

適性検査利用の現状と可能性をめぐって

清宮榮一* 木島公昭**
 貝沼良行*** 太田博雄****

現行のさまざまな適性検査はどのように利用され、有効性を発揮しているか、心理学者の立場、あるいは運転教習所、事故多発者への安全教育の現場から、それぞれの分野の体験を踏まえながら、適性検査の評価と役割、その運用に当たっての人間的な配慮、さらには運転行動への結びつけなど、さまざまな視点からの問題提起を行い、その解決法を探りながら、進展する交通社会にふさわしい将来の姿はどうあるべきかを討議した。

Diagnostic Tests : Present Uses and Future Possibilities

Eiichi KIYOMIYA* Kimiaki KIJIMA**
 Yoshiyuki KAINUMA*** Hiroo OHTA****

How the diverse diagnostic personality and skills tests currently being administered are utilized and how effective their implementation has been in the area of driver safety education of multiple-accident perpetrators was examined by psychologists and driver education school officials drawing on the experience acquired in their respective fields. Contemplating this from a humanistic perspective, a broad range of questions was posed regarding the value and role of the diagnostic tests as well as the utilization of these tests in improving the driving behavior of multiple accident perpetrators. While searching for ways of resolving these problems, the discussion centered on what the shape of the future should be in a progressive transportation-based society.

運転適性がなぜ問題なのか

太田(司会) きょうは遠いところ、そしてお忙しいところをおいで下さいましてありがとうございます。今回のテーマは、「適性検査の利用の現状と可能性をめぐって」ということで、交通安全に関しての心理テストが現在どのように利用されているのか、

どの辺に問題点があるのか、そして将来性はどのような面にあるのか、その在り方について、それぞれご専門の立場で日頃お感じになっていることをそのままお話しただければと思います。

その前に、運転に向くといいですか、適性という言葉をおぼろげに我々はしばしば使うわけですが、これがご存知のように、概念としては非常に曖昧な部分があり

* 東京国際大学大学院教授
 Professor, Tokyo International University
 Graduate School

** 小諸自動車教習所代表取締役
 President, Komoro Driving School Inc.

*** 自動車安全運転センター・安全運転中央研修所教官
 Instructor, Japan Safe Driving Center

**** 東北工業大学工学部助教授(本学会員)
 Associate Professor, Faculty of Engineering,
 Tohoku Institute of Technology
 1990年11月20日実施

ます。概念を規定するといってもなかなか容易ではないのですが、平たく申しまして、運転に向くというのはどういうことなのか。東北大の丸山教授などの言葉をお借りすれば自己親和特性と申しましょうか、そういったものは一体どういうところを指すのだろうか。

司会者があまり長く話すのはいけないんですが、この企画に関わりました都合上、一応、簡単に説明させていただきます。ウィーン大学のミッテネッカー教授と科学警察研究所が、各々独自に行った『事故原因の所在とその占めるパーセンテージ』についての調査結果を見ると、それぞれのデータにおいて運転者が事故要因として第一の主要因であるという数値が非常に似通っておりまして、ミッテネッカーによると運転者が81.8%、科警研の方では84.8%となっております。一方、道路条件ではミッテネッカーは11.7%、科警研は12.5%で、天候その他などは、ミッテネッカーが1.9%、科警研が1.5%というほぼ同じような数値が出ております。調査方法についての詳しい資料が得られませんのでわかりませんが、いずれにしても、交通事故の中で占める人間の要因というのは大変に大きい。道路環境をいくら改善しても、あるいは車両その他を改善しても、結局のところ、人間の側の問題として事故を取り扱わなければ、その対策は不可能だということだと思います。

これに関しては世界各国の学者が人的要因の問題を指摘するわけですが、例えば、インスブルック大学のクレベルスベルク教授などは、主観的な安全性と客観的な安全性のモデルを提示して、客観的な安全性を主観的な安全性が上回るところに事故が存在すると。また、クウィーンズ大学のワイルドは『リスク・ホメオステシス理論』において「人間はどうしてもある一定レベルのリスクを冒したがる存在である。だからいくら車両とか環境とかの整備を行ったとしても、絶対的な安全性というのは空想にすぎない」と言っている。結局は人間の側がどんなふうに安全というものを捉えていくのかということにかかっている。そういうことで人間の教育の問題ということが出てくるだろうと思いますし、また今回企画しました「運転と適性」というような問題が出てきたのだらうと思うわけです。

事故を起こしやすい人とは

木田 いろいろ調べてみますと、すべての人がそこで問題になるのではなくて、事故を起こしやすい人

がいる。みんなが等しく事故を起こすということは考えにくい、その辺から事故特性とか、事故傾向性とかという概念が出てくるわけですが、人間の側に焦点を当てるならば、どういう人が運転に向くのだろうか、あるいは逆に運転に向かない人はどういう特徴を持っているのだろうか。そういったことについて、一般には意外と知られていませんで、ときどき驚くことがあるのですが、相当に教育レベルの高い人というか、学者の方でも「私は運転に向かないんですよ」と言うんです。その理由として「運動神経が鈍いから向かないんだ」と言う。私は事故というのは、決して運動神経の問題ではないと思っておりますので、さらに専門の先生方にそのあたりからお話いただければと思っているわけです。

まず最初は事故を起こしやすい人とはどういう人なのか、それぞれお仕事をなさっている立場からお話したいのですが、年長順と言っては恐縮ですけれども、清宮先生は事故対策センターで長年カウンセリングを担当されているわけで、その辺の事故との関わりはどんなものとお考えでしょうか。

清宮 どういう人が事故を起こすか。それがわかれば心配ないんですけどね(笑)、それがわからないから困っているわけです。今までの体験から言うと、自己コントロールができない人、自己抑制のできない人、それが問題ではないかというのが私の今の中心的な考えなんです。それはどういうわけかという、自分をコントロールできないというのは、コントロールされる自分と、それからコントロールする自分がある。私はコントロールされる方を自己と表現してみたいです。自己中心とか、そういう言葉で代表されるような自己。それから、もう一つのコントロールする方の自分を自我と名付けてみたいんです。その自我が確立されているような人は事故を起こさないのではないか。

