

学会の5年

—僕の個人的な回顧—

学会世話人 岡 並木*

Five Years in the Association
— My Personal Review —
Namiki OKA*

国際交通安全学会が生まれて、満5年がすぎた。創立総会は昭和49年9月24日、いまの事務所のあるホンダ八重州ビルで開かれた、というがそれは記憶がない。

それほど長い月日が、あっという間に経ってしまった、ということでもあるし、僕が早くも耄碌の齢に入ったということでもあろう。

当時のことで覚えているのは、いまのワーキングルームのたたずまいが、もっと書斎的だったということぐらいだ。いまも使っている白い作業台が方形に並び、その向こうにソファが、テーブルを囲んで広々と置かれていた。そして、さらにその先に衝立てがあって、その蔭に、会員の勉強用のデスクが4つか5つ、窓に向けて横に並んでいた。僕が初めてこの部屋を訪ねた日、僕の横には、副会長の西田通弘さんの満足そうな顔があった記憶がある。

創立の何か月前、西田さんが、わざわざ僕の家を訪ねて来られた。交通問題には、さまざまな分野の問題がからみ合っているということ。従って、その解決のためには、広く、さまざまな分野の知恵が結集されなければならないこと。しかし現状は、知恵を出し合える場所や機会が少ないということ。またその知恵は、国内だけでなく国際的にも広く求めなければならないこと。そして、そのような機会と場所とを提供する仕事を、本田宗一郎、藤沢武夫両氏の意志でやりたい、というお話しだった。

西田さんの話を聞きながら、僕は遠い警視庁の記者クラブ時代のことを思い出していた。

昭和33年の暮、僕は全く偶然に交通部を担当した。全く僕の意志ではなく、警視庁キャップの思いつきであった。昭和17年に免許証をとってはいしたが、自動車にも、交通問題にも興味はなかった。そして、

その交通部で、当時の部長の富永誠美さん（現学会理事）に出会わなかったら、僕はおそらく、こんな道に深入りせずに済んだと思う。

当時、警視庁交通部は、たくさんの新しい問題を一挙に抱え込んでいた。交通事故の激増、神風タクシー、砂利トラの暴走、ひき逃げの増加、ハンカチタクシー*、組合タクシー、カミナリ族……。

そのひとつひとつが、難問だったろうが、富永さんは、当時の日本の役所が全くやっていたことを実行した。

毎月一回、警視庁に、交通に関係のある東京のほかの役所の人たちを招き、そのたびに具体的な問題について、対策を出すための相談をすることにしたのである。メンバーは東京陸運局、東京都建設局、関東地建などの役所であった。労働省が入っていたかどうか覚えていないが、富永さんは、この会合とは別に、タクシーの労働組合である全自交の幹部からも、よく意見を聞いておられた。

そして富永さんは、僕を呼ばれて、その会合の席に、警視庁の一員のような顔をして入って聞いていたまえ、といわれた。「ただし、書いてはいけないうよ」という条件づきだった。

市ヶ谷の自衛隊駐とん地の敷地を削ってもらって、道路を広げる話なども、この席で方針がきまったことだった。

富永さんがこの会を作った理由はこうだった。「もう事故対策も警察の枠の中だけではできない時代になった。広く知恵を外に求める必要がある」

僕は富永さんにいわれた通り、毎回欠かさずに顔を出し、みんなの話を黙って聞いていた。他の官公庁の出席者から、「この話は新聞記者に漏れないようにして下さい」という発言も何度かあった。回を

* 朝日新聞社編集委員
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press
原稿受理 昭和54年11月5日

** 昭和34,5年にあった白ナンバーの闇タクシー。ハンカチを乗客に売るといって運賃を受取った。

重ねるうちに、僕は「交通問題というのは幅が広く、奥の深いものだなあ」と思いはじめた。興味が出てきたのである。

そして、「もう警察の枠の中だけでは」といった富永さんの言葉の意味がわかってきた。となると、新聞記者も、交通事故の問題を扱うのに、交通部だけ取材しては駄目である、と考えるのは、当然の成行きである。夕刊の締切りが終ると、クラブを飛び出し東京陸運局、都庁、労働省、労組、関東地建、タクシー会社、大学を歩き始めた。これは警視庁クラブの記者のそれまでの慣行に全く反する行動であった。

担当のセクションの取材が終わったら、クラブに待機して、一般の事件の発生に備えるのが、警視庁記者の任務である、とキャップは要求する。

担当のセクションの取材を完璧にするためには、少なくとも交通部が関係を持つ庁外の機関をカバーするのが、担当記者の任務である、と僕は反抗する。

関係機関に加えて、東大経済学部の今野源八郎教授、東大生産技術研究所の平尾収教授、日大工学部の近藤武教授、警察庁科学警察研究所の宇留野藤雄さん、国鉄数理統計部の角本良平さん（いずれも当時の所属）といった各分野の専門家の門を叩いて教えを乞うた。

こうしながら、おぼろげながら分かってきたことは、安全問題を考えるためにも、いわゆる安全対策だけでは駄目だということだ。人口問題をはじめ、地域開発、都市構造、快適な歩行環境、公共交通機関の車両構造や運行のあり方、公害問題といった、いろいろな分野とのからみ合いを念頭におかなければ、より良い道は見つけにくいということであった。

