

研究プロジェクト活動の評価と展望

佐貫亦男* 富永誠美** 末永一男***
 平尾 収**** 辻村 明***** 新谷洋二(司会)*****

Reviews and Evaluations of Research Activities of IATSS

Matao SANUKI* Seimi TOMINAGA** Kazuo SUENAGA***
 Osamu HIRAO**** Akira TSUJIMURA***** Yoji NIITANI*****

1. バランスのとれたプロジェクト研究

新谷 これまで学会誌は年間4回発行してきましたが、だんだんと投稿原稿もふえ、プロジェクトも盛んになってくると、なかなか4回では賄い切れなくなってきました。

さらには、毎年春に当学会のプロジェクトの研究報告会をするのですが、その報告論文がすぐに掲載できないで、大分おくれてしまうということもありまして、今回増刊号をつくり、プロジェクトの報告をまとめたプロジェクト特集号を出すことになったわけです。

そこで、せっかくプロジェクト特集をするのですから、このプロジェクトの問題に関して常に議論を活発にさせていただいた諸先生に、ご自由な立場から、いままでのプロジェクト活動を振り返っていただいて、反省すべき点を考えながら、今後のプロジェクトのあり方について、いろいろ提案していただきたいというのが本日の趣旨です。

進め方としては、まず研究調査部会の部会長である辻村さんに、これまでの研究プロジェクトがどういった方針で、どのように行われてきたのかについてお話ししていただきます。その後で、学際的な研究をめぐる学際論争の問題と、過去のプロジェクトの問題を振り返っていただいて、最終的に、こうしたものに対する提言をいただければと思います。それで

は、辻村さんお願いします。

辻村 当学会の研究プロジェクトがスタートして5年たちました。この間、プロジェクト研究は完成したのものもありますし、予備的な調査で途中から本格調査にならなかったのものもありますが、本格的なものになっているのが18ぐらいあるのではないかと思います。

数だけがそろえばいいというものではありませんので、内容を検討しなければなりません。数という面からみますと、非常に生産的だったのではないかと思います。

最近、特に、ミッションオリентであるのかどうかという問題提起が大分ありまして、私なども、必ずしもミッションオリентでなくてもいいという立場で意見を主張しております。

そういう角度から18点をふるい分けて見ますと、最初の交差点のトレーニングとか、都市交通問題のフレームワーク、モビリティ研究のフレームワークといった訓練や理論が3点あります。それに対して純粋に、直接の明日の利益につながるというようなものではない、もう少し距離を置いているものは、私自身がやっております「ソーシャルスピードの研究」、「運転ドライバーの意識や行動の国際比較の研究」、「交通の記録」などがあると思います。その3点を除くと、あとは全部ミッションオリентだと思うのです。そのうち、私なりのコードでいえば、工学系のミッションオリентなもの、人文・社会科学のミッションオリентなものを分けると、ちょうど6対6になります。結局、18のうちの12はミッションオリентで、3分の1が必ずしもミッションオリентとは言えないというような比率です。

私の考えは、研究プロジェクトの過半数はミッションオリентでいいと思いますが、3分の1ぐらいは、そうでないものがあるのもいいのではないかとこの立場でありますので、基本的には、研究内容

* 日本大学教授 (航空工学)

Professor, Nihon University

** (社)日本交通科学協議会副会長

Vice-President, The Japanese Council of Traffic Science

*** 久留米大学名誉教授 (生理学)

Professor, Emeritus, Kurume University

**** 東京大学名誉教授 (自動車工学)

Professor, Emeritus, University of Tokyo

***** 東京大学教授 (社会心理学)

Professor, University of Tokyo

***** 東京大学教授 (都市工学)

Professor, University of Tokyo

昭和55年6月25日実施

のバランスからいっても、これでよかったのではないかと考えております。

これほど生産的というか、業績が上がってきたということは、事務局の非常に負担があったと思います。よく発表会とかシンポジウムというようなときには、アカデミックな学会でも事務局は非常に苦労しますが、ここの事務局は、それプラス個々のプロジェクトの事務局も全部引き受けています。ふつうは文部省の科学研究費なども交付されると、研究室の助手とか大学院の学生が事務局になって大分苦労しますが、そういう連中は今度は、シンポジウムとか発表会のときには事務局をやらないわけです。それがここの事務局は、両方を全部ひっかぶって行っています。これは大変なオーバーワークだと思います。

もし、これからもこの延長線上でプロダクティブなプロジェクトを組んでいくなれば、事務局の体制を考え直す必要があるのではないのでしょうか。

これまで、大変生産的に成果が上がってきたのですが、この体制では、これからはいけないのではないかと危惧を持っています。これは事務局に対する感謝の言葉として、そういったことも申し上げておきたいと思います。

