

# 常習的交通違反者の「合意性推定の誤り」

## 現象に関する研究

研究代表者

名古屋大学大学院教育発達科学研究科後期課程

吉武久美

### 0. 最終報告書概要

本報告書の構成は、以下のものである。

1. 本研究の背景
2. 当初の研究計画
3. 本研究の調査概要
4. 調査結果
  - 4.1 行動傾向からの検討
  - 4.2 合意性推定からの検討
5. 総合考察
6. 引用文献

### 1. 本研究の背景

先行研究では、自分と同じ判断や行動を多くの他者も行っていると過大に推定したり、逆に、自分の行動や判断は特別で稀なことだと過小に推定したりすることを「誤った合意性推定」と呼び、その現象の頑健性が示されている (eg., Ross, Greene, & House, 1977 ; 村田, 1986 ; Fabrigar, & Krosnick, 1995)。さらに、社会的にネガティブな評価を受けやすい社会的迷惑行為においても「誤った合意性推定」が生じやすいことが示された (吉武・吉田, 印刷中)。

自分と同じ判断や行動の人を多く推定しやすい現象は誰もが日常的に経験することでもある。しかし、このような現象が周囲に不快感をもたらす迷惑行為や周囲の人を傷つけかねない危険な行為に対して生じた場合、看過できない結果を招くことも考えられる。たとえば、周囲の多くも「ゴミのポイ捨てをするだろう」「迷惑駐輪をしているだ

ろう」「信号無視をするだろう」といった思い込みをした場合、その行為を助長するばかりでなく、さらなる渋滞や事故といった危険行為を誘発することにもなりかねない。

そこで、本研究では、社会的な評価がネガティブである行為の実行者に焦点を当て、ネガティブな行為実行者が行う自分の「行動」に対する合意性推定をより正確に捉え、現実即した「合意性推定の誤り」現象を明らかにすることを目的とする。

しかし、迷惑行為や他者を危険にさらす行為(反社会的行動)を実際に行う、もしくは行った経験のある者に対して、その合意性を推定させることには調査上の困難が生じる。①社会的にネガティブな評価を受けやすい行為や判断を自分が行っていることを調査協力者が正直に報告するのか。②調査協力者に他者を危険にさらす行為を自分自身が行っていると想像させることの倫理的問題、③調査実施の際、調査協力者が他者を危険にさらすようなネガティブな行為や判断を経験したことがない場合に、想像して回答することにリアリティはあるのか。このような問題や制約を排除するために、つぎのような研究計画を立てた。

### 2. 当初の研究計画

本研究では、調査の実施場所として運転免許証交付センターを利用することとした。なぜなら、自動車の運転は日常的に行われていることであり、多くの人が何らかのネガティブな行動を経験していると考えられるためである。その中でも、実際に社会からネガティブな評価を受ける行為や判断

を行った経験を持つ人たちの集団と考えられる免許停止講習受講者と、その対極にある優良ドライバー（ゴールド免許更新者）を対象として、他者に迷惑や危険をおよぼす行為や判断の合意性推定の誤りがどのように生じるのかを検討することとした。調査対象者を実際にネガティブな行為や判断を繰り返し行った経験のある者に限定し、彼らが持つ合意性推定の傾向を検討することで、現実的に即した「合意性推定の誤り」現象を明らかにできると考えられる。

合意性の推定方法は、Ross et al. (1977)以降、多くの先行研究で行われてきた方法をもとに行い、質問紙による調査を実施する。たとえば、「違法駐車を行う」という項目について、「自分は行うのか」と「一般的に行う人がどのくらいの割合で居ると思うのか（合意性推定）」を回答してもらう。このように提示する複数の行動や判断に対して合意性推定を行ってもらうことで、合意性推定の傾向を捉えることが可能となる。

具体的には、免許停止講習の受講者と優良ドライバーに対し、様々な交通ルールに関する違反行為を「行う者」はどのくらい存在すると考えるか（合意性）を推定してもらう。さらに、交通ルールとは関係のないネガティブな行為、ポジティブな行為についても、自分が行うのかどうかと、そ

れぞれの行為に対する合意性推定をしてもらう。これによって、ネガティブ行為者（免許停止講習受講者）とポジティブ行為者（優良ドライバー）の合意性推定の傾向における違いを明らかにする。

### 3. 本研究の調査概要

愛知県運転者講習センターおよび交通安全講習所に調査の依頼を行った。本研究の調査対象者として運転免許停止処分者講習受講者への調査実施への協力を得ることができた。運転免許停止処分者講習は1日もしくは2日間に渡って行われ、受講者は朝から夕方まで1日ばかりで受講するものである。

講習センター側と協議の上、質問項目の精製を行い、調査協力受講者に過度な負担が掛からないように質問用紙を作成した（調査で使用した質問紙を資料として添付）。質問項目は、22項目の交通ルールやマナーに関するポジティブ行動・ネガティブ行動からなり、その経験と合意性推定を回答した。さらに、交通ルールやマナーに対する態度や意識に関する9項目についても回答した。

