

土木計画における質的研究の適用について

板倉 信一郎¹・森栗 茂一²・辻 寛³・武知 俊輔⁴

¹正会員 大阪大学教授 コミュニケーションデザインセンター (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:itakura@cscd. osaka-u. ac. jp

²正会員 大阪大学教授 コミュニケーションデザインセンター (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:morikuri@cscd. osaka-u. ac. jp

³非会員 大阪大学特任助教 コミュニケーションデザインセンター (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:tsuji@cscd. osaka-u. ac. jp

⁴非会員 大阪大学特任助教 コミュニケーションデザインセンター (〒560-0043 大阪府豊中市待兼山1-16)

E-mail:takechi@cscd. osaka-u. ac. jp

安定成長期、高齢化・人口逡減期にある我が国の社会基盤整備においては、標準的・量的施設整備だけでなく、地域に即した質的改良や使い方まで含めた計画策定を専門家と利用者の協働で進めていくことが求められる。

これら協働は、必ずしも共通認識を持つとは限らない、理性的・合理的であるとも限らない多くの関係者間のコミュニケーションの下で進められる。本稿では、このようなコミュニケーションの各過程の分析において、社会学等で用いられている質的研究、主としてエスノグラフィーを適用する可能性について考察する。土木計画におけるこれらの適用は、災害履歴研究や発災時避難計画等において例が見られるが、ここでは、道路空間再配置における合意形成過程や道路整備のストック効果調査をとりあげ、その後、土木計画における研究の方向性を提示する。

Key Words : *qualitative research, infrastructure, planning, management, consensus building.*

1. はじめに

わが国では、第二次世界大戦後の急速な復興に際して、人口の増加と相まった需要増加に追従する形で社会基盤の量的整備にまい進してきた。しかし、高度経済成長の終焉、人口増の鈍化・逡減期に入り、ようやく需要に供給が追いついてきており、生活水準の向上に伴う価値観の多様化や高齢化等の環境変化の中で、従来型の社会基盤については質的改良が求められるようになってきた。例えば道路の場合、従来は自動車交通量の増加に対する車線数の増加に重点を置いてきたが、近年は交通安全、防災、バリアフリー、環境・景観、さらには快適性等の多様な観点からの改良が求められるようになってきたのである。

従来需要増には、交通量を車線あたりの交通容量で除して車線数を出す、あるいは設計速度に応じた平面・縦断線形を決定するといった、普遍的物理法則に基づく計画・設計で対応できた。これらの改良は、新設と異な

り、すでに多くの人々によって使われている道路に対して行われるため、その地域における道路の使われ方に合わせて考えるべきである。また、既成市街地内であれば、既存の用地内での対応を迫られることが多い。いわば、かつての公団住宅のような標準的施設の効率的供給から、各戸の居住者の事情に合わせたリフォームへの対応に重点が移ってきたのである。

住宅のリフォームでは、居住者が長年住んでいる間に徐々に合意形成されてきた、ある程度とりまとめられた要望を聴いて設計に反映できる。しかし、社会基盤の場合、それとは異なり、多様な使い方をする多くのステークホルダーが存在し、かつ、ステークホルダー間で自発的な合意形成は行われていない。また、道路のようにネットワークが形成されている場合は住宅と異なり、使われ方が変われば周囲にその影響が及ぶことがある。このような中で質的改良を行うには、対象とする施設だけでなく、一定の広がりをもった地域の中での使われ方を把握しておくことが重要と考える。

ところが私たちは、今までそのような情報をあまり収集・蓄積してこなかったし、そもそもそのための方法についてよく考えていなかったのではないかと？

従来の私たち（土木計画学系研究者）の研究の多くは、物事を定量化し、より普遍的な法則性を抽出することに専念してきたように思える。定量化し、それを統計処理するなどして法則性を実証するためには、物事を要素に分解して、その要素間に因果関係があるという仮説を考えなければならない。

しかし、ここで立ち止まって少し考えてほしいのである。私たちはどのようにして、物事を細分化し、仮説をたてているのであろうか？ 仮説を立てるに際して、どれだけその物事の全体像をよく見ているのだろうか？ 今ある理論やモデルでできる事から逆算して解決可能な仮説を立ててはいないだろうか？