2. 学際的研究を実現するには

新谷 それでは、いままでプロジェクト報告会で非常に痛烈な批判をされてきた諸先生方から見て、過去のプロジェクト研究についてのお考えをうかがいたいと思います。

佐貫 私は余り重要に思わなかったのですが、学際問題はもう決着したのですか。

平尾 学際問題の議論をうかがいますと、同じことを、違う言い方で議論しているような気がします。これ以上やっても不毛だと思うのです。それよりも、議論をしたということにむしろ意義があると思う。それによって、皆さんが学際とは何かを一応考えたというわけです。それを決議みたいにして何かに書き下すと、みんな少しずつ違うという話になります。私は、あれはあれでもういいのではないかと思うのです。あの議論を知らない世代が出たらもう一度やればいい(笑)。

佐貫 いまの学際論争で、すでに落ちついたような議論では意味がないから、何か新説でも出した人があったら聞けばよろしい。

平尾 私はIATSS review Vol. 1, No. 2 に最初に書

きました。とにかく、結論として論文を提出する学会がない。既成の学会のどこに出しても、一部は理解してくれるかもしれないが、全体の理解がいかないというような場合がある。その学会の理解からはみ出したところに該当する別の学会へそれを持っていくと、はみ出したところはわかるけれども、そこではそこからまた別な意味ではみ出したところのことがわからない、そうすると、全体としての価値判断はどの学会へ持っていっても正当にはできない、そういう論文がもしもまとまったら、これはまさにインターディシプリナリな研究だと思う。そうなれば、そうした研究の正当な評価のためには、新しい学会をつくらなければならないわけだ。

自動車技術会は三十数年前に、そういうことでつくったんですよ。機械学会の中でやればいいのだが、機械学会の中では鉄道屋と工作機械屋がいて、自動車なんていうものはだめなんですね。論文として出しても、どうも価値なしなんて言って蹴られてしまう。それで自動車技術会ができた。だから、私は、そういう嘆きを皆さんがもしお持ちだとすれば、その方の仕事はまさに学際的な仕事なのだろうと思うのです。

佐貫 明確に学際的な定義を決めなくても結構ですが、常に新しく参加する人は学際とは何だろうと思うでしょう。そういうものに関心を持ち、何かその中でおもしろいものがあったら載せるということでもいいでしょう。一切やめろというのもまた横暴だから。

新谷 確かにIATSS review誌での学際論争は、江守一郎さんに始まって、辻村さんのお話があり、平尾さんがそれを非常に要領よくまとめられて、また、越正毅さんがそれに対して1つの理論を提示された。多少ニュアンスは違うが、読めば大体皆同じことを言おうとしているように思います。ただ、社会科学系のアプローチと自然科学系のアプローチの対象物と方法論というあたりの問題で、イデオロギーが入るか、入らないかという問題が大きく辻村さんと江守さんの意見を分けたような感じがしているぐらいなのです。

平尾 それだけいろいろな意見が出ているのだからもういいと思いますよ。みんな書いてあるのだし…。

佐貫 しかし、常にそれには関心を持ったほうがいいでしょう。

辻村 そうですね。ただ、もちろんこれで打ち切っていたら結構なのですが、一連の論議では3人

が自然科学系で、人文・社会科学系は私1人で孤軍奮闘しているわけで、もう1人ぐらいどなたかの応援があってもいいかと思いますが……（笑）。

佐貫 ただ、いたずらに時間をつぶしちゃいけません、傾聴に値するような議論は歓迎する姿勢だけはもっていませんと。常にこういう学会に出てくると、そのことは頭にあります。

平尾 学際が看板にかけてあるわけだから。

佐貫 先代が決めた古い看板じゃ困る、新しく、違うという反旗を翻す人があってもいい。看板といっても場合によっては変わる看板ならね。たとえば、こういう学際もある。航空学をやっている学者が鳥だの、このごろは魚などの勉強をして、それを学際だとみんなも認めているし、ご本人もそうだとやっている。つくづく思いますが、これは学際とは言えない。学者が年をとると、ホビーとして、自分の専門の分野でいままで余り扱われなかったよそにあるテーマを、自分のところへ持ってきて楽しんでいるのです。鳥が飛行機に衝突するインターフェースを除いて、飛行機をやるのに鳥はいりませんからね。

ですから、もっとフリーに、共通の場へ来て、やや言語は違うかもしれませんが、そこで未解決の問題を解く。つまり、自分の巣へ持って帰らんでオンザ・スポットで議論するのが学際みたいに思うのですね。言語も違うでしょう、教養も違うでしょうがそこでやったほうがいいと思います。

飛行機の専門家が鳥の飛翔なんかやっても、どうもホビー的なにおいが強いんですよ。動物学者にもわからんわけでしょう。それではいけないんですね。



佐貫亦男氏

平尾 それを動物学者にわからせる努力が必要ですね。

佐貫 ところが、普通はどうもわからせることを余り意識していないようです。

平尾 そういう姿勢自体それこそがインターディシプリナリじゃないんだ。

末永 なかなかすぐにはわかってくれない場合が多いのです。というのは、私が交通医学を二十数年前に始めたときに、教授会では、末永は専門の生理学を講義しないで、自動車をもてあそんでいるという非難を受けました。

