

自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等

1 我が国における自動車の保有台数及び販売台数の推移等

(1) 保有台数の推移

我が国の自動車（四輪車）の保有台数の推移をみると、昭和45年には約1,875万台であったが、平成19年には当時の約4.0倍の約7,563万台となっている。

また、保有台数における登録車両と軽自動車の割合をみると、平成13年以降軽自動車の割合が3割を超えており、19年には33.7%となっている(表1 P 11 参照)。*¹

(2) 販売台数の推移

我が国の自動車（四輪車）の新車販売台数の推移をみると、昭和45年に約410万台で、平成2年には約778万台まで増加したものの、10年以降600万台を下回っており、19年には昭和45年の約1.3倍の約535万台となっている。

また、新車販売台数における登録車両と軽自動車の割合をみると、平成10年以降は軽自動車は3割を超えており、19年には35.9%となっている(表2 P 11 参照)。*²

(3) 保有台数の増加等の背景

ア 1980年代までの保有台数の増加等の背景

上記の自動車の保有台数及び販売台数の推移に関し、「わが国のモータリゼーション発展期における自動車産業の環境と自動車メーカーによるマーケティング対応」では、モータリゼーションの進展にしたがい、市場に成長余力があったときには、大量生産による量産効果で自動車価格が下落したこと、国民所得の漸進的増加もあり、自動車需要が増大した。また、自動車用途が輸送などの業務用から個人の娯楽や移動という個人用に次第に変化し、質的な変化が起こったこと、女性運転免許保有者の増加による運転者の増加などが挙げられる。また、市場が成熟化し、1970年代の2度のオイルショックに見舞われ、自動車需要にも変化がみられるようになったが、自動車を複数保有する家庭や地方での増加などにより、自動車需要には底堅さがあったとしている。*³

1960年代の国民所得の変化と乗用車普及率との関係については、日産

の市場調査課において、ヨーロッパ諸国を取り上げ、1人当たりの国民所得と乗用車の価格との関係が、1～1.4倍になったときに急激な乗用車普及がみられると分析した結果を踏まえ、「国民所得と乗用車価格はこれまで他国で観察された通りに、強い相関関係があり、他国と同様にわが国でもこれが証明された結果となった」としている^{※4}。

その後、1978年から79年にかけて上昇しつつあった自動車需要は、その後横ばいとなったが、こうした中で軽四輪商用車の需要が急増した。乗用車的性格の新車が多数投入され、低価格で維持費が安かったためであったとしている。また、80年代になると、景気停滞と自動車市場の成熟化のため、自動車需要の伸長率が鈍化し、85年には軽自動車を含めた乗用車市場の需要構造は、代替が66%を占めたほか、「都道府県別普及率では、大都市とその周辺部は低く、地方部、特に公共交通機関が整備されていない農山村部では普及率が高く」なり、この理由について、「以前と異なり、自動車の保有は所得水準と関係なく、国民の足となったためである」としている。^{※4}

イ 近年における自動車需要に関する意識

社団法人日本自動車工業会では、平成19年度に、単身世帯を含む全国の一般世帯における乗用車の保有、今後の購入意向などを調査し、乗用車の需要構造を明らかにして、需要の質的变化の見通しに役立てることを目的として、「2007年度乗用車市場動向調査」を実施している。その調査結果をみると、次のとおりである（別紙1 P 12～P 22 参照）^{※5}。

○ 全国乗用車世帯保有率（単身世帯を含む。）は79.2%となり、前回（'05年度78.8%）に比べてほぼ同水準。

世帯年収を5等分（各層20%）した所得階層別に世帯保有率をみると、各階層とも前回に比べてほぼ同水準となっている。各階層別世帯年収の平均値の推移をみると、横ばいしないしわずかに低下傾向にある。

世帯に2台以上の車を持つ「複数保有率」は、'05年度調査では増加に転じたが、'07年度調査では減少に転じた（前回38.3%、今回33.5%）。

「複数保有率」を所得階層別にみると、「第2分位」を除き、減少に転じた。高所得者層ほど減少率が大きい（別紙1 P 12～P 14 参照）。

○ 最近の購入形態では、「乗用車からの代替」（80%）が中心。代替ユーザーの前保有車使用期間は長期化が続いており、7.1年。

一番最近買った新車の平均購入価格は、'03年度調査から上昇している（'03年度調査200万円→'05年度調査205万円→今回調査214万円）（別紙1 P 15 参照）。

