

第2章 交通安全意識等に関する国民アンケート調査

本章では、国民の交通安全意識及び交通安全対策に関する国民の要求を明らかにするために実施した国民アンケート調査の結果を記載する。

第1項 調査概要

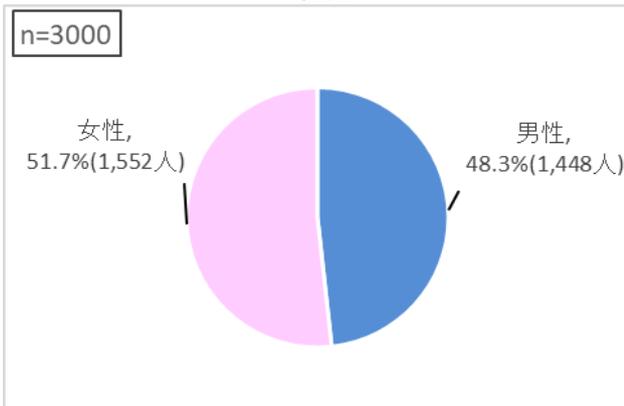
- 目的：国民の交通安全意識及び交通安全対策に関する要求を明らかにする。
- 調査対象：令和5年1月1日住民基本台帳年齢階級別人口（都道府県別）に基づき、以下のような区分でサンプル数の割り付けを行い、インターネット調査会社が有するモニターから、各区分における該当数の回答を回収した。

性別	住所地域	年齢階層					計	住所地域 合計
		16歳 ～24歳	25歳 ～39歳	40歳 ～64歳	65歳 ～74歳	75歳 以上		
男性	北海道	6	10	23	10	9	58	125
	東北	9	17	38	17	15	96	201
	関東	58	109	213	69	66	515	1,048
	中部	30	47	98	37	37	249	505
	近畿	30	47	101	35	37	250	528
	中国	11	15	31	13	13	83	171
	四国	5	7	16	8	6	42	89
	九州・沖縄	18	28	61	26	22	155	333
	計	167	280	581	215	205	1,448	
女性	北海道	6	10	24	12	15	67	
	東北	9	15	38	19	24	105	
	関東	55	103	204	73	98	533	
	中部	25	43	95	40	53	256	
	近畿	29	47	103	41	58	278	
	中国	9	14	31	14	20	88	
	四国	5	6	16	9	11	47	
	九州・沖縄	18	28	65	30	37	178	
	計	156	266	576	238	316	1,552	
	年齢階層 合計	323	546	1,157	453	521		3,000

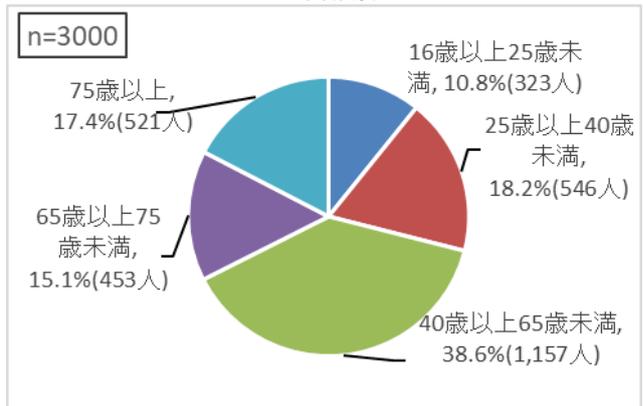
- 調査時期：2024年7月31日～8月8日

■ 回答者属性

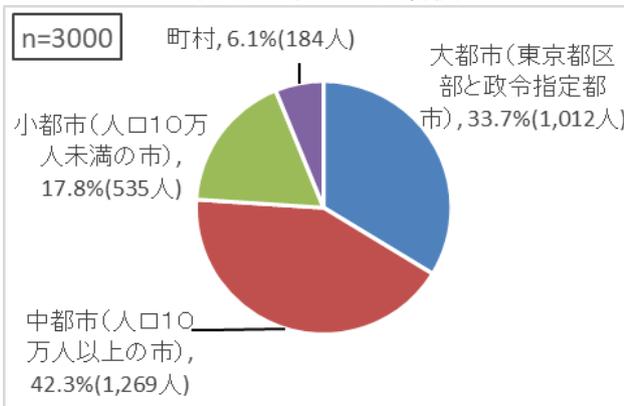
性別



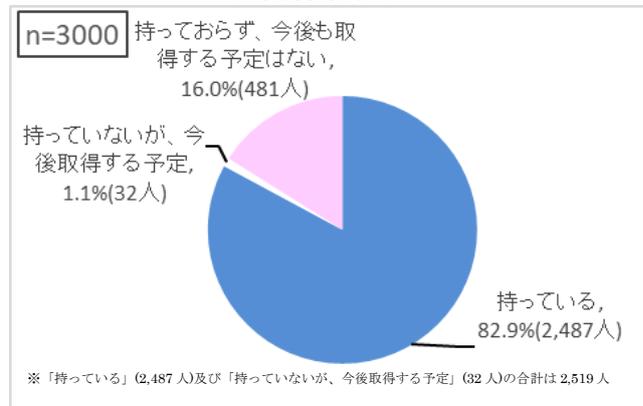
年齢層



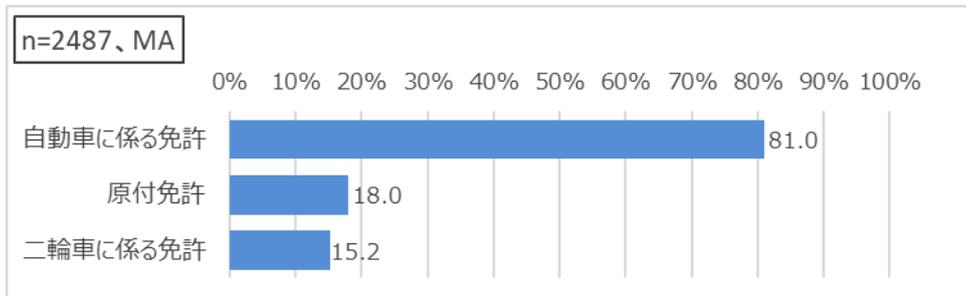
住所の市区町村規模



免許保有状況



保有免許



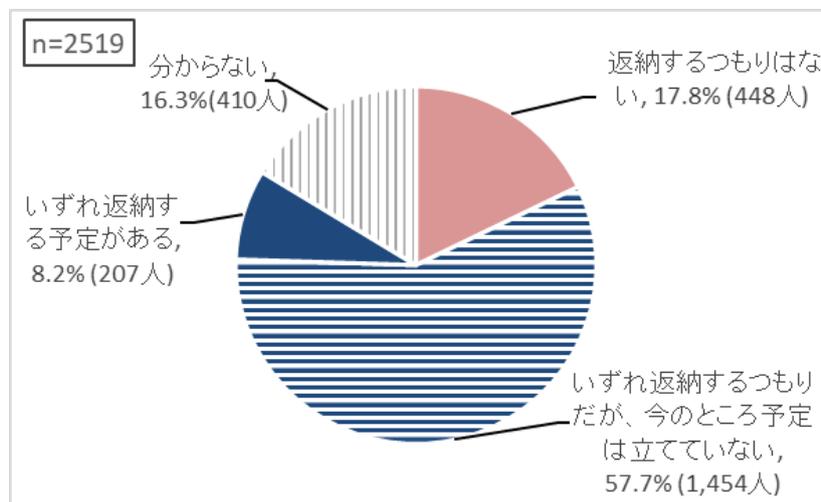
※本章において、グラフの構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない。

第2項 結果概要

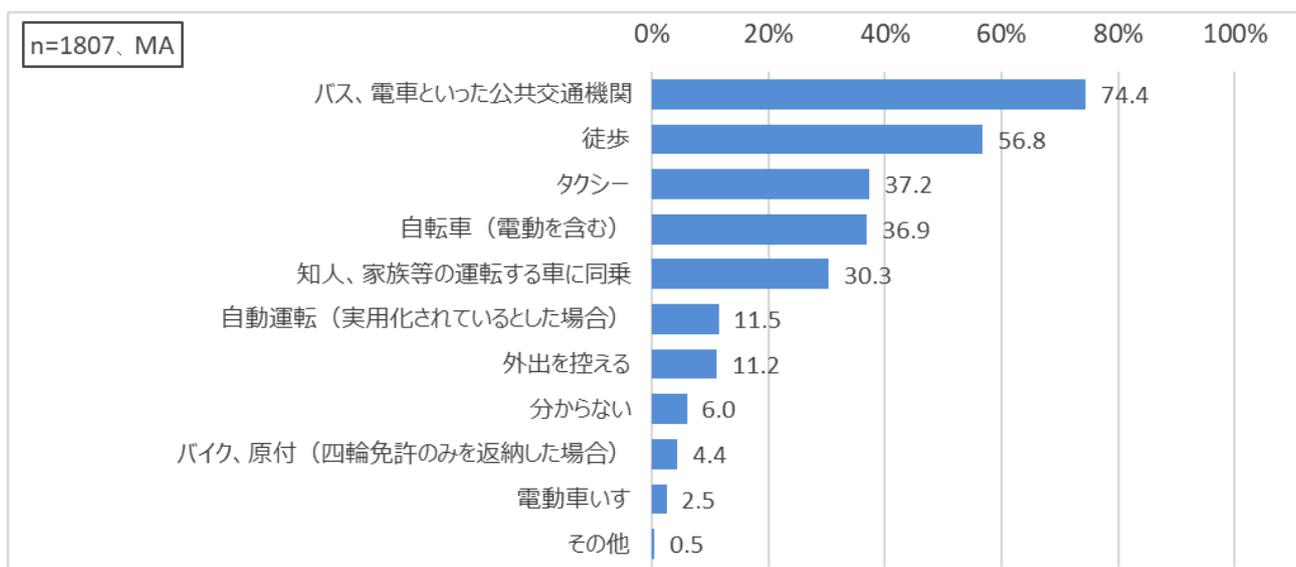
(1) 普段の移動や免許に関する考え等

- 運転免許を保有している者及び取得予定のある者 (n=2,519) のうち、返納意向のない者の割合は17.8%、返納意向のある者の割合は65.9%であった (図表 2-1)。
- 免許返納後の代替の移動手段は、「バス、電車といった公共交通機関」が74.4%と最も多く、「徒歩」の56.8%、「タクシー」の37.2%、「自転車 (電動を含む)」の36.9%と続く (「いずれ返納する予定である (返納を予定している年齢がある)」「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」者 (n=1,807) のうちの割合) (図表 2-2)。
- 返納意向のない者の免許を自主返納しない理由は、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」が44.0%で最も多く、「災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから」の27.9%、「運転することが楽しいから」の20.5%と続く (「返納するつもりはない」者 (n=448) のうちの割合) (図表 2-3)。

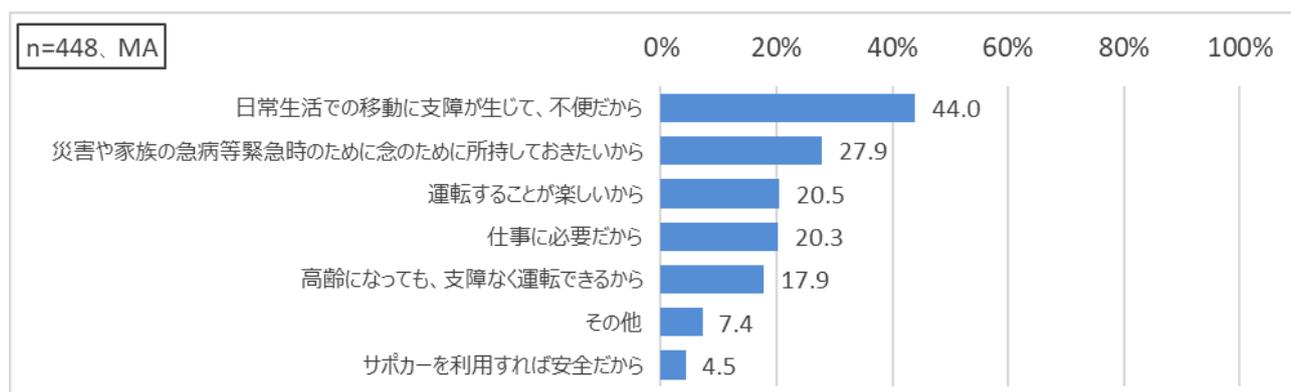
図表 2-1 免許返納の意向



図表 2-2 免許返納後の代替の移動手段



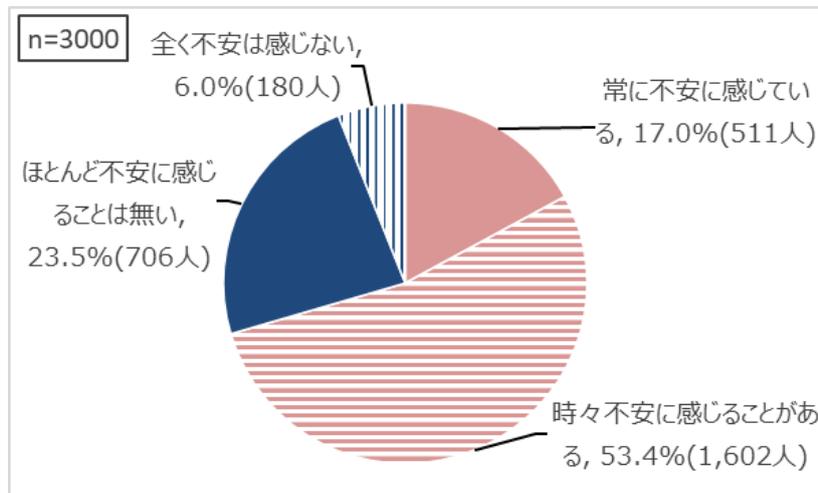
図表 2-3 免許を自主返納しない理由



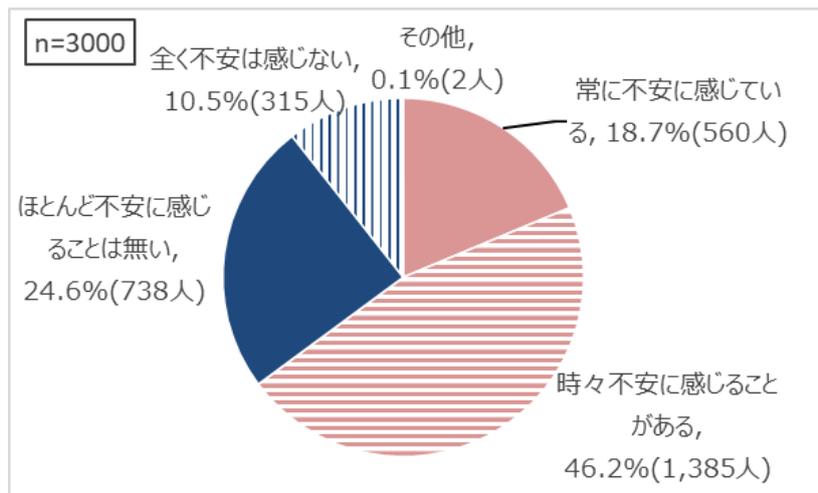
(2) 交通事故に関する現状認識と目指すべき方向性

- 日常生活で交通事故の被害者になる可能性について不安を感じている者の割合は70.5%、不安を感じていない者の割合は29.5%であった(図表 2-4)。
- 日常生活で交通事故の加害者になる可能性について不安を感じている者の割合は64.9%、不安を感じていない者の割合は35.1%であった(図表 2-5)。
- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、人とその状態別に見ると、幼児、小学生、中学生、高校生、若者に比べ、高齢者に関わる道路交通の情勢について「危険になっている」と回答した者の割合が大きかった(図表 2-6)。
- 今後5年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性は、「事故発生件数」「死者数」「重傷者数」「負傷者数」とも、「ゼロとすべきである」または「大幅に減少させるべきである」とした者の割合が53.9%~63.6%と過半であった(図表 2-7)。

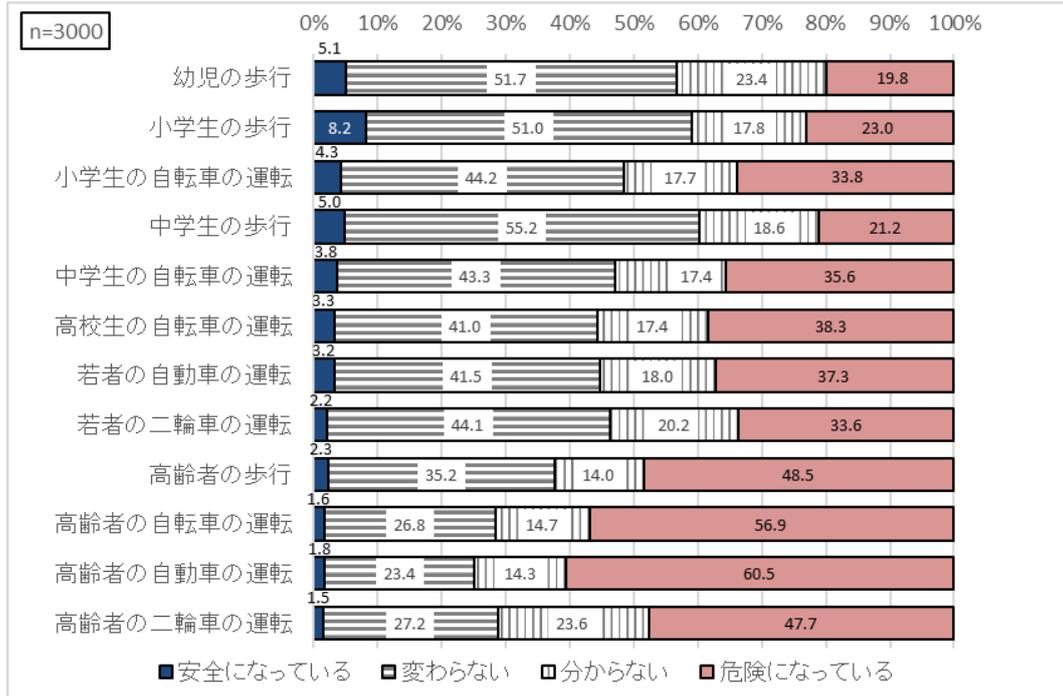
図表 2-4 被害者になる可能性への不安



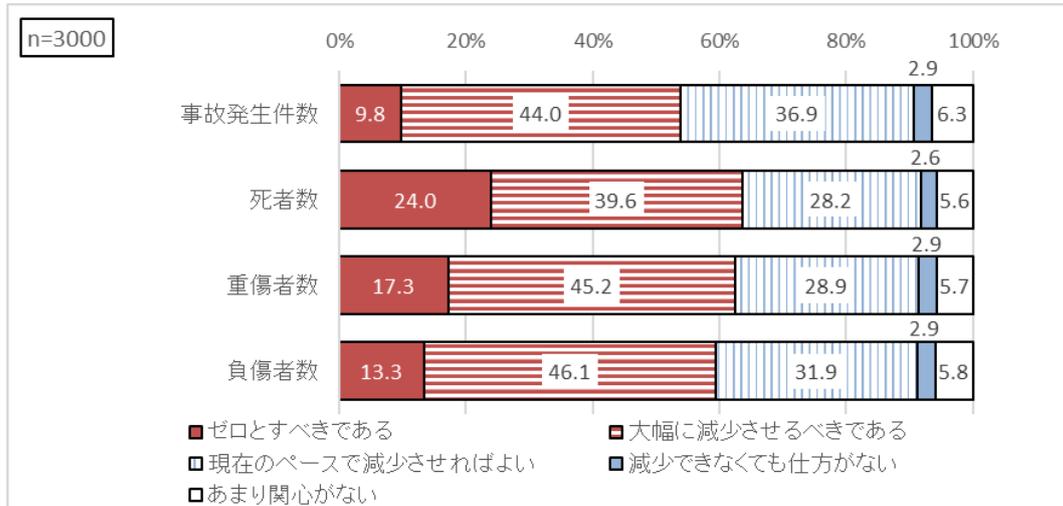
図表 2-5 加害者になる可能性への不安



図表 2-6 属性別（人とその状態）の道路交通の情勢変化



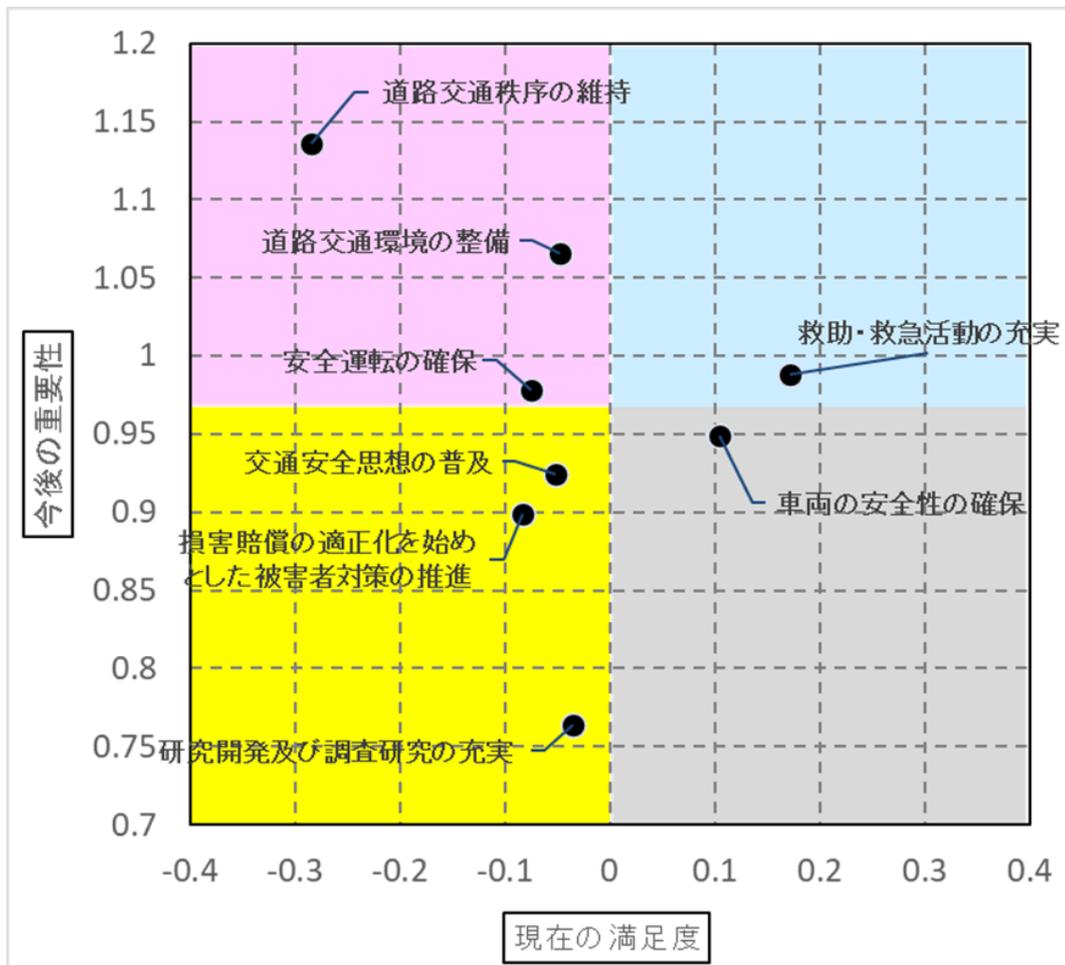
図表 2-7 今後5年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性



