

# 現代の流動化する時空間と 身体性の変容

—— 欧米の人文地理学・社会学における

モビリティ・アプローチの背景とその限界性 ——

野 尻 亘

キーワード：モビリティ，非表象理論，身体，場所，人文地理学

## 摘要

欧米地理学におけるモビリティ・アプローチの動向を展望するとともに、その成立・導入の背景や課題について考察する。それらはポストモダニズムの視点から、交通・通信の技術革新にともなう時間・空間の圧縮が近代化を象徴していることを批判する。モビリティの配分やアクセスに関する権力の不平等や格差が生じるところが場所である。場所において諸個人は交通・通信を通して、身体の運動や移動をとめないながら関係論的・トポロジカルな空間を形成する。このようなモビリティの考察には非表象理論、現象学、反基礎づけ主義やSpinozaの情動やDeleuzeのノマド理論の概念とアクター・ネットワーク理論が応用される。それは実証主義にもとづいていた旧来からの地理学が、地域や景観を対象としてきたこととは著しく異なる。

## I はじめに

コロナ禍のなかで、「新しい生活様式」の実践とともに、人々の空間認識

がどのように変容したのだろうか。そもそも20世紀における、ポストモダンが問われるなかでの自動車の大衆化と、21世紀にかけてのモバイル通信の普及といった交通・通信革命のなかで、新自由主義政策による社会的インフラの民営化と自由参入などの規制緩和を背景として、個人のモビリティは著しく自由度が高められたかに見える。その一方、公的空間と私的空間の境界が不明確になり、新たな社会統制が必要とされてきた。つまり、巨大な交通・情報システムによる空間的秩序の構築がなされる一方、諸個人による不規則かつ、無秩序な流動や情報の発信によって、「一見秩序づけられているかのように見える混乱」が生じてきた。

しかも、そこにコロナ禍の恐怖や混乱が加わるなかで、家庭や職場、地域コミュニティにおける隔離や排除や分断、あるいは緊急事態の名目のもとで、既存の統治機構の制度や枠組みをこえた強権の発動や規則の制定、自粛が突然生じてきた。さらには、個人のスマホの位置情報GPSを利用して、見知らぬ感染者との接近までを把握しようとする試みも実施された。それは、Foucaultの近代衛生概念をもとにした「生政治」や「生権力」に象徴される規律型の監視社会から、さらにDeleuzeが「領土化」として説く権力による主体への管理抑圧社会の実現へと体现するプロセスであったのではないだろうか。このような空間認識の変容は、20世紀末から英語圏の人文地理学と社会学でさかんになってきたモビリティ・アプローチからどのように説明されるのだろうか。

そのような問題意識をもとに、本稿は現代の英語圏の人文地理学と社会学でさかんになっているモビリティ・アプローチの導入の背景とその問題点や限界性について展望を試みる。

もともと筆者は、レギュレーション・アプローチにおけるポスト・フォーディズム、ジャスト・イン・タイム概念のもとで物流やロジスティクスの空間構造について研究してきた。しかしCowen (2010) をはじめとする最近の物流に関するモビリティ研究では、アクター・ネットワーク理論、非表象

理論、情動、集合体など、従来とは全く異なるパラダイムにもとづく用語や概念が頻出している。それらは通信と物流の一体化により、人や事物だけではなく、価値・情報・権力の移動をも取り上げざる得なくなった<sup>1)</sup>からである。そこにはポスト・モダニズムに関する議論としての近代化＝時空間の圧縮への批判的アプローチ、関係論的なトポロジカルな空間認識、現象学や人文主義に起源をもつ場所と身体性の問題が深く関係している。

このようなモビリティ・アプローチは、Thrift (1996) やCresswell (2013) の著作によって、英語圏の社会学と人文地理学の最先端の話題となっていく。とくに英米の地理学雑誌<sup>2)</sup>の内容を読解するためには、その概念と背景の理解が不可欠であろう。何とか、その動向を理解したいことが、この課題に取り組むきっかけとなった。そのために、まず欧米の地理学者の空間認識の背景となる考え方の系譜について考察しよう。

とくにMerriman (2012) が、地理学におけるポスト構造主義とポスト現象学に関する学説の系譜を展望している。地理学はポスト構造主義から非表象理論へというプロセスをたどることで、従来からの地図上の座標軸で特定できたニュートンの、ユークリッド的な時間・空間概念を超越した。そして、人間と非一人間を含む多様な社会的な時空間のダイナミズムと流動が解明されるようになった。それはニュートン流の絶対的な時間・空間からでは

---

1) たとえば物流の時空間を極端に効率化した現代のジャスト・イン・タイムのもとでは、カーゴやコンテナには電子タグが装着され、通信衛星からの監視によって、移動中の所在位置と経過時刻が瞬時に把握されるとともに、電子商取引やインターネット通販を可能にしている。そのような「コード化された空間」の状況では、それぞれに人間や事物がそれぞれの持ち場で分担業務を遂行しつつ、必ずしも商品の生産地から消費地まで全体的に統一的に指揮命令される系統が存在しない場合でも、それぞれの事物（車両やモバイル端末、情報システムや制度）をふくむ多様なアクターが遠隔作用でアクター・ネットワークを形成し、ロジスティクスが集合体として把握される。それらのプロセスは創発的に一見秩序づけられているように見えるが、過酷な収奪や不正規な労働形態のようなカオス（混乱）を内包しているのである（Hepworth, 2014）。

2) 2016年に*Annals of Association of American Geographers* Vol.106, No.2はモビリティ特集号として刊行された。その内容はKwan and Schwanen (2017) として出版された。

なく、非ユークリッド的でアインシュタイン流の相対的な時間・空間におけるイベントが運動・感情・情動・エネルギー・権力・リズムの観点から説明されるようになる。すなわち空間と時間は多くのイベントの解明に重要であり、運動・リズム・権力・エネルギー・情動・感覚といった概念をもとにダンスやドライブといった日常生活の運動空間が研究対象とされてきた。

しかし、もともと1950年代の地理学では、立地論モデルや計量地理学において、幾何学的空間における距離や立地パターンが重視された。そして、交通の近代化による距離の縮小、時間・空間の収斂は可塑的な時空間としてとらえられた。しかし、そこに加えられたヘーゲルストランド (Hägerstrand) の時間地理学とその影響は、一連の行動的、人文主義的、ラディカル・アプローチにおいて、個人の居住や個人の移動に関心が示される契機となった。このようにして1960~70年代の時間地理学は、日常生活実践における時間性・空間性の把握につとめるようになった。同時にフッサール (Husserl) の生活世界の現象学とメルロ＝ポンティ (Merleau-Ponty) の認識の現象学は身体性と主観性と日常生活の環境を取り上げる視点を地理学に提供した。

時間地理学からギデンズ構造化理論、ポスト構造主義へという潮流のなかでは、人文地理学は時間・空間におけるコンテクスト性と、その構築と再生産の中に埋め込まれている場所の感覚へと研究をすすめた。とりわけ、Hägerstrandの時間地理学は多面的・多元的で社会性に敏感な振り付けへのアプローチによって、リズムと運動を対象とした。さらにスリフト (Thrift) は時間・空間の分析に非表象理論を用い、多元的な人間世界を速度・歩調・時刻のもとに理解しようとした。

ただし、1980から90年代にかけて、ThriftはHägerstrandの時間地理学にも影響していた構造化理論とポスト構造主義をわざとさけた。そして、いかに時空間が多様実践されるか、体現されて生きられるかを考察した。それらの多様な可能性から生じる持続的な動きとして、モビリティ研究と非表象理論をとらえた。それらは運動をテーマとし、ここでは空間・時間・運動

が相互に関係している。そこでの具体化した主観性は特定の時間性と空間性のもとで理解でき、かつ社会的に構築された時空間における区画としても知覚することができる。このような主観性と情動によってイベントが解明される。これらの常に進化する多様で相対的に位置づけられた時空間を考えることは、これまでは本質的に先験的とされてきた時空間の結合について、基礎づけ主義のもとで把握できるのかという疑問を生じさせた。このようなThriftのその問題意識が非表象理論への提案へとむかった。

また一方、HarveyやSojaをはじめとするネオ・マルクス主義における時空間に関する政策論においては、社会的公正と空間の問題を扱う際の人間存在の客観的カテゴリーとして、近代化にともなう時間・空間の圧縮が認識される。時空間の圧縮は歴史的・地理的唯物論と関係論的弁証法としてとらえられる。そしてマルクス主義とポスト構造主義は空間・時間・社会に関する構造を融合させてきた。

1990年代以降、Masseyは「権力の幾何学」を説いて、ジェンダーなどの視点を欠くとして、Harveyらを批判する。そのMasseyをはじめとして、アインシュタイン流の物理学の概念が導入されて、人文地理学が修正され、時空間が相対的・関係論的構成として認識されるようになる。それは19世紀の自然科学観をくつがえすアインシュタインの思想が現代哲学に融合したときのように、絶対的な時空間の概念が喪失したときに、人文地理学は存在できるのだろうかという疑問が生じてきた。

このような疑問に対して、Cresswellらはモビリティ・アプローチを提唱してきた。科学的・社会的・政治的言説を超えるモビリティとは、時間と空間の計量的に測定された機能ではなく、同様に時空間におけるイベントの派生物でもない。そこでは時空間における物的・経験的・関係論的効果として、運動は感情・情動・エネルギー・リズム・権力から構成されている。それは多様な社会における相対的な非ユークリッド的空間のもとで成立しうる。つまり、それらはDescartes（デカルト）的な精神と身体が分離した時

空間で解明されるのではない。むしろ運動空間の噴出はリズム的運動がエネルギー的空間に放出することで行われる。Thriftは新しい情報計算技術・記号表現の結合の結果によって、このような新しい空間の理解を試みている。運動空間は絶対空間というよりは相対空間であり、認識論的技術として存在論的集合体において評価される (Merriman, 2012)。

つまり、モビリティ・アプローチの特色を要約すると、従来の社会科学が定住的で、安定した場所、自然に安定した状況である国家に居住することを前提としてきた。そもそもDeleuzeが批判する「領土性」とは、定住を通して高度な資本主義社会において個人の主体が抑圧される状態を指していた。しかし、脱領土化したアプローチとして、グローバル化やポストモダンの卓越する状況で、モビリティや流動性が重視される。領土はもはや社会的プロセスについて閉じられた容器ではない。既存の地域スケールの階層性を超越した考察が必要となる。モビリティ・アプローチでは、移住・移民・ツーリズムとともに、情報の移動としてヴァーチャルなモビリティも取り上げられる。そしてモビリティの物質性として、結節点におけるハードなシステムとの関係も考察される (Hanam et al., 2006)。

このように、新しいモビリティ・パラダイムにおいては20世紀後半以降、交通システムと通信技術の革新が収斂したことで、特定の場所がモビリティの恩恵に預かる一方、他の場所の人々のモビリティがはく奪され、弱体化し、社会的排除が生じることが指摘される。そのため、物理的な移動とヴァーチャルな移動が交錯するとともに、集団のモビリティよりも、ジェンダーやエスニシティを反映した多様な個人のモビリティが重視されるようになる (Sheller and Urry, 2006)。

そこで筆者は、まず第Ⅱ章「時空間の変容と身体性」において、モビリティ・アプローチ成立の背景となるThriftの非表象理論の成立と展開に、現象学やSpinozaとDeleuzeの情動概念が関係していることを考察する。次に第Ⅲ章では社会学者のUrryとその門弟のShellerの学説を、続いて第Ⅳ章では、

UrryやShellerのモビリティ・アプローチの事例研究としてオートモビリティに対するアプローチをとりあげる。またそこでは地理学の側からのThriftの門弟であるMerrimanのアプローチを比較考察する。さらに第V章では、地理学者のCresswell, Adeyらの静止や情動に関するモビリティの学説を展望し、それらの特色を社会学の側と比較する。最後に結びとして、モビリティ・アプローチが現象学や人文主義の発展の延長上にあるために、方法論として、個人を研究対象としている点で従来の実証主義地理学とは認識論や方法論の上で大きく異なり、それらのことから解決すべき課題も多く認められることを明らかにする。

## II 時空間の変容と身体性

### 1. 近代性と時空間の変容

人文地理学の研究においては、ポストモダンに関する議論として、20世紀の近代化における市場経済の発達と交通通信の高速化による時空間の圧縮が批判されてきた。まずHarvey (1989) によって、建造環境への投資、ジャスト・イン・タイム (以下, JIT) の実施や、グローバルな資本の空間的回避に対して、非難がなされた。一方, Scott (1988) はフォーディズムの終焉により、多品種少量生産のためにサプライヤーの企業間の垂直的準統合が生じるため、取引費用の節約を目的として産業集積 (産業地区) が形成されると主張した。しかしMassey (1993) はジェンダーなどの視点を欠くHarvey (1989) を批判し、「権力の幾何学」による場所の不均等を指摘した。

このようななかで、Thriftはもともと計量的な交通研究や地域科学の研究者として、地域間の蓄積の不均等や格差の実証につとめてきた。しかしThriftは後に、新しい文化地理学<sup>3)</sup>によって、場所のアイデンティティ・差

3) Cosgrove and Jackson (1987) はラディカルな文化地理学をとなえて、Sauerの文化形態学や文化有機体説を批判し、景観をテキストとして理解することと、む

異や意味が社会的構築主義に還元されていることを批判し、そこから非表象理論の地理学から生じたモビリティ研究を主張する。

まずThrift (1983a) は、経験的研究であった地理学、地域研究の再構築をはかった。もし社会構造の相互作用の結果として、アクターの行動が決定されているのであれば、地域はアクターの行動を受容する概念となる。そのような地域は、人間主体の行為遂行性 (agency) と社会構造が会う場所から構成される。そこでは構造が、コミュニティに関する言説を通して、社会的な地域の内容を示す。そのため、社会的集団の存在を考察の基礎とする必要が生じる。

しかしThriftは、もし「地域」をそのような諸個人による時空間の配分の相互作用が行われる「場所」と考えるならば、「場所」では社会構造を縦断したコンテキストにおける主体—客体の相互作用が、諸個人の個性を通して、社会的関係を内在化し、身体に浸透する。つまり、そのような多様な個人にとって、身体性をともなった運動をする空間が場所である。Thriftは旧来からの住民集団的な特性にもとづく地域概念によって、構造主義的に地域概念を把握するのではなく、むしろ諸個人にとってのコンテキスト的な場所の研究をより重視している。

すなわちThrift (1983b) は地理学の対象を地域とするのではなく、社会的に生産される場所としてとらえた。そこでは文化的経験の表象は特定の諸力の強度 (intensity) を示す<sup>4)</sup>。たとえば文学における場所の表象とは、感覚として、制度、プロセスやイデオロギーが交差するところである。場所の意味は表現されるのではなく、社会的に生産されるため、文化は場所に帰属すると考えられる。

---

しるフェミニズム、人種差別、サブカルチュアを主題として、ヘゲモニーとしての権力に対抗する従属グループの抵抗戦略を取り上げるべきではないかと主張した。

4) 強度 (intensity) の意義について、以下のように要約する。Kant流の時空間における先験的・直観的研究において事物は静的にとらえられがちであった。しかし諸条件の急速な変化に対応すべく、先験的研究は発生学的研究であるべきであ



筆者なりに、これをわかりやすく言い換えれば、もし地理学の研究対象を、まず私たちのまわりの世界を理解するために、ことなつた場所のアイデンティティとそれらの空間的關係を明らかにすることであると定義するならば、場所のアイデンティティは客観的特性と主観的経験のあいだをゆれうごくことになる。しかもグローバル化する世界における継続して、変動するプロセスのもとで、場所は静止したものではなく、グローバルな関係性のもとでの移動・運動の場所として把握しなければならないことを含意している。

またThrift (2000) は、資本主義が高度に発達し、JITの遂行やライフサイクルの短い商品の多品種少量生産が行われ、財の付加価値の上昇や多様化が行われると、創造的な文化産業が発展すると述べる。そこでは空間における短期の遂行性が体现され、市場には新しい循環が生じている。それらの価値や情報の循環は運動空間・移動空間として認識でき、可視的なモバイル空間とバーチャルな空間から構成される。

