

走行圏世界

—— ポール・ヴィリリオの「速度」論をめぐって ——

本 間 邦 雄

私たちはともすると、静止している大地の上でそれなりに慣れ親しんだ街並みに居を構える人々が、職場や学校へ行くために駅まで往来を徒歩やバスで行き来し、その道路には乗用車や物流のトラックが通り、電車は駅で停止し、そして出てゆくように思い描きがちである。もちろん日常生活ではそれでなんの支障もなく問題はないのだが、かなり一面的なとらえ方であると言うこともできる。そもそも大地は静止しているわけではない。大仰な言い方をすれば、地球は太陽のまわりを公転し、日周運動の自転もする。またその太陽も静止しているわけではない。銀河系宇宙の中心にたいして太陽系は相当な速さで何らかの周回運動をなし、したがってそれにつれて一惑星の地球も相当な速さで運動、移動しているとされる。その銀河系も、アンドロメダ星雲など他の星雲にたいして相対的に運動しているとみなされる。

このように、宇宙の星々はすべてが大小の星雲、星団をなして、そしてそのなかで、互いに相対的に動いていると考えられる。そのような相対的な速度の世界のなかに、私たちはあるわけである。してみれば、どんなものも、速度と動きによって構成される相対的な世界のなかの一部分として、応分に運動するその領分や圏域をともなして、あるいはそのなかに紛れて存在すると考えてみるのは、それなりに理に適っている。

すなわち、静止しているのが常態で、ときたま移動、運動するのではなく、もっぱら運動している（それにも変化はあろうか）のが常態で、ときたま静止しているように見えても考えてみたらどうか、ということである。しかも、エレベーターに人が乗っている例のように、エレベーター内という一つの系のなかでは人は静止しているように見えても、そのエレベーターを収容する建物の系からは上下運動して見

えている、という場合も少なからずあることを忘れないでおこう。

このような相対速度の走行圏を考えると、ヴィリリオの言うような、ドロモスフェール dromosphere（走行圏 dromo- は「走ること」の意）の概念が役に立つと思われる。走行領域ないしは走行圏の創出、それらを自在に操る権能、その能力の活用、維持、顕示、威圧が、有史以来、政治・経済・軍事等の権力の掌握につながっているのではないかと考える。そのようなドロモクラシー dromocratie（走行体制）社会においては、走行体制のコントロールの力能あるいはその掌握が問題となる。

以下、歴史的な概観をするまえに、このような「走行」領域のイメージについては、身近な例として、サッカーの試合の攻防を思い描くのもいいのではないかと思う。合い向き合って入り混じった両チームによる不定形な全体運動を思い描いてみよう。ピッチの上での各選手やボールのばらばらの運動ではなく、チームの連携運動は緩急も含めてそれはひとつのアメンバー状の走行領域^{ドロモスフェール}をなす。しかも走っているプレイヤー自身の目に映る流動的運動状況を想像していただきたい。その走行領域全体のアメンバー状の運動が、プレイヤーの緩急の速度と、それに較べて高速度のボールの運動があいまって弾けるように連携的に運動して、相手チームのゴールを目指すとき、それはヴィリリオの言う「ドロモクラシー（走行体制）」の原基としてみることもできよう。この場合は、不断に運動するふたつの向き合った走行体制の攻防である。

1 速度と走行体制

思いおこしてみれば、人類の歴史においてすばやさ、迅速さは、遠く狩猟時代より、いざ行動のとき

には機敏な連携動作もふくめて不可欠なものであったにちがいない。ゆったりと流れる時間も多かったと思われるが、旧石器時代においても、生存に必須の狩猟活動の際は、機を逸さない俊敏な行動が求められたことだろう。やがて農耕、牧畜の時代ともなれば、定住生活と食糧の備蓄がなされるようになり、集落・村落の維持と周辺の部族との交流、対立において、戦闘能力や部隊の移動のみならず、それにともなう物資の調達、情報伝達にかかわる速度は、ますます重要、否、優劣の帰趨をきめる決定的な要素になっていたであろう。

古くは古代アッシリアの騎兵・戦車部隊の疾駆やアテネの軍船の活躍でも知られているように、機動力つまり速度は、その領域を支配する政治権力と不可分である。前者は騎兵・戦車の疾駆する道路を整備し、駅伝制をしいて典型的な専制政治をおこない、メソポタミア・エジプトにまたがる最初の世界帝国を形成した。後者ではペルシア戦争において、アテネ海軍の主役、三段櫂船が、猛スピードで舳先を敵船に向けて突入し大破させる戦法でサラミスの海戦を勝利に導いた。その漕ぎ手集団として活躍したのがアテネの無産市民である。戦後、彼らの発言力は増し、アテネの政治に相応に参加することになったと言われる。まさに速度の帰趨をにぎる漕ぎ手たちの活躍が、権力への道につながっていたのである。

このように迅速性の担い手の躍進は、速度と政治の関係を実証する。停まっている軍隊、例えば補給路を断たれた師団、凍結した軍港の艦隊は軍隊ではない。張り子の虎、化石の龍である。必要な場面に急行する機動性こそ実効的な軍事力の証しであるし、そのことによって権力の実効性もはかられる。有効にはたらく場合は膨大な領土も海域も、権力者には、自在に伸び縮みする慣れ親しんだ庭や池となる。

