

社会善の増進を意図したモビリティに関わる諸行政の条件に関する考察*

Speculations on necessary conditions of policies of mobility to enhance the social good*

藤井聡**

By Satoshi FUJII***

1. 政府の意義と社会善

政治哲学における最も原初的な基本命題の一つは、

(命題1) 政府は、社会善(the social good)を増進することを目途として存在する。

というものである^{1) 2)}。ここに、社会善という用語は、政治哲学（あるいは、社会哲学／哲学）でしばしば用いられる用語であり、経済学で言うところの「社会的厚生」(social welfare)、社会心理学や社会学において言われる「公共利益」(public interest)、あるいは、法律学で言われるところの「公共の福祉」(common best) という概念に対応している。ただし、経済学では市場における交換が、法律学では基本的人権に代表される権利関係が、そして、社会心理学・社会学では社会的交換がそれぞれ暗黙裏に想定され、その枠組みの中で社会的厚生・公共の福祉・公共利益という諸概念が定義されている一方で、政治哲学（あるいは、社会哲学／哲学）には、それらの諸側面の全てを適切な調和の下で総合的に取り扱おうとする志向性が存在しており、その一点において政治哲学で想定される「社会善」という概念が他領域における類似概念と抜本的に差別化されている。すなわち、政治哲学においては、社会善とは市場的交換、社会的交換、諸権利関係を視野に収めるのは当然のこと、文学や文化や宗教等のありとあらゆる領域を視野に納め、かつ、現実に存在している人々（生者）のみならず将来の人々や過去の人々（死者）を視野に収めた上で、善（the good）を求める志向性の果てに浮かび上がるものとして想定される概念なのである。

なお、ここで社会善を説明するにあたって「善」という概念そのものではなく、「善を求める志向性」という概念を用いたのは、人々が「善」を感得することは必ずしも容易ではないためである。しかし、善が存在するという事を想定し、しかも、自らの認識にも行いにも誤謬が数多く含まれているであろうことに注意深く留意しつつ、あらゆる角度から具体的事態を吟味し、善が存在す

るのならその方向に近づけるためには如何なる諸行が求められているのか、ということを実に検討し続けることは決して不可能ではない。こうした態度¹⁾こそ、「善を求める志向性」とここで述べているものであり、この志向性があることで初めて、社会善が増進する可能性が生ずることとなるのである。

2. モビリティ行政の目的

社会善の増進を目指した政府が為すべき仕事は無数に考えられるが、その中の一つが「ヒトの移動」に関わる諸行政である。本稿では、こうした諸行政性を、ひとまとめに「モビリティ行政」と呼称する²⁾。

ここで（命題1）を踏まえれば当然のごとく演繹されるように、モビリティ行政の目的は「社会善の増進」というこの一点以外にあり得ない。このことは、次のような命題が真であることを含意している。

(命題2) モビリティ行政の目的は社会善の増進であり、移動の効率性や速達性の確保は言うに及ばず、モビリティの質的改善ですらモビリティ行政の目的にはなり得ない。それらが目的となりうるのは、それらが社会善の増進に資するものである場合に限られるのであり、もしも移動の効率性や速達性の確保やモビリティの質的改善が社会善の減退に繋がるのなら、移動の効率性や速達性を低下やモビリティの質的改悪を、モビリティ行政において実施することが求められることとなる。

この命題は、例えば、道路交通ネットワーク理論で言われる各種のパラドクスが暗示するものと整合していると共に、交通経済学で古くから指摘されているロードプライシングや、TDM、ひいては、近年実務的に展開されはじめたMMの正当性を示唆している。

もしも、ロードプライシングやTDMやMMの議論が社会的に十全に認知されていないとするなら、それは、この命題の正当性が十全に理解されていないから、という点にその本質的原因を求めることができよう。移動の効率性や速達性の確保のみを目的とする行政や研究は、確率的に社会善の増進に寄与することはあっても、同じく

*キーワード：モビリティ・マネジメント、モビリティ・デザイン

**正会員、東京工業大学理工学研究科教授（東京都目黒区大岡山2-12-1, TEL03-5734-2590, E-mail: fuji@plan.cv.titech.ac.jp）

確率的に社会の「改悪」に貢献してしまうことも大いにあり得るのである。同様に、地域のモビリティの質的改善のみを目的とする行政や研究は、確率的に社会の「改悪」に大いに貢献してしまうこともあり得るのである。

