

車同士のコミュニケーションに関する一研究

田中恭子・佐藤 愛・垣本由紀子

生活環境学科 人間工学研究室

A Study on Car Communication

Kyoko TANAKA, Ai SATO, and Yukiko KAKIMOTO

Department of Human Environmental Sciences

Car communication (defined as interpersonal communication between a car and other car) was studied to confirm kinds of communication by local area, sex and age using a questionnaire; 281 responses in 11 different areas were analyzed.

The main findings were as follows.

1. Car communication was used to express thankfulness, yielding the right of way, blaming, expressing anger, protesting to other drivers and self assertion.
2. To express thankfulness, blinking the hazard lights was most common; second most common were raising the hand by males and bowing by females. To express yielding the right of way, using the passing light was most common and raising the hand was second most common. Elderly drivers (age 50 or over) preferred to raise their hands rather than use the passing light. To express blaming and protesting risky action, sounding the horn was most common; second most common were using the passing light by males and displaying angry facial expressions by females. These expressions were the same throughout all local areas.
3. The same signals were used with different meanings and caused risky situations. In free description, some persons described experiencing incidents or accidents in which the same signals, for example, passing light were used with opposite meanings.
4. Common rules should be established as soon as possible to reduce the number of dangerous situations caused by inadequate car communication.

Key words : car communication カーコミュニケーション, device signal 装置合図, gesture signal 身振り合図, local difference 地域差, custom 慣習

はじめに

道路を走行するドライバー同士の間で使われている非言語的な合図は、「カーコミュニケーション」・「対人交通コミュニケーション」・「CBL:カーボディランゲージ」などと呼ばれている¹⁾。ドライバーは他のドライバーにその意思を直接伝える言語的手段を持たないため、安全で効率的な走行をするために、非言語的な合図の多くが自然発生的に生まれ、慣習化し、暗黙の了解の下に使用されている。合図の使用法については法規に明確に定められておらず、同じ合図が複数の意味で用いられたり、ドライバーによって異なった意味を表したりしている可能性が高くなっている。

カーコミュニケーションは、伝達手段が限られており、光や音のON-OFFを利用するため単純な刺激構造となっている。合図が単純であるために、複雑な内容を伝達することは困難であり、時にはドライバー間での意味の取り違いを招く。同一の合図が複数の意味を持ち、別の意味となって伝達されやすいということは先行研究からも明らかになっている。また、従来同じ合図がドライバーや地域によって異なった意味を持つという「地域性」があると言われてきた²⁾。これらはドライバーにとって不安全で危険な状態である。

そこで本研究では、蓮花(1986)の先行研究から約20年が経過した現在、車同士の合図にはどのような

ものがあり、どのように使われているのか、また、地域やドライバーの性別、年齢によって相違はあるのか、同じ合図が、どのような場面でドライバーによって使用されているのかを調査し、カーコミュニケーションにおける今日的な問題点を明らかにすることを目的とする。

方 法

アンケート調査によりデータを収集した。調査時期は 2001 年 10 月から 12 月である。調査対象は、一般ドライバーで、全国を四つの地域に分け、北海道・東北（北海道・岩手県）152 名、関東甲信越（群馬県・埼玉県・東京都・山梨県）46 名、関西（岐阜県・三重県・広島県）29 名、九州（福岡県・鹿児島県）54 名の、計 281 名から回答を得た（表 1）。性別は男性 189 名、女性 91 名、未記入 1 名。年齢は 10 代から 70 代、自動車免許取得経過年数も、1 年未満から 30 年以上、運転頻度も、ほとんど毎日運転する者からたまに乗る程度の者と様々である。

調査項目は、運転中に遭遇する交通場面を想定し、大きく、「ある事柄の伝達」、「お礼、感謝を表す」、「謙譲、親切の意味」、「威嚇、自己主張をする」、「警告、危険を知らせる」の 5 種類に分類し、質問項目を作成した（付表）。カーコミュニケーションとして一般的に使われている 17 種類の中からどういった合図を用いるかを、その合図を使用する時間帯（日中・薄暮・夜間・夜間も含むすべての時間：以後、全日と表記）別に回答してもらった。

