

1. はじめに

日本全国の交通事故発生件数、交通事故による死亡者数は減少しているが、我が国では高齢化社会を向かえ、それに伴う高齢者ドライバーの増加により、高齢者の事故関与率は年々増加し、高齢者の交通事故は社会問題¹⁾となっている。中井ら²⁾の研究では、社会心理学の知見を援用した高齢者向けの交通安全キャンペーンツールを作成し、その効果を確認している。しかし、キャンペーンの性質上、一方向の情報提供に留まるため、関与の程度については把握が難しい。そこで本研究では、キャンペーンツールへの接触者に対し、アンケート調査を実施することで、関与の程度に影響する心理指標を分析した。

2. 調査

(1) キャンペーンツール

静岡県と岐阜県の交通安全キャンペーンで合計1万枚のキャンペーンツールを配布した。ツールは、中井らの研究で作成したものを、静岡県版・岐阜県版として編集したものである。このツールは高齢者の交差点での交通事故を減らすことを目的としており、冊子（8頁）とステッカーから構成されている。冊子は、一般的な各県の「交通事故の現状解説」も記載しているが、最大の特徴は、自身の運転能力（2種類）や、交通安全のための自身の目標を書き込むワークシート形式になっている点である。またステッカーは日常的に安全運転を意識させるために、運転時に目に付く車内に貼ることを要請している。結果、このツールの接触者には、次の4種の関与を要請している：A)発見スピードテスト、B)視野範囲テスト、C)目標設定、D)ステッカー貼付。

(2) 「ベテランドライバーに必要な未来の運転」に関する簡易アンケート（予備調査）

前述キャンペーンツールに簡易アンケートを同梱した。このアンケートは被験者の個人属性、車の利用頻度、冊子の理解度、ステッカーの利用に関するものに限定し、また追跡アンケート（本調査）への協力意向を回答させた。回収方法はFAXもしくはWEBサイトへの入力とし、回収は207件（回収率2.07%）であった。

(3) 「ベテランドライバーに必要な未来の運転」に関する追跡アンケート（本調査）

予備調査から65歳以上の高齢者で、本調査への協力意向を表明した70名を抽出し、アンケート調査票を郵送した（郵送回収、回収率60%）。質問項目は、冊子の利用、ステッカーの利用、心理指標である。心理指標は谷田ら³⁾の研究より運転版他者配慮、運転版自己志向、イライラ尺度、車に対する態度⁴⁾、交通安全に対する態度、個人規範、行動意図、実行意図、責任感、知覚行動制御、重要性認知、自身に関する認知である。

3. 分析

探索的にパス解析を行った結果を図1（パス図）および表1（標準化パス係数）に示す。要請した関与の種類を問わず共通して、次のことが言えることが分かった。(1)行動意図が高まれば実行意図が高まる、(2)要請に応じた回答者（以下、関与者）は、車に対する態度が肯定的になれば行動意図が高まる。以降では、要請関与の種類ごとに、行動意図と実行意図の形成にどのような影響を及ぼすのかを述べる。