自己というのはどちらかという動物的な衝動的な、本能的な行動をするものである。動物は自己だけで動いておりますが、人間はそうではなくて、自我をしっかりつくるようなことをやらなければいけない。そうすれば事故も減るのではないか。しかし今の状況を見てみると、家庭でも学校でも社会でも自我の完成を図るということがほとんどやられていない。そこらに事故が多く発生している基本的な要因があるのではないかと、しっかりした自己を備えていない、自己コントロールできないような人たちが事故を起こしているのではないかと、私は考えて

いるんです。

太田 具体的な事例としてはどういうものがあるんでしょうか。

清宮 最も生な例で言えば、ちょっと具体的すぎるかも知れませんが、東京のある中小のトラックの業種なんです。40才を過ぎた人が毎月必ずといってよほど何回か事故を起こしてくる。2回、3回はさらに起こすというんです。それも大きな事故ではなくて、擦ったり当てたりというようなちょっとした物件事故なんです。しかし、管理者としては何時大きな事故を起こされるかと心配していろいろやってみたんだけど、きかない。運行管理者が調べたところによると、ほとんどの事故が無理な割り込みとか、追い越しをかけられたとか、自分の方がカッとしたような状況になって、それがハンドルさばきに出て事故になったということがわかってきたんです。しかし、それをいくら彼に言っても納得しない。その管理者がほとほと手をやいたときに、先輩の管理者がアドバイスをしてくれた。自分の性質を奥さんがどう見ているのか、本人から聞かせてみたらというんです。数日経ってからそれを実行してみたら、翌朝からカラッと人間が変わったというんです。

奥さんが言うには「あんたはすぐ人を怒鳴りつける。場合によってはビンタを喰らわせる。そういうことはとても嫌だと毎回言っているのに、あんたは一つも直してくれない。今夜はあんたの方から改まって俺の性質をどう思うなんて尋ねられたから全部言います」と、結婚以来の彼がカッカすることを事細かに話し合ったんだそうです。そしたら彼はすっかり反省しまして「なるほど俺は家内を殴ったりひっぱいたり、怒鳴りつけた。俺はすぐカッとする性質がある。この前管理者から、事故の前に頭に血がのぼってカッカして事故を起こしているんじゃないかと言われたけど、確かにそうだった」。そういうことで彼の自我が奥さんの話によって目覚めて、自己をコントロールすることを一晩にして可能にしたんだそうです。

その結果どうなったかという、3ヵ月、4ヵ月はあまり変わらなかつたけれども、6ヵ月目かな、初めて無事故の月が出てきた。えらいということで励ましてやったところ、ついに一年経ったあとほとんど事故を起こさなくなった、そういう話があるんです。アドバイスした管理者は次のようなことを考えたのだと思われます。奥さんの話を聞かせてみる

と言ったことは、恐らくああいう性質を持っているんだったら、奥さんとも相当やるんじゃないか。やるんだけれども彼と十何年も一緒に暮らしていて、しかも子供が二人もいる。離婚もしない。何か二人の間にかっちりとした結びつきがあるんじゃないかというふうに上司は推定して、愛情で結ばれている彼女の言うことならば彼は素直に受け入れるだろうと。それがうまく成功したわけですね。

太田 たいへん劇的な事例ですね。

清宮 そういうことで暴れる自己をコントロールする自我がしっかりしてくると、これを抑えて安全な運転ができるように人間が変容するんじゃないか、そんなふうに私は考えています。自我が自己をコントロールすることができる人間かそうでない人間か。

太田 暴れる自己のコントロールというのは、これはやっぱり教育の一つの目的ということになりますね。それでは貝沼先生の方で、これまでのお仕事の中でお気づきになった点についてお願いします。

貝沼 私は運転適性検査と運転技能の診断と申しますか、それを併用した仕事をしていることが多いわけですが、運転の仕方を見ますと、なかなか千差万別で、本当に飽きがないような感じなんです。中にはこういう人がどうしてこういう乱暴なことをするのかと思うようなことがあります。そのような経験を踏まえて考えてみますと、昔からせっかちな、周りをよく見ずに動くという傾向にある人に事故が多いと言われております。

確かに運転の仕方を見ると、そういう人は中途半端な確認のままで行くということが多いわけですね。必ずしもそうではないこともありますが。逆に多少遅れ加減でも、正確な行動をとる、つまり着実なタイプと申しますか、そういう感じの人はしっかりと周りを見た運転をしようという努力の形跡があるんですね。どっちかという、よく見ずに行っちゃう方が危なっかしい、それが事故に結びつくかなと考えることができると思います。しかし、それはあくまでも動作、機能の面から見た、動作の正確さと速さとの組み合わせから見た評価ですね。

もう一つは、いわゆる性格的なタイプ分けです。いろいろな性格的特徴があるが、それらをだまかに組み合わせると、やはり静かでおとなしいタイプ、それから強気なタイプとに分けることができます。両方危なっかしいんですけども、助手席でよく話し合いながらアドバイスもするわけですが、やはり、最終的にはせっかちであれ、着実なタイプ



木島公昭氏

であれ、相手を許容すると申しますか。

ほくの場合は初対面でそれっきりの場合が多いので結果はどうだかわかりませんが、例えば、運転の仕方について、とばす人に「僕が言ったようなことを奥さんにも言われているんじゃないか」と言うと、「そうだ」と。「だったら僕が変わった見方をしているわけじゃない、奥さんの言うことを聞いた方がいいんじゃないか」と言うわけですけども、「それもいいけど渋券にかかわる」と相変わらずとばしているんです。

そういう感じで突き詰めていくと、僕の経験だけで一般的なものと言いきることはもちろんできませんけれども、相手の意見を受け入れたがらない、そういう人は多分学習能力が不足しているんじゃないかと思いますが。一点に絞るとすれば、せっかちであれ、着実な人であれ、そういう人は改善も困難ですし、それだけ不向きといえば不向きな面があるかなというふうに感じております。

太田 木島先生は、初心者ドライバー教育のどまんな中でやっておられるわけで、日頃ポイントをつかんでお仕事をなさっていると思うのですが。

木島 そうですね。こんなタイプの人はこんな風だと分けて分けられないことはないんですが…難しいですね。

それというのも、卒業後のことはSDカードとか、警察からの問い合わせや、知り合いからのまた聞きという程度の少ない情報から推定してみることしかないんです。極く大雑把に言うならば、枠にはまるのが嫌いといった感じの活発なタイプと、その反対に、言葉数も少なくおずおずとした地味なタイプの

