

到着地で「時間を過ごす」ことを 目的とした移動の理論的考察 — 「移動の正の効用」の議論を拠り所に—

溝口 哲平¹

¹ 学生会員 筑波大学大学院 システム情報工学研究群 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台 1-1-1)

E-mail: mizoguchi.teppey.ss@alumni.tsukuba.ac.jp (Corresponding Author)

本稿は、活動の定義等に関する議論が為されている移動の正の効用に関する議論を拠り所に、次の二点を理論的に示す。i) 交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際よりも、前提とする時間の粒度 (Circella *et al.* 2012) が粗い活動として、「時間を過ごす」を考慮することができる。ii) 到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考慮することができる。併せて、既存概念ではなくこの移動を扱うことの利点を示す。この移動は、より粒度が細かい活動を目的としないため、仕事や買物といった一部活動のオンライン化が進んでも為され続けると考えられる。故にこの移動は、個人の意思を尊重しながら外出を促進していく際の鍵となる可能性があり、この移動を交通調査で捕捉し、外出促進に関する議論の俎上にあげることが考えられる。

Key Words: travel purpose, “being” at the destination, positive utility for travel, activity

1. 序論

近年、ICT の進展により、仕事や買物といった一部活動については、外出せずとも自宅からオンラインで行うことが可能となりつつある (オンライン化)。またこれにより、外出が減少傾向にある^{注1)}。新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会^{注2)}が述べる通り、人々が外出することは、心身の健康づくり、オンラインには代用できない人と人のコミュニケーションの確保等、個々人の生活の質の向上という観点に加え、街の賑わいや都市機能・公共交通サービスの維持等、まちづくりの視点からみても重要である。一方、猪井^{注3)}が述べる通り、外出しないことに満足している人もおり、外出するか否かは個人の意思が尊重されるべきである。故に本稿は、個人の意思に反する形での外出促進 (例: 好んで在宅勤務を選択している人に出勤を促す) は支持しない。しかし、まちづくりの観点からみて人々が外出することが重要であるとの新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会^{注2)}の指摘を踏まえれば、個人の意思を尊重しながら外出を促進していくこと、また関連する知見を蓄積していくことには意義があると考えられる。

ところで、移動は本源的移動と派生的移動に大別され、本源的移動は移動すること自体^{注4)}が、派生的移動は目

的地での活動^{注5)}が目的の移動である。このことから、パーソントリップ調査 (以下: PT 調査) をはじめとした交通調査で移動目的を聴取する際は、移動それ自体を指す項目と、到着地での活動を指す項目、帰宅を指す項目が設定されている。移動それ自体を指す移動目的の項目の例として、2013年度北見網走都市圏パーソントリップ調査^{注6)}における「散歩・ドライブ・サイクリング」等が、到着地での活動を指す移動目的の項目の例として、第6回東京都市圏パーソントリップ調査 (以下: 第6回東京 PT)^{注7)}における「勤務先へ (出勤・帰社)」、「日用品の買物へ」、「食事・社交へ」等が挙げられる。

さて Circella *et al.*^{注8)}は、移動中の活動に関する議論の中で、「何が活動であるか」という活動の定義 (粒度) が、前提とする時間の粒度に依存することを説明している^{注9)}。例えば仕事という活動は、より細かい時間の粒度を前提とすると、「電話する」、「メールする」、「廊下を歩く」、「同僚と話す」等の活動になる^{注10)}。Circella *et al.*^{注8)}によると、移動中の活動に関する多くの研究が、提示する活動の分類や例を通じて、活動の粒度を一定水準に設定している。このことは、到着地での活動を指す移動目的の項目を設定している交通調査にも当てはまると考えられる。つまり、交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際には、ある一定水準の活

動の粒度が前提とされていると考えられる。

ここで本稿の目的は、以下二点を理論的に示すことである。

- 1) 交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際よりも、前提とする時間の粒度が粗い活動として、「時間を過ごす」を考えることができる。
- 2) 交通調査で移動目的の項目として設定されている到着地での活動と同様に、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考えることができる。

到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動は、より粒度の細かい活動を目的としないため、仕事や買物といった一部活動のオンライン化が進んでも為され続けると考えられる。故にこの移動は、個人の意思を尊重しながら外出を促進していく際の鍵となる可能性があり、この移動を交通調査で捕捉し、外出促進に関する議論の俎上にあげることが考えられる。しかし現行の交通調査には、「時間を過ごす」という到着地での活動を指す移動目的の項目は設けられていない。つまり現行の交通調査からでは、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動は議論できない。

