



Doshisha University Academic Repository

同志社大学学術リポジトリ

## ポスト・コロニアリズム - バンコクの場合

著者	田口 哲也
雑誌名	言語文化
巻	6
号	1
ページ	157-169
発行年	2003-08-31
権利	同志社大学言語文化学会
URL	<a href="http://doi.org/10.14988/pa.2017.0000004448">http://doi.org/10.14988/pa.2017.0000004448</a>

# ポスト・コロニアリズム      バンコクの場合

田 口 哲 也

## 初めに

ポスト・モダニズムやポスト・コロニアリズムの言説が英語圏のアカデミズムに定着して久しい。前者については、あたらしい建築様式について言及する場合はともかく、文学や美術について適用する際には、まずモダニズムについての明確な認識があって初めて意味が生ずるはずだ。だが、そのモダニズムについてはいまだに曖昧なままではなからうか。

ポスト・コロニアリズムについては、第二次世界大戦後の植民地支配の終焉を受けて、植民した側ではなく、植民された側がどのように自らのアイデンティティーを再構築していくかというテーマが一応ある。特にイギリスの場合は戦後大量の移民がインド亜大陸や西インドから到来したのだから、このテーマにはそれなりのリアリティがあるはずだ。だが、実際はどうだろうか。

ポスト・モダニズムやポスト・コロニアリズムの言説がフェミニズムやゲイ・レズビアンなどの言説とともに、従来のキャンオン、即ち、「過去のヨーロッパの白人男性作家」(“Dead White European Male”)中心のキャンオンを書き換えるべく登場したという見方もそれなりに正解である。この従来のキャンオンがモダニズムの時代まで続いていたとすると、先に述べたモダニズムの曖昧性をそのままにしておいても、ポスト・モダンの意味が限定的であれ生じてくることになるのかもしれない。

しかしながら、主として80年代から盛んになってきたこの種の言説は、アカデミズムと出版社などの文化娯楽産業界がジャンルの細分化を狙って生み出したマーケティングの一部分ではないかと疑いたくなる。例えば本人も認

めているように、カズオ・イシグロが数々の賞を取り、イギリス文壇のスターになっていったのは、彼が運よくこのような時流に乗れたからである。もちろんイシグロは優れた作家であり、彼の作家としての価値は、マーケティングとは無関係である。

イシグロは、イギリスの心地よい郊外の住宅の中でひたすら過去を反芻する主人公を好んで描く。だが、主人公の過去の記憶は作家によって微妙に操作される。主人公の記憶は、他者の記憶と付き合わせられ、一般化されていくなかで、それまで主人公が思いもしなかった新しい意味を帯びていくことになる。この過去を復元する記憶のダイナミズムを植民・被植民との対立 (conflict) の比喩と見るのは、イシグロをイギリスのトップの作家に押し上げた出版界に対して、余りにも好意的すぎる見方であろうか。

消費を常に拡大しなければ死んでしまう資本主義が行き着いた先が九・十一の同時多発テロであった。その約一年後、2002年の秋にアメリカで一冊のアンソロジーが出版された。カウンター・カルチャーが華やかだった六十年代に「サンフランシスコ・オラクル」を主宰した詩人、アレン・コーエン (Allen Cohen) とクライヴ・マツソン (Clive Matson) が編者で、そのタイトルは『目には目を、は世界を盲目にする』( *An Eye for an Eye Makes the Whole World Blind: Poets on 9/11* ) というものである。このアンソロジーの中にポミー・ヴェガが、「グラスホッパー (飛蝗) の時代で」という作品を寄せている。この詩は、巨大なマンションを胃袋にして、世界の端をつま先立ちで歩くグラスホッパーのイメージで始まる。ヴェガはその後、具体的な数字をあげて世界中の男、女、子どもに必要な衣食住、飲料水、下水道設備、教育、医療などに必要な額が400億ドルであるのに対して、グラスホッパーの軍隊が防衛に必要な額は3550億ドルで、誰も望んでいない戦争にかかる費用は、1000億ドルであると言う。そしてこのあと、すべてを食い尽くすように見えても、実際には少しは残しておく実際の昆虫の生態と、容赦なくすべてを食い尽くす巨大なマシンであるグラスホッパーの「生態」がフーガのように対照されていく。

