

イアン・ゲートリー著／黒川由美訳

『通勤の社会史』

——毎日5億人が通勤する理由』

評者：佐藤 伴近

イギリスにおける蒸気機関の発明は産業技術に大きな転換をもたらし、その影響は広範囲に及んだ。19世紀の鉄道の発達もその一端であり、経済、産業面だけでなく、当時の人々の文化や社会生活にも大きな変化をもたらした。その一つが「通勤」である。今日の多くの人々にとって日常の当たり前の行為である通勤の誕生から現代までの歴史、通勤客と交通機関職員の心理、通勤の将来を体系的に論じたのが本書である。近代社会の変革に大きく寄与した鉄道の歴史とその影響を論じる著作は、これまでも多く書かれてきた。本書の特徴は、鉄道のような特定の技術発展とその影響を論じるのではなく、通勤という人々の行為、行動に着目していることである。

*

本書の各章タイトルから内容を把握することは困難であるので、まずは各章の概要を確認しておこう。著者が自らの通勤経験を回顧する序章に続いて、第1部（第1～7章）ではおおまかな時系列に沿って鉄道、自動車、自転車、原動機付自転車の登場を追いながら、これらを利用した通勤の形態と、それに伴う人々の生活、行動様式、社会の変化が論じられている。第1章ではイギリスにおける鉄道網の整備、それに

よる「通勤」の誕生、列車内やターミナル駅での人々の行動が総論として描かれる。鉄道網の整備と通勤の誕生は、グリニッジ標準時 (GMT) の全国的導入、駅構内での W.H. スミスなどの小売業（新聞や鉄道小説の販売）の隆盛による活字文化の深化など、人々の社会生活面にも変化をもたらした。第2章は、鉄道の発展に伴う郊外の登場を論じている。19世紀半ば頃から、ロンドンでは、都市環境の悪化から逃れるために中産階級以上の人々は鉄道沿線の郊外に新たに開発された住宅地に移住した。これにより職住が分離され、通勤が開始されたのである。都市部の居住環境改善に国や自治体取り組み、労働者階級が交通革命の恩恵（トラムや地下鉄）を受けるようになったのは1880年代以降であった。このように、本章では通勤と階級社会の関係にも言及されている。第3章では、アメリカ、フランス、ドイツでの鉄道を利用した通勤の誕生が描かれる。イギリスも含めた4ヶ国における共通点（都市環境の悪化と郊外の形成、鉄道事故への懸念、時間の標準化）と差異（アメリカにおける人種差別、列車内で社交性を求めるアメリカ人と沈黙を求めるイギリス人、フランス人）が比較されている。フランスでは、鉄道網の整備によって産地直送の新鮮食材を調達できるようになり、上流階級の美食がより追求されるようになったことも指摘されている。第4章では、アメリカおよびイギリスでの自動車の普及が論じられている。アメリカではフォード・Tモデルの登場以降、1910年代に自動車所有が大衆化した。自動車所有は、公共交通機関に移動範囲や時間を制限されるという拘束からの解放であり、「アメリカン・ドリーム」達成の象徴であった。他方、20世紀初頭のイギリスでは自転車通勤が主流であり、自動車通勤のための道路、インフラ整備が進められたのは1930年代以降であった。アメリカ

では、第二次世界大戦中も高速道路網の整備が進められた。これにより都市部と鉄道駅を中心に広がる郊外住宅街の間の農業地帯も住宅地になり、そこから都市部への通勤も可能になった。この「中間地域」が第5章での議論の対象である。中間地域ではコミュニティ活動が活発化し、郊外型商業施設が建設され、居住者の就業先となる企業が移転してきた。1960年代までにアメリカの人口の三分の一が郊外に居住し勤務していたとされる。自動車通勤者用の郊外住宅とそこに住む核家族が、家庭の新たな基準、理想とされた。しかし、同時に交通渋滞や交通事故など自動車使用に関わる問題、住宅の購入や賃貸の際に現れる人種差別も助長された。第6章では、第二次世界大戦後のイギリスにおける鉄道の国有化と自動車通勤の普及が論じられている。イギリスでは、1960年代でも鉄道インフラ整備が進まず、逆に幹線と主要支線以外の路線の廃止が進められた。他方、自動車利用者の数は増え、1950年代から80年代の間に高速道路やパーク・アンド・ライド制度（都心周縁部の大駐車場に自動車を止め、そこから都心への移動にはバスや鉄道を利用する）の整備が進んだ。第7章では、イギリスおよびアメリカ以外の国が事例として扱われる。イタリア、ドイツ、旧ソ連、中華人民共和国、タイ、インドにおける、交通手段としての自動車、自転車、原動機付自転車の導入が論じられる。事例として取り上げられている各国において、いつ、どの交通手段が導入され、どのような社会問題が起きたのかは異なる。加えて、既に自家用車が通勤手段の主流となっていた西欧諸国では、自転車通勤への回帰が起こっていることも指摘されている。

