琉球大学学術リポジトリ

心理テストからみた運転規範意識（１）～集団ロールシャッハテストを用いて～

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 琉球大学法文学部 公開日: 2008-10-21 キーワード (Ja): 交通規範意識, 集団ロールシャッハテスト, 大学生, 交通違反への許容, 交通違反の行動 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/20.500.12000/7588

心理テストからみた運転規範意識（1）
～集団ロールシャッハテストを用いて～

田　中　寛　二
Kanji Tanaka

A Psychological Assessment Concerning Norm-Consciousness on Driving Using Group Rorschach Method.

本研究の目的は、大学生の交通規範意識と集団ロールシャッハテスト（以下、集団ロ・テストと略す）の結果との間に関連性があるかどうかを検討することである。大学生43人に対して、交通規範に関する質問紙調査と同時に、集団ロ・テストを実施し、それらの結果を分析したところ、集団ロ・テストで問題ありと判定された学生の交通規範に関する得点は、全体的に高く、公道及び構内での違反許容得点、構内での違反行動得点では、統計的に有意に高いことが明らかとなった。このことから、集団ロ・テストで確認される全体的な問題性と交通規範意識との間には関連があると考えられる。さらに、集団ロ・テストの問題性識別のための項目別に交通規範に関する得点を比較し、交通規範の基底となる心理的特徴が検討された。

キーワード：交通規範意識、集団ロールシャッハテスト、大学生、
交通違反への許容、交通違反の行動

背景と目的

大学生の交通規範意識について、田中（2002）は、５種類の交通違反（信号無視、スピード違反、駐車違反、飲酒運転、危険運転）の公道と大学構内の２場面における目撃、許容、行動の程度とそれぞれの関係について検討した。信号無視の目撃得点と危険運転の行動得点以外の全ての得点で、公道と大学構内の間で統計的に有意な差が認められた。また、相関係数の検討から、特に大学構内におけるそれぞれの違反行動得点と大学構内における違反許容得点との関係性が明らかになった。これらの結果から、とりわけ大学構内における運転の乱れの背景要因のひとつに、そのような運転をしても構わないという認識が挙げられることが示唆された。

それでは、そのような認識はどのような要因によってもたらされていると考えるべきだろうか。田中は、上記の研究で、同種の行為の目撃の程度に求めようとした。しかし、統計的にはその関連性は認められなかった。そこで、本研究では人格の特性が背景要因のひとつとなっているのではないかという仮説の上に、公刊されている心理検査で捉えることのできる人格上の特性と交通規範意識との関連を、探索的に検討することを主な目的とする。

今回使用する心理検査は、集団ロールシャッハテスト（以下、集団ロ・テストと略す）である。集団ロ・テストは、ロールシャッハテスト（以下、ロ・テストと略す）に基づいて作成された集団式の投影法心理検査である。ロ・テストは、精神科医の Rorschach, H.によって作成・使用された心理検査であり、1911年に学童や精神病者を対象にはじめて実施されている（片口、1987）。その後、Rorshach 以外の多くの研究者が、その言語報告の解釈についての理論的な枠組みを与えてきた。Beck、Piotrowski、Klopfer、などをその代表として挙げることができる（岡堂・矢吹、1976）。わが国では、片口らの一連の研究や著書がロ・テストの発展に大きく貢献してきたと思われるが、近年では、Exner のいわゆる包括的システムが比較的多く用いられるようになっている。

このロ・テストはTATなどの他の投影法と同様に、人格の深層を理解するのに有用であることに加えて、精神的な病理性の判定が可能なように研究が行われてきたために、臨床心理学の分野では、精神病院など医療分野で働く臨床心理士が精神疾患患者に対して行ったり、少年鑑別所や刑務所などの非行・犯罪臨床の場で働く専門家が非行少年や犯罪者の資質の鑑別・分類のために用いるなど、広く活用されている。

