

最高速度違反による交通事故対策検討会

中間報告書（案）

平成 22 年 3 月

最高速度違反による交通事故対策検討会

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

目 次

第1章 はじめに	1
第1節 検討の目的等	1
1 検討の目的	1
2 検討体制	1
3 現在までの検討会の開催状況	1
第2節 検討の概要	3
1 交通事故の現状等（第2章関係）	3
2 最高速度違反に係る交通事故対策の効果等（第3章関係）	3
3 最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識等（第4章関係）	4
4 最高速度違反による交通事故対策の現状と今度の動向等（第5章関係）	5
5 まとめ（第6章）	6
第3節 本検討会における最高速度違反による交通事故対策の検討範囲	7
1 最高速度違反の定義	7
2 最高速度違反が交通事故に与えた影響	7
3 最高速度違反の程度	8
4 検討範囲	8
第2章 交通事故の現状等	9
第1節 最高速度違反による交通事故の発生状況	9
1 第一当事者の法令違反別交通死亡事故件数等の推移	9
2 第一当事者別交通事故件数の推移等	9
3 第一当事者の危険認知速度別交通事故件数の推移等	12
4 第一当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況等	15
5 当事者相関別交通事故発生状況	18
6 職業別交通事故発生状況	19
7 地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況	20
8 道路幅員等別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況	20
9 地形別道路幅員別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況	21
10 違反別地形別道路形状別危険認知速度別交通事故発生状況	21
11 まとめ	22
第2節 OECD等における速度管理に関する施策等	26
1 最近の動向等	26
2 速度管理に係る施策	27
第3節 考察	32

1	最高速度違反による交通事故対策の必要性	3 2
2	最高速度違反による交通事故対策の方向性	3 3
第3章	最高速度違反による交通事故対策の効果等	6 7
第1節	自動車の走行速度の低下による交通事故の低減効果等	6 7
1	自動車の走行速度の低下による交通事故発生件数の低減効果	6 7
2	自動車の走行速度の低下による交通事故の被害軽減効果	7 1
3	自動車の走行速度と歩行者等への影響	7 4
4	考察	7 5
第2節	自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等	8 0
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	8 0
2	車両の性能等と国民の自動車需要に関する動向等	8 6
3	考察	8 8
第3節	諸外国における我が国の自動車に対する評価等	1 1 2
1	諸外国及び我が国における自動車の保有状況等	1 1 2
2	諸外国における我が国の自動車に対する評価等	1 1 3
3	考察	1 1 5
第4節	自動車の走行速度と道路の設計速度・最高速度規制との関係	1 2 3
1	道路の設計速度	1 2 3
2	最高速度規制	1 2 6
3	考察	1 3 1
第5節	自動車の燃費への影響等	1 3 3
1	自動車の走行速度等と自動車の燃費との関係	1 3 3
2	自動車の走行速度と環境との関係	1 3 5
3	エコドライブと燃費との関係	1 3 7
4	考察	1 4 0
第6節	考察	1 4 4
1	最高速度違反に係る交通事故対策による交通事故低減効果等	1 4 4
2	自動車側の最高速度違反に係る交通事故対策の効果	1 4 4
3	まとめ	1 4 5
第4章	最高速度違反による交通事故防止対策に係る国民の意識等	1 4 6
第1節	国民の意識調査	1 4 6
1	目的	1 4 6
2	調査方法等	1 4 6
3	調査票	1 4 6
4	調査結果	1 4 6
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	1 5 6

1	実施状況	1 5 6
2	調査結果	1 5 6
第4節	諸外国における意識調査結果	1 6 3
1	SARTRE project における調査	1 6 3
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	1 6 4
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	1 6 5
第5節	考察	1 6 8
1	最高速度規制に関する意識と最高速度違反の実態	1 6 8
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 6 8
第5章	最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向等	1 7 1
第1節	運転者側の対策	1 7 1
1	車両の走行速度抑止に関する交通安全教育	1 7 1
2	車両の走行速度抑止に関する広報・啓発	1 7 1
3	最高速度違反の取締りの強化	1 7 2
4	自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管 理体制の整備・構築	1 7 2
第2節	自動車側の対策	1 7 3
1	速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用	1 7 3
2	速度警報装置の活用	1 7 3
3	I T Sを活用した速度抑制装置、速度警報装置	1 7 3
第3節	道路側の対策（交通安全施設を含む。）	1 7 4
1	道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）の活用	1 7 4
2	最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策	1 7 4
3	I T Sを活用した速度抑制対策	1 7 4
第4節	I S A等自動車技術の開発の見込みとその活用方策	1 7 5
1	I S Aの種類	1 7 5
2	I S Aにおける最高速度規制の認識技術等	1 7 5
3	I S Aの普及の規模が交通安全に及ぼす影響	1 7 6
4	その他の新技術	1 7 6
第5節	考察	1 7 7
1	運転者側の対策について	1 7 7
2	自動車側の対策について	1 7 8
3	道路側の対策について	1 7 8
第6章	まとめ	2 1 1
第1節	当面の最高速度違反による交通事故対策の方向性	2 1 1

1	最高速度違反による交通事故対策の必要性	2 1 1
2	当面の最高速度違反による交通事故対策の推進	2 1 1
第2節	最高速度違反による交通事故対策の今後の課題	2 1 2
1	交通事故統計の更なる分析	2 1 2
2	最高速度違反による交通事故対策のフォローアップと今後の対策の 検討等	2 1 2

参考資料

1	最高速度違反による交通事故対策検討会の開催について（平成20年12月 17日交通対策本部長決定、平成21年4月22日改正）	1
2	速度の適正化（1996年5月29日及び30日にブダペスト の閣僚会議で採択された勧告と結論・仮訳）	3
3-1	速度管理（要約・仮訳）	7
3-2	SPEED MANAGEMENT (Summary Document)	1 9
4-1	HIGH LEVEL SEMINAR PROGRAMME	3 9
4-2	OECD等における速度管理に係る施策等	4 2
4-3	Speed Management successful strategies	5 0
5-1	最高速度違反による交通事故防止対策に係る国民の意識調査票	6 4
5-2	最高速度違反による交通事故防止対策に係る国民の意識調査結果（単 純集計）	9 3
5-3	最高速度違反による交通事故防止対策に係る国民の意識調査結果（ク ロス集計）	1 1 6

第1章 はじめに

第1節 検討の目的等

1 検討の目的

最高速度違反による交通事故等に関し、我が国における発生状況及び諸外国における当該交通事故対策の現状を踏まえ、速度抑制装置の装着を始めとする今後の諸対策の在り方について検討を行うことを目的とする。

2 検討体制

最高速度違反による交通事故対策について、最高速度違反に係る交通事故統計を始め第2節に掲げる事項について検討するため、「最高速度違反による交通事故対策検討会の開催について」(平成20年12月17日中央交通安全対策会議交通対策本部長決定。参考資料1参照)に基づき、「最高速度違反による交通事故対策検討会」(以下「検討会」という。)を構成し、検討を行った(検討会の委員名簿については、次ページ参照)。

3 現在までの検討会の開催状況

現在までの検討会の開催状況は、次のとおりである。

第1回 平成20年12月24日

第2回 平成21年 4月22日

第3回 平成21年 9月 2日

第4回 平成22年 3月 9日

最高速度違反による交通事故対策検討会委員名簿

日本自動車輸入組合 参与・技術部長	大庭 松雄
座長 日本大学理工学部機械工学科教授	岡野 道治
社団法人 日本自動車販売協会連合会 交通環境対策室長	小越 幸雄
社団法人 日本自動車連盟 交通環境部事業推進課長	斎藤 裕一
社団法人 電子情報技術産業協会	
インダストリ・システム部長	土屋 正壽
財団法人 交通事故総合分析センター研究部担当部長	三井 達郎
	(西田 泰)
社団法人 日本自動車工業会 安全・環境技術委員会	
幹事会幹事長	長谷川哲男
株式会社 JAFMATE社 ウェイズ編集部編集長	吉岡 耀子
内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付	
参事官（交通安全対策担当）	加藤 久喜
警察庁交通局交通企画課長	入谷 誠
	(室城 信之)
	(倉田 潤)
法務省刑事局刑事課参事官	中村 芳生
	(森本 宏)
文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長	松川 憲行
経済産業省製造産業局自動車課長	保坂 伸
	(松永 明)
国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室長	小口 浩
国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課長	清谷 伸吾
環境省水・大気環境局自動車環境対策課長	内藤 克彦

※ 括弧書きは、前任者である。

〔事務局〕

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）付

第2節 検討の概要

最高速度違反による交通事故対策検討会における現在までの検討の概要は、次のとおりである。

1 交通事故の現状等（第2章関係）

第2章では、我が国における最高速違反に係る交通事故の発生状況について分析するとともに、EUを始め諸外国における車両の速度の問題に係る交通事故対策の取組について、文献調査により紹介し、交通事故防止対策全体における最高速度違反による交通事故防止対策の位置付け、優先度について考察した。

最高速度違反に係る交通事故発生状況については、第一当事者（原付以上の車両に限る。）の危険認知速度や規制速度との関係を中心に、平成2年から20年までの推移、19年及び20年の交通事故発生状況を様々な角度から分析した。また、第一当事者の最高速度違反が法令違反となったものや、車種別、年齢層別、職業別、道路種別別等の角度からも分析した。

また、諸外国における車両の速度の問題に係る交通事故対策の取組については、近年OECDにおいて取りまとめたSPEED MANAGEMENT（2006年）を基に紹介した。同資料では、OECDを始め諸外国において、車両の最高速度違反又は不適切な速度が、交通死亡事故の発生や交通事故の被害の重大性に大きな影響を及ぼすこと等から、速度の問題に係る交通事故を防止するため進められている対策の検討や取組が取りまとめられている。

これらを踏まえ、車両の走行速度の低下させることにより交通事故の低減効果が見込まれることから、交通事故防止対策における最高速度違反に係る交通事故対策の必要性は高いと認められるとしている。

2 最高速度違反に係る交通事故対策の効果等（第3章関係）

第3章では、第2章で、交通事故防止対策における最高速度違反に係る交通事故対策の必要性は高いと認められるとしたことを受けて、更に走行速度の低下による交通事故の低減効果や燃費への影響等の観点のほか、自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等について、文献調査により、次のように検討を行い、最高速度違反に係る交通事故対策の効果等について考察した。

○ 自動車の走行速度の低下による交通事故の低減効果等

自動車の走行速度の低下による交通事故発生件数の低減効果と被害軽減効果、自動車の走行速度と歩行者等への影響について取り上げた。そのうち、交通事故発生件数の低減効果では、走行速度と回避可能性との関係等、エコドライブの実践による交通事故低減効果について検討した。また、被害軽減効果では、自動車の衝突時

における走行速度と運動エネルギーや車両の安全対策等について検討した。

○ 自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等

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や、車両の性能等と国民の自動車需要に関する動向等について取り上げた。そのうち、前者では、特に、保有台数の増加等の背景について、社団法人日本自動車工業会が実施した意識調査や内閣府が実施した平成 20 年度国民生活モニター調査等から、国民の自動車に関する意識について検討した。また、後者では、自動車の購入・維持に伴う減税等、最近における自動車の販売動向、E S C等の安全性に関する装置に関する動向等について検討した。

○ 諸外国における我が国の自動車に対する評価等

諸外国及び我が国における自動車の保有状況等、諸外国における我が国の自動車に対する評価等について取り上げた。特に後者では、諸外国における我が国の自動車に対する評価の現状、諸外国における技術基準の相異等や最高速度違反に係る意識の相異等について検討した。

○ 自動車の走行速度と道路の設計速度・最高速度規制との関係

道路の設計速度や最高速度規制について取り上げた。前者では、設計速度と走行速度との関係や、道路の区分に応じた設計速度等について検討した。後者では、最高速度規制の種別や最高速度規制の状況及び決定要因等について検討した。

○ 自動車の燃費への影響等

自動車の走行速度等と自動車の燃費との関係、自動車の走行速度と環境との関係、及びエコドライブと燃費との関係について取り上げた。そのうち、自動車の燃費との関係では、自動車の平均車速と燃費との関係や、最高速度規制と燃費との関係について検討した。環境との関係では、自動車の走行速度と大気汚染や騒音との関係について検討した。エコドライブと燃費との関係では、「エコドライブ 10 のすすめ」や、エコドライブによる燃費消費量の削減効果等について検討した。

上記の検討を踏まえ、最高速度違反に係る交通事故対策については、交通事故発生件数の低減効果や被害軽減効果等が認められる。反面、最高速度違反に係る交通事故対策のうち、車両側の対策では、速度抑制装置や速度警報装置よりも、I S Aの開発に注力する方が適切と考えられるとした。併せて、交通安全教育等の運転者側の対策や交通安全施設等の道路側の対策も講ずる必要があるとしている。

3 最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識等（第 4 章関係）

第 4 章では、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、その結果を取りまとめた。また、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した。それぞれの検討の概要については、次のとおりである。

○ 国民の意識調査結果

インターネット登録モニター2,000 人に対するWEBアンケート方式により、国民2,000 人を対象として実施した最高速度違反に対する意識、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した結果を取りまとめた。

○ 最高速度規制に関する既存の国民の意識調査結果

平成18年度から20年度の3か年度間、警察庁において「規制速度決定の在り方に関する調査研究」（委託調査研究）が行われており、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ことから、その意識調査結果を紹介した。

○ 諸外国における意識調査結果

SPEED MANAGEMENT (2006 年) において、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示されている。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、それぞれ原文を仮訳して紹介した。

上記の調査結果のうち、国民の意識調査結果から、速度抑制装置や速度警報装置等については、何らかの形で必要があるとの考えの方が多く示された。特に、全ての道路において必要であるとの考えも4割前後から5割強であった。また、速度抑制装置等の取付けについては、無償又は取り付けることが義務付けられている場合であればよいとの意見等が多く示された。また、最高速度規制に関する調査結果では、最高速度の制限について「適当である」などの肯定的な意見が約70%を占めた。

4 最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向等（第5章関係）

第5章では、関係機関・団体において実施している最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向について取りまとめを行ったほか、ISA等自動車技術の開発の見込みとその活用方策について、文献調査により検討した。それぞれの検討の概要については、次のとおりである。また、これらを踏まえ、最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向について考察した。

○ 運転者側の対策

- ・ 車両の走行速度抑止に関する交通安全教育
- ・ 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発
- ・ 最高速度違反の取締りの強化
- ・ 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築等

○ 自動車側の対策

- ・ 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用
- ・ 速度警報装置の活用
- ・ I T Sを活用した速度抑制装置、速度警報装置
- 道路側の対策
 - ・ 道路インフラ
 - ・ 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策
 - ・ I T Sを活用した速度抑制対策
- I S A等自動車技術の開発の見込みとその活用方策

