

1990年代のフランス文学には、ふだんの都市生活で注目される「」ことのない「田舎」を記録しようとする、いくつかのルポルタージュ作品がみられる。たとえば、フランソワ・マスペイロの『ロワシー・エクスプレスの乗客』(Les Passagers du Roissy-Express, 1990) は、パリを縦断する郊外鉄道のすべての駅で降りて、たいした観光資源もない界隈を散策した記録である。フランソワ・ボンの『鉄の風景』(Passage fer, 2000) やば、パリと地方都市ナンシーを結ぶ列車の車窓風景が半年間にわたって繰り返し書かれていた。また、『丘畫』(Un livre blanc, 2007) の著者フィリップ・ヴァセは、パリの地図上に記すのまま残されている区画を実際に訪れ、その場所の実態を報

せじあは

## 田舎と破壊

—現代フランス文学における都市への視線をめぐる実験

塙 駿秀一郎  
MORIYOSHI SHUNICHIRO

告している。いずれの作品も、自ら設定したルールにのつとつて誰の注意もひかない場所や日常の風景を記す実験的試みといつてよいだろう。本論考では、これら二作品が都市に向ける視線のありようを提示したのち、各々の実験によって浮かびあがる都市風景を著者たちがどう受けとめているのかを具体的な記述に即して論じ、これらの試みがもつ現代社会批判の射程について考えたい。

まず、これら企てが互いに無関係ではなくひとりの先駆者を介して緩やかに結びついていることを指摘しておこう。その先駆者とは、日常をめぐる思考への貢献が近年注目を集めている作家、ジョルジュ・ペレック（一九三六—一九八一年）である。彼によれば、我々は見慣れた日常に対し盲目状態に陥っているため、「ありふれたもの」を認識するには普段と異なる仕方で「斜めに」見る必要があるという。たとえば、同じ文字で始まる通りだけをたどるという戯れも、見慣れた景色を異化する方法のひとつになるだらう（Perec, *Espèces d'espaces* 124）。マスペロ、ボン、ヴァセがそろって、あえてするゲームのような規則を自らに課してくるのは、彼らがそれぞれの仕方でペレックの衣鉢を継いでいるからなのかもしねれない。

### 1. 歴史への巡回——フランソワ・マスペロ『ローラー・エクスプレスの乗客』

マスペロが自らに課したルールとは、先に記したように、パリ郊外にあるシャルル・ド・ゴー

ル空港と市中心部を結ぶ郊外鉄道のすべての駅で下車し、そのつゞく付近の街を散策し、そこには宿泊するというものである。マスペロと女性写真家アナイク・フランツの二人連れは、この「旅行」のあいだ、約一ヶ月にわたりてパリ市内の自宅には戻らないというルールも定めている。そもそも、空港とパリ中心部のあいだには特別な施設や観光地があるわけでもなく、ふつうなら誰も旅行などしない地域である。マスペロたちはそうした場所をあえて旅することによって、普段、車窓を流れていくものの、ほとんど目に入つていなかつた風景を「見よう」としていると言えるだろう。ただし、ペレックが策略を用いて見ようとしたものは、彼自身の田の前に確かに存在しているはずの、彼にとっての「日常」であったのに対し、マスペロが見ようとしている郊外の風景は、慣れすぎてしまつて目に入らなくなつた日常とは言ひがたい。空港をよく利用するマスペロはこの路線の車窓に繰り返し視線を漂わせてはいただろが、だからといって線路沿いの町々が彼にとっての日常であつたわけではなかろう。そうしたことから、ペレックが自分たち自身を対象とする人類学を提唱しているのに対し（Perec, *L'Infrar-ordinaire* 11-12），マスペロらの行いはパリ市中の住民によるオリエンタリズムに過ゆないといつた批判もなわれている（Ridon 36）。だが、後にみるように、マスペロの狙いは郊外のエキゾチスマや既成のイメージを強調するどころか、パリ市民による思い込みを覆すべく郊外住民自身に語らせるることにあつたのだから、このような批判があたらない」とはすぐれむ惜い添えなければなるまい。