ロ・テストにおける分析は多彩で、反応領域、反応決定因、反応内容などに基づいて内容分析、形式分析、態度分析、継起分析などの分析（小此木・馬場、1989）や知覚分析（岡堂・矢吹、1976）が行われる。これらの分析は、それぞれの図版に対する言語反応に対する記号化を行い、その数量的検討を基礎としていることから、解釈の手続きを論理的に進めることが、他の投影法検査よりもシステマチックにできるように思われる。

上記のように、ロ・テストは非常に有用な心理検査であるが、実施に2時間程度を要し、また実施後のいわゆるスコアリングと解釈にかなりの時間と労力を要するなど、実施・解釈は必ずしも容易ではない。そこで、本明は1954年に集団ロ・テストを開発している（本明、1991）。この心理検査は、ロ・テストの特徴を保ちつつ、集団でしかも個別テストよりも簡便に実施・解釈できるところに特徴があり、様々な領域での活用がなされてきた。

集団ロ・テストの基本仮説として、本明（1961）は①自己統制、現実認知、②外向と内向、③知性、④情動、⑤空想生活と無意識の作用の5点を挙げている。①については、BeckのF＋に関する記述を引用し、自己統制あるいは現実認知はF＋の反応に反映されていると考えている。②外向と内向については、いわゆる体験型を反映していると、本明は指摘している。③知性については、Klopferの形態水準の仮説が取り入れられている。集団ロ・テストでは、後述のF.L.平均値である。④情動については、Beckの定義を用いて、色彩反応（FC, CF, C）、通景反応・深さの反応（FK）、拡散反応（KF, FK）、及び材質反応（Fc, cF, c）を情動に関連する指標として取りあげて

いる（本明、1961）。また、⑤空想生活と無意識の作用については、M反応をその指標として取りあげている。同時に、M反応は、創造活動と関係があるという指摘もふまえている。

このような集団ロ・テストを用いて規範意識、とりわけ交通規範を明らかにしようとした研究は見あたらない。（個別式の）ロ・テストを行い、その詳細な分析によってロ・テストから見た交通規範意識の特徴を明らかにすることが必要であるが、今回はそのさきがけとして、集団ロ・テストによって、探索的にロ・テストからみた交通規範意識の特徴を明らかにする。

ところで、交通心理学の分野での研究で、質問紙法以外の心理検査を用いた研究は意外と少ない。例えば、交通心理学研究（日本交通心理学会）を通読してみても、長塚（1985）の事故多発運転者の特徴を作業法心理検査を用いて明らかにしようとした研究のみである。この研究では、交通事故を多発する運転者の心理特性を明らかにするために内田・クレペリン精神作業検査を用いている。その結果、事故多発者は内田・クレペリン精神作業検査では、いわゆる非定型の特徴が強く認められている。特に、初頭努力の乏しさ、作業量の乏しさ、動揺の大きさ、休憩効果の乏しさなどが顕著であることを明らかにしている。このように、内田・クレペリン精神作業検査からみる限り、交通事故多発者の心理特定は望ましいとは言えないことが示唆されている。しかし、上述のように、その他の投影法検査の結果によってそのような特性を明らかにした研究は見あたらない。特に、交通規範意識との関連で明らかにしようとした研究は、これまでなされていない。

そこで、本研究では、探索的な研究と位置づけて、交通規範意識と集団ロ・テストとの関連を明らかにすることを目的とする。特に、本明（1961）による簡易診断法に基づいて処理した集団ロ・テスト結果との関係を明らかにする。

方法

1）調査対象者

大学生42名と大学院生1名が調査対象者となった（男子20名、女子23名）。いずれも、自動車あるいは自動二輪車の運転免許を取得している学生であり、日常的に自動車、自動二輪車、原動機付き自転車のいずれかを使用している。

