

学際性へのアプローチと問題点

——本学会誌10年の経緯と今後の展望の中から——

荻原眞子* 小口泰平** 辻村 明***

中村英夫*** 新谷洋二***

当学会発足後1年を経て創刊された本誌は、今年で10年目を迎えた。その間に、編集委員長は3代にわたり、それぞれに特色ある編集方針を打ち出してきたが、そこに共通するものは、当学会が標榜する学際性を、いかに誌面に反映していくかという、様々な試みと苦心である。それは、具体的には他の専門学会と一線を画する当学会の性格と活動スタイルを踏まえて、テーマの設定、特集の構成、記述の方法など、基本的な編集方針を問い直すかたちで進められてきた。こうした本誌の経緯をふり返ることによって、学際性の直面する問題点を明らかにし、今後の本誌の方向を討論した。

The Approaches and Problems to the Interdisciplinary Review

——A 10 Year History of IATSS Review and Its Prospects——

Shinko OGIHARA * Yasuhei OGUCHI ** Akira TSUJIMURA ***

Hideo NAKAMURA *** Yoji NIITANI ***

IATSS Review which was started a year after IATSS was inaugurated, has been in existence for 10 years. During these 10 years, the chairmanship of the editorial committee changed 3 times and each chairman developed their own characteristic editing policies. Various attempts and efforts were made to reflect an interdisciplinary approach to the review, since this was a common problem with which they were all confronted. Many discussions were held to decide basic editing policies, such as choosing special themes, special issue contents and methods of description in order to reflect the characteristics and the style of IATSS activities. Looking back over the history, the problems of the interdisciplinary approach are defined the future course of IATSS Review is discussed here.

1. 定着した特集号のスタイル

中村(司会) 本誌は昭和50年9月に創刊、季刊でスタートし、7年目からは1号ふやして、年に5冊発行のペースで、現在に至っています。小口さんが初代編集委員長で約4年、そのあとを新谷さんが2代目を引き継いで4年、そして、私が3代目編集委員長となって2年目に入ったところです。本日の議論は、まず、小口、新谷のお2人に、これまでの経緯をふり返って、本誌の性格なり特徴を明らかにしていただき、それから現在、さらに今後の課題へと

討論を進めていきたいと思います。

小口 創刊のときに、当然、発行する目的を考えたわけです。その場合に、当時の時代背景の影響がやはりあって、それは2つありました。ひとつは、交通安全の問題と自動車の公害問題が大きくクローズアップされていたことです。この問題にいかにかかわったらいのかということが、今日とは比較にならないほど、大きな問題でした。

もうひとつは、そうした現実の課題とはやや離れて、この日本にこれまで交通文化があったのか、それともなかったのか、これから10年、20年先に交通文化が育っていくのか、いかないのか——そういったことが論議され、関心を集めていたことです。この2つの点をはっきりさせて、しかも、これを学際的な取り組みによって、よりよい方向へもっていきたいということが、編集方針としてありました。

これらを編集のターゲットなり、フィロソフィー

*国際商科大学助教授
Associate Professor, International College
of Commerce and Economics

** 芝浦工業大学教授
Professor, Shibaura Institute of Technology

*** 東京大学教授
Professor, University of Tokyo
昭和59年5月16日実施



小口泰平氏

とすれば、もうひとつ、私が編集長として考えたことは、雑誌は3年続くと軌道に乗るというジンクスがあるように、何とか3年は続けたいということでした。3年続けば、おのずとフィロソフィーも生まれ、いい方向へと収束していくと考えたわけです。

新谷 私が編集委員長になったのは、1979年のVol. 5, No. 2からですが、実質的に責任をもって編集したのは翌年のVol. 6, No. 2からです。私が編集委員長になった当時の読者対象は、役所関係、大学の研究室、各地の図書館、交通関係の企業や団体などが中心で、その多くは寄贈されていました。寄贈ということで、われわれの問題意識なり、学際性がどの程度、読者に意識されているかという反響は、いまひとつ分かりにくい反面、読者に迎合して何かをやらなくても、読んでくれる人が読んでくれればよいという、気楽な気持ちがありました。その点で

は、営業成績に左右される一般の雑誌とは、同じレベルでは考えられない面があります。

私になってから、編集方針に関して、小口さんの時期と変わった点はいくつかあります。第1に、奥付けの上のところの投稿規定を書き加え、交通の科学およびそれに隣接する諸科学の研究者、実務家などからの意欲的な投稿を歓迎する、とうたったことです。つまり、本誌は交通安全だけではなく、交通と安全および交通の科学という言い方で幅を広げ、学際性を強調したわけです。

