

和 文 要 約

第 25 回国際応用心理学会議 (2002 年 7 月 シンガポール)

テーマ: 「生活の快適化をめざす応用心理学」

(原著)

An experimental study on mental workload at an elevated workplace:
Comparing elderly and young workers

高所作業における精神的負担に関する実験的研究

—高齢者と若年者の比較—

臼井伸之介 (大阪大学大学院人間科学研究科)

江川 義之 (独立行政法人産業安全研究所)

中村 隆宏 (独立行政法人産業安全研究所)

庄司 卓郎 (産業医科大学産業保健学部)

目的 本研究は、高齢者の高所墜落災害を防止するため、高さが高齢者に及ぼす精神的負担を実験的に検討することを目的とした。実験では、高齢、若年の建設作業員が、仮設足場につけられた作業床上を歩行した。そして、作業の高さ、作業床の幅、作業床運搬の有無を変化させた実験条件における被験者の余裕容量の測定および NASA-TLX への主観的評価から、高齢者の高所作業場所での安全性を評価した。

方法 実験棟内に高さ約 14 m の仮設足場を建設し、被験者 (高所作業経験のある高齢建設作業員 8 名、同若年建設作業員 8 名) に作業床上を歩行することを依頼した。また副次課題として、2 秒に 1 数字の割合で流れるランダムな数字のうち、特定の数字にのみ口頭で「はい」と答える課題を課し、その反応時間を計測することにより余裕容量を評価した。また各実験条件の終了後に NASA-TLX への回答を求めた。

結果 歩行速度: 高齢者群は若年者群より歩行速度が遅く、また高所で作業床幅が狭くなると、若年者群と比較して歩行速度は一層低下した。

副次課題回答率: ミス率は全体的に発生率が低いものの、最も危険な作業環境である 6 層 240 mm 作業床幅条件において、高齢者群のミス率がやや高かった。

反応時間: 年齢、高さに主効果が認められたが、作業床幅、および年齢、高さ、作業床幅、負荷の有無のそれぞれ 2 要因間で有意な交互作用は認められなかった。しかし年齢×高さ×作業床幅の 2 次交互作用に有意な傾向差が認められた。

また作業床上を方向転換する際は、バランスをとるために作業要件がより増大する、との観点から、歩行動作を直線歩行と回転動作の 2 つのフェーズ (歩行フェーズ) に分け、それぞれの動作中での副次課題反応時間を測定した。その結果、歩行フェーズに有意な傾向差が認められ、また年齢×高さ×歩行フェーズに有意な 2 次交互作用が認められた。

NASA-TLX: 年齢群間では、下位尺度「努力」に有意差が見られたが、他の下位尺度には差はなかった。

考察 副次課題への反応時間の結果では高さの主効果が認められたが、年齢×高さに交互作用が認められなかった。また年齢とその他の要因との交互作用がほとんど認められなかったことから、被験者の心理的余裕の観点では基本的に年齢の効果は認められないことがわかった。ただし年齢×高さ×作業床幅の 2 次交互作用に有意な傾向差が認められ、高所で作業床幅が狭い危険な作業環境になると、特に高齢者では心理的余裕度が低下するという危険性が示唆された。また歩行フェーズ別反応時間の結果から、高所で作業課題が複雑になるような場合、特に高齢者において反応時間が遅延する結果が示された。以上の結果から、高さ要因に作業床幅の

狭さ、作業の複雑さなどの危険要因が付加された場合、高齢者は若年者より精神的負担が増大することが分かり、そのような場合に作業環境の安全性を一層確保する必要性が示された。

Are young male drivers more overconfident than older male drivers?

