

In April 2022, Osaka City University and Osaka Prefecture University merge to Osaka Metropolitan University

<b>Title</b>	群集と<交通>：ヴァイマル共和国中期のドイツにおける群集論の変容
<b>Author</b>	海老根, 剛
<b>Citation</b>	表現文化. 2 巻, p.39-69.
<b>Issue Date</b>	2007-03
<b>ISSN</b>	
<b>Type</b>	Departmental Bulletin Paper
<b>Textversion</b>	Publisher
<b>Publisher</b>	大阪市立大学文学研究科表現文化学教室
<b>Description</b>	

Placed on: Osaka City University

Osaka Metropolitan University

## 群集と〈交通〉

## —ヴァイマル共和国中期のドイツにおける群集論の変容—

海老根 剛

## 1. 1923/24年——群集をめぐる言説の転回点

ヴァイマル共和国についての歴史記述では、1923年末から1924年初頭の時期に共和国の政治的・経済的・社会的発展における重要な節目をみることが、ほぼ定説となっている。第一次世界大戦直後に起こったドイツ革命（1918年11月）とその後の混乱、新憲法の発布（1919年）、義勇軍（Freikorps）と当時呼ばれた反革命武装組織のメンバーによる元財務大臣マティアス・エルツベガー（1921年）および外務大臣ヴァルター・ラーテナウ（1922年）の暗殺、さらにフランス・ベルギー軍によるルール占領（1923年1月）とその後の「受動的抵抗」政策によって引き起こされた想像を絶するインフレーション（通貨危機）にいたるまで、1918年から1923年にかけてドイツ社会は政治的、経済的に激しく揺さぶられ続け、過激化した共産党（KPD）と極右勢力によって議会制民主主義は危機に晒されつづけた。そんな状況の中、1923年11月、バイエルンの右翼勢力が画策していた「ベルリン進軍」（Marsch auf Berlin）から国家社会主義ドイツ労働者党（NSDAP）が排除されていることに気がついたヒトラーは、機先を制して暴動を起こす（Hitler-Putsch）。しかし、結果的には、この試みがあっけなく失敗に終わったことにより、NSDAPは最後まで許容されていたバイエルン州でもついに禁止され、これを機に右翼の反共和制運動は一時的に勢力を失うことになった。また他方では、同じ1923年11月に導入された Rentenmark（Rentenmark）によって、インフレーションも急速に終息にむかい始める。そして、1924年4月に発表され、8月末に議会で承認されたドーズ・プランは、賠償金の支払いを

ドイツの経済的發展と連動させることによってアメリカからの大量の投資資金流入を促進し、以後経済復興が急速に進むことになる。このような事態の推移を考慮するとき、1923/24年の冬を境にヴァイマル共和国は最大の危機を乗り越え、つかの間の、そしてうわべだけの安定期に入ったとみることは、十分可能であろう。<sup>1</sup>

興味深いことに、群集 (Masse)<sup>2</sup> をめぐる言説においても、このような社会状況の変化にほぼ対応する形で、言説の理論的な枠組みの変容が見出される。しかしながら、共和国初期の数年間に書かれたテキストと1920年代半ば以降のそれとの間に見出される理論的布置の変化は、科学史の分野で用いられる「パラダイム・チェンジ」という概念で規定できるほど、首尾一貫した、根底的なものではない。新即物主義文学を論じた著作の中でヘルムート・レーテンは、「[ヴァイマル] 共和国の十年間は、その枠組みのうちで均質的なイメージが成立しうるような完結した地平を有してはいない」と述べ、1920年代の言説空間を「混合空間」(Mischraum)として特徴づけているが、<sup>3</sup> 群集をめぐる20年代の言説においてもこのことが当てはまる。つまり、ここで問題になっているのは、ある一時期に生み出される言説のさまざまな理論的選択肢それ自体を規定するパラダイムの根底的な変化というよりはむしろ、群集をめぐる思考のいくつかの側面のうち、ある部分が1920年代半ばを境に背景に退き、別の部分が前景化してくるという事態である。言いかえれば、ヴァイマル共和国の初期には群集をめぐる考察の中心を占めていた群集体験の一側面が、20年代半ばには背景に退き、別の側面が群集の考察を規定するようになるのである。しかし、その場合にも、初期の言説の問題設定は背景にとどまりつづけており、完全に姿を消してしまったわけではない。その証拠に、ヴァイマル共和国末期には、初期の言説と中期の言説の理論的枠組みと問題設定をもう一度とりあげ、その両者をともに脱構築しようと目論む新たな言説が登場することになる。

以上の点を踏まえて、1920年代中頃に生じたと思われる群集をめぐる言説の理論的枠組みの変容を簡潔に特徴づけるならば、それは「革命的・

忘我的群集」(revolutionär-ekstatische Masse) から「技術的・機能的群集」(technisch-funktionale Masse) への群集概念の変容と呼ぶことができる。エルンスト・トラーの戯曲『群集 人間 Masse Mensch』(1920)、パウル・ティリヒの哲学的論考「精神と群集 Geist und Masse」(1922)、ヘルマン・ブロッホのエッセイ「街路 Die Straße」(1918)、さらにはテオドール・ガイガーの社会学的著作『群集とその行動 Die Masse und ihre Aktion』(1926) などのテキストの根底には、ドイツ革命の日々に出現した群集の体験が根底にあり、それらの言説においては、その理論的アプローチの違いにもかかわらず、群集はつねに既存の秩序の破壊を志向するがゆえに革命的であるだけでなく、同時にまた忘我体験 (Ekstase) がなされる場でもあるとされた。<sup>4</sup> そこで忘我あるいはエクスタシーと呼ばれた経験の核心は、のちにカネッティが正確に指摘したように、群集のなかで「私」と「他者」との間の距離と境界が消滅することにある。<sup>5</sup> そして、そのような群集体験においては、他者との境界とともにすべての社会的分化 (soziale Ausdifferenzierung) もまた消滅するがゆえに、群集体験は既存の秩序を揺るがす革命的な体験でもありえたのだった。たとえば、パウル・ティリヒはいま言及した論考の中で、「大衆の深淵において蠢いているのは、すべての形式に先行する魂の生の予感である」と指摘し、この予感は「忘我的であり革命的だ」と述べている。<sup>6</sup>

それにたいして、1920年代の半ば以降に支配的になる群集をめぐる言説——その代表はクラカウアー、ヤスパース、ハイデガー、デーブリーンの著作である——においては、20年代の「安定期」に開花した大都市文化とマスメディアの経験がその根底にある。そこにおいては、群集はむしろ非政治的な存在であり、近代技術やマスメディアの機能的なシステムと深い親和性を持つものとして理解される。「革命的・忘我的群集」の言説において、群集にはつねに否定的な集团的意志が、つまり行動の集团的主体というステータスが付与されていたのにたいして、「技術的・機能的群集」の言説は群集のうちにいかなる集团的意志も、したがってまた、いかなる主体性も認めることはない。また前者の言説が、群集体験の忘我的性

格ゆえに群集を非合理的なもの、ときには、未開状態への退行とさえみなしていたとするなら、後者の言説においては、群集はむしろ技術的合理性 (technische Rationalität) によって特徴づけられることになる。

筆者はすでに前者のタイプの言説については別の機会に詳しく論じているので、<sup>7</sup> 本論では後者のタイプの言説に焦点を絞り、いくつかの具体例の分析を通してその諸特徴の考察を試みたい。そのさい、本論では「技術的・機能的大衆」をめぐる言説に共通する (社会的現実の) 知覚モデルとして、〈交通〉(Verkehr) に注目することになる。

## 2. 〈交通空間〉としての都市

本論の表題にも現れている〈交通〉という語は、ドイツ語の Verkehr の訳語であるが、Verkehr という語は、日本語の「交通」という言葉ではとても汲み尽くせない意味の広がりを持っている。<sup>8</sup> グリム兄弟の辞書によれば、<sup>9</sup> Verkehr は自動詞 verkehren の名詞化したものであるが、自動詞としての用法にせよ名詞化した単語にせよ、その出現は比較的新しく、中高ドイツ語の辞書にはまだ記載がなかったとされる。グリム兄弟自身は、Verkehr の第一の意味として、「商取引における商品の流通・交換・販売」をあげており、二番目に「人間どうしの交わり、社交的な付き合い」があげられている。興味深いことに、現代の私たちにとっては第一の意味である「事物と人間の輸送と移動」という意味は、いまだ言及すらされていない。それが登場するのは、ようやく 19 世紀の後半になってからである。<sup>10</sup> では 1920 年代のドイツにおいて、Verkehr という語にはいかなる意味の広がりがあったのだろうか。社会的現実の知覚モデルとしての〈交通〉の分析への導入として、まずひとつの文学作品を手がかりに、その一端を明らかにしておきたい。

