

모빌리티의 모럴과 도시 상상력

— 세인 엠텅의 『도시 모빌리티의 모럴리티』(2021)를 중심으로

최영석*

1. 도시 모빌리티
2. 부분전체론
3. 약한 인간중심주의
4. 모빌리티의 모럴
5. 도시 상상력

국문초록

이 논문은 세인 엠텅(Shane Epting)의 『도시 모빌리티의 모럴리티』(The Morality of Urban Mobility)가 제안하는 도시 모빌리티에 대한 철학적 사유를 소개하는 것을 목적으로 한다. 오늘날 도시성은 지역과 세대를 막론하고 현대사회의 일상적 전제 조건이 된 만큼 도시 모빌리티를 사유하는 일 역시 도시공학자들만의 몫이 아니라 이동을 수락한 우리 모두의 문제이며 이 시대의 철학이다. 2021년에 발간된 이 책은 도시 모빌리티의 문제에 도덕적 차원을 부여하여 도시의 교통 시스템을 생각할 때 고려해야 할 지점들을 드러내 준다.

엠텅은 도시 모빌리티를 부분전체론(mereology)으로 검토한다. 교통 시스템의 각 부분들을 집합론의 한 부분으로 간주하지 않고 부분과 부

* 연세대학교 글로벌인재대학 강사

분의 역학 관계에 집중하면서 부분전체론적으로 보았을 때 도시 모빌리티가 제기하는 문제와 그에 대한 해답을 보다 유연하게 모색할 수 있다. 이렇게 보았을 때 현 도시 모빌리티가 낳는 부작용의 핵심은 단일기술적 포화 상태에 있으며, 이를 다중기술적 분산으로 전환하는 것이 중요한 문제가 된다. 이를 해결하기 위해 엠틱이 제안하는 것은 약한 인간중심주의(weak anthropocentrism)다. 약한 인간중심주의 하에서 모빌리티에 매개된 부분들의 도덕적 우선순위를 숙고하는 것은 도시 모빌리티 문제를 해결하는 데에 전제되어야 할 하나의 태도이다.

이 책은 도시 모빌리티의 조건과 다양한 스케일의 부분들을 생각할 때 모빌리티 차원을 염두에 두어야 한다고 말한다. 엠틱이 요청하는 도시 모빌리티의 철학은 억압되고 배제된 부분들을 가시화하고 도덕적 질서에 따라 부분들을 재배치하기를 추동한다는 점에서 랑시에르의 ‘모럴’ 개념과 일맥상통한다. 이런 비전은 도시 상상력에 대한 텍스트 비평에 있어 유의미한 조망점을 제공하리라 기대한다.

(주제어: 모빌리티, 모럴리티, 부분전체론, 약한 인간중심주의, 도시 상상력)

1. 도시 모빌리티

도시가 사람들의 삶의 방식을 결정하는 기준으로 작동한 지 오래다. 하물며 이는 도시에 살고 있지 않은 사람에게도 해당된다. 이제 도시와 시골 사이의 구분은 거의 의미가 없다. 설사 평생을 도시와 멀리 떨어진 농촌에서 살고 있는 사람일지라도 삶의 특정한 부분은 이미 도시를 기반으로 상상되고 구성된다. 가령 건강검진 시기가 다가오면 그는 자연스럽게 도시에 위치한 종합병원에 예약을 할 것이며, 그의 자녀는 높은

확률로 대도시에 위치한 학교에 진학하게 될 것이다. 도시적 경험이라는 것은 단일한 공간에 대한 경험이 아니다. 도시적 경험이란 오히려 일상화된 이동의 경험이다. 카우프만이 지적했던 대로 “도시는 다른 종류의 공간들이 서로 다른 방식으로 뒤섞이는 곳이다. 많은 장소들이 각기 다른 수많은 가능성을 제공하지만, 도시가 지닌 이점은 그 가능성들을 결합할 방법을 무한히 제공한다는 것이다.”¹⁾

그리하여 도시는 유동한다. 장소들을 연결하고 사람들을 빠르게 뒤섞는 것이야말로 도시의 작동 원리다. 따라서 도로 위를 쉼 없이 이동 중인 자동차들, 대도시를 촘촘하게 구획하는 버스나 지하철과 같은 대중교통 노선, 하나의 도시와 다른 도시를 연결하는 고속도로와 고속열차 등이 도시성을 완성시킨다. 도시의 경험은 모빌리티의 경험이다. 즉 도시는 내가 살고 있는 아파트 거실이나 도심지 고층 빌딩에 위치한 내 사무실 안에서 경험된다기보다는, 집과 직장을 오가는 이동 중에 경험된다고도 말할 수 있다. 그렇다면 이러한 이동은 어떻게 조직되는가?

한 개인이 경험하는 도시 모빌리티는 특정한 출발지에서 목적지까지의 이동을 위한 몇 개의 선택지 중 하나를 고르는 능동적인 실천이다. 최근 들어 기후변화의 주범인 화석연료를 대체하는 다양한 에너지원들에 대한 상상이 점차 현실화되면서 가용할 수 있는 모빌리티 선택지가 늘었다. 사람들은 때로 자전거를 타거나 기꺼이 걷기도 한다. 처한 상황에 따라 선택지의 개수가 줄거나 늘 수 있겠으나, 도시에서의 삶을 선택한다는 것은 계속적인 이동을 수락한다는 것이기도 하다. 우리는 무엇이 더 빠른지, 무엇이 더 효과적인지, 무엇이 더 경제적인지, 혹은 더 윤리적인지 등을 고려하면서 이동을 선택한다. 그런데 이 선택지는 도시

1) 뱅상 카우프만, 『도시를 다시 생각한다』, 최영석 옮김, 엘피, 2021, 121쪽.

계획 단계에서부터 다양한 사회적 요소들을 고려하여 신중하게 설계된 도시공학의 결과물이다. 구체적으로 말하자면 우리는 출근길에 직접 차를 운전할지, 지하철을 탈지, 혹은 걸어갈지 주체적으로 고민하여 결정하지만, 이 선택지의 범위는 나의 주체적 결정에 선행하여 제공되는 것이다.

그렇다면 도시 모빌리티 문제를 경험적 실천으로부터 더 소급해 올라가 사유해볼 수 있다. 도시에 직·간접적으로 기반해있는 주체의 구체적인 모빌리티 경험을 분석하거나, 혹은 구체적인 모빌리티 실천이 불러오는 영향과 그에 대한 사후적 대책을 고찰하는 것이 아니라, 구체적인 모빌리티 경험에 앞서 있는 철학적 바탕을 사유해보는 것이다. 특히 도시 모빌리티는 전세계 거의 모든 세대에게 삶의 기본 원리를 제공하고 있는 현실이라는 점에서 이는 꼭 필요한 통찰이다.

그런 의미에서 미주리과학기술대학 철학과 교수인 셰인 엡팅(Shane Epting)의 책 『도시 모빌리티의 모럴리티』(*The Morality of Urban Mobility*)²⁾는 도시 모빌리티의 도덕적 차원을 검토하고 있는 중요한 저작이다. 이 책은 특히 도시의 교통 시스템이 야기하는 다양한 문제들을 어떻게 바라보아야 하는지를 검토하는데, 구체적인 도시 모빌리티의 형태나 종류, 그것의 속도나 효율성 등은 이 책의 관심사가 아니다. 저자는 도심 모빌리티의 문제를 기술적, 환경적, 사회적, 정치적 차원이 아니라 철학적 차원에서 접근한다. 도시에서의 이동이 무엇을 의미하는지를 성찰하고 있는 것이다.

