

# 運転における攻撃性・不安尺度の構成

藤 本 忠 明

## Scales Construction of Aggression and Anxiety on the Road

Tadaaki FUJIMOTO

前の車が少しでもモタモタすると、後続車はブズとホーンを鳴らしたり、ライトをチカチカ点滅させたり、車間距離をつめて追い上げたり、手で早くいけと合図したり、窓を開けてモタモタするなと怒鳴ったり、そのあげく無理な車線変更で隣の車線に割り込む。割り込まれた方はまた無茶な割り込みにカッとして、ホーンを鳴らしたり追い上げたりする。抜きつ抜かれつで追いかけあうドライバーや路肩に停車して口論している運転者の姿を目にすることも少なくない。横断しようとする歩行者がいるにもかかわらず、どんどん通過する車。横断歩道であるのに、渡りだそうものなら、ホーンを鳴らされたり、渡るタイミングが悪いといって怒鳴られたりする。中には早く渡れという意味であろうか突っ込んで来る車に小走りさせられることもある。歩行者には横断歩道の横断すら命がけである。運転でカッとさせた相手を車から引きずり降ろし、暴行を加えて大怪我をさせたり、鳴らされたクラクションに腹を立て、相手の命までも奪ってしまういわゆるクラクション殺人事件すら起こっているのである。

交通場面は正に「攻撃」のるつぽである。Whitlock, F. A. によればイギリスにおける全交通事故の 85% は攻撃性の結果であり、Moser, L. によれば西ドイツの交通加害者の特徴は高レベルの攻撃性であるという (Hauber, 1980)。

Hauber は車が単なる移動の手段としての機能を越えた役割、すなわち個人的感情を表現することのできる個室とみられるようになり、このような情緒のなかでは攻撃性が目立つことを指摘している。また、蓮花 (1989) は運転場面で攻撃性が発現しやすい条件として、① 対人接触の短さや浅さという要因、② おたがいに見知らぬ者どうしで交通参加者相互に「匿名性が

高い」という要因、③交通社会での規範が未発達であり、かつ他の行動分野の規範が適用困難であるという要因、を挙げている。

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、運転者への精力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。

我国においても例外ではなく、運転にみられる攻撃性が交通事故の直接的、間接的原因になっていることが考えられる。藤本 (1990) は、我国で近年増加傾向にある大学生の事故を含む若年運転者の交通事故の背景要因に、運転における攻撃性が強く関連していると考え、Parry の質問項目を用いて、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した。その結果は次の通りであった。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。③Parry 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。これらの結果は、Parry の指摘する通り、運転における攻撃性や不安（我国では不安の低さ）が事故・違反と強く結びついていることを示している。

運転における攻撃性や不安が、交通事故や違反と強く関連するのであれば、運転者の事故や違反の予測、さらには運転者教育の必要性を判断する適切な指標となりうるであろう。そのためには、指標が安定したものでなければならないし、いわゆる心理学的検査・テストが備えていなければならない信頼性や妥当性（小宮山, 1964; 岩脇, 1975; 大村・花沢・佐藤, 1985）の分析が十分に行われていなければならない。そこで本研究では、運転における攻撃性と不安の尺度構成を図ることとした。

なお、ここでは「攻撃性とは、人が他者に向ける身体的、言語的攻撃で、実行されたものだけでなく計画されたものをも含む」（CRM Books, 1974）という一般的定義を採用する。攻撃性は Buss & Durkee (1957) によれば7側面に分類される。①暴力 (Assault) : 他者に対する身体的暴力で、他者との喧嘩は含むが事物の破壊は含まない。②間接的攻撃 (Indirect Hostility) : 遠回しの攻撃と方向のない攻撃で、前者は悪意のあるゴシップ、いたずらなどで、後者はかんしゃくをおこしたり、ボタンと音を立ててドアを閉めるなど。③いらだち (Irritability) : 些細な刺激で否定的な感情を爆発させる準備状態で、怒りっぽい、不機嫌にな

りやすい、すぐ憤慨する、すぐ粗野になるなど。④ 反抗 (Negativism) : 通常は権威に向けられる反抗的行動で、消極的な不服従から規則や慣習を破るなどの協調の拒否。⑤ 恨み (Resentment) : 他者に対する嫉妬や憎しみで、実際に不当な扱いをされたとか不当な扱いをされているとの思いが関連。⑥ 疑惑 (Suspicion) : 他者に対する敵意の投射で、他者に対する不信や警戒から他者が自分の権威を傷つけたり危害を加えようと計画しているという信念まで。⑦ 言語的攻撃 (Verbal Hostility) : 話し方や内容で否定的感情を表現する。話し方は言い争う、怒鳴る、金切り声をだすなどで、内容は脅し、悪態、酷評など。

これらの中で、恨みと疑惑は攻撃の情緒的、態度的側面で、これら以外は攻撃の行動的側面を表している (秦一士, 1990) が、運転場面における攻撃性は行動的側面がより強いと考えられる。

## 方 法

### 質問項目の作成

質問項目は、藤本の先行研究をもとに 44 項目を選んだ。攻撃的運転と命名した第 I 因子から因子負荷量の高い順に 20 項目、不安のない自信のある運転と命名した第 II 因子から同様に 14 項目をそれぞれ選んだ。先行研究では、Parry に準じて、二者択一の回答方式を用いたため、主成分分析には回答がいずれかに 80% 以上偏った 14 項目を省いたが、今回は 90% 以上の偏りのみられた 4 項目と教育上好ましくない「他のドライバーを殺したい衝動にかられたことがある」を除いた 10 項目をさらに加えた。回答方式には、「5. 全くその通り」から「1. 決してそんなことはない」までの 5 段階評定を用いた。

構成した尺度の妥当性を見当づけのための調査対象者のプロフィール項目 (性, 年令, 学年, 免許の種類と経験年数, 運転車種, 運転頻度, 事故と違反の有無など) と一般運転態度・行動をとらえる項目 (7 項目, 5 段階評定) を加えた「運転に関する意識調査」票を作成した。

### 調査の実施と調査対象者

O 大学では、3 回生以上の学生に自動車通学を許可制で認めている。新学期に希望者は学生課に許可願いを提出し、安全講習を受講しなければならない。学生課の協力を得て、学内での安全講習の機会 (1991 年 4 月 25 日) に調査票を配布し、後日回収する方式をとった。有効調査対象者数は、男性 194 名、女性 46 名、計 240 名であった。

## 結果と考察

### 調査対象者のプロフィール

表1に調査対象者のプロフィールを示す。二輪のみを運転する者は男女とも少なく、男性では四輪のみを運転する者と四輪と二輪の両方を運転する者が半々であるのに対し、女性では四輪のみを運転する者が多かった。週2・3日以上運転する者は、男性が9割、女性が6割で、男性の運転頻度が高かった。自己申告による事故や違反の経験は、いずれも男性に多かった。