2. 量的研究の適用範囲

私たちの研究の対象となる社会基盤にもいろいろあって、ある種の社会基盤は物理的外力に対する耐力を保持すればいいのであって、このようなものに対しては、普遍のかつ不変的な因果関係を導き出すことで問題解決できる。自然科学の世界で完結している（た）のである（図1）。

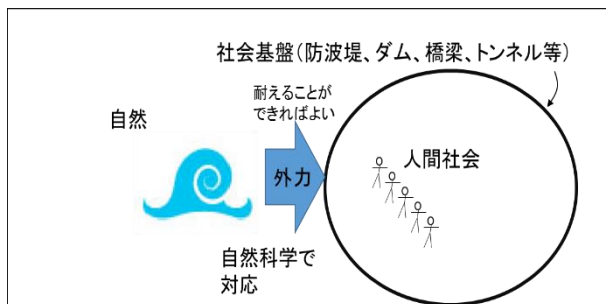


図1 人間社会の外で用いられる社会基盤

しかし、そこに心を持つ人間が絡んでくるような社会基盤の場合は、それだけでは完結しない。人の行動は物理法則のように外力が定まったら応答が一意的に決まるというわけではない。

先の道路の場合、渋滞が起こる、起こらないは、その道路の自動車交通容量と、そこを通る自動車交通量で決まってくるが、その交通量は多くの人の行動の結果の和である。そして一人一人の行動（この場合はは車での移動）は、それぞれの個人のライフスタイルや、その時点で置かれている状況に影響されるのである。外部からの情報によって行動を変えることもある。経路を選択するにしても、ほかの人が選択する経路を取ることあるれば、ほかの人と違う経路を選択することもある。移動す

るという行動をほかの行動に代えることもある。なおかつ、その意思決定は完全な情報に基づくものとは限らないし、合理的であるとも限らない（図2）。

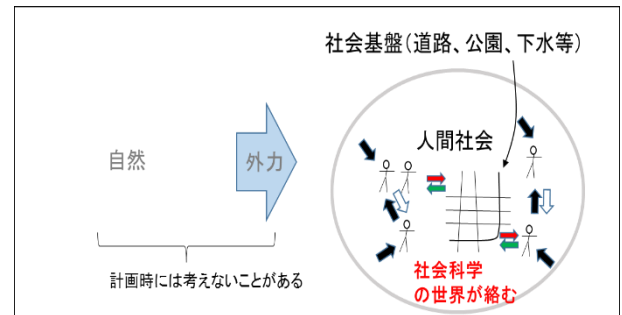


図2 人間社会の中で用いられる社会基盤

もちろん、そのような一人一人の行動を予測することは不可能なので、実用的には平均的（かつ合理的な行動をとる）人間を想定せざるを得ないが、この平均的人間像は重力加速度のような物理定数とは異なり、地域や時代によって変わりうるものである。いや、それだけでなく、人の行動を決定すると考えられる数多くの要素の中で、例えば移動を行うか行わないかを決定するために今まで卓越していると考えていた要素自体が変わることも考えられる。

量的研究においては、測定で得られた量をもとに仮説を立てて因果関係を探っていく。測定対象となる要素を特定（仮定）しなければ量の測定はできないのである。今までの理論では現象が説明ができない、あるいは今までの知見では施策の成否の見極めができないのであれば、まずは対象となる現象を全体として把握し、構造を仮定していかないと量的研究には行かないのである。このような時に、記述を主とする質的研究の適用が求められるのである。

3. 質的研究とは

(1) 質的研究の概要

質的研究とは、「標準化されていないデータを集め、数字と統計ではなく、テキストとイメージ（画像）を分析することによって、主観的意味や対象、出来事、実践などの社会的産出を明らかにすることを目指す研究」¹⁾であり、社会学、民俗学、人文地理学などで広く用いられている研究方法である。データ（情報）の収集方法としては、アンケート、インタビュー、参与観察、写真やビデオなどのビジュアルデータ、既存文献の記述活用²⁾などがあり、その分析（解釈）法としては、コード化・カテゴリー化、会話・ディスコース分析、ナラティブ・解釈学的分析、コンピュータによる分析³⁾などがある。