現代におけるメディア・ミックスの戦争は最大のスペクタクルであり、私たちはしばしばその報道によって現代の文化を見る視点を強引に捻じ曲げら

れてしまう。ポスト・モダニズムやポスト・コロニアリズムの言説は、例えばヴェガが描き出した後期資本主義の絶対的な怪物性を前にしてどのように有効に働くことができようか。ポスト・モダニズムやポスト・コロニアリズムという言説は、モダニズムやコロニアリズムがすでに終わったかのような印象を与える。だが、実際にはそれらの言説はモダニズムやコロニアリズムを止揚するものではなく、絶えず成長を続けなければ死んでしまう怪物に食わせるために、間断なく作り出されるマーケティングのための華麗な衣装ではなからうか。

このような観点から、もっとも矛盾に満ちた現代のメガロポリスを見ればどのような景色が私たちの目の前に見えてくるのであろうか。ここではそのような矛盾を意識しやすい旅行者（＝異邦人）としての視点からバンコクの現況を検討してみたい。アジアはアフリカとともに列強による植民地支配に多年にわたって苦しめられてきた地域である。そのアジアにあってタイは植民地支配を受けなかった例外的な国家として知られている。そのタイも近年は急激な近代化（＝工業化）の波にのまれ、その首都であるバンコクはアジアの代表的なメガロポリスのひとつとして急速な変化を遂げた。その変化の



スカイトレインが走るバンコクを中心街

背後には何があるのでしょうか。タイやバンコクについての私の知識も経験も極めて限定的なものである。だが、バンコクというと、「サクラ」・「フジヤマ」・「ゲイシャ」的なステレオタイプな思考様式とまったく同じように、「トム・ヤム・クーン」(タイ料理)「ワット・アルン」(寺院)「バーガール」(夜の町)という、極めて通俗的な反応しか示さない欧米やその亜流である日本の「異文化誤解」を量産する石化した巨大な頭脳を解剖するための切り口を見つけることができれば幸いである。

### バンコクのBTSスカイトレイン

日本と東京を分けて考えるということを私たち日本人がしないのは、この国の政治家を初めとして、大部分の知識人層を含む、情報を操作する側の人間にとって、そのような思考様式のほうが、都合がいいからである。これを均質化をめざしてひたすら走ってきた戦後の日本文化の負性とするか、あるいは古事記以来変わることのない日本文化の特質とするか、解釈は分かれてもよい。どちらにしても言えるのは、このような差異に鈍感な日本人にとって、例えばロンドンがイギリス全体を意味したり、パリがフランス全体を意味したりすることは不思議ではないということだ。

バンコク市内にいくつかの長距離バスの<sup>ターミナル</sup>発着所がある。そのひとつがモーチット・バスターミナルである。ここはイーサンと呼ばれるタイの東北部方面へのバスが発着する巨大なターミナルである。鉄道網がそれほど張り巡らされていない国にあっては、長距離の移動は飛行機に比べて格段に値段が安いバスが主力になる。外国人にはその感覚が理解しにくいかもしれないが、例えばどこでもいいから海外に出かけ、長らく滞在したとしよう。長い間同胞に会っていなかったあなたには、ヒースローでもいい、シャルル・ドゴールでも、JFKでもどこでもいい、大きな空港のターミナルで東京行きのフライトを待つあのガラス張りの孤独で不愉快な部屋に入った瞬間の違和感を思い出してもらえばよい。このモーチット・バスターミナルは確かにバンコク市内にあるのだが、そこはすでにイーサンの一部なのだ。上野駅がかつて東北の一部であったように。