そもそも、マスペロが自らに課した行程は極めて反ガイドブック的なものである。ロラン・バ

ルトが指摘しているように、ガイドブックは限られた歴史的建造物のみを前景化し、人間や土地の実相を覆い隠す性質を持つており (Barthes 766)、空港とパリ中心部のあいだには「ほとんど何もない」と思わせかねない。一方、パリ住民のほうには、郊外とは移民系住民や貧民が暮らす荒んだ地域である、という思い込みがある。パリ周辺に広がる諸地域は、自然環境も文化・習慣も歴史もそれぞれに多様であるはずなのに、それらが「郊外」の一言でくられ、偏見やガイドブック的価値観によるイメージで覆われてしまうのだ。このような紋切り型に抗するため、マスペロは当事者たちの多様な声を意識的に導き入れている。調査者としてではなく、あくまで旅人として郊外の町を歩きまわり、住民たちと盛んに言葉を交わす。また、街路やカフェで耳にした住人同士の会話もしばしば取り込んでいる。すると、パリ住民が抱く負のイメージに反して、世代や性別の異なる複数の住民たちが、自分の町に満足しており、あえてパリに行きたいとは思わない、という趣旨の発言をするのである (Maspero 67-68)。だが、紋切り型を反転させて別のイメージを生み出すことがマスペロの狙いであるわけではもちろんなく、彼は、内実に觸りなく、「ひとつ、均質な」郊外像を切り崩そうとしているのである。北東郊オネーに住む女性は、メディアが報じる「暴力とドラッグの郊外」像をあえてマスペロに描いてみせつつ、それでいて、空気がきれいで広々としたこの町こそが自分の居場所だと感じていると語る (47)。マスペロは郊外の住人が自ら抱く両面的感情をそのまま提示しているわけであるが、それのみならず、オネーで働くパリ住人による、「ここでは生きているという実感がもてない」という趣旨の発言をわざわざ

紹介することによって (52)、郊外住民たちの実感を抑圧しているはずの「不毛な郊外」というイメージを裏書きしてさえいるのである。紋切り型もその反転も避け、マスペロは「郊外」と呼ばれる空間および住民の生活実感の多様性をありのままに提示しようとしているのだ。

このように、『ロワシー・エクスプレスの乗客』には、郊外住人の周縁化されがちな「生の声」がふんだんに散りばめられているのだが、読者にとつてと同様、マスペロにとつても、これらは実感を欠いた單なる言葉に過ぎないとも言える。住民たちの直接の経験を理解するためには、そうした経験の背景となつている歴史を理解する必要があるだろう (Sheringham 316)。しかし、歴史を必要としているのは、マスペロ以上に郊外住人自身でもあるのだ。マスペロにとつては「外部」であり「他所」でもある郊外も、住人にとつては見慣れた「日常」である以上、彼ら自身にすら実際にはよく見えていないとも考えられるからである。目の前のありふれた光景を、時間軸においてずらしてみるとまた、ものごとを「斜めに」見る方法のひとつと言えよう。今ある姿はかつての姿とは異なつていたはずであり、これからもそのままであり続けるとは限らないと想像してみるのだ。今、目の前にある風景に目をこらすためにこそ、歴史への迂回が有効なのである。このような目的で参照される歴史は、公的な、建前としての、見せかけの歴史であつてはならず、あくまで住民たちの実体験としての歴史でなければなるまい。マスペロはこの二つの歴史の対立を敏感に感じとり、随所でそれを跡づけている。この対立が頂点に達するのは、彼らの「旅行」が行われていた一九八九年当時各地で催されていた「フランス革命二百周年式典」のあ

