

# モビリティとモダニティ

## ——近代はいかなる意味で移動的か——

Mobility and Modernity: What kind of mobile society is modern society?

田 中 大 介  
TANAKA Daisuke

### 1. 移動の時代？

「現代は移動の時代である」といわれる。たとえば、「旅の歴史学」を展開するエリック・リードは 1990 年代に以下のように述べている<sup>1)</sup>。

旅は現代の文明社会においては標準的なもの（normal）であり、規範（norm）の規準でもある。現代生活は、普通、旅——数マイルもしくはそれ以上の小規模な日常的旅と数百マイル数千マイルの非日常的な旅——によって連結・分割・整序されている。多くの人が記しているように、現代社会は、移動的な社会（mobile society）なのである。いやそれ以上に現代社会は旅人社会なのである（Leed1991 = 1993 : 5 訳語は適宜変更している）。

そして、「旅が人間にとって新しい経験でないことは明らかだが、近代以降の旅はスケールの大きさや量の多さの点で前例がない」とリードは付け加える。このような状況認識を背景に 2000 年代後半以降、移動論的転回と呼ばれる研究潮流が形成され始めた。

ただし、現代社会が実際に移動の時代であるかどうかを計量的に検証する実証研究も存在する。結論を先取りしていえば、その多くが現代を「移動の時代」とすることについて留保している<sup>2)</sup>。ひとくちに「移動の時代」といっても、その移動が何を指しているかによって、議論は異ってくるだろう。たとえば、それは身体、物財、情報いずれの移動であるのか、身体の移動であれば社会移動と空間移動をどのように区別しているのか、そしてその移動は日常的なものか、非日常的なものか。つまり、移動の量・質の変動を距離、回数、時間、基礎構造、自由と不自由などいずれの視点で分析するかによって「現代社会が移動的であるか、ないか」についての判断は変化する。そのため、「現代は移動の時代である」というテーゼは——「人類の歴史は移動の歴史であった」という言明と平行しながら——かなり不安定なものになる。

以上の点を意識してか、移動論的転回を主導するジョン・アーリは、「私は移動が全く新しいものであるという考えに一貫して反対の立場で議論してきた」としつつ、現代社会における移動の新しさは、世界規模の移動、移動システムの多様性、自己拡張するオートモビリティシステムとその高いリスク、身体移動とコミュニケーションの緊密な相互接続、国家社会をバイパスする移動領域の発展、現代統治に対する影響力、人びとの社会的・感情的生活における重要性にあると述べ、それを「移動複合体（mobility complex）」とよんでいる（Urry 2007 : 195, Elliott&Urry

2010:9)。

ただし、アーリは「移動とはなにか」を明確に規定しているわけではなく、いくつかの特徴をやや羅列的に挙げることで移動の現代性を提起するにとどまっている<sup>2)</sup>。そこで本論では視点をかえて、「移動」の意味を規定しながら「現代社会はいかなる意味で移動的か」という問いに一定の答えを出しつつ、この問いが問いとして可能になることの意味を考えたい。とくに本論では、モビリティのモダニティを考察することで、「現代社会はいかなる意味で移動的 (mobile) なのか」を理論的に論じる。以下では、まず「移動とはなにか」を定住との対比で規定したうえで (→2)、モビリティとモダニティとの関係を扱う (→3)。最後に、現代の移動の特徴を明らかにすることで、「現代社会はいかなる意味で移動的か」を考えたい (→4)。

## 2. 移動の社会理論——定住・移動・運動——

### 2. 1 移動の類型

移動 (mobility) とはなにか。空間の移動であれば、私たちは常に動いている。朝、ベッドから起き、トイレを済ませ、洗面所に向い、顔を洗う。日常生活、もっといえば生物や動物としての生にはこのような何らかの「動き／動作／運動」 (movement) がつねに含まれており、そのような運動の拡大として世界は広がっていると考えられることもできる。

たとえば地理学では、移動の諸形態を日常生活で重なりながら現れる「移動連続体」 (the mobility continuum) と規定している。まず、a. 家と庭周辺の毎日の移動から始まり、b. 仕事、学校、娯楽、買物、社会活動のための日常の短距離移動、c. 規則的な長距離移動、d. 二つの家のあいだで週、月、年ごとに繰り返される移動 (長距離通勤、一人暮らしの学生の帰郷、二親のあいだを往復する子供)、e. 家から離れる長期休暇、f. 同じコミュニティ内の引越し、g. 国内の長距離移住、h. 国外移住、i. ヴァーチャルな移動が、相互に連なっていくものとして類型化されている (Pooley et 2005: 3)。

一方、社会学では、空間移動を移動期間の長さや生活領域からの距離によって、a. 日常移動、b. 旅行、c. 引越し、d. 移住の四つに整理している (Kaufman 2002: 40-41)。

また、移動主体や移動目的によってより細分化して整理する場合もある。a. 避難者やホームレスの移動や移住、b. 商売や職業上の移動、c. 若者の発見旅行、d. スパや病院を目指す医療的な移動、e. 軍事的移動、f. 引退後の旅行、g. 付き添い旅行、h. 有力者を頼った移住や移動、i. 奴隷を含むサービス労働者の移動、j. 観光旅行、k. 友人・知人への訪問、l. 通勤を含む仕事関連の移動などであり、これらの移動の類型や種別は、互いに重なり合い、相互に浸透している (Urry 2007: 10-11)。

ただし、以上に挙げた地理学や社会学における移動の定義や類型には問題もある。

仮に日常生活を「移動連続体」として捉えたとしても、たとえば住宅やその周辺で完結しているだけの生活世界を移動的 (mobile) といえることができるだろうか。逆に、自宅のベッドに横たわりながら、インターネットにつないだケータイのディスプレイを眺めて遠隔地とコミュニケーションしていると。そのとき動作は非常に微小なものにすぎないが、ほとんど動かないからといって、グローバルな領域に接続しうる生活世界が移動的ではないとは限らないだろう。

つまり、移動の定義が曖昧なため、生物的運動と社会的移動、あるいは身体の移動と情報の移動、そして物財の移動が混在する。一方、移動の類型が多様化するため、移動の定義が拡散し、日常

生活の全てを「移動連続体」として捉えることになる。この移動定義の曖昧さと移動類型の多様さがループを起こすことで、「移動とはなにか」が明らかにされないまま、上記の「現代社会はいかなる意味において移動の時代か」という問題が置き去りにされ、対象領域の複雑さと多様さが増していく。こうした移動概念の拡散と多様化そのものが現代社会における移動の位置を表現しているともいえるが、いずれにしても、地理学者のピーター・アデイが「すべてが移動であるなら、それは意味を失う」(2006)と述べるように、すべてを運動として捉えることは可能だが、それらすべてを移動的であると捉えるのは生産的ではないだろう。