第1章で論じたような問題意識に対して質的研究を導入するには、データを収集する際にあまり焦点を絞すぎないことが重要であると考えられる。これは量的研究における、仮説設定⇒検証の前の段階におけるデータマイニングの段階と相似しているかもしれないが、データマイニングと異なり、かなりの部分を自ら収集せざるを得ない。土木計画学の分野で質的研究を部分的に適用した例はあるが、多くの場合、アンケートやインタビューを用い、焦点を絞った設問で、かつ構造化（標準化：すべての回答者に同じ聞き方をする）していることが多い。これは仮説設定⇒検証の段階への適用例である。社会基盤の質的改良に向けた知見、特に今まで知見が十分に得られていない、多くの人間によって使われている社会基盤の使い勝手をよくするための知見を得るためには、むしろ仮説を形成するための準備段階におけるデータ収集が必要とされているのである。

このように考えると、アンケートでも自由回答の部分、インタビューでも相手とのやり取りの中で柔軟に設問を変えていく半構造化インタビューの方がより適切であろうし、出来事の中に観察者が入り込んで、状況を記述していく参与観察の方が適しているであろう。というのは、限られた時間でのインタビューでは、インタビューの受け手が必ずしも設問に対してより適切な事象を想起できなかったり、事象についての適切な説明ができない場合があり、さらには本人の回答と日常の行動がかい離していることもありうるからである。

以上のことから、従来の量的研究では見つけられなかった人間社会の中の人々の行動を理解するには、インタビューや参与観察を併用し、これを総合的に解釈するエスノグラフィックを用いるのがよいのではないかと考える。

事実、ものづくりの分野でも、使い勝手や新しい使い方を調査するために、エスノグラフィックを適用した事例が最近増加してきている。例えば、大日本印刷は、電話による情報配信サービスを立ち上げるにあたって、パロアルト研究所のエスノグラフィックの支援を求めた。彼らは渋谷の若者にインタビューを繰り返すとともに対象となるユーザーを観察しエスノグラフィックのアプローチを用いてサービスの構想を練ったという⁴⁾。

(2) エスノグラフィックアプローチ

エスノグラフィックは、「参与観察を基盤にしなが、これにいろいろな方法を組み合わせ、調査対象のフィールドに関して書く研究」⁵⁾である。具体的には、参与観察やインタビューなどから得られた、ディテールに富んだ記述データ（フィールドノート）をもとに、オープンコーディング（見出し付け）、焦点を絞ったコーディングをデータ対話的に反復実施しながら総合的に捉え解釈していく研究方法である（図3）。

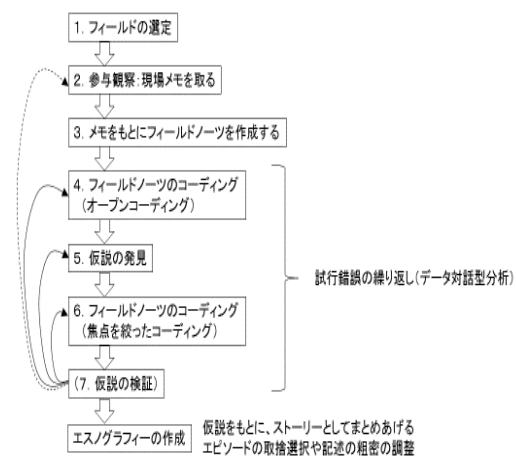


図3 エスノグラフィックの作成手順

近年、各種サービスに対して、顧客と対象サービスの背景に存在するサービス提供者が関わる接点全体を、デザインの対象として捉え、その最適化を図るアプローチとして、サービスデザインという思考法が広がってきているが、この分野においても、検討の初期における顧客の把握や、サービス改善後の顧客の反応を確かめる際にエスノグラフィック・デザインアプローチという手法が用いられている。従来のマーケティングリサーチとこの手法の違いは、前者が「平均的な顧客像をあぶり出そうとするアプローチ」であるのに対して、後者が「幅広い顧客に共通する環境・心理・行為をあぶりだそうとするアプローチ」⁶⁾であるという点にある。いわば多くの人々に共通する相場観、あるいは現象学でいうところの間主観的な環境世界の把握を行っていると思なされる。