若年男性運転者は年長男性運転者に比べて自信過剰か？

松浦 常夫（実践女子大学人間社会学部）

目的 若年運転者は自信過剰であると言われるが、他方では運転者の大部分は自信過剰であるという研究結果が出ている。そこで男性運転者を対象として、自信過剰傾向を2つの方法で測定し、若者の方が年長者より自信過剰傾向がより強いかどうかを調べた。

方法 被験者は18歳から39歳の主として新規採用された従業員で、1日の安全運転講習会に参加した者183名であった。彼らは安全志向運転（感情的にならない運転、注意深い運転、交通ルールを守る運転）、技能的な運転（運転操作の上手さ、交通状況の読み、緊急時の回避動作）、全体の運転（前の2つの計）について5段階尺度で自分が平均的運転者より優れているかどうかをまず自己評価した。次いで講習会での構内コースでの実技指導の中で、助手席の同乗指導員が彼らの運転技能を観察評価した。自信過剰であるかどうかは、2つの方法で調べた。1つは平均運転者より自分自身の運転を高く評価したか否かを調べた質問紙調査であり、2つめは質問紙による自己評価が指導員の観察による評価より高いかどうかを調べる方法であった。なお、両評価値を比較する際には、偏差値に換算した上で比較した。

結果と考察 質問紙調査の結果、全被験者についてみると、安全志向運転と全体の運転について平均より上と答える被験者が多く、自信過剰傾向が見られた。また、被験者を経験（走行距離45,000km未満と以上）と年齢（24歳以下と25歳以上）で4群に分けて調べたところ、経験の多い若者群のみ、技能的運転を平均以上と評価し、自信過剰であった。安全志向運転については、経験の少ない若者群と経験の多い年長者群が平均より上と評価していたが、これは平均的運転者とみなせる経験の多い年長者群において自信過剰傾向が見られたことを示す結果であった。第2の方法、即ち自己評価と観察評価を比較した結果によれば、若い運転者、特に経験の多い若者運転者が、より自信過剰であった。最後に、若年運転者の自信過剰と自信過剰の測定方法について考察を行った。

結論 男性の39歳以下の運転者、特に経験の比較的豊富な24歳以下の若者運転者において、自己の運転能力を過大評価するという傾向（自信過剰傾向）が見られた。

The low-risk taking attitude of professional old drivers:
We propose to introduce a Discriminative Reaction Test for Multiple Performance
instead of the test in the present mandatory course for the elderly

高齢職業ドライバーの安全態度

—高齢者講習への重複作業反応検査導入の提言—

所 正文（国士舘大学政経学部）

問題 世界に類をみない日本の超高齢社会における負の産物の一つとして、高齢者の交通事故死者数の増大があげられる。高齢者の運転免許保有率は年々上昇しており、高齢ドライバーに対する「高齢者講習」の役割は大変重要になっている。本研究は、高齢者講習の中で実施されている運転適性検査の問題点について問題提

起を行うものである。

同講習における現行の適性検査は、反応の速さと正確さの測定が中心になっている。こうした心的機能は、加齢による低下が不可避であることをすでに多くの研究が指摘している。したがって、現行の適性検査では、高齢者に対して不可避な心的機能の低下を再認識させることのみに重点が置かれているといえる。さらに現行の検査では、事故に結びつく重要な特性と考えられている動作優位性の測定が行われていないことも問題視される。

方法 本研究では、過去3年以内に有責事故を起こした57名を含む513名の大手運輸企業・男子職業ドライバーに対して重複作業反応検査を実施した。年齢段階別内訳は54歳以下467名、55歳以上46名である。重複作業反応検査は、動作優位性の観点から事故者の弁別に高い精度をもつ運転適性検査であることが知られている。

結果と考察 分析では、ブザー音が連続して2回鳴る反応状況に着目した。反応パターンは4パターンあり、1回目正反応、2回目誤反応のパターンが動作優位型である。高齢者群の場合、このパターンの割合は少なく、逆に1回目誤反応、2回目正反応のパターンが多い。また両回とも正反応は少なく、両回とも誤反応が多くなっている。すなわち、高齢ドライバーには、動作優位性は見られず、むしろリスクを回避する慎重な運転態度が見られる。しかし、複雑な状況での的確な反応が不得手であることも併せて示されている。

