

# 第1回ISIRTラウンドテーブル発表論文一覧 (IATSS Research Vol. 14, No.1)

	論文タイトル	著者	要旨
総合セッション	1 <i>Towards a Unified Traffic Science</i> 統一交通科学に向けて	Murray MACKAY	陸上交通とその社会への影響に光を当てるべく、交通の様々な側面を考察し、それらを独立した統一交通科学に発展させようと試みる。統一交通科学には、モビリティ、安全、環境という3つの軸があり、それぞれマクロ（社会）とミクロ（個人）のレベルに適用される。また、現在の交通科学は、研究、運営の二つの重要な柱が官・民・学の立場から互いに遊離している点を指摘し、今後の相互連携を示唆。
	2 <i>The Impossibility of a Unified Traffic</i> 統一交通科学の不可能性	Kåre RUMAR	マックイ氏の議論をさらに深め、学問として成立させるべき交通科学の難しさを説く。対象とする分野が広く多岐に亘っている為に掘り下げ方が不十分になる点、対処療法的研究に留まっている点、国を越えた理論ベースの欠如など、問題点を明記し、統一に向かうよりもむしろそれぞれの関連学問自体を強化した上で、研究所や大学間での学際的研究活動や学術誌の発行を促す。
セッション1 事故分析方法論	3 <i>Accident Analysis Methodology</i> 事故分析の方法論	Barbara E. SABEY	事故分析の基本原理を、問題の確認、原因の究明、解決方法の探究、そして方法論の評価という4段階のプロセスで捕える。さらに調査の方法を、基礎データの収集レベル、状況の観察も含めた中間的分析レベル、そして多面的な原因究明レベルというように、頂点に向かうに従って深く掘り下げるピラミッド型で紹介。交通科学の統一システム構築に向けて、本ラウンドテーブルを各国間の共通項の確認の場とすべきであることを示唆。
	4 <i>Accident Analysis Methods and Research Prospects</i> 事故分析の方法論と調査研究の展望	Dominique FLEURY	事故分析は、道路交通の問題究明と安全確保にとって力強いツールである。ここではデータの収集方法、分析に用いられるモデル、さらにその結果の普遍性など、分析の難しさに触れる。今後の展望として、専門家の用いる基準や枠組を明確にした上での事故メカニズムの解明、そしてコンピュータなどの人工頭脳の活用を促す。
	5 <i>Discussion on Accident Analysis Methodology</i> 事故分析の方法論について	Siem OPPE	本稿は、あえて議論の対象となる2つの問題を提起する。ひとつは、実際の運営および管理者の立場からのアプローチと科学者としてのアプローチの対立である。もうひとつは、交通安全科学の目ざすもの、既存の方法論、データ間の関係の問題である。もともと交通安全科学は学問分野としては新しく、医療分野など社会のニーズから生れたものであるが、科学として確立させるためには、情報技術や通信とコンピュータを組み合わせたテレマティックなどを活用したシステムの確立が当面の目標であると論じる。
	6 <i>Accident Analysis Methodology</i> 事故分析の方法論 (セッションのまとめ)	Christer HYDÉN	1) 共通の枠組を見出すことが難しい。2) 情報の交換が応用科学には不可欠。3) 理論に対する事故データの不足。4) 出来事のみならず、社会・心理学的説明が必要。5) 安全の定義の範囲を拡大する。6) 事故情報の信頼性に問題。7) 結論として、交通安全科学を一本化するのではなく、研究者と実際の運営管理者、学問分野間のコミュニケーションを増大させることが最も重要である。

