

ダークトライアドと車への装飾、悪意の認知が 攻撃的な運転に与える影響

The effect of Dark Triad, Car decoration, and Attribution to others on aggressive driving

武田 悠¹⁾・中井 宏²⁾

(¹⁾大阪大学人間科学部 ²⁾大阪大学大学院人間科学研究科)

背景

攻撃的な運転は交通事故に繋がる重要な要因として多くの研究で扱われてきた。その中では「運転中の怒り」に注目したものが多く、ある種の報復行為として「相手にやられた」と認識することから怒りの感情が呼び起こされ、攻撃的な運転をするという可能性が考えられている¹⁾²⁾。

近年では個人特性として衝動性やダークトライアドに注目した研究も増加している。ダークトライアドとは自己愛傾向 (Narcissism)、マキャベリアニズム (Machiavellianism)、サイコパシー (Psychopathy) の3つの個人特性の総称である。これらの個人特性が運転中の怒りを媒介して攻撃的な運転を一部説明することが報告されている³⁾。

また、近年の研究⁴⁾でステッカーの数が攻撃的な運転と関係があることがテリトリー理論から説明されている。それによりステッカーを貼ったり、ホイールを変更したりといった、車を装飾するような自己顕示的な行動は攻撃的な運転に影響することが考えられる。

以上から本研究では、ダークトライアド傾向、車への装飾、悪意の認知が運転中の怒りに影響を与えること、運転中の怒りが攻撃的な運転に影響を与えることを検討することを目的とした。

方法

対象者 運転免許を保有し、1カ月に1回以上運転するドライバーを対象にオンラインアンケートを実施した。96人が分析の対象となった (男性49人、女性47人)。平均年齢は37.85歳 ($SD = 14.62$) であり、男性の平均年齢は39.73歳 ($SD = 15.15$)、女性の平均年齢は35.94歳 ($SD = 13.94$) であった。

調査項目

人口統計 年齢、性別、運転免許の保有の有無、運転免許を取得した年、運転頻度、運転目的、車の所有の有無について尋ねた。

車の装飾 車の装飾について「車のナンバープレートにこだわりがありますか?」「車のタイヤやホイールにこだわりがありますか?」「車に装飾用 LED をつけたいと思いますか?」「車にステッカーやシールを貼りたいと思いますか?」「ミラーなどにストラップをつけたいと思いますか?」「車内にぬいぐるみなどを置きたいと思います

か?」の6項目を「全くない」から「とてもある」までの5段階のリッカート尺度で尋ねた。

ダークトライアド ダークトライアド傾向を測定するために DTDD-J⁵⁾を用いた。本尺度は自己愛傾向、マキャベリアニズム、サイコパシーの計3因子が4項目ずつの計12項目で構成されていた。全12項目を「全く当てはまらない」から「非常に当てはまる」までの5段階のリッカート尺度で尋ねた。

攻撃的な運転 攻撃的な運転を調査するにあたって具体的な場面を想定してもらうために Propensity for Angry Driving Scale (以降、PADS)⁶⁾から10個のシナリオ (表1)を用いた。各シナリオにおいて異なる対応を示した4つの選択肢を提示し、回答者自身に最も近いものを選択させた。各選択肢を先行研究⁶⁾を基に得点化し、その点数が高いほど攻撃的な行動であることを表した。また、各シナリオに追加で「どれくらい腹が立ちますか?」「どれくらい相手が故意であると思いますか?」という怒りの感情と悪意の認知を測定する2つの質問を、それぞれ5段階リッカート尺度で尋ねた。得点が高いほど怒りが強いこと、相手が故意であると認知したことを表した。

表1 PADSのシナリオの概要

シナリオ	シナリオ内容
シナリオ1	車道を運転中に道路沿いの駐車場から車が急に飛び出してくる。
シナリオ2	追い越し車線で遅い先行車が道を譲ってくれない。
シナリオ3	先行車が意味もなくアクセルを踏んだりブレーキを踏んだりする。
シナリオ4	駐車場でスペースを見つけたが他の車に割り込まれる。
シナリオ5	交差点停止中に横の車が窓を開けて大音量で音楽を流している。
シナリオ6	右折レーンで、右折用矢印灯火が点灯しても先行車が進まない。
シナリオ7	対向車がハイビームを点けているせいで眩しい。
シナリオ8	住宅街を運転中歩行者が飛び出してくる。
シナリオ9	高速道路で先行車が意味もなく車線変更を繰り返す。
シナリオ10	先行車が窓から捨てたコーヒーマグが車に当たる。

手続き 上述した項目についてオンライン上で Google form での回答を求めた。参加条件を満たす回答者は人口統計情報、車の装飾、ダークトライアド傾向、運転シナリオの各項目に回答した。全ての回答に必要な所要時間は5~10分であった。本調査は大阪大学大学院人間科学研究科行動学系研究倫理委員会の承認を得て実施された (承認番号: HB020-078)

結果

攻撃的な運転行動へ与える運転中の怒りの影響を検討

するために単回帰分析を行ったところ ($F(1, 94) = 20.0, p < .001, \text{adj. } R^2 = .17$)、運転中の怒りが強くなるほど攻撃的な運転になることが分かった ($\beta = 0.42, p < .001$)。

次に、運転中の怒りへ影響を与える要因を検討するために重回帰分析を行った。その過程で DTDD-J の各項目に対して因子分析を行ったところ、マキャベリアニズムとサイコパシーは同一因子となったため、「PP+M」という一つの因子として扱った。それを踏まえた上での重回帰分析の結果を表 2 に示した ($F(12, 83) = 5.75, p < .001, \text{adj. } R^2 = .38$)。相手が故意で行ったという認知が強ければ強いほど運転中の怒りも有意に強くなった。それ以外の要因に関しては運転中の怒りに影響を与えなかった。