直観的には、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動が存在することは明らかだと考えられる。しかし本稿は、「時間を過ごす」という到着地での活動を指す移動目的の項目を交通調査で設けることを提案することを見据えているため、直観に依らない理論的検討を行う。ここで交通分野では「移動の正の効用」(positive utility for travel)²⁾という概念が提唱されており(2.で詳述)、そこでは既述の *Circella et al.*¹⁾をはじめ活動の定義等に関する議論が為されている。よって本稿は、移動の正の効用に関する議論を拠り所に検討を行う。

以下、2.で「時間を過ごす」という活動を理論的に導出し、目的1)を達成する。また3.で、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を理論的に導出し、目的2)を達成する。その上で4.では、類似した既存概念ではなく到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を扱うことの利点を示し、5.で結論を述べる。

2. 「時間を過ごす」という活動の導出

(1) 「時間を過ごす」

移動の正の効用は、Mokhtarian & Salomon²⁾が提唱した概念であり、到着地で行う活動、移動中の活動、移動自体の効用から構成される。

本稿では、移動の正の効用という概念において、移動中の活動と移動が分離して捉えられている点に着目する。ここで、車内のある乗り物(例：自動車、鉄道)での移

動を考える。このとき、移動中の活動は、乗り物の車内で活動を行うことによって、移動は、進行中の乗り物の車内という場所で「時間を過ごす」ことによって、それぞれ為されると言える。故に、車内のある乗り物での移動は「進行中の乗り物の車内という場所で『時間を過ごす』こと」として捉えることができる。

さて前文から、時間を過ごす場所が「進行中の乗り物の車内」であるとの条件を外す、つまり、車内のある乗り物で移動しているとの条件を外すことを考える。すると、「進行中の乗り物の車内という場所で『時間を過ごす』こと」(車内のある乗り物での移動)は「任意の場所で『時間を過ごす』こと」に、「乗り物の車内で活動を行うこと」は「任意の場所で(その)活動を行うこと」になる。なお、ここでは「任意の場所で『時間を過ごす』こと」と、車内のある乗り物での移動を同列としている(つまり包含関係とはしていない)ため、場所の粒度は、建物・施設単位からエリア単位となると考えられる^{注9)}。

前段で導出した「時間を過ごす」は、次節に述べる根拠から、交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際よりも、前提とする時間の粒度が粗い活動として扱うことが可能である。

(2) 「待つ」という活動

*Circella et al.*¹⁾は、移動と「待つ」を活動として扱うことが有用であると述べている。移動を活動として扱うことの妥当性については、「マルチタスキング」という呼称が普及している³⁾ように、論を俟たないと考えられる。

他方の「待つ」について *Circella et al.*¹⁾は、非常に粗い時間の粒度を前提とすると、人生の大半は、例えば子供の頃は誕生日を、大人になってからは休暇、学校の終わり、人生の伴侶を見つけること、赤ん坊の出生等を「待つ」ことに費やされるかもしれないと述べている。その上で *Circella et al.*¹⁾は、前述のような人生の大半が費やされると捉えることができる形の「待つ」の上に、より粒度の細かい活動が重なっていると述べ、日常生活の活動パターンを検討するとの文脈から、こうした形の「待つ」を議論の対象から除外している。ここで *Circella et al.*¹⁾は、人生の大半が費やされると捉えることができる形の「待つ」について、議論の対象から除外しているものの、活動の定義からは除外していない。*Circella et al.*¹⁾はまた、こうした形の「待つ」の上に、より粒度の細かい活動が重なっていると記述している(原文：「*other (finer-grained) primary activities will be overlaid onto those*」)。

翻って「時間を過ごす」についても、人生の大半がそれに費やされると捉えることができるかつ、より粒度の細かい活動がその上に重なっていると。またそうした、より粒度の細かい活動には、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動も含まれると考えられる。

例えば、1.に到着地での活動を指す移動目的の項目として挙げた「勤務先へ（出勤・帰社）」、「日用品の買物へ」、「食事・社交へ」は、それぞれ仕事、買物、食事・社交という活動を指すが、これらは任意の場所で「時間を過ごす」際に為される活動として一般的だと言える。

よって「時間を過ごす」は、交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際よりも、前提とする時間の粒度が粗い活動として扱うことが可能である。

