

IATSS研究プロジェクトへの取り組み

——その経緯と今後の課題——

岡 並木* 鈴木春男**
長江啓泰*** 越 正毅****

(助)国際交通安全学会では、発足以来、学際性を軸に、さまざまなテーマの研究プロジェクトが実施されてきた。今回は、その中から特に、交通事故に関連するプロジェクトを取り上げ、これまで当学会が行ってきた学際的な取り組み方はどうであったか、また、研究の方法、内容、成果、および対象(四輪、二輪、歩行者等)についてはどうであったかなど、研究の経緯をふり返りながら、さらに、今後の研究活動の方向性や具体的なリサーチニーズについて検討を試みた。

Activities of IATSS Research Projects

— Past and Future —

Namiki OKA* Haruo SUZUKI**
Hiroyasu NAGAE*** Masaki KOSHI****

Since its founding, the International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS) has undertaken diverse research projects to study numerous issues based on an interdisciplinary approach. In this discussion, we evaluate the particulars of these studies focusing on those projects which related to traffic accidents to ascertain how well the interdisciplinary approach undertaken by this association has fared up to this point, as well as the appropriateness of the research methodology, content, outcome, and target subjects (four- and two-wheeled vehicles and pedestrians), in order to obtain a view of the direction of future research activities and the specific needs thereof.

対症療法重視の死角

越(司会) IATSSの研究プロジェクトも創立以来16年経ったわけですが、ここ何年か、交通事故関連の研究が増えてきているような気がします。本日は実際に研究に携わった方々にお集まりいただいて、事故の実態の分析、行政側の対策、改良点などを、二輪、四輪、若者、高齢者、歩行者、と具体的に述べていただいて、さらには、今後、研究プロジェクトをどういう方向で進めていけばいいかを、忌憚なくお話しいただきたいと思います。

鈴木 交通事故の形態をみますと、やっぱり多いの

は、若者の自動車乗車中と自動二輪ですね。それから高齢者の歩行中。それに加えて、65歳以上の高齢ドライバーの運転中の事故死者数がどんどんあがってきています。

越 高齢者人口自体が増えているわけだから、事故も増えているんでしょうけれど、事故率でも増加しているわけですか。

鈴木 ええ、人口が増えたから、高齢免許保有者が増えたから、という以上にあがってますね。

長江 それから、原付も60歳以上の事故がぐんとあがってくるんです。原付はバスタブ型になっている、若い人が多いけど高齢者も多い。

* 静岡県立大学国際関係学部教授
Professor, Comparative Urbanology,
University of Shizuoka

** 千葉大学文学部教授
Professor, Faculty of Letters,
Chiba University

*** 日本大学理工学部教授
Professor, College of Science and Technology,
Nihon University

**** 東京大学工学部教授
Professor, Faculty of Engineering,
University of Tokyo
実施日 1991年10月14日



岡 並木氏

鈴木 四輪に乗っていた人が、年取って原付へいくというケースが多いですね。原付の方が危ないと思うんですけれどね。

越 四輪から原付へいっちゃうんですか？ それはどういうことですか？

長江 自動車に乗ってて定年になって、自動車を手放す。

岡 やっぱり億劫になってくるんでしょう、大きい自動車を運転することが。それに例えば年金なんかで生活することになったら、もう維持できない。

長江 それに、そういうのは都市に多いんですが、都会は公共交通機関も発達しているし、そんなに車の必要性がない。車をやめて、最初はバスや徒歩で動いているんですが、やっぱりちょっと不自由になる、じゃあ原付くらいなら手軽で便利でいいか、ということになって。

鈴木 きちんと調べたわけじゃないですけど、原付にかわるのが75歳くらい、80歳を過ぎると原付もなんとなく危なっかしいというので自転車になっていくようです。

長江 身近な問題として、原付の事故で亡くなるお年寄りが多いですね。

越 歩行者はどうなっていますか。

岡 これはあんまり変わらないんじゃないですか。

長江 いえ、やっぱりあがってます。まあ人口増加ということもありますけれど。

岡 しかし外国と比べると歩行者の事故率は低い。

越 歩く環境がよくないですからね。

長江 散歩する時、歩道のない自動車の多いところは避けて、結局、裏道を歩くことになる。

岡 抵抗なく歩けるところが少ない、短から歩行者の事故率が少ないというわけだ。いいことなのか悪いことなのか…。

あと、高齢者と自転車との問題がある。自転車に脅かされる高齢者が増えているんです。自転車が何台もダンゴになってやってきたり、無灯火で走ってきたりする。若い人の自転車のマナーは全然なってませんよ。だから特にお年寄りが危ない目にあっている。

