

第108回 運輸政策コロキウム

『交通』とは何か
—C・H・クーリーのコミュニケーション理論—

平成23年12月13日 運輸政策研究機構 大会議室

- | | | |
|------------|------|--|
| 1. 講師 | 中野剛志 | 運輸政策研究機構運輸政策研究所客員研究員
京都大学大学院工学研究科都市社会学専攻准教授 |
| 2. コメンテーター | 竹内健蔵 | 東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授 |
| 3. 司会 | 杉山武彦 | 運輸政策研究機構運輸政策研究所長 |

■ 講演の概要

1— 研究の背景

本研究の目的は、アメリカの初期の社会学・社会心理学の創始者の一人であるチャールズ・ホートン・クーリーの「交通の理論」を解釈し、そこで展開された「交通」に関する理解を、彼の社会学の中に位置づけ、その現代的な意義を探究することである。

クーリーについて、彼の生きた当時のアメリカの交通事情とともに、簡単に説明しておく必要がある。なぜなら、クーリーは、交通計画学や交通経済学において参照されることは極めて少なく、社会学や社会心理学においてすらも、同時代のエミール・デュルケイム、マックス・ヴェーバー、G・H・ミードなどに比べて、言及されることがはるかに少ないからである。

チャールズ・ホートン・クーリー(1864—1929)は、社会学理論史上、アメリカにおける社会学や社会心理学の創設者の一人

として位置づけられている。彼の主著は『人間性と社会秩序』、『社会組織—より大なる精神の研究』、『社会的過程』である。

クーリーはミシガン大学で工学を専攻した後、1889年より州際通商委員会、その後統計局に勤務し、そこで、列車事故の減少を目的とした交通問題の調査のために統計の訓練を受けた。1890年にアメリカ経済学会で「路面鉄道の社会的的重要性」という小論を発表している。1890年からミシガン大学に戻り、経済学を主専攻、社会学と統計学を副専攻として、「交通の理論」で学位を得た。その後、ミシガン大学で研究活動に従事し、1909年には同大学教授に就任した。彼はまた、1905年のアメリカ社会学会の創設に参加し、1918年には同学会長に就任している。

クーリーの理論は、『社会組織』における「第一次集団(the primary group)」の概念で知られており、この概念は、ロバート・マートンの「準拠集団

(the reference group)」の概念の基礎として、社会学の分析枠組みに大きな影響を与えたとされている。また、クーリーは、社会心理学においては、人間は自分に対する他者の反応を見て自己を形成するという「鏡映的自己(the looking-glass self)」の概念で知られ、G・H・ミードの相互行為論(interactionism)的な社会心理学の先駆者とされている。

しかし、彼の死後、その社会学における影響力は、上記の「第一次集団」や「鏡映的自己」といった概念など部分的なものにとどまり、特に戦後は、アメリカにおいて定量的な社会科学や機能主義が隆盛を誇るようになると、有機体的な社会観を基礎とし、社会や人間の定性的な解釈を重視したクーリーの社会学は影響力を失った。しかし、クーリーの社会学は、現象学的社会学あるいは相互行為論的社会学の先駆者と言ふべきものであり、近年、再評価の動きがある。

次に、クーリーの生きた19世紀後半から20世紀初頭のアメリカの交通の歴史について、簡単に説明する。

アメリカの鉄道に関しては、1830年代の鉄道馬車に始まり、南北戦争後には蒸気鉄道が普及し、さらに1880年代の電気鉄道により飛躍的に発展を遂げた。電車の発達により、ボストン、フィラデルフィア、シカゴといった大都市の近郊には、網の目のような電気鉄道路線が敷設され、沿線には中産階級向けの住宅が開発されるようになった。こうしたアメリカの鉄道の建設と運営は民間が主体で



講師：中野剛志



コメンテーター：竹内健蔵

あり、しかも政府の政策は当初は自由放任的であったため、路線が無秩序に乱立するという問題が発生した。このため、19世紀後半には州際通商委員会が設立され、州内においても鉄道委員会等によって、運賃、車両設備、運行頻度等に関する規制が強化されるようになった。まさにこのような時期に、クーリーは州際通商委員会に勤務し、鉄道の問題を調査していたのである。なお、20世紀初頭には自動車の普及も始まっており、1908年に製造が始まったT型フォードは大量生産によって低価格化を実現し、1916年には年間50万台を出荷するに至っている。