りようである。そもそも、差別と貧困に苦しむ移民系住民たちにとつて、革命の理念はそらぞらしい建前として響いていたのではないか。マスペロはフランス革命二百周年をめぐる空騒ぎを冷ややかに描き出している。「一にして不可分」という革命の理念にもかかわらず、各地の式典では明らかにエスニシティの偏りが見られ、排他的な政治家が虚ろな演説を行っている……。同じ時期に、パリ北郊のラ・クルヌーヴでは、元不良少年が町おこしのために演劇やアートなどさまざまな文化的活動の音頭をとっている様子が報告されている (Maspero 217-221)。こうした活動こそが住人たちの「経験」であり、やがてこの町の「歴史」を作るのだ、とマスペロは考えているのである。

一方で、かつての住人たちにとつて圧倒的な現実であつたはずなのに、人びとの記憶から消え去ろうとしている歴史もある。マスペロは歴史の痕跡のみならず、あるべき歴史の欠如にも鋭い意識を向けている。そのような集団的忘却の最たる例は、パリ北東郊ドランシーの郊外団地シテ・ドゥ・ラ・ミュエットであろう。両大戦間に大規模郊外住宅として晴れやかに建造されたこの団地は、第二次大戦中、アウシュヴィッツへの中継点となるユダヤ人仮収容所に転用されたことで悪名高い。しかしながら、戦後、当の建物は何事も無かつたかのように当初の用途である集合住宅に戻つており、その歴史は住民からもほとんど忘れ去られているのである。大戦当時の市長がユダヤ人迫害に荷担したオーベルヴィリエ<sup>(1)</sup>など、「歴史の語りづらさ」を抱えた他の街についても過去の掘り起しが行われることによつて、歴史の欠如、不在、忘却こそが、郊外につき

まとう「住みにくさ」の一因であることが次第に暴かれてゆく。現在を見据え、未来を見晴るかす手がかりが歴史なのであれば、本来あつたはずの歴史を覆い隠された郊外が、住民にとつてすら、ときおり、のつぱりとした、とらえがたい場所と感じられてしまうのもやむを得まい。

パリの北東郊外からパリ中心部へ向かうマスペロらの「旅行」は、パリ市内の駅はすべて飛ばして南部郊外から再開される。ところが、この辺りまでくると、マスペロは書くべきことがないと感じ、写真家のフランツもほとんど写真を撮らなくなつてしまふ (297)。貧困、暴力に微づけられた北郊外と異なり、南郊外は比較的裕福な住民が多いため、「絵になる」風景に遭遇しないという事情もあつたのだろう。だが、そもそも彼らの旅行はエキゾチズムを求めるものではないかったはずだ。実は、マスペロは南郊外の出身であり、いわばホームグラウンドに戻つているのである。本来の居場所においては精彩を欠き何も見ることができないのなら、ペレックが言う意味での「我々自身の人類学」の試みは失敗していることになる。マスペロは日常を異化するためには歴史を呼び起こしてきたのだが、この手段も、ドランシーのような忌むべき歴史すら持たない、特徴を欠いた平凡な風景には無力なのだろうか。郊外には何もない、としばしば言われる。本当に何もない、歴史も事件も悲劇もない、平々凡々たる風景を「見ること」は果たして可能なのだろうか。次節では、ありふれた風景を異化する手段として、歴史への経由ではなく、現在時における「反復」を試みた、作家フランソワ・ボンの企てを見てみよう。

## 2. 速度と反復——フランソワ・ボン『鉄の風景』

とある仕事のため、ボンはひと冬のあいだ、週に一度、パリとフランス東部の街ナンシーを列車で往復することになる。その際、つねに朝八時一八分発の列車の、同じ車両の同じ座席に腰かけ、車窓の風景を繰り返し書きとめたのだ。実況中継のように現場で見たものを書きとめた後は、それに手を加えたり、翌週までに内容を整理したりはしない。これもボンが自らに課したルールである。