5 まとめ（第6章関係）

上記1から4を踏まえ、最高速度違反による交通事故対策について、現時点での方向性をまとめるとともに、今後の課題について記した。

最高速度違反による交通事故対策については推進する必要がある、当面第5章で取りまとめた対策を実施することが必要である。また、今後の課題としては、交通事故統計の更なる分析や各種対策の実施状況や新たな技術の開発動向等のフォローアップを行い、今後の対策について検討することが必要であるとした。

第3節 本検討会における最高速度違反による交通事故対策の検討範囲

本検討会における最高速度違反による交通事故の検討範囲については、最高速度違反が交通事故に与えた影響及び最高速度違反の程度の側面から検討することが適切と考えられることから、以下で検討する。

1 最高速度違反の定義

本検討では、最高速度違反は、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）別表第二 備考16にいう「速度超過」ということとしている。速度超過は、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第22条の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度を超える速度で運転する行為をいうこととされている。

法第22条の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている速度とは、いわゆる最高速度規制であり、この考え方については、第3章第4節2のとおりである。また、最高速度規制については、具体的には、第1章第1節4及び表1以下のとおり、20km/hから100km/hまで及び法定速度が定められている。

2 最高速度違反が交通事故に与えた影響

（1）交通事故の法令違反

交通事故の法令違反については、主に第1章第1節1に示すとおりであるが、1つの交通事故において1つの違反が認められる場合だけでなく、例えば、飲酒運転の運転者が脇見運転をしたり、運転者が漫然と運転し信号無視をするなど複数の違反が認められる場合がある。

こうしたことを踏まえ、交通事故統計上、交通事故の法令違反については、当該交通事故に最も影響を与えている違反をいうこととされている。

（2）最高速度違反による交通事故

「最高速度違反による交通事故」は、一般的には、最高速度違反の車両が交通事故の当事者となる交通事故のうち、当該最高速度違反が法令違反と認められる場合が考えられる。

他方、最高速度違反の車両が交通事故の当事者となる交通事故のうち、当該最高速度違反と他の違反の複数の違反が認められる場合がある。例えば、運転者が最高速度違反で車両を運転中、当該事故の直前で脇見運転をしたため、前方通行中の人や車両等を発見できずに衝突したケースにおいて、運転者は、最高速度違反で車両を運転していたものの、脇見をせずに前方を注意して見ていれば、前方通行中の人や車両に気付き、ブレーキをかけて交通事故を避けることが可能であったと認められる場合には、

脇見運転が法令違反と認められる場合が挙げられる。

こうした最高速度違反と他の違反が認められる交通事故で、他の違反が法令違反と認められるものについても、最高速度違反であることには代わりがなく、かつ、車両の重量と速度が同じであれば、交通事故発生時の衝突時のエネルギーについては、最高速度違反による交通事故と同じである（第3章第1節参照）。

また、最高速度違反による交通事故対策については、最高速度違反が法令違反となる交通事故のみを対象とすることは困難である。

3 最高速度違反の程度

最高速度規制は1のとおり20km/hから100km/hまで及び法定速度が定められているが、いずれの最高速度規制を超過しても、最高速度違反の車両による交通事故である。

このうち、例えば100km/h以上の速度など高速度で走行する場合には、それ以下の速度で走行する場合と比べて、より交通事故の危険性が大きくなるとともに、被害が大きくなる。しかしながら、100km/h超の速度でなくとも、交通事故の危険性があり、死亡事故も発生していることから、こうした事故についても対策の必要性は高い（第2章第1節、第3節参照）。

特に、「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、2,500人以下を目指す」という政府の交通安全対策の目標を達成するための対策の一つとして、生活道路も含めて最高速度違反の車両による交通事故対策について検討する必要がある。

4 検討範囲

以上のことから、本検討会による検討範囲については、最高速度違反が法令違反となる交通事故や高速度で走行中の車両による交通事故に限定せずに、最高速度違反の車両に係る交通事故対策を検討範囲することとする。なお、これらの検討範囲について、以下で「最高速度違反による交通事故」ということとする。

第2章 交通事故の現状等

本章では、まず、第1節において、最高速度違反による交通事故の発生状況について、交通事故統計により分析することとする。

次に、第2節では、EUを始め諸外国においても、交通事故対策の観点から、車両の走行速度の問題に係る対策の取組が行われており、こうした取組について文献に基づき紹介する。

第3節では、第1節及び第2節を踏まえて、交通事故防止対策全体における最高速度違反による交通事故対策の位置付け、優先度について考察する。

第1節 最高速度違反による交通事故の発生状況

1 第一当事者の法令違反別交通死亡事故件数等の推移

(1) 第一当事者の法令違反別死亡事故件数の推移

図1-1は、平成2年から20年までの間（以下3までにおいて同じ。）の第一当事者（原付以上の車両に限る。以下本項及び(2)において同じ。）の法令違反別死亡事故件数の推移である。

法令違反のうち最高速度違反については、平成4年には約2,560件で最も多かったが、その後減少し、20年には約360件となっている。

図1-2は、第一当事者の最高速度違反が法令違反となった死亡事故が死亡事故件数に占める割合の推移である。

法令違反のうち最高速度違反が占める割合については、平成4年には26.4%であったが、年々低下し、20年には7.6%となっている。

(2) 第一当事者の法令違反別全事故件数の推移

図2-1は、第一当事者の法令違反別全事故件数の推移である。

法令違反のうち最高速度違反については、平成3年には約15,510件であったが、それ以降減少ないし横ばい傾向となっており、安全不確認や脇見運転等に比べて少ない。

図2-2は、第一当事者の最高速度違反が法令違反となった事故件数が全事故件数に占める割合の推移である。

法令違反のうち最高速度違反が占める割合については、平成3年に約2.5%であったが、4年以降減少ないし、横ばい傾向となり、18年以降0.5%となっている。

2 第一当事者別交通事故件数の推移等

(1) 第一当事者別死亡事故件数の推移等

図3-1は、第一当事者別死亡事故件数の推移、図3-2は、自家用車両が第一当事者となった死亡事故件数に係る車種別の件数の推移である。

図3-1及び図3-2から、自家用乗用、特に自家用普通乗用が多くを占めているが、件数については減少傾向にある。

また、図3-3は、自家用普通乗用が第一当事者となった死亡事故件数に係る第一当事者の年齢層別の件数の推移である。

年齢層のうち20～24歳については、平成2年には死亡事故の1/3を占めていたが、年々減少し、20年には約200件と1/7に減少している。また、65歳以上が増加ないし横ばい傾向にあるが、他の年齢層では横ばいないし減少傾向にある。

図3-4は、自家用軽乗用が第一当事者となった死亡事故件数に係る第一当事者の年齢層別の件数の推移である。

各年齢層ともおおむね増加ないし横ばい傾向にあるが、自家用普通乗用が第一当事者となった死亡事故に比べて件数は少ない。

(2) 第一当事者の車両10万台当たりの交通死亡事故件数の推移等

図4-1は、第一当事者が車両（貨物車及び乗用車に限る。以下本項及び(4)において同じ。）となった死亡事故件数に係る車両10万台当たりの件数の推移である。

車両10万台当たりの死亡事故件数については、貨物車が平成7年以降減少傾向にあるものの、20年には約13件と最も多い。次に8年以降軽貨物車が多く、20年には約6件となっている。また、普通乗用車については、2年には約14件であったが、それ以降減少傾向にあり、20年には約4件となっている。

図4-2は、普通乗用車が第一当事者となった死亡事故件数に係る運転免許保有者数10万人当たりの年齢層別件数の推移である。

年齢層では、16～19歳、20～24歳、25～29歳の順に多い。そのうち16～19歳については、平成4年には約27件であったが、それ以降減少傾向にあり、20年には約6件となっている。20～24歳についても、2年には18件であったが、その後減少傾向にあり、20年には約4件となっている。

図4-3は、軽自動車が第一当事者となった死亡事故件数に係る運転免許保有者数10万人当たりの年齢層別件数の推移である。

軽自動車については、平成2年以降、各年齢層とも増減はみられるものの、おおむね増加傾向にあり、普通乗用車との差が少なくなっている。

なお、自動車保有台数の推移及び運転免許保有者数の推移等については、

図 5 - 1 から図 5 - 4 のとおりである。

(3) 第一当事者別全事故件数の推移等

図 6 - 1 は、第一当事者別全事故件数の推移、図 6 - 2 は、自家用車両が第一当事者となった全事故件数に係る車種別の件数の推移である。

図 6 - 1 及び図 6 - 2 から、死亡事故と同様に、自家用乗用、特に自家用普通乗用が多くを占めているが、件数については減少傾向にある。一方、軽乗用については増加傾向にある。

また、図 6 - 3 は、自家用普通乗用が第一当事者となった全事故件数に係る第一当事者の年齢層別の件数の推移である。

年齢層では、平成 2 年から 11 年までは 20～24 歳が最も多いが、12 年以降 30～39 歳が最も多くなっている。16～19 歳については一貫して減少傾向にあるほか、20～24 歳及び 25～29 歳については、それぞれ増加傾向から減少傾向に転じている。

図 6 - 4 は、自家用軽乗用が第一当事者となった全事故件数に係る第一当事者の年齢層別の件数の推移である。

各年齢層とも年々増加傾向にあったが、近年は 60～64 歳及び 65 歳以上を除き、横ばいないし減少傾向にある。

(4) 第一当事者の車両 1 万台当たりの全事故件数の推移等

図 7 - 1 は、第一当事者が車両となった全事故件数に係る車両 1 万台当たりの件数の推移である。

車両 1 万台当たりの全事故件数については、平成 3 年以降、第一当事者は貨物車、乗用車、軽乗用車、軽貨物車の順に多くなっている。特に、貨物車については 15 年まで増加傾向にあり、同年の件数と 2 年の件数を比べると 40 件程度増加している。軽自動車についても 16 年まで増加傾向にあり、貨物車と同様に 40 件程度増加している。反面、乗用車については 13 年には約 126 件となったが、それ以降減少傾向にある。

図 7 - 2 は、普通乗用車が第一当事者となった全事故件数に係る運転免許保有者数 1 万人当たりの年齢層別件数の推移である。

年齢層では、16～19 歳、20～24 歳、25～29 歳の順に多い。そのうち 16～19 歳については、平成 5 年には約 149 件であったが、それ以降減少傾向にあり、20 年には約 84 件となっている。20～24 歳についても、12 年まで増加傾向にあったが、それ以降減少傾向にあり、20 年には 71 件程度となっている。

図 7 - 3 は、軽自動車に係る運転免許保有者数 1 万人当たりの年齢層別

件数の推移である。

平成2年以降、各年齢層とも10件以下であったが、いずれも増加傾向にあり、特に、20年には16～19歳が約81件、20～24歳でも約48件となっており、普通乗用車との差が少なくなっている。

(5) 第一当事者別死亡事故率の推移

図8-1は、第一当事者別の死亡事故率（死亡事故件数÷全事故件数×100で算出。以下同じ。）の推移、図8-2は、第一当事者の車種別（家用自動車に限る。）の死亡事故率の推移である。

第一当事者別の死亡事故率では、自動車その他及び歩行者を除き、横ばいしないし減少傾向にある。

3 第一当事者の危険認知速度別交通事故件数等の推移

(1) 第一当事者の危険認知速度別交通事故件数等の推移

図9-1は、第一当事者（原付以上の車両に限る。以下10までにおいて同じ。）の危険認知速度別の死亡事故件数の推移である。なお、危険認知速度については、交通事故統計の区分を踏まえ、停止中、30km/h以下（10km/h以下から30km/h以下までの合計）、50km/h以下（40km/h以下及び50km/h以下の合計）、80km/h以下（60km/h以下から80km/h以下までの合計）、80km/h超（90km/h以下から160km/h超までの合計）及び調査不能に区分した（以下10までにおいて同じ。）

死亡事故では、停止中及び調査不能を除き、いずれも減少傾向にあるが、特に80km/h以下については、平成2年には約3,400件であったものが、20年には約1,180件程度と大幅に減少している。

図9-2は、第一当事者の危険認知速度別の全事故件数の推移である。

全事故では、特に30km/h以下が平成16年まで増加ないし横ばい傾向にあったが、その後減少している。そのほかについては横ばい傾向にある。

図9-3は、危険認知速度別死亡事故率の推移である（停止中及び調査不能を除く。）。

危険認知速度が高くなるに伴い、死亡事故率が高くなっている。また、危険認知速度ごとの死亡事故率については、80km/h超では平成18年以降高くなっているが、その他の危険認知速度では、ほぼ横ばいしないし低下傾向にある。危険認知速度80km/h超については、死亡事故件数及び全事故件数とも、平成18年以降減少しており、後者の減少率が大きいことから、死亡事故率が高くなっている。

(2) 第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移

図 10-1 から図 10-4 は、一般道路における第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移（停止中及び調査不能を除く。以下（8）まで及び 10 において同じ。）で、図 10-1 は第一当事者の危険認知速度が 30km/h 以下、図 10-2 は 50km/h 以下、図 10-3 は 80km/h 以下及び図 10-4 は 80km/h 超である。

図 10-1 から図 10-4 では、各危険認知速度別年齢層別の死亡事故件数とも、全体的に横ばいないし減少傾向にある。

また、図 10-2 の 50km/h 以下では、平成 20 年には 16～19 歳、25～29 歳、60～64 歳及び 65 歳以上を除き、減少している。

図 10-3 の 80km/h 以下で、20～24 歳については、平成 2 年には約 980 件であったが、20 年には約 180 件に減少しており、16～19 歳についても約 740 件から約 80 件に減少している。

図 10-4 の 80km/h 超においても、20～24 歳については平成 2 年の約 390 件から、20 年には 60 件以下に減少し、16～19 歳についても約 350 件から減少し、約 20 件に減少している。

(3) 運転免許保有者数 10 万人当たりの第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移

図 11-1 から図 11-4 は、図 10-1 から図 10-4 を、運転免許保有者数 10 万人当たりの件数で示したものである。

図 11-1 から図 11-4 では、各危険認知速度別年齢層別の死亡事故件数については、全体的に横ばいないし減少傾向にあるが、平成 20 年には 30km/h 以下及び 50km/h 以下で 16～19 歳がわずかに増加している。

また、特に図 11-3 の 80km/h 以下では、16～19 歳について、平成 2 年には約 29 件であったものが、20 年には約 6 件まで減少しており 20～24 歳についても、2 年には約 13 件であったものが 20 年には約 3 件まで減少している。

図 11-4 の 80km/h 超でも、16～19 歳について、平成 2 年には約 14 件であったものが 20 年には約 2 件まで減少している。

(4) 第一当事者の危険認知速度別年齢層別全事故件数の推移

図 12-1 から図 12-4 は、一般道路における第一当事者の危険認知速度別年齢層別全事故件数の推移、図 12-1 は第一当事者の危険認知速度が 30km/h 以下、図 12-2 は 50km/h 以下、図 12-3 は 80km/h 以下及び図 12-4 は 80km/h 超である。

