

近年の運転免許制度に関する問題点

吉田正昭*

筆者は自動車交通問題の専門家ではないが、最近、自動車運転における事故の人的要因に関する調査を手伝ったことがあるので、そのデータを紹介し、これと免許制度への含蓄を考えることにする。ただ、その前に一般論として、昨今の自動車普及状況、免許取得者激増のもつ社会的意味を何項目かに分けて産業心理学の諸観点から概観しておこう。

Contemporary Problems about Driver's Licence

Masaaki YOSHIDA*

At the end of 1977, about 37 millions of Japanese have driver's licence. Now, (1) the purpose of licence examination is changing from the selection of the most abled professionals to the criteria of eliminating disabled, (2) criterion of aptitude is changing from (a) motor skill, to (b) personality traits, then to (c) demographic attributes. (3) Automatization of vehicle mechanisms will cause obliviscence and degradation of driving habits once acquired. (4) Ineffectiveness of relearning at the renewal of licence may be attributed to the low incentive value. Penalties should be set at more severe rate.

A survey of individual taxi drivers (who are regarded as the most safe drivers) shows that (i) personality traits of aggressiveness, nervousness, and rathymia have little concern with the actual incidence of accidents, and (ii) general physiological or psychological conditions, e.g., age, fatigue, thinking about other topics than driving, etc., cannot discriminate between those who met actual accidents and those who met near-miss (critical incidents) only. These findings collaborate the point (2) cited above.

1. エリート選抜か裾切りか？

近年における自動車の普及率急増は目を見はるばかりだが、運転免許取得者の伸びも物凄い。ここでは主として、免許取得者がごく少数だった時代と、今日のように極めて高率に達した時代とで、どのような意味の違いがあるか考えてみることにしよう。

「商品としての自動車」が売り出されてから久しいが、われわれ一般大衆が最初からそれを購入すべきものと考えていたわけではない。購入して使用する、ということと、タクシー、バスのように、利用料金のみを支払う形態で眺めているのでは話が違う。戦後かなり遅くまで、わが国の乗用車市場は営業車志向だったという特異性をもっている。わが国でも明治末から輸入車はあったらしいが、当時の使用者はごく少数の顕官富豪に限られていた。4輪車は元来馬車の後裔であるから、乗客席に乗る人と、運転席に乗る人とは別の階級であり、もちろん、後者には専門家が用いられた。大正末から昭和初年にか

て、タクシーが一般大衆に親しまれるようになっても(円タク)、運転手は一般乗客と違う「手に職をつけた」人々であり、この点は乗合自動車の運転手を乗客が代行できぬのと同様である。

この時代の基本的特色は、「自動車という文明の利器は高級な技術に基づく高価な商品だから、専門家(職業運転手)にまかせておけ」というにつきよう。それは社会上層の使用者にとっても、中層以下の使用者にとっても、共通した認識だった、と思われる。この事実はあまりにも当然と思われていたために、そのような見解を明文化した資料を見出すのは難しいくらいだ。

これに対し、1977年末運転免許取得者が3700万人(赤ん坊まで含む全国民の $\frac{1}{3}$)に達したという。免許取得者の全てが直ちに自動車を購入し、使用するとは限らないが(ペーパードライバーは1000万のオーダーと推定される)、4輪乗用車から原動機付自転車まで含めると4500万台、4輪車だけで2000万台近く、全世帯の $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{2}{3}$ に達する。この場合、自動車、オートバイなどを動かしている人々の殆どは、「普通の市民、村民」であり、特別な職業運転手ではない。もちろん、今日では大型車や特殊車両の運転や、

*中央大学教授(人間工学)
Professor, Chuo Univ. (Ergonomics)
原稿受理 昭和53年1月10日

路線トラック、ハイヤー、タクシーなどの職業運転手は、多数いる。国鉄離れした貨物の大部分は民間トラックに肩代わりされているわけだから、職業運転手の数はこの10~20年間に、10倍にも増えたであろうが、それでも、「普通の市民、村民」の免許取得者に比すれば、寥々たるものにすぎない。

