

## [研究室紹介]

流通科学大学情報学部  
計画系研究室

近藤勝直

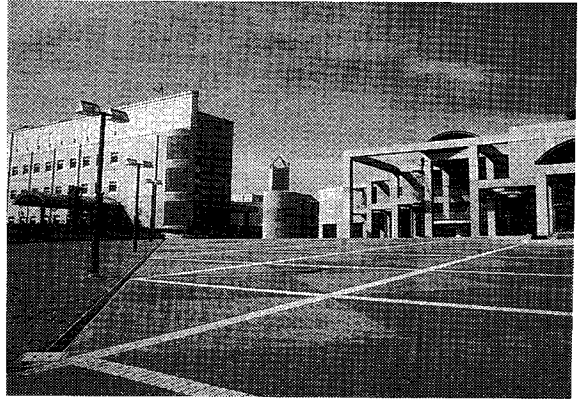


写真-1 流通科学大学キャンパス

## 1. 流通科学大学とは

1988年4月六甲山系の西端、神戸市西区の神戸研究学園都市に新設された若干7歳4カ月の大学である。現在この研究学園都市には神戸商科大学、神戸市外国語大学、神戸芸術工科大学、神戸市立高等工業専門学校など5校が地下鉄学園都市駅を取り囲むように配置され、それぞれ特色ある活動を展開している。もちろん当該地域は工場等立地制限法の網のかかる地域であり、大学などの新規立地は規制を受けているのであるが、社会的要請の強度と特色性云々という例外規定に則って私学2校の新設が認可された。

流通科学大学の創設者はいまや立志伝中の人でもある日本の流通革命の旗手、そして今回の阪神淡路大震災での迅速な行動でまたまた一躍名を馳せた、株式会社ダイエーの会長兼社長中内功氏（学校法人中内学園理事長）である。彼はもちろん流通科学大学の看板スターであり、学生の人気も高く、講義はいつも満員である。月に数回大学へ来られるが、分刻みのスケジュールで、私も情報教育研究センター長としてプレゼンをする機会が年に数回あるが、1テーマにつき10分もらえれば良いほうである。そのため、この10分を最大効率的なプレゼンとするため、事前にイメージトレーニングとマインドコントロール(?)が必要である。この10分間のあいだでさえ、電話が入る、faxが入る、と大変である。理事長室でのプレゼンを終え、廊下にてとダイエー系列の社長が次の順番を待っている。まるで会社が持ち込まれたような緊張した雰囲気だ。私は首を切られることはなかろうが、彼らは確実に首がかかっている。

われわれの目標は西の慶応である。とくに湘南藤沢キャンパス(SFC)は規模的にも環境的にも我々のモデルとすべく目下学内にATM/LANを敷設する方向で努力をしているところである。

当初、商学部(流通学科、経営学科)定員250名でスタートしたが、現在は商学部にサービス産業学科とファイナンス学科を増設し、さらに情報学部(経営情報学科、経済情報学科)を3年前に増設し、総定員900名の大学にまで成長した。

「流通を総合的に科学する」ことがこの大学の建学の精神である。ここでいう「流通」とは従来のretailing(小

売り商業)ではなく、marketing(市場創造)と解釈したい。したがって、公的・私的を問わず、すべての財・サービスの生産・流通・消費・リサイクルがその研究教育の対象となる。したがって、ジャストサイズの大学の割には授業科目数はきわめて豊富である。

## 2. 情報学部のカリキュラムの特徴

現在、カリキュラムの改訂作業中であるので、ここでは現行のカリキュラムの仕組みとねらいを紹介したい。

大学設置基準の大綱化の直前に申請した学部であるので、いわゆる外国語科目、保健体育科目、一般教育科目の体系は残している。専門教育科目については、2学科共通の情報処理系列科目、学科独自には経済学科目と経営学科目、そしてシステム演習科目というカテゴリーを置き、情報処理技術と経済学や経営学との接着剤の機能を持たせている。

土木計画学に関連するものとしてはシステム分析論と交通政策システム論を近藤が、地域計量分析論を非常勤で昨年は愛媛大の朝倉康夫氏、本年は岡山大の阿部宏史氏に、地理情報システム論を神戸大の福島徹氏に、そしてデータ解析論を名城大の木下栄蔵氏にお願いしている。まったく後輩諸氏の応援頼みの船出である。本当にありがたいことである。