## 2. 2 移動と定住

では、「移動とはなにか」という問題にどのように答えることができるのか。

まず、物理的・生物的に産み出され、全ての存在に普遍的に適用される「動き／動作／運動」(movement)と異なり、「移動」(mobility)は、社会的に生産され、特定の言説やイメージのなかで意味を付与されたものであると考えられる。

地理学者のティム・クレスウェルによれば、科学的に抽象化され、物理・生物世界の原理として普遍化された「運動」(movement)の観念は、ウィリアム・ハーヴェイの解剖学、ガリレオ・ガリレイの物理学・天文学など、17世紀の自然科学において誕生し、18世紀にトマス・ホップズにより社会科学や人文科学の領域へと拡大適用された(Cresswell 2006: 24)。この「抽象化された運動」(abstracted movement)」(Cresswell 2006: 2)という観念は、均質化した時間・空間の観念(時計時間や絶対空間)の形成と平行しながら、近代社会へと埋め込まれていく。

それに対し、移動(mobility)は、現象学的地理学における「場所性」(E・レルフ)や精神病理学における「生きられる時間」(E・ミンコフスキー)のように、意味的世界と社会的権力を通して構成されている。この観点にたてば、さきほどの「抽象化された運動」は、科学という思考様式、交換と資本といった政治経済の浸透により自然環境や直接的経験から切り離されて抽象化した時間・空間の移行であり、近代以降、社会的に生産された移動ということになる。

以上をふまえて、まずクレスウェルは、移動を二つの位置、すなわちa点からb点への転地(displacement)として図式化している(図1)。

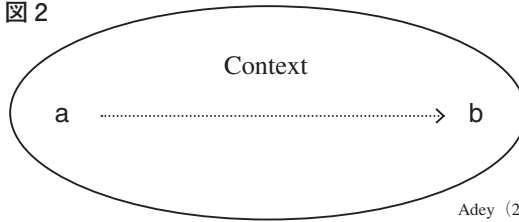
図 1

a .....→ b

Cresswell (2006: 2) から引用

ただし、移動は、背景を捨象した図式として現れるのではなく、特定の社会的世界のなかで、身体的・意味的な経験・体験として構成されている。そのため、移動の経験・体験を構成する社会的なコンテクストに着目することが重要になる。クレスウェルの議論を要約してピーター・アデイは、図2のように再定式化している。

図2



Adey (2010: 37) から引用

つまりこの転地は、aとbという固定された点を前提にした無内容な抽象化された運動ではなく、社会的権力を通じて意味的世界として構成された、特定のコンテキストをもつ時間-空間的な関係として現象する。すなわち、コンテキストが異なれば、同一の動きであっても——普遍的な同一性の担保自体が「運動」という近代的認識の地平にあるのだが——「移動的なもの」とされたり、されなかったりするということである。動きすぎても「移動的である」わけではなく、また動かなくても「移動的でない」わけではない<sup>4)</sup>。

運動は、特定の時間-空間という文脈のなかで発生すると同時に、特定の時間-空間を構築するという意味で空間の時間化・時間の空間化として計測される。一方、時間-空間が社会的に生産されたものである以上、移動は時間-空間の社会的な生産を通して成立し、なおかつ時間-空間を社会的に生産する媒介 (agent) にもなる (Cresswell2006: 4)。つまり、身体・物財・情報の移動を通して、時間-空間は具体的なりアリティを構成する。aとbという場所の区別が発生することで移動は生起するのだが、区別された場所は移動の過程において具体的に経験されるのである。

こうした社会的なコンテキストのなかで、日常的に繰り返される動きと非日常的な動きを区別することができる。たとえば、社会的権力が作用する意味的世界として生産される移動 (mobility) は、定住 (sedentary) との関係から捉えることができる (Kaufman2002)。社会学者のヴィンセント・カウフマンは、特定の時間-空間に限定され、規範や規則が構造化された社会的活動の広がりやを定住空間 (sedentary space)、非-構造化され、無限定な時間-空間の広がりをもつ社会的活動の広がりを遊動空間 (nomadic space) という二つの理念型で整理している (図3)<sup>5)</sup>。

図3



Kaufman (2002: 9) の table.1 を参照

また、思想史研究のヴァン・デン・アッピールによれば、旅 (travel/voyage) は、居住 (home) の反対概念である。つまり、旅は閉じた交換関係としてのオイコス (oikos) の外側に存在するエコノミーであり、居住はその旅のエコノミーを閉じた交換関係としてのオイコスへと囲いこむことであるとされる。居住の領域に囲い込まれた動きは、オイコスの外にでることはないため、旅ではありえない。ただし、居住の概念はその外部にある交換関係から遡及的に見出されるため、旅

の概念とは相補的關係にある（Van den Abbele1992 : xviii）。

以上の視点から、定住は限定された時間・空間の内部に領域化された複数の社会的活動と意味作用のパターンとサイクルであり、移動はこの領域化されたパターンとサイクルの内部だけではなく、その外部にも広がりうる社会的活動と意味作用のバリエーションとしてさしあたり考えられる。つまり、移動は、定住の内部の動きと相互作用しながら、それと区別された外部へと広がりうる活動である。この定住領域からの時間・空間的な移行は、しばしば「通過儀礼」として制度化され、リミナリティが付与されることもある（Van Gennep 1909 = 1977 : 22）。また、そうした定住と移動の相互運動（構造とコミュニタス）を、社会秩序の変容や構造化として位置付ける議論も存在する（Turner1969 = 1976 : 128）。こうした時間・空間的な境界に関連する儀式・儀礼がともなうとき、移動は、文化的手続きを経た、非日常性をともなう侵犯として現象する。

「定住／移動」の二分法は、特定のコンテクストのもとにあるコードに従って区別される意味的境界として設定され、様々な活動を意味付け、制度化する<sup>6)</sup>。したがって、ある文脈において移動的、非日常的とされる活動が、他の文脈では定住的、日常的とされることもある。さらに、それらが遊動主義（nomadism）や定住主義（sedentarism）といったある種の形而上学として流通するとき、移動の意味論は特定の活動を価値付ける規範として作用する。たとえば、前者は移動を脱・社会化、脱・歴史化することで「現実」——ジェンダー、セクシュアリティ、エスニシティ、階級——を隠蔽するロマン主義的イデオロギーとして作用する。一方、後者は移動——移動民、移民、ホームレス、マイノリティ——を「逸脱」として意味付け、国籍・戸籍や人口調査などを通じて把握・矯正する国家主義的イデオロギーとして作用するだろう<sup>7)</sup>。

