

Title	JR東日本における音による乗客(乗降客)の移動・態度の取り締まり
Sub Title	
Author	Manea, Pierre
Publisher	慶應義塾大学大学院社会学研究科
Publication year	2012
Jtitle	慶應義塾大学大学院社会学研究科紀要：社会学心理学教育学：人間と社会の探究 (Studies in sociology, psychology and education : inquiries into humans and societies). No.74 (2012.) ,p.106- 109
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	平成23年度博士課程学生研究支援プログラム研究成果報告
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN0006957X-00000074-0106

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

注

- 1) この視点はボルタンスキー (Boltanski 2009) からインスピレーションを得ている。彼はあるインタビューの中で次のように述べている。「私は、記述と批判的反省性との間の対立は、社会学や他の社会科学の中では時代遅れの対立であるという主張には満足しませんでした。科学におけるあらゆる対象の構築は選択という主観的な行為である、事実判断は価値判断でもあるなど、これらはある意味では正しいのですが、この問題を厄介払いする拙速な方法です」(Boltanski 2011: 471)。
- 2) 同様の問題関心から行われた社会学の仕事として北田 (2003) が挙げられる。彼は、近年の言説の布置状況を《「社会的なるもの」肥大／「政治的なるもの」の盲点化》という標語で整理している (北田 2003: iii-xvii)。それによれば、あらゆる出来事や事象を社会的文脈から説明し、相対化しようとする傾向によって、社会的文脈によっては容易に語り尽くすことのできない価値の領域、とりわけ、「国家」「正義」「自由」「平等」といった政治 (学) 的概念を考察することの意味が失われているという。構築主義もその一つに数えられるこのような「社会的文脈主義」(北田 2003: xiii) に抗する形で、北田はリベラリズムの可能性を探究している。
- 3) メタ批判理論はまた、「学的な専門知識から、修復や改良を目的として、社会的諸関係のなんらかの次元を、その社会関係が刻まれている枠組みを問題化しないまま非難する、一時的な批判的介入」とも区別される (Boltanski 2009: 22)。

参考文献

- Boltanski, L., 2009, *De la critique*, Gallimard
- , 2011, “Critique sociale et émancipation Entretien réalisé par Laurent Jeanpierre”, *Penser à gauche: Figures de la pensée critique aujourd’hui*, Editions Amsterdam
- Duvoux, N., 2011, “Le pouvoir est de plus en plus savant. Entretien avec Luc Boltanski”, *La Vie des idées*, (<http://www.laviedesidees.fr/Le-pouvoir-est-de-plus-en-plus.html>)
- 北田暁大, 2003, 『責任と正義 リベラリズムの場所』勁草書房

JR東日本における音による乗客 (乗降客) の移動・態度の取り締まり

マネア・ピエール

はじめに

本報告は、著者が2009年より継続して行ってきた研究課題、JR東日本における音による乗客 (乗降客) の移動・態度の取り締まり (仮名) について、2011年度の調査の一部の成果を提示するものである。

問題の所在

サービスを提供する「空間」として、電車と駅は管理行為の対象である。車内空間又は駅構内空間は「公共化する諸規範」によって規制・強制・制限されているところだと言える (田中 2007; 小勝 2010)。

規制を必要とする要因はいくつかあるが、ここで挙げられる一つは、日本の駅と電車というのは、数多くの人々が集合するところである。首都圏の全線では1日3600万人が利用し、JR東日本の利用者のみで1日1600万人となる。駅により乗客数が異なることを留意した上で、新宿駅のような主な駅であれ

ば、JR 駅のみで1日100万人が乗降するが、小田急線等大手民鉄や私鉄というJR以外の鉄道会社の乗降客も含めば一日350万人となる。

このような状況では、利用者の取り締まりは列車内そして駅構内のそれぞれの空間の特徴（空間的な文脈）により行われていると思われる。各状況に対応し、音によるメッセージ（自動放送、駅員の放送、接近メロディー、発車メロディー、音信号等）が流れる。管理されている空間の特徴によってメッセージの内容が変わる。

車内放送

電車は比較的狭い空間であり、電車全体が移動しているにも関わらず、乗客自身は受動的な状態であり、動いたりすることはほぼない。特に満員の時（ラッシュ時間）、苦しいほど動けない状態は、車両の空間の一つの特徴である。このような状態においては、車掌や自動放送を通し、鉄道会社の一部の放送は輸送事業自体に関連している。