2）調査項目

①運転規範に関する項目　田中（2002）が使用した交通規範に関する調査項目群が用いられた。これらの項目は、公道と大学構内の二場面での信号無視、駐車違反、スピード違反、飲酒運転についての許容の程度とそれらの行動の程度を尋ねるものであった。各項目について7段階の評定が求められた（「非常にそう思う」（7点）～「どちらでもない」（4点）～「全くそう思わない」（1点）が与えられた。）得点が高いほど、違反行動に許容的であり、違反行動に至りやすいことを示している。

②集団ロールシャッハテスト　集団用ロールシャッハテスト方式、新版人格診断検査（B型）が用いられた。

③デモグラフィック項目群　性別・所属学部、年齢、出身県、取得している運転免許の種類と取得時期、日常的な交通手段などを尋ねる項目が準備された。

3）手続き

調査は、大学の講義室あるいは演習室を利用して、集団で実施された。最初に、「これからお願いする調査は大学生の運転の意識と態度についての研究のために行うものです。回答は全体的に統計処理します。個人にご迷惑をかけることはありません。あまり考えすぎないで、気軽にお答え下さい。記入漏れのないようにお願いします。」という全体的な注意事項を教示した後に、それぞれの調査を実施した。

最初に集団ロ・テストが本明（1961）に基づいて実施された。実施に関する説明が行われた後に調査対象者のペースで検査は進められた。集団ロ・テ

ストが終了した後に、運転規範に関する調査が行われた。

調査に要した時間は、集団ロ・テストが約45分、交通規範意識調査が約15分、合計約１時間を要した。

４）調査実施時期

調査は、平成15年５月20日から６月10日にかけて行われた。

結果

本研究では、信号無視、違法駐車、スピード違反、飲酒運転、危険運転への許容と行動を、公道と大学構内別に尋ねているが、各種の違反行為の許容の程度を公道と大学構内別に加算し、それぞれを「公道での違反行動許容得点」「構内での違反行動許容得点」とした。同様に、各種違反の行動についての程度を尋ねた項目を公道と構内別に加算し、それぞれを「公道での違反行動得点」「構内での違反行動得点」とした。この４種類の得点分布は、5～35である。以下ではこれらの得点と集団ロ・テストの結果との関連を検討する。

本明（1991）は、集団ロ・テストの簡易診断法において、10のチェック項目を設定している。それらは、(1)F.L.マイナス値の個数、(2)F.L.の平均値、(3)Keyーの個数、(4)P の個数、(5)FM 反応数、(6)CF の反応数+C の反応数と F 反応数の２倍の関係、(7)F 反応数、(8)無彩色反応数、(9)FK 反応数と K 反応数の和、(10)cF 反応と c 反応数の和である。これらの項目のチェック数によって集団ロ・テスト受検者の問題性を、「問題なし」（０～２個）「やや問題あり」（３～４個）「問題あり」（５個以上）に判別する。本研究において調査対象となった学生を上述のような手続きによって、判別し、３群に分け、それぞれの群別に、交通規範意識の４種類の得点を比較した。その結果を表１に示す。また、各チェック項目別にも、４種類の運転規範得点を比較した結果を、表２～10に示す。

なお、各得点の性別比較を行ったところ、いずれも統計的に有意な違いが

認められなかった。そこで、本研究では、性別の比較は行わないこととした。

表1に示された4得点の交通規範得点別に、問題性判別結果によって分けた。その結果、問題あり群は4名、やや問題あり群は17名、問題なし群は22名となった。これらの群における4種類の交通規範得点を群間で比較するために一元配置分散分析を実施したところ、公道での違反行動得点以外で有意なF値が算出された（公道での許容：$F(2/40)=6.47$, $P<.01$、構内での許容：$F(2/40)=5.12$, $P<.05$、公道での行動：$F(2/20)=2.16$, N.S.、構内での行動：$F(2/40)=3.47$, $P>.05$）。これらの結果に基づいて、下位検（Tukey法による多重比較）を行った。その結果、有意なF値が求められた3つの得点では、いずれも問題あり群の得点が他の2群の得点よりも有意に高いことが明らになった（いずれも $P<.05$）。