しかも、この大部分はつい最近免許証をとったばかりで、成人した米国人の殆どが免許状をもち、運転をしている、という状況と似て非なるものである。米国の場合は、都市（あるいは農村）の構造が最初から自動車を前提とするか（道路の広さ）、さもなくばそうするように再開発されて（駐車場用建造物の建設）おり、車も半世紀以上前から普及しているから、かなり「老齢」と考えられる人々でも、何十年かの運転経験をもっている（過剰学習済み）。したがって、老化に伴う機能低下を勘案すれば十分なのに、わが国の同年輩の人々は、運転経験の短かさ、老化しかかってからの学習効率の悪さなど、ハンディを2重3重に負っている。この点は、中年婦人層についても同様である。

ともかく、このように「普及」してくると、ちょうど「大学教育と義務教育」との関係に類比できる諸問題が気づかれるようになる。大学教育は、本来エリート選抜主義であって、そこでは同一年齢層の数%前後の「才能ある人々」を、如何にして公平にかつ民主的に（出身階層の如何を問わず）選び出すかが、問題であった。この「公平さ」を確保する手段のひとつが学力テストであり、共通進学適性テストである。もちろん、才能と意欲興味が一致するとは限らぬから、才能一元論だけですますわけにはゆかぬが、一般に才能、特性をテストすると、得点の分布は2項分布の極限として正規分布となることが多い。この1次元連続体上の一定得点（基準）以上のみを「才能あり」、以下は「才能なし」と判断することは、入学試験や入社試験の可否決定と同様である。もし試験科目が学科と実地のように、2個以上あれば、その合成得点について同様の処理をすることになる。ただ、入学・入社試験と違って、免許試験の場合には、採用定員の制約がないから、基準点を満たしさえすれば何人でも認可が与えられる。その結果、免許所有者の率が増えると、あとから免状を取得した人は、（新規参入の若年者以外には）、次第に不器用で学科にも弱い人にまで下ってゆくことになる。もちろん、社会全般の常識の水準は次第に高まるし、各種の機械が家庭と事務所にも入り込

んでくるから、それらを操作する能力も漸次高まるとすれば、この基準点そのものが動いてもかまわない。ただ、昔のように少数の職業運転手だけを積極的に拾い出す方式は、大学・高校におけるエリート選抜の論理を暗黙の前提とした。明治中頃、人力車と荷車は何十万台があったと推計されるが、その車夫の全てが職業運転手になったとは思われぬ。恐らくその一部と農村の二、三男の中から、リクルートされたであろう。もちろん、エリートの平均得点は、非エリートの平均得点よりは高いが、実際には個人ごとの得点を見れば、ある瞬間にはきれいな切断線が引けたとしても、若干の後、あるいはちょっと視点を変えてみれば、相重なる山となり、「すっきりした判定」は困難になる（後述の判別函数による判定の項参照）。

ただ、最近のように免許取得者が全社会構成員の $\frac{1}{2}$ （未成年者を除けば $\frac{1}{2}$ ）ともなると、「建前としては義務教育でも、実際には小・中学校の終了までついてゆけない生徒がいる。それは何%位か」といった、消極的基準に移行するのと同様に、積極的に除外せねばならぬ人々は、はたして何%位存在するかという「裾切り」「裾払い」の論理へと、議論の中心が移動する。この場合、色盲とか盲人のような定性的な欠陥者だけを除外せよ、というのなら話は簡単だが、定量的特性（連続量）、それも身長のように第三者にもすぐ観察可能な特性でない場合には、切断点の引き方がむずかしい。精薄でも、身体障害者でも、「重度」の人に免許を与えることは無理で、社会的介助の必要なしに一応独立の行動ができるか否かが、基準になろう。もちろん、各種の補助装置が開発されれば（機械系に改造が加えられれば）、その条項はとり除かれるか、基準点が押し下げられる、ということになる。このような各種欠陥者は、それぞれ数%前後であり、それらのどれかひとつを所有する人を合算しても、20~30%までは達しないであろう（もし、そうならば、潜在的有資格者はほぼ全員が既に免許をもっていることになる）。

