

## 【翻訳】アンナ・デヴィッドソン：ラディカル・モビリティ

### 訳者解題

田中雅大 (東京大学大学院総合文化研究科)

本稿は Davidson, A. C. 2021. Radical mobilities. *Progress in Human Geography* 45: 25-48. の全訳である。著者のアンナ・デヴィッドソンはハダースフィールド大学生物・地理科学科で人文地理学の講師を務めており、批判理論とフェミニスト地理学を軸に、移動をめぐる社会正義と持続可能性の問題について研究している。貨物運送やサイクリングを事例とした経験的研究 (Hopkins and Davidson 2022; Davidson 2022) を発表する一方、移動に関する研究を支えている思想や方法論にも関心を寄せている。本稿はそうした思想的・方法論的問題について論じたものである。

2000年代以降、人文・社会科学分野では、人、物、情報、知識などの移動を単なる物理的な動き（ある地点にあったものが別の地点に移ったという事実）としてではなく、人々が表象し、具体的に実践するものとしてとらえる見方 (Cresswell 2006, 2010) が強まっている。Cresswell (2006) は物理的な動きを「運動 movement」、運動・表象・実践が組み合わさった社会的な動きとしての移動を「モビリティ」と呼んで区別している。2000年代以降の人文・社会科学ではこの意味でのモビリティへの関心が高まり、「モビリティーズ・スタディーズ」と呼ばれる取組みが進んでいる (Urry 2007; 吉原 2022)。

モビリティーズ・スタディーズにおける重要なテーマの1つが移動の不平等や不公正である (Sheller 2018)。たとえば、自動車、列車、航空機などを利用した「素早い移動」は上述のモビリティであり、それを推進したり、それに反対したりする

言説や、自動車などに乗る／乗らないといった実践を通じて社会的に生み出されている (Doughty and Murray 2016)。現代社会はこうした「素早い移動」に支えられており、日本のリニア中央新幹線やイギリスの新高速鉄道 (HS2) のようにさらなる高速化を進める動きもある。しかし移動の高速化は、道路、線路、駅、空港などの建設に伴う土地の収奪、移動時に発せられる騒音、排気ガスによる大気汚染などの問題をもたらす。皆が素早く移動したいわけではないし、あらゆる人々が移動の高速化の恩恵を受けるわけではない。それを忌避する人やそれによって不利益を被る人もいる。身体的特徴などを理由に移動の高速化の潮流から排除されてしまうケースもある。加えて、移動の高速化には環境負荷の問題がある。現代では、こうした高速化の問題に限らず、移動に関してさまざまな不平等や不公正が生じており、それらを解決するために移動のあり方を「ラディカル radical」に見直す必要があるという声が上がっている。本稿のテーマは、この「ラディカル」という言葉が何を意味するかである。

“radical” は「急進的」や「過激」と訳されることもあるが、語源はラテン語で「根」(英語の “root”) を意味する “radicalis”, “radix” であり、もともとは「根本的」や「抜本的」という意味である。簡単に言えば「ラディカル」とは、物事を「根底」から変えるということである。本稿でデヴィッドソンは、この「根」の意味合いを意識しつつ、移動のあり方のラディカルな見直しについて考察する。

彼女はそれを、①移動手段の緊急かつ／または

大規模な改変（化石燃料を使用した移動手段を減らすなど）、②移動を支える権力関係の見直し、③移動の存在論の見直しの3つに大別し、一つひとつを丁寧に検証しながら各々の問題点を指摘していく。それは①から②、②から③へと、移動を支えている「根」を少しずつ掘り返していくような作業である。デヴィッドソン自身は②を踏まえつつ③の観点から移動のあり方のラディカルな転換を考えているが、その一方で、既存のアプローチは人間中心主義、人種資本主義、白人至上主義、健常中心主義／障害差別主義などの問題を見過ごしており、人間のヒエラルキー（西洋白人の優位性など）や二元論的思考（表象／物質、人間／自然など）を強化してしまう危険性があるとも考えている。そこで彼女は、ラディカル・ブラック思想とマテリアル・フェミニズムに依拠しつつ、移動の不平等や不公正、さらには持続可能性といった問題について考える際の前提を存在論のレベルから根本的に見直すことを試みている。その際に彼女は、Harney and Moten (2013) の「地下のコモンズ undercommons」や、Povinelli (2016) の「地存在論 geontology」、Yusoff (2018) の「地質学的生 geologic life」に関する議論を引用している（森 2021: 235-244 も参照されたい）。デヴィッドソンにとって「移動をラディカルに見直す」とは、文字通り地の底の根から考え直すことなのである。

## 文 献

- 森 正人 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.
- 吉原直樹 2022. 『モビリティーズ・スタディーズ——体系的理解のために』ミネルヴァ書房.
- Cresswell, T. 2006. *On the move: Mobility in the modern Western world*. London: Routledge.
- Cresswell, T. 2010. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28: 17-31.
- Davidson, A. C. 2022. Cycling lungs: Understanding mobile subjectivity as enfolded. *Antipode* 54: 218-239.
- Harney, S. and Moten, F. 2013. *The Undercommons: Fugitive planning & black study*. New York: Minor Compositions.
- Hopkins, D. and Davidson, A. C. 2022. Stories of the gendered mobile work of English lorry driving. *Gender, Place & Culture* Latest Article. DOI: 10.1080/0966369X.2022.2122946
- Povinelli, E. 2016. *Geontologies: A requiem to late liberalism*. Durham, NC: Duke University Press.
- Sheller, M. 2018. *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. New York: Verso.
- Urry, J. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity. アーリ, J. 著, 吉原直樹・伊藤嘉高訳『モビリティーズ——移動の社会学』作品社.
- Yusoff, K. 2018. *A billion black Anthropocenes or none*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

## 付 記

本稿の翻訳作業では、JSPS 科研費（課題番号 20K22038）の助成を受けた。

# ラディカル・モビリティ

アンナ・デヴィッドソン (ハダースフィールド大学)

田中雅大 (東京大学大学院総合文化研究科) 訳

**Anna C. Davidson  
Radical mobilities**

**Progress in Human Geography, 45(1), pp. 25-48, 2021.**

Copyright © 2020 by the Author

Reprinted by Permission of SAGE Publications

地理学においてモビリティが鍵概念となるにつれ、モビリティに対するラディカル・アプローチが何を意味しているかを検討する必要性が増してきている。本稿では、交通研究、政策モビリティ研究、移民研究の文献をレビューすることで、ラディカル・モビリティの3つの解釈、すなわちモビリティに求められる変化の規模または速さ〔に注目するアプローチ〕、モビリティと権力関係を明らかにする批判的アプローチ、モビリティの存在論を問うアプローチ、について論じる。それらの代わりに筆者は、物質的かつラディカルなブラック・フェミニスト思想に従って、モビリティをエネルギーの物質 - 記号の変換としてリゾーム的に理解することを提案する。この存在論は、公正で持続可能なモビリティはどのようなものでありうるか、ということに関する理解を転換するものである。

**キーワード:** ブラック・フェミニズム, 正義, マテリアル・フェミニズム, モビリティ, 権力, ラディカル, 持続可能性

## 凡例

- ・〔 〕は訳者の補足
- ・傍点は原文のイタリック
- ・著者名, 発行年, タイトルに誤りがある引用文献については適宜修正した

## I 序論

高炭素の社会的慣習を変革したい、あるいは別のものに変えたいと望むのであれば、既存のエネルギーレジームをよりラディカルな方法で破壊する必要がある (Temenos et al. 2017: 124 における Mimi Sheller の発言)。

ブラック・ライブズ・マター、先住民の反パイプライン運動、エクステンション・レベリオンといった運動<sup>訳注1</sup>は、高速道路 (Avila 2014)、国境、橋、空港、港 (Cowen 2014)、パイプラインなどの上で展開される日常のモビリティに介入してきた。その大きな理由は、これらのインフラがビ

ジネスの (イン) モビリティを従来のまま維持していることにある。これらの運動やモビリティ研究の多くは、「より公正で持続可能な未来のためにモビリティのラディカルな変革が必要である」という明確なメッセージを共有しているように見える。しかし、モビリティに対するラディカル・アプローチとは何を意味しているのか？ また、それは批判的アプローチとはどのように異なるのか？

モビリティ研究において「ラディカル」は、変化の速さや大きさからエネルギーシステムの徹底的な見直しに至るまで、あらゆるものを指すために使われている——それは望ましい「オルタナティブなモビリティの未来」(Clarsen 2018; Sheller 2015) に関する非常に多様なビジョンを提示している。本

稿では、交通研究、移民研究、政策モビリティ研究の文献をレビューし、ラディカル性の意味を明確にする。筆者は、ラディカル性に関する3つの解釈について概説し、変化の緊急性や大きさのみを意味する解釈や、特定の形態のモビリティのラディカル性を自動的に仮定する解釈が抱えるリスクをいくつか考察する。筆者の考えでは、モビリティに内包されている、また、モビリティ、持続可能性、正義を決定している権力関係を追跡・批判するにあたっては、モビリティに対する批判的アプローチに従う必要がある。しかし、モビリティを批判的にとらえる枠組みの中にとどまると、支配的な人種資本主義的 (racial-capitalist) <sup>訳注2</sup> 価値観のヒエラルキー、モバイルな主体性というリベラルな概念、モビリティ正義 (mobility justice) といったものを〔根本から見直すのではなく〕修正する——あるいはその内部で参加の幅を拡大する——だけになってしまう危険性がある。筆者はマテリアル・フェミニズムとラディカル・ブラック思想に従い、ラディカル・アプローチは、物質性と意味を存在論的に区別したり (Barad 2010, 2013)、人種資本主義的なかたちで〔物事に〕価値を与えたり、個人々の主体性、自由、黒人性を (価値のない) 差異のカテゴリーとしてリベラルな仕方では構築したりすること (Ferreira da Silva 2017a; Mbembe 2018) を退けるものであり、と主張したい。

本稿では、モビリティの地理学におけるラディカル性の定義を提案する。これまで何十年にもわたって、「人文地理学においてラディカルとは何か」という広範な問題が議論されてきた。ラディカル地理学とは何であるか (Peet 2000; Peake and Sheppard 2014)、それはどうあるべきか (283Collective 2008; Esson et al. 2017; Chouinard 1994)、それはどうあらねばならないか (Gibson 2014; Springer 2014; Harvey 2017) といったことが問われてきた。地理学だけでなく歴

史学や社会学においてもモビリティが中心的概念として評価されるようになってきたため (Clarsen 2018: 114)、ラディカル・モビリティが何を意味するかをより慎重に明確化する必要性が増してきた。モビリティ自体が人やモノの移動から、移住 (Blunt 2007; Gorman-Murray 2009; King 2012; Schapendonk et al. 2020)、物流 (Cowen 2014)、政策モビリティ (Peck 2011) に至るまで、かなり異なる種々の実践・現象・プロセスを包含しているとすると、これは複雑な作業になるだろう。地理学、社会学、社会理論、公衆衛生学、心理学、交通研究、メディア研究、コミュニケーション研究、政策研究といった下位分野においては、さまざまな概念的枠組みによってモビリティが研究されている (Clarsen 2018)。

「新しいモビリティ・パラダイム」 (Sheller and Urry 2006) とその前身にあたる権力とモビリティ〔の関係〕に関する研究 (Massey 1993; Cresswell 1993, 1999, 2006) は、思想のパラダイムとして、常にラディカルであることを意図していたと言えるだろう。その根底には、固定的で境界のある分析カテゴリー (個人、場所、都市、コミュニティ、国家) を重視するとされる定住主義的な社会科学に対する変革の呼びかけがあった (Blunt 2007; Hannam et al. 2006)。この運動のラディカル性は、「系譜 (roots)」を「経路 (routes)」に置き換えるモバイルな形而上学への移行として理解された (Gustafson 2001; Frello 2008; Massey 2005)。それは、ますます移動の途上<sup>オン・ザ・ムーブ</sup>になりつつある世界において空間、文化、主体性、権力関係を構成している (イン) モビリティを認識するものである。筆者は、新しいモビリティ・パラダイムのラディカル性を所与のものとするのではなく、〔その中で〕ラディカル性という考えがどのように使用されているか、また、モビリティと権力がどのように理論的に理解されているかを、より明確にする必要があ

ると主張する。筆者のねらいは、膨大な数のモビリティ研究をレビューしたり、権力とモビリティの〔関係に関する〕理論を網羅的にレビューしたりすることではない。それらは別のところで行われている (Schwanen 2016; Jensen 2011; Doughty and Murray 2016; Blunt 2007; Cresswell 2010a, 2012, 2014; Merriman 2014, 2015, 2016)。むしろ本稿は、モビリティと権力を取り巻く諸前提を疑わずに放置すると見過ごしてしまう問題と可能性に焦点を当てる。

筆者は、特定の移動・技術・速度・思想を本質的にラディカルなものと仮定するのではなく、(リゾーム的な) <sup>ルーツ</sup>根という語源にまで遡って、ラディカル〔という言葉〕を定義する <sup>訳注<sup>3</sup></sup>。樹木の根が1本であるのに対し、<sup>リゾーム</sup>根茎は球根や塊茎からなる地中のネットワークであると同時に無性生殖の食糧源や器官でもある。それゆえ、リゾームは固定された起源ではなく (Deleuze and Guattari 1987)、モビリティを構成する物質 - 意味の過程的なネットワークである。ラディカル性に関するこうした解釈は、現代のモビリティの不正や持続不可能性について、単一の構造的決定要因、起源、診断を探ることから離れ、モビリティを物質 - 記号的 (material-semiotic) な代謝を通じて実現される権力形態 (Bærenholdt 2013) とみなす方向へと向かうものである。筆者はこうしたラディカル性の理解を、モビリティに関する文献をレビューする——モビリティとその効果に関する研究に根差しているモビリティの存在論、権力論、価値・主体性の前提を描き出す——ためのアプローチとして (II, III, IV)、また、リゾーム的モビリティの特定の政治的存在論を示唆するためのアプローチとして (V) 使用する。このラディカル・リゾーム・アプローチは、ラディカル・ブラック思想とマテリアル・フェミニズムに基づき、物質性と意味、価値のあるものと価値のないもの、という二項対立を退け、モビリティを別の観点から——