表1　ロ・テの問題性判別結果別運転規範得点

		集団ロ・テの問題性判別結果		
		問題なし	やや問題あり	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.41	6.55	12.75
	SD	2.28	1.97	8.38
	N	22	17	4
構内での違反行動許容得点	M	12.32	9.76	21.50
	SD	6.07	5.56	12.61
	N	22	17	4
公道での違反行動得点	M	13.14	15.53	17.75
	SD	4.04	5.15	7.50
	N	22	17	4
構内での違反行動得点	M	14.18	15.00	20.50
	SD	3.51	5.09	5.97
	N	22	17	4

集団ロ・テストでのチェック項目は全部で10あるが、本研究の調査対象者は、第１のチェック項目（F.L.－）に該当する者がひとりしかいなかったために、ここではF.L.－の項目に関する検討は行わないこととする。

第２のチェック項目である、F.L.平均値については、11人が問題あり（F.L.平均値が109以下）と判別された。このチェック項目で問題あり群と、問題なし群で４種類の交通規範意識得点を比較したところ、公道での違反行動得点と構内での違反行動得点において群間で統計的に有意な差が認められた（公道：$t(41)=2.66$, $P<.05$、構内：$t(41)=3.66$, $P<.01$）。その他の得点には統計的に有意な差は認められなかった。

表２　F.L.平均値による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.56	8.64
	SD	2.56	5.84
	N	32	11
構内での違反行動許容得点	M	11.59	13.82
	SD	5.85	10.45
	N	32	11
公道での違反行動得点	M	13.41	17.73
	SD	4.23	5.75
	N	32	11
構内での違反行動得点	M	13.75	19.00
	SD	4.07	4.20
	N	32	11

表３は、集団ロ・テストの第３のチェック項目であるKey－の個数（５個以上）に基づいて判別された問題性の有無による群別に４種類の交通規範得点を示している。このチェック項目においては、問題あり群は23人、問題なし群は20人であった。各得点ごとにｔ検定を行ったところ、公道での違反行動許容得点においてのみ統計的に有意な差が認められた。ただし両群の母

分散の検定を行ったところ、有意なF値が求められたのでWelch法に基づいてt値を算出した（t(30.741)=2.34, P<.05)。その他の得点には統計的に有意な差は認められなかった。

表3　Key－反応数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	5.80	8.22
	SD	1.94	4.50
	N	20	23
構内での違反行動許容得点	M	11.40	12.83
	SD	5.84	8.32
	N	20	23
公道での違反行動得点	M	13.75	15.17
	SD	4.09	5.63
	N	20	23
構内での違反行動得点	M	14.25	15.83
	SD	3.55	5.43
	N	20	23

表4は集団ロ・テストの第4のチェック項目であるP反応の個数（4個以下）によって問題あり群となし群に群分けした。問題ありは7名であった。それぞれの違反行動得点を示した。t検定の結果、各得点とも、統計的に有意な差は認められなかった。

表４　Ｐ反応数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.42	10.57
	SD	2.39	6.80
	N	36	7
構内での違反行動許容得点	M	11.69	14.57
	SD	6.27	11.30
	N	36	7
公道での違反行動得点	M	14.36	15.29
	SD	5.39	1.60
	N	36	7
構内での違反行動得点	M	14.75	16.86
	SD	4.69	4.45
	N	36	7

表５は、集団ロ・テストの第５のチェック項目であるFM反応数（５個以上）に基づいて、群分けし、それぞれの交通違反得点を示したものである。なお、問題あり群は、７名であった。ｔ検定を行って群間の得点差を確認したところ、統計的に有意な差はいずれの得点においても認められなかった。