2. Skill—性格—人口学的属性

操縦動作は基本的には船の舵取り（サイバネティクス）から出発したもので、制御工学の枠組みを用いた高度の数学的理論が開発されるはるか以前から、「器用」な人とそうでない人の別は明らかであった。同じく金づち、ノミ、カンナを用いても、仕上がりのきれいな人と否との別はあるし、またそれら

の操作がまずくてちょっとした怪我を頻繁に起こしがちな人と否との別もある。明治以降の近代工業化に際しても、同じ機械（例えば旋盤）を用いて、量質ともにすぐれた生産性を上げ得る人と否との別は明らかであったから、工具の「適性」判定のために、器用さに関する検査測定用具が色々と工夫された。大正～昭和前半にかけての紡績の女工採用に当たっては、知能検査と並んでこの種の情報が、ひとつの判定基準を提供した。

しかし、いわゆる「器用さ」の問題をもっとも重要視してきたのは、どこの国でも空軍のパイロット選抜に関連する。当時の紡織機でも、安価な労賃よりははるかに高価であったが、飛行機はそれにもまして高価だから、(イ)使用者の未熟、不注意その他で損傷をきたしては困る、(ロ)機器の有する潜在能力を十二分に引き出せる人（生産性の高い人）を選び出すべきだ、それはどうすればよいか？ 高価な機械系を操る人の選抜と訓練には、相当の費用をかけても十分に引き合うはず、というのが各国共通の基本的哲学である。

ただ、第2次大戦中から戦後にかけて、部分要素的な器用さだけに着目したのではまずいことが、次第に気づかれ始めた。両手で歯車を操りながら曲線模様をトレースさせたり、信号に対する反応時間を測定する場面など、種々のテストが工夫されていたが、それらのひとつだけでは不十分というのならともかく、それらを何種類か組み合わせたもの（バッテリーという）でも、なおかつ有能なパイロットと否との識別は困難である。

もちろん、いわゆる器用さの問題が一般知能や学力とは独立という考え方は、この領域の開拓者の一人、Thorndike, E. L. が示唆しており、彼自身は一般知能、社会的知能と並んで「機械的知能」という概念を提案していたが、その的確な診断法までは生み出していない。そこで米空軍に協力した多数の心理学者たちは、出来るだけ操縦席と用具を模擬(Simulate)したテスト用具へと向かった。われわれの先輩が戦時中、陸海軍の技術研究所で作成した検査用具も、ほぼ同原理で、比較的単純な信号の動きを手足の協応によって追跡させるものである。操縦桿の前後動が昇降舵、左右動が旋回時の翼のバンク、足踏ペダルの操作が左右旋回に対応するので、自分の手足の位置の標示器(カーソル)で、信号(ターゲット)を追跡する。当時は、たいいていモーターとカムで信号の動きを制御する程度だったから、あ

まり複雑な動きをさせることは期待できないし、また非周期的な動きをさせるのもむずかしい。これは、比較的緩い勝手知った道路を運転してゆく場面に類比できよう。その後、リンクトレーナーのように、任意の(確率的な出現を含む)信号に対する適応を観察し、数量的に評価できる器具も開発され、これと適性の関連も吟味された(Fleishmanほか1950年代のUSAFのスタッフ)。

ところで、航空適性検査の第2段階は「性格検査への転向」といえよう。第2次大戦中から陸続と開発されてきた各種性格検査が、航空機操縦その他の職業活動の領域にも適用可能ではないか、という観点からである。おそらく戦闘機乗りとは異なった性格が必要とされよう。これまでの適性検査が「機械的知能」ではないまでも、何らかの能力、才能を対象とするものであったのに対し、価値評価を脱した性格検査が何故検討されるに至ったのか。一言にしていえば、それより前には測りたくてもあてがうべき尺度がなかったから、というにつきる。ただ、性格特性の多面性からいって、インヴェントリー形式が好まれることは当然でもある。米国のマーケティング界で、自動車の銘柄は持ち主の人柄を表すといわれた状況に日本が到達したのはせいぜいこの数年であるが、適性と関連する性格としては、むしろ正常者の範囲での分類よりも、特定欠陥(例えばテンカン気質)の有無を検出するためのインヴェントリーが、種々吟味された。

