

事故の多い運転者の精神的特質に関する一研究

柴 山 茂 夫

A study on characteristics of the high-accident drivers.

Shigeo SHIBAYAMA

This research has been carried out in order to collect information which would be helpful in the training of truck drivers. The subjects were 50 truck drivers who were high on accident proneness. All subjects had been tested at the trucking company by an examiner trained in psychological testing, and under standardized conditions. The tests used were some of the well known apparatus tests designed to measure basic motor and perceptual capacities and a paper and pencil test for measuring driving aptitude. In addition to these tests, personal data concerning the drivers were available. The high-accident drivers turned out to have many kinds of problems in relation to judgments of speeds and spatial relations, and the division of attention, variability of reaction time, glare sensitivity and so on, together with certain personality traits. Some appropriate counterplots for their retraining should be undertaken immediately for the purpose of preventing traffic accidents.

1. ま え が き

交通事故は運転者の他に、車輛・道路それに天候や時刻のような運転条件を含む各種の要因の輻輳によって発生する。それ故、交通事故を防止するためには車体自体や道路事情などの物的条件を人間工学的配慮のもとに整備改善することは勿論であるが、人的要因に関する対策も必要である。交通事故に関連してこれまで研究されてきた人的要因は年令・経験年数などと知能、性格、知覚・運動機能などの身心の特質に関するものである (Brown & Ghiselli, 1947, 1948, 1953; Parker, 1953; Van Zelst, 1954 など)。

同じ環境で同じ労働条件のもとに運転をしているのに、特定の者だけが事故を繰返えし、仲間の者よりも沢山の事故を起す。また他の人と同じように訓練を受け、経験を積んでもなかなか運転技能が向上しない人がいる。このような事故率や訓練効果における個人差の問題は、Greenwood と Woods が信管工場において1919年に統計的に検討して、事故多発傾向者 (accident proneness) の存在を指摘して以来、交通事故の分野でもさまざまな角度から研究されてきた (Ghiselli & Brown, 1947, 1949; Mintz & Blum, 1949; Le Shan & Brame, 1953; Teel & DuBois, 1954など)。

事故多発傾向者は採用したくない、そのような傾向のある運転者は配置転換し、または再教育によって事故回数を減少させたいという各企業の安全管理や人事管理面

からの要請によっても優良運転者とそうでない者との身心の特質の研究と、彼等を弁別するための適性検査の研究は促進された。

しかし運転者に必要な精神的特質の面だけでも、知的側面、性格的側面、知覚・運動的側面など極めて広範囲に及ぶ。だから身心の特質を把握する単独の検査のみで交通事故の多発傾向を予測し、適性者と不適性者を弁別することは極めて困難である。例えば Ghiselli と Brown (1947) はバス運転者を対象にして知能と交通事故との関係を考察し、知能検査の得点と事故との間には .05 の低い相関しか得られず、知能検査のみで運転者の安全性を予測するのは不可能だと報告している。

しかし Brown と Berdie (1960) は MMPI の Pd 尺度と Ma 尺度のスコアと運転者の事故と違反の回数との間に、低い相関が統計的に有意な関係があることを見出し、自分のパーソナリティ特性の所為で事故を起しやすい運転者を予測するのに MMPI の項目のいくつかが役にたつと主張している。そしてもしも事故や違反に関係するようなタイプの人格特性をもつ人を見出すことが出来れば、この型の特性をもっているという事実をその人に認識させるだけで、恐らく事故や違反の回数がある程度減らすことが出来るであろう。時には適切なインストラクションを必要とする場合もあるであろうし、更には乗車中に自己をコントロール出来るように自分の動機を理解するため、より専門的なカウンセリングや人によ

ては心理療法さえ必要とするケースがあるかも知れない。しかしそれらにより事故と違反の回数を確実に減らすことが出来るであろうと述べている。Pd 尺度は精神病質人格のうちで、非社会的、不道徳的な型の人性格特徴を測ろうとするものである。この型の者は社会的習慣の甚だしい無視や、経験から学ぶ能力がなく何度罰せられても同じ過ちを繰り返すなどを特徴とするので、これが交通事故・違反に関連をもつと考えられる。Ma 尺度で測ろうとする人格は軽躁病の感情障害である。この病型は、活動過剰、情緒的興奮、観念の飛躍の三つによって特徴づけられる。彼等の行動の衝動性や自己中心的で他人や社会的慣習を無視しがちなことや、気分の急激な変動が問題になると推測される。