第2は、特集形式を採用したことです。それまでは、いろいろな論文がそれぞれの分野から出てきて、1冊の中に混在している形でした。しかし、学際的研究をひとつの論文で書くのは非常に難しいわけです。それに対して、あるテーマをいくつかの論文によって、多学的に編集し、ひとつひとつの論文は必ずしも学際論文ではなくても、テーマ全体を見ると、学際的アプローチが理解され、しかも、個々の論文は分かりやすくしていく方向を考えたわけです。そこで、特集号の考え方を取り入れ、1号毎に担当者を決め、その人が事前に、自分に近い問題なり、関心のある問題について多学的なアプローチを考えるという編集スタイルをとりました。そして、いくつかの視点から、執筆者とテーマを編集委員会で議論し、決めていくわけです。その結果、1980年のVol. 6, No. 2に初めて「交通事故後の諸問題」という特集を組みました。その後、2号分はうまくまとまらず、特集が定常化したのは翌年のVol. 7, No. 1からです。また、この年から年4回発行から1回ふ

Table 1 IATSS Review の主な論文と特集テーマ
Main articles and themes of special issues published in IATSS Review

〈主な論文と著者〉	Vol., No. (発行年月)	〈特集テーマ〉	Vol., No. (発行年月)
交通安全対策の学際性………江 守 一 郎	1—1 (50年9月)	交通事故後の諸問題	6—2 (55年6月)
道路計画における環境問題と 住民参加………武 田 文 夫	2—4 (51年12月)	長距離トラック輸送の諸問題	7—1 (56年3月)
交通研究のマトリックス………角 本 良 平	3—2 (52年6月)	道路におけるレクリエーション交通	7—2 (6月)
交通と通信………H.A. リンストン	3—3 (52年9月)	障害者にとっての交通環境	7—3 (9月)
青少年と運転免許………菊 池 哲 彦	4—1 (53年3月)	歩行者道路	7—4 (12月)
ファッションと交通………平 野 秀 秋	4—3 (53年9月)	これからの交通教育	8—1 (57年3月)
都市交通対策の戦略と戦術………宮 崎 正 雄	4—4 (53年12月)	公共交通とサービス	8—2 (6月)
交通行動に関連した景観体験の 空間意味論的考察………中 村 良 夫	5—2 (54年6月)	地震と交通	8—4 (9月)
マニラ首都圏の交通と TTCの役割………小 林 實	5—3 (54年9月)	雪と交通	8—5 (12月)
マレーシアの半島部における 交通関係………Z.H. オスマン	6—3 (55年9月)	地区道路——その新しい在り方使い方——	9—1 (58年3月)
短期交通政策の効果測定モデル とその適用例………杉 恵 頼 章	6—4 (55年12月)	交通における二輪車の新しい位置づけ	9—2 (6月)
		新しい交通技術	9—4 (9月)
		高齢化社会と交通問題	9—5 (12月)
		トンネルと交通	10—1 (59年3月)
		交通情報	10—2 (6月)

やして、年5回発行になりました。これは、この学会が毎年4月に行う研究プロジェクト報告を、「プロジェクト報告特集」号にまとめ、6月発行と9月発行号の間にはさんで発行することになったためです。

第3には、誌上シンポジウムです。それまでのシンポジウムは、ひとつのテーマについて、ほぼ1年間にわたって、第1回、第2回、第3回という形で議論をつなげて進めていたのですが、特集号が定着した頃から、特集テーマに沿って、個々の論文ではカバーできない学際的なかわり合いをもつ、複雑微妙な問題や、論文では表現しにくい問題点を、誌上シンポジウムで議論する形に変えたのです。

中村 小口さん、新谷さん、そして私と、歴代の編集長はなぜか工学部出身です。この工学部の人間の編集方法や考え方に対して、日ごろからいろいろと意見を出され、時には冷ややかな目で見られてきた、この学会のオリジナルメンバーで、マスコミ論を専門とされる辻村さんに、この10年間の評価、批判をお願いしたいと思います。

辻村 昨年までの2年間、私はこの学会の褒賞助成部会の委員長をしていたものですから、この雑誌に掲載された論文の中から学会賞を決めるということで、かなり丹念に読みました。しかし、これは正直いって苦痛でした。ですから、委員長を交代したら、あまり読まなくなりました。なぜ読まないかといいますと、ひとつは忙しいものですから、自分の専門外のところまで、なかなか手が出ないわけです。もうひとつは、この学会の雑誌ですから当然なのですが、学際論文といっても交通が主で、交通プロパーの問題になると、まず読む気が起きません。

