

安全態度の測定

山下 昇*

安全態度を測定するために仮設的に構成された次元は責任帰属と行動性である。安全態度の質問項目は因子分析によって解析され、帰属性の次元では運への帰属と自己中心性が出現し、行動性の次元では自信の強さと活動性の高さが抽出された。

職業運転者に対して、作成されたこの安全態度の質問を実施した。管理者による評定と事故記録から、優良群と事故傾向群を選び、統計的に有意な差が認められたのは自己責任帰属性と活動性の高さの尺度であった。すなわち、優良群は自己に責任を帰属し、活動性も控えめな人々である。事故群は事故の原因を運や他者の所為にすることが多い。安全態度を構成する要因のうち「責任帰属」の要因がもっとも重要な要因と考えられる。

A Study of the Measurement of the Safety Attitude

Noboru YAMASHITA*

Two hypothetical dimensions are assumed to construct the safety attitude scale for the drivers. First dimension is the attribution of responsibility, second dimension is the behavioral performance. The safety attitude inventory analyzed by factor analysis. As the result of analyzing this inventory, the first dimension of attribution process was contained the attribution to the fate and the egocentrism, and the second dimension of the behavioral performance composed of the behavioral activity and the confidence of driving skills.

The questionnaire of the safety attitude scale which was constructed by the above four dimensional scale was tested to the commercial drivers. Two groups, the good drivers and the accident prone drivers, were selected by their supervisor and their accident records. The findings are that difference between the two groups are statistically significant in the attribution of responsibility and behavioral activity, namely, the safe and good drivers attribute to the responsibility to themselves and suppress their behavioral activity. It is considered that the most important factor of drivers safety attitude is the attribution of responsibility.

1. はじめに

車を動かすことはたやすい、だが車を安全に運転することは難しい、といわれている。車の運転は技術だけの問題ではない。動作能力が機敏で、優れているというだけでは安全運転はできない。人-車-環境系という社会的な適合関係まで含めたシステムの中で、交通行動がなされているからである。自分だけの安全ではなく他者をも含めた安全への認識が必要とされるのである。この意味で、安全への態度、

安全への意欲が重要な役割をはたすであろうことは指摘する迄もない。

一方、事故発生と年齢との関係を見ると、若年層に多くの事故が発生し、30~50歳が安定期であり、65歳をすぎると再び上昇する、いわゆる「バス・タブ曲線」が見られる。運動技能的な巧みさからいえば、中高年層より若年層の方が優れているし、運転適性の面においても若年層のほうが良好な結果をおさめることが多い。

大塚⁷⁾は運転適性検査の妥当性としての事故傾向識別の度合いを調べた結果、若年層においては70%、高年層においては90%の弁別率を得たという。事故発生と運転適性との対応が必ずしも一致しない事を意味している。つまり若年層では動作機能的には優

*千葉工業大学工学部人文系(心理学)教授
Professor of Psychology,
Chiba Institute of Technology
原稿受理 1990年10月12日

れているが、事故の発生確率はやや高く、中高年層は機能的にはむしろ低下しているにもかかわらず事故の発生確率は低い。それは動作的機能よりは動作を背後から支える動機や意識の面で異なるからであろう。意識や動機が動作や判断力あるいは注意力をも支配する事は認められている事実である。この意味で、安全意識・態度を測定することは重要である。

安全態度を運転適性の一部として考える場合、それをどのようにして測定したらよいであろうか。

2. 安全態度の構成要因

2-1 安全態度の概念について

まず、安全態度を構成する要因について考えてみよう。安全態度の概念については、未だ統一的には明確にされてないが、最もよく引用されるのは、長山泰久¹³⁾のいう生命尊重を基本とする「安全への心的傾向性」である。当然、生命は尊重されるべきであるし、だれしも守るべきことである。しかし、頭では分かっていることであるのに、実際にはなかなか実行されていない。安全意識・態度があれば、安全行動を導き出し、事故は生じないはずである。