사람들이 자신의 삶의 방식을 조직해나갈 때 도시 경험이 그 전제 조건으로 자리잡고 있다면 이를 어떻게 바라볼 것인지는 실로 중요한 문

2) Shane Epting, *The Morality of Urban Mobility*, Rowman & Littlefield Publishers, 2021.
(이하 이 책에서의 인용은 본문 내 쪽수만 표시.)

제다. 이는 물론 도시 모빌리티로부터 파생된 구체적이고 현실적인 문제들을 해결하는 데에도 필요한 성찰이지만, 도시를 둘러싼 상상력을 들여다보게 만들어주는 열쇠이기도 하다. 뒤에서 살펴보겠지만 이 책에서 강조하는 도덕적 차원은 당위적이고 규범적인 관행을 의미하는 것이 아니라 시스템을 새롭게 배치하고 분할하는 ‘모럴’이기 때문이다. 저자는 ‘도덕적 렌즈’를 통해 교통 문제를 검토해보면 수많은 문제가 수면 위로 드러난다고 말한다. 예를 들어 우리는 흔히 주거, 식량, 안전, 교육 등의 부족 때문에 빈곤이 고착화된다고 생각하기 쉽지만 애플링은 이 문제의 주범을 교통 문제로 본다. “모빌리티 양식은 도시를 이동하는 방법 그 이상이다.”(7)

본고에서는 우선 애플링이 제안하는 두 가지 개념을 소개하고자 한다. 먼저 도시 모빌리티의 핵심이라고 할 수 있는 교통 시스템을 바라보는 이론적 틀인 ‘부분전체론’을 살펴보고, 이어 도시 모빌리티 문제를 대할 때 요청되는 태도인 ‘약한 인간중심주의’를 알아보겠다. 이 두 개념을 소개하는 이유는 이 개념을 통해 통상적으로 도시 모빌리티를 사유할 때 쟁점이 되는 자동차중심주의와 생태중심주의 담론을 뛰어넘을 수 있기 때문이다. 그리고 마지막으로 도시 모빌리티의 ‘모럴’의 의미를 짚어볼 것이다. 이는 도시 모빌리티 혹은 도시성을 둘러싼 새로운 상상력과 연결되므로, 도시 상상력에 기반한 서사와 이미지의 분석을 위한 방법론으로 확장될 수 있다.

2. 부분전체론

‘부분’(parts) 혹은 ‘부분성’(parthood)은 도시 모빌리티를 사유하는 이

책의 가장 중요한 키워드인 동시에 그 자체로 하나의 방법론이기도 하다. ‘부분’의 관점에서 도시 모빌리티를 생각해본다는 것의 의미, 즉 방법론으로서의 ‘부분전체론’의 열개를 짚어보고, 이로써 조명되는 도시 모빌리티의 쟁점을 확인해 보겠다.

통상적으로 부분이란 전체와의 관계 속에서 작동하는 개념이다. 따라서 어떤 구조의 부분을 연구한다는 것은 그것이 어떻게 작동하여 전체에 어떠한 기여를 하는지 탐구하는 것을 의미하는 것처럼 보인다. 즉 도시 모빌리티 연구에서 통상적으로 ‘부분’이라고 하면, 우선 도시 모빌리티라는 추상적인 전체를 가정한 뒤에 그 전체를 구성하는 요소로서 예컨대 자동차, 철도 등을 떠올릴 수 있고, 부분을 탐구한다는 것은 도시 모빌리티 내에서 자동차가 차지하는 기능과 효용 등에 대한 탐구라고 이해되기 쉽다. 그리고 이때 부분은 전체의 작동에 한해서만 의미를 획득한다. 예컨대 자동차는 도시 모빌리티라는 전체의 구체적이고 물리적인 한 부분으로서 의미화되어 집합론적 관점으로 모빌리티를 조명하는 것이 된다.

그러나 이 책의 접근 방법은 조금 다르다. 물론 교통 시스템을 수많은 작은 부분들로 이루어진 전체로 이해하면서 접근하고 있지만, 앵킹이 주목하는 것은 단순히 부분과 전체의 관계만이 아니라 부분 그 자체의 역학이다. 부분들은 경우에 따라 더 큰 부분을 구성한다. 이 경우 앞의 것과 뒤의 것은 모두 전체에 상응하는 부분이라는 점에서 공통점이 있지만, 부분들이 또 다른 부분을 구성함으로써 위상차를 만들어 낸다. 자동차나 기차, 자전거 등 교통 시스템을 구성하는 구체적이고 물질적인 부분들은 물론이고 건축법규나 교통법규 등 추상적인 부분들도 모두 다양한 부분 요소들을 포함하고 있는 동시에 그 자체가 하나의 부분이다. 예컨대 중요한 것은 부분이나 전체가 아니라, 부분과 부분의 상호작용

그 자체이다.

이를 전면화하기 위해 엠틱이 철학으로부터 차용하는 개념은 ‘부분전체론’(mereology)이다.

부분(parts)과 부분성(parthood) 관계를 다루는 철학의 영역을 부분전체론(mereology)이라고 한다. 부분전체론은 주로 일부분이 다른 부분과 어떻게 관련되는지, 부분이 다른 더 큰 부분의 일부인지 전체의 일부인지를 다룬다. 부분전체론은 우리가 도시 모빌리티의 구조에 대해 이야기할 수 있는 방법과 연결된다. (...) 나는 부분들, 관계, 혹은 전체 교통 시스템에 대한 필요충분조건들을 제공하는 대신, 부분과 부분의 관계, 부분과 전체의 관계, 전체 교통 시스템을 검토한다. 어떤 부분들은 독립적인 부분인 동시에 교통 시스템의 부분인 더 큰 전체의 부분이기도 하다.(42~43)

부분전체론은 부분들을 전체 집합의 요소로만 간주하는 집합론과 달리 모든 것을 부분으로 본다. 작은 부분들이 모여 더 큰 부분을 구성할 수 있으나, 이것도 역시 더 큰 부분의 일부가 된다. 도시를 이동하는 데에 도움이 되는 모든 것들, 예컨대 내가 구입한 차량, 도시가 제공하는 도로, 특정한 사회적 절차에 의해 마련된 법규 등 모든 것은 어떤 부분들로 구성되어 있는 동시에 무언가를 구성하는 부분이다.

