

編集委員会編集幹事

花岡伸也 | HANAOKA, Shingya | (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

わが国には、交通・運輸を対象とした学術誌、一般誌は数多くある。しかし、政策研究を中心においているのは本誌のみである。本誌は一般投稿論文部門として4つの投稿区分を持っており、いずれの場合も厳密な審査を通過した上で掲載される。区分内容の詳細は別頁を参照願いたいだが、ここで4区分の位置づけを簡潔にまとめてみる。「研究」は学術的な新規性を必要な要件としている。その評価のため、「研究」の査読を最も厳密に行っている。「報告」は情報の有用性や実務に対する貢献度を重視している。「論説」は自説を展開する場を提供するものであり、事実誤認のない限り、幅広い主張、提言を受け容れている。最後に、「紙上討議」は上記3区分の掲載論文についてディスカッションする場である。このように、本誌は政策研究に関わる領域として非常に大きな間口を持っており、これが他の雑誌にはない優れた特徴と言えよう。そして、政策研究が一言で括れない大きな器を持った研究分野であることの証明でもある。森地編集委員長が創刊号の編集者からのメッセージで書かれたように、各投稿区分にレベルの差は存在しない。どの分野もそれぞれの意味があり、等しく価値を持っている。こうした投稿区分を創られた編集委員各氏の見解には敬意を表したい。

さて、私事で大変恐縮だが、筆者は学生時代にトライアスロンというスポーツの虜になっていた。水泳(SWIM)、自転車ロードレース(BIKE)、ランニング(RUN)の3つの競技を連続して行うもので、シドニーオリンピックから正式採用されたこともあり、読者の皆様も知っておられるかと思う。トライアスロンの面白さは、従来異種目とされてきた競技を複合競技として一つに組み合わせ、新スポーツとして誕生したことにある。そこから生まれるトレーニング理論は常に新鮮であり、本家の自転車ロードレースやマラソンにも大きな影響を与えている。互いに未知とされていた部分が共通のスポーツとして認識されたことにより、創造性が刺激されたのである。トライアスロン競技者は好奇心旺盛な方が多く、先入観にとらわれずに様々なトレーニングに挑戦する傾向にあり、それが新しい理論を生む土壌にもなっている。

一方、政策研究こそ極めて学際的な研究である。交通・運輸を対象とした政策研究については経済学、土木計画学など

の学問分野を基礎としているが、社会学、法学などの分野も応用され始めている。環境工学や技術研究との融合もあり、学際的研究の代表的存在の一つと言っても過言ではない。政策研究を科学体系として確立する試みと、研究成果を政策として具現化する試みはどちらも等しく重要であり、それがまた様々な研究分野を吸収できる柔軟性を持つ理由となっているのだろう。本誌も創刊から3年を経て、次第に広く認知されてきたように思う。トライアスロンと比較するのは失礼に当たるかもしれないが、本家の学問分野にも影響を与えつつ、独自の分野として成立されうる可能性を持っている。

もう一つ、トライアスロンの魅力は「練習をした人が勝ち、しなかった人が負ける」という極めて単純な原則がほぼ成立していることである。オリンピック種目となったことにより競技的な側面がより強くなってきたが、究極の耐久型スポーツであることに変わりはない。このような耐久型競技においては、生まれ持った才能や競技特性上の運の影響は非常に小さく、勝負の結果は練習の量と質に見事に比例する。勝利に王道はなく、努力したもののみが勝利の栄光をつかめる。

政策研究は純粋理論を研究する学問ではない。現実を見ずえる視点はどの種の政策研究にも必要である。エレガントではない泥臭い研究も当然ながら重要である。これもトライアスロンに(無理矢理だが)当てはめられそうだ。確かに才能も必要であろう。しかし、それ以上に飽くなき探求心と努力によって進歩していく学問であり、そう言った人材が求められるのではないだろうか(これは、正直に言えば才能のない自分自身を励ますときに用いる常套句である)。そして、結果を出す、つまり理論を現実につなげるために実証することが、政策研究の拠り所となるであろう。政策研究という学際的な研究が大きく発展することを願い、また筆者自身もそれに貢献できるよう今後も研究に励んでいきたい。

最後に蛇足となるが、実際の交通・運輸政策に関わっておられる官公庁や民間シンクタンク、コンサルタントなどの実務関係者からの報告論文を歓迎している。有用な情報であるにもかかわらず、世に広まっていない政策事項は数多いと思われる。実務関係者の読者の皆様、幅広い読者層を持つ本誌に報告論文を投稿してみませんか。