

国民の意識調査結果について（案）

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

別添1参照

4 調査結果

詳細については、別添1（単純集計グラフ）、別添2（クロス集計表）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 回答者の居住地域については、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

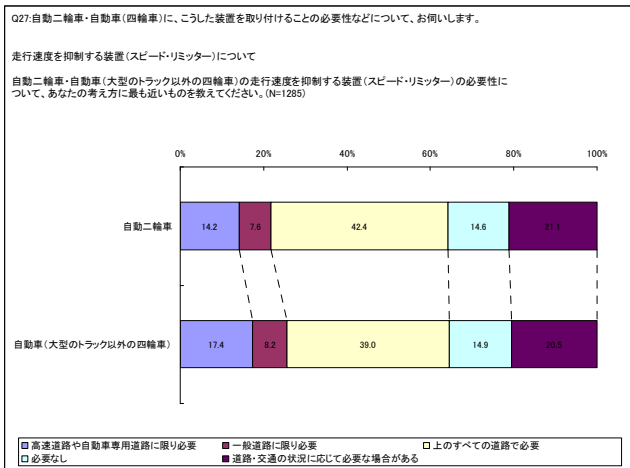
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度抑制装置の必要性について、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後の回答を比較したところ、次のとおりであった。

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%前後となっている。全く運転しないと回答した者では90%強であり、運転すると回答した者に比べて、必要性があると考えられている。

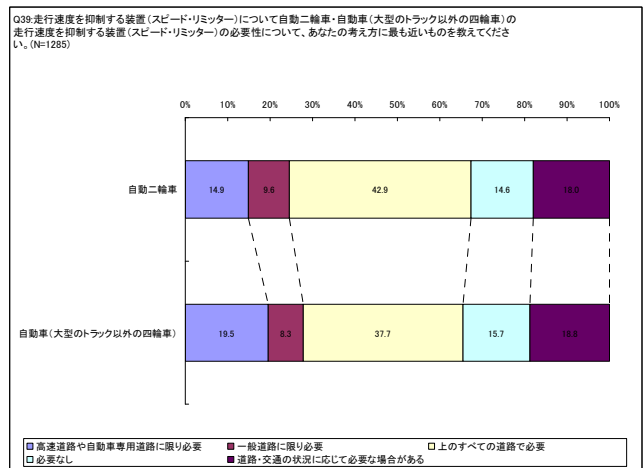
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後では、運転すると回答した者のうち自動二輪車については何らかの道路等で必要ありとした者は変動がなく、それ以外については1%弱から3%弱低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

