

15)

著者：原田泰伸，小森弘詞，松永勝也

論文題目：危険感受性検査における事故者群と無事故者群の回答の相関関係についての考察

論文集名：日本交通心理士会第5回中国・四国・九州地区研究発表会発表論文集

発表年月：2013（平成25）年7月

頁：8-10

危険感受性検査における 事故者群と無事故者群の回答の相関関係についての考察

原田 泰伸 小森 弘詞 松永 勝也
(アイルモータースクール下関)

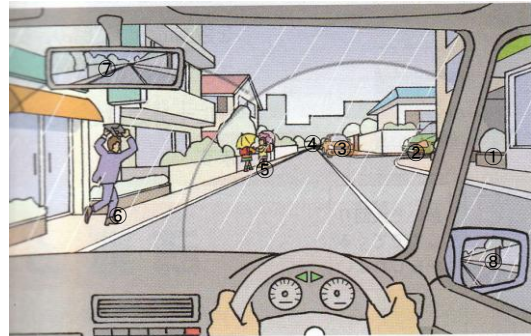
1. 目的

交通事故撲滅が叫ばれて久しい昨今である。その流れの中で、事故防止策を打ち出すため、事故者と無事故者との差異を見出す研究がいろいろと行われている。

今回、その差異を見出す研究の一つとして危険感受性検査用解答用紙を作成し、それをもとに無作為に検査を実施した。その結果から事故者の回答と無事故者の回答との相関係数の差異、事故者の中でも事故数により相関係数に差があるのかを調べた。

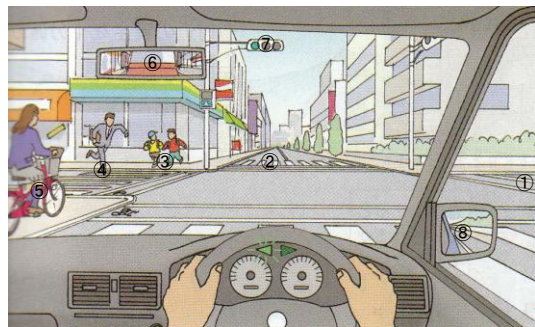
2. 方法

図版1～図版4 [1] 上において、危険箇所をそれぞれ8個設定し、重要と思われるところから順に危険箇所の番号を被験者に記入してもらった。同時に質問文調査を行い、その中で個別に事故歴も記入してもらった。



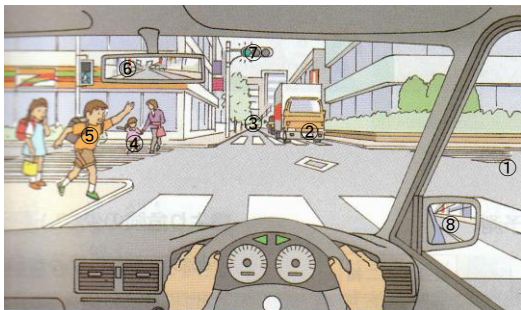
雨が降っています。初めに気をつけるべきところから順に図中の番号を記入してください。
() → () → () → () → () → () → () → ()

図版 2



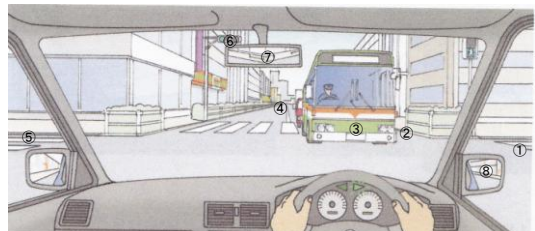
交差点を左折しようとしています。初めに気をつけるべきところから順に図中の番号を記入してください。
() → () → () → () → () → () → () → ()

図版 3



青信号になり直進する場合、初めに気をつけるべきところから順に図中の番号を記入してください。
() → () → () → () → () → () → () → ()

図版 1



右折しようとしています。はじめに気をつけるべき所から順に番号を記入して下さい。
() → () → () → () → () → () → () → ()

図版 4

そして得られた結果を無事故者、事故者で分類し、それぞれの図版で一番多く選ばれた番号を抽出し、事故者と無事故者との間の相関係数を算出した。

3. 結果

被験者は104名、そのうち過去10年間に1回以上事故を起こした人が28名、さらにこのうち2回起こした人が8名、3回1名4回1名という状況であった。

その中で、選択された番号の数を数えてそれぞれで1番数が多かった番号を基本データとした。

表1. 無事故者の回答

	図版1	図版2	図版3	図版4
順位1↓	7	7	7	6
2↓	5	5	5	3
3↓	1	1	4	2
4↓	2	2	3	1
5↓	2	2	2	4
6↓	6	6	1	8
7↓	6	6	8	4
8↓	8	8	8	5

