

# 日本でも心理学者がもっと実際の場で活躍すべきだと感じました。

I think psychologists should also play a greater and more active part in actual problem spots throughout Japan.

## Dieter Klebelsberg

**長山** 交通心理学が最も発展し、盛んなのは西ドイツ、オーストリア、スイスのドイツ語圏だと思いますが、一体何人位交通心理学者がいますか。

**クレベルスベルク** ドイツ心理学者協会の交通心理学部会には約250人ほど所属しています。全員が研究者だということではなく、運転適性診断者が含まれています。研究そのものに関与しているのは、私の推定では大体25%位ではないでしょうか。適性診断

者も当然大学で心理学を専攻した専門家です。

**長山** 日本でも運転適性検査の実施状況を御覧になつたわけですが。

**クレベルスベルク** 私が日本で驚いたのは、本来心理学者が活動していなければならぬ地位や役割、立場で心理学者でない人が働いていることでした。適性診断は西ドイツでは技術管理協会(TUV)の医学心理研究所で、オーストリアでは交通安全監督局(KFV)で行われますが、すべて心理学者が行うものです。

**長山** ドイツで交通心理学は何時頃から始まったのですか。

**クレベルスベルク** ドイツで交通心理学の講義が始まられたのは1950年代の初め頃からだと思います。ケルン大学とチュービンゲン大学でした。だが、交通心理学という言葉はビュルツブルグ学派のアッハが1944年に応用心理学の本を出した時に、その一章として交通心理学という用語を使っています。

**長山** 古いところではマルベが1920年代に交通心理

## ディーター・クレベルスベルク

学の研究をしているように思います。

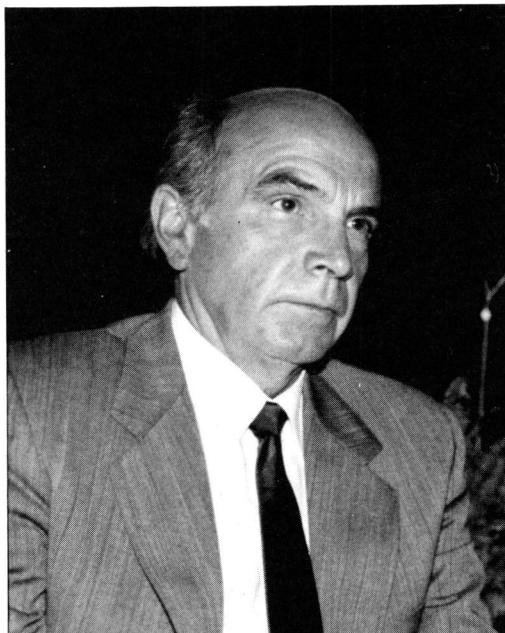
**クレベルスベルク** マルベは確かに交通心理学的研究活動もし、その面での業績を残していますが、交通心理学という言葉は未だに使っていません。言葉は別として、ミュンスターベルクやシュテルンなどの心理学史に名の残る人たちが1920年以前から交通心理学的な研究活動をしてきたのは事実です。ただ彼らの研究は適性の問題に集中してきました。

**長山** 交通心理学の研究発表を見ていますとドイツ語圏の3国の関係は実に密な感じがしますが、その他の国との関係はいかがですか。

**クレベルスベルク** イタリアとの関係は言葉の上の障害があるからかもしれません、比較的稀薄です。フランス、オランダ、英国、スカンジナビア諸国との交流は盛んですね。

**長山** 運転免許の二段階制度に関してのお話を聞いたときにも、ノールウェーとオーストリアとは類似したもののように受け取ったのですが、研究成果が制度の上にも影響しあうのですか。

**クレベルスベルク** 同じような制度がとられていますが政府間で正式にということではなく、研究情報の交



Innsbruck 大学応用心理学教授。初来日。オーストリア交通安全監督局の交通心理学研究所初代所長。著書「交通心理学」は世界ではじめての体系化されたものである。