農村部から都市部へ人口が流入するというイギリスで起こった産業革命期

の傾向は現在でも進行形である。いま農村部と書いたが、多国籍企業によって食品工場と化した現在にあっては、それは農村部というよりは、ひとりあたりの生産と消費が相対的に低く、文化的に下位に位置付けられている、「田舎」と呼んだほうがより正確である。ある種の期待をもって「田舎」からメガロポリスに吸い寄せられてくる若者はよほどのことがない限りもとの「田舎」には戻らない。したがって都市は恐ろしく過密化し、まるで嘔吐するかのように、過剰な人口を郊外に吐き出す。だが、生産力のある人間は昼間に再びメガロポリスにやってくるので、空間は時間帯と生産性によって過密度の序列ができる。どこがどのように過密になるかは都市によって異なるが、バンコクの場合はほぼ中心部全域の道路がひどく混みあう。

800万の都市に、近年まで地下鉄やその他の大量輸送が可能な公共輸送機関がなかったのだから、その交通渋滞は想像を絶するものがあった。世界の主要都市では道路や鉄道などの、車両や人の移動のために必要な敷地はその都市の全面積に対して20から25パーセントを占めるといわれている。それに対して、バンコクの場合はその割合はわずか6パーセントで、そのわずかな敷地に一日平均、約300万台の車両がひしめいている。

バンコクの主要な道路の交差点には必ず交番があり、ここから交差点の信号の切り替えが行なわれる。交番といっても、それは道路規制専用のものであり、道を尋ねる目的でこの交番に出入りする者はいない。道端に立つこげ茶色の制服を着た交通警官は防毒マスクを着用している。数車線ある大きな道路では、車線の走行方向が時間によって刻々と変わる。日本と同じように立憲君主国で、イギリスのインフラを模倣したタイでは車両は左側通行であるが、この複雑な道路を猛スピードで走る地元の車両に囲まれて、バンコク市内をレンタカーなどで走ろうとするのはかなり無謀である。

この恐ろしい交通渋滞とスモッグを少しでも緩和しようという目的で1999年12月5日、国王の誕生日に合わせて開通したのがBTSスカイトレインである。先ほど述べたモーチャット・バスターミナルからタクシーで10分が15分くらい飛ばすと、BTSのモーチャット駅に着く。イーサンから出て来たり、イーサンに短期間戻ろうとするタイの民衆でごった返すモーチャット・バスターミナルとは対照的に、BTSのモーチャット駅には観光客やバンコクに駐留してい

るビジネスマン、外交官などの外国人の姿が目につく。日本で外人と呼ばれるように、白人はタイでは「ファラン」と呼ばれる。この「ファラン」に混じって日本人の姿も多い。ついでにいかにも日本人観光客が多いかを示すエピソードとして、空港に置いてある、バンコクのフリーマップが最近では英語に日本語が加わってバイリンガルになった。

現在のところBTSにはこのモーチャットからサイアム（地元ではシアムと呼ばれる）を経てスクムビット通りを走る路線と、ラチャダムリ通りを経てシーロムに続く路線がある。後者はほとんどチャオプラヤ川に近いところまで伸びている。高架鉄道であるが、なるほどスカイトレインと呼ばれるだけのことはある。地上から相当高いところを走っている。加えて完成してからそれほど日がたっていないこともあり、駅の設備も車両も恐ろしく清潔だ。車内はプラスチックの使用が目立ち、日本のモノレールなどよりもっと未来的な雰囲気が漂う。車内でもホームでも一切の飲食は禁じられていて、もちろん喫煙場所などはない。かなりゆったりとスペースをとってあるホームの端には制服警官が立っている。

午前6時から深夜まで営業しているが、夜遅くなっても日本のように酔っ



払いがゲロを吐いているような光景は一切ない。クリーン・ルームのような霏圀気のホームで、電車を待つ間に大型の液晶画面に映っている動画のコマースシャルを見ていると、下の地獄のような交通渋滞が嘘のようだ。BTSはバンコクの街のすみからすみまでをカバーしているわけではないし、バスと比べると運賃も高いので、まだ庶民の足にはなっていないようだ。実際BTSの建設をめぐるってはタイ国内の世論も分かれたという話を聞いた。