しかし、事故はかならずしも減少してきてはいない。だからといって、生命尊重の心的傾向性が無いというのでもない。当然のことが何故実現されないのだろうか。

態度が安全行動の予測要因として機能しているからこそ、安全態度が事故防止上重要な概念として登場している。さらに、態度を構成すべき要因がいくつかあり、その要因間の関係や構造があるのであろう。それが、単純には行動に結びつかない要因なのかも知れない。

まず、これまで「安全態度」をどのように捉えていたかを整理してみる。

(1) 長山らや、正田¹⁴⁾は安全態度として、現実場面で表れる一つの形態として「リスクテイキング」をとりあげる。つまり危険意識を内容とする事項を質問紙によって測定する。その結果、事故者はより危険への大きい選択をする傾向にあるという。すなわち、意思決定の際の事態の認知の仕方から、危険性をどう判断するかで安全態度を構成しようとする立場である。

(2) 長山、藤本¹⁰⁾は、安全態度を交通にかかわる諸事象の複合体（たとえば、他車、歩行者、信号、法規違反、危険性、生命など）にたいする態度として捉える。これは究極的には安全か危険かに分類される

ため、安全な運転態度とは自己を含めて、何人も生命を脅かさない安全なる運転を心掛けようとする心的傾向性と定義する。

(3) 大塚⁷⁾は、まず、安全意識として交通ルールへの違法意志、および好ましい運転態度観などから測定しようとしたが、十分な成果が得られなかったとし、そこで、意識、態度の基本次元としての性格、気質要素を運轉行動における安全への指向性測定のための要素とした。すなわち、衝動性、攻撃性、横着さ、自己陶醉性、自己顕示性の5要素をあげている。事故者はこれらの性格特性に有意な傾向を示したという。

(4) これらの心理的傾向性論に対して、Masada⁶⁾は安全態度の形成には安全管理面も関係するとして、規則遵守、仕事の安定感、安全教育の有効性、環境条件、管理者との人間関係等、教育や職場環境の側から安全態度を考えようとしている。

以上見てきたように安全態度についての考え方は、さまざまであり、統一的には整理されていない。しかし、安全運転を実行する心的準備性としての態度であることにはまちがいがなく、動機的背景をなすものとして考えられていることも理解される。

いずれにせよ、安全態度の内容をなすものは、人命尊重、規則遵守、互譲の精神、自己責任性がその柱となっている。しかも、これは社会を支える基本の原理でもある。だれしも守らねばならぬ基本の道徳といってもよい。しかし、現実の社会では、なかなか実行されない原理であることも、また事実である。それゆえに、実現の可能性の高い交通行動の中で具現させようとしているのである。

2-2 事故反復者との面接で得たこと

年間2～3件の事故を起こす人がいる。5年経過すると10～15件の事故件数となり、事故報告ファイルは分厚くなっていく。しかも、事故報告には「今後は十分注意します」と毎回書かれてある。本人はたしかに注意はしているのであろう。それにもかかわらず、事故は繰り返されている。たとえ1件の事故でもその原因を詳しく調べ反省し、二度と起こすまいと考えるのが一般的である。彼らは自分の起こした事故が、経験として生きていないのである。

なぜであろうか。それは自分は悪くないと思っているからである。自分は正しい運転をしていた、相手がミスをおかしたのである。「前車に続いて右折しているのに、左折車が強引に割り込んできた」とか「青信号に変わったのでスタートしたら前車が急

に停止して追突してしまった」とか言い、そして、「相手が無謀なのだ、自分には責任はない」あるいは、「避け得ない状況だった、運が悪かったのだ。それに軽い事故くらい、たいていの人には起こしている」と考えているのである。自分に不利なことゆえ、防衛的になり自己弁護するのであろうが、彼らの交通場面にたいする認知の仕方、責任帰属の在り方に大きな差があると考えざるをえない。

