

歩行者の立場からみた自動車の運転行動の悪質性評価

— セルフモニタリングと悪質性評価の関連から —

Pedestrians' Evaluation of maliciousness of Behaviors in Driving

— From the View of Pedestrians' self-monitoring —

小嶋 理江¹⁾, 谷 伊織²⁾, 北折 充隆³⁾

Masae KOJIMA

Iori TANI

Mitsutaka KITAORI

【問題と目的】

公共空間は自宅や車の中と異なり、自らの欲求のみに従って行動を押し通せば、周囲の他者が不利益を被ったり、被害を受ける可能性がある。互いの利害関係を調整し、相互の利益をはかる形で行われる行動の規制を、一般に社会規範と呼ぶ (Humphrey, 2006; Moriarty, 1974)。なかでも特に、軽微な逸脱行動は、社会的迷惑として盛んに研究が行われてきた (吉田・安藤・元吉・藤田・廣岡・斎藤・森・石田・北折, 1999; 吉田・元吉・北折, 2000など)。社会的迷惑とは、「行為者が自己の欲求充足を第一に考えることで、他者に不快な感情を生起させること、またはその行為」と定義される。

一般に、マナーの芳しくないと評価されるドライバーの運転行動は、社会的迷惑とみなすことができる。これには、意図的で自己の利益を優先させた結果としての社会的迷惑と、ドライバーの技術不足や認識不足により、結果的に迷惑を及ぼしているケースがある。

いずれの場合にも社会的迷惑に含まれるような運転行動は、一般には運転マナー違反と

指摘され、他者への配慮と極めて近い概念と考えられる。自身の運転に利する行動を抑制することで、相手が不快にならないことを志向するかどうかである。従って、他者への配慮よりも、自己の都合を優先することは、運転マナー違反を引き起こす原因となる。

ドライバーだけでなく歩行者からの視点も、交通環境を共有している点で軽んじてはならない。歩行者の立場から見ること、迷惑だ・悪質だと感じる運転マナーが、数多く存在するからである。

しかし、ドライバーと歩行者の物理的力関係は明らかである。弱者である歩行者は、交通空間において、自動車に立ち向かうことはできないからである。仮に不快な感情が生起しても、歩行者はドライバーに対し積極的に働きかけることなどできず、不快感をもちつつも交通環境を配慮し、ただ自らの行動を自制することしかできない。

ある行為を悪質であるかどうか判断する場合、その手がかりとなるのは、生じる被害の大きさや、迷惑行為者が不当に獲得するメリットなどとのバランスである。なかでも、自身にどの程度デメリットとなるのかは、相手の行為に不快感を抱く鍵となる。

歩行者、自転車、自動二輪車、自動車など、

1) 金城学院大学人間科学部非常勤講師

2) 愛知淑徳大学

3) 金城学院大学

交通空間における立場によって、それぞれ異なる視点を持ち、捉え方が異なる。当然、ある迷惑行為について不快に思うか、悪質と捉えるかどうかは、立場や見方により、その程度や質が大きく異なる。

例えば路上駐車を考えると、他のドライバーは、車線の変更を強要されたり、車の流れが止まることで、イライラを感じる。バイクであれば、ドアが急に開くことで、事故に巻き込まれる可能性を懸念する。歩行者であれば、歩行の妨げとなり、やむなく車道を歩かざるを得ず、事故に巻き込まれるリスクが高まる。

本研究では、こうした不快に感じる程度を、悪質性評価の観点から検討する。また、どのような行為が悪質と見なされるのかについても明確にする。

一般に、交通違反で取り締まりを受けると、違反に応じた点数が付加され、一定の水準に達すると、運転免許の停止・取り消しといった処分が下る。重い交通違反とされる違反は、高い違反点数が付加されるため、こうした違反点数と悪質性評価が連動していることは、想像に難くない。加えて、自身が遭遇する頻度が高い行為も、それだけ不愉快な思いをすることが多い分、悪質性評価が高くなることも予測される。

さらに、運転行動に影響する個人特性は、様々な観点から検討が加えられており、本研究でも併せて検討する。例えば性差について、女性ドライバーは、「恐ろしい」＝「危険」という認識パターンが、「恐ろしくないものは危険ではない」と逆説的な発想をもたらし、無謀な行動の根源となっている（西山, 1993）という興味深い知見もある。

他者の視点については、共感性に関する一連の研究が、大きな示唆となる（小池・吉田, 2012）。小池らは、共感性の低い者は迷惑行

為を受けた場合、自己の視点から行為を判断する傾向を見いだしている。例えば、1対1の人間関係における迷惑行為を検討した小池・吉田（2005）では、共感性の高い者は、相手が迷惑認知をする可能性が高い場合に行為を抑制していた。一般に、他者の視点に立ったり、相手の不快感を自分の中で経験できれば、迷惑とされる行為をすることはないだろうと予測できる。ここでいう共感性とは、小池らの指摘にもあるように、「相手の立場に立って物事を見て、相手を理解すること」（e.g. Dymond, 1948）、および「相手の感情と同じものを自分の中で経験すること」（e.g. Stotland, 1969）である。谷田・岸田（2004）は、既存の複数の共感尺度を分析し、他者志向的情動反応、自己志向的情動反応、視点取得、想像性の4次元を明確にした。感情的側面としての共感性と、感情を用いて他者を正確に理解するといった認知的側面で捉えている共感性は、運転行動においても注目されている。例えば、運転版共感性尺度を検討した谷田・西崎・田島（2013）では、他者配慮、自己志向、イライラの3つの下位尺度を抽出し、他者志向的な共感性と、自己志向的な共感性が、運転行動場面で作用している可能性を示した。