このように「定住／移動」の意味的境界は、時間・空間的秩序や意味のコードを条件付ける政治経済体制と交通・通信技術との関係のなかで成立している。では、定住と区別された社会的活動としての移動は、特定の領域のなかで、どのような意味を与えられ、いかなる時間・空間的实践として生産されているのか。そこで次に、近・現代における「移動的なもの」の位置を「定住／移動」の意味的境界の変容から考えることで、移動のモダニティとはなにかを明らかにする。

### 3. 近代の移動／移動の近代——速度の差異としての移動——

#### 3. 1 「生きられる具体的移動」と「合理化された抽象的運動」

クレスウェルによれば、移動はすぐに過ぎ去ることであつねに・すでに不在となる。そのため、そのように「生きられる具体的移動」は、儀礼として反復されるか、絵画や彫刻のように象徴化されて理解されていた。しかし、移動は、19世紀から20世紀にかけての複製技術と科学思想の成立を通して、複製可能な「合理化された抽象的運動」（Cresswell 2006 : 57）へと再編成される。移動が「差異の経験」だとすれば、運動とは、そうした意味の差異を速度として均していく現象といえることができるだろう。

1872年、アメリカのイードワード・マイブリッジ（エドワード・マイブリッジ）は、1000分の1秒のシャッタースピードをもった写真機を使うことで、毎秒35フィート、1マイル2分27秒で走る競走馬を撮影した。1878年にはその競走馬を21インチ間隔で線引きした背景の前で走らせ、12台の写真機で連続撮影することに成功する。これ以降、マイブリッジは、同じ装置と手法を用いて人間の動作を撮影しはじめる。一回限りで一体化した動きの世界を止めて可視化する



写真は、連続写真となることでそれを分割し、配列した過程の世界を再現する。そして、規則的に構成されたグリッドの背景は、それらを数量的に計測可能な抽象平面において理解することを可能にした。

このムイブリッジの装置は、1882年以降、フランスの生理学者エティエンヌ・ジュール・マレーにより改良された。マレーは、熱力学・動力学の知見を参照し、クロノフォトグラフや写真銃などを開発したが、これらの実験装置は、人間や動物の運動を理論法則にしたがう生命機関 (animate mechanics) として理解する生理学の知的文脈の延長線上にある。マレーによれば「全ての運動は二つの要因の生産物である。すなわち時間と空間である。身体の運動を知ることは継起的瞬間の連続のあいだ、空間において占める位置の連続を知ることである」(Cresswell 2006: 71 から再引用)。グリッド上の——フィートや秒単位で計測される——均質的な時間空間のなかで認識される「抽象化された運動」は、物質・動物・人間に同じように適用される。この運動の時間と空間の配置を正確に認識するために改良されたものがクロノフォトグラフや写真銃であった。しかもマレーは、自然環境・集団行動・生命活動の区別や、それらの周囲の文脈や内部の性質には興味をしめさず、それらから引き離された運動の外面や形態だけを記録することに執着した(松浦 2001: 26-27)。マレーの思想や彼の実験装置は、すべての世界に普遍的に適用される「運動」がもつ抽象性の表現だったといえよう。

運動の正確な記録にこだわったマレーに対し、彼の実験助手ジョルジュ・ドゥメニーは、そのような「抽象化された運動」の記録を実際に応用することに力を注いだ。たとえばドゥメニーは、機構としての運動を「標準」や「正常」とされる運動と「病理」(疲労や神経衰弱)や「逸脱」(粗野、野蛮)とされる運動に分割し、その規準に従った体育や規律訓練を病院や軍隊などで実践している。

20世紀初期になると、抽象化した運動を新しいハビトゥスとして身体化する実践は、ストップウォッチを用いたタイムスタディを考案したフレデリック・テイラー、そしてそれを写真や映像を用いたモーションスタディへと発展させたギルブレス夫妻により、利潤獲得・資本蓄積をもたらす——「time is money」でよく知られた——「効率的」・「合理的」な方法論(=科学的管理法)として認知され、職場や家庭といった日常生活へと浸透する。

以上の過程は、人間の身体=主体性が、外在する神の秩序を反映して作動する「人間機械 human machine」から、内在する自然エネルギーの増減として作動する「人間原動機 human motor」へと変容する過程でもあった(Rabinbach 1992: 52)。

ラビンバッハによれば、この人間原動機という観念は、19世紀中頃以降、通俗科学を通じて啓蒙された。特に重要だったのは、生理学者ヘルマン・フォン・ヘルムホルツが熱力学を参照して定式化したエネルギー保存の法則であった。さらに、こうした人間の主体像は、19世紀後半から20世紀前半を通じて医療・衛生、社会運動・社会政策・企業経営のなかに広がっていく。ただし、自然法則に従うエネルギーが生産性向上のために利用しようと構想される一方で、そのエネルギーの過剰利用が人間の身体・精神を疲労させ、破綻させると恐れられたように、人間原動機という近代的観念は両義的性格をもつものであった(Rabinbach 1992)。

マレーやヘルムホルツらが直接交流したわけではないが、それぞれの知見のその後の応用・展開は、シンボリックな移動を「抽象化された運動」として脱文脈化しつつ、それを「人間原動機」という主体性の原理へと再文脈化して、広い領域へと適用していく過程である。つまり、写真・

連続写真・映像などの複製技術や熱力学・動力学・生理学・経営学などの科学思想が教育・啓蒙・訓練などの実践を通して展開されることで、近代の移動は、均質化された時間・空間において再生・分割・配列される「抽象化された運動」として感覚的に知覚され、体系的に認識され、社会的に実践されたのである。そして、これらの個別身体の「効率的」「合理的」な運動が——ぎこちなく余分な動きを「無駄」、粗野でみっともない動きを「逸脱」として排除・矯正しながら——監獄、工場、軍隊、学校、家庭などに機能分化した諸空間のなかで組織され、人間原動機としての主体群が近代社会を構成していく<sup>8)</sup>。

### 3. 2 抽象的運動の遍在と近代的主体の発生

このとき、生活領域としての都市空間・地域社会や国籍や納税単位として捕捉される国民国家を中心に編成された定住領域は、「抽象化された運動」の生産・流通・消費を体系化した機能的領域としてまなざされる。とりわけ、機能分化した定住領域を分離・結合し、「抽象化された運動」の主体としての人間の移動を媒介したのは、蒸気船、鉄道、自動車、飛行機などの近代交通である。近代交通は、ローカルな社会的権力や意味の世界である大地や風土を国土の部分領域や機能としてつなぎ合わせ、場所をローカルな意味の拘束から解放し、速度として計測される効率的・合理的空間として再編成する。