越 自転車教育は懸案事項ですよ。

長江 ちょっと自転車からはずれるんですが、高齢者ということで、おそらく高齢者社会というものは、今までまったく経験のないことでしょう、日本では。

岡 いや、世界中そうですね。

長江 そうでしょうね。特に車と関連した高齢化社会というのは、世界中どこにもないものだった。まあ、ちょっと前なら予想もつかない問題が起きてくるわけですよ。だから事故抑止対策といったところで、後手後手にまわるのはある程度仕方がないことかもしれない。しかし何か対策を考えなくてはならない。時代も状況もどんどん変わっていくなかでできることといたら、いい交通社会人をつくれる基礎というか、土壌をつくっていくこと、それが不可欠だと思うんですが、実情は、対症療法ばかりに追われているのではないのでしょうか。もちろん対症療法も重要ですけど。

岡 どうも日本人は結果を急ぎ過ぎるきらいがあるからね。ドイツなんかみても、交通事故を4割減らすのに、17年もかかっている。日本は9年で半減しちゃった。ドイツは何やってんだ、なんて思ったこともあったけど、その後をみると、ドイツはもう増えていない。日本は対症療法にすぎなかったから、そのあと、またどんどん増えてきてしまった。だから「交通事故非常事態宣言」なんてものを出すよりね、やっぱりこの際、勇む心、はやる心を抑えて、じっくり考えなくちゃいけないですよ。そんなに急いでどこへ行く、というのはこのことに対してですよ（笑）。

鈴木 私もドイツに行って、確かにほかのヨーロッパの国とものすごく違うな、と感じたんです。高齢ドライバーの問題ではまだ、研究しかかったばかりで、それほど成果が現れてないんですが、高齢歩行者に関しては、完璧だと思ような戦略が具体的に示されているんですよ。

それに驚いたのは、以前、岡さんと一緒に交通キ

キャンペーンの研究をやらせていただいた時に提案したことなんですが、それが実際に行われていたこと。日本では交通指導員はいますが、教育の内容から方法から、全部、上からのマニュアルができていて、そのとおりに下に浸透させていくわけです。ところがドイツでは、インストラクターに指導者としての教育を十分行ってからは、あとはインストラクター自身の自己裁量に任せてしまう。そのなかで参加させ動機付けしていくんです。インストラクターはまた自分で工夫して高齢者を参加させる。病院でもいいし、幼稚園の園児と一緒にいい。そこから一緒になって体験的に問題を発見させ解決させていく。これは日本が対症療法的に事故をどう減らすか、上からやってきたのと、全然ちがう。そこまでやってるんですね。我々が主張していたことを、もう実行しているんだと、ほんとにびっくりしたんです。

越 対症療法ならまだいいかもしれない。対症療法にすらなっていないことが、実は多いんじゃないか。今、ひとつのプロジェクトで事故多発地点の対策というのをやっているんです。事故多発地点をピックアップして具体的な対策をどうしたらいいのか、丹念にみているのですが、本来ならば、もう交通戦争を何十年かやっているわけだから、ルーティンワークとして現場でやっているべきことなんですよ。日常業務として、市とか県とかがやって当然なんじゃないか。でもやっているとところなんて、おそらく非常に少ないでしょうね。もしかししたら、事故が起きた場所を地図に落とすということすら、やってないんじゃないかな。あるいはやっても、担当者の業務としてやるのではなくて、個人的な熱意というレベルでやるとか(笑)。

それからね、交通安全キャンペーンの時だけ、交差点にテント張って、そのなかで町内会の何人かが張り込んでお茶飲んででも仕方ないですよ。事故には直接にも間接にも、あんまり役立つとは思えない(笑)。ずいぶんお金をかけたんじゃないか、と思うような電光情報板に千年一日のごときメッセージが出るとか…。

