

大学生の運転における攻撃性について

— Parry の質問項目を用いて —

藤 本 忠 明

College Students' Aggression On The Road
By Using Parry's Questionnaire.

Tadaaki FUJIMOTO

1. 事故傾向性について

交通事故発生にかかわる人的要因の大きさは古くから指摘されており、長山（1968）のまとめによるその比率は交通先進諸国で80%~90%であり、交通事故は正に人間の側の問題である。

しかも交通事故の多くが少数の運転者によって引き起こされている。このことは事故傾向性（accident proneness）の問題として論議されてきた。事故傾向性の仮説を検証するには、①偶然分布（ポアソン分布）と事故の経験分布を比較する、②同じ人間の事故数を二つの別の期間で比較する、③同一集団の人間の事故回数について二つの別の期間で相関させる、の3つの方法が用いられてきた（Kleibelsberg, 1982）。Greenwood & Woods（1919）は、第一次世界大戦中のイギリスの軍需工場における労働者の事故の研究から、事故がポワソン分布（事故は全くの偶然事象であって、人の事故傾向性に依存するものではない）ではなく、偏倚分布（誰もが等しい事故確率を持つが、事故経験がその後の事故確率を高める）や非均等分布（事故傾向性は人によって異なり、ある人は事故にあいやすいが、他の人は事故にあいにくい）をとることから、事故が誰にも均等の確率で起こってくるのではなく、事故傾向性の高い少数の者が多くの事故を起こすことを明らかにしている。その後、この問題については様々な研究者がみられるが、いずれも事故傾向性の存在を肯定するものである（Newbold, 1926; Farmer & Chamber, 1939; 大塚, 1969; 三隅, 1974; 長山, 1976; 丸山, 1980; 長塚, 1982）。

2. 事故多発者の特性（運転態度）

したがって、事故傾向性を持つ者、事故多発者がどのような特性を持つかについての解明が大きな研究課題となり、運転者の心身機能、運転態度、パーソナリティなどが事故多発運転者と優良運転者間で比較され、どのような側面に有意な差異がみられるかが分析されてきた。

運転態度に関する初期の研究を Case & Stewart (1956) の論文から概観すると、山やカーブでの走行、交通規制の強化、交通違反、運転者の条件などについての文章質問を 5 段階評定させる Siebrecht, E. B. (1941) の態度尺度や Iowa State Multi-Attitude Scale から国家安全会議の事故統計年鑑に示された 10 の最頻事故原因・条件を代表する項目を選び出した Conover, D. W. (1947) の態度尺度が運転者の態度測定に用いられていたが、事故記録の不備もあって、運転態度の研究は実りの少ないものであった。

しかし、研究が積み重ねられるにしたがって徐々にその成果を示し始めた。

まず、Tillmann & Hobbs (1949) は精神医学的アプローチを駆使したカナダのタクシー運転者についての分析から、事故多発者は優良運転者に比して、①両親の離婚率が高く、両親が極度に厳格であったり、両親の間が不仲であった、②子供時代には夜尿症で、火や暗闇や深い水への極度の恐怖感を示し、極度の白日夢を経験した、③遊び仲間の中ではガキ大将で、カンしゃク持ちですぐ腹を立て、喧嘩好きで、少年審判院へ出頭した、④学校では無断欠席や懲戒的問題を起こした、⑤ 5 回以上の転職歴や解雇歴を持ち、⑥兵役記録では無断外出が多く、⑦性的不行跡を容認する、⑧ 2 つ以上の趣味を持たない、⑨仕事上のやり取引を容認する、⑩自分の体格を気にする、といった特徴を持つことを明らかにした。すなわち、事故多発者は利己的、衝動的な特性をもち、優良運転者は安定性の高い、成熟した特性を持っていた。この研究は、家庭や学校や職場での問題性から事故傾向性をとらえようとした点に大きな特徴がある。

また、Arbous & Kerrich (1953) によると、事故傾向性に含まれる上位 3 位までの特性は、①望ましくない態度、②潜在的な危険認知の誤り、③速度や間隔判断の誤り、であり、望ましくない態度が第一位にあげられている。

Conger, Gaskill, Glad, Hassell, Rainey, & Sawery (1959) は精神医学的な面接から、事故反復者は、①敵意のコントロール能力に欠ける、②攻撃的である、③極端に自己中心的か社会中心的である、④分離不安が強い、⑤極端に空想的か刺激中心的である、⑥緊張耐性が極端に低い、との特徴を示すが、種々の客観テストでは事故反復者に有意に認められたのは価値テストのみで、事故反復者は宗教的価値指向が弱く、審美的価値や理論的価値指向が強いとしている。

さらに、Parry (1968) は運転態度および運転行動における攻撃と不安をとりあげ、運転者への精神的なインタビューとサンプリング調査をもとに、事故率が最も高い者は攻撃性も不安も高い運転者で、次いで攻撃性が高く不安の低い運転者、その次が攻撃性は低い不安の高い運転者で、最も事故率の低い者は攻撃性も不安も低い運転者であるとしている。

我国では、長山・太城 (1963) が運転者の態度調査から、事故多発運転者には顕著に生命無視的態度、社会規範軽視の態度、自己中心的態度がみられることを報告している。

3. 事故多発者の特性（パーソナリティ）

さらに、性格や知能などのパーソナリティに関する研究では、先に紹介した Arbous & Kerrich の事故傾向性の諸特性の上位 4 位, 5 位に衝動性, 無責任性が挙げられており, パーソナリティが運転態度と同様に事故発生にかかわる重要な要因であることが明らかにされている。また, 小野 (1960) は性格検査の結果から, 事故多発群の特徴は, 抑鬱性, 神経質, 感情高揚性, 自己不確実性, 意志欠如性, 気分易変性などであり, 自己寡少群では, 熱狂性, 粘着性, 情性欠如性が特徴的であるとし, さらに簡潔には, 事故多発群の性格は回帰性の傾向が強く, 自己寡少群の性格は粘着性の傾向が強いとしている。さらに, 長山 (1968) によるとオランダの Van Dael, J. は, ①荒い運転操作に慣れてしまって, そこに潜在している危険源に十分注意できない人, ②危険を過小評価して危険源に注意しない人, ③すぐ混乱してしまって危険源に注意を払わない人, ④無感動であって一般に注意深くできない人, ⑤その他, 性急すぎる, のろまずすぎる, 軽率である, 軽薄である, 危険への盲目性, 無鉄砲, が事故反復者の特徴であるとしている。

職場の管理者からみた事故多発者の性格特性を分析した長山 (1976) は事故多発者の特徴として, いいかげん, 無神経, 落ち着きがない, お天気屋, 感情的, 興奮しやすい, 無謀, 仕事のとっかかりが悪い, 仕事にミスが多い, あきっぽい, めんどくさがりや, わりあい無責任, 大ざっぱ, 注意散漫, ボヤッとしていることが時々ある, 責任転嫁しやすい, 規則はあまり守らない, 目上の人に対して敬意を払わない, 非協調的, 反抗的, 権利を強く感じる, 性格にかたよがりがある, 家庭内がうまくいっていない, 生活が乱れがちである, 信仰心のカケラもない, をあげている。山城 (1984) も同じような方法で, 何事も自分本位に考える, 気分の変化が激しい, 自分勝手な行動をとる, 事故や違反をしても反省しない, 職場で協調性に欠ける, を事故傾向運転者の特性としている。

知能に関しては, 先に述べた Conger らの Wechsler-Bellevue の知能検査を使用した研究では, 事故反復者と優良者の間には知能のいずれの指標にも有意な差異が認められなかった。しかし, 大塚 (1971) は事故多発傾向と知的能力との関係を分析して, 知的能力が「劣る」と評価を受けた者が事故寡少群には 1.1% しかいないのに, 事故多発群には 19.0% もあり, しかも事故多発群の過半数に当たる 53.9% の者が「劣る」ないし「やや劣る」の評価を受けていることから, 事故多発群は事故寡少群に比して知的能力の劣る者が多いとしている。また, 鶴田 (1968) は事故発生率が知能成績の低いところに高いだけでなく, 知能成績の高いところにも高く, 知能成績が中間のところは事故発生率が低い, すなわち, 事故発生率と知能の関係は U 字状になることを示している。しかし, 両者の事故の原因は異なり, 低い知能群はいろいろな注意点に対する手ぬかりがあったりしてごたごたし, 高い知能群は自分のやっていること