平尾 それはまさにインターディシプリナリな仕事

ですね。

末永 私は、当時、まだ車もそれほど普及していなかった時代ですが、人間のすることだからばつばつミス運転もあるはずだ、ミス運転があってからでは遅い、その前にわれわれが行動科学的に研究し、生理学的な面から心理学者の言う問題点を現実的なものにすべきではないか——こういう考えで交通医学を始めたのです。それから5年たち、7～8年たつて、なおかつ私のところの久留米大学はそれを理解してくれないから、講座をつくれないうのです。せっかく生物学の人間行動も多少やっている大学で、せめて交通災害予防医学としてでも研究できれば、非常にいいのではないかとと思って大学に進言すれどもそれどころではない、病人の治療がもっと大事だとなる。

ですから、私はこの交通予防医学における姿勢が学際的学問と思っています。結局、この学会では、その姿勢でやっていけば、優秀なスタッフが集まっているのですから、おのずから学際的なものになって発展すると信じています。ただ、わからせる姿勢が平尾さんの言われるように必要な面もあるでしょう。それには教育的効果ある趣向、方法論などもわれわれで研究する。たとえば、安全運転の基本問題を取り扱ったいろいろな映画をつくるなら、映画マンと話をしなくてはいけませんし、アニメーションなども使いたいと考えています。

辻村 既存の大学で、新しい学際関係の講座増を要求しても無理だと思いますね。こういう民間の学会がそういう点でイニシアチブをとるところには私は可能性があると思うのです。実は数年前、九州の各県の県庁に行きまして、知事さんとか市長さんに会って「九州は1つというスローガンがあるけれども、九州全体に役立つ施設として、どういうものが考えられるでしょうか」と聞いて回ったことがあります。そうしたら県知事でさえも、みんな「県境という壁に阻まれて、県境を越えた全体は考えられない」というわけです。官庁関係とか既存の大学はどうしても窮屈なところがある。その壁を破る可能性は、私は民間企業にしかないのではないかと思いました。

平尾 大学でそれをやるのなら講座転換ですよ。1つの伝統的な講座をインターディシプリナリの新しい内容に転換して名称まで変えてしまう。それをしておいて講座増を要求する。これはできるんです。それをせずに要求しても、それは無理です。

富永 インターディシプリナリなやり方というのは、

これは皆さんどう見ておられるかわかりませんが、私はイギリスのバーミンガム大学が、一応それを目指してやっているのではないかと思うわけです。ご存知のとおり、10年以上前に土木工学部から独立して「交通と環境計画学部」(Transportation and Environment Planning Department) になりました。

これは、交通はもうインターディシプリナリに解決しないと、専門の枠にとじこもってはいは解決できないという考え方から創設され、機械学、土木学、心理学、社会学の先生に外科医が入っています。医者が入っていることは、交通問題では非常に大事だと思うのです。事故とけがした人との結びつきをやっているわけですから、わが国にはこの結びつきが非常に少ない。イギリスのロード・リサーチ・ラボラトリーにも医者はいます。事故現場に行って事故を究明していくわけです。

末永 そういう医者は大学の医者でしょうか、臨床ででしょうか？

富永 臨床というよりは、患者がバーミンガムでしたらバーミンガム・アクシデント・ホスピタルに全部運ばれますので、事故後病院に行き、けがした人のカルテを全部フォローします。交通事故とカルテを1つ1つ検討していく。国際交通安全学会が、こういったわが国のまだ足りないところに出てきた意義は非常に大きいので、それを踏まえて今後活躍してほしいと思います。

末永 その場合、各プロジェクトチームのしぼり方に少し問題点があるという気もします。所詮、人間がかかわるわけですから、ある目的を1つぐらい立てたとすれば、それに対する人間の行動能力の限界を一応明らかにする必要がある。それをみんなで追求するような医学的、工学的研究態度というものに移行すれば、ある程度皆さん方の要望されるような結果も、近い将来に出てくるのではないかと考えてはいるんです。

平尾 いまの問題には大きなバリエーションがあると思うのです。そのバリエーションを乗り越えないと末永さんのいわれたことはできないと思う。IATSS review (Vol. 6, No.2) の巻頭に村野賢哉さんが書いています。「安全の摂理を心得るには科学的な目を持たなければならない。科学的な目とは、客観的な目でよく観察することから始まる。」ところが、交通問題の場合現状ではこれができないんです。これは交通問題だけではなくて公害問題もそうなのです。本当に科学的な見目を持っているのは科学者なのですが、

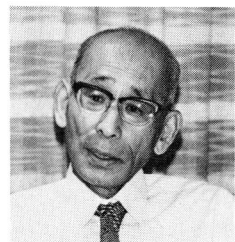
行政官というのは自分の立場に立ってものを見ますから、その解釈は必ず偏向を持っているわけです。科学者ではないのだから、その偏向をもって責めるわけにはいかないのです。

ところが、交通問題については、本来、科学者は事故現場に立ち合う権限がないから見ることはできないような法律的仕組みになっているわけです。「そこへ行って調査したい」と言っても権限がない。一番のバリエーションはこれなのです。

このバリエーションを乗り越えるのは大変むずかしいことなのです。これはきれいごとではできないのです。足をすりへらしてその筋々に、お願いして回ってヘトヘトになって、やっと少しバリエーションにとりつくことが出来るぐらいです。それでも完全にはなかなかできません。下手すれば門前払い、そんなうるさいことを言ったってだめだよ、ということになるわけです。そこを成り立たせないと、いま末永先生がいわれたことはほとんどやれないんです。