각 부분들은 추상적인 전체를 위해 복무하는 것이 아니라, 부분들 사이의 무수한 역학에 따라 다양한 관계를 만들어내면서 모빌리티를 구성한다. 부분들이 너무 많아 상호작용을 통제하고 관리해야 하는 도시가 있는 반면, 통제할 수 있는 부분이 거의 없는 도시도 있을 수 있다. 그리고 부분들의 관계는 관련된 모든 이해당사자에게 영향을 미친다. 예컨대 교통량이 많아 반복적으로 정체되는 고속도로 문제를 해결하기 위해 도로를 확장해 차선을 늘렸을 때, 증설된 차선을 도시 모빌리티의 한 부

분인 정체된 고속도로의 일부로만 본다면 교통체증 문제가 해소됨으로써 문제상황이 종결된 것처럼 생각되기 쉽지만 문제는 이렇게 간단치 않다. 증설된 고속도로는 이와 연결된 다른 도로와 부분과 부분의 관계를 맺고 있으며, 건설업체, 운수업체를 포함한 관련 산업계의 한 부분이기도 하고, 도시 경관의 부분이며, 누군가에게는 심각한 소음공해와 직결되는 사태일 수도 있다. 혹은 보다 쾌적한 주택단지로 이주할 수 없어 고속도로에 인접한 마을에서 도보로 학교에 가는 소년이 있다고 가정했을 때, 고속도로 증설은 이 소년의 천식에 매우 직접적인 영향을 미친다. 도시 모빌리티의 각 부분들은 다양한 방식으로 다양한 모빌리티 경험을 창출한다.

엠텐은 부분전체론으로부터 영감을 받아 도시 모빌리티를 사유하는 두 가지 개념적 장치를 구체화한다. 하나는 ‘단일기술적 포화’(mono-technical saturation)이며 다른 하나는 ‘다중기술적 분산’(poly-technical dispersion)이다. 전자는 교통 시스템의 특정 한 종류의 부분이 극단적으로 초과 생산되어 잉여 상태인 동시에 이 부담을 털어줄 대체 자원이 부족하여 원치 않는 포화상태를 낳는 경우를 말한다. 정체된 도로에 자동차가 꽂 들어차 있지만, 이를 경감시킬만한 효과적인 대안이 없는 상태가 바로 여기에 해당한다. 후자는 다양한 모빌리티 방식이 더 큰 교통 시스템의 부분을 구성할 수 있는 분산상태로, 단일기술적 포화를 해결할 수 있는 일종의 치료제다. 하나씩 살펴보자.

도시 모빌리티는 상당 부분 자동차모빌리티(automobility)를 전제하면서 구성되고 있다. 도시에서의 삶은 집과 직장을 오가는 일상적 통근 경험에 기반해있기 때문에 거주지를 결정하는 데에 가장 결정적으로 작용하는 것이 바로 집과 직장 사이의 거리, 그리고 가용할 수 있는 교통수단이다. 이때 지배적으로 활용되는 교통수단이 바로 자동차다. 직장뿐

만 아니라 학교, 마트, 병원, 편의시설 등으로의 이동을 위해서도 항상 자동차가 고려된다. 접근 가능한 대중교통의 종류, 자동차 소유 여부, 근방의 도로와 주차장 상태 등 자동차모빌리티와 맞붙어있는 일련의 체크리스트는 개개인이 주거지를 선택할 때에 절대적인 기준이 되는 것은 물론이거니와 국가 당국에서 한 도시를 계획할 때부터 이미 작동하고 있는 것이다. “통근은 권력이 꼬여 있는 관계로 분열된 활동이다.”³⁾ 즉 통근 관행은 기존의 사회관계를 재생산하는 기제로도 작동하기 때문에 단일기술적 포화상태는 계속 유지된다.

더욱이 화석연료 고갈과 기후변화 속에서 자동차 중심주의는 이제 그 한계를 명백히 드러내고 있다. 그래서 유럽의 일부 도시와 국가는 자동차 중심주의로부터 벗어나려는 시도를 보여주고 있지만, 이것이 전세계적 추세가 되기에는 아직 역부족이다. 이미 구축된 자동차모빌리티 인프라를 생각했을 때 당분간 자동차는 도시 모빌리티에서 대체불가한 자리를 차지할 것으로 예상된다. 특히 미국에서는 여전히 자동차중심주의가 사회 제 양상과 결합되어 있다. 미미 셸러는 이를 ‘자동차모빌리티 정서’(automobility emotions)라고 명명한 바 있다. 자동차모빌리티는 사회적이고 물질적인 차원에서뿐만 아니라 정서적인 차원에서 사람들의 일상에 깊이 새겨진다. 쉽게 바뀌지 않는 패턴들 속에 내재된 자동차모빌리티 정서는 불공정한 교통의 측면을 강화하거나 재생산하는 데까지 나아간다.⁴⁾ 따라서 대다수의 사람들은 단일기술적 포화 상태가 야기하는 수많은 도시 문제로부터 쉽게 자유로워질 수 없다.

같은 종류의 부분이 너무 많으면 단일기술적 포화가 야기된다는 점을

3) 데이비드 비셀, 『통근하는 삶』, 박광형·전희진 옮김, 앨피, 2019, 318쪽.

4) 미미 셸러, 『모빌리티 정의』, 최영석 옮김, 앨피, 2019, 197쪽.

보여주는 많은 사례가 있을 텐데, 우리가 무엇보다 주목해야 하는 것은 이러한 상황이 사람들이 종종 두려워하는 도시 모빌리티 경험을 만든다는 점이다. 예컨대 사람들은 종종 도로에서 “전쟁을 치렀다”고 표현한다. 피크타임에 자동차를 가지고 나가야 하는 도시 거주자들은 교통 정체 때문에 스트레스 받는 것이 일상화되어 있다. 결과적으로 사람들은 자동차를 통한 통근에서 경험하는 불리한 조건들을 완화하기 위해 운전하면서 다양한 활동을 해보려고 시도하지만, 대체로 시간 낭비로 간주될 뿐이다.(47-48)

사람들이 일상적으로 겪는 이 스트레스는 단일기술적 포화가 낳은 부작용이다. 자동차 운전자의 경우 러시아워에 차가 막혀서 꼼짝없이 도로에 갇힌 채 시간을 흘려보내면서 스트레스를 받기도 하지만, 예기치 않은 도로 공사를 맞닥뜨린다거나 난폭 운전자를 만났을 때 정신적(때로는 육체적) 손해를 입기도 한다. 대중교통 이용자는 불합리하게 느껴지는 노선, 배차 간격 때문에 시간을 낭비할 수밖에 없고 대중교통 안에서 마주치는 낯선 사람과의 관계에서 불쾌감을 얻으며, 도심의 보행자와 대다수의 주민들 역시 자동차로 인해 일상적 스트레스를 받는다.

저자는 자동차중심주의에 결속되어 있는 교통 관련 연구들을 문제 삼는다. 화석연료에 의존하는 자동차라는 단일기술이 포화상태가 되면서 다양한 사회 문제를 낳고 있지만, 현재의 주류 연구들은 이 상황을 어떻게 견딜 것인가에만 집중하고 있기 때문이다. 자동차가 본질적으로 잘못 된 것이라거나 나쁜 것은 아니다(47). 문제는 교통 시스템을 구성하는 한 부분이 지나치게 포화상태가 되었기 때문에 발생한다. 이제 중요한 것은 이러한 조건을 변화시키는 것이다. 저자는 이를 ‘다중기술적 분산’으로 설명한다.

