

## IATSS 国際シンポジウムの経緯と展望

江守一郎\* 辻村 明\*\* 新谷洋二\*\*\*  
野口 薫\*\*\*\* 宮川 洋\*\*\*\*\*

当学会主催の IATSS 国際シンポジウムは、1976年の「人間の知恵と交通」を第1回として、以後、第2回「人とモビリティ」(1978)、第3回「高速社会と人間」(1980)を経て、この秋には「人と空間」をテーマにして開催される。今回はそれにちなんで、4回にわたる歴代のシンポジウム実行委員長により、過去3回のシンポジウムの流れを追う中で、各回の問題意識がどのように展開されてきたかを見直しつつ、2か月後にひかえた「人と空間」シンポジウムの展望を討論した。

### The History of IATSS International Symposium and Its Prospect

Ichiro EMORI\* Akira TSUJIMURA\*\* Yoji NIITANI\*\*\*  
Kaoru NOGUCHI\*\*\*\* Hiroshi MIYAKAWA\*\*\*\*\*

The first IATSS International Symposium, "Discoveries (Definition and Identification Studies on Conveyance of Values, Effects and Risks Inherent in Environmental Synthesis)" was held in 1976. The second one "Mobility for Man and Society" was held in 1978, and the third "Man and High Speed Society" in 1980. IATSS International Symposium to be held this autumn will take place on the theme, "Man and Space". Looking back at the past three symposia, successive chairman of the executive committee of symposium have discussed how the problems and topics of each symposium developed and how to conduct the symposium "Man and Space" to be held in two months.

#### 1. 解決策よりもまず話し合い

**新谷(司会)** 第1回の実行委員長が江守さんで、第2回が宮川さん、第3回が辻村さん、そして今回が野口さんですね。まず、今回に至るまでのシンポジウムの流れを追いたいのですが、第1回の江守さんにお話しただく前に、この学会の事務局から、そもそも国際シンポジウムを企画するに至った経緯を話していただきます。

**鈴木(当学会事務局長)** 国際シンポジウムの最初の提案がされたのは、学会設立1年後の1975年11月です。それまでに、学際研究のひとつの方向として、3回にわたって国内シンポジウムが開かれていまし

た。そのテーマは、交通問題を考える以上、しかも日本で学際研究をやろうというからには、日本人というものを知る必要があるということで、「日本人と交通」としたわけです。この成果を受けて、シンポジウム企画委員会で国際シンポジウム開催の提案がされたわけです。その場合、これまでの国際シンポジウムの形式に捉われずに、この学会が国際的かつ学際的な研究をやる以上は、外国に対して、こうした学会が日本にあるというステージ作りになるようなシンポジウムはできないものか、しかも1回こっきりではなく、継続的にできないものか、という議論が企画委員会でされたわけです。こうして、第1回の国際シンポジウム開催が決定し、その年の12月に実行委員会がスタートしました。

**新谷** そのときの実行委員長が江守さんですが、シンポジウムの名称に大変な苦勞をされたと聞きましたが……。

**江守** どうせシンポジウムをするなら、でっかくやろう、名前もでっかくつけようということで、まず名前づけを大いに議論しました。そして、ありきたりの名前では面白くないということで、「ディスカバ

\* 成蹊大学教授 (機械工学)  
Professor, Seikei University  
\*\* 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  
\*\*\*\* 千葉大学教授 (心理学)  
Professor, Chiba University  
\*\*\*\*\* 東京大学教授 (電気通信工学)  
Professor, University of Tokyo  
昭和57年6月15日実施

リーズ (DISCOVERIES)」とつけたわけです。本当は、各委員が名前を考えて持ち寄るはずだったんですが、誰も持ち寄ってこない。私だけが正直に持ち寄ったものですから、結局、ディスカバリーズが自動的に決まってしまったんです。このディスカバリーズは、「発見」の「ディスカバリィ」の複数ではありません。この綴りのDはDifinition、次のIがIdentification、SがStudiesで、つまり、Difinition and Identification Studies on Conveyance of Values, Effects and Risks Inherent in Environmental Synthesisの頭文字をとったわけです。ここで重要なのは頭の3文字です。

得てして専門家は、ソリューションに飛びつきがちです。私なども専門が機械ですから、交通安全というピークル・ダイナミックとか、車両のリニアといったことが最も重要であると、すぐ考えてしまいます。しかし、よくよく考えますと、それはほんの一部に過ぎなくて、そういった解決に飛びつくこと自体が非常に危い。ですから、確かに交通問題にはいろいろな専門分野の偏見と独断の中から解決策を提示したとしても、それは非常に近視眼的な解決策ばかりがたくさん出てきて、大きな視野から見ますと、非常につまらない解決策になってしまいがちです。そこで、交通問題については、それぞれが専門を離れ、全く一個の人間として素朴に問題を見つめ、みんなで議論することが、この学会が唱えている学際的アプローチであると考えたわけです。こうした立場を前面に打ち出すことが、第1回のディスカバリーズ国際シンポジウムの骨子でした。

ですから、このときの狙いは、交通問題のような非常に学際的な問題では、解決策を考えるという態度を改め、まず、問題のディフィニッションとアイデンティフィケーションをしっかりとやろう、ということを提案しようとしたわけです。