3. 未だに低い「交通」の社会的地位

富永 私は交通行政をやってきました非常に痛感したことがずいぶんあったわけです。1つは、日本では交通の社会的な地位といえますか、ジャンルが非常に低いことです。なぜ低いのかということをもむしろ究明していただきたい。たとえば、本屋に行きましても交通という部門はないはずで。



富永誠美氏

平尾 経済のほうにあるんですね。

富永 科学技術庁の外郭といえる、特殊法人の科学技術情報センターは、海外の文献を全部集めて、それを日本の国内にいろいろ斡旋しているわけです。そこへ交通問題で行きましたら、交通というジャンルはないのです。自動車はたしか機械のほうに、道路は土木か何かについて、交通というのはまだ全然ありません。これは行政にも言えることで、日本の交通行政も全く多岐に分かれておりまして、ある交通問題について一体どこが考えているか、さっぱりわからないというボーダーラインのところはずいぶんあるわけです。これは行政ばかりかと思うと、今くしくも末永さんがいわれたように、いまだにもって大学に交通医学という講座ができていない、特殊な大学を除いて交通の講座ができていくかどうか、

私は非常にさびしい思いをしているわけです。

外国では、交通医学だけでも、交通災害の医学研究所みたいなものがドイツにありますね。たしか、ハイデルベルグの大学にもありました。また、行政の中にも研究所があって、国立研究所は各国に非常に多い。総合的なのは例のイギリスのロード・リサーチ・ラボラトリーがありますし、スウェーデンにもあります。オーストラリアには州立の交通研究所が各州にあります。行ってみますと総合的に研究していますね。それがわが国の場合は、どうしても研究所は役所のメインテーマが中心になるわけです。自動車というと安全公害研究所、道路になると土木研究所です。また、警察には科学警察研究所がありますが、これは犯罪とか鑑識が主で、交通は付いているというようなかっこうです。しかも、安全問題になると各研究所とも末端の一部であって、それを総合的に研究していくシステムはまだできていないし、調整さえもできていません。わが国では交通と言っても、どのポジションがあるのかははっきりしていないのです。

もう1つは、わが国の風土といいますか、行政と研究とが結びついていないので、研究の成果が行政に反映されていない。交通をやると、どうしても幅の広い学問がいるということを感じていたわけですが、率直な言葉で言うと、研究者は理論を追いかけて真理を追求する余りに、ともしれば、行政に余り役に立たない理論が多いのではないかと。研究者の方は、行政の問題をやると余りに生臭くて、あんなものは学問ではないと思っている。行政と研究との間に非常にギャップを感じます。これは本当に不幸なことだと思います。そういう背景があるので、国際交通安全学会の果たす役割に非常に期待しているわけです。

辻村 交通のprestigeが行政の方で低い理由はわかりませんが、大学とか研究者の間で低い理由は2つあるだろうと思います。1つは、交通は余りにも現実に密着した生臭い領域だからです。それに対して、学問というものは、現実に対してある距離を置いてながめるといふ性格がある。たとえば、私のコミュニケーション論でも、広告というジャンルは非常に低いといいますか、やりたがらない。これは余りにも現場密着主義で、大学人のやるべきことではないという見方があるわけです。それにミッションオリエントをからめると、余りミッションオリエントですと、大学はきらうところかやはり

ありますね。

もう1つは、私は交通と通信（トランスポーターションとコミュニケーション）については、両輪のように考えていますが、交通の方は、新しいメディアというか、新しい技術が開発されても驚きが少ないのではないかと思うのです。人力車にしても、馬車から自動車にしても、そこに質的な飛躍はありますが、基本的には空間の移動です。飛行機になれば、確かにいままでの陸上交通と違って非常な飛躍があって、一種の驚きがあったかもしれませんが……。しかしコミュニケーションの方でいきますと、目に見えない遠くに電線を通じて、音声が届くなどというのは、それまでの人類の経験に全然ないことですね。さらにテレビになって、映像と音声と同時に遠くに伝わるなどということは、これも人類にとって全く新しい経験ですから、研究者としても驚きがあったらと思うますね。そこで、そういうものは研究に値するというで盛んになってくる。一方、交通の方は昔からあって、徐々に発展してきているから、大体わかっているというか、すでに経験したことで驚きが少ない。その違いが交通と通信の研究の関心の違いではないかと感じております。



辻村 明氏

富永 長い目で見れば、確かに交通は通信ほど変わっていないのですが、交通でも自動車時代になるとほとんど予想もされないことが起こっている。実は、それに対する先を見通した政策がないから、交通のレベルが低いのです。