この事情は基本的には近代でも変わらなかった。『速度と政治』(1977年)にあるように、フランス革命期においては、都市における群集のエネルギーが問題となった。大衆とは単なる民衆ではない、移動する大群である。ここでも静止はない。それは集団の歩行の速度であるが、街路にひしめき武器を携

えて移動する大衆の運動エネルギーは「革命の力学」となって行進し、やがて街道上に解き放たれ、国境を越えて進軍する。ポテンシャルとしての運動量 MV 、あるいは運動エネルギー $1/2mv^2$ の増大と考えていいだろう。

さて、そのとき支援体制を整えるためには、「ロジスティック」が必要である。通常、兵站術と訳されるが、計算(ロゴス)すること、つまり“按配”することである。軍事物資を補給する態勢・経路を整えるだけではなく、それらの大量の物資を生産する態勢を整えることでもある。ここでも生産の量とそれに関する速度が問題となる。つまり軍事プロレタリアートと産業プロレタリアートの編成である。それらは機能的分類であるが、いずれもまさに速度の生産に従事するのである。前線の破壊、侵攻の作戦組織だけでなく、また後方の物資支援システムだけでもなく、さらにそれらの産出システムそのものが「戦争機械」として作動すると言えようか。したがって、その戦争機械の能力を低下させるためには、前線での戦闘だけではなく、工業生産能力への打撃や、補給システム・経路の寸断などを戦略的に企てるのは見やすい道理である。ちなみに、近代戦において、後方の工場が“銃後”として、また補給の中継点が前線からの遠隔地として、それぞれ相対的に安全であるなどということは成り立ちえないのである。

2 走行術的進歩

19世紀初頭のイギリスの戯画に、地球の形をした大きなプリンを前にして、ナポレオンとイギリスのピット首相が、サーベルで豪快に分け前を切り取るようとしている様子が描かれているという¹⁾。それによるとフランスは大陸を占有とし、イギリスは海洋を領分としている。これは戯画作者の意図はどうあれ、スペインとポルトガルが地球を東西に二分した何とも乱暴なトルデシリャス条約(1494年)と較べても、もっと極端に走っている。同じ地上で争わないために、陸と海で棲み分けるという算段。これでめでたしめでたしという手前勝手な能天気というのが、英国戯画作者の意図だったのかどうかわか

らないが、これは、案外奥深い真実を突いているのかもしれない。

周知のように、近代史において、軍事的、商業的に海洋での優位を掌握したのは、17世紀のオランダから、18・19世紀のイギリス、そして20世紀はアメリカである。

地上の戦場という空間 - 時間的な限界において絶えまなく身を投じ消耗する大陸の敵に、戦うことなく勝利するのは周知のように、イギリスの壮挙である。ナポレオンもヒトラーも、現存艦隊の兵力によって敗北を喫することになる。海洋の艦隊は、[陸上と比べて] 戦闘状態に接近しがたいことから、敵に発見されたらすぐに攻撃し敵と味方の距離を縮めなければならないという割に合わない原則を打ち捨てることによって、勝利を導き出すのである。現存艦隊とは、見えない船団の移動術としての戦略を申し分なく体現している兵站術(ロジスティック)である²⁾。[強調は原著者]

「見えない船団」は神出鬼没であり、したがって広い海洋に常在しているのほとんど同じ効果をもつ。いつでもどこでも出現し敵を攻撃し、いづれ知れず姿を消す。海洋は全面的に非安全海域となり、いつ出没するかわからない敵船にたいして、攻撃的を絞ることができない。それだけの船舶の性能を有している。まさに確率論的遍在である。敵方が海軍の主力を投入して、かりに遭遇するとしても、小規模の砲撃戦のみ交えて迂回して本格的戦闘を避けることもできるだろう。もちろん、情報把握や伝達の迅速性も必須な状況である。

……この種の資本主義の原理は、水陸両生となって、全面戦争を海洋と植民地に適用し、文字通り「不動の大きな機械」から「機動性の機械」に飛び移り、七つの海をひとつの「広大な兵站のキャンプ」とし、背後に、輸送船舶の運行に従事するプロレタリア、戦闘の際はまさしく戦闘機械の動力として、アクセルとして登場する

漕ぎ手のプロレタリアを引き連れているのである³⁾。

さらに20世紀に入ると、「海洋への権利」が「大気圏への権利」に拡張され、空にも適用されることになる。空母をふくむ艦隊と飛行機の三次元的な運動体の連携速度が、地上と空中に複合的な走行領域をなして展開されることになるのは、周知の通りである。

3 走行体制社会

「革命は民衆よりも速くすすむ」と、ポルトガル事件(クーデタ)の始めにコスタ・ゴメス將軍は断言していたという。どうしてこのようなことが可能なのか。いわゆる西洋の革命の成就是、結局、一般民衆の出来事というよりも軍事的機関の作動、すなわち戦争機械のなせるわざであるというのがヴィリリオの見解である。

経済的リベラリズムとは、侵入の速度の次元での、自由な多元主義にほかならなかった。袋小路で身動きのとれないブルジョワジーという重たいモデルにたいして、そして重苦しいマルクス主義的動員の唯一の図式(財産、人員、諸観念の移動・運動のこれみよがしの計画化された統制)にたいして、西洋は長いあいだ、その人的動員や物流に関するヒエラルキーの多様性と、自動車や運搬や映画製作や諸性能向上に投資される国家の富のユートピアとを対置してきたのである…⁴⁾。