表1 調査対象者のプロフィール

| 性    | 人数(%)      |           |            |           |          |
|------|------------|-----------|------------|-----------|----------|
|      | 男性         | 女性        | 合計         |           |          |
|      | 194 (80.8) | 46 (19.2) | 240        |           |          |
| 運転車種 | 二輪車        | 二輪と四輪車    | 四輪車        |           |          |
| 男性   | 4 (2.1)    | 94 (48.5) | 96 (49.5)  |           |          |
| 女性   | 2 (4.3)    | 11 (23.9) | 33 (71.7)  |           |          |
| 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  |
| 男性   | 49 (25.3)  | 80 (41.2) | 44 (22.7)  | 16 (8.2)  | 5 (2.6)  |
| 女性   | 6 (13.0)   | 11 (23.9) | 11 (23.9)  | 12 (26.1) | 6 (13.0) |
| 事故経験 | あ り        |           | な し        |           |          |
| 男性   | 65 (33.5)  |           | 129 (66.5) |           |          |
| 女性   | 8 (17.4)   |           | 38 (82.6)  |           |          |
| 違反経験 | あ り        |           | な し        |           |          |
| 男性   | 88 (45.4)  |           | 106 (54.6) |           |          |
| 女性   | 4 (8.7)    |           | 42 (92.3)  |           |          |

### 一般運転態度・行動

尺度の妥当性の分析に利用するために、一般運転態度・行動に関する7項目を設けたが、これらの項目への回答状況（5段階評定を2件法で処理した）は表2に示す通りである。「事故は偶然のできごとであり、さげがたい」と考えている者が6割、「運転が楽しくって仕方がない」者が5割、「ルールはルール、どんな小さなことでも守らなければならない」「車間距離は短いほう」「運転に生きがいを感じる」とする者が4割、「シートベルトは必ずしめる」「どちらかといえば飛ばし屋である」者が4割弱みられた。性差がみられたのはシートベルトの着用率で、「必ずしめる」女性が約6割に対して、男性は3割と低かった。

表2 一般運転態度・行動

人数 (%)

|                  | 全体<br>(n=240) | 男性<br>(n=194) | 女性<br>(n=46) | $\chi^2$ 値 |
|------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 運転が楽しくって仕方がない    | 120 (50.0)    | 102 (52.6)    | 18 (39.1)    | 2.689      |
| 車間距離は短いほうである     | 97 (40.4)     | 83 (42.8)     | 14 (30.4)    | 2.354      |
| どちらかといえば飛ばし屋である  | 90 (37.5)     | 78 (40.2)     | 12 (26.1)    | 3.162      |
| シートベルトは必ずしめる     | 91 (37.9)     | 64 (33.0)     | 27 (58.7)    | 10.437**   |
| 運転に生きがいを感じる      | 97 (40.4)     | 80 (41.2)     | 17 (37.0)    | .282       |
| 事故は偶然のできごと、さげがたい | 140 (58.3)    | 115 (59.3)    | 25 (54.3)    | .371       |
| どんな小さなルールでも守る    | 99 (41.2)     | 79 (40.7)     | 20 (43.5)    | .116       |

\*\*  $P < .01$

### 主成分分析

先行研究をもとに精選した 44 項目について主成分分析を行った。図 1 は固有値の推移を示したものであるが、この推移と因子の分散から 3 因子が適当と判断し、3 因子について、Varimax 回転後、Promax 法による斜交回転を繰り返した。なお、3 因子の分散は 35.45% であった。

表 3 に因子負荷量を示す。第 I 因子は、「36. 運転中、危険が好きで、危険な運転をすることが時々ある」「34. 他のドライバーと喧嘩になりそうになることがある」「25. 攻撃的なドライ

バーである」「5. 他のドライバーと喧嘩することが時々ある」「24. カッとして他の車を攻撃することがある」「12. 他のドライバーと言い争いをすることが時々ある」「35. カッとしたドライバーを追いかけることがある」などの項目が高い負荷量を示しているの、先行研究同様、『運転における攻撃性』の因子と命名した。

第 II 因子は、「14. 車線変更をする時、いつも不安を感じる」「28. 天気が悪い日の運転は自信がない」「39. ブレーキを失敗するのではないかと心配である」「2. ロータリー（環状交差点）に近づくとき少し不安を感じる」「26. 夜の運転は怖い」「3. 運転中、道に迷うのではないかと心配になる」「27. 運転中、大きな車に不安を感じる」などの項目が高い負荷量を示したので、ここでも『運転における不安』の因子と名づけた。なお、「1. 運転中、めったに燃料計を見ない」は、先行研究では攻撃性をとらえる項目と考えたほうがよいとしたが、本分析

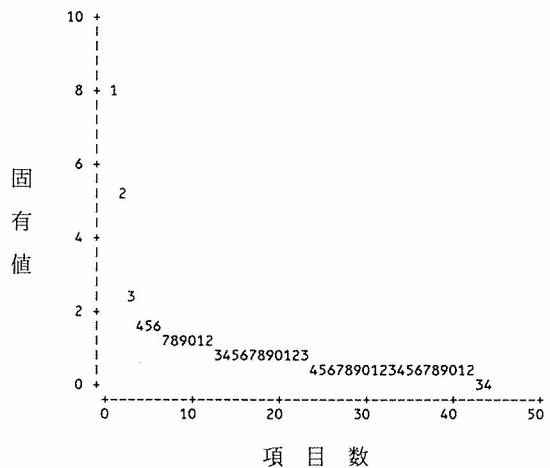


図1 固有値の推移

運転における攻撃性・不安尺度の構成

表3 主成分分析による因子負荷 (Varimax 回転 → Promax 回転)

