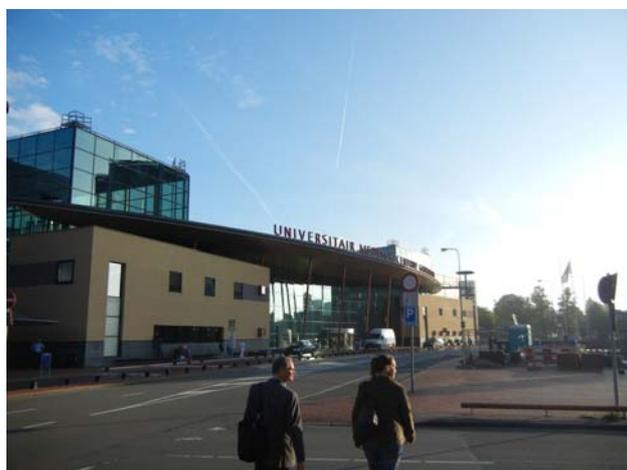


A comparison between self-assessed and instructor-assessed driving skills of Japanese licensed drivers

中井 宏

大阪大学大学院人間科学研究科

この度、本学会から参加費の補助を受け、オランダ・フローニンゲンでの国際交通心理学学会（International Conference on Traffic and Transport Psychology; ICTTP）へ参加することができた。ICTTP への参加は、2008 年にアメリカ・ワシントン D.C.で開催された第 4 回に続いて 2 度目であった。前回は、学会の合間や夜間を利用し、ホワイトハウスやスミソニアン博物館の見学、さらにはメジャーリーグ観戦という機会もあったが（本学会の事務局長はその様子を他学会の会報へ投稿された）、今回のフローニンゲンは良い意味で「学会のために最適な街」という感じであった。街の中心部にフローニンゲン大学本部があり、道路沿いのカフェやバーでは若者の賑やかさも見られたが、概して落ち着いた環境でのんびりと過ごすことができた。また会場の The University Medical Centre Groningen（UMCG）は写真の通り、非常に新しく機能的な建物で、学会にはモダンな雰囲気が漂っていた。最近では、発表を聞きながらタブレット端末等のカメラでスライドを撮影し、タッチ操作でメモをとり、その場でクラウド上に保存しておくという聴講スタイルも珍しくなくなってきたが（もちろんそれでも、ペンで紙にメモを取る人の方が大多数だが）、会場内はフリーの無線 LAN 環境が整備されており、そういった聴講スタイルの人にとって、特にありがたい環境であったと言える。今後は国内の学会においても、そういった環境が充実していくのだろうと感じた。



学会会場の UMCG

学会は各日とも午前9時のkey noteで始まり、10時半から18時（途中、12時半から13時半、15時半から16時に休憩）のシンポジウム・口頭発表は7つの部屋で並列に行われた。口頭発表は「15分の発表、5分の質疑応答」という建前とは異なり、タイムキーパーが存在せず、どちらかというとも早めに終わる発表者が多かったこともあり、予定時間を超過するようなセッションはほぼ見られなかった。

発表の中身に対する私個人の見解としては、質問紙研究が極めて多いと感じた（もちろん各時間帯で7セッションのうちの1つしか聞いていない範囲でのことだが）。特に、Reasonらが作成したDBQ（Driver Behaviour Questionnaire）を用いた研究が非常に多く、DBQとその他の既成心理尺度との関連性についての報告が目立った。本学会を含む国内学会では、運転行動の規定因として主に議論されるものとして、性別や年齢、運転経験あたりが挙げられるが、それ以外のパーソナリティ特性との関連についての発表は少ないように思われる。そういった点では、運転への影響の大小は別にして、発想や着眼点の面白さを感じることができた。一方で、実験やフィールド調査の少なさには不満を感じた。国内ではシミュレータを用いた実験や教習所との共同研究が盛んに行われており、顕在化するパフォーマンスを測定した研究発表が多い。質問紙は手軽に多くのデータを収集できること、また普段の行動について尋ねられることなど利点もあるが、実行動を観測可能な交通心理学領域にあっては、他領域よりも観察研究や実験研究が多くあって然るべきだと思う。異論はあるかもしれないが、生態学的妥当性の観点からすれば、国内の学会発表のほうが質的には勝っているのではないかと感じた。また分析手法や研究の手続きについても、引けを取っていないと思われ、後は言語の壁だけが大きな問題であろう。この点に関しては、私も偉そうなことは言えないが、英語でのディスカッションができるような日頃の取り組みが重要である。なお喋りが苦手でも、英語論文を持って行きさえすれば「日本で私はこんな研究をしている」ということを知ってもらうことができ、幸いにも既に読んでくださっている方とは「きみがこの著者か」という流れで話のきっかけになるというメリットがあった。

最後に、ICTTP2012で私が発表した研究内容を以下の通り簡単に紹介する。私がこれまで主に取り組んできた研究のキーワードは「自己評価」であるが、今回のICTTPではこれに関する研究はほとんど見られなかった。ワシントンでのICTTP2008やオーストラリア・メルボルンでの国際応用心理学会（ICAP2010）では、関心の高いテーマであったが、やや下火になってきているのかもしれない。なお、今回発表した内容はこれまでに国内の学会でも未発表のものであった。

質問紙を用いて運転技能の自己評価を扱った先行研究では、ドライバーの多くが「平均的ドライバー」よりも優れていると自己評価しがちであった。しかし近年では、自己評価を教習所指導員の評価と比較する研究が増えており、そのような研究では、大半のドライバーは自己評価が正確であるとの結果が得られている。しかしながら、この種の研究では若い教習生や初心ドライバーのみを対象とした研究が多い。そこで本研究では、幅広い年

代（平均 48.5 歳、20 歳から 79 歳）の 53 名の一般ドライバーを対象に、自己評価と教習所指導員の評価を比較することで、自己評価の正確性を検証し、さらに年代差を分析した。参加者は指導員同乗のもとで 30 分程度の実走行課題（教習所場内および公道）を行い、その直後に 23 項目について 5 段階で自己評価を行った。指導員評価と比較したところ、23 項目中 14 項目で、40%以上のドライバーが過大評価することが明らかとなった。また自己評価と年齢は無相関であった一方、指導員評価と年齢との間には有意な負の相関が認められた。結果的に、高齢ドライバーは若年ドライバーよりも課題評価傾向が顕著であった。

2016 年はオーストラリア・ブリスベンでの開催ということで、可能ならば次回も続けて発表したいと考えている。

以上