軍事と産業が一体化して、情報と交通と物流を操作する走行体制によって、西洋は、「ジェット機族と瞬間的な情報のバンクと化したような資本主義」を促進しつつ、現代社会の全体的世界イメージを形成しながら、それをコントロールし、隅々まで冷戦の戦略を適用してきた。

見誤らないようにしよう。ドロップアウト、ビート・ジェネレーション、カー・ドライバー、

移民労働者、旅行者、オリンピック選手、旅行代理業者等々に関して、軍事-産業的デモクラシーは、そのあらゆる社会的カテゴリーを無差別的に速度の次元での無名戦士に仕立て上げるすべを知っていたのである。しかも国家（参謀本部）が、それらの速度のヒエラルキーを、歩行者からロケットまで、新陳代謝から工学技術まで、毎日よりいっそう巧みに統制してゆくのだ。1960年代において、金持ちのアメリカ人が自分の社会的成功を証明したいと思ったとき、彼は「もっとも大きなアメリカ車」を買いはせずに、より速く加速もスムーズな「小さなヨーロッパ車」を買ったものである。成功するという事は、より大きな速度の力能に達するという事、公民的な社会生活習慣の一体性から脱している気分になることである⁵⁾。〔強調は原著者〕

走行体制社会におけるそれぞれの種族・階層の速度を、ヒエラルキーに応じてコントロールしつつ、各人には主観的には相応に自由に行動していると思わせつつ、速度社会の「無名戦士」として走行させる。そして社会的成功者は、速度の優越的差異、P.ブルデュエの言葉を借りれば“ディスタンクション”を求めるだろう。このような走行体制により、おのずから空間的距離は短縮し、空間の否定につながっていく。

距離の収縮は、計り知れない経済的・政治的影響をもたらす戦略的な現実となっている。なぜなら、それは空間の否定につながるからである。《時間》稼ぎをするために戦地で相手の勢いを受け流すという、昨日には有効だった軍事行動は、意味をまったく失っている。現在、《時間》稼ぎはもっぱらミサイルなどの飛翔体 ヴェクトワール vecteurs の仕事であり、領土は投下爆弾のためにその意味を失ってしまった。実際、速度という非-場所の戦略的な価値が、決定的に場所の価値に取って代わったのだ。そして、《時間》の所有という問題が、領土の占有という問題と入れ替

わってしまった。アルフレート・ヴェーゲナーによって記述された地殻移動に似ているこの地理的圧縮において、「移動-火器」という二項式は、新しい意味をもつことになる。火器の破壊力と、軍隊移動や車両の侵入力とのあいだの区別は、その〔意味上の〕「価値」を失う傾向にある。超音速の飛翔体 vecteur（飛行機、ロケット、レーザー光）とともに、侵入と破壊は区別がつかなくなり、遠隔からの作戦の瞬間性は、襲撃された敵の敗北に帰着するが、そのみならず、とりわけ戦場としての、距離としての、物質としての世界の敗退が露呈する⁶⁾。〔強調は原著者〕

ナポレオンの時代のように、対峙し合う陣営において隊列を組んで銃砲で攻撃しつつ、相手の退却を確認しては隊列を進めるかたち、あるいはその逆のような、相互の走行領域のせめぎ合いにおける、火器の戦い、それに続く車馬・歩兵の移動という戦闘ルールはどうやら意味をなさなくなっている。つまり、戦場という空間の陣取り合戦ではないということだろう。遠隔からのミサイル爆撃やロケット砲の破壊力は甚大で、瞬時に帰趨を決する。破壊は、即その地点の戦略的破壊であり、敵方の走行領域の打撃、寸断、機能不全化であり、事実上、侵入に等しくなるということだろう。今日では、さらにドローン（無人飛行体）による監視、爆撃もある。

……地理的な局在化は、その戦略的な価値を決定的に失ってしまっているように思われる。反対に、そのまさしく戦略的価値は、飛翔体 vecteur の脱局地化に付与される。絶え間なく移動している点が肝腎である。それが空中であろうと宇宙空間であろうと、海中であろうと地中であろうと構いはしない。運動体の速度とそのコースの探知不可能性が肝腎なのだ⁷⁾。〔強調は原著者〕

こうして、「地理的な局在化」は戦略的な意味をなさなくなり、むしろ、地理的に局在していないこ

とが重要になる。地中、空中、水中、大気圏外などどこでも居場所を特定されないかたちで遊動する核兵器搭載の移動物体が、戦略的に最重要であり、その走行圏内の仮想爆撃対象のトポロジカルな速度地図のみが“決定的”なのである。

このように、構成的な地理的空間は、その距離関係が無意味化され、空間がないがしろにされ、くしゃくしゃにされることになる。この様相は、当然のことながら生存環境の軽視、汚染、破壊にもつながるだろう。

4 環境破壊、走行環境汚染

地理的距離やその配置バランスが無効になる事態を、ヴィリリオは、自然環境破壊以上に、過剰な「速度」による環境破壊と考えている。『民衆防衛とエコロジー闘争』において、その点を問題化している。

本書がフランスで発刊されたのは、1978年である。当時の大統領はポンピドゥーの後を継いだ、テクノクラートで知られるジスカールデスタンであった。フランス国内世論は、ハートは左、財布は右と揶揄されていたように右派と左派でほぼ二分されていた。国際的には、パレスチナ難民問題は喫緊の課題であり続け、イランでは親米のパフラヴィー朝崩壊前夜であった。ダッカ・ハイジャック事件があったのはこの前年であり、当時の福田赳夫首相の超法規的措置は今日から見れば隔世の感がある。翌年にはテヘランのアメリカ大使館占拠事件、その冬にはソ連のアフガニスタン侵攻があった。このように見えてくると、当時の状況が根本的に收拾してはならず、今日の世界状況に直結していることが、否、事態はより悪化の様相を呈していることがわかる。

