

交流分析を用いた若者の性格と交通事故・罰則経験との関連性

大同工業大学 学生員 星野貴之
豊田都市交通研究所 正会員 杉浦詔子
大同工業大学 正会員 嶋田喜昭

1.はじめに

平成10年版交通事故統計年報によると、交通事故負傷者数ならびに死者数は年齢層別で20～24歳の若者がもっとも多く、若者ドライバーの交通安全対策が急務である。本研究では、交流分析(Transactional Analysis)を用いた交通安全教育の有用性を検討することを目標とし、その第一歩として若者の性格と交通事故、罰則経験との関連性について分析を行った。

2.調査および交流分析の概要

1)調査・回収方法

豊田市内の19・20才の若者(2002年に新成人となる)を対象にアンケートを行なった(2001年8月中旬～9月中旬に実施)。配布、回収の方法は郵送であり、総配布数2000票に対し744票を回収し、回収率は37%であった。本研究では、運転免許保有者653(回収票の88%)のデータを用いて分析を行った。

2)交流分析の概要

交流分析では、エゴグラムと呼ばれる心理テストを用いて5つの自我状態(人格)を計量的に算出し、人間関係をスムーズにするための援助手段として、手軽で優れた方法であり、医療や教育の現場においてよく利用されている。なお、各々の自我状態における得点が高い場合と低い場合における特徴を表1に示す。本調査では、SGE(自己成長エゴグラム Self Grow-up Egogram)による心理テストを採用した。

3)調査内容

アンケートの質問項目は、事故経験・罰則経験の有無ならびに前述した心理テスト等である。なお、「交通事故の経験がある」とした回答者は運転免許保有者の約3割の182人であった。そのうち、「2回以上の交通事故の経験がある」回答者は55人であった。罰則経験については、「経験がある」とした回答者は126人であり、「速度違反」が52人と最も多い結果であった。

3.分析結果

1)事故経験、罰則経験別のエゴグラム

事故経験、罰則経験別にみた各自我状態における平均得点のエゴグラムを図1、図2に示す。図1によると、エゴグラムパターンは類似しているものの、事故経験がある人の平均得点はACを除いて事故経験のない人より若干低いことがわかる。また、図2より、罰則経験のある人は、ない人よりAを除き低いことがわかる。しかし、事故経験、罰則経験の有無にかかわらず、平均得点のエゴグラムが類似しており、あまり差はみられない。

2)パーセンタイル値による分類と事故経験・罰則経験の関係

図3は、SGEプロフィールによるパーセンタイル値による各自我状態の分類パターン(a・b・cの3ランク)を用いた人格(5つの自我状態別)と事故経験・罰則経験の関連性をみるためにクロス

表1 自我状態*の両側面

*	高	低
CP	道徳的であり責任感がある 支配的・威圧的である	規則や義務を守るのが苦手
NP	思いやりがある 過保護・過干渉	コミュニケーション不足になりがち
A	冷静沈着・理性的 人情味に欠ける	冷静な判断ができず混乱しやすい
FC	明朗活発・天真爛漫 自己中心的	嫌な感情を長く引きずる
AC	素直・協調的 自主性なく、依存的	非協調である