| 項目番号 |                             | I     | II    | III   |
|------|-----------------------------|-------|-------|-------|
| 36   | 運転中危険が好きで危険な運転をすることが時々ある    | .654  | .076  | -.114 |
| 34   | 他のドライバーと喧嘩になりそうになることがある     | .641  | .035  | -.003 |
| 25   | 攻撃的なドライバーである                | .631  | -.026 | .047  |
| 5    | 他のドライバーと喧嘩することが時々ある         | .609  | -.065 | -.111 |
| 24   | カッとして他の車を攻撃することがある          | .588  | -.134 | .109  |
| 12   | 他のドライバーと言い争いをすることが時々ある      | .535  | -.001 | .061  |
| 35   | カッとさせたドライバーを追いかけることがある      | .528  | -.082 | .254  |
| 18   | クラクションをよく鳴らす                | .523  | -.052 | .022  |
| 20   | 腹を立てている時には無茶な方向指示をすることがある   | .512  | .124  | -.148 |
| 15   | 他の車に幅寄せをすることが時々ある           | .487  | .042  | -.086 |
| 9    | 割り込みや急な追い越しをすることが時々ある       | .448  | -.079 | .236  |
| 44   | カッとして他の車にライトをチカチカ点滅させることがある | .391  | -.237 | .180  |
| 13   | 車窓にステッカーなどを貼っているのを見るとイライラする | .380  | .367  | -.035 |
| 42   | 人を乗せていると運転に自信を感じる           | .358  | .068  | -.048 |
| 8    | 攻撃的な運転が良い運転である              | .328  | -.228 | -.010 |
| 16   | レーサーであつたらと思うことがある           | .273  | -.006 | .236  |
| 14   | 車線変更をする時いつも不安を感じる           | .005  | .736  | -.035 |
| 28   | 天気が悪い日の運転は自信がない             | -.084 | .663  | .031  |
| 39   | ブレーキを失敗するのではないかと心配である       | .142  | .656  | -.137 |
| 2    | ロータリー（環状交差点）に近づくとき少し不安を感じる  | -.029 | .644  | -.098 |
| 26   | 夜の運転は怖い                     | -.200 | .630  | .119  |
| 3    | 運転中道に迷うのではないかと心配になる         | .056  | .589  | -.109 |
| 27   | 運転中大きな車に不安を感じる              | -.031 | .584  | .162  |
| 33   | 必要以上にブレーキを踏む                | .123  | .571  | -.097 |
| 43   | 運転中とても緊張している                | -.005 | .558  | -.042 |
| 7    | 運転中話しかけられると気が散る             | -.117 | .466  | .314  |
| 31   | 車のコントロールを失いそうだと思うことが時々ある    | .350  | .421  | .057  |
| 29   | 運転中気分をコントロールすることが難しい        | .088  | .416  | .194  |
| 38   | 突然追い越されたらハッとする              | -.049 | .390  | .243  |
| 32   | 車がスリップするのではないかと心配することが時々ある  | .217  | .337  | .186  |
| 37   | しばしば事故にあった自分自身を考える          | -.183 | .321  | .293  |
| 1    | 運転中めったに燃料計を見ない              | -.035 | .315  | -.180 |
| 23   | 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   | -.038 | -.089 | .658  |
| 21   | 女性ドライバーにはイライラさせられる          | .031  | -.122 | .644  |
| 41   | 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 | -.107 | -.128 | .532  |
| 4    | 他のドライバーが何か馬鹿なことをすると腹が立つ     | -.174 | .111  | .528  |
| 22   | 一人の時はいつもよりスピードを出して運転する      | .168  | -.057 | .483  |
| 19   | 追い越されるのは好きでない               | .122  | .089  | .432  |
| 6    | 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  | .093  | .134  | .430  |
| 10   | 不機嫌な時運転が荒くなる                | .211  | -.045 | .418  |
| 11   | 近づく信号が赤に変わるとイライラする          | .227  | .251  | .389  |
| 30   | 他のドライバーが方向指示器を出さずに曲がるとカッとする | .141  | .104  | .355  |
| 40   | バトカーが近くやすぐ後ろにいるとき少し気になる     | -.093 | .029  | .353  |
| 17   | スピードを出して運転するのが好きである         | .333  | .039  | .341  |

では、負荷量は最も小さいものの、この第Ⅱ因子に属している。

これら2因子は、それぞれが含む項目の持つ意味内容はすべて一義的で、きわめて高いまとまりを示している。

第Ⅲ因子は、「23. 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」「21. 女性ドライバーにはイライラさせられる」「41. 女性ドライバーは男性ドライバーほど良いドライバー

ではない」「4. 他のドライバーが何か馬鹿なことをすると、腹が立つ」など、他のドライバー、特に女性ドライバーに対するネガティブな態度を示す項目が高い負荷量を示したので、『女性ドライバーを厄介者とする態度』の因子と呼ぶことができる。しかし、「22. 一人の時はいつもよりスピードを出して運転する」「19. 追い越されるのは好きではない」「17. スピードを出して運転するのが好きである」などの『スピード志向の態度』や「10. 不機嫌な時、運転が荒くなる」「11. 近づく信号が赤に変わるとイライラする」などの『イライラ性』なども混在しており、かなり多義的な因子である。

なお、主成分分析は斜交回転によったので、因子間相関をみると、第Ⅰ因子と第Ⅱ因子の間は $-.005$ で、両因子は直交（独立）と考えてよい。第Ⅱ因子と第Ⅲ因子の間も $.022$ と低く両因子もほぼ直交（独立）いえる。第Ⅰ因子と第Ⅲ因子の間は $.426$ で有意な相関関係にある。このことは『運転における攻撃性』は『女性ドライバーを厄介者とする態度』や『スピード志向性』『イライラ性』と根を共通にする部分があることを示している。

#### 全体と性別項目平均値

表4は、因子ごとに全体と性別の各項目の平均と標準偏差および男女間のt検定の結果を示したものである。なお、分散に有意な差異が認められるものはWelchの法によった。第Ⅰ因子に含まれる項目をみると、男性は、「9. 割り込みや、急な追い越しをすることが時々ある」「42. 人を乗せていると運転に自信を感じる」「35. カットさせたドライバーを追いかけることがある」「16. レーサーであったら、と思うことがある」「18. クラクションをよく鳴らす」などの項目で得点が高い。女性は、「42. 人を乗せていると運転に自信を感じる」「9. 割り込みや、急な追い越しをすることが時々ある」で得点が高い。項目ごとに男女の反応を比較すると、第Ⅰ因子、すなわち『運転における攻撃性』では、男女間に16項目中13項目で有意な差異がみられ、いずれも男性の得点が高い。したがって、男性は運転における攻撃性が高いと言える。

第Ⅱ因子に含まれる項目をみると、男性は、「37. しばしば事故にあった自分自身を考える」「38. 突然追い越されたらハッとする」「27. 運転中、大きな車に不安を感じる」「3. 運転中、道に迷うのではないかと心配になる」「26. 夜の運転はこわい」などの項目の得点が高い。女性は、「26. 夜の運転はこわい」「27. 運転中、大きな車に不安を感じる」「38. 突然追い越されたらハッとする」「3. 運転中、道に迷うのではないかと心配になる」「28. 天気が悪い日の運転は自信がない」「2. ロータリー（環状交差点）に近づくとき少し不安を感じる」などの項目の得点が高い。男女の反応を比較すると、16項目中11項目で有意な差異が認められ、いずれの項目においても女性の得点が高い。すなわち、女性に『運転における不安』が高いと言える。

第Ⅲ因子に含まれる項目をみると、男性は、「40. パトカーが近くやすぐ後ろにいと少し気になる」「30. 他のドライバーが突然方向指示器を出さずに曲がると、カットする」「4. 他

