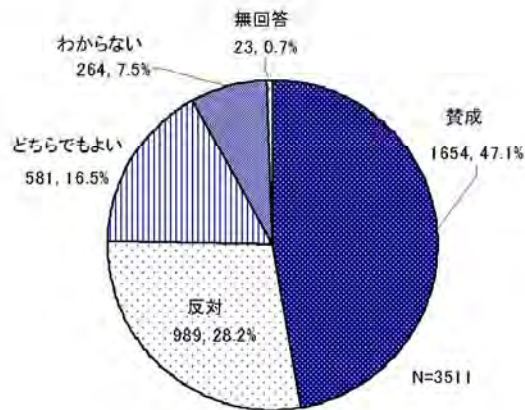


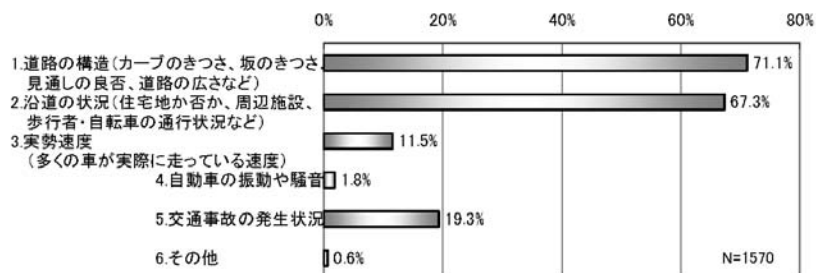
(2) 制限速度と実勢速度について

①「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。



②反対者の重視する制限速度決定要因（複数回答）

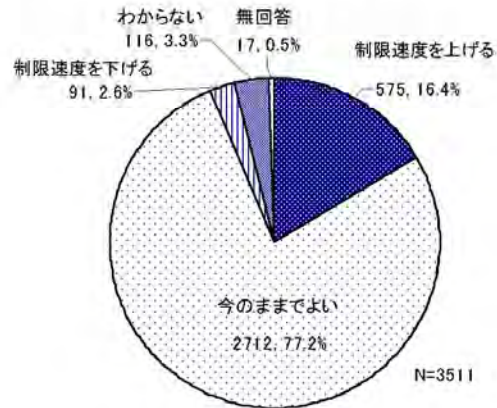
(2)の①で反対又はどちらともいえないと選んだ方を対象に、制限速度を決める際、どのようなことを重視して決めるべきかという質問を行った結果、道路の構造、沿道の状況と回答した方が約7割、交通事故の発生状況と回答した方が約2割となっている。



### (3) 法定速度の引き上げについて

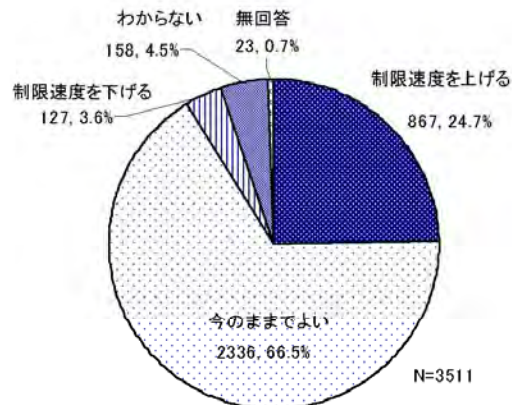
#### ①一般道路

一般道路の法定速度については、「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、次に示す高速自動車国道、自動車専用道路に比べて引き上げの割合が少ない。



