

琉球大学学術リポジトリ

P-Fスタディからみた若年運転者の攻撃的運転態度

メタデータ	言語: 出版者: 琉球大学法文学部 公開日: 2008-05-15 キーワード (Ja): 攻撃的運転態度, P-Fスタディ, 交通カウンセリング キーワード (En): 作成者: 田中, 寛二, Tanaka, Kanji メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/5990

P-Fスタディからみた若年運転者の攻撃的運転態度

田 中 寛 二

Kanji Tanaka

The Young Drivers' Aggressive Driving Attitude from the Viewpoints of the P-F Study.

本研究の目的は、攻撃的運転態度とP-Fスタディを通して得られるアグレッションの諸側面との関連性を明らかにすることである。攻撃的運転態度尺度とP-Fスタディの両方を完成した71人の大学生（男性33名、女性38名）が本研究の調査対象者として用いられた。分析の結果、男子学生にのみ、攻撃的運転態度尺度得点とP-Fスタディの他責得点との間に有意な正の相関係数が認められ、攻撃的運転態度尺度得点とP-Fスタディの障害優位得点の間の負の相関係数が有意であることが示された。攻撃的運転態度はP-Fスタディの視点に基づいて検討され、攻撃的運転態度の改善が運転に関するカウンセリングの観点から検討された。

Key Words : 攻撃的運転態度, P-Fスタディ, 交通カウンセリング

交通違反者や事故多発者の交通態度の変容を考える際、厳罰化もひとつの有効な手段であると考えられるが、それだけでは十分ではなく、併せて個人に対して内面的な働きかけを行うことが重要であると考えられる。そのような働きかけの代表は交通カウンセリングであると考えられる。しかし、交通カウンセリングのための基礎的な資料はあまり多くない。藤本（2002）は、交通事故と関連が強い運転態度として攻撃的運転態度を挙げている。この指

摘は非常に重要であるが、そのような運転態度の改善のための基礎研究は十分に行なわれているとは言えない。実際にカウンセリングを行い、攻撃的運転態度を改善させるために、より基礎的な知見の蓄積が必要であると考えられる。

パーソナリティ特性としての攻撃性と運転態度の関係を明らかにしようとした Lajunen & Summala (1997) は、実際の運転によって得られた資料と攻撃性を含む8種類の運転者の心理特性等との関連性を明らかにすることを主な目的とした研究を行っている。その中から攻撃性に関連した主な結果として、重回帰分析によって、攻撃性は、安全に運転しようとする動機づけを低下させることを明らかにしている。この研究で用いられた Buss & Perry (1992) の攻撃性尺度は、29項目から成り、physical aggression (9項目)、verbal aggression (5項目)、anger (7項目)、及び hostility (8項目) の4つの下位尺度から構成された質問紙法である。この尺度は、安藤・曾我・山崎・島井・嶋田・宇津木・大芦・坂井(1999)により訳され、本邦でも信頼性、妥当性が確認されている。この尺度は、運転に関する攻撃性を明らかにするための尺度として用いることができる。

その他にも、藤本・東(1996)は運転態度全般を明らかにするために若年運転者(大学生)448名を対象とし、計111の運転態度に関する項目を用いて調査を行い、主成分分析などの結果から、9つの運転態度尺度を作成している。いくつかの分析の結果、これらの尺度のいずれにも信頼性及び妥当性が確認されたとしている。この中に「運転における攻撃性」と命名された尺度がある。この尺度に関連した結果のみについて言及すると、この尺度得点と飲酒運転やスピード制限無視といった事故につながる可能性の高い危険な違反行為についての頻度評定値との間には、他のいずれの尺度よりも高い相関係数を示している。このことから、運転における攻撃性は事故傾向性を予測する上でも重要な尺度となり得ることが示唆されている。また、「スピード制限無視」「駐車禁止無視」「シートベルト非着用」における「検挙群」と

「未検挙群」との間の比較において、いずれも「検挙群」の方が攻撃的運転態度尺度の得点が有意に高いことが示されている。これらのことから、運転における攻撃性尺度によって明らかにされる運転態度は、事故や違反の重要な背景要因のひとつと解することができる。また、この研究では運転における攻撃性得点に性差があることも併せて報告されている。