運転における攻撃性・不安尺度の構成

表4 全体と男女別項目平均値

| 項目<br>番号 | 全体 (n=240) |      | 男性 (n=194) |      | 女性 (n=46) |      | t 値                   |
|----------|------------|------|------------|------|-----------|------|-----------------------|
|          | M          | S D  | M          | S D  | M         | S D  |                       |
| 36       | 1.63       | .89  | 1.72       | .95  | 1.26      | .44  | <sup>w</sup> 4.854*** |
| 34       | 1.78       | .85  | 1.78       | .88  | 1.35      | .57  | <sup>w</sup> 5.000*** |
| 25       | 2.03       | 1.01 | 2.13       | 1.01 | 1.61      | .93  | 3.173**               |
| 5        | 1.83       | .86  | 1.90       | .86  | 1.54      | .81  | 2.569*                |
| 24       | 1.91       | .93  | 2.04       | .95  | 1.37      | .57  | <sup>w</sup> 6.142*** |
| 12       | 1.57       | .70  | 1.64       | .70  | 1.26      | .61  | 3.375***              |
| 35       | 2.12       | 1.13 | 2.28       | 1.15 | 1.46      | .78  | <sup>w</sup> 5.745*** |
| 18       | 2.09       | .92  | 2.15       | .91  | 1.85      | .92  | 1.997*                |
| 20       | 1.63       | .73  | 1.70       | .77  | 1.37      | .49  | <sup>w</sup> 3.559*** |
| 15       | 1.80       | .84  | 1.84       | .84  | 1.63      | .85  | 1.514                 |
| 9        | 2.52       | 1.01 | 2.63       | 1.00 | 2.02      | .95  | 3.739***              |
| 44       | 2.03       | 1.06 | 2.12       | 1.10 | 1.65      | .80  | <sup>w</sup> 3.283**  |
| 13       | 1.67       | .77  | 1.68       | .76  | 1.65      | .82  | .236                  |
| 42       | 2.37       | .78  | 2.40       | .78  | 2.22      | .73  | 1.418                 |
| 8        | 1.82       | .92  | 1.92       | .96  | 1.41      | .58  | <sup>w</sup> 4.607*** |
| 16       | 2.13       | 1.18 | 2.22       | 1.17 | 1.76      | 1.20 | 1.910°                |
| <hr/>    |            |      |            |      |           |      |                       |
| 14       | 2.15       | .97  | 2.03       | .89  | 2.65      | 1.12 | <sup>w</sup> 3.467*** |
| 28       | 2.47       | .99  | 2.32       | .91  | 3.13      | 1.02 | 5.277***              |
| 39       | 2.05       | .93  | 1.95       | .88  | 2.46      | 1.01 | 3.416***              |
| 2        | 2.62       | 1.12 | 2.50       | 1.07 | 3.13      | 1.17 | 3.510***              |
| 26       | 2.82       | 1.19 | 2.64       | 1.15 | 3.54      | 1.09 | 4.799***              |
| 3        | 2.75       | 1.09 | 2.65       | 1.06 | 3.15      | 1.15 | 2.816**               |
| 27       | 2.96       | 1.03 | 2.88       | 1.05 | 3.33      | .90  | 2.671**               |
| 33       | 2.15       | .81  | 2.03       | .73  | 2.63      | .97  | <sup>w</sup> 3.899*** |
| 43       | 2.70       | .97  | 2.61       | .95  | 3.11      | .99  | 3.170**               |
| 7        | 2.02       | .87  | 1.98       | .82  | 2.20      | 1.05 | <sup>w</sup> 1.315    |
| 31       | 2.11       | .84  | 2.08       | .87  | 2.24      | .74  | 1.124                 |
| 29       | 2.07       | .77  | 2.06       | .76  | 2.15      | .79  | .713                  |
| 38       | 3.04       | 1.11 | 2.98       | 1.10 | 3.30      | 1.09 | 1.769°                |
| 32       | 2.44       | 1.03 | 2.47       | 1.07 | 2.28      | .86  | 1.116                 |
| 37       | 3.13       | 1.03 | 3.15       | 1.05 | 3.04      | .97  | .645                  |
| 1        | 1.69       | .83  | 1.61       | .78  | 2.00      | .94  | 2.912**               |
| <hr/>    |            |      |            |      |           |      |                       |
| 23       | 2.69       | 1.10 | 2.76       | 1.12 | 2.37      | .93  | 2.180*                |
| 21       | 2.95       | 1.16 | 3.07       | 1.15 | 2.46      | 1.09 | 3.252**               |
| 41       | 2.96       | 1.04 | 3.05       | 1.03 | 2.59      | 1.02 | 2.717**               |
| 4        | 3.50       | 1.14 | 3.49       | 1.13 | 3.50      | 1.21 | .053                  |
| 22       | 2.80       | 1.11 | 2.93       | 1.09 | 2.26      | 1.02 | 3.777***              |
| 19       | 2.81       | 1.15 | 2.88       | 1.15 | 2.54      | 1.13 | 1.801°                |
| 6        | 2.82       | 1.06 | 2.86       | 1.09 | 2.63      | .88  | 1.326                 |
| 10       | 2.81       | 1.10 | 2.89       | 1.12 | 2.48      | .94  | 2.288*                |
| 11       | 2.32       | 1.02 | 2.37       | 1.05 | 2.15      | .89  | 1.308                 |
| 30       | 3.72       | .95  | 3.72       | .96  | 3.74      | .91  | .127                  |
| 40       | 3.75       | 1.03 | 3.78       | 1.04 | 3.61      | .98  | 1.003                 |
| 17       | 2.62       | 1.07 | 2.73       | 1.08 | 2.17      | .93  | 3.229**               |

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

° P<.10   \* P<.05   \*\* P<.01   \*\*\* P<.001

のドライバーが何か馬鹿なことをすると、腹が立つ」「21. 女性ドライバーにはイライラさせられる」「41. 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はない」「22. 一人の時はいつもよりスピードを出して運転する」などの項目の得点が高い。女性は、「30. 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」「40. パトカーが近くやすぐ後ろにいと少し気になる」「4. 他のドライバーが何か馬鹿なことをすると、腹が立つ」などの項目の得点が高い。男女間で有意な差異がみられたのは、まず「23. 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」「21. 女性ドライバーにはイライラさせられる」「41. 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はない」の項目で、男性に『女性ドライバーを厄介者とする態度』がみられる。また「22. 一人の時はいつもよりスピードを出して運転する」「17. スピードを出して運転するのが好きである」「19. 追い越されるのは好きではない」の項目にも性差がみられ、男性に『スピード志向の態度』が強い。さらに「10. 不機嫌な時、運転が荒くなる」の項目でも性差がみられ、男性に『イライラ性』が高い。

### 事故経験の有無別項目平均値

先に考察したように、第Ⅰ因子と第Ⅲ因子との間には比較的高い相互相関がみられること、また第Ⅲ因子がかなり多義的であること、さらに本研究が運転における攻撃性および不安尺度の構成を目的としていることから、以後の分析は第Ⅰ因子および第Ⅱ因子について行う。

表5は、事故経験の有無別に各項目の平均と標準偏差および事故経験の有無間のt検定の結果を示したものである。『運転における攻撃性』では、「5. 他のドライバーと喧嘩することが時々ある」「12. 他のドライバーと言い争いをすることが時々ある」「15. 他の車に幅寄せをすることが時々ある」の3項目で、両群間に有意な差異がみられ、3項目とも事故経験者に攻撃

