

# オリンピックは、交通意識に 大きな影響を与えました

李 淳哲



1979年ソウル大学（心理学）卒業。その後、大阪大学人間科学研究科にて修士課程を修了。Ph.D.取得。現在は、韓国の道路交通安全協会付属の道路交通安全研究所にて安全運転研究室長を勤める。「交通行動の研究」「道路標識政策、設置及び管理指導」「安全教育の体系化」などのテーマに精力的に取り組んでいる。

**富田** 世界の交通事故に関する現状調査の一環として韓国の近況を伺います。先生は道路交通安全研究所にお勤めですが、まず研究所についてご紹介頂ければと思います。

**李** 当研究所は、道路交通安全協会付属の機関ですが、活動内容は交通安全や交通施設、法令制度等に関することを中心に政策の樹立、制度改正、交通安全施設の改善などを行っており、私は安全運転研究室の所属です。主な研究は、事故多発地点について解析し、改善方策の設定をしています。その他に、事故処理や運転免許制度改善に関する研究をしています。交通安全教育にも関与し、また信号体系改善や信号整備は大体ここでやっています。もちろん警察に管制室がありますが、依頼されてここで運営しています。現在我々は安全運転中央研究所を5年計画で進めており、ソウルから一時間半位の所へ、すでに土地も確保しています。

**富田** 現在、具体的な交通事故低減方策の進め方はどのようにされていますか。

**李** 事故低減には、事故多発地点の改善が重要で、1988年から、全国的に改善中です。運転者行政処分制度の強化も89年から始まり、90年からシートベルト着用強化の法律を制定し、飲酒運転の処罰や、取締りも強化されました。ご存じのように韓国では急速に交通事故が増え、それに対し、安全施設や道路の方が、不足している状況です。更に、経済活動も活発で、物流が急増し、高速道路の渋滞も悪化しています。これは非常に深刻で、交通事故も1990年には約12,000人が死亡し、約半分が歩行者です。取締りもそうですが、政府も交通事故の深刻さを再認識し始め、対策の見直しを急いでいます。

**富田** 交通事故低減方策について、心理学会や行政

当局ではどのように参画し、研究成果を具現化されていますか？

**李** 非常に難しいですが、点数制度の導入強化、飲酒運転の処罰や、取締りも強化し、血中アルコール濃度が0.05以上での事故や、0.1で運転すると免許を取り消すことになりました。最近、心理学会の安全に関する意識が高揚し、歩行者の行動とか運転者の交差点付近での行動や、警笛を鳴らす理由や場所などの研究にも着手しています。しかし、その成果が具現化され反映すべき内容を紹介できる段階ではありません。

**富田** シートベルト着用の義務については？

**李** 市内では前席の人のみ、高速道路では後部座席の人も着用しないと罰金です。

**富田** 事故に関連して、救急活動についてはいかがですか？

**李** まだ初期段階で、ヘリコプターなどの設備を整えつつあり、死亡事故の低減に努力しています。一方、ヘリコプターは、高速道路での事故処理に有効に使われています。韓国の場合はまだ高速道路の付近には空き地がありますから、ヘリコプターでの復旧作業も可能です。

**富田** 91年12月から高速道路では3人以上乗せないと走れないという法律が施行されると聞いたのですが、狙いはやはり、渋滞解消策でしょうね。

**李** ええ。法律の採用の可否はわかりませんが、高速道路と都市での交通渋滞は深刻な問題です。その他の対策として、一人だとして料金を上げる、時間帯で制限する、などを検討中です。

**富田** オリンピックの前後で、道路の拡張、運転秩序の確保、施設の整備の状況変化など、道路環境も変わり、交通事故への影響も大きかったでしょうね。

**李** そうですね。この時に新しく作られた道路が、オリンピック道路（88（パルパル）道路）などです。これらの道路拡張に伴って、自動車が急増し、安全性や案内標識の改善がなされました。その結果、シートベルト着用、不法駐車、飲酒運転に対するドライバーの認識が変化し始めたことも事実です。