その他にドライバー同士で合図の意味の取り違いが起き、ヒヤッとしたりハットした経験（ヒヤリハット経験）及び実際に起こってしまった事故の経験、現在はないが、あったら便利だと思う合図や伝達手段を自由記述式で回答してもらった。

回収データについては、単純集計を行った。

結果および考察

1 カーコミュニケーションの種類について

現在カーコミュニケーションとして使用されている合図には、大きく分けると、自動車の装置を用いた装置合図と、ドライバー自身の身振りをを用いた身振り合図の 2 種類に大別できる。

装置合図には、光の ON-OFF を用いたブレーキランプ、ヘッドライト、パッシングライト、ハザードランプやウィンカーによる合図、クラクションを用いた聴覚的な合図があり、身振り合図には頭を下げる動作、手による身振り、表情やアイコンタクトなどによるドライバー同士が相手を確認して行う合図がある。

その他として、車を左に寄せたり、相手の車に接近したりする車体の動きで相手に伝える方法がある。どの方法も運転をしつつ、車が行きかう短時間で相手に伝達しなければならないため方法には限界がある。また、相手との距離があるために、日常生活で重要な、言語によるコミュニケーションが使いづらいという状況である。

装置合図については、昼夜を問わず使える方法が多く、ドライバー自身の動きによる身振り合図は、相手が見えづらい位置に居たり、視界が悪くなってくる薄暮から夜間にかけては車中が見えにくい相手にも伝わりにくいという性質を持っている。したがって時間帯によって合図に制限が出てくるということになる。先行研究³⁾によれば合図の内容には、(1)不快感の感情表現、(2)命令・要求、(3)礼儀・依頼、(4)用心のための明示、(5)一般的な情報伝達のための連絡、の 5 つがあると言われている。これらの内容を、限られた合図で相手に伝達しなければならないという状況は、1 つの合図が異なる意味を持って使われているであろうことが推測される。

表 1 調査対象者（人数）

	年齢別								性別		
	10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70代以上	不明	男性	女性	不明
北海道・東北	1	29	34	33	37	18			121	30	1
関東甲信越		24	7	7	6	1	1		28	18	
関西	1	9	8	8	1	2			12	17	
九州	2	34	8	3	5	1		1	28	26	
合計	4	96	57	51	49	22	1	1	189	91	1

2 それぞれの交通場面での合図の使われ方

(1) 「お礼・感謝」の意の伝達

合流するときに、相手に入れてもらって、感謝の気持ちで「ありがとう」と伝える場合の合図では、1位は「ハザードランプ」で42%、2位が「手を挙げる」で21%となったが、ドライバーの性別、合図を使用する時間帯、地域別、ドライバーの年代別にみた集計において次のような特徴が見られた。(表2)

男女差では、2位で差が見られ、男性は「手を挙げる」が18%、女性は「頭を下げる」が22%と、同じ身振りを使っているが、女性の場合、運転中にハンドルから手を離さずにすみ、また、手を挙げるより丁寧に感じられる「頭を下げる」方法がとられていた。これは同じ「お礼・感謝」の意味を持つ、「追い越させてくれてありがとう」でも同様に、男性は2位に「クラクション」が14%と多く使うのに対し、女性は「手を挙げる」が13%と身振りをういていた。

時間帯では、日中や薄暮など、まだ相手のドライバーが視認できる時間帯では「手を挙げる」(日中：45%、薄暮：25%)、「頭を下げる」(日中：32%、薄暮：38%)などの身振りを主に用いていた。夜間や時間帯を問わない場合は身振りでは見えにくい場合もあるため、「ハザードランプ」(夜間：44%)、「クラクション」(夜間：39%)の装置合図が用いられていた。逆に「ハザードランプ」は日中では7%とほとんど使われていなかった。

