

「交通まちづくり」と「モビリティ・マネジメント」 ～社会有機体説に基づく今日的都市交通計画論～

藤井 聡

べく、これらの両者の関係を改めて概念的に整理することを目指した論考を行うこととした。

はじめに

昨今「交通まちづくり」の重要性が都市交通政策の文脈の中で盛んに議論されている（交通まちづくり研究会，2006）。ここに「交通まちづくり」という言葉は、「交通」という場面に特に留意しながら「まちづくり」を進めていくというものとして活用されることが多いものと思われる。一方で、近年では「モビリティ・マネジメント」という言葉も、都市交通政策の現場で用いられることがしばしばとなっている。この言葉は、上述の「交通まちづくり」という言葉よりも新しい言葉であり、様々な意味で活用されているところであるが、多くの場合では、コミュニケーションを中心としつつ、一人ひとりの意識や行動に働きかける交通施策という趣旨で活用されるものと思われる。

2008年現在、都市交通政策の行政や研究の現場において、これらの両者はおそらくは関係するであろうという漠とした認識は存在するものの、その両者の関係は必ずしも整理されているとは言い難い状況にあるものと思われる。しかし言うまでもなく、これらの両概念はいずれも深く関係するものなのであり、かつ、その目指すべきところは基本的に一致しているといっただけで差し支えない。それにも関わらず現状においては、「交通まちづくり」に配分されている財源的・人的・知的資源と、「モビリティ・マネジメント」に配分されている財源的・人的・知的資源とが必ずしも円滑に関係づけられているとは言い難いようにも思われる。これは、限りある財源的・人的・知的資源を効率的に活用するという視点から考えるなら、必ずしも幸運な状況とは言えないのではないかとと思われるところである。

本稿ではこうした認識に基づき、都市交通、ならびに、都市そのものの質的なる改善に向けた社会的な諸活動の円滑な展開の一助となる

「まちづくり」とは何か

本稿ではそうした目的の下、まずは「交通まちづくり」という言葉に含まれている「まち」という言葉が意味するものが何なのかを考えてみることにしたい。

「まち」とは、例えば広辞苑をひもとけば「人家も多く、近くに商店など生活のための施設も備わった地域」と定義されている。すなわち、家や商店などの人々が利用する施設が集積した場所が「まち」である。至極当然の定義であるが、この「まち」を一体どの様なものとして「解釈」するのかによって「まちづくり」の意味が徹底的に異なったものとなってくる。その解釈の仕方には、大きく分けて二つの解釈方法がある。一つは「まち」を「無機物」と見なすというものであり、もう一つは「有機物」と見なすというものである。

「まち」を「無機物」とであると解釈する立場とはすなわち、「まち」を単なる「モノの集まり」としか見なさないという立場である。まちには、家屋があり、ビルがあり、そしてそれを繋ぐ交通網がある。そして、その交通網には、鉄道車両や自家用車、自転車が移動している。言うまでもなくこれらは全てモノである。そして、この視点で捉えたならば、自転車、そして、歩行者すらもモノとして捉えられることとなる。

こうした視点で「まち」を捉えつつ都市計画を進める場合、興味の対象となるのはあくまでも「施設の配置」や「交通網の整備位置」だけだ、ということとなる。そして、その配置の計画の基準としては、どれだけ大量にヒトやモノを輸送できるかという点が特に重視されることとなる。そして仮に人間が興味の対象に入る

ことがあったとしても、それは単に、「歩行者」という一つの「移動するモノ」として登場するにしか過ぎないこととなる。この様にして、まちを無機物として捉える立場に立てば、まちは徹底的に「設計」(デザイン)する対象であり、「制御」(コントロール)する対象にしか過ぎないものとなるのである。

一方で、「まち」を「有機物」として捉えるという立場とは、「まち」を一つの「生き物」として捉えるという立場である。一般にこうした捉え方は、社会学の分野では「社会有機体説」(social organism theory)と呼ばれている(挾本, 1997)。いわゆる社会科学においては最も伝統的な考え方の一つとなっており、哲学や都市計画でも古くから採用されている古典的な説でもある(藤井, 2008 参照)。