물론 단일기술 포화를 해결하기 위해서는 그 포화상태를 지원하는 기반 시설들을 제거하는 극단적인 방법을 사용할 수도 있다. 이를테면 도로를 없애버리는 것이다. 상당히 극단적인 조치지만 실제로 고속도로 제거 프로젝트가 주민들에게 이익이 되기도 한다(48). 그러나 무엇보다 근본적인 대안은 도시 모빌리티를 다중 모드 교통 시스템으로 수정하는 것이다. 엠픽은 이를 ‘다중기술적 분산’이라고 명명한다. 지배적인 형태의 모빌리티 대신에 트램, 버스, 자전거 관련 인프라와 넓고 쾌적한 인도 등 다양한 모빌리티 형태를 제공하고 접근성 높은 대체 모빌리티 양식을 모색함으로써 포화상태를 해결하려는 시도다.

예를 들어 도시 곳곳에 쾌적한 자전거 도로를 설계하여 자전거 통근의 즐거움을 느끼게 할 수도 있고 시간 낭비로 느꼈던 운전에서 해방되어 대중교통을 선택하도록 유도할 수도 있다. 버스나 지하철로 통근하며 그 안에서 긍정적인 공동체 의식을 느낄 수도 있고 보다 생산적인 활동을 할 수도 있다. 물론 운전을 좋아하는 사람은 계속해서 자동차 운전을 하며 통근하는 삶을 이어갈 것이다. 핵심은 도시 모빌리티의 선택지를 자동차 중심주의로부터 분산시키는 것이다. 추가적인 모빌리티 수단을 위해 도시 공간을 재편하고 사용자로 하여금 모빌리티 수단을 즐겁게 선택하게 만든다면 도시의 삶은 극적으로 개선될 것이다.

그런데 교통 시스템이라는 전체를 구성하는 수많은 부분들 중 무엇을 어떻게 선택해야 할까? 이 책의 저자는 포화상태 완화를 구체화하기 위해서 우선순위를 고려해야 한다고 말한다. 이제 핵심은 모빌리티를 구성하는 기술적 인프라의 문제에서, 그것을 결정하고 사용하는 사람의 문제로 전환된다.

3. 약한 인간중심주의

“모든 도시는 하나의 무대이고, 도시 거주자들은 자유로운 도덕적 행위자이다.”(53) 전술한 대로 부분전체론의 관점에서 봤을 때 사람도 도시 모빌리티를 구성하는 하나의 부분이다. 사람들은 “도시를 돌아다니며 직·간접적으로 다른 부분을 움직이고 조작하고 작동하고 사용하고 탑승하므로 ‘능동적’ 부분이다.”(53) 능동적 부분으로서의 인간은 도시 모빌리티를 둘러싼 조건들의 변화를 감지하고 포화를 완화시키기 위한 판단을 한다. 애플링은 이때 절대 원칙을 찾는 것이 가치 있는 일이 아니라고 말한다. 매 순간 조건들이 역동적으로 변하고 있을 뿐만 아니라 미래의 도시 모빌리티를 예단할 수 없기 때문에 선불리 절대 원칙을 세우는 것은 위험하다. 우리가 할 수 있는 것은 사람들이 살고 싶어하는 곳을 계속적으로 만들고 합리적으로 이동할 수 있는 능력을 개발하는 것이 중요하다.

그래서 이 책에서는 “교통 시스템 전체가 우리가 구현하려는 세상을 만드는 데에 어떤 도움이 될 수 있는지 검토하는 것”(56)을 강조한다. 교통 시스템의 각 부분들을 어떻게 배치하는가에 따라 다른 부분들에 상당한 영향을 미치게 된다. 도시의 무분별한 확장은 기후변화를 불러일으키며 지구의 사막화로 이어질 수 있으며, 야생동물들은 불가피하게 이주하거나 죽음에 내몰릴 수밖에 없다. 기술 낙관주의적 시각에서는 지배적인 교통 시스템을 전면적으로 포기할 수는 없으며 기술의 포화상태가 낳은 환경문제 역시 결국에는 기술의 발달로 해결할 수 있다고 주장하기도 하지만, 폭발적인 자동차모빌리티의 성장이 낳은 대기오염, 수질오염, 자원 부족 등의 문제는 이미 우리 삶에 가시적인 변화를 야기하고 있다.

고속도로 해체와 같이 문제적 상황을 극단적으로 제거하지 않고, 또한 기술이 그려내는 유토피아를 무조건적으로 신봉하지 않으면서 포화 상태를 해결하는 방법은 도덕적 질서(moral ordering)를 점검하는 것이다. 그렇다고 해서 기술과 도덕이 무조건 상충되는 것은 아니다. 애플은 기술과 모럴의 관계를 정식화하는 베어벡(Verbeek)의 견해를 인용한다.

도덕적 행위자를 배타적으로 인간만의 소유로 여겨서는 안 된다. 그것은 인간 존재와 비인간적 존재물들 가운데 분포되어 있다. 도덕적 행동은 인간과 비인간이 통합적으로 연결되어 도덕적 질문을 생성하고 그것에 답하는 것을 돕는 실천이다. (...) 예컨대 도로에 과속방지턱이 있어서 학교 근처에서 속도를 줄이는 모든 사람들은 도덕적이고 책임감 있는 행동을 한다기보다는 조종된 행동을 보이는 것이다. (...) 여기서 기술은 도덕을 방해하는 것이 아니라 도덕을 구성한다.(60)

인용문의 핵심은 인간만을 도덕적 행위자로 보지 않는다는 점이다. 도덕적 행위는 인간과 비인간 사이에 분포되어 있으며, 기술 자체도 도덕을 구성한다. 과속방지턱 위에 설치된 과속 단속 카메라와 같은 인공물을 도덕적 행위자로 볼 수 있는가는 좀 더 정교한 검토가 필요한 문제이며 이 책에서도 몇 가지 반박을 소개하고 있다. 다만 여기에서 강조하고 싶은 핵심은 도시 모빌리티를 사유하기 위해 고려해야 할 것은 인간 대 자연 혹은 인간 대 인공물의 구도가 아니라, 인간과 비인간 사이를 가로지르며 구성되는 도덕적 행위라는 점이다. 도시 모빌리티 문제에 접근하기 위해서는 “공통의 도덕적 언어”(63)가 필요하다. 애플은 말한다.

이러한 접근 방식이 갖는 주된 이점은 기술이 사회에서 도덕적 역할을 ‘수행’하거나 ‘갖고 있다’고 보아 기술을 다른 사회 및 물리적 시스템의 다면적 배치 내 요소로 간주한다는 점이다. 이 접근 방식은 기술을 전적으로,

그리고 본질적으로 긍정적으로도 부정적으로도 보지 않는다. (...) 구조적 윤리학을 부분전체론과 양립할 수 있는 관점에서 보면, 교통 시스템의 부분들은 주어진 역량에서 도시 모빌리티를 향상시키는 바람직한 (도덕적) 결과를 뒷받침하는 맥락에 놓였을 때 ‘도덕적 부분’이 된다. 이렇게 생각함으로써 우리는 인간-기술 관계 속에서 기술에 대한 우리의 책임을 고려하면서, 우리가 원하는 결과를 얻기 위한 기술 선택에 있어 주의를 기울이게 된다. 결국 이 접근법은 특정 기술의 구현을 안내하고, 유해한 기술을 제거하며, 지속가능성이나 인간의 번영과 같은 사회적으로 정의롭고 가치있는 목표를 촉진하는 인간-기술 관계를 향해 나아가는 길을 제시한다.(64)

요컨대 ‘도덕적 역할’은 폭넓게 해석되어야 한다. 도시 모빌리티에서 도덕을 회복하자고 하는 말은 단순히 인간의 도덕적 판단으로 무게 중심을 옮기자는 것이 아니다. 도덕적 역할은 ‘소유’될 수도 있지만 ‘수행’될 수도 있다. 동물에서부터 CCTV와 같은 인공물까지 교통 시스템의 모든 부분들은 도덕적 역할을 갖고 있거나 수행하는 그 순간 ‘도덕적 부분’이 된다. 즉 저자는 도덕적 행위가 전 부분에서 일어난다는 점을 전제하고 인간-기술 관계를 고찰해야 한다고 주문한다.