○ 車を買って替えた者で、買い替え時期が伸びた理由としては、「前の車

の傷みが少なく、まだ十分乗れそうだった」(48%)「前の車が気に入っていた」(29%)、「収入の伸びが思わしくなかった」(25%)の順となっている。また、買い替えていない者で、現在保有している乗用車の保有期間の長期化が予想される理由としては、「今の車の傷みが少ない」(45%)「今の車が気に入っている」(31%)「収入の伸びが思わしくない」(30%)の順となっている(別紙1 P 16~P 17 参照)。

- また、買い替え時期を早める条件については、「非常に低燃費の車が発売されたら」、「自動車関連税が軽減されたら」をはじめとする経済的負担感の緩和が上位を占めている(別紙1 P 18 参照)。

- 環境への意識

環境への意識は、'05年度調査と比べると全体的に高まる傾向がみられ、小型車志向が強まっている。'05年度調査と比べて肯定的な回答の増加が多いものをみると、「クルマは必要なもので、多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ」は7ポイント増の79%、「大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境に優しい車や低燃費車の方を選ぶ」は5ポイント増の82%。その他の項目も前回より3~4ポイント増加している項目が多く、環境についてより身近な問題と考えている実状が伺えるとしている。(別紙1 P 19 参照)

- 安全への意識

購入時における安全性に関する重視度は、「エアバック等の安全装備」(80%)で増加傾向がみられる一方、「ABS等の安全装備」(75%)「車の大きさ・ボディ剛性」(76%)「ボディタイプ・形状による安全性」(67%)は、ほぼ'05年度調査と同水準。

車の安全装備の装着とボディ構造とともに重視している「安全最重視層」(17%)や2番目に安全志向の強い「安全重視層」(36%)は、ほぼ'05年度調査と同水準。ただし、直近購入者('06年度以降購入者)では「安全最重視層」は21%で、購入年度の新しいユーザーほど安全を重視する傾向がみられる。

ASVへの関心度では、「非常に関心がある」が高いのは「夜間前方歩行者情報提供装置」(49%)、「車両死角部障害物衝突防止支援システム」(48%)、「飲酒運転防止装置」(46%)である。「前方障害物衝突防止支援システム」「被害軽減ブレーキ」は前回調査からやや増加したとしている。(別紙1 P 20~P 22 参照)

- ウ 若者の自動車保有に関する意識

「変化する若者のクルマへの期待」では、近年の若者のクルマ離れが指摘されていることを踏まえて調査した結果、次のとおりとしている^{*6}。

○ 2005年度時点で、若者（18～29歳男女）の主運転者率（自宅に主に自分が運転するクルマがある人）が75%、自分専用車使用率（自宅に自分専用のクルマがある人）が54%となっている。過去からの変化をみると、主運転者率に大きな変化はみられないものの、自分専用車使用率が10ポイント低下している。若者はクルマに乗らなくなっているわけではなく、専用のクルマを持つ人が減っているということがわかる。

主運転者をベースに、現使用車の使い方をみると、走行距離が月間600キロ未満で、通勤通学目的での使用が増える一方、走行距離600キロ以上、レジャー目的での使用機会が減少していることから、走行距離の減少、日常用途化が進んでいることがわかる。

図2 ●18～29歳男女の主運転者、専用車使用者

		1993年	2005年	増減 (05-93)
18～29歳男女	主運転者率	77.5	75.2	△ 2.3
	専用車使用率	64.4	54.1	△ 10.3
18～24才男性	主運転者率	75.1	67.9	△ 7.2
	専用車使用率	67.8	71.6	3.8
25～29才男性	主運転者率	81.0	77.3	△ 3.7
	専用車使用率	64.1	49.2	△ 14.9
18～24才女性	主運転者率	72.4	84.3	11.9
	専用車使用率	65.0	57.0	△ 8.0
25～29才女性	主運転者率	79.5	83.5	4.0
	専用車使用率	57.1	55.8	△ 1.3

出所)『乗用車市場動向調査』(日本自動車工業会)