交通から離れろとはいませんが、交通の技術といったものを含めながら、「技術と社会」「技術と人間」というあたりまで、視野を広げてほしいですね。交通だけに限定して、例えば、シートベルトをどうするか、駅前の自転車をどうしようということになりますと、どうでもいいという気がしてしまう。実用的なことが、この学会のひとつの柱ですから、それはそれで良くて、全部変えろとは、もちろん言いません。しかし、小口さんが言われた創刊時の姿勢、つまり、10年、20年先の交通文化のあり方を考えるという問題意識を、もう少し生かしてほしいと思います。19世紀は鉄道の時代、20世紀は車の時代といわれるように、交通は人類の文明的な観点からも、時代区分のメルクマールになるほどに大きなものですから、交通をめぐる現象をマクロにとらえる視点



辻村 明氏

がないと、私にはどうも興味もてません。

2. 電車の中でも読める雑誌をめざして

小口 創刊を前にして、編集のフィロソフィーを議論したときに、私は、本には3種類の本があると考えていました。寝ころんで読める本、起き上がって座って読む本、もうひとつが机の前に座って、ねじり鉢巻きで目を吊り上げて本気になって読む本の3種類です。それで、編集方針を決めるときに、どちらかという、硬いといわれてもいいから、座って読むのとねじり鉢巻きの中間ぐらいにしようと思ったわけです。そのために発行部数がふえなくてもいいから、学際性を柱にして、交通と安全に関心のある、いくつかの分野で読んでもらえれば、それでいいとなったのです。売らなれば、そのための編集方針もありますが、最初からこの雑誌は、売ることを目的にしなかったのです。その結果、確かに辻村さんの言われるとおり、読むと硬くて重い。そして、もの見事に売れなかったわけです。新谷さんになって読みやすくなったようですが、それでも重い。かなり無理をして読んでいますが、やはりくたびれます。

中村 荻原さんは、この学会に中途から参加し、今は本誌の編集委員です。ご専門は文化人類学で、当初は、辻村さんと同じように、この雑誌の内容に興味がない、ということがあったと思います。そのあたりはいかがでしたか。

荻原 学会に入のお話を受けたときに、どうかかわったらいいかで、大変に悩みました。その時点では、いろいろな専門分野の方が集まって、何かはつきりしない、うやむやとした学際ということに魅かれて入ったのは確かです。そこでしばらくは、傍観



新谷洋二氏

者のような立場で勉強させていただこうと思っていました。ところが、次に編集委員のお話があって、また、どうかかわったらいのかで困ってしまいました。ですから、今でも学会そのもの、あるいは交通と安全、交通科学という城の前で、何となくうろろしている状況です。

そこで、辻村さんがあまり読まれれないと言われる理由を考えてみますと、大変に僭越な話ですが、学際といいながら、全般的には社会科学、人文科学のかかわりが少ないということがあります。この雑誌をパッと見たところは、工学専門、あるいは交通工学、土木、都市計画といった領域の比重が大きくて、ここにもう少し社会科学や人文科学のかかわり合いがあれば、私にとってより魅力的になるような気がします。

もっとも、工学系に比重がかかるのは、編集あるいは学会のあり方そのものというよりも、もう少し広い目で見ますと、社会科学や人文科学では、心理学の分野などを除けば、交通をあまり取り上げていないという実情があります。私の専門の文化人類学でも、交通を正面から取り上げていません。ですから、学際的好いながらも、辻村さんや私などが、寝ころびながらでも眺めて、まず目にとめて、おもしろそうだと思って起き上がって読むところまでは、なかなかいかないのではないのでしょうか。

新谷 小口さんが言われた、硬い、机に向かって読むという内容から、私が編集委員長になって、ある程度かみ砕いてみようという気持ちを起こしたのは、学際をどう考えるかにかかわってきています。私は、自分が割と学際分野に近いところにいると思っています。といいますのは、私の専門の都市工学は、工学の分野ではいつもはじっこにいます。それで、こ

のはじっこと隣接している他分野の人たちと親しくて、話がつながっているのです。ですから、都市工学は工学の中では最も異色で、他の工学の分野の人とは、どうも話が通じないと常々言っているわけです。それでいて、例えば経済学へ行くと、お前たちは工学だからと言われます。つまり、どこへ行っても異端で、定住の場がありません。しかし、対象が多領域にまたがりますので、どうしても隣接する他分野の人たちにも、分かってもらわなくてはならないために、自分たちの専門用語をかみ砕いて説明する必要があるわけです。

それから、もうひとつの理由は、論文で非常に硬い、高度のものと、専門分野でやっているようなものが多くなります。そうではなくて、専門分野から一步でも足を踏み出して、よその領域のものを一緒に研究したもので、その専門分野では、これは論文ではないと受け入れられないものが、むしろこの雑誌の中で論文として育ててくれば、それこそ学際研究の、あるいは個人的な学際研究の実になると思います。ですから、専門分野から見れば、論文としては未熟で、あらが多すぎるものでも、そこに学際的な芽が入っていれば、ここで取り上げて育てていく。排除するよりは入れたほうがいいということがありまして、まず、少しやさしくしよう、あるいは基準を緩和してみようと考えたわけです。これは、将来は机に向かって読むのかも知れませんが、今のところは、ちょっと電車の中でも読めるぐらいの感じになると考えています。