Venables(1956)も運転の堅実さはドライバーのパーソナリティに依存する所大であるので、ギルフォード性格検査の情緒安定性と社会的向性の二つの性格特性の項目が弁別力をもっていると報告している。その他にも事故運転者のパーソナリティの問題は近年非常に多くの注目を集めてきているので数多くの研究を列挙できる。これらの研究の多くは質問紙法によっているが、最近ではプロジェクト・テクニクを使用した研究も多い。例えば Kole と Henderson (1966) は特別に作成された漫画に対する反応を通してユーモアを調べ、それを手掛りに診断するカートン・リアクション・スケールを使用して、敵意や攻撃性等のパーソナリティ特性が問題運転者の指標であることを見出している。また Davids (1957) は文章完成法を使って、事故多発傾向者は自己中心的で、不安傾向をもち、立腹しやすいと報告している。

しかし集団ロールシャツハテストや P-F テストを使った Harris (1950) の研究では、事故多発傾向者とそうでない者との間に統計的に有意な差はみられず、従来の研究結果に一義的な傾向を認めることが出来ない。そこで Preston と Harris(1965) のように複数のテストをバッテリーとして組み合わせ、テスト、質問紙、P-F スタディの他に態度調査と面接とを併用して、標準化されたテストを単独で用いる場合の信頼性と妥当性を補足して総合的に把握しようとする試みも多い。また Hummel や Schmeidler (1955) のように臨界場面での運転行動を分析したり、スピードと事故との関連を考察したり (Stewart, 1957)、実際の交通環境における個々の運転者の行動を客観的に観察したりする (Greenshields & Platt, 1967) 等いろいろな方法が工夫されている。Barrett と Thornton (1968) は、これまでの研究が人間の特徴と事故行動との間に低い相関しか見出していないのは研究方法に問題があるとして、統制された緊急場面における運転者の実際行動を知覚の型との関係におい

て研究している。彼等は突然車の前に人(ダミー)が飛び出した場合の運転行動とロッド・フレーム・テストによる知覚の型(Witkin) との間の関係を追求しており、最近の研究にはこの種のものが多い。Babarik (1968) も事故のタイプ別に人間の側の特徴を研究しており、停車というような通常の運転の一局面に現われる運転者の知覚・運動機能の特長と追突のような種類の事故との間の関係に焦点を合わせて研究している。

知覚・運動機能の面から事故多発傾向を把握する試みは古くからなされている。Minium (1951) は市街電車の運転者を対象にして視力、眩惑視、興行判断、距離の判断などの検査結果は事故頻度と低い相関しか得られないとしているが、視覚検査の妥当性をこのように相関関係で吟味することには疑問がある。寧ろどの程度までなら許容出来るかという研究が必要で、必要限度以下の視覚機能の欠陥者を問題にした方がよいと思われる。

運転者は車に乗れば常時視聴覚刺激に対する反応を強いられる。人や車の往来の多い街路では尚更である。これらの刺激に運転者が反応出来る速度には個人差が存在する。事故の起こし易さを予測するのに、この反応時間が有力な手掛りであると考えられてきた。しかしながら従来の研究によると反応時間と事故率との間の相関は極めて低い。その理由として、反応の遅い者は自分のハンディキャップを知って運転の際にそれを補償するよう行動すると言われたり、また反応時間の遅速よりもその動揺が事故率に関係があると説明されたりした。反応時間の動揺は1930年代から研究されているが、最近 Cation 等 (1951) がこの問題を再検討している。しかし反応時間の動揺と事故率との関連性を実証できず、一般的な結論は今後の研究に待つと述べている。

