

琉球大学学術リポジトリ

P-Fスタディからみた運転規範意識と享乐的運転志向との関連性

メタデータ	言語: 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, 享乐的運転志向, P-Fスタディ, 大学生 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/20.500.12000/7589

P-Fスタディからみた運転規範意識と享乐的運転志向との関連性

田 中 寛 二

Kanji Tanaka

A Psychological Assessment Concerning the Relationships between Norm-Consciousness and the Tendency of Pleasure-Seeking Driving Using P-F Study

本研究は、大学生の交通規範意識と享乐的運転志向との関連性を投影法心理検査のひとつであるP-Fスタディを用いて明らかにすることを目的として行われた。交通規範意識の測度として、田中（2003）と同様、公道と大学構内での各種の交通違反に関する許容性と行動傾向を用いた。大学生71人分のデータの分析結果から、享乐的運転志向と公道での違反行動傾向及び大学構内での違反公道傾向の間に有意な相関係数が求められた。また規範意識各変数とP-Fスタディの変数との関係を検討した結果、享乐的運転志向が実際の違反行為に至る傾向と結びついたような場合は、P-Fスタディは無責的な傾向の低さ、自我防衛的傾向の高さ、障害優位傾向の高さなどが統計的に明らかにされた。これらの結果が、P-Fスタディの各得の意味から解釈された。

キーワード：交通規範意識、享乐的運転志向、P-Fスタディ、大学生

背景と目的

集団ロールシャッハテストでは、結果における10のチェック項目の内、5つ以上のチェックによって問題性が指摘され、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自己統制力が弱いの問題性が指摘できる、としている（本明、1991）。この集団ロールシャッハテストを用いて、田中（2003）は交通規範意識の特徴を明らかにしようとし、このテストにおいて問題性が指摘された大学生は、そうでない大学生に比較して交通規範意識に関する尺度得点が高いこと、すなわち交通規範意識が不安定であることを明らかにしている。しかし、交通規範意識と集団ロールシャッハテストの10の指標の各々との分析結果からは、必ずしも明確な関連性が認められたわけではない。それは、集団ロールシャッハテストは、いわゆるスクリーニングテストとしての性質を強く有しているからであり、本来、個別に行われるロールシャッハテストにより、深層心理の理解が可能となり、その特徴と交通規範との関係から特徴が明確にする必要があると考えられる。

ところで、沖縄県の平成14年中の交通事故は前年に比べて約1割ほど増加し、5,719件発生している。その特徴のひとつとして沖縄県警察本部は、若年者（16歳から24歳）による事故が全体の39.3%に及ぶことを挙げている（沖縄県警察本部、2004）。この傾向は沖縄県にのみみられるものではなく、全国的な傾向である。

交通事故の背景要因として（藤本、2000）は、攻撃性を挙げている。田中（2002）は、使用された運転規範意識の尺度（特に、各種の違反運転への許容性）と各種の違反運転の行動傾向の間の関係性を明らかにする目的で行われた研究の中で、両尺度間に相関関係が認められたことと同時に各種の尺度と攻撃性尺度の間に有意な相関関係が得られたことを報告している。

ところで、攻撃性に関する心理検査として代表的なものはP-Fスタディで

ある。P-FスタディはRosenzweigにより1955年に児童用が、1956年に成人用が、そして1964年に青年用が公開されている（林ら、1987）。このテストは欲求不満へのアグレッシブな反応を理解することを目的として行われる心理検査である。解釈に際しては、①普遍的標準（アグレッション反応についての実験的に妥当な理論的根拠に関係する）、②集団的標準（年齢と性別などに関係する）、③個性力学的標準（プロトコールの前半と後半でどのように反応の流れが変化するかを反映する）の基準を採用している。分析に関しては、アグレッションの方向（他責的、自責的、無責的）とアグレッションの型（障害優位、自我防衛、要求固執）の2次元に基づいて行われる。

