

よって分類した上で、その個人に数量を与えることができるから、集団を表わすような代表値を作りやすい。また、個人と同時に、調査項目にも数量を与えるので、なんらかの群にまとめられる項目の重みが得られ、有意意味な指標をつくることができる。県民性の多次元評定の資料から、各項目の重みを計算して、「素朴さ指数」を算出することができる。これによると、群馬県民は61.46、東京都民42.04、岡山県民57.80、鹿児島県民57.77というようになる。以上の4都県の他、全国各府県についても、この指数は算出された。素朴さに大きく寄与する項目は素朴な、忍耐強い、寛大な、正直な、温和な等々である。

地域差を含む集団差の検討にあたつては、個人に与えられる数量を比較することとして、県民性多次元評定表、東京工業大学性格調査表、公明選挙世論調査、N式価値態度テストなどによる適用例を得た。41年度の男女の社会行動的地位テストについては、東京都、群馬県、岡山県、鹿児島県の4つを比較した。

以上は、共通で、総合的観点でまとめた内容であるが、個別的な内容にわたるものとしては、岡山大では、兄弟関係の調査を行ない、都会地と農漁山村（離島を含む）の間で、兄や姉に対する好意度に差があり、都会地で低いことを見出した。また、離島研究の一環として、対馬での知能検査をも実施している。鹿児島大では政治意識に関して、積極的と見られるパタンの分類と支持政党との関連を検討した。群馬大では、青少年問題に関連して、遊民史の研究を行なつた。東京工大では、数量化手続きの適用例の整理と指紋に関して、あらたに、過状態指数を作つた。41年度は対馬において、連想テストによつて、アイディアの拡散性を調べた。対馬の久和、舟志の2地域と東京のデータを比較したところ、東京、舟志、久和の順に拡散性が大であつた。研究本部として行なつたパタン分類の方法論的検討、および、対馬の地域調査の結果についての概要は、下記の2文献にまとめられている。

- (1) 礪山貞登、坂元昂、倉又孝、太田奈奈子、古賀俊恵：パターン分類、電子計算機応用シリーズ(7)、日本ビジネスコンサルタント、1966。
- (2) 宮城音彌、礪山貞登、坂元昂、堀洋道、古賀俊恵、市原祥次：東京工業大学心理学研究室性格調査表の適用に関する研究—対馬の地域性とモデル・パーソナリティー—東京工業大学学報、34、1967、125—137。

事故運転者の特性分析とその検査法

研究代表者 北村 晴朗
(東北大学文学部)

事故運転者にとくに極立つ心理特性を明らかにし、それを効率よく測定できる検査法（事故運転者予診法）を開発し、完成に必要な研究事項をいちいち検討することを目的とした。

研究は、つぎの3班にわかれて進められた。

①情意および人格検査法の完成と人格特性の分析（北村、菊池哲彦）

②認知反応検査法の改善と特性分析（北村、丸山欣哉、長塚康弘）

③諸検査法の検討と事故者特性の分析（宇留野藤雄、大塚博保、貝沼良行）

成果の主なるものはつぎの通り。

(1) ①③班においては、すでに昭和35年以来、バス運転者について、勤労意欲、人格特性、情意、知能、認知—反応機能等に関する10種の検査をほどこし、事故者は、非協調性が強く、情意不安定、認知—反応の統御不全（動作優位の判断）といった特性が極立つことを見出した。そしてこれらを効率よく測定する検査法として、質問紙人格検査（TSKPI）、速度見越反応検査、重複作業反応検査等の作製を進めてきた。

これらが果して、ハイタクおよびトラック運転者にも妥当するかどうかをまず検査したのである。ハイタク：100名、トラック：212名。

人格検査の結果では、とくにハイタク運転者において、非協調性のほかに、さらに衝動性、抑うつ性、感情過敏の特性が重要であることが認められた。

動作を必要とする判断場面において、客観的に正しく認知せずに、あせつて動作が先走り、不正確な反応を与えるという認知—反応統御不全の特性は、ハイタク、トラックのいずれにおいてもやはり事故者を特色づけるものであつた。しかし見越検査において、ハイタク運転者は一般に上の不全傾向が強く、すなわち尙早反応を与える者が多く、バスやトラック運転者の結果とは趣が幾分異なるのである。ハイタクでは事故者の予診判定基準を少し変える必要のあることが解つた。

事故運転者の特性は職種によつて多少の差異がみられるようである。

(2) 認知—反応機能の不全を、さらに別の検査によつて多角的に検討するために、巾員評定反応検査を考案

教育心理学年報 第7集

し、ハイタク・トラック運転者に実施した。この検査自体に事故者の特性は明瞭に現われなかつたが、併用によつて他の検査の効率を高める働きのあることがわかつた。また、認知-反応の統御には、協応と反応衝動制止との2側面が考えられるので、これをペーパーテストに盛りこんで、特殊の数字抹消テストを考案し検討を加えた。

(3) 都会地と山間僻地児童とによる地域差、幼・小・中学児童および老人による年令別成績差、分裂病者および精薄者の成績を見越・重複検査について求めた。欠越検査において地域差が現われ、年令が若くなるほど尙早反応者は多くなり、分裂病者および老人、精薄者では尙早反応者と極端な遅延反応者とが多数みられた。若年令者、精薄、分裂病者の重複検査成績は低質なものが多数であつた。

これらの結果は、年令別査定基準設定等に関する基礎資料となるものである。

(4) こうして抽出された事故運転者特性が実際の運転行動ではいかに現われるかを検査するために、まず手始めとして、運転時の速度認知の事情を調査した。実験車が30, 40, 50, 60kmで走るように、実際に速度を造成

させるというやり方をとつた。運転者は20人。その結果、一般に主観的速度感は物理的速度よりかなり速い傾向があること、60kmから40, 30kmに抑制する際は、誤差が大きいこと等が知られた。このような傾向が事故者特性の強い者ではどのようなものであるかを検討中である。

(5) 宇留野等の班は、1200名のハイタク運転者に、ゴルフオード検査、労働省適性検査、クレベリン検査、D.D.T., D.T.T., T.C.T. 等各種の検査を行ない、とくに55名については、さらに生活史、生活様式、脳波等を詳しく調査し、総合的な判定を試みた。

その結果、事故運転者の特性としては、抑うつ性、非活動性が強いこと、しかもこの傾性は運転時にも持続されること、また、不満、疑惑、家庭・職場での対人関係に葛藤が多く、これらの不快感が固着しやすい傾向がみられることを明らかにした。また、事故者は空間的判断力、動作的敏捷性、知覚判断、動作能力に劣っている等の点を指摘した。さらに、多発者には分裂病、神経症傾向の人格特徴をもつ者が寡少者群よりも多いことなどを認めた。

このような特性は、①②班で求められたものと大体一致するものである。