

■ 幹事会企画スペシャルセッション「理論と実践をつなぐ架け橋：土木計画学の現在地」 記録

開催日時・場所: 第 72 回土木計画学研究発表会

2025 年 11 月 23 日（日）11:15~12:45 フェニックスプラザ小ホール

記録

■ 開会・趣旨説明

本セッションは、実践現場の視点から産官学の連携のあり方及び計画学のあり方について考えることを目的として開催する。

■ 学会参加に関する実態調査結果報告（福井）

令和 6 年 8 月から 10 月にかけて、官民を対象にウェブを中心としたアンケート調査を実施した。個人を対象とした調査では 149 件、組織の代表者を対象とした調査では 39 件の回答を得た。

（組織向けアンケート結果）

- 回答者の 8 割が民間出身者である。旅費や交通費などの負担については、8 割の組織が負担している。発表会への参加については、基本的に個人の判断に委ねているとの回答が多い。
- 学会参加の目的として最も多かったのは、研究成果・業務成果の発表である。一方、論文集等の活用については、個人の判断で参考にしているという状況である。
- 今後の組織としての学会参加意向については、基本的に積極的に参加したいとの回答が多い。
- 大学研究機関との現在の連携状況としては、6 割が積極的に連携しており、特に技術開発の分野での連携が多い。
- 学会が産学官連携の仲介役となることへの期待は非常に高い。
- 自由記述では、開催形式についてリモートやオンラインでの参加、現地参加だけでなく議事録の公開を求める意見が多かった。また、学会の価値について、学術的内容が実務と乖離しているのではないかという厳しい意見もいただいている。

（個人向けアンケート結果）

- 年齢は 20 代から 50 代まで幅広く、役職等についても多様な方から回答を得た。
- 過去 5 年間の発表会参加経験については、半数以上が参加経験ありと回答している。参加の動機は、自己研鑽・スキルアップや情報収集が全体として多く、40 代では人的ネットワークの構築や研究成果の発表が多い。
- 学会参加の障壁としては、業務多忙で時間がないとの回答が全体として多い。
- 学会内容の有用性については、非常に有用またはやや有用との回答が多い。理論と実務の接続度については、全体としては接続しているとの割合が高いが、約 2 割が乖離しているのではないかと回答している。
- 学会に期待する研究テーマとしては、交通モビリティ関連及び都市計画関連への期待が高い。
- 今後の参加を促進するための改善点としては、オンライン参加の充実、実務事例の発表機会の増加が挙げられた。60 代以上では実務者向けプログラムの設置を求める割合が高い。
- 今後の学会参加意向については、積極的に参加したいとの回答が多い。
- 自由記述では、産学官連携の課題として実務的なテーマの拡充や両者が対等に議論できる場の必要

性が指摘された。開催形式については参加しやすい形を求める意見、発表内容については実務事例の報告や社会課題に即した新たな視点からの議論、より質の高い議論を求める声が多い。

（調査結果の総括と本学会への参加状況）

- 連携への期待及び関与への前向きな姿勢は非常に高い。一方で、時間的な制約による機会の制限、学術的内容が実務と乖離しているのではないかとの意見、議論が内輪で完結してしまっているのではないかとの意見もいただいている。
- 秋大会の参加者名簿を確認したところ、計 1,209 人が参加しており、内訳は大学・高専 547 人、官庁 91 人、民間 553 人である。個人的には民間の参加が予想以上に多いという印象を受けた。

■ 山崎氏 話題提供

（企画の経緯）

- 本企画のタイトルは「理論と実践の両輪を接続し回転させるために一地方の実務系研究者の問題意識と課題」である。「地方」が私にとってのキーワードである。
- 昨年度まで土木計画研究委員会で副委員長を務めていた。その前の実務系副委員長である田名部氏から、土木計画学研究委員会が議題についての報告の場となっている側面があり、議論を行う場として活性化しなければならないとの指摘を受けた。
- 福田幹事長の下、60 周年を見越して幹事会の中で議論を開始した。令和 5 年度に 2 回の幹事会で集中討議を行い、令和 6 年度もフリーディスカッションの場を設置した。

（幹事会における議論の結果）

* 実践と理論の接続に関する課題

- 実践と理論の距離感がある、交流が活発でない現状、実務者や行政との連携が弱まっており研究者の間で閉じている、経験や蓄積の共有が不十分であるとの指摘がある。
- 方向性としては、スピニアウト型の研究支援や連携の場づくりの重要性、現場へ展開されるための環境整備、知見の蓄積と発信を担う場としての学会機能の活性化が求められる。

* 人材育成と教育の接続

- 社会や実務と学識者がどうつながるかが不明瞭である、行政において土木職員がいないという状況、総合的なパッケージを学ばせているのかという自省的な問いがある。
- 方向性としては、教育のネットワーク形成の必要性、大学卒業後のリカレント教育や技術講習の場の必要性、教育支援の整備が議論された。

* 学会発表会の再設計

- 企画セッションが固定化している、偏っている、投稿が目的化している、大学が中心になりすぎているという状況がある。
- 方向性としては、分野横断的かつ課題志向のセッション、若手・新規研究者が入りやすい運営、学会の現状とニーズを的確に把握する必要性、多様な発表形式を組み合わせしていく工夫の重要性が出された。

（今回の企画内容）

- 2 つの取組を立ち上げた。第一に、実務系技術者の学会参加状況の実態把握としてアンケート調査を実施し、学会発表・参加状況を整理した。第二に、本スペシャルセッションにおいて実務系副委員長

及び行政の方に大いに語っていただくこととした。

- ・ 実務系副委員長は毛利氏が最初である。実務との接続という観点で、こうした立場で副委員長が存在している。

(土木計画学研究委員会の目指す方向性)

- ・ 理論に裏付けられた手法が政策の場で実践され、それを題材とした実践研究成果のフィードバックで理論・手法が精緻化していく、結果としてより良い社会の実現を目指す。
- ・ 具体的には、実務者に研究論文を読んでほしいのか、発表会に参加してほしいのか。先ほどの報告では発表会には十分参加している印象を受ける。技術講習会への参加なども考えられる。総括で佐々木委員長からお話があると考えられる。

(地方における実務系研究者の視点)

*研究者側の状況

- ・ 交通工学や土木計画分野は旧来より学識と実務が連携して動いている。ただし、これは国レベルである。地方自治体を眺めると、国から降りてくる示方書やガイドラインに沿って政策が展開されていく。
- ・ 地区交通計画や交通静穏化の界限では、地域に入って実践的な計画や研究がなされてきた。モビリティマネジメント(JCOMM)はスピンアウト型の好事例で、研究小委員会から発展して独立し成功している事例である。
- ・ 分野横断的なアプローチと連携がどうか、研究者間の連携も考えていかなければならない。行政の委員会等で若手研究者が登用されているかどうか、近年は世代交代が進んでいる。

