

6) 固定効果モデルの推計

- ・前段の目的変数と説明変数の関係分析により、1人あたりGDPとの関係は見られなかったため、それ以外の変数の組み合わせにてモデルを推計した（各モデルの推計結果は次頁参照）。モデル推計の際は以下の条件に当てはまるものを採用することとした。

(モデルの選定条件)

- ①より多くの事故要因（説明変数）で説明できるもの
- ②説明変数毎の理論的に想定される符号条件があっていること
- ③モデルの精度（決定係数 R^2 ）が高いこと

- ・その結果、各モデルで以下の有意なモデルが推計された。モデルの推計結果は以下の通り。

負傷者数推計モデル

- ・都道府県別の固定効果に加え、高齢者人口、若手ドライバー割合、シートベルト着用率の説明変数の組み合わせで有意なモデルとして推計された。
- ・自動車台数あたり高齢者人口が増えると負傷者数が減少（近年の高齢者は事故のリスクを認知しており事故を回避する傾向を表現）、若手ドライバーの割合が増加すると負傷者数が増加（若手ドライバーの方が事故を起こしやすい傾向を表現）、舗装延長が増えると負傷者数が減少（安全に走行できるため事故が減少することを表現）する傾向を示している。

	符号	1-2		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	－	-11.0308	-0.2823	-3.456
②若手ドライバーの割合(H20-24)	＋	0.4147	0.1265	4.376
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	－	-538.5220	-0.9191	-2.602
都道府県ダミー(H15-24)	±	2.981~14.673	0.166~0.815	-
R²値		0.988		

※都道府県ダミーの偏回帰係数は、都道府県毎に推計された値の最大値と最小値を表示

※偏回帰係数：説明変数が単位量変化したときの、目的変数の変化量を表す。

但し、説明変数の計測単位が変わると偏回帰係数の大きさも変化するため、この係数の大きさを持って、目的変数に対する影響の大きさを説明変数間で比較することはできない。

※標準偏回帰係数：目的変数と説明変数のそれぞれが、平均値=0、分散=1に標準化（正規化）されているとしたときの偏回帰係数。

ある説明変数が1標準偏差変動したときに、標準化された目的変数が何単位変動するかを示すものであり、説明変数の測定単位に関わらず、目的変数に対する影響の大きさを、説明変数間で比較する指標となる。

なお、標準偏回帰係数は、±1の区間に入る場合が多いとされている（理論上は±∞の区間で値をとり得る）。

致死率推計モデル

- ・都道府県別の固定効果に加え、高齢者人口、シートベルト着用率を用いたモデルが有意なモデルとして推計された。
- ・自動車台数あたり高齢者人口が増えると致死率は増加（高齢者は相対的に事故にあったときに亡くなる確率が高いことを表現）、シートベルト着用率が増加すると致死率が減少（シートベルトの着用により死亡事故を防げることを表現）、酒酔い運転罰金額が増加すると致死率が増加（罰金額が増加すると飲酒による死亡事故が減ることを表現）する傾向となっている。

	符号	3-8		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0075	0.1481	1.968
④シートベルト着用率(H15-24)	—	-0.0085	-0.0958	-2.747
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	—	-8.0E-06	-0.0629	-2.210
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.008	-0.249~0.391	-
R²値		0.880		

7) 今後の課題

- ・今回、交通事故による死者及び死者数が共に減少傾向にあるトレンド下での事故要因の分析を実施した。10年程度とデータ期間が短いことから、都道府県別のデータを活用して固定効果モデルを構築することで分析を実施した。
- ・「人口あたり負傷者数」と「自動車台数あたり高齢者人口」の関係など、都道府県毎にベースは異なるがトレンドは同じ傾向を示している説明変数について、固定効果モデルを用いることで都道府県固有の要因（ベース）を除いて傾向を表現することができた。
- ・しかしながら、事故要因を3つの変数のみで説明する形となり、全ての事故要因を説明できているとは言い難く、説明変数の選定は今後の課題である。
- ・本来的には多くの説明要因で事故要因の検討を行なうことが望ましいが、現状では都道府県別に集計されている利用可能なデータが限られており、データ整備や、情報公開等の課題を解決しデータ蓄積を図っていくことが必要と考えられる。
- ・より精度の高いモデルが構築できた場合には、将来の事故抑制に係る政策実施によりどの程度事故が減少するのか等の分析も可能であるため、政策を踏まえた事故の予測等を行っていくことも考えられる。
- ・一方で、上述の3つの変数では説明できない都道府県固有の要因が及ぼす影響を考慮するため、都道府県ダミーを導入することで定量化を図った。その結果、各都道府県ダミーの値は、比較的広い範囲の中で値が分布していること、標準偏回帰係数に着目した際に、3つの説明変数と比較して、都道府県毎の推計結果に対して一定の影響を及ぼしていることが確認された。
- ・このことは、今回候補に挙げなかった説明変数（交通安全に直接関係しない変数含む）の影響が第一に考えられ、その検討が必要であるが、その他として運転慣習や道路環境など一定地域における固有の要因が、都道府県別の交通事故死者数等に一定の影響を及ぼしていることも考えられることから、今後、データ整備が進み、モデル精度の向上

が図られることで、客観的データに基づく見地から、交通安全計画上、特に着目すべき地域についての知見を得ることも可能になると考えられる。

■参考：モデル推計結果

○負傷者推計モデル

負傷者数推計モデル(H20-H24)

	符号	1-1			1-2			1-3		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-12.0942	-0.3095	-3.635	-11.0308	-0.2823	-3.456	-11.4077	-0.2919	-3.523
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	0.4362	0.1331	4.515	0.4147	0.1265	4.376	0.5454	0.1664	6.685
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-602.6754	-1.0286	-2.808	-538.5220	-0.9191	-2.602	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	3.7307	0.0208	1.123	-	-	-	-	-	-
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	3.163~15.357	0.176~0.853	-	2.981~14.673	0.166~0.815	-	0.579~11.252	0.032~0.625	-
R²値		0.988			0.988			0.988		

	符号	1-4			1-5			1-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-19.8565	-0.5081	-7.660	-	-	-	-6.0723	-0.1554	-1.956
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	-	-	-	0.6216	0.1896	8.224	-0.5933	-0.1810	-2.904
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-1,018.7104	-1.7387	-5.540	-570.9860	-0.9745	-2.683	-562.9653	-0.9608	-2.924
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-0.0748	-0.1774	-5.468
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※1}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	2.742~20.505	0.152~1.139	-	0.279~14.537	0.016~0.807	-	-1.744~12.648	-0.097~0.702	-
R²値		0.987			0.987			0.990		