このようにアメリカの交通システムが急速に発展し、それに伴って都市や産業や生活様式が大きく変化していく中で、クーリーは鉄道や交通に関する研究から経歴を始め、その社会学を構想していったのである。

2—コミュニケーションとしての交通

「交通の理論」を貫く視座は、交通をコミュニケーションとしてとらえるというものである。クーリーは「コミュニケーション」、そして「交通」の概念について次のように述べている。

社会とは、個別の社会的な力や各主体が相互依存関係にある有機体であるが、「そのような有機体、そのような諸関係の連係は、諸関係を存在させ、感じさせるような、あるメカニズムを含んでいる。このメカニズムが、言葉の最も広い意味におけるコミュニケーション、つまり観念や物質的な(material)商品のコミュニケーションであり、異なる時間や空間の間のコミュニケーションである。これらは社会をひとつに束ねる糸である。そして、交通すなわち異地点間の物質的コミュニケーションは、こうした糸の中でも最も強く、最も目立つものの一つである。」

クーリーは「コミュニケーション」について次のように理解している。まず、社会という有機体があり、その有機体の中では人や物が絶えず交流している。人々は財や観念を交換し、協力し合い、相互に依存している。社会という有機体は、その中における各主体間の交流や協力といった関係がなければ成立し得ない。この社会を成り立たしめる不可欠の要素である各主体間の関係こそが「コミュニケーション」である。

クーリーの言う「コミュニケーション」には、広く、無形の観念だけでなく有形の事物の交流も含まれ、交通は、この広義のコミュニケーションの一種として、要すれば、表1のように整理されている。

クーリーは、交通にとって最も重要なのは経済であると考えており、それゆえ「交通の理論」の多くを交通と経済との関係に割いている。例えば、クーリーは、町や都市の位置を決定づける要因について論じ、「人口と富は、交通が途絶する地点に集積する傾向がある」という法則を提示する。この法則が成り立つ理由は、交通が途絶する地点すなわち交通の結節点では、物質や象徴の移転が行われ、その移転に従事する商業事業者が集積し、それに関連する他の経済活動も集積していくからであるとクーリーは論じている。

また、交通手段の発達には、需要の拡大と多様化を促す一方、供給の安定性と規則性を確保するのに資すると指摘する。さらに、交通手段の発達によって、生産と消費の時間が短縮され、コストが低減し、経済過程は加速化する。自由

競争経済は、交通手段の発達によって担保される。それゆえに、自由競争は自由放任によっては実現しないとクーリーは言う。なぜなら、第一に、例えば鉄道業のような交通産業は、それ自体が極めて複雑な有機的組織であり、第二に、交通が社会的な機能の一部として公的な性格を有することから、交通産業には公的な関与や規制が不可欠になる。ここでクーリーが想定する交通産業への公的な関与や規制とは、政府や国有企業が交通産業を担うということではなく、政府が民間企業を規制することである。例えばレールなどインフラの規格や料金体系などを、政府の規制に従って国全体で統一化することなどが提案されている。

3—コミュニケーションと社会

「交通の理論」において、クーリーは「交通」をコミュニケーションとしてとらえる見解を示したが、コミュニケーションこそ、その後のクーリーの理論の中心に位置する概念である。よって、「交通」をクーリーのコミュニケーションの社会学の中で位置付けるためには、まずは、彼のコミュニケーションの概念を理解することが必要である。

「交通の理論」においては、物質的コミュニケーションである交通と心理的コミュニケーションとは、互いに関係があるとは言え、比較的明確に区別されていた。しかし、コミュニケーションの重要性を大いに強調した後期の著作である『社会組織』においては、「ある意味、あらゆる事物と行為が心の象徴」であ

■表1 「交通の理論」における交通の概念整理

	空間的コミュニケーション (place communication)	時間的コミュニケーション (time communication)
物質的コミュニケーション (material communication)	交通	貯蓄その他
心理的コミュニケーション (psychical communication)	ジェスチャー、発話、文章、印刷、電信、手紙など	思想をしばらく記録・保存するための手段としての文章と印刷、保守的手段としての慣習、模倣及び相続

