

編集委員会委員

山本卓朗

鉄建建設株式会社代表取締役社長

YAMAMOTO, Takuro

まことにささやかながら『運輸政策研究』の編集をお手伝いしているが、大学卒業以来、実務の世界のみで生きてきた私から見て、このレベルの高い季刊誌が今後どのように活用されているのか大変関心を持っているところである。

今の世は世界的な激動の渦に翻弄されていて、どの企業の経営陣も舵取りに四苦八苦している有様である。といって手をこまねていると事態をどんどん悪くするので、とにかく明確な経営方針を示し、断固として実行することに全精力を注ぐということになる。そういうとき何に苦勞するかというと、方針の論理に説得力があるかどうかという点と、どうやって実行可能案に仕立てるかという点である。いかにりっぱな方針でも「かくあるべし」と演説するだけでは誰もついてこない。第一線からは、ではどうしたらいいの?という実行可能案の提示が常に求められている。

理論と実務の橋渡しを担うという『運輸政策研究』に話を戻す。私は実務に携わる一人として、さまざまな調査分析や研究結果をどうやったら活用できるか、いつも考えながら読んでいる。もちろん研究という性格からして実務に直結するわけではないが、本誌が橋渡しを目的に掲げる以上、実務へのブレイクダウンをなお一層意識して投稿いただきたいと思う。

コンピューターを実務に取り入れた頃、都市圏の方面別通勤需要をモデルで想定し、具体的な投資の理論武装に役立てようと考えた。しかしコンピューターの能力もあって、路線別のアウトプットが実感と乖離するなど実用的とはとてもいえないことも多かった。そういう時は鉛筆をなめるから何をやっているのか訳がわからないが、実務とはそういうものである。基本的な考え方が合っていれば良いという割り切りである。パソコンのおかげでモデルの中身を理解できなくても、マニュアルさえ整備すれば恐ろしく高度なことが出来るようになった。その一方で学会の論文集などブラックボックス化した難解な論文があふれているという、それは君の勉強不足だとお叱りを受けるであろうか。分析や研究がすべて実務に直結するものではないが、特に工学の世界では研究のための研究で終わって欲しくないと思う。

次の話もコンピューター活用初期の頃に経験したことである。建設工事の発注にあたっては、工事費を積算し入札予定価

格を決めることになるが、昔は共通の要領もなくベテラン技術者の積み上げ計算にゆだねられていた。長年の工事現場での監督経験とデータが、個人のノウハウとして机の奥深くしまわられていて、後輩は自分で勉強しろと言われて苦勞したものである。高度成長期に入り、爆発的に増大した公共事業量に対応出来なくなって、経験未熟な若い技術者でも積算できるよう積算要領と基本データが整備されたが、コンピューターによるシステム化にはさらに10年の年月が必要だった。しかし取り組んでみると、計算項目が膨大でシステムが巨大化し、それを軽くするためアウトプットに影響しない項目の削除に取り掛かった。例えば手計算の時代に、土を動かす土工事の積算など、ダンプカーと重機械の動きを地形に応じてきめ細かく定めていたが、コンピューターを使った膨大な検証作業によって、係数をさまざまに変化させても総工事費にはほとんど影響しないといった事実が次第に明らかになった。結果として積算の分量が30%も効率化された。このように実用化の過程では論理そのものを簡略化したり、定数化したりすることが常に発生する。情報化時代に乗り遅れないようにという恐怖心から、企業のシステム投資が巨大になり、経営を圧迫するという笑えない事実が起こっている。ペーパーレス化の結果ペーパー使用量が飛躍的に増えたりする。話がいろいろ飛んで恐縮だが、高度化する理論と分析が実務と乖離することも多いと言いたいのである。

最後に『評価』にふれておきたい。政策評価、事業評価、リスク評価などパソコンのおかげでずいぶん興味深い事実も明らかになってきた。しかし誰の視点で評価するかという疑問を持つと話が複雑になる。土木学会誌では1999年に1年かけて、「21世紀の社会資本を創る」というシリーズ特集を組んだ。読者の投稿も多数掲載されたが、三菱総研の村上清明氏が「評価以前」というタイトルで、事業評価手法や民間資金の活用など「社会資本をいかに創るか」というHOWに関する取り組み以前の問題として、「なぜ、今、社会資本に投資する必要があるのか」というWHYの部分で、国民の合意が得られていないのではないか、と述べておられる。

いろいろ考えると「運輸政策研究」はたいへんな役割と課題を負っていることを改めて認識した次第である。