アグレッションの方向性とアグレッションの型は、上記のとおりそれぞれ3タイプあり、それぞれを組み合わせ、反応分類として、9種類が想定されている。それらは、「他責逡巡反応」「他罰反応」「他責固執反応」「自責逡巡反応」「自罰反応」「自責固執反応」「無責逡巡反応」「無罰反応」「無責固執反応」である。24場面の絵画で生じる欲求不満に対する被験者の各反応は、基本的には、上記9つのカテゴリーのいずれか、あるいはそれらの組み合わせに分類される。

また、これらの得点に基づいて、GCR（group conformity ration）、超自我因子、反応転移分析などによっても分析が行われる。とりわけ、GCRは、フラストレーション場面における一般的・常識的反応傾向についての判別に用いられる意味ある指標とみなされている（秦、1993）。

ところで、P-Fスタディでは、アグレッション（攻撃性）は、広義では、①普通の生活状態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、と定義されている。

アグレッションの3種類の方向性は、他責が他者を責めるように攻撃しやすく、自責が自分に対して攻撃性を発現しやすい、また欲求不満を許容するような無責的な反応を想定している。

藤本や田中において指摘されているように、攻撃性と運転行動あるいは運転規範意識が関連するとすれば、そのような傾向はP-Fスタディによって質的な分析が可能と考えることができる。しかし、田中（2003）によって指摘されているように、公刊されている心理検査を用いて運転態度や運転規範意識の分析を行った研究はわが国では見受けられない。

そこで、運転規範意識の内容をP-Fスタディによって明らかにすることを本研究の目的とする。

ところで、運転態度における攻撃性を考えると、真面目に運転をするのか、遊び感覚での運転なのかなど特定の運転態度が関連するように考えられる。運転態度に関しては、藤本・東（1996）の運転態度尺度構成に関する研究の中で尺度を作成している。藤本らはその研究の中で、7種類の尺度を作成し、それらを因子分析によって「危険な運転傾向」「ルールに従った運転傾向」「運転における情緒不安定性」の3種類に分類している。遊び的な運転態度に関しては、享乐的運転志向として「危険な運転傾向」を構成するものとして挙げられている。この尺度は14項目から構成されているが、それらは「運転は楽しくてしかたない」「運転することに生きがいを感じる」などである。このような享乐的運転志向は攻撃性との関連性が考えられるが、これまでのところ実証された研究は見あたらない。

そこで、享乐的運転志向と運転規範意識がP-Fスタディのどのような側面に反映されるかを探索的に明らかにしたい。

方 法

1) 調査対象者

大学生153人を対象に調査を実施した。本研究では、自動車免許を取得しており、かつ日常的に自動車を運転している学生で、調査項目及びP-Fスタディにもれなく回答していた71名（女性38名、男性33名）を対象に分析を行った。

2) 調査項目

- ① 運転規範に関する項目 田中（2003）の交通規範に関する調査項目群の中から、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項目が用いられた。各項目について7段階の評定（「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））が求められ、それぞれ1～7の得点が与えられた。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 享乐的運転志向尺度 藤井・東（1996）による享乐的運転志向尺度14項目が用いられた。各項目に対して「決してそんなことはない」（1点）～「全くそのとおり」（5点）までの5段階評定が求められ、それぞれの評定に対して1～5点が与えられた。
- 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。
①～③は④頁からなる調査票にまとめられた。
- ④ P-Fスタディ P-Fスタディ青年版（林ら、1987）が用いられた。なお、大学生に対しては、成人用と青年用のいずれを使用することも可能とされているが、図版の特徴や標準化の手続きが行われた年代などから、青年版を用いた。

3) 手続き

調査は、先ずP-Fスタディから実施された。実施はP-Fスタディ解説書（林ら、1987）に基づいて標準法で行われた。その後、①～③が印刷された調査票への回答を求めた。

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、「これから願う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、それぞれの調査を実施した。

