

通勤通学する身体の形成

——大正期における電車交通の変容——

田中 大介

本論は、路面電車から郊外電車への日常交通の転換期（大正期から昭和初期）の東京における、交通行為に関する諸言説や諸装置の形成を分析する。ここでは、大正初期までに観察された「危険」な交通状況を改善するために、「交通全体の『合理的』な流れ」という社会工学的視点を乗客・乗務員が共有することによって、速度（制御）装置の開発や身体規律が活発化したことが指摘される。その結果、郊外電車において「スピード」と「安全」の両立が実現する。それは、資本制下の交通体制における加速度の生産・消費の連関が、乗客・乗務員の諸身体の整序する、ある「合理性」の観念が共有されることを通して具現化していく過程であった。これらの分析を通して、現在、ラッシュ時に頻繁に観察される、秩序だったスムーズな交通行為の一部が形成されたことを示唆する。

1 問題の所在

毎朝毎夕、大量の人々が整列して電車を待ち、電車が来ればわれ先にと車内へなだれこむ。ドアからはみ出そうものなら身体を係員に押し込まれる。鉄道が都市交通の基幹として都心と郊外を接続している都市に住む多くの人々は、このぎゅう詰め状態の電車で長い距離を移動する。日々、昼夜で都心人口の激増激減がおこるほど大量の通勤通学客が往来しているが、この大都市の交通運動を、都市社会学は「コミュニティの鼓動（pulse）」と表現し、建築家達は「メタボリズム（新陳代謝）」といった生物学的メタファーで表現してきた。

このラッシュアワーは、大都市の構造が「都心部・郊外地区・連絡交通網」で構成されることによってあらわれた、「大都市の近代的現象」（奥井 1957）である。近年では内田隆三（1999）

が、交通インフラを含む近代都市のインフラストラクチュアを「無意識」、「見えない厚み」、「第二の自然」として表象しているように、大都市の抜きがたい構造的条件の一つとして特に「交通機関」が前提されている。

また、そこに都市生活における独特の行為形式を見出すこともできる。例えばジンメルが指摘した電車内での「視線」の議論に代表されるように、大都市における匿名性、間接性、皮相性、一時性等といった社会心理学的特徴が指摘されてきた。

しかし、日本の大都市、なかでも東京において最も独特なのは、1950年代からすでに指摘されてきた乗車効率率 300%を超える「殺人ラッシュ」、「交通地獄」、「通勤地獄」と呼ばれる現象であろう。特に外国人の目から見て異様に見えるのは、電車からはみ出した人々を押し込む「押し屋」とよばれる人々である。「通勤地獄」

といった現象や「押し屋」とよばれる人々があらわれたのは、単純化すれば、大都市への過剰な人口集中とそれに耐えうる輸送力の欠如、すなわち需要過多・供給過少の交通経営ゆえのことである¹。このような問題設定は、社会工学や交通経済学からいえば適切といえよう。しかし、本論が社会学として照準すべき問題は、「押し屋」とよばれる人々を導入し、「交通地獄」を許容するような忍耐、いわば交通行為における「耐性」ともいうべきものはどのようにして現れたのか、というものである²。

おそらく現在においても、このような行為は日常的な交通風景といえよう。では、電車交通はどのようにして都市構造の不可欠の部分となり、人々はその速度をいかにして受容していたか。このことを本論は、戦前期の東京の都市／交通が路面電車から郊外電車へと転換する過程の中で検討する。

2 分析の枠組み——ネットワーク論から身体行為論へ——

すでに都市の社会学において〈交通〉というテーマは何度も扱われている。この言葉の振幅が大きいため様々な解釈が可能であろうが、ジンメル（1908=1994: 235）にとって都市は「交通 Verkehr」の旋廻点であった³。日本の都市社会学においても、奥井復太郎による職住分離や商店街を形成する交通機関（奥井 1939, 1957）、磯村が指摘した新幹線による都市の再序列化（ひかり級都市・こだま級都市）、後藤範章（1987, 1988）による交通ネットワーク変容と地域としての東京の変容の相関に関する実証研究等々⁴。

これらの研究は、学説史としては時代が前後するものの、ハーヴェイの時間－空間の圧縮

や、ギデンズの時間－空間の距離化といった周知の空間論的な論理を潜行（先行）させているといえる。このような「都市（社会）－交通（機関）」の相互作用という視点が、技術決定論的な思考がときおり顔をだしながらも、都市の社会学においてとられてきた。ただし、これらの視点は、技術決定論的な陥穽をたくみに回避できたとしても、周辺地域との関わりとして論じられる傾向にあり、交通を利用する「受け手」、移動する身体については語られることが少ない。

一方で、ネットワーク（広域空間）としての交通というだけではなく、局在空間としての交通に注目をしている研究がある。磯村英一（1968）は、都市の構造を第一空間、第二空間、第三空間という周知の区分で位置づけた。その際、磯村は、盛り場のような場を「積極的第三空間」、通勤通学のような場を「消極的第三空間」として分離させ、都市の交通機関が都市を生きる人々にとって都市空間の「地」の部分であることを指摘している。他にも、交通機関の空間を「空白の時空」として位置付ける若林（2000: 200）や、生産労働と教育を担う公的領域と労働力の再生産（育児・食料摂取・愛情確認）を担う私的領域を効率的に分離させるために、儀礼的無関心という規範を強いる「第三領域」と位置付けた北田（2002: 155-156）は、いずれも交通が近代空間のなかで目立たないものとして機能する「消極的」空間であったことを指摘していると考えられる。これらは「消極的」第三空間論の系譜として提起できるであろうが、交通行為としてとらえるというよりも、局在空間における相互作用としてみる視点である。

シヴェルブシュ（1979 = 1982）は、適切にもこれら広域／局在の両方の視点を目配りよ

く取り上げ、見事な鉄道研究をものしているが、「通勤地獄」へと無意識的に乗り込んでいく「日本独特⁵⁾」の交通行為を明らかにするためには、いま一步踏み込んだ視点が必要である。

そこで本論は、これまでの広域／局在の空間論的視点を受けつぎつつも、時空圧縮を安易に説くようなショートサーキットをとらず、都市の交通機関を利用して移動する身体(通勤通学)に焦点をあてる。そのことで大都市の交通機関が、「都市(社会)－交通(機関)－身体(行為)」の係わり合いを通して、速度に対する欲望を駆動させながら、不可欠のものとなっていく過程を検討する。

まず最初に、大正期を通じて郊外電車が大都市の日常的な交通手段へと変容する過程を確認する(「都市－交通」の相互作用)。そのうえで、大正期における郊外電車の速度がどのように受容されたのかを明らかにする(「交通－身体」の相互作用)。

3 郊外電車の日常化

路面電車は、明治39年に三つの路面電車会社が統一され、明治44年には市営化され、明治末には路面電車網はほぼ完成していた⁶⁾。そして、大正期を通して軌道ではなく鉄道を主とした多量連結の高速鉄道(今でいう「郊外電車⁷⁾」が市外へと拡大し、この職住分離の分業空間はさらに拡大していく。

ただし、大正期の郊外電車は、主として旧・中間階級のレジャー用の移動や、ビジネス用の移動に用いられており、関東大震災以後、次第に新・中間階級の通勤を中心とした郊外電車化していった⁸⁾。したがって郊外電車は、確立後もその成立基盤となった消費・観光・ビジネスの手段として、非日常的な「目的(地)」をもつ