因みに料金が安いエアコンなしのバスや、チャオプラヤ川を行き来する船に乗ってみよう。こちらにはほとんどファランや日本人の姿はない。目に付くのは学生や勤労者、それにオレンジ色の僧衣をまとった僧侶である。特に船着場には僧侶の姿が目立つ。逆に、タクシーに乗る僧侶の姿を見たことはあるが、BTSで僧侶の姿を見かけたことはない。もちろんこれは私自身の限られた体験なので、あくまでも印象でしかないのだが、大衆はおおむねバスや船といった伝統的な乗り物を用い、BTSは最近のファッションを強く意識した中流階級のバンコク市民やファラン、日本人などが主に利用するのではないか。

## オリエンタルのオリエンタリズム

バンコクの中心は先に述べたスクムビットやシーロムなど、チャオプラヤ川から東のほうに移動した。官庁街、ビジネス街が移動し、それにつれて歓楽街も移動したからだ。だが王宮のあるドゥシット地区はチャオプラヤ川に近い位置にあるし、国立劇場、国立博物館、エメラルド寺院、ワット・ポー、タマサート大学など、バンコクの主要なランドマークの多くは川沿いにある。エアコンも自動車もなかった百年前に思いを馳せれば、冷たい空気を送ってくれ、しかも移動のための船がすぐに用意できる川沿いが一等地であったと容易に想像できよう。

世界の主要な都市で水上交通がバンコクほどまだ現役で活動している都市は珍しい。チャオプラヤはバンコクの西部をほぼ南北に流れる大河であるが、そこには数多くの船着場がある。なかでもチャオプラヤのほぼ中心に位置するチャン船着場（ター・チャン）はいつでも乗客や物売りなどでごった返している。このチャン船着場から暁の寺（ワット・アルン）などを眺めながら





チョオブラヤの新しいランドマーク、ラム8世橋

船で約30分ほど川を下ると、ほぼタクシン橋に近い一帯にある有数のホテル街にたどりつく。特に有名なのが、オリエンタルである。

欧米の日曜紙の大部分は本体と、ビジネス、スポーツ、文化などのジャンルごとの別冊からなっているが、最近ではこの別冊にトラベルが含まれるようになった。特にパッケージ・ツアーの発祥の地であるイギリスのアグレッシブな観光ジャーナリズムは東南アジアをカバーし始めた。オリエンタルも様々なメディアによって何度も取材されている。というのもこのホテルの旧館には作家の棟 (Author's Wing) があって、このホテルに宿泊して仕事をしたサマセット・モームやノエル・カワードの部屋が残っているからである。この作家の棟から階段で降りてきたところに豪華なティールームがあって、そこに備え付けてあるホテルの手引書によればジョセフ・コンラッドの部屋もあるという。コンラッドがバンコクにやってきたのは1888年のことで、病気になったクルーに代わって帆船の指揮をとるために派遣されたい。それほど豊かではなかったこの船乗りはユニバーサル・ホテルという安宿に投宿されたい。ただ、今でも多くの観光客がそうするように、彼はコンサ

ートやお茶、あるいはお酒を楽しむためにオリエンタルにやってきたことは確かなようだ。

カワードやモームと違ってただ投宿しただけの作家には他に、グラハム・グリーン、テネシー・ウィリアムズ、ゴア・ヴィダル、ウィリアム・ゴールディング、ジョン・スタインベック、アイリス・マードック、イアン・フレミングなどがいるようだ。この他にも東南アジア作家賞の授賞式の舞台になっていることの記述や、各国の元首、王室メンバー、映画スターなどの写真が続く。

オリエンタルのみならず、たとえばドゥシット・タニなどでもそうであるが、一般にバンコクのメジャーなホテルでは様々な文化事業の企画と社交を繰り広げ、それをメディアにプレスリリースするというやりかたをとっている。バンコクで発行されている2つの英字紙、*Bangkok Post*、*Nation* は共に優れた日刊紙であるが、これを読むのはファランとタイの知識人層のみであり、ホテル側がリリースした各種の集いの様子が写真入で報道される。