に満足できない傾向が生じ、そのために短気になったりしてまっしぐらに走行したりする。したがって、最も良い運転者群は平均知能の範囲内の者であるとしている。

4. 運転態度・パーソナリティの重要性

上に紹介した諸研究は事故傾向性、すなわち交通事故の背景要因としての運転態度とパーソナリティの重要性を示すものである。そもそも現代の心理学とりわけ社会心理学において、「態度」は不可欠な概念である。Allport (1935) が指摘するごとく Spencer, H. が First Principle (1862) で初めて使用して以来、心理学には非常に馴染み深いものとなり、態度概念の使用頻度は年々増加し、社会心理学における最も重要な概念の一つとなった。それは、態度が特定学派の専売特許でなく、そのために一つの立場に拘泥しない研究者の目的に十分役立つためであり、また、態度が遺伝か環境かという古くからの論争から脱却するもので、態度を本能と習慣がどのような比率で組み合わせさせたものとも解釈しうるから、本能論、環境論のいずれの領分をも犯すものではなかったからである。さらに、態度は特定の孤立した個人の傾性を表す時にも広範な文化型に関しても適用できるほどの弾力性を持っているためである。Allport は 1935 年以前の態度の定義を整理し、態度を他の行動への準備状態を表す諸概念との相違点を明確にしながら、態度を「個人がかかわりを持つすべての対象や状況に対し、その個人の反応に指示的あるいは力動的な影響を及ぼす、経験を通じて体制化された精神的・神経的準備状態である」と定義している。これから明らかなように、態度は行動そのものではなく、行動に対する準備の状態、行動の背後に位置し、行動を方向づけるものである。

運転態度は道路交通に関する種々の対象に対して形成される態度であり、一般に心理学で使用される態度と何ら質を異にするものではない。したがって、運転態度を交通にかかわる諸対象、たとえば、他車、歩行者、自転車乗り、道路交通法、信号、標識、事故、違反、シートベルト、速度、飲酒運転、危険、生命などなどに対する態度の複合体としてとらえることができる。この複合体としての運転態度は究極的には安全か不安全かに分かれるため、「安全な運転態度とは、自己を含めて、何人の生命をもおびやかさない安全な運転を心がけようとする心的傾向性」(藤本, 1976) と定義することができる。

安全な運転態度はほとんど自動化、習慣化された運転行動の、ある時には意識的な、ある時には無意識的なコントローラー、チェッカーとして働く結果、安全な運転を促すことになり、また逆に、不安全な運転態度はコントローラーとしての機能を持たないため、速度や車間距離などに無関心となり、他車やその他の道路共用者に神経を使わない無配慮な運転、不安全な運転を結果することが予想される。

しかし、態度が常に直接的な形で行動に反映するとは限らない (La Picre, 1934; Ehrlich,

1969) ので、ある運転態度がある運転行動を必ず結果するとは限らない。安全な運転態度を持つ運転者でも、状況の特殊性、所属する集団の圧力、一過性の急ぎの動機、その他の当面重要視されるべき欲求の出現によって、あるいは他車との関係において一時的に情緒的外乱を受けて、安全を保とうとする心的傾向性が弱められ、不安全な運転行動をとることも考えられる。だが、態度の機能を考えるなら、それは単なるアウト・プットとしての行動にのみ影響するのではなく、行動の結果をフィード・バックして、「今のは危険な運転だ、もう少し気をつけなければ……」という反省的機能を持つ。したがって、安全な運転態度を持つ運転者は一時的に態度が行動に反映しえない場合でも、安全な運転行動への回復がきわめて早いことが予想される。

交通事故の多くはある種の運転行動の結果と考えられるので、その背後には、ある種の運転態度——不安全な運転態度——が作用していると考えるのは妥当なことである。交通心理学者が事故傾向性を運転態度の側面から検討してきたのはそのためである。

パーソナリティはもう一つの行動への準備状態を示す重要な概念である。パーソナリティが、「個人の中であって、その人に特徴的な行動や考え方を決定するところの、精神身体的体系的動的体制である」(Allport, 1961) とか「一定の場面におかれた個人が、どういう行動をとるかを示すもの」(Cattell, 1965) と定義されるように、個人の行動を理解したり、予測するためには不可欠な概念である。したがって、事故傾向性は運転者のパーソナリティからも検討されてきたのである。運転者の「パーソナリティ」と包括的に呼んだり、運転者の「性格」(パーソナリティと同義的に使用されることが多い、パーソナリティの情意的側面) とか「気質」(生物学的レベルで生得的に規定された比較的固定的な感情傾向) とか「知能」(パーソナリティの知的側面) と分けて呼ばれることも多い。

さらに、運転者の心身機能から事故傾向性をとらえようとする試みも多くみられる。「知覚能力に比して動作能力がより優れている者に事故指数が高い」ことを明らかにした Drake (1940) の研究はあまりにも有名であり、この延長上にある Babarik (1968) の研究では、知覚反応時間と動作反応時間の比が標準からずれるタクシー運転者に追突事故の被害者が多いことが明らかにされている。

ところで、年齢と事故の関係を見ると、一般に心身機能に優れていると考えられる若者に事故率が高く、若者より心身機能が劣っていると考えられる中年層に事故率が低い。このことは、長山 (1979) が指摘するように、危険→若年層→機能優→安全というように一貫性が保たれないし、安全→中年層→機能劣→危険となって、やはり関係の筋道がねじ曲がってしまう。したがって、事故原因として心身機能を考えるのではなく、運転者の安全に対する心構え(安全態度)やパーソナリティを事故発生の重要な原因と考えると、危険→若年層→低安全度→危険となり、また、安全→中年層→高安全度→安全となって、矛盾なくその関係を説明できることに

なる。

5. 運転態度・パーソナリティについてのその後の研究

長山・藤本（1971）のNF式安全運転適性テストがパフォーマンステストと安全運転に対する基本的態度・パーソナリティテストから成るが、特に後者にウェイトをおいているのもそのためである。ここでは、運転の仕方、運転に関する考え方・感じ方、安全に対する心構えなどの安全運転態度、気分の易変性、イライラ性、あせり、急ぎへの動機などの気質的側面、社会のルール・枠組からの逸脱への傾向性、対人関係における協調性、責任感などの社会的適応性をとらえている。また、事故多発運転者と優良運転者を顕著に弁別しうる項目をもとに、将来の事故発生を予測する運転の安全度も算出している。安全運転に対する基本的態度・パーソナリティテストの妥当性の分析は藤本（1972）が詳細に行っているが、安全運転態度、運転の安全度（特に25歳以下の若年運転者の運転の安全度）が、表1、表2のごとく妥当性が特に高い。なお、両テストの全テストバッテリーのテスト結果を、事故多発群、事故寡少群、無事故群の3群を外的基準として数量化理論第II類（林・村山，1964）で分析したが、やはり安全

表1 段階評価点と事故率の関係（安全運転態度）

事故率 段階点	0	~1	~2	~3	3~	計
A	93.8 [%]	0.0	0.0	6.3	0.0	100.1
B	56.2	19.0	8.6	7.6	8.6	100.0
C	56.6	10.3	10.3	8.8	14.0	100.0
D	59.3	7.0	16.3	4.7	12.8	100.1
E	41.2	8.8	14.7	11.8	23.5	100.0
計	57.3	11.4	11.1	7.7	12.5	100.0

表2 段階評価点と事故率の関係（安全度） 25才以下

事故率 段階点	0	~1	~2	~3	3~	計
A	100.0 [%]	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
B	88.9	0.0	0.0	0.0	11.1	100.0
C	70.7	2.4	7.3	12.2	7.3	99.9
D	51.4	5.4	13.5	8.1	21.6	100.0
E	34.6	3.8	3.8	19.2	38.5	99.9
計	60.8	3.2	7.2	10.4	18.4	100.0

