

学際研究における交通研究のあり方と業績の評価

— ほう賞助成部会の流れから —

岡 並木* 越 正毅** 辻村 明***
 新谷洋二**** 宮川 洋*****

ほう賞・助成事業は、研究調査事業と並んで、当学会の学際研究の重要な柱となっている。今回は、当学会設立以来のほう賞・助成事業の歩みをたどりながら、学際研究の視点から交通研究のあり方と今後の期待される研究分野を探るとともに、学術業績の評価における文科系、理科系の相違、学際研究の評価などについて論議を進めた。出席者は、ほう賞助成部会の初代、2代および現委員長の越、宮川、辻村の3氏と、企画調整委員会世話人の岡氏、本誌編集委員会委員長の新谷氏である。

**Studies on Traffic as Interdisciplinary Research and as
 Evaluation of Achievement**

— From Our Experience at the Awards and Grants Department —

Namiki OKA* Masaki KOSHI** Akira TSUJIMURA***
 Yoji NIITANI**** Hiroshi MIYAKAWA*****

Awards and Grants is one of the most important interdisciplinary activities, along with Investigatory research at IATSS. Tracing the history of awards and grants activities, we have discussed how the studies on traffics as interdisciplinary research should be, which field of research we are now anticipating and the difference of evaluation between liberal arts and science.

The participants are the first chairman of Awards and Grants Department, Prof. Koshi, the second chairman, Prof. Miyakawa, the present chairman, Prof. Tsujimura, Chairman of the planning and cordination committee, Mr. Oka, and the chairman of editorial committee, Prof. Niitani.

1. ほう賞に対する考え方：これまでの流れ

新谷（司会） 本日は増刊号にちなんで、当学会のほう賞・助成活動の流れを追いながら、交通研究と学際研究のあり方などを討論したいと思います。そのねらいは、まず、これまでのほう賞・助成活動の中で、学術業績を学際研究との関連でどのように考えてきたのか、今後いかに考えていくべきかを明らかに

かにすることです。そして、学際的な意味での交通研究のあり方においてほう賞を考えていく、また、今後の期待される交通研究の分野を考え、それへの助成を進めていくことが必要だと思いますが、こうした各分野の研究を学際的な意味において、いかに育てていくのかという問題も明らかにしたい。これにあわせて、今後のほう賞・助成の研究調査部会におけるあり方、ひいては当学会におけるあり方を検討することは、学際研究を発展させるためにも有効だと思います。

最初に、ほう賞と助成のうち、ほう賞について、これまで当学会がどのような形で考えてきたのかという歴史的な流れを、初代の委員長だった越さんに紹介していただきます。

越 学会が設立された当初は、ほう賞は権威ある賞にすべきだという大方針があったわけです。その一

*朝日新聞社編集委員
 Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press

**東京大学教授（交通工学）
 Professor, 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

*****東京大学教授（電気通信工学）
 Professor, University of Tokyo
 昭和56年6月10日実施

方で学際研究が柱としてありましたから、学際研究、業績で、なおかつ権威あるものとは、具体的に、どういう人のどういう業績を対象にしたらいいのか、かなり議論しました。当時われわれは、これにノーベル賞という俗称をつけていました。本気になってノーベル賞とは何かを調べたこともあります。結局、交通分野におけるノーベル賞級の賞ということで、50年の2月9日に、その基準案をまとめて印刷したわけです。

その案は、①交通およびその安全に関する学術的な研究を行い、学術振興に顕著に貢献したと認められる個人または団体、②交通およびその安全に関する学術的な研究の成果を生かし、健全な交通社会の育成に顕著に貢献したと認められる個人または研究所、の2点にわたります。①は学問的な研究、学術的な研究を、②は業績、応用を対象にしています。とくに応用については、一時的にもはやされてある程度の評価を得たものの、後になって反対の評価が変わることもあり得ますので、ある程度の評価が定着したとみなされる時点まで待とう、というコメントがついています。それから、学会員はほう賞の対象からはずすというルールをつけました。学会員を含めると、うっかりすると内部でただ贈りあっているということにもなりかねないので、学会員以外を対象にしたわけです。

こうして案をまとめたのですが、次に、その研究や業績を誰が、どのように評価するのが問題になりました。学際性ということで、様々な専門分野の人が当学会に集まっているわけですから、その中で何か共通した評価ができないものか、いろいろと議論したのですが、ついに分からずじまいでした。しかし、そのうち時間がたてば、「これはすごい」というものも出てくるかもしれない。それまではあまりあわてふためいて賞を出すこともあるまい、該当者なしがしばらく続いてもいいではないか、ということで、私が担当している間は、ついに該当者なしだったわけです。ノーベル賞級といわれると、どう探しても出てこなかったということです。