セッション2 スピードの影響	7	<i>Safety and Speed : A Systems View of Determinants and Control Measures</i> 安全性とスピードー決定因子と管理対策の体系的考察	Andrew R. HALE	陸上交通におけるスピードは、人どもの移動には重要な要素である。スピードの持つマイナス面とそれにどのレベルで対処すべきかを考察する。スピード制御の鍵を握る選択肢を車両と路上、そして運転者の両面から分析。将来におけるスピードの研究の枠組を提案。
	8	<i>In Search of "Optimum" Speed : From the User's Viewpoint</i> 「最適速度」を求めてーユーザーの視点から	Kaoru NOGUCHI	速度制限の設置が事故の減少につながるとされている反面、スピード違反は日常的に行われている。最適な制限速度とは何かを、運転者の行動に焦点を当てた心理学および社会学的枠組を用いて調査、分析を行う。その結果、最適な制限速度は現在設けられている速度より速く、また運転者が心地よいと感じる自由な速度より遅いことが、暫定的に結論づけられた。
	9	<i>Effects of Speed</i> 速度効果の影響	Roger JOHANSSON	最適速度と運転者の速度選択の最適条件を、社会的合理性と個人的合理性の両モデルを用いて議論。さらに速度ーコスト（費用）関数によって状況毎の最適速度の算出を試みる。同時に個人にとって最適な速度と社会の最適速度の算出を試みる。結果、個人にとって最適な速度と社会のそれとは必ずしも合致せず、従って、少なくともスウェーデンにおいては、非合理的善であるところの速度制限の設置が必要なのだと説く。
	10	<i>Aspects of Speed in Relation to Traffic Safety</i> 交通安全に対する速度の側面（セッションのまとめ）	Richard E. ALLSOP	速度が安全に及ぼす影響、速度の決定要因の分析などを通して、国や道路状況の違いによってそれぞれの望ましい速度レベルの算出が行われている。さらに速度を抑える様々な対策が考えられるが、これらの調査によって統一枠組の必要性が強調され、またそれが、交通科学における新たな発展の可能性を導くとする。
セッション3 行動変化	11	<i>Behavioural Changes in the Context of Traffic Safety</i> 交通安全における行動変化	Hanns Ch. HEINRICH	属性的行動のエラー・モデリング・システム力学（GEMS）を用いて、危険を制御（回避）する上での人間行動の役割を考察し、行動変化を他人の行動を変えることと、自己の行動が変わることの両面から解釈する必要性を説く。また、教育や指導によって危険を制御する行動を身につけることと、その行動がより効果的に行われるような環境の整備の必要性を論じる。
	12	<i>The Effects of Information and Education on Traffic Accident Decrease, Behavioural Change and Attitude Change</i> 交通事故の減少、行動変化や態度の変化に対する情報と教育の効果	Yasuhisa NAGAYAMA	日本の交通状況に焦点を当て、左折時の死亡事故を減少させる要因を考察する。シート・ベルト使用と違反駐車に関する2つの実験を通して、乗り物使用者の行動を変化させる教育テクニックの効果と比較。視聴覚装置の使用と、それに伴う質疑応答で自己の行為を説明させることが効果的であるとの結論を導き出す。
	13	<i>Social Structures and the Changing of Traffic Behaviours</i> 社会構造と交通行動の変化	P. E. BARJONET	行動の変化は社会構造の進化の結果であり、交通安全に関する行動の変化は文化的傾向に左右されるとする。ここでは行動は集団行動として考え、交通を、統計学、社会学、倫理および観念論的パラメータを用いて考察する。この統計調査の結果を通して運転者人口の行動変化を分析し、行動修正の起点となるべき現代社会の特徴についての仮説を打ち立てる。
	14	<i>Scientific Theory and Practical Experience</i> 科学理論と経験	Manabu NAKAGAWA	中国史の研究者である筆者は、道教の観念モデルを用いてシステム全体の調和を議論のベースとし、安全に向かうように行動を変化させるといった問題について考える。中国の農民と狩猟民族である西洋のスピードに対する考え方の違いから、まず人間の速度への基本的動機づけを