図 12-1 の 30km/h 以下では、60～64 歳及び 65 歳以上については増加ないし横ばい傾向にあるが、他の年齢層では平成 16 年前後から減少傾向にある。

図 12-2 の 50km/h 以下でも、おおむね 30km/h 以下と同じ傾向がみられる。

図 12-3 の 80km/h 以下及び図 12-4 の 80km/h 超では、死亡事故と同様に 20～24 歳及び 16～19 歳が減少傾向にあるほか、その他の年齢層については横ばいないし減少傾向にある。

(5) 運転免許保有者数 1 万人当たりの第一当事者の危険認知速度別年齢層別全事故件数の推移

図 13-1 から図 13-4 は、図 12-1 から図 12-4 を、運転免許保有者数 1 万人当たりの件数で示したものである。

図 13-1 から図 13-4 のいずれも、16～19 歳、20～24 歳、25～29 歳の順に、運転免許保有者数当たりの全事故件数が多い。

図 13-1 の 30km/h 以下では、各年齢層とも、平成 2 年以降 16 年までの間は横ばいないし増加傾向にあるが、17 年以降いずれも減少傾向にある。

また、図 13-2 の 50km/h 以下では、16～19 歳では平成 14 年、それ以外の年齢層では 12 年を境に、それまでは横ばいないし増加傾向にあったが、それ以降は減少傾向にある。

図 13-3 の 80km/h 以下及び図 13-4 の 80km/h 超では、16～19 歳及び 20～24 歳とも平成 2 年又は 3 年以降減少傾向にあり、2 年の件数と 20 年の件数とを比べると、16～19 歳では $1/6$ 、20～24 歳では $1/5$ 程度に減少している。

(6) 第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故率の推移

図 14-1 から図 14-4 は、一般道路における第一当事者の危険認知速度別年齢層別の死亡事故率の推移、図 14-1 は第一当事者の危険認知速度が 30km/h 以下、図 14-2 は 50km/h 以下、図 14-3 は 80km/h 以下及び図 14-4 は 80km/h 超である。

図 14-1 から図 14-4 では、各危険認知速度別年齢層別のいずれも死亡事故率はおおむね横ばいないし減少傾向にあるが、図 14-1 から、図 14-2、図 14-3、図 14-4 と危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなっている。なお、図 14-4 では、60～64 歳及び 65 歳以上については件数が少ないことから、年により大きく変動している。

(7) 第一当事者の昼夜別危険認知速度別死亡事故件数等の推移

図 15-1 は、一般道路における第一当事者の昼夜別危険認知速度別の死亡事故件数の推移、図 15-2 は、昼間の死亡事故の発生率の推移である。

図 15-2 から、一般道路における危険認知速度 30km/h 以下の死亡事故は 60%超が昼間に発生しているが、危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率が低くなっている（夜間の発生率が高くなっている）。

また、図 15-3 は、高速道路における第一当事者の昼夜別危険認知速度別死亡事故件数の推移、図 15-4 は、昼間の死亡事故の発生率の推移である。

図 15-4 から、高速道路における昼間の死亡事故の発生率は、年により変動がみられるものの、おおむね 50%前後となっている。

(8) 第一当事者の昼夜別危険認知速度別全事故件数等の推移

図 16-1 は、一般道路における第一当事者の昼夜別危険認知速度別の全事故件数の推移、図 16-2 は、昼間の全事故の発生率の推移である。

図 16-2 から、一般道路における第一当事者の危険認知速度が 30km/h 以下の全事故は 70%超が昼間に発生しているが、危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率が低く（夜間の発生率が高く）なっており、80km/h 超では昼間の発生率が 50%を下回っている。また、いずれの危険認知速度においても昼間の全事故の発生率は、死亡事故の発生率に比べると 10 ポイント前後高くなっていることから、夜間においては、全事故に比べて死亡事故の発生率が高いといえる。

また、図 16-3 は、高速道路における第一当事者の昼夜別危険認知速度別の全事故件数の推移、図 16-4 は、昼間の全事故の発生率の推移である。

図 16-4 から、高速道路における昼間の全事故の発生率は、一般道路と同様に危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率は低下するものの、いずれも 50%超となっている。

4 第一当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況等

(1) 第一当事者の車種別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況（平成 19 年中）

表 1 は、平成 19 年中の第一当事者の車種別規制速度別危険認知速度別の交通事故発生状況である（車種別は、四輪車、二輪車及び原付とする。以下本項において同じ。）。

死亡事故件数に占める車種別の割合については、四輪車 86.6%、二輪車 7.3%、原付 6.1%であり、これらのうち「規制速度超過」（危険認知速度が

規制速度を上回ったものをいう。以下同じ。)の占める割合については、それぞれ38.2%、58.2%、10.1%となっている。

全事故件数に占める車種別の割合については、四輪車 93.4%、二輪車 2.4%、原付 4.3%であり、これらのうち規制速度超過の占める割合については、それぞれ5.4%、20.1%、5.7%となっている。

また、死亡事故率については、四輪車及び「計」では、規制速度が30km/h以下から50km/h以下まで及び法定速度では、「規制速度未滿」(危険認知速度が規制速度を下回ったものをいう。以下同じ。)、 「規制速度同等」(危険認知速度が規制速度と同等のものをいう。以下同じ。)及び「規制速度超過」のいずれも、規制速度が高くなるにしたがって死亡事故率が高くなっている。

さらに、規制速度が同じである場合には、四輪車及び「計」では、規制速度20km/h以下や二輪車に関する規制速度30km/h以下などを除き、「規制速度未滿」、「規制速度同等」、「規制速度超過」と危険認知速度が高まるに伴い、死亡事故率が高くなっている。

(2) 第一当事者の事故類型別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況(平成19年中)

表2は、平成19年中の第一当事者の事故類型別規制速度別危険認知速度別の死亡事故発生状況である。また、表3は、同様に、全事故の発生状況である。

表2から、死亡事故に占める事故類型別の割合については、人対車両は32.8%、車両相互は45.1%、車両単独は21.6%となっている。これらのうち「規制速度超過」の占める割合については、それぞれ38.8%、30.5%、52.7%、全体では37.9%となっている。

表3から、全事故に占める事故類型別の割合については、人対車両は8.1%、車両相互は87.1%、車両単独は4.8%となっている。これらのうち「規制速度超過」の占める割合については、それぞれ5.4%、4.9%、22.9%、全体では5.8%となっている。

表2中「計」欄の死亡事故率については、人対車両は2.7%、車両相互は0.3%、車両単独は3.0%であるが、「規制速度超過」の死亡事故率については、人対車両で19.2%、車両相互で2.0%、車両単独で6.9%となっている。さらに、規制速度が30km/h以下から50km/h以下まで及び法定速度では、人対車両、車両相互計及び車両単独とも規制速度が高くなるに伴い、死亡事故率は「件数」及び「規制速度超過」とも高くなっている。また、「件数」と「規制速度超過」のそれぞれの死亡事故率を比べると、後者の方が高く

なっている。

(3) 第一当事者及び第二当事者の事故内容別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況（平成 19 年中）

表 4 は、平成 19 年中の第一当事者及び第二当事者（第二当事者は原付以上の車両に限る。）の事故内容別規制速度別危険認知速度別の交通事故発生状況である。

第一当事者の危険認知速度と規制速度との関係では、死亡事故のうち「規制速度未満」の占める割合が 39.1%、「規制速度超過」の占める割合が 37.9%、重傷事故ではそれぞれ 69.5%、13.0%、軽傷事故ではそれぞれ 81.9%、5.1%、全体ではそれぞれ 80.8%、5.8%であり、軽傷事故、重傷事故、死亡事故の順に、「規制速度超過」の占める割合が高く（「規制速度未満」の占める割合が低く）なっている。

また、第二当事者の危険認知速度と規制速度との関係でも、死亡事故ではそれぞれ 37.8%、31.3%、重傷事故ではそれぞれ 59.1%、軽傷事故ではそれぞれ 80.5%、5.1%、全体では 79.3%、5.7%であり、事故内容と危険認知速度・規制速度との関係については第一当事者と同様の傾向となっている。

(4) 第一当事者の道路別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況（平成 19 年中）

表 5－1 は、平成 19 年中の一般道・その他自動車専用道路等（以下、本項において「一般道等」という。）における第一当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況である。

一般道等における死亡事故のうち「規制速度超過」の占める割合は 36.3%、更に危険認知速度が 100km/h 超の占める割合は 0.6%である。また、死亡事故（10 件以上発生したものに限る。）について、規制速度ごとの「規制速度超過」の占める割合は、規制速度 30km/h 以下の区間で 45.5%、40km/h 以下の区間で 47.8%、50km/h 以下の区間で 43.2%となっている。

他方、一般道等における全事故のうち「規制速度超過」の占める割合は 5.3%、更に危険認知速度が 100km/h 超の占める割合は 0.0%である。また、全事故について、規制速度ごとに危険認知速度をみると、「規制速度超過」の占める割合は、規制速度 30km/h 以下の区間で 9.4%、40km/h 以下の区間で 7.5%、50km/h 以下の区間で 6.2%となっている。

表 5－2 は、高速道及び指定自動車専用道路（以下、本項において「高速道路」という。）における規制速度別危険認知速度別事故発生状況である。

高速道路における死亡事故のうち「規制速度超過」の占める割合は 64.3%、更に危険認知速度が 100km/h 超の占める割合は 19.5%である。また、死亡事故について、規制速度ごとに危険認知速度をみると、「規制速度超過」の占める割合は、規制速度 40km/h 以下の区間で 90.9%、50km/h 以下の区間で 90.3%、60km/h 以下の区間で 76.7%、70km/h 以下の区間で 61.1%、80km/h 以下の区間で 71.8%となっている。

他方、高速道路における全事故のうち「規制速度超過」の占める割合は 28.8%、更に危険認知速度が 100km/h 超の占める割合は 4.5%である。また、全事故について、規制速度ごとの「規制速度超過」の占める割合は、規制速度 40km/h 以下の区間で 20.5%、50km/h 以下の区間で 46.0%、60km/h 以下の区間で 23.7%、70km/h 以下の区間で 36.1%、80km/h 以下の区間で 39.5%となっている。さらに、高速道路のうち規制速度が 100km/h 以下又は法定速度とされている区間において、「規制速度超過」の占める割合は、40km/h 以下から 80km/h 以下までの区間に比べて低い。

表 5－3 は、表 5－1 及び表 5－2 により算出した死亡事故率である。

一般道等では、規制速度が 30km/h 以下から 50km/h 以下までの間は、規制速度が高くなるに伴い、死亡事故率が高くなるほか、同じ規制速度であっても規制速度未満、規制速度同等、規制速度超過と危険認知速度が高くなるに伴い、死亡事故率が高くなっている。

また、表 5－4 は、表 5－1 の交通事故件数のうち「規制速度超過」の件数について、規制速度超過の程度別に示したものである。

一般道等における死亡事故のうち規制速度超過の程度別の割合については、10km/h 超過で 17.0%、20km/h 超過から 50km/h 以上超過までの合計で 19.3%となっている。全事故では、それぞれ 3.8%、1.5%となっている。

表 5－5 は、表 5－2 の交通事故件数のうち「規制速度超過」の件数について、規制速度超過の程度別に示したものである。

高速道路における死亡事故のうち規制速度超過の程度別の割合については、20km/h 超過で 19.5%、40km/h 超過で 18.6%の順に多くなっている。全事故では、20km/h 超過で 14.5%、10km/h 超過で 8.5%となっている。

表 5－6 は、表 5－4 及び表 5－5 により算出した死亡事故率である。

一般道等の死亡事故率については、規制速度が 40km/h 以下で危険認知速度が 50km/h 以上超過の場合などを除き、おおむね表 5－3 と同様の傾向となっている。

5 当事者相関別交通事故発生状況

表 6 は、平成 20 年中の一般道路における死亡事故、全事故及び死亡事故率

について第一当事者と第二当事者の相関を示したものである。表6-2は、表6の第一当事者のうち乗用車、貨物車、二輪車及び原付と第二当事者のうち乗用車、貨物車、二輪車、原付等の危険認知速度別の相関を示したものである。

表6-2では、おおむね危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなる。また、第一当事者及び第二当事者の相関のうち、乗用車相互の事故に比べると、貨物車相互の事故で死亡事故率が高い。また、第一当事者が乗用車で第二当事者が貨物車の事故でも死亡事故率が高い。さらに、特に第二当事者が自転車等や歩行者である場合、車両対車両の事故に比べて死亡事故率が高い。

6 職業別交通事故発生状況

表7は、平成19年中及び20年中の一般道路における第一当事者の職業別の死亡事故件数、全事故件数及び死亡事故率である。

表7-2は、表7のうち各年で100件以上の死亡事故を起こした職業に係る危険認知速度別の死亡事故件数、職業別危険認知速度別死亡事故件数が当該職業の死亡事故件数の合計に占める割合及び死亡事故率である。これらのうち、表7-2の中欄の職業別危険認知速度別死亡事故件数が当該職業の死亡事故件数の合計に占める割合については、「計」欄の値を上回った値の欄は緑色に、「計」欄の値と同じ値又は「計」欄の値を下回った値のうち1ポイント以内のものをピンク色に、それ以外の値は無色に表示した。下欄の職業別の危険認知速度ごとの死亡事故率については、「計」欄の値を上回った値の欄は水色に、それ以外の値は無色に表示した。

表7から、職業別で、各年とも100件以上の死亡事故を起こしているのは職業運転者、公務員、農業、建設業、製造業、卸・小売業、飲食店業、サービス業、主婦、無職が挙げられるが、そのうち、公務員、農業、飲食店業及び主婦以外は各年とも200件を超えている。

表7-2の中欄から、建設業、製造業、卸・小売業及びサービス業では、各年とも全体の死亡事故件数のうち危険認知速度が50km/h以下及びそれ以上の速度の死亡事故件数の占める割合が高い。

また、下欄から、職業運転者、農業、建設業、卸・小売業及び無職については、危険認知速度別の死亡事故率が「計」の値を上回っているものが多い。サービス業については、死亡事故件数とともに、死亡事故件数に占める危険認知速度ごとの死亡事故件数の割合が「計」の値と同等以上又は「計」の値を下回るものの1ポイント以内であるものが多いが、死亡事故率について、いずれも「計」の値を下回っている。

7 地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況

表8は、平成20年中の一般道路における第一当事者の地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別の死亡事故及び全事故の発生状況である。なお、時間帯については、18～6時（夕方から翌朝）及び6～18時（朝から夕方）の2区分とした。

また、右上図は、地形別時間帯別規制速度別の死亡事故件数を棒グラフで、死亡事故のうち「規制速度超過」の割合を折れ線グラフでそれぞれ示したものである。右下図は、全事故について同様に示したものである。

市街地における死亡事故件数については、規制速度が40km/h以下及び50km/h以下では18～6時の方が多く、他の規制速度では6～18時が多い。しかし、死亡事故件数のうち規制速度超過の占める割合については、規制速度30km/h以下から60km/h以下まで及び法定速度では、18～6時の方が高い。