新谷 本誌に掲載された論文を対象にして、論文賞的なものを考えようという議論もあったそうですね。

越 それも途中で出たことは出ました。ところが、現在はよく知りませんが、当時は、非常に先鋭的な研究論文は他分野の人には全く分からないだろうし、また、他分野の人に共通するオリジナルで、啓蒙的な一般論的な論文は出そうもないということで、本

誌を対象にした論文賞は具体化せずじまいだったわけです。

岡 ほう賞が実施されたのは、2年前の学会賞からですか。

新谷 54年度が最初ですね。越さんの時代はノーベル賞級を求めて、ほう賞が具体化できなかった時期ですが、そのほう賞を実現された宮川さんの時代の経過をうかがいたと思います。

宮川 越さんがレールを敷いたほう賞・助成のうち、ほう賞は懸案事項として引き継いだわけです。越さんの時代は、学際研究とは何かについて、当学会の立場がまだ明白でないうちに、外部の研究や業績をほう賞するのは早過ぎるという事情があったと思います。私自身も、ほう賞は外部のいいものを単にひろってくるというのではなくて、われわれ関係者がそれなりの努力をして発掘する、あるいは一緒に育てていくものだという気がしていましたので、まず着実に学会内部の仕事の固めてから、外部のほう



宮川 洋氏

賞に手をつけていくという道筋を考えますと、性急にほう賞を実施しなかったのは順当だったと思います。

私は52年度から引き継いだのですが、そろそろほう賞事業を軌道に乗せる時期にきたということと、2年後の54年9月が学会設立5周年で、何か記念になる事業をやりたいという事務局サイドの希望もありまして、54年までの2年間で十分に審議して検討すれば、必ず立派なほう賞ができるということで、ほう賞計画を立案し、進めたわけです。そこで、国際交通安全学会賞を業績部門と論文部門の二つに分けました。業績部門は、交通およびその安全に関する①施策の推進、普及、啓発等、②機器の開発あるいは設備、施設の建設等に多大な業績をあげた個人または団体を顕彰するもので、特に過去3年以内に成果が顕著となったものを対象としています。論文部門は、学会誌が出ているわけですから、広く一般から公募するというよりも、やはり学会誌とリンクさせて、そこに掲載された論文の中から立派なものを顕彰すると同時に、学会誌を育てていくのが適切

だろうということを進めたわけです。

おかげさまで、5周年記念事業として昨年1月に54年度の業績、論文両部門の受賞式を行いました。業績部門は、「交通工学研究会の業績」と「沖縄県交通方法変更対策実施事業」の2件を顕彰しました。論文部門は、規定では毎年2件以内ですが、初年度については、対象が本誌の創刊号（50年9月発行）から54年12月発行号まで、かなりの論文がありましたので、角本良平、船津孝行、菊池哲彦、宮崎正雄、各氏の論文4件に学会賞を差し上げたわけです。2回目の55年度は、業績部門に「フィリピン道路交通訓練センター事業の設立運営」の1件を選びましたが、論文部門は見送ることになりました。これは、前年度に対象になった以降の論文といたしますと、解説的なもの、レポート的なものがある、いわゆる論文賞の対象となるようなオリジナルな論文はかなり数が限られ、その中から2件選ぶよりも、55年度の方も併せて56年度にまとめて選考したほうがよろしいということで、一応見送ることになりました。

2. ほう賞における業績の評価

新谷 ほう賞も、越時代のノーベル賞級を、宮川時代の現実的な形で実施していく段階に至り、続いて今年度から辻村さんが、新たに募集を始めることになったわけです。これまでの経過をふまえて、辻村さん、何か抱負のようなものがありましたらお願いします。

辻村 初代、2代の委員長がいろいろと軌道を敷き、苦勞されてきたわけですから、それから外れないようにしたいと思います。ただ、越さん、宮川さんともエンジニアリングの自然科学系の方で、引き継ぎもスムーズにいったと思いますが、私にはどうも分からないことが多い。まず、業績という言葉からして、文科系と理科系では、意味合いが全く違うという感じがします。例えば、業績部門に選ばれた3件はいずれも理科系のものですが、理科系では、業績とは制度や施設をつくるもの、論文とは研究のペーパーのように活字になったものと考えているようです。しかし、文科系では施設やものをつくるなどということはありません。われわれが業績という場合は、研究業績で、プリントされた活字です。社会科学系でも人文科学系でも、最も先端的な業績は、まず論文として発表されるという点では自然科学系と同じですが、文科系では論文はボリュームが少ないということから、あくまでもファーストステップであって、

