

## 運転適性と免許取得条件

山下 昇\*

事故傾向者が存在することを述べ、その生理・心理的特性を研究例を示しつつ概観した。この意味で、現在の運転環境のもとでの「安全運転適性」は存在するが、それが免許基準として適性ある運転者の選別に用いられるのではなく、指導・助言及び運転技能の修正へと活用されるべきものであることを述べた。追跡調査結果でも自覚の向上にともなう運転態度の変化、それによる事故減少へと、効果のあることが述べられ、適性育成への可能性が示された。人間を全体として動的に捉える運転適性の考え方が大切であることも述べた。

### Driving Aptitude and Conditions for Acquiring a Driver's Licence

Noboru YAMASHITA\*

Noting that there exists a group of accident-prone people, we have made a general survey of their physiological and psychological characteristics, citing examples. It is argued that "aptitude for safe driving" ought to be considered in guiding and advising drivers and in improving their driving ability but that it should not be used as a criterion for issuing licences to qualified drivers. A follow up survey has shown that by heightening awareness of the "aptitude for safe driving" his driving attitude is improved, thereby reducing accidents, and thus bringing into sharp relief the possible benefits of improving driver aptitude. In addition, the survey emphasizes the importance of a concept of driver aptitude which deals with mankind as a dynamic whole.

#### 1. はじめに

今日、運転免許を保有する人が多くなり、いわゆる国民皆免許の時代といわれる。

昭和52年10月末現在における運転免許保有者数は36,798,156人である。これは16歳以上の運転免許適齢人口の43.5%にあたり、2.3人に1人の割合で免許を保有していることになる。男性についてみると、66.8%の者が免許をもち、1.5人に1人に相当し、とくに25～29歳の男性についてみると1.13人に1人の割合で免許を所有している、その年代の88.3%の者が車の運転を許可されているという現状である。このことは、まず特殊な事情がなく、自分で免許を持つという意志のある人は、殆ど間違いなく運転免許が交付されるものと考えてよからう。

また聴力障害者に対する許可条件も昭和48年以後緩和され、補聴器使用者も含めて約71,500人に免許が交付されているという。しかもこれらの人達の交通事故発生は、聴力障害が原因とされるものは極めて少なく、一般の人達と同じような事故原因による(例えば車間距離不適切)ものといわれている。

このように、誰でもが車両を運転する時代において、「運転適性」というものをどう考えればよいのであろうか。

#### 2. 法的免許基準と運転適性

道路交通法に規定されている条項によれば、第88条に欠格事項があげられており、運転行動に障害となる最低限の条件が示されているが、いわゆる絶対的不適格者としての条件があげられているにすぎない。これによれば、まず普通の健康な生活の営める者であれば、まず、免許が許可されるものと考えてよからう。「適性」にはいろいろな概念が付与されるが、「職務にとって必要とされる最低限の心身の条件が満たされているならば、その職務に対して適性があるとする消極的な意味での適性」の概念に現在の運転免許取得条件は相当するものといえる。

一方で道交法は、自動車等を無制限に運転することは、道路における交通の危険、その他の障害を生じさせるおそれがあるので、一般に禁止し、運転免許試験に合格したような一定の資格能力を有すると認められる者に限って、その禁止を解除し、適法に自動車等の運転を認めるものとしている。

しかし現実には、免許適齢人口の90%近い人が、その禁止を解除され、運転してもよろしいとされているわけである。

\*千葉工業大学助教授(心理学)  
Associate Professor, Chiba Institute of Technology  
(Psychology)  
原稿受理 昭和53年1月13日

おそらく、ここで2つの議論がなされるであろう。ひとつは、運転適性はこの時点では、社会的な効用の点からいっても無意味化している。われわれの常識的な適性の概念としては、職務の成功度との対応を意味しているし、安全運転が可能なら人に免許が与えられているはずであると考えるのは妥当な思考である。にもかかわらず、国民皆免許の時代といわれ、もはや運転免許の有無では、安全な運転者たる素質、態度、行動を有しているかどうかを判断する材料とはならないのではないか。そこで、第1の方法として、警察の取り締まりによる罰則強化、教育統制へと移行することである。現に、警察庁は、昭和52年12月に、道交法の大規模な改正をする試案を公表している。そこには、統制、指導、罰則の強化へという思想が込められている。