換で非公式に結びついているということでしょうね。

**長山** 交通心理学と他の学問領域との学際的研究という点はいかがですか。

**クレベルスベルク** 学際的研究が通常のものだとはいえないが、ここ十年ほどその傾向は増大しているし、関係も密接になりつつけています。交通工学と

インタビュー

長山泰久

本学会会員。大阪大学人間科学部教授。交通心理学。暴走族、交通安全などの先駆的研究者としてわが国の交通安全教育に取り組む。最近では、交通における人間の行動・意識・思想などの文化的諸要因に関する国際共同研究に力を入れている。



自動車工学との関係は特に密接ですし、運転適性については医学との関係が密でしたが、適性の問題が少し後退してからは密接度が少し低くなりました。

**長山** オーストリアでは運転に対する薬物の影響を問題とする、薬物心理学的研究が行われていると聞きましたが、その面での医学との関係はどうなのでですか。

**クレペルスベルク** たしかにそのような場合には医学学者と密接な関係を持たなければなりません。法律的な理由があるからです。ただし、問題設定は非常に心理学的なもので、こういう薬物を使用するとどのような点で心理的・行動的な影響をもたらすかを研究するのです。いずれにせよ、その面での医学者との関係は密接です。

**長山** 日本の道路交通の実状を交通心理学者の目で御覧になってどのようにお感じになりましたか。

**クレベルスベルク** 心理学者としての印象で信頼性が高くなことを前提にしてお聞き下さい(笑)。あなたの車に何度も乗せていただいて、高速道路、国道などを見聞きした感想です。日本の運転者の運転能力は格段に高いと思います、安全確保という観点でも、交通の流れのスムーズさを確保するという観点からでも。例えば合流という点をみても日本では実にうまくいっているように見受けました。われわれの国では合流はぎくしゃくしたものになります。われわれの国ではライバル意識や攻撃性を運転にそのままあらわすからで、それがわが国では問題ですが、そのような運転を日本では見かけませんでした。

交通施設については、路面標示が日本では非常にうまく使われているのが印象的でした。速度なども路面に書かれていて、心理的には良い情報提示の方法だと思います。また横断歩道が強く印象に残っています。横断歩道の横の線がオーストリアではありません。この横の線があることによって車の運転者には心理的に抵抗感が生じて効果があり、優れたものだと思います。もし日本でそれを改善する必要があるとすれば、横の線の幅を現在の二倍程にすれば

もっと有効になるのではないか。」

長山 いろいろお誉めの言葉がでましたが、きっと問題点をも感じておられると思いますが

**クレベルスペルク** 自転車と歩行者が同じ空間を使用しているのは気になりました。現実に接触事故も起こっているでしょうし、コンフリクト事態、ニヤアクシデントの状況が数多く生じているのではないでしょうか。この点に関してはもっと細かい区別をつけた規則を作るべきでしょう。

**長山** 最後に日本の交通心理学あるいは交通心理学者に望むことをお述べ下さい。

クレベルスベルク いろいろな交通心理学の研究を実際に示して頂きました。興味深く受けとめましたが、それが他の機関にどのような影響を及ぼしているのかがどうも理解できませんでした。先にも言いましたように、本来心理学者が働いているべきところで働いていないことに驚きました。もっと日本でもそのようなところで活動し、効果を上げていかなければなりません。

日本ではまだまだ交通心理学がこれからも発展する可能性があると思います。特に人間工学的な側面での研究は道路交通の安全と効率に大きな成果を上げることが期待できるのではないでどうか。

われわれは日本の交通心理学の研究成果を数多く知りたいと念願しています。日本の交通心理学者と良好な関係をもち、研究の交流を密にしたいと考えていますのでドイツの学術誌にもせひとも発表して頂きたいのですね。

長山 いろいろと貴重なご意見有難うございました

インタビュー後記

クレベルスペルク教授に初めてお目にかかつたのは昭和48年マンハイム大学の教授である彼を訪れた時である。現在では生れ故郷の落ち着いた生活をされているが、ドイツ交通心理学界ではアカデミックな学者として評価は高い。交通心理学者の問題提起は自分の経験に基づくところが大きいが、これまでのドイツやオーストリアとは異った日本人の交通行動を体験され、どのような学問的発展に結びつか楽しみである。