さて、ヴィリリオは本書において、軍事、戦争というものをまず広範に絡み合うシステムとして考察している。それは実際に起きる戦争に限らず、広く兵站学的戦争であり、「日常のなかに永続する軍事的審級そのもの」である。それは、核兵器をふくむ兵備体制がその全容を隠しつつも厳に現存する軍事的緊張関係のなかで、核抑止による「恐怖の均衡」が、「平和共存」の名のもとに果てしない綱引きを遂行させる、余計な介在物のない軍事力学というべき「純

粋戦争」なのである。そのなかでの支配関係は、狩猟者と家畜の関係になぞらえられる。狩猟者が獲物を飼いならば骨抜きにして従順な家畜とするように、軍事システムは、民衆を家畜化する。今日の監視のシステムも含めて、「純粋な力の永続的メカニズム」⁸⁾としてはたらいっているとされる。

後半では民衆の抵抗とエコロジー闘争が扱われるが、ヴィリリオにあつては、エコロジーの意味は独特である。もちろんフランスは農業国であり、生態環境や環境汚染の問題にもかかわるが、それだけに限られない。そもそも、過剰な速度に支配される環境にあつて、その弊害による「汚染」もあるというのが彼の考えである。そして、農業そのものも機械化・システム化しており、速度の支配下にあることを忘れてはならないだろう。

そこで、土地と生活圏防衛が問題となるが、それは歴史的にどんどん圧迫されている。典型的な例として60～70年代のヴェトナムでは、民衆防衛の方策の選択範囲は密林や夜の活動などにせばめられていた。そしてダッカ（1977年9月28日、バングラディシュのダッカ空港における日本赤軍による日航機ハイジャック事件）に続くモガディシオ事件（1977年10月17日スペイン発のドイツ航空会社ルフトハンザ機が、銃で武装したパレスチナアラブ人によりハイジャックされ、ソマリアのモガディシオ空港に着陸した事件）にいたって、土地を奪われたパレスチナ難民の一部はもはや「民衆防衛」もならず、ハイジャックのコマンドとして「自殺的となった民衆の攻撃」⁹⁾となり、最後の“領土”たる空港で制圧される。

またフランス国内などの一見平穏な農地も、目に見えないメディアと軍事のネットワークで覆われ、「脱局在化」した速度権力に支配されている。フランスが原子力発電大国であることも忘れてはならないだろう。こうして生活圏は脅かされ、民衆の暮らしも翻弄されるという意味で「脱局在化」を余儀なくされると考えられる。

ヴィリリオによるこのような冷戦末期の分析は、当時の揺動する状況であるからこそ露呈しうる力線を示し、今日ソフトにカバーされ、そらされている

分断状況を、あらためて知らしめる。速度優先、速度権力社会の矛盾による惨状である。すなわち、「亀裂はもはや右と左のあいだ」ではなく、「世界的な規模で、一般市民と軍事的な技術・構造の代表者のあいだに位置している」¹⁰⁾のである。諸構造の力からはみ出るもの、人々の行き場のなさは、非合法的活動、不法移民というかたちで匿名的に現象し、自爆による無差別殺人の常態化のように人々の顔がますます見えなくなってきている。以上のヴィリリオの視点の示すところは、21世紀において、アフリカ・中東からヨーロッパへの難民の液状化的流浪など、ますます顕在化しているのではないか。軍事・警察化の度合いを増す今日の世界と日本を見据えるためにも、なお思考の下絵として資するところがあると言ふべきである。

5 「空隙」としての「反・形態」

都市に暮らす人々にとって、建物が立ち並ぶ向こうに空が見え隠れし、手前の道端のあちこちに人びとの姿と動きが浮き立つように知覚される。しかし、そのように知覚される世界を「裏がえし」に見ながら生きること、それが自分の試みであったとヴィリリオは『ネガティブ・ホライズン』*L'horizon négatif*の「緒言」で語っている。本書の刊行は1984年であるが、当時において速度と電信の工学技術的環境の大枠はすでに定まっていたと言えること、また、以下の「緒言」にあるようなヴィリリオの思考のエッセンスに触れることができる点において、ときに難解に思えるその思想をたどるうえで注目に値する。

「緒言」において、ヴィリリオは都市風景の細部や余白に目を凝らす。私たちはふだん、「世界をばらばらになった物体や事物が不連続に配置されたものとしてしか知覚しない」。しかし、そのように配置された諸形象を反転してみると「間隙」が意識される。それは豊かで多様な「反形態」を展開しうる。ヴィリリオは「切りこみを入れられた奇妙な形象」、「削り形」とも言っている。その発見の経緯は、一般に二義的なもの、周縁的なものと見なされる事象、そして空虚や不在に自分が関心を持ちつづけてきたことにかかわるとヴィリリオは言う。それに続く彼の

