

モビリティーズの方法と プレゼンス

2025 年 3 月 16 日(日) 14 時～16 時
(オンライン開催)

〈司会〉

飯笹佐代子（青山学院大学総合文化政策学部 教授）

＊

〈登壇者〉

柄谷利恵子（関西大学政策創造学部 教授）

根岸海馬（日本女子大学人間社会学部 学術研究員）

＊

吉原直樹（東北大学 名誉教授）

小ヶ谷千穂（フェリス女学院大学文学部 教授）

伊藤嘉高（新潟大学人文学部 准教授）

山岡健次郎（群馬県立女子大学国際コミュニケーション学部 准教授）

堀井里子（国際教養大学国際教養学部グローバル・スタディーズ領域 准教授）

村橋勲（静岡県立大学国際関係学部 助教）

はじめに

本報告書は、2025年3月16日に開催されたりモート研究会の記録を、「モビリティーズの方法とプレゼンス」というテーマの下に集成したものである。この研究会はもともと昨年6月に有斐閣から刊行された『モビリティーズの社会学』の合評会として企画された。しかしその後、企画は執筆メンバーの参加だけでなく、モビリティーズ・スタディーズの内外で活躍しておられる二人の専門研究者を招き論点を提起していただき、さらに企画に関心を寄せておられる研究者を交えて議論を進めることになった。以下の報告書を読んでいただければ明らかなように、研究会は合評会の枠を越えて白熱した討議の場となった。論点は非常に多岐にわたり、論議も深まりをみせた。そしてモビリティーズ・スタディーズのありようを根底から問うものとなった。ちなみに、「モビリティーズの方法とプレゼンス」というテーマは事後的につけたものであるが、研究会で出され、交わされた論点と議論を何ほどか反映していると考えられる。

いずれにせよ、本報告書がモビリティーズ・スタディーズの「いま・ここ」を示し、さらに「これから」に向けての一里塚となることを期待してやまない。

最後に、何かと忙しい時期に研究会に参加し、討論に加わっていただいた皆様方に衷心より感謝申し上げます。

2025年3月

吉原直樹
飯笹佐代子
山岡健次郎

*本研究はJSPS 科研費 JP21K01899 の助成を受けたものです。

飯笹 まず最初に、柄谷先生、お願いいたします。

柄谷 本日はどうもありがとうございました。このような会に呼んでいただきまして、非常に光栄です。一番最初、飯笹先生に書評の依頼をしていただいたときに、どうしようかなと思ったんですけども、専門でもない私が、このような書評を引き受けること、少しちゅうちょしたんですが、逆に専門でもない癖に、モビリティーズとかいろいろな所で言っているの、これはせっかくな機会ですので、いろんなことを教えていただく機会というふうに捉えようと思って、お引き受けさせていただきました。ですので、『モビリティーズの社会学』の書評というよりかは、もちろん拝読させていただいて、それに対する質問もあるんですが、どちらかというとモビリティーズ研究全体に対する私の質問とか疑問とかを、皆さまに教えていただきたいというふうに思って、きょうは準備させていただきました。

また、さらに根岸先生がいくつかの所で、『モビリティーズの社会学』の書評を書いてらっしゃるのを拝読させていただきましたので、その辺の細かい点は根岸先生にお任せして、私は初心者からの質問という形でやらさせていただきます。ということで、一番最初に何を私が聞きたいかということ、2点申し上げて、その後、どうしてこのような質問、疑問が生まれてきたのかという順番でやらさせていただきます。

私はこれまで国際関係論とか国際政治学なるものの中で、歴史とか経路について注目して、研究してまいりました。特にシティズンシップとか国籍とかいうものについて、研究してきた背景があります。その中で、特に自分として疑問に思っていたことですが、安全で平穏な日常を過ごしたいという私たちの根源的な願いがあって、それを国際関係論、国際政治学なるものの中では、シティズンシップと定住と安全というのが結びつくことによって、安全な日常保障されるという立ち位置だったんです。しかし今や皆さんご存じのようにほころびができています。その要因の一つとして、動き続けている私たちという現実があるということで、モビリティーズ、移動性というものについて出会って、取り上げてきました。

そのような立場での質問というか、疑問というのが二つ大きくありまして、一つはモビリティーズをめぐる格差とか階層性。『モビリティーズの社会学』の中で、皆さんがたもご指摘なさってたんですが、モビリティーズの背景にある権力性、またそういうものを内包するモビリティーズが私たちの安全で平穏な日常を過ごしたいという根源的な願いに、何をどういうふうにもたらずのか。この点について、ご意見というか、コメントいただけたらなというふうに思ってます。そのような疑問の背景としましては、最近、難民レジームというものについても勉強させていただいて、その中で今日いわれているのが、難民という形で定住する権利を保障できなかったとしても、例えば就労とか就学という短期の移動であったとしても、移動するというのが、難民問題の解決策になるのではないかというような指摘がある。だけれども、これは一体解決策なのか、

一体何の解決策なのかというのを考えています。そこで、1番のような問題に、ご意見をいただければと思い、提案というか、提起させていただきました。

二つ目なんですけれども、ご意見、質問というか、聞きたいなと思っている点は、モビリティーズ研究というのは、西洋とかヨーロッパ由来の国家らしさとか近代化といったものの問い直しについて、非常に大きな貢献があるということは、『モビリティーズの社会学』でもおっしゃられていることなんです。例えばモビリティーズの歴史性を通じて、国民、移民、難民の区分の再検討とか、国会外の政治共同体、帝国を含めての再発見などが挙げられています。では、モビリティーズ研究の次の展開として、どういうものがあるのかということ、ご意見を伺いたいなというふうに思って、ここに提起させていただいております。その点については、根岸先生がいろんな所で書かれています。この質問の意図についても、後で詳しく説明をしながら、ご意見をいただければ幸いです。

まずこのような考えに至った議論の背景というところから、説明させていただきます。最近、国際関係論、国際政治学以外のところで話をさせていただく機会が増えておりまして、そのときにいつも一番最初に、研究の立ち位置というものを紹介させていただくことをしています。私および国際政治学、国際関係論は、例えば政治思想とか理論といったような大きな話をする、鳥の目の議論をするようなものでもないですし、また一方で文化人類学のように、研究対象を参与観察するというような草の根の議論、虫の目の議論をするような能力もなければ、目的を持ってるものでもありません。どちらかというと、それらの対話を通じて、理論とか思想が制度や法律として具現化、具体化され、それが使われることによって、私たちの生活にどのような影響を与えるのかとか、そのような制度が使われ続けることで、理論とか思想、さらには私たちの生活はどのような影響を及ぼされるのかということについて、関心を持っています。

最近、若手中心の研究会でこういう話をしますと、その具体的なアプローチの名前が必要だというふうに迫られまして、そういうのはとても苦手ですので、若手の研究者に、じゃあ、こういう考え方は何て言うんだと聞きますと、再帰的構築主義的アプローチと言うんだということを教えていただきました。それが一体、具体的に何を指し示すものかというのは、いろいろ議論があるんだと思うんですけれども、例えば『モビリティーズの社会学』の中では、第2章で取り上げられている、メタモルフォシスみたいな考え方に関心を持っているような立場ではないかと考えます。

私個人のモビリティーズ研究との出会いというのは、伊豫谷先生のご本というのが一番最初になっています。この本で書かれていたのが、これまでの社会学の認識であるナショナルな存在とか近代の領域性というものに対して、移民研究を付け加えるというだけではないんだということが強調されていて、そうではなくて、定住、イコール、正常とか、移動、イコール、例外もしくは異常という認識を問い直すことが目的なんだということが書かれています。これに非常に感銘を受け、勉強させていただいてきています。

2024 年末なんですけれども、政治学会の年報政治学という所で、『「移動」という思考』というタイトルで、編集代表を務めさせていただきました。その中でも、私が書きました巻頭の所に、付け加えるのではなく、混ぜ合わせるとか、さらには混ぜ合わせて、ひっくり返すというところまでが考えるべきことなんだということを書いています。

この『モビリティーズの社会学』を読んでなんですけれども、最後の所で飯笹先生が、『今後の課題に向けて』という所で、3 点挙げてもらっていました。移動の規制というものへのさらなる注目によっての国境、境界への視座の高まりとか、バーチャルなモビリティというものに注目して、リアルなモビリティとの共存。3 点目がモビリティーズの脱西洋中心主義を目指す試み。この最後の点は私の二つ目の問いともつながっています。こういったような大きな問い掛けができるのは、モビリティーズ研究というのが、社会科学全体の地殻変動を促し得る知的ダイナミズムだからというふうにおっしゃっておられます。ですので、当然、国際関係、国際政治学なるものを勉強してきた私としては、その変動を促すダイナミズムとして、モビリティ研究の意義や可能性というものに期待して勉強していますし、研究をしています。が、同時にその限界というものについても、いささか考えるところもあって、本日、教えていただきたいというふうに思っております。

例えばですけれども、アンダーソンが書いているのは、移動というものは、別に新しいものでも何でもない。人間の歴史と同じだけあったものなんだけれども、じゃあ、どうして移動研究、さらにはモビリティーズ研究というのが、近年、注目されているかというと、彼女によればモビリティが数値化、さらにはデータ化されることによって、研究対象となってきたからです。だけど、それは逆に言うと、国家というものを自明視するということとか、定住というものが通常であるというような考えや、そのための制度化の進展につながりかねないんじゃないかという危機感も同時に書かれている。というところで、この辺についても、私として関心を持っております。