	符号	1-7			1-8 ^{※2}			1-9 ^{※3}		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-7.3164	-0.1872	-2.404	-12.1668	-0.3113	-3.810	-11.2586	-0.2881	-3.430
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	-0.2393	-0.0730	-1.615	0.4382	0.1337	4.651	0.4065	0.1240	4.124
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-705.8028	-1.2046	-3.623	-564.1422	-0.9628	-2.753	-526.4832	-0.8986	-2.494
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-	-	-	0.2216	0.0238	2.313	-0.0296	-0.0029	-0.312
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※1}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-2.5617	-0.1152	-5.491	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.413~14.643	-0.023~0.813	-	3.274~15.067	0.182~0.837	-	3.02~14.571	0.168~0.809	-
R²値		0.990			0.989			0.988		

※1: ⑦酒酔い運転罰金額は、平成19年以降変化しておらず、分散が小さいためモデルより除外している

※2: モデル[1-8]のシートベルト装着率は、95%以上を1、95%未満を0として推計

※3: モデル[1-9]のシートベルト装着率は、後部座席の同乗者で推計

○致死率推計モデル

致死率推計モデル(H20-H24)

	符号	2-1			2-2			2-3		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0059	0.1164	0.469	0.0050	0.1002	0.401	0.0049	0.0965	0.463
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	5.4E-05	0.0128	0.149	-2.6E-04	-0.0617	-0.798	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	1.5616	2.0669	1.937	-	-	-	1.5078	1.9956	2.097
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0095	-0.0410	-0.760	-0.0030	-0.0132	-0.251	-0.0099	-0.0426	-0.807
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※4}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.021~0.002	-0.907~0.094	-	-0.005~0.009	-0.198~0.389	-	-0.02~0.002	-0.861~0.096	-
R²値		0.901			0.899			0.901		

	符号	2-4			2-5			2-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-	0.0109	0.2167	1.070
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	-3.7E-05	-0.0088	-0.122	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	1.5488	2.0499	1.926	1.5990	2.1164	2.318	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0078	-0.0338	-0.654	-0.0072	-0.0311	-0.669	5.2E-04	0.0022	0.046
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※4}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.02~0.004	-0.873~0.167	-	-0.021~0.004	-0.912~0.177	-	-0.006~0.009	-0.24~0.383	-
R²値		0.901			0.901			0.898		

※4: ⑦酒酔い運転罰金額は、平成19年以降変化しておらず、分散が小さいためモデルより除外している

致死率推計モデル(H15-H24)

	符号	3-3			3-5			3-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0047	0.0939	1.291	-	-	-	0.0049	0.0969	1.347
②若手ドライバーの割合(H20-24) ^{※5}	±	-	-	-	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	0.0071	0.0113	0.310	0.0111	0.0177	0.489	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0119	-0.1346	-4.450	-0.0093	-0.1049	-5.346	-0.0120	-0.1361	-4.558
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.009	-0.221~0.408	-	-0.004~0.009	-0.166~0.429	-	-0.005~0.009	-0.224~0.413	-
R²値		0.878			0.878			0.878		

	符号	3-7			3-8		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0071	0.1402	1.672	0.0075	0.1481	1.968
②若手ドライバーの割合(H20-24) ^{※5}	±	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0101	-0.1141	-3.081	-0.0085	-0.0958	-2.747
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-1.0E-05	-0.0369	-1.006	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-8.0E-06	-0.0629	-2.210
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.009	-0.246~0.396	-	-0.005~0.008	-0.249~0.391	-
R²値		0.879			0.880		

	符号	3-9 ^{※6}			3-10 ^{※7}		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0041	0.0811	1.143	0.0026	0.0518	0.731
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-2.3E-04	-0.0362	-1.233	3.4E-05	0.0028	0.127
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-1.1E-05	-0.0862	-3.044	-1.3E-05	-0.1047	-4.105
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.004~0.009	-0.207~0.4	-	-0.004~0.009	-0.188~0.406	-
R²値		0.878			0.877		

※5: ②若手ドライバーの割合は、平成19年以前のデータがないためモデルより除外している

※6: モデル[3-9]のシートベルト装着率は、95%以上を1、95%未満を0として推計

※7: モデル[3-10]のシートベルト装着率は、後部座席の同乗者で推計

第3節 長期予測の結果

1. トレンドによる分析のまとめ

トレンド分析モデルでは、死者数（事故件数）を正規化するための将来自動車走行キロの設定方法により、将来予測値に幅が生じる。

予測結果では、2020年における道路交通事故死者数は約2,900人～3,100人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約58～61万人と推計された。

2. 年齢階層別人口の大きさに着目した分析のまとめ

年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルは、説明変数に用いる年齢区分の設定により、将来推計値が異なる。

予測結果では、2020年における道路交通事故死者数は約2,500～3,000人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約51～67万人と推計された。

3. 世代ごとの事故率に着目した分析のまとめ

世代ごとの事故率に着目した分析モデルでは、死者数・死傷者数を状態別に区分せず一括で予測するか、状態別に予測し、積み上げで予測するかにより、将来予測値が異なる。

状態別に区分せず一括で予測した場合、2020年における道路交通事故死者数は約3,400人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約60万人と推計された。

状態別に予測し、積み上げで予測した場合、2020年における道路交通事故死者数は約3,600人と推計された。なお、状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死者数は約1,020人、歩行中の死者数は約1,540人と推計された。また、道路交通事故死傷者数をみると、2020年では約61万人と推計された。なお、状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死傷者数は約42万人、歩行中の死傷者数は約5.4万人と推計された。

4. 道路交通事故の構造要因に着目した分析（固定効果モデル）のまとめ

道路交通事故の構造要因に着目した分析（固定効果モデル）では、負傷者数推計モデルと致死率推計モデルを構築した。

「負傷者数推計モデル」からは、自動車台数あたりの高齢者人口が増えると負傷者数が減少（近年の高齢者は事故のリスクを認知しており事故を回避する傾向を表現）、若手ドライバーの割合が増加すると負傷者数が増加（若手ドライバーの方が事故を起こしやすい傾向を表現）、舗装延長が増えると負傷者数が減少（安全に走行できるため事故が減少することを表現）する傾向が示された。

「致死率推計モデル」からは、自動車台数あたりの高齢者人口が増えると致死率は増加（高齢者は相対的に事故にあったときに亡くなる確率が高いことを表現）、シートベルト着用率が增加すると致死率が減少（シートベルトの着用により死亡事故を防げることを表現）、酒酔い運転罰金額が増加すると致死率が増加（罰金額が増加すると飲酒による死亡事故が減ることを表現）する傾向が示された。

5. 道路交通事故の予測の精度向上に向けて

今回の調査研究においては、新たな予測手法として、2つの手法について検討を行った。

今後の交通安全対策上で重視されるターゲットとなるセグメント別（年齢階層別や状態別）に予測する手法については、今回の予測結果と実績値との乖離状況を、今後定期的に検証することで、予測手法の改善につなげることが求められる。