景観とともに発展するというよりも景観を切り刻んだり威圧するような道路や鉄道や空港は、本来的に没場所性の特徴であるだけではなく、様々な生き方や習慣を持った人々をそのまま大量移動させることによって、その直接的な影響をはるかに超えて没場所性の拡散を助長してきた (Relph1976 = 1999: 210)

没場所性とは、どの場所も外見ばかりか雰囲気まで同じようになってしまい、場所のアイデンティティがどれも同じようなあたりさわりのない経験しかあたえられなくなってしまうほどまでに弱められてしまうことである (Relph1976 = 1999: 208)

ただし、近代社会がこのような抽象的運動体としてまなざされ、身体・物財・情報の効率的・合理的な動きによって組織されていくことで世界の意味が失われると、逆説的に「内面」が発見され、近代的主体が発生することになる<sup>9)</sup>。

ウェーバーによれば、プロテスタントは昔の孤独な隠者たちには思いも及ばないような偉業をなし遂げた。彼等は〈内的世界の巡礼〉になったのである。彼等は家から出ることなく巡礼に旅立つ方法、家を失うことなく家を出る方法を発明した。しかしながら彼らがそうできたのは、砂漠が町の中まで、彼らの家の戸口にまで広がり、到達していたからに他ならない。彼等はあえて砂漠に出かけていったわけではない。むしろ彼らが日頃生活している世界が、ますます「砂漠のように」なっていたのである。この世界は砂漠のように、特徴のない場所になっていった。… (中略) …

そうした土地、一般に近代社会と呼ばれる土地で巡礼はもはや選ぶべき生活様式ではなく

なった。…(中略)…砂漠のような世界は、人生を巡礼として生きるように命じる。しかし、人生そのものがひとつの巡礼の旅であるため、戸口の外の世界は砂漠のようになり、特徴がなくなる。放浪はこの世界を、意味がうまれるゴールへと通じるトラック競技に変容させるが、この世界にはいまだ放浪を通じて意味がもたらされていない。この意味を「もたらすこと」が「アイデンティティの形成」とよばれてきた (Bauman1996 = 2001 : 42-43)。

### 3. 3 速度としての移動 I ——組織化された移動——

鉄道、蒸気船などの「機械化された交通」の拡張は、エネルギー保存の法則によって宇宙を動的世界として捉えた熱力学、動力学を工学技術として応用することで実現している。これらの高速交通機関は——ムイブリッジの雇い主が大陸横断鉄道の社長であったリーランド・スタンフォードであり、マレーの生理学が鉄道のダイアグラムに触発されたものであったように——移動を「抽象化された運動」として理解し、「速さ／遅さ」を計量的に区別する科学技術と交差しながら、「速度 speed」を生産していく。

ジョン・アーリによれば、起業家的資本主義の最盛期は、鉄道による私的移動の構造化と、鉄道駅などの公的空間の拡大と平行して現れ、19世紀の西欧近代は、私的生活の急激な公的移動化 (public mobilization) として現れた (Urry2007 : 91)。

鉄道による運動の機械化 (mechanization of movement) 以前において、スピードはほとんど大きな問題ではなかった。徒歩と馬による移動は大して変わらず、最も速いものと最も遅いもののあいだの違い (variation) も相対的にほとんどなく、身体的な限界が存在していたのである。鉄道を通した運動の機械化は、速度 (speed) を価値付け、特に遅い列車よりも速い列車のほうが良いという価値を導き出した…(中略)…。これらの想定背後にあるのは、移動の時間は死んだ時間であり、移動の時間を縮小する新しい技術やインフラストラクチャーは、そのような無駄な時間を最小化するために発展するべきである、という考えである (Urry2007 : 99)。

ただし、このようなアーリの理解には留保が必要だろう。たとえば、徒歩交通と畜力交通の差異は、馬やその他の生物を神聖視することで象徴化されており、特定の階級——騎士や領主、日本であれば武士身分——に独占されることで階級化していた。また、近代日本における機械化された運動は、抽象化され、計測可能な「速度 (speed)」というよりも、移動の「速さ (fastness)」を曲芸的な見世物や神的威力の発現としてまなざす近世的な解釈枠組のなか、文明開化の祝祭性として受容された (田中 2007 : 65)。

その後、路面電車、郊外電車、地下鉄道、長距離鉄道により構成された鉄道システムが浸透する過程で、速さは、数量化された時計時間 (clock time) に従い正確さや規則性をもって配分された時刻表 (time table) のもとで運行される。このとき身体の移動は、中間領域を効率的に移行する速度 (speed) として計測され、定住領域として指定される国民国家の統治や都市自治における公共政策などの視点から工学的に操作される対象としてまなざされた (田中 2006)。

つまり、自然環境に内在し、共同体の定住 - 外や定住 - 間におけるリミナリティとして現象し



た移動は、国民国家というより高次の定住のパターンに組み込まれた「抽象化された運動」として編成される<sup>10)</sup>。その際、この抽象化された運動は、鉄道システムを中心に「機械化された交通」として物質化され、公的機関や私的企業といった制度のなかで「速度」として生産・消費された。

こうして、鉄道システムを中心に編成された近代交通は、都市と地方、地域と地域、あるいは住居・職場・盛り場などの空間的境界を分離・結合する間－空間 (inter-space) となる。つまり、機能分化した定住領域を速度という抽象化された運動により効率的に作動させるインフラストラクチャー、背景 (negative) として自明化するのである。

### 3. 4 速度としての移動Ⅱ——自律・自動化した移動——

ただし、インフラストラクチャーは不動の施設ではない。D・ハーヴェイによれば、資本主義体制における資本の過剰蓄積・過少投資、それにともなう恐慌の回避は、新しい地理的空間を生産し、「空間的障害を克服する不断の努力とともに技術に永続的革命をもたらす」(Harvey 1985 = 1991 : 41)。「このとき空間の固定した編成 (例えば鉄道、道路、および港湾システム) の生産こそ空間を克服するために資本に開かれた唯一の手段なのである」(Harvey 1985 = 1991 : 66)。したがって、資本主義体制のもとでは新たな交通システムが開発され続けることになる。とりわけ20世紀以降において重要なのは自動車である。

アーリによれば、鉄道システムを中心とした「組織化された移動」は、20世紀から21世紀にかけて「自律・自動化した移動 (automobility)」へと再編成された。「自律・自動化した移動」とは、自動車に代表されるように、個人的でフレキシブルでありながら、同時に全体としてみると強制的であるために離脱することが難しいシステムを指している (Urry 2007 : 119)。

