

【2013年度推薦研究報告書】

低炭素社会における「カワイイ移動体」とその有効性に関する研究

A Study on the KAWAII-Vehicle and its Relevance to the Low Carbon Society

研究代表者 龍谷大学社会学部教授 工藤 保 則
(Ryukoku University, Faculty of Sociology, Yasunori Kudo)

共同研究者 武庫川女子大学生活環境学部教授 藤本 憲 一
(Mukogawa Women's University, Faculty of Human Environmental Sciences, Kenichi Fujimoto)

奈良女子大学文学部准教授 寺岡 伸 悟
(Nara Women's University, Faculty of Letters, Shingo Teraoka)

社会的・文化的な存在としての超小型カワイイEV

0. 研究目的と研究経過

前年度までの研究において「近未来の都市交通のひとつのかたち」と考えられた超小型カワイイEVについて、その社会的・文化的な価値をより深く考えることを今年度の研究目的とした。研究の経過としては、研究代表者と共同研究者は2か月に1度の割合で研究会を開催し議論を行った。また、前年度に続き、東アジアの都市交通を調査するために2014年3月に台湾(台北市)を訪れた。

本稿では、「社会的・文化的な存在としての超小型カワイイEV」についての研究報告を行う。東アジアの都市交通については稿を改めて報告したいと思う。

1. クルマが社会をつくる

グラフィックデザイナーの原研哉は『JAPAN CAR』において「クルマの歴史が浅い日本だからこそ、既成の価値観にとらわれない革新を生み出す可能性が高いとも言えます。速そうでアグレッシブなカタチではなく、見る人に安らぎを与え、微笑みを誘う、そんなクルマがあってもよいはず。そんな日本独自の美意識、価値観を新しいカタチで表現したクルマは、現代の社会においてグローバルに通用するものだ」と信じていま

す」といつている。ここでは超小型カワイイEV(都市型コミューター)は原がいうことをあらわしたものであると考え、社会的・文化的な存在として、都市型コミューターとしての超小型カワイイEVを考えてみたい。また、それを発展させながら、近未来のこととして、都市型コミューターとしての超小型カワイイEV文化、そしてカワイイ社会、カワイイ移動についても考えてみたい。

近未来の話の前に過去のことを少し振り返ることにする。20世紀は、アメリカにおいて特に、「クルマが社会をつくる」、「クルマが風景をつくる」、という時代だった。

ジャン・ボードリヤールは「アメリカは高速道路にすぎない」といったが、アメリカ合衆国は自動車なしでは成立しない国であるので、自動車が走る高速道路はかの国の象徴だといっても過言ではない。自動車の大量生産、そして道路建設による「自動車文化」は、20世紀のアメリカに生まれたのである。アメリカの自動車と高速道路が文化として独自性を持っている最大の特徴は、その道路ぞいに20世紀を象徴する新しいビジネスや消費文化を生んだことである。それをロードサイド・エンパイアーズというが、ロードサイド文化こそ、20世紀のアメリカ的生活様式である。20世紀末にはロードサイド・エンパイアーズが過剰に発達したため、ジャンクション周辺しか繁栄しない

ようになり、中心部は生活のできないところになった。このように速度というものの人間の文化や社会に対しての悪い面が目につくようになっていった。こうして、自動車の世紀が、より正確に言うならば、速さを目指した力強いアメリカ製の自動車の世紀がおわったのである。

アメリカ製の自動車（と高速道路）の世紀は終わったかもしれないが、21世紀においても自動車はなくなることはない。北米やヨーロッパや日本以外の国ではこれから自動車の世紀をむかえるのであるが、その地域や文化も意識したクルマ文化論を考える必要もあるだろう。それは北米、ヨーロッパ、日本においても同じだろうし、今以上にクルマと社会・文化をつなげて考えなければならないだろう。

