

空間的移動に関する社会学的考察

—— 国境を越える移動・日常的な移動と V. カウフマンの
「運動性」概念に関する試論

菱 山 宏 輔

1. はじめに

動物の移動は、生命の進化の過程において、栄養摂取の方法により植物と袂を分かったことから始まった。移動しないこと（非移動）によって特徴づけられた植物は、生命維持に必要な炭素と窒素を直に、空気や水、土から、鉱物の形で取り入れ、有機物質のなかに固定させた。他方、動物は、そうした固定を直に行うことが出来ず、元素をすでに固定している植物を摂取するか、あるいはそのようにして元素を摂取した他の動物を摂取するかの必要があった。そのため、「動物はどうしても動きやすく」できており、「空間内での可動性ということで特徴づけられる」（Bergson 1907=1979: 139）こととなった。原始的な動物においては、原形質が一枚のタンパク質の膜で包まれた。これにより動物は変形や運動を可能とした。植物は、セルロースによって細胞壁を形成し、自らを不動のものとした。そのため、「植物は一般に動かなくてす

み、動かぬからこそまた感じないですむ。動物は養分をさがしに出かける必要から移動活動の方向に、したがってまた意識がいよいよ豊かにいよいよ鮮やかになる方向に進化してきた」（Bergson 1907=1979: 143）。

動物は栄養摂取のために移動の形式を進化させた。陸上生物だけに限っても、オオカミは1日に20キロの距離を移動しながら狩りを行う¹。他方、チーターの狩りは1分で終わるが、その移動スピードは時速100キロメートル近くにおよぶ²。これらに比べ、人類は、鮮やかとなった意識の恩恵によって多種の食物捕獲・摂取方法を発達させた。そのため、食料採取のための旅はあったとしても、一定期間・一定地区の定住と比較的短距離の移動に終始し得たといえよう³。しかし、およそ7万年前から始まる氷期において乾燥が続いた折、森林が減少し、狩猟採集を支えたサヴァンナが干上がってしまうことによって、人類は生誕の地アフリカを離れる必要にせまられた可能性が高い（Chanda

¹ ナショナルジオグラフィック日本語サイト (<http://www.nationalgeographic.co.jp/animals/mammals/wolf.html>, 2012年1月30日参照)

² ナショナルジオグラフィック日本語サイト (<http://www.nationalgeographic.co.jp/animals/mammals/cheetah.html>, 2011年1月30日参照)

³ 例えば、50万年ほど前には、北京原人は火を使用し、洞窟から強い動物を煙でいぶしだして住居とした。さらに、住居前に火を燃やすことで猛禽や猛獣に襲われない安全、加えて、暖をとることを可能とした。食物を火で調理し、食物となる対象物の種類をひろげ、貯蔵も容易となった。その後、農耕や牧畜の発明によって、食料採取経済から食料生産経済へと転換することで、いっそうの蓄積が可能となった（泉 1980: 8）。この過程は、人類が移動から定住・集積へと向かった歴史であるといえよう。

2007=2009: 35)。近年の分子生物学の発達によって遺伝子の痕跡を追うことが可能となり、人類における比較的長距離の移動、生活の様式を劇的に変化させる移動が、およそ6から5万年前にはじまったことが証明されている（Chanda 2007=2009: 第1章）。

こうした、およそ6万年前のヒトの祖先による長距離移動は、現在と比べれば遙かに長い年月をかけたものであったとはいえ、そもそも地球規模のものであった。しかし、国家による合法的な移動手段の独占（Torpey 2000=2008: 第1章）や移動の管理・強制は存在せず、「グローバル」なものでもなかった。「地球的相互依存の成立という客観的メルクマール」と「グローバルな意識という主観的メルクマール」（正村 2009: 4）を揃えた移動こそがグローバリゼーションの要素であり、近代社会成立以降のヒトの「グローバル」な移動である⁴。

特に20世紀に入って1970年代までに顕著にみられた国際的なヒトの労働力移動の要因は、主権国家・福祉国家を基礎とした国際化を背景として、以下の理論によって説明されてきたといえよう。すなわち、均質的な労働市場における労働者の意思決定あるいはプッシュプル要因に着目する新古典派アプローチ、階層化した社会・市場構造や歴史的原因に着目する構造学派アプローチ、近年では世界システム論を背景とした従属説アプローチである（鈴木 1990）。同様に、20世紀の社会学の多くは、「職業や収入、教育や社会的な側面での移動についての研究を基盤」（Urry 2000=2006: 4）とすることによって、労働力移動の構造学派アプローチの進展に

貢献してきた。それは、計量的な単位となる社会的区分の基準として、同質的な社会階層を弁別的に措定し、ナショナルな単位で構成された職業分類・家族類型等によって、社会的上昇・下降を研究するものであった（Kaufmann 2002: 5）。そのため、社会学にとって、国境を越える移動を含むヒトの空間的・水平的な移動についての研究は、二次的なものであった（Kaufmann 2002: 36）。

以上のように、ヒトの移動についてのこれまでの研究は、その原理において、移動するヒトを経済的合理的人間観により抽象化したものであるといえよう。国際労働移動であれば、労働者を「労働力という生産要素、すなわち商品と見なす」（大塚 1994: 169）ものであり、社会移動（社会的垂直移動）であれば、合理的選択を可能とする個人を扱うことになる。

1-1 グローバルな社会におけるヒトの移動の多様性

1970年代以降、新自由主義政策・金融の自由化と国際化・情報化によってグローバル化が本格化する段階において、ヒトの移動は新たな特徴もつようになった。オイル・ショック以後、産油国へのヒトの移動の増大、南欧や北アフリカから西欧諸国へ、東南アジアや中南米から米国への大量の人口流入がみられたが、それらは、以前のプッシュプル要因によるというよりも、資本主義的な文化や価値の浸透を介した客観的・イデオロギー的な結びつきによるものである（Sassen 1998=2004: 196）。

さらに、情報エリート等専門的な技術者、生

⁴ 正村（2009）は、空間的な想像力の共有とそれを時間的に正序する基盤として、16世紀から19世紀後半における、世界地図と世界標準時の発明に着目し、グローバル化の第一段階としている。

産者サービス等多様なサービス業従事者、インフォーマルセクター就労者の移住が顕著である (Castells 1999=1999, Sassen 2001=2008)。加えて、グローバルな関係を構成するアクターの多元化 (正村 2009: 112-116) として、多国籍企業、国際政府間組織と国際非政府組織、国際的な運動組織が生じ、グローバル・ネットワークを築いている。国家の外部には、大企業型商業組織、産業コンビナート、イスラム教やキリスト教といった巨大な「世界機械」と、国家に対して切片的社会の諸権力を主張し続ける周辺の集団、少数者集団といった「新部族社会」が存在し、両者は絶えず相互作用の場と移動を構成することで、国家からの影響を相対化する (Deleuze and Guattari 1980=1994: 416)。

こうした状況にあって、ヒトの移動に関しては、新しいグローバルな文化経済を「複合的で、重層的、かつ乖離的 (disjunctive) 秩序」 (Appadurai 1996=2004: 68) とみなす必要がある。その理解のためには、「(たとえ多様な中心と周縁を説明することができるモデルだとしても) 既存の中心-周縁モデルに依拠することはできない。また、(人口移動理論による) プッシュ要因とプル要因、(貿易収支についての伝統的なモデルに見られるような) 余剰と不足、(ネオマルクス主義的な発達理論で見られる) 消費者と生産者などの単純なモデルによっても、取り扱うことはできない」 (Appadurai 1996=2004: 68-69)。国際労働力移動においても、多様化するヒトの移動への着目が必要であるといえよう。

移動するヒトの多様化について、大塚は、国際労働移動問題を論ずる際、そもそも「労働者を労働力と見なすのか、それとも人格のある生身の人間と見なすのか、という基本的問題を避けては通れない」 (大塚 1994: 169) として、

後者の人間観から、基本的人権や「移動の自由」の問題へと議論を展開している。この点は、難民問題や人間の安全保障についてのA・センの議論と通じるものがある。社会学においても、特にE・カステルのネットワーク論において、「フローによって特徴付けられた社会」 (Castells 1999=1999: 253) における多様な移動 (フロー) と、移動する主体の多様性が論じられている。

さらに、今日、ヒトの移動を、モノ・カネ・情報 (イメージ) と組み合わせるものとして捉える議論がある。モノの流れは新国際分業によって再配置され、カネすなわち金融は米国の市場の再覇権を促した。グローバルな移動は、今日、より端的に、新自由主義政策・金融の自由化と国際化・情報化によって推進され、ヒト・モノ・カネ・情報の世界的な流れ・移動がいっそう顕著に生じている。それらは互いに組み合わせり、特定の移動の形式をなす。

旅行を例にあげてみよう。仕事、家族生活、レジャー、交友関係にとって、旅行という「身体的移動」が大きな役割を果たす。モノもまた、ヒトの移動とともに旅行する。移動するモノには「異国情緒あふれる人や場所のイメージが体系的に配置され、循環していくなかで、イメージとモノが互いに本物らしさを認証し合う」 (Urry 2000=2006:116)。さらに、ヒトやモノ、イメージは、テレビやラジオを利用して「想像上の移動」を可能とし、遠くの出来事・有名人・事件は「日常的にリビングルームへと持ち込まれ、日常生活を変容させていく」 (Urry: 2000=2006:124)。同様に、ヒトはインターネットを通じて「ヴァーチャルな旅行」に携わり、遠隔地にいたとしてもコミュニティを形成することができる。

このように、移動に携わる人間の能力は、「記号、機械、テクノロジー、テキスト、物理的環境、動植物、産業廃棄物を含む物質の対象との複合的な相互接続から生み出される」(Urry 2000=2006:25) ものである。そのため、「複合的かつ可動的なハイブリッド」(Urry 2000=2006:26) としての移動、ネットワークと移動の「スケープ」(Appadurai 1996=2004) という観点が必要である。

1-2 ヒトの移動の定義と本稿の位置づけ

以上みてきたヒトの移動の展開から、移動についての概念を定義しよう。最広義の移動は物質の移動そのものであるが、広義の移動としては、先述したような生物学的な移動、例えば捕食のためのオオカミやチーターの移動、さらに産卵期のサケの遡上、渡り鳥の南北移動、トムソンガゼルの雨期と乾期の移動といった、種としてなかば自動化された移動を考えることができる。狭義の移動はヒトの移動であり、その出発は生存可能性へと駆り立てられた移動、より近年では社会的な意味をもたされた移動である。1970年代以降においては、上記ハイブリッドな移動にみることができるよう、物理的な移動