死の形態として、あるいはエネルギーの物質 - 記号の変換として——考えるものである。このようなモビリティの存在論においては、正義と持続可能性は切り離し難く、かつ、包摂の強化、政策の修正、循環を通じて <sup>事後的に</sup>達成されるのではなく、モビリティ自体に内在するものである。

本稿の構成は以下の通りである。IIでは、ラディカル性を変化の大きさや速さとして理解する一方でモビリティに絡む権力関係はほとんど問わないアプローチについて論じる。IIIでは、権力関係がどのようにモビリティを構成しているかを批判的に評価する研究に目を向ける。それは、ほとんどの場合、モビリティの存在 - 認識論 (onto-epistemology) を再考するのではなく、現状を批判・説明するものである。IVでは、権力はモビリティとその定義自体を通じて機能する、と考える見方を概観する。Vでは、リゾーム的なラディカル・モビリティを概説する。このラディカル性の文脈においてグローバルなモビリティを作り直すには、モビリティとは何か、何が・誰が・どのように・なぜ移動するのか、といったことに関する系譜的前提や存在 - 認識論的前提を退け、再構成する必要がある (Temenos et al. 2017 における Tim Schwanen の発言)。

## II 速さ、規模、技術の面でのラディカル

本章では、ラディカルという言葉を自動的に特定の技術に与える、あるいは、より持続可能で公正なモビリティに移行するために必要な変化の大きさと速さに言及するために使用する、モビリティ研究を概観する。こうした研究は、モビリティに対する批判的アプローチ (III) や、モビリティの存在論を問うアプローチ (IV)、あるいはモビリティを別の観点から再考するアプローチ (V) とは対照的に、モビリティがいかに権力関係と絡んでいるかをほとんど分析または批判していない。この批判的分析がなければ、モビリティ、持続可能性、社会的差異、正

義に関する支配的理解が前提となり、「ラディカル」は、これまでとほとんど同じ思想パラダイムの中で、特定の技術、規模、あるいは変化の大きさや速さを意味する簡潔な言葉として使用されることになる。そして、所有の観点で個人的なものとした主体性概念と自由概念、人種資本主義的な評価のヒエラルキー、持続可能性と正義に関する内輪の理解を含蓄する物質性と意味の区別、を維持する——あるいは、単に「環境に配慮」し、わずかに修正するだけの——モビリティ・システムを、単純に保ち続ける危険性がある。

たとえば交通研究においては、交通の影響低減の規模や速さを示すためにラディカル〔という言葉〕が使用されている。自動車移動に伴う公害、交通事故、運動不足は、死亡率や疾病の増加につながっている (Woodcock et al. 2009; Sallis 2016)。世界のエネルギー関連の温室効果ガス排出量の4分の1は交通に関連しており (Geels 2012; Sims et al. 2014; Creutzig et al. 2015)、この部門は依然として化石燃料に大きく依存しているため、気候危機を緩和するためには、緊急かつ劇的な変化が必要である。そして、ラディカルな変化を求める声には、自家用車移動のレジームを維持しつつ「ラディカルな変化」を進めるもの (Vergragt et al. 2017: 16) から、完全自動運転車や MaaS (mobility as a service: サービスとしてのモビリティ) へ向けた革命 (McKinsey 2019; Dhawan et al. 2019)、100%再生可能エネルギーシステムを燃料とする交通 (García-Olivares et al. 2018)、あるいは交通の必要性を減らすなどのパラダイムシフト (Banister 2008) まで、あらゆるものが含まれる。変化の規模や速さを意味するものとしてラディカルという言葉が使用される際、そこでは明らかに、将来のモビリティのビジョンが実質的に〔現在とは〕全く異なるものになることが意味されている。

しかし、直ちに「動かなければならない!」と

いう考えには軍国主義的な色合いがあり (Pignarre and Stengers 2011)、問題とその解決策と称されるものに関する疑う余地のない定義と評価に基づく TINA (there is no alternative: 「代替手段はない」という考え) や技術-管理的解決策に陥る危険性がある。緊急性は、直ちに必要なもの——排出量の削減 (Olson 2015) など——と単に望ましいだけのものへと格下げされたもの——モビリティ正義 (Mullen and Marsden 2016; Sheller 2018) など——の間にヒエラルキーを作り出す可能性がある。Zavestoski and Agyeman (2015) や Golub et al. (2016) で議論されているように、持続可能なモビリティに関する理解とモビリティ正義 (モビリティに伴う利益と負担を誰が担うかという問題) を切り離すことは、あまりにも一般的になりすぎている。社会正義を考慮せずに化石燃料を使用した移動の減速や削減を主張すると、不足をめぐる新自由主義的な語りにも容易に取り込まれ、逆行する政策となる可能性がある。この語りは、Nikolaeva et al. (2019) がモビリティ緊縮財政 (mobility austerity) と呼ぶものを正当化する。それは、政府の支出を削減し、炭素排出量の削減に対する個人レベルやコミュニティレベルの責任を促進するものである。

社会-技術的移行アプローチ (Temenos et al. 2017; Geels 2014) や持続可能なモビリティ・パラダイムを提唱するアプローチ (Banister 2008) は、モビリティ・システムのラディカルな変化を議論するとともに、政治への言及を含んでいる。しかし、権力は、その問題に関する所与の言語と、あらかじめ仮定された理解 (利害関係者、リーダーシップの形態、市民の受容性など) の中で議論される傾向がある。(たとえば市民の受容性に関する) 政策の規定・定義・評価に埋め込まれた権力関係は、多くの点で不透明なままである。移行論が権力関係に取り組もうとする場合 (Geels 2014)、依然として権力は、



アクターが使用するもの、あるいはアクターが持つものとして、比較的技術的な用語で定義されている (Tyfield 2014)。慣習と社会-技術的なレジームや移行との関係は、プロセス、実践、ロックインといった比較的機械的な用語で理解されているものの観点から理論化されている。知識・イデオロギー・資金・資源としての権力、正常化、あるいはモビリティに絡む継続的な暴力や搾取は、曖昧にされがちである。社会-技術的移行アプローチは、社会正義の問題に焦点を当てることはほとんどないが (Nikolaeva et al. 2019; Affolderbach and Schulz 2015)、より最近の研究では、社会正義やコモンズに関する研究 (Nikolaeva et al. 2019) や都市地理学・経済地理学・政治生態学におけるガバナンスに関する研究と移行論との対話を密にすることが試みられている (Affolderbach and Schulz 2015; Fastenrath and Braun 2018; Lawhon and Murphy 2012; Murphy 2015)。

権力に関するより深い分析を省いたモビリティ研究やモビリティへの介入には多くのリスクが伴う。第1に、モビリティに関する知識生産は、有害な分類・語り・権力関係・政策を再生産するリスクがある。たとえば Hatton (2018) は、イギリスやドイツの移民・難民研究における調査が、国の移民管理政策に入り込み、最終的に、移住や避難を求める人々を傷つけている、と主張している。移民や難民のレッテルを貼られた人々に関する知識生産は、(イギリスにおける)「敵対的環境」を制度化する一連の政策に関連する政府資金の増加に依存しているだけでなく、こうしたカテゴリーを生み出す国境管理・監視の構造を問わないまま、移民や難民を求める人々の客体化を強化するものでもある。同じように、国外居住者や移民といったカテゴリーを無批判に利用し、それを再生産するような移民観は、より広い人種的・(新)植民地主義的な権力関係に適切に対処できない方法論的ナショナリスト (Kunz

2016) モデルに陥る危険性がある。

第2に、特定の技術・モビリティ様式・政策的介入が支配的な権力関係の中で選び取られていることを疑問視することなく、また、その権力関係がどのように語りや価値のヒエラルキーを構築しているのかを問わずに、それらの策を本質的に価値があり、肯定的なものとして位置づけてしまう危険性がある。サイクリングなどの一部の交通モードは、本質的にラディカルまたは破壊的なもの、つまりそれほど簡単に国家のガバナンスに服従したり、資本や石油の流れにロックインされたりはしないものとして特徴づけられている (Shell 2018)。むしろそれは、アナーキストやDIYの文化・実践に沿ったものである (Furness 2010; Shell 2018)。しかし、「全体化を志向する」サイクリング・アドボカシー (a ‘totalizing’ cycling advocacy) と呼ばれているもの (Cupples and Ridley 2008) の中では、こうした交通モードは、健康と持続可能性に関する非常に個人的・ジェンダー的・健康主義的・人種的な語りに取り込まれる可能性もある。

2006年に Friends of the Earth Manchester が実施し、賞を獲得した広告キャンペーン<sup>訳注4</sup>は、こうした問題の一端を象徴している。〔その広告では〕自転車レーンの上に $\dot{\text{f}}\dot{\text{a}}\dot{\text{s}}\dot{\text{t}}\dot{\text{r}}\dot{\text{e}}\dot{\text{e}}\dot{\text{n}}$ 、自動車レーンの上に $\dot{\text{f}}\dot{\text{a}}\dot{\text{t}}\dot{\text{t}}\dot{\text{r}}\dot{\text{e}}\dot{\text{e}}\dot{\text{n}}$ という文字が書かれ、「カロリーを消費して、お金を節約して、時間通りに到着する」という一文が添えられている。〔それによって〕サイクリングは健康的で、スリムで、体力があり、効率的で、持続可能で、財政的責任のある個人の「選択」である、という新自由主義的言説が強化される。また、さまざまなかたちでサイクリストに能力を与えたり、彼らを無力化したり、彼らに危害を加えたりするインフラや構造的システムはわかりづらくされている。ジェンダー的・肥満恐怖症的・生産主義的・障害差別主義的 (Imrie 2000)・階級的・人種的な価値のヒエラルキーが、持続可能なモビリ

ティの名の下に再認識されているにすぎないのである。批判的なモビリティ研究者たちは、この点をますます強調するようになってきており、サイクリングの実践、アドボカシー、政策は、それらを生み出す——空間的不公正、ジェントリフィケーション、白人至上主義、新自由主義的な都市の統治性によって特徴づけられる——権力の場を問わない限り、全くもって本質的にラディカルではない、と主張している (Lugo 2012, 2013a, 2013b; Stehlin 2014, 2015; Lee 2015; Golub 2015; Golub et al. 2016; Stein 2015; Spinney 2016; Manderscheid 2016)。

技術・インフラ・行動の面での介入策や政策ツールは、それらが内包する権力の場に対して無批判なまま、ソフトな新自由主義によってモビリティに関して合意を得ることをデフォルトとする傾向がある (Brown 2015: 69 における Foucault 2008: 84 の引用)。ソフトな新自由主義 (Peck 2010) とは、新自由主義の進歩的で、多様で、解放的で、環境保護的で、健康的な (Puar 2006) 側面であり、ここではウェルビーイング、住みやすさ、アクセスの価値が中心にあるとされている (Rajé and Saffrey 2016)。しかし、合意を得る方法は依然としてモビリティの成功や目的論的進歩という経済学的枠組みに従っており、効率性の論理、経済成長、負債の論理の維持、将来の成長への投資を志向している。モビリティの成功は、普遍化された尺度や費用に換算されたヒエラルキーを通じて評価・測定される傾向があり、モビリティの市場における個人の選択を強めることが望まれがちである。不足言説 (「資金が足りない」、「スペースが足りない」、「排出量の抑制が必要である」といった言説) は、政府主導の取組みを減らし、モビリティの責任を個人・民間企業・コミュニティレベルの責任に移行させることを意味している (Nikolaeva et al. 2019)。

〔権力関係について〕無批判なアプローチのさらなるリスクは、持続可能性と正義に関する支配的

理解と評価様式が前提とされ (O’Lear 2016)、ガバナンスの構造 (国家、政策枠組み、国境など) が「中立的な力」 (Pulido 2016) とみなされる、あるいは段階的改革のみが必要であるとみなされることである。たとえば、時間、空間、移動様式に応じて持続可能性を比較するために、客観的で標準化された持続可能性の定義——CO2 排出量など——が利用される傾向にある。しかし、国家、セクター、特定の技術 (電気自動車など) のそれぞれの観点から排出量が分類されると、過度に単純化された縦割り型の方法で技術革新や効率化が進められ、持続可能性が追求されることになる危険性がある。〔そうした方法においては〕排気ガス以上の環境影響 (生物多様性の損失など) や、採掘、生産、廃棄に伴う環境や社会に対する分散的影響は隠れたままである (Hickman and Banister 2007)。社会正義や環境正義という包括的問題は、依然として「範囲外」である。持続可能なモビリティに関する特定の語り (Holden et al. 2019) やビジョン (Bergman et al. 2017) から利益を得るのは誰か? 歴史的に見てモビリティ関連の排出量に最も貢献し、利益を得てきたのは誰か? 経済的・身体的・時間的に移動しない人、あるいは速度を落とすことを「選択」する余裕のある人は誰か? 同様に、持続可能性から切り離されているように見えるモビリティ正義という概念 (Holden et al. 2019) は、倫理的考察の領域をあまりにも厳しく囲い込む危険性がある。たとえば交通正義が、特定の都市や国家の内部における経済機会へのアクセスの向上、として狭く定義される場合、経済成長が他の時代や場所の人々の生活・生計・モビリティにどのような悪影響を与えるか、ということはその概念の範疇から除外される。

モビリティが健康や社会へ与える影響が説明される際、それらは経済的指標 (GDP、障害調整生命年<sup>註5</sup>、医療費) で測定され、相対的に固定された社会的アイデンティティのカテゴリーに結びつけ