2-3 責任帰属理論の適応

このことは、行為の結果にたいして原因を求め正当化しようということであるから「原因帰属理論」が適用されるであろう。この理論によれば、人は他者の行動や事象を観察したとき、なぜそういう行動がとられたのか、なぜこういう事象が生じたのか、という形で、事柄の背景に隠された「理由」を理解しようと努める。たとえば事故が発生した時、「荒い運転をするような衝撃的な人だから」として人に原因を求めるのか(内的帰属)、道路が下り坂でしかもカーブで見通しの悪い場所だから、と環境や状況に原因を求めるのか(外的帰属)、いずれかに原因を求めようとする。つまり、人は自己や他者の行動およびその結果生じた事象にたいして因果的解釈を加えようとする。この因果関係の認知という視点から、さまざまな現象を解明しようとするのが帰属理論の基本的立場である。

交通行動における責任判断や責任帰属の過程は人の認知様式を調べる例として研究されている¹¹⁾。このように、人の因果解釈の仕方として、責任判断と交通行動における行為の結果にたいする帰属過程から、安全への態度を探ることができよう。

また、動作優位の傾向や動作の不安定さなどが、事故との親和性が高いとされている⁴⁾。つまり、行動を制御し、むしろ抑えていくことができるかどうか、重要な要因として考えられる。

3. 態度の三成分について

心理学的には態度はいくつかの成分から構成されるという。クレッチ²⁾らは態度を次の三つの成分に分けている。

①認知的成分

これは評価的信念からなり、好意的—非好意的、望ましい—望ましくない、善—悪、などを含むのである。

②感情的成分

これは、愉快—不愉快などを含む感情的なもので

ある。

③行動傾向成分

これは態度と結びつく全ての行動的準備態勢であって、実行しようとする傾向のことであると述べている。

たとえば、安全態度をもっている人は、真夜中に赤信号で待たされるのはバカバカしいと感じていても(感情成分)、法規なのだから守るべきだと思って(認知成分)、信号が変わるまで待とうと思うであろう(行動成分)。

しかし、同じ感情を持っていても、「誰もいないのに待つのは合理的ではない」という認知を持っていると、その人は信号を無視して行ってしまうであろう。つまり、感情的には同一であっても、彼らの認知構造(あるいは、信念や価値観)が異なれば、行動は異なる。

このように、われわれはある一定の考え、信念にしたがった行動をしている。あるいは、自分の考え方に合うよう行動をしようとしている。行動に合わせて認知の方を変えるのである。われわれは人がある振る舞い方をすると、その中からその人の考え方を読み取り、好意を感じたり悪意を感じたりする。結局、その人の物の見方——「職業として運転していれば多少の事故はつきものだ」「軽い事故くらい、たいていの人には起こしている」等々の考え方——が重要で、それが態度を決めるのである。

このように態度理論からいえば行動と認知とは一致する。危険な場所だと思えばこそ慎重に運転するのである。事故が多い人はどのような認知をしているのだろうか。危険や責任性にたいする判断が無事故者とは異なっているのかも知れない。それが測定できれば態度変容を起こさせることもできよう。安全態度調査はこの点を狙おうとしている。

4. 安全態度測定のための質問項目の構成

上に述べた2つの次元を基軸として、安全意識・態度を構成しようと考えた。そしてこの次元に基づく質問項目を作成した。作成基準は自分の運転の仕方や事故にたいして正当化するような考え方(認知)が示されるような記述を求めた。つまり、このような認知の仕方が事故に結びつく事を理解させるためである。

