

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 :コメント

2011年12月13日

東京女子大学現代教養学部

国際社会学科経済学専攻

竹内 健蔵



Charles Horton Cooley
1864-1929

ミシガン大学教授
(経済学・社会学)

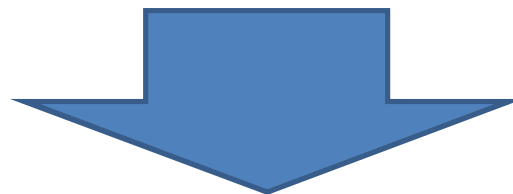
博士論文

“The Theory of Transportation”(交通の理論)

少しだけマイナーな社会学者

著名な概念...「鏡映的自己」

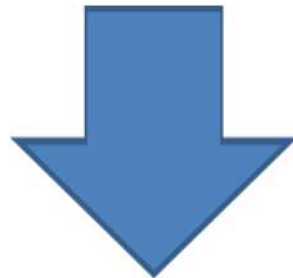
個人は自分自身ではなく、他人に自分がどのように映っているかということで自己を認識する



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

相互行為論・相互作用論 (Interactionism)

現在では「シンボリック相互作用論」を指す
のが普通



Blumer, H.G.
Mead, G.H.

- 1)人間は、ある事柄が自分にとって持つ意味にもとづいて行為する。
- 2)そうした事柄の意味は、その人間がその相手と執り行う社会的相互作用から発生する、ないしは導出される。
- 3)そうした事柄の意味は、その事柄に対処する際にその人間が活用する解釈過程(＝自分自身との相互作用)の過程を通じて、取り扱われたり、修正されたりする。

「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」そのものを示したものではない



問題なのは、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

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

方法論的個人主義

(Methodological Individualism)

「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」



新古典派経済学の基本的立場

(ただし、社会学者のM.Weberもこの立場)

→ 現在の交通計画学も？

クーリーの「コミュニケーション」

...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」



交通は「コミュニケーション」の1つの形態

クーリー交通社会学(?)の経済学的な 解釈(ただし断片的)

(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
(ex. 言語)

→ 経済学でいう「**ネットワークの外部性**」?

ネットワークの外部性

...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

(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自在スパナの価値が決まる

→ 経済学でいう「機会費用」?

機会費用

...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)

(3) 社会制度としての市場

ドレスの流行は市場が個人の選好を左右したり創造しているのであり、市場もまた個人の価値に影響を与える

→ 経済学でいう「外部性」？

外部性

...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

(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

→ 経済学でいう「**静学分析・動学分析**」？

静学分析・動学分析

...(静学分析) 経済理論のうち、経済諸量が時間の要素を含まない分析手法

(動学分析) 時間的な連続的变化を分析する手法

コメンテータの感想

「経済学は『デジタル方式』」



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(有機的というより無機的)

経済学の批判的検討

「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すれば、現在の経済学は「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か？

→ 経済学のタコツボ研究化に伴い、方法論的個人主義そのものに疑いをかけなくなった



クーリーからの重要な警鐘ではないか

疑問に思ったこと

- (1) 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
- (2) 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
- (3) 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とられるが、法人(企業)はどのように位置づけるべきか
(経済学では重要な分析対象であるため)

- (4)「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)
- (5)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
- (6)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
(経済学者の言い訳「だって、他に方法がないから...」)

(7) 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ので余り意味がないのか)