

## 国際交通安全学会30年のあゆみ

1974～2004



### 学会の設立期: 1974～1984

財団法人国際交通安全学会が設立されたのは、1974年(昭和49年)9月17日のことである。当時は、交通事故死者が減少傾向に転じたとはいえ、1万1千人を超える状況にあり、その対応が急務の社会背景にあった。本田技研工業<sup>⑭</sup>では、昭和45年に安全運転普及本部を設置し、二輪車の運転者を中心とした安全運転教育に取り組んでいたが、非常に複雑な背景を持った交通という問題に取り組むには、企業の枠を越えた多くの専門分野を有機的に結合した新しい学問的研究が必要であることが痛感されていた。こういった背景から、1973年初旬に、交通とその安全に関する諸問題を研究し、理想的な交通社会の実現に向けた活動を推進する場を求めて財団の設立準備に入り、志を同じくされる多くの方々の熱意とご協力によって、交通を共通の分野として中立の立場で自由に議論し、研究を行う場として国際交通安全学会の設立に至った。

しかしながら、それまで個々の専門分野で議論・研究されてきたものを、交通という共通の場で議論するための準備が個々の関係者の中でできていたわけではなく、もちろん共通の尺度もなかった。最初の5年間は、とりあえず共通の課題を設け、議論を繰り返すことによって相互理解を図り、学会の本来あるべき姿と目指すべき方向性を模索すること、そして学会としての基礎を構築することが大きな命題であった。この学会が生まれ、その方向を模索する時期に、こういった議論と試行を重ねたことが、学会関係者間の人間的、学問的な融合を促し、その後の学会活動の財産となって学際的研究の推進力となり、学会活動が社会的に高い評価を受けるようになる原動力となった。

そして第2期につながる後半5年間の活動では、ここで築かれた学会の基礎をベースに、学会の核となる五つの専門部会の活動が充実して現在の学会の基本が構築されるとともに、研究活動においても社会的に高く評価される大きな成果を生み出し、社会に発信されるようになった。

### 第2期／社会貢献と国際交流期: 1985～1994

設立期を受けた第2期は、国内にあっては交通の諸問題に対する研究成果を積極的に社会へ発信し、交通社会への貢献を行った時期であり、海外に向けては道路交通の未来を人類共通のテーマのもとで議論する国際的な場作りと、新たにモビリティ社会を迎える国々へ貢献を図る国際交流の時期であった。

特に、国の「交通安全施設等整備事業五箇年計画への提言」では、第4次計画の策定時期に際して、学会が社会に発信してきた数々のメッセージを集大成して、「円滑性」の確保のための運転者の自律的安全行動の高揚を提言としてまとめ、その後の第5次計画における交通事故分析体制の確立とこれに基づいた効果的な事故防止策の提唱へ受け継がれている。また、学会活動の一つの核である研究調査分野では、交通に関する社会的ニーズを六つの分野(高齢者・安全・教育・交通社会の価値観変化とモビリティ・情報・政策提言)に分類し、社会のニーズに応えるべくより熟成された成果を目指した時期でもあった。

また国際交流の分野では、日米欧の交通に関わるさまざまな分野の研究者が一堂に会して、道路交通の将来に関する共通のテーマを学際的に討議する、世界でも例のない試みとしてISIRT (International Scientific Initiatives on Road Traffic) ラウンドテーブルが1989年から3回にわたって開

催され、1993年にはその成果のまとめを全世界に発信した。また、日本の隣人であり、新たにモビリティ社会を迎えるアジア地区の国々に貢献するための活動も行われ、特にIATSS Reviewのインタビューをきっかけに始まった日中交流事業は5年にわたって行われ、日本の交通社会の経験を基本に、交通とその安全に関する共通の話題を討議し、相互理解と情報の交換を行った。残念ながら1989年の天安門事件を契機に交流は途絶えることとなったが、この交流の成果は現在の中国の交通社会の中に生かされている。さらに、1984年に設立されたIATSSフォーラムの第1回研修が1985年に開催され、現在のASEAN 9か国の研修参加、延べ627名の修了生を送り出すとともにそのネットワークの構築につながっている。