た性格が残っていたのである。鉄道会社も開業と同時に、寺社の縁日、お花見、紅葉等の時期にあわせて運賃割引・臨時列車を企画し、自ら遊園地の開発に従事した⁹⁾。また、現世田谷区に位置していた、渋谷発の玉川電車沿線に開発された桜新町は、当初(大正元年から開発開始)、「東京の軽井沢」と言われるような「別荘地」として位置付けられていたが、震災後は新中間層の転居が急増したことによって「住宅地」へと変貌し、日常化する(山岡1986)。

この「市内／市外」の境界の希薄化は、交通手段の変化とも連動している。大正後期から昭和初期を通じて、通勤・通学手段は、路面電車(市電)から郊外電車(省線、私鉄)へと転換し、線路上の都市は環状線を起点にして大きく西南へと偏っていった。特に、関東大震災以後、復興事業を担当した太田円三の『帝都復興事業に就いて』では、高速度交通機関としての省線電車は、都市交通の基幹として位置付けられ、市内の路面電車は補助交通機関としての役割をもたされる。さらに太田は、山手線の各駅を市内交通の終点とし、かつ市外へ伸びる各郊外線の起点ともした。1932年には市域拡張が行われるが、その範囲は鉄道による時間距離によって確定され、かつての「市外」をも含みこむ「大東京」という概念が成立する(鈴木2002)。交通機関別の乗客割合の調査によれば、この関東大震災を大分水嶺とした変化によって、大正8年に80%を越えていた市営電車(路面電車)の乗客割合が、昭和3年には40%と半分に落ち込む一方、官設鉄道を含む郊外線の乗客割合は20%から50%へと上昇し、両者の役割は逆転していく(改造社1930:150-151)。

昭和3年に13あった私鉄の多くは、必ずしも経営主体ではないものもあったが、郊外住宅地を開発する。目蒲電鉄と田園調布、東武鉄道

と常盤台、小田急と林間都市、西武鉄道と長者園、武蔵野鉄道と目白・小平・国立・大泉学園の関係にくわえて、京王電気鉄道、玉川電気軌道、東京横浜電気鉄道も郊外（住宅地）化を促進した。すでにD・ハーヴェイは、「都市過程は、[その第一次的循環の過剰蓄積を第二次的循環へと転換することで解消しようとする際]、生産・流通・交換・消費のための素材的・物的インフラストラクチャーの創出を、不可欠なものとしている」とし、交通網が生産にも消費にも共通して用いられることを指摘している。さらに交通網は、空間的移動のために「効率的」かつ「合理的」な編成を創出するものの、その一方で「蓄積のための蓄積は、空間的障害を克服する不断の努力とともに、運輸技術に永続的な革命をもたらす」ことで、既存の時空を破壊していくのである。こうした生産と蓄積のパラドクスを、ハーヴェイは「空間的障害を克服し時間により空間を絶滅するために、それ自体さらなる蓄積の障害としてはたらく空間構造が創り出されるのである」（Harvey 1985 = 1991: 41）と指摘する。

しかし本論は、市内と市外の境界の希薄化を、単純に時空の圧縮であるとか空間の均質化といった論理で短絡することを避け、その〈境界〉を移動する行為がどのようなものであったかを検討することで、追尾していく。すなわち「路面電車に乗ること」と「郊外電車に乗ること」との感覚的な差異を通して、大正初期から昭和初期にかけての交通行為の変容を確認し、そこに貫通する交通の存立構造を析出する。

4 速度の眩暈——路面電車の身体——

では、大都市における交通状況はどのようなものであったのだろうか。以下の文章は、過剰な〈速

度〉を現前において体験したときに多くの人が感じるであろう「ショック¹⁰」を証言している。

汽車がすぐ側を通ると、妙に渦をまくやうな風が起る。私にはあれがいけない。くらくらと眩暈を感じて、身体がへんてこにその中に巻き込まれるやうな気持がする。それが堪らなく不快だ。そこで私は汽車がすぐ近くに来ると、片足を堤の方へ下ろしてステッキでしっかり身体を支えて眩暈のこない用心をした。（広津 1918）

この「眩暈」を起こさせる汽車の線路は都市のなかの神社を横切っているのだが、大都市には他にも電車・自動車等の交通手段もある。例えば、谷崎潤一郎（1913）は短編「恐怖」で、酒で神経を麻痺させないと、汽車・電車・自動車の強い刺激の運動によって動悸・恐怖がおり、発狂・卒倒してしまいそうになる「鉄道病」なるものを患う男の話を書いている。この「恐怖」は都市の中を汽車・電車・自動車といった様々な交通手段が交錯していた時代を、背景にして書かれたものといえる¹¹。つまりこの二つの短編は、フィクションの次元として、大都市における交通環境の交錯に直接対峙した身体感覚を極端な形で表象している。そのことは例えば以下の新聞記事にも明らかだろう。

ただえさへ混雑する市電の交差点付近はこの頃道路工事や下水の掘りかへしで気の弱いものや年寄り、子供は通れない危険さである。殊に午後四時ごろから七時ごろまでは人間の渦巻きそのままの混乱状態を現出する。

幾十台の自転車、自動車が電車の通る前後を先を争って横切るその間を抜けるたびごとに都会人の神経はとがたつて行く。（報知新聞・

実際、このような交通環境に取り囲まれた路面電車に乗り降りする体験は、身体が速度の力に露骨に晒されているという点で、このフィクションの体験に近似していた。以下のアンケートには、中等学生が路面電車に乗る際に感じる危険を証言している。

電車が地下線になれば問題ありませんが、地上を走っている間は、各停留場毎に簡単な安全地帯を設けていただきたいものです。これは自分らもしばしば経験したことです。運転台から降り様とすると、直ぐ側に自動車が警笛を鳴らしていることがあります。又此の不完全な停留所の為に命を失った人もあります。ですからこの安全地帯を設けることは緊急なことと思ひます。(東京市政調査会 1925)

市内で少しでも交通の頻繁なところには、電車の停留所に必ず安全地帯として待合場を設けていただきたい事であります。待合地点が定まって居りませんと、数々の諸車の間にはさまれて危険な目に逢ふことがありますし、また電車に乗り損なふこともあります。(同上)

この安全地帯がないため、電車から降りたとき、後から走ってきた自動車に挽き倒されたと云ふ例が、数へきれぬほど沢山ある。又こんな場合でなくとも、安全地帯のない停留場で電車を待ち合わせて居ると云ふことは、随分不安を感じるものである。故にいま設けられていない所には、この安全地帯を設けてもらいたいと思う。(同上)

路面電車には外部環境からはっきりと隔離されたプラットホームがなく、軌道であったため他の交通手段が用意に進入し、混在していた。そのため路面電車の施設周辺は、いわば交通渦が吹きさらしている状態になる。乗客たちが電車に乗り降りするには、電車、自動車、馬車、自転車の様々な速度の過剰さや事故の危険に、不安を抱き神経を尖らせている必要があったのである。ベンヤミンが「大都市の交通のなかを動いてゆくことは、個々人にとって一連のショックと軋轢を生み出す。危険な交差点で、神経刺激の伝達がバッテリーからの衝撃のように、次々と体をつらぬく」(Benjamin 1939=1995: 449-450)と表現した事態と同様の状況といえよう。この意味で谷崎や広津がいうような「眩暈」や「恐怖」は、言葉は違えども、交錯する交通環境での危険の身体感覚を、極限的に表現し、言説化したものとして位置づけることができる。