責任帰属に関する項目の例をあげれば次のようである。

「法規どおりに運転していて事故となったとき、そ

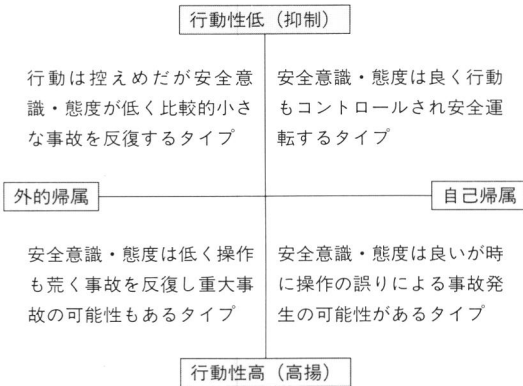


Fig. 1 帰属の方向軸と行動性軸による運転タイプの仮説

の人には責任は無いはずだ」

「交通事故は、いくつかの偶然が重なって生じるものだ」

「軽い事故くらい、たいていの人は起こしていると思う」

活動性・行動性に関する項目の例をあげれば次のようである。

「車の性能を十分出しきるような、たくみな運転ができるほうだ」

「人に負けるのが嫌いなので張り合って運転してしまう」

「ゆっくりと慎重にというより、てきばきと運転するほうが自分には合っている」

以上のような項目を50問用意した。最終的には下記に述べる方法によって30問に収束した。

予備的に約300名の運転者に実施した。因子分析の結果、第1因子は「帰属の方向」で、外罰的傾向、自己中心性(ego-centrism)、および「運」への帰属などが含まれていた。第2因子は「法規遵守」で規則を守る傾向である。第3因子は「運転の荒さ」で、この中には自信の強さ、活動性の高さ、衝動性、我がままなどが含まれていた。

さらに、これらについて抽出因子数を変えて回転をし、さらに各尺度ごとに主因子解を求めた結果、2次元4因子としてまとめることができた。これをまとめると次に示すようになる。

- I 帰属の方向
 - 1. 状況・他者・運への帰属
 - 2. 自己中心性
- II 行動性
 - 3. 自信の強さ
 - 4. 活動性の高さ

この結果から、安全意識・態度を持っているということは「自己に責任を帰属させ、自己中心でなく、運転への自信も控えめで、行動は十分コントロールされている」ということになる。

上記の二つの軸に基づいて運転のタイプを分類すると次のようになる。

- (1) 自己に責任を帰属する傾向があり、行動も控えめで良くコントロールされ安全運転をするタイプ
- (2) 自己に責任を帰属する傾向はあるが、行動は活動的であり、そのため確認の甘さ、運転操作のミスによる事故の発生する可能性のあるタイプ
- (3) 外的状況や運などに原因を求める傾向があるが、行動面の活動性は低いため、加害事故も被害事故もともにある。本人は「法的には正しいのだ、相手にこそ責任がある」と思っている、あるいは運が悪かったと思っているので事故は減らない
- (4) 外的状況や運などに原因を求める傾向があり、行動面の活動性も高く、自信過剰になり、無理な運転をするであろう。そのため重大事故も引き起こす可能性のあるタイプ

以上の事項をまとめるとFig. 1に示すようになる。これは態度の面から導きだされた一つの仮説である。当然、事故はさまざまな原因から生じるので、この仮説からだけで説明されるものではない。たとえば、急ぎの心理のために起こす事故もあるだろう、知覚上のミスのために起こす事故もあるだろう、疲労のために起こす事故もあるだろう、多くの要因が事故には関係しているからである。

この因果関係の認知という心理的過程に基づいた態度を知ることによって自己の認知の仕方を知り、態度変容を可能にしようというのである。

5. 本稿の目的

安全態度を数量的に測定するために四つの尺度について質問紙を構成した。この因子的妥当性を検討する。事故事例に基づく責任判断テストと責任帰属性尺度との内容的妥当性を求める。自動車事故対策センターで実施している「安全態度」と比較検討する。

6. 方法について

6-1 調査対象者

職業運転者417名について有効なデータが得られた。内訳はタクシー運転者が161名、トラック運転者が155名、バス運転者が101名である。これらの企業

では事故記録と管理者による評定を求めた。評定は次の尺度である。

評定A—安全態度運転者と認められる

評定B—たとえ事故があっても安全運転者のなかに入る

評定C—少し事故発生の可能性もあるが平均的運転者

評定D—日頃の運転ぶりから見て、事故を起こす不安を感じる

評定E—今後も事故発生の心配がある

事故記録と管理者の評定の結果から、有責の事故が年間平均1.5以上で、かつ評定D、Eの者を事故群として12名を得た。優良群としては年間平均事故が0.3以下で評定A、Bの者の中から、さらに事故群との年齢のマッチングをおこない31名を得た。

