## 留学便り

## ドイツにおける交通心理学の現況

蓮 花 一 己\* Kazumi RENGE

西ドイツ (ドイツ連邦共和国) 政府の DAAD 留学生 として1981年6月から1983年3月までの一年九カ月間, ケルン大学に籍を置き,ドイツ交通心理学の研究成果に接することができたので,その現況をここに報告したいと思う。

DAAD (ドイツ学術交流会) はフンボルト財団と並 ぶ西ドイツの政府留学機関であり、フンボルトが中堅以 上の研究者を対象にしているのに対して、年齢32歳以下 の若手研究者を対象としている。人文・社会系 7,8名、自然科学系 7,8名、音楽の分野で 7,8名、ドイツ文 学10名、計35名の留学生が日本で毎年募集されている。心理学は自然科学系に含まれている。フンボルトは書類 選考だが DAAD は語学・面接試験が実施される。しかし、筆者の印象では DAAD でも提出書類の内容が大きなウェイトを占めるようである。筆者が採用された理由は留学受入れ先のケルン大学 U. Undeutsch 教授の明快な推薦状と交通心理学という実践的で珍しい分野が幸いしたのであろう。

さて、1981年6月9日に大阪発のルフトハンザ航空の飛行機で日本を離れて、翌日ハンブルクに降り立った。他の何人かの日本人・韓国人の留学生達と共に鉄道でLüneburg という小さな町へ行き、ここにあるゲーテ協会(Goethe Institut)で10月までの4カ月間ドイツ語を集中して学んだ。

フンボルト留学と異なり、DAAD 留学生は学生登録 されるため、各大学が実施する外国人学生のためのドイ ツ語試験に合格しなければならない。試験の形式は大学 により異なるが、ミュンヘン・ハンブルク・ケルンのよ うな大都市ほど難しくなりつつあるのが実情である。こ の試験に合格しない者は学部での専門の講義を受けるこ とができずに、外国人学生のためのドイツ語コースに出

\* 大阪大学人間科学部産業行動学研究室 Department of Industrial Psychology, Faculty of Human Sciences, Osaka University 席することを義務づけられる。このコースが月曜日から 金曜日まで連日午前中いっぱい続くので、自分の研究を しようとする者は語学試験に合格するのが前提となる。 従って DAAD 留学生にとって Lüneburg のゲーテ協 会でのドイツ語コースは大学での入学語学試験の準備を 目的とする。ゲーテ協会も心得ていて、コースの途中で は模擬試験のようなこともしてくれるので親切である。

ゲーテ協会はドイツ語教育とドイツ文化を世界に広め 国際交流を深めるために第二次世界大戦後設立された機 関で、世界各地に支部をもっており、日本にも東京・京 都・大阪に支部がある。ゲーテ協会の卒業資格は色々な 分野で正式資格として認められる。例えば初級終了資格 は外国人が西ドイツで職を得る ため の必須の条件であ る。西ドイツのゲーテ協会の初級コースには労働者予備 軍のような若者が世界中から集まっている。外国人労働 者問題は西ドイツの深刻な社会問題であり、政府は60年 代に奨励した外国人労働者 の 導入政策を今や逆転させ て、外国人労働者とその家族をトルコやイタリアなどの 母国へ帰らそうとしている。そういう意味から言えば、 ゲーテ協会で出会った陽気な若者達の前途も決して明る くはないだろう。

Lüneburg のゲーテ協会は DAAD 留学生の拠点の一つとなっているらしく、中級クラスの受講生の7~8割が各国からの DAAD 留学生であった。ドイツ語の授業は皆げんなりするほどハードで、昔に比べると時間数も減ったとはいえ、それでも一週24時間の授業時間は応えるし、加えて宿題に追いまくられて大変だった。授業内容は読解・文法・手紙文が中心で、聞き取りや会話の比重は比較的少ない。しかし、あるテーマを決めて各人が口頭発表し質疑応答を行う形式の授業もあり、全体として発表能力の育成という観点で授業プログラムが作成されているようであった。会話練習の乏しさに対しては、他の西欧諸国(とくにイタリア・フランスなどのラテン諸国)の受講生から批判もなされたが、筆者のその後の