(3) 交通安全に関する対策

- 「今後の重要性」が高いにもかかわらず「現在の満足度」が低いのは、「道路交通秩序の維持」「道路交通環境の整備」及び「安全運転の確保」であった（図表 2-8）。
- 「今後の重要性」が高い中「現在の満足度」が高いのは、「救助・救急活動の充実」であった（図表 2-8）。

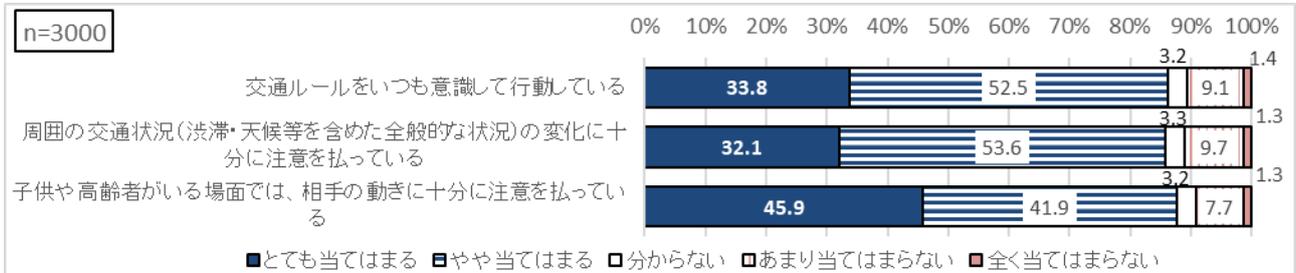
図表 2-8 交通安全対策についての現在の満足度と今後の重要性の相関関係



(4) 交通安全に関する考え

- 交通安全に関して心掛けるべきと考えられる事項について当てはまるかどうかを聞いたところ図表 2-9 のように、「とても当てはまる」及び「やや当てはまる」者の割合が8割以上と大きく、「全く当てはまらない」及び「あまり当てはまらない」者の割合は2割未満と小さかった。

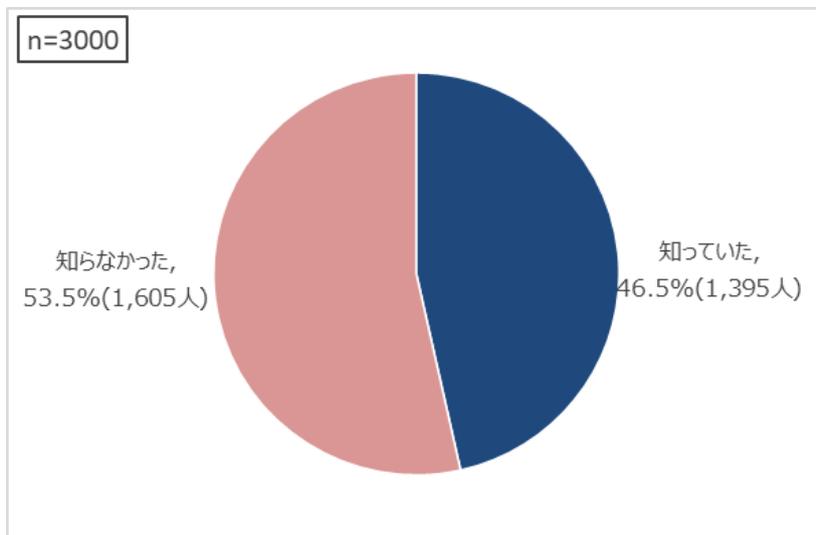
図表 2-9 交通安全に関して心掛けていること（交通安全全般に関すること）



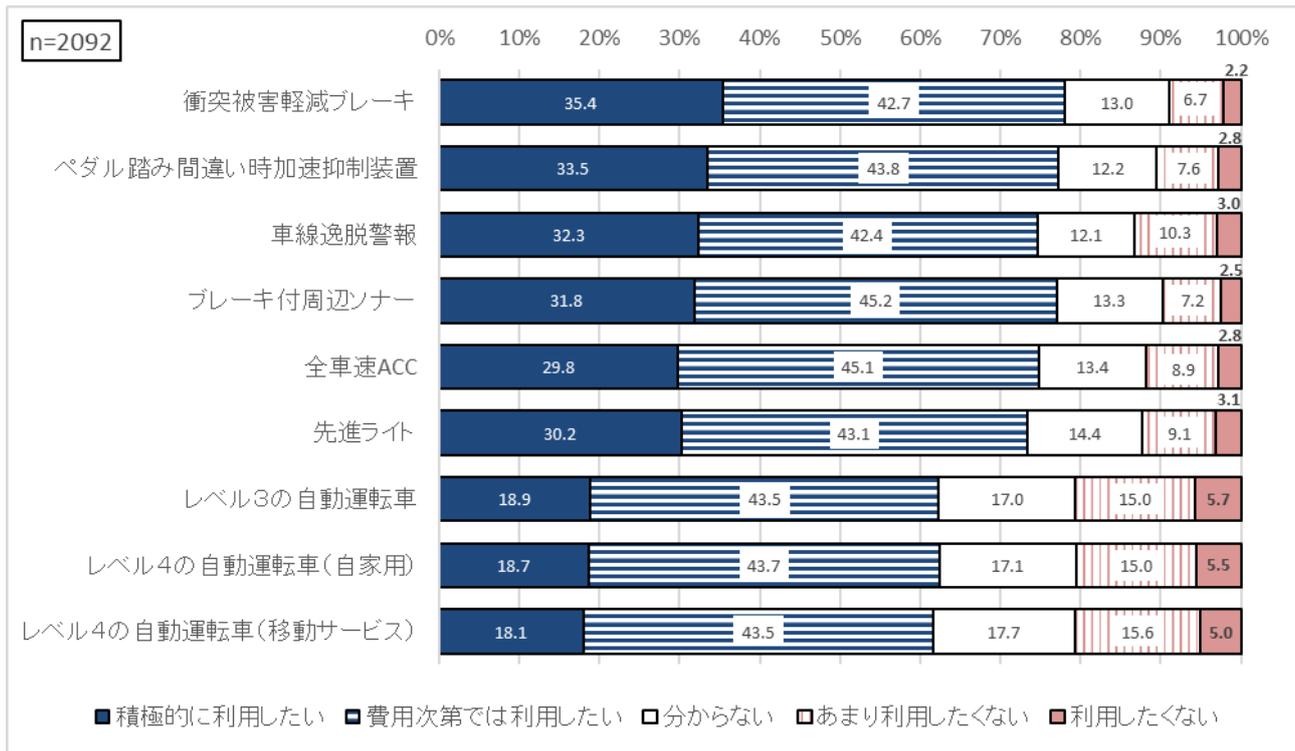
(5) 先端技術の活用推進について

- 運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があることを「知っていた」が46.5%、「知らなかった」が53.5%と、知らなかった者がやや多かった（図表 2-10）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC、先進ライトなどの運転支援機能の利用意向がある者の割合は、73.3%～78.1%であった（図表 2-11）。
- 自動運転車の利用意向がある者の割合は、61.6%～62.4%であった（図表 2-11）。
- 自動運転車に期待することは、「交通事故の減少」が71.2%と最も多く、「運転負荷の低減」の42.4%、「渋滞の解消・緩和」の33.4%と続く（図表 2-12）。
- 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは、「自動運転システム等のエラーや誤作動」が66.6%と最も多く、「自動運転車事故時の刑事責任の所在」の40.9%、「自動運転車と非自動運転車の混在」の40.7%と続く（図表 2-13）。

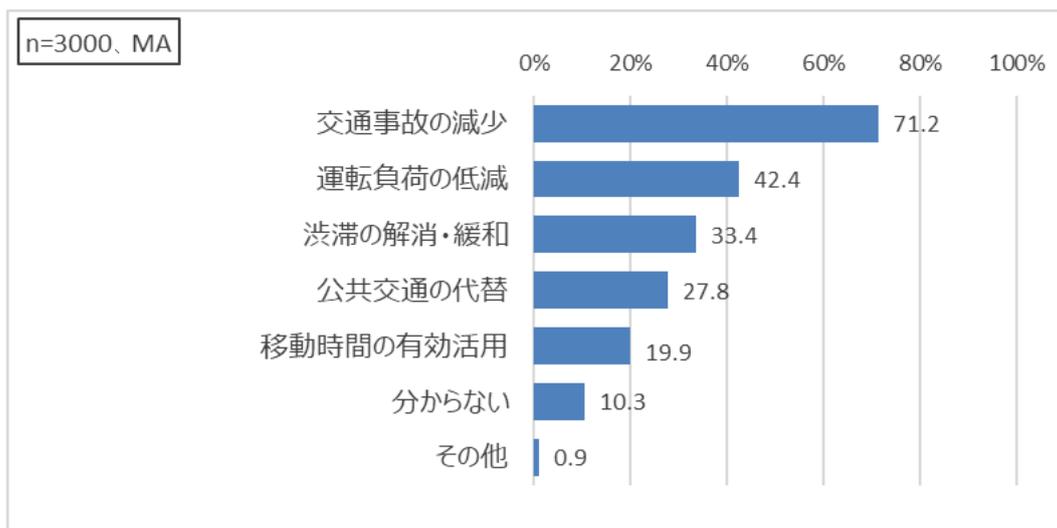
図表 2-10 運転支援機能に関する認識



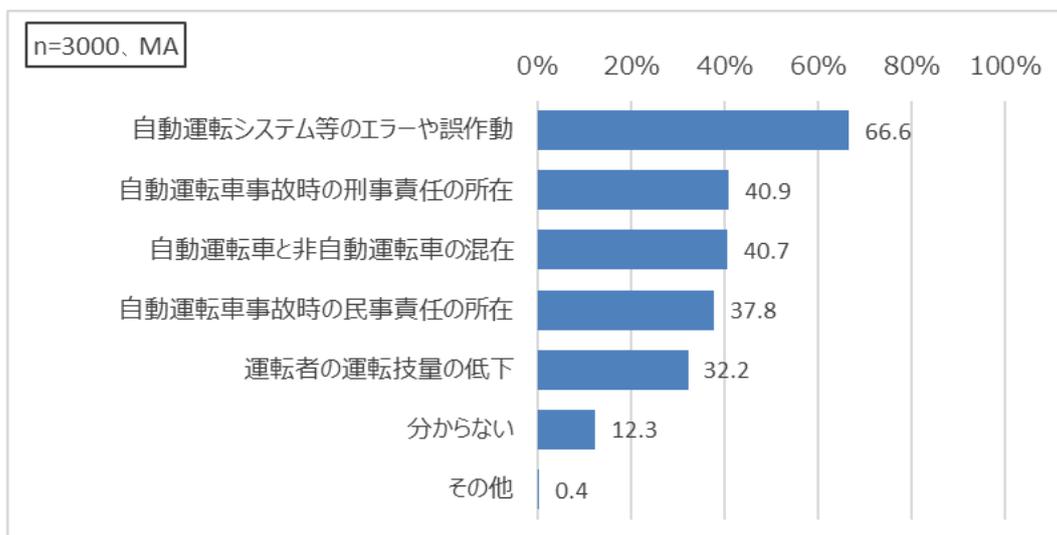
図表 2-11 運転支援機能や自動運転車の利用意向



図表 2-12 自動運転車に期待すること



図表 2-13 自動運転車が実用化した場合に不安に感じること



第3項 集計と分析

3-1 普段の移動や免許に関する考え等

Q7

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。

あなたは、免許の返納について、どのようにお考えでしょうか？

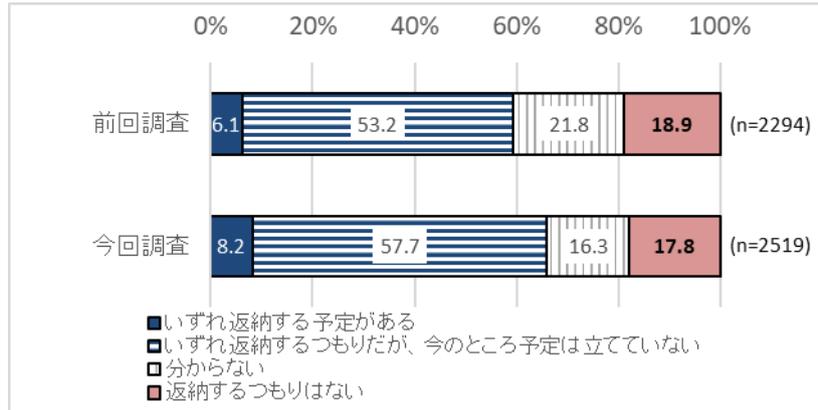
次の中から最も当てはまるものを1つ選択してください。

今後免許を取得する予定の方は、免許を取得したと仮定してお答えください。

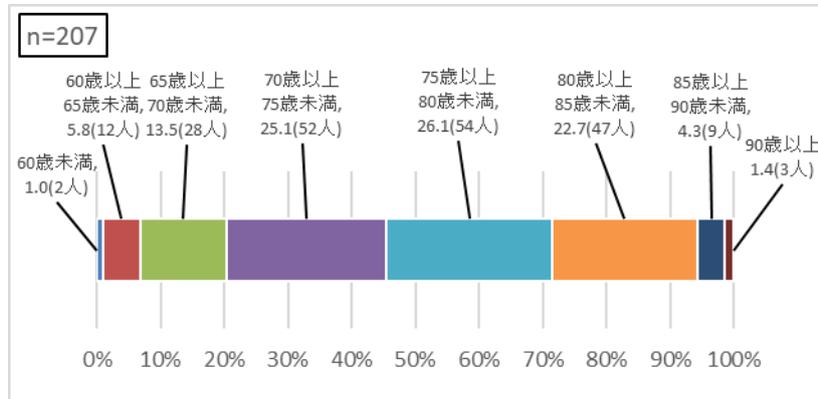
- 運転免許を保有している者及び取得予定のある者 (n=2,519) のうち、返納意向のない者（「返納するつもりはない」）の割合は17.8%、返納意向のある者（「いずれ返納する予定がある（返納を予定している年齢がある）」「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立っていない」）の割合は65.9%であった。前回調査¹と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-14）。
- 「いずれ返納する予定がある」と回答した者 (n=207) が返納を予定している年齢は、年齢階層別に集計すると図表 2-15 のような分布になっており、平均年齢は73.7歳であった。
- 返納意向に年齢階層（図表 2-16）、免許の保有年数（図表 2-18）をそれぞれクロス集計すると、返納意向のある者の割合は、年齢または免許の保有年数が進むに従い増加傾向にあった。ただし、返納意向のない者の割合は、16歳以上25歳未満、11年未満の階層で最も大きかった。
- 返納意向に、居住している市区町村の規模をクロス集計すると、規模の大きい市区町村の方が、返納意向が大きい傾向にあった（図表 2-17）。
- 保有している免許の種類別に返納意向をクロス集計したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-19）。
- バス、トラック、タクシー等職業運転としての自動車利用頻度別、また、通勤、レジャーなど職業運転以外の運転としての自動車利用頻度別に返納意向をクロス集計したものを図表 2-20、図表 2-21 に示す（自動車に係る免許を保有している者 (n=2,431) のうちの割合）。職業運転でも職業運転以外の運転でも、利用頻度による返納意向のない者の割合に大きな差は見られなかった。一方で、職業運転以外の運転の方が、全体的に返納意向が大きかった。

¹ 前回調査とは、内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書 令和2年3月」における国民アンケートを指す。