警察の今までの経験から取り締まりを強化すれば事故が減り、ちょっと緩めれば、事故がふえるという事実を背景にしていると思われる。

第2の方法は、運転適性基準が運転操作に関する最低限の条件を保証することにあるのならば、これ以上の能力、特性を要求しない方向へ持っていくことである。つまり、人間の弱点のカバーを徹底し、それこそ誰でもが安全に運転できる環境作りを進めることである。例えば、鉄道なみに、危険の時には自動停止装置が作動するか、衝突しても安全が保証される、いわゆる「安全車」とか、電波誘導による走行装置など、現在航空機や新幹線に使用されている装置以上に、徹底した機械化、自動化を進めてゆく。コンピュータのコントロールで走行できる車両システムも、開発されつつある現在である。不可能ではない。国鉄の新幹線は、この意味で、運転適性の要求基準が最も低くても運転の職務が果たせる設計になっているといわれる。

航空機もかなりの設備が充当され、パイロットの負担やミス発生を物理的におさえ工夫が、徹底してなされている。しかし、それでもパイロット・ミスといわれる事故が発生している。しかもパイロットは厳しい適性基準で選択され、毎年の適性診断を受け、激しいトレーニングをくり返して、パイロットとしての適性の維持に努めている。それでも完全に「安全」が保証されているとはいえない。

自動車の場合には、機械化を進めてゆけば、人間（運転者）によるミスで事故が発生することは激減するであろう。その時、いったい運転適性というものは、何の意味をもつのだろうか。適性の基準が、

ますます下がり、犬でも訓練すれば、運転（といえるかどうか）できるようになるであろう。

以上のように、第1の議論は、運転適性の基準が低いため、何らかの外的な方法で、「安全」を確保する方法へと移行していくべきであるという考え方である。

第2の議論は、法的な適性基準があるにせよ、安全という点から適性基準を厳しくし、とくに心理的特性に重点をおき、事故傾向者の発見とその心理的特性を見出し、現在の運転環境の中で、安全に運転しうするための心理的条件は何か、それらの心理的機能に差異があるのなら、どのように、啓発し、改善し、安全運転適性を付与することができるかを見極め、あるいは、免許基準の中にそれらを含めて安全運転者を選択すべきである。もう1ランク適性基準を上げることによって、運転免許の持つ意味を高め、「安全の確保できる運転者」であるという資格を与えられたものとしての意味を持たせるべきである。国民皆免許の方向を修正した方がよいとする議論である。

運輸業の中には安全運転適性基準をみずから設け、適性検査として実行しているところもある。日本乗用自動車協会バス技術委員会は、身長、座高、背筋力、肺活量、聴力及び音の方向判断、視力と視野、色の識別、暗順応力及び耐眩惑力、嗅覚、機敏性、眼と手と足の協応運動、目測性、空間知覚力、知能、注意配分、注意の持久力、情緒の安定の17項目を、業務分析の結果選り出している。

事故発生の原因は人間側だけの要因によるものではない。環境の安全レベルとの関連にもよる。道路、車両等の安全レベルは従来よりは向上しているといえる。事故の減少は、それによるものとも考えられる。道路投資率と事故率は逆比例の関係にあるといわれる。

しかし、やはり事故は多発している。昭和52年は8,945人の死者を出し、負傷者は61万人を越える。事故発生の主原因が運転者にありとされたものは交通事故全体の84.9%を占める。人間側に何らかの対策が必要とされるわけである。運転適性の存在についても、ここが論拠の出発点となっているのである。

### 3. 事故傾向者の存在

自動車運転の事故は、運転適性とは殆ど関係がないとする報告がある。長年無事故だったからといって事故傾性がないとはいえないのは確かであろう。

ちょうど、糖尿病の素因があっても、糖尿病にならない人はいるであろう。本人が気をつけ、環境も幸いして発病に至らなかったという例があるからである。

しかし、糖尿病になった人は、環境が著しく発病を惹起させる原因を作ったか、本人にその素因があったかのいずれかである。

そこで、事故発生者についても、環境条件が悪くて事故を起こしたのか、また本人に事故傾向の素因があって、それが顕在化したかのいずれかであると考えられる。したがって、事故繰返し者(incident-repeater)の中には、事故傾向の素因を持つ者がいるとしてよいであろう。すなわち、事故多発者の生理的・心理的諸特徴のいくつかは、事故発生の要因となる特性を有していると考えられる。