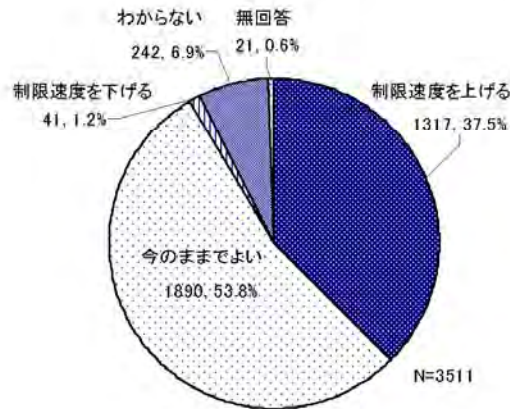
#### ②高速自動車国道

高速自動車国道の法定速度については、「今のままでよい」が67%と最も多く、次いで「制限速度を上げる」の25%となっている。



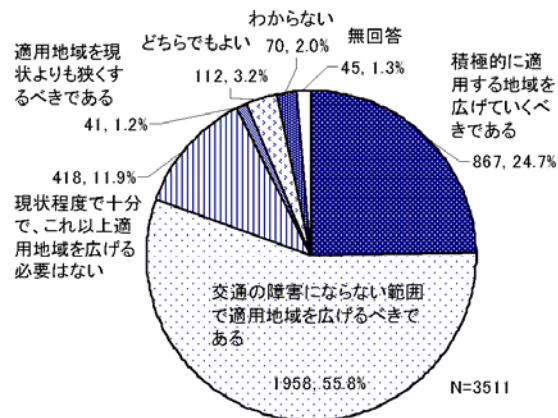
### ③自動車専用道路

自動車専用道路の法定速度については、「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。



### (4) 人家密集地域等の制限速度 30km/h について

「人家密集地域等の制限速度 30 km/h エリア規制」については、「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。



### 第3節 諸外国における意識調査結果

SPEED MANAGEMENT (OECD、2006年)の第3章中3.3では、速度の問題に関して、欧州(SARTRE 3 project)、米国(NHTSA speed survey)及びカナダにおける最近の世論調査結果の一部が取り上げられている。それらの調査結果は、最高速度違反の実態等、制限速度に関する意見及び最高速度違反による交通事故を防止するための対策等に関する意見等であり、以下で、それぞれ原文を仮訳して紹介する。なお、紹介に当たり、必要な範囲で項目を整理した。

#### 1 SARTRE project における調査

SARTRE project は欧州委員会からの資金拠出を受けた研究プロジェクトであり、欧州全域における乗用車運転者の意見及び報告された行動の研究を目的としている。SARTRE とは Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (欧州における道路交通リスクに対する社会的態度) の略称である。

SARTRE3 は一連の研究の第三弾として2002年に実施された。速度を含む交通安全の様々な側面を対象にした研究である。欧州の運転者が速度に対して表明した態度に関する主な結論は、次のとおりである (European Commission, 2004)。

- 運転者の大半(70%以上)が、制限速度を頻繁に超過すると考えている。
- 84%の運転者は、他の道路利用者は制限速度を超過していると考えている。
- かなりの比率の運転者が高速での運転を楽しんでいる(36%)。男性運転者は女性運転者よりも高速で運転すると申告している。また、若年運転者、有職者、高所得者層、未婚者、都市部居住者及び運転頻度の高い運転者が、同じく高速で運転することが多いと申告している。
- 欧州の運転者の20%近く(オランダでは34%、オーストリアでは13%)が、平均的な運転者よりも高速で運転すると述べている。
- 極めて高速での運転は事故の要因となると幅広く認識されている(82%)。
- 欧州の運転者の5人に1人は過去3年間で速度違反による罰金を支払っている。
- 車両への速度抑制装置及び「ブラックボックス」の取り付けに対し、幅広い支持がある(62%)。加えて、速度抑制舗装や広告規制などの交通安全対策に対する支持も次第に増加しているが、国によりその度合いは異なる。

SARTRE3 の速度に関する主な提言は次のように要約することができる。

- 速度取締りの強化は欧州のいくつかの国において優先的な安全対策であると考えられる。

- ・ 速度取締りに対する支持が低い国では、啓発活動を取締り強化に先行して行うと同時に、並行して行う必要がある。
- ・ 最後に、不適切速度を対象にした交通安全活動は、速度に係る問題行動が欧州各国の間で大きな差が存在することから、各国（又は地域）ごとの特性に応じて設計する必要がある。