留学経験から見て、日常の会話能力はその国に長期間滞在すれば得られると言える。しかし、発表能力や討論の力は基礎が身についていない限り伸びることはありえない。それ故、ゲーテ協会の方針は科学者育成という立場に立てば全く正しいと思う。手紙文の練習にしても最初はその必要性について疑問もあったが、日常の用事は電話で済ませることが多いドイツでも、研究者を訪問する際には手紙で予約を取る手続きをするケースが多く、ゲーテ協会での練習がどれほど役立ったかしれない。

Lüneburg と ゲーテ協会での思い出は多いが先を急ぐ。9月末に妻が来独して、10月からケルン生活が始まった。最初は家捜しと入居書類の作成に振りまわされ、すぐに例の入学試験の日となった。試験内容は Diktat (4回読み上げられるテキストを語句通りに書き取る)、Wiedergabe (2回読み上げられるテキストを要約する)、Leseverständnis (読解)、Grammatik (文章書き換え中心の文法)から成る。幸い合格できたので学生登録を済ませて実質上の留学生活の開始である。

筆者が所属するケルン大学は西ドイツでも4番目に大きな大学で、当時で学生数が約3万5千人程であった。ケルン大学の心理学科は数学一自然科学部、経済一社会科学部、哲学部に分かれていて、Undentsch 教授の講座は数学一自然科学部に属している。心理学専攻の学生は各学年200名を越す。実質上私立大学の存在しない西ドイツでは、日本の高等学校に相当するギムナジウム(Gymnasium)において大学入学資格 Abitur を取得すれば、どの大学・学部にも原則として入学可能である。しかし、Abitur 取得者が増加するにつれて、Abitur の成績で大学や学部を振り分ける中央選別制度(ZVS)が1972年以降採用されている。ZVSが実施されるのは希望者の多い学部・学科に限られており、建築学・土木・化学・電気工学・医学などと並んで心理学もこれに含まれている。

ケルン大学の心理学専攻の学生達は10月始めに教官達からオリエンテーションを受けた後に自分の所属講座を決定する。心理学という専門分野の方が学部に優先しているのが興味深い。それにしても3学部の心理学研究室の6名の教授と30数名のスタッフで計一千名を越える学生を相手にするのは大変であろう。そうした理由からか教授やスタッフと学生との結びつきは筆者の予想よりはるかに稀薄であった。ちなみに大阪大学人間科学部の場合心理学関係のスタッフは教授以下20名強であるのに対して、毎年の学生のうち心理学を専攻する者はほぼ30数名にすぎない。ドイツでもマスプロ教育の弊害が議論されているとはいえ、現在の教育システムが存続する限

り、現状を変えるのは容易でないとの印象を持った。

Undeutsch 教授は裁判心理学の世界的権威であり、ドイツ心理学会編の心理学ハンドブック(Handbuch der Psychologie)の第11巻目の裁判心理学(Forenische Psychologie)の編集も行っている。この本の一部が東京大学出版会より『証言の心理』として出版されているのでご存じの方も多いであろう。交通心理学の分野でも教授は創始者の一人として事故研究や運転適性診断・鑑定の分野で著名である。ケルンの研究機関で活躍している交通心理学者の多くが Undeutsch 教授の指導を受けたのである。

ケルン市はライン川に面するライン地方随一の商業都市であるが、ここには西ドイツの道路交通研究の中枢と言われる連邦道路交通研究所(Bundesanstalt für Straßenwesen,以下 BASt と略す)がある。BASt は西ドイツ政府交通省付属の研究機関として1951年に設立され、人間と車、道路、環境、交通社会の多様な問題を扱っている。1970年にドイツ連邦議会の決議に基づき、道路交通の事故研究の中心的存在となっている。研究所の人員は350名程で、そのうち110名程が研究者である。研究所はBセクション(道路工学)、Vセクション(道路交通工学)、Uセクション(道路工学)、又セクション(本部)の4部門で構成されており、各部門はさらに3ないし4つの部局に細分される。そして各部局はいくつかの研究グループから成り立っている。事故研究部門の部局及び研究グループは次のようなものである。