たとえば、東京の中に道路のナンバリングがないから、どこの家へ行くにも、たばこ屋の3軒先を曲がってどうのこうのと、大きなロスをしています。モータリゼーションと言いつつ、モータリゼーションが地についた各人の生活もない。いまだにもって、あれでよくがまんしておるなあというような感じがします。道路のナンバリングで言いますと、戦後、アメリカ軍が東京に入ってきてすぐやったのは道路にナンバーを打ったことです。宮城周辺を中心に、放射線をアベニューにして、環状線をストリートにした。交差点にはすべて何アベニューの何ストリートという標識が出た。当時、物事の考え方がこうも違うのかという感じがしたのですが、いつの間にやらそれがなくなって、それにかわる日本的なも

のは全然浮かんでこないのです。いまだに不便を感じながら、みんながまんしているわけです。根本的にいえば、いま先進国で交通省がないのはイタリアと日本だけです。ある程度はみなありますから、そこで交通問題を、総合的な行政としてやっています。日本はだめですね。

平尾 あと10年たてば、少しよくなるんじゃないですかね。いま一番いばっている連中は自動車を運転できません。もう10年したら、いばってる人はみんな運転できるようになる。

富永 もう10年待たにやいかんですか(笑)。待てば変わりますか。

平尾 最近、運輸省によやく自家用自動車の部署ができたと思ったが……。

富永 あれは局長が変わったら、また消えてしまいました。

平尾 そういう状態ですか。

末永 わが国のそういう状態も、逆説的に言えばシステムが余りによくでき過ぎているためだと思いますね。

平尾 システムがきちっとしなくても、みんな頭がいいからうまくやってしまう。

末永 ですから、下からの突き上げが行政にないわけですよ。やれと言っても研究意欲がない。西洋諸国に比べて下からの突き上げが全然ないから、そこで学的发展が阻害されているのです。

辻村 そうです。

末永 その辺がわが国でいう事なかれ主義で、学的发展がみられないところですよ。それを国民性ではしよってしまうのですから、いつまでたっても伸びません。

4. しばりたい研究テーマ

新谷 ここでいままでのプロジェクトを振り返ってそれぞれのプロジェクトのあり方や問題点を考えてみたいと思います。私などが見てても、自分たちでやっているとときどき首をかしげることがありますから、少し痛烈なご批判をうかがいたいと思います。

たとえば、本当にインターディシプリナリを目標として、プロジェクト研究するならば、この学会でやる意義もあります。そうではない研究もあるのではないかと。ここでなくても交通のある分野でできる研究もあるのではないかと、そのあたりの種分けが、もう少し議論されてしかるべきかもしれません。

富永 もう少しテーマをしばったらどうでしょうか。

たとえば、景観のプロジェクト問題です。行政の盲点が景観の中でもずいぶんあるわけなのです。

具体的にいきますと、道路上の電柱については、恐らく日本ではどこも研究していない。各国の研究を見ますと、イギリスが早くから手をつけて、それからアメリカ、ソ連も進めています。その中心のテーマは、電柱に自動車衝突した場合に、人間の被害を少なくするような電柱はどうあるべきかということで、もう実験段階はとっくに済んで、研究成果を実用化しつつあります。

オーストラリアも電柱衝突問題には非常に熱心です。たとえば、この前来たメルボルン大学の方は、大学だけで800事例の衝突写真を撮りまして、その状況を分析し、対策を考えている。

さて、それでは日本の場合はどうかといいますと、極端に言うとも、電柱がいかに自動車から被害を免れるかと言わんばかりに、コンクリートの電柱がデンと道路に立って、ぶつかった運転手が悪いと言っても、それでは進歩がないのではないかと。景観とともに安全面からも電柱を研究しなくてはならないが、行政の権限がはっきりしないから、そういう意味の総合的研究をする機関がどこにもありません。

また、景観における広告の問題も、外国は交通の面からかなり規制していますね。これもわが国では建設省がやるか、環境庁がやるのかさっぱりわかりません。景観といっても、電柱や広告のようにいまの日本で抜けているプロジェクトに、やや生臭いかわかりませんが、しばることも必要だろうという感じがします。

末永 そういう場合に、この学会が力を発揮してはいけない問題は、アクシデントに対する因子分析をどう進めていくかというディスカッションです。それが、ここでもセクションの壁がわりとあって、十分に行われていないという気持ちがあります。

平尾 道路に問題があるという話をする、とたんに道路屋さんのごきげんが悪くなるので、むずかしいのですよ(笑)。

末永 道路工学者のほかに、まず人間工学がいます。関連する政治問題、規制問題、交通法規、そういうものが適切であるかどうかを検討する。

平尾 そういう意味で、私はこの国際交通安全学会はどれも医者が弱いと思う。

富永 末永さんがおられて恐縮だが、確かに医者が弱い。

末永 孤軍奮闘だな(笑)。

平尾 いや、先生はソフトなお医者さんですから。むしろ法医学とか、外科とか救急医学のようなハードの医者が弱いわけです。ですから、この学会に合ったものを考えるとすれば、そういう弱いところは認めた上で、オリエンテーションしなくてはいけない。

5. 「交通安全」か「交通と安全」か

平尾 次に、景観の例で富永さんが言われたミッションオリエントの場合、オリエントするミッションは一体どこを向いてるのかという問題。それはこの学会の看板の問題にかかわってくるわけです。