とりわけ自動車は、三つの段階を経て、「自由の象徴」になった。

まず、第一次大戦以前の自動車は、ルーフがなくサスペンションも未発達のまま未舗装道路を走行するため、視覚・聴覚・嗅覚・触覚などの多元的感觉を強烈に刺激していた。この最初の段階は、「未舗装道路への住み込み (inhabiting)」の段階と位置づけることができる。しかし、戦間期以降、舗装道路が増え始めると、ヨーロッパではゆっくりと土地の生活や歴史をめぐるモーターツーリングが流行し、アメリカでは Route66 に代表されるように道路が移動と自由の象徴となった。これが「舗装道路への住み込み」の段階である。さらに、第二次大戦以降の郊外化とともに増加するルーフ付きの自動車は、「眺望つきの部屋」(フォルクスワーゲン・キャンパー)、「車輪の上のリビング」(49型フォード)、「内部にいる感覚」(トヨタ・レクサス IS200) といった宣伝文句で表現される。つまり、自動車は、多元的感觉を刺激する道路から切り離され、座席にくくりつけられたまま、視覚を中心にした最小の動作によって環境の変化に適應する閉鎖空間になる。これが「自動車への住み込み」の段階である (Urry 2007 : 124-128)。以上の過程を経て、自動車の所有・操作は、ライフスタイル、ステータス、アイデンティティといった個性や成人した市民を表現する記号であり、機械化された運動と同一化することで自己の身体的能力を拡張する「自由の象徴」となったのである。

また、自動車の生産システムは、フォーディズム、ポストフォーディズムと表現されるように、20世紀から21世紀の資本主義経済の主要セクターを構成しており、T型フォードやGMのキャデラックやシボレーは消費社会の生活様式 (way of life) を代表する商品でもある。この商品の周

辺には、免許交付制度、交通法規や取り締まり、燃料供給、道路建設と維持、ロードサイドビジネス、販売店や修理工場、その他広告宣伝や郊外化を促進する都市計画まで、広く技術的・社会的な制度や装置が組み込まれる (lock in) (Urry2007: 115-119)。

鉄道システムが、機械化された運動 (= 速度) を、時計と時刻表によって正確さと規則性が確保された「公的なもの」として規律訓練するとすれば、自動車は、それを「加速/減速」を操作する身体的快楽と自己の再帰的モニタリングという「私的なもの」としてシステムに組み込む。アーリによれば、この速度の身体化・個人化は、正確で規則的な「時計時間」への従属から解放し、運転手の判断や周囲の状況によってフレキシブルに変化し、断片化した一瞬の連続を体験するような「瞬間的時間」という時間感覚を産み出した (Urry 2007: 120-121)。

自動車は個人を解放する自由の象徴なのだが、それを自動車以外の交通手段を排除・圧倒するかたちで生活サイクルに組み込むと——交通事故や環境破壊のリスクが問題視されたとしても——その他の交通機関を選択しにくい、個人を超えて自己拡張するシステムになる。自動車が「自律・自動化した移動 automobility」であるというのはそのような意味においてである。自動車を中心としたオートモビリティが象徴する自由とは、「自動車からの自由」を遮断する「自動車への自由」なのである。こうして 20 世紀後半の生活様式としてのオートモビリティは、自由を表現する「良き生活」の象徴として制度・装置に組み込まれ、システム化することで、他の交通機関を圧倒する支配的文化となった。

### 3. 5 移動の近代——リミナリティの社会的生産——

さきに挙げたレルフは、都市化や郊外化、鉄道や高速道路や空港、博物館やテーマパークの拡大により「われわれの場所」と「かれらの場所」の区別が失効したという。こうした場所性を構成する内部性と外部性の境界が溶解し、生きられた空間が「没場所性」へと転換したとすれば (Relph1976 = 1999: 129)、近代社会における移動は、「抽象化された運動」に置き換わることで、宗教的・文化的に儀式化されたりリミナリティを消失するだろう。

しかし、意味的世界としての移動は消失したわけではない。国民国家や都市空間・地域社会という定住-内や定住-間のリミナリティは消失するというよりも、機能分化した諸領域における間-空間 (inter space) として配列される速度となる。一方、国民国家や都市空間・地域社会から区別された定住-外のリミナリティは、旅や観光というかたちで生産・消費されるか、また移民や亡命といったかたちでマージナルな活動として制度化される。とりわけ 20 世紀以降の移動は、未来派が宣言した「速度の美学」とダダイストにより表現された「遅さの発見」(Bergemann2008: 14-15) という——近代主義と反-近代主義へと拡張されるような——対立、つまり「速度の差異」として体験される。

図 4

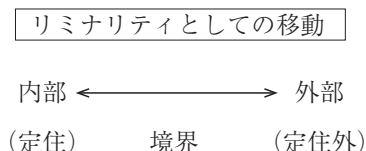
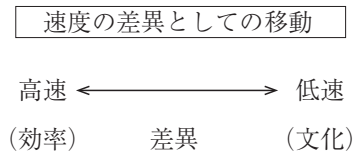


図 5



効率的・合理的な速度が追求される近代社会では、遑及的に「遅さ」や「遅れ」、あるいは「残余」として文化が発見され、「伝統」として創造されることさえある。とりわけ、このような低速という時間体験を商品として提供することによって、観光は産業として成立した。たとえば「ゆっくりとした時の流れを味わう」、「時間が止まったような場所」、「現代に残る秘境」といったありふれた観光地のキャッチフレーズ、あるいは鈍行や寝台車による旅行は、低速であること、遅いことにも私たちが貨幣を費やしていることを示している。「速度の差異」とは、せわしく動くことでゆっくりとした時間をありがたがり、ゆったりとした時間を味わうためにあわただしく動くような矛盾した過程といえるだろう。

17 世紀から 18 世紀の初期近代において、定住領域の外部への移動は「旅」として意味付けられ、制度化された。ヴァン・デン・アッペールによれば、17 世紀以降、封建制的領主経済から離脱すると、近代的な定住のエコノミーは、資本制的国民経済と女性を家庭に閉じ込める近代家族として構成される。この国籍制度や人口調査などによって境界付けられた定住様式は、その時間的外部（あるいは内的他者）としての「古代」、また空間的外部（あるいは外的他者）としての「異郷」を定住の外部として位置付ける。そして、それらとの交通を——それが実際上のものであれ、想像上のものであれ——「旅」と表現し、「近代文明」という自己意識をそのような「他者」との対比において獲得する過程として意味付けたのである（Van den abbele1992 : xxviii）。

さらに、19 世紀から 20 世紀になると、近代の移動は、高級文化における亡命、大衆文化における観光、下層文化における移民などの多様な形態で意味付けられ、生産される。