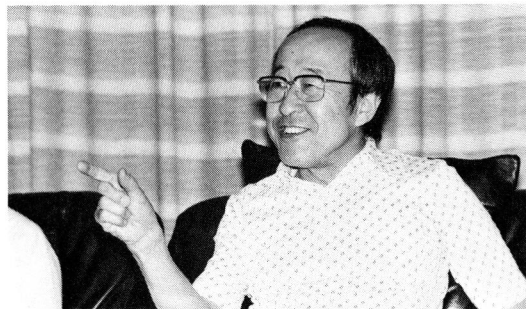
**新谷** その結果、シンポジウムはどういう形で結末がついたのでしょうか。

**江守** そもそもが答えは出さない、相手の考えをよく理解して話し合うということでしたが、その結果分かったことは、とにかく話すことが非常に大事であり、話せばお互いに何か共通点もあるし、非常に効果のあることだということです。ほとんどの専門家は、自分の専門分野以外の人はほぼ敵だと思っていましたから、話し合った結果、それほどでもないと思っただけでも、かなりの効果がありました。

**野口** 第1回の際は、私もコメントーターを務めま

したが、最初は非常にとまどいました。自分が所属する学会では感じられなかった不安というか、領域があまりにも離れているスピーカーの話に対して、何を、どのようにコメントしたらいいのか。何かをいわなくてはいけないというショック療法を求められた、という意味で非常に印象に残っています。あそこで度胸がついたので、それからは他の専門の人と話しをするときに楽になりました。

**江守** 野口さんは、まさしくわれわれが狙っていたことを話されたと思います。要するに、専門の異なる人々が話し合うことで、少なくとも私は、ものすごいショックを与え、驚かし、度胆を抜いてから、少しずつ「じゃじゃ馬ならし」みたいに馴らしていけば、お互いが打ち融け合って、素朴に話せるようになると考えていたことは確かです。



江守一郎氏

**辻村** 今さら「ディスカバリーズ」のことを聞くのは認識不足もはなはだしいのですが、綴りの頭のDISは、後のCOVERIESをDifinitionするというのですが、これはIdentificationとはまた違うのですか。

**江守** それは語呂がいいから、そういっただけです。

**鈴木** Conveyanceも、Transportationというところでもハードのイメージが強いのではないかという議論があって、TrasportationはConveyanceの中に入っているということで決定したと思います。

**江守** われわれは、交通、通信、その他もろもろの価値、効果、リスクといったものの中で生活し、その中のひとつが交通というわけです。ですから、交通に関連して問題があったら、すぐに解決策に走らないで、まず問題の枠を決め、定義しようという考え方が、この「ディスカバリーズ」の中に秘められている、といった分かったような、分からないようなニュアンスです。要するに、すぐに解決策に飛びつかないようにしようということです。

**辻村** やはり、全体的には「発見」というニュアン



〔第1回〕IATSS国際シンポジウム DISCOVERIES 1976

## 人間の知恵と交通

昭和51年10月28～30日

(東京、ホテルオークラ)

- 第1セッション 漸進的変革と革命的変革
- 第2セッション 法の「軟」構造
- 第3セッション サンフランシスコのBARTシステム
- 第4セッション 芸術文化センター設立の背景を考察する
- 第5セッション 環境問題と価値原則
- 第6セッション 伝統的システム・サイエンスの鎖を断つ
- 第7セッション 個人と社会
- 第8セッション コンピューターとコミュニケーションの未来へのインパクトを評価する
- 第9セッション 予測のための学際的・研究モデル
- 第10セッション 国際政治学における学際的アプローチ

スもあるんでしょね。

江守 一種の語呂合わせですが、辞書をひくと「ディスカバリー・アメリカ」というのがあるし、「ディスカバリー・ジャパン」の国鉄の広告もあって、ディスカバリーにしたんですが、後尾のYを頭文字にしたうまい単語がないので、仕方ないから複数のIESにしたわけです。

### 2. ディスカバリーズからモビリティへ

新谷 専門領域の垣根を越えて話し合うことに意義を見出した第1回シンポジウムを受けて、次の第2回は、どんな形でスタートをしたのでしょうか。  
鈴木 「ディスカバリーズ」が終わって、すぐには実行委員会がスタートしなかったんです。それは、「ディスカバリーズ」をいかに継続するかという問題があったためです。当初から継続する方向にありましたが、われわれ運営する側からいいますと、「ディスカバリーズ」の成功のカギは、結果として継続したくなるような気運が内部から出てくることだと考えていました。実際に、新聞には「筋書きのないシンポジウム」と書かれましたが、今までになかったシンポジウムだったということで、継続の気運は盛り上がっていたと思います。ですから、シンポジウム後の企画委員会での反省会で問題になったのは、継続を前提として、果たしてあのテーマで継続する

のか、あるいはもっとテーマを絞るべきなのか、という議論だったわけです。つまり、「ディスカバリーズ」の形で継続するのか、もう少し交通に引きつけた形にするのが、議論の中心になっていたと思います。

宮川 要するに第1回のときは、いろいろな分野の人が集まって、学際的といっているが、われわれはどういう立場で物事を討論していったらいいのか、を議論することが狙いだったわけです。それを受けて、第2回の性格が議論され、結局、当学会は第1回の精神を引き継ぎつつ、国際的な視野で交通について学際的討論を展開し、「ディスカバリーズ」はそのまま当学会から分離して、別の国際的な場で話し合うという具合に、2つに分かれました。そして、当学会の国際シンポジウムは、2年毎に継続して開くことに決定しましたので、それでは、第2回のテーマは、発散的な議論を展開した第1回とは違って、少しまじめに取り上げていこうとなったわけです。しかし、学際的に、しかもまじめにやるとなると、テーマの選定が非常に難しく、4か月近くも議論しました。