様々な影響があると思いますが、この大イベントが交通意識の変化に大きな影響を与えたということ

## The Seoul Olympics Tremendously Influenced on Traffic Safety Mind *Lee Soon-Chul*

は、特筆すべきだと思います。そして、政府や関係団体も交通安全キャンペーンや教育に関心を持つようになりました。交通問題が、これを機会に良くなりつつあるといえるでしょう。

**富田** 環境、さらに運転者意識とか行動を、事故の主要因として認識したことは大きな成果ですね。

**李** 我国の90年末までの自動車台数は乗用車、トラック、軽自動車、全部で339万台です。内訳は家用車が207万台、二輪車138万台。予測は難しいですが、2001年に、四輪車は600万台～1千万台の間、家用車は300万台～700万台、二輪車は原付を含むすべてを合わせて500万台になるであろうと考えられています。

**富田** 急速なモータリゼーション発展に伴う、環境悪化の制御が心配ですね。

**李** それはとても難しい問題です。まず第一にスモッグが問題になっていますが、自動車が主たる原因です。全国の40%位の車がソウルに集まり、他国の都市と同じような状況に直面しています。無公害自動車を開発しようと、各研究所で頑張っているのですが……。

**富田** 車の急増に対して、鉄道を強化し、ソウル～釜山409kmを1時間40分で結ぶ超高速鉄道を開設する計画があると、東亜日報に書いてありました。

**李** ええ。高速道路だけでは限界に来ており、鉄道の方に力を入れなくては今後の交通問題の解決は難しいと考えますので、その方向で進むことになりかと思えます。それと、地下鉄の方もどうにかしなければ限界です。以前は高速道路で都市間を結ぶ高速バスが便利でしたが、渋滞が始まり、むしろ不便になりました。そこで、高速鉄道の必要性が高まってきたということです。近いうちに実行されるでしょう。

**富田** 鉄道が混んできたら、切符を買うのに何日も前から予約しなければ買えなくなりますね。

**李** 今も鉄道の切符を買うことはかなり難しいんです。特に土日は大変で、1週間前から予約しないと買えません。

**富田** 今回我々も随分前から予約しました(笑)。今後は、自動車と地下鉄を含む鉄道のバランスが重要

な課題となりそうですね。

**李** 地下鉄の利用で道路を緩和したいのですが、現在は、地下鉄に比べ、バスの利用率が高いので何とかしたいと考えています。

**富田** データベースについて、日本の事故データは公開性において検討段階ですが、例えば、米国のデータベース(FARS)は、国家レベルで集約し、大学や一般の研究機関へ公開されています。韓国の現状はいかがでしょうか？

**李** 特定の研究機関だけでなく、一般に公開できるようにという方針でやっていますが、データベースは研究中で、まだまだ努力が必要です。

**富田** 研究所では事故データをコンピュータに入力して事故統計解析をされていますか？

**李** 警察では年に1回出し、安全協会では、それに他の統計を追加して、発行しています。内容を充実するには警察とこちらのコンピュータをオンライン化する努力が必要です。今は1年から2年前のデータをここでインプットし、詳細に分析しています。

**富田** ハードは何をご使用になっていますか？

**李** 現在、使用中のコンピュータは日本製でNECの中型です。警察もNECだと思います。

**富田** 最後に今後の事故低減方策についてのまとめとして、いかがでしょうか？

**李** 命を大切にする社会的な認識が高揚してきており、事故対策のための交通安全施設、即ち、信号、標識、道路等への投資が増やせる良い状況になりつつあると思います。こうした施策は遅れると大変難しい問題になると考えられるので、そういった意味で、今が重要な時期であると思います。

**富田** お忙しいところ、ありがとうございました。

李先生は大変温厚な方で、終始懇切丁寧に応答して下さいました。上層部の人からも信頼され囑望された方です。1988年のオリンピックを契機に韓国の交通事情も大変貌を遂げ、次期改革への岐路にある印象を受けました。これらの課題は関係者の方々の弛まぬ研究と努力で改善され、近い将来、自動車と鉄道のコンビネーション交通によって、発展性のある至便な交通網が構築される兆しを強く感じました。  
(1991年11月5日ソウル；道路交通安全研究所にて実施) インタビュアー：本誌編集委員 富田隆夫