

巻頭言

コロナ・パンデミックもようやく終息の兆しが見え始めた2023年春に、本学部から3名の教授が退職されることになった。そのことについてまず触れ、創設以来、本学部の充実に貢献されてきた教授方に敬意を表し、この機会に、社会安全学部・大学院社会安全研究科の発足当初にもっていた将来構想についても私見を述べてみたい。なお、山川栄樹教授は諸般の事情から退職記念特集掲載をご辞退されたことを申し添える。

1952年生まれの安部誠治教授は、郷里の県立山口高校を卒業されたあと、1971年に大阪外国語大学フランス語学科（現・大阪大学外国語学部）に入学された。その後、経済学研究を志し、大阪市立大学大学院経営学研究科に進学された。フランス文学から経済学への「転身」は、大都市の大阪市に住むようになって、高度経済成長の負の側面としての過密問題や所得格差問題などを目の当たりにし、そうしたことを学問的に考察したいと考えたから、とご本人からうかがったことがある。大学院では日本経営学会の重鎮であった故・儀我壮一郎教授の下で企業形態論を学ばれた。併せて、ヨーロッパ事情に明るい佐々木建教授から経営史の手ほどきを受けられた。そして、大学院博士後期課程2回生のときに、課程修了を待たずに大阪市立大学商学部助手に採用された。その後、同学部で12年間の教員生活を送られたあと、1993年に関西大学商学部に着任、2010年からは社会安全学部に移任され今日に至っている。その間、関西大学商学部長代理、国際交流センター所長、社会安全学部長、副学長、評議員、理事などの要職を務められた。教学の責任者として、小澤守名誉教授と筆者らによる社会安全学部の創設に尽力されたことも記憶に新しい。一方、社会的な活動も多彩で、公益事業学会の学会長をはじめ、学協会の理事・評議員や政府などの公的委員も多数歴任されている。

安部教授の研究は、交通現象を歴史的かつ社会的視点から捉えて展開されている点に特徴がある。経済学の理論では外部性とされてきた安全の問題を、交通分析の重要な柱と位置づけ、研究を続けてこられたのはその一つの表れである。いまでこそ、安全問題は多くの研究者がその重要性を認めている。交通行政を所管する国土交通省も「安全は1丁目1番地」というレトリックで安全行政の重要性を強調している。しかし、交通運輸において安全の問題がこのように重視されるようになったのは、今世紀に入ってからのことである。こうしたことに先鞭をつけてこられた一人が安部教授である。なかでも、教授の事故調査の意義や我が国におけるその制度発展についての研究や社会的実践活動は、目を見張るものがある。そうした業績が評価されて、2021年には文部科学大臣表彰・科学技術賞を受賞されている。

一方、1953年兵庫県宝塚市生まれの西村弘教授は、中学まで宝塚歌劇の街で暮らし、当時活躍した寿美花代の引退公演を見た記憶があると言われる。甲陽学院高校から京都大学経済学部に入學し、経済史に興味を持ち、その後、83年、大阪市立大学経営学研究科前期博士課程修了、89年後期博士課程単位取得退学された。そこでは、研究内容を鉄道史研究から交通論へとシフトされた。91年大阪市立大学商学部講師として採用され、以後、助教授（93年）、教授（2000年）と昇任された。当時の主

たる研究内容は道路自動車交通の諸問題にあり、クルマ社会の実態やそこからの脱却の展望について論じてきた。処女作の『クルマ社会アメリカの模索』（白桃書房、97年）で、99年国際交通安全学会賞と2000年日本交通学会賞を受賞された。一方で、社会安全学との出会いは、西村先生の研究の転機になるものでした。2005年福知山線事故で交通研究者としての至らなさを痛感したものの、だからどうするという方向性を見出せませなかったという感慨を述べられておられる。