また、道路交通事故の構造要因に着目した分析モデルにおいて、今回は、交通事故による死者及び死者数が共に減少傾向にあるトレンド下での事故要因の分析を実施した。10年程度とデータ期間が短いことから、都道府県別のデータを活用して固定効果モデルを構築することで分析を実施した。「人口あたり負傷者数」と「自動車台数あたり高齢者人口」の関係など、都道府県毎にベースは異なるがトレンドは同じ傾向を示している説明変数について、固定効果モデルを用いることで都道府県固有の要因（ベース）を除いて傾向を表現することができた。しかしながら、事故要因を3つの変数のみで説明する形となっており、全ての事故要因を説明できているとは言い難く、説明変数の選定は今後の課題である。本来的には多くの説明要因で事故要因の検討を行なうことが望ましいが、現状では都道府県別に集計されている利用可能なデータが限られており、データ整備や、情報公開等の課題を解決しデータ蓄積を図っていくことが必要と考えられる。より精度の高いモデルが構築できた場合には、将来の事故抑制に係る政策実施によりどの程度事故が減少するのか等の分析も可能であるため、政策を踏まえた事故の予測等を行っていくことも考えられる。

図表 3-7 5 長期予測による将来交通事故死者数、死傷者数の推計結果

○死者数

予測手法	実績値					推計値				
	2013(H25)年					2013(H25)年	2018(H30)年	2020(H32)年	2025(H37)年	
タイムトレンドによる分析	走行キロ(タイムトレンドによる推計)					4,184	3,211	2,892	2,230	
	走行キロ(国交省推計値:基本ケース)					4,377	3,382	3,050	2,360	
年齢階級別人口の大きさに 着目した分析	年齢区分1					4,332	3,025	2,538	1,640	
	年齢区分2					4,230	3,313	2,959	2,170	
	年齢区分3					4,087	2,942	2,669	2,090	
世代毎の 事故率に着目する方法	状態別に区分しないケース					-	3,668	3,399	2,726	
	状態別に区分して積上げたケース					-	3,797	3,606	3,127	

単位:人/年

○死傷者数

予測手法	実績値					推計値				
	2013(H25)年					2013(H25)年	2018(H30)年	2020(H32)年	2025(H37)年	
タイムトレンドによる分析	走行キロ(タイムトレンドによる推計)					783,522	630,583	578,817	468,054	
	走行キロ(国交省推計値:基本ケース)					819,507	664,078	610,543	495,316	
年齢階級別人口の大きさに 着目した分析	年齢区分1					788,975	591,575	512,349	341,630	
	年齢区分2					788,658	640,080	568,677	396,110	
	年齢区分3					774,907	622,874	563,619	415,421	
世代毎の 事故率に着目する方法	状態別に区分しないケース					-	645,613	598,565	480,945	
	状態別に区分して積上げたケース					-	650,673	606,362	495,585	

単位:人/年

第4章 まとめ

今回の調査研究では、まずこれまでの交通安全基本計画の概要や推移をはじめ、道路交通事故の現状、諸外国の交通安全基本計画や各国の目標、他政策分野における中期的な総合計画の推移等の整理を行い、基礎資料とした。また、これに加えて、本調査で実施した国民の交通安全に関する意識調査を目的としたアンケート調査結果や自治体・関係団体への「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関するアンケート結果、長期予測結果、及び第9次交通安全基本計画の評価を踏まえ、今後の道路交通安全対策における施策の方向性や、第10次計画の構成（理念・目標・戦略の在り方等）の検討を行った。

今後の施策の方向性としては、第9次計画期間中には、第9次計画及び過去の累次計画に基づき展開されてきた交通安全関連施策により、交通事故による死者数はピーク時の4分の1まで削減することができたこと、また、第8次計画期間中に引き続き「死者数」「死傷者数」ともに低減していることから、基本的には今後も第9次計画に基づく施策を踏まえつつ、継続的に施策を展開していくことが考えられる。

施策を展開する上で今後重視すべき分野について、第9次計画の評価では、分野別の評価からは「高齢者」「自転車」「生活道路」分野への対策の強化が必要であること、さらに長期的な推移や今後の傾向を踏まえ、死者数減少のためには特に高齢者や歩行者事故への対策が重要であることが示唆されている。また、第10次計画の構成等の検討においては、今後の交通安全対策において重視すべきキーワードとして、第9次計画の3つの視点に加えて、飲酒運転などの重大事故防止、安心の確保、市街地の安全確保、通学路の安全確保などの項目が挙げられた。

一方で、死者数の減少幅は縮小しており、第9次計画の目標達成は厳しい状況にあることや、本調査で実施した長期予測による平成30年の死者数推計値が、手法によって数値に開きはあるが、2,900～3,800人であることから、基本理念に掲げている「道路交通事故のない社会」の実現や、政府目標である「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とする」ことは、容易に達成できる目標ではないと考えられる。

したがって、第10次計画では、これまでに十分な成果を上げてきた分野の対策はできる限り継続的に実施し、政府目標の達成に向けて重点的に取り組むべき分野については、対策を一層強化していく必要があると考えられる。

參考資料

参考資料目次

1. 交通安全意識等に関するアンケート票.....	155
(1) 一般アンケート.....	155
(2) 子供アンケート.....	168
2. 交通安全意識等に関するアンケート調査結果.....	171
(1) 一般アンケート.....	171
(2) 子供アンケート.....	203

1. 交通安全意識等に関するアンケート票

(1) 一般アンケート

回答者属性に関する質問

問1 あなたの性別をお答えください。

- 1 男性 2 女性

問2 あなたの年齢は満でいくつですか。枠内に数字を記入してください。

満 歳

問3 あなたがお住まいの都道府県を選択してください。

(都道府県のプルダウン)

問4 あなたが、お住まいの市区町村の規模を選択してください。

- 1 大都市（東京都区部と政令指定都市）
- 2 中都市（人口10万人以上の市）
- 3 小都市（人口10万人未満の市）
- 4 町村

問5 あなたのご家族には、次のような年代の方はおられますか。それぞれの年代について、「いる」または「いない」を選択してください。

	いる	いない
高齢者（75歳以上）の方		
高齢者（65～74歳）の方		
6歳～15歳の方		
0歳～5歳の方（胎児を含みません）		

自動車の運転に関する質問

問6 あなたはがをお持ちの運転免許を、すべて選択してください。

- 1 自動車に係る免許（大型免許、中型免許、普通免許等）
- 2 二輪車に係る免許（大型二輪免許、普通二輪免許）
- 3 原付免許
- 4 持っていない

問6-2 免許をお持ちの場合、あなたが初めて免許を取得してから現在までの年月を数字で記入してください。

※複数の免許をお持ちの方は、最初にとった免許の保有年数をお答えください

※1年未満の方は、年に「0（ゼロ）」を入力してください

※月を回答される場合はプルダウンでお選びください。

免許保有年 年 (プルダウン) か月

問7 高齢になった免許保有者が、運転免許証を自主的に返納する制度があります。あなたご自身の免許の返納については、どのようにお考えでしょうか。以下から1つ選択してください。

- 1 すでに返納した（返納した時の年齢： 歳）
- 2 いずれ返納する予定がある（返納を予定している年齢： 歳）
- 3 いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない
- 4 返納するつもりはない（理由： ）
- 5 わからない・免許を持ったことがない