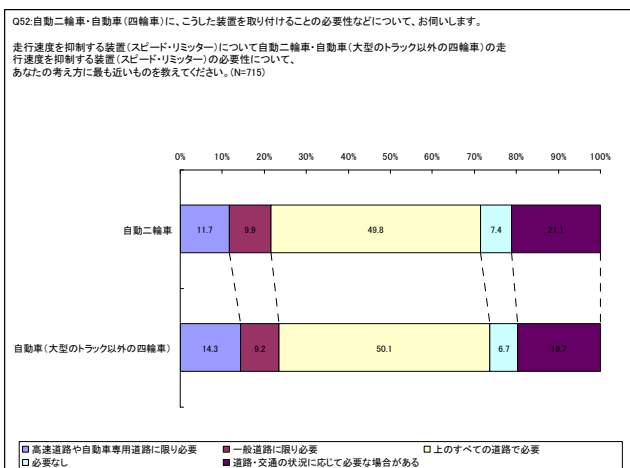


・ 事故状況の説明後

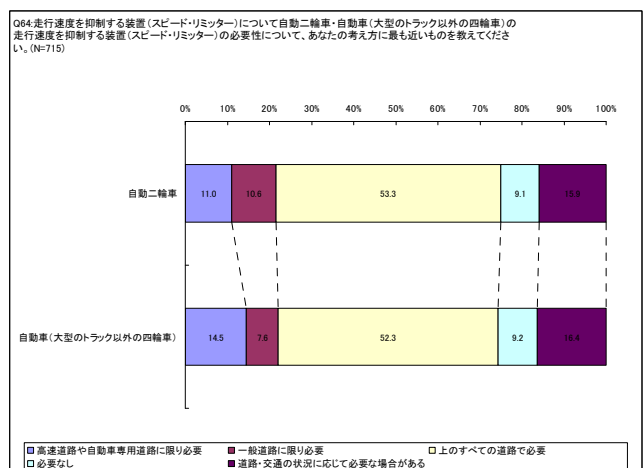


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

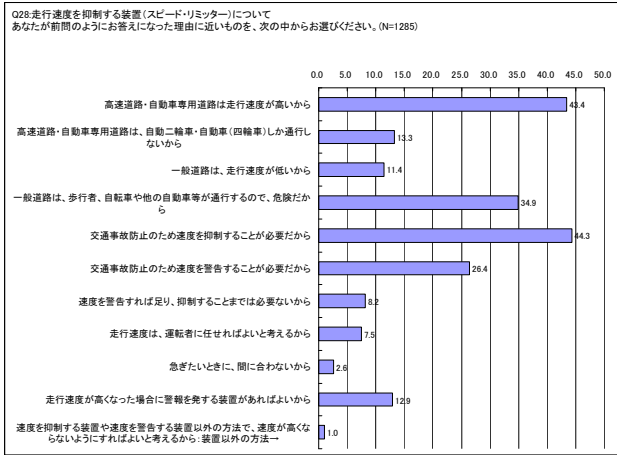


イ アで速度抑制装置の必要性に関してそれぞれ回答した理由をみると、次のとおりであった。運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行す

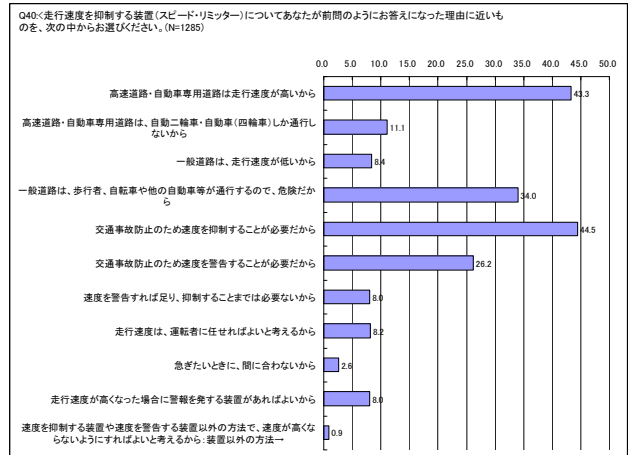
るので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

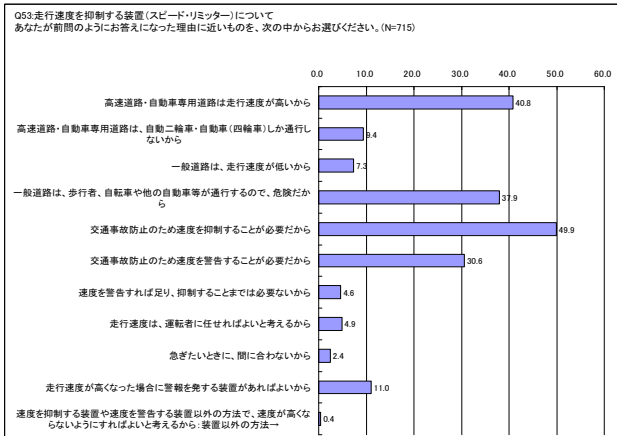


・ 事故状況の説明後

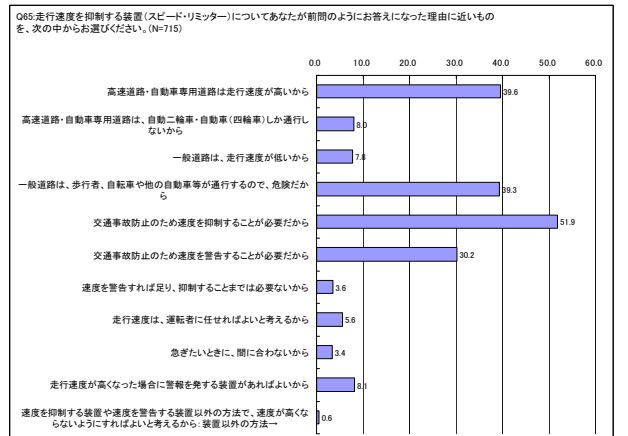


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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。