しかし、そうはいっても、テーマは交通を中心に考えますから、やはり工学や心理学以外の方には入りにくい。そこで、むしろ人文科学のほうから、どういうアプローチができるかということで、特集テーマを人文科学の方から出していたのが、例えば、「障害者にとっての交通環境」「これからの交通教育」です。もちろん、これで、交通に全くタッチしていない文科系の方が納得して、すっと読める内容かということ、そうではないということも感じています。

辻村 人文・社会科学から特集に参加することで、寝ころがって読むほどではないが、ねじり鉢巻きでもない、その中間の電車の中で読む程度になれば、確かにいいと思います。その場合に問題なのは、この学会の学際と並ぶ柱である実用性ということです。人文科学の中で心理学が工学に近いのは、実用的という点で共通しているからです。社会科学でも経済

学は非常に実用的ですから、これも入りやすいと思います。しかし私にとっては、すぐ役に立つといったテーマばかりではなく、技術と人間のかかわりを問うといった、何か人間の思想に結びつくようなものがほしい。例えば、障害者にとっての交通環境にしろ、交通教育にしろ、人文・社会科学の側からのアプローチなのかもしれませんが、結局は実用なのです。そうではなくて、文明的に現代社会を位置付けるという視点があると、私なども食いついていくと思うのです。

3. 過渡的な多学的アプローチ

荻原 私がこの学会に入りまして、何年か試行錯誤しているうちに、やはり、交通は社会科学が真正面から取り上げなくてはいけない、というところまでは確信を持ったのですが、それでは、どのように切り込んだらいいのか、いかにアプローチしていったらいいのかというと、まだ分かりません。一般的に言えば、社会科学、人文科学からの交通へのアプローチが少ないという状況が、この雑誌にも反映しているように思います。

辻村 社会科学は、社会全体の現象をマクロに考えますから、交通はどうしてもワン・オブ・ゼムにすぎなくなります。

小口 そこで、ときどきは触れてみたりするわけですね。

辻村 あるときは交通、またあるときは通信だったり、それらを含めて、基本的にはテクノロジーということになると思うのです。ですから、私に交通プロパーのものに関心をもってくれと言われても、それは無理です。前々回のこの学会の国際シンポジウムのテーマ「高速社会と人間」も、現代社会全体がスピード化しているという問題意識をもって、交通にも関係づけたから私も参加できたのです。ですから、交通も含んだひとつの全体的トレンドのようなものでよろしいと言っていたかと、私もコミットできるのですが……。

中村 交通学となると、確かに社会科学が扱う面は非常に少ないと思いますが、交通は純粋な社会現象です。例えば、この間も新聞の切り抜きをピックアップして、何段抜きか以上で交通に関連した記事の量を調べてみますと、莫大な量になりました。交通は、新聞紙面の中で大きなシェアを占めているわけです。これに対して、研究者側が考えている交通とは、どちらかという交通施設とか交通機関にとど



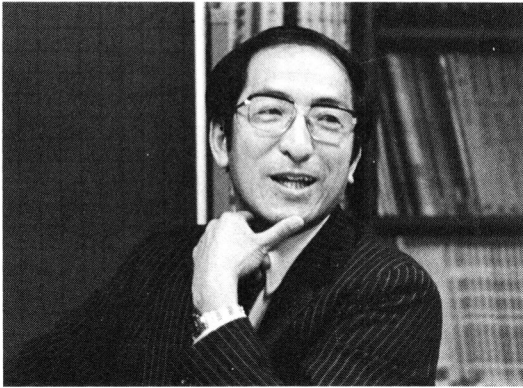
萩原眞子氏

まっているような感じがいたします。交通機関を研究するだけでは、当然テーマに限度があります。それだけではなくて、交通という社会現象そのものの研究と一緒に進めるという認識が、もう少し強くなれば、この雑誌もまた変わってくるのではないのでしょうか。

荻原 交通を社会現象としてとらえることには、もちろん異論はありませんが、その場合でも、工学系の方と文科系では、学際のとらえ方の点でズレがあるように思います。それは、視点がどの時代にあるか、つまり、現在から未来に向けてあるのかどうかです。例えば、文化人類学は確かに現在を対象にしていますが、それは多少とも後ろ向きの過去を含んだ現在なのです。ですから、そうした各専門分野もっている足場の時間感覚の違いが、今の交通現象をとらえるズレを生み出しているように感じます。