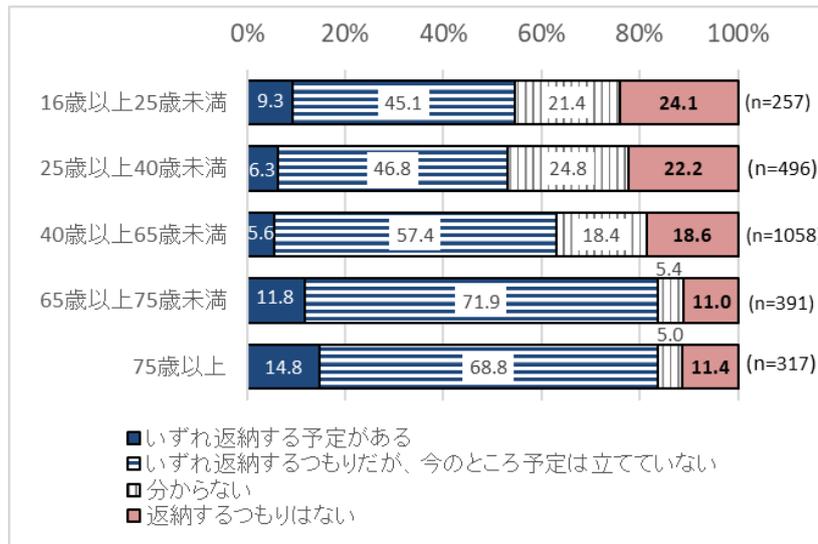
図表 2-14 免許の返納意向



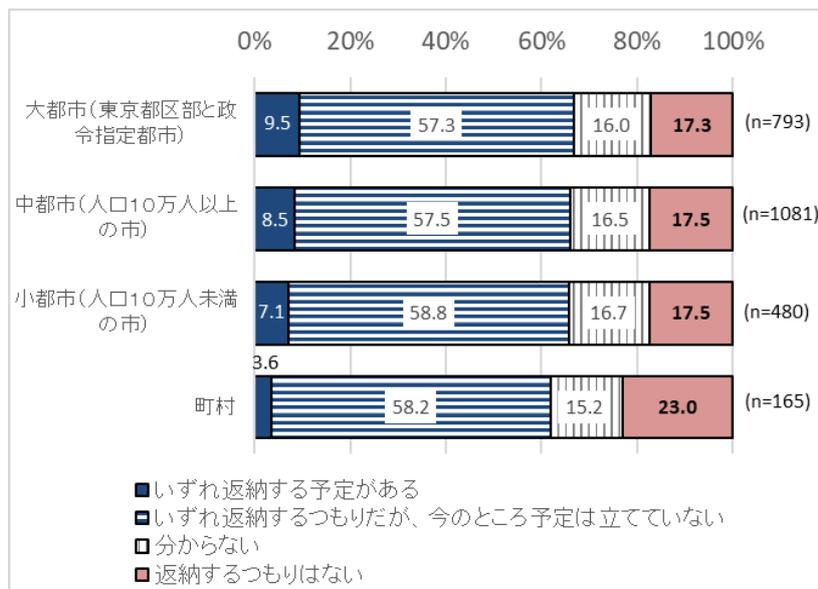
図表 2-15 返納を予定している年齢（階層別集計）



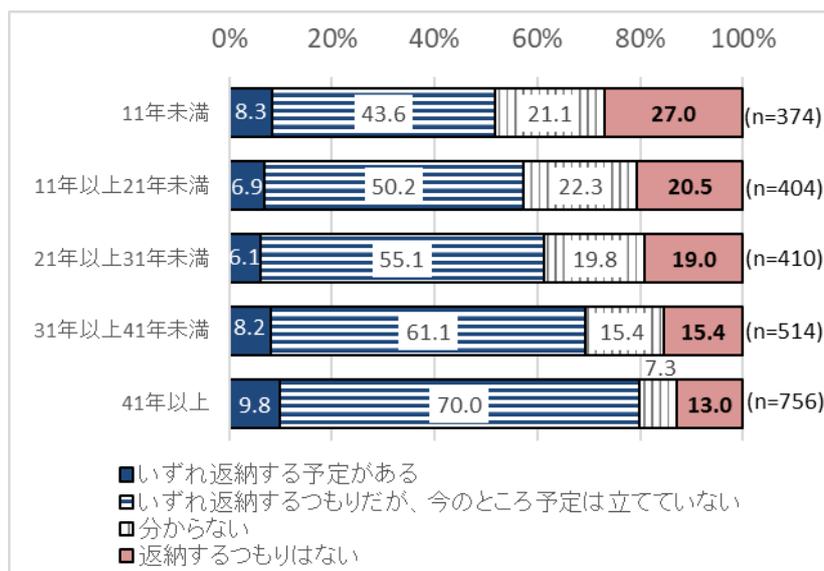
図表 2-16 年齢階層別—免許の返納意向（クロス集計）



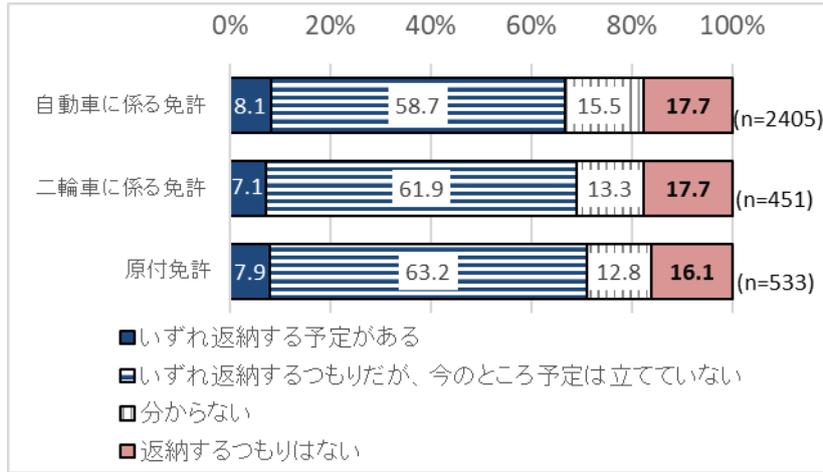
図表 2-17 市区町村規模別—免許の返納意向（クロス集計）



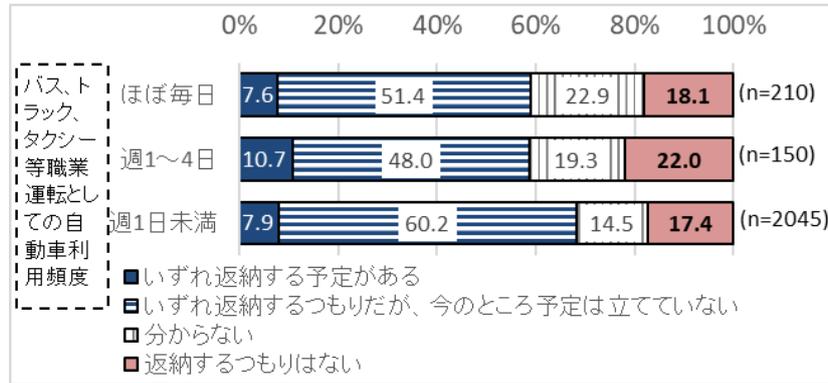
図表 2-18 免許保有年数階層別—免許の返納意向（クロス集計）



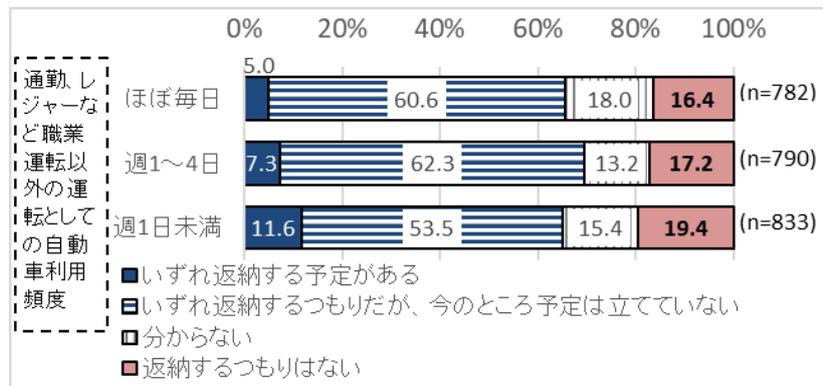
図表 2-19 免許の種類別—免許の返納意向（クロス集計）



図表 2-20 自動車に係る免許—自動車利用（職業運転としての利用）頻度別—免許の返納意向（クロス集計）



図表 2-21 自動車に係る免許—自動車利用（職業運転以外の運転としての利用）頻度別—免許の返納意向（クロス集計）



Q8

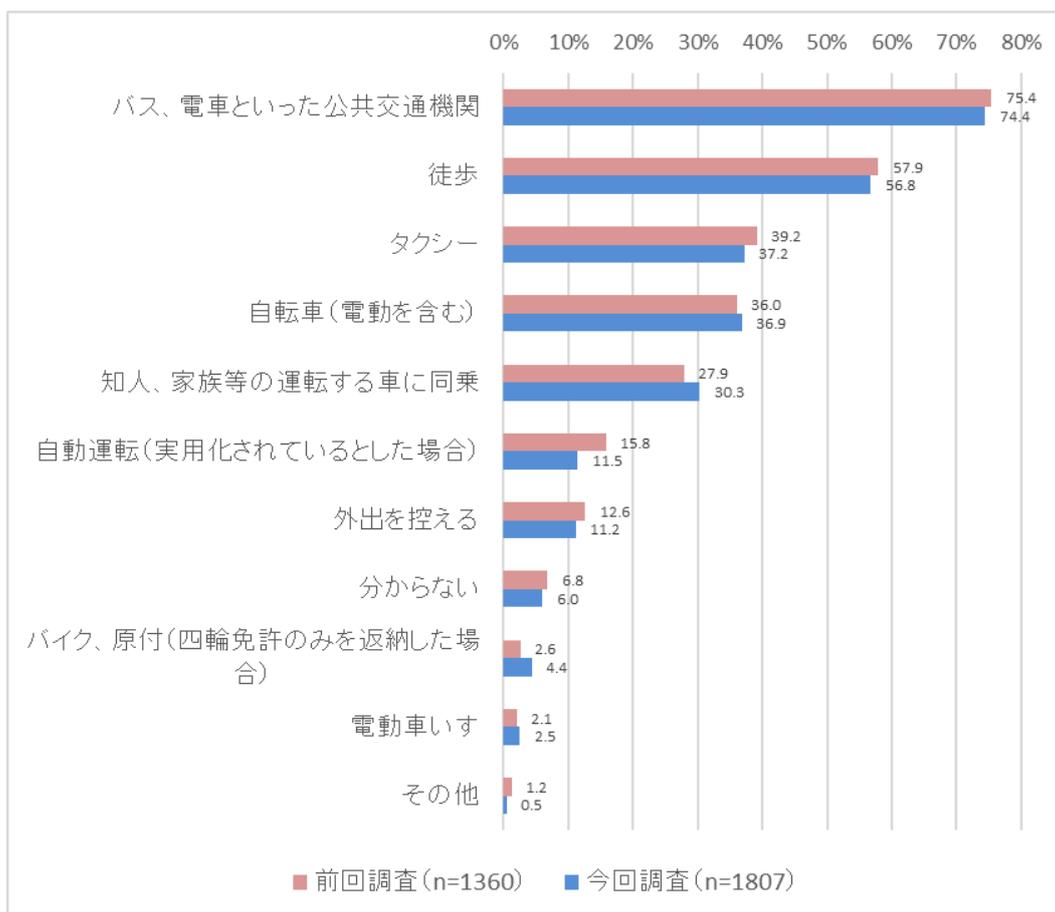
【Q7で「いずれ返納する予定である」「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」と回答した方にお尋ねします】

免許を返納したと回答した方におかれましては、免許返納後の代替移動手段として何を使用していますか。

免許を返納する予定である、または今のところ予定は立てていないと回答した方におかれましては、免許返納後の代替の移動手段として、何を使用される予定ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 免許返納後の代替の移動手段は、「バス、電車といった公共交通機関」が74.4%と最も多く、「徒歩」の56.8%、「タクシー」の37.2%、「自転車（電動を含む）」の36.9%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-22）。
- 免許返納後の代替の移動手段を住所地域とクロス集計すると、図表 2-23 のようになる。全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

図表 2-22 免許返納後の代替の移動手段



図表 2-23 地域別—免許返納後の代替の移動手段（クロス集計）

	全国	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州・ 沖縄
バス、電車といった公共交通機関	74.4%	87.2%	69.9%	79.6%	68.6%	76.5%	68.9%	40.0%	74.3%
タクシー	37.2%	44.9%	39.8%	35.1%	36.3%	33.2%	42.0%	42.0%	42.0%
知人、家族等の運転する車に同乗	30.3%	17.9%	37.4%	25.1%	35.0%	34.5%	33.6%	32.0%	30.5%
バイク、原付 (四輪免許のみを返納した場合)	4.4%	0.0%	0.8%	4.7%	3.3%	8.1%	5.9%	8.0%	2.2%
自転車（電動を含む）	36.9%	34.6%	37.4%	43.3%	32.0%	39.4%	33.6%	32.0%	26.1%
電動車いす	2.5%	1.3%	1.6%	2.2%	3.3%	2.6%	3.4%	4.0%	2.7%
徒歩	56.8%	56.4%	60.2%	60.7%	56.2%	56.4%	49.6%	46.0%	52.2%
自動運転 (実用化されているとした場合)	11.5%	6.4%	10.6%	11.5%	12.7%	11.4%	6.7%	14.0%	13.7%
外出を控える	11.2%	11.5%	12.2%	9.9%	14.7%	8.8%	14.3%	16.0%	9.7%
その他	0.5%	0.0%	0.8%	0.5%	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%

(注) 全国平均より有意 (p<0.05、以降同様。) に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

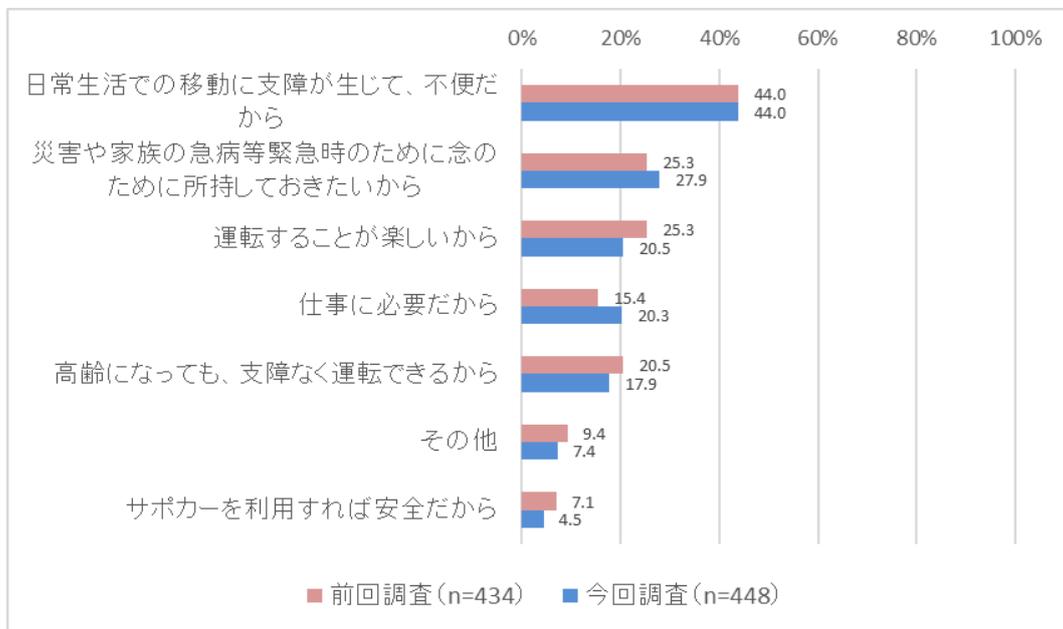
Q9

【Q7で「返納するつもりはない」と回答した方にお尋ねします】

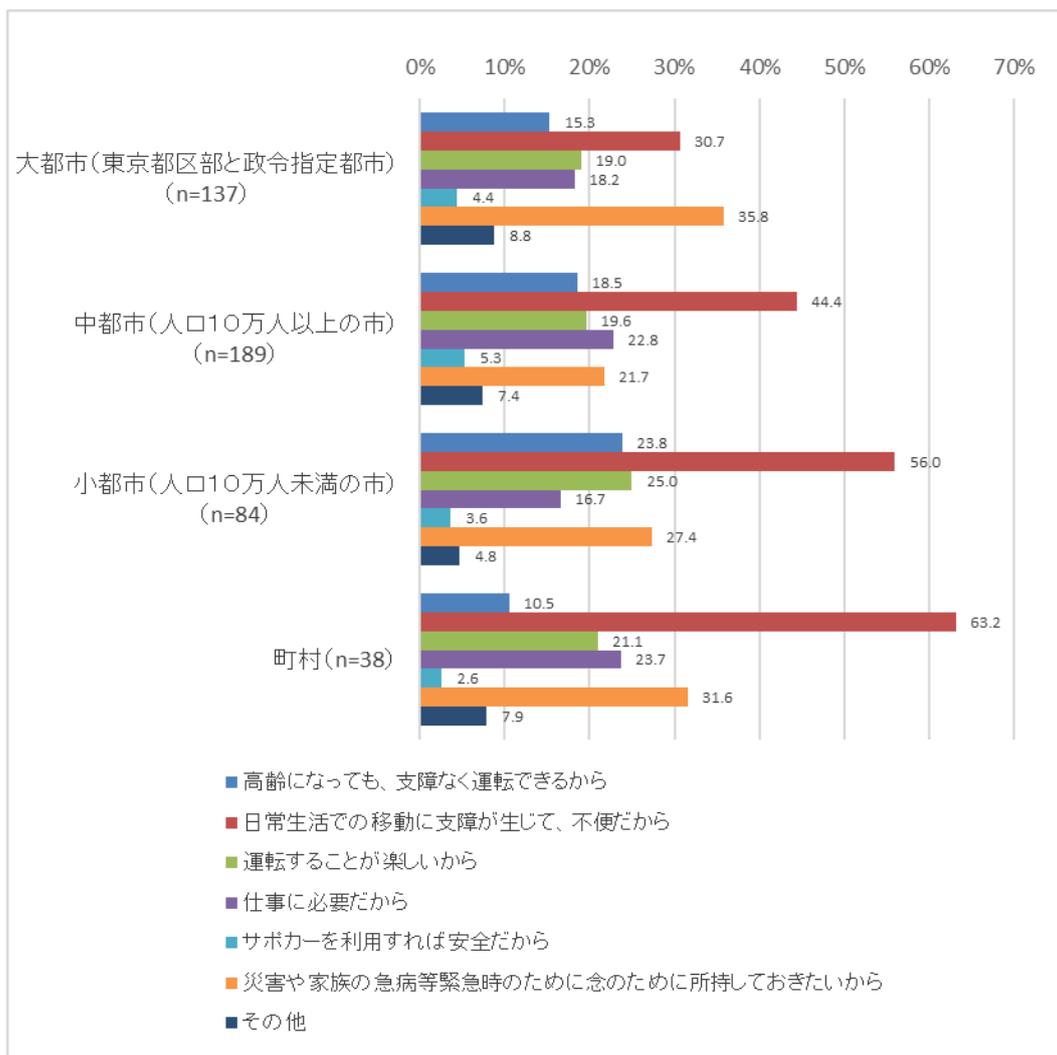
あなたが運転免許証を自主的に返納しないとお考えの理由について、当てはまるものを全て選択してください。

- 免許を自主返納しない理由は、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」が44.0%で最も多く、「災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから」の27.9%、「運転することが楽しいから」の20.5%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-24）。
- 免許を自主返納しない理由と居住している市区町村の規模をクロス集計すると、規模の小さな市区町村ほど、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」を理由として選択する割合が大きかった（図表 2-25）。

図表 2-24 免許を自主返納しない理由



図表 2-25 市区町村規模別—免許を自主返納しない理由（クロス集計）



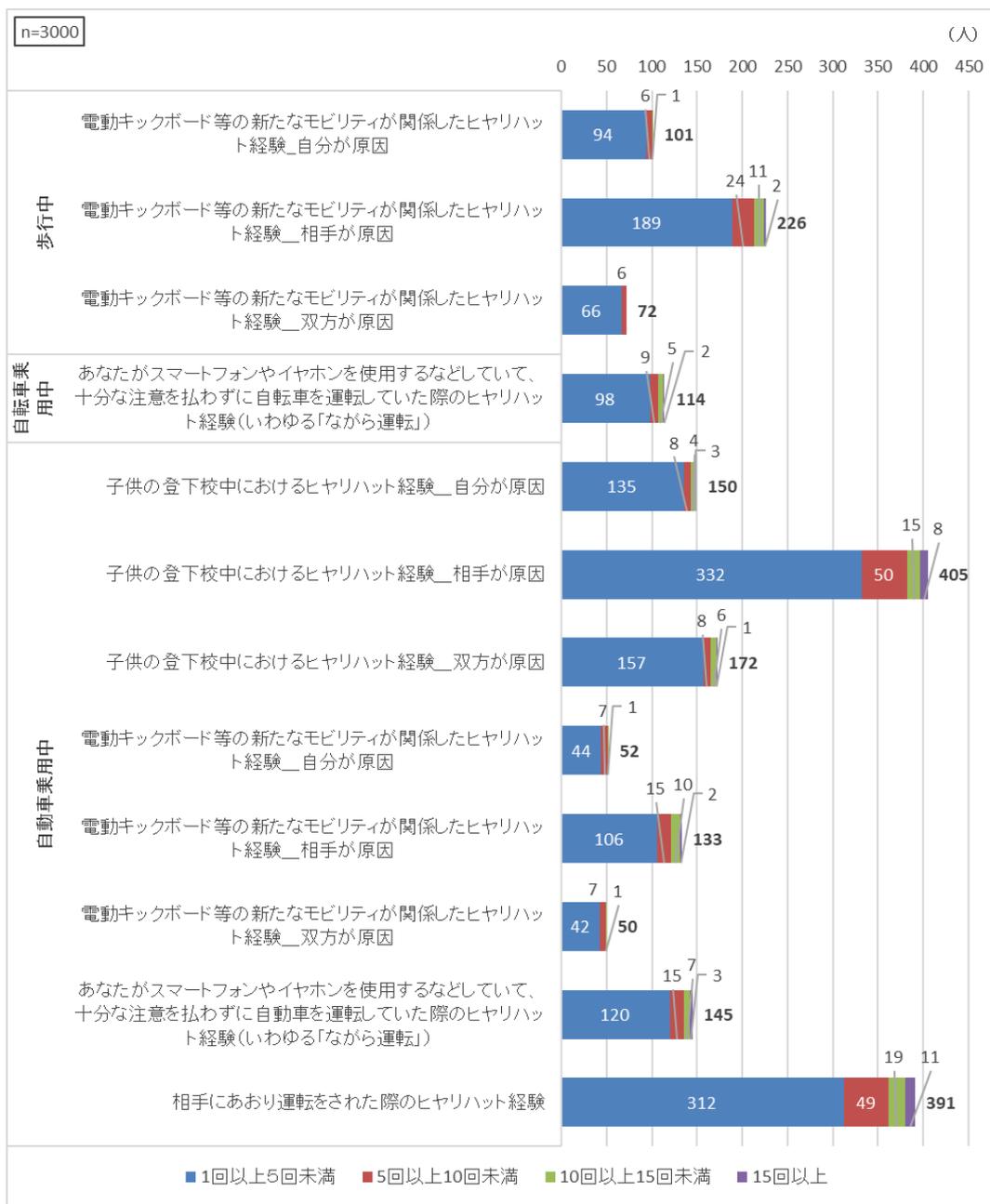
3-2 交通事故に関する認識

Q11

あなたの過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択してください。「ある」と回答した方はおよその回数を記入してください。

- 過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）経験について、「【自動車乗用中】子供の登下校中におけるヒヤリハット経験_相手が原因」が405人で最も多く、「【自動車乗用中】相手にあおり運転をされた際のヒヤリハット経験」の391人、「【歩行中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因」の226人と続く（図表 2-26）。

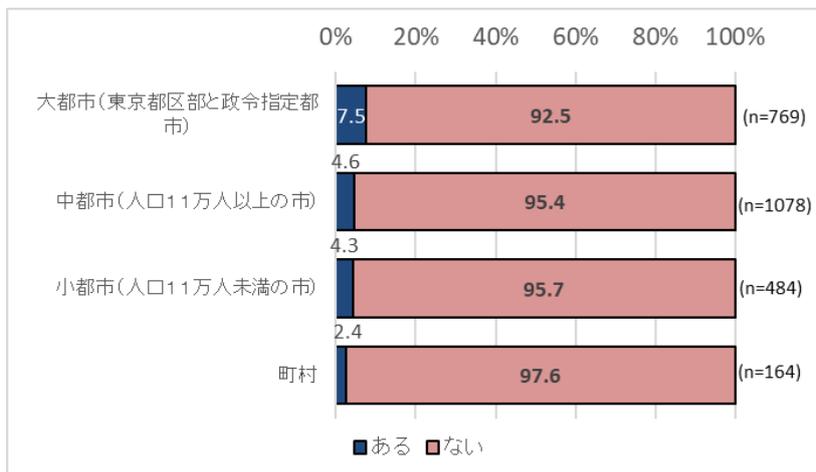
図表 2-26 過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット経験の回数



- 「【自動車乗用中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因」について、市区町村規模別にヒヤリハット経験の有無をクロス集計したところ、規模の大きな市区町村ほど、ヒヤリハット経験を有する人の割合が大きかった(図表 2-27)。

図表 2-27 市区町村規模別ー過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット経験の有無

(【自動車乗用中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因)



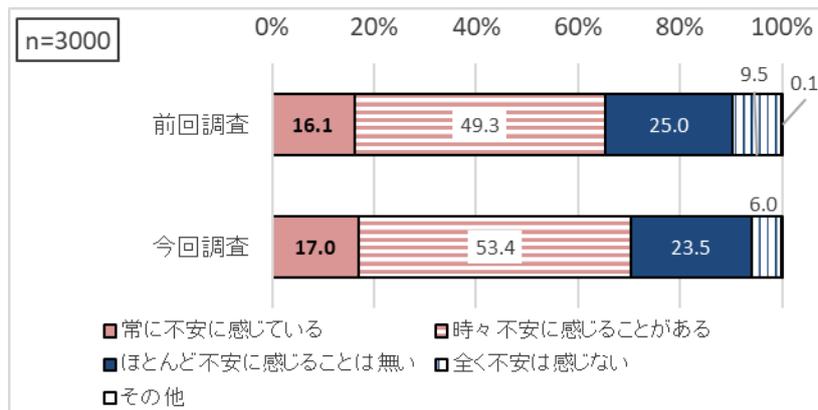
Q12

あなたは日常生活で交通事故の被害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？

最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 日常生活で交通事故の被害者になる可能性について不安を感じている者（「常に不安を感じている」「時々不安に感じることもある」）の割合は70.4%、不安を感じていない者（「全く不安は感じない」「ほとんど不安に感じることはない」）の割合は29.5%であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-28）。

図表 2-28 被害者になる可能性への不安



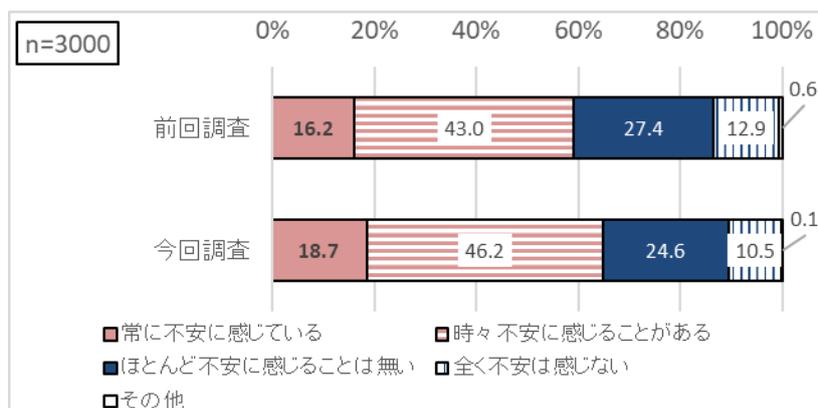
Q13

あなたは日常生活で交通事故の加害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？

最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 日常生活で交通事故の加害者になる可能性について不安を感じている者（「常に不安を感じている」「時々不安に感じることもある」）の割合は64.9%、不安を感じていない者（「全く不安は感じない」「ほとんど不安に感じることはない」）の割合は35.1%であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-29）。