非市街地における死亡事故件数については、規制速度20km/h以下から50km/h以下及び法定速度では6～18時の方が多く、死亡事故件数のうち規制速度超過の占める割合については、30km/h以下から60km/h超及び法定速度で、18～6時の方が高い。

他方、全事故件数では、市街地及び非市街地とも、いずれの規制速度でも6～18時の方が多く、全事故件数のうち規制速度超過の占める割合については、いずれも18～6時の方が高い。

なお、市街地の死亡事故率については、規制速度30km/h以下から50km/hまでは18～6時の方が高いが、市街地の規制速度超過に係る死亡事故率については、いずれも18～6時の方が高い。

また、非市街地の死亡事故率では、規制速度40km/h以下から60km/h以下までは、18～6時の方が高いが、非市街地の規制速度超過に係る死亡事故率では、20km/h以下を除き、18～6時の方が高い。

8 道路幅員等別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況

表9は、平成19年中の一般道路及びその他自動車専用道路等における第一当事者の道路幅員等別規制速度別危険認知速度別の死亡事故及び全事故の発生状況である。

死亡事故では、道路幅員等が5.5m未満の道路で762件、15.3%、5.5m以上の道路で4,187件、84.3%となっている。道路幅員等5.5m未満の道路で「規制速度超過」の死亡事故件数は18.5%、そのうち規制速度超過の程度別では、10km/h超過は8.7%、20km/h超過から50km/h以上超過までの合計では9.8%となっており、5.5m以上の道路ではそれぞれ39.7%、18.6%、21.1%となっ

ている。

9 地形別道路幅員別規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況

表 10 は、表 9 を基に、地形別道路形状別に細分化するとともに、死亡事故率を示したものである（ただし、「その他自動車専用道路」を除く。）。

表 10 から、市街地及び非市街地における死亡事故及び全事故とも、交差点に比べて単路が多く、規制速度超過の占める割合も高い。ただし、法定速度の道路では、市街地、非市街地のいずれにおいても、死亡事故、全事故とも多いが、規制速度を超過したものの占める割合は低い。

また、市街地及び非市街地で、道路幅員等が 5.5m 未満で規制速度が 40km/h 以下、50km/h 以下及び法定速度の単路及び交差点において、死亡事故や全事故が発生している。

10 違反別地形別道路形状別危険認知度別交通事故発生状況

表 11 は、平成 19 年中の一般道路における第一当事者の違反別地形別道路形状別危険認知速度別の死亡事故件数、全事故件数及び死亡事故率である。

また、図 17 は、表 11 を基に、地形別、道路形状別及び道路幅員別ごとに区分し、違反別及び危険認知速度別の死亡事故件数及び全事故件数をグラフ化したものである。

表 11 から、非市街地の最高速度違反、優先通行妨害、酒酔い運転、過労運転、安全不確認及びその他違反の一部を除き、全体的には、各違反とも危険認知速度が高くなるにしたがっておおむね死亡事故率が高くなる傾向にある。

市街地の一時不停止、酒酔い運転及び過労運転並びに非市街地の運転操作、安全不確認、安全速度及びその他違反の一部を除き、単路及び交差点とも、道路幅員の広い道路の方が死亡事故率は高い。

図 17 から、単路で道路幅員 5.5m 未満の道路における死亡事故をみると、非市街地で運転操作、漫然運転、脇見運転や安全不確認が多く、危険認知速度については 30km/h 以下だけでなく 50km/h 以下も多い。

単路で道路幅員 5.5m 以上の道路における死亡事故では、市街地、非市街地とも危険認知速度が 50km/h 以下や 80km/h 以下の事故が多く、違反別にみると運転操作、漫然運転や脇見運転のほか、通行区分や最高速度違反も多い。

交差点で道路幅員 5.5m 未満の道路における死亡事故では、単路に比べて危険認知速度が低く、一時不停止や安全不確認が多い。また、市街地では、歩行者妨害等や優先通行妨害も多い。

交差点で道路幅員 5.5m 以上の道路における死亡事故では、市街地が多く、違反別では歩行者妨害等、安全不確認や優先通行妨害等が多い。

11 まとめ

1 から 10 までの交通事故統計分析をまとめると、次のとおりである。

(1) 第一当事者の法令違反や規制速度・危険認知速度の関係

平成 2 年から 20 年までの間の死亡事故について、第一当事者（原付以上の車両に限る。以下（7）までにおいて同じ。）の法令違反のうち最高速度違反は減少傾向にあり、法令違反に占める最高速度違反の割合も低下傾向にある。全事故についても、法令違反のうち最高速度違反は減少傾向にあり、法令違反に占める最高速度違反の割合は、平成 3 年以降低下ないし横ばい傾向にある。（図 1、図 1－2、図 2 及び図 2－2）

他方、平成 19 年中の第一当事者の死亡事故のうち、規制速度超過の割合をみると 37.9% となっており、全事故では 5.8% となっている。（表 1、表 2、表 3 及び表 4）

特に、死亡事故のうち一般道路等及び高速道路における規制速度超過の割合については、一般道路等では 36.3%、このうち危険認知速度が 100km/h を超過したものの割合は 0.6%、同様に高速道路ではそれぞれ 64.3%、19.5% となっている。全事故については、一般道等ではそれぞれ 5.3%、0.0%、高速道路ではそれぞれ 28.8%、4.5% となっている。（表 5－1、表 5－2、表 5－4 及び表 5－5）

これらのように、最高速度違反による交通事故と規制速度超過の交通事故のそれぞれの件数は異なっている。

また、第一当事者の死亡事故率については、危険認知速度が高くなるにしたがって、高くなっている。（図 14）

(2) 第一当事者の種別や危険認知速度の関係

平成 2 年から 20 年までの間の第一当事者別の死亡事故件数及び全事故件数では、自家用普通乗用の占める割合が高く、死亡事故件数及び全事故件数への影響が大きい。（図 3、図 6）

ただし、車両 10 万台当たりの死亡事故件数では、貨物車、軽貨物車の順に多く、乗用車が最も少なくなっているが、全事故件数では、貨物車、乗用車の順に多く、軽貨物車が最も少なくなっている。（図 4、図 7）

第一当事者別の死亡事故率は、歩行者を除き、減少ないし横ばい傾向にある。（図 8）

他方、平成 20 年中の第一当事者と第二当事者の相関と危険認知速度との関係では、おおむね危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が

高くなるほか、第一当事者と第二当事者がともに貨物車の事故や第一当事者が乗用車で第二当事者が貨物車の事故では、死亡事故率が高い。(表 6)

また、第二当事者が歩行者や自転車である場合、車両対車両の事故に比べて死亡事故率が高い。(表 6)

(3) 第一当事者の年齢層別や危険認知速度の関係

平成 2 年から 20 年までの間の死亡事故については、第一当事者の年齢層別では 20～24 歳、次に 16 歳～19 歳が大きく減少している。運転免許保有者数 10 万人当たりの年齢層別死亡事故件数でも、自家用普通乗用車については同様の傾向がみられるが、軽自動車については、それらの年齢層は他の年齢層に比べて増加傾向が大きい。(図 3、図 4)

これらの年齢層は、特に危険認知速度 50km/h 以下、80km/h 以下及び 80km/h 超で死亡事故件数が大きく減少しており、運転免許保有者数 10 万人当たりの年齢層別死亡事故件数でもおおむね減少傾向がみられる。(図 3、図 10、図 11)

全事故のうち自家用普通乗用車については、死亡事故と同様に 20～24 歳、16～19 歳は減少しているが、30～39 歳、40～49 歳、50～59 歳及び 65 歳以上で大きく増加している。運転免許保有者数 1 万人当たりの年齢層別全事故件数では、普通乗用車については 16～19 歳、20～24 歳が大きく減少している。反面、30～39 歳から 65 歳以上までの各年齢層については平成 17 年ころまでは 20 件程度の増加傾向がみられる。軽自動車については、各年齢層とも事故件数が大きく増加しており、運転免許保有者数 1 万人当たりの事故件数でも増加傾向がみられる。(図 6、図 7)

特に、30～39 歳から 65 歳までの年齢層の事故件数では、危険認知速度 30km/h 以下、50km/h 以下で大きく増加している。運転免許保有者数 1 万人当たりの年齢層別事故件数では、危険認知速度 30km/h 以下では同様の傾向がみられるが、50km/h 以下ではそれらの年齢層の事故件数はほぼ横ばいである。(図 12、図 13)

年齢層と危険認知速度に関して、死亡事故率は、おおむね減少ないし横ばい傾向にあるが、特に 65 歳以上や 60～64 歳では他の年齢層に比べて大きく減少している。(図 14)

(4) 事故類型や事故内容と規制速度・危険認知速度の関係

平成 2 年から 20 年までの危険認知速度別死亡事故率では、危険認知速度が高くなるに伴い、死亡事故率が高くなっている。また、危険認知速度ごとの死亡事故率については、80km/h 超では平成 18 年以降高くなっているが、

その他の危険認知速度では、ほぼ横ばいないし低下傾向にある。(図 9 - 3)

平成 19 年中の第一当事者の規制速度別危険認知速度別の事故発生状況では、規制速度が 30km/h 以下から 50km/h 以下までの間は、件数の合計及び規制速度超過の合計とも、おおむね規制速度が高くなるに伴って死亡事故率が高くなるほか、規制速度が同じ場合でも危険認知速度が高くなるに伴って死亡事故率が高くなっている。一般道路等に限っても、ほぼ同様の傾向がみられる。(表 1、表 5 - 1 から表 5 - 6)

事故類型別では、人対車両、車両相互計及び車両単独とも、規制速度が 30km/h 以下から 50km/h 以下までの間では、規制速度が高くなるに伴って死亡事故率が高くなっている。また、件数の合計の死亡事故率と規制速度超過の合計の死亡事故率を比べると、後者の方が高くなっている。(表 2、表 3)

事故内容別にみると、第一当事者及び第二当事者とも、軽傷事故、重傷事故、死亡事故と事故が重大になるに伴って、規制速度未満の割合が低くなり、規制速度超過の割合が高くなっている。(表 4)

(5) 第一当事者の職業別や危険認知速度の関係

平成 19 年及び 20 年中の第一当事者の職業別では、建設業、製造業、卸・小売業及びサービス業については、死亡事故が 200 件以上で、死亡事故のうち危険認知速度 50km/h 以下及びそれ以上の速度のものの占める割合が高い。また、職業運転者、農業、建設業、卸・小売業及び無職については、死亡事故率が高いが、サービス業については低い。(表 7)

また、貨物車については、乗用車に比べて死亡事故率が高い。(表 6)

(6) 昼夜別や時間帯と危険認知速度の関係

平成 2 年から 20 年までの間の一般道路における死亡事故については、危険認知速度 30km/h 以下では昼間の発生率が 60%超であるが、危険認知速度が高くなるにしたがって、夜間の発生率が高くなる。(図 15)

全事故については、死亡事故に比べて昼間の発生率が 10 ポイント程度高く、30km/h 以下では 70%超、50km/h 以下では 60%超であり、近年では 80km/h 以下についても 50%超となっている。(図 16)

他方、平成 20 年中の地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別の死亡事故については、市街地では規制速度 40km/h 以下及び 50km/h 以下の道路では 18～6 時の方が多く、非市街地では規制速度 30km/h 以下から 60km/h 以下及び法定速度では 6～18 時の方が多くなっている。(表 8)

また、全事故については、市街地及び非市街地のいずれの規制速度の道

路においても、6～18時の方が多い。(表8)

平成2年から20年までの間の高速道路における死亡事故については、おおむね昼間の発生率が50%前後となっている。(図15)

全事故については、いずれの危険認知速度についても50%前後が昼間に発生している。(図16)

(7) 地形、道路形状や道路幅員と危険認知速度の関係

平成19年中では、市街地・非市街地における死亡事故及び全事故とも、交差点に比べて単路が多く、規制速度超過の占める割合も多い。他方、市街地の単路で道路幅員5.5m未満の道路以外の道路では、規制速度20km/h以下の道路を除き、死亡事故及び全事故とも規制速度が高くなるにしたがって、規制速度超過の占める割合が低下する。(表10)

また、第一当事者の違反別にみると、一部の違反を除き、単路及び交差点とも、道路幅員の広い道路の方が死亡事故率は高い。また、地形や道路形状、道路幅員により、死亡事故や全事故の原因となる法令違反の種別には特徴がみられる。(表11)

第2節 OECD等における速度管理に関する施策等

1 最近の動向等

(1) 諸外国における速度管理に関する研究等

諸外国では、交通安全対策について研究を行うとともに、取組を実施している。そのうち、多くの国において、速度管理は、オランダの「持続可能な交通安全」(Sustainable Safety) やスウェーデン「Vision Zero (ビジョン・ゼロ)」のような、統合的な交通安全対策の中心的な構成要素とされている。^{※1}

国際機関における交通安全対策に関する取組では、これまでOECD(経済協力開発機構)において研究が行われてきたほか、ECMT(欧州運輸大臣会議)において研究や決議が行われてきた。また、OECD/ECMT 共同運輸研究所(以下「共同運輸研究所」という。)は、2004年1月、両機関がそれぞれ有していた運輸研究部門を統合して設置されたが、同研究所においても交通安全対策に関する研究・提言が行われている。このほか、WHOにおいても、近年、人身交通事故の予防に関する交通安全の指針が提言されている。^{※1}

これらのうちOECD等の機関において研究された交通安全対策で、速度に係る問題のうち主なものについては、次のものが挙げられる。

- ・ SPEED MODERATION(速度の適正化) 1996年 ECMT
- ・ SPEED MANAGEMENT(速度管理) 2006年 共同運輸研究所

(2) ECMTにおける速度対策に関する決議等

ECMTでは、1970年代以降、速度超過や不適切な速度が交通事故の主な原因に1つとなること及び省エネルギーの観点から、速度の適正化を図るための決議を行ってきた。その後1996年に、交通事故対策の観点とともに、車両から排出される大気汚染の減少や騒音の低下など環境保護の観点から、速度の適正化対策について取りまとめた、SPEED MODERATION が刊行された。この速度の適正化対策の取りまとめに際して、「1996年5月29日と30日にブダペストの閣僚会議で採択された勧告と結論」(参考資料2参照)が行われた。同決議では、主に次の事項が勧告されている。^{※2}

- ・ 都市領域における一般的な制限速度を50km/hに設定するよう検討すること
- ・ 道路網に関して、例えば住宅地や市街地領域の30km/hゾーンなど特定の対策が速度を低下させる領域に導入されるべきであること

(3) 共同運輸研究所における速度管理に関する研究

共同運輸研究所では、OECD及びECMTの加盟国及び専門家の協力を得て、2004年から2005年の2年間にわたり、加盟国で実施されている現行の速度管理対策について調査し、その結果に基づき研究を行い、2006年にSPEED MANAGEMENTを刊行した。SPEED MANAGEMENTで取り上げられている施策については、2のとおりである（要約（仮訳）については参考資料3-1、原文については参考資料3-2参照）。※¹

