

## 運転者適性検査の試作とその有効性について

松 岡 弘\*

青少年の交通事故防止を目的に新しい運転者適性検査とオートバイ運転検査を試作した。この検査は、動作の速さと質、安全運転の知識・技能・態度、自己統制力、興奮性などの性格特性、社会的成熟度、健康度を測定し助言指導ができるよう意図されている。

被検者は、この検査に興味を示し協力的であった。検査の実施および採点は容易である。集団でも個人でも実施でき所要時間は約30分である。検査の妥当性はなお検討中であるがかなり高いと考えられる。

## A New Motorcycle Rider Aptitude Test : Its Development and Effectiveness

Hiroshi MATSUOKA\*

Aiming to prevent juvenile-caused traffic accidents, the author has developed two different tests for use in evaluating the aptitude of automobile drivers and motorcycle riders. The tests focus on measuring the speed and quality of driving responses, driver knowledge, skills, and attitudes as they relate to driving safety. Additional test categories include self-control, excitability and other personality characteristics, as well as social maturity and the relative state of the subject's health. Subjects of this examination have shown interest and have actively cooperated in the testing process. It should be noted that the author has endeavored to make the test easy to administer. It can be given to either individuals or groups, and in either case total test time is only thirty minutes. A final evaluation of the results for this examination has yet to be completed, but the author believes that this examination will prove to be highly effective.

## 1. 序

交通安全教育は幼少時から必要であるが、特に青少年の車両運転中の死傷事故を防止するための系統的な教育プログラムの作成が要望されている。筆者等は過去10年余、幼児から児童生徒の安全能力の発達について研究してきたが、今回は運転者適性検査の開発と、それを応用したオートバイ運転検査の内容およびその有効性について報告したい。

## 2. 運転者適性検査の試作

## 2-1 研究のねらい

自動車(含自動2輪)交通事故の原因の80%以上が人的要因、特に運転者にあるといわれている。そして、これまでの研究によると、比較的少数の運転者(全体の20~25%)が多く事故を起こしており、しかもこのような傾向は比較的同一人物に固有のものであるといわれている。

このような事故傾向(Accident Proneness)の問題は、最も古くは、1919年に、イギリスのグリーン

ウッド(Green Wood, M.)とウッド(Wood, H.M.)によって発表されている。

1926年に、ドイツのマルベ(Marbe)は、「事故経験者は、無事故者に比べて、新たな事故を起こしやすい。ある種の性格特性は事故反復に関係がある」と述べているが、ウィーンのアドラー(Adler)も、1934年に同様の結論を出している<sup>8),9)</sup>。

このような事故傾向者は、運転状況においてのみならず、労働場面や家庭の日常生活においても、事故を起こしやすい<sup>10)</sup>のである。そこで、このような事故傾向者が車を運転することは危険であり、したがって一般交通場面からの排除、あるいは安全運転への助言指導をすることは、交通事故防止のための有効な手段と考えられる。

すでに、科学警察研究所編の運転適性検査<sup>11)</sup>が全国の安全運転学校、運転適性検査所などにおいて日常使用されている。

本研究においては、次に述べるオートバイ運転検査の開発に至るひとつの段階として、運転適性検査の開発を同時に進めてきた。筆者等は、安全教育、特に学校安全教育の立場から高校生を中心とするオートバイおよび自動車の事故防止に努力しているが、この立場に立って生徒への助言指導に役立つテスト

\*大阪教育大学助教授(安全教育学)  
Associate Professor, Osaka Kyoiku Univ.  
原稿受理 昭和51年7月5日

の開発を目的とした。

2-2 この検査の作成過程

交通安全能力は、(1)身体的能力、(2)知的能力、(3)精神的能力の3つの方向から考えることができる。

(1) 身体的能力については、知覚の正常と異常、平衡感覚、全身的な敏捷性、柔軟性、持久力などが問題となろう。

(2) 知的能力については、いわゆる知能と呼ばれているものと、経験や学習を通じて獲得された知識・技術が含まれる。

そして、この知的能力には、目前の危険を認知しそれに対処する適切な判断を下す能力(全体的な場の認知と、瞬間的な判断力)と、前方の危険を予測し、これを回避する能力(推理力・洞察力)とが考えられる。

(3) 精神的能力には、情緒、性格、安全に対する態度などが含まれる。

これら、身体的、知的、精神的能力のいずれかひとつに欠陥があっても、事故に結びつくことが予測されるが、また同時に、各々の個別的機能の良否だけでなく、その諸機能の統御の作用が、決定的な重要性を持つことを見過ごしてはならない。これらの安全能力を図式化すると次のようになる。

<安全能力の捉え方>

- (1) 身体的能力
  - 知覚の正常・異常(目・耳・他の感覚神経機能)
  - 身体の敏捷性(危険物から、さっと身をそらす)
  - 身体の柔軟性(ころんでもケガをしない、事故にあっても被害を小さくするなど)
- (2) 知的能力
  - 知能(全体的場の認知・推理・洞察力など)
  - 知識・技術(交通法規や安全に対する知識・技術など)
- (3) 精神的能力
  - 性格特性、情緒の安定度(自己統制力、社会適応力など)
  - 安全に対する態度(交通法規の厳守、危険物に対する取り扱い方など)
  - 親の養育態度(子どもに対して拒否的か、過保護、過干渉かなど)も青少年には関係が深い