いずれにしても、もしも現実の社会に、実際に短視眼的／単細胞的なモビリティ行政やモビリティ研究が存在しているとするなら、それは、それらの諸行を為す人々において、先に述べたような「善に対する志向性」が不在であるからに他ならない。あるいは、脚注[1]で用いた用語を用いるなら、彼らが精神性不在のニヒリストであるからに他ならない³⁾。モビリティ行政のあり方を論ずるにあたっては、なによりもまず、この(命題2)を十全に理解することが、さらに言うなら、それを理解する様な精神を携えることが不可欠であることは、議論する余地が皆無である程に自明なのである。

3. 幸福論

モビリティ行政の目的は(命題1)で述べたように「社会善」の増進であるが、これは必ずしも万人の幸福の増進を意味しているのではない。それは(命題2)にて示されているように、「社会善」の増進のために一部の人の幸福の水準が低下することが求められるのなら、それを許容し、推奨する。しかし、例えばプラトンが論じた理想国家では、国民の幸福水準が非常に高いものであることが想定されているように¹⁾、人々の幸福の「総体的」な増進は、社会善の増進にあたって重要な要素である。この点を踏まえるなら、モビリティ行政の目的は、おおよそ次のように記述することが可能である⁴⁾。

(命題3) 社会善の増進を目指すモビリティ行政は、モビリティに関する各種の取り組みを通じて、人々の幸福の総体的増進を目指すものである。

この命題を簡潔に数式で示すなら、モビリティ行政は、以下の式に表される個人*i*の幸福水準 u_i の関数である社会善の水準 s の増進を目指すものと言うことが出来よう。

$$s = S\{u_1, u_2, \dots, u_i, \dots\} \quad (1)$$

ここに、 $S(\)$ は、個々人の幸福水準と社会善の水準との関係を表す関数である。

ところで、この命題にて想定されている「幸福」とは何であろうか。この点については、古来より様々な論考が重ねられてきたが、モビリティの行政のあり方と人々の幸福との関連を考えるにあたっては、例えば最近では心理学者のカーネマンが論じているように「主観的幸福」と「絶対的幸福」を区別することが不可欠である³⁾。

ここに、前者の主観的幸福とはその個人の主観的に感ずる幸福の水準であり、後者の絶対的幸福とは、実際に存在する個々の人間が主観的に感ずる幸福ではなく「理想的な人間」が感ずるであろう主観的な幸福の水準である。

前者の主観的幸福は、言うまでもなく「人それぞれ」である。例えば、満員電車が好きだという奇抜な人物がいれば、彼にとってはゆったりと座れる列車で移動するよりも、ラッシュ時の満員電車での移動の方が主観的幸福の水準が高い、ということとなる。そして、そういう人物が大半を占める地域がもしもどこかにあれば、とにかく満員電車を走らせるようなモビリティ行政が、人々の「主観的幸福」に資すると言うことができよう。

一方で、絶対的幸福は「唯一の理想的な人物」を想定することを前提としている。この「唯一の理想的な人物」とは、しばしば経済学で登場する「代表的個人」とは異なる存在である。「代表的個人」とは、多様な主観的幸福の価値観を持つ人々を想定し、その「平均的」な人物を意味するものだからである。「唯一の理想的な人物」は、経済学を再び援用するなら「合理的個人」の概念に近い⁵⁾。ただし、一般的な経済学では、合理的個人が如何なる人物であるかは議論の埒外に置かれるが、絶対的幸福論においてはそういう人物が如何なる人物であるかが最大の関心事であり、そこで想定されるのは、文字通り、究極的に理想的な個人である。例えばプラトン哲学を援用するなら、「哲学者」が、その理想的な人物にあたる¹⁾。プラトンの言う哲学者とは、真善美を完全に感得することができ、かつ、理性によって欲望を十分に御することができる完全なる節制を持つ人物である。また、孔子の思想で言うならば、「君子」がそれにあたる⁴⁾。これらの用語を用いるなら、絶対的幸福とは、孔子の言う君子、プラトンが言う哲学者が感ずる主観的幸福を言う。そして、先ほどの満員電車の例で言うならば、例えば、君子も哲学者も満員電車よりもゆったりと座れる電車を好むことであろう、と考えることから出発するのが、絶対幸福論である。少なくともこの意味に於いては、完全なる相対主義的立場に立つ純粋な主観的幸福論よりも、絶対的幸福論の方が一般常識に合致していると解釈することもできるであろう。