このように高度で、かつパーソナルな交通手段や電気通信技術が発達すると、時空間の著しい変容を招く。現代人の生活は車やスマホがあたかも身体や頭脳の一部となつたサイボーグと化している。そのため、物理的感覚ととらえられる外的環境と、精神的プロセスや内的プロセスとを、完全には分離できない。このような新しい感覚による生活世界の時空間的象徴は、技術決定論ではなく、むしろより關係論的・流動的であり、身体と語りが重視される (Thrift, 2004)。

すなわち科学の進歩において、人類の主体性は、頭脳や身体をこえて、人間・機械ネットワークの一部となる。具体化した主体と機械の複合体は、テクストや比喩として、速度・エネルギー・移動として表象される。20世紀

---

る。また時代性・時間性が空間に拡大し、拡張するなかで、諸権力は権力の中枢から拡大していくよりは、むしろ形態の強度をもって、拡大に追いつき、強度をより優先させる。強度をともなつた形態における諸力の発生は重要な問題である。発生における強度は感覚的存在の発生だけではなく、想像力・記憶・思考の存在をふくむ。強度は、量的に換算されることはなく、時間と空間におけるすべてのカテゴリーにおけるアイデアや概念として理解される (Boundas, 2002)。

はモビリティが高度に発達し、自動車や飛行機の普及がマスツーリズム、通信技術においては高速データ通信が可能となった。人間と機械のハイブリッドであるサイボーグは、ポスト構造主義（ポストモダン）の見地から解釈できる機械的世界の景観を生み出す。そこでは、フローやネットワークが構築され、それを媒介として権力のモビリティが高められる（Thrift, 1994）。

そしてThrift（2008）は、過剰なまでの表象と言説にもとづく文化地理学の存在論的立場によって、場所のアイデンティティ・差異・意味が社会的構築主義に還元されていることを批判し、非表象理論をとらえた。つまり社会科学と人文学における言語論的展開において、ジェンダー概念やエスニック概念の表象が、先験的にステレオタイプと化している。すなわち一連のイメージやテキストが、生きられた経験や物質性についての先例となっているために、表象は知らず知らずのうちに現実を肯定する表現に陥っている。むしろ実践が現実の感覚を構築するため、表象ではなく行動にもとづく思考が重要となろう。行動は特定の時空間におけるコンテクストによって形成される。その行動の推進力が情動（affect）である。たとえばダンスをする身体の表象は、社会的交渉の特定のコンテクストのプロセスに埋め込まれている。身体の一定の運動は活動的で静止することがない。身体は時間・空間の中に位置し、逆に時間と空間は身体を通して知覚されるから、時間・空間と身体・事物は分離できないと主張する。

## 2. 現象学の展開

実存を分析するのが科学であるのに対して、実存を記述するのが現象学である。現象学の課題は人間と世界の関係性を記述することにある。そこでHusserlは「意識」を、Heideggerは「世界内存在」を、そしてMerleau-Pontyは「知覚」を介在させて世界を認識してきた。しかし古典的現象学では、人間の意識の局所性や文脈依存性の説明が不十分である。そこで、ポスト現象学は古典的現象学の問題点を克服するために提唱されてきた。つまり

現代の関係性を記述するためには、技術的媒介の構造や解釈学が必要となる。そのため、ポスト現象学では、主体としての人間と客体としての技術を分離しない。また人間・世界関係は、客体である世界のなかで人間主体が知覚し、行為をする相互に構成的な場とされる（フェルバーク、2015）。

現象学的地理学においては、身体は居住する世界に埋め込まれていて、主観的に理解される。現象学の影響を受けた初期の人文主義地理学は、ドイツ哲学を強く反映していた。たとえばTuanのTopophilia概念は、場所への愛着とともに旧来の伝統的景観へのノスタルジーや審美性を強く指向していた（トゥアン、1992）。それと同様に初期現象学、とりわけHeideggerの「内的存在」としての「場所」概念も、ロマン主義的、田園的な郷土愛・祖国愛を含意している。しかし、このような「場所」概念は、現代社会の矛盾である格差・対立・緊張を取り上げていない。このような批判に対して、さらにフランス哲学（Deleuzeなど）の影響を受けたポスト現象学では、もはや人間の精神は万物の霊長ではなく、動物・機械・人間相互および、精神と物質性からなる身体は同等であるとされる。現象＝実存は、まず脳・精神によって知覚され、つぎに身体の運動・移動を体験し、最終的にデータ収集・加工として認識される（Casey、1997）。このような体现のプロセスは、Thriftの非表象理論、モビリティ・アプローチの基礎となった。

このように精神と身体が統一的に体现された経験を通して、「身体」やその主体の思考と、物質的世界の分離が克服され、再帰的な意図によって編成された場所の意味がとらえられる。そこでは、意味と物質性の相互世界が分離されずに、むしろ身体—環境の相互作用のプロセスにおける偶有性のもとで理解される。

つまり、単に年齢・性・人種といったステレオタイプの視点によって、人の特性が理解できるのかという疑問からすれば、マルクス主義に示されるように所与の階層間の対立という視点だけから矛盾を解消しようとするのではなく、むしろ差異のモデル化が必要となる。それは特定の社会的構築物や権

力関係についての言説ではない。身体とそれがなう恐怖・希望・愛・驚異・にくしみが、主体自身のより広い社会的・経済的・政治的プロセスの中で生み出されて構築される。その論拠として、この小論の第Ⅱ章4節で詳しく記す予定であるSpinozaが唱えた情動 (affect) 概念が重要となる。SpinozaはDescartesがとなえた身体と精神の分離を克服した。そこでは個人と他者の出会いが、情動から説明される。身体の行動と喜び・幸福感・悲しみ・不快といった情動は関係性をもつ。情動は出会いの相互関係を通してイベントや秩序の生産に貢献しているとされる (Ash and Shimpson, 2014)。

またSimonsen (2012) は、新しい人間中心主義として、社会的生活の経験的内容と人間の行為遂行性の意義を再考することを主張する。つまりポスト人文主義として、人間を脱構築し、その存在のカテゴリーのアイデンティティを問う。また、「サイボーグ」概念と、人間と非一人間を同様に扱う関係論的存在論のもとで、社会的な世界をポスト人間中心社会 (more than human) としてとらえる。そこではアクターに非一人間の実態からなるアクタントをふくみ、人間・動物・機械の境界が流動化する (Ash and Shimpson, 2014)。

さらにAsh and Shimpson (2014) によれば、初期人文主義地理学は生活世界の記述に重点を置いてきたが、しかし一方のポスト現象学は実践に関する非表象理論にもとづいている。そのポスト現象学は旧来の現象学的地理学を以下のように批判する。たとえば、エスノセントリズムや審美的な男性らしさという主観では人々を論評できない。むしろ実践における関係性が重視されていないことで、古典的現象学の主観中心的な本質から逸脱しているのではないか。そこで、ポスト現象学・ポスト人間中心主義の地理学は、Husserlの現象学における意識概念に示される先験的主観や自我を批判し、かわりにDeleuzeやDerridaのポスト構造主義的思考へとむかう。またテクスト性に対置して、客体や物質性を強調し、情動と実践に関するテーマへの関心が示される。そもそも従来 of 表象に関する研究方法では、生きられた経

験の問題が主観性あるいは行為遂行性としてとらえられ、その実践に関する責任の所在を不明瞭にして、主題から外してしまう恐れがあった。

そこで、むしろ実践を指向したMerleau-Pontyの現象学<sup>5)</sup>を再読することで、政策と経験と行為遂行性の関係について頑健化をはかる。すなわち、先験的視点よりも主観性の体現化(embodiment)を重視し、観念論者にもプラグマティズム<sup>6)</sup>で対抗する。主体客体モデルや主観性よりも環境モデルが重視される。つまり主観中心のアプローチから経験重視へと移行し、ポスト現象学とポスト構造主義が統合される。

Rose and Wylie (2006) は、ポスト実証主義における「動態化する景観」が、存在対欠如および、遂行・創造と知覚された存在との間からなる二分性の間の緊張を克服することから形成されると定義した。ポスト人文主義地理学では、遂行性の体現と物質性・文化・自然についての多様な関係を扱い、新しい身体的・関係論的視点のもとで、景観は実践・遂行性・身体・物質性から確立される。

ここではトポロジーの空間概念が重視されて、物理的な現実の距離や位置よりも、アクター・ネットワーク理論に示されるような関係性や結合の特性によって空間的關係が知覚される。つまりトポロジーの關係上の結合から集合体やモビリティが形成され、關係論的空間として時間一空間の多様性が生

---

5) Merleau-Pontyのとなえる身体論では、Descartes流の経験と身体の分離が批判される。生きられた身体と、表象の深層における意図性が考察される。抽象的な幾何学空間に対して、生きられた空間における移動と能動性が問題とされる。また身体の移動の方向性や自律性は抽象的な幾何学的空間において示される。一方、生きられた空間や能動性は実践的空間において示される(メルロ＝ポンティ, 1982)。

6) プラグマティズムにポストモダンの思想を結合したのがRortyである。彼は、意味論や言語論的展開を批判し、哲学は真理の獲得でなく、人間の再記述にすぎないと主張する。すなわち、異質な個人の異質な行動から一つの真理に達することはできない。もともと、基礎づけ主義は科学・芸術・宗教の基礎に哲学があると考える。表象主義では、心は実在の正確な表象をつくるとされる。本質主義は、いかなる時代・地域においても文化に共通不変の本質があるとみなしてきた。しかしRortyの反基礎づけ主義は、反表象主義であり、かつ反本質主義でもある(ローティ, 1993)。

じ、景観の概念に緊張をあたえる。そもそも従来の景観は主に静止＝定住した概念にもとづいていた。これに対して、トポロジカルな空間は流動性・モビリティと異質性の概念からなる。そこでは居住・定住と移動への不安が論証的に結合し、相惠的に連動することによって、景観に関する自我が生成される。

しかし、地理学の対象は学際的であり、各専門領域の境界を超えるため、諸空間は単一に生じるものではない。そのため他のローカリティと簡単に対比すべきではない。むしろ異なった大きさやスケールの異なるローカリティの領域と比較すべきである。例えば、地域と身体のような領域が対比されるのである。従来の水平的構造の分析では、異なった場所における類似した空間スケールが対比されてきたが、一方むしろ垂直的構造の分析として、同じ領域での異なった諸活動が異なったスケールの上で組織されてきたことも明らかにされた。たとえば新植民地主義、地域分化、経済統合や家父長主義・ジェンダーといった従来から地理学が対象としてきた概念は、スケールによる分析が有効であった。それらは階層的で入れ子状のスケールの枠組みとして、異なった集積や分散のレベルが説明されてきた。

しかし、それらとは別に1980年代初期から、身体・家庭とかローカリティといった概念が、地域・国家・超国家とあわさって、まさにミクロからグローバルなスケールまで地理学の研究対象とされるようになった。それは、資本により多様なスケールの空間が生産されることを反映するとともに、資本による空間の生産が統合されて、社会組織について一定の特徴ある空間スケールが生み出されているという問題意識を反映したものであった。同時に抽象的構造に示される首尾一貫性が、存在とアイデンティに関するポスト構造主義的批判によって疑問視されるようになる。そして構造主義地理学が、空間を徹底的にスケールの違いによって分析し、そこには家父長的男性中心的に世界観が示されてきたことが批判される (Collinge, 2006)。

そして、さらに空間の物質性、特異性および自己組織性がflat ontologyと

して、Deleuzeの集合体概念とLatourのアクター・ネットワーク理論<sup>7)</sup>とあわせて説明されるようになる。そこではイベント空間が、高度な専門的カテゴリーや静的な概念的カテゴリーに境界を画定されない領域としてとらえられることで、社会空間性が説明される。実践は、地域 (local) のみでは知覚されない。実践の複雑な結合の可能なプロセスが現実には生じる場所 (site) として理解できる。そこでは集約的関係の活動と広範な空間が首尾一貫性を保っている。

なお、伝統的地理学では現実空間とされてきた事物の近接性が、アクター・ネットワーク理論では結合性に变化する。そこではネットワークやその上を流動する空間性がトポロジーとして示されるとともに、客体がクラスターにまとめられる。境界は各々のクラスターの囲いに描かれる。同質性は各々のクラスターの境界の中でアイデンティティとなる。地域空間の存在は、これらの視点からのネットワーク結合の機能となり、ネットワークの中に異なった客体が取り込まれていく。取り込みの違いが空間の大きさの違いに反映される。入れ子状スケールのシステムは大地に埋め込まれ、アクター・ネットワークを含む実践を通して成就する (Collinge, 2006)。

### 3. 社会構築主義への批判からの非表象理論によるアプローチ

Anderson and Harrison (2010) は、1980年~90年代にかけて、人文地理学では社会構築主義の影響が強くなったと展望する。社会構築主義におけ

---

7) アクター・ネットワーク理論 (ANT) とは、人間以外の事物を含む各アクタント (物質・制度・技術など) が自立し、創発的にそれぞれの役割を果たし、中央集権的な階層的秩序にもとづくことなく、リゾーム状の連鎖を構築する。その全体は集合体 (assemblage) を構成する。有機体と異なり、集合体ではある部分 (器官) を集合体の外部に取り出したり、別の集合体に移植しても、その部分は独立した機能を維持したり、新たな機能を果たすことができる。つまりANTではDeleuzeの集合体概念の影響をもとに、いろいろなアクタントが「翻訳」のプロセスをとおして、社会技術的な集合体にとりこまれ、各アクターの行為遂行性 (agency) の本質が進化していく。そのような関係論的なトポロジーのもとで諸権力が行使されることが解明される (Callon, 1998, Latour, 1987, Law and Hassard, 1999)。

る表象において、文化的表象としての象徴的意味に焦点がおかれ、社会・文化の象徴的秩序によって、意味や価値の分配が実現することで、財や機会・権力の不均等な分布が正当化されるのではないだろうかと批判する。

そもそも文化は世代間に伝達されうる知識の総体であり、知覚や行動の特定のコンテキストで用いられる方法とは異なる。行動は、個人や集団とその周囲における身体、慣習、実践の中にあるのではない。むしろ身体、慣習、実践、行動に投影され、引用される概念や意味にある。これまで旧来の研究では、社会的意味を生産し、維持する景観の象徴的な質が重視されて、研究の対象である景観、都市空間、場所はテキストとして理解されてきた。すなわち景観の象徴的な質が社会的意味を生み出し、維持している。このようにテキストは集団・階級・国家の自己実現を推進する見地からのアイデンティティとみなされ、象徴的秩序は人為的に生み出される。しかしむしろ、それらが発生する場所において、象徴が表象しうる秩序の多元性について、研究がなされるべきである。

このように、コンテキストを重視した社会構築主義が地理学に影響するようになると、非表象理論が社会構築主義から批判的に発展した。そこでは身体の実践のプロセスが意識され、言語に反映されるイデオロギーは象徴的秩序からではなく、多様な行動における相互作用の意味と意義から明らかにされる。それらはThriftを中心として、身体論を重視する文化地理学の英国ブリュクスラ学派を起源とし、そのコンテキストは関係論的唯物論からなり、存在は任意とされてきた (Anderson and Harrison, 2010)。

非表象理論は、DeleuzeとLatourの影響を受けて、日常生活への創発的関心を示す。創発的なイベントは予測できない。イベントの結果、前進進歩とは限らない。イベントの偶有性は経験の多様性のもとで、表象に還元できない。イベントは非表象理論に依存する。

もともと、人種、ジェンダー、性、国民性といった概念の多くは社会構築主義によって表象されてきた。しかし、1980～1990年代に社会構築主義と



社会文化分析は象徴的秩序を通して、意味と価値観の配分の不平等な機会、権力の不公正な配分を強化、正当化してきたのではないか。地理的知識は時代と社会の価値観を反映し、象徴的秩序と特定の状況との関係を示す。認識論的に、行動は個人や集団の身体、習慣、実践ではなく、それらの身体、習慣、意識、行動に反映される概念や意味である。さらに物理的人工物は景観の象徴的な質、社会的な意味を生み出し維持するテキストである。都市・空間・場所の景観は、階級、国民といった集団の自己実現を推進するアイデンティティの表現である。