このような交通安全能力を1種類のペーパーテス

トで総合的に把握することは困難であるが、知的能力、動作の速さと質、性格および態度について全般的に把握できるよう問題を構成した。

作成の経過

第1次検査

予備実験ののち昭和49年9月、交通事故および交通規則違反で運転免許停止処置を受けた運転者(以下事故群という)215名、および5~10年間無事故で表彰を受けた優良ドライバー(以下優良群という)238名に検査を実施した。

検査の内容は、場の認知力テスト、注意力テスト、動作の速さおよび質をみるスピードテスト、挑危険をみるリスクテイクテスト、および協調性、自己統制力、興奮性をみる性格テスト、そのほか安全運転の知識テスト、社会成熟度テスト、健康度テスト、虚構尺度(ライ・スコア)である。

検査は集団で実施し、約50分を必要とした。

第2次検査

先の第1次検査の結果を検討して、G-P分析を行なって弁別力の高い問題を精選した。そして第2版の検査用紙を作成し、昭和49年12月に事故群100名と優良群100名にこの検査を実施した。

第3次検査

昭和50年8月、先の第2版検査用紙を用いて事故群181名と優良群98名に検査を実施した。検査の内容は後述するが、これまではひとつ1点を原則として採点したが、以後は、弁別力の高い項目には2点を与える加重方式をとることにした。問題を精選し注意力テストを除外した。そして約30分で終了する実用的な第3版を製作した。

2-3 検査の内容

この検査は、個人でも集団でも実施でき所要時間は約30分である。この検査は次の10問からなる。

問題(1) 場の認知力テスト(制限時間1分)

運転席から見た交差点の絵を提示し、危険な行動の人を絵の中から発見させる。

問題(2) 動作の速さおよび正確さ(制限時間30秒)

「○をできるだけ、はやくたくさん書いてください」と指示し、30秒間○を書かせる(Fig.1)。

動作の速さ(2A)は、○の数をかぞえ、ひとつ1点としてその数を得点とする。動作の正確さ(2B)は、以下の4つのチェックポイントにより採点する。

(イ)形の乱れがあるもの。(1点)

(ロ)大小のあるもの。円の直径の比が最大と最小

で2:1以上のもの。(1点)

(ハ)波の有無。精神的高揚につれて○が上にあがったり、下がったりするもの。(1点)

(ニ)空白のあるもの。○が1個以上はいる空白が不規則にみられるもの。(1点)

次に、優良ドライバーと交通事故者の典型的な例

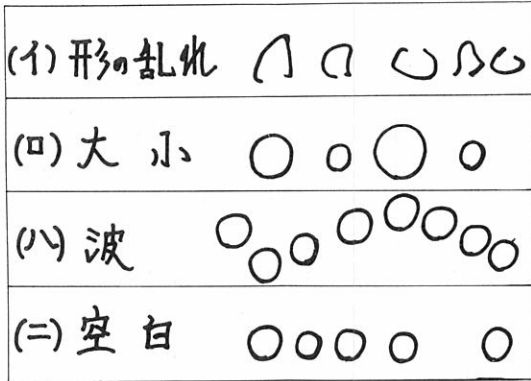


Fig.1 ○の判定基準  
Check-points of quality

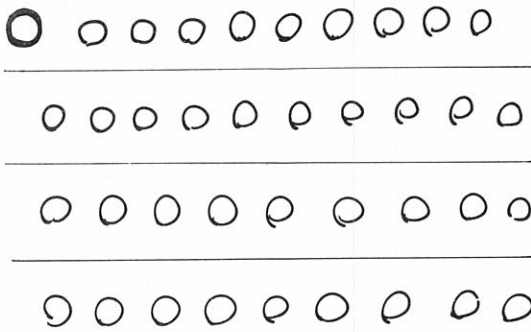


Fig.2 優良者  
Case of safety driver

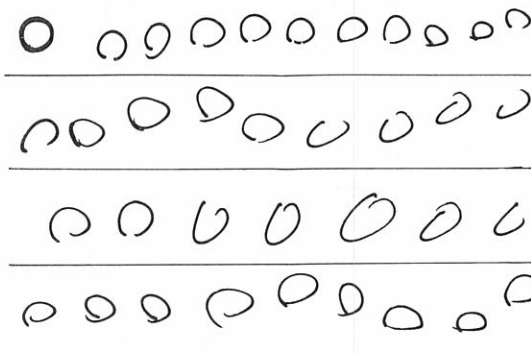


Fig.3 事故者  
Case of accident driver

をFig. 2, Fig. 3 に示す。

問題(3) リスクテイク (挑危険テスト)(制限1分)

ギャンブル性をみる問題で、挑危険性の高いものをみようとするもの。(1~4点の範囲)