客観的な視点の獲得には、他者が自身の運転を見て、どういった感情を抱いているかに加え、自身の運転自体を、的確に認識していることが必要となる。これを測定する指標として、本研究ではセルフ・モニタリング尺度に着目する。

セルフ・モニタリング（以下、セルフモニタリングをSM、セルフモニタリング尺度については、SM尺度とする）とは、行動や態度が社会的に適切かどうかを、自身で評価・調整できるかを指す（Snyder, 1974）。これが高ければ、周囲の自身への評価に敏感である

がゆえ、運転マナー違反を犯す傾向は低くなるであろう。そして、他者の行為が迷惑かどうかについても、より客観的に評価し、悪質性評価は高くなると考えられる。それに対し、SMが低ければ、周囲の目をあまり気にしないため、自身の利益に沿った行動を取りやすいと予測される。

社会的行動の適切さへの関心や手がかりに関する感受性が低ければ、他者の行為を判断する場合の悪質性評価についても低くなると考えられる。悪質性評価は、実際に自身がその行動を取るかどうかとある程度関連すると考えられる。自身が悪質だと考える行為を、率先して行う可能性は低いと予想すると、感受性を高めることが悪質性評価を高めることとなり、運転マナーの向上に対する効果が期待できる。とすれば、SMと悪質性評価との間に関連を見いだすことができれば、運転マナーの向上をもたらす大きな手がかりとなる。

以上、本研究は歩行者の視点から、交通違反を含むドライバーの運転行動について悪質性評価を用いて検討することを目的とする。その際、運転免許の有無を独立変数として加える。運転免許の有無を独立変数とするのは、多くの学生が自動車学校で免許を取得しているからである。すなわち免許保有者は、道路交通法や弱者保護の教育を受け、ドライバー・歩行者側の両方の視点を取得している。その分、ドライバーの迷惑行為に対する、悪質性評価に違いが生じると予測される。

交通安全教育を受けていれば、「歩行者への配慮が足りない」という意識が高まり、悪質性評価が高くなると考えられるが、ドライバー側の立場に共感するあまり、悪質性評価が低くなる可能性もある。どちらの解釈の可能性があるのかについても、本研究で検討する。また、交通安全の教育効果を想定し、交通安全イベントへの参加の有無についても、

差異が見られると予測されるため、併せて検討する。

これらを総合し、ドライバーの運転マナーおよび評価に影響する要因を明らかにする。

【方法】

手続きと倫理的配慮 調査は2015年12月の授業内において実施された。調査の目的が研究であること、回答はデータとして扱い、個人を特定することがないこと、調査は無記名で行い、授業評価には影響しないこと、調査への回答をもって調査協力の承諾を得たものとし調査は任意であること等を教示し、調査への協力を求めた。教示後、15分程度の回答時間を設け、その場で回収を行った。

調査協力者 K女子大学学生208名であった。

調査用紙の構成 調査用紙は、表紙に教示文と調査の目的等の記載があり、まず、歩行者の立場からみたドライバーの運転マナーに対する悪質性評価、それを実際に経験したことがあるかどうかという経験の有無、セルフ・モニタリング尺度、そして、フェイス項目の順であった。

フェイス項目は、年齢、性別、運転免許の有無と免許取得からの経過年月(自動車、自動二輪、原動機付)、交通安全のイベントや講習への参加経験の有無、交通事故の経験の有無(加害者、被害者それぞれ記述式)、交通違反の経験の有無(自転車、原動機付、自動車等での注意や罰則について)であった。

1) ドライバーの運転マナーに関する項目

項目の抽出は、心理学調査受講生8名と講師1名で、歩行者からみた悪質だと感じる運転について数回にわたり協議を行った。

まず、歩行者の立場において想定される、運転マナーの悪質および迷惑だと感じるドライバーの運転行動について考えつく限り列挙した。次に運転、その行動が道路交通法に触

れるもの、法には触れないもの、グレーのものとしてグルーピングした。最終的に44項目に絞り、質問項目を作成した。

これらの項目について、「全く悪質でない」から「非常に悪質である」の4件法で回答を求めた。また、評価だけではなく、実際に経験したことがあるかどうかについて明らかにするため、全ての運転マナーに関する項目について、「経験がある」もしくは「経験はない」の回答を求めた。

2) セルフ・モニタリング尺度

岩淵・田中・中里 (1982) によるセルフ・モニタリング尺度を用いた。「人前では決まりが悪くて思うように自分を出せない」「いろいろな人や状況にあわせて、自分の行動を変えていくのは苦手だ」「人を喜ばせたり、人に気に入ってもらおうとして、自分の意見や振るまい方を変えたりしない」等の25項目で構成され、「全く当てはまらない」から「よく当てはまる」の5件法で回答を求めた。

