

# 移動が生む文化的諸価値の通時的研究

## A Diachronic Study of Cultural Values Derived from Geographical and Spatial Human Movement

研究者：

国際日本文化研究センター教授 白幡洋三郎

Yozaburou Shirahata, Professor, The International Research Center for Japanese Studies

移動は人類史上、経済的・政治的価値だけでなく文化的諸価値を生んできた。本研究は社会学・文化人類学・歴史学などの立場から、それを通時的に研究し、未来社会の展望への示唆を得るものである。

Geographical and spatial human movement has been derived many cultural values as well as economic and political values. This is a diachronic study on the cultural value of geographical and spatial human movement through the view points of sociology, anthropology and history. etc. to earn suggestions for future human society.

### 1. 研究目的

人類史のなかで移動は、生き延びること・生活することの必要から始まったが、古代から、政治権力の形成や、希少な商品の輸送に大きな意味を持ってきた。現代においても、移動が生む政治的価値、経済的価値は論ずるまでもない。しかしそれ以外に、個人あるいは少数の人間が困難を乗り越えて移動し、異なる文化に接触しそれを持ち帰るといった形で、移動は社会にそれまでとは別の文化的価値を創造した。近代になって比較的 안전한移動が可能になると、その費用の支払いのできる裕福な人間が、異なる文化に直接接触することを楽しむようになった。さらに、その費用が安価になると、その楽しみが大衆にまで普及した。長距離の移動だけでなく、日常的ちょっとした散歩やドライブによる、視点の移動が生む文化的諸価値も無視できない。

そうした移動が生む文化的価値創造につ

いては、これまで交通や輸送を主として研究してきた交通工学の専門家たちは、あまり関心をもってこなかった。今回の研究では、社会学・文化人類学・歴史学などの立場から、その問題を検証し、低炭素未来社会における移動の価値創造がどのようになるのかを明らかにする(のが、この研究の)ことを目的(である)とする。

### 2. 研究経過

移動に関する研究蓄積のある研究者をゲストとして招いて報告を聞き、他のゲストとともに議論を行い、それを重ねることによって、全員で認識を深めながら、共有するという方式を取った。報告をお願いした研究者と、その発表テーマは次の通りであった。

○『『霊柩車の誕生』その後』井上章一氏（国際日本文化研究センター教授）

1984年の自著をふりかえりながら、実は宮型霊柩車というものが、その時点がピークで、その後衰退を始めたその理由を、「移動」と「みせびらかし」の関係から報告。

○『『自動車と人間の百年史』その後』高田公理氏（仏教大学教授）

1987年の自著をふりかえり、初期クルマの所有動機は「みせびらかし」だったことから、道路舗装の遅れ、所有から使用へ、生物はなぜ移動するのかなど根源的問いに言及。

○『『1895年のパリ・ボルドー往還レース』再考』臼井喜法氏（池坊短期大学教授）

蒸気自動車と電気自動車とガソリン車が争った有名なレースを新しい資料で、再考し、その背景、歴史的意義を報告。自転車やモーターバイクとの関連にも言及。

○『『1969energy ジャンボ時代の展望』再考』加藤秀俊氏（中部大学学術顧問）

大量旅客輸送飛行機の就航を前に当時、通信と情報伝達の分離や、移動の非目的化などを予言した氏が、旅客機が旅客船の文化を継承している事実を指摘、そこから移動をめぐるさまざまな問題に議論が展開。

発表をお願いしたゲストのほか、討論に加わったゲストは、次の方々である。

井野瀬久美恵（甲南大学教授）、奥野卓司（関西学院大学教授）、岩見和彦（関西大学教授）、阿部栄一（関西学院大学・研究員）、久保田稔（関西学院大学教授）、白幡俊輔（関西学院大学・研究員）、塩見翔（関西学院大学・研究員）、佐藤卓巳（京都大学准教授）、南裕

一郎（関西学院大学准授）、奥野圭太郎（関西大学・研究員）。

### 3. 研究成果

討論の過程で共有できた認識は、次のようなものであった。

①「移動」と「みせびらかし」・「所有と使用」をめぐる

- ・ 公衆の目に触れる「移動」は、おのずと「みせびらかし」の効果を生む。例：米国南部ジャズバンド付葬列、宮型霊柩車（現在では衰退）、結婚式のあと **just married** のお披露目オープンカー、花電車、看板だけ乗せたイベント宣伝トラック、美女を乗せて街を走る、カッコいいクルマでナンパ、日本で普及初期のクルマは走るためではなく、「見せびらかし」用であった事実など。
- ・ （「みせびらかし」の後退）自動車が普及してくると所有から使用へ関心が移行。今は所有しないで使いたいときに借りて使えばよい、共有しても良いという意識が強くなってきているのでは。
- ・ 「所有から使用（借用・共用）へ」という流れがあるとしても、他方で、自分の道具を他人に触られたくないという、清潔感とはまた異なる、道具を自分の身体の延長とみなす日本人の道具観が、その抵抗要因になることも考慮する必要がある。

②「移動」の根源的動機をめぐる

- ・ 生物が移動する根源的目的は異質なものととの出会い、好奇心。したがって、人間の移動意欲は、いくらIT技術の発展によって移動の機能的代替が可能となって、衰退しても、決してなくなりはいないし、バーチャルな移動では満足できない。

