

EASTS 創立30周年記念

会長インタビュー

アジア交通学会（EASTS）は2024年に創立30周年を迎えました。1994年の設立から30年の節目となる記念事業の一環として、藤原章正会長（第8代）がEASTSの礎を築かれた4名の先生方との対談企画を実施いたしました。対談にご参加いただいたのは、森地茂先生（第3代会長）、稲村肇先生（学術委員会 初代委員長）、石田東生先生（元財務担当理事）、屋井鉄雄先生（第6代会長）です。

本インタビューでは、学会創設時の理念や志を記録に残し、先達の皆様の貴重な経験と知見を次世代に継承することを目的としています。対談では、学会の設立から現在に至るまでの軌跡、これまでの成果、そして現在直面する課題や将来への展望について、示唆に富むお話を伺いました。この企画は、EASTSのこれまでの歩みを振り返るとともに、今後の方向性を考える絶好の機会であり、先生方の経験と展望は、学会の今後の戦略を考える上で重要な指針となり、アジアをはじめとする世界各地での交通学研究の発展に大きく寄与するものと確信しています。

この対談を通じて、EASTSの30年の歴史を振り返るとともに、未来への使命を再確認しました。先生方が語ってくださった理念と展望が次の世代に引き継がれ、EASTSが、アジア、そして世界の交通システムと社会の発展に貢献し続けることを願っています。

日比野 直彦（EASTS創立30周年記念会長インタビュー 企画責任者）

荒谷 太郎、栗原 剛、鈴木 雄（EASTS創立30周年記念会長インタビュー 企画担当）



Shigeru
Morichi



Hajime
Inamura



Haruo
Ishida



Tetsuo
Yai



Akimasa
Fujiwara

森地 茂

アジア交通学会 第3代会長(2003-2007)

EASTSの設立経緯と 初期の目的

藤原 | EASTS の設立の経緯と、その初期の目的について教えてください。

森地 | 設立当時について、始まりはフィリピンでした。元々、井上孝先生の「計画づくりの援助だけではなく人を育てるべきだ」というご意見で始まった JICA のプロジェクトの TTC (Transport Training Center) でした。そこから私が携わる 1992 年までの 10 数年で、公共事業省・運輸通信省・警察の専門家を 1,500 人くらい育成していました。最盛期は 1 バッチ 3 か月を毎年 4 バッチと第 3 国研修も実施していました。東南アジアでの交通専門家教育の先駆的事業でした。

TTC 立ち上げの時にはマニラに信号機がなく、そこで UP (University of the Philippines) の中に 1 つ信号機を設置しましたが、電球を盗まれるので 24 時間警察が張り付いていた、そんな段階からの人材育成でした。日本から、都市局と道路局と警察庁と 3 組織の専門家が長期派遣されていました。

TTC の最終年には石田東生筑波大助教授が、その前年には内山久雄東京理科大助教授が赴任しておられました。

JICA 専門家として滞在する私達の任務は、より高いレベルの専門家を養成するために、TTC を運輸通信省から UP に移管して NCTS (National Center for Transportation Studies) を設立し、工学部 (College of Engineering) の大学院に交通工学専攻と、都市地域計画学部 (SURP: School of Urban and Regional Planning) の大学院に交通計画専攻の二つの大学院専攻を創設することでした。黒川洸筑波大教授を団長とする日本側とフィリピン政府の間で合意されたプロジェクトでした。日本チームのメンバーは、都市局から前島正文団長と西岡誠治専門家 (長崎県立大教授)、道路局から河島正治専門家、大学から豊橋技術科学大学廣島康弘助教授と私、そして、JICA の伊藤秀雄調整員の 6 人でした。当時は、1 日 8 時間停電、大学の水洗トイレは水が出ず、便座もないという状況で、“発電機の購入、



貯水タンク塔の建設、便器の交換など研究教育と無関係だと”、JICA の拒否にあいながら、団長が交渉して整備していただきました。

学会設立など我々の活動には、各省から派遣されていた塚田幸広専門家、上田寛 ADB 職員を始め、マニラの建設会、運輸会の方々の全面的な支援を頂きました。

日本国内からは、内山久雄東京理科大助教授、石田東生筑波大助教授に本省との交渉など様々な対応をして頂きました。

赴任前に、大学院の新設コースに学生が来るためには奨学金がいるのではないかと考えましたが、文部省も JICA からも無理だと言われ、相談した井上啓一道路経済室長のお陰で、当時の UP の助教授の給与に相当する奨学金が出せるようになりました。

上記の JICA の任務は最終的にはフィリピンの交通をよくすることだと考えていましたから、赴任後、新学期が始まる前に、現地の関係省庁を 3 週廻って最も見識に優れた人物と思われる方々に協力をお願いしました。その後、客員教授を引き受けていただいたり、マニラ都市圏交通マスタープランで協力頂いたりお世話になりました。その一人は今の公共事業省大臣です。

新学期が始まって最初の課題は、来年度からの学生の確保でした。土木の計画分野は就職先あるのかとされていました。JICA 専門家の帰国後の事業継続性のために、JICA 専門家は現地人の支援をするだけで、自分で仕事をしてはいけないというルールでした。そのために、JICA には話さ

ず、UP と交渉して客員教授にして頂き学部学生の講義を引き受け、上位 4 人の優秀な学生を新設大学院に進学させることに成功しました。彼らは今 UP の教授になっています。公共事業省、運輸通信省、国鉄からも学生が来ました。その頃の学生が交通省の次官、フィリピン国鉄の前総裁になっています。

中村英夫先生がアジアの学会を作ってきたらとおっしゃっていました。そうは言ってもフィリピンの学会がない（土木学会はあったが懇親会のようなもの）ので、まずフィリピン交通学会（TSSP; Transportation Science Society of the Philippines）を作りました。学会の会長はフィリピン大学教授の Primitivo C. Cal さんをお願いしました。帰国前に第 1 回の大会（論文発表会）を開催することができました。この学会をスタートできたのは、各官庁に派遣されていた JICA 専門家の方々のご支援と財政支援して頂いた日本の自動車会社の現地支社のお陰です。

帰国前にしておきたかったことは、NCTS で修士課程修了後、日本の大学で学位を取らせること、その学生たちが将来 UP の教員になれるようにすることでした。

学長と何度も談判してその約束を取り付けました。但し、色々な研究をさせるために、専門家として派遣された日本の大学教員が帰国後、UP の教授、助教授として受け入れることをお願いし、UP 学長には NCTS の二つの専攻だけではなく、経済、情報、観光などの専攻の教員 10 人のポストの確保をお願いし、実現しています。彼らが今、若い人材を育て、TSSP と EASTS のために活躍しています。