にとどまらず、想像上での移動を加えることができよう。さらに、ヒトの移動については、地理的・空間的な水平移動と、社会的な垂直移動として論じられてきたことを踏まえると、新たに「ハイブリッドな垂直移動」として、社会階層に関わる既存の指標だけでなく、エスニシティや文化的マイノリティに関わる指標、新しいライフコース選択といった多様な傾向に対応する移動を加えることができよう。表1は、以上の議論を踏まえたヒトの移動の四類型を示したものである。

本稿では特に「ハイブリッドな空間移動」に着目するが、その場合、カウフマン (Kaufmann 2002) による移動の四類型を参照することができる(表2)。この表については改めて第5節においてとりあげるが、例えば、国際移民の移動は「移住」に分類できるというだけでなく「エスノスケープ」(Appadurai 1996=2004) にそって、居住地を選択し、親族や知人のもとへと旅行し、職場と住居の間の「日々の移動」にも関わるものとみることが出来る。すなわち、「移住」であっても他の移動と関係を持ち、さらに新たなスケープを構成する。

現在、表2の各セルそれぞれにおいて、「移

表1 ヒトの移動の四類型

	近代的移動	グローバル化による移動
空間的(水平的)移動	労働力移動	想像上での移動等ハイブリッドな空間移動
社会的(垂直的)移動	社会階層間移動	多様なライフコース等ハイブリッドな垂直移動

出所) 筆者が作成

表2 空間的(水平的)移動の四類型

	短期的持続	長期的持続
生活圏内部	日々の移動	住居移動
生活圏外周	旅行	移住

出所) Kaufmann (2002: 41)

住」であれば、各種移民研究、「旅行」についてはツーリズム研究、「住居移動」であれば居住やコミュニティ研究、「日々の移動」においては公共交通や通勤についての研究といった個別の研究分野があるといえる。しかし、それらの空間的移動を総体的にとらえる枠組みについては、いまだ形成の途上にあるのではないか。それは、後述するように、第一に、移動の距離や回数だけでなく、移動への潜在性、移動に伴う自由と不自由といった観点を含み、移動の特徴について総合的かつシステマティックに把握・分析する視点、第二に、移動に関わる技術論的・発展論的イデオロギーを相対化しつつ移動を評価する視点、第三に、それら移動についての分析や評価を経験的に実証する視点といった、各視点の弱さに起因するものであろう。

以上のような問題意識に基づいて、本稿では、空間的移動を把握するための枠組みとして、ヴィンセント・カウフマン (Vincent Kaufmann) による「運動性 (motility)」概念の有効性を提示したい。そこで以下、第2節では、国境をこえるヒトの移動の進展として、国際労働力移動とグローバル・ツーリズム、さらにより複合的な形態として「ライフスタイル移民」を順にとりあげることで、移動についての新たな枠組みの必要性を提示する。この三種のヒトの移動について、表1の(労働を前提とした)「近代的移

動」から「グローバル化による」(余暇のための)移動へ、表2であれば「移住」から他のセルの方向への拡張として分析することができるだろう。特に「ライフスタイル移民」については、それらの複合的な形態として論じたい。

第3節では、米国を事例に、国境内のより日常的な移動の通時的進展について論じる。その際、以下の二点において、第2節とは異なる論の展開を行う(表3を参照)。まず分析対象として、第2節においては労働から余暇へ、さらに複合形態へという順に、ヒトの移動の進展過程をとりあげることに對して、第3節では、自動車社会と郊外化を通時的にとりあげ、進展を論じる。次に分析枠組みとして、第2節では、先にあげたヒトの移動の四つの形態に即した分析を行いつつ、それらの組み合わせによって分析を拡張することに對して、第3節では、「日々の移動」にともなう「自由と不自由」ならびに「選択可能性」という論点を導入し、ヒトの移動の影響を評価することまで分析を拡張する。

米国における自動車による移動は、「アメリカの精神」、「自由」の表現として意味付与され発展した(自由な移動)。しかし郊外居住という移動の形態において、セグレーションが不可分に生じてきた(移動の不自由)。現在、通勤や他の「日々の移動」の特徴をみると、自動車によって移動する距離、回数ともに増加して

表3 本稿の構成(第2節と第3節)

移動の範囲	対象	分析枠組み
第2節 国境をこえる移動	労働移民 → グローバル・ツーリズム → ライフスタイル移民	「移住」 → 「旅行」 → 「移住」「旅行」「住居移動」「日々の移動」
第3節 国境内の移動	郊外化と自動車移動の進展(米国)	「日々の移動」の進展 移動における自由と不自由

出所) 筆者が作成

おり、しかも、それは郊外においていっそう顕著である。こうした米国の移動の状況について、いかなる意味付け・評価が可能であるのか。ここでは、移動の形態に着目するだけでなく、移動がどのような質をもつものなのかという点に着目し、新たな移動研究の有効性を提示したい。

第4節においては、第2節と第3節における議論から導きだされる、ヒトの移動を研究するうえでの問題点をまとめながら、新たな移動研究の枠組みについて論じる。それをうけ、第5節では、移動についてのよりシステムティックな分析を可能とするために、カウフマンによる「運動性」概念を明らかにしたい。

2. 国境をこえる移動

2-1 労働力移動から様々な移民へ

ローウェル (Lowell 2007) によれば、1975年、1985年と、移民の滞在国は、開発途上国のなかでも開発が遅れているとされる後発開発途上国が半数近くを占めた。しかし、1995年には中進国が50%を超え、2005年には60%となり、移民の滞在先が徐々に開発途上国から中進国へと変化していることがわかる (Lowell 2007)。

さらに、今日の国際移動の方向は必ずしも一定ではなく、開発途上国の間でも大規模な移住がある。そのため、より大きな位相から見ると、北から北、南から北、南から南へという移住がそれぞれ三分の一ずつとなる (Keeley 2009=2010: 31)。広域圏 (リージョナル) における同一の域内での移民をみると、アフリカ85%、アジアで75%、ラテンアメリカで62%、ヨーロッパで60%となる (Dumont et al. 2010: 9)。現

在の移民の移動は、その方向性、滞在地において多様化している。

同様に、1990年代には、労働形態あるいは移動の契機においても移民の多様化が生じていた (Castles & Miller 1993=1996)。カースルズによれば、国際移動は以下のように分類される (Castles 2000: 270-271)。短期間の労働者である一時的労働移民 (Temporary labour migrants)、多国籍企業間を転勤してまわったり国際労働市場で雇用を探す高度技能移民・企業移民 (Highly skilled and business migrants)、必要な書類を持たなかったりビザの期限を越えて滞在する不法移民 (Irregular migrants, undocumented, illegal migrants)、難民 (Refugees)、亡命希望者 (Asylum-seekers)、難民や亡命希望者に加え、飢餓や自然災害からの避難民である強制移民 (Forced migration)、外国で居住している家族に合流したり、家族を呼び寄せたり、外国居住者と結婚するときに生じる家族移民 (Family members, family reunion migrants)、一定期間海外に居住した後に出身国に戻る帰還移民 (Return migrants) である。さらに、長期滞在の低技能移民 (low-skilled labour migration) (OECD 2006) を加えることができるだろう。もっとも、この分類は、非裁量移動 (難民、亡命希望者、強制移民)、労働力としての裁量移動 (各種労働移民)、社会階層論的移動 (家族移民) という、経済学的観点からの類型に留まるものともいえる。

今日、さらに、それぞれの種類の内部の多様化、移動の理由や目的、移動の形式自体の多様化が生じている⁵。例えば、自由に移動をはじめた高学歴・高技能労働者層の動きをあげるこ

⁵ 以下にあげる新たな移動の事例については、大西仁・吉原直樹監修、李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂 (2012 近刊) 収録論文を参照。

とができ、その頭脳流出・流入が開発や経済的發展に大きな影響を与えている（中室 2012）。留学生のフローにおいては、出身国と留学先という2地点の間の動きだけでなく、現在の留学先を中継点として、将来のさらなる移動を考慮するような意識が留学生のなかに現れている（竹中・土田 2012）。これらの論考は、高度技能移民についてのより多面的な考察を含むものである。他方、移動を強いられた移民である難民においては、その認定をめぐる、国民国家が新たな権力作用をおよぼし（高松 2012）、人身取引・非正規移住は自由と抑圧のいっそう重層的な構造におかれる（中村 2012）。これらの議論は、表1の「近代的移動」を構成していた各種の枠組みや概念が、今日のヒトの移動について不適合の状況にあることを示しているといえよう。さらに、移動の周辺におかれる移民の子供達の問題（永吉・中室 2012）、女性における移動の新たな目的としての仲介型国際結婚による、相手国農村部への移動、移動先での新たなコミュニティ形成（李 2012）等、ヒトの新たな移動とそれに関わる社会現象があらわれている。これらの論考は、表2における「移住」をこえ、いっそう日常的な移動についての観点を含み、新たな「エスノスケープ」の特徴を示すものであろう。

このように、移民の多様化、すなわち移民の移動の契機・動機・目的の多様化、移民のライフスタイルの変化をうけて、これまでの国際移民研究の主流であった国際労働力移動研究と、社会階層論が必ずしも適合しない状況が生じている。次にみるグローバル・ツーリズム、さらに移民とツーリズムの混合形態ともいえるライフスタイル移民において、新たな移動研究の必要性をいっそう明確にしたい。

2-2 グローバル・ツーリズムにおける余暇としての移動・観光産業・地域社会

グローバル・ツーリズムの構成要素とヒトの移動の特徴は、以下の三点から論じることができよう。第一に、観光客として移動するヒトは、余暇として財を消費するために移動する。それは、労働力を商品とするために移動する国際労働移動とは異なる移動である。しかしながら、第二に、観光客とともにグローバル・ツーリズムの一端を担う、観光労働従事者やそうした労働者へのサービス供給セクター等に焦点をあわせると、観光地となる地元の外から通勤する労働者、場合によっては移民労働者の存在が不可分であり、観光産業として地域経済に大きな影響をもつ。移民労働者が国境を越えた移民である場合、グローバル・ツーリズムの一分野に国際労働移動と関連する領域が含まれる。第三に、観光客を対象に消費材を提供する観光産業従事者に加え、観光地となる地元に住する人びとの存在がある。それらが、本稿冒頭でみたグローバル化の主観的・客観的メルクマールを共有し、相互に影響してひとつの研究領域を成す点が、グローバル・ツーリズムの特徴となる。