運動機能の面からみた安全適性の問題は、動作の遅速や巧拙だけから決められる性質のものではなく、他の精神機能との関連で考察しなければならないと説く研究者もいる。30年ぐらい前に Drake (1939-40) は工場従業員に知覚テストとして簡単なカード分類、動作テストとして棒さし検査を行ない、それらの検査得点と事故指数との関係をみた。その結果、個々の成績には差異はなかったがその比において有意差がみられた。そこで彼は次のような仮説をたてている。筋肉的動作の水準が知覚水準よりも優れている者は、筋肉的動作が知覚水準を下まわる者よりも、多くのまたより重大な事故を起こし易い。換言すれば、知覚速度よりも運動速度の優れた人は運動速度よりも知覚速度の速い者より事故を起しがちである。そして彼はこの仮説は他の職種でも適用出来ると主張している。このように別々の二つのテストの成績の差で事故傾向をみることは妥当かどうか疑問であるが、King と Clark (1962) は交通事故の領域において、

Drake の仮説を検討すべく、知覚・運動機能のアンバランスを問題にしている。

知覚・運動機能の欠陥を検査するには機器検査が使用される場合が多い。最近では脳波やG・S・R等の臨床的医学的検査を採用する場合もある。しかしこれらの機器は何処でも利用出来るとは限らない。機器自体が高価だし、その維持にも費用がかかる。それに多人数をテストする際には不便だし、それを操作する人が得られない場合もある。そこでこれらに代る安価で施行し易いペーパー・ペンシル・テストの活用が多くの研究者によって問題にされ、検討されてきている (Ghiselli & Brown, 1949; Bartelme et al., 1951; Lauer, 1955 など)。

日本でも最近ペーパーや機器を使った運転適性検査が運転者の採用の際に使用されるようになってきた。そのために適性検査の信頼性と妥当性の研究が盛んである。しかし、企業の安全管理対策の面からは、事故回数を減らすために事故多発傾向者を採用時に排除する目的で適性検査を施行することも必要かと思われるが、実際に事故を起した運転者に対する再教育の面への活用も重要な対策であろう。運転適性検査によって事故運転者の身心の特質を分析し、事故に関連すると考えられる欠陥を本人に認識させ、自重して運転するよう指導すれば事故の再発を防止する一助にはなるかと思われる。単なる助言だけでは不十分で、指導員が添乗して悪い運転のクセや欠陥を指摘し、訓練する必要のある者、個別的に治療をしたり、専門的なカウンセリングをしなければならない者、更には本人の幸福のためにも配置転換の方が適当と思われる者等の実態の把握は企業の集団及び個別的安全教育を実施する際には是が非でも必要である。本研究はこのような観点からその実態を知って、今後の安全教育の指針をたてる参考資料にする意図で行なわれたものである。

2. 方 法

名古屋市内の某運輸会社において、昭和43年9月に施された諸検査の結果を分析した。使用した検査はテストバッテリーとして用いた速度見越反応検査と重複作業反応検査及び処置判断検査の3種類の機器検査とポートクリニック・ポートグレー器による視機能検査である。その他、ペーパー・ペンシル・テストである安全運転能力テストも利用した。対象は同社の長距離トラック運転者で、過去1年間に有責事故を1回以上起した者の中から、走行距離、路線危険度等の諸点を考慮して、安全課の責任者に事故多発傾向が顕著と思われる者を50名選択してもらった。

3. 結果と考察

速度見越反応検査の結果、尚早反応を示す者が6名、

準尚早反応者が13名いた。だから19名38%の者がこの面で適性のないか要注意者である。彼等は動体速度の客観的認知が不全で、注意の持続が弱く、特に運動反応への衝動を抑制する機能が貧弱であると想像される。適正な速度感覚と焦躁性の面に欠陥があると考えられるが、このような特性は短期間では矯正し得ない。安全運転態度が身につく、遵法運転を行うよう訓練によって根気よく指導することが必要である。動揺度の面で問題になる者が11名22%いた。彼等は行動が不安定で、むらが多く、衝動的で、間違いの多い行動をとりがちであるのでその面の指導が望まれる。