Table 1 安全態度スケール(SAS)の各項目の回転後の因子負荷量 (N=417)

項目	因子	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
	固有値	1.64	1.11	0.82	0.73
	寄与率	50.36%	59.2%	65.7%	71.4%
S 2	責任 帰属 性	02	04	04	51
S 5		41	15	11	23
S 9		35	29	-07	17
S10		29	-07	20	35
S13		49	23	05	03
S15		44	22	19	-01
S16		29	07	14	12
S20		54	38	-04	15
S25	43	22	37	23	
S28	53	22	02	10	
S 1	自己 中心 でない	08	40	13	36
S 8		25	51	27	34
S14		11	49	04	25
S17		19	48	00	17
S28		12	42	-01	37
S 6	自信 の強 さ	04	21	-37	-20
S11		-11	-09	-47	-18
S18		-21	-45	-29	-19
S21		-21	-22	-57	03
S24	20	-11	-57	-11	
S 3	活動 性の 高さ	06	10	-19	-00
S 4		-13	-53	-12	-11
S22		-01	-44	-22	-04
S27		-13	-62	-02	00
S29		-18	-40	-33	-03
S 7	ダ ミー (衝 動性)	-32	-41	-33	-16
S12		-33	-46	-05	09
S19		-26	-12	-07	-37
S26		-24	-40	-03	-18
S30		-28	-50	-19	-14

注) 小数点は省略。

6-2 実施したテスト

1) 安全態度スケール

(Safety Attitude Scale: SAS)

これは前述の仮説より導きだされた4つの尺度より成る。責任帰属性尺度は10問、自己中心性、自信の程度、活動性の高さの各尺度が5問ずつで、合計30問より構成された。ダミー尺度として5問を加えたが、結局、衝動性の尺度として分析の対象となった。

2) 責任判断テスト

(Attribution Response Test: ART)

これは事故の事例が記述してある。自分が運転者の立場で、自分の責任度と相手の責任度を判定させるもので、合計は100%となる。これは法律問題でなく、自分の主観的判断を求めさせるものである。自己責任度から他者責任度を減じたものを測度とする。つまりプラス得点の場合、自己責任群とし、マイナス得点の場合は他者責任群とする。事故の事例は3例記述されており3例の平均点をもって測度とした。

3) 安全態度(適性診断)

これは自動車事故対策センターで実施しているテストであり実際の妥当性も検証されているので、このテストとの関係も求める。このテストを「センター安全態度」と呼ぶ。センター安全態度の内容は、どのような交通行動をとるか、その行動にたいして賛成か反対かを問う。各問ごとに得点が与えられており、総得点として算出される。事故者と無事故者を弁別するのに有効な項目で構成されている。

7. 結果

7-1 安全態度スケール30問についての因子分析

バリマックス回転後の因子負荷量を示したものがTable 1である。0.4以上の値で見ると、仮説的尺度ごとにほぼまとまりをなしているし、尺度間の分離も見られる。ダミーとして加えた項目が、一つの尺度としてまとまり、内容的には「衝動性」と解されるので、あとの処理にはこの尺度も用いることとした。自己中心性尺度は採点を逆にしたので内容的には「自己中心的でない傾向」を意味する。第2因子に、活動性尺度と自己中心性尺度が抽出されたが、これは活動性が高く自己本位な運転という「荒さ、不安定さ」を表す次元と解釈される。

自己帰属性と自己中心性は同じ因子ではなく分離して抽出されており、内容的には異質な次元であることを示している。仮説的に構成された尺度と項目

Table 2 SASの内部相関 (N=417)

尺度名	安全態度	責任帰属性	自己中心でない	自信の程度	活動性	ダミー(衝動性)
1. センター安全態度						
2. 責任帰属性	0.462					
3. 自己中心でない	0.424	0.595				
4. 自信の程度	-0.366	-0.396	0.402			
5. 活動性の高さ	-0.548	-0.486	0.525	0.420		
6. ダミー(衝動性)	-0.565	-0.625	0.602	0.414	0.618	

Table 3 SASの各尺度とセンター安全態度とを分析し、回転後の因子負荷量 (N=417)