だから、対症療法やるならやるで、徹底したものをやった上で、その先があるべきなんだと思うんですけれども。

長江 なるほど、おっしゃるとおりですよ。ただ、交差点にテント張って出て行く、これも最初の頃はよかったと思うんです。ところがそれを10年15年続けていたものだから、どうも状況にそぐわなくなっ



鈴木春男氏

てきた。

越 最初のうちは、交通事故というのは大きな社会問題で、交通事故を減らすために、やや厳しい規則も皆さんが受入れなくちゃいけない、国もある程度予算を割いて臨まなければいけない、とかそういう認識を高めるのには役立ったと思うんですよ、確かに。でもやっぱり、目先を変えながらいかないとねえ。

長江 それに、交通事故さえ減らせばいいんだ、ということを目標にしてきたから、行きづまっちゃった。

調査結果、事故調書は誰のためのものか

越 交通対策現場のお寒い状況、といった感もありますが、ここで、現在の研究がどんな動向になっているかという点で、お話ししたいと思います。

鈴木 私は国際交通安全学会でいくつか事故に関する調査をやらせていただいているんですが、立川で自転車の調査をやっている時に、こんなことがありました。ドライバーの声を聞くと、自転車の飛び出しが問題だというんです。一方、自転車の人に、どんな時に事故が起きますかと聞くと、横断中に起こっているというんですね。つまり、一つの同じ事故が自転車に乗っている人にとっては「横断中」なんだけれど、ドライバーから見ると、「飛び出し」になっちゃうわけです。ひとつの事故が見方によって全然ちがう面を見せる。だから、事故のひとつひとつのケースをめぐって、これはどういう状況で起こったのかというのを、同じ土俵に立って、しかも複数の目で見えていかないといけない。そうするとね、



長江啓泰氏

警察の事故調書をコンピュータ処理し、分析して、飛び出しが何件、横断中が何件、という統計になっちゃったものに、果たして、どれだけそういう複雑な事態が反映されているだろうか、これは大いに疑問です。だから、ひとつひとつの事故のケースについて、ドライバーとか自転車利用者とかが、共に参加しながら議論したり研究したりするというのが非常に重要なんじゃないかな、と思い始めているんですが。

越 それはそういう方法論を見つけ出すということですか。

鈴木 そうです。方法論を見つけ出して、同時に、さきほどの越さんのお話にもありましたけれど、事故多発交差点なんていうのが身近にあるわけですから、なぜそこで事故が多発するのか、どういう事故が起きているのか、どういう状況の時に起きているのか、そんなことを全員が自分の問題として議論していく、させていく、そういう研究がものすごく必要になっていると思うんです。

長江 今、交通事故が減る傾向にない、というのは、おっしゃるとおり、ひとりひとりの人が、これだけの事故件数があるにもかかわらず、自分自身で危機感をもっていないことが要因としてあるでしょうね。

鈴木 交通事故というのはすべての人にとっていつ起こるかかわからない。なのに全然違う世界で起きていること、という認識がけっこう強いんですよね。

越 その人たちの関心を高めていくような研究が重要になってくる。しかしなかなか難問ですね。

鈴木 事故調書にしてもね、もっと使い方があって思うんですけど。警察がちゃんと取っておきな

ら、プライバシーの問題もあってほとんど公開されない。国民はある程度知る権利もあるわけだし、事故をめぐって議論する必要もある。

ちょっと話はちがうかもしれませんが、日本では医師がカルテを患者に見せないですよ。アメリカでもヨーロッパでもほとんどの国では、カルテは医師のものではなく、患者のもので、患者はそこに何が書かれているか、知る権利を持っている。その辺の発想が、実は事故に関してもやっぱりあって、事故調書はいわば専門家が専門家のもので保有するものだ、と…。

岡 欧米と逆なんですね、日本の場合。交通事故は、そのプライバシーという問題が、加害者の方に味方する。加害者のものだから見せられない、というね。そういう理屈でしょ。しかし、警察がプライバシーを理由にして、頑として外に出さないというのは、やっぱり警察が自分のもの、自分の権限だと思っているんですよ。大義名分はプライバシー、がその実…。本当は誰のものであるべきか、はっきりさせたいけどね。