ヘルマン・ブロッホは、『夢遊の人々 Die Schlafwandler』三部作 (1929-32) の第一小説『パーゼノウあるいはロマンティック——1888 年』のなかで、1920 年代の大都市と群集の経験の分節化において〈交通〉(Verkehr) というトポスが担った意味の広がりを、舞台をそれらの経験

のいわば「原光景」に移し変えつつ、鮮やかに描き出している。1888年のベルリン、証券取引所とアレクサンダー広場のあいだに広がる地区にある人ごみでごった返したある通りで、プロイセンの将校ヨアヒム・フォン・パーゼノウは、偶然街頭で見かけた男の後をつけ始める。この追跡の場面とそこで体験される群衆（Menge）が「群集」（Masse）としてコード化されるメカニズムについては、すでに別の場所で詳細に論じているので、<sup>11</sup>ここではこの場面の重要なポイントだけを辿り直しながら、本論の主題と密接に関わる部分のみをやや詳しく考察する。

この追跡の途上、軍服に身を固めたヨアヒムは前を行く男の「柔らかい」背中や歩きぶりを目で追いながら、この男はひょっとしたらヨアヒムの友人で貿易業を営むプレイボーイ、ベルトラントの仕事上の代理人ではないか、そしてこの男はまたベルトラントの紹介で、カジノで働くボヘミア出身の女性ルツェーナを買ったことがあるのではないか、という妄想に囚われる。ヨアヒムはこの女性とつい最近、官能的な一夜をともにしたのであり、一方では彼女を大都会の「夜の世界」から引き離し、自分の恋人にしたいと思いつつ、同時に、プロイセンの将校としてそんな女性を愛人に持つことによって「不名誉」を蒙るのではないかと恐れてもいる。ブロッホはこの場面で、ヨアヒムの周囲を行き交う群衆の動きが彼の混乱した欲望や思考と相互に作用し合うことを巧みに示唆する。「しかしいまや、彼の想念は彼を取り囲む雑踏と同様に入り乱れて、混乱してしまった。たとえば、そこに向けて思考を差し向けようとする目的となる地点が彼の眼前に浮かんでいるとしても、その目的の地点は、彼の前を行く柔らかい男の背中のようにゆらゆらと定まらず（schwankend）、滲んだようにぼやけていて（verfließend）、くりかえし隠れてしまう（verdeckt）のだった。」<sup>12</sup> 方向感覚を喪失する眩暈にも似た感覚に捉えられるまさにこの瞬間、雑踏の直中で、パーゼノウは身体を硬直させる。この身振りによって、ヨアヒムは群衆から身を引き離し、周囲の人込みを「集塊＝群集」（Masse）と知覚することになる。「彼は姿勢を保とうと試み、身を硬直させ、まっすぐと背筋を伸ばした。彼の周りの人間達の雑踏は、[…] どうしてもとらえる

ことの出来ない、輪郭の定かでない、滑っていくような、柔らかい集塊＝群集 (eine verschwimmende, gleitende, weiche Masse) のように思われた。」<sup>13</sup> ところで、一夜をともにしたさいにヨアヒムを陶酔させたルツェーナの肉体もまた、溢れ出し、滑りゆく、柔らかい「かたまり」(Masse) として知覚されていた。<sup>14</sup> それゆえに、ヨアヒムはこの身振りを遂行する瞬間に、群集から身を引き離すだけではなく、同時にまた、ルツェーナとのあまりに密接で官能的な関係からもまた自由になろうと決心することになるのである。ヨアヒムは彼女への愛からあらゆる肉感性を取り去り、それをまったく精神的な愛へと昇華しようとする。こうして、彼のうえには、大都会の雑踏の直中にもかかわらず、ブロッホが理解する意味で「エクスタティック」(ekstatisch) な静寂が降りてくる。<sup>15</sup>

群集と〈交通〉との関係を考察する本論においてこの場面を分析する理由は、いま簡単に確認した、群集から身を切り離し、それとの間に一線を画すヨアヒムの身振りが、同時に、いくつもの意味での〈交通〉(Verkehr) からの離脱の試みでもあるからである。いまや心の平静を完全に取り戻したヨアヒムは、ルツェーナにカジノでの仕事を辞めさせ、彼もまた彼女のことを今後は隠したりしまいと決意し、そのことをここまで跡をつけてきた例の男に告げようと思い、彼に追いつこうとする。しかし、近づこうとしたそのとき、男は証券取引所の建物のなかへ足早に姿を消してしまう。建物前でヨアヒムはなぜか、ここからあの男がベルトラントの姿に変身して出てくるのではないかと思う。そして、その思いつきによって浮上した問題、すなわち、ルツェーナをベルトラントに紹介するべきかどうかという問いに悩まされたヨアヒムは、結局ベルトラントもまたいままでのルツェーナと同様、見きわめがたい「ナイトクラブの世界」<sup>16</sup> の住人なのだから、改めて彼に会わせる必要などないと結論する。そして、こんな都会の真中ではなく、郊外の静かな公園を、ルツェーナと二人きりで歩いたらどんなに素晴らしいことだろうと思いながら、ヨアヒムはその場に立ち尽くす。

彼は証券取引所の前に立っていた。田舎への憧憬を抱きながら。彼の周囲では交通（Verkehr）が猛り狂っていた。頭上では市電がけたたましい音を立てて過ぎていく。彼は通行人たちにはもう目をやらなかった。彼らが異様で不気味な姿をしていることは彼にもわかっていただけだ。今後、彼はこの地区には近づかないようにするだろう。証券取引所前の雑踏の直中で、ヨアヒム・フォン・パーゼノウは身を強張らせ、真直ぐな姿勢を保っている。彼はルツェーナをとて愛することだろう。<sup>17</sup>

ヨアヒムは〈交通〉の直中で身を強張らせ、周囲に横溢する運動の専制に対して、自らの不動性を対置する。そうしながら、ヨアヒムは大都市からの脱出に憧れる。それはここでは、たえず運動しつづけ、例の男がベルトラントに変身するように、あらゆるものをあらゆるものと交換可能にし、人物や事物から同一性を奪い去るようにみえる大都市の〈交通〉から自由になることである。つまり、この場面で猛り狂っている「交通」とは、大都市の街頭の雑踏や轟音を立てて走り去る市電の運動にはとどまらない。それはまた、証券取引所を支配する貨幣や金券の交換と流通（Geldverkehr）であり、ベルトラントが体現する商品の流通（Warenverkehr）でもある。<sup>18</sup> さらにそれは、それ自身売り買いされる商品でもある「ナイトクラブの世界」の女たちが多くの男性ととり結ぶ性的関係（Sexualverkehr）に象徴される都市の見通しがたく変わりやすい人間関係でもあるだろう。そして、この人間関係は、大都市において、ほとんどの場合、メディアによって媒介されている。交通機関、貨幣経済、娯楽・気晴らし、セクシュアリティ、メディア、そしてそれらすべてと関係を持つ都市の群集——この場面における〈交通〉は、それらすべてを含んでいる。1920年代の群集をめぐる言説において重要なトポスとなる〈交通〉とは、このような意味の広がりを含んでいるのである。ヘルマン・ブロッホは、1888年に設定されたこの場面において、大都市に足を踏み入れ混乱する人物をの経験を通して、ヴァイマル時代に開花することになる〈交通空間〉としての都市の原像を



