

Webを用いたドライバー間のコミュニケーションに関する研究

大同工業大学 学生員 山下 聖真
大同工業大学 正会員 舟渡 悦夫

1. はじめに

現在の道路交通法では、運転中における他車に対する警告や注意、車線変更や右左折のための合図が決められている。しかし、他車に進路を譲ってもらったときの他車に対するお礼の合図や進路を譲るための合図については決められていない。

本研究は先立つ調査において、ドライバー間のコミュニケーションとして使われているパッシング、クラクションの意味が多数あることを確認した。

そこで、本研究では、ドライバーが他車へのコミュニケーションとして使う合図の方法が一律ではないことにより、他車ドライバーの思い違いが誘発され、事故の原因となる可能性もあると考え、ドライバーが行っている合図の方法について、アンケートをもとに分析することにした。

2. アンケートの方法と内容

アンケートの方法としては、大同工業大学舟渡研究室(<http://www.daido-it.ac.jp/~doboku/funa/funa.html>)のホームページ上にアンケートを掲載し、回答は電子メールで送信する形式をとった。また、送られてきたメールの添付ファイルは「DSアンケートビューワ」(フリーソフト)を使用し、a t t形式からテキスト形式に変換することにより集計した。

アンケート内容としては、渋滞時の右折(図-1)、車線変更(図-2)、対向車とのすれ違い(図-3)、信号のない小規模交差点(図-4)のそれぞれの状況について、他車とのコミュニケーションの方法を質問した。表-1に、アンケートの質問項目と各質問におけるドライバーのコミュニケーション方法の回答結果を示す。

アンケートの有効回答数は60人

であり、回答者の78%が男性、22%が女性であった。年齢別では、30歳以下が53%、31~40歳が20%、41~50歳が7%、51歳以上が20%であった。また、運転頻度別にみると、毎日運転が50%、週に数回運転が35%、月に数回以下が15%となっている。

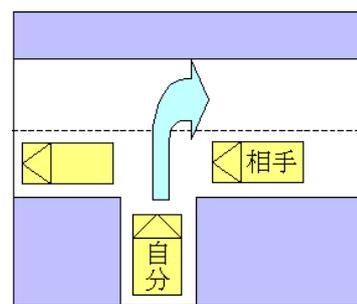


図-1 渋滞時の右折

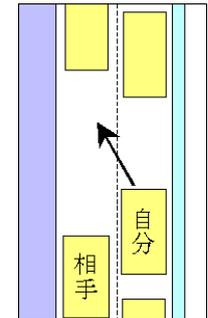


図-2 車線変更

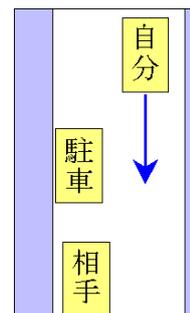


図-3 すれ違い

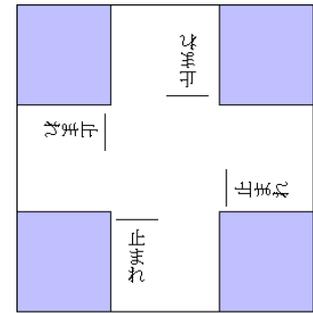


図-4 小規模交差点

表-1 アンケートの状況別質問項目とコミュニケーションの方法

| 交通状況 | 質問番号 | 質問項目 | コミュニケーションの方法(%) | | | | | | |
|-------------|------|---------------------|-----------------|-------|--------|------|-------|-------|-----|
| | | | 手で合図 | パッシング | クラクション | ハザード | おじぎする | 何もしない | その他 |
| 渋滞時の右折 | 1 | 譲ってもらうために他車に対してする合図 | 22 | - | 2 | - | - | 32 | 45 |
| | 2 | 譲ってもらえた時のお礼の合図 | 58 | 2 | 12 | - | 22 | 2 | 5 |
| | 3 | 自分が譲る場合の他車への合図 | 40 | 22 | 10 | - | - | 20 | 8 |
| | 4 | 譲ってくれる車の種類 | - | - | - | - | - | - | - |
| 車線変更 | 5 | 車線変更したときの後ろの車に対する合図 | 13 | - | 7 | 68 | - | 12 | - |
| | 6 | 強引に割り込まれたときの行動 | - | 15 | 13 | - | - | 57 | 15 |
| 対向車とのすれ違い | 7 | 譲ってもらえた時のお礼の合図 | 62 | - | 23 | - | - | 8 | 7 |
| | 8 | 自分が譲る場合の他車への合図 | 22 | 42 | 3 | - | - | 32 | 2 |
| | 9 | クラクションを使うことについて | - | - | - | - | - | - | - |
| 信号のない小規模交差点 | 10 | 交差側車両(左側)に対する行動 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 11 | 交差側車両(右側)に対する行動 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 12 | 自分が譲る場合の他車への合図 | 50 | - | 2 | - | - | 40 | 8 |