このような象徴的秩序は生み出されたものであって、自然のものではない、任意のものである。これに対して、非表象理論の創発性とは、実践とイベントから、いかに意味や価値が生み出されるのか、先立つ表象の危機、表象できない内容に対応する実践的、実用的対応として、構築された表象の本質、意味と価値、行動における思考がなされる。そもそも日常生活は非再帰的であって、必ずしも内省に従順ではない。偶発的な実践のコンテクストとして、身の回りの環境としてのアフォーダンスが具体化する。非表象理論における身体は関係論的、生態学的、行動論的に把握される。さらに非表象理論は精神的コンテンツとともに、物的素材としての筋肉や骨が形づくる行動をも含む。具体化した身振りや行動の連続は一定の文化的意味と価値などの表現である。

言説と表象される意味の違いを社会構築主義は重視するが、現実には同時発生的に一定の言説と共につくられる実践がかならずしも対応していない。もともと人文主義の多様な伝統は非人間化された多様なプロセスへの反発である。それは現地のさまざまな構成物を基本とした人間の経験の多様な生きられた生活の豊かな説明であり、プロセスや権力関係とは無縁の場所の概念である。しかし感覚的に主観化し、よりオープンである非表象理論においては、技術革新が介在する。浸透する知的技術のもとで、特定のコモディティが政策的形態をとらない、それらを利用することで生じる運動感覚と情動的

経験がこわれやすく偶有的に達成される。これが日常のコスモポリタニズムを形成する。

このようにポスト現象学においては主観性の形成は、人間と非一人間（人間以外）の物質性から構成される。それは身体と精神、物質性と非身体性の違いを超越している。そのような状況において、表象された思考のスタイルとして、表象はパフォーマンスの表現にすぎない。表象は未知の解読すべき、明らかにすべき、先験的なものを反映していない。それならばこそ、非表象理論における関係論的存在論が社会の統合的証明を可能にする。非表象理論は、実践とともに関係論的唯物論を重視する（Anderson and Harrison, 2010）。

Spinner (2015) によれば、非表象理論は、意味が体現（具体化）される実践の間の諸関係をあつかうため、表象に示される秩序の構造よりも、むしろ偶然な実践のコンテクストに事物の意味や価値をさぐる。それゆえ人間の動機や実践、経験、内容と行動が、静止した状態ではなく、モビリティにおける流動のネットワークの間の相互結合として理解される。モビリティの実践を詳細に理解するためのエスノグラフィーとして、特に逃走的なモビリティ、表象に抵抗するモビリティの関係論的側面が重視される。その結果として生じるのは表象に示されることよりも、むしろ実践を反映したものとなる。ポスト現象学は情動的・情緒的経験として体現されたモビリティの実践の理解を高める。現象学の基本は、Merleau-Pontyによれば「運動の知覚＝継続的に変化する客体の知覚」である。それらの諸関係＝「関係的モーメント」とは、ポスト現象学における、体現された知覚の厳密な分析と、社会的・文化的集合体における技術や非一人間の役割の理解である。そして感覚と情緒は身体への外部からの情動によってもたらされる。情動は、空間における身体の表象ではなく、客体（事物）との相互作用を通して実践される。

つまり文化地理学では、景観を表象から理解しようとしたことで、かえって景観を「定住」の立場によって特徴づけられる階級やジェンダーの概念に

よって固定されたテキストとして理解しがちであった。しかし非表象理論では、景観における存在を具体的なプロセスを通して説明し、文化地理学の固定した見解を変動させる。景観研究におけるモビリティの再発見により、表象されている以上の景観の質への関心について、モビリティの実践からより基本的に説明できる。具体的にロッククライミングの事例では、手足とその感覚、ザイルやピッケルといった人工器官 (prosthetics)<sup>8)</sup>と、人間工学の機能的関係からなる。ロッククライミングの景観は人間の身体能力を拡大した集合体であり、人のみではできない体現から生じた景観である。技術はそれゆえ身体性を変化させ、景観における特定の経験を育てる。このように総合された身体—景観—技術関係において、人工器官の技術が身体の新たな可能性を実現し、個人によって認知される周囲の環境=アフォーダンスを形成する。そこでは、五感、すなわち視覚、聴覚 (楽曲、騒音・雑音)、触覚 (振動・揺れ)、臭覚、味覚によって、多様なアフォーダンスが認識される (Macpherson, 2010)。

1990年代半ばに社会構築主義への批判から出発した非表象理論は、実践、プロセス、身体とそのパフォーマンスを、社会や世界における主観性を説明する基礎とする。その社会的構築主義への批判は、次の2点からなる。第1に象徴的秩序に関する任意性の認識である。象徴的秩序は生み出されたものであり、自然に生じたものではない。第2には象徴的秩序の多元性に関する視点である。非表象理論ではイベントの創発性が重視されるため、現実の世界とその意味を分離する社会構築主義の視点は崩壊する (Anderson and Harrison, 2010)。

---

8) prostheticsの従来の意味は「義肢」であった。しかしノーマリゼーションの観点からすれば、すべてのアスリートにとって身体の一部であるかのように付加された用具や物体があつてこそ、初めて競技が成立し、参加できる場合も多い。現代の人間にとって、それなしでは日常生活や仕事が成り立たないような物体の存在で、新しい「器官」のように身体に付与されて、身体を超越する機能を持ち、時空間の在り方を変容させた道具であるスマートフォンや自動車もprostheticsに相当する。したがって、本稿ではprostheticsを「人工器官」と訳することにした。

非表象理論における実践では、社会が表象されたアイデンティティからなるのではなく、むしろ物質的身体におりこまれている。そのような社会は客体・機械・動物から成り立つ。さらに参加、発生、行動、イメージ、ことばとテキストの全てをふくむ関係論的な物質性は、先験的、象徴的、存在論的に秩序づけられた社会の理解から出発する表象とは異なる。このように関係論的に構築されたネットワークから派生した現象は、多元的なものとなる。非表象理論は現前する実在の対象から構成されるため、パフォーマンスや遂行性をともなった社会的活動のドラマトゥルギーやエスノメソドロロジーの研究が可能となる。

非表象理論の研究では、まずイベントの発生の解明がとりあげられる。そこには予測による規則的発生もあれば、あるいは期待を裏切る不規則な行動による阻害もありうる。行為の実行や実践のパフォーマンスは、日常生活における儀礼から精神の内的状態にまで多岐にわたる。そこには思想、観念、動機、価値観と信仰などの特性が態度に反映される。情動の影響としての感覚、情熱と雰囲気、社会構築主義のテキスト性への反発を示す。また非表象理論においては、共通知覚の背後にある当然視させるような雰囲気がイベントにおける関係性と、その実践と遂行に影響をあたえる。すなわち場所は権力が社会的に構築され、実践されているところであり、イベントは身体の遂行性の表現である (Anderson and Harrison, 2010)。

Thrift and Dewsbury (2000) によれば、非表象理論は日常生活で体现される遂行性 (performance) の流れを強調する。そして情動の発生を把握し、遂行性と連動させる。非表象理論ではコンテキストにおける行動が解明とともに、行動は精神と環境をとおしての相互作用から説明される。

Thrift (2008) では非表象理論が社会構築主義を超える手段であり、それは生氣論的直観や感覚・知覚のラディカルな経験論と交差するとされる。つまり、意識知覚を超えた身体と事物の運動であり、個人の主観以前にもとづく知覚の様式である。広大な事物の流動や運動、主観と権力の流動性は実践

的に情動や感情を強調する。さらにソフトウェア、アドレスの新しい形態といった形づくられた物質性が新しい質を構築する。流動する諸力としての時間が生じる。

このような新しい文化的形式が、技術的、形態的に「汎計量化」(qualuculation)を生じさせる。そこでは諸力が、汎計量化のプロセス通して操作され、分類され、ナンバリングされる。そこでは褶曲する運動を、モナドロジー・ノマドロジーを通して、身体が語り掛けるように人間の感覚意識が変化していく。このような超テキストの世界における人々の構築物は道路・パイプ・らせんといった人工物の波をつくる。これらの人工物を利用して、必然的に生じる行動は、完全な世俗的日常性のもとで、再帰的世界が意味の領域以外に存在する事実を示す。

そもそも18、19世紀における時空間は幾何学的グリッド格子からなり、20世紀にはJITなど、物流ロジスティクスが発達し、21世紀にはモバイル通信や高度情報処理技術の進展により、位置情報の把握など、情報化空間における監視が発達した。

そこでは数量化・欧米化・領域の抽象化とブロック化・運動するノマド概念として、時空間の非表象理論として次の特色が示される。1. 相対空間は、より可塑的な空間として理解される。すなわち褶曲による知覚された運動の枠組みは川の渦巻きパターンのように拡大し、崩壊する。2. モバイル通信により形成されるモバイル空間であり、3. そこでは時空間の多様な出会いが構造化され、調整され、逃避やオープンエンドの空間へとむかう。つまり汎計量化(qualuculation)された空間として①スピードの上昇への指向、②計量による序列化、③身体における日常の記載が示される。まず新しい汎計量性感覚として人工器官や自動ナビがあげられ、空間的共同移動追跡システムが同時発生的弾力性を示し、継続的にあいまいな情報へもアクセスが可能となる。そこでは、よりフレキシブルな距離感覚とともに、多かれ少なかれ場所の感覚は、標準化されたヨーロッパ・アメリカの家族感覚のような個人

主義を理想像とするようになる。そこでは生活世界における時空間の記号化とともに、より関係的な流れとして新しい移動が発生する。

このようにして形成される空間は人間・機械・動物・技術のハイブリッドからなり、疎外とともに進化をうみだす。そこでは、身体は異なった存在、新しい立地の手段となり、外的物的な存在が発生することで、個体にとっての環境やアフォーダンスを形成する (Thrift, 2008)。

#### 4. Spinoza・Deleuzeと情動概念

ここでThriftがとりあげる「情動」概念について、哲学的背景をまず記しておくことにしたい。なぜならばThriftは哲学的背景を自明のこととして、情動 (affect) 概念を唐突に用いる傾向があるからである。Thriftにとって、ものごと、事物、イベントの存在は実存性としてとらえられる。それらのものは、現実の空間における位置を占めるとともに、どのようにして生成し、変化し、そしてどのような結末へと向かうのかということは、空間軸における移動 (拡大) とともに時間軸における変化をともなっている。このようにして、時間概念と空間概念が場所において、融合するとともに、ものの実存に関して運動や移動が重要な問題となる。

まず心身二元論を説いたDescartesにとって、物体が空間を占め、空間において拡がることを示す概念が延長 (extension) である。そのDescartesにとっての「情動」とは、身体の能動性に対する魂の受動であり、心身統一の基礎でもある。それらは直接に愛やにくしみなどの感情として経験される。

一方、Descartesの心身二元論に反発するSpinozaの汎神論においては、空間や自然が「神」と同一視される。それゆえ空間のひろがり (「延長」) は、実体性を意味している。したがって、空間における全体性は厳密な集合としてではなく、総体として理解される。それは個物や全体性が時間と空間を占め、原因をともなって変化するという意味ではない。個物や身体に「神」(精神的存在) が内在しているとされる汎神論では、唯一の実態は「神」の

属性のひろがり（「延長」）の様態である。そのため様態としての情動は身体における一定の変化、変容とその受容であるとされる。

さらにSpinozaとは異なり、Deleuzeは個物としての様態（affect）を主体や客体とはみなさない。そのため、それらの様態（affect）は形態や器官の機能から規定されることはない。つまり身体や心を「変様」し、保持する能力がaffect（変様態）である（ボホナー、1990、ヨルトン、1990）。このようにして、Deleuzeの情動、変様態（affect）概念は、まず70年代はSpinozaの影響を受けて、状態の推移を示す感情、さらに80年代は行動そのもの、そして90年代は芸術作品における色や音の調和といった即自的存在という含意にまで変化した（財津、1999）。

すなわちDeleuzeは、暴力的な資本主義の欲望とその抑圧を正当化する精神分析を批判する。そのDeleuzeによれば、欲望は必ずしも個人の人格をともしなわない。それは個体の胚が諸器官に分割生成する以前の「卵」の状態を反映するような状況における出来事（イベント）として理解される。そのような発生的なイベントでは、無意識も身体も欲望も分割不可能な度合いである強度から理解されるのである。そのような強度で示されるイベントは「器官なき身体」のイベントである。つまり発生途上の「卵」は器官が形成されていないから、器官に分割できないのである。

すなわち、現代の資本主義は、「器官なき身体」にたとえられる。それは、あらゆる観念を無差別にまきこみ、あらゆる質を貨幣という単位に還元する。しかも、その質の基準をたえず変動させる。

Deleuzeが語るプラトー（高原）とは、このような強度（intensity）の静止がみられるところである。そこでは、集中的に突出した状態や暴力ではなく、むしろはりつめた状態として、プラトーが続く。頂点をもたず、終局や目標がないが、さまざまな強度が連続している領域である。そこでは、ある頂点や外在的目標に向かう方向づけが回避されている。

そこでの強度（intensity）とは、温度や速度のように分割できない。分割

するならば、性質を変えてしまうような度合いである。そのため等質な単位に分割しても意味がない。ただ原点0の基準からのへだたりによって示されているだけである。そのため強度はどこまでも異質なものの複合で、等質な性質ではないものの、0からのへだたりによって系列化されているから、確かな指標をもつ一つの秩序であるともみなしうる。

このような強度の秩序によってとらえられる身体は、決して固定した部分である器官としての機能をもたない。それは主体性や意味としてのあらゆる領域を解体し、「人間性」として固定された表象をこえて、繊細な要素がとどまることのない相互作用をする情動 (affect) としてとらえられる。このようにとらえられる身体が、器官なき身体、平滑空間、リゾーム、ノマドといった諸概念に反映される (宇野, 2001)。

Thrift (2004) によれば、情動 (Affect) とは都市の生活における非一人間、超一人間の存在をふくんでの統一なき共同のプロセスである。情動 (Affect) は、再帰的に都市の日常生活の景観に埋め込まれ、都市の政策に暗黙のうちに反映されている。わいわいがやがや (buzz) による創造は、主体以前の非一人間の諸力と強度として政策的決定を生み出す。このような新しい実践と知識から都市が生成される。

それらのモデルがシカゴ学派社会学の人間生態学といった生物学的理論から社会文化の理論へと移行したことは、自然主義や科学主義の相対的地位低下を反映している。そのため社会文化理論と共通の基礎が重要となった。そして人間の言葉はコミュニケーションにおける唯一の重要なモデルではない。むしろイベントにおいて、社会システムにおける大きな権力が示される。時間とプロセスが併置された空間は、入れ子状の階層性やスケール性ではとらえられない。社会的偶有性をともなったアクタントの様式として、それは再帰性の認識の適切さから構成されるつぎあて模様となる。

情動の概念は、思考の形態と実践の手法からなる。現象学的解釈は、身体 の状況とプロセスについて行動を通しての感覚から理解しようとする。情動



の社会学は表象の問題を脱コンテクスト化する。むしろ情動は非表象的であり、語られない、表象されないものとして、歴史研究や文化研究でとらえられる。情動の作用は身体的境界を超える。涙こぼれ、怒りあふれ、笑いが発散する。不快や嫌悪といった生理学的衝動は本能的衝動でもある。

Spinozaの情動は自然誌的であり、Deleuzeの情動は現代行動論にもとづく。SpinozaはDescartesの心身二元論に挑戦した。Descartesによれば、身体・物質と精神・意志は対置され、身体=物質は幾何学的空間の中に実在する一方、思考は意識的存在である。これに対して、Spinozaの一元論では、宇宙に一つの意味があり、神=自然がすべての形態あるものなかに存在している。Spinozaによれば、人間の心理の多様性は、有機体の組織のレベルにおいて権力のかたちで示される。諸個体はそれぞれのレベルに応じた特性や適性を有する。つまり情動において、身体と思考は身体の活動の力の増大・減少を反映する。身体の修正と同時にその修正の概念について、Spinozaは個人レベルにおいて身体と精神と権力が多様であることをくりかえし言及している。Spinozaにとって、事物は世界から分離できない。情動は人間にとって、非一人間の存在からの生成である。自然における内在性や首尾一貫性は変化しうる諸個人や集団によって再認識される。そのため、社会的経験は本能ではなく、情動に作用する。