人によくあり勝ちですかね…。

活発なタイプは、教習中には、前の車にすぐ接近したが、すぐイライラする、人の言うことをよく聞かないうちにバツと行動してしまうなど派手な動きをするし、教習以外でも予約を平気でキャンセルする、人の話の中にすぐに割り込んでくる、すぐ言い訳をする…と、かなり自分本位の動き方をしています。この様な人たちの中には、何回か小さい事故を起こしているうちに大きな事故になってしまうケースが結構ありますよ。

一方、地味なタイプの人たちと例えば、教習中自分の車のうしろに他の車が近づいたりすると、途端にもうすっかりその方に気をとられてしまって、おどおどし出してしまう。それと、交差点で、相手の車や人に対して優先順位を考えながら進む場面などで、どうしてよいかわからず動けなくなってしまうとか、或いは、気がつかずに危い場面にまで進んでいってしまい立ち往生してしまったりし勝ちなのです。複雑な場面での判断が苦手なんでしょうね。

まあ、どちらかと言えば、エネルギー発散型の活発タイプの人に事故を起こしやすい人がよくある様に思いますが…何かそんな感じがしています。

事故を起こしやすい人の安全教育は

太田 事故を起こしやすい人について、それぞれご指摘になったような特性が浮かび上がってきたのですが、次に、そういう人たちをどうしたらいいかという教育または訓練の問題ですが、これは大変難しい。性格をつくり直すというのはなかなか容易なことではないような感じがするわけですが、木島先生は教育の問題というか、そういう人たちをどういう方向に持っていこうとされているのですか。

木島 太田先生のおっしゃられる通り、性格や傾向を変えるということは実に難しいですね。その人なりの、長い間の環境の中で作り出されて来た生活リズムが、それぞれにある訳ですが、そのリズムを変えていくことに関係があると思っているものですから…。

その前に、まず教習所での状況を少しお話し申し上げておきましょう。適性検査は、教習が始められる前、つまり受講生が入所するとすぐ行われている訳ですが、その結果があまり芳しくないと言われている群に属している人たちを中心に、指導が行われています。指導の現場では、こんなタイプの人にはこんな指導をという、カウンセリングの際の手引が

用意されてはいますが、同じタイプといっても個々にはかなり違い、場面、場合が実に様々、かなり指導には苦勞している様です。また、こうした助言の難しさの上に、在学期間が実に短く、その間にどの程度よい方向に持っていけるものか、指導する側としてはいつも気を揉んでいるところなのです。

でも、はっきりした傾向として言えることは、この適性検査の結果、重大事故型、事故多発型、もらい事故型の3つの群の中から、卒業後、事故になってしまったという報告が多いという点です。つまり、結果から見て、この適性検査はよく言い当てていると言えるのではないのでしょうか。

一方、この適性検査結果を毎日教習現場で使っている指導員の人たちは、一体「適性」ということをどう感じているのか知りたいと思って、当所の職員に対してアンケートをしてみました。適性検査結果の活かし方や、適性のこと全体を考える上で何かヒントを得られるのではと思ったからです。詳しいことは省きまして主なところをご紹介しますと、まず検査結果が大変よく言い当てていることを実感している様です。次に、適性検査の今後の必要性については、ほとんどの者が必要と見えています。そして、印象的だったことは「適性検査は受講生に対して効果的に働いていると思うか？」という問いに対して、「わからない」としている者が大変多いという点でした。適性検査結果が、その人の性格、傾向をよく言い当てているのに、運転場面でそれを積極的に活かし切れていないもどかしさを、大きな差として感じているからではないのでしょうか…。ともかく、適性検査の結果、浮き彫りにされた自分の傾向、癖を、望ましい運転ぶりに変えていくための訓練方法が何かないものか、現場に居る者としては困っているのではないかと、私は見ているのです。

ここで、ご参考までに当所の訓練のさせ方を少しばかりご紹介申し上げておきましょう。当所では、運転教育のベースに「危険体験により、自分の能力の程度を知ること」を挙げているのです。これは自動車という乗物で恩典を受ける以上、運転をする人は確実に車を止められる能力を持っていないといけないと考えているからなんです。思った時に、思った様に車を止められる様、最初から意識づけを教習所にいる間に徹底して仕込むという訳です。先に話題にしました、検査結果と運転場面とを結びつけていくための、一つの方法ではないかなあと思ったのです。



清宮榮一氏

太田 クリティカル・ピアリオドという概念がありますが、やるべきときにやるという、仕込むということが大切だということですね。教習所で初心者段階で仕込まなければいけないという、そういうものが存在する。その辺をもっと明確にしていくことが課題でしょうか。

木島 はい。それで一般には「車はブレーキを踏めば間違いなくすぐ止まる」という程度に考えている人が、大変多いんですが、それはそうではないんだ、違うんだということをもっと知ってもらいたいと考えたからです。わかってもらうためには、実際に、滑り易い路面上で踏んでみて、どの位かかってやっと止まるものなのか、体験してもらうことが一番いいのです。当所に設けてありますスリットレーニングコースは、そうした体験をしてもらうためのものなのです。そしてその体験から、車というのは自由にならないものだという「驚き」を感じてもらおうこととともに、「止まるのにどの位のスペースがいるか？」を直感で見てとれる感覚をあわせて磨いてほしいと思っているのです。こうした体験は、将来、その人の運転の中で、思わずとっている車間距離に、また、滑りやすい路面に対しての気づかいに表われてくるだろう…と期待をしている訳です。体験に裏うちされたスペース意識は、最初から、ということでしょうか。

太田 清宮先生は先ほどの自己コントロールを目指す場合、どういうふうなやり方をなさっておられるのでしょうか。

清宮 抽象的なことになって申し訳ないのですが、そういうふうな教育の効果があがる、人間が変容し



貝沼良行氏

てくる、人格が変わるといふことの可能性はどこにあるかといふことを考えてみたんです。先ほどのトラックの運転手の例でいうと、自分が短気で怒りっぽい人間だといふことを認知していない、管理者にいくらそれを言われても納得しない。ところが奥さんに言われたら一晩で納得しちゃうわけでしょう。そういうふう人間といふのは自分の欠点、弱点、未熟なところを心の奥底からそうだと自己理解をして納得をする。そこに教育のスタートがあると思うんです。