このように重複作業反応検査は、現行の適性検査が測定している心理学的構成概念の測定に加えて、高齢者のもつ優れた側面を測定することが可能であるといえる。高齢者講習の趣旨が、高齢ドライバーを排除することではなく、安全運転教育の促進であるとするならば、高齢者の運転行動に関する短所のみならず長所の測定も重要である。すなわち、運転行動における長所には短所を補償する機能があるため、加齢に伴い、不可避な心身機能の低下をもつ高齢者に対して、安全運転行動の方向へと態度変容を促すためには、長所の測定が必要であるといえる。本研究では、こうした知見をもとに、現行の適性検査に代えて重複作業反応検査を高齢者講習に導入することを提言する次第である。

(資料)

Functions and mechanisms of empathy in counseling: The empathic relationship between counselor and client assessed on personal criteria

カウンセリングにおける共感性の相互作用についての研究
—カウンセラー評定の共感性とクライアントの自己評定の共感性との関連—
橋本 秀美 (梅花女子大学現代人間学部)

目的 本研究では、心理臨床場面におけるカウンセラーとクライアントの相互関係における共感を、数理統計的な手法により、客観的に検証することを試みる。具体的には、面接過程の中でカウンセラーがクライアントの共感性の程度を判断する場合、クライアントの共感性のどのような側面を判断材料にしているのかを検討する。

方法 まず、肯定・否定感情それぞれに対する共有・共有不全経験「肯定感情共有不全」「肯定感情共有」「否定感情共有」「否定感情共有不全」の4因子からなる、新たな共感性尺度を作成した。次に、本共感性尺度を用いて、心理面接場面でのカウンセラーがクライアントの共感性のどの側面を判断材料にしているかについて、主に感情の種類(肯定・否定感情)について調べることにした。具体的には、大学生女子136名について、心理臨床場面における共感性を、作成した尺度を用いて測定した。次に、その中の35名に対して、2名のカウンセラーが個別面接を実施し、カウンセラー評定(7段階)の共感性とクライアントが自己評定した共感性との関連を、本共感性尺度の4下位尺度得点を用いて検討した。

結果 その結果、面接場面において、カウンセラーがクライアントの共感性の程度を判断する場合には、クライアントの肯定感情を共有できる側面を主な判断材料とし、否定感情を共有できない側面も判断材料にしている可能性があることが示された。

考察 カウンセリングの面接過程におけるカウンセラーの側の評価には、治療関係のカウンセラーとクライアントとの相互作用のレベルで生じた共感体験が、判断材料に含まれている可能性がある。そのため、本研究でとらえられた、カウンセラーの側の評価には、臨床場面における共感性を検証する可能性が示唆され、カウンセリングにおけるクライアントの共感性の理解にも有用な結果を示唆するものと考えられる。今後は、実際の心理治療やカウンセリングの事例による検証なども加えていきたい。

A cross-cultural study on lifestyles among workers in Japan, Thailand and China

日本、タイ、中国の勤労者のライフ・スタイルに関する研究

森下 高治（流通科学大学サービス産業学部）

目的 今日、わが国を取り巻く社会、経済環境は厳しく、厳しい環境のなかで仕事のこと、余暇を含む生活のこと、家庭、地域社会のことなど、働く人たちは自らのライフ・スタイルに何らかの影響を受けている。本稿では、「ゆとり」意識について、日本、タイおよび中国の勤労者はどのようにとらえているか、また、趣味やスポーツが彼らのライフ・スタイルにどう関わっているかを明らかにした。

そこで、3カ国の勤労者を対象に i. 男女別の勤労者のライフ・スタイルについて、日本とタイ、日本と中国の比較、ii. 「ゆとり」に関する因子分析、iii. 趣味やスポーツを軸にしたライフ・スタイル結果の分析を取り上げた。

方法 期日 1998年12月～2001年3月 対象及び調査方法 調査企業はA社（住宅、照明、家電総合メーカー）が関係する各国の従業員（いずれも30歳未満）を対象とする。

調査は、ライフ・スタイル調査とゆとりに関する調査を実施した。

結果と考察 ①日本とタイ、日本と中国の勤労者のライフ・スタイル結果：日タイ間比較では男女ともに、仕事と社会活動に対する現状と希望はタイが上回った。逆に余暇・生活は、男女ともに日本が大で、日本の勤労者は、余暇・生活へライフ・スタイルがシフトしていると思われる。一方、日中間では、仕事に対する取り組みは日本が男女ともに大、逆に希望は中国が大きかった。これから、対仕事は中国の勤労者がもっと求めていると言える。余暇・生活は取り組みと希望が日本の女性が大、社会活動は逆に中国が、男女ともに取り組みと希望がともに大であった。