藤田・岡田(1998)も、「攻撃的運転行動」と命名した尺度に加えて、危険暴露度(1ヶ月間の走行距離と夜間運転の有無)及び社会的対人関係(家族の有無、結婚の有無、仕事の種類)を統制した上で、「心的負担感」及び「イライラ感」と命名した運転態度尺度を用いて、性、年齢、事故及び違反の要因を明らかにしようとしている。兵庫県を除く46都道府県の運転免許試験場等における運転免許更新時の講習受講者26,029人を対象としたデータの分析結果の中から、攻撃的運転行動に関連する結果にのみ注目すると、攻撃的運転行動は事故及び違反の有無と強く関連し、攻撃的運転行動得点の高い人は低い人に比べ事故と違反を経験する確率が、それぞれ1.9倍、1.7倍高いことが示されている。また、この得点には性差及び年齢差が認められ、女性より男性の方が、他のいずれの年齢層よりも24歳以下の年齢層の方が、攻撃的運転行動得点が高いことが示された。

これら2つの研究で用いられた尺度は、運転という限定された場面での攻撃性を理解する上で、非常に有用な尺度である。そして、その尺度を用いた研究の結果は、交通安全教育に活用可能であるだけに、これまでもかなりの研究が行われてきた。そのような研究では主に攻撃的運転態度と関連する要因の併存的関係を明らかにすることに焦点が当てられている。攻撃的運転態度との関連性が検討されているのは、性格や価値観などの内的な特性が中心である。

Lajunen & Parker (2001) は、(性格としての) 攻撃性と攻撃的運転態度との関係を検討している。その結果、両者間に関係性は認められたものの、さほど強いものではなかったことを明らかにしている。この研究では、質問

紙法が用いられているが、投影法を用いてより深層のレベルで攻撃性を捉え、運転態度との関係を検討すると異なる結果が得られるかもしれない。そのことによって、因果関係の解釈の枠組みの可能性が大きくなる。しかも、運転態度を明らかにするために、質問紙法以外の心理検査を用いた研究は少なく、内田－クレペリン精神作業検査を用いて、交通事故多発者の心理的特徴を捉えようとした長塚（1985）以外は見あたらない。この研究では、事故多発者では内田－クレペリン精神作業検査ではいわゆる非定型の特徴が認められやすいことを明らかにしている。

本研究では、運転場面における攻撃性を扱うが、作業法及び投影法心理検査の中で、攻撃性に焦点を当てた心理検査の代表はP-Fスタディである。この検査は、Rosenzweig, S.によって考案された人格検査であり、投影法として位置づけられるが、典型的な投影法に比べて刺激状況が明瞭なことから、準投影法と呼ばれることもある（大熊，1993）。P-Fスタディは欲求不満場面での言語反応を、アグレッションの視点から理解することを目的としている。Rosenzweigは、この検査におけるアグレッションを以下のように定義している（林・住田・一谷・中田・秦・津田・西尾・西川，1987）。すなわち、（広義）のアグレッションを、①普通の生活における一般的な主張性、②そのような行動のもとになる神経系のメカニズム、③これらの行動を伝達あるいは促進する生理学的条件を含んだもの、である。アグレッションは一般的には敵意的ないし破壊的なものとみなされるが、上述のようにRosenzweigはアグレッションを広義に捉えている。そのことについて、秦（1993）はRosenzweig（1978c）を引用して、アグレッションの基本的要素が主張性であることを指摘し、生存を維持するために、あるいは究極的な目標と現在の不安定な状況間の障害を克服するために、前進したり対処したりするという意味であると解説している。さらに、そのような意味では、アグレッションは全ての目標志向行動に含まれるものであること、この段階での行為的手段は中性的であること、そして、これらの手段は結果として建設

的か破壊的に分かれることを明らかにしている。さらに、一般的に用いられるアグレッションの敵意的ないし破壊的なものはアグレッションのひとつの様式であるに過ぎないと言及している。

