

Infrastructure as Conceptual Analytical and Empirical Ethnographic Tool

難波 美芸

はじめに

よろしく申し上げます。難波美芸と申します。一橋の大学院社会学研究科の博士課程で学振DCです。今日お呼びいただいてすごく嬉しいんですけど、ほとんどの方にとってあんた誰っていう感じだと思うので、簡単な自己紹介を兼ねて私の研究の話からコメントに移っていきたいと思います。一応、コメントのタイトルとして、Infrastructure as Conceptual Analytical and Empirical Ethnographic Tool と付けさせていただきました。

私の専門は STS 系の人類学と一応言っておきます。ラオスの首都ヴィエンチャンで、2012 年 6 月から合計 25 カ月ほど調査しておりました。で、補足調査で 1 カ月半行って、この月曜日に帰って来たばかりで、ちょっとテンションがおかしいです。インフラ整備を通してヴィエンチャンの都市化がどういうふうに進んでいるのかといったことを研究しています。

ヴィエンチャンの近代化と断絶したインフラ

ラオスは、タイ、カンボジア、ベトナム、中国、ミャンマーに囲まれていて、東南アジアでは唯一の内陸国で海へのアクセスがない国です。1975 年の社会主義革命を経て、現在もラオス人民革命党の一党独裁の国家となっています。加えて後発開発途上国ってこともあって、いかにも人類学者が好んで行きそうな場所です。ラオスは一応、フランス植民地だったこともあって凱旋門が街の中にありまして、これはその凱旋門の上から撮った首都の街並みの写真です(写真 1)。人口は、ラオス全体でおよそ 700 万人で、首都ヴィエンチャンも 75 万人程度しかいません。お隣のバンコクで 820 万人、プノンペンで 300 万人っていうのを考えると、かなり人口が少ないです。調べたら人口密度は 206.8 人/km²でした。これ、日本の市町村で言うと、全 790 市町村のうち 551 位の東かがわ市とだいたい同じだそうです。そもそも人口が少ないので、首都とはいえど、「解決すべき都市問題」っていうようなものがあるんじゃないんですね。あと、社会



写真1 ヴィエンチャン市
撮影：難波美芸。

主義国にありがちな、極限まで区画整理された土地に整列する集合住宅がズラーみたいな、そういう街というわけでもない。

そんなヴィエンチャンでも近代化と呼べそうな変化が非常に多くみられまして、近年ではさまざまな国際援助とかが入ってきていて、国際機関とか先進国からの支援と投資が本格化して、インフラ整備が進められています。今回の *Disaster, Infrastructure and Society (DIS) No. 6* の特集でも、東京オリンピックについて言及している方がいましたけれども、ヴィエンチャンにおいてもやはり、2004年にASEAN会議が開かれたり、あと2012年のASEMとか、そういう国際会議の開催地とかになるたびに、外国からの援助を受けて、インフラ整備が随所で行われてきました。こういう状況を見ると、複数の国とか国際機関による援助でヴィエンチャンっていう街自体が作られていっているんで、ある意味、異なるモダニティっていうのが、しばしば競合しあいながら隣りあっているっていう状況があったりするわけです。で、それを見ていこうというような研究をしています。

ただ、2009年にタイとラオスの間にラオス史上初の国際鉄道ってのが走ったんですけど、そこからさらに中国の雲南省まで420kmにわたってラオスを南北に貫く鉄道の計画がありまして、もともと、ラオスに行った当初はそれについてやろうと思っていたんですね。修士課程の頃から、鉄道の発展史みたいなことに興味をもっていて、鉄道ができることによって、人間の移動経験がどう変わるのかとか、あるいは時間とか空間の認識の仕方がどう変わるのかとか、そういう話をやろうと思って、ラオスに行ったんです。けれども、実際行ってみると、国際鉄道とは名ばかりで、3.5kmしか通っていないし、ラオス側に国境を超えたところで線路が止まっている。で、実際、利用者もほとんどいないんですね。これは、実際に運行しているときの写真なんですけど、誰も乗ってないわけです(写真2)。フィールドに行ってみると実際期待外れだったっていうのは、人類学ではよくある話でして、私の場合もそうだったんで、移動している人がいないから移動経験みたいな話はとりあえず置いて、交通インフラ、特に断絶した交通ネットワーク、*disconnected network* についてちょっと考えてみようじゃないかという問題意識を、フィールドに行ってから考えたわけです。

そこで、ヴィエンチャンー帯を見渡してみますと、こういう断絶したインフラ、インフラの定義であるモノとか



写真2 ラオスータイ国際鉄道の車内
撮影:難波美芸.