因子	第1因子	第2因子	第3因子	
	固有値	1.528	2.309	1.605
各尺度	寄与率	49.4	68.6	90.7
1. センター安全態度	0.369	-0.211	0.905	
2. 責任帰属性	0.167	-0.953	0.252	
3. 自己中心でない	0.360	-0.931	0.057	
4. 自信の程度	-0.855	0.465	-0.231	
5. 活動性	-0.861	0.096	-0.499	
6. ダミー(衝動性)	-0.764	0.587	-0.266	

内容の対応については妥当なものと考えてよいであろう。

7-2 センター安全態度と安全態度スケール(SAS)との関係

センター安全態度の総合点を一つの尺度値とし、SASの5尺度を加えて因子分析を行った。Table 2には尺度間の相互相関を示した。すべて有意な相関であった。ダミーとして設定した項目は活動性の高さとかかなり高い相関を示し、結局エネルギーレベルを表す行動性の次元と解された。Table 3には6つの尺度について因子分析をし、回転後の因子負荷量を示した。その位置関係をプロットしたものがFig. 2である。自己責任帰属と自己中心性が近い位置関係にあり、同一次元として見てよいことが示された。つまり「帰属の方向」である。同様に「行動性」の次元として自信の程度と活動性の高さを仮定したが、Fig. 2で示されるように近いまとまりを示しており、仮説的に構成された次元は妥当なものとして判断される。第3因子に「センター安全態度」は独立に出現し、SASの安全態度とは異なる次元にあるものと解釈される。

7-3 責任判断テスト(ART)との関係

自己に多くの責任を求める自己責任群(114名)とその反対の他者責任群(67名)とについて、SASの各

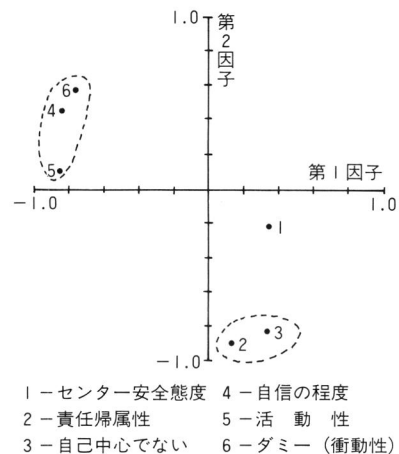


Fig. 2 SASの各尺度値とセンター安全態度とを因子分析し、回転後の因子負荷量をプロットした図

尺度値の差の検定をしたが、すべての尺度に有意差が見られた。すなわち、センター安全態度 ($t=3.27$)、責任帰属性 ($t=3.77$)、自己中心でない ($t=4.80$)、自信の程度 ($t=-2.86$)、活動性 ($t=-2.73$)、衝動性 ($t=-4.24$) で全て危険率0.01%で有意であった。

自己に厳しく責任を取ろうとする態度を持つ者は、他者に責任を転嫁するものと比較して、他の安全態度尺度にも望ましい反応を示しているということである。社会的にも統制され安定した人格像がうかがえる。

7-4 センター安全態度との関係

調査対象者417名について、自動車事故対策センターで実施している安全態度の得点の平均を求め、 $\pm 1/2$ SD(標準偏差)を加え、82点以上の者を上位群(124名)、60点以下の者を下位群(131名)とした。SASのすべての尺度に有意な差が見られた。すなわち、責任帰属性 ($t=8.54$)、自己中心でない ($t=8.77$)、自信の程度 ($t=-5.95$)、活動性 ($t=-12.08$)、衝動性 ($t=-12.02$) の各尺度に、危険率0.01%で有意であった。

Table 4 優良群と事故傾向群についてのSAS各尺度の平均値と差の検定

項目	優良群 N=31		事故傾向群 N=12		t 値	df	prob.
	平均	SD	平均	SD			
責任帰属性	17.48	4.89	13.50	3.12	2.61	41	0.013
自己中心でない	15.35	3.13	14.75	3.42	0.55	41	ns
自信の程度	6.87	2.22	7.83	2.98	-1.16	41	ns
活動性	7.06	2.44	8.42	3.00	-1.53	41	0.134
ダミー (衝動性)	8.13	2.93	9.75	2.53	-1.69	41	0.09