(3) 小括

以上より以下が言える。また下記を例示したものが図-1である。

- 1) 人の生活では、粗い時間の粒度を前提とすると「時間を過ごす」という活動が、より細かい時間の粒度を前提とすると、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動を含む、より粒度の細かい活動が行われている。
- 2) 特に、粗い時間の粒度を前提とした上で、「時間を過ごす」という活動が進行中の車内のある乗り物で行われている場合、車内のある乗り物での移動が為されていると解釈される。

なおここでは、車内のある乗り物での移動は、「時間を過ごす」という活動と同程度の、それ以外の移動は、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度であると考えている。この妥当性は、車内のある乗り物での移動に該当する、到着地での活動を指す移動目的の項目は存在しない^{注10)}一方、それ以外の移動に該当する、到着地での活動を指す移動目的の項目（例：1.に既述の「散歩・ジョギング・運動へ」^{注11)}が存在することから示唆される。

3. 到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動の導出

(1) 到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動

1.に述べた通り、本源的移動は移動すること自体^{注9)}が目的の移動である。また3.に述べた通り、車内のある乗り物での移動は、進行中の乗り物の車内という場所で「時間を過ごす」こととして捉えることができる。故に、車内のある乗り物での本源的移動は、進行中の車内のある乗り物で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と換言できる。さて、同じ時間の粒度を前提としたまま、目的地での活動^{注9)}が目的である派生的移動を考えると、派生的移動は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と言えることとなる。

しかし、2.に述べた通り、「時間を過ごす」という活動の上には、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動を含む、より粒度の細かい活動が重なっている。

これより、到着地での活動を目的とした移動（派生的移動）に関して、「時間を過ごす」という活動を考えることができるほど粗い時間の粒度を前提とする、換言すれば、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考えることは不適である可能性が考えられる。しかし、次節以降に述べる根拠から、前文の内容は棄却される。

(2) 交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動

移動の正の効用を提唱した Mokhtarian & Salomon²⁾は、移動自体の効用が、スピード感（「the sensation of speed」）、周囲での動きや周囲への露出（「movement through and exposure to the environment」）、ルートの景観美やその他の魅力（「the scenic beauty or other attraction of a route」）といった移動自体が有する本源的側面（「intrinsic aspects of travel itself」）により、もたらされる

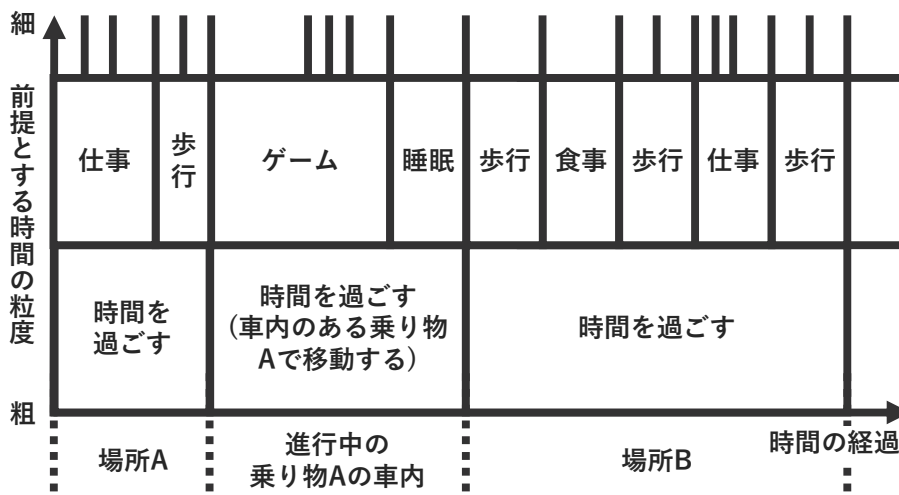


図-1 前提とする時間の粒度と「時間を過ごす」という活動

と述べている。その上で Mokhtarian & Salomon²⁾は、移動自体の効用が生じる場合、(少なくとも部分的には)移動すること自体が移動目的となると述べている。このことから、移動自体が有する本源的側面のみを求めて移動する場合、移動すること自体が移動目的となると解釈できる。

一方、移動自体が有する本源的側面のうち、例えばルート¹⁾の景観美は、確かに粗い時間の粒度を前提とすれば、移動という活動により享受するものである。しかし、より細かい時間の粒度を前提とすると、「見る」という活動によって享受するものとなる。