長い年限をとれば、事故惹起者となる確率は高くなる。危険環境にあって、自由度の大きい交通手段のもとでは、当然その確率は大きくなる。事故者を無事故者という現象の側面から促えて、心理的適性についてのみ相関をとれば事故と適性との相関は低くなるのは当然である。それに現行の適性検査が、事故をひき起こす要因をすべて見出せる予測性のあるテストであるかどうか疑問であろう。事故原因は種々である。それらをすべてカバーできる検査バッテリーが準備されているとは限らない。

しかし、accident-repeaterについてみれば、多数の運転者が、数年の期間でも1回か無事故の者であるなかで、事故を多発する者は、心身の機能に事故惹起の特性を有しているか、あるいは機能が欠如しているかのいずれかと考えざるをえない。

年間の事故件数のうち職業運転者の起こす事故は23%であり、自家用運転者やマイカーのそれは77%であるという統計がある。自家用車に比べれば、事故負荷量が高いと思われる職業運転者の方が、はるかに事故率は低い。

交通環境や事故負荷量の高さが、事故と結びつくものではないのであろうか。技術的なもの、心理的なものの方が事故への寄与率は高いと思われる。

事故多発者の存在について、科学警察研究所交通部の大塚博保氏は、「自動車運転作業の事故の繰返し」について調査し、次のような資料を示している\*。

同一勤務条件、同一の営業区域、同一の管理体制の下で作業している事業所の運転者について2年間

の事故記録の得られる者を対象とした結果である。それによればTb社では、全運転者の32.7%が全事故の62.9%を負担し、Kk社では全運転者の19.0%が全事故の47.7%を負担している。つまり事故を多発する特定のグループが存在するのである。

Table1にみられるごとく、前1年の平均事故数の少なかった運転者は、次の年の1年間の平均事故数も少なく、多発運転者は翌年もまた事故を多発している傾向が明瞭に読みとれる。

Tb社のみならず、他のGj社、Tw社……等の5社についても同様の傾向がみられ、「ある期間に事故の少ない運転者は別のある期間においても少なく、ある期間に事故の多い運転者は別のある期間においても多い」ということである。

筆者の経験した事例によれば、昭和45年1月にタクシー会社に入社して以来昭和52年11月までの8年間に20件の事故を起こしている運転者がいる。相手方の責任のものがそのうち7件あるが、何らかの有責事故は13件である。昭和45年に1件、46年に3件、47年には5件、48年に3件、49年に1件、50年はなし、51年に4件、52年に3件、という結果である。とくに52年11月26日は10時半と22時半と2回も1日のうちに起こしている。有責事故13件の中には、追突4件、人身事故2件を含み、全事故のうち交差点での追突や前方不注意、右折車への接触など不適切運転が6件もみられる。相手方責任事故も、転回不注意による接触や右折車から接触されたもの、相手の割り込み運転によって接触されるなど、やはり車間距離不適切や見通しの甘さ、危険の予測性のなさ、あるいは危険への感受性のなさが感じられる。20件の事故例から、環境要因のみにその原因を求めることは困難である。本人の心理的特性に原因の大部分が関与しているものと思われる。

(特)自動車事故対策センターにおいて実施している

Table 1 Tb社における初年と次年の事故数の推移(大塚,1969)  
In Tb Co.Trend of relation between first year and next year numbers of accidents

運 転 者 群 (運転者数)	初 年		次 年	
	事故件数	平均事故件数	事故件数	平均事故件数
0 回群(10)	0	0	11	1.10
1 回群(13)	13	1.00	22	1.69
2~3 回群(14)	32	2.28	29	2.07
4~5 回群(9)	37	4.11	34	3.78
6~7 回群(3)	19	6.33	13	4.33
計 (49)	101	2.06	109	2.22

\*事故傾向者については古典的な研究としてGreenwoodらやNewholdらの研究はよく知られている。

「適性診断」をこの当事者は受診しているが、次のように書かれてある。「動作の正確さが十分でないようです。自分の予期しない方向に状況が変化したり、複雑になったりするとあわてて間違った動作をとりがちですから、あえてきわどい行動はとらないでください。判断や動作が先走るクセがあります。そのため見込み違いを生ずることになりますから、行動するときは一呼吸おくように心掛けてください。動体視力が低下しているようです。運転中は車間距離を十分とってスピードを出しすぎないように注意することが大切です。性格の特徴としては、気力が強く、角が立ちやすい人です。負けるものかと身がまえる感じで、とかく頑固で他罰的となりやすく、素直さにも欠けます。気分ムラを生じやすく、そのため交通の流れを乱す車があるとそれに挑発されやすい傾向があります」