*行政側の状況

- ・ いまだに縦割り行政の弊害が感じられ、横断的につなげる役割を第三者である研究者や技術者が担うことができるのではないか。
- ・ 行政職員の資質向上について、セミナー等が実施されているが、関連する異分野の部署には届かない。実は非常に関連しているにもかかわらず、その部署の職員には届いていないものもある。
- ・ 小規模自治体は参加の余裕がない。首長への訴求が社会実装を速やかにしていくため、提言の場が必要である。

*コンサルタントや地方研究者の役割

- ・ 最も重要な点として、コンサルタントの技術者や地方の研究者が、言語が異なる行政職員と研究者を接続する翻訳者となる必要があると感じている。
- ・ 豊田都市交通研究所では、まさに今お話ししたようなことを地方で取り組んでいる。OBも現役で大学で活躍している方が多数いる。

■ 田名部氏 話題提供

- ・ 土木学会の全国大会の研究討論会で、ほぼ類似した話題でセッションがあった。この研究討論会は計画学のウェブサイトからもリンクがあり、YouTubeチャンネルで公開されている。
- ・ 福田前幹事長を座長として、パネラーが話題提供を行った。

(パネラーによる話題提供の主なトピック)

- ・ 佐々木委員長は大学の立場から話をされ、最後に「全ての研究は実践的でなければならない」とかな

り強い言葉をおっしゃっていた。

- 牧村氏からは、これまでの歩みや、現在非常に問題だと考えていることについて、技術力の低下の観点から、高度な業務なのに一般競争入札になっていくような話はどうなのかという話題提供があった。
- 前富山市長の森氏からは、富山市の実践における学との関わりということで、コンパクトシティの話だけでなく橋梁トリアージの話も含めて話題提供があった。
- 大西先生からは、抽象度が高めな話をしていただき、今まで移植型の実装だったが、これからは耕していかなければ、耕し型の実装が必要だという話をしていただいた。

（討議の論点）

- 福田座長から 4 つの論点が提示され、これらの問題について討議を行った。

（場の創出にかかる提案）

- 政策キーワードと論文を関連付けるデータベースが今後必要ではないかという話をさせていただいた。
- ポイントは、論文を書くときに皆さんキーワードを入れているが、多分機能していないだろうと、誰もあんなものを使っていないのではないかと個人的には思っている。
- それはみんなが勝手にこれはキーワードだということを書き入れるからそうになっている。
- そうではなく、今度は使う側としての実践側が今求めているニーズを政策キーワードとして登録していただき、それを見た研究者側が自分の論文はこれにコントリビュートできるといった形で論文を登録していくような形を作っていったらどうだろうと。
- やはり自分に関連する論文を探すというのは、あまりこういう場に慣れていない方にとっては結構敷居が高いものなので、そのあたりを補助するような仕組みを作ったらどうだという提案を差し上げた。

（討議における主な意見）

- 京都大学の太西先生からは、土木計画学というのはモザイク模様なのだと。ただ現場で 1 つのモデル、単一の理論で解ける問題なんてほぼほぼなく、多くは総合問題なのだと。いろんな道具立てがあるとして計画学というのをきちんと位置づけていくことが必要ではないかという話があった。
- また福田座長からは、その議論のまとめの中で、政策キーワードをベースにしてこの研究発表会も理論と実践が入り混じったセッションを展開するであるとか、総合問題を取り上げていろんな角度から議論するようなあり方というのも模索していけるのではないかという話があった。

（コンビクション・ナラティブの概念）

- 「数理モデルはなぜ現実世界を語れないのか」という本を紹介する。これは現実世界での意思決定というのはそれほど単純ではないよという話を言いながら、コンビクション・ナラティブという概念を持ち出している。
- これは心理学的な理論だが、コンビクション・ナラティブというのは未来についての全体的な筋書きのことを指す。
- いろんな不確実性がある中で意思決定者が自分がこれで正しいだろうというふうに確信し、それを他者に説明していく。このコンビクション、確信を例えば増強するものが理論であったり、あるいはナラティブの中のストーリーの 1 つとしてそういう理論が入ってくる、モデルが入ってくるという

あり方があるのではないか。そこでの理論、モデルというのは非常に単純な予測装置ではないのだということ。

- それよりは正確な予測ができるかどうかが問題ではなく、意思決定の支えになるのかということに価値を置こうというお話が展開されている。
- 全国大会のときに、実践に理論は組み込まれているのかということで、アクアラインの時間帯別の料金、動的料金の話について、適当に決めているのではないか、ちゃんと理論を踏まえているかというような話をしてしまったが、この本を読んで考えを改めた。
- 確かに正確な予測や詳細理論の理解が必須になるということは、どの場面でも当てはまるわけではないということである。
- 本の中でも言われていたが、要するに環境汚染物質が増えるのか減るのか、その方向だけで十分な意思決定の役に立つ場合があるということを述べている。
- 確かにそれはそうだなというふうに非常に納得して今反省しているところである。

(モデリングの5つの原則)

- この著者が掲げるモデリングの際の5つの原則というのがあって、これも非常によいのではと思った。赤で書かれている部分は実務者が研究者に対してこういう問いを発したらいいというのを例として挙げている。
- 研究者は研究する際に目的をきちんと定義しなければいけない。
- それに対してこいつはちゃんと目的を定義しているかどうかというのを実践側の人間は「どういう質問に答えられるモデルか」、非常にプリミティブだけど非常に厳しい質問である。
- こういうことでも学会の場が機能していくようになると、何も理論の中身について完全に理解して質問しなければいけないというわけではないというところがポイントかなというふうに思っている。

(まとめ)

- 要するに、今の計画学の間というのは非常に価値があるものだと思自身は思っているし、そこはみんなが共通認識を作っていきたいということで、研究者と実務者がお互いにコンピクシオン・ナラティブの文脈を意識しながら討議を進めていくということを、難しい理論できなくても大丈夫と言ってあげられるような雰囲気づくりが非常に重要ではないか。
- ただこの価値をどうやって広く周知していくのか、先ほど山崎氏からお話があったが、この場に来られている方は全然問題もないわけだが、来られていない方に対してどうアプローチしていくか。そういう参加への垣根を私は低くしていくべきだろうと思っているが、それだけではやはり物事がうまくいかないのか、やはり行政組織の中の人事評価体系、あるいはリカレント教育の中でこういう学会での活動というのをどう位置づけていくか。
- これは論文集の『政策と実践』に書いてくださいよと言って国総研にお願いに行ったときに言われた。書けと言われてもモチベーションはないというような話があって、それならばどうすればモチベーションになるのかと言ったら、やはりこういうところはちゃんと押さえていかなければいけないんだという話をされて、私はそれに非常に納得した。
- こういうところも踏まえながら学会としてのあり方というのを今後議論できたらいいと思っている。