中村 全く同感です。私たち工学系は、何かを考えるとときには、その実用性を考えます。実用性とは、未来にどのようにアプライできるかを、常に考えることです。歴史を読むときですらそうなのです。われわれは、歴史を単なる教養、知識として読むのではなくて、もっと啓蒙的なもの、あるいは未来の教科書といった見方でしか読みませんね。

小口 創刊のときにも、そうした議論をしました。交通を実利的な面だけでなく、夢というか知的好奇心を満足させる面からもアプローチするということも考えたのです。それから、いろいろな分野の人たちに読んでもらうために、それぞれの座標軸が違う人たちをひきつける、その学際とは何かということと議論を関わせたのですが、話がちっとも前に進まないのです。つまり、工学系と文科系の間で、言葉が通じなくなってしまうわけです。それで、私が決断したのは、最初は五日飯でいくしかないという



中村英夫氏

ことでした。しかし、学際を柱にした五日飯といっても、われわれも含めてよく分からないから、原稿依頼も手さぐりでやりました。執筆を依頼したときに、何を書けばいいのですかと言われるのが、一番困りました。国際交通安全学会とは何かを説明して、そこで出す雑誌という程度しか、初期の頃は答えられなかったし、依頼した人にも随分と敬遠されました。従って、最初に原稿を引き受けた方に対して、われわれは非常に敬意を表したのです。その中で、創刊号には学際とは何かをどうしても入れたくて、江守さんをお願いしたわけです。

中村 学際は、この雑誌のよりどころであって、これはやめるわけにはいきません。しかし一方では、各分野の非常に専門的な雑誌があり、この学会のメンバーもそこにベースを持っているわけですから、それに対して、学際的な雑誌はどういった機能を持たせればよいのでしょうか。

小口 私は、創刊当時、こう思いました。各学問体系からは執筆をお願いします。学問という形を便宜的にとるかも知れませんが、執筆のときは専門を全部はらずして、学者であり、研究者である前に、ひとりの人間という立場から自分が関心を持ったこと、あるいはこんなことをしたいと思った問題に焦点を合わせて、書いていただきたいと——。それが、学際であるという感じを持っていました。

辻村 そうしますと、今は創刊時よりかなりズレていますね。現状はかなり専門的になってしまっているようです。

新谷 問題は、そうした立場で原稿を集めたにもかかわらず、それにかなう原稿が集まらなくなってしまったところで、危機に陥ったと思います。いくら学際的にと依頼しても、本人には専門分野があって、

そこから多少はみ出るかも知れないが、やはり専門の中からしか出てこないということです。もし、ある人が学際的に何かを考えたい、例えば、歩行者の交通問題について考えたいとすれば、自分の専門をベースにして、それ以外に、どのような視点から詰めていけるかということになります。つまり、学際とは、ひとりの研究者がある問題をいろいろな角度から眺め、挑んでいくことではないかと思います。

それに対して、ひとつのテーマについて、異なる専門分野の人を集めて、それぞれに論じる特集スタイルは、多学的アプローチといえます。学際を標榜したところで、それがなかなかできないとすれば、学際を育てていくためには、多学的アプローチも途中の経過としては仕方がないということで、ひとつの抜け道として考え出されたのが特集号です。

しかし、特集号といっても、あなたはこの専門だから、ここだけ書けばいいというのではなくて、やはり、専門の研究をやっているれば、多少とも学際的な視点を持ってくるはずで、できるだけ、そうした幅の広さを持つ執筆者を選び、それぞれの位置付けを考えながら、全体として網羅していく以外に、現状では手がないように思います。そういうことでやってきましたが、辻村さんが言われたように、段々と専門的になっているということの問題があるかも知れません。確かに、個々の論文として検討しますと、学際的にもおもしろいと思うものは非常に未熟な面があり、逆にきちんとまとまって論理的な論文は、学際的でなくて、専門的すぎるというジレンマがあります。

中村 専門的にきちんとまとまった論文は、その専門学会に発表するのが適当とみて、送り返すようなこともありましたね。

新谷 投稿ですと、それでもいいのですが、依頼原稿になると、専門性が強すぎても送り返すわけにはいきません。そのため、学会賞の論文部門にふさわしい学際的な論文が、なかなか出ないという結果になっていると思います。

4. 長い目で見た評価を

中村 小口さんは、この雑誌が10年間で、社会的にどのような貢献をしたと考えていますか。

小口 楽観的に過ぎるという批判をうけるかも知れませんが、こういう雑誌が存在すること自体が、自由競争の社会ではちょっと奇蹟ですし、あってもいいと思っています。おそらく、かなり無駄かも知れ

