慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	書評 : M・フェザーストンほか編著(近森高明訳)『自動車と移動の社会学 : オートモビリティーズ』法政大学出版局、2010年
Sub Title	
Author	田中, 大介(Tanaka, Daisuke)
Publisher	三田社会学会
Publication year	2012
Jtitle	三田社会学 (Mita journal of sociology). No.17 (2012. 7) ,p.143- 150
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	書評
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA11358103-20120700-0143

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

書評：M・フェザーストンほか編著（近森高明訳）

『自動車と移動の社会学―オートモビリティーズ』法政大学出版局、2010 年

田中　大介

１．はじめに

本書の原書は、『理論・文化・社会』誌上で編まれた自動車研究に関する特集を 2005 年に論文集としてまとめた、マイク・フェザーストン、ナイジェル・スリフト、ジョン・アーリ編著の Automobilities である。2010 年に日本語として翻訳・刊行された。

紆余曲折をへた京都議定書の 2005 年の発効、およびガソリン価格の高騰や世界的金融危機のあおりを受けた 2009 年のゼネラルモータースの破綻。これら一連の出来事は、エコロジー運動の高揚と産業構造の変動により、20 世紀文明最大のイコンともいえる自動車の神話が大きな曲がり角を迎えていることを感じさせた。しかし、自動車が過去の遺物になったわけではない。ガソリン燃料を用いる自動車は、電動化、ハイブリッド化、電子制御化などにより、すがたかたちを徐々に変えながら、私たちの生活様式に広く、深く埋め込まれている。2011 年 3 月 11 日以降の急激なリスク社会化も重なり、状況はさらに混迷を深めているが、本書の刊行や翻訳は、以上のような歴史と現在に位置付けることができる。つまり本書は、本格的な自動車の社会学的研究であり、かつすぐれた 20 世紀社会論・現代社会論でもある。

本稿では、本書の概要を述べたあと、本書の言説の特徴と文脈、そして翻訳刊行の効果について考察することを通して、書評の任を果たすこととしたい。

２．本書の概要

「イントロダクション」では、『理論・文化・社会』の編集長であったフェザーストンが、各章の論考をオーバービューしつつ、自動車をモチーフとした映画や小説、あるいはカーレース、さらに著名人の事故死の表象にまで踏み込んで、スピードの〈恐怖と興奮（スリル）〉に酔い痴れる自動車の欲望（とその欲望の微弱化）を予示的に論じている。

以下の諸章は、重複する論点を多数含むのだが、粗雑を承知でおおまかに整理すると〈システムとしての自動車〉、〈自動車文化〉、〈身体と自動車〉という三つのテーマ系の順序で進んでいくと考えることができるだろう。

まず「自動車の社会理論」の側面をもつ〈システムとしての自動車〉というひとつめのテーマ系は、観光研究で知られ、社会科学の移動論的転回（後述）をけん引してきたひとりである

田中大介「書評：M・フェザーストンほか編著・近森高明訳『自動車と移動の社会学―オートモビリティーズ』」
『三田社会学』第 17 号（2012 年 7 月）143-150 頁

ジョン・アーリの「自動車移動の『システム』」からはじまる。アーリによれば、金属とガソリンで構成される物質＝自動車は、経済と社会を組み込むことで（Lock in）、自己拡張的でオートポイエティックなシステムとなる。この 20 世紀の自動車移動は、19 世紀に誕生した鉄道移動という線形システムと異なり、人びとが断片的・瞬間的な時間 - 空間をやりくり（jaggle）せざるをえないような高度のフレキシビリティへと強制する非線形システムであるところに特徴がある。さらに 21 世紀におこりうるポスト自動車移動のシステムが展望されているが、アーリは、こうしたシステム変容を記述する視点を「複雑性のアプローチ」とよんでいる。