■ 依田氏 話題提供

- 国としてとおっしゃっていただいたが、私は国土交通省で道路しかやったことがないので、道路の目から見た学会皆様と行政との関わりについて少しご紹介も含めてお話しさせていただきたい。

(行政と学会の連携状況)

- 行政と学会という区分もあるが、先ほど最初の学会参加者の中で官庁 91 人来ているというふうにご紹介いただいたとおり、我々の中にも研究する組織があり、国土技術政策総合研究所がまさにいろんな研究をしており、論文集等にも投稿させていただいているという点でいろいろ関与させていただいている。
- また少し宣伝になるが、40 年ぶりに『道路の交通要領』という本を改訂させていただき、この改訂作業にはいろいろ土木計画学の先生方にも携わっていただいた。サービスレベルというものを新たに位置づけさせていただいて、どういった道路を目指していくのかということも追記させていただいた。こういう関与の仕方もある。

(新道路技術会議)

- 我々のほうで少し行政ニーズに合わせた研究を先生方にやっていただく仕組みとして、新道路技術会議という仕組みを作っている。
- 研究は本格的にやっていただくものもあるし、フィージビリティスタディ、あと短期のものも含めて、年間最大 5,000 万円の支援をさせていただきながら、またこの研究のプロセスや成果についても学識の先生方に参加していただいて、いろいろ評価をしていただくという仕組みである。

(地域道路経済戦略研究会)

- 今、地域道路経済戦略研究会というのを各地域ブロックごとに立ち上げをさせていただいており、まさにブロックでいろいろ活躍されている先生方に行政ニーズを踏まえたいろいろな研究を一緒にさせていただいて、また年に何回かその研究の成果を持ち寄っていただいて、皆さんでご議論いただくというような場も作らせていただいている。

(地域ごとの個別の取組事例(福井国道 8 号))

- 福井の国道 8 号が市街地の少し東側に南北通っているが、サービスレベルがそこそこ低いということで、このサービスレベルをどうやって改善しようかという検討会を福井河川国道事務所中心に設置させていただいているところにも、福井大学の川本先生、浅野先生ほか参加していただいて一緒にご議論をさせていただいているような取組もある。

(現場での課題)

- 福井の国道 8 号を事例として取り上げると、混雑しているときの旅行速度と空いているとき(午前 2 時)の旅行速度を示しているが、混んでいるときに渋滞が起こっているのに 15 キロぐらいでしか走れていないのは当たり前だが、空いているときでも国道 8 号といえども 30 キロぐらいしか出ていないところをなんとかしていかなければいけないという議論をさせていただいている。
- 検討会を 2 回やり、今のサービスレベルの確認や、その要因の分析というようなところまで進んできていて、これから対策案を考えていかなければいけないところについては、いろいろ先生方のお知恵もお借りしているところだが、なかなかいい案がまだ出てきていないという状況にある。
- これまでサービスレベルというお話もさせていただいたが、こういった現状確認とか分析というのはとても大事だが、最後このサービスレベルを上げるための行政としての対策を何かアウトプット

として出していけないと、やはり社会に貢献している、仕事をしているということは言えない状況にあり、ここのところ行政としては非常に悩んでいる事例が全国各地にある。

- そういったところにこの学会の皆様も含めたいろんなご示唆をいただきながら連携を深めていけるといいなということを感じている今日この頃である。

■ 毛利氏 話題提供

- 今日の理論と実践をつなぐ架け橋ということで、話をさせていただきたい。
- 実は先ほど山崎氏から紹介があったが、実務の副委員長の初代をやっていたときに、ちょうど今から 10 年前、50 周年記念のときで、そのときにも実は同じようなことを議論していて、当時は実践と理念を接続する、今回は架け橋ということだが、同じようなことを 10 年前も議論していた。

(10 年前の議論)

- そのときの議論が、理論と実践、バーサスというか対立関係にあるのではないかというようなことを私が話した。
- 単純に言うと、当時、理論のほうは研究論文になりやすいけれども、実践的なことは論文になりにくいとか、理論研究者は実践を知らない、現場の実務者は理論を知らない、こういう対立構造で、そのときの 10 年前は何を解決すればいいかということで、そもそも論文の話、それから学会が大きな議論になっていた。

(この 10 年間で土木計画学が行ってきたこと)

- 結論から言うと、理論と実践に関してこの 10 年間で土木計画学は何を行ってきたかということ、皆さんご存知のとおり、土木計画学の論文集を技術、方法と理論と政策と実践というふうに 2 つの論文集に分かれたということである。
- 特に今までどちらかというとモデル中心の理論の研究論文が採択、査読、採択されていたものだけではなく、実践の研究についても査読、採択されるということになったということである。
- それから私なんかがこの 10 年間、特に災害も多かったが、そういうものに対して、コロナも含めて国内への共同研究を、土木学会だけではないが、学会と行政と実務者が共同でいろいろ対応してきたというのはかなりの大きな成果だと思う。

(この 10 年間で国土交通省が行ってきたこと)

- それから理論と実践に関して 10 年間で国土交通省は何をやったか、今日隣に道路経済室長の依田氏がいらっしゃるので、道路局寄りになっているが、新道路技術会議、公募研究があった。
- 10 年前私が言ったのは、共同研究するときには研究のテーマだけ決めてもだめだと、人とお金が必要だということを、道路局が忠実に守っていただいて、高額な新道路研究が始まったというか継続しているということになっていると思う。
- あとはそれぞれの戦略研究会、特に地域に対応した大学、それから行政コンサルの共同調査研究というのがあった。
- ここ 10 年で道路局中心に少しずつ大きく変わってきたというのはデータの提供である。残念ながらまだオープンにはなっていないが、ETC とか ETC2.0 のデータが大学であるとか、コンサルタントも含めて共同で使えて、その研究成果に使えるということが、この地域道路経済戦略研究会に大きな意味を持ってきたかと思う。

- あとは交通工学研究会で JSTE シンポジウムというのがあるが、そのときには国土交通省セッションとか、警察とか高速道路会社セッションというのを作って、今それぞれの行政なり交通事業者がどんなことを行っているかということを報告なり議論するという場ができてきているようなことがあると思う。

(今後の提案)

