

## 8. はこぶー交通・運輸ー

### 1. 「はこぶ transport」ということ

- ・対象：交通（ヒト）、運輸（モノ）、通信（情報）
- ・はこぶ手段：動力×道具×施設×制度
- ・さまざまな「はこぶ」：動機（自発/強制）、距離（近/遠）、頻度（日常/非日常）

### 2. 「はこぶ」の前近代

- ・運搬  
人力（手、頭、肩、背中、腰、おす、ひく…）、畜力（牛、馬…）、自然力（水、風）
- ・日常的移動  
農民の季節的移動（農作業、奉公人、杜氏…）  
山（マタギ、木地師…）と海（家船…）  
宗教者・芸能者（瞽女など）
- ・非日常的移動：災害、戦乱、参詣、巡礼…

### 3. 「はこぶ」の近代：「鉄道」を事例として

- ・travel から tour へ
- ・時間の均質化
- ・旅する身体感覚の変容（「パノラマ化」by シベルブシュ）
- ・旅する社会関係の変容
- ・都市空間／国土空間の変容

### 4. 「はこぶ」の現在

- ・グローバル化＝交通・通信技術の急展開にともなう時間と空間の圧縮
- ・巨大交通システムの利便性（大量、高速、安全、快適…）と脆弱性

#### [文献]

- 北見俊夫 1970『旅と行商の民俗』岩崎美術社  
高取正男 1972『民俗のこころ』朝日新聞社  
W・シベルブシュ 1982『鉄道旅行の歴史 19世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局  
須藤功編 1988『写真でみる日本生活図引 2 とる・はこぶ』弘文堂  
白幡洋三郎 1996『旅行ノススメ 昭和が生んだ庶民の「新文化」』中公新書  
原武史 1998『「民都」大阪対「帝都」東京 思想としての関西私鉄』講談社選書メチエ  
重信幸彦 1999『タクシー／モダン東京民俗誌』日本エディタースクール出版部  
三戸祐子 2005『定刻発車』新潮文庫  
今井今朝春編 2007『運ぶ A地点からB地点まで』ワールドフォトプレス

中間をカット 渡辺久雄氏の『忘れられた日本史』という書物は、「歴史と地理の谷間」という

いたるところの鉄道が電化したり、ディーゼル化したりする以前、十数年前までは学生をつれて旅行するとき、いつもこんな注意をした。汽車の旅をして煤煙に悩まされないようにするには、川の流れている方向に注意しなさい。列車が川を直角に横切っているあいだは、平野のまん中を走っている証拠だから、窓をあけていてよろしい。川の流れてはじけたら要注意、とくに流れにさからって走っているばあいはトンネルのなかも上り坂となり、列車の速度は落ちる。機関車は蒸気の圧力をあげるため、余分に石炭を焚くから、油断すると煤煙でまともにいぶされる。窓はあらかじめ閉めておかなければならない。逆に、川の流れておなじ方向に走りはじめたら、トンネルのなかも下り坂になるし、それほど警戒しなくてよろしい、というのである。

渡辺氏はこうしたことを記されたあと、こんなこともいまでは昔話になった。有難いことにははじかないが、どうも列車内があまり快適になりすぎて、おかげで学生たちが川の流れるなどに注意しなくなってしまった。以前は分水界を越えるのが、ひとつの喜びであった。下り坂になれば窓をあけ、車外のきれいな空気をいっぱい吸うことができたからで、それだけ川の流れる方向に敏感であり、それが河川自体を観察する機会にもなった。新幹線に乗ると、あつというまに東京まで運んでくれる。便利にはちがいないが、味もそっけもなく、川もトンネルも騒音のなかにすぎ、そこには「旅」という文字はなくなつて、「ビジネス」という言葉だけが残っている。昔の旅はなんと楽しかったことかと、感慨をのべていられる。歴史地理学を専門にいられる学者として、当然といえるだろう。

身近の学生諸君に郷里からでくる途中の駅の名をたずねても、せいぜい特急の停車駅の名を記憶している程度で、それ以上のことを知っている人は少ない。どこその駅の近くの堤防の桜並木は美しいとか、ある駅は、近ごろ百貨店が併設されたとか、どのようになら改築されたかなどとたずねても、まず返事はかえてこない。これにくらべて、筆者の学生時代は戦中、戦後の窮乏期で、列車はすべて低品位炭しか焚かない各駅停車であった。一駅ずつ指折り数えて通るから、いやでも駅の名や、そのたずまいを記憶することになる。