これらのコメントは、事故例から推察しても肯定しうるようである。たとえば、交差点で除行せず接触をした例、信号の変り目に飛び出して側面に衝突した例、車線変更をして走行中の相手車に接触した例、一時停止の出すぎによる接触の例などにその特徴が出ている。

彼の事故例の中にはやむを得ざるような例もある。たとえば、午前5時頃、坂道を下ってきた自転車か飛び出してそれと接触し、人身事故を起こした例、交差点で右側の道よりバックしてきた相手の車に接触されるなどもあるが、全く予測されない事態でもない。あるいは、ある程度の距離や空間がそこにあれば、避け得たかもしれない。その意味で、危険に対する感受性の低さを指摘したい。現在、このようなものを測定するテストはないが、事故惹起の心的機能をすべてカバーし得ていないことのひとつの例

でもあろう。

また、本人と面接し、テスト結果をみても、いわゆる異常者に属する人でもない。マイナスの素因が複合して事故発生につながったものと思われる。

#### 4. 事故歴と心身機能の特性

accident-repeater と accident-freeの差を見出すことは、安全な運転をするための最低限の運転作業能としての特性資質を見出すことにある。そして差のある特性があれば、教育や啓発によってカバーしていくための方法を考え出すことにある。

現在見出されている諸特性について、いくつかの研究例を見てみる。

##### 1) 視覚的機能について

視力や眩惑検査において、無事故の方が合格率は高い。安全適性基準としては、両眼がそれぞれ1.0以上を問題なしとしている。<sup>\*</sup>視野の範囲については水平方向150°以上を問題なしと判定する<sup>\*</sup>。

動体視力についても静止視力1.0以上で動体視力0.7以上の範囲にあり、ほぼバランスのある比を示せば、A（よい）とする判定を下す<sup>\*</sup>（Table 2, 3）。

##### 2) 心理的機能について

###### (1) 知的能力と事故との関係

最近の運転者集団については、知能点と事故率とは直線的にマイナスの相関を示す。従来はU字型をなすといわれたが、母集団が異なってきたためと考えられる（Fig.1）。

知能検査にはスピードファクターが介入することが多い。この要因をもつテストではむしろ事故群の方が成績はよい。しかし推理テストでは逆で、無事

Table2 視力検査における無事故運転者と事故運転者の不合格率(Fletcher)  
Differences between accident driver and non-accident driver in visualtest

	無事故者	事故者	差	臨界比 <sup>**</sup>
両眼	1.0	5.0	4.0	2.9
左眼	7.0	21.8	14.8	5.1
右眼	7.5	15.3	7.8	2.9

Table3 眩惑検査における無事故者と事故者の不合格率(Fletcher)  
Rate of reject in glare test

	無事故者	事故者	差	臨界比
眩光の感度	3.5	24.0	20.5	7.5

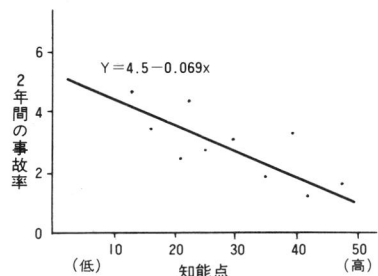


Fig.1 事故率と知能点の直線的関係 (大塚：1971)  
Linear relation between accident ratio and intelligence scores

<sup>\*</sup>自動車事故対策センターの一般適性診断業務実施基準による  
<sup>\*\*</sup>臨界比とは、分散の違う集団に属する個々の値を比較するための数式から得た値をいう。臨界比大であるほど両者の差は大きい。

故群のほうが偏差値が高い（年齢でのマッチングをしているので、年齢差は無視される）。ドレイクの仮設的な機能が関与しているかもしれない。しかし、いずれにせよ、知的能力と事故発生率とは関係が高い。判断のミスが運転操作を誤らせることはよく指摘されていることである(Fig. 2)。