地域差は特に見られず、どの地域でも「ハザードランプ」が1位、「手を挙げる」が2位であった。

年齢差では、10代の若年層から30代まででは装置合図である「ハザードランプ」が多く使われていた。40代以上のドライバーから「頭を下げる」や「手を挙げる」などの身振り合図が、徐々に多く用いられる傾向が見られ、50代以上になると1位の「ハザードランプ」との差があまり見られなくなった。高齢に近づくにつれ、装置を使うより簡便な手を挙げる方法に移行する傾向が見られた。年齢が上がり、より丁寧な合図を好み、また運転操作により集中して、気をつけて運転をしているのではないかと推測される。逆に10代では音刺激であるクラクションが用いられており、クラクションはどちらかというと強い印象を与える合図であり、一般的に相手に自分の要求を伝える場合に多く用いられることが多い。ここに「ありがと

う」という御礼の意味に対する感情に年齢差があるのではないかと思われた。50代以上のドライバーが、先を譲ったにもかかわらず、相手にクラクションを鳴らされた場合、あまり良い印象を持たないのではないかと考えられる。ただ、音の鳴らし方や強弱についてはアンケートでは詳しく聞いていないため、弱めの鳴らし方などをして区別している可能性はある。

この結果から、「お礼や感謝」の合図は、光や音などといった機器的な装置合図ではなく、なるべくドライバー自身の感情も伝えやすい身振り合図が好まれ、積極的なコミュニケーションがとられているようである。

(2) 「謙譲・親切」の意の伝達

信号の無い交差点で車が出会った場合の「譲ります、お先にどうぞ」の合図では、1位は「パッシング」で40%、2位は「手を挙げる」で17%となったが、ドライバーの性別、合図を使用する時間帯、地域別、ドライバーの年代別にみた集計において次のような特徴が見られた。(表3)

時間帯別に見ると、日中や薄暮では「手を挙げる」身振りが多く使われており(日中：33%、薄暮：18%)、前述の“合流時の「入れてくれてありがとう」”と同じように相手のドライバーが視認できる時間帯では身振りが好まれるといった傾向が見られた。夜間や全日では「パッシング」が多く(夜間：38%、全日：55%)、「ヘッドライト」や「車体の左寄せ」など他の装置合図や車体の動きで相手に伝えていた。

年齢差を見ると、10代の若年層では「パッシング」が100%となり、30代まででは50%以上が「パッシング」を使用していた。50代から「パッシング」以外に「ウィンカー」や「手を挙げる」などの変化が見られるが1位は「パッシング」であった。しかし60代以上になると、「手を挙げる」が36%と1位となり、年齢による差が見られた。ここでも「入れてくれてありがとう」と同様、「パッシング」などの装置合図より簡便な方法である身振りが好まれていた。

地域差は見られず、どの地域でも1位は「パッシング」、2位は「手を挙げる」であった。

前述の「入れてくれてありがとう」の「お礼・感謝」の伝達と同様、「お先にどうぞ」などの「謙譲・親切」の伝達表現では、やはり気持ちの伝わりやすい身振りが好まれるようである。

