

# 交通研究において 文化を論じることを目指して

## 学際 は 自然・社会科学から人文へ



専修大学商学部教授

太田和博 Kazuhiro OHTA

交通研究は突き詰めて言えば交通をなくすることを目標としている。ドラえものの「どこでもドア」が開発されれば、交通はなくなり、人類は空間の制約を取り払うことができ、大幅な時間節約を行うことができる。しかし、現実にはこの「理想的な(交通)社会」を実現することは不可能である。こうして、より高速で、より安全で、より快適で、より安価な移動手段をできるだけ提供することが目標となる。そして、この目標は常に更新され、果てることはない。

この交通政策の目標は近代の枠内にある。近代では、より豊かにより快適に生活することが、物的に追及されるのであり、交通政策もそれに資するために構築されている。そして、いま、わが国は、世界に例を見ない少子高齢化によって、経済全体の縮退の入り口にある。物的豊かさを失うことを恐れ、富の新しい創造方法を探そうとしている。

われわれ日本人にとって物的な豊かさは究極の目標であろうか。バブル景気のピークといわれた1990年の名目GDPは449兆円であり、その後も97年まで拡大し、523兆円となった。直近の2013年で478兆円である。05年を基準年とする実質GDPは1990年の424兆円から2013年には525兆円となり、23%強増加した。GDPによれば、われわれはバブルを謳歌したころよりもはるかに豊かになっているのである。

交通は経済成長に貢献してきたし、今後も貢献することが期待されている。そのための研究の深化は、人々が経済的繁栄を望む限り進展していくであろう。そして交通が経済活動から派生する現象である限り、この研究の視座は変わることはない。回し車を回し続けるハムスターのように続くのである。

確かに、経済的繁栄は物的豊かさからサービスのそれに転換している。交通で言えば、物流やビジネストリップから観光へと重点が移行している。観光学では「國の光を観る」ことを強調し、観光が人間性を豊かにするという。ところが、交通研究において観光を論じる視点は、観光客数であり、経済効果である。

交通研究は安全学を含めて、自然科学と社会科学からアプローチされている。IATSSにおいても、両分野の研究者が主流である。もう一つの学問分野は人文科学と呼ばれる。「人文」の語源は易経にあり、人間界の事象を包括する概念とされる。つまり、文明・文化である。

人文科学は、英語表記ではHumanitiesもしくはHumanities and Literatureであり、人間性と文学を意味する。つまり、人間存在の本質と人間の創造性によって生み出される芸術を探求する学問である。英語表記から分かるように、これは科学(science)ではない。

交通は、人間に直接的な影響を与え、その人間性を変容させ、その創造力を富ませることができであろうか。人口減少高齢社会が到来し、富の上限を認識せざるを得ないわれわれはその上限の打破を目指し粉骨するのか、それともそれを受け入れ新たな人間の地平を拓くのか。世界に先駆けて未知の段階に突入するわが国の交通研究は文化・文明を意識しなければならない。学際研究の範囲は、近代を象徴する自然科学および社会科学(いわゆる科学)を超えて、人文科学の領域に拡大されなければならないのである。

1960年三重県四日市生まれ。父と叔父が近鉄に、2人の叔父がホンダに勤務していた。生まれたときから交通の意義は普遍的で、その機能は変わらないと思う。否、新たな価値の胎動が始まっている。IATSSはそのインキュベーターになると期待する。(会員/2009年会員就任)