図3 ●18～29歳男女の現使用車と使い方

			男性			女性		
			1993年	2005年	増減(05-93)	1993年	2005年	増減(05-93)
現使用車	購入形態	新車	55.9	45.0	△ 10.9	71.9	63.6	△ 8.3
		中古車	43.2	54.0	10.8	25.7	35.1	9.4
	排気量	660cc以下	6.9	26.7	19.8	25.4	50.3	24.9
		661cc～1500cc以下	19.5	21.1	1.6	32.6	23.8	△ 8.8
		1501cc～2000cc以下	57.0	27.7	△ 29.3	29.8	15.7	△ 14.1
		2001cc以上	15.7	24.1	8.4	8.3	8.9	0.6
現使用車の使い方	月間走行距離	100キロ以内	14.1	18.0	3.9	27.1	23.8	△ 3.3
		101～200キロ	13.6	15.5	1.9	11.4	13.9	2.5
		201～300キロ	10.5	11.0	0.5	12.4	14.6	2.2
		301～600キロ	16.8	21.0	4.2	19.0	19.9	0.9
		601～900キロ	15.0	13.5	△ 1.5	10.0	11.3	1.3
		901キロ以上	29.1	19.5	△ 9.6	14.3	11.9	△ 2.4
		わからない	0.9	1.5	0.6	5.7	4.6	△ 1.1
	使用目的	仕事商用	11.4	14.0	2.6	7.6	9.9	2.3
通勤通学		43.6	47.5	3.9	44.8	56.3	11.5	
個人の趣味レジャー		18.1	14.0	△ 4.1	9.0	2.0	△ 7.0	
友人知人とのレジャー		11.4	5.5	△ 5.9	6.7	2.6	△ 4.1	
家族とのレジャー		4.5	4.0	△ 0.5	4.3	0.7	△ 3.6	
買い物物用足し		10.1	13.5	3.4	26.7	25.2	△ 1.5	
家族などの送迎		0.0	1.0	0.0	0.0	2.6	0.0	
その他	0.2	0.5	0.3	1.0	0.7	△ 0.3		

出所)『乗用車市場動向調査』(日本自動車工業会)

○ 若者の余暇の過ごし方と、余暇活動にクルマが使われる割合を把握するために定量調査（全国15～29歳男女個人、1,171サンプル、インターネット調査2008年4月）を実施した結果、クルマが使われるアウトドアレジャーへの参加率が低下し、一部のスポーツや、趣味・創作活動などのアウトドアレジャー以外の活動でクルマが使われていないことから、総じて、若者の余暇活動において、クルマが使われる機会が限定されていると言える。このことは、若者の生活におけるクルマのカバー範囲の低下を示しており、クルマの有用性が減少していることを示唆している。

図8●半年内活動実施率とクルマの使用有無

活動	半年以内実施率	実施者BASE	クルマ使用率	活動	半年以内実施率	実施者BASE	クルマ使用率
家でのんびりする	95.0	1,113	-	ペットと遊ぶ	19.6	229	8.8
家でテレビ、DVDをみる	85.0	995	-	体カぶり	18.7	219	22.4
スーパーなどでの買い物	81.5	955	62.4	スポーツ	18.5	216	38.6
ショッピング	77.5	907	55.0	競技場でのスポーツ観戦	17.4	204	31.0
レストランなどでの食事	66.2	775	59.1	楽器の演奏	15.2	179	11.0
Webサイトの閲覧・メール	64.0	750	-	ツーリング、サイクリング	15.1	177	31.9
勉強・読書	54.4	637	5.6	ウィンタースポーツ	14.7	172	69.1
ドライブ	50.3	589	100.0	海外旅行	12.4	145	13.9
テレビゲーム、ファミコン	49.9	585	-	キャンプやバーベキューなど	11.7	136	70.5
携帯型機器を使ったゲーム	45.2	529	-	ギャンブル	11.7	137	40.6
美術館、映画館等への外出	37.9	444	44.4	庭いじりやガーデニング	10.8	126	-
近所の散歩や街歩き	37.8	443	6.1	絵画、陶芸などの創作活動	9.7	113	24.4
クルマでの国内旅行	36.9	432	100.0	ワイン、カクテルなどの収集	8.8	101	34.8
家でのスポーツ観戦	35.8	419	-	釣り	6.4	75	72.4
電車やバスでの国内旅行	34.1	399	15.0	料理を習う、教える	5.8	68	21.0
遊園地、動物園等への外出	33.4	391	54.5	模型づくり、フィギュア集め	5.7	67	-
温泉・リゾート地への外出	31.9	374	71.7	社交ダンス、英会話などの稽古事	5.1	59	33.1
ボウリング、ビリヤードなど	27.0	317	41.3	ゴルフ	4.4	52	78.1
流行スポットへの外出	23.4	274	53.3	マリンスポーツ	4.2	50	60.7