表5 事故経験の有無別項目平均値

| 項目<br>番号 | 事故経験          |                  |      |      | t 値                  | 項目<br>番号 | 事故経験   |          |      |      | t 値                   |
|----------|---------------|------------------|------|------|----------------------|----------|--------|----------|------|------|-----------------------|
|          | 有 (n=73)<br>M | 無 (n=167)<br>S D | M    | S D  |                      |          | 有<br>M | 無<br>S D | M    | S D  |                       |
| 36       | 1.66          | .95              | 1.62 | .86  | .319                 | 14       | 1.85   | .81      | 2.28 | 1.00 | <sup>w</sup> 3.495*** |
| 34       | 1.86          | .75              | 1.74 | .89  | 1.002                | 28       | 2.36   | .83      | 2.53 | 1.01 | 1.258                 |
| 25       | 1.96          | 1.00             | 2.07 | 1.02 | .770                 | 39       | 1.97   | .88      | 2.08 | .94  | .846                  |
| 5        | 2.10          | .98              | 1.71 | .77  | <sup>w</sup> 2.999** | 2        | 2.43   | 1.03     | 2.71 | 1.14 | 1.794°                |
| 24       | 1.86          | .93              | 1.93 | .93  | .534                 | 26       | 2.66   | 1.18     | 2.89 | 1.18 | 1.383                 |
| 12       | 1.70          | .73              | 1.51 | .67  | 1.957°               | 3        | 2.66   | 1.08     | 2.79 | 1.09 | .848                  |
| 35       | 2.18          | 1.11             | 2.10 | 1.14 | .502                 | 27       | 2.84   | 1.03     | 3.02 | 1.02 | 1.248                 |
| 18       | 2.11          | .80              | 2.08 | .96  | .232                 | 33       | 1.97   | .70      | 2.22 | .84  | 2.217*                |
| 20       | 1.64          | .75              | 1.63 | .72  | .097                 | 43       | 2.49   | .86      | 2.83 | 1.06 | <sup>w</sup> 2.604*   |
| 15       | 1.97          | .99              | 1.73 | .75  | <sup>w</sup> 1.840°  | 7        | 1.86   | .85      | 2.09 | .87  | 1.889°                |
| 9        | 2.63          | 1.00             | 2.47 | 1.01 | 1.127                | 31       | 2.10   | .77      | 2.12 | .82  | .176                  |
| 44       | 2.12          | 1.07             | 1.99 | 1.05 | .873                 | 29       | 2.12   | .74      | 2.05 | .78  | .646                  |
| 13       | 1.63          | .75              | 1.69 | .77  | .557                 | 38       | 3.07   | 1.09     | 3.03 | 1.11 | .257                  |
| 42       | 2.32          | .81              | 2.39 | .76  | .640                 | 32       | 2.52   | 1.07     | 2.40 | 1.01 | .828                  |
| 8        | 1.92          | 1.02             | 1.78 | .86  | 1.089                | 37       | 3.29   | 1.05     | 3.06 | 1.01 | 1.596                 |
| 16       | 2.30          | 1.25             | 2.05 | 1.14 | 1.510                | 1        | 1.66   | .74      | 1.70 | .86  | .344                  |

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

° P<.10    \* P<.05    \*\* P<.01    \*\*\* P<.001

性が高い結果となっている。しかし、単項目の分析では両群間に16項目中3項目しか有意な差異がみられず、運転における攻撃性と事故経験の強い結びつきは示されていない。

『運転における不安』では、「14. 車線変更をする時、いつも不安を感じる」「2. ロータリー（環状交差点）に近づくと少し不安を感じる」「33. 必要以上にブレーキを踏む」「43. 運転中、とても緊張している」「7. 運転中、話しかけられると気が散る」の5項目で、両群間に有意差がみられ、いずれの項目も事故経験者の運転中の不安が低いことを示している。この場合も、16項目中5項目しか有意な差異がみられず、運転における不安と事故経験の間に強い結びつきは示されていない。ただ、Parryの研究では、運転における不安が高い者の方が事故を起こしやすいことが示されているが、大学生を対象にした本研究では、不安が高い者の方に事故経験者が少ないという全く逆の結果が示されている。

#### 違反経験の有無別項目平均値

表6に、違反経験の有無別の各項目の平均と標準偏差および両群間のt検定の結果を示す。『運転における攻撃性』では、「16. レーサーであつたら、と思うことがある」「44. カットして、他の車に向かってライトをチカチカ点滅させることがある」「5. 他のドライバーと喧嘩することが時々ある」「35. カットさせたドライバーを追いかけることがある」「9. 割り込みや、急な追い越しをすることが時々ある」などを含む、16項目中12項目で両群間に有意差がみられ、いずれの項目も違反経験者に運転における攻撃性が高いことを示している。これは単

表6 違反経験の有無別項目平均値

| 項目<br>番号 | 違反経験          |                  |      |      | t 値                   | 項目<br>番号 | 違反経験   |          |      |      | t 値                  |
|----------|---------------|------------------|------|------|-----------------------|----------|--------|----------|------|------|----------------------|
|          | 有 (n=92)<br>M | 無 (n=148)<br>S D | M    | S D  |                       |          | 有<br>M | 無<br>S D | M    | S D  |                      |
| 36       | 1.79          | .99              | 1.53 | .80  | <sup>w</sup> 2.114*   | 14       | 1.84   | .84      | 2.24 | .86  | 3.519***             |
| 34       | 1.90          | .82              | 1.70 | .86  | 1.775°                | 28       | 2.26   | .85      | 2.61 | 1.04 | <sup>w</sup> 2.829** |
| 25       | 2.21          | .99              | 1.93 | 1.01 | 2.095*                | 39       | 1.95   | .96      | 2.11 | .89  | 1.308                |
| 5        | 2.05          | .86              | 1.69 | .82  | 3.231**               | 2        | 2.33   | 1.02     | 2.80 | 1.13 | 3.236**              |
| 24       | 2.05          | .93              | 1.82 | .92  | 1.867°                | 26       | 2.53   | 1.18     | 2.99 | 1.15 | 2.970**              |
| 12       | 1.74          | .76              | 1.47 | .63  | <sup>w</sup> 2.838**  | 3        | 2.52   | .95      | 2.89 | 1.15 | 2.575*               |
| 35       | 2.41          | 1.09             | 1.94 | 1.12 | 3.180**               | 27       | 2.86   | 1.14     | 3.03 | 1.00 | 1.207                |
| 18       | 2.27          | .90              | 1.98 | .91  | 2.400*                | 33       | 2.02   | .78      | 2.22 | .82  | 1.863°               |
| 20       | 1.68          | .67              | 1.60 | .76  | .825                  | 43       | 2.59   | 1.00     | 2.91 | 1.21 | 2.116*               |
| 15       | 1.86          | .90              | 1.77 | .80  | .803                  | 7        | 1.92   | .86      | 2.08 | .87  | 1.385                |
| 9        | 2.77          | .92              | 2.36 | 1.03 | 3.108**               | 31       | 2.16   | .90      | 2.08 | .80  | .714                 |
| 44       | 2.32          | 1.03             | 1.85 | 1.03 | 3.422***              | 29       | 2.03   | .74      | 2.10 | .78  | .686                 |
| 13       | 1.64          | .77              | 1.70 | .77  | .584                  | 38       | 3.01   | 1.05     | 3.06 | 1.13 | .340                 |
| 42       | 2.46          | .80              | 2.31 | .75  | 1.462                 | 32       | 2.62   | 1.15     | 2.32 | .93  | <sup>w</sup> 2.099*  |
| 8        | 2.02          | 1.03             | 1.70 | .81  | <sup>w</sup> 2.520*   | 37       | 3.15   | 1.02     | 3.11 | 1.04 | .290                 |
| 16       | 2.50          | 1.31             | 1.90 | 1.03 | <sup>w</sup> 3.715*** | 1        | 1.52   | .73      | 1.79 | .86  | 2.492*               |