また、OECD及びITF（国際運輸フォーラム）の共同運輸研究所では、平成21年9月25日及び26日、OECD本部において、「野心的かつ実現可能な交通安全の目標：安全システムアプローチ」と題して、ハイレベルセミナーが開催された。※³

同セミナーでは、安全システムアプローチのほか、速度管理、交通弱者（子ども、高齢者、二輪車、歩行者）対策、若年運転者対策、薬物・飲酒運転者対策等の研究成果について報告された。そのうち、速度管理については、共同運輸研究所で取りまとめた研究成果が報告された（セミナープログラム及び速度管理に関する資料については、参考資料4-1、参考資料4-2及び参考資料4-3参照）。※³

2 速度管理に関する施策

SPEED MANAGEMENTでは、わずかな速度を低減することにより、交通事故の危険性を大きく減少させることが可能であり、例えば、ニルソンのパワーモデルでは、平均速度が5%減少すれば、人身事故が10%減少し、死亡事故が20%減少となると示唆している。また、車両の走行速度と停止距離との関係では、車両が30km/hで走行する場合には、停止距離は13mで歩行者は負傷しないが、50km/hで走行する場合には、停止距離は2倍で歩行者は重傷を負うこととなるため、都市部においては、速度を減少させることが重要であるとしている。また、高速の車両速度は、地球温暖化ガスの排出、燃料消費及び騒音の増大並びに特に都市部に居住する人々の生活の質への負の影響につながっていると指摘している。

そこで、速度に係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。

包括的速度管理対策は、道路インフラの改善、制限速度、適切な標識、車両工学、教育、訓練及び動機付け、取締りそして運転支援技術という要素を考慮に入れる必要があるとし、それぞれの要素の概要については、おおむね

次のとおりとしている。

(1) 世論及び政策決定者に対する速度に係る問題に関する教育及び情報提供

- 教育及び情報提供は速度管理行動を成功させるためには必要な条件である。最も効果的な教育及び情報提供の計画には、制限速度の体系の論理的な説明及び速度管理対策の理由を組み込み、これらの諸対策の交通安全向上への貢献及び適切な速度に伴う環境面への便益（大気汚染や騒音の軽減）などを全面に押し出すことが肝要である。
- 教育、訓練及び情報提供の計画は、全ての住民に共通する関心事項であるが、子供、十代の若者、若年運転者及び一般の運転者については異なった行動が必要とされる。
- すでに運転免許を保有している運転者に対しては、各国は一般的に情報キャンペーン、すなわち路肩掲示板やテレビでの広報などといった手段に頼っている。情報キャンペーンは、他の対策を支援するには不可欠だが、単独の対策として実施する場合の効果はほとんどない。
- 情報の作成及び周知は継続的に取り組むべきである。
- NCAP 衝突テストプログラムは、交通安全に関連する速度管理システムを新型車両に組み込むようメーカーに奨励し、また、当該システムの潜在的な便益を社会に周知するために政府が利用できる体系的情報計画である。

(2) 道路網の全ての種類の道路における適切な速度と既存の制限速度の見直し

- 複数種類の道路における適切な速度には、道路での人の生命を保護し負傷を予防するという根源的な重要性を反映させるべきである。また、適切な速度の評価では、持続可能なモビリティ、環境保護及び生活の質の改善など他の諸目標との間のトレードオフが必要になる。適切な速度は、道路網の全ての種類の道路について決定する必要がある。既存の制限速度について、事故のリスク及び道路機能、交通構成、脆弱な道路利用者の有無、道路設計、沿道特性といったその他の関連要素に見合った適切な速度が反映されているかを評価する必要がある。
- 市街地では、制限速度は 50km/h 以内とし、脆弱な道路利用者（子供を含む）が特に危険となる地区には 30km/h ゾーンを設置すべきである。

(3) 運転者が常に制限速度を理解できるようにすること

- 運転者は常に制限速度を知らされる必要がある。伝統的かつ費用対効

果の高い方法は、一貫性のある路肩標識や路上標示の利用であり、その活用方法の改善の余地は大きい。

- 制限速度の確認を可能にする新技術としては、例えば、変動型標識により道路現況に対応した情報を届けることが可能であり、したがって、固定型標識よりも信頼性が高くなる。道路／車両通信システムやGPSシステムを通じて、制限速度を車両内に表示することも可能である。

(4) 安全で「自己説明型」道路の実現を目指した道路インフラ整備

- 各道路は、アクセス、分散又はフローの機能を有しており、それぞれに対応する適切な速度が存在し、その速度は視界距離、交差点間隔、優先道路の幅などの道路設計要素から論理的に導くことができる。これは安全で「自己説明型」道路につながるものであり、運転者が道路の種類を認識し、その条件に応じた速度に調整するよう誘導される。
- 道路インフラの改善は、短期間に交通安全が改善できる市街地において、実施することが容易で費用がかからないことが多い。速度ハンプや幅員制限は、特に住宅地区や学校周辺、歩行者の横断箇所などにおいて、脆弱な道路利用者及び環境一般の保護の面で費用対効果が高い。
- 郊外道路では、対象道路網の範囲及び必要費用の面から、道路インフラによる速度管理対策の実施は困難である。郊外道路では交通の分離（中央分離帯の利用などによる）が理想的な解決策であるが、資源の制約により一般的にこのような対策を広範に実施することは困難である。したがって、新技術の活用などの代替解決策を同時に追求すべきである。
- 既存の制限速度に必要な水準への道路インフラの更新が合理的な費用で不可能な場合、適切な行動は「制限速度を引き下げる」ことである。

(5) 伝統的な警察の取締りと自動速度管理の適切な水準

- 伝統的な警察の取締りと移動式カメラなどの自動速度管理（実効的な罰則による担保があるもの）の双方は、他の速度管理対策の効果を最大化するための補完対策として必要である。
- 取締りは全ての道路利用者（外国からの運転者を含む）及び全ての車両区分（自動二輪車やトラックを含む）を対象とすべきである。自動取締りの場合、特定が運転者よりも容易な車両所有者が、違反の法的責任を負われる場合に良好な成果となることが経験的に証明されている。
- セクション管理（すなわち道路の一定区間での平均速度管理）は、費用対効果の高い制限速度取締りの方法であることが判明しており、より多くの実証研究が奨励されるべきである。

- 取締りの予測困難性は、運転者の摘発リスクに関する主観的な評価を大きく左右する要因である。したがって、「場所と時間を特定しない」取締り計画は、特に広範な広報活動と併用する場合、より幅広い効果を上げるものと期待できる。

（６）車両工学の向上

- 乗用車、軽トラック、ＳＵＶ及び自動二輪車の最高速度は過去 30 年間に大きく増大した。2006 年に販売された乗用車のほぼ全てが、ほぼ全ての国の法定制限速度である 150km/h を超える能力を持っている。何らかの段階で、車両の最高速度の制限についての検討が必要となるであろう。しかし、例えそのような規制が導入されても、全ての速度に係る問題が解決されることにはならないであろう。特に市街地では、車両の最高速度の制限が、50km/h や 30km/h の法定速度の遵守を確保することは困難である。
- ＣＣＣ (Conventional Cruise Control、従来型の速度コントロール装置)及びＡＣＣ (Adaptive Cruise Control、車間距離制御システム)は、運転者による車両速度管理を支援できる。ＡＣＣとは、事前に選択した時間的又は距離的間隔を維持して先行車両に追従することを可能にするシステムであり、交通安全の成果を改善する一助となりうる、極めて有望な技術である。
- ＥＳＣ (Electronic Stability Control、横滑り防止装置)又はＥＳＰ (Electronic Stability Program、横滑り防止機構)は事故リスク、特に自損事故のリスクを減少する上で極めて効果的なことが判明している。乗用車へのＥＳＣの幅広い導入を強く奨励すべきである。
- ＥＤＲ (Event Data Recorder、イベントデータレコーダー)は交通安全の顕著な便益を実現できる。ＥＤＲは事故の発生前、発生中そして発生後の車両速度、加速度、エアバッグ展開、その他の搭乗者に関連する変数などを含むデータ要素を記録できる。速度を含む車両運行データを保有車両群管理センターに伝送する、より高度なＥＤＲシステムは、特に北米において商業用車両で幅広く利用されている。ＥＤＲは「自己規制」の程度を促進することが期待でき、より幅広い活用が奨励されるべきである。

（７）運転者支援及び車両速度管理技術の開発及び段階的な導入

- 「新技術」が漸進的に利用可能になっているため、その新しい活用が速度管理に向けた論理的なステップを提供することとなる。現段階では、

I S A (Intelligent Speed Adaptation、高度速度制御システム)の応用につき多くの国々で積極的な研究と実験が行われている。I S A技術により、車両は局地的な制限速度を「認識し」、その情報を運転者に伝え、又は車両速度の制限を行うことが可能である。

○ 次の2種類のI S Aに対する評価が、今後の幅広い導入に向けて進められている。

- ・ 情動的 (助言的) I S A

制限速度を表示し、制限速度を超過している場合は運転者に (音声又は視覚要素によって) 警告することを主とする。

- ・ 支援的 (介入的) I S A

運転者に助言を提供するだけでなく、制限速度に関する情報が車両の速度管理システムと直結するという点で介入的である。(介入した場合には) 運転者にその情報を提供する。

両方のシステムは自発的 (運転者が作動を選択できる) 又は強制的 (常時システムを作動させる) のいずれにも設定できる。いかなるシステムが選択されても、運転者が緊急時にシステムを無効にすることができる。

○ この種の新技術の潜在的な便益の大きさを踏まえ、段階的な導入を費用対効果に基づき奨励すべきである。適切な行動としては、次のようなものがある。

- ・ 全ての新車に手動で調節できる速度抑制装置 (運転者が最高速度を選択できる機器) を搭載する。また、制限速度の遵守を支援するため、可及的速やかに自発的な情動的又は支援的I S Aを装備する (固定的そしてやがては変動的な制限速度)

- ・ 潜在的な安全面での便益が大きいことに鑑み、強制的I S Aの導入を長期的な観点からより真剣に検討すべきである。その際には、必要とされる理念と法的責任の変更への認識・考慮 (支援的システムの導入の場合) が求められる。

- ・ 有望な新I S A技術の潜在的な便益を確保するために、政府は関連パートナーとの協力の下、必要とされるデジタル制限速度データベースの構築に着手すべきである。このデータベースは他用途での活用も考えられる (例えば交通管理など)。

※1 SPEED MODERATION (速度の適正化) 1996年 ECMT

※2 SPEED MANAGEMENT (速度管理) 2006年 OECD/ECMT 共同運輸研究所 (Joint Transport Research Centre)

※3 HIGH LEVEL SEMINAR PROGRAMME

第3節 考察

第1節及び第2節から、交通事故防止対策全体における最高速度違反による交通事故対策の必要性及びこの対策の方向性については、次のように考えられる。

1 最高速度違反による交通事故対策の必要性

第1節の交通事故統計の分析結果から、車両の危険認知速度が交通事故に及ぼす影響については、次のように整理することができる。

- 第一当事者（原付以上の車両に限る。以下同じ。）の死亡事故率は、危険認知速度が高くなるにしたがって、高くなっている。
- 平成19年中の最高速度違反で走行する車両が第一当事者となった交通死亡事故件数が交通死亡事故件数全体で占める割合は、一般道路等及び高速道とも高い割合を占めている。
- 平成19年中の第一当事者の車種別の規制速度別危険認知速度別の死亡事故率は、規制速度が30km/h以下から50km/h以下までは、同じ危険認知速度のカテゴリーでも規制速度が高くなるに従って高くなるほか、同じ規制速度では危険認知速度のカテゴリーが高くなるに従って高くなっている。
- 平成19年中の事故類型別規制速度別危険認知速度別の死亡事故率については、人対車両、車両相互計及び車両単独とも、規制速度が30km/h以下から50km/h以下までは、いずれも規制速度が高くなるに従って死亡事故率が高くなるほか、件数の合計の死亡事故率よりも規制速度超過の死亡事故率が高くなっている。また、車両相互に比べて人対車両の方が、同じ規制速度でも、件数全体及び規制速度超過のいずれについても死亡事故率が高くなっている。
- 事故内容別規制速度別危険認知速度別の交通事故発生状況では、第一当事者・第二当事者とも軽傷事故、重傷事故、死亡事故の順に最高速度違反の占める割合が高くなり、危険認知速度が規制速度を下回るものの割合が低くなっている。

以上のように、最高速度違反の車両が第一当事者となった交通死亡事故は、交通死亡事故全体で高い割合を占めていること、また、車両の走行速度が低下することにより、交通事故発生時の死亡事故率が低くなることが見込まれる。

また、第2節のとおり、OECDを始め諸外国においても、車両の走行速度の管理については、交通事故対策上重要な対策として位置付けられている。

このため、交通事故対策の中で、車両の走行速度を抑制する必要性は高いと考えられる。

他方、特に、第一当事者の規制速度別危険認知速度別の死亡事故及び全事故は、危険認知速度が「規制速度超過」だけでなく、「規制速度未満」や「規制速度同等」でも発生している。「規制速度未満」や「規制速度同等」については、道路交通法の規定により、個々の道路交通状況に応じて最高速度違反とならない速度で走行しているものであるから、2（1）で後述する道路幅員 5.5m 未満の生活道路等を除き、一般的に車両の走行速度抑制の対象とすることは困難である。

したがって、車両の走行速度抑制対策については、一般的には、最高速度違反の抑止を対象とすることが適当であると考えられる。

2 最高速度違反による交通事故対策の方向性

（1）最高速度違反による交通事故対策の対象範囲

最高速度違反による交通事故対策の必要性については1のとおりであるが、第一当事者の最高速度違反が法令違反となった交通死亡事故件数や全事故件数については、いずれも減少傾向にある。また、第一当事者の危険認知速度が 50km/h 以下、80km/h 以下及び 80km/h 超のカテゴリーはいずれも減少傾向にある。

さらに、1のとおり、死亡事故のうち第一当事者の規制速度超過の割合は、一般道路等及び高速道とも高いものの、その規制速度超過は、規制速度 20km/h 以下から 100km/h 以下まで及び法定速度のそれぞれを超過したものであり、第一当事者の危険認知速度が 100km/h 超の交通死亡事故は、交通死亡事故の 1 % 前後と少ない。

以上のことから、最高速度違反による交通事故対策の対象範囲については、それぞれの規制速度を超過しないようにすることが必要であり、例えば危険認知速度 100km/h 超に限ると、交通事故の実態に鑑み、当該対策の対象及び効果とも極めて限定的なものとなるため、適当ではないと考えられる。

