

長谷川 一

## 一 アメリカ原発P R施設の特徴をさぐる

——はじめに

前回の論考（「砂漠のキノコ——アメリカ原発P R施設のエスノグラフィー」）では、アリゾナ州フェニックス郊外にあるパロヴェルデ・エネルギー教育センターをとりあげ、アメリカの原発P R施設のようすを具体的に紹介した<sup>①</sup>。

報告をつづけた。とはいえ、わたしがアメリカで実見してきた原発P R施設は一〇件以上あり、すべてを紹介するには紙幅がまったく足りない。そこで本稿では、調査したなかからさらにもうひとつだけ、原発P R施設をとりあげることしよう（二、三節）。そのうえで、アメリカにおける原発P R施設の特徴の一端をさぐってみたい。

もちろん、あらゆる原発P R施設を網羅的に見たのではない以上、特徴の抽出といってもあくまで暫定的な作業にすぎないし、限界があるのはあきらみかた。だが、そうであったとしても、そもそもこれまで原発P R施設についてまとまった研究がほぼまったく蓄積されてこなかった事実を鑑みれば、この作業に多少なりとも意味は見いだすことができるはずだ。

特徴を抽出するための妥当な方法のひとつは、なにかと比較し、照らしあわせることである。比較対象として、やはりわたしがアメリカで実見してきた原子力関係ミュージアムをとりあげることにしよう

（四、五節）。

「原子力関係ミュージアム」とは、アメリカにおける原子力（核）を主題とするミュージアムを概括することを目的とした言葉だが、通有されているわけではなく、あくまで仮のラベルである。既存の用語群のなかに適切なものが見あたらないため、便宜上、本稿ではこう呼ぶことにする。

原発P R施設と原子力関係ミュージアムは、どちらも原子力（核）について語る展示施設であるという点で共通している。しかし、その成り立ちには根本的な相違点がある。原子力関係ミュージアムは博物館（ミュージアム）であり、いっぽう原発P R施設は広報施設だ。

主題をとらえる視角にもまた、根本的といってよいほどの相違が見られる。原発P R施設は非軍事的な、いわゆる「原子力の平和利用」、わけでも原子力発電を前提している。これにたいして、原子力関係ミュージアムが主として焦点をあてているのは、核兵器や原子力潜水艦といった軍事利用である。原子力を主題にしているのだから、科学や非軍事的利用などさまざまなトピックをバランスよく取り扱っているはずだと考えるのが、日本の平均的な感覚かもしれない。だが、そうではない。この、ある種身も蓋もないような極端な配分に、アメリカの社会的・文化的文脈における原子力の位置が暗示されている。それゆえ、原発P R施設は日本にも多数見られる——現在ではむしろアメリカよりも「発達」しているといつて過言ではないほどだ——のにたいし、

原子力関係ミュージアムに類似する施設は日本には存在しない。

アメリカにおける原発PR施設の特徴の一端を、おなじく原子力関係ミュージアムとの比較をおしてさぐるためには、なんらかの観点が不可欠だ。比較のための観点は、このばあい、制度、財政、展示技術、運営方法など、さまざまに設定することが可能だろう。だが本稿の関心は、そうした技術的要素にかんする技術的比較にあるのではない。そうではなく、アメリカ原発PR施設のあり方をいかに端的に示すことができるかという点にある。それは原発PR施設を社会のなかに位置づけようとする態度に根ざす問いであり、原発PR施設のような場所をもつ社会とはどのような社会なのかを問うことへつながっている。

アメリカ原発PR施設とは、ようするに、ひと言でいえば、どんな場所なのか？

それを可能にする観点として、「やる気」という概念を導入し、検討してゆくことになるだろう（六、七、八節）。

## 二 原発PR施設への無情なアクセス

原発PR施設とは、つまるところ広報施設である。広報施設である以上、ひとびとに実際に足を運んで来館してもらい、展示を見もらうことを欲している。展示を見ってもらうことをとおして、来館者はその思想と行動を変えてほしい。そのような目的ないし欲望をもって、——はずである、一般的にいえば。

現実はどうだろうか。

日本のばあい、主要な原発PR施設はいちおう、ほぼ毎日、朝から晩まで開館している。入館にさいして特段の資格が要求されることもなければ、入館料をとられることもない。だから、ともかくにも現地に辿りつきさえすれば、だれであれ見学はできる。そこに見られるスタンスは、広報施設としてだれしもが諒解可能な、ごく一般的な範

疇に収まっているものと、とりあえずは考えられる。

だがアメリカへゆくと、様相がだいぶ異なることに気づかされる。アメリカで原発PR施設を見てまわろうとする者が——かりにわたし以外にもあらわれたとすれば——最初に直面するのは、そもそも容易にアクセスできないという現実である。

まずあげられるのは、地理的な要因だ。PR施設はたいいてい原発に付置されているから、都市部から離れたところに位置していることが多い。そこへゆくための交通手段は事実上クルマ以外にない。よく知られているように、アメリカにおいて公共交通機関は、質・量・利便性のいずれの点においても、無情なくらいに貧弱である。現実的にはレンタカーを借りてゆくしか手がない。しかも、原発は、広大なアメリカ本土内のあちこちに散在している。複数のPR施設をまわろうとすれば、必然的に膨大な移動時間を要することになる。へたをすれば移動だけに丸一日（あるいはそれ以上）を費やさざるをえない。

とはいえ、これらの問題は、すくなくとも原理的には、解決可能な問題ではある。まとまった時間と費用、そして訪問者の根性しだいで、なんとか克服できないこともない。大変なのは、開館時間がきわめて限られているということだ。

ふつうもつとも来館者を見込めるであろう週末や祝日に閉館しているのは序の口である。ある施設は、平日の午前だけしか開いていない。べつのある施設が開館するのは、週日のうち数日だけだ。対象者を限定し、たとえば取引先の紹介を必須としている施設もある。年間のごく限られた数日しか開けず、しかも事前予約必須としている施設もある。開館日ははっきり示されていない施設もある。調べてみても（かつて存在していたはずの）PR施設が現在開館しているのかどうかはつきりわからずじまいだったケースもすくなくない。閉鎖された可能性が高いとおもわれるのだが、そのアナウンスすら見つからない。

アメリカで原発PR施設を見にゆくことは、ほとんど R ロールプレイングゲーム をリアルにプレイしているようなものだ。クリアしてもクリアし

でも、つきつきとトラップが眼前にあらわれては、ゆく手を阻んで果てしない。もしかして、本音のところでは来館してほしいくないのではあるまいか——。わたしはしほに、そんな疑念さえいなくようになっていた。

