

ペットの同乗がドライバーに与える効果に関する研究

1140459 萩田 友里

高知工科大学マネジメント学部

1. 概要

現在、高齢者ドライバーによる交通事故が増加しており、高齢者ドライバーの事故防止に関する学術研究は数多くなされている。既往研究において、高齢者ドライバーの事故防止には、同乗者が同乗することが有効とされているが、高齢者の核家族化が深刻化する中、高齢者ドライバーが運転する際に常に同乗者が同乗することは難しい現状にある。そこで、本研究では、人間の代わりにペットが同乗した場合の運転への影響を検証する。

本研究では、まず、既往研究から、同乗者による安全運転への要因を明らかにした。続いて、ペットを飼っている3名の学生の協力を得て、走行中の前後・左右重力加速度を計測するドライブレコーダーを搭載し、ペットを同乗させての運転実験を行った。加えて、3名の被験者にライフストーリー法を用いたインタビュー調査を行い、これまでの人生でのペットとの関わり合いが実験結果とどのような関連性を持つのかを図化し、ペットの同乗が安全な運転と危険な運転、それぞれの結果に結びつくプロセスを明らかにした。研究の結果は以下の3点である。

1、ペットの同乗が、ドライバーへの安全運転を促す結果になる場合と、危険運転を促す結果になる場合があることがわかった。

2、ペットの同乗が、安全運転になるのか危険運転になるのかは、それまでの人生でのペットとの関わりがどのようなものであったかによって左右するということがわかった。

3、ペットの同乗が安全運転につながる場合と、危険運転につながる場合のプロセスを発見した。

2. 背景

高齢者ドライバーによる交通事故は年々増加している Jason(2003) Evaluating the impact of passengers on the safety of olde drivers では、同乗者がいることでドライバーの事故を防止する効果があることが実証されている。しかし、高齢者の核家族化が進む中、高齢者ドライバーが運転す

る際に常に同乗者が同行する状況を作るのは難しい現状にある。そこで、同乗するのが人間のかわりにペットに置き換わった場合にも、同様の効果が得られるのかを検証した。

Hallie(2013)Driving with pets as a risk factor for motor vehicle collisions among older drivers では、691名のペットを飼っている高齢者ドライバーに対して電話調査を行い、ペットを同乗させての運転は危険であると結論づけた。一方、本研究の事前調査として行った聞き取り調査にて、実際にペットを同乗させて運転したことがある3名からは、ペットを同乗させて運転する際は1人で運転するときよりも慎重な運転になるという返答を受けた。ペットを同乗させた場合、ドライバーの運転に及ぶ影響がどのようなものなのかを明確に結論づける必要があり、本研究では、実際にペットを同乗させた運転実験を行い、数値データを採取して分析を行うことで、この真偽を明らかにした。

3. 目的

本研究では、実際にペットを同乗させて運転した際の前後・左右重力加速度を計測する実験を行い、1人で運転した場合とペットを同乗させて運転した場合の前後・左右の重力加速度の数字データから統計分析を行なって、ペットを同乗させた場合により慎重な運転になるのかを検証する。加えて、実験参加者へライフストーリー法を用いた聞き取り調査を行い、ドライバーこれまでに築き上げてきたペットとの関係性と運転実験結果にどのような関連があるかを分析し、ペットの同乗が慎重運転になる結果、あるいは危険運転になる結果に行き着くまでのプロセスモデルを構築する。

4. 実験による研究方法・結果

4-1. 運転実験によるデータ収集方法

4-1-1. ペットを同乗させての運転実験

ペットを飼っている3名の学生を被験者とし、ペットを同乗させての運転実験を行った。被験者には、大学から自宅まで往復約1時間のコースを、被験者1人で3回、ペットを同乗させて3回の合計6回運転してもらった。各被験者の自動

車には X (前後) 加速度と Y (左右) 加速度を 0.1 秒ごとに記録することができるドライブレコーダーを搭載し、3名の被験者それぞれにおいて1人で運転した時と、ペットを乗せて運転した時の加速度の変化を比較した。

4-2. 運転実験の分析方法

4-2-1. 使用する走行データの選定

実験では、渋滞などの理由から、同じコースであるにもかかわらず走行時間には誤差が生じてしまう。分析に使用するデータ量が等しくなるように、各被験者の、ペットを同乗させた場合と1人で運転した場合の走行時間が等しくなるものだけを抽出した。

4-2-2. タイムラグの模索

今回の実験では、重力加速度を 0.1 秒ごとに計測しているため、数秒間はほぼ同じ数値を計測してしまう。この重複をなくするために、0.1 秒後とのデータを 1 秒間分ずつずらして自己相関係数を求め、値が 0 付近になり、データの重複がなくなる秒数を選定した。