* 専門分野の発展と融合

- 専門分野を発展させていくこと自体は、理論も実践も重要だというふうに個人では思っている。ただ、その融合するときに、どうしたらいいかというのが、皆さん、わかっていないのではないか。そのときに、土木計画学の学会活動というのをうまく使おう。先ほど田名部氏がおっしゃっていた、その場である。
- もう一つ必要なのは、それをつなぐ人である。そういう人も重要ではないかと思う。私はどちらかというと、若い人たちがやってくれるのはいいと思うが、もう少しシニアの人たちが、そういうようなものをつなぐ架け橋になるのは、いいのではないかと思っている。

* 将来を見据えた計画制度とテーマの設定

- もう一つは、将来を見据えた計画制度とテーマの設定ということで、まだまだいろんなところで心配なこととか、難しい内容というのはいくつかある。そういうものに対して、もう少し財源や、法律、新技術の研究が重要ではないかと思う。
- そういったものに対応した異分野、人材発掘育成というものを、土木計画学でテーマ設定をして、企画していくというのものではないかと思う。

* 協議できる機会の設置

- 最後三つ目、できるだけ協議できる機会を設けて、有意義な議論をしようと。特に、研究者、大学の方も、実務者も、比較的若い人たちは、なんとなく学会来て、いろいろ議論する場が、なんとなくうまくできていないのではないかと、勝手に思っている。
- 若い大学の先生たちに恐縮と言うが、理論を追求する専門的な研究は重要だが、実践、特に実務からの問いに対して、適切に回答できる能力と経験を持ってほしい。
- よく会議とか学会とかもそうだが、専門じゃないとか、経験がないなんていうのを若い先生はよく言うが、残念ながら私からすると、それは回答になっていない。専門じゃなければ、専門の人を、どういう人が、誰に何を聞いたらいいというのを紹介していく。それだけでも重要なので、むしろそういうような、社会に対するコミットをもっとやってほしいという意味合いである。
- あとは、理論を理解できない実務者は、何したらいいかという、努力するしかない。勉強するしかない。分からないことを質問する勇気を持ってほしいということである。ただし、分からないこと、理解できないことが何なのかということをやっと理解して、質問するようにしてほしい。
- もうひとつ、こういう学会の活動というのは、業務とかのクライアントもそうだし、大学の先生も、委員会の委員じゃないし、行政の人でも発注者だけではないので、容易にというか、もう少し協議とか議論できるというのは、非常に有意義な場というふうに理解してもらいたいと思う。こういう学会活動は、知らないこと、分からないことを知る有意義な場というふうに理解してもらいたいと思う。

(実務者への問いかけ)

- 最後に、実は私は今年 65 歳である。国勢調査でも、高齢者に分類される人になってしまったというのが、意外とショックである。約 40 年間こういう実務の経験を経て思うこと、疑問を、今日たまたま道路局があるので、少し道路局寄りに書いてみた。
- 例えば、よくやる B/C は 1 を切っている。これは本当に事業やってやってはいけないのか。例えば、交通需要予測なんかを随分やってきているが、自動運転をはじめとして、将来モビリティが変わると言っている。でも我々がやる 20 年後の将来の交通需要予測、そういったものって、本当になんなのか。もうひとつは、日本で一般道路でプライシングの話というのは、研究も、実務でもいろんなところに出てきているが、そもそも一般道路に課金するということは、法律上何を変えなきゃいけないのか。
- もう一つ。高速道路の料金、実は、依田氏がいるので、もし質問があったら聞いてもらえるが、そもそももう有料道路事業はもうお金ないので、限界に来ているという話を聞く。ではもう有料道路事業はできないのか。もしやろうとしたらどうすればいいのかというようなことである。あとは、昨日、幹線鉄道のスペシャルセッションで東北大学の奥村先生が、鉄道も含めて専門の 1 モードで議論してもう限界だと言っていた。
- 今の鉄道の財源と制度で、将来の新幹線をはじめとする在来線を含めた鉄道を、これから維持し発展させていくなんていうこと自体、もう一つの専門分野でやっていても限界だというような話があった。公共交通をこれからどうするかというところで、財源はどうしたらいいのか。
- 私でさえ思うのだから、皆さん思っていることだと思うが、そういうようなことを、学会通じて、できるかできないかは別にして、ちゃんと理論と実践で研究、あるいは議論する場があればいいのではないかと思う。特に、行政は困っているテーマをセッションで企画するとか。
- もうひとつ、これは私の個人的な性格だが、あんまり難しい議論にってしまうよりは、できるだけみんなが聞いていて、国交省の人が困ってしまうとか、大学の理論の先生の研究がまだまだ十分じゃないみたいなことを、いい意味で議論できる場があると、皆さん、ある意味興味を持って、面白がって、学会に来て議論ができるのではないかというふうに思った。
- ちなみに、今日は出さないが、これ（前ページの疑問）をチャット GPT に聞いたら、非常にいい回答が出てきたので、皆さんぜひやってみてください。

■ 森山氏 話題提供

- 私はどちらかというと今までよりもっとふわとした話になる。今こういった学会に出てくる立場でもあるが、経営者という立場でも世の中を見ており、民間企業の未来と土木計画学という形でまとめた。

（自己紹介）

- 実は私は元々農業土木出身で、いろいろやって建設コンサルタントで、道路計画などの仕事をしてきた。ただやはり農業土木なので、きちんと交通を深く知りたいなと思い、30 代半ばで広島大学の交通研究室に行くために、2 年間修士の学生をした。
- もう数学も英語もゼロクリアされた状態だったが、国際協力研究会ということで英語の授業もあったし、本当に逃げ帰りたいような状況だった。そのときに、たまたま、杉原先生、藤原先生、東北大学の奥村先生もいらっしゃって、先生方も少し時間あったので、当時修士の授業だけではなく、学部

の講義も専門の講義を取ったりして、奥村先生には経済数学のゼミやっていただいたり、もう本当にすごく忙しかった。おそらく、かなりそこで鍛えられた。

- もう数学はゼロクリアされている状況なので、普通の社会人であれば、もう適当に単位を取らせて卒業させればいいと思うが、非常に厳しくて、最初の半年間ぐらい、杉原先生は研究テーマに全然納得してくれなかった。観光交通の研究をしたのたが、過去の研究レビューを全部引っ張り出して、この部分がまだやっていないからこれやりたいとかもう何回もやって、やっとそれを認めていただいたぐらい、もうテーマ決めからすごく厳しかった。
- ただそこで、やはりレビューはちゃんとしないといけないということはよく分かった。実はたまたま、その修士のときに、中村文彦先生の公共交通の集中講義があった。
- 元々私は道路交通を深めたいと思って行っただが、たった三日間の中村先生の集中講義で、講義に出てきたヨーロッパの都市などにもすぐ見に行ったりして、こういう交通から街を作る仕事をしたいということで起業した。
- 本当教育ってすごい力がある。たった三日間の講義で一人から始めた会社だが、今では約七十名という規模になってしまった。その後、博士課程に行って今の中山間地域の公共交通の研究をした。
- この計画学研究発表会は、当時かなり緊張感持ってやっており、めちゃくちゃ準備していたし、もう最近では絶対しないが当時は想定質問などもかなり作ってやっていた。当時一人三十分の持ち時間の途中でかなり長い時間の質疑などもあり、本当にぐったり疲れて帰ってきたが、やはりすごく自分の研究展開にヒントがあった、すごい成長を与えてもらったと感じたのが、この計画の場である。