(2)知覚-動作機能との関連

現在最もよく使用されている機器は、「速度見越検査」\*と「重複作業検査」\*\*である(Fig. 3, 4)。

事故多発者は、速度の評価により尚早反応をする。それは、動体速度認知の不全、注意の持続の弱さ、特に、運動反応への衝動を抑圧する機能の脆弱さが仮定されている。

事故傾向者における反応抑制力の弱さは、他のテストにおいてもみられている。衝動性を抑え、コントロールしていく点に弱点があるように思える。

選択反応における誤反応が、事故-無事故者の弁別を示す指標として有効である。すなわち、事故群は誤反応が多い。刺激ランプの認知とそれに応じた動作の間の協応がよく行なわれず、動作が衝動的に先行してしまうこと、つまり、与えられた刺激に対処して適切な統御行動を行なうことができない。多様な刺激状況における同時的作業処理の能力が劣ることなどを指摘することができる。

(3)性格的特性との関連

多くの検査結果があるが、まとめると次のように

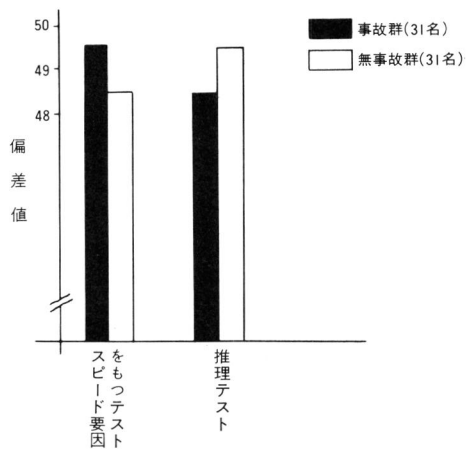


Fig.2 スピードテストと論理的思考力の事故群の機能の差異 (山下:1975)  
Intelligent function is differ

\* 光点の移動速度を見積り、スピードのタイミングを測定する。動作と判断のバランスをみるもの。

\*\* 3光点の選択反応で、両手と利足で反応する。主として反応の正確さをみる。

なる。

事故多発傾向者のパーソナリティは、

- i) 非協調的、批判的で頑固など反社会的傾向をもつ。人間関係は不良である。
- ii) 衝動的、感情的になりやすく、カッとなりやすい。
- iii) 緊張過度、抑圧的で不安傾向が強い。あせり、あわてなどの行動をとりやすい。
- iv) 自己中心的、他者の行動の推測ができない。ひとりよがりの行動をする。

要約すると、人格、行動の統制力に欠ける。Self-control が十分でない(Table 4)。

これに対し、Laver, A. R. は、無事故者の特徴として、情緒的に安定し、緊張場面でも動揺は少ない。放縦でなく实际的、控え目で不満が少ない。つまり社会的に協調し、エネルギー水準も高く、刺激的場面や緊張場面に対して耐性をもつこと。信頼され、感情的に安定し、自己統制が十分できている人であると述べている。

性格検査で、どの程度事故者と無事故者を弁別しうるかを判別関数を用いて計算したものが、Fig. 5である。これによると、83%的中率を示すことが

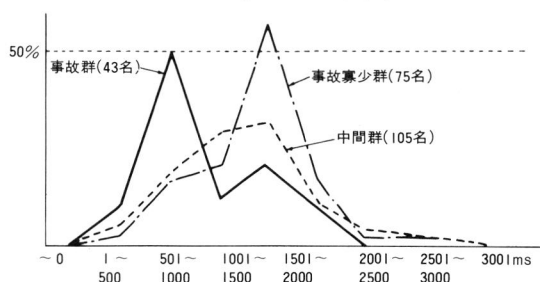


Fig.3 速度見越検査において、平均見越時間が事故車は早い(丸山:1967)  
More fast speed estimation in accident drivers

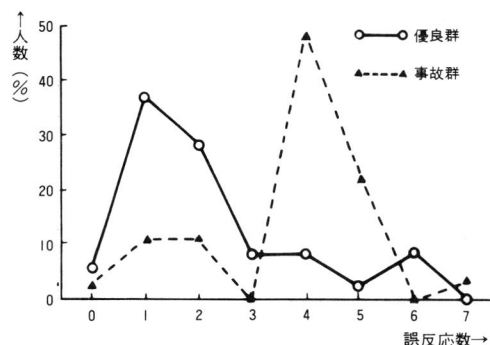


Fig.4 重複作業反応における誤反応の群別分布図(長塚:1967)  
Distribution of error in discriminative reaction test of multiple performance type