ませんが、この無駄はじつくりと、長い目で見守ってほしいのです。例えば、今も学際についてははっきりしていないように、この10年間、学際とは何かをまだつかみきっていないところがあります。われわれが考えている学際とは、そのくらい幅の広い、あるいは深いもので、これまでの古典的な学問体系からはかけ離れたものだと思います。ですから、10年ぐらいで決着がつくものでもないと思いますので、じっくり時間をかけていくべきでしょう。

辻村 これを送っている交通関係の役所とか研究者の評価はいかがですか。

中村 その直接の反響が非常に少ないので、編集委員としてさびしい思いをしています。

新谷 学際研究に意味を認めるなり、関心をもっていなければ、反響も出てこないでしょうね。私自身のことでは、学際研究は非常にまどろっこしくて、自分でやったほうが早いと思っていましたから、編集委員長になるまでの間は、学際研究にあまり熱心ではなかったのです。しかし、やってみるとまどろっこしいと思いつつも、自分だけでは見えない視点も見させてもらえるわけです。私が学校で教えられたのは、交通施設をいかに作るかという交通技術の問題で、それが利用者に便利で、安全で、快適であるためにはどう作るかとか、交通現象といったことについては、何も教えられませんでしたから、そうしたものが学際研究によって見えてきます。

私の場合、大学院のときにその下地がありまして、経済学部、法学部、理学部、農学部などへ行って、うろろろしていたのです。よその学部で学んだことは、ほかの分野の人は、いろいろ違ったかたちでものを見るということでした。これは、自分の専門の中において、よそを見ていたのでは分らなかったと思います。やはり、いったん外へ出てものと考えないと、話は通じてこないのです。ですから、学際的といわれても、普通にはなかなかピンときませんから、反響が出るまでには時間がかかると思いますね。

また、プロジェクトチームを作って研究するとき、かなりメンバーの相互理解が深まってこない、ひとつのものは絶対にまとまりません。これも、非常に時間のかかることです。ですから、こうした学際的なものが、世の中に対してどれだけのメリットがあったのか、どのような反響があるのかという話になると、受け手が、そういう意識がある程度をもって受け止めないと、なかなか反応が出てこないと思います。

中村 反響は即時的ではないが、長い目で見ると、かなりあるということですね。

新谷 私は、交通については、割といろいろな分野の人と話をします。例えば、新聞記者とか法学部出身の役人といった文科系の人から、さまざまな交通の各分野の専門家まで話を聞くと、この雑誌の位置付けを知っている人は、特集号などを見て、こういう見方や切り口でとらえなければならないのかといったかたちで、いい反響があります。確かに、読者の範囲は狭く、反響あるいは効果も遅々としているが、それはマイナスではなくて、かえってプラスであるというぐらいに思っています。

小口 学際的にものを考えることは、例えば、私たちが家を買うときに、どこでも結構です、といって買う人がいないのと同じです。必ず、交通の便から周囲の環境、子供の通学距離、買い物の便、役所や病院の位置といったポイントを考えて買うわけです。まさに、これが学際だと思うのです。しかし、この学際を学問という形、あるいはひとつの論文という形で、多大に要求するのは無理だと思います。やはり今は、ロングレンジで学際の芽を育てていくといった方向で、編集していかざるを得ないでしょう。

辻村 長い目で見れば、それなりの効果もあるでしょうが、もう少しアトラクティブにならないものかと思います。例えば、トヨタが出している『自動車とその世界』などを見ると、“ニューネス”つまり「新しさとは何か」という特集を取り上げたりします。これは、車のモデルチェンジに関連しているのですが、そうしますと、私にも、流行現象の社会心理学的なことを書いてほしいと依頼がくるわけです。こういった柔軟な発想が、この雑誌にも加わると、もっと広い層に訴えるものが出てくるのではないのでしょうか。

中村 例えば、私が女性についての特集を考えるとすると、その特集の標題は辻村さんのいわれるように「女性」だけで終わらず、どうしても「女性ドライバー」になってしまうでしょう。つまり、交通にこだわっているため、このかたちは、特集としては組みやすいかも知れませんが、範囲も狭まって、交通の周辺領域の人に対しては魅力のないものになります。しかし、一方では、交通にあまり関心のない人々に理解してもらえるものが、一体、何の役に立つのかとも考えてしまいます。

辻村 例えば、“ニューネス”ということになると、いろいろな学問領域の人が出てくるわけです。そう

しますと、自分とは違った領域の人は、こういうことを考えているのかというかたちで、ヒントはありますね。もっとも、『自動車とその世界』はPR誌ですから、本来、広く読ませなくてはいけないという方針があるのでしょう。

中村 一方にこのようなPR雑誌、他方にはそれぞれの専門の学会誌が厳然としてあり、さらに、自動車などを扱う商業雑誌もいろいろとあります。その中で、われわれの雑誌は、どこにポジションを得たらいいか。その悩みがあります。

