高齢者における運転能力の過大評価傾向に関連する信念

○小菅 律・岡村 和子・中野 友香子・藤田 悟郎

(科学警察研究所)

キーワード: 高齢運転者, メタ認知, 運転能力自己評価

Beliefs related to overestimation of driving ability among older adults.

Ritsu KOSUGE, Kazuko OKAMURA, Yukako NAKANO and Goro FUJITA

(National Research Institute of Police Science)

Key Words: older drivers, meta cognition, self-assessment of driving ability

目 的

高齢者には自分の運転能力の過大評価傾向があることが指摘されてきた(Freund et al., 2005 等)。自分の運転を正確に評価する技能である「運転の自己評価スキル」を改善する介入としては、例えば、自らの運転をビデオで振り返り、教習所指導員(以下指導員)がフィードバックを行う教育プログラムが提案されている(蓮花他, 2010)。

ところで、記憶に関する高齢者の自己評価スキルに関する研究では、自分の記憶についての信念は実際の記憶成績を反映していないことが示されている(Herrman, 1982)。記憶に関する信念を変化させ、記憶の自己評価を正し、適切な方略の利用を促すことで、記憶機能を向上させようとする訓練プログラムが検討されてきた(ダンロスキー他, 2010)。

これを運転能力に応用すると、運転に関する信念を変えれば、運転の自己評価スキルが改善し、自ら運転の量や方法の調整や運転の中止を判断できるようになる可能性が考えられる。本稿では、運転に関する信念と運転の自己評価スキルの関連を検証し、自己評価スキル向上のための心理学的介入で対象とすべき信念についての示唆を得ることを目的とした。

方 法

日常的に運転を行っている東京都内在住の 70 歳以上の運転者 40 人(男性 39 人, 女性 1 人)に対し、東京都 23 区内東部の自動車教習所において、下記調査・検査を実施した。

実車調査では、調査参加者が約 6km の路上コースを運転し、指導員が助手席に乗車して運転技能を評価した。この評価は、運転免許更新時の高齢者講習の実車指導で用いる運転行動診断票の 17 項目(信号機のある交差点走行時 3 項目、一時停止標識のある交差点走行時 6 項目、進路変更時 4 項目、カーブ走行時 4 項目)に、蓮花(2012)の運転行動指標を参考に、他道路利用者との関係に関する 4 項目を加えた 21 項目で行った。

質問紙調査では以下の項目に回答させた。運転技能の自己評価は、指導員が用いた運転技能評価と同じ 21 項目を用いた。運転に関する信念は、6 因子構造の日本版成人メタ記憶尺度(金城他, 2013)と同様の因子構造(変化, 課題, 能力, 不安, 方略, 統制の所在)を想定し、運転についての各構成概念に相当する尺度を用いた。但し、本稿では「能力」の因子は除いた。運転能力の「変化」に関する信念は危険運転尺度(Matsuura, 2011)、一般的な運転「課題」に関する信念は Driver Perceptions and Practices Questionnaire のうち Perceived benefits(Stalvey et al., 2000)、運転能力に対する「不安」は Multidimensional driving style inventory のうち anxious driving style(Taubman-Ben-Ari et al., 2004)、運転能力維持のための「方略」に関する信念は補償運転尺度(Matsuura, 2011)、運転の安全性の「統制の所在」に関する信念は Multidimensional Traffic Locus of Control Scale(T-LOC)(Özkan et al., 2005)を用いた。分析では全て合計得点を使用した。但し、T-LOC は下位尺度ごとの合計得点を用いた。

機能的検査として、Useful Field of View test®の下位検査 2, Mini Mental State Examination, Trail Making Test を行った。

自分の運転に対する自己評価スキルは以下のように算出した。運転技能評価の各項目については本人評価と指導員評価の分布が異なっていたため標準化した。各 21 項目について標準化した指導員評価得点から標準化した本人評価得点を引いた値を算出し、調査参加者ごとに平均値を算出した。正の値は過大評価、負の値は過小評価であった。

結 果

本稿のように本人・指導員評価の相対的な位置の差を自己評価スキルとした場合、0.01~0.50 の比較的軽微な過大評価をしていた人が最も多かった。自己評価スキルの負の値を 0 に置換え、過大評価傾向得点とした場合、

合、運転に関する信念の各尺度との Pearson の相関係数を算出した結果、有意な関連があったのは統制の所在のうち他者 ($\alpha = -.37, p = .02$)、環境 ($\alpha = -.34, p = .03$)であった。機能的検査結果はいずれも過大評価傾向との関連が有意ではなかった。

考 察

「統制の所在」のうち、事故が他者及び車や環境のせいだと考える人ほど、過大評価傾向が少なかったという分析結果は予想と逆であった。様々な事故原因を考えさせ、自分の運転や事故可能性について多面的に捉え直すような教育により自己評価スキルが改善する可能性が示唆された。一方、機能的検査結果はいずれも過大評価傾向と関連がなかったことから、機能が低下しても信念に対する働きかけで自己評価スキルを改善できる可能性が考えられる。

今後は、サンプル数を増やして本分析の結果を確認することや、運転行動計測装置を用いて測定した運転行動と自己評価スキル・信念との関連を分析することが必要である。

引用文献

- ダンロスキー, J.他(2010). メタ認知 基礎と応用. 北大路書房
 Freund, B. et al. (2005). Self-rated driving performance among elderly drivers referred for driving evaluation. *Accid Anal Prev*, 37(4), 613-618
 Herrmann, D.J. (1982). Know the memory. *Psychol Bull*, 92, 434-452.
 金城光他 (2013). 日本版成人メタ記憶尺度の構造と短縮版の開発 認知心理学研究, 11(1), 31-41
 Matsuura, T. (2011). Older drivers risky and compensatory driving. In D. Hennessy (Ed), *Traffic Psychology*. (p.87-113) New York: Nova Science Publishers, Inc.
 Özkan et al. (2005). Multidimensional traffic locus of control scale (T-LOC). *Pers Individ Dif*, 38(5), 533-545.
 蓮花一己他 (2010). コーチング技法を用いた高齢ドライバーへの教育プログラムの効果 交通心理学研究, 26(1), 1-13.
 蓮花のぞみ (2012). 加齢と補償方略に関する研究. 大阪大学博士論文
 Stalvey, B.T. et al. (2000). Self-perceptions and current practices of high-risk older drivers. *J Health Psychol*, 5(4), 441-456.
 Taubman-Ben-Ari, O., et al. (2004). The multidimensional driving style inventory. *Accid Anal Prev*, 36(3), 323-332.