P-Fスタディでは、設定された24の欲求不満場面に対する言語反応が求められる。それらの場面においてなされる欲求阻止者に対する言語反応は、アグレッションの方向とアグレッションの型の二次元によって構成された9つの反応のいずれかに分類される(林ら, 1987)。次元や反応の意味について、林ら(1987)は以下のように説明している。アグレッションの方向(すなわち、主張性の方向)に関する次元は、他責的(欲求不満の原因を他人とか環境のせいにする反応)、自責的(欲求不満の原因を自分の責任に帰する反応)、及び無責的(「欲求不満の原因は誰にもないんだ。これは不可避の事件だ」と考える反応)から成っている。アグレッションの型(すなわち、主張性の型)は、障害優位型(欲求不満に対する自我の活動反応の率直な表明をさける)、自我防衛型(欲求不満場面において歪力を解消するための率直にして根本的な反応)、要求固執型(自我防衛型の反応が更に発展建設的な解決を図るために要求に固執した反応)から成っている。さらに、これら2次元の組み合わせによってできる9つの反応、すなわち、他責逡巡反応(E' : 欲求不満を起こしたことに対する失望とそれに伴う不満を外に向ける反応)、自責逡巡反応(I' : 失望を外に表さず、不満を抑えて表明しない、いいかえれば、内にこもる反応)、無責逡巡反応(M' : 失望や不満は一応抱くが攻撃を外に向けるとか内に向けるとかいったことはせず、攻撃や自己主張を避ける反応)、他罰反応(EあるいはĒ : 人や物に対する直接的な敵意を示す)、自罰反応(IあるいはĪ : 自責、自己非難の反応)、無罰反応(M : 非難を他人にも自分自身にも向けず「誰にも罪はない、ただ不可避の事態であっただけだ」とする反応)、他責固執反応(e : 不満を起こした問題を解決する為に、相手がこれを解決してくれるのを待ったり、相手に解決を求めたりする傾向を示す反応)、自責固執反応(i : 欲求不満を解消する為に自

己反省から問題の解決にむかう反応)、無責固執反応 (m:「欲求不満の原因は他人にも自分自身にもない、ただ不可避な事態であるから忍耐し、規則や習慣に従い、時の流れにその解決をまかそう」とする反応)、が想定されている。P-F スタディでは、これらに加え、集団一致度 (GCR) 得点や超自我因子得点 (6種類) の計22の得点が算出される。さらに、反応転移得点も求められる。

攻撃的運転行動が攻撃的な行動的要素であることからすると P-F スタディにおいて直接的に攻撃性を行動化するような要素との関係が強くなるものと考えられる。そのような反応としては、アグレッションの方向としての他責と9つの反応分類の中の他罰との関係が強いものと予想される。逆に、障害優位については攻撃性を抑制する機能を想定しているの、攻撃的運転態度とは負の相関関係を示すものと予想される。このような仮説を検証することを本研究の主な目的とするが、それ以外の得点との関係も探索的に検討する。

先述のとおり、攻撃的運転態度について、藤本・東 (1996) 及び藤田・岡田 (1998) は、いずれも尺度の得点に性差が示されている。これらのことから、上述の関係を性別に検討する。

方 法

1) 対象者

調査の趣旨が説明され、研究協力に同意を示した大学生158人が本研究における調査対象者として用いられた。その中で、運転免許を所持し、日常的に自動車を運転し、攻撃的運転態度尺度、16項目と P-F スタディの場面全てにもれなく記入した71人 (男子33人、女子38人) を対象として分析は行われた。学年は2年生以上であり、平均年齢は21.5歳であった。

2) 調査項目

- ① 攻撃的運転態度: 藤本・東 (1996) により作成された「運転における攻撃性尺度」が使用された。「かっとして他の車にライトをチカチカ点

減させることがある」「クラクションをよく鳴らす」「他の車に幅寄せをすることがときどきある」などの16項目から構成されている。各項目に対して、「決してそんなことはない」（1点）から「全くそのとおり」（5点）の5段階評定が求められた。

- ② P-Fスタディ：P-Fスタディ（青年版）が「日本版ローゼンツァイクP-Fスタディ解説－基本手引き－」（林ら，1987）に基づいて実施された。
- ③ デモグラフィック項目：性別，年齢，自動車免許取得の有無，自動車免許取得年月日，日常の自動車運転の有無，などを確認するための項目が用いられた。

3) 手続き

大学の授業時間内に趣旨を説明した上で，集団で実施された。最初にP-Fスタディを行い，引き続き運転における攻撃性等に関する調査が行われた。いずれも，調査対象者のペースで回答するように教示が与えられた。