カレン・カプラン（1996 = 2003）によれば、近代文学に頻出する「亡命」という言説は、「故郷喪失者」であると文学研究者に認定された——ジョン・ドス・パソス、アーネスト・ヘミングウェイ、F・スコット・フィッツジェラルド、エズラ・パウンド、ハート・クレイン、T・S・エリオット、ジェイムス・ジョイスなど多岐にわたる——作家たちの男性中心主義的／帝国主義的な主体性を脱・歴史化し、その文学と作家性を神秘化するイデオロギー機能をもっている。「離れることが創造性の条件であるならば、離反や疎外を感じる精神状態を経験することは、近代の『まじめな』芸術家や作家にとっての通過儀礼となる。…（中略）…その結果、じっさいに亡命していない作家たちすら、この比喩を簡単に敷衍しうる。この種のモダニズムの枠内では、亡命を伴う移動は、特権化された位置を占め、視座に正当性を付与し、プロの作家の世界に参入するための突破口になる」（Kaplan1996 = 2003 : 78）。つまり、19 世紀末以降のナショナリズムとその帝国主義的拡張、そして非-西欧圏を圧倒する科学技術と経済繁栄のなか、「国民国家」や「西洋文明」を定住領域の内部、その他の文明や国々を外部領域として同定することで、「亡命」は高級文化としての近代文学を正当化する通過儀礼＝リミナリティのメタファーとして意味付けられたのである。

一方、ディーン・マッキヤネルによれば、20世紀に大衆化した観光は、巡礼のような宗教的移動に宿るアウラとは異なり、標識付けられた名所(sight)を移動するアトラクションである。標識(marker)は、名付け、枠組みと価値付け、祭り上げ、機械的複製、社会的再生産といった段階を経て、名所を聖化(sacralization)する(MacCannell1999: 44-45)。ただし観光地において生産されたアトラクションは、単なる擬似-イベント(D・ブーアスティン)ではなく、舞台化されたオーセンティシティとされる。観光のオーセンティシティは、観光地の「表領域／裏領域」の差異、すなわち表に見えているものの「裏」が感知されるとき「より本物らしいもの」として現れる。旅行者は、観光地においてさしあたり提供されるものに偽物くささを感じながら、それでもなおその先に本物らしい「他者的なもの」を投射して欲望する。つまり、観光とは、資本主義経済における事物の商品化を通じて、時間・空間を表領域と裏領域に二重化し、その差異を生産・消費することでリミナリティを演出する移動なのである。マッキヤネルによれば、観光は——もともとポピュラーな観光地が、聖地や墓地、記念碑、あるいはダッハウ、長崎や広島、ケネディの暗殺場所や現在であればニューヨークのWTCのような事件の現場であるように——近代文明の限界や機能分化した定住様式の亀裂を集散的にひとつの全体として体験する近代的儀式となっている。

以上のように、近代社会における移動のリミナリティは、定住領域で生活する人びとがその外部に近代的自己とその限界を投射する体験といえよう。近代における移動は、速度の近代化(運動の効率化)を追求すると同時に、その近代化の他者や外部を遅れや残余として事後的に発見・創造する——すなわち「速度の差異」を産出する。したがってモダニティとは、あらかじめモビリティという外部性を内部化した再帰的過程ということできるだろう。ヴァン・デン・アッピールも指摘するように、移動をめぐるメタファーが「システム内部の制度としてコード化されたシステムの批評」(Van den Abbele1992: xiv)として機能しているという意味で、近代とは「移動の近代」なのである。

#### 4. 移動の現在——「定住／移動」という差異のゆくえ——

以上で述べたように、近代の移動は、「抽象化された運動」を加速的に追求することで機能分化を合理化する定住と、国民国家や都市空間・地域社会として領域化された定住の外部への移動との差異——「速度の差異」として成立している。

しかし、20世紀末以降の情報ネットワーク化は、この「定住／移動」の関係そのものを再編成する。まず、テレコミュニケーションは、移動の計画、調整の手段として用いられるだけでなく、身体の移動そのものを代替する。そのため、「コミュニケーションそれ自体が旅すること(traveling)により、旅すること(traveling)とコミュニケーションすることとはなんであるのか、そして居住すること、あるいは固定するとはなにかということを変化させる」(Urry2007: 158)。

たとえば、西欧やアジアの一部の地域における住居は、外部世界から隔離された聖域ではなく、新聞、雑誌、カメラ、テレビ、ビデオやDVD、固定電話や携帯電話、E-メールアカウントやウェブブラウザを通したインターネットなどのメディアによって、ローカル、かつグローバルに広がる外部世界と接続された「コミュニケーションのハブ」(Urry2007: 224)となっている。

また、ケータイ、ノートパソコン、スマートフォンが職業人の標準装備となり、空港、ホテル、

飛行機、電車、自動車でもインターネットが接続できることで、労働の場がオフィス以外の領域へと——テレワーキングとして——拡散する。一方、オフィスそのものは非公式の会話、ブレインストーミング、ゴシップが交わされ、家庭生活や社会活動が浸透するコミュニケーションの場へと変容している (Urry2007: 167-168, 223)。

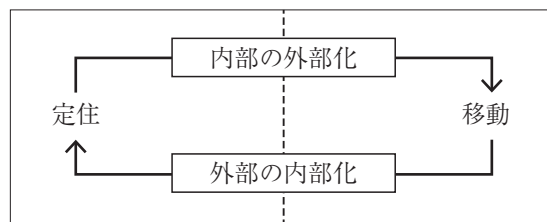
逆にいえば、交通の領域、あるいは移動の時間-空間が、情報ネットワークやマスメディアを通して、家庭、仕事、娯楽の時間-空間になるということでもある。つまり、定住領域の機能分化を接合し、定住領域の外部にも広がりうる交通の領域は、単なる間-空間<sup>inter-space</sup>（機能分化の背景）としてではなく、生産、再生産、消費のようなその他の社会的活動が混在する場へと変容する。

マスメディアや情報ネットワークを通じて、いつでもどこでもコミュニケーションできれば、家庭・仕事・余暇というパターンとサイクルとして領域化された定住内部の諸活動から人びとが逃れることは——定住の外部においても——難しい。つまり、住居・家庭・交通・盛り場、あるいは生産・再生産・消費・社会生活の棲み分けは曖昧になり、機能分化は「脱-分化 (de-differentiation)」(Urry2007) に向う。

多くの旅行者は『オフィス』から逃れることが困難になっている (Urry2007: 223)。

つまり、機能的に分化した空間的境界の間-空間として定住領域に内部化された日常的交通や、そのような定住領域から外部化された非日常的移動のなかに、それまでであれば分離されていたであろう他の諸活動がマスメディアや情報ネットワークを通じて侵入する (図6)。

