

(研究ノート)

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

Employment tests and aptitude tests

used for selection processes of railway companies

栗原 圭二*

Keiji Kurihara

要旨

本学の学生の多くが就職先として鉄道関連企業を希望している。本稿は、鉄道関連企業における選考方法（就職試験）とその選考の中で実施される鉄道関連企業に特有の適性検査について概説するものである。まず、筆者が就職支援を行ってきた過去5年間の就職実績について報告するとともに鉄道関連企業に共通する選考方法について述べる。次に鉄道関連企業の就職試験に特有の適性検査の種類について概説する。最後に適性検査の中でクレペリン検査を取上げ、鉄道関連企業への就職実績とクレペリン検査の結果についての関係性について考察する。

キーワード： 鉄道関連企業 就職試験 適性検査 クレペリン検査

1. 本学における鉄道関連企業への就職状況

1.1. 本学における進路状況と就職先の分類

本学卒業後の進路は、①就職及び②進学に大別される。本学では、就職先を①鉄道関連企業②交通・観光関連企業③一般企業の3種類に分類している。鉄道関連企業には、公営の鉄道関連企業・民営の鉄道関連企業・第3セクターの鉄道関連企業などの鉄道関連企業及びその関連企業を含むが、関連企業に関しては業務内容・職務内容が鉄道事業と密接に関係している企業に限定している。交通・観光関連企業については、具体的にはバス・タクシー・旅行・ホテルなどの企業である。一般企業は、鉄道関連企業と交通・観光関連企業を除いた企業としている。

1.2. 鉄道関連企業の職種

鉄道関連企業における求人職種については、①総合職②現業職に大別されるが、総合職については4年制大学卒業（見込）以上を応募条件としている場合がほとんどであるため、本稿では特別な断りがない場合は、現業職を対象としている。

* 〒170-0011 東京都豊島区池袋本町2丁目5-15 東京交通短期大学運輸科助教 k.kurihara@toko.hosho.ac.jp

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

1.2.1. 鉄道現業職の分類

鉄道現業職は大きく分けると「運輸職」と「技術職」に分けられる。鉄道関連企業において駅務員・車掌・運転士は「運輸職」と言われ、電気・機械・土木・保線などを仕事とする人は「技術職」と言われる。駅務員は鉄道関連企業によって「駅員」「駅掛員」「駅係員」「駅営業係」など呼び名が異なる場合がある。

また、鉄道関連企業によって「運輸職」の呼び名が異なる場合がある。例えば、「運輸職」は東日本旅客鉄道では「エリア職」、西武鉄道では「専門職（旅客サービス）」と呼んでいる（東日本旅客鉄道では、2018年度までは「運輸職」は「プロフェッショナル職」と呼ばれていた）。

「技術職」であっても「構内運転士（限定運転士）」の資格を取得して運転業務を行う場合があり、これが「技術職」の募集であっても後述する適性検査を実施する理由である。

本学の学生の多くは鉄道現業職への就職を目指す、その中でも「運輸職」への就職希望が多いのが現状であるが徐々に「技術職」への希望も増えてきている。

1.2.2. 本学の鉄道関連企業への就職状況（最近5年分）

本学の鉄道関連企業への就職状況について、2018年3月卒業生から2022年3月卒業生の過去5年分について表1に示す。なお、企業名変更や合併・分割された場合は2022年12月現在の企業名で表示している。