(三つの「キ」の話)

- 十年近く前になる本だが、昭和女子大学の総長の坂東真理子先生の著書に女性リーダー4.0 というのがあって、ご講演でも話されている三つの「キ」の話がある。
- これは女性の話だが、女性は家庭もあるので遠くに行くような仕事はしなくていいと機会を与えてもらえない。しかも、あなたは家庭も両立しないといけないので、この仕事はそこまでしなくていいよと。もう帰らないといけないので、そんな厳しいことはほかの人にやらせるとか。機会を与える、期待する、鍛えるというのを、今まで与えられてなかったんだという話だ。
- これって別に女性だけじゃなく、やはりその会社のスタッフを育てるためには、この三つの「キ」ってすごく大事ななと思った。この土木計画学の研究発表会は、自分にとってはこの三つの「キ」を与えられた場だったなというふうに感じている。

(ブルーカラービリオネアの話)

- たまたまこの前 11 月 2 日の日経新聞に、ブルーカラービリオネアという記事が載っていた。
- これはニュース記事じゃなく、普通だと読み飛ばすところだが、たまたま目に入った。今 AI とかがどんどん広がってきていて、アメリカでは配管工のほうが医者よりも収入が高く、職業訓練校の入学者が 20 パーセント増えていると。一方でトランプ政権は今騒がれているが、ハーバードの助成金カットし、一方でブルーカラーの養成支援などはしていると。今ブルーカラーの仕事で最も賃金高いのは、エレベーターとエスカレーターの設置修理工だということで、こういうの考えると、我々コンサルタントの仕事ってどうなるんだろうというのを、十年先を見据えながら企業経営をしていかないといけない。本気でちょっと考えないといけない。ただ、ブルーカラーはいいかということ、ロボットがすごい勢いで進化してしかも安価になっているので、ブルーカラーのほうも実は進化してい

かないといけない。

- コンサルタントは、知的作業屋から本当のコンサルタントになる必要があるというふうに思っている。知的作業屋って言い方はすごく難しいが、知的作業屋になるためには、その知的作業を全部理解しないといけないし、それを使いこなさないといけない。使いこなす部分で、AI とかを使っていくことにはなる。
- 一方で企業としては知的作業部分のほうで利益を生み出しやすいという問題もあって、なかなか難しい話だが、こういったことをしていかないといけない時代になってきている。真のコンサルタントになるためには、やはりその AI に取って代わられるのではなく、AI を超優秀な部下として使いこなす人材になっていかないといけない。そのためには二つあって、人間ならではの価値を向上していく、自分自身の価値を向上していく。
- 物事を俯瞰して全体設計できる力であるとか、人間関係をちゃんと構築する、心の絆、道徳心をちゃんと持ち、愛を持つ、コミュニケーションとかリーダーシップ、最後は価値観に基づく意思決定ができる、みたいなことがすごく必要になってくるのではないかな。
- それともう一つは先端的な技術。これもどんどん進化しているので、価値観に基づく意思決定をきちんとサポートする技術を常に追い求めていく必要がある。次世代の幸福な人間生活を計画する技術も必要であるというふうに思っている。

(学会への期待)

- このスペシャルセッションのテーマの、理論と実践をつなぐ架け橋になるためにはということでは私見だが、この計画学研究発表会は自分にとってそうだったように、やはり若い人たちにとって、高度な三つの「キ」を与える場として機能をする必要があるのではないかな。
- 土木計画学って「学」側が実践者を呼び込むためにハードル下げるのではなく、「民間」側が変わらないといけないと思っている。自らの存在意義を高めるために、年に二回はここに来て、新しい全国の研究の動向をちゃんとリサーチしておかないと私やばい、私の会社やばいという意識にならないといけないのではというふうに思っている。ただそのためには、AI で聞けば教えてくれるような技術ではなく、やはりその研究の中身には民間が取りに行きたいと思うような先進的な技術、情報の提供というのが必要ではないかな。
- ただこうやっているが、昨日一日参加しただけでも、もう朝一番伊藤先生の AI の話があったし、ずっと色々あって最後は感情駆動型の計画とか、もう聞いていてすごくワクワクするような研究がいっぱいあって、あまりそこは心配しなくてもいいかなと思っていた。やはり学会としてレベルの高い研究成果を発表し、真剣に議論して、より良い未来社会をつくる場になると書いているが、結構そこに向かっていっているのではないかなというふうに思う。最初に「半数強が民間から参加している」という結果もあった。そんなにやらなくてもいいのではないかなというのが、私の今の感想である。

■ ディスカッション

研究テーマの設定と理論の活用

(行政が困っていることをテーマにすることについて)

- 行政が困っていることのセッションの立ち上げについて、そういったセッションがあると良いというのはそのとおりである。先ほど挙げていただいていたものの中にも、道路局内でも議論して、いろいろ整理がついているものもある。あとはやはり、いろいろ研究されている方とか、民間でいろいろ実務に携わっている方のお知恵を借りないといけないこともあると思う。(依田)
- その一つが実はさっきの国道 8 号を例示にした、近辺で言うと富山の高岡でも今 8 号は混んでいて立体するのかという議論をしているし、例えば京都と滋賀をつなぐ道路も、両方混んでいる街をつなぐ都市間連絡道路はどういう形にしたらさらなる渋滞を惹起しなくて済むのかとか、結構答えがなくて困っているところあるので、ぜひそういうところは、どういった場で議論したらいいのかというのがあるが、いろいろ関与を深めさせていただいたらいいというふうに感じている。(依田)

(チャット GPT の回答について)

- B/C が 1 を切ったら事業ができないのかと聞いたら、チャット GPT はそんなことはありません、ほかの指標で本来必要なものであれば事業を行うべきですってチャット GPT が書いていた。これだから、国だけでなく地方自治体の道路管理者の人たちは、チャット GPT が書いているのだから考えればいいのではないかって思うのでは。(毛利)