日本語で「国際交通安全学会」、英語で「トラフィック・アンド・セイフティ」ですね。「交通と安全」なのか「交通安全」なのか、どうも看板がはっきりしない。だからミッションの方向がとかくぼける。ポヤッとした看板がかかっているから、それを勝手に読んで、あるミッションは日本語の看板を向いているが、別のミッションは英語の看板を向いている。日本語の人から見ると、英語の方はミッションオリエントでないように見えるわけだ。ミッションと言ってもどちらがミッションかわからないわけです。

私はたまたま「これは誤訳か」とうかがったら、「そうじゃない。創立のときにディスカッションした上でアンドが入ったんだ。日本語のほうは直すんだ。」と言われたから、それではこのぼけたのがミッション、看板なら何をしてもいいなあ、これはうまいこと名前をつけられたなあと思いましたね。何をしてもこの英語の方の看板なら非難されることはないです。

それこそさっきの景観の問題だって、英語の看板から言うと、あれでいいわけですよ。日本語の看板から言うと、そんなものやって何になるんだという話になります。

富永 安全といっても広く考えなくてはいけない。狭義のものだけではだめでしょう。

平尾 そういう意味で、私は安全の本質は何かに関する徹底的なブレンストーミングを一度する必要があると思う。英語の方のアンドでもとにかくセイフティは入っているのだから。トラフィックの方はブレンストーミングをやらなくたってその内容は大体決まりますね。セイフティというのは大変問題があるのです。アンドをとっては本当にいけないのか。私は、アンドをとってもいまのとおりのがやれると思うのです。それがアンドをとったらやれ

なくなるとするのは、そう思うところにどうも問題があります。ですから一度セイフティの本質に関する徹底的なブレンストーミングをする必要があります。

佐貫 両方あっていいと思いますよ。ミッションオリエントなものとしてでないものと、両方あっていいのですから、それを好きなときにやってほしい。平尾さん、いまの看板はどちらを正文にするかは書いていないわけですね。

平尾 ええ。ですから、ある人はこちらだと思っているし、ある人はあちらだと思っている。その中で議論があるわけです。ミッションオリエントをことさら言わなくても、看板がしっかりしていれば、その看板から外れたことをここでやろうという人はまずいないのではないですか。看板が何をやってもいいようにかけてあるから、いろいろなことをやっておられる方がいるわけです。それで批判的議論が出るというのは、こういう英語で表わしたような看板をかけたよ、ということが理事会の上の方まで通っていないということなんですよ。そこに問題があると、私は言っているわけです。



平尾 取氏

佐貫 創立のときのいきさつをよく調べたらわかるのではないですか。

平尾 はっきりしていないのです。ただし、この学会にお金を出している方は日本語の看板「交通安全」だと思っているのではないですか。ですから、実際にやっていることがどうもピントが合っていないと思っている。批判はそこから出ていると思う。プロジェクトをしている人は、英語の Traffic and Safety という看板でやっているのだから何が悪いと言う。

佐貫 しかし、現実には徹底的なブレンストーミングをする必要がありますかね。

平尾 この際、安全に対することははっきりさせておく必要があると思う。これは何も交通安全だけではなくて、地震などの防災安全も入るし、このことは全部にひっかかってきますよ。セイフティに徹して考えるなら、安全を最も広く解釈して、人間にとって安全とは何かというテーマでディスカッションができます。

新谷 確かに個々のプロジェクトでの議論のときにも、表での言われ方と裏での言われ方と違います。

表のほうでおかしいと言われながら、実は裏を見てああ、そうですか、それではこれでいいでしょう、という話がありますね。だから、表と裏が違うということは、皆さん認識されているのではないですか。

平尾 そうです。ですから、これは私の1つの人生哲学なのですが、しかられたときに説得のチャンスなのです。しかられたときは、こちらが何を言うかと思って相手は聞き耳をたてていますから、言ったことが全部相手に入るのです。いまはとにかく、ある意味でにらまれているわけですから、こちらから説明に行けばいいのですよ。

末永 立派な心理学者ですね(笑)。

平尾 ですから、私は大体しかられるのを待っていることが多い。そのときに説得のチャンスで、説得できれば、今度は相手は全面的にお金なり何なり出してくれるわけです。「きさま、何やってるんだ!」と呼びつけられて怒られたときは、勇気百倍して出かけていくわけです。

辻村 私はミッションオリエントの議論は、自然科学系統と人文科学系統との対立かと思っていました。

平尾 私はミッションオリエントでやるか否かということではなくて、アンドでつないで考えるべきだと思うのです。

富永 そうですね。

平尾 いつでもミッションは頭にあって、好きなことをやってればいいわけです。好きなことをやってはいかんということは、何も無いと思う。ただし、やっていいのだが、何をやるときにも、看板は頭の上に乗せておかないといけないと思います。いやなことをやれという話ではないでしょう。