られる傾向がある。そして、社会正義は複数のカテゴリーを横断するモビリティの利益の分配、として操作可能なものにされる。このような評価方法は必要かもしれないが、それはアイデンティティのカテゴリーとその「属性」を具体化するためではなく、構造的な不正を強調するために使われる必要がある。たとえば、サイクリングにおける女性の代表性の低さや、それとの関連で女性を指標種 (indicator species) とするような問題含みの考え方 (Peters 2013; Pucher and Buehler 2010) は、女性個人に責任を負わせ、サイクリングを奨励するためにターゲットを絞った行動変容プログラムを用いる危険性を孕んでいる。しかし、こうしたプログラムは、都市の土地利用から、ジェンダー化された (家事) 労働と収入の分担、フレキシブルな労働時間の欠如に至るまで、女性のサイクリングの機会を減らす原因となりうる根本的な社会的・政治的・文化的・経済的要因に向き合っていない (Smart et al. 2014; Huff and Ralph 2014)。これは、アイデンティティのカテゴリーを物象化し、差異を「ほとんど同じもの」の範囲の拡大として理解する危険性がある。たとえば、最初の頃は裕福な白人の母親を対象に行われていた研究が、〔現在では〕低所得層、父親、同性家族についても同じように行われる必要があると思われている (Clement and Waitt 2017)。これは、家父長制的な人種資本主義における非常に地理的に特異なヒエラルキーと分類法が、暴力を伴って移動する可能性のある (と理解されている) 人やモノ、また、それらが暴力を伴ってしまう理由、その付随の仕方、その形態をいかに形成しているか、といったことを問うのではなく、「ジェンダー、人種、移民の地位が (イン) モビリティを形成し、分配する」 (Kwan and Schwanen 2016: 249) と説明してしまう点で、問題の核心をつかみ損ねる危険性がある。

### III <sup>ラディカル</sup> <sup>クリティカル</sup> 根本的か批判的か？

#### ——モビリティにおける権力の追跡と批判——

上記のようなモビリティの理解とは対照的に、モビリティに関する批判的な研究は、移動がいかに権力関係によって形成されているか、また、いかに権力関係と絡み合っているかを理解しようとする傾向を強めている (Nikolaeva et al. 2019; Robinson 2015; Peck and Theodore 2010; Söderström et al. 2013a; Beauchamps et al. 2017; Bissell 2016; Blickstein 2010; Cresswell 1999, 2006, 2010b; Sheller 2018)。批判的という言葉とラディカルという言葉は時折互換的に用いられているが (Peake and Sheppard 2014)、ここでは、権力関係を記述・診断・分析するアプローチを指すものとして「批判的」を用いる。これは、モビリティに関する支配的なビジョン (Bergman et al. 2017) とシステム、そしてそれらによる社会的不正と環境的不公正の永続化を批判する上で不可欠な作業である。本章で筆者は、〔権力関係に注目する〕アプローチは必要ではあるが、「モビリティとは何か」について所与の存在論的前提を維持し、相対的に固定的または記述的な権力・スケール・主体性概念を仮定し、価値のある／ない、成功／失敗した、公正／不公正なモビリティという支配的な二項対立の構図を保ち続けるのであれば、それは「ラディカル」ではなく「批判的」の範疇にある、と主張する。モビリティ研究における批判的な研究の幅広さと深さを十分に評価することは不可能である。そのため以下では、批判的アプローチが、権力とモビリティの存在論をラディカルに再考し、公正なモビリティのあり方、考え方、価値づけ方、実践の仕方を構築する機会を逃してしまっている点を、一部だけ取り上げて紹介する。

政策モビリティに関する批判的な研究は、アイディアが移動する過程や場所を描き出すだけでなく、「それらを条件づける力」 (McCann 2011b:

122)を理解する必要もあることを強調している。同じように批判的な交通研究は、モビリティの政策・実践・経験がいかにして不平等で公正な都市によって形成されるか、またそれを生み出す役割を果たしているかを問う。たとえば、[さまざまな交通モードの中で] 自家用車が優勢であることは、技術や政策、より良い個人的選択の目的論的推進を通じて克服されるべき技術的問題あるいは手続きの問題としてではなく、文化的・ジェンダー的・人種的・イデオロギー的・物質的・空間的・政治経済的な権力関係を強化する——またそれによって構成される——システムとして理解されている (Boehm et al. 2006; Conley and McLaren 2009; Goodwin 2010; Merriman 2009; Pesses 2010; Schwanen 2015a; Urry 2004; Walks 2014)。こうした権力関係が研究され、批判されることで、不公正や持続不可能性が強調され、その根本的な原因 (Uteng and Lucas 2017)、ロックイン (たとえば土地利用とモビリティの結びつき)、競争と抵抗の機会 (Blanco et al. 2018) が明らかとなる。政策に埋め込まれたイデオロギー的な前提や価値観を明るみに出すことは、都市生活に関するさまざまな価値観やオルタナティブなビジョンに基づくモビリティへとアプローチする道を開くことにもつながる (Chatterton 2018)。アメリカでは Zavestoski and Agyeman (2015) が、都市におけるモビリティをめぐる誰の視点・定義・価値観が考慮されるのか、インフラは誰のためのものか、誰のニーズやアクセス——仕事、教育、健康、社会的つながりへのアクセス——が優遇されるのか、と問いかけている。グローバルサウスの都市におけるモビリティについて書いた Uteng and Lucas (2017) は、都市交通政策は、インフラに焦点を当てることから、人間のニーズを通じてモビリティを理解すること、また、社会経済的不平等、生計、教育、健康と連動するものとしてモビリティを理解することへと移行しなければなら

ない、と主張している。

批判的アプローチは、特定の文脈におけるモビリティの権力関係をどのように分析するかという点で多様である。たとえばそれは、モビリティを権力関係や特定のイデオロギーに埋め込まれたものとして理解すること (Peck and Theodore 2010) から、新自由主義的な交通政策を通じて行使される政治経済的権力 (Peck and Theodore 2010)、交通計画を支える科学的合理性、効率性、技術的進歩に価値を与えるモダニズムのイデオロギー (Koglin 2014; Koglin and Rye 2014)、ミシェル・フーコーの思想 (Manderscheid 2016; Manderscheid et al. 2014) やマテリアル・フェミニスト理論、批判的人種理論 (Stehlin 2014; Nicholson and Sheller 2016; Lugo 2012, 2013a, b; Stehlin 2015) を用いた権力の理解にまで及んでいる。こうした権力の理解は身体化以前の／情動的な／身体化されたモビリティ実践から、権力の構造的な理解 (Doughty and Murray 2016; Bærenholdt 2013) やマクロレベルの都市・地域・国の統治構造 (Bissell 2016) に至るまで、特定の〔空間〕スケールと結びついている、と考える者もいる。たとえば Hopkins et al. (2019) は、Cresswell (2010b) の「モビリティの政治学」〔という考え〕に従い、研究・教育活動のモビリティは身体(モビリティの振る舞いと経験、移動する身体への影響)から、家族の絆と社会ネットワーク、制度のリズムに至るまで、さまざまなスケールで発生する政治を伴うものである、と論じている。

これらのスケールの区分は、発見を構造化するヒューリスティックな装置〔としての役割〕とは別に、相対的に研究が不足しているモビリティの政治学の形態を強調するために用いられてきた。Söderström et al. (2013b) と Manderscheid (2016) は、権力とモビリティの構造的な理解よりも、モビリティのミクロレベルの個人的・質的経

験の方が学術的注目を集めていると主張している。Manderscheid (2016) が主張するように、これは「単独で移動する主体」という考え——モビリティ・パラダイム自体が解体しようとしてきた視点——を知らず知らずのうちに強化する危険性がある。逆に Walters (2016) は、移民の政治は国境や主権といったマクロな政治と並んで、ミクロナ物理学——強制送還便などで使用されるインフォーマルな技術や感覚的な戦略——に対してより注意を払う必要がある、と指摘している。同じように Bissell (2016) と Merriman (2018) は、Deleuze と Guattari の概念を用いて、モル的なものと分子的なものとの対置 (Merriman 2018)、マクロ政治とミクロ政治の対置 (Bissell 2016) に注意を向けている。彼らは、これらの権力の形態は別レベルの不確定性や知覚可能性ほどかけ離れたスケールにあるわけではない、と主張している (Deleuze 1988; Deleuze and Guattari 1987)。

しかし、権力の諸形態をばらばらにし、それら一つひとつを特定のスケールや時空間性、あるいは決定性や知覚可能性の形態に結びつけること (Merriman 2018) は、権力を本質化するように描き出してしまう危険性を孕んでいる。スケール (Jones et al. 2017; Silvey 2004) ・可読性・固定性の政治的構築は、それ自体が権力やモビリティの機能の仕方 (Hyndman 2013) であるにもかかわらず、そのことが考慮されなくなってしまうのである。権力をモビリティ／インモビリティという二項対立の中で移動を可能にしたり制約したりするものとして理解すると、モバイルな主体と国家レベルの構造がどのように相互に構成し合っているかに注目することよりも、どちらか一方に焦点を当てがちになる (Salter 2013)。このように権力を分解することは、ある分析スケールを他のスケールよりも政治的でない、基本的でない、ラディカル／破壊的／流動的でないのみならずようなヒエラルキーを生み出す危険性

を孕んでいる。たとえば、出会い (encounter) の流動的なミクロ政治を分析するにあたっては、それを、厳格なアイデンティティや、主体と結びついた社会形態だと思われている階級、人種、ジェンダー、能力と対置させるのではなく、モバイルな出会い、身体、空間が、ジェンダー、健常主義、人種、政治経済に基づく権力関係を通じて、非常に視覚的な方法と非常に知覚困難な方法の両方によって互いに構成し合っている、ということ強調することが重要である (Imrie 2000; Silvey 2004; Walsh et al. 2013)。

文学や批判的人種／フェミニスト理論における情動に関する著作 (Berlant 2011; Rankine 2015; Pedwell and Whitehead 2012; Ahmed 2015) は、仮に情動が人間の認知レベルより低いところで機能するとしても、また実際にそうであるとしても、それは深く政治的で構造的なものである、ということを実証している。情動に関する著作を——〔マクロな〕構造とは対極にある——ミクロなものに関する著作として参照することは、両者の相互の結びつきを否定する危険性がある。ジェンダーや人種に基づく主体性は固定的なアイデンティティではなく、モビリティやインモビリティの形態を通じて構成されるものである、ということを実証する上で、フェミニスト移民研究の仕事は特に重要である (Elliot 2016; Blunt 2007)。クィア理論、<sup>ディスアビリティ</sup>障害理論／クリップ・セオリー<sup>訳注6</sup>、批判的人種理論に関する研究を真剣に受け止めることは、認識しやすく正当なモビリティおよび人間性に関する思考、それらの物質性、それらの価値づけ／価値の引き下げ、といったもののカテゴリや様式そのものが、いかにして権力関係によって構成されているかを考察することを意味している (Wynter 2003)。

都市の日常的移動や政策モビリティに関する研究は、モビリティとインモビリティの二項対立を解消し、スケールの物象化を避け (Affolderbach

and Schulz 2015), 焦点を (イン) モバイルな主体、物体、政策、アイデアから、モビリティが内包する動的・言説的・物質的な権力関係へと移しやすくするために、循環 (Salter 2013), インフラストラクチャー (Lugo 2013a, 2013b), 集合体=動的編成 (assemblage) (McCann 2011a; Baker and McGuirk 2016; Rink and Gamedze 2015; Salter 2013; Waitt and Welland 2017) といった言葉を使用してきた。たとえば Robinson (2015) は、政策アイデアの流れ、取込み、適用の複雑さを理解するために、トポロジー的な政策モビリティ概念を主張している。集合体という言葉は、政策モデル (Temenos and McCann 2013), 政策の移動に関わる「アクター、物質、プロセス、実践」、さらには批判的な政策研究を行うための特定の方法論 (Baker and McGuirk 2016: 429) を記述するために使われている。

また、集合体概念は、新しい唯物論やマテリアル・フェミニズムに基づく日常的移動の経験に関する研究においても使われている (Boyer and Spinney 2016; Doughty and Murray 2016; Clement and Waitt 2017)。この研究は、言説的身体化と物質的身体化がいかに「双方向の相互作用」(Doughty and Murray 2016) であるかを強調している。ここでは、たとえば「母親、幼児、ベビーカー、その他のアクターやアクタン」(Boyer and Spinney 2016) が集合体として出会うとされている。主体性とモビリティ (Boyer and Spinney 2016) は両方とも「観念、感情、情動に沿った身体や物質との絡み合い」を通じて生成するのである (Clement and Waitt 2017; Boyer and Spinney 2016)。

たとえば、モバイルな母性の経験において物と観念の両方がいかに重要であるかを解明することは有用である。しかし、ここでは集合体という言葉は、モビリティの存在論、「アイデンティティ」としての母性、物質的なものと言説的なものの区別その

ものに疑問を投げかける (Puar 2011) ための概念 (Anderson and McFarlane 2011) としてではなく、ほとんど物や意味の集まりを指すものとして使用されている。

同じように、政策モビリティ研究を表現するために、検証する (examine), 探る (explore), 記述する (describe), 説明する (explain) (Lovell 2019), 見分ける (discern), 解きほぐす (disentangle), 解釈する (interpret), 分析する (analyse), 調査する (investigate) (たとえば Baker and McGuirk 2016) といった動詞が一般的に使用されていることは、[そうした研究では] 政策モビリティの既存のプロセスや権力関係の記述と理解に焦点が当てられていることを意味している。しかし Prince (2017: 337) は、集合体思考は、記述を超えて、どのような障壁、イデオロギー、ヒエラルキーが政策の特定の移動を可能にするかを問うアプローチを政策モビリティ研究に提供する、と主張している。この点で、現在の政策モビリティ研究は確かに「無限の記述」(Prince 2017 における Allen 2011 の引用) を超えて、「成功した」政策と「失敗した」政策 (Lovell 2019) の移動または停滞をもたらす新植民主義的 (Wood 2015) で新自由主義的な空間性、イデオロギー的前提、実践の形態に対する重要な抵抗策を提供するものとなっている。この研究は ([記述とそれ以上の取組みの] 両方の意味で) 深く批判的ではあるが、モビリティとは何かということや、主体性と価値の決定<sup>1)</sup>、モビリティに関する思考がいかにして可能になるかについて、支配的な存在論的前提を退けていない点でラディカルではない、と筆者は主張する。集合体を主に現状の記述、診断、批判の道具として使用することと、従来とは異なる倫理や未来を予見する存在論を構築することは全く異なるのである (Colebrook 2000: 90)。