鈴木 事故当事者の個人名なんかは必要ないわけだから、どうということはないはずなんですが。

越 調書や統計の使い方によっては、もっとひとりひとりに、交通事故に対する真剣な取り組みを促せるかもしれない、ということですね。

規制するばかりでよいのか

岡 規制の仕方にも問題があるんじゃないか、と思うんですが。

例えば昭和30年代だったと思いますけれど、国鉄が踏切を自動化する時に、カンカンと鳴り出してから遮断機を何秒以内に降ろせば、突っ切る人が少なくなるかということをやったんです。そしたら40秒という数字が出た。だからカンカンと鳴ってから40秒経って列車が通過するような地点にスイッチを置いた。こういう方法の方が、人間が無理じゃなくて、抑えなくていいんじゃないか、と思うんですがね。最近、こういう自然に危険に近付かないようにする対策、というかそんな研究が行われていないような気がするんです。今の警察のやり方は全部規制でしょう。その気を起こさせるという対策、規制という形じゃない安全対策、人間が危険に近寄らなくて済むにはどうしたらよいか、という研究がそろそろなされてもいいと思いますね。

鈴木 その踏切のお話によく似た調書があったんで

す。今進行しているH184プロジェクトでは地方都市の交通安全運動をテーマにしているんですが、宇都宮で面白い報告がありました。交差点の信号のサイクルを長くした。大きな交差点なんで、かなり長くしたんです。ところがどうも事故が減らない。そこで今度は、サイクルを短くしてみた。短くすると、ふつうは、信号の変わり目が多くなるんだから事故の確率も高くなるというふうに考えられるし、車をモノとして見ると、長くして一方だけ先にどんどん流した方がよく流れていいんじゃないか、短くするとおそらく事故も増えるだろう、と考えられていた。なのに、実際はその逆だったんです。結局ドライバーの意識、人間的要因が大事で、サイクルが長いと、ここで長いこと待たされる、と思うと、みんな信号が点滅し始めても、黄色になっても無理して渡っちゃう。それで事故が起きちゃう。ところがサイクルが短くなったら、まあ待とうか、ということで信号を守るようになった。

岡 よく言うんだけど、歩行者がイライラしないで待てる時間は何秒になるか、ということを警察は調べるべきだよ。ひどいのになると、2分、待たされる。これはイライラするよ。車が少なかったら突っ切っちゃおうか、なんて思っちゃうよ。ニューヨークにしてもワシントンにしてもロンドンにしても、サイクルは80秒ぐらいですよ。

越 そう、日本のサイクルは極端に長いんですよ。それから、フィリピンやバンコクとかに行くと数分とか、15分とか（笑）。べらぼうに長い。

岡 そのかわり誰も守らない。

越 大体サイクルは文明の程度に反比例しているのではないかと思いますね。日本は120から140秒ぐらいが主になっていて、まだ欧米諸国並みにはなっていない。しかもこの2分とか140秒とかが、実証的な確認なしに決められているでしょ。日本に交通信号が登場してから何年になるか知らないけど、そういう検討なしにやっている。これこそ交通安全と密接に関係しているものなのにね。

鈴木 だから学会がこういう研究を進めていかなければならないと思うんですよ。工学的な面と、そこに人的ファクターを考慮したもの。信号の運用もそうですし、標識もそうですし。

越 信号の実証的な検討、といったって、実際そういう実験は警察抜きではできない。交通に関してはだいたいどんな問題もそうですね。標識も道路も。だから、警察や、関係のお役所と一緒にやる以外に