(3) 意思決定の正統性との関連

社会基盤整備における意思決定の正統性について、小林はSuchmanの唱える3つの正統性（実用的正統性、道徳的正統性、認識的正統性）のうちの、認識的正統性の確保が重要な課題と指摘し、さらに、認識フレームが実は極めて多様であり、自己のフレームの相対化が重要な課題と指摘している⁷⁾。「地域の生活者は、地域の実情に即したローカルな知識（現場知）を有して」おり、「土木技術者は自分の有するフレームを省察するとともに、現場の声に「理を与える」ことが求められるのである」⁸⁾。この現場の認識フレームを明らかにするのがエスノグラフィックであると考えられる。

合意形成に向けたコミュニケーションの形態の1つにファシリテーションがある。多くのファシリテーターの著書において言及されているのが民俗学者宮本常一による対馬の衆議である。これは対馬のある集落における意思決定の状況を記述したエスノグラフィックであるが、ここでは多くの参加者から議題にまつわる数多くのエピソード

ードが語られることが何日も続く。それを皆で共有した上で、長老が意思決定を下すのである。この過程がどんな小さな声にも耳を傾けるという点で、多くのファシリテーターの心の琴線に触れているものと思われるが、この衆議自身が、共同体の構成員が間主観的な環境世界、あるいは小林の言うところの認識フレームを共有するための当事者によるエスノグラフィー的営みであるとも見なせるのである。

4. 土木計画学における質的研究の適用可能性

(1) 従来の適用事例

実は質的研究を土木計画に適用する提言は筆者が最初ではない。2002年に小池ら⁹⁾が質的研究の有用性を指摘し、住民参加プロセス、少数の専門家を対象とした分析、質的なアンケート調査への適用、土木教育への適用について考察を行っている。それではその後、どのように質的研究が適用されてきたのであろうか？

近年の土木計画学研究発表会における論文では、質的な設問を入れたアンケートを用いて分析を行なう事例は多数見られるようになってはいるが、その多くはサンプル数を確保しながら選択式の設問を用いることによって統計処理を行うなど、質を量に変換して分析する研究である。アンケートを主として用いる研究以外は、あまり多くはなく、年に数件程度のものである。例えばインタビューを用いたものとしては、ボランティア組織の持続性に関する研究¹⁰⁾や合意形成の調整役の役割に関する研究¹¹⁾など、特定の専門家を対象とした研究、ナラティブ(物語)分析を用いたものとしては、ナラティブ型コミュニケーションの公共政策における活用可能性に関する研究¹²⁾、地域交通政策における住民協働に関する研究¹³⁾、エスノグラフィーを用いたものとしては地域における暮らしの変化と景観価値の継承の関係に関する研究¹⁴⁾や災害時の行動態様解明に関する研究¹⁵⁾が見受けられる。

なお、2002年の小池論文においては、災害時の行動態様に関する指摘は見られなかったが、その後、災害対応に関

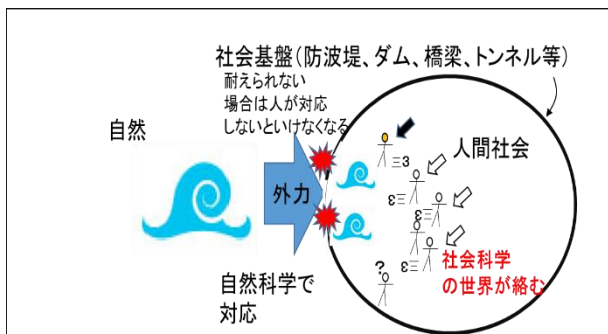


図4 自然の外力が人間社会に及んだ場合

する研究にエスノグラフィーの適用が見受けられるようになった。これは東日本大震災時の経験から、土木施設だけでは防災機能を全うできない事態が起り得ることを強く認識したためと考える(図4)。