るとまで述べられ、物質と心理、あるいは客観と主観の区別は大きく後退している。

クーリーは、『人間性と社会秩序』において、社会や他の個人との関係から独立した「個人」という人間観は抽象に過ぎないとして退ける。その代わりに、クーリーが提示するのは、社会と個人とは相互に密接不可分であり、いわば「同じものの集合的な側面と分散的な側面に過ぎない」という理解であった。クーリーは、「我々の思考は決して孤立したものではなく、常に我々の周囲からの影響に対する何らかの反応であるから、我々が、コミュニケーションによって惹起されないような思考というものをもつことはほとんどあり得ない」のであり、従って「コミュニケーションへの衝動は、思考の結果というよりはむしろ、思考の欠くべからざる一部」とであると言う。個人の思考や感情は、他者や社会全体の思考や感情と相互依存的・有機的な関係にありながら形成されるのであり、それを可能にするものがコミュニケーションであるというのがクーリーの基本的な理解であった。

では、「社会」とは何か。クーリーは、社会を「諸個人の観念の間の関係」とであるととらえる。社会とは人々が共有する想像物であり、それは我々の思考や心理の一部をなすものである。他方、「自己」とは何か。クーリーは、「自己」とは「鏡映的自己(the looking-glass self)」だと言う。我々は、鏡に映ずる自分の姿をもって自己を意識するように、他者の心が自分をどのように見ているか、その姿を想像することを通じて自己を意識する。自己の意識は、社会というコミュニケーションの網の目の中であって、他者とのコミュニケーションを通じて形成される想像である。従って、自己意識という想像は、社会という想像とは、切り離すことができない。デカルトの有名な文句「我思う、ゆえに我在り」における「我思

う」は、「我々は思う」と言い換えられる。

以上のように、クーリーのコミュニケーションの理解は、固定的な選好を所与とした合理的で独立した個人の間で物や知識が交換されるというものではなかった。コミュニケーションは、個人の自己意識、思考、感情の形成や発展のために不可欠な営為とされたのである。いわば、人格ある個人がコミュニケーションを形成するというだけではなく、コミュニケーションもまた個人の人格を形成するということである。

自己の意識、思考、感情は、有機的な社会組織における相互依存的な人間関係やコミュニケーションを通じて形成されるが、その社会組織の中で最も重要なものが、クーリーが「第一次集団(the primary group)」と呼ぶものである。「第一次集団」とは、顔と顔を突き合わせた親密な共同体や協力関係のことであり、いわば「我々(we)」の関係である。例えば、家族、子供の遊び仲間、近所付き合いなどがそれに当たる。

道徳的秩序のために、人格に加えて必要なのは、適切なコミュニケーションと合理的な組織のメカニズムである。近代になって発達したコミュニケーションのメカニズムは、対面のコミュニケーションを可能とする小規模な第一次集団を超えて、人間関係の網の目を拡大し、多様化し、大規模な自己表現と自由を可能とした。

ただし、クーリーは、近代的なコミュニケーションの手段の発達もたらす社会的な変化を単に楽観していたわけではなかったことは、留意しておかなければならない。特にクーリーが危惧したのは、彼が「形式主義(formalism)」と呼ぶもの、すなわち組織の官僚制化であった。組織の形式主義化・官僚制化について、クーリーは、例えば、教えるべきことが多すぎて忙しい教師が懇切丁寧に指導することを怠って定型的な教え方をしてしまうように、組織の拡大が急速過

ぎで、人間のコミュニケーションの能力が追いつかないような場合にもたらされると指摘する。ここで言う形式主義とは、官庁におけるいわゆる「お役所仕事」に限らない。商業主義(commercialism)、すなわち営利原則という形式に忠実で人間性を無視する商業活動や、紋切型の表現を拡散し、深みのある思考や豊かな表現を排除する新聞、雑誌その他の出版物もまた、形式主義に陥っているとクーリーは指摘する。

4——価値の理論

『社会的過程』の第四部において、クーリーは、価値評価(valuation)についての議論を展開する。そこで、クーリーは「価値とは、行為の動機である」とみなし、人間の行為を理解することで、価値の本質を明らかにしようとする。彼の相互行為論的な社会学が、価値の起源やその意味を探究することができるのは、価値がコミュニケーション的存在である人間の行為の動機だからである。