情報人類学者の奥野卓司は20世紀の終わりに「自動車もまたひとつの情報メディアに変化していくだろう」と21世紀の自動車像を語っていた。「21世紀には、道路自体の情報化（ITS）にともなって、自動車のマルチメディア化も進み、クルマの自動運転も含む、さまざまな自動車メディア、モバイル・スーツが登場してくるだろう」といつていたが、今、開発が進められている自動運転車はそれにあたるものかもしれない。

都市型コンピューターにおいても、当然、そういう方向での議論もできるが、クルマがスマートで小ぶりでキャラ感のある超小型カワイイEVになっていけば、動くコンピュータ的とは異なるクルマ、モバイル・スーツ的とは異なるものになると考えることができるだろう。少なくともそういうありかたも考えていだろう。いってみれば、モバイル・スーツとは異なる、身の丈サイズの「着慣れたござっぱりしたほどよい服」的なクルマとでもいうようなものである。

奥野が想像した、そしてそれがあ程度現実化した、現在の姿でもある動くコンピュータ的な、大きな、モバイル・スーツ的なクルマは、クルマがかつて持っていた価値が減衰しているということもできるだろう。価値の減衰というよりも価値・意味・意義が異なってきているというほうが適切かもしれない。移動手段としてのみ存在し、つまり使用の意義のみ存在し、楽しみがあまり感じられない。このことは今のクルマがもこもこし

たものが多いということにも通じるように思う。楽しみがあまり感じられないために、クルマがあまり売れなくなったのではないだろうかと思うくらいである。そうではなく、今だからこそ、移動自体の「五感の楽しみ」の拡張が求められているようにも思われる。それはこちいい移動とでもいいおうか。ある程度の自動運転はあるのだろうか、度を越えた自動運転には不満であり、自ら動かす（自ら感じられる）クルマ、それはデザインだけではなく、コミュニケーション的にもカワイイクルマであろう。

つまり、外観デザインだけではなく、それとも結びついたコミュニケーションがキーコンセプトなのである。機能とは別の次元の意義として、カワイイ存在とならなければならない。いきもの感や手書き感がある、人の感覚がある、そのことで人間との接点を積極的に作り出している、そういうコミュニケーション誘発装置であるからこそ湧く親しみ、それがカワイイを支えるひとつの要素であり、それがクルマにも必要となってくると思われる。そこに日本独自の価値観が重要な意味を持つてくるのである。これは速さを目指した力強いクルマとは全く違うものである。

ダニエル・ブーアスティンは、かつて『過剰化社会』において、コミュニケーションと移動は一体化していた、と指摘した。そして、テクノロジーの発展が二者を分離したと述べる。それは同時に移動体に機能のみを求め、コミュニケーションの地平から疎外していった。そうした観点からみれば、カワイイ移動体は、再び移動とコミュニケーションを融合させることになるかもしれない。移動体におけるカワイイとは何か。あらためていうまでもないが、そこにはマクロな意義があるように思われる。

そこで以下では、都市型コンピューターとしての超小型カワイイEVによる「コミュニケーション」や「移動」について考えてみたい。また「カワイイ都市」についても考えてみたい。それらはすべてつながっていると考えられる。

2. 都市型コンピューターとしての超小型カワイイEVによるコミュニケーション

原研哉も「これからはエンジンの性能というよ

りも、たとえば都市全体を制御して行くというような、都市とクルマ、あるいは人とクルマ、クルマとクルマのコミュニケーションがとても重要になってくると思うんです」というように、クルマのコミュニケーション機能はこれから大きな関心を集めるだろう。原がいうのは情報通信的な意味でのコミュニケーションの意味が強いのだろうが、同時に、情緒的な意味でのコミュニケーション重要になってくるように思われる。

都市型通勤車としての超小型カワイイEVが実現された場合、その社会の中での可能性、人との関係としての可能性はどのようになるだろう。コミュニケーション的な変化を考えてみる。