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

° P<.10   \* P<.05   \*\* P<.01   \*\*\* P<.001

項目ごとの分析であるが、違反が攻撃性と強く関連していると言える。

『運転における不安』では、「14. 車線変更をする時、いつも不安を感じる」「2. ロータリー（環状交差点）に近づくと少し不安を感じる」「26. 夜の運転はこわい」「28. 天気が悪い日の運転は自信がない」「3. 運転中、道に迷うのではないかと心配になる」など、16項目中9項目で両群間に有意差がみられ、項目32（車がスリップするのではないかと心配することが時々ある）以外は、いずれの場合も違反経験者は運転における不安が低いことを示しており、違反は運転における不安の低さと強く関連していると言える。

### 因子得点による分析

次に、両因子の因子得点を求め、属性および一般運転態度・行動との間にどのような関係がみられるかを分析し、尺度化の妥当性についての見通しを検討する。

表7は属性別に、表8は一般運転態度・行動別に因子得点の平均と標準偏差および群間のt検定の結果を示したものである。第Ⅰ因子の『運転における攻撃性』は、女性より男性に、四輪のみを運転する者より二輪も四輪も運転する者に、毎日あるいはほとんど毎日運転する者に、違反経験者に有意に得点が高く、運転における攻撃性が高い。事故経験の有無の間では、事故経験者に攻撃性の得点が高いものの、有意な差異はみられない。前述したように、攻撃性の高さはそれだけでは事故に直接結びつかないようである。第Ⅱ因子の『運転における不安』は、男性より女性に、四輪のみを運転する者に、せいぜい2～3日に1回程度しか運転しない者に、事故経験や違反経験のない者に有意に得点が高く、運転における不安が高い。男性で、二輪も四輪も、毎日運転し、事故や違反の経験のある者には不安が低い。

表7 属性別因子得点

|        | n   | 第Ⅰ因子  |      | t 値                   | 第Ⅱ因子  |      | t 値                 |
|--------|-----|-------|------|-----------------------|-------|------|---------------------|
|        |     | M     | S D  |                       | M     | S D  |                     |
| 男 性    | 194 | .146  | 1.01 | <sup>w</sup> 5.991*** | -.170 | .91  | 5.739***            |
| 女 性    | 46  | -.616 | .70  |                       | .717  | 1.05 |                     |
| 二・四輪運転 | 105 | .169  | .99  | 2.349*                | -.149 | .91  | <sup>w</sup> 1.900° |
| 四輪のみ運転 | 129 | -.138 | .99  |                       | .103  | 1.11 |                     |
| 運転頻度 大 | 146 | .153  | 1.05 | 2.983**               | -.245 | .85  | 4.666***            |
| 運転頻度 小 | 94  | -.238 | .88  |                       | .381  | 1.10 |                     |
| 事故経験 有 | 73  | .112  | .94  | 1.138                 | -.211 | .90  | 2.167*              |
| 事故経験 無 | 167 | -.049 | 1.03 |                       | .092  | 1.03 |                     |
| 違反経験 有 | 92  | .301  | .94  | 3.744***              | -.285 | .93  | 3.543***            |
| 違反経験 無 | 148 | -.187 | 1.00 |                       | .178  | 1.01 |                     |

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

° p < .10    \* p < .05    \*\* p < .01    \*\*\* p < .001

運転における攻撃性・不安尺度の構成

表 8 一般運転態度・行動別因子得点

| n                                   | 第Ⅰ因子          |             | t 値                  | 第Ⅱ因子          |              | t 値                 |
|-------------------------------------|---------------|-------------|----------------------|---------------|--------------|---------------------|
|                                     | M             | S D         |                      | M             | S D          |                     |
| 運転が楽しい Y 120<br>し い N 120           | .126<br>-.126 | 1.03<br>.97 | 2.099*               | -.195<br>.195 | .90<br>1.06  | 3.306**             |
| 車間距離は短い Y 97<br>は 短 い N 143         | .389<br>-.264 | 1.00<br>.92 | 5.186***             | -.165<br>.112 | .91<br>1.05  | 2.105*              |
| 飛ばし屋である Y 90<br>で ある N 150          | .534<br>-.320 | .94<br>.90  | 6.969***             | -.170<br>.102 | .86<br>1.07  | <sup>w</sup> 2.150* |
| シートベルト着用 Y 91<br>ル ト 着 用 N 149      | -.384<br>.234 | .92<br>.98  | 4.830***             | .138<br>-.085 | 1.07<br>.95  | 1.673 <sup>o</sup>  |
| 運転は生きがい Y 97<br>き が い N 143         | .231<br>-.156 | 1.12<br>.89 | <sup>w</sup> 2.834** | .020<br>-.014 | 1.01<br>1.00 | .256                |
| 事故は偶然さげがたい Y 140<br>さ げ が た い N 100 | .129<br>-.180 | 1.00<br>.98 | 2.369*               | .074<br>-.104 | 1.07<br>.90  | 1.350               |
| 小さなルールも守る Y 99<br>ル も 守 る N 141     | -.268<br>.188 | .98<br>.98  | 3.533***             | .025<br>-.017 | 1.08<br>.95  | .317                |

Y … 肯定的回答 N … 否定的回答

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

<sup>o</sup>  $p < .10$  \*  $p < .05$  \*\*  $p < .01$  \*\*\*  $p < .001$

一般運転態度・行動との関係を見ると、『運転における攻撃性』では、「運転が楽しくて仕方がない」者、「車間距離は短いほうである」者、「どちらかといえば飛ばし屋である」者、「シートベルトは必ずしめる」ことはない者、「運転に生きがいを感じる」者、「事故は偶然のできごとであり、さげがたい」と考えている者、「ルールはルール、どんな小さなことでも守らなければならない」とは考えていない者に、有意に得点が高く、運転における攻撃性が高い。『運転における不安』では、「運転が楽しくて仕方がない」者、「車間距離は短いほうである」者、「どちらかといえば飛ばし屋である」者、「シートベルトは必ずしめる」ことはない者に得点があり低く、運転における不安は低い。

『運転における攻撃性』では、攻撃性の高い者に安全度が低い結果が示された。ただ、攻撃性の高さは事故経験よりも違反経験と強く結びついていた。いずれの経験も自己申告でとらえざるをえなかったので、違反経験は反則金を支払ったことなどその経験が明確に意識されやすいが、事故経験では人身事故以外の物損事故や軽微な単独事故が事故経験として意識されにくく、実際には事故経験者である者が、事故経験のない群の中にまざり混んでいるためではないかと考えられる。さらに、違反者は「違反でつかまるのは運である」「事故さえ起こさねばよいではないか」「悪意のないものまで強く取り締まるのには反対」など違反行為を何らかの形で容認（長山，1979）しており、違反が日頃の運転行動や運転態度と強く結びついているからと考えられる。勿論、違反と事故の強い関係（Campbell，1959）は以前から指摘されているの