それと、なぜインターディシプリナリをやらなくてはいけなさを考えてもらいたい。必要でなければ、何も無理にインターディシプリナリなんて言わなくてもいいでしょう。それで満足していく目的が達せられるなら、何もそんなにやりにくいことを言わなくてもいいと思います。どうしても必要だからやろうというなら、言わなくてもインターディシプリナリになるわけですよ。プロジェクト・オリエントになると、インターディシプリナリでやらざるを得なくなるということはありません。そこは不可分です。自分の好きなことだけをやっていると、自分のできないことはやれませんからね。自分の好きなことばかりをやるから、大体モノディシプリナリになるのです。

辻村 基本的に、先生方に研究費を渡して研究プロ

ジェクトを行う場合、必ずしもモノにならないと思います。研究テーマは学際性、国際性、現実への対応性の3つの観点から、研究調査部会で認定して決めればいいわけでしょう。そして、プロジェクト・リーダーの方にある予算を与えてまかせる。サロンのものとシンポジウムと雑誌の編集はここしかできないから、そういうものはこの事務局がやって、それ以外は各プロジェクト・リーダーのもつ手足を動かして進めた方がいいと思います。

平尾 その方がいいですね。この事務局ですべてを束ねるから、いろいろな摩擦ができてくるので、リーダーにまかせておけばよろしい。

辻村 まだ、話だけですが、マサチューセッツ工科大学から、「自動車の将来」という共通テーマで比較研究の話が来ていますが、これもいまの体制では受けきれないでしょう。

平尾 余り事務局におんぶで抱っこではだめですよ。いつまでたってもおむつがとれない。

新谷 そうしますと、口だけ出して、あとは学会によりかかっているから、本当にだめになるわけですか。

平尾 そうです。だめになる。

新谷 そうしますと、本当に学際的に動くグループの育成という話になってきますね。現在は、学会のメンバーと事務局だけで済ましているが、それでいいのか、その中間の部隊がいるのではないか、そういう議論が出てきますね。

平尾 少し極論すれば、みなさん死にもの狂いでやっていないという感じです。うまくいこうがいくまいが、おれの業績には関係ないというところが一番の欠点ですね。

辻村 予算も、足が出たって、最後は事務局が何とかカバーしてくれるだろうという甘えもあると思う。

平尾 ですから、結果に対して自分への厳しさがありません。

末永 その厳しさはやはり必要です。それしかないでしょうね。

平尾 死にもの狂いでやってるとは思えない。楽しんでやっておられることは確かですけどね……。

辻村 これは、大変重要なことですね。

平尾 だから、研究プロジェクトをするならば、死



新谷 洋二氏

ものに狂いで理事を納得させなくてはだめですよ。お金を出す人々を納得させないで、いいかげんにやっていたらだんだん先細りになりますよ。そこが1つの正念場だと思う。これがいいとか悪いとは言いません。しかし、やる以上は覚悟が要る。いまのままではだめです。

そうでないのなら、英語の看板のアンドをとりなさい。それではここにいられないと言う方は、出て行ったらいいんですよ。5年たったなら、そういう整理が必要なきだと思えますね。どっちにしろとは私の立場では言えませんが、どっちかにしてほしい。もっとも、私は、本当は英語の看板の and の入った方でやっている方々が来ていておもしろいんですよ(笑)。

辻村 日本語の「交通安全」になったら、たちまち私なんか出ていかななくてははいけないでしょうね。私も危ないですよ(笑)。

平尾 そうでもないと思う。インターディシプリナリに徹すれば、異分子がいる方が、みなさんはよくやれるよと知らん顔して、先生は中で好きなことをやってればいいのです。

6. 免許制度の見直しを研究テーマに

新谷 それでは、次に今後の問題についてひとつご提案いただきましょうか。

平尾 この学会の特色を考えますと、わりと警察の交通行政に強いのですから、それに関連したテーマを提案したい。

これは以前に書いたもの^{*}ですが、免許制度を見直すシステムを提案したわけですよ。要約すれば、自動車の運転免許に過大な制限を加えれば、国民1人1人の生活活動に支障を来たすし、資格制限をあまくして免許を乱発すれば、これまた自動車事故の多発と自動車犯罪の頻発により大きな社会問題になる。それでは、免許の資格をどのように制限をするのが、総合的に考えて社会にとって最大の利益になるか。この意味の利得と損失を踏まえたオプティマイゼーションが免許行政のキーだと思う。ところが、オプティマイゼーションをコンピュータで行うためのデータがないわけですよ。だから、データが時間とともに自然に出てくるようなシステムをつくったらどうか、それが第1なのです。コンピュータですべて途中のデータを記録しておけば、その方法がいいか、悪いかということが出てくるわけですよ。そうしておいて少しずつ修正を加えたら、よくなったか、悪く

なったかという検定ができるわけです。

そのために運転免許を取った人に、まず簡単な第1次不適性検査を行う。これはペーパーテストでいいのです。イエスとなった人は不適性なわけだから、次に第2次不適性検査をする。これは機器を使って相当精密に行う。さらに怪しいとなったら、脳波計測を行ったり、精神医学的な検査で3時間ぐらいかけてチェックし、いよいよだめなら免許は与えないことにする。よければもとへ戻す。不適性検査でノーと出た人は教習所なり何なりで運転教育を行う。そこで合格すれば、免許を発行する。そこでも不合格になったら、本人の努力はどうか、努力してもだめなのかをみて努力しないでだめならもう1度もとへ戻す。