이는 생태중심주의와 다르다. 생태중심주의가 도시 모빌리티가 유발하는 환경문제를 해결해줄 유일한 접근방식은 아니다. 자동차를 비롯한 도시 모빌리티가 환경문제를 낳고 생태계를 위협하고 있다는 것은 자명한 사실이고 자전거 타기 등 탄소배출을 억제하는 일련의 캠페인이 갖는 효용성도 부정될 수 없으나, 인간중심주의를 완전히 포기할 수 없다. 도시 모빌리티의 철학을 생태중심주의로 삼을 수만은 없는 것도 현실이다. 도시에서의 삶을 실천하며 도시를 구성하는 때 순간 우리가 ‘박쥐처럼 사고’하는 것은 불가능하다.⁵⁾ 또한 도시를 다룬 환경 윤리는 도시 빈

5) T. Nagel, "What Is It Like to Be a Bat?", *The Philosophical Review*, Vol.83 No.4,

민 문제나 인종적 현실을 소홀히 다루는 경향이 있어 문제적이다.

이 책에서 저자가 제안하는 것은 ‘약한 인간중심주의’(weak anthropocentrism)다.⁶⁾ 약한 인간중심주의는 교통 인프라를 포함한 복잡한 도시 문제를 처리하는 일관되고 도덕적인 방법을 제공할 수 있다. 『도시 모빌리티의 모델과 도시 상상력』 6장에서는 이 점을 자세히 다룬다. 약한 인간중심주의는 전 세계 및 전 세대를 아우르는 범위에서 교통 문제의 도덕적 차원을 구체화하는 데에 필요한 방법으로, 비인간 존재의 본질적 가치에 대한 도덕적 고려를 취함으로써 ‘초인간적’(extra-human) 요소들을 위한 공간을 만들어낸다.

‘약한’이라는 용어를 해석하는 한 가지 방법은 인간중심주의가 유연하다는 것을 제시하여, 우리가 당연한 이익을 벗어난 실천을 수행할 수 있음을 보여주는 것이다. 약한 인간중심주의는 여전히 인간을 최우선 고려 대상으로 삼지만, 비인간 존재의 본질적 가치를 위한 여지를 만드는 것은, 인간을 약하게 만든다. 약한 인간중심주의는 이 겸손한 양보를 통해 대부분의 경우 인간을 인간이 아닌 존재의 아래에 두지 않음으로써 도덕적 우선순위 문제를 처리할 때의 실수를 피할 수 있다.(84-85)

약한 인간중심주의에서 중요한 것은 인간이 아닌 존재의 본질적 가치를 고려하는 유연한 태도 아래에서 도덕적 우선순위를 지정하는 것이다. 도덕적 우선순위를 무시한다면 생태중심주의와 다를 바가 없게 된다.

1974, pp.435-450.

6) 약한 인간중심주의는 이탈리아 철학자 잔니 바티모(Gianni Vattimo)가 내세운 약한 사고(weak thought)와 밀접한 관계가 있는 개념이다. 약한 사고란 보편성과 절대성에 입각한 주장과 주의를 맹종하지 않고, 탈근대적 맥락 속에서 다원주의적 관점으로 사유하고 해석하는 태도를 의미한다. 약한 인간중심주의는 인간성을 절대적이고 궁극적인 층위에 놓으면서 형이상학적 본질을 강조하는 것이 아니라, 새로운 해석과 실천을 요구하는 입장이다.

도덕적 질서는 소외된 취약 계층 사람들, 대중, 동물 및 생태계, 미래 세대, 도시 인공물 등 도시 모빌리티의 다양한 부분들에 영향을 미치는 행동의 우선순위를 정하는 데에 도움이 된다. 물론 애플은 이 우선순위를 고정시켜 엄격한 모델을 만들어내지 않는다. 시간의 변화에 따라 기준은 유연하게 변화할 수 있다. 고정된 도덕적 질서를 확립해놓는다면 우선순위가 억압의 장치로 작동할 수 있기 때문이다.

4. 모빌리티의 모럴

교통 시스템을 소유한다는 것은 이제 교통 시스템을 형성하는 사람들에게 대해 생각하는 것이 된다. 이들을 고려하면서 도시를 재구성하는 일은 단지 도시를 형성하는 작업을 넘어선다. 주민들이 일주일에 몇 시간을 절약할 수 있도록 교통 시스템 일부를 추가하거나 재배열하면 그들은 교통 시스템과 ‘전쟁을 치를’ 시간에 필요한 다른 것을 할 수 있게 된다. 이를테면 자기 결정적인 실천 말이다.

애플은 가상의 예를 들면서 일종의 사고 실험을 유도한다.(112) 자기 자신의 삶과 아이의 미래를 위해 고군분투하는 미혼모가 어느 여름에 구직 면접을 보러 가는 상황을 상상해 보자. 그녀는 모든 것을 성실하게 준비한다. 면접 전날까지 예상 질문에 대한 답변을 꼼꼼히 체크하며 연습하고 좋은 인상을 줄 수 있는 옷도 골라놓는다. 그리고 면접날 아침에 일어나 준비한 옷을 입고 아이를 어린이집에 데려다준 뒤 면접장으로 출발한다. 그런데 여기까지 상상한 다음에 바로 면접 장면을 그려서는 안 된다. 성공적인 면접을 위해 그가 넘어야 할 가장 중요한 난관은 바로 여기에서부터 시작될지도 모른다. 그녀는 면접장으로 가기 위해 버

스를 기다린다. 버스 정류장에는 지붕 덮개가 없어 한여름 땀벌에 서서 버스를 기다려야 하며, 버스가 언제 올지 예측할 수 있는 장치 또한 없다. 땀을 잔뜩 흘리며 예상보다 늦게 온 버스에 올라탄다. 버스에 올라타며 기사에게 인사를 건네지만 기사는 불친절하다. 버스에서 자리를 고를 때에도 신중해야 한다. 좌석 시트에 옆질러진 음료수가 남아있다면 큰일이기 때문이다. 계속적인 긴장 상태로 버스에서 내려 면접장에 도착하자마자 화장실에 가서 땀에 젖은 블라우스를 해결해야 한다. 이런 난관을 모두 넘어야 성공적인 인터뷰를 위한 준비가 끝난 것이 된다. 요컨대 어떤 사람에게는 도시에서 이동한다는 것 자체가 난관이 된다.