凝縮された形で描き出しているといえるだろう。

### 3. 大都市生活の文法

ヘルマン・ブロッホがヨアヒム・フォン・パーゼノウという登場人物に託して描いた19世紀末の大都市の経験は、1903年、ベルリンの哲学者・社会学者ゲオルク・ジンメルによって理論化される。ブロッホが描くヨアヒムの錯乱にもみとれるように、ジンメルは大都市に特有な人間のタイプを生み出す心理学的基盤を「神経活動の増大」<sup>19</sup>のうちに見出す。大都市で生活する人間は、たえず「いくつもの変化するイメージの素早い集中、視線によって捕捉されるものに含まれる際立った差異、あらかじめ予測できぬまま押し寄せる多くの印象」<sup>20</sup>に晒されているがゆえに、それらのイメージや印象を区別し秩序づけるために意識をふんだんに投入するように強いられる、とジンメルは指摘する。「ひとが通りを歩くそのたびごとに、経済的、職業的、社会的生活の速度（Tempo）と多様さによって、大都市はまさにこのような心理学的諸条件を生み出す。それによって大都市は、精神生活の感覚的な基盤において、つまり、大都市が […] 私たちに要求する意識の量において、よりゆっくりとして、習慣化し、規則正しく流れる感覚的・精神的生のリズムを持つ田舎や小都市での生活にたいして、深いコントラストをなす。」<sup>21</sup>そして、このことから、大都市の人間の精神的生に特有の知性主義あるいは即物性が生じることになる。なぜなら、大都市の目まぐるしく変化する環境とそこで生じる錯綜した外的・内的な印象の奔流に対処するための有効な防御装置たり得るのは、統御しがたく、また外界との安定した持続的關係に依拠する心情（Gemüt）や感情ではなく、素早く外界の変化に反応することが可能な意識あるいは悟性だからである。「そのようにして大都市生活者というタイプは […]、彼の外部環境を満たしている流れやくい違いによって根こそぎにされるという脅威に対して、防御器官を作り上げる。それらの流れやくい違いに対して心情で反応するかわりに、彼は本質的に悟性によって対応する。同じ原因にもとづく意識の増大が、悟性に精神上の優先権を与えたのである。 […] こうし

て主体的生を大都市による強姦から守る避妊具（Präservativ）として認識された悟性的な性質は、多数の現象のうちへと、また、それらの現象とともに枝分かれしている。」<sup>22</sup>

大都市生活者の精神的態度についてのジンメルのこの考察がきわめて興味深いのは、大都市の人間が作り上げるとされる悟性的な防御器官が、実際には、ひとりひとりの個人によって作り上げられ、運用されるのではなく、都市空間のうちで超主観的に（übersubjektiv）——つまり客観的・即物的に——機能する技術的・合理的な統御メカニズムへと外在化される傾向にあるというパラドクスが、そこでそれとしてはっきり指摘されることなく示唆されているからである。そのような統御メカニズムへの外在化を示唆する例として、ジンメルは大都市生活が要請する「超主観的な時間図式」<sup>23</sup> にもとづく時間の正確さ（Pünktlichkeit）に言及している。「典型的な大都市生活者の持つ諸々の関係や関心事は、非常に多様で複雑であるのが常である。なによりも、非常に異なった利害関心を持つとても多くの人間の集積によって、彼らの諸々の関係や活動は、相互に絡み合い、極度に多くの部分からなる有機体を形成しているので、約束と履行における最大限の時間の正確さなしには、全体が解きほぐしがたい混沌へと崩壊してしまうことだろう。もしベルリンじゅうの時計が突然狂ってしまったら、たとえ誤差が一時間以内だったとしても、ベルリン全体で経済的その他の Verkehrsleben は長きにわたってひどい混乱に陥るだろう。」<sup>24</sup> 大都市の錯綜した諸関係の統御は、あらゆる活動における時間の正確さを要求する。しかし、数十万、数百万もの人間のあいだの途方もなく錯綜した諸関係を実際に統御するのは、もはやひとりひとりの個人ではない。そうではなくその課題は、時計という機械装置によって与えられる超主観的な時間図式とそれもとづいて機能する諸組織——その代表が交通機関（Verkehrssystem）であるが、工場やオフィスや娯楽施設などもそのような組織に含まれる——にゆだねられるのであり、それらの技術的・合理的な統御メカニズムに順応することが、個人のレベルでの「時間の正確さ」という新たな行動規範となるのである。

別の個所でジンメルはまた、大都市に生活する人間が他人にたいしてとる特徴的な精神的態度として「よそよそしさ」(Reserviertheit)を考察しているが、「よそよそしさ」もまた大都市生活者に特有の防御メカニズムであると同時に、明らかに技術的・合理的な統御システムの存在をも前提している。「もしかりに[大都市での]無数の人間との絶えることのない外的な接触にたいして、出会う人の誰もが顔なじみで、誰にたいしてもポジティブな関係を持っている小都市でひとがするのと同じ数の内的な反応でこたえとするならば、ひとは内面的に完全にばらばらになってしまい、まったく想像もつかない精神状態に陥ることだろう。部分的にはこのような心理学的事情のために、部分的にはまた […] [つかの間接触しては過ぎ去っていく他人にたいして]不信を抱く権利ゆえに、私たちは例のよそよそしさを強いられるのである。そして、このよそよそしさゆえに、長年にわたって隣人の外見すら知らないということがしばしば起こるのであり、小都市の人間には私たちはしばしば冷淡で情を欠いた人間のようにみえるのである。」<sup>25</sup> 大都市の人間が、同じ建物に住む他の住人の顔も知らずに共同生活を送ることができるのも、交通機関を利用するさいに挨拶を交わすこともなく他人と狭い空間にとどまることができるのも、心情と個性にもとづく個人的な関係を越えたところで人々の行動を秩序づける技術的・合理的なシステムが存在しているからである。そのような超主観的に機能するシステムに媒介されることによって、大都市の人間に特有の「よそよそしさ」は、一方において、都市における共同生活を脅かす、他人にたいする暴力的な無関心や攻撃性を抑止する機能を果たすとともに、他方では、個人に行動と精神の自由を保障することができる。つまり、田舎や小都市の人間の眼には冷たい無関心と映るものは、じつは、その危険を避けつつ大都市で生活を送るために不可欠な「関係の技術」(Technik des Verkehrs)なのだ。「大都市の生活様式において直接的には社会性の解体のようにみえるものは、現実には、大都市の生活様式における基本的な社会化の諸形式のひとつなのである。」<sup>26</sup> 技術的・合理的に機能する統御システムに深く浸透された大都市の人間の生活様式のうちに退廃や解体現

象を見るのではなく、それをむしろ多様な諸個人を距離を介して結びつける社会化の一形式として理解したジンメルのこの洞察が、1920年代の都市をめぐる言説における「知覚モデルとしての〈交通〉」<sup>27</sup>の成立に決定的な理論的刺激を与えたことは間違いないと思われる。<sup>28</sup>

これまでの考察から明らかなように、よそよそしさに代表される大都市の人間の他人にたいする態度やその背後で機能する技術的・合理的な統御メカニズムは、個人の個性にたいして注意を払わない。それらはともに、ひとりひとりの人間の個性の否定を暗に含んでおり、個人を別の個人と交換可能なものとして扱う。ジンメルによれば、この点で大都市の生活様式は深く貨幣経済によって規定されていることになる。「貨幣経済と〔大都市生活における〕悟性の支配には、もっとも深い連関が存在する。両者に共通するのは、人間と事物の扱いにおける純粋な即物性であり、そこではしばしば形式的な正義が容赦のない厳しさと組になっている。」<sup>29</sup>大都市の人間がつかの間に接触する無数の他人の個性に関心を払わないのと同様に、貨幣経済において事物の個性——事物それ自体の価値——は意味をもたない。なぜなら、貨幣経済の秩序では、それら事物すべてに共通のもの、すなわち、交換価値がすべてであり、それらが持つ固有の質はつねに価格（量）へと還元されるからである。このようにしてジンメルは、大都市における人々の関係（“Verkehrslieben”）と、資本主義の交換と流通のシステム（Geld- und Warenverkehr）との内的な関連を指摘するのである。<sup>30</sup>

1903年に書かれたこのエッセイにおいて、ジンメルは〈交通空間〉として理解された大都市の生活の「文法」とでも呼べるものを定式化していると言えるだろう。彼はそのさい、すでにブロッホの小説の一節の考察で触れた〈交通〉の諸相のいくつかを大都市の Verkehrslieben の諸側面として理論的に解明しつつ、その Verkehrslieben において超主観的に機能する技術的・合理的統御メカニズムの果たす大きな役割を示唆している。ここでは、都市に生活する個人に特有の生の様式もまた、技術的・合理的統御メカニズムとの非常に深い相互作用のもとで形成されることになる。ハイデガー、ベンヤミン、クラカウアー、ヤスパーズらによって練り上げられ

た近代文化と大都市の経験についての認識は、ジンメルによる考察の深い影響下にある。第一次世界大戦とドイツ革命による混乱を経た 1920 年代後半の「安定期」に成立した群集の言説の根底には、おもにベルリンで成立した大都市生活の経験があるが、その経験はジンメルの定式化した「文法」にもとづいて理解されることになったのである。