説明に耳を傾けてみよう。

こんな風にして絵画について何年も考えていたあるとき、私のものの見方に突然変化がおこった。とりたてて価値のない物体に向かって私の視線であるが、その傍らにあるもの、そのすぐ脇にあるものに横滑りしたのだ。平凡な物体が特別な物体に変化したということではないし、「変容」^{トランスフォーメーション}があったわけでもない。もっと重要ななにかがおこったのだ。突然、私の眼前にあたらしいオブジェが出現した。切りとられ、切りこみを入れられた奇妙な形象の構成の全体が突然、目に見えるようになった。新しく観察されたオブジェはもはや平凡なもの、どうでもよいもの、無意味なものではなかった。それはまったく逆に、極度に多様であった。それはいたるところに存在していた。すべての空間、すべての世界が新しい形象で充満した。それはほんの小さな形の片隅にもひそんでいた。私のまわりで未知の植物が突然、繁殖しはじめたみたいだった。とりたてて価値のない製品が、非常な複雑さをもったオブジェの瞬間的な出現を誘発した。事物の配置が新しいエキゾチックな形態をうみだしていた。ありきたりの幾何学に慣れてしまっていたために、明らかに存在するにもかかわらず、私たちには見えていなかった形態が出現した。私たちは円や球や立方体や正方形は完全に知覚することができるが、事物や人間のあいだの間隙やすきまを知覚するにはずっと多くの困難を感じる。物体によって切りとられ、形態によって型どりされた間隙というこの輪郭の存在に私たちは気がつかない……¹¹⁾。

このように、通常、形として浮かび上がるものどうしのあいだのすきまが、反転した形態（反・形態）として目に入る経験、図と図の間の地としてまったく控えめであった空隙が突如、凹みが逆に突出して凸になるような知覚経験が語られる。このような発見には、見慣れたナントの街並みや風景が、突然の空襲によってぽっかりあいた穴のように感じられた

少年時代の経験もいくぶん影を落としているにちがいない。ヴィリリオは続ける。

しかし私は、この間隔の存在に気がついて以来、突然、豊かな世界のただなかに自分がいることに気づいた。自分が砂漠のなかにいるという感じは消えて、それ以後は、目をあけるたびに、現代がつくりだす事物の形態的凡庸さをながめることも、またその傍らにある、すぐそばにある反 - 形態の豊かさをあじわうことも自在にできるようになった。左に右に移動するだけで、事物はその度に新奇なものに変容していった。製造された事物はシンメトリックにつくられているからその効果により観察者が移動しても見えかたはほとんど変化しない。観察者が遠ざかると事物が小さく見えるのを除いては。それにたいして間隙は観察主体が移動するにつれ、たえまなく変形する。私がここから見る形は私がここにいるこの短い一瞬においてしか有効ではなく、やがて私は別な形を、どんなものになるかまだ予想できない意外な形を目にするだろう。実際、この「切りぬき」の地理学はまさに縮図旅行の驚きと発見を私ににあたえてくれた。水たまりのような形をしたこの空隙はやがて地峡の形になり、そして空虚が形成する半島の形になる¹²⁾。

この知覚のおかげで、豊かな世界がひろがったとヴィリリオは語る。普通の物や形は、おおむね経験的に知られており、観察者が移動しても見えかたに不自然さは出てこない。それにたいして、間隙は移動するにつれて次々にその見えかたが変化して行き、予想不可能である。そのすきまの描く形状は、「水たまり」から「地峡」に、そして「半島」に変幻してゆくのである。

この透明な景色をうみだし破壊しているのは自分の身体の動きであるということを私は意識していた。それは列車の乗客が木や家々が飛んでいき、丘が背をかがめたり伸ばしたりするの

を見るのと少し似ていた。どんなわずかな動きであれ、私がかうごくその運動の速度によって、空虚や穴やくぼみが形成され、変形される。ただあちこちに移動するだけで、道具も使わずに構成作業がおこなわれる。この透明な形態にはもうひとつ別の利点もあった。つまりそれによって前景、中景、後景という具合にさまざまな距離のところの別の形態が浮かびあがってくるのである。その結果、くぼみのなかに別のくぼみがあらわれ、間隙のなかに別の間隙が出現する。このさまざまな景、敷居にあらわれる形態の連続がまるで鏡のように透明で複雑な物体を構成する。ただしそれは枠をもたない鏡で、前からも横からも後ろからも連続してあらゆる角度からながめられる鏡、水晶の玉のような鏡である。そしてそこに形態の未来が透視できる¹³⁾。
〔強調は筆者〕

しかも重要なのは、このような「間隙は観察主体が移動するにつれ、たえまなく変形する」ことである。「どんなわずかな動きであれ、私がかうごくその運動の速度によって、空虚や穴やくぼみが形成され、変形される」のである。注目すべきは、動き、あるいは動きあいによって形成される「走行」領域における知覚の歪形、凹凸とその逆転が基本となることである。ここにヴィリリオの思考の原型がうかがわれると思われる。それは、運動しつつある観察者も包み込む知覚世界として、枠のない「水晶の玉」のような鏡をなして、透明な万華鏡のように絶え間なく大小幾重にも複雑な流動的な形状を変幻自在に繰り広げるだろう。

このように走行性、速度に着目しつつ、ヴィリリオは「原初的な形態と背景の分離、地平線と空の分離、岸辺と始原の大洋の分離から科学的遠近法の構築にいたるまで」¹⁴⁾、私たちの世界の把握、知覚のしかたを見直そうとするのである。

