

## 運転と適性—その今日的意味

太田博雄\*

### Driving Aptitude : Measurement, Evaluation, and Driver-Education Applications

Hiroo OHTA\*

道路環境や車の改善が順調に行われつつある。しかしこれだけでは問題は解決しない。人は環境にあわせて行動する姿を持っているからである。Wildeのリスクホメオステシス理論によれば、劣悪な狭い道路であれば運転はその人なりに慎重であるし、より広く走りよい道路になれば、それにあわせてスピードもだす。アンチロック車のような車が出来れば、その性能を試すかのように急制動も行う。人間とはそのようなものであり、それが人間の知恵でもある。高度な社会と文化を築いてきた主要因と思われる人間の特性が安全の面から見るとしばしばマイナスに働いてきたことも指摘せねばならない。事故防止の難しさの一つがここにある。人間は常に自己の拡大を図り成長を遂げようとする。リスク行動をとるところに人間の基本的な成長のエネルギーを認めざるを得ない。人間のそのような基本特性が安全という概念との関係においていかに調和をとり得るかが今、我々に問われている。本特集ではその調和を求めて現在進行している心理学者の努力の一端を紹介する。

いわゆる事故多発傾向者の存在を明らかにしたのは、Greenwoodらであった。ここに、事故傾向性の概念が生まれた。事故の多くは偶然に起るのではなく、特定の人によって引き起こされることを実証しようとすることは極めて興味深い研究であり、また産業社会から大きな関心をいだかせるものであった。特定の人事故をおこしやすい傾向を他の人に比べて強く持っているとするならば、それは何か。それを特定できるならば、社会的な損失が現実化される前に積極的に排除することも可能だからであった。適性という言葉はそもそも職業選択に当って、その個人の能力を理解し、将来の可能性を予測する際に

有効な概念として生まれた。個人の側からは、自分の将来を予測し得て、なおかつ誤りの少ない、確かな将来を得るために、一方産業社会の側からは、優れた人材確保を可能にするために有効な魅力的な概念であった。運転に関する適性についても同様である。適性を把握することは将来の事故発生の可能性を予測し得ることであり、その方策を考える上で極めて有効であるに違いない。しかし、職業適性概念が次第にその内容を変えて行ったように、運転適性概念も変化してきた。即ち、職業適性が当初能力的側面を重視していたのを、性格、興味、価値観など全人格的問題として取り上げ、さらにその開発の可能性を指摘しはじめたのに対応するように、運転適性も人格的側面を取り上げ、同時に、固定的な捉え方からもっと自由度の高い、可変的な捉え方がなされるようになってきた。

本特集において執筆をお願いした研究者はいずれも今日第一線で活躍されている方々であり、適性の定性的、定量的理解のために豊富な材料を提供されるものと期待する。まず長塚氏には適性についての歴史的な変遷と概念整理、氏自身の研究である優良運転者との面接調査から得られた知見を紹介していただく。運転適性の具体像が捉えられよう。続いて、山下氏、深沢氏には適性の定量的把握と、自ら開発した適性検査について、吉田氏には適性検査開発を巡ってのさまざまな課題、問題点さらに今後の研究のありかたを探っていただく。そして小川氏にはヨーロッパ、特にオーストリアにおける適性検査についての利用法、考え方を紹介していただく。安易な心理検査の利用は厳に謹まなければならないことは言うまでもないが、日本の現状は満足し得るものであろうか。ヨーロッパとの比較において再考する。更にWenninger氏にはオーストリアでの適性検査の妥当性検討の研究を述べてもらい適性検査のリファインのための努力を紹介する。

\* 東北工業大学工学部助教授  
Associate Professor, Faculty of Engineering,  
Tohoku Institute of Technology  
原稿受理 1990年12月18日