

第4章 最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識等

本章では、第1節で、最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識についてアンケート調査を実施した結果を取りまとめる。

また、第2節及び第3節で、既存の調査結果のうち、最高速度規制に関する国民の意識調査結果及び諸外国における意識調査結果についても紹介する。

第4節では、これらを踏まえて、最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識等について考察する。

第1節 国民の意識調査

1 目的

最高速度違反による交通事故防止対策に関する検討に資するため、最高速度違反に対する意識とともに、速度抑制装置の導入等及びそれに伴う消費者動向等に関する意識等について調査を行うことを目的とする。

2 調査方法等

- (1) 調査方式 インターネット登録モニターに対するWEBアンケート方式
- (2) 調査実施者 内閣府において、WEBアンケートを実施している会社に対して、調査の実施及び成果物の提出等を委嘱
- (3) 調査期間 平成21年2月18日から3月2日までの間（13日間）
- (4) 調査対象 調査時点において、全国の15歳以上80歳未満の男女
（都道府県別・性別・年齢別の人口構成に可能な限り沿った構成）
- (5) 有効回答数 2,000名

3 調査票

参考資料5-1参照

4 調査結果

詳細については、参考資料5-2、参考資料5-3のとおり
なお、概要については、以下のとおり

(1) 総論

ア 回答者の性別は、男性49.4%、女性50.6%となっている。年齢層及び都道府県別の内訳については、別添参照。

イ 回答者の居住地については、市・区89.4%、町10.1%及び村0.5%となっている。

ウ 問1で「普段利用する、公共交通機関以外の交通手段について、最も近いものを教えてく

ださい」との質問については、「主に自動車（四輪車）」45.7%が最も多く、「主に徒歩」25.6%及び「主に自転車」25.2%の順となっている。

エ 問2で「運転状況について、最も近いものを教えてください」との質問については、運転すると回答したものをみると「ほぼ毎日運転する」29.3%、「週に3、4回運転する」12.8%、「週に1、2回運転する」12.8%の順となっている（N=1285）。

また、「運転免許証を持っているが、全く運転しない」21.4%、「運転免許証を持っていないため、全く運転しない」14.4%となっている（N=715）。

オ 問3で「原動機付自転車（原付）、自動二輪車又は自動車（四輪車）の運転目的について、該当するものを教えてください」との質問については、「買物」81.9%、「観光・ドライブなどのレジャー」49.7%、「通勤・通学」35.7%、「送迎」31.6%の順となっている（複数回答）。

カ 問4から問9で回答者の交通事故の経験の有無に関する質問の回答については、おおむね次のとおりであった（複数回答）。

	死亡事故	人身事故	物損事故
被害者（単独事故以外）になったことがある。	—	15.8%	20.5%
加害者（単独事故以外）になったことがある。	2.5%	11.5%	17.0%
単独事故の当事者になったことがある。	3.4%	9.1%	11.0%
交通事故に遭いそうになったが、衝突を免れたことがある。	10.0%	4.5%	7.1%
いずれの当事者にもなったことがない。	84.0%	63.4%	59.7%

また、問11から問15で回答者のご家族の交通事故の経験の有無に関する質問の回答については、おおむね次のとおりであった（複数回答）。

	死亡事故	人身事故	物損事故
被害者（単独事故以外）になったことがある。	3.2%	15.4%	15.8%
加害者（単独事故以外）になったことがある。	1.3%	6.8%	11.5%
単独事故の当事者になったことがある。	1.4%	3.1%	9.1%
交通事故に遭いそうになったが、衝突を免れたことがある。	2.4%	4.0%	4.5%
いずれの当事者にもなったことがない。	89.8%	70.4%	63.4%

キ 問17で「普段から、交通安全についてどの程度考えているか」との質問については、「普段から考えている」53.3%、「多少は考えている」39.8%の順となっている。

また、問18「車両の安全対策については、予防安全と衝突安全とに分けられることを知っていたか」との質問については、「多少は知っていた」47.4%、「ほとんど知らなかった」25.1%、「よく知っていた」14.1%の順となっている。

さらに、問19で「車両の安全対策については、予防安全と衝突安全のどちらに関心があるか」との質問については、「予防安全と衝突安全の両方」48.7%、「両方に関心があるが、どちらかといえば予防安全」26.0%、「両方に関心があるが、どちらかといえば衝突安全」8.1%の順となっている。

(2) 速度抑制装置（スピード・リミッター）の必要性等について

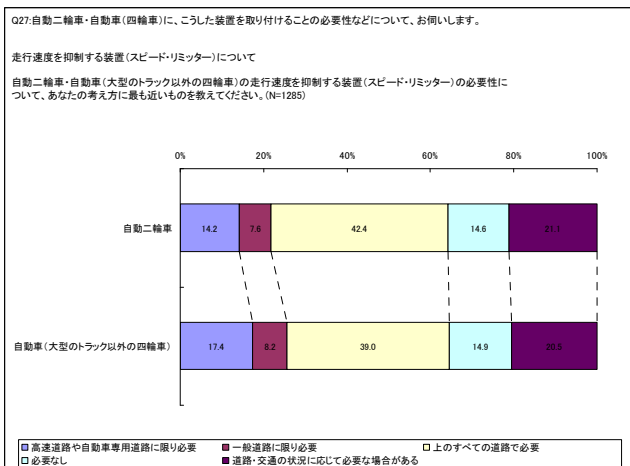
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後に、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度抑制装置の必要性に関する質問を行い、それらの回答を比較したところ、次のとおりであった。

速度抑制装置について何らかの道路等で必要ありとの回答の割合をみると、運転すると回答した者のうち85%前後、全く運転しないと回答した者では90%強となっている。特に、高速道路等や一般道路のいずれにおいても必要ありとの回答の割合をみると、それぞれ40%前後、50%前後となっている。