情動を利用した政策とは、集団的、自動的な身体の反作用を用い、メディアを利用して政策の調停が行われる。政策の表象・規範の表象は情緒のパフォーマンスである。それは身体の運動の感覚と身体の身振りや発声に関する言語である。このようにして、都市のモデルとして政策の倫理はバーチャルな政策をとともなう。そこでは脱身体化、脱領土化した直線的な国家関係が示され、象徴と状況の圧力により特異化することで、かえって政策発想の貧困につながる。それはマイノリティがマジョリティの実践から定義されるリスクでもある (Thrift, 2004)。

Müller (2014) によれば、Thriftの情動概念は社会と物質、身体を媒介す

るもので、身体の外側に生じる人間以外の技術、事物、生物と言語や政策の結果をも含むうる。愛、憎しみ、熱狂、たのしみ、かなしみと願望などからなり、これらは重要な政策の構成やメディアの表象にもなりうる。また情動は感覚の強度を通して身体に作用する。身体を経験は前認識的、前意識的で非合理的である。それは論証以前の主体が空白の状況にあり、そこにおける情緒は情動と深く関係している。つまり情動は主体の象徴的位置づけと感覚の強度との間の相互作用である。これらのイベントは、表象以上のものであり、非合理的で象徴できない (Müller, 2015)。つまり情動は人間と非一人間のプロセスの実践からなる。情動における情緒や感情、事物への愛着と移動といった強度は、主体の移動でもある生成のプロセスに反映される。それはKant流の先験的に内在するものとして認識される空間とはことなり、ポスト人文主義の基本となる (Latimer and Miel, 2013)。

つまりMüller and Shurr (2016) によれば、Thriftの空間概念の変遷は、集合体 (assemblage) の概念を基礎として、アクター・ネットワーク理論から、Deleuzeの思想へと至った系譜である。集合体はジェンダーや年齢という本質をこえた多くの事物の異質性からなる関係であり、全体として一つの機能を果たす。しかし集合体は有機体とは異なり、一時性、流動性と予測不可能性からなる。アクター・ネットワーク理論は集合体における人間と非一人間の実践によって、行為遂行性 (agency) を実現し、自然と社会の二元性を克服し、遠隔作用によって距離を克服する。さらにDeleuzeにとって、集合体 (assemblage) = 配置 (アジャンスマン: agencement) は流動と生成のプロセスである。つまりDeleuzeにとって、集合体の概念はいろいろな行為遂行性に関する諸権力の力関係の配置を含意している。なおThriftにとって、アクター・ネットワーク理論が予測できないイベントの発生や人間の身体的活動を十分に評価していない欠陥からDeleuzeの理論へと関心を向けるようになったことが指摘されている。

## 5. Deleuzeの集合体概念

このように非表象理論は、Deleuzeの思想からも影響を受けている。Deleuzeは精神分析を批判し、多様な欲望からなる資本主義の矛盾を問題にしてきた。Deleuzeの哲学では真実や理性、知識は相対化されるため、根源性からみれば、世界においては予測できないことがおこりうる。不安定な変動は何も特定の場所に固定されない。すなわちグローバル化、コンテクスト化、偶有性のもとで、イベントや発生事象は前もって決定できない。そのため、卓越しうる基本や基礎となる本質性と普遍性は存在しない。すなわち空間と時間は、多様な生成として概念化される。すなわち資本主義における欲望は既存の秩序を崩壊させて、「器官なき身体」となって分裂症的となる。「器官なき身体」は、有機体が全体論的で集権的・階層的なシステムをもつとは異なり、リズムからなる集合体である (Salanda, 2017)。

それゆえ日常の活動や相互作用の背景は、階層性をともなったシステムや構造ではなく、無限のイベントの継続からなる。Deleuzeがとる差異性と異質性は、イベントの創発性にもとづいた複雑で動的で開放的な世界である。身体は、つかの間の偶有的な身体以外に存在論的地位や統合性をもたない。このような世界における関係性は、人間のみに限らない行為遂行性（主体）の理解を通して操作されている。集合体におけるイベントの相互作用は情動を通して安定したシステムや構造となる (ドゥルーズ・ガタリ, 1986)。

つまり、人間の身体と他の物的・社会的・抽象的意味からなる集合体を関係論的にとらえるために、Spinozaにちなむ情動からの影響が考慮されている。Spinozaの哲学は精神と身体の活動を生成するものである。Spinozaの情動は表象に先行する根源的経験をともない、感覚にちかい。非表象の意思力が情動である。情動は知的理念に還元されない「生きられた経験」の移行や通過（進行）のかたちをとる。つまり悲哀や歓喜は、意思や強度 (intensity) の増減を示し、一つの段階から次の段階への移行・通過である。空間における運動にとって、身体は物理的リアリティをともなうため、多様な諸個人の

身体と感情は、人間以外の事物をふくむ慣性とモーメントでもある。このように情動は修正された身体の本質となり、運動と静養の関係を示す（ドゥルーズ、2002）。

そこでは身体の運動と精神の活動が相互に統一され、テキスト分析において、権力＝公的、抵抗＝私的という二分項対立でプロセスをとらえることが批判される。このように情動は身体と物質性を関係させる中間項であり、それぞれの個人の時空間の変化への対応の差異は、諸権力との関係を示す強度から説明される。また集合体はリゾームとして、有機体のような機能的統一体ではなく、外部からの刺激によって、さまざまに変容する。また「器官なき身体」として資本による抑圧を反映する。しかしDeleuzeにとって生命の流動力としての願望が、既存の共同体の伝統である「オイディプス」を破壊する。願望は生成となり、やむことのない「脱領土化」のプロセスとなる。こうして身体や他の関係論的能力は「脱領土化」、あるいは「再領土化」する。「脱領土化」した身体の「逃走線」は新しい物理的、心理的、文化的状況へとむかう<sup>9)</sup>。このようにして、哲学的なノマディズムは人文主義、人間中心主義への批判ともなる。生きられた身体は非一人間の側面として精神性以外の生命体、すなわち身体からなる物質性をともない、本質主義による男一女、人一動物、精神一身体といった二元論が否定される（ドゥルーズ・ガタリ、1986、1994、森、2021）。

またDeleuzeの集合体概念に内在する欲望は、イデオロギーを反映したも

---

9) Deleuzeによれば、現代資本主義においては、欲望にともなうさまざまな身体性と物質や観念は、それらの領域を越境し、流動化して象徴や価値にコード化（領土化）されている。そのプロセスにおいて、本来の個人主体の人間性を知らず知らずのうちに非人格的なフローに解消してしまう（＝欲望のフローの脱コード化・脱領土化）。主体は絶えず「脱領土化」のプロセスで「逃走線」を用いてアイデンティティの確立をはかろうとする。このような秩序が混沌とした複合体を理解する行為が「測量術」であり、それぞれの「領土化」のプロセスである。「脱領土化」ではグローバル化された資本主義のもとで個体化された主体が、かえって周縁部で疎外・排除・収奪されうる。また「再領土化」では、個体化された主体が、新たな情報テクノロジーとの接合によって、バーチャルな世界での個性を獲得しうる（ナドー、2010、森、2021）。

のではなく、主体にとっての無意識な欲望である。つまり精神分析における無意識な欲望は非表象につながる。このような関係を強力的に推進する機構が賃労働者による資本の抑圧への解放をめざす「欲望機械」の概念であり、権力への反抗が欲望の集合体の一部となりうる (Roberts, 2000)。さらに Deleuze は先験的、内在的諸力にもとづく抽象化を批判し、表 1 に示すように樹枝状よりもリズム状の機能と、カテゴリーの一般化・純粋化よりも差異の複雑化を指向する (Thrift and Dewsbury, 2000, 森, 2021)。

そして地理的差異として空間を考えることが重要となる。ドゥルーズの思想は内在する差異に関する哲学である。Deleuze と Guattari の創発的、創造的、関係論的な思考は、断定的、全体論的なカテゴリーへの抵抗である。ここでは物質性と情動からなる集合体としてのイベント、非一人間をも対象とする地理学が考察される。その関係性として、リズムにおける脱領土化と再領土化、平滑空間と条里空間の対比が行われる。Deleuze の魅惑は、空間が全ての日常で分化していることが考察される。すなわち人種・民族・ジェンダーの差異はアイデンティティを構築する。差異はアナロジーとしての類似性に対置される。それらの事物それ自身に内在する差異は表象的なカテゴリーから離別したものである。アイデンティティ相互の類似性と異質性を対

表 1 Deleuze における定住と移動の論理展開  
Table 1 The comparison of sedentary and nomad in Deleuze's philosophy

樹木型 (定住)	リズム型 (移動)
定住民	遊牧民 (ノマド)
領土化	脱領土化
条里空間	平滑空間
モルの	分子的
国家装置	戦争機械

岡本裕一郎, 2015. フランス現代思想史. 中央公論新社. 152 ページ  
『千のプラトー』の展開の図をもとに筆者作成

置することには矛盾が生じる。フェミニズム、反人種差別、クエアといった問題は政治的問題意識や関連性を示す。地域分化に関するポスト構造主義アプローチは権力・言語・言説を重視する。すなわち権力・アイデンティティ・差異を主題とする地理学においては、伝統的な家父長や民族の形成といった階層性にもとづく概念ではなく、異質性からなる政治的可能性を秘めているものが対象となる。多様な統治にとっての、差異が基本となる。抑圧の形態として概念的秩序の制度は、自己・他者の弁証法に先立つ重要な意味をもつ。ポスト人間中心主義社会の解明として、人種・ジェンダー・性といった多様な差異が出現する。弁証法的差異として、矛盾し対置される内的関係は、闘争する諸力を通して、解消や統合がはかられ、矛盾や対立が否定されるからである (Cokayne, 2016, 森, 2021)。

差異は従属的・存在論的表象の違いとして生物の生成のプロセスとしてとらえられる。組織された表象の境界は、カテゴリー分類の格差やすきまを超えて、お互いに矛盾し同一ではない。そのようなアプローチから表象的な思考を優先できない。民族の分類といったスケール概念が批判され、flat ontologyの空間として、身体・行為・語りからダイナミックに構成される内在的に自己組織化されたイベント空間が主張される。それはスケール概念における階層のように単純にとらえられない。論述的・言語的・社会構築的ではなく、内在的なイベントであり、ノマド的・創造的・創発的な差異を説明する。いかにすれば人種差別やジェンダー差別における過度にカテゴリー的なとらえ方は、古い形態の階層的なとらえ方であり、異質な要素からなすべき説明から逃れている。

表象に先立つ差異を特色づけるものとして、差異の事象に内包されているアイデンティティや同一性とは何かということが問題になる。表象を含む象徴的システムに依存するだけで、差異がつくりだされるのではない。それは社会的構築ではなく、存在論的差異の特性に基づいている。

しかしDeleuzeへの批判も指摘できる。抑圧・排除された他者の経験をロ

マン化としたノマド論が批判される。フェミニスト・クイア・反人種差別が静的なカテゴリーのアイデンティティとしてのみ表象の政策に反映される。すなわち表象—システムとしての規範秩序を選択受容し、合体・包含して認識するシステムとして現代政策が思考されていることを批判すべきである。優勢なものに対置して、差異を可視化することはリスクをとまなう。しかし、階層性を再考することで、矛盾を否定し、還元すべきではない。そもそも差異の発生を黙視することには、政策の発想を貧困化させるリスクをとまなっているのではないだろうか (Cokayne, 2016)。

## 6. 集合体概念とアクター・ネットワーク理論

さらに集合体概念とアクター・ネットワーク理論の違いについて検討することにしたい。アクター・ネットワーク理論では、政党・政府・議会といった制度化された政策ではなく、新しい様式の存在論的政策がとられる。それは多様な物的存在からなり、地球レベルでスケールこえた概念で、非一人間の存在も重要な役割を果たす知識の多様な形態をとまなう。一方、集合体の概念のもとでは経験的事物からなるクラスターが、脱領土化・再領土化にとまない、権力・物的存在・客体・技術を通してトポロジカルな空間を形成する。領土化は多様な要素からなる現象の結合である一方、脱領土化は同時に分散化、離心化する諸力の作用である (Müller, 2015)。

またアクター・ネットワーク理論の対象が連続的な流動性であるのに対して、集合体の概念は、時には分裂をとまなう変化を扱う。両者は経験的研究をとおして交流する。そして超表象、超人文の視点をもとに、ともに過度の表象や意味に焦点を合わせることを批判する。

アクター・ネットワーク理論と集合体の概念に共通して、空間のトポロジカルな視点を重視し、物理的距離による関係よりも、情動の強度を基準として説明を試みる。それらにおいて、社会的物質性が重要視され、人間とともに非一人間の存在が強調される。

アクター・ネットワーク理論とは、人間と非一人間の存在からネットワークであり、不変な可動物の遠隔作用を通して、世界が生成される。一方、集合体は多様な主体がプロセスにおいて相互に作用することで生成される。

しかしアクター・ネットワーク理論の欠陥は、突発的なイベントを収容できないことと、人間の身体能力に関する考察が欠如していたことである。つまりアクター・ネットワーク理論は固定し、安定した事象を予測し、それらの軌跡の継続から生成を説明する。一方、集合体概念はバーチャルな可能性の領域を残し、情動や雰囲気による生成の説明が可能である。

20世紀末になると初期のラトウールと異なるアクター・ネットワーク理論の潮流が生じてきた。それは社会的物質性における変化のタイプがますます多様化したため、その情動的次元をより流動性のもとで、アクター・ネットワーク理論が対象とするようになった。アクター・ネットワーク理論と集合体概念は共通して、ポスト人間中心主義でハイブリッドな世界の秩序と混乱を、社会的物質性とその流動性、イベントの多様性から説明することが試みられている (Müller and Shurr, 2016)。

### Ⅲ Urry「社会をこえる社会学」とShellerのモビリティ概念

Urry (2000) によれば、モビリティは近代性を象徴する。近現代の文化は移動する文化であった。そこで現代を理解するために、地域や国民国家といった共有された居住空間よりも、人々・思考・事物からなるネットワークを通して生み出される社会性やアイデンティティに焦点を合わせる必要がある。とりわけモビリティにおける関係論的偶有性と、モビリティと停止・静止の弁証法、速度の相対性に関心が示される。このような問題意識はアクター・ネットワーク理論とも共通する。

そこでUrryはアクター・ネットワーク理論の泰斗であるLawとともに以下のように指摘している。民族誌 (ethnography) や計量的研究に共通して、世界がさまざまな指標からなる個別の実体から包括的に構成され、その



ような世界や文化は「ユークリッド空間」として、制定されて閉じられた容器である領域のなかに存在してきた。しかしグローバル化する現代社会において、異なった認識論から構築されている原因と結果の複雑性は、均衡条件とはほど遠い不可逆的な時間の変化をともなっている。そこでは身体が移動し、空間と時間と情動とがひずむような多様な場所からなる「非ユークリッド空間」としてとらえられる。その「非ユークリッド空間」の時間と空間の中に、客体の権力が内包されている (Law and Urry, 2004)。

このように社会科学者がフローや流動性 (liquidity) のアナロジーを用いるときは、創発的な社会プロセスを含意している。そこでは人々や事物・情報の流動が著しく不平等で細分化し、新たなイメージやリスクをともなっている。それらはすばやく変化し、予測できない形態として、ポストモダンの新しい段階を示す (Sheller, 2004)。

Sheller and Urry (2006) によれば、ある場所に新しいテクノロジーの導入がされると、特定の人々のモビリティが高められる。その一方、アクセス条件に恵まれない他の人々のモビリティはむしろ減少させしめる。