結 果

1) 各測度の平均得点

P-Fスタディについては，それぞれの言語反応を分類基準にしたがって分類した後に，障害優位，自我防衛，要求固執（以上3指標はアグレッションの型），他責的，自責的，無責的（以上3指標はアグレッションの方向），他責逡巡反応，自責逡巡反応，無責逡巡反応，他罰反応，自罰反応，無罰反応，他責固執反応，自責固執反応及び無責固執反応（以上9指標はP-Fスタディの9分類）の各得点を求めた。また，GCR得点も算出し，これらの16得点が分析に用いられた。

運転における攻撃性については，各々の項目の得点を加算し，尺度得点を算出した。得点が高いほど運転における攻撃性が強いことを示している。

Table 1に，運転における攻撃性尺度得点，P-Fスタディの各測度，及

び違反運転に関する認知及び行動の全体及び性別の得点と、得点ごとに性差の検定（t検定）を行った結果もあわせて示した。

Table 1 各測度の性別平均値

	全 体		男 性		女 性		
	M	SD	M	SD	M	SD	
運転における攻撃性	33.46	9.52	36.82	9.79	30.55	8.37	**
P-Fスタディ							
GCR(59<15>/60<14>)	57.72	11.87	57.12	13.61	58.24	10.31	
障害優位(29<10>/30<10>)	25.27	8.89	25.36	10.00	25.18	7.94	
自我防衛(48<10>/44<10>)	46.87	9.84	47.52	9.22	46.32	9.90	
要求固執(23<10>/26<11>)	28.01	10.56	27.24	9.20	28.68	11.70	
他責的(42<12>/35<11>)	33.30	11.26	37.30	11.29	29.82	10.15	**
自責的(29<7>/33<7>)	33.42	8.85	31.48	5.75	35.11	6.77	*
無責的(29<9>/32<8>)	33.32	8.85	31.12	8.59	35.24	8.74	*
他責逡巡(E')(3.4<2.0>/3.3<1.8>)	2.41	1.36	2.55	1.54	2.29	1.19	
自責逡巡(I')(2.2<1.1>/2.4<1.1>)	2.19	1.07	2.08	1.10	2.29	1.04	
無責逡巡(M')(1.3<1.0>/1.5<1.1>)	1.43	1.00	1.38	1.06	1.47	0.94	
他罰(E)(5.2<2.9>/3.8<2.1>)	3.75	2.09	4.61	2.17	3.00	1.72	**
自罰(I)(3.0<1.4>/3.2<1.6>)	3.61	1.46	3.32	1.51	3.87	1.38	
無罰(M)(3.3<1.5>/3.6<1.5>)	3.89	1.54	3.53	1.48	4.21	1.54	*
他責固執(e)(1.5<1.2>/1.3<1.0>)	1.85	1.38	1.81	1.32	1.88	1.44	
自責固執(i)(1.8<1.3>/2.4<1.6>)	2.20	1.27	2.17	1.18	2.22	1.36	
無責固執(m)(2.2<1.3>/2.6<1.3>)	2.67	1.40	2.56	1.18	2.76	1.58	

注1) () 内の数値は、林(1987)による標準値(男子大学生<SD>/女子大学生<SD>)

注2) 右端は男女間の平均値のt検定の結果 **P<.01, *P<.05, *P<.10

運転における攻撃性尺度の得点範囲は16点から80点であるが、Table 1に示されているように平均値はさほど高い値を示していない。ただし、性差についての検定の結果、女性よりも男性の平均得点の方が有意に高いことが認められた(t(69)=2.91, P<.01)。

本研究で用いるP-Fスタディの16の得点については、それらの標準値(林ら, 1987)とはやや異なる数値を示すものもあるが、いずれの得点も標準値±1SDの範囲内にあることから、標準値と同程度と考えることができる。標準値を考慮せずに、各得点を性別に比較すると、アグレッションの方向、すなわち他責(t(69)=2.94, P<.01)、自責(t(69)=2.41, P<.05)で有意な差が認められ、無責で有意な傾向の差が認められた(t(69)=2.00,

P<.10)。また、男性は他罰で女性より優位に高い得点を示しており (t(69)=3.47, P<.01), 逆に無罰では女性の方が男性よりも有意に高い傾向を示している (t=1.88, P<.10)。