図表 2-29 加害者になる可能性への不安



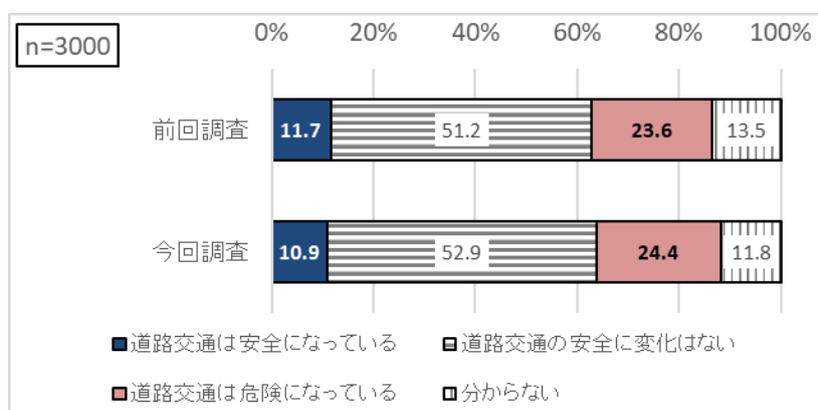
Q14

あなたのお住いの地域で、全体的な道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

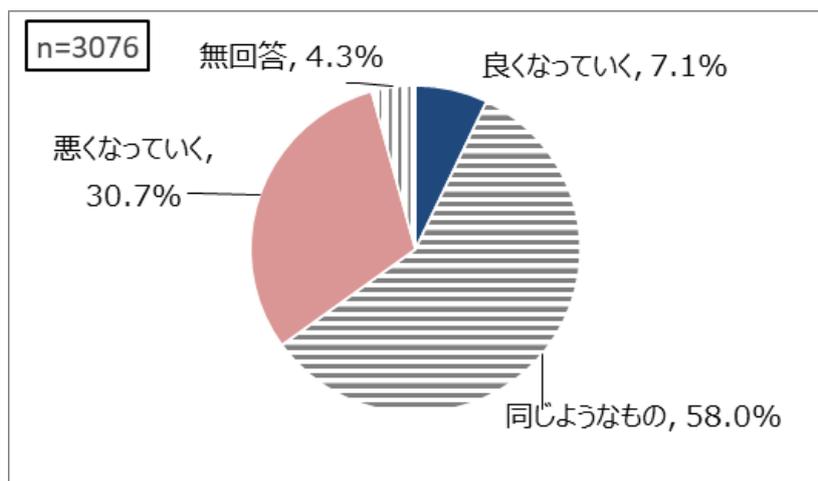
最も当てはまるもの1つを選んでください。

- 全体的な道路交通の情勢について、肯定的に捉えている者（「道路交通は安全になっている」）の割合は10.9%、否定的に捉えている者（「道路交通は危険になっている」）の割合は24.4%と、否定的に捉えている者の割合の方が大きかった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-30）。
- 内閣府の「国民生活に関する世論調査」では、今後の生活の見通しについて、肯定的に捉えている者（「よくなっていく」）の割合は7.1%、否定的に捉えている者（「悪くなっていく」）の割合は30.7%と、否定的に捉えている者の割合の方が大きかった（図表 2-31）。

図表 2-30 全体的な道路交通の情勢に関する方向感



図表 2-31 (参考) 今後の生活の見通し



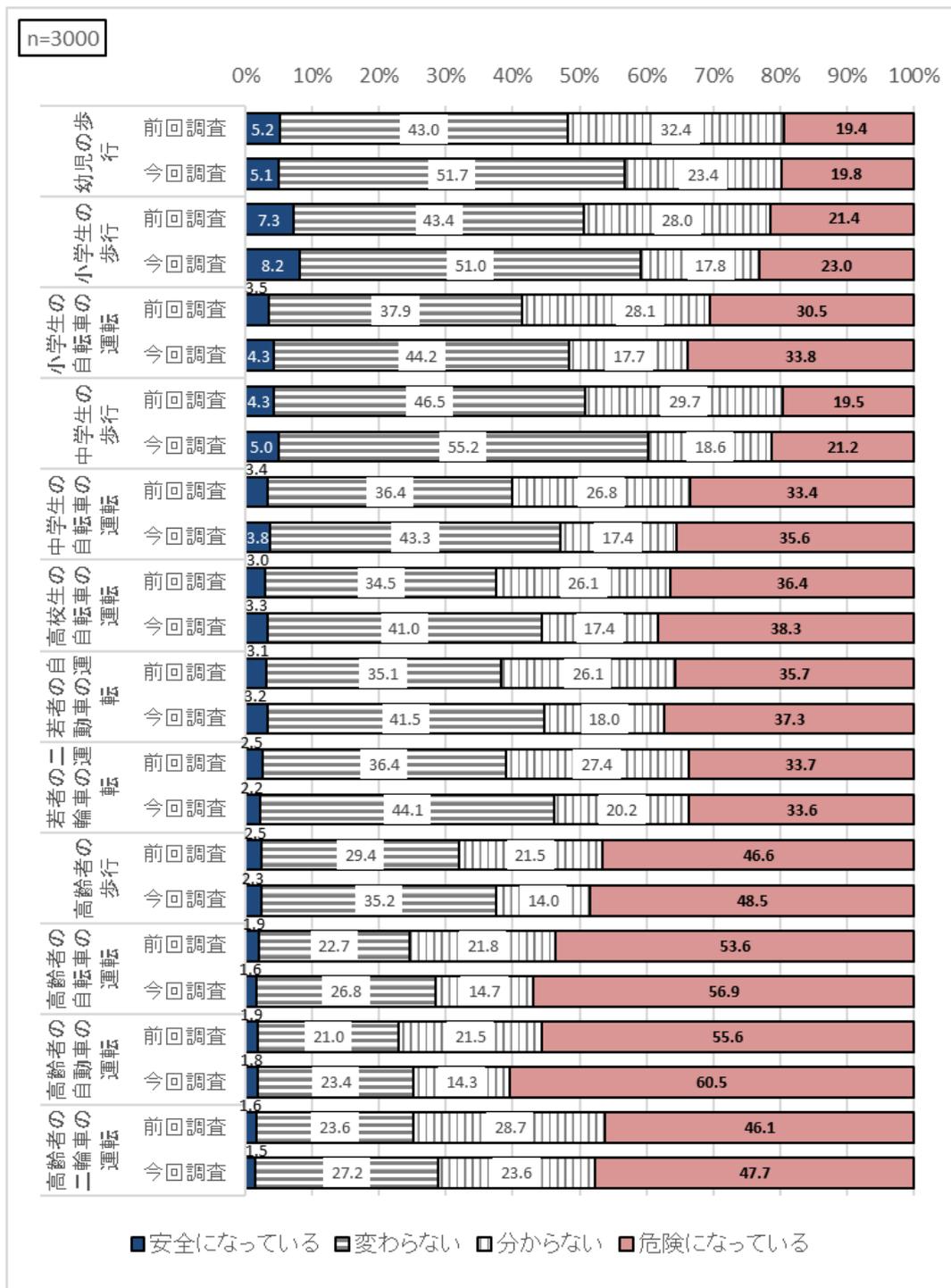
出典：「国民生活に関する世論調査」（令和5年11月調査）

Q15

あなたのお住いの地域で、以下の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、人とその状態別に見ると、幼児、小学生、中学生、高校生、若者に比べ、高齢者に関わる道路交通の情勢について「危険になっている」と回答した者の割合が大きかった。前回調査と比較したところ、「分からない」を除いて大きな差は見られなかった（図表 2-32）。

図表 2-32 属性別（人とその状態）の道路交通の情勢変化

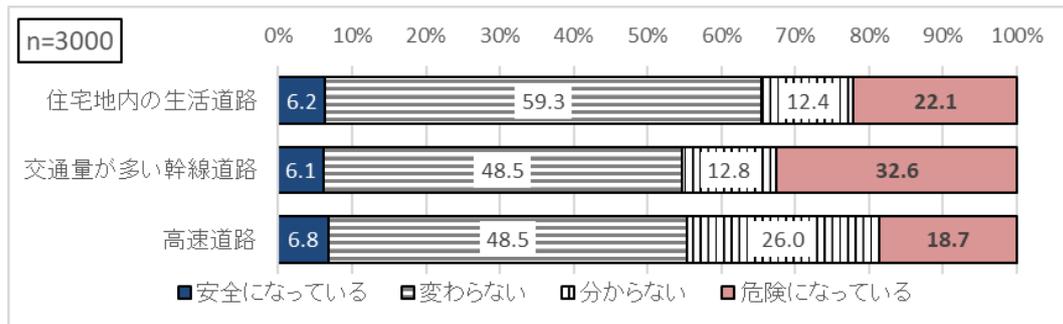


Q16

場所別の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？
それぞれ最も当てはまるもの1つを選んでください。

- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、場所別に見ると、「危険になっている」と捉えられているのは、「交通量が多い幹線道路」が32.6%と最も多く、「住宅地内の生活道路」の22.1%、「高速道路」の18.7%と続く（図表 2-33）。

図表 2-33 属性別（場所）の道路交通の情勢変化

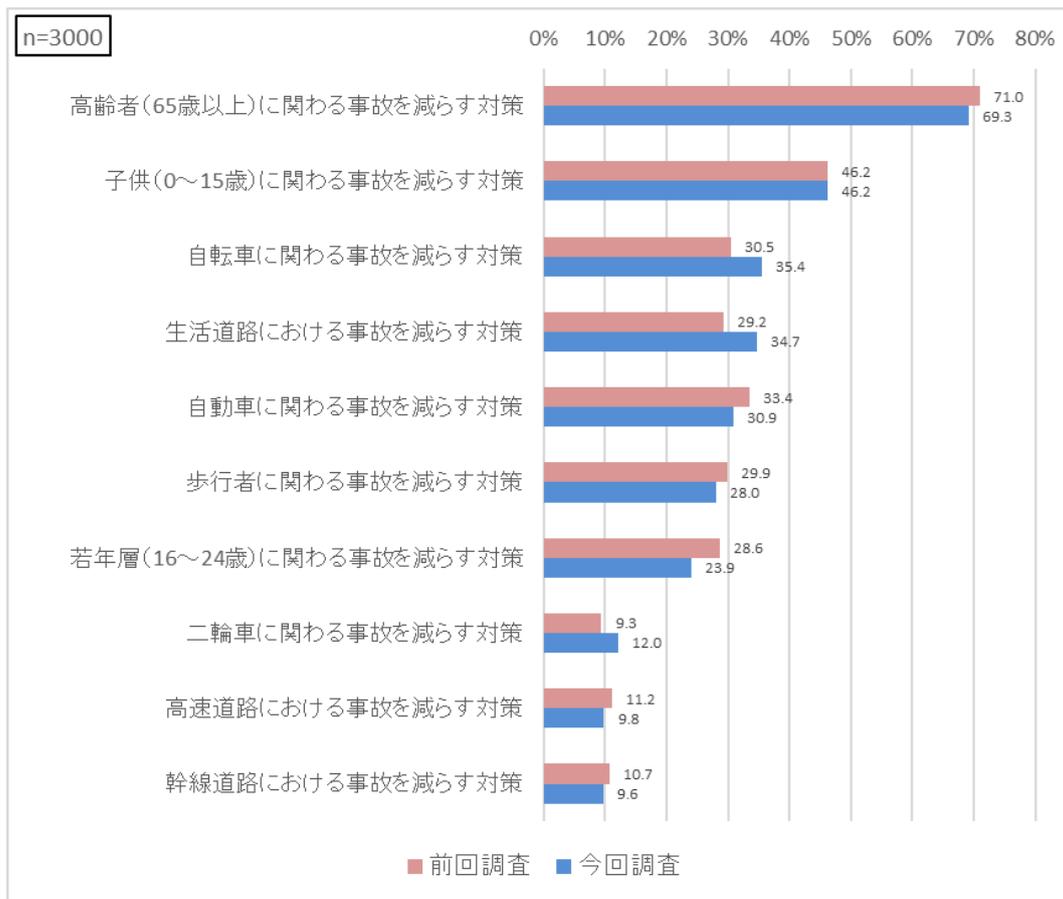


Q17

あなたは今後の交通安全対策としてどの対策が重要だと思いますか？
上位3つを選んでください。

- 今後重要な交通安全対策上位3つ内に選ばれたのは、「高齢者（65歳以上）に関わる事故を減らす対策」が69.3%で最も多く、「子供（0～15歳）に関わる事故を減らす対策」の46.2%、「自転車に関わる事故を減らす対策」の35.4%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-34）。

図表 2-34 今後の重要な交通安全対策



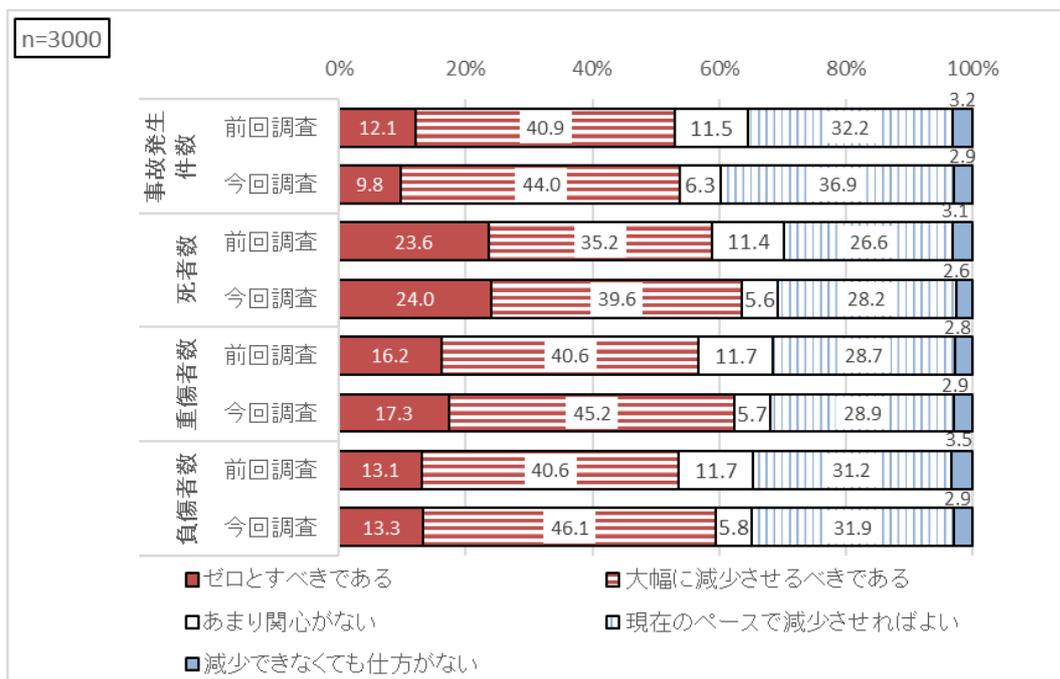
Q18

平成 16 年以降、交通事故の発生件数、死者数、重傷者数、負傷者数（重傷者数を含む）ともに減少傾向が続いています。

今後 5 年ほどを見据えて、交通事故に関して、国や地方公共団体における費用負担も考慮した上で、目指すべき全体的な方向性について、それぞれ最も当てはまるお考えを 1 つ選んでください。

- 今後 5 年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性は、「事故発生件数」「死者数」「重傷者数」「負傷者数」とも、「ゼロとすべきである」または「大幅に減少させるべきである」とした者の割合が 53.9%～63.6%と過半であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-35）。

図表 2-35 今後 5 年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性



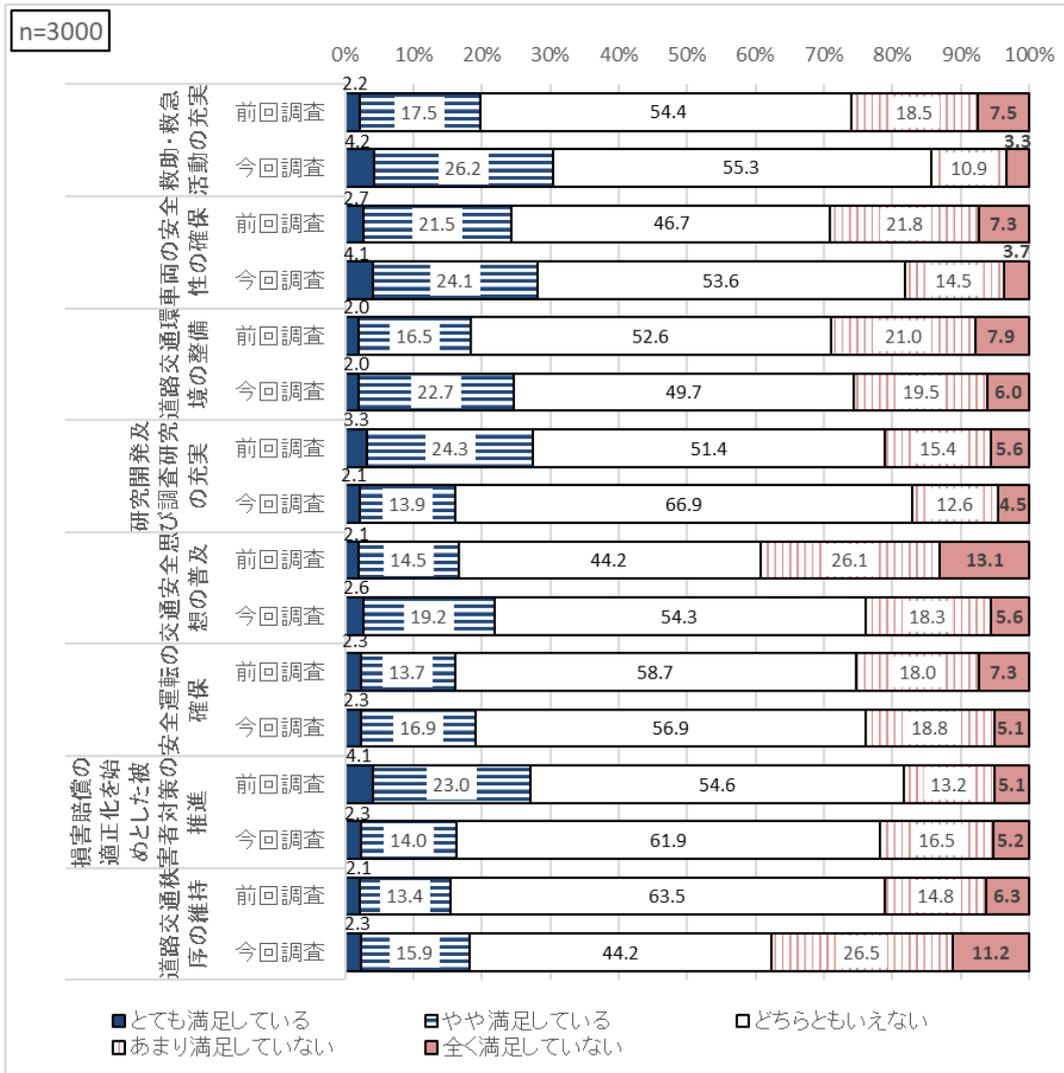
3-3 交通安全に関する対策についての認識

Q19

次の交通安全対策について、現在、あなたはどの程度満足していますか？
それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全対策について現在満足していない者（「全く満足していない」「あまり満足していない」）の割合が大きいのは、「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）」が37.7%と最も大きく、「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）」の25.5%、「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）」の23.9%及び「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）」の23.9%と続く。前回調査と比較したところ、現在満足している者（「とても満足している」「やや満足している」）が増加した対策は、「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）」（10.8ポイント増）であった。一方、現在満足していない者が増加した対策は、「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）」（16.6ポイント増）であった（図表 2-36）。