キーワード: コミュニケーション, アンケート, ドライバー

連絡先: 〒457-8790 名古屋市南区白水町4-0 Tel: 052-612-5571 Fax: 052-612-5953

3. アンケートの結果と分析

ここでは、質問番号1、2、5~7、9の質問項目に関して、ドライバーの運転頻度別（毎日運転、週に数回運転、月に数回以下）に集計した結果を示す。

(1) 渋滞時の右折

図-5は渋滞時の右折において「他車に譲ってもらうために行う合図」を質問した結果である。図より、毎日運転と週に数回のドライバーは「手で合図する」という意見が20~33%であるのに対し、月に数回以下のドライバーは0%となっており、コミュニケーションの低さがみられる。この理由としては、運転中のゆとりの低さが関係していると思われる。

(2) 車線変更

車線変更時における「他車に強引に割り込まれたときの行動」について質問したところ、「何もしない」という意見が43~67%と、すべてのドライバー層において最も多くなっており、そのような強引な行動が多いことを黙認する傾向がうかがえる。しかし、他の運転頻度層に比べて、週に数回運転のドライバーは「パッシングをする」が24%、「クラクションを鳴らす」が19%と、高い割合になっている。

(3) 対向車とのすれ違い

図-6は対向車とのすれ違いにおいて、他車に進路をゆすった際に、「お礼にクラクションを鳴らされることをどう受け止めるか」という質問の結果である。図より、月に数回以下のドライバーは、「警告を鳴らされたようで余りよい気がしない」という意見が44%を占めている。しかしながら、お礼にクラクションを鳴らすと回答したドライバーは全体で23%であり、クラクションを鳴らすお礼の合図はドライバー間のコミュニケーションが計られているとはいいい難く、運転中のストレスの原因になるとも考えられる。

(4) お礼の合図の方法

表-2は各交通状況におけるお礼の方法をまとめたものである。表より、月に数回以下のドライバーは車線変更や対向車とのすれ違いにおいて、22%のドライバーがお礼の合図をしないと回答しており、運転頻度によりコミュニケーションに差がみられるといえよう。

また、交通状況に関係なく、ドライバーが行うお礼の合図の方法には、さまざまな方法があることを

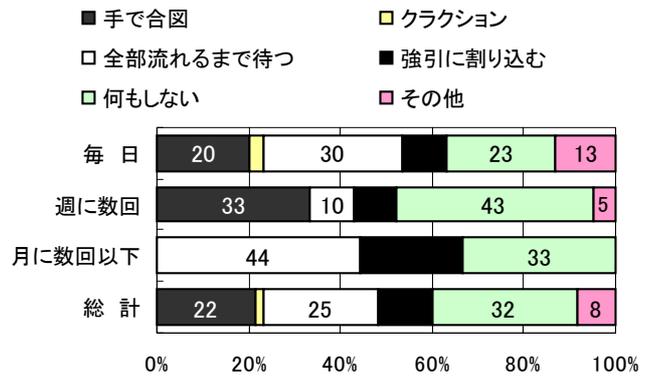


図-5 渋滞中の右折時での他車への合図

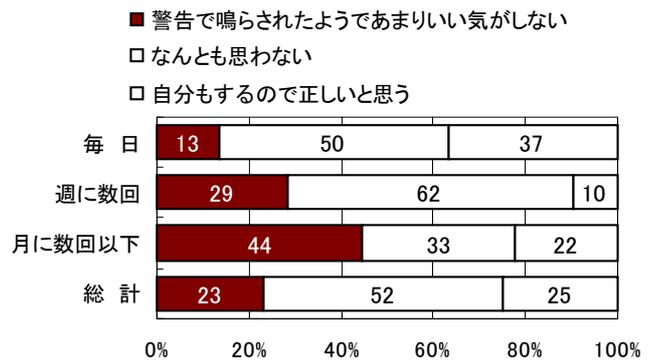


図-6 対向車とのすれ違いでのクラクションについて

表-2 相手に譲ってもらった時のコミュニケーションの方法

| 交通状況 | 質問番号 | 運転頻度 | お礼の合図の方法(%) | | | | | | |
|-----------|------|--------|-------------|-------|--------|------|--------|-------|-----|
| | | | 手で合図 | パッシング | クラクション | ハザード | おじぎをする | 何もしない | その他 |
| 渋滞時の右折 | 2 | 毎日 | 67 | 0 | 10 | - | 17 | 0 | 7 |
| | | 週に数回 | 52 | 5 | 14 | - | 24 | 5 | 0 |
| | | 月に数回以下 | 44 | 0 | 11 | - | 33 | 0 | 11 |
| 車線変更 | 5 | 毎日 | 13 | - | 10 | 67 | - | 10 | - |
| | | 週に数回 | 14 | - | 0 | 76 | - | 10 | - |
| | | 月に数回以下 | 11 | - | 11 | 56 | - | 22 | - |
| 対向車とのすれ違い | 7 | 毎日 | 63 | - | 23 | - | - | 7 | 7 |
| | | 週に数回 | 62 | - | 24 | - | - | 5 | 10 |
| | | 月に数回以下 | 56 | - | 22 | - | - | 22 | 0 |

確認した。

4. おわりに

以上の結果から、運転頻度によってドライバー間のコミュニケーションに差がみられることがわかった。また、状況によっては、お礼の合図としてクラクションを鳴らすことは相手にストレスを与えている場合もあり、今後、合図の意味を明確に決めていくことが必要と思われる。