この種の論文は1950年代からのJ. applied Psychology誌に発表されただけでも1000件を越すと思われる点数の多さにもかかわらず、結論的に明らかになったことはあまり多くない。はっきり否定的な結論を導いた研究は多くないが、積極的な関連を示す研究も必ずしも多くない。Ghiselli(1955)の妥当性係数の総括でも、運動関係ではせいぜい0.2~0.3の相関を示すにとどまる(後述のわれわれのデータ参照)。

誰でもが直観的には、〇〇君は適しているとか不適と思うことがあるにもかかわらず、実際に「適性検査」を開発してみると、この程度である。その結果、米空軍では心理的特性よりも、客観的デモグラフィックな特性(性別、年齢、家族状況、学歴その他)を主要因子とみるようになった。これは、いわば適性観の第3期で、例えば50代を超えてはまずいとか、高卒で訓練に入るべきだ、知能は何がし以上の必要がある…、といった考え方である。パイロッ

ト選抜との類比を自動車にも適用すれば、免許年齢を何歳からにするか（例えば下限引き上げ論）、という問題になろう。ただ、家族状況が同じでも、彼らに対する責任感と愛着度には多少のバラツキがあるように、年齢その他、純外部的基準で一律に決められぬ面は多い。おそらく今まで検討されていない面のひとつは、社会的成熟度の問題で、暴走族のような自我、独立心、反抗性は、未熟の一兆候と考える。一般知能は一定以上の水準が必要であることはいうまでもないが、それは第1項に指摘した話と関連づけければ、裾切り論としてであって、エリート選抜論としてではない。空気銃にしても、散弾用銃銃にしても、その使用法を学ぶにはあまり時間を要しないが、どこで、またいつならば使えるか、使ってはならぬか、という条件についての自己規制能力である。一般論としていえば、公道であれば、どこでも走ってよいのではない。一方通行の指定を守るべきだという「遵法性」のほかに、裏小路の狭いところ、子どもが遊ぶ唯一の場としているようなところまでは入りこむべきでない、という社会的常識（道徳律）があるかないか、の問題である。これは（Thorndikeのいう社会的知能と若干ニュアンスは異なるが）、社会的成熟度を免許制にも勘案すべきだ、という立場にはかならない。

3. 自動化と習慣の退化

いわゆるバカチョンカメラは、写真機という商品が大衆化した極に開発されたもので、使用者の底辺を拡げるのに役立つ。今日でも、マニアと専門家の中には、面倒くさい絞り、シャッター速度、焦点深度の調節など、操作可能な機構が多いほど高尚とし、自動露出や自動焦点などは邪道と考える者が少なくないが、これはいわばエリート層で、女性を含む大衆は、自動化が高まった方を好む傾向がある。ことは自動車についても同様で、オートマチック機構はギヤチェンジ以外にも色々導入され、次第に遊園地のゴーカートに近づきつつある。

この方向のマイナスな面は、多数の使用者が既に一旦獲得した知識と技能（一種の社会的記憶）を忘れさせ（deconditioning）、退化させる面がある、という点だ。飛行機でさえ離着陸時を除けばバカチョンカメラに近い自動操縦となっているが、自動車でもいまだ十分な習熟度に達していない利用者にとっては、自動化が進むほど、運転免許をとりやすく、また安全運転ができるようになる。ただ、そこでは

急時の処置が全く無能な人でも運転している、という落とし穴が待ちかまえている。昔の電子機器（ラジオ、TV）には回路図が付属しており、「通」はその部品のチェックができた。しかしIC化された最近の製品ではむしろ、中の機械をいじるな、機能さえ果たせばいいではないか、という方向に転じつつある。