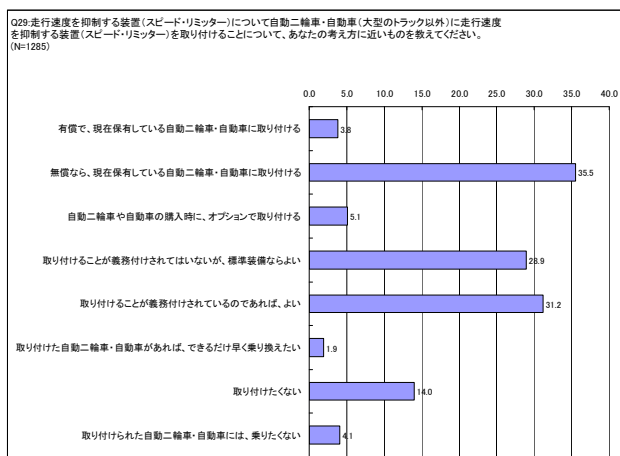
運転している者をみると、事故状況の説明前後とも、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けられているなら、よい」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は4%前後から5%強であった。

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られているなら、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

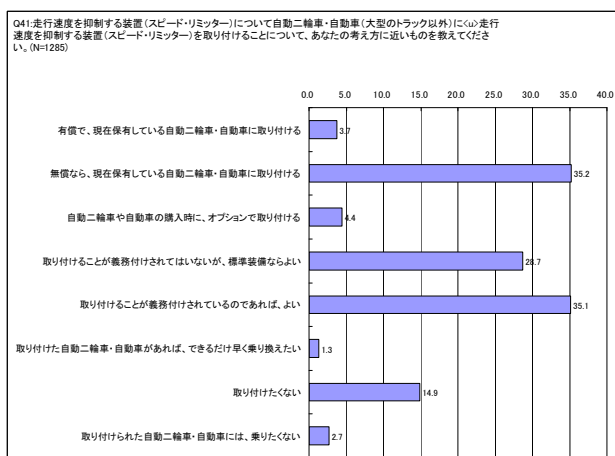
で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から10%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

