

モビリティの言説 ——制度・日常生活・身体化——

カロライナ・ドーティ *, レスリー・ミュレイ *
(田中 雅大 ** 訳)

Karolina DOUGHTY, Lesley MURRAY

Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment

Mobilities, 11(2), pp. 303-322, 2016.

原論文は the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>) の条項の下で、オープンアクセスで提供されている論文である。

DOI: 10.1080/17450101.2014.941257, Link to the original article: <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.941257>

要旨: 本稿は、モビリティの統治と日常のモバイルな生活とがどのように交差するかを明らかにすることで、盛り上がりを見せているモビリティの政治に関する研究に貢献することを目的としている。筆者らは、個人化された自動車移動^{オートモビリティ}の特権化するようにして広まっている、モビリティに関する支配的で根強い制度的言説は、道徳性、近代性、自由の枠組みを中心に概念化されうる、ということを示唆する。こうした文脈に置かれたモビリティに関する日常的言説を検討することで、それらの言説が一連の規範的な知識や実践をどのようにして反映するか、またどのようにしてそれらに抵抗するかを明らかにする。そして、モビリティの言説を分析する際に日常のありふれたものを重視すること、また、モビリティの言説が一般的な規範的言説の中に置かれていることを認識することで、移動がどれほど不断の交渉と（再）生産を伴う社会的・文化的実践であるかに注目することができる、と主張する。

キーワード: モビリティ、統治性、言説、制度、身体的経験、日常的移動

凡例

- ・ [] は原著者による補足を示す。
- ・ [] は訳者による補足を示す。
- ・ 傍点は原文のイタリック体に対応。

はじめに

近年、モビリティ研究の分野では、ミクロレベルの研究に比べてマクロレベルの研究が少ないことに注目が集まっている (Bærenholdt 2013; Salter 2013)。しかし、社会がどのようにして「移動を通じて統治される」 (Bærenholdt 2013: 26) にかについてまだ理解が不十分であることは認められるが、その一方で、時間と空間を生産するような交通の統治の仕方をより用心深く認識する傾向にある^{モビリティ・ターン}「移動論的転回」の提唱者たちは、移動自体の統治に焦点を当てた既存の豊富な交通政策研究 (たとえば Docherty and Shaw 2011) を見落しがちである。Manderscheid (2013) は最近の論文において、モビリティ研究に対して、モビリティの言説的・空間的・構造的基盤と日常の主体的経験の両方を考慮することを求めている。本稿では、モビリティ研究はより広い統治構造とモビリティの経験の両方を分析する必要がある、ということを確認した上で、モビリティの制度的言説と、モバイルな生活についての「日常的」かつ身体的な説明と

の関係を検討する。本稿は、異なるレベルでのモビリティをめぐる一連の知識と実践を維持するさまざまな投資と軌跡を明らかにするために、「モビリティ」の研究とより伝統的な交通研究を、言説理論と織り交ぜる。また、これらのモビリティの言説は、モビリティの文化を生み出し、かつ決定づける。本稿において筆者らは、日常の取組みが制度的言説のどこに根差しているかを特定し、マクロレベルとミクロレベルの相互作用を強調することで、それらの取組みがより広範な権力の軌道にあることを突き止める。

筆者らは、現代のモビリティを理解するための、また、(交通^{トランスポート}／旅^{トラベル}よりも広い意味を持つ移動概念としての) モビリティの規範的言説に異議を唱えるための批判的な枠組み——社会科学における「移動論的転回」にもとづいている——を提供することで、政策立案者との対話に貢献することを目指している。ここでは、西洋の、特に英米の社会を支配している主要なモビリティの言説のうちのいくつかを出発点とし、それらがどのようにしてマクロレベルで

* ブライトン大学応用社会科学部

** 東京大学大学院総合文化研究科

出現し、社会に浸透し、日常に埋め込まれていくかを検証する。筆者らは、「ミクロ」レベルと「マクロ」レベルの関係性や、両者の境界の曖昧さを十分に認めつつ、よりローカルなレベルでの言説の出現についても考察する。ローカルレベルでの言説は、よりグローバルで、強力で、深く根差したモビリティの言説に異議を唱えるものであると同時に、それを維持するものでもある。本稿での分析はフーコーの言説分析に依拠している。それは、権力、真実の体制 *regimes of truth*、内在する矛盾、そして目に見えないものに焦点を当てつつ、政策や制度的実践のテキスト分析を通じて、支配的なモビリティの言説を特定しようとするものである (Foucault 1972, 1977)。筆者らは、この分析を通じて、抵抗の言説が生まれる可能性のある空間を特定し、よりローカルな場所に根差した移動実践に関する語りの探究を通じて、その空間を掘り下げる。そうすることで、既存の権力ネットワークの中で支配的な言説がどのようにして日常生活に知れ渡り、どのようにして権力ネットワークへと戻ってくるのかを明らかにする。言説分析は複雑性と矛盾を強調する。筆者らは、これらの言説が重なり合っていること、また多くの場合その境界が曖昧であることを認識している。しかし、本研究の目的のために、これらの言説は分離した別々のものとみなす。それぞれの言説は、単独でも組み合わせても、また調和的か不調和的にかかわらず、操作可能なことを前提としている。

言説・身体化・空間

モビリティに関するマクロな言説とミクロな言説の相互作用を理解するためには、言説・身体化・空間の関係について詳しく説明する必要がある。一般的に「言説」という言葉は、「特定の用語法を利用し、特定の形式の知識を符号化する言葉のシステム」(Tonkiss 1998: 248)を指すとされている。しかし、フーコーの著作 (Foucault 1972, 1977)を見ると、社会を形成する特定の知識と実践の集まりとして、言説をより幅広く概念化する方向へと徐々に移行していることがわかる。フーコーは、後期の代表作である『監獄の誕生』(原著1975年)と『性の歴史』(原著1976年)において、言葉だけでなくより広範な現象にも関心を寄せており、身体的実践に加えて、彼が「装置 *dispositif*」と呼ぶ——英語では「*apparatus*」と訳されることもある——抽象化 *abstraction* も考慮に入れている。彼によれば装置とは、権力と物質性

の働きを考慮に入れた言説と実践の総体を意味する。フーコーの後期の著作には彼のポスト構造主義的な反人間中心主義が表れており、そこでは、言葉と実践を通じて言説を生産・再生産すると言われている主体から、言説がますます抽象化されている。Thrift (2007) が主張するように、そこにフーコーの盲点がある。同時に、フーコーの反人間中心主義は他の論者 (たとえば、Braidotti 1994, 2002, 2013; Barad 2003, 2007) にも受け入れられている。かれらはフーコーの著作を読み解き、彼が主体性や情動の理論化に消極的だったことを修正しようとしている。こうした読解は、より唯物論的な言説概念に貢献してきた。そこでは人間の身体は、「物理的なもの、象徴的なもの、社会学的なものが重なり合う点」(Braidotti 1994: 4) であるとされている。また、主体性を身体に位置づけることは、本質主義的立場に立つことではなく、主体性を、複数の言説と物理的位置の内部における生きられた複雑な経験から生じるもの、として理解することだとされている。

近年では、言葉から離れようとする動きが見られる。Barad (2003: 801) が述べているように、「言葉はあまりにも大きな力を与えられている」。こうした、言葉から離れて「物質が重要である」とする転回は、言説的な実践と身体の物質性[の両方]を強調するという、フーコーの研究の新しい解釈を生み出している。しかし、言説と物質性を結びつけるフーコーのプロジェクトは、「言説的实践がどのように物質的身体を生み出すのかを正確に理解すること」を不可能にする、という点で部分的にしか成功していないと指摘されている (たとえば Barad 2003)。フーコーが身体を生産的な力の場、すなわち「権力の大規模な組織化がローカルな実践と結びつく場」(Barad 2003: 808) として位置づけているとすれば、身体の物質性、その生理学や解剖学、そして日常的な身体化と絡み合う物質的な力もまた、物質化のプロセスにおいて重要だということになるだろう (Barad 2003)。つまり、言説と物質的な身体化は双方向の相互作用に携わっているはずであり、そのような意味で、生物学的知識と歴史的知識の共同生産に関与している。Elden and Crampton (2007) は、フーコーにとって権力は生産的かつ否定的なものであり、それゆえ、その関係は支配というよりもせめぎ合いの関係であり、支配の技術 *technologies of domination* と自己の技術 *technologies of the self* が交差する関係である、と主張している。しかしフーコーは、権力が行使される際に身体の物質性がどのように積極的な役割を果たしているかを明確に説明しておらず、

それゆえ、言説的な実践と非言説的な実践の関係を理論化していない。Foucault (1972: 49 [邦訳p. 97]) が述べているように、『言葉と物』、これは、一つの問題に対して与えられた真面目な表題である。

フーコーに倣って言葉と物の関係を明らかにしようとする試みは確かに行われてきたし、実際、表象から「異なる出発点、異なる形而上学」(Barad 2003: 812)への移行を求める声によって、世界をこれらの対立する領域へと存在論的に完全に分けることの必要性に対して疑問が投げかけられたこともあった。そのような形而上学は、人文学や社会科学のさまざまな学者の研究における非表象的存在論、ドゥルーズ的な新しい生氣論 neo-vitalist 的存在論、「新しい唯物論 new-materialist」的存在論の下で提案されてきた(たとえば、Thrift 1996; Braidotti 2002, 2013; Barad 2003, 2007)。しかし筆者らはここで、この「言葉と物の」関係性だけでなく、状況依存性にも関心を寄せている。Crampton and Elden (2007) で詳述されているように、これは権力と空間の問題へのフーコーの適用性に疑問を投げかけるものである。この論集[Crampton and Elden (2007)]の中でハーヴェイとスリフトは、フーコーの空間的想像力を問題にしている。ハーヴェイにとっての問題は、フーコーが1976年に『ヘロドトス』の編集者からのインタビュー^{訳注1}で概説した、彼の空間との関わり方に関係するものである。フーコーは、知の考古学との関連で「可能性の条件」としての地理について論じるにあたり、空間を相対的なものや関係的なものではなく、絶対的なものとして取り上げた。ハーヴェイは、このようなカント的な、またそれゆえに非弁証法的な空間と時間の概念に依拠することを批判し、それを「可能性の条件」とすることを避けている。スリフトはこのような空間的想像力の欠如に、さらに3つの「盲点」を加えている。すなわち、先に議論した現象学への注目の欠如、情動への明確な注目の欠如、「物」への注目の欠如、である(Crampton and Elden 2007)。このような「物」、主体的経験、それらの状況依存性に関する理解は、モビリティの感覚をつくる上での必須条件である。