このような背景の下で、じゃあ、国際関係論なるものとモビリティーズ研究というのが出会って、どういうふうなことが問われるのか、問えるのかということについて、次、少しお話をしたいというふうに思います。もう皆さんがたはご存じだと思うのですが、第 1 次世界大戦後に学問として出発した国際関係論、国際政治学というものは、対立という存在を前提とした上で、それをいかに武力紛争に発展しないように収めるのか。さらには平安な時期を長続きさせられるのかという問題解決型の学問として登場して、発展してきています。その後、国際関係論、国際政治学なるものが扱う対象がどんどん増えてきているために、一方では国際関係論は学問なのかというような批判も受けるように、今日、なっています。

ただ、冷戦後、特にグローバル問題群への注目というのが高まっているのはそうなんですけれども、ただし、大前提として、国家とか国家から構成される国際社会というのはそのままです。ということは、つまり移動とかモビリティを扱う際に注目点として

は、秩序だった国際移動の枠組みをどうやって構築するのか。そのためのトランスナショナルリズムの研究とか、国際レジームやガバナンスの研究という点が盛んに研究されています。よって、主眼はモビリティーズのマネジメントというところにあるというのが現状です。また、今日でも国際関係論、国際政治学なるものでは、ウォルツが言い続けたように、安全の条件を構築して、維持するに足りる権力がなければ、自由とか平等とか言うものがあって何の役に立つだろうという立ち位置は変わらないと思います。まずは安全な国際秩序というものがあってこそなんだという立ち位置は変わってないと思われれます。

その上で、今世紀に入って、9.11 同時多発テロとか、そういうものを経験した上で、移動というものが扱われるときに、国際関係論、国際政治学では、安全保障化というのがとても注目されています。安全保障化研究の中身には、いろいろあると思いますが、特に重要だと私が思うのは、安全保障上の脅威として、移動を扱うんだという点です。つまり、移動というのが、通常の政治的手続きの問題ではなくて、安全保障上の手続きに格上げされて、そのような扱いをされないといけないんだという議論になります。

先日、アフリカ研究者の方が集まっている研究会で、私ではなくて、別の方が安全保障化についてご報告をなさったときに、その方もおっしゃってたんですが、こういう話をすると、文化多元主義の話とどう違うんだという質問を受けることがあります。安全保障化なんていう言葉をわざわざ使わなくても、これまであった話と同じなのではないかということと言われるんだとおっしゃっていたんです。ここで私が考える重要なところは、文化多元主義の問題だと言えば、それは政治手続きで扱うイシューなんだという立ち位置になりますが、安全保障化という、それは通常の問題ではない、特別な扱いをしないとイケない問題だという扱われ方になります。これが国際関係論における移動をめぐる研究の現在の状況なんだと思われれます。つまり、そこでは誰の脅威かとか、誰が脅威と言っているのかということとはとわない。しかしもし通常の政治的手続きでは足らないので、安全保障上の手続きに格上げするんだというのであれば、また再び普通の政治的手続き上のイシューに、どうやったら戻せるのかという議論が必要ですが、安全保障化研究というところでは、そういうところは議論されていません。こういうところの辺りにモビリティーズ研究というものが、どういうふうなことを教えてくれるか、学ばせてくれるかというところに、国際政治学、国際関係論なるものをやってきている私としては関心があります。

ということで、モビリティーズ研究から国際関係論なるものの問い掛けを三つぐらいにまとめるとすると、一つは第4章などで山岡先生が書かれておられていた、国民、移民、難民という区分とか、国家らしさとか、近代化言説に対する問い掛け。次に、村橋先生が書かれていた、定住主義とか国民的秩序に対する異議申し立てとか問い直しといったもの。

さらにはあまり言われることはないのかもしれませんが、私は個人的に非常に関心

がある三つ目の点としましては、ケアの労働とかそういうところにも関心があります。国際関係論なるものにおける日常性っていうのは、安全保障を強化しておくべきという言葉なんですけども、それはそれを推し進めると、最悪の事態である非日常性に対する絶え間ない準備が必要なんだというところへ行き着いてしまい、そうなると結果として、私たちの生活の日常性で、日々の営みというのが浸食とかされたり、崩壊するような問題に行き着く。こういった点についても、ケアの労働とか私的な移動とか、そういったものに関するモビリティーズ研究が、国際関係論、国際政治学に対して、大いなる問い掛けをしてくださっているのではないかというふうに思っております。

ということで、最初に申し上げた二つの大きな質問について、もうちょっと言い換えさせていただきます。一つ目の点として、モビリティーズ研究は安全な日常への解決策に何か提示し得るのか、何らかの示唆はあり得るのかということについて、ご意見を伺えたらうれしいなというふうに思います。もう既にモビリティーズ・スタディーズによって、今まで申し上げてきたとおり、国際関係論なるものから導かれる解決策の限界とか、脅威の構築、そういうものに対する権力性は指摘してくださっているんですけども、じゃあ、もう一歩進めて、例えば脱安全保障化につながる契機とか、そういったものに対して、モビリティーズは何か言い得るものがあるのか。

モビリティーズには、皆さんがたおっしゃっているように、既に階層性とか権力性とかを内包しているので、例えば移動による難民の解決策といっても、それをし得る能力を持っている若年の難民とか、能力の高い難民であれば、移動というものによって解決するという策はあるのかもしれないけれども、そうでない人たちもたくさんいます。そういった中で、何らかの示唆があるのか。さらにもう一歩、モビリティーズというのは一体どういう概念なのかということについても、問うことができると考えております。例えばモビリティーズは触媒的な概念であり、議論の質を高めるとか、発想を豊かにするための概念として使われている。そうであれば、解決策をモビリティーズを通じて見いだすのは、違う議論かもしれません。

二つ目として、次なる展開として何があるのかという点です。根岸先生および飯笹先生などから、グローバル・モビリティーズ・スタディーズというものが掲げられていました。国際関係論なるものに対しても、西欧中心主義的とか国家中心主義的だという批判は、近年、非常にたくさんあります。例えばここにも挙げさせていただいた、インペリアルディシプリンにすぎないんだという批判が国際関係論に向けられる背景には、モビリティーズ研究があります一方で、モビリティーズ・スタディーズに対しても脱植民地が必要だという指摘もあります。特に例えば私がよく読むようなサセックスのガルミンダ・バンブラの辺りにいるような人たちがおおくの議論をしています。

ここの『Migration Studies and Colonialism』の筆者は単一的な近代化の歴史ではなくて、連なり合う、重なる歴史というような視点が必要だとか、ポストコロニアルとかディコロニアルの理論との相互連関が必要だと指摘しています。合わせて三つ目とし

て、国際法に関する第3世界アプローチの重要性を挙げています。そこでは非西欧に目を向けるというよりかは、西欧で出来上がってきた知。例えば国家なるものとか、そういったものが何の疑問もなく、いわゆるそれ以外の地域にも、あたかも当然かのごとくに使われているようなところを問題視しています。そこでは、ノレッジの再構築みたいなものが必要なのではないかということを言っています。非西欧という地理的範囲に目を向けるというよりかは、西欧、非西欧というものの線引きをつくっていること自体が問題であるみたいなことを議論しています。

つまり、そもそも非西欧とか西欧とかいうものの線引きをつくられてしまったということに対する問い掛けとして、モビリティという考え方があるのに、非西欧圏のモビリティに着目をすると言ってしまうと、再びその線引きに加担することになるのではないかみたいな疑問があるということとです。もう一つ、根岸先生はモビリティーズ・スタディーズを進める上でのモバイルメソッドの必要性を書かれていたんですが、それは西欧的な社会科学的なメソッドを持ち込むということのようにも読めてしまいます。ふくよかなモビリティーズ・スタディーズに対して、そのようなメソッドの持ち込むことが、どのように次なる展開につながるのかを教えていただきたいと考えました。非常に雑ばくな質問、コメントでしたが、これで終わらせていただきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

飯笹 柄谷先生、どうもありがとうございました。いろんな鋭い質問をいただいて、とても考えさせられました。吉原先生、いかがでしょうか。まずは吉原先生から口火を切っていただければ、大変ありがたいです。

吉原 柄谷先生、どうもありがとうございました。国際関係論から言うと、こういう議論になるのかなと感心いたしました。それで思い出したのですが、もうお亡くなりになりましたが、梶田さんが今からどのくらい前かな、30年くらい前になるかな、今日お話しされたことの原初的な認識に関わるようなことを言われたんですね。そのとき国際政治学とか国際関係論などから言うと、そうした議論が非常に正当性を持ち得るかなと思いました。同時に、地域社会学を専攻している者からすれば、もう少しメゾレベルから議論する、つまり、中間領域とか中間集団とか、そこら辺りから議論していくことも重要なのではないかと言いました。そのことを思い出しながら、いま柄谷先生がお話されたことと、わたしが申しあげたメゾレベルで議論していくことがどういうふうにつながっていくのか、ふと考えてしまいました。あるいはそういうふうに接合していくのが非常に大きな課題ではないのかと思ったわけですね。別に質問とかそういうことじゃなくて、そのことを深く考えさせられたということとです。

このことは、後の論点のところで、皆さんで議論されたほうがいいと思います。この後、根岸先生が全く違う視点から議論をされると思いますから、取りあえず、お二人の

先生に報告していただいた後で議論したほうがいいように思いますけど、いかがでしょうか。

飯笹 柄谷先生、いかがでしょう。

柄谷 一番最初に私の研究の立ち位置の鳥の目とか虫の目とかっていう話をしたのは、実は梶田先生の受け売りです。梶田先生がいつも一番最初に鳥の目と虫の目の話をなさって、「僕は中間領域のメゾレベルの立場から話をします」っていうことを毎回おっしゃってたんです。