黒川洸先生が、日本の多くの大学から教員を派遣するという方針を立てて実行しておられたお陰で、異なる教員の下でフィリピン人学生に多様な博士研究をさせられたのです。



インドネシア・韓国・シンガポールへの出張の機会に、アジア交通学会の設立について現地の先生たちに相談したのが EASTS 設立に向けての行動の開始でした。

財政的な裏付けと人材育成

藤原 | EASTS 設立にあたって直面した財政的な課題を教えてください。

森地 | 当時、アジアの大都市の交通混雑や交通事故はひどく、その解決は経済成長のためにも、人々の QOL 向上のためにも喫緊の課題でした。その解決のための人材育成と政策展開のためにも、学会の設立は必要だと考えました。

日本人は海外の情報など持っている知識は文章にしたり、講演で伝えたりしますが、特に途上国の人は情報を持っていることが価値ですので、外部にその情報を流さない状態でした。若い人たちに情報が伝わらず、研究に対する意欲も持ちにくいので、それを解決するために、また研究のインセンティブを付けるための学会が必要だろうと思いました。

また、若い研究者や学生の研究に取り組み、アジア交通学会に参加するように、若い人に金銭的インセンティブを与えようと思いました。学会としては異例ですが、Registration・ホテル・旅費が出せないかと考えました。ただし、このようなことができる学会設立にはお金が必要になります。

アジア交通学会の設立は日本の政府のためでもあるという説明を、建設省、運輸省の交通関係の各局にして歩きました。その理解を得た上で、当時、予算規模が小さかった都市局の幹部にどれぐらいの財源が確保できそうかを聞きました。それと同額を道路局に、その合計と同額を運輸省にお願いしました。勿論税金で出すわけにはいかないので、それぞれの局が民間の団体に働きかけて頂きました。

各国への展開と課題

藤原 | EASTS 設立時における各国への展開と、その際に直面した課題について教えてください。

森地 | EASTS の目的は若い研究者の研究レベルを上げること、そのために国際会議に参加するチャンスを作ること、その結果として各国の交通を改善することでした。

フィリピン全国で交通の学位を持つのは、Cal さん（エディンバラ大学）と Ricardo DG. Sigua（東大）の 2 人しかいない状態でした。インドネシアが 5～6 人、タイも同じような状況でした。1960 年代初頭の日本と同じだと思

ました。日本はそれから4半世紀後のその当時すでに、数百人の教員になっていました。

アジア交通学会設立準備について、日本人の若い先生に1人1国ずつ担当していただき、その先生が各国と打合せを行いました。中村英夫先生の友人の建設会社の川奈の社員寮を借りて各国代表者との会議を開催し、アジア交通学会の設立、EASTSという名称、会費や開催場所などいろいろなルールを決めました。

各国に負担をかけてはいけなくて、会員数に応じて負担金を出す仕組みとしました。各国に独立して人材教育をやってもらうために、各国に学会を作ってもらうことをEASTS参加の条件としました。日本が大半のお金を負担しました。活動としては、最初は審査なし論文から始めました。

初代会長は中村英夫先生、その次はCalさんにすることで、中村英夫先生から了解を取っていました。内山久雄先生と石田東生先生がかつてTTCにいたので、いろいろな準備をしてくれたのが大きかったです。

賞に関しては、当初、横浜市の財源で横浜賞としていました。その後、八十島義之助先生が亡くなった時にお金を寄付してもらって八十島賞を作りました。私が1992-3年にフィリピンいた後1年間で、1994年にEASTSが設立できました。

韓国と台湾には交通学会がありましたが、アジアに興味を持っていただくことが必要でした。タイとインドネシアは教授が2~3人しかいない状態でした。そんな状況下で、各国からEASTSへの参加者をどうやって確保するかが課題でした。

お金は潤沢にはないので、大会はアジアでやり、日本のプレゼンスも大事なので、隔年の大会の間の年の理事会は東京でやることにしました。大会開催都市は立候補制にして、いろいろルールを決めてやりました。

第1回のTSSPの時には、スタッフが時間通りに来ないとか、論文集が印刷できないなどの問題がありました。第1回EASTSのマニラ大会でそうなのは大変だということで、内山久雄先生・石田東生先生・私の3人で9回準備会をやっています。そのうち5回くらいはフィリピンでやりました。当時、東大とか東京の大学が共同で学生の合宿ゼミをやっていて、その時にいろいろ相談しました。会場、参加者登録や招待者、財源、論文集、パネルディスカッション、ホテルとかスタッフの協力体制とかあらゆることを私たち自身がやらなければなりません。論文数は130で、そのうち40は日本のものでした。

第4回大会はハノイでやると中村英夫先生がおっしゃいました。Nguyen Xuan Daoさんという道路関係の研究所の所長が、中村英夫先生とドイツ好きで意気投合してハノイでやりたいということになりました。

ハノイの人たちが大会運営できるかどうか心配で、私が

ハノイに行って、会場、ホテルの予約、そして研究発表会の予行演習までやりました。事務局ができないことや、レジストレーションのやり方がわからないなど様々な問題がありました。

第5回大会は、立候補する国がありませんでした。それで福岡になりました。福岡は東南アジアの各都市から航空直行便が出ていて人気が高かったです。大会を日本でやるとお金がかかるので、最初と最後の夕食パーティーは県と市で主催してもらい、ランチはJRや港湾局や西鉄などそれぞれの組織に働きかけて日本の経験を話してもらうセッションを作りました。これは彼らのPRにもなりますし、他の国の聞いている人の役にも立ちます。その代わり、参加者の弁当やペットボトルを負担してもらい昼食会の費用を節約しました。みんな喜んでやって頂き、参加者の評判もよかったです。会場は榑木先生にお願いして九州大学でやらせて頂きました。



今後の展望と課題

藤原 | EASTSの今後の展望と課題について教えてください。

森地 | 日本の大学人やアジアの多くの若い人たちは欧米の学術誌に論文を書くことに四苦八苦していて、アジアの交通をよくすることに関心が向いていません。アジアをテーマにした論文を書ける人を育てたいです。アジアの交通現象の特殊性や政策課題などを対象にした研究テーマとしていろいろな可能性はあります。明らかにヨーロッパとは違うアジア独特の問題があります。公共交通でいうと、お金持ちは公共交通を使わないことです。公共交通と道路政策の関係、駅前広場とか駐車政策とか連続立体交差事業とか、都市計画制度や土地制度とか、アジアの課題を解かなくてはなりません。

アジアの課題について、国際比較研究や実際のデータに基づいた研究とかをやっていくことがATSの一つの価値だと思います。欧米の人に評価されないと言いますが、結局彼らにはアジアの問題は解けません。その典型が、欧米の連中がきて、東京以上の巨大都市でもBRTがいいとかLRTがいいとか言いますが、まったくピント外れなことをやってみな困っています。

日本も含めて、土木計画分野の研究者は実務にもコミッ

トしてもらう必要があります。その能力があってこそ、実際の課題を解決できる研究成果が出せるのです。

EASTS は、日本の教員や学生にアジアの交通に関心を高めてもらうことと、多くの学生にとって、初めての国際会議の参加になるいい機会になります。

それから、論文の質を上げることは重要ですが、アジアの問題解決という目的から外れてしまうことは意味がないので、審査付論文だけにするのは論外です。

ATS だけにしようという議論もあると聞いていますが、カンボジアやミャンマー、モンゴル、ラオスなど後から入ってきた国の論文をなかなか出せない人について、どの大学で誰をリーダーにしてということが重要だと思います。これらの国の若い人たちや実務家が参加できるようにしておくべきです