問8 あなたご自身が運転する各々の乗り物に関して、運転の頻度を1つ選択して下さい。

	ほぼ 毎日	週 3～4日	週 1～2日	月 1～2日	ほとんど 運転しない	全く 運転しない
自動車						
二輪車 (バイク・原付)						
自転車						
その他 (シニアカー等)						

交通事故の経験に関する質問

問9 道路上にいる時間は、その他の時間（自宅や職場にいる時間や電車に乗っている時間等）と比較して事故に遭遇する危険がととも高いと言われています。あなたは一日のうち、平均すると、どのくらいの時間を道路の上で過ごしていますか。徒歩、自転車や自動車等で、それぞれ道路上にいる時間をお答えください。

徒 歩	約	□	時間	□	分
自転車	約	□	時間	□	分
自動車等	約	□	時間	□	分

問10 あなたご自身とあなたのご家族の加害者・被害者としての「物損事故」「人身事故」の経験の有無を教えてください。該当するものをすべてお答えください。

○加害者となった（自損・単独を含む）

	物損事故	人身事故	該当なし
自身			
自動車			
二輪車（バイク・原付）			
自転車			
その他（ □ ）			
家族			
自動車			
二輪車（バイク・原付）			
自転車			
その他（ □ ）			

○被害者となった

	物損事故	人身事故	該当なし
自身			
自動車			
二輪車（バイク・原付）			
自転車			
歩行中			
その他（ □ ）			
家族			
自動車			
二輪車（バイク・原付）			
自転車			
歩行中			
その他（ □ ）			

交通事故に対する意識に関する質問

問 11 毎日、全国でどれくらいの方が交通事故で亡くなっていると思いますか。正しい統計値を解答していただく必要はありません。資料などを閲覧することなく、現在のあなたの印象で下記から 1 つを選択してください。

- | | |
|-----------|-------------|
| 1 1～4 人 | 6 30～49 人 |
| 2 5～9 人 | 7 50～99 人 |
| 3 10～14 人 | 8 100～199 人 |
| 4 15～19 人 | 9 200～399 人 |
| 5 20～29 人 | 10 400 人以上 |

問 12 交通事故で亡くなっている方のうち、高齢者（65 歳以上）はどの程度の割合だと思いますか。下記から 1 つを選択してください。

- 1 0～19 %
- 2 20～39 %
- 3 40～59 %
- 4 60～79 %
- 5 80 %以上

問 13 交通事故の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか。あなたの考えや印象が一番近い情勢を 1 つ選択してください。

- 1 好ましい方向に向かっている
- 2 悪化する方向に向かっている
- 3 どちらともいえない
- 4 わからない

問 14 下記のそれぞれの項目について、どのような方向に向かっていると思いますか。あなたの印象が一番近いものを、各項目で 1 つずつ選択してください。

項目	最近増えた	変わらない	最近減った
交通事故の発生			
悪質・危険・迷惑な交通事故			
自分に身近な所での交通事故			
交通事故による死者・重傷者			

問 15 あなたは、日本の道路交通安全事情を世界の中で比較した場合、たとえば人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、少ない方だと思いますか、多い方だと思いますか。下記より 1 つを選択してください。

- 1 日本は少ない方である
- 2 およそ中間で多い方でも少ない方でもない
- 3 日本は多い方である
- 4 わからない

問 16 あなたのまわり一人一人を見たときに、交通事故を起こす（加害者となる）危険性が高いのは、下記のどの年齢層の人であると考えていますか。危険性が1番高い年齢層と、2番目に高い年齢層を、それぞれ1つずつお選びください。

年齢層	1 番	2 番
0～15歳		
16～24歳		
25～39歳		
40～64歳		
65～74歳		
75歳以上		

問 17 あなたのまわり一人一人を見たときに、交通事故に遭（あ）う（被害者となる）危険性が高いのは、下記のどの年齢層の人であると考えていますか。危険性が1番高い年齢層と、2番目に高い年齢層を、それぞれ1つずつお選びください。

年齢層	1 番	2 番
0～15歳		
16～24歳		
25～39歳		
40～64歳		
65～74歳		
75歳以上		

問 18 日本の平成 25 年中の交通事故死者数は 4,373 人（事故後 24 時間以内。1 日あたり 12.0 人）でした。平成 25 年中の交通事故死者数（4,373 人）の印象について、下記から 1 つ選んでください。

※先ほど問 12 で同じような質問をしました。正解していただくような意図は決してありませんので、前問のお答えはお答えとして、そのままにしておいてくださるようお願いいたします。

- | | |
|--------------|----------|
| 1 少ないと思った | 3 多いと思った |
| 2 このぐらいだと思った | 4 わからない |

問 19 日本の平成 25 年中の交通事故死者数のうち、高齢者は 2,303 人で、全体の 52.7% でした。高齢者の割合（52.7%）の印象について、下記から 1 つ選んでください。

※先ほど問 12-2 で同じような質問をしました。正解していただくような意図は決してありませんので、前問のお答えはお答えとして、そのままにしておいてくださるようお願いいたします。

- | | |
|--------------|----------|
| 1 少ないと思った | 3 多いと思った |
| 2 このぐらいだと思った | 4 わからない |

問 20 我が国の平成 25 年中の交通事故死傷者数（死者数＋負傷者数）は約 78.6 万人（1 日あたり約 2,200 人）でした。交通事故死傷者数の印象について、下記から 1 つ選んで下さい。

- | | |
|--------------|----------|
| 1 少ないと思った | 3 多いと思った |
| 2 このぐらいだと思った | 4 わからない |

問 21 交通事故について、あなたの考え方に一番近いものをお教えください。それぞれの項目について、あなたの考え方を 1 つずつ選んでください。

項目	なくすことが可能であり、ゼロとすべきである	なくすことは困難だが、大幅に減少させるべきである	ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方がない	自分とは関係がなく、あまり関心がない
交通事故死者数 （H25 年中の死者数は 4,373 人。過去最多は S45 年中の 16,765 人）				
交通事故重傷者数 （H25 年中の重傷者数は約 4 万 5 千人。過去最多は S45 年中の約 13 万人）				
交通事故軽傷者数 （H25 年中の負傷者数は約 78 万人。過去最多は H16 年中の約 111 万人）				
交通事故件数 （H25 年中の件数は約 63 万件。過去最多は H16 年中の約 95 万件）				

交通安全に対する意識・行動に関する質問

問 22 交通事故について、普段どのくらい不安に感じていますか。下記から1つ選んで下さい。

- 1 常に不安に感じている
- 2 時々不安に感じることがある
- 3 ほとんど不安に感じることは無い
- 4 全く不安は感じない

問 23 次のうち、あなたが日常で特に不安に感じることをすべて選んでください。

- 1 傷害、強盗等の暴力的な犯罪
- 2 痴漢・ストーカー
- 3 振り込め詐欺
- 4 暴力団による犯罪
- 5 銃器や薬物による犯罪
- 6 通り魔的犯罪
- 7 交通事故
- 8 その他 ()