(理論が意思決定者の支援になることについて)

- 場合によっては悪い方向に持っていく可能性もあるだろう。勘違いして使うとか、意図的に誤用しているような事例も今ないわけではないので、悪用される懸念は当然あると思う。ただ、その危険性を踏まえたうえでも、いろんな方のいろんなモデルの中から自分がやりたいことをうまく筋道立ててナラティブを作れるか。そこはナラティブ一人で作ったってどうしようもないわけで、結局意思決定者、例えば市長だったとしても議会をどうやって通していくんだという話は出てくるし、そこに皆さんが共感できないようなものというのは当然その意思決定のプロセスの中で排除されていくと思うので、そこまで我々というかその研究者が責任を負うべき話でもないだろうし、それはやはり使う側の問題として、きちんとうまく浄化されてくんじゃないかというのは私の楽観的な見通しである。(田名部)
- 以前、県の方とのお話でなかなか意思決定ができない中で、アンケートの結果なども踏まえて広島大学の藤原先生のところに相談に行かれたりしていたが、やはり意思決定者としてきちっと決断しないといけないというアドバイスをされたのを思い出した。研究はそこの支援はするけれども、最終的な意思決定についてはそういった事業主体がきちっと責任持ってやるべきだという話があると思う。(福井)

(地方での接続について)

地方の状況

- すごく二極化していて、こういう場に学会に顔を出す、あるいは JCOMM とかあいった、結構実務系の議論の場に顔を出すコンサルの人ってもう限られていて、まったくこういうところに来ないところは来ないし、一方で会社は横を向いているが技術者本人が手弁当で参加しているというところもある。なかなかみんなが同じ方向を向くのは難しいなと思うが、できれば積極的にこういう

ところに来てほしい。(山崎)

- 中央にいれば普段からいろんなところと接触やコミュニケーションができたりする。地方だからこそ出ていく価値、やってくる価値はあるというふうには思っているが、なかなか来ない人が多い。仕事が忙しい、休みをつぶしていくのがいやだ。休みは代休を取ればいいが、子どもと一緒にいけないというのは多分ある。ただ参加してみると楽しいし、うちの若手スタッフはJCOMMがすごく好きで、知らない間にポスターを自分で作っていて、札幌も多分6人くらい参加した。会社負担の交通費は大変なんですけど、でもJCOMMに行くと自己肯定感がすごく高くなってモチベーションが上がって帰ってくるので、それはそれでいいというふうに思っている。土木計画学は、場合によっては自己肯定感を破壊されて帰ってくるパターンがあるかもしれないが、でもそれはそれで、やはり成長のためにはいいと思うので、会社としてはぜひ行っていただきたいと思っている。多分今それを強引に言えない社会になっているので、ちょっと難しいところかと思う。(森山)

(参加の垣根とレベルについて)

- 私、レベル下げろとは全く言っているつもりはなく、私ひどい人間なので、セッションで私にひどいことを言われた人がたくさんいると思うが、基本的に研究は研究なので、きちんと今までと同じようにやっていただければいいと私は思っている。ただ、そういうような議論のあり方と、また別の参加の仕方があるのではないかというところである。(田名部)
- 行政の方が来ても参加できないレベルの議論、僕だって参加できない議論は山ほどある。参加者の0.5%しか分かっていないのではないかというような研究だって当然あるわけで、それに価値がないわけではない。どちらかという私は個人的にはそちらのほうが好きだが、私が申し上げたのは、来て、すごくプリミティブに問いを発することに対して、それが真摯なものであるんだったら、研究者もちゃんとそれに答えなきゃいけないのではないかということである。(田名部)
- だから、全体としてのレベルを下げろとは私は全く思っていないし、逆に言えば、なんか実務をやっている方が、すごい適当な論文書いて発表しているのを見ると、本当殴ってやりたくなるというか、帰れバカという話を心の中で結構私は思っていたりするので、森山氏とそんなに違わないのかなと個人的には思っている。(田名部)

(AIにできない技術や情報提供)

- いろんな研究がそれにフィットするとは思う。先ほど知的作業屋みたいな話をしたが、知的作業というのは、新たな理論とか新たな考え方みたいなものがオーソライズされて、このとおりにやればいいとなるのが知的作業というふうに思う。ただ、知的作業というのはどんどん進化していくので、研究もいろんな研究があって、すごく先に行く研究と、現在の知的作業をちょっと進化させたものもある。それは民間にとってはすごくご馳走だと思うが、多分オーソライズされてしまうと知的作業になってしまうので、どんどん進化していかないといけない。(森山)
- 知的作業がどんどん進化すると、もう安売りすればいいような技術になってしまう。だからそこをちょっと進めたものからもっと先を俯瞰したものとか、そういったものの全体に見える化とか、多分今とあまり変わらないかもしれないが、そこがきちんと整理されて参加者にとってもっと見える化されるとよいと感じている。(森山)

(コンサルタントのあり方について)

*通訳者・架け橋としての役割

- 全部知って理解している必要はなく、誰に何を聞けばいいのかとか、何を見ればいいのかということとを交通整理してあげられる能力が必要だと確か毛利氏もおっしゃっていたが、これは私も大事だと思っている。私の師匠の伊豆原浩二氏からも常々、お前は何も知らなくていい、何を誰に聞けばいいか分かっているといいんだと言われていた。だからそういう人が必要だと思う。若いうちからそこを意識して、業務に当たってほしい。行政の方との接触や、学識とのつながり、そこを大事にしていってほしいというふうに思っている。(山崎)
- 私もずっと武器を持てというふうなことを言われてきていて、自分に武器があるからこそ、別のことを誰かに聞くとときに教えてくれるという話もある。(福井)
- そういう意味で自分で武器持つことも大事だと思う。(山崎)
- 武器のないままでもここまで生きてこれたので、大丈夫だ。もっと気楽に構えてやっていいと思う。私は三十数年やってきたが、やはり怖い人が何人かいたほうがいいかなと思っている。とにかく怖い人、サボるとすぐにバレる人である。いろんな方がいたが、初めて国総研の業務をやったときにちょっとサボって LISREL を適用した。適当にやっておけば出るだろう、楽しみたいな感じでやってしまったあとに、毛利氏に「バカかお前は」って言われて、「考えろ」とクライアントではなく、毛利氏に怒られた。やはりそういう方が何人かいて、緊張感の中で仕事をしていけば、それなりに認めてくれる方も出てくるだろう。あまり堅苦しく考えずに、逆に言うと先生方はもう少し理不尽な叱りをして私も結構いいと思っている。あとから響いてくるものがたくさんあるから、その辺はあんまり成長、成長とか考えずに、怒られながらやっていったらいいのではと思う。(田名部)

