

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

客員研究員

京都大学大学院工学研究科

准教授 中野剛志

背景

チャールズ・ホートン・クーリー (1864-1929)

アメリカにおける社会学の創設者の一人

主著:『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』

略歴:

ミシガン大学で工学を専攻した後, 1889年より州間通商委員会, その後統計局に勤務し、交通問題を調査.

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. その後, ミシガン大学で研究, 1909年には同大学教授.

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.

学説史におけるクーリー

1. 社会学

「第一次集団(the primary group)」の概念を提唱。

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、社会学に大きな影響。

2. 社会心理学

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

G・H・ミードの相互行為論(interactionism)的な社会心理学の先駆

当時のアメリカの交通事情

1830年代の鉄道馬車に始まり、南北戦争後に蒸気鉄道が普及、1880年代の電気鉄道により飛躍的に発展。

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た。

アメリカの鉄道の建設と運営は民間が主体であり、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。

このため、十九世紀後半には州間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。

『交通の理論』

「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



ただし、後年、物質的／心理的の差がなくなってくる

コミュニケーション

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。

「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り, あらゆる社会統合が依存するものである.

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」.

交通に対する規制の必要性

自由競争は自由放任によって是实现しない.

- ① 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
- ② 交通が社会的な機能の一部として公的な性格を有する

それゆえ、交通産業には公的な関与や規制が不可欠になる. ex) レールの規格の統一や料金体系の規制

19世紀末から20世紀初頭のアメリカにおける
進歩主義(progressivism)

クーリーの社会理論

個人とコミュニケーション

『人間性と社会秩序』

社会や他の個人との関係から独立した「個人」はあり得ない。

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」。

「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」

「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」



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

鏡映的自己

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にあって、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。

「**我々**は思う、ゆえに我あり。」

第一次集団

顔と顔を突き合わせた親密な共同体や協力関係,「我々(we)」の関係.

ex) 家族, 子供の遊び仲間, 近所付き合い

ただし, この第一次集団の統合は, 単なる調和や愛によるものではない. 第一次集団は, その中で自己主張や多様な情念を認め, 多様で競合しながらも, 共感によって統合され, 共通の精神によって規律されている.

第一次集団とは, 前近代的な現象ではなく, 近代においても人格形成のために必要であり, 人間にとって不可欠な普遍的なもの. 主として第一次集団によって形成される人格が, 道徳的な社会秩序の基礎となる.

コミュニケーションの過剰と弊害

「コミュニケーションの手段の急速な改善は、我々が現在見ているように、より大規模でより自由な社会の基礎を提供する。しかし、それは、定着していた関係を乱し、進歩の機械的な側面にばかり焦点を当てることで、自由とは反対の混乱と不正義の諸条件を持ち込むかもしれない」

「形式主義」(formalism)

組織の拡大が急速過ぎて、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発生。

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「形式主義」

クーリーの価値の理論

価値の理論

「価値とは、行為の動機である」

「価値の体系とは、実践的な観念や行動の動機の体系であり、そうした観念に到達する手段である価値評価の過程は、おそらく、社会的そして精神的競争、選択そして組織など、これまで考察してきたことの過程と同じである」.

価値の決定要因

「有機体(organism)」or「生活様式」: 釘を打つ行為

「状況(situation)」: ハンマーがない

「対象(object)」: スパナ



スパナの価値

市場とは、社会制度

価値は、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。

ex) 多くの女性が好んで買い求めるドレスは流行となって、このドレスに対する他の女性の欲求を形成。

既存の個人の選好の集積が市場価格を決定するという経済学的理解は、一面的。市場もまた、個人の価値評価に影響を及ぼす。

市場という制度と個人との間の相互交流が続いた結果として、経済的な価値が決まる

制度

制度とは、人々の主観が共有する想像物

「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」

制度と個人の間の有機体的な相互作用

「個人とは常に制度の結果であると同時に原因でもある」

制度的価値

集団、組織あるいは教条といった社会的な有機体が、価値を決める
ex) 政治的価値、軍事的価値、学術的価値、宗教的価値

→ 価値は、制度によって多元的であるべき。

営利的価値によって全てを計るべきではない

クーリーの理論の含意

含意①: 交通の定義

1. 交通研究における一般的な定義

「(人間の意思が介在した)人や物の移動」

では、ミサイルは交通か？

2. 交通研究の草創期の定義

小島昌太郎(1930)『交通経済論』

島田孝一(1937)『交通論』

ボルヒトの定義

「人，貨物並びに思想が場所的に移動すること」

小島昌太郎の定義

「交通」の第一義

「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」

「この動的関係の集成が社会的関係であって、その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」

「交通」の第二義（第一義の派生）

「人間、貨物、思想の場所的移動」

含意②：交通と経済発展

クーリー：

価値は，社会におけるコミュニケーションを通じて発生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．

Lane et al. (1996)：

知識は，他者との相互交流に参加した後に，その相互交流の過程の中で生成するのであり、主体に予め与えられた選択の対象ではない．

•Lane, D., Malerba, F., Maxfield, R. and Orsenigo, L. : Choice and Action, *Journal of Evolutionary Economics*, Vol.6, pp.43-76, 1996.

含意③：交通需要予測

クーリー：

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。

交通需要予測：

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。

含意④：交通の価値の多元化

クーリー：

価値は、制度ごとによって異なるのであり、軍事、政治、経済、宗教等各々の価値がある。

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も多元的(リベラリズム)。

費用対効果分析：

経済効果だけでなく、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、総合的に考慮する傾向

今後の課題

- ①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
- ②コミュニケーションとしての交通が価値を生み、
経済発展を促す過程に関する、より経験的・実
証的な研究の蓄積
- ③交通と他のコミュニケーションの違い
ex) 交通による対面のコミュニケーションとIT