多数の修理サーヴィス店が高密度に分布していれば、個々の使用者は直したりする必要もない、という考え方で、自動車の場合にもJAF、あるいはホンダのSF網のような組織が完備される必要がある。ただ、これについては、運転者に米国人のDo it yourself的な態度を学習させておくべきでなからうか、と思われる。それは、機構に関する知識と異常検出のルーチン、応急処理の仕方を免許取得の課程として含めることのほか、近辺にトラブルを起こした運転者がいれば、相互扶助の手を伸ばすべきだ、という精神訓練（海上航行者間の不文律のようなもの）まで含める必要があろう。

このことと関連してペーパー・ドライバーの「忘却」の問題がある。この種の研究は米国でも殆どないと思われるが、運転免許は水泳や自転車の学習と似た面があり、生理的な器用さのほかに、訓練（教習）によって獲得された器用さに依存する部分が多いから、長時間無使用のまましていると、いざ必要とする時に想起できなくなっている（少なくとも、反応時間、判断時間の大幅な伸び）可能性がある。今日の心理学では、単なる時の経過が忘却の「原因」ではない、というのが定説であるが、直接の原因ではないとしても、時が経てば把持率は低下する。おそらく半年ないし1～2年毎には再生の努力（試乗）をしなければ、どんどん忘れてゆくであろう（外国語の詩の暗誦を忘れるほどではないとしても）。免許証をいつまでも有効に保つためには、再講習がかなりの頻度で行なわれるべきだと思われる。特に、道路交通規制の大幅な変更があった場合とか、自動車の機構にかなり大幅な変更（例えば噴射制御装置の電子化etc.）があった場合には、今までの記憶とどう違ってきたかの識別をしやすい形に編成した再訓練（新規学習者の課程とは別の課程の開発）が必要であらう。

4. incentive（誘因）の問題

今日でも再講習制度は免許の書き替えの際に義務化されているが、形骸化しているという批判も多

い。何故そうなりやすいか考えてみると、おそらくは誘因の低さ、身を入れて聞いていなくてもある程度はごまかしてゆける、という状況に帰されよう。自動車賠償責任保険は、もちろん必要であり、「それをかける余裕のない」人は、客観的条件として免許を受ける資格があるまい。ただ、今日のところ、その主目的は被害者の救済にあり、加害者自身の痛みは、保険会社がカバーしてくれるために、「業務上の」過失による事故は、刑事罰、特に体刑を免れることが多い。社会主義国など、民事賠償の責任だけでなく、傷害（ないし致死）はもっと重くすべきだ、と考えているところもあるのではなからうか。

身体的な刑事罰の強化と、膨大な賠償金を一生負わされることの恐怖の双方が、もう少し運転する側

にも脅威とならなければならぬまい。運転者自身がそうと意識しなくとも、運転動作そのものは元来「不確定の事象に対する意志決定」の連続であり、この「決定」に関してはvalueが非常に大きな役割を演ずる。保険会社は、事故を起こした人から、かなり長期間にわたり、苛酷感を感じさせないで追徴金を徴収するシステムを開発する工夫もしてはどうかと思われる。

「普通の」運転者の大部分は無事故であるが、それは乗車している時間が、たまたま職業運転手よりもはるかに短いからにすぎず、安全運転の態度と技量をもってはいるためとは限らない。しかも、このような事故ないしニアミスの経験がない人は、再講習時にいくら「危険度→深刻さ」を説教されても、馬

Table 1 性格特性と事故の関連
Relationship between characteristic property and traffic accident