## 2 米国における速度に係る問題及び危険な運転に関する NHTSA Survey

NHTSA は、1997 年に初めて速度に係る問題及び危険な行動に関する社会の態度及び行動に関する調査を行った。2002 年に NHTSA は、社会が問題をどれだけ深刻に受け止めているか、また問題の対策としてどのようなものを受け入れるか、を調査することを目的として、速度に係る問題及び危険な運転の性質及び規模に関する最新のデータを収集するため、第二回目の調査を実施した。

### (1) 速度に係る問題に対する親近感

速度に係る問題は広く行き渡っている行動であり、約 4 分の 3 の運転者が過去一ヶ月間で全ての種類の道路において制限速度を超過して運転したと報告しており、かつ 4 分の 1 以上が調査日当日に制限速度を超過して運転したと申告している（以下「本日」と回答）。過去一ヶ月及び直近の運転日に関する自己申告での行動には、次のような速度に係る問題が含まれる。

- ・ 複数車線の州際高速道路（過去一ヶ月 78%と本日 25%）
- ・ 2 車線道路（78%と 31%）
- ・ 都市、町、又は周辺道路（73%と 33%）
- ・ 州際高速道路以外の複数車線道路（83%と 31%）

全ての年齢層の運転者のほとんどが速度に係る問題を自己申告している。しかし、

- ・ 若年運転者は過去一ヶ月を対象とした場合、最も多く速度に係る問題を申告しており、10 人に 8 人が各種類の道路で速度に係る問題をしている。
- ・ 男性は女性よりも速度超過での運転を申告する比率が 50%以上高い。
- ・ 65 歳以上の運転者では、10 人に 6 人が全ての種類の道路で速度に係る問題を行ったと申告している。

### (2) 制限速度に関する意見

#### ○ 取締りに対する許容度

運転者は、平均すると制限速度の 7 から 8 mph を超えなければ、警察に違反切符を切られないと考えている。

#### ○ 既存の制限速度の適切さ

4分の3以上の運転者が全ての種類の道路で制限速度を超過していると認めているが、ほとんどの運転者（複数車線の州際高速道路では61%、都市、町、周辺道路では83%）が既存の制限速度が適切であると感じている。

○ 運転者の速度選択に影響する要素

運転者に対し、速度選択において重要と考える様々な要素を評価するよう質問をした。その回答から、走行速度を選択する際に重要と考える5つの要素は、次のとおりである（全ての種類の道路）。

- ・ 気象条件
- ・ 「安全」速度に関する運転者の個人的な評価
- ・ 制限速度
- ・ 道路における交通量
- ・ 当該道路における運転者の個人的な経験

○ 次の要素は、走行速度を選択するにあたり 50%又はそれより少ない運転者が極めて重要と考えるものである。

- ・ 他の運転者の速度(50%)
- ・ 警察に停止させられる可能性(50%)
- ・ 目的地に到着するまでの時間(33%)

### 3 カナダにおける速度に係る問題及び速度管理に対する運転者の態度に関する調査及び対照群実験

最近のカナダでの電話調査(2005)及びその後の対照群に対する詳細な面談調査から、カナダの運転者の約10%が入院を必要とする負傷につながる事故に巻き込まれていることが明らかになっている。この結果は、自己申告された速度に係る問題や免許保有期間とは関連していないと考えられる。ほとんどの運転者(62%)は、速度違反切符を少なくとも1枚は切られていることを認めており、平均は3.7枚である。しかし、運転者の10%は6枚以上の違反切符を切られていると申告している。

速度に係る問題を事故の最大の原因を選択したのは、回答者の47%である。速度に係る問題を定義するようにとの質問に対する回答は、次の3つに整理できた。

- ・ 技術的な定義、すなわち通常は政府や警察に関連しているが、非現実的であると見なされることが多い。
- ・ 相対的な定義はより現実的であると見なされる。交通、気象条件、交通流などが関係する。
- ・ 絶対値が述べられることも多い。数値は道路の種類や制限速度により

