

# 生涯学習社会における社会情動的スキルの実証的研究： 交通安全への意識と個人パーソナリティ特性に着目して

著者	増田 圭佑, 田川 一希, 前田 舞子
雑誌名	鳥取看護大学・鳥取短期大学研究紀要
号	83
ページ	1-6
発行年	2021-07-01
出版者	鳥取看護大学・鳥取短期大学
ISSN	2189-8332
URL	<a href="http://doi.org/10.24793/00000325">http://doi.org/10.24793/00000325</a>



# 生涯学習社会における社会情動的スキルの実証的研究 —交通安全への意識と個人パーソナリティ特性に着目して—

増田 圭 佑<sup>1</sup>・田川 一 希<sup>2</sup>・前田 舞 子<sup>3</sup>

Keisuke MASUDA, Kazuki TAGAWA, Maiko MAEDA :

The Research of the Emotional Skills in the Lifelong Learning Society

—Focus of the Awareness of the Avoiding a Driving Offense and Personality—

本研究は、普通自動車運転免許所有者に質問紙調査を実施し、社会情動的スキルが個人のウェルビーイングにどのような相関をもたらしているのかを明らかにしようとするものである。質問紙調査を実施した結果、幼少期の経験や学校での部活動および課外活動の経験が交通安全への意識や事故の経験と相関があることが示された。

キーワード：生涯学習社会 社会情動的スキル 学習の社会的成果 ビッグファイブ指標  
構造方程式モデリング

## はじめに

今日の生涯学習社会では、学習の社会的成果が問われている。学習の成果については、主に学校教育の制度下において、どのような知識や技能、資格や学歴等が個人の生涯に影響を与えるのかという人的資本の枠組みで、経済学、社会学の分野で研究が行われてきた。しかし、近年このような人的資本の枠組みだけではなく、行為者の関係性と行為者間のネットワークに焦点を当てた社会関係資本や、OECDによる「キー・コンピテンシーの定義と選択 (Defining and Selecting Key Competencies: DeSeCo)」プロジェクト (2003年) の中で報告されたコンピテンシーを指標として、学習の社会的成果を分析する試みが行われている。

これらの指標を用いて、学習の社会的成果を測定

しようとする背景には、学校教育を通じて獲得される知識、技能や資格、学歴などが個人の学習成果の1つの側面であり、同様に、生涯を通じて多様な人間関係を構築し、他者と協調関係を形成し、そして自律的に活動する力がどのように育成されるのかについても、その成果の部分が問われるようになってきたことが挙げられる。OECD教育研究革新センター (2008) の報告書で述べられているように、社会的成果とは「主に個人および公共の非金銭的分野<sup>1)</sup>を対象としており、政治的安定性、社会的凝集性、犯罪の減少、不公平の減少、反社会的行動の減少など、公共性に対して教育や学習がどのような影響をもたらすのか、ということの意味している。

さらに、OECD教育研究革新センターの『教育と社会進歩プロジェクトによる調査報告書』(本書は日本語訳版として2018年に無藤、秋田らによって出版されている)<sup>2)</sup>は、個人がもつ認知的スキルと社会情動的スキルが、社会経済的成果だけではなく、個人のウェルビーイングにおいてもより効果的な役割を果たす可能性があることを主張している。この報告書は、OECD加盟9ヶ国で行われた縦断的

- 1 鳥取短期大学幼児教育保育学科 (現 日本大学工学部総合教育)
- 2 宮崎国際大学教育学部児童教育学科
- 3 鳥取短期大学幼児教育保育学科

研究分析のエビデンスに依拠しており、認知的スキル（読み書き能力、学習達成度テスト、成績などで測定可能なスキル）と社会情動的スキル（忍耐、自己肯定感、社交性などの個人のパーソナリティ特性を指標とするスキル）の双方が、経済的および社会的な成果を向上させるうえで重要であると報告している。社会情動的スキルは、労働市場や個人の学業達成、健康、主観的ウェルビーイングに対して、認知的スキルよりも大きな影響を与えているというエビデンスが提出されており、認知的スキルに対して非認知スキルとも呼ばれている。