### 第3期／転換期：1995～2004

学会設立後20年が経過し、第2期を受けたその後の10年は、さまざまな意味で学会活動のあり方を見直し、時代の変遷に従った転換が求められた時期にあった。急速に伸びていた日本経済もバブル崩壊を契機に景気の低迷が続き、学術の世界でも活動の縮小を余儀なくさせられ、社会貢献活動といえどもその運営に腐心させられることとなった。幸い、国際交通安全学会では安定した資金面の支援が得られ、基本的な活動に支障をきたすことはなかったが、効率的、効果的な学会活動を考えることが必要になってきた。また、社会全体において公益法人としての運営の健全化、透明化が話題となり、公益法人法の改訂に伴う学会運営の変更など、大きな転換が求められた時期でもあった。

また、モータリゼーションが進む中、交通の諸問題に取り組むためには学会が進めてきた手法としての学際研究の有用性が広く認識され、多くの場で取り入れられるようになってくるとともに、「交通の円滑と安全」ばかりではなく、環境、バリアフリー、市民参画のまちづくり、情報システムなどの多様化した分野が求められる時代となった。学会内でも、第2期に展開した社会的ニーズに対応した分野を絞った研究が大きな成果をあげた反面、分野ごとの専門性への偏重が、学会本来の学際的研究からの乖離につながることが懸念され、学会活動のあり方が改めて議論、検討された。そういった背景を踏まえて、1995年に開催された「ポスト二十周年を考える会」では、研究調査の領域ではテーマ提案制度と中長期テーマの導入、プロジェクト運営管理の公開・厳正化の促進、国際交流の領域では大きなシンポジウムなどの交流に代え、アジアを中心としたより実務的な交流への転換、シンポジウム活動の領域では交流機会の少ない地方への発信など新しい展開に向けた議論、提案がされ、その後、従来の活動に加えてより広い分野にその活動の場を広げていくことになる。

### 学会運営の転換

第3期においては、学会運営の上でいくつかの大きな変化があった。1997年に改定された公益法人法により、財団運営に厳格化と公開性が求められた。それを受けて1998年には学会の寄附行為が改訂され、従来の特別評議員制度が廃止されて新たに評議員会が15名の評議員の構成で立ち上げられた。さらに、学会運営の基準となる学会規程が改訂され、特に財務上の運用が厳格に定められるとともに、web上での情報公開が始められた。バブル崩壊による経済の低迷に加え、公益法人の経営を厳しく管理することが求められたことにより、IATSS内部でも経理業務のみならず、プロジェクトの予算・実績と実務の管理といった経営の厳格化が進められた。

また、学会も設立二十年を過ぎ、設立期の会員の多くが顧問となり、学会の運営も新しい世代へと移行する時期を迎えていた。これまでも多くの新しい会員を迎えてきていたが、世代交代が進む中で、会員個々の意識も変化してきている。とりわけ、学会設立期と比べ、交通を取り巻く環境や技術も大きく様変わりしてくるとともに、学会が推進した交通の諸問題に対する学際的な取り組み手法が社会全体で高い評価を受け、同様な取り組みがさまざまな場で行われるようになってきた。こういった時代背景の変化により、第3期は国際交通安全学会の社会に果たす役割と、位置づけをもう一度見直し、学会がこれから進むべき方向を再び模索した時期でもあった。

## 学会活動の転換

研究調査活動においては、おおむね第2期の活動が踏襲され、交通安全施設等整備事業五箇年計画では、1995年の第6次五箇年計画で、交通施策の効果評価の必要性とその実践システムの構築や交通業務の一部を民間委託することなどの提言を行ったが、後に経済状況の厳しくなった時代背景によってこの計画の実行は7年間に延長され、国の交通安全基本計画(5年)と時期的差異が生じた。そのため、7次計画では国の交通安全基本計画とは別に、交通安全施設等整備事業長期計画として2002年に提言を行っている。