運転態度、気質は外的基準の弁別に大きく寄与していた（藤本・長山・貴志，1976）。事故多発運転者と優良運転者の弁別に対する安全運転態度・パーソナリティの寄与の高さから、長山・藤本・山下（1973）はパーソナリティ・安全運転態度テストだけから成るNF式安全運転適性テストB式を作成している。

その後、藤本（1983，1986）は二輪運転者の運転態度・パーソナリティを予備調査で精選した58の質問項目で測定し、主因子法を用いて、共通性の反復推定による主因子解を求め、Varimax回転を行った。その結果、3因子が抽出され、第I因子は衝動的・感性

的・ルール軽視的態度の因子，第II因子は二輪車を自転車感覚的気軽さでみる態度の因子，第III因子はイライラ性の因子，とそれぞれ命名した。第I因子は，変わったことをしたい，スリルを求めたいなど冒険心が旺盛で，スピードや追い越しによる一瞬の快感，かっこ良さなど感性的な欲求充足を求めたり，社会的ルールを軽く考える態度であり，第II因子は，ミニバイクの一方通行路の逆行や歩道通行を大目に考え，短い距離しか走らない，スピードをあまり出さないといってヘルメットの着用を面倒がり，二輪車を自転車の感覚で気軽な乗物ととらえ，細かな心遣いに欠ける態度であり，第III因子は，感情的で，機嫌が悪くなったり，イライラすることがよくあるといったパーソナリティの側面である。さらに数量化理論第II類とAIC赤池情報量規準 (Katsura & Sakamoto, 1980; 坂元, 1981 a, 1981 b) を用いて項目分析を行い，第I，第II因子を無事故無違反者講習受講者と処分者講習受講者の外的基準との関係で最適にとらえる質問項目を選別すると，第I因子で17項目，第II因子で14項目が得られた。それぞれについて合計得点を求め，外的基準間で比較したものが表3，各得点での処分者講習受講率と無事故無違反者講習受講者率を示したものが図1，図2である。衝動的・感性的・ルール軽視的態度，二輪車を自転車感覚的気軽さでみる態度いずれもが，処分者講習受

表3 二輪運転者の運転態度

	無事故無違反者 講習受講者 (453人)	処分者講習 受講者 (237人)	t 値
衝動的・感性的 ルール軽視的態度	12.96 (2.81)	7.66 (4.05)	19.984***
二輪車を自転車感覚 的気軽さでみる態度	8.60 (2.66)	7.19 (2.89)	6.407***

() 内は標準偏差値。得点が低いほど左記の態度が強い。
*** p<.001

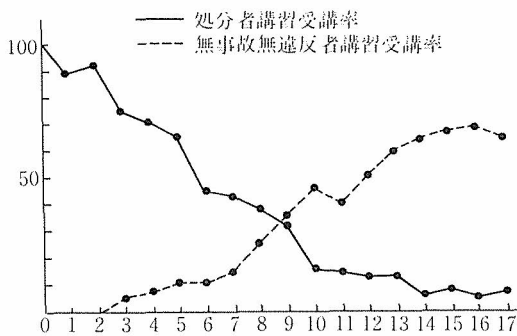


図1 衝動的・感性的・ルール軽視的態度の得点別各講習受講者率

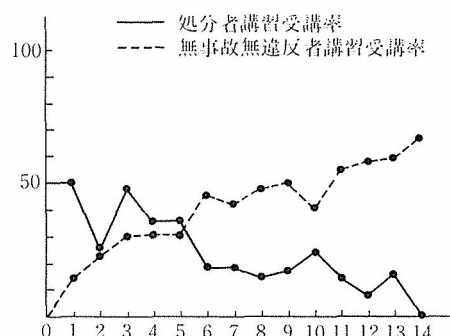


図2 二輪車を自転車感覚的気軽さでみる態度の得点別各講習受講者率

講者に強くみられた。この研究結果も、事故・違反の予測因としての運転態度の重要性を示すものである。

6. 運転者教育

したがって、運転者教育においては、いかにして運転者に安全への態度形成をはかり、いわゆる安全マインドを醸成し、安全度の高い運転行動がとれるように行動の変化をはかるかに大きなウエイトがおかれることになる（藤本, 1979, 1981, 1982, 1989; 長山, 藤本, 森田, 蓮花, 1979; 長山, 1981; 三浦, 1981; 長山, 藤本^他; 1982）。運転者教育用映画の使用も有効であるが（藤本, 1975）、映画の内容によって教育効果が左右される（藤本, 1980 a）。映画に講義を加えたり、運転者相互の討議を加えるとより大きな教育効果が期待できる（藤本, 1980 b）。何を、どういう方法で、誰が、誰に、どれぐらい教育するか、すなわち、教育の内容、方法、教育・指導者、教育対象、教育期間については、科学的研究に基づいた効果測定（長山, 1988）によって裏打ちされていなければならないことは言うまでもない。

7. 本研究の目的

本稿では、先に紹介した Parry が使用した質問項目を用いて、大学生の運転態度および運転行動にみられる攻撃性と不安を分析する。彼の研究はその著書の副題や記述に示されているようにパイロット研究で、とにかく主題について種々の知見を提出して以後の研究の手がかりを提供しようとするもので、項目分析という点では不十分さが感じられるためと、近年増加傾向の激しい大学生を含む若年運転者の交通事故の背景要因に彼の指摘する特に攻撃性が大きく関係していると考えたため、との理由からこの問題を取り上げることにした。

8. 方 法

日本語訳した Parry の 75 質問項目（項目 12 の「ヒッチハイクをする人は信用できる — 信用できない」は日本の実情に合わないので、他の項目におきかえた。また、日本語訳に当たっては日本の実情に合うように質問文を意識した。）に、調査対象者のプロフィール項目（性、年齢、学年、四輪と二輪別の免許取得年、免許の種類、運転頻度、事故・違反の有無など）を加えた「運転に関する意識調査」票を作成し、自動車通学の O 大学生に配布し回答を求めた。調査には、O 大学 4 回生の兼沢（1990）があたり、調査時期は 1989 年 5 月から 7 月中旬までであった。本稿の分析に用いた調査対象者は、男子学生 112 名、女子学生 50 名の計 162 名で

あった。なお、質問項目を全文掲載するには紙面の限りがあるので、表5に対する一方を簡略に示し、考察に必要な項目については本文に全文で示した。

9. 結果と考察

9-1. 調査対象者のプロフィール

表4に調査対象者のプロフィールを示す。年齢では男性が18歳～24歳、女性が20歳～23歳で、四輪免許経過年では男女とも2年以上3年未満が最も多かった。週2・3日以上四輪を運転する者は、男性が56.3%、女性が48.0%であった。二輪免許経過年は四輪のそれより免

表4 調査対象者のプロフィール

性	男性		女性		合計				
	112		50		162				
年齢	18才	19才	20才	21才	22才	23才	24才		
男性	5	12	16	35	33	7	4		
女性	0	0	9	24	16	1	0		
四輪免許経過年	～1年	～2年	～3年	～4年	～5年	無記入	免許なし		
男性	29	29	31	10	3	0	10		
女性	12	11	21	4	0	1	1		
四輪運転頻度	毎日	ほとんど毎日	週に2・3日	週に1日	ほとんどしない	その他	全くしない		
男性	17	19	27	5	24	3	7		
女性	4	8	12	10	10	2	3		
四輪事故違反	無事故・無違反者		事故・違反者		無記入者		免許なし・運転しない者		
男性	44		50		1		17		
女性	31		15		0		4		
二輪免許経過年	～1年	～2年	～3年	～4年	～5年	～6年	～7年	～8年	無記入者
男性	18	27	25	17	11	6	4	4	0
女性	11	11	16	5	2	1	2	1	1
二輪運転頻度	毎日	ほとんど毎日	週に2・3日	週に1日	ほとんどしない	その他	全くしない		
男性	21	9	12	4	23	0	43		
女性	1	3	0	1	5	1	39		
二輪事故違反	無事故・無違反者			事故・違反者		二輪を運転しない者			
男性	23			46		43			
女性	5			6		39			
全体事故違反	無事故・無違反者		事故・違反者		無記入者		四輪・二輪とも運転しない者		
男性	39		71		1		1		
女性	30		18		0		2		