モビライズ 言説を動員する

「移動論的転回」の提唱者の多くは、言葉と物の関係を空間的文脈で考える方法を発展させようとしてきた。〔たとえば〕「運転行動を変化させるという課題は、この実践が、自動車集合体 automobile assem-

blage〔自動車と運転手の組み合わせ〕の中で〔自動車と〕共に構成される身体的習慣とみなされる際に明らかになる」(Harada and Waitt, 2012: 145)。モビリティに関する研究は身体について真剣に考え、Latour (2005) のアクターネットワーク理論、Thrift (2008) の非表象理論、Deleuze and Guattari (1987) の「動的編成=集合体 assemblage」概念など、非二元論的な関係論の哲学と関連する情動論的存在論を利用している。これらの研究は、Ole Jensen (2006, 2010) の相互作用論的なモビリティ理論のような「移動論的転回」の他の研究とともに、モビリティの政治を形成する無意識的または前言説的な側面を強調することが多い。つまり、モビリティの「存在 beingsと行為 doings」へと〔研究関心が〕移行しているということである。しかし、モバイルな生活の身体的性質に関する理解を、実践としての言説についてより広い見方を取る言説分析へと組み込む余地は大いにある。「表象は、破られるべきコードや払拭されるべき幻想としてではなく、それ自体で遂行的なものの、つまり行為として理解される」(Dewsbury et al. 2002: 438)。都市における自動車運転に関するThrift (2004)の論文は、モビリティの「新しい唯物論」的読解と呼べるものを提示している。彼は、自動車が持つ物質化する力を、モバイルになる方法に関する一般言説として検討している。「比較的単純な機械的実体の周囲に……まったく新しい文明が構築されている」[Thrift 2004: 46]。

同様にUrry (2000: 59 [邦訳p. 105]) も、^オ自動車移動の世界の構成に関わる強力な物質性を示唆した。「自動車の意義とは、それが、さまざまな居住の仕方、旅行の仕方、社会化の仕方を内包する市民社会を、自動車化された時間-空間において(あるいはそれを介して)再構成するという点にある」。ここでは、自動車移動の物質的構成は、それを取り巻くさまざまな移動実践の生産に積極的に関与し、言説的な知識生産を物質性につなぎとめるものの、と考えられている。人間の身体と自動車が形而上学的に融合する際に、一連の技術的かつ身体的な再帰的知識が結集されていることがわかる(Thrift 2004)。人間と自動車のハイブリッドを通じて、「物体 objectsは、意味のある世界の誘いの中で、徐々に自分自身の場所を認められていく」(Thrift 2004: 49)。移動実践の身体的かつ意志のない側面(Cresswell 2010)に注目することで、^{ドライビング}自動車運転者は合理的に行動している、という政策立案者や交通計画者が設ける前提に疑問を投げかけることができる。また同時に、移動実践に取り組んでいるときに感覚的

な身体が経験する躍動感を前面に出すことで、行動変容研究 *behaviour change research* がそれとは対照的に、個人を「生氣がない *lifeless*」もの、あるいは習慣にとらわれているもの、と仮定していることが問題になる (Sheller 2004)。それゆえ、自動車のような移動する物体との日常的な関わり合いの物質性を、モビリティの支配的言説の理解にとって取るに足らないものとみなすことは、重大な見落としだろう。しかし、同様に重要なことは、権力と統治の関係である。

研究者たちは、マクロレベルとミクロレベルの政治的プロセスの入り組んだ関係の特徴づける権力の動態を理解しようとする際、暗黙的に (Shove and Walker 2010; Shove, Pantzar, and Watson 2012)、また明示的に (Richardson and Jensen 2000; Jensen 2011, 2013; Bærenholdt 2013)、それぞれ異なる仕方でもフォーコーの考えを利用してきた。Paterson (2007) は、フォーコーが初期の頃に『狂気の歴史』[原著1961年]において取り組んだモビリティと統治について詳述している。フォーコーはそこで集団を統治する際の「移動の問題」について語っている。国家は、モビリティの制限を通じて秩序を維持すると同時に経済成長を生むためにモビリティを促進する、という戦いに巻き込まれるようになる。実際、Paterson (2007: 127) が主張しているように、「統治者の戦略におけるこれら2つの要素の緊張が今日まで続いて」おり、この緊張が、後述する制度的言説に内在する矛盾につながっている。Paterson (2007) によれば、フォーコーは、国家がこの相反する目的を調整しようとして、移動を制限するのではなく形成する際に、「主権型権力」ではなく「規律訓練型権力」を特権化している、と認識している。Packer (2008) は、フォーコーの権力分析においてははっきりとした移行が見られることを明らかにしている。それはフォーコーの最後のインタビューで明確に表れている。そこで彼は、グアンタナモ収容所のような文脈では、モバイルな主体の徹底的な支配・制限を通じて、規律訓練型権力から主権型権力への移行が明確になっていることについて議論している。そこにおいて囚人は、移動できなくされることで権力の場に対抗する手段がまったくなくなってしまうのである。しかし、パッカーはドゥルーズに依拠して、権力とは移動の自由を制約するとともに自由を促進するものであり、それらはいずれも支配するためのものである、という見解を示している。

パターソンはフォーコーの「生権力」概念に依拠しつつ、身体がどのようにしてモビリティの統治と絡み

合っていくかを明らかにしている。生権力概念にもとづけば、国家は「受動的」ではなく「能動的」な言説を通じてモバイルな身体を統治する。そうした能動的な言説はPacker (2008) によって考察されている。彼はそこで、アメリカの映画、テレビ、漫画、新聞などのマスメディア化された大衆文化における特定の「逸脱した」集団の移動の表象を通じて支配的になってきている、安全性の言説を探っている。パッカーは、政府の政策は移動する集団を受動的な集団に変えることに重点をおいており、フォーコーの生政治概念はこれを、ヒッチハイカーや若者といった特定の集団を一貫性のある単位として構築することとの関連で理解できるようにしてくれる、と主張している。しかし、Diken and Lausten (2013) は、フォーコーが晩年の著作で生権力という言葉を使用したのは、この形式の権力が「脱制度化」されるようになり、規律訓練型権力と対比させたかったからである、と指摘している。この概念は、ドゥルーズのポスト規律訓練的な「管理社会」[という概念]に引き継がれている。本稿においてこのような権力の分配は、支配的な言説への対抗におけるモビリティの身体的経験に関する議論の中である程度認識されているが、同時に、筆者らは統治機関における権力の蓄積についても認識している。それゆえ筆者らは、規律訓練型権力が「生政治」を横切る方法を理解することを目指す。国家の言説は生政治において身体的言説と交差する。装置概念を通じて言説と生きられた物質性を調和させようとするフォーコー自身の試みから示唆を受け、筆者らは、制度的言説と身体的実践が絡み合い、モビリティを共同生産する複雑な仕方を明らかにすることを目指す。ここでは、制度的言説の実践と日常的な身体的言説の実践の両方を前面に出すことで、「^{ハイパー・モバイル}過剰に移動している」(Adams 1999) と考えられている社会の言説的基盤の理解に貢献することを目指す。筆者らのアプローチは、統治性アプローチと感覚的经验にもとづく視角を組み合わせ、マクロレベルとミクロレベルでの統治のプロセスを証明しようとするJensen (2011) の権力、モビリティ、空間の概念化を補完するものである。身体の統治の合理性は社会・歴史的に生み出され、実践の統治に方向性を与え、その後、「知識、フレーミング、実践というかたち」で市民に伝達され、「都市住民の日々の実践に組み込まれていく」(Jensen 2011: 259) とされている。それと並行して、権力は感情的経験を通じて分配され、文化的差異は特定の移動に関する感情を生み出す。筆者らは、「解釈のレパトリー」(Potter 1996)、つまり、あらゆるモビリティを支え