小口 創刊のときに、そうした様々な交通関連雑誌を読んで勉強したのですが、やはり、編集理念が全く違うということでした。われわれは、それぞれの専門学会に属しています。これがもしそうでなければ、かなり違った編集方針が立てられると思います。

辻村 それはそうだと思いますが、ただ、PR雑誌的なアトラクティブな要素も、もう少し入れないとなかなか読んでくれないですね。

小口 最初に考えたときは、漫画を入れるとかイラストを大事にして、新聞にあるような、含蓄のある深みのあるものも入れようとしたのです。それから、写真も多様にして、パターン認識で、特に交通文化みたいなものを主張したかったのです。しかし、この試みは人の問題や原稿料などの点で実現できず、硬い方向へ行ってしまったというわけです。

辻村 しかし、出す以上は読んでもらうことが大事で、これからも硬いままでいいのかどうか。PR誌でも、個別の専門学会誌でも、商業誌でもないとする、その中間のところで魅力をつくっていくしかないと思います。

5. アトラクティブな雑誌とは

中村 辻村さんのいわれるようにわれわれのポジションは中間しかないのですが、その場所はまた最も魅力がないところですね。そこで、いかにして見てもらうか、どのような魅力をつければよいか、いいアイデアがあればお願いします。

小口 最近では海外の情報もいろいろと取れるようになりましたが、国内の情報と比べたら、やはり少ないと思います。そこで、海外にあるこれと似た雑誌との提携みたいなことをしたらどうでしょうか。それによって、互いの情報を交換することは意味があると思います。それから、今は活字で埋まっていますので、読む側には非常にきつい。そこで思い切って、パターン認識を入れ、表現のスタイルを少し変

えてみるのもひとつの方向だと思いますね。

中村 海外の雑誌で、専門は違うにしても、この雑誌に類するものはありますか。どうも、こんなものを作ろうと考えるのは、アンパンやかつ丼を生み出した日本人しかいないような気がするのですが……(笑)。

新谷 海外の交通関係の論文誌や雑誌で、学際的に幅広い形でつめていこうとするものは見かけませんね。やはり、それぞれの専門色が出た編集になっています。

小口 その中でも、それぞれの専門色から半分ほどはみ出しているものもあります。そこから、われわれと向き合えるものを探していくわけです。ダイレクトに学際的なものはないかも知れません。

中村 例えば、『ナショナル・ジオグラフィ』という雑誌があります。これは、割といろいろな側面からアプローチしますが、常にある地域を対象としています。そして、絵や写真がたくさん入っていて、寝ころがって読めるものです。われわれのとは、かなり違ってきます。

新谷 この雑誌は、学際的な学会の論文集ですから、寝ころがっても読めるように分かりやすくといっても、やはり限度があります。前に戻るようですが、これを熱心に読む人は、ある問題意識をもって、その問題に関連することを調べていくと、この雑誌の特集号で扱っていることを知り、これはいいといって、バックナンバーを読むような人です。私の研究室の若手を見てみると、現在は交通が重要な問題になっているから、それを幅広く勉強しておかないと、実務の研究ができないということによく読んでいます。その点では、ほかの専門誌には、1冊の形で、交通の問題をうまくえぐっているものはありません。

辻村 交通に幅広い関心をもって、研究なり実務に取り組む人が読者層としているわけですから、従来どおりの硬い側面は $\frac{2}{3}$ ぐらい残して、あとの $\frac{1}{3}$ をややアトラクティブなものにしていくのがいいと思います。例えば、それは論争的なシンポジウムです。今は、非常に情報が豊富で、オーバーフローになっています。そこでは、どうしても情報をセレクトしていくことになりますが、そのときに、社会心理学のメカニズムとして、自分の既存の態度、立場、オピニオンなどに合わない情報は、心理的矛盾を生じて、不快感を生じますから、自分の立場に合った情報を選ぶ。つまり、情報の偏食を行っていくわけで

す。しかし、討論となると、いやでも自分とは反対の意見にも接触することになります。そうした意味で、論争的シンポジウムを重点的にやって、アトラクティブなものにしていくのも、ひとつの考え方だと思います。

新谷 今ある誌上シンポジウムには、そうした意味も含まれていると思います。個々の論文では、どうしても書きにくい、書いたとしても非常に断片的になってしまうような論点なり、問題意識をシンポジウムで、いろいろな立場からぶつけ合ってもらって進めています。ただし、これがアトラクティブになっているか、論争的かどうかとなると、不十分な面もあるかも知れません。