버스 정류장에 그늘진 벤치가 마련되어 있었다면, 버스 도착 시간을 합리적으로 예측할 수 있었다면, 미소를 띤 운전기사와 다정한 인사를 나눌 수 있었다면, 버스 안이 항상 위생적이라는 믿음에 기반해 좋아하는 좌석에 편히 앉을 수 있었다면, 버스에서 제공되는 와이파이를 통해 이동시간 동안 면접에 도움이 될만한 인터넷 사이트를 둘러볼 수 있었다면, 그리고 인터뷰 시간에 맞춰 여유롭게 도착할 수 있었다면 어땠을까? 도시 모빌리티를 생각한다는 것은 어쩌면 이러한 사고 실험과도 같다. 현재의 도시 모빌리티가 제공하는 경험은 누구를 ‘표준’으로 삼고 있는지, 다시 말해 누구를 배제하고 있는지 검토해보고 기존의 분할선을 의문시해보아야 한다.

엠티앙이 랑시에르를 직접 참조하고 있지는 않지만, ‘모럴’(moral)과 ‘윤리’(ethics)에 대한 랑시에르의 구분은 이 책의 핵심 개념인 ‘모럴리티’를 이해하는 데에 도움을 준다. 랑시에르는 미학과 정치의 관계를 탐구하며 감성을 분할하는 것, 감각적인 것을 분배하는 것이야말로 정치라고 설명한다.

시간들과 공간들, 자리들과 정체성들, 말과 소음, 가시적인 것과 비가시적인 것 등을 배분하고 재배분하는 것은 내가 말하는 감성의 분할을 형성한다. 정치행위는 감성의 분할을 새롭게 구성하게 하고 새로운 대상들과 주체들을 공동 무대 위에 오르게 한다. 또한 정치 행위는 보이지 않았던 것을 보이게 하며, 쿵쿵대는 동물로 취급되었던 사람을 말하는 존재로 만든다.⁷⁾

그렇다면 감성의 분할은 도시 모빌리티를 조직할 때에도 출현할 수 있다. 본고의 서두에서 언급했듯이 도시 경험이란 결국 수많은 장소를 뒤섞이게 만들고 결합하게 만드는 것이다. 따라서 도시를 어떻게 구성하느냐에 따라 보이지 않던 새로운 대상을 무대 위로 올리는 감성의 분할이 발생하고 정치 행위의 수행이 일어난다. 그리고 이러한 정치적 활동이 바로 ‘모럴’이다. 진은영은 랑시에르가 습속으로서의 ‘윤리’와 모럴을 어떻게 구분하는지를 다음과 같은 예시를 통해 설명한다.

‘윤리’가 부정적 뉘앙스로 사용되는 구체적 사례를 우리는 최근 다국적 기업에서 판매하는 생수 이름에서 발견할 수 있다. (...) [스타벅스는 생수 업체를 통째로 인수하여 1.8달러짜리 비싼 생수를 개발하고, 고객들이 그 생수를 구매하면 그 가운데 5센트의 금액이 아프리카와 아시아의 어린이들이 깨끗한 물을 마실 수 있도록 하는 자선사업에 돌아가게 하였다. 물 팔아 돈도 벌고 브랜드 가치도 높이며 소비과정에서의 소비자들의 윤리적 만족도도 높여주는 이 일석삼조의 상품에 붙은 상품명이 바로 ‘에토스(Ethos)’이다. 여기서 윤리(ethos)는 현존하는 상품 체계(사회·정치체계)의 구획들을 전혀 바꾸지 않으면서, 부당한 세계의 변화를 원하는 이들의 소박한 열정을 상품 판매시스템 속에서 ‘용해’시켜 버리는 행위이다.⁸⁾

7) 자크 랑시에르, 『문학의 정치』, 안재홍 옮김, 인간사랑, 2009, 11쪽.

8) 진은영, 『시와 정치: 미학적 아방가르드의 모럴』, 『비평문학』 제39호, 한국비평문학회, 2011, 477쪽.

한 커피 회사가 윤리적 기업이라는 이미지를 어떻게 만들어내는지 잘 보여주는 장면이다. 인용문이 지적하는 것처럼 윤리는 현존하는 체계의 구획을 그대로 수락하면서 조직되는 행위지만, 모델은 기존의 관습을 의문시하면서 새로운 감각적 분배를 만들어내는 행위다.

그런 의미에서 애플의 통찰도 결국 도시 모빌리티의 모델, 즉 새로운 감각적 분배를 만들어내는 정치적 활동과 연결될 수 있다. 이 책에서 모델리티는 계속적 분할 활동 그 자체를 의미한다. 애플은 ‘도덕적 질서’(moral ordering)라는 표현으로 보이지 않던 감각을 가시화한다. 예컨대 도덕적 질서의 시각으로 접근하면, 환경을 생각하는 생태중심주의에서는 도시 빈민이 행위 주체로 썸해지지 않는다는 점, 빠른 속도로 압축될 수 있는 일반화된 도시 모빌리티 경험 속에서 노인이 배제된다는 점, 여성 혹은 성소수자들이 대중교통수단 안에서 다양한 층위의 폭력을 겪는다는 점 등이 드러난다. 이는 더 나아가 도시 공간을 함께 사용하는 동물을 둘러싼 동물권 문제로도 확장될 수 있고, 시점을 조금 더 미래로 열어 인공물에 대한 고려로도 얼마든지 확장될 수 있다.

애플이 말한 도덕적 질서는 관습적으로 고정된 일종의 불문율로서의 도덕을 수락하면서 수립되는 것이 아니라, 매순간 각 부분들의 도덕적 우선순위를 저울질하면서 갱신되는 것이다. 저자가 반복해서 이 책의 시도가 고정된 체계를 만들려는 것이 아니라 교통 시스템을 생각한다는 것 자체가 무엇인지를 생각하는 작업임을 강조하는 이유도 이러한 오해를 피하기 위함이다. 현재의 지배적 분할 자체를 검토하는 메타적 성찰이야말로 ‘모델’의 역할이다.

도시 모빌리티의 모델리티를 생각하는 일의 정치성은 여기에서 나온다. 앞서 언급했던 사고실험에 등장했던 한여름 구직 면접을 앞둔 미혼 모의 일화도, 버스 운전사의 시점에서 다시 쓰여질 수 있다. 이 여성이

통상적으로 상상되는 도시의 자동차모빌리티에서 썸해지지 않았던 사람이라면, 미래를 개척하기 위해 고군분투하는 미혼모의 서사에서 또다시 썸해지지 않은 사람은 버스 운전사다. 살인적인 근무 스케줄 때문에 충분한 수면을 취하지 못했고 근무 중에는 잠시 화장실에 다녀오는 것조차 허락되지 않는 비인간적 환경에 놓인 도로 운송업자를 사고실험에 등장시켜보면 또 한번 새로운 모럴이 요청된다.

이러한 논의는 미미 셸러가 말한 ‘모빌리티 정의’(mobility justice)와도 일맥상통하는 부분이 있다. 셸러는 교통정의, 공간정의 개념 대신에 “접근성과 신체 이동의 자유를, 공평한 인프라와 이동의 권리를 보장해 줄 공간 디자인을, 공정하고 정당하며 지속 가능한 교통 형태와 환경에 해를 덜 끼치는 생태적 도시성을, 자연 자원의 공평한 세계 분배와 이동 및 거주권 권리를 결합시키기 위해 노력해야 한다”고 말하며 “모빌리티 정의/불의는 이 모든 행위들에 걸쳐 하나에서 다른 하나로 이동해 나가며, 이들을 하나로 모으기도, 다시 튕겨 나가게 하기도 한다”고 지적한 바 있다.⁹⁾ 도시 모빌리티의 다층적 스케일을 검토하면서 그 안에 매겨진 법, 관습, 제도 등을 되묻는 이동의 정치학은 앵팅이 말하는 모빌리티의 기능과 맞닿아있다. 앵팅의 저서는 일상화된 도시 모빌리티 조건을 되묻게 함으로써 매 순간 모럴을 작동시키는 ‘지금, 여기’의 철학이다.