○：クルマの使用率が50%以上のもの

出所)「若者とクルマ調査」(全国15～29歳男女個人、1,171サンプル、インターネット調査 2008年4月)

○ 若者の生活におけるクルマの存在感が弱まっていることが、クルマに対する認知価値を乏しくさせ、購入動機が弱くなっていると考えられる。

2006年度乗用車市場動向調査において、車を持たない若者にその理由を聞くと、

- ・ 他の交通機関を使用した方が便利
- ・ 購入資金のめどがつかない

- ・ 収入などの先行きに明るさを感じない
が上位に挙げられ、さらに、自家用車は必要ないと考える若者にその理由を聞くと、
 - ・ 使う機会がない
 - ・ 他の交通手段を利用した方が便利
 - ・ 月々の支払いが大変
 - ・ 維持費がかかる
- が上位に上がっている。

若者がクルマを持たない、あるいは必要性を感じない意識の背景には、生活において使う機会が少ないために、クルマの購入・使用に関するコスト意識が高まり、電車やバスをはじめとするクルマ以外の移動手段が選好されていることがある。

エ 昨年来の世界的な景気低迷及び雇用不安の影響

- 「平成 20 年度国民生活モニター調査」（全国の国民生活モニター：2,000 人を対象。うち郵送モニター（郵送調査）1,012 人、電子モニター（ウェブ調査）988 人。有効回答者数：1,787 人（回収率 89.4%））では、世帯収入及び雇用不安について、次の結果が示されている^{*7}。
 - ・ 世帯収入について、「少し少なくなった」、「かなり少なくなった」を合計すると、回答者の44.6%が収入は減ったと感じており、平成20年8月の調査に比べて10.5%ポイントの増加となった。これは、昨秋のアメリカの金融市場に端を発した、国内景気の急速な悪化が家計に影響を及ぼしているものと考えられる。
ただし、本調査時点では、「変わらない」との回答も45.4%であり、上述の「減少した」との回答と拮抗しており、景気悪化の家計への影響について、今後の動向を注視していくことが必要と考えられる。
 - ・ 世帯の主たる稼得者の雇用不安について、「ある」、「少しある」を合計して回答者の31.8%が雇用不安があると回答しており、平成20年8月の調査に比べて7.6%ポイントの増加となっている。一方で、依然として回答者の5割が雇用不安は無いと回答していること、分からないとの回答も2割弱存在している。
- 「労働力調査（基本集計）平成21年5月分（速報）結果の概要」によれば、次のとおりとされている^{*8}。
 - ・ 5月の就業者数は6,342万人と1年前に比べ136万人減少。就業者数は16か月連続の減少
 - ・ 5月の完全失業者数は347万人と1年前に比べ77万人増加。完全

失業者数は7か月連続の増加

- 上記のような世帯収入の減少や雇用不安の増大などの要因は、消費にも影響を与えるものと考えられる。

2 車両の性能等と国民の自動車需要に関する動向等

(1) 自動車の購入・維持に伴う減税等

- 景気対策及び環境対策の観点から、平成21年4月1日から、次のとおり自動車グリーン税制の延長及び拡充等が行われている^{※9、10}。
 - ・ 自動車グリーン税制の対象とされている環境性能の良い自動車等について、自動車重量税及び自動車取得税を減免する特例措置
 - ・ 新車購入以外の取得について、自動車取得の税に係る特例措置
- 大気汚染や地球温暖化問題の改善等を図るため、平成21年度、低公害車等の導入等に係る次の補助制度を行っている。
 - ・ 低公害車普及促進対策費補助制度
 - ・ 次世代自動車導入加速モデル事業