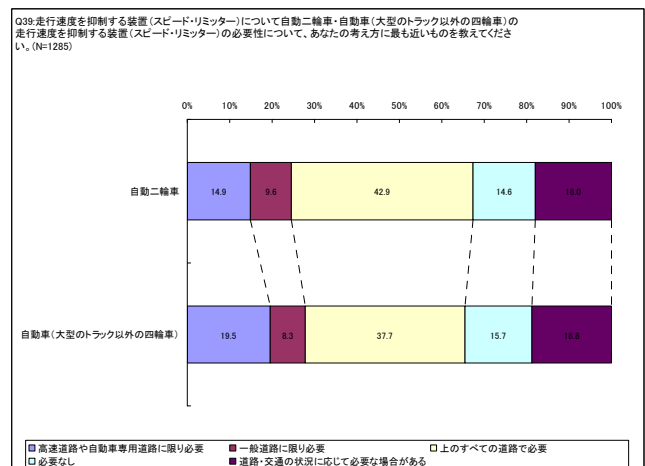
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後では、運転すると回答した者のうち自動二輪車については何らかの道路等で必要ありとした者は変動がなく、それ以外については1%弱から3%弱低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

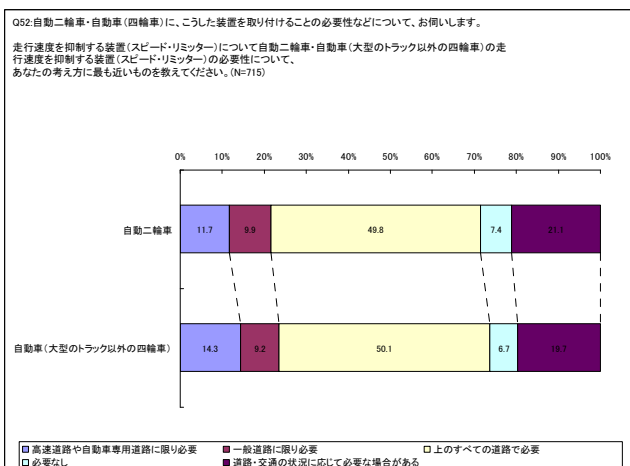


・ 事故状況の説明後

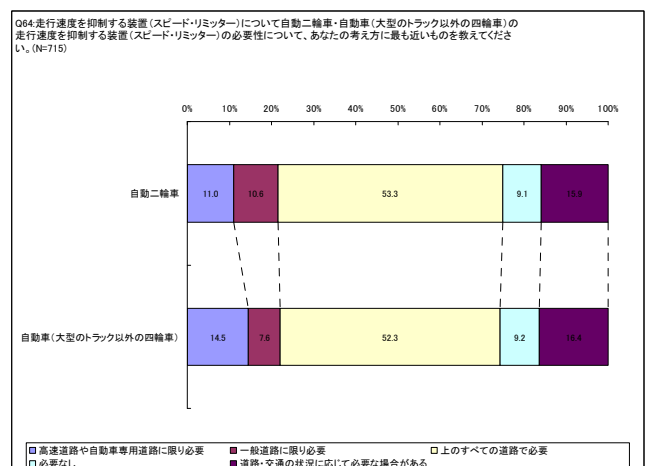


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

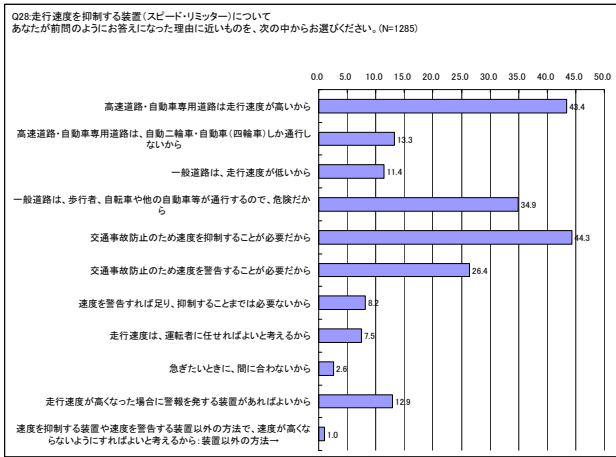


イ アで速度抑制装置の必要性に関してそれぞれ回答した理由をみると、次のとおりであった。

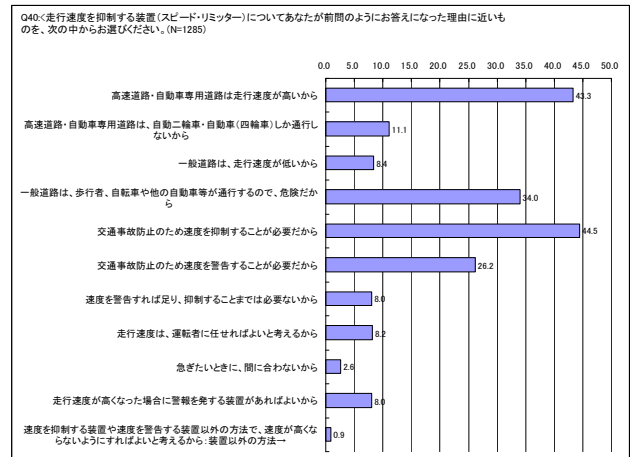
運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行するので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