表５　FM反応数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	7.19	6.57
	SD	4.02	1.40
	N	36	7
構内での違反行動許容得点	M	12.11	12.43
	SD	7.39	6.80
	N	36	7
公道での違反行動得点	M	14.81	13.00
	SD	4.65	6.61
	N	36	7
構内での違反行動得点	M	15.03	15.43
	SD	4.84	3.99
	N	36	7

表6については、集団ロ・テストの第6のチェック項目である(CF+C>2FC）に該当するかどうかによって、問題あり群と問題なし群に分け、各群の交通規範意識得点を示したものである。問題ありは9人であった。t検定の結果、公道における違反行動得点においてのみ有意な差のある傾向が認められた（t=1.98, P<.10)。

表6　CF+C>2FCの指標による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.50	9.33
	SD	2.58	6.14
	N	34	9
構内での違反行動許容得点	M	11.59	14.33
	SD	6.21	10.39
	N	34	9
公道での違反行動得点	M	13.76	17.33
	SD	4.66	5.34
	N	34	9
構内での違反行動得点	M	14.53	17.22
	SD	4.39	5.33
	N	34	9

表7は、F反応の個数（13個以上）に基づいて、問題あり群（5名)、なし群（28名）に群分けし、それぞれの交通規範得点を示したものである。統計的に有意な差が認められるかどうかを明らかにするためにt検定を行ったところ、いずれにおいても統計的に有意な差は認めらなかった。

表７　Ｆ反応数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	7.31	6.80
	SD	3.79	3.49
	N	38	5
構内での違反行動許容得点	M	11.97	13.60
	SD	7.23	7.86
	N	38	5
公道での違反行動得点	M	14.37	15.60
	SD	4.54	8.17
	N	38	5
構内での違反行動得点	M	14.84	17.00
	SD	4.35	6.96
	N	38	5

表８は、同様に無彩色反応数によって問題あり群（３個以上）となし群に分け、それぞれの交通規範得点を示したものである。問題あり群は22名であった。各得点で群間に有意な差が認められるかどうかを確認するために、ｔ検定を行った結果、いずれにおいても有意な差は認められなかった。

表８　無彩色反応の数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.62	7.55
	SD	3.68	3.78
	N	21	22
構内での違反行動許容得点	M	11.43	12.86
	SD	8.37	6.05
	N	21	22
公道での違反行動得点	M	15.19	13.86
	SD	6.09	3.63
	N	21	22
構内での違反行動得点	M	16.10	14.14
	SD	4.93	4.30
	N	21	22

表9は、KF反応数とK反応数の和（2個以上）によって分類し、各群の交通規範意識得点を示している。問題あり群は22名であった。t検定の結果、有意な差はいずれの得点においても認められなかった。

表9　KF+Kの数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	7.13	7.00
	SD	3.61	4.10
	N	30	13
構内での違反行動許容得点	M	12.33	11.77
	SD	7.06	7.87
	N	30	13
公道での違反行動得点	M	14.60	14.31
	SD	4.58	5.98
	N	30	13
構内での違反行動得点	M	15.37	14.46
	SD	3.99	6.10
	N	30	13

表10　cF+cの数による問題の有無別運転規範得点

		問題なし	問題あり
公道での違反行動許容得点	M	6.77	10.25
	SD	3.22	6.85
	N	39	4
構内での違反行動許容得点	M	11.23	21.25
	SD	5.95	12.66
	N	39	4
公道での違反行動得点	M	14.33	16.25
	SD	4.97	5.32
	N	39	4
構内での違反行動得点	M	14.97	16.25
	SD	4.84	2.50
	N	39	4

表10はcF反応数とｃ反応数の和に基づいて２群に分類し、それぞれの交通規範得点を示す。問題あり群はその個数が３以上の者であるが、４名であった。各得点における群間比較をするために、ｔ検定を行ったが、いずれも有意なｔ値は求められなかった。

