

# 運転技能の自己評価が運転場面での実行動に及ぼす影響の分析

○中井 宏<sup>1)</sup> 白井 伸之介<sup>1)</sup>

(<sup>1)</sup> 大阪大学大学院人間科学研究科)

キーワード：運転技能、自己評価、リスクテイキング

【目的】心理学では、事故につながる個人特性としてのリスクテイキングに関する研究が盛んに行われてきた。例えば、喫煙や飲酒・株式投資等におけるリスクテイキングの個人差が調査されたり、適性検査の一項目として取り上げられたりしている。交通心理学でも、ドライバーのリスクテイキングについて質問紙調査や観察調査が行われてきた。蓮花(2000)は、リスクテイキング行動発生の心的過程をモデル化し、敢行/回避の意志決定にはハザード知覚能力やリスクの効用だけでなく、運転技能の自己評価が影響を及ぼすと指摘した。松浦(1999)は先行研究をレビューし、『自己評価が高すぎるとリスク知覚が甘くなるために、不安全な運転行動を起こしたり、事故を起こしたりしやすくなる』という仮説は、多くの研究者によって指摘されたが、それを実証した研究は少なかった。」としている。そこで本研究では、ドライバーの自己評価と実際の運転行動を比較し、この仮説を検証した。

【方法】本研究は、現実場面における運転実行動の観察調査と、運転技能の自己評価を訊ねる質問紙調査からなる。観察調査は、2004年7月に大阪大学吹田キャンパス内の一時停止義務が義務づけられた無信号T字型交差点において、非優先道路から優先道路に右折する普通車及び軽自動車のドライバーを観察し(N=816)、ドライバー特性・行動指標を記録した(中井・白井, 2005 参照)。観察調査終了後、観察した車両のナンバープレート及び大学構内への入構許可証から54名のドライバーの所属を特定し、質問紙を郵送した。54名のうち40名から返信があり、そのうち有効回答は36名であった。質問紙は蓮花・石橋・尾入・太田・恒成・向井(2002)が高齢ドライバーを対象として用いたものをもとに一部改変した。質問項目のうち「あなたは自分と同年代のドライバーと比べて、運転がうまいと思いますか」という問に対する5件法での回答を簡便的 skill score と定義した。さらに運転技能のうち認知的技能2項目と社会的技能3項目について「とても劣っている」から「とても優れている」までの5件法(同年代のドライバーと相対比較)で訊ね、それぞれ cognitive score, social score と定義した。また、車両制御技能に関する12項目(「全く自信がない」から「極めて自信がある」までの4件法、絶対評価)を vehicle control score とし、各得点の上位群、下位群の実行動を比較した。分析に用いた行動指標は、シートベルト着用の有無、30m手前における右折合図の有無、安全確認回数、approach time(停止線までの30mに要する時間;以下AT), checking time(停止線から交差点進入までの所要時間;以下CT), turning time(右折に要する時間;以下TT)である。

【結果】各得点による群分けは、上下各25%(N=9)を基準とし、同得点者がボーダーに並ぶ場合には、2群の度数が同程度になるよう調整した。

簡便的 skill score における上位群(N=13)と下位群(N=6)を比較すると、下位群のドライバーほど確認回数が多くTTが長い傾向があった(それぞれ  $t(17)=1.848, p=.082, t(17)=1.966, p=.066$ )。次に、cognitive score に関して上位群(N=10)、下位群(N=9)に分類し各行動指標を比較した。t検定の結果、低群

のTTが短い傾向が示された( $t(17)=1.897, p=.075$ )が、その他の行動指標については有意な結果が得られなかった。social score に関しても同様の分析を行ったが、群間に有意差が見られる行動指標はなかった。続いて vehicle control score について同様に分類し(上位群:N=12, 下位群:N=13), t検定を行ったところ、下位群ほどCTが長くなる傾向が示された( $t(23)=2.056, p=.051$ )。その他の指標については有意差こそ見られなかったものの、全ての指標に関して上位群よりも下位群の平均値が安全な傾向を示す値となった(Fig.1 参照)。

また、シートベルト、30m前合図の有無について、群間の差異を検証するために  $\chi^2$  検定を行ったが、いずれの得点で群分けしても有意な結果は得られなかった。

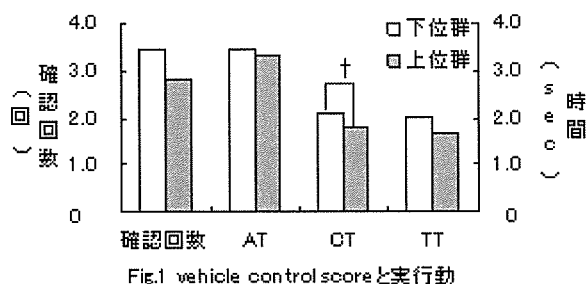


Fig.1 vehicle control score と実行動

【考察】統計的に有意な結果は得られなかったものの、簡便的 skill score や vehicle control score が高いドライバーほどリスクテイキング行動を敢行しやすい傾向が示された。すなわち、自動車運転場面におけるリスクテイキング行動には車両制御技能に対する自己評価が大きく関与していると考えられる。安全対策の観点からすれば、運転技能の自己評価の中でも特に車両制御技能を過大評価させないことが重要である。本研究では、車両制御技能以外の運転技能に対する自己評価とリスクテイキング行動との関連はそれほど明確にならなかったものの、認知的技能や社会的技能についても過大な自己評価とリスクテイキングの関連は否定できない。キャンパス内では、高齢者や子供の歩行者が少ないことや交通量がそれほど多くないことから、認知的技能や社会的技能がそれほど必要とされなかった可能性がある。今後は、異なる場面や状況において同様の調査を行う必要がある。また、より詳細な検討を行うためにサンプル数を増大し、年齢や性別等を統制した上で自己評価と実行動との関連を精査する必要がある。

最後に、本研究で有意な結果が得られなかった理由の一つとして、実際に安全で優れた運転を行っているために自己評価が高いドライバーと、過信があるために自己評価が高いドライバーを区別することができなかった点が挙げられる。この点に関しては、現在過信測定ツールを開発中である。

## 【引用文献】

- 松浦常夫 1999 運転技能の自己評価に見られる過大評価傾向 心理学評論 No.42(4) 419-437
- 中井宏・白井伸之介 2005 T字型交差点におけるドライバーのリスクテイキングに関する研究 日本応用心理学会第72回大会発表論文集 75
- 蓮花一己 2000 運転時のリスクテイキング行動の心理的過程とリスク回避行動へのアプローチ IATSS review Vol.26 No.1 12-22
- 蓮花一己・石橋富一・尾入正哲・太田博雄・恒成茂行・向井希宏 2002 高齢ドライバーのリスクテイキング行動の研究(II) 国際交通安全学会報告書 (なかい ひろし・うすい しんのすけ)