

研究所の未来は、研究所のなかに “直轄・直営” 思想を継承しつつ

八尋明彦

(独)港湾空港技術研究所 施工・制御技術部長



独立行政法人は、毎年度所管省庁の評価委員会から業務実績の評価を受けています。その中において当研究所が、これまで高い評価を受けてきたのはご存知の通りだと思います。平成19年度においてもこれまで同様に高い評価を頂きました。そのなかでも研究所レベルの善し悪しを計る査読論文の発表では、5段階評価の5点を獲得していますが、今回特筆すべき点は、土木学会論文賞、技術賞、環境賞、さらには国土技術開発賞など多くの賞を受けたことです。論文数もさることながら論文の質が高いことを物語っています。他の独法研究所と比べても突出しており、当然ながら学会からも高い評価を受けています。当研究所は80名程度の研究者数ですが、博士号取得者はその45%に及び、所謂少数精鋭部隊だと言えます。その理由は様々でしょうが、小生のように行政畑が長く、特に地方整備局等で設計担当を経験してきた者としての結論は、現場と研究所が一体となった“技術を自らが考え、自らが決定する”という姿勢の顕れではないかと思っています。所謂“直轄・直営”思想が外部委託、派遣員などによる組織の省力化時代においても依然強く根付いているからだと思います。言い換えれば、技術にブラックボックスを持たない徹底した“自前技術の保持”の思想です。一方、この思想を遵守するために技術の提案者は、自らの意思でアイデアを出し検証し、さらに説明し、一方その決定者は設計のみならず施工、コストや周辺環境などを総合的に勘案してその提案を決断する責務を負っています。この緊張関係の中で提案者は悩み苦しむ、一方決定者は信頼ある安心できる提案を要求します。そのような状況下で頼りになってきたのが、我が港湾空港技術研究所です。他方、我が研究所の研究者もその期待に沿うべく“技術を自らが考える”習慣が身に付いています。そうしないと現場に対して様々な新たな技術課題や複雑な自然条件に対する的確な答えを導き出すことができないからです。またそれは、これまでの先輩から引き継いだ伝統と実績がそうさせているのも事実です。現に当研究所は、受託した研究を実施するために民間に再発注していますが、所内の契約審査委員会ではそれが“単純な業務”であることを厳正に審査しています。昨今民間も技術力を向上してきており、場合によっては任せきりすることも可能

ですが、その点は厳守しています。言い換えれば、民間でできる研究をやっていたのでは研究所は不要だと自らを厳しく戒めているからです。このモットーは、当然ながら独法の研究要件にも合致しています。このような伝統ともいえる“直轄・直営”思想のなかで、研究者も日々悩み苦しんでいますが、その結果今日のような多くの賞を生み、さらには多くの研究者を大学へ輩出してきた証しだと思います。ある大学教授が言われる“港空研は、大学への人材供給源”である所以だとも思います。この“直轄・直営”という思想、つまりこのプロセスは、これまで世界に冠たる業績と国内における高い評価を得てきた源泉であり、昨今のような社会が不安定な時代であっても不易だと信じています。

昨年、医学界では“ホリスティック医学”、また産業技術総合研究所では“構成学”という言葉が使われています。簡単に言えば、これはこれまでの分野別学問を総合化しようという学問体系です。医学でいえば、体の部位で区分されていた専門を体全体で捉えていこうとするものです。科学技術の分野全般では、これまで全体を細かく構成要素に分解し、各要素を突き詰め全体を明らかにするという要素還元主義が成功を招いてきました。しかしながら環境や食糧の問題が膨らむ現代に至っては、その限界が明らかになり、統合や構成が重要であるという認識です。つまり今後の複雑で多元的な社会を解析する新たな学問であり手法です。この点においては、港湾や空港においても地球環境問題、大規模防災対応、戦略的な維持管理問題など複雑で多元的な技術課題を抱えています。一方我が研究所は、海洋、水工、地盤、構造及び施工・制御技術分野を有する世界でも類のない多機能な研究組織です。それぞれの分野に先ほど述べたようなレベルの高い研究者がおり、これまでそれぞれの分野で国内外に高い実績を残してきました。このため、これらの技術課題に対して、伝統的な“直轄・直営”という思想を継承しつつ、併せて当研究所の有する各分野をうまく総合化、統合化していけば、当研究所が港湾全体、さらには社会に大きく貢献することができ、その未来が大きく拓ける可能性を秘めていると思います。これが、まさに“研究所の未来は、研究所のなかにある”の所以です。