これからやるべきこととして、現地の政府や民間交通事業者、都市開発事業者など実務家のコミットメントが弱いことです。学と政府との関係強化や、大学人の企画制作の関与、そのためには実務的交通政策課題に関する EASTS のセッション、現地の役人や政治家が参加するセッションを作るのも一案です。また、日本の政府をもう少しコミットさせたいです。政府は政府で ASEAN と定期的な会合を持っていますから、そこに大学人が入るようにはできないでしょうか。

かつて、UP の研究者や学生の実務への興味と能力向上のために次の様なことを行いました。

JICA のマニラ都市圏交通マスタープランづくりでコンサルタントのオフィスで UP の NCTS の建物に置きました。先生も学生もアルバイトとして実務を経験しました。1年たった時にコンピューターとパーソナルトリップのデータと、ソフトウェアを、3週間の講義を受けて使いこなせたら寄付する仕組みにしました。その結果、世銀や各国のプロジェクトが来ても PT データを使うには UP の彼らに頼むしかないので、一気に彼らは経験を積み、かつ金持ちになりました。

これは一つの例ですが、大学の人間をプロジェクトに巻き込むことが重要です。

最後に、EASTS の名称を変えるかという議論があるようです。東南アジア以外の、モンゴルや中央アジア諸国、スリランカ、ネパール、インドの国々のこともあります。EASTS というあくまで ASEAN の国がやっている、その学会にみんなが入りたいという方が素直なように思います。ただし、それはそれぞれの世代の人が決めればよいことです。日本の外交政策で東南アジアは極めて重要です。そこを日本の仲間として引き付ける一助になればよいと思います。その意味では、日本留学経験者のセッションを EASTS でやるのも一案です。

もう一つ気になるのは事務局です。東工大の関係者が、ずっと裏方を引き受けてきたから今があります。

実質的意思決定の多くはそこで検討してきました。

この体制は続かなくなるので早急な検討が必要です。

INTERVIEW 2

2024年8月20日 政策研究大学院大学

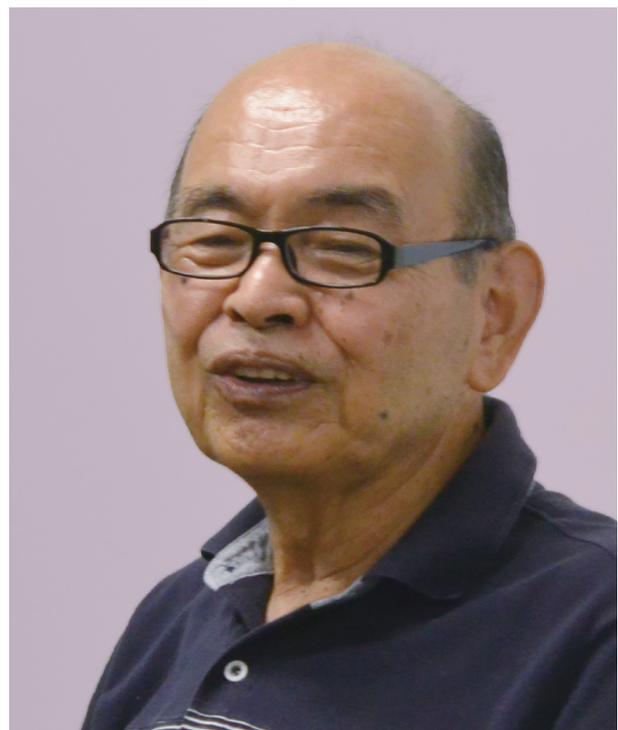
稲村 肇

アジア交通学会 学術委員会 初代委員長
(1994-1997)

EASTS 30年の歴史

藤原 | 2024年11月に、EASTS 設立30周年を記念するイベントを開催いたします。まずは、これまでの30年間にわたる EASTS の歩みについて、稲村肇先生にお話をうかがいたいと思います。

稲村 | EASTS 立ち上げの時は森地茂先生と中村英夫先生から声がかかり、立ち上げグループに参加しました。EASTS とは関係ありませんが、私はバンコクに赴任してい





て1989年に日本に帰ってきました。1992年に東北大学の教授になり様々な人事を行う時に、計画系分野の若手研究者の論文数が少なく、特に英語論文が少ないのが問題でした。機械や化学の分野と比較して土木の分野の論文が少ない大きな原因は学会が少なく、論文投稿の機会が少ないためと考えられました。私が助教授だった1979年にWCTR (World Conference on Transport Research Society) が出来ましたが、

それ以外は土木計画学の研究者が参加するような国際学会が非常に少ない状態でした。アメリカでは交通関係というとTRB (Transportation Research Board) がありました。それでも論文投稿の機会が少ない時代でしたので、EASTS 立ち上げは、日本の研究者にとって海外での発表の機会を増やすことが出来るであろうということが一番大きな参加の動機でした。若い研究者が気軽に英語論文を書き、英語で発表できる機会を増やしたい、ということも参加の大きな理由でした。

話はそれですが、和文の論文も少ない時代でした。査読論文数を増やすために土木計画学研究発表会の論文集は査読審査を発表後にした結果、講演集の論文数が増加し、査読付き論文集も電話帳と言われるくらい増加しました。当時は計画系の研究者に投稿を依頼しても、土木学会論文集への投稿数は年間わずか6本くらいでした。それに比べて、構造分野は構造A・構造B、水理分野は海岸工学など論文投稿数も多く、分厚い論文集が存在しました。したがって、日本語論文はこちらの論文集に投稿しやすくし、英語論文はEASTSに大いに投稿してもらうことを目指しました。

とにかく日本やアジアの計画系の研究者の国際学会での発表の機会を増やす、英語の査読付き論文を増やすということが一番の目的でした。土木の中だけでなく、工学系の他の分野と比べて見劣りしないくらいの論文数が准教授、教授への推薦に必要でした。電気や機械といった他分野では、2ページで査読付きの論文となっているものもあります。査読も論文のレビューや体裁にはそこまで厳しくなく、新しい知見があるものは積極的に採用しています。それに対し、土木、特に土木計画学の分野は査読審査が厳しいと感じています。外国の論文集でも例はありますが、文献レビューが不足していることで掲載不可となったりしていました。このような背景のもとに、私がISCの委員長を

