

IATSS三十周年によせて

草創期の思い出-「学際研究」は生易しいものではない

鈴木辰雄 AQTEC専務理事

1970年ホンダ安全運転普及本部課長、73年国際交通安全学会事務局課長、78～84年事務局長、84～90年常務理事。故八十島初代副会長は、顕彰とは贈呈する側が評価される、評価されるまでは学会賞贈呈はしないという信念で、創設5年目にしてようやく実現した。



1970年、戦後交通事故死者が最も多い年、ホンダ安全運転普及本部の創設を機に交通安全へ関わった。研究書を貪り、実践は鈴鹿交通教育センター小河原昭三所長から学んだ。しかし、運転理論を聞いて実践するが思うように操作できない。鈴鹿での体験は、書では得られない大変新鮮で感動的だった。この体験がマン・ツー・マン方式、ヒトからヒトへ普及する普及指導員制度を生むことにつながった。普及には、事故の実態把握が欠かせない。手元の警察統計は、およその理解はできても、生かしきることは難しかった。そこで、本田技術研究所の社内従業員の実態調査が、大変わかり易く役立った。また、マニュアルの作成には、心理、生理、医学、工学の先生に相談して指導員自らが作成した。交通法改正で行政から相談を受けたが技術上の問題は指摘できても、人間が起こす交通事故の持つ計り知れない深さと複雑さの解明には何一つ言及することができなかった。

先進国に学ぶためヨーロッパへ飛び、イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、フランスの行政・研究機関で専門家交流の一か月半、また、アメリカの大規模な交通教育の成果実験の見学。この折、学術的な研究機関の必要性を強く感じた。間もなく公益法人設立の機会が与えられ学会創設に携わった。約半年間、寄付行為や研究機関の運営企画、会員の選定など慌しく時が過ぎ、日本には参考となるケースも少なく独断での発足。22名の会員と連日手探りでのスタートだった。最初は、異領域間での会話が通じないジレンマが起った。小人数の場を設け、これをリレーして問題点を絞るリレー・シンポジウム、会員が入れ替わり討論を繰り返した。シンポジウム部会の故千葉康則、合田周平、岡野行秀各会員が努めた。一方、会員代表の故岡並木会員が中心の研究部会、故江守一郎、辻村明各会員と喧々諤々議論して「なんでもいい、テーマを決めよう。誰でもわかりやすいテーマを選ぼう」そして「数寄屋橋交差点の研究」ともう一つ、当時社会問題の「東西暴走族の研究」を選んだ。この研究課題に全員参加した。異質併行の4チーム同時に発足、事務局も別々、用意ドーンでスタート。その間に併行して月例会、国内シンポジウム開催、小口泰平会員の学会誌発刊、浅井正昭会員の情報検索、国際シンポジウムでは岡部冬彦会員、野口薫会員など、活動を軌道に乗せるため、会員、顧問、理事、事務局が全員一丸で取り組んだ。この草創期の思い出は生涯忘れることはできない。

ふり返ると全員が「自己否定」と大乘仏教の「自利・利他」の心境に達したのかもしれない。一旦、専門分野を外に置き、議論に参加する。そこには、気づかなかった新しい発見が必ずあると一人ひとり感じたからではないだろうか。「なるほど、それは大切なことだ」との異領域からの発信は、新しい興味と魅力につながる「場」と化した。参加へ希薄だった会員さえ、この魅力に引き込まれた。人間は、とかく経験しないことは、予測は不可能。「志を共有し」「成果」が期待できると実感したときは、既に設立5年目を迎えていた。

故茅誠司初代会長は「ややもすると繭のように自分の糸で自らの殻に閉じ込めてしまう」ということを常にいさめ、これを如何に乗り越えるか問い続けた30年でもあった。これからもそうであってほしいものである。ゼロからスタートした当時の関係者に心からの感謝と御礼を申し上げます。