

9

移動の意味に関する総合的研究

茨城大学大学院教授

金 利昭

これまで断続的に研究してきた移動の心理的・社会的・文化的側面を関連付けることを目的として、移動の個人的側面である「意味的利点」「体験の影響」「思い出・理想」等と、社会的側面である「交通手段の優先順位」「交通規則・マナー」「理想社会」等を、人・組織・社会・世界を総合的に捉える枠組みとして近年登場したインテグラル理論の四象限（心理的事象、行動的事象、文化的事象、社会システムの事象）に位置づけた。スマートシティやスーパーシティの中で、移動・交通は常に中心的課題であり、COVID-19禍にあっては『移動の価値』を再認識すべきとの論調が定着した。得られた移動と交通の枠組みは、技術革新とCOVID-19禍における移動の価値、人々の行動変容、新しい生活様式、さらには新しい社会を検討するための思考装置である。

自主研究「移動の意味に関する総合的研究」（日交研シリーズ A-800）

1. はじめに

自動運転や MaaS などの最先端技術を使った新しい交通サービスが現実味を帯びてきている。しかしながら、これまでにない革新的なこれらの交通サービスを、人々がどのように使いこなしていけばよいのかについては不透明であり、今まさに各方面で実用的研究開発と提案がなされているところである。しかしバラ色の社会を夢見て実用化を急ぐだけでよいのかという懸念もある。移動は人間にとって本源的な欲求である。子供にとっては遊び・運動・冒険・社会学習であり、大人にとっては気分転換・情報収集、高齢者にとっては健康維持・社会参加の場であろう。このような移動の意味的側面すなわち移動することによる人間の精神的・身体的利点あるいは交通の社会文化的側面を無視あるいは軽視して将来社会を構想することは、非人間的な都市社会を生み出す危険があるのではないか。

本研究では、近年出現した自動運転を含めて移動の文化的・意味的側面を考察するとともに、これまでの研究で蓄積された移動の意味に関する知見を総合的に整理して体系化し、実社会に応用するための理論を検討した。

■『移動の意味』として表現する具体的な内容

これまでの研究で取り扱ってきたテーマで示せば下記があり、これらの一端は3章で概説する。

- | |
|---|
| <p>[個人的側面] 個人にとっての意味的利点、体験の影響、思い出、理想、等</p> <p>[社会的側面] 交通手段の優先順位・意識、規則・マナー、理想の移動、社会 Vision、等</p> |
|---|

■理論の要件

理論の重要な要件は、第一に個人の成長、第二に社会の発展、第三に個人と社会の相互関係を包含していることである。この要件に適う理論が、アメリカの現代思想家ケン・ウィルバーが提唱した『インテグラル理論』¹⁾であった。

2. インテグラル理論

1) 特徴

- ①人間・組織・社会・世界を統合的に捉えるための理論
- ②個人の成長・発達を促進するための実践法
- ③現代世界が抱える問題や課題を解決するための実践法

2) 四象限

- ・個人の内面と外面、集団の内面と外面から成る四象限。
- ・個人と社会のより健全な発達を実現していくために内と外の双方を見つめ、両者を共に変容させていく。
- ・すべての象限は一緒になって、「四面相互作用」を起こし、そして「四面進化」していく。
- ・個人の内面の発達（意識の発達）に加えて、外面の発達（組織・社会の発達）も同様の重要性を持っている。
- ・自己の変容と組織・社会の変容は両輪である。

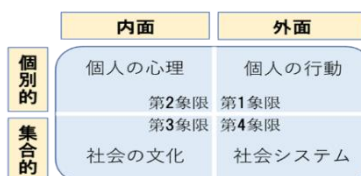


図1 インテグラル理論の四象限

3. インテグラル理論の交通への応用

1) 移動の意味の四象限への当てはめ

個人の交通行動選択アプローチや個人にとっての交通手段の利点欠点は第一象限、集合として扱う四段階推定法や交通システムは第四象限、個人にとっての移動の意味的利点や好き嫌い、体験、思い出、理想などは第二象限、社会制度としての交通手段の優先順位や規範、交通教育、Vision は第三象限に位置づけられる（図2）。

■移動の意味的利点＝移動の価値

都市交通の分野では、移動は派生需要（無くてもよいもの）と言われてきた。しかし通勤であっても健康のために手段や経路を選択することはある。COVID-19で実感したことは、移動は一日の『気分』を左右し、『生活のリズム』にとって不可欠であり、また『コミュニケーション』