問題(4) 協調性テスト (時間は適時)

質問紙法により協調性をみるもの。(1つ1点)

問題(5) 自己統制力テスト (時間、形式とも問題4と同じ)

問題(6) 興奮性テスト (同上)

問題(7) 安全運転の知識テスト (同上)

問題(8) 社会成熟度テスト (同上)

問題(9) 健康度テスト (同上)

問題(10) ライ・スコア(虚構尺度) (同上)

以上の10問の下位検査の各々について、その得点により、青(良好)、黄(注意)、赤(充分注意)の3段階に判別する。そして、問題(2)Bと問題(4)~(9)の合計点を算出し、その合計点により総合判定を行なう。(Fig. 4, 5)

青、黄、赤の判定規準は、第3次実験の結果をもとに次の方法により決定した。

下位検査の問題別に、優良群と事故群の平均値と

運転適性検査プロフィール  
Fig. 4 Profile of safety driver

問 題	得 点		
	青(よい)	黄(注意)	赤(充分注意)
1 場の認知力	5 ○	4 ○	3 ○
2A 動作の速さ (○の数)	26以上	25~14	13以下
2B 動作の質 (○の質)	0 ○	1 ○	2 ○
3 リスクテイク	1 ○	2 ○	3 ○
4 協調性	0 ○	1 ○	2 ○
5 自己統制力	0 ○	1 ○	2 ○
6 興奮性	0 ○	1 ○	2 ○
7 安全運転	0~7	8~9	10~24
8 社会成熟度	0 ○	4 ○	5 ○
9 健康度	0 ○	1 ○	2 ○
10 ライ・スコア	0 ○	3 ○	4 ○
総合得点	0~21	22~27	28~72

標準偏差を求め、さらに両群の得点の分布図を作り検討した。その結果は、両群の平均値の間には有意差があり、どの問題もほぼ正規分布か、それに近いものであった。

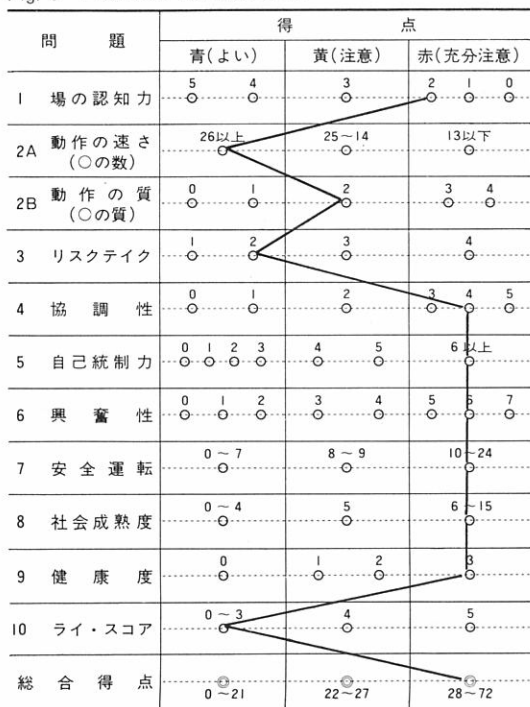
そこで、優良群と事故群の平均値の差に着目し、問題(2)のA以外は、優良群の平均値が青(良好)、事故群の平均値が赤(充分注意)、その中間が黄(注意)の得点範囲に入るように尺度化した。

問題(2)のA(動作の速さ)だけは、事故群の方が平均して動作が速い。しかし、優良群でも若年齢層には動作の速い者が少なくない。動作の速さと事故の関係の問題にする場合には、その質との関連で検討しなければならない。

この問題の性質上、動作が速くなるとその質は低下する傾向がみられるが、動作と質の関係から4群に分類できる。①動作が速くて質の良いもの、②動作が速くて質の悪いもの、③動作が遅くて質の良いもの、④動作が遅くて質の悪いもの。このうち、優良群には①と③が、事故群には②と④が多い。したがって、ここでは動作の速さが極端に劣るもののみをチェッスして赤とし、次の(2)Bで動作の質をみることにした。(Fig. 2, 3 参照)

最後に、弁別力の大きい問題(2)Bと問題(4)~(9)ま

Fig. 5 Profile of accident driver  
運転適性検査プロフィール



での得点を合計して総合得点を出す。その得点が0~21点は青(良好)、22~27点は黄(注意)、28~72点は赤(充分注意)として総合判定を行なう。(Fig. 4, 5)

2-4 妥当性および信頼性

妥当性の検証は、優良群 103 名および事故群 188 名にこの検査を実施し、問題(2)Bと問題(4)~(9)までの得点を合計して算出した総合得点により検討した。総合得点は、0~21点が青(良好)、22~27点が黄(注意)、28~72点が赤(充分注意)の3段階になっており、これにより判定する。

事故ドライバーの平均点は35.59(S D 11.17)、優良ドライバーの平均点は15.71(S D 7.85)で、両者の差は0.1%水準で有意であった。そして事故ドライバーの92%が赤または黄となり、優良ドライバーの73%が青、17%が黄、10%が赤となった。