ここで2)では、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動の粒度が「時間を過ごす」という活動の粒度より細かいことを述べた。一方、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった活動は、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも、粒度が細かいと考えられる。例えば、1)で到着地での活動を指す移動目的の項目として挙げた「勤務先へ(出勤・帰社)」、「日用品の買物へ」、「食事・社交へ」は、それぞれ仕事、買物、食事・社交という活動を指すが、このいずれを行う際にも、パソコンの画面や書類、商品、相手等を「見る」、「聞く」、「肌で感じる」ことは含まれる。

以上より Mokhtarian & Salomon²⁾は、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度の細かい活動の存在を無視して、より粒度の粗い移動という活動を移動目的として解釈していたと言える。

(3) 移動中「何もしない」という解釈

前節の Mokhtarian & Salomon²⁾のように、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動の存在を無視することは、一般的である可能性がある。というのも、移動中の活動に関する一部研究³⁾は、下記の通り活動種類の項目として「何もしない」を設けている。

- 1) 活動種類ごとに、移動中何もしない(「No activity」)場合と比較した当該活動実施による交通時間価値の差異を算出した Varghese & Jana³⁾は、質問紙調査で移動中の活動を聴取する際、会話や「睡眠・居眠り・休息」等の活動種類の項目とともに、「何もしない」(「No activity (includes window gazing, getting bored)」)を設けている。
- 2) 日常的な鉄道利用通勤時に行う活動種類と交通時間価値との関連を検討した加藤⁴⁾は、使用データの質問紙調査で移動中の活動を聴取する際、「寝ている」や「スマートフォン、タブレットPCを用いて非業務活動を行う」等の活動種類の項目とともに「何もしない/窓の外を見ている」を設けている。

- 3) 移動中の活動と交通手段の両選択における未観測変数の影響を検討した Varghese *et al.*³⁾は、質問紙調査で移動中の活動を聴取する際、会話や「ICT機器での読書」、「睡眠・居眠り・休息」等の活動種類の項目とともに、「何もしない」(「Doing no activity」)を設けている。

このうち Varghese & Jana³⁾は「何もしない」に他の活動を包含させている。また加藤⁴⁾は「何もしない」と他の活動と併存させている。それでも、上述の研究³⁾はいずれも、移動中に会話や睡眠、ICT機器を用いた非業務活動等を行うケースと同列で、移動中「何もしない」ケースが存在すると解釈している。

一方、上述の研究³⁾はいずれも、「何もしない」という項目とは別に睡眠を指す項目を設けており、故に、覚醒している状態で「何もしない」ケースを想定していたと言える。しかし、覚醒していたのなら、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動は必ず行われている。つまり上述の研究³⁾は、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動の存在を無視していたと言える。

また、上述の研究³⁾が実施した質問紙調査では、移動中「何もしない」と答えた回答者が存在している。よって、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動は、研究者のみならず一般人からも、その存在を無視されがちだと言える。

(4) 移動中に限らず任意の場所で享受できる移動自体が有する本源的側面

さて、(2)で述べた移動自体が有する本源的側面のうち、周囲への露出と、景観美やその他の魅力は、移動中に限らず任意の場所で享受できる。こうした、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面は、細かい時間の粒度を前提とすると、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動によって享受するものと言える。

しかし(2)、(3)で見た通り、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動は、研究者と一般人の双方から、その存在を無視されがちである。中でも Mokhtarian & Salomon²⁾は、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動の存在を無視した上で、より粒度の粗い移動という活動に着目していた。

同様の考え方に基づくると、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面は、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった活動ではなく、「時間を過ごす」、または交通調査で設定される移動目的の

項目が指す活動と同程度の粒度である何らかの活動によって享受するものと解釈できる。何故なら、(Mokhtarian & Salomon²⁾が、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動を無視して着目していた) 移動は、2.で述べた通り、車内のある乗り物での移動の場合、「時間を過ごす」という活動と同程度の、それ以外の移動の場合、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度だと考えているからである。

よって、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面(例：周囲への露出、景観美やその他の魅力)のみを求めて移動する場合、粗い時間の粒度を前提とすると、到着地で「時間を過ごす」ことが、より細かい時間の粒度を前提とすると、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度である何らかの活動が、移動目的となると解釈できる。つまり、到着地での活動を目的とした移動(派生的移動)に関して、「時間を過ごす」という活動を考えることができるほど粗い時間の粒度を前提とする、換言すれば、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考えると適切である。

ちなみに帰宅は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動のうち、到着地が自宅であるケースに該当すると言える。