部局:研究計画と研究調整

研究監査と調整

研究プログラムと研究プロジェクト

研究の展開

部局:研 究

心理学・教育学・社会学

医学

車両工学

道路工学

部局:評 価

評価と指導 I

評価と指導Ⅱ

科学情報業務

部局:効率コントロール

有効性研究

対策の判定, 科学分析

統計

研究の実施段階に対応して部局が構成されているのが 特徴であり、任務遂行型の組織構成と言えよう。事故研 究部門の年間予算が約5億円ほどであり、事故研究の総 本山として西ドイツのみならずオーストリア、スイスな どの研究者・研究機関にも研究を委託している。委託研 究が活動の中心であるが必ず研究所の研究者がアドバイ ザーとして研究計画の段階から最終段階まで関与してい るのが日本にない点である。もちろん委託研究のみなら ず、研究者を各地から集めたプロジェクトチーム方式で の研究,他の研究所との共同研究,BASt 自らの研究も 行われている。その研究態勢の柔軟さは国立の機関とは 思えないほどであった。 筆者自身も留学期間の後半は BASt から委託研究費をもらって、"Junge Kraftfahrer in Japan"(日本の青少年ドライバー)という報告書を まとめた。BASt の事故研究部門が刊行している報告書 には Unfall-und Sicherheitsforschung Straßenverkehr (道路交通の事故・安全研究) と Forschungsberichte der BASt Bereich Unfallforschung (BASt 事故研究 部門研究報告書)、という2つのシリーズがあって、筆 者のは後者の92号である。両シリーズに関心のある方は 下記の住所に連絡していただきたい。BASt は最近ケル ンから近郊の地へ移転した。

> Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung Brüderstraße 53 D-5060 Bergisch Gladbach 1 West Germany

BASt の研究態勢の柔軟さと出版広報活動の豊富さは素晴しいもので、日本もこういう研究システムのソフト面での充実をはかるのが重要である。その後学会で他の研究者達と話をする機会があったが、今や大学でも研究所でも BASt からの研究資金がなければやっていけず、オーストリア・スイスでの交通心理学研究にも支障をきたすぐらいであるという声が多かった。

BASt の交通心理学者は7,8名であり、そのリーダーと目されているのが G. Kroj 教授である。Kroj 教授はかつて Undeutsch 教授のもとで助手を勤めていたということで、交通安全教育(運転者教育、違反運転者教育)の分野で著名な研究者である。現在、BASt 事故研究部門の評価部局長という地位で、研究全般に関与しており、その影響力は大きい。昨年日本を訪問されたので個人的に知っておられる人も多いであろうが、気さくで陽気な人柄で他の研究者からも好かれているようで、研究のまとめ役・リーダー役としては理想的ではなかろうか。とにかく、ケルン滞在中公私にわたって親身になってお世話頂き本当に感謝している。その他、BAStの交通心理学者には Dr. H. Heinrich, Dr. I. Pfafferott,

Dr. H. D. Sömen 等がいる。

ケルンにあるもう一つの忘れてはならない研究機関としては学術協会 "Der Mensch im Verkehr" (交通の中の人間) がある。この協会は Undeutsch 教授を中心とする研究者達によって1960年に創設されたものであり、創設以来の会長は Undeutsch 教授が務め、実際の研究業務を担当する所長は1974年まで W. Schneider教授 (現在ラインランド技術管理協会医学心理学研究所副所長)、それ以降 Dr. E. Spoerer 氏が務めている。

これまでの研究分野は次の通りである。

事故研究

運転適性及び運転技能 知覚及び情報処理 交通法改正に伴う諸調査 運転免許教育と免許試験 運転者教育

これらの研究成果は1969年以来"Faktor Mensch im Verkehr—Monographien zur Verkehrspsychologie, Verkehrspädagogik und zu verwandten Gebieten"(交通の中の人的要因一交通心理学, 交通教育学及びその隣接領域のためのモノグラフ)というシリーズにまとめられている。その他,教育教材として,原付自転車に乗る青少年のための学習教材,運転免許教育テキスト,飲酒運転ドライバーのための講習プログラムなどを開発している。とくに,原付自転車のための教材は『モファコース』と名づけられており,BASt を初めとして西ドイツ政府が強力に推進している EMS 計画(自動車による道路交通入門)の一環を担うものである。EMS 計画については既に論じたのでここでは触れない(蓮花,1983)。