岩淵らでは、社会的な事柄への関心が強く社交的な傾向として外向性因子、ある状況で適切な行動をとることへの関心度の高さや自己の感情の統制力として他者志向性因子、場

に応じて様々な役割を演じる傾向として演技性因子の3因子を抽出している。交通環境を考えた場合に、自らの利益に従って行動するか周囲を配慮して行動をするか、他者がどう思うかの判断に対しては、他者志向性が関連すると予測できる。また、譲り合いや思いやりというような運転行動を起こすことによって、良いドライバーだと思われたい等、周囲の状況や他者の反応を考慮して自らの印象をどのように見せようとするのかは、演技性が関連すると予測される。

【結果】

回答者の属性 208名 ($M=19.43$ 歳, $SD=.88$)のうち、運転免許について、免許非保持は81名、保持者は127名であった。また、交通安全イベントへの参加経験は、経験ありが56名、経験なしが150名(未回答2名)であった。

免許保持および交通安全参加経験、運転免許の所持・非所持を独立変数とし、迷惑行為の悪質性評価を従属変数とした、対応のないt検定を行った。その結果、5項目において有意差が確認された (Table 1)。有意差がみられた項目において、免許所持群がより悪質

Table1 自動車運転免許の保持・非保持についてt検定を行い、有意差があった項目

		<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>
横断歩道で横断中に催促のクラクションを鳴らす	所持	3.71	0.49	3.27 **
	不所持	3.43	0.62	
歩行者の横をスピードを落とさずに通過する	所持	3.61	0.54	3.06 **
	不所持	3.36	0.62	
横断歩道での歩行者の直前を通過する	所持	3.77	0.48	2.80 **
	不所持	3.54	0.60	
横断歩道付近で駐停車している	所持	3.47	0.63	2.13 *
	不所持	3.27	0.73	
歩行者に道を譲りつつも完全に停車しない車	所持	2.71	0.76	2.20 *
	不所持	2.96	0.87	

* $p < .05$, ** $p < .01$

性を高く評価していた。

同様に、交通安全イベントへの参加経験の有無を独立変数とし、迷惑行為の悪質性評価を従属変数とした、対応のないt検定を行ったところ、10項目に有意差がみられた（Table 2）。交通安全イベント参加経験群が、より悪質性を高く評価していた。

遭遇経験の有無と悪質性評価との関連 ドライバーの運転行動の悪質性を評価すると同時に回答を求めたその項目についての遭遇経験について、経験ある場合を1、経験がない

場合を0とし、回答者数で割った平均値を算出した（Table 4）。

上から順に、大音量で音楽を流す（ $M=.92$ ）、歩行の妨げとなる路上駐車（ $M=.85$ ）、車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる（ $M=.84$ ）、スマホや携帯等で電話をしながらの「ながら運転」（ $M=.84$ ）、スマホや携帯等の画面を見る等の「ながら運転」（ $M=.80$ ）の遭遇頻度が高かった。

平均値が低かったものは、車からナンパ目的で声をかけてくる（ $M=.26$ ）、歩道に立つ

Table2 交通安全イベントや講習への参加経験の有無についてt検定を行い、有意差があった項目

		<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>t</i>
運転中に窓を開けてタバコを吸っている	参加	3.48	0.71	2.74 **
	不参加	3.11	0.90	
車の窓からタバコの吸い殻を捨てる	参加	3.95	0.23	3.19 **
	不参加	3.80	0.44	
スマホや携帯等の画面を見る等の「ながら運転」	参加	3.73	0.45	2.00 *
	不参加	3.57	0.60	
無灯による走行	参加	3.72	0.50	2.07 *
	不参加	3.54	0.58	
停車を示す合図（ハザード）をせずに停車している車	参加	3.40	0.56	2.25 *
	不参加	3.16	0.70	
交差点でスピードを落とさずに右左折	参加	3.73	0.45	2.91 **
	不参加	3.50	0.64	
歩行者に道を譲りつつも完全に停車しない車	参加	3.09	0.79	3.19 **
	不参加	2.69	0.79	
駐車場等から車道に出る際、歩道手前で歩行者の確認をしない	参加	3.75	0.48	3.42 **
	不参加	3.46	0.64	
カーブミラーがあるにも関わらず歩行者側の確認しない	参加	3.57	0.57	2.82 **
	不参加	3.27	0.72	
住宅地内の一方通行道路で逆走する	参加	3.75	0.44	2.62 *
	不参加	3.54	0.63	