大学生の運転における攻撃性について

許取得可能年齢の関係で若干長かった。二輪の運転頻度は四輪のそれより低く、週2・3日以上運転する者は、男性は37.5%であるが女性はわずか8.0%であった。事故・違反の経験は、四輪で男性が44.6%、女性が30.0%、二輪で男性が41.1%、女性が12.0%であり、全体での事故・違反の経験者は、男性が63.4%で女性の36.0%のおよそ1.8倍であった。

9-2. 全体と性別回答率

75項目への全体と性別の回答率を示したものが表5である。項目番号の右にある(L)は対になっている質問文の左側に対する回答率で、項目番号のみは右側に対する回答率である。これは攻撃性や不安の強いあるいは安全度が低いと考えられる方向に質問文を揃えただけで便宜

表5 全体と男女別回答率

項目番号	全体 (n=162)	男 (n=112)	女 (n=50)	χ^2
1 (L) 運転中めったに燃料計を見ない	41.4	35.7	54.0	4.578*
2 ローターに近づくとき少し不安を感じる	47.5	38.4	68.0	12.150***
3 (L) 今日横断歩道が多すぎる	57.4	63.7	44.0	5.317*
4 運転中すぐカッとする	48.8	50.0	46.0	.221
5 運転中道に迷うのではないかと心配になる	58.0	49.1	78.0	11.848***
6 他のドライバーの馬鹿なことに腹を立てる	84.3	84.8	82.0	.204
7 (L) 良いドライバーより悪いドライバーが多い	78.4	78.6	78.0	.034
8 (L) 他のドライバーと喧嘩したことがある	17.3	23.2	4.0	7.633**
9 他のドライバーのクラクションにカッとする	61.2	67.9	46.0	6.949**
10 (L) 運転中話しかけられると気が散る	23.5	21.4	28.0	.831
11 攻撃的な運転が良い運転である	11.7	13.4	8.0	.574
12 停止線で止まらないことがある	41.4	49.1	24.0	8.985**
13 (L) 交通違反の刑罰は厳しすぎる	63.6	68.8	52.0	4.513*
14 時々割り込みや急な追い越しをする	40.7	50.9	18.0	15.491***
15 (L) たいていのドライバーには思いやりのない	54.9	56.3	52.0	.252
16 渋滞になるといつも我慢できない	47.5	51.8	38.0	2.634
17 (L) 不機嫌なとき運転が荒くなる	67.3	70.5	60.0	1.743
18 (L) 近づく信号が赤に変わるとイライラする	37.7	42.9	26.0	4.184*
19 他のドライバーと言い争いをしたことがある	21.6	29.5	4.0	11.773***
20 他の車の窓のステッカーにイライラする	14.2	13.4	16.0	.193
21 車線変更をする時いつも不安を感じる	55.6	43.8	82.0	20.483***
22 (L) 運転免許テストに一回で合格しなかった	21.0	20.5	22.0	.045
23 (L) 他の車に何度も幅寄せをしたことがある	19.1	25.9	4.0	9.339**
24 (L) 運転中誰かが困っていても運転を続ける	46.9	43.8	54.0	1.763
25 レーサーであつたらと思うことがある	36.4	42.9	22.0	6.494*
26 (L) スピードを出して運転するのが好きである	69.8	71.4	66.0	.607
27 しばしばクラクションを鳴らす	27.8	32.1	18.0	3.566
28 (L) 追い越されるのが好きでない	51.9	52.7	50.0	.099
29 車の調子が悪くても気にしない	8.0	9.8	4.0	.896
30 腹を立てている時無茶な方向指示をする	14.8	16.1	12.0	.454
31 女性ドライバーは私を神経質にする	54.9	62.5	38.0	8.382**
32 多くの人は悪いドライバーである	47.5	52.7	36.0	3.856*
33 一人の時はいつもよりスピードを出して運転	37.7	42.0	28.0	2.871
34 信号を待つ間我慢できない	7.4	9.8	2.0	2.048
35 (L) 流れから出ようとする車に止まってやらない	29.6	30.4	28.0	.069

項目 番号	全体 (n=162)	男 (n=112)	女 (n=50)	χ^2	
36	女性ドライバーは他のドライバーに厄介者	61.7	64.3	56.0	1.005
37	運転に関してはルールや規則が多すぎる	63.0	66.1	56.0	1.504
38	カッとして他の車を攻撃したことがある	32.1	37.5	20.0	4.857*
39	私は攻撃的なドライバーである	19.8	23.2	12.0	2.743
40 (L)	夜の運転がこわい	36.4	31.3	48.0	4.188*
41 (L)	運転中大きな車に不安を感じる	69.8	61.6	88.0	11.413***
42 (L)	天気が悪いとき運転に自信がない	55.6	49.1	70.0	6.111*
43	歩行者は厄介者である	56.8	52.7	66.0	2.500
44 (L)	他のドライバーの無茶な方向指示に何かする	35.8	38.4	30.0	1.059
45	他のドライバーを殺したい衝動にかられた	10.5	12.5	6.0	.939
46	運転中自分の気分のコントロールが難しい	30.2	27.7	36.0	1.061
47	突然方向指示を出さずに曲がるとカッとする	82.1	83.0	80.0	.217
48	小さな交通違反なら犯しても心配にならない	56.2	58.9	50.0	1.119
49	時々車のコントロールを失いそうだと思う	42.0	39.3	48.0	1.078
50 (L)	車の横すべりを心配したことはない	42.0	42.0	42.0	.000
51 (L)	他のドライバーを大声でののしる	22.2	25.0	16.0	1.620
52 (L)	必要以上にブレーキを踏む	26.5	22.3	36.0	3.317
53 (L)	他のドライバーと喧嘩になりそうになった	25.3	33.9	6.0	12.824***
54 (L)	カッとさせたドライバーを追いかけた	33.3	37.5	24.0	2.835
55 (L)	他のドライバーを小声でののしる	67.3	65.2	72.0	.731
56	運転中危険が好きで時々危険行為を取る	13.0	15.2	8.0	1.006
57 (L)	事故にあった自分自身を考えたことはない	28.4	24.1	38.0	3.281
58	後方からのミラーへのライトに仕返しをする	30.9	39.3	12.0	12.061***
59	運転中良くないことをするのはと心配	34.6	35.7	32.0	.211
60 (L)	ほとんどの人が規則を守っていると限らない	98.8	99.1	98.0	.348
61 (L)	突然追い越されたらハッとする	77.8	77.7	78.0	.002
62	ブレーキを失敗するのではないかと心配	37.7	36.6	40.0	.137
63 (L)	歩行者をひいてしまうのではないかと心配	51.9	49.1	58.0	1.095
64	女性ドライバーは男性ドライバーより神経質	33.3	26.8	48.0	7.001**
65	あるタイプの車を運転するドライバーは嫌い	38.9	41.1	34.0	.727
66 (L)	車の調子が悪いとカッとする	20.4	21.4	18.0	.251
67	パトカーが近くやすぐ後ろにいと気になる	85.8	85.7	86.0	.002
68	ほとんどの人は私よりも良いドライバーだ	48.1	41.1	64.0	7.279**
69 (L)	女性ドライバーは男性ほど良くない	65.4	71.4	52.0	5.769*
70 (L)	人を乗せていようがいまが運転変わらない	38.3	33.0	50.0	4.211*
71	悪いドライバーはいつもうまく逃げる	76.5	76.8	76.0	.000
72	間違った車線と気づいたら急な進路変更する	41.4	42.9	38.0	.279
73	運転中ととても緊張している	40.1	32.1	58.0	9.620**
74 (L)	カッとしてライトをチカチカ点滅させる	32.7	42.9	10.0	15.722***
75	他車がヘッドランプをつける時でもつけない	4.3	5.4	2.0	.305

* p<.05 ** p<.01 *** p<.001

的なものである。片方に80%以上回答の偏った項目を回答率の高い順にあげると、「60 (L). ほとんどの人がすべての交通規則を守っていると限らない」「75 (L). 夜他の車がヘッドランプをつけ出すと車のライトをつける」「34 (L). 信号を待つ間を我慢できる」「29 (L). 車の調子が悪いととても心配である」「45 (L). 他のドライバーを殺したいような衝動にかられたことはない」「11 (L). 攻撃的でない運転が良い運転である」「56 (L). 運転中不必要な危