安全態度上位群は自己に責任を帰属し、自己中心でなく自信はやや低く、活動性も抑えられている人々である。センター安全態度は妥当性が検証されているので、本テストSASの妥当性が間接的ではあるが示唆されたものと思われる。

7-5 事故者と安全運転者との安全態度の相違

東京都内のタクシー会社2社の運転者146名を対象に、優良群として年間平均事故率が0.3件以下で、管理者からも安全運転者と認められる者を選び31名を得た。事故群として年間平均事故率が1.5以上で、かつ管理者の評価も事故を起こす不安を感じる者として選んだところ、12名を得た。

結果はTable 4に示すように、優良群は自己に責任を帰属し、活動性も抑えられている人々であった。しかし、自信の程度、自己中心性には差がなかったが、その傾向は示唆している。安全態度の項目のみでこのような差が見られたのは、責任帰属性や活動性などの要因が運転行動の背景に存在し、強い影響を与えていることを意味している。

8. 考察

安全態度とは何かという事はまだ明確な定義はない。しかし、安全態度が交通行動に重要な要因であることは多くの人の認識が一致している。最近では安全マインドという言葉をよく聞くようになってきた。感じのうえでは何となく分かるのだが、具体的にどのような行動かは受け取る人によって異なるようである。それは一つには、安全態度に関する理論的体系が未だ存在しないため、幅のある解釈がされるのであろう。

安全とは望ましい行動である。安全への意欲も当然あってほしい。それに運転者は安全運転への心構えや態度、あるべき行動について教育され、知識としては身につけている。しかし、現実には不安全行動をし、事故は減少しない。

本稿の結果に示されたように、なぜ事故群は自己

に責任を帰属せず、自信が強いのだろうか。これは事故という「失敗」にたいする原因帰属から説明される。

この理論によれば、失敗が生じた時、その原因を自分の腕や能力に帰属するのか、自分の不注意、つまり確認を充分しなかったという努力の不足にするのか、あるいは運に帰属させるのかの何れかであるという。事故群にこれを適用すると、彼らは運転者としてのキャリアもあり自分の運転技術には自信を持っている。したがって、事故が生じた場合でも自分の能力不足には帰属させず、外的状況や相手のミスに帰属させる。あるいは、偶然がいくつも重なり避け得なかった、運が悪かったと思うのである。これでは安全への動機は高まらない。

一方、能力が不足しているかもしれない、運転は怖いものだという自己認知を持っている人は、自分のせいで事故が起きたと思い、自己改善をしようという動機が高まり、ますます安全運転者となっていく。事実、大きな事故を起こした人が、これではだめだと思い、自分で訓練をし安全運転者に変容していった例が報告されている⁵⁾。

行動は自分自身の意思や選択により決定できるものと認知していることが重要である。このような自己認知に変えていくことが態度変容を起し、安全への傾向性を高めるのである。この例を次に示す。

T・A氏は56才のタクシー乗務員、2つの会社に勤務の後、昭和50年5月にK自動車会社に入社、昭和61年1月時点まで10年6ヶ月間勤務している。有責事故件数として合計20件、無責事故は合計8件あり、全部合わせると28件の事故がある。

管理者によれば、彼は職場では特に目立った言動はないし、日常特に異常は認められない。休憩時間も取っている。運転ものんびりしているように見える。健康上の問題もない。家庭的にも円満のようであると言う。

運転適性診断によると動作面では「動作の円滑さ、正確さ」「判断・動作のタイミング」など平均の段階であり、この面では事故に関連する所見は得られていない。しかし、性格面では内向的、神経質、安定性の無きなど

が見られ、感情的になったり、くよくよしたりしがちで、気持ちにゆとりを欠くことがあるとの所見である。安全態度の面 (SAS) では「自己責任性」、「自己中心でない」はやや低く、「自信の程度」や「行動性」、「衝動性」はやや高いという結果であった。つまり責任性は低く、行動性は高いという類型に属する人である。