今まで扱ったカウンセリングの例など思い出してみると、不思議なことに人間といふのは話しているうちに、俺はそうだから事故を起こしているんだ、これを直さなきゃいけないという決心をするんですね。直す努力をする、またそれを表に出さないように自分で抑える、そういうことをするようになっていくらしい。人間といふのはどうしてそういうことができるんだろうと考えてみると、大脳生理学の力を借りなくちゃならないんですが、人間にだけしかない前頭葉、おでこのところの大脳細胞がそういう力を持っていると仮定してみたいです。そのときに前頭葉が働きだして、これじゃいけない、何とかしなきゃとって、それが動機づけになって努力をする、そのうちにだんだん変容してくる。

じゃどうして変容するのだろうかといふと、大脳生理学者の言うには、今の人類は145億から150億個ぐらいの神経細胞を持っているが、その半分ぐらいしか使っていない。細胞を使うといふのは孤立している細胞同士を神経繊維でつないでいくことでしょう、それが発達だと思ふんですけれども、そういう

前頭葉がドライブして、他の関係箇所の神経細胞を次々につなげて一つの機能を生ずるようになる。そこに人間の自己成長が出て、無事故の運転者になっていく。人間といふのは欠点なり、弱点なり、短所を直すといふことはなかなかできないけれども、それを外に出さないように抑えるといふことはできそうなんです。

私と一緒にやっている千葉工大の山下先生がこの前、タクシーの運転手さんですごい事故頻発の方にぶつかったんだそうです。月に何回も事故を起こしてくる。ところが山下先生がカウンセリングをして、恐らくいま言ったようなプロセスをとったんだろうと思いますが、その翌日からピタッと事故が起きていないんです。ずうっとフォローアップしているんですけどね。だから人間といふのは何か一つの動機づけができれば、そういう望ましい方向に自己成長していくんじゃないか。そういうところをうまく活用していくことが教育または訓練のコツじゃないかと思うんです。

そのときに大事なことは、国鉄でも事故防止の研究をやっていたんだけれども、事故が多発して災害が多い困った職場に、ある管理者がいくと、その二年目にはそれがきれいに直って、優秀な無事故の職場になるというケースがあちこちにあるんです。これは事故を調べると同時に事例研究もしなきゃならないと思ってデータを集めてみたんですが、そのときに現場長に質問して、最後に、「どこに貴方の心の拠り所があるんですか」と言うと、「それは職員を愛することですよ」といふことが必ず返ってくるんです。「やはり温かい気持ちを持って職員に接しなきゃ、相手は言うことを聞きません」と、そういうことを聞かされたんですが、そこらに教育・訓練のもう一つのポイントがあるような気がします。

先ほどの運転手の例で言うとも、実は、運行管理者はあとで自己反省をしているんです。俺がいくら言っても聞かなかった彼が、奥さんが話をしたら一晩で人が変わってしまった、なぜなんだろうと随分悩んだそうです。そして思い当たったことは、あんなに事故ばかり起こしているのは、いずれ大きな事故を起こすだろう。それでは会社はたまらん。こんな小さな会社では賠償金を払いきれなくなるかも知れない。これほど言っても聞かないならば辞めさせてしまえ、そういう気持ちがあったといふんです。ところが奥さんは結婚してから一週間以内から怒鳴られ、ひっぱたかれ、十何年間一緒にいたのは、やはり夫

婦愛があったからだろうと。その奥さんの気持ちが彼の中に入り込んでいったのだというふうに反省したということです。それ以来、今までとはすっかり態度を変えて、自分は管理者だという気持ちは一切捨てて、運転手さんたちのおかげでこの会社は持っているんだ、自分が生活できるのも運転手さんが日夜ハンドルを握ってくれているおかげだ、ありがたいという気持ちで彼らに接していったらば、だんだん運転者の目が自分の方に向いてきた。今まで聞き捨てにしていた自分の話を聞いてくれるようになったし、半年も経つと聞くだけではなくて、ある者はそれを実行し始めてくれた。半年、一年経つうちには事故が徐々に減ってきた。しかし、他の営業所は相変わらずでした。やはり、温かい気持ちを持って運転者に接していくことが大事なんですと、彼もそういうんですよ。これも国鉄のケースと非常によく似ているんです。そういう温かい気持ちを持って接していくということが、恐らく教育の大きな基本的な要因じゃないかという気がしてますね。

太田 愛情という問題は教育の原点といますか、大前提ですよ。わが子を育てるといことと人を育てるといのは相通じるものがある。単にテクニックに走ったんじゃ人は育てられんということですね。

適性検査はどう利用するべきか

太田 この辺で適性検査に話を移し、その目的や利用について話を展開させていきたいと思います。先ほど木島先生から適性検査は確かに事故発生の予測力を持っているが、その活かし方についてももうひとつわからないという問題が出されました。適性検査は運転者教育において、どのような役目を果たし得るのでしょうか。作成者の貝沼先生はいかがですか。
貝沼 清宮先生の前では言いづらいですけど(笑)、運転適性検査にはいろいろな検査がありますが、事故傾向を抽出するというところに出発点があって、それで組み立てられたものだろうと思います。現地で長く使っていてそれはそれで間違いないのですけれども、先ほどの木島先生の話に絡んでくると思いますが、性格像を当てるといことは感心するくらいいい線いっている。けれどもそれはそれで済まされているということなんです。

そこで結びつけて考えてみますと、適性検査と事故、両極の間に何かがある必要があるわけです。これは多分運転行動だろうと思います。何で事故にな



太田博雄氏

るのか。今まではこういう人は事故になるだろうと推察でやっていますから、アドバイスするにも熱意が入らないわけです。開発する側の準備不足というのは使ってみると切実に感じるわけで、僕も加担者の一人なんですけれども、二十年それで苦労しました。データがないのでなかなか難しいのですが、行動観察を含めて適性ととの兼ね合いを、相手の手応えを確かめながら、確認をとっていたわけです。そういう意味では、適性検査を開発する側で運転行動そのものの解析、調査、研究が決定的に不足しているんですが、そこが肝心なところなんです。空白というところちょっと大げさかも知れませんが、その辺が確立されれば、こちら側も自信を持って相手に伝えることができる。運転適性検査には弱点の指摘に狙いがあり、それが安全指導の出発点なんですから、それならそれを改善していこうということになるわけです。せっかく弱点に気がついて、残念ながらそれを実際の運転行動への結び付けができていないということです。