写真3 ヴィエンチャン市タラートサオ・モール内
撮影:難波美芸.

ヒトとかを運ぶっていう基本的な機能自体が備わってないようなハコモノっていうのが、たくさんあることに気付くわけです。鉄道が3kmで途切れているだけじゃなく、たとえば外国資本で作られたデパートはテナントが入ってなくてガラガラだったりとか(写真3)。ラオスは産業も流通も発達していないんで、店っていうかブランドショップとかがないわけですね。ていうか、商品がない。

あと、舗装道路が途中で切れていて、車の通行が不可能になっていたりとかですね。あるいは、この写真は街

の中心部で、右側がメコン川で、この河川の護岸工事を韓国政府の支援でやっているんですけど(写真4)、ここ、要は外国人が一番来る場所で、ここしか護岸工事してないんですよ。12kmだけ作って。しかも、川って当然右岸と左岸があるわけで、護岸工事って基本的に両側やらなきゃいけないはずなのに、タイ側と一緒にやっているわけではない。もし氾濫したら、タイ側が氾濫したりとか、このヴィエンチャンの12kmのそこだけが守られるっていう、そういうこともありうる。こういうある種の断絶したインフラっていうのを見て、これを *infrastructure fetishism* という形で理解して、このあいだ論文書きました。宣伝なんですけど、*Infrastructure and Social Complexity* っていう論集¹が来月の半ばぐらいに Routledge から出版予定です。私も書いているんで、ぜひ、高いんで所属機関の図書館とかに入れていただければと思うんですけど、ここでは“Becoming a City: Infrastructural Fetishism and Scattered Urbanization in Vientiane, Laos”という論文²を書かせてもらいました。



写真4 ヴィエンチャン市中心部乾季のメコン川沿い
撮影:難波美芸。

Infrastructure Fetishism

この *infrastructure fetishism* っていうアイデアですけど、これは Dimitris Dalakoglou っていう人類学者の研究から得ました。彼は、社会主義政権下のアルバニアでの道路建設に注目して、アルバニアで作られた高速道路についての民族誌³を書いています。Dalakoglou (2010) によると、アルバニアでは、1990年まで自動車の所有が一般人には認められていなかったんで、人びとの移動っていうのは激しく規制されていたわけですが、にもかかわらず、社会主義政権下では、人びとによる有志の労働、ボランティア・ワークによって、全長4000kmもの高速道路が建設された。当時、普通乗用車は国内に2700台しかなくて、トラックとか輸送用の車両も7700台しかなかった。4000kmの高速道路があるのに、それを走る車がない。だけど高速道路を作

¹ Harvey, Penny, Casper Bruun Jensen and Atsuro Morita eds., 2016, *Infrastructure and Social Complexity: A Companion*, Abingdon: Routledge.

² Namba, Miki, 2016, “Becoming a City: Infrastructural Fetishism and Scattered Urbanization in Vientiane, Laos,” Penny Harvey, Casper Bruun Jensen and Atsuro Morita eds., 2016, *Infrastructure and Social Complexity: A Companion*, Abingdon: Routledge, 76-90.

³ Dalakoglou, Dimitris, 2010, “The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway,” *American Ethnologist*, 37(1): 132-149.

ると。完全に、ほんと気持ちがいいまでのハコモノなわけですが、この舗装道路の建設に人々がボランティアに参加すること自体が、社会主義国における革命達成のための重要なシンボルだったわけですね。