(2) 最近における自動車の販売動向

平成20年11月以降の登録車及び軽自動車の新車販売台数の合計を前年比で見ると、80%台から70%台となっており、著しく減少している。この傾向は、(1)の減税等の措置が始まった21年4月以降においても、自動車の新車販売全体を見る限りにおいては継続している(別紙2 P23参照)^{※11}。

その中で、ハイブリッド車については、平成21年4月以降連続して新車販売台数のトップを占めている。(別紙3 P24参照)^{※12}これは、1(3)イの調査結果にみられるように、これまでも環境や低燃費に対する国民の関心が高まっており、ハイブリッド車の環境や低燃費に関する性能の高さは知られていたものの、他のガソリン車に比べて価格が高いことから、必ずしも需要が高いとはいえなかった。しかしながら、平成21年に入り、自動車メーカーにおいてハイブリッド車の低価格戦略が採られたことや(1)の減税等の措置が始まったことにより、こうした車両に対する国民の購買意欲が高まっていると考えられる。

(3) E S C等の安全性に関する装置に関する動向

安全性に関する装備についても、1(3)イの調査結果では、国民の関心が高いことが分かるが、ハイブリッド車等と同様に、開発、製造及び装着に要するコストが自動車の価格に反映されることとなる。一般的には、

これらのうち、開発に要する1台当たりのコストや製造に要する1台当たりのコストについては、当該装置の製造数や自動車の製造台数が増加するにしたがって低減することが見込まれる。

平成21年5月末現在、安全性に関する装備であるESC（エレクトリック・スタビリティ・コントロール）及びACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）が開発され、自動車メーカーにおいて一部車種にオプションとして装備し、又は一部の車種・グレードに装備しているところであるが、オプション価格を確認することができたものの例としては、別紙4（P26～P28参照）のとおりである。ESC及びACCとも、細かなオプションが設けられていることから、価格は異なっており、ESCでは5万円から8万円、ACCでは14万円から25万円までの幅がみられる（別紙4参照）^{*13}。

現在、これらの装置の装備は任意とされており、当該装備を有する自動車の販売台数は不明であるが、これらが普及するためには、ハイブリッド車の需要増の背景と同様の環境が整う必要があると考えられる。

（4）自動車の安全・環境基準の国際調和等の動向

安全で環境性能の高い自動車を容易に普及させる観点から、国連欧州経済委員会（UN/ECE）に自動車基準調和世界フォーラム（WP 29）が設けられている。同フォーラムでは、次の協定に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行うこととされている。我が国では、これらの協定に基づき、自動車に係る基準の国際調和及び認証の相互承認を推進している（別紙5 P 29～P 30参照）。^{*14}

- ・ 「国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定(1958年協定)
- ・ 「国連の車両等の世界技術規則協定(1998年協定)」

また、安全性に関する技術については、我が国及び諸外国において様々な研究開発が行われており、それぞれの研究開発にはコストを伴うこととなるところ、上記の自動車の安全・環境基準の国際調和等の動向に鑑みると、安全性に関する装置の研究開発の方向性については、その動向を踏まえつつ、我が国及び諸外国において広く普及する技術に注力すれば、コスト面も含めてより効率的であると考えられる。^{*15}

なお、自動車に係る基準の国際調和等については、昭和50年代後半以降の市場開放問題において我が国の自動車に係る基準・認証制度が取り上げられたことを受けて、昭和60年に執られた措置であるが、これとともに速度警報装置の装備義務を廃止している^{*16}。自動車に係る基準の国際調和については、我が国で使用する自動車に関して、こうした国際調和に当ては

まらない基準等を導入することとする場合に對外経済摩擦の要因となる側面もあることに留意する必要がある。

(5) 最高速度違反による交通事故対策に係る国民のアンケート調査結果

第2回検討会資料7のとおり、平成21年2月、内閣府において実施したWEBアンケートでは、速度抑制装置及び速度警報装置とも必要性があるとする回答が多数を占めている。

また、速度抑制装置又は速度警報装置を取り付けることについては、いずれも「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」の回答が多い。反面、「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」との回答は、速度抑制装置及び速度警報装置ともおおむね10%以下であった。

