

## 研究成果と貢献の形

松澤 勝



20年ほど前、長期在外研究員として1年間、米国に滞在したことがあります。ミネソタ州交通省の道路維持に関する試験研究を行う部署が受け入れ先でした。ミネソタ州交通省には道路維持に限らず、舗装やITSなど、様々な試験研究を行う部門を抱えていました。例えば、MnRoadという寒冷地舗装の試験道路では無人トラックを何度も周回走行させて（路側に貼り付けた磁気テープをトレースして走行）、舗装の耐久性の試験などを行っていました。

滞在中、このような研究部門のメンバーを集めた会議に参加する機会を得ました。細かい内容は忘れてしまいましたが、会議の中で、研究部門の意義について、次のような説明があったことを記憶しています。「ミネソタ州交通省のミッションは、市民に良質な道路交通サービスを提供することである。そのため、現業（Operation）部門は、新たな道路建設、除雪や補修などの維持管理によって、直接的にサービスを提供する。一方、研究部門は、新技術の開発等により、現業部門での実装や運用を支援し、間接的に良質な道路交通サービスの提供に貢献することである。」およそそのような内容だったと思います。

寒地土木研究所は、行政内部の研究機関ではありませんが、似た立場にあります。従って、開発した新たな技術や工法を、行政に使ってもらうことで、国民に対して、より効率的に、良質な道路サービスを提供したり、安全で安心して生活できる環境を提供したりすることなどの貢献が可能になります。

また、研究成果をマニュアルや基準類へ反映することも、貢献のためには重要なことです。

特に、実験に基づく研究と違って、現場観測に基づく研究の場合、実験条件（観測条件）をそろえて、繰り返してデータを取得することが困難です。現場条件も様々なため、ある地点で得られた結果が、広く適用できるとは、簡単には結論づけられません。普遍的な正解が得られないので、有識者らによる検討を経て、最適解として、マニュアルへや基準類へ反映させることが必要になります。行政がマニュアルに基づいて工

事や維持管理を行うことで、限られた予算の中で、合理的かつ効率的にインフラの整備や維持管理を行うことが可能となり、ひいては、国民への均質かつ良質なサービス提供につながります。

もちろん、当研究所がインターネットで提供している『吹雪の視界情報』のように、直接、研究成果を道路利用者に使ってもらう貢献の方法もあります。この吹雪情報を道路利用者が利用することで、吹雪に巻き込まれるのを防ぎ、吹雪時の視界不良事故や立ち往生の減少に直接的に貢献します。そして、間接的にも道路管理者の負担を軽減することも可能になります。

昨年12月の月報2月号の本欄でドラッカーの3人の石工の話を紹介しました。それには次の続きがあります。「(略) たしかに組織は、最高の技能を要求しなければ2流の存在になる。しかしスペシャリストは、たんに石を磨き、脚柱を集めているに過ぎなくても、重大なことをしていると錯覚しがちである。専門能力の重要性は強調しなければならない。だが、それは、全体のニーズとの関連においてでなければならない。」このように、ドラッカーは、ホワイトカラーに代表される知識労働者に貢献を意識することを求めています。そして、成果を誰かに使ってもらうことが貢献につながると述べています。

昨今、生産性向上が叫ばれています。研究者の知的生産の一つは発表することですが、読者、聴講者を想定した発表が必要だと思います。確かに権威のある学術誌に査読論文が掲載されることは、研究者の成果として価値が高いことは否定しませんが、その研究成果を使ってもらえなければ、貢献にはつながりません。

今、お読みいただいている、月報は、当研究所の研究者（および支援部門の職員）の努力によって“生産”されたものです。直ちに活用できるものばかりではありませんが、今後も、貢献を意識しつつ、使ってもらえるような研究成果をお届けしたいと考えています。

参考文献：P.F.ドラッカー著、J.A.マチャレロ編、上田惇生訳、ドラッカー365の金言、ダイヤモンド社。