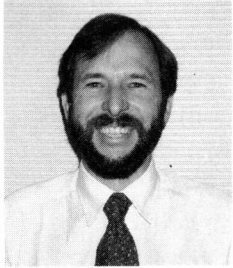


# 学際的アプローチと 政策決定者への働きかけ

M. E. H. リー・  
ゴセリン



カナダ・ラバール大学教授。交通問題を安全、エネルギー、環境の側面から幅広くとらえ、現在学際研究グループの長を務める。専門は運転者行動。最近は、人々の移動に対する計画性と「忍耐」の重要性について、また、環境、経済等の制約の中での将来の都市計画について国際的共同研究に取り組んでいる。

**野口** 今日はず、あなたの国での交通の状況および問題点をお聞かせいただきたいと思います。

**ゴセリン** カナダは大きな国ですが、人口は2,600万人しかいません。人口の大半は南部の細い帯状の地域に集中しており、他の北米の国同様、都市間の交通の主流は車です。過去50年間、この車の利用を促進するために施設が整備されてきたのです。また、長距離では飛行機も重要です。最近行われた都市間交通に関する調査によりますと、地域の発展のためには、都市間の交通を促進することが重要であり、そのためには、国の援助を目に見えるカタチで行うべきだとしています。地域の発展のために行われているといったことをはっきり言うべきだと。また、もうひとつ、酸性雨や温暖化といった環境問題への関心が高まるにつれて、石油代替や都市間の交通手段の代替といった話題へも発展しています。都市内交通も自動車への依存率は高く、モントリオール、トロント、バンクーバーでは交通網も発達しています。ウイニーペック、カルガリー等の小さな都市、人口50万から80万の都市では公共輸送は財政的に楽ではなく、人が少ないので地下鉄網やバス網が発展しないんです。こうしてみるとカナダの都市交通の将来は自動車に対する援助と深く関わってくると思います。しかし一方で土地利用に関しては規制を行おうという動きがあり、これは人口の分散を避けようとするものです。衛星都市や都市部の周辺地域における一ヶ所集中を行うことがカナダにとって重要な関心事になっています。

**野口** バンクーバーやトロントの周辺地域ですすめられていると聞きますが、この一ヶ所集中について、もう少し詳しく説明していただけますか。

**ゴセリン** 北米では、大都市圏で人口が集中し、地価が高騰する問題が発生しました。これらを解決するために、政府の援助で大都市と郊外とを結ぶ道路の整備を推し進める等、人口の分散につとめ、郊外も成長しました。しかし、逆に、もし人口が集中していればそれに応じた公共輸送を導入することも可能ですが、人口密度が低くなると、その地域に十分な公共輸送手段を導入することができなくなります。ですから、公共輸送のためには、ある程度の人口の集中が必要なわけです。また、1960年から90年にかけての時期は、人口分散に応じて必要となった道路を建設するための政府予算がとれたのですが、今やその予算もないので必要に応じて道路を敷くことは難しくなっているのです。

**野口** これまで交通の分野で、精力的に多くの研究をなさっていらっしゃいますが、今のあなたにとって最も重要な研究についてお聞かせください。

**ゴセリン** まず最初に私の研究チームについて説明しましょう。モントリオールには優れた大学がいくつもあり、これまでもネットワークモデリング等では世界的に高い評価を受けていますが、モビリティの将来に関する研究を行っている人も機関もこのケベック地域にはありませんでした。特に安全に関しては、もっと多くの研究が行われるべきだというだけでなく、そのための研究者が必要だったのです。そこで1980年代後半に、政府が交通安全に関する研究者を育成することになり出し、そのための援助も増やされました。こうした試みの中で、私どもラバール大学も研究の中心的存在となり、1990年には、モントリオール大学、シャープブルック大学とラバール大学が新たに研究チームを発足させました。

その年は私がコンサルティング会社を辞めて大学に移った年でもあります。その頃は、ちょうどさまざまな交通に関する研究への関心が高まった時期でもあり、ラバール大学の開発計画センターが、私に広域にわたる研究を統轄するように依頼してきたのです。6つの分野にわたる専門家と病院が参加してモビリティと安全性という学際的研究が開始されたわけです。