表 2 重回帰分析の結果

	B	β	t	p	VIF
定数	18.30	0.00	2.88	0.005	**
年齢	-0.12	-0.23	-1.98	0.050	2.12
性別	-2.19	-0.15	-1.46	0.148	1.67
運転頻度	0.01	0.00	0.07	0.947	3.09
出勤を目的	0.70	0.05	0.35	0.728	2.94
レジャーを目的	-0.09	-0.01	-0.06	0.949	1.33
仕事を目的	-0.17	-0.01	-0.11	0.910	1.46
家族名義で所有	-2.43	-0.17	-1.48	0.144	1.98
車の装飾	0.02	0.01	0.11	0.915	1.24
PP+M	0.11	0.07	0.78	0.437	1.49
ナルシズム	-0.02	-0.01	-0.09	0.929	1.62
悪意の認知	0.62	0.52	5.69	<.001	1.28 ***

* $p < .05$ ** $p < .01$ *** $p < .001$

さらに、悪意の認知と運転中の怒りのシナリオごとの関連を検討するために、PADS のシナリオごとに悪意の認知の項目と運転中の怒りの項目について相関分析を行った (表 3)。全てのシナリオについて悪意の認知が高いと運転中の怒りは有意に高くなったがシナリオ 1 とシナリオ 9 が他のシナリオに比べると相関が弱かった。

表 3 シナリオごとの相関分析の結果

	運転中の怒り		悪意の認知		r	p
	M	SD	M	SD		
シナリオ 1	3.68	0.89	2.52	1.27	0.26	<.01 **
シナリオ 2	2.69	1.25	2.46	1.08	0.40	<.001 ***
シナリオ 3	3.79	1.23	4.12	1.08	0.62	<.001 ***
シナリオ 4	4.07	0.97	3.72	1.20	0.59	<.001 ***
シナリオ 5	2.18	1.26	3.00	1.44	0.48	<.001 ***
シナリオ 6	4.02	1.12	4.57	0.82	0.49	<.001 ***
シナリオ 7	3.40	1.10	2.58	1.17	0.33	<.001 ***
シナリオ 8	2.64	1.31	1.89	0.95	0.51	<.001 ***
シナリオ 9	4.02	1.03	4.65	0.71	0.27	<.01 **
シナリオ 10	4.70	0.53	4.20	0.95	0.35	<.001 ***

* $p < .05$ ** $p < .01$ *** $p < .001$

考察

本研究ではダークトライアド、車への装飾、悪意の認知がどのようにして攻撃的な運転へ影響するかを検討すると共に、それらがどのような状況下で怒りうるのかも検討した。

「相手が悪い」という悪意の認知によって運転中の怒りが呼び起こされ、その結果として攻撃的な運転をするという結果は先行研究^{2) 3)}と一致したと言える。これによって攻撃的な運転を防止するためには、どのようにして「相手が悪い」と思わないかという認知的な部分への更なるアプローチを考えていく必要があることが分かった。

しかし、一方で車の装飾、ダークトライアド傾向が攻撃的な運転、またそれに繋がる運転中の怒りに影響しなかった。車の装飾に関しては、より良く見せるために装飾をするという前提があったが、新品に近い状態に保つことでより良く見せようと思う人が多い可能性も考えられる。また、より良く車を見せようとして改造する人を「ライサー (Ricer)」と呼ぶ場合があるように、車の改造は好ましくないと考える人が参加者に多かった可能性も考えられる。ダークトライアドに関しては、実験参加者を集める際に SNS を用いて関係者の人伝手で集めたために、ダークトライアド傾向の低い人が集まった可能性がある。

運転シナリオに関して、他のシナリオよりも悪意の認知と運転中の怒りの相関が弱かったものは、「道路に面した駐車場から指示器も点けずに車が飛び出してくる」シナリオと「高速道路で先行車が車線を頻りに切り替えて走行の邪魔をする」シナリオである。前者のシナリオでは、他のシナリオに比べると直接的に事故に関わるシナリオであった。そのため怒りよりも事故を回避したことへの安堵などの感情が先行した可能性が考えられる。後者のシナリオでは他のシナリオに比べると明らかなあおり運転であった。自分を邪魔するかのよう危険な運転を繰り返す先行車に対して怒りよりも恐怖や困惑といった感情が先行した可能性が考えられる。

文献

- 岡村和子・藤田悟郎・小菅 律・中野友香子・菅野 裕・上野彩華・土屋裕美子 (2020). 運転者の攻撃的行動と関連する個人的・心理的要因. 日本交通心理学会第 85 回大会発表論文集, 19–22.
- Lennon, A. & Watson, B.C. (2015). A matter of style? Driver attributional 'style' in accounting for the driving of others as protective or as predisposing drivers towards retaliatory aggressive driving. *Transport Res F*, 30, 163–172.
- Ball, L., Tully, R. & Egan, V. (2018). The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviors. *Accid Anal Prev*, 120, 130–138.
- Szlemko, W.J., Benfield, J.A., Bell, P.A., Deffenbacher, J.L., & Troup, L. (2008). Territorial Markings as a Predictor of Driver Aggression and Road Rage. *J Appl Soc Psychol*, 38, 1664–1688.
- 田村紋女・小塩真司・田中圭介・増井啓太・ジョナソン ピーターカール (2015). 日本語版 Dark Triad Dirty Dozen (DTDD-J) 作成の試み. パーソナリティ研究, 24, 26–37.
- DePasquale, J.P., Geller, E.S., Clarke, S.W., & Littleton, L.C. (2001). Measuring road rage Development of the Propensity for Angry Driving Scale. *J Saf Res*, 32, 1–16.