やっていた時代はEASTSの論文査読では、レビューの不足や多少の英語の不備は問題とせず、新しい知見があれば採用する方針でした。発足時には論文集のタイトルには多くの議論がありましたが当初のタイトルは「Journal of EASTS」で、この「Journal」のWordに非常に強くこだわりました。「Journal」いうタイトルにしなければ、私はISC (International Scientific Committee) Chairmanを引き受けないとまで言いました。それは大学での人事の際に、「Proceedings」に掲載の論文は学会での形式査読の発表論文とされ、研究者の業績に数えてもらえないので、どうしても「Journal」という呼称にしたかったのです。また、当時、若い研究者は、英語論文の査読をする機会は多くはありませんでした。査読をする機会があると、英語論文の書き方も分かるようになるので、それまで機会のなかったと思われる若い研究者にも査読を割り当てました。ただ、うまく査読できていないものや、英語がうまくないものについては後にチェックして修正しました。

藤原 | 現在は、1大会あたり約500本の論文投稿があり、そのうち約400本がJournal掲載候補として選ばれ、最終的に約300本がJournalに掲載されています。さらに、そのうち約10%が、ATS (Asian Transport Studies) に掲載される形となっています。こうした状況を踏まえつつも、稲村肇先生が当時抱かれていた想いを尊重するならば、「Journal of EASTS」は今後も残していくべきでしょうか。

稲村 | 絶対に残すべきだと思います。

EASTS設立当初の思い出

藤原 | EASTS 設立当初において、特に印象に残っているイベントや出来事がございましたら、お聞かせいただけますでしょうか。

稲村 | やはり、川奈の合宿です。WCTRのアジアのメンバーの中で代表的な人を、森地茂先生と中村英夫先生で選んで来てもらっていました。来てもらうにもお金がかかるので、建設省などから森地茂先生が中心となって資金を集めてきてくれました。これは大変な努力だったと思います。とにかく、メンバーを盛り上げて国の代表になって欲しいということになりました。この一度の合宿でEASTS設立が決定しました。それで各国の国内学会も作るという話になりました。当初、話がまとまると思いませんでしたが、うまくまとまって嬉しかった記憶があります。森地茂先生の中にはシナリオがあったと思います。もし、代表を降りる場合には、必ず次の代表を推薦させるようにしていました。

WCTRに出ている人がそこまで多くない中で、アジアで教授になっている人が中心になっています。本来であれば、各国の交通系の学科から代表者を推薦してもらうのが良いと思いますが、実際は必ずしもそうではありませんでした。

私の担当国はタイで、タイ道路局 (Department of Highway) のプラバンサック氏に代表をお願いしました。その時は資金提供に協力いただいた建設省の方々も参加していただけていました。私も役所にいたのでわかりますが、直接事業や政策に関係ないものにお金を出すのは大変なご努力であったと思います。

ISCがJournalの編集、印刷を受け持ちました。Journalは分冊にして、No.1、No.2、No.3・・・としました。分冊は、東北大学で平野勝也先生などが、コピーしたものを紙に貼って作成してありました。当時印刷代が高かったので、それを小包にしてフィリピンに送って、印刷してページ番号を振っていました。当時はボリュームナンバーが大会番号で、続くナンバー1、2、3等が分野のような感じで、何冊かがセットになっていました。

EASTS設立時の苦勞

藤原 | EASTS 設立時における学術面での苦勞についてお聞かせください。

稲村 | 私がISC Chairをやった時に一番大変だったのは査読者がいないことでした。日本人の研究者はどの分野が強いのかはわかりましたが、海外の人は全然わかりませんでした。その中で300くらいの論文は振らなければならないので、査読者を選ぶのが大変でした。過去に論文を出している人や、その参考文献に載っている人を国別にリストを作っていました。とにかくこれらの人を説得しました。学会員でない人にも査読依頼を送っていました。その当時Eメールも発達していなかったので、電話や郵送、FAXで依頼をしていました。私は、フィリピン大会と台湾大会を担当しました。

論文が500本になったのは台湾大会くらいからなので、フィリピン大会の時は200本弱くらいでした。それでもそれぞれ6ページずつくらいあるので大変でした。

どうしても査読依頼しても返ってこないものがありました。それをISCの幹事団が全部引き受けて大変でした。査読者を選んでも論文を送っても3割くらいは返ってきませんでした。

藤原 | TGC (Topic Group Chief) のシステムを導入されたのは、いつ頃のことだったのでしょうか。査読作業の負担が増大する中で、分野ごとにAからFまでの担当者を設け、その担当者が査読者を選定するという体制に移行されたと同っております。

稲村 | 私は国別に10人出してということで、代表のような人に推薦をしていただき論文を送っていました。ただ、実際は10人もいない国がいくつもありました。何人かで研究室に籠って査読を何十本とやった思い出があります。

藤原 | 現在、EASTSも大きな転換期を迎えています。一つは、先ほど申し上げた「Journal of EASTS」を今後どのように位置づけてゆくかという点です。そしてもう一つは、における査読プロセスが、より複雑かつ高度になってきているという点です。

稲村 | 査読システムを変えれば良いと思います。「Journal of EASTS」の査読を簡単にして、見どころがあれば採択するというスタンスにした方がいい。インパクトファクターを重視する人や形式を重視する人はATSに出すようにすれば良いと思います。「Journal of EASTS」の掲載論文に助けられた研究者もたくさんいると思います。他の分野の学会では、連名者が30名とか、first authorが誰かわからないものもたくさんあります。他の分野では教授人事の代表論文5本にfirst authorが1つもないということもあります。理学系だとアルファベット順に書くのでfirst authorがわからないこともありますが、工学系だとそうした習慣がないので、重要な貢献をしているのに著者の順番が低いのは理解しにくいです。それでも通ってしまうので、要するに数が重要です。その一端でも担うのが「Journal of EASTS」の役割のひとつだと思います。

EASTSの学会名

藤原 | 現在、EASTSの参加者は東南アジアとどまらず、南アジア諸国にも広がってきており、「Eastern」という名称が実態とやや異なってきたように感じられます。こうした状況を踏まえて、学会名についてはどのようにお考えでしょうか？また、EASTSという名前がどのような経緯で名付けられたのか、その由来についても是非お聞かせください。

稲村 | その時の会議ではニュージーランドとオーストラリアが抵抗なく入れるということがありました。これは、論



文查読が英語であるというのも関係します。ただ、この2か国は単なる「Asia」では含まれません。どうしたら参加国がうまく含まれるかを議論していました。当初「EAST」という案が出ましたが、「Far East」のような意味になるので否定されました。「Eastern」という名称は、会員のバランスを保ち、平等な学会運営を目指すために選ばれました。今後、名称を変更するかどうかは、広く地域を包含する準備が整った時に再検討することになるかもしれません。現在、日本が中心となって学会を運営し、学術的な公平性を大切にしています。

今後のEASTS

藤原 | アジア全体が大きく変化している中で、時代の流れを踏まえて、今後 EASTS として変えていくべきこと、一方で守り続けるべきことがあるとすれば、それはどのような点だとお考えでしょうか。

稲村 | マレーシアやシンガポール、ニュージーランドなど、

一部の人に偏ってやっているところについて、どのようにしたら国の代表をしっかりとできるかを考える必要があると思います。香港も、香港全体から出してくれたいいですが、そうではない現状もあります。