なお、1978年に AFN (Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung im Straßenverkehr e.V.; 道路交通における運転免許教育, 運転者訓練及び違反運転者教育のための協会)が交通教育・運転者教育教材の開発と教育の実施を目的として分離している。

両協会とも小さな組織で、同じ建物の3階が AFN、4階が Der Mensch im Verkehr となっている。1階は文房具やら宝くじなどを売っている商店で、その横に小さなドアが一つあるだけなので、訪問した時に探しあてるのに苦労したほどであった。そんな規模の組織でも、研究活動の幅とスピード、出版活動の豊富さには驚かされた。因みに研究所の所在地は次の通りである。

Dr. Edgar Spoerer

Forschungsgemeinschaft

"Der Mensch im Verkehr"

Dürener Straße 140 5000 Köln 41

West Germany

西ドイツ交通心理学の動向を考える上で忘れてはならないのが技術管理協会(Technischer Überwachungs—Verein e.V.;以下 TÜV と略す)の存在であるが、TÜV は全国各地にあるのであとで述べる。ケルンには TÜV Rheinland があり、ここから交通心理学者必読とも言える "Zeitschrift für Verkehrssicherheit"(交通安全研究)が発行されていることは記しておかねばならない。Der Mensch im Verkehr 協会初代所長の Schneider 教授がこの雑誌の現編集長である。

さて、1982年10月14日と15日の両日、ケルンから東へ列車で2時間ほど離れた Münster という小都市で第25回交通心理学会が開催され、筆者も参加したので、学会の様子とドイツ交通心理学会全般についてまとめてみる。

ドイツ交通心理学会の会員数は約280名であり、オー ストリア・スイスなどの研究者も多数含まれている。交 通心理学会に限らず、ドイツの学会にはスイス・オース トリアなどの近隣諸国から研究者が常に参加するが、ス イスにせよオーストリアにせよ国の規模が小さくて分野 別の学会が充分に組織されていないからである。従って ドイツの学会はドイツ語圏諸国の学会となり、同様に英 国の学会は英語圏、フランスの学会は仏語圏諸国の学会 となっている。一般的に言えば言語や地理との関係で、 オランダ人は英国とドイツ、ベルギー人はフランス・英 国、スイス人はドイツ・フランス、オーストリア人はド イツ・東欧に目を向けざるを得ない。確かにこれらョー ロッパの小国の研究者の語学力は抜群で、それと比べて 一般的にはドイツ人の研究者は少し劣る。しかし、いず れにせよ自然にインターナショナルな雰囲気が出来上っ ているのは本当に羨ましいと思う。その意味で日本の学 会もこれまで以上にアジア諸国やオセアニアの国々の研 究者との日常的交流を深めるべきであろう。

寄り道をしたが、ドイツ交通心理学会の大きな特徴は、大学の研究者のみならず、BASt や TÜV などの研究者が活発な活動を続けていることであり、個人研究よりは組織的なプロジェクト研究の比重が高いようである。主な活動領域は次の通りである。

- 1) 運転者行動・交通行動の研究
- 2) 交通教育と運転者教育
- 3) 運転適性検査の開発と診断
- 4) 交通安全対策の実施と有効性研究

日本の交通心理学の活動領域と比較して,教育分野や 診断分野の研究に重点が置かれている。危険学の内容が 運転免許試験に取り入れられたり、心理学者が開発した 違反運転者教育コースへの参加が交通裁判の判決に影響 するなど、交通心理学は運転免許試験や免許管理制度の 中で確固たる領域を築いている(蓮花,1983)。