こうした研究、Dalakoglou 以外にも結構あって、社会主義国に限らず、パキスタンの研究⁴とか、いろんな事例があります。こういった研究では、インフラが持つモダニティのシンボルとしての働きに注目していて、その働きが、必ずしも人々の間では有効ではなくて、実は人びとの間では近代化とか発展とか前進としては理解されなくて、結果、むしろそれを進めようとしている国家への不信へとつながっていく、そういった事例として描かれています。ただ一方で、じゃあ、なんで国家ってのは *infrastructure fetishism* へと駆られるのかっていうとこまでは問われていないわけです。アルバニアの舗装道路とかヴィエンチャンの堤防がフェティッシュだと指摘したとしても、そこではある意味、本物のインフラの機能っていうのがまずあって、その上にシンボルが乗っかっているっていう、モノとシンボルの関係はそのままなわけですね。その関係自体が問われることはない。こういう高速道路とかは、近代化っていう仮面を被った悪い模倣、あるいは粗悪な模倣っていう位置づけになるわけです。こういう話をするだけだったら——開発の裏に潜む問題みたいな感じで単に暴露するっていうだけだったら——、ジャーナリストとかで優秀な人はいくらでもいるんで、人類学者じゃなくてもやれるわけです。問題になっているのは、やっぱり、まがい物だろうが、見せかけのものだろうが、それでも作るというところですか。車がないのに高速道路を作るとか、実際には護岸機能がないのに堤防を作るとか、とにかく近代化したい、どうやったら近代化できるのか、どうやったらインフラを通して近代化できるのかって考えて奮闘している開発者側っていうのがいるわけで、この人たちの論理をいったん考えてみようじゃないかと。

もうひとつ、その結果、いたるところに現れる機能してないインフラ、初めからブレイクダウン状態のインフラと人々が、どういう関係を結んでいるのか、そこが私の研究の中心になっています。インフラ自体が断絶しているのだから、それを補完するための実践が人々の生活のなかで現れてくるわけですね。この点については、今回の *DIS* No. 6 の特集のなかで西成のことをやっている原口剛さんの論文をちょっと参照させていただきながら、コメントしたいと思います。

近代化のマジックとしてのインフラ開発

そもそも、なんで私たちは新幹線とか高速道路ができると近代化したって思うのか。理論的な問題じゃなくて、一般の人のレベルで、なんで大きなビルが建つと近代化したって言われるのか。インフラ研究は、インフラそれ自体が単線的な発展と近代化の座標軸として機能すること、あるいは、今日引用している人もいましたけど、Stephen Graham と Simon Marvin による研究⁵も、インフラ開発というのは時間をコントロールするメカニズムなんだということを指摘してきました。開発の人類学の文脈で言いますと、そもそもインフラ開発っていうもの自体が啓蒙思想に端を発していて——とりわけ植民地においては宗主国がインフラ整備を大々的に進めてきた文脈があるわけですけど——、そこではインフラ整備を通して近代化を進めるっていうよりも、インフラの建設自体が近代化を意味するようになっていく、そういう過程があるわけです。だから、本当にフェティッシュ化していくわけですね。第二次世界大戦以降も、イン

⁴ Khan, Naveeda, 2006, "Flaws in the Flow: Roads and their Modernity in Pakistan," *Social Text*, 24(4 89): 87-113.

⁵ Graham, Stephen and Simon Marvin, 2001, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London and New York: Routledge.

フラの開発は途上国支援にとって不可欠なものとして正当化されてきました。ものすごく強力な近代化のマジックなわけです。そのため、植民地期におけるインフラ整備とか、現在の開発援助の文脈においても、道路とか鉄道の建設といった事業は、単に技術的發展をもたらすものってだけではなくて、近代化ってというのは何なのかっていうことを端的に示すもの、言い方によっては、押し付けるものと言ってもいいのかもしれませんが。しかもですね、誰もが極めてリアルな発展っていうのをインフラそれ自体に期待しているし、信じているわけです。先ほど、三浦さんもコメントで、都市景観の均質化っていうことをおっしゃっていましたがけれども、やっぱり近代化と画一化・均質化ってというのがセットで語られるのは、途上国の場合は、インフラ自体が先進国の支援によるコピーだからなわけですね。なので、植田さんの発表にあったように、インフラの定義を、社会の近代性への信憑を下支えする基盤とするスタートポイントというのは、有効というか、嫌な言い方をすると当たり前だと思うんですね。で、今話した植民地状況っていうのを考えると、インフラが統治のツールっていうことも、いわば自明なことなわけですね。都市を考えるうえで、インフラを通してその統治のあり方を見るっていうのは、普通に有効だろうと思います。