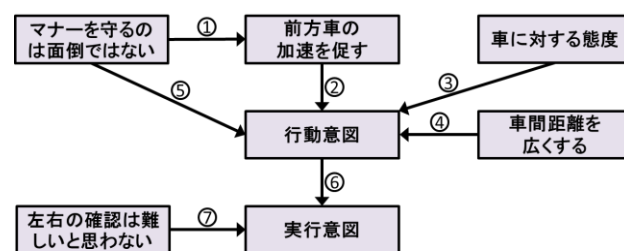


図1 心理指標解析図

キーワード：交通安全 意識調査 キャンペーン

表 1 パス解析の結果（標準化係数）

	発見スピードテスト			視野範囲テスト			目標設定			ステッカー貼付		
	関与	非関与	差	関与	非関与	差	関与	非関与	差	関与	非関与	差
①	0.265	0.435		0.212	0.425 *		0.667 **	0.208	*	0.326	0.428	
②	0.245	0.545 *		0.057	0.636 ***		0.006	0.547 ***		0.305	0.347	
③	0.584 ***	0.057		0.817 ***	-0.001	**	0.747 ***	0.023	***	0.424 **	0.441 *	
④	0.127	0.268		-0.109	0.227		0.132	0.146		0.172	0.601 ***	
⑤	0.382 **	-0.026	*	0.266 *	0.044	**	0.488 **	0.072		0.288	-0.124	*
⑥	0.621 ***	0.748 ***		0.690 ***	0.564 **		0.722 ***	0.487 **		0.677 ***	0.668 ***	
⑦	0.167	0.397 **		0.346 *	0.291		0.350	0.269		0.110	0.489 **	
X 二乗値	42.228			37.166			39.785			30.297		
GFI	0.781			0.767			0.78			0.834		
RMSEA	0.12			0.097			0.11			0.048		

***p<0.001 **p<0.01 *p<0.05

3.1 発見スピードテスト

関与者はマナー遵守の知覚行動制御（マナーを守るのは面倒ではない）、自動車に対する肯定的な態度が行動意図活性化に影響を及ぼしていた（パス⑤, ③）。一方要請した関与に応じなかった回答者（以下、非関与者）は、運転時のイライラ（前方車の加速を促したくなる）が行動意図活性化を妨げる傾向（パス②）を、左右確認の知覚行動制御（左右確認を難しいと思う）が実行意図の活性化を妨げる（パス⑦）ことが分かった。

3.2 視野範囲テスト

発見スピードテストと同様に、関与者については、マナー遵守の知覚行動制御と自動車に対する態度が行動意図の活性化に影響を及ぼしていた（パス⑤, ③）。加えて左右確認の知覚行動制御が実行意図形成に影響を与える傾向を示していた（パス⑦）。また非関与者は、運転時のイライラ（前方車の加速を促したくなる）が行動意図の活性化に影響を与えていた（パス②）。

3.3 目標設定

関与者は、上述の2つのテストと同様の傾向を示し、マナー遵守の知覚行動制御と自動車に対する態度が行動意図の活性化に影響を及ぼしていた（パス⑤, ③）。非関与者についても同様であり、運転時のイライラ（前方車の加速を促したくなる）が行動意図の活性化に影響を与えていた（パス②）。

3.4 ステッカー貼付

ステッカー貼付は抵抗感が高い要請関与であり、関与者のパス係数で有意となったのは自動車に対する肯定的な態度のみであった。非関与者についても、上述のテストとは異なる傾向を示し、他者配慮（車間距離を広くする）が行動意図形成の妨げに（パス④）、左右確認の知覚行動制御が実行意図の活性化を妨げる（パス⑦）ことが分かった。

4. おわりに

非関与者に概ね共通しているのは、運転時のイライラ（前方車の加速を促したくなる）が行動意図の活性化に影響を与えているということであった。関与者では影響がないことから、交通安全キャンペーンに自ら積極的に関与させるためには、この「イライラ感」を低減させる必要があると言える。またツール内で左右確認の知覚行動制御も高める工夫も必要である。さらに関与者は車に対する肯定的な態度が交通安全への行動意図を活性化させていることから、車との上手な付き合い方を啓蒙することも重要であるだろう。

参考文献

- 1) 警視庁 HP : <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/kourei/koureiijiko.htm>
- 2) 中井周作, 安部直貴, 工藤大輝, 達曾部剛彦, 菊池輝, 高齢者ドライバー向け交通安全キャンペーン施策の開発, 土木学会東北支部技術研究発表会/IV-30, 2013.
- 3) 谷田林士, 西崎友規子, 田島郁美, 運転版共感性尺度の開発, 大正大学研究紀要第98輯, pp.143-150, 2011.
- 4) 藤井聡: 社会的ジレンマの処方箋, ナカニシヤ書店, 2003.