## M.E.H. LEE-GOSSELIN

**野口** さまざまな分野の研究者による学際的研究は、非常に重要であり、またその一方で多くの難しさもあると思うのですが、こうした研究はどのような人たちによって可能となったのですか。

**ゴセリン** ケベック政府の指導がなければ、このような研究はできなかったことは確かです。政府は75万ドルという多額の助成金の交付先を公募したのです。

**野口** あなたのような大学の教授がこうした分野で一般企業とつながりを持つことは可能なのですか。日本でもごく最近、大学と企業との共同研究が奨励されるようになりましたが、まだ一般的ではありません。

**ゴセリン** この研究チームは4つの学際的グループから成り立っていましたが、それぞれのグループは企業を含むスポンサーと提携することが奨励されました。テーマは、「大型車の安全性」、「都市計画から見た安全性」、「モビリティリスクとその評価方法」、「表示や掲示などのメッセージ」の4つですが、テーマによってはスポンサーのつきやすいものとそうでないものがありました。また、安全性の問題を広範囲から取り上げ、環境問題に関わる方々にも参加してもらったり、大型車の安全性に関しては、コンピュータの有効的な利用ということで、企業と共同で進めました。

**野口** あなたは、学際的アプローチにおける共通のテストリジョンの設定を強調しておられますが、テストリジョンについて少しお聞かせいただけますか。

**ゴセリン** ケベック広域のことをテストリジョンと呼んでいます。4つのチームが共同でこの地域でさまざまなアイデアを実施します。

**野口** 私の同僚でも実験をした人がいますが、都市計画に関してだけであり、学際的なものは行っていません。あなたのはもっと学際的ですな。

**ゴセリン** この点は1991年に参加した第3回のISI-RTラウンドテーブルの考え方に刺激されたものです。つまりさまざまなレベルの人たちが共同で作業を進めることが重要だということです。

**野口** 今回は、当学会の基本的な姿勢の一つでもある学際的アプローチについてお聞きしたいと思っていましたので、大変参考になりました。

**ゴセリン** もう一つ付け加えると、私たちの研究チームがISIRTのやり方を見習ったものの一つに運輸省や地方自治体に働き掛けるということがあります。世界各国でこのような成果があるといいと思います。

**野口** では、最後に、日本の交通状況についてのご感想をお聞かせいただきたいと思います。今回が初めての来日で、しかも限られた時間で日本の一部しかご覧になっていないとは思いますが……。

**ゴセリン** 5日間鉄道で旅をしましたが、その正確さと長距離列車の乗り心地の良さに感じました。また、駅名のローマ字表記など情報の質もよく、私のような外国人でも安心して旅行することができました。ただ、通りに名前が付いていないのには戸惑いましたが。しかし、地下鉄の表示板がとても高度なのでそれを補っていると思います。また、都市間の交通網の発達に注がれたエネルギーにも感じました。カナダに比べ、地形的には決して容易ではないと思うのですが、トンネル等にさまざまな技術が駆使されていることに驚きました。さらに、もうひとつ印象に残ったことは、他の国に比べ、都市部にも道路標識関係のメッセージがたくさんあるということです。リアルタイムの情報も多く見られました。

**野口** 今日は貴重なご意見をおうかがいすることができ、大変内容の濃いインタビューとなりました。どうもありがとうございました。

ゴセリンさんは、コンサルタントから大学教授になったばかりの中堅研究者らしく、精力的にモビリティと安全の問題に挑戦している。とくに、カナダのケベックを研究の拠点（テスト地域でもある）として、学際的アプローチの実践に力を入れている。しかも、彼は研究に国際的ネットワークを存分に利用して、国際的アプローチを確立しようとしている。ちなみに、彼自身、イギリスで生まれ、カナダで学び、フランス語で教鞭をとっている。

1993年7月18日実施 インタビュアー：野口 薫