東京交通短期大学『研究紀要』第28号

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	合計
1 北海道旅客鉄道（JR北海道）	2	4	2	3	5	16
2 東日本旅客鉄道（JR東日本）	2	1	2	2		7
3 東海旅客鉄道（JR東海）	1	1		1	1	4
4 西日本旅客鉄道（JR西日本）	1	1				2
5 四国旅客鉄道（JR四国）			1	0	1	2
6 九州旅客鉄道（JR九州）	2					2
7 日本貨物鉄道（JR貨物）	2		1	4	3	10
8 北海道ジェイ・アール・サービスネット					1	1
9 JR東日本ステーションサービス	3	1	2	1	1	8
10 JR東日本サービスクリエーション		2	1			3
11 JR東日本運輸サービス	2	2	0			4
12 JR東日本環境アクセス	1					1
13 JR千葉鉄道サービス		1		1		3
14 JR高崎鉄道サービス					2	2
15 新幹線メンテナンス東海		1	2	1	1	5
16 東海交通事業				1		1
17 JR西日本交通サービス		2		0		2
18 ジェイアール貨物・北関東ロジスティクス			1		1	2
19 東京都交通局			1		1	2
20 東京都営交通協力会	10	7	6	10	10	43
21 横浜市交通局	1			1	1	3
22 東京地下鉄	1	1	1	1	1	5
23 東急電鉄		4	2	1		7
24 小田急電鉄			3			3
25 西武鉄道			1	1		2
26 京王電鉄	2					2
27 東武ステーションサービス	4	9	3	4	1	21
28 京成電鉄			1	1	1	3
29 京浜急行電鉄		1	4	5	1	11
30 首都圏新都市鉄道			1	4		5
31 東京臨海高速鉄道		2	0			2
32 ゆりかもめ					1	1
33 千葉都市モノレール			1			1
34 江ノ島電鉄			1			1
35 小田急エンジニアリング			1	1		2
36 東武エンジニアリング			3	2	1	6
37 京王設備サービス			1			1
38 神奈川臨海鉄道			2	2		4
39 京葉臨海鉄道		1	0			1
40 埼玉高速鉄道			1			1
41 東葉高速鉄道		1				1
42 関東鉄道		3	1		1	5
43 銚子電気鉄道	1					1
44 伊豆急行		1				1
45 青い森鉄道	1		0			1
46 福島交通			1			1
47 えちごトキめき鉄道		1			0	1
48 北越急行					1	1
49 立山黒部貫光		1				1
50 黒部峡谷鉄道			2			2
51 福井鉄道			1			1
52 福井県並行在来線準備株式会社				1		1
53 I R いしかわ鉄道				1		1
54 名古屋鉄道		1	1			2
55 阪急電鉄					1	1
56 大阪市高速電気軌道		1	1		1	3
57 京都丹後鉄道	1					1
58 高松琴平電気鉄道				1		1
59 肥薩おれんじ鉄道					1	1
60 その他				1	1	2
合計	37	50	52	51	41	231

鉄道企業名は順不同。2018年の欄は2018年3月卒業生の就職者数を表す。

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

2. 鉄道関連企業の選考試験の概要と適性検査

2.1. 鉄道関連企業の選考試験の概要

以下に、鉄道関連企業の選考試験の概要を示す。実際には鉄道関連企業によって選考の順番が異なっている場合、以下の選考項目以外にも選考項目を設ける場合や以下の選考項目の中で実施しない項目がある場合があるが、本稿では鉄道関連企業に特有の適性検査に焦点を当てているため、選考試験の中でおおむね共通する項目を示すことにした。

(1) 鉄道関連企業へエントリー

エントリーとは応募のことであるが、大きく分けると①Web エントリーと②郵送などによるエントリーがある。近年は ICT 技術の発展と新型コロナウイルス感染拡大の影響によりインターネットを通じた Web エントリーが大半を占めてきている。

① Web エントリー

就職活動サイト（マイナビ・リクナビなど）から、または鉄道関連企業のホームページからの Web エントリーが増えている。Web エントリーとは、パソコン・スマホ等でエントリーシートを入力し、送信する応募方法である。就職活動サイトがマイナビになるかリクナビになるかキャリアスになるかその他の就活サイトになるかは、応募する鉄道関連企業によって違う。

Web エントリーを採用している多くの企業では、その企業の「マイページ」を作成させ「マイページ」を通じた連絡を学生とやり取りする。

一部の例外を除いて、学生と企業が直接やりとりをする方式になっており、本学キャリア支援室では学生がどこの企業に応募しているかについては知らないことになる。どこの企業に応募しているかを知るには、学生本人から聞く必要がある。