Infrastructure and Social Complexity の序論⁶でも紹介されてる、2015年に行われた“Manchester Group of Debate in Anthropological Theory”っていうワークショップで、Laura Bear っていう人が、印象的な発言をしています。インフラって言うとき、いろんな人がいろんなものを指して使うわけで、概念規定が非常に曖昧だとする批判が会場が出るわけですけども、Bear は、この批判への応答として、何だってインフラって呼ぶことは別にできるんだよと言った一方で、ただやっぱり、何かをインフラって呼ぶことってというのは、「統治の場の形成」に関わることであるし、その統治の場に影響することでもあるんだと言っています (Harvey et al. 2016: 6-7)。私もインフラってものが何なのかっていう定義をかつちりやろうとは思わないんですが、こういう統治の問題と絡めたところに注目している部分もあります。今回の DISNo.6 の特集は、日本で暮らす私たちの生活そのものを、極めて基本的なところで支えているインフラに注目して、そこに完全に依存していた生活っていうのがあって、それがいかに統治されて、がんじがらめになっていたかを示してくれていると思います。

3.11 と近代科学への不信と信頼

岩館さんの論文⁷では、3.11以降に一度不安定化した水道水の安全のネットワークが再び安定化して、水質汚染問題そのものは収束していったけれども、完全なる信頼回復には至ってなくて、汚染値を測る測定器が市民団体によって設置されて、現在もそういう測定が続いているっていった報告がされていました。「この水が安全かどうかを誰がどうやって決定するのかと問う市民的な科学実践であり、インフラを再び人々が取り戻す過程である」と述べられていたわけですが、Actor Network Theory (ANT) に則って考えるならば、これらの市民っていうのも、水道水の安全ネットワークの再安定化を促すアクターとして参入しているわけですね。安全基準をどこに設定するかっていう問題で、誰が決めるのかっていう問題で、市民団体と水道局と政府は、ある意味、科学的知識を動員するって同じ美学を共有しちゃっているわけです。

⁶ Harvey, Penny, Casper Bruun Jensen and Atsuro Morita, 2016, “Introduction: Infrastructural Complications,” Penny Harvey, Casper Bruun Jensen and Atsuro Morita eds., *Infrastructure and Social Complexity: A Companion*, Abingdon: Routledge, 1-22.

⁷ Iwate, Yutaka, 2017, “Materiality of Intervention: A Note on the Infrastructure Question,” *Disaster, Infrastructure and Society: Learning from the 2011 Earthquake in Japan*, 6: 38-48.

3.11 以前のアレンジメントとは当然異なったものだと思いますが、ここを基に考えると、3.11 を契機に近代科学への信頼が失われていると植田さんの論文⁸でも書かれていたと思うんですけども、一方で、実際には、正しい科学的真実っていうのが権力によって隠されていて、それを暴こうっていう動きがすごく熱くなったっていうことで、その科学的知識への信頼が減じたとは全く思えない部分もあります。人々がガイガーカウンターによって自分達の行動を方向づけられたり、ガイガーカウンターっていう科学技術の、モノのエージェンシーっていうのが、いまだかつてないほど顕在化したのも、3.11 以降なわけですね。東京において、インフラのブレイクダウンを契機に科学への信頼が崩壊したっていうところまでは言えないんじゃないかと思うわけです。

植田さんの論文のなかでも、「社会の近代性への信憑が危機に直面するとき、それを支えるインフラについての事態を診断・把握する知というのは大きな力を持つ」と。「それゆえどのような知が事態の把握にとって適切であるかは、**infrastructure politics** の焦点となる」と言っているわけなんですけど、大事だと思うんですけども、先ほど森元齋さんが述べられていたような、**Alfred North Whitehead** が言う **Wisdom** っていうのは、市民がガイガーカウンターを持つことによって得ることができるとは、あんまり思えないわけです。そういう意味で、原発とか水道とかガイガーカウンターとか、あとは癌検査とかに使う機材とかっていうモノを通して、我々は相変わらず自然科学っていうものによって支えられる知識、それによって支えられる安定したネットワークに安住しているんじゃないでしょうか、って思いました。