問 24 あなたは、日頃、交通安全上、不安に思っていることがありますか。あるとすれば、どんなことでしょうか。該当するものをすべて選んで下さい。また、特に不安に思うことを1つ選んで下さい。

- 1 生活道路（住宅地内の道路）で、歩道、ガードレール、照明、道路標識などの設置や維持管理が不十分である
- 2 生活道路（住宅地内の道路）内で十分に速度を落としていない自動車や二輪車
- 3 幹線道路で、中央分離帯、歩道、ガードレール、照明、道路標識などの設置や維持管理が不十分である
- 4 横断歩道（橋）や信号機の設置や維持管理が不十分である
- 5 自転車専用道路の設置が不十分である
- 6 交通法規やマナーを守らない歩行者が多い
- 7 交通法規やマナーを守らない自転車が多い
- 8 交通法規やマナーを守らない自動車の運転者が多い
- 9 交通法規やマナーを守らない二輪車の運転者が多い
- 10 渋滞が多い
- 11 道路上に、違法駐車や放置自転車などの障害物が多い
- 12 道路や事故の状況など、交通安全に関する情報が不十分である
- 13 自動車または二輪車の安全性に信頼がおけない
- 14 その他 ()
- 15 特に不安に思っていることはない
- 16 わからない

問 25 交通安全に関して、普段どのくらい考えていますか。下記から1つ選んでください。

- 1 普段から考えている
- 2 多少は考えている
- 3 ほとんど考えたことはない
- 4 全く考えたことはない

問 26 交通安全に関して、あなた以外の人は、普段どのくらい考えていると思いますか。下記から1つ選んでください。

- 1 普段から考えていると思う
- 2 多少は考えていると思う
- 3 ほとんど考えたことはないと思う
- 4 全く考えたことはないと思う

問 27 現在、道路を通行するときに「安全・安心」を実感していますか。それぞれの項目について、該当するものを1つ選んでください。

項目	とても実感している	やや実感している	あまり実感していない	まったく実感していない
道路交通環境（歩道、信号機等） （自動車に乗っているとき）				
道路交通環境（歩道、信号機等） （歩いているとき、自転車に乗っているとき）				
車両の構造				
車両の安全装置（衝突回避支援装置など）				
自動車の運転マナー				
二輪車（原付を含む）の運転マナー				
自転車の運転マナー				
歩行者のマナー				

問 28 交通安全に関するあなたの行動についてお教えてください。それぞれの行動について該当するものを1つ選んでください。

交通安全に関するあなたの行動	とてもあてはまる	ややあてはまる	あまりあてはまらない	まったくあてはまらない	該当しない
交通安全全般に関すること					
(1) 交通ルールをいつも意識して行動している。					
(2) 周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払っている。					
(3) 子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払っている。					
自動車や二輪車の安全に関すること					
(4) 自動車乗用中、常にシートベルトを着用している。					
(5) 自動車乗用中、助手席の同乗者には、常にシートベルトを着用させるようにしている。					
(6) 自動車乗用中、後部座席の同乗者には、常にシートベルトを着用させるようにしている。					
(7) 6歳未満の子供が自動車に乗るときは、常にチャイルドシートを使用させている。					
(8) 体調不良時は自動車や二輪車の運転を控える。					
(9) 自動車や二輪車運転中、飲酒運転は絶対にしない。					
(10) 生活道路（住宅地内の道路）を運転する時には、速度を落とすことを心がけている。					
(11) 横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意している					
(12) 自動車を購入する時には、車両の安全性能を重視している。					
自転車の安全に関すること					

(13) 自転車運転中、飲酒運転は絶対にしない。					
(14) 自転車による危険・迷惑行為（無灯火、二人乗り、歩道上の危険走行、車道の右側通行等）はしない。					
(15) 子供が自転車に乗るときは、常にヘルメットを着用させている。					
(16) 自転車乗用中、自動車・二輪車の通行を妨害しないよう十分注意を払う。					
(17) 自転車乗用中、歩行者を不安にさせないよう十分注意を払う。					
歩行の安全に関すること					
(18) 歩行中、自動車、二輪車や自転車の通行を妨害しないよう十分に注意を払う。					
(19) 歩行中、自動車、二輪車や自転車の走行から自らの安全を確保するよう十分注意を払う。					
(20) 横断歩道の青信号が点滅していたら、渡り始めずに待つようにしている。					
(21) 歩行中、反射材を使用している。					
その他					
(22) 家族・友人に交通安全をすすめている。					
(23) 交通安全に関する各種活動に参加している。					

現在の交通安全対策に関する質問

問 29 あなたは、国、都道府県、都道府県の一部の地域、関係団体等が実施している交通安全普及啓発活動のうち、どのような活動に参加したことがありますか。それぞれの活動について参加状況を1つ選んでください。

交通安全普及啓発活動	複数回、参加したことがある	1回、参加したことがある	参加したことはないが、興味はある	参加したことはなく、興味もない
交通安全に関するイベント (フェア、講演、シンポジウム、展示会など)				
交通安全教室 (教室、講演会など)				
戸別訪問※訪問する側 (自宅へ訪問しチラシ配布など)				
街頭活動※主催者側 (街頭でのチラシ配布など)				
その他 (<input type="text"/>)				

問 29-2 問 29 で「参加したことはないが興味はある」、「参加したことはなく興味もない」とお答えの場合、参加を促す、または興味を持ってもらうためにはどのような改善が重要だと思われるか。それぞれの項目について該当するものを1つお答えください。

改善項目	とても重要である	やや重要である	あまり重要でない	まったく重要でない	わからない
交通安全に役立つ情報など内容を充実する					
著名人の参加により興味を持ってもらう					
家族や友人と一緒に参加し易くする					
場所を増やし、参加できる機会を多くする					
回数を増やし、参加できる機会を多くする					
インターネットなどを通じて、自宅でも参加できるようにする					
新聞等により告知し、知る機会を多くする					
その他 (<input type="text"/>)					

問 30 現在、進められている交通安全対策について、どの程度効果があると思いますか。該当するものを1つお答えください。

	効果が高い	効果が低い	わからない
1 道路交通環境の整備 (例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする)			
2 交通安全思想の普及 (例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする)			
3 安全運転の確保 (例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする)			
4 車両の安全性の確保 (例えば、車両の安全基準を強化したり、リコール制度を充実したりする)			
5 道路交通秩序の維持 (例えば、悪質性、危険性、			

迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする)			
6 救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）			
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）			
8 研究開発及び調査研究の充実（例えば、交通事故原因の総合的な調査研究を充実する）			
9 その他（ <input type="text"/> ）			

問 31 現在進められている交通安全対策について、今後も重要だと思いますか。該当するものを1つお答えください。

	重要だと思 う	重要だと思 わない	わからない
1 道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）			
2 交通安全思想の普及（例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする）			
3 安全運転の確保（例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする）			
4 車両の安全性の確保（例えば、車両の安全基準を強化したり、リコール制度を充実したりする）			
5 道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）			
6 救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）			
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）			
8 研究開発及び調査研究の充実（例えば、交通事故原因の総合的な調査研究を充実する）			
9 その他（ <input type="text"/> ）			