Münster の学会参加者は約100名で、発表件数も23件 とこじんまりとした学会であった。発表は次の4セッションから成る。

- 1) 運転時の情報摂取と情報処理
- 2) 交通教育と運転者教育
- 3) バラエティ
- 4) 適性診断法

シンポジウムは「運転適性の予見性に対するパーソナリティ診断の意義について」というテーマで、Innsbruck 大学の D. Klebelsberg 教授の司会のもとに激論がたたかわされた。14日夕刻から Münster のある学生酒場で催された親睦会は身うごき出来ないほどの参加者で大変にぎやかであった。筆者は Undeutsch 教授、Klebelsberg 教授、H. Häcker 教授(Wuppertal 大学、ドイツ交通心理学会会長)等に囲まれて恐縮していたが、遠い日本から留学しているというだけで色々と気づかってくれる彼らの気持ちは有難かった。

Klebelsberg 教授はオーストリアのウィーンにある交通安全監督局 (Kuratorium für Verkehrssicherheit;以下 KfV と略す)の交通心理学研究所初代所長を務めた後に、西ドイツ Mannheim 大学心理学科の教授を経て、現在オーストリア Innsbruck 大学教授である。留学に先立つ1年前、筆者が東ドイツのライプツィヒで開催された国際心理学会の帰りにウィーンから Innsbruck を訪れた折に教授の研究室を訪問したことがある。教授のこれまでの文献全てを揃えて待っていて下さり、筆者の質問以上に日本の研究について熱心に質問されて驚いた記憶がある。1982年に出版された" Verkehrspsychologie" (交通心理学)の著者である。Undeutsch 教授、ミュンヘン工科大学の C. G. Hoyos 教授、Essen 大学のW. Böcher 教授等と並ぶ交通心理学の指導者である。

Häcker 教授とも別の学会(後述の労働・経営心理学会)で面識があったが、交通のみならず、パーソナリティなど多方面の分野で活躍している。 Zeitschrift für Differentielle und Diagnostische Psychologie (差異・診断心理学研究) の編集者でもある。

これらの大御所達の中でしばらく話を続けていたが, そのうちに少々疲れてきて,向うの方で若手で顔見知り の研究者達が手まねきしてくれたので席を替わり,その 後彼らと深夜までつきあった。主に運転行動の分野の研 究者達で,Braunschweig 工科大学の Dr. B. Zimolong, ミュンヘン工科大学の Dr. H. Gstalter, Aachen 工科大学の Dr. M. Kastner, Zürich 工科大学の Dr. A. Cohen, Tübingen 大学の Dr. B. Färber, Münster 大学の Dr. U. Tränkle 等である。実際、研究活動が最も活発なのも彼ら達で、他の学会・シンポジウムでもよく顔を合わせたし、研究室を訪問した時も長時間つきあってくれた。やはり、運転行動を専門としている者は大学の研究者に多く、運転者教育の分野については国立あるいは民間の研究所・研究機関の研究者が多いということが一般的傾向として言えるのではなかろうか。

学会中参加したのは運転行動に関連するセッションの みであったので、ドイツ交通心理学で主流的地位を占め る教育分野(交通教育と運転者教育)については別の機 会に得た情報に基づいてまとめてみる。

ドイツで交通教育と言えば、普通、満15歳までの子供に対する学校交通教育を意味する。交通路・交通・交通 法と密接に関連しながら、人間は時には「交通参加者」として、時には「交通形成者」として、現実の交通事態あるいは交通社会を成立させている。とくに、「交通形成者」として人間をとらえ、将来の交通の良き形成者として子供を育てるという観点は現在の日本の交通安全教育からは欠落している。理念を実行に移すための目標として、次の4点が1972年のドイツ各州文部大臣会議で勧告された。

- 1) 知覚・反応能力を発達させ、経験を積ませること
- 2) 交通に関する知識と技能の習熟
- 3) 交通参加に適切な社会的行動様式の基礎を身につけること
- 4) 人間性豊かな交通社会を形成するための態度の育成

最近の交通教育の傾向としては、1)学校外交通教育の重視、2)実地訓練・実際場面での練習の重視、3)他の諸対策との結合という3点が主なものである。交通教育を推進している機関として全ドイツ自動車クラブ(ADAC)やドイツ交通安全協議会(DVR)が挙げられる。心理学者としては Essen 大学の Böcher 教授が理論的指導者であろう。BASt の Dr. Heinrich はADAC と協力して新しい形式の自転車訓練プログラムを開発した。ここでは母親が子供を教えるという教育プロセスを重視している。