数日に分けて調査を実施し、最終的に運転免許停止処分者講習受講者（短期・中期・長期の免許

Table3.1 調査質問紙配布状況

	調査実施日	配布予定	配布	回収	回収率
違反運転者	2011.1.19	170	114		
	2011.1.20	170	137	106	31.2%
	2011.2.7	60	56	22	36.7%
計		400	307	128	32.0%
一般運転者	2011.1.17	135	119	56	41.5%
	2011.1.18	80	67	55	68.8%
	直接受渡	5	5	5	100%
計		220	191	116	52.7%
総計		620	142	111	39.4%

停止期間別受講者) 400 名に質問用紙を配布し、質問用紙の内容および返信方法を説明した。詳細な調査実施状況は Table3.1 に示す。受講者に調査協力に対する強制感を持たれないようにするため、質問用紙への回答は帰宅後に行ってもらった。その後、郵送にて返信してもらい、それと引き換えに謝礼を送付した。実際に回収できたのは、128 名分であった。

大きな変更点は、つぎの点である。当初計画では、優良ドライバー（ゴールド免許更新者）をも調査対象者とする予定であった（運転免許停止処分者講習受講者と対比的な位置づけとして）。しかし、諸般の事情により、調査協力を得ることができなかったことから、東海地方（愛知県内が多数）に住む大学生を通じ、本人およびその親族や知り合いで日常的に自動車を運転し、運転免許停止処分者講習を受講した経験のない者を募り、調査対象者とした。

#### 4. 調査結果<sup>1</sup>

実施した調査に基づき、「ネガティブ行動やポジティブ行動の行動傾向」と「合意性推定」の2つの視点から検討を行った。

##### 4.1 行動傾向からの検討

###### 問題・目的

ちょっとした交通ルールやマナーに則していない行動が、大きな事故や事件を引き起こすことは以前から指摘されていることである。たとえば、違法駐車や違法駐輪が渋滞や見通しの悪さを生み出し、そのことが交通事故へとつながる悪循環は

繰り返し指摘されている（警察白書，2010）。

このような現状を打開するために、交通ルールやマナーについて、警察庁は幼児から高齢者に至るまでの幅広い年齢層に交通安全教育を実施している（警察白書，2010）。このほかにも交通安全教室（文部科学省，2008）などによって子どもの頃から教育されている我々にとって、交通ルールやマナーに沿った行動は、親切な人であるなど社会的にポジティブに見られ、高く評価される行動といえる。一方、交通ルールやマナーから外れた行動は危険を伴うことも多いためネガティブに見られ、いわゆる「空気が読めない」などと低く評価されるだけでなく、場合によっては法的にも罰せられる危険性を伴うものである。しかし、ちょっとした気の緩みなのか、自分だけではないの思いからなのか、はたまた、空気の読み間違いか、人はついついルールやマナーに反した行動を取ってしまう。そのため、交通ルールやマナーに沿った行動（以下、ポジティブ行動と呼ぶ）を取ったことが一度もない人は皆無であると、同時に、交通ルールやマナーに反した行動（以下、ネガティブ行動と呼ぶ）を行ったことが一度もない人も皆無であると考えられる。

本研究では、その中で特に、ネガティブな行動経験の積み重ねから社会的に罰則を受ける状況に陥った運転免許停止処分者講習の受講者に注目する（以下、違反運転者と呼ぶ）。運転免許停止処分者講習は、運転免許停止処分期間によって短期・中期・長期にクラス分けされている。この講習を受講するかどうかは任意であるが、受講することで免許停止期間を短縮できるというメリットがある。このため、平成 21 年度は免許停止処分を受けた約 53.4 万人の中でこの講習を受講した者は約 43.8 万人におよぶ（警察白書，2010）。彼ら違反運転者は、その経験したネガティブ行動が軽微な違反であるか、重大な違反であるかに個人差はある

---

<sup>1</sup> 「行動傾向」の視点からの検討は今後、発表する予定である。「合意性推定」の視点からの検討は、日本社会心理学会第 52 回大会において発表したものを加筆修正した。

ものの、多かれ少なかれネガティブ行動を繰り返したことで講習を受講する結果となっている。

一方、自動車を運転する者の中には、運転免許停止処分者講習を受講した経験のない者も多く存在する。彼らは日常的に自動車を運転し、たまにはルールやマナーに反した行動を取ったとしても、講習を受講するまでには至らない者である(以下、一般運転者と呼ぶ)。つまり、このような一般運転者は、違反運転者よりも交通上のネガティブな行動を取ることが少ないといえる。このような違反運転者と一般運転者の交通ルールやマナーに対する意識や態度を比較検討することによって今後の交通安全教育の一助となることが本研究の目的である。

まず、違反運転者と一般運転者を比べると、その行動経験に違いがあると考えられる。具体的には、ネガティブ行動については、違反運転者は運転免許停止処分を受ける状況にあることから、一般運転者よりも多く行うと考えられる。それに対し、ポジティブ行動については、違反を繰り返し、交通ルールやマナーに鈍感となっている違反運転者よりは一般運転者の方が多く取ると考えられる。

仮説1 違反運転者は一般運転者よりもネガティブ行動を多く、ポジティブ行動を少なく行っている。

交通心理学では、従来、交通事故の要因として年齢や経験、運転技能といったものだけでなく、体調や疲労、態度といった要因が指摘されている(Shinar, 1978; 藤本, 2000)。本研究で取り上げる調査協力者は、行政処分を受けた違反運転者と処分経験のない一般運転者である。この両者には交通ルールやマナーに対する意識や態度に、そもそも違いがあると考えられる。そこで、本研究では交通ルールやマナーに対する意識や態度に注目