4-2-3. ヒストグラムの作成

全走行時間 1 で選定した秒数の中での最大 X, Y 加速度のを求め、0.05G ごとのデータ区間内に振り分けたヒストグラムを実験参加者ごとに作成した。

4-2-4. 独立性の検定

作成したヒストグラムの結果から実験参加者ごとに、ペット同乗の場合と1人で運転した場合の 0.4G 未満の頻度の数と、0.4G 以上の頻度の数を計測し、独立性の検定を行なった。一般的に、0.4G 以上の加速度になると、急ブレーキ・急発進・急ハンドルであるとされている。

独立性の検定では、図 4-1 のように A, B, C, D を定め、 $\chi^2 = (A+B+C+D)(A*D-B*C)^2 / (A+C)(B+D)(A+B)(C+D)$ を計算し、結果が 3.84 以上になった場合には独立が不成立であると結論づけられる。反対に 3.84 以下になった場合には、独立が成立すると結論づけられる。

XもしくはY加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	A回	C回
0.4G以上	B回	D回

図 4-1 独立性の検定を行う数値の配置

4-3. 実験結果

4-3-1. 分析に使用する走行データの抽出

被験者ごとに、走行データの中から、走行時間が1人での運

転の時とペット同乗の場合とではほぼ等しくなるものだけを残し、それ以外のものは分析に使用しなかった。表 4-1 で、二重線を引いているのは、分析に使用しなかった走行時間である。また、「データ無し」となっているのは、実験は行なったが、被験者による機材の操作ミス等でデータ収集が出来ていなかったことを表している。

K 氏 1 人運転の各実験時間

行き	帰り
12/9 13:34~13:56(22分)	12/9 21:20~21:50(30分)
12/10 18:25~18:52(27分)	12/10 21:52~22:18(26分)
12/12 13:24~13:48(28分)	12/12 21:28~22:09(41分)

K 氏 ペット同乗運転の各実験時間

12/27 16:24~16:51(27分)	12/27 17:37~18:44(27分)
12/28 15:25~15:54(29分)	12/28 16:54~17:22(28分)
12/30 15:24~15:49(25分)	12/30 16:55~17:22(27分)

表 4-1

N 氏 1 人運転の各実験時間

行き	帰り
12/11 13:54~14:35(41分)	12/10 23:33~07:13(34分)
12/12 10:57~11:34(37分)	12/11 10:00~10:36(36分)
1/1 08:47~09:27(40分)	データ無し

N 氏 ペット同乗運転の各実験時間

12/24 17:25~18:11(41分)	12/24 18:25~19:14(49分)
12/31 16:30~17:06(36分)	12/31 10:23~20:09(46分)
12/31 17:08~17:42(34分)	12/31 17:50~19:07(68分)

表 4-2

O 氏 1 人運転の各実験時間

行き	帰り
12/11 14:50~15:05(6分)	データ無し
12/12 17:42~18:29(47分)	12/12 21:25~22:07(42分)
12/26 10:27~11:17(50分)	12/26 11:40~12:26(46分)

O 氏 ペット同乗運転の各実験時間

1/10 22:17~22:58(41分)	1/11 01:41~02:24(43分)
1/12 16:38~17:25(47分)	1/12 17:44~18:28(44分)
1/13 23:54~00:34(40分)	1/14 00:41~01:25(44分)

表 4-3

4-3-2. 自己相関係数の計算結果

12月12日にK氏が1人で運転した際の実験データを使用し、0.1秒ごと計測した合計28分のデータと、そのデータを10個分(1秒)、20個分(2秒)、30個分(3秒)、40個分(4秒)、50個分(5秒)、60個分(6秒)、70個分(7秒)、80個分(8秒)とずらしていったデータとの自己相関係数を計算した。その結果、タイムラグが4秒目以降になると自己相関係数はほぼ0.1付近となり、相関がないことが分かった。図4-2は6秒間分のタイムラグの自己相関係数の推移を、表したグラフである。

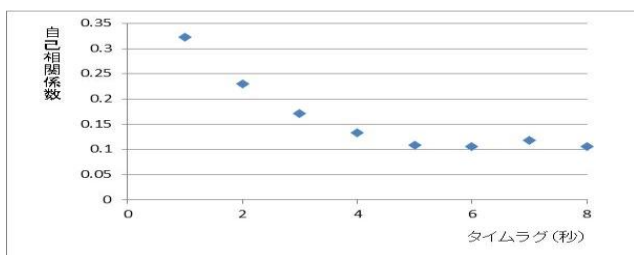


図 4-2 自己相関係数の推移

4-3-3. ヒストグラム結果

K氏、0氏、N氏の、ペットを同乗させた場合と1人で運転した場合の5秒間のX,Y最大加速度のヒストグラムを作成した。図4-3,4-4,4-5,4-6は、K氏の実験結果のヒストグラムである。