### 三 ランチタイムの空っぽ

——カリフォルニア州PG&E社エネルギー教育センター

その朝、わたしはロサンゼルス(LA)にいた。これからPG&E (Pacific Gas and Energy) 社のエネルギー教育センター (Energy Education Center、以下EECと略記) を見に行くのだ。EECがあるのは、LAとサンフランシスコの中間、サン・ルイス・オビスポ (San Luis Obispo) という街の近くだ。距離にしてLAから北へ二〇〇マイル弱、グーグルマップ上の計算でおよそ三時間半かかる。午前九時に出発すれば、昼すぎに現地に着し、ゆっくり見学したとしても、夕方までには帰ってこられるだろう。そう考えていた。

準備をすませてホテルの駐車場へ降りていった。借りていたトヨタ・ハイランダーに乗りこんだ。iPhoneをセットして、グーグルマップで目的地をEECに指定してルートを引きかせた。予想到着時刻は二二時三六分と表示された。すると、覆いかぶさるようにして、突然ダイアログがあらわれた。

「到着すると閉館まで一時間もないが、それでも行きますか？」

へ？ その意味が理解できるまで数秒かかったかもしれない。あらためて調べてみた。EECの開館時刻はたしかに朝九時だった。そして午後一時には閉館してしまうのだという。

まじか。失敗した。今日が開館日であることは事前に確認していたのだが、午前中だけで閉めてしまうとは考えつきもしなかった。つい日本の感覚で考えてしまっていたのだ。

困った。いまがまさに朝の九時だ。二〇〇マイルといえば三〇〇キ

ロメートル以上になる。東京から新潟へゆくくらいの距離だ。いくらアメリカで道路事情は日本よりよいとはいえ、どうがんばって走ったところで、グーグルマップの予想到着時刻を大幅に縮められるとは期待できない。ところが、旅程の都合上わたしがEECを訪問するのはその日しかなかった。

ゆくしかあるまい。



写真1 PG & E エネルギー教育センター (EEC) の全景。

朝のL A市内はいつものように渋滞していた。やっとのおもいで州間高速四〇五号線北行き（I-405 N）に入ると、そこはもって渋滞していた。それでも市内へむかう反対車線の混みぐあいにくらべれば、まだましだった。市内を北へ抜け、ベンチュラ（Ventura）へさしかかるころには交通量はだいぶ減ったが、こんどは猛烈な勢いで流れはじめた。州間高速から国道へ降り、さらに州道をへて、岩山のワインディングを縫って走り、目的のEECに到着したのは一二時二五分だった。

EECの平屋の建物は、道路脇の山裾に埋もれるようにして建っていた。背後の山のむこう側に、ディアプロ・キャニオン（Diablo Canyon）原発があるはずだ。前庭のポールに星条旗とともにPG&E社の旗が掲げられ、山から吹きおろしてくる風に吹かれていた。エントランスのガラス扉の脇に、ボタンを押せと記された札がかかっていた。押してしばらく待つと、年配の白人女性がやってきた。解錠するシリントナー音がして、ドアが開いた。

「見学したいのですが」

わたしがいうと、彼女は「どうぞ」といって、なかへ招き入れてくれた。そして奥へむかって「あなたの担当よ」と大きな声をあげた。ん？ ということは、この女性がアサインされている仕事とはドアを開け閉めすることだけ——なのか？

しばらくすると、「いま、お昼たべてんだけど」といいながら奥からべつの白人女性があらわれた。この第二の女性も第一の女性とおなじくらいの年齢好で、ほとんど区別がつかないほどよく似ていた。

彼女は口をもぐもぐさせながら、わたしを展示室までつれていった。

「ガイドは必要？」

彼女は訊いた。いかにも西海岸のひとらしい、嫌みのないぎつくばらんな言い方ではあったが、そこにはあきらかに「いらぬわよね」という空気が含まれていた。じっさい彼女の昼食タイムを邪魔するの

もはばかられた。もっとも、あと三〇分もすれば閉館時刻なのだから、そのあとでゆっくり昼食をとればいいような気もするのだが。

「ひとりで見るから大丈夫です」

わたしは答えた。

「そのかわり、パンフレットがあれば、いただきたいのですが」

「EECのほないけれど、この原発（ディアプロ・キャニオン）のパンフレットと、原子炉のしくみを解説したシートならあるわよ」そういって、彼女は受付らしいカウンターの奥から簡単なパンフレットをもってきてくれた。

「今日はハイキングに来たの？」

彼女は訊ねた。

ここを目的地として来訪するひとはほとんどいない、ということだ。無理もない。なにしろ平日のみ午前中の四時間しか開館していないのに、街から遠く離れているのだ。

「まあ、そんなところですよ」

わたしは答えた。

第二の女性は奥へ、すなわち彼女の昼食のつづきへと戻っていった。

展示室は狭く、展示内容は簡素だった。日本の原発PR施設に見られるような、体験型展示やこれ見よがしのアトラクシヨンの要素など、もはや入り込む余地さえなさそうなくらい、簡単に質素な展示だった。

ほとんどはパネル展示だ。写真などの視覚的な要素もすくなく、説明文はごく短い。記述は無愛想なくらいに淡泊だった。この記述に説得されてみずからの思想や行動を変える来館者がいたら、どんなひただか見てみたいほどだった。映像を流すモニターはいくつかあったが、稼働していたのは二つだけ。ほかにならべられていたものといえば、ウラン燃料を架装した四角い筒（これはたいいていのところに展示してある）と、ディアプロ・キャニオン原発の原子炉の小さな模型、それ



写真2 EECのエントランス・ホール。弧を描いたようなテーブルが受付、正面奥が講堂、そして手前に半分だけ見えているガラス扉から左へ入ると展示室である。



写真3 EECの展示室の全景。左手前の円筒形の展示物は、ディアプロ・キャニオン原発の原子炉2号機の模型、その奥に原子炉建屋の隔壁の断面模型が見える。



写真4 原子力発電のしくみを解説するパネル。右端にたつ角柱は架装燃料の模型。

に運動エネルギーを電力に変換して示すための自転車漕ぎの自転車、くらいである。

セキュリティを紹介するパネルには、ここにも自動小銃を得意げにこまえた女性警備員の写真があしらわれていた。前回(「砂漠のキノコ」)で紹介したパロヴェルデ・エネルギー教育センターと同様だ。モニターに流れる映像のなかにも、おなじようなひとの姿がうつっていた。展示室の端には、原発の建設中に出土したのか、たんにこのあたりの歴史を説明するつもりなのか、石器や矢じりが展示してあった。マンモスの歯の化石なるものも展示してあった。この規模と内容の施設では、ハイキングのついでにたまたま立ち寄ったようなひとなら、一五分も滞在できれば長いほうだろう。