で、厳密な事故記録をもとにした分析が今後必要である。

『運転における不安』では、不安の高い方に安全度が高い結果が示された。すでに述べたように、Parry の結果とは逆になっている。男性で、二輪も四輪も、ほとんど毎日運転し、事故や違反の経験があり、運転が楽しく、車間距離が短く、飛ばし屋で、シートベルトを着用しない者に不安が低いことは、不安の低さが自信過剰につながり、安全度が低くなっていると考えられる。不安の高い者はそれだけ慎重になって、むしろ安全度が高くなっていると考えられる。

以上の分析結果から、『運転における攻撃性』『運転における不安』のそれぞれについての尺度構成は、運転態度や運転行動の予測、事故や違反の予測の面で十分な妥当性を持ちうると思われる。また、このような尺度構成は今後の研究の大きな足がかりになりうるであろうし、交通心理学における科学的研究の一つの基盤を提供するものであると考える。

### 尺度の構成と内的整合性

各尺度を代表する項目は、主成分分析の結果をもとに決定した。両尺度とも、今後の調査研究の利便性を考慮して、各 10 項目とし、因子負荷量の大きい順に決定した。ところが、『運転における攻撃性』では、因子負荷量の大きさ順位 2 位が「34. 他のドライバーと喧嘩になりそうになることが時々ある」、順位 4 位が「5. 他のドライバーと喧嘩することが時々ある」、順位 6 位が「12. 他のドライバーと言い争いをすることが時々ある」で、いずれも他のドライ

表 9 「攻撃性」と「不安」尺度

| 項目番号 | 攻 撃 性 尺 度                         |
|------|-----------------------------------|
| 36   | 運転中、危険が好きで、危険な運転をすることが時々ある。       |
| 25   | 攻撃的なドライバーである。                     |
| 5    | 他のドライバーと喧嘩することが時々ある。              |
| 24   | カッとして他の車を攻撃することがある。               |
| 35   | カッとさせたドライバーを追いかけることがある。           |
| 18   | クラクションをよく鳴らす。                     |
| 20   | 腹を立てている時には、無茶な方向指示をすることがある。       |
| 15   | 他の車に幅寄せをすることが時々ある。                |
| 9    | 割り込みや、急な追い越しをすることが時々ある。           |
| 44   | カッとして、他の車に向かってライトをチカチカ点滅させることがある。 |
|      | 不 安 尺 度                           |
| 14   | 車線変更をする時、いつも不安を感じる。               |
| 28   | 天気が悪い日の運転は自信がない。                  |
| 39   | ブレーキを失敗するのではないかと心配である。            |
| 2    | ロータリー（環状交差点）に近づくとき少し不安を感じる。       |
| 26   | 夜の運転はこわい。                         |
| 3    | 運転中、道に迷うのではないかと心配になる。             |
| 27   | 運転中、大きな車に不安を感じる。                  |
| 33   | 必要以上にブレーキを踏む。                     |
| 43   | 運転中、とても緊張している。                    |
| 7    | 運転中、話しかけられると気が散る。                 |

# 運転における攻撃性・不安尺度の構成

バーとの喧嘩や言い争いであるので、反応のかたよりの小さい項目5で代表させた。そのために順位11位と12位の項目を加えた。表9に両尺度の項目を示すが、回答方式は「5. 全くその通り」から「1. 決してそんなことはない」の5段階である。

表10は、尺度ごとに項目得点と当該項目の得点を除いた合計得点（尺度得点）との相関、およびCronbachの $\alpha$ 係数を示したものである。項目と尺度得点の相関は、攻撃性尺度で.412から.693、不安尺度で.409から.658と、かなり高い。 $\alpha$ 係数は、攻撃性尺度が.758、不安尺度が.748で、十分に高くはないが、ある程度の結果がえられている。

なお、両尺度得点間の相関は、男性で.012、女性で.105、全体で-.089と無相関であった。

## 尺度得点の分析

表11は属性別に、表12は一般運転態度・行動別に尺度得点の平均と標準偏差および群間のt検定の結果を示したものである。『攻撃性』は、因子得点による分析と同様に、女性より男性に、四輪のみを運転する者より二輪も四輪も運転する者に、毎日あるいはほとんど毎日運転

表10 項目得点と尺度得点の相関係数  
及びCronbachの $\alpha$ 係数

| 項目<br>番号 | 攻撃性尺度<br>r | $\alpha$ 係数 | 項目<br>番号 | 不安尺度<br>r | $\alpha$ 係数 |
|----------|------------|-------------|----------|-----------|-------------|
| 36       | .510       | .758        | 14       | .658      | .748        |
| 25       | .617       |             | 28       | .580      |             |
| 5        | .491       |             | 39       | .540      |             |
| 24       | .693       |             | 2        | .555      |             |
| 35       | .645       |             | 26       | .550      |             |
| 18       | .517       |             | 3        | .466      |             |
| 20       | .429       |             | 27       | .501      |             |
| 15       | .412       |             | 33       | .442      |             |
| 9        | .525       |             | 43       | .457      |             |
| 44       | .479       |             | 7        | .409      |             |

表11 属性別尺度得点<sup>1)</sup>

|        | n   | 攻撃性尺度 |      | t 値       | 不安尺度  |      | t 値       |
|--------|-----|-------|------|-----------|-------|------|-----------|
|        |     | M     | S D  |           | M     | S D  |           |
| 全 体    | 240 | 19.60 | 6.04 |           | 24.68 | 6.28 |           |
| 男 性    | 194 | 20.51 | 6.11 | *6.542*** | 23.58 | 5.71 | 5.863***  |
| 女 性    | 46  | 15.76 | 3.87 |           | 29.32 | 6.58 |           |
| 二・四輪運転 | 105 | 20.79 | 6.09 | 2.710**   | 23.76 | 5.85 | 1.900°    |
| 四輪のみ運転 | 129 | 18.65 | 5.88 |           | 25.32 | 6.52 |           |
| 運転頻度 大 | 146 | 20.71 | 6.23 | 3.652***  | 23.12 | 5.48 | *4.818*** |
| 運転頻度 小 | 94  | 17.86 | 5.31 |           | 27.11 | 6.67 |           |
| 事故経験 有 | 73  | 20.23 | 5.87 | 1.068     | 23.08 | 5.42 | 2.640**   |
| 事故経験 無 | 167 | 19.32 | 6.11 |           | 25.38 | 6.51 |           |
| 違反経験 有 | 92  | 21.42 | 5.48 | 3.771***  | 22.81 | 5.69 | 3.723***  |
| 違反経験 無 | 148 | 18.46 | 6.11 |           | 25.85 | 6.36 |           |