#### IV モビリティの再定義

##### ——ラディカルな存在論に向けて？——

本章では、モビリティの存在論に目を向けるとともに、誰・何がモバイルであると理解されるかを構築する権力関係の再考を試みているモビリティ研究 (Manderscheid et al. 2014; Frello 2008; Sheller 2015) に注目する。筆者は——たとえば、(政策) モビリティを集合体として理解することを通じて——モビリティの存在論を再考することは、権力がモビリティとして、またモビリティを通じて、どのように機能するかを理解するための新たな道を生み出す、と主張する。しかし筆者は、特定のモバイルな存在論が持つ政治的含意に対して懸念を抱いている。第1に、〔モビリティの存在論に疑問を投げかける既存の〕アプローチは移動の物質的事実とその表象の区別を疑い始めたが、それは、モビリティを完全に言説的に構成されたものとして理解してしまう、あるいはモビリティを物質と意味の両方としてとらえる加法的なアプローチをとってしまう危険性を孕んでいる。いずれの場合も、物質性と意味の区別が維持されており、それらの相互の折り重なりが十分に探究されていない。第2に、非表象的なモビリティに焦点を当てることで権力に関するより広い理解が得られる一方で、帝國的で白人至上主義的な資本主義的・健全主義的家父長制 (hooks 2003) の権力の表出や技術としてのモビリティについて語る——また、それを破壊する——ことができなくなる危険性もある。

Frello (2008) は、モビリティの「<sup>なま</sup>生の事実」とその表象を区別することに疑問を投げかけている。上述のように、集合体という言葉の使い方の中には、移動の物理的事実への追加事項として、あるいはその上の層として、アイディアの移動を記述するものがある。Cresswell (2013) は、人は「物質世界の中の肉感的な人体」(p. 81) であると同時に「表

象的な風景の中の人物」(p. 82) でもあると論じている。しかし、Frello (2008) によれば、移動の物理的事実などというものは存在しない。何がモバイルなものとみなされるかは言説的に構築されるのであり、権力の効果だというのである。だが、Frello (2008) は、おそらく採用した理論の系譜に従ったせいで、モビリティに内在する権力をもつば言説的なものに帰属させてしまう危険を冒している。化石燃料、文書、壁、電線、熱、水、汚染といったものの物質性は、それらに生気を与える意味を有していない無力なものとして構築されてしまう危険性を孕んでいる。ここでマテリアル・フェミニズムに依拠しつつ、Cresswell (2013) が書いている肉感的な人体が常に図式化されていること、また、表象的な人物が常に肉づけされていることを強調することが重要である。言い換えれば、異性愛的、植民地的、ジェンダー的、人種的、障害差別的なインフラの外側には（〔たとえば〕清潔な水、食料、医療、シェルター、生活へのアクセスや、暴力の不在について考えずには）、肉感的な人間になること自体を理解できないのである。さらに、ラディカル・ブラック思想 (McKittrick 2015a; Wynter 2001, 2003; Mignolo 2015; Weheliye 2014; McKittrick 2015b, 2017) に従えば、人間なるものの姿——責任ある、価値ある、個々の移動する人の姿——は抽象的・中立的な身体ではなく、非常に特殊な人種的 (ジェンダー的、性的、階級的、能力的) 方法で肉づけされた姿だと言える。

ポスト現象学理論 (Ash and Simpson 2016) や非表象理論 (Dewsbury and Thrift 2005) は、マテリアル・フェミニズムや新しい唯物論と同じ理論的影響 (Deleuze 1988, 1992, 1994; Deleuze and Guattari 1987) を受けながら、モビリティを理解するために「ラディカルに過程論的 (processual)」(Merriman 2018) なアプローチをとり、身体とは何であるかではなく、身体には何ができるかを問う



ている (Bissell 2010a)。これらのアプローチは、所与の主体やアイデンティティの「厳密な社会的形成」(Bissell 2016) を中心とするモビリティの政治学から離れる取組みとして、(イン) モビリティの前認知的で内在的な力を考察する。これは、モビリティを位置の置き換え (displacement) という事実や、そうした事実ゆえに権力を通じて実現あるいは操作され (Beauchamps et al. 2017)、意味を与えられるものとみなすのではなく、モビリティ自体を権力の操作や技術としてとらえる見方 (Bærenholdt 2013) と一致している。これにより、モビリティがどのように主体性を構成するか、また、単なる制度や構造以上のものとして理解される政治の中で、主体性がどのようにして創造的な方法で作り変えられるかについて、重要な理解を得ることができる。

しかし、非表象的 (あるいは前言説的) なものと表象的 (言説的) なもの間に新たな二項対立やヒエラルキーを作り出すのは危険である。そこでは身体的差異が、表象的なアイデンティティ政治として、また分析の出発点には満たないと思われるものとして理解されてしまう。Nash (2000) が指摘するように、これは身体化された差異を消し去り、身体化を抽象的・普遍的な空白状態として理論化してしまう危険性を孕んでいる。その代わりに、歴史的かつ文脈的で物質-観念的な、身体化されたアフォーダンス——さまざまな形態のモビリティ (たとえば、数日かかりの徒歩移動 (Wylie 2005) や都市探検 (Garrett 2014; Garrett and Hawkins 2013; Mott and Roberts 2013a, 2013b)) を望ましいものや実現可能なものにする際に男性性、白人性、富が果たす役割——が明らかにされないまま、情動的経験が単一の身体から生じるものとして語られてしまうことになる。フェミニストの移民研究やモビリティ研究 (Hyndman 2013; Akyelken 2013; Scholten et al. 2012; Uteng 2009; Walsh et al. 2013) は、いかにしてモビリティが身体的差異と結びついた権力の軸を通じて構造化

され、経験され、理解されるかに焦点を当てているが、これはモビリティ研究にはほとんど浸透しておらず (Sheller 2015: 16)、移民研究では周縁的なもののみなされている (Nawyn 2010)。

モビリティへのアプローチが、国家、資本、ジェンダー、セクシュアリティ、あるいは人種化を通じて機能する権力に関する議論を避けると、権力概念は「ほとんど掴みどころのない」(Adey 2006: 76) ものになってしまう危険性がある。行為能力を持つ単一の主権者 (人間) のモバイルな身体 (Merriman 2018) に注目することから離れ、いかにあらゆるモビリティ——振動 (Bissell 2010b) からインフラの要素 (McCormack 2017) に至るまで——が政治的であるか (Bissell 2016 における Perter Adey の引用) <sup>訳注7</sup> を真剣に受け止める必要がある一方で、モビリティのインフラ、政治、パターンがどのようにして暴力、価値、ヒエラルキー、そして人間であることの意味に関する特定の理解を構成するか、を指し示することができる概念 (名前) が必要とされている。

権力関係に名前をつけたからといって、必ずしも権力に対する固定的・構造的な視点に陥ってしまうわけではない。Anderson (2017: 501) が行っているように、それによって、「支配、強制、指示などの関係がいかにして世界の動的編成 (assembling) を通じて出現するか」を考察できるようになる可能性もある。〔モビリティの〕内在的理解の中では、資本主義的-帝國的権力は、たとえば国境 (Mbembe 2018; Anderson et al. 2009; Burrige 2014)、監視、移民政策 (Schapendonk et al. 2018)、さらには取締りや投獄 (Burrige 2014) を通じて出現する。これは、モビリティを追跡したり理解したりするために特定のレンズや論理——マルクス主義、非表象理論、フェミニズム、クィア理論——を適用することではなく、権力の特定の強度や形態の表出や技術として (イン)

モビリティを理解することを意味する (Anderson 2017). それゆえ、ラディカルな形態のモビリティ——また、モビリティに対するラディカル・アプローチ——は、既存の権力関係の外部にある理想的な代替案 (Kirby 2011: 113) ではなく、「グローバル化、監獄国家 (carceral state)、帝国」(Cowen 2014: 224) の内部から出現するものである。[たとえば] Puar (2005) に従ってロジスティクスについて検討した Cowen (2014) において、これは、ロジスティクスの世界がいかにクィア的であるか、また、ロジスティクスの循環を破壊する取組みがいかに植民地的・人種的・軍事的なモビリティ (そうした取組みによって崩そうとしているもの) を通じて可能になっているか、を認識することを意味している。

## V リゾーム的なものとしての ラディカル・モビリティ

この思考の働き<sup>訳注8</sup>の要点は、**矛盾**ではなく**無効化**を象徴するものとして**対立項**を説明することである。これはラディカルな取組みと批判的な取組みを区別する上で重要である——なぜなら、後者は、可能性の条件を暴き出そうとするとき、カント的形式を前提とせざるをえないからである。(Ferreira da Silva 2017a: 9 [強調は原文通り])、

Harney and Moten (2013) は、奴隷制の廃止と「刑務所がありうる社会、奴隷制がありうる社会、賃労働がありうる社会の廃止」(p. 42) を区別している。本章では、帝国主義的、白人至上主義的、資本主義的な家父長制(hooks 2003)への包摂——あるいは、それらの修正や改善——の乗り越えを求める**アボリションニスト**の思想 (Gilmore 2017)、Ferreira da Silva の研究、ラディカル・ブラック・フェミニスト思想に従ってラディカリズムを定義する。ラディカル・ブラック思想は、主体性、価値、

正義に関する規範的、西洋中心的、自由主義的な前提やヒエラルキーに依拠しない研究方法 (Gilmore 2017; Harney and Moten 2013) や自由の実践を呼びかけている。本章では、こうしたラディカル性へのアプローチがモビリティの人文地理学にとってどのような意味を持つかを考察する。筆者は、権力関係について無批判なままモビリティの技術を減らしたり、増やしたり、改善したりすることを主張するアプローチ (II) や、モビリティと権力〔の関係〕を理解しようとする (III)、あるいはモビリティの存在論を再考する一方で権力、物質性、意味のスケール間での区分を維持したり、モビリティの存在論がいかに人種的、ジェンダー的、障害差別的であるかを語るができない危険性を孕んでいたりする (IV) 批判的アプローチと、ラディカル・アプローチを区別する。ラディカル・モビリティは、(イン) モビリティが構造的抑圧の表出や技術として構成される社会の廃止を求めるものである。筆者がリゾーム的なラディカル・モビリティと呼ぶものは、意味と物質性の根本的な区別や、モバイルな主体に関するリベラルな定義を無効化する必要がある (Ferreira da Silva 2017b)。またそれは、物質-記号的暴力 (および正義) がいかにモビリティの存在論の中に埋め込まれているかについての理解に基づいていると思われる。

以下では、モビリティをエネルギーの物質-記号の変換として理解する存在論を提案する。このアプローチは、すでに地下に存在しており、地下で進行しているものを認識するという意味でリゾーム的である。Harney and Moten(2013)が指摘するように、今までとは異なる世界はすでにサブアルタンの地下的コモンズ (subaltern undercommons) の中で計画されている最中なのである。それは「思いもよらない場所」(McKittrick 2014) であり、近代的な知識生産の中核にある前提 (客観性、普遍性) や技術 (測定、分類、解釈) に固執しない、あるいはそれらを

必要としない認識論の中にあると思われる (Ferreira da Silva 2013: 44). この存在論は、モビリティの可能性の条件である社会-物質的な消耗と変換を明らかにしようとする点でもリゾーム的である。モビリティのラディカル地理学にとって、これはモビリティを決定する単一の、あるいは固定された構造的ルーツ根源を追求するのではなく、それを構成する意味-物質性 (リゾーム) をマッピングする (Deleuze and Guattari 1987) ことを意味する。また、移動する主体・物体・アイデアそのものから、権力の作用としてのモビリティに関わる関係的な物質-記号のプロセスへと焦点を移すことにもつながる。

人間の移動形態の多くは、死や先立つ生命を通じたエネルギーの変換を必要とする。化石燃料から得られるエネルギーは何百万年も前に死んだ有機体の燃焼を必要としており、「人間」の力で動くと言われているモビリティは、エネルギーを生み出すために植物、動物、昆虫、微生物やその再生産のエージェント (種子、果実) の代謝を必要とする、という意味で常に人間以上のもの (more-than-human) である (Whatmore 2013)<sup>2)</sup>。これは、生物物理学的な変換であると同時に観念と絡み合っている点で、物質-記号的である (Haraway 2004)。たとえば、産業革命、家畜奴隷、植民地化、白人至上主義、資本の循環と労働者からの搾取、といったものの歴史、イデオロギー、実践からエネルギーのための化石燃料の使用と燃焼を省くことはできない (Boyer 2017; Clark and Yusoff 2014; Szeman and Boyer 2017)。われわれが人間の観念だと考えているものの運動や生成も、エネルギー的・物質的關係によって微妙に変化している (Bosworth 2017; Clark and Yusoff 2014)。以下では、この存在論が、モバイルな主体性、モビリティの価値、モビリティ正義に関する地理学者の理解に対して持ちうるいくつかの含意を概説する。

## 1. モビリティの主体

モビリティをエネルギーの物質-記号の変換として理解することは、モバイルな主体を構成する物質-言説的な権力関係を曖昧にしたり、否定したりすることなく、モバイルな主体を脱中心化=分散化することになる。たとえば歩行者は、皮膚の境界と法的・医学的に認められた人間性の限界に依存し、それを生み出す——それに反抗することもある——生物物理学的・言説のプロセスによって構成されている。それらはエネルギーの変換と身体の変容に沿って、またそれを通じて構成されている。スマートフォンのエネルギー、データ、材質は歩き方に変換され、カフェインはエネルギーの感覚に変換され、地形と重力は筋肉に変換される。このことは、共同構成的な生成 (becoming) における内部作用 (intra-action)<sup>訳注<sup>9</sup></sup> (Colls 2007; Barad 2007) やモビリティの非関係的な政治学を物語っている。そこでは権力が常に人間的なものとして、あるいは人間的なものとしてのみ理解されることはない。材料、アプリ (Schwanen 2015b)、化石燃料の能力・構成・属性は、特定の傾向を持ち、人間を含まない未来を予兆しているかもしれないが、可能なモビリティの形態を構成している。言い換えれば、リゾーム的なラディカル・モビリティは、われわれのことをほとんど気にしないものに気を配る必要があるかもしれない (Clark and Hird 2013)。