			<p>解明することが必要だと説く。それを通して道路交通システム全体に最適スピードが適用されうる可能性を示唆する。</p>
	15	<p><i>Behaviour Change on the Road</i> 道路における行動変化—プラトン学派、ドラコン派、ペンタゴン派的方法の統一</p>	<p>Talib ROTHENGATTER</p> <p>行動のコントロールもしくは行動の変化を実現させるためには、行動が起こされる状況を統合したモデルが重要だ。筆者は認知、動機づけ、法律とその行使などの要因が、物理的、社会文化的環境の中で交通行動に影響を与えるという、行動分析のモデルを提示。これらの側面が有意統合されて初めて行動変化が可能になると論じる。</p>
クロージングセッション	16	<p><i>A Down - to - Earth View of Proposals for a Grand Unification of Traffic Science</i> 交通科学の大統合(GUTS)への現実的な提案</p>	<p>Ivan D. BROWN</p> <p>既存の交通関連科学の効果を上げるために、共通の準拠枠を作り、それを充実させる意図で各議論が行われた。全体のまとめを兼ねて筆者は5つの質問、①交通科学の統一は必要とされているか？ ②統一から得られるものは何か？ ③統一の障害となるものは何か？ ④統一をどのように達成すべきか？ ⑤統一に失敗した場合に問題となることは何か？ を投げかけ、統一交通科学の可能性を問いかける。</p>
	17	<p><i>Thoughts on the Possibility of a Grand Unification of Traffic Science</i> 交通科学の大統合(GUTS)の可能性について</p>	<p>Leonard EVANS</p> <p>マッカーイ氏とルーマー氏の議論を評価する中で、現在のアメリカの交通事故状況なども踏まえ、学問としての交通科学の将来に対するガイドラインを提示。交通科学は統合に向かうより、焦点をはっきりさせ専門分野を掘り下げるべきであること、また優れた学術誌が必要であること、世界中の優れた大学にこの分野の研究者の地位を設けることなどである。</p>

## 第2回ISIRTラウンドテーブル発表論文一覧 (IATSS Research Vol. 15, No.2)

	論文タイトル	著者	要旨
	より幅広い視野で考える陸上交通の役割		
セッション1	1	<p><i>The Ecological System Context : Complexity , Risk Perception and Policies in a Changing Environment</i> エコロジカル・システムの構造—変化する環境の複雑さ、リスク認識、政策</p>	<p>Bo L. B . WIMAN</p> <p>自然システムの複雑さは人々の行動を複雑にし、これまでのエコロジカル・システムでは解決できない環境は悪化している。筆者はエコロジカル・システムが直面する問題を3つのスケールに分けて分析し、その複雑さを明らかにするとともに、コントロールの難しさを、特に環境汚染最大の原因のひとつである交通に関連して訴えている。</p>
	2	<p><i>Pollution Problems : Relative Contributions from Road Traffic</i> 汚染問題—道路交通からの相対的な貢献</p>	<p>Lucas REIJNDERS</p> <p>地球全体の大気汚染(温室効果の問題)やオゾン破壊の原因の約12~13%が車両によるものであり、大陸的規模ではアメリカとヨーロッパで50%と、道路交通の環境に対する悪影響を、スケールごとに分けて分析。交通政策と技術の大規模な変革なしにはこの問題の解決は不可能であると結論づける。</p>
	3	<p><i>An Overview of Physical and Social Problems of Road Traffic</i> 道路交通の物理的、社会的問題に関する考察</p>	<p>Hiroshi SHIMIZU</p> <p>物理的問題としての騒音、振動、排気ガスによる悪臭、視界悪化、また、社会的問題としての風景や自然の破壊、太陽光の遮蔽などの原因と人々に与える影響を論ずる。</p>

## 地球から考える道路交通と環境

セッション2	4	<i>Japanese Regional Views of Road Transport and Environment</i> 道路交通と環境に対する日本の見方	Masaki KOSHI	貨物輸送車両の割合が大きいことが日本の特徴だが、特に大都市では環境問題をより深刻化させる大きな原因となっている。対応策として政府は東京に地下貨物輸送システムの建設を決定している。
	5	<i>North American Concerns Related to Transportation and the Environment</i> 交通と環境に対する北米の関心事	Laura E. TUPPER	交通による環境への影響を最小限にとどめ、将来へ導くため、交通部門の産業における技術の発展とともに、北米における公共レベルの政策の強化が図られるべきであると説く。
	6	<i>Road Transport and the Environment in less Industrialized Countries</i> 工業化レベルの低い国々における交通と環境	Dinesh MOHAN	低工業国における環境汚染の問題を取り上げ、工業国との違いを論じる。また、車両排ガスや道路の問題も含め、低工業国の環境汚染に対処するための対策を様々な角度から提案。