変化し、制限速度が高いほど、大きい逸脱幅が支持される。

人々が速度超過で運転する場所やその超過幅は、道路の種類により大きく異なる。頻繁に速度に係る問題行動が報告されるのは、主要自動車専用道路(58%)、2車線高速道路及び地方道路(39%)、そして居住地区道路(13%)である、

人々は、自分自身よりも他人がより頻繁に速度超過で運転をしていると認識している。回答者は全ての運転者の1%だけが速度超過で運転をしないと感じているが、自分自身が速度超過で運転をしないと報告しているのは29%である。また、50%が頻繁に速度超過で運転をすると回答する一方、他の運転者が頻繁に速度超過で運転をしていると感じているのは88%に達している。

運転者の多くは許容できる速度として、制限速度よりも高い速度を示している。例えば、速度超過で運転をする運転者の中では、81%は100km/h規制の区間では120km/hを超過しないと述べている。同区間で130km/hを超過していると認めているのは僅か50人に1人である。しかし、速度超過で運転をすると認めた運転者は、頻繁に制限速度を超過していると申告している。

回答者の中では、速度に係る問題行動の共通の要因として時間帯を指摘するもの(35%)が、制限速度の設定が低すぎるとするものや(32%)、運転速度に注意をしていないとするもの(28%)と同程度存在する。後者の集団に該当する運転者は、速度超過で運転をするのは10%以下であると述べている。速度に係る問題に関する考えへの同意の度合いを評価するよう質問したところ、52%が制限速度に関わらず交通流に合わせるべきであると考えている。また、41%は、警察が十分な取締りを実施しておらず、制限速度の設定が低すぎるとの意見を持っている。興味深いことに、速度に係る問題により時間が節約できると強く信じているのは僅か31%にすぎない。大多数は、条件的な要素、例えば市街地の運転か高速道路の長距離移動か、が大きな役割を演じていると示唆している。

速度に係る問題のデメリットを質問したところ、衝突のリスクが高くなるとしたのが54%、違反切符のリスクを指摘したのが35%であり、衝突による負傷のリスクが高くなるとしたのは31%であった。他方、燃料消費への悪影響を指摘したのは僅か18%、排気ガスが増大すると述べたのは6%であった。

回答者に、様々な対策についての良否を評価するように質問した結果は、次のとおりである。

- ・ 速度に係る問題行動を標示する電子道路標識 72%
- ・ 警察の取締り強化 67%

- ・ 車両内運転者情報システム 63%
- ・ 速度に係る問題に関する情報を収集するブラックボックス 62%
- ・ 啓発活動、情報提供活動 58%
- ・ レーダー写真 56%
- ・ 罰則金の倍増 52%
- ・ 道路改修 47%
- ・ 保険会社への報告を行う車両内技術 38%
- ・ 住宅地道路の制限速度の引き下げ 35%
- ・ 車両内速度管理 I S A 35%
- ・ 2車線道路の制限速度の引き下げ 21%

回答者は、一般的に速度に係る問題の環境への影響に関するより詳しい説明をより広範囲に伝達すべきであると示している。



## 第4節 考察

第1節から第3節までの意識調査結果から、最高速度違反による交通事故対策に関する国民等の意識については、次のように考えられる。

### 1 最高速度規制に関する意識と最高速度違反の実態

SPEED MANAGEMENT における調査のうち、アメリカの NHTSA Survey では、「4分3以上の運転者が全ての種類の道路で制限速度を超過していると認めているが、ほとんどの運転者（複数車線の州際高速道路では61%、都市、町、周辺道路では83%）が既存の制限速度が適切であると感じている」としている。

他方、カナダの調査では、「回答者の中では、速度に係る問題行動の共通の要因として時間帯を指摘するもの（35%）が、制限速度の設定が低すぎるとするものや（32%）、運転速度に注意をしていないもの（28%）と同程度存在する」としているほか、「速度に係る問題に関する考えへの度合いを評価するよう質問したところ、52%が制限速度に関わらず交通流に合わせるべきであると考えている。また、41%は、警察が十分な取締りを実施しておらず、制限速度の設定が低すぎるとの意見を持っている。」としている。