重複作業反応検査は知覚・運動機能検査の一つであり、速度見越反応検査とテストバッテリーを構成するものである。この検査は注意の配分が要求される複雑多様な作業状況において、多種類の刺激に対して適切な知覚・反応動作を行ない、重複した作業課題を適切に処理することが出来るかどうか、特に一旦形成された認知・反応傾向を与えられた信号に応じて制止し得るかどうかをみようとするものである。この検査で誤反応の面で適性なしと判定される者が4名、要注意者が4名いた。この検査における誤反応は、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、特にブザーが呈示された場合に統御が乱れること、及び刺激ランプの識別や呈示回数の記憶及びブザーに対する注意の配分が不適切であるために生ずるものと思われる。誤反応はしないが大きな動揺を示す者が7名、誤反応、動揺ともに問題になる者が1名いた。彼らは知覚系と動作系間の統御に問題があり、重複作業あるいは多様な刺激状況における同時的作業処理の能力が劣るので、緊迫した事態で適切な判断を下し、機敏な処置がとれるよう日頃から地道な訓練が必要であろう。それまでは危険度の高い路線を走行させることは避けなければならない。

処置判断検査は注意力の配分及び持続性の良否、動作の敏捷性、あるいは交通場面のように刻々と変化する場面への適応の良否を測定しようとするものである。総誤数の面で問題のある者が7名おり、うち2名は誤りの数が非常に多く精密検査が必要である。総誤数では問題はないが、右側に較べて左側の誤数が倍以上もあって左側への注意の配分が不十分な者が12名いた。彼等には視野の片側だけに注意を奪われないよう上手に気を配って、間違いのない判断を下し、素早かつ確かな操作が出来るよう指導しなければならない。練習効果の面で不適性の者が9名いた。うち1名は重症である。彼等は動作の幾分か狂いにもめげず、それに影響されずに次の判断を適確に下して動作を修正し、スムーズに行動出来ない点で欠陥がある者と推測されるので、この面に焦点を合せた

訓練が必要であろう。

上述の3種類の機器検査による総合判定の結果を纏めると表1のようになる。それによると成績が悪く適性な

表1 3種類の機器検査の総合判定

判定	年 令			計
	24才以下	25—35才	36才以上	
悪 い	0	4	1	5
やや悪い	1	4	0	5
要 注 意	10	6	1	17
大体よい	3	3	2	8
よ い	9	5	1	15
計	23	22	5	50

しと判定された者が5名10%いる。彼等は精密検査の結果次第では配置転換を考えた方がよいと思われる。それに問題のある者が5名、要注意者が17名あり、50名中27名54%の者がなんらかの点で欠陥を示す。ケース・スタディによる適切な指導が望まれる。

視覚は運転中に外界から情報を得る最も重要な感覚である。夜間しかも高速運転の多い長距離トラック運転者にとっては視機能に欠陥があることは非常に危険である。ポークリニク及びポークレアー器による視機能検査の結果、半数の25名の者に何んらかの欠陥があることがわかった。問題になる程視力の弱い者はいないが、奥行知覚に欠陥のある者が1名いた。この人は前車や対向車との遠近を瞬時に判断する機能上に問題があるので、追越しや行き違いに十分な注意が必要である。追従距離を適当にあげ、スピードを落とししめにし、追越しを迷う場合はそれを中止するよう指導しなければならない。視野、色覚の面で欠陥のある者はいなかったが、反応時間が遅い者が5名いた。彼等は標識や信号を見てからブレーキを踏むまでの時間が長いので注意しなければならない。乱視傾向のある者11名はその矯正が必要である。普通視力では問題はないが夜間視力の悪い者が4名いた。原因はいろいろあるが、ビタミンAの不足や睡眠不足、過労あるいは視覚上の欠陥が考えられる。幻惑回復時間が長い者が4名いた。われわれの眼は明るさに慣れるより暗さに慣れる能力が劣っている。それだけに彼等の夜間高速運転は危険である。最近では防眩ネガネの着用や飲み薬の服用が検討されており、視力の矯正によりかなり改善されるので、特に悪い者は医師の精密検査と治療が必要である。いずれにして夜間走行には正常な視力の者でも視力低下が著しいので、夜間視力や回復時間に欠陥があったり遅延する者は十分に注意する必要がある。上述の3種類の機器検査の総合判定で合格すなわち