#### 4. 〈交通〉と群集の言説

##### 4. 1. 知覚モデルとしての〈交通〉

ジンメルが定式化した大都市生活の「文法」は、1920 年代には〈交通のシステム〉(System des Verkehrs) へと書き換えられる。すなわち、大都市における生活、ひいては「社会的なもの」の領野の全体が、狭義の交通システム——交通機関——がそのもっとも単純なモデルとなるような、機能的かつ合理的なシステムとして知覚され、記述されることになるのである。〈交通〉が社会的なものの知覚モデルとなるということである。知覚モデルとしての〈交通〉は「機能主義的な知覚をシステム思考と融合」する。<sup>31</sup> この〈交通のシステム〉は、一方では、それに参画する諸個人を機能的な構成要素として扱い、彼らにその機能連関に相応しい行動の規範——ジンメルにおける「時間の正確さ」や「よそよそしさ」に相当するもの——を強いるのだが、他方では、そのシステムは、諸個人の社会的地位や思想信条あるいは行動の内的な動機などに一切干渉することないがゆえに、各人にある一定の精神的あるいは行動上の自由を保障することにもなる。すなわち、ジンメルにおいては潜在的に緊張関係にあった個人の生の様式と技術的・合理的制御メカニズムがいまや、〈交通〉の名のもとに統合されることになるのである。

1920 年代のヴァイマル共和国において、ジンメルの定式化した大都市生活の「文法」をさらに精緻化し、そこから社会生活のエートスを引き出そうとしたのが、ヘルムート・プレスナーである。1923 年の末に脱稿し、1924 年に出版された著作『共同体の限界 Grenzen der Gemeinschaft』において、プレスナーは哲学的人類学の立場から共同体という「時代の偶像」<sup>32</sup>

の徹底批判を試みる。そのとき彼が共同体の限界として指摘するのが公共空間（Öffentlichkeit）の存在である。公共空間とは、プレスナーによれば、相互の愛情で結ばれ、共通の価値への確信にもとづく共同体に属してはいないが、かといって決して無視することもできない「他人たち」からなる空間であり、不特定多数の、多様な人間たちの諸々の関係の可能性の場として、閉ざされた共同体の外部につねに存在する、決して乗り越えることのできない開かれた地平を構成するものことである。ジンメルが分析した大都市とは、まさにこのような開かれた「他人たち」の空間であった。しかし、プレスナーは、そのような公共空間を〈交通のシステム〉と定義し、それを大都市にとどまらず、社会的なものの領野の全体にまで拡大する。「あらゆるニュアンスをともなった生の流動に場を提供する同時に、それがみずからのうちを通り過ぎてゆくことを許すほどにゆったりとした公共空間とは、結びつきのない人間たちのあいだの開かれた交通のシステムなのである。この交通の開かれたシステムは、特定の価値領域にしたがって、それぞれ独特な諸分野、つまり、法、道徳、教育、国家、経済、そして本来の意味での「交通」へと分化している。」<sup>33</sup> プレスナーはこのような〈交通のシステム〉に相応しい振舞いとして *Diplomatie*（外交術、駆け引き）と *Geselligkeit*（社交性）に言及し、それらを社会のエートスとして共同体のそれに対置するのだが、それはまさにジンメルによる都会人の行動様式の考察に直接につながっている。私たちはこのようなプレスナーの考察の中に、1920年代半ばに広く流布した社会的なものの知覚モデルとしての〈交通〉の理論的な定式化をみることができるだろう。

ところで、まさにこのような大都市生活の「文法」の書き換えのうちに、私たちは、1920年代中期のドイツにおける都市と都市生活をめぐる言説の特異性を見出すことができる。ジンメルにとって、大都市は二つの異なる文化の闘争の場であり、大都市生活者の精神生活は深い危機の徴候であった。なぜなら、すでに考察したように、大都市の個人は、みずからの主体的な生を大都市がもたらす脅威から守るために悟性を投入し、独特な生の様式を創造しようとするのだが、そのさい不可避免的に生じる悟性的な防

御器官の外在化によって、漸進的に、しかし確実に客体的な統御メカニズムに支配されることになるからである。結果として、大都市の生の様式は、個性の否定を内に含む技術的・合理的統御メカニズムに特有の即物性によって深く規定されることになる。これが、大都市を舞台とする「主観的精神の文化」と「客観的精神の文化」との闘争、近代文化における「客観的精神の優位」とジンメルが呼んだものの内実であり、大都市生活者が直面する精神的危機であった。<sup>34</sup> それにたいして、1920年代には、即物的な交通のシステムは社会生活の魅力的なモデルであり、戦争と革命とテロに揺さぶられたヴァイマル共和国の社会的・文化的危機に対する処方箋でもあった。というのも、交通のシステムによって、個人の信条や社会的地位を一切問題にすることなく、純粹に機能的な観点から多くの人間のあいだの関係を秩序づけることができるようにみえたからである。<sup>35</sup>

#### 4.2. 〈交通のシステム〉としての都市と群集

いまや大都市生活の全体が〈交通のシステム〉として捉えられることになる、文学作品における大都市の描写もまた変容する。そして、それはまた、単なる描写対象の変化にとどまらず、都市小説の可能性をめぐる根本的な問いをも提起せずにはおかない。1920年代の後半のドイツにおいて、このような問題意識を最も先鋭的に表現した作家のひとりがアルフレート・デーブリーンであった。デーブリーンは、『ベルリン・アレクサンダー広場 Berlin Alexanderplatz』（1929）の一節で、大都市の描写と方法論的な問いを結びあわせる。そして、そこではそれまでとは異なる都市空間の把握とともに、群集の新たな形象化が試みられることになる

男たち、女たち、子供たちがいる。子供たちはたいてい女性に手を引かれている。彼ら全員を数え上げ、彼らの運命を記述するのは、とても難しい。それはただ何人かの場合のみ可能だろう。[…]  
東へ向かう人々の顔は西、南そして北に向かう人々の顔とまったく違わない。彼らはおたがいの役割を交換する。そういうわけで、

いま広場を横切ってアシンガー [ベルリンの庶民的なレストラン] に向かって歩いていく人々は、一時間後には空っぽの [閉店した] ハーン・デパートのまえにいてもありうるのだし、同様に、ブルネン・シュトラークから来てヤノヴィツブリュッケに向かう人々は、反対方向から来る人々とまじり合う。そう、人々の多くは東西にも方向を変える。南から東へ、南から西へ、北から西へ、北から東へ。彼らはバスやトラムのなかで席についている人々と同様に一様である (gleichmäßig)。乗り物の中の人々はみな異なる姿勢で腰かけていて、ボディに記載された車体重量をさらに重くしている。彼らの内部でなにが起こっているのか、誰にそれを突き止めることができるだろう、途方もなく大きな一章だ。そしてもしかんに突き止めたとして、それが誰の役に立つというのだ？

新しく本が書けるって？ 古い本だってすでにうまくいっていないのだ。それに 1927 年の書籍売上は 26 年に較べてこれこれしかじかのパーセント分減少した。彼らのことはごく単純に、20 ペニヒ支払った私人 (Privatperson) として扱っておけばよいのだ。<sup>36</sup>

この引用を含む一節において、都市空間の描写は完全に〈交通のシステム〉の記述にとってかわられている。そこで活動する人間たちは、〈交通のシステム〉——引用個所では狭義のそれであるが——の参加者 (Verkehrsteilnehmer) としてのみ描かれる。交通を整理する警察官、乗り物を運転する運転手、路上を歩く歩行者、乗り物に乗る乗客たち——人々はすべて、ただ〈交通のシステム〉のうちで彼らが果たす役割との関係においてのみ定義される。ひとりとして名前によって他から区別される者はいない。彼らの内面を表現するかも知れぬ表情もまた完全に消し去られている。広場を横切っていく人々を区別するものは、したがって、固有名詞でも、表情でも、思想でも生活上の悩みでも、あるいはまた、信仰や政治的立場もなく、<sup>37</sup> 身体の運動の方向とそのさいになされる身振りや姿勢であり、服装のような純粹に外面的な事柄である。そしてそれらの点で、確