さて、「まち」を生き物としてみる、ということは、単なるモノの集合以上の意味を持つものとして「まち」を捉える、ということの意味する。もちろん言うまでもなく、まちを「有機物」と捉える立場においてもさまざまな都市施設や交通施設が視野に入ることには間違いないが、それはさながら「ペット」をかわいがる飼い主の目にもそのペットの手や足が入っているというようなものである。ただし、飼い主にとって、そのネコは単なる手や足、あるいは、骨や肉といった物理的な存在以上の“意味”を持っていることは言うまでもない。

さて、「まち」が生き物であると捉えるなら、それに対する関わり方もまた、「まち」を「無機物」と捉えた時のそれとは大いに異なったものとなる。

まず第一に、「まち」を無機物と捉える場合には、「まち」は設計や制御の対象となったのだが、生き物として捉えた場合には、設計や制御の対象としては捉えがたいものとなる。それはさながら、犬やネコを設計したり、こちらの思いのままにコントロールすることが不可能であるということと同様である。「生き物」である以上は「自律性」が存在しているのであり、そうであるからこそ完全なる設計も制御も、不可能となるのである。

第二に、「まち」を有機物と捉えると、無機物と捉える場合とは決定的に異なる「計画目

的」が浮かび上がることとなる。無機物と捉える場合において重視される計画基準とは、例えば、どれだけのモノを大量にかつ効率的に輸送できるか、といったあくまでも無機質な基準にしか過ぎない。しかし「まち」を「生き物」と捉えるなら、その計画の目標としてたちどころに浮かび上がるのは「健全性」というものである。これは例えば、医者が一つの「有機体」「生き物」であるところの患者を診る時の最終的な基準は、血圧でも血糖値でも無く「健康」なのだ、ということと同様である。血圧や血糖値などの物理的な尺度はあくまでも、健康か否かを推し量るための一つの尺度にしか過ぎない。それと同様に、「まち」を有機体と見なす視点からの計画論においては、輸送における効率性といった物理的な基準はその「まち」の「健全性」を推し量るための一つの尺度にしか過ぎないものとなるのである。

さらに、「まち」を無機物と捉える場合には、「まち」に働きかけようとする者と「まち」とは完全に分離された、完全に異質なる存在とならざるを得ない。例えば、プラモデルを作っている人物は、当然ながらそのプラモデルとは完全に分離されており、両者の間の連続性は基本的に存在しない。ところが、「まち」を「有機物」と捉える場合には、必ずしもプラモデルとその作成者の様に完全に分離することができなくなる。例えばペットの場合で言うなら、そのペットとその飼い主との間には、プラモデルとその作成者以上の、生き物同士の何らかの「関係性」が存在していると言わざるを得ない。「家族」を例にとって言うなら、その家族の構成員一人ひとりとは、その他の家族の構成員と「プラモデルとその作成者」以上の関係が存在している。そしてさらには、一人ひとりの人間の集合体である「家族」なるものは、単なる複数個人の寄せ集め以上の何らかの意味を持つものなのである。

そして、ある「まち」に住まう一人ひとりの人間にとってもまた、その「まち」との関わりは、「プラモデルとその作成者の関係」以上の何らかのものである。まさに、一人ひとりの人間は、その「まち」とは独立に活動することができる他の顔を持ち合わせていると同時に、

「まち」という一つの有機体を構成する一つの要素でもあるのである。それはさながら、地上の上では一つ一つ分離しているように見えて、地下では共通の根を張っており、それ故に一つのまとまりを持った「有機体」を形成している“竹林”の様なものである。このように、計画をする側とされる側である「まち」との間に分かち難いある種の関係性が存在しているという点が、対象をプラモデルの様に取り扱う「まち」を無機物と捉える計画論と決定的に異なる第三の点なのである。

最後に、例えば自らの家族をより良い家族にするためには、父親や母親はさまざまな努力が必要とされる、という点を考えてみよう。家屋が必要であるならそのために所得を支出することが必要となるであろうし、日々の日常の中で家族間のさまざまなコミュニケーションを欠かさないことも重要である。同様に、ある有機体である一つの「まち」を構成する一要素である住民が、その「まち」をより健全なるものとしようとする場合においても、さまざまな努力が求められることとなる。場合によっては、効率的な交通施設の整備が必要である場合もあるし、年に一回のお祭りを盛り上げるといったソフトな対策も重要となる。すなわち、「まち」を無機物と捉える場合に求められる対策の幅は限定的なるものとなる一方で、有機物と捉え、その健全性の向上を目指す場合に求められる対策の幅は極めて広いものとなるのである。