ただし言うまでもなく、プラトン哲学においても、孔子の儒教においても、誰もが容易にそうした完全に理想的な人物でなることが出来るとは想定されていない。ただし、それに漸次的に近づくことが可能であると考えられている。例えば、プラトンは、パイドン⁵⁾の中で、哲学者たろうとする努力は、魂の完全なる自由を得るための「訓練」を続けることに他ならないと論じているし、生涯精進を重ねた孔子であっても、自分自身を君子であると自認したのは晩年の数年間に限られていると指摘さ

れている⁶⁾。この点を踏まえるなら、君子でも哲学者でもない「平凡人」においてすら君子・哲学者に成りうる可能性を秘めているのであり、その意味において、絶対的幸福論は、平凡人にとって無縁なものでは決してない。

ここで平凡人が到達しうる主観的幸福の最高水準と、君子や哲学者が到達しうる主観的幸福の最高水準は、これまで様々な哲学者達によって論じられてきているが⁶⁾、それらが一貫して示唆しているのは、両者の間には雲泥の差があり、後者の君子・哲学者の方が圧倒的に高い水準の主観的幸福に到達できるという点である。例えばソクラテス/プラトンが言う哲学者は、上述のように自らの欲望を適切に制御可能な節制ある人物であり、諸種の欲望間の調和を達成できる一方で、欲望に支配された人物は、諸種の欲望間の調和させること能わず、最終的に自らの欲望を満たす事が出来なくなり、達成可能な幸福の水準が圧倒的に低下してしまう。そうした個人内の複数の欲望のコンフリクトは、種々の私欲のコンフリクトが存在する社会的ジレンマ状況が一個人内に存在している状況と同様であるということができよう。社会的ジレンマ研究が暗示する最大の含意は、個々人が私欲の最大化を目指せば、最終的に個々人の私欲が最小化される、という点である⁷⁾。この時、最も合理的なのは、過度に欲望の最大化を目指さない、という「節度」を保つという行動方略なのである。これを一個人の精神の問題に重ね合わせて述べるなら、「自らの欲望を適切に制御可能な哲学者が自らが欲するところのものを最も効率的に得ることができ、それ故に非常に高い主観的幸福を得ることができる」ということと、「社会的ジレンマ状況において全員が協力的に振る舞い、社会全体の厚生水準が最高水準となる」ということが、相似を為している。

同様のことは、孔子の「吾、十五にして学を志し、三十にして立つ、四十にして迷わず」で始まる有名な一節において主張されている。この中で、「七十にして心の欲するところに従いて、矩を越えず」と述べられているが、これは君子の究極的な姿として記述されたものである。ここに「矩」とは人倫を意味するものである。すなわち、好き勝手に振る舞っても、それが自ずと倫理的な振る舞いとなるという状況こそが、孔子が到達した究極的な姿である。「心の欲するところ」が全て満たされる状況であり、この状態における主観的幸福の水準は、種々の迷いと不調和な欲望がコンフリクト状態のまま放置される混沌たる精神の所有者（すなわち、平凡人）が感ずる主観的幸福の水準とは大いに異なるのである。

以上の孔子やプラトンの主張は、「善」の実現が絶対的幸福の最大化をもたらすことを意味しているのであり、究極的には、社会善の最大化と主観的幸福の最大化、さ

らには絶対的幸福の最大化とがいずれも同一の事態であることを示しているのである。

4. 幸福とモビリティ行政の目的

以上に述べた幸福論は、人々が感ずる主観的幸福の水準が当該の個人への外的な刺激のみならず、内的な精神状態にも依存していることを暗示している。この事は、式(1)で用いた個人の幸福水準 u_i が、次の様に表現できることを意味している。

$$u_i = u(\chi_i, \lambda_i) \quad (2)$$

ここに、 $u(\)$ は主観的幸福関数、 χ_i は個人 i のモビリティ環境状態、 λ_i は個人 i の精神状態を意味している。ここに、モビリティ環境状態とは、交通システムの整備状態やその運用状態等を含むものであり、精神状態 λ_i とは、交通手段に対する態度や認知などを含めた、その個人のあらゆる内的状態を意味するものである。