スクムビット通りの中級のホテルに初めて滞在したとき、ホテルのドアマンが客（=私）に英語で話し掛けてくるときにいちいち、「イエス、マスター」と言うので閉口した記憶がある。後でタイの友人に聞いたところこのホテルはインド人が経営しているとのことであった。ヒルトンだとかシェラトンだとか聞くとすぐに外国資本のホテルだとわかるが、バンコクのかなりの



オリエンタル

ホテルは外国資本によるものか、あるいは外国資本が出資しているものが多い。レストランやバーなども同様だ。

オリエンタルも例外ではない。さすがに「イエス、マスター」式の露骨なコロニアリズムはないが、川辺に面した美しいテラスにも、作家の棟の見事な内装のティールームにも、いるのは主にファランと日本人、それにタイの中産階級の間人だけである。イギリスのクオリティ・ペーパー、*Financial Times* もかつてオリエンタルの小特集を組んでいたが、ここのハイ・ティーはイングランドのどこのものよりも美味であるという記事があった。いい舌と腕を持った職人が長年の伝統を伝授したあと本国で死に絶えてしまえば、その伝統の味は外国で生き延びていくことになるのかもしれない。

ファラン、日本人、タイの中産階級と、タイの一般民衆を区別し過ぎたかもしれないが、両者がなんらかのイデオロギーで分離されているわけではない。タイは例えば東南アジアのなかで日本人にとってはもっとも過ごしやすい国かもしれない。第二次世界大戦中に日本が正面切った侵略をしなかったほとんど唯一の国だからである。オリエンタルでくつろいでいる限り、バンコクの喧騒で活力に満ちたストリート・ライフからは無縁である。宿泊客は



バンコクの街角

いわばフィクションの中の登場人物のようにホテル側から扱われ、自己投影された他者の世界、つまりオリエンタリズムの世界の中でくつろぐ。これも確かにバンコクである。が、それがすべてのバンコクでないことは明らかであろう。

### 終わりに

余りにもあたりまえのことを書いたが、これがたとえばBTSになるとそれほど簡単ではない。ましてや、外国人旅行者という特権からスケッチしたバンコクのポスト・コロニアルな風景に比べ、自国、つまりポスト・コロニアル、ポスト・モダンの日本の風景を分析するのはかなり難しい作業であろう。

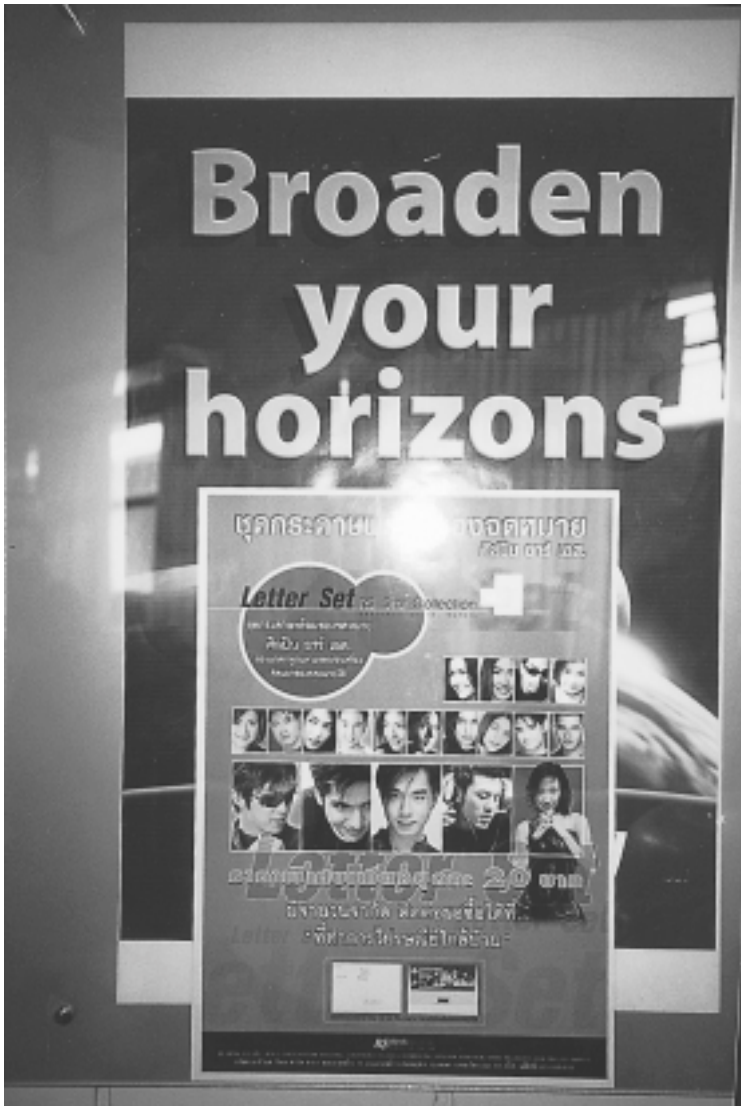
すでに述べたように幸いにもチャオプラヤでは船による水上交通が生きた伝統として機能している。数多くある船着場では、陸上から船を誘導する男が「ピー、ピー」という高い音の出る呼子を吹き鳴らしている。様々な音色を出しているのは、ひとつの音とその組み合わせによって様々なメッセージを送り出せるからなのであろう。私たちの先祖もまだ水上交通が生きていた時代には同じような呼子を使って連絡をとっていたことであろう。船頭は呼子のメッセージに合わせて信じられない技量を見せて船を巧み操る。