(5) 小括

以上より以下が言える。

- 1) Mokhtarian & Salomon²⁾が述べる、移動自体が有する本源的側面の一部(例：周囲への露出、景観美やその他の魅力)は、移動中に限らず任意の場所で享受できる。これらは、細かい時間の粒度を前提とすると、「見る」、「聞く」、「肌で感じる」といった、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動によって享受するものと言える。
- 2) 一方、そうした粒度の細かい活動は存在を無視されがちである。中でも Mokhtarian & Salomon²⁾は、そうした粒度が細かい活動の存在を無視した上で、より粒度の粗い移動という活動に着目していた。同様の考え方に基づくと、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面は、「時間を過ごす」、または交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度である何らかの活動によって享受するものと解釈できる。
- 3) よって、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面のみを求めて移動する場合、粗い時間の粒度を前提とすると、到着地で「時間を過ごす」ことが移動目的となると解釈

できる。つまり、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考えることができる。

4. 既存概念ではなく到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を扱うことの利点

既存研究では、前章で導出した、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と類似した概念が扱われている。しかし、それら既存概念ではなくこの移動を扱うことの利点を、以下、既存概念ごとに述べる。

(1) 「目的がない」移動

鈴木ら⁸⁾は、質問紙調査において「目的がなくても街なかに行く」との項目に当てはまると答えた回答者の存在を示している。「目的がない」移動は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と類似した概念だと言える。

しかし1.に述べた通り、移動は本源的移動と派生的移動のどちらであっても目的が存在するとされており、「目的がない」との解釈は、特に交通調査で移動目的を聴取することを念頭に置くと不適切だと考えられる。

ここで本稿は、3.に基づき、「目的がなくても街なかに行く」と答えた回答者は、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動(例：「見る」)を目的としていたが、その存在を無視したが故に、目的としていた活動の存在を認識できず、「目的がなかった」と判断した可能性があると考えられる。これが真なら、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を扱うことで、鈴木ら⁸⁾の質問紙調査で「目的がなくても街なかに行く」と答えた回答者を、移動には目的が存在するとの解釈と整合する形で捕捉できる。

同様に室永・両角⁹⁾は、論文中の記述で「無目的に立ち寄れる場」という表現を用いている。これに対しても、「目的がない」移動ではなく到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を扱うこととし、例えば「漠然と時間を過ごしに立ち寄れる場」等の表現にすれば、移動には目的が存在するとの解釈と整合させることができる。

(2) 「Vacations at a trendy, or trend-setting, spot」⁴⁾を目的とした移動

Mokhtarian et al.⁴⁾は、マーケティング研究の分野で商品購入時の意思決定プロセスを分類する際に用いられる、道具的動機と経験的動機¹²⁾という概念を援用し、交通行動の各文脈(「Purchase process」, 「(Means of) travel purchased」, 「Decision to travel」, 「Use of travel means」, 「Activity at destination」)における両動機の例を示している。その中で Mokhtarian et al.⁴⁾は、「Activity at destination」

における経験的動機の例として、「*Vacations at a trendy, or trend-setting, spot*」（「人気のある場所において余暇を楽しむ」¹⁰⁾）を挙げている。この「*Vacations at a trendy, or trend-setting, spot*」を目的とした移動は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と類似した概念だと言える。

しかし、「*Vacations at a trendy, or trend-setting, spot*」を目的とした移動は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動のうち、到着地が「*a trendy, or trend-setting, spot*」、過ごす時間が「*Vacations*」であるケースに該当すると考えられる。故に「*Vacations at a trendy, or trend-setting, spot*」を目的とした移動より、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動の方が、汎用的な概念だと言える。

(3) 「何もしない」ことを目的とした移動

山田・中岡¹¹⁾は、居場所の利用目的を質問紙調査で聴取している（回答者一人に対し、一箇所の居場所に関して聴取）。山田・中岡¹¹⁾はその選択肢として「何もしない」を設けており、回答者913名のうち26名がこの選択肢を選択している（ただし複数選択可）。仮に山田・中岡¹¹⁾の質問紙調査で、利用目的として「何もしない」だけを選択した回答者がいたなら、その回答者は「何もしない」ことを目的に居場所を訪れていることとなる。