		事故・ニアミス 体験者	ニアミス体験者	無事故者
Ag (攻撃性)	平均尺度値	11.6	11.7	10.7
1	失礼なことをされるとだまっていない	1.48	1.60	1.40
2	正しいと思うことは人にまわらず実行する	1.47	1.60	1.44
3	目上の人と遠慮せず議論する	1.40	1.44	1.18
4	軽蔑されたと思うと立腹する	1.53	1.54	1.33
5	衝動的である	0.97	0.98	1.03
6	退屈した時は何か強い刺激を求め	0.72	0.76	0.81
7	気が短かい	1.15	1.08	1.11
8	色々な世間の仕事がしてみたい	0.98	1.00	0.74
9	いつも何かをしていないと気がすまない	0.96	1.06	0.81
10	平凡に暮すよりは何か変わったことをしてみたい	0.89	0.70	0.85
N (神経質)	平均尺度値	8.7	9.8	10.4
1	よく考えずに行動してしまうことが多い	1.51	1.30	1.62
2	早合点の傾向がある	1.20	0.94	1.26
3	いつも何か刺激を求め	0.80	0.74	0.96
4	計画をたてるよりすみやかに実行したい	0.43	0.26	0.62
5	色々違う仕事をしてみたい	0.78	0.72	0.85
6	人と一緒ににはしゃぐことが多い	0.48	0.36	0.66
7	口数が多い方である	0.95	0.96	1.11
8	お祭り騒ぎが好きである	0.73	0.70	1.03
9	じっとおとなしくしているのは苦手	0.72	0.64	0.96
10	気軽な方である	1.08	1.20	1.29
R (衝動性)	平均尺度値	9.4	8.6	9.3
1	心配症である	0.88	0.72	0.88
2	些細なことを気に病む	1.66	0.86	1.11
3	すぐ感情を傷つけられやすい	0.52	0.50	0.66
4	人から見られているようで不安	1.00	0.65	0.88
5	気むずかしい	0.64	0.68	0.59
6	人が見ていると仕事ができない	1.10	1.10	0.96
7	人の品行が気になる気質である	0.94	0.60	0.81
8	ちょっとしたことが仕事の邪魔になる	0.80	1.04	0.92
9	人が来てうるさいと思うことが度々ある	0.85	0.92	0.92
10	神経質である	1.43	1.52	1.48

耳東風と聞き流してしまいやすい。自我に触れるような説教とするための最も簡単な方策は、自分が加害者となった場合にも、自分、または家族の生命と財産が危険にさらされたと感じさせることである。ひと昔前のように、車が貴重な全財産に近ければとにかく、今日の物価で住宅1戸1800万円に比し、自動車1台100万円とすれば、かなり“下駄”に近くなり、自我の核心からは遠ざかってしまう。いわんや保険料そのものはとるに足りない。これをもう一度核心に引戻し、慎重な態度をとらせるには、自分自身、あるいは被害者の生涯所得（インフレーションで絶えず膨張する）にどれだけの影響を及ぼすものか、目に見える形の資料を作り、それを弁済するための心労がどんなものか訴求するのが一番である。その脅威に耐えられぬ人は、やはり免許を申請する資格がない、と思われる。

5. 事故原因調査のデータを見ての感想

われわれは、1976年夏、交通医学研究財団の委託により、交通事故の原因に関するアンケートを東京都個人タクシーの運転手に対して施行した。回収さ

れた調査票は360あった。彼らを事故体験者と無事故者に分けると177:77となるが(残りは不明)、いわゆるニアミス(事故寸前の危険体験)の経験者とクロスすると、ニアミスなしで事故体験のみという者はごく少数(7票)なので省き、残りが〔事故+ニアミス170票〕〔ニアミスのみ(無事故)50票〕〔無事故でニアミスの経験もない者27票〕となる。彼等は、暦年齢から考えても、運転経験の面でみても、ほぼ等質とみなせる(分散は省略するが、検定をしても、有意差は認められない)。

	事故+ニアミス	ニアミスのみ	無事故
暦年齢(平均)	48.8歳	48.6	48.7
運転経験(平均)	26.3年	25.7	24.6

既成のインヴェントリー方式矢田部ギルフォード性格検査のうち、1時間という制約上、平尾収教授の示唆する「おごり、怒り、あせり」などと関連しそうな攻撃性(Ag, 怒り)、神経質(N)、衝動性~のんきさ(R)の3尺度のみをとりあげて施行した。尺度別の得点、および各尺度を構成する10個の下位質問に対する平均得点はTable 1のごとくであって、