모빌리티의 모럴은 모빌리티 문제와 관련된 수많은 대중서사들에서 지금도 작동하고 있다. 대중들이 일상적으로 친숙하게 접하는 텔레비전의 자동차 광고들이 그 좋은 예이다. 자동차 광고들은 각 회사를 막론하고 엇비슷한 이미지를 제공한다(그림 1)). 광고 속 자동차는 도시를 벗어나 텅 빈 도로를 시원하게 질주하고 일상적 삶의 흔적이 전혀 없는 대자연의 오프로드를 달린다. 요컨대 자동차 광고에서는 도시가 소거된

9) 미미 셸러, 『모빌리티 정의』, 최영석 옮김, 앨피, 2019, 76쪽.

다. 우리가 일상적으로 운전하며 경험하는 교통체증, 소음, 돌발상황 등은 지워지고 자동차는 자유롭게 질주한다. 도시를 구성하는 절대적 전제 조건인 자동차 광고에서 도시를 소거시킨다는 것은 거꾸로 도시가 자동차 운전자에게 막중한 스트레스로 다가온다는 점을 방증한다.



〈그림 1〉 쉼보레 광고, 유튜브 캡처.¹⁰⁾

자동차 광고의 또다른 일반적인 전략은 가족이라는 가치를 강조하는 것이다(〈그림 2〉). 해당 광고에서 자동차는 가족의 소중한 추억을 가능하게 하고, 응급상황에서 어린 자식을 실어 나르며, 가족애가 증폭되는 공간으로 재현된다. 요컨대 자동차 없이는 가족도 유지하기 불가능하다. 이 광고에서는 위에서 언급한 ‘자동차모빌리티’가 그 이데올로기적 밑바탕으로 작용하고 있다. 자동차 없이는 기본적인 도시 생활을 제대로 영위할 수 없을 것이라는 공포를 조장하는 한편, 가족애라는 비물질적 정서를 자동차와 단단하게 결합시켜 ‘자동차모빌리티 정서’를 재생산하고 있기 때문이다.

10) 〈[쉐보레] 2021 TRAVERSE TVC 'Drive Every Moment'〉, Chevrolet Korea, Youtube, 2021.3.8.

(<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=biZP5XdIaU>, 최종접속일: 2021.12.28.)



〈그림 2〉 현대자동차 광고, 유튜브 캡처.¹¹⁾

자율주행 기능을 핵심으로 삼는 세 번째 광고는 새로운 분할선을 제기한다는 점에서 흥미롭다. 여기에서는 카메라가 일상적인 도시 경관을 순차적으로 재현한다. 차선 앞뒤로 차가 늘어서 있고 옆 차선의 자동차는 시야를 가린다. 주변의 운전자들은 급정거하거나 급히 차선을 변경하고, 보행 신호가 다 끝나가는 순간 아이가 갑자기 뛰어나와 횡단보도를 가로질러 간다. 예기치 않은 이 돌발상황들은 우리가 도심에서 운전하며 일상적으로 만나는 장면이자 운전 경험을 피곤하게 만들어 언제나 자동차 광고에서 소거되던 장면이기도 하다. 자율주행 자동차는 더 이상 광활한 해안도로나 대자연 속 오프로드에서 달리지 않고 도심 속의 교통 공간에서 이동한다. 자율주행이라는 새로운 기술의 출현은 광고를 통해서 표출되는 대중적 상상력의 무게 중심을 살짝 이동시킨다. 자동차가 복잡하고 피곤한 도시적 삶의 바깥에 존재하는 것이 아니며, 아이

11) 〈더 뉴 싼타페 런칭 “나의 가족에게”〉, 현대자동차(AboutHyundai), Youtube, 2020. 6.30.
(https://www.youtube.com/watch?v=802_DJEYW18, 최종접속일: 2021.12.28.)

의 생명을 보호하는 수단만이 아니라 앓아가기도 하는 기계장치라는 점을 드러내는 것이다.



〈그림 3〉 현대자동차 광고, 유튜브 캡처.¹²⁾

해당 자율주행 광고가 만들어 낸 분할선은 모빌리티의 모델에 비추어 볼 때, 기존 재현물과 어떤 점에서 다른 것일까? 앞에서 보았듯, 애플은 도시 모빌리티의 ‘도덕적 질서’를 끊임없이 재분할해야 한다고 요구하였다. 그렇다면 자율주행 기능은 도시 교통 시스템에서의 우선순위를 재지정하게 만드는 동인처럼 보이기도 한다. 특히 자율주행이라는 ‘기술’이 도덕적 질서의 수행에 적극 개입하는 상황은 약한 인간중심주의를 강조하며 비인간 주체의 도덕적 역할을 요구한 애플의 논의와 상통하는 듯하다. 이 광고는 ‘기술 자체도 도덕을 구성한다’는 명제를 시각화하고 있기 때문이다.

그러나 애플이 강조한 ‘부분전체론’에 비추어 보았을 때, 기술의 도덕적 수행을 평면적으로 이해하는 것은 위험한 일일 수 있다. 기술 발전이

12) 〈현대자동차 자율주행 “모두의 자율주행이 될 때까지”-Manifesto 편〉, 현대자동차 (AboutHyundai), Youtube, 2021.11.26.
(<https://www.youtube.com/watch?v=VF1aq2Ytfoo>, 최종접속일: 2021.12.18.)

사고를 예방하는 이 한 장면은 도시 모빌리티의 한 부분에 해당하며, 이를 도시 모빌리티의 핵심 해결책으로 간주하는 것은 부분-전체라는 단순 도식에 빠지는 일이다. 중요한 것은 부분과 부분의 역학 관계다. 앞서 인용했듯이 애플은 기술이 ‘사회 및 물리적 시스템의 다면적 배치 내 한 요소’이며, ‘기술은 긍정적인 것도 부정적인 것도 아니’라고 주장한다. 교통 시스템의 부분들은 ‘도시 모빌리티를 향상시키는 바람직한 (도덕적) 결과를 뒷받침하는 맥락에 놓였을 때 도덕적 부분이 된다는 것이다 (64). 그렇다면 문제는 자율주행 기술의 맥락이다. 이 광고에서 전면화한 기술 중심주의는 자동차모빌리티, 자동차모빌리티 정서, 자동차 중심주의의 다른 이름이다. 기술은 기존의 자동차 인프라가 갖는 우위를 재확인시킨다. 자율주행 광고는 자동차가 사고를 낳는 기계라는 사실을 잠깐 보여주면서 긴장을 낳지만, 곧바로 기술이 사고를 예방하리라는 전망을 제시하면서 시청자를 자동차모빌리티 정서로 즉각 복귀시킨다. 기존 모빌리티가 지니는 지배적 분할을 검토하는 메타적 성찰인 모빌리티의 모럴 차원에서 이 광고를 검토해 보면, 한편으로 자율주행 광고는 도시 모빌리티의 도덕적 질서를 재분할하려는 시도로 읽힐 수 있는 여지를 지닌다. 그러나 다른 한편으로 보면, 이 광고의 지배적 맥락은 다중기술적 분산의 가능성을 차단하고 자동차모빌리티의 단일기술적 포화상태를 재정립하려는 시도로 귀결될 수밖에 없을 것이다.