これらに共通しているのは、行政だけでなく、地域住民が関与、あるいは行動することが求められる施策や施策の複合体としての政策を、いかに地域に実装するかが問われるような研究において質的研究が用いられていることである。その中で、どちらかといえば土木計画学におけるナラティブ分析が、既存の物語の解釈よりも、地域住民に如何に動いてもらうかといった行動変容を目的とした物語の生成に力点を置くのに対し、エスノグラフィーは、地域住民の有するフレームを理解することに主眼を置いているとも言える。

(2) エスノグラフィーの適用可能性

ここでは筆者が研究の対象としているいくつかの分野におけるエスノグラフィーの適用可能性について述べる。

a) 合意形成過程

公共事業における合意形成過程は、多様な考えを持つ多くのステークホルダーの錯綜の場である。しかし、基本的には言葉によるコミュニケーションの集積で構成されるため、これをエスノグラフィー化することは可能である。例えば、「郡上八幡 伝統を生きる 地域社会の語りとリアリティ」(足立重和著)は、郡上八幡でのフィールドワークを基に記されたエスノグラフィーであるが、その第二部では、長良川河口堰建設をめぐる建設省と「長良川河口堰建設に反対する会」(「反対する会」)、それに地元の推進派、反対派の間の円卓会議や地域での会話におけるディスコミュニケーションについて分析している。足立はこのディスコミュニケーションを、「どちらが正しいのか」という対決型ディスコミュニケーションと、「どちらも正しい」(見解の相違:お互いの見解には相互不干渉)という分離型ディスコミュニケーションであるとして、どちらも交わろうとしていないと解釈する¹⁶⁾。例えば「反対する会」代表の「この場は説明の場ではないんですよ…円卓会議はですねディベートの場なんですよ」¹⁷⁾という発言から、(その後で「話し合いの場なんですよ」と補足しているが)「どちらが正しいのか」という意識を、建設省側が「きちんとご説明し、わかりやすいかたちで表現していくという努力はする」「皆さん方と言い争うようなことは、いま私は立場上いたしません」¹⁸⁾という発言からは「見解の相違」という意識を読みとることが可能である。

もちろん、エスノグラフィーに述べられている発話を中心とした記述からは、足立の読み方以外の解釈も可能と考える。例えば、建設省と「反対する会」の議論の衝突とすれ違いの中で、地元の推進派はもどかしさを感じ、

郡上八幡では反対派が「あいつはここに住んでいない」という語りに代表される雰囲気の中で分裂していく。このことから、対決に起因して自らの認識フレームの省察を明示的に行えないまま、双方ともに地域の人々の認識フレームに寄り添おうとしなかった（気がつかなかった／気がついていながらできなかった／しなかったは定かではないが）ために相互理解ができなかったとも解釈できる。これをもって、エスノグラフィーの解釈は客観的でないとか、恣意性を免れないとの批判もある。しかし、量的研究のような何か真の値や法則が存在するものとしてそれを求めて行くのではなく、人が各自の価値判断に基づく行動の本質を求めて行くには、多くの解釈の中から、人々が概ね妥当と思われる見解をコミュニケーションしながら暫定的なものとして構築していくより他はないのである。

ところで、上述の河口堰を巡るような大きな「信念・確信」に起因する対決だけが合意形成を阻むものではない。桑子は合意形成の場における自らの経験等に基づき、合意形成を阻害する難敵リストを提示している¹⁹。むしろこれに提示されているような難敵への漠とした不安が、行政担当者の地域住民との対話への足の進まなさに繋がっている。また、個人的にノウハウを修得しても異動により、また不慣れな担当者に代わってしまうことも、桑子が難敵リストに記載しているように、地域住民側の不満になり、さらに行政担当者の足の進まなさを増幅している。したがって、このような難敵とその現われ方、対処の仕方を合意形成の場におけるエスノグラフィー作成を通じて明らかにしていくべきと思われる。