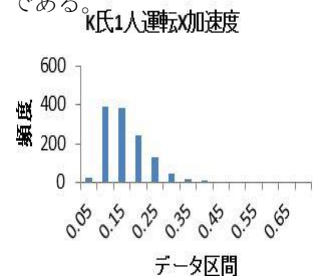


図 4-3 K氏1人運転

X 加速度ヒストグラム

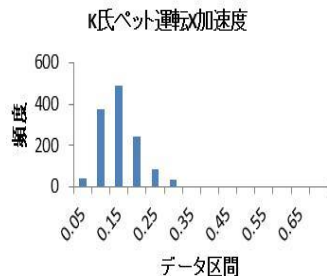


図 4-4 K氏ペット同乗運

転 X 加速度ヒストグラム

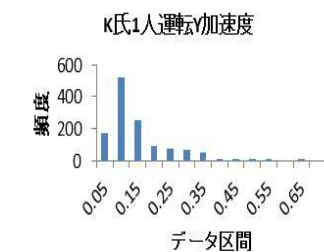


図 4-5 K氏1人運転

Y 加速度ヒストグラム

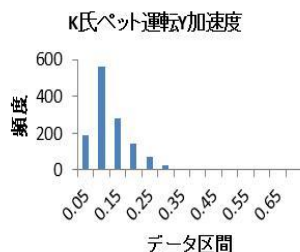


図 4-6 K氏ペット同乗運

転 Y 加速度ヒストグラム

加えて、3名の実験参加者ごとに作成したヒストグラムから、X,Y 加速度について0.4G未満の頻度と、0.4G以上の頻度の結果をまとめた。(図4-7,4-8,4-9,4-10,4-11,4-12)

K氏の実験結果

K氏Y加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	1232	1277
0.4G以上	30	6

K氏X加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	1243	1275
0.4G以上	19	8

図 4-8

N氏の実験結果

N氏X加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	1366	1364
0.4G以上	6	6

図 4-9

N氏Y加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G以上	1362	1362
0.4G未満	10	8

図 4-10

O氏の実験結果

O氏X加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	996	1059
0.4G以上	59	32

図 4-11

O氏Y加速度	ペット無し	ペットあり
0.4G未満	1015	1077
0.4G以上	38	14

図 4-12

4-3-4 独立性の検定結果

ヒストグラムをもとに独立性の検定を行なった結果、K氏のX加速度については、 $\chi^2=4.715$ 、Y加速度については $\chi^2=16.634$ となり、いずれも3.84以上になったため、ペットの同乗がより慎重な運転につながったと証明できた。

N氏については、ペットの同乗が危険運転につながる結果になり、X加速度については $\chi^2=0.00000641$ 、Y加速度については $\chi^2=0.220$ となった。これは、3.84以下であるため、独立性が成立し、ペット同乗による結果であるとはいえないという結論に至った。O氏は、X加速度は $\chi^2=9.341$ 、Y加速度は $\chi^2=12.244$ という結果になった。いずれも3.84以上になったため、ペット同乗が慎重な運転につながったと証明できた。

5. 聞き取り調査による研究方法・結果

5-1. データ収集方法

実験被験者である3名にライフヒストリー法を用いてインタビュー調査を行った。ライフヒストリー法とは個人が過去の生活や一生について話した記録をもとに、何かを明らかにする手法である。今回、実験結果のみを見れば、3人中2人がペットを同乗させていた時のほうが安全な運転をしていたという結果になった。しかし、その結論だけで、「飼い主はペットを同乗させて運転をするとより安全な運転になる」とは言えない。もしそうであるならば、なぜN氏はペットを同乗させていたにもかかわらず、危険運転となってしまったのかという疑問が浮かぶ。そこで本研究では、さらに一歩踏み込み、「飼い主がどのような人間性で、どのような歴史的背景から現在のペットとの関係を築き上げ、ペットをどのような存在

であると感じているのか」を、ライフヒストリー法を用いた聞き取り調査によって明らかにし、ペットの同乗が慎重運転に繋がるまでの飼い主のプロセスと、危険運転になってしまいう飼い主のプロセスを図化した。ほとんど誤差のない状況で実験を実施したにもかかわらず、N氏のみが危険運転につながってしまったことの要因は、間違いなく、飼い主である被験者のこれまでの人生のペットとの関わり合いの違いであると考えた為である。

