

3)

著者：小森弘詞，杉元俊彦，松永勝也

論文題目：教習生の性格・行動特性についての検査と違反・事故との関係について

論文集名：日本交通心理学会第45回大会発表論文集

発表年月：1992(平成4)年5月

頁：9, 10

A⑥

教習生の性格・行動特性についての検査と 違反・事故との関係について

○小森弘詞¹ 杉元俊彦¹ 松永勝也²

¹豊前自動車学校 ²九州大学文学部心理学教室

はじめに

認知・反応時間の不安定性と先急ぎ度の強さを指標とする検査を教習生に実施し、卒業後に事故、違反を起こした者の得点と無違反・無事故者の得点の比較を試みた。

方 法

認知・反応時間の不安定性と先急ぎ度の測定はB自動車教習所へ入所中の教習生99人（男：44人，女55人）に実施した。被験者の年齢は60歳（1人），57歳（1人），53歳（1人），52歳（1人），50歳（2人），42歳（1人），33歳（1人），32歳（1人），28歳（2人），24歳（2人），22歳（1人），21歳（2人），20歳（8人），19歳（27人），18歳（44人），17歳（3人）であった。測定装置は，松永ら（1990）開発のKM式安全運転助言検査（九大版）を使用した。事故，違反については，免許取得後1年以上（2年未満）経過した後に調べた。

結果と考察

99人の被験者中，事故を起こした者は2人，違反を起こした者は30人であった。違反の内容は，1)放置駐車違反：6人，2)ヘルメット無着用：6人，3)座席ベルト装着違反：5人，4)速度超過(20-25km/h)：5人，5)指定場所不停止：4人，6)定員外乗車：4人，7)初心運転者標識義務違反：4人，8)信号無視：3人，9)通行禁止違反：2人，10)速度超過(25-30km/h)：1人，11)速度超過(30-50km/h)：1人，12)速度超過(15-20km/h)：1人，13)駐停車違反：1人，14)安全運転運行違反：1人であった（1人で多数回の違反を起こした者を含む）。

KM式安全運転助言検査（九大版）の検査結果とそれにもとづく助言の出力例を図1に示す。事故・違反者群と無事故・無違反者群の認知・反応時間のばらつき度の分布を図2に示す。事故・違反者群の平均値（84.2，標準偏差=13.97）は無事故・無違反者群の平均値（77.3，標準偏差=16.18）よりも有意に大きいといえる（ $P<0.022$ ， $df=97$ ）。無事故・無違反者群に比較して事故・違反者群においては認知・反応時間が不安定であるといえよう。

事故・違反者群と，無事故・無違反者群の先急ぎ度の分布を図3に示す。事故・違反者群の先急ぎ度の平均値（57.84，標準偏差=15.15）は無事故・無違反群の先急ぎ度の平均値（53.9，標準偏差=15.81）よりも大きい傾向が認められる（ $P<0.127$ ， $df=97$ ）。すなわち，事故・違反群は無事故・無違反群に比較してやや先を急ぐ傾向があるといえよう。

これらの傾向は，北村ら（1991）が報告したKM式質問検査による結果，すなわち無事故・無違反群（免許更新時講習における簡易講習受講者群）の傾向に比較して，事故・違反者群（免許更新時における一般講習受講者群）は認知が不安定で，先急ぎ傾向が高いという結果と一致してい

る。

KM式安全運転助言検査によって、免許取得後わずか1年の期間の事故・違反生起の予測がある程度可能と思われる。今後、入所中にこの検査結果を基に教育を行ったばあいと、そうでない場合の事故・違反数の差について、検討を行ってみたいと考えている。