第一に、カワイイクルマの中でいること自体が楽しいとなるだろう。それは、スピードや力強さを制御できるように感じる楽しいではなく、つまれて居心地がいいから中でいること自体が楽しい、という感じであろう。そうすると、おそらく、カワイイEVは男のロマンと結びついた力強い存在から解放されて、日用品、生活品、家電的な存在になるだろう。スピードに結びつくエンジンメーカーが開発・生産を独占することはなくなり、いずれ家電メーカーやファッションメーカーやおもちゃメーカーなども生産するようになるだろう。そうするとよりコミュニケーション的な意味が増していくに違いない。

カワイイデザインの社会的意味、そのコミュニケーションの意味を考えるならば、今までのクルマとは異なるあらたな五感とのかかわりが生まれるのではないだろうか。カワイイの「自分効果」により、たとえば「気持ちいい」「ヤサシクナレル」「癒サレル」存在としてのEVと人とのかかわりが生まれると思われる。つまり、カワイイEVは、男性女性に関係なく、乗る人の人格や感性とより積極的につながる存在になると思われるのである。それはもこもこした大きなクルマに乗ることで獲得するような、力強く大きいものの一部になる感覚とは異なるはずである。もこもこした大きなクルマは身体感覚をこえ、まるであたかもモバイル・スーツを操縦するみたいな感覚となり、そこには強固で大きなものにつつまれているということからうまれるであろう、対向車に

対しての安心感がある。対向車に対しての安心感というのは、他との隔絶感であるだろう。また街を切り裂く感覚でもあるだろう。それらは、部屋や家がそのまま街に出ていった感覚ということがいえるかもしれない。

スマート感、小ぶり感、その上でのキャラ感のある超小型カワイイEVに乗ることで得られる感覚は、クルマと一体化する（自分もカワイくなる）感覚、そして街とも一体化した感覚ではないだろうか。それは、つままれる感覚からくる安心感、といえるだろうか。つままれて、その一部になるこちよさ、ともいえるかもしれない。またそれは、モバイル・スーツを身にまとったものではなく、からだにあった小ざっぱりした清潔な服を身に着ける感じだろうか。そういう服は長く着続けたい服でもある。

長く着続けられる服みたいな超小型カワイイEVは、一台のクルマと人の関係の長期化もうながすのではないだろうか。「買い換えたいが仕方なく長く」乗るのではなく、「できるだけ長く」乗りたくなるということである。これまでクルマはモデルチェンジによる買い換えというシステムをとってきた。また車検という制度もあり、乗り換え、買い換えを基本としてきた。それによる繰りかえす人とクルマの「新しいお付き合い」としてのコミュニケーション、つまり新車との/新車によるコミュニケーションを尊ぶのではなく、「ながいお付き合い」としてのクルマと人とのコミュニケーションが尊ばれる。このように、カタチの成熟としてのカワイイとなると「ながいお付き合い」としてのクルマと人のコミュニケーションがうまれる。それは、モデルチェンジ、買い換え、新車とは異なるクルマと人のコミュニケーションになるだろう。

このことは、必然的に、クルマの成熟について考えることにもなる。産業としては既に成熟しているとも考えられるが、工業製品であるクルマとしての成熟はまた別である。ヨーロッパでのクルマの成熟とは別に、日本という文化の中でのクルマの成熟とはどういうふうなものなのだろうか。そこで言う成熟とは、クラシックカーではない、そして中古車でもない、日常使いのクルマの成熟である。そういうクルマと人とのコミュニケー

ションについて考える必要があるだろう。またそれは、同時に、成熟するクルマや成熟する工業製品について考えることにもなるだろう。長くのることにより完成されるデザインということを考えることになる。

評論家の永江朗がアトリエ・ワンの設計によって自宅（ガエハウス）をたてた時に「時間がたつに連れてどんどん美しくなっていく家に住みたい。経年変化を楽しみたい。新築時のピカピカがその家にとってベストの状態なのではなく、空気を吸い、雨に打たれ、日に焼かれ、埃が溜まったり、それを掃除したりの繰り返しによって、だんだんと美しくなっていく家に住みたいと思います」といったが、同じようなことが車においてもいえないだろうか。