また定住とノマドが対比される。ノマド的な「平滑空間」として、国民国家の国境をこえた複合「帝国」が形成されると、「脱領土化」と脱中心性ははかられ、固定した境界や障壁が解消される。これらを総合すれば、従来からの静的な社会科学への批判として、求心的あるいはポストナショナルな「脱領土化」がはかられる。もはや国家は国境で閉じられた空間的容器として認識できない。むしろ流動化した近代 (liquid modernity) として、社会的実態である人々・機械や事物・情報・イメージからなる総合的で移動する集合体として理解される。

言い換えれば、重く堅固な近代初期のモダニティではなく、今日では軽い流動性からなる人々・金・情報・イメージの移動を解明することが「社会をこえた社会学」として提案できる。そこでは、モビリティの地理的分散とともに、広大な空間における経営やサービスに必要な資源の集中が可能にな

る。流動性の即時化によって、統合性・中心性・権力を生み出すゾーンの中心性が確立する。その一方、弱者や疎外された人々が周辺に分離され、社会的排除が生み出される<sup>10)</sup> (Sheller and Urry 2006)。

このように分離し、流動化した近代は、不可動なインフラストラクチュア（空港・ガソリンスタンド・高速道路）によって埋め込まれている。ローカリティの「動員化」は、場所の物質性の再配列につながる。つまり可動な機械である携帯電話・自動車・航空機・列車は、不可動な交通・通信インフラストラクチュアと交錯している。流動性は広範で不可動なシステムの発展と不可分である。たとえば、携帯電話やテレビ電波を伝達する光ファイバー通信は、信用静止衛星など、大量のインフラストラクチュアや機構に依存している (Sheller and Urry, 2006)。

これらのモビリティの向上は多様な技術からなり、交通や徒歩による物理的移動から、地域的、全国的、グローバルなスケールのメディアにおける情報やイメージの伝達などをふくむ。さらに、不可動なインフラストラクチュアが、人々や情報、イメージの移動に対して、移動を制限あるいは迅速化する境界やゲートを構築している。それらは情報の収斂や重複を促すとともに、情報化を監視することで、流動的な相互依存の秩序を維持している。

そもそも交通需要には通勤・レジャーとビジネスなど、多様な変化する複雑な社会活動が反映されている。そのような諸結合の理解には、交通の類型や形態だけではなく、物理的移動にともなう社会的地位・職種・階級の上昇、昇進や降格も問題となる。そのため、モビリティを高めるような場所、技術、インフラストラクチュアが増殖する一方で、それらは子どもや老人という属性や貧困による他者の不可動性 (immobilities) をも促進し、強調す

---

10) 能動性 (motility) は、時空間の圧縮にともなう社会的モビリティの格差として、世代間に継承される。能動性にはモビリティへのアクセスの能力として、個人的な通信交通手段の専有や所有管理のための資本金、すなわち時間的余裕、所得、地位、教育水準、情報リタラシーの格差が反映される。諸個人の能動性の違いによって、社会的モビリティの格差と地理的空間が結合する (Kaufman, Bergman and Joye, 2004)。

る。

そこでモビリティ研究では、異なったスピードや空間スケール、粘着性をともなう無限に移動する複雑な交差を扱うとともに、物質性とモビリティの関係として、客体、技術、社会性が結合して、多様な空間が生産され、再生産されるプロセスを場所、境界と移動といったテーマに収斂して研究する(Sheller and Urry, 2006)。

新技術によって交通と通信が収斂し、時空間の共存のあり方が変化し、ネットワークの個人化にともなう情報空間の形成が問題にされる。そこではテキストが機械と結合するため、物理的存在からなる集合体における非常に多様な移動が扱われる。多様なモビリティは、むしろ他者のモビリティを制約し、不動にすることによって、いっそう自らのモビリティを増進する(Sheller and Urry, 2006)。

#### IV オートモビリティへの認識と批判

##### 1. 非表象理論・再帰性と道路空間

自動車は20世紀の大衆消費文明と工業生産の物的象徴であり、同時にフォーディズムからポストフォーディズムの蓄積体制への移行という西洋資本主義社会の変化を象徴する生産物の真髄である。オートモビリティ(以下a.m.)は、JITの実践による取引頻度の向上と、都市郊外への居住と通勤を可能にすることで、時空間を改変し、社会空間を構築する。そこでは旧来の都市文化をスピードの文化がおきかえ、従来の都市生活のパターンが破壊された。このようにモダニティの構築としての都市生活は自動車によるモビリティとの関係が深い。また個人の移動である運転という行為は、身体性・物質性・空間性を総合するのでモビリティの代表的事例と言える。

また自動車の運行や利用は、何か特定の表象を意図して行われているわけではない。しかし、それにもかかわらず、以下に示すように社会空間に深刻な影響をあたえる。そのため非表象理論の対象とみなすことができる。

Beckmann (2001) によれば, a.m.は人間主体と自動車・道路などの物的存在と時空間性からなるシステムである。それは交通地理学, 近代化理論と技術社会学から分析される。文化や自然に対する自動車の脅威が認識されると, 再帰的に「自動車化」を考察することが必要となる。

自動車は社会・文化に埋め込みされているが, そのフレキシビリティによる効率性よりも, むしろ都市生活への脅威となる。しかし自動車に関するイデオロギーは, 社会的現実をくもらせて神秘化する。そこではモビリティと近代化が著しく従属し, 組み合わせられている。そのため, 自動車化は社会的資源の配分について, 一種の「規律化」をする。このような技術の社会的構築によって, 自動車は異なった人々にとって異なった事物としての意味もっている。たとえば歩行者・車愛好者のクラブ・環境運動団体によって, その意味は異なる。現代の時空間のパターンでは, 表向きは車の利用で, 時空間の制約から解放される自由を獲得することになっているものの, このように異なった社会集団にとっては功罪を含めて異なった意味や価値観をもつ。

それゆえ, 自動車の時空間性は距離による空間的相互作用ではなく, むしろ社会的相互作用として理解できる。それは社会の階層分化と地理的分極化をすすめる。そして現代人は生活空間と職場における相互作用のほかに運転における孤独な時間を費やす。車体はセキュリティや身体の保護の意味ももつ。Harveyが指摘した時空間の圧縮とともに, a.m.が公的な空間あるいは私的空間における意思決定の境界をあいまいにする。さらなる通信・技術革新がそれに拍車をかけ, ディストピア(暗黒郷)をもたらすのである。

つまり, そこでは主体性が統合あるいは解体されるとともに, 非常に長距離をへだてて, 人々にモビリティと社会性が異質な方法で編成される。そのため時空間から自由に逃れたはずの主体が高度にモバイルな技術的方法に再埋め込みされる。移動するハイブリッドな存在として, 主体・車両と時空間パターンが自動車化に織り込まれる。このようにして客体と主体の関係はハイブリッドに変形し, 編成される。そのような関係性は地理学で重視される

距離性や近接性よりも、アクター・ネットワークにおける結合性で示される。つまり車・運転者・道路などからなるハイブリットな存在である。そして再帰的近代化理論をとおして、モビリティの享受者と非享受者を対比する必要がある。なぜならば日常の人間生活への技術の介入が高度化すると、むしろ個人の意思決定が排除されるようになるからである。

つまりBeckman (2001) は、再帰的で自己批判的な様式として、さまざまなポストa.m.のパラダイムを模索している。自動車は近代的なモビリティを具体化し、空間的・文化的・経済的発展の原動力となり、それらの巨大技術システムは日常生活の組織化の基礎条件となり、技術による社会的構築をすすめた。このようなモータリゼーションによる時空間の変化を分析するために、交通（計量）地理学では、費用使益分析や交通ネットワークによる地域の開発発展への効果が距離の概念を援用して分析されてきた。一方で、a.m.に関するライフスタイルへのアプローチが重視されるようになり、a.m.に関する研究は計量的な交通地理学からカルチュラル・スタディーズへと移っていった。つまり日常生活に関する通俗的文化の背景が社会構造とその歴史的偶然性との関係を反映している。資本主義工業社会が民族性、ジェンダー、階級によって不当に分割された社会であり、日常的大衆文化が資本の利益を追求し、イデオロギー統制を行う墮落したすがたを反映していることに他ならないことを批判する。

新しい交通技術の導入は、生きられた空間を変化させる。そのような事例として、人間活動の時間的変化は、まず20世紀初めに路面電車などの郊外への鉄道システムの延伸が都市郊外の開発をすすめたが、自動車はより遠い郊外における都市機能の形成と発展や土地利用を進展させた。こうして立地した郊外のショッピングモールやテーマパークは、新しい衣食住の分断化を生じる。このように現代都市はスプロールとして拡大する。若年者やジェンダーの違いにより、車を所持できない（車にアクセスできない）個人や世帯のモビリティに制約が生じる。また高速化や運転性能に関する自動車の技術

革新と、製造企業によるその宣伝や自動車のオーナーズ・クラブなどの言説や活動を通して、社会的現実がくもらされ、神秘化される。それらのa.m.のイデオロギーによって影響された空間意識が無謀な暴走行為などを誘発する。

たしかに、a.m.は時空間の制約を自由化し、モビリティと社会性の間における異質な融合をはかる。ここでは、Giddensが構造化理論で唱えてきた現前するコミュニケーションを通して形成されてきたローカリティとその地域性が解消される。しかし、自動運転により運転者は、お互いに孤独となるため、携帯電話・カーテレビ・車内インターネットといった電子技術に依存することで解消をはかる。このようなことからアクター・ネットワーク理論の観点からみれば、自動車の形態と機能は、機械ではあるものの擬人化し、非一人間の準対象としての物質性を示し、自動車のなかの運転者はハイブリッドな存在となる。すなわちアクター・ネットワーク理論の視点においては、科学と技術の近代化にともない、自動車と運転者という異質な客体と主体がa.m.で融合し、自動化された移動の空間と時間がハイブリッド化する。

一方、Merriman (2007) は英国で最初に開通した高速道路のM1. Motorway (ロンドン・ヨークシャー間) をテキストとして分析している。Merriman は、もともと英国本来の伝統的な田園風景の美しさ、審美性のなかで、人々が郵便馬車で旅行した当時から、牧草地をのぞみ集落を縫い、緑陰をもった旧来の往来を、ピクチャレスクとして郷愁を感じていたのである。そこに高速道路が建設されて、直線的に新たな景観を切り開く存在となった。その衝撃がMerrimanの研究動機となった。計量的交通地理学がM1のルートにおける交通量や交通圏を分析するのは異なり、高架橋の審美性、路側帯や斜面法面における植栽の選択、固有の道路標示といった独特の景観に着目するとともに、そこに新たに制定された高速道路の運転法規に規制され、かつ遵守することによって生じる高速道路運転という新しい行為が地図化・計量化されない運動として、効用や実践的である以上に倫理的・政策的問題を含意

していることを指摘した。

つまりMerriman (2012) は、運転が制度化され、法令化され、振り付けられた活動であると考察する。すなわち政府の政策（道路建設維持政策・交通法規や規制）とその言説が時間と空間において実践されている。それは体現された実践・感覚・経験として運転者が経験した記述や表象としてとらえられる。その時空間における活動は移動による視野の変化によって、相対化される。道路上での車の運転は高度に特徴的な運転感覚によって特色づけられる。自動車旅行で体現される位置の変化や感覚・審美性によって車内の乗車者も感覚が進化する。それは夜間の高速道路など、非現実的な光の散乱をともなうような工業社会が成熟することで確立した景観において体現化されたスピードの移動である。このように生成された情動の諸力による感覚を通しての移動は、身体の移動の記憶と経験、出会いを、土地にトポロジカルに織り込むことで出現（創発）する。

Merriman (2009) によれば、道路における空間と場所の経験はそのデザイン・居住性と、規制が大きく影響している。このような自動車と道路空間において体験される居住性は自動車空間の特有の社会的意味論を形成する。すなわちa.m.は他のモビリティを従属させるような私的であつ、最もグローバルで有力なモビリティである。そこでは時刻表に示される時空間の拘束から自由に独立し、玄関から玄関へと、家族単位で私的に個人化した移動空間を形成している。それはグローバルな経済ネットワーク（石油供給）を通して、環境上の資源に依存するとともに、その広大なインフラストラクチャーは自動車利用のさらなる拡大を前提としている。しかし将来には鉄と石油に依存するのではなく、持続可能なポスト車社会となるのだろうか。その情動的な感覚・能力・魅力をともなった自動車の領域という機械空間の拡大と、それにともなう既存の空間の浸食が、都市・農村の居住形態と通勤の変化をもたらした。しかも道路建設と維持が重要な雇用と産業を生み出している。このような新しい種類の空間や場所の出現がスプロール（無秩序な市街地拡

大) やサブトピア (郊外衛星都市) を生じさせた。

そして道路は監視され、モニタリングされている。道路空間における車内の居住性とは特有の感覚である。運転者と同乗者は異なった空間知覚や視野のもとで、車と路面や経路の状況や車の操作性やルートへの習熟を経験している。このように自動車の利用は民族性、ジェンダー、国民性を反映し、グローバル化と地域化のもとでの排除と包摂のプロセスとなる。そのため、それらは表象以上の実践となる。

Merriman (2004) においては、人々や物質や情報が流動して、空間や場所が生み出されるとされる。そこで自動車の利用は異なった時空間で、異なった認識のもとで多様な思考・感覚として表現される。それは動的で偶発的でトポロジカルな集合体となりうる。移動やモビリティの空間や景観は、非地理的な非場所として言及されてきた。

しかし高速道路は、時代によって異なった位置づけがなされる。そもそも場所とは、諸個人が長年に愛着を感じ、生活に根差して、有機的で象徴的なところが場所であった。そこでは、より開かれて関係論的で包括的な場所の作用が発展させられてきた。しかし移動者の空間は単に景観を横切る運動としてしか理解されないのではないだろうか。

むしろこれらの移動やそれに伴う摩擦は、景観や場所の構築や遂行性に統合されているものと考えられる。非表象理論では、複雑な諸関係の事物をお互いに位置づけて、動かすことによって、行為遂行性と権力の効果が遂行されているとみなされる。ハイブリットな主観性、場所の感覚、居住、家庭社会が、これらの「高原plateau」や「褶曲folding」から出現する。そして一時的な移動性の感覚として結合し、延長され、繰り返されてきた。このように移動・固定性・居住の諸関係は、しばしば人文主義的に場所と景観から内在的な説明されてきた。

フランスの人類学者Marc Augéは、空間・場所の個性を居住の有機的・歴史的感觉と結合して説明してきた。「非場所」とは空港、高速道路、



ショッピングモールといった孤独と無関心からなる移動・消費・交換の場所であると定義した。非場所は現代世界における明らかに過度に変化する場所である。その空間の個性は超近代性としての加速化・魅力化をともなっている。その特色とは、まず1. 同時発生的イベントの過剰性である。コミュニケーションや情報のスピード化にともない歴史の加速が進行し、他の時代や場所からの時空をこえた刺激が増大している。次に2. 空間の過剰化として、グローバルな現象が日常と密接にかかわることで、従来は広大なスケールであった地球レベルが縮小している。そして3. 過度の個人主義によって、孤立した契約者としてのみ、個人が認識される。このように非場所は、明らかに日常の孤立した存在としてテキスト化される (Augé, 1995)。

しかし場所と非場所はお互いに関係論的、偶有的、継続的に褶曲している。たとえば職場としてそこに勤務している道路の維持労働者、セキュリティガードや店員は、スーパーマーケット・高速道路・空港という「非場所」とされるところを、むしろ真正性をともなった場所として認識しているのではないだろうか。そこでは「場所」と「非場所」が同時に構築され、共同に生産されて、それらの物質性と社会構築性が認識されているのではないだろうか。つまり社会性と孤立からだけでなく、アクター・ネットワーク理論のように社会的ネットワークの複雑性、物質性、異質性から構成されている。このように考えれば、近代化と超近代化、場所と非場所の区別を克服する必要があると主張している。そして、車と人の融合するハイブリット集合体としての意味論が、異質性からなるネットワークの流動性として、新しい空間の建築物、技術と規制、植生など景観管理から説明される (Merriman, 2006)。