6 ネガティブ・ホライズン

それでは知覚のしかたの見直しの例として、空と地平線に着目してみよう。空のへりとなる地平線を

めざして疾走する高速車の実験は、砂漠や塩湖（塩原）、凍った湖など、鏡にもたとえられるような路面でおこなわれるという。表題にもなっている「ネガティブ・ホライズン」とは、さしずめ高速化によって地平線が次々にのりこえられ、もはや地平は彼方に厳然と構成されるのではなく、その終末的な響きもともないつつ、ただ否定的に、あるいは空虚に滑り去られるものとしてしか存在しない事実を意味するだろう。

観察者が静止している場合は、前方の風景や事物はひろがりとおもひきをもつて所在している。それを描く場合、周知のように幾何学的透視図法では、地平線と消失点が必要であるが、高速度の自走体のフロントガラスから見える光景においては、速度装置の路面を高速度で足元から背後に巻き戻しつつ、不断に両脇の風景を左右に切って逃がして疾走するのであれば、三次元的な奥行きのある風景は構成されない。“動体視力”ということばがあるが、疾走する車体のフロントガラスから見える光景を仮に“走行視界”と言うとすれば、その視界に見えている諸事物はユークリッド的な幾何学的遠近法には秩序づけられないだろう。地平線も消失点も所在しない。つねに逃げている。あるいは“走行視界”の背後に潰走する。突進する地平線も次から次へと文字通り乗り越えられ、地平線であることが自己否定されていくのであるから、それがネガティブ・ホライズンと言うこともできるだろう。そして当の自走体が消失点へ無限漸近するのであれば、おのれこそが限りなく消失点なのかもしれない。目的地の到達の否定であり、目的地の喪失であり、まさに自己“消失”なのかもしれない。

このように実在する地平線がとつぜん否定されるようになるのだが、これはまた目的地への到着ということがらそのものの否定でもある。純粹速度の探求は道のりの否定につながる。ストップウォッチの動きや音もたてずに機能する計時用光電管はもはや計画〔＝前に投げること〕しか、瞬間的往復のそれしか記録しない¹⁵⁾。

こうして、出発点から目的地への道のりが無視される。光を投げだし戻らせる企画しかなくなる。

砂漠化の極みであるネガティブな地平線に幻惑されるとき、空間の最後の資源、すなわち虚空が汲み尽くされ枯渇する。したがってここでは力への意志とは、視界の奥行きを恣意的に圧縮することである。眼の前の地平を「壁」に、スクリーンに変えることによって、加速による光の効果を映し出すのだ¹⁶⁾。

そのとき、たんに高速の車が、砂漠を疾走するというだけではない。フロントガラスの光景も、砂漠も大気もスピード化している。固有の時空のゆがみというだけでは足りないだろう。相対的に変容しあうスピード場のなかで、突進、陥没するイメージである。猛烈なスピードそのものが軸となり、あっといふまに迫り来る点景が瞬時に左右に飛び散っては消え行く、スピードの光景としてこそ実景化する。こうして、地平線は一挙にのりこえられる。「このように実在する地平線がとつぜん否定されるようになるのだが、これはまた目的地への到着ということながらそのものの否定でもある」。言い換えれば、われわれはあっといふまに到着してしまっているのである。果てしない地平線を望むのではなく、疾走路は高速度で巻き戻されるベルトコンベアとなり、眼前には奥行きを圧縮した絵模様が展開し、フロントガラスはそのスクリーンとなっている。いつまでも巻き戻しは続き途絶えることはない。目的地はない。任意の地点が瞬時に巻き戻され、タイヤの下を通過して遠のくだけである。

7 速度という固有次元をもつ走行圏

ここで、走行、速度について、角度を変えて考えてみたい。“時間距離”ということばがある。ある地点Aからある地点Bまで移動するのに要する時間によって、つまり所要時間の大小によって“遠近”を測る。“時間距離”は、それぞれの地点で、平日の日中などで利用できる交通手段を用いた最短時間で示す場合が多い。例えば、日本列島の地図で、時

間距離を単位にしてデフォルメされた地図が作成されることがある。空路の定期運航があったり新幹線の停車駅のある都市は、当然、東京からの時間距離は短くなる。列島の中央部分が東西から圧縮され、東京と名古屋・大阪などが太く短く結ばれる、時間距離図である。このような図は、所要時間の相対的な大小を時間距離という線分で表わす点で視覚的にわかりやすいだけでなく、現行の速度社会に見合った、リアルな図示と言える。

自動車利用による陸路の時間距離図も同様である。私たちは、モータリゼーションの社会ということ、乗用車やバス、トラックなどを思い浮かべ、もっぱらそれらが速度を担う利器・容器であると表象しがちである。無論、それで間違っているわけではないが、またガソリンがなければ動かないことも承知しているとしても、それ以上に大きく重要な装置を忘れがちである。そう、きちんとした路面がなければ、車は相応の速度で走れないのだ。

鉄道と同様に道路は、りっぱな走行装置、速度装置であり、道路と車がともに働いてこそ円滑に一定の速度を実現する。「駆動輪と交通路はその時ひとつのカップルを形成」¹⁷⁾するのである。まさに番いである。車を運行させる道路のような帯状のものが走行装置であることは、ベルトコンベアーや動く歩道、そしてロープウエー（籠＝ゴンドラを一定の間隔にぶら下げたロープそのものが回る）を考えれば、同類であることはさらにわかりやすくなるだろう。