グローバル・ツーリズムの発端をどの時期に求めるのかについては、グローバル化の進展にあわせて措定することができよう。J・アーリによれば、1960年代半ばにヨーロッパでの大衆観光が国際化し、1980年代にはパッケージでの海外旅行産業が拡大したが、1980年代末には、旅行者は自由旅行を含めいっそう多様な余暇活動へと向かうようになった（Urry 1990=1995 第3章）。国境をこえるヒトの移動としての旅行は、主権国家を背景としたマスとしての国民による「国際観光」から、グローバルに張り巡らされたネットワークを背景として、

緒個人による多様な旅行形態やイメージのフローを伴う「グローバル・ツーリズム」へと変化してきたといえよう。

現在のグローバル・ツーリズムの特徴として、まず観光客に着目すると、世界の海外旅行者数は1995年の5億2,800万人以降一貫して増加し、2008年には9億1,300万人にのぼった。2009年には世界経済不況の影響から8億7,700万人に減少するものの、2010年には9億3,500万人と過去最高を記録した（UNWTO 2011）。海外からの旅行者をいかにナショナルなあるいはよりローカル／リージョナルな経済にとりこむか、観光とローカルな文化をいかに位置づけるかについては、国家施策としてのみならず様々な主体・組織にとって注目すべき観点であろう。

ここで、グローバル・ツーリズムの影響を大きく受け、社会変容をみせる場所として、インドネシア共和国バリ州（以下、バリ島）をとりあげたい。2009年のバリ島の人口は347万1,952人であった（Badan Pusat Statistik 2009）。同年、ここに国外から196万6,833人の旅行者、国内他州から62万9,538人の旅行者を迎えている（Badan Pusat Statistik 2010）。すなわち、一年という期間でみれば、バリ島の全人口のおよそ75%に匹敵する数の人々がバリ島に到着することになる。2009年のバリ島（州）内総生産において、「商業、ホテル、レストラン」が30%、次いで「農業」が18.2%となっており、州経済における観光産業が占める割合も高い（Badan Pusat Statistik 2010）。

こうした状況は、バリ島の伝統文化にも影響

を及ぼしてきた（Picard 1996）。バリ島の伝統文化の担い手において、観光客がバリ島にどのようなイメージをもって移動してくるのか、それに対してバリ島の伝統文化をどのように提示するのかといった相互作用のなかで、特殊な「観光文化」が発達している。

同様に、グローバル・ツーリズムは地域社会にも影響を与えている。例えば、バリ島内のサヌールという比較的古参の海浜観光地区にあっては、1990年代後半の観光業において、地元資本のホテル、土産物店と、他島から移動してきた観光インフォーマルセクター就労者⁶という区分が明確となっていた（菱山 2009）。観光インフォーマルセクターの特徴については、プッシュアップ要因といった従来の労働移動の観点においても分析可能であった（Rice 1997）。しかし、地元の社会経済との関係という側面においては、ジョグジャカルタのインフォーマルセクター就労者が地元との共存関係にあった（Timothy & Wall 1997）一方で、サヌール地区において、両者は関わりをもたないか、コンフリクトを生じさせており、そうした関係性がインフォーマルセクター就労者の就労形態や生活に影響をおよぼしていた（Cukier & Wall 1994）。

こうした状況とともに他の新しい観光地区との競争のなかで、サヌール地区の地域社会においては、地元の古き良きバリ島イメージを再生するための企画が2000年にたちあがった。その企画の一環として、インフォーマルセクター就労者の就労形態・場所を限定し、取り決めを行う等、観光客にとって静かで安全な観光地とい

⁶ バリ島にあって、他島からの就労者は大きな問題とされてきた。なぜなら、同じインドネシア国民といっても、インドネシアの他島において、人口の8割をムスリムが占めることに比べ、バリ島においてはヒンドゥー教徒がおよそ9割であり、両者の接触はたびたび文化的コンフリクトを引き起こしてきたからである。インドネシアはおよそ400の言語、18,000の島からなると言われるように、歴史的に多文化状況であり、国民国家形成においても、暴力の独占だけでなく、想像の共同体形成が重視されてきた。

う新たな体制づくりが進展し、古くも新しい観光地として再出発が可能となった（菱山 2009）。以上のように、グローバル・ツーリズムについては、観光業就労者についての（国際）労働力移動からだけでなく、観光客や、それらヒトの移動の影響をうける地元社会を踏まえた議論が必要となる。

2-3 ライフスタイル移民

そうした議論の必要性は、移民研究における議論の広がりとは歩調を合わせるころであろう。今日、移民とツーリズムの融合とも言うべき現象として、「ライフスタイル移民」と呼ばれるヒトの移動が現れている。それは、従来論じられていたような、経済的・労働的観点による移動ではなく、ライフスタイルの一環としての移住を特徴とする。

ここでも、バリ島の事例を参照したい。バリ島における日本からのライフスタイル移民には二つのタイプがあり、第二の人生という位置づけから移住する退職者、あるいはハイパガミー（上昇婚）によらない（現地出身者である夫の社会的地位が相対的に低い）結婚により移住する女性という特徴をもつ（山下 2007, 吉原 2008）。例えば、退職者であれば、貯金や年金をもとに、海外旅行や、より直接的には移住地選考のためのツアーに参加することによって移住先を決める。短い期間での日本とバリとの行き来から、バリでの滞在期間が徐々に長期化する。インドネシアでは外国人による土地の取得

は不可能であるため、長期滞在のホテルあるいは数年間の契約が可能である賃貸物件に、いっそう長期に滞在する。さらに土地勘をつけ、滞在先での日本人ネットワークや地元社会とのつながりを持ち、生活における日々の移動を含めさらに条件の良い場所へと転居する、といった一連の過程をみることができるといえる。

また、ハイパガミーによらない結婚によりバリ島に移住した女性の場合、その後、ホテル、ツアー会社、土産物店、レストラン、エステサロンといった観光関連の仕事に携わることが多い。この場合、移住理由において、従来の労働移民の移住の主要な動機であった経済的あるいは社会的上昇は重視されず、バリ島のイメージやライフスタイルへの親和性が高く評価されるため、そうしたイメージに従った職種がライフスタイルの一部として選択されることになる。

もっとも、こうした一連の過程は必ずしも単線的ではなく、「流動性とか脱統合をキータムとする」（吉原 2008: 220）ような移住者社会の創出とも関係する⁷。ライフスタイル移民について既出表1においてみれば、多様なライフスタイルのもと、既出表2における「移住」、「旅行」、「住居移動」、「日々の移動」の組み合わせ、想像上の移動の介在という、ハイブリッドな移動として特徴付けることができる。それは、「もはや一元的な情報ネットワークではなく、多層的なセーフティネットに基礎を置くようなトランスナショナルな想像上のランドスケープ」（吉原 2008: 221）であり、エスノス

⁷ 筆者によるインタビューによれば、近年では、退職者において、バリ島の環境改善活動に従事するなど、地元住民とは異なる立場からの地元社会への参加をみることができるといえる。他方で、結婚により移住した女性において、経済的な困窮により追跡不可能になってしまったり、バリ島の強固な伝統や親族ネットワークに疲弊してしまう事例もある。従来のバリ島の親族ネットワークであれば、セーフティネットとしての一面を持ち合わせていた。しかし、今日、都市化やグローバル化に対する応答としてサンクションの強化がみられたり、ネットワークが柔軟性を失い形式化するようなパターンがみうけられる。

ケープをはじめとした各種スケープの特徴が端的に現れる事例であるといえよう。

以上のように、国境をこえるヒトの移動として、国際労働移民、グローバル・ツーリズム、さらにより複合的な形態としてのライフスタイル移民について論じてきた。それは、近代的・経済的議論に収まらない、ヒトの新たな移動の発展の過程であるともいえよう。すなわち、ヒトの移動は、「近代的移動」から「グローバル化による」移動へ、さらに「移住」だけでなく「旅行」、「住居移動」、「日々の移動」といった諸種の移動の組み合わせへと進展した。

続く第3節においては、国境内のヒトの移動に視点をうつし、特に「日々の移動」に着目して、引き続きヒトの移動の進展を見ていきたい。より具体的には、米国における自動車による移動・郊外化を通時的に論じ、ヒトの移動における自由と不自由（抑圧）の特徴を明らかにする。次に、今日の通勤を事例に、郊外における自動車利用がいつそう増している状況を明らかにし、移動を分析・評価する視点の必要性を提示したい。

3. アメリカ社会の変容と移動：自動車と郊外の米国

ボードリヤールは、米国における自動車の存在について「アメリカ社会の知性が自動車習俗—

これは政治思想よりもはるかに参考となる—の人類学のうちにあます所なく存在している」（Baudrillard 1986=1988: 90）と論じ、自動車をめぐる社会構成をみることで、アメリカ社会そのものを投影できるとした。あわせて、こうした自動車の存在の一方で、徒歩での移動がもつこととなった「特権」について、皮肉をもって描写している。

もしあなたが自分の自動車から降りれば、あなたは軽犯罪者となり、歩き始めればすぐに、あなたは路上の野良犬と同じように治安にたいする脅威となる。第三世界からの移民だけに歩く資格があるのだ。それは、いわば彼らの特権なのであって、中心都市の人気のない心臓部を占拠する特権と結びついている。その他の人たちにとっては、歩行、疲労、筋肉活動は稀少な財、きわめて高く売られるサービスとなっている（Baudrillard 1986=1988: 95）

このように、米国社会は移動、特に1960年代以降、自動車でのヒトの移動が日常化するにつれて発達した。それと同時に、移動に関わる自由と抑圧が生じてきた。

米国の歴史そのものも、新大陸への移動、東部から西部への開拓による移動にはじまった。その後、西欧からの移民を集め、20世紀初頭には、中・東欧からの大量の移民が生じ、さらに国内ではアフリカ系アメリカ人の南部から北部への移動が進み、大規模な都市化を促した⁸。

⁸ こうした社会状況を「移動」の観点から研究する社会学的な議論の展開は、シカゴ大学社会学科からはじまったといえよう。シカゴ大学は当時、アメリカにおいて初の社会学科を擁し、20世紀初頭の都市研究を推進した。E・W・バージェスは同心円地帯理論において、推移地帯、労働者居住地帯、住宅地帯というように人口が外へ外へと移動して行くなかで生じる侵入（invasion）と継承（succession）によるコミュニティの変化の構造を明らかにした。H・W・ゾーボアの『ゴールドコーストとスラム』（The Gold Coast and the slum 1929）では、シカゴ川沿いの大気汚染から逃れるように白人富裕層と北欧系が上流へ移動し、追って中・南欧移民街区が生じてくる様子、シカゴ大火後のゾーニングと社会的フィルタリング、南部からのアフリカ系アメリカ人の流入と排他的ゾーニングといった移動とその調整の過程を描いた。また、R・E・パークは、アフリカ系アメリカ人が北部へと流入し、大都市内部において特定職種に囲い込まれ、たとえ起業したとしても短期間で破産してしまう状況を捉え、アフリカ系アメリカ人の移動に関する調査機関を立ち上げる必要性を論じた。