次の「都市をドライブする」は、非表象的次元や技術的無意識に着目してきた地理学のナイジェル・スリフトの論文である。ここでは、システムと実践という二分法を導入して「歩くこと」を特権化するミシェル・ド・セルトーの『日常的実践のポイエティーク』を批判的に継承し、運転の世界が歩行の世界と同じように複雑で豊かな実践であることが確認される。そして、情報ネットワーク化や人間工学の発達により、自動車移動の人間主義的な複雑な豊かさが技術主義的に統御されるようになったアイロニーを論じ、そこに新たな記述の可能性を探っている。

「運転者（ドライバー） - 自動車（カー）」を執筆したティム・ダントは、「サイボーグ」や「ハイブリッド」といった曖昧で誤解の多いことばを使わずに、アフォーダンス理論、アクターネットワーク理論、身体の現象学を援用する。そして、運転者と自動車の関係を、身体と物質、人間と非 - 人間、そしてそれをとりまく文化・社会的文脈のなかで設計・製作・選択される「構成＝集合体（アッセンブリッジ）」としてとらえる視点を提供している。

「移動性と安全性」を書いたイェルク・ベックマンによれば、自動車移動は、「移動性と不動性」という両義的性格（「疾走する静止状態」（P・ヴィリリオ）、「不変の移動体」（B・ラトゥール））、すなわち自動性（motility）という特徴をもつ。さらに現在では自動車や道路のインテリジェント化により、ハイブリッド性（hybridity）を備えてもいる。たとえば、交通事故がおきても、自動車移動のシステムは破綻せず、変わらない。なぜなら、このインテリジェントなネットワークのなか、法的・医学的・科学的な安全の専門家たちの事故解析や安全解決策により、移動性と安全性の矛盾が弥縫され、自動車移動が継続されるからである。ベックマンはこれを、自動車移動における不動の移動、すなわち自動性とよんでいる。

つぎに〈自動車文化〉というテーマ系は、「自動車移動とナショナル・アイデンティティ」（ティム・エデンサー）に始まり、「自動車とネーション」（ルディ・コーシャ）、「ドライブの場所」（ピーター・メリマン）、「自動車の三つの時代」（デイヴィッド・ガートマン）、「オート・クチュール」（デイヴィッド・イングリス）の順に、自動車移動に関する欧米各国のさまざまな時代と次元の言説が分析されている。前三者はどちらかといえば大衆やジャーナリズムの次元の言説を扱い、後二者は知識人や社会理論の次元の言説が扱われる。

エデンサー、コーシャ、メリマンらの一連の論文では、「イギリスらしさ＝高級感」としてのロールスロイス、「ドイツらしさ＝堅実さ」としてのベンツ、「アメリカらしさ＝合理性」としてのフォードなどにみられるように、自動車がナショナルなイコンとして成立する過程が描か

れている。しかも、M‐1やアウトバーンのように高速道路がナショナルなモータースケープとなり、そうした表象や環境のもと、視覚や聴覚を通じた運転のパフォーマンスが習慣化される。こうした物質文化を通じたナショナリティやエスニシティの神話は、トランスナショナルな意味の交換（たとえばドイツとイギリス、アメリカとフランスの対抗関係）を通して強化され、物質・技術として自然化される傾向にある。

ガートマンの論文では、ステータスシンボルとしての自動車の歴史的変容が、三つの段階で整理されている。まず自動車がクラフト生産されていた19世紀の「階級的差異化の時代」、そしてフォーディズム的生産が隆盛する20世紀前半の「大衆的個性の時代」、さらにGMのモデルチェンジにより先鞭がつけられたポスト・フォーディズム的生産が始まる20世紀後半の「サブカルチャー的差異の時代」である。これらのそれぞれの時代には、P・ブルデューの差異化の理論、T・アドルノらのフランクフルト学派の理論、J・ボードリヤールらのポストモダニズムの理論が適用される。