運転適性ありの判定の出た者23名の中にも、12名約52%の者がこの面の欠陥を示すので至急に対策が望まれる。

次に安全運転能力テストの結果を個人の基本的条件と業務遂行に関連する条件の2つの側面から分析することにする。個人の基本的条件の面では、まず最初に頭の働きの問題になる。状況の変化に応じて頭の切り換えが上手に出来ない転換力の面で欠点を示す者が9名、判別力すなわち仕事を正確に手速く行なう頭の働きの点で問題だと思われる者が4名いた。知的機能の面で注意を要するこの合計13名26%の者の指導に対しては、WAIS等による精密診断の結果が参考となろう。

私生活が乱れていては正常な運転は出来ない。生活態度の面で指導が望まれる者が11名いた。職場への不満を示す者が約3分の1、自分の将来に不安を感じる者が72%もいる。また8割の者がこれまで2回以上職を変えており、職場モラルの面からの対策が望まれる。疲労度の面で問題のある者が約半数24名いる。過労は居眠り運転にも繋がり非常に危険である。特に、24才以下の若年層はその6割近くが、この点で問題があるので、会社としても原因を突き止め、彼等の健康管理に留意する必要がある。癲癇による突然の意識の喪失は運転者にとって極めて危険である。潜在性癲癇の気配のある者が3名いるので、彼等には脳波テストを受けさせ医師による精密検査が必要である。

車の中では誰も傍で監督し注意する人はいない。その運転者を律するのはその人自身である。4名の者がこの自己規制の面で問題になる。彼等は自分自身を高めようとする努力が乏しく、他人の忠告を受け入れようとしない傾向があるので、教育指導には特別の配慮が必要である。

運転者の性格は運転そのものに大きな影響を与え、事故に関連のあることが多くの研究で実証されている。調査した50名の事故運転者のうち45名90%の者が性格面でなんらかの欠陥を示す。会社としては至急専門家に相談し、MMPI等の多面人格目録の診断結果を参考にして性格指導の対策を講じなければならない。気が小さく心配症で神経質な者が13名いる。彼等は注意するとますます畏縮し効果があがらない場合が多いので、寛大な態度で接し、希望を失わないよう励ましながら欠点を克服するよう指導しなければならない。内向的な性格が強く、自分だけの殻に閉じ籠もり、抑うつ傾向のある者が5名いた。この型の人は案外素直に忠告を受け入れるので、社会的にうまく適応し、共同生活が出来るよう良き友人や班長を紹介して気長に指導する必要がある。運転は他の運転者との協同作業である。自分本位の考え方が強すぎてはそれが出来ない。自己中心的傾向が顕著で注意を要する者が8名いた。彼等は割込みや追い越しをしやす

い傾向があり、不安全行動をとりやすいので、自分本位の行動様式を反省し、それを改めるよう地道に指導しなければならない。感情昂揚型の面で問題になる者が16名いた。彼等はいわゆる頭にくるタイプで興奮しやすく、じっくり考えて冷静な行動をとることが出来ない。しかし案外素直に他人の助言を聞き入れるので、欠点を指摘し本人が自覚するように仕向ければ効果があがると思われる。車は高速強力な乗り物である。目だけでなく信号や合図その他の状況をうまく予測して、正確に車を走行させねばならない。この予測性の面で注意しなければならない者が17名34%いた。日常生活で物を毀したり、落したりする人は運転の面でもミスが多い。このような錯誤性の傾向のある人は落ち着きがないため事故を起しやすい。かかる傾向の目立つ19名38%の者には何事も慌てず、ゆっくり行動するよう指導助言しなければならない。

運転者として必要な法規や機構に関する常識面はどうか。交通法規についての知識が十分身につけていないと思われる者が3名、故障の際の応急処置や車の性能に合った取扱いが出来ない等機構に対する知識が不十分な者が1名いた。かかる者に対する教育訓練は割に容易であると思われるのですぐ実行に移すべきである。