BTSスカイトレインはオリエンタルのような剥き出しのコロニアリズムの産物ではない。それはポスト・モダンですらある。だが、この堅固な未来主義の交通機関を支えている柱も、巨大なバンコクの空を滑空するように走る車両も、二本の剣で2つの半円を描いたような路線にそって聳える高層ビルも、いやあるいはこのエアコンの効いた、恐ろしく静かで安全な交通機関を利用するすべての人間が、自力では把握できない奇妙な文化経済構造が演出するカプセル宇宙の中に生きている。統計によると、日本のタイへの投資は1997年が219の企画で、1466億7500万バーツ、その後、この数字には変動があるものの、また近年総投資額に陰りは見えるものの、なおアグレッシブな投資が続いている。97年の投資額を現在のレートで日本円に直すと約4400億円ということになる。ただし、この数字は日本からの投資額が10パーセント以上の企画に限定されているから、小規模な個人投資を含めた実際の投資額はもっと上になる。( *Bangkok Post*, May 21, 2003 ) さらにここに日本人旅行

者が落とす円を加えれば、タイに流れる円はもっと膨らむはずである。

今のは円であるが、これにドルやユーロなどを加えれば、剥き出しの資本主義根性をいかに洗練されたポスト・コロニアリズムがその華麗な仮面で隠蔽しているかがわかってしまうというものである。その規模も、演出力もコロニアリズムの比ではない。なぜなら彼らは植民地時代の資本家が夢想もできなかった高速で大量の伝達・輸送が可能なテクノロジーを持ち、ビジネスの邪魔になる主権国家の規制を骨抜きにする多国間組織を背後に抱えているからである。それでも邪魔をするなら、メディアとハイテク軍隊という最後のカードさえある。ひどい比喻ではあるが、かつてデニス・ヒーリーは、人食い人種がフォークとナイフを持って人食い人種に変わりがないように、資本家がコンピュータ・テクノロジーを駆使しても資本家に変わりはないと語った。変化させていく側はすべてを変化させていく。変化させられる側はすべて変化させられていく。

スカイトレインが発車するとき、船着場で耳にするのと同じ呼子の音を電子音が演出する。もしもバンコクの水上交通が大阪の水上交通のように死に絶える日がくるとしたら、後年、呼子を模した電子音と、オレンジ色の僧衣をまとった裸足の僧侶がたむろする船着場との関係を「発掘」するのがアカデミズムなのであろうか。



タイのポスト・オフィスで

Key words: Thailand, Bangkok, Post-Colonialism