気がつくとも閉館時刻はとくに過ぎていた。なんの案内もなかった。館内にいるのは、あいかわらずわたしだけだった。受付係の女性はふたりとも、昼食のつづきに奥の部屋へ引っこんだきりだ。戻ってくる気配すらない。監視カメラが数台設置されていた。録画されてはいただろうが、それとてだれがチェックするのやら。

外へ出た。日がカンカンと照って暑いが、湿度が低く、日陰は涼しい。駐車場の門は鋳鉄製の立派なつくりで、「PG&E」の四文字があしらわれていた。閉館時刻をすぎているが、門の閉まる気配はさっぱりなかった。駐車場にはまだ一五台くらい停まっている。ということは、これらは来館者ではなく業務や従業員たちのクルマなのだろう。EECが開館していようが閉館していようが、かれらにとっては関係ないということのようだった。

駐車場に駐めたハイランダーの運転席で、わたしはランチ用にもってきたリングをかじった。

一時間足らずの滞在のために三時間半かけて二〇〇マイルを走ってきた。おなじだけの距離を、また帰らなければならぬわけだが、急ぐ理由はない。ほとんど州間高速のように高規格化された国道一〇一

号(US-101)ではなく、昔からある州道一号(CA-1S)を走ってみることにした。

EECからしばらく南へくだと海辺にでた。道路の右側は高級住宅地だ。ときどき「展望台(View point)」という看板がでている。そのひとつに立ち寄ってみた。道は行き止まりで、最奥部が円形になっていた。ハイランダーを停め、目の前の公園を奥へ歩いてゆく。そこは海岸段丘の上で、眼下にビーチがひろがっていた。サン・ルイス・オビスポ湾(San Luis Obispo Bay)という場所らしい。

海沿いの段丘の縁に沿って遊歩道があった。こちらへむかって歩いてくるカップルがいた。端っこのほうへいってみると、公共ビーチへ降りる階段があった。ゆくなら自己責任で、と記された札がかかっていた。途中の踊り場まで降りてビーチを見下ろすと、ビキニ姿の白人女性がふたりいて、波とたわむれていた。一緒にいた二匹の犬たちは、いまにも宙に浮きそうな勢いで尻尾をクルクルふりまわしては、砂浜を走りまわっていた。

右手はるか奥に岬があった。その岬の裏側に、ディアブロ・キャンニオン原発が位置しているはずだが、ここからは見えなかった。海岸段丘の上から海をながめられる高級住宅街は、そこからさして遠くないところに原発が存在しているということを、まったく気にかけていないようだった。あるいは、たんに知らないだけなのだろうか。

高級住宅街の一面で拡張工事がおこなわれていた。ヘルメットをかぶり反射ベストを着た労働者が一〇名ほどいた。いずれもヒスパニック系だった。カリフォルニアのキリツとした炎天に灼かれながら、かれらは脇目もふらずに働いていた。

#### 四 「ミス原爆」の

#### アメリカ原子力関係ミュージアム

本節と次節でとりあげるのは、アメリカ原子力関係ミュージアムで



写真5 国立核実験博物館における「ミス原<sup>アトミック・ボム</sup>爆」3態。

ある。アメリカには原子力を主題にするミュージアム（博物館、資料館）が複数ある。これらを概括して本稿では「原子力関係ミュージアム」と呼んでいるのは、冒頭に記したとおりである。

原子力を主題にしているとはいえ、これらのミュージアムは関連するトピックを幅広くカバーしているというよりも、事実上、核兵器をはじめとする原子力の軍事利用に焦点をあてている。そのため、現在まで核武装をしてこなかった日本には同種の施設が存在しない。しかしながら、無理を承知のうえで、あえてこう言うことはできるかもしれない。すなわち、アメリカの原子力関係ミュージアムとおなじ社会

的位置を占めるものを日本の文脈のなかでさがすとすれば、広島平和祈念資料館や長崎原爆資料館が相当するかもしれない。

かりにこの言明が成り立つとしても、原子力の軍事利用という主題にむきあう視座のあり方は、両者にあっては完全に対称的である。

アメリカ原子力関係ミュージアムのスタンスをもっともわかりやすく象徴する例のひとつとして、ピンナップガール「ミス原<sup>アトミック・ボム</sup>爆」のイメージがあげられる。<sup>⑤</sup> 「ミス原<sup>アトミック・ボム</sup>爆」は、ビキニ姿で、両腕を大きく天にむかってひろげ、あかるい笑顔を見せている金髪の若い白人女性（の写真）である。そして、そのビキニの上から白いキノコ雲を

身にまわっている。

そういう写真が存在すること自体は以前から知っていた。しかし、ネバダ州ラスベガスにある国立核実験博物館 (National Atomic Testing Museum) でそのつかわれ方を目にしたときには、おどろかされた。「ミス原爆」はこのミュージアムのシンボルとして館の内外にさまざまにあしらわれていたばかりか、ミュージアム・ショップで売られていた種々の土産物にも大々的にフィチャーされていた。

さらにおどろいたのは、ミュージアム・ショップの先にあるホールのような場所で、戦後日本にあって被爆のシンボルのような存在とされた佐々木禎子氏の千羽鶴を展示していたことだった。原爆を落とした側と落とされた側が、たがいに真逆の方向をむいたまま、キノコ雲をはさんで対峙している。こんなかたちで両者が邂逅——もしくは絶望的にすれ違っているさまは、質の悪い冗談というか、なにか悪意のようなものさえ感じられるほどだった。だが、ミュージアム側にももちろん、そんな意図は皆無であつたらう。そこにあるのは、たんに、キノコ雲のむこう側にたいする関心や想像力の冷え冷えとした欠如なのだ。しかも、そこには疑いや躊躇が差し挟まれる余地がほとんどない。そのようなタイプの態度に徹頭徹尾つらぬかれている場所、それがアメリカの原子力関係ミュージアムである。

わたしが知るかぎり、アメリカで原子力(核)を主題と標榜するミュージアムのうち、主要なものは以下の四館である。

国立核実験博物館 (National Atomic Testing Museum) / ネバダ州ラスベガス。

国立原子力科学歴史博物館 (National Museum of Nuclear Science and History) / ニューメキシコ州アルバカーキ。

ブラッドバリー科学博物館 (Bradbury Science Museum) / ニューメキシコ州ロス・アラモス。

アメリカ科学エネルギー博物館 (American Museum of Science and Energy) / テネシー州オークリッジ。

いずれも、第二次世界大戦中のマンハッタン計画から冷戦期の核開発に深い縁をもつ地に所在している。ブラッドバリー科学博物館以外の三館はスミソニアン協会のアフリリエイト・メンバーである。わたしはこれら四館とも実見している。