時間に追われつつひたすらにメモするわけだから、印象的な風景があつても詳細に描写することはできないだろう。そもそも、沿線は寂れた工業地帯であり、車窓から見えるのは特徴もない建物ばかりなのである (Bon, *PF* 16)。ボンは沿線の住民ではないものの、彼の場合も「見慣れた風景」、「よくある景色」であることが「見る」ことを妨げているのだ。「家」を「家」としか捉えさせない「枠組」から解放されるためには、ペレックが試みたように、対象を「斜めに見る」ための策略や迂回が必要になる。ボンにとつての策略のひとつは列車がもつ「速さ」である。対象の前を速く過ぎ去るおかげで「よく見える」というのはやや逆説的に響く発想かもしれない。車窓風景に飛び込んでくる対象は、観察者の安易な了解が固まる前に、その視野から消え去ってしまう。つまり、速さのおかげで謎と関心が生まれるのである (40)。

もつとも、対象が素早く消え去るばかりなら、謎が残るだけで理解が深まることはないだろう。ボンの独創的な点は「速度」と「反復」を結び付けた点にある。語り手は、今回よく見えなかつたものを次回はもつとしつかり見よう、と心に決める (20)。すると、特徴のない単調な車窓風景が微妙に変化しはじめ、語り手の視線が焦点を結び始めるのだ。とはいへ、うかうかしているとすぐさま消え去るという条件もなく、単に「反復」があるだけなら——「日常」とはそういうものであろうが——、我々はおそらくそのつど目をこらしてよく見ようとはしないだろう。「速度」による謎の発生と「反復」による深化が結びついて、概略的な枠組には取まらない風景が現出するというわけである。

それでは、こうした仕掛けによつてどのような風景が見えてくるのだろうか。実は、可視化されるものの性質もやはり「速度」と密接に関わっているのである。シェリングガムが指摘しているように、列車の窓枠内では、永続すると思いがちな身近な対象が一瞬にして消え去つてしまふ (Sheringham 393-394)。そのため、「はかなきもの」への哀惜が高まり、消えゆくものへの感度が高められるのである。「生き延びたもの、痕跡、その美しさについて考えてみる。どうしてそんなものに心を奪われるのか。立ち止まることも見つめることも不可能なだけになおさら心を奪われる」 (Bon, *PF* 80)。

だが、消えゆく世界の「痕跡」にボンが惹きつけられているのは、美学的理由によるだけではないようだ。パリ・ナンシー間の鉄道沿線には、かつてフランスの工業発展を担いつつも、産業

構造の変化とともに打ち捨てられてしまった工場、住居などが点在している。労働者階級出身で、労働者たちの中に寄り添う作品を手がけてきたボンは、沿線に広がる寂れた工場風景を見て、自らの先祖たち——血脉ではなく先行世代として——の生活を思わずにはいられない。「これらは我々なのだ、あまりにも」(18)。さらに、荒廃した風景は自分自身のものであるのみならず、彼がよく知る人びと——ナンシーでインタビューアしたホームレスたち——のものでもあつたことに、ボンはあとから気づくことになるのだ(Vray 345-346)。すなわち、鉄道が通過するフー、コメルシー、リヴエルダンといった町は、ナンシーに流れ着いた貧窮者たちの故郷だったのだ。ある。二〇〇四年のルポルター・ジュ小説『デーク』(Daewo)では、安い労働力を使い捨てて、用済みになれば労働者の生活など一顧だにせず撤退する企業への義憲がストレートに表現されている。に対し、『鉄の風景』から伝わってくるのは、そうした直接的な怒りよりも、うち捨てられ死んだかのように見える風景の中に、かつての生活の証が見出しうることへの安堵であるようにも感じられる。とはいっても、『鉄の風景』の末尾には、新たな消滅、新たな忘却への暗い予感が記されていることも忘れてはなるまい。当時建設中であった高速新線が通るようになれば(その後二〇〇七年に開通)、まっすぐに引かれた路線からは、もはや荒廃ぶりを目にすることすらできないうだろう、と(Bon, PF 89)。つまり、この書物には二重の消滅と忘却が記されていることになる。ボンの企てによって想起される以前の、線路沿いの産業や生活の消滅、忘却と、一時的な想起を可能にしてくれる鉄道路線の消滅、および将来の忘却である。スピード第一を掲げ、効率一辺倒