<sup>1)</sup> 得点が高くなるほど、攻撃性、不安が高い

<sup>w</sup> Welch 法による修正値

°  $p < .10$     \*\*  $p < .01$     \*\*\*  $p < .001$

表12 一般運転態度・行動別尺度得点<sup>1)</sup>

| n                               | 攻撃性尺度          |              | t 値                 | 不安尺度           |              | t 値                |
|---------------------------------|----------------|--------------|---------------------|----------------|--------------|--------------------|
|                                 | M              | S D          |                     | M              | S D          |                    |
| 運転が楽しい Y 120<br>し い N 120       | 20.36<br>18.83 | 6.21<br>5.79 | 1.969°              | 23.57<br>25.80 | 5.80<br>6.56 | 2.771**            |
| 車間距離は短い Y 97<br>は 短 い N 143     | 22.02<br>17.95 | 6.01<br>5.50 | 5.379***            | 23.67<br>25.37 | 5.68<br>6.58 | 2.073*             |
| 飛ばし屋である Y 90<br>で ある N 150      | 22.76<br>17.70 | 5.55<br>5.52 | 6.837***            | 23.68<br>25.28 | 5.50<br>6.65 | 1.911°             |
| シートベルト着用 Y 91<br>ルト着用 N 149     | 17.30<br>21.00 | 5.69<br>5.83 | 4.777***            | 25.59<br>24.13 | 6.79<br>5.89 | 1.746°             |
| 運転は生きがい Y 97<br>き が い N 143     | 20.78<br>18.79 | 6.73<br>5.41 | <sup>w</sup> 2.413* | 24.80<br>24.60 | 6.40<br>6.21 | .235               |
| 事故は偶然さけがたい Y 140<br>さけがたい N 100 | 20.27<br>18.65 | 5.89<br>6.15 | 2.063*              | 25.15<br>24.03 | 6.73<br>5.54 | <sup>w</sup> 1.412 |
| 小さなルールも守る Y 99<br>ル も 守 る N 141 | 17.89<br>20.79 | 5.80<br>5.94 | 3.735***            | 24.83<br>24.58 | 6.78<br>5.92 | .309               |

Y … 肯定的回答 N … 否定的回答

<sup>1)</sup> 得点が高くなるほど、攻撃性、不安が高い<sup>w</sup> Welch 法による修正値

° p &lt; .10 \* p &lt; .05 \*\* p &lt; .01 \*\*\* p &lt; .001

する者に、違反経験者に得点が有意に高く、運転における攻撃性が高い。また、「運転が楽しくて仕方がない」者、「車間距離は短いほうである」者、「どちらかといえば飛ばし屋である」者、「シートベルトは必ずしめる」ことはない者、「運転に生きがいを感じる」者、「事故は偶然のできごとであり、さけがたい」と考えている者、「ルールはルール、どんな小さなことでも守らなければならない」とは考えていない者に有意に得点が高く、運転における攻撃性が高い。

『不安』も、因子得点による分析と同様に、男性より女性に、四輪のみを運転する者に、せいぜい2～3日に1回程度しか運転しない者に、事故経験や違反経験のない者に有意に得点が高く、運転における不安が高い。男性で、二輪も四輪も、毎日あるいはほとんど毎日運転し、事故や違反の経験のある者には不安が低い。また、「運転が楽しくて仕方がない」者、「車間距離は短いほうである」者、「どちらかといえば飛ばし屋である」者、「シートベルトは必ずしめる」ことはない者は有意に得点が低く、運転における不安は低い。

### 再検査信頼性

男子大学生 24 名、女子大学生 32 名、計 56 名を対象に、1 週間隔の再検査法で両尺度の信頼性を検討した結果、それぞれの信頼性係数は、『攻撃性』尺度で .798、『不安』尺度で .861

といずれも高く、両尺度の安定性は高い。

## 要 約

本研究の目的は、運転における攻撃性および不安尺度を構成することにある。Parry の質問項目を用いて分析した藤本の先行研究をもとに、44 項目を選択した。大学生 240 名のデータを主成分分析 (Varimax→Promax) し、3 因子を得た。第 I、第 II 因子はそれぞれ『運転における攻撃性』『運転における不安』と命名することができた。また、両因子が含む項目の意味内容にはきわめて高いまとまりがみられた。

因子負荷量の大きい 10 項目をもとに両尺度を構成した。両尺度の内的整合性についてみると、項目と尺度得点の相関は .409 から .693 の値であり、両尺度の Cronbach の  $\alpha$  係数はそれぞれ .758 と .748 であった。再検査による信頼性係数はそれぞれ .798, .861 であった。

両尺度に含まれる項目の分析および因子得点による分析を行い、最後に尺度得点の分析を行った。『運転における攻撃性』は、男性、二輪も四輪も、毎日あるいはほとんど毎日運転する者、違反経験者、運転が楽しく、車間距離が短く、どちらかといえば飛ばし屋で、シートベルトはしめず、運転に生きがいを感じ、事故は偶然のできごとでさげがたいとか小さなルールは守らなくてよいと考えている者に高い。

『運転における不安』は、男性、二輪も四輪も、毎日あるいはほとんど毎日運転する者、事故経験や違反経験のある者、運転が楽しく、車間距離が短く、どちらかといえば飛ばし屋で、シートベルトをしない者に不安は低い。

両尺度の主成分分析、項目分析、因子得点による分析、内的整合性、尺度得点の分析、再検査信頼性は、両尺度の信頼性と妥当性を支持する結果を示した。

終わりに、調査の実施に協力をいただいた本学学生課小路昌孝課長をはじめ学生課員の皆さん、データ分析に多大の労を煩わした東正訓助手に、深く感謝の意を表します。

## 引用文献

- Buss, A. H. & Durkee, A. 1957 An inventory for assessing different kinds of hostility. *J. of Consulting Psychology*, 21-4, 343-349.
- Campbell, B. J. 1959 The effects of driver improvement actions on driving behavior. In (Haddon, W., et al.) *Accident Research*, 1964, Harper & Row, 638-657.
- CRM Books 1974 *Social psychology*. Ziff-Davis Publishing Company.
- 藤本忠明 1990 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 — 追手門学院大学文学部紀要, 24, 1-21.

- 秦 一士 1990 敵意的攻撃インベントリーの作成 心理学研究, 61-4, 227-234.
- Hauber, A. R. 1980 今村義一 (訳) 運転行動の社会心理学と交通環境：交通における攻撃的行動の研究 人と車, 20-11, 1-8.
- 岩脇三良 1975 心理検査の科学性 岡堂哲雄 (編) 心理検査学—心理アセスメントの基本, 垣内出版, 28-44.
- 小宮山栄一 1964 標準検査の心理学的研究 金子書房
- 長山泰久 1979 ドライバーの心理学 企業開発センター
- 大村政男・花沢成一・佐藤誠 1985 新訂心理検査の理論と実際 駿河台出版社
- Parry, M. H. 1968 *Aggression on the road*. Tavistock Publications.
- 蓮花一己 1989 交通行動 吉田敦也・蓮花一己・金川智恵・佐古秀一・米谷敦 (編著) 行動科学ハンドブック, 福村出版, 184-197.

(紀要中の誤字・脱字は、本抜刷では訂正済である。)