表 2 「お礼・感謝」の意の伝達

		1 位		2 位		3 位	
全体		ハザードランプ	42%	手を挙げる	21%	頭を下げる	16%
男女差	男性	ハザードランプ	57%	手を挙げる	18%	頭を下げる	9%
	女性	ハザードランプ	52%	頭を下げる	22%	手を挙げる	15%
時間差	日中	手を挙げる	45%	頭を下げる	32%	ハザードランプ ・笑顔	8%
	薄暮	頭を下げる	38%	手を挙げる	25%	笑顔の表情	19%
	夜間	ハザードランプ	44%	クラクション	39%	パッシング・窓 から手を出す	6%
	全日	ハザードランプ	57%	手を挙げる	15%	クラクション	11%
地域差	北海道東北	ハザードランプ	39%	手を挙げる	22%	頭を下げる	18%
	関東甲信越	ハザードランプ	49%	手を挙げる	15%	頭を下げる	13%
	関西	ハザードランプ	46%	手を挙げる	25%	頭を下げる	17%
	九州	ハザードランプ	43%	手を挙げる	23%	頭を下げる	16%
年齢差	10 代	ハザードランプ	67%	クラクション	33%		
	20 代	ハザードランプ	70%	頭を下げる	11%	クラクション・ 手を挙げる	8%
	30 代	ハザードランプ	57%	手を挙げる	17%	頭を下げる	11%
	40 代	ハザードランプ	61%	手を挙げる	20%	頭を下げる	9%
	50 代	ハザードランプ	35%	手を挙げる	29%	頭を下げる	16%
	60 代以上	ハザードランプ	32%	手を挙げる	27%	頭を下げる	23%

(4 位以下は低い値のため、省略)

表 3 「謙譲・親切」の意の伝達

		1 位		2 位		3 位	
全体		パッシング	40%	手を挙げる	17%	ヘッドライト・左寄せ	6%
男女差	男性	パッシング	52%	手を挙げる	19%	自車を左寄せ	6%
	女性	パッシング	54%	手を挙げる	10%	ヘッドライト	9%
時間差	日中	手を挙げる	33%	パッシング	24%	窓から手を出す・アイコン タクト	9%
	薄暮	パッシング	24%	手を挙げる	18%	左寄せ・アイコンタクト	12%
	夜間	パッシング	38%	ヘッドライト	21%	クラクション・ハザードラ ンプ	6%
	全日	パッシング	55%	手を挙げる・左寄せ	9%	ウィンカー	6%
地域差	北海道東北	パッシング	38%	手を挙げる	21%	自車を左寄せ	8%
	関東甲信越	パッシング	38%	手を挙げる	12%	ヘッドライト・笑顔の表情	8%
	関西	パッシング	25%	手を挙げる・ヘッドライト	13%	左寄せ・窓から手を出す・ アイコンタクト	8%
	九州	パッシング	46%	手を挙げる	10%	窓から手を出す	5%
年齢差	10 代	パッシング	100%				
	20 代	パッシング	67%	手を挙げる	9%	ヘッドライト	6%
	30 代	パッシング	57%	手を挙げる	13%	ヘッドライト	9%
	40 代	パッシング	43%	手を挙げる	20%	自車を左寄せ	7%
	50 代	パッシング	37%	ウィンカー・手を挙げる	22%	ヘッドライト	6%
	60 代以上	手を挙げる	36%	パッシング	27%	自車を左寄せ	14%

(4 位以下は低い値のため、省略)

(3) 「危険感・警告」の意の伝達

相手に対して「危ないなあ」と感じたときの相手への警告の合図では、1位は「クラクション」で43%、2位は「パッシング」で15%だったが、ドライバーの性別、合図を使用する時間帯、地域別、ドライバーの年代別にみた集計において次のような特徴が見られた。(表4)。

不快感を表すには、「クラクション」という、相手がこちらを見ていなくても伝わりやすく、また強い印象を与える合図が用いられるようである。

またこの質問項目は全12項目中、地域差が最も顕著に表われた。地域差では、2位に差が見られ、関東甲信越と九州では感情を表しやすい「怒りの表情」が共に16%、北海道東北では「パッシング」で16%となった。関西では「何もしない」が21%で2位となった。関西では感情を相手に顕著に表すのではないかと予想していたが結果は逆であった。

この項目では無回答も全体で11%と多く、特に北海道東北では16%と「パッシング」と同率2位であり、「危ないなあ」と危険を感じても、相手のドライバーに何も合図をしない場合も比較的多かった。