次に個人の業務遂行に関連する条件について考察をすすめる。初めに仕事に対する態度の面から考察する。責任感の面で問題がある者7名、周りとうまく協力出来ず協調性の面で難点のある者4名、社会人としての自覚が足りず社会適応性の面で欠点のある者12名、仕事への積極性に欠ける者15名、全体で31名62%の者がこれらの職務遂行上の一般特性の面で欠陥を示す。

交通事故で一番恐ろしいのは人身事故である。人間の生命の尊さ、人間を傷つけることの重大さをよく認識していない者が9名、サービス精神に欠ける者が9名いた。これらの人命軽視と奉仕精神の欠除の面で問題になり、職業運転者としての自覚が足りない者が全体の約4分の1、13名いた。この面でも集団方式または個別方式による再教育の必要性が痛感される。

緊急時においては複雑な操作を知っていても、瞬間的に間違った動作をすることがある。事故はそうして起る場合が多い。1日の多くの時間を車の運転で過す人は、危険な場面に遭遇する可能性も高くそれだけ豊富な知識・経験が必要である。危機に直面した際に適切な処置が出来ず、その運転法に問題がある者が2名いる。また事故が起こる危険性を予知して車を走行させることによって、どんな事態が発生しても危険を避けるという防衛運転の面で問題になる人が11名いた。このような職業運転者として必要な高度の技術を体得していない点で注意を要する者は合計13名26%である。彼等に対しては、指導

員の添乗訓練等により早急に必要技術を修得させねばならない。

以上が安全運転能力テストの結果であるが、その総合判定の結果を纏めると表2のようになる。運転者として危険と判定される者が5名、問題のある者が10名いる。36才以上の者にはかかる者がいないのに、24才以下の者の約4割、25才から35才までの者の約3割が問題点をもつので、この面では若年層に対する指導が特に必要であると思われる。

表2 安全運転能力テストの総合判定

判定 \ 年令	24才以下	25—35才	36才以上	計
危険	4	1	0	5
問題あり	5	5	0	10
普通	11	8	1	20
よい	3	8	4	15
計	23	22	5	50

機器と質問紙による全ての検査結果を総合したのが表3である。3種類の機器検査と質問紙検査で共に問題点のある者が11名22%いた。その内6名の者は視機能の面でも問題をもっている。両検査とも不適性を示さなかった者が19名いたが、その中の10名の者には視機能に欠陥がある。以下個別的にみると次のようになる。

まず最初に全ての検査で不適性を示した者について考察してみよう。

A. は運転技術が拙劣である上に奥行知覚に欠陥がある。交通法規も十分身につけておらず職業運転者としての常識に欠ける。情緒は不安定で潜在性の癲癇の傾向があり、疲労が過度である。配置転換を考える場合の第一人者であると思われる。

B. は生活態度がよくなく、非常に疲れており仕事に対する積極性がない。感情の起伏が激しく、協調性に欠け、人命軽視の傾向がある。頭の切り換えがうまくいかず予測性に乏しい。その上、重複作業反応検査の誤反応が非常に多いので知的機能に大きな欠陥があるかも知れない。視機能にも問題があり精密検診が必要である。その結果次第では適性配置を考慮した方が本人の将来にとっても幸福かも知れない。

C. は夜間視力が弱くて夜間運転者としては不向きであり、処置判断検査の誤り数、練習効果共に不適性を示し、注意力の持続と配分が十分でなく、自己をうまくコントロール出来ないので長距離運転者としては問題がある。情緒不安定で自己中心的傾向が顕著であり、法規の理解も不十分で、頭の切り換えが出来ず転換力の面でも欠陥を示すので MMPI や WAIS の検査結果を参考に