## 道路交通の現在と未来における環境問題の分析と認識

セッション3	7	<i>The Environmental Impact of Automobile Exhaust on Ecosystems and How to Reduce It</i> エコシステムに与える車両排気ガスの影響とその削減法	Harald PERBY	道路交通の影響による環境問題の対策はエコシステム保全を無視してはなし得ない。特に化石燃料からでるCO <sub>2</sub> の削減が自動車産業界には要求される。
	8	<i>Road Traffic Noise in Western Europe : Current Situation and Future Outlook</i> 西ヨーロッパにおける道路交通騒音－現況と見通し	Jacques LAMBERT	1980年初頭に安定していた交通騒音のレベルも以後10年間の交通量の増加に伴い、西ヨーロッパの人口のおよそ10から12%が高い騒音にさらされる事態となった。80年代を中心に騒音状況およびその測定方法などに触れつつ、騒音源に対する規制の強化や道路環境、交通規則の整備などの問題を含む、政府の騒音対策の難しさに焦点を当てるとともに、21世紀に向けて、市民の合意のもとに中央と地方政府の調整のとれた対策実施が必要と説く。
	9	<i>Why We Should and How We Could Decrease the Use of Motor Vehicles in the Near Future</i> 近い将来において、なぜ自動車の使用を減らさなければならぬか、そしてそれはいかにして可能か	Charles VLEK John A. MICHON	2010年には10億台に達すると予測される車両の使用は、土地、エネルギー、公害などの経済、社会および環境問題を考えると明らかに削減されるべきであるとする。この提言は、人間の社会行動の変革を促すための、きわめて実質的な措置の数々や、大掛かりな車両使用縮小キャンペーン案にまで及んでいる。交通における個人の自由や快適さの追求とそれに対する社会的合理性というジレンマは、自動車交通の本来の貴重さが人々に認識されれば乗り越えられると結ぶ。

## 道路交通環境対策

セッション4	10	<i>Safeguarding Both Accessibility and the Environment : The Dutch View on Infrastructure</i> アクセシビリティと環境の保護－インフラに対するオランダの姿勢	P. H. L. BOVY A. I. J. M. van der HOORN G. P. WEE	2010年には70%増加すると予測される交通量を35%に抑えるべく、オランダ交通構造計画は、自動車の需要を減らし、同時に代替交通の整備を目指す。本稿は、国家レベルで環境、渋滞、交通安全に関する個別の目標を達成することによって、交通手段へのアクセシビリティを失わずに自動車の使用拡大を抑えようとするオランダのユニークな試みを紹介する。
	11	<i>Road Traffic Environment : Focus on Exhaust Emission , Counter -</i>	Borje THUNBERG	本稿は環境問題のなかでも乗り物から出る排気ガスの問題に焦点を当てる。交通は社会が機能するための不可欠

	<i>measures Related to Traffic</i> 道路交通環境－交通関連対策としての排気ガスについて		な要素であるため、まず問題を明確にし、排気ガスの抑制対策を、車両、運転者、道路、交通および行政計画、代替手段という個々の側面から提案する。
12	<i>Road Traffic Environment Countermeasures : Legal and Economic</i> 道路交通環境対策－法と経済の側面から	Katsuhiko NAITO	交通が及ぼす環境問題は、地球温暖化という世界規模の問題から、騒音といった身近な問題まで多岐にわたる。これに対し筆者は、車両設計上の規制、作る側のメーカーと使う側のユーザーへの規制、車両運転上の規制という3種類の規制を通して対策を論じる。
13	<i>The Automobile and the Environment</i> 車と環境	Shuichi YAMAZAKI	1960年代に深刻化した車による大気汚染問題は、技術者たちの努力によって当時目標とされたレベルの解決をみたが、その後の車両台数の増加という新たな問題に直面する。筆者は地球温暖化を防ぐため電気自動車などの新たな技術開発を促すとともに、車両部品のリサイクルなども含めた社会意識の側面からも提案を試みる。
14	<i>Behavioural Changes and the Road System Environment</i> 行動変化と道路システム環境	Pierre · Emmanuel BARJONET	道路交通とその安全という分野における社会と人間の行動に影響しつづける問題を明確にし、いかにその行動を変革するかを、交通に関する技術と文化の問題、環境認識、環境保全に対する意識、環境認識の修正という面から考察する。
クロージングセッション	15 <i>Road Transport and Environment: A Pessimistic View</i> 道路交通と環境－悲観論	Richard E. ALLSOP	道路交通と環境との調和は、車の使用者の姿勢に関わるため困難をきわめる。交通のマイナス面を削減するためには、車両自体の改良、移動量の削減、人々の住居と活動拠点の変更等が要求されるが、地球温暖化の解消一つをとっても、悲観的なまでに大きな変革が要求されると論じる。
	16 <i>Road Transport and Environment: A Optimistic View</i> 道路交通と環境－楽観論	George DOBIAS	経済効率や移動の自由に伴う文化生活など、交通のもたらしたものは大きい。一方で危険や環境汚染問題も深刻である。だが筆者は、工業国はこれらの問題に、個々の国々もしくは地域と地球全体の両方に根ざした対策を今現在開始すれば、対処できるはずだと主張。