また石川¹²⁾も、居場所の利用目的を質問紙調査で聴取しており（回答者一人に対し、一箇所の居場所に関して聴取しているかは不明）、その選択肢として「何もしない」を設けている（単一選択か複数選択かは不明）。仮に石川¹²⁾が単一選択形式で利用目的を聴取していたなら、「何もしない」を選択した回答者は「何もしない」ことを目的に居場所を訪れていることとなる。また複数選択形式で聴取していても、「何もしない」だけを選択した回答者がいたなら、その回答者も「何もしない」ことを目的に居場所を訪れていることとなる。

以上で述べた、「何もしない」ことを目的とした移動は、到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動と類似した概念だと言える。

しかし、「『何もしない』ことを目的に居場所を訪れる」という表現は、意味が通じないと考えられる。事実、山田・中岡¹¹⁾は「利用目的の「その他」、何もしないは内容が不明のため分析から除外する」（「何もしない」は「何もしない」の誤記だと考えられる）と述べている。

ここで本稿は、3に基づき、仮に「何もしない」ことを目的に居場所を訪れると答えた回答者がいたなら、彼・彼女らは、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動（例：「見る」）を居場所で行っており、その存在を無視する形で「何もしな

い」を利用目的として申告した可能性があると考えられる。山田・中岡¹¹⁾と石川¹²⁾の質問紙調査における「何もしない」以外の利用目的の項目が指す活動¹³⁾が、いずれも交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度であることを踏まえると、前文が真なら、より粒度の粗い「時間を過ごす」を指す利用目的の項目を用いることで、「何もしない」ことを目的に居場所を訪れると答えた回答者を、意味が通じる形で捕捉できる。

(4) 「目的なく散歩・回遊」¹³⁾すること、「運動目的ではない散歩」¹⁴⁾を目的とした移動

安藤・氏原¹³⁾は、「目的なく散歩・回遊」という移動目的を、「ウインドウショッピングや店を決めずにカフェを探しに行くなど」をその具体例として挙げながら設定している。また安藤・氏原¹⁴⁾は「運動目的ではない散歩（ぶらつき・ウインドウショッピング等）」という移動目的を設定している。

ところで3.では、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面（例：周囲への露出、景観美やその他の魅力）のみを求めて移動する場合、粗い時間の粒度を前提とすると、到着地で「時間を過ごす」ことが、より細かい時間の粒度を前提とすると、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動と同程度の粒度である何らかの活動が、移動目的となると解釈できると述べた。さて前段に述べた「目的なく散歩・回遊」や「運動目的ではない散歩」は、後者のより細かい時間の粒度を前提とした場合の活動を指していると言える。この点で、新規に「時間を過ごす」という活動を指す移動目的の項目を用意せずとも、既存の「目的なく散歩・回遊」や「運動目的ではない散歩」で事足りるように見える。

- 1) 移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面を享受できる時間の過ごし方（「時間を過ごす」の上に重なる、より粒度の細かい活動）は、散歩・回遊に限らない。例えば食事や休憩でも享受できる。
- 2) ただし、1)だけなら、「時間を過ごす」より粒度が細かい活動（例：食事、休憩）を指す移動目的の項目を設ければ、事足りる。
- 3) しかし、移動中に限らず任意の場所で享受可能な移動自体が有する本源的側面は、より細かい時間の粒度を前提とすると、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動（例：「見る」）によって享受するものとなる。ここで、(1)に述べた通り、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動を目的としていても、その存在を無視し、目的としていた活動の存在を認識できず、「目的がな

かった」と判断するケースが考えられる。また(3)で述べた通り、交通調査で設定される移動目的の項目が指す活動よりも粒度が細かい活動を行っていても、その存在を無視し、移動目的として申告しないケースが考えられる。

- 4) 3)に述べたケースは、2)に述べた「時間を過ごす」より粒度が細かい活動ではなく、「時間を過ごす」という活動を指す移動目的の項目によって捕捉するのが適切だと考えられる。

5. 結論

本稿は、活動の定義等に関する議論が為されている移動の正の効用に関する議論を抛り所に、i) 交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際よりも、前提とする時間の粒度が粗い活動として、「時間を過ごす」を考えることができ、ii) 到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動を考えることができることを理論的に示した。併せて、既存概念ではなくこの移動を扱うことの利点を示した。

到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動は、「時間を過ごす」という活動の上に重なる、より粒度が細かい活動を目的としないため、仕事や買物といった一部活動のオンライン化が進んでも為され続けると考えられる。故にこの移動は、個人の意思を尊重しながら外出を促進していく際の鍵となる可能性があり、この移動を交通調査で捕捉し、外出促進に関する議論の俎上にあげることが考えられる。