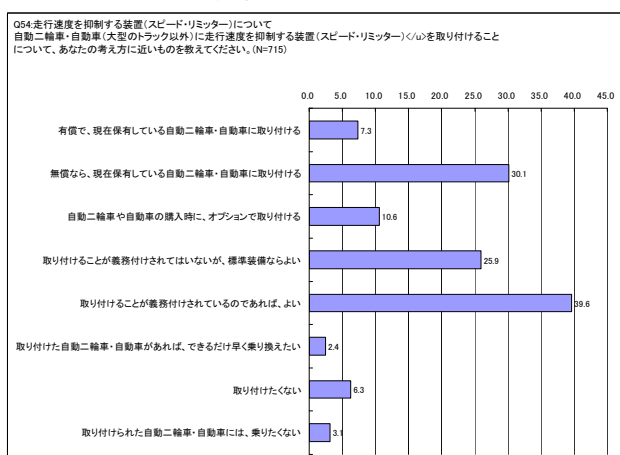


・ 事故状況の説明後

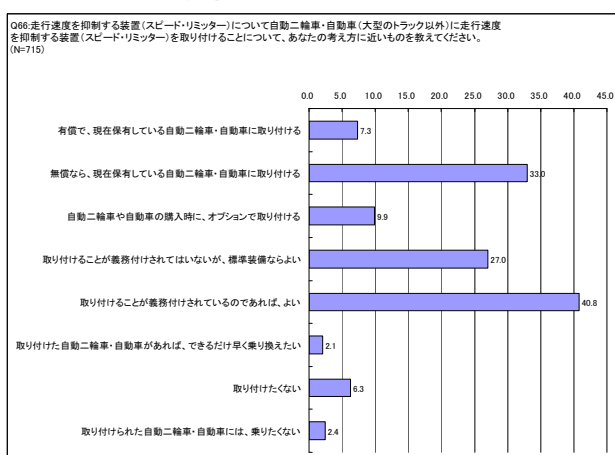


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

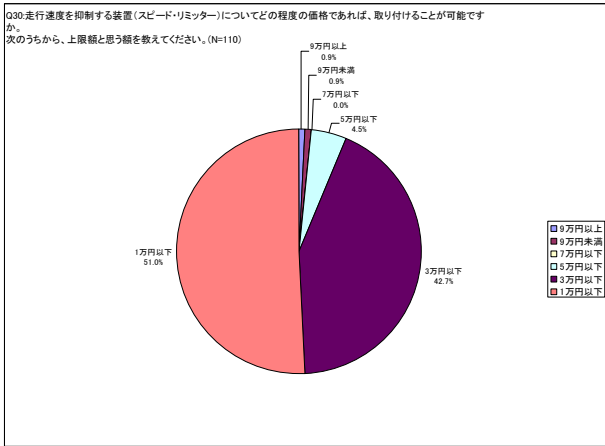


エ ウで速度抑制装置について「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」又は「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」と回答した者に対し、有償で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

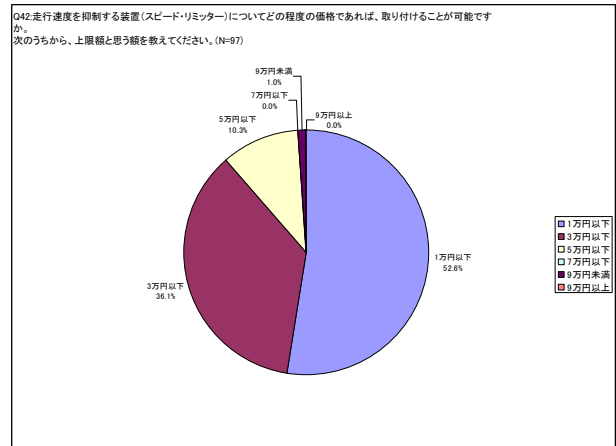
いずれの場合についても、「1万円以下」と上限とするものが50%を超えており、「3万円以下」、「5万円以下」などの順となっている。また、「3万円以下」との回答の割合をみると、運転している者で事故状況の説明前については40%強、その他の場合でも30%を超えているが、特に、運転している者について、事故状況の説明前後を比べると、「3万円以下」が減少する一方、「5万円以下」が増加している。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

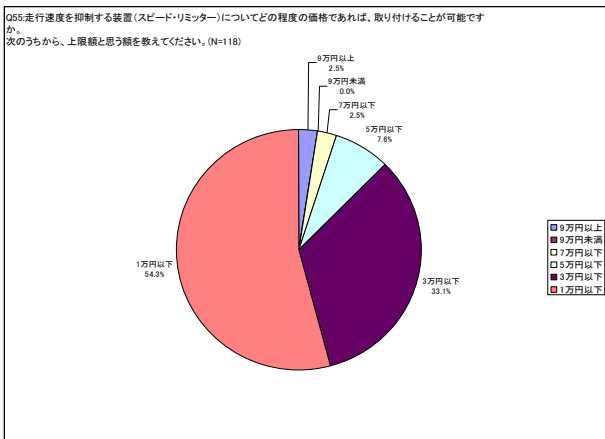


・ 事故状況の説明後

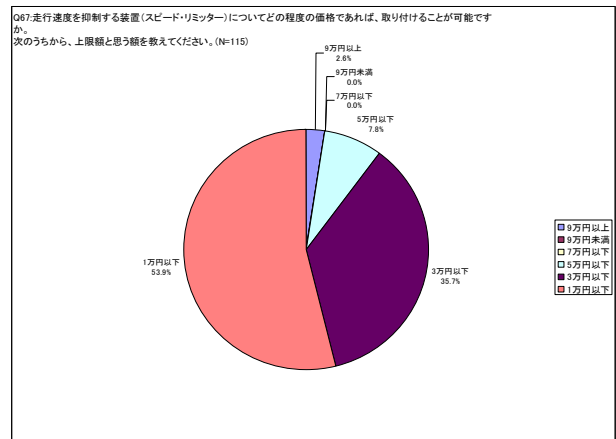


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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