すなわち景観・空間・場所に関して、人々が移動し居住する方法を、より遂行的に実践指向で理解しようとするのが非表象理論である。そしてM1の事例を通して、高速道路の設計に関して、作家・芸術家・映画製作者・景観計画論者は運転者の移動に関するスピードと視野への注意力といった感覚を

どのように理解し、建設設計時にM1の景観にその実践を埋み込んだのかが説明される。そこには外国の高速道路の先行事例の影響が認められた(Merriman, 2005a)。そして景観の非表象理論による建設のプロセスの説明を重視するならば、1950年代のM1高速道路建設は、運動における遂行性と物質性の実践としてとらえられる。その土木機械・公的機関のパンフレット・地図・ヘリコプター・専門技術者・建設労働者の存在や活動をテキストとして読み解くならば、散見する軍事用語の使用から、高速道路の軍事的本質が読み取れる(Merriman, 2005b)。さらにFoucaultの統治性の概念をもとにした政府による技術と権力の多様性を用いた個人支配として、社会制度やコミュニティに関する政治主権をもとにした自然資源の管理、地形図の作製、国勢調査の施行などがあげられる。それらと同じく、英国政府によるM1開通にともなう1958年の高速道路運転法規が、道路や交通関係の部局ではなく、警察所管で公布・施行されたことは、政策がより治安維持の観点をもつことを反映していよう(Merriman, 2005c)。

## 2. 個人の自由と公共空間、自動車利用者の気質

Sheller (2004)によると、a.m.の本質は社会的公共空間概念の衰退と首尾一貫した個人の自由の主張との対比に象徴される。それらのミクロ・スケールでは個々の運転者の嗜好、メソ・スケールでは特定の地域における自動車文化、マクロ・スケールでは情緒的なトランス・ナショナルな文化から考察ができる。自動車利用者の特有の気質・文化は、自動車への審美性や運動感覚をとおして、情緒と物質文化の収斂と実践が行われることにある。このような独特の自動車文化は愛着とスリル、恐怖を通して、男性中心的発想である。こうして運転者は有能で強力で性的な自我を主張する。このような本能的気質の具体化は自動車機能のデジタル化を通して促進される。

つまり、このように身体的存在は物的環境を通して、社会的時空間を改変するため、多様で複雑な方法で人々の時間や空間に影響する。モバイルデー

タ通信による情報伝達、ワイアレス通信は情報インフラ (infostructure) を構築している。そのため自動車の現象学は、居住のテクノロジーとして、社会的実践を具体化する気質とその物理的アフォーダンスを考慮しなければならない。日常の遂行性、身体性と時空間性は人間と非一人間、人と事物、事物と情報といったように、アクター・ネットワーク理論における社会・生物・テクノロジーの境界のように不明確になる。ソフトウェアとしての運転支援システムは通信・監視・車両管理に関する多様なスケールのアクターを改変する。そして自由・パワー・スピード感覚とともにサイバーカーの高級車は走る居室ともなる (Sheller, 2007)。

Sheller and Urry (2000) はa.m.の特色を以下のように詳述する。自動車は個人の消費におけるステータスシンボルである。それは所有者・使用者の家庭や家族構成を象徴する。自動車は善良な家庭生活や自由な恋愛を象徴する新しい文化を構築するが、映画やテレビドラマを通して表現される移動の感覚は、しばしばエロチシズムとも結びつき、スピードや性愛の空間として、倒錯的な性的願望の象徴ともなり、またキャリアの成功や男性らしさをも表象する。このように自動車そのものが擬人化され、かつそのことにより性犯罪や誘拐や交通事故をも誘発する。

また一連の運転者・車両・信号・交通標識・道路・法規からなる自動車交通は、もはや自律した人間のみの存在ではなく、ハイブリッドな集合体である。それらは独特のモビリティ文化を構築し、それは機械・社会的実践・通勤者・居住者が実践する複雑な集合体となる。新しく自動車だけに依存した環境において、人を超越した移動の主体 (行為遂行性) が形成される。たとえば、テーマパークでの車内からのサファリ体験や、自動車そのものを担保にした金融ローンの融資も行われる。しかしデジタル化されたナビゲーションによる高速道路での移動が、沿道地域の景観の真正性を深く賞でたり、沿道地域の人々と交流することを希薄にする。

そもそも、公共空間の領域をGramsciやHegelは、社会性を表現した特定

の空間であり、市民社会の権力によって公共性が空間化されたと考えている。しかしa.m.はジェンダーとして男性上位社会を、エスニシティとしては白人の優位性を象徴する。さらに移動の自由にとまなう外来者の侵入は、都市生活空間を不安定にして破壊しうる。すなわち20世紀になって鉄道が可能にした共有化された公共空間における社会的実践を、a.m.が細分化し、いっそう住まいと就業場所の分離を促進した。つまり、長距離通勤や高速道路の建設が新しい空間を形成し、インナーシティにおけるマイノリティの社会的隔離とゲットー化をすすめる。なぜならば道路はより富裕な郊外や農村の居住者および余暇施設と結合しているからである。

a.m.における車内への居住、高度にフレキシブル化した戸口から戸口へのつぎ目の無い旅が可能となる一方で、公共交通による空間移動が不便で危険で不確実となる。つまり、モビリティの高さや乗り換えの障壁の無い移動がドライバーには便益となる一方、歩行者・自転車・公共交通利用者が疎外される。

a.m.における不平等としてジェンダーの問題がある。当初多くの女性はa.m.から排除されていた。やがて、a.m.が女性を家庭内サービスへの従属から解放し、細分化された時間スケジュールの調整を可能にしたことで、多くの女性をより労働市場に統合した。

このように自動車化した社会は、根源的に再編されたポストモダン都市である。都市機能の分散・再集中・周辺化は、居住の社会的細分化、すなわちセグリゲーションによる分極化を招いた。1970年代の石油危機はかえってより効率的なJITの導入を強化するなど、フレキシビリティを不可避にし、a.m.による時空間の細分化をいっそう推進した。

将来は通信技術革命による情報伝達が物理的輸送手段をおきかえるとともに、AIによる知的交通システムは、新しい建造環境の設計を必要とし、スマートシティ・コンパクトシティなど土地利用の集約化を招くとされる。このようなエネルギー消費の減少のためにEVやコンパクトカーや自転車など、

ソフトな公共交通手段への再投資が行われ、より安全なネットワークやモーダルシフトが醸成される。しかしそれだけで、a.m.による社会的排除を削減できるのだろうかという疑問を呈している。

Sheller and Urry (2000) はa.m.について、次のように結論を述べている。世界的な交通・通信の規制緩和と民営化は、旧来からのコミュニティに所属していた伝統的な結束性を破壊した。そこでモビリティの社会学とは、このような移動への変容の認識とともに、公的領域と私的領域のモビリティの錯綜、物理的モビリティとして、人々と客体の関係、すなわち人間と機械のハイブリッド、さらにその延長として、情報のモビリティとしてデータ・映像イメージ・音響・テキストの電子的コミュニケーションが取り上げられる。自動車と情報技術はモダニティの重要な要素であったが、民主主義の文化にあいまいな影響をあたえた。つまり、生活の公的領域と私的領域の区分が動態化し、明滅し、細分化した。a.m.は都市公共空間を侵食し、公共領域の衰退を招いた。一方、カーナビやスマホといったモバイルな情報技術の発展は、位置情報（GPS）を通して、人々の交流をさらに監視・盗聴することを可能にしよう。

新しい民主主義のプロセスのもとで、多様な諸個人の移動と通信の自由をはからなければ、グローバルなコミュニケーションの真の民主化の可能性は生じない。しかしa.m.はその製造体制や個人の消費様式、環境資源への負荷を通して、有力で主要な文化を形成し、ほとんど現代社会の全体を支配してきた。そこには一見するとフレキシブルではあるが、首尾一貫した吸引力や強制力をもつ。そのため自動車の利用が、私的なモビリティではあるものの、他の公的なモビリティを従属させる。そして車のなかで一体化したハイブリッドな運転者は、居住地と職場相互を移動することで、公的と私的な空間を分離する。あたかも車内に居住しつつ、公共の道路を疾走しながら、車外の他者を、自動車が侵略した公共領域から排除し、歩行者、サイクリスト、公共交通機関利用者の存在を周縁化していくのである。

さらにSheller and Urry (2000, 2003) がとなえるa.m.の概念には、Foucaultの「統治性」の概念が反映されている。a.m.において、自動車は平かな家庭や社会的地位の象徴であるとともに、男性らしさや暴力性・攻撃性をも表象しうる。しかし自動車の利便性とドライバーの優越感が、歩行者・サイクリスト・公共交通利用者を疎外してゆく。道路という建造環境において、ドライバーという私的な空間利用者が、公的空間を占有し、他者を排除してゆく。

Foucaultの「統治性」とは権力が主体を定義し、生産し、管理し、支配し、成長させる論理であり、必然的にテリトリーとモビリティの統治をともなう。つまり身体性と移動の管理を通して、公権力の空間性はモビリティと結びつく。そこでの権力の支配のテクノロジーが人々の自我におよぼす影響は、法や合意といった法的・論証的概念というよりは、むしろ権力の側が競争的な首尾一貫した強力なプロセスの行使を通して、人々を訓練・規律化し、法規を遵守するように矯正する。つまり公共交通機関の衰退により、日常生活において自動車の利用を不可欠にする建造環境が構築された状況で、人々は訓練と監視を通して、知らず知らずのうちに規律的に統治されているのである。その統治性は自我・統治・支配の三つ組みからなり、言説と実践の対立をこえて、物質性をともなう。

このように新たなモビリティのもとで、社会と機械が結合し、伝統的なネットワークでは生じなかった結合と同時に分離や排除が生じる。交通と通信手段の私有化・個人化とモバイル化が可能となるにともない、それらの私的様式と公的様式が相互作用し、公共性とプライバシーの空間的・時間的パターンが変化する。それらは従来とは異なった新たなプライバシーをもった市民性を出現させる (Sheller, 2004)。

以上の知見をもとに、Shellerが主張する自動車利用者の気質を再帰的に考察するということは、つぎのようにまとめられる。もちろん確信犯として暴走行為を行う者は論外であり、社会的に糾弾されることは当然である。し

かし、より大きな問題は大多数の通常のドライバーが認識せずに、再帰的な内省をしないで、日常を営むことが問題なのである。ひょっとしたら、交通事故の加害者になるかもしれない。騒音や排気ガスによる大気汚染だけではなく、全地球的な気候変動・温暖化による気象災害を起因していることは、日常は意識されていない。さらには公共交通機関や公共通信機関の労働者の仕事をうばい、運転者自身がそれらの労働を代行することで多能工 (multi-worker) と化している。さらに私有する自動車の運行管理・保守点検の業務を行い、直接的な支出 (通行料金) や間接的な納税をもふくめて、道路の建設・維持費用の負担も行うことで、自らからより多くの剰余価値が搾取されているということには気づいていない。Shellerは、このような自動車利用者の気質を指摘するとともに、日常は意識されず、看過されているa.m.の再帰的側面をより考慮すべきであることを主張しているのである。

## V Tim Cresswellをはじめとする地理学者のモビリティ概念

### 1. Tim Cresswellのモビリティ概念

Cresswellはポスト現象学の観点に立つ地理学者であり、身体的経験と精神・意識を分離したDescartesからの思考を批判し、表象的かつ実践的なモビリティの研究へとむかう。Cresswellはモビリティを権力の諸関係からもとらえる。それらは情報や資金投資の移動などをも通して、周縁部と社会的中心としての場所を固定化し、場所の格差や不平等を顕現させる。この結果、近代からポストモダンにかけて、生活の場所は、制約されたアイデンティティを位置づけられている。新しいモビリティ・アプローチはこれらの場所を結びつける関係性を解明する。そしてCresswell (2004) はMerleau-Pontyを再考し、景観は固定・静止した上で、知覚された合意からなるのではなく、行使された権力を反映した流動性や体現された実践の表象であると考えている。

Cresswell (2006) によればモビリティには、歩行・ダンス・体操・ドラ

イブ・帰宅・行進・逃走・移住・旅行など、あらゆる移動や運動がふくまれる。これらの乳児からビジネスマンまでといったモビリティの語りにはイデオロギーの含意がある。定住の終焉、基礎のないノマディズムと、モビリティの増進は、進歩・自由・機会均等といった近代性ととも、逸脱による抵抗を象徴する。モビリティにおける場所 (place) は、個人の日常生活における立地地点であり、権力と意味が浸透するところである。場所では、その意味について、人々がたたかい、場合によっては一部の人が排除される。もはや地理学は、固定されて制約されたカテゴリーとしての空間・時間・領域・景観を対象とするだけでは不十分であり、外部の世界に対して個人の経験がなされる場所について理解しなければならない。

とりわけダンスは、非表象理論の対象として議論がなされてきた。ダンスは表象ではなく、経験の体现である身体の運動をとおして、時空間における身体の振り付けとして説明される。つまり身体と文化との関係は、情動における強度をとおして、表象理論とは別に説明できるとされる。

Cresswell (2002) によれば、場所におけるモビリティの実践は、フェミニズム、ポスト構造主義、ポストモダニズムの観点を通して表象される。その場所のルーツや真正性は、時間・空間の圧縮をとおして、何かに固定されているわけではない。場所とモビリティの二元論が克服され、モビリティに関する政策と、場所への進歩的でグローバルな感覚が結合する。すなわち、場所におけるモビリティに関するアイデンティティを通して、身体と客体の流動を結合した結果、場所における事物に関する思考や記憶を集めることができる。

Cresswell and Dixon (2002) は、モビリティが形成され、概念化され、社会的・文化的コンテクストの中で生み出され、社会的諸関係の中に表現されることを、反本質主義の視点から批判している。それらは、既存の観念で地図化されたアイデンティティへの批判、すなわち、女性=家、労働者=工場、黒人=ゲットー、ヤッピー=ジェントリフイー化した近隣地区といった



固定概念に対する批判である。これらの固定観念から、ホームレスの越境と侵入への恐怖と警戒が生じる。

すでに達成された特性は、安定した静的なものである。モビリティは、そのような秩序や規律の確立した形態への抵抗の生成を示す。そのため、知的・政策的議論の中心にモビリティを位置づけることが必要となる。やがてモビリティにはポスト構造主義をもとにして、ノマド理論や非表象理論が応用され、疎外された周縁部のサバルタンから反体制の権力が作り出される。

そしてDeleuzeとGuattariのノマド論では、国家的機構は秩序をもとにして階層的・定住的である。これに対して、ノマドは、放浪者として、点や結節点から構成される空間ではなく、自由に「逃走線」で移動し、領域的権力に従属することからのがれる。ノマドは、位置（立地）を、あたかも目標の無い砂漠や平原上の「平滑空間」に自由に往路を定義して、復路を確認するかのようを用いる。一方、定住者にとっては、道路とは人々に定住地の区画である閉鎖的空間を仕切り、「条里空間」を形成し、それぞれのゲートへのアクセスを分配する。このようなノマドは、「脱領土化」するものも、決して「再領土化」されることはない。たとえば移民は到着先の秩序づけられた空間に戻って定住するが、完全なノマドが放浪するのは、砂漠のように平坦で円滑な等方性の空間にたとえられる。国家とノマドは敵対する。国家は戦略的囲い込みによってノマドを制約し、動線に沿った移動や流動を管理し、固定した道を構築する。教化されていないノマドは、暴動・革命・ゲリラ・戦争を誘発する。「平滑空間」にノマドが拡大し、スラム街をつくる。そして複雑なリズムは自由化された動態の比喩となる。雑草からなるリズムの増殖は管理できないし、固定できないため、リズムは多様化し、分化していく。

このようにノマディズムには思考、実践、物的文化を通して、政治的イデオロギーが含意される。その含意として、モビリティによる出会いが経験され、そのモビリティのコンテキストにおける態度が表明されるのが場所であ