* 国交省からコンサルタントへの期待

- 我々は当然業務を発注させていただいて、仕様書が決まっている中でいろいろやっていただくので、特に地方においては、その仕様書が結構ガチッとしているので、なかなかそこで新たな提案だとか、そのまさに論文にあるような新しい知見を用いてというのはなかなか難しいかと思う。一方で、東京で出している業務、非常にざっくりとしている中で、私も田名部氏や毛利氏と一緒に仕事をさせていただいたときに、データ解析は若い技術者の方々が持ってきてくれるので、うまく結果が出て良かったねというところで終わっていたが、今思い返せばそういったいろんな分析をする過程で、多分ご両人が今までにない分析方法など、様々なアドバイスをしてくださっていたのだと思う。あとはその中で特に料金関係の業務が多かったが、新しいご提案をいただいていたので、まさにその仕様書に定まっているもの、定められたものを超えるようないろんな提案をしていただくようなつもりで行政も接していくと、こういった学会とのつながりというのは非常に深くなっていくというふうに感じた。(依田)
- コンサルタントのほうで学会の発表などの場に、連名にするなどしてどんどん参加していただくみたいなのところも必要なのかなとお聞きして思った。(福井)

* 学会参加の意義

- 全国からそれぞれの地域の人たちが集まって議論する学会は、実務者にも大学の先生方にも非常に意味があるし有意義だと思う。固有の自分の地域を専門にしてらっしゃる方は、ほかの地域と比較し違いを見つけて新しい気づきを得られる。実務者も大学の先生も、特に若い方はできるだけ、学会はいろんなところ、海外でもあるので、ほかの地域との違いといったような情報収集をすべき。先ほど、田名部氏からもあったように、先生も含めた交流の場というのが非常に重要。それがうまくセッ

ションなどにできるよい。(毛利)

- 特に雪とか台風のような気象関係などは我々がいつも接していることだが、実はその領域の検討は狭いのではないかというのを常々思っている。自分たちの土木計画の分野だけではなく、もっと違う専門家の人たちがいる中で議論するとか、活躍できる場があるのではないか。全国から集まるだけじゃなくて、違う分野の人たちとの交流をすると、面白いものができるような気もしている。(毛利)
- コンサルがどうかというのは先ほどから話したとおりだが、若手の人たちは多分今仕事が非常に忙しくて、自分に与えられた業務をこなすのに精一杯。だからこそ、会社のお金使って、たまにはこういった学会にやってくるといい。昔は、結構途中で抜け出して観光に行ったりしていた。そのぐらいの気持ちで参加していただけると、それだけでも全然違ってくと思う。どんどん参加することが大事というふうに感じる。(森山)
- なかなか地方で特に業務をしていると、どうしても目の前のことでいっぱいになってしまいがちだが、こういう場でいろんな方の発表やお話聞いていると、自分の目の前のところも俯瞰して見れたり、もう少し違う視点で見れたりするなと思った。(福井)

■ 会場からの質問・意見

(現在地の可視化について)

- 先ほど、分からないことは素直に聞いたほうがいいのかと言われたので聞きたいが、今回の「現在地」という話で、一体現在地ってどのへんなんだと。例えば理論はどうか、その実践はどうか、架け橋はどうかと、せっかく土木計画学の話なので、見える化したらどんな感じになるかというのを知りたい。
- 今のご質問、実践の指標化というのはかなり難しいと思う。それは状況に応じてということになっていくかと思う。それに対して理論がきちんと答えられているかというのと、そちらは指標化することが大切と思っている。研究が理論と実践にどれくらい役に立っているかといった指標ができるといいと常々私は思っていて、そういった意味でその指標ができるとしたら、私のイメージだと10点満点で、今は6ぐらいかと思っている。それを指標化する方法を考えることは学会として必要なのではないかと思う。(佐々木)
- 架け橋というところの進捗具合については、五十周年で、理論と実践をきちんと評価しようという話になった。そこから論文集が別冊化されたことによって逆にそれぞれで評価すればいいというスタイルになりつつあるところがあり、架け橋という点では実は十年前よりも下がっている可能性があると感じている。そういう意味では、単なる私の主観的な評価ではあるが、昔は5以上あったのに、今は3ぐらいまで下がっているのではないかというのが少し気になっているところだ。全国大会のセッションはそういうモチベーションで実施させていただいている。これを指標化するのが必ずしもいいとは思っていないが、そういうことをきちんと常に心に留めておくことが重要である。と今のご指摘で思った。(佐々木)
- 今回参加状況なども出させていただいた。多分今まではあまりこういうところも見える化してこなかったのではないかなと思う。こういう推移や、連名の状況などをもう少し整理したかったと思っている。(福井)

(臨床研究・臨床論文の蓄積について)

- 理論と実践をつなぐ架け橋というタイトル見て、私はじめ少し反発を覚えた。それは手段にすぎないのではないかと。なんのために架け橋をかけるのかと思っていたら、二枚目のスライドにちゃんと目的が出てきて、なるほどというふうに思った。私個人の目的としては、今までいろんな課題解決の一助になるようないろんな仕組みや手法で解決してきて、自治体の人や国の方にぜひこれを使ってみてもらえないかと言ってきたが、あんまり芳しくない。大体奥歯に物が挟まった言い方をされる。先ほど依田氏の話にもあった鎌倉市とか。責任ある立場でそういう新しいことをやるのは皆さん怖いのだろう。もしうまくいかなかったら責任を取らなくてはならない。彼ら彼女らの人生がかかっているから、そんなことに軽々に手を出せないというのが本音だろうと感じた。十年ぐらい前に運輸政策研究にも書いたが、新薬の開発とよく似ている。学のほうは多分新しい新薬を開発するような立場である。だが新薬ができたからさあこれを使ってなどとは怖くてできない。そうするとまず治験があって、治験でオッケーになったときに臨床応用がある。大西先生が、総合問題と言っているように、その薬だけで病気が治るわけではない。様々な中でその薬を使ってみて、どういうふうに有効であったかという報告、これは医学のほうでは臨床研究、臨床論文というものでものすごく蓄積されてくるが、それがあって初めて、使えそうだとなる。あるいはそういう論文をまとめて、ガイドラインというのがそれぞれの病気ごとに作られていて、今はこういう考え方がファーストチョイスだというようなレコメンドがされているが、そういうのがあるとそれを踏まえて使うこともできるだろうというふうに思っている。そうした場合に、共有していく方法として、やはり現場のほうからその臨床報告を上げてもらって、それをみんなで共有したい。政策と実践という形で論文集を分冊されたのは非常によくて、一つはそのための場だと私は思っているが、それを、実務の方に書いてというのはやはり少しハードル高いので、実務に携わっている研究者、あるいはコンサルタントの方にまとめて報告していただいて、それを共有する、あるいは、こういう計画学なんかの場で、ディスカッションするということがいいと思った。その意味で、田名部氏がおっしゃった、データベース化するというのは非常に有用だと思う。10年ぐらい前に当時公共交通情報センターを作ってもらって、それを目指したこともあったが、そういう形で架け橋ができると、私の目的はかなり達せられるのではないかなと思う。ただ架け橋を作ろうというだけではなくて、具体的にこういうことができるようにこういう架け橋を作ろうと議論していただいたら、ちょっとハッピーになってくるのではないかなと思った。ということで、それに関して例えば、実務に携わっている皆さんがどのようにお考えかお伺いしたい。
- 我々がやっていくことというのは、おっしゃるようにいいと思ったことはやはり広めたいという技術者としての気持ちもあるので、できる限りそういったものは広げていきたいし、発表していきたいというふうには思っている。ただこれを言って今日のスペシャルセッションがゼロクリアされてはいけませんが、我が社で言うと計画学の論文にまとめる能力がある人間は限られている。若手はそういうものをきれいに美しく見せる能力が高い。だから、JCOMMのようなポスターセッションなどは実務の発表の場として確かにいいというふうに思った。(森山)
- 私のところの研究所はかなり特殊な例なので、論文書いて発表すること、査読論文通ることが、各研究員の評価につながってくるから、なかなか民間のコンサルの方と比較はできないが、結構積極的にやってらっしゃるコンサルもあるということで、一緒にやれるといいというふうには思っている。田名部氏の提案で、キーワードをもっとしっかりデータベース化するべきだという話があったが、