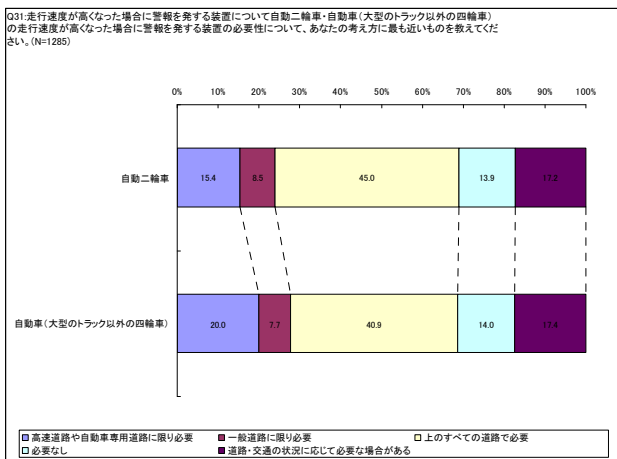
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度警報装置の必要性について、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後の回答を比較したところ、次のとおりであった。

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%前後となっている。全く運転しないと回答した者では90%強である。

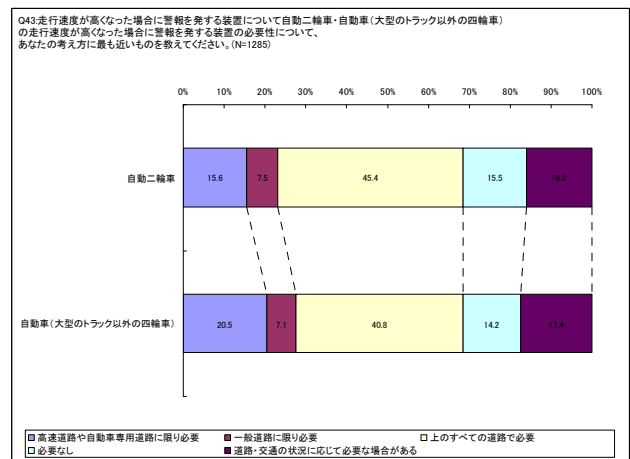
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後運転すると回答した者のうち何らかの道路等で必要ありとの回答の割合は、自動二輪車及びそれ以外のいずれについても低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