こうして列島に道路網が、高速道路から国道、県道、農道、林道にいたるまで複雑に張りめぐらされているのであれば、道路利用の「時間距離」図は、平常時の高速道路の標準所要時間を目安としての作成はわりあい容易としても、季節、気象条件や混雑期あるいは時間帯による渋滞の影響も非常に大きいので、全国の道路網を速度装置として見れば、それらの経脈による列島地図の伸縮は、複雑に鼓動するものとなるにちがいない。いずれにしても、このような事態が、好むと好まざるとにかかわらず、私たちが走行圏という環境に（走行しつつ）棲息しているということである。このように、陸路も速度圏であってみれば、現在は航空機の時代として「大気圏」

を意識するにしても、単なる三次元的世界ではなくて、陸・海・空の三域それぞれの走行圏および相互連携、および大気圏外も視野に入れて、「大気圏に代わって、走行圏」¹⁸⁾ と言うのもうなずけるだろう。

……つまり飛行機はその軌跡の速度が道筋シュマンとなっているのであり、高速の推進力が高度上空における飛行の道路網となっているのである。速度は飛行機を離陸させ、乗客を空にみちびく。航行を可能にしているのはたんに空路——遠方にいたるまで障害物をとりのぞかれた空間——があるからではない。それは速度 (*le vite*) である。速度が虚空 (*le vide*) を踏破することを可能にするのである。

だから、「速度製造機」として、エンジンは通路 (*la voie d'accès*) を製造する。地表面上空の大気の厚みへとつながる通路アクセをつくるのは（速度の）過剰エクセである¹⁹⁾。〔強調は原著者〕

機関車は鉄道があってはじめて動くのであるが、飛行機は事情が違う。空路が設定されたからといって、空中に描かれた航路に乗りかかればよいというのではない。推進力による一定の速度が得られなければ飛べないのだ。その意味で飛行機の「通路」は速度なのである。ついでにヴィリリオ風にもじって言えば、飛行機を飛ばす「速度」は世界の廊下であり、それが老化をうながしもする、ということになるのか。いずれにしても、速度によって新しい次元が生じたのであり、「世界の諸次元は世界が運動の場として開発されるときにのみ発生する」²⁰⁾ ということになるだろうか。

さてこのとき、陸・海・空の多層的な走行圏のおりなす環境、速度の環境において、自走装置はどのように運動するのか。

このような自走的乗り物（自動車、船、飛行機）はふたつのベクトルからなっている。すなわち運動ベクトルと移動速度ベクトルである。後者は前者の直接的帰結・産物であるが、しかし、速度ベクトルはまた周囲の環境ミリューや活動領域エレマン（地

上・海中・空中)あるいは走行路面の影響もうけるということを忘れてはならない²¹⁾。

この場合、「ベクトル」は、数学的な意味だけではなく、「媒体」、「媒介手段」の意味も備えている。こうして、自走装置はたんに移動を旨とする「移動機械」ではなく、速度が決定的要因の「速度機械」となる。「速度ベクトルは自走装置による移動運動の本質的特質となり」、速度はこうして「運動を構成する次元のひとつ」となるのである。

先にあげた時間距離の例で言えば、もはや通常の地図を伸縮させて時間距離の地図を描く段階ではなく、速度ベクトルが開く次元を固有の軸として貫きつつ世界の様態を折り返すような走行圏をイメージする必要があるということであろう。「時間のために空間を犠牲にし、ついで速度 - 距離のために時間距離を犠牲にした結果、ベクトルが世界に最後にのこされた次元となった」²²⁾ からである。先の、伸縮する“時間距離”すらくしゃくしゃになり、それを引き裂き破るように速度 - 距離、すなわち速度ベクトルが固有の次元を形成する。

そこでは、情報通信技術によるメッセージやイメージの“伝達”も、「速度機械」machine de vitesseとしての自走装置による“移動”も、本質的に異ならないとヴィリリオは考える。これは、電磁波(光速度)で瞬時のうちに、人間にはその経路が不可視なまま情報を伝達する装置と、高速度で移動するにしても静止しているときは十分に可視的であり、歴史的に発展してきた乗り物の延長とみなせるはずの自走装置が、同質の基軸的圏域を構成し、速度という枢要な次元を備えた同一の新しい環境、高速走行圏をなすという考えかたである。

これは、『ネガティブ・ホライズン』の「緒言」で見たような、図と地の逆転といえよう。ヴィリリオは、今日の世界の中に相対的な突出やくぼみ、つまり「速度」に関わる突出やくぼみを見出した。私たちに馴染みの平準化された世界に関して、その刹那の「間隙」として不断に伸縮して現出する「速度」を発見し、そのかたちを、ヴィリリオで言えば「反 - 形態」を、「速度」として浮き彫りにしているの

ではないだろうか。その「速度」の次元を固有の地平にして開けば、自走装置も情報通信も同類である。「速度」を基軸にして浮き彫りにして伸び広げれば、自走装置も情報通信装置も同じカテゴリーで作動すると見なせるということである。それはどうということか。

ドライバーの「出発と到着のあいだで国土とその景観が電動ベルトのように展開する」²³⁾。《自走装置》automobile は、「同じく《視聴覚装置》audiovisuelとして現われる」²⁴⁾とヴィリリオは言う。自走装置はさまざまな「伝達手段」の総体に関与しているのであり、たんに「移動手段」としてだけ機能しているのではない。移動そのものが情報世界の中で作動しているのである。