この様に、「まち」を有機物と見なすのか無機物と見なすのかによって、その都市計画論は全く異なったものとなる。無機物・モノと見なすのなら、その都市計画はただ単なる効率性や円滑性といった物理的に計量化可能な基準のみに基づいて、モノとしての都市施設や交通網を配置していくという作業に終始することとなる。一方で、有機物・生き物と見なす立場に立つのなら、そうしたモノの配置や効率性などを目指すことを忘れない一方で、あくまでも、自分自身も「まち」の構成要素の一つにしか過ぎないという認識の下、その生き物としての「まち」をより健全なるものとするべく、さまざまな働きかけを多面的に実施していくことが求められるのである。

言うまでもなくこの取り組みこそが、「まちづくり」という言葉が意味するところのものである。すなわち、それは次のように定義されることとなる。

(まちづくりの定義)

「まちづくり」とは、「まち」を一つの「有機体」と見なす立場に立ち、当該の「まち」に関わる人々が、自分自身もその「まち」の構成要素の一つなのだという認識を携えつつ、その「有機体」としての「まち」をより健全なるものとするべく、さまざまな働きかけを多面的、継続的に実施していくことを意味する。

「交通まちづくり」とは何か

さて、以上のように「まちづくり」という言葉の意味を定義するなら、「交通まちづくり」の意味もより明確に理解することができることとなる。すなわち、「交通まちづくり」とは、「まちづくり」において実施する「さまざまな働き」が、「交通・モビリティ」に関わるものである場合の、「まちづくり」を意味するのである。

例えば、「交通まちづくり」の例としてしばしば取り上げられている LRT の導入を巡る諸活動は、当該の「まち」に深く関わる人々（すなわち、住民や当該のまちの行政関係者など）が、専門家や交通事業者などの力を借りつつ、その「まち」に LRT を導入することを通じて、人々の交流を促進し、人々をまちなかに呼び戻し、まちそのものの活力を高め、それを通じて「健全なるまち」を築いていこうとする種々の活動を意味している。

あるいは、地方部や都市郊外部などにおける地域コミュニティにバスの導入を図る事例について言うなら、公共交通モビリティの不足故に、人々の社会的交流、すなわち社交が不十分となり、その地域コミュニティの活力事態が疲弊しているという事態を打開すべく、その地域コミュニティに深く関わる人々（住民や関係自治体の行政など）が、専門家や交通事業者の力を借りつつ、公共交通を導入し、その管理・運

営を自らの力で支えていこうとする活動を意味する。そして、それらを通じて、地域コミュニティの活力の増進を図り、健全なる地域コミュニティの実現を目指しているのである。

この様に、LRT の事例にしてもコミュニティ・バスの事例にしても、それらが「交通まちづくり」と呼ばれる活動の中で遂行される以上は、当該の交通システムは当該の地域の共同体・コミュニティによって支えられていくことが前提である、という点が大きな特徴となっている。これは、「交通まちづくり」は、あくまでも「まち」なるものは「有機体」だと見なす立場に立っているからである。「有機体」なるものは「自律的に活動」することが前提なのである以上は、その有機体たる「まち」の「一つの器官」としての交通システムもまた、自律的に活動していることが前提となるのである。それ故、交通まちづくりにおいて重要となるのは、そうした交通システムを導入することだけなのではなく、その交通システムの運用そのものを地域の人々が主体的に担っていくことなのであり、かつ、その交通システムを人々が実際に利用し続けていくということなのである。そして最終的には、当該地域の外部からの人的、資金的な援助が無くとも、人的にも経済的にも技術的にも、自律的に当該の交通システムを運用し続けていくことが可能となる一つの企業体となることこそが、「交通まちづくり」における理想的な交通システムの運用形態と言えるのである。

「交通まちづくり」の重要な特徴

以上が、「交通まちづくり」の基本的な考え方であるが、「交通まちづくり」には、もう一つ重要な特徴がある。それは、「交通」というものは概して広い範囲の問題であり、しばしば「まち」の内部には留まらない場合さえある、という点である。この点が、「福祉のまちづくり」や「景観まちづくり」あるいは「防災まちづくり」といった類似する諸概念と異なる、「交通まちづくり」の一つの大きな特徴となっている。言うまでもなく、如何なる「まち」も外部と連携しているものであるから、全ての「まちづくり」が、当該の「まち」以外の地域、ある