調査に要した時間は、全体で30分～40分であった。

P-Fスタディの反応評定は、筆者(臨床心理士の資格を有する)により単独で行われた。

4) 調査実施時期

調査は、平成15年7月14日から7月31日にかけて行われた。

結 果

本研究で用いられた、12の尺度得点の平均値を表1に示す。交通規範意識の得点の内、公道での違反運転許容得点は他の得点よりも低いこと、大学における違反運転許容得点が比較的が高いこと、許容得点も行動得点もとり得る得点のニュートラルポイント以下である。また、享樂的運転志向得点もニュートラルポイントの42点を下回っている。

P-Fスタディの7つの測度においては、P-Fスタディの標準化の手続きにおいては、男女別に行われているが、本研究においては、全体的な傾向を明らかにすることを主な目的としているために、男女込みにして分析を行うことにする。P-Fスタディの解説書(林ら、1987)における平均値及び標準偏差値に比較し、大きく差異があるとは言えない。

表1 各尺度の平均得点

			得点範囲	平均値	SD	N
交通規範意識得点						
公道での違反運転許容得点			5- 30	11.08	2.98	71
大学での違反運転許容得点			5- 30	14.21	3.70	71
公道での違反運転行動得点			5- 30	12.21	3.25	71
大学での違反運転行動得点			5- 30	12.62	3.70	71
享乐的運転志向得点			14- 70	34.90	10.89	71
P-Fスタディ 標準得点						
GCR	男性59	女性60	0-100	57.72	11.88	71
他責的得点	男性42	女性35	合計 100	33.30	11.26	71
自責的得点	男性29	女性33		33.42	6.53	71
無責的得点	男性29	女性32	合計 100	33.32	8.85	71
障害優位得点	男性29	女性30		25.27	8.89	71
自我防衛得点	男性48	女性44	合計 100	46.87	9.54	71
要求固執得点	男性23	女性26		28.01	10.56	71

表2は4種類の交通規範得点と享乐的運転志向得点とP-Fスタディの得点との相関係数を算出した結果を示している。計39の相関係数を算出したが、その内の7つのみが統計的に意味のある相関係数であることが認められた。すなわち、享乐的運転志向得点と公道及び大学における違反行動得点のそれぞれ間に有意な正の相関係数が得られた（享乐的運転志向と公道における違反行動得点の間の相関係数： $r=.36$ 、享乐的運転志向得点と大学における違反行動得点の間の相関係数： $r=.49$ 、いずれも $p<.05$ ）。公道における違反許容得点と、要求固執得点、享乐的運転志向得点と他責的得点の間に有意な正の相関係数が認められ（それぞれ $r=.24$ 、 $r=.30$ 、いずれも $P<.05$ ）、享乐的運転志向得点と他責得点の間（ $r=-.26$ 、 $p<.05$ ）と、享乐的運転志向得点と障害優位得点との間（ $r=-.27$ 、 $P<.05$ ）に有意な負の相関係数が求められた。

表2 運転態度各得点とP-Fスタディ各得点間の相関係数

	違反許容得点		違反行動得点		享乐的 運転志 向得点
	公道	大学	公道	大学	
享乐的運転志向	.18	.15	.36*	.49*	
P-Fスタディ					
GCR	-.11	.03	-.01	.09	-.17
他責的得点	.05	.04	.08	.12	.30*
自責的得点	-.10	-.11	.04	-.04	-.16
無責的得点	.02	.04	-.13	-.12	-.26*
障害優位得点	-.20	-.16	-.22	-.28*	-.27*
自我防衛得点	-.08	-.01	.12	.21	.14
要求固執得点	.24*	.13	.07	.03	.09

* : P<.05

交通規範意識に関する4つの測度の上位30%と下位30%を基準に調査対象者を選出し、それぞれ上位群、下位群とし、この両群間でP-Fスタディの7種類の平均値の比較を行ったところ、有意な差はほとんど認められなかった。