クーリーは、価値評価の過程の例として、次のような例を挙げる。例えば、私が釘を打ちたいがハンマーが見当たらないという状況にあるとしよう。その際、ハンマーの「釘を打つのに有効である」という価値は、釘を打ちたいという特殊な「状況」に依存して決まっている。そして、もし自在スパナが、釘を打つための道具として、手元にある中で最も有効であるならば、自在スパナの価値が上昇する、すなわちその「状況」に合致する。こうして自在スパナが選択され、自在スパナは、生活においてより有効に機能する。

上記の例から、価値の概念には「有機体(organism)」「状況(situation)」「対象(object)」の三つが必要な要素であるとクーリーは論ずる。

クーリーが「有機体」と呼ぶものは、個人と個人との間、あるいは個人とその環境との間の相互依存や相互交流の関係

の総体である。クーリーは、「有機体」を「生活の体系(a system of life)」あるいは「社会生活の様式(forms of social life)」とも言いかえている。この「有機体」あるいは「社会生活の様式」に照らすことで価値が決まるとクーリーは言う。

このようなクーリーの価値の理論は、主流派経済学の市場経済論とは全く異なるものである。主流派経済学の市場理論では、経済主体の欲求すなわち需要は、予め固定的なデータとして与えられ、しかもそれは個人の主観にのみ由来すると想定されている。しかし、需要とは、「制度的な発展の表現」であり、制度や階級その他の有機的な社会生活の様式や社会的過程によって形成される。市場もそうした制度のひとつである。このような経済の理解は、いわゆる「制度経済学」の先駆とみなすことが可能である。

クーリーの「制度」の概念は、注目に値する。クーリーは「制度は、集団全体におおむね共有されるものであるため、個人の中において心と行動の習慣として、大概無意識のうちに存在する」と述べ、制度を人々の主観が共有する想像物として理解する。そして、制度と個人の間には有機体的な相互作用がある。「個人とは常に制度の結果であると同時に原因でもある」のであり、従って、制度は、単なる個人の行為に対する外的な制約ではない。制度は個人の行為によって変化し、個人の行為は制度によって変容するのである。

また、社会は、軍事的制度、政治的制度、宗教的制度、芸術的制度、経済的制度など、さまざまな制度の領域(sphere)を多元的に有している。これらの各領域は、社会という有機体の中であって、互いに独立ではなく、相互に影響を与えたり、重複したりしている。しかし、各領域は、それぞれの制度の目的に従って、それぞれ固有の価値を有しているの

であって、市場経済という領域の営利的価値のみが人間の生活を規定すると考える商業主義は、非人間的であるとクーリーは批判する。

5——クーリーの現代的意義

5.1 我が国における交通の概念

クーリーの「コミュニケーションとしての交通」という概念は、これは今日の交通研究において一般的な交通の定義とは異なっている。

交通計画学の標準的な教科書では、「交通」を「人間の意思による人及び者の空間的移動」と定義している。この定義は、我が国における交通経済学の草創期から踏襲されてきたもののように思われる。例えば、小島昌太郎『交通経済論』(1930年)や島田孝一『交通論』(1937年)によれば、我が国の交通経済学は、ドイツの交通経済学者であるボルヒトやザックスの影響を大きく受けているが、ボルヒトは交通を「人、貨物並びに思想が場所的に移動すること」と定義していたと言うのである。

しかし、交通を、「(人間の意思が介在した)人や物の移動」とする定義には、社会通念上、「交通」とは呼びがたい物の移動を含んでしまうという問題がある。例えば、北朝鮮によるミサイル発射実験は人間の意思による物(ミサイル)の場所的な移動であるが、それを交通と呼ぶことは到底できない。

しかし興味深いことに、小島昌太郎は、『交通経済論』の中で、交通には、第一義として「人と人との間に或関係を成立せしむるの、若しくはこれを維持するの、原因たり、手段たり、また結果たるものであって、要するに人と人との間の総ての動的関係を意味する物であるから、乃ちその総体は社会の動的方面を指すものの外ならぬ」とし、「この動的関係の集積が社会的関係であって、そのここの表現は即ち人々相互の『交わり』である。これが前述のごとく交通なるも

のの本来の意味である」としている。これは、まさに、交通を社会における相互行為あるいはコミュニケーションとして定義するものである。そして、この第一義の交通の派生的意味として、第二義の「人間、貨物、思想の場所的移動」という定義が提示され、その上で、交通経済学はこの第二義の定義を採用するものとされている。

要するに、小島は、「人間、貨物、思想の場所的移動」という交通の定義を採用してはいるが、この定義は、あくまで第一義の交通から派生するものであり、交通をコミュニケーションとしてとらえることが前提となっていたのである。