いは、国全体に何らかの影響を及ぼすものであることは間違いない。しかし、福祉にしる景観にしる防災にしる、いずれも当該の特定のエリアのみでその諸活動が完結しうるケースも少なくない一方で、「交通」はそれらよりも、概して対象とするエリア面積が広く、しばしば「まち」の外部との連携が必要となるのである。特に、交通ネットワークに関わる問題は、当該のエリアの独自の都合によって特定部分の整備が中止となった、というような事となれば、ネットワーク全体の意義そのものが左右されかねないという事態を招くこととなる。

この事は、「交通まちづくり」においては、目の前の「まち」のみではなく、それを包み込む「地域」、さらにはそれを包括する「くに」といったより広い「有機体」に対する配慮が行き届く傾向が強い、ということの意味している。なぜなら、「有機体としてまちを捉える」という立場にたつのなら（すなわち、社会有機体説の立場に立つのなら）、そのコミュニティとしての有機体は、まち、地域、くに、という形で、同心円的・階層的に存在していることとなるからである^[1]。その一方で、「まちづくり」と言う言葉は、その中でも特に「地域」や「くに」といったより大きな共同体、あるいは、他の「まち」や他の「地域」に対する配慮を欠く危険性（すなわち、いわゆるしばしば「地域エゴ」と呼ばれるものが発現する危険性）を秘めているのである。しかし、その前に「交通」という言葉が冠せられる「交通まちづくり」においては、必然的に、「地域」や「くに」といったより包括的な有機体の活力や健全性にも配慮が届く可能性が高揚するのである。

別の言い方をすれば、「交通まちづくり」という言葉は、あくまでも当該の「まち」の健全性を目指すという視点を中心としながらも、他の「まち」や「地域」、「くに」全体に否定的な影響を及ぼしうるような「地域エゴ」に陥ることなく、他の「まち」や「地域」、「くに」全体に対する「配慮」を、さらに言うなら自らの「まち」が果たすべき「責任」を喚起する力を秘めた言葉なのである。

以上の議論を全て踏まえて、改めて「交通まちづくり」を定義するとするならば、次のような

ものとなる（なお、以下の定義では、先に述べた「まちづくり」の定義と異なる箇所を特に下線を施した）。

（交通まちづくりの定義）

「交通まちづくり」とは、「まち」を一つの「有機体」と見なす立場に立ち、当該の「まち」に関わる人々が、自分自身もその「まち」の構成要素の一つなのだという認識を携えつつ、その「有機体」としての「まち」をより健全なるものとすべく、よその「まち」や「地域」「国」などのより包括的な「有機体」の健全性にも配慮を払いつつ、交通に関わるさまざまな働きかけを多面的、継続的に実施していくことを意味する。

「モビリティ・マネジメント」について

以上「交通まちづくり」について述べたが、次に「モビリティ・マネジメント」（Mobility Management; 略称 MM）について述べる事としよう。まず、その定義は次のようなされている（藤井, 2007）。

（モビリティ・マネジメントの定義）

ひとり一人のモビリティ（移動）や個々の組織・地域のモビリティ（移動状況）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした多様な交通施策を活用した持続的な一連の取り組み。

そして具体的には、1) 一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に、2) 様々な運用施策やシステムの導入や改善、そして 3) それらのマネジメントを展開していくための組織の改変や新設などを持続的に展開していく、という一連の取り組みを意味するものとされている（藤井・谷口, 2008）。そして、それらの取り組みを通じて、当該地域のモビリティの質的改善を促し、それを通じて社会を、より良い方向に改善していこうとするものである。