永江はまたこういうこともいっている。「ふつう、工業製品は古いものより新しいもののほうがいい、という常識がある。世の中は常に進歩する（はずだ）。古いものの欠点を改良して新しいものを作るのだから。クルマは新しければ新しいほどいい（はずだ）。ところがゴルフカブリオレに乗っていると、どうもそうは思えないのである。70年代の設計で90年ごろに製造したゴルフカブリオレのほうが、最新の設計で最新の製造よりすぐれているのではないか」。これは最新のものより70年代設計で90年ごろに製造したもののほうがいいことをいっているのだが、そこには長く乗ることによってクルマがさらによくなっていることをいっているようにも思える。

クラシックカー的ではなく、レトロ的ではなく、積極的に（というか普通に）クルマに長く乗ることの可能性を考えてみる。それは同時に、新車の時が最高ではない、ということになる。長く乗ることにより街になじんでいき、風景や人の暮らしに溶け込んでいき、そしてそのことが、街をつくる、風景をつくる、生活をつくる、という感覚である。古くならない、味がある、素朴、そして、カワイイ、そういうクルマである。

クルマにおいてはこれらがこれまでなかったとも考えられる。逆にいうと、都市交通の超小型EVに関してはこれらを意識する必要がある、ということである。そうでないと、今までのクルマの延長線上のものにしかならない。それはつまり

今までのものをただ小さくしただけのものになるということであるが、そういうクルマは新しい生活の道具とはならないだろう。新しい生活の道具とならないなら超小型カワイイEVはあまり意味がない。

3. 超小型カワイイEVによる都市内移動

都市型コンピューターとしての超小型カワイイEVの登場により、都市内移動の意味にも変化がおこるだろう。都市内移動において、カッコイイではない、スピードではない、恍惚ではない、移動があらわれるだろう。それはおそらく、走るではなく、トコトコと動く感覚、スーッと動く感覚、船で渡る（移る）ような感覚、を伴った移動である。それは力強い言葉である「走る」ではなく、力強さには欠けるかもしれない「移動する」という言葉があうものだろう。また、その移動は、積極的な感覚の言葉である「快樂」ではなく、ややゆったりとした感覚の言葉である「悦楽」とでもいったらいいだろうか。超小型カワイイEVによる移動は、そういう悦楽としての移動となるのではないだろうか。

カワイイ都市の中の超小型カワイイEVによる悦楽的な移動は、モバイル・スーツ的なクルマによる街を切り裂き、対向車/者を威嚇するようなものではない。カワイイクルマによる移動は、ゆったりとした、自分とクルマの一体感を感じながらの、そして街とクルマの一体感を感じながらの移動である。

このような、速さから考えるのではないクルマ移動は、エンジンから考えるのではないクルマ移動でもあるだろう。またそれは、流線型から考えるのではないクルマ移動でもあるだろう。これは人のクルマ移動における大きな変化となる。

原研哉も「エンジンからモーターへ、ガソリンから電気へと変わること、クルマの本質が変わっていくことが想像されます。ガソリンエンジンは「荒ぶるマシン」であり、ドライバーがこれを制御し飼育することでスピードを我がものとし、行きたいところに「行く」という主体性を謳歌することができました。一方、電気で動くクルマは「行く」という主体性よりも「移動する」と

いうクールさに立脚した技術です。荒ぶるエンジンを制御するという運転の美意識は薄らいで、あらゆるところにトランスポートしたいという欲求、すなわち「移動」を最短、最少エネルギーで実現したいという冷静な意欲によって運用されるマシンです」といっている。

都市内移動においては、みながみな早く行きたいわけでもないだろう。そもそも、早くいこうとしてもそれほど大きな差は生まれない。また、みながみなエンジンを制御しスピードの恍惚を味わいたいわけでもないだろう。特に現在ではそうではないことも求められるようになっていのではないだろうか。ひょっとすると、案外、多くの人がそれを望んでいるかもしれない。そのため、水戸岡鋭治がデザインした JR 九州の列車が表現するような「移動すること自体の楽しみ」が意味を増してきているのではないだろうか。これまでは、そうであっても、やはり速さをすてきれずにいた。そこに、いわば馬車的ではない牛車的な考えが表れてきたと考えることもできるだろう。