Table 2-1 心理・生理的条件と事故
Relationship between psychological or physiological condition and traffic accident

	事故+ニアミス	ニアミスのみ		事故+ニアミス	ニアミスのみ
1 高年齢だった	16%	12%○	28 運転以外のことを考えていた	23	28 ○
2 体格が小さくて前方視界不良	1	4	内訳 { 給料のこと	(1)	—
3 体格が大きくて運転窮屈	2	8	友人のこと	(1)	(2)
4 空腹だった	9	12 ○	子供のこと	(9)	(10)
5 満腹だった	2	6	妻のこと	(1)	—
6 睡眠不足で眠かった	23	< 32 *	レクリエーションのこと	(2)	(2)
7 酒を飲んでた	2	2	客のこと	(4)	(4)
8 疲れていた	26	34 ○	職場の仲間のこと	(2)	(4)
9 薬を飲んでた	2	4	組合問題	(1)	(6)
10 前夜の性生活	2	—	その他	(4)	—
11 車に酔って気持ち悪かった	—	—	29 ただぼんやりしていた	14	12 ○
12 聴力障害があった	1	2	30 悲しみの状態だった	1	4
13 視力障害があった	4	2	31 事故現場を目撃してこわかった	1	2
14 胃痛	4	2	32 友人と喧嘩して怒り	1	2
15 排尿したいのを我慢	5	6	33 客と喧嘩して怒り	2	4
16 頭痛	2	6	34 他の車の行動が気に入らなかった	9	6
17 足がだるかった	2	4	35 しゃくにさわっていた	5	6
18 体がだるかった	8	6	36 何となく憂鬱だった	7	10 ○
19 煙草を喫っていた	3	4	37 渋滞を取戻すためあせり	9	8
20 よそ見をしていた	23	28 ○	38 荷主の条件がきつくあせり	1	2
21 ラジオを聞いていた	3	8	39 家庭事情が気がかり	4	2
22 ものを食べていた	1	—	内訳 { 家庭不和	(1)	—
23 長時間運転で眼精疲労	12	16 ○	家族の病気	(2)	—
24 客と話していた	16	22 ○	家庭の経済不如意	—	—
25 風邪をひいていた	1	2	家庭不満	(1)	—
26 下痢気味だった	2	2	その他	(1)	(2)
27 寒さで手がかじかんでいた	1	—	40 危いと思ってあわてた	8	6

3群間の差は殆どない。この点は上記第2章の傍証のひとつと思われる。

次に、事故経験者のみについて、その時の生理、心理的条件及び気象条件について質問した結果 (M A) をまとめると、Table 2のごとくなる。

このような状態であるから〔事故+ニアミス経験者〕10名対〔事故経験のみの者〕7名の2群を確率的に抽出して、(イ)攻撃性、(ロ)神経質、(ハ)衝動性の3性格特性と、(ニ)年齢、(ホ)経験年数のほか、比較的応答率の差が目立つitem(ヘ)6、(ト)8、(チ)63、(リ)71、(ヌ)80、(ル)89の合計12変数で判別しようとしても、また〔ニアミス経験者〕10名対〔完全な無事故でニアミ

スも未経験者〕10名の2群を確率的に抽出して(イ)~(ホ)5変数で判別しようとしても、「判別不可能」である。

一般の常識からいえば、個人タクシーの運転手は、もっとも信頼できる安全運転のマナーを有する人々であるが、驚くべきことに極めて高率の人が事故の経験ないしニアミスの経験をもっている。しかも、ニアミスの段階だけでとどまっているか、それとも実際の事故までいってしまうかの差、あるいはニアミスを一度も起こさぬかが「判別不能」ということは、事故の由来が、性格、デモグラフィック特性などでも、なおかつ把握できぬ、状況的なものである