る一連の思考と身体的実践、そして「モビリティに関する」知識が出現する「可能性の条件」(Foucault 1972)、に重点を置いている。

モビリティの制度的言説

最初に、モビリティに関する知識の集まり——主要な言説群とみなされるもの——を探る。それは制度化されるようになってきており、そのことによって他の知識の可能性を見えなくしている。モビリティの支配的言説は、工学や経済学の強力な学術的伝統に埋め込まれた科学的真実を主張する。これらの支配的言説はある種の「真実の体制」(Foucault 1977)を動員する。それは、われわれが住む世界を一方的に理解しようとする、モビリティに関する特定の思考方法を確立する。政策言説におけるモビリティの「フレーミング」とは、旅行、交通、通信について一般的に認められた「事実」が、「それらを整理し、それらに一貫性を与え、特定のものを選択して強調し、他のものを無視するフレームやストーリー展開」(Gamson 1989: 157)に埋め込まれて初めて意味をなす、ということである。日常的移動という概念は、21世紀の現代西洋社会におけるモビリティに関する主要な規範的前提を支持する一般的な「ストーリー」の中でフレーミングされている。Gubrium and Holstein (1990)は、これらのストーリーは「組織的に埋め込まれた」ものになると主張している。それは、機関のような個別のユニットや、より広く言えば特定の社会集団などの、特定の組織に特定の言説が帰属するということである。制度は、さまざまなスケールでモビリティを理解・実践する方法のパラメータを設定する「真実の体制」を規定する。これらの言説は、どこで生じるか、どこに埋め込まれるようになるか、どこで維持されているかによって、強くなったり、弱くなったりする。また、それらは社会的・政治的にだけでなく空間的にも状況づけられており、空間的文脈に応じて変化していく（たとえばCrampton and Elden 2007を参照）。「家族」の制度的言説に関する先行研究(Murray and Barnes 2010)や、交通政策研究とモビリティ研究の両方をおさえた文献レビューを踏まえ、以下では、モビリティに関する5つの広範な制度的言説あるいは言説群を特定できることを示唆する。すなわち、〈技術官僚的 technocratic〉言説、〈モビリティへの権利 rights to mobility〉言説、〈モバイルなものリスク mobile riskiness〉言説、〈素早い接続性 speedy connectivity〉

言説、〈持続可能なモビリティ sustainable mobility〉言説、である。

まず、モビリティの〈技術官僚的〉言説は強力な言説群であり、西洋諸国、特にイギリスとアメリカに埋め込まれるようになってきている。それらの国では、モビリティに対する伝統的なアプローチ（交通研究）は、交通経済学と交通工学の解釈レパートリーにもとづいている（Goodwin et al. 1991; Adams 1999; Bannister 2002）。イギリスとアメリカでは、20世紀中盤以降、これが交通専門家の支配的文化となっている（Banister 2002）。これらの言説は、「予測と提供」の時代、つまり数理モデリングと予測を前提とした政策立案プロセスに関連しており、Adams (1999)がいうところの^{ハイレバースペース}社会の主要な特徴である技術的修正 technical fixesや技術革新を優先する。新自由主義というイデオロギーを通じた〈技術官僚的〉言説と密接に結びついているのが、〈モビリティへの権利〉言説である（Patterson 2007; Adey 2009; Cresswell 2010）。この言説群は、責任、自由、自律、自立、選択、権利、義務といった新自由主義的な価値観から生まれている。規制なきモビリティは現代の西洋市民の基本的権利であると考えられており、モビリティのネットワークを妨害することは市民の解放と自由への侮辱であるとされている。この権利は個人の^{リバティ}のものであり、西洋諸国が「ピークカー」^{訳注2} (Goodwin 2012)に達していることを示す証拠があるにもかかわらず(対立意見もあるが)、自動車はこの権利を実践するための手段を代表・提供し続けている（Paterson 2007; Cresswell 2010）。特にイギリスでは、このモビリティへの権利と自動車の関係は、マーガレット・サッチャー政権(1979～1990年)の時代にモビリティの文化に深く埋め込まれたと考えられている。これを象徴するものとして、「26歳以上になってバスに乗る男性は失敗したと思ってよい」(HM Government 2003)というサッチャーの言葉が広く知られている。このような言説がイギリスのモビリティ政策にどの程度組み込まれているかは、「選択アーキテクチャ」^{訳注3} (Barr and Prillwitz 2014)のような、持続可能なモビリティの問題に対する個別の解決策が強調されていることに示されている。

〈技術官僚的〉言説や〈モビリティへの権利〉言説は、管理と成長のためのモビリティという、フーコーが示した、相反する統治の目的に対応しているが(Paterson 2007)、Paterson (2007)とPacker (2008)が示唆するように、〈モバイルなものリスク〉言説は、フーコーの生権力とより明確に関連している。

常に動いている人々、特に若者、旅行者、「放浪者 tramps」など (Cresswell 2006; Urry 2007) にはリスクがあると考えられている。モバイルな空間は定住的でも安全でもないため過渡的な空間である。このことは、「家」は閉じ込めと自由が両立するせめぎ合いの空間である、という家に関する政策言説 (Settles 2001) に反映されているように、リスクが高いと考えられている。それにもかかわらず、政策言説においては、家は安全で公共空間は怖いという「空間的恐怖のパラドックス」 (Valentine 1989) が強化されている。こうした誤った二元論をよそに、このような「安全」で「安心」な家の構築は、〈モバイルなもののリスク〉言説に対抗する言説として根強く残っている (Sheller and Urry 2003)。Packer (2008) は、フーコーの「危険性 dangerousness」概念を用いて、こうした言説の埋め込みについて明らかにしている。このような言説においては、実際には証明されていないにもかかわらず、特定の集団がリスクを伴うものと考えられている。パッカーは、たとえばキャデラックのような特定の自動車を運転するなど、特定の移動実践におけるリスクや犯罪性を明らかにすることによって人種プロファイリングが行われている、と説明している。同様に Bonham and Cox (2010) は、自転車に乗る人がどのようにして破壊的な、あるいは逸脱した旅行者として構築されるかを議論している。

もちろん、ここで別々のものとして示されているこれらの言説は、強く相互に結びついており、その境界は曖昧である。たとえば、〈モビリティへの権利〉言説が持つ個人主義的傾向は、変化をもたらす責任にも及んでおり、これにより、より広いスケールのモビリティが、経済的な機会や発展のための手段や必要性として継続されることになる。そのため、イギリス政府は、国の誇りや進歩といった広範な概念を語るレトリックを用いて、つまり〈素早い接続性〉言説を特権化することによって、ロンドン、バーミンガム、リーズの間を結ぶ高速鉄道の HS2 [High Speed 2] のような不人気でコストのかかるインフラ計画を推進し続けている。〔インフラ計画に〕327億ポンドの投資を必要とする根拠は、経済成長と「それらの地域およびその周辺のコミュニティとビジネスを互いに結びつける」 (DfT 2013) ことにもとづいている。しかし、Foucault (1977: 95) が示した権力と抵抗の結びつきと同じように、この計画は経済的に問題があるだけでなく、環境的にも問題があるとして、さまざまな政治的立場からこの提案に対する反対の声が上がっている (BBC 2012; Williams 2012)。それゆえ、〈持続可能なモビリティ〉という5つ目の制度的

言説が表明されていることは、制度レベルで〔素早い接続性〉言説への〕抵抗が生まれていることの証左である。この言説は、1970年代以降、特に1990年代後半の「環境汚染に関する王立委員会」 (Royal Commission on Environmental Pollution 1997) と政策文書「新交通政策」 (DETR 1998) 以降、イギリスの交通政策に影響を与えており、それらに続いてロンドンでは渋滞税が、地方レベルでは大規模な持続可能性政策が導入された。しかし、政策レベルでは、まず前労働党政権が持続可能性を後退させ (Docherty and Show 2011)、次に現在の連立政権が持続可能性を経済発展に収斂させることに熱を上げていることから、〈持続可能なモビリティ〉言説は比較的脆弱であることがわかる。

言説の境界が曖昧になるにつれ、言説間の関係や抵抗の軌跡が乱れてくる。たとえば、「権利」と「持続可能性」に関する言説の緊張関係は、市場主導の環境管理手段を通じて緩和される。実際、先述したように、イギリス政府は経済発展と気候変動の2つの方面から、これらの言説をまとめようとしている (Butcher and Keep 2011)。モビリティの言説の沈黙または空白に目を向けることで、オルタナティブな説明が排除されていることが明らかになり、レトリックによって伝えられるそれらの規範的説明が浮き彫りになる (Tonkiss 1998)。〔モビリティの言説に〕明らかに欠けているのは、持続可能性にとって不可欠な部分だと思われるモビリティ正義 mobility justice である。それはしばしば、〔持続可能性とは〕ほとんど関係なく、かつ優先度の低いものとして位置づけられる。HS2の軌道の近くに住むかなりの数の人々がそれを利用する余裕がないにもかかわらず、そうした計画を生み出す〈技術官僚的〉言説や〈モビリティへの権利〉言説との関連でモビリティ正義の問題は軽視されることが多い。特に国家スケールでは、イギリスの交通政策は1990年代後半になってようやくモビリティの不正義が認識されるようになり (Church, Frost, and Sullivan 2000)、その後、モビリティと社会的排除を結びつける社会的排除対策室の重要な報告書が発表された (Social Exclusion Unit 2003)。特定の社会集団、特にジェンダーや障がいによるモビリティの排除の潜在的可能性を認識しようとする試みが数多くあり (DETR 2000)、実際、このアジェンダは2000年代を通じて勢いを増した (DfT 2005, 2006)。しかし、このような取組みがすべて一貫した考えにまとめられたわけではなく、より最近では、政府の交代や国の優先事項の移行に伴い、関心が薄れ、欧州連合の法律で義務づけられて

いるアクセスを阻む物理的障壁に適用される移動手段に、ほぼ完全に集中している (DfT 2012)。モビリティ正義に対する抵抗を示す言説は、正義ではなく道徳というレンズを通じて特定の集団に対する責任を考えることで曖昧になる。

モビリティの不正義は〈素早い接続性〉言説の影に覆われており (Urry 2007; Miele 2008; Wacjman 2008)、やはり進歩や近代性といった概念と絡み合っている。モビリティはそれらの中にしっかりと埋め込まれているようである。そしてこれらは、個人の自由、特に個人の自動車運転への権利と関係づけられる可能性がある。HS2は、まさにその速さゆえに、そのような個人的移動の適切な代替手段と考えられている。こうした、相互に織り交ざり、しばしば調和しない制度レベルの言説は、西洋社会におけるモビリティ政策を支配する「真実の体制」を反映している。これらの言説の中には、うまく調和しているものもあれば、内部に矛盾を抱えているものもある。あるものは目に見え、あるものは意図的に隠されている。より強力であり目に見える言説の中心には、「道徳性」(権利ではなく獲得すべきものとしてのモビリティ)、^{モビリティ}「近代性」(経済的進歩としてのモビリティ)、「自由」(個人の自由と責任としてのモビリティ)があるように思われる。ここでは、この新たな類型を用いて、制度的言説とローカルな言説が収斂する場を明らかにし、制度的な知識と実践がどのように展開されているか、また、抵抗を通じてどのような代替手段が生まれているかを探る。