タイは若い研究者などが新しい学科を作っています。その人たちが中心となって Domestic Society を作ってくるといいと思います。タイは、DOH (DEPARTMENT OF HIGHWAYS) の人を代表に選んだ経緯があります。理事会メンバーを EASTS 理事会で直接選ぶことはできませんが、もっと他の大学の人を入れた方がいいと願うことしかできません。良い大学が他にもあるので、理事会メンバーを他の大学から2~3人入れて欲しいと依頼するのが良いと思います。

今後の EASTS には発展を期待しています。日本から各大学の若手研究者が気軽に発表できる場を国内外で広めていくことが必要です。こうしたことが、日本の大学の一層の国際化の助けになればいいと思います。円が安くなっている中で、アジアなら旅費が安く行けるので、そのプロモーションが有効であると思います。

INTERVIEW 3

2024年8月19日 一般財団法人国土技術研究センター

石田 東生

アジア交通学会 元財務担当理事(1998-2006)

EASTS設立時の状況

藤原 | EASTS 設立時の状況や、その際の想いや課題についてお聞かせください。

石田 | EASTS が始まる前の話になりますが、日本全国の大学の先生や役所の人を巻き込んで TTC (Transport Training Center) プロジェクトというものをやっていました。TTC は元々、国土交通省の都市局と、警察が中心になったプロジェクトです。フィリピンでは交通事故や渋滞が多くその解決に向けて、専門の人材を育てる教育・訓練プロジェクトでした。これが大成功に終わって、それからもう少し高度な、政策判断ができるような人材を育成しようということで始めました。名前は NCTS (National Center for Transportation Studies) というもので、具体的にはフィリピン大学に交通専門の大学院と研究センターの設置と機能的な運営並びに人材育成を目的とするものです。その準



備段階で私はフィリピン大学に行かせていただいてお手伝いをさせていただきました。その後正式に JICA の NCTS プロジェクトが始まりました。初代のプロジェクトリーダーとして森地茂先生がフィリピンに行かれて具体的に NCTS の設置と運営方式や座組の初期体制を作ってくださいまし

た。この時に森地先生は当時は難しかった数次の公用旅券を JICA と交渉して取っておられました。EASTS の候補国に出張して構想を訴え参加を呼びかけられていたわけです。森地先生が 1 年の任期を終えて帰国された時に、この話をうかがい、実はダブルミッションだということがわかり、すごいと思いました。

当初から森地先生は JICA や国交省と交渉されていました。その時は、森地先生単独ではなく、中村英夫先生と黒川洸先生と 3 人で戦略を練ってやられていました。1994 年に川奈で EASTS の母体や構想を検討する会議を行いました。今から思うと、日本の大停滞が始まった年でした。韓国と台湾は別にして、日本とアジアの国々とは圧倒的な経済力格差がありました。意欲や能力のある研究者が、そのような経済力格差を感じることはないよう世界的に活躍してもらうことが EASTS の狙いでありました。そうしたときに、日本が果たすべき大きな役割として、EASTS 活動に必要なファンドの確保がありました。それも、森地先生、中村先生、黒川先生とで資金を集められました。JICE や IBS などから多額の協賛金が得られました。そのような大事なお金なので、日本がしっかり管理しなければならないとなって会計管理を行う Treasurer を仰せつりました。EASTS の役職は、会長と副会長が 2 人・事務局長 (Secretary General)、学術委員長 (Chair of International Scientific Committee) と Treasurer でしたが、6 人中 5 人が日本からの選出でした。日本がいかにか大きな役割を占めかつそれが国際的に認識共有されていたことのおかげだと思います。

当初から SG とうまく連携して管理をしていました。国際会議には多いことですが、川奈会議ではいろいろなことを言う人がいるので、流れが変な方に行くことがありましたが、その時に発言をしていました。森地先生、中村先生、黒川先生の貢献が重要でした。このような国際会議の運営は個人的にはとても勉強になる機会でした。その後 JICA の作業管理委員長を担ったこともとても有用でした。



藤原 | 川奈の会議にはどなたが参加されたのでしょうか？ 海外からの参加者もいらっしたのでしょうか？

石田 | 海外からも来られました。EASTS の HP に 1 回目の川奈の会議の参加者が載っています。「EASTS の誕生」という記事です。若かりし頃の中村先生などが載っています。各国代表の特定と選出と呼びかけは苦勞しましたが、これは先ほども申し上げましたが森地先生と Dr. Cal (フィリピン大学教授、NCTS のカウンターパート) が各国を回って話を進められたと理解しています。日本は中村先生が代表で、中国、インドネシア、韓国、マレーシア、フィリピン、シンガポール、台湾、ベトナムなどから参加していました。日本人もたくさん参加していました。私はドライバーなどをやっていました。私はフィリピン担当でした。その後、JICA のジャカルタのプロジェクトをやったので、インドネシアの担当もやりました。

Treasurer として大変だったのは、公益法人改革があって、太いお金の流れがダメになったことです。公益法人ではない業界団体やゼネコン各社にお願いに行きました。森地先生や中村先生などがあらかじめ電話で了解を取り付けてくれていたので、私は EASTS の活動がいかにか素晴らしいかを説明するだけでした。今は日本の法人会員が 37 になっていますね。今はお金はそれなりに入ってきていますか？

藤原 | できるだけ引き留めて、粘り強く頑張っています。

石田 | Treasurer として面白いし、同時に気を遣ったのは ICRA (International Cooperative Research Activity) のセレクションでした。いま調子はいいいのですが、なかなか成果があがらなかったときもありました。大きなトラブルもなく出来て良かったと思います。Treasurer として感謝したいのは、JICA の海外の総合体系調査などたくさんあった個別のものをデータ化したということです。兵藤哲朗先生が中心になってやってくださって助かりました。一元的にデータ化されたことは EASTS 加盟国の実務者・研究者にとって有益であり、同時に会計的にも大きな収入になりました。屋井鉄雄先生や森地先生が韓国を EASTS への資金援助に巻き込んでくださったことにも感謝しています。

EASTS が始まった年から日本の経済の大停滞期になりましたが、EASTS の貢献もあって、メンバーカントリーの経済が発展しました。NCTS プロジェクトが始まってすぐに、フィリピン大学の学長が来日され、筑波大学の学長 (江崎玲於奈) に表敬されました。その時に江崎先生がおっしゃった、フィリピンも大事だけど、日本の都市・交通にも力を入れてほしいということでした。当時は表敬のタイミングで言わなくても思いましたが、その後の大停滞を予感されていたのかもしれないと最近は思うようになりました。

EASTS の中で、日本は一国だけで頑張りきれぬほどお金持ちではなくなりましたし、国の経済力が衰えるというのは悲しいことだと思いました。そんな中で、大会参加費や

メンバー国の会費の問題にチャレンジしましたが、なかなか難しい状況でした。日本の GDP 総額などの現状を踏まえて、本当の意味で ASEAN と共に学び合うことが重要だと感じています。