である産業社会の非人間的性格こそが沿線の風景を荒廃させてきたのだが、その同じ論理が今度はただ「見る」こと、想起することすら妨げようとしているわけだ。このように、我々は思っているほど自由にものを見られるわけではなく、意識しないうちに視線を方向付けられていることがありうる。次節で論じるフイリップ・ヴァセは、ボンの試みを十分に意識しつつ、人びとの視線に型をはめようとする都市の仕掛けを暴き、それをかわす方法を模索している。

### 3. 葛藤としての空白——フィリップ・ヴァセ『白書』

マスペロの試みもボンの試みも、よく「見る」ためにあえて移動の自由を制限し、地図上の経路を事前に恣意的に定めている点で共通している。街から「覆いを剥ぎ取る」先駆的な試みとして『ロワシー・エクスプレスの乗客』と『鉄の風景』を意識しつつ、フイリップ・ヴァセは両者は異なる仕方で都市の現実に迫ろうとする。マスペロにとつての「ものの見方の枠組」のように、現実を覆い隠すものとしてヴァセがまず疑つてかかるのは「地図」である。当然のことながら、地図とは現実をそのままに表現しているものではなく、有益な情報だけが選び出され記されているのだ。だが、誰にとつて有益だというのか？それは為政者を含む、広い意味での都市計画者であろう。彼らにとつて都合が悪いものは地図には記載されないことになる。その最たるもののが地図上に白く残された区画なのである。『白書』<sup>(2)</sup>

においてヴァセが試みているのはまさに、地図上の白いゾーンを体系的に巡ることなのである。もつとも、著者ははじめから地図の欺瞞に狙いを定めていたわけではないようで、当初は「奇妙な光景」を出現させるべく都市計画者たちの裏をかく方法を考えていたという (Vasset 78)。細部に至るまで彼らの意向を反映し、きれいに整えられてしまつた現代の都市においては、ただあてもなく歩きまわるシチュアシオニスト流の「漂流」<sup>(3)</sup>は有効な武器にはなり得ない。唯一の代案となりうるのは、恣意的に定められた道筋をたどることにより、周到にあてがわれた視点を狂わせ、建築群の調和した配置を切り裂くことだ、とヴァセは主張する (78)。したがつて、もともとはヴァセも、マスペロやボンと同じく、経路に制約を課すかたちのプロジェクトを構想していたのである。だが、パリ中の工場の煙突や赤れんが建築を経巡る旅は候補地リストが多すぎて実現不可能なので、地図上の白い区画を巡る計画に落ち着いたのだという (79)。

当初想定していた煙突や赤れんが建築から白い区画へと対象が変わつたことで、プロジェクトにはどのような変化が生じているだろうか。恣意的な道筋をたどる計画は、ある対象を「煙突」なら「煙突」という、与えられた枠組の中で了解するのではなく異なつた視点から「斜めに」見ることを試みる実験であつた。実験前と実験後では同じ対象の見え方が異なること、「煙突」が「煙突」でなくなることが目論まれているとはい、行為者が「とりあえず煙突として了解しているもの」を同定していることは間違いないし、それが現実に存在していることも揺るがない。ところが、地図上の白い区画については、必ずしも現実の風景の中にその根拠を求めるわけで