これらのチェック項目以外に、集団ロ・テストでは向性などをチェックすることができるようになっている。その項目によって同様に群間比較を行ったが、いずれも有意な差は認められなかった。

表１において集団ロ・テストにおいて総合的に問題ありと判定された対象者４名の判定結果をと４種類の交通規範得点を表11に示す。なお、交通規範に関する４種類の得点で、それぞれで21点以上（ニュートラルポイントである20点を上回る得点）であった対象者を選出したところ、公道での違反行動許容得点では該当者がなかったが、構内での違反行動許容得点では５名が、行動での違反行動得点では４名が、構内での違反行動得点では５名がそれぞれ該当した。その中には、上記４名が含まれており、表11に示すそれぞれの対象者の得点が最高値を示していた。そのことから、集団ロ・テストの結果及び交通規範意識得点から、表11に示した４人（それぞれａ、ｂ、ｃ、ｄとする）の問題性についての分析を行うことが必要と考えられる。

調査対象者ａは、項目、２、３、４、６、及び10に、対象者ｂは項目２、３、４、６、８、及び９に、対象者ｃは1_2、２、３、６、及び７に、対象者ｄは項目２、３、６、８、及び10にチェックがなされている。また、向性を示す項目11から14については、ａは13に、ｂ、ｃ、ｄの３人は項目12にチェックされた。

また、交通規範意識得点についてみる。対象者ａは許容得点は比較的高いが、行動得点はさほど高い方ではない。対象者ｂは許容得点が比較的高く、構内での行動得点は高いが、公道での公道得点はさほど高くない。対象者ｃは許容得点は最低の得点（許容的ではない）だが、行動得点は全対象者中最も高い得点となっている。対象者ｄは構内での許容得点はかなり高い得点と

表11　集団ロ・テストにおける問題あり群の結果

			a		b		c		d	
			21歳男性		22歳男性		23歳男性		22歳男性	
集団ロ・テスト										
番号	項　目	基準	数値	チェック	数値	チェック	数値	チェック	数値	チェック
1_1	F.L.－（-0.5, -1.0）	4以上	0		2		2		0	
1_2	F.L.－（-1.5, -2.0）	1以上	0		0		1	√	0	
2	F.L.平均値	109以下	105	√	86	√	109	√	88	√
3	Key－	5以上	5	√	12	√	5	√	10	√
4	P	4以下	2	√	1	√	7		5	
5	FM	5以上	3		0		1		2	
6	CF+C:2FC	＞	5:3	√	4:2	√	5:2	√	3:2	√
7	F	13以上	7		7		14	√	11	
8	FC'+C'F+C'+C'sym	3以上	2		6	√	1		3	√
9	KF+K	3以上	1		3	√	0		2	
10	cF+c	3以上	3	√	2		2		3	√
	チェック合計		5		6		5		5	
11	M:SumC	＞	3:6		1:6		2:5.5		0:4	
12	2M:SumC	＜	6:6		2:6	√	4:5.5	√	0:4	√
13	M	3以上	3	√	1		2		0	
14	FC:CF+C+Csym+Cdes	＞	2:7		1:5		1:5		1:5	
交通規範意識得点										
	公道での違反許容得点		20		20		5		6	
	構内での違反許容得点		35		20		5		26	
	公道での違反行動得点		16		17		28		10	
	構内での違反行動得点		19		23		27		13	

※表中の記号＜あるいは＞は、記号：の前後の大小関係を示す。

なっているが、それ以外はさほど高くない。

考察

本明（1961）によれば、10のチェック項目の内５つ以上でチェックがあれば、問題ありと診断することとしている。その意味として、①年齢に相応した発達段階に達していない。②制度的行動が十分にできない。③対人関係に問題がある。④教育、訓練の効果が普通の方法ではあがらない。⑤不適応な反応が現れる。⑥自己統制力が弱い。としている。本研究では、表１に示されたように、集団ロ・テストにおいて問題ありと診断された４人の交通規範意識得点は、公道での違反行動得点以外では他の群に比べて有意に高いこと、すなわち、違反に許容的であり、違反行為に至りやすいことが明らかにされた。このことから、集団ロ・テストにおける簡易診断の結果から交通規範意識についての予測がある程度可能であることが示唆されたと言えよう。とりわけ、上記②の制度的行動の不十分さなどとの関連が予測されるが、明確な関連性を指摘することはできない。