これは、主体性を完全にポストヒューマン的に理解することを提唱しているわけではない (このアプローチが抱えるいくつかの問題については Weheliye 2014 を参照)。移民研究、政策モビリティ研究、交通研究においてモバイルな主体は、人種的、ジェンダー的、健全主義的な人間理解や人間のヒエラルキーの中で、また正常性や望ましい主体性の中で構成されている。これらのヒエラルキーは、法律、製品、政策、監視、インフラ、抽出 (Yusoff 2018) や、エネルギーの流れ、資本の流れ、身体の構成要素の

流れ (Povinelli 2006; Dixon 2014) のために設計され、符号化され、規律化される。まさに身体化の可能性の条件——食料、有害な環境や(国家の)暴力からの安全、地位や認識の形態へのアクセス、金融、医療、衣服、住居など——が人間のヒエラルキーを通じて構成されているのである。Sylvia Wynter が主張するように、価値ある人間性の物語は、経験された喜びや痛み of 神経学的な符号化そのものに埋め込まれている (Wynter 2003)。ラディカル・モビリティは、植民地主義的な知識の様式を通じて継承された深く人種的、健全主義的、ジェンダー的な人間性の物語 (Mignolo 2015; Jackson 2013; Weheliye, 2014) が、いかにモビリティとして表現され、モビリティを通じて再生産されているかを認識する必要がある。

モビリティへのリゾーム・アプローチは、価値があるとされるモビリティや人間性に関する支配的(家父長制的、人種差別的)概念の中で周縁化された主体性のカテゴリーを包摂したり、認識したりするようなことは目指さないだろう (Mignolo, 2015: 119)。Ferreira da Silva (2017a) は、「差異のカテゴリーとしての黒人性は(…)暴力のシニフィアンとして機能する」という理解について述べている。同じように、[ハリケーン]カトリーナ後のニューオーリンズの都市再建について書いた Ansfield(2015) は、価値があるとされるモビリティや人間性の広範な人種的構築を認識せずにネットワーク資本やモビリティの欠如を人種と結びつけると、黒人の病理という支配的な比喩表現 (tropes) を固定することになってしまう、と指摘している (Ansfield, 2015: 133)。ラディカルな視点は、価値がないとされる(イン)モビリティを女性、黒人、貧困者、クィア、障害者、恵まれない人などとして印づけられた身体や空間と結びつけるのではなく、「一般的に認められており価値がある人間」というカテゴリーの構築を必要とする思考様式を疑うとともに、そうしたカテ

ゴリーとモビリティによって生じるものとの間の決定関係を理解しようとする分析様式に疑問を投げかける必要がある (Ferreira da Silva 2017a)。差異は、特定の「間身体的状況 (intercorporeal situations)」(Saldanha 2016) の中で演じられるカテゴリーやアイデンティティとしてではなく、モビリティという権力を通じて構築されたり、表出したりする不確定で生成的な物質-記号的力 (Grosz 2012) として理解できるかもしれない。

## 2. モビリティの価値づけ

現代の価値のヒエラルキーの中では、「移動の習得は資源」(Frello 2008: 34) なのかもしれない。しかし、モビリティ研究は価値を構成する思想信条、前提、権力関係に疑問を投げかけなければ、支配的な価値づけの様式を強化する危険性がある。モビリティの包摂やより平等な分配を提唱することは必要な解決策に思われるかもしれないが、移動は「習得する」ことが望ましい資源であるという前提を不安定化させるものではない。代わりにリゾーム・アプローチは、いかにして価値がモビリティとして、またモビリティを通じて構築され、変容するか——たとえば、価値が奴隷労働や先住民の土地から現代のグローバル資本の移動へと変容する過程——を考えるものである (Ferreira da Silva 2017b)。さらにリゾーム・アプローチは、能力、自由、富、選択と移動、生活、新しさ、発見、革新、白人性、男性性、健康(また、それに付随する若さ、細さ、速さ、魅力、フィットネスのイメージ)、持続可能性——また、効率性、清潔、潔白、全体性、命、長寿、秩序のイメージ——が価値を与えられ、その反意語が価値の否定に関連づけられる、という価値の二元論をモビリティの理論、実践、インフラ、言説がいかに強化するか、を問い直すものでありうる。可動部の風化 (Neimanis and Walker 2014) や摩耗、デジタルモビリティにおけるエネルギーの使用 (Gabrys

2014), 筋肉組織の断裂 (Acker 1993) のように, モビリティを常にすでに社会-物質的なエネルギーの変換として理解すれば, 特定の形態のモビリティ, 流動, 遊牧主義 (Braidotti 2011) を本質的により健康的で, 持続可能で, 進歩的で, 価値があるものとする考えは維持しづらくなるだろう. 代わりに, モビリティは「不安定さと生きやすさ (生きづらさ)」(Puar 2017) の形態や, 生と死の間の不明瞭な領域を構成するものとして理解される (Weheliye 2014; Povinelli 2006). これは, 状況を逆転させ, 価値を下げられているものに価値を与えるということではなく, モビリティに関する理解が価値のヒエラルキーを強化する上で果たす役割に疑問を投げかけることを意味している.

また, モビリティに対するリゾーム・アプローチは, 資本の有無を通じて価値が大きく枠づけられる, という非常に政治経済学的な理解を裏切るものである (Ferreira da Silva 2017a). 価値づけを政治経済的意味, 社会的意味, 文化的意味のいずれかの機能に還元すると, 権力がエネルギーの流動・固定や, 「大地」として理解される生物あざざるものの物質性 (Whatmore 2013; Povinelli 2016) を通じて成立するものでもあることが否定されてしまう. 電気, 壁, 船, 空港, 自転車などは, 単に人間によって社会的に構築され, 価値で満たされるのを待っている不活性な容器ではなく (Grosz 2017), それ自体が社会-物質的な硬さと開口部を含んでいるのである. たとえば, アメリカにおける自動車移動は, 社会的・政治的・経済的現象として理解されるだけでなく, 石油のエネルギー密度や, 石油によって動員・消費される物質的かつ記号的な権力の形態を通じて理解される必要もある (Huber 2013).

### 3. モビリティ正義

モビリティ正義に関するさまざまな視点をレビューした研究 (たとえば, Pereira et al. 2016;

Sheller 2018; Lucas et al. 2015) は, 正義を理解するための特定の系譜 (roots) / 経路 (routes) がいかにモビリティに対する非常に多様なアプローチと介入を含意しているか, を示している. モビリティをどのように理解するかは——それが移住, 交通, 資源, 運動・実践・意味の複合体 (Cresswell 2010b), コモンズ (Nikolaeva et al. 2019), 生涯の経路の展開 (King 2012), 物質-記号的エネルギーの変換 (筆者が本稿で提案しているもの), といったもののいずれであれ——モビリティ正義をどのように想像するかにも影響を与えるだろう.

たとえば交通正義は, モビリティをその負担 (金銭的成本, リスク, 時間, 健康影響) や社会的・個人的効用 (仕事へのアクセス, 社会的つながり, 健康, 商品, サービス) の観点から理解する傾向にある. アクセスの欠如は交通貧困として理解され (Lucas 2004; Lucas et al. 2016; Martens 2012), 交通正義は, 人種, 収入, 年齢, ジェンダーといったカテゴリーを通じて理解される社会集団の間での, モビリティの価値とコストのより公平な分配を確かなものにすることを目指す (Blumenberg 2008; Blumenberg and Ong 2001). 理論的には, 交通研究においては, 分配的正義というリベラルな概念 (たとえば, Pereira et al. 2016 が論じたような John Rawls の概念) が優勢である. また, リベラルな正義は移民の地理学においても一般的である. そこでは, 不公正は個人の権利の侵害 (Banai et al. 2012), 不自由または強制的な移動, 被害者意識 (King 2012) として理解され, 正義は抑圧からの自由や移動に対する制約といった多様な表現で理解されている.

リベラルな正義の「境界づけられた功利主義的個人主義」(Haraway 2016) は, 孤立的で, 合理的で, 正常な個人を前提としている. フェミニストや批判的人種理論家は, 差異, 絡み合った情動の伝染, 習慣, トラウマ, 依存, 歴史的・空間的に分散した権力と



抑圧の形態、といったものを消し去る「白紙」の主体の不可能性を指摘している (Mills 2017)。さらに、物質性は、価値生産のための背景や資源として、あるいは外部性のための流し台として——主に、人間の目的を達成し、人間／環境という二項対立を強化するための乗り物として——想定される傾向がある。平等主義や十分性主義 (Lucas et al. 2015) などの正義原則が適用される領域は、空間と時間に縛られた所与の政治的領域、主体、政策圏に結びついた人間的なものであり、政治的境界や現在／未来、人間／環境の区別を超える正義を概念化する余地はほとんどない。ヨーロッパ中心のナリベラル思想は、それ自体を普遍的なものとして枠づけることで、正義、自由、進歩というリベラルな概念がどのようにして人種資本主義、奴隷制、帝国に関与しているか——また、依存しているか——を見えなくしている (Gopal 2019: 15)。

Sheller (2018) は *Mobility Justice* の中で、リベラルな交通正義とよりインモビルな空間正義 (spatial justice) の両方の限界を超えた、広範囲でマルチスケールのモビリティ正義概念 (p.35) を概説している。Sheller (2018: 170) は、グローバルサウス、先住民、フェミニスト、クィアの思想に依拠し、人間と人間以上のものの境界を取り払うモバイル・コモンズを提唱している。Sheller (2018) によれば、モバイル・コモンズという考え方は、個人的で私的な所有や、資本主義と国境の制約からモビリティを引き離すものである (p.169)。しかし、モバイル・コモンズを運用可能なものとする中で、モビリティは依然として分配を必要とする所有物として語られ、国家は企業や過剰なモビリティと速さを規制し、モビリティの害を防ぐために機能するものとされている (p.169)。筆者は、モビリティを所有・使用・分配されるモノや資源としてではなく、エネルギーの変換プロセスとして理解するためには、モビリティ正義の理解の仕方を転換する必要

がある、と主張する。常にすでに権力の一形態であり、物質－記号的な死や変換として理解されるモビリティは、生成へと向かって実践される倫理を有している。たとえば、倫理は、化石燃料へのアクセスの分配や気候変動の不均等な効果においてだけでなく、抽出と燃焼の動きそのもの——また、それによって変換される物質－記号的関係——においても働く。これは、デリダの「来るべき正義」に依拠する Barad (2010)、Grosz (2017)、Ferreira da Silva (2013) などのフェミニスト哲学者の研究における正義の理解と一致している。正義は、分配の結果や、思考実験または道徳、その「格率と規定」(Butler and Athanasiou 2013) を通じて果たされる特定の望ましい帰結ではなく、モビリティの存在論に内在するものである (Grosz 2017)。

モビリティが常にすでに意味と物質性が絡み合うプロセスであるとするれば、持続可能性の終点と正義の開始点を切り分けるのは難しくなる。たとえば、車を借りて運転するという行為は、特定の世界を作り出し、他の世界を閉ざす物質－記号的なエネルギーと資源 (運転免許証、法的地位、資金、言語、化石燃料) の動員を意味している。[このように考え方を考えることで] 特定の形態のモビリティが公正であるか持続可能であるかではなく、どのような社会－物質的構成が、どのようにして、どのような効果を持って実現され、排出されるかが問われるようになる。実際には、持続可能なモビリティは、より少ない移動、公正なカーボンフットプリントの算定と分配、個人の移動行動へのインセンティブの付与、といったマルサスの格率にはあまり見えないかもしれない。持続可能性は正義のように見えるかもしれないし、持続可能性と正義はいずれも、Ferreira da Silva (2013) が「情動、意図、注意」の様式を通じた「構成的暴力」を暴くラディカルな実践 (p.59) と呼ぶものに留まることなのかもしれない。生態系の大規模な破壊、土地の収奪、労働

する身体と生計の搾取に依存する——また、それらを促進する——モビリティの構成 (configurations) は、修正することができない (Halberstam 2013; Harney and Moten 2013). むしろ、モビリティ正義には、モビリティ (Sheller 2018) と人間性そのもの (McKittrick 2015b) を構成・評価する、<sup>ラディカル</sup>根本的に別の方法が必要かもしれない。

## VI 結論の脇道

失敗の脇道とは、資本の高速道路の間にあるすべての空間のことである (Halberstam 2011: 19).