そこで、交通規範意識の4つの測度と同様に、享乐的運転志向得点の得点でも上位群、下位群を設定し、交通規範意識の各得点の上位群でありかつ享乐的運転志向得点の上位群（これを上位群とする）、交通規範意識の各得点の下位群でありかつ享乐的運転志向得点でも下位群である群（これを下位群とする）を設定し、P-Fスタディの7つの得点について両群の平均値を比較した。表3にその結果を示す。表に示されたとおり、公道での違反運転許容得点×享乐的運転志向得点における他責的得点 ($t(14) = 2.18, P < .05$)、同じく享乐的運転志向得点と公道での違反運転行動得点においては、無責的得点 ($t(25) = 2.06, p < .05$)、自我防衛的得点 ($t(25) = 2.06$) で有意な差が認められ、障害優位得点 ($t(25) = 1.80, p < .10$) で有意な差の傾向が認められた。また、享乐的運転志向得点と大学での違反運転行動において、他責的得点 ($t(18) = 2.17, p < .05$)、無責的得点 ($t(18) = 2.29, p < .05$)、自我防衛的得点 ($t(18) = 2.62, p < .05$) で差が有意であることが認められ、障害優位得点では差は有意な差のある傾向が認められた ($t(18) = 2.01, p < .10$)。その他については、有意な差は認められなかった。

表3 享乐的運転志向得点と交通規範意識各得点による上位群・下位群のP-Fスタディ各得点

		公道での 違反運転 許容 × 享乐的運 転志向	大学での 違反運転 許容 × 享乐的運 転志向	公道での 違反運転 行動 × 享乐的運 転志向	大学での 違反運転 行動 × 享乐的運 転志向
	上位群	N=7	N=8	N=12	N=10
	下位群	N=9	N=9	N=15	N=10
GCR	上位群	62.71 13.21	59.75 13.95	57.50 14.22	51.30 15.61
	下位群	59.00 10.16	55.67 8.31	57.73 9.54	54.60 10.28
他責的得点	上位群	26.14 6.62 *	27.63 8.77	31.50 11.07	28.20 10.87 *
	下位群	35.89 10.25	37.89 17.00	38.20 14.95	40.80 14.79
自責的得点	上位群	35.71 7.30	33.88 7.97	32.17 9.14	32.30 8.13
	下位群	30.67 7.57	31.22 8.18	32.87 6.88	29.60 7.93
無責的得点	上位群	38.29 4.65	38.63 7.56	36.50 7.23 *	39.70 7.99 *
	下位群	33.56 8.66	31.33 12.61	29.07 10.69	29.60 11.45
障害優位得点	上位群	26.71 11.32	27.75 10.18	29.00 11.20 +	28.10 10.81 +
	下位群	20.33 9.39	23.00 9.61	22.33 8.07	19.40 8.46
自我防衛得点	上位群	47.14 5.40	45.25 5.01	43.33 7.89 *	40.90 5.97 *
	下位群	48.22 9.99	46.89 8.49	50.20 9.03	50.50 9.94
要求固執得点	上位群	26.43 10.52	27.38 10.81	28.00 12.76	31.50 13.09
	下位群	31.67 9.15	30.33 9.31	27.60 6.14	30.20 9.98

*:P<.05、+ : p<.10

表3においては、享乐的運動志向得点と4つの運動規範意識得点の上下群を設定したが、それぞれですべてが上位群だった対象者を選出したところ、5人が該当した。この5人分のP-Fスタディの7種の得点及び標準得点を表4に示す。表に示されたとおり、全体的にばらつき（個人差）が大きいことが伺える。標準得点との比較において他責的得点がやや低く、自責的あるいは無責的得点がやや高い。また、対象者E以外では、障害優位得点がやや低い傾向が認められる。

表4 規範意識×享乐的運動志向高得点のP-Fスタディの結果

	標準得点		A	B	C	D	E	平均 (SD)
	男性	女性	22歳 女性	22歳 男性	21歳 男性	24歳 男性	23歳 男性	
GCR	59	60	42	54	85	62	62	61.0(15.7)
他責的得点	42	35	13	31	25	29	23	24.2(7.0)
自責的得点	29	33	50	38	29	33	38	37.6(7.9)
無責的得点	29	32	38	31	46	38	40	38.6(6.4)
障害優位得点	29	30	13	21	38	25	46	28.6(13.3)
自我防衛得点	48	44	46	44	38	50	46	44.8(4.4)
要求固執得点	23	26	42	35	25	25	8	27.0(12.8)