次に停車する駅に関する案内情報（駅名、乗り換え案内）はその一例である。この案内情報は電車自体の行き先に関する情報であり、次の停車の時間帯、そして次の停車の場所を知らせ、つまり輸送の流れそのものを分かりやすくする情報である。輸送を時間的に・空間的に明確にする案内情報である。こうして、鉄道網が音で順序立った案内標識となっている。利用者にとっては、音標識が鉄道網の組織化を行う一つの手段となっている。

他方、次に停車する駅名を案内放送で提供する上で、「ドアが開く側」等も放送されている。この情報も乗客の態度に影響を及ぼす可能性が高く、つまり事前に対策を講じる（proactive）情報である。乗降客の流れの管理上では、車掌が使っている方策の一つの工夫である。一方、乗客は鉄道会社が時間を守るサービスを強く期待している [田中 2005, 橋本, 2001]。他方、鉄道会社も輸送の合理化を目標とされてきたため、上述の乗客の希望は会社の目的と合わせて、輸送経験を改善することに向かってきた。ドアの開く側というのはいつから車掌によって案内されはじまったかは不明であるが、1930年前後から列車内に高声装置が設置されはじめて [小勝 2010]、以上に述べた乗客の希望と鉄道会社の輸送の合理化の目標を達するために、案内指示としての車掌のアナウンスも使われるようになってきた。このような情報のおかげで、移動している車内で待っている乗客は、適当なドアに体を向けるように準備すると思われる。

要するに、鉄道会社が列車の定着時間を守るようにするため、降りる過程そのものを合理化する必要がある。技術上の様々な要因（ドアがきちんと開いたり閉まったりする、列車のエンジンがきちんと動く）の管理は鉄道会社の責任であるが、乗降客の流れをできる範囲で合理化する必要がある。この目的の成功は、ある程度、乗客の行為次第である。そのため、「次の停車」の案内をする上で、「開く側のドア」とは、乗客がよりスムーズな乗降ができる（時間を守る、さらに早く到着する、乗り換えするという目的）ように提供されている情報であろう。

ここで見られるのは、輸送関連の案内放送も、社会規範（時間を守る）が案内放送の内容をある程度形成させることが分かる。次の停車駅名と開くドアは一つの例であるが、音によるメッセージの内容は必ずいくつかの要因で定められている。輸送上のみの要因ではなく、社会規範もその一つである。鉄道網における方向性の組織立った案内標識化が明らかである一方、利用者自身が時間を調整できるように、技術（ドア）に関する情報も提供されている。そのような情報は狭い空間における鉄道事業に直接

関係している機械と乗客との摩擦をできるかぎり減少するのが一つの目標だと考えられる。

発車メロディー

駅のホームで使われているメロディーも様々な要因から形成されてきた。

ホームでは、アナウンスと複数の音信号に加えて、主に二つのメロディーの類が流されている。一つは電車がホームにまもなく到着することを知らせる「接近メロディー」である。二つ目は電車がまもなく発車することを知らせる「発車メロディー」である。とは言え、単なる音「信号」よりも、発車メロディーは乗降過程を扱うような一つの手段だと思われる。

本来、メロディーではなく、ホームにおける乗降過程は単なるベル（電磁石刑）で行われていた。ずっと前から口笛の使用が一般であったが、現代のメロディーの前身はベルである。今のところはいつから使用されはじめたのか不明でありながら、1960年代の録音はあるということで、最低50年代から使用が普及しはじめたことを推測しても間違いのないと思われる。

乗降過程を考えてみると、電車が到着する前、そして発車した後は、乗降客は乗降プロセスに対して受動である。逆に、到着する前後と発車する前後の間は、乗降客にとっては受動的な状況が終わり、能動的な状況が始まり、交通プロセスに能動的に取り込む。

合理化が目標であった国鉄の鉄道員たちは、無意識か国鉄の案内部の指示のもとかはこれから明らかにしなければならないが、乗降客の能動的な状況を明らかにするため、ベルの様々な使用方法を試してきて、現在の多様なメロディーの起源がある。これからの観察は、2011年に出版された国鉄時代（1960年から1975年まで）の駅・車内アナウンスの録音、そして現在の発車メロディー等を制作する二つの株式会社の作曲家等のインタビューのもとに考えられた。

