

潜在的連合テストを用いた危険度認識と道路交通法

早稲田大学 石田研究室 福濱 宏紀

1 序論

近年、自動車の普及が広く及び、多くの家庭が自動車を所持している。自動車検査登録情報協会の調べによると、平成22年3月末の自家用乗用車（軽自動車を含む）世帯当たりの普及台数は1,080台となっており、一家に一台は自動車を保持している計算となる。自動車は日常の移動手段として、我々が簡単に遠方まで赴くことを可能にさせた。しかし、便利な機能の一方で車での事故が発生するリスクも高い。その中で飲酒運転の防止やシートベルトの着用などをすることにより事故が起こるリスクを小さくできる。そしてここ数年、道路交通法の厳罰化がどんどん進んでいる。平成19年9月19日に施行された改正道路交通法では、飲酒運転に対する罰則強化のほか、道路交通法では罰則がなかった車両提供や酒類提供、飲酒運転車両への同乗についても罰則が設けられた。ひき逃げや後部座席のシートベルト着用などについても改正が行われた。その結果、飲酒運転に関して言うと、平成12年の改正から事故件数・死亡者数はともに減少している。平成12年には飲酒運転事故件数が26,280件だったのに対し平成21年では5,725件にまで減っている。また、この間に交通事故総数は81,2639件から69,6658件と減少している。そして、全体の中の飲酒運転事故件数も約2パーセントほど割合が減少している。そして、これはおそらく厳罰化による影響が大きいと考えられる。

以上のことから、厳罰化による運転者側の認識は変化したのか。厳罰化により飲酒運転の危険性が再認識され飲酒運転者は減少したのか、それともただ厳罰化による罰則が厳しくこれを避けるために飲酒運転が減少したのか。とい

う疑問が出てきた。そこで、今回の研究では現在の罰則の改正による危険度の認識の変化を調査する。

2 目的・仮説

本実験の目的は道路交通法違反に対する危険度の認識の要因を測定することである。今回は比較的新しい平成19年9月19日以降に改正、厳罰化された項目を使い、危険度を測定する。仮説として新しく改正や厳罰化された項目は、改正や厳罰化されていない項目と比較して危険度の認識が高いと思われる。罰則の強化により危険度の認識が高まり、これに伴う取り締まりなどの強化による二重の効果で事故件数が減ったのではないかと。

3 実験

被験者は、早稲田大学学部生 49 名で、年齢 19 歳～23 歳であった。その中で運転免許保有している者は 25 名、運転免許保有していない者は 24 名であった。

実験方法として潜在的態度を測定する Implicit Association Test (潜在的連合テスト、以下 IAT) を用いた。

IAT はある 2 つの事象が「好き—嫌い」「良い—悪い」などの感情（態度）と連合が強いほど分類作業の反応時間が早くなることを利用して測定する。例えば、太っている人と痩せている人についてどのような印象を持っているか調べるとする。まず、測定対象に関連する 2 つの対となる 4 つの概念（「太っている人」「痩せている人」「快」「不快」）およびそれぞれの概念に属する刺激（「太っている人の写真」「痩せている人の写真」「快な言葉（楽しいなど）」「不快な言葉（きたないなど）」）を選択する。この 4 つの概念をカテゴリーと呼ぶ。そして

これらの刺激を 1 つずつ提示し、それぞれの刺激がどの概念に属しているかについて 2 つのボタン押しによる分類課題を行わせる。つまり 2 つの概念（たとえば、太っている人と快、痩せている人と不快）に 1 つの選択ボタンを共有させ、4 つの概念に分かれる刺激を 2 つの選択ボタンで分類させているのである。

IAT では、この分類課題に要する反応時間を測定としている。そして、「太っている人—快」・「痩せている人—不快」の時の平均反応時間と「太っている人—不快」・「痩せている人—快」の時の平均反応時間の差を、個人の持つ心理的特徴とする。「太っている人—快」と「痩せている人—不快」被験者が「太っている人」に対し「不快」の感情を抱いているとすると「太っている人—快」の時の反応が「太っている人—不快」よりも遅れるということである。

IAT を 2 回行い、2 回目を行う前に罰則を提示し、安全態度が変化するかどうかを調べる。罰則を改正した改正単語と改正をしていない非改正単語の 2 つのグループを使って変化を調べる。また、免許の有無による比較も行う。そして IAT に加え、アンケートを全部で 2 回行う。それぞれ IAT の実験後に行う。アンケート内容は、被験者の顕在的安全態度を聞くものと免許の取得の有無である。そして、2 回目のアンケートでは罰則改正を提示された時より以前から罰則の内容を知っているかどうかを調べる。アンケートの結果から、罰則について知っているものは分析から除外した。

4 結果・考察

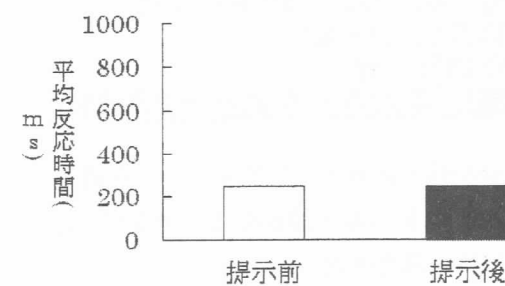


図 1-1 全体の改正単語の提示前後の IAT 効果の差

t 検定を行った結果 $p=0.914$ となり有意差が認められない。この結果から罰則を提示することは、罰則の提示のときに使用した改正単語の標準反応時間に関係がないことが示された。

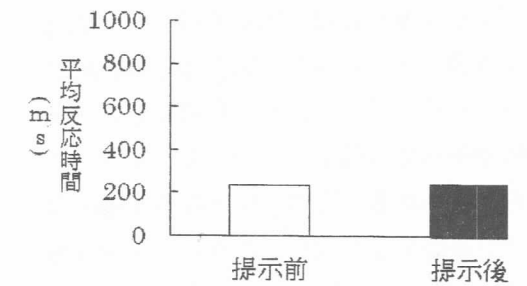


図 1-2 全体の非改正単語の提示前後の IAT 効果の差
t 検定を行った結果 $p=0.932$ となり有意差が認められない。この結果から罰則を提示したことは、罰則の提示のときに使わなかった非改正単語の標準反応時間に関係がないことが示された。

潜在的な安全態度は罰則の提示前後で差がないことが分かった。このことから罰則の提示による潜在的な安全態度の変化がないことが分かった。アンケートによる顕在的安全態度は運転免許取得の方が非取得者より高い安全態度を示す傾向があることもわかった。これは、運転免許取得の方が免許を取得する際に教習で安全運転について学んだり、日常の運転で安全に対する意識が強化されていると考えられる。

5 今後の課題

この実験をタクシーやバスの運転手に行った場合違う結果がでる可能性がある。事故を起こす事や、免許がなくなることへの不安が強いと思われるので、罰則の提示による安全態度の変化があるかもしれない。だが、そういった人は罰則の内容に詳しい人が多いため、今回のような実際の罰則を提示する方法では実験は難しいと考えられる。そのため、架空のものを設定するなど罰則の提示を工夫する必要があるだろう。

引用文献

警察庁 National Police Agency
<http://www.npa.go.jp/>