飯笹 ありがとうございます。梶田先生と言えば、小ヶ谷先生もそうですけども、私も学部時代に社会学を教わりました。今、非常に懐かしく思い出しております。吉原先生がおっしゃったように、確かに根岸先生のお話と総合しながら議論したほうが良さそうですね。

吉原 そうですね。

飯笹 では、根岸先生、お願いできますか。

根岸 すいません。ちょっとこちらの画面が。はい、すいません。この画面でよろしくお願ひします。私、日本女子大学で学術研究員を務めています、根岸海馬と申します。このたびは『モビリティーズの社会学』の合評会にお声掛けをいただき、非常に光栄に思っております。ありがとうございます。今年の夏に飯笹先生にご紹介をいただきまして、『週刊読書人』という媒体に、本書の書評を書く機会をいただきました。この書評は一般の読者を想定して、2000字という字数制限の中で書きましたので、内容が薄くなってしまったのではないかと考えております。

今回はもう少し、20分程度の時間をいただきましたので、この書評で立ち入れなかった部分も含めて、本書の位置付けと意義を中心にお話しして、最後に質問を執筆者の先生がたに投げかけてみたいと考えております。私からは個々の論集に対してというよりは、どちらかというと論集全体に対する議論および質問と捉えていただければと思います。また、私はこれまで主に人文地理学の文献を中心に勉強してきましたので、分野の違いなどから、もしかすると全体的外れなことを申すかもしれませんけれども、どうかお許しいただければと思います。今、柄谷先生の示唆に富むお話の後で、非常に恐縮していますが、どうぞよろしくお願いいたします。

まず内容に入る前に、今回、初めてお会いする先生がたも多いかと思うので、簡単に自己紹介をさせてください。私は現在、日本女子大学で学術研究員を務めながら、

非常勤講師として高崎経済大学と立教大学で、それぞれ経済地理学と交通地理学の授業を受け持っています。専門は人文地理学と社会学なんですけれども、研究関心は方法論の領域がありまして、ポスト実証主義アプローチの学説史をひも解く作業を行っています。その中で特に注目しているのがモビリティーズ研究。情動論。これは非表象理論ともいわれますけれども、そういった社会科学の近代性を批判的に検討して、脱構築しようとする、ポスト社会科学の理論です。これは科学的客観性とか姿勢というものを追求しようとする近代科学的、あるいは最近ではデータサイエンス的と言えるかもしれませんが、そういった知の在り方というものを問い直し、記述であったり、語りというものを通して、世界を動態的に読み換える、そういった試みです。これは欧米圏だけではなくて、非欧米圏でのオルタナティブな展開も少しずつ始まっているというので、こういったものも含めて考察するというのを、今の課題としています。

今回、『モビリティーズの社会学』ですね。この本を拝読しまして、モビリティーズ研究の専門書として、その完成度の高さと内容の深さに非常に感銘を受けました。ここからは本書の位置付けと意義について、少しお話ができればと思っています。特に2010年代以後に顕著になっていきますけれども、モビリティという語はメディアで氾濫しているということが言えるのではないのでしょうか。

そうした中で、モビリティーズ研究を定義するということは、非常に難しくなっているという現状があります。最近、CiNiiとか国会図書館サーチとかの文献検索エンジンありますけれども、そういったものでモビリティという語を引いてみたんですけれども、その初出というのは、1980年に、角本良平という旧運輸省の官僚出身の交通ジャーナリストがいて、もう既に亡くなっているんですけど、『世界の都市と交通-モビリティの理想と現実』という著作ではないかと思われます。この本ではモビリティという語が交通と互換的に使われているんですけども、近年でもその傾向というのはありまして、交通工学だったり、都市計画に関する文献の中では、この語法が依然として強く残ってます。どちらかというと工学系に属するかなと思うんですけども、そういった領域では、スマートモビリティであったり、モビリティ・アズ・ア・サービス。MaaSというものです。それからスマートシティ。そしてグリーンスローモビリティみたいな、そういったものに関する文献が非常に多く出版されているという状況です。

では人文社会科学ではどうなのかというと、2010年代後半以後になって、議論の展開が非常に目立つようになってきました。特に移民研究だったり、グローバリゼーション研究、観光社会学もそうですけれども、人類学も最近はそういった領域で出版数が増加しています。観光とかポストヒューマンをめぐるモビリティーズの議論の展開というのは、本当にここ2、3年で非常に顕著に見られるようになってきました。ただ、そうは言っても、今回の『モビリティーズの社会学』の執筆者の先生がたが属されてると伺ってますけれども、モビリティ研究会関連の出版物が目立つというトレンドに、まだ変化はないと言えるのかなと思います。

少し検索をかけて、文献のリストを作ってみたんですけども、このリストを見ていくと、2000年代という欧米圏のモビリティーズ研究の組織の時期と重なるのですけれども、吉原先生と伊豫谷先生中心に地道なグラウンドワークがなされて、それがあって現在、幅広い領域での展開が進んでいるということが見て取れると思います。

2010年代になって、アーリの仕事が吉原先生であったり、伊豫谷によって訳出されて、日本の社会科学に非常に大きな転機の契機をもたらしました。そして2020年代に入って、コロナ禍もあったということもあって、モビリティーズ研究を視座に据える本というのが非常に多く出版されるようになっていきます。今回の『モビリティーズの社会学』ですけれども、日本のモビリティーズ研究に新たな地平をも切り開く論文集であるということとともに、これまでモビリティーズ研究は、限定的にしか利用されてこなかったような、地域研究といった領域への接続というものを模索する、非常に革新的な本であるということが考えられます。

ここからは3点ほどですけれども、ポイントを絞って、本書の意義についてお話をさせていただきますと思います。本書の題名ですね。『モビリティーズの社会学』ですけれども、これ初めて見たときに、率直に申しますと、社会学なのかなという印象を持ちました。というのは、執筆者の先生がたは社会学だけじゃなくて、人類学であったり、地域研究であったり、政策研究というものを専門にされている先生がたがいるということ中で、社会学という枠で束ねていると、そういった印象を持ったわけです。

ただ、読み進めていくうちに、吉原先生が有斐閣の『書斎の窓』という雑誌に書かれております、『外に開かれてディシプリンとしての社会学』という、そういった言葉にあるように、ディシプリンという考え方、それを規定するような、境界を揺らして、同時にモビリティの視座を広く、他の領域に開いていくという、そういったダブルミーニング的な意味を含んでいるということに気が付きました。方法論の観点からも、本書の各論考では、それぞれの間には非常にグラデーションがあって、それぞれの描写も非常に多元的であるということから、ディシプリンという、いわば壁ですけれども、そういったところに隙間であったり、境界面、インターフェースだったり、スレッドみたいなものを作って、ディシプリンという近代社会科学的なものを揺さぶる、非常に意欲的な試みであるというふうに感じました。

そしてアーリの言うような、社会的なものをモバイルなものとして読み換える試みと。これはまさにモビリティーズ研究の目指すところですが、それを本書はディシプリンに対して実践する。従来の社会科学が持つような思考法に挑戦すると。非常に意義深い仕事をしているというふうにも考えられます。特に第1部の中では、モビリティーズ研究と近接する他の理論体系との間の媒介面というのを分野横断的に探って、定住主義および線形的思考というものを超えた、先の軸に希望というものを見いだそうとしています。ここではグローバルに広がるヒトとかモノといった、そういったもののフローによって編成されるようなネットワークの動的な連関として、それによって生み出され

る予見不可能性とか相互依存性という、線形的思考では負とかマイナスというふうにされるような性質というものを肯定して、創発の可能性に期待すると。本書を貫く方向性というのが、非常に明確に示されています。

次にこれは書評でも触れた点ではありますがありますけれども、本書は知の生産の在り方を問い直す、画期的な論集であるということが考えられます。モビリティーズ研究も、他の領域と同じようにですね。ごめんなさい。ちょっとこれ飛びました。他の領域と同じように、欧米中心に知の生産がなされてきたという経緯があります。ここは先ほど柄谷先生も触れられましたけれども、そして本の中では山岡先生が触れられていると思いますけれども、知の脱中心化みたいなものは、モビリティーズ研究にとっても、他の分野にとってももちろんそうですけれども、常に大きな課題としてあります。アフリカ、アジア、オセアニア。そういったいわゆる辺境の文脈から、モビリティーズの意義を問い掛け、問いを投げかける本書ですけれども、これはオルタナティブモビリティーズの試みの一つとして、言ってみればマスターナラティブにあらがうポリフォニーとして考えられるのではないかと思います。

そして第2部の議論では、権力による遮蔽とか隔離、囲い込みといった、戦略的、先制的、そして計画的な企てに対して、完全な遂行を阻む常在する不安定性であったり、不確定性。いわゆるコンティンジェンシーですけれども、これを非欧米圏の文脈で、非常に鮮やかに描いているというのが印象的でした。これはケア労働者の国境を越えたつながりであったり、超国家的な物資の移動と流通、難民キャンプの内部と外部の接続、そして故郷とディアスポラのつながり、国境管理における違法性と合法性のはざまと。そういったフィールドで見いだされるような、非常に多様な揺らぎですけれども、これにモビリティーズの視座を通して意味が与えられて、現代という時間・空間の理解を深める一つの参照点として立ち現れるのではないかと思います。これは定住主義的な世界観によって、固定化されて説明されるような世界からは、差し押さえられてしまうようなものですけれども、これを拾い上げて、表す過程でもあると言えるのではないのでしょうか。そしてつながりの存在を肯定するということは、つまりつながりそのものをつくり出すという、そういうことであって、ティム・インゴルドなどが言っているような、線を引くという想像／創造、これはイマジネーションの想像と、クリエイションの創造ですね。想像・創造的な所作というものにつながっていくのではないかと考えています。