受験雑誌や予備校の資料では文系(商科系)として紹介されている我が情報学部ではあるが、当方では必ずしも文系という認識はない。実際、産業界でさえ最近では理系/文系という区分にこだわらなくなっている。情報処理や情報応用の技術やネットワーク利用技術がインフラとして定着してきたことの現れであろう。

情報学部では問題発見、問題構成、問題解決の力、換言すればシステム思考力を育成することをねらいとしている。しかしこれがなかなか抽象的で学生には難しいようだ。学生側にも基礎学力と基礎教養とセンスの3点セットがやはり必要である。



写真一 兵庫県湯村温泉でのゼミ合宿

### 3. 「交通政策システム論ゼミ」での研究テーマ

基本的に文系スタイルであるので3回生からゼミが始まる。3回生では統計分析や経済分析の application software 利用、交通や都市/地域の分析に関する図書や文献の学習とその報告 (presentation) を中心に行い、4回生では卒業研究指導が中心となる。教員一人で15名から25名ぐらいのゼミ生を受け持つ。私のゼミの場合女子の数は1/3を限度としている。研究テーマが多様であるので結構女子の関心が強いようである。もちろん成績は優秀で男子とは全く較べものにはならない。

ちなみに、研究テーマの分野に従って学生を、大きく「交通班、地域班、情報班」と3つに分け、交通班では高速道路料金問題、需要予測、価格弾力性、都市交通、ローカルバス問題、駅ビジネス、物流合理化問題、時間空間分析、高速道路の経済効果など。地域班では過疎地活性化、高齢化問題、都市開発、ベイエリア開発、リゾート開発、テーマパークなど。情報班ではインターネットビジネス、ロードプライシング、ナビゲーションシステム、鉄道情報システム、D/B マーケティングなど。本年はこれに「震災班」が付加され、目下、経済被害のD/B 作成作業に取り組ませている。

というわけで、よらずテーマ OK という感じなので指導も大変なのであるが、来年には大学院修士課程が開設される予定であるので、院生に TA を頼めば私のロードも軽減されるのではないかと期待している。

私のゼミでは合宿が年3回、車7台にトランシーバ7機を積み、携帯電話3台でフォローするという賑やかな

旅行である。そのため現地までの道程が苦にならないし、おかげでいままで無事故である。

### 4. 震災にめげず、新しい神戸の創造を——

流通科学大学の学生・教職員の大半はもちろん被災地に居住していた。しかし幸いに犠牲者はなかった。大学も軽微な被害で済んだ。六甲山系西部および北部に創成されたニュータウンの被害は軽微であった。これは神戸市にとって唯一の救いであった。しかし、学者の中には「山を削って海を埋めた神戸市の都市開発が今回の地震を早めた」とする意見がある。自然は微妙なバランスの上に成り立っており、山は徐々に隆起し、海は徐々に沈降するものだという。神戸の都市開発によって山は軽くなり海は重くなった。神戸の開発による上下動はこの自然の運動の数万年分に相当するという。また、震災当日は満月であり引力の作用も無視できないという。自然のバランスが微妙に狂ったのではないかということだ。明石海峡大橋の主塔の下の海底には想像を絶する巨大なコンクリートのマスが2個埋め込まれている。

土木技術者が良かれと思って為した開発行為が結果的にではあれ地震の引き金を引くことに荷担したことになるのか。ノーと即答できない重い問いである。ともかく今回の震災が土木工学/土木計画学に突きつけた課題はあまりに多い。

しかし神戸は予想外に早く復興の途についている。神戸市民が失ったものも多いが、同時に得たものも多い。ライフラインや流通/交通/情報のネットワークの重要性が再認識されたこともあることながら、その最大のもの「ヒューマンネットワーク」の大切さ、究極のライフラインが「人と人の繋(つな)がり」であることを身をもって体得したことであろう。次代のキーワードとして「交流」とか「共生」とかが数年前からささやかれていたが、神戸は今回すでにこれらを取ってしまっただけでなく、ここから生まれる新しい理念に支えられた新しい社会の創生に期待したい。後生の歴史家から、この地震は「創造的破壊(シュンペーター)」であったと評価されることを念願したい。土木技術者の責任は誠に重大である。

こんな神戸で私の同僚として神戸再生に寄与し、経済やビジネス世界に関心のある学徒/若手研究者がおられれば是非とも流通科学大学にアプライしてください。

(連絡先: E-mail kondo@umds.ac.jp)

(1995.5.16 受付)