また、軌道を走る路面電車は、一輛編成の路面電車の外面にしがみつकिながら移動するという事も可能であったため、すさまじい混雑を引き起こした。しかしながら、「飛び降りする馬鹿」(芝雷 1916: 16)、「飛び降りする馬鹿」(同上: 19)、「降車人を突退け乗車する馬鹿」(同上: 34)、「満員中を降車するに他を突退る馬鹿」(同上: 35)に対し、危険であるという批判があったように、そのような混雑にも関わらず、人を押しのけ、飛降り飛び乗りを繰り返す人々が「問題」としてフレームアップされている。また、電車が走っている状態で車両から人が落ちることもまれではなかった(同上: 55)。

このような混雑や危険な状況にも関わらず乗客たちはとにかくはやく電車に乗ろうとした。寺田寅彦は、大正 12 年のエッセー「電車の混

雑について」で、自身の満員電車の苦痛をいかにして和らげたかを述べ、東京人の電車に急いで乗ってしまう「趣味」を析出している。

必ず空いた電車に乗るために取るべき方法は極めて平凡で簡単である。それは空いた電車のくるまで、気長く待つという方法である。

混雑した電車は、乗客の乗り降りに時間がかかるため、次の駅に至るのが遅くなる。次の駅への到着が遅くなれば次の駅で待つ人も漸次多くなり、電車に乗り込む人はますます多くなる。ゆえに「込んだ車はますます込むような傾向をもつ」。しかし、混み合う車が大量の人間を運んでくれたことによって、次もしくは、次の次に来る電車はその分空くことになる。それゆえ「待つこと」が空いた車に乗る方法であるとしている。しかし、寺田はここで別の奇妙な結論に達する。

これをせんじつめると最後に出てくる結論は妙なものになる。すなわち「第一に、東京市内電車の乗客の大多数は一たとえ無意識とはいへ—自ら求めて満員電車を選んで乗っている。第二には、そうすることによって、自らそれらの満員電車の満員混雑の度をますます増進するように努力している。」(寺田 1923 傍点筆者)。

広い意味での高踏な自由業であった寺田は、大衆としての交通利用者を不気味なものとして「発見」・「観察」しているのだが、ここには二つの重要な問題がある。

一つは寺田の観察内容、すなわち乗客の人々の行動に関するものである。寺田は、このようないささか奇妙にうつる行動、すなわち、混雑

し危険であるにもかかわらず「電車を待てずに電車へと次々と殺到する」ことを、「東京人の趣味」の問題だとしている。それは、人力車以来、さまざまな交通の力が「より速くゆきたい／よりはやく捌きたい」という資本の形式(＝加速度の形式)をとり、それに同調する「速度の生産／(手段的)消費」の欲望(欲心)が危険を顧みない行為へと結実したことを示している¹²。

また二つ目の問題は、この観察内容とは別に、物理学者・寺田がインテリとして社会現象を超越論的視点から観察するという行為自身の位置である。すなわち、「電車に乗るために合理的なのは待つことである」という観察自身もつ、いわば「社会工学的観点」である。さしあたって、ここでいう社会工学的な観点とは、「個々別々の人々の流れを『全体』として捉え、さらにそれを数量化し対象化された個々の行動を、ある『合理性』の指針に従い調整しようとするもの」としてとらえておく。この視点は、すでに引用した中学生の交通アンケートや新聞記事で、路面電車乗車時の危険がある種の「都市問題」として言説化されているところにも萌芽的に見出せる。おそらく大都市における大量の身体がマッス(＝大衆／群集)として問題化してきた時代(例えば明治末の日比谷焼討ち事件)であったがゆえに、寺田は数学・物理学を応用した統計的手法によって当時の人々を「社会現象」として観察することを覚えていったのであろう。

しかしこのような社会工学的な視点は、行政の側でより徹底して共有されていくことによって実効性をもつ。例えば、東京市交通局・調査課が大正9年に創設され乗客量の推定を出し、昭和3年に『都市交通問題研究』という大著を編纂し、同年、東京市統計課も『東京市郊外に

おける交通機関の発達と人口の増加』を刊行した。特筆すべきは、昭和4年に東京鉄道局が実際に乗客に調査表を配る交通調査を体系的に展開し、結果を駅構内に公表していることであろう。すなわち、「ラッシュアワーの時間帯」や「駅降車人員の数量と順位」等を公表・宣伝することで、「交通全体の流れ」を乗客・鉄道員の共有の公共知識として位置付けているのである。(東京鉄道局 1929)。

このような「交通全体の流れ」という観点を經由したとき、路面電車のおかれている環境は「危険」として同定され、再整序されるべき速度として位置づけられることになる。では、この社会工学的視点から数量的に対象化され、「全体の部分」として捕捉された乗客たちは、具体的にどのような行為を要求され、規律・訓育されたのだろうか。

5 速度の馴致——生産・消費・機械——

安全地帯のない路面電車が直面する過剰な速度環境は、様々な事故（降り損じ、挟撃事故、人力車接触、自転車接触等々）を引き起こした。当時の有識者は、すでに路面電車を含む鉄道が「実験時代・恐怖時代」を過ぎ去り、「危険時代」に入ったと述べている（大河内 1927）。すなわち明治後期にはいと、「理解不能な恐怖」としての速度の力は、不慮の事態を考慮に入れた理解可能・制御可能な対象＝「危険 risk」とみなされるようになったのである。そのため電車事故も、科学によって制御されるべき対象として見出される。

例えば東京市職員であった本田朝知は、『電車事故論』において、電車事故の原因を心理的原因・物理的原因・自然的原因・機械的原因・電気的原因に分類し、事故抑制の方途を案じて

いる。その際重要なのは、本田が「事故の減少の85%は、[民衆]教化に依り、10%は機械による」（本田 1927: 221）という言葉を書いていることであろう。この危険回避の比率はかなり誇張されたものであるが、当時の市電管理の立場から、〈速度の力〉による「危険」が現象する交通空間において、制御されるべき対象として照準されたのは人々の身体であったのである。そこでは、乗務員の教化はもちろんのこと、児童の教化（遊戯の抑制、安全週間や安全委員の設置、小学校への巡廻安全講話の実施）や、民衆の教化（新聞・ラジオの利用、国体の利用、様々なポスター宣伝の利用等）が提起されている。また、山本留治郎は以下のように言う。

汽車電車バスは近代社会生活の上に重要な部分を占めている。近代人はこの汽車電車バスに乗降するために、いろいろの新知識をおさめねばならぬ。と同時にまたいろいろ新しい気風習慣に馴致せしめられている。近代人氣質の生い立ちがこの汽車電車バスからより多く馴致されているものがあるとすれば差しあたり汽車電車バスの気風習慣を良化することによって、近代人氣質をより気高いものにすることができる（山本 1935: まへがき）。

身体に対する速度の統制は、まさに〈近代人氣質〉として必要とされていた。以下ではこの〈交通の近代人氣質〉の形成を、「鉄道員の身体」と「乗客の身体」、そしてそれと連動する「鉄道の諸機械」の複合編成という三つの視点から検討することにする。