信頼性の検討は、88名を対象に2週間の期間において実施した再検査法によった。総合判定の結果、前後2回の検査で変化のなかった者は82%、赤→黄、黄→青と1ランク変化した者は15%、赤→青と2ランク変化した者は2%であった。

以上の結果からこのテストの妥当性および信頼性は一応あるものと考えられるが、なお検討を続けたい。

2-5 事例研究

事例 I 27歳男子(無事故者)

本被験者は、優良ドライバーの1人である。総合判定は青であるが、興奮性が高く(赤)、また、リスクテイクがやや高い(黄)。しかし、動作の質が良く、安全運転の態度にもすぐれており、全体的にみると事故の危険性は少ないといえよう。(Fig. 4)

事例 II 28歳男子(事故者)

本被験者は、トラックに乗っていて傷害事故を起こし、交通違反も数度繰り返している。

テストの結果をみると、場の認知力、協調性、自己統制力、興奮性、安全運転の態度、社会成熟度および健康度が赤(充分注意)になっている。総合得点も52と高く、赤(事故に充分注意)になっている。動作は速いがその質が悪く、衝動的で未成熟な人格が推測される。(Fig. 5)

3. オートバイ運転検査

3-1 研究のねらい

高校生および高校中途退学者、勤労青少年を中心とする、いわゆる暴走族が大きな社会問題になっているのは周知のとおりである。彼等は、オートバイ

および4輪車などの車への志向性が強いが、それだけで正しい交通安全教育は受けていない例が多い。

幼児期の3輪車、学童期の自転車を経て、中学生後期から高校1～2年生の時期にはオートバイへの志向性がきわめて高くなっていく。高校時代は、肉体的には成人に勝るとも劣らないが、精神的には未熟さがあり、独立と依存性の共存する葛藤の時期でもある。

彼等にとって、オートバイは通学の足としてよりも、レジャーやスポーツ的感覚で使用されることが多い。その事故による死者は年間1900人に近く、負傷者はその数十倍に達している。

現に、工業、商業などの実業高校の中には、年間数名の死者を出している学校もある。事故が発生すると、オートバイの規制を強化し、全面禁止を打ち出す学校もあるが、これだけでは問題の解決にはならないであろう。なぜなら、生徒は隠れてオートバイに乗るようになるし、またオートバイを取りあげることによって、他に欲求のはけ口を求めようになるかも知れない。

高校生のオートバイ熱は、一過性のものであるから放置しておいてもよいという意見もあるが、これも無責任な考え方である。われわれが今しなければならぬことは、オートバイの正しい乗り方の指導を充分に行ない、どうすれば危険なのか、どうすればオートバイに安全に乗ることができるのかを教えることではないであろうか。オートバイを含めた交通安全教育は、車の免許取得が一般的な情勢である今日、高等学校（特に実業高校）において真剣に取り組まなければならない課題であろう。

筆者等はオートバイの事故防止を目的として、オートバイ運転検査の開発をすすめているが、この検査を製作した意図は次の3点である。

①事故を起こしやすい傾向のある者を事前に発見する「スクリーニングテスト」として使用する。

②その生徒のどんな点が事故に結びつきやすいかを指摘する「診断テスト」として使用する。

③オートバイの安全運転を実施する上での動機づけの方法として、また、安全教育の評価の資料として使用する。

### 3-2 検査の作成過程

前述の運転者適性検査をもとに、オートバイ運転のための知識、技能の問題を追加し、高校生および未成年者にも適用できるように工夫した。

昭和50年11月に予備実験を行ない、同年12月から

51年2月にかけて大阪、奈良、熊本の高等学校で、合計1383名の運転免許所有者に検査を実施した。

### 3-3 検査の内容

この検査は集団でも個人でも実施でき、必要時間は約25分である。検査は、次の9問からなる。(文末資料を参照)

問題(1) 動作の敏捷性および正確さをみるテスト

問題(2) オートバイの安全運転知識テスト

問題(3) オートバイの運転技能テスト

問題(4) 自己統制力テスト

問題(5) 興奮性テスト

問題(6) 安全運転テスト

問題(7) 社会成熟度テスト

問題(8) 健康度テスト

問題(9) ライ・スコア(虚構尺度)

以上の9問の下位検査の結果を総合して、青(良好)、黄(注意)、赤(充分注意)の3段階に総合判定を行なう。

### 3-4 検査の実際と教育現場での活用

オートバイ運転検査を、3つの高等学校の1～2年生で運転免許証を取得しているもの全員に実施した。検査用紙を送付し、学校の責任において実施してもらった。

その後、検査用紙の採点および生徒の個人別診断プロフィールの作成は筆者等が行ない、結果を報告した。この検査を、交通安全教育に活用してもらうために、次のような手引きを同封して、生徒指導担当者およびクラス担任者に検査の結果とともに送付した。