図 6



パターン化した社会的活動のサイクルとして機能分化した定住領域は、多様な社会的活動を脱-分化して集約する——ネットカフェ、コンビニ、駅ナカ、トレーラーハウス、ウィークリーマンション、ホテル、空港、そしてショッピングモールのような——移動の領域へと溶け出し、定住領域の間隙やその外部への移動は、ケータイやパソコンなどのメディアコミュニケーションの利用や情報化された管理テクノロジーの波及を通じて、定住の領域に囲い込まれていく。このとき、公的領域にパーソナルメディアが浸透し、私的領域が情報ネットワーク化によって開かれていくことで、公的領域と私的領域の境界が新たに再編成される。

例えばジョナサン・クレリーは、後期資本主義における時間の様相を扱った『24/7』において、20世紀までは維持されていた「昼と夜、光と闇、行動と静止の区別」(Crary2013: 17)、「仕事と余暇、公的なものと個人的なものの分離」(ibid: 77) が、1980年代以降、溶解しはじめたという。かわって現れたのは、原始的な自然のサイクルや近代的な「進歩」の観念といった長期的な時間



性に依拠しない、1週間・24時間というきわめて短期的なサイクルで情報や物財がめまぐるしくやりとりされる不眠症的・記憶喪失的なコミュニケーションの世界である。

地球は、無限の選択、タスク、選抜、分岐が存在するノンストップの職場、あるいはいつも開いているショッピングモールとして再想像されるようになった (ibid: 17)。

クレリーのようにここまで極端にいえるかどうかは別にしても、アーリが「観光の終焉」(1995 = 2003) を指摘し、カプランらがロマン主義的な移動概念を批判するようになったのは、グローバリゼーションや情報ネットワーク化という政治経済的・技術的条件の変容によって、国民国家や都市空間・地域社会として領域化された定住様式とその外部への移動という区別が複雑になり、単純な「移動」を前提にすることができなくなったことを表現している<sup>11)</sup>。

## 結.

以上の分析を経て、本論の冒頭に据えた問いである「現代はいかなる意味で移動的 (mobile) か」には、次のように答えることができる。すなわち、定住が移動的になり、移動が定住的になることで、定住と移動の境界が曖昧・複雑・重層的になったという意味で、「現代社会は移動的である」。より精確に言えば、活動、運動、通勤、観光、移住、亡命など、さまざまなニュアンスで表現されていた多様な実践が「移動」という抽象的カテゴリーのなかに包括されることで定住と移動の境界が偶有化し、「移動とはなにか」という問いが問いとして成立してしまう点に、移動の現代性がある。社会科学の移動論的転回とは、現代社会におけるこうした定住と移動の複雑な網の目を解きほぐす手つきの模索を表現している。

## 注

- 1) 今世紀に入り、社会科学の「移動論的転回 mobility turn」とよばれる研究潮流が——地理学、社会学、政治学、経済学、教育学、文学、歴史学、文化人類学、神学など個別領域を横断して——形成され始めている。たとえば、アシュゲイト社から出版されている「交通と社会」、「交通と移動」などの叢書、あるいは2006年以来、ルートリッジ社から刊行されている雑誌『モビリティーズ』、そしてジョン・アーリによって書かれた『モビリティーズ』(2007)を含めることができる。
- 2) たとえば、1900年代から2000年代のイギリスにおける日常移動の量的・質的な経年変動を分析した『20世紀は移動の世紀か?』によれば、仕事のための移動距離や自動車による移動距離は急増しているが、ほとんどの日常移動は短距離で、ローカルエリアに集中しており、子供の活動範囲、勉学や仕事の移動時間、徒歩の重要性に関してほとんど変化は観察されなかった (Pooley et 2005: 82)。20世紀の経済・技術・社会・文化変動は、移動機会を上昇させ、多くの人びとの日常移動を急激に変化させると期待させたかもしれないが、イギリスでは、移動距離は上昇したが、長距離移動の回数や移動の基礎構造は変化しておらず、実際の変化量は相対的に少ないと結論付けられている。

また、フランスとスイスの諸都市 (ブザンソン、グルノーブル、トゥールーズ、ベルン、ジュネーブ、ローザンヌ) の自家用車と公共交通の利用を対象にし、交通機関・通信技術の高度化が社会流動をもたらしたかを分析したカウフマンは、行為者がより速く、遠くに移動するからといって、より自由な生活になるわけではなく、社会的に自由な行為者が必ずしも遠くに移動できるわけではないとしている。そして、都市の法的・政治的制度やアクセス環境、移動主体の家族関係や居住条件、交通手段に対する文化的評価といった文脈が介在することで、空間移動と社会移動には不一致がみられると結論付けている。

国民国家を越えて身体・物財・記号がフローしていくグローバリゼーションの展開をもって移動の

時代とよぶことがあるが、グローバリゼーションにおける移動の役割を検討したP・ハースとG・トンブソンによれば、「身体は、貨幣、物財、観念に比べてはるかに移動的ではなく、ヴィザ、パスポート、居住、職業などの資格に依存しており、『国民化』されている」(1999: 257)としている。