- ・ 今クルマは、「みせびらかし」のためではなく、移動手段になったため、「かっこいい」デザインではなく、外目を気にせず居住性を重視したワンボックスカーになってきているのではないか。
- ・ 若者の好奇心は多様化し、IT技術の発展によってかなり充足されている。移動への意欲は衰退しているように見えるが、例えば山奥で開かれるコンサートにクルマで駆けつけるなど、自分の好奇心の満足のための移動には意外に意欲的であることも、見落としてはならない。

### ③個人の自由移動手段としての「自動車」の発展をめぐって

- ・ 個人の自由移動手段として昔から利用されたのは、ウマであった。それは特権的なものであった。ウマを持たない、徒歩しか移動手段がなかった庶民が初めて手に入れた自由移動手段は自転車であった。自転車にエンジンを取り付け、モーターバイクとなり、馬車という閉じた居室にエンジンを取り付け、自動車となった。自由に動き回れる居室＝自動車（ウマ無し馬車）という概念を発明したのはフランスである。初期の自動車は概念とともにデザインを馬車から継承している。
- ・ 自由に動き回れる居室から、自然災害や犯罪・事故から人間を守る丈夫な「シェルター」に概念を進化させたのは、外界の安全性の低いアメリカ社会であった。その概念は日本にはあまり入ってきかなかったが、クルマがシェルター機能を持つことは、東日本の震災（その後も長く続く余震）で認識されることになった。
- ・ 19世紀の4/5まで自動車の動力は蒸気機関であった。あとの20年間に電気とガソリンエンジンが登場、先発の蒸気機関と

競い合って、ガソリンエンジンの優位性を証明したのが、1895年のパリ・ボルドー往還レースだった。電気自動車はその後も改良が試みられ、20世紀の1/5頃まで使われたが、蓄電池の改良が進まず衰退し、忘れ去られていた。

- ・ ガソリンエンジンが完全に優位に立ったのは、テキサスにおける油田開発と、T型フォードの量産の結合によるものであった。
- ・ パリ・ボルドー往還レース当時、ガソリンエンジン自動車の基本技術（ディファレンシャルギア、円錐式クラッチとギア式4段変速機、フロントエンジン・リアドライブ方式、空気タイヤなど）がほとんど出揃っていたが、その後もガソリンエンジン自動車の技術は、更に非常な精緻化をとげ、先進工業国家の得意領域となった。他方、電気自動車はガソリンエンジン自動車に比べてそれ自体シンプルな技術であるのに、その後の技術革新が行われてこなかった。このことは、よくあるイナーシャという（進化がトコトン突き進んでしまう）現象であろう。近年IT技術と蓄電池軽量化技術の発展により、シンプルな技術、圧倒的に少ない部品で電気自動車が生産できるようになり、発展途上国でも自国内で廉価な自動車の生産が可能になった。そのことが現在～将来、先進工業国の自動車産業の優位性を脅かしている。

### ④移動の大衆化と格差化をめぐって

- ・ 移動手段とエネルギー消費の関係を考えると、陸上・水上移動にはいろいろ方式にバリエーションがありコストの差があるが、空中移動には化石燃料しかない。速度は速いが、あまり大勢運ぶことがで

きず、初期には非常に高コスト（したがって金持ち専用）のものであった。そのことから、旅客機は、豪華客船の文化を濃厚に引き継いでいた。例えばフルコースの機内食、高級な酒のサービス、美人スチュアーデス（キャビン・アテンダント）。

- ・ ところがジャンボ機が開発されて、一人当たりコストが下り、海外旅行が大衆の手に届くものになった。つまり、どうしても外国へ行って人に会い、問題を解決してこななければいけないという必然性のある移動から、いわば必要性のない、非目的的な、物見遊山の旅行が大量に発生することになった。しかし、その段階でも機内では豪華なサービスが継続され、大衆にとって海外旅行は一生に一度のゼイタク、散財であり、海外出張を命じられたサラリーマンにとっては、空の旅は一種のご褒美ともいうべきものであった。
- ・ ジャンボ機による空の旅は、オムニバス（みなが一緒に乗り合い）方式であるのに対して、ビジネスクラスだけのエアラインや、チャーター機、自家用ジェット機の保有など、金持ちの空の旅は、上方分化している。
- ・ 他方、近年ローコストキャリアー（LCC）というものが生まれ、従来の空の旅の豪華サービスを、ことごとく削り落としてコストダウンをはかっている。そして安全性の確保まで削り落としているのではないかという疑念も抱かせている。すなわち、空の旅は従来のように、ある水準以上のゼイタクなものではなく、豪華な旅と貧相な旅に格差拡大することになった。それは大衆にとって海外旅行を、コスト的に一層容易にするものではある

が、果たしてそうまでして海外旅行をしたいかという、逆に意欲を減じることになる可能性もある。LCCでの海外出張を命じられたサラリーマンにとっても同様で、あまり気乗りがしない、行きたくないということになる。さらにLCC間の競争激化、ガソリン代の高騰、CO2排出規制の強化、安全性の強化、空港建設コスト、空港利用コスト等を考えると、LCCの将来は決して明るいものではない。

#### 4. 今後の課題と発展

次年度も移動が生む文化的価値についての世界史的事例について研究実績のある研究者を、ゲストとして招き、他のゲストとともに研究討議を重ねて、上記の認識を更に深化・発展させ、移動の将来についての示唆を獲得して行く計画である。

#### 5. 発表論文

ゲスト報告者の過去の著作については、2で紹介した通り。今回の研究で得た新たな知見と認識に基づく発表論文はまだ執筆するに至っていない。