越 正毅氏

ないから、それができるのは地方都市かな、という気がしますね。

岡 少し古い話で恐縮なんですけど、OECDを取材に行った時に、都市交通委員会の方がね、我々には道路交通問題に3つの柱が必要だ、と言っていたんです。第一がリストラクション。次がリストレイント、それからアボイランス、この3つがバランスよく行われる必要があると。リストレイントっていうのは日本では規制と訳してある。リストラクションも規制でしょう。どう違うんだといったら、全然違うという。リストラクションは義務付け、義務を負わせる。リストレイントはその気を起こさせる対策。なるほど全然違う。アボイランスというのは全く新しいシステムを用意する。この3つがバランスよくいかないと、事故対策はできないという。日本は言葉を訳す時に、その気を起こさせるという発想がなかったから、同じように規制、という言葉になったのかなあ、なんて思いましたけれどね。警察行政にはなじみにくい言葉かもしれませんね。

人的ファクターの欠如が問題

越 今、どうですか、年間1万2千人くらい亡くなっていますね、交通事故で。24時間以降に亡くなった人を入れると、1万2千人じゃあきかない。世界中では一体何人亡くなっているんでしょう。これはものすごい数ですよ。本当にこんなに殺し続けるのか。あまりにも野蛮、という気がする。

今まで一人一車一救急医療というのがあって、まあ問題を抱えながらも一応やってきたわけですけど、この4つを完璧にやったら、果たして交通事

故は減るのだろうか。完璧な交通教育、完璧な規制、完璧な取り締まり、これをやったら、交通事故は減るのか。私は半分には減らすのが関の山だと思いますよ。いや、半分には減らさない。完璧になんてできっこないですからね。

だからここでひとつの可能性として、インテリジェントビークルハイウェイシステムの中で、人間のエラーチェックということが考えられているのだと思います。どんなに注意しても完璧にできない人間の代わりに、機械側がバックアップする。例えばすごい勢いで追突して前の車を押し潰して、ガソリンが漏れて火がつく、というような事故にはならないようにするわけです。ぶつかるかもしれないけど、バンパーがちょっとへっこむ、くらいにね。

完全な自動操縦というのは、まだ夢物語かもしれませんが、今の技術でやろうと思えばできるものもあるんですよ。エンジニアリングの方では、そういう方向で開発努力すれば、25年くらいあれば、事故死亡率を1ケタ下げることが夢じゃない。こういうことはアメリカのIVHSでやっていて、どういう機能を持ったセイフティバックアップがあれば、どのくらい死亡が減るか、研究が進んでいる。日本の場合はどうなるのでしょうか。例えば追突防止装置、これを大型トラックに義務づけたら一体どのくらいの費用がかかり、どのくらいの人が助かるのか、とかね。

長江 コストパフォーマンスみたいなことも考えてね。

越 もちろん。湯水のごとく金があるわけじゃないから。それに関係者にも得手不得手がありますから、例えばIATSSならIATSSにできる範囲のことをやる。あちこちで得意な分野を開発研究する。

自動車だけで、車上で全部解決することは不可能でしょう。例えば、信号のない交差点で出会い頭衝突というのが多い。あれなんか、一時停止の停止線が、この先30mにある、というのを車上でわかってしまったらたいへんなことだけど、地上からそれを信号で出してやればね。そして、もうここでブレーキを踏まないで突っ込んでやうという地点まで来たら、運転手がブレーキ踏もうと踏むまいと、停止線で地上から止めちゃう。そういう車上装置と路上装置のコンビネーションが必要だと思うんですけど。それにもやっぱり関係するお役所が動いてくれないとできないですね。

長江 ただそこにはものすごく大きな問題がある。

今の交通社会の中で車というものに対して、まだまだお尻が青い大人が見ている。車に対する価値観が定まっていない気がするんですね。車というのはドア・ツー・ドアの道具ですね。しかしこの道具が普及してくると下駄と同じになるかもしれない。そういうふうには車に対する価値観なり見方なりが変わったら、インテリジェントビークルハイウェイシステムなんてものももしかしたら変わってくるかもしれない。例えば今のお話のように、地上からなにか電波を出してやって、それを受けて自動車は自動的に減速する。急カーブのところでやると、いくらアクセル踏んでもスピードがどんどん落ちちゃう。そんな車も可能なんですけど、それを提案した時に、絶対反対する人間が出てくる。人間の自主性とかそういうものを認めない方策だ、という議論が必ず出てきますよ。このあたりがまだまだはっきりしてないわけです。それはね、車というのが生活の中でどういう位置を占めるものなのか、交通社会、車社会をどういうふう位置付けるか、それ自体が定まってないからですよ。