そして、このような観点から、各分野の専門家が、

ひとつの問題の解決に、知恵を出し合えるような体制が必要だと考えざるを得なくなった。

昭和30年代の末、日本交通医学協議会が日本交通科学協議会に脱皮した。医学系の東京慈恵医大の石川光昭名誉教授、久留米大学末永一男教授や、工学系の平尾、近藤両教授の先見的な行動力によって、それは実現した。しかし、一部の心理の専門家を除けば、この協議会には、人文系の、あるいは工学系でも都市計画などの専門家が、まだ参加していなかった。

一挙に総合的な組織が無理なら、交通に関心を持つ各分野の専門家が、酒を飲みながら、気軽に顔見知りになっておくことができるようなサロンでもいいと思った。

そんな背景があったから、僕は西田さんの構想をうかがいながら、ちょっとオーバーに、感慨無量の思いであった。

創立後の1～2ヵ月を、メンバーたちは、「学際的な研究とは何か」というディスカッションに明け暮れた。観念の遊びと受けとる人たちもいただろう。だが、遊びでもいい。交通に関係のある異分野の人々が、かつて経験したことのない出会いなのである。知的な遊びを通して、知り合いになるだけでも、第1段階の意味はあると僕は思い、自分も楽しみながら、その席に加わっていた。

後に、茶目っ気のある編集委員たちの陰謀で、機関誌IATSS review(以後機関誌という)での誌上論争にまで発展するのだが、成蹊大の江守一郎さん(機械工学)と、東大の辻村明さん(社会心理学)との学際論争は、二人の活発な声量エネルギーの効果も相まって、僕たちの知的好奇心を堪能させてくれた。

江守さんはこういった。「全体を、多分野にわたる

知識と、その相互作用とを基礎として理解し、問題を解決する態度を学際的と呼ぶ。これに対して、単に多分野の知識の寄せ集めを多学的とよぶことにする」。そして、学際的な研究のプロセスは、まずWhy(何のために)、つまりニーズを皆がはっきり認識しなければならない。そのあとでWhat(何を)、そしてHow(どうやって、つまり方法論)に進むべきである、と指摘した。

辻村さんは学際研究をこういう。「専門分野を異にする研究者が共同研究をして、それぞれの専門分野からの寄与が全体の成果の中に首尾よく統合されていけば、それが学際研究である」。学際的定義の点では、辻村さんのいうことも、江守さんのそれと矛盾してはいない。辻村さんが噛みついたのは、こういうことだった。「江守さんはWhyを重視して、Howを軽視している。社会科学の分野では、Howが最初にこざるを得ないということがある」

いま多少のゆとりをもって、機関誌の2人の論文を読みくらべてみると、江守さんは決して、Howを軽視しているわけではない。ただ最初にニーズがはっきりしていなければ、研究の意味がないとして、安易な方法論のひとり歩きを戒めているのだ。このWhyへのアクセントが強かったことが、辻村さんには、Howの軽視ととれたのかもしれない。それ故に辻村さんは、ことさらHowを強調したようにもとれる。しかし、そのおかげで、Howということが、Whyに劣らず、重要な意味を持つことを、辻村さんの具体的な説明で、よりよく理解できたともいえよう。

僕からみれば、2人の論旨は、そんなに違っているようにも思えないのに、違っているように思い込んで、議論が白熱したようなきらいもある。それほど、この学会のスタートは、素朴で、新鮮なエネル

ギーと誤解とに満ちていたといってもいい。

いいかえるなら、交通の問題を学際的に考えようとするときに、いつかは通らなければならなかった「くらげなすただよえる」時代をやっと迎えることができた、といってもいい。そこには模索があつて当然だし、はち切れるエネルギーがぶつかり合つておかしくない。

こうして「数寄屋橋交差点」の研究、「暴走族」の研究で、学会は、手さぐりの活動を始めた。以来研究プロジェクトは14を数え、国内、国際シンポジウムも回を重ねた。文献・資料の整理もコンピュータの力を借りて整備されつつあるし、海外との交流も年々拡大しつつある。

たしかに、学会の活動は、事務局の支えと相まって、軌道に乗り始めたように見える。だが、まだ何かをつかみかねているもどかしさを、一面で感じないわけにはいかない。会員も5年たてば、それだけ老化が進む。いや、本業がそれだけ忙しくなったというべきかもしれない。それにしても、満6年を迎えるに当たって、もう一度、あのころの熱気の中に立ち帰ることは不可能であろうか。

機関誌の第1巻2号に平尾さんが書いておられる文章は、学会のあり方を見失いかけるたびに、読み返して欲しい指針のように、僕には思える。その一部を紹介しておこう。「参加するメンバー各自がそれぞれ、交差点あるいは暴走族問題の専門家になるのだという決意が、まず必要である。その上で、交差点問題あるいは暴走族問題の解明に必要なことはすべて、自分の一分野なのだと考え、自分で積極的に勉強する態度が必要なのである」