適性検査だけでは、僕自身、相手に伝えても相手がどう反応しているのかわからない。適性検査をさせてから、助手席で技術診断をして、まず適性をおいておいて「あなたはせっかちでがさがさ行くね」とか感じたままを伝えると、「そうだ」ということになるわけです。そうなりますと、僕の方で相手がへまをした場面を忘れていても、向こうが思い出してくれるんです。全部が全部そうではないけれど、6～7割方そうです。それから適性検査の結果を必ず聞くわけですが、「今言われたのと同じようなことが書いてあります」となるわけです。ほんの一部でも

本人がなるほどと思えばいいわけです。そこまで持っていくと、これは何とかしなければいけないという気持ちが動く直前か、あるいは動いているということになるかも知れません。そういう意味で、適性検査は今後積極的に活用していく必要があると思います。

それから、清宮先生のお話にありましたが、結果を伝える際のこちら側の心構えです。一言でいえばやはり素直な気持ちですね。こちらが気取っちゃ駄目なんです。さっきの管理者の方が管理的態度をしたという反省をなさっていましたが、それに結びつくと思います。カウンセリングそのものではなくて、カウンセリング・マインドと申しましょうか、指導する側できちっとそういうものを身につけることが必要なんです。相手を心地よくさせるということと、言うべきことは言わなきゃならないということは、矛盾しているんですが、それをやらなければいけない。その心構えとして参考になるのはカウンセリング・マインドということです。

それには3つあります。「直そうとするな、解ろうとせよ」ということ、つまり相手を理解せよということですね。それから「言葉じりを掴むな、感情を重視せよ」ということ。三番目が「弁護士的態度」、事故を起こしたときの気持ち、違反で捕まったときの悔しさ、その辺を受け入れてやるという気持ちですね。第三者はやはり先ほどの奥さんに代わる気持ちとして、こんなふうな気持ちで相手に接する必要があるのではないかと。

太田 適性検査を活かすためには、すぐれたカウンセリング・マインドのもとに、それが使われる必要があるということですね。

貝沼 それから運転行動です。こちらが適性診断結果を見て説明しても何かピンとこない。自信のなさというんでしょうか。それは運転行動をよく見えないからだろうと、勝手な考えかもしれませんが、そういうふうを考えています。

運転適性検査は自己流に陥ったときの運転行動を予測する検査でもあると思います。素質的な面を検出するものですから、もともと運転適性検査はそういう性質のものだろうと思いますが、「私は、そのような運転はしていませんよ」と相手に言われても、何も言えない。一方、技能診断の運転行動の観察というのは、自己流に陥っているかどうかを確認する手だてです。この人は果して適性検査に書いてあるような自己流の運転をしているかどうかを運転行動

の中で見るんです。そうすると実際にズレがあるんです。

太田 具体的にはどういうことでしょうか。

貝沼 例えば、適性検査ですごく危なっかしい運転をする可能性があるという結果が出ても、安心して同乗できる運転をする人も結構いるんです。逆に、この人はすばらしい素質があると思っていても、実際にはヒヤヒヤしちゃうということもあるんです。その辺のギャップを、矛盾した結果をどういうふう考えるべきか。

そこでよく運転中に、日頃からの安全意識、態度、あるいは日頃の安全確保のための努力について聞いてみるんです。「貴方は日頃どんなことに気を配って運転していますか」と。これは僕の考え方ですけれども「歩行者や自転車など弱者保護に気を配っている」という答えが返ってきたとすれば、それは月並みな反応として僕はみているんです。しかし、例えば飛び出しに対する警戒もしているという表現、あるいは「俺は神経質だから運転中は考えないようにしている」とか、自分の弱点に気づいて、それが運転行動に現れないようにしている人、そういう人たちが割といい、安全な運転をしていることが多いようです。検査結果を見ると恐らく乗りたくないような人でも、こんなふうに分かから努力している人は安心して同乗できるという可能性があります。

太田 現行適性検査の課題が指摘されました。有効性について整理するとどうなりますか。

貝沼 これは何とかしなければヤバイぞという感じですね。自己客観視といいますが、そういうことと結びつきがあるように思います。そのための適性検査の活用ということですね。それから、適性検査を活用して、直りにくい性質と言われたものを直そうとせずに、もうちょっと習慣化された部分、運転態度ないしは意識的な面に働きかけていかないと、いくら運転行動の改善を意図してもどうしようもない。

太田 そうしますと、この適性検査の位置づけというのはどういうふうになりますか。

貝沼 人間の一番奥底の、気の抜いたとき、何も努力しないときに出る行動、あるいは出る可能性が強い行動だろうと思います。そして、一番表面の層に当るのが運転行動です。

太田 自分の本当の姿というものを理解するための一つ的手段として適性検査を利用するということですね。

貝沼 そうですね。理解して、それをコントロール

するための材料であるということだろうと思います。

適性検査と安全教育の結びつけは

太田 もう少し適性検査と安全教育の関係についてお話しいただけますか。現場での適性検査の具体的な活かし方がもうひとつわからないものですから。また、安全教育の基本についてお話し下さい。

貝沼 それは我々の責任だと思うんですが、これまでに述べてきたような使い方を明示してないですね。だから、使う方がわかるはずがない、戸惑っています。

太田 現場では使い方がわからないという現実があるのですね。その対策は？

貝沼 やっぱ指導者教育です。そこで交通教育と安全教育の目標がどこにあるか、それと運転者教育の手順を明示する必要があります。

先生方によっていろんな方法があると思いますが、これは僕のやり口ですけれども、ある企業で指導者研修のときに、まずは適性検査をテストすることから始めます。採点、そしてコメントを書くまで全部やります。技能診断の研修には多少の時間を要することでもあり、無理を伴いますけれども、それもやらせます。まずテストを受けて、技能診断を受けて、指導員自身がやるべきことを納得させる努力をします。指導する立場の人に納得していただければどうしようもないですから、まずそれからやります。