加えて、幼少期における経験、学業成績の到達度、そして個人のパーソナリティといった学習者自身の「スキル」が社会経済的成果にどのような影響を与えているのかを示す研究が近年報告されている。それは例えば、アメリカのペリー就学前プロジェクトや英国のシュアスタート・プロジェクトといった、幼児期や学齢期における介入プログラムである。これらの介入プログラムは、家庭の貧困に取り組むことを目的として開始されており、学習意欲やIQの向上、子どもの自立性や自己制御の向上が報告されている。OECD教育研究革新センターが「OECDの縦断的分析と実証的文献が示すエビデンスは、社会情動的スキルが、認知的スキルとともに、子どもが人生において成功するために重要な役割を果たすことを示唆している。社会情動的スキルは、社会的成果の向上において特に効果的であり、認知的スキルは、高等教育や労働市場での成果に関して特に重要である<sup>3)</sup>と報告しているように、幼児期や学齢期における「スキル」の社会的成果が強調されている。

これらのスキルが学校教育や家庭、地域社会など様々な領域で獲得されるとすれば、幼児期や学齢期に培われるこれらのスキルの社会的成果が、個人のウェルビーイングにどれほどの影響を及ぼしているのが重要である。なぜなら社会経済的成果への貢献という観点において、社会情動的スキルが個人のウェルビーイングや貧困にポジティブな効果をもたらすのであれば、社会情動的スキルは、個人が「よ

りよく生きる」ために必要な基本的な資質や能力として位置づけられるからである。

## 1. 研究の目的と仮説

本研究の目的は、普通自動車運転免許所有者に質問紙調査を実施し、社会情動的スキルが個人のウェルビーイングにどのような相関をもたらしているのかを明らかにすることである。それにより、社会情動的スキルが、個人が「よりよく生きる」ために必要な基本的な資質や能力として位置づけられ、また個人のウェルビーイングに影響を及ぼすことを提示できると考えられる。本研究では、社会情動的スキルの指標としてパーソナリティ特性を、個人のウェルビーイングの指標として安全運転特性を用いた。社会情動的スキルの指標としては、態度、モチベーション、パーソナリティ特性が挙げられるが<sup>4)</sup>、このうち、心理学研究で広く扱われる「ビッグファイブ指標」を用いて定量可能なパーソナリティ特性を扱うこととした。

本研究における、個人のウェルビーイングの指標として、普通自動車運転免許所有者の安全運転特性を分析対象とした理由は次の2点である。1つは、普通自動車運転免許を所有しているかどうかは、個人の社会情動的スキルの程度によって、各人の「ウェルビーイング」へ影響を与える可能性が高いと判断したからである。もう1つは、普通自動車運転免許所有という指標は、本研究の「生涯学習における社会情動的スキル」という側面において、一般性が高い指標であると判断したからである。警察庁が公表している『運転免許統計（令和2年度版）』<sup>5)</sup>によれば、運転免許所有者の総数は約8000万人であり、本研究における一般性の高い指標として判断した。

上記を踏まえ、本研究の仮説を以下のように設定した。すなわち、幼少期の経験が、社会情動的スキルの獲得を介して、大人になってからのウェルビーイングに影響を与えるというものである。つまり、幼少期の経験がパーソナリティの変化を介して、現

在の安全運転特性に影響を与えていると予想した（図1，モデル1）。別の可能性として，幼少期の経験とパーソナリティ特性の間には因果関係は存在せず，それぞれが独立して安全運転特性に影響を与えることも考えられる（図1，モデル2）。パーソナリティ特性の発達段階に応じた変化については，国内外で多くの研究が蓄積されており，大きな変化がないことを示したのものや，特定の特性が変化することを示したものがある<sup>6)</sup>。幼少期のパーソナリティ特性が大きく変化しない場合は，幼少期の経験とパーソナリティ特性の間に因果関係が存在しないモデル2が妥当であるかもしれない。