* $p < .05$, ** $p < .01$

Table3 免許所持－非所持の差, イベント参加経験有一無の差

	免許 「所持－非所持」	イベント講習 参加経験 「経験有一無」
1 歩道がある道路で雨水や泥水などをはねかけられる	0.166	0.017
2 歩道がない道路で雨水や泥水などをはねかけられる	0.200	-0.026
3 ドアを閉める時の音大きい	-0.186	0.187
4 車からナンパ目的で声をかけてくる	-0.110	0.121
5 車から不快な言動・暴言などが発せられる	0.110	0.042
6 車のフロントガラスのスペースなどに物や装飾が多い	0.230	0.082
7 車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる	0.039	0.004
8 歩道に立っている時や歩行中、車（左折車）が歩道に乗り上げて曲がってくる（内輪差不考慮で後輪が歩道上を通過する状態）	0.096	-0.028
9 運転中に窓を開けてタバコを吸っている	0.033	0.158 **
10 車の窓からタバコの吸い殻を捨てる	0.030	0.367 **
11 車の窓からゴミ（空き缶、ペットボトル、空き容器など）を捨てる	0.043	0.151
12 車から唾をはく	0.075	0.055
13 店舗等の駐車場内で走行方向が決まっているのにも関わらず逆走する	0.043	0.095
14 合図や確認なしにバックしはじめる	-0.013	0.070
15 曲がる直前で合図（ウインカー）を出す	-0.045	0.113
16 車道側の信号が赤信号になっても走行してくる	0.073	0.166
17 大音量で音楽を流す	0.115	0.195
18 横断歩道で横断中に催促のクラクションを鳴らす	0.273 **	0.045
19 歩行者の横をスピードを落とさずに通過する	0.252 **	0.042
20 スマホや携帯等の画面を見る等の「ながら運転」	-0.033	0.156 *
21 スマホや携帯等で電話をしながらの「ながら運転」	-0.058	0.163
22 飲食しながらの「ながら運転」	0.117	0.238
23 飲酒後の飲酒運転	0.055	0.037
24 車の中が見えないくらい窓を黒く加工している	0.050	0.023
25 横断歩道での歩行者の直前を通過する	0.227 **	0.063
26 「止まれ」の停止場所で左右の確認をしない	0.067	0.134
27 「止まれ」の停止場所で止まらない	-0.030	0.141
28 歩行の妨げとなる路上駐車	0.103	0.092
29 無灯による走行	-0.046	0.172 *
30 横断中、車のライトが眩しい	0.121	0.015
32 自転車用道路に路上駐車している	0.100	0.141
33 停車を示す合図（ハザード）をせずに停車している車	-0.007	0.236 *
34 住宅地内でのスピード超過	0.145	0.138
35 交差点でスピードを落とさずに右左折	-0.114	0.232 **
36 横断歩道付近で駐停車している	0.206 *	0.046
37 曲がり角付近で駐停車している	0.124	0.077
38 歩道をふさいで駐停車している	-0.129	0.050
39 車道の信号が切りかわり時に、横断歩道上に止まってしまった車	-0.163	0.218
40 歩行者に道を譲りつつも完全に停車しない車	-0.255 *	0.398 **
41 駐車場等から車道に出る際、歩道手前で歩行者の確認をしない	0.029	0.287 **
42 駐車場等から車道に出る際、歩道上で停止して、合流の確認をしている	-0.262	0.163
43 カーブミラーがあるにも関わらず歩行者側の確認しない	0.049	0.302 **
44 住宅地内の一方通行道路で逆走する	0.078	0.208 *
45 歩行中にクラクションの音を聞いて、びっくりする	0.149	0.081

※網かけは所持の方が（イベント参加経験ありの方が）悪質性評価が高いことを示す。

Table4 歩行者の立場における経験の有無から算出した遭遇経験頻度 (高頻度順)

	<i>M</i>	<i>SD</i>
大音量で音楽を流す	.92	.270
歩行の妨げとなる路上駐車	.85	.360
車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる	.84	.364
スマホや携帯等で電話をしながらの「ながら運転」	.84	.369
スマホや携帯等の画面を見る等の「ながら運転」	.80	.398
車道側の信号が赤信号になっても走行してくる	.79	.409
歩行者の横をスピードを落とさずに通過する	.79	.409
歩行中にクラクションの音を聞いて、びっくりする	.78	.417
車道の信号が切り変わり時に、横断歩道上に止まってしまった車	.78	.417
歩道がある道路で雨水や泥水などをはねかけられる	.77	.421
運転中に窓を開けてタバコを吸っている	.77	.422
ドアを閉める時の音が大きい	.76	.428
曲がる直前で合図（ウインカー）を出す	.75	.431
横断中、車のライトが眩しい	.74	.442
飲食しながらの「ながら運転」	.72	.452
交差点でスピードを落とさずに右左折	.70	.460
歩道がない道路で雨水や泥水などをはねかけられる	.67	.470
車の窓からタバコの吸い殻を捨てる	.67	.472
横断歩道での歩行者の直前を通過する	.65	.479
歩道をふさいで駐停車している	.64	.481
「止まれ」の停止場所で止まらない	.64	.482
車の中が見えないくらい窓を黒く加工している	.60	.490
横断歩道付近で駐停車している	.60	.491
「止まれ」の停止場所で左右の確認をしない	.60	.492
駐車場等から車道に出る際、歩道上で停止して、合流の確認をしている	.60	.492
歩行者に道を譲りつつも完全に停車しない車	.59	.493
住宅地内でのスピード超過	.59	.493
店舗等の駐車場内で走行方向が決まっているのにも関わらず逆走する	.59	.494
無灯による走行	.57	.496
停車を示す合図（ハザード）をせずに停車している車	.57	.497
曲がり角付近で駐停車している	.56	.497
駐車場等から車道に出る際、歩道手前で歩行者の確認をしない	.53	.500
車の窓からゴミ（空き缶、ペットボトル、空き容器など）を捨てる	.53	.500
車のフロントガラスのスペースなどに物や装飾が多い	.52	.501
車から唾をはく	.52	.501
横断歩道で横断中に催促のクラクションを鳴らす	.49	.951
合図や確認なしにバックしはじめる	.48	.501
住宅地内の一方通行道路で逆走する	.42	.504
自転車用道路に路上駐車している	.39	.489
カーブミラーがあるにも関わらず歩行者側の確認しない	.36	.482
車から不快な言動・暴言などが発せられる	.29	.454
飲酒後の飲酒運転	.27	.447
歩道に立っている時や歩行中、車（左折車）が歩道に乗り上げて曲がってくる (内輪差不考慮で後輪が歩道上を通過する状態)	.27	.445
車からナンパ目的で声をかけてく	.26	.442