インフラを飼いならす狡知

ブレイクダウンによってインフラが可視化されるっていう前提も、そもそも先進国の都市部のごく一部の階級の集団においてだけなわけですね。たいしてブラックボックス化されてないラオスでは、温水シャワー機が壊れたよとかっていうと、大家さん自身が来て、そのまま修理してくれたりするわけです。温水シャワー機ってよく壊れるものなんですけど、あそこのだけそれさん、このあいだ温水シャワー機直してて感電して死んだよとか、そういう話もよく聞きますね。あるいは、これは私が住んでいた長屋のすぐ横ですけど（写真5）、この排水溝も大家さんがベトナム人雇って勝手に作ってしまし、あるいは舗装されてない道、雨期になると水たまりがすごくできて、それによって穴がたくさんできるんですけども、この穴っていうのも、近隣住民が建築用の煉瓦を砕いて——煉瓦には使えないものが当然出てくるので——、それで勝手に穴埋めしたりとかする（写真6、写真7）。こういったことが行われているわけですね。あるいは、我が家でもそうでしたが、いつ水が止まっても大丈夫のように、巨大なバケツに水を溜めておくっていうのが常識なわけ



写真5 ヴィエンチャン市の路地裏
撮影：難波美芸。

⁸ Ueda, Takefumi, 2017, “Infrastructure Politics: Questioning Reliability of Modernity and Its Basis,” *Disaster, Infrastructure and Society: Learning from the 2011 Earthquake in Japan*, 6: 5-11.

ですね。こんなバケツ、日本で売られているのはあんまり見ないんですけれども、ラオスではこれが普通だと。

なので、Graham と Marvin が言っているところのインフラの不可視性って、基本的にうまくいっているってことを想定した前提なわけです。加えて、可視か不可視かっていうのは、インフラを利用する人によって全く異なるわけです。誰かにとってのインフラは、誰かにとってのガラクタとか、あるいは弊害かもしれないわけです。

たとえばテレビって、私たちにとってほぼ当然の通信インフラの一部なわけですけど、ホームレスの人たちにとっては違うわけです。1964年に、西成の三角公園に地元の福祉団体が街頭テレビを設置したんですけど、2011年の地デジ化によって見られなくなっちゃうという事態が起きました。地デジ化ってというのは、完全にGrahamらが言うところの *splintering urbanization* の *splintering* な効果の典型だと思うんです。つまり、新たにテレビとかチューナーとか買うことができない人は完全に排除されるわけです。結局、西成の場合は、支援者らによって新しい薄型テレビが設置されることになりました。不完全なインフラを補う社会関係とか狡知とか、DIS No. 6の原口さんの論文⁹でいうところの *people's infrastructure* っていうのが、*splintering* なインフラの状態

を補完するっていう構図は、普通に考えられるだろうなって思うわけですね。AbdouMaliq Simoneが、“*People as infrastructure*”という論文¹⁰を書いていますけど、この論文はヨハネスブルグの事例について論じているんですけど、ご存知のとおりヨハネスブルグという街は、人種とか階級によって構成自体が非常に露骨に分けられて作られていて、しかも我々が考えるような基本的なインフラ整備もなされてない地区もたくさんあって、そういうところで、商業行為とかを通じて人種とか階級とかを超えた社会的つながりを築くことによって——当然、その場限りのつながりも多いでしょうが——、インフラのブレイクダウン状態を補完しているというよ



写真6 雨季に現れる道路の水たまり
撮影: 難波美芸.



写真7 割れた石材等で穴埋めされた道路
撮影: 難波美芸.

⁹ Haraguchi, Takeshi, 2017, “A Historical Geography of Kamagasaki and the ‘People’s Infrastructure,’” *Disaster, Infrastructure and Society: Learning from the 2011 Earthquake in Japan*, 6: 30-37.

¹⁰ Simone, AbdouMaliq, 2004, “People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg,” *Public Culture*, 16(3): 407-429.

うな事例が報告されています。なので、釜ヶ崎の暴動とか、そういうわかりやすい抵抗っていうよりも、抵抗論批判以降の都市人類学の研究¹¹では、「都市を飼い馴らす」、あるいは「狡知」と言えるような実践、つまり既存のインフラを壊すんじゃなくて、うまく利用をしていこうっていう実践に注目してきました。

この釜ヶ崎の三角公園について考えると、ラオスなんかよりもすごくインフラが整っているなっていうか、この三角公園っていう場所によってインフラが物理的に可能にしていることって、すごくたくさんあると思うんですよね。たとえば水道とか使い放題だトイレもあるし、ただその一方で、やっぱり統治する側っていうのもまた、マテリアルを駆使して対抗しようとしてくるわけですよね。その典型が、排除型アーキテクチャーですよね。横になれないようにする、排除型と呼ばれるオブジェとかベンチとかです。統治のマテリアルな側面を考えるなら、こういう本当に具体的なマテリアルにも注目していかないと、あんまり意味がないと思うんですよね。たとえばこの排除型ベンチって、横になれないようにする物理的なモノなわけですけども、これ、James J. Gibson の affordance 的に言うんだったら、ベンチが横になれないように afford しているし、逆に Bruno Latour 的に言うんだったら、ホームレスを横にならせないとする行政とか近所の住民の意図っていうのが delegate、代理されているわけです。