険行為は決して取らない」「20 (L). 他のドライバーが車窓にステッカーなどを貼っているのを見ても何とも思わない」「67. バトカーが近くやすぐ後ろにいると少し気になる」「30 (L). 腹を立てている時でも無茶な方向指示をすることはない」「6. 他のドライバーが何か馬鹿なことをすると腹を立てる」「8. 他のドライバーと喧嘩したことはない」「47. もし他のドライバーが突然方向指示器を出さずに曲がるとカッとする」「23. 他の車に幅寄せをしたことはない」「39 (L). 私は攻撃的なドライバーでない」の15項目で、全体としては比較的安全度の高い態度が示されていると考えられる。

性差をみると、男性は女性より、「3 (L). 今日横断歩道が多すぎる」「8 (L). 他のドライバーと喧嘩したことがある」「9. 他のドライバーにクラクションを鳴らされるとカッとする」「12. 停止線で止まらないことがある」「13 (L). 交通違反の刑罰は厳しすぎる」「14. 時々割り込みや急な追い越しをする」「18 (L). 近づく信号が赤に変わるとイライラする」「19. 他のドライバーと言い争いをしたことがある」「23 (L). 他の車に何度も幅寄せをしたことがある」「25. レーサーであったらと思うことがある」「31. 女性ドライバーは私を神経質にする」「32. 多く的人是は悪いドライバーである」「38. カットとして他の車を攻撃したことがある」「53 (L). 他のドライバーと喧嘩になりそうになったことがある」「58. もし後方のドライバーがミラーにライトを照らしてきたら何らかの方法で仕返しをする」「69 (L). 女性ドライバーは男性ドライバーほど良いドライバーでない」「74 (L). カットとして車のライトを他の車に向かってチカチカ点滅させることがある」と有意に回答しており、男性に明らかに攻撃性が高いと考えられる。

他方、女性が男性より有意に回答率の高い項目は、「1 (L). 運転中めったに燃料計を見ない」「2. ロータリーに近づくと少し不安を感じる」「5. 運転中道に迷うのではないかと心配になる」「21. 車線変更をする時いつも不安を感じる」「40 (L). 夜の運転がこわい」「41 (L). 運転中大きな車に不安を感じる」「42 (L). 天気が悪い時運転に自信がない」「64. 女性ドライバーは男性ドライバー以上に神経質である」「68. ほとんどの人は私よりも良いドライバーである」「70 (L). 人を乗せていようがいまいが運転は変わらない」「73. 運転中とても緊張している」で、女性に明らかに不安が高いといえる。項目1 (L) は、Parry の場合には不安が低い方向で処理されており、それからすれば本調査対象の女性は不安が低い方向にあることになり、女性の他の不安の高い方向での諸項目への回答と矛盾することになる。

9-3. 事故・違反の有無別回答率

表6は事故・違反の有無別に75項目への回答率を比較したものである。事故・違反経験者に有意に回答率の高い項目は、「1. 運転中絶えず燃料計を見ている」「5 (L). 運転中道に迷うのではないかと心配したことはない」「13 (L). 交通違反の刑罰は厳しすぎる」「14.

表6 事故・違反の有無別回答率

項目 番号	事故・違反		χ^2	項目 番号	事故・違反		χ^2	項目 番号	事故・違反		χ^2
	無 (n=72)	有 (n=89)			無	有			無	有	
1 (L)	55.6	30.3	10.066**	26(L)	62.5	76.4	4.165*	51(L)	18.1	25.8	1.390
2	55.6	40.4	3.644	27	25.0	30.3	.632	52(L)	30.6	23.6	.984
3 (L)	56.9	57.3	.002	28(L)	47.2	55.1	.977	53(L)	16.7	32.6	5.312*
4	43.1	53.9	1.884	29	4.2	11.2	1.811	54(L)	18.1	46.1	14.010***
5	66.7	50.6	4.231*	30	9.7	19.1	2.760	55(L)	58.3	74.2	4.513*
6	83.3	84.3	.025	31	47.2	60.7	2.906	56	8.3	16.9	2.547
7 (L)	77.8	78.7	.073	32	42.3	51.7	1.603	57(L)	37.5	21.3	5.087*
8 (L)	13.9	20.2	1.112	33	33.3	41.6	1.148	58	20.8	38.2	5.671*
9	52.8	67.4	3.580	34	5.6	9.0	.273	59	30.6	37.1	.752
10(L)	23.6	23.6	.000	35(L)	34.7	24.7	1.967	60(L)	98.6	98.9	.318
11	12.5	11.2	.037	36	52.8	68.5	4.175*	61(L)	81.9	74.2	1.390
12	40.3	42.7	.095	37	55.6	68.5	2.869	62	40.3	36.0	.257
13(L)	51.4	73.0	8.655**	38	16.7	44.9	14.554***	63(L)	52.8	51.7	.190
14	27.8	51.7	9.404**	39	9.7	28.1	8.431**	64	36.1	31.5	.386
15(L)	47.2	60.7	2.906	40(L)	45.8	29.2	4.735*	65	43.1	34.8	1.136
16	38.9	53.9	3.614	41(L)	75.0	65.2	1.817	66(L)	20.8	20.2	.009
17(L)	54.2	78.7	10.912***	42(L)	52.8	57.3	.329	67	81.9	88.8	1.511
18(L)	27.8	46.1	5.657*	43	63.9	50.6	2.876	68	52.8	43.8	1.279
19	15.3	27.0	3.195	44(L)	27.8	41.6	3.312	69(L)	62.5	67.4	.423
20	15.3	13.5	.104	45	6.9	13.5	1.176	70(L)	45.8	31.5	3.493
21	65.3	47.2	5.266*	46	22.2	37.1	4.350*	71	73.6	79.8	.833
22(L)	18.1	23.6	.733	47	86.1	78.7	1.499	72	45.8	37.1	1.634
23(L)	11.1	25.8	5.555*	48	55.6	57.3	.049	73	47.2	33.7	3.035
24(L)	52.8	41.6	2.264	49	45.8	39.3	.690	74(L)	23.6	40.4	5.348*
25	31.9	40.4	1.240	50(L)	54.2	32.6	5.749*	75	1.4	6.7	1.605

* p<.05 ** p<.01 *** p<.001

時々割り込みや急な追い越しをする」「17 (L). 不機嫌なとき運転が荒くなる」「18 (L). 近づく信号が赤に変わるとイライラする」「21 (L). 車線変更をする時不安を感じたことはない」「23 (L). 他の車に何度も幅寄せをしたことがある」「26 (L). スピードを出して運転するのが好きである」「36. 女性ドライバーは他のドライバーにとって厄介者である」「38. カットとして他のドライバーを攻撃したことがある」「39. 私は攻撃的なドライバーである」「40. 夜の運転はこわくない」「46. 運転中自分の気分をコントロールすることが難しい」「50 (L). 車の横すべりを心配したことはない」「53 (L). 他のドライバーと喧嘩になりそうになったことがある」「54 (L). カットさせたドライバーを追いかけたことがある」「55 (L). 他のドライバーを小声でののしる」「57. しばしば事故にあった自分自身を考える」「58. 後方のドライバーがミラーにライトを照らしてきたら何らかの方法で仕返しをする」「74 (L). カットとしてライトを他の車に向かってチカチカ点滅させることがある」の21項目で、事故・違反経験者は項目14, 17 (L), 18 (L), 23 (L), 38, 39, 46, 53 (L), 54 (L), 55 (L), 58, 74への回答で明らかなようにきわめて高い攻撃性を持つと考えてよい。

大学生の運転における攻撃性について

不安についても、事故・違反経験者は項目5 (L), 21 (L), 40, 50 (L) で不安の低い方向の回答を示した。しかし項目57では、Parryによると不安の高い方向の回答になるので、ここでは一応事故・違反経験者の不安はやや低いとしておく。なお、ここでも項目1への回答率が事故・違反者に高かった。このことは、項目1を不安項目と考えるのは問題がありそうである。