②「ゆとり」の因子分析結果：22項目のゆとりの意識調査について、因子分析を行ったところ日本の場合には、4因子が抽出され、時間的ゆとり、精神的ゆとり、経済的ゆとりと空間的ゆとりをうまく分けることができた。中国の場合は経済的ゆとり、時間的・精神的ゆとり、空間的ゆとりの3因子に分けられた。タイの勤労者は、2因子による結果が最もよい分け方であることがわかった。具体的には、経済、時間、空間に関わる全般的ゆとりの因子と精神的ゆとりの因子である。これから、タイや中国は日本に比し、GDPが低く、生活に関わるゆとりの意識は、与えられた生活、仕事、余暇、時間、空間、経済でそれぞれのゆとりがまだ十分に分化していない段階にあると理解できる。

③ 趣味とスポーツを軸にした2群間のライフ・スタイル結果：わが国の勤労者を対象にスポーツと趣味を楽しんでいる人たちとそうでない人たちでは、男性の生活の現状は、趣味やスポーツを楽しむ勤労者の方が大である。仕事の現状は、有意差はなかったが楽しむ人たちの方が高かった。他の平均値をみると趣味やスポーツをする勤労者がすべて上回っているが差はなかった。一方、女性では、生活の現状に有意差があり、趣味や

スポーツを楽しむ人たちの方が大である。これから、趣味をもちスポーツ活動を楽しむ勤労者の方が、生活への取り組みが大である。

(シンポジウム)

Research, practice and solution challenges in applied psychology
in Japan: Past, present and future

日本の応用心理学における研究、実践および解決策
—その現在、過去、未来—

企画・司会 長塚 康弘 (新潟中央短期大学)

話題提供者 向井 希宏 (中京大学)

日本における産業・組織心理学研究の展開と最近の動向

福原真知子 (NPO 心理教育実践センター)

カウンセリング心理学/臨床心理学の視点から

蓮花 一己 (帝塚山大学)

日本の交通心理学の新たな観点

佐々木雄二 (駒澤大学)

産業における健康増進策としての自律訓練法の応用

指定討論者 エリザベス ナイア (シンガポール国立大学)

内藤 哲雄 (信州大学)

開会の挨拶 (長塚)

司会者としての挨拶の後、シンポジウムの目的を次のように述べた。

心理学においては日常生活の諸問題を解決するための様々なアプローチがなされてきた。応用心理学者も交通事故、犯罪・非行およびいじめ・不登校などの社会病理現象の除去をめざす努力を重ねてきたが、日本では解決されないままである。たとえば交通事故については交通心理学者の熱意ある取り組みがなされたが、今なお頻発している。筆者は1989年にわが国の交通心理学関係の文献を総覧し、研究の多くは運転適性検査、運転行動分析、眼球運動分析による視線誘導研究、事故・運転行動の心理学的分析および運転と居眠りの関係の研究などに集中して行われてきたと述べた。言うまでもなく、交通事故は関係諸分野の協力によって防止されるのであるが、文献総覧によれば事故減少に寄与できなかった理由は、交通心理学研究者が交通行動の“分析的”および/あるいは“診断的”研究に専念し、交通問題解決のための有効な方策を提供するような実際的な研究ができなかったためであることが明らかになった。

三隅(1989)は長塚の総覧にコメントし、交通心理学では効果的な事故防止策を得るための研究がもっと開発されなければならないと述べた。総じて社会病理的問題の減少を図るためには応用心理学者は分析・診断的“実証的研究のみではなく、実践的・治療的研究を推進する必要があるのではないかと思われる。

(このあと話題提供の4氏を紹介し、各氏の報告に移った。次いで指定討論者のナイア教授と内藤教授のコメントがなされた。)