岡 交通の心理学をやっている人なんかは、どうアプローチしているんでしょうか。これはたいへんな根本的な問題だと思うんだけど。まあ、なんといったって高齢化社会じゃないけれど、成熟した車社会というのも、まだ経験したことのない社会なわけだから、難しいことだけれど。

鈴木 私は心理学ではないんですが、社会学の観点からみると、もしかしたら人的ファクター、人的ファクターと言いながら、欠けているんじゃないかなと思う点がひとつあるんです。例えば、高齢ドライバーというのはこういうファクター、人的要因をもっている、だからこういう事故を起こしやすい、若者というのはこういうファクターをもっているからこういう事故を起こすとかね、そういう研究はかなり行われ始めていると思うんです。ところが、高齢ドライバーの事故を研究していきますと、高齢ドライバー同士で交差点で事故を起こすというのはあんまりないんですね。若者同士というのは時々あるけれど、高齢ドライバーと若者というのがけっこう多いような感じなんです。つまり、今まで人的ファクターというのはあくまでも個人的なもので、人対人、人間関係では分析してなかったと思うんです。そういう人対人というのをひとつの切り口にして、それで事故を分析していくことが重要になってきているんじゃないでしょうか。

岡 信号のサイクルの時も出てきたけれど、人的ファクターが欠如し過ぎているね。日本は特にその点が遅れているような気がする。

鈴木 今IATSSで進行中のプロジェクトで、カー・ボディランゲージの研究というのがあるんです。今の対人対人、ということと関連するんですが、運転者同士が車に乗った時のコミュニケーションをどうとりあうか、ということなんです。まあハザードランプつけて、後ろのドライバーに停車を知らせる、とかいうのはあるんですが。

岡 昔ね、ウインカーがまだ飛び出すやつの時、追い越し時、ウインカーを振ってね。今の自動車よりも、言葉は変だが人間味があつた。それに、ほら、今の自動車の窓に貼るフィルム。ミラーが見えるとか見えないとか、そういう観点でだけ話しているけれど、コミュニケーションという観点からも追及しなければいけないよね。

越 そうですよ。あれなんかまだ一度もちゃんとした研究がなされてませんよね。

長江 特に今は、例えば運転者教育の方から言うと、交差点の手前30mでウインカーを出せとかいうとね、出したからいいだろう、と。実はそうじゃなくて、コミュニケーションなわけですよ、一種の。だから出したからいい、というものではなくて、相手が受け取って初めてコミュニケーションが取れるわけです。そういうことを全然教えていない。

岡 ハザードランプつけたら、駐車していいだろう、ということとか。

長江 そうそう。昔は自動車から手は出していたんですよ。手でいろいろ信号を出してコミュニケーションしていた。いろんな意味で素どうして視界がよかった。けっこういろいろ前の車の動きとか見えませんでしたよ。ところが今の車は、性能はぐんとよくなったけれど、外界からの信号が入って来にくくなった。また、走る密室って感じで、乗ってる人もコミュニケーションとろうとしないから、余計にね。

岡 昭和30年代にカーテンを後ろにつけるのがはやったんですが、それはすぐ禁止になった。うしろから見えないからって。今のフィルムのことは、横の方はやかましく言うけど、後ろのことは何も言わないね。

越 学術的な結論として、コミュニケーションにとってよくない、コミュニケーションは重要だから、という体系的な説明があればいいんでしょうけど、運輸省の方も。だけど行政サイドではそこまで

きりとは、なかなかいけないんでしょう。

長江 これも人的ファクターのひとつじゃないかと思うんですが、安全対策にしろなんにしろ、ちょっと技術というものに頼り過ぎているような気がするんです。規制に頼るのと同じようにね。今の自動車を見ていると、全部、安全至上主義をうたっているんですが、最近叫ばれ始めた地球保全とか、資源の有効利用とかいう観点に、もしかしたら相反しているかもしれませんね。地球保全が至上になったら、安全は捨てられるかもしれない。そうした時に、もう人間が、ドライバーが安全を自分自身でつくるしかないわけです。まあ、極端な話ですけれど。今のドライバーを見ていると、シートベルトをしろ、と言われればしたような振りでごまかし、ヘルメットをかぶれと言われれば、あごひもをかけずにすますとかね、自分の本意でやってるわけじゃない。自分の安全のためなのに。要するに、技術に頼っていたら、行き止まりになる、そのさき生き残るためには、上手な使い方にかかっているということなんです。