#### オートバイ運転検査について

<個人プロフィールのみかた>

問題(1) 動作の敏捷性と正確さ

(a)敏捷性 2分間に数字をいくつ数えられたか、その数によって判定します。ひとつ1点。

(b)正確さ これは数字をかぞえた答(a)中で、何個正解かをみるものです。すなわち正解率です。たとえば、6個数えて正解が4個ですと $\frac{4}{6}=0.67$ となります。そして、正解率が0～0.45→赤、0.46～0.66→黄、0.67以上→青とします。

問題(2) 安全知識(質問1～8番)

オートバイを運転する上での交通安全知識です。これが赤、黄の人は交通規則をもう一度よく勉強させてください。ひとつ1点。

問題(3) 運転技能(質問9～16番)

オートバイの運転技能テストです。これが赤、黄の人

は技能面で要注意です。生徒の中には、自分の運転には自信をもっているものが多いのですが、問題(2)と問題(3)で赤、黄の人は誤った自信(過信)を持っているといえましょう。ひとつ1点。

問題(4) 自己統制力(質問1~10)

衝動的で自己を押えられないタイプの人は、事故傾向が高くなります。ここで赤、黄の人は要注意です。ひとつ1点。

問題(5) 興奮性(質問11~16)

ちょっとしたことで興奮する人、冷静さに欠けるタイプの人も事故に要注意です。なぜ興奮性が高いのか、その原因(健康、家庭環境、性格未熟、学力・能力の問題、心理的悩みなど)を考えて、その除去に努めることが事故防止の上で重要です。ひとつ1点。

問題(6) 安全運転(質問17~29)

安全運転の態度が赤、黄の人は、事故に充分注意する必要があります。特にスピードの出しすぎ、無理な追い越しは死亡事故にも結びつきやすいので、スピードのもつ危険性をよく教えることが肝要です。ひとつ1点。

問題(7) 社会成熟度(質問30~38)

就職の決定、結婚、子どもの出生など社会的成長に従って事故は減少してゆきます。生徒が堅実な考え方をもち、社会的、精神的に成長することが事故防止の上からも大切です。ひとつ1点。

問題(8) 健康度(質問39~44)

目、耳、鼻などの病気、てんかん、心疾患などの病気をもっている人は要注意です。すばやい処置判断が要求され、心身の疲労が大きい「運転」をするのですから、これらの病気がある人は、まず治療することが必要です。ひとつ1点。

問題(9) ライ・スコア(質問39~44)

この検査にまじめに答えているかを見るものです。ライ・スコアが赤の場合には、このテストの信頼性は低いと考えられます。なお、自己顕示的性格の強い場合にも赤、黄になることがあります。ひとつ1点。

総合判定

問題(1)~(8)までの中で、赤がいくつあるかを数えます。その合計数が3個以上の時赤(充分注意)、1~2個は黄(要注意)、0個は青(よい)と判定します。ただし、ライ・スコアの高いものには「?」をつけて区別しています。

<注意>

1. 高校時代は精神的には、嵐の時代であり、交通事故が最も多い年代です。全体の $\frac{2}{3}$ 以上が「赤」「黄」になることも珍しくありません。(学校、学年によりかなりの差があります。)

2. 総合判定が赤のものには、事故に充分注意して交通安全指導を徹底する必要があります。また、黄、青の

ものでも、個々の問題に赤があればその点に注意します。

3. 現在赤の生徒でも、交通安全教育や学年の進行により、黄、青に変化します。判定の結果は、固定的なものでは決してありません。

3-5 妥当性および信頼性

同じ高等学校の生徒で、実際にオートバイ事故(人身事故で医療、休学を要する程度のものおよび他人を負傷させたもの)を起こした生徒20名と、無事故で生徒指導担当教官が優良ドライバーと認定したものの29名に、この検査を実施した結果はTable 1 およびTable 2 のとおりである。

Table 2 からわかるように運転技能、興奮性を除きいずれも両群の間に有意差がある。

総合判断の結果は、A校、B校ともに事故群では、黄(チェックポイント1~2)、赤(同3以上)がほとんどであり、青(チェックポイント0)はA校では10%、B校では皆無である。一方優良群では青が44.8%、黄が55.2%で、赤はいない(同じ黄色でもチェックポイント1の青に近いものが多い)。また、職務上オートバイにいつも乗っているオートバイ専従者26名では、青は34.6%、黄は61.5%、赤は3.8%であった。

Table 1 オートバイ運転検査の結果  
Result of motorcycle driving test

問 題	優良群(n=29)	事故群(n=20)	t 値	
1	敏捷性	6.39 (1.15)	4.95 (1.20)	4.138 ***
	正確さ	0.895(0.183)	0.660(0.286)	3.433 **
2	安全知識	7.34 (0.80)	6.10 (0.76)	5.330 ***
3	運転技能	6.86 (0.60)	6.50 (0.92)	1.629
4	自己統制力	3.10 (2.40)	6.80 (1.83)	5.701 ***
5	興奮性	3.48 (1.65)	4.25 (1.51)	1.628
6	安全運転	3.69 (2.78)	8.78 (2.65)	6.292 ***
7	社会成熟度	3.33 (1.80)	5.27 (1.22)	4.119 ***
8	健康度	0.65 (0.91)	2.20 (1.80)	3.225 **
9	ライ・スコア	0.79 (0.71)	0.80 (0.74)	0.047
※	総合判定	0.65 (0.66)	3.45 (1.56)	8.434 ***