今後の交通安全対策に関する質問

問 32 今後の交通安全対策について、次のような観点から見た場合に、重要だと思うキーワードをすべて選んでください。

- | | |
|---------------------|---|
| 1 高齢者対策 | 9 I T S（高度道路交通システム）の推進 |
| 2 子供対策 | 10 車両の安全性向上 |
| 3 歩行者対策 | 11 救命救急医療の充実 |
| 4 自転車対策 | 12 シートベルト・チャイルドシートの着用促進 |
| 5 生活道路（住宅地内の道路）対策 | 13 飲酒運転の根絶 |
| 6 幹線道路対策 | 14 悪質な交通違反の厳罰化 |
| 7 まちづくり | 15 違法駐車・放置自転車対策 |
| 8 道路交通環境（歩道、信号機等）対策 | 16 その他（ ） |
| | 17 特になし |
| | 18 わからない |

問 33 生活道路（住宅地内の道路）における交通安全対策として、車道の一部を狭くしたり路面の一部を盛り上げたりすることで、自動車が走りにくくなり、スピードが抑制されるものがあります。これらの対策について、あなたの考え方に近いものを選んで下さい。

- 1 生活道路（住宅地内の道路）の交通安全を確保するためには、自動車が走りにくくなることも避けられない
- 2 生活道路（住宅地内の道路）の交通安全を確保するためであっても、自動車が走りにくくなることは避けるべき

問 34 次のうち、あなたが積極的に協力しても良いと思うものは、どのようなものですか。該当するものをすべて選んでください。

- 1 交通ルールやマナーの遵守を家族や友人等に勧める
- 2 交通安全のイベントやフォーラムに参加する
- 3 交通安全の指導や交通事故被害者に対する支援等、ボランティアとして交通安全活動を行う
- 4 交通安全の視点から、地域のまちづくりや道づくりに参画する
- 5 交通安全の視点から、信号機や標識等の交通安全施設の点検活動に参加する
- 6 その他（ ）

問 35 あなたは、交通安全問題の深刻さを国民に訴えかけるために、以下の方法はどの程度効果的だと思われますか。それぞれの方法について、効果の度合いを1つ選んでください。

方法	とても効果的	やや効果的	あまり効果的ではない	まったく効果的でない
(1) 道路上の危険性を他の社会活動や輸送手段における危険性と比較する				
(2) 交通事故の経済的損失（年間約6兆3,340億円）の巨額さ（GDP（国内総生産）の約1.3%）を強調する				
(3) 交通事故の被害者、遺族、加害者の肉体的・精神的な苦痛や悲惨さを強調する				
(4) 毎年の交通事故死者数の統計を公表し、いかに多くの				

国民が亡くなっているかを周知する				
(5)人生 80 年の間に 1 度は死亡事故・人身事故の被害者又は加害者になる確率があることを周知する				
(6)住んでいる地域の 1 日当たりの交通事故件数・死者数などを具体的に示して、地域住民の関心を高める				
(7)住んでいる地域での交通事故の事例や対策の実施を具体的に紹介して、地域住民の関心を高める				

問 35-2 また、上記問 35 の(1)から(7)までの方法以外に効果的な方法がございましたら、ご意見を具体的にご記入下さい。(自由記述)

問 36 今後の交通安全対策についてあなたのお考えをお答え下さい。(自由記述)

(2) 子供アンケート

子供の交通安全意識に関する質問

※これから示す質問には、お子様自身の普段の交通安全に関する行動や意識に関するものがあります。問5以降は、あなたからお子様質問していただき、その回答をあなたが代わって選択あるいは入力していただく様をお願いします。また、必要に応じて、質問や選択肢の意味を補足説明していただきますようお願いいたします。

※一人以上のお子様がいらっしゃる場合は、特定の一人のお子様を対象にしてください。

※この質問は、お子様に対する交通安全教育のために、適切な行動を選んでいただくことを意図してはおりません。お子様の現在の状況をありのままに把握できるよう、ご理解とご協力をお願いします。

問1 お子様の性別をお答えください。

- 1 男性 2 女性

問2 お子様の年齢は満でいくつですか。枠内に数字を記入してください。

満 歳

問3 あなたがお子様と住んでいるところはどこですか。該当する都道府県を選んでお答えください。
(都道府県のプルダウン)

問4 あなたが、お子様とお住まいの市区町村の規模をお答えください。

- 1 大都市（東京都区部と政令指定都市）
2 中都市（人口10万人以上の市）
3 小都市（人口10万人未満の市）
4 町村

※以下は、お子様に対する質問です。お子様に一旦回答をして頂いたうえで、お子様に代わって回答を選択あるいは入力していただく様をお願いします。

問5 交通安全について普段どのくらい気をつけていますか。

- 1 いつも気をつけている
2 少しは気をつけている
3 ほとんど気をつけていない
4 全く気をつけていない

問6 交通安全について何に気をつけていますか？あてはまるもの全てをお答え下さい。

(歩くとき)

- 1 歩道がない道路では、道路の右側を歩く
- 2 歩道がある道路では、歩道を歩く
- 3 道路を渡るときは横断歩道を渡る
- 4 信号を守る（赤の時はとまり、青の時は右と左をよく見て、車が来ていないかを確認してから渡る）
- 5 道路を横断中も、右と左をよく見て、車が来ていないかを確認する
- 6 道路や車のそばでは遊ばない。
- 7 道路に飛び出さない
- 8 夜に歩くときは、目立つように明るい服や反射材を付ける

(自転車に乗るとき)

- 9 車道の左端を走る
- 10 歩道ではスピードを出さず、ゆっくり走る
- 11 二人乗りをしない
- 12 自転車ですらんで走らない
- 13 まわりが暗くなったら、ライトをつける。
- 14 信号を守る
- 15 交差点では、他の車や人が来ていないかを確認する
- 16 ヘルメットをかぶる

(車に乗るとき)

- 17 助手席に座るとき、シートベルトを締める
- 18 後ろの席に座るとき、シートベルトを締める
- 19 その他（ ）
- 20 気をつけていることはない

問7 交通ルールや交通安全について誰から教わりましたか（複数回答可）

- 1 学校 2 家族 3 友達 4 警察官 5 地域の交通安全教室
- 6 新聞 7 テレビ 8 その他 9 教わったことはない

問8 最近、交通事故にあいそうな、危ないと思った経験はありますか。

- 1 ある 2 ない

(注) 問9～12は、問8で「1 ある」と回答した方のみお答え下さい。

問9 危ないと思ったのはどのようなときですか。

- 1 登下校中 2 習い事 3 買い物 4 遊び 5 その他 ()

問10 そのときのあなたの交通移動手段は何ですか。

- 1 自動車・バイク 2 自転車 3 徒歩 4 その他 ()

問11 そのときの相手の交通手段は何ですか。

- 1 自動車・バイク 2 自転車 3 徒歩 4 その他 ()