また、我が国の調査結果では、最高速度違反の実態や意識等に関する調査結果はないものの、最高速度の制限については、一般道路の幹線道路及び生活道路、高速道路、自動車専用道路とも適当又はおおむね適当であるとした回答者が7割前後を占めた。しかしながら、「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。

これらのことから、既存の最高速度規制の設定速度が適当又はおおむね適当とする点については、アメリカの調査結果と我が国における調査結果とは著しく異なるものではないと考えられる。また、アメリカ及びカナダとも、かなり多くの運転者が最高速度違反をしているとの実態がみられる。

我が国においても、第2章第1節のとおり、交通死亡事故に占める最高速度違反によるものの割合が、一般道路で3割強、高速道路等で6割強となっている実態がみられる。

このため、アメリカやカナダを始めとするOECD諸国において、速度管理に係る対策が進められているように、我が国においても、最高速度規制に関する意識調査結果も踏まえつつ、最高速度違反による交通事故対策を進める必要があると考えられる。

### 2 最高速度違反による交通事故防止対策に関する意識

#### (1) 最高速度規制に関する意識

カナダの調査では、様々な対策についての良否を評価するよう質問した結果のうち「住宅地内での制限速度の引き下げ（35%）」、「2車線道路の制

限速度の引き下げ（21%）」としている。

我が国の調査結果では、1に挙げたように最高速度規制については適当又はおおむね適当とした回答者が7割前後を占めているほか、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が3割であるのに対して反対が4割、自宅付近の生活道路では6割強が反対と回答している。また、人家密集地域等の制限速度30km/hについては「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」との意見が約8割を占めているとしている。

これらを踏まえ、最高速度違反による交通事故対策として、一つには最高速度規制の引き下げが有効であると考えられる。

## （2）速度抑制装置等の導入に関する意識

欧州のSARTRE 3プロジェクトの調査では、「車両への速度抑制装置及び「ブラックボックス」の取付けに対し、幅広い支持がある（62%）」としている。

カナダの調査では、様々な対策についての良否を評価するよう質問した結果のうち「車両内運転者情報システム（63%）」、「速度に係る問題に関する情報を収集するブラックボックス（62%）」、「車両内速度管理 I S A（35%）」としている。

我が国の調査結果では、速度抑制装置（スピード・リミッター）について、運転するか否かを問わず回答者の9割前後が、何らかの道路等で必要ありとの意見であった。また、速度警報装置についても、同様の傾向がみられている。

ただ、いずれの装置についても、「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られているなら、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」との意見が多い。

こうした意見からみると、欧州やカナダとともに、我が国においても、最高速度違反による交通事故対策として、速度抑制装置等やその他の速度を抑制する装置等を導入するという方策もあり得ると考えられるが、それらの導入に当たっては一定の条件が必要とも考えられる。

## （3）その他最高速度違反による交通事故防止対策に関する意識

欧州の調査では、（2）に記載した速度抑制装置等に加えて、「速度抑制舗装や広告規制などの交通安全対策に対する支持も次第に増加しているが、国によりその度合いは異なる」としている。

カナダの調査では、様々な対策についての良否を評価するよう質問した結果のうち運転者側の対策としては、「警察の取締り強化（67%）」、「レーダー写真（56%）」、「罰金の倍増（52%）」や「啓発活動、情報提供活動（58%）」、

車両側の対策で（２）に挙げたもの以外では「保険会社への報告を行う車両内技術（38%）」、道路側の対策で（１）に挙げたもの以外では「速度に係る問題行動を標示する電子道路標識（72%）」や「道路改修（47%）」としている。

第２章第２節で紹介した SPEED MANAGEMENT においても、「速度に関する問題への即時かつ永続的な対策を実現するには、所管当局による調整された行動が必要であり、また、個別の速度管理対策の間に適切なバランスを実現する包括的な速度管理対策の構築が必要である」としているとしており、上記のうち特にカナダの調査結果は、市民の感覚からみても同じ傾向があるものと考えられる。