*

第2部（第8～12章）では、通勤する人々、通勤客をコントロールする人々の心理が論じら

れている。第8章では、人々が満員電車での通勤に耐えることができる理由と、限度を超えた混雑が人間の行動に与える影響が論じられる。前者については、「戦うか逃げるかすくむか」理論、「他人のモノ化」説、「満員電車享楽」説に基づいて説明される。後者については、日本、インドのムンバイ、インドネシアのジャカルタの事例が取り上げられ、満員電車利用者の問題行動（痴漢、線路横断、列車の屋根への「乗車」）とそれへの対策が紹介される。第9章の議論の対象は、ロード・レージ（運転中の攻撃性）である。1990年代以降、イギリスにおいてもアメリカにおいても交通渋滞は悪化の一途をたどったが、同時にロード・レージによる事件や事故も社会問題となった。自動車通勤者は公共交通機関の乗客よりも攻撃的になりやすい心理状況に置かれるという。ロード・レージはインドやロシアでも起きている。第10章では、人々が不快で苦痛な通勤を続ける理由が考察される。著者は①より良い職を得るため、②より良い家に住むため、③毎日出かけたいという習慣的な行動、の3点を挙げている。第11章は、通勤が社会に及ぼした文化的影響について論じている。著者は、具体例（携帯電話、携帯メール、Kindle、スマートフォン、iPad、インターネット、感染症に対する姿勢、ドライブスルー、ラジオ番組の内容編成）を挙げ、通勤の影響は甚大であり人間の思考や行動様式、コミュニケーション方法、娯楽の種類が変化したことを示した。第12章は、通勤客を「コントロール」する鉄道職員やバス運転手について論じている。必ずしも理性的ではない乗客への対応は、駅係員、鉄道やバスの運転手に計り知れないストレスを与えている。このストレスを軽減するために導入が進んでいるのが無人運転システムであるという。

*

第3部（第13、14章）では、通勤の将来が語られる。果たして、通勤という行為、行動は将来なくなるのだろうか。第13章では、テレコミュニケーション（電気通信技術）を利用したテレコミュutingの可能性とその問題点が論じられている。テレコミュutingとは、本社ではなく自宅近くのハブ拠点へ通勤し、勤務する就業形態を指し、仕事内容は電気通信やインターネットを介して社内で共有される。1990年代以降、技術発達によってテレコミュutingは実用化の方向へ動いている。その一例が業務の外部委託（例えば識字率が高く賃金の低い新興諸国や開発途上国へ欧米企業のコールセンターが移転される）である。このテレコミュutingによって、欧米の交通渋滞は解消されるが、移転先の国では交通渋滞が悪化する。つまり、これは多国籍企業による不都合な事実の軽視と国外転嫁である。また、データ通信を必要とするテレコミュutingでは、データ・セキュリティの問題も発生する。さらに、情報流通量増加によって通信に必要なエネルギー量も増加し、長距離通勤を伴わないテレコミュutingは環境に優しいという前提も揺らいでしまう。第14章で、著者は物理的な通勤がなくなる日は遠いことを示している。技術革新によってセグウェイなどの新しい乗り物も登場しているが、現実には起きているのは自動車通勤の世界規模での増加である。ただし、自動運転技術の向上により、自動車通勤のスタイルは変化するかもしれない。公共交通機関については、混雑緩和や快適性、利便性ではなくスピードと運行可能距離の追求が進められている。著者は、人間の「移動に対する欲求」の源にある狩猟採集欲求の遺伝子を一掃しない限り、通勤という行為はなくなると考えている。