調査対象者のプロフィールに示したように、対象者の男女比が約2倍、男女の事故・違反経験者率の比が約1.8倍、といずれも男性が多かったので、上の事故・違反の有無別回答率の分析は、21項目中12項目に性差が見られたように、性差の色合いも含んでいると考えられる。そこで、性別の事故・違反の有無別で回答率を比較した。男性の結果は表7に示すように、事故・違反経験者は、項目1, 13 (L), 17 (L), 18 (L), 38, 39, 54 (L), 55 (L), 57, の9項目への回答率が高く、やはり攻撃性が高いことを示している。なお、女性の人数が少ないので、事故・違反の有無別回答率の表は省くが、女性の事故・違反の経験者は、項目38, 50 (L), 54 (L), の3項目への回答率が高く、男性と同様に高い攻撃性を示している。

表7 男性の事故・違反の有無別回答率

項目 番号	事故・違反		χ^2	項目 番号	事故・違反		χ^2	項目 番号	事故・違反		χ^2
	無 (n=40)	有 (n=71)			無	有			無	有	
1 (L)	52.5	26.8	7.073**	26(L)	62.5	77.5	3.315	51(L)	20.0	28.2	.905
2	42.5	35.2	.578	27	30.0	33.8	.212	52(L)	25.0	21.1	.220
3 (L)	62.5	63.4	.009	28(L)	47.5	54.9	.566	53(L)	25.0	39.4	2.368
4	42.5	54.9	1.581	29	5.0	12.7	.938	54(L)	22.5	46.5	6.255*
5	52.5	46.5	.371	30	12.5	18.3	.279	55(L)	47.5	74.6	8.274**
6	85.0	84.5	.005	31	57.5	64.8	.578	56	10.0	18.3	.796
7 (L)	75.0	80.3	.636	32	47.5	54.9	.566	57(L)	35.0	18.3	3.872*
8 (L)	22.5	23.9	.030	33	40.0	43.7	.141	58	27.5	45.1	3.328
9	60.0	71.8	1.634	34	7.5	11.3	.094	59	35.0	35.2	.001
10(L)	22.5	21.1	.028	35(L)	40.0	23.9	2.933	60(L)	100.0	98.6	.085
11	17.5	11.3	.744	36	55.0	69.0	2.180	61(L)	85.0	73.2	2.028
12	55.0	46.5	.743	37	60.0	69.0	.923	62	40.0	35.2	.200
13(L)	55.0	76.1	5.844*	38	25.0	45.1	4.382*	63(L)	47.5	50.7	.105
14	40.0	57.7	3.226	39	10.0	31.0	5.166*	64	22.5	29.6	.650
15(L)	45.0	62.0	2.989	40(L)	35.0	29.6	.348	65	45.0	38.0	.516
16	42.5	56.3	1.961	41(L)	62.5	60.6	.040	66(L)	20.0	22.5	.097
17(L)	52.5	81.7	10.625**	42(L)	42.5	52.1	.946	67	80.0	88.7	1.581
18(L)	30.0	50.7	4.469*	43	62.5	46.5	2.632	68	40.0	40.8	.008
19	25.0	32.4	.670	44(L)	32.5	40.8	.758	69(L)	70.0	71.8	.042
20	17.5	11.3	.850	45	10.0	14.1	.105	70(L)	42.5	26.8	2.892
21	50.0	39.4	1.163	46	17.5	33.8	3.544	71	75.0	78.9	.373
22(L)	15.0	23.9	1.246	47	87.5	80.3	.499	72	52.5	36.6	3.053
23(L)	17.5	31.0	2.411	48	65.0	56.3	.796	73	37.5	28.2	1.032
24(L)	50.0	39.4	1.163	49	40.0	39.4	.003	74(L)	35.0	47.9	1.906
25	40.0	45.1	.268	50(L)	52.5	36.6	2.643	75	0.0	8.5	2.112

* p<.05 ** p<.01

9-4. 主成分分析

項目への回答率に偏りの大きい15項目を除いた（左右いずれかの質問への回答率が20%未満の項目でその内容は先述してある。これは、四分割相関係数の歪みをできるだけ小さくするためである。）60項目について主成分分析を行った。表8に因子負荷量を示す。

第I因子では、「38. カットして他の車を攻撃したことがある」「54 (L). カットさせたドライバーを追いかけたことがある」「53 (L). 他のドライバーと喧嘩になりそうになったことがある」「19. 他のドライバーと言ひ争いをしたことがある」「74 (L). カットしてライトを他の車に向かってチカチカ点滅させることがある」「57. しばしば事故にあった自分自身を考える」「31. 女性ドライバーは私を神経質にする」などの項目が高い負荷量を示したので、『攻撃的運転』の因子と命名した。なお、項目57と項目1（運転中絶えず燃料計を見る）は、第I因子に含まれるので、むしろ攻撃性をとらえる項目と考えてよい。第II因子では、「73 (L).

表8 主成分分析による因子負荷 (Varimax回転後)

項目番号	I	II	III	IV	項目番号	I	II	III	IV
1	-.617	-.053	-.349	.136	40	-.205	-.563	-.062	.070
2	-.014	.676	-.100	.034	41	-.080	-.683	-.382	.112
3	.365	-.148	-.058	-.396	42	.123	-.672	-.114	.189
4	-.406	-.140	.623	.025	43	.033	.261	.163	.449
5	-.027	.618	-.220	.202	44	.315	.276	-.504	.019
7	.009	-.135	-.539	.037	46	-.228	.612	.312	.300
9	-.545	-.163	.411	.389	48	.058	-.201	.075	.392
10	.046	-.690	-.078	-.104	49	-.210	.665	.259	-.206
12	-.051	-.131	.267	.530	50	-.420	.110	.041	-.332
13	.311	.216	.121	-.547	51	.429	-.077	-.456	-.111
14	-.437	-.368	.428	.064	52	-.196	-.492	.166	.077
15	.001	-.057	-.734	-.035	53	.690	.210	-.293	.082
16	-.153	.011	.593	.099	54	.717	.354	-.386	-.138
17	.507	-.101	-.477	-.181	55	.136	.017	-.513	-.099
18	.440	.084	-.377	-.245	57	-.660	.221	.094	-.188
19	-.689	-.309	.208	-.012	58	-.442	-.313	.473	.265
21	.018	.727	-.017	-.236	59	-.056	.217	.295	-.340
22	.077	-.027	.285	-.149	61	.371	-.141	.030	.018
24	-.398	.001	-.107	-.402	62	-.430	.513	.006	-.339
25	-.317	-.466	.305	.069	63	.410	-.321	-.211	.438
26	.260	.559	-.418	.065	64	.046	-.081	-.298	-.000
27	-.461	-.184	.297	.061	65	-.213	.163	.216	.037
28	.361	.288	-.359	-.252	66	.133	-.152	-.379	-.539
31	-.637	.152	.122	.171	68	.007	.241	.029	-.190
32	-.245	.132	.584	.043	69	.336	-.038	-.250	-.219
33	-.600	-.086	-.004	.205	70	-.528	.061	-.041	-.151
35	-.142	.149	-.499	-.248	71	.140	-.037	.283	-.442
36	-.488	.190	.232	.255	72	-.133	.220	.030	.221
37	-.110	-.195	.082	.556	73	.112	.881	.035	-.107
38	-.725	-.312	.294	.092	74	.667	.438	-.141	-.188
					固有値	9.517	7.520	5.560	3.825

運転中いつもリラックスしている」「21 (L). 車線変更をする時不安を感じたことはない」「10. 運転中話しかけられても気は散らない」「41. 運転中大きな車に不安を感じることはない」「2 (L). ロータリーに近づいても不安を感じない」「42. 天気に関係なく運転に自信がある」「49 (L). 車のコントロールを失いそうだと決して思わない」などの項目が高い負荷量を示したので、『不安のない自信のある運転』の因子と命名した。第III因子では、「15. たいていのドライバーには思いやりがある」「4 (L). 運転中めったにカッとしない」「16 (L). 渋滞でもいつも我慢できる」「32 (L). 多くの方は良いドライバーである」「7. 今日悪いドライバーより良いドライバーの方がたくさんいる」「55. 他のドライバーをののしりはしない」「44. もし他のドライバーが無茶な方向指示をしても先に行かせてやる」などの項目が高い負荷量を示したので、『良識のある運転』の因子と命名した。第IV因子では、「37 (L). 運転に関しては規則やルールがもっとあるべきである」「13. 交通違反の刑罰はまだまだ厳しくない」「12 (L). 必ず停止線で止まる」の項目に高い負荷量が示されたので、『ルール重視の運転』の因子と命名した。