ラディカル・モビリティ——モビリティの構成とその研究の両方——は、破壊あるいは失敗に見えるかもしれないし、支配的な存在論や価値の範囲内では、モビリティ (に関するもの) とは認識されないかもしれない。移民研究、交通研究、政策モビリティ研究を横断してモビリティについて考えることは、モビリティの存在論に対する問題提起や、モビリティを研究するさまざまな方法の交配を招く (Kwan and Schwanen 2016). King (2012) は、モビリティ・パラダイムは、移住研究を移住の形態間の基本的区分から共通のモビリティ理解へと転換するのに役立つ、と述べている。また、移民研究の中から生まれた国境と国家権力に対する批判は、政策の役割に対してより批判的な、日常の都市モビリティに関する研究に知見を与えることができるだろう (Harney and Moten 2013: 74). これは、モビリティに関するさまざまな理解の仕方を蓄積するというのではなく、多様な、また共通の前提 (モビリティはどのようなものとして理解されているか? モバイルな主体を作り出す前提はどのようなものか? どのような価値のヒエラルキーが前提とされているか? どのような持続可能性と正義の定義が利用されているか?) を透明化し、理解し、そ

れらに挑戦するということである。

モビリティの人文地理学は、権力とモビリティについてわれわれ自身が抱いている前提を透明化することを通じてのみ、ラディカル性の意味を明確にすることができる。ここでは、3つの一般的なアプローチを概説した。第1に、より公正で持続可能なモビリティへと移行するために必要な変化の大きさと規模を意味するものとしてラディカルという言葉を使用するアプローチである。迅速な変化や大規模な変化は必要であるが、こうしたアプローチは、モビリティの中に埋め込まれている、またモビリティによって成り立っている権力関係を認識しない傾向がある。第2に、モビリティに対する批判的アプローチの必要性を概説した。このアプローチは、(イン)モビリティを構造化する権力関係を追跡するが、しばしば言説的権力とインフラの権力の区別を維持し、所与のモビリティの存在論を前提とする傾向がある。第3に、モバイルであることの意味とその定義の仕方の政治性を問うアプローチについて考えた。最後に、主体、価値、正義に関するリベラルな概念を揺るがすラディカル・ブラック思想とマテリアル・フェミニスト思想に依拠して、ラディカル性をリゾーム的なものとして理解することを提案した。これは、モビリティについて〔従来とは〕非常に異なる疑問 (モビリティが実現し、必要とし、生み出すエネルギーの物質-記号的な死や変換はどのようなものか?) を投げかけるものである。モビリティを死や変換の形態の現れとして理解すれば、モビリティの特定の形態、イデオロギー、分配、技術の価値を自動的または普遍的に前提とすることはできなくなる。むしろ、倫理とモビリティに関する疑問は、具体的で、過程に根差した、物質-記号的なものである必要がある。モビリティはどのように特定の世界を構成するだろうか? その過程で何が・誰が消耗・変換されるだろうか? この枠組みにおいては、モビリティの持続可能性と正義を別々に扱

うことはできない。

さらに、モビリティに関する人文地理学研究そのものをリゾーム・アプローチでとらえれば、われわれは自分たち自身に対して、イデオロギー的-エネルギー的資源はどこに蓄積され、その過程でどのようなアイデアの流れが再生産・抽出・消耗・変換されるか、といった疑問を投げかけることができるだろう。どのような可能世界が動員・容認・指示・沈黙させられ、失敗したとみなされるのだろうか？本稿は、人文地理学者に対して、「モビリティを変質させる (unmake)」(Sheller 2018; Temenos et al. 2017) ことだけでなく、存在-認識論的前提——価値のヒエラルキー、主体化の様式、権力としてのモビリティ (power-as-mobility) が作用する物質-記号的構成——を解き放つ (unlearn) ことも促している。このような仕方でもビリティを解明しないことには、未来のモビリティに関する想像や実践は、さまざまな点でうわべだけ環境に配慮しつつ現状を維持することにつながる危険性がある。

2013～2018年にオックスフォード、ロンドン、ロサンゼルスで共に話したり、乗車したり、読んだりした人たちにはお世話になりました。Beth Greenhough, Bronwyn Parry, そして綿密に〔本稿を〕読み込み、非常に役立つ示唆を与えてくれた匿名査読者の方々と *Progress in Human Geography* 誌の編集者の方々に感謝の意を申し上げます。また、本稿での議論について、さまざまなかたちで何度もフィードバックを与えてくれた Tim Schwanen と Sarah Whatmore に感謝いたします。

### 利益相反の宣言

著者は、本論文の研究、著作権、出版に関して、一切の潜在的な利益相反を有していない。

### 助成金

著者は、本論文の研究、著作権、出版に関して、以下の支援を受けた。本プロジェクトにおけるフィールドワークは、ERCの助成を受けた (助成番号 ES/J500112/1)。

### ORCID iD

A. C. Davidson <https://orcid.org/0000-0002-4330-3680>

### 注

- 1) たとえば Lovell (2019) は、政策モビリティの研究に「失敗した」政策を含める必要があると主張している。失敗がインモビリティや権力関係とのつながりを通じてどのように枠づけられるか、ということに関する議論はあるが、「成功」や「失敗」という概念を支える価値の二元論やヒエラルキーとの関わりは少ない。
- 2) 太陽、風、水流、地形に完全に依存する人間のモビリティが、従前の死 (化石燃料由来のエネルギーや物質など)、あるいはより最近の生命の代謝 (生物由来の物質とエネルギーなど) に由来する何らかのエネルギーのインプットなしに実現されるとは想像し難い。たとえば、Solein というタンパク質は空気と太陽光のみから作られると宣伝されているが、その生産には微生物の死が必要である (<https://solarfoods.fi/bioprocess/>) [2023年2月20日時点ではウェブサイトのアドレスが切れている。以下のアドレスを参照されたい、<https://solarfoods.com/science/>]。

### 訳注

- 1 「ブラック・ライブズ・マター」は、アメリカで始まった黒人に対する不当な暴力や構造的・組織的な人種差別の撤廃を求める抗議運動のこと。「反パイプライン運動」は、アメリカのノースダコタ州からイリノイ州までをつなぐダコタ・アクセス・パイプラインの建設に対してネイティブアメリカン (スタンディングロック・スー族) が行ってきた抗議運動のこと。「エクステンクション・

レベリオン」は、非暴力の直接行動により地球温暖化、生物多様性の喪失、人類絶滅の危機などに対する社会規模の改変を求める市民運動のこと。

- 2 人種の観点から資本主義の歴史を白人優位主義的なものとしてとらえなおす概念、資本主義は西洋の白人による植民地収奪などと密接に結びついており、人間の人種的ヒエラルキーの上に成り立っているという考え。
- 3 “radical”の語源はラテン語で「根」を意味する“radicalis”, “radix”である。
- 4 Green Awards の Best Integrated Campaign 賞 と Friends of the Earth の Earthmovers 賞 (Communicating Powerfully) を 獲 得 し て い る (<https://www.manchesterfoe.org.uk/loveyourbike/fast-lane-fat-lane-ad-campaign-2006/>, 最終閲覧日: 2023年2月18日)
- 5 疾病による早死で失う命の年数と障害を抱えて過ごす年数の和によって表される生存年数、疾病負荷を総合的に示す指標として世界保健機構 (WHO) で採用されている。
- 6 手足の不自由な人に対する蔑称として用いられてきた“crip”という言葉を健常中心主義への抵抗のスローガンとしてあえて使用し、健常/障害という区別を攪乱しようとする考え。
- 7 原文では「Adey」としか書かれていないが、Bissell (2016) は以下の文献を引用している。Adey, P. 2010. *Mobility*. London: Routledge.
- 8 この引用文の前で Ferreira da Silva (2017a: 9) は以下のように述べている。

近代西洋の想像力では、黒人性 (blackness) には何の価値もない。それは無である。そのため、黒人性は矛盾を意味するのではなく、無効化を告げる対立項の印である。黒人性は質料 (matter) を意味する——「もの」(The Thing) として、形 (form) のない何かを指す——ため、経済的場面と倫理的場面の両方において価値を支える記号表現の秩序全体を無効にするものとして機能する。

引用文中の「思考の働き」は、こうした近代西洋の想像力を意味している。西洋の歴史において黒人性は常に命 (形あるもの) の対立項 (否定的な価値を持つ命=形なきもの) として位置づけられ、弁証法における正に対する反として理解されてきたが、実はそれは正に反するものではなく、正/反という二分法そのものを無効化するものであり、そこに抵抗の可能性がある、というのが Ferreira da Silva (2017a) の主張である。

- 9 フェミニスト物理学者・哲学者 Karen Barad のポスト人間中心主義的な関係論の概念 (Barad 2007)。彼女は諸事物の関係性を、先験的に分離して実在するものどうしの相互作用 (inter-action) としてではなく、常に互いが互いの内部である (絡み合っていて内と外を明確に分離することができない) 内部作用 (intra-action) としてとらえる。彼女の考えでは、諸事物の存在は関係性に先立つものではなく、常に他の事物との関係性の中で生じるものである。存在する事物どうしが作用し合うのではなく、諸事物の内部作用的な絡み合いの中で存在が現出するのである。こうした考えのもとで、人間と非人間の関係を主体と客体 (主体の内側と外側) としてとらえる人間中心主義的な発想が退けられる。

## 文 献

- 283 Collective 2008. What's just? Afterthoughts on the Summer Institute in the Geographies of Justice, 2007. *Antipode* 40: 736-750.
- Acker, K. 1993. Against ordinary language: The language of the body. In *The last sex: Feminism and outlaw bodies*. ed. M. Kroker, 20-28. Basingstoke: Macmillan.
- Adey, P. 2006. If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im)mobilities. *Mobilities* 1: 75-94.
- Affolderbach, J, Schulz, C. 2015. Mobile transitions: Exploring synergies for urban sustainability research. *Urban Studies* 53: 1942-1957.
- Ahmed, S. 2015. *The cultural politics of emotion*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Akyelken, N. 2013. Development and gendered mobilities: Narratives

- from the women of Mardin, Turkey. *Mobilities* 8: 424-439.
- Allen, J. 2011. Powerful assemblages? *Area* 43: 154-157.
- Anderson, B. 2017. Cultural geography I: Intensities and forms of power. *Progress in Human Geography* 41: 501-511.
- Anderson, B, McFarlane, C. 2011. Assemblage and geography. *Area* 43: 124-127.
- Anderson, B, Sharma, N, Wright, C. 2009. Editorial: Why no borders? *Refuge* 26: 5-18.
- Ansfield, B. 2015. Still submerged: The uninhabitability of urban redevelopment. In *Sylvia Wynter: On being human as praxis*. ed. K. McKittrick, 124-141. Durham, NC: Duke University Press.
- Ash, J. and Simpson, P. 2016. Geography and post-phenomenology. *Progress in Human Geography* 40: 48-66.
- Avila, E. 2014. The freeway is the perfect place to protest Ferguson. Available at: <http://www.zocalopublicsquare.org/2014/12/15/the-freeway-is-the-perfect-place-to-protest-ferguson/ideas/nexus/> (Last accessed 28 December 2019).
- Bærenholdt, J. O. 2013. Governmobility: The powers of mobility. *Mobilities* 8: 20-34.
- Baker, T. and McGuirk, P. 2016. Assemblage thinking as methodology: Commitments and practices for critical policy research. *Territory, Politics, Governance* 5: 425-442.
- Banai, A, Lenard, P. T. and Torressi, T. 2012. Migration and global justice. *Global Justice: Theory Practice Rhetoric* 5: 1-3.
- Banister, D. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15: 73-80.
- Barad, K. 2007. *Meeting the universe halfway: Quantum physics and the entanglement of matter and meaning*. Durham, NC: Duke University Press.
- Barad, K. 2010. Quantum entanglements and hauntological relations of inheritance: Dis/continuities, spacetime enfoldings, and justice to come. *Derrida Today* 3: 240-268.
- Barad, K. 2013. On touching: The inhuman that therefore I am. *differences* 23: 206-223.
- Beauchamps, M., Hoijtink, M. and Leese, M. 2017. Introduction. In *Security/mobility: Politics of movement*. eds. M. Leese and S. Wittendorp, 1-14. Manchester: Manchester University Press.
- Bergman, N., Schwanen, T. and Sovacool, B. K. 2017. Imagined people, behaviour and future mobility: Insights from visions of electric vehicles and car clubs in the United Kingdom. *Transport Policy* 59: 165-173.
- Berlant, L. 2011. *Cruel optimism*. Durham, NC: Duke University Press.
- Bissell, D. 2010a. Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space* 28: 270-289.
- Bissell, D. 2010b. Vibrating materialities: Mobility-body-technology relations. *Area* 42: 479-486.
- Bissell, D. 2016. Micropolitics of mobility: Public transport commuting and everyday encounters with forces of enablement and constraint. *Annals of the American Association of Geographers* 106: 394-403.
- Blanco, J., Lucas, K. and Schafran, A. 2018. Contested mobilities in the Latin American context. *Journal of Transport Geography* 67: 73-75.
- Blickstein, S. G. 2010. Automobility and the politics of bicycling in New York City. *International Journal of Urban and Regional Research* 34: 886-905.
- Blumenberg, E. 2008. Immigrants and transport barriers to employment: The case of Southeast Asian welfare recipients in California. *Transport Policy* 15: 33-42.
- Blumenberg, E, Ong, P 2001. Cars, buses, and jobs: Welfare participants and employment access in Los Angeles. *Transportation Research Record* 1756: 22-31.
- Blunt, A. 2007. Cultural geographies of migration: Mobility, transnationality and diaspora. *Progress in Human Geography* 31: 684-694.
- Boehm, S., Jones, C. and Land, C. 2006. *Against Automobility*. Oxford: Blackwell.
- Bosworth, K. 2017. Thinking permeable matter through feminist geophilosophy: Environmental knowledge controversy and the materiality of hydrogeologic processes. *Environment and Planning*