5-1 速度の生産——鉄道員の馴致——

これらの〈近代人気質〉は、まず鉄道員の時間管理に如実に反映される。竹村民郎（2001）によれば、明治後期の省線鉄道員の規律は緩く、規定された運行マニュアルによる時間厳守、時間管理が徹底していなかった。例えば、1902年の『鉄道時報』では新宿駅での三分の遅発、荻窪駅での一分早発、境駅での一分早発、国分寺駅での二分早発、立川・日野・豊田各駅での早発、八王子駅での三分早着が報告されている。このような時間の遅延は、鉄道員にとって致命的な欠陥とされた。例えば、鉄道員の時間厳守の緩みを指弾した「鉄道時報」の筆者は、さらに鉄道員の公衆への義務を次のように指摘している。

列車着発の際に於ける駅長の佇立、注目は恰も個人送迎の際相互に慰安の誠意を評するの辞儀に匹敵し、もしこれなからむか人としては輒ち必ず非礼の譏を免れず。（中略）

列車の早発に関しては鉄道運輸規定第二十五条に左の明文あり。曰はく列車ハ揭示時刻表ニ示サレタル時刻前ニ出発セシムルコトヲ得ズ…と。夫れ時間の確保は公衆に対する安全、便益と共に鉄道操業上三大要件の一にして而かも他の二要件は多く時間の当否如何に関連す。而して時間の失当は遅速孰れに在りても其の害たるや勿論なれども列車運転上之が遅延は禁令を以て実際に強制する能はざるものあり。唯其の早発に至っては誠めて必ず之を禁絶し得べく而かも若し之を禁せざるに於ては時刻を計りて来集する公衆をして時に乗車の機会（此の機会を寧ろ公衆の権利に属す）を失せしむるの結果を生ず。是れこの条文ある所以なり。（鉄骨生 1902）

ここで重要なのは、鉄道員の乗客に対する敬

意と安全確保、とりわけ時間厳守が公衆への第一の義務＝「サービス」であり、「乗客＝公衆」の時間通りの乗車が当然の権利として位置づけられているということである。すなわち、「速度の生産」が正確に行われることこそが鉄道員の至上命題であり、鉄道員は、この公衆の権利のために「条文」という言説にあわせて自己の身体を規律しなくてはならない。

上述の竹村によれば、鉄道側は、規律の緩みを引き締めるために、1910年代には資本の不足から「異常な労働強化」によって列車運行の定時制を確保し、1920年代には資本投下を鉄道のイノベーションへとむけた。つまり、身体規律を限界まで推し進め、それが限界まで達すると、様々な技術の普及によってスピード・正確さ・安全性を確保しようとしたのである¹³。ここでイノベーションといわれているのは、後でも触れるが、自動連結器のとりつけ、ダイアグラム、自動ドア、空気ブレーキの採用、信号機の自動化と電化等があげられる。また、人的訓練の技術として科学的管理法で重視されていた、タイム・スタディ、モーション・スタディの応用による作業能率の増進であった。この時期以降の運転手の技術を含む鉄道員の時間管理技術は、秒単位、ミリ単位の誤差を修正できるほどに高度に発達した（三戸 2000）。明治後期から大正期を経過し、昭和5年、品川駅長伊藤善作は、当時のサービスを次のように言っている。

スピード時代です。旅客待遇の唯一のものがスピードになってきた現在です。電車にしても山手循環線二十三マイル強を現在は以前よりも六分短縮して正一時間で走ってみます。が、従業員すべてにとって、この六分は決してたった六分ではないのです。それこそ

停車時間の一二秒をも（駅はほゞ三十駅もありませう）争はねばならない訳ですから中々楽ぢやありません。（伊藤 1930）

ここでは「旅客待遇＝スピード」という意識の高まりがみられるが、省線をはじめさまざまな交通業者の間で「サービス」なる言説が頻繁に使われ、実定性をもつのは、昭和初年のころだった（中西 1979: 308）¹⁴。

乗務員の気風習慣はとりもなおさず汽車電車バスそのものの気風習慣であると見ることが出来る。従って乗務員の気風習慣をより良化することは、汽車電車バスの気風習慣を良化することになり、延ては近代人気質をより良化することになる。乗客サービスの良否は乗客に対してよき気風習慣を馴致せしむるばかりでなく、乗務員それ自身の気風習慣に対してもこれを良化することになる。（山本 1935: まへがき）

ここで乗務員の立場は、一方的に規律を課す主体ではなく、契約と公益の立場にたって乗客へ「サービス」を提供する立場へと変化している。すなわち乗客達は、近代人として規律・訓練されるのではなく、鉄道員に「サービス（＝スピードと時間の正確さ）」という奉仕を要求することで、近代人として自ら主体化するものなのである。乗客と鉄道員は、交通空間を「公共的な場」として成立させるために、協力しあわなくてはならない。とはいえ、乗務員が職業的な倫理として主体化するものである反面、そのような強い倫理意識が希薄であるような乗客は、以下に述べるようにむしろ環境管理を充実させることで速度を要求・受容した。つまり乗客は、様々な諸装置に包囲されることによって

自らの身体をスムーズに駆動したのである。では、それはどのような諸装置と身体動作の連関だったのだろうか。

5-2 速度の消費——乗客の馴致——

軌道を走る路面電車は、一輛編成ののんびりとした車輛の外面にしがみつきながら移動するということも可能であったため、すさまじい混雑を引き起こした。しかし、省線（院線）電車や郊外電車では大量輸送、高速度運転が行なわれており、道路と区別されている線路や広い駅をもっているため、気軽に電車に飛び乗るということはできず、他の交通手段の影響を受けることもない¹⁵。

大正後期から昭和期にかけて、「建築は機能を忠実に満足させるように設計すべき」を旨とする機能主義が影響力を持ち始めており、新建築運動が活発化していた。それまでの駅舎は、西欧の古典主義的な装飾がほどこされ、旅客が〈滞留〉することを前提とした設計方針であった。しかし、機能主義運動の流れを受け、駅舎は装飾を省いた直線で構成され、材料にも鉄筋コンクリートとガラスが用いられている。「文明」への入口であった駅舎は、旅客が〈流動〉する駅舎の設計へと転換したのである（田中 2004）。例えば、通勤通学駅の原型となった二代目御茶ノ水駅を設計した伊藤滋は、以下のように言う。

レールウェイ・インダストリーというものは、すべて単純秩序と迅速によらねばならない。また停車場建築も単純と迅速の観念の上に設計されるべきである。この精神は建築思想とよく一致する。（交建設計・駅研グループ 1997: 140-142）

この思想がその後の通勤電車駅の基本理念となる。例えば、乗り口と降り口が別々であったものを統一する中央コンコース方式へと転換し、車寄せ→出札→改札→階段→ホームというように乗降経路が簡易化され、高架化によって完全に他の交通機関と分離される。また「駅舎」は、改札によって定期券、回数券等によるすみやかな通過をも可能にし、さらに行き先別に分化したプラットホームをもつことで、急行列車が停車している普通列車を追い越せるようになった。また特に当時すすめられた駅舎の客貨分離も、同様の目的をもっている。

路面電車時代にはあまり用いられなかった回数券や定期券も、郊外鉄道時代になると広く普及した¹⁶。「定期券」とは、支払いを先取りすることによって、駅という空間に滞留することを防ぐと同時に、「切符」という商品の購入と使用(=速度の消費)への意識を磨耗させる装置である。こうした駅の建築や定期券によって人間行動の不確定要素をとりはらい、スムーズな乗車行為を促すことができる。

また、この駅舎の転換や定期券の発売は、極度の交通混雑、すなわち需要過多という消費の欲望に支えられている限りにおいて要請されるものであるが、乗客が一方的にスピードと正確さを要求するのではない。サービスを提供する側も「より早く」を、乗客にも要求し、殺到する乗客がすばやく動くことを要求している。