他方、表4における選出とは逆に、4つの組み合わせのうち3つ以上が下位群である対象者を選出したとこと、8人が該当した。その8人のP-Fスタディの得点を表5に示す。前述と同様、個人差がかなり大きいことが認められるが、標準得点と比較してみると自我防衛得点と要求固執得点がやや高く、障害優位得点がやや低いように見受けられる。

なお、表4及び表5において示されている平均値を各々の得点で比較するために平均値の差の検定を行ったところ、他責的得点において有意な差のある傾向が認められた ($t(11) = 2.2, p < .10$)。

表5 規範意識×享乐的運転志向低得点者のP-Fスタディの結果

	標準得点		F	G	H	I	J	K	L	M	平均値 (SD)
			23歳	21歳	20歳	20歳	22歳	22歳	24歳	19歳	
	男性	女性	男性	女性	女性	男性	男性	男性	男性	女性	
GCR	59	60	58	62	69	46	73	46	58	69	60.1(10.2)
他責的得点	42	35	42	15	50	40	33	46	31	33	36.3(10.9)
自責的得点	29	33	27	38	29	19	33	25	42	25	29.8(7.5)
無責的得点	29	32	31	38	21	42	33	29	27	42	32.9(7.4)
障害優位得点	29	30	13	15	38	8	19	17	17	31	19.8(9.9)
自我防衛得点	48	44	56	60	38	42	63	48	46	33	48.3(10.7)
要求固執得点	23	26	31	25	25	50	19	35	38	35	32.3(9.6)

考 察

田中(2002, 2003)と同様、大学生を対象とした交通規範に関する調査の得点からは、交通規範は比較的安定した傾向にあると考えられる(表1参照)。ただし、大学構内という公道での取り締まりがあまり行われない場面での違反運転に対する許容が他の得点よりもかなり高くなっていることは、公的な取り締まりの目の届かない場面での交通規範は曖昧になりやすい傾向を示唆していると解される。それだけに、大学生の交通規範意識の内面化は非常に安定した状態にあると解することは困難であると考えられる。

また、P-Fスタディの得点は、標準得点(林ら, 1992)と比較すると、GCR得点、他責的得点、障害優位得点においてはやや低く、逆に、要求固執得点では標準得点よりもやや高いことが示されている。それも、大きな差異ではないし、その他はほぼ標準得点と同程度の得点であることが示されている。すなわち、本研究で用いられた被害者は、一般的な傾向を示していると思なすことができる。

運転規範意識に関する各得点とP-Fスタディの得点との相関係数を算出したところ、28の相関係数の内、有意な相関係数は2つにしか認められなかつ

た(表2参照)。そのことから考えると、概して運転規範意識とP-Fスタディにおいて測定される攻撃性とは関連性が低いと考えることが妥当と言えるのかもしれない。

その中でも有意な相関係数が、公道における違反許容得点と要求固執得点の間において有意な正の相関係数が、大学における違反行動得点と障害優位得点の間で有意な負の相関係数において認められた。

要求固執は、秦(1993)によると、精神分析の防衛機制の中の昇華との関連が指摘されている。すなわち、創造的建設的な形のアグレッションと考えられる(林, 1992)。このようないわゆる健全な形のアグレッションと公道における運転規範に対する許容性との間に有意な正の相関係数が示されたことは次のように解釈することができよう。すなわち、何らかの状況で交通違反に対して許容的になった際に、その行為が違反であることから生じる欲求不満を健全な形で解消しようとする心理機制が働きやすいと考えられる。そのために、結果としては、公道における違反許容得点は、いずれの交通規範得点よりも低くなっていると解される。そのような葛藤は、大学構内よりも、より規範の拘束力の強い公道において強まるために、行動における違反許容得点と要求固執得点との間にのみ有意な相関係数が得られたものと考えられる。