Scores and SD( ) \*\*\*P<0.001 \*\*P<0.01

Table 2. 総合判定の結果  
Result of total judgement (%)

	事故群(A校)	事故群(B校)	優良群(A校)	専従者
青	10.0	0	44.8	34.6
黄	35.0	29.0	55.2	61.5
赤	55.0	71.0	0	3.8
?	0	0	0	0
人数	20	17	29	26

このオートバイ運転検査を実施したあと、2週間後に無謀運転のため死亡したH君の診断プロフィールはFig. 6のとおりである。彼はこれまでも、スピード違反や傷害事故を起こしていた。動作の機敏性はあるが正確さが劣り、オートバイの安全運転の知識にも欠けており、社会的成熟度が低い。総合判定は赤で、事故に充分注意となっている。

妥当性の検討にはまだまだ時間が必要であるが、これまでの結果からみるとかなり高い妥当性があるといえよう。

次に、このテストの判定結果を生徒指導担当者やクラス担任教師の評価と比較してみると、クラスにより異なるが82~96%の一致をみた。一方、生徒の側の感想をみると、「だいたい当たっている」が70%、「やや意外だ」が20%、「全然当たっていない」が10%であった。

生徒は、このテストに対して協力的で「今までの性格テストよりおもしろい」「自分の欠点がよく出ている」「なかなかおもしろいテストだ」と興味を示すものが多かった。

さらに、学校間の差もかなり明確に出ている。総合判定の結果をみると、毎年数名の死傷事故を起こしているA校(430名)では青=14.7%、黄=47.4%、赤=37.0%、「?」(ライ・スコアが高く信頼性に欠けるもの)=0.9%であった。一方、交通安全教育を積極的にすすめ死亡事故をなくしているB校(460名)では、青=33.0%、黄=50.9%、赤=16.1%、「?」=0%で両校の間に差がみられた( $\chi^2=64.49, P<0.001$ )。

信頼性の検証のために、2週間の間隔をおいて98名に再テストを実施したが、総合判定の結果、変化のなかったものが85%、赤→黄のように1ランク変化したものが12%、赤→青のように2ランク変化したものが3%であった。

#### 4. むすび

運転者適性検査をみると、ペーパーテストでは科警研編運転検査<sup>11)</sup>が一般的であるが、豊原恒男立大教授、大塚博保氏等の普及型運転検査<sup>12)</sup>の開発、菊池哲彦茨大教授の試案<sup>13)</sup>その他がみられる。そして機械テストでは東北大・北村晴朗名誉教授、丸山欣哉教授<sup>14)</sup>等の開発した速度見越反応検査、重複作業反応検査が広く使用されている。

筆者等は、学校安全教育の立場から青少年の交通安全教育に取り組んでいるが、そのひとつとして新しい運転者適性検査とオートバイ運転検査の開発を

Fig. 6 オートバイ運転検査プロフィール  
Profile of accident driver  
(17 years old boy who is dead 2 weeks later of this test.)

問 題	得点	青	黄	赤
1 (a)敏 捷 性	4	4~7 ●	3 ○	0~2 ○
	(b)正 確 さ	0.25	0.67 ○	0.46~0.66 ○
2 安全知識	3	7~8 ○	6 ○	0~5 ●
3 運転技能	7	7~8 ●	6 ○	0~5 ○
4 自己統制力	3	0~4 ●	5~6 ○	7~10 ○
5 興 奮 性	3	0~3 ●	4 ○	5~6 ○
6 安全運転	5	0~5 ●	6~7 ○	8~13 ○
7 社会成熟度	7	0~4 ○	5 ○	6~9 ●
8 健康度	1	0 ○	1 ●	2~6 ○
9 ライ・スコア	0	0~3 ●	4 ○	5~8 ○
※ 総合判定	3	0 ◎	1◎ 2◎	3◎ 4◎ 5◎

すすめてきた。その結果総合的にみて、相当程度の有効性を検証することができた。しかし、いまだ検討すべき点も多いので、今後とも継続的な研究により改良を加え、交通安全教育プログラムの一環として活用できるものにしたいと考えている。

ご指導いただいた大場義夫東大教授、詫間晋平国立特殊教育総合研究所室長、および多大の協力をいただいた長谷雄二氏に厚く御礼を申し上げる。なお本研究の遂行にあたっては、第1回国際交通安全学会研究助成金を受けた。

