

# リスク傾向と違反行動および事故経験との関連性について

森泉 慎吾

## 1. 本研究の背景と目的

交通事故死者数は近年減少の一途を辿るものの、昨年の交通事故の発生件数は70万件以上であり、依然として安全な交通社会とは言えない状況である。また、交通場面のみでなく産業場面においても、事故によって重篤な損傷を受けるケースや、最悪の場合には死に至るケースも少なくない。事故惹起の一因として、リスクテイキングや違反といった不安全行動が挙げられ、事故防止にはその発生メカニズムの解明が危急の課題であると言える。本研究では、リスクテイキングに影響する要因の中でも、リスクを敢行する個人の傾向性(リスク傾向)に着目し、リスク傾向と違反および事故との関連の解明を目的とした心理学的研究を実施した。本研究では、①森泉ら(2010)のリスク傾向質問紙(RPQ)の妥当性を再検証すること、②リスク傾向と違反との関連を検証すること、③リスク傾向と事故との関連を検証すること、の3点を研究目的とした。

## 2. リスク傾向質問紙の妥当性検証

リスク傾向を測定する質問紙尺度として、森泉ら(2010)のリスク傾向質問紙(RPQ)がある。RPQはギャンブル志向性、状況的敢行性、確信的敢行性、安全性配慮という4因子で構成され、信頼性および妥当性の確認された尺度である。しかし、安全性配慮因子に関して、先行研究(e.g., 森泉ら, 2010)において妥当性の問題が指摘されており、心理尺度としての使用には妥当性の再検証が必要であった。また、森泉らが実施した妥当性検証のための質問紙調査では、サンプル数の少なから、検証された妥当性に疑問が残った。そこで、RPQの妥当性を再検証することを目的に2度の質問紙調査(調査1-1および調査1-2)を行った。

調査1-1では、大学生357名を対象に、小塩(2001)の大学生におけるリスクテイキング行動尺度(RTBS-U)および楠見(1992)のリスク回避傾向尺度を妥当性検証のための指標としてRPQとの関連を検証した。調査1-2では、大学生以外の回答者149名を対象に、芳賀ら(1994)のリスクテイキングに関する質問紙および大塚ら(1992)の安全運転態度検査SAS592を妥当性検証のための指標としてRPQとの関連を検証した。

これらの調査結果により、森泉らが指摘していたサンプル数の問題は解消され、RPQを構成する4因子について妥当性が示された。同時に、RTBS-U、リスク回避傾向尺度、芳賀らの質問紙およびSAS592という複数の質問紙尺度との関連から、RPQを構成する各因子についてそれぞれ異なる因子の特性があることが示された。以上より、RPQを構成する因子は、様々な側面から幅広い年代の回答者のリスク傾向を測定できると言える。よって、本研究の以下の調査、実験ではリスク傾向の算出にRPQを用いた。

## 3. リスク傾向と違反との関連

リスク傾向と違反との関連を検証するために、質問紙調査(調査2)と実験を実施した。

調査2では、一般ドライバーを対象に、過去3年間における交通違反経験を指標としてRPQとの関連を検証した。その結果、過去に違反経験がある者は、ギャンブル志向性、状況的敢行性、安全性配慮因子の得点が高いことが示された。

実験では、違反を実験的に誘発させる課題を作成し、リスク傾向が違反敢行に及ぼす影響について検

証した。実験では、ダミー課題として違反とは関連の無い知覚判断課題を参加者に課した。その課題の毎試行終了後にデータの保存待機時間を設定し、参加者自身の判断で保存が省略できるように設定した。つまり、保存を省略することは「時間の短縮」という効用があった。毎回の保存を義務化することで保存の省略を「規則違反」として扱うと同時に、省略に伴うリスクを「上書きが失敗した際に罰金を科される可能性」として教示上で操作した。その結果、状況的敢行性因子が実験で誘発された日常違反の生起を説明することが明らかとなった。また、リスク効用評価が高まると状況的にリスクを敢行しやすくなることから、状況的にリスクを敢行する傾向にある者は、状況によってリスク効用評価を優先して違反を敢行しやすいたことが考察される。さらに、実験を無断欠席した者の RPQ のリスク傾向得点から、確信的敢行性因子によって約束違反というマナー違反を説明可能であることが示唆された。従って、質問紙調査および実験の結果を踏まえると、リスク傾向によって予測できる違反にはリスクの種類が関係するものの、RPQ のリスク傾向因子を用いて違反を説明することが可能であると言える。

また、リスク傾向によって交通違反者を分類する試みがなされた。得られた知見をまとめると、RPQ で表わされる複数のリスク傾向因子の得点が高い群、特定のリスク傾向因子の得点のみが高い群、およびリスク傾向の観点からは無違反群と差がない群の 3 種類に分類された。つまり、違反者に対して再犯防止の教育を実施する場合、類型に合わせた介入が必要であることが示唆される。

#### 4. リスク傾向と事故との関連

リスク傾向と事故との関連を検証することを目的に、2 度の質問紙調査(調査 3-1, 調査 3-2)を行った。

調査 3-1 では、タクシー運転士を対象に、過去 1 年間における交通事故経験を指標として RPQ との関連を検証した。その結果、過去に事故を起こした経験のある者の方が、無い者よりも安全性配慮因子の得点が低いことが示され、事故惹起後に安全側に行動変容が生じた可能性を示唆した。

調査 3-2 では、バス運転士を対象に、過去 1 年間および過去 2 年間における交通事故経験を指標として RPQ との関連を検証した。その結果、過去 1 年間および過去 2 年間に於いて事故を起こした経験のある者の方が、無い者よりも状況的敢行性の得点が高いことが示された。これは違反や危険運転をより敢行する方が事故を起こしやすいとする先行研究(e.g., Parker et al., 1995) と一致する結果であった。

以上の 2 調査の結果から、RPQ によるリスク傾向因子と違反行動は関連することが示唆された。

#### 5. 総合論議

以上の研究成果から、リスク傾向と違反、事故との関連性が示され、リスク傾向に着目した違反・事故の抑制策が提言可能であった。

また、本研究によって、RPQ の特定の因子が違反や事故と関連を持つことが示されたことから、RPQ の得点の高い者は、過去において違反や事故を起こしている確率が高く、また近い将来で違反や事故を起こす可能性があると考えられる。従って、尺度の得点によって、将来起こりうる違反や事故を起こしうると判断された者に対して介入を行うことで、未然に違反や事故を防ぐことができると思われる。つまり、RPQ には教育ツールとしての応用可能性が示唆される

今後は、RPQ のリスク傾向尺度としての実用性を高めるとともに、リスク傾向の観点から、違反、事故との関連を突き詰めて解明する。特に、リスク効用やリスク知覚とリスク傾向との関連をより明確化し、体系づけることによって、リスク傾向やリスク効用、リスク知覚を踏まえた効果的な安全教育プログラムの提案およびその試験的な実施を目指す。この教育効果を実証することができれば、違反や事故の防止に多大に資することが見込まれる。(応用行動学・ボランティア行動学)