

33)

著者：高橋光一，小森弘詞，松永勝也

論文題目：初心運転者の一般道における自動車運転中の咄嗟の場合の運転行動

論文集名：日本交通心理士会第9回中国・四国・九州地区研究発表会発表論文集

発表年月：2016（平成28）年7月

頁：

初心運転者の一般道における自動車運転中の咄嗟の場合の運転行動

高橋光一¹⁾・小森弘詞²⁾・松永勝也³⁾

(¹⁾ アイルモータースクール下関・²⁾アイルモータースクール・³⁾九州大学 (名誉教授))

はじめに

2015年4月11日(土)午後5時頃、山口県下関市吉見本町の国道191号線において、初心運転者が運転する軽四乗用車が、高齢運転者が運転する第一種原付と正面衝突し、高齢運転者が亡くなる交通死亡事故が発生した(図1)。初心運転者は、豊北町方面から安岡方面に向けて進行中に、左から小動物が急に飛び出してきたため、ハンドルを右に切った結果、反対車線にはみ出し、対向を直進中の第一種原付と正面衝突したものであった。

この事故事例に見られるように、対向はみ出しは、重大事故に直結する恐れのある運転行為である。急な飛出しのような咄嗟の事態に対して、ドライバーはどのような回避行動を取ろうと考え、実際に取るのかを知ることは、上記のような事故の防止を考える上で重要な事項であるが、そのような研究は見るできない。



図1 事故現場

目的

急な飛出しのような事態において、ドライバーがどのような回避行動を取ろうと考えるのか、また、どのような行動を取るのかについて調べることがを目的とする。本研究では、そのパイロットスタディとして、教習生を対象にアンケート調査とシミュレータを使つての実験を実施した。

方法

1 回答者

回答者としては普通一種免許取得を希望する入校生からランダムに50名を抽出した。回答者は男性32名、女性18名であった。教習段階は良好であった。

2 実施期間

2015年5月から11月までの半年間であった。

3 装置

アイルモータースクール下関所有の三菱プレジジョン製の自動車運転シミュレータ DS-7000(図2)を使用した。



図2 運転シミュレータ

4 手続き

実験の概略を説明した後、図3の質問紙の上側ならびに左側の設問に回答してもらった。設問は、「左からの急な飛び出しにどんな対応をしますか? 該当する番号を○で囲んでください。(複数回答可)」、選択肢は表1に示したものであった。

次に、自動車運転シミュレータの「一種・危険予測教習編」を体験走行してもらった。内容は「場面6・レベル2、住宅街での子供の飛び出し」というものであった。時間は5分程度であった。

最後に、図3の質問紙の右側の設問に回答してもらった。設問は、「左からの急な飛び出しにどん

な対応をしましたか？該当する番号を○で囲んでください。」、選択肢はシミュレータ体験前と同じものであった。

選択肢に、フットブレーキとあるが、これは多少ゆっくりとブレーキを踏むこと、急ブレーキとは一気にブレーキを踏みこむことを意味している。フットブレーキは急ブレーキではない停止ということであり、回答者の混乱を避けるために区別している。

回答者は50名であるが、体験前は複数回答があり体験後は回答が1つであった。よって、体験前と体験後では合計の回答数が異なっている。表1の結果は、回答者数を人数と百分率(%)で表す。

図3 質問紙

結果

結果を表1に示す。体験前には、ハンドルで回避すると回答した者が多かったが(60.9%)、シミュレータ体験時には急ブレーキで回避(74.0%)したと回答した者が多くみられた。

シミュレータ体験後には、右に回避した者(フットブレーキ、急ブレーキ関係なく)は7名(14.0%)であった。この7名は、シミュレータ体験前には3名がハンドルとフットブレーキで回

避、4名が

表1 回答結果

番号	選択肢内容	体験前 回答者数 (複数可)	体験後 回答者数
1	ハンドルで右に回避する	12 (13.0%)	1 (2.0%)
2	ハンドルで左に回避する	0 (0.0%)	0 (0.0%)
3	ハンドルとフットブレーキで右に回避する	15 (16.3%)	1 (2.0%)
4	ハンドルとフットブレーキで左に回避する	2 (2.2%)	0 (0.0%)
5	ハンドルで右に回避したが衝突する	0 (0.0%)	2 (4.0%)
6	ハンドルで左に回避したが衝突する	0 (0.0%)	0 (0.0%)
7	ハンドルとフットブレーキで右に回避したが衝突する	2 (2.2%)	2 (4.0%)
8	ハンドルとフットブレーキで左に回避したが衝突する	0 (0.0%)	0 (0.0%)
9	ハンドルと急ブレーキで右に回避する	21 (22.8%)	1 (2.0%)
10	ハンドルと急ブレーキで左に回避する	4 (4.4%)	0 (0.0%)
11	急ブレーキで停止して回避する	35 (38.0%)	7 (14.0%)
12	急ブレーキで停止して衝突する	1 (1.1%)	30 (60.0%)
13	何も対応せず衝突する	0 (0.0%)	6 (12.0%)
14	その他	0 (0.0%)	0 (0.0%)

ハンドルと急ブレーキで回避すると回答している。

シミュレータ体験前には、ハンドルで左に回避すると回答した者が4名(8.0%)いたが、4名ともシミュレータ体験時には急ブレーキで回避し

たと回答している。シミュレータ体験時には急ブレーキで回避した者が最も多く 37 名 (74.0%) いたが、そのうち 30 名 (60.0%) は衝突した。

考 察

運転シミュレータにおいて、咄嗟の急な飛出しでは、ハンドルで回避するより急ブレーキで回避するケースが多いことが判明した。一般道路においては、ハンドルで右や左に回避する場合、左では建物・歩行者・自転車・原付等が有る。右では建物・対向自動車・対向二輪車・対向自転車・対向歩行者等が有り、反対車線にはみ出しての正面衝突事故は第一当事者・第二当事者ともに交通死亡事故に繋がりやすくなる。

先急ぎ運転[1]では、車間距離が短くなりがちであり、そのために左右に視線を向ける余裕が少なくなる。常に、停止距離よりも長い車間距離 (4 秒以上の車間時間がめやす) を保持し、とっさの時にも急ハンドルで避けることなく停止できる状態で走行する習慣の形成が最善の策であると考え

文 献

[1]松永勝也編著：自動車運転事故防止のための人間科学 第2版.ナカニシヤ出版,2005

謝 辞

本論文の作成に当たり、九州大学の志堂寺和則教授に指導いただきました。記して感謝いたします。