他方、道路幅員等が 5.5m 未満の生活道路で、規制速度が 40km/h、50km/h や法定速度とされている道路でも、死亡事故等が発生している。こうした道路では、歩行者及び自転車利用者が主として通行しており、歩行者等の安全確保の観点から、車両の走行速度の抑制の必要性が一層高い。

これらの道路では、規制速度の見直し等の対策が進められていると思われるが、車両に規制速度を遵守させ、又は規制速度以下の速度で走行させるための対策を講ずる必要性が高い。

したがって、道路幅員等 5.5m 以下の生活道路についても、車両の走行速度抑制の観点から、最高速度違反による交通事故対策の対象の範囲とすることが必要と考えられる。

(2) 最高速度違反による交通事故対策の方向性

1 のほか、交通死亡事故について分析した範囲から、第一当事者の年齢層別、職業別、昼夜別時間帯別及び地形別道路形状別道路幅員別では、次のような特徴がみられる。

最高速度違反による交通事故対策は、第 2 節 2 の SPEED MANAGEMENT で紹介したとおり、交通安全教育、広報啓発及び取締り等の運転者側の対策、速度抑制装置等の車両側の対策並びに道路インフラや最高速度規制等の道路側の対策に大別できるが、以下の特徴を踏まえ、それぞれの対策を組み合わせる実施することが必要である。

○ 年齢層別

第一当事者（原付以上の車両に限る。）の危険認知速度別年齢層別の交通死亡事故件数では、16～19 歳、20～24 歳の死亡事故件数が大きく減少している。特に第一当事者の危険認知速度が 50km/h 以下、80km/h 以下、80km/h 超で、減少傾向が大きい。他方、65 歳以上については、30km/h 以下、50km/h 以下で増加傾向にある。

○ 職業別

第一当事者の職業別危険認知速度別交通死亡事故件数では、建設業及び卸・小売業のほか、製造業、サービス業、職業運転者、農業及び無職で、職業別の件数が多く、かつ危険認知速度が高いものが多い、又は死亡事故率が高い。

○ 昼夜別時間帯別

第一当事者の危険認知速度別と昼夜別又は時間帯別の交通死亡事故件数では、一般道路では第一当事者の危険認知速度が高くなるに従って夜間の割合が高くなる。また、第一当事者の地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別の死亡事故件数のうち、規制速度 40km/h 以下及び 50km/h 以下で市街地の道路では 18～6 時の方が多く、規制速度 40km/h 以下及び 50km/h 以下で非市街地の道路や法定速度の市街地・非市街地の道路では 6～18 時の方が多い。

さらに、高速道路等では、いずれの危険認知速度でもおおむね昼間と夜間の割合は同じである。

○ 地形別道路形状別道路幅員別

市街地・非市街地における交通死亡事故は交差点に比べて単路が多く、

最高速度違反の占める割合も多い。市街地の単路で道路幅員 5.5m 未満の道路以外の道路では、規制速度 20km/h 以下の道路を除き、規制速度が高くなるに従って最高速度違反の件数の割合が低下する。また、単路及び交差点とも、道路幅員の広い道路の方が死亡事故率は高い。地形や道路形状、道路幅員により、死亡事故の原因となる法令違反の種別には特徴がみられる。

さらに、一般道等における死亡事故に関して、道路幅員等を 5.5m 未満の道路及び 5.5m 以上の道路に区分すると、前者が約 15% を占めている。規制速度ごとにみると、20km/h 以下及び 30km/h 以下の道路においても死亡事故が発生している。また、(1) のとおり、道路幅員等が 5.5m 未満で、規制速度が 40km/h 以下、50km/h 以下及び法定速度の道路においても、死亡事故等が発生している。

第一当事者の法令違反別死亡事故件数の推移等

図 1 - 1 第一当事者の法令違反別死亡事故件数の推移

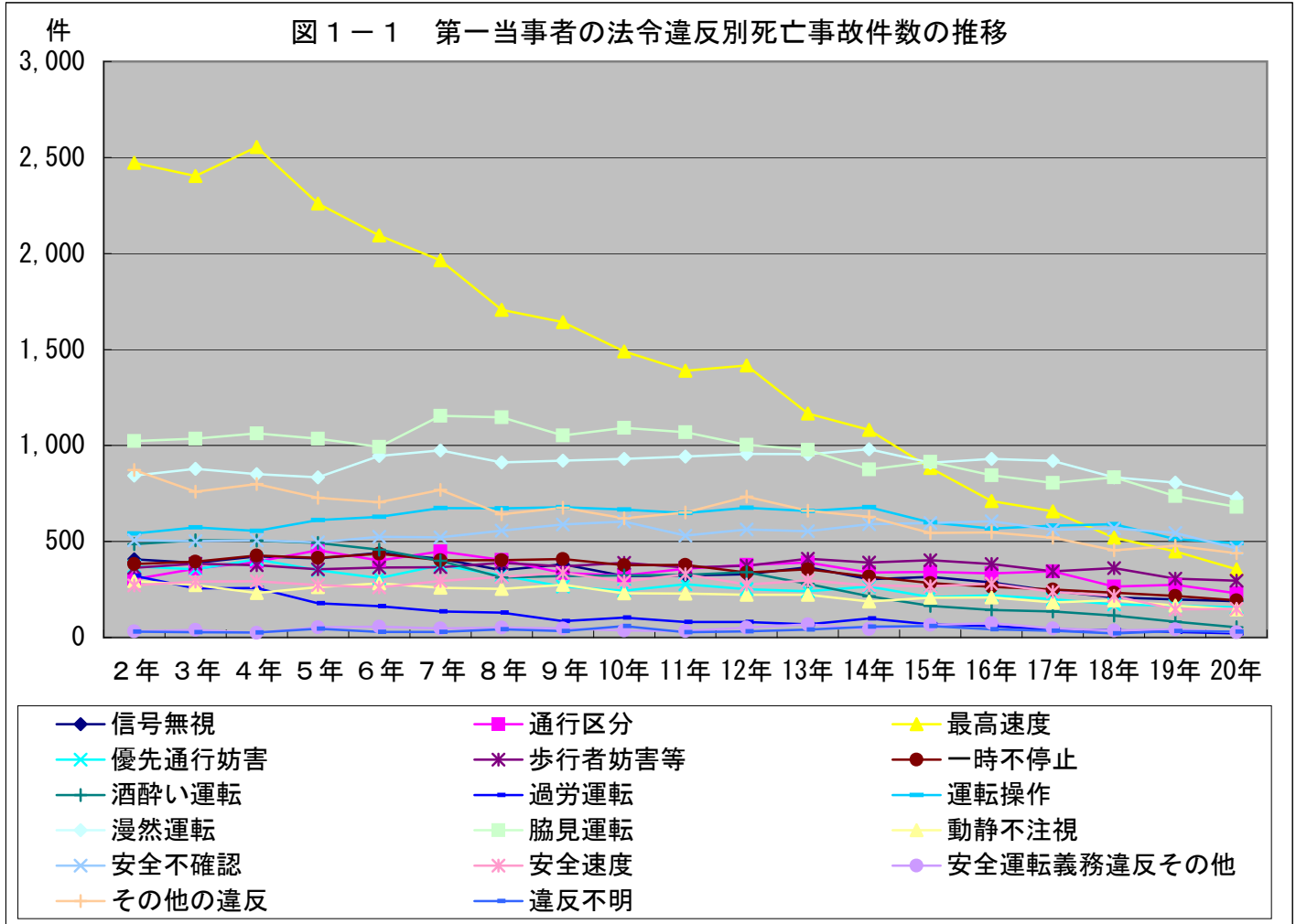
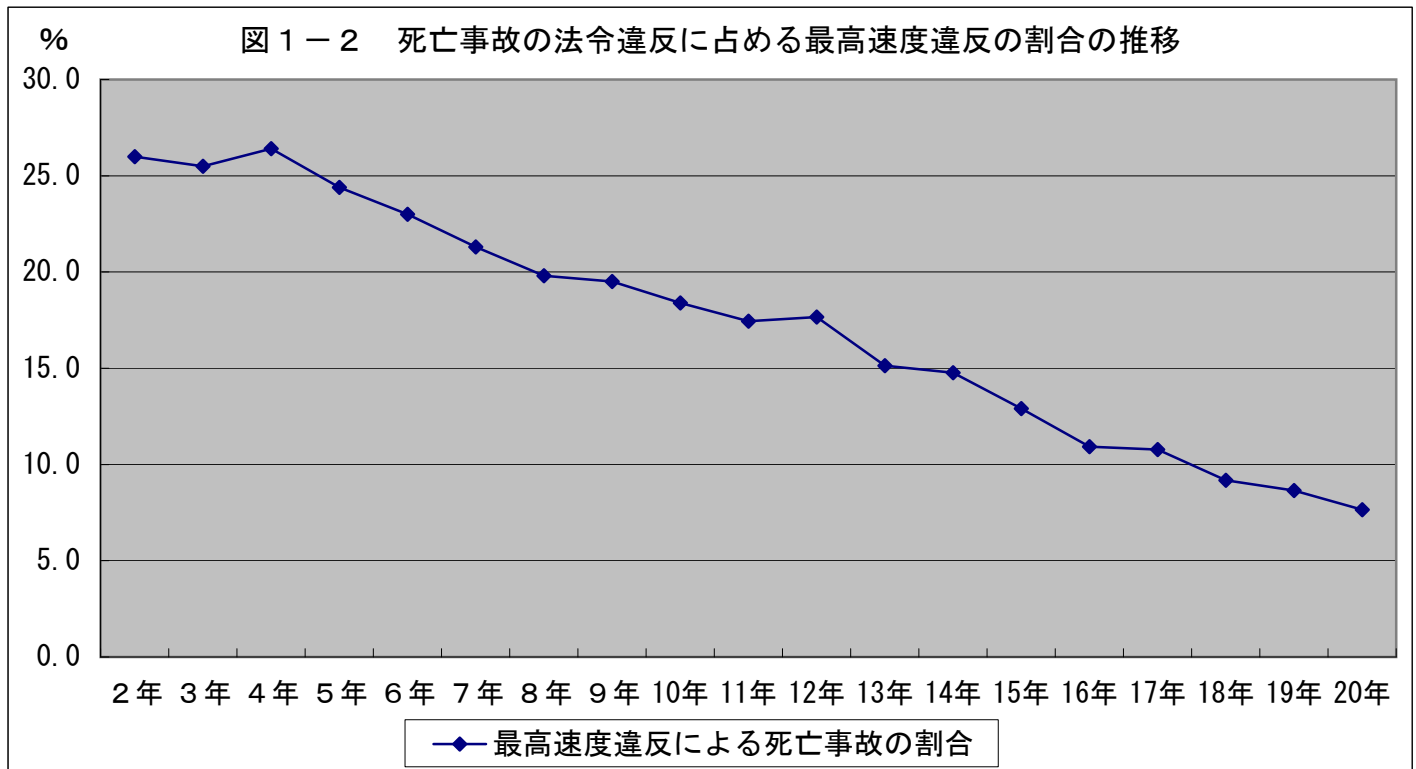


図 1 - 2 死亡事故の法令違反に占める最高速度違反の割合の推移



※ 1 : 「交通統計」(警察庁交通局)による。

※ 2 : 第一当事者は原付以上の車両に限る。

第一当事者の法令違反別全事故件数の推移等

図 2 - 1 第一当事者の法令違反別全事故件数の推移

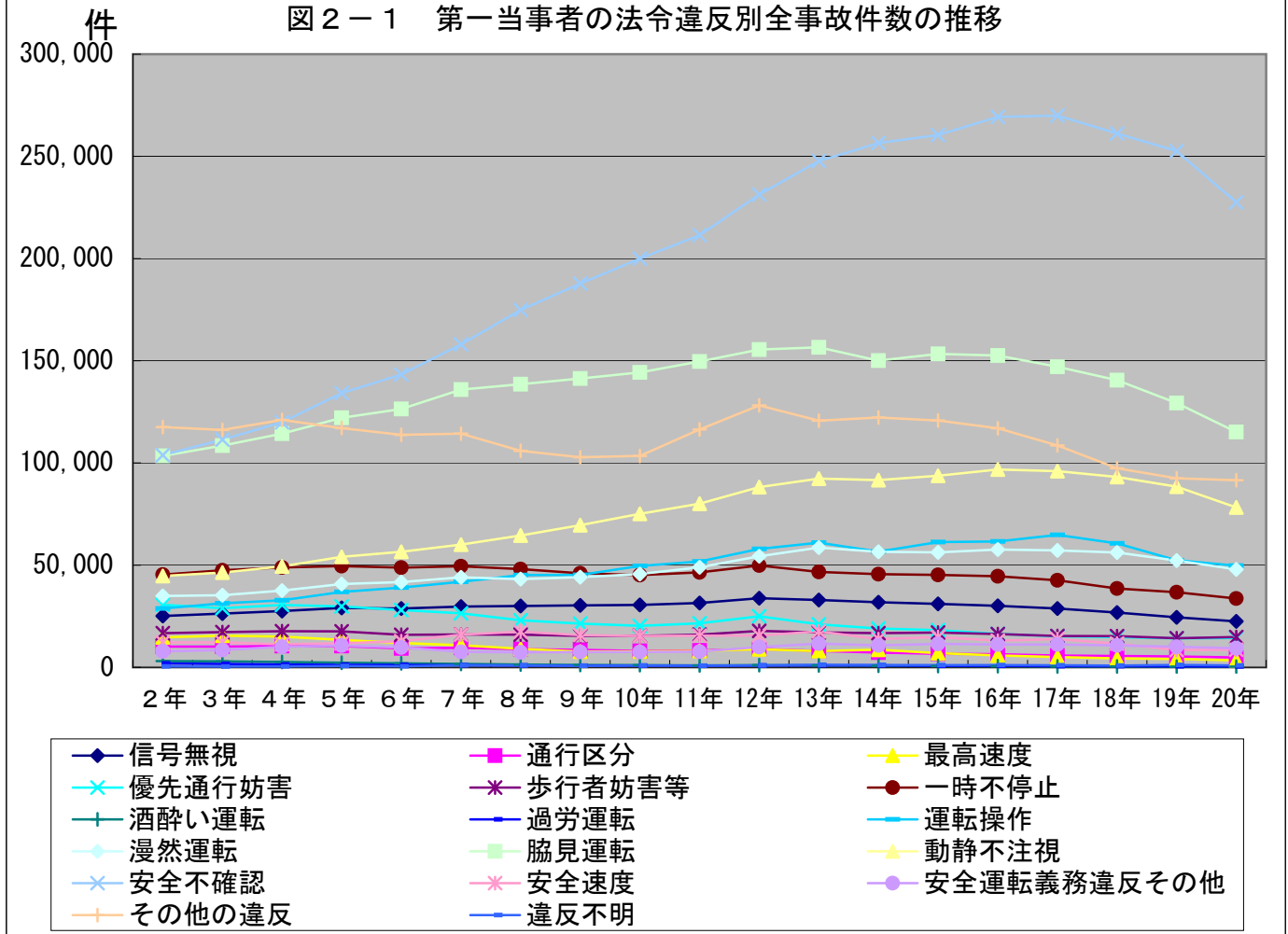
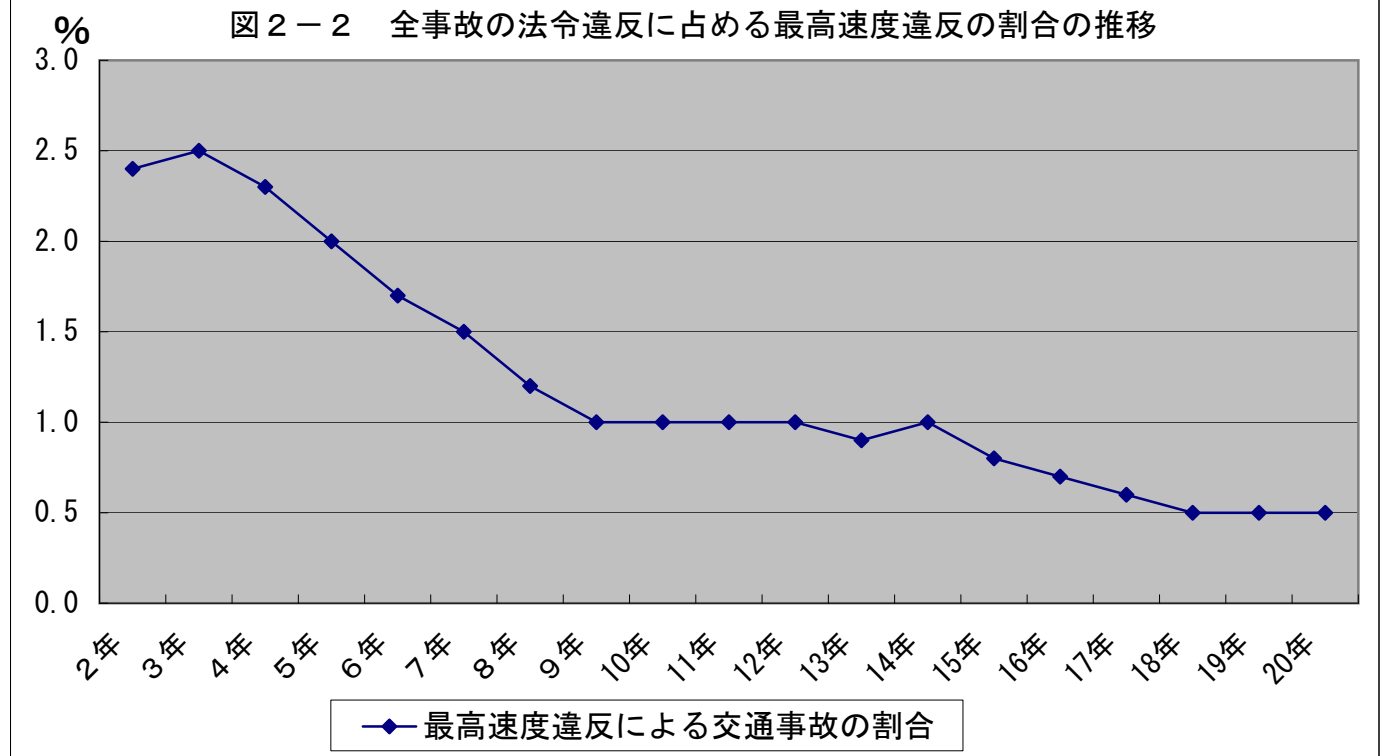