② 郵送などによるエントリー

従来通りの紙のエントリーシート（ES）または履歴書に記入して、郵送・持参などで提出させる企業もある。

(2) SPI 検査の受検

大まかに言うと中学3年～高校1年程度の「国語」「数学」及び「性格検査」の筆記試験である。ペーパーテストの方式もあるが、パソコンで実施する方式（テストセンターまたは Web テスト）が増えている。「性格検査」は、実施しない鉄道関連企業もある。SPI 検査以外にも、TAP（東武鉄道グループ）などの他のテストを使う企業もあるが、基礎学力（「言語」「非言語」）を確認するという点では共通している。

(3) エントリーシート・SPI 検査による選考

エントリーシート・SPI 検査の結果で合格・不合格を選考する。不合格の場合は、その鉄道関連企業の選考はここで終了になる。不合格の場合は、通知が来ない場合もあるので注意が必要である（この点は以下の選考項目でも同様である）。

(4) 1次選考の受験

「クレペリン検査」「NR 式知能検査」「1次面接」を実施するが多い。

「1次面接」は、学生が2～3名で面接官が2～3名等の集団面接が多い。集団面接とは学生が複数参加する面接のことである。新型コロナウイルス感染拡大の影響で、「1次面接」を Web 面接で実施する企業が増えており、学生側でパソコン・インターネット環境の整備にも注意が必要になってきている。

(5)1次選考の結果の通知

1次選考の合格者には、1次選考の合格と2次選考の案内が来る。不合格の場合は、通知が来ない場合もある。

(6)2次選考の受験

「適性検査」(注意配分検査・反応速度検査等)「2次面接」「医学適性検査(健康診断)」の実施が多い。「2次面接」は学生1名で面接官2~3名程度の個人面接が多く、面接官は「1次選考」時の面接官よりも職位が高い場合が多い。

(7)2次選考の結果の通知

2次選考が最終選考の会社が多いが、3次選考がある場合もある。2次選考の合格者には、2次選考の合格の通知が来る。2次選考が最終選考の場合は、「内々定」ということである。不合格の場合は、通知が来ない場合もある。

2.2. 適性検査の種類

前述した鉄道関連企業の選考試験の概要において、適性検査として「クレペリン検査」「NR式知能検査」「注意配分検査」「反応速度検査」「医学適性検査(健康診断)」を挙げた。これらの適性検査は、選考時期の観点から大きく2つに分けられる。

一つは「クレペリン検査」「NR式知能検査」のグループであり、これらは選考試験の初期に実施される。選考試験の初期は応募者が非常に多い時期であり、これらの適性検査は一度に同じ場所で多数を対象として実施可能である。

もう一つのグループは残りの「注意配分検査」「反応速度検査」「医学適性検査(健康診断)」のグループであり、これらは選考試験の終盤(最終選考前後)に実施される。これらの適性検査は一人の受験者について一人の試験監督(「医学適性検査(健康診断)」においては一人の医師)が必要になる。

2.2.1. 各種適性検査の概要

以上で述べた適性検査について簡単に説明する。

(1)クレペリン検査

3.1.にて説明するため、ここでは説明を省略する。

(2)NR式知能検査

「記号と数字の置き換え」「図形の探索」「対称図形」「展開図」からなる知的検査である。

(3)注意配分検査

7×7の49個のマスにランダムに記入された0~48の数字を0,1,2,...,47,48と順番に指やペンで指していく検査である。数字0は中央に配置されている。

(4)反応速度検査

表示装置に3つの色のうちの1つが表示され、3つの色に対応した3つのボタンを早く誤りなく押す検査である。

(5)医学適性検査

健康診断のことである。

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

2.3. 適性検査実施の背景

鉄道関連企業が適性検査を実施する背景について説明する。

2.3.1. 運転士になるための「特別な条件」

他の職種と違って、「運転士」を目指し就職するには、法律（国土交通省令：後述）による「特別な条件（身体検査・適性検査など）」を満たす必要がある。例えば「視力が片目で0.7以上・両目で1.0以上」や「クレペリン検査で基準以上」などを就職試験において通過する必要がある。

