

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）

今般のコロナ禍は本書のテーマである通勤にどのような影響をもたらすのだろうか。本書は、産業革命後のヴィクトリア朝時代イギリスに始まる新しい生活スタイルをもたらした革新的な行為としての通勤について、いかに日常的な行為へと定着したのかを歴史的にたどり、そして通勤のゆくえを描き出している。

第1部「通勤の誕生と成長、そして勝利」では、19世紀イギリスにおいて、もともと貨物輸送を目的としていた鉄道が、当初は自然や文化的な景観そして封建制度を破壊するといった批判、既存の輸送業からの反発を受けながらも、旅客輸送の需要に応じて路線を拡大し、全国統一の“正確な時間”（時刻表）を設定し、通勤環境を整備し、通勤者の居住地（郊外）を発展させてきた様子を描いている。ほぼ同時期にはアメリカ、さらに数十年の遅れをとって欧州各国でも鉄道の旅客輸送がはじまり、20世紀前半に至るまで、地下鉄、バス、自転車、オートバイ、そして自家用車が次第に定着していった。著者は、“暖炉と狩猟の場”を分けたいという欲求、つまり、健康的に暮らし、かつ効率的に働きたいという欲求の高まりとともに、科学技術の発展が職住の分離を可能にしたとき、通勤という活動が芽生えたという。そして、ただちに階級的に下層にある人々まで通勤という生活向上のための手段が行きわたったわけではなかったが、各国でさまざまな社会政策がとられ、貧しい田舎で隔離されたり大都市の狭い共同住宅で困窮したりする以外の選択肢が通勤という行為によって人々に与えられてきた。

著者は、これまで通勤手段は二輪車や公共交通機関から自家用車に移行してきたが、現代の通勤について自家用車から自転車への逆戻りが生じているという。この背景には、通勤の浸透とともに明らかになった公共交通機関の混雑と道路の渋滞に伴う悪影響がある。第2部「粛々と通勤する人々」では、なぜその過密状態を通勤者は耐えうるのかについて生物学的な仮説検証や文化的背景の説明を与え、それでも通勤する理由（「通勤は喜びなのか？」）や通勤が習慣化してきた過程を描いている。著者は、ただ通勤者を「希望を失いゆっくりと破滅の道を進んでいく亡霊の大群」として捉えるのではなく、通勤がそれなりに本人にとって好ましい活動で学童のころから身につけてきた自然な行為と認識されていること、さらに、通勤が社会に及ぼした文化的影響（携帯電話の使用法や恋愛の仕方、食事や音楽鑑賞、情報収集の習慣など）も指摘している。また、世界各地に5億人以上といわれる通勤者を支え、通勤という“脈動”を維持・管理する人々の苦闘についても記している。

第3部「顔を合わせる時間」では、まずテレコミュニケーションとBPO（ビジネス・プロセス・アウトソーシング）の進展をふまえて、通勤の未来について論じている。インドのコールセンターが典型的だが、テレコミュニケーションの実現は海外へのBPOによって部分的に代替されている（自分が家でできる仕事は、ほかの人がほかの場所で同じ仕事をより低い賃金でできる）。他方で著者は、最もそれに適するだろうIT企業において通勤を奨励し義務づけている事例も紹介している。では、テレコミュニケーションは一方向的に進展し、通勤は一時代のものとしてなくなってしまふのか。これに対し、環境負荷を軽減するはずの在宅勤務を支えるデータセンター（巨大IT企業）の加速度的に拡大していく電力消費をどうするか、通勤がなくなるとしても自動運転（および乗り合い）等による通勤スタイルの変革は訪れるのではないかと、いった通勤と働き方の近い将来に関する問いを提示している。

これまでも理念的には満員電車の弊害が指摘されており、在宅勤務の環境は技術的に整備されていたが、このコロナ禍によってはじめて在宅勤務を行ったところも多いだろう。この経験から通勤へ見出す積極的な意味、もしくは本書のいう、自分の仕事は家でできることが認められたときに生まれる「時代遅れの生活様式に対するこだわりというよりは、仕事を失わないための」通勤欲求について考えると、単にコロナ禍がテレワークの促進へ向かう転換点とはいえないかもしれない。ただ、あるいは感染症の性質によって度重なる外出禁止措置が必要になれば、否応なく在宅勤務は進展する。このとき、他方では、通勤しなければならない「エッセンシャル・ワーカー」と呼ばれる人たちがいる。その仕事は労働と消費の場が切り離せず海外移転が不可能であり、文字通り、いまここで誰かが担わなければならない。そしてそこでは同時に、高度専門職を除いたサービス関連の仕事を中心に、すでに不安定な条件で就労してきた若年者、女性、外国人に関わる問題も重ねて生じうることも覚えておきたい。（長谷川 翼）