かに人々は異なっているのだが、にもかかわらず、彼らがシステムにおいてにう機能において、「一様」であることには変わりがない。そして最後に、アレクサンダー広場自体もまた、ここではその固有性を失い、東西南北から流れこむ通りによって規定される座標空間のようなものへと解体している。<sup>38</sup> つまり、ここで描かれているのは、多様な諸個人の運動を純粹に機能的な連関において秩序づける中立的で開かれた〈交通のシステム〉としての都市なのである。<sup>39</sup> 都市がこのようなものとなる時、そこで展開する生を描くのに、伝統的な都市の表象形式に頼ることは不可能となる。場所の固有性が抽象的な座標空間へと解体したがゆえになんらかの中心として象徴的意味を持つ場所の物語を語ること（象徴化）はできず、個人はいまや交通空間のなかを機能的な要素として流通し、通り過ぎる通行人——フランツ・ビーバーコプフもまた、遊歩者でも浮浪者でもなく、ただの平凡な通行人にすぎない——でしかないがゆえに、登場人物の内面と都市の現実との葛藤を演出すること（主体への中心化）によって彼が遭遇する都市の出来事を理解しようとするのは無駄であり、そして階級や思想の対立は交通空間の中でいかなる積極的な役割も果たさないがゆえに、そのような対立にもとづいて個人の運命を描くこと（対立関係の劇化）もまた有効ではない。<sup>40</sup> したがって、『ベルリン・アレクサンダー広場』が提示するのは、〈交通のシステム〉としての都市に放り込まれたひとりの男が、〈交通空間〉に相応しい行動様式を見出せずに（品行方正 Anständigkeit への固執とともに、フランツの口癖「俺はフランツ・ビーバーコプフだ。」がそのことをはっきりと示している。彼が何者であるのか——アイデンティティの問題——など 1920 年代のベルリンではどうでもよいことである。）、絶えずシステムに衝突する姿であり（フランツは疾走する車から突き落とされ、後続の車に轢かれ片腕を失う。まさに交通のシステムによって手ひどい制裁を受けるのである。）、何度かの挫折ののち、完全に〈交通のシステム〉に順応した人間として復活する（フランツは最後には工場の門番となる。つまり、大きな組織に属し、人と物の出入りを監視し、交通の円滑な機能を保守する人物として〈交通のシステム〉に完全に吸収され

たのである。)までの錯綜した道筋以外のものではない。

デーブリーンによるアレクサンダー広場の描写において、人間はつねに複数形の代名詞および指示語で指し示され、完全に匿名的である。そして、この匿名的な多数的存在は、大都市の〈交通のシステム〉に完全に組み込まれている。ここには1920年代中頃に前景化する群集の概念(本論の冒頭で定義した「技術的・機能的群集」)の諸特徴が見出される。ドイツ革命における群集体験のインパクトのもとで成立したヴァイマル共和国時代初期の群集をめぐる言説においては、群集とは街頭を埋め尽くし、交通を阻害し、集団で行動する存在であり、そのようなものとしてはっきりと姿を現していた。つまり、群集は可視的な存在だったのである。したがって、エルンスト・トラウの戯曲は言うに及ばず、理論的な言説においてさえ、そこには必ず今述べたような群集の姿の描写が含まれていた。それにたいして、1920年代半ば以降支配的になる群集の言説には、アレクサンダー広場を横切る時になされる上述のような〈交通のシステム〉の経験が根底にある。そこでは、デーブリーンの小説が端的に示しているように、群集の描写は〈交通のシステム〉の記述から切り離すことができず、その記述の中に解消されていく傾向がある。つまり、そこでは群集の姿は〈交通のシステム〉の中に拡散し、いわば不可視になっていくのである。<sup>41</sup> 実際、新たなタイプの言説が考察対象とする群集の概念は、初期の概念とは異なり、デーブリーンが描いたような〈交通のシステム〉の参加者(Verkehrsteilnehmer)として技術的・合理的なシステムに深く浸透された多数的存在を意味している。したがって、1920年代半ば以降の群集をめぐる言説において、たとえば、後に分析するクラカウアーの「群集の装飾 Ornament der Masse」<sup>42</sup> やハイデガーの「ひと」(das Man)<sup>43</sup> の場合のように、群集は技術的・合理的なシステムとの深い親和性において定義され、ときにはプレスナーの「群集システム」(Massensystem)<sup>44</sup> やヤスパースの「群集装置」(Massenapparat)<sup>45</sup> の概念が示唆するように、そのようなシステムと一体化したものとしてさえ扱われることになる。本論の冒頭で「技術的・機能的群集」として「革命的・忘我的群集」から区別し

たのは、そのような群集である。

ハイデガーが『存在と時間』(1926)で行った「ひと」の分析もまた、その外見にもかわらず、1920年代後半の群集論を支配した〈交通〉という知覚モデルと密接な関係にある。『存在と時間』は、周知の通り、現象学的方法にもとづく根底的な現存在分析(Daseinsanalyse)であり、そこで同時代的な文化現象や大都市の群集が独立した対象として考察されることがないのはいまでもない。にもかかわらず、ハイデガーが「日常的共存在」(das alltägliche Mitsein)の分析において、不特定な他人(die Anderen)との関係に埋没してしまう現存在の日常的存在様態を次のように「ひと」として定義するとき、そこにデーブリーンが描いてみせたような「技術的・機能的群集」についての考察をみてとることは可能である。「公共交通機関の利用や、情報機関(新聞)の活用において、どの他者(jeder Andere)もそのほかの他者のようである。この共同存在(Miteinandersein)は、固有の現存在を〈他人たち〉(die Anderen)という存在様態へと完全に解消してしまう。しかもそれは、他人たちが彼らの差異と表現性においてより一層姿を消すようになしかたでなされるのである。このように目立たず確定しがたいしかたで、ひと(das Man)はそれ本来の独裁を拡大する。ひとが楽しむように私たちは楽しみ享樂し、ひとが鑑賞し判断するように私たちは文学や芸術を鑑賞し判断をくだし、ひとがそうするように、私たちは〈大きな人だかり〉から退くのである。」<sup>46</sup> この一節で興味深いのは、ハイデガーが〈他人たち〉という存在様態に埋没した現存在の疎外された在り方として定義する「ひと」の具体的な現れとして言及されているのが、画一的な機械的生産様式によって規定された労働ではなく、交通機関・マスメディア・文化産業などもっばら都市化された消費生活にかかわる活動だという点である。「ひと」の概念は、「それが消費・メディア社会の新しい諸構造に係る限りにおいて、近代的なカテゴリーなのである」。<sup>47</sup> 引用した一節の最後の文がはっきりと述べているとおり、「ひと」は街頭を埋め尽くす「群集」ではない。むしろ群集から離れる身振りにおいて、個々人は「ひと」の一様性に埋没することになるとされる。そして、まさにこ

の点に、ハイデガーの「ひと」の分析を群集論として読む可能性が潜んでいる。というのも、ヴァイマル共和国中期の群集の言説の特徴は、すでに述べたように、革命的群集においては必須であった周密な群集という現象形態を前提しない点にあるからである。デモや暴動という形で出現する革命的・忘我的群集が、広場を埋め尽くし、交通を遮断し、誰からも移動の自由を奪うのにたいして、技術的・機能的群集を条件づけるのは、デーブリーンが明晰に描写しているように、移動の自由を保障する〈交通のシステム〉の円滑な機能である。群集とはそのようなシステムに吸収された匿名的な多数的存在である。そのような群集は、ハイデガーが「ひと」について述べているように、「目立たず、確定しがたい」ものとなる。ハイデガーの考察する「ひと」は、技術的・機能的群集を構成する匿名的存在の自己存在だといえるだろう。

#### 4.3. クラカウアーの大衆文化分析と〈交通のシステム〉

よく知られているように、クラカウアーは1927年にフランクフルト新聞に掲載されたエッセイ「群集の装飾」において、当時ベルリンをはじめアメリカ、ヨーロッパの多くの都市でミュージック・シアターを席卷していたガールズ・グループの元祖であるティラー・ガールズを「群集の装飾」として分析した。ティラー・ガールズとは、クラカウアーの主張とは異なり、アメリカ娯楽産業の産物ではなく、1885年（あるいは1890年）にイギリス人ジョン・ティラーがマンチェスターで結成したダンス・グループである。のちにロンドンに活動の場を移すが、ティラーはダンス学校を自ら設立し、そこで最盛期には300人に及ぶ貧しい家庭の少女を集めてダンサーに養成した。ティラー・ダンスと呼ばれたそのスタイルの特徴は、動きの精確さと画一性であり、ひとつのグループに属するダンサーの身長・体重および体形はあらかじめ厳密に調整され、管理されており、厳しいトレーニングによって、ダンサーの個性はグループ全体の均一性のうちに完全に消し去られることになった。ティラー・ガールズのダンスについて、クラカウアーは、ダンサーたちの動きは「数学の証明」とであると書いている

が、<sup>48</sup> 確かにティラー・ガールズの魅力は均質化された身体が生み出す運動の画一性にあり、そこには大量生産の製品が生産ラインのうえをリズムカルに流れていく光景がかつて人々に及ぼした魅惑に通じるものがあったといえるだろう。<sup>49</sup>

ではティラー・ガールズについてクラカウアーが行った考察は、これまで分析してきた〈交通〉というトポスといかなる関係ののだろうか。最後に本論の締めくくりとして、クラカウアーの大衆文化分析の検討を通して知覚モデルとしての〈交通〉、技術的・機能的群集の概念、そして娯楽・気晴らし (Zerstreuung) とのあいだの密接な関係を考察しておきたい。