Table 2-2

		事故+ニアミス	ニアミスのみ			事故+ニアミス	ニアミスのみ	
心理的 条件	41 心のゆとりがなかった	18	22	状況的 行動	80 対向車のヘッドライトが邪魔	4	< 10 *	
	42 何となく注意集中不能	23	18		81 照明が暗く見えなかった	2	—	
	43 同乗者と気が合わなかった	2	2		82 自分の車速の判断ミス	7	6	
	44 嫉妬心に燃えていた	1	—		83 距離目測の誤り	9	10 ○	
	45 人を恨んでいた	1	2		84 自分の車の位置の判断ミス	4	2	
	46 嬉しいことがあった	1	2		85 相手の車の動きの判断ミス	14	12 ○	
	47 ねたみの心が起っていた	—	6		86 ブレーキの効きの判断ミス	6	6	
	48 自分のしていたことを後悔	4	2		87 信号に対する判断のミス	3	—	
	49 幸福感にひたっていた	1	—		88 追い越されることが多かった	3	4	
	50 何となく愉快な気持	2	4		89 車線変更する車が多かった	4	< 12 *	
	51 将来への大きな希望	1	—		90 今までの走行経験が短かった	4	2	
	52 仕事への大きな興味	2	2		91 当該車での走行経験が少なかった	5	2	
	53 冗談を言いたいような感じ	1	—		気象 条件	92 気象の不快	21%	28%
	54 退屈な状態だった	1	—			内訳		
	55 将来について悲観的	4	2			湿度が高い	[1]	[4]
	56 車の運転に嫌悪感	3	2			蒸し暑い	[4]	[8]
	57 他の職場を希望	1	—			汗をかくほど暑い	[2]	—
	58 運転に対する家族の反対	—	2			眠気をさそうほど暑い	[4]	[6]
59 ストライキ中	1	—	著しい発汗をするほど暑い	[1]		—		
60 職場競争中	1	2	肌寒い	[4]		—		
61 労働条件への不満	1	2	手がかじかむ寒さ	[1]		—		
62 賃金への不満	2	2	快い気象	[1]		[8]		
状況的 行動	63 見通しの誤り	17 >	4 *	足が自由に動かぬほど寒い	—	—		
	64 見通し悪く情報がかめぬ	6	8	窓を閉めかけていて車内の空気悪し	[4]	[2]		
	65 反応がおそかった	14	20 ○	93 天候	60	60 *		
	66 走り慣れた道路でなかった	10	8 ○	内訳				
	67 予期しない状態	31	24 ○	快晴	[19] >	[4] ○		
	68 行なうべき操作と逆操作	1	2	曇	[10]	[16] ○		
	69 行なうべき操作不十分	11	10 ○	雨	[18]	[24]		
	70 行なうべき操作に過度に反応	2	4	豪雨	[3]	[4]		
	71 ハンドルさばき自信過剰	6	< 14 *	雨あがり	[5]	—		
	72 状況判断が甘かった	29	24	みぞれ	[2]	—		
	73 規定外の部位にさわった	1	2	小雪	[1]	[6]		
74 冗談に安全装置を外した	—	2	大雪	[1]	[6]			
75 ガソリン不足が気になっていた	2	2	強風	[2]	—			
76 道がはっきりしなかった	11	10 ○	ほこりがひどい	—	—			
77 午前と午後と違う車種に乗った	5	6						
78 バックミラーに気をとられた	2	2						
79 前方ガラスが曇っていた	5	4						

*は5%危険率で有意
○は検定したが有意ならず

ことを示唆している。

上記の検討は、いわば、芸大生に音楽や絵画の適性の有無を問うていることに相当するから、一般人に直ちに敷衍することはできないが、特別の欠陥者を除き、適・不適を判別しがたいことが予想される。免許制は、元来、本人と第3者に事故の被害を及ぼさぬようにするためのものであるが、この結果をみると、前章までに述べたような、もっと別の発想で接近すべきである。この点で、最近の警察庁の道路交通法「改正」の方向は、ほぼ妥当なものと思われる。

〔謝辞〕以上のデータは人間機能研究所^(株)が蒐集に努力し、集計と解析は中央大学理工学部管理工学科、能条富士雄（昭51卒）が行なった。上記機関および同君の名を記し謝意を表す。