本格的な業績は単行本にして出版するというのが通例です。こうした文科系の業績の考え方が、これまではやや欠けていたという気がしますので、今後注目したいと思います。

それから論文賞ですが、自然科学系の方のいう先端的な業績や研究が論文に出ることと学際性との両立が、非常に難しいのではないのでしょうか。かつて、江守一郎さんと私とで、学際性をめぐってインターかマルティかで論争になったことがあります。私はマルティ、多学でもいいと考えています。それぞれの領域が全体の枠組みの中で、どういう位置付けを持っているのかが明確になれば、必ずしも江守さんのようなインターでなくてもいいと思います。ですから、個別の専門領域では視野に入らなかったような問題で、学際的に提起されるようなものであれば、少し甘く採点して取り上げていきたいと考えています。いずれにしても、これからの話ですからやってみないと分かりませんね。

新谷 辻村さんから、ほう賞する場合の学術業績の評価が、やはり文科系と理科系で違うという問題提起がありましたが、越さん、宮川さん、どのようにお考えですか。

宮川 それに関連して、少し補足します。ほう賞は育てていくものというのが私の基本的な考えですから、過去2回のほう賞が完璧な形になっているとは毛頭考えていません。工学系の間は、どちらかというと、あまりフィロソフィーなしにバタバタと始めるのが好きでして、是非このあたりでフィロソフィーを入れ、よりベターなものに育て上げていただきたいと思っています。

さて、辻村さんが指摘された、ほう賞の業績が著作物を軽視しているという点ですが、先ほどあげた規程の「交通およびその安全に関する施策の推進、普及、啓発」のうち、普及、啓発については、多少研究的な業績も入るだろうと考えていたわけです。著述のようなものが関係者に非常に感銘を与えれば、それなりに啓発、普及になると思いますが、文科的な業績をほう賞に積極的に取り入れようとするれば、そうしたものを別項目で立てたほうがよかったですのではないかという気はしています。

それから、研究論文についてですが、学会誌に投稿する人は、学際性を意識して、自分の固有の専門分野で論文を発表する場合と異なり、他分野の人も読者に想定して執筆することになります。ですから、その専門分野の人から見ると、論旨の進め方が少し

あいまいだったり、多少甘かったりするという点があるかと思いますが。こうした点を考慮しつつ、論文の評価、特に学会賞の論文評価をいかにすべきか、いろいろ審査し、何らかの基準をつくらなければならないだろうとなったわけです。そこで、それぞれの専門分野での厳密な評価を経るとなると非常に難しい面もありますので、その専門分野からみても、ある程度の厳密さや貢献度が認められるとともに、他分野の人に非常な感銘を与えたということの評価の中心にしようということで、基準を考えたわけです。しかし、どうも学会誌に載った論文だけでは評価を定めにくい点もありますので、今後は、学会誌掲載論文プラス関連論文・業績を含めて評価したほうが実質的であると考え、次の辻村委員長へ申し送りました。

新谷 学術業績の評価の違いについて、越さん、何かご意見がありますか。

越 辻村さんの言われるとおりでと思います。評価という点では、むしろ論文賞が難しいと思います。宮川さんのお話も、かなり苦しいところがあると感じました。専門分野の論文は、どうしてもオリジナルでなければならない。となると、勢い先端的なものになる。これは、その専門分野以外の人に読ませても、多分全く評価できないでしょう。ですから、そうした論文は学会誌には出てこないと思います。逆にいえば、そういう学会誌の性格の中で、論文賞にふさわしい論文とは何かという判断基準をつくることは、依然として非常に難しい面が残っています。

辻村 理科系の先端的な論文は、それぞれの専門学会で授賞される可能性も多いわけですね。やや我田引水になりますが、先端的な論文は、それぞれの専門学会でないと厳密に評価できないし、やはりそちらで扱うほうがいいと思います。当学会の場合は学際性になっていますから、先ほど宮川さんが話されたように、分野の違う人間に非常な感銘を与えた、ショックを与えたということに重点を置く評価に大賛成なんです。

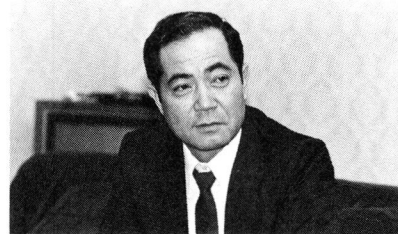
新谷 ですから、学際研究の評価では、他分野の人々に非常に感銘を与えても、それと同じ分野の人からは、かなり厳しい意見が出てくるのが問題としてあるわけです。結局、学際研究そのものの評価をいかに考えたらいいいのか、そこが一つのポイントになってきますね。それから、辻村さんが言われた、いい著作とは先端的研究の集大成になるのか、それとも非常にポピュラーなものも含めているのか、そ