表2. 事故件数1件の被験者の回答

	図版1	図版2	図版3	図版4
順位1↓	7	6	7	6
2↓	5	5	5	3
3↓	4	2	4	2
4↓	6	3	3	1
5↓	8	4	6	1
6↓	8	7	1	7
7↓	4	7	1	4
8↓	8	8	8	5

表3. 事故件数2件の被験者の回答

	図版1	図版2	図版3	図版4
順位1↓	7	6	7	6
2↓	5	5	5	3
3↓	8	6	4	2
4↓	4	5	3	1
5↓	2	2	6	1
6↓	1	7	2	8
7↓	6	8	8	4
8↓	8	1	2	5

表4. 事故件数3件の被験者の回答

	図版1	図版2	図版3	図版4
順位1↓	7	6	7	6
2↓	5	5	5	4
3↓	1	4	4	3
4↓	8	1	3	2
5↓	6	2	6	8
6↓	3	3	2	1
7↓	2	7	1	7
8↓	4	8	8	5

表5. 事故件数4件の被験者の回答

	図版1	図版2	図版3	図版4
順位1↓	5	6	5	3
2↓	7	5	4	2
3↓	2	2	3	6
4↓	3	3	7	1
5↓	6	4	2	7
6↓	4	1	6	8
7↓	1	7	1	4
8↓	8	8	8	5

この中で無事故者を基準としてそれぞれの相関係数を調べたところ、表6の通りと

なった。この数値は図版1～図版4までを総合して算出した数値である。なお、図版1～図版4までの図版ごとの相関係数も算出してみたが、事故者の標本数の関係から、有意な判別が難しいとの判断で上記のサンプリングの仕方を採用した。

表6. 事故件数ごとの被験者の回答と無事故者の回答との相関係数

事故件数1sub.	0.582053
事故件数2sub.	0.411087
事故件数3sub.	0.24805
事故件数4sub.	0.357653

4. 考 察

前記の結果から考察すると、事故者と無事故者との間には選択状況に差があったのは事実である。このことから、今回の危険感受性検査は無事故者と事故者の差異を見るのにある程度有用であったと考えられる。

危険感受性検査において、無事故者を基本データとした場合の相関係数が0に近ければ危険感受性において事故誘発に結びつくなんらかの要因があるという推論も、このことから成り立つと考える。また事故件数が増えた場合に相関係数が小さくなる傾向も見られることから、事故多発傾向であるか否かにおいても今回の危険感受性検査は有用であるという推論をたてることが出来る。

ただし、今回は被験者104名で、そのうち事故経験者が28名と事故者の数が少なかった。その結果、集計数で同数1位のものがいくつかあるなど、順序付けに問題が生じた。さらに事故件数3、4件という、いわゆる事故多発傾向の人に関しては、今

回の結果では、事故件数と相関係数との間に関係性がみられたが、それぞれ1人ずつというサンプル数であったため、これをもって事故数が増加すれば相関係数が小さくなると結論づけるのは早計であるといえる状況でもある。

今後はまずは被験者数の増加、特に事故経験者からの回答数を増やすことが急務である。サンプル数を増やすことで、今回作成した危険感受性検査における事故者と無事故者の差異をより明確化できると考えられる。

5. ま と め

今回は、危険感受性検査を開発する目的で予備的に回答用図版を作成、実施することで事故者と無事故者との間で差異があるのかを調べた。今回の結果から鑑みると、今回作成した危険感受性検査においては、事故者と無事故者との間で、相関係数に差異がみられたことから危険感受性検査開発の可能性を期待できると考えられる。

さらには被験者の過去の事故件数と本検査の回答順との間に関係性がみられたことは、事故多発傾向の人の発見や教育等、活用の可能性を示唆することができよう。

しかしながら、特に事故多発傾向者の標本数が少なかったため、過去の事故件数との相関係数の関係性を断言するまでにいたらなかったことは、今後の課題であろう。

引用文献

- [1] 平尾出版株式会社：運転免許 学科教本. Pp. 143-149, 2012.