このエスノグラフィー作成に関して、誰がどのようにして行うのかという実践的課題がある。大規模な公共事業にかかる円卓会議のような場であれば、公開され傍聴可能、かつ公式の議事録も作成される。おそらくは行政側でも専門のプロジェクトチームが形成され、毎回の発言分析が行われるであろう。しかし、地域で数多く行われている計画説明会や地元設計協議の場では、事業者、自治体担当者、地域住民の中に外部の参与観察者が入ることは困難である。したがって議事録等を事後的に（意思決定に影響する期間を過ぎた後、かつ個人情報保護処理をした上で）参照せざるをえない。しかも参照すべき議事録が、記入者により精粗まちまちで、中には要旨だけ3行ということもある。このような事を考えると、事業者や自治体担当者自らが、発言だけでなくその場の雰囲気等も含めて、エスノグラフィー作成の元データとなるフィールドノーツとして作成し、かつ、それ以外の地域の事情や、参考情報も併せて多面的に情報を収集、これを個人情報などについては守秘義務を課した上で、この分野の専門家と共同で分析・研究することができないだろうかと考える。筆頭執筆者における行政的経験に照らし合わ

せると、数は少ないながらも、出先事務所の協議担当者の中で自発的に、克明かつ場の雰囲気も記し、今後の利害調整等の対応方針を提案した議事録を作成・回覧していた者も存在する。フィールドノーツ作成の要点を伝え、業務に活用できるようにすれば、データの蓄積は可能と考える。

b) 総合的な「みち」づくりなどの地域への実装

第1章で述べた交通安全、防災などの地域内における道路の質的改良、すなわち、単なる自動車交通容量対策でない、多様な機能をもった「みち」への改良は、その地域に住んでいる人々の住まい方を反映したものでなければならない。高速道路であれば、車に乗って使うことを考えればいいが、地域の「みち」は多様な使われ方をする。通勤時には車で、あるいは買い物には自転車で、子どもを迎えに行くときは歩いて使う。高齢者が杖を突いて休みながら歩き、子どもが遊ぶ、主婦が立ち話をする。あまり考えたくはないが地震で避難する時は…そのようなそこに住んでいる人々の使い方の特徴を把握する必要がある。また、一方で、どこそこの角は電柱が邪魔で見通しが悪い、どこそこの交差点は歩行者が斜め横断する、あそこの公園の前は夜暗くて歩きづらい等々、特定の場所における使われ方の把握も必要である。

筆者らが昨年、講義の一環として学生と共に関わった市街地における鉄道下の狭小ガードの事例では、高さ制限で大型車通行不可の上、乗用車どうしがすれ違えないところが通路路になっており、かつ、通勤時には国道の渋滞を避けて抜け道利用する通過交通で錯綜していた。学童の安全確保のために、ボランティアが立っているが、聞いてみると車を止める権限はない。高齢化のために引退したいとも思うことがあるが、新たななり手が少ないし、子どもたちとの触れ合いもやりがいになるので続けてもいいと思っているとのこと。地元の自治会長の話では、昔は鉄道の向こう側は田んぼで住宅がなく、農耕車が通るだけの道だったのが、昭和40年代から宅地開発され、国道まで舗装道路が繋がり、やがて国道の交差点が渋滞するようになって、ガードを抜け道利用する車が増えてきた。もう20年も前からガードを広げてくれるように要望していたが、鉄道の列車ダイヤの関係で、主要都市間で線路下の工事を行う箇所数が制限されてなかなか着手してもらえなかったとのこと。しかし、ようやく順番が回ってきてそうだという市から聞いているなどの情報を得ることができた。さらには、ガードの南側に大規模小売店舗ができ、北側のめばしい小売店舗がない集合住宅付近の住民がこのガードを車で通って買い物に行っていること、国道の渋滞交差点の改良がもう少しで完成すること、バス路線では北部の集合住宅と駅を結ぶ系統、駅から渋滞交差点を通して大規模小売店舗付近を通る系統があり、これがつながれば集合住宅からガードを通過して買い物に行