さて、この式(2)を踏まえると、式(1)は、次のように書き換えることができる。

$$s = S\{\chi, \lambda\} \quad (3)$$

ここに、 χ, λ はそれぞれ χ_k, λ_k を要素とするベクトルである。

ここで、先の幸福論を論じた際に述べた「理想的な個人」の精神状態を λ^* 、そのベクトルを λ^* とすると、

$$S(\chi_k, \lambda_j) \leq S(\chi_k, \lambda^*) \quad (\text{for all } j, k) \quad (4)$$

となる。ここに、 λ_j は存在しうる複数のベクトル λ のうちの j 番目のものを、 χ_k は存在しうる複数のベクトル χ のうちの k 番目のものをそれぞれ意味する。なお、右辺と左辺の社会善の差異は、社会的ジレンマが存在する場合には、より大きなものへと増幅されることとなる。

一方、 λ^* という「理想的な個人」によって構成される社会における社会善の水準は、モビリティ環境状態 χ_k に依存して変化する。その中でも最高の幸福水準をもたらす状態 k を $k(\lambda^*)$ とすると、以下の不等式が成立する。

$$S(\chi_k, \lambda^*) \leq S(\chi_{k(\lambda^*)}, \lambda^*) \quad (\text{for all } k) \quad (5)$$

この式の左辺の $S(\chi_k, \lambda^*)$ は、理想的個人から構成される社会の社会善関数を意味していることから、これを絶対的幸福関数に基づく社会善関数と解釈することができる。

さて、以上をまとめると、以下のように表記できる。

$$S(\chi_k, \lambda_j) \leq S(\chi_{k(\lambda^*)}, \lambda^*) \quad (\text{for all } j, k) \quad (6)$$

ここに右辺は、引数 k で表されるモビリティ環境状態と、引数 j で表される精神状態の組み合わせの中で最善の組

み合わせの際に得られる最高水準の社会善を意味している。

ここで、以上の定式化を踏まえるなら、モビリティ行政が目指すべき究極的状态とは、社会的精神状態が λ^* であり、かつ、モビリティ環境状態が $\chi_{M(\lambda^*)}$ である、という状態であることとなる。ここに、現状の社会的精神状態とモビリティ環境状態をそれぞれ $\lambda^\#$ 、 $\chi_\#$ と定義すれば、精神状態 $\lambda^\#$ から λ^* への変容を促す具体的施策がTFPや一時的構造変化方略等の態度変容施策（つまり心理的方略; *psychological strategy*⁷⁾）であり、モビリティ環境状態 $\chi_\#$ から $\chi_{M(\lambda^*)}$ への変容をもたらす具体的施策が交通基盤整備やその運用改善施策（つまり、構造的方略; *structural strategy*⁷⁾）である。そして、前者の社会的精神状態 $\lambda^\#$ に対する漸次的な働きかけを行う一連の取り組みを「モビリティ・マネジメント」と定義する一方で、後者のモビリティ環境状態 $\chi_\#$ に対する漸次的な働きかけを行う一連の取り組みを、モビリティ環境を形作る取り組みであると捉え「モビリティ・デザイン」と定義することも出来る⁷⁾。これらの用語を用いるなら、(命題3)で述べたモビリティ行政の目標は、より具体的に以下の様に記述することができる。

(命題4) 社会善の増進を目指すモビリティ行政は、人々の心理的状态に働きかける心理的方略を主体とする「モビリティ・マネジメント」と、モビリティ環境を改変していく構造的方略を主体とする「モビリティ・デザイン」の両者を通じて、人々の幸福の総体的増進を目指すものである。