#### 参考文献

- 1) 松岡 弘他：事故児発見テスト(第1報)、学校保健研究、11(10)、10、1969。
- 2) 松岡 弘：小児の安全行動の発達に関する研究(1)、学校保健研究 12(9)、403、1970。
- 3) 松岡 弘：新しい安全教育、帝国地方行政学会、1971。
- 4) 松岡 弘：精神薄弱児の安全能力に関する実験的研究、学校保健研究、13(2)、552、1971。
- 5) 大場、詫間、松岡：A P P 検査、東京心理、1971。
- 6) 松岡 弘：学校安全教育の基本的課題、大阪教育大学紀要、第23巻、第三部、No. 5、1974。
- 7) 松岡 弘：事故傾向幼児の安全能力に関する実験的研究、小児保健研究、第34巻第4号、1970。
- 8) M.K.Strasser, et al. : Fundamentals of Safety Education, 84, Macmillan, 1969。
- 9) R. M. Bakwin & H. Bakwin : Accident Proneness, J. Pediat., 32(6), 749, 1948。
- 10) A. J. Rawson : Accident Proneness, Psychosom. Med., 6, 88, 1944。
- 11) 科警研編：運転適性検査、科学警察研究所、1966。
- 12) 豊原恒男、大塚博保他：事故多発運転者の特性研究と総合的適性検査の開発に関する研究報告書、日本自動車工業会、1966。
- 13) 菊池哲彦：交通事故の一因としての運転者の性格特性について、茨城大学人文学紀要、第4号、1966。
- 14) 北村晴朗、丸山欣哉：ドライバー適性検査資料、(5訂版)、1962。

●資料

# オートバイ運転検査

注 意

- (1) みなさんは、オートバイは好きですか。これは、どんな乗りかたをしているかを調べるもので、成績とは関係ありません。エンピツか、ボールペンを出してください。
- (2) あとで、結果もお知らせします。うそを書くと、正しい結果をお知らせできません。正直に答えてください。
- (3) 先生が「はじめ」と合図したらはじめ、「やめ」と合図したら、すぐやめてください。

所 属	学校				年	組	番
氏 名					男・女		オ

問題 [1] 1、2、3、5、7、9、0の数字はそれぞれ、いくつあるでしょう。数字をかぞえて、答のところに記入して下さい。  
「よーい」の合図ではじめ、「やめ」で、すぐやめて下さい。(2分)

問 題	1	2	3	5	7	9	0
答							

7	9	1	3	4	8	6	4	8	2	1	4	5	6	8	9	0	3	7	8
6	2	7	9	3	1	2	6	0	8	7	4	3	2	8	8	6	1	6	4
0	8	6	8	3	4	5	5	6	8	7	3	5	9	4	7	2	0	3	1
6	4	9	6	5	0	4	3	6	4	2	1	0	3	4	6	8	5	6	4
7	0	3	3	7	6	5	6	2	0	3	7	2	6	3	0	1	9	0	3
2	7	8	7	3	2	0	4	5	6	7	9	0	9	1	2	3	8	7	0
1	9	4	3	2	0	1	2	4	6	8	0	6	2	3	6	4	2	4	2
8	6	3	6	8	7	5	4	5	3	2	1	0	8	2	7	7	8	5	9

※ つぎの文章をよんで、オートバイの運転で正しいものには○を、誤っているものには×を( )の中に入れてください。(適時)

- 問題 [2] ( )
1. オートバイは、体で安定をたもちながら走り、停止すれば安定を失うという特性がある。
  2. オートバイは、機動性にとんでいるから、車の間をぬって走ったりジグザグ運転ができる。
  3. オートバイを、おして歩くときは、エンジンをかけていても、歩行者としてあつかわれる。
  4. オートバイの同乗者も、ヘルメットをかぶらなければならない。
  5. ゲタや、サンダルばきでも、高速道路以外は、運転してもよい。
  6. ブレーキのあそびは、15~20mmくらいがよい。
  7. 原付自転車では、二人乗りは禁止されている。
  8. 追い越すときは、追越す車の左側を通行し、安全な間隔をたもつ。
- 問題 [3] ( )
9. 乗車のしせいは、肩の力をぬき、背すじを伸ばし、視線は先の方へ向ける。
  10. ブレーキは、ハンドルを切らない状態で、前後輪のブレーキを同時にかける。
  11. ブレーキは、一度にかけず、数回にかけてかける。
  12. カーブの手前の直線のところで速度をおとし、カーブの後半では、やや加速する。
  13. まがるときは、車体を傾けないで、ハンドルをうまく使う。
  14. カーブの途中では、スロットル(アクセル)で、速度を加減する。
  15. ぬかるみや、じゃり道では、スロットルで速度を一定に保ち、腰でバランスをとる。
  16. 路面の状態がわるいときは、急ブレーキをかけず、大きなハンドル操作でいく。

※ つぎの文章を読んで、あなたに、あてはまるときは「はい」に、ちがっていると思うときは「いいえ」に○をつけてください。(適時)