男女差では、2位に差が見られ、男性は「パッシング」で16%、女性は感情を表しやすい「怒りの表情」

が16%だった。女性は機器で操作し合図するより、早く感情が表に出る方法が良くとられているようである。

時間差では、「怒りの表情」は相手のドライバーによく見える日中に多く用いられ、日中では48%となった。ただ、日中以外では「ウィンカー」や「ハザードランプ」、「パッシング」と、ライトを用いた装置合図が多く用いられていた。特に薄暮では、「クラクション」ではなく、「ハザードランプ」、「ウィンカー」、「パッシング」がそれぞれ33%とライトで伝えていた。夜間では特に見えにくいため、「危ないなあ」と相手に確実に伝えられるように、「クラクション」(63%)が多く使われていた。

年齢差では20代から30代前半の若いドライバーが「怒りの表情」(20代：54%、30代前半：13%)を多く使っていたが、全体的に1位は「クラクション」であり、特に差は見られなかった。

若いドライバーや女性は、感情をすぐに表しやすい合図を多く使うといった傾向が見られた。また、「入れてくれてありがとう」、「お先にどうぞ」にも同様の傾向が見られるが、日中など相手のドライバーが視認できる場合は装置合図ではなく、ドライバー自身による身振り合図が好まれる傾向も見える。

表4 「危険感・警告」の意の伝達

		1 位		2 位		3 位	
全体		クラクション	43%	パッシング	15%	怒りの表情	13%
男女差	男性	クラクション	46%	パッシング	16%	怒りの表情	9%
	女性	クラクション	49%	怒りの表情	16%	何もしない	6%
時間差	日中	怒りの表情	48%	クラクション	21%	パッシング	14%
	薄暮	クラクション・ウィンカー・ハザード	33%				
	夜間	クラクション	63%	パッシング	25%		
	全日	クラクション	55%	パッシング	18%	怒りの表情	11%
地域差	北海道東北	クラクション	42%	パッシング	16%	怒りの表情	11%
	関東甲信越	クラクション	45%	怒りの表情	16%	パッシング・威嚇的な動き	10%
	関西	クラクション	43%	何もしない	21%	パッシング	14%
	九州	クラクション	41%	怒りの表情	16%	パッシング	14%
年齢差	10代	クラクション	67%	ヘッドライト	33%		
	20代	クラクション	54%	怒りの表情	14%	パッシング	6%
	30代	クラクション	43%	パッシング	15%	怒りの表情	11%
	40代	クラクション	47%	パッシング	21%	怒りの表情	11%
	50代	クラクション	40%	パッシング	17%		
	60代以上	クラクション	41%				

(4位以下および空欄は低い値のため、省略)

(4) 同じ合図が違う意味で使われる場合

まったく反対の意味を相手に伝えようとしているのに、同じ合図を使用してすることによって、事故につながる恐れがある場合が見られた。(表5)

「謙譲・親切」の意の「譲ります、お先にどうぞ」と「自己主張」の意の「こちらが先に行く」の意味が、同じ「手を挙げる」身振り合図で伝えられていた。これでは、相手が手を挙げた場合、自分に先を譲ってくれたのか、逆に相手が先に行きたいのか、明確に区別できない。「譲ります」の場合、全体の40%のドライバーが「パッシング」を用いているが、2位では「手を挙げる」が16%となっており、「こちらが先に行く」の「手を挙げる」も17%とほぼ同じぐらいであった。また、時間帯別では、日中は「手を挙げる」が1位（譲ります：33%、来るな：44%）、薄暮は「パッシング」が1位（譲ります：24%、来るな：38%）となり、同様に同じ合図を使用していた。併せて、時間帯別と地域差のクロス集計で見ると、日中では、4地域全てで1位は「手を挙げる」であった。薄暮でも、北海道・東北地方において「パッシング」が1位となった。しかし、夜間や全日においては地域で1位と2位の合図が違っており、地域差とともに、時間帯で合図を違って使用していることがわかった。「来るな、こちらが先に行く」では、「クラクション」が比較的多く使用されており、ドライバーの急ぎの心理や自己主張が反映されていると推測できる。