でき、情報を適切に活用することで事故者に対する指導が可能となろう。

(4) 安全態度との関連

性格や能力のような人の基本となる特性から、もの見方、態度も形成されてくる。運転に対する態度がどのようなものであるかは、直接、運転ぶりに影響してくるものであるだけに、重要である。

Table 4 自動車運転者の性格と事故  
Car driver's personality contributed to accident

	事故寡少群	事故多発者群
衝動性の強い者	21.9%	39.2%
ルール遵守性の弱い者	26.8%	34.6%

Table 5 自動車運転手の考え方と事故 (豊原)  
Relation between accidents and attitude for road safety

(A) 物件事故より他人の人身事故を重視するという意見への賛成率

	タクシー	トラック	砂利トラック
事故寡少者または優良運転手群	97%	80%	91%
事故多発者群	85	75	71

(B) 安全運転をするか否かは、法規尊重精神と無関係という意見に対する賛成率

	タクシー	トラック	砂利トラック
事故寡少者または優良運転手群	14%	9%	5%
事故多発者群	24	19	18

(C) 安全運転をするか否かは、社会的道義心の強弱に関係があるという意見に対する賛成率

	タクシー	トラック	砂利トラック
事故寡少者または優良運転手群	89%	57%	76%
事故多発者群	65	50	53

Table5によれば、事故多発者の安全に対する考え方に問題がみられる。価値観や道徳観における欠如が、現実の運転行動に重要なかわりを持ってくる。基本的な特性を変化させることはむずかしいが、態度なり考え方なりを変えることはむしろ容易であろう。

リスクテイキング (危険敢行度) という態度にもこのことが表れている。事故者はより危険の高い行

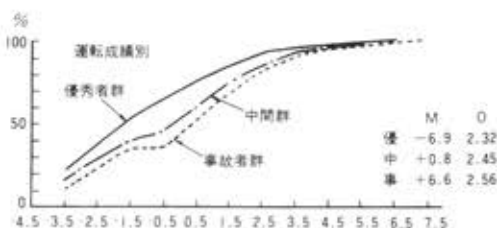


Fig. 6 リステイキングに関する事故者と無事故者との比較 (長山:1965)  
Risk-taking behavior and accident

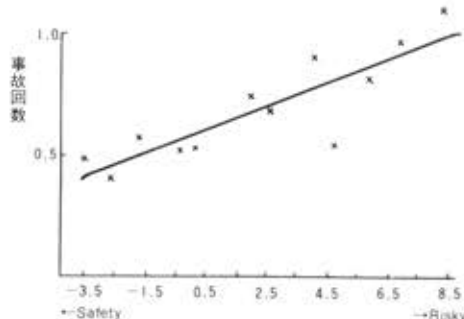


Fig. 7 リスク得点とその後1年間の事故発生回数 (長山:1965)  
Relation between Risk score and number of accident during one year

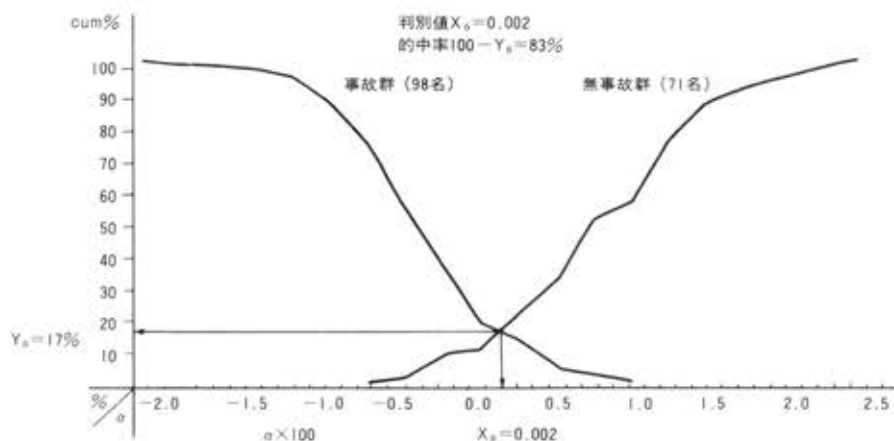


Fig. 5 性格検査の弁別性 (山下:1974)  
Discrimination of personality inventory score for car drivers