の点も一つの問題としてあるように思います。

越 啓蒙論文みたいなものを、いい論文というのでしょうかね。

辻村 われわれのほうは、その先端的業績が出にくいものですから、かなり啓蒙的になってしまいますね。自然科学系では、先端を競っているわけですから、どちらが優れているかが評価しやすいのですが、われわれの領域では、とてもそうした評価はできません。もともと、学際研究には、自分の領域では何も話せないのに、他分野の何も知らない人のところへ行くと大きな顔をして話せるといった、そういう弱点がありますね(笑)。しかし、当学会のメンバーは、それぞれの分野で一流の方ということでセレクトされているのでしょうから、交通に関係しながら、交通プロパーの方には気がつかなかったような、面白い問題提起があって、それが他分野の人に感銘を与え、ショックを与えれば、最先端の優れたものでなくてもよろしいと、かなり甘く考えているのですが……。

越 最先端ということは無理でしょうね。



越 正毅氏

岡 先端的であれば、それにこしたことはないが、やはり、先端の評価の仕方が問題になりますね。

宮川 確かに、単なる啓蒙ではなくて、新しい視点を与えてくれる、オリジナリティのある啓蒙であってほしい。

辻村 恐らく、個々の専門分野における常識的なことを解説しただけでは、他分野のよく知らない人にも感銘は与えられないと思います。分野は違っても、驚きを覚え、ショックを受けるものは、やはりあると思います。これは、文章表現の問題もあるのですが、失礼ながら、理科系の方の論文は、文章の味というか受ける感銘が、いま一つという感じがして……。

越 私が文章を書くときは、それなりに時間をかけて推敲しますが、それは読者に感銘を与えるためではなくて、どれほどスペースフィックに自分の言いたいことを表現できるか、ただそれだけのためです。

岡 それは文科系でも同じです。感銘を与えようと

思うと書けない。どうしたら分かりやすく書けるかが念頭にあって、感銘を与えるか否かは結果にすぎませんね。

辻村 なまじ感銘を与えようと色気を出すと、だめなんでしょうね。おのずからにじみ出てくるものがあればいいわけですが……。

越 若い人の論文に手を入れる役が多いんですが、このくらいの範囲のことをいうなら、この程度の言葉を使えばいいのに、範囲をとび抜けた言葉を使うものですから、こちらにはよく分からない、というたぐいのことはあります。

宮川 書く場合に、読む人のバックグラウンドが分かっていると書きやすい。専門領域内では、それははっきりしていますが、当学会のような学際学会では、そうした前提条件が明らかでないから、非常に書くのが難しいですね。

辻村 理科系の場合は表現力ではなくて、やはり内容第一ということになるわけですね。文科系ももちろん内容が大事ですが、テクニックを労するという意味ではなくて、やはり表現力がかかなり重要になってきます。

新谷 学際研究については、本学会設立以来、論議が続けられているのですが、いま皆さんが話されたように、業績なり、研究論文を評価し、ほう賞することによって、学際研究の輪郭というか、ポイントが明らかになりつつあるように思います。今後とも、ほう賞を一つのきっかけとして、交通に関する優れた学際的な業績、研究論文が出てくることを期待したいと思います。

3. 助成に対する考え方：これまでの流れ

新谷 次に、ほう賞助成事業のもう一つの柱である助成について、話を進めることにします。助成には、研究助成、研究者の海外研修助成、外国の研究者に対する招へい助成の3つがありますが、まず、越さんから、助成の経過についてお願いします。

越 ほう賞に比べると、助成のほうが具体的に考えやすかったので、割とスムーズに具体化できました。まず、当学会は学際性と並んで国際性を重視していますから、国際的な活動を助成の中に折り込みたいという意向がありました。そこで一つは、若い研究者が外国にある国際的な学会にペーパーを出しても、行く旅費がなかなか工面できないことがよくありますので、そこに補助すれば相当有意義に使ってもらえるということで、研究者の海外研修に助成金を出

したわけです。もう一つは外国人研究者の招へいで。それまでは、日本の研究者が外国のお金で海外へ行きましたという話はあっても、外国の研究者が日本のお金で日本に来たという例がありません。招へいする財源がなくて、一方通行ばかりというのもおかしな話ですし、外国人研究者にも日本を知りたい、あるいは留学した日本人をかなり面倒みだが、その日本を一度訪ねたいという人もいるでしょうし、招へいする日本人研究者とも密接な関係が生まれることは意味のあることです。当学会でその財源を助成しようとなったわけです。細かくなりますが、当学会が直接招へいすると、いろいろな意味で十分にお世話できない面も出てくるので、外国人研究者を招へいしたい人に助成するというスタイルをとることにしたのです。招へいする外国人研究者については、当初はノーベル賞クラスとはいわないまでも、高名な、非常に業績のあがった、評価の固まっている研究者を対象にしたいという考えがありました。実際にも、その考えできたわけですが、最近になって、評価の固まった人ばかりではなくて、例えば、開発途上国あたりの、これから伸びようとしている研究者も対象に含めたらどうかという意見があります。私もこれには賛成ですが、そのあたりが今後の課題ではないかと思います。

