

大学生の自動車運転時の攻撃性についての研究

A73121 平松勇生

【背景】

運転時の攻撃性

若年ドライバーの交通事故の背景要因には、運転における攻撃性が強く関連している。藤本(1990)は大学生ドライバー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ている。その結果、①男性は攻撃性が高く、女性は不安が高い。②事故・違反経験者は高い攻撃性を示す、ことが明らかにされている。

ドライバーが攻撃的になる要因として、目的地に早く着きたい、このままの速度を維持したい、止まりたくないというドライバーの欲求が、他車や他者によって阻止されるために、フラストレーション(欲求不満)になること挙げられる。

ストレスコーピング

神村(1996)によると、ストレスは「生体に何らかの不快な緊張を強いるもので、その緊張から生体を解放するための生体側からの試みを引き出し得るもの全般」と定義されている。

ストレスコーピング(coping; 対処)反応は、「何らかの不快な緊張から生体を解放させ、状況に対する統制感を高めるような、生体自らの能動的な試み全般」とされる。

【関連研究】

攻撃性と交通事故

交通場面はまさに「攻撃」のるつぽであり、トラブルだけでなく、交通事故の大きな原因の一つになっている。ウィットロック(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、モザー(Mozer, 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指摘されている(Hauber, 1980)。

パリー(Parry, 1968)は運転態度および運転行動における攻撃性と不安を取り上げ、ドライバー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、事故率がもっとも高い者は攻撃性も不安も高いドライバーで、ついで攻撃性が高く不安の低いドライバー、その次が攻撃性は低い不安の高いドライバーで、もっとも事故率の低い者は攻撃性も不安も低いドライバーであるとしている。

わが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、間接的要因になっている。藤本(1990)は若年ドライバー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、パリー質問項目を用いて、大学生ドライバー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ている。その結果、①男性は攻撃性が高く、女性は不安が高い。②事故・違反経験者は高い攻撃性を示す、ことが明らかにされている。

【目的】

運転時の攻撃性が高い人と、運転時の攻撃性が低い人では、コーピングの方略に違いがあるかを研究する。

この研究を進める上での仮説は以下の通りである。

仮説1: 自動車運転時の攻撃性が高い人はコーピング方略が「問題焦点」の傾向が高い。

仮説2: 自動車運転時の攻撃性が高い人はコーピング方略が「接近」の傾向が高い。

仮説3: 自動車運転時の攻撃性が高い人はコーピング方略が「行動」の傾向が高い。

【方法】

普通自動車免許を取得している大学生を対象に質問紙調査を実施した。4回の調査で232部回収し、有効回答数は210部(男性104名、女性106名)で、無効回答数は22部であった。有効回答率は90.5%であった。

質問紙の構成は、運転における攻撃性尺度10項目、日本版Buss-Perry攻撃性質問紙24項目、3次元モデルにもとづく対処方略尺度24項目、性別・学科・学年・年齢のフェイス項目、運転する頻度と、どのような時に自動車を運転するかを問う項目 全64項目である。

【結果】

・t 検定

運転時の攻撃性および、普段の攻撃性の平均値に性別によって差があるかどうかを調べるために、t 検定を行った。「運転時の攻撃性」では、男性(平均=18.15 SD=9.06)の方が女性(平均=13.71 SD=5.56)よりも、0.001%水準で有意に高かった。

表1 運転時の攻撃性および攻撃性に見た男女の平均値の差の検定結果

	t 値	平均値	
		男	女
運転時の攻撃性	4.29***	18.15(9.06)	13.71(5.56)
攻撃性	0.85	71.10(11.49)	69.71(12.02)

p<.001***

・重(単)回帰分析

運転時の攻撃性を従属変数、3次元モデルにもとづく対処方略尺度の8つの下位尺度を独立変数にして重回帰分析を行ったところ、F=1.38、決定係数 R²は 0.05(p>.05)であり、有意ではなかったが、「回避的思考」の標準偏回帰係数は -0.18(p<.05)であった。

独立変数を「回避的思考」、従属変数を「運転時の攻撃性」とした単回帰分析の結果は F=6.14、決定係数 R²は 0.03(p>.05)で、標準偏回帰係数は -0.17(p<.0001)であった。

これは、「回避的思考」をする人は攻撃性が低い傾向があるということだ。

普段の攻撃性を従属変数、3次元モデルにもとづく対処方略尺度の8つの下位尺度を独立変数にして重回帰分析を行ったところ、F=2.15、決定係数 R²は 0.08(p<.05)で、有意であった。また、「肯定的解釈」の標準偏回帰係数が -0.16(p<.05)であったため、有意な偏回帰となった。

独立変数を「肯定的解釈」、従属変数を「攻撃性」とした単回帰分析の結果は F=8.01、決定係数 R²は 0.03(p>.05)で、標準偏回帰係数は -0.19(p<.05)であった。

このような結果から、「肯定的解釈」をする人は、攻撃性が低い傾向があると言える。

表2 「運転時の攻撃性」に対する重回帰分析の結果

独立変数	標準偏回帰係数
カタルシス	-0.02
放棄・諦め	-0.08
情報収集	0.01
気晴らし	0.08
回避的思考	-0.18*
肯定的解釈	-0.04
計画立案	-0.05
責任転嫁	0.14
R ² =0.05	
	p<.05*

表3 「攻撃性」に対する重回帰分析の結果

独立変数	標準偏回帰係数
カタルシス	0.08
放棄・諦め	0.08
情報収集	-0.03
気晴らし	0.01
回避的思考	-0.14
肯定的解釈	-0.16*
計画立案	0.07
責任転嫁	0.13
R ² =0.08	
	p<.05*

【考察】

3つの仮説については立証することができなかったが、「回避的思考」をする人は運転時の攻撃性が低い傾向があるという結果が得られた。つまり、逆に捉えれば運転時の攻撃性が高い人ほど、問題に対して接近している傾向があると考えられる。

今回の研究から、「回避的思考」をする人は運転時の攻撃性が低い傾向があるということ、「肯定的解釈」をする人は、普段の攻撃性が低い傾向があるということが分かった。

自動車運転時の攻撃性をうまくコントロールするには、嫌なことを頭に浮かべないようにする、そのことをあまり考えないようにする、ということが重要である。

【参考文献】

神村栄一 1996 ストレス対処の個人差に関する臨床心理学的研究 風間書房

高木修・蓮花一巳 2000 交通行動の社会心理学 北大路書房

藤本忠明 1990 大学生の運転における攻撃性について 追手門学院大学文学部紀要,24,1-21.