運転者教育は運転免許教育,運転者再教育,違反運転者教育の3つに大別出来る。この分野で活動している心理学者により,1979年にオーストリアで,1981年にスイスで運転者教育に関する国際ワークショップが開催されている。今年(1984年)9月に西ドイツ Damp にて第3

回ワークショップが催されるとの事である。

この分野の研究者の数は多いので、筆者の印象に残った人だけを挙げる。第一線の研究者としては、Kroj 教授を筆頭に Dr. Spoerer, W. Winkler 教授(TÜV Hannover), Dr. K. Höfner(KfV), 若手・中堅では Dr. M. Jensch(Der Mensch im Verkehr 交通の中の人間), Dr. R. D. Huguenin(スイス事故防止センター; Beratungsstelle für Unfallverhütung 以下 BfU と略 す), Dr. H. Koch(二輪車安全研究所;Institut für Zweiradsicherheit e.V., Bochum)である。

Dr. Höfner の KfV について少し説明を加えると、ここはオーストリア政府機関として交通安全に関する中枢と言える。西ドイツの BASt に相当する役割を持つ。交通心理学研究所 (Verkehrspsychologisches Institut,以下 VPI と略す),交通工学研究所,自動車工学研究所,印刷部局の4部門に分かれており,Dr. Höfner は VPI の現所長である。VPI には Salzburg などの支所を含めて10数名の交通心理学者がおり,その活動内容として,交通安全研究・薬物心理学的研究と並んで運転適性検査の実施と開発が大きな柱となっている。ウィーン決定装置,交通場面瞬間提示テスト,コンピュータ制御による統合型適性検査装置などを次々と開発している。西ドイツでもそうであるが、VPI の交通心理学者の鑑定書は権威があり、免許取消期間や免許証の再発行に決定的な役割を果たすものである。

Winkler 教授の所属する TÜV は西ドイツ各地に存 在しており、民間組織でありながら原子力から電気・航 空にいたるあらゆる工業・技術部門での安全管理を扱っ ている。交通の分野でも車両検査、運転免許試験、運転 適性検査については TÜV が担当している。また違反 運転者教育プログラムにおいて TÜV の果たした 役割 は大きい。 Winkler 教授の指導で開発された飲酒運転 ドライバー教育プログラムモデル LEER は有名であ る。TÜV の中で適性検査を扱うのは医学心理学研究所 (MPI) である。例えば、飲酒運転の違反を2回以上反 復した者や交通中央記録(VZR)で18点以上に達した者 は,一定の免許取消期間の後,免許証の再交付を希望す る場合、MPI での適性検査を受ける義務がある。 適性 検査の結果により、飲酒運転反復ドライバーの場合 1) 適性有り (免許証再交付), 2) 再教育可能 (飲酒運転 ドライバー再教育コース修了後免許証再交付), 3) 適性 無し(免許取消続行)の3つのいずれかに分けられる。 18点以上の反則得点に達した者については、適性検査の 結果、適性有りか無しかの診断が下される。西ドイツの 運転免許管理制度については別のところでまとめている ので参考にして頂きたい(蓮花, 1983)。

Dr. Huguenin は BfU の心理部門のチーフで、飲酒 運転ドライバーに対する再教育の問題を直接の専門にし ている。BfU は道路交通・家庭・スポーツの3分野で の事故を扱う民間組織であり、活動資金はスイス交通安 全協議会とスイス保険業界から出ている。 全スイスに 1980年現在1,057名の安全委員をおいて、 彼らと直接連 絡を取りながら地域に密着したきめの細かい対策を進め ている。Dr. Huguenin はきわめて正確な標準ドイツ語 を話される方だが、筆者との会話中にある安全委員から 電話がかかってきた時に話された言葉は一言もわからな かったので問うと、今話していたのはドイツ語のスイス 方言で「標準ドイツ語というのはスイス人にとって最初 の外国語なんですよ」といって笑われた。BfU のあるス イスの首都 Bern はドイツ語地域であるが、ジュネーブ の方はフランス語地域である。スイス南部ではイタリア 語が話されており、ごく一部の地域ではロマンシュ語と いう古い言葉を用いる人々もいるそうである。Dr. Huguenin の話では各種のキャンペーン資料などは 各々の 言語全てについて作成するそうであり、その手間だけで も大変だという事であった。 そうし た交通安全活動も 「ドイツ語地域はきちんと実行してくれるが, フランス語 地域ではさっぱり行われない」ということであったが, 文化圏や住民の気質を示しているようで興味深かった。