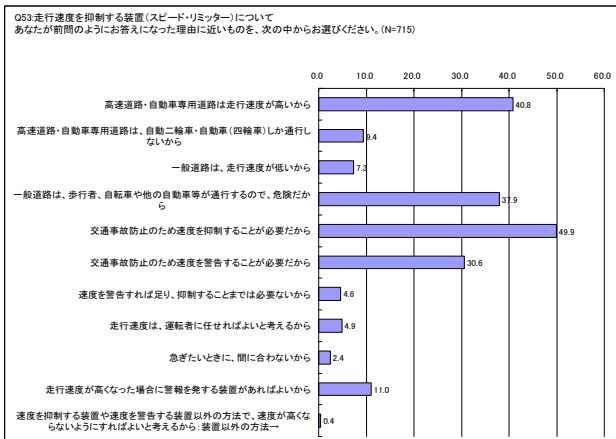


・ 事故状況の説明後

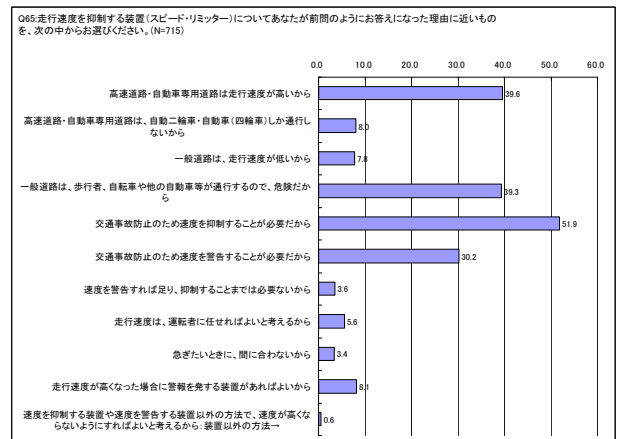


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



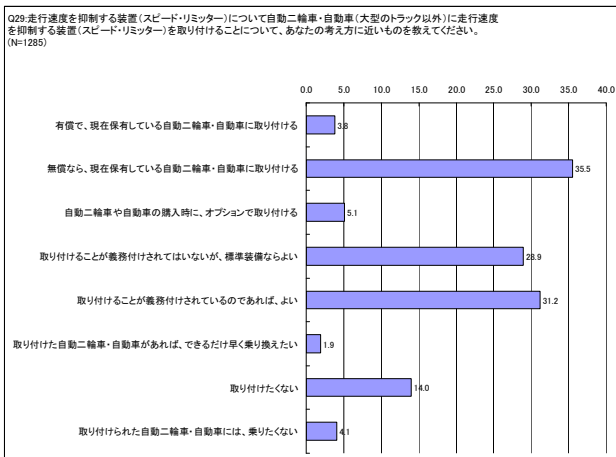
ウ 速度抑制装置を取り付けることについての意見をみると、それぞれ次のとおりであった。

運転している者をみると、事故状況の説明前後とも、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は4%前後から5%強であった。

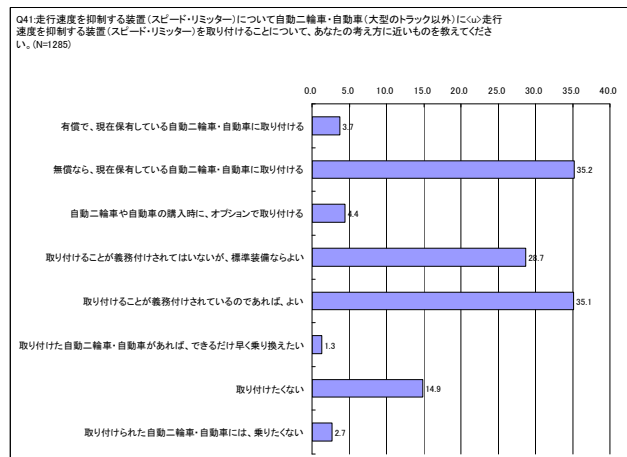
他方、全く運転しない者をみると、事故状況の説明前後とも、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から10%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