自分は「運転士」を目指してはいるが「車掌」や「駅員」になりたいと考えていても、鉄道関連企業は「運転士候補」として入社させて、「駅員」「車掌」のステップを経て「運転士」にする企業がほとんどであり、そのため視力検査やクレペリン検査などが就職試験として課される。

なお、運転士になるには「動力車操縦者運転免許」（国家資格）が必要である。この資格を取得するには鉄道関連企業に入社してから、それぞれの鉄道関連企業の内部試験に合格して初めて「動力車操縦者運転免許」の講習（10カ月程度）が受講できる。本学で「動力車操縦者運転免許」を取得できるものではない。

2.3.2. 動力車操縦者運転免許に関する省令

「動力車操縦者運転免許」については「動力車操縦者運転免許に関する省令」により定められており、その目的は「鉄道、軌道及び無軌条電車における動力車操縦者の運転免許に関する制度を定め、もって動力車操縦者の資質の向上及び輸送の安全の確保を図ること」（第1条）である。この省令の中で身体的基準として以下のような基準がある。

(1) 視機能

- ①視力（矯正視力を含む。）が両眼で1.0以上、かつ、一眼でそれぞれ0.7以上であること。
- ②正常な両眼視機能を有すること。
- ③正常な視野を有すること。
- ④色覚が正常であること。

(2) 聴力

各耳とも5メートル以上の距離でささやく言葉を明らかに聴取できること。

(3) 疾病及び身体機能の障害の有無

心臓疾患、神経及び精神の疾患、眼疾患、運動機能の障害、言語機能の障害その他の動力車の操縦に支障を及ぼすと認められる疾病又は身体機能の障害がないこと。

(4) 中毒

アルコール中毒、麻薬中毒その他動力車の操縦に支障を及ぼす中毒の症状がないこと。

なお、この省令について受験案内などに明記されている鉄道関連企業は多くはなく、筆者の知る限りでは公営の鉄道関連企業（東京都交通局・横浜市交通局など）と民営の鉄道関連企業の一部に限られる。入学する学生のほとんどは、高校時代までの健康診断で色覚検査未実施であるため、本学での健康診断実施の結果で初めて自分が色覚異常ということを知る学生が一定数存在する（日本人男性の先天性色覚異常の割合は約5%とされている）。

3. クレペリン検査結果と就職先

3.1. クレペリン検査について

クレペリン検査は、内田クレペリン精神検査とも呼ばれている。主に鉄道関連企業の就職試験における適性検査として用いられているほか、鉄道関連企業に入社後の運輸職を担当する社員や職員にも定期的に適性検査として用いられている。但し、鉄道関連企業の中でも「車掌」「運転士」にならない企業ではクレペリン検査を実施しないことが多い。例を挙げると、東日本旅客鉄道は実施するが JR 東日本ステーションサービスは実施しない、東京都交通局では実施するが東京都営交通協力会では実施しない。

3.1.1. クレペリン検査の検査内容

クレペリン検査の検査内容は、以下の通りである。

- (1)検査は、①前半15分の作業②5分の休憩③後半15分の作業からなっている。
- (2)作業は1分毎に1けたの足し算を早く正確に行うものである。実際の検査用紙には、1行あたり1けたの数字が115個並んでおり、隣り合った数字を順番に加算していく。但し、足し算の結果2けたになる場合は一の位のみを記入する。例えば、5 7と二つの数字が並んでいる場合は5 7の間に2と記入する。
- (3) (2)の作業を前半15分、後半15分続けていく。前半15分作業と後半15分作業の間には休憩を5分はさむが、受検者には休憩が5分であることは知らされていない。なお、次に述べる判定方法において前半15分の作業のことを「前期」、後半15分の作業のことを「後期」と名付けている。

3.1.2 検査結果の判定方法

クレペリン検査の判定については、①「作業量」②「作業曲線（定型か非定型か）」という2つの要素から判定する。

(1)作業量

作業量は正答数により、㊶段階・A 段階・B 段階・C 段階・D 段階の5段階と fp に分類される。「fp」とは、非定型特徴が著しいため作業量の段階が定められない場合のことである。