ている時や歩行中、車（左折車）が歩道に乗り上げて曲がってくる（内輪差不考慮で後輪が歩道上を通過する状態）（ $M=.27$ ）、車から不快な言動・暴言などが発せられる（ $M=.29$ ）であり、全体の3割以下の経験遭遇率であった。

遭遇経験において、「車の窓からタバコの吸い殻を捨てる」「車の窓から空き缶、ペットボトル、空き容器などのゴミを捨てる」の比較では、 χ^2 検定を実施したところ有意差が見られ（ $\chi^2_{(1)} = 9.91, p < .01$ ）、たばこのポイ捨てと比してゴミのポイ捨ての方が、経験率が高かった。悪質性評価については平均値に差は見られなかった。「スマホや携帯等で電話をしながらのながら運転」と「飲食しながらのながら運転」の遭遇経験については、 χ^2 検定を実施したところ有意差が見られ（ $\chi^2_{(1)} = 5.83, p < .05$ ）、飲食しながらの運転について遭遇経験数が多かった。同じながら運転でも、「飲食しながらのながら運転」の方が、悪質性評価は低かった（Table 5）。

セルフ・モニタリングとの関連 SM尺度25項目について、因子分析（主因子法、Promax回転）を行った。その結果、「本当はきれいな相手でも表面的にはうまく付き合っていける」「色々な場面でどう振るまっていかわからない時、他の人の行動を見てヒントにする」「映画や本音楽などを選ぶとき、

友人のアドバイスをめったに必要としない」「自分の気持ちや、考え信じていることを、行動にそのまま表す」「パーティや集まりで、他の人が気に入るようなことを言ったり、したりしようとはしない」の5項目が、.30以下の因子負荷量を示した。このため、5項目を除いた20項目を使用して、再度因子分析（主因子法、Promax回転）を行った。

その結果、固有値の減衰傾向（固有値は、4.93, 2.93, 1.71, 1.41と減少した）と解釈の可能性から、3因子を抽出した。構成する項目から、第1因子を控え目志向因子（ $\alpha = .83$, 9項目）、第2因子を演技性因子（ $\alpha = .70$, 6項目）、第3因子を融通のきかなさ因子（ $\alpha = .60$, 5項目）と命名した（Table 6）。融通のきかなさ因子の α 係数がやや低い値であるが、今回はそのまま因子として採用することとした。控え目志向因子と演技性因子の α 係数の値は十分なものと判断した。

抽出した因子は、SMを示すものとして、3つの因子の得点を高低に分類した。高群低群はおおよそ半々となった（控え目因子：SM高群 $N=89 \sim 94$, SM低群 $N=109 \sim 113$, 演技性因子：SM高群 $N=97 \sim 102$, SM低群 $N=101 \sim 105$, 融通利かなさ因子：SM高群 $N=87 \sim 90$, SM低群 $N=111 \sim 117$ ）。

3つの因子の高低を独立変数とし、各行為の悪質性評価を従属変数とした、対応のない

Table5 遭遇経験の有無と悪質性評価

	経験なし	経験あり	χ^2
車の窓からタバコの吸い殻を捨てる	137	68	8.21 **
車の窓からゴミ（空き缶、ペットボトル、空き容器など）を捨てる	108	96	

* $p < .05$, ** $p < .01$

	経験なし	経験あり	χ^2
スマホや携帯等で電話をしながらの「ながら運転」	171	33	8.84 **
飲食しながらの「ながら運転」	146	58	

* $p < .05$, ** $p < .01$

t 検定を行った (Table 7)。その結果、控え目因子においては、「車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる」「店舗等の駐車場で走行方向が決まっているにも関わらず逆走する」「止まれる停止場所で止まらない」「歩行の妨げとなる路上駐車」「住宅地内でのスピード超過」の項目に有意差がみられ、SM高群の方が高い悪質性の評価を行う傾向がうかがえた。演技性因子においては、「車から不快な言動・暴言などが発せられる」はSM低群、「飲食しながらのながら運転」および「車の中が見えないくらい窓を黒く加工している」はSM高群の方が、悪質性評価が高い傾向がみられた。融通のきかなさ