あと会計責任者として会費滞納者の扱いについては少し苦労しました。当初国土交通省に強くお願いしてたくさん入会していただいたのは良かったのですが、その後会費の滞納があつてどのようにするのかをかなり気を使って検討しました。詳しくは言いませんが、無事落ち着いてよかったです。

EASTS は本当にアジアの将来を見据えたプロジェクトでアジアの大発展に研究調査成果の蓄積や人材育成、国際的なネットワーク構築といった点で、少なからず貢献したと思います。今後日本として、EASTS やメンバーカントリーとどのような付き合い方をしていくかは考えないといけないと思います。会費の問題やコントリビューションの問題などがあります。

藤原 | 韓国は数年前から積極的に関与してくれており、KOTI 会長としての Jaehak OH さんのご尽力は非常に大きなものでした。現在は会長が交代されたため、今後の展開についてやや不安を感じています。近々、新しい所長にご挨拶に伺うつもりですが、韓国と日本が連携して支えていかないと EASTS の運営は立ち行かなくなるのではないかと危惧しています。

石田 | Oh さんには、SIP のインターナショナル・アドバイザーメンバーになってもらえて良かったです。人口の多い、ベトナム、インドネシア、フィリピン、タイなどは、目覚ましいインフラ発展と、それに基づく経済発展の真ただ中にある国については、人的ネットワークの貢献度は大きく、特に卒業生の活動が顕著です。人的ネットワークの貢献はかなりあると思いますが、計測できないものですね。

NCTS プロジェクトは東京から始まりましたが、いろいろな大学の先生が留学生を引き受けてくださり、大変ありがたく思います。日本の留学生政策と絡んでいろいろなところから学生を獲得するという柱に EASTS がありました。それが資産だと思います。EASTS に来て、留学生がいろいろな日本人の先生と知り合えることは大きな成果だと思います。

日比野 | 森地先生から、川奈の前に森地先生、石田先生、内山先生で準備会を含めて 9 回準備会をやって、そのうち 5 回はフィリピンのマニラでやったと聞きましたが、これは覚えていらっしゃいますか？

石田 | Primitivo C. Cal さんを入れて何回かやりましたね。その時は NCTS のトップが Cal さんでした。記録を取っていないので、記憶は曖昧です。TSSP (Transportation Science Society of the Philippines) をどうするかと

というような議論をしたことを覚えています。森地先生が 9 回やったことを覚えているのは凄いですね。そういう意味では、ミーティングの機会など JICA の力は大きかったです。良くフィリピンには行っていました。交通研究とか都市計画とか社会資本政策にアカデミアとしてどのように向き合うかを考えていたように



思います。社会資本政策の重要性に対しての思いや、それぞれどう働きかけていくかを大事にしてもらいたいと思います。交通研究や社会資本政策の重要性を実感している国はよいが、そのようなハッピーな経験を持たない国にとってはまだまだ難しいと思います。ただこれは、EASTS が大きくなっていろいろなことを考えなくてはならなくなったということだと思います。

今後の EASTS への期待

藤原 | 経済情勢や人口分布の変化に加え、環境問題や国境を越えるような課題が顕在化してきています。こうした中で、EASTS が築いてきた 30 年のレガシーを引き継ぎ、相互補助の精神を維持することは極めて重要です。アカデミック分野においては、アジアの他国に遅れを取るわけにはいかないという意識もあり、今まさにバランスが問われる時期に差し掛かっていると感じています。このような状況の中で、今後の EASTS に対してどのような期待をお持ちでしょうか？

石田 | Journal の発行は重要だと思います。特に若手研究者は英語の論文の本数を稼ぐ必要があります。それが EASTS の果たすべき役割の 1 つだと思います。SIP でも ASEAN 連携というのが非常に大きなテーマになっています。新しいモビリティ (スマートモビリティ) については、日本よりも進んでいる国があります。日本は国内でできることの限界もあるので、新しい連携を考えていくことが重要だと思います。SIP は社会実装という役割があるので、ビジネスレベルになりますが、それでもベースにはアカデミックがエビデンスに基づいた議論が必要になります。そこにおける EASTS の役割はますます大きくなると思います。

EASTS が大事な役割を担ってはいますが、日本が一国で頑張りきるような時代ではなくなっているので、新しい EASTS の展開をどのようにメンバーカントリーに提案して

いくつかが重要だと考えています。

藤原 | 近年、EASTS 国際会議へのインドからの参加者が急増しています。こうした状況を踏まえ、インドを EASTS の国内学会の一つとして加える可能性について、どのようにお考えでしょうか？

石田 | インドを入れると、パキスタンやバングラディシュなど南アジア・西アジアという問題がきますね。大きな思案のしどころですね。

日本と東南アジアの関係はかなり大きく変わっているし、今後も変わると思います。その中で、新しい協力の方法をどのように模索していくかが重要だと思います。EASTS は 30 年も活動してきたので、いろんな年代層に EASTS と関わりのある方が多数います。その人的資産や財産をどう活用するかということも大事だと思います。それを望んでいる人は、アカデミアだけでなく、交通事業者や商社、不動産関係も望んでいます。昔のように〇〇国は誰が担当というようなサービスは、負担がかかるかもしれませんが、国内向けには大事かもしれないと思います。フィリピン大学の人が全員偉くなって影響力を持つようになってきたことは嬉しいです。

藤原 | 「交通 (transportation)」という概念が「モビリティ (mobility)」へと変化してきています。これは、単に

人やモノが動くことにとどまらず、モビリティ全体を包括的に捉える方向に変化してきていることを意味します。その結果、対象とする領域が大きく広がり、新たなチャンスも生まれていると感じています。学会名としてはこれまで通り「EASTS」を用いていく方針ですが、扱う内容はより広範なモビリティの視点へと展開しつつあります。

石田 | 経済発展の状況で日本を追い越している国がある中で、今後日本と同じような課題を抱えることも考えられる。日本が課題先進国となっているだけでは、EASTS のメンバーカントリーとしての役割は果たせないため、今後は課題解決先進国になることが必要です。そのためにも日本だけの視点だけでなく、新しいシステムを実装するためのメンバーカントリーとの連携協力が重要になってきます。

EASTS は当初からアカデミアも実業界も区別なくやってきました。そういう意味でも新たな視点で実務も重要になってくと思います。当初は、森地先生や中村先生はそのような立場にありました。研究だけにはならず、交通事業者や不動産、商社なども含めて国内のネットワークをどのように作るかが重要になると思います。商社も近年は積極的に技術分野への関心を示しています。そのようなところに EASTS-Japan に入ってもらったり、EASTS のセッションを作ることは可能だと思います。

INTERVIEW 4

2024年10月15日 一般財団法人運輸総合研究所

屋井 鉄雄

アジア交通学会 第6代会長(2015-2019)

EASTS 20周年から 30周年の想い

藤原 | EASTS の設立 20 周年から 30 周年に至るまでの間にあった主な出来事や、その当時のお気持ちについてお聞かせください。

屋井 | 当時、EASTS の目指す方向や設立当時の想いを実現するために、幾つかの取り組みが必要だと思っていました。アジア全体、特に東南アジアの人材を育成するというのは、EASTS 設立当時の想いと同じです。