5. モビリティ行政の戦略

さて、以上に述べた(命題4)は、あくまでもモビリティ行政の究極的目標を述べたものであるが、現実的には、社会的精神状態 $\lambda^\#$ から λ^* への変容は必ずしも容易ではない。既に繰り返したように、 λ^* の各要素たる $\lambda^\#$ とは君子や哲学者の精神状態であり、孔子ですらその究極的状态に達するまでに70年以上の歳月を費やしている。しかしそのことは、 λ^* に向けた精神状態の変容が不可能であることを意味しているのではない。例えば、現代においても孔子やソクラテスの言葉を、おおよその書店で見出すことが出来るのは、そうした精神的変容が漸次的にはあっても可能であることが社会的に認知されている一つの証左であるし、一連の態度変容研究⁷⁾においてもその現実性が実証的に示されているところでもある。

ところが、近年でこそモビリティ・マネジメントの重要性が徐々に認識されつつあるものの、モビリティ行政における全体的な予算配分を一瞥すれば、モビリティ・

マネジメントよりもむしろ、モビリティ・デザインがモビリティ行政のおおよそを占めていることは明らかである。ここに、現代のモビリティ行政の本質的問題を見いだすことができよう。なぜなら、先に述べた数式を用いるなら、現状の人々の精神的状況を全て是認した上で、個々人の幸福の最大化を図れば、整備されるモビリティ環境は $\chi_{M(\lambda^*)}$ ではなく $\chi_{M(\lambda^\#)}$ （すなわち、人々の精神状態が $\lambda^\#$ である場合に最適なモビリティ環境）であり、その時に実現される社会善の水準は式(6)で示したように低い水準に止まらざるを得ないからである。しかも、 $\chi_{M(\lambda^\#)}$ が整備されてしまえば、人々の精神状態が環境からも大きな影響を受ける以上⁷⁾、人々の精神状態が $\lambda^\#$ により強固に固定されてしまうこととなり、社会善の増進がより困難なものとなる。その状態を政府が是認したとなれば、(命題1)で記述した政府の存在意義そのものが失われてしまうこととなろう。例えば、こうした問題の代表例の一つとして「モータリゼーション」を挙げることができよう。それは、人々が自動車に依存するという精神状態 $\lambda^\#$ を是認し、それを前提として公共交通を撤廃する等のモビリティ環境 $\chi_{M(\lambda^\#)}$ を実現することを通じて、人々の自動車依存傾向をさらに強固なものとし、その挙げ句に、渋滞、環境問題、都市郊外化、中心市街地衰退、健康水準の減退、歴史的風土の弱体化、等の様々な問題を生じせしめ、社会善の大きな減退を導いたのであった。

この点を踏まえるなら、モビリティ行政の具体的戦略としては、

- 1) 理想的なモビリティ環境 $\chi_{M(\lambda^*)}$ を計画・整備し、
- 2) その上で、現実の人々の精神状態 $\lambda^\#$ から理想的状態 λ^* への態度変容を目指す、

という**モビリティ・デザイン主導型アプローチ**が考えられることとなる。これが成功するのなら、一気に社会善の最適化を達成することができるという利点故に、是非ともこのアプローチを採用すべきところである。しかしこのアプローチには通常膨大な予算が必要であり、かつ、 $\lambda^\#$ と λ^* との間に大き過ぎる乖離が存在する場合にはその変容が実際に生じるとは限らない。それ故、現実的には、

- 1) 現実状態 $\lambda^\#$ と理想状態 λ^* の間にある精神状態の中で、実際に到達可能な範囲にある λ° への態度変容を促す心理的方略を行いつつ、
- 2) $\lambda^\#$ ではなく λ° において求められるであろうモビリティ環境状態 $\chi_{M(\lambda^\circ)}$ を整備するモビリティ・デザイン計画をたて、それを進めていく、