中央線東京～中野間は、大正14年の時点で混雑時3分間隔、東海道線(山手線含む)東京～品川間は、混雑時2分半間隔で運行されていたが、鉄道省は1926年のポスターに以下のような広告を出していた。

発車が一駅で三十秒遅れると中野東京間十四駅で七分、蒲田東京駅間七駅で三分三十

秒遅延となるから朝夕の混雑時に時間内に中野東京間四十四回、鎌田東京間二十回の電車が前者は三十五回、後者は十七回しか運転できなくなり約二千乃至三千人の御客が余計に込み合ふこととなります。

この広告は、お客が「規律正しく／素早く」乗り降りすべきであるという宣伝である。つまり、より正確に乗ることができれば、より速く目的地に着き、時間を正しく「購入」することができ、さらには混雑も解消されサービスが向上する、すなわちお客の「利益」であるということのアピールしている¹⁷。

翌年には停車時分を短くするために、乗り降りの所要時間の測定実験も行い、20秒停車を試みて限界まで停車時間を削ろうとした。『省線電車史綱要』(昭和2年)によれば、東京の電車の停車時間は、大正3年には主要駅が1分ないし2分、中間駅では30秒であったものから、大正7年には主要駅1分、大正14年には中央線以外は主要駅、中間駅すべて標準20秒停車となっている。大正期を通して停車時間は2分から20秒へと短縮されたのである(三戸2000: 101-103)。ここまで停車時間が短縮されると、当然、乗客は、電車を待たず、すぐ来た電車にすばやく対応して乗りこまなければならない。つまり、乗客と鉄道員は、いわば協働し合いながら「駅に着く—電車が来る—降車する—乗車する—発車する」という交通行動の連鎖を「速く／正確に」駆動させなければならないのである。

それゆえ当時よく知られた「一降り、二乗り、三発車」や、阪神電車が一般から集めた標語の中の一等をとった「一等国民、一列乗車」といった標語もまたすみやかな乗車を促すためのものであった。また、やや時代が下るが、戦時中に

発行された子供向けの電車機構入門書には以下のように「交通道徳」といわれるものが示されている。

これらの標語はどんなみだらうか。諸君はすでによく知っていることと思ふ。一列乗車の訓練がまだできない前から、公德心を守って、多くの人々が押し合ひをするやうな見ぐるしい有様にならないやうに、いろいろの標語が示されてゐた。

最初の「一降り、二乗り、三發車」は、その中でも最も広く人々に知られているものであらう。汽車でも電車でもまた自動車でも、どの場合にも当てはめることができる。電車が止まって、降りる客が全部降りてから、初めて乗る方の客が乗ることを教へたものである。これまでの祭日や日曜日には、交通機関は大へんなこんごつであつて、一列訓練が現在のやうに行はれてゐなかつたため、老人や子供はまるでおしつぶされさうになることも、なくなつたのである。

日本人が一等國民として、また大東亜共榮圏の指導者として、他の共榮圏の人々の手段ともなり、公德心を養つておたがひにめいわくをかけず、電車の運轉がうまくできるやうにと、一列乗車の訓練が行はれることになつたのである。(宮本 1944)

ここでは戦時中ゆえに、電車に乗るといふ公衆の動作が、「國民」としての規律につらなるものとして表象されていることが興味深いのだが、先の広告同様、この標語は、列車の遅れと混雑をお客の損として計算・宣伝することにより、大量の人々がより「規律正しく／素早く」電車に乗り込む訓練の必要が言われている¹⁸。

これらのことは、すべて「サービス」のため、

つまり、混雑緩和とスピードアップのためであつた。乗客は「サービス」の名のもとに設置された宣伝、標語、回数券、定期券、急行列車を能動的に要求しつつも、さらなる大衆の中へ押しこまれ受動的に車内へと乗りこんでいくことになる。

5-3 速度の機械——機械と身体——

しかし、身体が列車へ乗りこむ身体技術的な規律が限界に達すれば、それ以上の加速は抑えられてしまう。すでに触れたが、それを補うのが大正後期に続々と開発されてきた自動連結器、ダイヤグラム、自動ドア、自動信号、空気ブレーキ等の技術の発展であつた。

路面電車では一輛編成であつたものが、昭和3年にはラッシュ時、京浜線:7両、中央線:6両、山手線:5両となつており、大量輸送を可能にしていた(原田 2001: 193)。しかし、こうした長大かつ多数の車両のドアをいちいち手動で開閉していたのではちががあかず、円滑で速やかな車両運行はむしろ阻害されてしまう。その点、自動ドアは、電車が[・]ついたら[・]自動的[・]に[・]乗車する身体を可能にすると同時に、多輛連結を可能にすることによってそれらの身体を大量にすばやく捌くという役割をもっていた¹⁹。長大多數の車両と自動ドアとは、乗車機械としての身体を個別かつ大量に収集し輸送する、一つの連結した装置であつたのである。大正13年には、座席がなく、網柵も取り払われ、窓には手を掛けるための真鍮棒がつけられて、車内には三本の擱まるための棒がたてられた無座席電車が導入されている(時事・大正13・12・6)。

また安全管理、定時運行、スピードアップのためには、大正期に発展したダイヤグラム²⁰、自動連結器²¹、エアブレーキ²²は欠かせない。例えば、自動信号機が導入される前は、駅と駅

の間に列車がないかどうかを、出発駅で人が確認し、信号を出さなくてはならないため、駅と駅間に運転することができる列車は一本だけであった。しかし明治37年、中央線で初めて導入された自動信号機は、駅と駅との間にいくつもの区間を区切り、線路に電流を流して通過する列車を探知し、危険な距離であれば停止、安全な区間に至れば注意・進行をあらわすことで、列車の安全な連続運行が可能となる。そのみならず、この自動信号化は、「進め／止まれ」のみの動作制御から、「加速／減速」も統御する速度制御を可能としており、正確かつすばやい運行を可能とした（原田2001）。こうした自動信号機やダイアグラムによって次々と列車が時間通りに構内に現れ、自動的に開いたドアから多輛連結の車両に次々と大量の人々が乗りこんでいく。これら諸機械とともに通勤通学する人々の様子は以下のように表現された²³。

朝、郊外住宅地から丸の内方面へと押しかける俸給生活者、彼等はまるで機械の部分品のやうに、近代社会のテンポを彼等こそ背負つてゐるかのやうに、毎日の出勤時間へのスポーツそのもののやうにだ（今1930（下）：158 傍点筆者）。

正確性・安全性という要求と同時に、「大量の人々をすばやく捌きたい」という〈加速度の生産〉の欲望と、さらには「さっさとのはやく目的地につきたい」という〈加速度の（手段的）消費〉の欲望とによって要請されていたこれらの機械技術の発達は、加速度という〈近代〉の欲望（＝「近代社会のテンポ」）の産物であった。それゆえ、機械とは身体から乖離しながらも、その身体を効率的に駆動する役割を

もっていたといえる。

すでに取り上げたハーヴェイが言うような、資本制下の交通、あるいは「交通の永久革命」という問題構成は、「時空の圧縮²⁴」というテーマだけではなく、「速度の生産－消費」をめぐる身体所作と諸装置の編成に関わる問題であったはずである。例えばマルクスは、交通業（運輸業）は生産者と消費者、さらには交通手段が同時に運動する旅とであると言う。