する。交通ルールやマナーは守るべきもので、守ることを当然のように捉えていれば、ネガティブな行動を取ることは考え難い。しかし実際には、違反運転者はネガティブな行動を繰り返し行っている。このことから違反運転者のルールやマナーに対する意識の低さが伺える。同時に、違反運転者が繰り返しネガティブな行動を取る背景には、交通ルールやマナーを守れないのは自分だけではなく、自分と同じように多くの人もネガティブな行動を取っているといった自己正当化とも言える誤った信念が存在していることも考えられる。交通ルールやマナーに反した行動とは異なるものの、ネガティブな社会的評価を受けやすい行動である社会的迷惑行為の行為傾向の高い者が、多くの他者も自分と同じように迷惑行為を行うと推定することが示唆されている(吉武・吉田, 2011)。そこで、本研究では、交通ルールやマナーに対する意識や態度の中でも、ルールやマナーを遵守する側面と自分の取る行動を正しいもしくは間違っていないと認知する側面についても取り上げ検討する。つぎの仮説を設定する。

まず、違反運転者がネガティブな行動を繰り返していたことから考えると、ルールやマナーを守らなければならない、ルールやマナーは守る必要のあることといった意識(マナー遵守意識)を抱くことは少ないことが推測される。その一方で、幼少期から教育されてきた「交通ルールやマナーの遵守」に反する自分の行動を合理化するために、ルールやマナーに反する行動を取るのは自分だけではないとの意識(自己正当化意識)を一般運転者よりも持っていると考えられる。

仮説2 違反運転者は一般運転者よりもマナー遵守意識が低く、自己正当化意識が高い

つぎに、交通ルールやマナーに対する意識(態

度)とネガティブ行動およびポジティブ行動の経験との関連を検討する。交通ルールやマナーの遵守意識はネガティブ行動を抑止し、ポジティブ行動を助長する働きが期待される。一方で、自分の行動を正当化する自己正当化意識は、ネガティブな行動を行った場合には影響があり(吉武・吉田, 2011),社会的に評価されるポジティブな行動を行った場合には自己を正当化する必要がないため、影響が少ないと考えられる。そのため、自己正当化意識はネガティブ行動傾向とは正の関連があり、ポジティブ行動傾向とは負の関連があると考えられる。

さらに、このような交通ルールやマナーに対する意識(態度)は、違反運転者と一般運転者では異なる働きが予測される。自己正当化意識はネガティブな行動に対して正の関連を示し、これは一般運転者よりも自己正当化意識の高いと予測される違反運転者の方が強い関連を示すと考えられる。一方、マナー遵守意識については、違反運転者よりもマナーを守ることに重きを置いていると考えられる一般運転者の方がポジティブな行動において強い関連を示すと考えられる。

仮説 3-1 マナー遵守意識はネガティブ行動傾向と負の関連、ポジティブ行動傾向と正の関連がある。

仮説 3-2 自己正当化意識はネガティブ行動傾向と正の関連、ポジティブ行動傾向と負の関連がある。

仮説 4 自己正当化意識は違反運転者のネガティブ行動傾向と強い関連を持ち、マナー遵守意識は一般運転者のポジティブ行動傾向と強い関連を持つ。

方法

調査協力者は、日常的に自動車を運転する 244 名(女性 83 名,男性 161 名,平均年齢 44.05 歳,  $SD = 14.36$ )であった。このうち、回答に不備のなかった 203 名を分析に利用した。

運転免許停止処分者講習を受講中の違反運転者と、この講習を受講した経験のない一般運転者の交通ルールやマナーに対する自分の行動経験および合意性の推定を行った。属性は、違反運転者 101 名(女性 14 名,男性 87 名,平均年齢 40.24 歳,  $SD = 11.25$ , 平均運転歴 20.92 年,年間平均走行距離 23103km),一般運転者 102 名(女性 54 名,男性 48 名,平均年齢 47.47 歳,  $SD = 10.31$ , 平均運転歴 26.30 年,年間平均走行距離 9302km)であった。

調査協力者は、『交通ルールやマナーに関する調査』と題した質問紙に回答した。質問紙では、交通ルールやマナーに対する自己経験(ネガティブ行動 10 項目,ポジティブ行動 10 項目)および合意性の推定を行い(本研究では、合意性推定の検討は行わない),さらに、交通ルールやマナーに対する態度や意識からなる 9 項目に 5 件法で回答した。

質問紙に回答後、郵送にて質問紙を実験者へ送付し、その後、実験内容の説明文と謝礼を受け取った。

結果

交通ルールやマナーに対する態度や意識(9 項目)に対して因子分析を行い(最尤法,プロマックス回転),固有値の推移(2.95, 1.58, 0.85...)および解釈可能性から 2 因子解を採用した(因子間相関 = 1.90, Table 4.1.1)。項目内容から第 1 因子を「マナー遵守意識(4 項目)」( $\alpha = .80$ ),第 2 因子を「自己正当化意識(4 項目)」( $\alpha = .57$ )と命名した。項目「交通ルールやマナーを守れな