また、大学構内における違反行動得点と障害優位得点の間において有意な負の相関係数が得られている。障害優位得点は、障害に気づいているがそれ以上には進展せず、行動レベルは中性(0)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(秦, 1993)ことを示す得点である。この得点と、大学における違反行動得点の間に有意な負の相関が認められたことから、交通違反行動によってもたらされるネガティブな結果に対する気づきが少ないほど、交通違反の行動化が進みやすいことを示唆していると解される。それは、大学構内での場合の方が、公道におけるよりも、より公的な規制が少ないために、顕著に示されたと考えられる。

また、享乐的運転志向とP-Fスタディの7種類の得点の間に有意な相関係数が3つ得られている。すなわち、他責的得点、無責的得点、及び障害優位得点との間である。他責的得点では正の相関係数が求められ、それ以外は負の相関係数が求められている。他責的傾向と享乐的運転志向との間が正の相関関係にあることから、他者に責任転嫁しやすい傾向と享乐的運転志向を強めていると解釈することができよう。つまり、他者に欲求不満傾向の責任を転嫁しやすい傾向と享乐的な運転傾向の間には関連性があることが示された。逆に、無責的傾向は享乐的運転志向を低めるように影響していると考えられる。それは、公道の責任を自分でも他者にも求めないために、行動に抑制が働きにくくなることと関係していると解される。また、障害優位得点との間に有意な負の相関係数が得られたことは、上述と同様、葛藤に対して気づきのないほど気ままな運転行動を示しやすいことを示唆していると考えられる。

表2に示したとおり、交通規範意識の各得点とP-Fスタディ各得点との間に有意な相関係数はあまり認められなかったので、交通規範意識に関する得点と享乐的運転志向得点のそれぞれに高得点の者（上位群）とそれぞれが低得点の者（下位群）を選出し、P-Fスタディの各得点を比較した（表3）。上位群は運転態度が不安定になりやすく、下位群は運転態度が安定していると考えられる。表3に示されたとおり、28対の比較を行ったので、ここでは、5%以下の水準で有意差が認められた比較のみを考察する。

他責的得点では、全体的に下位群の方が上位群よりも得点が高いことが示されている。とりわけ、行動での違反運転許容×享乐的運転志向と、大学での違反運転行動×享乐的運転志向において上位群の下位群の間に有意差が認められている。すなわち、公道における違反運転許容傾向が低くかつ享乐的傾向の低い運転者は、他責的傾向が高いこと、また大学での違反運転行動傾向が低くかつ享乐的運転傾向が低い運転者は他責的傾向が高いことが、統計的に示され、相対的に真面目な運転態度を示す運転者は他責的な傾向、すな

わち欲求不満の原因を他人とか環境のせいにする反応傾向が強いことを意味している。他者や環境に対してアグレッションを向ける際に、自らの認知や行動が社会規範に沿ったものである必要があるために、比較的安定した運転態度を示す結果となったと考えることができよう。許容では公道の場合の方が大学構内での場合よりもそのような傾向が高いのは、公道の場合の方がより社会規範を強く守るべきであるという認識が強いことを反映していると考えられる。また、行動では大学構内の方がその際が著しいのは、実施の行動として違反行動により頻繁に遭遇することが背景となっていると解される。

無責的得点では、全体的に上位群の方が下位群よりも高いことが示されている。とりわけ、公道での違反運転行動×享乐的運転志向と大学での違反運転行動×享乐的運転志向において上位群の方が下位群よりも無責的得点が高いことが統計的に確認された。無責的傾向は、欲求不満の原因は誰にもなく、不可避の事件だと考える反応傾向であり、この傾向が強い人は妥協の動機が強く、自己欺瞞や抑圧といった防衛機制で自分を守ろうとする傾向が強い(林ら, 1987)とされている。すなわち、相対的に運転規範に沿わない運転態度を示しかつ享乐的な運転志向を示す運転者は、みずからの運転態度が不安定であることに対して、さして問題視することなく、行動を優先させてしまう傾向が高いと解することができる。