問12 その後交通事故に対して気をつけるようになりましたか

- 1 気をつけるようになった 2 あまりかわらない

問13 周りの大人の交通行動を見て、次のような行動を見かけることはありますか？よく見かけるものを全てお答え下さい。

- 1 信号を守らない歩行者
- 2 横断歩道ではないところを平気で渡ってしまう歩行者
- 3 狭い道路をすごいスピードで走っている車
- 4 すごいスピードで歩道を走る自転車
- 5 スマホを見ながら自転車に乗っている人
- 6 その他 ()
- 7 特にない (大人の人たちの交通行動はおおむね立派だと思う)

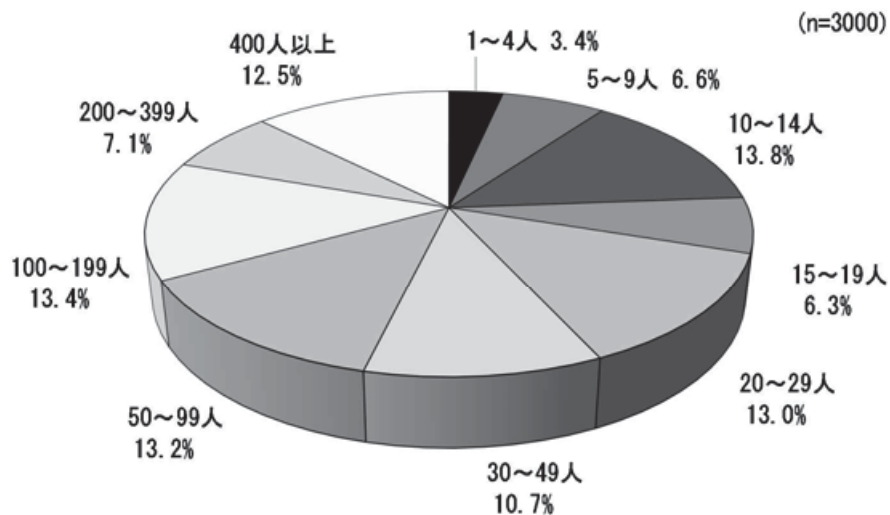
2. 交通安全意識等に関するアンケート調査結果

(1) 一般アンケート

1) 単純集計結果

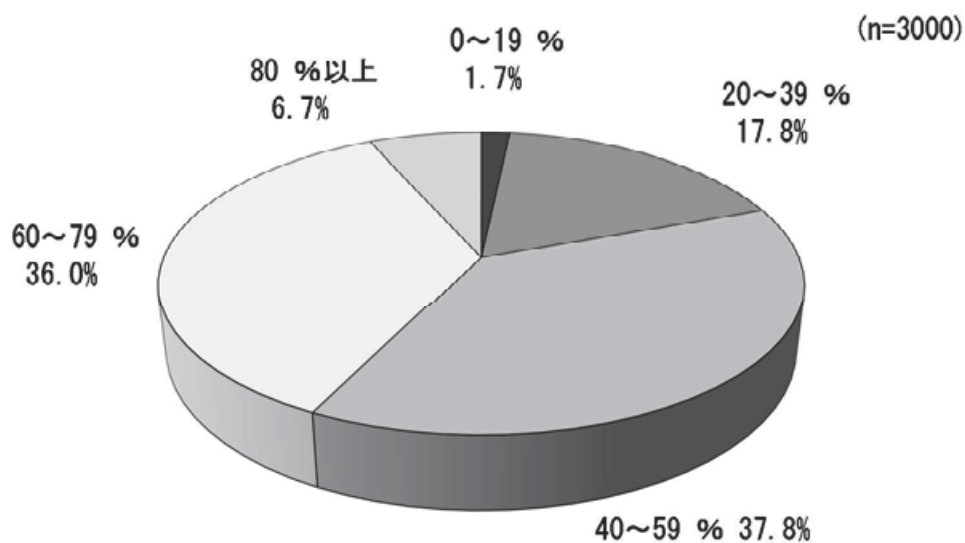
問1 1. 毎日、全国でどれくらいの方が交通事故で亡くなっていると思いますか。正しい統計値を解答していただく必要はありません。資料などを閲覧することなく、現在のあなたの印象で下記から1つを選択してください。

・全国の1日あたりの交通事故死者数については、回答がばらけており、正解に近い「10～14人」もしくは「15～19人」と回答した人は、合わせて20.1%であった。



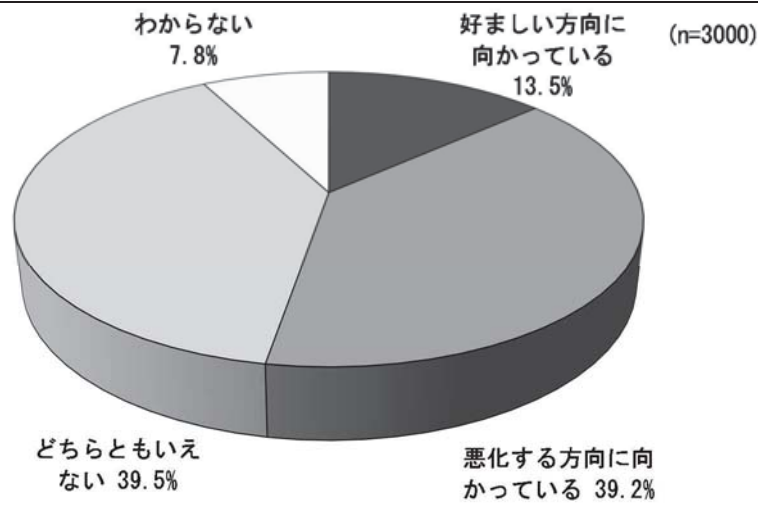
問1 2. 交通事故で亡くなっている方のうち、高齢者（65歳以上）はどの程度の割合だと思えますか。下記からもっともあてはまるもの1つを選択してください。

・交通事故で亡くなられた方のうち高齢者の割合については「40～59%」が37.8%、「60～79%」が36.0%と多く、高齢者が高い割合を占めると回答した人が多かった。



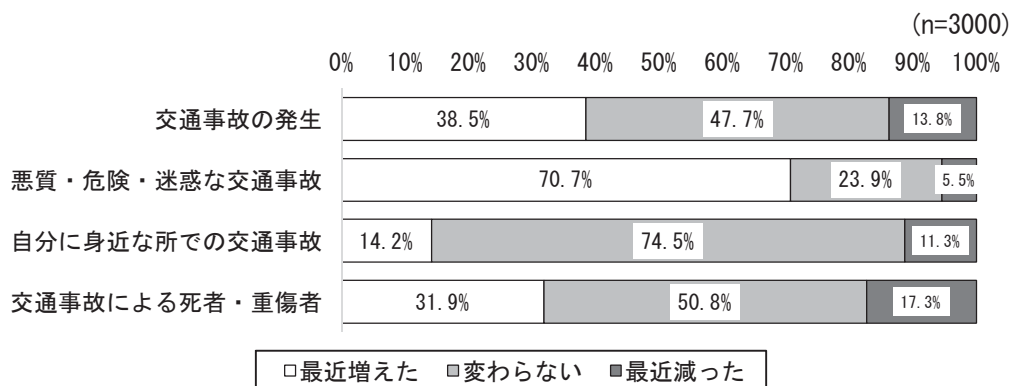
問13. 交通事故の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか。あなたの考えや印象が一番近い情勢を1つ選択してください。