本書の各論考で取り上げられているようなモビリティーズの視座というものですけれども、これは従来の線形的な思考では記述し得ないものを記述することを可能にして、現実社会のこれまで見えなかった一面というものを浮き彫りにすることを可能にします。一見、不動で固定されているような現象ですけれども、そこにはさまざまなモビリティーズが潜んでいるということを明らかにして、そこに編成されては、脱編成される。そしてまた編成されるみたいな、そういった関係性というものが記述。そして現実を固定化して定義しようとする知の権力に抗して、世界を動態的に捉え、連続性というもの

を擁護する。そういった営為というのは、単なる視点の転換だけではなくて、シェラーとアーリが指摘するような、一つのパラダイムな展開としても見ることはできないかと考えられます。

以上、本書の意義を踏まえて、最後に執筆者の先生がたに質問を投げかけてみようと思いますけれども、質問は4点あります。まず第一にモビリティーズの両義性についてです。この本の中での議論として、境界を画定して囲い込みを図る企てというのに対して、それを不確実で不安定なものにするモビリティーズという構図が鮮明に描かれています。そうした中で、モビリティーズに伴う不確実性および不安定性といったものの価値とか可能性というものは、この中で強調されすぎてはいないかと。これは確かに一方では開放的な側面として捉えられるかもしれませんが、他方では非常に抑圧的に働くこともあるものでもあるかもしれない。具体的には、これらの予見可能、予見不可能性といったものですね。そういったものというのは、人々の間に不安とか動揺というものを喚起する。ただそれだけではなくて、その結果として新たな分断を引き起こす。そういった可能性も内包しているのではないかという点です。

第二に、第一の質問に関連して、モビリティーズがもたらす希望についての質問です。グローバルな規模で展開するモビリティーズですけれども、都市の一極化であったり、富の不均衡。ヒト、モノ、情報、資本、そういったものの偏在をもたらししていると言えるのではないのでしょうか。先進国の都市に住まう私たちのような裕福な層は、これによって恩恵を受けますけれども、それを支える役割を担う人々がいて、初めてそれは可能になっています。そうした中で、本書が全体を通して見いだそうとする、これは吉原先生の言葉ですけれども、『共にあること<コ・プレゼンス>』。こういったものは、概念的には非常に洗練されているんですが、その実践をめぐるっては、多くの困難を抱えているのではないか。コ・プレゼンスというものをめぐって生じる差異であったり、不均衡みたいな、そういったものはどのようにマネージできるのかという点ですね。これについて気になりました。

そして第三は、境界画定権力としての非国家アクターについてです。本書の第2部の中で、境界画定権力として、国家が非常に大きくクローズアップされていますけれども、そうした中で国家以外のアクターも、実際には境界画定を行う権力になり得るのではないか。また、その場合、国家との間には、どのような差異が見いだせるのか。私は専門としては政治学と国家に関する議論に非常に疎いものですが、その辺りはどうなっているのかなということに関心があって、この辺りは柄谷先生にも少し伺いたいなというところがありますし、他の先生がたにも知見をいただければと思います。この機会にぜひ伺いたいと思って、質問したいと思います。21世紀に入って、資本の力が非常に急速に台頭している。そういった世界で、そこにはどういった現実が見いだせるのかというところですね。

そして最後ですけれども、第四の質問として、モビリティーズの議論の中で忘れられ

がちな、ノンヒューマンの位置付けをめぐる質問です。本書の各論考の中では、ヒトをめぐるモビリティーズにフォーカスがあって、その主体というのはあくまでもヒトです。その中でヒトのモビリティーズがヒト以外のモノとかノンヒューマンのモビリティーズに対して、介在する様態というのは非常に想像しやすいのですけれども、逆にノンヒューマンというものは、本書で議論されているようなヒトのモビリティーズにどのように介在をしているのか。それは例えばインフラであったり、技術であったり、動植物だったり、環境も含み得ると思いますけれども、ヒトのモビリティーズにこういったインプリケーションを持つのか。少し踏み込んでお話を伺えればと思って、この質問をさせていただきます。

これで私の発表は以上です。すいません。ちょっといろいろスライドが飛んでしまったところがありまして、申し訳ありませんでした。先生がたの議論を楽しみにしております。よろしくお願いします。ありがとうございました。

飯笹 根岸先生、どうもありがとうございました。いろんな有意義な論点が出ましたけれども、ここからは自由にディスカッションということで、残りの時間過ごせればなと思います。吉原先生、いかがでしょう。そういう進め方で良いでしょうか。

吉原 それでお願いします。

山岡 じゃあ、最初に私から口火を切りましょうか。

飯笹 はい、お願いします。

山岡 ありがとうございました。山岡です。本当に柄谷先生も根岸先生も、とても丁寧に読んでくださって、しかもすごく幅の広い、さらに奥深い論点を出していただいたので、私だけでなく、執筆者の他の先生がたも、いろいろと考えるポイントが出てきたんじゃないかなと思います。

最初に柄谷先生のご発表があって、私も柄谷先生のこれまでのご研究を、いろいろと自分が難民の問題を考えるとときに、参照させていただいております。柄谷先生は、歴史すなわち経路に着目されて、そして国際関係における制度やあるいは法律が、どういう成り立ちをしているのかという点を、精緻に解き明かすような研究をされてこられたと思います。柄谷先生のご質問は、実際に例えば国際関係論の立場からするならば、「安全で平穏な日常」はどうやったら達成できるだろうかという問題意識があって、そういうものとモビリティーズ研究は、どこで出会えるのか、モビリティーズ研究がそこにも貢献できるとするならば、どういう視座があり得るのかということだろうと思います。

私も歴史や経路に着目するという観点は、非常に共感するところがあって、特に私の

場合は、どちらかというところにある制度なり、もしくは法律なりに着目するならば、やはりその起源というものにこだわりたいところがあります。つまり、物事の起源とは一体、何だろうかという問題で、これは吉原先生が提起されている問題に、私自身が接点を感じるところでもあるんですけど、やはり「始まり」の問題というか、何かが始まる、物事の起源があるということの重要性。これを考えたとき、例えば難民の問題で言えば、確かに難民を保護する仕組みというのは、いろいろな論じ方はできるんだと思います。それが戦後に難民を保護するレジームになっていった。そのレジームにどうも限界がありそうだ。その限界がありそうな理由は、柄谷先生が最初にまとめてくださいました。「シティズンシップ＝定住＝安全」というものを結び付けて考える。この考え方が、難民保護のレジームでは基本だったはずなんです。

ところが、それはグローバルな難民移動に対しては、全然うまく機能しない。シティズンシップを与えて、定住させて、安全を保障するというやり方は、難民保護の歴史の中で見れば、一時的にうまくいった時期はあったかもしれないし、歴史的文脈で、ごくごく限られた特殊な文脈では通用するかもしれないが、実際にはそれこそモビリティーズにあふれる現代世界の中で、解決策足り得ないだろうと。そこで近年、取って付けたように、「移動による解決」みたいなことが、国際社会でも言われ始めた。でも、僕はこれは正直、国際社会が解決策を提示しているというよりは、もともとあった「シティズンシップ＝定住＝安全」の公式が通用しないからこそ、ちょっと苦し紛れに提起しているようにしか見えないんですよね。積極的にそれを推し出しているというよりは、少し対処療法的な問題提起の仕方かなと思います。

モビリティーズ・スタディーズが、では、この領域に何か物申すときに、同じような意味で移動を提起しているのかということ、恐らくちょっと違うんじゃないかと考えています。モビリティーズ・スタディーズの場合は、吉原先生の議論にあるようにやはり、そしてそれはさきほど根岸先生がまさに指摘してくださったことでもあります。知的な枠組みそのものをパラダイム転換するということに眼目があるので、だとするならば、これまでの知的な枠組みを維持したままで、そこに移動という解決策を付け加えるという話とは根本的に違うんだと思うんです。だとするならば、従来の物事の解決策として見られていた、その前提、その起源そのものが、もう一度、問い直されるという意義が、まずはあるのかなと思います。

そうだからこそ、根岸先生が一つ目に言われた質問なんかも、まさにその点に関わるのかなと思います。モビリティーズの両義性とは何なのかというのは、柄谷先生が一つ目にされた質問とも関わっています。モビリティーズということを出すことによって、あるいはその積極的な側面に光を当てるといふ狙いは理解できるが、それはしかし、いわゆる解決に向かうような話なのかということ、よりかく乱的な要素のほうがむしろあるのではないかと。実際には人々に不安をもたらしてしまったり、予見不可能性を高めてしまうのだとすれば、それは柄谷先生がおっしゃられたような、「安全で平穏な日常」

というものとは、恐らく結び付かないんだと思います。

しかし、モビリティーズ・スタディーズは、そういう意味の「解決」を、必ずしも目的にはしていない。むしろ実際は世界人口の大部分が、安全でもなければ平穏でもないという日常を生きているという現実からしか、物事は考えられない。それに対して、確かに例えばコロナ以後の先進国の状況などを見ても、非常に不安定化しているというのは間違いないことではあります。しかし、そこでの不安定さは、むしろグローバリゼーションの中で、現代のわれわれが直面している、ある種の初期条件になりつつあるんだとするならば、そこから何か新しくものを考える。それこそ、吉原先生が言うような意味の「創発的なもの」を生み出していく。それが、吉原先生が書かれていたように、絶望的でありながらも絶望しきらない、ギリギリの希望を辛うじて見出すということにつながるのではないか。そして、それこそが、モビリティーズ・スタディーズが提起しようとしている観点ではないかというふうに思いました。