同時的に起こった郊外社会の開発もまた、移動による社会形成といえる。それは、都市中産層のライフスタイルを担いながら、今日まで続くセグリゲーションの思想や形態、自動車移動と不可分の特徴をもつ (McKenzie 1994=2003)。アメリカの住宅供給政策において、郊外は、近代的核家族を対象としたアメリカン・ドリーム象徴のひとつとして、「そこに“標準世帯”が住むことは、“望ましい”ものとしてある種の価値観を形態してきた」(平山 1993: 170)。その過程において、郊外では人種制限約款や排他的ゾーニング (McKenzie 1994=2003: 111)、近年ではゲートド・コミュニティというセグリゲーションの諸形態が生じてきた (Vesselinov 2008)。

同時に、郊外発展は、自動車やハイウェイ、フリーウェイの浸透によって人口移動が確保されることによってはじめて可能となったものであり、その結果、アメリカ社会では、自動車による移動についての価値意識が定着していった (海野 2001, 渡久山 2011, 遠州 1998)。例えば、「馬やカウボーイやパイオニアが、アメリカ固有の、たくましい放浪精神を代表していたように、自動車は、自由、力、可動性へのアメリカ人の根源的な欲求を満たした」(海野 2001: 12)。さらに、ここで注目すべきは、アメリカ的価値観のもと列車の旅よりも自動車こそが「自らの意志と連動する自由な移動を可能にする媒体で、自由、希望、独立、解放、恍惚感、逃避などを象徴」(渡久山 2011: 133) するものであり、伝統的なアメリカの精神を体現するものと広く捉えられている点である。1960年代になると、レジャーにおいても、自動車に乗り、ハイウェイ、フリーウェイを利用する傾向がますます顕著なものとなり、多くの家族が車での休

暇旅行を楽しむようになっていた (海野 2001)。

こうした、自動車と郊外の手を携えた発展のなかであって、自動車での長距離移動は、長い間、排他的かつ特権的な移動であった。渡久山 (2011: 150-151) によれば、公民権運動による法の上での人種差別撤廃以前、アフリカ系アメリカ人は自動車よりも列車の旅を好んだ。アフリカ系アメリカ人にとって、列車は、19世紀末には奴隷からの解放のために北部への脱出に利用されたことを受け、20世紀初頭には、自由と希望の表現というイメージを体現するものとして、南部から北部への移動に利用された。他方で、アフリカ系アメリカ人にとっての道路は、利用不可能な場所であった。それは、経済的背景によって自動車を所有できず、道路を利用できなかったという理由によるだけではない。アフリカ系アメリカ人にとって道路は、人種差別に溢れる「危険であり歓迎されない環境」であり、「リンチにあって殺害」される可能性さえある場所であった (渡久山 2011: 151)。女性だけの自動車旅行もまた、暴力に晒される危険性を伴った (渡久山 2011: 151)。

以上のように、米国内における自動車移動ならびに郊外化という点から、米国社会を形成する移動を考えることができる。これらは、移動そのものがもつフィルタリングと、移動先で働くフィルタリングというかたちで、米国における移動が常にセグリゲーションを伴いながら、あるいはセグリゲーションの手法そのものとして存在してきた事を示している。すなわち、米国における自動車移動と郊外化は、自由な移動というイデオロギーと、移動の不自由という現実という両者をあわせもってきたといえよう。

3-1 通勤移動：郊外から郊外へ

それでは、今日、米国におけるヒトの移動はいかなる特徴をもつのだろうか。ここで、R・D・パットナム（Putnam 2000=2006）の議論をみてみよう。パットナムによれば、「1950年代においては一年間に米国人の20%が住居を変え、7%は別の郡もしくは州に移動していた。1990年代にはそれぞれが16%と6%であった。米国人は今日ではどちらかといえば、一世代前と比べてわずかながらより定住傾向にある」（Putnam 2000=2006: 248）という。これは、米国人がより移動しなくなった、ということであろうか。パットナムが指す移動は、既出表2であれば「住居移動」に該当する。他方で通勤の場面、日常的な「日々の移動」に目を向けると、米国は郊外を中心になおいっそう移動する社会となっているようにみえる。

米国の通勤移動⁹において大きな割合を占めるメトロポリタン・エリア（人口100万人以上）は、1990年から2000年までの間に39カ所から50カ所に増え、居住人口は1億2,400万人から1億

6,200万人に増加した（Pisarski 2006: xiv）。このなかで、2000年の通勤者は1億2,800万人にのぼり、その半数にあたる6,500万人が郊外居住者であった（Pisarski 2006: xiv）。通勤手段をみると、全通勤者のうち75.7%は自動車での通勤であり、1980年（64.37%）以来、顕著に増加している（Pisarski 2006: xvi）。米国の自動車社会はなおいっそう進展しているといえよう。

それでは、その通勤形態はどのように変化したのだろうか（表4）。通勤形態を「郊外内通勤」、「郊外から中心への通勤」、「中心から郊外への通勤」、「中心内通勤」という四つのパターンに分けた場合、1990年からの10年間で、通勤者数に占める割合として「郊外内通勤」のパターンが2ポイント増加、「中心から郊外への通勤」のパターンも1ポイント増加している。通勤者の増加数に占める割合でも、「郊外内通勤」のパターンが増加分の64%、「中心から郊外への通勤」のパターンが20%を占めており、通勤の増加ぶんの84%が郊外に職場があるパターン

表4 メトロポリタン・エリアにおける通勤者の特徴に占める割合

	郊外から郊外 (郊外内通勤)	郊外から中心 (伝統的通勤)	中心から郊外 (逆方向通勤)	中心から中心 (中心内通勤)
通勤者数に占める割合	44	20	8	28
	46	19	9	26
1990年から2000年の通勤者の増加数に占めるおおよその割合	64	14	20	3

出所) Pisarski (2006) より筆者が作成

⁹ 米国の通勤移動は、2009年でみた場合、一日の種々の移動において15%を占めるにすぎないが、ビジネスと労働市場のつながりを示すうえで地域経済の「血液」とであるとされる（以下、Istrate et al. 2010: 145-6）。同様に、通勤移動の重要性は、その量や割合から見積もられるというよりも、運輸システムに及ぼす影響力にある。また、通勤はその他の移動に比して、頻度、出発と到着の時間がほぼ固定されており、移動のピーク需要のパターンを決定づけるものでもある。

であるといえる。このように、通勤先における郊外の存在がますます重要なものとなっている。換言すれば、通勤に限定的ではあるものの、日々の移動の郊外への依存はますます大きくなっていくといえよう。

あわせて、他のメトロポリタン・エリアへの通勤（メトロポリタン・エリア間の通勤）をみると、1980年に全通勤の5.4%、1990年に7.5%、2000年には8.3%と増加している。増加率は、メトロポリタン・エリア内の増加率の三倍にあたる。メトロポリタン・エリア内でみても、居住している郡から、仕事のために他の郡へと移動する通勤者の数は、1980年に2,000万人、2000年には3,400万人と増加している（Pisarski 2006: xv）。

以上を要約すると次のようになろう。すなわち、大都市圏への人の集中と郊外化の進展のなかで、自動車による郊外内通勤がますます中心的な役割を占めている。さらに、他の大都市の郊外への通勤という、郊外間移動も増加し、郊外どうしの社会経済的つながりの強化が予想される。郊外内移動であっても、郡から他の郡へと移動が増加傾向にあり、通勤における自動車の役割はますます重要なものとなっている。

3-2 日常的な移動回数と移動距離：多くの自動車ですごく移動する

次に、日常的な移動と自動車での移動との関係を明らかにしたい。パットナムは、「1969年

には一世帯当たり車一台の社会であったものが、1995年までには、この期間平均世帯規模が縮小したにもかかわらず二台近い社会へと移行した」（Putnam 2000=2006: 256）と論じている。次のデータ（Federal Highway Administration 2009: 9）によれば、パットナムが1995年までのデータにみた自動車の増加に加え、現在までのいっそうの増加傾向を把握することが可能である。

米国の世帯に占める構成員の数は、1969年の3.16人から一貫して減少し、2009年には過去最低の2.50人となった（表5）。他方で、世帯が所有する車の数は、1969年の1.16台から増え続け、2001年で過去最高の1.89台、2009年ではやや減少するものの、1.86台と高い水準にある（表5）。

ここで、移動の時間的尺度を「年間」ではなく、「一日」としてみたとしよう（表6）。パットナムが参照している1969年と比べ、2001年の多くのデータにおいて過去最高を記録し、一人あたりの一日の移動回数（2.02と3.74）、一日の平均移動マイル（19.51と36.89）、世帯あたりの一日の移動回数（6.36と9.66、しかも世帯構成員は減少）、一日の移動マイル（61.55と95.24）のいずれも大幅に増大し、一日のなかで人びとが頻繁に長距離を移動する社会になっている。さらに、これを一日の自動車での移動回数、移動マイルでもみてもおよそ1.5倍になっており、特に自動車での移動が活発になっている（Federal Highway Administration

表5 世帯ごとの平均構成員数と平均自動車保有台数

	1969	1977	1983	1990	1995	2001	2009
構成員数	3.16	2.83	2.69	2.56	2.63	2.58	2.50
自動車保有台数	1.16	1.59	1.68	1.77	1.78	1.89	1.86

出所) Federal Highway Administration (2009: 9) の一部を引用

表6 個人と世帯における一日の平均移動回数と平均移動距離（マイル）

			1969	1977	1983	1990	1995	2001	2009
個人		回数	2.02	2.92	2.89	3.76	4.30	3.74	3.79
		距離	19.51	25.95	25.05	34.91	38.67	36.89	36.13
世帯	構成人員合計	回数	6.36	7.69	7.20	8.94	10.49	9.66	9.50
		距離	61.55	68.27	62.47	83.06	94.41	95.24	90.42
	自動車利用	回数	3.83	3.95	4.07	5.69	6.36	5.95	5.66
		距離	34.01	32.97	32.16	49.76	57.25	58.05	54.38

