

みんなのポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

「ストリートの人類学」の目標と射程：
〈「ストリートの人類学」の提唱〉へのコメント：
場所性とマナー化の視点から

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-03-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 野村, 雅一 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00001226

〈「ストリートの人類学」の提唱〉へのコメント 場所性とマナー化の視点から

野村 雅一
総合研究大学院大学

- 1 死とホームレス
- 2 ストリートの場所性

- 3 ストリートと「マナー化」

この『民博通信』116号の「ストリートの人類学」特集は驚くほどよくできている。この「ストリートの人類学」研究会の前身である「〈都市的なもの〉とは何か？」研究会（1998年度～2000年度民博共同研究）との連続性もしっかりしており、月刊『みんぱく』2004年8月号の特集「ストリートのいま」と合わせて読むと、これまでこのストリート研究会がなにをやってきたか、だいたいわかるようにまとめられている。

1 死とホームレス

今回の特集の論文とエッセイは、それぞれきわめて示唆的だ。しかしなんと言っても巻頭の関根論文（本報告書の第2章に再録）が説得力があって、対象との「距離感」が絶妙だ。わけのわからないところがあるところも、またおもしろい。朝、散歩にでかけていったら、公園に「意地悪ベンチ」と関根さんが名付けているものがあるという話から始まる。そうしたものが存在することに驚いた。それは、ホームレスがそこに寝られないように、排除するためにわざわざ設けられたものらしい。そして、関根さんはホームレスを見てかれらは「どこへ向かって歩いているのか」と考える。それは「死に向かつて」であり「自分もそこへ向かっていると悟られる」と思考は進む。そのような考え方もあるのか、という意外性に加え、空間を絶対的に超えて死に思考がとんでゆくことに、すごさを感じた。それに啓発されて私はふと、死の後のことを考えた。

別のプロジェクトで私が現在取り組んでいるエイジングへの関心からいうと、人は社会のなかに生まれて、社会のなかで死んでいくから必ず死後があるのだが、ホームレスはそもそも社会から消えているから死後がないのであろうか。人の死とは何をもたらしののだろうか。人は死んでも、生者の記憶に残っている限り完全に消滅はしない。しかし、最近の日本で社会が人の死をどのように受け入れるのかみてみると、死者と生者の関係がずいぶん変わってきているようだ。近ごろ「直葬」という、お通夜も葬儀も告別式もせずに、直接火葬場に送るスタイルが増えているが、もしかするとホームレスはすべて直

葬なのだろうか。生前から消えているわけだから。こうして、「死に向かって……」という発想から、いろいろと考えさせられたことがある。ホームレスの立場から死を考えるとすることは、言い方が不謹慎であるが、興味深い、大事なことなのではないか。

死との関連から、空間的な問題としてまた街の死、ストリートの死ということを考えた。それは廃墟であると思う。世界の都市のなかでは廃墟が生きている。ローマなどはさまざまな時代の廃墟の重なりの上にできあがっている。それがいまや、廃墟も排除されようとしている。意地悪ベンチをつくるような人には、廃墟は都合が悪いところなのだろう。写真（特集の関根論文中）を見ても、廃墟じみたところにいる靴磨きの人たちの居場所が整序されようとしている。生産と消費、家庭と公共、男と女、子供と大人といったカテゴリーの区別が融解しはじめてすでに久しい。分化の論理によって構築されてきた西欧近代の限界といってよいのかもしれない。

ストリートとはという問いかけは、このような朝の路上についての関根論文からはじまる。文字通り路上という意味のストリートは次には、比喩的な現象の問題として把握されていく。それは小田論文で言及される騒乱の場としてのストリート、そこで起こる現象をモダニティと結びつける比喩としてのストリート（「ストリートを取り戻す」）という論点に移り、さらに「トランスナショナル」という今日の問題へと展開していく。

2 ストリートの場所性

そこでひとつだけいっておきたいのは、「ローカル」という問題だ。ストリートとは比喩にしても空間にしても道なのだが、この研究会ではたいい匿名的で、固有な場所性はほとんど問題にできていなかった。（「都市の無意識」についての南氏の発表は例外。ホームページの要旨参照）世界各地のストリートが扱われてきたが、それらはたまたまそこをフィールドにしていって、どこにでもありうる現象として考えられている。根本的な問題や現象をとらえるために、調査の場所が匿名にされることが、現在の人類学でも大半を占めている。そうした場合の「ローカルな場所」というのは、「グローバルのなかのローカルな場所」といっても、じつはどこでもない、概念的空間になっている。しかし、ローカルとは本来は名前がある特定の場所である。固有性、歴史性、一回性、その場でしかないものということが大事なのではないか。特定のフィールドの話をしていても、一般論にしてしまうのでは、場所の固有性の、かけがえのなさはどこへいってしまうのか。人間におきかえるなら、「その人」だからこそという面はどうなってしまうのか。

今春、アメリカの人類学者テオドル・ベスターの『築地』という本が出た。本としては構成も章立ても破綻しているようで、必ずしも筋道だっていないが、非常におもしろい。この本に啓発されたのが、場所の問題だ。著者がとくに強調するのが、商取引にお