モビリティの日常的言説

本章では、日常レベルのモビリティの言説、また、その言説と上述した制度的言説との相互作用を探索。モバイルな経験と日常の実践の民族誌的研究を通じて、モビリティの日常的言説を検討する。筆者らは次の立場を取る。すなわち、このデータは、世界の経験や解釈を形成するライフストーリーに個人的な意味を与える語りを生み出す、そして、この語りを通じてわれわれは日常のモバイルな実践の身体的で感情的な側面をたどることができる、と考える。以下では、日常的移動を生み出す主体の立場、日常の実践、権力関係の社会的・空間的・物質的文脈を探索。筆者らは、日常的な移動実践を「社会的テキスト」として、また、統治と制度のフレーミングが一般に認められ、身体化されるプロセスとして理解

することを目指す。さらに、日常的移動の流れと途絶という文脈において、これらのフレーミングがどのように争われ、希薄化あるいは変容されていくのかも探る。筆者らが使用する民族誌的データは、二酸化炭素排出量を削減するためにどのように移動実践を変えることができるかを理解することを目的とした、より大きな研究の一部である。モバイルな生活においては関係性が重要であることを考慮し、調査では世帯よりも家族に焦点を当てた。イングランドの南海岸に位置する都市ブライトンの18の家族から35名の参加者を募った。民族誌的調査は2012年春から実施しており、2014年春までデータを収集する予定である^{訳注4}。約6カ月ごとに参加者に対してこれらの日々のモビリティについてインタビューを行った。インタビューには静的なものと動的なものがある。最初のインタビューでは、参加者が自分の生きられた、また地理的な歴史を通じてどのように自らのモビリティを語るかを理解するために、かれらのライフヒストリーを描き出した。2回目のインタビューでは、日常の実践に焦点を当て、モビリティがいかに日々のあらゆる活動に浸透しているか、また、モビリティとその途絶の両方がいかに関係的に構成され、身体化されているかを重視した。参加者には〔1回目と2回目の〕インタビューの間に、移動に関する日誌を書いたり、写真や動画を撮ったりするなど、視覚的・テキスト的手法の「道具」を使用して、プロジェクトのためのデータを作成するよう求めた。本稿の目的のために、筆者らは、インタビューデータを言説分析の主要な経験的資料として使用する。本章で議論する日常的言説は、質的コーディングソフトウェアNVivoを用いてインタビューデータを慎重にコーディングおよび分析することを通じて特定されたものである。

Wodak (2008) によれば、ローカルな言説は、制度的・社会的・空間的・時間的(歴史的)な枠組みの中で文脈化されている。上述のように、筆者らは主要な制度的言説のいくつかを紹介することで、ローカルな言説が生まれる制度的文脈を確認した。〔以下では〕特に、近代性、自由、道徳性の言説がどの程度までその土地特有のものの一部となっているかを探りたいと思う。同時に、移動実践は記憶を通じて媒介されるため (Degen et al. 2008)、参加者の経歴だけでなく集合的記憶もローカルなモビリティの言説を形成する上で重要な要素であると理解される。言説は、発言・思考・記述・行動を制約するものと可能にするものの両方として理解され、抑制的な方法と生産的な方法の両方によって機能し、排除と選択

の両方を意味する。形成・制約・生産・排除のプロセスは、言説の働きに関するFoucault(1972, 1977)の解釈と不可分のものであり、言説という手段を通じた権力の行使と密接に関係している。これまで議論されてきたように、フーコー的な言説へのアプローチでは、言説はわれわれの知識の対象を決定・生産するものとされる。それは、あるトピックを意味ありげに語ることを可能にする方法を統治する。また、考えを実践する方法に影響を与え、可能な行動を構成するものを決定する。しかし同時に、言説は実践そのものでもある。以下の章では、モビリティの身体的言説を探る。この言説は、ある特定のタイプの移動実践を展開するための「可能性の条件」を構成する、身体と社会的・物質的インフラとの関係を反映している、と理解される。

近代性・自由・道徳性に関する身体的言説

制度化されたモビリティの言説の内部にある矛盾の要素は、日常実践のレベルにおいて明らかに見て取れる。そこにおいて個々人は、自らの日常の移動実践との関連でこれらの多面的な言説と交渉しなければならない。これまで見てきたように、気候変動に関連した持続可能性に関する一般的言説は、個人を、二酸化炭素排出量を削減する責任のある立場に置いている。一方で、新自由主義的なアジェンダは、自由、経済的成功、市民権に関する個人の権利を行使することの中心に移動(特に自動車移動)を位置づけている。結果的に、日々の移動実践において個人は、責任に関する主体的な立場・選択・認識の複雑な領域を渡り歩かなければならない。そのため、モビリティに関する個人の言説的な語りは、しばしば両義的な要素や感情の葛藤を反映している。正当性や自由といったテーマは、道徳的責任の認識や、自動車での移動を減らすことへのプレッシャーが満たされない際の罪悪感、と対立することが多い。筆者らは、モビリティが参加者によって3つの一般的な方法で語られていることを明らかにする。モビリティは、近代性や自由の象徴としてだけでなく、道徳的選択としても語られるようになってきている。そして、これらの言説が必然的に重なり合うものであることを認識しつつ、それらがモビリティの制度的言説とどのように相互作用し、交差するかを議論する。

近代性

モビリティに関する先行研究(たとえばCresswell 2006; Urry 2007)は、自由な移動が「近代の一般原則」(Kesselring 2012: 90)になっていることを強調してきた。近代性という考えの現代における基本的役割は、高頻度で高速な移動を、正当化する必要がほとんどないほどにまで自然化することである。また上述のように、経済的な成功と社会的なモビリティの鍵として、モビリティへの個人の「権利」を支持する言説が広まっている。この制度的言説は、筆者らが得たインタビューデータに含まれるライフコースの上に描き出されている。そこでは自動車が、成人して社会人になることの象徴として参加者に語られることが多く、成功を追求するための中心的存在として位置づけられている。以下の参加者の発言は、自動車を運転することが近代的生活のかなめとして普通のものになっていること示している。ロジャーは、交通網が発達した都市に住んでいるにもかかわらず、自家用車を使うことを正当化している。

外に無料の路上駐車場があるアパートに住まないといけないとか、毎日車でロンドンを横断して通勤しようとか、そういった考えに疑問を感じたことなんてありませんでした(ロジャー)。

同じようにシヴォーンも、運転免許証が将来の雇用の鍵を握っていると考えている。

博士課程が終わる前に運転免許証を取りたくて[...]車が欲しいわけではなくて、就職のためです(シヴォーン)。

また、自動車での移動は、参加者の語りの中で、近代的生活のさまざまな要求に対応するための手段として正当化されることが多く、接続性や速さに関する制度的言説が広く浸透していることと結びついている(Urry 2007; Miele 2008; Wacjman 2008)。一般的に近代的生活は時間のプレッシャーが強まり、スピード感が増していることもあり(Hassan 2009; Hyland Eriksen 2001)、参加者らは、自分の時間を生産的に最適化するための手段として、自動車に大きな価値を置いている。

ただでさえ小さい子どもがいてルーティンに縛られていますから、私にとって時間はとても重要で

[...] いつも思うのですが、1日の中で決まった時間に決まったことを行いがちですね。たとえば、歩いて行かなければならないとか、バスを何本も乗り継いで行かなければいけないとか、そういうときには、時間がかかるからとか、楽だからとか、そういった理由で何もしないことを選択するときがある気がしますし、あと、バギーと疲れた小さい子を連れて2本のバスに30分乗るより、車に飛び乗って10分走った方が楽だってこともありますよ(イーディス)。

このように、自動車は日常生活の要求に対処するための正当な手段として表象されている。しかし、このような語りは、より広範なモビリティの政治(Cresswell 2010)を強調する役割も果たしている。そこでは、働いたり子どもの世話をしたりといった実践の中で構成される物質性や身体的慣習と表象とが絡み合っている。より広く言えば、参加者の説明は、近代性言説が、「良い」親であること(Murray 2009)と、素早い接続の「自由」を「楽しむ」ことの両方に関連するプレッシャーを生み出すこと、を反映している。

それと、火曜日の夜はエメリンが泳ぎにも行くので、早い時間のセッションに通っています。たぶん、かなりややこしいのですが、彼女は5時半に泳ぎ始めるので、夕方は交通量がかなり多く、時間がかかることを考慮すれば、5時には出発しなければなりません。ですので、できれば5時5分前に出発して、それからずっと運転して[...] エメリンは5時半から6時半まで泳いで、そのあと私が彼女の友人2人を車で送って[...] 6時半に出発して、いつも7時15分頃に帰宅し[...] けれど、昨日の夜は状況が一変しました。というのも、友人がとても疲れていてマッサージを受けたがっていたので、私が遅い時間に迎えに行くと、彼女は早い時間のセッションに参加して[...] 彼女たちを5時に送り届けて、そのまま仕事に戻って[...] それから、交通量もなく、よく晴れた夕方に[...] 娘たちを迎えに行くために[...] ただひたすら走り続けました(オードリー)。