本研究では，構造方程式モデリングを行い，これら2つのモデルの妥当性を検討した。

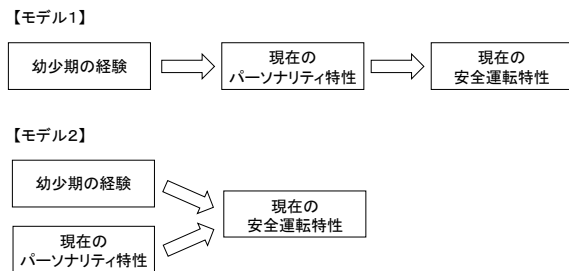


図1 幼少期の経験，パーソナリティ特性，安全運転特性について想定する因果関係のモデル図。

## 2. 研究の方法

### (1) 質問紙調査

2020年3月～4月の11日間，A運転免許センターにおいて，運転免許講習を受講する普通自動車免許所有者に対して質問紙調査を実施した。

質問紙は10大問から構成した。個人のウェルビーイングの指標として，安全運転に関する特性を尋ねた。安全運転に関する特性としては，事故の経験回数および被検挙回数を用いた。事故の経験回数は，対人事故，対物事故のそれぞれについて，回数を尋ねた。このとき，自宅内での自損など軽微な事故は含まないものとした。被検挙回数は，速度超過，信号無視，一時停止違反，駐車違反のそれぞれについ

て回数を尋ねた。これら以外の違反による被検挙経験がある場合は，具体的な違反名と回数の記入を依頼した。個人のパーソナリティの特徴については，日本語版ビッグファイブ指標（TIPI-J<sup>7)</sup>）の質問項目への回答を依頼した。日本語版ビッグファイブ指標（TIPI-J）には，ビッグファイブの5指標（外向性，協調性，勤勉性，神経症傾向，開放性）に対応する質問が2つずつ存在する。回答者は，それぞれの質問について，「全く違うと思う」から「強くそう思う」の7件法で回答することとした。幼少期の「スキル」を培う経験としては，小学生・中学生のときの課外活動への参加状況と遊びの傾向を尋ねた。課外活動への参加状況は，中学生のときの運動系クラブ，文化系クラブ，生徒会活動の参加状況に対して「熱心に取り組んでいた」「一応入っていた」「入っていなかった」の3件法での回答を依頼した。また「熱心に取り組んでいた」「一応入っていた」と回答した人を対象として，参加していた課外活動が「個人競技・活動」「団体競技・活動」のいずれにあてはまるかを尋ねた。さらに「小学校低学年のとき，ひとりで遊ぶことが多かった」「小学校低学年のとき，室内で遊ぶことが多かった」のそれぞれの項目について，「全くそう思わない」から「強くそう思う」の7件法での回答を依頼した。小学校低学年を中学3年生に置き換えた質問も同様に尋ねた。回答者の属性として，週あたりの運転の頻度，運転免許を取得してからの時間，年代，性別，受講する運転免許更新時講習の種類を尋ねた。

### (2) 統計解析

被検挙回数は，すべての違反の検挙回数を合算して用いた。パーソナリティの特徴については，「全く違うと思う」から「強くそう思う」に0点から7点を割り当て，2項目の得点を合計して，5指標それぞれの得点（レンジ：0-14）を算出した。課外活動への参加状況については，「入っていない」から「熱心に取り組んでいた」に0点から2点を割り当てた。課外活動の団体・個人の別は「個人競技・活動」は

0点,「団体競技・活動」は1点のダミー変数を割り当てた。性別は「女性」は0点,「男性」は1点のダミー変数を割り当てた。

安全運転に関する特性, パーソナリティの特徴, 幼少期の経験の間の因果関係を推定するために, 構造方程式モデリング(共分散構造分析)を行った。因果関係としては2つのモデルを想定した(図1)。1つ目は, 幼少期の経験が, パーソナリティ特性の発達につながり, 現在の安全運転特性に影響を与えているとするものである。2つ目は, 幼少期の経験と, パーソナリティ特性がそれぞれ独立して, 現在の安全運転特性に影響を与えているとするものである。すべての変数間のパスを設定した状態から, 統計的に有意な効果を持たないパスを取り除いた。さらに, 推測される因果関係と2種類の適合度(CFI: Comparative Fit Index, RMSEA: Root Mean Square Error of Approximation)をもとにパスを取捨選択した。すべての統計解析にはR<sup>®</sup>を用いた。

