

イギリスの学会

大阪大学工学部土木工学科 毛利正光

筆者は1971年3月から1カ年間交通問題研究のため欧米に遊学する機会を与えられ、前半の約半年の間、ロンドンを中心として、イギリス並びにヨーロッパの諸都市を視察する機会にめぐまれた。ロンドン滞在中の4月26日から28日の3日間英国土木学会主催の「イギリスの自動車道路—今日と明日」と題する研究会議がハイドパークの近くのロイヤルランカスターホテルで開催されこれに出席する機会を得た。英国土木技術の向上と会員の懇親を計るための会で、日本からの参加者は筆者一人であった。ようやくロンドンの交通事情にも慣れた頃で、ウェストミンスター寺院近くにある学会本部に乗り込んで参加の手続きをとったのであるが、これはイギリスに限らず、欧米の講演会や研究会の参加の登録費は大変高く、参加者はかなりの年輩の人が大半であったことである。参加者はいずれもその道のベテランで、学会の正会員であることは、その道の権威であることの証明でもあり、正会員となるためには学問的業績や専門分野での社会的貢献が審査されることになっている。したがって学会のメンバーであることは社会的に認められた最も確かな証明にもなっている。日本の学会が会費さえ払い込めば正会員となれるのとは大変異っている訳で、学会のあり方として考えさせられるものがある。

この研究会で論議された主要テーマは、自動車道路の計画・管理・運営、設計、建設、利用者の視点、サービスエリア、その他安全と快適性に関する問題などであった。また滞在中行なわれた土木学会のインフォーマルディスカッションに数回、機械学会主催のシンポジウム「都市サービスのための高速車輛」などにも出席してみたが、これらの研究会議を通じて感じたことは研究発表の形式は、テーマ論文の執筆者が15～20分程度の発表説明したあとそれにつ

いて1時間30分～2時間位のディスカッションが行なわれ、これに少なくとも10人内外の人が次々と壇上に上って議論し、質問や意見を述べることである。この論議に対してテーマ論文の著者が最後に15分位返答説明する。このような形式は筆者が滞在していたロンドン大学の研究室でのセミナーでも全く同じように行なわれ研究発表は、あとの議論の方に大半の時間がさかれる。イギリス人は実によく議論する、それも極めてスマートな論議の展開をするのには感心させられる。このようなディスカッションを通じて問題が、あらゆる角度から徹底的に検討されることになるのであるが、これが、英国の学問研究や技術の進歩向上の非常な推進力になってきたと思うのである。このとき展開された論議や意見はすべて後刻論文にまとめられ、印刷物となって刊行され、日本に帰国したわたくしのところにも立派な論文集となって送られてきた。

土木学会の建物は大ロンドン会議（GLC）の建物と隣り合って並んでいて、玄関前の路上からビッグベンを望んだ風景は最も代表的なロンドンの風景の一つとして日本にもよく紹介されている。機械学会の建物も近くにあって、この辺り一帯はホワイトホールの官庁街に隣接してイギリスの政治の中心地を形成している。学会の建物はいずれおとらず立派であることには感心するばかりで、あたかも学会の歴史と権威と実力を象徴するようで、日本にもこのような歴史と伝統に充ちた学会の建物が欲しいものだとつくづく感じさせられた次第である。

最近日本の学会は国民の生活環境の整備と自然の保全、公害問題等に関連して、地域住民や圧力集団のパワーに見舞われ、最も中立的立場にある筈の学会の総会にしばしばトラブルを生じているが、学会のあり方を考えなければなら

生産と技術

ない時期にきているように思う。イギリスでは学会の権威と名誉のために、工学系の学会からなる工学会議が、学会員登録の資格を1974年1月1日までに再審査することを決定し、関係学会がそれぞれ具体的方法を実施しつつある。歴史と伝統をほこるイギリスの工学会が、その体

質改善のために今手をつけ実行に移しているの
であるが、顧みて日本の学会の体質、会員のあ
り方、研究発表の方法に関して、イギリスに多
くの学ぶべきもののあることを感ずる次第であ
る。

(昭和47. 12. 9)