なお、シカゴ科学産業博物館 (Museum of Science and Industry, Chicago) のような科学ミュージアム(規模の大小はあれども全米各地に存在する)にもしばしば原子力関係の展示コーナーが設置されているが、それらは「原子力関係ミュージアム」の範疇には含めない。また、軍事ミュージアムのなかに核兵器などが大きく扱われているケースも、やはりこの範疇には含めない。

本稿では、このうちニューメキシコ州アルバカーキ市にある国立原子力科学歴史博物館を見に行ったことを報告しよう。なお同館の名称について、「国立原子力博物館」という日本語表記を目にすることがあるが、本稿では英語の原館名を直訳して「国立原子力科学歴史博物館」をもちいる。

## 五 砂漠のなかのミサイルの林

——ニューメキシコ州アルバカーキ国立原子力科学歴史博物館

広大な敷地の前庭にあって、軍艦に搭載されているミサイル・ランチャーが空をにらんでいる。背後にそびえる巨大な建物は、甲虫がなにかのかげんでむやみに巨大化してしまつたみたいな恰好をしている。ハンガー(航空機の格納庫)を転用したのか、それを模したのかはわからない。ともかく、これが国立原子力科学歴史博物館だ。その規模は、全米の原発PR施設をぜんぶまとめて束にしたくらい、大きい。



写真6 国立原子力科学歴史博物館の全景。手前は最初期の艦対空ミサイル「テリア (Terrier)」の実機。テリアには核弾頭を搭載したタイプ (BT-3A) も存在したという。

原則無料の原発PR施設と異なり、ミュージアムは入場料が必要だ。一二ドルは、国立博物館の相場どおりである。そして他館とおなじく、ここでも来館時に「コードは？」と訊かれる。Zipコード (郵便番号) のことで、当然アメリカ国内に住所がなければ答えられない。もっていないと答えると、「どこから来たの？」と訊きなされた。「日本からです」。これで受付完了である。

壁際の椅子に腰かけていた年配の白人女性がバネ仕掛けのように立ち上がり、「当館は初めて？」と訊ねた。そうだと答えると、間髪容れずに館の概要を説明しはじめた。聞き惚れるような名調子である。だが早口すぎるうえ、途中でいっさい間をはさまないため、わたしにはとても聞き取ることができなかった。あっけにとられているうちに説明が終わった、らしい。女性はまた壁際の椅子に戻り、さっきとおなじように腰かけた。

半球状の大きな一枚屋根の下にいくつかの展示コーナーがしつらえられていた。いずれもパーテーションでゆるく区切られただけだ。正面にあるのは原子力科学の歴史。その奥がメインの展示スペースで、その三分の二以上を軍事関係の展示が占めている。

右手はマンハッタン計画の展示である。ロス・アラモスのブラッドバリー科学博物館でもおなじような展示があったが、規模と内容の充実度にかんしては、こちらのほうがずっと凌駕しているといえる。展示はマンハッタン計画の歴史的な推移にしたがってならべられており、これをアメリカン・ナショナル・ヒストリーの公定ナラティブがつかさどっている。すなわち、ナチズムの台頭、真珠湾、ナチスによる原爆開発の可能性を指摘するインシュタインの手紙から、マンハッタン計画へいたり、アメリカ人の一致団結と科学の総動員による開発の成功をへて、原爆投下、そうしてアメリカおよび連合国に第二次世界大戦の勝利をもたらした、多数の命を救った、という流れである。

原爆の模型が二つおかれていた。それぞれ大きさはワイン樽ほどもある。ひとつは広島に投下されたリトルボーイ、もうひとつは長崎に投下されたファットマンである。

ボランティア解説員の年配の白人男性が近寄ってきた。質問してみた。

「この模型は実物大ですか」

「いや」かれは即座に首を横にふった。「模型じゃない。ホンモノな

んだ」

原爆の「ホンモノ」は、投下された爆弾以外にもいくつが存在した。予備として複数の原爆がつくられたのだという。そのひとつをレストアして展示しているのだという。

爆弾からは棒のようなものが何本も突き出ている。センサーだったり起爆装置だったりするらしい。解説員男性が、二つの「ホンモノ」の原爆の外殻をよく見くらべてみなさいといっただけで教えてくれた。片方（ファットマン）は溶接でつくられており、もう片方（リトルボーイ）はボルトで組み立てられていた。

世界最初の原爆実験がおこなわれたトリニティ・サイトの櫓が再現されていた。トリニティ・サイトでつかわれたのはブルトニウム型の原爆なので、長崎に落とされたファットマン式のものであった。広島に落とされたウラン型の原爆は実験なしのぶっつけ本番だったのだという。

原爆を落とされた広島と長崎についてのパネル展示もあったが、内容は薄かった。被爆後の街の写真などは、むしろ原爆の破壊力がいかにすさまじかったかを誇示しようとしているように見えた。被爆したひとたちを映した写真などはなかったのに、被爆者の調査を戦後日本と協力しておこなったことは書かれていた。しかし、当時の調査は被爆者の救護や治療のために実施されたのではなく、アメリカによる原爆の効果測定を目的としたものであったことなどには触れられていなかったようにおもう。復興した広島・長崎の街並みを映した写真が展示してあったが、これもまた、原爆投下にかかわる道義的・倫理的な諸問題を覆い隠し、立派に復興しているのだからまあいいではないかと、論点を逸らそうとしているようにおもわれてならなかった。

暗幕で囲われたトンネルのような通路のなかで、ソ連の原爆実験成功のニュース映像が流れていた。その先は、冷戦期の展示である。一九五〇年代以降につきつぎと開発された核ミサイルが、これでもかというほど大量に展示されていた。爆撃機から発射するミサイル、地上

から発射するミサイル、地下から発射する大陸間弾道ミサイル、潜水艦から発射する大陸間弾道ミサイルなど、ありとあらゆるタイプのミサイルがてんこ盛りである。強調しておきたいのは、これらミサイルのほぼすべてが実物であったことだ。

屋外展示場もあり、そこにもミサイルの実物や軍用機の実機が展示されていた。B-29やB-52といった超大型の戦略爆撃機から、タイタン大陸間弾道ミサイルまでが野ざらしのままならべられていた。面妖だったのは、ベンジャミン・フランクリン級の戦略ミサイル潜水艦ジェームズ・K・ポークである。実艦から司令塔だけが切りとられ、まるでさらし首のごとく砂の上におかれていた。

屋外にいと、頭上にガスバーナーがあつて炙られているのかというくらい、暑い。湿度は極端に低く、カラカラに乾燥している。標高一六〇〇mの高所にあるうえ、一年のうち三五〇日が晴天なのだという。気象条件は、日本では考えられないほど極端である。屋外展示品はどれも保管状態がよさそうではあったものの、アルバカーキの苛烈な太陽に容赦なく灼かれ、心なしかしんどそうに見えた。