前期より後期の基準のほうが高くなっているが、これは経験（慣れ）と休憩の効果があるため、通常であれば「後期」の方が「前期」より正答数が多くなると考えられるためである。

経験（慣れ）とは前半15分の作業を行った後に同様の作業を後半15分行ったということであり、休憩の効果とは5分の休憩により疲労が回復したことである。

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

段階	1分間の作業量	
	前期	後期
④段階	55以上	65以上
A段階	40以上	45以上
B段階	25以上	35以上
C段階	10以上	15以上
D段階	9以下	14以下
fp	判定不能	

作業量の基準として、鉄道関連企業では④段階・A段階を合格の基準にしている場合がほとんどである。

(2) 作業曲線（定型か非定型か）

作業曲線とは、各1分間における作業量の最高点を結んでいくことによってできる折れ線グラフのことである。「前期」と「後期」の2つの折れ線グラフができる。作業曲線の合格基準は、以下の①～⑦の項目全てに該当しないことである。なお、完全に「非定型」と判定される割合は数%程度であるが、作業曲線に関する判別基準の詳細については参考文献を参照されたい。

- ①大きい落ち込み
- ②大きい突出
- ③激しい動揺
- ④動揺の欠如（まったいら）
- ⑤後期（後半）作業量の下落
- ⑥後期（後半）初頭の著しい出不足
- ⑦大量の計算ミス

作業曲線の基準としては鉄道関連企業では少なくとも完全な「非定型」は、たとえ作業量が④段階・A段階であったとしても不合格になると考えてよい。「典型的な定型」と「完全な非定型」の間には「定型に準ずるもの」「わずかに非定型」なども幅広く存在するが、これらがクレペリン検査において合格になるか不合格になるかは鉄道関連企業によって若干違いがあるようである。

3.2. 本学におけるクレペリン検査結果について

本学においてクレペリン検査は、2016年度・2017年度入学生については筆者の担当科目履修者に対して行っており、2018年度入学生から現在においては入学生全員に対して入学した4月に実施している。ただし、2020年度入学生は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により入学年の10月に実施した。

また、2020年度入学生以降については新型コロナウイルス感染症拡大の影響で自宅受検も認めており全員が一斉に受検した訳ではない。

クレペリン検査の判定は筆者が行っている。

3.2.1 本学におけるクレペリン検査実施時の学生の属性

2022年4月にクレペリン検査を受検した学生のうちの70名についてクレペリン検査の受検経験を調査した。その結果は以下の通りである。

- (1) 初めてクレペリン検査を受検した 47名 (67.1%)
- (2) 短大入学前に既にクレペリン検査を受検している (就職試験にて) 8名 (11.4%)
- (3) 短大入学以前にクレペリン検査を受検している (高校進路指導の一環) 8名 (11.4%)
- (4) 短大入学以前にクレペリン検査を受検している ((2)(3)以外で) 8名 (11.4%)
- (5) (1)～(4)以外 1名 (1.4%)

以上の結果から2022年4月入学生においては約3分の2の学生が本学でクレペリン検査を初めて受検したことがわかる。また、高校時代に就職試験にてクレペリン検査を受検した学生が8名であったが、彼らは高校時代に鉄道関連企業を受検したことが推測できる。高校時代に進路指導の一環でクレペリン検査を受検した学生の母校 (高校) は商業や工業をはじめとする職業高校である場合が多く見受けられる。ここでは2022年4月入学生についての属性を示したが、それ以前の入学生についてもおおよそ同じ割合である。クレペリン検査の受検回数も学生のことを知るための大事な手掛かりとなる。

3.2.2 本学におけるクレペリン検査結果

本学におけるクレペリン検査結果過去5年分については、表3の通りである。なお、判定結果については①作業量はA段階・B段階・C段階・D段階の5段階とfpで表し、②作業曲線は「定型か」「非定型か」の2区分で表している。表3における「非定型」とは「完全な非定型」のことである。