### (3) 倫理的配慮

質問紙調査は3名の研究者が, 運転免許センターに滞在する受講者に直接コンタクトする形で協力を依頼した。依頼にあたっては, 研究計画と倫理的配慮に関する項目を記した文書を対象者に提示し, ①回答は強制されるものではなく, 参加しないことで不利益を被ることはないこと, ②回答しない項目があっても構わないこと, ③調査は研究目的でのみ使用し, 統計的に処理されること, ④個人の回答をそのままの形で公開することはないことを説明した。これらの説明をもとに承諾が得られた受講者のみに回答を依頼した。

調査の遂行にあたっては, 鳥取看護大学・鳥取短期大学研究倫理審査委員会の事前の承認を得た上で(承認番号2019-19)A運転免許センターと十分な協議を行った。

## 3. 結果

有効回答数は197(20代 n = 23, 30代 n = 35, 40代 n = 44, 50代 n = 49, 60代 n = 43, 70代 n = 3)であった。また, 講習別の回答者数は, 違反者講習 n = 32, 一般運転者講習 n = 55, 高齢者講習 n = 2, 優良運転者講習 n = 99, 初回更新者講習 n = 2であった。

モデル1, モデル2をもとに構造方程式モデリングを行い, パス図として表したものが, それぞれ図2, 図3である。モデル1の適合度は低く(CFI = 0.699, RMSEA = 0.118), あてはまりが良いとは言えなかった。その一方, モデル2の適合度は高く(CFI = 1.000, RMSEA < 0.001), あてはまりは良好と判断された。

以下に, モデル2をもとに, 変数間の関係性を示す(図3)。幼少期・青年期の経験のうち「文化部活動」を行っていた場合には「対人事故回数」が少ない傾向にあった( $\beta = -0.30, P < 0.01$ )。

また, 幼少期・青年期に行っていた課外活動が「団体活動」であった場合( $\beta = -0.86, P < 0.01$ )には, 「検挙回数」が少ない傾向にあった。パーソナリティ特性としては「外向性」( $\beta = 0.23, P < 0.001$ )が高い場合, 「協調性」が低い場合( $\beta = -0.21, P < 0.01$ )に「検挙回数」が多い傾向にあった。その他の変数としては, 女性と比較して男性は「検挙回数」が多い傾向にあった( $\beta = 0.52, P < 0.01$ )。また「運転頻度」が高い場合( $\beta = 0.29, P < 0.001$ ), 「年代」が高い場合( $\beta = 0.01, P < 0.01$ )に「検挙回数」が多い傾向にあった。

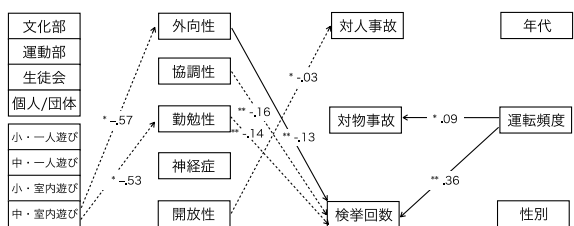


図2 幼少期の経験が、パーソナリティ特性の変化を介して、交通安全特性に影響するモデル(モデル1)のパス図.

実線、破線は、それぞれ5%水準で統計学的に有意な正の効果、負の効果が見られたパスを示す。数値は、標準化係数である。

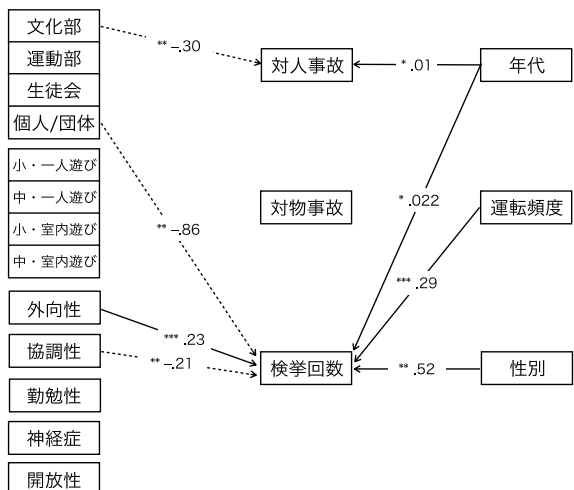


図3 幼少期の経験とパーソナリティ特性が、それぞれ交通安全特性に影響するモデル(モデル2)のパス図.