屋内の展示スペースの一面には、核兵器の大衆文化への影響というコーナーがあった。各地のミュージアムでは近年必ずといってよいほどの種の展示がある。最近の流行なのだろうか。

鉄道模型が展示されていた。原子力駆動らしい装甲機関車が、原子炉を積んだ貨物列車をひっぱっている。さつきリトルボーイとファットマンのところにいたボランティア解説員の年配の白人男性がまた近寄ってきたので、原子力列車は実在したのかどうか訊ねてみた。計画や設計はあったが、実在はしていないということだった。

デロリアンDMC12が展示されていた。横に映画『バック・トゥ・ザ・フューチャー』のパネルが掲げられている。そういえば、あの映画のなかで、デロリアンのタイムマシンは原子力エンジンを搭載しているという設定だった。多くの展示物と同様、このデロリアンDMC12



写真7 エントランス・ホールから館内をのぞむ。スミソニアン・アフィリエイトの旗が天井から吊り下げられている。



写真8 リトルボーイ（下）とファットマン（上）。どちらも模型ではなく実物である。



写真9 冷戦期のミサイル群。

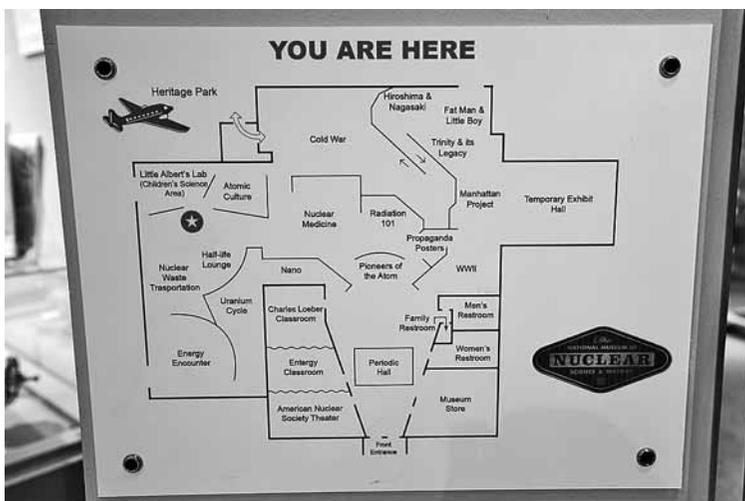
写真10 砂の上に鎮座する戦略ミサイル潜水艦ジェームズ・P・ボークの司令塔。「ヘリテージ・パーク (Heritage Park)」と名づけられた屋外展示コーナーにて。



写真11 原子力(核)文化・大衆文化コーナーに展示されたデロリアンDMC-12。



写真12 国立原子力科学歴史博物館の館内案内図。核燃料や非軍事的な利用にかかわる展示は、左下の一角にまとめられている。



12も実物だった。ただし実際に撮影につかわれた車輛ではないのだという。たしかにダッシュボードまわりのデザインが、映画で観たそれとは異なっていた。

「それにしても、デロリアンはカッコいいよね」  
わたしがいった。

すると男性解説員がまた首を横にふった。

「でもパワーがなかった。エンジンがルノーだったから」

そうだったのか、知らなかった。

「なるほど」わたしはいった。「ルノーじゃねえ」

このボランテア解説員の男性は退役軍人なのだという。空軍に所属し、ベトナムに三回派兵されたのだそうだ。

「日本のヨコタにいったことがある」かれはいった。横田基地のことだ。あいにく、かれの「ヨコタ」の発音が日本語の「横田」とは似ても似つかぬ音だったので、それと理解できるまでしばらく時間がかった。

「もっともヨコタには立ち寄っただけですぐにベトナムへいったから、日本のことはそれ以外にも知らないんだがね」

そういうと、退役軍人は咳をするみたいにして、「ヘッヘッ」と小さく笑った。

ようやく原発にかんする展示スペースを発見した。軍事関係の展示の規模にくらべると、刺身のつまと表現するのにはばかられるほど、ささやかな扱いである。展示はほとんどパネルで構成されていた。原発関係企業から寄付によるという旨の注釈が付されていたが、原発業界の用意したパネルをそのままならべただけというのが実態だろう。

その先に、核廃棄物の処理にかんする展示があった。巨大な金属製の容器に入れて処分されるのだといい、その容器が展示されていた。実物なのか模型なのかはわからないが、サイズは実物大らしい。あまりに巨大なので、最初はそれが展示物なのだとは認識できなかった

ら이었다。核廃棄物といえ、日本では「原発のゴミ」という言い方に端的にあらわれているように、原発由来のもののみを想定する。だがここでは、核兵器など軍事利用に由来する廃棄物も含まれるのかもしれない。量的にはそちらのほうがはるかに多いのではなからうか。

ニューメキシコ州カールズバッド (Carlsbad) にある処分場のことも紹介されていた<sup>①</sup>。たしかマンハッタン計画でつかわれたウランもニューメキシコ州で採掘されたものだったはずで、その場所は、アルバカーキからそう遠くないナバホ居留区のはずれに所在するグランツ (Grant) という集落の近くにあったはずだ。昔もいまも、ニューメキシコ州は、アメリカの核戦略に深く巻き込まれている。ちなみに同州の経済は豊かとはいえずに状況にあり、たとえばひとりあたりの収入を見ると、二〇二〇年に二万七九四五ドルだ<sup>②</sup>。これは全米四五州のうち四二番目にあたる。それだけ連邦政府予算に依存する構造にある。そのひとつが軍関係である。

こうした諸条件はまた、国立原子力科学歴史博物館が存立する地盤を織りなしてもいる。そもそもこのミュージアムが立地している場所のすぐ隣には、アメリカ空軍で六番目の規模とされるカートランド空軍基地がある。同基地は、マンハッタン計画の時代から冷戦期の核開発で重要な役割をはたしてきた歴史があり、現在では空軍核兵器センター (Air Force Nuclear Weapons Center) の本拠地となっている<sup>③</sup>。基地内には、核兵器の開発や実験をおこなうサンディア国立研究所 (Sandia National Laboratories) もある<sup>④</sup>。

国立原子力科学歴史博物館の展示をひと言で表現すれば、砂漠のなかの林、ということになるだろう。ミサイルの林である。この林にあって、原発や核廃棄物の処分場といった問題は、優占種の陰にひっそり生息する陰生植物のような位置におかれている。そこになんの奇異もない。ある意味ではごく当然のことだ。それはむしろ、原子力(核)という問題がアメリカ的文脈のなかで示すフォーメーションを端的に