最後に研究助成ですが、これも限られた財源をいかに有効に、喜んで使ってもらえるかを基本的な考え方にしました。そこで対象としては、ちょっと動けば少しくらいの研究費は何とかなる名をなした研究者よりも、追加研究費に困っているような若い研究者にしたわけです。もう一つは支出の時期を重視しました。もろうほうとしては、研究費の端境期にタイミングよくもらえれば非常にありがたい。官庁の研究費などは、暮近くなってから出てくることが多いので、それまでの期間は金欠病でいまま研究に意気が上がらないことが多い。その空白を埋めるようにお金を出せば、同じお金でも効果的に使ってもらえるということで、年度初めに助成金を出すスタイルをとっているわけです。

新谷 こうして軌道に乗ってきたわけですが、それを進めていく段階で、またいろいろと問題が出てきたと思います。宮川さん、その点はいかがでしょう。

宮川 基本的には、その軌道に乗って進めたわけですが、研究助成については、私が引き受けた当初は、若い研究者でなおかつ地方の大学の方に重点をおき

ました。最初の年は、東京とか関西の旧帝大からの申請をバツサリ切ったりしましたが(笑)、それ以後は、必ずしも有名大学はダメということにはしていません。考え方の基本としては、やはり若手で研究費に恵まれないところに差し上げることと、実質的にある程度の研究レベルに達して、しかも学際的な研究を対象としたわけです。学際的な形はとっていても、単なる寄り合い所帯になって申請されたものは望ましくないのですが、そのあたりが多少矛盾している面もありました。学際的という新しい試みが多いわけで、いわゆる個別分野での評価から考えると、多少首をひねるようなものも出てくる。しかし、そのあたりは勇気をもって、学際的なものを取り上げ、募集要綱にも、学際研究を歓迎しますというような言葉を新たにしたりして、少しずつでもいい研究を育てていきたいと考えてきたわけです。

海外研修については、全体の予算の枠がありますので、かなり著名な方とか官公庁の方で、それなりに然るべきルートを使えば旅費が工面できるという申請もありましたので、若干しぼっています。海外研究者の招へいでは、先日、辻村さんとの引き継ぎのときに、やや分野が偏っているのではないかという話が出ました。招へいされた方が、工学系とか心理学に偏っていたという面も、確かにあります。長期的にみて、分野ごとのバランスも、ある程度考える必要があるように思います。

それから、助成の成果を学会事業として広く知ってもらうために、54年度から研究助成報告集を発行しました。これによって、当学会が志向している研究テーマの大筋の方向性を示すと同時に、申請してくる研究テーマの重複を避けようとしたわけです。これは、私が引き受けたころから、分野は違っても同じようなテーマのものが申請されることが多くなってきましたので、異分野間のコミュニケーションをよくし、それぞれの研究成果を交換する手助けになれば、非常にプラスになるだろうという意味も含めて、報告集を作ったわけです。

辻村 越、宮川のお二人が話された助成事業の方向性については、全面的に賛成で、私も大体この線に進めていこうと考えています。ただ、とくに新しい方針というわけでもないのですが、学際性、国際性と並ぶ当学会の重要な柱である現実応用性についても助成の基準として考えてみたいと思っています。私がいままで務めていました研究調査部会のプロジ

ェクトの採択についても、この三本柱を基準にして進めてきましたので、助成もこの線できいこうと考えているわけです。そこで、学際と国際についてはすでにお二人の話で十分だと思いますので、現実応用性について少し触れますと、これは私の一番苦手な領域なのですが、若手であまり研究費に恵まれない方の場合は、何も学際的に隣接した人間を集めてなくても、狭い領域ではあるが応用可能性に基づいた研究であれば、よろしいのではないかと考えています。それから海外研究者の招へいを発展途上国の人に広げていこうか、研究助成については、研究費の端境期に支給するなどの点は全くその通りだと思います。いまは、いつ頃支給しているのですか。

越 当初から4月に支給できる体制をとっています。
辻村 研究によっては、年度初めにある程度研究費がないと困るものもありますから、早いほうがいいですね。ある人に聞いたのですが、チョウの研究者で、チョウのふ化を調べるのは春先でないという意味が