テーマは、例えば「道」とか「自動車」といったものを個別に取り上げて、順次やっていこうという議論もありましたが、もう少し第1回の雰囲気を残しながら、しかも幅広い学際的な議論ができるよう

なテーマということで、「モビリティ」に集約したわけです。日本語の「移動」とせず「モビリティ」とカタカナにしたのは、従来の日本語の「移動」にあるニュアンスや既存概念、あるいは自動車工学、都市工学といった個別学会の枠にも捉われずに、自由にディスカッションしようという狙いがあったわけです。

**江守** どうも第1回が不まじめだったというお話ですが(笑)、一見、不まじめに見えたのは、学際的に何をすればまじめなのかを発見しよう、というところで、議論が展開されたからで、決して不まじめではありませんでした。

**宮川** 私も第1回は、学際についてのまじめな議論をしたということで、非常に重要な役割を果たしたと評価しています。しかし、当学会の名称である交通安全に関するものを、もう少し真正面から取り上げていこうとする雰囲気ではなかったと思います。それは、第1回の目的が全く違いますから、当然なわけです。それに対して第2回は、交通に関連するものをとにかく正面から取り上げようとしたわけです。

**野口** 第2回の実行委員会では、宮川さんが委員長で、私が副委員長でしたが、当時は第1回に対するリアクションが激しかったんです。あの「ディスカバリーズ」みたいになるな、もっと具体的なテーマを出そうと、随分議論しました。しかし、交通そのものといっても、すぐ解決しなくてはならない問題がたくさんありますが、それをテーマにするのでは面白くないわけです。もう少し抽象的、あるいはメタフィジカルな側面といったものが入ってこないと継続的にならないということで、そのあたりは妥協して、少なくともシンポジウムの名称に“on Traffic Science”と入れたのは、第2回からです。

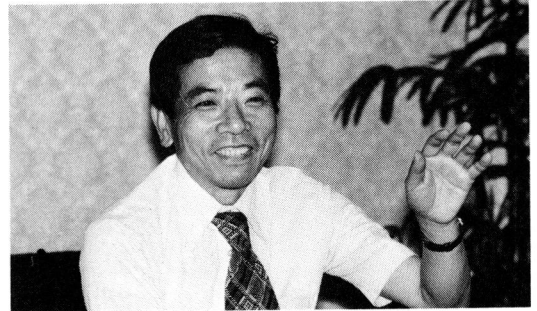
**宮川** 第2回以降は2年毎に開いて、継続していくという理解がありましたから、テーマも継続を意識しましたし、ようやく方向を見出した学際的議論をさらに発展させるようなものでありたいという願望もありました。当時も、「道路」ひとつとってみても、非常にいろいろな側面があって、学際的な議論の対象になるという意見が随分ありました。現在の学会なら、われわれの間に学際的な議論とは何か、いかなる立場でそれを扱うかについて、共通した意識ができあがっていますから、「車」とか「道路」という具象的なものでも、かなり学際的論議が可能だと思います。しかし、第2回の時期では、もう少し

抽象的な概念で、大いにディスカッションした方がいいということで「モビリティ」にまとまったわけです。

### 3. “人”を主体とした交通へのアプローチ

**新谷** 第2回のテーマは、正確には「モビリティ」だけでなしに、「Man and Mobility」で、「人間」が入っています。この“人間”は、それ以後の第3回、第4回にも必ずついてくるわけですが、モビリティに対して、なぜ“人”をつけたのですか。

**宮川** つまり、人間との結びつきで移動を取り上げようとしたわけです。従来の交通では、人間をどちらかという対象として考え、主体として考えていなかった面があります。そこで、第2回では、あくまで人間を主体において移動を取り上げるという問題意識があって、「人とモビリティ」になったわけです。



宮川 洋氏

**野口** 今までの交通とか輸送という概念には、ハードウェアというか、エンジニアリングの人たちだけの領域という印象があります。しかし、実際に人が動いたり動かされたり、あるいはいかに動かすかという交通の意思決定は人がします。それで、「人」をもっと強調してくれと、われわれがお願いしたわけです。ですから、“Man and Mobility” は人文社会科学系と自然工学系が、まだ“アンド”つきではありますが、ある意味で結ばれている、あるいは対決しようという姿勢ではないんだ、ということ投げかけたのではないのでしょうか。決してハーモニーがあるとはいってませんが……。

**宮川** われわれ工学系の立場で議論しますと、道路でも、交通でも、人との関わりで取り上げているのは自明なんです。ところが文科系の方は、自動車というと“もの”だけだと考えてしまうらしいんですね。自動車工学とは、当然その中に“人”が入っているのですが、文科系の方は“もの”だけでやって



- 第1セッション なぜモビリティが問題なのか
- 第2セッション モビリティと人間行動
- 第3セッション 人間社会とモビリティニース
- 第4セッション モビリティプランニング
- 第5セッション よりよい環境をめざすモビリティ

〔第2回〕IATSS 国際シンポジウム1978

## 人とモビリティ

昭和53年 9月20～22日

(東京・大手町、経団連会館)