表現していると理解されるべきである。政治・経済・文化、あるいは産業や技術においても、アメリカにおいて原子力（核）といえ、一義的にはまず軍事利用のことをさすということだ。

駐車場には場内見回り係のカーツが停まっていた。帽子をかぶったヒスパニック系の男が座っていた。警備員らしい。熱心にスマートフォンをいじっていた。個人的な印象によれば、この種の光景には、アメリカの駐車場や店頭などにおいて、かなりの確率で遭遇する。そういう、原発PR施設でもそうかもしれない。通りかかるわたしに気づ



写真13 核廃棄物を格納するためのコンテナ。上部の蓋がすこし浮いた状態で展示されている。高さ3m近くあるだろうか。模型なのか実機を加工したものなのかは不明。

いた警備員の男は、ちらっと視線をくられると、無言で顎をしゃくった。わたしも黙って目でうなずいた。

## 六 村上春樹のバス——「やる気」という観点1

ここまでアメリカの原発PR施設と、おなじく原子力関係ミュージアムの報告を見てきた。それらを踏まえ、両者の比較を試みよう。

比較作業にあたり、参照軸となるべき「観点」が不可欠だ。冒頭でも述べたとおり、本稿の関心は施設にかかわる具体的な制度や展示方



写真14 鉱山開発や濃縮ウランにかんする展示コーナーは、アレバ社（Areva）の提供による。同社はフランスを拠点とする世界最大の原子力産業複合企業だが、2014年ごろから経営危機に陥り、再建されて現在はオラノ社（Orano）となっている（日本から三菱重工と日本原子力燃料が出資）。傘下のコジェマ社（Cogema, 旧アレバNC社）が、ウラン採掘や核燃料の製造・再処理を扱っている。

法といった技術的観点にはない。そうではなく、アメリカの原発PR施設とは、ようするにどんな場所なのかを端的に示してみたい。その特徴を見きわめるのに妥当な観点とは、どんなものだろうか。それはやはり、これまで実際にじぶん自身の身を運び、感じ、この目で見てきた経験のなから浮かんでくる言葉によるほかあるまい。だとすれば、それは最終的には一語に収斂する。

「やる気」である。

ひところ電車の車内で「やる気スイッチ」なるキャッチコピーのあしらわれた学習塾の広告をよく見かけた。そんな都合のいいスイッチが実際に存在するのかどうかはともかく、「やる気」とは一般に、目的を達成しようとする意欲のことをいうだろう。『大辞林』には「物事をやりとげようとする積極的な気持ち」であると説明されているし、『広辞苑』には「物事を積極的に進めようとする目的意識」であると書かれている。

けれども、わたしがここで「やる気」という言葉を思い浮かべるとき、そのイメージが源泉としているのは、ある特定の文章だ。村上春樹が、まだ今日のような世界的「文豪」になるずっと前、一九八〇年代初めに「日刊アルバイトニュース」という求人情報誌に連載していたコラム「ステイ・ウォーキン」のなかの一篇「フェリー・ボート」で、南房総のバスについて述べた一文である。<sup>(14)</sup>

白浜から館山まではバスに乗る。やる気があるのかないのかわからないようなバスだけど（千葉県の交通網ってだいたいそうだ）、とにかく館山まではつれてってくれる。

私見によれば、村上春樹のエッセイにはしばしば話をこしらえてくれるらしい節が散見されるが、このエッセイはおそらく実際の旅にもとづいている。白浜とは房総半島の最南端にある街のことだ。街の中央

部から太平洋にむかって出膺のように突きでている野島崎には、一八六九年設置の古い灯台があって観光地となっている。村上が旅したころにはまだ千葉県安房郡白浜町であったが、二〇〇六年の平成大合併で千倉町を含む近隣の六町村と合併し、南房総市となった。その南房総市の北、東京湾に面した港町が、村上の乗ったバスの目的地、館山である。白浜から一九八〇年代初めの村上春樹が乗車した路線バスは、当時の国鉄バスが運行する南房州本線（安房白浜—千倉線）であったはずだ（この路線バスは、その後変転をへながら、現在も運行されている<sup>(15)</sup>）。

さて、注目したいのは「やる気があるのかないのかよくわからないようなバス」という言葉だ。この表現は微妙である。単純な肯定でもなければ、否定でもない。「フェリー・ボート」は文庫本の見開きに収まるほど短いものだが、当該文章の前後には、さまざまなる事物についての著者の評価ないし感想をあらわす言葉がちりばめられている。それらと比較すると、上に述べた微妙さがよりはっきりする。

朝千倉を出て白浜まで歩く。けっこう距離はあるけど、のんびり歩くとなかなか楽しい。

昼ごろ白浜について寿司屋に入る。海岸だから寿司がうまいと思うでしょ？ でもべつにうまくない。不思議だ。

太平洋というのは本当にすごい。もうヤコペッティの世界だ。

浜金谷からフェリー・ボートに乗る。このフェリーがすごく良い。大きすぎもしないし、小さすぎもしないし、値段も安い。

「なかなか楽しい」「本当にすごい」「すごく良い」——どれもこれ以上ないといっているほど端的でシンプルな肯定表現だ。「べつにうま

くない」は、否定表現ではあるものの、字句どおりに否定するということよりも、海辺の街という立地と、それがもたらす期待にそぐわない凡庸な寿司の味との落差自体をおもしろがっている面を多分に含んでいるように見える。どの表現も評価が明快で、わかりやすい。

これらとくらべると、「やる気があるのかないのかよくわからないようなバス」という表現の微妙さぐあいがよくわかる。特異に際立っているといっているほどだ。この特異な微妙さについて、もうすこし詳しく検討してみよう。

## 七 「あるのかないのかよくわからない」ということ

### ——「やる気」という観点②

「やる気があるのかないのかよくわからない」を検討するうえで、最初に整理しておきたいのは、つぎのような点である。すなわち、「やる気」とは程度の問題なのだろうか、それとも、ある／なしの二つの状態のどちらかしかとることのできない二値的なものなのだろうか。

先述したように、「やる気スイッチ」という表現が成り立つことかからして、「やる気」はまず、オンとオフ、すなわち、あるかないかの二つの状態のどちらかをとるうる二値的な概念だと考えられる。では、やる気の有無は、一方が成り立つとき他方は成り立たないという離散的な関係にあるのだろうか。そうではあるまい。「やる気まんまん」だとか「すこしはやる気がある」、「あんまりやる気がしない」などといった表現もまたよく耳にする事実からすれば、「やる気」の有無という二状態は、離散的なものではなさそうだ。そうではなく、「やる気」がある／ないという二つの状態が二極として存在し、そのあいだにグラデーションとして連続的につながっているような関係にあるといたったほうが妥当だろう。