いことがあっても、しょうがない」はそれぞれの因子に負荷を示したが、第2因子の項目数が少ないことおよび項目内容から第2因子として用いることにした。同時に、違反運転者と一般運転者それぞれの因子分析も行った。違反運転者では同じ因子構造を示し、一般運転者では項目「交通ルールやマナーを守れないことがあっても、しょうがない」が第1因子に負の負荷量を示した。

仮説1を検証するために、ネガティブ行動およびポジティブ行動の行動経験を項目ごとに違反運転者と一般運転者で $X^2$ 検定による比較を行った。その結果をTable 4.1.2.1と4.1.2.2に示す。ネガティブ行動では、10項目中8項目で違反運転者の方が一般運転者よりもネガティブな行動を多く経験していることが明らかとなった。一方、ポジティブ行動では、10項目中3項目において違反運転者の方が一般運転者よりもポジティブな行動を経験していることが示された。ネガティブ行動については一般運転者よりも違反運転者の方が多く経験していることを報告していることから、仮説1は一部支持されたといえる。

仮説2を検証するため、違反運転者と一般運転者による対応のない $t$ 検定を行った。マナー遵守意識は違反運転者よりも一般運転者の方が有意に高く( $t = 2.57, p < .05$ )、自己正当化意識は違反運転者の方が一般運転者よりも有意に高いことが明らかとなった( $t = 2.77, p < .01$ )。以上のことより仮説2は支持された。

ここで、ネガティブ行動とポジティブ行動のどちらかにより弁別力の高い項目を抽出するため、分析に使用した20項目に対して、多重コレスポンデンス分析を行った。多重コレスポンデンス分析の結果からネガティブ行動として弁別力の高い9項目( $\alpha = .86$ )とポジティブ行動として弁別力の高い6項目( $\alpha = .75$ )を抽出した。以後の分析ではこれらの項目をネガティブ行動(9項目)、ポジテ

ィブ行動(6項目)として使用する。

仮説3を検証するために、交通ルールやマナーに対する意識(マナー遵守意識および自己正当化意識)とネガティブ・ポジティブ行動傾向との関連を検討した。まず、調査参加者がネガティブ行動(9項目)およびポジティブ行動(6項目)の中で経験したことがあると報告した行動を加算し、ネガティブ行動傾向とポジティブ行動傾向を算出した。それぞれの行動を経験したと報告した数が多いほど当該行動傾向が高いことになる。つぎに、上記の手順で算出した行動傾向とマナー遵守意識および自己正当化意識の関連を検討した。マナー遵守意識は、ネガティブ行動傾向と負の相関( $r = -.32, p < .01$ )を、ポジティブ行動傾向と正の相関( $r = .11, p = n.s.$ )を示した。一方、自己正当化意識は、ネガティブ行動傾向と正の相関( $r = .30, p < .01$ )を、ポジティブ行動傾向と負の相関( $r = -.13, p = n.s.$ )を示した。これらのことから、仮説3は一部支持された。

最後に、仮説4を検証するために、違反運転者と一般運転者の交通ルールやマナーに対する意識とネガティブ行動およびポジティブ行動との関連を検討した。まず、ネガティブ行動傾向については、違反運転者と一般運転者ともにマナー遵守意識と負の関連が見られた。一方、自己正当化意識とは正の関連が見られた。つぎに、ポジティブ行動傾向については、違反運転者のマナー遵守意識と正の関連が、違反運転者と一般運転者ともに自己正当化意識と負の関連が見られた(Table 4.1.3)。しかし、一部は有意な関連が見られず、また、いずれの関連も弱いものであった。さらに、違反運転者と一般運転者の相関係数の差の検定はいずれも有意ではなかった。このため仮説4は支持されなかった。

## 考察

本研究では、行政処分である運転免許停止処分を受けた者を対象とする講習を受講した違反運転者とし、このような行政処分を経験したことのない一般運転者を比較対象とし、交通ルールやマナーに対する意識や態度と交通行動におけるネガティブ行動およびポジティブ行動との関連を検討した。

まず、違反運転者と一般運転者の運転時のネガティブな行動とポジティブな行動の経験差を検討した。この結果、違反運転者は一般運転者よりもネガティブな行動を行っていることが明らかとなった。行政処分である運転免許停止処分を受ける者は日常的に運転を行い、かつ運転ルールやマナーに反した行動を繰り返し行っていることが示された。このことから、違反運転者はたまたまネガティブな行動を行ったから免許停止処分を受けたのではなく、繰り返しルールに反した行動を行っていたことがわかる。これは一般的なイメージと合致した結果とも言える。一方、ポジティブ行動については、10項目中3項目でしか有意差は見られず、その3項目も違反運転者の方が一般運転者よりも多く行っていることが示された。多くのポジティブ行動で違反運転者と一般運転者に差は見られず、予測していたよりも違反運転者がポジティブな行動を行っていることが明らかになった。これによって、仮説1はネガティブ行動については支持されたが、ポジティブ行動については支持されなかった。しかし、違反運転者がポジティブ行動を行っていると結果は非常に興味深いものである。一つには、違反運転者と一般運転者の年間走行距離の違いが影響していることが考えられる。違反運転者は年間2万km以上走行しており、一般運転者の9千kmの2倍以上も運転していた。このためポジティブ行動を行う機会に遭遇することが多くなり、このような結果に繋がったのかもしれない。もう一つには、違反運転者の中には職