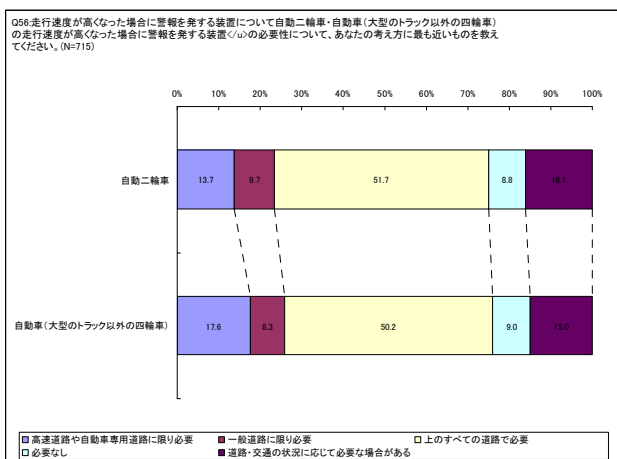


・ 事故状況の説明後

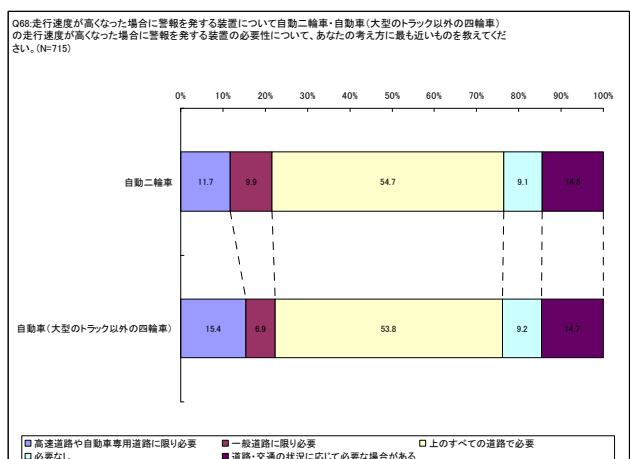


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

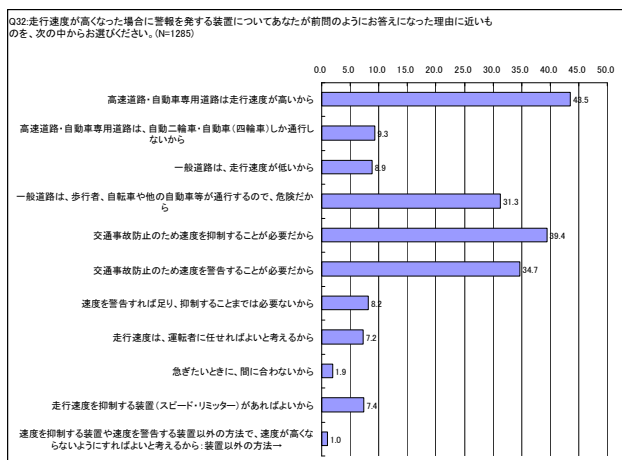


イ アで速度警報装置の必要性に関してそれぞれ回答した理由をみると、次のとおりであった。

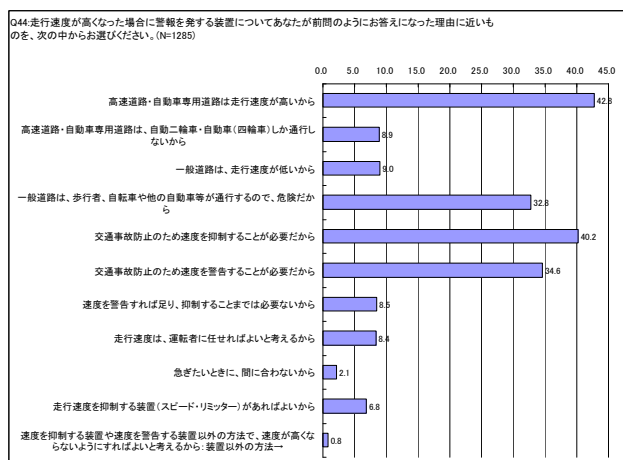
運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「交通事故防止のため速度を警告することが必要だから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行するので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

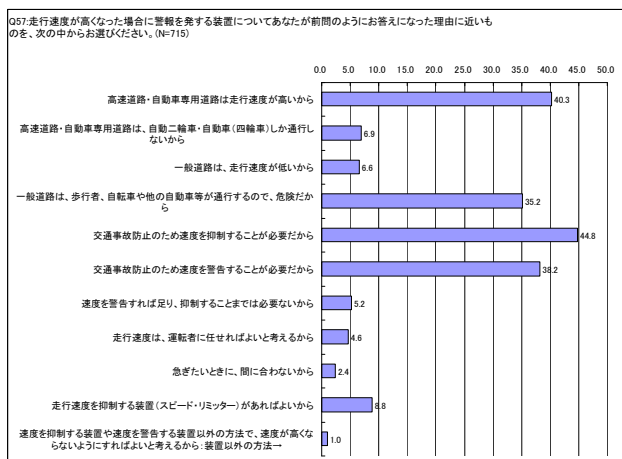


・ 事故状況の説明後

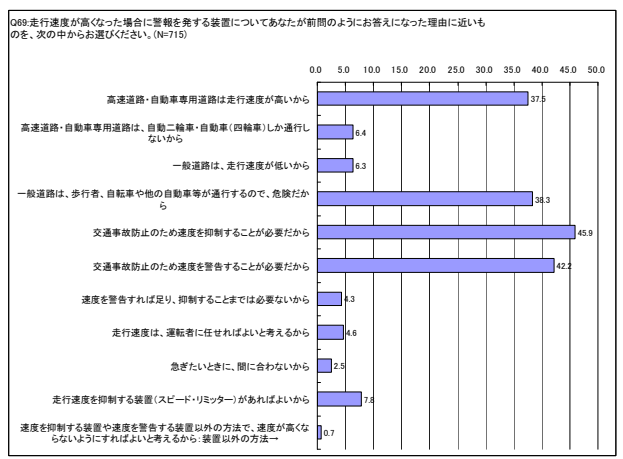


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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。