「やる気」の有無には程度の差がありうる。かりに「やる気スイ

チ」なるスイッチが実在するとすれば、それは押しボタンやトグル・スイッチといった、オンとオフをどちらか選択的に切り替えるタイプではなく、アナログ装置の音量調節や周波数あわせにつかわれているようなロータリー・スイッチやスライド・スイッチといった、「やる気」の程度を連続的に変化させることができる形状のスイッチであるにちがいない。

ところで、「やる気があるのかないのかよくわからない」とは、あるかないかの二値的な問題でもなければ、程度の問題でもない。そうではなく、それは、統合的にひとつの判断をくだすことがむずかしく、ためられるような状態をさしているはずである。「やる気がない」と断じるのはためられるものの、かといって「やる気に満ちている」とも言いにくい。そんな明確な判断のくだしにくいような状態のことをさしている。

先述のとおり、「やる気」とは目的を達成することにたいする積極的な意欲や態度をさすのだった。では、路線バスにおける目的とは、なにか。大きく三つあると考えられる。

ひとつは即物的なレベルでの機能である。すなわち、乗客がある地点からべつの地点まで輸送するということだ。

もちろんここには、公共交通機関としての社会的使命をはたすことが付随している。それが第二の目的である。千葉県は東京都に隣接して首都圏を構成するとはいえず、それはおもに県の北西部の話だ。南房総までいけば過疎化がいちじるしい。多くの住民が自家用車を日常の足としている。そうしたなかで公共交通機関は、高校生や高齢者といった、自前の機械的移動手段をもたない、いわゆる弱者のための貴重な足を提供するという、公共的にきわめて重要な使命をになっている。しかしながら、それもこれも、まずは乗客を輸送するという一義的な機能があって初めて可能になることである。

第三の目的は経済的なものだ。公共交通機関としてのバスは、同時

に営利事業という側面もわかちがたくもっている。そうである以上、あるていどの売上げを確保することが期待されている。行政からの補助があるばあいもあるだろうが、それだけですべてを賄うのはむずかしい。運行をつづけるためにも、一定の乗客を確保し、一定の売上げを計上することが不可避に求められる。村上春樹が上述のエッセイに描いた旅をした当時は国鉄バスであったが、これがその後分割民営化されたときの大きな根拠は、企業としての努力不足にあるのだとされていた（その言明の妥当性について、わたしには専門的なことはわからないが、多分に疑わしさを含んでいただろう）。

村上のいう「やる気があるのかないのかよくわからないようなバスだけど」「とにかく館山にはつれてってくれる」とは、第一の目的はいちおうは達成してくれるが、第二の目的にたいする使命感を自覚しているようには見えず、第三の目的については達成する用意があるのかないか不分明であるという意味で理解してよいのかもしれない。

もうひとつ確認しておこう。「やる気」があったりなかったりするのはいずれ（もしくは、なに）なのだろうか。

村上のこの文章のばあいの「やる気」が対象にしているのは、あくらかに、かれの乗車している特定のバスや、それを運転している特定の運転手といった個別のレベルではない。そうではなく、バスを運行する組織や、その組織が運営しているバス運行というシステムをさしている。さらにいえば、それは特定のバス会社のことをさしているというよりも、むしろ南房総という漠然とした地域内を運行する路線バス・システム全体にたいして、集合的につかわれている。

このことは、文中で、行きがけの駄賃のごとく「千葉県の交通網」までもが「やる気があるのかないのかよくわからない」と言及されていることから諒解できる。余談ながら、この文言は当時村上が千葉県に在住していたこと——「僕の住んでいる船橋市というところは自慢じゃないけれど行政がものすごくヤクザなところで」という文章が「毛虫の話」というエッセイ中に見られる——と関係しているものと

おもわれる<sup>16</sup>。千葉県の交通網全般にたいする評価の当否については、わたし自身も長らく千葉県に住んできた身である以上むろん意見がないわけではないのだが、ここでは立ち入らない。

これら諸点を踏まえたうえで、村上春樹の表現「やる気があるのかないのかよくわからないようなバス」をパラフレーズして説明すれば、つぎのようになるだろう。

すなわち、南房総（あるいは千葉県全域）における路線バスは、路線バスが一般にもつと考えられている機能について、最低限の役割——乗客をある地点からべつの地点へ運ぶ——はいちおうはたしているものの、どのくらい熱心にその任務を遂行しているかという点においては疑問符をつけざるをえない。いいかえれば、これらの目的を達成しようとする意欲や態度がいちおうはありそうにも見えるし、乏しいようにも見える、ということである。目的達成への意欲や態度が全開されているわけでもなければ、それらを完全に欠いているわけでもない。それらの中間のどこかという曖昧な状態にあるように見えるが、どこも明確に指定することはできない。むしろ見方によって、あるいは局面によって、「やる気」があるようにも見えるし、ないようにも見える。全体として明確な判断をくだすことができず、宙つりのまま放りださざるをえない状態、と評価するのが妥当だろう。

この「やる気」概念はそのままアメリカの——とは必ずしもかぎらないであろうことが推察されるわけだが——原発PR施設や原子力関係ミュージアムに適用することができる。

## 八 「やる気」と「やる気のなさ」

いよいよ最終コーナーに差しかかった。アメリカ原発PR施設とは、ひとりでいえばどのような場所なのだろうか。その特徴を、「やる気」

という観点から原子力関係ミュージアムと比較することで浮かびあがらせよう。

両者はくっきりと対照的な関係にあるものとして描くことができる。すなわち、「やる気」と「やる気のなさ」である。

まず、アメリカ原子力関係ミュージアムは、ごくふつうの意味において「やる気」がある。そして、みずからの「やる気」があるさまをごく素直に表出している。

原子力関係ミュージアムにとって、みずからの目的とは、原子力の軍事利用にかんして、マッコヨな世界観に彩られたアメリカの公定ナショナル・ヒストリーを語り、観る者を説得することである。その目的にむけて展示空間が構成され、来館者の体験を組織するための種々のしかけが用意され、専任職員やボランティアを配して、その効果的な運営をはかっている。もちろんその背後には、さまざまな資料を収集・収蔵し、保管し修復し研究するといった活動がある。そうした地道な活動があつてこそ、多数の実物展示が可能になる。実物であるがゆえにもつ説得力——なんなら「アウラ」といってもいい——は、原子力関係ミュージアムの目的達成に大きな役割を果たしているだろう。