- D: Society and Space* 35: 21-37.
- Boyer, D. 2017. Energopower: An Introduction. In *Energy Humanities*. eds. I. Szeman and D. Boyer, 184-205. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Boyer, K. and Spinney, J. 2016. Motherhood, mobility and materiality: Material entanglements, journey-making and the process of 'becoming mother'. *Environment and Planning D: Society and Space* 34: 1113-1131.
- Braidotti, R. 2011. *Nomadic subjects: Embodiment and sexual difference in contemporary feminist theory*. New York: Columbia University Press.
- Brown, W. 2015. *Undoing the demos: Neoliberalism's stealth revolution*. New York: Zone Books.
- Burridge, A. 2014. 'No borders' as a critical politics of mobility and migration. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies* 13: 463-470.
- Butler, J. and Athanasiou, A. 2013. *Dispossession: The performative in the political*. Cambridge: Polity Press.
- Chatterton, P. 2018. *Unlocking sustainable cities: A manifesto for real change*. London: Pluto Press.
- Chouinard, V. 1994. Reinventing radical geography: Is all that's left right? *Environment and Planning D: Society and Space* 12: 2-6.
- Clark, N. and Hird, M. J. 2013. Deep shit. *O-Zone: A Journal of Object-Oriented Studies* 1: 44-52.
- Clark, N. and Yusoff, K. 2014. Combustion and society: A fire-centred history of energy use. *Theory, Culture & Society* 31(5): 203-226.
- Clarsen, G. 2018. Vistas of future new mobility studies. *Transfers* 8: 112-117.
- Clement, S. and Waitt, G. 2017. Walking, mothering and care: A sensory ethnography of journeying on-foot with children in Wollongong, Australia. *Gender, Place & Culture* 24: 1185-1203.
- Colebrook, C. 2000. From radical representations to corporeal becomings: The feminist philosophy of Lloyd, Grosz, and Gatens. *Hypatia* 15: 76-93.
- Colls, R. 2007. Materialising bodily matter: Intra-action and the embodiment of 'fat'. *Geoforum* 38: 353-365.
- Conley, J. and McLaren, A. 2009. *Car troubles: Critical studies of automobility and auto-mobility*. Farnham: Ashgate.
- Cowen, D. 2014. *The Deadly life of logistics: Mapping the violence of global trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Cresswell, T. 1993. Mobility as resistance: A geographical reading of Kerouac's 'On the Road'. *Transactions of the Institute of British Geographers* 18: 249-262.
- Cresswell, T. 1999. Embodiment, power and the politics of mobility: The case of female tramps and hobos. *Transactions of the Institute of British Geographers* 24: 175-192.
- Cresswell, T. 2006. *On the move: Mobility in the modern Western world*. London: Routledge.
- Cresswell, T. 2010a. Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography* 35: 550-558.
- Cresswell, T. 2010b. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space* 28: 17-31.
- Cresswell, T. 2012. Mobilities II: Still. *Progress in Human Geography* 36: 645-653.
- Cresswell, T. 2013. Citizenship in worlds of mobility. In *Critical mobilities*. eds. O. Söderström, S. Randeria and D. Ruedin, 105-124. Lausanne: EPFL Press.
- Cresswell, T. 2014. Mobilities III: Moving on. *Progress in Human Geography* 38: 712-721.
- Creutzig, F., Jochem, P. and Edelenbosch, O. Y. 2015. Energy and environment. Transport: A roadblock to climate change mitigation? *Science* 350: 911.
- Cupples, J. and Ridley, E. 2008. Towards a heterogeneous environmental responsibility: Sustainability and cycling fundamentalism. *Area* 40: 254-264.
- Deleuze, G. 1988. *Spinoza: Practical philosophy*. San Francisco: City Lights Books. ドゥルーズ, G. 著, 鈴木雅大訳 1994. 『スピノザ——実践の哲学』平凡社.
- Deleuze, G. 1992. Postscript on the societies of control. *October* 59: 3-7. ドゥルーズ, G. 著, 宮林 寛訳 2007. 追伸——管理社会について. 『記号と事件——1972-1990年の対話』356-366, 河出書房新社.

- Deleuze, G. 1994. *Difference and Repetition*. New York: Columbia University Press. ドゥルーズ, G. 著, 財津 理訳 1992, 『差異と反復』 河出書房新社.
- Deleuze, G. and Guattari, F. 1987. *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. London: University of Minnesota Press. ドゥルーズ, G. ・ガタリ, F. 著, 宇野邦一・小沢秋広・田中敏彦・豊崎光一・宮林寛・守中高明訳 1994, 『千のプラトー——資本主義と分裂症』 河出書房新社.
- Dewsbury, J. D. and Thrift, N. 2005. 'Genesis eternal: After Paul Klee'. In *Deleuze and Space*. eds. I. Buchanan and G. Lambert, 89-108. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Dhawan, R., Hensley, R. and Padhi, A. 2019. Mobility's second great inflection point. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/mobilitys-second-great-inflection-point> (last accessed 28 December 2019).
- Dixon, D. P. 2014. The way of the flesh: Life, geopolitics and the weight of the future. *Gender, Place & Culture* 21: 136-151.
- Doughty, K and Murray, L. 2016. Discourses of mobility: Institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities* 11: 303-322.
- Elliot, A. 2016. Gender. In *Keywords of mobility: Critical engagements*, eds. N. B. Salazar and K. Jayaram, 73-92. New York: Berghahn Books.
- Esson, J., Noxolo, P. and Baxter, R. 2017. The 2017 RGS-IBG chair's theme: Decolonising geographical knowledges, or reproducing coloniality? *Area* 49: 384-388.
- Fastenrath, S. and Braun, B. 2018. Lost in transition? Directions for an economic geography of urban sustainability transitions. *Sustainability* 10: 24-34.
- Ferreira da Silva, D. 2013. To be announced. *Social Text* 31: 43-62.
- Ferreira da Silva, D. 2017a.  $1 \text{ (life)} \div 0 \text{ (blackness)} = \infty - \infty \text{ or } \infty / \infty$ : On matter beyond the equation of value. *e-flux* 79: 1-11.
- Ferreira da Silva, D. 2017b. Speculations on a transformative theory of justice. *Hearings: The Online Journal of Contour Biennale*. Available at: <http://hearings.contour8.be/2017/04/11/speculations-transformative-theory-justice/> (Last accessed 28 December 2019).
- Foucault, M. 2008. *The birth of biopolitics*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. フーコー, M. 著, 慎改康之訳 2008, 『生政治の誕生——コレージュ・ド・フランス講義 1978-1979 年度』 筑摩書房.
- Frello, B. 2008. Towards a discursive analytics of movement: On the making and unmaking of movement as an object of knowledge. *Mobilities* 3: 25-50.
- Furness, Z. 2010. *One less car: Bicycling and the politics of automobility*. Philadelphia, PA: Temple University Press.
- Gabrys, J. 2014. Powering the digital: From energy ecologies to electronic environmentalism. In *Media and the ecological crisis*. eds. R. Maxwell, J. Raundalen and N. L. Vestberg, 3-18. New York: Routledge.
- García-Olivares, A., Solé, J. and Osychenko, O. 2018. Transportation in a 100% renewable energy system. *Energy Conversion and Management* 158: 266-285.
- Garrett, B. L. 2014. Undertaking recreational trespass: Urban exploration and infiltration. *Transactions of the Institute of British Geographers* 39: 1-13.
- Garrett, B. L. and Hawkins, H. 2013. And now for something completely different...Thinking through explorer subject-bodies: A response to Mott and Roberts. Antipode. Available at: <https://antipodeonline.org/wp-content/uploads/2013/11/garrett-and-hawkins-response.pdf> (Last accessed 28 December 2019).
- Geels, F. W. 2012. A socio-technical analysis of low-carbon transitions: Introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography* 24: 471-482.
- Geels, F. W. 2014. Regime resistance against low-carbon transitions: Introducing politics and power into the multi-level perspective. *Theory, Culture & Society* 31(5): 21-40.
- Gibson, K. 2014. Thinking around what a radical geography 'must be'. *Dialogues in Human Geography* 4: 283-287.
- Gilmore, R. W. 2017. Abolition geography and the problem of innocence. In *Futures of black radicalism*. eds. G. T. Johnson and A. Lubin, 225-240, London: Verso.
- Golub, A. 2015. Moving beyond Fordism: 'Complete streets' and the changing political economy of urban transportation. In *Incomplete*

- streets: Processes, practices, and possibilities*. eds. S. Zavestoski and J. Agyeman, J. New York: Routledge, 36-53.
- Golub, A., Hoffmann, M. L. and Lugo, A. E. 2016. *Bicycle justice and urban transformation: Biking for all?* London: Taylor and Francis.
- Goodwin, K. J. 2010. Reconstructing automobility: The making and breaking of modern transportation. *Global Environmental Politics* 10(4): 60-78.
- Gopal, P. (2019). *Insurgent empire: Anticolonial resistance and British dissent*. London: Verso.
- Gorman-Murray, A. 2009. Intimate mobilities: Emotional embodiment and queer migration. *Social & Cultural Geography* 10: 441-460.
- Grosz, E. 2012. The nature of sexual difference. *Angelaki: Journal of the Theoretical Humanities* 17: 69-93.
- Grosz, E. 2017. *The incorporeal: Ontology, ethics, and the limits of materialism*. New York: Columbia University Press.
- Gustafson, P. 2001. Roots and routes. *Environment and Behaviour* 33: 667-686.
- Halberstam, J. 2011. *The queer art of failure*. Durham, NC: Duke University Press.
- Halberstam, J. 2013. The wild beyond: With and for the undercommons. In *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. eds. S. Harney and F. Moten, 4-12. New York: Minor Compositions.
- Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. 2006. Editorial: Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1: 1-22.
- Haraway, D. 2004. *The Haraway reader*. New York: Routledge.
- Haraway, D. 2016. *Staying with the trouble: Making kin in the Chthulucene*. Durham, NC: Duke University Press.
- Harney, S. and Moten, F. 2013. *The Undercommons: Fugitive planning & black study*. New York: Minor Compositions.
- Harvey, D. 2017. 'Listen, anarchist!' A personal response to Simon Springer's 'Why a radical geography must be anarchist.' *Dialogues in Human Geography* 7: 233-250.
- Hatton, J. 2018. MARS Attacks! A cautionary tale from the UK on the relation between Migration and Refugee Studies (MARS) and migration control. *Movements: Journal for Critical Migration and Border Regime Studies* 4(1): 103-129.
- Hickman, R., Banister, D. 2007. Looking over the horizon: Transport and reduced CO2 emissions in the UK by 2030. *Transport Policy* 14: 377-387.
- Hickman, R., Hall, P. and Banister, D. 2013. Planning more for sustainable mobility. *Journal of Transport Geography* 33: 210-219.
- Holden, E., Gilpin, G. and Banister, D. 2019. *Sustainable mobility at thirty*. *Sustainability* 11(7). DOI: 10.3390/su11071965.
- hooks, b. 2003. *Teaching community: A pedagogy of hope*. New York: Routledge.
- Hopkins, D., Higham, J. and Orchiston, C. 2019. Practising academic mobilities: Bodies, networks and institutional rhythms. *The Geographical Journal* 185: 472-484.
- Huber, M. T. 2013. *Lifeblood: Oil, freedom, and the forces of capital*. London: University of Minnesota Press.
- Huff, H. and Ralph, K. 2014. The reason fewer US women cycle than the Dutch is not what you think it is. *The Guardian*, 3 October. Available at: <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2014/oct/03/the-reason-fewer-us-women-cycle-than-the-dutch-is-not-what-you-think-it-is> (Last accessed 28 December 2019).
- Hyndman, J. 2013. The (geo)politics of mobility. In *Mapping women, making politics: Feminist perspectives on political geography*. eds. L. A. Stachel, E. Kofman and L. Peake, 169-184. Abingdon: Routledge.
- Imrie, R. 2000. Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning A* 32: 1641-1656.
- Jackson, Z. I. 2013. *Animal: New directions in the theorization of race and posthumanism*. *Feminist Studies* 39: 669-685.
- Jensen, A. 2011. Mobility, space and power: On the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities* 6: 255-271.
- Jones, J. P., Leitner, H. and Marston, S. A. 2017. Neil Smith's scale. *Antipode* 49: 138-152.
- King, R. 2012. Geography and migration studies: Retrospect and prospect. *Population, Space and Place* 18: 134-153.
- Kirby, V. 2011. *Quantum anthropologies: Life at large*. Durham, NC:

- Duke University Press.
- Koglin, T. 2014. Vélomobility and the politics of transport planning. *GeoJournal* 80: 569-586.
- Koglin, T. and Rye, T. 2014. The marginalisation of bicycling in modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health* 1: 214-222.
- Kunz, S. 2016. Privileged mobilities: Locating the expatriate in migration scholarship. *Geography Compass* 10: 89-101.
- Kwan, M-P. and Schwanen, T. 2016. Geographies of mobility. *Annals of the American Association of Geographers* 106: 243-256.
- Lawhon, M. and Murphy, J. T. 2012. Socio-technical regimes and sustainability transitions: Insights from political ecology. *Progress in Human Geography* 36: 354-378.
- Lee, D. 2015. The unbearable weight of irresponsibility and the lightness of tumbleweeds: Cumulative irresponsibility in neoliberal streetscapes. In *Incomplete streets: Processes, practices, and possibilities*. eds. S. Zavestoski and J. Agyeman, 77-93. New York: Routledge.
- Lovell, H. 2019. Policy failure mobilities. *Progress in Human Geography* 43: 46-63.
- Lucas, K. 2004. Towards a 'social welfare' approach to transport. In *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. ed. K. Lucas, 290-298. Bristol: Policy Press.
- Lucas, K., Mattioli, G. and Verlinghieri, E. 2016. Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport* 169: 353-365.
- Lucas, K., Van Wee, B. and Maat, K. 2015. A method to evaluate equitable accessibility: Combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation* 43: 473-490.
- Lugo, A. E. 2012. Planning for diverse use/rs: Ethnographic research on bikes, bodies, and public space in LA. *Kroeber Anthropological Society Papers* 101: 49-65.
- Lugo, A. E. 2013a. *Body-city-machines: Human infrastructure for bicycling in Los Angeles*. University of California, Irvine.
- Lugo, A. E. 2013b. CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography* 30: 202-207.
- Manderscheid, K. 2016. Who does the move? Affirmation or deconstruction of the solitary mobile subject. In *The Mobilities paradigm: Discourses and ideologies*. eds. M. Grieco, M. Endres and K. Manderscheid, 91-113. London: Routledge.
- Manderscheid, K., Schwanen, T. and Tyfield, D. 2014. Introduction to Special Issue on 'Mobilities and Foucault'. *Mobilities* 9: 479-492.
- Martens, K. 2012. Justice in transport as justice in accessibility: Applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation* 39: 1035-1053.
- Massey, D. 1993. Power-geometry and a progressive sense of place. In *Mapping the futures: Local cultures, global change*. eds. J. Bird, B. Curtis and T. Putnam, 59-69. London: Routledge, 59-69.
- Massey, D. 2005. *For Space*. London: SAGE. マッシー, D. 著, 森 正人・伊澤高志訳 2014. 『空間のために』月曜社.
- Mbembe, A. 2018. The idea of a borderless world. *Africasacountry*. Available at: <https://africasacountry.com/2018/11/the-idea-of-a-borderless-world> (Last accessed 28 December 2019).
- McCann, E. 2011a. Veritable inventions: Cities, policies and assemblage. *Area* 43: 143-147.
- McCann, E. J. 2011b. Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: Toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers* 101: 107-130.
- McCormack, D. P. 2017. Elemental infrastructures for atmospheric media: On stratospheric variations, value and the commons. *Environment and Planning D: Society and Space* 35: 418-437.
- McKinsey 2019. Snapshots of the global mobility revolution. Available at: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/snapshots-of-the-global-mobility-revolution> (Last accessed 28 December 2019).
- McKittrick, K. 2014. The last place they thought of. In *The people, place, and space reader*. eds. J. J. Gieseking and W. Mangold, 309-313. Oxon: Routledge.
- McKittrick, K. 2015a. Axis, bold as love: On Sylvia Wynter, Jimi Hendrix, and the promise of science. In *Sylvia Wynter: On being human as praxis*. ed. K. McKittrick, 142-163. Durham, NC: Duke University Press.