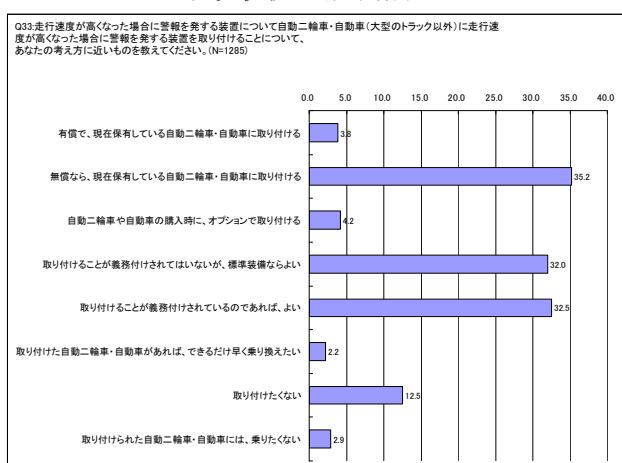
運転している者をみると、事故状況の説明前後とも、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けられているなら、よい」、「取り付

けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」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。

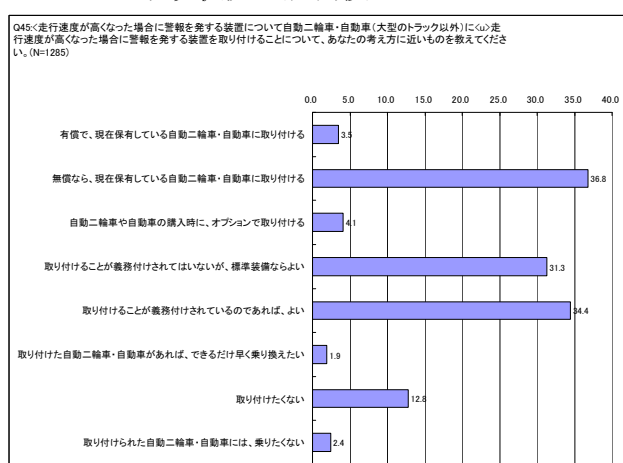
他方、全く運転しない者をみると、事故状況の説明前後とも、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から9%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