クラカウアーの大衆文化分析が〈交通のシステム〉と密接な関係にあること、言いかえれば、その分析が社会的なものの知覚モデルとしての〈交通〉を前提していることは、すでにそれが用いる方法に現れている。クラカウアーは、「群集の装飾」の冒頭でみずからの分析の方法を、一種の「表層分析」として定義している。「ひとつの時代が歴史過程のなかで占める位置は、時代がみずからについて下す判断からよりも、時代の目立たぬ表層現象の分析からよりはっきりと規定されうる。それらの現象が時代の傾向の表現として、時代状況全体の筋道の通った証明をもたらすことは決していない。それらの表層現象は、その無意識性ゆえに現存するものの根本内容へ直接的に接近することを可能にするのである。」<sup>50</sup> クラカウアーにとって、この表層現象には、芸術のような美学的対象だけではなく、レビューや映画のような文化産業 (アドルノ=ホルクハイマー) の産物もまた含まれる。<sup>51</sup> そして、「群集の装飾」でクラカウアーの念頭にある表層現象とはもちろん、一過性の流行にすぎない (と思われた) ティラー・ガールズのことであるが、より具体的に、舞台やスクリーン上で展開する彼女たちのパフォーマンスのうちの何が特に解釈されるべき表層現象としてクラカウアーの注意を引いているのかといえば、それは身ぶりである。クラカウアーがティラー・ガールズのダンスについて、それは合理的に把握されるものだと述べ、群集の装飾は「直線や曲線」、「波や螺旋」から構成されていると指摘するとき、彼はティラー・ガールズの身振りが描く軌跡に

注目しているのである。<sup>52</sup> クラカウアーの表層分析は身振りの分析として遂行される。

このような身ぶりへの注目が、クラカウアーの大衆文化分析と知覚モデルとしての〈交通〉との密接な関係を明らかにする。というのも、〈交通のシステム〉としてとらえられた社会において人物の行動を理解するためには、その人物の思想や動機の探究ではなく、その行動が組み込まれている機能的な諸連関の認識こそが重要になるからである。そして、身振りこそが、そのような認識の手がかりになる。ただし、ここで注目されることになる身ぶりとは、人物の意識的な思考や意図の表現ではなく、しばしば意識されない（あるいは完全にルーチン化した）特定の図式にしたがう運動の経過である。ヘルムート・レーテンの言葉を借りていえば、「身ぶりは交通の光のもとでの表現」<sup>53</sup> なのである。

クラカウアーはすでにこのエッセイの前年（1926年）に「運転手は挨拶する *Chauffeure grüßen*」と題された小文において、〈交通〉と身ぶりとの密接なつながりに着目している。そこで彼は警察官とタクシー運転手との間でやりとりされる身振りを考察しているのだが、それは上述のような意味での身振りの典型と呼べるものである。

タクシー運転手は、公共の交差点に配置された警察官の横を通り過ぎるさい、くだけた調子で手を帽子にやるのがつねである。警察官のほうもそれに身ぶりで応えている。<sup>54</sup>

この身ぶりがクラカウアーにとって驚くべきものであるのには、三つの理由がある。第一の理由は、この挨拶の身ぶりが、通常のそれとは異なり、個人的な面識の有無や親密な関係にまったくもついでおらず、挨拶する個人から切り離されて、もっぱら二つの職業間でとりかわされるように見えることにある。そして、その身ぶりはまた、その素早さにおいても驚くべきものであり、それはおたがいまったく視線を交わすことがなくとも自動的に生起する。最後に、その挨拶の身ぶりにおいて、役人であり、違反

を取り締まる権限をもつ警察官とタクシー運転手とのあいだに本来存在するはずのヒエラルキーが完全に消滅していることにもまた、クラカウアーは驚かされる。こうして挨拶という行動を説明するはずの従来の解釈の枠組みの無効化に直面して、クラカウアーは困惑するのだが、ついに狭義の〈交通のシステム〉の存在に思い当たる。「運転手と警察官を結びつけるものは、交通の公共性のために (im Dienst der Allgemeinheit des Verkehrs) 絶えず道路を利用しているということだ。それらの職業は交通というものの維持に他の誰よりも貢献している。」<sup>55</sup> つまり、両者ともに「交通の役員」(Funktionäre des Verkehrs)<sup>56</sup> であり、彼らの身ぶりの背後には〈交通〉の機能連関が存在したのだ。その身振りは、ジンメルが示唆した技術的・合理的統御メカニズムとの関係においてはじめて理解可能になるのである。

ティラー・ガールズの身振りの考察において、クラカウアーは、群集の形象を〈交通のシステム〉という視点から分析しようと試みている。つまり、クラカウアーは、ティラー・ガールズのダンスと「運転手は挨拶する」で観察された交差点の往来に、同じシステムの作用を察知しているのである。<sup>57</sup> ティラー・ガールズを「群集の装飾」として分析するとき、クラカウアーは装飾概念の大胆な組換えを行っている。というのも、たとえば建築物のファサードや室内を飾る伝統的な装飾とは異なり、クラカウアーの分析する大衆の装飾は、ティラー・ダンスが生み出す形象のように一時的なものだからである。このような一時的な装飾の担い手であるティラー・ガールズを、クラカウアーは群集とみなす。なぜなら、彼女たちが形作る形象は、宗教的な建築や用具に見られるような共同体が生み出す装飾とは異なり、それをになうグループの「有機的な生の流れ」<sup>58</sup> の外部への現れではなく、外部からガールズの身体に押しつけられたものだからである。そのさい、彼女たちの身体はその個性を否定され、運動する形象を形作る純粋に機能的な要素として一定のフォーマットに成型された部品へと作り変えられる。そのようにしてガールズ・グループが、技術的・機能的群集として誕生する。「投入されるのは群集である。内部から形作られて

いると信じている個人としてではなく、群集の一員としてのみ人間はひとつの形象の一部分なのだ。」<sup>59</sup> したがって、諸個人を即物的に機能的な諸要素としてのみ扱い、そのようなものとして諸個人の関係を秩序づける点において、「群集の装飾」は〈交通のシステム〉と密接な連関にあるといえる。クラカウアーが群集の装飾と呼ぶものは、共同体の成員が持つような「運命的な結びつき」<sup>60</sup> や相互的な愛情や共通の価値への確信を欠いた諸個人を、機能的な連関において結びつける。すなわち、ジンメルにならうて言えば、群集の装飾とは、諸個人を技術的・機能的群集へと組織する社会化の一様式とでもいうべきものなのである。<sup>61</sup>

クラカウアーはまた、ティラー・ガールズの身振りに現れているきわめて特殊な合目的性の形式に注目している。「[群集の]装飾はそれ自身にたいして自己目的である。」<sup>62</sup> 儀礼から解放された世俗化したバレーにおいてさえ、身体が形作る形象はエロティックな生命の表現であったのにたいして、ガールズの画一化された動きはそれ自身以外のなにものも意味していない。「ガールズの群集としての運動は空虚である。それはいささかもエロティックなものを意味することはなく、せいぜいエロティックなものとの在り処を指し示すにすぎない線的なシステムである。」<sup>63</sup> したがって、クラカウアーによれば、ガールズがトレーニングするとき、それは何かを表現するためではなく、ただ彼女たちの手足によって「無数の平行線を生み出すため」である。<sup>64</sup> つまり、ティラー・ダンスが自己目的的であるということの意味は、手段に意味を与える目的内容が失われ、空虚な合目的性の形式だけが残っているということである。このような合目的性の空虚な形式を、ホルクハイマーとアドルノは『啓蒙の弁証法』のなかで、「目的なき合目的性」と呼び、それを機能化された理性に特有のもののみなし、さらにそれが大衆文化の特徴となっていることを指摘した。<sup>65</sup> 事実、この目的なき合目的性こそ〈交通のシステム〉の核心であり、ティラー・ガールズのような娯楽産業が生み出す群集の装飾と〈交通のシステム〉をもっとも密接に結びつけるものである。どの部分をとってもすべては合目的的に機能していながら、すべての目的地が他の目的地への中継地でしかない