5-2. 聞き取り調査結果の分析方法

聞き取り調査にて収集した3名の被験者のライフヒストリー—の書き起こし結果から、グラウンデッドセオリーアプローチという手法を用いて3名のペットとのかかわり合いの歴史を抽象化し、図にまとめた。グラウンデッドセオリーアプローチとは、「ひとまとまりの社会現象について、社会や他社との相互作用の中でその人が自分の経験をどう意味付けるのか、どう感じるのか、そしてそれに基づいてどう行動するのかを複数のカテゴリーを使って包括的に捉えようとするものである。」(戈木, 2008, p. 6) この手法を用いて、3名の実験結果が、彼らのこれまでの人生でのペットとのかかわり方とどのような結びつきを持つのかを検証し、ペットを同乗させた際の運転が、安全運転・危険運転に結びつくまでのプロセスを図化することで、どのような条件を満たした時にペットの同乗が安全運転と危険運転につながるのかを明らかにした。

5-2-1. グラウンデッドセオリーアプローチの手順

1. ラベル名を付ける

聞き取り調査結果を書き起こしたのから、語り手が話した内容を1〜数行ごとに区切り、内容を抽象化し、その内容を表す1つの名詞（ラベル名）を付けていく。

2. カテゴリーを作る

似たラベル名同士になったものを集めていき、1つのカテゴリーとして、カテゴリー名を付ける。

3. カテゴリーを現象ごとに分類する

カテゴリーを、実際に行なった「行為」、と、行為に作用する「状況・条件」のどちらに当てはまるかを分類する。

4. カテゴリー関連図の作成

作成したカテゴリーを1つの図にまとめる。

5-3. 聞き取り調査結果

3名の実験参加者に聞き取り調査を行なった。表5-1は、

聞き取り調査を行なった日時をまとめたものである。

N氏：2013年12月26日15時から1時間程度
K氏：2014年1月15日13時から1時間程度
O氏：2014年1月15日15時から1時間程度

表5-1 聞き取り調査を行なった日時

5-3-1. N氏への聞き取り調査結果

幼少期、N氏は幼馴染の女の子と動物のぬいぐるみで遊ぶことが多かった。また、幼稚園への通園の際に、近所で飼われている柴犬を頻繁に目にしていた。

小学校4年生の頃、仲良くなった友人の家でミニチュワダックスフントを飼育しており、N氏はこの友人の家に遊びに行った際に初めて近所の柴犬以外の犬との対面を果たした。友人に懐くペットの様子を見て、N氏は「自分にも懐いてくれるペットがいたらなあ」と思った。また、N氏は、「無いものねだりみたいな感じで、ペット飼ってない人が、ペット欲しいなっていうのもよく聞く」と話しており、N氏自身もそのようなタイプの性格を持っていた。N氏は、初めて友人の家のペットを見た日に、N氏の母親に、「うちでもペットを飼いたい」と話したが、その場ではN氏の家でペットを飼い始めることは決まらなかった。初めて友人の家のペットを見てから、N氏は時折「ペットを飼いたい」という要求を両親にこぼしていた。

N氏の家でペットを飼い始めたのは、N氏が中学3年生の時であった。きっかけとなったのは、N氏の母親以前ペットを飼っていた経験と、N氏の母親の職場の同僚が飼っているペットと母親が交流を持った事だった。N氏の母親の同僚が飼っていたペットもミニチュワダックスフントだった。N氏が、いつものように「ペットを飼いたい」と軽い気持ちで話したところ、同じくペットに魅力を感じていた母親が飼育を許可し、N氏の家でペットを飼うことが決まった。また、これまでのN氏、N氏の母親の体験から、飼育するペットはミニチュワダックスフントに決めていた。

飼育開始後、N氏を含め家族全員でペットを可愛がった。しかし、現在のN氏にとっては、ペットはあくまで友達のような存在に留まる位置づけにあるという。N氏は大学入学前に1年間浪人生活をしており、その頃までは家族同然のような存在に感じていた。浪人時代は毎日家に帰宅し、ペットと接する時間も長かったが、大学入学後は友人の家に宿泊する

ことが多く、次第にペットと接する時間が少なくなった。N氏は、このことに関して、「N：(沈黙 5 秒) 浪人してた時とか、大学生になってからはあんまり家にいないんですけど、それで、あんまり接さないじゃないですか。それでなんだろう、(沈黙 5 秒) 浪人してた時は毎日家に帰ってたんで、可愛いね可愛いねって思ってたんですけど、やっぱり、離れて時間がたつと、人間じゃないじゃないですか。だから、やっぱりなんか違うのかなあみたい。」と話した。N氏は、他人より冷めた性格であるという自覚をもっていると共に、これまでにペットが何を考えているのかを理解できたと感じたことが無い。そのような背景から、N氏にとってのペットは「友達」という位置づけとなった。