*

本書を通読すると、ジャーナリストである著者の知見の広さと情報収集力の高さに驚嘆を覚える。対象とされる時代は、19世紀前半から現代に及ぶ。時代の流れに沿って、本書を鉄道の登場に端を発する通勤の形態と影響の変遷を追う通史として読むことができる。また、事例として取り上げられる地域は、近代的通勤が始まったイギリスだけでなく、他の欧米諸国やアジア諸国にも及んでいる。各対象地域に関する記述量に偏りはあるが、通勤という行為を視点の軸とした地域比較研究として本書を読むこともできる。著者の視点から見た日本の通勤に対するイメージは興味深い。さらに、郊外発展の議論はシカゴ学派都市社会学の「同心円地帯理論」の事例として理解することができ、加えて、評者は門外漢であるが、第2部を心理学や群衆研究の視点から読むこともできよう。つまり、本書は多様な読者の興味関心を満たす充実した内容を含んでいるのである。

しかし、本書評が学術雑誌に掲載されるものである以上、本書を学術的に評価する必要がある。以下、3点を指摘しよう。まず、形式上の問題である。本書で用いられている資料には興味深いものが多く含まれている。例えば、第1章で度々参照される『鉄道旅客の手引き』からは19世紀イギリス人（貴族と中産階級）が理想とした振舞い、すなわち当時の貴族と中産階級の精神や価値観を読み取ることができる。しかし、利用されている資料の出典は示されていない。新聞記事からの引用については紙名と発行年月日が示されている場合もあるが、その他の資料については所蔵先も示されておらず、典拠先をたどって立証、反証することができない。巻末に参考文献一覧が掲載されていないのも残念である。

次に、事実認識の誤謬も指摘できる。日本に関する記述を一例として挙げよう。本書第8章

で、著者は日本の通勤電車を痴漢の温床として取り上げた。日本の通勤電車では、通勤客（特に男性）は痴漢冤罪に巻き込まれないように両手を上げなければならない。著者は、このような状況での人々の殺伐とした心情を和ませるために動物駅長が採用された、と説明する。しかし、動物駅長が配置されたのは通勤時に車内が混雑し痴漢犯罪が発生する都市部ではなく、地方鉄道の駅である。さらに、動物駅長採用の目的は観光客誘致であり、通勤客の精神安定ではない。つまり、動物駅長採用の意図と混雑した電車での通勤や痴漢行為は無関係である。このように、事実関係についての説明に不正確な記述が散見される。

既述したように、本書の特徴は網羅している時代と地域の広さである。しかし、それ故に「広く浅い」議論も見られる。例えば、著者によると、1880年代以降にLCC（London County Council）の施策でロンドン郊外に安価な労働者住宅が建設され、労働者階級も通勤を始めたという（第2章）。しかし、本書では通勤という行為が労働者階級に対して持った意義まで踏み込んだ議論はされていない。労働者階級の「再」形成を論じたG.ステッドマン・ジョーンズは、『階級という言葉』で、通勤が労働者文化を脱政治化させたことを指摘した。通勤の開始によって、労働者階級の男性の行き

つけの PAP は、職場近くの PAP ではなく自宅近くの「地元」の PAP になった。職場近くの PAP には同業種の労働者が集い、政治的議論が交わされたが、異業種の労働者が交わる「地元」の PAP では政治ではなくスポーツや娯楽が共通の話題であった。労働者文化の性質が変化したのである。本書のエピローグで、著者は18世紀末から19世紀前半にかけて活動した政治改革論者ウィリアム・コベットに触れている。コベットは、労働者階級の形成において重要な役割を果たした人物の一人として、E.P. トムソン『イングランド労働者階級の形成』に頻繁に登場する。本書で著者がコベットに触れるのであれば、それと大きく関係する労働者文化に対する議論を取り込むことが望ましい。そのことにより、本書の議論は深みと面白さを増すことになろう。

以上、本書の問題を指摘したが、これは評者なりの今後の展開への可能性と期待の表明である。本書が契機となり、人の移動や都市空間形成に関するより多くの研究成果が得られることを期待する。

（イアン・ゲートリー著／黒川由美訳『通勤の社会史——毎日5億人が通勤する理由』太田出版、2016年4月、350頁、定価2,600円＋税）
（さとう・ともちか 法政大学大学院社会学研究科博士後期課程）