小島はさらに、第一義の「コミュニケーションとしての交通」と、第二義の「場所的移動としての交通」とは、前者が交通の主観的な側面をとらえたものであり、後者は交通の客観的側面をとらえたものであって、第一義と第二義とは、同じ交通の概念の表裏をなすものと論じている。そして、この観点から、小島は、第一義の交通を広義、第二義の交通を狭義として整理したボルクトを批判するのである。

すなわち、小島は、交通を社会におけるコミュニケーションとみなしつつも、「人間、貨物、思想の場所的移動」という交通の客観的側面に光を当て、その側面を交通経済学の研究対象としたのである。そして、その後の交通研究は、今日に至るまで、交通の客観的側面の研究が主流であったと言えるだろう。今後の交通研究の領域として、この小島の出発点に立ちかえり、交通をコミュニケーションとしてとらえ、交通の主観的側面に着目する必要がある。

5.2 交通と経済発展

クーリーの価値の理論によれば、価値は、個人と個人あるいは個人と社会との間のコミュニケーションを通じて発生し、変化するのであって、独立した個人の主

観が不変の確かな価値観を有しているわけではない。コミュニケーションとしての交通それ自体が、価値を生成するものとして理解されるのである。

交通の発達が発展や経済的付加価値の創出に貢献することは、歴史的な事象として、あるいは経験的によく知られている。この現象に関して、新経済地理学は、一般的に、交通の発達による輸送費用や取引費用の軽減と収穫逓増によるものと説明している。

しかし、交通が市場を介さずに、新たな価値の創造や経済発展に寄与するような場合には、市場の外部では、どのようなメカニズムが働いているのだろうか。この問題については、固定した選好を所与のものとし、独立して行動する原子論的な個人を前提とした方法論的個人主義では、交通を通じた価値観や選好の変化に起因する個人の態度の変容までも説明することは困難であり、クーリーの価値の理論が示すような、相互行為論的な理解が有効であろうと思われる。

5.3 需要予測と費用対効果分析に対する含意

クーリーの相互行為論的な交通と価値の理論が現代の交通研究に与える示唆としては、上記の他に、交通計画の実践の観点から、次の二点を付記しておきたい。

第一点は、交通需要予測に関するものである。交通計画において、交通需要予測は、言うまでもなく重要な役割を担っている。交通需要予測は、地域における経済面、社会面、環境の物的側面などを総合的に考慮して将来の交通需要を予測するものであるが、正確な交通需要予測は容易ではない。交通需要予測の難しさは、当然、人間の将来予測能力や社会の不確実性のゆえであるが、加えて、交通計画に固有の問題として、交通それ自体が交通需要を変化させてしまうという点がある。すなわち、交通インフ

ラの需要と供給との間には、需要予測の上で計画され供給された交通インフラが人々の行動を規定する選好や価値観に影響を与えて、当初予測された交通需要を変化させてしまうという、再帰的な性格があるのである。この交通の再帰的性格を理解するためには、交通が人々の行動の動機である価値観にどのように作用するのかを理解する必要がある。クーリーの相互行為論的な価値と交通の理論や、市場という制度が経済主体の選好を変化させるという制度経済学的な理解は、そのための出発点となると思われる。

第二点は、交通の社会的意義の価値基準に関するものである。クーリーの理論によれば、価値は、制度ごとによって異なるのであり、軍事的制度、政治的制度、経済的制度、宗教的制度など各制度の領域ごとに、それぞれの価値がある。交通は、それぞれの領域を横断しており、交通がもたらす価値は、それぞれの領域ごとに異なる。従って、交通のもたらす価値を、例えば営利的価値にのみ還元することは、交通のもつ多面的な意義を見損なうこととなる。また、交通政策は、単に経済的価値のみならず、社会の多面的な価値を総合的に考慮したものであるべきであるということになる。

交通計画学において、交通インフラに対する費用便益分析の手法が発達し、また、近年では、一般社会においても交通計画に対する費用対効果を示すことが厳しく求められるようになってきている。その一方で、交通の意義については、単に生産性の向上や国内総生産の押し上げなど、狭義の経済的効果のみならず、自然環境に与える負荷、地域共同体や景観に対する影響など、環境的価値や社会的価値についても、総合的に考慮する必要性が高まり、経済効果のみに傾斜した交通計画の費用便益分析では不十分であると考えられるようになっており、さまざまな分析手法の開発が試みら