自由

モビリティを近代市民の権利とする広範な新自由主義的言説は、日常レベルでは自由と自立の言説に反映されている。特に自動車運転は、自立的なモビリティの頂点に位置づけられている。Freuden-dal-Pedersen (2009: 20) が指摘しているように、「モ

ビリティは後期近代の個人の自伝的語りを可能にする」。運転免許試験に合格し、自動車を初めて手に入れることは、移動の自立という意味で重要な節目として語られることが多い。

シックスフーム
第6学年^{訳注5}の頃に自分の車を持っていました。ブライトンとただ変に見られるだけですけど、自分がいたエセックスだと駐車場の中で一番ひどい車でした。みんなかなり良い車に乗っているのに、自分の車は中古のブジョーで[...] 17歳になるとみんな運転するから、その時まで待ちきれなくて、必死に、本当に必死に運転を勉強しました(イヴリン)。

[運転免許証を持つことは] 車を持つことの自由さと、初めて親の助けを借りずに住んでいる場所から出られることの自由さが合わさったものだと思います(シラ)。

これらの参加者の発言は、自由としての自動車運転、そしてまた、おそらくジェンダー化された自動車運転の言説を例示している(Priya Uteng and Cresswell 2008を参照)。自由と自立の語りは、自動車運転の身体的経験——自立的なモビリティが与えてくれる可能性を楽しむ気持ち——と密接に結びついていますが、自動車運転は有害で無責任であるとの見方が広まることで、こうした側面は影が薄れがちである。ここでは、モビリティの楽しみが社会的なものをかたちづけている。

初めて買った車はコンバーチブルで、それで[彼氏に]会いに行くために高速道路を行ったり来たりするのが楽しかったですね(イーディス)。

とにかく運転するのが大好きで、ただドライブするだけのときもあるのですが、本当、自由でいいですね(アンナ)。

自動車という物質的な閉じ込めは、[物事を]コントロールすることを実感させる環境にもなる。

車の中では、自分の環境をコントロールできるような気がします。停めたいときに止められるし、自宅の延長のような気がします。持っていきたいものを持っていけるし、音楽をかけたいときにかけられるし。公の場にいるわけではないので、よ

りオープンで自由な方法で娘と接することができます(イーディス)。

また、自動車は、特に子どもを持つ親にとって移動の大きな制約となる「重荷を背負う」という経験を軽減する。

長距離を移動しないとけない場合は電車やバスを利用していたのですが、3番目の子どもが生まれたとき、それがもっと難しくなりました。3人とも年齢が近いので、バスに乗るのがちょっと大変で、だったらということで、車を買おうと思いました(ダナ)。

このように、日常レベルでは、自動車はしばしば自由の究極の象徴として位置づけられているが、その一方で、移動の選択には、親密な関係、責任、日々の実践といった複雑な領域の交渉が関与していることも明らかである。

道徳性

自動車移動の個人主義的傾向が支持される一方で、交通に関する新しい道徳観をみると、自動車での移動が不道徳なものとして構築されていることがわかる。先述したように、〈持続可能なモビリティ〉という新しい制度的言説は、サイクリングとウォーキングを良心的な個人的交通手段として位置づけ、市民が担う多くの責任、とりわけ環境(およびロカリティ)と個人の健康に対する責任を果たすものとしている(たとえばNICE 2012を参照)。個人の責任が制度的に要求されるのは、自動車移動の道徳性をめぐるローカルな言説が強くなってきたことに起因している。これは、ブライトンとホヴで募集した若い参加者の間で特に顕著にみられる。かれらは、「スクール・トラベル・プラン」——学校に対して、自動車での通学を減らし、徒歩や自転車などの「アクティブトラベル」^{訳注6}を増やす総合的対策を講じることを奨励するもの——のような政策を通じて、すでに、自らの移動に関して責任を負う行為^{エージェント}として位置づけられている。2012年に地元の中学校で募集した8名の参加者は、1回目のインタビューの際、12～13歳であった。かれらは全員、いつも徒歩で通学しており、責任ある移動をめぐる言説はすでに身近なものとなっていた。

[自分の学校]では「水曜日は歩こうwalk on Wednesday」という計画があって、もっとたくさんの人に歩くことを勧めようとしてきました。かなり遠くに住んでいる人にも、バスや車に乗って、1つ、2つ前の停留所で降りてもらって、残りを歩いてもらうんです(アントン、13歳)。

個人の責任を強調する言説は、自動車での移動に伴う罪悪感など、ある種の情動的な利害関係を生み出しているように思われる。たとえば、もう1人の若い参加者のローリー(13歳)は、自動車で移動するときの罪悪感について言及している。

長い移動でも、短い移動でも、[自動車で移動することについて]いつも少し罪悪感があって[...]自分たちは歩けるし、もっとたくさん歩けると思います。

しかし、一般的に認められていることだが(Whitmarsh et al. 2011)、気候変動科学に関する知識や関心だけでは、自動車運転を控えるようにするなど、モビリティのあり方を変えるきっかけとしては不十分である(Harada and Waitt 2012)。また、参加者の語りは、自動車の使用を減らす努力を阻む物質的・社会的制約を強く浮き彫りにしている。これは、ケアの責任を持つ参加者、特に小さな子どもを持つ参加者や、公共交通機関を利用できない郊外や田舎に住んでいる参加者へのインタビューで顕著に見られた。ある参加者は、2人の小学生の子どもを持つ母親であり、自分が自動車運転を習うことに葛藤を感じていた。

環境に対する責任をととても感じていますし、環境にも自分の子どもたちにも正しいことをしたいですし[...]車を運転するのは間違った方向へ進んでいるように感じますが、ここに住んでいると、そうせざるを得ない気もします(エレノア)。

通学時間帯は、しばしば交通量の不要なピークと関連するため、交通政策の重要な課題となっている。また、それは、個人(親)の責任や道徳をめぐる言説が展開される場でもある(Murray 2009)。しかし上記の例にもあるように、家族は、より「持続可能な」移動手段を利用できないことを理由に、自動車の使用を余儀なくされることが多い。環境に対する責任と自動車での移動をめぐる両義性は、都心部に住む参加者の語りにも共通している。もう1つの家族の

語りは、このような道徳的交渉を象徴している。かれらはハイブリッドカーを運転しているが、これは持続可能性、気候変動、環境に対する個人の責任をめぐる支配的な言説を意識しての決断である。

何よりも先にまず車を買って、そう、きっと家族のことで必要になるだろうと思ったんです。あと、たとえ費用がかかるとしても、自分たちの意思を示すためにも、ハイブリッドカーにすることにしました。自分たちはそれに、その選択に満足しています(ボブ)。

しかし、自動車移動の道徳性に敏感になったからといって、必ずしも自動車の使用が減ったわけではない。

たまに〔自動車で〕職場へ行くのですが、その際に買い物をして、家族の分もそれと一緒に済ませています。自分しか行けないときとか、B&Q〔イギリスのホームセンター〕やリサイクルセンターが開いているときとかは、大体そうですね(ボブ)。

とはいえ、父親の通勤や娘の放課後のさまざまな活動のために自動車を頻繁に使用することで、持続可能であろうとする、あるいは持続可能に見せようとするかれらの努力は損なわれている。以下の発言(娘のエイミーとの会話)は、自動車とその使い方が論争の対象となり、「言う」ことと「する」ことの間に生じる矛盾を例示している。

ボブ：〔通勤時間〕は変わっていないですね。基本的には電車に乗るか、車に乗るかのどちらかです。時間的には同じくらいですけど、あまり使っていない車があるので、なるべくそれを使うようにしています。

エイミー：そうしないとバッテリーが切れちゃうからね。

ボブ：そう、バッテリーを充電するためにね。なにせハイブリッドカーだから。

道徳的責任の言説に対する参加者の反応には、ある程度の両義性が含まれていることが多い。このような言説は、ほとんどの参加者の語りに表れているが、かれらの日々のモビリティにおいて常に重要な考慮事項として受け入れられているわけではない。道徳性言説は、個人的・金銭的・制度的・環境的な制約の中での日々の生活に対する日常的な取組みに

よって、下から抵抗されることが多い。それゆえ、環境に対して責任を負うという言説的に構築された立場は、より平凡な現実によって簡単に覆い隠されてしまうのである。以下の発言は、環境に対する責任という広い考えと、より身近な個人的関心との間の交渉を的確に示している。

自分はエセックス出身で、エセックスではみんな車を運転しているので、あと何もかもが遠くにあって、何をするにしても車を運転しなければならないので〔…〕車を持つか持たないかという点で〔…〕車に乗らない自分を自画自賛している感じはしますね。もし選択肢があるとしても、少しの移動なら、車は使いません。でも、優先順位で考えれば、街に出て歩く理由は、お金の節約、運動、良い経験、環境への配慮の順です。みんな、「緑の党は、プライトンに車で来てほしくないから、車を消し去ろうとしている」なんて言っていますけど、必ずしもそれが悪いことだとは思いません(イヴリン)。

環境保護のためにどれだけの不快な思いをさせられるか、ということでしょう。たとえば、両親に会いに行こうと思ったら、電車で行くべきなのはわかってはいますが、それだと8時間もかかって〔…〕だから自分は言い訳をして飛行機を使いますが、これは環境にとってはかなり悪いことで〔…〕自分はバスを使いますが、自転車を使えばもっと良いでしょうね、いい運動にもなるし。環境のためにどれだけの不快感を我慢できるか、ということでしょう。ああ、いや、〔みんながそうかどうかではなく〕これはあくまでも私にとって重要なことです(アンナ)。

