

# 感謝型メッセージによる違反抑制効果の検討 —速度違反の観点から、禁止型メッセージと比較して—

五十嵐 彩那

## 【第1章 序論】

我が国において、平成27年度の交通事故の発生件数(53万6899件)のうち死亡事故(24時間以内)は4117件であった(警察庁交通局, 2016a)。自動車および二輪車(自転車を除く)の運転者による交通事故では、最高速度違反の死亡事故率が最も高く(29.27%)、全体の死亡率(0.70%)の41.65倍に相当する(警察庁交通局, 2016a,b)。本研究では、標識のような道路上の視覚的デバイスに書かれたメッセージの種類を操作して、自動車の速度抑制を行った。従来の違反抑制でしばしば用いられる「禁止」の表現は、態度や行動の自由を制限することで心理的リアクタンスを生じさせ、説得への抵抗をもたらす。そのため、違反を助長する可能性が指摘される。一方、「感謝」の表現は、好意がその受け手に返報の気持ちを生じさせること(互恵性規範)から、より長い期間、違反を抑制すると考えられる。また、メッセージが明示する違反以外にも抑制効果が波及すると期待される。自動車運転時の速度抑制について、制限速度50km/hのドライビングシミュレータ上の道路走行を行った五十嵐・臼井(2015)の研究では、禁止型(「速度超過禁止」と比べて、感謝型(「速度遵守ありがとう」)のメッセージを提示した際に心理的リアクタンスが生じにくく、繰り返し接触しても速度抑制効果が持続した。また、禁止型では、メッセージを提示した場合に提示しなかった場合よりも速度が速くなった。本研究の目的は、上記の研究における感謝型メッセージの効果の生活道路への応用可能性を検証し、より多くの違反を抑制することである。行動的側面(速度変化や一時停止)と心理的側面(メッセージへの反発)への影響から、感謝型メッセージの速度抑制効果と他の違反への効果の波及を禁止型と比較した。

## 【第2章 実験1】

実験1では、以下の2つの仮説を検証した;仮説1:禁止型と比べて感謝型のメッセージの違反抑制効果は時間が経過しても持続する、仮説2:メッセージによる違反抑制効果はメッセージの内容が直接示す行動以外にも及ぶ。生活道路(制限速度30km/h)を想定した道路上で禁止型と感謝型のメッセージを提示し、走行課題を行った。その結果、走行の進行に伴う速度変化や心理的リアクタンスの大きさにメッセージ間で違いは見られなかった。速度と心理的リアクタンスの相関も認められなかった。また、感謝型メッセージの違反抑制効果は他の違反(一時不停止)に波及しなかった。禁止型では、メッセージを提示した場合に提示しなかった場合よりも速度が遅くなった。五十嵐・臼井(2015)の研究と異なり、感謝型メッセージの速度抑制効果が見られなかったことについて、参加者が五十嵐・臼井(2015)の研究では大学生であり、実験1では一般ドライバーであったことから、運転経験の影響が指摘された。また、五十嵐・臼井(2015)の研究では制限速度を50km/hとする道路状況であったのに対し、実験1では制限速度を30km/hとする道路状況であった点から、道路状況の違いが速度やメッセージの効果に影響したことが示唆された。

## 【第3章 実験2】

実験1における考察を踏まえ、実験2では実験1における仮説2の検討は行わず、以下の2つの仮説を設定した;仮説1:禁止型と比べて感謝型のメッセージの違反抑制効果は時間が経過しても持続する、

仮説 3:制限速度の速い状況では制限速度が遅い状況よりも禁止型と比べて感謝型メッセージの速度抑制効果がより顕著になる。実験 1 と同様の運転経験を持つ参加者に、制限速度が 30km/h の道路と 50km/h の道路を走行してもらった。その結果、心理的リアクタンスは制限速度 30km/h よりも 50km/h において小さいことや、走行の進行に伴う速度変化が異なることから、道路状況が心理的リアクタンスおよび速度に影響することが示された。制限速度 30km/h の場合には、実験 1 と同様、走行の進行に伴う速度変化が見られず、メッセージ間で速度差が見られなかった。制限速度 50km/h においては、五十嵐・臼井(2015)の研究と同様、禁止型における走行の進行に伴う速度上昇が見られたが、その上昇は感謝型においても見られ、メッセージ間に速度差は認められなかった。このとき、心理的リアクタンスは感謝型メッセージにおいて禁止型よりも有意に小さかった。心理的リアクタンスの差が速度に反映されなかった理由は、五十嵐・臼井(2015)の研究との比較から、運転経験による態度の違いにあると考えられる。いずれの制限速度においても速度と心理的リアクタンスの間に負の相関が見られ、それらの相関関係は運転経験に伴う心理的リアクタンスの大きさの違いによって逆 U 字型に変化することが推測された。いずれの制限速度においてもメッセージの提示の有無による速度差が見られなかった理由は、走行距離やメッセージ提示の条件が実験 1 や五十嵐・臼井(2015)の研究と異なったためであると考えられた。

#### 【第 4 章 総合論議】

実験 1、実験 2 および五十嵐・臼井(2015)の研究から、仮説 1、仮説 2 は不支持となり、仮説 3 は一部支持となった。感謝型メッセージは初心運転者や制限速度が速い場合により効果的であることが示唆された。また、運転経験や道路状況によって運転者の態度が異なり、心理的リアクタンスやメッセージの速度抑制効果にも影響することで、感謝型メッセージの速度抑制効果が行動に反映されない場合があることが示された。しかしながら、心理的リアクタンスの増大が他の違反や危険行動を助長する可能性があることから、本研究において心理的リアクタンスが禁止型より小さい傾向があった感謝型メッセージは、社会全体の安全の希求にはより効果的であると考えられる。感謝型メッセージの違反抑制効果について、その効果の波及性、互惠性規範の形成、違反抑制のプロセスを明らかにするため、質問紙項目や指標の追加やさらなる調査が必要である。感謝型メッセージの違反抑制効果およびその波及はメッセージのデザインを工夫することによって行動として顕在化し、禁止型との抑制効果の差も顕著になると推測される。交通場面に限らず、感謝型メッセージの様々な場面への応用が期待される。(安全行動学)