・交通事故情勢についてもっとも多かった回答は、「どちらともいえない」(39.5%)であり、ついで、「悪化する方向に向かっている」(39.2%)、「好ましい方向に向かっている」(13.5%)であった。



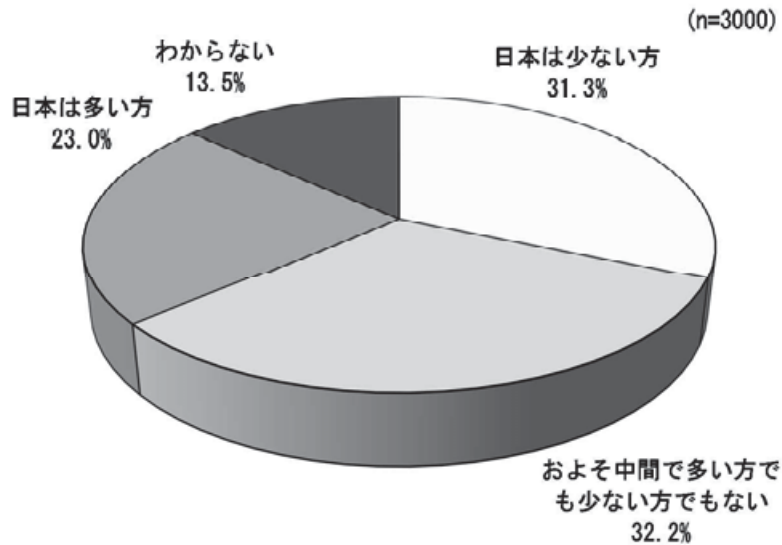
問14. 下記のそれぞれの項目について、最近、どのような方向に向かっていると思いますか。あなたの印象が一番近いものを、各項目で1つずつ選択してください。

・「交通事故の発生」、「自分に身近な所での交通事故の方向性」、「交通事故による死者・重傷者の方向性」については、「変わらない」と回答した人が最も多かった。
 ・他方、「悪質・危険・迷惑な交通事故」については、「最近増えた」と回答した人が最も多かった。



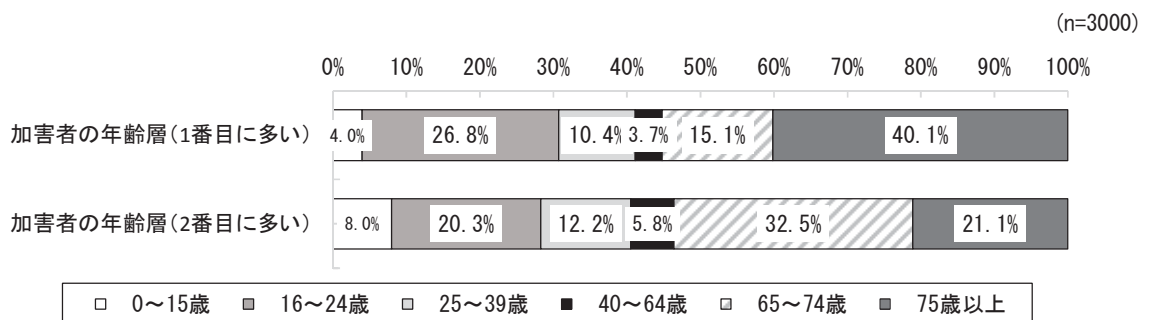
問15. あなたは、日本の道路交通安全事情を世界の中で比較した場合、たとえば人口10万人当たりの交通事故死者数は、少ない方だと思いますか、それとも、多い方だと思いますか。

・日本の人口当たりの交通事故死者数について多かった回答としては、「日本は少ない方である」が31.3%、「日本はおよそ中間で、多い方でも少ない方でもない」が32.2%であり、ほぼ同程度であった。一方、「日本は多い方である」との回答は、23.0%であった。



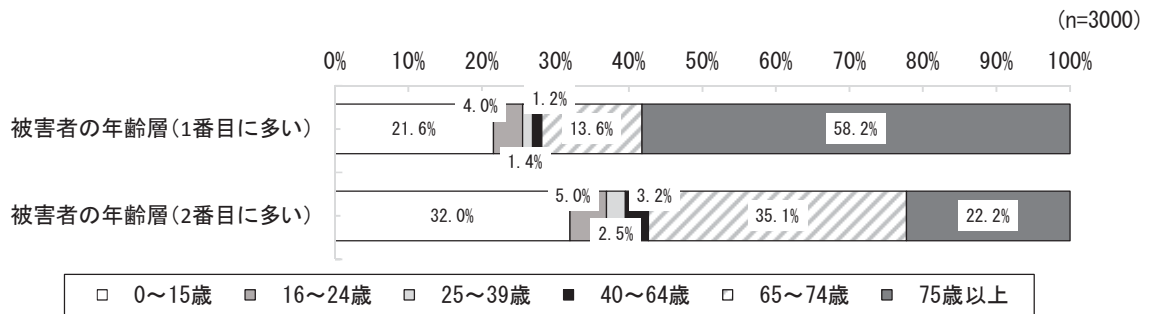
問16. あなたのまわり一人一人を見たときに、交通事故を起こす（加害者となる）危険性が高いのは、下記のどの年齢層の人であると考えていますか。危険性が1番高い年齢層と、2番目に高い年齢層を、以下の中からそれぞれ1ずつお選びください。

・加害者となる年齢層（1番目に多いと思われる）として回答が多かったのは、「75歳以上」（40.1%）であった。また、加害者となる年齢層（2番目に多いと思われる）として回答が多かったのは、「65～74歳」（32.5%）であった。



問17. あなたのまわり一人一人を見たときに、交通事故に遭(あ)う(被害者となる)危険性が高いのは、下記のどの年齢層の人であると考えていますか。危険性が1番高い年齢層と、2番目に高い年齢層を、以下の中からそれぞれ1つずつお選びください。

・被害者となる年齢層(1番目に多いと思われる)として回答が多かったのは、「75歳以上」(58.2%)であった。また、被害者となる年齢層(2番目に多いと思われる)として回答が多かったのは、「65～74歳」(35.1%)であった。



問18. 日本の平成25年中の交通事故死者数は4,373人(事故後24時間以内。1日あたり12.0人)でした。交通事故死者数の印象について、下記から1つ選んでください。

・平成25年中の交通事故死者数が4,373人であることに対する印象として、最も多かった回答は、「少ないと思った」(30.5%)であり、次いで、「このぐらいだと思った」(30.1%)、「多いと思った」(28.6%)となっている。