- 3) たとえばアーリとエリオットは、人びとの身体的旅、モノの物理的動き、メディアを介した想像的旅、ヴァーチャルな旅、コミュニケーションとしての旅という五つに分類している(2010: 15-16)。
  - 4) たとえば「動きすぎてはいけない」という点についてはジル・ドゥルーズの解釈を通じて議論を展開している千葉(2013)を参照。
  - 5) カウフマンは、現代社会における移動性の問題を、この二極のあいだに位置付けられる四つのモデルで整理している。(1) 国家や地域などの境界付けられた領域への固定を重視する議論を小部屋モデル、(2) 固定と移動の弁証法を重視するネットワークモデル(M・カステル)、(3) 移動性の優越を重視するリキッドモデル(Z・パウマン)、(4) 移動と固定の消失を重視するリゾームモデル(J・エリュール、P・ヴィリリオ)である。カウフマン自身は、空間移動と社会移動を区別せずに社会流動化を論じることには批判的であり、現代社会の移動性は(2)のネットワークモデルで論じられるのが妥当だろうと論じている。
  - 6) ティム・クレスウェルは、哲学、地理学、文化研究、都市研究には、移動を秩序の脅威として捉え、場所への定住を安定としてみなす「定住主義 *sedentarism* の形而上学」と移動を解放として捉え、場所への定住を停滞としてみなす「遊動主義 *nomadism* の形而上学」というふたつの思考様式が存在し、20世紀後半以降、後者の重要性が増しているとしている(Cresswell 2006: ch2)。また、ノマドロギーを男性中心主義的で、帝国主義的なイデオロギーであるとして批判するカプラン(1996 = 2003)も参照。
  - 7) 定住と移動の差異という本論の問題構成とは別の文脈において、フローデングル・ペダーセンは、発話・言葉を通して現れる移動や移動の選択の意味的秩序を「構造的物語」と呼んでいる。「構造的物語とは、日常生活の発話・言葉のなかで交わされる移動について最も共通した物語のいくつかを表現したものである。…(中略)…構造的物語は、日常生活を形成する移動を私たちがどのように感じているのかについての表現である」(2009: 8-9)
  - 8) この点についてはミシェル・フーコー『監獄の誕生』における「規律訓練」も参照のこと。
  - 9) 近代社会における移動と近代的主体の生成というテーマについては、別稿であらためて論じるつもりである。
  - 10) この点についてはヴォルフガング・シヴェルプシュ(1979 = 1982)の「パノラマ的知覚」の概念を参照。
  - 11) 「旅の終り」や「みんなが旅人である」といった言説を拒否しつつ、移動と定住のバランスに注目するジェームス・クリフォードは、「居住そして旅をめぐるそれぞれの歴史、戦術、日常実践、すなわち居住のなかに旅すること、旅のなかに住まうことに対する比較文化研究のアプローチ」を構想している(Clifford 1997 = 2002: 50)。「居住／旅の特殊なダイナミクスを比較の視野によって理解するということなのです。このように、そのバランスを旅のほうへと傾けるならば、文化の「クロノトペ」(表象可能な形式全体のなかに時間と空間を組織化する設定や風景)は、居住の場と同じほどに旅の遭遇の場に近づいていきます。そしてそれは、通過儀礼や居住の場所であることをやめ、むしろホテルのロビー、都市のカフェ、船、バスのようなものになるのです」(Clifford 1997 = 2002: 36)。
- また、ラーセンらの調査によれば、近年の旅行の傾向として、親族や友人を訪ねるという形式が重要になっている(Larsen et 2007: 7)。つまり、情報ネットワーク化によってコミュニケーションの領域における定住と移動の境界が一意的なものではなくなると、旅の形式は、定住と移動の差異や既存の社会関係からの解放というよりも、既存の社会関係におけるヴァーチャルなコミュニケーションとリアルな身体の出会いととの差異として経験されると理解することができる。

## 文献

- Adey, Peter. (2006), "If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities", *Mobilities*, 1: 75-94, Routledge.
- . (2010), *Mobility*, Routledge.
- Bergmann, Sigurd. (2008), "The beauty of speed or the Discovery Slowness", Bergmann, Sigurd and Sager, Tore. *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate.
- Bauman, Zygmunt. (1996), "From Pilgrim to Tourist: or a Short History of Identity", Hall, Stuart and Du Gay, Paul.

- (1996), *Questions of Cultural Identity*, 1<sup>st</sup> Edition, Sage. (= 2001 柿沼敏江訳「巡礼者から旅行者へ、あるいはアイデンティティ小史」宇波彰監訳『カルチュラルアイデンティティの諸問題』大村書店)
- Clifford, James. (1997), *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Harvard University Press. (= 2002 毛利嘉孝ほか訳『ルーツ』月曜社)
- Crary, Jonathan. (2013), *24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep*, Verso.
- Cresswell, Tim. (2006), *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge.
- Elliott, Anthony., Urry, John. (2010), *Mobile Lives*, Routledge.
- Freudendal-Pedersen, Malene. (2009), *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*, Ashgate.
- Hannam, Kevin., Sheller, Mimi and Urry, John. (2006), "Editorial: Mobilities Immobilities and Mooring", *Mobilities*, 1-1: 1-21, Routledge.
- Harvey, D., 1985, *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*, Blackwell (= 1991, 水岡不二雄監訳『都市の資本論——都市空間形成の歴史と理論』青木書店)
- Kaplan, Caren. (1996), *Questions of Travel: Postmodern Discourses of Displacement*, Duke University Press. (= 2003 村山淳彦訳『移動の時代——旅からディアスポラへ——』未来社)
- Kaufman, Vincent. (2002), *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Ashgate.
- Larsen, Jonas., Urry, John and Axhausen, Kay. (2006), *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate.
- Leed, Eric. (1991), *The Mind of The Traveler: From Gilgamesh to Global Tourism*, Basic Books. (= 1993 伊藤誓『旅の思想史』法政大学出版局)
- MacCannell, Dean. (1999), *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*, first published in 1976, second published in 1989, University of California Press.
- 松浦寿輝 (2001) 『表象と倒錯——エティエンヌ＝ジュール・マレー』筑摩書房
- Pooley, Colin G., Turnbull, Jean. and Adams, Mags.(2005), *A Mobile Century?: Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*, Ashgate.
- Rabinbach, Anson. (1992), *Human Motor: Energy, Fatigue, and The Origins of Modernity*. University of California Press.
- Schivelbusch, Wolfgang, 1979, *The Railway Journey, Trains and Travel in the 19<sup>th</sup> Century*, Urizen Books. (= 1982, 加藤二郎訳『鉄道旅行の歴史』法政大学出版局.)
- Sheller, Mimi. (2008), "Mobility, Freedom and Public space", Bergmann, Sigurd and Sager, Tore. *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate.
- 千葉雅也 2013『動きすぎてはいけない』河出書房新社
- Turner, Victor W., (1969), *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*, Aladine. (= 1976 富倉光雄訳『儀礼の過程』思索社)
- Thomsen, Thyra Uth., Nielsen, Lise Drewes and Gudmundsson, Henrik. (2005), *Social Perspectives on Mobility*, Ashgate.
- Thrift, Nigel, (2004), "Remembering the technological unconscious by foregrounding knowledges of position", *Environment and Planning D*, 22:175-190
- Urry, John. (1995), *Consuming Places*, Routledge. (= 2003 吉原直樹・大澤善信監訳『場所を消費する』法政大学出版局)
- . (2007), *Mobilities*, Polity.
- Van Den Abbeele, Georges. (1992), *Travel as Metaphor: from Montaigne to Rousseau*, University of Minnesota Press.
- Van Gennep, Arnold. (1909), *Les Rites de Passage: Étude Systématique des Rites*, Émile Nourry. (= 1977 秋山さと子・彌永信美訳『通過儀礼』思索社)
- 田中 大介 (2006) 「通勤通学する身体形成」『ソシオロギス』
- (2007) 『都市交通の近代——戦前期東京における公共交通の歴史社会学』博士論文(社会学)、筑波大学