結構学識者のデータベースみたいなものを公開しているような例はある。例えば地方ということで、日本都市計画学会の中部支部に行政連携委員会という、まさにその行政と学識をつなぐような委員会があり、その委員会がまちづくりプラットフォームというサイトで中部の学識者のリストを公開しており、それぞれ何が得意か、何ができるかというチェックされている。確か国交省の運輸系のところでも作られていたりするが、こういうものも大事かと思っている。(山崎)

(NEXCO 東日本支社長からのコメント)

- 今日は理論と実務みたいな話で、セッションワンの SIP も実はそれに似たところがあって、私はずっと研究とかそういったところから遠ざかっておりましたが、SIP の第一期研究開発のある部門の責任を任せられた。今日この看板を見て、計画と研究と理論と実務って理論は研究に近くて、実務は計画に近いと思っている。SIP のときにもずっと研究していて、第一期はおかげさまでうちの会社ではスマートメンテナンスハイウェイというプロジェクトになって、今一丁目一番地で何百人という体制を組んでやらしてもらっている。
- 今日のこの話を聞いていて思ったのは理論とかはやはり学の世界である。精緻化されたある程度の前提条件のもとで真実を求めるとというのがやはり学問の世界に近く、実務はどちらかというと様々な利害関係だとかそういう中で最適な判断をしていくことが近いようになっている。
- 本日は佐々木委員長からお声かけいただいて来た。民間の方も多いと思うが、比較的実務一辺倒の何々事業部というような方の参加が少ないのではないかという気もする。これはすごく勉強になるので、ぜひ私も戻ってこれから NEXCO 系含めてたくさん参加するように呼びかけたいと思うし、こういう場を設けていろいろとコミュニケーションをしていきたいと思う。最後に架け橋という言葉が出たので、一つ私からもお願い申し上げる。我が社を含めて国交省もそうだと思うが、人は二年から四年ぐらいで長くても転勤してしまう。そういう意味ではプロジェクトをいろいろ立ち上げてやっていく中で、コンサルタントの方や学の方々はフラットな立場でどこかに立脚していないというか利害関係が少ないので、そういう方に必ずサポートに入ってもらって、転勤してもプロジェクトの成果が下に落ちないように常に右肩上がりでいくようにと心がけていた。ぜひ皆さんもいろんなコンサルの方だとか先生方に入っていて、事業者とこういう研究の架け橋をさらに進めていけるように、そんなことを私からはお願いしたい。(松坂)

■ 総括(佐々木委員長)

- 本日皆様ご参加いただき、また長時間にわたり、活発なご議論もいただき感謝申し上げます。歴代の実務の副委員長の方が登壇されて、その方々にご意見をいただくのがこのセッションであった。これからどういう方向性を打ち出すかというところが、これからの私の役割だと思っている。(佐々木)
- 今明るくなってフロアがかなりクリアに見えてくると、思ったより若手の方が来ていないと感じる。平均年齢で大体五十歳前後かと思う。今回若手への期待というところをかなりお示しいただいたが、ぜひ皆様お戻りいただいたら、そういったことを若手の方にエンカレッジしていただけると非常にありがたい。(佐々木)
- またいろいろと今日課題をいただいている。例えばこれからの土木計画学の中でのセッションの立て方といったところ。先ほど冒頭にも申し上げたように、理論と実践という実践の論文集を、学会の役割として新たに作った。実践にもかなり評価のウェイトが置かれることになったので、ここがう

まく接続されるようなセッションの立て方がこの研究発表会の役割だと思っている。(佐々木)

- また、今日のお話にも、コミュニケーションの場が非常に大切だということがあった。その場の一つがこの研究発表会だと思っているので、今回アンケートの結果も踏まえて、研究発表会への参加の仕方をどういった形で改善できていけるか、ぜひこれからの研究委員会でも議論させていただきたい。特にいくつかご提案いただいた、例えば具体的なテーマを決めてセッションを立ち上げて、そこで我こそはと思うような方々がきちんと議論する。それで学会としてどう考えているか、まさに先ほど指摘があったが現在地を示していくことが大切である。いくつかすでにトライアルとして行われているが、それをもっとこの学会の中で進めていくということが大切と思っている。(佐々木)
- 総括ということで、以上まとめさせていただいたが、ただ、今日の議論と最初のアンケートを踏まえて、学の側が少し考えすぎている可能性もある気がする。学のなかで、民間や実務の方から信頼されていないと密かに思っている人が結構いるのではないだろうか。当初は学の側で実践とうまくつながっていないのではないかという話から始まった議論だったと思うが、民間の方々はそうではなくてたくさん参加して期待しているということであれば、そのコミュニケーションの場をどうやって作っていくかということも含めて、ぜひ、今日の懇親会にご参加いただきたい。懇親会はコミュニケーションの場の一つとして提供しているので、ぜひそこでも理論と実践を接続していただけると非常にありがたい。(佐々木)

閉会