いると思うらしくて、文科系の人を納得させるには「人と自動車」としないとイケないんです。

**江守** 「人と自動車」とすれば、文科系の人を納得させるのは当然です。というのは、工学系はやはりシステム論なんです。人—車—道路環境と考えて、人はその1構成要素にすぎない。

**野口** そうなんです。われわれのいっていた“人”と、工学系の“人”とは違っていたようです。

**宮川** そこまで言うと言いがかりになりますねエ(笑)。

**野口** それぞれの専門領域によって、“人”に対するニュアンスが違うのではないのでしょうか。

**江守** 私は、そうした専門は単に便宜上、飯がくいやすいから分けているだけであって、本来は、何か本気になるべき問題が起こってきたら、分けること自体が非常にナンセンスだし、そもそも工学の立場とか、どこそこの立場があること自体がおかしいと思っています。ですから、「ディスカバリーズ」の第1回シンポジウムでは、専門はあるべきではないというのが、われわれの発想にありました。

**野口** それは、モットーとしては大賛成です。しかし、話を面白くするためには、ある意味でやはり専門の砦というか、怖くなったら母親に飛びつく子供みたいに、そうした基地がないと論争ができない。「助けてくれ」と、“専門”というお母さんに抱きつ

けば、何かはいえるわけです。

**江守** しかし、例えば戦争中みたいに、食料がなくなるような事態になったら、工学系も文科系も同じように研究など放り出して、リュックを背負って食料の買い出しに田舎に行かざるを得ない。こうした本当に真剣な問題になったら、専門の垣根などなくなってしまふ。われわれが専門の枠に捉われているのは、いってみれば、解決すればもうけもので、どうしても解決しなくてはいけない問題として捉えていないからです。

**辻村** 現実にはカオスで、混沌としているわけです。それを秩序あるものとして見るためには、何らかの切る角度が必要です。私は、そこに依然として専門の必要性があると思います。いずれは専門を越えた領域での話し合いが必要になりますが、最初の専門的な見方、角度をなくしてしまつたら、現実は何くの混沌としてしか捉えられない。学問である以上、必ず専門的な切り口があるはずで、それを踏まえた上での学術研究が必要だと思ふます。

**江守** その切る角度を自分の専門で切るのが、どんな問題でも正しいとはいえないと思ふます。ある問題によっては、私の専門のエンジニアの角度から切るのが一番手っ取り早いだろうし、そうでない問題も必ずあります。ですから、自分の専門分野をすべての問題に対して押し出すことは危険であろう、ま

ず自分の専門を忘れましょう、ということを第1回で提案したのです。

**新谷** 「人とモビリティ」には、こうした専門性の問題も根本に流れていたわけですが、このシンポジウムはその目的をどの程度達成できたのでしょうか。

**宮川** 80点というところですか。最大の成果は、それぞれの固有の専門領域における最先端の問題意識と、「人とモビリティ」における問題意識が、意外と密接に結びついていることが議論の中で分かってきたことです。例えば心理学の分野では、赤ん坊が動き出すことによって、だんだんと外界を知覚し始め、人間として成長していくといった、移動と人間の関係がいま最先端の問題として考えられています。また都市工学でも、移動は車の移動だけでなく、ローラースケートとか自転車といった、人を中心にした非常にパーソナルな移動手段が新しい問題として出てきているといったことで、人と移動の問題が、それぞれの分野で最も現代的なテーマに結びついていたわけです。

**新谷** バラバラだろうと思われていた個々の専門分野の人たちが、「人とモビリティ」という共通のテーマで議論してみると、意外にそれぞれの分野の最先端の課題に結びついて、お互いに何かつながりがありそうだという共感が得られたというところですか。

**宮川** そうですね。そのつながりが今後の課題として残されたという印象です。

#### 4. シンポジウムは一種のお祭り

**新谷** 第2回で得られたヒントを基に、第3回はどのように進められたのでしょうか。

**辻村** 私は3代目の実行委員長にあたりますが、カストリ雑誌は3号で潰れるとか、徳川250年は3代将軍がしっかりしていたから続いたのだとかいわれるので、3代目は非常に大事であるという意識で、これは大変なことを引き受けたなと思いましたね。そこで私が考えたのは、宮川さんは単なるお遊びではいけないといわれましたが、2年に1度の国際シンポジウムはやはり一種のお祭りであろうということです。この学会では、毎年着実に現実適応性というか、ミッション・オリエンティッドな研究プロジェクト活動が進んでいますから、それを毎年きちんとサポートしながら、なおかつそれだけに解消しない、2年に1度のお祭りがあってもいいのではないかと、というのが私の持論です。お祭りは基本的にやはり遊びです。

**宮川** 私もお祭り大賛成です。まじめといたしましたが、これはややニュアンスが違うわけで、われわれの印象に残るようなことを、2年に1度、お祭りにやるのは非常に大切だと思います。

**江守** お祭りというか、話し合う場、広場みたいなものだと思いますね。ただ何かテーマがないと話せないから、あるテーマを選んで話し合うという意味で、お祭りでもいいのではないですか。

**辻村** 宮川さんが、「人とモビリティ」は各専門分野の先端とかなり結びついていたと指摘されましたが、それは、最も基本的な問題を踏まえたからであると同時に、それが抽象的なテーマであったから、各分



辻村 明氏

野にもつながったのではないのでしょうか。そういう意味で、このシンポジウムのテーマは、やはり人間の根本的な在り方とか、思想に絡んでくるものでないと、お祭りにならないのではないかと考えていました。本田財団の方の「ディスカバリーズ」が先端技術と現代社会の問題に焦点を合わせていて、私の問題意識にかなり合うわけですが、それにすると交通プロパーの問題から離れ過ぎて、「ディスカバリーズ」と重複します。そこで、もう少しまじめというか、交通プロパーに近いテーマをということで考えたのが、「高速社会と人間」です。