についてはここで、以上に述べた3種類のモビリティ・マネジメントの取り組みである、①コミュニケーション施策を中心とした事例、②交

通システム施策とコミュニケーション施策を一体的に推進した事例、③マネジメント組織の組織化・起業・運営事例のそれぞれの代表的なものを一つずつ紹介する。

①バス利用促進のためのコミュニケーション施策 MM 事例

龍ヶ崎市では、民間のバス事業者が公共交通サービスを提供できていない地域でコミュニティ・バスを運用している。導入当初は周知が進むに連れて需要が伸びたものの、2, 3年程で頭打ちとなった。こうした状況を受けて、バス利用促進のためのニューズレターを市報と共に全戸配布し、特定の路線（循環ルート）の周辺 5000 戸を対象に、一戸一戸について個別的情報を提供していくコミュニケーション施策を行った。それにより、当該施策を行った循環ルートのみ需要の伸び率が上昇する結果が得られ、その効果も1年以上持続していることが確認されている（谷口他, 2008）。

②公共交通のシステム整備とコミュニケーションの一体的 MM 事例

つくば市にある筑波大学は鉄道空白地帯にある立地の関係から教員の通勤手段として自動車の分担率が 75%を超え、バスの分担率は 8%弱という水準であった。しかし、2005 年のつくばエクスプレス開業を契機にアクセスバスの抜本的な改善を行い、最寄りのつくば駅（つくばセンター）からのバス頻度を約 4~5 倍とした上で大学関係者専用の年間パス（学生 4200 円/年、教員 8400 円/年。詳細は筑波大学キャンパス交通システムを参照）を発行。さらにバス利用を促すメッセージと地図および時刻表、年間パス申し込み票を収めたリーフレットを全学生と教職員に配布する（ワンショット TFP と呼ばれる）コミュニケーション施策を実施した。こうした一連の取り組みを経て自動車通勤の分担率は約 2 割減少し、バス利用率は 2 倍以上となった。なお、コミュニケーション施策後には全体のバス利用者も 1.7 倍以上となっている（浅見他, 2007）。

③情報提供組織の起業・運営についての MM 事例

神戸市三宮駅の駅前には、多数のバスが乗り入れていた。しかし、非計画的に様々なバス路

線が導入されていったため、「どこにどこ行くのバス停があるのか」「目当てのバスがいつくるのか、あるいは、本当に来るのか」「そうした情報を得るにはどこに行けばいいのか」等が利用者にとって非常にわかりづらいものとなっていた。こうした背景から、国の補助などを受けつつ、当該駅の公共交通の乗り継ぎを円滑化するための検討会議が立ち上げられた。そして、時刻表の整備やホームページの整備、マップの作成、および、それらの配布などの具体的な活動を継続的に続け、2008年に、そうした諸事業を企業体として運営する株式会社が発足するに至った。当該の株式会社は、地元企業の出資や交通関連のNPOの支援を受けつつ、当該地域において採算も含めて自律的に活動する組織であり、地域の「モビリティ」の質的改善を目指した様々な「マネジメント」を持続的に展開するものとなっている（森栗，2008）。

「モビリティ・マネジメント」の基本的な考え方

以上、モビリティ・マネジメント（以下では便宜のためにMMと略称）のおおよその内容と、その代表事例を説明したが、ここではさらに、そのMMが、本稿で論じている「社会有機体説」や、「交通まちづくり」とどの様な関係にあるのかを述べることにしたい。

まず、上述の様に定義されているように、MMとは、モビリティそのものが「社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化すること」を目指すものである。すなわち、MMは、モビリティなるものは、必ずしも機械的、外生的にしか変化しえない「無機質なモノ」であるとは捉えておらず、「自発的」にも変わりうるものであることを施策の前提としているのである。これはすなわち、MMが社会が一つの有機体であるということが大前提とした施策論であることを意味している。例えば、ある生物が病気を患ったのなら、その病気の箇所を強制的に除去したり、その病気の部位の活動を代替する機械を装着したりするような対策を施すのではなく、あくまでもその生物の「自然治癒力」を基本として、当該の病気の改善を「促そう」とする取り組みが、MMなのである。この点において、

MMの基本的な考え方は、「交通まちづくり」のそれと同様なのである。

第二に、その変化の方向として想定されているのは「社会的にも個人的にも望ましい方向」である。これはすなわち、MMが特定の効率性等の物理的基準の向上を目指しているのではなく、当該の社会がより健全なるものとなることを目指していることを含意するものである。その意味においても、MMは「交通まちづくり」とその目標を共有していると言えるのである。