飯笹 どうもありがとうございます。いかがでしょうか。まずは執筆者でしょうかね。あるいは吉原先生。

吉原 すいません。じゃあ、私、いいですか。

飯笹 はい、もちろんです。

吉原 今、山岡先生に非常に達意に整理していただきまして、私が考えていることの半分ぐらいのことを言われました。だから、屋上屋を架すような感じなんですけど、やはり気になるのは先ほど柄谷先生言われたこと、要するに私たちの研究をどういうふうに位置付ければいいのかという点です。若手のかたがたが「再帰的で構築主義的に」というようなことを言うておられるとのことですが、非常に重要な提起だと思います。控え目なだけでも、かなりリフレクティブでプルーラルな見方をしてるんじゃないかなと思います。そうした見方から、例えば権力性とか階級性というようなことを、マスターナラティブに溶かし込んでいきながら、他方で人々はいろいろ矛盾を抱えながらも、日常生活の中で、ある種の生活の論理というのを組み立ててることに気づくわけですね。だからといって、それは非常に不安定で不確実なものなんです。そういう中で何かを構築していくということに光を当てていくということが重要なんだと思います。

先ほど根岸先生は、（モビリティーズ・スタディーズは）不安定性、不確定性を強調しすぎてんじゃないかと言われました。たしかにそういう面は否定できないけれど、むしろここで指摘しておきたいのは、その不安定性、不確定性の中で、人々はとにもかくにも生の証しを求めて、生きてるんだということです。そのことがけっきょくのところ社会を構築していくんじゃないでしょうか。ちょっと分かりづらいかもしれませんが、

運動に導かれてとか、ある種のリーダーの下にいてとか、闘争に積極的にかかわってなどといったような話でないと思うんですね。モビリティーズ・スタディーズは、そういうことを否定しないまでも相対化したところから出発してるんじゃないかなと。だから、そこに何か確定的なもの、人々に希望を与えとか、そんなものではないと思うんです。

それから、根岸先生は私が前に書いた本（『モビリティーズ・スタディーズ——体系的理解のために——』）に対して、「西欧中心主義、男性中心主義。人間中心主義」に陥ってるんじゃないかと言われました。今回、私たちの本を読みながら、じゃあ、「西欧中心主義、男性中心主義、人間中心主義」を完全に払拭してるのかといったら、そんなことはないと思う。やはりその批判というのが当てはまっていると思うんです。だから、そういう場合に「西欧中心主義、男性中心主義、人間中心主義」というものを、どういうふうに捉え返していくのかが、非常に重要な課題になりますね。ただ、現実の問題としては、「西欧中心主義、男性中心主義、人間中心主義」はより巧妙に進んでいるように見えます。あるいはそれはねじれた関係で、反転するような形で進んでいるような感じがします。

そういう中で、一つはモビリティーズ・スタディーズが本当に、社会文化構造に分け入っているのかが問われますね。例えば、私はモビリティーズ・スタディーズの要になる概念として「あいだ」を強調していますが、その「あいだ」の捉え方もいろいろあります。ものすごく多義的ですね。「あいだ」に関する議論の起源をたどっていくと、文学とか哲学から始まっていることがわかります。おびただしい数の業績があります。なんで文学とか哲学などから始まっているのかというと、やはり「あいだ」に苦悩とか孤独などといった、どうしようもない不条理を見ていたわけですね。それが国際関係論とか政治学、あるいは人類学などで、「あいだ」にたいする視点がどんどん変更していったわけです。なぜそうなったのかといえば、やはり時代的な状況と知の状況の変化が大きいと思います。このことはむしろ飯笹先生や柄谷先生の方が詳しいのではないのでしょうか。

最後に一つ。根岸さんがモビリティーズ・スタディーズはノンヒューマンの領域に入り切れていないと言われましたが、まさにそう思いますね。ただ今回の本の中で、創発の下位概念としてとりあげた、アサンプラージュ、アフオーダンス、アーティキュレーションのうち、アフオーダンスは、ノンヒューマンのモビリティーズを射程におさめていると思います。それは生態学的な实在論の立場から、環境を所与のものと捉えるのではなくて、物と動物のありようを射程に入れています。つまり、人間や動物が物事に影響を与え、それがフィードバックすることによって、動作や感情が生じると言っています。たまたま3月3日の朝日新聞で、霊長類学の山極壽一さんが同じようなことを言っています。そこで「あいだ」、つまり自然のあわいに耳を澄ませると、動物の世界では、言葉ではなく、しぐさとか身ぶりとか、そういったもので間というものに向き合っているということを指摘されています。私はあらためてノンヒューマンのモビリティー

ズが非常に重要な論点になるんじゃないかと痛感しました。

それからもう一つ、先ほどもお二人の先生がたが言われてましたが、モビリティーズの「いま・ここ」、つまりプレゼンスをどうとらえるかという点です。モビリティーズ・スタディーズには理念がないとか、理論的な核がないとか、あるいは軸がないなどと言われますが、モビリティーズ・スタディーズのプレゼンスにかかわらせてというと、それはまさに私たちの世界の「いま・ここ」に規定されているように思いますね。トランプが出てきて、日本でもそういう傾向はあるわけですが、DEIを根底から否定するような動きが出てきて、モビリティーズ・スタディーズがそういったものにベースを据えていないにしても、モビリティーズ・スタディーズの存在根拠そのものが問われてきているように思いますね。だから、そういったことをどう考えるのかということが、私は非常に大きいと思います。すいません、まとまらなくて。

飯笹 どうもありがとうございます。じゃあ、小ヶ谷先生、いかがですか。まずは執筆者が、それなりにお答えするということにしたいと思いますけど。

小ヶ谷 すいません。もうちょっと後に回ってくるかなと思ってたので、のんきにしてました。こんにち、小ヶ谷です。柄谷先生、それから根岸先生、コメント、ありがとうございました。そうですね。何から話したらよいでしょうか。まず柄谷先生がおっしゃっていた、国際関係論が国家を中心にしてきたというお話や、虫の目、鳥の目のお話は、本当に私も懐かしく思い出しました。同時に国際社会学という分野で研究というか、勉強してきましたので、その学問がどういう初心を持って始まったんだったのかということ、あらためて思い出させていただいたなと感じています。私の章は、本の全体の中でもケーススタディというか、何か大きな理論的なアプリケーションを提示している、という章ではないので、読んでいただいて本当に光栄です。

お二人からいただいた論点とか質問について簡単に応答します。特に根岸先生から投げかけられた問いですね。例えばモビリティーズの可能性が強調されすぎているのではないか、という点について。私の担当章の場合ですと、移住家事労働者という、まさに先進国、あるいは新興国の日常生活を陰で支えるような人たちの存在を取り上げています。そういう女性たちが、異なる水準であるかもしれないですが、移動を通して、新しいアクターとして登場し得るとか、そういうところにこれまでも関心を持ってきましたので、その点が強調されすぎているのではないかというご批判は、本当にそのとおりだというふうに思います。やはり彼女たちの例で言えば、彼女たちの移動が引き起こされる大きな要因というのは、当然、グローバル資本主義であるわけです。ただ、今の時点ではそれにあらがえないんですけれども、そこに対して、ただの受け身な存在であるわけではなくて、その中で、吉原先生のお言葉を借りれば、創発性と言うのかもかもしれませんが、新たな社会的存在として立ち現われてきているというダイナミズムがある。かつ、

グローバル化という状況を、逆に利用するというような形で、ダイナミズムが出てきてるといふところを、個人的にも応援したいという気持ちがあるために、ちょっと強調しすぎてるといふところはあるかと思います。これは、どこに、誰に焦点を当てるかという問題でもあるかと思いました。

それは柄谷先生がおっしゃっていた、安全とか解決策といったときに、その主語や対象っていうんですかね。誰にとっての安全なのか、誰にとっての解決策なのかっていったときに、それぞれまさに研究のスタンスとか、どういう水準のモビリティーズを考えたいのかっていうことに関わると思います。私の場合だと、移動する個人、あるいはその人たちの周辺にある社会関係とか、家族も含めた人間関係、そしてその人たちにとっての主観的な安全かもしれませんけれども、そういうところに着目するスタンスなのかな、とあらためて思ったりもしました。

他の執筆者の方の意見もぜひ聞きたいのですが、私自身はあまり自分がモビリティーズ・スタディーズをやってますって、今まで言ったことがないんです。どうしても具体から入ってしまうところもあるので。なので、モビリティーズ・スタディーズっていうのは、もちろんさまざまな可能性を持った研究の分野、あるいは研究の方向性というんですかね。そういうものかなっていうふうに思います。モビリティーズ・スタディーズの一つとして私の章も読んでいただけたということは、とてもありがたく思います。

あと最後に、これは本当に何の答えでもないんですけど、ノンヒューマンのモビリティっていうのは、最近、私、ジェンダー系の人たちとの付き合いが多いので、フェミニスト経済学会とか、そういう所に入ったりもするんですけども、そこでも食べ物とかも含めて、ノンヒューマンのエージェンシーをどう考えるかっていうような議論が出てきています。非人間の主体性みたいなものを、どう捉えるかという議論はすごくされているんですけども、個人的にはとてもそこにキャッチアップするのが難しいなっていうふうに考えています。動物だったり、植物だったり、技術はちょっと分からないですけど、そういうもののエージェンシーをどうとらまえるのかっていうことが、果たして人間が持っている言葉で可能なのかとか、そういうところまで考えると、すごく難しいなと思っています。むしろノンヒューマンのモビリティーズっていうところに関しては、ぜひ先生がたから教えていただきたいなと思います。まずは反応ということで、以上のコメントで許してください。