という**モビリティ・マネジメント主導型アプローチ**を採

用することが得策であることも多いものと考えられる。なお、ここで整備するモビリティ環境状態 $\chi_{k(a)}$ は λ^0 における最適な状態 $\chi_{k(a)^*}$ では必ずしもない点に注意が必要である。なぜなら、モビリティ行政が目指しているのは、あくまでも $\chi_{k(a)^*}$ ではなく $\chi_{k(a)}$ である以上、将来的に $\chi_{k(a)^*}$ を整備するにあたって「布石」となるような形で $\chi_{k(a)}$ を整備していく必要があるからである。それ故、上記の1), 2) が一定の成功を収め、現実の人々の精神状態が $\chi_{k(a)}$ へと変容したのなら、このプロセスを漸次的に繰り返し、 λ^* と χ^* への状態へと徐々にアプローチしていくことが必要なのである。無論、そのマネジメントの過程で十分に機が熟したと見れば、先に述べたモビリティ・デザイン主導型アプローチで、一気に目標を達成することも可能となろう。

こうして両アプローチを適切に組み合わせ、漸次的にモビリティ環境を整備していくと共に人々の態度の適切な方向への変容を促すことを通じて、漸次的に社会善の改善を図り、絶対的幸福論の観点から人々の幸福の最大化を目指していくのがモビリティ行政のあるべき姿なのである。

脚注

[1] こうした態度は、「宗教性」と呼ばれることもある⁸⁾。キリスト教になぞらえるなら、「善が存在することを想定する」ということはすなわち神を想定することであり、「自らの認識にも行いにも誤謬が数多く含まれているであろうということに注意深く留意する」という態度は、自らの内に原罪の存在を想定することに対応している。その他、例えばキルケゴールはこうした宗教性の存在の程度をもってして、「精神性」と呼称した⁹⁾。一方で、こうした精神性が不在である状態は、例えばニーチェによれば「ニヒリズム」¹⁰⁾と呼ばれ、マルクスによれば「人間疎外」と呼ばれた¹¹⁾。古典においては、そうした態度をもたらず源こそが、ソクラテス/プラトンによって（不死であることが論証されたところの）「魂」と呼ばれた。

なお、この脚注で述べている様に、政治哲学と宗教論理とは分離不可能な程に同様の事態を論じようとしているのだが、こうした分離不可能性は、ギリシャ哲学や孔子の時代からのものであった。その点是我々が普段使っている言語にも反映されており、例えば、政治の「政」という字は、「まつりごと」の意味を持つが、これは政治を行うという意味以前に、「祭祀を行うこと」というのがその原義なのである。

[2] モビリティに関わる組織には政府以外にも、民間事業者も存在しているが、ここでは、それについては取り扱わない。モビリティのあり方を論ずるにあたっては民間事業者の存在は極めて重要であるが、本稿はあくまでも、政府の諸活

動が如何にあるべきかに関する政治哲学を論ずるものである。

- [3] もしも、現実には、こうした短視眼的/単細胞的な行政官、あるいは、交通研究者が存在するとするなら、誠に憂慮すべき事態である。心あるモビリティ行政の関係者がもし存在するとするなら、その人物が短視眼的/単細胞的な行政官や交通研究者に対してなし得ることは、猛省を促すための説得的な議論を行いつつ、彼らの中に精神性の復活を望む他には何もなからう。
- [4] 本文に記述したように、社会善の増進にあたって、人々の幸福の「総体的」な増進は「重要な要素」ではあるものの、「人々の幸福の総体」は「社会善」に必ずしも完全に一致するものではない。ただし、本文に記したように理想的な国家、すなわち、社会善が最大化されている国家においては、その国民の幸福もまた最大化されているという点に象徴されるように、また、3. の最後にて改めて論ずるように、主観的ないしは絶対的幸福が最大化される事態と社会善が最大化される事態は一致するものである。それ故、政府の目的を、(命題3) のような形で幸福という概念を用いながら再定義することが許容されうる次第である。
- [5] 経済学では、合理的個人をして、代表的個人と見なして、分析を進める場合もあるが、基本的には、両者は概念的に別個の存在である。
- [6] 経済学や効用理論では、個人間の効用水準は比較不能であるという前提を持つが、哲学的論考は言うに及ばず、我々の日常的な社交的現場においてはそれを比較することの方が一般的であり、個人間の幸福水準の比較を不能とする立場の方が、特殊である。そうした経済学や効用理論における前提は、たとえばチェスタトンの「狂人とは理性以外の全てを無くした人物を言う」¹²⁾ という言葉が暗示するように、むしろ狂人的前提なのである。
- さらに、近年の快樂心理学(hedonic psychology)では、絶対的幸福論についての心理学的な基盤が存在する可能性が示されている。ある快樂体験を行った後に想起される主観的な幸福水準は、様々な要因によって影響を受ける一方で、快樂体験中の主観的な幸福水準は、個人間の差異が少なく、当該の快樂体験の質にのみ純粹に依存する傾向が強いことが、実証的に確認されている。このことは、幸福水準についての個人間比較が可能であることを意味している。
- [7] 言うまでもなく、精神的発達を期する営為は広義の「教育」そのものである。それ故、モビリティ・マネジメントは、「広義の教育」の部分を担当取り組みとすることができる。同様に、都市や地域を形作る営為は、「アーバンデザイン」あるいは「(広義の) 土木施設の整備」¹³⁾ という営為そのものであることから、モビリティ・デザインという言葉はアーバンデザイン、あるいは広義の土木施設の整備の営為の一部を担当のものにしか過ぎないということもで