運輸業が売るのは、場所を変えること自体である。産み出される有用効果は、運輸過程すなわち運輸業の生産過程と不可分に結び付けられている。人や商品は運輸手段といっしょに旅をする。そして運輸手段の旅、その場所的運動こそは、運輸手段によって引き起こされる生産過程なのである。その有用効果は、生産過程と同時にしか消費されえない。（Marx 1885 = 1969（4）：82）

してみると、資本制下の交通業とは、この生産者・消費者の協力関係に加え、さらに交通手段＝諸機械の編成というトライアドの合理化として、同時に機能することになる。それゆえ、乗客が速度を欲望することによって交通手段の合理化がおこなわれるだけでなく、交通手段が速いために、乗客の速度への欲望がかきたてられるという転倒した事態が現れるのである。

飛乗り、飛降りの危険なことはいまさらいふまでではない。この危険がいつまでたつても繰り返されてゐるのは、どういふ理由か。第一乗客の心にいる>>の欲心があるからである。そして欲心を起こさせるものは、汽車、電車、バスそのものである。乗客が飛乗

り飛降りをやるのは「速く」といふ欲心からである。「速く」といふ欲心がおきるのは汽車、電車、バスが速いから自分も速くしやうといふ気持ちになる。(中略) 文明はかくの如く、あくまで速く、あくまでスピードアップしてきつつある。これがために地球を縮め、空間を狭め、やがては速いとか、遅いとか、広いとか、狭いとかいふことが無くならうとしつつある。(山本 1935: 25-26 傍点筆者)

さらに、この「スピード時代」の移動する機械としての主体は、機械の部品として規律される客体のみではなく、スポーツの主体としても表象されている。この「主体性」はほとんど〈感触〉の次元にあらわれる。

彼市電に対する不平の声は既に古い事である。一回どこまで乗っても七銭である事、及市内いたるところに広まって布かれてみると云ふ点で悦ばれてゐるけれど、あの「チンチンうごきまます…」の気だるさは、緩慢な速度は非近代的な感触を与へ、あれに乗る人々を時世遅れにするやうな結果を持ち来すかのやうだ。もっとモダン的にハイカラな感触が市電に欲しい…(今 1930(上): 68 傍点筆者)。

この交通環境で見出され、欲望された「モダン=近代」とは、〈速度の感触〉に他ならない。高速度交通機関としての院・省線、私営郊外線が日常交通の主流になるにしたがって、市電は「遅い」ゆえに気だるく、非近代的なケダルイ〈感触〉を得てしまう。つまり、路面電車におけるあの「眩暈」や「恐怖」はすでに解消した状態で、乗客たちは「遅さ/速さ」の差異の〈感触〉を自ら求めているのである²⁵。

郊外電車による通勤通学においては、交通手

段としての便利さのために鉄道員・乗客ともどもさらなるモダン=速度を欲望した。さらに、さまざまな装置構築や鉄道員と乗客の訓練を経て、人々は、いわば「正しく規律された欲心」をもって、混んでいる電車へと待てずに無意識的に乗り込んでしまうのである。それは、「全体の流れ」(という想定)をスムーズに駆動するために自己(あるいは他者)の交通行為を馴致・統制することが合理的であるという寺田の認識、すなわち「待ったほうが早く安全に乗れる・急がば回れ」の認識を多くの乗客たちが内面化・身体化していく過程であったといえる。

6 結論と今後の課題

ここまで、近代の都市における「電車交通の日常化」の過程を、「電車への無意識的な乗車」という側面から検討してきた。路面電車的な移動形式(=速度の「眩暈」)が郊外電車的な移動形式(=速度の馴致)へと転換・分化する過程で、様々な装置構築や身体規律をへて「危険」が同定・回避されスムーズな交通行為が徹底された。無論、この変容過程は単線的なものではない。すなわち、郊外電車はこの速度の追求と危険の馴致がより進んだ形態として分化し、それ以前の路面電車と並存するに至ったのである。すでにスペースがないため詳しく述べることはできないが、戦前の東京においては路面電車と郊外電車が分化・共存しており、渋谷・新宿・池袋等の山手環状線のターミナル駅は、この「速度の眩暈とその馴致」の界面において切替点として生成したことを指摘することができる²⁶。

また、このテーマには他にも今後の課題が残っている。それは乗車した後、すなわち車内空間における振る舞いについてである。これについては稿をあらためて検討するつもりだが、

武田信明（2004）が指摘するとおり、本論でも取り上げた明治後半から大正末にかけて「列車小説」あるいは「車内小説」というものが増加する。すなわち車内という〈舞台〉が発見され、「出発／到着」というシンタクスが、物語構成上、便利な区分として利用された。このような小説形式は、一定の量を増やしていくと、それ以後、その新奇さを失い形式としての価値を減退させていく。この車内空間の発見と凡庸化の過程は、おそらく同時期に車内広告や車内読書が普及したことも関連している。それは、「移動そのものを体験する」というよりも、「声」を抑圧し「視線」によってさまざまな記号によって気を散らしながら、いわば〈いつのまにか着いている〉ような身体所作が現れたことを示している。この車内規範の定着を検討することなくして、「電車の日常的利用」について最終的な結論を出すことはできない。

ともあれ本論は、混雑した電車に「待たずに乗り込んで／いつのまにやら着いている」という交通行為の前半部（乗車行為）を検討することによって、寺田寅彦が都市民の「無意識」とよんだもの、あるいは「通勤地獄への耐性」と言うべきものの形成過程が多少とも明らかになったといえる。それは、近代交通における「資本」という存立構造と「加速度の生産－消費」という欲望の形式が、「社会工学的視点」という超越論的審級（の共有）を経由しながら、さまざまな諸装置と身体規律のもとに具現化し、交通の危険に対する「眩暈」や「恐怖」を隠蔽・克服していく過程でもあった²⁷。

しかし、あの「眩暈」や「恐怖」という〈出来事〉は、戦前期の都市交通の単なる挿話ではありえない。いま、多くの列車が目の前を鋭く疾駆していくプラットホームに私たちが立つとき、「死まであと一歩」という言葉が単なる比喩ではな

いことを体験し、くりかえし立ち現れた多くの自殺や事故の決して遠くはない残響を聞くことができるのではないだろうか。その意味で、大都市のメタボリズムの脈動・鼓動を現前において体感する「眩暈」や「恐怖」、そしてベンヤミンの〈ショック〉は、すぐれて現在の問題なのである。

注

¹ 他にも都心部の土地価格の上昇、交通体系の求心的一極集中化という要因も考えられる。

² 例えば、加藤秀俊は、通勤地獄に対する日本人独特の「耐性」を問題にしつつ、これが近世的な交通環境によって現れたと指摘する（加藤 1982: 46-51）。すなわち近世では、第一に武士階層が江戸城へと「通勤」していたこと、第二に「乗合舟」のような公共輸送機関があったことによって、歴史的に「耐性」が醸成されたという。加えて、第三の要因として日本社会が特権的に平和なため、人との超近接的な状況が可能であること、が挙げられている。このような近世的な要因を考えることもできるが、武士階層の行動を近代以降の新・中間層に対しては適用することは無理がある。また、乗合舟がどれほどの規模で受容されていたのかも定かではないし、資本制下にある近代交通とはおのずと受容形態も異なっただけである。