Latour の真似で——最近 Latour は現代アートにもものすごい期待をもっているらしいので——、ちょっと余談になりますけど、ロサンゼルスで、排除型ベンチで寝るためのクッション入りの衣服を“Archisuits” という作品 (<http://www.insecuritiespaces.net/archisuits.html>) として作った Sarah Ross というアーティストがいます。ロスでも、排除型アーキテクチャーがある時期広まっていった過程があるらしいです。排除型ベンチに限らず、いろんなところで横になれるように、クッションとジャージが一体化しているっていうものなんですよね。こういう実践もあるよという紹介にとどめますが、あくまでアート作品なんで、たとえば支援団体とかがこれを大量購入して三角公園で配ったりとかしたら、またこれもひとつのインフラになるのかなという感じでしょうか。

もう1点、ドヤについて考えたいのは、ドヤっていうインフラの機能自体も変わってきている点です。大阪で人類学会とかあるときは、私たちが泊まったりするんですけど、よく知られているように、外国人バックパッカーの受け皿になっているわけです。たとえば、今年の東京のホテルのオキュパンシー・レートって70%超えだったりするんですよね。普通は50%程度がベストなんで、完全にパンク状態なわけです。これってつまり、旅行産業を支えるインフラが破たんしつつあるんで、レイバー・フォースの安定供給のためにできてきたドヤっていうインフラが、観光インフラのパンクのために使われてきているわけです。つまり、先ほどの話に戻ると、誰かにとってのインフラは、誰かにとってのインフラじゃないものかもしれないっていうことです。

インフラは極めて関係的なものである

そこで、森啓輔さんの報告に言及すると、軍備においても同様のことを言えないわけでもないわけですね。ラオスの隣国のタイでは、しょっちゅう軍事クーデターが起きていますが、軍隊は、普段は王様を守るセキュリティ・インフラなわけですが、反政府運動が活発化してく

¹¹ 松田素二、1996、『都市を飼い慣らす——アフリカの都市人類学』河出書房新社；小川さやか、2011、『都市を生きぬくための狡知——タンザニアの零細商人マチングの民族誌』世界思想社。

ると政権交代のためのインフラになる、みたいな。それは、具体的に武器っていうものを持っていて、銃を持って撃つことのできる人間集団がインフラとして存在しているってことなわけですよ。韓国の民主労総っていう労働組合の集まりのところにいったときに、彼らが、「日本だと徴兵制ないから革命出来ないよね」って、「俺らは銃をパツて渡されたら撃ち方知ってるから、ある意味いくらでも、いつでも革命できるんだよ」と言っていたのを、今ふと思ひ出しました。日本だと自衛隊が反政府側の市民のために蜂起して戦ってくれるって、あんまり思えないですね。

そう考えると、私たちが生きている世界って、やっぱり恐ろしくがんじがらめに見えてくるわけです。今回の論集全体を見ても、インフラの複雑性によってもたらさる予測不可能性とか意図せざる結果とかっていうものへの注目よりも、いかに我々がインフラによって、インフラを通じて統治されているのかってところに注目が置かれているように思うわけです。さらに言うと、インフラを通して統治しようっていう人間のエージェンシーの方が前面に出ていて、あんまりモノ感がないんですね。ちょっと人間中心主義的かなって印象を持ちました。やっぱり、モノによって人間が突き動かされているってことはあって、それは統治する側もされる側もそうだろうと思うんですね。そこで、やっぱり、単体のある科学技術、道路とかってものを見るんじゃなくて、インフラストラクチャに注目するっていうのがどういうことなのかを考える必要があると思います。どのように我々が道路とか水道とか発電所とかっていった具体物を通して統治されているのかって側面だけに注目するなら、集合的消費でも *milieu* でもいいんですけど、インフラって言う必要ってあんまりないんじゃないかなと、あんまり旨みがないんじゃないかなと思うんです。