イングリスの論文では、本書にも大きな影響を与えている研究者――ロラン・バルト、ジャン・ボードリヤール、アンリ・ルフェーブル、ギー・ドゥボールら（あるいはさらにヴィリリオやブルデューを加えてもいいかもしれない）――が、とりわけアメリカとは異なり、自動車を反省的に意識するフランス的な知識人の言説環境から生まれてきたことを論じている。官僚制・資本制、アメリカ化、個人主義化の象徴として自動車を論じるこれらの批評的言説は、自動車の大衆化が始まった時期に自動車を「よそ者」として意識した時期にはじまる。しかし、自動車が完全に日常生活に組み込まれるようになって、自動車をより「家庭的なもの」としてみる評価も現れるようになったという。

最後に〈身体と自動車〉というテーマ系だが、ミミ・シェラーの「自動車が動かす感情」で素描されているように、自動車と感情と身体のあいだで交わされる非表象的なパフォーマンスを読み解く、いわば「自動車の現象学」ともいうべき視点が重視されている。たとえば自動車は、送り迎えや買い物、安全の確保、ストレスの解消などのパフォーマンスを通じて家族生活のルーティンに組み込まれ、愛情や不安や自由の感情をマネージすることで、親密性、ジェンダー、アイデンティティに働きかける。こうした身体と技術の無意識の交渉過程をつぶさに観察する視点は、ネーションやエスニシティにまで拡張されうることが示唆されており、前章までの議論とも響きあっているといえよう。

また、マイケル・ブルの「自動車移動とサウンドの力」は、自動車が洗練されたモバイル・サウンド・マシンになることで、運転者が音をまとい、移動という「あいだにある空間」を埋め、まるで住居でテレビや音楽を視聴するのと似たような環境におかれると論じる。こうした事態は、「自動車への居住」や「ホームの代理」ともよばれる。世界を客体化する視覚優位の文化――たとえばG・ジンメルが電車やバスなどの公共交通を念頭に指摘した「視覚の秩序」やW・シヴェルブシュが論じた鉄道旅行における「パノラマ的知覚」が想起されよう――に対して、自動車は、オーディオ‐ヴィジュアルな世界に包み込まれる／を包み込むことで世界への

住み込みを可能とする。

最後の論文「高速道路でオフィスワークをする」において、エリック・ロリエは、高速道路で日々おこなわれる運転中の仕事、あるいは仕事をしながらおこなわれる複雑で込み入った運転の技法を、エスノメソドロジー的手法を用いて解析する。「モバイルな仕事場」と名付けられた状況にある運転者は、自動車や他の運転者とコミュニケートしながら、スムーズな仕事もできる能力を、「速さ」という規範にしたがって、同時並行的（パフォーマティブ）に達成しなければならなくなっているという。

３．オートモビリティの両義性をめぐる話法・文体――本書の特徴と位置付け――

本書に所収されている各論文にはいくつかの重複が存在するし、用いられる用語や論調にもズレがある。しかし、本書の記述には一貫したトーンが存在する。

本書の文体・話法の特徴は、おそらく Car と区別され、意識的にタイトルに選択された Automobilities という単語の「Auto」がもつ両義性に由来する。訳者も的確に指摘する通り、Auto には自律（autonomy）と自動（automation）という二つのニュアンスが含まれる。自動車に乗った移動は、みずから車を所有・操作し、経路を自由に選択できるようにみえるが、同時に機械としての自動車やそれを囲むシステムに囚われている。そのため、オートモビリティの社会学的研究は、自由と不自由（「強制されたフレキシビリティ」（アーリ））、移動と居住、公と私（「準‐私的」（アーリ））、人間とシステム、身体と機械（「アッセンブリッジ」（ダント））などのあいだにある領域に照準する。そして、運転者‐自動車のパフォーマンスの学習・教育、アカデミズム、ジャーナリズム、パンフレット、広告・宣伝、デザインにおける自動車の社会的・文化的な意味やイメージ、さらに自動車産業に附随する建造環境・先端技術・商品形態が法制度や政治過程を経由しながら生産‐流通‐消費されることで、自動車移動というシステムや時間‐空間の経験が社会的に編成され、作動する過程を記述していく。