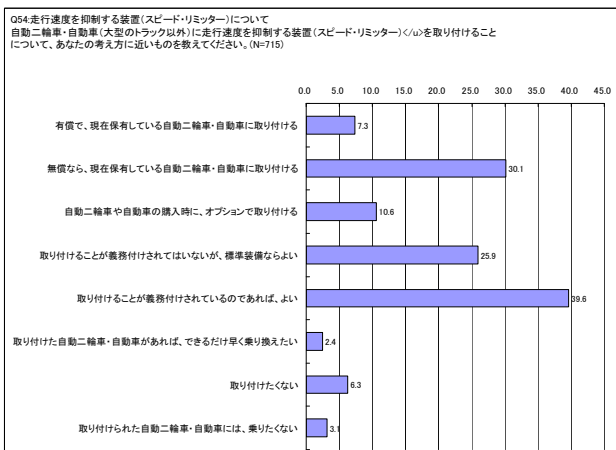


・ 事故状況の説明後

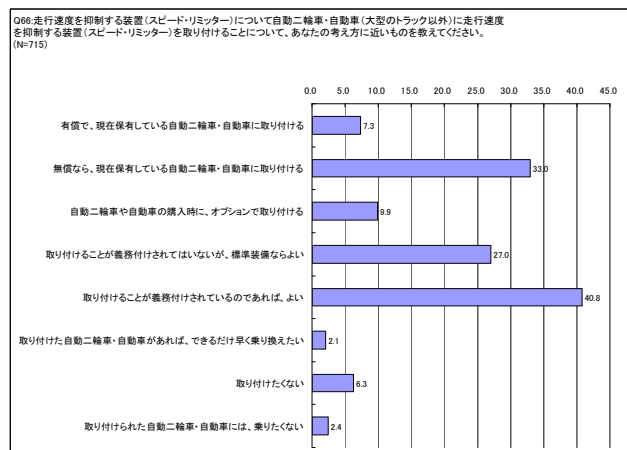


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

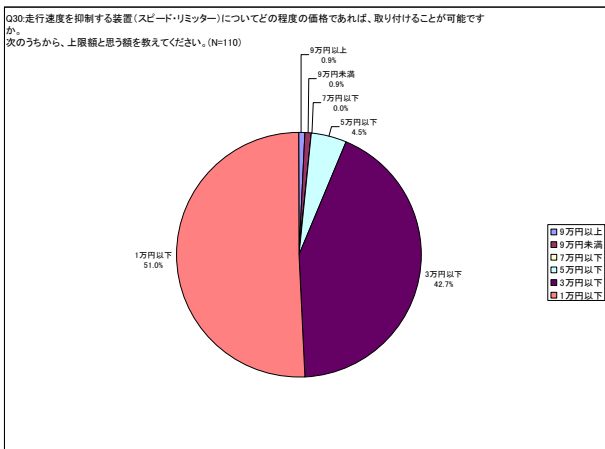


エ ウで速度抑制装置について「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」又は「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」と回答した者に対し、有償で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

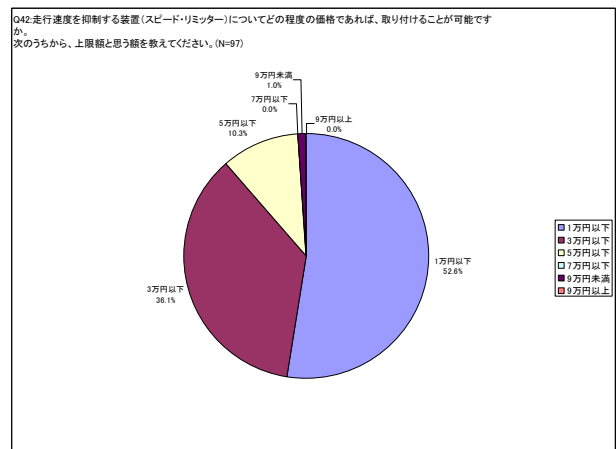
いずれの場合についても、「1万円以下」と上限とするものが50%を超えており、「3万円以下」、「5万円以下」などの順となっている。また、「3万円以下」との回答の割合をみると、運転している者で事故状況の説明前については40%強、その他の場合でも30%を超えているが、特に、運転している者について、事故状況の説明前後を比べると、「3万円以下」が減少する一方、「5万円以下」が増加している。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

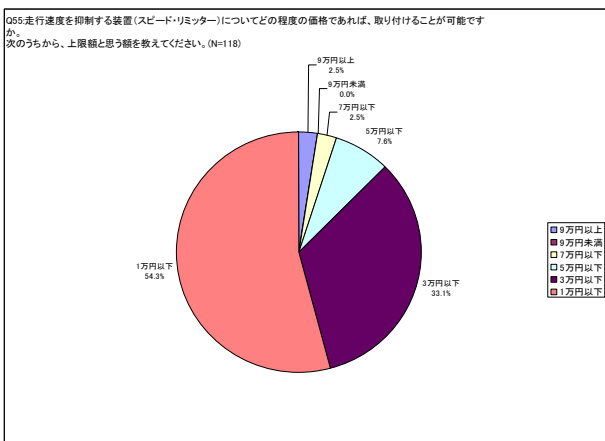


・ 事故状況の説明後

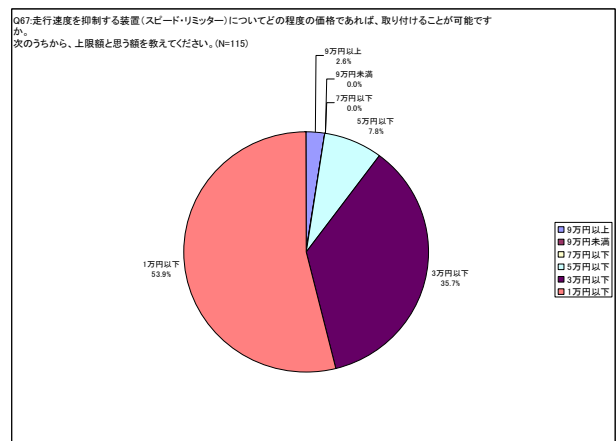


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



(3) 速度警報装置の必要性等について

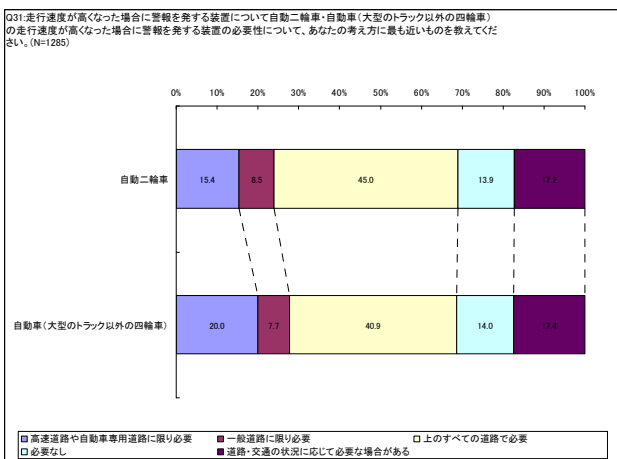
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後に、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度警報装置の必要性に関する質問を行い、それらの回答を比較したところ、次のとおりであった。

速度警報装置について何らかの道路等で必要ありとの回答の割合をみると、運転すると回答した者のうち85%前後、全く運転しないと回答した者では90%強である。特に、高速道路等や一般道路のいずれにおいても必要ありとの回答の割合をみると、それぞれ40%強、50%強となっている。