因子においては、「車の中が見えないくらい窓を黒く加工している」の項目において有意差がみられ、SM低群の方が悪質性評価が高かった。その他の項目においては、有意差はみられなかった。

SM尺度の各因子におけるSM高群からSM低群の悪質性評価得点をひいた値を算出した (Table 8)。控え目志向因子と演技性因子においては、SM高群の方が、悪質性評価が高い項目が多かった。融通のきかなさ因子においては、SM低群の方が悪質性評価が高い項目が多くみられた。

Table6 セルフ・モニタリング尺度 (SM 尺度) の因子分析の結果 (主因子法・Promax 回転)

	F1	F2	F3
Q23 人前では決まりが悪くて思うように自分を出せない	.715	.113	.190
Q12 グループの中で、めったに注目的にならない	.679	.085	-.038
Q22 パーティでは、冗談を言ったり、話したりするのは他の人に任せて、自分は黙っている方だ	.678	-.063	.099
Q18 自分は、エンターテイナーであると思ったことがある	-.666	-.002	.153
Q5 あまり詳しく知らないトピックでも、即興のスピーチができる	-.628	.192	-.267
Q20 これまでにジェスチャーや即興の芝居のようなゲームで、うまくできた試しがない	.607	-.112	-.053
Q14 他の人に、自分への好意を持たせるのが、特別上手な方ではない	.555	.191	-.225
Q8 自分はたぶん、良い役者になれるだろう	-.526	-.014	.132
Q4 確信をもっていることしか主張できない	.356	.032	.108
Q15 本当は楽しくなくても、楽しそうに振るまうことがよくある	.038	.852	-.104
Q16 私は、常に見かけのままの人間というわけではない	.115	.491	-.092
Q24 よかれと思えば、相手の目を見て、真面目な顔をしながら嘘をつくことができる	-.108	.473	.031
Q13 状況や相手が異なれば、自分も違うように振るまうことがよくある	.169	.425	.249
Q10 実際以上に感動しているかのように振るまうことがある	-.080	.387	-.004
Q6 自分を印象づけたり、他の人を楽しませようとして、演技することがある	-.329	.387	.188
Q19 仲良くやっていたり、好かれたりするために、他の人が自分に望んでいることをする方だ	.017	.021	.707
Q17 人を喜ばせたり、人に気に入ってもらおうとして、自分の意見や振るまい方を変えたりしない	-.122	-.146	-.596
Q1 人の行動をまねるのは苦手だ	.041	.152	-.398
Q21 いろいろな人や状況にあわせて、自分の行動を変えていくのは苦手だ	.235	.024	-.374
Q11 喜劇を見ているとき、1人よりみんなと一緒にの方がよく笑う	.115	.327	
	F1	-.245	-.285
	F2		0.500

Table7 セルフ・モニタリング (SM) の高低で有意差のあった項目

	SM高群		>	SM低群		t
	M	SD		M	SD	
〈SM：控え目〉						
車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる	3.50	0.54	>	3.31	0.67	-2.21 *
店舗等の駐車場で走行方向が決まっているにも関わらず逆走する	3.60	0.58	>	3.37	0.66	-2.60 **
「止まれ」の停止場所で止まらない	3.70	0.51	>	3.53	0.63	-2.05 *
歩行の妨げとなる路上駐車	3.72	0.45	>	3.55	0.61	-2.19 *
住宅地内でのスピード超過	3.67	0.52	>	3.50	0.62	-2.25 *
〈SM：演技性〉						
車から不快な言動・暴言などが発せられる	3.79	0.50		3.92	0.27	2.25 *
飲食しながらの「ながら運転」	2.91	0.84	>	2.57	0.89	-2.77 *
車の中が見えないくらい窓を黒く加工している	3.09	0.78	>	2.84	0.86	-2.12 *
〈SM：融通のきかなさ〉						
車の中が見えないくらい窓を黒く加工している	2.83	0.91		3.07	0.75	2.01 *

* $p < .05$, ** $p < .01$

【考察】

本研究は、歩行者の立場から見て、悪質だと評価される交通違反を含むドライバーの運転マナーに影響する要因を明らかにすることを目的とし、自身の行動を客観的に捉え、どのように判断・行動すべきかといった、行為者側からの視点として、セルフ・モニタリングに着目した調査を実施した。その結果、SMが高い人ほど迷惑な運転行為をより悪質と捉える傾向が見られた。得た結果を踏まえ、以下に考察を行う。

運転免許保持および交通安全参加経験との関連では、取り挙げた項目全てに差が見られたわけではないが、免許保持者の方が、また交通安全イベントや講習等への参加経験がある方が、より高く悪質だと評価する傾向が見られた (Table 3)。免許を所持していたり、交通安全イベントに参加経験がある場合に高い悪質性評価を行う傾向がある点、悪質性評価において有意差のあった項目内容から、より安全性を重視し、道路交通法に基づいて悪質だと判断している点と考えると、交通安全教育の一定の効果を示すものと考えることが