「まちづくり」における「コミュニケーション」の決定的重要性

この様に、MMは、社会を一つの有機体であるから見なすと共に、その有機体がより健全なるものとなるべく種々の取り組みを行うものである。この意味に於いて、MMは「交通まちづくり」と全く同様の考え方を持つ取り組みであることが分かる。

ここで、MMの定義を改めて見てみると、その特徴的な側面として、「コミュニケーションを中心とした取り組みを行う」という点を挙げることができる。この点は一見、「交通まちづくり」との対比において、その具体的な取り組みに於ける特徴を意味するものと見なされる（あるいは“誤解”される）ところであるかもしれない。しかしながら、**「交通まちづくり」が「まちづくり」である以上、やはり、その取り組みの中心は「コミュニケーション」でなければならないのである。**なぜなら、人々の間の様々な意味・記号の伝達である「コミュニケーション」が一切行われていなければ、その人々の集合を一つの「有機体」と見なす事は不可能であるということとなるからである。「コミュニケーションが一切行われていない」という状況とはすなわち、一切口を聞いた事もなければ見たこともない、さらにはその存在すらも認知しあっていないという状況を意味するものである。もし仮にこうした一群の人々が存在していたとするなら、仮に彼らが物理的に近い距離同士に位置していたとしても、有機体と見なすことなどできないことは自明であろう^[2]。それ故、「まち」を一つの有機体としての「ま

ち」たらしめているのは、様々なレベルにおける様々な人々や組織の間の豊穡なる「コミュニケーション」なのである。このことは、このコミュニケーションという言葉に「社交」という日本語に訳し直してみればより直感的な理解が容易となる。なぜなら、良き「社交」があつてはじめて、良き人間関係が生まれるからである。そして、そうした良き人間関係が束ねられて初めて、良き組織が、そして良きコミュニティが生まれることとなる。そして、そうした様々な良き人間関係と組織、コミュニティが一体となつてはじめて、「まち」が一つのまとまりを持つ健全なる有機体となり得るのである。それ故、「まちづくり」の全ての基本は、「良きコミュニケーション」なのである。

このことを逆にいうならば、**「まちづくり」の最大の敵は、「良きコミュニケーションの不在」なのである。** コミュニケーションが不在であるなら、その取り組みはもはや、「まちづくり」と呼ぶに値しないものとなるであろう。それは既に、自らが関わる「まち」を、一つの「有機体」と見なすのではなく、ただ単なる「無機物」「モノ」と見なしていることと等しくなるであろう。そうなれば、後に残される計画の基準は、単なる効率性等の物理的な基準のみとなるであろう¹⁾。

具体的に考えてみよう。例えば、一部の熱心な人がいくら「まち」のために努力をしようとしても、そして、その努力が仮に素晴らしいものであることが確約されていたとしても、そうした人のアイデアや知識や熱意は誰にも伝わらなければ、結局、その努力は実を結ぶことはない。そして仮にそうしたコミュニケーションがあつたとしても、そのコミュニケーションが適切なものでなかったのなら、結局はその人の「素晴らしいアイデア」は人々に伝わらず、「独りよがり」と見なされ、そのアイデアが実現するようなことは無い。それ故、そうした「素晴らしいアイデア」が実現化するために何よりもまず重要なのは、「それが如何に素晴らしいアイデアであるのか」を伝える「良きコミュニケーション」なのである。

さらには、熱意もあり、かつ、それなりの各種の知識も十二分に持っている場合において

も、どういった取り組みをすべきなのかが分からないという様なケースもあろう。そうした場合においても重要となるのは、やはり「良きコミュニケーション」である。一人では十分に当該のまちにとって望ましい取り組みが何なのかが判然としない場合でも、様々な人々との様々な対話の機会が得られるなら、様々な情報が蓄積され、かつ、その対話を通じて新しい良きアイデアが生まれる可能性も得られることとなるのである⁴⁾。ここでもやはり、良きアイデアが生まれ、それを通じて「まち」がより良き「まち」となることを阻んでいるのは、「良きコミュニケーションの不在」なのである。

この様に、その「まち」の活力、そして、その健全性を“担保”しているのは「コミュニケーション」なのである。それ故、その「まち」の活力健全性の向上を図る「まちづくり」において何よりもまず重視されるべき事項は、「如何にしてよきコミュニケーションの進展を期するのか」という一点なのだとすることができるのである。