その中で、日本のスタンスをどのようにするかについては、共通の想いがあったように思います。つまり、日本が



前面に立って他の国を引っ張る姿を強調しないということです。EASTS 立ち上げの時は、川奈に海外の代表者が集ま

り、日本が頑張っているのです、各国がついて行こうと自然体でなっていたのだと思います。

その後、国内学会が必ずしも活発に活動していない国がいくつかあることも課題になり、できるだけフラットで日本が突出しないような事務局運営に気を付けていました。

若い人に対して温かく優しい学会にしようという想いは創設時からあり、その文化は、その後の20年間も続き、今でも変わっていないのだと思います。

藤原 | 人材育成を中心に、日本が他の国を牽引する立場にはありましたが、決して特別な存在にはならないよう配慮されていたことがよく伝わってきました。人材育成にとどまらず、そのための仕組み作りや、各国における Domestic Society の形成にまで思いを巡らせておられた点が非常に印象的です。その後は屋井先生がその方針を引き継がれ、事務局長としてその責任をしっかりと果たしてくださったのだと思います。

屋井 | あの当時、Domestic Society を各国に作り、EASTS の傘下となる仕組みを作ったのは凄いことだと思います。傘下の仕組みが出来上がったので、新興国に学会を作ってもらい、EASTS に加入してもらおうということをその後もフォローできました。一緒に学会を作っていくということは、その国にとっても良いことだと感じます。

最も印象深い出来事

藤原 | 屋井先生が会長に就任されるまでの長年にわたる事務局長としてのご貢献は、まさに現在の EASTS の基盤を築くうえで欠かせないものであったと思います。これまでの EASTS の歩みの中で、最も印象に残っている出来事についてお聞かせください。

屋井 | 私は事務局長を15年やりました。15年やれた理由は、一緒にやってくれるメンバーがいたからです。事務局のメンバーはほとんどが日本人でしたが、一緒に学会を作っていくという想いは、みんな大きいものでした。その気持ちをまとめたのは森地茂先生だと思います。ただし、そのような EASTS 事務局の働きは、外部から見えるものでも評価されるものでもありませんでした。



最近でもそうかもしれませんが、大会が始まるとずっと裏方の仕事です。セッションにも参加することはできませんでした。少し前の大会からは、事務局の人にもセッション Chair をやってもらうなど工夫をしてもらいましたが、以前は余裕がありませんでした。2年に1回の大会の支援自体が事務局として大きなものでありました。やはり、一番印象に残っているのは事務局の運営です。終わりが無い仕事で、事務局に一度関わるとなかなか替われない仕事ですが・・・

事務局が動かなくなったら学会自体が動かなくなるので、いかにサステイナブルな仕組みにするかが重要だと思っています。学会での仕事をルーチンワーク化する、アウトソース化するなどが必要かと思います。これは、現状の学会でも心配しているところです。いかにシステムチックにするかが課題だと思います。マネジメントにはまだまだ課題があると思います。

私が事務局長の時は、マネジメントが比較的うまくいっていましたが、それは岡本直久先生がいたからです。学会設立当時の第一世代だったということもあるかもしれません。

今後、事務局をずっと日本がやり続けなければならない可能性は高いですが、アウトソースできる部分は積極的にやった方がいいと思います。大学の先生が大会運営の細かい部分まで関与するのはよくないと思います。

私が事務局長をやっていた時も、さまざまなトラブル対応がありましたが、今になって振り返ると、組織運営を工夫できたら、もっとシンプルに対応できたと思います。

藤原 | それは、まさに森地茂先生が思い描かれていた「ケイパビリティ」の一端をなすものだと思います。人材育成は途上国に限らず、日本においても、気がつけばそのような組織体制が築かれていました。私はその途中から加わった立場ではありますが、既に出来上がっていた枠組みを引き継ぐだけでも多くの学びがありました。ここまでの体制を築き上げるのは、さぞ大変なご努力があったことと想像します。

屋井 | EASTS が出来た翌年くらいに、EASTS の日本支部を作ることになりました。そこで、会則を作るように言われたのを覚えています。そのようにして、EASTS-Japan が出来上がりましたが、皆が EASTS 本体を作ることに全ての労力を使っていたため、EASTS-Japan は出来た当初は形式的なものでした。

藤原 | EASTS-Japan は若手を中心としてメンバー構成で、組織としての「体幹」がしっかりしていると感じています。この基盤がなかったことを想像すると、正直ぞっとする思いがします。

屋井 | EASTS-Japan の事務局は当初 EASTS 事務局の1人が兼務していたと記憶しています。日本の会員について



では、EASTS-Japan の会員として加入しても、活動は EASTS の国際学会に参加することでした。その後、事務局にも多少の余裕が生まれて、EASTS-Japan セミナーの開催など国内学会活動の実質化が進められました。

EASTSの 今後について

藤原 | 屋井先生が、EASTS の 30 年間の歴史のうち、実に半分にあたる 15 年間も事務局長を務めてこられたというのは、本当に素晴らしいご功績だと思います。EASTS 設立当初に抱かれていた揺るぎない想いについては、他の先生方からも度々うかがっております。

ここからは、EASTS の今後についてお聞かせください。学会名やジャーナルのあり方については、森地茂先生からも率直なご意見を頂戴しました。学会名に関して、私は「Eastern Asia」を一つの Society として捉える意味があると考えておりますが、屋井先生はどのようにお考えでしょうか。特に、オーストラリアのように地理的に離れた国々との関係性をどの位置づけていくのか、そして今後 10 年間で EASTS がどこまでの地域を対象として展開していくのか、今後の重要な議論のポイントになると考えております。

屋井 | Domestic Society の要件は、学会ができて 10 数年後くらいに変更されています。学会設立当初の Domestic Society の要件には強い制限がありました。それは、東南アジアに限ると読める要件でした。それを 2000 年前後に変更したことを覚えています。岡本直久先生と一緒にフィリピンに行き、当時 Primitivo C. Cal 前（元）会長と話し合いました。

この時から、どの国のどのエリアの Domestic Society

でも、メンバーになれるように学会規則が変わっています。規則が変わる前は、他地域から受け入れられない厳しい表現になっていたものが、柔らかい表現になり、どの国でも入れるようになりました。極端な言い方をすると、アフリカでも入れるようになっています。

私は Society を広げていく方向性だと思っています。それは、EASTS が学会であり、学問の場なので、メンバー国の制限をかけるべきではないと思っているからです。スリランカの話があったときも、私は大歓迎でした。ですので、花岡伸也先生と一緒にスリランカに行き、スリランカ学会を歓迎したいと言いました。私がおのれ EASTS の会長だったので加盟させやすい状況でもありました。

以前は WCTR (World Conference on Transport Research) に飲み込まれるという危機感を共有していましたが、ようやくそれが無くなってきたのは、私が EASTS の会長を辞めてからです。Asian Transport Studies (ATS) が出来たためです。

