

# ドライバー特性から見たリスクテイキング行動と運転自己評価の分析

## —安全意識中心モデルと次元独立モデルの妥当性検証—

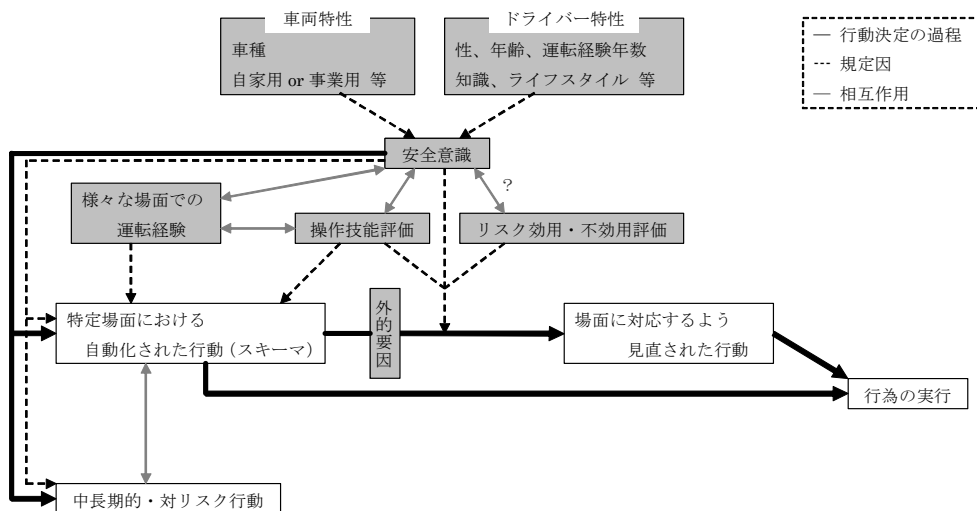
中井 宏

本研究はドライバーのリスクテイキング行動（危険を認識した上で敢えて行動すること）に関して、観察調査・質問紙調査を併せた4つの調査からなっている。

調査1、調査2では一時停止が義務付けられているT字型無信号交差点での右折行動を観察した（それぞれ855台、1115台）。調査の結果、女性よりも男性、中年よりも若年のドライバーがリスクテイキング行動をとりやすいことが明らかとなった。また、多くのリスクテイキング行動間には相関が見られ、ある場面で慎重なドライバーは他の場面でも慎重であり、逆にリスクなドライバーは他の場面でもリスクであるという安全意識中心モデルを支持する結果を得た。また、同一ドライバーの複数回データの相関を分析したところ、行動には個人内一貫性が見られ、外的要因の影響を受けない限り、ドライバーの行動は自動化されたものであると言える。逆に、接近車や歩行者等がドライバーの行動を規定する大きな要因となっており、ドライバーの行動は場面や状況によってのみ規定され、ある場面での行動から他の場面の行動を予測することはできないという次元独立モデルの考え方も支持された。

次に、調査3では運転自己評価について質問紙調査を行ったところ、特に安全さの自己評価に関して、運転経験が長いドライバーや違反歴のないドライバー、女性ドライバーほど得点が高くなることが示された。同様に、操作技術の自己評価も、運転経験が長くなるほど得点が高くなった。ただし、免許取得後3から5年のドライバーは、操作技術の評価は高まるものの、安全さの評価は低下し、操作技術が向上するとリスクテイキング傾向が高まる可能性を示唆した。調査4では、観察調査と質問紙調査にオーバーラップしたデータを用いて、自己評価と実行動との乖離を検討したが、「自己評価が高くなるほどリスクテイキング傾向が強まる」という仮説は支持されなかった。逆に、安全さの自己評価が高いドライバーほどシートベルトを着用する傾向があることが示された。

本研究の結果から、以下の安全意識ベース運転行動スキーマモデルを構築した。



安全意識ベース運転行動スキーマモデル