あとは、日常業務の中でのカウンセリングという大げさですが、カウンセリング・マインドを講義しまして、そこでチャンス面接の活用を強調しています。アドバイスされた方は忘れますから、忘れたところのつつ突き役として、業務活動中、または昼時間でも、仕事の話が途切れて話題がないようなときにでも、指導者が「この前伝えたことを実行していますか」などと、話題にして弱点の改善を思い出させる工夫をするとよろしいのでは、ということをやっているんです。企業の中で安全指導を長続きさせるために、このようなシステムを提案し、これが受け入れられ、五年くらいかけて今では単独でそのシステムが動いています。

太田 確かに安全教育をする側、例えば企業の担当の人は何をどういうふうにして教えたらいいのか、さっぱり見当がつかない。適性検査の活かし方も含めて、そのあたりの整理が重要であるということが一つですね。

貝沼 あと、どうしても言うことを聞かない人には、

形だけ安全運転実行のコツなんていう、わかったようなことを言っているんですが、それはまずはできるだけ広い範囲を見ること。人や車など当面見えているものの動きの変化には早めの減速の実行、アクセルをちょっと緩めるだけでもいいじゃないかと。それから、飛び出しに対する警戒を減速してからやる。警戒はしているという人でも、その気持ちだけで速度に変化をつけずに、そのまま行きますから。歩行者、弱者保護もそうですね。自転車、歩行者に気をつけているといっても、それは気持ちだけで、実際にはすすすれのハンドルさばきでスリ抜けるといように、相手の動きに全然応じてない。

ですから、事故を起こしたくない気持ちを車の動きで表現する。少なくともそれぐらいの努力をしてみたらいいじゃないかと、それを例外なく言っています。適性検査、技能診断に納得できない人にも必ずこれをつけ加えます。だまされたつもりでやってくれよということでは早めの減速、アクセルを緩めるだけでもよいではないかと、強調します。例えばこのように実行可能なアドバイスであることも大切です。運転中はあまり煩雑なことを考えてみませんので、できるだけ実行できる形ですね、これがカウンセリングの一つの基本的な考えです。

木島 貝沼先生のお話は私も全面的に賛成です。先ほど教習所の悩みは、適性検査の結果は大変よく言い当ててはいるものの、そこで言われている好ましくない傾向を直していくところまでには、なかなか結びつかないこと、と申し上げました。そこで、私たちが出来る努力としては、少なくとも、適性検査の結果を、将来その人の運転行動を変えやすくする素地、受け入れやすい心の状態を作っておく「基礎づくり」は出来るのではないかと考えたわけです。それは、どういうものかといいますと、一口で言えば「気の遣い方の訓練」とでも言いましょうか、運転中の相手への気の配り方の型づけの様なことです。具体的には、「体を使っての相手への意志表示のしかた」という内容を、是非、学習してもらおうと思っているのです。その例を、「見とおしの悪い交差点の通り方」でご説明いたします。

Fig. 1 をごらん下さい。図の中の運転している側の道幅は3.5m位、先方の交差路は、幅員4m位の優先道路。両側は家が並び、塀などあり、大変見とおしが悪い…こんな状態の道路です。この道を運転していて、優先道路へ近づき右折していこうとする時、運転している人がどの様なことに気を遣っているか

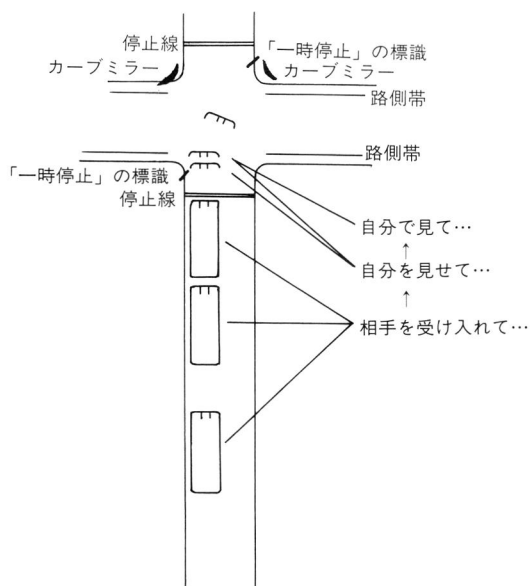


Fig. 1 見とおしのきかない交差点に近づき、右折していくときの気の配り方

を現場で調べ、まとめてみたものがこの図です。

図でおわりの様に、運転している人の頭の中ではもう早くから他人への気遣いが始まっていることがわかります(図でいう「受け入れて」のステップ)。もうすでに「近づき」段階で。そしてそのあとに引き続いて出てくる、交差直進から交差路に少し入ろうとするときの、「相手への意志表示が極く僅かの動きで示されている」ことにご注目下さい。図で言う「見せて」の段階です。この時から、まだ自分には見えてない交差路の車の運転者とのコミュニケーションが始まるのです。これが実に大事な動作なのです。意味がわかっていないと、決してとることの出来ない運転動作、運転態度といえましょう。この辺のコミュニケーションのとり方こそ、初心の段階から、みっちり仕込んでおくべきことで、この部分の癖づけは是非しておきたいと考えています。このあとに続いて出てくる「見て」の段階は、これは今までの気配りの積重ねの総決算で、「行くかやめるか」と落ちついて判断を下せばいいわけです。前に申し上げました、車を使つての意志表示というのは、こういう内容のことを指しているものなのです。

職場の再訓練の指導をしていて感じていることは、この例で言いますと「受け入れて——見せて」の部分、とりわけ「見せて」の部分がほとんど癖づけられていないことがわかります。出合い頭事故の多い