業運転者が多く含まれていたことが推測される。職業運転者の存在を想定した場合、運転ルールやマナーに沿った行動であるポジティブ行動を取ることに職業的プライドのようなものを持っていることも考えられる。しかし、本研究では個人情報の問題から職業などを尋ねることができなかった。そこで、年間平均走行距離とネガティブ行動傾向とポジティブ行動傾向との関連について追加分析を行った。その結果、走行距離は、違反運転者および一般運転者のポジティブ行動傾向と関連が見られなかった。以上のことから、走行距離でなく、他の要因の影響が考えられる。

つぎに、違反運転者と一般運転者の交通ルールやマナーに対する意識や態度を比較検討した。この結果、違反運転者は一般運転者よりもマナー遵守意識が低く、自己正当化意識が高いことが明らかとなり、仮説2は支持された。違反運転者が交通ルールやマナーを重視していないこと、さらにルールやマナーに反する行動を取ることは自分だけではないといった意識を持っていることが示された。このことは調査対象者である違反運転者の中からのみ、「交通ルール自体がその場の交通状況と合致していない」とのコメントが寄せられていることから示唆される。

さらに、マナー遵守意識および自己正当化意識と行動傾向の関連を検討した。この結果、ネガティブ行動傾向においてはマナー遵守意識と負の関連が、自己正当化意識と正の関連が弱いながらも示された。一方、ポジティブ行動傾向においてはマナー遵守意識と正の関連を、自己正当化意識と負の関連が示されたが非常に弱い相関で有意ではなかった。以上のことから仮説3はネガティブ行動傾向においてのみ支持された。ネガティブ行動は、マナー遵守意識が高いと少なく、自己正当化意識が高いと多く取られることが明らかとなった。このことから、現在行われている交通安全教育に

おけるルールやマナーを守るようにといった教育は効果があると考えられる。また、さらなるネガティブ行動の効果的な抑制方法として、交通関係者（自動車運転者や歩行者といった）に対し、自分の取ったネガティブ行動を正当化する意識が存在することを合わせて周知する教育を提案することが可能である。

最後に、違反運転者と一般運転者のマナー遵守意識および自己正当化意識とネガティブ・ポジティブ行動傾向との関連を検討した。しかし、予測に反し、マナー遵守意識および自己正当化意識と行動傾向との間に違反運転者と一般運転者で異なる関連は見出せなかった。マナー遵守意識とネガティブ行動傾向は負の、ポジティブ行動傾向は正の方向に、そして自己正当化意識とネガティブ行動傾向は正の、ポジティブ行動傾向は負の方向に、違反運転者も一般運転者も弱いながら同じ方向に関連を示していた。ポジティブ行動に関しては、そもそも行動傾向に違いが見出されなかったためだと考えられる。一方、ネガティブ行動に関しては、本研究に調査協力してくれた違反運転者が、運転免許停止処分者講習を受講中もしくは受講後であったことが影響していることも考えられる。

この講習は、免許停止期間を短縮するためにほとんど全ての者が当該講習を受講しているが受講はあくまで任意で行われる。主体的に受講した違反運転者にとって、たとえ過去の経験であったとしてもネガティブ行動の経験を報告することには抵抗があったと推測される。このことは Table2 のネガティブ行動経験者数が半数に満たない行動が多いこととも一致する。このため、一般運転者との間に明白な違いが見られなかったと考えられる。しかし、言い換えれば、運転免許停止処分者講習が違反運転者に一定の影響を与えているともいえる。

本研究の問題点として、講習受講前に調査ができないことがあげられる。しかし、当該講習の受講は任意であるため、事前に受講者と接触を持つことはできない。また、たとえ講習受講前の違反運転者に調査できたとしても、すでに免許停止処分を受けている時点で影響を受けていることも考えられる。このことから、違反運転者と一般運転者を比較検討するためには、免許停止などの行政処分を受ける前の違反運転常習者を調査協力者とすることも考慮する必要がある。

Table 4.1.1 交通ルールやマナーに対する態度や意識の因子分析（最尤法・プロマックス回転）

項目	F1	F2	共通性
＜「マナー遵守意識」（ $\alpha = .80$ ）＞			
交通ルールやマナーには従うべきだと思う	.81	-.06	.68
交通ルールやマナーを守ることは大切なことだと思う	.73	-.03	.54
交通ルールやマナーを守らないことは悪いことだと思う	.72	.01	.51
交通ルールやマナーを守らない人がいると不快だ	.61	.16	.36
交通ルールやマナーを守る方だ	.52	.00	.27
＜「自己正当化（合理化）意識」（ $\alpha = .57$ ）＞			
交通ルールやマナーを守らない人はたくさんいる	-.02	.62	.38
自分よりも交通ルールやマナーを守らない人は多い	.28	.59	.36
自分が交通ルールやマナーを守れない状況では、自分と同じように他の人も守れない	-.17	.47	.28
交通ルールやマナーを守れないことがあっても、しょうがない	-.35	.33	.27
因子寄与	2.61	1.18	
因子間相関	.19		