2) 相関分析

攻撃的運転態度の得点とP-Fスタディの各得点間の相関係数を、全体及び性別に算出して、Table 2に示す。

Table 2 運転における攻撃性尺度得点とP-Fスタディ各得点間の相関係数

	全体(N=71)	男性(N=33)	女性(N=38)
GCR	-0.11	-0.29	0.16
障害優位	-0.19	-0.38 *	0.02
自我防衛	0.18	0.25	0.09
要求固執	-0.01	0.16	-0.11
他責的	0.39 **	0.47 **	0.14
自責的	-0.20 -	-0.21	-0.04
無責的	-0.35	-0.46 **	-0.13
他責逡巡(E')	0.01	-0.09	0.08
自責逡巡(I')	-0.20 *	-0.34 *	-0.00
無責逡巡(M')	-0.23	-0.38 *	-0.06
他罰(E)	0.38 **	0.46 **	0.08
自罰(I)	-0.11	-0.03	-0.06
無罰(M)	-0.13	-0.26	0.13
他責固執(e)	0.17	0.31 *	0.11
自責固執(i)	0.03	0.11	-0.02
無責固執(m)	-0.22 -	-0.15	-0.26

**P<.01, *P<.05, -P<.10

全体では、他責 (r= .39, P<.01), 他罰 (r= .38, P<.01) で有意に高い正の相関係数が算出され、無責で有意な負の相関係数 (r= -.35, P<.01) が求められ、自責 (r= -.20, P<.10), 自責逡巡 (r= -.20, P<.10), 自責逡巡 (r= -.20, P<.10), 無責逡巡 (r= -.23, P<.10) 及び無責固執 (r= -.22, P<.10) で有意な傾向の負の相関係数が求められた。

男性では、他責 (r= .47, P<.01), 他罰 (r= .46, P<.01) で有意な正の相関係数が求められ、他責固執で有意な傾向の正の相関係数が得られた (r= .31, P<.10)。また、障害優位 (r= -.38, P<.01), 無責 (r= -.46, P<.01), 無責逡巡 (r= -.38, P<.05) において有意な負の相関係数が得られ、

自責逡巡で有意な傾向の負の相関係数が得られた ($r = -.34, P < .10$)。

女性では、いずれの指標においても、有意あるいは有意な傾向を示す相関係数は得られなかった。

3) 運転における攻撃性得点最高得点者及び最低得点者の P-F スタディの各得点

運転における攻撃性得点の最低得点者と最高得点者、男女各1名、計4名を選出した。最高得点者は、男性で54点、女性で57点であり、最低得点者は男性で17点、女性で16点であった。各人の P-F スタディの得点を Table 3-1 ~ Table 3-4 に示した。

Table 3-1 は運転における攻撃性得点の女性における最低得点者の P-F スタディの結果である。表中に示してある標準値 (林ら, 1987) 比較して ± 1 SD の範囲を上回っているのは超えているのは、e (他責固執反応)、m (無責固執反応)、要求固執であり、標準値 ± 1 SD を下回っているのは、I' (自責逡巡反応)、E (他罰反応)、障害優位、自我防衛、自責、及び GCR の各得点である。

Table 3-2 は運転における攻撃性得点の男性における最低得点者の P-F スタディの結果である。標準値 ± 1 SD の範囲を超えて高得点を示しているのは、I (自罰反応)、M (無罰反応)、自我防衛、自責、及び自我防衛の各得点である。逆に、標準値を 1 SD 以上下回ったのは、E' (他責逡巡反応)、M' (無責逡巡反応)、障害優位、及び他責の各得点であった。

Table 3-3 には運転における攻撃性尺度の女性における最高得点者の P-F スタディの結果を示す。標準値と比較して 1 SD 以上得点が高いのは、e (他責固執反応)、m (無責固執反応) 及び無責の各得点であり、逆に低いのは、自我防衛と他責であることが示されている。

Table 3-4 は、運転における攻撃性尺度の男性における最高得点者の P-F スタディの結果を示した。標準値 ± 1 SD 以上の得点を示しているのは、E (他罰反応)、e (他責固執反応)、他責の各得点であり、逆に下回って

P-Fスタディからみた若年運転者の攻撃的運転態度 (田中 寛二)