る。そこでは写真からの建築物の連想、法律の制定や施行から、高速道路や空港建設といった交通計画への賛否がなされる政治的な闘争場というさまざまな表象を通して、流動と速度がユニークな結合を示す。

つまり社会や文化の分析において、ノマドやリゾームといったモビリティの比喩が、反基礎づけ主義の観点からとらえられ、社会文化的な意味が目的ではなく、単なる言説として扱われる。ポストモダンの傾向を反映して、ノマドの主観性は細分化し、「脱領土化」していく。このようにラディカルに解放された抵抗と闘争の場所は、ハイブリッドな（異種混交性をともなった）多様な表象の空間として現れる（Cresswell and Dixon, 2002）。

しかしMerriman（2018）はCresswellがノマド論とモビリティを結合したことを次のように批判している。イベントが生成される世界の解明においては、移動と静止の両方が出現する。Deleuzeによれば、個人の身体の移動や運動は「分子レベル」の現象に例えられる。一方、移動を制約したり、促進したりする複雑なインフラや建造物、技術は「モル・レベル」であり、規律的な監視や分離を実行する。そのとき、動態と静止が同時に、政策論やマクロ・ミクロの違いを克服して、総合化するために必要であるとMerriman（2018）は主張している。

## 2. モビリティと静止・停止 —情動の視点から—

Bissellはミクロな実践のなかにイベントや移動の発生を理解するとともに、その成就にともなった社会的集団やカテゴリーにおけるマクロな社会集団における差異性の違いを明らかにする。つまりモビリティ・アプローチと非表象理論において過剰に運動し、移動する主体だけではなく、別のモビリティを考慮する必要を認めている。それは静止や待機、ゆるやかな速度における移動であり、速度や移動の興奮や消耗性とは別の実践や情動を明らかにする必要がある。以下、Bissellの諸研究は体験にもとづく実践として乗客の経験を重視し、他のモビリティ研究者が移動・運動と固定・静止を二分法で

対比して強調するのではなく、むしろそれらの違いを止揚することにつとめている。

Bissell (2008, 2010a, 2010b) と Bissell and Fuller (2011) は、モビリティの研究のなかで、静止や苦痛を情動として取り上げる必要があると指摘する。現象学がとるべき身体の快適 (comfortable) を保持し、静止に満足することは、むしろ望ましい感覚を示唆していよう。情動的感覚として、定住・定着 (sedentary) を理論化し、身体と近接する客体との間の関係性として情動の循環が取り上げられる。それと同時に、例えば公共交通車内や航空機内の閉鎖空間に不特定多数の乗客と同席するのは苦痛である。また自動車の車内で長時間、運転席に静止しながら運転操作することも苦痛である。これらの苦痛も非表象理論における情動に相当する。

さらに Adey (2006) も、モビリティと静止の二分法を総合化し、静止や不可動性をふくめたモビリティ・アプローチを提唱している。モビリティは多様な、異質な質や速度からなり、ことなつた政治的・生理的・審美的なプロセスを反映するからである。

また Adey (2009) では、モビリティに結びついた場所を記述するためには、不可動性や身体の静止を記述する必要があると主張する。確かに新しいモビリティ理論では、定住を固定的・非弁証法的であるとして批判する。しかし、むしろ定住する身体は、生成されつつあるものとして、運動と静止の弁証法の中に含意される。つまり情動の集約性・強度と様式性が、遂行性 (performativity) や行為遂行性 (agency) に関する身体的能力として研究される。それゆえ、この身体の経験として、活動する体よりも、怒り・恐怖・幸福・楽しみといった主観性が優先されて、情動として理解・認識される。また日常のルーティンは相対的に不活性で定住的である。身体が静止しているイベントにおいて、椅子は身体と近接する環境との接点として、集合体のつながりをつくる。快適・不快は空間的秩序や技術・技法の結果ではなく、むしろ存在のより情動的で複雑な様式である。いかに客体が表象以上の

感覚を媒介するか。たとえば椅子が静止していても、座り心地といった感触からも身体を通して、情動が経験される。

Adey (2010) は、モビリティによって構成される現代空間においては、多様な乗客相互の関係性における経験・知識が、新たな道徳・倫理とともに権利・責任を生じさせると指摘した。一方では乗客の経験として、旅行の快適・不快・情緒といった感情は文化的・政治的・経済的背景から生じる。とりわけ航空においては、強固な監視が必要となる。国家は移動手段を正当化する権威であるから、不法で脅威となる移動を確認するために、個人を同定する必要が増大する。そのため身体の移動が、空港では完全に管理される。これら日常の管理がモビリティの動態と結合している (Adey, 2004)。

とりわけ空港はAugé (1995) がとなえた非場所 (non-place) の観点から注目される。むしろ空港はセキュリティによる監視・検査のためのサイバー・モビリティの空間と化している。さらに空港には世界をさまようディアスポラが交差することで、さまざまな文化的コミュニティが形成される。しかし2001年9月11日のニューヨーク同時多発テロ事件、2005年9月ハリケーン・カタリナの米国南部襲撃は全米的な通信情報システムの混乱をともしない、アメリカの航空・空港システムに大きな影響をあたえた。さらに、日常の麻薬密輸と資金洗浄への警戒とともにSARSなどの疫病への検疫・隔離体制が強化される。湾岸地域とパレスチナにおける政情不安定による石油価格高騰、地球温暖化対策といった危機管理はグローバルに航空モビリティに大きな影響をあたえると、Adey (2010) はすでに予見していた。

しかしながら、空港における時間性や空間性を通したモビリティの違いによる優先性の不平等は、享受する人物のキャリアの違いが生み出したものもあり、ナショナル・アイデンティティと結合しがちである。超近代性の条件としての、グローバルな社会空間における社会的相互作用を反映して、空港はマイクロコスモスを形成する。そこでは公共空間として、監視の形態が拡散することで、承認されていない通過やモビリティを妨げる。このように空

港は社会管理のシステムの頂点であり、階級・人種・宗教にもとづく不平等や差異を再生産する多様なコード化された境界が記された場所でもある (Adey et al. 2007)。

## VI 結び

地理学の対象とは、文化論的展開 (Cosgrove and Jackson, 1987) 以降、資本の流動により建造された物的景観ではなく、むしろ表象の中にあるとされてきた。さらにポスト人間中心主義のもとで、集合体概念は動物・自然や他の事物のハイブリッドな関係論的存在論のもとにあり、マクロ・ミクロといったスケール上の緊張を解消した。そこにはまた、人間と非一人間、精神と身体、精神と物質、リアルとバーチャル、公的空間と私的空間という二元論が解消されてきた。集合体理論は外部性の諸関係から特徴づけられる全体性である。外部性によって、部分は全体性の機能に統一的に還元できない。多様な全体の諸部分は一定の時間に一定の作用をする。部分は集合体の相互作用によって形づくられているのではない。部分の特性というよりはその能力によって形成され、結果として生じる集合体の特性に関係している。ここでは、物的／表象的、領土化／脱領土化、コード化／脱コード化の対比が生じる。集合体は安定して首尾一貫しつつも、これらの対比を解消し、統合するプロセスの変化をとめないながらダイナミックで偶有的な性格もあわせてもっている。

非表象理論は物的環境をコンテクスト化するとともに、アクター・ネットワーク理論は、自然・文化の分割を解消する。このようにポスト・人文主義地理学では集合体として、人間以外の客体・環境の主体性が取り上げられ、運動が重要視される。なぜならば静止＝決定への反発をとめない、かつ権力は集合体を通して制定される。すなわち人間と非一人間からなる様々な集合体の部分として理解され、配分されるからである。

このような人間主体以外のものをふくむ関係論的存在論において、たとえ

ばグローバルゼーションやフェミニズムといった実践は、特定の場所 (site) とその相互作用から説明される。また関係論的存在論はアクター・ネットワーク理論にも関係する。それは、お互いの身体を位置づける関係だけではなく、他の事物との関係でもある。そこにおいて、情動は流動化した関係であり、相互作用のフィールドとして示される。そこにあらわれるいろいろな新しいメディアであるブロードバンド、ビデオゲーム、画像などなどについて、Thrift (1993) は創発性としてとらえ、内的諸部分の属性から、分析的に追跡できるものではないと主張する。それらの創発性は、かわりに諸部分間の偶然の相互作用の効果から説明される。このようにして多元的で可能な空間の構造は新たに地図化され、再帰的主体は脱領土化されて、社会的構築主義から離脱する (Dittmer, 2014)。

近代化における時空間の圧縮は、人間と非一人間の結合をふくむ集合体からなる多様な社会空間を生み出した。そのため地理学は領域や地域を研究対象とするよりも、時空間における行動やイベントのプロセスを説明するようになった。

もともと現象学のもとでは、イベントが体现された場所の景観を形成している。このように考えれば、空間や時間は人間の認識に先立つ客体として存在しているのではなく、場所における景観への解釈を通して認識されているのにすぎない。このような空間や時間の認識は、旧来からの地域概念とは著しく異なる。

このような新しい時空間概念の形成とともに、ポスト構造主義における情動にもとづく移動と運動の空間がとらえられる。そこでは経験に基礎を置く空間概念のもとで、社会構造と人間の行為遂行性の関係が、多様に実践され、体现される生きられた空間として、説明される。このような多様な可能性から生じる流動は、パフォーマンスのプロセスを通じた非表象空間における持続性と進化である。経験は空間における時間的持続の構成要素である。

このような主観性のさまざまなつながりは、Deleuzeがとなえる生成概念

に結び付く。イベントの生成とプロセスは、止むことのない運動・流動と感情の強度を反映している。このような空間と運動・情動の関係は自我と世界の関わり合いとなる。

そしてDeleuzeは世界を運動・流動と生成からなるととらえてきた。そこでは定着・固定・静止の形而上学から、普遍的な移動であるノマディズムの模索へと転換してきた。こうしてモビリティにおける物質的世界と情動の結びつきは、諸権力の行使とそれらへの抵抗の解明につながる。そこでは精神と身体が統合し、時間と空間の総合がはかられる (Merriman, 2012)。

また交通・通信の技術革新により、それらの手段は集約の様式から私事的・個人的様式へと移行してきた。そのため、時間・空間を認識するためには、Descartes流に精神・身体を分離して考察するのではなく、個人の身体的活動・運動・移動を、言語による表象とともに、物質的実践として認識することが必要となった。交通・通信を通しての身体や情報の移動は現代の消費文化を象徴する。それらは個人の自我やアイデンティティを発現するものの、同時に一方ではFoucaultが指摘してきた自己の規律化や規制をもともなう。それゆえモビリティの向上によって、個人にとっての自由か、抑制管理かということが問題になり、身体的活動にともなう快楽や苦痛といった情動と、審美性や倫理観との整合性が求められる。このようなモビリティは、一見すると秩序づけられているもののカオスの状況にあるため、セキュリティ上、場所における電子的監視システムが構築される。

そしてモビリティ研究には2つの研究動向が交錯してきた。第1はUrryやSchellerといった社会学者を中心とする動向である。そこでは近代における交通・通信の技術革新による時空間の圧縮、高速化と即時化を優先する市場経済優先の社会体制への批判であり、ポスト・モダニズムに通じている論考である。空間におけるモビリティの配分やアクセスに関する権力の不平等や疎外が遂行される場所の解明が研究の中心となる。一方、第2はThrift,

CresswellやAdeyといった地理学者を中心とする研究動向である。それらは人文主義地理学以来の現象学的研究動向の批判的な継承とその発展の途上にある。ここではポスト構造主義・ポスト人文主義やポスト現象学として、非表象理論における情動に影響された個人の身体性がキー概念となり、関係論的なトポロジカルな空間における個人の身体の移動や遂行性が問題とされる。

このように、個人の移動や遂行性にまつわる権力の行使と配分と疎外の舞台としての「場所」の研究が重要となる。これらの「場所」においては、根塊的なリゾームと多様でハイブリットなアクタントから構成されるアクター・ネットワークや集合体が、自立・創発的な複雑系をつくる。ここでは環境に代わって、各アクタントの身体的な遂行性を可能にしたり、阻害したりする、身近に知覚される空間がアフォーダンスとして認識される。このようなモビリティ研究は、伝統的地理学のコンテキストとは大きく異なる(表2参照)。

表2 旧来からの地理学とモビリティ・アプローチとの違い

Table.2 The comparison of traditional postivistic geography and mobility approach

カテゴリー	旧来からの実証地理学や地誌	モビリティ・アプローチ
主な研究対象	定住 集団 地域	移動・ノマド 個人 場所
主な認識論上の項目	有機体 地域全体における環境  樹木状系統図 全体論的存在論 階層的・機能的ネットワーク 景観論・具体的な地域分化	集合体 個人に認識される身体周辺のアフォーダンス 根茎のリゾーム 関係論的存在論 アクター・ネットワーク トポロジカルな空間
背景となっている主な思想	ドイツロマン主義・ドイツ観念論	フランス現代思想・プラグマティズム

筆者作成



この点からもモビリティ研究に関する個人主義においては、ミクロ社会学や現象学的観点からの個人のモビリティとして、ダンスからサイクリングまで、多様な研究対象が取り上げられる。また個人の非モビリティとして監獄・病院・福祉施設・公共交通施設という空間における監視と拘束・監禁がテーマとされる。しかしながら同時に一方では、集計的アプローチも用いられるため、自動車運転者、航空旅客といった、すでに成立した一定の既成概念をもとにしたモビリティの説明がなされてきた (D'andrea et al. 2011, Faulconbridge and Hui, 2016)。たとえば、移民・難民のモビリティ研究においても、イスラームという集団の属性にもとづいてモビリティがステレオ・タイプに分析されているのは本来の非表象理論とは矛盾していると判断できる (Merriman et al. 2008)。

これまでの展望からわかるように、Thriftなどの非表象理論の観点では、今日では諸個人が、例えばさまざまなジェンダーの認識などの多様性をもつため、個人の集計的データから地域をとらえることは難しい。そのような集計的記述を試みることは、ステレオタイプな偏見を生み出しかねない。さらに地域の境界をたやすく越境する流動が、ますます地域概念を相対化する。そのため地域概念が希薄化する一方、個人が空間を認識する「場所」が重視され、ある場所から別の場所へのモビリティが研究されてきた。このようにモビリティ研究では、個人の認識にもとづく「場所」を対象とする。

すなわちモビリティ研究はポスト人間中心主義の地理学であり、現象学的空間概念を継承し、個人にとっての場所の認識を対象とする。それは旧来の実証主義的な地理学が、集団の属性をもとにして設定されてきた地域を対象としていたのとは大きく異なる。

地理学における実証主義批判は、地域から場所へ、集団から個人へ、個人にとっての空間の記述へという潮流でもあった。もともとHumboldt, Ritter, Ratzelをはじめとする人文地理学の地域・景観・郷土意識は、ドイツロマン主義・ドイツ観念論を背景にしていたため、有機体的・ゲシュタル

ト概念と論理実証主義批判を内包してきた。しかし、さらに地域から場所への見直しによって、ポスト人間中心主義の視点に立つ地理学では、より個人指向のフランス現代思想やアメリカのプラグマティズムを背景とするように変化してきた。

このように英語圏の人文地理学において、20世紀後半からポスト実証主義の方法論が席卷した。その一方で、地域の現実や矛盾に関する具体的な実証的なフィールドワークや総合性をもとにした地域全体の実証的な理解や説明が消失してよいわけではない。人文地理学は、やがて日常生活の諸テキストや実践を民族性・ジェンダー・階級によって分断されている社会的・歴史的背景をもって偶有的に考察するカルチュラル・スタディーズへと統合され、学際的には広義の人文学へと解消されていくのだろうか。しかし、それらはポストモダンの「大きな物語の終焉」を反映し、マルクス主義の視点とは異なる鋭い現代批判ではあるものの、現実の矛盾を解決する実践にはつながらず、単なるむなししいニヒリズムに陥るのではないだろうか。

そもそも地理学は強固な固有の理論的基礎をもたず、その時々为社会理論の動静に左右される積み木くずしのようなものではないのだろうか。それは本当に確固たる蓄積をともなうものだったのだろうか。これまでの地理学内部の方法論に関する議論も、他の領域から殆ど関心を示されることはなかったのではないか。つまり長年にわたる論理実証主義対現象学という論争の結果、基本的な記述統計で正確に地域を描写するというあたりまえのことすら否定してきたのではないだろうか。