高速社会とは、スピードをソーシャル・スピードと拡大して考え、交通もその中のひとつとして、ソーシャル・スピードが高まった社会であると規定しました。われわれの問題意識は、高速社会は基本的にはテクノロジーの開発によって実現されるわけですから、そのまま開発が進められていったときに、人間は高速社会においてどのようになるか、というところにありました。「人とモビリティ」の場合には、人間が主体であるという意味だといわれましたが、「高速社会と人間」では、高速社会が人間そのものにどのようなインパクトを与えるか、プラスだけでなくマイナスのインパクトもあるのではないかと





第1セッション スピードとテクノロジー  
 第2セッション スピードと人間  
 第3セッション スピードと社会  
 第4セッション 高速社会の展望

〔第3回〕IATSS 国際シンポジウム1980

## 高速社会と人間

昭和55年 9月18～20日

(東京・大手町、経団連会館)

といった問題意識の下に「人間」をとらえたわけです。

ですから、シンポジウムの基本的構成としては、一方にテクノロジーの進歩に楽観的な工学系、他方それに懐疑的な哲学系の人を立ててみました。テクノロジーをめぐる、とにかくこの両極端をぶつけて、その中間に心理学・社会学の人を位置づけてみたわけです。なぜ中間が心理学や社会学かといいますと、この系統は現実社会の問題を踏まえながら、かつ調査とか実験とか、数量的なもので決着をつけようという姿勢を、一応もっていると思われるからです。とにかく、この3つの軸を中心にし、何か決着がつかないかと考えたわけです。結論をいいますと、こんな大問題は決着がつかうわけがないので、中間の心理・社会学の領域でも、私とインケルスさん(スタンフォード大学教授)と意見が分かってしまいました。しかし、問題の所在を投げかけたという意味では、かなりのショック療法だったと思います。また、マスコミが「高速社会」や「ソーシャル・スピード」といったことを大きく取り上げてくれたので、まあ成果はあったと自画自賛しています。

江守 第3回では、私も哲学の人がいる分科会の司会を務めましたが、両極端をぶつけたというカラクリを聞かされて、私はその哀れな犠牲者の一人だったと、いま初めて気がつきました(笑)。

宮川 哲学の人には、われわれは本当にびっくりさせられましたね。

江守 われわれと考えていることが全く違うのには、私も非常に驚きました。ひと言ひと言が何をいっているのか見当もつかなかった……。

宮川 例えば、哲学者のロンバッハさん(ヴェルツブルグ大学教授)とわれわれとは、全く意見が対立していると思って、私が「われわれの分科会では集約がつかない」と発言しましたら、ロンバッハさんが「いや、われわれは意見が一致している。穏やかなディスカッションがなされた」といわれたのには、実に驚きました。われわれは、彼のいうことが全く理解できなかったんです。

### 5. 時間軸から空間軸への展開

新谷 こうして、これまでに3回のシンポジウムが積み重ねられ、その成果を引き継いで、この秋に第4回の国際シンポジウムが開かれます。「人と空間」というテーマですが、これがどうして選ばれ、どのような成果が期待されているのか、といったことを実行委員長の野口さんにうかがいます。

野口 第1回で、一応シンポジウムの大きな枠を描きまして、問題を展開する丸い土俵がつけられたわけです。第2回では、その土俵の上で「人とモビリティ」という交通領域の問題にしほりをかけ、第3

回では、そこに「高速社会と人間」という時間軸から切り込んでいった。つまり、高速社会という時間を軸とする対象の中で、人間がいかに変化しつつあり、どのように対応していくべきかを議論しました。そこでわれわれは、学際的という土俵の上で、モビリティと高速社会という2つのコーナーがすでに築かれたからには、3つめのコーナーをつくって、四角形になるか、三角形になるか分かりませんが、何か形にしてみようと考えたわけです。そして、モビリティがあって、時間軸の高速社会があれば、残りは空間軸が欠かせないということで、「人と空間」に決まりました。

空間は、時間に比べるとわりと圧迫感がないんです。一応ゆったりとしているかのようにになっているせいか、余りいじられていません。時間に関しては、哲学者も物理学者もいろいろと貢献しています。しかし、空間に関しては、時間に比べると追求の仕方が浅いというか、広すぎるというか、そういったところがあります。ですから、空間については辻村さんのときのように、工学系と哲学系の対立といった様相はあまり出てこないんです。実行委員会でも、今回は独自性を出すよりも、前回の高速社会の問題設定に引っ張られて、次は空間としたものですから、みなさん非常に謙虚で、対立が少ないんですね。