テクノロジーへの熱狂と憎悪、自動車の肯定と批判のどちらにつくのでもないようなかたちで、〈モノ〉に寄り添いながら自動車移動におけるシステム・文化・身体の両義性を丁寧に記述する。このような話法・文体が可能になったのは、本稿の冒頭でも述べたような「自動車の世紀」（アーリ）ともいうべき 20 世紀システムのなしくずしの変化の現われ――「ミネルヴァの梟はせまりくる黄昏とともに飛び立つ」――といえるかもしれない。

たとえば、戦後の日本社会における自動車、移動、交通に関するアカデミックな、あるいはジャーナリスティックな言説にもそれなりの蓄積がある。本訳書もこれらの話法・文体が変容していくなかに位置付けることができるだろう。

1950 年代以降、急激な都市化による公害・渋滞・事故が社会問題化し、都市交通は大きな争点となった。このとき、一方でより効率的・合理的な高速交通を作り出そうとする交通工学や交通計画などの「技術主義的・社会工学的言説」が存在し、他方で資本主義的な交通体制の改善や脱‐クルマ社会を目指す「マルクス主義的・文明批判的言説」（宮本憲一（1967）『社会資

本論』有斐閣、宇沢弘文（1974）『自動車の社会的費用』岩波新書など）も生まれている。また、社会学においても大久保敦彦や鈴木春男などが「交通社会学」を標榜するようになる。

1980年代以降は、T型フォードのように大量生産される自動車のみならず、GMのようなモデルチェンジ戦略により生産される記号的商品＝ステータスとしての自動車に着目する「消費社会論」が現れる。社会学や文化研究でも、ボードリヤールやヴィリリオなどのポストモダニズム系の論者に影響を受け、内田隆三（1987）『消費社会と権力』岩波書店や上野俊哉（1992）『思考するヴィークル』洋泉社などが刊行されている。また、頻繁なモデルチェンジや商品サイクルにあわせた新しい生産体制としてトヨティズムや日本型経営を再検討する「ポスト・フォーディズム論」（山田鋭夫・須藤修編著（1991）『ポスト・フォーディズム』大村書店、中岡哲郎ほか編著（1993）『国際論争 日本型経営はポスト・フォーディズムか』窓社）も現れた。

以上のように、合理化・効率化をめざす社会工学やテクノロジーを素朴に信奉する技術進歩史観（＝定住の近代的合理化）、ポストモダニズム的な遊戯と共犯関係にある消費社会論（＝ロマン主義的な移動）や日本的経営のナショナリスティックな称揚と誤解されることもあるポスト・フォーディズム論（＝新保守主義的な定住）などの話法・文体がすでに存在する。こうした議論の文脈では、「近代」や「文明」への過剰同調をひきおこす文化ナショナリズムや消費社会の爛熟――日本型経営や日本製商品への「誇り」、あるいは移動やスピードの「美学」――が技術信仰や社会工学の語りに重なる。そのため、本書のような話法・文体が入り込む余地がすくなくなっている可能性がある。高度経済成長や経済的成功のなかで日本文化論の論調は、日本の肯定的特殊性を論じるようになるが（青木保『「日本文化論」の変容』中公文庫）、いまだに「日本列島改造論」、「日本車の性能」、「世界のTOYOTA」などをナショナルイコンとして自明視する（あるいはマルクス主義的・文明論的に批判する二者択一的な）言説状況にあるとすれば、自動車や移動・交通を分析する話法・文体は――これまでのように非常に活発で熱量の高い議論であったとしても、あるいはそうであるがゆえに――おのずと限られたものになるだろう。また、グローバル化する現代社会で、そのような紋切型の分析がそのまま通用するとは考えにくい。