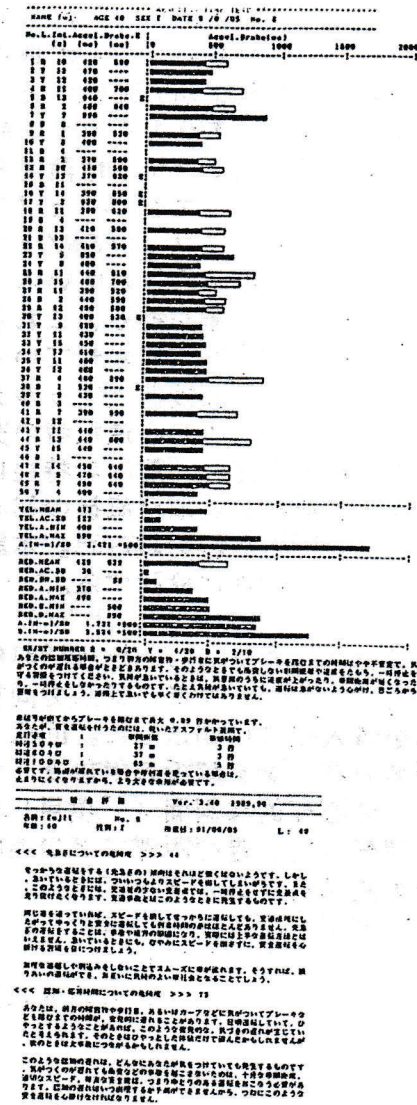


図1. KM式安全運転助言検査の結果例。

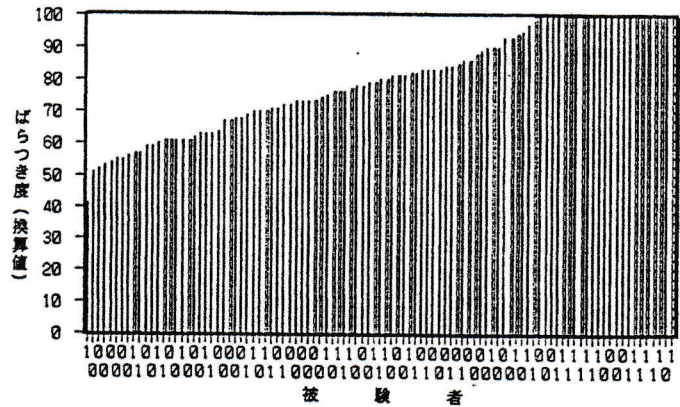


図2. 事故・違反経験者と無事故・無違反者の認知・反応時間のばらつき度の分布。横軸の0は無事故・無違反者、1は事故・違反経験者を示す。

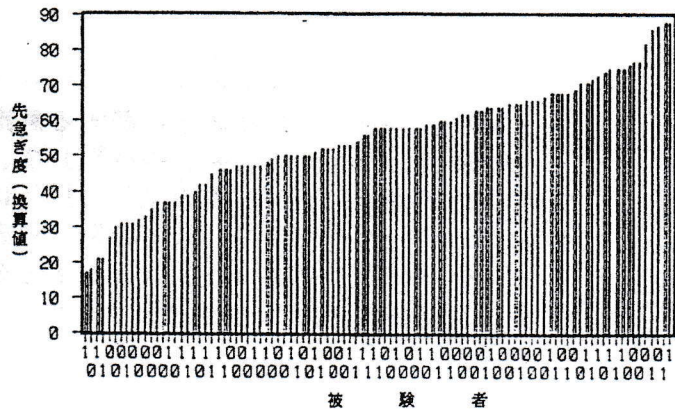


図3. 事故・違反経験者と無事故・無違反者の先急ぎ度の分布。横軸の0は無事故・無違反者、1は事故・違反経験者を示す。

文 献

1. 松永勝也, 伊藤裕之, 志堂寺和則: 選択反応時間のばらつきと性格的な活動度などを指標とした運転適性検査装置の開発. 日本交通心理学会第42回大会発表論文集, 1990.
2. 北村文昭, 松永勝也, 志堂寺和則, 長尾 勲: 自動車の免許停止者, 違反者, 遵守者及び大学生における九大式運転適性検査の比較, 日本交通心理学会第45回大会発表論文集, 1991.