こうして育つたものにとっては、「旅」は家を出るときからはじまるし、列車の窓からみえる景色は、栽培されている稲の品種や生育の度までみわけられる能力はないが、関心をもたざるをえない。ところが現在の学生諸君は、史跡見学などでいっしょに旅行に出ても、列車に乗ると同時に週刊誌の類を読みふけり、友だちとゲームやオシャベリを楽しみ、窓外の景色にはまったく無関心で、ふだんの教室での休み時間と少しも変わらない。この人たちにとって、旅行とか見学というものは、目的地に着いてからはじまるものらしい。

こうした風潮を、私は近代に特有の中間カットの交通形態、ないしは情報伝達のシステムなどによぶべきもの、もっとも顕著な現われではないかと思つている。たとえば、国鉄の列車ダイヤは毎年十月一日に改正されるのが例になっているが、とくに近年は、

れ、べつだん不思議に思わなくなるといふ、私たちの心のもちかたの変化まで含めて考えなければならぬ。歴史の発展とか世相の変遷などというところ、社会体制とか生活環境といった言葉であらわされているような、いわば自分自身のことは除外した外界における状況の変化だけで、話がすんでしまふのである。そうした状況と対応するなかで、ほかでもなく私たち自身がしらすらすらうちに、もの考え方とか生活態度などを含めて、内側から全般的に変つてきたこと、いつのまにか変らされてきたことを反省しないと、ことは本當の歴史にならないと思う。

文明に飼 自動車の排気公害が社会問題になりはじめる直前のころ、「深夜の国道に男の眼」と

育される か、「走るというより飛ぶ感じ」「充実した男の車」といった言葉が自動車のセールスに使われ、新聞広告などでおめにかかった。スピードと野性、男らしさといったものに焦点をあわせたこれらの宣伝文句は、デラックスな乗物にのせられ、ていよく運ばれてしまうことに対する人々の抵抗感、とくに若者特有の一匹オオカミ的な感覚を掘りおこし、それをセールスのポイントにしようとしたのかもしれない。

自動車を運転して長距離旅行してみると、朝はつとめて早く、街道の混雑しないうちに宿を出発し、身心の爽快な午前中にできるだけその日の旅程を消化し、夕方は日の暮れる前、早目に予定の宿に着き、馬の手入れをすませてから風呂に入り、夕食をとるといふ、昔の馬を使った旅行者の心得がわかるような気がする。馬ほどでないにしても、自動車も疲れを休ませ、手入れしてやらな

いと機嫌よく走ってくれない。昔の武士が乗替え馬を用意したように、ドライバーも、簡単な取替え部品と工具は持参すべきである。だが、現代のドライバーは、いくら一匹オオカミを自認して旅に出ても、馬に乗って山野を跋涉するようなわけには行かない。通れる道は限られているし、高速道路に入れば、一定の速度で道路標識の指示するまま、次のインターチェンジまで、ひたすら走らなければならぬ。自動車に乗るといふことは、一見して自由な選択のようでありながら、結果的には近代の機械文明の一環に、より強く繋がることを意味している。おなじように、私たちは明治以来、外圧に抗して自ら近代をつくりだし、あるいはつくりだそうとつねに努力してきたと自負している。だが、私たちのなかには近代以前から持越してきたものがいっぱいあるうえ、自身でつくりだしたつもり「近代」に飼育され、飼いなさらされていることも、率直に認めねばならない。

歴史を變革するとか、變革の主体といった表現が用いられるが、その主体自身が流動し、転位してやまないのが真相といえよう。私たちの日常にはある種の磁場のようなものがある。それがしらすらすらあいに私たちの行動を規制し、変質させている。本人は真直ぐに歩いているつもりが、磁場の作用で狂げられているかも知れない。さまざまな引力や斥力に支配され、曲つたまま進んでいるのではないかと不安に思うのが、人として本當ではなからうか。ひろく民俗事象とよばれているもの、日常平凡な生活の場にならざるを得ないことを監視するのは、こうした磁場の検出をきびしくしながら、われわれのよって来ている原点と、その本意を探るためであるが、