江守 一種のあきらめかもしれない(笑)。

野口 ただし、空間の問題は、時間に比べるとわれわれにとってストレスが少ない、意識されないといいますが、よく見ると実はあるんです。交通、通信などの科学技術の急速な発達で、いろいろな意味で能率的になり、見かけは快適な生活を送れるようになっていますが、身近な日常生活に目を向けますと、そうバラ色にうまくいっていません。まず住空間を見ると、独立した子供部屋があるとかいっても、やはり西欧の国々から見れば、「ウサギ小屋」といわれても仕方のないような空間的貧困があります。また、交通空間でも、交通渋滞とか通勤電車の混雑といったことなど、まだまだ解決されていない日常的な問題がたくさんあります。

こうした基本的な問題意識を踏まえて、今回は、前回は「高速社会」を打ち出したのに対し、「高密社会」という言葉を持ってきたわけです。つまり、現代の生活空間を、ある意味でわれわれにとって生きにくい面も多い「高密社会」として捉え、こういう非常に流動的で、不安定な現代にこそ、住まうことの意味を問いかけていきたいと考えています。住ま

うということは、ハイデッカーによれば、その空間に自分自身をしっかりと位置づけることです。ドイツ語のボーンク(Wohnung)という言葉にも、そうした意味が入っていると、ハイデッカーはいつています。この住まうことを、やや具体的に、いろいろな角度から捉えて、自分の生活空間をどのように作り、住まうことをどのように学んでいったらいいのか、といったことに今回の主題を設定したわけです。

そこでシンポジウムの構造ですが、まず、われわれの空間認識の問題があります。空間の認識も時代により、いろいろと変わってきているし、文化の違いによっても変わります。特に、日本人がどういう空間認識をしているかは、日本の空間問題を外国と比較する上でも重要であり、ここでの中心的課題になります。ここでなぜ認識を重視したかといいますと、人間個人の行動に影響を及ぼすのも、あるいは社会に及ぼすのも、物理的空間そのものや空間の密度そのものではないからです。われわれの行動に影響を及ぼすのは、われわれが空間の密度をいかに認識し、認知し、理解するかという、主観的に知覚された密度です。これを、ある種の領域ではクラウドイングという概念で表しています。これには「密集」という不適当な訳が使われていますが、要するに、行動に影響を及ぼすのは密度そのものではなく、知覚された密度だということで、空間認識がまず重視



野口 薫氏

されています。次に、認識されたそれぞれの空間と社会生活がどのようにかかわっているかという、空間の組織問題を扱います。そして最後に、これから空間をどのようにつくっていけば、人間が人間らしく住まうことができるかという、空間設計の問題を取り上げて締めくくる予定です。これなどは、宮川さんの通信による代替の問題などともからんでくるテーマです。



## 6. 効果的なワークショップ

**新谷** これまでのシンポジウムの流れを見渡しますと、第1回は交通そのものとはやや距離を置いた形になりましたが、学際的討論の方向を定め、第2回、第3回はその方向を、何らかの形で交通と人間生活のかかわり合いをテーマにして展開させ、第4回もこれらの流れを引き継いでいます。この全体をふり返って、改めてシンポジウムがどのような意味を持ち、どのような効果をあげ、また、どんな問題をはらんでいるのかをうかがいたいのですが……。

**江守** その前に、第1回については、交通と関係がなかったかということ、必ずしもそうではありません。交通は全体に関係していて、そこから交通だけを抽出して、他のものに目をつぶり、交通だけの問題として捉えてはいけないということ、第1回ではいたかったのです。つまり、住宅とか、レクリエーションといったものも、交通と並び考える中で、交通を捉えなければ、とんでもない解決策になってしまうから、一見すぐ解決しそうな問題でも、そこまで深く考えると、ちょっとおっかなくて、すぐに解決策に飛びかかれませんか。ですから少し待ちましよう、というのが第1回のシンポジウムの目的であったと思います。

**辻村** 結局、第1回から通して見ますと、交通とまさに不即不離で、離れていないわけです。交通に比較的近づきながら、なおかつ短期的な解決を求めるというのではなくて、抽象的で、学際的で、しかも人間あるいは社会の根本問題を取り上げてきているという意味で、シンポジウムは成功していると思います。

**野口** 一貫性が出てきた感じはしますね。

**辻村** 第2回のモビリティに続いて、高速社会、高密度社会となったわけですが、モビリティが核のところに位置していて、それぞれに敷衍してきた感じがしますね。

**新谷** ワークショップを始めたのは第3回からですが、その効果についてはいかがですか。

**辻村** 正式な場でのディスカッションの前に、セッションごとにインフォーマルな人間関係ができるわけですから、相手のいうこともより分かりやすくなります。専門分野の違いをお互いがまず了解するには、ワークショップがよかったと思います。

**江守** 私は、ワークショップが少し短すぎたと感じたくらいエンjoyしましたから、素晴らしい試み

だったと思います。

**宮川** しかも泊まり込みというのがいいですね。全く分野の違う、先ほど話に出たロンバッチさんのような人と、夜遅くまでお話しする機会はなかなかありませんから……。

**野口** ですから、第2回のようにワークショップがないときは、例えば、ミションさん（グローニンゲン大学教授）と宮川さんがホテルへ帰って、酒飲みながら話しているんですが、「あなたのやっている心理学には法則なんかない」「いや、あれも法則だ」という議論が出てきて、一体われわれは何を法則として定義するのかといった話になって、ちっともかみ合っていないんです。

