



Title	<書評>Penny Harvey and Hannah Knox, Roads : An Anthropology of Infrastructure and Expertise, Cornell University Press, 2015
Author(s)	古川, 不可知
Citation	年報人間科学. 2016, 37, p. 201-205
Version Type	VoR
URL	<a href="https://doi.org/10.18910/54585">https://doi.org/10.18910/54585</a>
rights	
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

## 〈書評〉

Penny Harvey and Hannah Knox

*Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*

Cornell University Press, 2015

吉川 不可知

人類が誕生するよりもはるかに以前から、動物たちはその往来のために自然な交通路を持っており、獣道といわれるような動物の通る道が存在していた[石井・丸山 2002: 1]。峠や尾根筋に形成された獣道は人間にとっても重要な交通路であり、人々はその上に重ね合わせるようにして自らの道を作り出してきた。自然と人工物のあわいに位置する道は、人類にとって原初の構造物であり、個体間のコミュニケーションを媒介して社会を形成するための基盤であった。道のメタファーはまた世界各地の社会において見出され、現在にいたるまで人類の想像力にとって重要な役割を果たしている。しかしながらこれまでの人類学では、道とは人間の活動がなされる際の暗黙の前提であり、物理的な道そのものが探求の対象となることは極めてまれであった。

2000年代になると人類学では、アクター・ネットワーク・セオリーなどの影響を受けて、事物の情況依存的な存在論的構成について考察することへの機運が高まる。そこでは、我々の「自明な世界」を支える透明な下部構造としてのインフラストラクチャー(以下インフラ)に対する関心も生じてきた<sup>1)</sup>。人類学ではインフラは、モノや人、あるいは観念の流れを促進する構築されたネットワーク[Larkin 2013: 328]などと定義される。ただし人類学におけるインフラは、厳密な分析概念というよりはむしろ発見的なものであり、近代国家における大規模プロジェクトとしてのインフラ研究から、情報ネットワーク構築プロセスの分析、人間の社会関係や自然そのものをインフラとみなす考察など、様々なアプローチが試みられている。

こうした潮流のなかでは、道を対象とする研究も少しずつ現れるようになってきた。まさに「道」をタイトルとする本書は、ペルーの国家建設について長年にわたって研究を続けているペニー・ハーヴェイと、その共同研究者であるハンナ・ノックスによって執筆された、ペルーの道路をめぐるモノグラフである。以下本稿では、近代国家と不即不離のインフラとして車道とその建設プロジェクトを扱う本書を章立てに沿って紹介し、内容について簡単に論評を加える。しかるのち、身体と環境との関わりから「道」について探求している評者の視点より、道が持つ本書の射程に收まりきらなかった重要な側面を指摘することによって、道をめぐる人類学的研究のさらなる展望を示すことを目指す。

\*\*\*

本書は、ペルーにおける二つの車道建設プロジェクトを事例に、それぞれの道が喚起する希望と、道路によってつながることから逆説的に生み出されてゆく非均質性を描き出すものである。ペルーにおいて道路は、中央においても地方の住民にとっても、発展の基盤にしてその象徴と認識されている。アンデスからアマゾンに至る地理的多様性を内に抱えるペルーにとって、様々な社会や自然環境を貫く物理的な道路ネットワークを建設することは悲願であり、それはまさに均質な空間としての国家を作り出す試みであった。しかしながら道路によって異なるもの同士を接続することは、新たな混淆状態と予期せぬ差異化を生じさせてゆく。同時に、こうした大規模で複雑なプロジェクトは必然的に不確定の領域を含み込み、事故や不正といった事態をもたらす一方、そうした出来事に対する人々の多様な解釈を喚起するなど、プロジェクトそれ自体もまた非均質であり差異を増殖させる媒介なのである。

とりわけ本書では車道建設のプロセスにおける専門家の実践が焦点化され、固有の地域性を超えた普遍的な知識に基づくと同時に、特定の文脈に位置づけられた現場において実践するというエンジニアリングの二重性と、それによってもたらされる再帰的な自己認識が指摘される。著者は道路建設を自然や社会における異種混淆的な要素の調整(coordination)として捉え、単なる環境のコントロールとしてではなく、道路を存在させるために交渉されるべき多元的な関係を記述してゆく。そうして、人だけでなく事物も含み込んだ政治的調整の場として道路を枠付けることで、インフラ構築における関係の政治に本質的なものとしての不確定性を炙り出し、道路建設における情動的な(affective)な次元を明らかにしてゆく。