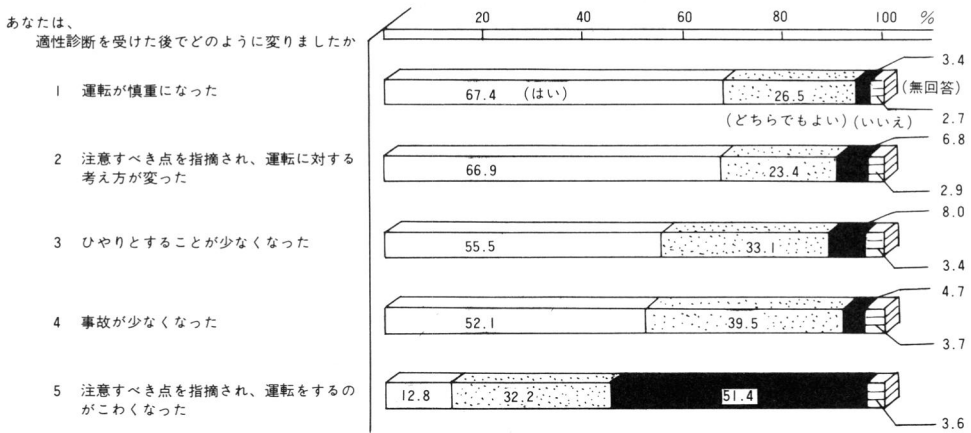


Fig. 8 運転行動の変容  
Attitude changes for car driving behavior

為をする。(Fig. 6)。また事故回数の多い人は、risky である (Fig. 7)。

運転場面で何が安全で何が危険かの学習をさせることが必要ではないかと考える。危険取行度の高い人は、危険に対する感受性が低く、それゆえ、事故と結びつく行為をあえてしてしまったり、気がつかずに、自分が危険源となってしまう。危険の認知の学習という方法によって矯正が可能となろう。

5. 適性検査の効果について

適性検査は運転者を選別し、排除するためのものではない。指導助言の資料となり、より安全な運転を志向させる手段として活用されるべきものである。

昭和50年に適性診断の効果測定がなされた。\* 適性診断受診前後1年間の2年にわたる事故記録の得られる人(2,556名)を対象とした。対照群として、受診者の所属する同一企業の中の未受診者(860名)をとり、比較検討した。

それによると適性診断受診後、総事故件数が51.9%減少し、人身事故も62.4%の大幅な減少を示した。ちなみに全国のこの年の総事故の減少率は7.8%である。

Fig. 8 は適性診断受診後の運転態度の変化を本人の報告によって得たものである。

また Fig. 9 には、管理者から運転の態度、行動ぶりの変容を評定させたものを図示した。安全運転行動への好ましい変容がみられる。適性診断を受けて

注意すべき点が指摘され、本人の自覚を促し、より安全な態度が作られたとみる。

6. 運転適性の今後の考え方

人の生理的特性は基本的には不変である。手足を増やすことはできないし、眼を3個にすることもで

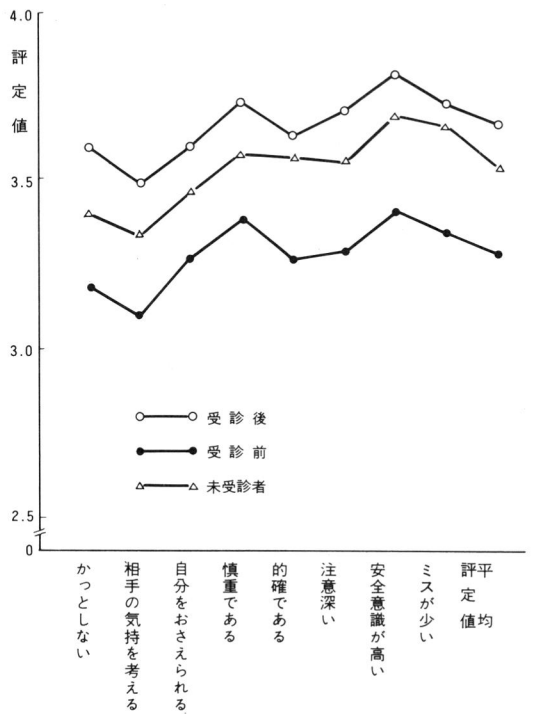


Fig. 9 態度・行動ぶりの変容  
Changing of attitude and behavior for driving

\*自動車事故対策センター適性診断検討委員会で実行された。



きない。年齢経過や傷害で機能が減退することはあろうが、基本設計まで変えられない。

人間には変わりにくい部分と変わりうる部分がある。心理的にも同様である。遺伝的に規定を強く受ける特性と、環境によって変化し、させていける特性とがある。たとえば前者は精神的テンポのようなものであり、後者は意欲のようなものである。