この時期の研究調査活動は、交通社会の変化に応じて、ITSをはじめとする情報システムの研究、市民参画によるまちづくりのあり方、高齢者や障害者に対する交通バリアフリーのあり方などの分野が注目された。その中で、交通事故死者を半減させる手法の研究では、市民が参加する交通安全対策支援システムを構築し、鎌ヶ谷市を主体に実行してその有効性を示した。また、1995年に発生した阪神・淡路大震災では、いち早く調査チームを編成して実地調査を行うとともに災害時の道路交通についての研究を進めた。さらに、高齢者の交通問題の研究の中から実現可能な一つの事例として提案した「ヒヤリ地図づくり」の手法は、各地の交通安全ボランティア活動や全国交通安全週間などの活動で取り上げられ全国的な広がりにつながったこと、障害者や高齢者の交通バリアフリー研究から交通バリアフリーに対する正しい社会認識のあり方の提示や、教科書の記述の訂正にまでつながったことなど、多くの新しい分野の研究が進められた。しかしながら、第2期から続いた社会的ニーズに対応した研究が大きな成果をあげることができた反面、また研究活動の予算実績の管理が徹底されたことなどから、研究が短期化、専門化することによって、学会本来の学際的研究テーマが少なくなったことも確かなことであり、研究調査のあり方が議論され、学際的テーマを企画委員会主導で行う手法などの検討、試行が進められている。

国際交流活動については、この時期、学会の財務状況もあって大きな活動はなかったが、いくつかの新しい試みが行われた。まず、第2期のISIRTラウンドテーブルを受けたポストISIRTの活動として、欧米各国の交通データベースの作成を行い、ISIRT活動の区切りをつけた。そして、新しい世代の育成を目的にISSOT(International Student Seminar on Transport Research)を1995年に立ち上げ、交通に関わる分野に学ぶ留学生や日本の学生を中心に、交通に関する共通の話題を議論・研究するシンポジウム活動として日本国内と海外で隔年開催し、次代を担う研究者の育成を行ってきた。また、国際交流活動を推進するための海外における協力者を求め、海外特別顧問制度を新たに発足させ、現在20名の方々に協力をお願いしている。

シンポジウム活動では、ISSOTの開催の他に、急速に進むIT技術が交通へ応用される中で、議論されにくい技術以外の諸問題を取り上げた「ITS導入とシステム・法律・ユーザの諸問題」(2002)、車社会の将来を展望する「車社会はどう変わるか」(2000~2001:3回開催)、内閣府との共同開催での「世界一安全な道路交通の実現を目指すキックオフ・ミーティング」(2003)など、時代の変化に対応した活動を続けてきた。また、「ポスト二十周年を考える会」の提案を受けて、東京以外の地域でシンポジウムを開催して地方発信の機会を設けてきた。

その他、広報・出版活動、褒賞活動もこれまでの活動を着実に展開し、安定した質の高い学会活動を定着させてきている。この時期、特に普及してきたのが情報のシステム化である。社会全体に個人ユーザのコンピュータが普及するとともに、情報のネットワーク化が急速に進んだ結果、多くの情報が情報通信のネットワーク上で交換されるようになった。国際交通安全学会もこの社会情勢に呼応し、学会ホームページを立ち上げて、学会のPRとともにIATSS ReviewやIATSS RESEARCHの電子出版など、ネットワーク上での情報の開示・広報活動を展開するとともに、学会メンバー相互のネットワークを経由した情報交換やネットワーク上での情報取得を促進してきた。



シンポジウム「ITS導入とシステム・法律・ユーザの諸問題」(2002年11月)



ISSOT

## 設立三十周年記念事業



IATSSホームページ(初期のデザイン)

学会設立三十周年の企画準備は、2001年から検討を始め、2003年に準備委員会を設けて具体的な企画を開始した。交通に関わる諸問題のシンポジウムなども検討されたが、一般的なシンポジウムは学会以外でもさまざまな形で開催されており、30年という節目を考えた時には、国際交通安全学会の本質的なものを振り返るような企画が望まれ、学会内のワークショップの開催、記念式典の開催、記念出版物の発行の三つの事業を行うこととなった。