また、免許を発行した後では、事故、違反等があったかどうかをチェックする。何かあれば本人の責任の大小を見る。それが重大であるか、悪質であるかを判定し、重大、悪質であれば、第2次不適性検査のほうへ回す。重大でなければ、免許はそのまま継続になる。事故等が何もなくれば、2年に1度とか3年に1度の定期検査だけでグルグル回っていく。このようなスクリーニングシステムの良否は、その後の経過を見ればわかる。第1次試験でだめで、第2次試験でよかろうということになって免許をとった人が、事故を起こしたかどうかすぐにチェックできるわけです。そうすれば、この検査のほうに問題があるかどうか、実際の事故で、おのずと不適性検査の正確度をチェックできるわけです。そうすると、科学的研究に使えるデータもおのずから出てくるわけです。

末永 現在の適性検査診断の実態はそんな高等なものではないんですよ。ですから、今日、その問題は本当に社会的に重要な問題ですよ。

平尾 重要な問題だけれども、科学的にチェックができないのです。

末永 私に言わせれば、もしやるとするならば、事故多発者の再教育の方法論がなっていない。

平尾 しかし、それは、こちらがしっかりしなくては、どういう再教育をしたらいいかわかるわけがないのです。どこが悪いかわからないのですから。

末永 そのところは、事故を起こした人の診断をわれわれが詳しく調べる。1人の事故者を5、6人の専門家がかかって見てあげる。それがわが国では

* 新しい運転免許制度開発のためのDLIMASシリーズ②「運転免許行政改革の提案」、『月刊交通』昭和46年10月号(警察庁交通局編集)

全然なされなくて、法規による取締り処分があるだけです。

平尾 私の提案したとおりでなくてもいいのですが、この学会で、それを検討していただくことも1つの方向ではないかと思えます。これはミッションオリエン特ですし、いまここにおられるすべての方が協力してできるプロジェクトで、これができたら喜ばれますよ。

新谷 確かにそういう点では、先生の言われるフレームとしてはこういう形なのでしょうが、1つ1つの適性検査の中身はどうなるのかということが問題ですね。

末永 死亡事故こそ減っていますが、事故の減少率が、横バイということも考えないといけませんね。

平尾 減っていませんね。

末永 ええ、いままたややふえています。その本質をどうして考えないのですか。

平尾 行政は考えているつもりなんではないでしょうか。

末永 いや、つもりでは困る(笑)。

平尾 つもりなのだが、サイエンスの処理にたえるデータがないから、そういうことになってしまう。

科学の目のある学者がデータをとらないで、とるのは科学とは縁遠い警官だからそこが問題なのです。

富永 それに、警察も外へ全部のデータを出さない。

平尾 警察の持っているデータをたとい全部もらってもだめなのです。交通科学協議会の事故研究会でやろうとしているのは、まず科学的、客観的データをとろうという努力なのです。もう10年もやってどろまみれだが、少しずつ、部分的にとれるようになったかなというところですよ。

末永 だから、交通行政の現場の警官たちの教育問題も少し考えてもいいのではないですか。

富永 交通大学も、本当は警察官の幹部が学ぶ教育がまずいのです。

新谷 最後に何か付け加えることはありませんか。

佐貫 先ほど言い忘れていたのですが、ここはイン



末永一男氏

ターディシプリナリであると同時にインターナショナルでしょう。インターナショナルという意味は、外国から学者を呼んで勉強するだけでなく、こちらからもできるだけ出かけて行って、積極的に旗印を掲げる。そういう点を、もう少し加えたらいいのではないかという希望です。

新谷 この間も東南アジアを回ってきまして、この学会を説明しますと、インターナショナルというがわが国からはだれが代表として出てますかと聞かれるわけです。それで、「いや、まだこれは日本の中だけで、日本から外国へ積極的に国際的に打って出てるのだ」と。

平尾 この場はインターではないんですよ。片方だけです(笑)。

新谷 ですから、その点が、まだ今後の問題として、大きくあると思います。

佐貫 確かに、外国から学者はときどき来られるし、その努力はしていますが、それだけでは不十分ですね。

平尾 本当はメンバーに外国の人を加えるといい。

新谷 そうですね。その点では、今度のMITのプロジェクトの話などをみますと、プロジェクトもかなりインターナショナルな規模になってきました。

末永 こういう問題は、ときどきこのようにサロンでリラックスして話すというチャンスがほしいですね。「学会」というのは、公式的になるとどうしても形式、修飾的なものになりがちで、解釈できないデータなど省いてしまう。本当は、それが真実を示唆するものであるかもわからないのに、つい結論を急ぐために無理をするのです。そういう形式主義にとられなくていいような場をマネージャーがこしらえてくれる。それでこそ伸びるのではないのでしょうか。きょうのこういうミーティングから真実が生まれてくるのだと思います。私はこういう場をぜひ設けていただきたい。

新谷 確かに、そういう部分があるのがこの学会のよさかもしれません。その部分を、もう少し守り育てていくことが大切だと思います。本日はどうもありがとうございました。