

科学者の役割は 都市交通の良いシナリオ作り

ギュンター・
クロイ

Scientists need to write a good scenario about the future of urban traffic.

Dr. G. Kroj

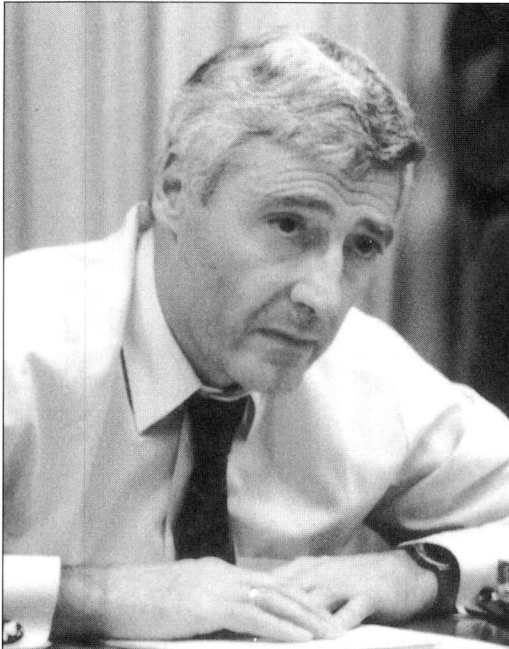
越 まずこの前(1989年10月)オランダで開催されたISIRTラウンドテーブル(IATSS主催の国際科学者会議)の印象についてうかがいたいのですが。

クロイ 全体として大変成功だったと思います。さまざまな分野の研究者が共通の言葉を持っていないということも学んだと思います。その点で、ISIRTの意図するところは重要です。日本の代表の発言にあった、「解剖なき医学」つまり分析なき事故対策と

いう東洋的アプローチは出席していた欧米の科学者達にとっては科学的というより情緒的アプローチであって、つくづく文化の違いを感じさせるものでした。

越 ISIRTのトピックについてはどうでしょう。

クロイ この前の第1回では、事故分析、スピード、教育の3つが論じられたわけですが、交通に関する科学を広く包含する良いテーマだったと思います。第2回は環境を、第3回にはモビリティをテーマにすることが決まりましたが、これら2つのテーマは今後ますます重要になっていくことでしょう。ことに環境の問題は、問題の深刻さ、世論、予算などの面で、我々科学者の予想を超えた速いテン



西ドイツ連邦道路交通研究所部長。西ドイツにおける青少年の交通安全教育の第一人者である。1989年10月に第1回の会合がもたれた、交通先進国の研究者の集まりであるラウンドテーブル「ISIRT」のキーメンバーでもある。

ポで事態が展開するかもしれないし、この問題に我々が適切に対応できなければ、我々は次の世代から非難を受けることになると思うのです。

越 話題を変えて、日本の交通についてのご感想をお聞かせ下さい。クロイさんはこれが2度目の来日ですから、東京以外にもおいでになったでしょう。

今日は埼玉県の本川まで行かれたそうですが、帰りに渋滞に会いませんでしたか。

クロイ いいえ、電車を使いましたから。日本の鉄道サービスは実に見事で、これはヨーロッパが日本から学ぶべき点だと思います。日本に関してはヨーロッパ人には理解困難な現象も多いのですが、鉄道サービスの良さと役割についてはよく理解できます。すべて民営というのも驚きで、敬服に値します。

越 お褒めにあずかって恐縮です。しかし日本の鉄道が成り立っているのは、人口密度が高いという事情によっているだけです。

クロイ それも確かにあるでしょう。ヨーロッパで鉄道が機能しているのは大都市だけで、ロンドン、パリ、ベルリン、ハンブルグといったところですが。しかし、みんな官営です。民営ではやはり成り立ちません。中規模都市のケルン、シュツットガルト、フランクフルトなどでは鉄道サービスは完全にダウンしています。私はやはり日本人の行動、態度に依るところが大きいと思います。