本書は3部7章からなる。第一部では二つのプロジェクトの概要と、それらに伴って住民たちのあいだに生じた希望、および車道建設の帰結としての差異化が論じられる。第1章では二つの道路の歴史が論じられ、とりわけ地方社会においては中央と接続されることによる国家の空間への統合という形で、発展への希望が存在していたことが指摘される。第2章では、しかしながら、車道建設の過程で生み出された接続性によって多様な人々が地域へと流入する一方、大都市へのアクセスの向上は地域住民の移住をも促し、結果としてより異種混淆的な空間を生じさせたことが明らかになる。新しい道がもたらしたつながりは、均質な空間よりもむしろ新たな人や事物の混淆状態を作り出し、そこには強力な相互差異化の作用が伴うのである。

第二部では道路がつなぐことを通して作り出すと想像された集合性と、道路建設における接続の技術が生み出す差異化の具体的な過程が、エンジニアや労働者の実践を通して記述される。第3章で論じられるのは、エンジニアたちが建設現場およびそこに設けられた野外実験室でおこなう実践である。彼らは現場の試料を用いて、車道として適切な水や泥の配合を見つけ出してゆく。これはエンジニアリングという言葉から一般的に想像されるような、普遍的な数値を現地に適用してゆくというタイプの営みではなく、地点ごとに異なる文脈のもとで土壌の性質を見出し、工学的知識とのすり合わせを繰り返してゆくプロセスである。さらにこうした試行は物理的環境のみならず社会的環境においてもなされる。たとえ最適な素材の配分が発見されても、資源が足りない場合には、例えば金の違法採掘業者と取引するなどして必要な物資を調達しなくてはならない。道路建設のエンジニアたちはレヴィ＝ストロースの有名な二分法、エンジニア／ブ

リコルールに反して、「エンジニアかつブリコルール」なのである。続く第4章では、工事中に発生した死亡事故についての解釈と作業現場における安全対策が取り扱われる。管理者の側であるエンジニアは、標準化された規則を一律に順守させることによって安全管理をおこなおうとする。しかし、事故原因の解釈は文化や階層的な背景に応じて単一ではなく、したがって規則についての理解も一様とはなりえない。「危険は異なった形で、異なった時に、異なった集団に対して現れる」[133]のであり、単一の基準に則った安全規則はむしろ多様な解釈と違反を生み、不確実性を上昇させてゆく。さらに第5章では汚職と公共性の問題が取り上げられ、「公然の秘密」としての汚職の語りと監査の実践について論じられる。ペラーの人々にとって汚職は公共事業に不可避のものとして認識されており、専門家であるがゆえに信用されない関係性の中に、監査の専門家が規制を持ち込むという無限退行的な状況において、汚職への恐れと透明性への基準とが互いに両者を増殖させてゆく構造が明らかにされる。

第三部では、インフラ建設による社会変容がもたらす複雑性の帰結と専門家の実践について論じられる。第6章では、道路建設に賛成あるいは反対のいずれとも断じられないような住民の態度が、いくつかのエピソードとともに取り上げられる。著者によればこうした立場は、インフラ建設事業がはらむ政治的な複雑さのゆえに、それに対応し、模倣するようにして、二分法的には理解しえない異なった形での住民の関与(engagement)が生じたものと論じられる。最終章となる第7章では、普遍的な尺度を持ち込みつつ、固有の場に位置づけられた要素の物質的・社会的世界における動的な関係のなかから、弾力的な構造としての道路を生み出してゆくことがエンジニアの専門性であると結論づけられる。

\*\*\*

これまで人類学的なテーマとしては見逃されてきた「道」を対象とした本書は、まずは新しい研究領野を拓いたメルクマールとして称賛に値する。とりわけ、開発などの文脈で通念的に道が持つとされてきた単純な接続性や単線的な発展の機能に疑義を呈し、つなげることがむしろ差異を増殖させるのだという事実を長期調査に基づいて示したことは、本書が人類学研究にとどまらぬ一般的な価値を持つものとして評価できよう。またエンジニアリングの実践を観察し、科学的知識と「伝統的知識」、ヒトとモノ、あるいは社会と自然といった二分法を民族誌記述のなかにおいて複雑さへと解体してゆく手際は、人類学的技術研究の本領といった感がある。道は自然に対する普遍的な工学的知の適用によって建設されるのではなく、位置づけられた環境の中で、流動する雑多な要素の調整を通して「編み上げられる」[Ingold 2011]のである。