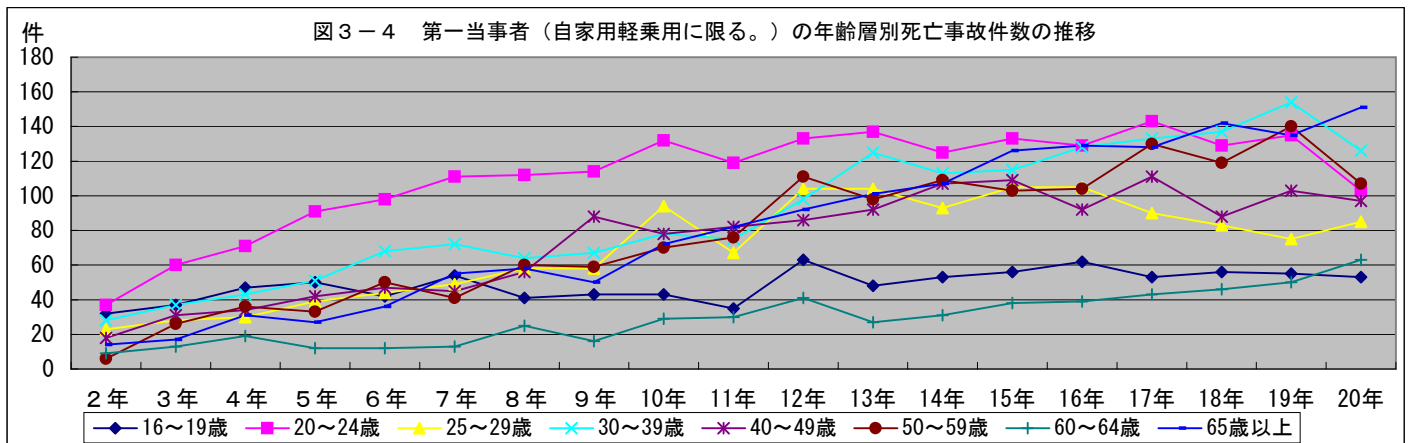
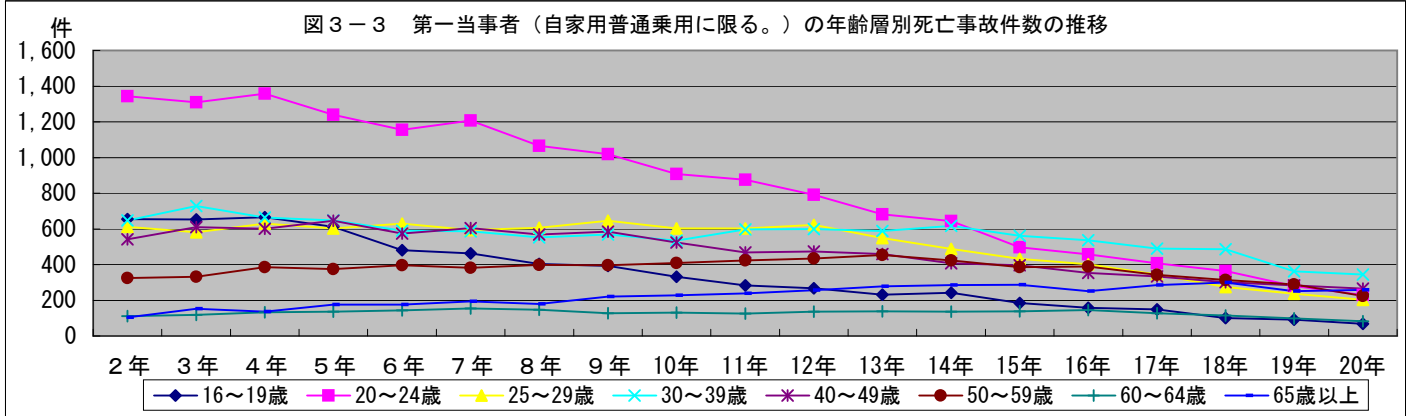
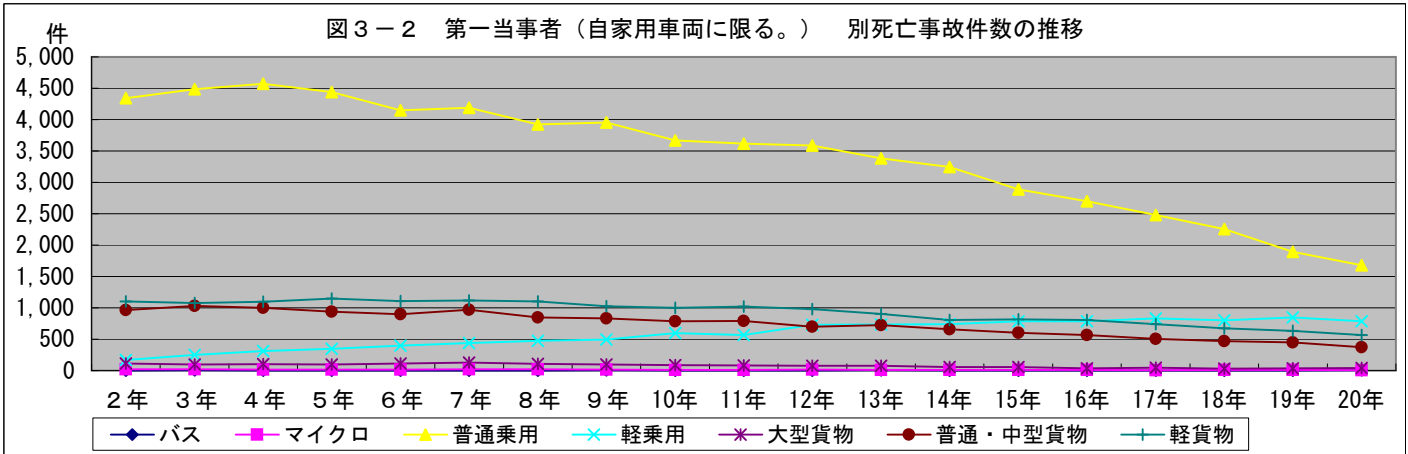
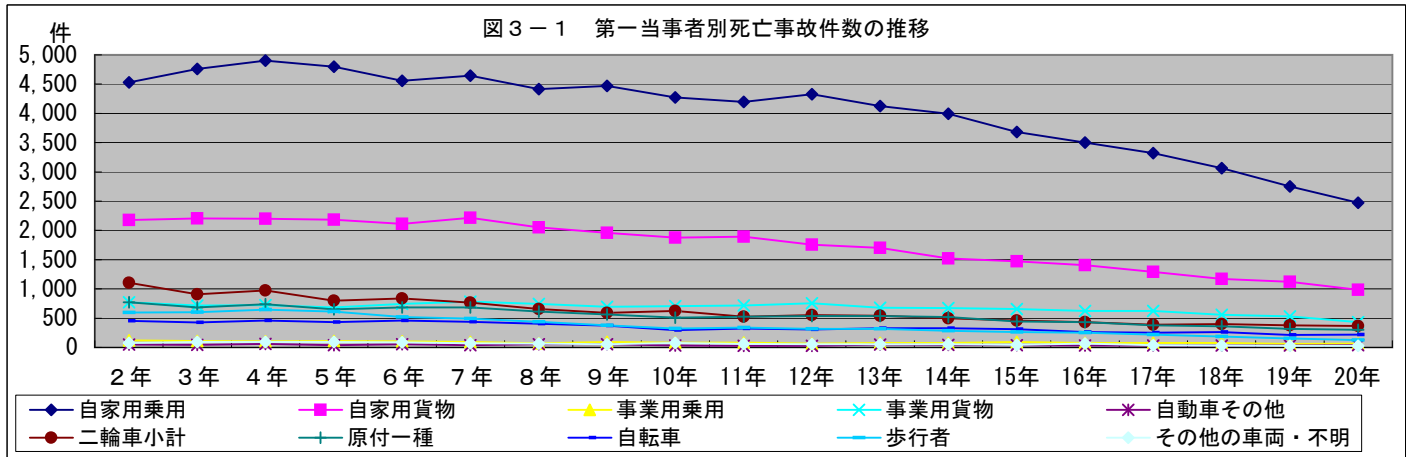
図 2 - 2 全事故の法令違反に占める最高速度違反の割合の推移