しかし、普段、自分が使用している合図と相手が出した合図の意味が違った場合、車を発進させてしまい、ぶつかりそうになる可能性がある。実際に、ヒヤリハット報告で、相手が譲ってくれたと思ったのに相手の車が発進してきて、ぶつかりそうになったというものが数多く報告された。「手を挙げる」という身振りには、手の掌背をどの方向に向けて相手に指し示すかによって意味合いが変わってくることが予想される。今回の調査では、手の掌側、背側の別等詳しいことまでは調査しなかった。ドライバー自身は手の掌背の変化で意味の差をつけているのと思われるが、相手には伝わりにくいということが推測される。

また他にも、お礼や感謝を伝える場合の、「入れてくれてありがとう」や「追い越させてくれてありがとう」も同じ合図を出す傾向があり、「ハザードランプ」や「手を挙げる」、「頭を下げる」といった身振り合図

が上位3位を占め、同じように使用されている。しかしこの場合、「ありがとう」というお礼・感謝の意味が相手に伝われば問題なく、何に対するお礼なのか状況でも判断できるので、事故にもつながらずに問題は起きないと考えられる。(表6)

しかし、「前方で取締りが行われています」や「ライトがつけばなしです」といった少し複雑な内容の事柄を相手に伝えたい場合のこの2例では、同じ「パッシング」が用いられていた（ライト：66%、取締り：68%）。地域差や時間帯別に見ても同様であった。(表7) この場合、合図されたドライバーが自分ではライトがついているかを自覚していなかったために、相手のドライバーが前方での取り締まりを伝えてくれたのだと勘違いして、結局ライトを点灯したまま走行してしまう可能性がある。こういったドライバーが状況で判断しにくい場合や、込み入った内容の伝達で同じ合図が用いられていると、正しい意味を理解するまでに時間が掛かったり、正確に伝わらなかったりするばかりか、注意力が散漫になり運転に影響を及ぼす可能性もあると思われる。

(5) ヒヤリハット経験について

自由回答の分析の結果、ドライバーの出した合図が相手に違った意味で伝わってしまい、危険を感じた経験が数多く報告されていた。その中で、目立った報告

表5 同じ合図では危険な場合

		譲ります、お先にどうぞ		来るなこちらが先に行く	
全体	1位	パッシング	40%	クラクション	21%
	2位	手を挙げる	16%	手を挙げる	17%
時間帯別	日中	手を挙げる	33%	手を挙げる	44%
	薄暮	パッシング	24%	パッシング	38%
	夜間	パッシング	38%	クラクション	30%
	全日	パッシング	55%	クラクション	39%

表6 同じ合図でも問題ない場合

		入れてくれてありがとう		追い越させてくれてありがとう	
全体	1位	ハザード	42%	ハザード	53%
	2位	手を挙げる	21%	手を挙げる	15%

表7 同じ合図では分かりにくい場合

		前方で取締りがある		ヘッドライトがついている	
全体	1位	パッシング	69%	パッシング	67%
	2位	何もしない	6%	ヘッドライト	7%

をいくつかあげる。

ライトを用いた合図の場合では、信号の無い交差点で双方が止まってしまう、相手に頭を下げられたので「お先にどうぞ」の意味と思ったら「お先に失礼します」だった、といった意味の取り違いのケース、対向車がパッシングしてきたので何かの合図だとは思いますが内容が分からずしばらく考えた、といった合図の意味を理解するまでに時間が掛かるケース、交差点で相手がパッシングしたため譲ってくれるかと思い直進したら相手も交差点に入ってきてヒヤリとしたというケースなどであった。ライトに関しては意志伝達用の専用ライトや電光掲示板があれば、便利で思い違いも少なくなるという意見が出た。