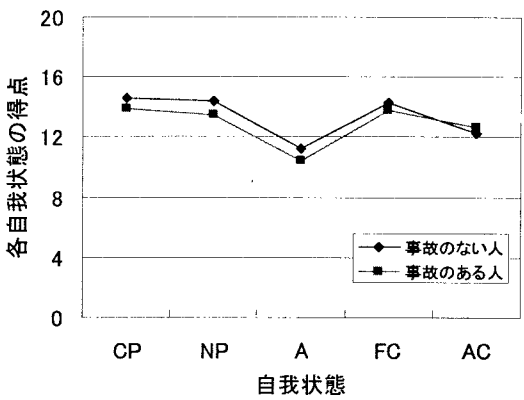


図1 事故経験別の平均得点のエゴグラム

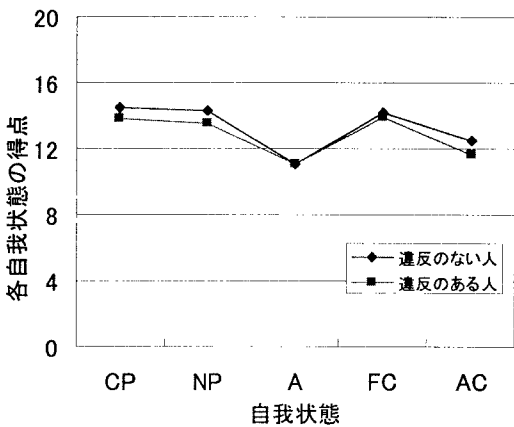


図2 違反経験別の平均得点のエゴグラム

		CP				χ^2 検定	NP				χ^2 検定	A				χ^2 検定
		25	50	75	%		25	50	75	%		25	50	75	%	
事故経験	あり	35	89	58	*	40	89	53		28	100	54	*			
の有無	なし	93	258	96		114	235	98		109	231	107				
事故経験	1回	25	54	25	†	29	51	24	†	22	56	26	*			
の回数	2回以上	7	26	22		8	27	20		3	31	21				
罰則経験	あり	24	63	38		31	59	35		25	66	34				
の有無	なし	103	284	114		122	265	113		112	264	125				
罰則経験	1回	14	40	24		18	36	24		12	44	22				
の回数	2回以上	8	22	11		12	21	8		11	21	9				
速度違反	あり	9	25	17		13	23	15		10	27	14				
	なし	117	322	135		140	300	134		126	303	145				
一時停止	あり	4	15	6		9	10	6		130	319	152				
	なし	123	332	146		144	314	143		7	11	7				
駐車違反	あり	4	14	10		7	12	9		6	16	6				
	なし	123	333	142		146	312	140		131	314	153				

		FC				χ^2 検定	AC				χ^2 検定
		25	50	75	%		25	50	75	%	
事故経験	あり	46	107	29		65	76	41			
の有無	なし	118	258	71		139	198	110			
事故経験	1回	29	64	11	†	37	43	24			
の回数	2回以上	13	29	13		15	30	10			
罰則経験	あり	32	75	18		33	56	35			
の有無	なし	131	289	81		170	216	113			
罰則経験	1回	17	48	13		19	41	18			
の回数	2回以上	14	22	5		12	14	15			
速度違反	あり	16	28	7		12	22	18			
	なし	147	335	92		191	250	132			
一時停止	あり	9	13	3		10	10	5			
	なし	154	351	96		193	262	146			
駐車違反	あり	13	8	7	**	5	16	7			
	なし	150	356	92		198	256	144			

凡例

a:各自我状態における得点が高位

b:各自我状態における得点が中位

c:各自我状態における得点が低位

† : $P < 0.10$

* : $P < 0.05$

** : $P < 0.01$

図3 パーセンタイル値による分類と違反・罰則経験の関係と χ^2 検定結果

表を作成し、 χ^2 独立性の検定を行ったものである。この結果から「交通事故経験の有無」と自我状態 CP、A は関連性があると考えられる。また、「交通事故経験の回数」は A との関連性が有意にみられる。すなわち、規則や義務を守るのが苦手な人、冷静な判断ができず混乱しやすい人は交通事故に遭う可能性が高いと考えられる。また、「駐車違反」と FC との関連性が有意にみられ、自己中心的な人が駐車違反を行うと考えられる。しかしながら、その他の罰則経験については、人格の分類パターンとの関連性がみられない。

4. まとめ

以上の結果から、交通事故経験と自我状態 A との関連性、駐車違反と自我状態 FC の関連性を示すことができた。今後の課題としては、運転頻度等の他属性を含めた性格特性と交通事故との関連性について検討する予定である。