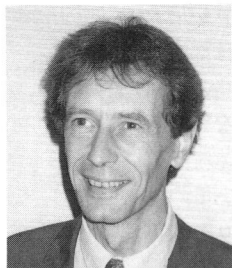


交通事故半減ではなく、 90%減をめざして

J. A. ローゼンガッター



1948年オランダ・ハーグ生まれ。心理学専攻。1981年グローニンゲン大学にてPh.D.取得。現在は同大学社会行動学科心理学教授。文部省「社会学に基づく交通科学」の研究プログラムに参加。また、OECD、NATO、WHO等多機関において重要な職を務める。交通行動、交通情報科学及び安全に関する著書多数。

野口 まず最初に、ISIRTにご協力いただき、ありがとうございます。ローゼンガッターさんは行動科学のご専門ですが、今日は、お国の交通政策と研究状況について、うかがいたいと思います。

ローゼンガッター ここ数年、オランダでは、交通問題に対する視点が変わってきました。現在やろうとしていることは、安定した交通環境をどのように維持するかということです。具体的には、モビリティの成長を年間3%ぐらいに抑えることでそれを維持しようとしています。例えばひどくなってきた渋滞を解消するために、公共交通手段の利用を推奨するとか。

もう一つは、私たちが「居住適性」と呼ぶものと安全面からみた環境の安定性の維持の問題です。具体的には、自動車専用道路と居住地専用道路と、この二つを結ぶ道路の、3種類の道路に限った交通システムを開発しようとしています。長期的計画のもとで新しい道路システムを開発しようというわけです。同時に、交通事故を現在の10%にまで減らそうとしています。

野口 政府の政策で、交通事故90%減、をめざしているわけですね。

ローゼンガッターさんご自身が今手がけていらっしゃる研究で、最も関心のあるものはなんでしょう。

ローゼンガッター そうですね、二つ重要なものがあります。

一つはテレマック・システムの導入です。これは技術面から発展したのですが、人間との相互作用

に関心がありますし、意図された安全性のみならず、意図されなかった安全性についても調べたいと思っています。例えば、コードライバー・システムやルート・ガイダンス・システムや交通管理システムなどで、なかでも作業負荷との関係を探っています。テレマック・システムは作業負荷を減少させるのか、増加させるのか。

もう一つの関心は、ドライバーの道路使用に対する考え方や意見についてで、とくに交通違反について、どう感じているのか、調査しています。

野口 オランダで頻度の高い交通違反はどのようなものですか。

ローゼンガッター スピード違反、駐車違反はやはり多いですね。それから、相手の優先権を無視すること、車間距離を守らないことなどです。もちろん、これらの違反がなくなれば交通安全につながる、という確証はありません。ですから、私の研究は、まずこれらの違反に対する人々の考え方を調べることです。

次に、これは新しい考え方ですが、交通違反をする傾向と一般の法を破る傾向との関係を調べてみようと思っています。スピード違反をする傾向のある人は、一般の法を破る傾向にあるものだろうか。例えば、無銭飲食をしたり麻薬に手を出したりするか、といったね。

野口 それは興味深いですね。日本人は一般の法はよく守るが、道路交通法に対しては「国民総犯罪」といわれるほど遵法精神に欠けています。とくにスピード違反や駐車違反は日常的に行われています。最高速度の設定水準が低すぎるとか、駐車したいところで駐車場が用意されていないという状況も違反行為を増やしているといえるかもしれませんが。いずれにしても、ローゼンガッターさんの研究成果を楽しみにしています。

ところで、昨日来日なさったとはいっても、首都圏の交通状況を少しはご覧になったと思いますが、どのように感じられましたか。

J.A.ROTHENGATTER

ローゼンガッター ほんのちらりと、という感じですけれど(笑)、最初に感じたのは、一般的にはみなさん、マナーがよいということですね。例えば、路線変更しようとしている人に対して、親切ですね、他の国に比べると。

野口 ああ、そうですか。もちろん地域差はあると思いますが。

ローゼンガッター そうかもしれませんね。でも以前、京都に行った時も、運転者が攻撃的でないなあと感じましたよ。それから、インフォメーション・システムがかなり高度ですね。渋滞や交通規制に関する情報の提供などです。もう一つは、交通渋滞がひどいということです。東京からここ(群馬県宝川温泉)に来るのに6時間もかかりました。それから、トラックの割合が自家用車に比べて多いように思いました。オランダとちがって、すでに多くの人が公共交通手段を使っているようですから、別の政策、例えば、貨物輸送を道路から鉄道に変えるとかが必要でしょうね。

野口 確かに、トラック輸送は大きな問題になっているんです。日本の物流はトラック輸送に依存しすぎていると思います。大量の大型トラックの移動は、道路の補修工事を繰り返させ、それが一層ひどい交通渋滞をもたらしていますし、さらにディーゼル・エンジンからの排気ガスは環境汚染度を高めています。ご指摘のように、貨物輸送を道路から鉄道に移していく交通政策と研究が必要です。

最後に、IATSSにとって最も重要な考え方である、学際的アプローチをどうお考えになりますか。

ローゼンガッター 私は心理学者ですから、そういう視点でしか見られませんが、交通システムをデザインする時に最も重要な概念は、人間の行動です。かなりの部分で人間の行動が、システムの安全性や効率性を決定するのです。いや、心理学だけでなく、私たちが認識しなければいけないのは、輸送システムは他の多くの要素に左右されるということです。ですからシステムを考える時には、経済の影響も受

けますから、経済学者の参加も必要です。インフラストラクチャーにも影響を受けますから、エンジニアも必要です。人間の行動を理解するために、心理学者も必要です。これまでは輸送システムと土地利用の関係はあまり重視されていませんでしたが、これからは、地理学者や都市計画の専門家も必要だと思います。

こういうふうに、いろいろな分野の専門家が集まって研究を進めていくことが不可欠だと思います。それが学際的アプローチということになるのでないでしょうか。

野口 貴重なご意見を、どうもありがとうございます。

IATSSは、交通安全、もっと広くモビリティ、交通文化の問題に学際的アプローチをとってきましたが、これからはさらに環境問題を含めて、その方法論をつめていかなければならないと思っています。

ローゼンガッターさん、今後もしらなる活躍をされて、あなたの国が、このような方法論に関して先導的立場をとられるように、期待しています。

ローゼンガッターさんは、若手の心理学教授であるが、グローニンゲン大学交通研究センターの所長をつとめ、学問としては心理学の枠を越えた領域を開発し、国レベルの交通政策立案にもかかわっている。交通事故を90%減らすという挑戦的な発言を聞いた時、はじめ聞き間違えたかと思った。息ながく長期的計画を実現していくこととする態度を、せっかちな日本人は学ばなければと痛感した幸いです。

1993年7月18日実施 インタビューア：野口 薫