クラクションを用いた合図の場合では、狭い道路ですれ違いが困難な場所で、対向車がバックしようとしたので自車の位置の方が後退が容易と思い、「あなたはバックしなくても良い」の意味で後ろばかり振り向いている対向車の運転手にクラクションを鳴らしたが通じず、結局対向車が後退を続けてすれ違ったがすれ違いざまに怒鳴られたといったケースなど、クラクションという相手に対し強い印象を与える合図ならではの問題点が目立った。そこで、現在は無いがあったら便利だと思う合図の手段に、クラクションが「ありがとう」と「危険だ」などで使い分けられるよう2種類あればよい、といった意見もあった。

まとめ

アンケート調査を実施する前、地域によって合図に差が認められるのではないかと予想していたが、今回の調査からでは目立った差は見受けられず、カーコミュニケーションは、全国的にほぼ共通していることが分かった。これは全国レベルで展開する宅配便や長距離ドライバーなどプロドライバーにより用いられていた合図が普及し、同じような使われ方になったものと推測される。ドライバーの年齢差では、「お礼・謙譲」の意において40代以下と50代以上で合図に差が見られたものがあった。年齢が進むにつれ、合図を簡略化しようとする動きが見られた。合図を簡単に出すことを好むようになる50代以降から、運転の仕方に変化が見られているのではないかと推測した。男女差ではあまり差が見られなかった。

カーコミュニケーションの合図の中では、同じ合図

が違う意味で使われている場合が存在していた。事故につながる場合もあるが、ヒヤリハット経験でも多くの報告がなされ、混乱や危険を招く場合もある。たとえば、道路公団が高速道路上で渋滞最後尾の車はハザードをつけるよう呼びかけているように、法規で定められていなくとも、共通ルールが生まれると、スムーズに合図が使われるようになるのではないかと考えられる。

今はないが、将来あったらよいと思う合図方法は様々な交通状況を想定して多く挙げられた。例えば交通事故の多くは交差点での信号無視や、信号の無い交差点での一時不停止、徐行違反での結果が多く、マナー違反も多い。個人の自覚に任せるだけでなく、自動車や道路上の電光掲示板などハード面でもカーコミュニケーションに役立つ合図を分かりやすく提示できるような環境の整備が望まれる。

謝 辞

データ収集にあたり、シグナル社社長月居吉彦氏、盛岡中央自動車学校社長石川淳也氏、高崎経済大学教授岸田孝弥氏、中京女子短期大学教授岩館憲幸氏、比治山大学助教授大谷哲朗氏、南福岡自動車学校社長江上嘉実氏、鹿児島県立短期大学助教授岡村俊彦氏にお世話になりました。心から御礼申し上げます。

なお、本研究は第70回日本交通心理学会（2005年5月）において発表した。

引用文献

- 1) 蓮花一己編 (2000): 交通行動の社会心理学 ―運転する人間のこころと行動― 93-99 北大路書房
- 2) 蓮花一己 (1986): クラクションによる対人コミュニケーションの実験的研究 交通科学 vol.15 (2) 27-33
- 3) 蓮花一己 (1994): 対人交通コミュニケーション 記号と情報の行動科学 149-166 福村出版

運転中の他者への合図・他者の確認に関するアンケート

お 願 い

交通状況でドライバーや歩行者が行う合図には様々なものがあり、その多くが自然自発的に成立してきました。しかし、交通コミュニケーションは、装置を伝達手段として用いる場合、光や音の ON-OFF を利用しており、単純な刺激構造となっています。そのため、状況の理解が不足していたり、判断を誤ったりすることで、同一の合図が別の意味となって伝達されやすいことが問題点として指摘できます。

そこで、交通コミュニケーションが交通参加者にどのくらい普及しているのか、また、地域や人によって相違があるのかを明らかにするため、アンケート調査を実施することにしました。

調査の結果により、交通参加者への交通コミュニケーションが、車社会に生きる人間に基本的な技術分野として定着し、事故防止の発展を遂げるお役に立てたらと思っています。ご協力をお願いします。