クレペリン検査 作業量	2016年入学		2017年入学		2018年入学		2019年入学		2020年入学	
	人数	%								
④段階	14	24%	20	25%	18	18%	19	19%	23	24%
A段階	24	41%	33	42%	50	50%	46	46%	47	49%
B段階	17	29%	23	29%	23	23%	22	22%	21	22%
C段階	4	7%	3	4%	10	10%	10	10%	4	4%
D段階	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%
fp	0	0%	0	0%	0	0%	2	2%	1	1%
受検者合計	59	100%	79	100%	101	100%	100	100%	96	100%
非定型	1	2%	4	5%	6	6%	7	7%	4	4%

3.3. クレペリン検査結果と就職先・進路先の関係

クレペリン検査の判定が①「作業量 (A段階・B段階・C段階・D段階及びfp)」②「作業曲線 (定型か非定型か)」の2つの観点から、学生の卒業後の進路について整理した結果を表4～表10に示す。「その他」は就職浪人・留年・退学の合計である。表4～表8はそれぞれ2016年4月入学生～2020年4月入学生に対応している。表9は2016年4月入学生～2020年4月入学生の5年間のデータを合計したものであり、表10は5年間のデータのうち就職した学生のデータを抽出したものである。

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

表4 クレペリン検査結果と進路先（2016年4月入学生・2018年3月卒業生）

進路先（2018年3月卒）	①段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	10	13	7	2	0	0	32	1
交通・観光関連企業	2	1	2	1	0	0	6	0
一般企業	2	3	3	1	0	0	9	0
進学	0	1	0	0	0	0	1	0
その他	0	6	5	0	0	0	11	0
合計	14	24	17	4	0	0	59	1

表5 クレペリン検査結果と進路先（2017年4月入学生・2019年3月卒業生）

進路先（2019年3月卒）	①段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	14	20	12	1	0	0	47	2
交通・観光関連企業	1	5	5	0	0	0	11	1
一般企業	3	5	1	1	0	0	10	0
進学	0	1	0	0	0	0	1	0
その他	2	2	5	1	0	0	10	1
合計	20	33	23	3	0	0	79	4

表6 クレペリン検査結果と進路先（2018年4月入学生・2020年3月卒業生）

進路先（2020年3月卒）	①段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	9	22	10	9	0	0	50	3
交通・観光関連企業	1	4	2	0	0	0	7	0
一般企業	4	9	6	0	0	0	19	1
進学	1	4	1	0	0	0	6	1
その他	3	11	4	1	0	0	19	1
合計	18	50	23	10	0	0	101	6

東京交通短期大学『研究紀要』第28号

表7 クレペリン検査結果と進路先（2019年4月入学生・2021年3月卒業生）

進路先（2021年3月卒）	㊤段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	15	25	8	1	0	1	50	2
交通・観光関連企業	0	3	2	0	0	0	5	0
一般企業	0	6	6	2	0	0	14	1
進学	1	2	0	1	0	0	4	0
その他	3	10	6	6	1	1	27	4
合計	19	46	22	10	1	2	100	7

表8 クレペリン検査結果と進路先（2020年4月入学生・2022年3月卒業生）

進路先（2022年3月卒）	㊤段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	13	19	4	0	0	1	37	2
交通・観光関連企業	1	2	2	0	0	0	5	0
一般企業	3	13	4	0	0	0	20	0
進学	4	3	2	2	0	0	11	1
その他	3	9	9	2	0	0	23	1
合計	24	46	21	4	0	1	96	4

表9 クレペリン検査結果と進路先（5年間集計）

進路先（5年間合計）	㊤段階	A段階	B段階	C段階	D段階	fp	合計	非定型
鉄道関連企業	61	99	41	13	0	2	216	10
交通・観光関連企業	5	15	13	1	0	0	34	1
一般企業	12	36	20	4	0	0	72	2
進学	6	11	3	3	0	0	23	2
その他	11	38	29	10	1	1	90	7
合計	95	199	106	31	1	3	435	22