モビリティを取り巻く道徳性の言説は、ローカルレベルで生み出された一般的な語りとして登場した。またそれは、個人の責任を強調する広範な制度的言説と結びつけられているかもしれない。しかし、その言説は、新しい〈持続可能なモビリティ〉の根拠が徐々に表れてきていることと、モビリティを自由(Freudendal-Pedersen 2009)や近代西洋市民の基本的な権利とする、より確立された「構造的なストーリー」との間の複雑さを強調している。しかし、これまで述べてきたように、支配的な制度的言説は、生きられた経験のレベルではしばしば認識されない複雑さによって緩和されており、そうした経験は、これらの言説に対して下から抵抗する、あるいはこれらの言説を下から破壊する可能性を秘めている。

身体的抵抗を通じて言説を不安定にする

本稿を通じて示してきたように、特定の形態の動きとモビリティを優先し、それらの社会文化的価値づけを固定するモビリティの言説は、マクロレベルとミクロレベルの両方において可視化され、疑問視される可能性がある。制度的言説は、プランニングや政策の場から環境に配慮する「善良な市民」へと責任を転嫁する交通の道徳経済^{モラルエコノミー}を生み出しており（Green, Steinbach, and Datta 2012）、それは選択、自由、責任という感情的領域の日常的交渉に反映されてきた。しかし言説は、情動的・感覚的な地理と絡み合っており、日常実践のレベルにおいて、ある特定の移動実践に対する身体的性向を創造している。そうした実践は、制度的なメッセージを肯定したり、合理的とは言えない方法でそれに抵抗したりする可能性がある。最終的には苦勞、リスク、退屈さ、楽しさといった感情的・身体的な地理に帰結する日々の好き嫌いの交渉は、個人を合理的な選択にもとづいて行動する行為主体とみなす制度的な言説や政策からは除外されがちである。ある参加者によると、身体的な苦勞や快適さのレベルが、サイクリングのような、より持続可能な交通モードの利用可能性に大きな影響を及ぼしている。

気づいたのですが、どうやら自分はどこかへ行こうとすると、上り坂があれば自転車を使わないで、下り坂がある場合だけ使うみたいです。家に帰るときはどうしても上り坂があるので、仕方なく自転車を使っています（シラ）。

このように、身体的性向は、自動車での移動の快適さや容易さを強要することで、道徳や責任に関する言説を打ち消すのに重要な役割を果たしている。程度の差はあれ、自動車移動を前提とした世界では、自動車のアフオーダンス^{訳注7}がそれを手放すことを難しくしている。

子どもを車に乗せて、途中で音楽を聴きながら、ちょっとした自由時間を過ごしたり、帰りにスーパーに寄ったりして、やらなければならないことを移動の前後に組み込むことができて […] 生活がとても楽になります。少しでもストレスを感じると、行くことよりも道中のゴタゴタが面倒になって、何もしない方がよっぽど楽だと思ってしまう。だったら、車にただ乗っているだけにすれば、面倒ではなくなりますよ（イーディス）。

これまで見てきたように、自動車が究極の自由、自立、利便性を象徴するような言説が広まっている。物質的条件、時間的制約、ケアの責任、現代生活のさまざまなストレスは、自動車ですぐ移動できる快適さと容易さによって改善されると〔参加者たちは〕感じている。日々のモビリティは、移動のモードと移動空間との身体的・感覚的な関係と絡み合っている。参加者のメアリーは、バスでの通勤に関する語りの中でこれを例示しており、同乗者の邪魔を避けるために、どのようにしてバスという関係空間 relational space と積極的に交渉しているかを示している。

何から話しましょうかね。私は匂いに敏感な人が嫌いなんです。ああいう人たちはいつだって隣の席の人の匂いを気にして、（大げさな鼻息の音を立てて）去っていくんですよ。ほんと嫌！ あと、ウォークマンを大音量でかけている人は、ベースの音だけじゃなくて、いろいろな音が聞こえてくるし、「自分の耳に何をしているのかわかっているのか？」と言いたくなります（メアリー）。

これらの調査結果は、移動の正義 mobile justice に関する既存の研究を大きく反映している。たとえば、モビリティ正義のより物質的な側面を強調する研究（Church et al. 2000; Hine 2008）や、「ネットワーク資本」のより広範な社会的側面を強調する研究（Urry 2007）、インモビリティや潜在的モビリティといった概念を考慮に入れた思想への貢献（Kaufman 2002; Kellerman 2012）などである。われわれは日々の移動において、身体的性向や反復のサイクルを発展させているが、それらは根底から湧き上がってくるものであるため、しばしば制度的言説に疑問を投げかける。また、これらの〔身体的〕言説は、習慣や合理的行動の性質について強く支持されている前提に適合しないため、制度や政策立案者に無視されている。

おわりに

本稿では、モビリティに関する広範な制度的言説と、モバイルな生活に関する「日常的」な説明との関係を検討した。筆者らは、ブライトンの人々が日常的に行っているモビリティとの身体的な関わりに、近代性、自由、道徳性という主要な制度的言説が関係していることを明らかにした。日常の身体的なモビリティの言説は、より大きな制度的言説を強化し、

日常的なモビリティの文化を決定すると同時に、これらの言説に疑問を投げかける、ということが明らかとなった。自動車は新自由主義的アジェンダの中心的存在として位置づけられている。そのアジェンダは、諸政策によって、進歩と選択を促進して近代性を追求し、個人化されたモビリティを通じて個人の自由と権利の文化を生み出すものである。その結果、市民は自動車使用の持続不可能な要素を抑える責任を負うことになる。自動車は現代生活の無数の期待に応えるための手段である。それは自由のメタファーであるだけでなく、特に現代の家族生活においてジェンダー化された責任を負っている人々の自由を可能にする、身体的な移動実践でもある。しかし、このような要求は、特に道徳的責任に関する言説への身体的反応との関連で、両義的なものを生み出す。ここで筆者らは、身体的な移動経験が、主要な制度的言説を根底から崩したり乱したりする可能性を強調することに努めた。道徳性、近代性、自由といった広範な言説は、日常的な語りにまで遡ることができるが、より持続可能なモビリティに向けた政策の推進は、日常の身体的取組みが行われるミクロレベルにおいて抵抗される、ということを本稿は強調している。なぜなら、そうした政策の推進は、ありふれた社会的・物質的な制約やアフォーダンスによって、また身体的性向や障がいによって、簡単に覆い隠されるからである。モバイルな行動を構成する上で最も重要なのは、人々がモビリティやモバイルな空間との間に持っている、見過ごされたり隠されたりしがちな、ありふれた感覚的關係である。

人々のモビリティはかれらの空間的・文化的・政治的・社会的・個人的文脈に埋め込まれている(Manderscheid 2013)、という「新しいモビリティーズ」パラダイム(Sheller and Urry 2006)の主要な主張は、これまでの交通政策研究に十分に反映されていない。自動車使用の増加がもたらす問題を解決する鍵は個々のモバイルな主体の行動変容にある、という考えを捨て、モバイルな生活は社会的・文化的・物質的に関係的なものである、と理解する必要がある(Manderscheid 2013)。たとえば、ローカルなモビリティの文化がライフコースとどのように交わり、両者がどのようにして特定のかたちで物質的に表れるかを考慮する必要がある。生活は、グローバルな言説やローカルな言説に強く影響を受けるかどうかにかかわらず、ミクロレベルで経験され、身体化される。社会的にも環境的にも公正なモビリティの計画を成功させるためには、将来の交通政策は、政治的・経済的構造だけでなく、モビリティを統治する

身体的・物質的・社会的条件も認識する必要がある。

謝辞

RCUK [Research Councils UK: 英国研究会議] エネルギープログラム(授与番号EP/J00460X/1)の支援、および初期の草稿にコメントしていただいた匿名査読者の方々に感謝いたします。

注

- 1) これはEPSRC [Engineering and Physical Sciences Research Council: 工学・物理科学研究会議] が主導するRCUK [Research Councils UK: 英国研究会議] エネルギープログラムの助成を受けて行われた研究である(助成番号EP/J00460X/1.)。

訳注

- 訳注1 Foucault, M. (1976) Questions à Michel Foucault sur la géographie. *Herodote* 1(janvier-mars): 71-85. フーコー, M. 著, 福井憲彦訳(1988) 空間・地理学・権力, アクト4: 44-57.
- 訳注2 自家用車の所有や利用がピークに達し、減少に転じること。
- 訳注3 行動経済学者リチャード・セイラーの概念で、選択の自由を維持しつつ、選択者を合理的な判断へと導くための仕掛けを意味する。詳しくは次の文献を参照されたい。セイラー, R.・サスティーン, C. 著, 遠藤真美訳(2009)『実践 行動経済学——健康、富、幸福への聡明な選択』日経BP.
- 訳注4 本稿執筆時点ではこの研究はまだ続いていたためこのような未来形の書き方になっていると思われる(本稿は2014年9月5日にTaylor & Francis Onlineで事前公開され、その後、2016年に冊子体で公開された)。
- 訳注5 イギリスの教育制度で、義務教育(5～11歳の初頭教育と11～16歳の中等教育)を終えた後に大学(高等教育)進学を希望する学生がその準備のための進む2年間の教育課程。
- 訳注6 ウォーキングやサイクリングなど、身体運動による移動のこと。「アクティブモビリティ」とも呼ばれる。
- 訳注7 生態心理学者ジェームズ・J. ギブソンが提唱した概念で、環境が人や動物に対して提供^{アフォー}する意味のこと。ギブソンの考えでは、人や動物は環境からの刺激を脳内で処理して意味を生み出し、それにもとづいて行動するのではなく、環境との相互作用を通じてそこからアフォーダンスを受け取り、

行動する（環境から行動を引き出される）。詳しくは次の文献を参照されたい。ギブソン, J. J. 著, 古崎敬・古崎愛子・辻敬一・村瀬晃訳 (1985) 『生態学的視覚論——ヒトの知覚世界を探る』サイエンス社, 佐々木正人 (2015) 『新版 アフォーダンス』岩波書店。