その意味において、原子力関係ミュージアムは、ミュージアムとしてシンプルに「やる気」がある。ストレートであり、素直であり、健全である。程度の差はあつたとしてもだ。なお、念のために書いておくが、以上の評価は「やる気」があることを無条件に肯定するものではない（学習塾ならいざしらず）。また、アメリカ原子力関係ミュージアムをささえるイデオロギーについて述べているのでもない。本稿で問題にしているのは、あくまでその態度や姿勢である。

これにたいして、アメリカの原発PR施設はどうか。どうひいき目に見ても「やる気」があるとはいえない。「やる気」はあきらかに、ない。それほどか、か、「やる気」が欠如していることを隠そうともしない。広報施設でありながら、開館時間はひどく限られており、展示内容もおおざなりで、実物展示は極小である。スタッフはしばしば

不在で、配置されていたとしても来館者に積極的にはたらしきかけることはなく、開館時間中であるにもかかわらず昼食を優先してしまつてもそれが許されるくらい、ゆるい。そうしたスタッフのあり方は、人類学者デヴィッド・グレーバーの提示した興味深い概念である「ブルジョア・ジョブ」<sup>①</sup>に即している。その第一類型「取り巻き」の典型だといえる。来館者の思考や行動を書き換えるとはまではいわなくとも、なんらかの影響を与えようという意図があるようには、とても見えない。そこにあるのはただ形だけ、だ。

原子力関係ミュージアムはミュージアムとしてごくふつうに「やる気」があり、そのことを素直に表出しているのだと先に書いた。この「やる気」を「やる気のなさ」に置き換えれば、原発PR施設の特徴を表現することになるだろう。すなわち、アメリカの原発PR施設は「やる気のなさ」を隠そうともしていない。素直に表出されているのは「やる気のなさ」である。シンプルに、ストレートに、そして——もしかしたら——健全に。

そうだとすれば、ただちに疑問がいくつも浮かぶ。なぜアメリカの原発PR施設は「やる気」がないのか。そして、それをとくに隠そうともしていないのか。なぜこれほどまでに「やる気のなさ」を包み隠さずに行っている広報施設が、資本主義の極北ともいえるアメリカ社会のなかで、いまだ存在しているのか。

そしてもちろん、こうも問われなければならない。

日本はどうなのか？

その問いについて考えるとき、わたしたちは「やる気があるのかないのかよくわからない」というモードについて、あらためて検討することが必要になるだろう。

ただし、それはまたべつのお話である。

## 註

- (1) 長谷川一「砂漠のキノコ―アメリカ原発P.R.施設のエスノグラフィ―」『藝術学研究』三二号、二〇二一年、一三二―一六頁。
- (2) <https://www.pgc.com> (二〇二二年五月六日確認)
- (3) 一八世紀半ばにひらかれたこの街はカリフォルニア最古の街のひとつとして知られている。
- (4) 長谷川、前掲論文、二〇頁、二三頁。
- (5) この写真が撮影されたのは一九五七年のことらしい。当時ラスベガスからクルマで一時間半ほど離れたところにある砂漠のなかで核実験が頻繁におこなわれており、街は「アトミックシティ」と称していた。ミス・アトミック・ボムを演じたこの女性のことには、リー・A・マーリン (Lee A. Merin) という芸名以外、詳しいことはわかっていないのだと云い。Blitz, Matt, "Miss Atomic Bomb and the Nuclear Gitz of 1950s Las Vegas: The Decades-long Search for a Sex Symbol of the Atomic Age," in *Popular Mechanics*, April 26, 2016. <https://www.popularmechanics.com/science/energy/a20536/who-are-you-miss-atomic-bomb/> (二〇二二年五月六日確認)
- (6) スミソニアン・アソシエーション (Smithsonian Affiliations) とは、スミソニアン協会傘下ではないミュージアムや組織が、同協会と組むパートナーシップのこと。参加メンバーは二〇〇以上のほろ。  
<https://affiliations.si.edu> (二〇二二年五月六日確認)
- (7) Waste Isolation Pilot Plant <https://www.wipp.energy.gov> (二〇二二年五月六日確認)
- (8) 二〇二〇年アメリカ合衆国国勢調査による。United States Census Bureau. <https://www.census.gov/quickfact/geo/chart/NM/INCG10220> (二〇二二年五月六日確認)
- (9) <https://www.kirtland.af.mil> (二〇二二年五月六日確認)
- (10) <https://www.afnwc.af.mil> (二〇二二年五月六日確認)
- (11) <https://www.sandia.gov> (二〇二二年五月六日確認)
- (12) 「日刊アルバイトニュース」は学生援護会(現・パーソナルキャリア)が発行していた求人情報誌。創刊は一九六七年というから、わたしが生まれた直後である。当初の誌名は「アルバイトニュース速報」といった。一九八六年には「an」に誌名を変更した。一九九〇年代以降は発行・経営の形態が変転を重ね、二〇一七年にウェブ版のみとなったのち、二〇一九年に全サービスを終えている。パーソナルキャリア社のウェブサイトには歴史がまとめられている。<https://www.persol-career.co.jp/corporate/history/an/> (二〇二二年五月六日確認)
- (13) その後『村上朝日堂』という書名で単行本にまとめられ(若林出版企

画、一九八四年)、一九八七年に新潮文庫に入った。本稿での引用はいずれも新潮文庫版による。

- (14) 村上春樹「フェリー・ボート」、『村上朝日堂』新潮文庫、新潮社、一九八七年、二四―二五頁。以下の引用もおなじ。
- (15) その後一九八七年の国鉄分割民営化にもなってJRバス関東の運行路線となった。二〇〇五年に館山日東バスへ移管されて白浜―千倉線となり、二〇一九年に千倉線と統合され白浜―千倉―館山線となった。二〇二〇年に経営統合により日東交通へ移管された。
- (16) 村上春樹「毛虫の話」、前掲書、九八―九九頁。
- (17) デヴィッド・グレーバー「ブルシット・ジョブ―クソどうでもいい仕事の理論」酒井隆史、芳賀達彦、森田和樹訳、岩波書店、二〇二〇年、五〇―六一頁。グレーバーによれば、ブルシット・ジョブはつぎのように定義される。「ブルシット・ジョブとは、被雇用者本人でさえ、その存在を正当化したいほど、完璧に無意味で、不必要で、有害でもある有償の雇用の形態である。とはいえ、その雇用条件の一環として、本人は、そうではないと取り繕わなければならないように感じている」(二七―二八頁)。主要類型として、「取り巻き」「脅し屋」「尻ぬぐい」「書類穴埋め人」「タスクマスター」の五つがあげられている。

## 謝辞

本研究の一部は、日本学術振興会 (JSPS) 科学研究費基盤 (C) 課題番号 JP19K00280 (代表: 長谷川一) の助成を受けたものである。