実線、破線は、それぞれ5%水準で統計学的に有意な正の効果、負の効果が見られたパスを示す。数値は、標準化係数である。

#### 4. 考察

本研究の調査結果から、以下の5点が明らかとなった。①幼少期の経験がパーソナリティの変化を介して、交通安全指標に影響するモデルは支持されるのではなく、幼少期の経験とパーソナリティ指標の一部が独立して交通安全指標に影響するモデルが尤もらしいということ、②中学時代に文化部で活発に活動していた場合は、対人事故回数が少ない傾向

にあること、③中学時代に参加していた課外活動が、個人活動よりも団体活動の場合は、検挙回数が少ない傾向にあること、④外向性が高い場合は検挙回数が多い傾向にあること、⑤女性と比較して男性は検挙回数が多い傾向にあること、である。

本研究では、幼少期の経験が、ビッグファイブ指標で表されるパーソナリティの変化を介して、交通安全指標に影響するという仮説は支持されなかった。そのため、中学時代の文化部での活動状況や個人・団体活動の別が、どのような因果関係を以て、交通安全指標に影響するかを見出すことはできていない。この介在する変数を明らかにすることが、今後の課題と言えるだろう。また、交通事故経験の有無や頻度と相関するほかの性格指標<sup>9)</sup>を用いた探索的解析が、幼少期の経験と交通安全指標の関連に対する理解を深めることに繋がるかもしれない。

#### おわりに

本研究の調査結果から、幼少期の経験や学校での部活動および課外活動の経験が交通安全への意識や事故の経験と相関があることが示された。

学校での経験(特に部活動)によって事故リスクの軽減や安全への意識にも影響しているのであれば、学校生活で「どのような経験をしたのか」が社会的成果に大きな影響を与えていると言えるのではないだろうか。今後、学校における部活動以外の経験も含めた要素が、どのように社会的成果に影響を及ぼすかを検討することにより、学校生活が社会的成果に貢献できることを具体的に明らかにすることができると考えられる。

個人が「どのように生きるのか」ということに対して、幼児教育や学校教育がどのような役割を果たすのかということを再検討するとき、本研究の結果は、幼少期や学齢期での経験と生涯にわたる「よりよく生きる」ための基盤とは何かを考える素地を示すのではないだろうか。

## 謝辞

本調査にご協力くださった運転免許講習受講者の皆様に感謝を申し上げます。そして、本研究の意義を理解し、ご協力くださったA運転免許センターの皆様にも深く感謝を申し上げます。

なお、本稿は、「令和元年度 鳥取看護大学・鳥取短期大学 地域研究・活動推進事業助成金」による研究成果の一部です。

## 引用・参考文献

- 1) 教育研究革新センター編, 坂巻弘之, 佐藤郡衛, 川崎誠司訳『学習の社会的成果: 健康・市民・社会的関与と社会関係資本』, 明石書店, 2008, p. 68.
- 2) 経済協力開発機構 (OECD) 編, 無藤隆, 秋田喜代美監訳『社会情動的スキル』, 明石書店, 2018.
- 3) 前掲2), p. 98.
- 4) 加藤智「非認知的スキルを高めるための教育的介入の効果に関する一考察」愛知淑徳大学論集 文学部篇 44 (2019), pp. 57-69.
- 5) 警察庁交通局運転免許課:「警察庁運転免許統計」, [https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r02/r02\\_main.pdf](https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r02/r02_main.pdf) (アクセス 2021.3.28).
- 6) 川本哲也, 小塩真司, 阿部晋吾, 坪田祐基, 平島太郎, 伊藤大幸, 谷伊織「ビッグ・ファイブ・パーソナリティ特性の年齢差と性差: 大規模横断調査による検討」発達心理学研究 26 (2015), pp. 107-122.
- 7) 小塩真司, 阿部晋吾「日本語版 Ten Item Personality Inventory (TIPI-J) 作成の試み」パーソナリティ研究 21 (2012), pp. 40-52.
- 8) R Core Team「R: A language and environment for statistical computing」2020.
- 9) 嶋田喜昭, 星野貴之, 舟渡悦夫, 伊豆原浩二「若者ドライバーの性格と交通事故との関連分析」土木計画学研究・論文集 20 (2003), pp. 51-58.