出所) Federal Highway Administration (2010:10) の一部を引用

2010:10)。

こうした傾向は世帯単位の自動車の年間利用回数・距離でも同様である (Federal Highway Administration 2010:15)。世帯ごとの自動車での年間平均移動距離 (小計) と回数 (小計) において、2009年度はやや減少傾向にあるものの、1969年と2001年を比較すると、年間総移動距離は12,423マイルから21,187マイルへと1.7倍、移動回数は1,396回から1995年の2,321回を過去最多に、2001年でも2,171回と1.6倍である。

このようにみると、今日の米国人は、郊外に定住しながら、よりいっそう動き回っている様子が明らかである。すなわち、郊外志向の自動車社会の傾向がなお存続し、一面で強化されているといえよう。上述したパットナムの議論によれば、今日、米国人は住居を移動する回数を減らし定住傾向にあるなかで、人びとは郊外に居住している。さらにパットナムは、大都市圏のスプロール現象が社会的分離の拡大と関係していること、人々は自動車に乗ってより遠くへと通勤するようになってきていることを説明することで、「自動車と郊外との間にある共生関係」 (Putnam 2000=2006: 256) を強調している。

3-3 どのような分析・評価が可能か

本節は、以上のようなパットナムの論述を近

年のデータにおいて検証すると共に、通勤がいっそう郊外内あるいは郊外間において行われていること、日常的な自動車利用の回数、距離ともに増加していることを明らかにしてきた。それでは、こうした社会状況は、コミュニティにどのような影響を及ぼすのか。

パットナムは、「概算では、通勤時間が一日当たり10分増加するごとに、コミュニティ問題への関与が10%失われる」 (Putnam 2000=2006: 258) と分析し、車と通勤が「コミュニティ生活にとって悪影響」 (Putnam 2000=2006: 258) (強調は筆者による) であるとの評価を行っている。こうした評価の立場は、米国の移動の歴史の延長に、自動車移動とセグリゲーションの関係性を強調するものであるといえよう。また、近年みられるゲートド・コミュニティの増加と郊外における貧富の差の増大 (Vesselinov 2008) を考えると、自動車はゲートに閉じこもるための移動手段であるともいえ、このこともパットナムの議論を支持するようにみえる。他方、カウフマンは、そうした「自動車でのヒトの移動の影響」という点において、パットナムと異なる結論を提示する。すなわち、ヨーロッパにおいては、自動車利用によって新しいクラブへの参加やローカルな組織の形成が促されるという (Kaufmann 2002:24)。これはいわば、

コミュニティへの良い影響という点から、ヒトの移動を評価する視点であるといえる。

なぜこのような評価の違いが生じるのか。もちろん、影響を受けるコミュニティをどのように位置づけ、いかなる要素・特徴に着目し、それが強化されたり弱められたりするのかわかるといった着眼点、モデルの相違が、評価の違いをうむひとつの要因であろう。しかしここで注目したいことは、そうしたモデルの前提として、ヒトの空間的移動そのものをいかにしてより総合的に分析することができるのか、ということである。カウフマンによれば、ヒトの移動の手段がもつ影響について議論・評価する場合、ヒトの移動が、移動する諸個人に対して「選択の可能性」をどの程度広げ得るのかという観点を踏まえる必要がある (Kaufmann 2002:23)。自動車によるヒトの移動は、移動するヒトにどのような選択可能性 (自由と不自由) を与え、それを増大あるいは減少させているのか。このことについての分析と評価を行う事で、自動車移動におけるどのような特徴が、コミュニティにいかなる影響をあたえるのかを論じることができる。そこで、カウフマンによって導入される概念が「運動性」である。この概念の詳細については、第5節において論じる。続く第4節では、第2節と第3節をふまえ、現在の移動を扱う議論の問題点を改めて論じなおし、ヒトの空間的移動を分析するための新たな枠組みを提示する。

4. ヒトの移動を議論するうえでの問題点と移動についての新たな枠組み

4-1 移動を議論するうえでの問題点

以上を踏まえ、現在のヒトの移動について論じる際の問題点をあげよう。まず第2節と第3

節を比較した場合、国境をこえるヒトの移動と国境内のヒトの移動は、同じ「移動」であるのかどうかということである。両者は、移動目的や移動回数といった点で共通の尺度をもつ。しかしながら、国際労働力移動の場合、国境内のヒトの移動と異なり、日や週といった時間の単位において議論されることはまれであろうし、移動距離が指針として用いられることも少ないだろう。国境を越えて移動する移民においては、非常に大きな環境の変化をとめない、ときに社会的地位の移動を意味することもあるが、国境内の日常的な移動にあってはその過程を思い出せないような変化のないものである場合が多いであろう。また、高技能労働者は移動により自由を得る者であるが、難民は強制的な移動により抑圧にあう可能性が高い。さらに、日常の移動において、自動車利用は自由になるための移動方法であると言い得るが、他方で、自動車を運転できない者への抑圧のシステムをうむだろう。第3節においてみたように、自動車によるヒトの移動はコミュニティへの参加を疎外するのか、それとも新たな連帯を生みだすきっかけになるのか。

これらの諸問題について、カウフマンは、移動を扱う議論はしばしば、移動の特徴として「近接性・取り消し不可能性・統合」から「連結性 (connexity) ・取り消し可能性・偏在性」への技術的発展論的イデオロギー (技術論的進歩史観) をもつことが原因であるとする (Kaufmann 2002: 30)。以下にみるように、実際はその両者が同時に存在すること、「連結性 (connexity) ・取り消し可能性・偏在性」については、それらが依存する領域や社会構造と関連することによってのみ意味をもつこと、それらはヒトをより移動において自由にする (選択

肢を広げる)だけでなく、時に抑圧を生みだすことがいっそう注目される必要がある(Kaufmann 2002: 31)。

4-2 ヒトの移動の三つの対立要素

カウフマンはヒトの移動の特徴を「近接性-連結性」, 「取り消し不可能性-可能性」, 「統合-偏在性」という三つの軸において次のように論じている(Kaufmann 2002: Chapter 2参照)。

はじめに、「近接性-連結性」について明らかにしよう。連結性とは「技術的システムの介在を利用して諸関係を生みだすこと」(Kaufmann 2002: 22)である。連結性においては、高速輸送や新しい遠距離通信の手段によって空間的な距離による制約はほとんど無効にされる。他方、近接性に関わる議論では、人びとの関係性における空間的な接近が前提とされる。カウフマンによれば、連結性の進展自体は広範に受容されているものの、その解釈については対立するところがあるという。例えば、領域性がなくなるのかどうかという点である。生活圏が広がっても、居住者は自分が暮らす地域に愛着を持ち、日々の様々な実践は空間的近接性において行われている。このことから、一様に近接性がなくなるとは言えない。連結性についての解釈のもうひとつの例として、連結性による移動の増大は個人の自由(選択可能性)を広げると考えられている一方で、新たな空間的抑圧を生むとみなされることもある。自動車移動という連結性についての評価は、先のバットナムとカウフマンによる相対する評価として確認したのである。

次に、「取り消しの不可能性-可能性」について論じよう。移動が取り消し不可能性をもつというとき、「総合的な社会的経験」のなかで、

「行為者のアイデンティティに影響を及ぼす移動」として取り消すことができないものであるということである(Kaufmann 2002: 24)。例えば、ポート・ピープル等の国際移住は、文化的文脈の変容を取り消し不可能なものとして経験する可能性が高い。同様に、「監獄行き」といった「住居移動」の経験は、取り消し不可能なものとして個人に影響を与えるであろう。他方で、「行為者のアイデンティティに影響を及ぼさない移動」は、社会的経験における取り消し可能性をもつ(Kaufmann 2002: 25)。例えば、通勤者にとって日々の通勤の過程を細やかに思い出すことは難しいだろう。このなかで、移動が個人に対して全く負荷をもたない、すなわちその経験が削除可能であるのであれば、ローカルな社会からの離脱が進むという議論がある。他方で、移動の取り消し可能性は、そうした移動に携わるヒトにとって、知らないこと・ものを効果的に消去することが可能となるため、見ずに済むもの・こと・ヒトが放置されるというかたちで新たな固定を生むという議論がある。自動車に乗ってハイウェイを高速で通り過ぎてしまえば、その周辺の住民とは一切接触することはない。これは、公共圏の消失についての議論にもつながるものであろう。

最後に、「統合-偏在性」について論じよう。移動するヒトにおいて、統合は、移動しながらも「アイデンティティと文化によって、一貫した全体を形成し、ローカル化される」(Kaufmann 2002: 27)ことを意味する。ヒトは、統合の特徴をもつ場合、特定の何者かとして行為し、移動することになる。他方、移動するヒトにとって、偏在性は、「当人の役割とアイデンティティの多様性、距離を隔てて行為する可能性」(Kaufmann 2002: 27)を意味する。そう

した偏在性によって、ヒトは多元的行為者として移動することができる。社会学における空間的水平移動と社会的垂直移動の関係で言えば、後者において、移動するヒトは特定の社会的地位と特定の役割のもとに移動するという想定があり、これは統合の観点からのものであるといえる。その背景は、社会職業的地位に関わる「社会的空間」と、土地の機能的専門化に関わる「物的空間」が対応しているという理論である。しかし現在、そうした地位・役割と空間の重ね合わせ（統合）が揺らいでいる。例えば、近代国民国家において、自宅は家族の再生産の空間であり、職場は労働の空間であった。現在、グローバル化における労働のフレキシビリティの増大や、レジャーにたいする関心の高まり、遠隔通信技術の発展やさまざまなグッズの流通によって、自宅そのものがレジャー空間にも仕事の空間にもなり得、自由な時間と労働時間が融合する傾向にある。

カウフマンによれば、移動を重視する技術決定論においては、移動はもはや空間的ではなく、社会的でヴァーチャルなものであるとされ、遠隔通信が発展すると社会的流動性が増大し、それゆえに偏在性も増大するとされる（Kaufmann 2002: 28）。他方で、そうした遠隔通信による偏在性は、例えば自宅での労働において監視カメラやEメールにて勤務状況をチェックするというように、特定の場所や位置における制限を強化し、社会-空間的不平等を強化することもある（Kaufmann 2002: 29）。

4-3 移動についての新たな枠組み

このように、移動についての社会現象については、「近接性・取り消し不可能性・統合」と「連結性（connexity）・取り消し可能性・偏在性」の両者の特徴を鑑みながら、第3節の最後に確認した論点、すなわち移動したヒトがいかなる選択可能性を持ち得るのかという点から、移動そのものの分析と評価について考慮する必要がある。その際、「連結性（connexity）・取り消し可能性・偏在性」に偏重した技術決定論の相対化、「近接性・取り消し不可能性・統合」の再考という作業とともに、移動の非動的側面と、移動に関わる自由ならびに抑圧への注目が含まれることになる。そこで、最後の二点について確認しよう。