自我防衛得点においては、行動での違反運転行動×享乐的運転志向と大学での違反運転行動×享乐的運転志向において、上位群と下位群とで有意差が認められ、下位群、すなわち比較的安定した運転態度傾向を示す運転者の自我防衛得点が高いことが示された。自我防衛得点は、林ら(1987)は、欲求不満場面において歪力(Stress)を解消するための率直にして根本的な反応傾向であり、自我の強調に関係すると述べている。また、秦(1993)によれば、否定的ないし破壊的なアグレッションであり、外界または自己に向けられたある種の敵意であると述べている。このような自我防衛的な反応傾向は、P-Fスタディにおけるアグレッションの3つの型の中では、最初に障害優位

が、次いで要求固執が発現され、最後の反応傾向として位置づけられている(秦, 1993)。このような得点が運転行動の安定した運転者に高いことは、運転場面において、先急ぎ運転や粗暴運転などとの葛藤に常に抵抗しようとする心理機制が高いことを反映していると解される。

表4には特に運転態度が好ましくないと考えられる5人を選び、その5人分のP-Fスタディの得点を示したものであり、表5においては、特に好ましいと考えられる8人分の得点を示した。平均値を比較すると統計的に有意な差異は認められないので、全体的な傾向として考えられることとして以下のようなことが考えられる。すなわち、2つの表から、個人差が大きいことなどのために、一貫した傾向を読み取ることは困難であることは明らかであるが、ふたつの表において主に異なっていると考えられる点を挙げると、表4において示した5人分については、他責的得点がやや低く、自責的あるいは無責的得点がやや高いように思われる。すなわち、欲求不満場面でその解消の方略として自分に対してアグレッションが向きやすかったり、あるいは欲求不満場面自体に対して無関心であったりする傾向が認められる。表5における得点の傾向は、自我防衛及び要求固執に関する得点が全般的に高いという傾向が見受けられる。つまり、運転態度が安定傾向にある運転者は、自分を守ろうとする傾向や自分が行いたいと考えている行動傾向を一貫してとり続けようとする傾向がある。

表4及び表5の比較して異なる傾向は上記のとおりであるが、同様な傾向としては、障害優位得点が、標準得点に比べてやや低い傾向にあることが認められる。すなわち、欲求不満を惹起させる阻害要因に対してこだわりをもつという傾向である。この傾向は、欲求不満場面に対して「かえってよかった」という認識を持ちやすい傾向であることが指摘されている(秦, 1993)。この傾向が比較的に低いことは、対象者がいずれも大学生であり、比較的に高い知的水準を有していることなどの要因が働いていると考えられるものの、今後さらなる検討が必要と考えられる。

本研究では、P-Fスタディを用いて、交通規範と享乐的運転志向の関連を明らかにしようとした。本研究の問題点として、被験者数が十分ではなかったこと、P-Fスタディの指標として7指標を用いたが、その他の指標を用いた検討は行わなかった。また、鈴木・安齊(1999)で用いられている「内的反応」をとり入れるなどの工夫が望まれよう。以上のような、より詳細な検討を加える必要があると考えられる。

引用文献

- 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
- 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・一谷壚・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 三京房
- 林勝造 1992 P-Fスタディ(絵画欲求不満テスト) 氏原寛・小川捷之・東山紘久・村瀬孝雄・山中康裕(編) 心理臨床大事典 第4部心理アセスメント、36 培風館 542-548
- 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
- 森津誠 2000 運転者のパーソナリティと運転態度 大阪交通科学研究会(編著) 交通安全学-新しい交通安全の理論と実践 第3部第5章266-274 企画開発センター交通問題研究室 266-274
- 沖縄県警察本部交通部交通企画課 2004 交通白書(平成14年版)
- 鈴木常元・安齊順子 1999 抑うつ社の外面的および内的攻撃性 心理臨床学研究、第16号、第6号、573-581
- 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

P-Fスタディからみた運転規範意識と享乐的運転志向との関連性

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 71-95

田中寛二 2003 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～ 琉球大学法文学部人間科学科紀要 人間科学 第12号 37-56

蓮花一己 1996 交通危険学 運転者教育と無事故運転のために 啓正社