

日本でも心理学者がもっと実際の場で活躍すべきだと感じました。

ディーター・クレベルスベルク

I think psychologists should also play a greater and more active part in actual problem spots throughout Japan.

Dieter Klebelsberg

長山 交通心理学が最も発展し、盛んなのは西ドイツ、オーストリア、スイスのドイツ語圏だと思いますが、一体何人位交通心理学者がいますか。

クレベルスベルク ドイツ心理学者協会の交通心理学部会には約250人ほど所属しています。全員が研究者だということではなく、運転適性診断者が含まれています。研究そのものに関与しているのは、私の推定では大体25%位ではないでしょうか。適性診断者も当然大学で心理学を専攻した専門家です。

長山 日本でも運転適性検査の実施状況を御覧になったわけですが。

クレベルスベルク 私が日本で驚いたのは、本来心理学者が活動していなければならない地位や役割、立場で心理学者でない人が働いていることでした。適性診断は西ドイツでは技術管理協会(TUV)の医学心理研究所で、オーストリアでは交通安全監督局(KFV)で行われますが、すべて心理学者が行うものです。

長山 ドイツで交通心理学は何時頃から始まったのですか。

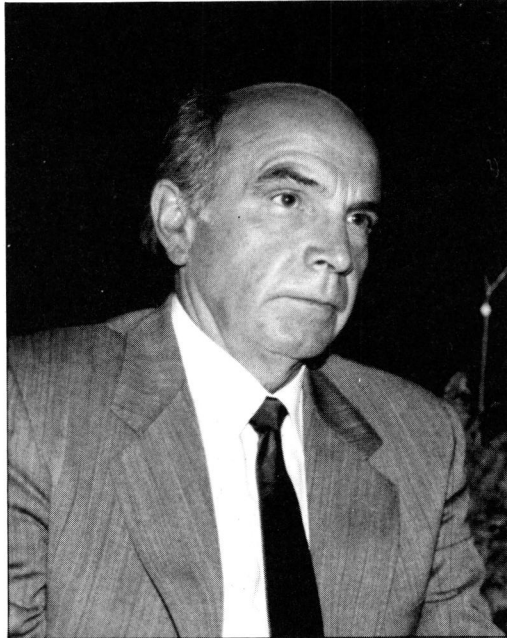
クレベルスベルク ドイツで交通心理学の講義が始められたのは1950年代の初め頃からだだと思います。

ケルン大学とチュービンゲン大学でした。だが、交通心理学という言葉はビュルツブルグ学派のアッハが1944年に応用心理学の本を出した時に、その一章として交通心理学という用語を使っています。

長山 古いところではマルベが1920年代に交通心理

学の研究をしているように思いますが。

クレベルスベルク マルベは確かに交通心理学的研究活動もし、その面での業績を残していますが、交通心理学という言葉は未だに使っていません。言葉は別として、ミュンスターベルクやシュテルンなどの心理学史に名の残る人たちが1920年以前から交通心理学的な研究活動をしてきたのは事実です。ただ彼らの研究は適性の問題に集中してきました。



Innsbruck 大学応用心理学教授。初来日。オーストリア交通安全監督局の交通心理学研究所初代所長。著書「交通心理学」は世界ではじめての体系化されたものである。

長山 交通心理学の研究発表を見ていますとドイツ語圏の3国の関係は実に密な感じがしますが、その他の国との関係はいかがですか。

クレベルスベルク イタリアとの関係は言葉の上の障害があるからかもしれませんが、比較的稀薄です。フランス、オランダ、英国、スカンジナビア諸国との交流は盛んですね。

長山 運転免許の二段階制度に関してのお話を聞いたときにも、ノールウエーとオーストリアとは類似したもののよう受け取ったのですが、研究成果が制度の上にも影響しあうのですか。

クレベルスベルク 同じような制度がとられています政府間で正式にということではなく、研究情報の交換で非公式に結びついているということでしょうね。

長山 交通心理学と他の学問領域との学際的研究という点はいかがですか。

クレベルスベルク 学際的研究が通常のものだとはいえないが、ここ十年ほどその傾向は増大しているし、関係も密接になりつづけています。交通工学と