Table4. 1. 2. 1 違反運転者・一般運転者によるネガティブ行動の行動選択のカイ 2 乗検定結果

	行動選択	違反運転者	一般運転者	$\chi^2$	
ネ ガ テ ィ ブ 行 動	通行量が少ない道では、一旦停止 場所でも止まっていなかった	いた いなかった	77 24	93 9	8.32** (1)
	危険がなければ、赤信号を無視し ていた	いた いなかった	3 98	1 101	1.04 (1)
	運転中でも、ケータイが鳴れば出 ていた	いた いなかった	73 28	45 57	16.53*** (1)
	少ししか飲酒していないと思った ときには、酒気帯び運転をしてい た	いた いなかった	9 92	5 97	1.27 (1)
	追い越し禁止車線でも、前の車が 遅いときには追い越しをしていた	いた いなかった	31 70	13 89	9.63** (1)
	一般道でも 20 キロオーバーのス ピード違反をしていた	いた いなかった	74 27	62 40	3.58+ (1)
	前の車がとても遅いときには、あ おっていた	いた いなかった	36 65	17 85	9.47** (1)
	夜間など気づかれないときにはシ ートベルトを着けないで運転をし ていた	いた いなかった	31 70	8 94	17.07*** (1)
	後続車両がないときにはウインカ ーを出さずに車線変更をしていた	いた いなかった	33 68	12 90	12.86*** (1)
	駐車禁止の場所でも、急いでいる ときは駐車していた	いた いなかった	47 54	35 67	3.15+ (1)

\*\*  $p < .01$  \*  $p < .05$  +  $p < .10$ 

( ) 内は自由度

Table4. 1. 2. 2 違反運転者・一般運転者によるポジティブ行動の行動選択のカイ2乗検定結果

	行動選択	違反運転者	一般運転者	$\chi^2$
高速道路で渋滞しているときでも、合流してくる車を自分の前に入れる	入れる	97	98	.00
	入れない	4	4	(1)
対向車線の右折車のために後続車が渋滞している場合には、車を止め、右折させる	させる	83	65	8.75**
	させない	37	18	(1)
なかなか店舗から出られない車のために減速する	する	78	71	1.510
	しない	23	31	(1)
雨の日には歩行者に水しぶきがかからないよう気をつける	つける	89	93	.51
	つけない	12	9	(1)
直ぐに終わる用事であっても、店舗前に駐車しないで、専用駐車場に駐車する	する	64	75	2.43
	しない	37	27	(1)
ブレーキランプの故障や半ドアの車を見かけたら教える	教える	42	27	5.17*
	教えない	59	75	(1)
横断歩道ではないところを横断しようとしている歩行者のために、車を止めて、渡るのを待つ	待つ	51	31	8.52**
	待たない	50	71	(1)
駐車場が混雑していても車椅子マークの駐車スペースには絶対に駐車しない	しない	96	99	.54
	する	5	3	(1)
ライトの消し忘れや付け忘れを見かけたら、合図して知らせる	知らせる	47	40	1.11
	知らせない	54	62	(1)
お年寄りや小さい子がゆっくり横断しているときにも、急かしたりしないで待っている	待つ	99	100	.00
	待たない	2	2	(1)
高速道路では、後部座席の同乗者にシートベルトの着用をお願いする	する	46	69	10.10**
	しない	55	33	(1)
自分が後部座席に同乗しているとき、高速道路ではシートベルトを着用する	する	50	76	13.48***
	しない	51	26	(1)

\*\*  $p < .01$  \*  $p < .05$  +  $p < .10$  ( ) 内は自由度

Table4.1. 3 違反運転者・一般運転者別，行動傾向とルールやマナーに対する態度の相関係数

	ネガティブ行動傾向		ポジティブ行動傾向	
	違反運転者	一般運転者	違反運転者	一般運転者
マナー遵守意識	-.27**	-.30**	.23*	.07
自己正当化意識	.23*	.29**	-.19	-.17

\*\*  $p < .01$  \*  $p < .05$

## 4.2 合意性推定からの検討

### 問題と目的

社会的迷惑行為といったネガティブな行動の行動傾向が高い者は低い者と比べ，自分と同じようにネガティブな行動を周囲の他者も行っていると推定すると示唆されている（吉武・吉田，印刷中）。実際にネガティブな行動を行っていることが明らかである運転免許停止処分者においても同様の結果を示すと考えられる。具体的には，交通ルールやマナーに反したネガティブな行動を行った経験の多い者は，ネガティブな行動を行うのは自分だけではないとの思い込みを強く抱いていると考えられる。このような思い込みは，ケータイ電話の運転中の使用やスピード違反といった交通行動のネガティブな側面を助長することが考えられる。

また，本研究では，交通ルールやマナーに関する行動について検討していることから，交通ルールやマナーに対する意識や態度が合意性推定に影響を与えていると考えられる。たとえば，交通ルールやマナーは守ったほうが良い，守るべきだといったマナー遵守意識の高い人は，当然，人は

ルールに沿った行動（ポジティブ行動）を取るであろうとの考えから，そのような他者を多く推定し，ルールに反した行動（ネガティブ行動）を取る他者を少なく推定することが考えられる。一方，ネガティブな行動を行うのは自分だけではない，自分と同じ状況であるなら他者も同様の行動を取るに違いないとの考えをもつ自己正当化意識の高い者は，低い者よりも合意性を多く推定すると考えられる。

