

## ●論壇

## 運転適性検査 発想の転換

末 永 一 男\*

## Driving Aptitude Test—the conversion of concept

Kazuo SUENAGA\*

1.自動車運転の事故は、長年月の間には必ずといってよい程起こるもので、適性の有無とは殆ど関係がない、という調査報告を中央大学の吉田正昭教授らはした(交通医学研究財団報告、昭51.3)。筆者もこの報告は認めたい。さらに、今まで長年月、無事故だった人も事故傾性がないから無事故であった、というよりは、幸運の連続であったとみるべきである、と付け加えている。この言葉はあながち否定出来ないものと思う。

はたして、自動車の運転事故は、必然的に起こるものなのか。しかも、運転適性とは無関係に起こるということは、一体どういうことなのか。運転適性問題にとってはなほ重大な問題である。

2.さて、適性検査そのものは精巧な器具機械を用いて、運転者の視覚、認知、情報処理機能や性格にいたるまで検査をおこない、個人の行動特性Behaviorを評定するわけである。検査は各分野の専門家が研究して得た成果にもとづいて判定するのであるから、確かに権威あるものである。その判定で適格者でありながら、現実には事故を起こすのである。起きた事故原因が何であろうと認めないわけにはいかない。

3.一般に車による輸送システムは、環境-車-運転者の三要素よりなるシステムと考えられる。このシステムの変動(事故)は周知の誤差公式  $\sigma_T^2 = \sigma_a^2 + \sigma_c^2 + \sigma_d^2$  を適用し、

$$(\text{事故})^2 = (\text{道路環境変化})^2 + (\text{車のミス})^2 + (\text{運転者ミス})^2$$

で示される。

このシステムの中で道路と車の変動は非常に小さいものとするならば、事故発生に大きく関係するのは、運転者ミスである。運転者として人間機能の変動が、つまり、運転ミスであり事故、または、近災害を生むわけである。

4.ところで適性検査の方式は、人間の特定の時点における特性を測定するのであって、時間要素は一般に、入っていない。個々の検査はせいぜい2～3分より10分程度で終わる。そのようにして測られた結果が、個体固有の、極端には不変の特性であるかのような印象を与える。もちろん、心理的検査には、時間的要素を考慮したクレペリンその他の検査があり、評定がなされるが残念にも臨場感は全くない。実際の場合とはおよそ異質なものである。そのような手段による判定結果を運転者の特性として路上運転時のものに当てはめコメントすること自体問題である。

5.それぞれの検査そのものは正しいけれども、端的に言って、場違いの測定をおこなっているわけである。また、運転動作の基本となるものの中には、時間によって大きく影響をうけるもの、たとえば、意識の活動水準などがあるが、時間経過、環境変化にしたがって変動するということを実測できる測定はほとんどない。つまり、今日の適性検査は、居眠り癖のある運転者に対して、居眠りのできない状態でテストをし、適性であると判定を下しているようなものといえる。

終わりに重要課題として、運転作業の安全を維持するものは最終的には車の倫理である。車社会の安全と平和のためには、運転技術の優秀性とか法規ではなく、その倫理観である。倫理適性の考慮されない適性検査は、何としても運転事故防止につながる検査とはなりえない。それは恰も核エネルギー使用に対して国家人格が問題にされるのと同じことであろう。

\* 久留米大学名誉教授(生理学)

Professor Emeritus, Kurume Univ.