く自動車交通の代替となり得ることなどが学生の調査で分かってきた。

これは数時間の現地調査を数回行っただけで得た情報であり、例えば、集合住宅から小売店舗までの交通を車からバスに転換しうるかどうかが等は、インタビューなどを通じて車の使い方に関する地域の人々がどう考えているかを探っていく必要があるが、このような情報（フィールドノート）を継続して収集しエスノグラフィー化し、これを用いてコミュニケーションをとることで地域住民と行政が認識フレームを共有することから、単なるハード施策でない住民との協働も包含した総合的な「みち」づくりを地域に実装することができると考える。

c) 道路のストック効果に関する調査

従来、道路の整備効果の把握、就中事業評価に際しては、費用便益分析に代表される定量的把握に努めてきた。経済学的見地からは、間接効果は道路利用者に及ぼされる直接効果が他のステークホルダーに転移したものであり、間接効果を直接効果に足し合わせることは、一つの効果を二重にカウントすると指摘されている。また、主な直接効果は時間短縮効果、交通安全効果、燃費短縮効果に代表されることから、これらを便益として費用便益分析を行うこととしている。

一方、近年、道路行政関係者の間では、道路整備のストック効果を国民に広く理解してもらう方法として、事例収集が再注目されている。この背景には、費用便益分析では、費用、便益ともに道路の存続期間として仮定した50年間の貨幣換算値を割引率を用いて現在価値に換算していること、また、便益については利用者を実感されている効果を貨幣換算していることなどから、国民の実感につながりにくいことがある。

行政の意思決定に際しては、他のプロジェクトとの比較が容易な費用便益分析が便利であり、かつ、判断要素の中で大きな位置を占める。しかし地域の利用者にとって見れば、B/Cが2を越えているからとか、時間節約効果が年間20億円あるからといって利用を決めたり、効果を感じたりするわけではないのである。

コストや時間短縮にシビアな交通事業者のようなヘビーユーザーでない限り、彼らが新たな道路を選択する、あるいは道路の効果を実感するのは、朝、通勤時間を短くできるからとか、雨が降っても渋滞しなくなった、生活道路の抜け道利用が減って静穏になった等ということであり、あるいは経済学的には直接効果に還元されてしまうような、工場が立地して働き口ができたといったことである。定量的に把握しようとするれば便益の発生源を押さえるべきかもしれないが、地域に住む人々に理解してもらうには、彼らにどのような形で効果もたらされるのかを伝えなければならない。これらは利用者が自ら新しい道路を活用して実感することもあるし、他からの情報で認識

を変えることもある。そして、いかに定量的な方法で将来交通量を予測しようとも、利用者が効果を「我が事」として認識しなければ実績交通量には反映されないのである。さらに実績交通量に反映されなければ、経済学的見地からは便益は発生しないことになる。

このように考えると、道路整備のストック効果を、地域の人々に分かりやすく伝えることは極めて重要である。そしてこれを「我が事」として認識してもらうには、実際にその地域で実感した人々の数々のエピソードを収集し、物語としてまとめ上げて行くしかないのではないのか？

このまとめ上げについては前述のナラティブ分析が有意義と考えるが、その素材を収集し、生活と道路の使われ方をつなぐ構造を明らかにするのはエスノグラフィーであると考えられる。

このことから、筆者らはストック効果を、地域の人々への半構造化インタビュー等を通じ、エピソードとして収集しはじめている。まだ緒についたばかりではあるが、交通事業者等からは道路の供用前との違いを想起してもらおうと、いろいろなエピソードが出てきている。例えば、「高速道路が全通して、途中で一般道の山道区間を走らなくなったら女性客が増えた」「女性客の話では都会に下宿している子どもの様子を見に行くのが行きやすくなった」といった話があり、一方で金融機関からの「この地域はもともと出生率が高い地域なので、都会の大学に行った若い人たちが戻ってこれる雇用の場を増やして、人口を定着させたい」と聞いた話に接点ができないかと感じている。

集めたエピソードを地域の人々が共有する場をつくることで、その地域における新たな道路の使い方が生まれ、その地域固有の創発に繋がる組織形成ができれば、これはたとえ間接効果であっても、道路のストック効果を再生産することになるのではないのか？ もちろん、インタビュー等で得られるエピソードは、必ずしも新たな道路が供用されたことによるメリットだけではない。現道沿いの交通量が減って商業施設が減収になることもある。このようなものも含めて包括的に把握しないと、地域の人々の認識フレームは共有できない。そして、その中に道路をどう位置付けるべきなのかを分かりやすく提示し、メリットを拡大し、デメリットを相殺する施策を地域全体で考えることができるようにすべきであろう。