図表 2-36 交通安全対策についての現在の満足／不満足



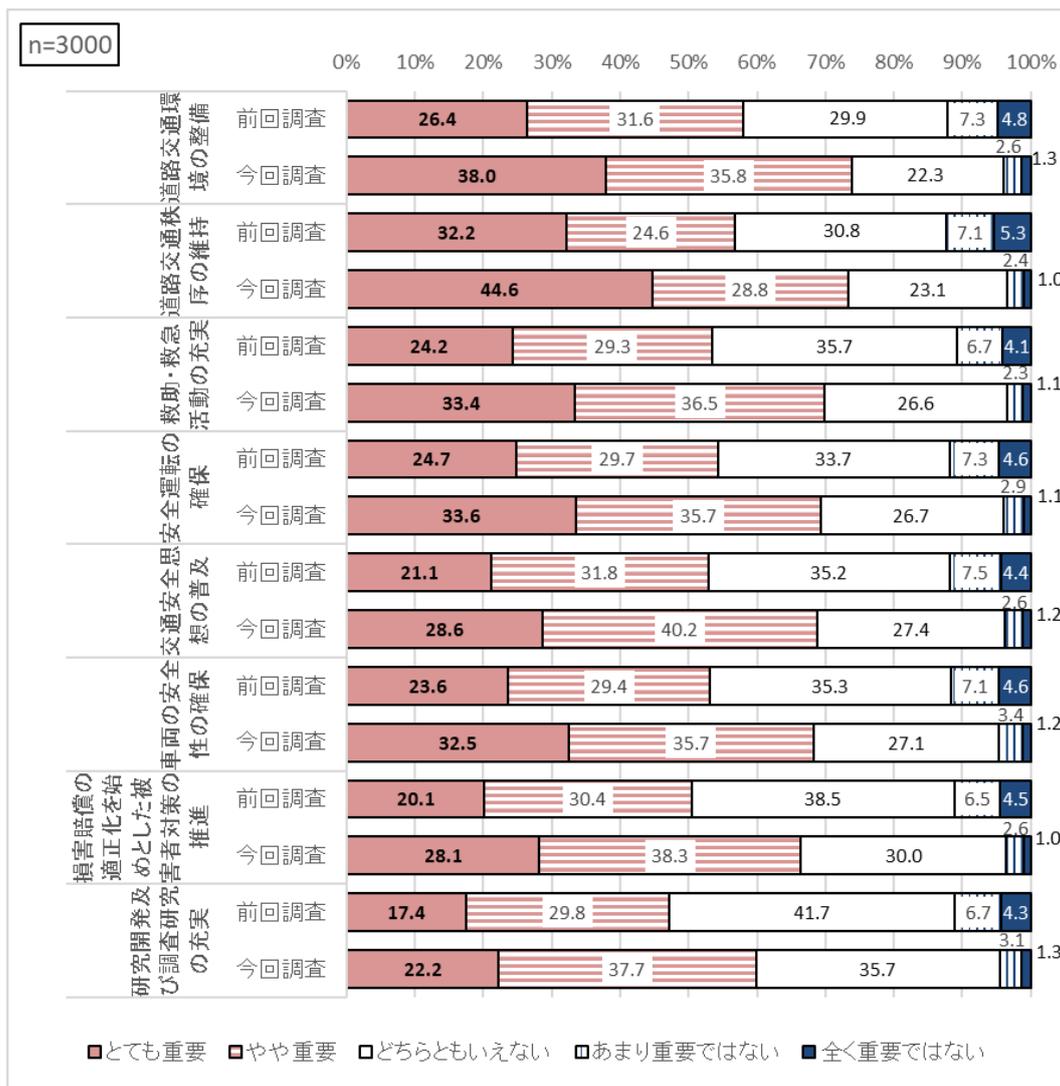
Q20

現在、進められている交通安全対策について、今後、あなたはどの程度重要になると思いますか？

それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んでください。

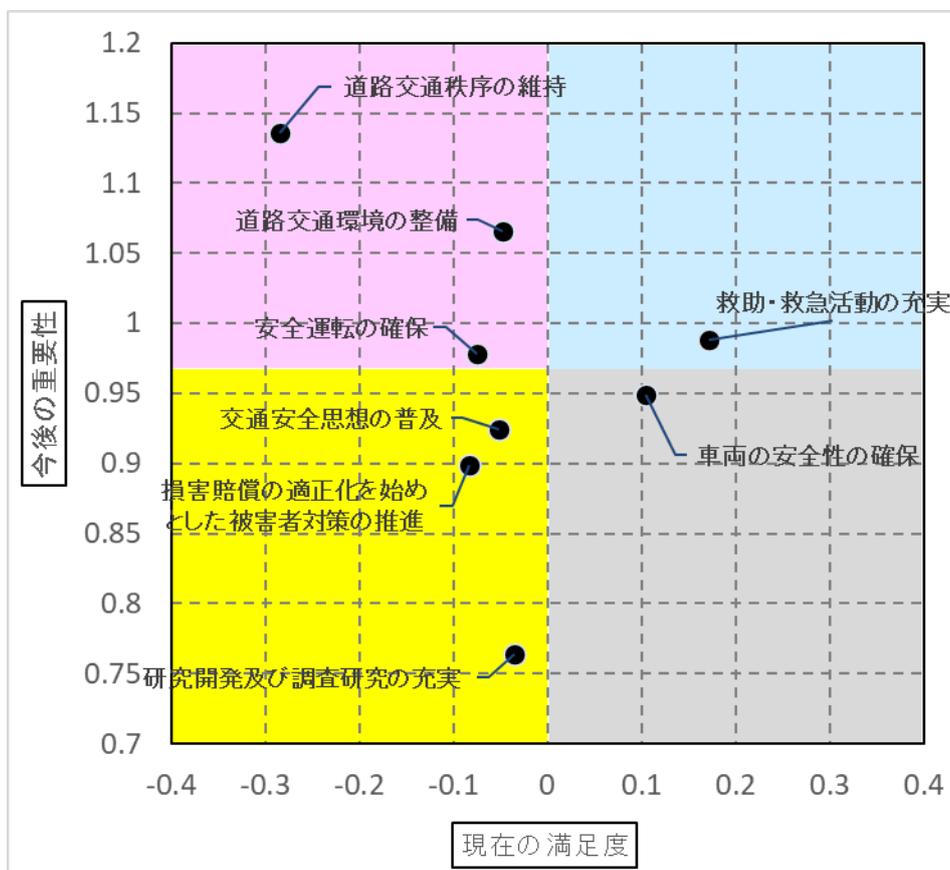
- 交通安全対策について今後重要になると思う者（「とても重要」「やや重要」）の割合が大きいのは、「道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）」が73.8%と最も大きく、「道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）」の73.4%、「救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）」の69.9%と続く。前回調査と比較したところ、「道路交通環境の整備」が15.8%、「道路交通秩序の維持」が16.6%、「救助・救急活動の充実」が16.4%、「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）」が14.9%、「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）」が15.9%、「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）」が15.2%、「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）」が16.0%、「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）」が12.7%今後重要になると思う者が増加した（図表 2-37）。

図表 2-37 交通安全対策について今後重要／重要でない



- 「現在の満足度」を横軸に、「今後の重要性」を縦軸にとって交通安全対策をプロットすると図表 2-38 のようになる。
- 「現在の満足度」は、交通安全対策について現在「とても満足している」を2点、「満足している」を1点、「どちらともいえない」を0点、「あまり満足していない」を-1点、「全く満足していない」を-2点として、各交通安全対策について集計したものである。
- 「今後の重要性」は、交通安全対策について今後「とても重要」を2点、「やや重要」を1点、「どちらともいえない」を0点、「あまり重要でない」を-1点、「全く重要でない」を-2点として、各交通安全対策について集計したものである。
- 「今後の重要性」の平均値は0.96である。「今後の重要性」が平均値より高く「現在の満足度」が負の領域を赤色の網掛け、「今後の重要性」が平均値より高く「現在の満足度」が正の領域を青色、「今後の重要性」が平均値より低く「現在の満足度」が負の領域を黄色、「今後の重要性」が平均値より低く「現在の満足度」が正の領域を灰色で示した。
- 「今後の重要性」が高いにもかかわらず「現在の満足度」が低いのは、「道路交通秩序の維持」「道路交通環境の整備」「安全運転の確保」である。
- 「今後の重要性」が高い中「現在の満足度」が高いのは、「救助・救急活動の充実」である。

図表 2-38 交通安全対策についての現在の満足度と今後の重要性の相関関係



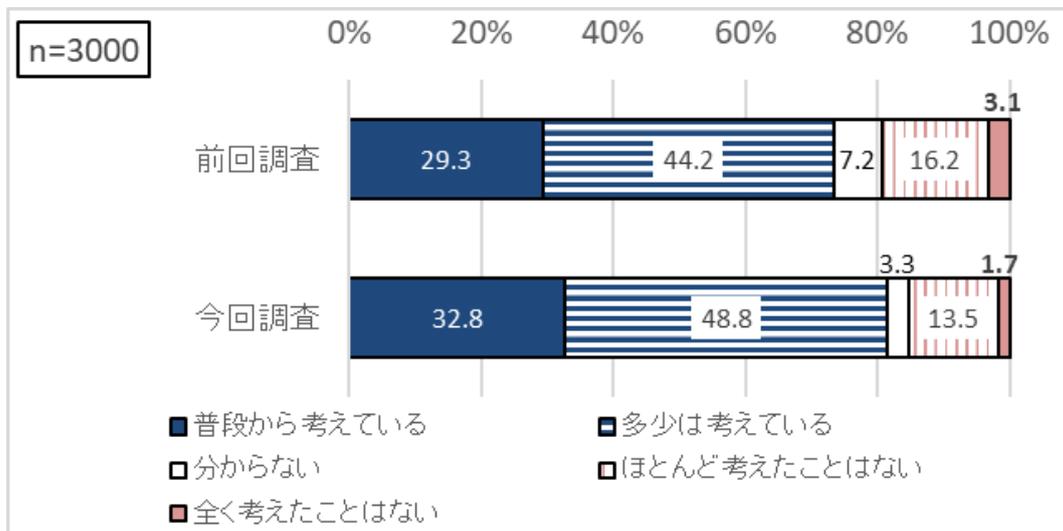
3-4 交通安全に関する普段からの考え

Q21

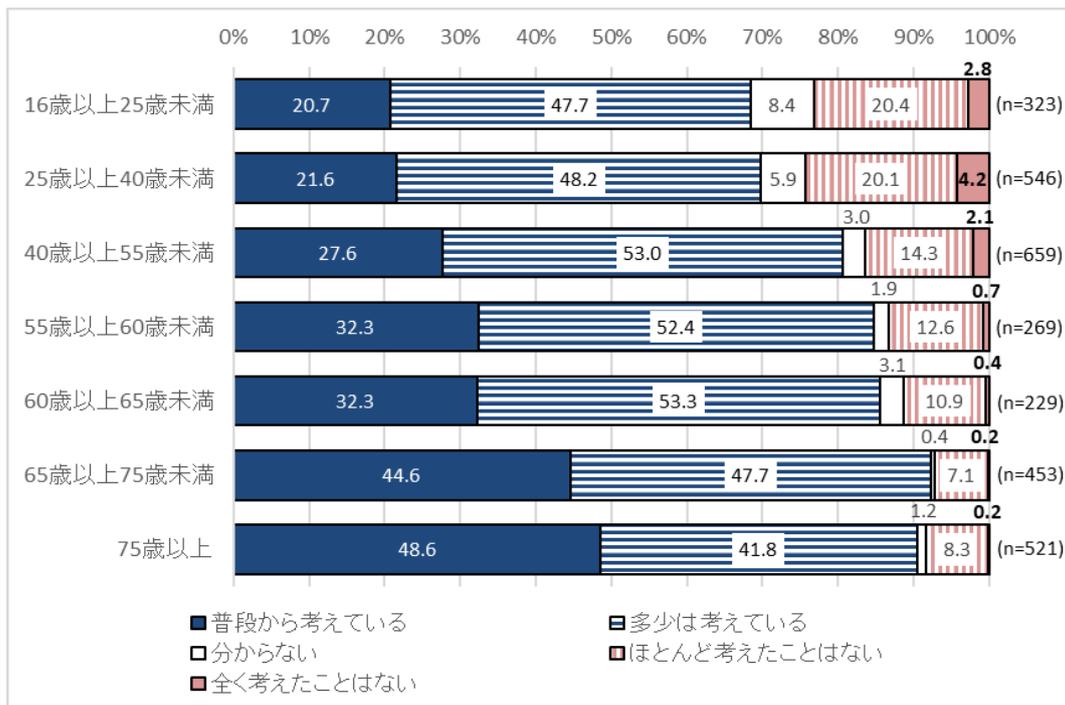
あなたは交通安全に関して、普段どのくらい考えていますか？
最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全対策に関して「普段から考えている」または「多少は考えている」者の割合は81.6%と、4分の3強であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表2-39）。
- 交通安全に関する普段からの考えに、年齢をクロス集計すると、年齢が上がるにつれて、「普段から考えている」または「多少は考えている」の割合が高くなる傾向にあった（図表2-40）。

図表 2-39 交通安全に関して普段から考えているかどうか



図表 2-40 年齢階層別—交通安全に関する普段からの考え（クロス集計）

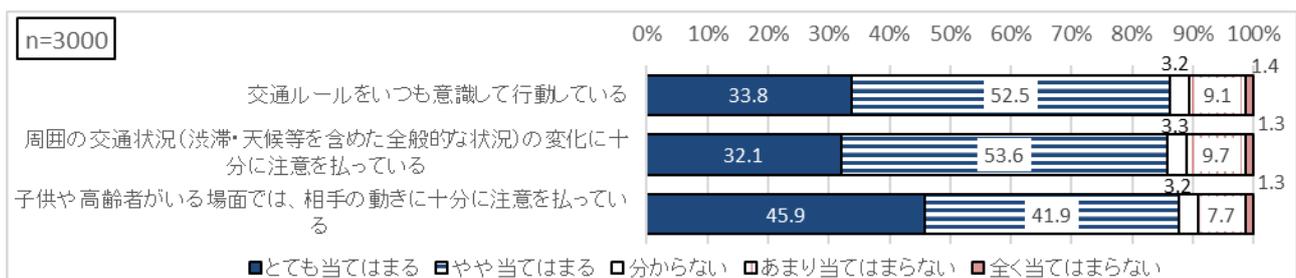


Q22

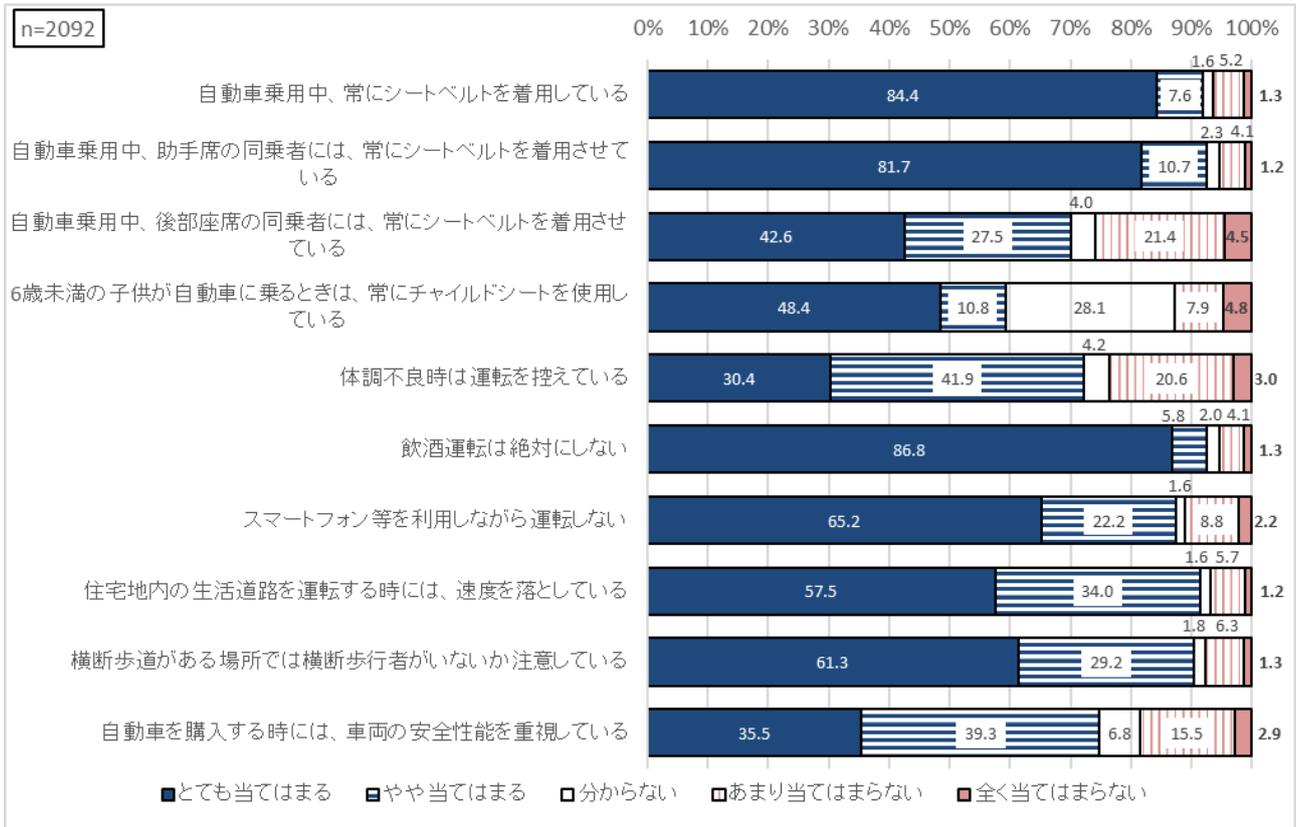
あなたの交通安全に関する意識について、それぞれ最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全に関して心掛けるべきと考えられる事項について当てはまるかどうかを聞いたところ、図表 2-41～図表 2-46 のように、多くの事項について、当てはまる者（「とても当てはまる」「やや当てはまる」）の割合が7割以上と大きかった。
- 当てはまらない者（「全く当てはまらない」「あまり当てはまらない」）の割合が2割以上なのは、「交通安全に関する各種活動に参加している」の76.2%、「歩行中、反射材を使用している」の67.8%、「家族・友人に交通安全をすすめている」の38.4%、「横断歩道の青信号が点滅していたら、渡り始めずに待つ」の27.6%、「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ている」の25.9%、「体調不良時は運転を控えている」の23.6%、「二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の22.9%、「道路を横断する際は、横断歩道付近では横断歩道を渡る、斜めに横断しないなど交通ルールを守っている」の20.3%であった。

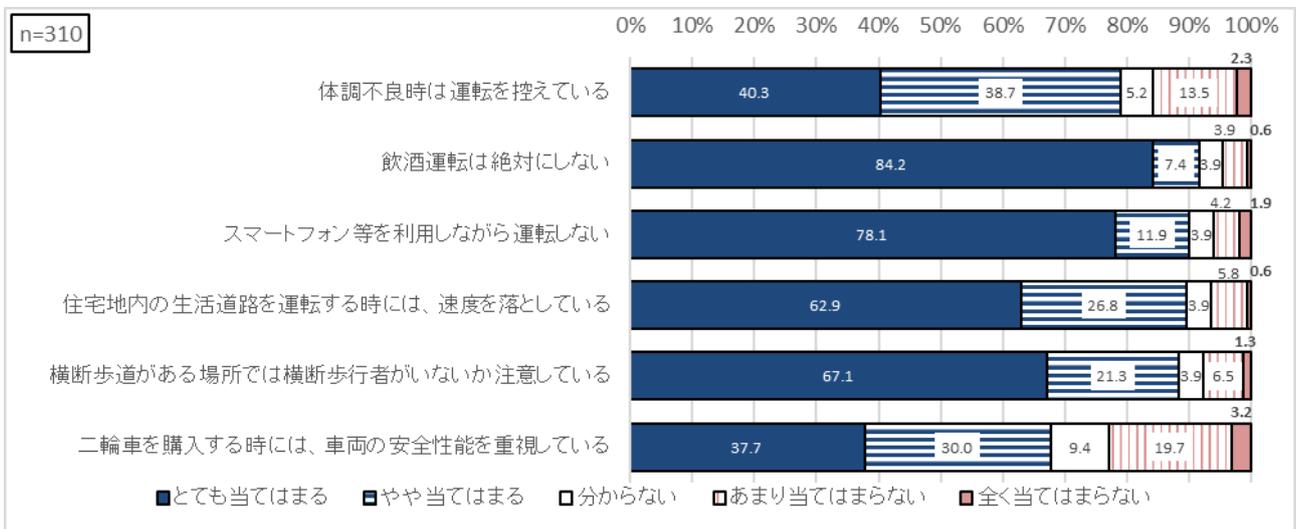
図表 2-41 交通安全に関して心掛けていること（交通安全全般に関すること）



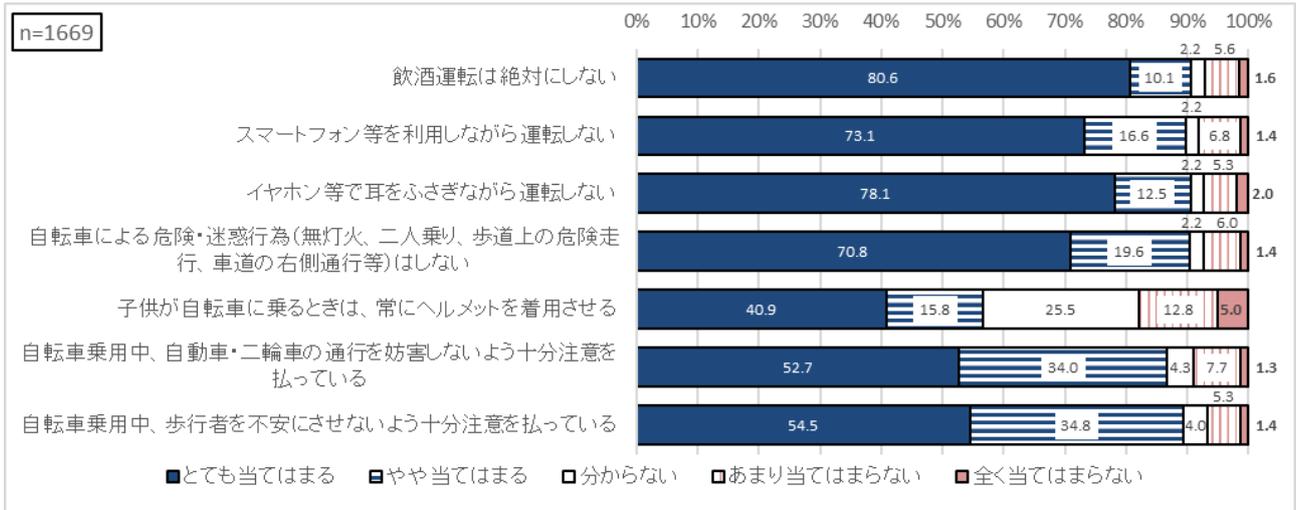
図表 2-42 交通安全に関して心掛けていること（自動車の安全に関すること）



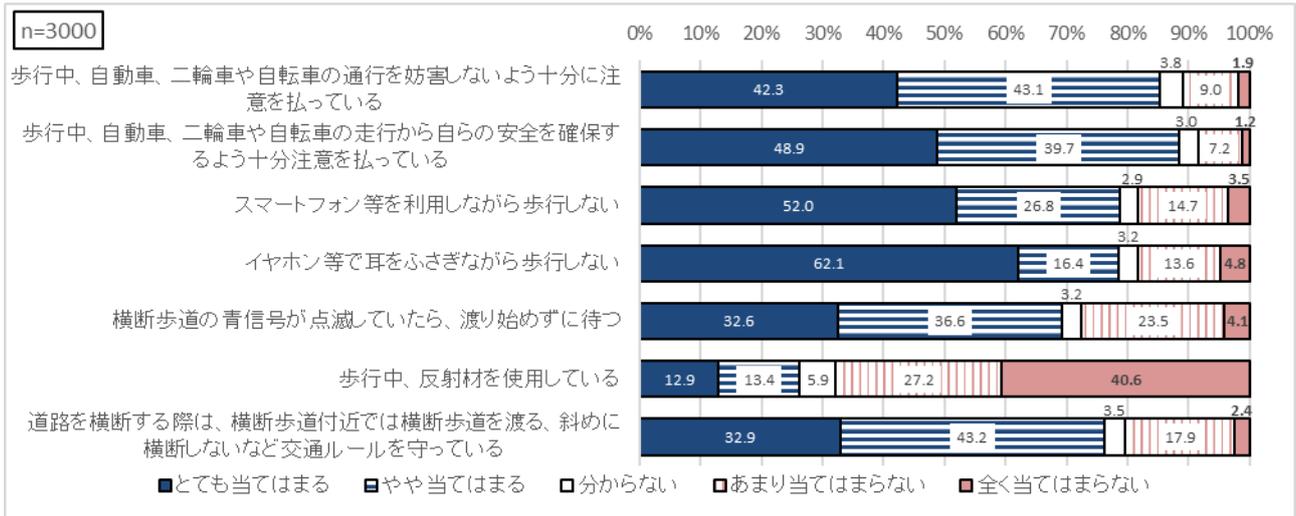
図表 2-43 交通安全に関して心掛けていること（二輪車の安全に関すること）



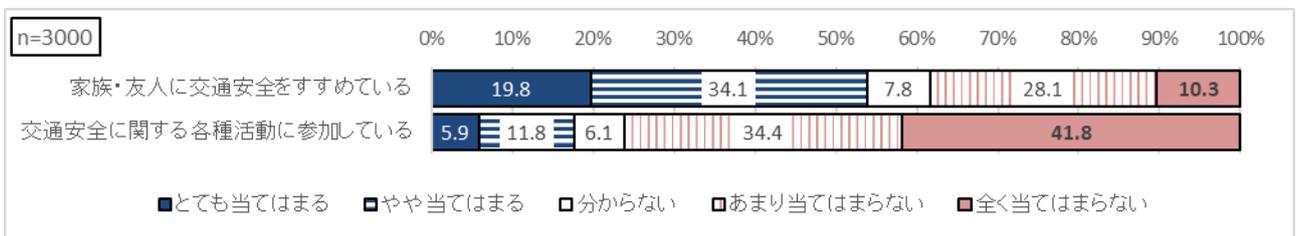
図表 2-44 交通安全に関して心掛けていること（自転車の安全に関すること）



図表 2-45 交通安全に関して心掛けていること（歩行の安全に関すること）



図表 2-46 交通安全に関して心掛けていること（その他）

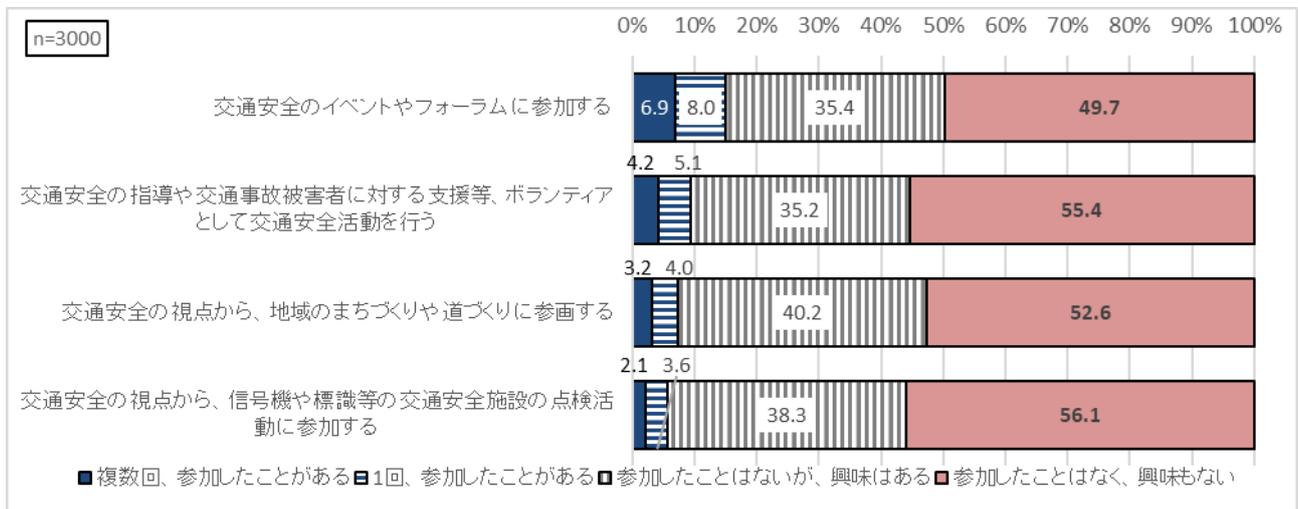


Q23

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について、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、最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 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について、「交通安全のイベントやフォーラムに参加する」、「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」、「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」、「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」のいずれについても、図表 2-47 のように、「参加したことはなく、興味もない」がおよそ半数であった。