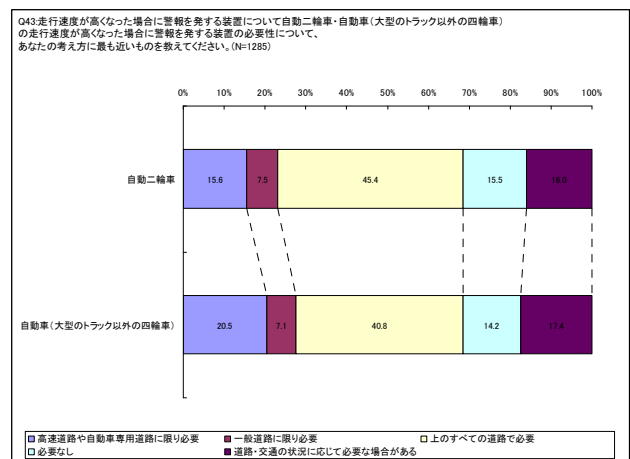
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後運転すると回答した者のうち何らかの道路等で必要ありとの回答の割合は、自動二輪車及びそれ以外のいずれについても低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

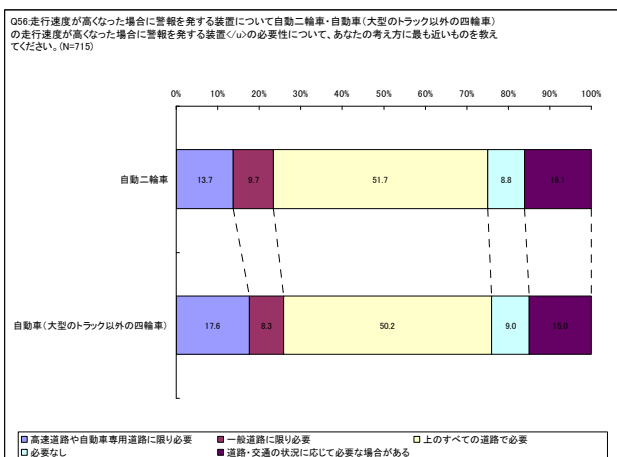


・ 事故状況の説明後

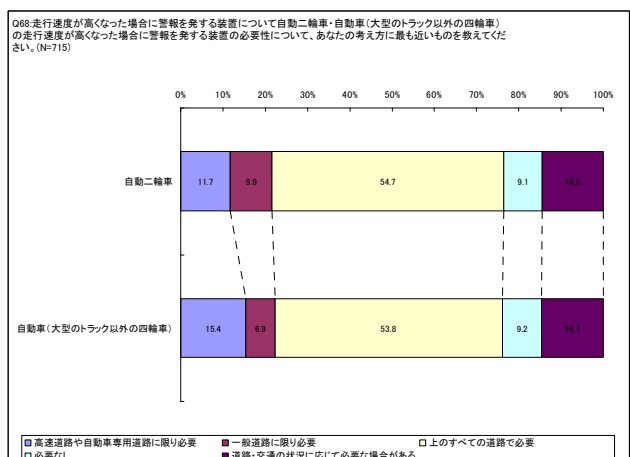


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

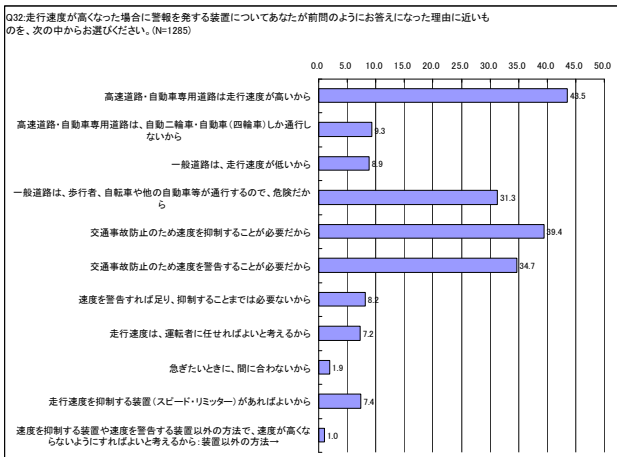


イ アで速度警報装置の必要性に関してそれぞれ回答した理由をみると、次のとおりであった。

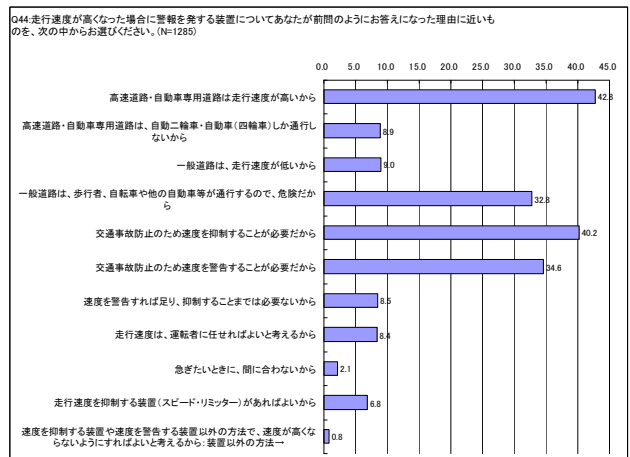
運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「交通事故防止のため速度を警告することが必要だから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行するので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