Parry は 75 項目の中から、攻撃性をとらえる項目として、3 (L), 4, 6, 8 (L), 18 (L), 20, 23 (L), 25, 26 (L), 27, 28 (L), 30, 33, 37, 38, 39, 44 (L), 45, 46, 51 (L), 53 (L), 54 (L), 55 (L), 56, 58, 65, 68 (L), 72, 74 (L), 75 (L) の 30 項目、不安をとらえる項目として、1, 5, 9 (L), 31, 40 (L), 41 (L), 49, 52 (L), 57, 59, 61 (L), 62, 67, 70, 73 の 15 項目をそれぞれ使用した。これらの内ある程度の項目は『攻撃的運転』の因子あるいは『不安のない自信のある運転』の因子に含まれるが、第III, IV因子に含まれると考えてよい項目もみられるし、これら4因子では少し説明し難い項目も含まれている。

表9 性と因子別得点

因子	男性		女性		t 値
	得点	SD	得点	SD	
I	6.32	3.08	4.11	2.72	4.055***
II	7.28	3.07	5.50	2.93	3.207**
III	3.16	1.91	3.50	1.90	.972
IV	1.92	1.17	2.50	1.08	2.766**

** p<.01 *** p<.001

表10 事故・違反有無と因子別得点

因子	無事故者 無違反者		事故者 違反者		t 値
	得点	SD	得点	SD	
I	4.42	2.80	6.68	3.04	4.517***
II	6.32	3.12	7.07	3.12	1.410
III	3.69	1.88	2.89	1.86	2.507*
IV	2.26	1.14	1.96	1.18	1.513

* p<.05 *** p<.001

本稿での限られたデータの分析からは明言し難いが、今後の一層の分析が必要であることは間違いなく指摘できよう。

次に、それぞれの因子で負荷量の大きい項目(因子負荷量の絶対値が .500 以上の項目で、因子I, IIは12項目、因子IIIは7項目、因子IVは4項目である。)に各因子を代表する方向に得点1点を与えて、因子別の合計得点を求め、性別で比較したものが表9、事故・違反別で比較したものが表10である。因子I, II, IVで性差がみられ、『攻撃的運転』『不安のない自信のある運転』は男性に、『ルール重視の運転』は女性に有意に認められた。また、事故・違反の有無別では、

因子 I, III で有意差がみられ、事故・違反経験者は『攻撃的運転』が多く、『良識のある運転』をしていないことが示された。この結果は Parry の結論を支持するものである。

9-5. 数量化理論第 II 類による分析

事故・違反の有無間に有意差の認められた 33 項目について、データの欠損値のない 140 名（男性 96 名、女性 44 名）をもとに数量化理論第 II 類による分析を行った。外的基準は事故・違反の有無（事故・違反経験者は 140 名中、男性 59 名、女性 16 名の計 75 名であった。）を用いた。外的基準の平均スコアと相関比を示したものが表 11 で、各項目のカテゴリー値、レンジ、偏相関係数を示したものが表 12 である。

表11 外的基準の平均スコアと相関比

外的基準	人数	平均スコア	相関比
事故・違反なし	65	-.652	.369
事故・違反あり	75	.565	

レンジ、偏相関係数を示したものが表 12 である。

相関比があまり高くなく説明率がやや低いが、その範囲で結果をみる。「事故・違反なし」の平均スコアがマイナスを示しているの

表12 数量化II類による分析

項目番号	度数	カテゴリー値	レンジ	偏相関係数	項目番号	度数	カテゴリー値	レンジ	偏相関係数
1 L	58	-.246	.421	.133	37 L	51	.084	.133	.041
R	82	.174			R	89	-.048		
2 L	71	.110	.224	.068	38 L	94	-.008	.024	.005
R	69	-.113			R	46	.016		
5 L	57	-.044	.075	.021	39 L	111	-.016	.081	.017
R	83	.030			R	29	.064		
9 L	59	.285	.493	.149	40 L	47	-.138	.207	.061
R	81	-.207			R	93	.069		
13 L	90	.248	.695	.208	43 L	60	.358	.627	.208
R	50	-.447			R	80	-.268		
14 L	83	-.135	.332	.093	44 L	49	.062	.096	.025
R	57	.197			R	91	-.033		
15 L	76	.132	.289	.092	46 L	100	-.196	.689	.195
R	64	-.157			R	40	.492		
16 L	73	-.190	.398	.123	50 L	60	-.369	.646	.206
R	67	.207			R	80	.276		
17 L	94	.127	.387	.111	53 L	35	.240	.320	.071
R	46	-.260			R	105	-.080		
18 L	51	-.212	.334	.092	54 L	46	.432	.644	.124
R	89	.121			R	94	-.211		
19 L	110	.115	.539	.111	55 L	94	.116	.354	.107
R	30	-.424			R	46	-.238		
21 L	59	.234	.405	.120	57 L	39	-.160	.221	.060
R	81	-.170			R	101	.061		
23 L	28	.108	.135	.027	58 L	98	.040	.133	.033
R	112	-.027			R	42	-.093		
26 L	100	-.101	.356	.099	70 L	49	.041	.064	.020
R	40	.254			R	91	-.022		
30 L	118	-.002	.015	.003	73 L	87	.100	.265	.070
R	22	.013			R	53	-.165		
31 L	61	.081	.145	.039	74 L	47	.078	.118	.029
R	79	-.063			R	93	-.039		
36 L	54	-.088	.144	.042					
R	86	.055							

大学生の運転における攻撃性について

で、表 11 のカテゴリー値がマイナスの質問文への回答者が事故・違反群に入ると考えてよい。偏相関係数の高い、すなわち両群の弁別に大きな寄与を持つ上位 10 項目をあげると、「13 (L). 交通違反の刑罰は厳しすぎる」「43 (L). 歩行者は厄介者ではない」「50. 時々車がスリップするのではないかと心配である」「46. 運転中自分の気分をコントロールすることが難しい」「9. 他のドライバーにクラクションを鳴らされてもカッとしない」「1. 運転中絶えず燃料計を見ている」「54 (L). カッとさせたドライバーを追いかけたことがある」「16. 渋滞になるといつも我慢できない」「21 (L). 車線変更をする時不安を感じたことはない」「17 (L). 不機嫌な時運転は荒くなる」である。項目 1, 9 (L), 17 (L), 50, 54 の 5 項目は第 I 因子に相当し、項目 9 (L) を除いて、『攻撃的運転』をとらえるもので、『攻撃的運転』が事故・違反の有無の弁別に、やはり一番大きくかかわっていると見える。第 II 因子に対応するのは項目 46 で、やはり『不安のない自信のある運転』でないことが示されている。第 III 因子に対応するのは項目 16 で、これも『良識のある運転』でないことが指摘できる。第 IV 因子に対応するのは項目 13 (L), 43 (L) の 2 項目であるが、『ルール重視の運転』については相矛盾することになり今後の検討が必要である。

10. 結 論

大学生を対象に Parry の質問項目を用いて、運転の攻撃性と不安を分析した。その結果、以下の事が明らかになった。

1. 回答率からみると、男性は攻撃性が高く、女性は不安が高かった。
2. 事故・違反の有無別回答率から、事故・違反経験者は高い攻撃性を示した。
3. Parry の質問項目は、主成分分析の結果から 4 因子が推定され、それぞれ『攻撃的運転』『不安のない自信のある運転』『良識のある運転』『ルール重視の運転』の因子と名づけられた。
4. 因子別の得点比較から、『攻撃的運転』『不安のない自信のある運転』は男性に、『ルール重視の運転』は女性に認められた。
5. さらに、事故・違反経験者は『攻撃的運転』が多く、『良識のある運転』をしていない。
6. 数量化理論第 II 類による分析からも、事故・違反経験者には『攻撃的運転』と、『不安のない自信のある運転』のなさ、『良識のある運転』のなさがある程度示された。