飯笹 どうもありがとうございました。私は最後にとったんですが、伊藤先生と村橋先生はまたちょっと専門が違うので、この辺りで私から少しいいですかね。柄谷先生のお話は、私も一応、国際関係論というか、政治学を基盤としてきた身としては、非常に共感できるお話で、本当にすんなり入ってきて、鋭いいろんな論点を突いていただいたかなと思ってます。移動研究が安全保障化によって格上げされたっていう話。それも本当にとてもそのとおりで、国際政治学で移民のことをやってるとか、あるいはトランス

ナショナル、国境を越えることをやるっていうことは、本当にずっとマイナーで、安全保障に関わるみたいな、そういう議論になってから、急に意味、存在感を認められたっていう、そういう経緯が確かにあるんですね。それが果たしていいことかどうかというのは別にして、ようやく国際政治学の中でも、ある程度の位置付けを得られたっていうことは、確かだと思います。

その中で、国家の自明視ということに触れられましたが、国家の限界っていうことを言えば言うほど、逆説的に国家の存在感を感じざるを得ないっていう、そのジレンマというのは、私自身もずっと感じているところです。特にコロナになって、国境を閉鎖されたときに、国境、あるいは国家権力って、こんなに力を持っていたっていうことを、まざまざと見せつけられた。あと難民の問題とかをやっている、結局、市民団体だとか、私は特にアート領域でいろいろ問題提起してる人のことを扱ったりしてるんですけども、どんなに影響を及ぼしても、国家権力はしぶとく、実は何も変わらない。その辺の国家権力のしぶとさは、国境を越えるとか何とかって美しい言葉があるけれども依然として変わらないわけで、こうした権力構造に対して、学問がどう対峙できるのかっていうことの限界を、まさに感じているところです。どうやって、そのジレンマを超えたらいいんでしょうかね。それは皆さんに伺いたいなと思ったりしています。

それから根岸先生のモビリティの両義性みたいなことについては、モビリティ研究って、申し訳ないながら私も本の編者として名を連ねているのに、実は本当にちゃんと分かってないかもしれません。私の解釈では、これは方法論なんだろうと思うんですね。だから、モビリティ研究で何か解決策を見つけるというのではなくて、いろんな今までの既成概念とか思考の枠組みを変えていく、一つのアプローチではないか。たとえば、カルチュラルスタディーズが、学問というより、運動っていうふうにいわれたことがありましたけど、恐らくそういう意味合いが、モビリティ研究って強いんじゃないかなと。何かを変えていくための一つの契機を提供するのではないか。

そういう意味では、モビリティ研究がどういうふうに貢献できるのかっていうことについて、例えば柄谷先生の、難民の解決策にどうつながるのかみたいな問いに引き付けて考えてみると、非常に強引な、向こう見ずな言い方かもしれませんが、また私は難民レジームは非常に大事だと思っているし、今までの実績を認めた上で、逆に難民レジームのために、難民っていう枠をつくってしまったがために、いろんな所で無理が生じてきているのが現状なのではないか。だから、それをどう組み換えていくのか、乗り越えるのかっていう際に、もしかしたらモビリティ研究という一つの変化を求める機運というのが、どこかで役に立つ可能性があるんじゃないかなと、非常に雑ぱくですが、考えたりしていました。伊藤先生、村橋先生、どちらかお願いできますか。

伊藤 すいません。では、まず私から失礼いたします。第3章の「モビリティーズとネットワーク」を担当しました、伊藤です。きょう、お二人の先生からありました、われ

われの試みというのは、ある意味、移動フェティシズムに陥っていないのかというご指摘について、私の視点からも回答したいと思います。非常に重要な指摘でしたので、お伺いしながら考えていました。

まず言えることとして、おそらくモビリティーズ研究では、地理的、物理的な移動そのものを「切り出して」モビリティーズと呼んでいるわけではないと言えそうです。これはあくまで私の理解ですので、そう考えない先生がたまいらっしゃると思うんですけども。

例えば世界の富裕層がプライベートジェットで世界をあちこち行き回っています。そうした移動資本がさまざまな資本の格差を生み出しているのは確かです。しかし、だからといって、彼、彼女たちが必ずしも移動性が高いとは言えないと思うんですよね。ある種のモビリティは高いが、複数形のモビリティーズは高くない。なぜならば、普通、物理的に移動するということは、自分を取り巻く環境が変わることを意味します。私という存在が独立した存在ではなく、周りとの存在との連関によって成り立っているならば、移動すれば、私という存在のありようも変わるはずだからです。ところが、彼、彼女たちは全く変わっていない。つまり、自分を取り巻くネットワーク（つまりは、エージェンシーの絡み合い）が変わっていない。それは移動していないということだと思うんですよね。

「移動しても変わらない」というのはまさに近代を構成する原理のひとつです。ちなみにこのことを捉えてラトールは「不変の可動物」と言っています。「不変の可動物」を可能にしているのは、「不変の可動物」そのものではなくて、それを取り巻くさまざまな制度であり、インフラであり、アルゴリズムであり、非人間、ノンヒューマンです。それらが世界の境界を形成し固定化させているのです。そうしたネットワークがあるからこそ、ある意味で「自律した個人」は成り立っているし、逆に言えば自己変容をもたらす移動ができていない、というわけです。われわれ研究者も同じだと思うんですよね。いろいろな研究会に出掛けていっていますけども、それで何が変わるかといったら、ほとんど変わっていないというのが実際だと思うんですよね。だからこそ、既存のディシプリンを超えるモビリティーズ・スタディーズが生まれているのではないのでしょうか。今、必要なのは、自分という存在を変える移動というのが、いかなる場面で生じているのか、その可能性はどこにあるのかを探っていくことだろうと考えています。具体的に言いますと、私たちは、人間と非人間のネットワークの総体を「権力構造」と呼んでいると思うんですけれども、そうした権力構造なるものを物理的な移動によって無力化させようということではなくて、ネットワークを組み直していく契機を見いだすということです。ある種の境界、安全をもたらしてくれる境界というのは不可欠で、必要悪だと思うんですよね。その境界をいかに組み換えていくのか、その漸進的なプロセスっていうものを、われわれは追求していくしかないのだと思います。

実際の実践においても、そういうことがなされていて、私自身も国内外のさまざまな

地域コミュニティを題材に、そうしたコミュニティが組み直されていくプロセスを描き出してきて、本書でもその点を明示しました。そこでは、人間の主体的な意思とか志向性が組み直しをもたらしているのではなくて、非人間との新たな連関が人びとを動かし、人びとの新たな共同性と公共性を生み出していました。したがって、「モビリティーズの社会学」の営みとは、研究者が理想的な状況を定義づけるのではなく、個別の実践に目を向けて、人間と非人間とが絡み合ったネットワークが組み直されていく契機に目を向けるための発見装置というようなものではないかと考えています。

飯笹 ありがとうございます。じゃあ、村橋先生、お願いします。

村橋 静岡県立大学の村橋と言います。8章を書かせていただきました。それぞれの方の質問に対して、私からの回答ということにしたいと思います。

まず一つ目です。柄谷先生のコメントですけども、私、専門が文化人類学というところをやっております。国際関係論とほとんど接点がないように見えるんですけど、文化人類学というのは、古典的な意味で言えば、ローカルな世界の秩序をどういうふうに説明するかというところが、大きな学問だったんですね。そういう意味では、国際関係論というものが、国際的な秩序というものを、どういうふうに人々が安全に暮らすために構築するかという学問だとすると、もっと狭い世界の、既に彼らが構築してきた世界を、どういうふうにその秩序を見ていくかというのが、文化人類学だったんですね。

それが1980年ぐらいから、人の移動とかが盛んになってきて、注目されてきたのは、例えば8章で、私、取り上げたのは、ヴィクター・ターナーという人のリミナリティという議論ですけど、この議論の中心は、リミナリティに関心があるんだけど、問題は秩序なんです。秩序がどこに一回解かれて、もう一回、再構成されていくかということがポイントになるんだけど、モビリティーズの研究のポイントっていうのは、その秩序が壊れていく。つまり、間の状態。つまり、非常に不安定な状態ですよ。ここにおしる焦点を当てていて、そこに積極的な意味を持っていこうというような研究だと思うんですよ。人類学的な捉え方では、それが一つあるかなと思います。

そういう意味では、国際関係論としては、人類学の中では秩序から秩序が壊れるところへの注目っていうことが、モビリティーズ研究が人類学に入ってくるような契機になった。すると、国際関係論のほうは一応、もっと牙城が強いというか、秩序をどういうふうにつくるかっていうことが、焦点にずっとなり続けているのかなというような気はしました。ただ、脅威という点が取り上げられるような背景には、秩序が移民や難民の受け入れによって壊れてしまうと。だから、これは安全保障化をして、もっとこれは注目される大事件なんだと。

でも、それは秩序をつくる側からにとって大事件であるからこそ、問題化されるっていうところがある。とすれば、人類学においてもそうなんだけれども、学問というのが

ある程度、人の実存にとって大切な学問であるとするならば、移動するか、移動しないかというよりも、誰が何のために移動するのか、あるいは移動しないかっていうことのほうが大事です。よく可視化されるのは、動く人が国家に脅威を与えるから、動く人の苦しみみたいなのが問題になるんだけど、動けない人は可視化もされないわけですね。だから、動けない人の、移動したくても移動できない人に対して、もっと焦点を当てていうところが必要だろうということは思います。それは国際関係論であろうと、人類学であろうと、そうだろうというふうに思っているわけです。