2010年関西大学社会安全学部の創設に際して、安部教授と筆者は大阪市立大学を訪問し、西村教授の割愛願いをさせていただき、同先生に学部創設と同時に着任していただいた。それに先立って大阪市立大学から名誉教授の称号を与えられた。西村教授によれば本学部において、社会安全学の深さと広さに触れて、知的好奇心をかきたてられたのはもちろんですが、それだけではなかったということである。文理融合の幅広い研究者と教育・研究の場で活発な交流ができたことは、学び直しの機会を与えてもらったようなもので、純粋な学ぶ喜びをあたかも学生時代のように味わうことができたと言われている。また、本学部の雰囲気もすこぶる良く、登校するのが楽しみだったということである。教授会後の懇親会、教職員合同の歓送迎会、年末の家族を交えたクリスマスパーティ、学生に対する兵庫県三木市の兵庫県防災センターでの火災訓練、滋賀県のクレフィールでの体験実習などなど、どれも印象深いと言われている。ともあれ西村教授は、社会安全学部をホームグラウンドとして、活発な知的研究心を惹起されたということである。現在に至るまで、自動車をもたらした「功」と「罪」をいかにバランスさせ、住み心地のよい社会をどうすれば作っていけるかを研究課題にしておられる。この間、交通権学会理事（1997年から2017年）、日本交通学会理事（2003年から2017年）など関連学会の要職を兼務し、わが国の社会安全学の推進に貢献されてきました。

さて、関西大学は2022年大学昇格100年を迎えた。本学の将来構想については「Kandai Vision 150」に掲載されているが、社会安全学部に関しては、さらに具体策を進めなければならない社会環境が発生していると考えている。それはグローバルに地球温暖化が進展し、それに伴って地球規模で自然災害が多発・激化するだけでなく、それまで災害に無縁であった地域にも多くの被害が発生し始めており、これに対して社会安全学部の教育・研究がグローバルに貢献できる社会環境が生まれてきており、かつその充実が、喫緊の課題となっていることが背景にある。つぎのような意見を述べること自体、社会安全学部の教員諸氏に対して大変僣越であることをお詫びするが、筆者が京都大学防災研究所の所長時代に実行した全面改組や阪神・淡路大震災記念 人と防災未来センターのセンター長として20周年後の構想への挑戦などで示した勇気に免じてご寛容いただき、敢えて記したい。具体的には、社会安全学部創設から13年を迎えるに当たって、社会安全学という学問体系がほぼ完成したという認識に立ち、大学院社会安全研究科を社会安全学研究科に名称変更し、それにふさわしい教育・研究体系に改組してグローバルな自然災害・多発時代に備えようとしなければならない。そのためには、大学院教育を充実してグローバルな人材育成を目指す必要がある。一方において、先進国ではわが国だけが少子化が進んでおり、大学や大学院進学を目指す若者が増えないという問題を抱えている。しかし、グローバルにはすでに人口は80億人を突破し、まだまだ増加することがわかっており、このままでは自然災害による被災人口も増え続けるという社会情勢が継続すると考えられる。このような社会安全学に対する社会的要請がますます強くなっている背景において、本学の社会安全学研究科では、大学院教育はをグローバルな視点から進める必要がある。

具体策としては、15名の教員の新規採用と大学院定員を現在の2倍、すなわち博士前期課程を30

名、後期課程を10名に拡大し、グローバルに大学院生を公募する方法に転換することが必要と考えられる。この15名の教員は大学院における英語による講義、研究指導を基本とし、世界各国で活躍する防災研究のエリート育成を目標とする。そして、現在の高槻ミューズキャンパスではスペース的には限界に近いので、十分な教育・研究活動を実施するためには隣接地域で国際規格を満足する新たなキャンパスを準備する必要がある。そこでは、大学院教育・研究にふさわしい環境が求められ、それが実現できることによって本構想の実現可能性が高くなることが期待できる。

わが国で、防災教育・研究において実績を有する大学等の大規模施設としては、東京大学地震研究所、京都大学防災研究所と東北大学災害科学国際研究所の3カ所を挙げることができる。しかし、研究者は単独の防災研究科ではなく、複数の研究科で構成されており、研究所における大学院教育は研究科主導であり、とくに文理融合型にはなっていないという問題が払拭されない。さらに、災害科学国際研究所は、全国共同利用研究所として位置づけられておらず、地域限定型の不十分な教育・研究体制になっており、しかも、いずれも早急な組織改革は期待できないと言える。しかも、これらの研究機関では、理工学的研究や津波災害研究が占める割合も大きく、地球温暖化をもたらすカーボン・ニュートラル問題や地球環境変化を重視したグローバルな防災研究活動が不十分であることは論を俟たない。

そこで、2026年度関西大学社会安全学研究科への改組を目標として3年間で実現するスケジュールを明確にして関係教員による活発な議論を経て、全学の理解を得る方向が望ましいと考えられる。要は、グローバルな温暖化による自然災害の変貌の問題は、関西大学の社会安全学研究科で教育・研究を体験した若者が解決に寄与できるという共通認識を地球規模で共有できる社会づくりを目指すということである。

2023年2月

関西大学
社会安全研究センター長
河田 恵昭