有責事故20件の事故類型は、左右折時に接触が9件、後退時に接触が5件、出会頭に接触が4件、追突が2件である。主な原因は一時停止不履行、脇見、見込み違いなどである。事故について次のようにいう。「カーブでよく見えなかった」「後退のときガードレールが見えなかった」「狭い交差点なので避けられなかった」等である。これらには事故原因を自己の確認の不足、努力の不足に帰属する傾向は見られず、外的状況に転嫁させる傾向が顕著に示されている。同時に、内向性や不安定さが自我統制の弱さとなり自己に向けられる非難を回避しようとして自己防衛している事が、このような結果を生んだものと解釈される。

この例からも安全態度は、結局は自己認知の仕方、認知構造の捉え方に帰着し、それを基に自己理解を深め安全への志向性を高めるということになろう。その方法として安全態度調査 (SAS) を用いて自己認知を高める方法、ロールプレイングや危険予知訓練などを用いて危険感受性を高める方法等いくつかの有効な方法があげられよう。今後も運転者改善の試みは一層期待されるところである。

参考文献

- 1) Cooper, J. B. & McGaugh, J. L. : Integrating principles of social psychology, In M. Johda, & R. Warren Ed., Attitude, Penguin Book, 1966
- 2) Krech, D. et al. : Individual in society, New York ; McGraw-Hill, 1962
- 3) 水原泰介 『社会心理学入門』 東大出版会、1981年
- 4) 丸山欣哉 「人の事故親和特性」 『自動車技術』 vol. 34、1980年
- 5) 長塚康弘 「運転行動制御の条件—ドライブイング・ストラテジーをめぐる—」 新潟大学人文科学研究、第60編、1982年
- 6) Masada, W. : Psychological study on safety

attitude, Annual Report of the Department of Psychology, Rikkyo Univ., Vol. 18, 1975

- 7) 大塚博保 「安全運転態度検査—安全運転自己診断SAS176—の開発」 科学警察研究所報告 (交通編) 第11巻、第1号、1977年
- 8) Rokeach, K. G. : Beliefs, attitudes and values : A theory of organization and change, San-Francisco, Jossey-Bass, 1968
- 9) 山下昇 「安全態度に関する研究—責任帰属の要因について—」 千葉工業大学研究報告 (人文編) 第21号、pp. 81-88、1985年
- 10) 藤本忠明 「運転態度とその変容について」 『交通科学』 Vol. 8、pp. 41-46、1979年
- 11) 萩原滋、曾野左紀子、佐野勝男 「日本人の対人行動の実験社会心理学的研究—交通事故にたいする「責任判断」への帰因的アプローチ—」 『組織行動研究』 No. 3、1977年
- 12) Kelly, H. H. : The process of causal attribution : American Psychologist, Vol. 28, pp. 107-128, 1973
- 13) 長山泰久 「交通心理学の問題点」 『現代心理学』 第九章、ミネルバ書房、1968年
- 14) 正田亘 『安全心理学』 恒星社厚生閣、1985年
- 15) シェーバー、K. G. / 稲村信雄、生熊讓二訳 『帰属理論入門』 誠信書房、1981年
- 16) 大森正昭、森田敬信 「安全運転態度の心理学的研究」 『交通科学』 Vol. 4、1974年
- 17) 宇留野藤雄、他 「自動車運転行動の安全と教育に関する総合的研究」 文部省科学研究費研究成果報告書、1986年
- 18) 宇留野藤雄、他 『安全運転の人間科学 (日本交通心理学会編)』 第2巻、企業開発センター、1988年
- 19) 山下昇 「安全行動の予測要因としての態度—「危険認知」および「運転の望ましさの評価」—」 『交通心理学研究』 Vol. 2、No. 1、1986年
- 20) 山下昇 「交通事故事例に対する責任判断の認知的相違について—危険に対する判断基準と防衛的帰属—」 『交通心理学研究』 Vol. 3、No. 1、1987年