なお、現行の交通調査では、活動をニーズとして見て、そのニーズを移動目的から捕捉してきた^{注2)}。また近年では、一部活動のオンライン化が進み(1.で詳述)、活動のニーズを移動から捕捉できなくなりつつあることから、現行のPT調査に代わって活動の把握に主眼を置く調査の実施が検討されている^{注2)}。いずれの調査であっても、前提とする活動の粒度に注意しないと、どの活動がニーズであるかを見誤る恐れがあると考えられる。例えば、カフェでスマートフォンからネットサーフィンをしているケースを考える。交通調査で到着地での活動を指す移動目的の項目が設定される際の活動の粒度を前提とすれば、前文のケースについては、ネットサーフィン、あるいはそれよりやや粒度を粗くすれば新型コロナ生活行動調査^{注14)}における「その他の自由時間(映画鑑賞や読書等の趣味)」等の活動が行われていた、すなわちニーズであったと解釈される。しかし、上述のケースの中には「カフェという場所で『時間を過ごす』ことができれば満足で、そこでのネットサーフィンは、時間の過ごし方として派生的に行ったに過ぎない」ケースが存在す

ると考える。このケースでは、カフェで「時間を過ごす」ことがニーズであると考えられる。「時間を過ごす」という活動はどの場所でも常に行われる活動である。故に、移動目的の聴取に当たって、「時間を過ごす」という到着地での活動を指す移動目的の項目を設けるのと異なり、活動の聴取に当たって「時間を過ごす」を指す活動の項目を設けることは不適切だと考えられる。活動の把握に主眼を置く調査に変更する場合、以上の点に留意することが考えられる。

今後、本稿で導出した到着地で「時間を過ごす」ことを目的とした移動に関し、実証的検討を行う予定である。

NOTES

- 注1) 東京都市圏交通計画協議会：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏 — 転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略 —, https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/publicity/toshikoutsu_1.pdf, 2021.
- 注2) 新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会：デジタル社会に対応した新しい都市交通調査体系の実現に向けて 新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会 中間とりまとめ, <https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/content/001494199.pdf>, 2022.
- 注3) 猪井博登：外出しなくなった若者を思う、生産と技術, Vol.67, No.4, pp.54-55, 2015.
- 注4) 加藤浩徳(編)：交通の時間価値の理論と実際, 技報堂出版, 2013.
- 注5) 土木学会土木計画学ハンドブック編集委員会(編)：土木計画学ハンドブック, コロナ社, 2017.
- 注6) 北海道, 北見市, 網走市, 美幌町, 津別町, 訓子府町, 置戸町, 大空町：北見網走都市圏パーソントリップ調査 個人票, 2013.
- 注7) 東京都市圏交通計画協議会：東京都市圏パーソントリップ調査 データ利用の手引き, <https://www.tokyo-pt.jp/static/hp/file/data/tebiki.pdf>, 2023.
- 注8) Circella et al.¹⁾は、移動中の活動に関する議論の中で、「We use the term “granularity” to refer not only to the length of a unit of time, but also to the level of detail characterizing a task or activity (finer-grained: “talked to a colleague”; coarser-grained: “worked”).」と述べた上で、「Many studies of multitasking behavior incorporate a certain level of granularity in activity through the categories or examples they offer. If granularity in activity is not specified, however, we believe that the natural tendency is to adjust the two granularities in tandem: as the time scale becomes coarser, the definition of what constitutes an activity does the same.」と述べている。
- 注9) 例えば、仮に場所の粒度を都道府県単位までとすると、任意の場所(都道府県内)で「時間を過ごす」ことの中に、車内のある乗り物での移動が含まれ、両者が同列とならない(包含関係となる)。
- 注10) なお、車内のある乗り物での移動を指す移動目的の項目であれば、1.に既述の「散歩・ドライブ・サイクリング」が挙げられる。しかしドライブは、移動それ自体とはなっても、到着地での活動にはならないと考えられる。それ故、この項目は、移動それ自

体を指す移動目的の項目だと言える。

注11)ただし「散歩・ジョギング・運動へ」は、移動それ自体を指す項目として捉えることも可能である。こうした、移動それ自体と到着地での活動のどちらを指しているのか不明瞭な移動目的の項目については、Mokhtarian *et al.*⁴⁾が「*Furthermore, trip purpose categories presented to respondents should clearly distinguish between travel to recreational opportunities (driving to the park), travel as recreation (jogging in the park), and stationary or passive recreational activities (reading in the park). As it is, many travel/activity diaries would capture the car trip to the park, but would associate it with an activity (jogging or reading) generically labeled 'recreation', thereby losing the ability to make a 'complete inventory' of travel of all kinds and for all purposes.*」との記述を通じて指摘している。