すなわち、映像メディアと自動車メディアが結合し合併して、技術的に移動よりも情報を優先する相互接続が形成される²⁵⁾。〔強調は原著者〕

自走装置はしかるべき速度で移動しているのだが、その移動を認知させるのは、「電動ベルトのように展開」し、速度変化に応じてトポロジカルに変容する外界であり、それは自動運転のように解析されて視覚的・聴覚的な情報となる。そのような視聴覚情報の、単一ではなく入れ子細工のようになりもする次元が第一義的になるような、それが伸縮、陥没、突出して重なるように前面に躍り出てくような走行圏世界に私たちが身をゆだねて(しまって)いるのが今日なのである。自走装置のフロントガラスの風景の展開、逃走、踏破だけではなく、カーナビはもとより外界映像や録画機能などモニター画面の溢れる今日、この趨勢はヴィリリオの指摘通りであろう。自走装置としての自動車は「砲弾であると同時に映写装置でもある」²⁶⁾からである。

われわれはあっというまに到着してしまった、それでは“裏がえす”ように遠のいてしまったのは何か、はるか向こうに、否、はるか手前に遠のいてしまったのは何か。それは、まず身体であり、旅程、

道中であろう。不全のまま到着してしまっているという事態は、人々の無気力をまねき、身体は所在もなく、外観も事実上もミイラ化しかねない。また、とりあえず間断なく到着するという現象は、ヴィリリオが再三指摘しているように、遠くのものを引き寄せる視聴覚装置と遠くへ向かう自走装置が、事実上、等価になっていることを物語る。高速の自走装置の内部は静止しているという逆説。飛行機の客席は、前のシートの背に組み込まれた視聴覚モニターを見入ったり、眠ったりする“待合室”であることはもうだれもが知っている。

速度の過剰によって消え去るものは、置き去りにされる身体だけではない。対照的に脚光を浴びて突出すべき速度の産物も消え去る。高速度の飛行体は目に見えないものとなる。レーダーから消え去るステルス機。軍事的には見えないものが“あり”，見えるものが取るに足らないものとなる。重要なもの、高性能なものほど、「走行体制」社会において位置確定されずに隠されていて、現存の脅威となる。そこで「抑止力」の概念が変わる。そして、情報操作が戦略そのものとなっている時代 (*Stratégie de la déception* 『情報操作の戦略』1999年) に私たちが生きていることは、もはや疑いをいれない。

目を迷わすのはただ情報の過多，そして瞬時の到着とそのフェイドアウト。有用であるはずの情報が飽和し、拡散し、うずもれ、かえってとらえどころがない。しかしながら、そのなかで情報を取り出すこともなお私たちの速度にかかわる以上、ここでもう一度反転して思考する可能性はありはしないだろうか。情報の過飽和という形態にたいして、“反形態”はありうるか。「私たちの世界の見方を発明しなおすという積極的努力をしなければならない」²⁷⁾。ヴィリリオを通して考えるべきはそのことではないだろうか。

こうして、われわれはヴィリリオの走行圏 *dromosphère* の世界を多面的に考察してきた。次の機会には、視覚機械 *machine de vision* を前面に押し出してみたい。

注

テキストの日本語訳については、翻訳のあるものは原則として翻訳書から引用した（該当頁を以下、記す）が、用語の統一や本文との関係などから、部分的に拙訳を試みた箇所もあることをお断りしておく。

(1) *Vitesse et Politique*, Galilée, 1977, p.45. 以下, *VP* と略記。

『速度と政治』（市田良彦訳，平凡社ライブラリー，2001年），62頁。

(2) *VP*, p.46. 同書，63頁。

(3) *VP*, p.48. 同書，66頁。

(4) *VP*, p.119. 同書，177頁。

(5) *VP*, p.120. 同書，177～178頁。

(6) *VP*, pp.131-132. 同書，192～193頁。

(7) *VP*, p.133. 同書，194頁。

(8) 強調原著者 *Défense populaire et Lutttes écologiques, les conditions d'une résisistance des Populations à la guerre*. Galilée, 1978, p.25. 以下, *DL* と略記。

『民衆防衛とエコロジー闘争』（河村一郎＋澤里岳史訳，月曜社，2007年）21頁。

(9) 強調原著者。*DL*, p.55. 同書，56頁。

(10) 強調原著者。*DL*, p.58. 同書，59頁。

(11) *L'horizon négatif*, Galilée, 1984, pp.18-19. 以下, *HN* と略記。

『ネガティブ・ホライズン——速度と知覚の変容』（丸岡高弘訳，産業図書，2003年），11頁。

(12) *HN*, pp.19-20. 同書，12頁。

(13) *HN*, p.20. 同書，12～13頁。

(14) *HN*, p.32. 同書，25頁。

(15) *HN*, p.206. 同書，199頁。

(16) *HN*, p.209. 同書，202頁。

(17) *HN*, p.217. 同書，209頁。

(18) *HN*, p.211. 同書，203頁。

(19) *HN*, p.157. 同書，149頁。

(20) *HN*, p.157. 同書，149頁。

(21) *HN*, p. 218. 同書，210頁。

(22) *HN*, p.208. 同書，201頁。

(23) *HN*, p.219. 同書，211頁。

(24) *HN*, p.220. 同書，212頁。

- (25) *HN*, p.221. 同書, 213 頁。
(26) *HN*, p.149. 同書, 141 頁。
(27) *HN*, p.31. 同書, 24 頁。