ただし、公道での違反行動については、集団ロ・テストの簡易診断の結果からは明らかにできなかった。このことは、調査対象者が大学生であることと関連しているかもしれないが、その要因は、本研究の結果からは判然としない。

以上のように簡易診断において総合的にみると、交通規範意識をある程度反映していると結論づけることができよう。そのため、例えば、運転免許証の取得などの際に、集団ロ・テストを実施して、問題性の有無についてをスクリーニングするなどの目的で使用することが可能であると考えられる。

表２～10において示された結果において、各項目での問題あり群となし群との間で統計的に有意な差異が認められた項目が少なかった。このことは、個別にみると、交通規範意識と集団ロ・テストにおけるチェック目との関連が十分ではないことを示唆するものかもしれない。

それでも、F.L.（形態水準）平均値では、違反行動得点との関連が示唆された。F.L.平均値は本明によれば、知的効率の判定に用いられる指標である。ただし、本研究の調査対象者が大学生であることからすると、知的能力が低いと考えることはできない。この指標の問題あり群については、知的な統制が不良で、刺激に無批判に反応してしまう傾向が高いと考えるべきと思われる。この指標で問題ありとして判別された11人は、問題なしの群に比べて知的な統制が不良であるために、交通規範に対する許容性とあまり関係なく、結果として交通規範を実際に逸脱した運転態度に至りやすい傾向があるということかもしれない。しかし、表2に示された平均得点からすると、ニュートラル・ポイント（20点）に達していないことが明らかである。そのことから、絶対的に交通規範に逸脱した運転態度に至っているのではなく、問題なしの群との比較において、そのような運転態度に至りやすいということであると解される。

表3に示されている、Key－の反応数においては、行動での違反行動許容得点でのみ関連性が示された。このKey－の指標は、本明によれば、異常傾向を示し、統制が悪く、不適応という診断がなされ、第一に社会的環境への適応が悪いと言うことができ、第二に神経症や精神病質者と診断された人が多いことを明らかにしている。表3に示された得点をみると、いずれも問題あり群の方が高いことが示されていることから、この指標で問題ありと判定された対象者は、交通規範についても一般にかなり曖昧であり、そのような曖昧さを反映して、運転規範行動も乱れやすい傾向があると解釈できると思われる。特に、公道での違反行動への許容性は、問題なし群に比較すると、相対的に曖昧であると考えられる。ただし、そのような得点がかなり低いことからすると、そのような得点が相対的に高いからといって、問題性が極めて高いと考えることはできないと思われる。

表5に示されたFM反応数による判別については、衝動傾向の指標として用いられており、素朴な欲求を直接的に充足しようとする傾向が反映され

るとしている。また、社会的制度に従って行動するという意識が十分に出来上がっていない。成人にみられる場合は、フラストレーションによる退行傾向を疑うことができる（本明、1961）。このような指標において問題ありと判別された群は公道での違反傾向得点が問題なし群よりも、統計的に低い傾向にあることが示されている。この結果は、本明の指摘からすると矛盾する。しかし、表５に示されている他の得点との関連で考えるならば、公道では問題あり群の方が低い得点を示しているのに対して、大学構内では問題あり群の方が高い得点を示している。このことと、統計的な検定結果が差のある傾向（10％水準）ということを考え合わせると、比較的規制の緩やかな大学構内という場では、違反に許容的となりやすくその結果、そのような行動に至りやすいが、規制が厳しい一般公道では規範に従って公道を示しやすいということを示唆していると考える方が適当のように思われる。つまり、この指標で問題ありと判別された場合は、例えば人目の少ない道路や深夜あるいは早朝などの時間帯での運転では規範に対する認識が曖昧になりやすく、規範を逸脱した行動に至りやすいことを示唆しているとも解される。