ペットを「友達」のように感じているN氏が今回の実験を行なった結果、1人で運転している時よりも危険運転という結果になってしまった。N氏は、「N氏：赤信号のときに、可愛いから構ってたら青信号になっちゃったみたいなきときかもあって。」と話しており、ペット同乗による走行中の注意力散漫があったことがわかる。また、運転中のペットの様子が気になりつつも、「まあ大丈夫やろ」と思うってしまうという楽観的な性格であるとも話していた。以上の要因から、ペット同乗による危険運転という結果につながってしまったと考えられる。

5-3-2.K氏への聞き取り調査結果

2,3歳の頃からK氏は近所で飼われていた柴犬に煮干をあげるなどして交流を持っていた。また、K氏は、4人兄弟のうちの長男として生まれ、両親からは厳しく育てられていた。

小学校に入学し、2,3年生の頃、K氏より1歳年下の友人の家にTVゲームをしに遊びに行ったところ、友人の家で飼育されているビーグル犬と対面した。K氏はとても可愛いと感じた。K氏は、自身を「となりの芝生が青く見えやすい性格」と話しており、当時は友人の家のゲーム機はもちろん、他の人が持っていて自分が持っていないものを、頻繁に両親に要求していた。しかし、厳しかったK氏の両親が要求に応じてくれることは稀であった。ペットについても、K氏は、友人の家で飼育されているのを見て「うちも犬を飼いたい」と伝えたが、両親には一蹴されてしまった。

K氏の家でペットを飼うことになったのは、K氏が高校生の時だった。当時反抗期で自分の殻に閉じこもってしまっ

ていたK氏の妹が犬を飼いたいと言い始めたことがきっかけだった。K氏の妹の様子に頭を悩ませていたK氏の両親は、「ペットが心の支えになってくれれば」と思い、犬の飼育を許可した。犬種はK氏の妹の意見で、ウェルシュコーギーになった。当時はカメや熱帯魚などの飼育に熱中していたK氏だったが、犬の飼育の決定は嬉しかった。過去に要求した時ほどではないが、「飼えるのなら飼いたい」と思い続けていた。

ペットの飼育は、K氏の妹の反抗期の克服に非常に効果的だった。また、長年一緒に生活していく中で世話の分担が定着し、N氏は月に2回ほどペットと一緒に散歩をしている。また、K氏は、「散歩連れてった時に、なでたりした時の気持ちはカメ熱帯魚では味わえない気持ちだなと思います。先生：やっぱり喜んでるっていうのはわかる？K氏：そうですね、感情を表してくれるんで。それが、意思疎通じゃないですけどそれがうまくいったときは嬉しいです。」と話しており、ペットとのコミュニケーションを楽しんでいる。このような背景から、K氏にとって、ペットとは、家族同然のような存在という位置づけになった。K氏は、「先生：K君にとってペットっていうのはどういう存在なの？家族？K氏：はい」と答えており、また、「先生：じゃあ、いないことも想像できない？K氏：いなくなったら多分悲しみますね。悲しみますね、すごい。散歩連れてかなかったこと後悔すると思います。月に2回ぐらいしか連れてってないの。」と話している。

K氏の今回の実験の結果、1人で運転しているときに比べ、ペット同乗の場合はより安全な運転となった。K氏は、普段の運転も慎重で、これまでに大きな事故や違反をしたことがない。普段からの慎重な運転に加え、家族同然のように感じるペットを労わる運転を心がけた結果、ペット同乗による慎重な運転に結びついたと考えられる。

5-3-3.O氏への聞き取り調査結果

O氏の従姉弟の家では室外で猫を飼育しており、O氏は幼少期から猫と交流していた。小学校に入学し、4,5年生の時に遊びに行った友人の家で、室内外の猫に対面した。友人がペットの世話をする姿を見て、ペットを育てていく過程に魅力を感じ、自分でも飼ってみたいと思い始めた。O氏とO氏の母親は幼少期から動物が好きで、O氏の母親は以前インコを飼っていた経験がある。また、O氏が中学生の頃にはニワトリを飼っていて、O氏の母親が特に可愛がっていた。

O氏の家で猫を飼うことになったのは、O氏が高校1年生の時だった。農家であるO氏の家ではネズミの被害に悩まされており、ちょうどその頃、O氏の近所の家で子猫が生まれたという話を聞き、ネズミ撃退のために猫を飼い始めた。猫を飼い始めてからO氏の家でのネズミ被害は無くなった。