るのは、I' (自責逡巡反応), M (無罰反応), m (無責固執反応), 自責, 及び無責の各得点である。

Table 3 - 1 運転における攻撃性低得点女性のP-Fスタディのプロフィール

	障害優位		自我防衛		要求固執		合計
他責	E'	3.5(3.3<1.8)	E	1.5(3.8<2.1)	e	6.0(1.3<1.0)	11.0/46% (35<11)
自責	I'	0.0(2.4<1.1)	I	3.0(3.2<1.6)	i	2.5(2.4<1.6)	5.5/23% (33<7)
無責	M'	1.0(1.5<1.1)	M	2.5(3.6<1.5)	m	4.0(2.6<1.3)	7.5/31% (32<8)
合計		4.5 /19% (30<10)		7.0 / 229% (44<10)		12.5 /52% (26<11)	GCR 31% (60<14)

注1) () 内の数値は、林ら (1987) による標準値 (女子大学生<SD>)

注2) 各反応の数字は、反応数を示している。合計については、反応数/%を示している。

Table 3 - 2 運転における攻撃性低得点男性のP-Fスタディのプロフィール

	障害優位		自我防衛		要求固執		合計
他責	E'	1.0(3.4<2.0)	E	3.0(5.2<2.9)	e	2.5(1.5<1.2)	6.5/27% (42<12)
自責	I'	2.0(2.2<1.1)	I	5.5(3.0<1.5)	i	1.5(1.8<1.3)	9.0/38% (29<7)
無責	M'	0.0(1.3<1.0)	M	6.0(3.3<1.5)	m	2.5(2.2<1.3)	8.5/35% (29<9)
合計		3.0/13% (30<10)		14.5/60% (48<10)		6.5/27% (23<10)	GCR 73% (59<15)

注1) () 内の数値は、林ら (1987) による標準値 (男子大学生<SD>)

注2) 各反応の数字は、反応数を示している。合計については、反応数/%を示している。

Table 3 - 3 運転における攻撃性高得点女性のP-Fスタディのプロフィール

	障害優位		自我防衛		要求固執		合計
他責	E'	2.5(3.3<1.8)	E	2.0(3.8<2.1)	e	3.5(1.3<1.0)	8.0/33% (35<11)
自責	I'	3.0(2.4<1.1)	I	2.0(3.2<1.6)	i	1.0(2.4<1.6)	6.0/25% (33<7)
無責	M'	2.0(1.5<1.1)	M	4.0(3.6<1.5)	m	4.0(2.6<1.3)	10.0/42% (32<8)
合計		7.5/31% (30<10)		8.0/33% (44<10)		8.5/35% (26<11)	GCR 69% (60<14)

注1) () 内の数値は、林ら (1987) による標準値 (女子大学生<SD>)

注2) 各反応の数字は、反応数を示している。合計については、反応数/%を示している。

Table 3 - 4 運転における攻撃性高得点男性のP-Fスタディのプロフィール

	障害優位		自我防衛		要求固執		合計
他責	E'	4.5(3.4<2.0)	E	10.0(5.2<2.9)	e	3.0(1.5<1.2)	17.5/73% (42<12)
自責	I'	1.0(2.2<1.1)	I	3.0(3.0<1.5)	i	1.0(1.8<1.3)	5.0/21% (29<7)
無責	M'	0.5(1.3<1.0)	M	1.0(3.3<1.5)	m	0.0(2.2<1.3)	1.5/ 6% (29<9)
合計		6.0/25% (30<10)		14.0/58% (48<10)		4.0/17% (23<10)	GCR 46% (59<15)

注1) () 内の数値は、林ら (1987) による標準値 (男子大学生<SD>)

注2) 各反応の数字は、反応数を示している。合計については、反応数/%を示している。

考 察

本研究の目的は、攻撃的運転態度尺度得点とP-Fスタディの各得点との関係について性別に検討することであった。そのために、攻撃的運転態度得点とP-Fスタディの各得点との間の相関係数を算出した（Table 2）。また、運転における攻撃性尺度の最高得点者と最低得点者を性別に選出し、それぞれのP-Fスタディの結果を示した（Table 3-1～Table 3-4）。

運転における攻撃性得点とP-Fスタディにおける他責及び他罰反応の得点との間には、各々有意な正の相関関係が見いだされるであろうという仮説は、相関分析（Table 2）によって、男性においては検証された。

