

《研究ノート》

交通機関と社会—「悪人」と「阪急電車」

青 木 真 美

- I 交通の役割と社会への影響
- II 交通社会学とは
- III 「悪人」と「阪急電車」

本論は、交通社会学的な立場から交通が社会に与える影響の一環として、利用する交通機関により人間の社会性にどのような差異があるのかを、文学作品を読み解くことによって探ろうとする試論である。

I 交通の役割と社会への影響

交通とは物資（財）や旅客の移動のためのサービスであり、商業においては場所的な隔離を緩和するためのサービスということができる。一方、ドイツ語の交通（Verkehr）には人や物の移動（Transportation）に加えて、情報の移動（Communication）の意味も含まれ、日本語のニュアンスとしては「交流」に近いものがある。

そうした交通の役割の多岐にわたることを反映して、交通に関する学問領域は、非常に多くの分野に広がっている。インフラストラクチャや輸送用具のような生産手段に関するもの、いいかえればハードウェアに関するものとしては、インフラストラクチャの建設に関する土木工学や建築学、輸送用具の船、飛行機、鉄道車両、自動車それぞれに関する機械工学、電気工学、あるいは造船学などの専門の分野がある。

生産手段に関するソフトについては、インフラストラクチャの建造にかかわる交通計画・都市計画、その決定に関する行政学、財政面での裏づけについての財政学、インフラストラクチャと交通サービスの提供に関する交通政策や規制政策についての政策学、交通サービスを提供する個々の交通機関に関する産業論や企業論、企業経営や組織形態についての経営学などがあげられよう。

さらに、交通をサービス業として捉えた場合、その需要や供給、価格に関しての経済学的な分析や、市場の競争状態あるいは独占についての分析がかかわってくる（交通経済学）。また近代経済学による価格決定の考え方以前に、特に鉄道における運賃決定について論じた運賃論という分野がある。

直接的な交通の運営や交通企業の経営を離れても、交通の歴史を扱う交通史のほか、交通が社会に与える影響についてもさまざまな分野があり、交通の発達が生産に与える一般的な影響を扱う交通社会学、交通が社会に与える負の影響に着目した環境学、交通事故による社会的損失などを扱う交通安全学、教育の場における交通安全や公共交通利用マナーなどを扱う交通教育学がある。

一般的に、交通は経済的な特殊化（分業化）をもたらし、社会的には一般化を進めるとされている。経済的には、財の安価で迅速な移動が可能になることによる相互相乗作用や、特定の財が不足した場合にすぐに他の地域から持ってくることで安定性の確保、ある品物や企業の市場の形成や拡大、消費者側の選択の幅拡大、生産の低価格化などがあげられる。

消費者の選択の幅の拡大の事例としては、日本では収穫期が春先に限られる「そば」は、梅雨を越すと味が落ちる、夏のそばはまずいとされてきた。日本とは四季が反対となる南半球のオーストラリアのタスマニア島でそばを栽培し、日本の秋にオーストラリアの新そばとして輸入できるようにして、一年を通じておいしいそばを食べることが可能となったことなどがある。

生産の低価格化は、大量・良質の原材料の入手や労働力コストの安い地域での製造が可能になることによって実現され、国際的な分業の促進や生産力の向上によりさらなる低価格化につながる。また、市場が拡大することによって、大規模経営によるスケールメリットの追求も図ることができる。

社会的な一般化としては、まず人間や事物が広く往来することによって、ある地域で発達した制度や価値観、生活様式、言語、風俗習慣などが伝播し、普及することによるものがあげられよう。例としては、人間が一日三回食事をする習慣の普及がある。動物は通常一日二食であり、人間も古代はそうであったが、ローマ帝国時代、奴隷となった人々が過酷な肉体労働をこなすために昼食をとるようになり、それがヨーロッパ、小アジア、北アフリカを含むローマ帝国の領域全体に広まったといわれている。

さらに、産業構造や産業立地へも大きな影響を与えるため、都市の広さや範囲の変化といった都市構造の変化も交通によってもたらされるものである。被雇用者からいえば、通勤手段が高速化すれば、より遠くの勤務先に就労することが可能となり、所得向上の機会も増加する。逆に雇用側は、労働力の確保が図れることはもちろん、広域から

1 伝播したものと土着のものが結びつき、その地域独特のものになる特殊化の事例もある。たとえば、謝肉祭（カーニバル）といえ、ブラジルのリオの派手な踊りのパレードやイタリアのヴェネチアの仮面行列、ドイツのケルンの仮装行列などが有名である。もともとはキリスト教で、キリストが十字架にかけられたのち三日後の日曜日に復活したことを祝う復活祭（イースター）とその前の四旬節（40日）の節制という行事があり、節制に先立ち無礼講で思いっきり大騒ぎするのが謝肉祭（カーニバル）であった。その風習は、各国のそれまでの習慣や国民性、土着の信仰などと結びついて、地域ごとに特異なものとなったのである。