はなく、空白は地図作製者の認識を反映しているに過ぎないので。ヴァセは当初、白いゾーンがどこに相当するのかを見定めるのは簡単だと思つていたのだが、実際には想定される場所に近くほどに地図は役に立たなくなつた、という (91)。未知なるものへ接近する旅は「探検」の様相を帯びるとも言えようが、その果てに発見されるものは、宝などではなく、取り壊し中の建築物や廃棄物が放置された空き地などに過ぎない。白いゾーンにおいて真に問題となるのは、それが何であるかよりも、それが訴えかけてくるメッセージであるようだ。「白いゾーンは無氣力に見えるが、その背後には埋めつくされることへの静かな抵抗が隠されている」 (81)。効率や便宜を最優先する都市計画者のプランに白いゾーンが無言の抵抗を試みているとするヴァセの見方は、情報に満たされた地図に対する彼自身の違和感に呼応している。「あらゆる場所に標識があり、建物のあいだに余裕のない都市のイメージ、いつでも自分の居場所が分かる世界のイメージに私は耐えられなかつた」 (123)。

だが、週末ごとに白い区画を訪れてみたにもかかわらず、記すべきことは何も現れなかつた、とヴァセは認めざるを得ない (95)。白いゾーンの実体に意味があるわけではなく、そこに現れている異なる価値観のあいだの「葛藤」が問題なのだとすれば、ある一時点における区画の記録そのものよりも、葛藤の結果として何が現れ何が消えたのか、つまり場所の変化を記すほうがより意義深い営みだとも言えるのではないか。実際、ヴァセはその後同じ区画を何度も訪れ、場所の変化を記すことに重点を移すことになる (95)。そして、彼が記すことになる「変化」は必

ずしも都市計画者と土地の葛藤によつてのみ生じたわけではなく、場所を見つめるヴァセ自身の視線によつて生じる」とにもなるだろう。そもそも、コンセプチュアル・アートにも通じるこの種の試みにおいては、もたらされた「作品」（記録、テクスト）よりも「過程」や「経験」（知覚の変容）こそが重要なのである。『鉄の風景』の末尾において、高速鉄道の開通がもたらすであろう変化を記す前に、フランソワ・ボンがさりげなく書きとめているのは、五ヶ月間にわたる実験によつて、いかに自らの視線が変化したかという感概であつた（Bon, PF 84）。同様に、変容を被つたヴァセの視線に映やる風景は「不安定なもの、意味を掘みかねる出来事しかない」世界なのである（Vasset 136）。

### おわりに

白いゾーンの探訪中に何度も戦場を歩いていたような気がしたというヴァセは、自分の企ては結局、戦争の痕跡を調査することだったのだ、と述べている（Vasset 66-68）。もちろん、ここでの「戦争」とは先述した葛藤の比喩的な表現なのであるが、すぐさま、ヴァセは自分の計画がそもそも出発点において本物の暴力とも関わるものであつたことに気づくのだ。軍事施設もまた地図上では白く表示されるからである。

ここまでは、三人の著者による「都市の日常の探求」をめぐる書物を検討してきたが、マスペロ

とボンにおいては明示されていなかつた暴力の契機が、ヴァセにおいてはこうして自覚的に提示されている。だが、ヴァセの指摘を受けて振り返つてみれば、マスペロとボンの書物でも実にしばしば破壊と暴力に言及されてくることに思いあたる。たとえば、パリ近郊の町の多くは、普仏戦争から第二次大戦に至るまで、たびたび戦禍に巻き込まれており、マスペロは街ごとに細かい数字を挙げてその被害を書き記している。どうやら、日常の風景に萌芽あるいは痕跡として潜んでいる破壊の契機が、マスペロやボンの衝動と深く関わつてゐるようなのだ。『ロワシー・エクスプレスの乗客』の巻頭近くでマスペロは、自身が住むパリ中心部の再開発による変貌が、郊外探索の動機のひとつとなつたことを示唆している（Maspero 24）。一方、ボンが見つめたフランス北東部の町々は、産業構造の変化により工場閉鎖に見舞われ、衰退を余儀なくされている。その変貌は決して自然現象のように生じたわけではなく、資本の、強者の暴力によつてもたらされた結果であることは、ルポルタージュ小説『デーウ』が告発している通りである。ヴァセも含む三人の企てが期せずして暴き出すことになつたのは、現代の都市政策がもつ根源的な非人間性なのである。象徴的な例がマスペロによつて描かれたシテ・ドゥ・ラ・ミュエットの現在であろう。なにしろ、かつてアウシュヴィツへの玄関口として機能した建物（ドランシー収容所）が、何事もなかつたかのように、当初の集合住宅に戻つてゐるのである。現代社会においては住宅と強制収容所が容易に交換可能だと示唆するかのようだ。

