The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	初心運転者の運転経験に伴う変化に関する心理学的研究
Author(s)	松浦, 常夫
Citation	大阪大学, 2001, 博士論文
Version Type	
URL	https://hdl.handle.net/11094/43147
rights	
Note	著者からインターネット公開の許諾が得られていないため、論文の要旨のみを公開しています。全文のご利用をご希望の場合は、大阪大学の博士論文についてをご参照ください。

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

【6】

氏　　名	松浦常夫（まつうらつねお）
博士の専攻分野の名称	博　士（人間科学）
学位記番号	第　16593　号
学位授与年月日	平成13年12月27日
学位授与の要件	学位規則第4条第2項該当
学位論文名	**初心運転者の運転経験に伴う変化に関する心理学的研究**
論文審査委員	（主査） 教　授　大森　正昭 （副査） 教　授　大坊　郁夫　　助教授　臼井伸之介

論文内容の要旨

1　問題

初心運転者の事故が多いこと、また初心運転者には教育・訓練が不可欠であることから、その教育と事故防止は重要な課題となっている。その解決のために心理学による研究とその知見の応用が要請されている。

本研究では初心運転者教育等の応用的研究を視点に入れながら基礎的研究に焦点を当てた。

2　目的

本研究では運転免許取得後の初心運転者の運転変化を、事故率と事故内容の変化、運転行動の変化、および運転態度・意識の変化から明らかにする。

また、初心運転者の運転変化を知ることによって、初心運転者に事故が多い理由を明らかにし、更に新たな初心運転者の事故防止対策を提言する。

3　方法

第2章（運転技能とその習得）と第3章（初心運転者と若者）では主として文献研究を行い、第4章では免許取得後の事故率の変化と初心運転者事故の特徴を調べるために、交通事故の統計分析と事例分析を行った。第5章（初心運転者の運転行動の変化）では、初心運転者の運転行動を調べる4つの調査・実験を行った。第6章（初心運転者の意識・態度と運転実態の変化）では、普通免許取得者234人を対象として、免許取得後5年間に5回の質問紙調査を行った。また、運転や運転技能に関する自己評価と自己報告による違反頻度が、免許取得後にどう変化するかを質問紙調査で横断的に調べた。第7章（初心運転者の事故、運転行動、意識・態度の関係）は、以上の調査実験データを用いて、事故・運転行動、および意識・態度の関係を調べたものである。終章（総合的考察と初心運転者対策の提言）では、テーマごとに総合的な考察を加え、最後に初心運転者対策についての提言を行った。

4　結果

序章では本研究の背景、目的、方法論、および概要について述べた。

第2章では運転技能とその習得についての従来の知見をまとめた。その結果、運転技能は運転の訓練、知識の学習、

および運転経験によって獲得され、運転行動の中に現れること、運転技能は操作技能、知覚技能、認知技能、および社会的技能に分けることができること、これらの技能の習得時期には時間差があり、あるレベルに達するまでの時期は上記の順と考えられること、および運転経験に伴って技能や知識のほかに態度・動機面でも変化が生じることがわかった。

第3章では初心運転者の研究をする上で、若者の研究も重要であることを示した。まず、初心運転者群と若者運転者群とはオーバーラップしていることを構成員と事故の統計により明らかにした。次いで、若者の運転と事故に関する研究をレビューした結果、若者は他の年齢層より運転量は多くないが、夜間の運転、同年代の同乗者を乗せての運転など、安全運転にとって好ましくない状況下での運転が多かった。事故の特徴を概観すると、若者は事故が最も多いグループであり、車両単独、スピードの出しすぎ、深夜・早朝、同乗者の存在等の事故が多かった。また、若者の運転と事故の背景には、人格の未成熟性、スリル探求、若者特有のライフスタイルといった若者の特性が強く関与していた。

第4章では免許取得後の事故率の変化と初心運転者事故の特徴を調べた。まず、事故率は免許取得直後から少なくともその後数年間は単調に減少し、減少率は免許取得直後ほど大きかった。事故率に与える経験と年齢の効果の大きさを比較した結果、両要因ともに事故減少に寄与していること、事故減少効果は若者ほど、また免許取得直後ほど大きいこと、車への興味と関連する免許取得時年齢の要因も考慮すべきであることが明らかとなった。

年齢要因を経験要因から分離して、初心運転者事故の特徴を調べた結果、「同乗者あり」、「人口集中地区」、「高速道路・自動車専用道路」、「初めての道」、「初めての車」、「急ハンドルでの事故」という特徴がみられた。その背景としては、運転技能の未熟、交通への不慣れ、危険暴露度の高さが考えられた。

第5章では運転経験（免許取得後の経過年数や走行距離）が異なると運転行動がどう異なるかを調べた。また、運転行動は運転技能（運転でできること）と運転スタイル（態度や動機に基づき、実際にどう運転するか）の2つの側面から成ると考え、運転経験に伴う初心運転者の運転行動の変化を、その背景にある運転技能の変化あるいは運転スタイルの変化として捉えた。