図表 2-47 交通安全普及啓発活動への参加



Q24

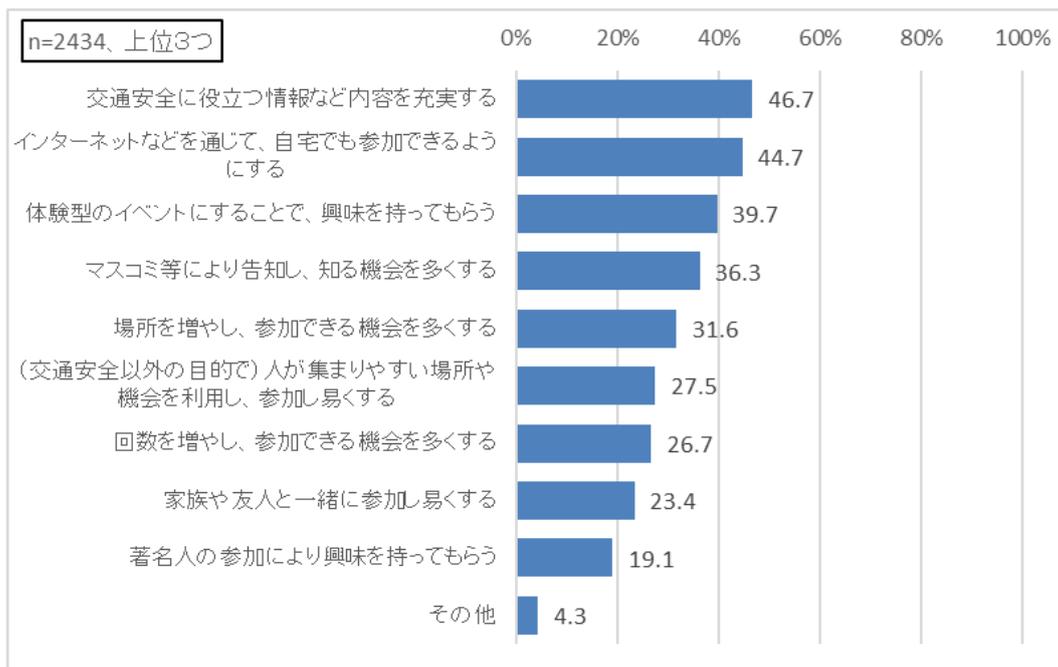
【Q23で「参加したことはないが、興味はある」、「参加したことはなく、興味もない」と回答した方にお尋ねします】

交通安全普及啓発活動への参加や興味を持っていただくために、どのような改善が重要だと思いますか？

上位3つを選んでください。

- 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、交通安全のイベントやフォーラム、指導や交通事故被害者に対する支援活動、交通安全の視点からの地域のまちづくりや道づくりへの参加、信号機や標識等の点検活動など、交通安全普及啓発活動に「参加したことはないが、興味はある」あるいは「参加したことはなく、興味もない」者 (n=2,434) が、交通安全普及啓発活動に参加や興味を持ってもらうために重要な改善の上位3位内を選んだのは、「交通安全に役立つ情報など内容を充実する」が46.7%と最も多く、「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」の44.7%、「体験型のイベントにすることで、興味を持ってもらう」の39.7%と続く(図表 2-48)。

図表 2-48 交通安全普及啓発活動への参加を増やすために重要な改善



3-5 先端技術の活用に関する認識

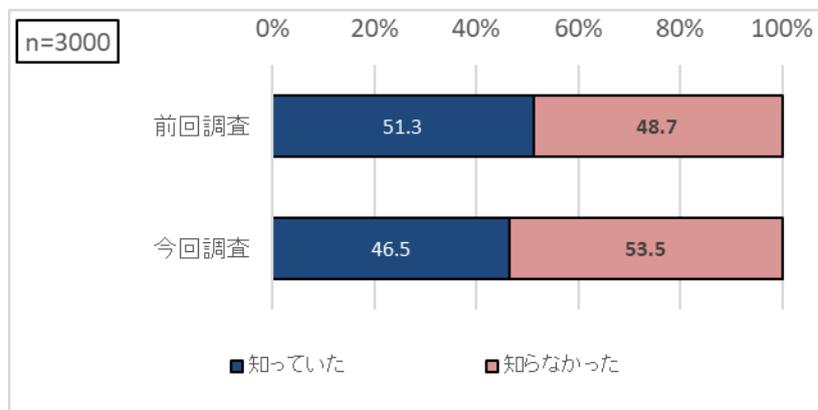
Q25

現在、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトといった先端技術を搭載した「セーフティ・サポートカー(サポカー)」や「セーフティ・サポートカーS(サポカーS)」の普及が進んでいますが、これらの運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があります。

このことについて、知っていましたか。

- 運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があることを「知っていた」が46.5%、「知らなかった」が53.5%と、知らなかった者がやや多かった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった(図表 2-49)。

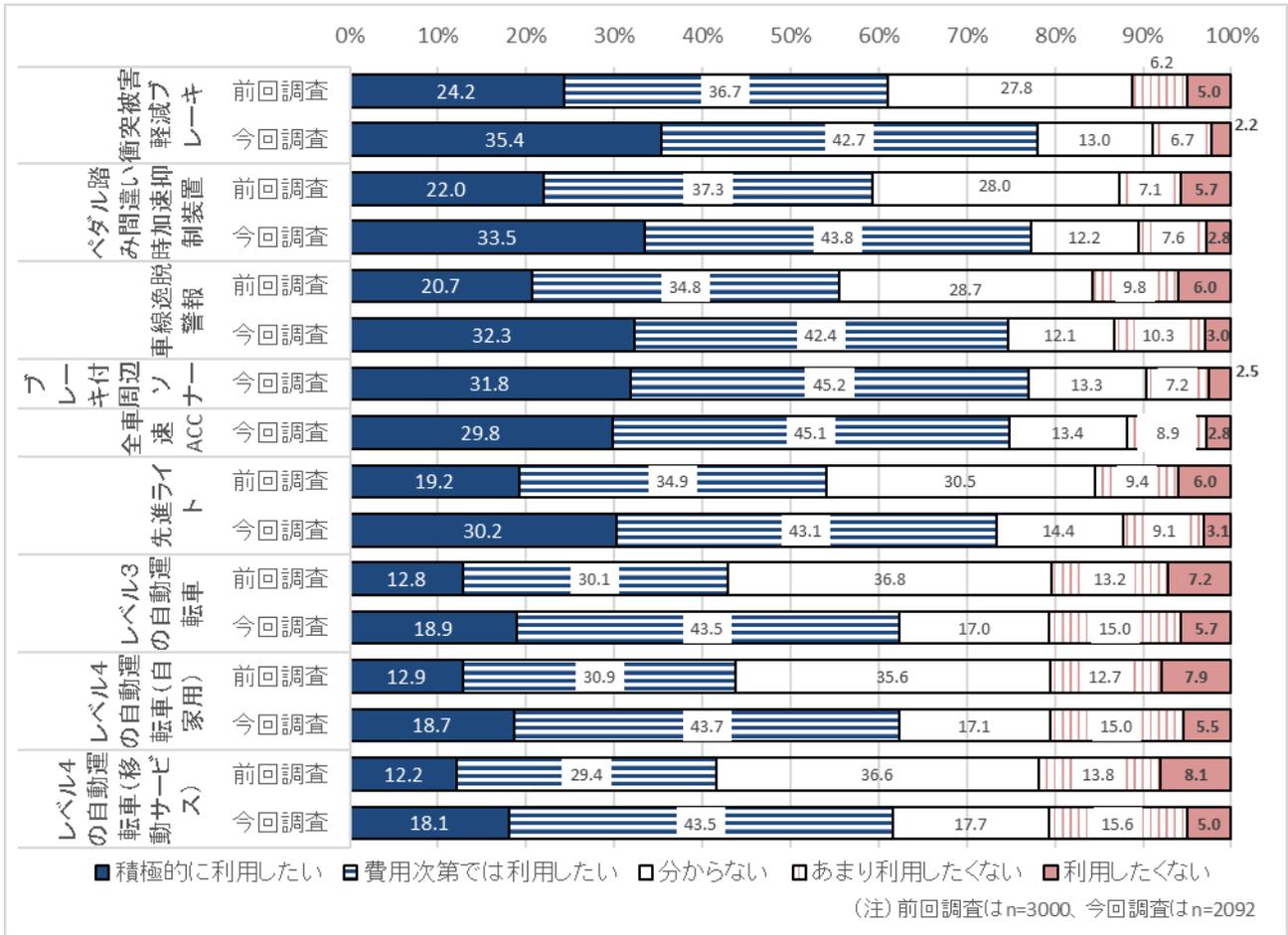
図表 2-49 運転支援機能に関する認識



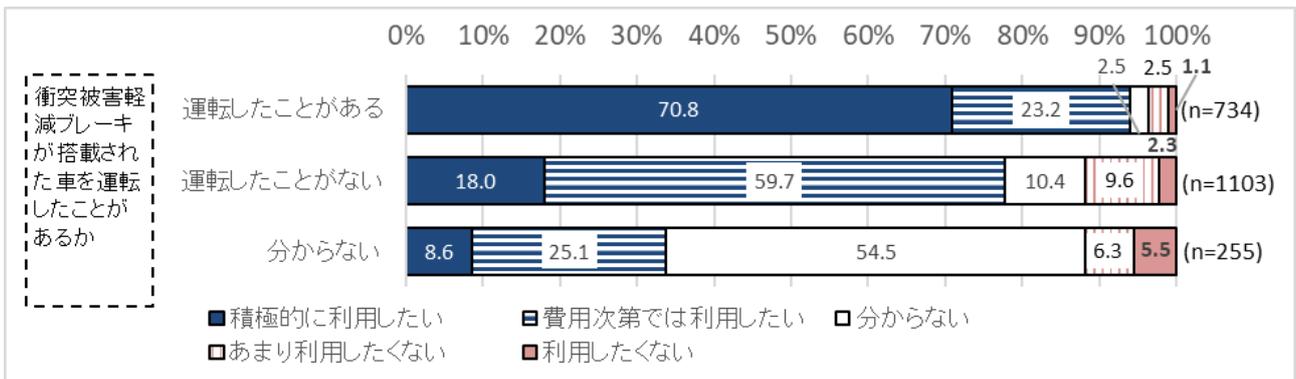
下記の先端技術や自動運転車を利用したいと思いますか。

- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能の利用意向がある者（「積極的に利用したい」「費用次第では利用したい」）の割合は、73.3%～78.1%であった（図表 2-50）。
- 自動運転車の利用意向がある者の割合は、61.6%～62.4%であった（図表 2-50）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能を搭載した車を運転した経験の有無別に各機能の利用意向をクロス集計すると、運転支援機能を搭載した車の運転経験のある者の方がいない者に比べ、運転支援機能を搭載した車の利用意向がある者の割合が有意に大きかった（図表 2-51～図表 2-56）。
- 運転経験の有無が「分からない」者も存在しており、運転支援機能に関する意識がほとんどない者と考えられるが、その場合は、利用意向がある者の割合は小さかった（図表 2-51～図表 2-56）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能が搭載された車を運転したことがある者のうち、機能が作動した経験の有無別に各機能の利用意向をクロス集計すると、いずれの機能についても、「機能を ON にして、作動したことがある」方が、「機能を ON にしているが、作動したことはない」や「機能を OFF にしているため、作動したことはない」よりも、利用意向がある者の割合が大きかった（図表 2-57～図表 2-62）。
- 利用意向を年齢階層別にクロス集計すると、図表 2-63 のようになる。全年齢平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。運転支援機能の利用意向は、30 歳代までは少なく、40 歳以上で多くなった。ただし、75 歳以上では利用意向のある者の割合は少なかった。
- 利用意向を住所地域とクロス集計すると、図表 2-64 のようになる。全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。運転支援機能の利用意向は、中部、中国及び九州・沖縄地域が多かった。

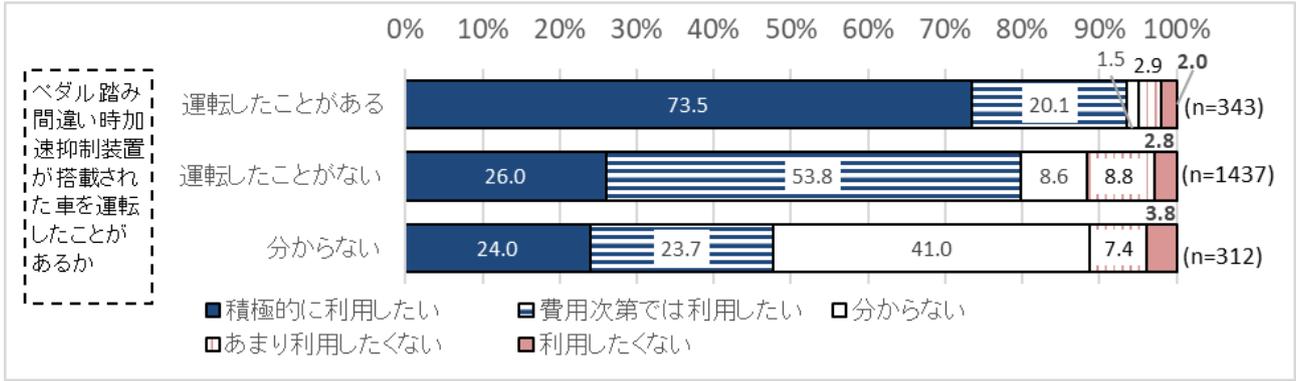
図表 2-50 運転支援機能や自動運転車の利用意向



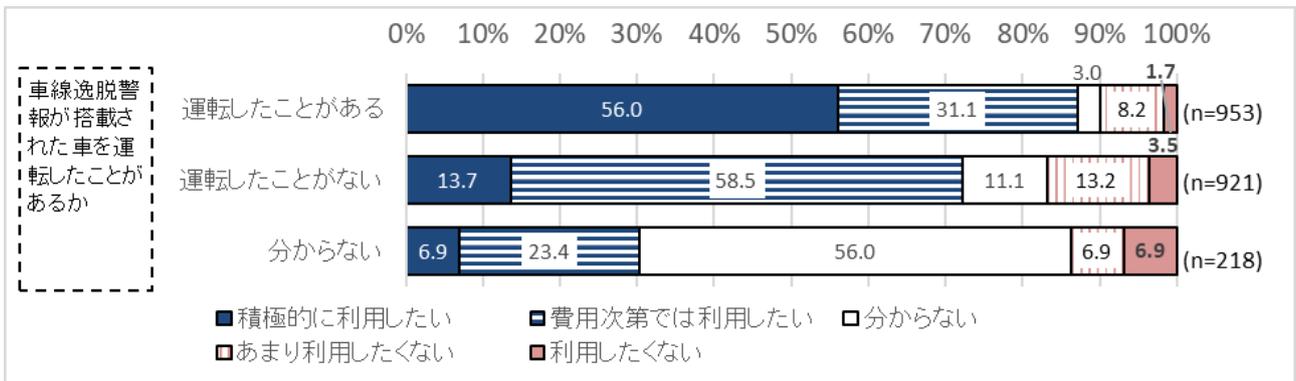
図表 2-51 運転経験の有無別—衝突被害軽減ブレーキの利用意向 (クロス集計)



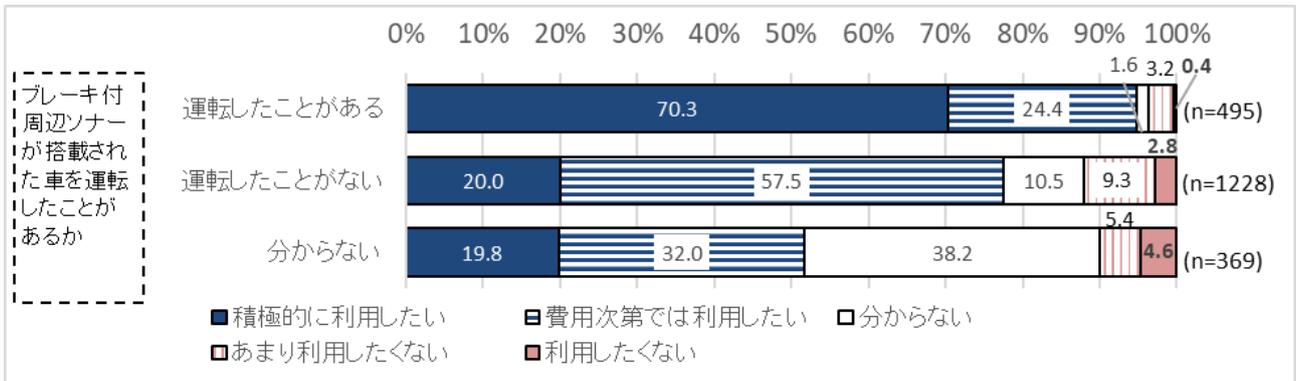
図表 2-52 運転経験の有無別—ペダル踏み間違い時加速抑制装置の利用意向（クロス集計）