がゆえに最終的な目的を欠いている大都市の交通システムと同様に、ティラー・ガールズの身振りも平行線を作り出すという点では合目的的でありながら、その身振り自身のうちに最終的な意味が与えられることがない。そして、目的なき合目的性とはまた、工場や合理化されたオフィスで働く人々の日常を規定している原理でもある。なぜなら、工場の機械装置を操作する労働者の行為は、それ自体つねに合目的的でありながら、その行為は巨大な生産過程全体の機能的な一部分をなすに過ぎず、彼の行為自体のうちには決して最終的な目的が宿ることがないからである。クラカウアーが「ティラー・ガールズの足には工場の手が対応している」<sup>66</sup>と書き、ティラー・ガールズとその観客との親縁性を指摘するのは、このような意味においてである。したがって、クラカウアーが分析する群集は、仕事場においてと同様、余暇においても、目的なき合目的性という〈交通のシステム〉の原理に支配されている存在だといえる。私は〈交通のシステム〉に深く浸透された技術的・機能的な大衆を技術的合理性によって特徴づけたが、この合理性あるいは Ratio とは、目的なき合目的性という形をとった機能化された理性に他ならない。〈交通のシステム〉、娯楽・気晴らし、技術的・機能的群集が相互に密接な関係にあることが、こうして明らかになる。

私たちはこの考察をベルリンの路上を行くひとりの男の姿を追うことから始めた。そこで最後に、もう一度、ベルリンの路上の光景に視線を向けみたい。周知のようにホルクハイマーとアドルノは、『啓蒙の弁証法』のなかで、文化産業を内実なき効果のシステムとして批判的に分析したが、<sup>67</sup>クラカウアーは 1925 年に書かれたエッセイ「レビュー Revuen」の冒頭の一節で、この上なく巧みに文学的な仕方娯楽・気晴らしをシステムの効果として記述している。

仕事からはなれて休息するために、ひとはレビューを見て気晴らしをする (sich zerstreuen)。気晴らし (Zerstreuung) は公衆を楽しませる唯一の仕事である。なせなら、気晴らしするときには精神を集中する (sich sammeln) 必要がないからである。かりに公

衆が集中したとしても、彼らにはそれでなにを始めればよいのかわからない。退屈から騒乱を起こすこともありうるだろう。だから警察は、路上で公衆を追い散らす(zerstreuen)のである。警察は、路上は交通のために存在するのだと、それほどまでに心を砕いているのだ。<sup>68</sup>

交通とレビューには散漫さ(Zerstreuung)が共通する。レビューにおける散漫さは、精神を集中させることができない観客の精神状態であり、路上における散漫さは多くの交通の参加者が、一定の規則もと、それぞれ異なる目的地を目指して思い思いの方向へ移動する状態である。そして、どちらの場合にも、散漫さは〈交通のシステム〉——娯楽産業もまたすでに指摘したように〈交通のシステム〉の一部をなしている——の機能を妨げるどころか、その円滑な機能の效果に他ならない。そのことを、ここでクラカウアーは sich zerstreuen と sich sammeln という表現を巧みに用いて示唆している。散漫さは無秩序ではなく、秩序の效果である。一方では気晴らしに興じるレビューの観客は劇場の外の現実と自己の存在の空虚さから目をそらすことができるのであり、他方では、路上で交通の参加者全員が一斉に同じ方向に移動することは交通を麻痺させずにはおかない。したがって、散漫さを効果として生み出す〈交通のシステム〉にとって危険なのは、一方では精神集中から退屈にいたることであり、<sup>69</sup> 他方では路上に立ち止まり群集を形成することである。だからこそ、警官は〈交通〉の番人として、目的なき合目的性のシステムを維持するために、革命的群集を形成しかねない群集を路上で追い散らすのである。こうしてこの短い一節において〈交通のシステム〉、技術的・機能的群集、気晴らしは、ひとつの街頭のイメージに結晶化する。したがって、おそらくこのささやかなイメージのうちにヴァイマル共和国中期の都市空間が凝縮されているとすることができるだろう。

【注】

- 1 ヴァイマル共和国の代表的な歴史記述としては、たとえば、次を参照。Hans Mommsen: *Aufstieg und Untergang der Republik von Weimar. 1918-1933.* München: Econ Ullstein 2001. S. 219ff.
- 2 本論では、若干の紛らわしさはあるものの、ドイツ語圏の群集論の特徴である *Masse* と *Menge* という概念の厳格な区別と『大辞林 第二版』（三省堂）における定義を考慮し、一貫して *Masse* を「群集」（「社会学・心理学では、共通の関心と目的のもとに（不特定多数の人間が）一時的・非組織的に集合した集団で、日常の行動規範からはずれた行動をとりやすいものをいう。」）と表記し、*Menge* を「群衆」（「むらがり集まった多くの人々。」）と表記することにする。また、*Masse* の語源および概念史については、次を参照のこと。„*Masse*“ In: *Deutsches Wörterbuch von Jakob Grimm u. Peter Grimm. Zwölfter Band 1. Abteilung.* Leipzig (Verlag von S. Hirzel), 1956. E. Pankoke: „*Masse Massen*“. In: *Historisches Wörterbuch der Philosophie*, hrsg. von Joachim Ritter u. Karlfried Gründer. Basel Stuttgart (Schwabe & Co AG.), 1980, S. 826ff. Johannes Chr. Papalekas: „*Masse*“ in: *Handwörterbuch der Sozialwissenschaften*, hrsg. von E. Beckerath u.a., Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) u.a., 1961, S. 220ff.
- 3 Helmut Lethen: *Verhaltenslehre der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen.* Frankfurt am Main: Suhrkamp 1994. S. 49.
- 4 このタイプの群集をめぐる言説のより詳細な分析としては、次の拙論を参照のこと。Takeshi Ebine: *Ekstasis. Zum Massendiskurs in der Weimarer Republik.* In: *Neue Beiträge zur Germanistik, Band 3 Heft1.* München (Indicium Verlag) 2004, S. 164-182.
- 5 Vgl. Elias Canetti: *Masse und Macht.* Frankfurt am Main (Fischer Taschenbuch) 1980, S. 16.
- 6 Paul Tillich: *Masse und Geist. Studien zur Philosophie der Masse.* In: *Writings in Social Philosophy and Ethics.* Berlin u. New York / Stuttgart (de Gruyter/ Evangelisches Verlagswerk) 1988, S. 55.
- 7 Vgl. Takeshi Ebine: *Ekstasis. Zum Massendiskurs in der Weimarer Republik.*

- 8 ブロックハウス百科事典によれば、Verkehr という概念は、「あらゆる種類と形態の社会的接触」を意味するとされる。Vgl. Johannes Roskoth: Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne. München (Wilhelm Fink Verlag), S. 31.
- 9 Vgl. Jakob Grimm und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. Bearbeitet von E. Wülcker u.a. Leipzig (Verlag von S. Hirzel), 1956. 2. Bd. 1. Ab. S. 625ff.
- 10 Vgl. Johannes Roskoth: Verkehr. S. 31.
- 11 Vgl. Takeshi Ebine: Ekstasis. Zum Massendiskurs in der Weimarer Republik, S. 177ff.
- 12 Hermann Broch: Die Schlafwandler. Eine Romantrilogie. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1978. S. 56.
- 13 Ebd. S. 56-7. ブロツホの群集狂気論との関連におけるこの場面の分析として、次の論考を参照。孟真理 「群衆の中の個人 ―ヘルマン・ブロツホの群衆論」、『ドイツ文学』130号、郁文堂、2006年、143-146頁。
- 14 Vgl. ebd. S. 42ff.
- 15 Ebd. S. 58. および次を参照。Takeshi Ebine: Ekstasis. Zum Massendiskurs in der Weimarer Republik. S. 179-181. Hubertus Venzlaff: Hermann Broch. Masse und Ekstase. Untersuchungen und Assoziationen zur politischen Mystik des 20. Jahrhunderts. Bonn (Bouvier Verlag) 1981, S. 85ff. また、ブロツホ自身による忘我 (Ekstase) についての理論的考察として、次を参照。Hermann Broch: Notizen zu einer systematischen Ästhetik. In: Gesammelte Werke. Die unbekannte Größe. Hrsg. Von Ernst Schönwiese. Zürich: Rhein-Verlag 1961, S. 217-236.
- 16 Hermann Broch: Die Schlafwandler. S. 58.
- 17 Ebd. S. 58.
- 18 ヨハネス・ロスコーテンは、交通と貨幣の流通 (Geldverkehr) との共通性を次のように指摘している。「抽象的で内容を欠き、偶発的である点で、アスファルト上の交通のダイナミズムは貨幣の流通と等価であり、そのようなものとして、資本主義の精神から (あるいは、それとともに) 生まれた近代の中心的な経験形式である。」 Vgl. Johannes Roskoth: Verkehr. S. 68.
- 19 Georg Simmel: Die Großstädte und das Gesitesleben. In: Aufsätze und