というのは、安全という概念が、人々の安全を守るために脅威を取り除くという概念は、別に国家だけが持っているわけではなくて、地域社会も——アフリカの小さな地域社会でも——持っています。だから、外敵が入ってきたら、それから守ろう。だから、境界をつくろうみたいな話は、人間がずっと昔から持ってきたものだと思っているんですね。だから、国家だけが持っているわけではないです。だけど、グローバルなつながりの中で、ここにいるよりも、他の場所に行ったほうが、より私たちの生きる可能性があると思う人たち、そしてその中でその能力を持つ人たちが移動するんですね。それが脅威というふうに感じられるということだと思えますよね。だから、彼らが別に脅威を与えたいと思っているわけではなくて、彼らも可能性とか安全を求めて行っているんです。つまり、そこが。安全というのは、誰にとっての安全なのかということ。誰にとっての日常性なのか。そのための秩序というのは、誰にとっての秩序なのかということが、常に問われなきゃいけないのかなというふうに思っています。

3 の 2 のモビリティーズ・スタディーズの脱植民地化が必要という指摘はそのとおりだと思います。非西欧圏のモビリティっていうことに、僕はそれほど西洋と非西洋を取り立てて比べる必要はないと思っています。ただし、なぜ対比というか、非西洋圏のモビリティに注目することが大事かっていうと、それは西洋圏だと、例えば飯笹先生がおっしゃっている、国家が強い国ですね。そうすると、主権というのが基本的に国にあって、それがかなり強い形で発動するんですけど、そうではない非西洋圏の国というのは、ローカルな主権というのが乱立するような状態というものが、結構生まれるんですね。その中にさまざまな「主権」がある。国家が弱いからこそ、そういう状況が起こるんです。例えば武内先生のロードブロック政治みたいな感じで、あれは国家というよりも、むしろローカルなボーダーゾーンなんですね。国境地帯の特定の「主権」というものが、そこで発動するみたいな。特に弱い国家の国境地帯だと起こりやすい。それが、面白い事例になり得るのかなということではないかなというふうに思います。

私が調査している南スーダンまさにそうで、国よりも全然、力が強いです、ローカルなほうが。国が統治できないから、ローカルな主権というのがそこに生まれてくる。それはもう「主権」と言ってもいいぐらいです。つまり、軍事的に、もう国家とは独立した、もう一つの行政単位がそこに生まれてしまうみたいなものです。でも、その中の階層性みたいなものがあって、特にコンゴみたいに国境地帯の中でグローバルと直接つな

がるような場所だと、経済的にも回っていくから、ローカルな主権というものが、それなりに国に対抗するような力を持つてしまうんですね。そういうことが起こり得るといことが、非西洋的な地域における主権を考えるとときには、重要になってくるんじゃないかなというふうに思います。

根岸先生の質問に対しては、非常に示唆に富む質問で、ありがとうございます。一つ一つお答えしていきますと、まず質問の1です。モビリティーズの両義性については、まさにこのとおりです。ご指摘のとおり、この本では、特に私、8章では、創発ということを主張しましたが、それがかえって抑圧的な側面を引き起こしているのは、確かにそうです。なので、僕は書いてから、ちょっと強調しすぎているなとは思っていますが、むしろ、逆に秩序が新しく生まれていく、不安定なところから生まれていくところに、ちょっと主眼を置こうと思って書いているところもあります。

現在、私が本書でとりあげているカクマ難民キャンプで何が起っているかということ、難民を「国民」にしようっていうことなんですね。これは一見すると、いい制度です。つまり、彼らにシティズンシップを与えるわけですね。だけど、これに対して、難民はかなり反対しています。私たちは国連の保護の下のままのほうがいいと思っているんです。なぜかっていうと、シティズンシップを与えたとしても、絶対にケニア人と同じような立場にならないと彼らは実感しているからです。だからこそ、現在のサービスを維持されるためには、国連の保護の下のほうがいいって言うんです。これはやっぱり制度のある種の矛盾です。

つまり、国家というのは移民、難民というカテゴリーをつくってきて、シティズンシップに差異を付けてきたわけですね。それは難民を「国民」にすれば、じゃあ、同等のシティズンシップが与えられるじゃないかというふうになるかもしれないけど、実際はそうではないというふうに彼ら（難民）が感じているっていうことは、結構重要なポイントだと思っていて、そこに制度というか、レジームというか、秩序というものを、どういうふうに考えるのか。秩序を与えれば、それは彼らの生の実存というのを充足できるのかということを、ちゃんと考えるべきところじゃないかなと思っています。ですから、繰り返しになりますけれど、1番の指摘というのは、全くそのとおりだと。全く反論の余地もないというふうに、私は思っています。

2番についてですね。モビリティがもたらす希望というところなんですけども、これも先ほどの質問とちょっと関わってくるかもしれませんが。ローカルな主権という話をしましたが、国家とは違うようなローカルな主権が生まれるところでも、やはり階層というか、その中で得をする人と、虐げられる人というか、抑圧される人というのは存在します。だから、国家とは独立してローカルな主権があるから、その中では独自の素晴らしい世界ができているというわけではないんですね。そういう意味では、人々が不確定な状態を利用すること、戦争経済はまさにそうなんですけど、不確定な状態を利用することで得をする人と、そういうことの状況下によって苦しんでしまう人というのが存

在する。それは正しく指摘していかなければいけないかなと思います。

これからのモビリティーズということと、質問のノン・ヒューマン（非-人間）のモビリティということですね。これは柄谷先生に対する答えでもあるかもしれませんが、モビリティーズはヒューマンだけのものではなくて、ノン・ヒューマンも含めていくというのが、僕はモビリティーズ研究の新しい方向性ではないかなと思っています。吉原先生は、この本ではそこまでは言ってなかったかもしれないというご指摘をされていましたが、今後、そういうふうになっていく可能性が、学問的にはあるかもしれません。この本では、僕もヒューマンが中心かなというふうに思っているところもありまして、ノン・ヒューマンとの絡まり合いというかな。その中で、さらに情動的な側面というかな、アフェクトっていうのかな、その側面をどういうふうに描き出していかってということが、モビリティ研究の中で一つ問われるというか、これから進むべき道なんじゃないかなというふうに考えているところです。

それは伊藤先生のほうが理論的には詳しいのかなというふうに思っていますし、もう一つ、『モビリティと物質性の人類学』という本がありますけど、この編者の方はまさにそういうアフォーダンスとか、そういう議論も含めながら、私よりもっと議論ができる方です。方向性としてはノン・ヒューマンというものを含めていく。つまり、インフラとか、地球環境と人間との関係とか、動植物と人間との関係とか、その中でどうやって移動というものが生まれてくるか。あるいは人々と動植物がその中でどうやってサバイブしていくか、そういった視点が、新しいモビリティ研究の中では大事というか、注目されることになるんじゃないかなと思っています。以上です。

飯笹 どうもありがとうございました。結構時間も迫ってきましたね。どうしましょうか。評者の方にまた一言ずつお願いをしたいなと思いつつ、せっかくきょういらしてくださってる堀井先生にも、何か質問かコメントかいただけると、ありがたいです。

堀井 ありがとうございます。画像をオンにしまうと通信環境が不安定になってしまうので、このままお話しさせていただいてもよろしいでしょうか。

質問というのではなくコメントで許していただければと思いますが、評者の根岸先生と柄谷先生のお話からも、それに対する皆さまのコメントからも沢山学ばせていただきました。私は国境管理における技術の役割も研究しているため、最後に根岸先生が指摘されていたノンヒューマンのモビリティーズに関心を持ちました。たとえば根岸先生も指摘されているインフラや技術というものがどう相互作用を及ぼすのか、そこで『モビリティーズの社会学』がどういった知見をもたらしてくれるのか、期待し、学ばせてほしいと思っています。

もう一つ、非常に面白いと思い学ばせていただいたのが、伊藤先生がご指摘された、モビリティーズにおけるモビリティは物理的なモビリティそのものを扱っているの

はなく、自分（という存在）を変える移動を、いかなる場面で、どのように作っていくかであるという視点でした。私は基本的には国際関係の視点からものごとを見ているため、秩序という視点ですとか、国家主権というところから考えていたので、とても学ばせていただきました。ありがとうございました。

飯笹 突然振りまして、すいません。

堀井 いえ、ありがとうございます。

飯笹 でも、大変ありがたいコメント、助かりました。じゃあ、柄谷先生、どうですかね。今までの感じて何か付け加えること、あるいはさらに突っ込むところがあれば、ぜひお願いしたいと思います。

柄谷 付け加えるところとか全くなく、あんまり知らない者が、偉そうにいろんなことを言ったのを、皆さん何も文句を言わず引き受けてくださったこと、非常に感謝しています。少し言うとする、村橋先生がおっしゃったように、私もモビリティーズ研究の今後というところで、ノンヒューマンのところは、確かにそれは非常に重要な部分だと思っています。あわせて、私が言いたかったのは、西欧と非西欧とに分けて、モビリティの違いを見るみたいなのところに、あまりそれほど発展性の意義があるのかわからなかったのです。逆に線引きになるのではないかと。本来、そういうものを乗り越えて、そういうものに再検討を迫るのが、モビリティーズであるのじゃないかというふうに思っていたといいます。

最もなるほどなと思ったのは、山岡先生がおっしゃった、始まりの物語を問い直すのが、モビリティーズの研究の大事な役目だとおっしゃったところは、それはそうなんだろうなと思いました。安全とは何かとか、日常とは何かとか。そういったところの意味合いってというのは、もう既に付けられているけれども、その意味合い自体が揺らいでいるし、その意味合い自体が妥当なのかを問うことによって、まず問題を考える上での始まりの設定を明らかにする。ここにモビリティーズ研究の大きな役割があるというご指摘はよく理解できました。