³ ただし、本論文では、交通を communication というよりは、より限定して traffic の意味で用いる事にする。

⁴ 近年、松林秀樹（2004）は、社会学が交通を「所与」として扱ってしまっていると指摘し、交通ネットワークの結節点として港湾都市・横浜がどのように形成されていったかを論じている。この議論は、本稿の枠組みでは「地域社会－交通機関」の相互作用の系の議論として位置づけることができよう。

⁵ しばしば語られることであるが、通勤通学時の猛烈な混雑とそれに対するある程度秩序だった交通行為は、外国人から見ると奇異なものに映るようである。ただし、「日本独特」であることを証明するためには比較社会的観点から分析されなくてはならない。本論文以降の課題としたい。

⁶ 明治39年の営業キロは104km、明治44年は144kmであった。関東大震災前の大正11年は154kmであったから、明治末には90%以上が完成したことになる。

⁷ ここでいう「郊外電車」とは、山手線や中央線や京浜線の官有鉄道（1908年からは院線電車、1920年からは省線電車とよばれる）と山手線の各駅をターミナル駅にした沿線等の私有鉄道を指す。

⁸ これらのことは、市内と郊外との世帯職業構成の違いから推測される。「…市内においては商工業世帯の比重が高いのに対して、郊外では公務自由業および「その他」の比重が著しく高い…。「その他」の項目の内容は明確ではないが、大多数は非生産的人口と想像される。商業人口を除いても、郊外居住者の過半は第3次産業その他の非生産的労働人口であって、その多くが所得源泉を都心部に有し、市内と市外との間の規則的交通が必然的に要請される階層である」（中西1979:251-256）。

⁹ 1921年に青梅鉄道が楽々園、1922年に王子電鉄が荒川遊園地、1924年に東武鉄道が兎月園、1925年に京成電気が谷津遊園地、目蒲電鉄が多摩川園、1927年に小田急電鉄が向ヶ丘遊園、京王電気が京王閣を開業している。このあたりの電車会社による郊外開発については奥（2004）を参照。

¹⁰ 大都市における交通の混在がもたらす「ショック」についてジンメル、ベンヤミンに触れながら分析した論文としてはシンガー（Singer 1995=2003）のものがある。

¹¹ たとえばその他にも、東京を主な舞台とした列車による「轢死」を扱う文学が日露戦後（1904年以後）

に非常に多かった（平岡1985）。

¹² 人力車が近代の速度の原体験であった。人力車の運賃は基本的に距離で計算されるため、車夫は速く走ることによって次の客を早く乗せることを望むようになり（＝速度の生産）、客は急がせるために金を出したり、ほかの車を追い抜くと金を出すこともあった（＝速度の消費）。節約された時間が蓄積され、さらなる速度の生産へと投下されると、〈特定の時間内に特定の距離を移動する〉＝速度の生産／消費の循環が、〈より速い時間でより長い距離を移動する〉＝加速の生産／消費の欲望へと転轍し、移動は、更新される循環としての資本制の論理へと回収される。鈴木（1999:71）によれば、「時間が金になるということを目に見えて示していたのが人力車であり、それゆえ、洋風の意匠と組み合わせられて、人力車の走る姿がこの時代を象徴する力を持っていたのである」。

¹³ スピードとはできる短い時間で目的地に着くことをであり、正確さとは時間通りの運行を維持することであり、前者は加速度（の発展）の論理に、後者は速度維持の論理に従っているといえる。その意味で両者は資本制下の交通業の異なった商品形態といえるが、特に前者の開発に交通資本拡大（＝時空間の拡張／抹消過程）のモメントがあるといえる。

¹⁴ 1920年代から30年代にかけて都心部の私営鉄道と国営鉄道の各線の競争がおこっており、東京以外でも、大阪神戸を中心とした、国鉄、阪急、阪神の三つ巴のサービス戦争は熾烈を極めていた（原1998）。

¹⁵ 例えば、甲武線（現在のJR中央線）が日本で最初に電化された車両を鉄道に走らせたとき、すでに高架・立体化されていた。

¹⁶ 市営化した後は、大正5年には、回数券や通学用回数券も発行され、すでに切符を買うという時間のロスや手間は大幅に解消される。また、大正9年に市電は定期券の発行も試みたが、許可されるみ

こみが無かったため、自主的に取り下げている。ただし、汽車鉄道を通勤に使う人がいなかったわけではない。明治19年には上・中等用の定期券が発売されていた。しかし、下等用の定期券がなかったように、利用者は富裕な商人や官僚だけであったといえる。明治28年に学生用として下等定期が発売され、明治38年に一般向けの下等の定期券が発売されている。また、回数乗車券の発行は明治33年である。

¹⁷ また、「飛降りて都大路を四つに這ひ」「われがちに乗って公德おきわすれ」といった狂言のつたポスターが貼られた。また大正14年の交通安全デーでは「お互いに事故の防止に努めませう」の25音のそれぞれを冠に付けた都都逸式警句を都下200の小学校で安全講話として用いている。例えば、最初の「お」であれば「降りる時にも亦乗る時も、電車が止つてからにせよ」、最期から三番目の「ま」であれば「満員電車を先き争うて、乗り降りするのは野蛮人」といったものであった。実際の効用がどれほどであったか詳らかではないが、当時は「如此俗謡はもっとも平凡にして何人も理解し易く、不知不識の間に性能化するに至るべし頷かるる」(本田1927: 252) という評判であった。

¹⁸ 例えばヴィリリオ(1977 = 2001)は、機械の開発と身体のの訓育を含めた速度体制は、戦場において成立し、そのうえで速度の資本制化があらわれた、という。

¹⁹ 自動ドアは1926年に導入され、1928年には京浜東北線、1930年には山手線、1932年には中央線でのほとんどの車両に設置されている(原田2001: 161)。

²⁰ 大正14年に「列車運行表調整法」が改正になり、現在の列車ダイヤの様式はこのときに定まった。翌年には列車番号のつけかたの基準が定まっている。

²¹ 自動連結器は大正14年に一挙に取り替えられた。

²² エアブレーキは、大正13年から試用されている。

²³ 人々が「機械部品」であるという喩は、疎外論的凡庸といえようが、それとともに「スポーツ」として楽しむという喩が併記されていることは注目すべきであろう。「スポーツ」といっても、通勤通学が本当に自己目的として楽しまれているということは言いすぎであって、手段としての通勤通学の副産物としてスポーツ的な要素が見出せるといった意味であろう。つまり、ここで人々の身体は、機械部品という客体であるが、スポーツの主体でもあるという両義的な位置を占めているのである。

²⁴ この点に関しては(Harvey 1990 = 1999)を参照。

²⁵ ただし、単純に速さが求められたのではない。郊外電車が普及した後も、市電は都心部の重要な交通手段であったことを考えれば、郊外電車と路面電車の「速度の差異」の布置が現れたと考えるべきだろう。

²⁶ 本論文は東京の交通行為を対象としているが、たとえば環状線が東京のような境界を構成していない大阪や、電車のみを主要な交通手段としているわけではない他国の大都市と比較することによってその特殊性を明確にすることもできるだろう。今後の課題としたい。

²⁷ ただし、〈「社会工学的視点」の内面化・身体化が成功した、ゆえに通勤通学の耐性が醸成された〉、という「答え」がすべてではない。このような過剰な内面化のみならず、おそらくもっと「不可避にそういう状態になるから、しょうがなく耐えているだけ」といったより身体のの経験のみで形成(=身体で覚える)という要因も大きいだろう。それゆえ、ここで解明された「耐性の醸成」要因は、その一部でしかないことは明記しておく。