辻村 明氏

ないから、4月にもraitたいが、官庁の場合はいろいろと制約があって、どうしても遅くなるということです。

新谷 報告書は3月に書き上げたが、次のステップへ持っていきたい、あるいはもの足りないところがあるから、いろいろと調査とか実験をしたいと思っても、そのお金がないことが多い。そのところへ継ぎ足し水というか、研究費が出てくると非常に効果的です。その意味で4月に支給されるシステムは、研究者にとってはありがたいと思います。

越 当学会が4月に支給するメリットは、そうした研究費の空白を埋めるとともに、新たな研究費の呼び水になることですね。当学会の助成が一つの実績となって、官庁に申請中の研究費が年度の後半に許可されるということもあるようです。その研究のよさを、当学会の助成が保障する形になっているわけです。

辻村 研究助成の申請が多くて、セレクトするのが大変だったということはありませんか。

宮川 54年に京都で当学会の国内シンポジウムを開

いたときに、先ほどあげた「研究・研修助成報告集」を参会者に配ったら、その年は非常に申請がふえて、32件になりました。今年の国内シンポジウムでも同じようにしたら、かなりふえると思います。

辻村 自然科学系が多いのは当然ですが、やはり熱心ですね。

岡 文科系は少なくて、情けない。

辻村 人文科学なんて、やはり申請するつもりがないのでしょうね。

越 理科系は本だけで済まないから、どうしてもお金がかかるようになります。

新谷 確かにいままでは、交通工学系とか交通計画系に入るエンジニアリングの分野が多くて、全体の半数くらいを占めています。その次に多いのが電気通信、心理といった分野で、文科系は少ない。文科系の交通に関連した研究が出てくると、学際的という意味からも非常によろしいわけです(Table 1)。

辻村 われわれのほうは、まず交通という拒否反応を示しますね。交通は下世話な話だといって……(笑)。交通経済学はあっても、交通社会学はまだありませんからね。

宮川 ただ最近の傾向を見ますと、工学系といっても、その中身は、バイパスをつくる際の住民意識の調査といった社会調査がほとんどです。とくに新谷さんのご専門の都市工学は、どちらかという工学部でも毛色の変った分野で、かなり文科系的な、経済とか、社会調査的なものを使う場合が多い。また、土木では交通工学に、交通経済と関係するような研究がかなりあります。

越 工学といっても、交通経済の問題とか、社会計画系の騒音が何ホーンくらい下がるか、住民は我慢できるかといった問題は、やはり身につまされている課題ですからね。

4. 助成研究の望ましいあり方

新谷 辻村さんの言われた学際、国際、応用可能性となると、その中に自然科学の話だけではなくて、いわゆる社会科学から自然科学へ結びついたような研究を出してほしいと思います。例えば、時おり交通を社会学からみたとか、法学からみたという研究がありますが、できるだけそうした観点を助長していきたいとは思っています。しかし、何せ自然科学系の応募に比べると、文科系は少な過ぎます。

辻村 だんだんふえてくるのではないのでしょうか。例えば、文部省の科学研究費でも、ようやく学際研究

が始まろうとしています。私自身も、いま二つのプロジェクトに引っ張り込まれました。来年度からなのですが、一つは環境科学で、これまでは公害問題

Table 1 研究助成の内訳
Contents of Research Grants

年度 分野・件数	年 度						
	49	50	51	52	53	54	55
申請件数	11	12	14	18	14	32	19
決定件数	7	7	6	6	7	6	6
★工 学	3	6	9	11	12	26	14
交通工学	1	2	5	7	8	13	8
制御工学	1	1					
電気通信工学	1	1	1			4	1
土木工学		1		1			
情報工学		1					
都市工学			1	1	1	2	1
自動車工学			2			1	
交通機械工学						1	
流体力学						1	
生体情報処理						1	
医用電子工学					1		1
システム工学				1	1		1
伝送工学					1		
超音波						1	
計測工学						1	
光弾性学						1	
建築学							1
熱流体工学							1
★心理学	4	3	3	4	1	4	3
社会心理学	1						
実験心理学	1			1		1	
知覚心理学	1		1				
労働心理学		1					
生理心理学		1					
発達心理学			1				
教育心理学				1			1
交通心理学						1	1
情報心理学						1	
心 理 学	1	1	1	2	1	1	1
★医 学	2	2	1	0	0	0	1
泌尿器科学	1						
神経科学	1	1					
整形外科科学		1					
小児医科学			1				
眼 科 学							1
★経済学	1	0	0	0	0	0	0
★教育学	1	1	0	2	0	1	1
★デザイン学	0	0	1	0	0	0	0
★統計学	0	0	0	1	0	0	0
★法 学	0	0	0	0	1	1	0
行 政 法					1		
民 法						1	