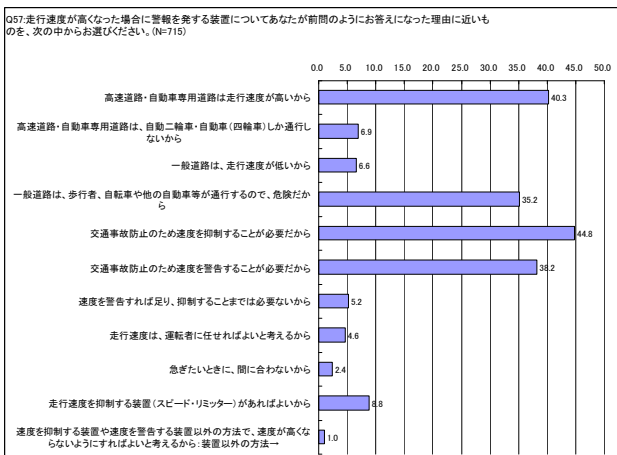


・ 事故状況の説明後

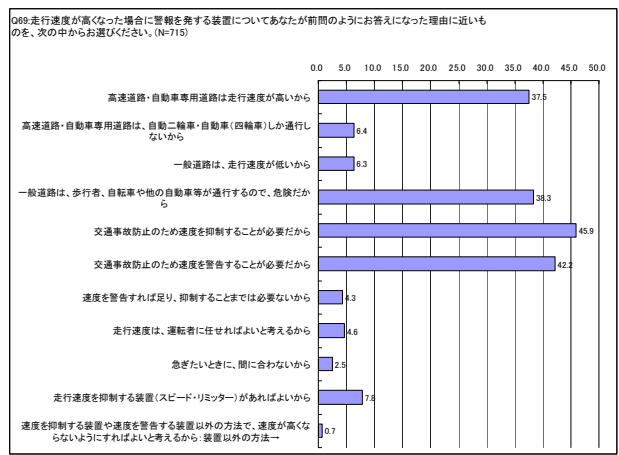


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



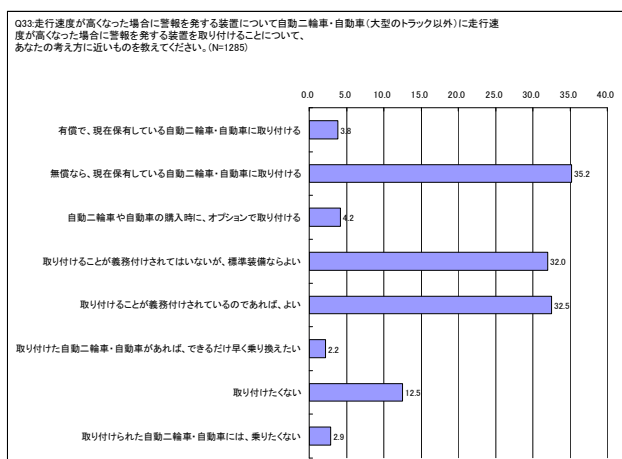
ウ 速度警報装置を取り付けることについての意見をみると、それぞれ次のとおりであった。

運転している者をみると、事故状況の説明前後とも、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は4%前後であった。

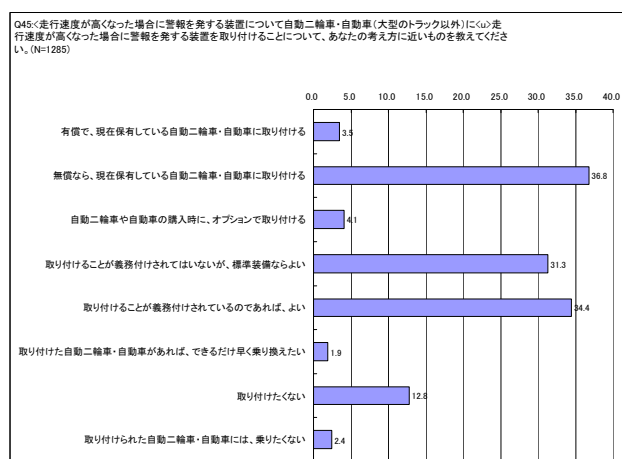
他方、全く運転しない者をみると、事故状況の説明前後とも、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から9%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