実施した調査・実験は、同乗観察法により運転経験の異なる運転者の運転技能等を調べたもの、コース内の追従・進路保持実験により2群の初心運転者の運転技能等を比較したもの、大学構内駐車場において初心運転者の多い学生のシートベルト着用率を継続的に観察調査したもの、および路上教習生の不安全運転行動の特徴を教習所指導員に質問したものである。結果をまとめると、観察・測定したほぼ半数の運転行動において、運転経験に伴う変化が見られた。即ち、運転経験に伴って運転技能は向上すること、運転スタイルは免許取得後に一時的に不安全なものとなるが、その後は安全なものへと移行していくことが明らかとなった。また、路上教習生は操作技能よりも認知技能面に問題があり、若い男性には不良な安全態度を反映した運転行動がこの段階で既に見られた。

第6章では初心運転者の免許取得後の意識・態度の変化を調べた。まず縦断的研究では、不安感や危険感などの意識・態度、走行距離や運転目的などの運転実態、運転の変化の自由記述等を分析した。その結果、意識・態度の変化のほとんどは安全な運転に近づくような変化であった。運転実態の変化を見ると、大体において事故を増加させる方向に変化し、特にその傾向は若者男性に顕著であった。自由記述によれば、運転変化は少なくとも免許取得後5年まで続き、安全への意識や関心の高さは運転経験に伴ってUカーブを描いた。

横断的研究の結果を見ると、運転技能の自己評価は免許取得後の3～4年間は高くなっていき、その後は横ばいに推移した。安全志向運転の自己評価は、運転経験年数を問わず「平均である」という自己評価が多かった。また、違反頻度は免許取得後の3～6年間は増加し、以後は減少していった。以上の結果は、初心運転者は運転経験を積むことによって運転に慣れ、運転技能も向上していく過程で、一時的に不安全な意識・態度を持ち、表面的には不安全な運転をするようになることを示している。しかし、初心運転者自身は不安全な運転をしていると思っていない。

第7章では初心運転者の事故、運転行動、および意識・態度の関係を調べた。その結果、この3者の変化にはいくつかの対応関係が見られた。即ち、運転行動の変化と事故・違反の変化とは良く対応し、運転経験に伴って運転技能が向上し、そのため事故違反も減少すると考えられた。また、運転経験に伴い安全に配慮しなかったり、運転に慣れていったり、自己評価が高くなったりするという意識・態度が生じる一方で、事故・違反は減少していった。意識・態度と運転行動の変化を見ると、いずれも運転技能に関するものは／あるいは／のように変化した。また、いずれも

安全運転態度に関するものは、Uカーブの変化を示すか、変化なしであった。

初心運転者群について3者の相関関係を調べた結果、意識・態度と運転行動、および意識・態度と事故・違反の間にいくつかの相関関係が認められた。しかし、運転行動と事故・違反とは、運転行動が同乗観察によるものに限定されていたためもあって、相関が見られなかった。経験運転者群についても3者の相関関係を調べたが、意識・態度と事故・違反の間に相関関係が認められたのみであった。

5　考察

5－1　初心運転者の事故率の減少

先行研究と同様に、運転経験に伴って事故率は減少し、その後は次第に減少率が小さくなっていくという結果が得られたが、新たな知見としては、免許取得後の月別の推移を見ると免許取得直後から事故率が減少するという結果が得られた。これは、事故は慣れた頃に起こしやすいという説を否定する結果であった。

運転経験と年齢のどちらが初心運転者の事故率減少に寄与しているかという従来から見解が定まっていない問題については、本研究からは、事故減少に両要因が共に寄与しており、影響の強さは初心運転者のその時の運転経験と年齢によって異なるという結果が得られた。どちらの影響が強いかを断定することが難しい理由は、両要因の混同（1年経験が増えると1歳年を取るから）の他に、事故率に世代や免許取得時年齢（運転への興味）の要因が効いているからであった。

5－2　初心運転者の運転行動の変化：運転技能の発達と運転スタイルの変化

運転技能の発達については、従来の知見とほぼ一致する結果を得た。しかし、運転技能の中でも特に知覚技能や認知技能が向上することを実証的に、また総合的に明らかにした点が従来の研究とは異なった。

運転スタイルの変化については、特に安全運転態度を反映したスタイルが、免許取得直後に一時的に不安全なものとなり、その後は再び安全なものとなっていくという結果が得られた。これは従来の知見（例えばクレベルスベルク，1990；Naatanen & Summala, 1976）と一致した。ただし、従来の知見は仮説に留まっていたり、質問紙調査に基づくものであり、本研究のように運転行動を観察したり、実験したりすることによって得られたものではなかった。

運転スタイルが以上のようなUカーブの変化を示す理由については、運転に慣れるに従って自信過剰になるためという説明が従来からなされてきた。本研究でこの点を実証的に調べた結果、確かに運転経験に伴って運転技能の自己評価が急速に高くなり、また初心運転者では運転技能の自己評価が高い人ほどシートベルト着用率が低いことが明らかとなった。