それから、外国からの情報については、小口編集委員長の後半の時期から、断片的ではあるが、外国人の論文が毎号、1編ずつくらい入っていました。それを私のときに、欧米だけでなく、東南アジアに目を向けて、現地の人に現地の意識で書いてもらうということで、マレーシア、スリランカ、フィリピン、シンガポールの交通問題を順次、掲載したわけです。これは、ひとつの試みとして、東南アジアに関するアトラクティブなかわり合いをしていこうという、この学会の姿勢から出てきたと思います。

また、海外の文献から、特集テーマに関連した論文の概要を紹介する「海外文献紹介」の欄を設けたほか、「となりの雑誌」というタイトルで、何らかの形で交通に関係している雑誌の紹介なども、私のときにスタートしました。このように、在来の内容を多少ともアトラクティブにするという意味で、いくつか試みたのですが、確かに人文科学的な問題意識からのアプローチが少ないことが、今後の課題のような気がします。

6. 改めて学際的論議を起こそう

荻原 先ほど過渡的な段階として、多学的な方向ということでしたが、今の状況ではそうならざるを得ないと思います。言いかえますと、学際的なアプローチとは、全く新しい学問になるかも知れないと考えられるからです。ですから、今の専門に分割された領域から学際を追求すれば、異端になってしまうということです。異端がいつか正統になるという見通しを立てれば、交通とは、そうした性格を持っている研究対象だと思っています。異端が一つの新しい正統派になる過渡的な段階として、この学会と学会誌が新しい学問、あるいは学問領域を究極的にめざす

方向へ進んでもいいという気がします。というのも、何か専門を持ったひとりの人間が、学際的な仕事をなし得るかということと、もしできたとしても、学術的な意味で十分な評価に耐え得るような研究ができるかということは、極端な問題の立て方ですが、それはたやすいことではないと思います。ですから、この学会が異端から正統への過渡的段階をになって、まどろっこしいでしょうが、しばらくはその状態で進まざるを得ないという気がします。

そこで、編集委員の私に何ができるかという、私個人では何もできません。私にできるのは、なるべく私の領域の人々に声をかけて、交通をやってくださいと言うことと、何かのかたちで、学会へ引っ張ってくることですね。人文科学や社会科学のより多くの人々に、交通にかかわってもらう、あるいは交通に目を向けてもらう努力をしないと、どうしても工学系の方だけに学際研究の比重がかかってしまいます。そうしたお任せでは、本当の問題解決にはならないと思います。

辻村 学際研究は本当に難しいことですし、多分、実現しないかも知れません。ですから、多学でいかにざるを得ないでしょう。そうとすれば、先ほどニューネスといいましたが、それに類するような何か交通に関係するものを、もう少しかみ砕いたテーマにして、それにどれだけの分野の人が、どのようにアプローチしているか、何を考えているかを探り、集めることを、しばらく続けたいかがでしょうか。

中村 今のお2人の発言は、2つのアプローチを暗示していると思います。ひとつは、辻村さんがいわれたように、ひとつのテーマに各専門領域からアプローチすることです。もうひとつは、私は荻原さんの発言をやや違う側面で理解したのですが、交通を、例えば、社会学の立場からだけで徹底して追求し、それをこの雑誌に1回、1回特集で載せていくというアプローチになるのではないのでしょうか。

荻原 そうかも知れません。私は、交通に関する社会科学、人文科学からの研究を手当たり次第に探してみたことがあります。例えば、人文地理などの史学の領域ですと、歴史的な視点から見た交通問題はかなり研究されています。それは非常に学ぶところがありました。それから、地理学でも、純粋な地理空間という視点で交通問題が扱われています。こうした、この学会のメンバーにはまだ欠けている、交通にかかわりのある領域にまで範囲を広げ、学際の可能性をより広げていく努力も必要だと思います。

小口 10年を経たのですから、荻原さんのいわれるように、もう1度、学際についてこの学会全体で、根本から考えてみる事が大切になっていると思います。それから、編集については、特集方式のメリットもありますが、デメリットもあるわけで、ある形式に慣れてしまう怖さがありますね。例えば、年5回発行の中で、1回くらいは特集をやめて、ごった煮みたいにしてみたらどうでしょう。よく分からないが、いろいろとごちゃごちゃ入っている感じですが、それが、もう1度リフレッシュするときに大事な感覚というか、視点ではないかと思います。

新谷 確かに、特集方式は、論文が4～5本と、シ

ンポジウム1本で組むのが普通ですから、特集テーマに関しての視点と人材ということで、かなりまとまりやすいものに絞られてしまいがちです。そのため、問題としてまとまりにくいものは、自然と排除されてしまいます。このまとまりにくいところを、どうとらえるかという、特集をはずした五目飯でくみ上げていく。つまり、未熟だが、ある視点からとらえると、かなりその問題については考えている人がいれば、むしろ人物本位で取り上げていくというように、いろいろとやり方はあると思います。

中村 本日はどうもありがとうございました。