ことが肯けます。この「見せて」の微妙な段階での僅かな動き、しかし時間は全体の中ではかなり使っているこの「間」のとり方が、かなりの人たちの頭の中に無いのではないかと考えて仕方ありません。二輪の経験者、若い人たちの中で多く見かけます。こうした人たちには、是非とも「癖のつけ直し」を実行してもらいたいものです。しかし現実には、一度つけてしまった気配り省略癖はなかなか直しにくいものです。こちらがサジを投げ出してしまいたい位の人が結構います。こんな時に、教習所の指導員の人たちにも、カウンセリングの考え方、貝沼先生の言われるカウンセリング・マインドを持てる様にすれば、一層効果的に癖づけ、癖直しができるのでは…と考えたりすることがあります。

説明がうまくいかず、申し訳ないのですが、適性検査結果を運転行動の矯正に結びつけていく方策の参考までに、当所で開発しましたものの実施例を紹介申し上げます。

太田 やはりペーパーだけで済ませようという心持ちそのものが間違っているということですよ。

貝沼 納得してもらわなければどうにもならないわけです。いいテストであることは間違いないのですが、それは心理屋が考えるテストで、必ずしもそれを受けた人がいいと思っていないですから、そちらの方と我々の考えを合わせていかないと。

適性検査のかかえている問題点とは

太田 清宮先生はテストの有効性あるいは必要性というのはどういうふうにお考えになっているんですか。

清宮 過去を反省してみると、そういうことについては動揺していますね。今一番問題にしているのは、質問紙法テストなんて意味があるのかということなんです。というのは質問紙法による刺激というのは、答えるときの本人の要求水準によって違いますからね。第三者がみれば、そういう特性を十分持っているとしても、本人がもっと高い要求水準を持っていれば、不足していると答えてしまう。実際にテストの成績と面接をしていろいろ話し合った結果とが合わない場合があるんですね。どうしてもパフォーマンステストというのが必要なんじゃないでしょうか。これはかつてアメリカ空軍がそうでしたね、最後はどうしてペーパーテストだけにしちゃったのか、あれはちょっと逆だと思う。戦後そういう情報が入ってきたとき、機械テストというのは機械自身の信頼

性もないし不確かなものならば、むしろペーパーの方がいいかなと思ったこともありましたが。

ペーパーで今一つ考慮していいのは投影法、プロジェクト・テクニックで、イメージを加味したペーパー形式テストはかなりいけるんじゃないでしょうか。特に文章完成法はかなりいい線がつかめるとし、素人でも判読できるんじゃないかという気がしますね。

太田 読者のためにその辺の理由をちょっとお話しいただけませんか。

清宮 パフォーマンステストの中で私がやってみたいと思っているのは、シミュレータを使ったテストです。どういうパフォーマンスをとるかは非常に難しい問題ですけれども、シミュレータの中で運転しながら、画面を止めて、「あなたはここだったらどうしますか」というふうな質問を突っ込んでチェックしていく。パフォーマンスだけを見るのではなく、ときどき中断しては、このあとどう運転するか、どういうところにポイントを置くべきか、またこういう刺激を認知できたかとか、そういう質問法でやっていけば、かなりいい線がつかめるとは思わないかと思うんです。

太田 その辺ですと、例えば自動車事故対策センターの深沢さんの「危険感受性テスト」だとか、それから阪大の長山先生と帝塚山大の蓮花先生が、ビデオでつくってますね。

清宮 それが今後の一つのスタイルになるんじゃないかと思います。

それから適性検査ということについてちょっとつけ加えさせていただきますと、運転に「適性」という言葉は使うべきじゃないと思います。適性という必ず不適性という反対概念が出てくるので、むしろ使うとすれば運転特性とか運転性能とか、そういう適不適という言葉が入らないもの。例えばスピーカーの周波数特性は平坦でないからダメだとかエンジンの特性は出力が弱いからダメだとは限らない、目的によって十分に役に立つものですから、そういうふうを考える方がいいと思います。運転適性というと、今までの社会の通念としては、成績の低いやつは適性がないんだから運転はいけないというふうに端的に結び付けられてしまう。そういった言葉の問題。

それからもう一つは、受ける方、または運転管理者の方々が成績が低いからダメだというふうにレッテルを貼らないようにしていただきたい。成績が低い

ということは将来伸びていく潜在可能性を持っている人間である、しかも人間というのはあるレベルに向かって一生成長していく。そのいい例が国鉄にいたときに、同じ知能検査を10年経ってやってみたら、10年前に平均より上の者は10年経つと各年代ごとにも下がっていました。ところが知能成績の低い者は10年前とそのときの平均をくらべてみると上がっているという不思議な現象が出てきたんです。20才が30才になって上がっているのはまあまあ理解できますけれども、40才が50才になったその平均も上がっている。そのときは、なぜか理由がわかりませんでした。あとで考えてみると、人間の知能発達のスピードが遅い人たちは40才、50才になっても知能が伸びていくのだということがわかりました。何故かというと、その間に社会生活をし、職業生活をしていたその刺激が頭の働きをよくして、そのよくなった働きが知能検査のような抽象的な刺激に対しても適切に反応するようになっていんじゃないかということに気がついたのです。というのは、養護学校にいつている子供たちが社会に出て10年、15年経つと、あとから入ってきた新入者が彼が養護学校を出た人間だということにほとんど気がつかないそうです。精神発達遅滞児でも社会生活をするうちに正常な人間に近づくんじゃないか。そういうことで心理テストを考えないと社会に害毒を流すんじゃないか。テストの成績が低いからダメなんだとレッテルを貼ることは、その人間の人間性を尊重しないことなのではないか。そこにまた一つの教育の可能性があるような気がするんです。

成績の低い人はこれから成長する潜在的可能性を持っている、望みあるドライバーだというふうに会社の人たちが理解してくれればいいんだけど、金儲けが忙しいから、そうはなかなかできないかも知れません。これからは、職業運転者になるような若い人はほとんどいないですよ。毎年毎年平均年齢が上がっています。ですから今いる人たちにいかに長く働いてもらうかという問題も出てくるでしょう。そうしたら高齢者なら高齢者に見合ったような取扱い方をしていく、そういうところに心理テスト、あるいは生理テストの働く場所があるような気がするんです。そういうことで私の言いたい今の結論は、適性検査という言葉で人間にレッテルを貼ったり、スタンプを押すという行動は慎むべきであるということです。