5－3　初心運転者の意識・態度の変化

まず、不安感の減少、初心運転者意識の希薄化、運転時の心理的負担の軽減、および運転技能の自己評価の高まりという一連の変化が見られた。しかし、こういった「慣れや自信」の増加と共に、他方では交通規則を無視しても危険性は少ないという認識や注意散漫運転が、運転経験に伴って少なくとも免許取得後5年間は増えていった。また、自己報告による交通違反の頻度や自由記述に基づく安全への意識や関心はUカーブ的な変化を示した。

ただし、この安全意識態度の一時的な不良化は、意識や関心に占める安全の割合を見た場合の見方であり、経験に伴って安全運転に必要な安全意識の量は減少するはずであることを考慮すると、事故の危険性に結び付くものとは言えない（本文の図8．1．1のモデル参照）。ただし安全意識が過度に不良な場合にはこのモデルが当てはまらなくなり、事故の危険性が増すだろう。

5－4　初心運転者に事故が多い理由とそのモデル化

初心運転者の事故が多い理由として、運転技能の未熟、運転経験の不足（交通への不慣れ）、若者であるという年齢要因が考えられたが、運転経験に伴ってこの3つはほとんど解消されていった。しかし、年齢要因に少し関連する安全運転態度のみは、事故を増加させる方向へ変化した。また、初心運転者の事故率に強く影響する年間走行距離は、免許取得後5年間は増加していき事故の増加要因となっていた。これらの要因が、運転経験に伴ってどう変化し、そ

れが事故率にどう影響するかをまとめたものが本文の表8．1．2である。

この表より初心運転者に事故が多い理由は安全運転態度より運転技能に問題があるためと考えられるが、これは第7章の結果と一見すると矛盾する。そこでこれらを解釈するために、2つのモデル図を作成した（本文の図8．1．2と図8．1．3）。即ち運転技能は運転経験に伴い増加し、それに伴って事故も減少するが、初心運転者においては運転技能が高いことは事故率が低いことを保証しない、また、安全運転態度は初心運転者と経験運転者とでそれほど違わないが、両群共にその良否が事故に影響するということを図示した。

5－5　初心運転者対策の提言

初心運転者の問題点とその対策例を運転技能、危険な状態・状況下での運転、自信過剰、および免許取得後の初心運転者教育を例にとって述べた。

また、本研究で得られた知見を基にして、初心運転者の事故防止をする上で重要であると考えられる以下のような対策を提案した。

(1)免許取得1年後に、卒業した教習所で半日の運転技能診断を行うこと。

(2)若者の初心運転者事故事例の分析とその教材化。

(3)若者に対する免許取得後1年間の飲酒運転の全面的禁止。

(4)運転適性検査よりも態度、動機、ライフスタイルを重視した指導。

論文審査の結果の要旨

初心運転者は事故が多いこと、教育・訓練が必要であることから、基礎的及び応用的な研究が少なからず実施されてきた。しかし、従来の研究のほとんどは、初心運転者の事故、運転行動、意識・態度などの各側面を個別に研究したものであったり、研究によって初心運転者の程度が異なっていたりした。本論文は、これらの問題点を考慮して、初心運転者の事故、運転行動、意識・態度の3つの側面を総合的に研究し、また各側面について免許取得直後から数年間の変化を調べている。更に、これより初心運転者に事故が多い理由を明らかにして、それらをモデル化したり、新たな事故防止対策を提言したりしている。

第2章と第3章では、研究の背景となる運転技能と若者運転者についての従来の知見をまとめ、運転経験に伴って技能や知識の他に、態度や意識面でも変化が生じること、初心運転者と若者運転者とは重複するが、若者事故の背景には、人格の未成熟性、スリル探求、ライフスタイルがあることを指摘している。

第4章から第6章では、初心運転者の運転変化が、事故、運転行動、意識・態度の各側面から実証的に調査・実験された。事故の減少は若者ほど、取得直後ほど大きいが、車への興味等の個人差が免許取得年齢に影響している点が示された。また、年齢要因を除去した初心運転者事故の特徴が調べられた。運転行動は技能面と意識・態度面（運転スタイル）に分けて変化が調べられ、従来の研究と同様に技能は向上する一方で、運転スタイルは一時的に不良となった（Uカーブの変化）。意識・態度は、運転への慣れや自信が増加する一方で、安全意識態度はUカーブの変化を示した。

終章では4つのテーマについて総合的な考察がなされ、運転経験に伴って技能と意識・態度のバランスが変化していくが、事故の危険性は減少していくというモデルが提唱され、また初心運転者における安全意識態度の重要性が指摘された。最後に、初心運転者対策について4点が提言された。

本論文は、初心運転者の運転変化を実証的に明らかにし、その要因と事故の多さについて新たな理解を与えたものである。見いだされた知見は、学術のみならず社会にも貢献するところが大である。これより、本論文は、博士（人間科学）の学位の授与に十分に値するものと判定した。