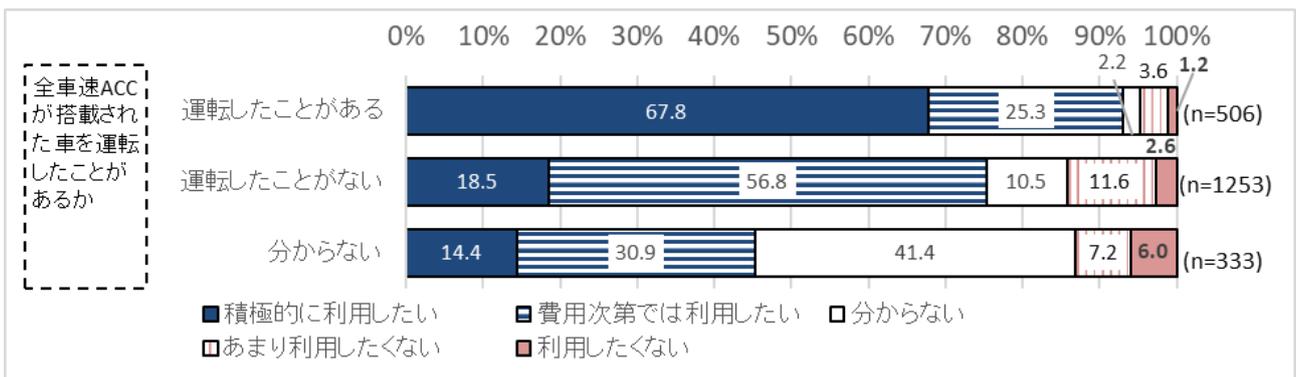
図表 2-53 運転経験の有無別—車線逸脱警報の利用意向（クロス集計）



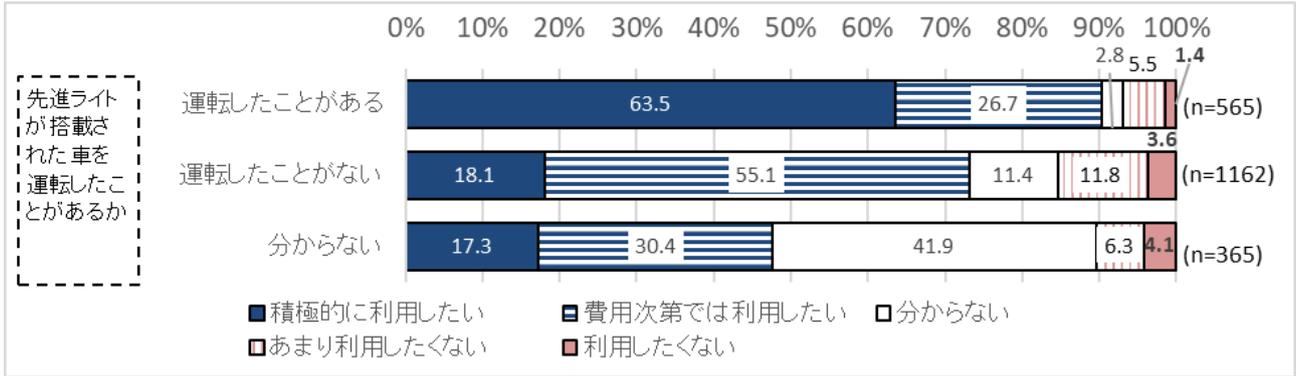
図表 2-54 運転経験の有無別—ブレーキ付周辺ソナーの利用意向（クロス集計）



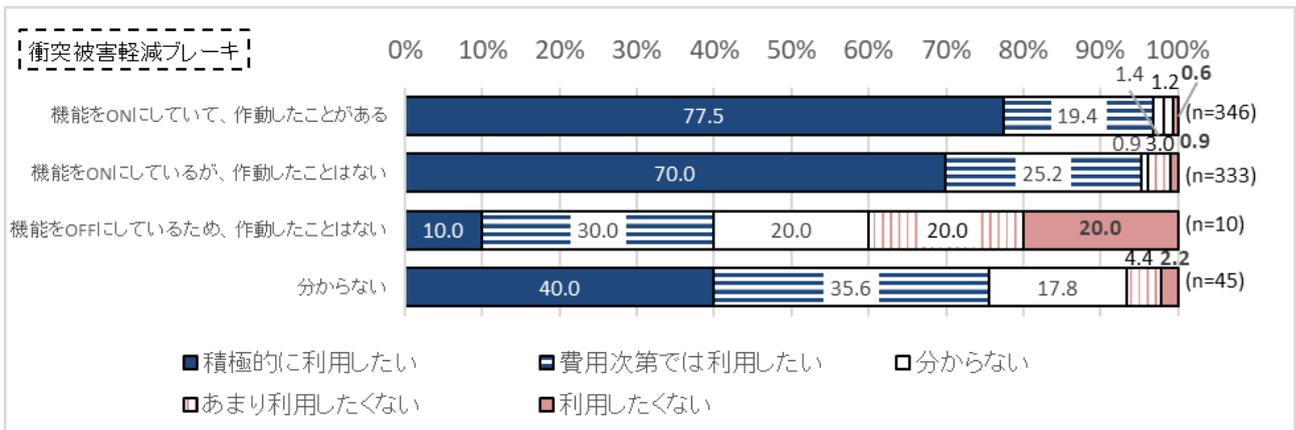
図表 2-55 運転経験の有無別—全車速 ACC の利用意向（クロス集計）



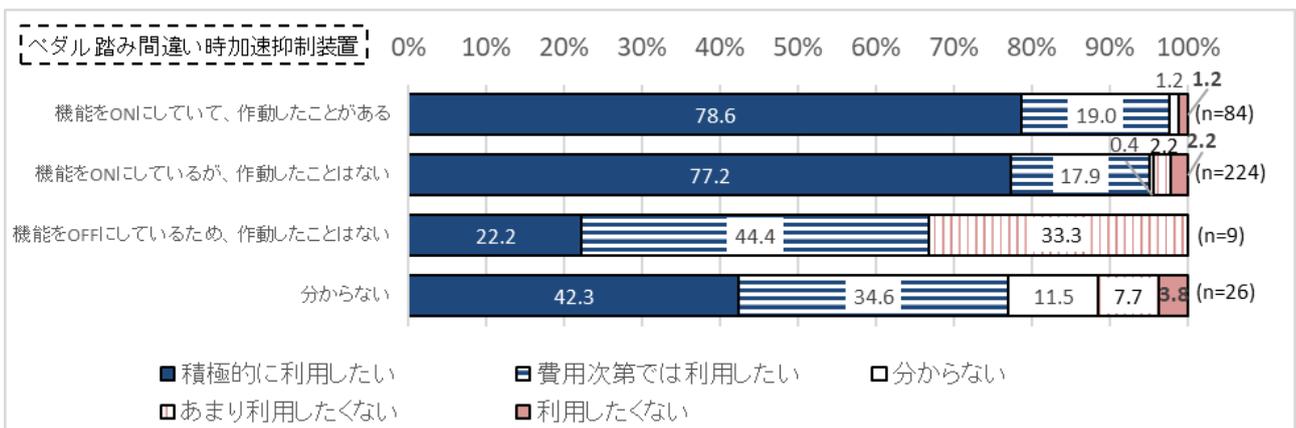
図表 2-56 運転経験の有無別—先進ライトの利用意向（クロス集計）



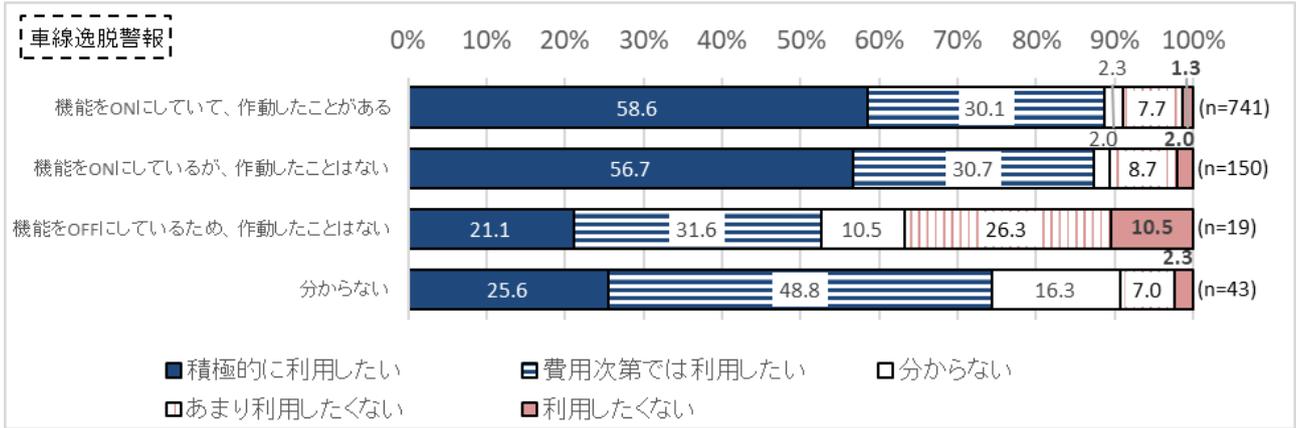
図表 2-57 作動経験の有無別—衝突被害軽減ブレーキの利用意向（クロス集計）



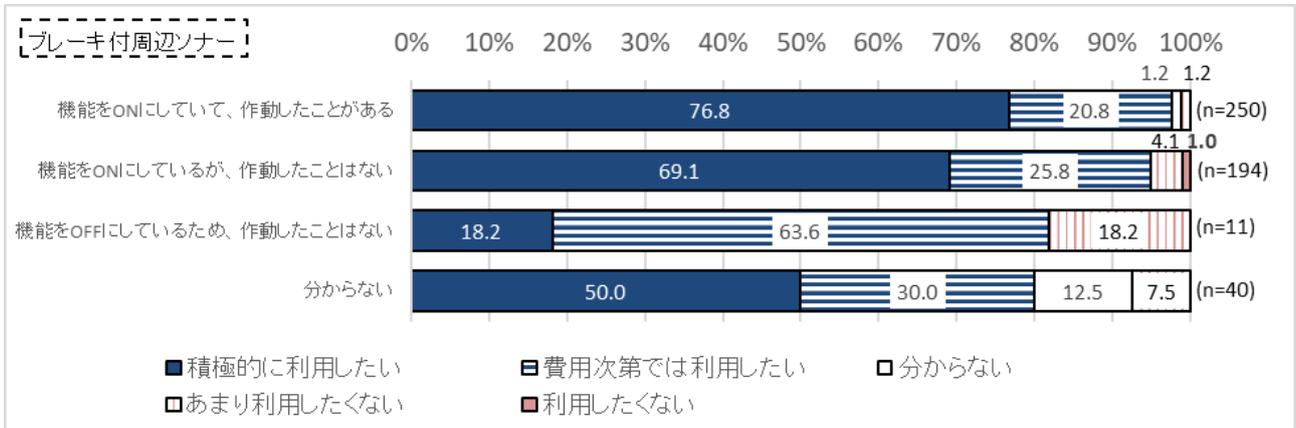
図表 2-58 作動経験の有無別—ペダル踏み間違い時加速抑制装置の利用意向（クロス集計）



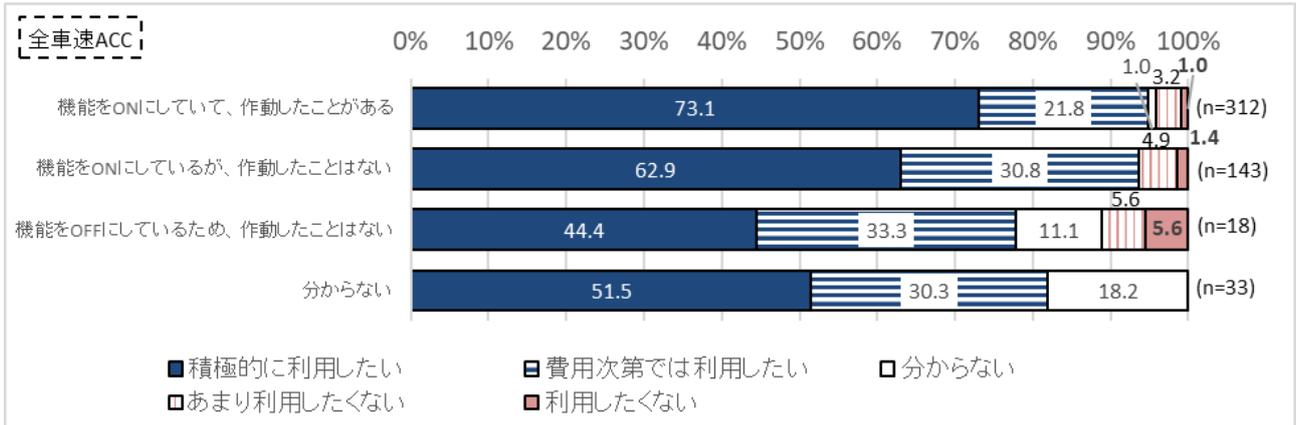
図表 2-59 作動経験の有無別—車線逸脱警報の利用意向（クロス集計）



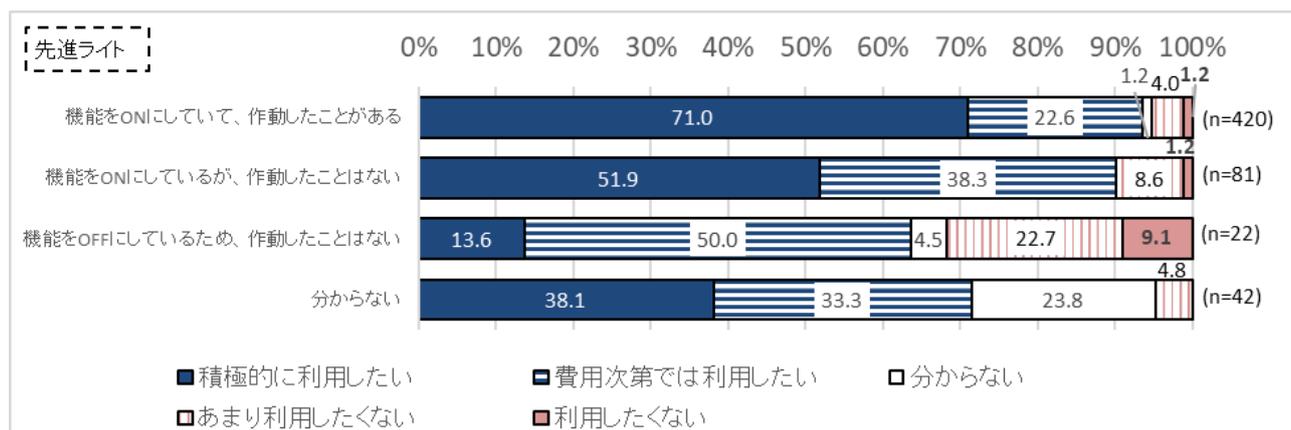
図表 2-60 作動経験の有無別—ブレーキ付周辺ソナーの利用意向（クロス集計）



図表 2-61 作動経験の有無別—全車速 ACC の利用意向（クロス集計）



図表 2-62 作動経験の有無別—先進ライトの利用意向（クロス集計）



図表 2-63 年齢階層別—運転支援機能や自動運転車の利用意向（クロス集計）

	全年齢	16歳以上 25歳未満	25歳以上 40歳未満	40歳以上 55歳未満	55歳以上 60歳未満	60歳以上 65歳未満	65歳以上 75歳未満	75歳以上
衝突被害軽減ブレーキ	54.4%	36.2%	46.2%	58.0%	66.9%	66.4%	66.7%	47.6%
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	53.9%	35.9%	47.8%	57.7%	63.2%	64.2%	64.7%	48.0%
車線逸脱警報	52.0%	35.9%	47.3%	54.5%	59.9%	64.6%	62.5%	45.3%
ブレーキ付周辺ソナー	53.7%	36.8%	48.9%	56.3%	64.3%	66.4%	63.8%	46.1%
全車速 ACC	52.2%	35.9%	47.3%	56.4%	61.7%	63.3%	61.6%	44.1%
先進ライト	51.1%	34.1%	44.9%	56.3%	57.2%	62.4%	61.1%	44.9%
レベル3の自動運転車	43.5%	33.1%	42.1%	47.2%	50.9%	51.5%	48.3%	34.9%
レベル4の自動運転車（自家用）	43.5%	32.2%	41.6%	48.1%	50.6%	51.5%	49.0%	34.7%
レベル4の自動運転車（移動サービス）	43.0%	32.8%	41.2%	47.3%	50.9%	51.5%	48.1%	33.2%

(注) 全年齢平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

図表 2-64 地域別—運転支援機能や自動運転車の利用意向（クロス集計）

	全国	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州・ 沖縄
衝突被害軽減ブレーキ	54.4%	50.4%	59.2%	47.4%	64.0%	50.6%	65.5%	57.3%	60.4%
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	53.9%	48.8%	59.7%	47.1%	61.0%	50.0%	66.1%	61.8%	60.7%
車線逸脱警報	52.0%	46.4%	55.7%	46.5%	59.6%	48.3%	59.1%	55.1%	59.5%
ブレーキ付周辺ソナー	53.7%	48.0%	59.7%	47.5%	61.4%	49.4%	64.3%	58.4%	60.1%
全車速 ACC	52.2%	46.4%	58.7%	46.4%	60.4%	47.7%	60.2%	56.2%	58.3%
先進ライト	51.1%	48.0%	53.7%	45.3%	57.0%	46.8%	63.7%	57.3%	58.9%
レベル3の自動運転車	43.5%	40.0%	44.8%	38.4%	49.3%	40.5%	52.0%	44.9%	51.1%
レベル4の自動運転車（自家用）	43.5%	40.8%	45.3%	39.0%	48.3%	40.0%	53.2%	44.9%	50.5%
レベル4の自動運転車（移動サービス）	43.0%	39.2%	43.3%	38.9%	47.3%	40.7%	49.1%	44.9%	50.2%

(注) 全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

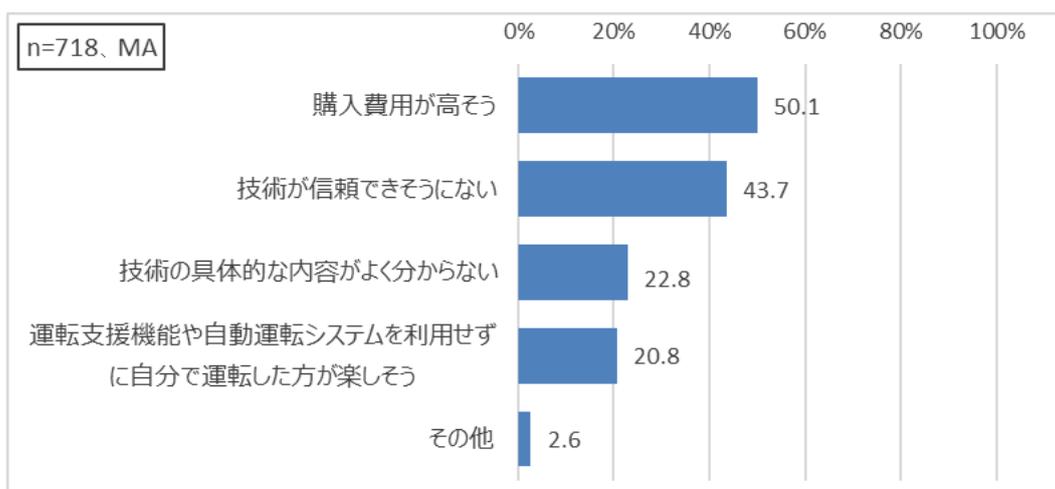
Q29

【Q28において、「あまり利用したくない」、「利用したくない」と回答された項目が1つでもあった方にお聞きします。】

その理由として当てはまるものを全て選択してください。

- 運転支援機能や自動運転を「あまり利用したくない」「利用したくない」と回答した項目が1つでもあった者（n=718）がその理由として挙げたのは、「購入費用が高そう」が50.1%と最も多く、「技術が信頼できそうにない」の43.7%、「技術の具体的な内容がよく分からない」の22.8%と続く（図表 2-65）。

図表 2-65 運転支援機能や自動運転車を利用したくない理由

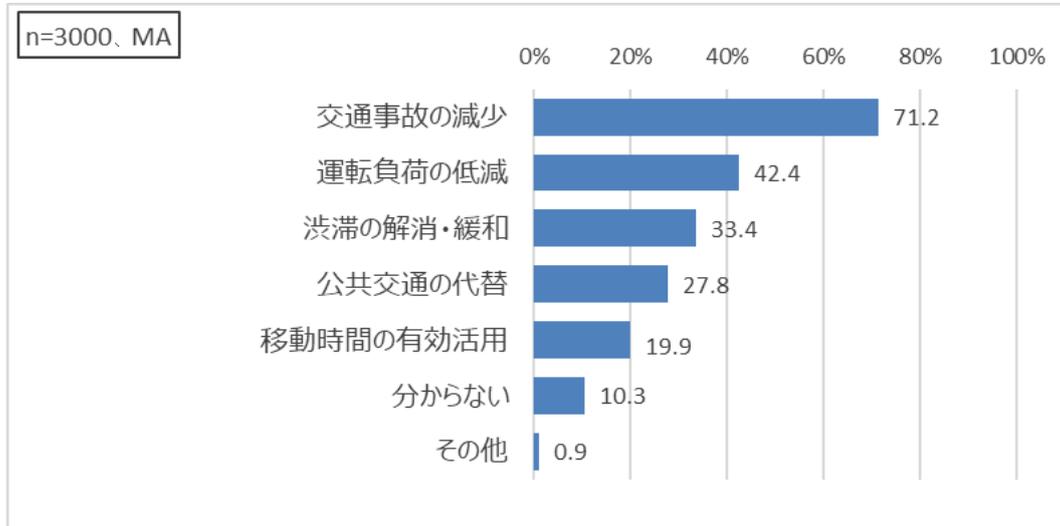


Q30

自動運転車に期待することは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 自動運転車に期待することは、「交通事故の減少」が71.2%と最も多く、「運転負荷の低減」の42.4%、「渋滞の解消・緩和」の33.4%と続く（図表 2-66）。

図表 2-66 自動運転車に期待すること

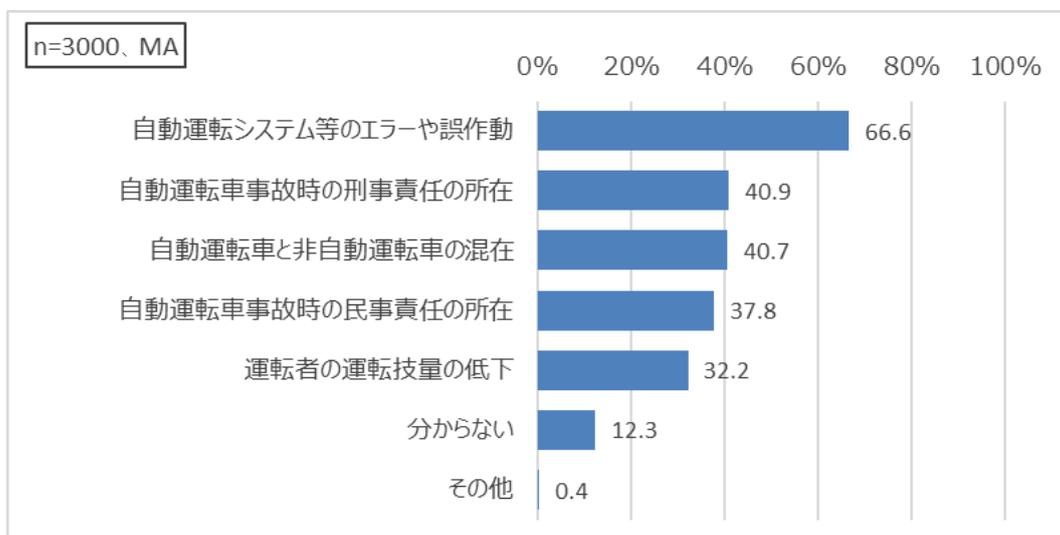


Q31

自動運転が実用化した場合に不安に感じることは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは、「自動運転システム等のエラーや誤作動」が66.6%と最も多く、「自動運転車事故時の刑事責任の所在」の40.9%、「自動運転車と非自動運転車の混在」の40.7%と続く（図表 2-67）。

図表 2-67 自動運転車を実用化した場合に不安に感じること



Q32

今後の交通安全対策について、あなた自身の行動や国に対する要望のお考えをご記入ください。（自由記述）

今後の交通安全対策について以下のような意見が見られた（自由回答）。

【あなた自身の行動】

- 交通ルールの遵守。
- 緊張感を持って、注意深く周囲の状況を把握しながら運転に集中する。
- スピードを出さない。
- 注意力散漫にならないようにする。
- ゆとりのある行動を心掛ける。
- 自分の運転技術を過信せず、年齢による衰えなどを受け入れ、自動運転などは積極的に取り入れていきたい。また、速やかな免許返納ができるよう段階的に公共交通機関を使い慣らしていこうと思っている。
- 自動車のハンドルを握る時は常に「かもしれない」運転を心掛け、事故に気を付けたい。
- 交通ルールの勉強を改めて行う。