表9から「進学」「その他」の項目を除外して就職した学生のみを対象に集計した結果が表10である。

なお、D段階は就職した学生においてはゼロであるのでD段階の欄を削除し、就職者全体に対する①鉄道関連企業②交通・観光関連企業③一般企業の割合を追加している。

表10 クレペリン検査結果と就職先（5年間集計）

就職先（5年間合計）	㊤段階	割合	A段階	割合	B段階	割合	C段階	割合	fp	割合	合計	割合	非定型	割合
鉄道関連企業	61	78.2%	99	66.0%	41	55.4%	13	72.2%	2	100%	216	67.1%	10	76.9%
交通・観光関連企業	5	6.4%	15	10.0%	13	17.6%	1	5.6%	0	0%	34	10.6%	1	7.7%
一般企業	12	15.4%	36	24.0%	20	27.0%	4	22.2%	0	0%	72	22.4%	2	15.4%
合計	78	100%	150	100%	74	100%	18	100%	2	100%	322	100%	13	100%

鉄道関連企業運輸職における選考方法と適性検査について

3.4. まとめと課題

表10の過去5年のクレペリン検査結果と就職先から以下のことが読み取れる。

- (1) クレペリン検査において**㊤**段階だった学生の78.5%が鉄道関連企業に就職している。5年間合計の鉄道関連企業への就職割合67.2%を10ポイント以上上回っていることから、作業量において最優秀だった学生は鉄道関連企業への就職に対して有利であったと推測される。
- (2) クレペリン検査において**A**段階だった学生の66.0%が鉄道関連企業に就職している。5年間合計の鉄道関連企業への就職割合67.2%とほぼ同じである。交通・観光関連企業への就職割合についても**A**段階の学生が10.0%、全体で10.5%とほぼ同じである。一般企業への就職割合についても**A**段階の学生が24.0%、全体で22.3%とほぼ同じである。これらのことから本学においては**A**段階の学生が、クレペリン検査に対応する平均的な能力を持った学生であると推測される。
- (3) クレペリン検査において**B**段階だった学生の55.4%が鉄道関連企業に就職している。5年間合計の鉄道関連企業への就職割合67.2%を12ポイント以上下回っていることから、**B**段階だった学生は鉄道関連企業への就職に対して若干不利であったと推測される。
- (4) クレペリン検査において**C**段階だった学生の72.2%が鉄道関連企業に就職している。5年間合計の鉄道関連企業への就職割合67.2%を5ポイント上回っている。作業量の**C**段階は、ものごとの処理能力に不足がみられると評価される段階のため、鉄道関連企業への就職割合が平均よりも上回っていることが不思議に感じられた。そこで鉄道関連企業に就職した13名の就職企業について具体的に調べたところ、13名中7名の就職企業においては選考試験においてクレペリン検査を実施しない企業であった。しかし、残りの6名についてはクレペリン検査を実施する企業であった点から、この6名について入学時点から内定するまでの過程を追うことで今後の就職支援のヒントになる可能性がある。これは今後の課題としたい。
- (5) クレペリン検査において**fp**だった学生2名の就職企業について具体的に調べたところ、1名はクレペリン検査を実施しない企業であり、もう1名はクレペリン検査を実施する企業であった。後者の1名は自宅受検したことが**fp**の要因だった可能性もある。
- (6) 5年間で完全な非定型の学生は13名であり、そのうちの10名が鉄道関連企業へ就職している。この10名の就職企業について具体的に調べたところ、10名中5名の就職企業においてはクレペリン検査を実施しない企業であった。しかし、残りの5名についてはクレペリン検査を実施する企業であった点から、この5名について入学時点から内定するまでの過程を追うことで今後の就職支援のヒントになる可能性がある。(4)と同様にこれは今後の課題としたい。

参考文献

- 「内田クレペリン精神検査・基礎テキスト」日本・精神技術研究所編 金子書房
「内田クレペリン精神検査曲線型図例集改訂版」日本・精神技術研究所編 金子書房