ける場所の重要性である。築地は世界中から魚があつめられる水産業の中心であり、世界最大の、まさにトランスナショナルなグローバルなマーケットなのだ。ベスターは、これが築地という場所でずっと営まれていることが肝心で、移転したらまったく別のものになるであろうという。英語のマーケットは、マーケットとマーケットプレイス、日本語でいうと「しじょう」と「いちば」とふたつに区別できる意味があるが、築地の場合はそれらふたつは区別できず分かちがたいという。築地はグローバルな、為替相場とおなじスポット市場だ。しかし、このマーケットとしての築地（しじょう）を、物理的な築地という場所（いちば）と切り離して考えることはできないというのだ。空間や場所には文化的プロセスをとおして意味というものが付着している。これは金融市場でも同じである。モノは動かないわけだからどこにあってもいいようなものだが、ニューヨークのウォール街は絶対的な力を持ち、そこでなければならない。考えてみると、日本の古本のネット通販でも、店の所在地が神田となっていると信用できそうに思う。その場所の固有性があるからだろう。

トランスナショナルということが盛んにいわれているが、この本では、トランスナショナルというテーマのなかにおけるローカルの重要性について指摘されている。「場所は、流動的なプロセスの真っ只中に、空間的（そして社会的）固定性という知覚を作り出すのである」（『築地』テオドル・ベスター著、木楽舎、2007年、58頁）と。すべての場所に、すべての空間にあてはまるわけではないが、ストリートを固有の名前のある場所として考えていくのも大事だと思う。これまで比喩的現象としてのストリートについても一般的な問題として扱ってきているので、個別の場所に徹底的にこだわる立場があってもよいのではないかと思った。文字どおりの道とか路上のストリートと、比喩や現象としての広義のストリートとを結びつけるもの、それが場所性なのではないかと考える。

近森論文に出てくるベンヤミンのパサージュ論でいえば、パサージュにも本来場所性がある。同種のものはヨーロッパのあちこちにあるが、それぞれのパサージュには名前があって、アイデンティティ、伝統、人間関係がそこに付着している。そうしたことにこだわると、もうひとつの見方ができるのではないだろうか。場所へのこだわりを取っ払ってしまうと、わかりやすいものになるが、そもそも固有性とはわかりにくいものであり、だからこそ『築地』の著者ベスターも長年築地にこだわってきたのだろう。場所というのわからないものなのだ。人類学の魅力とは、何かわからない「異物」と取り組んでいくなかで、その異物をくぐり抜けて理解可能な普遍的なところへ出て行くことなのではないか。それが人類学の方法であり課題だと思う。今日トランスナショナルな現象はたくさんあるわけだが、すべてがトランスナショナルなわけではない。トランスナショナルの地平まで出かけてそれを論じるためには、その前提となるナショナルやローカルをくぐり抜けていく必要がある。その点からいうと、加藤論文ではフーコーの

規律社会からさらに先にいくドゥルーズの管理型社会というセキュリティについて言及している。監視カメラはどこにでもあるが、しかし場所によって付け方がいろいろとあるという、さすが地理学者は場所をおさえるものなのだと勉強になった。トランスナショナルも、こうしたところから見直さなければならないのではないかな。

3 ストリートと「マナー化」

規律社会や管理社会ということから、最近もうひとつ関心を持っているのは「マナー化」ということだ。近ごろ東京辺りでは高校生のマナーが悪くなったとかいわれ、マナーが問題になっているらしい。それについてどう思うか、という日経新聞の取材を受けた。そのときに、そういえば近ごろは、マナーとはいうが、作法とはいわないことに気づいた。

メディアの報道でのマナー問題は、じつは2007年の5月9日の北海道新聞の報道からはじまった。旭川からの支線で朝の通学時間に、高校生が126人駅に積み残されてしまい、次の電車は1時間後とかになるからタクシーに分乗させたという出来事である。これは高校生が詰めて乗らないからいけないと、JRから校長にマナー指導の要望が出された。すると、すぐに、たしかに高校生のマナーは悪いという投書が寄せられてきて、毎日新聞や読売新聞でも続報が掲載されたり、関東でも同様だといってちょっとした騒ぎになった。

ところが、この北海道新聞の第一報では、列車は車両1両しかないうえに、この日はいつもより定員が10人少ない車両を使っていた事情が書かれていなかった。そのために、東京の人はこの記事を読んで高校生のマナーを問題にした。それが東京の満員電車の話ならまだ仕方ないが、これは北海道の真ん中の話。北海道の原野のなかでぎゅうぎゅう詰め電車で乗るなんて、ばかげている。電車を増便するのにお金がかかるのなら、北海道が一部負担するなりすべきではないのか。条件をととのえないで当事者である高校生の責任にしようとする。これは大人の、あるいは社会の問題だ。フーコーのいう管理は外部からだが、いまマナー化観念でそれをもっと内面化することを求めている。これが自主的な自己管理という形で、ストリートのいろいろな場面に出てきているように思う。日本の都会の満員電車は根本的に考えなければいけないことだと思う。満員電車は人間をモノとしてみるから詰め込めることができるわけで、顔見知りだったら無理だろう。満員電車は人をモノ扱いすることで成り立っている。たぶん痴漢というのもそれと関連している。作法や礼儀というのは、顔が見える関係でお互いがわかったうえででの配慮の関係である。しかしマナーというのは顔の見えない関係が前提の、人間関係をどう取り繕うかということであろう。満員電車というこの日本独特の光景。そのなかでまさにポストモダンな新しい規律が求められている。それが都会ならまだしも、田

舎の高校生に。彼らは互いに名前も顔も知っている間柄で車両1両に押し込められている。そのしんどさに怒りを感じるのだ。意地悪ベンチや満員電車といった日本の都市の風景をうけて、何がどうなろうとしているのか見定めていきたい。

（本稿は、2007年7月1日の民博共同研究「ストリートの人類学」研究会における発表をもとに加筆修正したものです。）