【国に対する要望】

- 運転免許の更新の条件を高齢になるにつれて厳しくする、免許返納後の交通手段を確保する、認知機能が一定以下になった高齢者の免許を停止する。
- 自転車のイヤホン使用、歩道危険運転等の罰則を増やして欲しい。
- あおり運転などの危険行為への対策をしっかりと行ってほしい。
- 自動運転を積極的に推進してほしい。
- 違反に対する処罰を重くする。
- 交通安全の啓蒙を強化する。
- 道路などの道幅を広げたり、歩行者が安全に道を横断出来る仕組みづくりをお願いしたい。
- 自転車が走りやすい道路の整備。

参考資料：調査票

1. あなた自身について、お尋ねします。

問1. あなたの性別を選択してください。

1. 男性	2. 女性
-------	-------

問2. あなたの年齢をお答えください。枠内に数字を記入してください。

満 歳

問3. あなたがお住いの都道府県、市町村を選択してください。

<都道府県・市町村のプルダウン>

2. 普段の移動や免許に対するお考え等について、お尋ねします。

問4. あなたが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. 上記の免許は持っていない

問5. あなたが運転免許を初めて取得してから現在までの期間をお答えください。

－複数の運転免許をお持ちの方は、最初にとった運転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。

免許保有年数 年

問 6. あなたが乗り物を運転・利用する頻度について、それぞれ最も当てはまるものを1つ選択して○を付けてください。

	ほぼ毎日	週 3~4 日	週 1~2 日	月 1~2 日	ほとんど 運転・利用し ない	全く 運転・利用し ない
自動車（バス、トラック、タクシー等職業運転として）						
自動車（通勤、レジャーなど上記以外の運転として）						
自動車（自分では運転しないが、同乗等による利用）						
二輪車（運転）						
自転車（運転）						
バス（利用）						
鉄道（利用）						
その他 ()						

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。あなたは、免許の返納について、どのようにお考えでしょうか？次の中から最も当てはまるものを1つ選択し、枠内を記入してください。今後免許を取得する予定の方は、免許を取得したと仮定してお答えください。

1. 家族など周囲の人の説得により、すでに返納した（返納した時の年齢： () 歳）
2. 自主的にすでに返納した（返納した時の年齢： () 歳）
3. いずれ返納する予定がある（返納を予定している年齢： () 歳頃）
4. 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
5. 返納するつもりはない
6. 分からない
7. 免許を保有しておらず、今後も取得予定はないため関係ない

問 8. 【問 7 で「3. いずれ返納する予定である」、「4. 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」と回答した方にお尋ねします】免許を返納したと回答した方におかれましては、免許返納後の代替移動手段として何を使用していますか。免許を返納する予定である、または今のところ予定は立てていないと回答した方におかれましては、免許返納後の代替の移動手段として、何を使用される予定ですか。当てはまるものを全て選択してください。

1. バス、電車といった公共交通機関
2. タクシー
3. 知人、家族等の運転する車に同乗
4. バイク、原付（四輪免許のみを返納した場合）
5. 自転車（電動を含む）
6. 電動車いす
7. 徒歩
8. 自動運転（実用化されているとした場合）
9. 外出を控える
10. その他
11. 分からない

問 9. 【問 7 で「5. 返納するつもりはない」と回答した方にお尋ねします】あなたが運転免許証を自主的に返納しないとお考えの理由について、当てはまるものを全て選択してください。

1. 高齢になっても、支障なく運転できるから
2. 日常生活での移動に支障が生じて、不便だから
3. 運転することが楽しいから
4. 仕事に必要なだから
5. サボカーを利用すれば安全だから
6. 災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから
7. その他（理由： <input type="text"/> ）

3. 交通事故に関する認識について、お尋ねします。

問 10. あなた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」の経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択して○を付けてください。

※過失割合の高い方を加害者とします。

【加害者の場合（自損・単独を含みます）】

		物損事故がある	人身事故がある	経験はない
あなた	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 (<input type="text"/>)			
ご家族	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 (<input type="text"/>)			

【被害者の場合】

		物損事故がある	人身事故がある	経験はない
あなた	歩行中			
	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 (<input type="text"/>)			
ご家族	歩行中			
	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 (<input type="text"/>)			

問 11 あなたの過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）
経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択して○を付けてください。「ある」と回答した方は
およその回数を記入してください。

あなたの状態	ヒヤリハット経験	ある	ない
歩行中	電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
自転車乗用中	あなたがスマートフォンやイヤホンを使用するなどして、十分な注意を払わずに自転車 を 運転していた際のヒヤリハット経験（いわゆる「ながら運転」）	（ ）回	
自動車乗用中	子供の登下校中におけるヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
	電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
	あなたがスマートフォンやイヤホンを使用するなどして、十分な注意を払わずに自動車 を 運転していた際のヒヤリハット経験（いわゆる「ながら運転」）	（ ）回	
	相手におおりに運転をされた際のヒヤリハット経験	（ ）回	

問 12. あなたは日常生活で交通事故の被害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

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
5. その他（ ）	

問 13. あなたは日常生活で交通事故の加害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

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
5. その他（ ）	

問 14. あなたのお住いの地域で、**全体的な**道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？最も当てはまるもの1つ選んで○を付けてください。

1. 道路交通は安全になっている	2. 道路交通の安全に変化はない
3. 道路交通は危険になっている	4. 分からない

問 15. あなたのお住いの地域で、以下の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

	安全になっている	変わらない	危険になっている	分からない
幼児の歩行				
小学生の歩行				
小学生の自転車の運転				
中学生の歩行				
中学生の自転車の運転				
高校生の自転車の運転				
若者の自動車の運転				
若者の二輪車の運転				
高齢者の歩行				
高齢者の自転車の運転				
高齢者の自動車の運転				
高齢者の二輪車の運転				

問 16. **場所別**の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？それぞれ最も当てはまるもの1つ選んで○を付けてください。

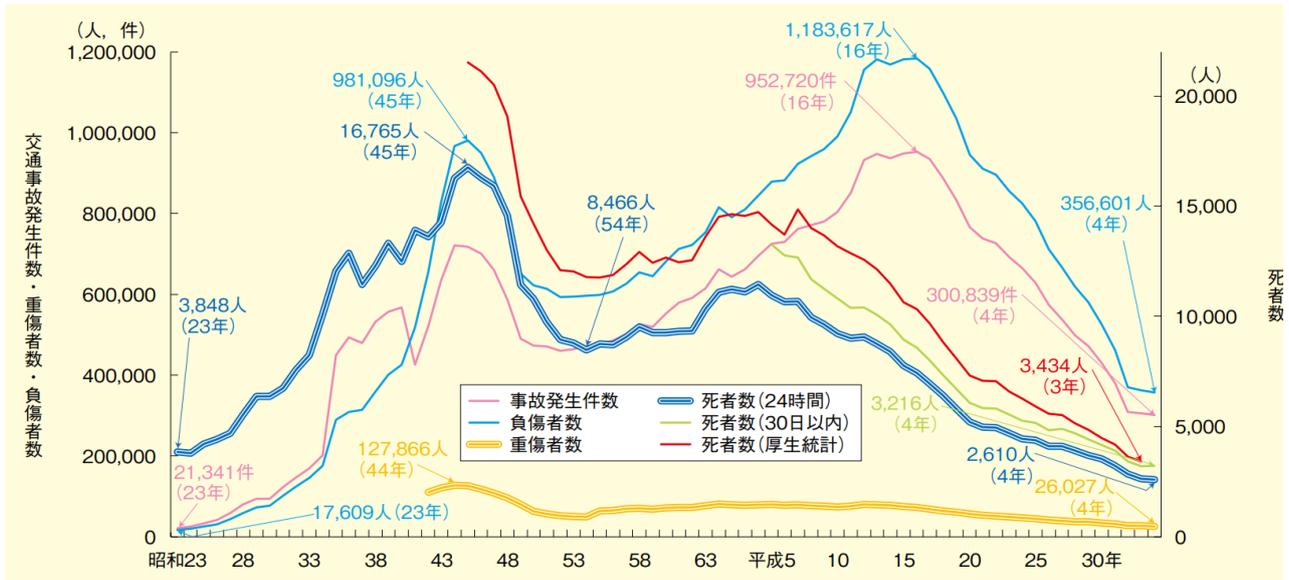
	安全になっている	変わらない	危険になっている	分からない
住宅地内の生活道路				
交通量が多い幹線道路				
高速道路				

問 17. あなたは今後の交通安全対策としてどの対象が重要だと思いますか？上位3つを選んで○を付けてください。

	重要な対象 第1位	重要な対象 第2位	重要な対象 第3位
子供(0~15歳)に関わる事故を減らす対策			
若年層(16~24歳)に関わる事故を減らす対策			
高齢者(65歳以上)に関わる事故を減らす対策			
歩行者に関わる事故を減らす対策			
自転車に関わる事故を減らす対策			
二輪車に関わる事故を減らす対策			
自動車に関わる事故を減らす対策			
生活道路における事故を減らす対策			
幹線道路における事故を減らす対策			
高速道路における事故を減らす対策			

問 18. 平成16年以降、交通事故の発生件数、死者数、重傷者数、負傷者数(重傷者数を含む)ともに減少傾向が続いています。今後5年ほどを見据えて、交通事故に関して、国や地方公共団体における費用負担*も考慮した上で、目指すべき**全体的な**方向性について、それぞれ最も当てはまるお考えを1つ選んで○を付けてください。

※交通安全施設への投資、自動車安全技術の高機能化に向けた研究、交通安全意識のより一層の向上のための啓発運動・教育、より厳格な交通取締りなどの実施に伴う費用の発生



- 1 警察庁資料による。
- 2 「死者数 (24 時間)」とは、交通事故によって、発生から 24 時間以内に死亡した人数をいう。
- 3 「死者数 (30 日以内)」とは、交通事故によって、発生から 30 日以内 (交通事故発生日を初日とする。) に死亡した人数をいう。
- 4 「死者数 (厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの (事故発生後 1 年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。) をいう。
なお、平成 6 年以前は、自動車事故とされた者を、平成 7 年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
- 5 「重傷者数」とは、交通事故によって負傷し、1 箇月 (30 日) 以上の治療を要する者の人数をいう。
- 6 昭和 41 年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
- 7 死者数 (24 時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和 46 年以前は、沖縄県を含まない。

図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の推移

表 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の過去最多と令和 5 年の件数又は人数

	過去最多	令和 5 年
事故発生件数	952,720 件(平成 16 年)	307,930 件
死者数	16,765 人(昭和 45 年)	2,678 人
重傷者数	127,866 人(昭和 44 年)	27,636 人
負傷者数	1,183,617 人(平成 16 年)	365,595 人

	ゼロとすべきである	大幅に減少させるべきである	現在のペースで減少させればよい	減少できなくても仕方がない	あまり関心がない
事故発生件数					
死者数					
重傷者数					
負傷者数					

4. 交通安全に関する対策について、お尋ねします。

問 19. 次の交通安全対策について、**現在**、あなたはどの程度満足していますか？それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	とても満足 している	やや満足し ている	どちらとも いえない	あまり満足 していない	全く満足し ていない
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
その他（ <input type="text"/> ）					

問 20. 現在、進められている交通安全対策について、**今後**、あなたはどの程度重要になるとお考えですか？

それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	とても重要	やや重要	どちらとも いえない	あまり満足 していない	全く満足し ていない
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
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）					
その他（ <input type="text"/> ）					

5. 交通安全に関する考えについて、お尋ねします。

問 21. あなたは交通安全に関して、普段どのくらい考えていますか？最も当てはまるもの1つ選んで○を付けてください。

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
5. 分からない	

問 22. あなたの交通安全に関する意識について、それぞれ最も当てはまるもの1つ選んで○を付けてください。

問 22-1. 【交通安全全般に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
交通ルールをいつも意識して行動している					
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					
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					

問 22-2【自動車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
自動車乗用中、常にシートベルトを着用している					
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ている					
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ている					
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している					
体調不良時は運転を控えている					
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落としている					
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					
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					

問 22-3【二輪車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
体調不良時は運転を控えている					
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落としている					
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					
二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している					

問 22-4 【自転車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
イヤホン等で耳をふさぎながら運転しない					
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					
子供が自転車に乗るときは、常にヘルメットを着用させる					
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っている					
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っている					

問 22-5 【歩行の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
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っている					
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っている					
スマートフォン等を利用しながら歩行しない					
イヤホン等で耳をふさぎながら歩行しない					
横断歩道の青信号が点滅していたら、渡り始めずに待つ					
歩行中、反射材を使用している					
道路を横断する際は、横断歩道付近では横断歩道を渡る、斜めに横断しないなど交通ルールを守っている					

問 22-6 【その他】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
家族・友人に交通安全をすすめている					
交通安全に関する各種活動に参加している					

問 23. 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について、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、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	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	参加したことはない、興味もない
交通安全のイベントやフォーラムに参加する				
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				
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				
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				
その他 (<input type="text"/>)				

問 24. 【問 23 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」と回答した方にお尋ねします】交通安全普及啓発活動への参加や興味を持っていただくために、どのような改善が重要だと思いますか？上位 3 つを選んで○を付けてください。

	重要な改善 第 1 位	重要な改善 第 2 位	重要な改善 第 3 位
1. 交通安全に役立つ情報など内容を充実する			
2. 場所を増やし、参加できる機会を多くする			
3. 回数を増やし、参加できる機会を多くする			
4. マスコミ等により告知し、知る機会を多くする			
5. 家族や友人と一緒に参加し易くする			
6. 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			
7. 著名人の参加により興味を持ってもらう			
8. 体験型のイベントにすることで、興味を持ってもらう			
9. (交通安全以外の目的で) 人が集まりやすい場所や機会を利用し、参加し易くする			
10. その他 (<input type="text"/>)			

6. 先端技術の活用推進について

問 25. 現在、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトといった先端技術を搭載した「セーフティ・サポートカー（サポカー）」や「セーフティ・サポートカー S（サポカーS）」の普及が進んでいますが、これらの運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があります。このことについて、知っていましたか。（先端技術の説明を参照）

	回答
1. 知っていた	
2. 知らなかった	

問 26. 下記の先端技術が搭載された車を運転したことがありますか。（先端技術の説明を参照）

	運転したことがある	運転したことがない	分からない
前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（衝突被害軽減ブレーキ）			
ペダル踏み間違い時加速抑制装置			
車線逸脱警報			
低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）			
全車速域定速走行・車間距離制御装置（全車速 ACC）			
先進ライト			

問 27. 【問 26 において、「運転したことがある」と回答された方にお聞きします。】車に搭載された下記の先端技術が実際に作動したことはありますか。（先端技術の説明を参照）

	機能を ON にしていて、作動したことがある	機能を ON にしているが、作動したことはない	機能を OFF にしているため、作動したことはない	分からない
前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（衝突被害軽減ブレーキ）				
ペダル踏み間違い時加速抑制装置				
車線逸脱警報				
低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）				
全車速域定速走行・車間距離制御装置（全車速 ACC）				
先進ライト				

問 28. 下記の先端技術や自動運転車を利用したいと思いますか。(先端技術の説明、レベル別の自動運転車の説明を参照)

	積極的に 利用したい	費用次第で は利用したい	あまり 利用したく ない	利用したくない	分からない
(先端技術)					
前方障害物衝突被害軽減制 動制御装置 (衝突被害軽減 ブレーキ)					
ペダル踏み間違い時加速抑 制装置					
車線逸脱警報					
低速度域車両周辺障害物衝 突被害軽減制動制御装置 (ブレーキ付周辺ソナー)					
全車速域定速走行・車間距 離制御装置 (全車速 ACC)					
先進ライト					
(自動運転車)					
レベル3の自動運転車					
レベル4の自動運転車 (自家用)					
レベル4の自動運転車 (移動サービス)					

問 29. 【問 28 において、「あまり利用したくない」、「利用したくない」と回答された項目が 1 つでもあった方にお聞きします。】その理由として当てはまるものを全て選択してください。

	回答
1. 技術の具体的な内容がよく分からない	
2. 技術が信頼できそうにない	
3. 購入費用が高そう	
4. 運転支援機能や自動運転システムを利用せずに自分で運転した方が楽しそう	
5. その他 (<input type="text"/>)	

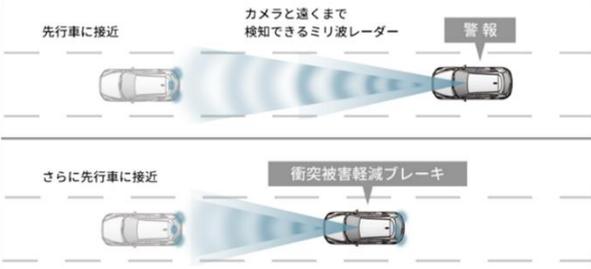
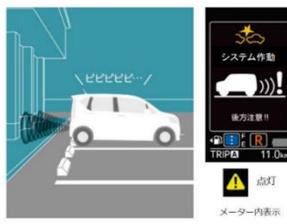
問 30. 自動運転車に期待することは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

	期待すること
1. 交通事故の減少	
2. 公共交通の代替	
3. 運転負荷の低減	
4. 移動時間の有効活用	
5. 渋滞の解消・緩和	
6. その他 (<input type="text"/>)	
7. 分からない	

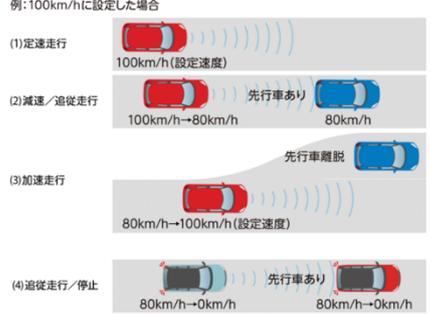
問 31. 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

	不安に感じること
1. 自動運転車と非自動運転車の混在	
2. 自動運転システム等のエラーや誤作動	
3. 自動運転車事故時の刑事責任の所在	
4. 自動運転車事故時の民事責任の所在	
5. 運転者の運転技量の低下	
6. その他 ()	
7. 分からない	

図表 先端技術の説明

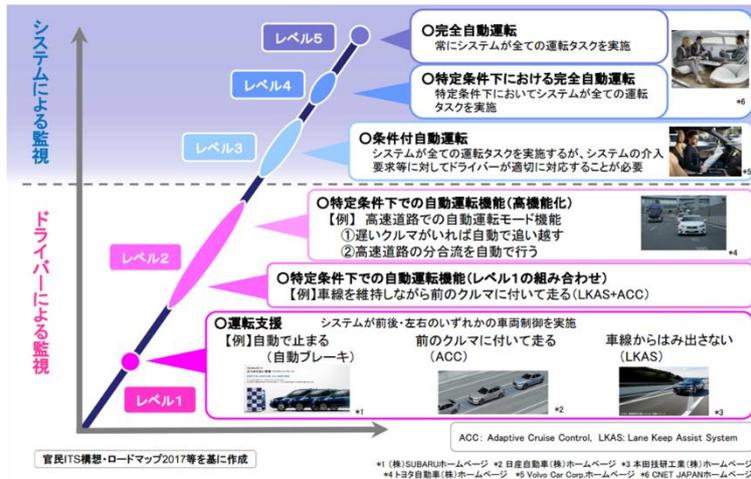
衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置
<ul style="list-style-type: none"> 車載のレーダー等により前方の車両等を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報する。 さらに衝突の可能性が高い場合には、自動でブレーキを作動する。  <p>図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」</p>	<ul style="list-style-type: none"> 停止時等に、車載のレーダー等が壁や車両を検知している状態でアクセルを踏み込んだ場合に、急加速を防止する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>前方誤発進抑制制御機能</p>  <p>メーター内表示</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>後方誤発進抑制制御機能</p>  <p>メーター内表示</p> </div> </div> <p>図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」</p>

車線逸脱警報	低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）
<ul style="list-style-type: none"> 車載のカメラにより道路上の車線を検知し、無意識に車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合には、運転者に対して警報する。  <p>図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駐車時や渋滞時などの低速走行時に車両周辺の障害物を検知し、衝突の危険性がある場合は、衝突回避または被害軽減のために制動制御する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>前方</p>  <p>点灯 点滅</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>後方</p>  <p>点灯 点滅</p> </div> </div> <p>出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」</p>

全車速域定速走行・車間距離制御装置 (全車速ACC)	先進ライト
<ul style="list-style-type: none"> 定速走行する場合や追従走行する場合の運転負荷を軽減するため、中高車速域では運転者がセットした車速で定速走行する。 定速走行中、自車より遅い先行車があった場合、先行車との車間距離を適切に維持する。低車速域では先行車との車間距離を適切に維持する。先行車が停止した場合には停止し、停止状態を保持。何らかの理由で先行車に接近しすぎたことや、先行車の急制動などに対応しきれないことを、運転者に注意を喚起する。 <p>例:100km/hに設定した場合</p>  <p>出典: 第6期先進安全自動車 (ASV) 推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」</p>	<ul style="list-style-type: none"> 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームとロービームを自動的に切り替える。(自動切替型前照灯) 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する。(自動防眩型前照灯) ハンドルや方向指示器などの運転者操作に応じ、水平方向の照射範囲を自動的に制御する。(配光可変型前照灯)  <p>出典: 経済産業省「安全運転サポート車」ホームページ https://www.safety-support-car.go.jp/technology/</p>

図表 レベル別の自動運転車の説明

レベル別の自動運転車	例
レベル3の自動運転車	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路等の限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 領域内であっても、緊急時には、システムの要請に応じて、運転者が運転操作を直ちに引き継ぐ必要がある。
レベル4の自動運転車 (自家用)	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路等の限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 領域内であれば、緊急時にもシステムが一定の対応をとる。
レベル4の自動運転車 (移動サービス)	<ul style="list-style-type: none"> 中山間地域等での自動運転車による移動サービス(あらかじめ定められたルートを低速で運行する自動運転バス等)。 限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 領域内であれば、緊急時にもシステムが一定の対応をとる。



図の出典: 国土交通省「自動運転のレベル分けについて」(<https://www.mlit.go.jp/common/001226541.pdf>)を内閣府にて一部編集

7. 今後の交通安全対策に関するお考えについて、お尋ねします。

問 32. 今後の交通安全対策について、あなた自身の行動や国に対する要望のお考えをご記入ください。

(自由記述)

【あなた自身の行動】

【国に対する要望】