

# 同乗者が高齢の自動車運転者に与える影響

1120354 小川 雄平

高知工科大学マネジメント学部

## 1 概要

高齢者の運転する車に同乗者がいる場合に事故率が減少することが分かっているが、どのようなメカニズムで減少するかはわかっていない。そこで研究を行うことでメカニズム解析を目指した。具体的には高齢者 10 人にインタビュー調査をして同乗者が運転者に与える結果を分析した。その結果 4 つの効果が存在することが分かり、それらがどのような状況下で顕在化するかが分かった。これを踏まえ、運転者本人と高齢運転者のいる家族への提案を行った。

## 2 背景

現在、60 代以上の高齢者のブレーキとアクセルの踏み間違いなどの事故などが増えている。以前は高齢者が被害者となる交通事故などが多かったが、高齢化社会により運転者も高齢化しており、高齢者自身が事故の加害者となる事故も少なくなってきた。しかし、ただ単に早めに運転をやめさせればいいということではない。高齢になっても体を動かせるということは介護など家族への負担を減らすことでもある。高齢者がより長く安全に運転できる環境作りということが求められている。その方策を考えるうえで、非常に興味深いデータがある。西田 (2008) によれば高齢者の相対事故率は高いものである。しかし、相対事故率は同乗者がいると性別・昼夜に関わらず同乗者いると相対事故率は半分以下になっているというデータがある。ここで、相対事故率は、(相対事故率) = (第一当事者となった事故件数) / (停止中に追突された事故件数同乗者) で定義される。ところが、どういうメカニズムで事故が減るかはわかっていない。

## 3 目的

高齢者が運転する自動車に同乗者がいる場合に、同乗者が運転者に与える影響としてどのようなものがあるかを明らかにする。次いで、それらの影響がどのような条件下で顕在化するのかを明らかにする。

## 4 研究方法

50 代、60 代、70 代の男性 5 人・女性 5 人合わせて 10 人に面談・電話で聞き取り調査を実施した。聞き取り調査結果を文章にまとめ、まとめたものを運転者にとってのプラスの影響・マイナスの影響に分ける。そこからそれぞれの影響を更に細分化することで影響を類型化する。さらに、それらの影響がどのような状況によって出やす

いか出にくいかを考えることで法則を見出す。

聞き取り調査における質問項目を以下に列挙する。  
Q1 家族構成は？ Q2 どんな人を乗せるのか？ Q3 誰かと乗る (同乗する) 比率は？ Q4 一人で運転する比率は？ Q5 事故や違反をしたことはあるか？ Q6 一人で運転する時と、同乗者がいる場合では気持ちの面での違いはあるか？ Q7 違反 (事故) したときは、一人の時か、同乗者がいる時か？ Q8 犬や動物を乗せて運転したことはあるか？ Q9 犬や動物を乗せて運転したことがある場合、一人で運転する時とどのような違いがあるか？ Q10 車の車種によって、運転の仕方や事故のリスクなどに変化はあるか？ Q11 自分が高齢者となって運転する時に、気をつけていること又は危なかったことはあるか？ Q12 誰を乗せている時が一番気をつけて運転しているか？ (家族、友人、知人) Q13 運転しているとき、どのような時に事故などのリスクが高まると思うか？ Q14 その他。

## 5 結果・考察

インタビューした男性 5 人を M1~M5、女性 5 人を F1~F5 とする。次いで、聞き取り調査アンケートで得られた同乗者の影響をプラス影響・マイナス影響の 2 つに分ける。さらに、それらを責任喚起効果・運転時サポート効果・過剰注意によるイラツキ効果・同乗者注意力散漫効果の 4 つの効果に分けた。次にどのような状況下でそれらの効果が顕在化するのかを表にまとめた。

そして下記の表が出来上がった。この表 1 はたとえば、M1 の男性 (60 代) が自分の子供を同乗者として乗せている場合に、責任喚起効果が顕在化する、といった読み方をする。実際には M1~F5 までの表があるが、すべては載せられないので M1、M2、F2、F3 の表のみを載せる。責任喚起効果が表れるのは、自分の孫などの命の危険にさらす事が出来ないという責任感を強く持っている性格の持ち主が運転者だった場合だと思われる。また責任喚起効果が表れないのは、子供・友人知人・孫を乗せている時に会話し会話が盛り上がり会話の方に気を取られ運転が疎かになる陽気な性格。また、子供がうるさく感じて運転の邪魔になるなど、一つの事に集中し作業したいという性格をもっている人が運転者の場合である。このことから責任喚起効果は同乗者を乗せている時の運転者の性格が大きく関与