文献

- Adams, J. (1999) *The social implications of hypermobility*. Paris: OECD.
- Adey, P. (2009) *Mobility*. London: Routledge.
- Berenholdt, J. (2013) Governmobility: The powers of mobility. *Mobilities* 8: 20-34.
- Banister, D. (2002) *Transport planning: Transport, development and sustainability*. London: Spon Press.
- Barad, K. (2003) Posthumanist performativity: Toward an understanding of how matter comes to matter. *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 28: 801-831.
- Barad, K. (2007) *Meeting the university halfway: Quantum physics and the entanglement of matter and meaning*. Durham, NC: Duke University Press.
- Barr, S., and Prillwitz, J. (2014) A smarter choice? Exploring the behaviour change agenda for environmentally sustainable mobility. *Environment and Planning C: Government and Policy* 32: 1-19.
- BBC. (2012) HS2 go-ahead sees mixed reaction. Accessed January 27, 2012. <http://www.bbc.co.uk/news/uk>
- Bonham, J. and Cox, P. (2010) The disruptive traveler? A Foucauldian analysis of cycleways. *Road and Transport Research* 19: 43-54.
- Braidotti, R. (1994) *Nomadic subjects: Embodiment and sexual difference in contemporary feminist theory*. New York: Columbia University Press.
- Braidotti, R. (2002) *Metamorphoses: Towards a materialist theory of becoming*. Cambridge: Polity.
- Braidotti, R. (2013) *The posthuman*. Cambridge: Polity Press. プライドッティ, R. 著, 門林岳史監訳 (2019) 『ポストヒューマン——新しい人文学に向けて』フィルムアート社.
- Butcher, L. and Keep, M. (2011) Transport policy in 2011: A new direction? *House of Commons Research Paper* 11/22. London: House of Commons Library. Accessed January 27, 2012, www.parliament.uk/briefing-papers/RP11-22.pdf
- Church, A., Frost, M. and Sullivan, K. (2000) Transport and social exclusion in London. *Transport Policy* 7: 195-205.
- Crampton, J. and Elden, S. eds. (2007) *Space knowledge and power: Foucault and geography*. Farnham: Ashgate.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: Mobility in the modern Western world*. London: Routledge.
- Cresswell, T. (2010) Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28: 17-31.
- Degen, M., DeSilvey, C. and Rose, G. (2008) Experiencing visualities in designed urban environments: Learning from Milton Keynes. *Environment and Planning A* 40: 1901-1920.
- Deleuze, G. and Guattari, F. (1987) *Thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. Translated by B. Massumi. Minneapolis, MN: The University of Minnesota Press. ドゥルーズ, G. + ガタリ, F. 著, 宇野邦一・小沢秋広・田中敏彦・豊崎光一・宮林寛・守中高明訳 (2010) 『千のプラトー——資本主義と分裂症上・中・下』河出書房新社.
- DfT (Department for Transport) (2005) *Inclusive mobility*. London: DfT.
- DfT (Department for Transport) (2006) *Young people and transport: Their needs and requirements*. London: Department for Transport.
- DfT (Department for Transport) (2012) *Making transport more accessible to all*. London: DfT.
- DfT (Department for Transport) (2013) *High speed rail for British jobs and prosperity*. London: DfT Press release. Accessed January 28, 2013, 07:00.
- DETR (Department of Environment, Transport and the Regions) (1998) *A New Deal for Transport*. London: DETR.
- DETR (Department of the Environment Transport and the Regions) (2000) *Women and public transport: The checklist*. London: DETR.
- Dewsbury, J., Harrison, P., Rose, M. and Wylie, J. (2002) Enacting geographies. *Geoforum* 32: 437-440.
- Diken, B. and Lausten, C. B. (2013) Mobility and the camp. In *New mobilities regimes in art and social sciences*, eds. S. Witzgall, G. Vogl, and S. Kesselring, 203-215. Aldershot: Ashgate.
- Docherty, I. and Shaw, J. (2011) The transformation of transport policy in Great Britain? 'New realism' and New Labour's decade of displacement activity. *Environment and Planning A* 43: 224-251.
- Elden, S. and Crampton, J. (2007) Introduction. In *Space knowledge and power: Foucault and geography*, eds. J. Crampton and S. Elden, 1-16. Farnham: Ashgate.
- Foucault, M. (1972) *The archaeology of knowledge*. London: Tavistock. フーコー, M. 著, 慎改康之訳 (2012) 『知の考古学』河出書房新社.
- Foucault, M. (1977) *Discipline and punish: The birth of the prison*. London: Allen Lane. フーコー, M. 著, 田村 淑訳 (1977) 『監獄の誕生——監視と処罰』新曜社.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009) *Mobility in daily life between freedom and unfreedom*. Farnham: Ashgate.
- Gamson, W. (1989) News as framing: Comments on Graber. *American Behavioral Scientist* 33: 157-161.
- Goodwin, P. (2012) Three views on 'Peak Car'. *World Transport Policy and Practice* 17(4): 3-6.
- Goodwin, P., Hallett, S., Kenny, F. and Stokes, G. (1991) *Transport: The new realism (Report to the Rees Jeffreys Road Fund)*. Oxford: Transport Studies Unit, University of Oxford.
- Green, J., Steinbach, R. and Datta, J. (2012) The travelling citizen: Emergent discourses of moral mobility in a study of cycling in London. *Sociology* 46: 272-289.

- Gubrium, J. F. and Holstein, J. A. (1990) *What is family*. Mountain View, CA: Mayfield.
- Harada, T. and Waitt, G. (2012) Researching transport choices: The possibilities of 'mobile methodologies' to study life-on-the-move. *Geographical Research* 51: 145-152.
- Hassan, R. (2009) *Empires of speed: Time and the acceleration of politics and society*. Leiden: Brill.
- Hine, J. (2008) Transport and social justice. In *Transport geographies: Mobilities, flows and spaces*, eds. R. Knowles, J. Shaw, and I. Docherty, 49-61. Oxford: Blackwell.
- HM Government (2003) Parliamentary debates, Col 407, Hansard. Accessed June 4, 2013. <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200203/cmhansrd/vo030702/debtext/30702-10.htm>
- Hylland Eriksen, T. (2001) *The tyranny of the moment: Fast and slow time in the information age*. London: Pluto Press.
- Jensen, A. (2011) Mobility, space and power: On the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities* 6: 255-271.
- Jensen, A. (2013) Mobility regimes and borderwork in the European community. *Mobilities* 8: 35-51.
- Jensen, O. B. (2006) 'Facework' flow and the city: Simmel, Goffman and mobility in the contemporary city. *Mobilities* 1: 143-165.
- Jensen, O. B. (2010) Negotiation in motion: Unpacking a geography of mobility. *Space and Culture* 13: 389-402.
- Kaufman, V. (2002) *Rethinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Kellerman, A. (2012) *Daily spatial mobilities: Physical and virtual*. Aldershot: Ashgate.
- Kesselring, S. (2012) The mobile risk society. In *Tracing mobilities: Towards a cosmopolitan perspective*, eds. W. Canzler, V. Kaufmann and S. Kesselring, 77-102, Aldershot: Ashgate.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory*. Oxford: Oxford University Press. ラトゥール, B. 著, 伊藤嘉高訳 (2019) 『社会的なものを組み直す——アクターネットワーク理論入門』法政大学出版局.
- Manderscheid, K. (2013) Criticising the solitary mobile subject: Researching relational mobilities and reflecting on mobile methods. *Mobilities* 9: 188-219.
- Miele, M. (2008) Cittaslow: Producing slowness against the fast lane. In *Citizens and borderwork in contemporary Europe*, ed. C. Rumford, 135-157, London: Routledge.
- Murray, L. (2009) Making the journey to school: The gendered and generational aspects of risk in constructing everyday mobility. *Health, Risk & Society* 11: 471-486.
- Murray, L. and Barnes, M. (2010) Have families been rethought? Ethic of care, family and 'whole' family approaches. *Social Policy and Society* 9: 533-544.
- NICE. (2012) Walking and cycling: Local measures to promote walking and cycling as forms of travel or recreation. <http://www.nice.org.uk/nicemedia/live/13975/61629.pdf>.
- Packer, J. (2008) *Mobility without mayhem, safety, cars and citizenship*. Durham: Duke University Press.
- Paterson, M. (2007) Automobile politics: Ecology and cultural political economy. Cambridge: Cambridge University Press.
- Potter, J. (1996) *Representing reality: Discourse, rhetoric and social construction*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Priya Uteng, T. and Cresswell, T. eds. (2008) *Gendered mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- Richardson, T. and Jensen, O. B. (2000) Discourses of mobility and polycentric development: A Contested view of European spatial planning. *European Planning Studies* 8: 503-520.
- Royal Commission on Environmental Pollution. (1997) *Twentieth report: Transport and the environment – Developments since 1994*. London: Royal Commission on Environmental Pollution.
- Salter, M. (2013) To make move and let stop: Mobility and the assemblage of circulation." *Mobilities* 8: 7-19.
- Settles, B. (2001) Being at home in a global society: A model for families' mobility and immigration decisions. *Journal of Contemporary Family Studies* 32: 627-645.
- Sheller, M. (2004) Automotive emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society* 21: 221-242.
- Sheller, M. and Urry, J. (2003) Mobile transformations of 'public' and 'private' life. *Theory, Culture & Society* 20: 107-125.
- Sheller, M. and Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Shove, E. and Walker, G. (2010) Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy* 39: 471-476.
- Shove, E., Pantzar, M. and Watson, M. (2012) *Social practice: Everyday life and how it changes*. London: Sage.
- Social Exclusion Unit (2003) *Making the connections: Final report on transport and social exclusion*. London: Office of the Deputy Prime Minister.
- Thrift, N. (1996) *Spatial formations*. London: Sage.
- Thrift, N. (2004) Driving in the city. *Theory, Culture & Society* 31: 41-59.
- Thrift, N. (2007) Overcome by space: Reworking Foucault. In *Space knowledge and power: Foucault and geography*, eds. J. Crampton and S. Elden, 53-59, Farnham: Ashgate.
- Thrift, N. (2008) *Non-representational theory: Space, politics, affect*. London: Routledge.
- Tonkiss, F. (1998) Analysing discourse. In *Researching society and culture*, ed. C. Seale, 405-424. London: Sage.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge. アーリ, J. 著, 吉原直樹監訳 (2006) 『社会を超える社会学——移動・環境・シチズンシップ』法政大学出版局.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity. アーリ, J. 著, 吉原直樹・伊藤嘉高訳 (2015) 『モビリティーズ——移動の社会学』作品社.
- Valentine, G. (1989) The geography of women's fear. *Area* 21: 385-390.
- Wacjman, J. (2008) Life in the fast lane? Towards a sociology of technology and time. *The British Journal of Sociology* 59: 59-77.
- Whitmarsh, L. E., Upham, P., Poortinga, W., McLachlan, C., Darn-ton, A., Devine-Wright, P. and Sherry-Brennan, F. (2011) Public