まず、電車が実際に到着する前に、そして、発車した直後までにベルをならすことが一つのケースである。交通プロセスと関係している行動の時間帯（action scene）の始めから終わりまでベルで知らせられて、場合によりベルが45秒ぐらいならされていた。もう一つのケースでは、電車が到着する直前にベルがならされ、乗降客が受動的な状況から積極的な状況に進行する準備ができるようになっていた。これは「接近ベル」だと言ってもよいかもしれない。三つ目のケースでは、一つ目のケースのように、ベルがずっとならされており、発車の直前にトーンが異なった別のベルを5秒ぐらいならされた場合もある。「発車ベル」そのものだ。こうして、鉄道員たちは電磁石のベルの限界（電磁石から生じる音の特徴—強さ、リズム、周波数—が全く調整不可）を考慮し、ベルの使用を多様してきた。駅員たちがホームで単なるベルの可能性を超える必要を体験し、その必要（注意喚起する・乗降の加速等）に対応し、ベルで色々試してみてきたと考えられる。

従って、現在の様々なメロディーと音信号は新しい役割を果たしていることよりも、20世紀後半（特に「交通地獄」）から発展され伝わってきた鉄道員の習慣や技法が新しい形（電磁石によるベルから生楽器を使うメロディーに変形）になったのだと思われる。

とは言え、ベルがメロディーにされた経過においては、乗降過程の取り締まりという主な機能を超えた意味もつけられた。地域活性化に取り組んでいる協会・商店街会などが、地域の特徴（商品、名物、名人等）を知らせるため、鉄道会社と一緒に既に存在している曲をJRの発車メロディーにした取り組みが多くなってきた。JRではない鉄道会社でも普及しているパターンである。京浜急行鉄道等がチャイムを名曲の発車メロディーにしたことはその一例である。JR高田馬場駅で使用されている「鉄腕ア

トム」の発車メロディーの例も挙げてよい。こうして、駅の音環境と商売との関係が強いのは発車メロディー（「駅メロディー」とも言う）である。

従って、発車メロディーが輸送事業から象徴的に独立される傾向が見られる。その文脈は多くの著者が指摘した「ラス・ベガス化」（BÉGOUT, 2002）、「ディズニー・ランド化」や「魔法化された空間（enchanted space）」（AGAMBEN）、「付加価値化」（BAUDRILLARD）等、つまり都市空間の消費至上主義だと思われる。他方、45秒のベルが「けたたましい」と以前からも感じていた人がいたが、国鉄の民営化と同時に高まっている（音）環境のアメニティの意識で、特に1980年代から、マスメディア（新聞）でも文句や批判が現れる。

参考文献

- BÉGOUT, Bruce. Zéropolis. Paris: Éditions Allia, 2002.
小勝, 健一. 『車掌の口, 乗客の耳: 車内放送のメディア文化史』北海道大学, 2010.
田中, 大介. 「車内空間の身体技法」『社会学評論』58.1 (2007): 40-56.
田中, 大介. 「通勤通学する身体の形成」『ソシオロギス』29 (2005): 180-98.
橋本, 毅彦. 『遅刻の誕生. 近代日本における時間意識の形成』東京: 三元社, 2001.

辺境開発とツーリズムに関する文化人類学的研究： インド・ブータン国境地帯の事例から

脇 田 道 子

1. 研究目的

インドのアルナーチャル・プラデーシュ州（以下、アルナーチャルと略す）のタウン、そして国境を隔てたブータンのサクテン、メラは、それぞれの国家の中でも開発の遅れた辺境地帯にある。インド側のモンパ（Monpa）、ブータン側の牧畜民ブロクパ（Brokpa）と呼ばれる人たちは、類似の民族衣装や文化伝統を共有しているが、いずれもそれぞれの帰属する国家の中ではエスニック・マイノリティとして存在している。両地域ともに、最近になってツーリズム開発の対象地として注目されはじめたが、その実態と問題点を文化人類学の視座から明らかにすることが本研究の目的である。

本研究は、博士論文の研究テーマである「モンパの民族表象と伝統文化の動態に関する文化人類学的考察—インド、アルナーチャル・プラデーシュ州を中心として—」の一部を構成するものである。ブータン東部のツーリズムを取り上げたのは、国民国家と近代化のはざまにあるモンパを隣国ブータンの辺境に住むブロクパと対比することによって際立たせることができると考えたからである。

2. 研究概要

本年度は、2回の現地調査を行った。第1回目は、7月26日から9月1日までの38日間、アルナーチャルを中心としたインドでの現地調査、および資料の収集を行った。アルナーチャルが外国人観光客を初めて受け入れたのは1992年のことであるが、西部のタウン地区は、軍事的な理由からそれより遅れて