O氏は、動物は嘘をつかないから、自分に懐いてくれるということは本能的に自分を好いてくれているということであり、そこに喜びを感じるという。動物は本能のままに生きていくというのは、幼少期から猫と触れ合ってきたことで常に感じていたことだが、長い時間を一緒に過ごすことで、ペットが何を考えているのかがわかるようになったり、反対にペットが自分の気持ちを理解してくれるようにもなり、ペットとの間で意思疎通が可能になっていった。O氏は、「先生：じゃあもう家族同然ってという言葉が一番しっくりくるのかな？ O氏：そうですね、もうご飯も一緒ですし、お母さんとかは一緒に寝てますし。私も夜はとっ起きると布団の中に入ってきてたりとかもするんで。」と話しており、O氏にとってのペットは家族同然という位置づけにある。

O氏は、他人に気遣う性格であるという。家族同然のペットを労わる気持ちから、ペットを気遣う運転となり、結果としてペット同乗による慎重運転に結びついたりと考えられる。

5-4.聞き取り調査結果のラベル名付けとカテゴリーへの分類結果

N氏、K氏、O氏の3名への聞き取り調査の結果を書き起こし、数行ごとと区切ってにラベル名を付けていった。合計68個のラベル名を、更に21個のカテゴリーに分類した。ラベル名は【1】、カテゴリーは1-21までの番号を振り、□で囲んだ。

1.幼少期の動物との親密な関わり

- 【ペットを飼っている友達の存在】(N氏)
- 【幼い頃から動物と触れ合う経験】(N氏)
- 【友人の家の、可愛くて噛まない犬の存在】(N氏)
- 【幼い頃から目にしていた近所の犬】(N氏)
- 【女の子とぬいぐるみで遊んでいた幼少期】(N氏)
- 【動物のぬいぐるみで遊んでいた幼少期】(N氏)
- 【幼い頃からの動物への馴染み】(K氏)
- 【ペットを飼っていた友達の存在】(K氏)
- 【幼い頃に動物に触れた経験】(K氏)
- 【幼い頃の体験の影響】(K氏)

【以前飼っていた別のペットの存在】(O氏)

【幼い頃からの動物への馴染み】(O氏)

2.飼育前に感じたペットの魅力

- 【幼稚園時代に目にしていた近所のよく吠える犬】(N氏)
- 【ペットと一緒に眠る事への憧れ】(N氏)
- 【自分になついてくれるペットへの憧れ】(N氏)
- 【ペットを飼う上での魅力である主従関係】(K氏)
- 【素直さという動物の魅力】(O氏)
- 【動物は嘘をつかないという認識】(O氏)

3.無いものねだりな性格

- 【無いものねだりな性格】(N氏)
- 【隣の芝生が青く見える性格】(K氏)
- 【猫を育てる友人を羨ましく思う気持ち】(O氏)

4.ペット飼育の親への許可申請

- 【ペットをほしがる兄の存在】(N氏)
- 【時折見せたペットが欲しいという要求】(N氏)
- 【母へ伝えた、友人の家の犬が可愛かったという感想】(N氏)
- 【ペットを飼いたいという欲求】(K氏)
- 【飼えるのだったら飼いたいという気持ち】(K氏)

5.動物好きな両親

- 【母親の、ペットを飼っていた経験】(N氏)
- 【動物好きな母親】(N氏)
- 【両親に以前ペットを飼った経験】(K氏)
- 【父親、祖父のペットを飼った経験】(K氏)
- 【母親の、ペットを飼っていた経験】(O氏)

6.ペットの実用性へのニーズ

- 【両親による妹の人格改正のための戦略】(K氏)
- 【ペットは家族みんなのものという意識】(K氏)
- 【犬に関する話題が広がる家族】(K氏)
- 【犬による人格形成へのポジティブな効果】(K氏)
- 【ペットとのかかわり方による性格形成への影響】(K氏)
- 【ネズミ被害を食い止める手段として飼い始めた猫】(O氏)
- 【ネズミ被害への効果抜群】(O氏)

7.ペット飼育の不可

- 【ペット飼育を却下する両親】(K氏)

8.ペット飼育の決定

- 【ペット飼育の決定】(N氏)
- 【ペット飼育の決定】(K氏)

【ペット飼育の決定】(O氏)

9.自分以外の家族によるペット飼育の許可申請

【家族によるペットが欲しいという要求】(K氏)

【ペットを飼いたいという妹】(K氏)

10.ペット飼育の開始

【子犬のときからの飼育】(N氏)

【家にやってきた生後数ヶ月の子犬】(K氏)

【近所から譲り受けた子猫】(O氏)

11.ペットとのコミュニケーション成立の気付き

【意思疎通ができたという喜び】(K氏)