## 第3回ISIRTラウンドテーブル発表論文一覧 (IATSS Research Vol. 16, No.2)

	論文タイトル	著者	要旨
はじめに	<i>Introduction</i> モビリティの未来	Bernard GERARDIN	モビリティの発達は今日の社会の特徴であり、経済の成長とも深く結びついている。しかし、こうした成長が交通事故や環境破壊というマイナスの影響をもたらしているのも事実である。モビリティの未来が直面することになる安全と環境保護に関する問題提起が日本の団体であるIATSSによってなされ、これまで2度ラウンドテーブルが囲まれた。様々な問題提起と議論が行われた結果、今回は、モビリティを左右する要因を解明し、モビリティ、安全、環境の対立構造を分析し、解決への提案を行うことが、締めくくりの回の責任であるとする。そして、今後も独立、学際的、国際的、現実的という4つの要素を満たす枠組のなかで研究が行われるべきであるとする。

### 人的輸送－交通／移動

1	<i>Some Recent Methodological Developments in Our Understanding of Travel Behaviour</i>	Peter M. JONES	交通量の増大に伴い交通問題の変化に対し、政策決定者側の対応も20年前のそれとは違ってきた。本稿は、個人の移動を把握するための方法論を3つの側面から考察する。一つは今日の移動行動を分析するための概念の枠組
---	---	----------------	---

セッション1	1	移動行動の解釈における最近の方法論の発達		の強化、次に新たな交通政策に対する人々の反応を調査する方法の改善、そして公的管理者の人々の認識や態度を理解する上での積極的な関与である。
	2	<i>Prospects for Travel Behaviour and Travel Behaviour Research</i> 移動行動と移動行動調査の未来に対する所見	Jean – Pierre ORFEUIL	過去の経験的観察を通して（1章）変化する交通市場の概念的枠組を構築し（2章）、未来への展望を述べる（3章）。が、それに伴う概念的、方法論的必要条件が求められる（4章）。結論として、短期的な市場の中での民間による対処にとどまらず、教育や通信技術など、公的機関の関与も含めた長期的な対策に予算を投入すべきであると説く。
	3	<i>Emerging Issues in Travel Behaviour Research</i> 移動行動研究から発生する諸問題	Martin E.H. LEE - GOSELIN	カナダのケベック市で開かれた1991年国際移動行動学会で発表された諸研究の中から、研究者の動向および近年重要性を帯びてきた新たなテーマに焦点を当てる。注目に値すべきは、筆者が行ったE V使用のパイロット調査などを通して導き出された、人々の移動に対する計画性と「忍耐」の重要性であると論じる。