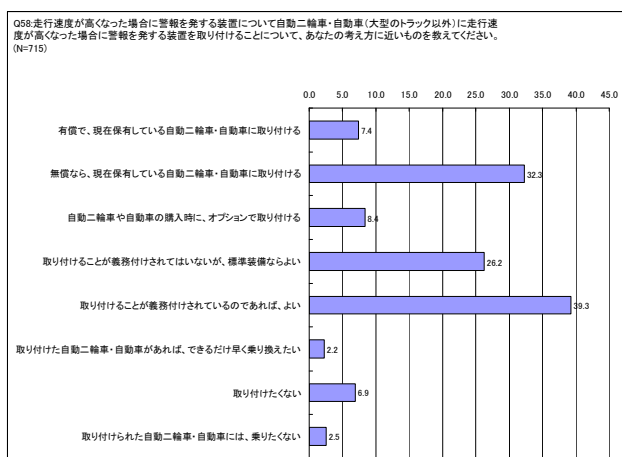


・ 事故状況の説明後

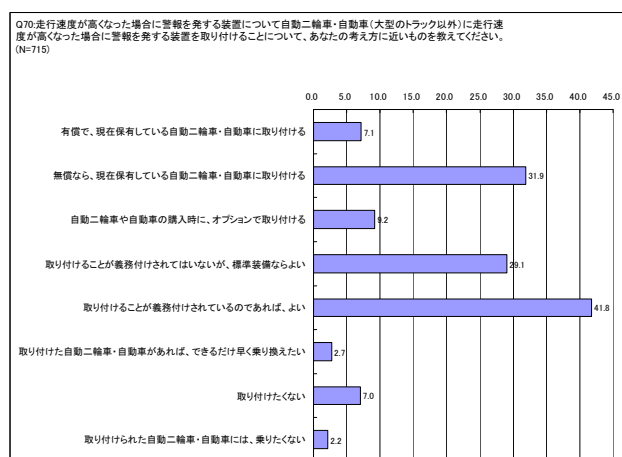


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



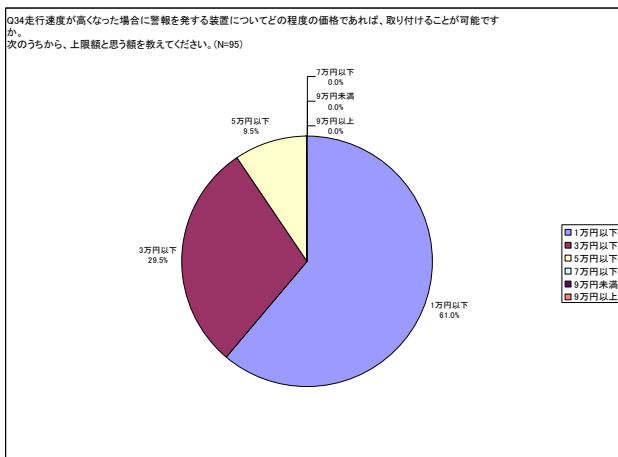
エ ウで速度警報装置について「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」又は「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」と回答した者に対し、有償で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

いずれの場合においても、「1万円以下」、「3万円以下」の順に多くなっている。中でも、「1万円以下」との回答が占める割合は、運転すると回答した者で事故状況の説明後の場合では55%弱であるが、それ以外の場合は60%強となっている。

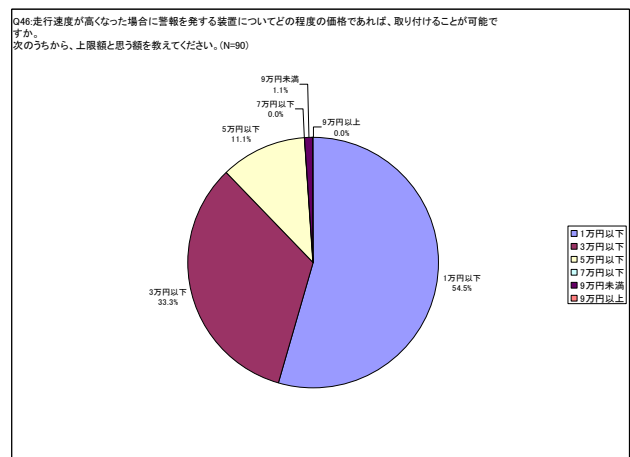
また、事故状況の説明前後で上限と思う額を比べると、運転すると回答した者では「1万円以下」との回答の占める割合は説明前よりも説明後が低くなっているのに対し、「3万円以下」、「5万円以下」では高くなっている。他方、全く運転しない者では、「1万円以下」、「3万円以下」との回答の占める割合はいずれも説明後の方が低くなっているのに対し、「5万円以下」では高くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

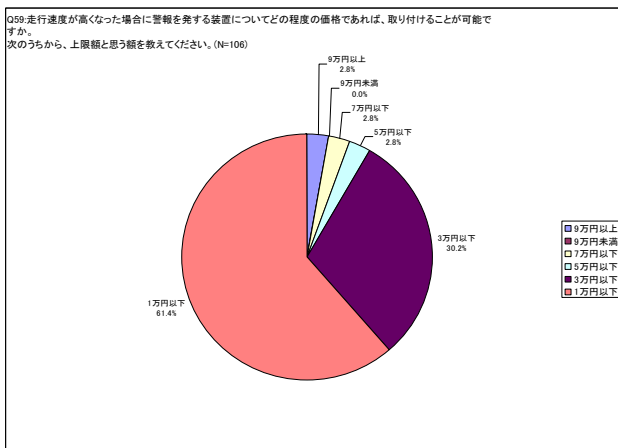


・ 事故状況の説明後

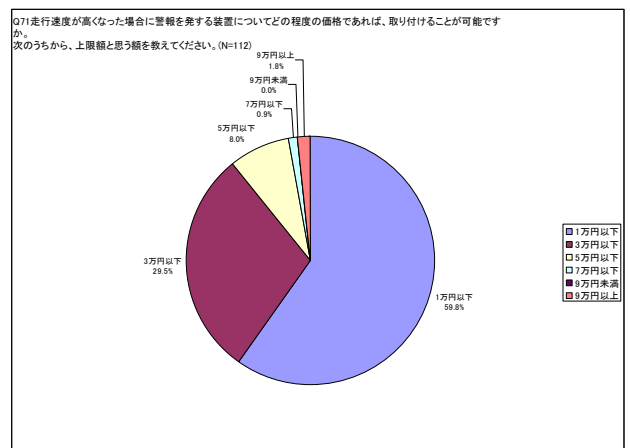


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



第2節 最高速度規制に関する既存の国民の意識調査結果

最高速度規制については、第3章第4節2のとおり、道路交通法に基づき、都道府県公安委員会が定めることとされているもののほか、道路交通法等により定められている。

都道府県公安委員会が定める最高速度規制の決定の在り方については、近年、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」（平成18年度から20年度の3か年度間、警察庁委託調査研究）が行われている。

平成18年度と同調査研究において、最高速度の制限等に関する国民の意識調査が実施されているが、その意識調査結果は、次のとおりである。

1 実施状況

- 実施期間 平成18年7月～8月までの間
- 実施場所 全都道府県の運転免許試験場
- 対象者等 都道府県別の運転免許保有者数を勘案して、運転免許試験場における任意の運転免許証更新者3,511人を対象

2 調査結果

- 最高速度の制限について（（1）参照）

一般道路の幹線道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が71%を占めている。また、同様に、一般道路の生活道路では75%、高速自動車国道では73%及び自動車専用道路では67%を占めている。

さらに、自宅付近の幹線道路の制限速度の引き上げについては、賛成の3割に対して反対が4割と、反対がやや上回っている。また、自宅付近の生活道路では、反対が64%と多くなっている。
- 制限速度と実勢速度について（（2）参照）