インフラっていうコンセプトの重要な点は、やっぱり関係的なものだっていうことだと思うんですね。たとえばパソコンっていうのは、それが作動するのに必要なインフラの重要なひとつに電力があるわけですけど、電力が生産される発電所っていう現場では、それをコントロールするコンピュータ・システムっていうインフラがあるわけで、どこで切り取るかによって、その関係が反転したりもするわけです。

インフラは人間と非人間の二項対立を超える概念であり具体的対象

ちょっと長くなってきましたけれども、インフラは、極めて関係的なものであるというのに加えて、人間と非人間の境界すらも曖昧にするものだと考えられます。人類学でインフラ研究をやっている人たちは、最近、そういうことを言っていて、たとえば水力発電において川はもはや完全なる自然ではないし、発電施設だって完全なる人工物ではないわけです。インフラっていうのは、この点で実は結構壮大な話とつながっていて、自然と文化とか、人間と非人間とか、主体と客体といった二項対立を超えることができるかもしれない概念であり具体的な対象で、今日のコメントのタイトルにつけましたけど、*Conceptual Analytic* かつ *Empirical Ethnographic* なツールだと考えられます。やっぱり、そこから考えると、*Latour* とか *Michel Callon* とかの *Actor Network Theory* などの流れで重要なのは、自然がひとつで文化が複数っていう前提を壊したことだったと思うんです。たとえば、森田敦郎さんの『野生のエンジニアリング』¹²からの引用になりますけれども、「先進国の機械技術が唯一の正しい技術で、タイの技術は文化の影響を受けた逸脱ということになるのだろうか。タイの技術も発展すれば、先進国のよう

¹² 森田敦郎, 2012, 『野生のエンジニアリング——タイ中小工業における人とモノの人類学』世界思想社。

になるのが自然の成り行きなのだろうか」(森田 2012: 18)と問うて、この本の結論としては、そうじゃないと。正しい科学技術の使い方があるのに、文化によって捻じ曲げられて間違った使い方をしているという前提を取り払うことで、自然と文化の二項対立しているのを問い直すわけです。人類学では、ポスト多元主義人類学とかポストヒューマンといった流れです。

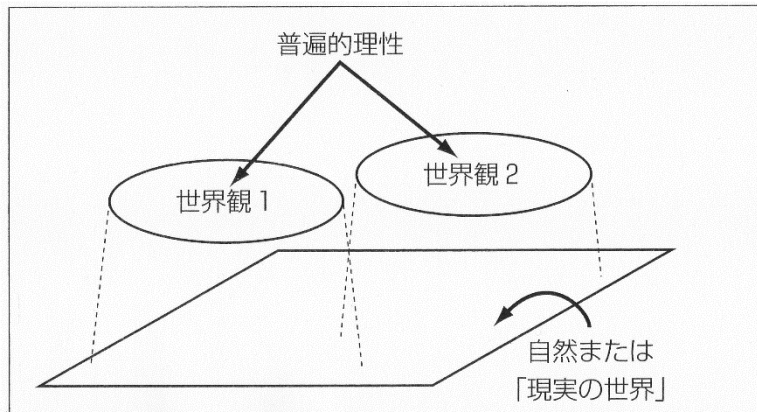


図1 自然と世界観 [Ingold 2000: 15]

出典:森田(2012)15頁の図1-1を引用.

この図1は、Tim Ingold っていう人類学者の本¹³に載っている図を森田さんが『野生のエンジニアリング』に転載したものです。結構分かりやすく、下の四角が自然または現実の世界、つまり自然科学によって規定される「現実」と一般的に言われるところのもので、それを切り取る世界観——ラオス人の世界観とか日本人の世界観——っていうのがあって、我々研究者は普遍的理性をもってこれらの見方を研究するという図なわけです。これが多元主義です。こういうのをやめましょうよっていうのがポスト多元主義の人類学で、やっぱり Actor Network Theory による影響も非常に強いです。