5. 도시 상상력

이상에서 세인 애플의 근작 『도시 모빌리티의 모럴리티』가 제기하는 몇 가지 문제들을 검토해보았다. 오늘날 도시성은 지역과 세대를 막론

하고 현대사회의 일상적 전제 조건이 된 만큼 도시 모빌리티를 사유하는 일 역시 도시공학자들만의 몫이 아니라 이동을 수락한 우리 모두의 문제이며 하나의 시대정신이다.

2절에서는 부분전체론으로 본 도시 모빌리티를 검토했다. 교통 시스템의 각 부분들을 집합론의 한 부분으로 간주하지 않고 부분과 부분의 역학 관계에 집중하면서 부분전체론적으로 보았을 때 도시 모빌리티가 제기하는 문제와 그에 대한 해답을 보다 유연하게 모색할 수 있다. 엠틱은 기술과 환경을 단순히 대립시키거나 기술만능주의 혹은 생태중심주의라는 양 극단에서 해답을 찾지 않는다. 자동차중심주의로 요약될 수 있는 현 도시 모빌리티가 낳는 부작용의 핵심이 단일기술적 포화 상태에 있으며, 이를 다중기술적 분산으로 전환하는 것이 중요하다는 것이다.

3절에서는 약한 인간중심주의를 다루었다. 도시는 처음에는 인공적으로 조성된 공간이었으나 이제는 우리에게 하나의 자연처럼 경험된다. 따라서 도시 모빌리티의 문제를 해결하는 데 있어 인간중심주의를 완전히 포기할 수는 없다. 도시가 생기기 전의 '원시적 자연'이라는 것도 이제는 하나의 가상이나 다름 없기 때문이다. 그렇다고 해서 인간이 아닌 존재의 본래적 가치와 권리를 함부로 침해해서도 안 된다. 엠틱이 제안하는 것은 약한 인간중심주의다. 겸손한 양보의 태도를 갖추되 매순간 매개된 부분들을 확인하는 도덕적 검토가 필요하다. 약한 인간중심주의 하에서 도덕적 우선순위를 숙고하는 것은 도시 모빌리티 문제를 해결하는 데에 전제되어야 할 하나의 태도이다.

마지막으로 4절에서는 엠틱이 제안하는 '모럴리티'의 의미를 랑시에르의 '모럴' 개념에 기대어 적극적으로 해석해보고, 광고 이미지의 분석에 모빌리티의 모럴 개념을 적용해 보았다. 보이지 않았던 것들을 가시화

하고, 뭉 없는 것들의 뭉을 회복시키는 것이 감각적인 것의 분배/재분배이다. 애플이 요청하는 도시 모빌리티의 철학 역시 억압되고 배제된 부분들을 고려한 모럴리티라는 점에서 이와 일맥상통한다. 모빌리티의 모럴 차원에서 볼 때, 도시 모빌리티의 대안으로 제시되는 기술 중심주의는 새로운 재분배의 가능성을 보여주지만 결국 단일기술적 포화상태를 재생산하려는 시도로 귀결된다.

모빌리티의 모럴은 도시 모빌리티에 대한 상상력을 비평할 때에 좋은 참조점이 될 것이다. 모럴은 공간의 새로운 분할과 배치를 추동하기 때문이다. 모럴리티의 이동을 추적하는 작업은 새로운 도시 상상력을 보여주는 대중 서사들을 독해하는 유용한 방법론이 되리라 기대한다.

참고문헌

1. 기본자료

Eping, Shane, *The Morality of Urban Mobility*, Rowman & Littlefield Publishers, 2021.

2. 논문과 단행본

데이비드 비셀, 『통근하는 삶』, 박광형·전희진 옮김, 앨피, 2019.

미미 셸러, 『모빌리티 정의』, 최영석 옮김, 앨피, 2019.

뱅상 카우프만, 『도시를 다시 생각한다』, 최영석 옮김, 앨피, 2021.

자크 랑시에르, 『문학의 정치』, 안재홍 옮김, 인간사랑, 2009.

진은영, 『시와 정치: 미학적 아방가르드의 모델』, 『비평문학』 제39호, 한국비평문학회, 2011, 470-502쪽.

Nagel, Thomas, "What Is It Like to Be a Bat?", *The Philosophical Review*, Vol.83 No.4, 1974, pp.435-450.

3. 기타자료

〈[쉐보레] 2021 TRAVERSE TVC 'Drive Every Moment'〉, Chevrolet Korea, Youtube, 2021.3.8.

(<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=biZP5XcIIaU>)

〈더 뉴 싼타페 런칭 "나의 가족에게"〉, 현대자동차(AboutHyundai), Youtube, 2020. 6.30.

(https://www.youtube.com/watch?v=802_DJEYW18)

〈현대자동차 자율주행 "모두의 자율주행이 될 때까지"-Manifesto 편〉, 현대자동차(AboutHyundai), Youtube, 2021.11.26.

(<https://www.youtube.com/watch?v=VF1aq2Ytfoo>)

Abstract

The Morality of Mobility and Urban Imagination

– Focusing on *The Morality of Urban Mobility*(Shane Epting, 2021)

Choe, Yeong-Seok(Yonsei University)

This article aims to introduce philosophical insights into urban mobility proposed by Shane Epting's *The Morality of Urban Mobility*(2021). Today, as urbanity has become a daily prerequisite for modern life, regardless of region and generation, it is not just up to urban engineers to think about urban mobility, but a problem for all of us who accepted ubiquitous mobility. The urbanity and mobility are the philosophy of this era. This book, published in 2021, gives moral dimensions to the problem of urban mobility, revealing points to consider when considering the urban transportation system.

Epting regards urban mobility as a 'mereology'. In mereologically inspired terms, the dynamics of each part, part-to-part, part-to-whole of the transportation system are revealed successfully. In this way, it is possible to find more flexible answers to the problems raised by urban mobility. The core of the side effects of current urban mobility is in the mono-technical saturation, and converting it to poly-technical dispersion becomes the key subject. To this end, what Epting proposes is 'weak anthropocentrism'. Weak anthropocentrism is a view that should be premised when determining the moral priorities of the parts in urban mobility.

The book says that the Morality dimension should be kept in mind when considering the conditions of urban mobility and parts of various scales. The philosophy of urban mobility requested by Epting can be placed side by side with the notion of 'moral' from Jacques Ranciere in that it drives to visualize the suppressed and excluded parts and relocate them according to moral ordering. This vision is expected to provide a significant view point for textual criticism of urban imagination.

(Keywords: mobility, morality, mereology, weak anthropocentrism, urban imagination)

논문투고일 : 2022년 1월 1일

심사완료일 : 2022년 1월 27일

수정완료일 : 2022년 2월 9일

게재확정일 : 2022년 2월 10일