P-Fスタディにおける他責及び他罰反応は、先述のとおり欲求不満事態においてアグレッションを他者（欲求阻止者）に向ける傾向を示している。このような特性と運転における攻撃性との間に正の相関関係が認められたことから、運転における攻撃性は、他者に対して向けられるアグレッションと等質性が高いことが示唆されたと考えることができる。すなわち、運転における攻撃性は欲求不満事態において他者に対してアグレッションを発現するのと同様のメカニズムであると考えることができる。男性におけるこのような傾向は、運転における攻撃性尺度の男性の最低得点者では他責及び他罰が標準値より低い値を示しているのに対して、最高得点者では他罰及び他責がかなり高得点を示していることから明らかである。

ただし、女性においては、相関分析では意味のある関係は認められなかった（Table 2）。このことから、女性においては、運転における攻撃性尺度の得点とP-Fスタディの他責及び他罰のそれぞれとの間には、意味のある関係性を認めることができない。言い換えれば、P-Fスタディによって明らかにされる比較的深層の特性では攻撃的運転態度は説明できないことを示唆している。その背景には、欲求不満事態でのアグレッションの発現のさせ方に文化的な性的制約があることが反映されているかもしれないが、詳細については今後の研究における検討が必要である。

以上から、P-Fスタディにおいて明らかにされる攻撃性（アグレッション）と攻撃的運転態度との間にはあまり明確な関係は認められなかったことが明らかになった。この結果は、Lajunen & Parker（2001）と同様である。しかも、Lajunen et al. は攻撃性と攻撃的運転態度との関係についての性別の分析を行っているが、本研究の関係性と同様、性差が認められている。

運転における攻撃性尺度の得点とP-Fスタディの各得点との関連をみると、男性では、障害優位、無責、自責逡巡、無責逡巡で有意かあるいは有意な傾向の負の相関係数が示されており、他責固執においては、有意傾向の正の相関係数が示された。この内、自責逡巡と無責逡巡は、アグレッションの型では障害優位にあたる。このことから、障害優位については、運転における攻撃性とは負の関係性を示す特性と考えることができる。秦（1993）は、障害優位についてRosenzweig（1960）の「おそらく自我－防衛と要求－固執との葛藤の結果、両者の反応が生ずる以前に、反応が短縮または抑止されたアグレッションの型を表している」及びRosenzweig（1970）の「最初の段階は、障害－優位で、被験者は障害に気づいているがそれ以上には進展しない。この人の行動は中性であり、少なくともその時点では当惑や窮地に追い込まれているように見える。」を引用し、障害優位は、アグレッションの抑制ないし抑止を想定しており、障害を乗り越えるか迂回しようとする要求固執と外界あるいは自己に向けられたある種の敵意、あるいは否定的ないし破壊的な自我防衛の中間あるいは中性に位置づけられている、とし、何らかの不都合からアグレッションを認識していても、それを行動としては表さないような性質を想定している、と言及している。

このことから、運転における攻撃性と障害優位との間に負の関係性が認められていることは、障害優位の特性の強い男性は、欲求不満が高まり、攻撃的になるような場面であっても、攻撃的な運転行動をあまりとらず、逆に、障害優位の性質の弱い男性は、攻撃性をあまり抑制することなく攻撃的な運転行動に至りやすいことが示されたと考えられる。

ただし、障害優位の型には分類されても、他責逡巡と運転における攻撃行動との間には、有意な相関係数は認められなかった。他責逡巡は、アグレッションの方向は他責であり、アグレッションの型は障害優位であることから、この特性は運転における攻撃性に対しては、双方の相反する力が働き、相殺した結果、有意な相関係数が求められないという結果をもたらしたと考えることができる。

また、無責についても同様に運転における攻撃性の得点と有意な負の相関係数を示している。無責とは、アグレッションを他者に向けない傾向を示していることから、この得点と運転における攻撃性の得点との間に有意な負の相関係数が求められたものと解することができる。無責は欲求不満が高めるような状況においても自らの攻撃性を行動化することなく、建設的に対処することのできる性質を反映している（秦，1993）。つまり、攻撃性が高まるような状況ではあっても、他者に攻撃が向かない傾向の強いタイプの人には、運転場面においても同様に攻撃的な行動に至りにくいことを示唆している。