第一に、移動の非動的側面とは、あらゆる移動が埋め込まれている不動のインフラストラクチャーと移動との関係を指す。本稿第3節において、米国の自動車移動の進展と郊外化については、ハイウェイ、フリーウェイの構築とともに論じた。移動するものは、移動しないもの・移動しない基盤（伝達装置、道、ガレージ、駅、空港、港）、さらには、「人びと、情報、イメージの移動を組織し、限定し、方向付け、規制する、境界やゲート¹⁰」（Sheller and Urry 2006: 212）との相互依存のシステムである。移動は常に、ローカリティの動員と場所の具体性の再配列とを通して、設置され、具現化され、生じるものである（Sheller 2004）。そのため、後に言及する「運動性」、移動がもつ潜在性を分析するうえでも、社会的安定性、信頼性、ローカルな帰属、埋め込みといった意味を含む不動性

¹⁰ 先行研究がゲートッド・コミュニティをいわば不動の居住区として論じ、非移動性・非流動性・隔絶を議論の基調としてきたことに対して、菱山（2012）は、東南アジア（バリ島）のゲートッド・コミュニティを移動の観点から分析し、地域社会研究において空間的移動の観点を導入する必要性を明らかにしている。

が考慮される必要がある (Kesselring 2006)。

第二に、移動に関わる自由と抑圧というとき、移動は、移動する人びとが共通の関係性を結ぶことができる資源であるとともに、権力関係を反映し強化することもあるということの意味する。本稿第2節において参照した難民・性産業従事者等についての研究は、グローバルな規模での権力関係による抑圧におかれた移動に携わる人びとを対象とする。そこで見られる現象は、移動に関わる不平等、すなわち活動・価値・グッズへのアクセスの不平等の存在を示しており、これに対して、経済的、物的、組織的、一時的なアクセスの確保が必要とされる (Cass, Shove & Urry 2005)。

こうした、移動の対立要素、移動の非移動的側面、移動するヒトの選択可能性 (移動における自由と抑圧)、さらに第1節と第2節においてみた四つの移動の形態に着目し、現在のヒトの移動を分析・評価するための概念が「運動性 motility」である。移動するヒトは、移動を調整する主体として、その調整の様式自体を多様化させている。そうした主体にとって、移動は、特定の企図を実現するための能力、社会活動に参加する資格・権利として位置付けられる (Kesselring 2006)。「運動性」の概念は、移動の潜在的なシステムを記述し、移動が生じる場所において可能な行為の領域をひろげ、緒個人の企図に利用する方法を論じるうえで有効なものである (Kaufmann 2002)。それは、今日のコスモポリタニズムを論じるうえでも有効な概念となる (Szerszynski & Urry 2006)。そこで、次の節ではより具体的に、運動性、空間的移動、運動性から空間的移動への転化、最後に経験的研究による実証という順でカウフマンの議論を追い、新たな移動研究の可能性を探りたい。

5. カウフマンによる移動の社会理論

5-1 運動性への着目

運動性 (motility) とは、「個人が可動的になるための能力、あるいは、個人が移動の領域において可能であることを利用する方法、個人がその可能性を自らの活動に利用する方法」 (Kaufmann 2002: 37) と定義される。さらに「運動性」は、様々な形式と程度をもつ移動への「1. アクセス access」、アクセスの認識と利用のための「2. 能力 skill/competence」、行動しないというオプションを含む、特定の選択の「3. 相応しさ appropriation」という三つの要素からなり、以下のように説明される。

アクセス：サービスに関わる。利用可能な運輸とコミュニケーションの方法に必要な、全ての経済的、時間-空間的条件

能力：社会化に関わる。主体が動き回るための獲得されたノウハウ。組織化の能力、すなわち (予定より早く、レクリエーションのために等) 活動が計画される方法、時間と空間において活動を設計する方法

相応しさ (appropriation)：行為者が、アクセスする移動のオプションについてどのように考えるかを表す。それゆえ、相応しさは、戦略、価値、知覚、習慣に関するものであり、特に、規範と価値の同化によって形成される

(Kaufmann and Widmer 2006: 113)

すなわち、「1. アクセス」とは、ヒトが移動するためにその場所で有効である可能な選択肢群である。「2. 能力」とは、アクセスを利用するために行為者に必要とされる能力である。「3. 相応しさ」は、行為者が、知覚されたあるいは実際のアクセスと能力をどのように解釈、評価し、行為するのかに適用され、移動するヒ

トの、規範・価値観・移動の文化等を背景とした、需要・価値・志向によって形成される (Kaufmann, Bergman, and Joye 2004: 750)。

「1. アクセス」はさらに「1-a. オプション」と「1-b. コンディション」からなる。「1-a. オプション」は、有効な輸送機関とコミュニケーションの手段の全範囲、与えられた時間単位において潜在的にアクセス可能なサービスと設備の全範囲からなる。「1-b. コンディション」は、価格と予定に関するオプションのアクセス可能性である。さらに、アクセスは、「1-c. 人口の分布」(地方都市と大都市では「選択の範囲」は異なる)と、「1-d. 空間に関わる政策の堆積」(輸送機関のアクセス可能性に関わる)を構成要素とする。

「2. 能力」は、「2-a. 身体的能力」(歩く能力、見る能力など)、「2-b. 個人に可動性を与える獲得的能力」(運転免許証、世界旅行における英語の能力など)、「2-c. 組織化の能力」(諸活動を計画する方法、情報探索など)からなり、当人の年齢やライフコースによって多面性をもつ。

この概念によって、以下の様な移動についての分析が可能となる。カウフマンが上げる事例として、低コスト航空会社の利用 (Kaufmann 2002: 39) は、与えられた文脈における新たな移動可能性の導入として捉えることができ、それらに関わる人びとの潜在的な要望を実現したり、アクセスと能力を修正する助けとなり得る。もし、利用者が(相応しさの観点から)新しいサービスを好意的に判断するのであれば、要求される財力(アクセス)によって、あるいは必要な能力の獲得(インターネットを介したチケット予約のためにコンピュータを購入するなど)によって、それを利用しようとするだろう。カ

ウフマンがあげる別の事例として、路面軌道の再開発 (Kaufmann 2002: 39) がある。再開発された路面軌道のモダンで都市的なイメージが相応しさに適うものであれば、公共交通が都市の「囚人 captives」のためだけに提供される手段 (skills) として認識されることを終わらせ、大都市圏の公共投資 (アクセス) を引き起こす可能性もある、というものである。

5-2 運動性から空間的移動へ

こうした「運動性」概念を実際のヒトの移動と接合するために、改めて空間的(水平的)移動について確認しよう。本稿第1節の表2において参照した「移住」、「住居移動」、「旅行」、「日々の移動」という四つの移動は、さまざまな縮尺の時間と関係する。例えば、「日々の移動」であれば日や週、「旅行」であればさらに月や年まで、「住居移動」であれば年やライフコースまで、「移住」であればライフ・ヒストリーという時間の縮尺と関係する。また別の例として、国際「移住」は、個人の「日々の移動」を修正するだけでなく、旧知の友人や家族のもとへの「旅行」や、家具付きの貸家から徐々に持ち家へと住居形態を変更していくような「住居移動」を伴う。

カウフマンは、「二地域居住 (dual residence)」について、日々の移動・(領域間)移住・住居移動の点から論じている (Kaufmann 2002: 41)。カウフマンによれば、二地域居住は別荘・避暑・避寒など「季節居住」として捉えられてきたが、異なる時間・空間軸で考察することで新しい知見となる。例えば、ある共働きの夫婦において、両者の職場が同じ都市に無い場合、歩み寄りが必要となる。セカンドハウスに一週間のうち三日間過ごすという二地域居住を採用することが

できるかもしれない。あるいは、どちらかが長距離の通勤や在宅での仕事を選択するかもしれない。この場合、日々の移動・住居移動・旅行に当てはまる。さらに、カウフマンによれば、この例は先にあげた移動の連結性・取り消し可能性・偏在性を兼ね備えるものでもある (Kaufmann 2002: 42)。すなわち、移動するか新しい仕事を始めるか、パートナーと過ごすか独りで生活するかといった取り消し不可能な移動の二者択一を回避し、いくつもの生活を平行して送るといった偏在性、必ずしも近接して過ごす必要が無い連結性の特徴を示すことになる。

以上から、明らかになることは、「運動性」は、移動の潜在性・可能性を扱い、「空間的移動」は、観察可能な移動 (travel) を扱うということである。では、運動性はどのようにして空間的移動へと転化するのか。カウフマンによれば、運動性の3要素 (アクセス、能力、相応しさ) は、組み合わせり、移動の傾向を構成し、空間的移動の諸形態に結びつく。そのため、例えば、強固な居住のルーツをもつヒトであっても、その一方で、「旅行」への非常に強い傾向をもち、実際に何らかの「旅行」を実行することが可能である (Kaufmann 2002: 39)。この場合、「移住」や「住居移動」が選択される可能性は低いだろう。さらにカウフマンは、別の事例として、成員の運動性の程度が異なるような家族をあげている。その時、しばしば、特に子供に関連した「日々の移動」の計画が重視され、他の家族成員の移動について、近接性と連結性のいずれの要素を生かすことが可能であるのかといった条件のもと、移動の相応しさや個人個人の能力の観点から、創造的な解決が要求されることになる (Kaufmann 2002: 40)。

このように、運動性を規定する3要素 (アク

セス、能力、相応しさ) は、移動の4形態 (移住、住居モビリティ、旅行、日々のモビリティ) と関連する。そのなかで、3種の対立要素 (近接-連結性、取り消し不可能性-可能性、統合-偏在性) が条件となり、移動への傾向が生じることになる (Kaufmann 2002: 44)。

いっそうの運動性の獲得、運動性から空間的移動への転化は、人びとの日常生活において既存の空間的移動に収まらないプロジェクトや振る舞いに関する諸決定がなされるとき、明確に生じる。そのため、運動性は、人びとの願望、計画、ライフスタイルの実現のために利用される「資本」であるといえる (Kaufmann 2002: 44)。貨幣は金融資本であり、知識や (教育上の) 文化的資本であり、ネットワークの関係性は社会資本であることと同様に、モビリティは運動性に関する資本を構成する (Kaufmann 2002: 103)。そのため、この第四の資本に関連して、貧富が生じることになる。カウフマンによれば、移動と自由を考える場合、運動性は人々を束縛する空間的制限を克服することを可能にする資本であるという点に着目すべきであり、空間的移動そのもの、移動の要素の大小よりも、運動性とその移動への転化という観点が必要である。