- McKittrick, K. ed. 2015b. *Sylvia Wynter: On being human as praxis*. Durham, NC: Duke University Press.
- McKittrick, K. 2017. *The Algorithm and the song feminist theory workshop*. Durham, NC: Duke University Press.
- Merriman, P. 2009. Automobility and the geographies of the car. *Geography Compass* 3: 586-599.
- Merriman, P. 2014. Mobilities I: Departures. *Progress in Human Geography* 39: 87-95.
- Merriman, P. 2015. Mobilities II: Cruising. *Progress in Human Geography* 40: 555-564.
- Merriman, P. 2016. Mobilities III: Arrivals. *Progress in Human Geography* 41: 375-381.
- Merriman, P. 2018. Molar and molecular mobilities: The politics of perceptible and imperceptible movements. *Environment and Planning D: Society and Space* 37: 65-82.
- Mignolo, W. D. 2015. Sylvia Wynter: What does it mean to be human? In *Sylvia Wynter: On being human as praxis*. ed. K. McKittrick, 106-123. Durham, NC: Duke University Press.
- Mills, C. W. 2017. *Black rights/White wrongs: The critique of racial liberalism*. New York: Oxford University Press.
- Mott, C. and Roberts, S. 2013a. Difference really does matter: A reply to Garrett and Hawkins. *Antipode Online*. Available at: [https://www.researchgate.net/profile/Carrie\\_Mott/publication/288824945\\_Difference\\_Really\\_Does\\_Matter\\_A\\_Reply\\_to\\_Garrett\\_and\\_Hawkins/links/5684197708ae051f9af03d79/Difference-Really-Does-Matter-A-Reply-to-Garrett-and-Hawkins.pdf?origin=publication\\_detail](https://www.researchgate.net/profile/Carrie_Mott/publication/288824945_Difference_Really_Does_Matter_A_Reply_to_Garrett_and_Hawkins/links/5684197708ae051f9af03d79/Difference-Really-Does-Matter-A-Reply-to-Garrett-and-Hawkins.pdf?origin=publication_detail) (Last accessed 28 December 2019).
- Mott, C. and Roberts, S. 2013b. Not everyone has (the) balls: Urban exploration and the persistence of masculinist geography. *Antipode* 46: 229-245.
- Mullen, C. and Marsden, G. 2016. Mobility justice in low carbon energy transitions. *Energy Research & Social Science* 18: 109-117.
- Murphy, J. T. 2015. Human geography and socio-technical transition studies: Promising intersections. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 17: 73-91.
- Nash, C. 2000. Performativity in practice: Some recent work in cultural geography. *Progress in Human Geography* 24: 653-664.
- Nawyn, S. J. 2010. Gender and migration: Integrating feminist theory into migration studies. *Sociology Compass* 4: 749-765.
- Neimanis, A. and Walker, R. I. 2014. Weathering: Climate change and the 'thick time' of transcorporeality. *Hypatia* 29: 558-575.
- Nicholson, J. and Sheller, M. 2016. Race and the politics of mobility: Introduction. *Transfers* 6(1): 4-11.
- Nikolaeva, A., Adey, P. and Cresswell, T. 2019. Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers* 44: 346-360.
- O'Lear, S. 2016. Climate science and slow violence: A view from political geography and STS on mobilizing technoscientific ontologies of climate change. *Political Geography* 52: 4-13.
- Olson, E. 2015. Geography and ethics I: Waiting and urgency. *Progress in Human Geography* 39: 517-526.
- Peake, L. and Sheppard, E. 2014. The emergence of radical/critical geography within North America. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies* 13: 305-327.
- Peck, J. 2010. *Constructions of neoliberal reason*. Oxford: Oxford University Press.
- Peck, J. 2011. Geographies of policy: From transfer-diffusion to mobility-mutation. *Progress in Human Geography* 35: 773-797.
- Peck, J. and Theodore, N. 2010. Mobilizing policy: Models, methods, and mutations. *Geoforum* 41: 169-174.
- Pedwell, C. and Whitehead, A. 2012. Affecting feminism: Questions of feeling in feminist theory. *Feminist Theory* 13: 115-129.
- Peet, R. 2000. Celebrating thirty years of radical geography. *Environment and Planning A* 32: 951-953.
- Pereira, R. H. M., Schwanen, T. and Banister, D. 2016. Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews* 37: 170-191.
- Pesses, M. W. 2010. Automobility, vélomobility, American mobility: An exploration of the bicycle tour. *Mobilities* 5: 1-24.
- Peters, D. 2013. Gender and sustainable urban mobility. Unpublished thematic study prepared for the Global Report on Human Settlements 2013. DOI: 10.13140/RG.2.1.4746.9287
- Pignarre, P. and Stengers, I. 2011. *Capitalist sorcery: Breaking the spell*.



- Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Povinelli, E. 2006. *The empire of love: Toward a theory of intimacy, geneology, and carnality*. London: Duke University Press.
- Povinelli, E. 2016. *Geontologies: A requiem to late liberalism*. Durham, NC: Duke University Press.
- Prince, R. 2017. Local or global policy? Thinking about policy mobility with assemblage and topology. *Area* 49: 335-341.
- Puar, J. 2006. Mapping US homonormativities. *Gender, Place & Culture* 13: 67-88.
- Puar, J. 2011. 'I would rather be a cyborg than a goddess' Intersectionality, assemblage, and affective politics. *Transversal Texts*. <https://cipcp.net/transversal/0811/puar/en.html> (last accessed 28 December 2019).
- Puar, J. 2017. Hands up, don't shoot! *The New Inquiry*. <https://thenewinquiry.com/hands-up-dont-shoot/> (last accessed 28 December 2019).
- Puar, J. K. 2005. Queer times, queer assemblages. *Social Text* 23: 121-140.
- Pucher, J. and Buehler, R. 2010. Walking and cycling for healthy cities. *Built Environment* 36: 391-414.
- Pulido, L. 2016. Geographies of race and ethnicity II. *Progress in Human Geography* 41: 524-533.
- Rajé, F. and Saffrey, A. 2016. The value of cycling: Report for the UK Department of Transport. Birmingham: University of Birmingham. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/509587/value-of-cycling.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509587/value-of-cycling.pdf) [last accessed on 14 January 2023]
- Rankine, C. 2015. *Citizen: An American lyric*. London: Penguin Books.
- Rink, B. M. and Gamedze, A. S. 2015. Mobility and the City improvement district: Frictions in the human-capital mobile assemblage. *Mobilities* 11: 643-661.
- Robinson, J. 2015. 'Arriving at' urban policies: The topological spaces of urban policy mobility. *International Journal of Urban and Regional Research* 39: 831-834.
- Saldanha, A. 2016. Scale, difference and universality in the study of race. *Postcolonial Studies* 18: 326-335.
- Sallis, J. F. 2016. New evidence for the role of transportation in health. *The Lancet Public Health* 1: e38-e39.
- Salter, M. B. 2013. To make move and let stop: Mobility and the assemblage of circulation. *Mobilities* 8: 7-19.
- Schapendonk, J., Van Liempt, I. and Schwarz, I. 2020. Re-routing migration geographies: Migrants, trajectories and mobility regimes. *Geoforum* 116: 211-216.
- Scholten, C., Friberg, T. and Sandén, A. 2012. Re-reading time-geography from a gender perspective: Examples from gendered mobility. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 103: 584-600.
- Schwanen, T. 2015a. Automobility In *International encyclopedia of social and behavioral sciences*, 2nd Edition, Volume 2. ed. J. D. Wright, 303-308. Oxford: Elsevier.
- Schwanen, T. 2015b. Beyond instrument: Smartphone app and sustainable mobility. *European Journal of Transport and Infrastructure* 15: 675-690.
- Schwanen, T. 2016. Geographies of transport I: Reinventing a field? *Progress in Human Geography* 40: 126-137.
- Shell, J. 2018. Verkehr, or subversive mobility: Recovering radical transportation geographies from language. *Human Geography* 11: 11-29.
- Sheller, M. 2015. Uneven mobility futures: A Foucauldian approach. *Mobilities* 11: 15-31.
- Sheller, M. 2018. Mobility justice: *The politics of movement in an age of extremes*. London: Verso.
- Sheller, M. and Urry, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Silvey, R. 2004. Power, difference and mobility: Feminist advances in migration studies. *Progress in Human Geography* 28: 490-506.
- Sims, R., Schaeffer, R., Creutzig, F., Cruz-Núñez, X., D'Agosto, M., Dimitriu, D., Figueroa Meza, M. J., Fulton, L., Kobayashi, S., Lah, O., McKinnon, A., Newman, P., Ouyang, M., Schauer, J. J., Sperling, D. and Tiwari, G. 2014. Transport. In *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth*

- Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. eds. O. Edenhofer, R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani and S. Kadner. Cambridge: Cambridge University Press.
- Smart, M. J., Ralph, K.M. and Taylor, B. D. 2014. *Honey, can you pick up groceries on your way home? Analyzing activities and travel among students and in non-traditional households*. Los Angeles: University of California.
- Söderström, O., Randeria, S. and Ruedin, D. 2013a. Of mobilities and moorings: Critical perspectives. In *Critical mobilities*. eds. O. Söderström, S. Randeria and D. Ruedin, 1-21. London: Routledge.
- Söderström, O., Randeria, S. and Ruedin, D. eds. 2013b. *Critical mobilities*. Lausanne: EPFL Press.
- Spinney, J. 2016. Fixing mobility in the neoliberal city cycling policy and practice in London as a mode of political economic and biopolitical governance. *Annals of the Association of American Geographers* 106: 450-458.
- Springer, S. 2014. Why a radical geography must be anarchist. *Dialogues in Human Geography* 4: 249-270.
- Stehlin, J. 2014. Regulating inclusion: Spatial form, social process, and the normalization of cycling practice in the USA. *Mobilities* 9: 21-41.
- Stehlin, J. 2015. Cycles of investment: Bicycle infrastructure, gentrification, and the restructuring of the San Francisco Bay Area. *Environment and Planning A* 47: 121-137.
- Stein, P. 2015. Why are bike lanes such heated symbols of gentrification? *The Washington Post*, 12 November.
- Szeman, I. and Boyer, D. 2017. *Energy humanities: An anthology*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Temenos, C. and McCann, E. 2013. Geographies of policy mobilities. *Geography Compass* 7: 344-357.
- Temenos, C., Nikolaeva, A. and Schwanen, T., Cresswell, T., Sengers, F. and Watson, M. 2017. Theorizing mobility transitions: An interdisciplinary conversation. *Transfers* 7(1): 113-129.
- Tyfield, D. 2014. Putting the power in 'socio-technical regimes' – E-mobility transition in China as political process. *Mobilities* 9: 585-603.
- Urry, J. 2004. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society* 21(4-5): 25-39.
- Uteng, T. P. 2009. Gender, ethnicity, and constrained mobility: Insights into the resultant social exclusion. *Environment and Planning A* 41: 1055-1071.
- Uteng, T.P. and Lucas, K. 2017. *Urban mobilities in the Global South*. London: Routledge.
- Vergragt, P., Wells, P. and Nieuwenhuis, P. 2017. *The business of sustainable mobility: From vision to reality*. London: Taylor and Francis.
- Waitt, G. and Welland, L. 2017. Water, skin and touch: Migrant bathing assemblages. *Social & Cultural Geography* 20: 24-42.
- Walks, A. 2014. Stopping the 'war on the car': Neoliberalism, Fordism, and the politics of automobility in Toronto. *Mobilities* 10: 402-422.
- Walsh, D., Valestrand, H. and Gerrard, S. 2013. Gendered mobilities in the North: Advancing an international comparative perspective. *Norsk Geografisk Tidsskrift* 67: 260-265.
- Walters, W. 2018. Aviation as deportation infrastructure: Airports, planes, and expulsion. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 44: 2796-2817.
- Weheliye, A. G. 2014. *Habeas Viscus: Racializing assemblages, biopolitics, and black feminist theories of the human*. Durham, NC: Duke University Press.
- Whatmore, S. 2013. Earthly powers and affective environments: An ontological politics of flood risk. *Theory, Culture & Society* 30(7-8): 33-50.
- Wood, A. 2015. The politics of policy circulation: Unpacking the relationship between South African and South American cities in the adoption of bus rapid transit. *Antipode* 47: 1062-1079.
- Woodcock, J., Edwards, P. and Tonne, C. 2009. Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: Urban land transport. *Lancet* 374: 1930-1943.
- Wylie, J. 2005. A single day's walking: Narrating self and landscape on the South West Coast Path. *Transactions of the Institute of British Geographers* 30: 234-247.
- Wynter, S. 2001. Towards the sociogenic principle: Fanon, identity,

- the puzzle of conscious experience, and what it is like to be 'black'.  
In *National identities and sociopolitical changes in Latin America*.  
eds. M. F. Duran-Cogan and A. Gomez-Moriana, 30-66. London:  
Routledge.
- Wynter, S. 2003. Unsettling the coloniality of being/power/truth/  
freedom: Towards the human, after man, its overrepresentation – an  
argument. *The New Centennial Review* 3: 257-337.
- Yusoff, K. 2018. *A billion black Anthropocenes or none*. Minneapolis:  
University of Minnesota Press.
- Zavestoski, S. and Agyeman, J. 2015. *Incomplete streets: Processes,  
practices, and possibilities*. New York: Routledge.

### 著者紹介

アンナ・デヴィッドソン (Anna Davidson) : クィア地理学とフェミニスト地理学において社会正義と環境正義が交わる点で研究に取り組んでいる。ハダースフィールド大学で人文地理学の講師を務める傍ら、地域の人種正義グループと気候行動グループで活動している。