以上のような現代日本の言説の布置連関を考えると、本書の立場、すなわち肯定や批判でもないかたちで〈モノ〉としてのオートモビリティの両義性を冷静な分析は、きわめて重要なものになる。また、本訳書のインパクトもそのあたりにあるのではないか。自動車移動に関する言説の過剰と過少、「語りやすさ」と「語りにくさ」の配分を日本社会に関連する制度的・技術的条件や政治過程のなかで検討することは、自動車とナショナル・アイデンティティの関係を分析するということでもある。その意味で、本書でエデンサーらがおこなった自動車という物質文化をめぐるナショリティの分析は、よき範例になるだろう。すでにドイツの文脈ではW・ザックスの『自動車への愛』（藤原書店）が存在していたが、本書以降も、本書の執筆者でもあるメリマンがイギリスのM－1を分析した *Driving Space*, Blackwell（2007）、社会構築主義的な技術史の視点からアメリカの自動車時代を分析したP・ノートンの *Fighting Traffic* , MIT Press

（2008）なども刊行されており、日本でも同様の研究成果が待たれるところである。

４．社会科学の移動論的転回にむけて

本書がもつ雑誌『理論・文化・社会』らしさ、あるいは「フェザーストンらしさ」については、訳者あとがきに行き届いた解説があるので、ここでは別の編者であるジョン・アーリとナイジェル・スリフトらの社会学者や地理学者がけん引する研究潮流と本書との関係を論じておこう。

2000 代後半以降、グローバリゼーションや新たな交通・通信テクノロジーの浸透を背景に、それまでさまざまな研究領域に分散し、周縁化していた「交通と社会」へのアプローチを「移動 mobility」という枠組みのなかで学際的に集約して問い直し、社会科学における新たな理論と実証の地平を切り開こうという試みが活発化している。すでに 2000 年にジョン・アーリの『社会を越える社会学』という理論的著作が出版されていたが、アシュゲイト社の Transport and Society book series や 2006 年以来、ルートリッジ社から発行されている雑誌 *mobilitiies* などにおいてその具体的な研究成果が発表されている。これらの研究は、「移動論的転回 mobilities turn」（あるいは「新しい移動論パラダイム new mobilities paradigm」）とよばれ、2007 年には雑誌編集の中心人物であるアーリのマニフェスト的著作 *mobilities*, Polity が出版され、さまざまな関連書籍(本書の執筆者であるミミ・シェラーとの共著も含まれる)も多く刊行されている。地理学においてもティム・クレスウェルの意欲作 *On the Move*, Routledge（2006）、ピーター・アデイによる入門書 *mobilitiy*, Routledge（2009）などが出ており、これからも様々な著作やハンドブックが刊行される予定のようだ。

本書もまた、こうした 00 年代におけるモビリティへの関心の高まりのなかに存在する。そして、本書のような分析は、自動車移動のみならず、多様な移動現象――複数形の移動 mobilities――に広げることが可能だろう。歩く、走る、自転車、バイク、バス、鉄道、船、飛行機、インターネット、モバイル・コミュニケーション、あるいは旅行・観光、通勤通学、スポーツ、海外移住、労働移民、亡命…。近代主義的な定住を本質化するのでもなく、ポストモダン的な移動をロマン化するのでもなく、これらの移動現象を、多種多様な制度・装置・メディアの布置連関のなかにある身体感覚、意味・イメージ、時間 - 空間の経験として分析し、〈移動／定住〉の両義性のなかで測定すること。本書が紹介する多角的なパースペクティブの理論、多様なアプローチの手法、多彩なヴァリエーションの資料は、こうした分析のよき導きとヒントを与えてくれるに違いない。

いまは、このような移動・交通をめぐる研究対象の未踏の沃野が広がっていることを素直に喜びたいが、ただし、社会科学の移動論的転回の行く末は、これらのモビリティがモダニティの構造と過程においてどのような役割をはたしているのかを明らかにできるかどうかにかかっている。これらの研究は社会理論にいかなる貢献を果たすことができるのだろうか。

この点は、まだ検討の余地があり、評価が分かれるだろう（モダニティという論点について

は本書の吉原直樹氏の解説も参考になる)。実際、アーリの理論・実証両面における旺盛な執筆意欲やこの研究潮流への尽力には尊敬の念を覚えるし、これまで社会学的な移動・交通研究としてまとまった著作がなかったため仕方がないところもあるのだが、その総花的、羅列的な叙述にいささか辟易してしまうことがないわけではない。