表3 機器及び質問紙検査の総合結果 N=50

機器判定	年齢判定	安全運転能力テスト					計	
		危険	問題あり	普通	よい	計		
三種 類の 機器 検査 の 総合	悪い	24以下					0	5
		25-35	●A	●B ○a	○		4	
		36以上				●	1	
	やや悪い	24以下	○b				1	5
		25-35		●C ●D	○	●	4	
		36以上					0	
	要注意	24以下	●E ○c	●F ○d	●●●○○	○	10	17
		25-35		○e	○○	●●○	6	
		36以上				○	1	
	大体よい	24以下			●●	●	3	8
		25-35			○イ	○ロ ○ハ	3	
		36以上			●	●	2	
	よい	24以下	○	●●○	●●●○ニ	○ホ	9	15
		25-35			●○へ○ト	● ○チ	5	
		36以上				○リ	1	
計	24以下	4	5	11	3	23	50	
	25-35	1	5	8	8	22		
	36以上	0	0	1	4	5		
合計		5	10	20	15	50		

〔註〕 ○……………人を表わす。
 ●……………視機能に異常のある者。
 ●A~F……………全ての検査で不適性を示した者。
 ○a~e……………視機能検査以外で不適性を示した者。
 ○イ~リ……………全ての検査の総合判定で不適性を示さなかった者。

適切な指導が望まれる。

D. は運転技術に問題があるうえに乱視の傾向がある。自動車の機構に対する常識的知識に欠け、錯誤が多く、勤労意欲が乏しい。個別的なカウンセリングが必要とみなされる一人である。EとFは消略。

a. は視機能の面では欠陥はないが、重複作業反応検査の誤反応が多く、極端な尚早見越反応者である。神経質で自己中心的であり、自分をうまくコントロールすることが出来ず性格特性の面でもかなりの問題を示す。そのうえ疲労度が顕著であり、職場・家庭に対する不満感が強く、自分の将来に対して非常に悲観的である。彼には生活態度の面の個別のカウンセリングも必要である。

b. は過労ぎみで、サービス精神がなく仕事への積極性に欠ける。錯誤が多く、抑うつ傾向が強く感情昂揚型

である。知覚・運動機能にも問題があり、潜在性癲癇の傾向もあるので医師による精密検診が必要である。c. d. e は割愛。

次に全ての検査の総合判定の結果で不適性を示さなかった者について考察する。

イ. は3種類の機器検査の総合判定では合格者だが、処置判断検査の練習効果の成績が悪い。安全運転能力テストの転換力の面でも欠陥を示すので知的な面に問題があるかも知れない。無責任で奉仕の精神に欠け、人命軽視の傾向がある。それに情緒不安定でもあるので運転技術の面では問題がなくとも適切な指導が望まれる。

ロ. は過度の神経症にかかっており、社会的適応性の面で欠陥を示す。

ハ. は感情昂揚型で予測性が乏しく、状況の変化に

じた頭の切り換えが出来ない。前者と同様に性格指導の面の安全教育が必要である。

ニ。は神経質で、いわゆる頭にくるタイプであり、予測性に乏しい。過度に疲労していて仕事に対する積極性がない。

ホ。は既婚者であるが、家庭・職場に対する不満が非常に強く、社会適応性の面で問題がある。

ヘ。は感情昂揚型の人であり、職場に対する不満が強く、自分の将来に強い不安を懐いている。この人も過度に疲労しており生活態度に問題がある。

ト。は自己中心性の傾向が顕著で社会適応性の面に大きな問題をもっており、錯誤が多く、予測性も乏しい。また転換力にも問題があるので個別的に知能検査をする必要がある。

チ。は職場に対する不満が強く、将来に対して悲観的である。未婚者で生活態度がよくなく、人命軽視の傾向があり、社会適応性が特に悪い。

リ。は感情昂揚型で、予測性の面で問題があり、転職回数が非常に多い。

以上要するに、トラック運転者の事故に関連すると思われる身心の特質は極めて広範囲に亘り、複雑であるので、彼等の再教育のためには豊富な個人資料が必要である。面接その他によるケース・スタディの必要性が痛感される。しかし今回の検査結果だけからでも、人的要因による事故防止の安全教育を考える場合、運転技術の面の訓練のみでは不十分で、性格指導から生活指導に及ぶ総合的対策が必要であることがわかる。

