

交通と社会的疎外：ヴァーチャルモビリティの可能性

大森宣暁
OHMORI, Nobuaki

外国論文研究会
東京大学大学院工学系研究科講師

1 はじめに

英国をはじめ欧州では、十分に社会参加ができない人々や地域の存在、すなわち、活動機会、財、サービスなどにアクセスできないことは、“社会的疎外(social exclusion)”という大きな社会問題として理解されている(“社会的排除”とも和訳される)。そして、社会的疎外を引き起こす要因の一つが“交通”であることが当初から認識されている。1998年に発表された英国の新交通白書においても、効率的な交通システムの整備により社会的疎外を解消することを打ち出している¹⁾。2000年には、特に公共交通の整備が社会的疎外を緩和する上で重要であるとの認識から、社会的疎外と公共交通の整備との関係に関する報告書が提出されている²⁾。さらに、内閣府Social Exclusion Unit(SEU)は、社会的疎外、交通、サービスの立地の3者間の関係に関する研究に着手し、2003年2月に“Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion”と題した報告書を提出し、交通以外の他部局と連携してサービスや活動へのアクセシビリティを改善することの重要性を強調している³⁾。また、“Transport Policy 10(4), 2003”でも、“交通と社会的疎外”と題した特集が組まれるなど、近年この問題は世界的にも注目されている⁴⁾。

本稿は、“ヴァーチャルモビリティ(virtual mobility)”、すなわちインターネットなどの情報通信技術を利用した活動参加の可能性が、“モビリティに関わる社会的疎外(mobility-related social exclusion)”の問題に対していかに貢献できるかという点に着目した、KenyonとLyonsらの一連の論文を紹介し、IT時代における我が国の交通政策に対する示唆を行うことを目的とする。

2 ヴァーチャルモビリティによる社会参加の可能性

Kenyonら⁵⁾は、果たして“物理的なモビリティ(physical mobility)”のみを高めることがモビリティに関わる社会的疎外に対する持続可能な解決策となり得るのか、という問題意

識を持っている。はじめに、一般的に混同して理解されることの多い、貧困と社会的疎外の区別について文献レビューを通じた整理を行い、社会的疎外は貧困とは独立に発生することを強調する。社会的疎外は、経済的な側面以外に、多様な複数の次元と特徴を持つものであることを主張し、社会的疎外を9つの次元に分類して整理した(表1)。ここでは、モビリティは社会的疎外の一つの次元として位置づけられ、モビリティの欠如が他の次元にも影響を与えると考える。モビリティに関わる社会的疎外を以下のように定義している：

「高いモビリティ(high mobility)の前提のもとに構築された社会や環境において、十分なモビリティを持たないために、機会、サービスやソーシャルネットワークへのアクセシビリティが低下したことが原因で、人々がコミュニティの経済、政治や社会生活に参加することから妨げられているプロセス」

そして、たとえ魅力的な公共交通を整備しても、全ての人々のモビリティの要求を満たすことは困難であるとの視点から、ヴァーチャルモビリティによるアクセシビリティの可能性に着目している。Kenyonらは、ヴァーチャルモビリティを、以下のように定義している：

「従来、物理的なモビリティを必要としたが、現在、移動を伴わずに行うことができる活動へアクセスするプロセス・・・アクセシビリティの機会を創出し、移動の代替となるだけでなく、従来、アクセスできなかった場所へのアクセスを可能とする。」

先の9つの次元それぞれについてヴァーチャルモビリティの影響の例を挙げている⁶⁾(表1)。しかし、ヴァーチャルモビリティにも、情報通信技術を利用できる人々とできない人々との格差“デジタルデバイド”、対面コミュニケーションの低下により人間関係が希薄になるなどのコミュニティや社会への影響、代替・補完といった交通への影響が明白でない、といった問題点があることを認識する必要性を述べている。最後に、総合的な交通政策の一部としてヴァーチャルモビリティによる社会的疎外の緩和の可能性を検討する必要性があると結んでいる。

Kenyonらは、2003年1月より3年間、交通、社会参加、インターネットの3者相互の影響を検討する目的で、“INTERNET :