できる。

その他、有意差がみられなかった項目についても注目したい。免許有無やイベント参加経験の有無に関わらず、悪質だと判断されているものもあるからである。

遭遇経験の有無と悪質性評価との関連については、「大音量で音楽を流す」は遭遇率が極めて高く、「飲酒後の飲酒運転」は低かった。ただし、極めて悪質と見なされている飲酒運転に、54名も遭遇していた点は特筆される。どのような経験をしたのか、実態を明らかにする必要がある。

タバコの吸い殻を捨てる行為と、空き缶等のゴミを捨てる行為との比較では、経験頻度に違いがみられたものの、悪質性評価が同様に高かった。これは、交通違反とされてはいないものの、ポイ捨て行為は環境美化を損ねる点で悪質であると評価されていると推測される。ながら運転に関する比較では、道路交通法で違反とされているかが悪質性評価に影響していると考えられる。スマホや携帯電話の画面を注視しながらのながら運転は、違反とされているのに対し、飲食しながらのなが

ら運転は、特に交通違反の名目として大きく取り上げられていない。この結果を見る限りでは、ペナルティの有無は、悪質性評価と対応していないことになるが、さらなる慎重な検討が必要であろう。

SMとの関連については、歩行者側に立った場合において、ドライバーの運転マナーに対する悪質性評価に、SMがどの程度関係するのかについて、探索的な分析を試みた。その結果、抽出した3因子と悪質性評価のある程度の関係性を見出した。岩淵らの結果とは異なる因子構造となったが、本調査で得た、控え目志向因子は外向性、演技性因子は同じく演技性、融通のきかなさ因子は他者志向性に相当すると考える。

SM尺度から得た3つの因子と悪質性評価の関連を分析したところ、控え目志向因子と演技性因子が高く、融通のきかなさ因子が低い群において、悪質性評価が高い傾向がうかがえた。

控え目志向が高いと、黄色信号の際に猛スピードで走行する運転行動や、店舗等の駐車場で走行方向が決まっているにも関わらず逆送する、「止まれ」の停止場所で止まらない、走行の妨げとなる路上駐車、住宅地内でのスピード超過等の運転行動について、より悪質性を高く評価した。抑制的に行動する高いSM傾向を持つ人にとっては、周囲への気配りの低さは、悪質性の評価に影響すると考えられる。

演技性が高いと、飲食しながらの「ながら運転」を悪質だと評価する傾向がみられたが、自身を抑えて適切に振る舞うことができることで、自己中心的な行為に対し、敏感となると考えられる。また、融通のきかなさが低いほど、車の窓に濃いスモークを貼る行為について、悪質性を高く評価していた。スモークは、前部・前席に一定透過量以下のフィルム

が貼られている場合は違反であるが、違反行為に対する不快感を反映していると予想される。

行動や態度が社会的に適切かどうかを、自身でメタ的に評価し、調整できる人ほど、他者の迷惑な運転行動に対して敏感に反応し、その悪質性に気がつくこととなるが、SMが低い場合には、そういった問題に気がつかない可能性が示唆される。しかしながら、悪質性評価に影響する性格特性は、SMだけではないため、他の可能性を考慮した上で、迷惑とされる運転行動について、さらなる検討を行う必要がある。

自家用車の運転であれば、その時の交通環境で二度と対面することのないであろう一度きりの遭遇となる可能性が高い。しかし、社名等が表記された社用車の運転の場合には、悪質あるいは迷惑な運転行動に対する評価は、その時のみの評価に終わらない可能性がある。社名が記憶されることによって、会社や商品のイメージから、購買行動等にまで影響を及ぼすことも考えられる。従って、どのような運転行動が、歩行者にとって悪質あるいは迷惑だと評価されるのかを明らかにすることは、重要な社会的意義があるだろう。

本研究では、セルフ・モニタリング (SM) を用いて検討を行ったが、今後はその他に影響すると考えられる心理的要因や性格特性に言及しながら、歩行者の立場にたった運転行動の評価について多角的な研究をすすめたいと考えている。

【引用文献】

- Dymond, R. F. (1948). A preliminary investigation of the relation of insight and empathy. *Journal of Consulting Psychology*, **12**, 127-133.
- Humphrey, J. A. (2006). *Deviant Behavior*. New Jersey : Pearson Prentice-Hall.

