

【中間報告書】

移動が生む文化的諸価値の通時の研究

研究代表者	国際日本文化研究センター	白 幡 洋三郎
共同研究者	関西学院大学社会学部	阿 部 栄 一
	関西学院大学社会学部	久保田 稔
	佛教大学社会学部	高 田 公 理
	甲南大学文学部	井野瀬 久美恵
	国際日本文化研究センター	井 上 章 一

1. 研究の目的

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、日常の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。

人類の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。本研究では、社会学・文化人類学・歴史学などの立場から、その問題を検討し、低炭素未来社会における移動の価値創造がどのようなものかを明らかにすることを目的としている。

2. 研究の方法

申請者を中心に研究会を開催し、毎回のゲスト

研究者の提供する、人類史における移動に関する歴史的トピックスを課題例として、移動と文化的諸価値の関係を、共同討議によって検討し、今後の価値創造がどのようなものかを明らかにするという方法を取る。

ゲスト研究者としては、毎回次の方々に討論参加を依頼しており、それ以外のメンバーにもゲスト・スピーカーを依頼している。

討論参加：井上章一、高田公理、井野瀬久美恵、岩見和彦、阿部栄一、奥野卓司、久保田稔

3. 本年度研究の進捗

本年度は、本日までに3回の研究会を開催し、次のような研究報告を受け、メンバーの討論参加を得た。

- 第1回 9/1 「移動体のデザインの変化 宮型霊柩車を例に」(報告：井上章一)
討論参加：井野瀬久美恵、奥野卓司、岩見和彦、久保田稔
- 第2回 10/12 「日本における自動車の使われかたの歴史」(報告：高田公理)
討論参加：阿部栄一、井上章一、奥野卓司、久保田稔
- 第3回 11/23 「欧州19世紀における自動車発達史と1895年のレース」(報告：白井喜法)
討論参加：井上章一、高田公理、井野瀬久美恵、岩見和彦、阿部栄一、奥野卓司

4. 本年度研究の成果

研究はまだ途上にあるが、上記報告をめぐる研究討論の過程で、次のような知見を得た。

- ①移動にはおのずとみせびらかし機能があり、大名行列を演出していた供奴集団が、明治以降昼間に行われるようななつた葬列を飾ようになり、葬列の移動が自動車になって、自動車を荘厳に飾る必要から宮型霊柩車が誕生したが、20世紀末に葬儀が地域社会から隔離した専用ホールで行われるようになると、専用ホールの近隣住民や走行コース沿道住民から宮型霊柩車が疎まれるようになり、霊柩車が普通の目立たない運搬車になった。みせびらかしの機会は今後何に向かうのか、それが移動とどうからむのか、については今後の検討課題である。
- ②日本の地方都市における自動車普及の初期過程においては、必ずしも移動手段としてではなく、みせびらかしのための所有という要素が強かったし、実際に走るための道路の整備は非常に遅れ、舗装率が50%を超えたのは1981年のことであった。以降、道路整備は急速に進むが、自動車はみせびらかしのための所有を脱して、人類にとって根源的ともいえる好奇心の充足のための移動の手段となり、所有にも拘らなく

なってきた。好奇心というものは量的・質的に変化するものかどうか、それが移動とどう関係するのか、クルマを所有せずに非都市地域の生活が成り立つのかは今後の検討課題である。

- ③我々は自動車というとガソリン車を思い浮かべ、それが単独で発明されたような錯覚を持ってしまっているし、電気自動車など最近出てきたように思っている人も多いが、19世紀の4/5までは蒸気自動車がメインで、最後の1/5に電気自動車とガソリン車が同じ頃出てきて、19世紀末頃のレースではガソリン車が蒸気自動車を凌駕した、そのなかで個人の移動手段として自動車に先行して現れた自転車も、人々の個人移動のイメージや欲求を拡大する面でも、また実際に自転車にエンジンを搭載するという技術的な面でも無視できない存在である。20世紀に入ってから、蒸気自動車も電気自動車の技術発展が試みられるが、ガソリン車の大量生産と石油の大量供給に支えられてガソリン自動車が異常とも言える発展をとげ、電気自動車の技術開発は停滞した。今日電気自動車が百年ぶりに再び注目を集めているわけであるが、ガソリン自動車が開発した文化的価値であるところの操縦性（人間側の巧緻性）は、電気自動車でも満足されえるのかは今後の課題である。