以上のことから、速度抑制装置又は速度警報装置については、必要性が高いと考えられているものの、これらの装置の取付けについては、経費が無償又は標準装備であって、装置や取付けの経費が見えないこと、又は取付けが義務付けされていることが望ましいことが考えられる。

(参考文献)

- ※1 国土交通省HP 交通関連統計資料集(Excel形式) I-5-8 保有自動車数の推移(その1)(その2)を基に作成
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/search/excelhtml/23/23000000x00015.html>
- ※2 社団法人日本自動車工業会HPを基に作成
http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_2t1.html
- ※3 「わが国のモータリゼーション発展期における自動車産業の環境と自動車メーカーによるマーケティング対応—複数マーケティング・チャンネル制進展の背景—」(専修大学准教授(現教授) 石川和男) P36 右段参照
http://www.senshu-u.ac.jp/gakumu/sho/bulletin/vol188/v88_07.pdf
- ※4 同上 P 40 左段から P 42 左段参照
- ※5 「2007年度乗用車市場動向調査」(社団法人日本自動車工業会 2008年3月) 参照
- ※6 「変化する若者のクルマへの期待」((株)JMR生活総合研究所、JAMAGAZINE 2008年5月号 社団法人日本自動車工業会HP) 参照
<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200805/01.html> 及び同 02.html
- ※7 「平成20年度国民生活モニター調査結果(概要)」(内閣府国民生活局HP 平成21年6月2日) P 6～P 7 参照 <http://www5.cao.go.jp/seikatsu/monitor/keikirisk090602.pdf>

- ※8 「労働力調査（基本集計）平成21年5月分（速報）結果の概要」（総務省統計局HP 平成21年6月30日公表）参照
<http://www.stat.go.jp/data/roudou/sokuhou/tsuki/index.htm>
- ※9 「低公害車等の導入等に係る補助制度のご案内 ～平成21年度 低公害車普及促進対策費補助金交付要綱を施行します～」(国土交通省HP 平成21年3月30日報道発表資料)等参照 http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000007.html
- ※10 「平成21年度税制改正の大綱」（財務省HP 平成20年12月19日）参照
<http://www.mof.go.jp/genan21/zei001.pdf>
- ※11 「統計データ 新車・月別・車種別 総合計（登録車＋軽自動車）」(社団法人日本自動車販売協会連合会HP) 参照 <http://www.jada.or.jp/contents/data/type/index00.php>
- ※12 「乗用車車名別順位（2009年）※メーカー別統計」（社団法人日本自動車販売協会連合会HP）参照 <http://www.jada.or.jp/contents/data/ranking/pdf/ranking2009.pdf>
- ※13 自動車メーカーHPによる。詳細は別紙4に記載。
- ※14 「自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の概要」（国土交通省HP）、「国連における自動車に係る安全・環境基準の国際調和と認証の相互承認の推進」（国土交通省HP）参照
(<http://www.mlit.go.jp/common/000036077.pdf>、
<http://www.mlit.go.jp/common/000035342.pdf>)
- ※15 「自動車に係る安全・環境基準の国際調和活動のより一層の推進について国連で合意」（国土交通省HP 平成21年3月13日報道発表資料）参照
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000026.html
（抜粋）平成21年「3月11日、国土交通省は、国連の自動車基準調和世界フォーラム（UNECE/WP29）において、「金融危機に端を発した現在の厳しい経済状況においても、自動車産業界における安全・環境改善に向けた取り組みが停滞しないよう、UNECE/WP29において基準調和活動をより一層推進し、さらにはこれを以て自動車産業界のコスト削減に資する」ことを提案し、同フォーラムに参加した37カ国の政府、自動車産業界の代表などからの支持を得ました。」
- ※16 昭和60年度運輸白書第3章第4節1（2）参照
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa60/ind000404/frame.html>
なお、速度警報装置の装備の義務付けを含む自動車に係る基準等の国際調和等の動向等については、昭和57年度運輸白書第2部第2章第6節2、昭和58年度運輸白書第2部第3章第2節2、昭和59年度運輸白書第4章第2節6についても参照。
(<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa57/ind020206/frame.html>、
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa58/ind020302/frame.html>、
<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa59/ind000402/frame.html>)