「交通まちづくり」のためのモビリティ・マネジメント

以上、本稿では、昨今頻繁に交通関係者の間で用いられるようになった「交通まちづくり」という言葉と「モビリティ・マネジメント」という言葉が意味するところのものを探り、それを踏まえて、その両者の理論的な関係を考える論考を述べた。その論考において重要となったのは、「まち」を一つの「有機体」と見なすという理論的立場（すなわち、社会有機体説）であつた。そして、この立場の下、「交通まちづくり」を、有機体としての「まち」をより健全なるものとすべく、そのまちに深く関わる者が、交通に関わる様々な取り組みを展開するものとして、改めて定義した。一方で、モビリティ・マネジメントを、「まち」を一つの「有機体」と見なすという社会有機体説の立場から改めて解釈すれば、その基本的な考え方は交通まちづくりと寸分違わずに同様であることを指摘した。さらに、モビリティ・マネジメントの定義の中で明示的に重視されている「コミュニケーション」の取り組みは、交通まちづくりにお

いても、極めて重大な位置を占める取り組みであることを、社会有機体説に基づいて改めて論じた。

以上が、本稿の論考の概要であるが、その帰結として得られるのは、「交通まちづくり」と「モビリティ・マネジメント」は、その基本思想、取り組みの目的、そして、さらには、その取り組みの具体的施策内容にいたるまで、明確な相違はほとんど見あたらない、というものであった。本稿冒頭において、「交通まちづくり」と「モビリティ・マネジメント」は如何なる関係にあるのかを考えるという本稿の目的を設定したが、これにて、その目的の「半分」は達せられたとあって良いであろう。その答えは、「交通まちづくり」と「モビリティ・マネジメント」の間には、少なくとも基本的な考え方の上では大きな差異は見あたらない、というものである。

しかしながら、仮にその目的や基本的考え方が同一のものであったとしても、両者の概念を援用する場面に大きな相違が存在していることを指摘しておきたい。それは、交通まちづくりが、交通に関する「まちづくり」である一方で、モビリティ・マネジメントは、交通（モビリティ）に関する「マネジメント」である、という相違に基づくものである。

「まちづくり」はあくまでも「まちづくり」であって、「地域づくり」や「くにづくり」にはなり得ない一方で、「マネジメント」にはそうした限定は存在していない。それ故、モビリティ・マネジメントは、国土計画の視点からも、地域計画の視点からも、都市計画の視点からも、そして、個々のコミュニティに関わる諸政策の視点からも、それを実施していくことが可能なのである。すなわちモビリティ・マネジメントは、如何なるレベルの計画を行う上でも、その対象が「有機体」であるという事実思い当たらせ、それ故にコミュニケーションの重要性を明らかなものとして、それらを通じてその対象の「健全化」に向けた種々の社会的な取り組みを駆動させる機会を与え得るものと期待されるのである。それ故、例えば、「交通まちづくり」の取り組みにおいて、その対象である「まち」が有機物であるという認識が希薄化した状

況であったり、「まちづくり」において最も重用視されるべき「コミュニケーション」が蔑ろにされつつある状況がもしも存在していたとするなら、そうした憂うべき状況を打破し、本来あるべき「まちづくり」を展開していくきっかけを与える一つの概念（あるいは、処方箋）として「モビリティ・マネジメント」を援用するという援用方法が考えられるのである。

以上の議論をまとめると、次のように言うことができよう。すなわち、「社会を一つの有機体と見なし、その健全性を改善することを目途として、様々な活動を、（人間が社会的＝コミュニケーション的な存在であるということをも十分に理解した上で）展開していくべきなのだ」という、社会有機体説に基づく政策論・計画論を具体的に実践していく上で、その基本的考え方の最も根幹的な部分を揺るぎないものとせしめるための本質的“処方箋”として「活用」されるべきものが「モビリティ・マネジメント」なのである。そしてその一方で、その基本的な思想を具体的な「まち」という現場において実践していこうとするその活動そのものの名称が「交通まちづくり」なのである。言い換えるなら、「交通まちづくり」という一つの実践の現場において、その実践そのものを健全化せしめる思想的処方箋が「モビリティ・マネジメント」なのだと言うことができよう。したがってもし仮に、交通まちづくりが十二分に健全なるものであり、対象としている「まち」の文化や歴史や風土に対して十二分に敬意を払い、その健全性を確保することのみを第一義的な目的と据え、あらゆるコミュニケーションの展開の重要性を十二分に認識し、その上で各種の交通システムのデザインや運用や法制度化などが実施されているとするなら、わざわざ「モビリティ・マネジメント」なる処方箋を持ち出す必要など一切無くなるのである。それは、健全なる人間には如何なる処方箋も不要であることと同様である。