の関係という自然科学の人ばかりでしたが、そこへ人文・社会科学系の人々が参加して、どのようなアプローチができるかという問題意識をもって進めるわけです。私は社会学のほうからアプローチしますが、諏訪湖の汚染問題を対象としたいと思っています。海洋の汚染ですと、あまりにも広すぎて、規制といっても難しすぎますので、こじんまりと実験もできる諏訪湖について、その汚染とコミュニティ意識の研究に取り組む予定です。もう一つは、「21世紀の医療と医学」で、医療と法律、医療と経済、社会から期待される医師像などが考えられています。いずれもこれから始まるところです。

越 応用工学になってきているわけですね。

岡 それから、もう少し歴史関係が出てきてもいいような気がします。21世紀の問題を考えるためにも、歴史を見直してみることが必要だと思いますが、歴史的な観点からの問題意識はちっとも出てこない。

宮川 これまでの研究助成の中で、それぞれの年のセールスポイントみたいなものを、具体的テーマでこれがこの年の特色だというものがあれば、出すといいかもしれない。

新谷 その年の特色というものは、従来はあまりなかったような気がしますね。

岡 観点を逆にしてもいい。こちらで判断して、もう少しこの分野を開拓してほしい、という狙いをつけることも考えられます。

宮川 あまり受け身で待っていないで、こういう領域が考えられますよ、といったセールスポイントみたいなものを、それぞれの年の応募要綱の中に入ってもいいかもしれません。それだけに限定されても困りますけどね。

越 募集要綱に書いたりすると、そうした細かいニュアンスが伝わらないので、学会のメンバーに月例懇とかシンポジウムといった機会をつかまえて、こういう研究を助成研究に期待しているんだが、このあたりを若手に話してくれないか、といった伝え方のほうが実績があがると思います。

辻村 メンバーもふえたことだし、ピラを配るよりはいいかもしれませんね。

新谷 特色といえば、最近ではテーマ自体は小さいものですが、一つの専門分野の独自の研究ではなく、いくつかの領域にまたがるような、あるいはそうした方法を使った研究がふえてきていることは事実です。これは、先ほども話に出たように、交通工学、都市工学、電気通信学、心理学、交通教育といった

分野が、だんだんと領域を広げてきているということなのですが、まだまだ欠けた部分もあります。ですから、今後は欠けた分野の応募を期待するような形でアナウンスすることに努めていくと、この学際研究の中の助成研究がバランスよくふくらんでくる可能性はあると思います。

辻村 トヨタ財団などでは、いまコミュニティの問題を重点的に助成していますね。

宮川 当学会でも、都市工学的な問題とか、都市環境の問題、あるいは障害者の問題など、具体的な内容としては半分以上はコミュニティに関係しています。最近、そうした分野については、かなり粒のそろった研究がそろってきたという感じがします。しかし、逆にそれに乗ってこない研究もかなりあって、こちらとしては、個別学会ですむようなテーマは、どちらかというとお断りしています。少しでも学問領域の幅を広げることを志向しているわけです。分野としては特定分野の応募であっても、領域を広げようと志向している研究を取り上げてきて、最近是非常に質の高いテーマが応募されてきています。

新谷 学会誌のほうでも、いいと思われる研究は、



新谷洋二氏

こちらからすすんで願うように図っていますので、これが軌道に乗ってくれば、若手研究者の学際研究に対するそ野が広がってくるのではないかと期待しているわけです。

宮川 学際研究といっても口先だけでなく、学会誌にどんどんいい論文を発表する、これが一番土台になるのではないのでしょうか。

新谷 学会誌の論文は投稿も含めて、ほう賞の対象になりますから、編集委員会でも投稿論文に対しては、かなり厳重に審査して、修正すべき点は修正をお願いしています。また、論文によっては、あまりにも専門的すぎるとか、内容的に欠ける点があれば、お引き取りを願うこともあるくらいで、交通に関する学際研究論文の質を高めるべく努力しています。こうしたことが一つの伏線となって、できるだけいい助成研究の成果を出していただくとか、助成研究から学際研究の芽を育てていく、さらには、いいも

のをほう賞して目標を与えていく、というようなことが非常に重要になってくるかと思えます。

宮川 とくに若い人には、それがあてはまると思いますね。従来のように、その人の業績は固有の分野の論文しか評価されないとすると、学際研究に対する意欲がだんだん衰えてきてしまう。やはり当学会の学会誌が学際研究の発表の場として、それなりの評価を得て、そこに論文が載ることが大きな評価になるという形が理想的ではないでしょうか。