飯笹 ありがとうございます。西洋、非西洋の問題が出てきました。私もずっと気になってたんですが、地理的な西欧と非西欧と、概念としての西欧と非西欧って、また全然違ってて、そこを分けて考えなくちゃいけないなと思います。また、さっき村橋先生が主権について話されましたが、私は先進国のことを一応やってるので、主権っていうものの捉え方が、アフリカ研究の方とこんなに違うんだなっていうことをあらためて発見し、面白かったです。じゃあ、根岸先生、いかがでしょうか。もっと突っ込んでいただい

も、もちろん結構です。

根岸 ありがとうございます。西洋と非西洋の話に関して、柄谷先生がご指摘された、モバイルメソッドですが、もともとモビリティーズ研究が目指してきたものというのは、恐らく社会科学の方法論を解体するという、そういったものだと思います。ここは本当に飯笹先生がおっしゃっていた、方法論としてのモビリティーズ研究というのは、まさにそのとおりで、社会科学がこれまで定住主義によってものを見て、現実を固定化してきたという、そういった側面があって、それをいかに動態として、動的に世界を理解できるかというところが、モビリティーズ研究の恐らく最も中心的な課題としてあるんだと思います。そういった意味では、それがいかに可能なのかというのを、それを達成するために、これまで社会科学というのは近代の産物として、ヨーロッパ、西欧でつくられて、そこで発展してきた。それを享受している、受容している非西洋圏。そういった枠組みで捉えられる中で、その内からの抵抗としてのモビリティーズ・スタディーズ。他にも最近では情動論などもありますけれども、そういったものがこれまでの社会科学的な体系というのを批判的に検討するという作業なのではないかと思います。

ただ、それもまた新たな西欧的なものなのではないかというご指摘、本当にそのとおりだと思ひまして、それをいかに解体していくことができるのかというのは、西欧と非西欧の線引きをするということ自体が問題ということもあると思いますけれども、まさに先生がた、いろいろ議論をしていただき、本当に私も勉強させていただきたいと思っております。その答えというのは、これから見えてくるものかと思いますが、必ずしも西欧、ヨーロッパでつくられる議論、方法論によるだけではなくて、どこを。何ていうんですかね。それを、先ほどの経路、ルートみたいな話にも関わってくると思いますけれども、何を起点とするかとか、そういうところを含めて、非西洋というのは何かということを考える、ネットワークを考える、非常に重要な課題となっていくのではないかと、思って、実際、私のほうでは答えというものはないんですけれども、非常に刺激的な議論だったと思います。ありがとうございます。

飯笹 根岸先生、どうぞ。

根岸 すいません。1点だけ、すいません。モビリティーズの空間的なことというより、モビリティーズが対象としてるのは、空間的な移動ではないという伊藤先生のご指摘は、それは私の非常に狭い見識からですけれども、必ずしもそうではないのではないかと思います。モビリティーズ研究では空間的な横断について扱っていますし、それと同時に時間的な横断も扱っていたり、境界というものをいかにずらすかとか、それをいかに組み換えるかみたいな、そういったことも含まれるのかなと思います。それでも本当に何がモビリティーズ研究かと言われれば、境界みたいなもの、それ自体を問

題とされるどころだとは思いますが、境界をずらす。そして現実を動態として見ていくという、そういったところがモビリティーズ研究をつなぐ一つの系のようになるのではないかと考えています。何がモビリティーズ研究かという定義自体、問題化されるというところでもありますけれども、日本におけるモビリティーズ研究の展開というのは、この本、『モビリティーズの社会学』を含めて、非常に進んできているという状況だと思いますので、先生がた、本当にモビリティーズ研究、これからもどんどん進めていっていただければと思っています。以上です。ありがとうございます。

飯笹 どうもありがとうございます。じゃあ、まだ少し時間がありますので、どなたでも、言い残したこと、付け加えることがあれば、ぜひお願いします。

吉原 それでは、私のほうからちょっといいですか。

飯笹 はい、お願いいたします。

吉原 今、いろいろなかたがたのお話を伺っていて、一つはモビリティーズ・スタディーズというターミノロジーについて考えさせられてしまいました。あるいはモビリティーズ・パラダイムと呼んだ方がいいかもしれません。基本的に問われているのはポジショニングです。つまりモビリティーズを通して、自己の立ち位置を確認していくということですね。それからもう一つは、そうしたポジショニングを経て、フィールドを設定する場合に、どうしても方法の問題を避けて通ることはできないことを自覚する必要があります。だからこそ、若い人たちが提起する「再帰的に構築主義的に」という方法を具体化することがとても重要になってくるのではないかなと思うんです。ちなみに、モビリティーズ・パラダイムに何か定型的なものをもとめるのは筋違いではないでしょうか。モビリティーズ・パラダイムがベースに据えている非線形的思考というのは、もともと定型的なものを相対化することから始まっています。それは従来の科学から言うと、まぎれもなく異系なんですけど、あえて言うならば、当初からそうした志向性を持っていた。

それからもう 1 点なんですけど、それは権力とか国民国家のありように関連があります。少なくとも私のようにメゾレベルのナラティブにこだわるなら、ベネディクト・アンダーソンが『想像の共同体』で言っているアタッチメント（愛着）は果たしてリアリティがあるのかと思います。むしろ今はディタッチメントではないでしょうか。それはひとことで言うと、近くにあって愛着を抱くのではなく、「隔たって共にある」ということです。それは権力や国民国家を人々の日常生活レベルから見ていく場合に、鍵になると思います。

なお、それに関連して、これまで権力や国民国家を下支えてしてきたアーバン・コー

ポラティズムがゆらぎ、それに代わってある種のアーバン・シェアリングが立ち現れているのが気になります。そこには協働の揺らぎとともに協働の罫が見え隠れしています。モビリティーズ・パラダイムは、ひょっとしたらそういうところで、何か新しい理論的突破口を切り拓くかもしれません。

結局のところ、モビリティーズ・パラダイムのミッションは何かということになるかと思います。その点で言うと、先ほど来、議論になっている、ノンヒューマンのモビリティーズに視点変更することの可能性が問われますね。ノンヒューマンのモビリティーズは明らかに生態系の持つ、生態系の力を回復させようという課題にリンクしているのだから、間違いなくミッション性を帯びた大きな論点になる可能性があると思います。

飯笹 いえ、うまくまとめていただきました。ありがとうございます。山岡さん、もし付け加えることがあれば。

山岡 ありがとうございます。もう今までの議論でいろいろ出尽くしているのかなというふうに思いますが、一点だけ。吉原先生が書かれた第1章の20ページの所にルフェーヴルの話が出てきていて、「空間の生産」という概念があるんですけど、この議論がちょっと関わるのかなと思ったので。

吉原 そうですね。

山岡 要は知覚される空間性がまずあって、それが概念化され抽象化されることで「空間の表象」にまで至ってしまう。特に知的な仕事をしている知識人の場合、そのようにさまざまな西洋の概念を使って仕事をしている私たちは、しばしば空間というものを、「空間の表象」として、つまり概念の束として捉える癖が付いてしまっています。そのとき、モビリティーズ・スタディーズが注目しようとしているのは、知覚と概念の間にある「表象の空間」であるわけです。つまり、「生きられた空間」というところに、どう視点をずらしていけるのか、そこから何が始まるのかに注目するのだと思います。だから、先ほどから出ている、例えば西洋、非西洋という対立も、それが単純に地理的な問題ではないというのは、まさにそのとおりで。つまり、西洋というものがつくり出してきた概念の空間のようなものがあって、この概念の空間に、実は私たちがかなりどっぷり漬かっていて、それを通してしかものが見られなくなっているところがあるのだと思います。

ですから、本書で重要だと思うのは、村橋先生をはじめとして文化人類学あるいは地域研究を専門とされている方々が、まさにここでいう「生きられた空間」の視点を、どう持ち込めるかという問題提起をしてくださっている点です。われわれは、とすると概念の空間に縛られていることに気付けないというようなことが、本当に多くあります。

ですから、モビリティーズというのが、それが方法論なのか、視点なのか、あるいはパラダイムなのかと、いろいろな捉え方はあろうかと思いますが、少なくともこの研究会に参加させてもらっていて、私自身は、実際に「生きられた空間」として現実があるという、そちらにたびたび軌道修正されるような感覚が常にありました。それがこの本もそうですし、こういう研究が持っている、一つの意義になるのかなと思います。ありがとうございました。

飯笹 お二方の先生から、とても貴重な論点をいただきました。時間の都合で、全てにお答えすることはできなかったんですけども、これは書き下ろして、文章にしますので、また再度、執筆者で確認をして、またさらに思考を深めていければなと思っています。本当に貴重なご意見、ありがとうございました。きょうはこの2時間の会議で、いろんなことを教えていただき、学ばせていただきました。モビリティの可能性ということを、あえてまとめるとすれば、それが一つの、自らを変えるために何ができるのかという契機につながるかもしれないと。

それからモビリティーズ・パラダイムっていうものの意味っていうのも、ある程度共有できたんじゃないかなと思うんですね。その方法論のアプローチとして、再帰的、それから構築主義的アプローチっていうのは素晴らしい表現だなと思って、私は感銘を受けました。それから今後の方向性としては、いろいろたくさん課題はありますが、ノンヒューマンのモビリティをどういうふうに取り込んで、アプローチしていくか。その他、もっとたくさんのお二人の評者の方、それから皆さまがたの議論から、きょうはいただいたと思います。本当に感謝をしております。

(了)

2025 年 3 月 23 日発行

電子データを下記 URL に掲載予定

<https://www.yoshiharanaoki.com/>