セッション2	貨物移動			
	4	<i>An Automated Underground Tube Network for Urban Goods Transport</i> 都市における物流のための自動地下道網	Masaki KOSHI	貨物の移動は渋滞と環境汚染の主要原因であり、貨物量の増加に従ってトラック運転者の不足も問題となっている。貨物移動を道路交通に頼っている限りこの問題は解決できない。ここでは筆者が3年前に提案した東京地下貨物輸送網の概要を説明し、フィージビリティ・スタディの結果も紹介される。
	5	<i>Development of New Information Systems for Freight Transport Operations in Europe</i> ヨーロッパにおける貨物輸送のための情報システムの展開	Daniel BOLLO	ヨーロッパで最近行われている「物流と情報システム／テレコミュニケーション」の研究成果を分析。物流業界での情報システムの実用化はますます進み、特に大型情報システムの導入や自動化が業界の変化に大きく貢献することは明らかだが、車両自体への導入に関しては近い将来の具体的な影響は見込めないと結論づける。
6	<i>On the Structural Change of Mobility Demand in Middle and East Europe</i> 中部および東ヨーロッパにおける移動需要の構造的変化について	Horst STROBEL	大きく変貌を遂げている中部／東ヨーロッパの、特に旧東ドイツおよび統一ドイツの交通システムの構造変化と、ヨーロッパ全体に与える影響という3つのアプローチを通して、ドイツとヨーロッパにおけるモビリティと交通への影響、そして交通政策、経済、科学が取り組むべき新たな問題に光を当てる。	

セッション3	モビリティの質			
	7	<i>Mobility and Accessibility for Elderly and Disabled People in Sweden</i> スウェーデンにおける高齢者および肢体不自由者のためのモビリティとアクセシビリティ	Agneta STÅHL	スウェーデンでは過去数十年の社会計画において、高齢者の社会参加が推進されてきたが、その実現には交通や輸送機関へのアクセシビリティとターミナルなどの物理的環境の整備が鍵となる。ここでは公共交通機関の車両の乗り降りを簡単にする設備の導入、また重度障害者のためのドアトゥードアのサービスなど、彼らの社会参加のみならず、生活上のため今日スウェーデンで行われている努力の一端を紹介する。
8	<i>Mobility and Accessibility for Elderly and Disabled People in France</i> フランスにおける高齢者と障害	Maryvonne DEJAMMES	1975年、フランスで初めて障害者の日常生活の問題に光が当てられて以来、建物の設備のみならず、モビリティと交通施設の面でも政策上の配慮がなされ、調査が進められてきた。現在フランスでは100都市で重度障害者に対する特別輸送サービスや地下鉄車両などへの乗り降りが	

