運転場面でのドライバーの怒りの認知と対処行動について

中西　誠

近年、自動車の登録台数は増え続け、それに伴い自動車に関する事故・違反の件数が増加している。事故・違反に関してParry（1968）はパーソナリティ要因である攻撃性が関わっていると述べ、攻撃性が高いドライバーほど事故を起こす確率が高くなることを示唆している。また運転場面は他車の存在や渋滞といった状況により、行動が阻害され欲求不満に陥りやすく、大渕（1993）のフラストレーション攻撃説からも攻撃の発生しやすい状況といえる。そのため、本研究では攻撃性の高低により、運転場面での怒りの認知の強さ、また怒りを喚起された時の対処行動の選択について検討した。

攻撃性は、「運転場面の攻撃性尺度（藤本，1991）」と、過去の研究で関連が示されている「短気」「身体的攻撃」の二つの要因に関して、攻撃性の下位尺度により認知や行動の選択の関わりが異なるかを検討する為に、日本語版Buss－Perry攻撃性質問紙（安藤ら，1999）から「短気」「身体的攻撃」を使用した。加えて、フラストレーション攻撃説から行動を阻害されて生じる欲求不満状態が攻撃を発生させることから、他車や状況から受けるストレスを、折津ら（1996）の「ストレス耐性尺度」を用いる事でストレスに対する耐性が、認知や対処行動の選択に影響を及ぼすか検討を行った。怒りの認知には、Deffenbacherら（1994）のDriving Anger Scaleを使用し、対処行動は質問項目を作成した。

結果、運転場面の攻撃性と状況の認知について、他車の行動が自分の行動を妨げられるといった「妨害」、他車のマナーの悪さに対しての「無礼」、クラクションを鳴らされる、パッシングされるという攻撃を受けた「敵意」、警察の存在に関する「警察」の因子に関しては攻撃性の高い群が低い群よりも怒りを強く認知する結果がみられ、渋滞やトラックの後ろを走り前が見えない状況などの因子である「障害」に関しては、認知の差はみられなかった。「短気」「身体的攻撃」からは、高群が低群よりも全ての因子で怒りの評定が強いことが示された。

怒りを喚起された時の対処行動に関しては、主成分分析の結果、「直接的な攻撃」「間接的な攻撃」「気分転換」「回避」「自制」の5因子を抽出した。因子ごとに得点化し検討したところ、運転場面の攻撃性では「直接的な攻撃」「間接的な攻撃」では高い群が低い群よりも得点が高く、「気分転換」では差がみられなかった。「回避」「自制」の因子については攻撃性の低い群が高い群よりも得点が高くなる結果になった。「短気」からの分析では「直接的な攻撃」が「身体的攻撃」では「直接的な攻撃」「間接的な攻撃」において高群が低群よりも得点が有意に高かった。

攻撃性は、高い者は低い者と比較して、同じ状況でも怒りを強く感じる事がいえる。対処行動については攻撃性の高い者は攻撃的な行動を選択しやすく、低い者は他車と離れたり、自身を落ち着かせたりといった行動を選択しやすいことが示唆され、攻撃性の高い者は危険な行動を行いやすく、事故・違反に結びつく事がいえる。