人の特性が顕在化するためには、環境条件が適しているかどうかとも関係してくる。

運転適性を考える場合、不安全をもたらす心理・生理的特性が、環境条件が不適であると、つまり環境の閾値が低いと、顕在化するマイナス特性も多くなり、多くの人々が「事故」という現象に会わざるを得なくなる。しかもその心理的特性が不変的な部分か、可変的な部分かということが「適性」の基準を考えるとき重要になってくる。多くの心理機能については、環境への順応、適応というメカニズムがあるので、公的免許基準のように不変的な部分に基準をおいて、安全運転への適応を個人の努力に待つ方策がとられる。

したがって基本的には、危険環境の閾値を上げる努力をし、人間側の負担を軽くさせる必要がある。しかし現在の交通環境の中で、事故を減少させるには、やはり人間側の努力も必要である。不変的適性（絶対的適性）と可変的適性（相対的適性）を区別し、変わりにくい特性については、環境条件でカバーし、育成可能な適性については、改善の方法を提供することである。

今後の適性研究として、①スタティックな研究からダイナミックな方向へ ②末梢心身機能から中枢統合機能の研究へ ③機能の部分の解明から全体構造の解明へ（つまり要素から全体へ）などの方向へ向かうことであろう。

個別の機能について弁別性の有無を見ることより、介入変数を導入することで、構造をパターン化し、特性の類型化によって、事故特徴と対応させていくことが必要と思われる。

例をあげると、知的機能が平均値よりかなり低く、適性としては不適切の範囲に入る人がいた。バスの運転者であったが、入社し退職するまで事故は一度も起こしていない。彼の言によれば、「人より頭が悪いから、毎日運転ぶりを反省した。ハンドルの切り方、ブレーキの踏み方など、客に迷惑をかけず、安全に運行するにはどうしたらよいかとたえず考え続けた。それが無事故を続けられたことになったのだと思う」

このように述べている。

またもうひとつの例は、適性検査の結果では成績は悪い。しかし運転は慎重で安全である。本人にこの矛盾をきくと、「適性がないのは事実である。とくに性格的に不安定で、興奮しやすく、そのため会社も何度も変わった。しかし今は、このような性格であるからこそ感情を抑え、慎重に運転しているのだ」という。

個々の機能の特徴が問題なのではなく、人間全体として、どう反応するかが大切なのである。

このような観点から人間を全体とし、動的なものとして捉える運転適性が必要とされるのである。

#### 参考文献

- 1) 交通安全白書, 52年版, 総理府編.
- 2) 大塚博保: “自動車運転作業における事故の繰返しについて” 科学警察研究所報告「交通編」Vol. 10, No. 1, 1969.
- 3) 北村晴朗, 丸山欣哉, 長塚康弘他: “ドライバー適性検査資料(5訂版)” 東北大学産業心理研究室(未公開), 1967.
- 4) 山下 昇: “自動車運転者の知的活動性の差異について” 千葉工業大学研究報告「人文編」No.13, 1975.
- 5) 山下 昇: “事故多発運転者の心理的特性” 千葉工業大学研究報告「人文編」No.12, 1974.
- 6) 大塚博保: “自動車運転者の事故多発傾向と知的能力との関係” 科学警察研究所報告「交通編」Vol. 12, No. 1, 1971.
- 7) Laver, A. R.: The Psychology of Driving, 1960.
- 8) 宇留野藤雄: “交通心理学” 技術書院, 1972.
- 9) “昭和50年度適性診断受診運転者実態調査報告書”, 自動車事故対策センター, 1975.
- 10) Drake, C. A.: Accident Proneness a Hypotheses; Character and Personality, 1940.
- 11) 豊原恒男: “心理的にみた安全管理” 日本法令社, 1975.