- attitudes, understanding, and engagement in relation to low-carbon energy. A Selective Review of Academic and Non-Academic Literatures: Report for RCUK Energy Programme. Research Councils UK. Accessed June 2, 2013. <http://www.rcuk.ac.uk/documents/energy/EnergySynthesisFINAL20110124.pdf>
- Williams, Z. (2012) It's not a class war for HS2 opponents from the Chilterns to Camden. The Guardian, Accessed January 13, 2012. <http://www.guardian.co.uk/theguardian/2012/jan/13/hs2-zoe-williams-saturday-sketch>
- Wodak, R. (2008) Introduction: Discourse studies - Important concepts and terms. In *Qualitative discourse analysis in the social sciences*, eds. R. Wodak and M. Krzyzanowski, 1-29. Palgrave: Basingstoke.

訳者解題

第1著者のカロライナ・ドーティは、現在、オランダのヴァーヘニンゲン大学で文化地理学の助教授を務めており、療養の景観therapeutic landscapesや音・音楽の地理の観点から日常の健康healthや厚生well-beingについて研究している (Doughty 2013; Doughty et al. 2019)。

第2著者のレスリー・ミュレイは、ブライトン大学の社会学教授であり、ジェンダーや世代の差異に焦点を当てつつ都市のモビリティについて研究している (Murray and Robertson 2016; Murray et al. 2019)。ロンドン・リサーチ・センター、グレーター・ロンドン・オーソリティー、ロンドン交通局といった政府機関で交通研究者として働いていた経歴もある。

2020年初頭からの新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の世界的な拡大とそれに伴う人流の制限、物流の停滞、そしてそれらによる経済の悪化、生活の仕方の見直しといった事態は、社会がいかに「移動」にもとづいて成り立っているかを私たちに気づかせた。こうした移動と社会の関係については、2000年代以降、人文・社会科学分野において「移動論的転回」や「新しいモビリティーズパラダイム」と呼ばれる動きの中で活発に議論されている (Sheller and Urry 2006; Urry 2000, 2007)。そこでは、人・モノ・情報・知識といったさまざまなものの移動がいかに社会的に生み出されているか、また、社会がいかにそれらの移動によって／を介して生み出されているかが検討されている。2006年には社会学者ジョン・アーリらを中心に、人文・社会科学的な移動研究のジャーナルとして *Mobilities* 誌が創刊された (Hannam et al. 2006)。地理学もこの「転回」や「パラダイム」の渦中にある (Cresswell 2006; Cress-

well and Merriman 2011; Adey 2017)。

本稿はその *Mobilities* 誌に掲載された論文である。オープンアクセスで公開されていることもあり、Taylor & Francis Onlineの同誌のウェブサイトで見覧数 (views) が6番目に多く (表1)、注目度の高さがうかがい知れる。

本稿では、ミシェル・フーコーの言説分析をベースとして (それに対する批判も踏まえつつ)、自動車、バス、自転車、徒歩といった手段での日常的移動が人々によってどのように言説的に語られているか、また、そうした語りが人々の日常の身体的実践とどのように結びついているかが検討されている。Cresswell (2006) によれば、移動には物理的運動 movement、表象 representation、実践 practice という相互に関係し合う3つの側面がある。移動は、ある位置にあったものが別の位置に動いたというシンプルな事実であるが、それだけでなく、人々によって想像され、意味を与えられ、身体的に経験されるものである。Cresswell (2006) の考えにしたがえば、本稿は、物理的運動や実践にも目を配りつつ、移動の表象の側面について議論したものとして位置づけられる。特徴的なのは、移動の統治という観点から、伝統的な交通政策研究と最近の移動研究を結びつけようとしていることである。

諸政策を通じて生み出される制度的言説は、しばしば人やモノの移動を計算可能な物理的運動 (数や速さなど) として表象する。政府はそうした言説を通じて、人やモノの移動を制限・促進することで社会をコントロールする。たとえば、「持続可能性」という言葉を使用して環境への配慮を強調し、自動車の利用を減らして徒歩や自転車での移動を推奨する。一方で、場所間の素早い接続性を強調し、人流・物流の活発化による経済成長を図ろうとする。こうした制度的言説の影響は人々の何気ない日常の身体的実践にまで及んでおり、自動車を使用することへの罪悪感のような感情的・情動的な反応を生んでいる。しかし、日常の身体的実践のレベルでは制度的言説への抵抗もみられる。自動車を使わないことが環境に優しいということを知っていても、またそれを口にしていても、身体的な辛さや快適さ (身体的性向) には抗えず、人々は自動車を使い続けている。

本稿が示しているように、移動は単なる物理的運動ではなく、人々によって意味を与えられ、身体的に経験されるものである。移動は、マクロレベルとミクロレベルの言説や実践のせめぎ合いの中で生み出されているのである。本稿の理解をより深める文献として、移動研究の観点から自動車移動について検討した Featherston et al. (2005) も参照されたい。

表1 *Mobilities* 誌で閲覧数が多い論文

順位	タイトル	著者	発表年 巻号	閲覧 数	公開 形式
1	Editorial: Mobilities, immobilities and moorings	Kevin Hannam Mimi Sheller John Urry	2006, 1(1)	34,272	F
2	Roads and anthropology: Ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility	Dimitris Dalakoglou Penny Harvey	2012, 7(4)	16,794	F
3	The migration map trap: On the invasion arrows in the cartography of migration	Henk van Houtum Rodrigo Bueno Lacy	2020, 15(2)	15,507	O
4	Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society	Rachel Aldred	2013, 8(2)	11,162	F
5	Love, sexuality and migration: Mapping the issue(s)	Nicola Mai Russell King	2009, 4(3)	10,073	F
6	Discourses of mobility: Institutions, everyday lives and embodiment	Karolina Doughty Lesley Murray	2016, 11(2)	9,944	O
7	If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im)mobilities	Peter Adey	2006, 1(1)	8,532	
8	Flows of meaning, cultures of movements: Urban mobility as meaningful everyday life practice	Ole B. Jensen	2009, 4(1)	7,913	
9	Methodological challenges and innovations in mobilities research	Anthony D'Andrea Luigina Cioffi Breda Gray	2011, 6(2)	7,134	F
10	Canada's forced birth travel: Towards feminist indigenous reproductive mobilities	Jaime Cidro Rachel Bach Susan Frohlik	2020, 15(2)	6,810	O

- ・ Taylor & Francis Online掲載情報 (<https://www.tandfonline.com/action/showMostReadArticles?journalCode=rmob20>, 最終閲覧日2022年1月28日)をもとに筆者作成。
- ・ 閲覧数 (views) は「Taylor & Francis Onlineでの公開日から現在までのPDFダウンロードとHTMLフルテキストビューの累計」である (<https://www.tandfonline.com/article-metrics>, 最終閲覧日2022年1月28日)。
- ・ 公開形式 F: フリーアクセス、O: オープンアクセス

文献

- Adey, P. (2017) *Mobility* 2nd ed. London: Routledge.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: Mobility in the modern Western world*. London: Routledge.
- Cresswell, T. and Merriman, P. (2011) *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*. London: Routledge.
- Doughty, K. (2013) Walking together: The embodied and mobile production of a therapeutic landscape. *Health & Place* 24: 140-146.
- Doughty, K., Duffy, M. and Harada, T. eds. (2019) *Sounding places: More-than-representational geographies of sound and music*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Featherstone, M., Thrift, N. and Urry, J. (2005) *Automobilities*. London: SAGE Publications. フェザーストン, M.・スリフト, N.・アーリ, J. 著, 近森高明訳 (2010) 『自動車と移動の社会学——オートモビリティーズ』法政大学出版会.
- Hannam, K., Sheller, M. and Urry, J. (2006) Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1): 1-22.
- Murray, L. and Robertson, S. eds. (2016) *International mobilities: Relationality, age and lifecourse*. London: Routledge.
- Murray, L. McDonnell, L., Hinton-Smith, T., Ferreira, N. and Walsh, K. (2019) *Families in motion: Ebbing and flowing through space and time*. Bingley: Emerald Publishing.
- Sheller, M. and Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge. アーリ, J. 著, 吉原直樹監訳 (2006) 『社会を越える社会学——移動・環境・シチズンシップ』法政大学出版局.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity. アーリ, J. 著, 吉原直樹・伊藤嘉高訳 (2015) 『モビリティーズ——移動の社会学』作品社.