最後にもう一つ Dr. Koch の二輪車安全研究所を紹介しておこう。彼は Essen 大学の Böcher 教授の教え子である。Bochum にあるこの小さな研究所は若いスタッフの意気込みが伝わってくるような新鮮さを持っている。Dr. Koch は ADAC の開発した二輪車安全トレーニングの責任者でもあり、教材開発、ライダー集会、二輪車安全研究会の開催など精力的に活動を続けている。

以上,西ドイツを中心とする交通心理学の現況と研究者・研究機関の概略を述べた。ここで西ドイツ滞在中参加した中で、1982年5月17日から19日までミュンヘンのKardinal-Wendal-Hausという会場で開催された第24回ドイツ労働・経営心理学会について簡単に触れてみたい。学会のテーマは「労働心理学及び経営心理学における応用と結びつく研究と理論的基礎を持つ実践」というもので、応用を大切にするヨーロッパの心理学会ならではのテーマである。参加者はスイス・オーストリア・フランス等からも含めて約250名程となった。

開会の挨拶のあと、Bayern 州労働大臣 Pirkl 氏の挨拶、ミュンヘン工科大学の Hoyos 教授の基調報告と続いた。 Hoyos 教授は運転行動の分野でも著名な交通心理学者であるが、一方労働心理学者としても多数の著書

がある有名な学者である。

当学会では3日間の日程で約40の発表しか行われない。しかも、6つの分科会が常に並行しており、一件当たりの発表と質疑に40~60分が割り当てられているおかげで、発表者・質問者共に満足が行く程度の論議がなされていた。発表者には学会終了後ある期間をおいて同じ題名でのA4版で20枚ほどの論文提出が義務づけられている。論文集は学会終了後一年ほどしてから希望者に送付されてくる。筆者の参加した学会・シンポジウムのほとんど全部がこの形式であった。従ってドイツで学会発表することは(恐らく他の欧米諸国でも同様であろう)日本よりはるかに負担の程度が大きいと思う。必然的に研究者は学会を選んで発表せざるを得ない。

この学会には Bayern 州政府の全面的なバックアップがあり、会場・運営・サービス等いずれを取っても日本の学会とは格差があり過ぎる。これは単に資金をかけたから解決するというものではなく、一種のセンスの差であろう。

学会参加者への Bayern 州政府のレセプションはミュンヘンのレジデンツと呼ばれる歴史的に由緒のある建物の一角にある Antiquarium という大ホールで 催された。妻同伴で 筆者も 出席したが、四面の壁に 歴史の偉人・英雄の胸像が並ぶこのホールでグラスを片手に人の輪の中を廻りながら、それまで文献の中でしか知らないたくさんの研究者と言葉をかわせる幸運に感謝した。

日本でもそうだが、ドイツでも多くの研究者が交通心理学と労働心理学(ドイツには産業心理学という呼び名は存在しない)の両方の分野を、その比重はともかく、並行して研究している。実はこの学会が留学して最初に参加したものであっただけに、このレセプションで知り合った人々がいなければその後の予定は成り立たなかったほどであった。

若手研究者や女性研究者の数が多く、活気に満ちた学会であったので、Dr. Zimolong に尋ねたところ、最近労働・経営心理学の人気が再び学生の間に高まってきたとの返事であった。

わずか2年に満たない留学であり、学界についても断 片的な情報を示すことしか出来なかった。交通において も産業についてもドイツの研究者達は日本の現状と研究 成果に非常に大きな関心を持っている。我々の課題は大 きいと言えよう。

## 文 献

1) 蓮花一己:西ドイツの交通安全教育, 人と車, 1983, Vol. 19, No. 3-No. 7.