移動にカワイイ（スマート感、小ぶり感、その上でのキャラ感）という形容詞がつくことについてもここで少し考えてみたい。

近未来の移動としてのカワイイ移動は、20世紀のSFに描かれた21世紀の移動体や移動とは異なる。速さを求めた流線型ではない。また、空中に浮かぶこともない。そうではなく、水面に浮かぶような感じでの移動であり、すーっという感覚である。また、モバイル・スーツ的な力強く押しつける感じではなく、やはり、すーっという感覚である。

カワイイ移動という概念は、いわゆるガラパゴス的なものでもいいだろう。ガラパゴスが結果として次世代の流れを先取りすることもある。そして種としてこれから先に長く残ることもある。それはアメリカ的ではない、ヨーロッパ的ではない、クルマ移動の出現かもしれない。そう考えると、カワイイ移動は、あたらしい都市内移動コンセプトの創造といえるかもしれない。

4. カワイイ都市

次世代車の将来のシェアは2030年でもEVとプ

ラグインハイブリッド車を合わせて20~30%と予想されている。次世代車といっても、その程度といえばその程度である。乗用車のほかにバス、トラック、様々なクルマがあり、一気に都市型コミューターとしての超小型EVが出回り、それが街中を埋め尽くすというわけでもない。が、より長い目で見ればそういう方向にあるといってもいいだろう。したがって、カワイイEVである都市型コミューターのとの関係により住宅や街が変化する、というのの一気にはないが、その方向性は意識しておくといいだろう。

『カワイイパラダイムデザイン研究』でプロジェクトプランナーの真壁智治は「カワイイデザインでは、そのものや事象に対する感覚のキャッチが大きなポイントになり、理性的に、ではなく、感覚的にカワイイがつかみとられる。だからこそ、カワイイという感覚を共有してデザインを介して人がつながってゆくことができるのである」といっているように、デザインを通して人はつながっていくことができるのである。それはカワイイの他者効果でもある。そのためにカワイイEVはめでもられる存在になる。カワイイEVによる他者との感覚共有によるつながりが、クルマとクルマの、つまり乗る人と乗る人の、さらには乗る人とクルマを見る人の、もっというとクルマとクルマを見る人の、気持ちの交換を生むだろう。そうになると、その延長線上で街の風景も変わると思われる。なぜならば、クルマとクルマを見る人の気持ちの交換は、建物とクルマとの関係も新しくすると思われるからである。

永江朗とアトリエ・ワンによる『狭くて小さいのしい家』には「車と街の関係も、育てるっていか、共存させる方向で、きちんとデザインの問題としてとりあげるべきなんじゃないかということですよ」と、「これから車も水素電池車とかになってくると、音の問題もなくなってくるし、排ガスの問題もなくなってくるから、もっと建物と、あるいは人間が住む空間と近くてもいいものになるはずなので、そうになるとまた風景が変わるだろうね」と書かれている。

また、セグウェイ社の大塚寛社長は、2人乗りのモビリティについての語りの中で「今後はEVやパーソナルモビリティの普及によって、人々の

ライフスタイルが変わり、それがやがては家や街の風景をも変えていくことになるかもしれません。われわれは、移動することが楽しく、快適な未来の都市を、モビリティの側から作ってあげたいと思っています」といっている。

これらのように、クルマと家や街との関係に注目する人は少なからずいる。クルマと街の風景や都市との関係が深いことは、先に見た20世紀のアメリカの例でも明らかである。クルマはこれまで住宅の設計においてはじゃまものあつかいされてきたが、充電電池としての役割も果たすEVはより建物との関係を意識するようになり、いかに住宅とクルマがうまくつきあうかを考えることが求められるようになる。

