**ゲージ・ポリティクスのために――イギリスの帝国主義的統治・技術・環境**

司会者：五野井郁夫

報告者：深谷舜（東京外国語大学大学院博士前期課程）

第45回社会思想史学会、自由論題報告において、「ゲージ・ポリティクスのために」として報告を行った。近年、英語圏でのマテリアル・ターンという動向を手掛かりに、鉄道そのものではなく、その最下点に位置する線路の幅の規格であるゲージから帝国主義的統治を検討したものである。マテリアル・ターンを媒介に、エコロジーの視点を含め、様々な論点と接続が可能であることを示した。

頂いた質問は主に三点である。第一に、マテリアル・ターンと古典的なマルクス主義歴史学との違いに関するものである。確かに、マテリアル・ターンは新唯物論ともいわれ、伝統的なマルクス主義に近いように見える。論者の間で多少の差異があるとはいえ、決定的に異なるのは、以下の点である。すなわち、ブリュノ・ラトゥールのアクター‐ネットワーク論に多くの論者が依拠し、物質代謝という観点からではなく、エージェンシーないしアクタントという観点からモノを扱っている点である。言い換えれば、モノの作用がいかに統治にとって重要になるかという点を扱っている。例えば、パトリック・ジョイスは、電灯が都市に「自由」の条件をもたらしたことを提示している。また、国家の存在論的な位置づけにおいて、マルクス主義とは異なる。すなわち、マテリアル・ターンにおいて、国家は一連の実践の効果として認識され、エリートや階級のような概念を所与としない。

第二に、マラリア等の克服が支配を強化したことに関しては、1980－90年代の研究成果で明らかになっているという意味で、研究の新規性は特にないという指摘を頂いた。研究の新規性に関しては筆者も認めている。本報告では論点を繋ぐことに重点を置いたためである。だが、権力と統治という点に関して示したのは、統治が問題を解決するように見えて、実は新たな問題をつくり出すという点である。

第三に頂いた質問は、日本の状況にゲージ・ポリティクスを照らしたときに、沖縄にかつて存在していた鉄道が762mmであったことが何を意味しているのか、に関するものである。沖縄の鉄道建設の動きは19世紀末にあり、20世紀前半には重要な輸送手段であった。（沖縄初の鉄道は1914年）しかし、1945年の沖縄戦の影響を受けて鉄道は姿を消した。アメリカ統治下でも鉄道を再建する動きがあったが、自動車の台頭もあり、道路建設に取って代わられた。こうした沖縄の交通史の流れをおさえたうえで、ゲージの問題に戻れば、そもそも762mmは、軽便鉄道の一般的なゲージともいえるものであり、地方やケーブルカーで用いられたものであった。初めて採用されたのは愛媛県の伊予鉄道であった。だが、この軽便鉄道には当時の政府の地域振興政策や開発と関連している。すなわち、1910年に私設鉄道法を簡易化する形で軽便鉄道法が発布され、さらに軽便鉄道補助法によって補助金が交付されることになったという政策的背景があるように思われる。なお応答の過程で沖縄の鉄道が消えたということは、ゲージポリティクスそのものの消失という、もっともドラスティックな変更と捉えればゲージポリティクスを通じた権力行使の手法も理解が進むとのコメントがあった。

今回の報告で有益な質問を頂いた。今後は、ゲージ・ポリティクスの視角を活かして他の地域やそこに特有の統治の性質を重点的に掘り下げていきたい。