ところで、海外研修助成となると、圧倒的に理科系が多くなりますね。文科系の方は、あまり海外の学会で論文を発表しないのでしょうか。

岡 言葉が勝負になるから、微妙なところが伝わらないと考えているところもある。

辻村 言葉の問題に加えて、論文の評価に黒白がつけがたいわけで、外国の学会で発表したからといって、ただハクをつけるだけのことで、特にどうということはないではないか、という意識がありますね。しかし、若手研究者は次第に変わっていくでしょう。

5. 交通に関する学際研究のあり方

新谷 ほう賞、助成を併せて、今後、交通に関する学際研究をどのような形で考えていったらよろしいでしょうか。

辻村 ほう賞の場合、これまでは当学会員を外すという方針でこられたようですが、これはもっともだという面もあります。ただ、当学会のメンバーが、学際研究ということでは、パイオニア的に一番先端を切っているかもしれない。その意味で、自分たちの仕事に対して顕彰するのはおかしいといえばおかしいが、ある人に与えたから次はこの人にと、たらい回しをするわけでもないの、やはり当学会で行った業績でも、いいものはいいわけですから、学会員に与えてもいいと思います。

宮川 私のと時から、学会員の書かれたものも含めて審査しています。しかし、実質的には、この学会の方は身内ですから、多少辛く審査しているので、それがほう賞の結果に現れているかもしれません。とくに学会員といって除外していませんし、いいものがあれば、積極的に取り上げるべきだと思います。

辻村 そのときに、審査を内部だけでやるのは弊害があるでしょうから、レフェリーを外部の人に委嘱するという手続きが必要ではないでしょうか。

越 当初はそういう議論もありましたが、私のときは、学会員を省くのであれば、そうした大きなレ

フェリーは必要がないということに落ち着きました。

新谷 いまでは、何段かの審査の手順を踏んで決定することにしており、しかもその過程の中で、全学会員の投票による賛否を問うことになっていますから、かなり良心的にやっていると思います。

越 偏っているという感じは、あまりもたれていないでしょう。

新谷 問題があるといえば、やはり学際的と先端的の両方をかなえるという、ある意味での矛盾した形から出てくるものがあります。ある程度学際に重きを置いて、その分野ではかなり入り組んだものを、他の分野とうまく融合させながら新しい道を開いていくという方向を志しますから、どうしても同じ分野の人からみると、「専門分野としてはもの足りない」という評価をされる場合が多くなりますね。

岡 業績部門のほう賞も、学際的ということを出しているんですか。



岡 並木氏

宮川 選考の基準は、第1がその業績の社会的重要度です。第2が社会への寄与度、いわゆる応用可能性。第3が活動方法と視点の独創性。第4が普遍度。これは、たまたまその地域だけに当てはまるのではなくて、外にも適用できるということです。第5が個人または団体の貢献度。第6が困難度となっています。

岡 そうしますと、学際は評価基準に入らないわけですね。

宮川 ええ、業績についてはそうなります。

新谷 それと関連して、これまでの授賞業績は割と国の事業が多く、民間の小規模なものはどうなのかという疑問も出てきます。実際に、あちこちから推薦されてくる業績には、民間の小じんまりしているものが多い。そうしたものを、国の大事業と比較して、どのように評価していくか、これも今後の評価視点として、一つの課題になりますね。

宮川 54年度に授賞した交通工学研究会の業績は、国の事業とは違って、学問上での活躍でしたが、学問上とは別に、もう少し実践的な交通安全への貢献業績に対して、当学会がどういうものを表彰したら

いいのか、これは学会のイメージと結びついているわけですね。交通安全関係については、外にもいろいろな賞がありますから、当学会は二番せんじではなくて、それなりにかなり業績もあるが、これまでは取り上げられてこなかったものをいかに取り上げるか、民間の努力の評価と併せて、こうしたことが、これからの課題になってくると思います。

辻村 例えば、民間の業績にはどのようなものがありますか。

新谷 いままで推薦されたものでは、交通安全運動に寄与した母親の会といったグループが多いんです。しかし、これ自身は非常にいいものですが、大きな全国組織で行われている同じような運動と比べると、どうしてもいろいろな点で見劣りがしてくるという問題があります。

越 それから、交通安全運動については、各地の交通安全協会でも積極的に取り上げて表彰しているし、著名なものは、警察庁長官賞とか、総理大臣賞を受賞しています。

岡 民間の場合は、そういう二番せんじの問題もあるわけですね。だからといって、業績賞はナショナルプロジェクトが受賞しやすいと思わないでほしい。これはたまたまそうなったということですからね。

新谷 非常にローカルなものでも、いいものであればほう賞に値するわけですから、そういうものがどんどん出てくる中で、当学会の評価視点も確立させていきたいものです。

本日はどうもありがとうございました。