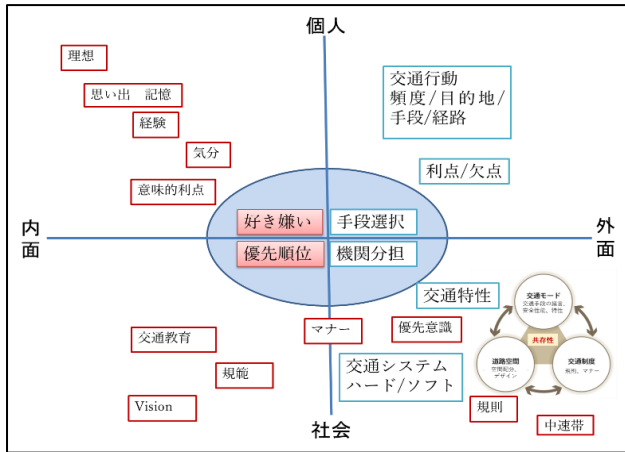


図2 インテグラル理論を応用した移動・交通の枠組み

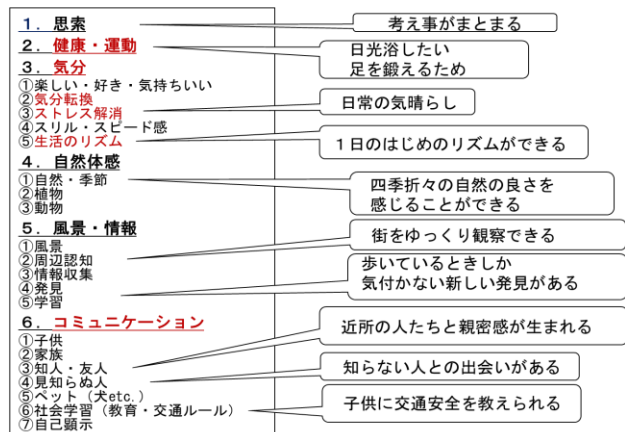


図3 移動の意味

ン』そのものであるということではないか（図3）。

■移動体験の将来への影響—子供の成長を促す交通教育

例えば、「よく散歩したこと」がある人は45%、道端の草花をきれいだと思ったことがある人は51%である。この体験がなされた時期は様々だが、このような個人の移動の体験や思い出を分析すると豊かな物語が現れる。歩くことが好きだという好意的意識は小学校期から高く現れるが、マイナスの意識は小学校期では低く、高校・大学期で高くなる。歩いているときの関心の対象は、小学校期では草花等の自然的なもの、高校・大学期になると周りの風景・建物・人等社会的なものになる。そして歩きに対する好意的意識や自然・周りに対する関心は、よく歩いたり散歩したりする人に現われる。デンマークの自転車交通は子供の成長を促進する位置づけにある。

■理想の移動—どこでもドアから在宅勤務まで

すべての交通手段が完全理想状況にあり、発生頻度（在宅勤務可）から目的地選択（サテライト勤務可）、手段選択（どこでもドア有）、経路選択までのすべてが選択自由・思いのままの理想社会はどういうものか？ 自動運転社会が目の前に迫り、COVID-19が引き金となって在宅勤務が常態化する新しい社会を構想するとき、この問いは意味を持つ。[どこでもドア（移動時間ゼロ）]利用者は通

勤目的の場合、代表交通手段でみても高々5割、ドア・ツー・ドアでみれば3割である。人々は20分程度の移動を欲している。年齢別でみれば、[どこでもドア]は若者で選択され、高齢者は徒歩や自転車を選択する。

■強い意味と弱い意味—移動の本源的価値

『強い意味』は、その意味のために交通発生・目的地・手段・経路の選択に至るレベルの意味であり本源的と言える。『弱い意味』は、その意味のために交通発生・目的地・手段・経路の選択には至らないが移動時に見出される付加の意味である。移動の強い意味（本源的価値）の代表は『健康・運動』『気分転換』『生活のリズム』である。

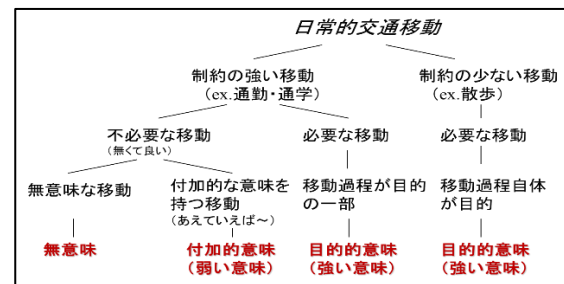


図4 移動の『強い意味』と『弱い意味』

■交通の優先順位

意識調査を用いたすれ違い時の優先順位分析で興味深いのは、成人歩行者よりも高齢者の自転車の優先順位が高くなることである。つまり交通手段だけではなく利用者の属性が配慮されていることになる。では、自動運転車や電動キックボードの優先順位はどうなるのか？

2) 交通手段選択における個人と社会の発達の相互作用

インテグラル理論に従って、交通手段選択における個人の発達と交通社会の変容のスパイラルを例示する。

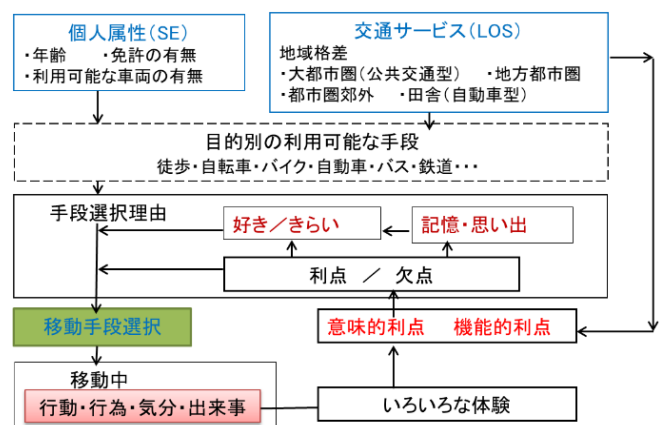


図5 交通手段選択に関わる相互作用とスパイラル

四象限に位置づけられる事象は他にも多々あるであろうし、それらの相互作用も目的に応じた構造化が可能であろう。本研究では一例を示し、他は今後の課題としたい。

参考文献

- [1] ケン・ウィルバー著、加藤洋平監訳（2019）「インテグラル理論」、日本能率協会マネジメントセンター