しかし万一、「交通まちづくり」がそうした完全なる理想的な形で展開されていないとするなら——、完全に健康ならざる人物にとってしばしば処方箋が必要とされるように、モビリティ・マネジメントもまた、交通まちづくり

のそれぞれの現場の中で自ずと求められることとなろう。すなわち、行政内の種々のセクション、行政と事業者、事業者と住民、異なる住民同士、そして、行政と住民、事業者と住民といった様々なレベルの、様々な関係者間における“良きモビリティ”ひいては“良き「まち」”の実現に向けた多様な公的コミュニケーションが必要となるのである。ともすれば、「まち」を無機的なるモノと捉え、あるべき良きコミュニケーションが不在となる傾きの強い今日の都市交通計画論の文脈の中で、多様かつ公的なコミュニケーションが促され、それを通じて、当該の地域の「モビリティ」の自発的な改善を目指すことこそが「モビリティ・マネジメント」と呼ばれる言葉に秘められた意味なのであり願いなのである。

脚注

- [1] このことは、一人ひとりの人格が、個人、家族、コミュニティ、そして、「くに」というかたちで同心円的に存在していることと同様の構造を持つものである。
- [2] 有機体とは、「形態的にも機能的にも分化した諸部分からなり、そして部分相互のあいだ、および部分と全体とのあいだに密接な関連があつて、全体として一つのまとまった統一体をなしている」(森他, 1981)を意味するものである。諸要素間(人々)の間のコミュニケーションが一切無い状況は、こうした定義から大きく逸脱したものとなるのである。
- [3] 哲学ではしばしば、コミュニケーションを排し、人間や組織や社会をモノとして取り扱う態度は、「(人間)疎外」や「ニヒリズム」と関与する態度であると議論されている。この用語を用いるなら、モビリティ・マネジメントにしる、交通まちづくりにしる、交通行政や交通事業における人間疎外やニヒリズムに対する対向措置として案出された社会運動のそれぞれの形なのだとすることもできる。
- [4] 哲学では一般に、対話を通じて新しいアイディアが生まれる可能性は「弁証法」にまつわる諸議論において古くから指摘されている。詳しくは、藤井(2008)を参照されたい。

参考文献

- 浅見 知秀・石田 東生・谷口 綾子(2007)公共交通のシステム改変に併せた大規模モビリティ・マネジメントの効果分析～筑波大学新学内交通システムの利用促進～, 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, No. 35.
- 交通まちづくり研究会(2006)交通まちづくりー世界の都市と日本の都市に学ぶ, 交通工学研究会.
- 藤井 聡(2007)総合的交通政策としてのモビリティ・マネジメント: ソフト施策とハード施策の融合による持続的展開, 運輸政策研究, 10 (1), pp. 2-10.
- 藤井 聡(2008)土木計画学ー公共選択の社会科学ー, 学芸出版.
- 藤井 聡, 谷口 綾子(2008)モビリティ・マネジメント入門ー「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略, 学芸出版
- 挾本 佳代(1997)スペンサーにおける社会有機体説の社会学的重要性ー群相としての社会と人口ー, 社会学評論, 48 (2), pp. 64-79.
- 森 宏一編集(1981)哲学事典, 青木書店.
- 森栗 茂一(2008)ターミナルバス情報の一元発信サイト『乗り場インフォ三宮』の企画運営についてー三宮駅円滑化推進会議・乗り場インフォ三宮・(株)神戸まちづくりー, 第三回日本モビリティ・マネジメント会議, O-13.
(<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm.html>).
- 谷口 綾子, 島田 絹子, 中村 文彦, 藤井 聡(2008)龍ヶ崎市におけるコミュニティ・バス利用促進モビリティ・マネジメントの効果分析”, 土木学会論文集D, 64, (1), pp.65-76.