太田 私もこの適性という言葉について簡単に使い

すぎている気がします、そういう意味では私自身も反省しなくちゃいけないんですが。今一つは道具というのは両刃の剣だなと。自動車だって有効に使えるけれども、それが凶器にもなる。いわゆる適性検査、ここでいわゆるという言葉を使いますが、うまく使えば大変役に立つけれども、しかし、レッテルをつけてしまうとかいうその辺に問題があるということですね。

問題点の解決に向けて

木島 ふだん「適性」という言葉が、何か人をふるい分けする様な感じで適切でないなあと思っていたものですから、今のお話には私も全面賛成です。早速、「適性」でなく「特性」と呼ばせてもらうことにしますが、私は「特性」をこんなふうに捉えているのです。

「特性」は、それぞれの持ち味、「個性」と見てもいいと思いますが、車社会という大きな「全体」の中で、それぞれの持ち合せている「個性」をどう調和させていくか、という、相互のかかわり合いの中でいつも考えることにしているのです。運転場面は、いつでも他人とのかかわり合いの中で行われています。ですから「運転するということ」は、自分と他人とのかかわり合いで、その都度、調和点を見つけ出しながらしている「解決作業の連続」だと考えられるわけです。いつも「自分と他人との調和点さがし」が求められるので、この調和点の見つけ方が非常に重要になってきます。多くの場合、自分が行きたいと思っても出来なかつたりするわけですが、結果的に見て「自分が本来したいと思うことを、何故、抑えざるを得なかつたかを理解する」しかないと思うのです。調和点さがしは、実は自分を抑えていく納得の仕方をさがすということになるのでしょうか。

こういう観点から見ると、今行われているいろいろな交通教育は、結論を形からはめ込んでしまっている場合がかなり多い様に思います。その結論が出てくる長い経過は抜きにしているため、この途中で登場してくる多くのものが全く見えないうのです。例の事例研究を考えていただければいいのですが、あの考え方、経過が大事なのです。自分がある、相手がある、ぶつかり合う、理解のためのいろいろの考え方を出してみる、立場を変えて考えてみる、そこから、これでいいかなというものを引き出してくる…この一連のプロセスを考えることが実に意味があるのです。先ほどご紹介いたしました、見とお

しの悪い交差点の通過の際の「気遣い」はここでいう「プロセス」を大事にした結果、導き出したものなのです。

「適性」についての問題、とりわけ、その活かし方を、全体と個とのかかわり合いから考えてみたことを申し上げました。教育の現場では、本当はこうしたプロセスを大切にしたい上で、共通理解を得させたいと思っているのですが、何せ時間が無いこと、枠からはみ出すことが出来ないことなど、内と外からはさまれて、何やらオロオロしながら仕事を進めているというところでしょうか。

太田 いみじくもオロオロとおっしゃいましたけれども、今はあまりに個人の工夫に負っているような気がします。運転者づくりのシステムづくりをどこか中央で、カリキュラムも含めてきちんとした形でやらなくちゃいけないのではないかと思います。それが不十分の為に、現場ではオロオロするし、適性検査の位置づけも不明確で、ひとり浮き上がっている感じがする。運転者教育のシステムづくりの不十分さの責任はどこにあるのでしょうか。それは行政ですか。

貝沼 行政に持っていく前に、やっぱり我々の側がやることだと思いますね。それを固めてから持っていくかないと。

清宮 その点に関しては、日本では心理テスト、生理テストがあまりにも野放しになりすぎているんですよ。つくって売り出すでしょう。マニュアルまで売っている。そしたら受ける者がマニュアルを読めば裏がわかつちゃう。就職試験なんかにも、心理テストを使っている会社もありますからね。アメリカのようにテストを十分管理する必要があると思えますね。誰でもマニュアルを読めばできるというものじゃない。テストをやるからにはこちらにそれ相当の基礎がなかったらやるべきじゃないですよ。やって、採点して、グラフを書いて、はいこうですと、これじゃね。とんでもない害を流していると思えますね。その辺を心理学者は反省しなきゃ。

太田 我々もその辺の問題点をよく心に留めておいて、例えば、学会が何かで問題意識を提出するとか、何らかの対策をすとかしなくちゃいけないと思います。

木島 先ほど教育システムを作るという話が出されましたが、その作成の過程で一つお願いしたいことがあるのです。それは、自動車学校の現場にある「情報」を活用して欲しいということです。現在のとこ

ろ、自動車学校側に自力で開発して提供できる程はとて力がありません。現場に実に沢山ある「データ」を、大学の先生方、研究者の方々の力をお借りしまして使える「情報」に組み上げ、教育システムを作り上げていく時の一端をになえることが出来れば大変うれしいのです。自動車学校の現場は、運転場面での心理的な面など、いろいろとり出し得る状態にあると思われるのです。現場の知恵を、教育システムに活かすという点での提案です。

清宮 適性という言葉に対して一言つけ加えさせて下さい。使うべきでないといったのは運転適性ということに限ってであって、運転という行動については適不適はないということなんです。運転以外の他の分野、例えばピアニストとか画家とか芸術の世界のような特殊な領域では適性ということはあると思いますが、こと運転に関しては、誰でも運転できるし、しかも安全運転ができるようになるんだということなんです。

というのは、知能検査をやってかなり低い得点しか出なかったんだけれども、立派にやっている運転者が結構いるんですよ。そういう方にお会いして

ると、心理テストの中の知能検査というのは一体何を見ているのか、知能検査というものをもうちょっと考えなきゃいけないんじゃないか。精神発達遅滞児に関するときには社会性や何やらを考慮してやっているけれども、普通の知能検査だとそういうものは一切無視して、でき上がった抽象的なテストでその人間のレベルを決めるでしょう。あれはおかしいと思うのです。特にドライバーの場合は、そういうことをしたら人権蹂躪になるなというケースに、私の場合は国鉄時代にちょくちょく遭遇しています。

そういうことで私は運転に関しては適不適はないと思うし、しかもそういうレッテルを貼るべきではないということなんです。

太田 いろいろ問題点がいっぱい出てきましたけれども、自分を知る、あるいは問題が何であるかということをよく理解するということが問題解決の出発点ですし、かなりのパーセンテージを占めるという意味から、今日のシンポジウムを踏まえて、我々も行動に移そうではないかということかと思えます。貴重なご意見をいろいろとありがとうございました。