ストック効果には、地域の人々の認識フレームの変容を伴って少しずつ発現していく部分がある。したがって、このようなエスノグラフィーの作成も、地域の中で道路行政関係者が、地域の人々との関係性を構築しつつ、時間をかけて行っていくことが望ましい。

5. おわりに

本稿では、重点が量から質に移行しつつある時代における社会基盤整備に関する質的研究の適用性について考察を行った。量的整備の時代には、その社会基盤の種類に応じて人びとが求める目的、機能が明確であり、われわれはそれに合致したフレームを構築し、それに基づいた視点から研究を進めてきた。視点が定まっているからこそ、それに関係のある要素を自然、あるいは社会現象の中から引き出して観測し、量として捉えることが可能になる。しかし、量としてとらえられた要素以外は観測者の視野から消え去ってしまい、われわれは認識しなくなってしまう。従来求めていた目的・機能に対する整備が充足されてきた今日、人びとが次に求める目的・機能が何かを、見直す時期に来ているのではないかと。そうであれば、今までの視点を一度離れて、人びとの営みの全体構造を見渡す必要がある。その行為なしに、われわれが今まで慣れ親しんできた量的研究の方法をいきなり適用しても、断片的な把握しかできないのではないかと。全体構造を見渡した中から仮説を設定してこそ、そこから観測すべき要素が定まり、量的研究が真価を発揮できるようになる。その仮説設定のための認識フレームの再構築、そこに質的研究をわれわれの研究に適用する意義があると考えるのである。

参考文献等

- 1)ウヴェ・フェリック: 新版質的研究入門〈人間の科学〉のための方法論, p627, 春秋社, 2011 年
- 2) 同上, pp348-349
- 3) 同上, pp456-457
- 4)経営プロ編集部: 経営トレンドワードエスノグラフィー, 2015 年 8 月 28 日,
<https://keiei.proweb.jp/news/0/154/191>
- 5)前掲 1), p621
- 6)安藤昌也: 2013 年度 HDC-Net 教育セミナー「サービスデザイン方法論」第 1 回エスノグラフィ配布資料, p12
- 7)小林潔司: 土木工学における実践的研究: 課題と方法, 土木技術者実践論文集 Vol.1, p.146, 2010-3
- 8)同上, p147
- 9)小池則満, 深井俊英: 社会基盤計画学における質的研究の適用可能性に関する一考察, 第 26 回土木計画学研究発表会論文集 94pp3-4
- 10)湯川竜馬ほか: 景観保全に関わるボランティア組織の持続的運営に関する考察: 生駒市の里山保全団体を事例に, 第 47 回土木計画学研究発表会論文集
- 11)山口行一ほか: 合意形成の調整役機能を明らかにする実践のプロファイリング手法の検討, 第 47 回土木計画学研究発表会論文集
- 12)川端祐一郎, 藤井聡: ナラティブ型コミュニケーションの性質と公共政策におけるその活用可能性の研究, 第 47 回土木計画学研究発表会論文集
- 13)宮川勇貴ほか: 地域の物語が地域愛着に与える影響の

検証-かしてつバスに着目して-, 第 45 回土木計画学研究発表会論文集

- 14)金子玲大, 佐々木葉: 徳島県高開集落における山間地域の暮らしの変化と景観的価値の継承性, 第 47 回土木計画学研究発表会論文集
- 15)佐藤良太, 谷口綾子: 東日本大震災における路線バス運行現場の災害応急対応に関するエスノグラフィ〜大船渡エリアを中心に〜, 第 49 回土木計画学研究発表会論文集
- 16)足立重和: 郡上八幡 伝統を生きる 地域社会の語りとり アリティ, pp178-180, 新曜社, 2010
- 17)同上, p198
- 18)同上, pp198-199
- 19)桑子敏雄: 社会基盤整備での社会的合意形成のプロジェクト・マネジメント, 合意形成学 猪原健弘編, p195, 勁草書房, 2011

(2016. ??? 受付)