**宮川** あのとときは、心理学の法則とは随分いいかげんだということが分かりました（笑）。

**野口** 今回もワークショップにかなり力を入れる予定で、正式のシンポジウムの方は、これまでより半日減っています。しかも今回のワークショップは、前回と違って、本番のシンポジウムの予行演習的な要素はやめて、これはこれで独自にやることにしました。つまり、独自に問題を提出し、話題提供者を出して展開していく形をとるので、より自由な討論が可能になると思います。

**新谷** 前回のような準備作業的な性格というより、ワークショップが本番のシンポジウムに並列されるわけですね。

**野口** ワークショップの結果は、もちろん本番のシンポジウムで報告しますが、ワークショップは全く独自な形にするつもりです。

**辻村** 本番のときのペーパーを題材にはしないのですか。

**野口** シンポジウムのスピーカーのペーパーそのものを必ずしも題材にしません。

**辻村** しかし、何らかのテーマは決まっているわけでしょう。

**野口** はい。一応、話題提供者からペーパーをもらうことになっています。

**宮川** シンポジウムのペーパーと、ワークショップのペーパーと2つやるわけですか。

**野口** 大変かもしれませんが、そうする予定です。

**鈴木** それから、今回の新しい試みとして、例えば、プレゼンテーションの仕方も、これまでの経験を基にして、視覚的方法を積極的に取り入れて、パネル化するような方向でやってみたいと考えています。

**野口** それは例えば、密度の問題を、航空写真によ

って日本のある地域が短期間にどれだけ変わってきたかを捉える、といった形で提示していくことを考えているわけです。また、もうひとつの試みとしては、空間認識に関する意識調査のようなものを、今回は時間がありませんから小規模に実施します。それを外国からの出席者に提示し、彼らの国ではどうなのかといった問題提起を行い、後に国際比較研究ができるような形にもっていこうという試みです。

**新谷** 今回は、かなりビジュアルな形で出席者が認識をしながら、議論できる場を作っていくわけですね。



新谷洋二氏

**野口** はい。スピーカーの方も、今回はかなりビジュアルな方法をとる人が多いようです。

**辻村** やはり空間の問題だから、ビジュアルにということでしょうね。

**野口** そうですね。ただ、深みというか、哲学的な水準の高さでは、前回より落ちるかもしれません。

**新谷** 空間という広がりの問題ですから、どうしても時間に比べて、焦点が拡散せざるを得ないでしょう。

## 7. 求められるプレーン・ストーミング

**新谷** やや先になります。2年後の1984年の国際シンポジウムは、この学会の設立10周年の記念にあたるわけですが、第4回の「人と空間」の後を受けて、シンポジウムは今後、どのような方向に進むことが望ましいでしょうか。

**江守** 第1回では短期的な解決策を求めないといいましたが、その底流には常に解決を求める姿勢がなければいけません。ただ、その求める間口は、高速社会とか高密社会といったように、しぼり込んだものでなければいけないのですが、それでは高速社会と人間の関係だけで解決策を出していいかというと、そうではない。やはり、空間のことや、他の関連分野のことも考えなければいけないわけです。それを提起したのが第1回で、以後、第2回、第3回、第

4回と問題をしぼり込んで、いろいろと議論してきましたが、10周年に向けて、これまでの成果をラップアップするような方向が必要になっていると思います。

**辻村** モビリティ、時間、空間といったテーマは、人間の基本的行動あるいは基本的認識のカテゴリーであったために、いろいろな分野の人が、お祭りに抽象的な議論もできて、一応の成果もあげたと思います。しかし、この次には、まだ何か残っているかということ、どうも思いつかないんです。ですから、第5回の実行委員会は大変難しいと思います。江守さんはこれまでのものを総合するといわれましたが、例えば、タイトルはどんなものができますか。

**江守** タイトルまではすぐ思いつきませんが、われわれは、モビリティだけ、高速社会だけ、高密社会だけで生活しているわけではなくて、いわば学際的な生活をしていますから、それを表現するようなテーマを考えたいですね。

**宮川** 非常に難しいところです。私自身は、交通のテクノロジーが発展すると、逆に人間生活にとって欠くべからざる交通が、われわれ個人にとってあまり意味をもたなくなってくるのではないかと、いったことに興味があります。つまり、交通手段が発達してない時代には、シルクロードを往来することは人間にとって非常に意味があったはずですが、現代のように交通が発達するとブラジルへ行ってきたなんてことは、大したことはなくなっています。交通が非常に普及すると、どこへ行ってもマクドナルドがあると、移動することの面白さが薄れつつあるわけです。ですから、テクノロジーの発展に伴って、交通と人間の関係がどうなっていくか、交通の意味がどんどん変わっていくと思いますが、そのような歴史的展望を聞けたらありがたいと思っています。

**新谷** 野口さんの話では、今回は3つめのコーナーを作ったことになりますが、その次は、上へといきますか、立方体の方向へ進めていくわけですか。

**野口** 抽象的にはそう考えられます。しかし、話として出てくるのは、前回のシンポジウムでもそうでしたが、もう量などの問題ではなく、クオリティ・オブ・ライフのような質的なよさを、いかに作り上げていくかということです。それが底流にあるので、10周年ではそれを取り上げて、第2のディスカバリーができないかと思っています。もう、高速社会とか高密社会といった切り口では、これ以上入り込む余