越 それは交通教育もかかわってきそうですね。

身近なこともあやふやになっている

越 なかなか大きな問題点が指摘されて、これは長いあいだこつこつと研究していかなければならないことですが、もっと身近な課題みたいなのはありますでしょうか。

鈴木 以前申し上げたこともあるんですが、アメリカでは夜、交差点で車を止めている時には、みんなライトをつけっぱなしにしている。日本ではつけている車と消している車がある。昔は消すように指導されたような気もするんですが、つけていた方が交差点が明るくなって安全なのか、それとも対向車のことを考えると消していた方がいいのか、どちらなんでしょうか。これだって、研究して統一させた方がいいんじゃないでしょうか、ものすごく危ないと思うんですよ。

岡 それから、バックミラーの位置だって、フェンダーミラーがいいのか、ドアミラーがいいのか。年寄りには疲れると言う。ハイヤーやタクシーは一切しないですよ、ドアミラーは。全部フェンダーミラーです。

長江 ヨーロッパに行くとき首を回して見ないとだめでしょう。ドアミラーなんかよりよっぽど首を回すんですよ。だけど慣れちゃえばそれでいい。

越 首を回すとなると、日本の場合は、狭いから、

前に行くべき注意がかなりそちらの方に集められちゃって…。

岡 何秒かちがうんだってね、あれ。

長江 かなりちがいますよ。そういう研究も具体的にやるべきですね。

越 もうひとつ、ライトで思い出したんですが、二輪車の昼間点燈。以前一度調査したのですが、どうも今ひとつパツとした結論が出ないままに、宙ぶらりんになっちゃったんですが、あれはやっぱり有効だと思っているんですよ。それをもう一度、きちんと調査できないかな、と考えているんですけどね。

岡 私はやっぱり、自転車の乗り方の問題をやるべきだと思うね。

越 プロジェクトではやっていますよ、高校生の自転車通学とか。

岡 そうですね。ただ、さっきも言ったけれど、高齢者が自転車に脅かされているという現状があるわけ。我々だってランプつけてない自転車というのはものすごく怖い。だけど事故にはなっていない。じゃあ事故にならなければ放っておいていいのか、というとそうじゃない。恐怖心をもたせる交通環境というのは問題なわけです。プロジェクトで調査研究するだけじゃなくて、警察、行政にまでいってほしい。

越 いろいろと具体的な研究対象ができましたけれど、ほかに何か…。

長江 さっき少しお話が出たんですけど、やっぱり交通の問題というのは、地域特性をもっているんですよ。地域地域によってちがう。それを踏まえた上で、実験を正当化して実践していく。

越 ある程度実験精神がないとだめだね。さっきの宇都宮の信号にしたって、アタックして初めてわかることなんだから。

長江 それが実際はね、実験、というとそんな不確定なものではできない、という方が多いんです。わからないからやるのね。

越 行政のレベルの建て前論からそうなっちゃうんでしょうね。県レベルで実験県みたいなのをつくって、前もそういうのやったけれど、なかなか徹底しなかった。

長江 あと感じるのは、一度何かの研究なり調査なりをやる、そうすると、改めて同じテーマではなかなかできないんですよ。ああ、それ、やったね、前に。それですまされちゃう。交通状況はどんどん変化しているのね。逆に言うと、すでにやったも

のが蓄積されない。活かされてないわけですよ。なにかこう、一度整理する時期に来ている、という感じもしますね。

研究結果を活かすには

越 調査研究というのは大きく分けて、3つの柱があると思いますが、ひとつは基礎研究、ふたつめは対策や方法を見出すための調査研究、そして3つめは対策の効果を評価するための調査研究、この3つだと思いますけれども、この3つめの対策の効果評価というのは、むしろ行政側がやらないと、研究者ではとても相手が大量で、不可能だと思うんです。だから我々がこういうところまでできるのは、いかなる方法で効果を評価したらいいのか、という方法論を見つけ出す、というようなことであって、そこから先を実施するのは行政ですよ。