話題提供

1. 日本における産業・組織心理学研究の展開と最近の動向 (向井)

この報告は、まず、日本における産業・組織心理学研究の展開と、最近の研究の動向について紹介し、続い

て、筆者自身のこれまでの研究内容について紹介するものである。

18 世紀以降の一般心理学と産業心理学の発展をみると、研究領域やテーマにおいて、両者は密接な関連をもって発展してきたことがわかる。労働が、人間の生活の大きな部分を占めていた時代には、「働くこと」に関する研究が、産業心理学の重要なテーマであった。しかし、近年、労働形態の変化はめざましく、産業社会の高度化、複雑化、都市化の進展による生活の多様化により、産業心理学の研究領域は多面的な広がりをみせている。研究領域は、大きく次の 4 領域に区分できる。①組織心理学的研究、②消費者行動研究・マーケティング、③適性・人事評価、④作業負担・環境と行動、である。

筆者は、個人的には、④の「作業負担・環境と行動」領域に興味の中心があり、これまで、動作時間分析法を用いて、規制作業や組立作業における作業者の行動特性を、技能習熟という観点から検討してきた。その主な結果は、次のようである。

- (1) 個々の作業に要した時間（サイクルタイム）でみると、作業継続によって、すべての被験者に作業所要時間の短縮が顕著で、明らかな技能習熟傾向が見られた。
- (2) モデル図を見なくても作業が可能な熟練被験者でも、メインとなる組立作業に新たに 2～3 種類の課題を別に付加する多重課題条件下では、獲得された組立技能が崩壊してスムーズな作業ができなくなる現象が観察された。
- (3) 新しい課題を学習する過程においては、高年齢者に特に大きな個人差が観察された。

これらの結果は、時間的に厳しく規制された条件の下でも、また複雑な作業を遂行する際にも、人間の作業行動に大きな柔軟性があることを示すが、この行動の柔軟性が、人間の作業遂行とその継続に重要な意味を持つ。こうした産業・組織心理学的研究の成果の積み重ねが、私たちの生活の向上に大いに貢献することになると考えられる。

2. カウンセリング心理学/臨床心理学の視点から（福原）

21 世紀は‘心’の世紀といわれる。世界中の多くの人々が諸種のストレスフルな状況と直面し、その問題解決と精神的健康の維持に懸命である、日本においてもそれは例外ではない。調査（内閣府、2001、他）によると、調査対象になった人々の半数以上が、その日常生活において何らかの問題や不安を抱えており、それらの問題は、彼らを取り巻く環境条件との関連において、とらえられるべきである。これに対し心理学で何ができるであろうか。心理学 100 年の歴史において、特に 20 世紀後半において、‘心理学の日常面への応用’ということが強く叫ばれるようになった。これは古くて新しい課題である。

ここで筆者は自らの専門分野であるカウンセリング心理学/臨床心理学に焦点をあてこの問題を考えるべく、まずは日本のそれらについて、過去、現在をレビューし、将来を展望した。この度のシンポジウムの主旨にしたがい、日本からの情報を発信し、地球規模でこれを検討すべく、材料を提供するものである。

いわゆる科学的カウンセリングが日本に紹介されたのは、1950 年代であり、1960～1980 年はカウンセリング心理学の啓蒙期であった。この間これは少し以前から存在した臨床心理学とともに需要に応じて、限られた範囲ではあるが、認識されるようになった。一方、それら分野の学問的基盤や、実際現場における機能、社会における実践家のアイデンティティが、不明確であったのも事実である。これら分野の卒業生の進路/職場を開拓する必要もあり、関係者/学会の間でも検討がなされてきた。

具体的には 1988 年日本心理臨床学会がリーダーシップをとり、心理学関連の組織で構成される臨床心理士認定協会による資格認定制度が打ち出された。過渡的措置を経て大学院修士修了者を対象とする認定制度が確立された。それに伴い、臨床心理士養成大学院/コースが設置され、現在その数は 100 以上に及ぶ。少し遅れ、関連学会においてもそれぞれ個別に、資格認定制度が検討/確立された。日本カウンセリング学会（認定カウンセラー）、日本教育心理学会（学校心理士）、日本応用心理学会（応用心理士）、日本健康心理学会（健康心理士）、日本学生相談学会（学生相談士）である。また、日本教育心理学会、日本発達心理学会および発達障害学会が共同の資格を認定している。これらは必ずしも、大学院修了を条件とするものばかりではないが、実践経験な