【意思疎通の出来の家族内でのげらつき】(K氏)

【犬の気持ちを理解する事への苦手意識】(K氏)

【ペットとコミュニケーションが成立するという喜び】(O氏)

【ペットが自分を理解してくれるという喜び】(O氏)

【ペットとコミュニケーションは成立するという発見】(O氏)

【コミュニケーションが成立による愛情の深まり】(O氏)

12.他人より冷めた性格

【他人より冷めた性格】(N氏)

13.ペットとのコミュニケーション成立の困難さ

【理解が出来ないペットの気持ち】(N氏)

14.家族同然のペット

【ペットは家族同然という認識】(K氏)

【常に猫を意識した生活】(O氏)

【家族同然であるペットの存在】(O氏)

【家族同然だが散らかす為部屋をに入れたくない存在】(O氏)

15.友達としてのペット

【薄れていった家族同然という感覚】(N氏)

【ペットはあくまで友人のような存在】(N氏)

【友人と同じような存在という認識への変化】(N氏)

16.他人を気遣う性格

【他人に気を遣う性格】O氏

17.普段からの慎重運転

【普段からの慎重な運転】(K氏)

18.楽観的な性格

【まあだじょうぶだろうという楽観的な性格】(N氏)

19.ペット同乗による注意力散漫

【ペットが気になることによる注意力散漫】(N氏)

20.ペット同乗による慎重な運転

【犬への負荷のかからない慎重な運転】(K氏)

【ペットを気遣うことによる慎重な運転】(O氏)

21.ペット同乗による危険運転

【ペット同乗による信号変化の対応の遅れ】(N氏)

5-5.聞き取り調査結果プロセスモデルの作成

5-4 でのラベル名の分類とカテゴリーの作成結果から、「ペット同乗による慎重運転」あるいは「ペット同乗による危険運転」につながるまでのプロセスモデルを構築した。(図 5-1) 図 5-1 の、実践矢印は、飼い主のある行動や行為から、次の行動や行為へと向かう可能性を表しており、破線矢印は、その行動や行為に結びつく可能性を高める働きを表している。例えば、**14.家族同然のペット**と感じた飼い主は、**20.ペット同乗による慎重な運転**をする可能性があり、**16.他人を気遣う性格**であった場合には、**20.ペット同乗による慎重な運転**をする可能性がより高められる。

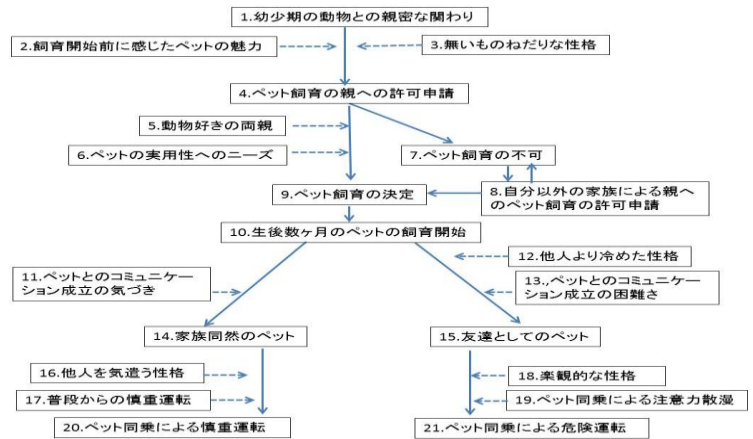


図 5-1

5-4 N氏、K氏、O氏の運転結果への流れ

5-4-1.N氏のプロセスモデルの流れ

N氏の場合は、**1.幼少期の動物との密接な関わり**を経た後、友人の家のペットに対し、**2 飼育前に感じたペットの魅力**を感じ、更に自身の**3.無いものねだりな性格**が影響し、**4.ペット飼育の親への許可申請**に至った。N氏の母親に以前動物を飼った経験があったことや、N氏の母親が職場の同僚が飼っているペットとの交流をもつなど、**5 動物好きな両親**の影響を受け、N氏の家での**9.ペット飼育の決定**に至った。**10.ペット飼育開始**をしてから、N氏のペットとの生活が始まったが、N氏自身の、**12.他人より冷めた性格**や、ペットが何を考えているのか理解できないという**13.ペットとのコミュニケーション成立の困難さ**から、N氏にとっては**15.友達として**

のペット」という位置づけに定着していった。ペットを友達と感じている N 氏が、ペットを同乗させて運転した結果、**21. ペット同乗による危険運転**につながった。これは、N 氏の **18. 楽観的な性格**から、走行中のペットに対し、「まあ大丈夫だろう」と考え、配慮が薄れていたことや、ついペットに気が向いてしまう **19. ペット同乗による注意力散漫**が大きく作用した結果であると考えられる。