仮説 違反運転者は一般運転者よりも自己性正当化意識と合意性推定に強い関連がある。

### 方法

調査協力者は，日常的に自動車を運転する 244 名（女性 83 名，男性 161 名，平均年齢 44.05 歳， $SD = 14.36$ ）であった。このうち，回答に不備のなかった 203 名を分析に利用した。

運転免許停止処分者講習を受講中の違反運転者と，この講習を受講した経験のない一般運転者の交通ルールやマナーに対する自分の行動経験および合意性の推定を行った。属性は，違反運転者 101

名（女性 14 名，男性 87 名，平均年齢 40.24 歳， $SD = 11.25$ ，平均運転歴 20.92 年，年間平均走行距離 23103km），一般運転者 102 名（女性 54 名，男性 48 名，平均年齢 47.47 歳， $SD = 10.31$ ，平均運転歴 26.30 年，年間平均走行距離 9302km）であった。

調査協力者は、『交通ルールやマナーに関する調査』と題した質問紙に回答した。質問紙では，交通ルールやマナーに対する自己経験（ネガティブ行動 10 項目，ポジティブ行動 10 項目）および合意性の推定を行い（「自分と同じ行動をする人は一般的にどのくらいいると思いますか」），さらに，交通ルールやマナーに対する態度や意識からなる 9 項目に 5 件法で回答した。

質問紙に回答後，郵送にて質問紙を実験者へ送付し，その後，実験内容の説明文と謝礼を受け取った。

## 結果

仮説を検証するために，ネガティブ行動に対する合意性推定とポジティブ行動に対する合意性推定<sup>2</sup>とそれぞれの行動傾向，そしてマナー遵守意識と自己正当化意識の関連を検討した (Table 4.2)。

違反運転者と一般運転者の両方に有意な相関が見られた (1) マナー遵守意識とネガティブ行動傾向，(2) 自己正当化意識とポジティブ行動合意性推定，(3) 自己正当化意識とネガティブ行動合意性推定，(4) 自己正当化意識とネガティブ行動傾向，(5) ネガティブ行動傾向とネガティブ行動合意性推定の相関係数の差を検討し，違反運転者と

一般運転者の比較を行った（2つの母集団間の相関係数の相当性を検討した）。その結果，(1)  $z = .38$ ， $p = n.s.$  (2)  $z = .15$ ， $p = n.s.$  (3)  $z = 2.21$ ， $p < .05$  (4)  $z = .30$ ， $p = n.s.$  (5)  $z = .88$ ， $p = n.s.$  となった。以上のように，(3)自己正当化意識とネガティブ行動合意性推定にのみ，違反運転者と一般運転者の相関係数に差が見られた。このことから，仮説は支持された。

## 考察

本研究は，違反運転者および一般運転者の交通行動に対する合意性推定と交通ルールやマナーに対する意識や態度との関連を検討することを目的とした。

具体的には，ネガティブ行動およびポジティブ行動合意性推定とマナー遵守意識および自己正当化意識の相関を違反運転者と一般運転者，それぞれで算出し，その相関係数の差を検討した。その結果，ネガティブ行動合意性推定と自己正当化意識との相関係数を比較したことにより，違反運転者 ( $r = .50$ ) は一般運転者 ( $r = .23$ ) よりも強い相関を示したことが明らかとなった。このことから，繰り返しネガティブな行動を経験した違反運転者は，ネガティブ行動をする人を多く推定することで自己の正当化を図っている可能性が示された。これは，吉武・吉田（印刷中）の結果を支持するものである。

また，ネガティブ行動傾向は，違反運転者と一般運転者のどちらにおいても，マナー遵守意識と負の相関を，自己正当化意識と正の相関を弱いながら示した。これは，ルールやマナーに対する意識とネガティブ行動傾向に関連があることを示唆している。最後に，ネガティブ行動傾向とネガティブ行動合意性推定との関連は，違反運転者 ( $r = .50$ ) と一般運転者 ( $r = .40$ ) の両者ともにやや強い正の関連を示した。このことは，ネガティブ行

<sup>2</sup>周囲からネガティブな評価を受けると考えられる交通行動（ネガティブ行動）を行う者を推定した割合がネガティブ行動合意性推定である。逆に，周囲からポジティブな評価を受けると考えられる交通行動（ポジティブ行動）を行う者を推定した割合がポジティブ行動合意性推定である。

動を行う傾向の強い者が、ネガティブな行動を行っている人の割合を多く推定していることを明らかにしている。本研究では、日常的に自動車を運転している者を調査対象者としていることから、ネガティブ行動傾向がネガティブ行動合意性推定を、または、ネガティブ行動合意性推定がネガティブ行動傾向を助長している可能性を示している。

Table4.2 一般運転者と違反運転者のマナー遵守意識，自己正当化意識，する人推定，行動傾向の相関係数

		マナー遵守意識	自己正当化意識	ポジティブ行動合意性推定	ネガティブ行動合意性推定	ポジティブ行動傾向	ネガティブ行動傾向
マナー遵守意識	一般	—					-.27**
	違反	—	-.26**	.20*	-.26**	.24*	-.32**
自己正当化意識	一般		—	-.24*	.23*		.29**
	違反		—	-.22*	.50**		.25*
ポジティブ行動合意性推定	一般			—			
	違反			—	-.27**	.36**	-.21*
ネガティブ行動合意性推定	一般				—		.40**
	違反				—		.50**
ポジティブ行動傾向	一般					—	
	違反					—	-.22*
ネガティブ行動傾向	一般						—
	違反						—