また、本書の多くの執筆者が論文の冒頭で社会学や周辺領域における自動車研究、および交通研究の相対的な「少なさ」や「薄さ」に言及していることも気になる。むしろ本書の充実した参考文献や記述が示すように、交通・移動についてこれまで多くのことがさまざまなレベルで語られてきたはずである。おそらく執筆者たちも、移動・交通についてこれまで語られすぎるほど語られているが、何かものたりないと感じているのだろう。だとすれば、問題は、交通・移動に関連する話法・文体の「型」と言説配分の「偏り」、そして「饒舌」であるにもかかわらず「沈黙」しているようにみえる両義的感覚ではないだろうか。つまり、自動車の語りを「なかった」かのように無意識化し、モノ化してしまう〈インフラ〉の意味論がもつ近代的構造と現代的変容である。交通を〈インフラ〉として意味づけ、移動を技術的無意識へと押し込む技術主義・社会工学を潜ませた「交通の近代化」のポリティクスに寄り添うことで、移動のモダニティの動態をさらに明らかにすることもできるのではないだろうか。

さらに、本書や関連文献におけるテクノロジーのあつかいがあまりにも社会学主義的で、モノの手触りや技術への偏執的な欲望に対する繊細な感受性がもっとあってもいいというメディア論、表象文化論からの意見もありうる。フェザーストンが「イントロダクション」で触れているように、オートモビリティをテーマにするものだけでも多種多様な小説、映画、ドラマが存在し、これらをモビリティの文化表象としてより深めて研究することにもつながるだろう。

あるいは、ファン文化論、逸脱行動論、対抗文化論などの視点から、テクノロジーへのフェティシズムを起点とした連帯を分析することも重要になる。たとえば「ヤンキー」や「マニア」と親和性のある日本のトラック、バイク便、タクシーのドライバーと近代商品世界を支える物流・流通システムの関係を考えることはできないだろうか。つまり、暴走族や走り屋の経験、デコトラ、カスタム、ドライバー向けのラジオ番組やアマチュア無線、業界独特の運転マナーなどのようなユニークな文化が、日本社会の物流・流通システムというインフラをどのように支えているかを、M・ウェーバーのように「サブカルチャーの倫理と近代的物流・流通の精神」として、あるいはポール・ウィルスの『ハマータウンの野郎ども』のように対抗文化を通した物流・流通システムの生産・再生産として考察するのである。この点は、佐藤郁哉(1984)『暴走族のエスノグラフィー』新曜社、重信幸彦(1999)『タクシー』日本エディタースクール出版局、阿部真大(2006)『搾取される若者たち』集英社新書などの著作も参考になるだろう。

以上に指摘した論点は、本書の欠点というよりも、論文集という体裁をとる本書が、モダニティという中心問題にふれながら、理論・事例の両面にわたる多くの重要な論点をパフォーマティブに提示していることの証である。そのことが読み手の体験や経験を刺激し、モビリティとモダニティへの思考や想像をふくらませる大きな魅力となっており、新たな研究への呼び水

になるとも考えられる。

いずれにしても、多くの執筆者からなる密度の濃い論文集である本書の翻訳は、とびきりの手間ひまが費やされたであろう。ある意味で割にあわない仕事を独力で見事にやりとげた訳者の労作でもある本書が、日本における交通の社会学や社会科学の移動論的転回を招来するきっかけとなるかどうかは、筆者を含めた読者諸氏にゆだねられている。訳者あとがきの卓抜な比喩を引用するならば、フェザーストンらのパスを巧みに受け取って出された、訳者からのまどろみを破るようなキラーパスを、私たちがどのように受け取り、運び、ゴールを目指すかにかかっているのだ。本書評がささやかな壁パスの壁、あるいはポストプレーになっていればこれにまさる喜びはない。

［本体価格 6,195 円］

（たなか　だいすけ　日本女子大学）