日産とアウディでカーデザイナーとして活躍した和田智は「EVは単なる移動の手段、機能だけではなく電気を持ってくる、持ち出すという機能を持ちます。そしてEVが収まるガレージは、玄関でもあり部屋の役割も持ちます。EVと家を分けてデザインするのではなく、暮らしを1つのものとしてデザインすることが大切なのです」といっている。また、アトリエ・ワンの塚本由晴もこれまでは「車そのものの美しさ、住宅の構えやその集合体としての町並みとの関係は意識されていな」かったといい、これからは「車は家のファサードの一部になってしまうのである」というように、超小型カワイイEV（都市型コミューター）は、住宅や街の一部と考えられるようになるだろう。それは逆にいうと、超小型カワイイEVをきっかけにして住宅や街もカワイイ住宅やカワイイ街になっていく可能性があるということでもある。カワイイがより広がっていき、社会がカワイクになっていくとも考えられるのである。

実際に、アトリエ・ワンの設計したミニ・クーパーがぴったりと合うミニハウスはとてもカワイイ住宅である。つまり、スマート感や小ぶり感がありその上でのキャラ感がある住宅となっている。こういうカワイイ住宅、カワイイ建築が集まっていくと、街がカワイクになっていくと思われる。クルマ、住宅、街でいうと、まずクルマがカワイイとなって、それとの関係で住宅がカワイイとなって、またそれとの関係で街がカワイイとなって、という順番だろう。

ところでEVと関連させての都市像は、スマートグリッドなどとも合わせてスマートシティといわれる。スマートには、「賢い」「洗練された」という意味があるのと同時に、「コンピュータによる制御・情報処理能力を掲載した」という意味がある。スマートシティという場合のスマートは前者のほうであり、その都市像は高度な情報通信化・インテリジェント化である。そのためのインフラ整備などもあり、スマートシティにはまだまだ重厚長大的なイメージもある。

一方、カワイイ都市は「賢い」「洗練された」というほうのスマートにくわえ、小ぶり感、その上でのキャラ感がある都市である。インテリジェント化のほうのスマートシティとは質が異なる、安心感、こころよさを伴うスマートシティかもしれない。

クルマ（超小型カワイイEV）と家、そしてクルマ（超小型カワイイEV）と街によってつくられる見た目におけるカワイイ都市は、見た目がカワイイだけではなく、その中にある感覚としてもカワイイ社会でもある。そのような社会を20世紀アメリカの「自動車によって都市が変わる」の21世紀日本・超小型カワイイEVバージョンとして目指してもいいのではないだろうか。そうなったら社会も変わってくるだろう。このことは、20世紀の自動車文化を引きずっている、また国土も広いアメリカではできない。中国やインドでもできない。できるなら、ヨーロッパか日本かであろう。ヨーロッパはクルマの歴史があるから難しいだろうが、ヨーロッパよりクルマの歴史が短い日本だから可能なように思われる。日本の超小型カワイイEVによって建物が、そして都市がかわるとなれば、それは新しい都市のデザインとして意味のあることではないだろうか。

参考文献

- ブーアスティン、ダニエル、1980、『過剰化社会』東京創元社（Daniel J. Boorstin, *Democracy and Its Discontents*, Vintage Books, 1975）
- デザイン・プラットフォーム・ジャパン編（坂茂+原研哉企画編集）2009、『JAPAN CAR』朝日新聞出版
- 五十嵐太郎、2009、「かわいい建築論をめぐって考えておくべきこと」『カワイイパラダイムデザイン研究』

平凡社

真壁智治・チームカワイイ、2009、『カワイイパラダイムデザイン研究』平凡社

中村史郎、2011、『ニホンのクルマのカタチの話』毎日新聞社

永江朗、アトリエ・ワン、2003、『狭くて小さい楽しい

家』原書房

永江朗、2007、『暮らしの雑記帖』ポプラ社

奥野卓司編、1996、『20世紀のメディア②速度の発見と20世紀のメディア』ジャストシステム

塚本由晴、2003、『「小さな家」の気づき』王国社

和田智、2010、『未来のつくり方』小学館