

IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) (フランス交通・空間計画・開発・ネットワーク科学技術研究所) の Versailles-Satory 研究施設で開催された交通心理学の日仏ワークショップに参加しましたので、下記のとおり報告します。

1 期間と名称

2017年9月13-14日 French-Japanese workshop

2 ワークショップの概要

事前に作成された参加者リストに基づくと、日仏双方から合計で30人の参加者があった(ポスター送付者4名を含む)。このうち、日本側参加者は、10名(ポスター送付者3名を含む)。

2-1 ワークショップにおける発表内容

フランス側参加者には、人間工学あるいは認知心理学の領域が専門の研究者が多かった。フランス側研究者の発表内容を、研究ツールと交通参加者の観点から分類すると、以下のようリスト化することができる。

① 規範・安全行動と文化差、性差

Julien Cestac, Marie-Axelle Granie などの発表

② 自転車・歩行者のリスク認知とリスクテイキング

Viola Cavallo, Nadine Chaurand などの発表

③ 高齢ドライバー

Maud Ranchet, Isabelle Milleville-Pennel などの発表

④ シミュレーションツール、人と技術の相互関連性

Stéphane Espie, Daniel Mestre, Nguyen-Thong Dang, Stephanie Coeugnet

⑤ 歩行者ナビゲーション、マス・トランジット

Vakerie Gyselinck, Allan Armougum などの発表

⑥ ヒューマンファクター(デザイン・視認性)

Roland Bremond, Jean-Marie Burkhardt などの発表

2-2 太田会長の発表について

Dr Viola Cavallo とともに、本ワークショップの立上げ及び企画をされた太田博雄会長が発表された内容を、僭越ながら以下に紹介する。

・演題：The correlation between cognitive ability and driving competence, especially on meta-cognitive skill

・背景：高齢ドライバーが可能な限り長く運転できることが重要である反面、高齢ドライバーは自身の運転技能などを過大評価しているとされる。また、運転行動の階層モデルに照らすと、自分の運転などの状態を客観的に判断するためのメタ認知が極めて重要である。

・目的：認知機能の低下と教育可能性に注目して、高齢ドライバーのメタ認知スキルの特性を探索する。

・方法：運転免許更新の機会を利用して、自動車教習所で 69-92 歳のドライバー 1,047 人に認知機能検査、運転走行、運転行動の自己評価、補償行動の調査を実施した。

・結果：①年齢の高い高齢ドライバーでは、認知機能が低い人は、自己評価スキルも低い。②年齢が高くなるほど、補償行動が下手になる。補償行動は、認知機能の低下とは関連がみられない可能性がある。③補償行動スキルは、自己評価スキルと関連しており、この傾向は、年齢の低い高齢ドライバーに顕著であった。

2-3 報告者の発表内容

報告者は、**Police surveillance and its impact on driver behaviour: preliminary result** と題して、現在進行形の観察研究の結果と今後の予定を方向した。発表の要点は、以下のとおりである。

・背景・課題：交通切符を切ることを目的とした旧来型の交通取締り活動だけでなく、警察による事故抑止を目的とした監視活動を、より効果的に実施することには一定の意義がある。ところが、効果的な監視活動の実施方法については知見が少ない。

・方法・結果：交通事故の地理情報分析に基づき、交通事故多発地域において実験的に実施した警察による監視活動の実験と、その効果を検証するために実施した観測調査の結果を報告した。

・今後の予定：得られた結果に基づいて、新たな監視活動の実験と効果検証のための観測調査等を計画中である。

3 IFSTTAR について

初日の昼食時に隣り合わせになった Dr Viola Cavallo から、IFSTTAR の研究所の様子についても聞くことができた。IFSTTAR の前身であった INRETS(国立交通・安全研究所)と LCPC(道路・橋脚中央研究所)が 2011 年に合併して、現在の組織形態となった。IFSTTAR のホームページによると、都市計画、交通工学、材料工学、自然災害、物流と人の輸送、インフラストラクチャー、交通システムと安全、交通利用者の側面からみた研究(経済面、社会面、健康、環境、その他の人間的側面)を行う 2 省合同の公的研究機関である。

基礎研究を担う機能と、研究者育成の機能を両方持ち、研究ユニットでは、研究プロジェクトに従事するとともに、博士号取得を希望する学生を集めて研究を行わせている。

なお、現在は、研究者は研究に専念できる立場にあるが、将来は、大学教員の役割も担うことになるかもしれないとのことであった。

5 ワークショップ全体を通じて

日本側参加者と比較すると、フランス側参加者には、人間工学系あるいは基礎研究を行う研究者が多かった。ドライビングシミュレータの研究者にも、元々は心理学を勉強したが、現在は、完全に技術系の研究を行っているという人もいた。

IFSTTAR の方々が、日仏の参加者どうしのネットワーキングや議論が進むように工夫してプログラムを作っていたことが伝わってきた。昼食会と夕食会を含め、2日間にわたって大変に歓待をしていただいた。IFSTTAR の Versailles-Satory 研究施設の所長である Mr Jean-Bernard Kovarik が、2日目には昼食及び大半のセッションに同席くださり、閉会セッションでは、太田会長の挨拶の後に、流暢な日本語を交えてご挨拶くださった。

日本交通心理学会及び IFSTTAR の関係者の方々には、このような貴重な機会を与えていただきましたことに深く感謝申し上げます。