参 考 文 献

- Babarik, P. Automobile accidents and driver reaction pattern. *J. appl. Psychol.*, 1968, 52, 49-54.
- Barrett, G. V. & Thornton, C. L. Relationships between perceptual style and driver reaction to an emergency situation. *J. appl. Psychol.*, 1968, 52, 169-176.
- Bartelme, P. F., Fletcher, E. D., Brown, C. W. and Ghiselli, E. E. The prediction of driving skill. *J. appl. Psychol.*, 1951, 35, 98-100.
- Brown, C. W. & Ghiselli, E. E. Factors related to the proficiency of motor coach operators. *J. appl. Psychol.*, 1947, 31, 477-479.
- Brown, C. W. & Ghiselli, E. E. Accident proneness among street car motormen and motor coach operators. *J. appl. Psychol.*, 1948, 32, 20-23.
- Brown, C. W. & Ghiselli, E. E. The prediction of proficiency of taxicab drivers. *J. appl. Psychol.*, 1953, 37, 437-439.
- Brown, P. L. & Berdie, R. F. Driver behavior and scores on the MMPI. *J. appl. Psychol.*, 1960, 44, 18-21.
- Cation, W. L., Mount, G. E. & Brenner, R. Variability of reaction time and susceptibility to automobile accidents. *J. appl. Psychol.*, 1951, 35, 101-107.
- Davids, A. & Mahoney, J. T. Personality dynamics and accident proneness in an industrial setting. *J. appl. Psychol.*, 1957, 41, 303-306.
- Drake, C. A. Accident-proneness: A hypothesis. *Charact. Pers.*, 1939-40, 8, 335-341.
- Ghiselli, E. E. & Brown, C. W. Learning in accident reduction. *J. appl. Psychol.*, 1947, 31, 580-582.
- Ghiselli, E. E. & Brown, C. W. The prediction of accidents of taxicab drivers. *J. appl. Psychol.*, 1949, 33, 540-546.
- Greenshields, B. D. & Platt, F. N. Development of a method of predicting high-accident and high-violation driver. *J. appl. Psychol.*, 1967, 51, 205-210.
- Harris, E. J. Can personality tests identify accident prone employees? *Personnel Psychol.*, 1950, 3, 455-459.
- Hummel, C. F. & Schmeidler, G. R. Driver behavior at dangerous intersections marked by stop signs or by red blinker lights. *J. appl. Psychol.*, 1955, 39, 17-19.
- King, G. F. & Clark, J. A. Perceptual-Motor speed discrepancy and deviant driving. *J. appl. Psychol.*, 1962, 46, 115-119.
- Kole, T. & Henderson, H. L. Cartoon reaction scale with special reference to driving behavior. *J. appl. Psychol.*, 1966, 50, 311-316.
- Lauer, A. R. Comparison of group paper-and-pencil tests with certain psycho-physical tests for measuring driving aptitude of army personnel. *J. appl. Psychol.*, 1955, 39, 318-321.
- LeShan, L. L. & Brame, J. B. A note on techniques in the investigation of accident prone behavior. *J. appl. Psychol.*, 1953, 37, 97-81.
- Minium, E. W. An experimental study of certain psychological factors in relation to the frequency of accidents in the transportation industry.

- University of California, 1951.
- Mintz, A. & Blum, M. L. A re-examination of the accident proneness concept. *J. appl. Psychol.*, 1949, 33, 195-211.
- Parker, J. W., Jr. Psychological and personal history data related to accident records of commercial truck drivers. *J. appl. Psychol.*, 1953, 37, 317-320.
- Preston, C. E. & Harris, S. Psychology of drivers in traffic accidents. *J. appl. Psychol.*, 1965, 49, 284-288.
- Teel, K. S. & DuBois, P. H. Psychological research on accidents: Some methodological considerations. *J. appl. Psychol.*, 1954, 38, 397-400.
- Stewart, R. G. Reported driving speed and previous accidents. *J. appl. Psychol.*, 1957, 41, 293-296.
- Van Zelst, R. H. The effect of age and experience upon accident rate. *J. appl. Psychol.*, 1954, 38, 313-317.
- Venables, P. Car-driving consistency and measures of personality. *J. appl. Psychol.*, 1956, 40, 21-24.