実践女子大学 人間工学研究室

問 1. あなたの住んでいる地域は、

- (例) 都道府県、及び市・郡、町村名まで
- ・東京都日野市大坂上
 - ・山梨県西八代郡市川大門町

問 2. あなたの性別は、

1. 男 2. 女

問 3. あなたの年齢は、 満 歳

問 4. 自動車免許取得後 年

問 5. 運転頻度は、

1. ほとんど毎日 2. 週 3、4 回 3. 週 1、2 回
4. 月に 1、2 回程度 5. たまに乗る

ここからの質問に関して

あなたが車に乗っていて、合図のために用いる手段は、次のようなことが知られています。

- | | |
|------------|-----------|
| ① ウインカー | ⑩ 手を上げる |
| ② ブレーキランプ | ⑪ 頭を下げる |
| ③ クラクション | ⑫ こぶしを上げる |
| ④ ヘッドライト | ⑬ 窓から手を出す |
| ⑤ パッシングライト | ⑭ アイコンタクト |
| ⑥ ハザードランプ | ⑮ 笑顔の表情 |
| ⑦ 自車を左に寄せる | ⑯ 怒る表情 |
| ⑧ 他車が接近する | ⑰ 言葉 |
| ⑨ 威嚇的な車の動き | |

以下の質問は、あなたが運転していて、相手の運転手に「.....」と伝えたい状況に出会った場合、上記にあげた①～⑯のどの合図を主に使うか、複数で選んでください。⑯については具体的に言葉をお書きください。また、その他のコミュニケーションがある場合や、質問に関する体験があったらお聞かせください。

さらに、運転する時間帯によっても合図の手段は異なると思うので、時間帯としては、

ア. 日中

イ. 薄暮

ウ. 夜間

エ. いつでも

を答えてください。

また、季節による特徴がありましたら、その他の欄にお書きください。

回答欄

合図

時間帯

問6. 「譲ります、お先にどうぞ。」

例えば、信号のない交差点などで。

その他 (

)

問7. 「来るな、こちらが先に行く。」

例えば、信号のない交差点などで。

その他 (

)

問8. 「ヘッドライトがついていますよ。」

その他 (

)

問9. 「前方で取り締まりが行われていますよ。」

その他 (

)

合図

時間帯

問10. 「あなたを追い越したい。」

その他 (

)

問11. 高速道路を走行中「前方が渋滞しています。」

その他 (

)

問12. 合流する時など「入れてくれてありがとう。」

その他 (

)

問13. 広い道などで前の車が追い越させてくれた。「ありがとう。」

その他 (

)

問14. 山道などで、ゆっくり走りたい。「追い抜いてください。」

_____	_____
_____	_____

その他 (

)

問15. 仲間や知り合いとの挨拶や合図「やあ、こんにちは。」

_____	_____
_____	_____

その他 (

)

問16. 「危ないなあ。」 例えば、二車線以上の道路で車間距離が
短いのに入ってきたときなど

_____	_____
_____	_____

その他 (

)

問17. 自分の存在を相手に知らせる。

_____	_____
_____	_____

その他 (

)

このような形式は以上です。

ここからの質問は、あなた自身のお考えやご意見をご回答ください。

問18. お互いに合図が別の意味となって伝達されてしまい、ヒヤッとしたりハッとした経験（ヒヤリハット）、また実際に起こってしまった事故などがありましたらお書きください。

問19. 現在はないが、あったほうがいいな、便利だなと思う合図や伝達手段、また実際の経験があったらお書きください。

例えば、高速道路では、前方に渋滞を見つけた時、後続車にハザードランプで知らせるが、後続車が気づいてくれたかどうか一瞬不安になります。こんな時、相手が確実にブレーキを踏んでいることが確認できれば安心です。そこで、車の前面にもブレーキランプを付けたら便利ではないだろうか、などの意見です。この提案に関しても意見をお聞かせください。

アンケートにご協力いただきありがとうございました。