本稿の冒頭で言及した作家ジョルジ・ペネックは、パリの通りのなにげない日常を書きとめ

「つゝ、自らへの行動指針を次のように記している。「もつとゆつくり、ほんと馬鹿らしくなるほどでな」と。つまらない」と、明白きわまりないこと、「くありふれた、さえないものを、強いて書かしめるのだ」(Perec, *EE* 100)。」のようなプログラムは、マリリヌ・エックが指摘しているように(Heck 65)、一つの次元で反時代的振る舞いとなつていて、独創性および優れた文体や見解が期待される「文学」の価値観に反するとともに、効率や利益を求める社会の風潮にも反しながら、「つまらない」と、ありふれたもの」を「馬鹿らしくなるほどゆつくり」見て、書きとめるというのだから。本稿で論じた三人の著者たちもペレックに通じる反時代的身ぶりで、現代社会の日常的風景を襲う破壊に抗おうとしているのである。<sup>(4)</sup>

注

- (1) ドランシーと同じセーヌ＝サン＝ドニ県に属するパリ北東郊外の都市。

(2) 「白書」*Un livre blanc*はもともと、政府・公的機関が発行する特定の問題に関する資料集（「防衛白書」など）を指す用語である。公的機関によって見捨てられ、隠蔽されている区画の探訪記に冠せられたこの題名には、もちろん著者の皮肉が込められている。

(3) 一九五〇—七〇年代にかけて大量消費社会のあり方に異を唱えた「シチュエーショニスト・アンテルナシオナル」の概念。目的地や最短距離から導かれる通常の道筋に従わず、場所の牽引力に身を任せた歩行する試みをいう。

(4) 本稿は平成二五年度科学研究費補助金「基盤研究C」(課題番号23520404)による研究成果の一部である。

引用参考文献

- Bon, François. *Œuvres complètes I : Livres, textes, entretiens 1942-1961*. Paris: Seuil, 2002.

Bon, François. *Daewoo*. Paris: Fayard, 2004.

Bon, François, et Jérôme Schlomoff. *La Douceur dans l'abîme : vies et paroles de sans-abri*. Strasbourg: La Nuée Bleue, 1999.

Bon, François. *Paysage fer*. Lagrasse: Verdier, 2000.

Heck, Maryline. "L'«Infrat-ordinaire», une poétique du regard". *Europe*. 993-994 (2012): 62-70.

Maspero, François. *Les Passagers du Roissy-Express*. Paris: Seuil, 2004.

Perec, Georges. *Espèces d'espaces*. Paris: Gallimard, 2000. [四十種の空間] 塔松樹 | 錦織 | 長坂村 | 〇〇川井

Perec, Georges. *L'infrat-ordinaire*. Paris: Seuil, 1989.

Ridon, Jean-Xavier. "Un Barbare en banlieue." *Nottingham French Studies*. 39.1 (2000): 25-38.

Sheringham, Michael. *Everyday Life : Theories and Practices from Surrealism to the Present*. New York: Oxford UP, 2009.

Vasset, Philippe. *Un livre blanc*. Paris: Fayard, 2007.

Vray, Jean-Bernard. "Le *Paysage fer* de François Bon". *Le génie du lieu*. Ed. Arlette Bouloumié et Isabelle Trivisani-Moreau. Paris: Imago, 2005.