れている。

多様な価値の領域から構成される多面的な社会を横断し、各領域を有機的に統合するのがコミュニケーションであり、交通である。交通の意義は、多面的な価値の基準によって評価されなければならない。クーリーの「交通の理論」及び価値の相互行為論的社会学は、交通研究における多面的・総合的な分析の必要性を強く示唆するものであるように思われる。

6—今後の課題

今後の課題としては、三点あげておきたい。

第一に、交通の主観的側面を相互行為論的に分析する方法論の検討である。第二に、コミュニケーションとしての交通が価値を生成し、経済発展を促す過程に関し、より経験的・実証的な研究を蓄積していくことである。第三に、クーリーの形式主義と交通の関係も興味深い研究課題である。クーリーは顔と顔を突き合わせたコミュニケーションの場である第一次集団を重視し、コミュニケーションの発展が第一次集団を超えた自己表現や自由を可能とする効用を指摘しつつも、急速なコミュニケーション手段の発達もたらす形式主義を批判した。今日、ITの発達によるコミュニケーションの飛躍的拡大は、クーリーが指摘した形式主義の問題を顕在化させている。また、物理的な対面でコミュニケーションを拡大する交通と、象徴のコミュニケーションだけを拡大するITとで、同じコミュニケーションの拡大であっても異なった影響を社会や人格の発展にもたらすものと思われる。こうした現代的な課題に関する研究を進めるにあたっては、クーリーの交通とコミュニケーションの相互行為論的社会学が、そのための理論的な基礎を与えるもののように思われる。

■ コメントの概要

今回のテーマについては専門ではないためコメントすることは荷が重いと感じているが、私の知る限りの範囲内でコメントさせて頂きたい。

クーリーの博士論文はThe Theory of Transportationというテーマであるが、当時は経済学が今のように細分化してないのでこういった大きなテーマで書かれたのだと思う。

今回社会学について調べてみた後のクーリーは、少しだけマイナーな社会学者であるという印象である。彼の著名な概念としては「鏡映的自己」がある。これは、個人は自分自身ではなく、他人に自分がどのように映っているかということと自己を認識する、つまり、個人は社会的において、その相互関係の中においてのみその位置が確定する、という概念である。

相互行為論、もしくは相互作用論(Interactionism)については、現在では「シンボリック相互作用論」を指すのが普通であるようで、Blumer,H.G.やMead,G.H.がこの概念を展開していた。この「シンボリック相互行為論(相互作用論)」はクーリー以降の産物であって、クーリーの「相互行為論」そのものを示したのではないが、その本質は、個人(経済学で言えば「経済主体」)はそれ自身で存在するのではなく、社会の中で相対的な位置関係で決まるものである、という考え方ではないかとか認識している。そしてそれが今回の議論の中心的な概念となる。この考え方は経済学における考え方とはかなり異なる個人のとらえ方である。

経済学の方法論は、方法論的個人主義(Methodological Individualism)に依拠している。これは「社会科学において集合的な主体概念を否定して、社会現象を個人の行動とその関係から説明しようとする考え方」で、新古典派経済学

の基本的立場である。ただし、経済学者だけではなく、社会学者のM.Weberもこの立場であるようである。現在の交通計画学あるいは土木計画学も経済学を活用することが多いため、同様の考え方が前提にあるのではないか。

クーリーのいう「コミュニケーション」についての私の理解は、個人が相対的な位置関係を決め合っている社会において、その位置関係を決め合うための手段が「コミュニケーション」であり、交通は「コミュニケーション」の1つの形態であるということである。

以下では、散発的なものではあるが、クーリー交通社会学(とっていいか分からないが)の経済学的な解釈を試みた内容を紹介したい。

(1)個人とコミュニケーション

「コミュニケーションの存在によって個人が社会の中に位置づけられ、思考や感情が共有される(たとえば言語)」ということは、経済学でいう「ネットワークの外部性」に該当するのではないか?ネットワークの外部性とは、消費者の数あるいはネットワークのサイズからもたらされる便益のことであり、言語でいえば、自分がある言語を使うことは他人の便益にもなり、逆も同様である。つまり、言語はネットワークの外部性を持つ。