被雇用者を集められることにより、適性の高い労働者を調達することが可能となる。

また、余暇活動にも交通の発達は大きな影響をあたえ、遠隔の行楽地でも日帰りが可能となれば、交流人口を増大できることとなり、その地域の経済的な活性化はもとより、交流による知見や経験の向上といった文化的な活性化も図れるのである。

以上のように、交通の発達や高速化は多岐にわたって社会に影響を与えるものである。

II 交通社会学とは

前節で言及したように、交通についての学問分野は多岐にわたる。

大坪省三によれば、その「研究視角」は、

第一「いかなる人や集団・組織が、その生活上あるいは経営上、いかなる交通・輸送を必要としているか」

第二「それに対して、いかなる人々や組織によって、いかなる交通手段・輸送手段が用意提供されているか」

第三「そして、その必要とされる交通・輸送は、いかように充足されているか」

の3つに大別され、その上で交通社会学は

第四「かくて、必要とされた交通・輸送が充足されたのち、いかなる事態が生じるか」

を扱う学問であるとされている²。

一方、交通経済学の泰斗であり、マックス・ウェーバーの翻訳でも有名な富永祐治によれば、社会科学の分野として交通に関連して最も重要なのは交通経済学であるが、「交通の概念を如何に規定しようと、それが一の社会的現象であること、また社会的現象として初めて交通理論の対象となり得ることは自明である。そして社会現象である以上は、他の凡ゆる社会現象と同様に社会學的考察を缺き得ない。」と、交通社会学の必要性を示し、「従來の交通理論が交通の社会的制約關聯を明確に意識しなかつた結果としての一面性を、經濟學が社會學化されなければならないと同じ理由によつて、交通理論の社會學化によつて救はうといふのが私達の意圖である。」⁵としている。

富永によれば、社会的な交通とは、距離の克服のためにおこなわれる交通行動に関連して起こりうる対人関係に依拠し、4つに分類される。移動行為の目的あるいは動機に

2 大坪省三「交通に関する社会学的研究方法序説」『茨城女子短大紀要』3号、1973年、40ページ。

3 岩波文庫『社会科学方法論』1936年。

岩波文庫『社会科学と社会政策にかかわる認識の「客観性」』1998年。

4 富永祐治『交通學の生成』日本評論社、1943年、453ページ。

5 同書、524ページ。

関連する対人関係、交通サービスの供給者と需要者の関係、同一の交通手段の利用者間に成立する関係、交通サービスの供給側の組織における社会関係、であり、社会学的視点から問題になるのは同一交通手段の利用者間のものであるとしている⁶。

極端な場合には、道路上でただ一人散歩する通行者ですら、その道路の建設・維持を行う人々の行為と関係するが故に、交通行為によって社会関係に入っているといえるという。さらに、他者と自己とを区別し他者に対して心的距離を置く孤立化あるいは個人化の態度と、多少とも自己開放的に相手方との間になんらかの共通点を求めようとする社会化の態度を識別して、後者に基づいて現れる局面を、社会学の考察対象としている⁷。

Ⅲ 「悪人」と「阪急電車」

社会学的にみた場合、利用交通機関とその利用者の社会性には何らかの相関関係があるのではなかろうか。ここでは2つの小説を取り上げて、利用する交通機関と登場人物の行動や心理との関連を考えたいと思う。

その小説とは吉田修一の「悪人」と有川浩の「阪急電車」である。「悪人」は2010年の9月に映画が封切られ、妻夫木聡が金髪の犯人役を演じて話題になり、もう一人の主演の深津絵里がモントリオール世界映画祭で最優秀女優賞を受賞したことで注目をあつめた。小説の方は、2006年3月24日～2007年1月29日に、朝日新聞に連載された新聞連載小説であり、2007年に大佛次郎賞と毎日出版文化賞を受賞している。吉田は長崎県長崎市出身で1968年生まれであり、若者の都市生活を描いた作品が多かったが、殺人事件を題材にした長編『悪人』で新境地を開いたとされる⁸。

有川浩の「阪急電車」も2011年春には映画が公開される予定である。有川は1972年高知県生まれであり2003年『塩の街 wish on my precious』で第10回電撃ゲーム小説大賞を受賞し、翌年に同作にてデビューした。ライトノベルでデビューしながらも、2作目からは一般文芸書籍と同等のハードカバー出版が続いており電撃文庫出身作家の中でも特殊な扱いを受けている。インタビューでは、作品を大人向けのライトノベルと語っており、一般文芸に活動の範囲を広げた現在でも自らを「ライトノベル作家」と称している⁹。

傾向の異なる二人の作家による、一見まったく無関係のように見える二つの作品は、

6 富永、前掲書、504ページ。

7 同書、505ページ。

8 Wikipedia <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%90%89%E7%94%B0%E4%BF%AE%E4%B8%80> 2011年1月10日。

9 Wikipedia <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9C%89%E5%B7%9D%E6%B5%A9> 2011年1月10日。

実は交通機関というキーワードでつながっている。

「悪人」は福岡市と佐賀市をむすぶ国道 263 号線でおきた殺人事件をめぐる小説であり、車が重要な役割を果たしている。犯人である清水祐一は、長崎市郊外の漁村の集落到に住む若者で、車だけが唯一の趣味であり、生きがいであるという設定である。無口な彼は親戚の土建業を手伝い、出奔した母の代わりに自分を育ててくれた祖父母と共に生活している。周りの人と会話もほとんどせず、恋人はおろか女性の友人もなく、男性の友人もごくわずかである。出会い系で知り合った保険外交員の女性を絞殺し、峠道のがけ下に遺棄し、また出会い系で知り合った別の女性と逃亡し燈台に隠れ、最終的には発見され逮捕されてしまう。