5-3 経験的実証1：移動するヒトほどいっそう自由であるのか

カウフマンは、以上の理論枠組みを利用した経験的・実証的研究として、第一に、人びとの生活における空間的移動の役割 (Kaufmann 2002: 第4章)、第二に、スピードの潜在性の役割 (Kaufmann 2002: 第5章) に着目し、フィールドワークを行っている。このことによって引き続き、移動の技術決定論が相対化されることになる。

第一の経験的研究は、移動の程度と形式が、生活における自由をどれほど拡張し得るのかについての検証である。換言すれば、より可動的であるヒトにおいて、運動性は実際の移動へといっそう転化されているのかかどうかという視点である。このことから、移動の「連結性・取り消し可能性・偏在性」が自由の反映であるという命題、すなわち「より可動的であればより“自由”である」という命題が検証されている。

カウフマンの調査によれば、生活のなかで空間的に非常に可動的なヒトにおいて、運動性が移動へといっそう転化されていることが判明したが、よりいっそう自由であるということは示されなかった。より自由な移動は、人びとがいっそう自由であるというよりも、人びとが他の諸活動よりも移動自体に多くの自由を割り当てているということを意味する。そのため、高速輸送や遠隔通信の技術を利用することは移動の潜在性を広げることにはなるが、それは、いっそうの自由を得るというよりも、生活上の制限を調和させることに利用される。「それはあたかも、そうした潜在性が、ライフスタイルが空間的な制限によって非常に制限されている人に新たな自由を与えているかのようである」(Kaufman 2002: 58)。

同様に、空間的移動は、必ずしも社会的流動性と等しいわけではない。カウフマンの調査結果において、非常に可動的なヒトは二つのタイプに分けられた。第一に、社会的流動性にもとづくライフスタイルがなくても、非常に可動的になり得るヒトである。そうしたヒトにおいては、生活を社会的にも空間的にも別個の諸領域に引き離そうとする傾向が見られた。より具体的に、移動の「知覚的な質」を重視するヒトは、絶え間ない、取り消し不可能な、統合志向の移

動への強い傾向をもっていた。そうしたヒトは、高収入であり、時として非常に可動的である。しかし、だからといって、流動的な社会、移動の高度な技術によって進歩的な生活を送るわけではない。むしろ、日々の生活の統合的空間として例えば近隣のような小区画の領域を重視していたり、活動範囲の空間的な弁別を重視しているのである。

非常に可動的なヒトの二つ目のタイプは、仕事を生活の中心においていた。かれらの移動が高度であることは、しばしば、会社から要求されるフレキシビリティへの直接の反応として、会社の役員としての能力においてのものであった。それゆえ、かれらのモビリティは、構造からの逃避というよりも、構造への服従に関係することになる。

どちらの事例も、運動性が空間的移動へといっそう転化されていたが、前者では移動の質を確保するために移動の自由を重視し、後者では、生活上、仕事に対する時間・空間的制限を緩和するために構造化された移動に従事していた。すなわち、移動がそのまま自由を意味するわけではなく、あくまで、生活のうえで移動にどれほど自由を配分するのか、どのような制限を緩和するのかという観点が重要である。

5-4 経験的実証2：スピードが移動の動機であるのか

続いて、カウフマンによる第二の経験的研究、すなわち「スピードの潜在性」の役割についての調査結果に着目したい。移動における技術決定論においては、スピードこそが運動性を移動へと転化する主要な動機とされる。すなわち、「連結性・取り消し可能性・偏在性」の増進を受けて、空間的移動の実践の背後で、スピード

の探求という動機があると論じられてきた。では、実際に、可動的なヒトは空間的移動においてどの程度、他の諸要素よりもスピードを求めるのか。

カウフマンの経験的調査によれば、非常に可動的なヒトであっても、必ずしも「連結性・取り消し可能性・偏在性」をもつ移動の諸形式を展開させているわけではなく、高度の社会的流動性の世界で生きているわけでもない。すなわち「行為者は必ずしも、目的として、最高度のスピードを求めているわけではないし、社会的・領域的構造の境界から逃れようとしているわけでもない」(Kaufmann 2002: 61) ことが判明した。ここから、さらにふたつの結論が導かれる。

第一に、スピードの潜在性は必ず利用されるものではないということである (Kaufmann 2002: 72)。例えば、自動車と公共交通機関を比較した場合、後者を利用することで前者を利用した場合に比べてより早く目的地につく事ができるとしても、そのことで必ず公共交通機関を利用することにつながるわけではない。カウフマンによれば、自動車利用がライフスタイルの基底となっている人びとにおいては、目的地も、自動車に到着可能である(自動車で利用しやすい道路、駐車場、設備)という点から決定されることがある (Kaufmann 2002: 72)。

第二に、スピードの潜在性はしばしば、運動性のなんらかの状態にとどまるために利用されるということである。人びとは、運動性をとおしてアクセスやスキルを得るが、この場合、それは可動的になるためにではなく、ひとつの保証として獲得される。これはすなわち、予期しない出来事において利用可能な、「セキュリティの一形式」である (Kaufmann 2002: 72)。カウフマンによれば、例えば、「市民エコロジスト」

は、通常、公共交通機関を利用するが、なんらかの場合に備えて自動車をもつことに実用性を見いだしている。

これらを踏まえると、運動性は、スピードをとおした移動時間の最小化の追求のみに縮減され得ないといえる。自動車をもちつつ公共交通機関を利用する人びとにおいては、ひとつの保証として自動車という交通手段を維持している。そのため、「スピードの潜在性」と、「効果的な移動」を弁別的に使用する必要がある (Kaufmann 2002: 73)。すなわち、大量輸送システムや自動車によって提供される「スピードの潜在性」は、時間の節約にあてられるとともに、あり得る思いがけない出来事のリスクに「効果的に」備えることにあてられ、それゆえ、必ずしも領域の範囲を逃れることのみならず資するわけではないのである。

以上のカウフマンによる論考をまとめよう。移動についての技術決定論においては、「近接性・取り消し不可能性・統合」よりも、「連結性・取り消し可能性・偏在性」が重視されたが、現在のヒトの移動においてはその両者がみられた。移動の分析のために、移動の潜在性・可能性を扱う「運動性」の概念と、観察可能な実際の「移動」の類型を設定し、区別して論じる事で、移動の技術決定論を相対化しながら、空間的移動を分析することが可能となった。さらに、運動性を資本と捉えることで、移動の評価可能性に新たな観点が導入された。最後に、それらの理論的枠組みを用いた経験的実証について論じた。以上のカウフマンの議論は、本稿1-2において提示した問題意識、第一に、移動のシステムティックな把握、第二に、技術決定論的イデオロギーの相対化の視点の提示、第三に、それらの経験的研究の可能性に、一定程度こた

えることができるものであるといえよう。

6. おわりに

本稿では、ヒトの移動において、国境をこえる移動として近代的・経済的観点からの国際労働移動とその多様化、国境内の移動として米国の移動の通時的展開における自由と抑圧、現在の日常的な移動の増大を明らかにし、ヒトの空間的移動を分析・評価するための新たな概念として「運動性」について論じた。カウフマンによる移動の理論が含む対象については、ヒトの移動から、モノやイメージ、情報の移動といった分野へと広がりをもつとともに、資本としての「運動性」という観点は、より実践的に社会運動論等との架橋も可能であろう。

もちろん、こうした一連の論考については、国際移民の事例（第2節）に立ち返った経験的な実証、米国の郊外化と自動車移動の進展（第3節）がもつ社会的影響についての考察等によって、改めて議論の俎上にのせる必要があるだろう。その際、国際移民等「グローバルな位相の人の移動についての研究」において、以下の二点が必要とされる（Sheller and Urry 2006: 212）。第一に、日々の輸送、物質文化、移動と非移動の空間的な関係についての、よりローカルな関心である。この点においてカウフマンの議論を踏まえると、国境をこえるヒトはその前後にどのような運動性を利用し、どのような形式の移動を採用し、そこにどのような自由や抑圧が付随するのかを明らかにすることになるであろう。第二に、シェラーとアーリによれば、可搬性のある情報技術、コミュニケーション技術、セキュリティと監視のインフラについての、より技術的な関心が必要とされる。この点については、

それらの技術が運動性に与える影響とともに、カウフマンの論述に見られたように、技術決定論的イデオロギーの相対化が必要となるだろう。

自動車移動については、フェザーストーン・スリフト・アーリ等によって社会学的研究が進んでいるが（Featherstone, Thrift and Urry 2005）、今後、徒歩、自転車といったパーソナルな移動、公共交通による移動、あるいは郊外化等住居移動、さらに非移動についての移動の観点からの研究が進展する可能性をもつであろう。加えて、米国における自動車と郊外化の事例だけでなく、日本における鉄軌道沿線開発と郊外化が、いかなる運動性を可能としたのか、あるいはどのようなハイブリッドな移動、スケープを可能としたのかについて論じることも可能であろう。

現在、遠隔通信技術や高速輸送技術の発展、その開放的かつ自由で華々しいイメージの裏側においては、移動にかかわる社会問題が確実に、その重みをましながら増殖している。移動可能で自由な人々は、移動に関わる問題群、移動の抑圧の実態をかいまみる暇もなく（必要もなく）、動き回り、移動できない人びと、移動に抑圧される人びとへの差別構造を再生産しているのかもしれない。

日本の郊外団地に取り残される高齢者は、いかなる「運動性」を持ち得るのか。現状では少なくとも、自動車による移動の不可能性ゆえに隔絶した環境に取り囲まれていると同時に、公共交通も減少し、エレベーターが備えられていない場合も多く、日常的な移動へと転化されるはずの「運動性」はますます低減しているといえよう。家族や親族との関係性の減退、生涯未婚率の上昇によって、親族による訪問といった「旅行」、呼び寄せといった「住居移動」は困難

さを増すであろう。海外で第二の人生を送る「移住」も、経済的蓄積と健康を前提とした、限られた選択肢でしかない。

日常的な移動に困難を伴う高齢者の健康状態を、生活家電の利用状況をもとに見守るような「連結性」に依拠したセーフティネット構築も可能であろう。他方で、認知症にともなう深夜の徘徊等は、「取り消し可能」な移動とするためにリスク管理の対象となるかもしれない。それは、位置情報システムの「偏在性」による管理という手段をとる一方で、「近接性」や「統合」を基礎としたローカルな対応をなおいっそう必要とする可能性もある。