集団ロ・テストで「問題あり」と判定された４人の対象者についての調査結果を詳細に検討すると、項目２、３、６においては、全員チェックされている。すなわち、知的効率が不良（項目２）で、異常傾向が認められ（項目３）、さらに情緒不安定（項目６）に該当している。このような諸傾向に該当する者が、何らかの形で、交通規範意識に問題を有すると推測することができる。ただ、調査対象者が大学生であることを考えると、知的効率については、知的能力の不足を示しているわけではないことは明白である。情緒不安定性や異常傾向などによって、効率的に知的能力を発揮することがでいないことがその背景にあると思われる。

本研究では、調査対象者数が十分ではないこと、大学生のみを調査対象としていることが問題点として指摘される。しかし、このような中でも簡易診断の総合的な視点からすると、交通規範意識について、関連性が指摘できた

と考えられる。そのことからすると、集団ロ・テストの交通規範意識のスクリーニング・テストとしての活用の可能性が示唆されると考えられる。チェック項目についての検討からは、交通規範意識との明確な関連を指摘することはできなかった。上述のように調査対象者の数や属性を考慮して、さらにデータの収集を重ねることが必要なように思われる。

また、交通規範意識に関する査定をチェックリスト方式で行うことについても再考の余地があると考えられる。社会的望ましさなどのために回答が歪んでしまう可能性が否定できない。実験的手法等を用いて、測定したいと希望する内容をより直接的で信頼性のある方法を考案する必要があると考えられる。

加えて、より詳細な検討を加えられるように、（個別的な）ロ・テストを実施し、交通規範意識との関連を検討することが課題として考えられる。

要約

本研究は、大学生の交通規範意識の特徴を集団ロ・テストによって明らかにしようとした。主な結果を以下の２点にまとめることができる。

①集団ロ・テストの簡易診断の結果と交通規範意識につては総体的に関係性が認められた。したがって、交通規範の内面化の程度のスクリーニング・テストとして集団ロ・テストを活用することなどの可能性が高い。

②個別のチェック項目についての分析を行ったところ、全体的には明確な関連性が示されず、部分的な関連のみが示されたにすぎなかった。部分的に関係性が示されたのは、F.L.平均値、Key－、FM 反応数についてであった。これらのチェック項目について、本明（1961）に基づいて、解釈を行ったところ、刺激に対して安易に反応するなどの心理的な特徴と交通規範意識との関連性が示唆された。

今後の課題として調査対象者数を増やしたり大学生以外を対象とした調査を実施するなどして関係資料を蓄積することが必要であること、交通規範意

識についての査定を行うためのより精錬された方法を考案するなどが挙げられる。

引用文献

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　交通心理学研究、第24巻　Pp29－39

片口安史　1987　改訂　新・心理診断法　金子書房

本明寛　1991　集団用ロールシャッハ方式　新版　人格診断検査　A型／B型手引　金子書房

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・クレペ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、Pp25－35

岡堂哲雄・矢吹省司　1976　ロールシャッハ・テスト入門－知覚分析的アプローチ－　日本文化科学社

小此木敬吾・馬場禮子　1989　新版精神力動論　金子書房

田中寛二　2002　大学生の運転規範意識についての探索的研究～違反に関する目撃、許容性、行動の関連～　琉球大学法文学部人間科学科紀要人間科学　第10号　Pp71－95

吉川聡一・髙木修　2002　交通状況のハザード性が運転者の行動意思決定に及ぼす影響　交通心理学研究、第28巻、Pp27－38