(2)価値の理論

「釘を打つ行為の動機としてハンマーがないときにスパナの価値が決まる」ということは経済学でいう「機会費用」で説明できないか?つまり、スパナの価値はハンマーの機会費用で決まっているという考え方もあるのではないか?機会費用とは、ある選択肢を犠牲にしたときの価値をもって選択したものの費用とする(経済学的費用)ことである。

(3)社会制度としての市場

「ドレスの流行は市場が個人の嗜好を

左右したり創造したりしているのであり、市場もまた個人の価値に影響を与える」ということは、経済学でいう「外部性」ではないか?外部性とは、ある消費者や生産者の経済活動が他の消費者や生産者に影響を与えることであるが、ドレスの例のように、他人の行為を見て自分の行為が変わったということはまさに外部性であると解釈できる。

(4)交通需要予測と交通・市場の動態性

「交通や市場という制度が、人々の価値観を変化させ、需要を変化させる」ということは、あえて言えば、経済学でいう「静学分析・動学分析」という手法で分析できるのではないか?静学分析は経済諸量が時間の要素を含まない分析手法で、動学分析は時間的な連続的变化を分析する手法である。例えば、人々の価値観が変わることを内生変数として取り入れることで、その中で最適値を求めることにより、時間の経過にともなう価値観の変化や需要変化を経済学では分析している。

本日の報告に対してコメントータとしての感想を一言で述べると、「経済学は『デジタル方式』ではないか、ということである。経済学では、各個人はそれぞれ独自に存在し、それ自身が効用(価値)を先験的に持ち、市場の取引を通じることによって交換の利益を得て、その結果を享受する(つまり、有機的というより無機的)と考えられる。これに対し、クーリーの理論はアナログ的である。当然アナログにはアナログの良さがあり、経済学ではアナログ的な発想の良さを捨ててデジタル的な発想で理論を構築していることを改めて認識した。その中で、経済学が反省する点もあると認識した。経済学の批判的検討として、特に、「方法論的個人主義」が複雑な経済社会を分析するための一つの「手段(方便)」として導入されたとしても、現在の経済学はその「方法論的個人主義」を、あたかも

社会分析の公準として見なすようになってきているのではないかと、さらに言えば、経済学のタコソボ研究化に伴い、方法論的個人主義そのものに疑いをかけなくなってきていないか?という問題である。この点は、クーリーからの重要な警鐘ではないかと思われる。

最後に、今回の報告を聞いて疑問に思ったことを幾つか挙げたい。

Q1 交通を空間の克服(場所的移動)ととらえることは理解できるが、時間の克服(より高速な手段の選択の開発・希求)はクーリーの相互行為論やコミュニケーションの観点からはどう解釈されるのか。

Q2 クーリーが「交通が社会的な機能の一部として公的な性格を有する」というとき、彼は「公的な性格」というものをどのようにとらえているのか。

Q3 個人は社会の中において有機的な存在として相対的な位置の中にいるとされるが、法人(企業)はどのように位置づけるべきか(経済学では企業は重要な分析対象であるため)。

Q4 「価値とは、行動の動機である」として考えた場合、「価値の尺度」というような概念はどのように整理されるのか(価格や運賃は価値の尺度としても機能するので)。

Q5 クーリーの主張は旅客輸送においては理解しやすいが、貨物輸送についてはわかりにくい印象がある。貨物輸送に関しては彼の思想はどのように解釈されるべきか。

Q6 クーリーの交通への示唆は大いに評価できるとしても、「だからどうすればよいのか?」と問われれば、どのように答えるのか。具体的な処方箋が提示されなければ、依然経済学における「方法論的個人主義」が跳梁跋扈するしかないのではないか。

Q7 交通分析において主流となっている計量分析(経済学にあつては計量経済学)はクーリーの視点から見れば

どう映るのか(数値は人々の相互行為の結果としての意味のある値であり、その結果は評価に値するのか、あるいは数字だけの解析は人々の相互行為を明確に表わさないで余り意味がないのか)。

【上記疑問に対する講師からの回答】

A1 クーリーは当初は空間と時間を分けて考えていたが、後年のコミュニケーションについての理論では、空間も時間も、物質的にも心理的にも、ぐちゃぐちゃになっていって、全てコミュニケーションであるとしている。そもそも空間があつて時間がない交通はないと思うので、クーリーの博士論文が若書きだったこともあるが、空間と時間を分ける概念整理は良くないかもしれない。