きる.

破壊的帰結について一、景観デザイン論文集, No. 1, pp. 67-78, 2006.

参考文献

- 1) プラトン：国家（藤沢令夫訳）（上・下），岩波文庫，1971.
- 2) ミル, J.S.：代議制統治論（1861刊行）（水田洋訳），岩波文庫，1997.
- 3) Kahneman, D., Diener, E., Schwarz, N.: *Well-Being: The Foundations of Hedonic Psychology*, Russell Sage Foundation Publications, NY, 1998.
- 4) 孔子：論語（金谷 治 訳），岩波文庫，1999.
- 5) プラトン：パイドン～魂の不死について（岩田 靖夫 訳），岩波文庫，1998.
- 6) 和辻哲郎：孔子，論語（1938年刊），岩波文庫，1988.
- 7) 藤井 聡：社会的ジレンマの処方箋：都市・交通・環境問題のための心理学，ナカニシヤ出版，2003.
- 8) 藤井 聡：風景の近代化とニヒリズムー宗教性無きデザインの
- 9) セーレン・キルケゴール：死に至る病（1849年刊），キルケゴール 死に至る病・現代の批評（榊田啓三郎 訳），中央公論新社，2003.
- 10) フリードリッヒ・ニーチェ：道徳の系譜（1887年刊行）（場 深定 訳），岩波文庫，1964.
- 11) カール・マルクス，フリードリッヒ・エンゲルス：共産党宣言（1848年刊行），岩波文庫，1971.
- 12) ギルバート・チェスタトン：正統とは何か，（1905年刊），春秋社，1995.
- 13) 藤井 聡：土木計画学～公共選択の社会科学～，学芸出版社，2008.

社会善の増進を意図したモビリティに関わる諸行政の条件に関する考察*

藤井聡**

本研究では、交通システムの整備やそのマネジメントなど、「ヒトの移動」に関わるあらゆる行政を「モビリティ行政」と呼称し、その仕事はいかなるものであるべきかを、伝統的な政治哲学の視点から考察を加えた。その結果、本研究では以下の4つの命題を演繹した。第一に行政は社会善の増進を期するべきであり、第二にそのためにはモビリティ行政は場合によってはモビリティの質的改悪が求められることもあり、第三にモビリティ行政は人々の幸福の相対的増進に寄与すべきであり、第四にその具体的な戦略として交通システムの整備と運用の改善に関わるモビリティ・デザインと、人々の態度と行動の変容を期するモビリティ・マネジメントを適宜組み合わせることが不可欠であることを指摘した。

Speculations on necessary conditions of policies of mobility to enhance the social good*

By Satoshi FUJII***

In this study, public policies related to personal mobility was called as mobility policy and it was speculated what the conditions are necessary for just mobility policy based on classical political philosophy. Through the speculations, the following thesis was derived. First, government should contribute to increase of social goodness; second for the increase, second, mobility policy sometimes should decrease the quality of mobility; third, mobility policy should contribute of social well-being; and fourth, mobility policy should implement both mobility design to develop preferable transportation system and mobility management to change people's attitudes and behavior modifications.