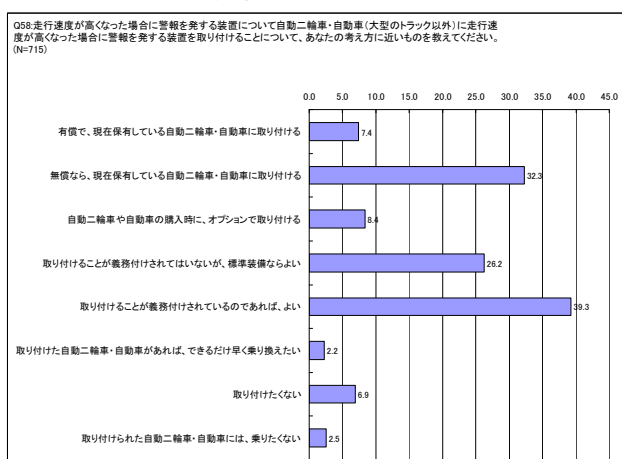


・ 事故状況の説明後

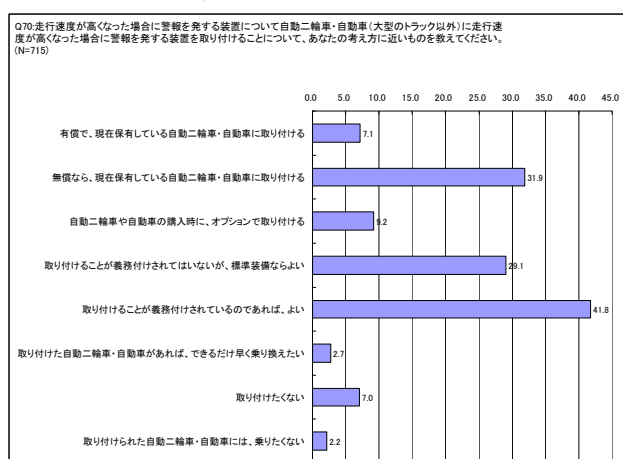


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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

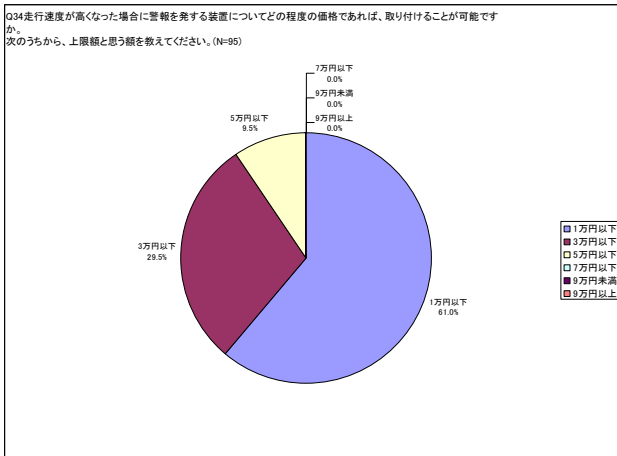
で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

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。

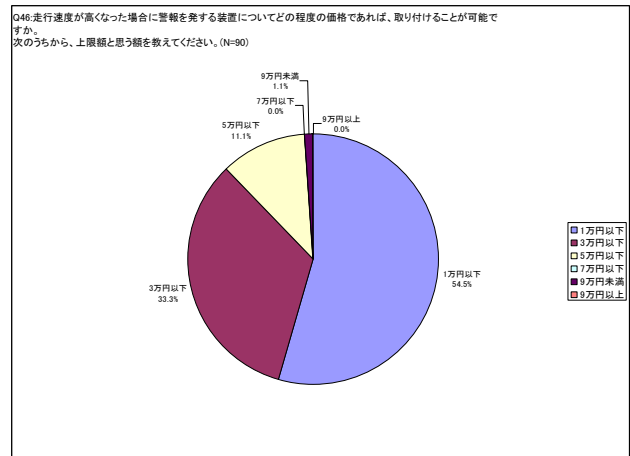
また、事故状況の説明前後で上限と思う額を比べると、運転すると回答した者では「1万円以下」との回答の占める割合は説明前よりも説明後が低くなっているのに対し、「3万円以下」、「5万円以下」では高くなっている。他方、全く運転しない者では、「1万円以下」、「3万円以下」との回答の占める割合はいずれも説明後の方が低くなっているのに対し、「5万円以下」では高くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

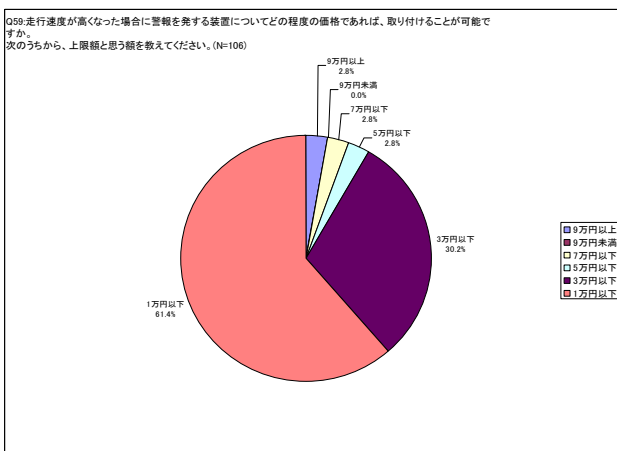


・ 事故状況の説明後



○ 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