ただし本書において対照されている二つの道路建設プロジェクトはいずれも著者の議論と同じ方向へと導くものであり、並行的な記述が果たして効果的であったか、評者の目からは疑わしいように思える。むしろ一方を主たる民族誌記述の対象とし、他方を補足的に用いたほうが読者の混乱は軽減されたのではないだろうか。

また対象とする道路建設の事例はいずれも国家的なプロジェクトであるにもかかわらず、一次資料としてのドキュメントや数値データにはほとんど言及されていない点も気にかかる。著者の主張する通り、確かに道路建設の現場においては普遍的とされる知が固有の状況に応じて調整されるのであろう。同時に、こ

の手の大規模プロジェクトにはその痕跡として膨大な文書の山が残されてゆくはずである。こうした資料を具体的な裏付けとして示すことで、モノの政治というある意味では荒漠とした議論を、人文学分野以外の人間や当のエンジニアたちにもより説得的な形で示すことができたのではなかろうか。

\*\*\*

ともあれ二人の著者が切り拓いたのは、道そのものを探求の対象とする人類学の領野だと言ってよいであろう。ここで、ヒマラヤの山岳地域をフィールドに身体と山道との関わりについて研究している評者の視点から、本書では論じられていない道の側面を二点指摘することにより、道の人類学のさらなる展開を模索したい。

第一に、道を考察するにあたって本書で議論されていない最も重要な要素は、道の上を移動する当の人々であると評者は考える。冒頭の記述に戻るならば、人類はその発生の時点から道を作り出し、直接、あるいは車輪などによって拡張された身体を通して、その上を移動し続けてきた。そして、道を利用する様式はその身体や経験、文化によって大きく異なりうる。例えば階段状の道は車椅子の身体にとっては道ではないであろうし、車道そのものはハリネズミにとって道ではない[カンギレム 2002: 40]のである。かように道にとってはまさにその上を移動する存在こそがレゾンデートルであり、それを道と認識して移動する身体なしに道は道たりえないだろう。道という対象を十全に捉えるためには、そこを移動する身体を考慮に入れることが不可欠なのである。

第二に、ローカルな「道」概念のあいだに含みこまれる差異を考慮することによって、人類学的な道研究はさらに深みを増すであろう。本書では英語におけるroadを多様な言語を持つ現地社会において共有されたものと前提しているものの、例えば日本語の「道」や「路」、英語におけるroadやpathの指示する内容はそれぞれ微妙に異なる。また道そのものの認識や物理的構造についても、まさに本書の主張が暗示するように、固有の環境的・社会的条件に応じて同一ではありえない。本書が対象とするアンデス・アマゾン地域においても、車道としてのroadが作り出されるよりもずっと以前から、人々はroad的なものを見出し、作り出し続けてきたはずである。領域を横断しつつ接続してゆくものとしての道を論じるうえでは、個々の共同体における「道」の概念や認識について精査し、その上を移動してゆく技法についても観察することが必要となろう。

もっとも本書の主眼は車道の構築とその政治的な側面にあると明言されており[5]、評者による大局観的な提言は本書の意義を少なからしめようとする意図のものではない。むしろ、こうした根本的な批判を受け入れうるという事実にこそ、二人の著者が切り拓いた新たな研究の「道」が、茫洋たる前途をもつて我々の眼前に続いていることの証左なのである。

## 参照文献

Clifford, James

1992 *Traveling Cultures*. In *Cultural Studies*. Grossberg et al.(eds.), Routledge. pp.96-116.

Ingold, Tim

2011 *Being Alive: Essays on movement, Knowledge and description*. New York: Routledge.

石井一郎・丸山暉彦

2002『道路工学入門』 森北出版

カンギレム、ジョルジュ

2002『生命の認識』 杉山吉弘(訳) 法政大学出版局

## 注

- 1) 一方でジェイムズ・クリフォードは "Traveling Cultures" のなかで、人類学者を含むヨーロッパ人旅行者が不慣れな土地を旅する際には、ガイドやアシスタント、通訳やボーターといった不可視化されたインフラストラクチャーが存在していたことを指摘している [Clifford 1992:107]。彼の指摘は先駆的であり、また ANT 的なある意味で俯瞰的な視点が見落としがちな他者や自己自身の身体もインフラとして組み込む可能性を持っている。