- 岩淵千明・田中国夫・中里浩明 (1982). セルフ・モニタリング尺度に関する研究 心理学研究 **53**, 54-57.
- 北折充隆 (2008a). 電車内の迷惑行為評価に関する検討 -悪質行為はKYか?- 金城学院大学論集 (人文科学編) 5, 16-26.
- 小池はるか・吉田俊和 (2005). 对人的迷惑行為実行頻度と共感性との関連—受け手との関係性についての検討— 東海心理学研究 **1**, 3-12.
- 小池はるか・吉田俊和 (2012). 共感性・社会考慮が公共の場における迷惑認知に与える影響 高田短期大学紀要 **30**, 1-9.
- 西山啓 (1993). 学校等教育機関における交通安全教育を考える—必要とされる理念と計画性— 国際交通安全学会誌 **19**, 24-33.
- Snyder, M. (1974). Self-monitoring of expressive behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*. **30**, 526-537.
- Stotland, E. (1969). Exploratory investigation of empathy. In L. Berkowitz (Ed.) *Advances in experimental social psychology*. Vol.4. New York: Academic Press. pp.271-314.
- 谷田林士・西崎友規子・田島郁美 (2013). 運転版共感性尺度の開発 大正大学研究紀要 **98**, 150-144.
- 谷田林士・山岸俊男 (2004). 共感が社会的交換場面における行動予測の正確さに及ぼす効果 心理学研究 **74**, 512-520.
- 吉田俊和・安藤直樹・元吉忠寛・藤田達雄・廣岡秀一・斎藤和志・森久美子・石田靖彦・北折充隆 (1999). 社会的迷惑に関する研究 (1) 名古屋大学教育学部紀要 **46**, 53-73.
- 吉田俊和・元吉忠寛・北折充隆 (2000). 社会的迷惑に関する研究 (3) —社会考慮・信頼感による人の分類と社会認識・迷惑対処方略の関連— 名古屋大学教育発達科学研究科紀要 (心理学) **47**, 35-45.
- 吉田俊和・斎藤和志・北折充隆 (編) (2009). 社会的迷惑の心理学 ナカニシヤ出版

Table8 各項目におけるセルフ・モニタリングの「高群-低群」の悪質性評価の値

	高群 - 低群		
	控え目	演技性	融通の きかなさ
歩道がある道路で雨水や泥水などをはねかけられる	-0.048	-0.073	0.063
歩道がない道路で雨水や泥水などをはねかけられる	-0.046	-0.091	0.085
ドアを開める時の音が大きい	-0.022	-0.084	-0.214
車からナンパ目的で声をかけてくる	-0.020	-0.094	-0.070
車から不快な言動・暴言などが発せられる	0.073	-0.129	-0.034
車のフロントガラスのスペースなどに物や装飾が多い	0.076	0.028	0.002
車道側の信号が黄色信号の際に猛スピードで走行してくる	0.134	-0.008	-0.033
歩道に立っている時や歩行中、車（左折車）が歩道に乗り上げて曲がってくる	0.190	-0.085	0.066
運転中に窓を開けてタバコを吸っている	0.058	-0.075	0.006
車の窓からタバコの吸い殻を捨てる	0.048	0.092	0.204
車の窓からゴミ（空き缶、ペットボトル、空き容器など）を捨てる	0.058	0.064	-0.070
車から唾をはく	0.028	-0.011	-0.053
店舗等の駐車場で走行方向が決まっているのにも関わらず逆走する	0.005	-0.007	-0.006
合図や確認なしにバックしはじめる	0.228	0.014	0.129
曲がる直前で合図（ウインカー）を出す	0.040	-0.068	0.018
車道側の信号が赤信号になっても走行してくる	0.008	-0.148	-0.029
大音量で音楽を流す	-0.121	0.086	-0.031
横断歩道で横断中に催促のクラクションを鳴らす	0.088	-0.123	-0.022
歩行者の横をスピードを落とさずに通過する	0.043	-0.098	-0.146
スマホや携帯等の画面を見る等の「ながら運転」	-0.138	0.112	0.057
スマホや携帯等で電話をしながらの「ながら運転」	-0.158	0.079	0.114
飲食しながらの「ながら運転」	-0.179	0.337	0.165
飲酒後の飲酒運転	0.001	-0.012	-0.001
車の中が見えないくらい窓を黒く加工している	-0.038	0.246	-0.241
横断歩道での歩行者の直前を通過する	0.050	-0.073	0.024
「止まれ」の停止場所で左右の確認をしない	0.088	-0.050	-0.093
「止まれ」の停止場所で止まらない	0.165	-0.058	-0.058
歩行の妨げとなる路上駐車	0.164	0.071	-0.097
無灯による走行	0.041	0.094	0.094
横断中、車のライトが眩しい	0.117	0.041	0.184
自転車用道路に路上駐車している	-0.025	-0.036	0.033
停車を示す合図（ハザード）をせずに停車している車	0.144	0.145	-0.026
住宅地内でのスピード超過	0.178	-0.021	-0.055
交差点でスピードを落とさずに右左折	0.090	-0.096	-0.121
横断歩道付近で駐停車している	0.108	-0.022	-0.024
曲がり角付近で駐停車している	-0.003	0.055	-0.022
歩道をふさいで駐停車している	-0.122	0.180	-0.336
車道の信号が切りかわり時に、横断歩道上に止まってしまった車	0.079	-0.091	-0.029
歩行者に道を譲りつつも完全に停車しない車	-0.031	-0.106	-0.051
駐車場等から車道に出る際、歩道手前で歩行者の確認をしない	0.151	-0.082	-0.116
駐車場等から車道に出る際、歩道上で停止して、合流の確認をしている	0.230	0.057	0.218
カーブミラーがあるにも関わらず歩行者側の確認しない	-0.039	-0.042	-0.031
住宅地内の一方通行道路で逆走する	0.030	0.073	0.034
歩行中にクラクションの音を聞いて、びっくりする	-0.017	-0.080	0.099

※網かけは、悪質性評価が高い項目を示す。