- 問題 [4] 1. 話している間に、いらいらして、思いかけないことを言うてしまうことがありますか。..... (はい、いいえ)
2. 他人のことはや行動に、腹のたつことが多いですか。..... (はい、いいえ)
3. 感情をすぐ、ことばや態度に出す方ですか。..... (はい、いいえ)
4. 困ったことに出会うと、かアとなって、どうしてよいのか、わからなくなりますか。..... (はい、いいえ)
5. 好きなコーヒー、コーラなど、医者から「体に悪い」と言われるとやめますか。..... (はい、いいえ)
6. よく考えずに行動して、「しまった」と思うことが多いですか。..... (はい、いいえ)
7. 自分を押えられないことが、しばしばありますか。..... (はい、いいえ)
8. 気分が、よくわかるほうですか。..... (はい、いいえ)
9. 人目にたつようなことを、してみたいですか。..... (はい、いいえ)
10. じっくりと計画を立てるよりは、早く実行してみたいほうですか。..... (はい、いいえ)



- 問題 [5] 11. 電車やバスが少しくれると、いらいらしますか。…………… (はい、いいえ)  
 12. みんながさわいでいると、いっしょにさわぎたいですか。…………… (はい、いいえ)  
 13. 友人がゲームをやっていると、自分もやってみなければ気がすまないですか。…………… (はい、いいえ)  
 14. 野球の応援で、味方が負けると、くやしくてたまらないですか。…………… (はい、いいえ)  
 15. かけごと、勝負ごとに熱中しますか。…………… (はい、いいえ)  
 16. 人と話をして、むちゅうになることが多いですか。…………… (はい、いいえ)
- 問題 [6] 17. オートバイをはじめて運転したのは、16才になる前のことですか。…………… (はい、いいえ)  
 18. 制限時速を、20～30kmくらいオーバーしていることが、よくあります。…………… (はい、いいえ)  
 19. 悪意がなければ、少々規則違反は認めていいと思いますか。…………… (はい、いいえ)  
 20. 自分のオートバイや友人のオートバイの変型をしたり、手伝ったりしますか。…………… (はい、いいえ)  
 21. 広場や道路などで、スピード競争をしますか。…………… (はい、いいえ)  
 22. スピードをあげていくと、うっとりとした快感を感じますか。…………… (はい、いいえ)  
 23. 前の車(オートバイ)が遅いと、つい追いこしたくなりますか。…………… (はい、いいえ)  
 24. 後の車(オートバイ)に追いこされると、むしように腹が立ちますか。…………… (はい、いいえ)  
 25. 交差点の手前で、信号が黄色に変った時、ふつうはそのまま通りすぎますか。…………… (はい、いいえ)  
 26. はっきりした行先を決めずに、何となく1時間以上走ることがあります。…………… (はい、いいえ)  
 27. 運転中にうしろの人と話したり、考えごとをして「ハッ」とすることがあります。…………… (はい、いいえ)  
 28. 運転中、眠くなったり、疲労をおぼえても、運転を中止しないですか。…………… (はい、いいえ)  
 29. 横断歩道で、「歩行者が横断しないだろう」と思ったときは、徐行しないでですか。…………… (はい、いいえ)
- 問題 [7] 30. 運転免許をとってから、1年になりますか。…………… (はい、いいえ)  
 31. 1年間の走行キロ数が、2万km以上になりますか。…………… (はい、いいえ)  
 32. 今、乗っているオートバイは250cc以上のものか、またはスポーティタイプのものですか。…………… (はい、いいえ)  
 33. オートバイを購入のときは、まず、スタイルやスピードを考えますか。…………… (はい、いいえ)  
 34. オートバイを仕事や通学の足としてよりも、レジャーの方によく使いますか。…………… (はい、いいえ)  
 35. オートバイで事故をおこすのは、運転か下手なんでしょうか。…………… (はい、いいえ)  
 36. 先のことよりは、まず、今日をどう楽しく生きるかを考えますか。…………… (はい、いいえ)  
 37. 人生は、太く短かく生きたいと思いませんか。…………… (はい、いいえ)  
 38. 警察官につかまったり、注意されるのは、運の悪い人だと思いませんか。…………… (はい、いいえ)
- 問題 [8] 39. 目まいが、起きることがあります。…………… (はい、いいえ)  
 40. 体のどこかが、まひ、したことがありますか。…………… (はい、いいえ)  
 41. 鼻がつまって、頭が重いですか。…………… (はい、いいえ)  
 42. 目がかすんだり、しょぼしょぼ、しますか。…………… (はい、いいえ)  
 43. 仕事をすると、疲れ切ってしまうことがありますか。…………… (はい、いいえ)  
 44. 坂道や階段を登る時、胸が苦しいですか。…………… (はい、いいえ)
- 問題 [9] 45. 女性には、まったく興味がありませんか。…………… (はい、いいえ)  
 46. 食べものの、好き嫌いはありませんか。…………… (はい、いいえ)  
 47. 学校の成績は、いつも学年で上から5番以内でしたか。…………… (はい、いいえ)  
 48. お金が欲しいと思ったことは一度もありませんか。…………… (はい、いいえ)  
 49. 小学校から、遅刻をしたことは一度もありませんか。…………… (はい、いいえ)  
 50. これまで、宿題を忘れたことは一度もありませんか。…………… (はい、いいえ)  
 51. クラス担当の先生は、小学校から女の先生ばかりでしたか。…………… (はい、いいえ)  
 52. 親からしかられたことは、一度もありませんか。…………… (はい、いいえ)