インフラの複雑性

もう少し先に行きたいんですけども、インフラの非常に重要なポイントってのは、もうひとつあって、やっぱりその複雑性なわけですね。東京ひとつとってみても、古い下水道とか地下水道とか送電線とか地下鉄とか、正直どこを通ってるかっていうその全体図を誰も持ってないわけです。建築家の田中智之さんが描いた新宿駅の図を見るとわかりやすいですけど——これが取りあげられている海外のブログ (<http://socks-studio.com/2016/08/27/infinite-infrastructure-drawings-of-tokyo-stations-by-tomoyuki-tanaka/>) では、infinite infrastructure というタイトルが付いていますが——、無限に増えてくわけですよ。先ほどの水道配管の話もそうですけど、なんかすごく把握できているように見えて、実際誰も把握できないんですよ。Latour と Emilie Hermant が *Paris: Invisible City*¹⁴ という論文とか本みたいなものを書いていて、そこでも論じられていますが、ここでは panopticon をもじって、oligopticon という分析ツールが導入されています。パリを覆い尽くす電話とかインターネットとか水路とか、道路交通とかっていうさまざまなネットワークがあって——それによって町の機能が安定化されているわけですけど——、表から見えない地下室とかにだいたいあるような、いわゆるコントロールセンターでこれらは監視されているわけなんですけど、それは panopticon のような眺望ではなくて、決してオーバービューを得ることができない、局所的な視点しか持つことができないものだという議論です。

¹³ Ingold, Tim, 2000, *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*, London: Routledge.

¹⁴ Latour, Bruno and Emilie Hermant, 1998, *Paris ville invisible*, Paris: La Découverte-Les Empêcheurs de penser en rond.

たとえばコントロールセンターでは、ライン上に赤く光る場所が事故による渋滞を示していたりとか、アラームが鳴ったりしたら電話回線がパンクしてるとかっていうことを、知らせてはくれるわけなんですけど、そのモニターの前に座っている監視者っていうのは、その全体を掴むことはできないし、異なるネットワーク間に起きた2つのトラブルっていうのが実は関係していたとしても、それを知る由っていうのはないわけです。この Latour の論文は、そういうわけで、コントロールセンターのモニターっていうモノを見るマネージャーっていう、具体的な人間とモノっていうものを通して、都市インフラの複雑性っていうのを気づかせてくれる結構面白い論文だなと思うんで、ぜひ読んでいただきたいと思うんです。

おわりに

最後になるんですが、今回の特集でも指摘されていることですが、インフラ整備を国家は専門家に委託することによって、極めて科学的な営みを通して、都市への介入を目立たなくさせようと頑張っているわけなんですけども、インフラを単に統治のためのツールとしてのみ見ると、やっぱりそれは複雑すぎて全くコントロール不可能なものなんで、あんまり有効じゃないと思うんですね。今回の築地移転問題とかを見ても、知識の専門化と分業がある意味進みすぎた結果、ネットワークが混乱を極めているわけです。近年のインフラ研究の特徴は、そもそもインフラに予測不可能性っていうのが含まれているっていう点に注目しているし、しかも、インフラには完成っていうものが存在しないし、全く新たなインフラっていうものが存在しないっていうところで、概念的にも対象としても面白いんじゃないかと、そういう期待があるわけです。being っていうよりは becoming なものだ、みたいな言い方からしても、その辺が Latour とか Whitehead とか、Deleuze=Guattari とかと相性が良いんでしょうね。そういう点においても、マテリアリティの政治に迫るっていうときに、インフラに注目するっていうのは、非常に有効だし、すごくラディカルなものになるだろうという期待もあります。

あと、モノのエージェンシーについても、二言三言、言いたいことがあるんですけど、先ほど、モノの力、モノに主体性はあるのかみたいな話があったんですけど、人類学では散々されてきた話で、若干うんざりっていうぐらいなんですけど、まず、モノに意思は絶対ないですよ。認められないし、それを観察することもできない。ただ、モノと関わる時に、人間が必ずモノによってどうにか動かされてしまうっていうことがあるわけですよ。こんなペットボトルすらも、ここをこうやって持つしかない、みたいな。モノが人間の行動を規定するところってのは、やっぱりあるわけです。さらに言うと、Latour や Callon らの ANT 的に考えると、もう、どっちが主体でどっちが客体なのかみたいな境界も曖昧になるから、モノに主体性があるっていうような言い方は、たぶんしないんじゃないかなと思うんですよ。ただ、やっぱり、モノによって働きかけられると。things act upon us みたいな言い方になるんじゃないかなと思います。だから、すごく予測不可能なことっていうのが起きるわけですよ。ブレイクダウンもそうですけど。そういうところの期待ってのが、やっぱり大きく持てるんじゃないかなと思っています。そんな感じです。