地がありません。この後は、本当の意味での創造性とは何かが問われてくるのではないのでしょうか。

**江守** 私が先ほどラップアップしようといったのは、まさに今、野口さんがいわれたことなんです。つまり、これまでのテーマをすべて風呂敷にくくって、まとめてみて、こうした切り方でよかったのかを改めて考えてみるというのが、今の第2ディスカバリーズだと思います。

**野口** 大きさにいえば、日本はどこへ行くべきなのかを、交通にからめて考えていくといった問題になりますね。一種のユートピア的発想ですが……。

**宮川** 確かに切り口の視点が、基本的に変わってくるような予感がします。

**江守** 学会員全体で、今後の方向を話し合う場がほしい気がします。

**新谷** とくに、ここ2年ほどで新会員がかなりふえまして、第3回ぐらいまでのシンポジウムの流れやいきさつを知らない人のウエイトが大きくなっています。ですから、一方で学会員相互のたたき直しが必要ですし、他方では、第4回までの方向がある程度行き着いて、制約が大きくなってきましたから、ここでそれらを解き放す必要がでてきたという感じがしています。

**宮川** そうですね。哲学は何でも包み込むかもしれませんが、哲学的に切っていくと、だんだん狭まってしまう。そこで、何らかの形で具象を取り入れる必要があると思いますが、あまり具体的になると、逆に非常に即物的になってしまうので、これもまずいわけです。

**江守** もう一度ブレーン・ストーミングが必要ということは、私も賛成です。その方法としては、ミッション・オリエンティッドな非常に身近な例から入って、皆さんが真剣に考えるような具象的なテーマで討論すると、成果があがると思います。最終的には、世界人としてわれわれはいかに生きるべきか、ということになりますけど……。

**辻村** 具象的といいますと、そのとっかかりとして考えられるのは、宮川さんがいわれたように、トータルな社会生活の中で、交通の持っている比重が変わってきているというような認識ですね。

**宮川** テクノロジーの進歩によって、交通の意味が歴史的に変わってきているということです。

**辻村** その変化を将来に延長して、野口さんがいわれたように、われわれはひとつのユートピアを描いていいと思います。例えば、社会学的調査のテクニ

ックとして、未来の自叙伝を書かせるという方法があります。過去の自叙伝は誰にもよく分かりますが、未来となると、この社会がこのままでいくのか、それとも社会主義体制になるのか、その場合に自分はいかに対応するのかといったことで、欲求が未来にプロジェクトされて、未来の自叙伝は過去の自叙伝よりも、その人の性質をよく表すと考えられています。その方法で、交通を中心にした社会全体を把握して、それを未来にプロジェクトするとどうなるのか、といった歴史的視点で見ていく発想もひとつあると思います。

**宮川** はっきりいって、国鉄には誰が見ても未来像なんて描けないように、現在の交通にはあまりユートピア的なものがありませんね。要するに、今の交通には夢のようなものが欠除しています。ですから、交通を歴史的に見て、未来に投影した場合、今のモビリティ概念とかなり変わってくる可能性があります。現在、欠除しているところに、何か新しいものがあるようにも思えるのです。

**鈴木** 日本はいまだに行政主導型で、各官庁が試してみれば、それぞれの諮問機関でユートピア探しをしています。しかし、民衆の立場で、総合的にユートピアを語る場というのはどこにもありません。ですから、この学会でユートピアを模索していけば、行政とはひと味違った構想が出せるかもしれませんね。

**新谷** 未来のことを考える場合、科学技術がどういった形で発達し、それが人間生活にいかにか影響するかとか、人間がオプティマムに考えて、将来はこうありたいといった願望や期待はある程度描けると思います。ところが、これに対して現実にブレーキをかけるものがある。それは人間生活の風俗、習慣とか、過去の経験主義を中心とした法律などです。こうした未来に対して抵抗する要素を科学技術の発達にからめて考えないと、ユートピアは所詮ユートピアのままで終わってしまいます。この問題に対するアプローチは、学際的にいかにか捉えていくか、非常に難しいと思いますが、こういった基本的議論をやってみると面白いのではないのでしょうか。

**宮川** 日本の法律屋とアメリカの法律屋では、全く常識が違うという気がします。日本は非常に堅くて、まず法律があり、人間が従うべしであって、法律を人間が使いやすいように変えていくという立場が弱いようです。

**新谷** 法律とのからみを考えますと、これまでの工

学とか社会学、心理学といった分野の話とは違った、われわれがほとんど触れていなかったエアポケットというか、氷山の海面下に相当するものがあるかもしれないという危惧があります。

**辻村** 法律とのからみを見直す問題も、ユートピア論へのひとつのアプローチの切り口として出てくるわけで、アプローチの仕方を工夫すれば、ユートピアを描くことが現代社会の問題点を逆照射することになって、面白いと思いますね。ちょうど2年後は1984年、ジョージ・オーウェルの「1984年」という逆ユートピアを描いた、意味深長な作品のタイトルの年

にもなるわけで、ユートピアにせよ、逆ユートピアにせよ、未来への投射を考えるのが適しているかもしれませんね。

**新谷** 学会員全員によるブレーン・ストーミングを開きたいという点では、皆さん異存はないようです。そして、ユートピアを描くというお話しが出ましたが、これも第4回シンポジウムの成果によっては、また違った展開になるかもしれません。この秋のシンポジウムの成果に期待しつつ、次の課題の種として今日の話が参考になれば幸いです。本日はどうもありがとうございました。