	8	者のためのモビリティとアクセシビリティ		改善されているが、さらに同時にバスと道路のインフラの整備、市民への情報提供の促進などが待たれる。
	新たな情報技術が与える衝撃			
セッション4	9	<i>Smartening Road Traffic : The Role of GIDS</i> 道路交通の情報化（スマートニング）－GIDSの役割	John A, MICHON Marja J, KUIKEN John A, GROEGER	道路交通情報科学（RTI）の分野の発展とともに、人間がどこまで車両を効率的に、安全に操ることができるかが追求されてきた。ヨーロッパで行われたGIDS（ジェネリック・インテリジェント・ドライバー・サポート・システム）プロジェクトは1992年で完了したが、本稿では同システムの発展状況と成果を発表する。また、GIDSの無差別な導入には危険が伴うため、人間と機械インターフェイス哲学との調和も必要であり、未来のモビリティに関連して、こうした情報科学が社会に与える影響についても詳しく、また厳しい姿勢で受け入れていくべきだと結論づける。
	10	<i>Impact of New Information Technologies on the Development of Mobility</i> 新情報技術のモビリティの発展に与えるインパクト	Phillip B, GOODWIN	モビリティと情報技術の関係において、移動の代替機能として、モビリティ増大の道具として、また移動欲求の調整手段としての3つの側面から情報技術を論じる。それぞれに問題もあるが、いずれにせよ情報技術が、モビリティの便益が保たれ、さらに正常な活動に効率よく参加できるような代替手段を促進させることが望ましい。
	モビリティ、安全、環境の対立			
セッション5	11	<i>Conflicts between Mobility, Safety and Environmental Preservation Expressed as a Hierarchy of Social Dilemmas</i> 社会的ジレンマのヒエラルキーとしてのモビリティ、安全、環境保護の対立構造	Ivan BROWN	モビリティ、安全、環境保護の対立の問題は、それぞれに個人と集団との対立が存在するという社会的ジレンマを含んでいる。例えば、モビリティと安全との「平衡」を確保するためにはどちらかに「欠如」がおこる。これは別のレベル、例えば、交通機関内での競争は、社会的政治的目的と対立する、といったような同様のジレンマが発生する。筆者は、心理学の立場から、こうしたジレンマを階層化し、明確にすることで対策の一助になることを希望する。
	12	<i>The Evolution of Road Safety and Mobility</i> 道路交通の進化と安全	Mathijs J, KOORNSTRA	交通量の増大と安全の問題を理解し予測するために、数学モデルが用いられてきた。70年代初めにピークを示し、その後減少に向かっていて死亡率に着目し、進化とリスク適用モデルを用いた理論による分析結果を考察する。技術の進歩や設備の改善などのサブシステムが、長期的には安全性の増大に結びつくとしながらも、数学モデルの限界にも触れる。
	13	<i>Safety Versus Mobility</i> 安全 vs モビリティ	B, J, CAMPBELL	社会および経済の発展に高速道路がもたらしたモビリティの価値は大きい、同時に危険にさらされるという対立関係を生み出す。高速道路の安全確保に携わる筆者は、この問題を、個人を越え政府が扱うべき重要な価値の対立であるとする。どれだけの利益が安全によってもたらされ、どれだけの便益がモビリティによってもたらされるかを明確にすべきであり、科学の問題ではない、政策プロセスに関わるモラルの問題であると説く。
	モビリティ、安全、環境の対立を和らげる対策			
セッション6	14	<i>Controlling the Consequences of Mobility</i> モビリティ行動の結果（影響）をコントロールする	J, A, ROTHENGATTER	工業国におけるモビリティの急速な発達、第三次世界大戦とまで呼ばれるほど問題化しているが、同時に環境破壊という別の戦いの場も出現させた。個人のモビリティに対する欲求をコントロールするためには、個人の行動の結果を規制すればよいことになる。その例として、

セッション6	14			筆者はロード・プライシング、公共交通機関のプライシング、自家用車使用の規制など、中央による過激な対策が必要であると説く。
	15	<i>Countermeasures to Limit the Conflict between Mobility, Safety and Environment</i> モビリティ、安全、環境の対立を制限する対策	Pierre - Yves TEXIER	この三要素に直接挑むよりむしろ、解決に導くための道具（手段）を提案しようとする。自動チケットシステムがそれである。電子コンピュータを使ったシステムによって、交通全体を数量化し、交通使用者と交通供給者との関係を調整する。交通サービスのユーザー・サービスの使用もしくは供給の受益者、支払人、そして交通の生産者が契約のもとに関与することになるが、その実現には社会的側面が十分理解されることが必要であるとする。
	16	<i>It is Possible to Manage Mobility</i> モビリティの統制は可能である	Gotz WEICH	人間の基本的欲求としてのモビリティの制限は困難を究める。対策として様々な方策が考えられてきたが、筆者はテクノロジーに重点を置く。技術の問題は、個人の主観的行動から独立しているため、一律に適用でき、個人のモビリティと車が与えてくれる自由を制限することなく環境問題をも解決できるとする。
クロージングセッション	17	<i>A Pessimistic View</i> 悲観論	Dinesh MOHAN	理想的モビリティは論者によって基礎となる考え方や将来の展望も異なる。また、将来の展望は人類の問題解決能力への信頼によっても異なる。筆者は今後の四半世紀を先進工業国と低開発国（低賃金国）の格差に焦点を当てて論じる。国際政治や国際関係が現状のままである限り、地球環境問題は重大な局面を迎え、死傷者の数も減少しないであろうと結論づける。
	18	<i>The Future of Mobility : An Optimistic View</i> モビリティの未来—楽観論	Frank A. HAIGHT	人間ともの移動には様々な問題が関与するが、筆者は敢えて楽観主義の立場で、特に物流を中心に議論する。先進国は価格コントロールのメカニズムを通して道路空間の合理化を行い、交通を制限、一方途上国は既存の知識を活用して道路システムの建設の充実をはかる。