

編集委員会委員

正司健一

SHOJI, Kenichi

神戸大学理事・副学長

社会科学においては、各種条件をコントロールした実験室実験によって、特定の理論の正しさを検証することはできない、と言われていた。このことから、社会科学は「科学」と呼ぶにはふさわしくない、その証拠に経済学者(と呼ばれている人たち)の行う経済予測はあたらぬではないかと言う人もいた。それはともかくとして、われわれの研究対象である交通も、コンピュータやモデル上での思考シミュレーションはできても、いわゆる実験に基づく実証はできないことを考えると、そのアプローチの如何にかかわらず社会科学の一分野として捉えた方がよいかもしれない。そもそも交通を対象とすることは、社会を対象としていることに等しく、実際、英国で各交通研究所の活動を大きく財政的に支えているのは、ESRC(the Economic and Social Research Council)である。

確かに実験は困難だが、検証ができないわけではない。各国、各地域がいろいろな施策・政策を行なっていることもあり、多様な状況における様々な交通関連現象が発生している。それらの経験を周到に分析することで、かなりの程度のことはいえる。たとえばバスの運賃が上昇すれば乗客数は減るとか、しかしその割合は通常上昇率よりは絶対的に小さい(すなわち非弾力的)といったように、したがって、交通研究者にとって、目の前の現象にとらわれることなく、研究対象を注意深く観察・分析する能力は、不可欠なものといえる。また、すべての状況を自ら観察することはできないことから、一見、まったく違った現実と直面している同僚たちとの意見交換はとくに貴重な機会となる。ただ、相手の発言内容を理解するにはそれなりの解釈力も必要になってくる。

こんなことを書き出したのは、今年もオランダからわが国の鉄道運行システムに対する調査団が来日したからである。残念ながら今年の本務の都合で直接の貢献はできなかったが、2003年、05年、09年そして今年と4度にわたって、それも今年は無務担当者レベルと首脳レベルの2チームが相次いで来日するなど、彼(彼女)らが日本から学ぼうとするその姿勢は真剣そのものである。

以前別の雑誌でも少し紹介したが、当初、彼(彼女)らからごく自然に、まじめに発せられる質問の多くは、われわれには予期できないものであった。「運転手や車掌、駅員が指を差して何か言っているようだがあれは何をしているのか」、「なぜ全員がいちいち指差しをしているのか。どこに監視カメラがあるのか」、「車両故障や乗務員の都合で時刻表通り列車が運行できないということが、毎日、どの程度の確率で発生するのか」、「保線作業は本当に夜にやっているのか」、「なぜ、どうやって、複々線でもないのに特急列車が先行する各駅停車を追い越していけるのか」、「なぜ分刻みの正確性で列車を定時運行できるのか」、「正確性を維持するために運休が増えるとい

うことはないか」、「プラットフォームに何のために様々なマークが描かれているのか」、「鉄道と沿線の関係を重視した経営がなぜできるのか」等。われわれにとって日常風景の一つに過ぎない各種工夫、仕掛け、状況に対するこのような疑問に答えていくうちに、欧米の鉄道が、正確性や信頼性、利便性の面で高い評価を与えることができない、わが国のものとは別次元のシステムとなっている原因の一端に気づかされたのは小生だけではない。また、鉄道が持つ本来の能力を発揮させるために導入されているこれらの各種工夫が、顧客にとってもいかにありがたいものとなっているかについても学んだ。

2回目の来日の際、保線作業に用いている車両や信号保安システムについてより詳しく視察し、話を聞かせてもらいたいとの希望を受けた。前回の経験があるので、おそらく超先進的な技術・ハードが両者の違いの因だろうと思つての(技術・ハードへの資金大量投入必要性を唱える報告書作成のために)依頼、とこれを解釈した。そこで、既存のごく一般的な技術を適切に組み合わせて赤信号の手前で止まるシステムをつくりあげ、これをただ着実に実行している日本の現実をそのまま見て頂いて、事実を理解してもらうことに努めた。はたして「何かすごい車両があると思つていたらわれわれが使用している保線用車両と同じだった」、「移動閉塞といった先進的システムをすでに実用化していると思つていたのに」との感想を聞くことができた。

そして最後に、彼(彼女)らの口から出たのが、半ば予期していた「日本人は勤勉(=特殊)だからこんなに正確に動かせるが、オランダ人にはできないことである」との言葉であった。国民性で片づけてしまったのでは、わざわざ日本まで来て調査し学びに来た努力を、自ら否定することにつながりかねない。しかし小生よりも前に口を開いたのが、調査団長格のProRail(インフラ会社)社長、Klerk氏だった。「日本人は特殊だからという思いから観察し、話を聞いていたのでは、システムとしての鉄道の実力を発揮するために何を学ぶか、われわれは何を改善すべきか、それを見る目が曇ってしまう。われわれは真の鉄道システムとはどのようなものか、どのようにして構築されているのかを学びに来たんだ。国民性の違いの調査に来たのではない。」

その後調査の真剣度もさらに高まり、オランダで線路を増設(複々線化)させることなく列車本数を増加させるという目的の達成に向けプロジェクトがいよいよ動き出しそうである。ただ今回でも、調査団員が赤信号の見落としに関して、オランダでは年間200件ほど発生しているが、機器がちゃんと作動しているので問題ないと発言したと聞く。もって他山の石としなければならない。