終わりに、データの整理に本学加藤徹助教授の協力を得たことをここに記して、深く感謝の意を表します。

引用文献

- Allport, G. W. 1935 Attitudes. In (Murchison, C., ed.) *A handbook of social psychology*, Clark Univ. Press, 798-844.
- Allport, G. W. 1961 *Pattern and Growth in Personality*. Beacon Press. 星野命・原一雄 (訳) 1972 人格と社会との出会い 誠信書房
- Arbous, A. G., & Kerrich, J. E. 1953 The phenomenon of accident proneness. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 417-427.
- Babarik, P. 1968 Automobile accidents and driver reaction. *J. Appl. Psychol.*, 52, 49-54.
- Case, H. W., & Stewart, R. G. 1956 Driving Attitudes. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 477-483.
- Cattell, R. B. 1965 *The scientific analysis of personality*. Penguin Books. 斎藤耕二・安塚俊行・米田弘枝 (訳) 1975 パーソナリティの心理学 - パーソナリティの理論と科学的研究 - 金子書房
- Conger, J. J., Gaskill, H. S., Glad, D. D., Hassel, L., Rainey, R. V., & Sawrey, W. L. 1959 Psychological and psychophysiological factors in motor vehicle accidents. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 327-335.
- Drake, C. A. 1940 Accident Proneness: A hypothesis. *Character and Personality*, 8, 335-341.
- Ehrlich, H. J. 1969 Attitudes, behavior and the intervening variables. *American Sociologist*, 4, 29-34.
- Farmer, E., & Chamber, E. G. 1939 A study of accident proneness among motor drivers. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 410-417.
- 藤本忠明 1972 NF式安全運転適性テストの標準化(3) - パーソナリティテストの妥当性について - 交通科学, 3-1, 13-20.
- 藤本忠明 1975 運転者教育用映画の教育効果についての一研究 交通科学, 5, 27-32.
- 藤本忠明 1976 運転態度 大阪交通科学研究会(編) 安全運転の科学12章, 企業開発センター, 213-225.
- 藤本忠明 1979 運転態度とその変容について 交通科学, 8, 41-46.
- 藤本忠明 1980 a 運転者交通安全教育用映画の教育効果に関する研究 IATSS研修・助成報告書, 2 (昭和55年度), 68-72.
- 藤本忠明 1980 b 運転者交通安全教育用映画の効果的訴求点に関する研究 IATSS研修・助成報告書, 2 (昭和55年度), 73-80.
- 藤本忠明 1981 安全運転管理者講習の効果測定 - シートベルト着用推進を中心として - (2) 会場内における講習の前後比較 交通科学研究資料, 22, 25-27.
- 藤本忠明 1982 効果的な安全運転管理のために 人と車, 18-1, 20-23.
- 藤本忠明 1986 安全運転の心を育てるには 人と車, 22-4, 12-15.
- 藤本忠明 1989 企業の交通安全教育 - 成果をあげるため心得ておきたいこと - 人と車, 25-8, 5-9.
- 藤本忠明・木崎久和 1983 二輪運転者の安全運転自己診断の研究 京都府警察科学捜査研究所
- 藤本忠明・長山泰久・貴志栄子 1976 NF式安全運転適性テストの標準化(5) - 林式数量化II類の適用を中心に - 交通科学, 6, 9-14.
- 藤本忠明・長山泰久・森田敬信・蓮花一己 1979 交通行動に関する研究(3) - シートベルト着用へ

大学生の運転における攻撃性について

- の行動変容について — 日本心理学会第 43 回大会発表論文集, 760.
- 林知己夫・村山孝喜 1964 市場調査の計画と実際 日刊工業新聞社
- Greenwood, M., & Woods, H. M. 1919 The incidence of industrial accidents upon individuals with special reference to multiple accidents. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 389-397.
- 兼沢啓子 1990 運転場面における攻撃性について 追手門学院大学平成元年度卒業論文 (未公刊)
- Katsura, K., & Sakamoto, Y. 1980 CATDAP, A categorical data analysis program package. *Computer Science Monographs*, 14. A publication of The Institute of Statistical Mathematics.
- Klebensberg, K. 1982 *Verkehrspsychologie*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg 蓮花一己 (訳)・長山泰久 (監訳) 1990 交通心理学 企業開発センター交通問題研究室
- La Piere, R. T. 1934 Attitudes versus actions. *Social Forces*, 13, 230-237.
- 丸山欣哉 1980 人の事故親和特性 自動車技術, 34, 199-205.
- 三隅二不二 1974 集団決定による事故防止のすすめ方 事故事例研究, 1-7, 4-14.
- 三浦利章 1981 安全運転管理者講習の効果測定 — シートベルトの着用を中心として — (3) 事業所追跡調査 交通科学研究資料, 22, 28-31.
- 森田敬信・藤本忠明・長山泰久・蓮花一己 1979 交通行動に関する研究 (2) — シートベルト着用についての態度変容について — 日本心理学会第 43 回大会発表論文集, 759.
- 長塚康則 1982 事故を起こしやすいドライバーはいるか 日本交通心理学会 (編) 安全運転の人間科学 1. 事故はなぜ起こるか, 企業開発センター, 34-53.
- 長山泰久 1968 交通心理学の問題点 遠藤汪吉・蓮尾千萬人 (編) 現代心理学, ミネルヴァ書房, 219-252.
- 長山泰久 1976 安全運転の知識 — 事故と運転とパーソナリティ — 昭和 51 年度安全運転管理者講習テキスト, 大阪府交通安全協会, 27-37.
- 長山泰久 1979 ドライバーの心理学 企業開発センター
- 長山泰久 1981 安全運転管理者講習の効果測定 — シートベルト着用推進を中心として — (1) 研究の意義と枠組 交通科学研究資料, 22, 23-24.
- 長山泰久 1988 運転者教育 交通科学, 17-2, 3-4.
- 長山泰久・藤本忠明 1971 NF 式安全運転適性テスト手引 企業開発センター
- 長山泰久・藤本忠明 1982 運転免許更新時講習の評価に関する調査研究 国際交通安全学会昭和 56 年度調査報告書
- 長山泰久・藤本忠明・山下栄子 1973 NF 式安全運転適性テスト B 式解説書 企業開発センター
- 長山泰久・藤本忠明・森田敬信・蓮花一己 1979 交通行動に関する研究 (1) — シートベルト着用に関する研究の意義と方法 — 日本心理学会第 43 回大会発表論文集, 758.
- 長山泰久・太城藤吉 1963 交通事故の精神衛生的調査研究 (IV) 日本心理学会第 27 回大会発表論文集, 631.
- Newbold, E. M. 1926 A contribution to the study of the human factor in the causation of accidents. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 397-410.
- 小野章夫 1960 知能および性格についての事故多発運転者群と事故寡少運転者群との比較研究 科学警察研究所報告 (交通編), 1, 111-127.
- 大塚博保 1969 自動車運転作業における事故の繰返しについて 科学警察研究所報告 (交通編), 10, 33-40.

藤 本 忠 明

- 大塚博保 1971 自動車運転者の事故多発傾向と知的能力との関係 科学警察研究所報告 (交通編), 12, 30-32.
- Parry, M. H. 1968 *Aggression on the road*. Tavistock Publications.
- 坂元慶行 1981 a カテゴリカルデータにおける変数選択 — プログラム CATDAP を中心に — 統計数理研究所彙報, 28-1, 135-155.
- 坂元慶行 1981 b カテゴリカルデータの解析 数理科学, 213-3月, 24-29.
- Tillmann, W. A., & Hobbs, G. E. 1949 The accident-prone automobile driver — A study of the psychiatric and social background. *Amer. J. Psychiat.*, 1949, 106, 321-331.
- 鶴田正一 1968 事故の心理 中公新書
- 山城 章 1984 管理者からみた事故傾向運転者と優良運転者のプロフィール 月刊自動車管理, 11-4, 5-13.