- Abhandlungen 1901-1908 Band 1. Hrsg. Von Rüdiger Kramme u.a. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1995. S. 116. また、エクハルト・ケーンによるこのエッセイの分析も参照のこと。Eckhardt Köhn: Straßenrausch. Flanerie und kleine Form. Versuch zur Literaturgeschichte des Flaneurs bis 1933. Berlin (Arsenal) 1989. S. 131ff.
- 20 Ebd. S. 117.
- 21 Ebd. S. 117.
- 22 Ebd. S. 117-8.
- 23 Ebd. S. 120.
- 24 Ebd. S. 120.
- 25 Ebd. S. 123.
- 26 Ebd. S. 123.
- 27 Helmut Lethen: Verhaltenslehre der Kälte. S. 44ff.
- 28 エクハルト・ケーンは、ベルリンの都市文学の歴史を考察しながら、次のような指摘を行っている。「ジンメルが理論的に、近代文学における大都市描写の第二の始まりのための足場を整えたと言っても過言ではない。」Vgl. Eckhardt Köhn: Straßenrausch. S. 133.
- 29 Georg Simmel: Die Großstädte und das Gesitesleben. S. 118.
- 30 Vgl. Johannes Roskothen: Verkehr. S. 86ff.
- 31 Helmut Lethen: Verhaltenslehre der Kälte. S. 44.
- 32 Helmuth Plessner: Grenzen der Gemeinschaft. Eine Kritik des sozialen Radikalismus. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 2002. S. 28.
- 33 Ebd. S. 95.
- 34 Georg Simmel: Die Großstädte und das Geistesleben. S. 129ff.
- 35 「間主観的な〈交通のシステム〉は確かに機械的であるが、距離を、すなわち移動の自由を備えている。交通という機能的なトポスは、[第一次世界大戦] 戦後の、対立する陣営が正面から対峙する過熱した領域に冷却作用をもたらすことを約束するのである。」Helmut Lethen: Verhaltenslehre der Kälte. S. 44. レーテンは本書で、「新即物主義」の文学作品を中心とする 1920 年代の文化的言説における交通とい

ウトボスの重要性を指摘している。

- 36 Alfred Döblin: Berlin Alexanderplatz. München (Deutsche Taschenbuch Verlag) 2000. S. 168.
- 37 この一節の最後で、彼らがそれぞれ異なる政治的傾向の新聞を読んでいることが言及されるが、この政治的志向の相違に何らかの意味を見出す可能性は、次のような差異を無効化する一連の文章によって否定される。「彼らはそれぞれ異なる志向の新聞を読み、内耳によってバランスを保ち、酸素を呼吸し、まどろんでいる。苦痛を感じてもいれば感じてもない。考えごとをしてもいればしてもいない。幸福でもあれば不幸でもある。幸福でもなければ不幸でもない。」 Alfred Döblin: Berlin Alexanderplatz. S.169.
- 38 ベルト・ヴィディヒは、『ベルリン・アレクサンダー広場』の構成原理として物語とモンタージュの対置を指摘したうえで、この小説が表象する都市空間を中心に欠いたネットワークとして特徴づけている。Vgl. Bernd Widdig: Männerbünde und Massen. Zur Krise männlicher Identität in der Literatur der Moderne. Opladen (Westdeutscher Verlag) 1992, S. 148.
- 39 「交通の匿名的秩序は、生来の都市風景を溶解して交通の結節点へと作り変え、人間たちを円滑な交通の影響のもと、機能的なモザイクの細片に変形する。」 Johannes Roskoth: Verkehr. S. 272.
- 40 これらの伝統的な都市文学の戦略とデーブリーンの小説との関係の分析として、次の論考を参照のこと。Klaus R. Scherpe: Von der erzählten Stadt zur Stadterzählung. Der Großstadtdiskurs in Alfred Döblins Berlin Alexanderplatz. In: Stadt. Krieg. Fremde. Literatur und Kultur nach den Katastrophen. Tübingen Basel (A. Francke Verlag) 2002, S.17-35.
- 41 群集の不可視性と可視性をメディア技術との関連において考察した論考として次を参照。Susanne Lüdemann: Unsichtbare Massen. In: Masse und Medium. Verschiebungen in der Ordnung des Wissens und der Ort der Literatur 1800/2000. Hrsg. von Inge Münz-Koenen u. Wolfgang Schäffner, Berlin (Akademie Verlag) 2002, S. 81-91. デーブリーンの小説における群集の不可視性については次の論考も参照のこと。桑田文 「A. デーブリーンの都市群集の諸相 —— 『ベルリン・アレ

- クサンダー広場』と『1918年11月』を手がかりに——」、『ドイツ文学』130号、2006年、郁文堂、82-99頁。また、ここで論じた群集論の変容（群集の不可視化）とル・ボン、タルドの群集心理学との関係については次の拙論を参照。海老根剛「群集・革命・権力——1920年代のドイツとオーストリアにおける群集心理学と群集論——」、『ドイツ文学』130号、2006年、郁文堂、120-139頁。
- 42 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. In: Das Ornament der Masse. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1977, S. 50-63.
- 43 Martin Heidegger: Sein und Zeit. Siebzehnte Auflage. Tübingen (Max Niemeyer Verlag) 1993, S. 126ff.
- 44 Helmuth Plessner: Grenzen der Gemeinschaft. S. 38.
- 45 Karl Jaspers: Die geistige Situation der Zeit. Zweite Auflage. Berlin Leipzig (Walter de Gruyter & Co.) 1931, S. 38.
- 46 Martin Heidegger: Sein und Zeit. S. 126.
- 47 Thomas Heinrichs: Zeit der Uneigentlichkeit. Heidegger als Philosoph des Fordismus. Münster (Westfälisches Dampfboot) 1999, S. 112.
- 48 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S. 50.
- 49 ロンドンの演劇博物館が運営するウェブサイト PeoplePlay.org (<http://www.peopleplayuk.org.uk/>) を参照。ガールズ・グループの持つ大量生産品としての魅力について、当時、プレヒトは次のように述べている。「ヴァリエテのダンスガールたちがますます様な装いで登場するようになっているのは喜ばしいことである。彼女たちが多数であり、交換可能であることは、心地よい。」 Bertolt Brecht: Tagebücher 1900-22. In Bertolt Brecht: Autobiographische Aufzeichnungen 1920-54. Hrsg. von Herta Ramthun. Frankfurt am Main (Suhrkamp), S. 205. Zitiert auch in : Johannes Roskoth: Verkehr. S. 71.
- 50 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S. 50.
- 51 Johannes Roskoth: Verkehr. S. 74.
- 52 Vgl. Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S. 53.
- 53 Helmut Lethen: Verhaltenslehre der Kälte. S. 45.
- 54 Siegfried Kracauer: Chauffeure grüßen. In: Schriften Band 5. 1. Frankfurt am Main

(Suhrkamp) 1990. S. 376. またこのテキストについて分析として次を参照。Helmut Lethen: Verhaltenslehre der Kälte. S. 45-6.

55 Ebd. S. 377.

56 Ebd. S. 377.

57 ヨハネス・ロスコーテンは、ここでの私たちのアプローチとは逆に、クラカウアーのティラー・ガールズの分析を大都市の交通システムの分析に適用することによって、両者の共通性を示唆している。Vgl. Johannes Roskoth: Verkehr. S. 77.

58 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S.51.

59 Ebd. S.53.

60 Vgl. Ebd. S.53.

61 Vgl. auch Johannes Roskoth: Verkehr. S. 75ff.

62 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S.52.

63 Ebd. S.52.

64 Ebd. S.52.

65 Vgl. Max Horkheimer und Theodor W. Adorno: Dialektik der Aufklärung. Philosophische Fragmente. Frankfurt am Main (Fischer Taschenbuch Verlag), 1998. S. 93ff.

66 Siegfried Kracauer: Das Ornament der Masse. S.54.

67 Vgl. Max Horkheimer und Theodor W. Adorno: Dialektik der Aufklärung. S.128ff.

68 Siegfried Kracauer: Die Revuen. In: Schriften Band 5. 1. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1990. S.338-9.

69 クラカウアーは、退屈のうちに気晴らしの華やかさが覆い隠す現実を認識する契機をみていた。気晴らしに満ちた都市において、退屈がもつ秩序壊乱的なポテンシャルについては、クラカウアーの次のエッセイを参照。Siegfried Kracauer: Langeweile. In: Schriften Band 5. 1. Frankfurt am Main (Suhrkamp) 1990. S. 278-281. また、次の分析も参照のこと。Eckhardt Köhn: Straßenrausch. S. 234.