注12)Mokhtarian *et al.*⁴⁾によると「道具的動機は外発的動機に由来し、商品は予め持っている欲求を満たす手段として機能する」。Mokhtarian *et al.*⁴⁾は経験的動機の定義を述べていないが、道具的動機の定義を述べた直後に「内発的動機の場合、意思決定のプロセスはそれ自体が目的となる」と述べていることから、これが経験的道具的動機の定義だと考えられる。

注13)山田・中岡¹¹⁾の質問紙調査で設けられていた居場所の利用目的の項目には「**飲食**」や「**会話**」等が、石川¹²⁾のそれには「**買物**」や「**飲食**」等が含まれる。

注14)国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室：新型コロナによる生活や意識への影響とその変化－新型コロナ生活行動調査集計結果（速報版）より－，<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001366703.pdf>，2020。

REFERENCES

- 1) Circella, G., Mokhtarian, P.L., Poff, L.K. : A conceptual typology of multitasking behavior and polychronicity preferences, *electronic International Journal of Time Use Research*, Vol.9, No.1, pp.59-107, 2012.
- 2) Mokhtarian, P. L., I. Salomon : How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations, *Transportation Research Part A*, Vol.35, No.8, pp.695-719, 2001.
- 3) 加藤浩徳：移動中の人々の活動：「マルチタスキング」，運輸政策研究，Vol.20, pp.125-126, 2018.
- 4) Mokhtarian, P.L., Salomon, I., Singer, M.E. : What Moves Us? An Interdisciplinary Exploration of Reasons for Traveling, *Transport Reviews*, Vol.35, Issue.3, pp.250-274, 2015.
- 5) Varghese, V., Jana, A. : Impact of ICT on multitasking during travel and the value of travel time savings: Empirical evidences from Mumbai, India, *Travel Behaviour and Society*, Vol.12, pp.11-22, 2018.
- 6) 加藤浩徳：我が国における自動運転車利用時の時間価値に関する基礎研究，日交研シリーズ，A-787，2020.
- 7) Varghese, V., Chikaraishi, M., Jana, A. : Joint analysis of mode and travel-based multitasking choices in Mumbai, India, *Travel Behaviour and Society*, Vol.27, pp.148-161, 2022.
- 8) 鈴木雄，木村一祐，日野智，南出拓也：街なかにおける歩行者の滞在特性と休憩空間の認識に関する研究，土木学会論文集 D3（土木計画学），Vol.68, No.5, pp.1_417-1_426, 2012.
- 9) 室永芳久，両角光男：地区環境に応じた高齢者の外出行動の相違に関する事例研究：熊本市における外出活動地区・非活動地区の比較分析，日本建築学会計画系論文集，Vol.68, No.566, pp.63-70, 2003.
- 10) 加藤浩徳：人はなぜ交通をするのか？－内発的動機による交通－，運輸政策研究，Vol.18, No.2, pp.24-25, 2015.
- 11) 山田崇史，中岡奈月：働く女性の居場所に関する研究－都三県 Web アンケート調査に基づく類型化およびモデル分析－，都市計画論文集，Vol.55, No.3, pp.1092-1099, 2020.
- 12) 石川美澄：二拠点・多拠点生活者の「まちの居場所」の実態に関する Web アンケート調査報告，都市計画報告集，Vol.21, No.1, pp.8-13, 2022.
- 13) 安藤亮介，氏原岳人：歩行者中心の都市空間創出による交通手段変化の可能性，交通工学論文集，Vol.5, No.5, pp.1-10, 2019.
- 14) 安藤亮介，氏原岳人：居住地から目的地までの都市空間と交通手段に着目した主観的・客観的評価のウォーカビリティ指標を用いた徒歩回遊を促す要因に関する研究，Vol.57, No.2, pp.390-405, 2022.

(Received ??, ????)

(Accepted ??, ????)

A THEORETICAL CONSIDERATION ON TRAVEL FOR THE PURPOSE OF “BEING” AT THE DESTINATION: BASED ON DISCUSSIONS OF “POSITIVE UTILITY FOR TRAVEL”

Teppei MIZOGUCHI