文献

- Benjamin, Walter, 1939, "Über einige Motive bei Baudelaire" (=1995, 浅井健二郎編訳・久保哲司訳「ボードレー
ルにおけるいくつかのモチーフについて」『ベンヤミン・コレクション I 近代の意味』ちくま学
芸文庫.)
- 後藤範章, 1987, 「交通ネットワークの変容と地域社会構造変容—東京大都市圏内諸地域を事例とした第一次
報告—」『社会学論叢』No99 日本大学社会学会 : 72-99.
- , 1988, 「「東京」の地域社会学的研究—その範囲規格定の問題を中心として—」『社会学論叢』
No103 日本大学社会学会 : 33-53.
- 原田勝正, 2001, 『日本鉄道史—技術と人間—』刀水書房.
- , 1995, 『汽車から電車へ—社会史的観察—』日本経済評論社.
- 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.
- Harvey, David, 1985, *The urbanization of capital: Studies in the history and theory of capitalist urbanization*, The
Johans Hopukins University Press (=1991, 水岡不二雄監訳『都市の資本論 都市空間形成の歴史
と理論』青木書店.)
- , 1990, *The condition of Postmodernity*, Blackwell Publishers (= 1999, 吉原直樹監訳『ポストモダニティ
の条件』青木書店.)
- 樋口忠彦, 2000, 『郊外の風景』教育出版.
- 平岡敏夫, 1985, 『日露戦後文学の研究 上』有精堂
- 広津和郎, 1918, 「線路」『文章世界』10月号.
- 本田朝知, 1927, 『電車事故論』東洋書籍出版協会.
- 磯村英一, 1968, 『人間にとって都市とはなにか』NHK ブックス.
- , 1969, 『日本のメガロポリス』.(→ 1989, 『磯村英一都市論集 2』有斐閣.)
- , 1976, 『都市学』.(→ ,1989, 『磯村英一都市論集 2』有斐閣.)
- 伊藤善作, 1930, 「真にスピード時代！それだけ苦心も多い」『サンデー毎日』第二一号.
- 今和次郎編, 1930→2001, 『新版大東京案内』ちくま学芸文庫.
- 交建設計・駅研グループ, 1997, 『駅のはなし 明治から平成まで』成山堂書店.
- Marx, Karl, 1885, *Das Kapital*. (= 1969, 向坂逸郎訳『資本論』岩波書店.)
- 松林秀樹, 2004, 「交通網整備からみる都市構造の変遷」『日本都市社会学会年報 22 環境の都市社会学』日
本都市社会学会 : 173-188.
- 三戸裕子, 2000, 『定刻発車』交通新聞社.
- 宮本正幸, 1944→1993, 『電車の話』アテネ書房.
- 中西健一, 1979, 『日本私有鉄道史研究都市交通の発展とその構造増補版』ミネルヴァ書房.
- 改造社編, 1930, 『日本地理体系・大東京篇』改造社.
- 加藤秀俊, 1982, 『生活リズムの文化史』講談社現代新書.
- 北田暁大, 2002, 『広告都市・東京』廣済堂ライブラリー.

- 奥井復太郎, 1939, 「交通・交通流・商業・商店街」(→ 1996 川合他監修『奥井復太郎著作集第六巻』大空社.)
 ———, 1957, 「都市近代化の諸相」(→ 1996 川合他監修『奥井復太郎著作集第七巻』大空社.)
- 奥須磨子, 2004, 「郊外の再発見——散歩・散策から行楽へ——」奥須磨子・羽田博昭編『都市と娯楽 開港期～1930年代』日本経済評論社.
- 大河内一要, 1927, 「序」『電車事故論』東洋書籍出版協会.
- Schivelbusch,Wolfgang, 1979, *The Railway Journey,Trains and Travel in the19thCentury*,Urizen,Books,New York. (= 加藤二郎訳, 1982『鉄道旅行の歴史』法政大学出版局.)
- Simmel,George, 1904, *Soziologie:Untersuchungen uber die Formen der Vergesellsch.* (= 1994, 居安正訳『社会学 上下』白水社.)
- Singer,Ben, 1995, "Modernity,Hyperstimulus,and the Rise of Popular Sensationalism" Leo Charney and Vanessa Schwartz eds .*Cinema and the Invention of Modern Life*,University of California Press,pp.72-99 (= 長谷正人訳, 2003「モダニティ、ハイパー刺激、そして大衆的センセーショナルリズムの誕生」長谷正人・中村秀之編訳『アンチ・スペクタクル』東京大学出版会.)
- 芝雷山人, 1916,『増訂二版 電車百馬鹿』開正舎.
- 鈴木淳, 1999,『日本の近代15 新技術の社会誌』中央公論新社.
- 鈴木勇一郎, 2002,「『大東京』概念の形成と国有鉄道の動向」大西比呂志・梅田定宏編『「大東京」空間の政治史 1920～1930年代』日本経済評論社.
- 武田信明, 2004, 「小説装置としての鉄道」『ユリイカ 6月号』36・6(493).
- 竹村民郎, 2001, 「1920年代における鉄道の時間革命」橋本毅彦・栗山茂久編著『遅刻の誕生』三元社.
- 田中大介, 2004, 「都市と交通の近代——戦前期の東京駅を通して——」『年報社会学論集』関東社会学会.
- 谷崎潤一郎, 1913→1998, 「恐怖」千葉俊二編『潤一郎ラビリンスI 初期短編集』中公文庫.
- 田山花袋, 1916→1991, 『東京近郊 一日の行楽』現代教養文庫.
- 鉄骨生, 1902, 「車内瞥見録」『鉄道時報』123号.
- 寺田寅彦, 1923→1948, 「電車の混雑について」小宮豊隆編『寺田寅彦随筆集第二巻』岩波文庫.
- 東京市電気局編, 1928, 『都市交通問題研究』社団法人電気協会
- 東京市政調査会, 1925→1970, 「東京市の電車其他交通運輸機関に対する中等学生の希望」『都市問題1』政府資料調査会.
- 東京市統計課, 1928, 『東京市郊外における交通機関の発達と人口の増加』東京市役所
- 東京鉄道局, 1929, 『電車旅客調査の実績』.
- 内田隆三, 1999, 『生きられる社会』新書館.
- 若林幹夫, 2000, 『都市の比較社会学』岩波書店.
- 山本留治郎, 1935, 『車内サービス研究』電気公論社.
- 山岡靖, 1986, 「東京の軽井沢 桜新町」山口廣編『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア』鹿島出版会.
- Virilio,Paul, 1977, *Vitesse et Politique, Edition Galilee*,Pari(=市田良彦訳, 2001,『速度と政治 地政学から時政学』平凡社ライブラリー.)

(たなか だいすけ、筑波大学大学院、zvm00711@nifty.ne.jp)

(査読者 瀬田宏治郎、野上元)

Formation of Traffic Behavior in Train Commutation

—— Transformation of train traffic for 1920'-1930' ——

Tanaka, Daisuke

This paper's purpose is to analyze discourses and about traffic behavior in transformation of traffic system from 1910's to 1930's. we suggest that train companies and administrations materialized both "hi-speed" and "safety" through equipments and disciplines for speed and fast to remove dangerous situation of traffic. And this paper appears that this a rationalization process of traffic behavior have been basis of present traffic behavior in rash-hour.