どを重視する。また多くは資格取得後も継続研究を課している。さらに、日本心理学会はこれら資格の基礎となることを狙い、一定の単位を満たした学部心理学卒業生に認定心理士の資格を与えている。これらを含む関連諸学会は代表を派遣して、定期的に会合を開いている。

今後はこれら分野の専門家についての認識、その資格と養成の問題検討にさらなる取り組みが急がれる。そのためには自らがその専門性を自覚し、アイデンティティを明確にしつつ、他者のそれらを尊重する、そこにおける‘援助関係’専門家の共通認識を構築し、連携をはかること、こうして‘人間中心’のサービスが可能となろう。そのプロセスにおいては各種リサーチやそれらの方法の模索も促進されなければならないであろう。

3. 日本の交通心理学の新たな観点（蓮花）

日本のモータリゼーションは急速に発達し、消費者行動やレジャー活動などの生活スタイルの変革につながったが、一方で交通事故の多様な変化をもたらした。報告では事故の経年変化や事故類型の概略を述べ、歩行者事故や自転車事故が多いという日本の特徴を述べた。

心理学的見地からの交通参加者の行動研究が必要とされており、その中でも今後のアジア諸国で重要となる児童と高齢者の交通行動研究を紹介した。

まず、小学生児童のハザード知覚と効果的な交通教育を検討する研究を解説した。子どもの交通行動を取り上げた研究は数多いが、ハザード知覚の発達を調べた研究は数少ない。本研究では、2つの小学校の608名の小学生（1年生から6年生；男子327名、女子281名）に対して、ビデオ映像による交通場面をスクリーンに提示して、ハザード対象（何が危険か）への回答を求めた。低学年児童（1年生と2年生）の得点が低く、3年生で急速に得点が上昇することが判明した。とりわけ、合図や信号などの意味環境に関わるハザード知覚に対して小学生が弱点を有することが分かった。

次いで、『あやとりい』と呼ばれる小学生への交通教育プログラムの効果測定研究を説明した。この教育プログラムでは小学校の教師が教育担当者となって、教材と教本に基づいて実践教育を行っている。教育実施群（実験群231名）と教育未実施群（統制群54名）に対して教育の前後の同時期にテスト形式で交通や安全知識を測定した。その結果、教育実施後にテスト得点が有意な上昇を示した。

さらに、近年日本で大きな問題となりつつある高齢ドライバーの研究を説明した。2000年に720万人であった高齢ドライバー数が2015年には1,650万人になると推定されている。高齢ドライバーの事故防止対策が急がれており、そのためにも彼らの運転行動や意識特性の解明が必要となる。日本の4カ所の教習所において、運転パフォーマンス、ハザード知覚、自己評価、指導員評価などからなる総合的な調査が実施された。調査対象者は130名の高齢者（65歳以上）、32名の準高齢者（55歳から65歳未満）、36名の中年者（54歳以下）であった。

運転パフォーマンスとして左右確認行動と速度行動を調べたところ、高齢者は中年者と比べて左右の確認回数が低いという結果であった。また見通しの悪い交差点での通過速度も高かった。ハザード知覚では、潜在的ハザードへの正答率が低かった。教習所指導員は高齢者の運転を他の年齢層の調査対象者よりも低く評価したが、高齢者自身は自分の運転をきわめて高く自己評価していた。

最後に日本の交通心理学会の基本的な紹介を行って報告を終了した。

4. 産業における健康増進策としての自律訓練法の応用（佐々木）

日本健康心理学会(JSAT)は1988年に設立され、同時に第1回年次大会が開催された。国際健康心理学会の第1回大会は1993年に日本で開催された。1997年には健康心理学者の資格認定制度が制定された。JSHIPの会員は1800人余で認定健康心理士は300人である。自律訓練法(AT)は日本では1951年に導入された。1978年に日本自律療法学会(JSAT)が設立され、会員は700人を超えた。