「制限速度は、多くの車が実際に走っている速度にあわせるべきか。」については、賛成との意見が半分を占めている。また、反対又はどちらともいえないと選んだ方を対象に、制限速度を決める際、どのようなことを重視して決めべきかという質問を行った結果、道路の構造、沿道の状況と回答した方が約7割、交通事故の発生状況と回答した方が約2割となっている。
- 法定速度の引き上げについて（（3）参照）

一般道路については、「今のままでよい」が77%と最も多い。また、「制限速度を上げる」が16%であり、同様に、高速自動車国道についてはそれぞれ67%、25%となっている。反面、自動車専用道路については、「今のままでよい」が最も多いものの54%に留まり、「制限速度を上げる」が37%と一般道路、高速自動車国道に比べて多くなっている。
- 人家密集地域等の制限速度30km/hについて（（4）参照）

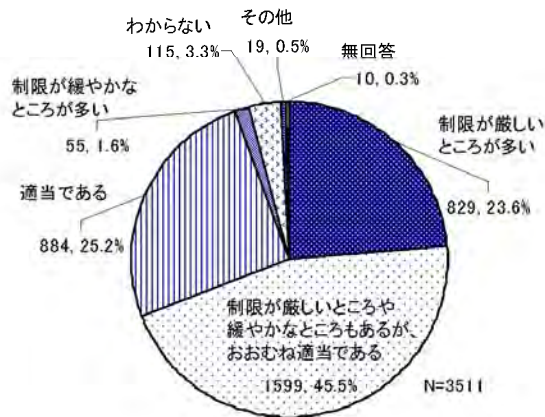
「積極的に適用する地域を広げていくべきである」、「交通の障害にならない範囲で適用地域を広げるべきである」の意見が約8割を占めている。

2. 2 調査結果

(1) 最高速度の制限について

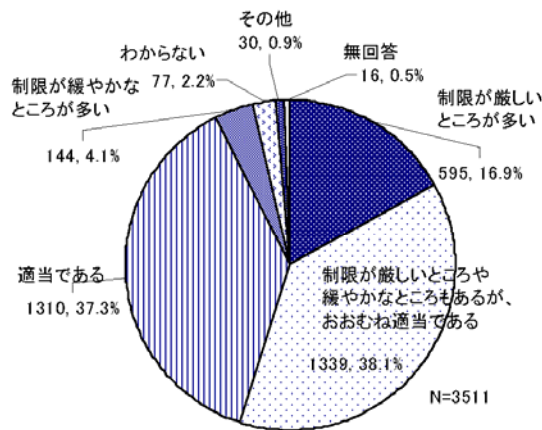
①一般道路の幹線道路

一般道路の幹線道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が71%を占めている。



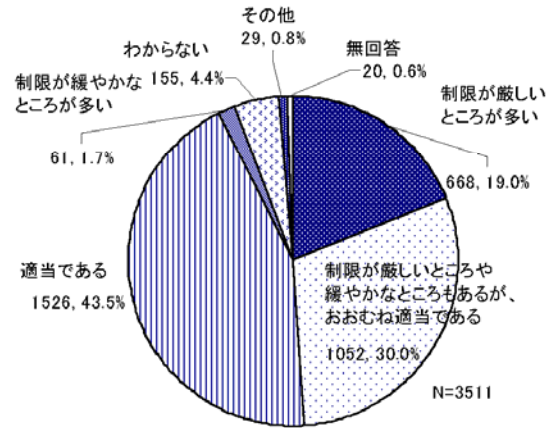
②一般道路の生活道路

一般道路の生活道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が75%を占めている。



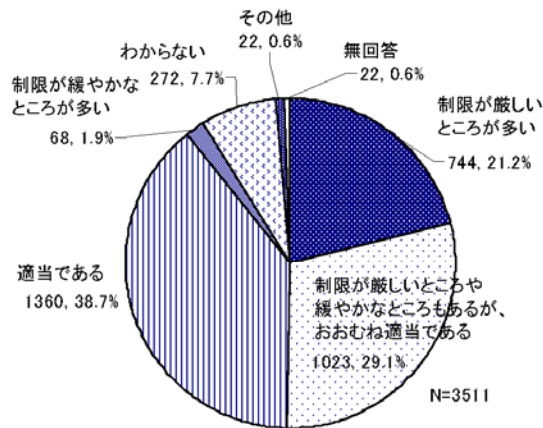
③高速自動車国道

一般道路の高速自動車国道においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が73%を占めている。



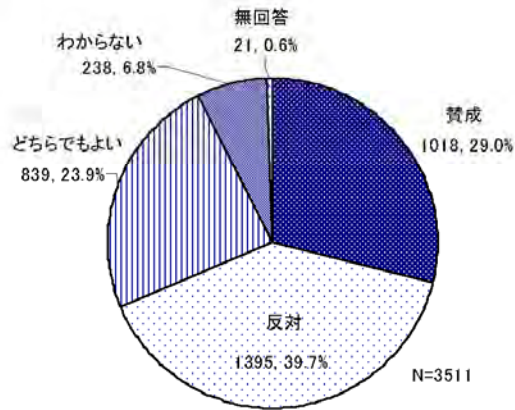
④自動車専用道路

一般道路の自動車専用道路においては、「適当である」、「制限が厳しいところや緩やかなところもあるが、おおむね適当である」との意見が67%を占めている。



⑤ 自宅付近の幹線道路の制限速度を引き上げについて

自宅付近の一般道路の幹線道路の制限速度の引き上げは、賛成の3割に対して反対が4割と、反対がやや上回っている。



⑥ 自宅付近の生活道路の制限速度を引き上げについて

自宅付近の生活道路の制限速度の引き上げは、反対が64%と多くなっている。