表 1 社会的疎外の次元と潜在的な疎外要因, モビリティ欠如の影響の例とヴァーチャルモビリティの影響の例⁵⁾⁶⁾

次元	潜在的な疎外要因 ⁵⁾	モビリティ欠如の影響の例 ⁶⁾	ヴァーチャルモビリティの影響の例 ⁶⁾
経済 Economic	貧困, 失業, セイフティネット施設へのアクセス欠如, 技術へのアクセス欠如	失業 - 面接や職場へアクセスするための適当な交通がないために就職できない	オンラインでの就職斡旋
社会 Societal	犯罪, 家族, 教育機会の不足, 不公平, 社会権の欠如, 健康・社会ケアへのアクセス欠如	教育機会の不足 学習するための現場へ移動できない	コミュニティのオンライン治安維持, オンライン学習
ソーシャルネットワーク Social networks	公式・非公式ネットワークの破綻, 孤独, 孤立, 情報の欠如, 社会的態度	孤独, 孤立 - 家族や友人を訪問するための適当な交通がない	ヴァーチャルコミュニティ, 地域ベースのネットワークコミュニティ, 家族や友人との接触, チャットルーム, 支援
政治(組織) Organized political	公民権剥奪, 集団や組織への参加回数の少なさ, 市民権や自由の拒絶, 表現の不足, 公的機関への参加能力の欠如	組織への参加回数の少なさ - 都心で夜に行われることが多い会議等へ移動できない	政党や圧力団体の会議への参加, 政府コンサルテーション, 政治家との接触, キャンペーンの支援や情報
政治(個人) Personal political	非力, 選択肢の制限	非力 - 知識不足や情報へアクセスできないために健康・社会ケアを利用できない	健康・社会ケアの情報へのアクセス
個人 Personal	性的差別, 宗教, 文化, 健康, 技術レベル/教育水準	モビリティとは直結しない: 宗教, 文化, 性的な要因	参加時の匿名性, 技術による身体的困難の克服, グループ支援, オンライン学習
居住地 Living space	近隣の安全や犯罪, 地域環境の悪さ, コミュニティの不和, 地理的隔離, 交通や教育などの地域サービス	地理的隔離 モビリティの欠如が隔離を助長している	買い物, 会議への参加, 新しい友人を見つける
時間 Temporal	時間の不足	時間の不足 - 移動時間の多さが活動時間を減少させる	移動時間節約による活動時間の増加
モビリティ Mobility	交通利用可能性の低さ, ソーシャルネットワーク・施設・財・サービスへのアクセシビリティ減少	公共交通の費用, 経路, 時刻, アクセシビリティと自動車の費用, アクセシビリティが, 機会, ソーシャルネットワーク, 財, サービスへのアクセスを妨げる	モビリティの制約から生じるアクセシビリティの低さをインターネット利用により克服

Investigating New Technology's Evolving Role, Nature and Effects for Transport”と題した研究プロジェクトを進めている⁷⁾.そこでは,英国のインターネット利用者に対して,移動とインターネット利用の実態と意識およびそれらの相互作用を把握するためのwebアンケート調査⁸⁾や,活動・移動・通信を同時に記録するダイアリー調査票を提案し,約100人の参加者に対して一週間のダイアリーに関するパネル調査等を実施中とのことである⁹⁾.

3 考察

本稿で紹介した論文は,社会的疎外の解消という交通政策の一つの目標に対して,新たな視点を提供する先駆的な研究であると言えよう.我が国においても,公共交通の整備をはじめとした,よりアクセスしやすい交通環境の整備が,高齢者・障害者等の交通弱者や自動車を利用できない人々の,モビリティに関わる社会的疎外の解消に大きく貢献することは明白である.しかし,IT時代においては,多様な人々に多様なアクセスの選択肢を用意するという視点からも,実空間だけではなくサイバースペースを含めて社会参加の可能性を提供する視点が重要であるものと考えられる.我が国は,英国よりもインターネットの普及率は高く,今後,ヴァーチャルモビリティの可能性を十分に吟味した公共政策が必要となろう.ただ,現在モビリティの低さによって社会的に疎外されている人々はヴァーチャルモビリティも低い傾向があり,ヴァーチャルモビリティの格差を生じさせない視点が重要である⁵⁾.また,社会的疎外を定量的に表す評価指標の開発も今後の重要な研究課題である¹⁰⁾.

交通とは一般に,「人および物の空間的移動」と定義されるが,広義には情報の移動としての「通信」が含まれる¹¹⁾.これまで,計画や政策の対象としては別の分野として扱われてきた両者だが,ともに社会参加のための派生需要であることを再認識した上で,総合的な公共政策を行うことが求められる時代の到来を感じずにはいられない.“自動車依存型”の都市構造が問題となったように,“インターネット依存型”という言葉が計画者や政策決定者の間で流行する日もそう遠くは無いかもしれない⁸⁾.

参考文献

- 1) DETR(1998) A New Deal for Transport: Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport, July 1998, Cm3950, HMSO, London.
- 2) DETR(2000) Social exclusion and the provision of public transport, report for the DETR, HMSO, London.
- 3) SEU(2003) Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion, <http://www.socialexclusionunit.gov.uk/published.htm>
- 4) Hine, J.(2003) Social exclusion and transport systems, Transport Policy, 10(4), 263.
- 5) Kenyon, S., G. Lyons and J. Rafferty(2002) Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility, Journal of Transport Geography, 10(4), 207-219.
- 6) Kenyon, S., J. Rafferty and G. Lyons(2003) Social exclusion and transport in the UK: A role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?, Journal of Social Policy, 32(3), 317-338.
- 7) <http://www.transport.uwe.ac.uk/research/projects/internet.htm>
- 8) Lyons, G. and S. Kenyon(2003) Social participation, personal travel and internet use, Proc. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, August 2003, Lucerne, Switzerland.
- 9) Kenyon, S.(2004) Reshaping patterns of mobility and exclusion? Measuring the impact of virtual mobility upon the nature and extent of participation amongst key social groups: a methodology, Presented to Alternative Mobility Futures Conference, January 2004, Lancaster University, UK.
- 10) Schonfelder, S. and K.W. Axhausen(2003) Activity spaces: measures of social exclusion?, Transport Policy, 10(4), 273-286.
- 11) 太田勝敏(1988) 交通システム計画, 技術書院.