岡 学会でできるのは、基礎研究と対策を考えること、例えば具体的にキャンペーンをどうやってやるか、とかね。しかしどうかな、どうもこれまでやってきたテーマを見てみると、基礎研究に少し偏り過ぎだったかな、という気もするけれどね。

越 対策をみつけるための調査研究というのは比較的少数派だったかもしれませんね。

長江 最近はこの調査研究の結果を小冊子や本にしたりしてますね。やった結果を知ってもらい、そしてできれば実際にそれを活用してもらい、そこまでいけば研究したかがあるんですが。

岡 ただね、例えば運転センターなんかには、そうやって送られてきたものが山ほどあるわけ。そうすると、一体誰があれに目を通してらんだらう、果たして使ってるんだらうか、と疑問に思っちゃう。だから、こういう研究にも、おっ、役に立ちそうだけど、と思わせるような仕掛けというかな、ちょっと商業主義的になるけれど、そういうテーマを選ぶ必要があると思うんです。

鈴木 その意味では、委託研究というようなものを増やすのが一番近道のような気がしますね。問題意識のある組織が、その問題意識を具体的にどうやって分析してどう活用していくのか、それをこちらに任せてくればね。そうすればその調査研究の結果は必ず活用されるわけですから。もちろん、委託を引き受ける時には、その成果を試して活かす、という条件つきですね。

岡 でも、その委託する側が気がつかないような問題を提起する、というのも学会の使命なんじゃない

かな。

越 いい意見が出てきていると思いますが、今言われたことをふたつ合わせるとどうでしょうか。必要な調査研究というのを自分たちが思い付いたら、自分たちの自主研究でやる前に、どこか組織に提示して、委託を出してもらおうというのは。セールスというか、そういう感じで。

岡 そういう問題意識を相手側がもっていればいいけど、こっち側が気付かせる、ということだよな。

越 今まではいくつかの研究をただやってきただけでしたが、研究成果を出すことだけじゃなくて、結果をセールスする。いろいろなチャンネルでいろいろな機会を捕まえて、担当の行政の人たちに何をすればいいのか、しなくちゃいけないのか、ということを根気よく説き付ける、ということがクローズアップされるんじゃないでしょうか。

長江 そんな意味では、例えば内部発表会だとか、懇話会だとか、あと、前に全国行脚をやろう、なんて話が出ていましたが、ああいうのもね、セールスですよ。それにさっきも少し申し上げましたけれど、受託研究はどうも、単年度とか3年度とかで終わっちゃう、でそれでほんとに終わりなんです。そういう調査研究の継続の必要性とかもセールスすると思いますね。

越 行政というのは、えてして、来年必要なテーマにパッととびついたりするんですけど、それに対し

て、そうじゃないんだ、もう少し腰を落ちつけて考えるべきだ、とって、現実には行政が必要とするような問題を提案して、しかもそれに答えられるようにしておくには、こちらのポテンシャルというか、蓄積を充実させておかないとね。学会にはそれぞれ各分野の専門家が揃っているわけだから、学会全体の研究活動のガイドライン、というのはちょっと言い過ぎかな、マッピングという言葉が一番いいかもしれない、それを確かなものにしておかなければ、と思うんですよ。学会員でない人が見ても、なるほど、確かにそうだな、こういうテーマというのはこういうふうに位置付けられてこんな必要性があるのか、というのがはっきりわかってもらえるようにね。

長江 本当のこと言っていて、今まで試行錯誤しながらやってきて、全部はわからないけれど、ある程度の見通しがついた。それを元に戻してもう一度交通の問題にきちんと取り組んでみよう、というのにいい時期にきていると思うんです。これがやっぱり、21世紀にいい贈り物が贈れるかどうか、この10年にかかっていると思います。

越 研究プロジェクトに関して、多くの意見を出していただき、いろいろな観点から考えることができました。プロジェクトを、ひいては我々の調査研究というものを見直すきっかけのひとつになれば、と思います。どうもありがとうございました。