していると言える。

運転時サポート効果が表れるのは、女性だけであった。特にその中でも、自分の運転技術に自信がなく運転中に左右確認等の支援を同乗者に期待している人にこの効果が表れることが分かった。

過剰注意イラツキ効果については、聴き取り調査行った中で該当する人は1人しかおらず、この運転者以外の人は、過剰注意イラツキ効果に該当しないことから、過剰注意イラツキ効果が表れるのはこの運転者本人の性格が大きく関与していると思われる。この運転者本人は同乗者がいてもいなくても事故や違反をしていることから、隣に誰が乗っていても運転には気をつけるが、性格が短気であり奥さんに注意されれば喧嘩になってしまい、つい運転が荒くなったりスピードが出すぎたりしてしまうことがあると考えられる。したがって、過剰注意イラツキ効果が表れる要因は運転者本人の性格が大きく関わっていると思われる。

同乗者注意力散漫効果が顕在化するの、多くの場合同乗者が小さい子供や、ペット、友人知人を同乗者として乗せているときである。しかし、性格によって同乗者注意力散漫効果が強まったり弱まったりすることがある。このことから、責任喚起効果、過剰イラツキ効果は効果が表れるか否かは、運転者の性別・年齢・誰が同乗者かによっては、説明できなかつた。また、同乗者注意力散漫効果においては、運転者の性別・年齢別によっては説明できない。

以上のように、最も重要な4つのパターンをまとめて分析してきた。責任喚起効果・過剰注意イラツキ効果・運転時サポート効果・同乗者注意力散漫効果は、同乗者により多少の違いはあるものの、運転者本人の運転技術への不安、運転者本人の性格、同乗者に対する感情により、顕在化するか否かが変わってくる。また、複数の効果が同時に顕在化することがあることもわかった。例えば、友人知人・子供・配偶者を横に乗せている場合に、運転者の性格によっては、責任喚起効果と同乗者注意力散漫効果の2つが同時に顕在化する。

同じ人間でも、同乗者や場面によって、プラスの効果が大きくなって安全に働いたりマイナス効果が大きくなって危険に働いたりするというメカニズムを発見した。

表1、ヒアリング調査の要約その1

	M1				M2			
	<b>性別</b>				<b>性別</b>			
男	◎				◎			
女								
	<b>年齢</b>				<b>年齢</b>			
50代								
60代		◎				◎		
70代								
	<b>同乗者</b>				<b>同乗者</b>			
父母								
兄弟						◎		
配偶者					◎			
子供	◎							
孫								◎
友人、知人		◎				◎		
動物								◎
	<b>同乗者効果</b>				<b>同乗者効果</b>			
	<b>パターンプラス効果</b>				<b>パターンプラス効果</b>			
責任喚起効果	◎			◎		◎		◎
運転時サポート効果								
	<b>パターンマイナス効果</b>				<b>パターンマイナス効果</b>			
過剰注意によるイラツキ効果					◎			
同乗者注意力散漫効果	◎	◎				◎	◎	◎

表2、ヒアリング調査の要約その2

		F2				F3			
		<b>性別</b>				<b>性別</b>			
性別	男								
	女								◎
		<b>年齢</b>				<b>年齢</b>			
年齢	50代								
	60代								◎
	70代								
		<b>同乗者</b>				<b>同乗者</b>			
同乗者	父母								
	兄弟								
	配偶者	◎							◎
	子供								
	孫				◎				
	友人、知人								◎
	動物								
		<b>同乗者効果</b>				<b>同乗者効果</b>			
同乗者効果		<b>パターンプラス効果</b>				<b>パターンプラス効果</b>			
	責任喚起効果				◎				◎
	運転時サポート効果				◎				◎
		<b>パターンマイナス効果</b>				<b>パターンマイナス効果</b>			
	過剰注意によるイラツキ効果								
	同乗者注意力散漫効果								◎

## 6 提案

以上の結果から、高齢の運転者本人への提案と、家族への提案を以下の通り行う。

第一に、運転者は、自分が短気な性格の持ち主と認識する場合は、横で注意をされるとイライラしてしまい運転に集中できなくなってしまう可能性があるため、本当に危ない時以外はあまり注意をしないでほしいと、同乗者に対してあらかじめ依頼しておくことが重要である。第二に、高齢の運転者のいる家族は、出来るだけ高齢者と共に同乗することで、高齢者の運転機能の維持のための支援をすることが望ましい。

## 参考文献

西田泰 (2008)「同乗者の影響 (その2)」, 月刊交通 2008年9月号 57~59P