A2 Public Authorityのことで、要は政府ということだと思う。

A3 組織(コミュニティやオーガニゼーション)というのはクーリーの主たる関心で、むしろそういった組織がないと個人がないという考え方であるが、経済学との決定的な違いは、新古典派経済学が組織や企業を一つのアトムとして捉えて、それが一つの独立したアクターと仮定していることで、例えばその中に何人いるかなどについては考えない。

A4 クーリーは、異なる領域を横軸で共認される一貫通貫の尺度を好ましいと考えていない。置かれている状況、所属している組織、制度、宗教など、それぞれの領域の中で価値が決まり共有されているもので、領域間の交換で決まるものではないと考えている。経済的な価値を否定しているわけではなく、市場でモノを交換する際の営利的な価値があることは認めているが、全部を通貫する尺度があることはむしろ積極的に否定している。

A5 クーリーは後年では物質的と心理的といった区別をしなくなっており、貨物輸送もコミュニケーションであるとしている。単にモノを移動させているわけではなく、運ばれているモノも何かの動機を含んでおり、モノに意味づけをしているはずである。

A6 今後、研究者、学者が研究し、答えることである。少なくともやり方がわからないから間違ったやり方をするのはおかしい。完全な方法論はまだ見つからないのが現状ではあるが、社会人類学、心理学、歴史学など方法論的個人主義を採っていない分野も多く存在し、個人的には方法論的個人主義を使わないことについては気にはならない。

A7 クーリーは統計を相当マスターしているはずで、計量分析については好意的であったと思われる。現在の計量分析でもそうだが、出てきた数字が何を意味しているか解釈をする。現在ではinterpretationというが、クーリーの方法論では、出てきたデータや数字に対して意味づけや解釈することをimaginationと言っている。つまり、社会学者は想像力が必要である、と。同じデータをみても、優秀な学者は見えるものが違うし、そこから導き出す含意や解釈も優れている。このあたりをクーリーは考えていたのではないか。

■ 質疑応答

Q クーリーが主張していた交通に対する規制の必要性の理論的根拠は何であったのか?

A 中野: 規制については多くは書いてない。鉄道の草創期に考えたことなので、今見れば当たり前のことばかりかもしれない。クーリーが問題視していたことは無秩序、事故の多発の問題であった。当時のクー

リーや他の学者による進歩主義 (progressivism)での議論は、経済学的な根拠づけというよりは、もっとプリミティブに「人々が競争するためにはそもそもある程度の秩序が必要で、それは自然発生的にできるわけではなく政府が規制をかけないとできない」といった類の議論であったと思う。

Q クーリーの理論の工学への示唆は?また、その後の文化人類学や言語学に対するインパクトはどうであったのか?

A 中野:工学にはおそらく何の示唆もないと思われる。文化人類学や言語学に対してどのような影響を与えたか分からないが、シンボリック相互作用論に大変興味を持っていた。それらに影響を与えていないかもしれない

が、その先駆として研究を行っていたと言える。

Q ミサイルが交通かどうかの話があったが、ロケットであれば平和利用もあり、要は使い方の問題であるのか。破壊目的のミサイルも相手の敵意を確認し応酬することがあり、そういう意味ではコミュニケーションといえるか。

A 中野:使い方にコミュニケーションの要素がない物体が飛んでいくことは交通ではないと思う。コミュニケーションといった時には相互作用であるが、共同作業、協力作業というイメージがあると思うので、単なる応酬はむしろコミュニケーションの断絶なので、コミュニケーションには当てはまらないかもしれないが、そういった境界領域はきちんと詰める必要があるかもしれない。

Q ボルヒトの交通の定義と日本の交通経済学の教科書での小島先生、島田先生の定義の紹介があったが、クーリーの定義との関係と、ボルヒトの定義の中の思想の場所的移動の意味は何か。

A 中野:小島先生の第1義的な意味がクーリーの定義である。なお、小島先生はクーリーについては言及していないが、実は島田先生は教科書の(注)でクーリーに言及しており、クーリーという人がコミュニケーションとして交通を定義しているがこれは非常に珍しく欧米では主流ではない、といった既述があった。思想の場所的移動とは、具体的には郵便(手紙)のことで、観念が手紙に書かれて運ばれるということである。

(とりまとめ:中野剛志、平田輝満)