もし仮に、たとえばモビリティ概念の社会貢献ということで、コンパクト・シティの政策提案をするというのも、本来のモビリティ・アプローチの主旨とは異なるのではないだろうか。その一方で、人文地理学は現実の地域に存在するさまざまな矛盾の解明を放棄してしまったのではないか。人文地理学が具体的な地域の実証研究を批判して到達したところが、ダンスやサイクリングといった行動のカルチュラル・スタディーズというのは、もちろん

それらが人間存在の根本の重要な課題を問いかけているにしても、人文地理学の矮小化につながりはしないか。

筆者にとって、この小論は率直に言えば自らの地理学理解のカオスを整理する上で、1990年代以降の欧米地理学雑誌の研究論文の読解のための基礎概念の系譜をここにわかりやすく明示しようとする試みを行ったということに他ならない。

さらに以上の問題を解決するためには、本稿で取り上げ得なかったモビリティに関する以下の諸課題についての説明が必要となろう。すなわち、メディアを介したバーチャルな空間における情報のモビリティ (Aderina de Souza e Silvia and Sheller, 2015) の問題をはじめ、ジェンダー (Tanu Pyra and Cresswell, 2016)、障害者 (Imrie, 2000, Goggin, 2016) のモビリティの確保に関する倫理 (Bergmann and Sager, 2008, Freudendal-Pedersen, 2009) や公正 (Sheller, 2018) の問題を今後さらに熟慮しなければならないのであろう。

付記 本稿を大阪市立大学名誉教授の平野昌繁先生のご叙勲を祝して献呈いたします。

## 引用文献

- 宇野邦一, 2001. 『ドゥルーズ 流動の哲学』講談社.
- 財津理, 1999. ドゥルーズ, ジル. 小林道夫・小林康夫・坂部恵・松永澄夫編『フランス哲学・思想事典』弘文堂. 543-551.
- トゥアン, Y. 著 小野有五・阿部一共訳, 1992. 『トポフィリア: 人間と環境』せりか書房. Tuan, Y. *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. New York: Columbia University Press.
- ドゥルーズ, G. ・ガタリ, F. 著 市倉宏祐訳. 1986. 『アンチ・オイディプス』河出書房新社. Deleuze, G. and Guattari, F. 1972. *L'Anti-Oedipe: Capitalism et schizophrénie*.

- Paris: Les Editions de Minuit.
- 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. 1994. 『千のプラトール』河出書房新社. Deleuze, G. and Guattari, F. 1980. *Mille et Plateaux: Capitalism et schizophrénie*. Paris: Les Éditions de Minuit.
- ドゥルーズ, G. 著 鈴木雅大訳 2002. 『スピノザ 実践の哲学』平凡社. Deleuze, G. 1981. *Spinoza: Philosophie pratique*. Paris: Les Éditions de Minuit.
- ナドー, S. 著 信友建志訳 2010. 『アンチ・オイディプスの使用マニュアル』水声社. Nadaid, S. 2006. *Manuel À L'usage de Ceux qui Veulent Réussir Leur [Anti] Oedipe* Paris: Librairie Arthème Fayard.
- フェルベーク, P. P. 著 鈴木俊洋訳 2015. 『技術の道德化』法政大学出版局. 27-32. Verbeck, P. 2011, *Moralizing Technology*. Chicago: The University of Chicago Press.
- ボボナー, S. 著 田中裕訳. 1990. 空間. ウィナー, P. P. ほか編『西洋思想大事典』1巻, 611-622.
- メルロ＝ポンティ, M. 著 中村盛夫訳 1982. 『知覚の現象学』法政大学出版局. Merleau-Ponty, R. 1945. *Phénoménologie de la Perception*. Paris: Librairie Gallimard.
- 森正人著, 2021. 『文化地理学講義：＜地理＞の誕生からポスト人間中心主義へ』新曜社.
- ヨルトン, J. W. 著 本間謙二訳 現象と実在. ウィナー, P. P., 荒川幾男ほか編『西洋思想大事典』2巻, 平凡社, 1990. 64-70.
- ローティ, R. 著 野家啓一監訳. 1993. 『哲学と自然の鏡』産業図書. Rorty, R. 1979. *Philosophy and Mirror of Nature*, New Jersey: Princeton University Press.
- Aderina de Souzae Silva and Sheller, M. 2015. *Mobility and Locative Media* Oxfordshire: Routledge.
- Adey, P. 2004. Surveillance at airport: surveilling mobility/mobilizing surveillance. *Environment and Planning A* 36: 1365-1380.
- Adey, P. 2006. If mobility is everything then it is nothing: Towards relational politics of (im)mobilities. *Mobilities* 1(1):75-94.
- Adey, P. 2009. *Mobilities*. Oxfordshire: Routledge.
- Adey, P. 2010. *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects*. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Adey, P., Budd, L. and Hubbard, P. 2007. Flying lessons: Exploring the social and

- cultural geographies of global air travel. *Progress in Human Geography* 31: 773–791.
- Anderson, B. and Harrison, P. 2010. The promise of non-representational theories, In *Taking-Place: Non-Representational Theories and Geography*, Anderson, B. and Harrison, P. eds., 1–34. Farnham: Ashgate.
- Ash, J. and Shinson, P. 2014. Geography and Post-phenomenology. *Progress in Human Geography* 40: 48–66.
- Augé, M. 1995. *Non-Places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. London: Verso.
- Beckmann, J. 2001. Automobility—a social problem and the theoretical concept. *Environment and Planning D* 19: 593–607.
- Bergmann, S. and Sager, T. eds. 2008. *The Ethics of Mobilities*. Oxfordshire: Routledge.
- Bissell, D. 2008. Comfortable bodies: sedentary affects. *Environment and Planning A* 40: 1697–1712.
- Bissell, D. 2010a. Narrating mobile methodologies. In *Mobile Methodologies*. Fincham, B., McGuinness, M. and Murry, L. eds., 53–69. Hampshire: Palgrave.
- Bissell, D. 2010 b. Placing affective relations: uncertain geographies of pain. In *Taking-Place: Non-Representational Theories and Geography*, Anderson, B. and Harrison, P. eds., 79–97. Farnham: Ashgate.
- Bissell, D. and Fuller, G. eds. 2011. *Stillness in a Mobile World*. Oxfordshire: Routledge.
- Boundas, C.V. 2002. An ontology of intensities. *Epoché* 7(1), 15–37.
- Callon, M. 1998. *The Laws of The Markets*. Oxford: Blackwell.
- Casey, E. S. 1997. *Getting Back into Place: Toward a Renewed Understanding of the Place-World*. Berkeley: University of California Press.
- Cokayne, D.G. Ruez, D., and Secor, A. 2016. Between ontology and representation: locating Gilles Deleuze's <difference-in-itself> in and for geographical thought. *Progress in Human Geography* 41: 580–599.
- Collinge, C. 2006. Flat ontology and the deconstruction of scale: a response to Martson, Jones and Woodward. *Transactions of the Institution of British Geographers, New ser.* 31: 244–251.
- Cosgrove, D. and Jackson, P. 1987. New directions in cultural geography. *Area* 19: 95–101.

- Cowen, D. 2010. A geography of logistics: Market authority and security of supply chains. *Annals of the Association of American Geographers* 100: 600–620.
- Cresswell, T. 2002. Nonrepresentation theory and me. *Environment and Planning D* 30: 96–105.
- Cresswell, T. 2004. *Place: A Short Introduction*. Malden, Mass.: Blackwell.
- Cresswell, T. 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Oxfordshire: Routledge.
- Cresswell, T. 2013. *Geographical Thought: A Critical Introduction*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Cresswell, T. and Dixon, D. P. 2002. *Engaging Film: Geographies of Mobility and Identity*. Lanham Md.: Rowman and Littlefield.
- D'andrea, A., Ciolfi, L. and Gray, B. 2011. Methodological challenges and innovations in mobile research, *Mobilities* 6: 149–160.
- Dittmer, J., 2014. Geopolitical assemblages and complexity. *Progress in Human geography* 38: 385–401.
- Faulconbridge, J. and Hui, A. 2016. Traces of mobile field: ten years of mobilities research, *Mobilities* 11: 1–14.
- Freudental-Pedersen, M. 2009. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Farnham: Ashgate.
- Goggin, G. 2016. Disability and mobilities: evening up social futures. *Mobilities* 11: 533–541.
- Hannam, K., Sheller, M. and Urry, J. 2006. Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1): 1–22.
- Harvey, D. 1989. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- Hepworth, K. 2014. Enacting logistical geographies. *Environment and Planning D* 32: 1120–1134.
- Imrie, R. 2000. Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning A* 22: 1641–1656.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., and Joye, D. 2004. Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28: 745–756.
- Kwan, M. and Schwanen, T. eds. 2017. *Geographies of Mobility: Recent Advances in Theory and Method*. Oxfordshire: Routledge.

- Latimer, J. and Miele, M. 2013. Naturecultures? Science, affect and the non-human. *Theory, Culture & Society* 30(7/8): 5–31.
- Latour, B. 1987. *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Cambridge: Harvard University Press. ラトゥール, B著, 川崎勝・高田紀代志訳 1995. 『科学が作られているとき：人類学的考察』産業図書.
- Law, J. and Hassard, J. 1999. *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell.
- Law, J. and Urry, J. 2004. Enacting social. *Economy & Society* 33: 390–410.
- Macpherson, H. 2010. Non-representational approaches to body-landscape relations. *Geography Compass* 4: 1–13.
- Massey, D. 1993. Power-geometry and a progressive sense of place. In *Mapping Futures*, Bird J., Curtis, B., Putnam, T., Robertson, G. and Tickner, L. eds., 59–69. Oxfordshire: Routledge.
- Merriman, P. 2004. Driving Places: Marc Augé, Non-places, and the geographies of England's M1 Motorway. *Theory, Culture & Society* 21–(4/5): 145–167
- Merriman, P. 2005a. <A new look at the English landscape>: Landscape architecture, movement and the aesthetics of motorways in early postwar Britain. *Culture Geographies* 13: 78–105.
- Merriman, P. 2005b. <Operation motorway>: Landscapes of construction of England's M1 motorway. *Journal of Historical Geography* 31: 113–133.
- Merriman, P. 2005c. Materiality, subjectification, and the government: the geographies of Britain's Motorway Code. *Environment and Planning D*. 23: 235–250
- Merriman, P. 2006. Manoeuvre: assembling and governing the motorway driver in late 1950's. *Britain, Sociological Review* 54: 75–92.
- Merriman, P. 2007. *Driving Spaces: a cultural-historical geography of England's M1 Motorway*. Malden, Mass.: Blackwell.
- Merriman, P. 2009. Automobility and the geographies of the car. *Geography Compass*. 3: 586–599.
- Merriman, P. 2012. Human geography without time-space. *Transactions of the Institute of British Geographers New ser.* 37: 13–27.
- Merriman, P. 2019. Molar and molecular mobilities: The politics of perceptible and imperceptible movements. *Environment and Planning D* 37 : 65–82.
- Merriman, P., Revill, G., Cresswell, T., Lorimer, H., Maltless, D., Rose, G. and Wylie, J.

2008. Landscape, mobility, practice. *Social and Cultural Geography* 9: 191–212.
- Müller, M. 2014. More-than-representational geographers. In *The Wiley Companion to Political Geography* Agnew, J., Mamadouh, V., Secor, A., and Sharp, J. eds., 409–423. Oxford: Wiley- Blackwell.
- Müller, M. 2015. Assemblages and actor-networks: Rethinking socio-material power, politics and space. *Geography Compass* 9: 27–41.
- Müller, M. and Shurr, C. 2016. Assemblage thinking and actor-network theory: conjunctions, disjunctions, cross-fertilisations. *Transactions of the Institute of British Geographers* 41: 217–229.
- Roberts, T. 2021. A constructivism of desire: Conceptualising the politics of assemblage with Deleuze and Guattari. *Area* 53: 691–698.
- Rose, M. and Wylie, J. 2006. Animating landscape. *Environment and Planning D* 24: 475–479.
- Saldanha, A. 2017. *Space after Deleuze*. London: Bloomsbury
- Scott, A. J. 1988. *New Industrial Spaces*. London: Pion.
- Sheller, 2004 a. Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture & Society*. 21 (4/5): 221–242.
- Sheller, M. 2004 b. Mobile publics: beyond the network perspective. *Environment and Planning D* 22: 39–52.
- Sheller, M. 2007. Bodies, cyber cars and the mundane incorporation of automated mobilities. *Social & Cultural Geography*. 8: 175–197
- Sheller, M. 2018. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.
- Sheller, M. and Urry, J. 2000. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24: 737–757.
- Sheller, M. and Urry, J. 2003. Mobile transformation of ‘public’ and ‘private’ life. *Theory, Culture & Society* 20(3): 107–125.
- Sheller, M. and Urry, J. 2006 The new mobility paradigm. *Environment and Planning A* 38: 161–182.
- Simonsen, K. 2012. In quest of a new humanism; Embodiment, experience and phenomenology as critical geography. *Progress in Human Geography* 37: 10–26.
- Spinner, J. 2015. Close encounters? Mobile methods (post) phenomenology and affect.



- Cultural Geographies* 22: 231–246.
- Tanu Pyra, U. and Cresswell, T. eds. 2016. *Gendered Mobilities*. Oxfordshire: Routledge.
- Thrift, N. 1983a. On the determination of social action in space and time, *Environment and Planning D* 1: 23–57.
- Thrift, N. 1983 b. Literature, the production of culture and the politics of nature. *Antipode* 15: 12–24.
- Thrift, N. 1994. Inhuman geographies. in *Writing the Rural: Five Cultural Geographies*, Cloke, P.J., Doel, M., Matless, M. and Thrift, N.J. eds., 191–248. London: P. Chapman.
- Thrift, N. 1996. *Spatial Formations*. London: Sage.
- Thrift, N. 2000. Performing Cultures in the New Economy. *Annals of the Association of American Geographers* 90: 674–692
- Thrift, N. 2004 a. Movement-Space : the changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness. *Economy and Society* 33: 582–604.
- Thrift, N., 2004b. Intensities of feeling: Towards a spatial politics of affect. *Geografiska Annaler B*, 86: 57–78.
- Thrift, N. 2008. *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*. London: Routledge.
- Thrift, N. and Dewesbury, J., 2000. Dead geographies. *Environment and Planning D* 18: 411–432.
- Urry, J. 2000. *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century* Oxfordshire: Routledge. アーリー, J. 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.

## Change of Physicality in Modern Fluid Time and Space: Background and Limitation of Mobility Approach in Anglophone Human Geography and Sociology

NOJIRI Wataru

The trends in the mobility approach in Anglophone human geography and sociology are reviewed from its backgrounds and limitations.

The author compares the characteristics of theories on mobility from the sociologists Urry and Sheller, and the geographers, Thrift, Merriman, Cresswell and Adey.

In sociology, the mobility approach concerns the criticism of modernization from post-modernism. From its viewpoints, Speed-up of transport and communication in technological innovations are criticized as a symbol of modernization.

However, in geography, the phenomenology of Merleau-Ponty and Spinoza and Deleuze's concept of affects encourages to form and develop Thrift's Non-Representational Theory.

These theories are served as the background for forming mobility approach regarding the "transformation of physicality in modern time-space.

Therefore, the concept of stillness is essential in the proposed notion of mobility, as the emotional concept of affect. Hence, the pain and anxiety of motion and stillness are clarified.

In conclusion, the mobility approach is an extension of the development of phenomenology and humanism, and an individual is subjects to research. It differs from conventional positivistic geography in epistemology and methodology. So, the collective viewpoint of region or landscape is not a subject of investigation.

In the mobility approach, individuals alternatively form a relational and topological space due to motion and stillness of their body through transportation and communication at an each 'place'.

Keywords : mobility, non-representational theory, body, place,  
human geography, sociology