越 ありがとうございます。では3番目の話題として、交通安全についてお話をう

かがいたいのですが、ドイツでの主な安全対策と安全研究の方向などについてお聞かせ下さい。

クロイ 過去10年間、政府と民間の安全プログラムはかなりうまく連携が取れていたといえます。この間に交通量は増え、物損事故も増えましたが、負傷者は増えず、死者数は減少しました。これは、ド

インタビュー

越 正毅

本学会会員。東京大学生産技術研究所教授。専門は交通工学、特に交通容量、交通信号制御、交通事故解析の研究等に取り組んでいる。



ドイツの安全協議会が政府、特に運輸省および法務省と緊密に協力してきたことを示しています。また、マスメディアを通じて情報を流し、政治的なコンセンサスの形成をはかりながら新しい法律を導入することに努力をしてきました。それは、もはや強制は機能しないと考えているからです。安全研究の面で目下の重要テーマは、高齢運転者の安全です。今後の人口構造の推移からすると、2000年には免許保有者、自動車保有者の3割が60歳以上の高齢者になります。ドイツだけではなく、ヨーロッパ社会においては高齢者の運転を制限するというような手段は論外で受け入れられるものではないので、高齢者のモビリティと安全を両立させるためのプロジェクトグループを作って研究を始めました。まず、高齢層と中年層との態度、考え、運転などのどこが違うかを徹底した比較調査、研究で明らかにしようとしています。

越 高齢運転者の問題は日本でも似た状況にあります。ドイツのそのような研究の成果は私たちにとっても大いに参考になるでしょう。

クロイ 日本でも同様の問題があることは私も承知しています。IATSS Researchに論文が載っていました。結局この問題を解決するということは、交通全体、社会全体を改善するということなのです。私たちが研究者として幸せだと思うのは、安全協議会が私たちを信頼してくれていて、実務家たちの相談役として私たちが働けることです。これから先、安全対策の費用便益性は低下する一方ですから、主要対策というものがなくなってきて、効果の低い対策を巧みに組み合わせなければならなくなります。

しかしそれでも、我々の描くシナリオによれば、今後15年間に、死者を5,000人以下に（現在は7,000～8,000人）、負傷者を今の70～75%に減らすことが可能であり、そのことを世の人々に、政治家に、訴えていかなければならないと思っています。もちろんこれはじっと座っていて達成できるわけではありませんが。

越 研究者の役割、科学的アプローチという点でいろいろ考えさせられるお話でした。さて、最後の話題として、都市交通の今後の方向についてお考えを聞かせて下さい。

クロイ この問題は科学的というより政治的な性質のものですが、おそらく、この先少なくとも10年は大幅な都市内道路投資は見込めないでしょう。科学者の役割は、この状況のもとでの都市交通の将来のシナリオを作り、市民と政治家に提示して議論を巻き起こすことです。何もせずに待っていたのでは解決にはなりませんし、事態は安定化しないということを警告すべきです。

このシナリオは、都市の再生、改造といったところにまで踏み込むことになるでしょうが、この際に単に交通やその安全という視点からの議論では、社会も政治家も取りあってくれないでしょう。もっと広く、モビリティ、環境、生活の質全般を包含した提案でなければなりません。私も大学で教えますが、安全研究者としての狭い視野からの話をしようものなら直ちに学生たちの信頼を失ってしまいます。我々の世代は近視眼的な決定によって都市の良い面を随分破壊してきているので、若者たちは反発しがちです。

越 良いシナリオを作るのが科学者の役目というお考えは大変共鳴しました。それにしても良いシナリオを作るという仕事は決して容易ではないとつくづく思いを致す次第です。今日は来日早々お疲れのところ、本当にありがとうございました。

インタビュー後記

（施）（一）い割科ら味くセ丨で察ちたが、今回が
 9熱そ者、おさ丨るや精ため日本が
 8つのと話らっも。見意的だと本
 9ぼアしした。から桶川の交にわ来た
 年くブて始れた。ら川の換に動わ
 10語らるにも少駆けインす回つは来
 月丨するか風け交タすのあは日
 28れチべとか邪け教ビ毎てち学
 日た。き、わ邪け教ビ毎てち学
 実。つ役一わ気て育日視こぶだ