地方商店街のシャッター通りでは、地元住民の日常的な移動が見られなくなったとしても、代わって、観光客、留学生、一時滞在者、移民が、新たな「運動性」をもって通りを賑わせるかもしれない。移動が容易な社会では匿名性が高くなり、犯罪が増えるのか、それとも、移動によって新たな関係性を結ぶ機会が増え、犯罪は減少するのか。これら現代社会の諸問題については、移動への進歩史観に依拠した近代的な社会像を相対化するとともに、移動との関わりにおいてなおいっそうの分析・評価が必要となるであろう。

参考文献

- Appadurai, Arjun, 1996, *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis: University of Minnesota Press. (=2004, 門田健一訳『さまざまよえる近代——グローバル化の文化研究』平凡社)
- Badan Pusat Statistik, 2009, *Bali Dalam Angka 2009*, Denpasar: BPS.
- , 2010, *Bali Dalam Angka 2010*, Denpasar: BPS.
- Baudrillard, Jean, 1986, *Amérique*, Paris: Grasset.
(=1988, 田中正人訳『アメリカ——砂漠よ永遠に』法政大学出版.)
- Bauman, Zygmunt, 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity Press. (=2001, 森田典正訳『リキッド・モダニティ——液状化する社会』大月書店.)
- Bergson, Henri-Louis, 1907, *L'évolution créatrice*, Paris: Félix Alcan. (=1979, 真方敬道訳『創造的進化』岩波書店.)
- Cass, Noel, Elizabeth Shove and John Urry, 2005, "Social exclusion, mobility and access", *The Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Castles, Stephen, 2000, "international migration at the beginning of the twenty-first century: global trends and issues", *International Social Science Journal*, 52(165), 269-281.
- Castles, Stephen & Mark J. Miller, 1993, *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*, London: Macmillan Press. (=1996 関根政美・関根薫訳『国際移民の時代』名古屋大学出版会.)
- Castells, Manuel, 1999, *Global Economy, Information Society, Cities and Regions*. (=1999, 大澤善信訳『都市・情報・グローバル経済』(著者自選集) 青木書店.)
- Chanda, Nayan, 2007, *How Traders, Preachers, Adventurers, and Warriors Shaped Globalization*, New Haven: Yale University Press. (=2009, 友田錫・滝上広水訳『グローバルバリエーション——人類5万年のドラマ』NTT出版.)
- Cukier, Judie and Geoffrey Wll 1994, "Informal tourism employment: vendors in Bali, Indonesia" *Tourism Management*, 15(6), 464-476.
- Deleuze, Gilles, Guattari, Félix, 1980, *Capitalisme et Schizophrénie, tome 2: Mille Plateaux*, Paris: Editions de Minuit. (=1994, 宇野邦一・田中敏彦・小沢秋広・豊崎光一・宮林寛・守中高明訳『千のプラトー——資本主義と分裂症』河出書房新社.)
- Dumont, Jean-Christophe, Gilles Spielvogel, and Sarah Widmaier, *International Migrants in Developed, Emerging and Developing Countries: An Extended Profile*, OECD Social, Employment and Migration Working Papers.

- 遠州尋美, 1996, 「都市産業の衰退と再生」鈴木浩・中島明子編『講座現代居住 3 居住空間の再生』東京大学出版会.
- Federal Highway Administration, 2010, *National Household Travel Survey 2009: Summary of Travel Trends*, U.S. Department of Transportation.
- Featherstone, Mike, Nigel J. Thrift, John Urry, 2005, *Automobilities*, London:Sage. (=2010, 近森高明訳『自動車と移動の社会学——オートモビリティーズ』法政大学出版局.)
- 平山洋介, 1993, 『コミュニティ・ベースト・ハウジング——現代アメリカの近隣再生』ドメス出版.
- 菱山宏輔, 2009, 「ツーリズムと治安維持体制」倉沢愛子・吉原直樹編『変わるバリ, 変わらないバリ』勉誠出版, 129-143.
- , 2012 (近刊), 「ゲートを超えるバリ島のゲテッド・コミュニティ」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- Istrate, Emilia, Robert Puentes, and Adie Tomer, 2010, “IX. Commuting”, Metropolitan Policy Program, *State of Metropolitan America: On the Front Lines of Demographic Transformation*, Washington D.C.: Brookings, 144-155.
- 李善姫, 2012 (近刊), 「グローバル化時代の仲介型結婚移民——東北農村の結婚移民女性達におけるトランスナショナル・アイデンティティ」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- 泉靖一, 1980, 「マリノフスキーとレヴィ=ストロース——人間の科学としての文化人類学」泉靖一責任編集『マリノフスキー レヴィ=ストロース 世界の名著71』中央公論社.
- Kaufmann, Vincent, 2002, *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Farnham: Ashgate.
- , 2010, “Mobile social science: creating a dialogue among the sociologies” *The British Journal of Sociology*, 2010, 367-372.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, and Dominique Joye, 2004, “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756.
- Kaufmann, Vincent and Eric D. Widmer, 2006, “Motility and family dynamics: Current issues and research agendas”, *Zeitschrift für Familienforschung*, 18, 111-129.
- Keeley, Brian, 2009, *OECD Insights, International Migration: The Human Face of Globalisation*. (=2010, 濱田久美子訳『よくわかる国際移民』明石書店.)
- Kesselring, Sven, 2006, “Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world”, *Environment and Planning A*, 38, 269-279.
- Lowell, B. Lindsay, 2007, “TRENDS IN INTERNATIONAL MIGRATION FLOWS AND STOCKS, 1975-2005” *OECD SOCIAL, EMPLOYMENT AND MIGRATION WORKING PAPERS* No 58.
- 正村俊之, 2009, 『グローバルイゼーション——現代はいかなる時代なのか』有斐閣.
- McKenzie, Evan, 1994, *PRIVATOPIA: Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*, New Haven:Yale University Press.(=2003, 竹井隆人・梶浦恒男訳『プライベートピア——集合住宅による私的政府の誕生』世界思想社.)
- 永吉希久子・中室牧子, 2012 (近刊), 「移民の子どもへの教育に関する一考察——なぜ日本に住む移民の子どもへの教育達成は困難なのか」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- 中村文子, 2012 (近刊), 「地域的な人権ガバナンスの一考察——国際人身売買の問題を中心に」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- 中室牧子, 2012 (近刊), 「高技能労働者の国際移動」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- OECD (Programme for International Student Assessment, Organisation for Economic Co-operation and Development), 2006, *Where immigrant students succeed - A comparative review of performance and engagement in PISA 2003*, Paris : Organisation for Economic Co-operation and Development.
- 大塚友美, 1994, 「国際労働移動に関する理論的考察」

- 日本大学分理学部人文科学研究所『研究紀要』47, 165-179.
- Picard, Michel, 1996, *BALI: Cultural Tourism and Touristic Culture*, Singapore: Archipelago Press.
- Pisarski, Alan E., 2006, *COMMUTING IN AMERICA III: The Third National Report on Commuting Patterns and Trends*, Washington D.C.: Transportation Research Board.
- Putnam, Robert D., 2000, *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, New York : Simon & Schuster. (=2006, 柴内康文訳『孤独なボウリング——米国コミュニティの崩壊と再生』柏書房.)
- Rice, Robert Charles, 1997, "The Indonesian Urban Informal Sector: Characteristics and Growth from 1980 to 1990", *Journal of Population*, 3(1), 37-65.
- Sassen, Saskia, 1998, *Globalization and its discontents*, New York: The New Press. (=2004, 田淵太一・原田太津男・尹春志訳『グローバル空間の政治経済学——都市・移民・情報化』岩波書店.)
- , 2001, *The global city : New York, London, Tokyo*, Princeton, N. J.: Princeton University Press. (=2008, 大井由紀・高橋華生子訳『グローバル・シティ——ニューヨーク・ロンドン・東京から世界を読む』筑摩書房.)
- Sheller, Mimi and John Urry, 2006, "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- 清水昌人, 2010, 「近年における大都市圏の転入超過の分析」『人口問題研究』66(1): 1-16.
- 高松香奈, 2012 (近刊), 「難民政策の二重性-難民認定制度と申請者の不安全化」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- Timoty, Dallen J. and Geoffrey Wall, 1997, "Selling to Tourists: Indonesian Street Vendors" *Annals of Tourism Research*, 24(2), 322-340.
- Torpey, John, 2000, *The invention of the passport : surveillance, citizenship and the state*, Cambridge: Cambridge University Press. (=2008, 藤川隆男監訳『パスポートの発明——監視・シティズンシップ・国家』法政大学出版局.)
- 土田久美子・竹中歩, 2012 (近刊), 「日本留学は学生の『人間開発』に寄与するか——留学生の選択プロセス」大西仁・吉原直樹監修, 李善姫・中村文子・菱山宏輔編著『移動の時代を生きる——人・権力・コミュニティ』東信堂.
- 鈴木宏昌, 1990, 「国際労働移動に関する理論展開について」『早稲田商学』340, 1-18.
- 渡久山幸功, 2011, 「第6章 フリーウェイの果てに見るもの——陶酔と狂気のはざま」山里勝己編著『＜移動＞のアメリカ文化学』ミネルヴァ書房, 133-156.
- 海野弘, 2001, 『ハイウェイの誘惑——ロードサイド・アメリカ』グリーンアロー出版.
- UNWTO (World Tourism Organization), 2011, *UNWTO World Tourism Barometer: Committed o Tourism, Travel and the Millennium Development Gals, Advance Release, January 2011* (http://mkt.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_barom11_advance_january_en_excerpt.pdf, 2011年10月15日参照.)
- Urry, John, 1990, *The tourist gaze : leisure and travel in contemporary societies*, London: Sage. (=1995, 加太宏邦訳『観光のまなざし——現代社会におけるレジャーと旅行』法政大学出版局.)
- , 2000, *Sociology beyond societies : mobilities for the twenty-first century*, London, New York: Routledge. (=2006, 吉原直樹監訳『社会を越える社会学——移動・環境・シティズンシップ』法政大学出版局.)
- Vesselinov, Elena, 2008, "Members Only: Gated Communities and Residential Segregation in the Metropolitan United States", *Sociological Forum*, 23(3), 536-555.
- 山下晋司, 2007, 「ロングステイ, あるいは暮らすように旅すること」『アジア遊学』104, 108-116.
- 吉原直樹, 2008, 『モビリティと場所——21世紀都市空間の転回』東京大学出版会.