EASTS のスタンディングポイントやステータスが一定程度明確になり、外からも評価されるようになってきました。そこからはある程度は安心できるようになっています。WCTR とのジョイントセッションを継続的に行うようにもなったようです。

EASTS の学会名については、森地茂先生の意見も理解できますし、それでいいと思います。私がちよくちよく言っていたのは、EASTS の E には、新興アジア (Emerging Asia) や、全体的なアジア (Entire Asia) という意味が込められています。中身さえしっかりしていれば、名前は変えないという戦略はあると思います。

藤原 | 屋井先生は、EASTS のジャーナルの今後について、どのようにお考えでしょうか。現在、アジア各国の研究者にとっては、ATS が大きな魅力となっていることも事実です。

屋井 | 私が EASTS の会長をやっていたときや、会長を Jaehak Oh さんに引き継いだときは、ジャーナルの議論を活発に行なっていました。私の考えはその当時と変わっていませんが、それは学会として ATS を活かすという考えです。家田仁先生が作り、加藤浩徳先生が一生懸命やってくれた ATS ですが、これが宙ぶらりんだと意味がないと思っています。ATS をインパクトファクターがもらえるようなジャーナルまで高めていくのが、EASTS 存続の一番大きなテーマだと思っていました。そうでないと、2年に1度のイベントのようになってしまいます。トップランクに値するジャーナルを持つことが至上命題だと思っていました。

ここ 10 年でも交通系の論文はかなり増えています。Journal of EASTS がレビュー論文になると他に出不せないという問題点もあります。昔は英語の論文を出せる場所は少なかったため価値がありましたが、現在ではそうでもな

いです。Journal of EASTS がどれだけプロモーションに使っているかということがポイントかと思います。WCTRのように、スペシャルセッション枠を作ってもらって、他の論文集に出していくようなことも考えないといけないかもしれません。あとは、実務者がどれくらい出してくれるかということもポイントですね。実務者の論文を特集として集めるのも良い方法です。

藤原 | ATSは現在、ESCI (Emerging Sources Citation Index) に採択されており、今後2～3年のうちに“E”が取れて、SCI (Science Citation Index) に昇格する可能性も出てきました。そうなる前に、「Journal of EASTS」を今後どう位置づけ、どう扱っていくのかについて、あらかじめ方針を整理しておく必要があると考えています。

屋井 | ATSに良質な論文をどんどん増やして頂きたいと思っています。アジアの研究といえばATSと言われるようにできればよいですね。

他方で実務者論文の編集発行は、電子版の出版をフィリピン学会などアクティブな学会にアウトソースして、そこからどんどん出してもらうような仕組みもあるかもしれません。

藤原 | 現在はタイが中心となって International Scientific Committee を支えてくれており、大変心強く感じています。これまでは「日本がやらなければいけない」という意識が強かったのですが、その後、KOTIを中心とした韓国が積極的に関与し重要な役割を果たしてくれましたし、台湾も Yu-Chiun Chiou さんを中心となって大きな貢献をしてくださりました。EASTSは少しずつアジア地域へと広がりを見せています。

今後は、これらの国々とのつながりをしっかり維持し、連携を強めていくことが極めて重要だと思います。

EASTSへの期待

藤原 | 今後のEASTSに対して、どのような期待をお持ちかお聞かせください。

屋井 | 産業界とのつながりが重要だと思います。スタート

アップもそうです。ベトナムの大会では、Uberが呼ばれました。スタートアップは様々ありますし、交通に関わる場所もたくさんあります。産業界の人が興味を持ってくれる仕組みづくりが重要だと思います。

このためには、私たちの交流する敷居を低くすることだと思います。行政や産業界の人が抜けてしまうと、論文を書く人の集まりだけになってしまいます。

若手の人がどんどん論文を出すことは良いことだと思いますが、それだけになるのはどうでしょうか。行政や政策に関することはやれてはいますが、新技術との繋がりはまだ弱いようです。

藤原 | インドネシアには、UberやGrabに対抗する形で登場した「GO-JEK」があり、すでに一つの大きなビジネスとして確立されています。韓国を訪れると必ず話題に上がるのが、eVTOL (electric Vertical Take-Off and Landing aircraft) に代表される“空飛ぶ車”の技術です。こうした技術は、アジアにおいて今後急速に拡大する可能性を秘めています。一方で、こうしたスタートアップ系の革新的なモビリティに関する取り組みについては、現時点ではEASTSの中ではまだ活発に取り上げられていないのが現状です。

屋井 | もっとソフト分野のスタートアップがあってもいいです。EASTSは新しい産業のイノベーションとも連携すると一層よいと思います

藤原 | 今年11月には、インドネシアの交通事情について視察に行く予定です。OJEK (オジェック) や angkot (アングコット) など従来の交通手段も、この10年ほどで大きく様変わりし、すでに新しい形に置き換わりつつあるようです。

先週、中村先生と会した際には「WCTR (世界交通学会) と良好な関係を保つように」とのお言葉をいただきました。EASTSが設立30周年をむかえた今、WCTRとの連携や関係構築は、これからの重要な課題の一つかもしれません。



対談を終えて

本インタビューは、EASTS 創立30周年を記念し、設立にご尽力いただいた先生方から当時の考え方やご苦労を伺い、記録として残した貴重な「資産」です。

取材時間の制約により、すべての出来事や今後の課題を網羅することはできませんでしたが、当時の状況を伝える証言として後世に伝わる一助となれば幸いです。

藤原 章正 (EASTS 会長)



Profile

森地 茂 Shigeru Morichi

東京工業大学 名誉教授、東京大学 名誉教授、政策研究大学院大学 名誉教授
アジア交通学会 第3代会長(2003-2007)、副会長(2001-2003)、
事務局長(1994-2001)、財務担当理事(1995-1997)

稲村 肇 Hajime Inamura

東北大学 名誉教授、東北工業大学 名誉教授
アジア交通学会 理事(2001-2005)、学術委員会 委員長(1994-1997)

石田 東生 Haruo Ishida

筑波大学 名誉教授、筑波大学 学長特別補佐
アジア交通学会 財務担当理事(1998-2006)、理事(2006-2015)

屋井 鉄雄 Tetsuo Yai

東京工業大学 名誉教授、東京科学大学 特任教授、
一般財団法人運輸総合研究所 所長
アジア交通学会 第6代会長(2015-2019)、事務局長(2001-2015)

聞き手

藤原 章正 Akimasa Fujiwara

広島大学 教授
アジア交通学会 第8代会長(2023-)、学術委員会 委員長(2011-2015)、
理事(2015-2023)

EASTS創立30周年記念会長インタビュー 企画責任者

日比野 直彦 Naohiko Hibino

政策研究大学院大学 教授

EASTS創立30周年記念会長インタビュー 企画担当

荒谷 太郎 Taro Aratani

国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 海上技術安全研究所 主任研究員

栗原 剛 Takeshi Kurihara

東洋大学 教授

鈴木 雄 Yu Suzuki

北海学園大学 教授