物語は、一緒に逃亡した女性馬込光代が、警察や世間からは犯人に脅かされて連れまわされたとされているが、実は女性のほうが自首しようとした祐一を思いとどませ一緒に逃げることを望んだ、という点や、絞殺された女性も援助交際まがいの奔放な男性関係をもっていた、という点から、だれがいったい「悪人」なのか、という問いかけを内包するものとなっている。

しかしそれとは別に興味を引くのは、祐一の移動はもっぱらローンを組んでようやく買った白いスポーツ車で、一人であることの孤独感や寂寥感が反映したような風景の中を走っていく場面である。映画では映像として明確に風景を経験することができ、常に車の中でしか暮らすことのできない祐一の心象風景を体感できるが、小説では具体的に同図の風景に言及した文章はほとんどない。

冒頭こそ「263 号線は福岡市と佐賀市を結ぶ全長 48 キロの国道で、南北に脊振（せぶり）山地の三瀬（みつせ）峠を跨いでいる。」とはじまり、約 2 ページにわたって起点の福岡市早良区荒江交差点から三瀬峠までの様子や三瀬峠の霊的なうわさ話や高速道路料金を節約するためにこの峠を利用するトラックのことなどが説明されているが、あとは道路に対する言及はほとんどない。

その一方で、車にこだわる祐一の生活については、繰り返し言及されている。祐一の祖母の房枝が「祐一の部屋はここ（家：著者注）じゃなくて、自分の車のなかやもん」と言ったり、友人に「祐一、お前、この先一生車にのれんやったらどうする？」と訊かれて、「車なかったら、……おれどこにも行けんやっか」と答えたり、逃亡の最中でも車のナンバーから足がつくからという光代に対して、なかなか車を捨てるふんざりがつかなくなったりしている¹³。

一方、「阪急電車」のほうは、阪急の今津線を舞台とし、電車の車内での様々な人間

10 吉田修一『悪人』朝日新聞出版、2007年、7-9ページ。

11 同書、109ページ。

12 同書、343ページ。

13 同書、353ページ。

模様が描かれている。恋の始まりや終わりがあつたり、孫娘とおばあちゃんであつたり、まさに「人数分の物語を乗せて、電車はどこまでもは続かない線路を走っていく。」¹⁴のである。電車の中で偶然居合わせた人とのふれあいや何気ない会話を側聞することから、自分の人生を省みたり、打ちひしがれていた気持ちが励まされたりしていく様子が描かれている。

作者のこだわりは、電車の車窓から見える風景であり、武庫川の中州に石で築かれた「生」という文字¹⁵、五機編隊で飛ぶヘリコプター¹⁶、甲東園駅近くの切り通しの斜面のワラビ¹⁷、などが重要なモチーフとなっている。

車という自宅の延長のような空間で、誰とも触れ合わずに移動することと、電車という公共的な空間での移動、の質的な差異がこの二編の小説に浮きぼりにされているといえよう。

「悪人」では、新しい出会いはすべて、携帯電話のメールを使ういわゆる出会い系によるものであり、登場人物は皆、代わり映えのしない日常に飽きているように思われる。「阪急電車」では、電車の中での出会いがあり、恋愛にまで発展したり、友達になつたりしている。

前節の最後で述べたように、社会学的考察とは、他者と自己とを区別し他者に対して心的距離をおく孤立化あるいは個人化の態度と、多少とも自己開放的に相手方との間になんらかの共通点を求めようとする社会化の態度を識別して、後者に基づいて現れる局面を対象としている、ということであれば、「悪人」に登場するような交通機関の使い方や関わり方は、まさに社会化とは逆の孤立化、個人化そのものではないだろうか。

今後は、さらにこの二編の作品について分析を進めていきたい。

参考文献

宇田正『近代日本と鉄道史の展開』日本経済評論社 1995年

宇田正『鉄道日本文化考』思文閣出版 2007年

大久保敦彦『現代社会学の課題－交通文化への新しい視座』八千代出版 2000年

大久保敦彦『交通社会学序説』八千代出版 1976年

富永祐治『交通における資本主義の発展』1953年

Stephan Rammler, *Mobilität in der Moderne*, WZB-Mitteilungen, H. 94, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung Berlin, 2001.

Cotton Seiler, *Republic of Drivers, A Cultural History of Automobility in America*. The University of Chicago Press, 2008.

14 有川浩『阪急電車』幻冬舎, 2008年, 107ページ。

15 同書, 11ページ。

16 同書, 86ページ。

17 同書, 158ページ。