以上のことから、男性に関しては、攻撃的運転態度を抑制する要因として障害優位と無責の特性を挙げることができ、逆に促進要因として他罰及び他責の特性を挙げることができる。

さらに、攻撃性と運転態度について、個別のプロフィールを見ると、運転における攻撃性低得点者については、女性（Table 3-1）では他責反応が最も多いのに対して、男性（Table 3-2）では、他責、自責、無責の反応数が平均的であることがわかる。しかも、女性の場合は、GCR得点が標準値よりもかなり低く、男性の場合は、逆に標準値よりも高い。

また、運転における攻撃性高得点者については、女性では、他責、自責、無責の反応数が概ね平均的なのに対して、男性では他責の反応数が最も多い。このように、攻撃的運転態度とP-Fスタディにおける攻撃性（アグレッション）の関係性の性差は大きいことがわかるが、このような知見を交通カウンセリングに反映させる必要がある。

これまで交通安全教育の中にカウンセリングはあまり導入されていない。しかし、効果的に事故の交通行動を反省させるカウンセリングを交通安全教育のなかに位置づけ、その専門家を養成することが、現在必要である（新井, 2001）という指摘もあり、交通に関するカウンセリングのために多角的な資料が必要である。

本研究における結果は、交通カウンセリングを効果的に行う際の基礎的な資料として活用が可能である。攻撃的な運転態度は、そのもの自体、事故や違反の要因として捉えることができるが、そのような行動を助長する他責的性質、抑制的に機能する障害優位的特性を理解した上で交通カウンセリングを行うことが重要な視点であることを示唆している。

このような知見を活かして、具体的にどのようなカウンセリングを行うべきかについては、今後の課題である。また、本研究は、大学生のを対象にしていること、分析の多少数が十分とは言い難いことなど、不十分な点が少なくないことは反省点である。今後はこれらの反省をふまえた上で、更に基本的な研究を蓄積することが重要である。

引用文献

- 安藤明人・曾我洋子・山崎勝之・島井哲志・嶋田洋徳・宇津木成之・大芦治・坂井明子 1999 日本版 Buss-Perry 攻撃性質問紙 (BAQ) の作成と妥当性, 信頼性の検討 心理学研究 第70巻 第5号 384-392
- 新井邦二郎 2001 交通安全教育の評価 国際交通安全学会誌 第27巻 第1号 54-61
- Buss, A. H., & Perry, M. 1992 The aggression questionnaire. *Journal of personality and social psychology*, Vol.63, No.3, 452-459 .
- 藤本忠明・東正訓 1996 若年運転者の運転態度尺度構成に関する研究 交通心理学研究 第12巻 第1号 25-36
- 藤本忠明 2000 攻撃とモデリング 蓮花一己（編） 交通行動の社会心理

学 第4部 第9章 北大路書房 100-110

- 藤田悟郎・岡村和子 1998 安全運転態度の枠組みからみた攻撃的運転行動、
運転中の心理的負担感及び運転中のイライラ感 応用心理学研究 第24
号 29-39
- 秦一士 1993 P-F スタディの理論と実際 北大路書房
- 林勝造・住田勝美・一谷彊・中田義朗・秦一士・津田浩一・西尾博・西川満
1987 P-F スタディ解説-基本手引き- 三京房
- Lajunen, T., & Parker, D. 2001 Are aggressive people aggressive
driver? A study of the relationship between self-reported general
aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident
Analysis & Prevention*, 33, 243-255.
- Lajunen, T., & Summala, H. 1997 Effects of driving experience, per-
sonality, driver's skill and safety orientation on speed regulation
and accidents. In Rothengatter, T., & Vaya, E. C. (Eds) *Traffic
and transport psychology: Theory and application*, 29, Amsterdam:
Pergamon, 283-294.
- 長塚康弘 1985 事故多発運転者の作業特性についての研究-内田・クレ
ベリン精神作業検査の妥当性の検討を通じて- 交通心理学研究 第1
巻第1号 25-35
- 大熊保彦 1993 P-F スタディ 岡堂哲雄(編) 増補新版 心理検査学-
臨床心理査定の基礎- 各論Ⅲ 9 垣内出版 355-368