\*\*  $p < .01$  \*  $p < .05$  ※有意な数値のみを示す

## 5. 総合考察

交通行動は、日常的な行動であり、自分のみならず、多くの周囲の人に影響を与える行動である。そのため、自分と同じ判断や行動の人を多く推定するような思い込みが危険な行為に結びつきやすく、看過できない結果を招くことも想定される。たとえば、「迷惑駐輪をしているだろう」「信号無視をするだろう」といった思い込みをした場合、その行為を助長するばかりでなく、さらなる渋滞や事故といった危険行為を誘発することにもなりかねない。

そこで、本研究では、交通行動を周囲からネガティブな評価を受けやすい行動（ネガティブ行動）とポジティブな評価を受けやすい行動（ポジティブ行動）の2つの側面から捉え、その行動傾向と交通ルールやマナーに対する意識や態度との関連を検討した。さらに、先行研究によって、その頑健性が示されている「誤った合意性推定」の現象に基づき、交通行動における自分と同じ判断や行動の人を多く推定する現象についても、交通ルールやマナーへの意識や態度との関連を検討した。

また、本研究では、調査フィールドとして、運転者講習センターの協力を得て、運転免許停止処分者講習を使用した。それにより、違反運転を繰り返し、運転免許停止処分を受けた者（違反運転者）を調査対象者とすることができた。さらに、日常的に運転を行っているが運転免許停止処分を受けていない者（一般運転者）をその対照的な調査対象者とした。

本研究の結果、以下の3つの点について興味深い知見を得ることができた。まず、違反運転者は一般運転者よりもネガティブ行動を行う傾向が高く、それと同時にポジティブ行動も行うことが示された。つまり、違反運転者は交通行動として、親切であると評価されるようなポジティブ行動を一般運転者よりも行うこともあるが、やはり、ル

ールやマナーに反した行動については多く取ることが明らかとなった。違反運転者のネガティブ行動傾向の高さについては、当然の結果ともいえるが、さまざまな交通行動において確認ができた。また、ポジティブ行動については、少数の行動ではあるが違反運転者の方がポジティブ行動を行うとの報告がなされた。このことは、平均走行距離の長さだけでなく他の要因も考えられるが本研究では明らかにすることができなかった。

つぎに、違反運転者は一般運転者よりも交通ルールやマナーに対する自己正当化意識が高く、マナー遵守意識が低いことも明らかとなった。つまり、違反運転者は、「交通ルールやマナーには従うべきだと思う」といったルールやマナーに従うことを重視したマナー遵守意識が低く、「交通ルールやマナーを守らない人はたくさんいる」といった自己を正当化する意識は高いのである。このことは、ルールやマナーへの意識が低だけでなく、自己を正当化する意識が、違反運転者が行政処分を受けるほど繰り返しルールに反した行動をとることに影響を与えていることを示唆している。

最後に、ネガティブ行動およびポジティブ行動に対する合意性推定と交通ルールやマナーに対する意識や態度との関連に違反運転者と一般運転者で違いが明らかとなった。具体的には、ネガティブ行動についてのみ、合意性推定と自己性正当化意識との関連は、違反運転者の方が強いことが示された。つまり、違反運転者はネガティブな行動を行うことも多いが、そのような自分の行動と同じ行動の人を多く推定し、自分を正当化していることが示されたのである。このことは、先行研究でその頑健性が示された合意性推定の現象が、ネガティブな評価を受けやすい行動において、特に認められたということができる。

これらの知見から、交通安全教育や免許停止処分者講習などの場において、交通ルールやマナー

の大切さだけでなく、自己を正当化するような意識の存在を示し、さらに自分だけではないとの意識から自分と同じ行動の人の割合を多く考えてしまう現象も合わせて示すことは、交通行動ルールに従った行動を増加させ、マナーを向上するための一つの方法として提案することができる。

## 6. 引用文献

- Fabrigar, L. R. & Krosnick, J. A. (1995). Attitude Importance and the False Consensus Effect. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 21(5), 468-479.
- 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 北大路書房 pp.100-110. (Fujimoto, T.)
- 警察庁(2010). 平成 22 年版警察白書
- 文部科学省 (2008). 平成 20 年度交通安全教育推進事業 <[http://www.mext.go.jp/a\\_menu/kenko/anzen/1289310.htm](http://www.mext.go.jp/a_menu/kenko/anzen/1289310.htm)> (2011 年 8 月 5 日)
- 村田光二 1986 False Consensus 効果について 社会心理学評論, 5, 71-84.
- Ross, L., Greene, D., & House, P. 1977 The false consensus effect: An egocentric bias in social perception and attribution processes. *Journal of Experimental Social Psychology*, 13, 279-301.
- Shinar, D. (1978) Psychology on the road. New York: Wiley & Sons. (野口薫・山下昇共訳 交通心理学入門 道路交通安全における人間要因 サイエンス社)
- 吉武久美・吉田俊和(印刷中). 社会的迷惑行為と向社会的行動における合意性推定 応用心理学研究