5-4-2. K 氏のプロセスモデルの流れ

K 氏についても、**1. 幼少期の動物との密接な関わり**を経た後、友人の家のペットに対し、**2. 飼育前に感じたペットの魅力**を感じ、更に自身の **3. 無いものねだりな性格**が影響し、**4. ペット飼育の親への許可申請**に至った。しかし、K 氏自身が **4. ペット飼育の親への許可申請**をした際には、**7. ペット飼育の不可**となった。その後、K 氏の妹が再びペットを飼いたいと要求したところ **8. 自分以外の家族によるペット飼育の許可申請**、K 氏の祖父、父親に以前動物を飼った経験があり、**5. 動物好きな両親**であったことと、当時難しい時期にあった K 氏の妹の心の支えになればという、K 氏の両親が持っていた **6. ペットの実用性へのニーズ**が影響し、**9. ペット飼育の決定**に至った。**10. ペット飼育開始**をしてから、K 氏のペットとの生活が始まり、K 氏は月に 2 回の散歩をする中で、ペットが喜んでいる様子が解るようになり、**11. ペットとのコミュニケーション成立の気づき**を経た。K 氏は、**14. 家族同然のペット**と感じており、ペットがいない生活は考えられない。ペットは家族同然であると考える K 氏がペットを同乗させて運転をすると、**20. ペット同乗による慎重運転**という結果になった。K 氏は違反や事故をほとんどしたことがなく、**17. 普段からの慎重運転**を全うしているため、**20. ペット同乗による慎重運転**への意識がさらに高められたのだと考えられる。

5-4-3. O 氏のプロセスモデルの流れ

O 氏の場合は **1. 幼少期の動物との密接な関わり**を経た後、友人の家のペットに対し、**2. 飼育前に感じたペットの魅力**を感じ、自分の家でも飼いたいという **3. 無いものねだりな性格**を持っていた。加えて、O 氏は農家であり、ネズミの被害に遭っていたことが、**9. ペット飼育の決定**に最も影響した。猫を飼うことで、ネズミを撃退させたいという **6. ペットの実用性へのニーズ**を抱えていた O 氏の家庭では、O 氏の母親が以前インコを飼っていたりと、**5. 動物好きな両親**の存在により、

近所の家で生まれた猫を引き取って飼育することが決定した (**9. ペット飼育の決定**)。O 氏は、子供の頃から、「動物は嘘をつかない生き物で、その素直さが魅力である」と感じており、ペットを飼い始めてから、本能的に自分を理解してくれ、好いてくれる事が嬉しかった。ペットに対し、**11. ペットとのコミュニケーション成立の気づき**を経て、ペットと意思疎通をすることに喜びを感じた。O 氏は生活や考え方もペット中心であり、**14. 家族同然のペット**と感じている。O 氏がペットを同乗させて運転をすると、**20. ペット同乗による慎重運転**という結果になった。O 氏は、人への配慮を忘れない、**16. 他人を気遣う性格**であるため、走行中のペットの様子にも非常に気を使って運転をしたことが、**20. ペット同乗による慎重運転**を更に高めたと考えられる。

5-3 実験結果と聞き取り調査結果のプロセスモデルとの関連性

K 氏、O 氏と N 氏とでは、ペットを「家族同然」の存在であると感じていることと、「ペットは友達である」と感じている事が、異なる実験結果にたどり着く際の大きな分岐点になっていることが明らかになった。加えて、「より慎重な運転になる」、あるいは、「より危険な運転になる」には、飼い主の人間性が大きく作用することも分かった。

6. 結論

ペットを家族同然と感じている場合には「慎重な運転」に結びつき、安全性が高まることが分かった。加えて、「他人を気遣う性格」、「普段から慎重な運転」である場合には、慎重な運転になる可能性が高まる。一方、ペットを「友達」と感じている場合には、「危険運転」に結びついてしまう可能性があることが分かった。更に、「楽観的な性格」である、また、ペットがいることによって「注意力が散漫」する場合には、「危険運転」につながるリスクが高まることを発見した。ただし、今回の研究で取り扱ったのはわずか 3 名分のデータである。サンプル数の少なさを考慮し、今後は更に多くのサンプルを採取していく必要がある。

引用文献

- [1] 戈木クレイグヒル滋子(2008),実践グラウンデッドセオリアプローチ
- [2] Jason Yaw Cheuk Hing, et al (2003) Evaluating the impact of passengers on the safety of olde drivers
- [3] Hallie Blunck , etal (2013) Driving with pets as a risk factor for motor vehicle collisions among older drivers