ワークショップについては別途まとめているが、シンポジウム委員会に企画、推進をお願いし、「10年後に交通事故死者を半減させるために」をテーマに自由闊達な意見交換をする場として多くの学会関係者が参加のもと2004年8月2日、3日の2日間にわたって開催された。

2004年10月29日に開催された、学会設立三十周年記念式典では、国際交通安全学会の長年の成果を評価していただき、警察庁長官より設立二十周年時に続いて2度目の長官感謝状を賜った。さらに、警察庁長官、内閣府審議官、本田技研工業(株)社長よりご祝辞をいただき、学会活動への高い評価と今後の活動への

期待が寄せられている。式典後半には、350名の内外の関係者にワークショップの成果報告を行っている。

また、これまで何度も国際交通安全学会賞の業績部門の候補にあげられながらも、学会との関係から受賞が見送られていたホンダの安全運転普及活動に対し、三十周年という節目を機に顕彰できないかとの提案が出され、さまざまな角度からの検討と、各方面の方々のご意見を参考にして、記念式典において感謝状を贈呈した。これは、モータリゼーションが発展する中、初期の段階から運転道徳を基盤とした交通教育が考えられ、それを実践する場として鈴鹿サーキット、交通教育センターなどの設立によって、事故の未然防止のための安全運転研修プログラムの充実や安全な運転の理論と実践を基本とする交通教育の普及の先駆けとなった業績に加え、ホンダ安全運転普及本部の全世界的な安全運転普及活動や鈴鹿モビリティ研究会における地域に密着した交通安全教育の実践などが高く評価されたものである。さらに、こういった活動を通じて得られたデータやノウハウは、国際交通安全

学会の活動にたいへん有用な情報や示唆を与えるとともに、協働して交通安全の調査研究に取り組んでいただいたことが、理論と実践が両輪となってはじめて実現する交通安全活動の大きな力となってきた。このような経緯を踏まえ、国際交通安全学会として、その活動を支援していただいた10か所の実践の場である事業所に対して感謝状を贈呈した。

## 将来に託すもの

交通に限らず、20世紀から社会の状況は急速な変化を続けており、21世紀に入ってもその変化はさらに加速していくものと思われる、その中には技術などの急速な進歩や全く新しい概念の導入とともに、集約化・衰退化していくものもあると思う。しかしながら、人間が人間であるためには移動手段を放棄することは不可能であり、交通社会は形を変えながらも継続、発展していくと思われる。交通社会、とりわけ道路交通においては人、車、道路の相互の関係に加え、経済活動や社会活動などの分野が複雑に作用して成り立っているものであり、よりよきモビリティ社会を実現していく国際交通安全学会の活動は今後も変わらない社会的位置づけにあると考えられる。

交通事故死者は関係者の努力で減少傾向を保っているものの、交通事故そのものは増加し続けており、さらには安全以外の交通の諸問題についても一層の研究活動が望まれている。そういった交通社会の負の要素に対応するために重要なことの一つは人の意識の問題ではないだろうか。交通事故の多くは、人がルールを守る意識が強ければ防げたものであると言われる。交通社会の中の一員であることを自覚し、交通の規則をモラルやマナーで曖昧にしないでルールとしてきちんと守るという意識教育が必要であり、一方で、交通を研究する関係者においてもよりよきモビリティ社会を築き上げるのだという強い意識が必要であると思う。こういった学会設立時の理念と熱意を保ち続けることこそが、理想的な交通社会の実現を目標とする国際交通安全学会の活動を支えてくれるものであり、さらなる10年を見据えた活動を継続させていく原動力となるものであり、大きな世代交代の時期にさしかかっている国際交通安全学会の今後の一つのあり方は、それを次の世代に継承していくことであると思う。



国際交通安全学会設立三十周年記念式典(2004年10月29日)



感謝状を受領する