1987年に、従業員の健康増進のために自律訓練法を取り入れたある食品会社では、その年の医療費が前年に比べて減少した。健康保険組合はこの産業界への自律訓練の研究と普及のために資金助成を決定し、この助

成により、主要 50 社が職場に自律訓練法を導入した。

ある運輸会社では事故が急増したため、増え続ける医療費を健康増進によって減らすことおよび AT のストレス低減効果により職業運転者の安全運転を維持し、事故を防止することを目的として、自律訓練法を導入した。1986 年に筆者は日本健康保険組合の後援のもとに AT を導入し、日本生産性本部精神衛生研究所のインストラクターによる AT の実用訓練プログラムを開始した。AT の体系的導入は 1987 年に始まった。AT は自宅で毎日実行することとし、会社では a) 8 日, 18 日, 28 日に実行, b) AT は会合やセミナーの際に c) 会合の前に自律訓練法を実行する日が年次計画に前もって印刷されていた。AT プログラムは会社内のビデオサービスによっても紹介された。その結果, 1) 肩凝りの消失 (48%), 2) 運転マナーの向上 (47%), 3) 交通渋滞のイライラ感の減少 (46%) が得られ、年間平均交通事故は 7 件に減った。

筆者は上の結果に基づき、産業の場における自律訓練法の実践法として、1) 産業の場のすべてのメンバーを対象とした自律訓練法の実践プログラム, 2) 会社での AT 実践のガイドライン, 3) 各種機器の使用を提案した。

指定討論者によるコメント (内藤)

指定討論者内藤から話題提供者へのコメントは、企画・司会者の長塚教授から提起された日本の文化的背景を踏まえたシンポジウムにとの基調に沿って、実践的・治療的な視点からの説明の追加を求めるものであった。各話題提供者への質疑内容は次のようなものであった。

向井教授に対して：最近の日本では人々のライフスタイルが変化しつつあり、著しく多様化してきています。向井先生は時間・動作研究法に基づいてスキル獲得の研究をされてきたのですが、伝統的で古典的な時間・動作研究を、新しい、変化しつつある状況においてどのように利用することができるのでしょうか。

福原教授に対して：治療・処遇に関するわれわれ自身の方法や研究は、日本の人々に特有の文化行動パターンに依存すると思われます。障害や病理、また臨床の方法に日本的な特徴があるのでしょうか。そしてアジアのほかの国々に貢献できるとしたら、それはどのようなのでしょうか。

蓮花教授に対して：学童や高齢運転者に対して危険知覚の交通教育を実施することが大変重要で、事故減少に効果的ですが、自動車工学、道路環境や交通システムがますます変化していくと予想されます。それらに合わせて教材を修正したり、開発していくことが必要と考えられます。この点で最も重要なポイントは何であるとお考えですか。

佐々木教授に対して：自律訓練法の企業への適用例は興味深いものです。アジア諸国の他の企業にもかなり有効であると予測できますが、自律訓練法を企業に紹介しようとするとき、誰にどのような説得を試みるべきでしょうか。説得の最も効果的な方法とはどのようなのでしょうか。

(話題提供者からの追加説明に続いて、会場との質疑応答があった。興味深く示唆に豊んだものであるが、紙幅の都合で割愛した。)

閉会の挨拶 (長塚)

この会議のアブストラクトブックの交通心理学部門の発表抄録中に私は「交通心理学は交通安全に貢献したか」と題するスイスのヒューゲナン博士の題目を見て関心をもった。この題目にならって筆者は「応用心理学は人々の生活改善に貢献したか」と自問してみた。以下では上に述べた「実践的・治療的研究」の例として筆者が継続し、交通事故抑止効果を実証しつつある一時停止・確認キャンペーン研究を紹介した。

附記 (長塚)

指定討論者のナイア女史はシンガポールの応用心理学の現状を紹介された後、各報告について肯定的にコメントされた。発言内容のとりまとめをお願いしたが、期限迄にお送りいただくことができなかった。