※ 1 : 「交通統計」(警察庁交通局)による。

※ 2 : 第一当事者は原付以上の車両に限る。

第一当事者別死亡事故件数の推移等

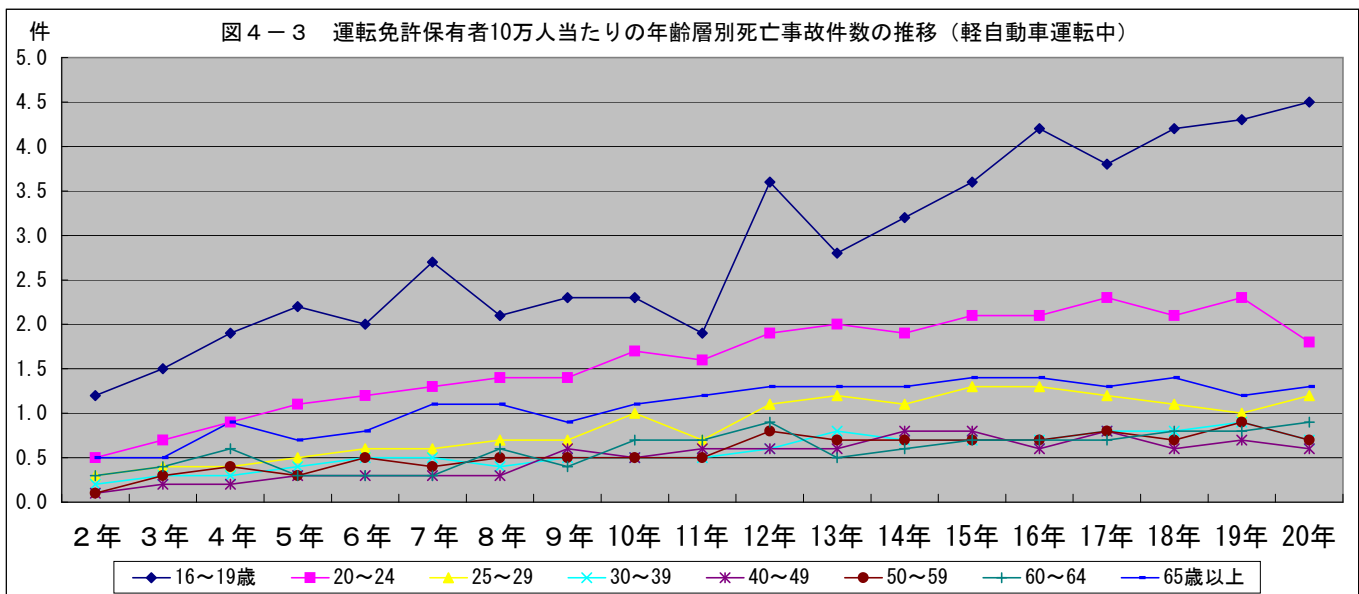
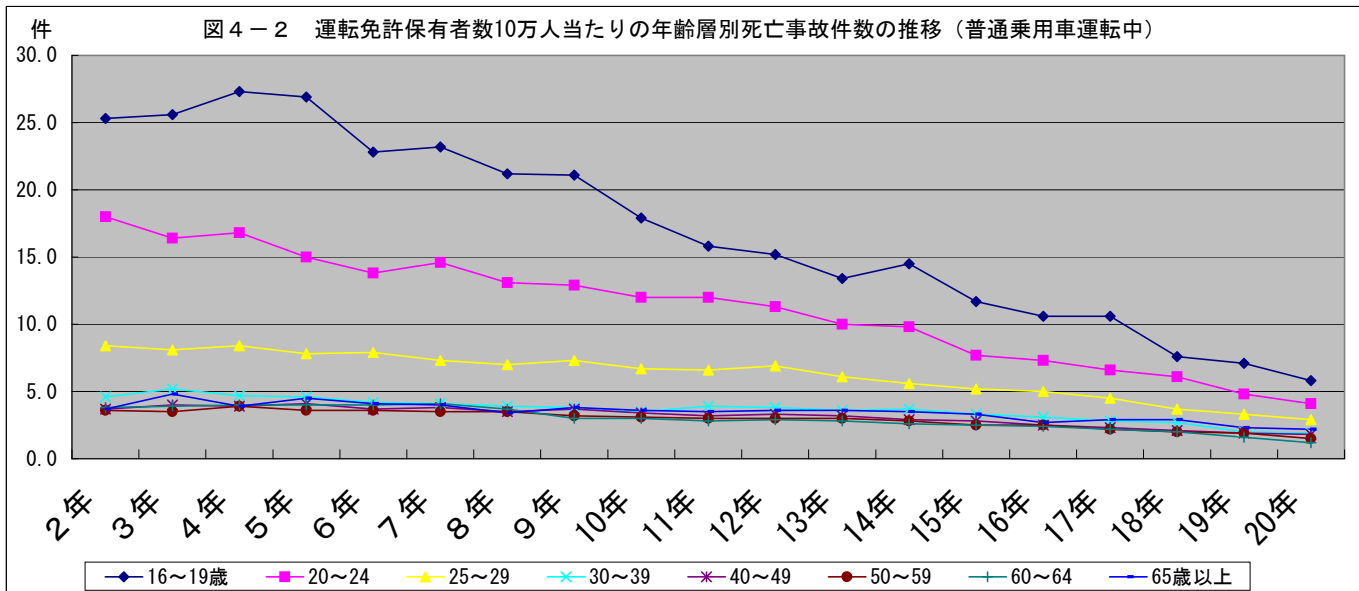
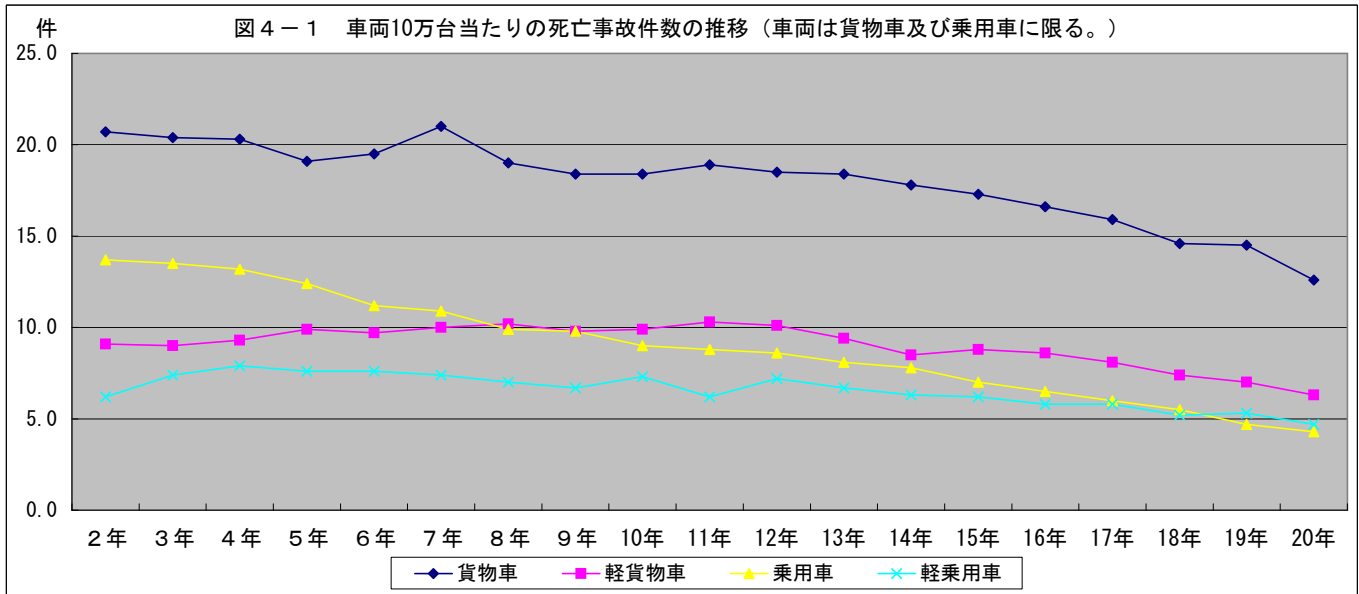


※ 1：警察庁資料による。

2：「自動車その他」は、特殊車及びミニカーをいう。

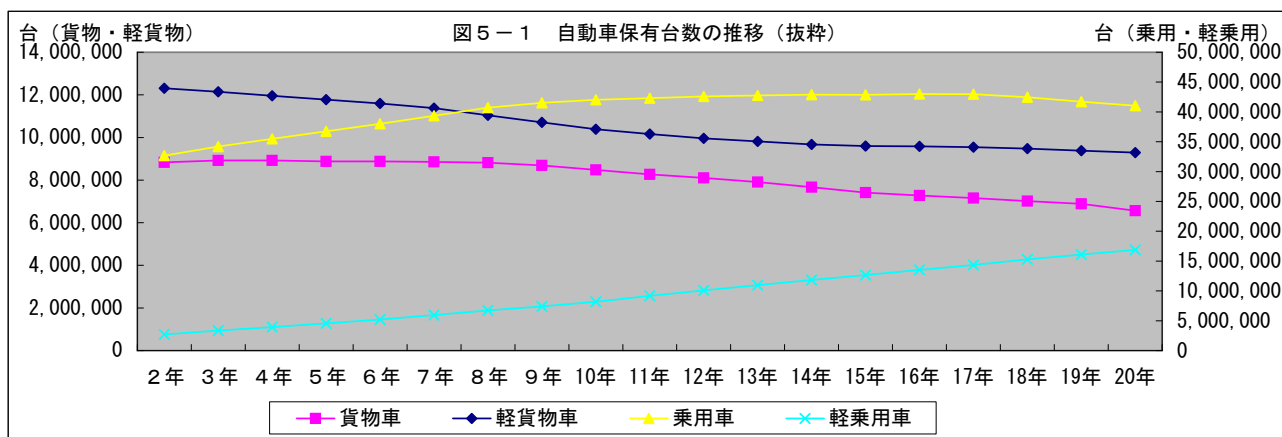
3：年齢層については、15歳以下を除く。

車両10万台当たりの死亡事故件数の推移等



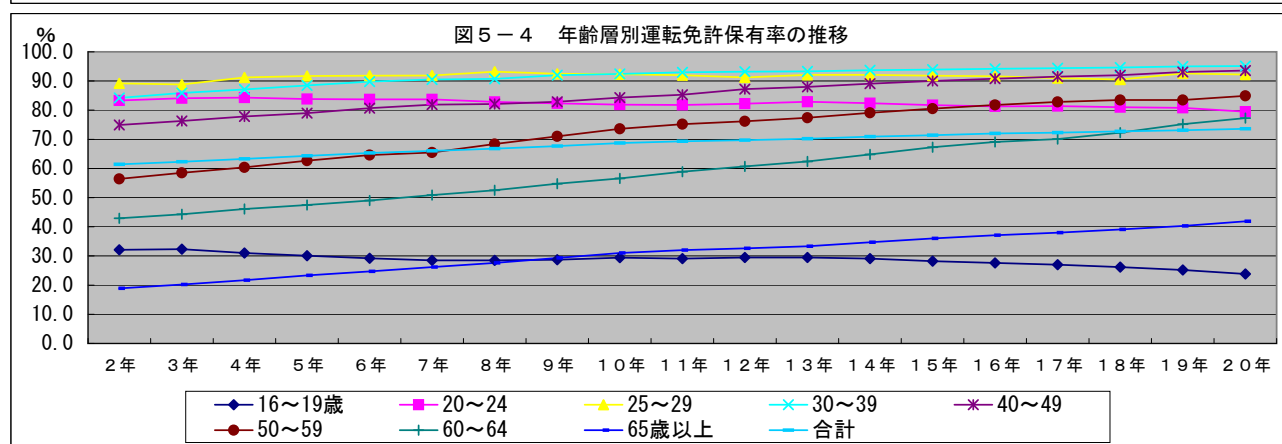
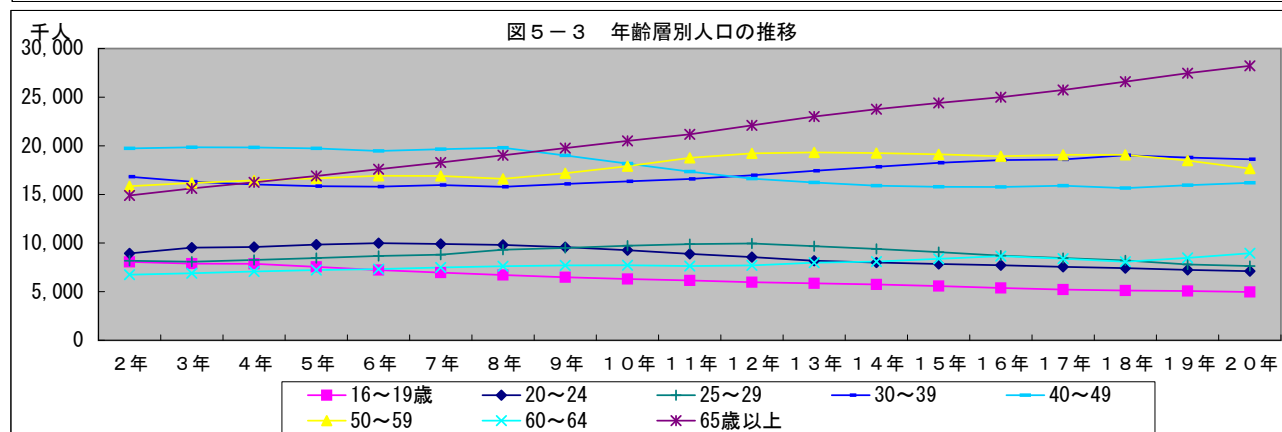
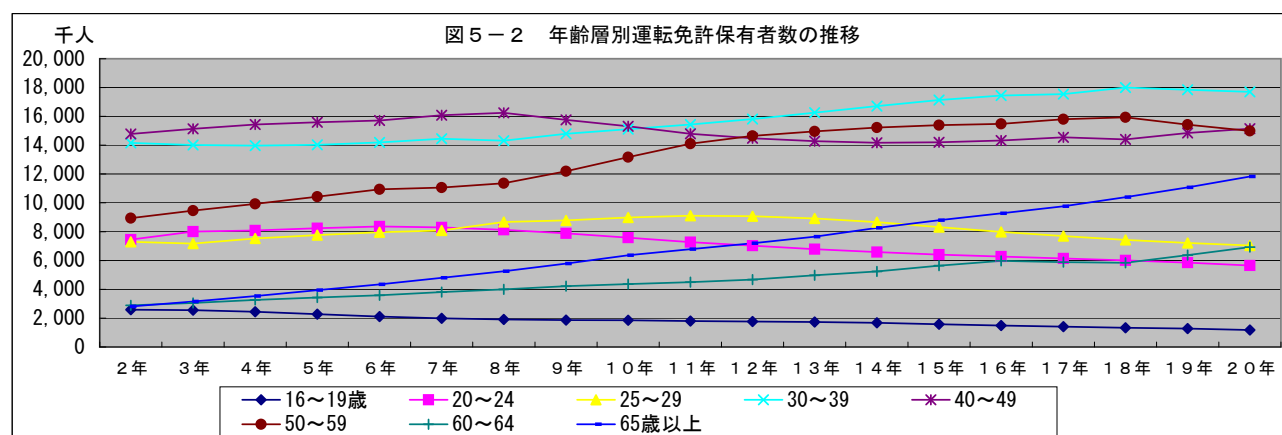
- ※1：図4-2は普通乗用車を運転中の第一当事者に、図4-3は軽自動車を運転中の第一当事者に限る。
 ※2：自動車等の台数については、自動車交通局技術安全部管理課「自動車保有車両数」による各年度末の台数を示す。
 ※3：乗用車は、バスと乗用車の合計を示す。
 ※4：運転免許保有者数については、警察白書による。
 ※5：運転免許保有者数については、単位未満は四捨五入してあるので、個々の数字の合計は必ずしも一致しない。

自動車保有台数の推移等



※1：自動車交通局技術安全部管理課「自動車保有車両数」による各年度末の台数を示す。

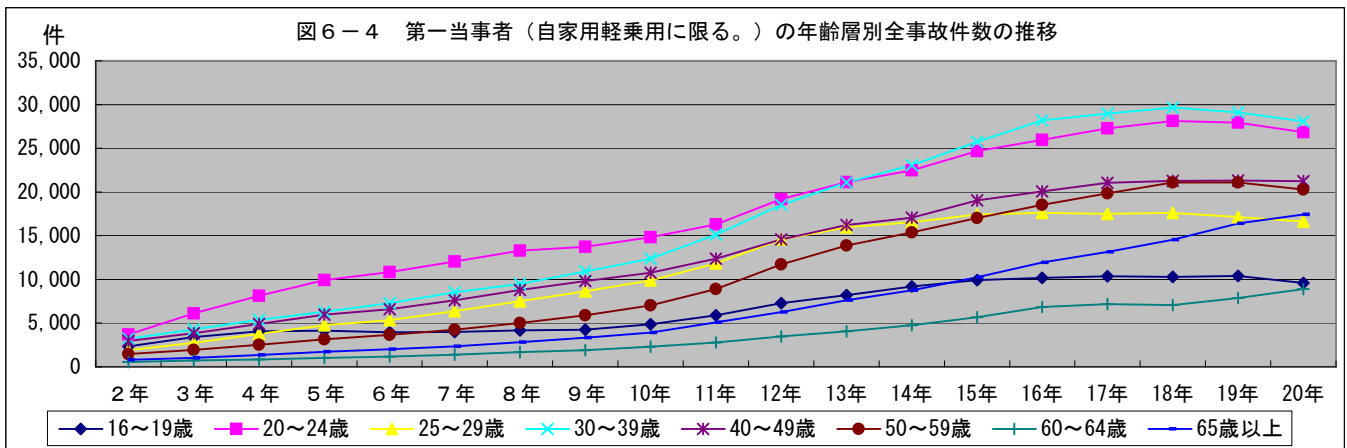
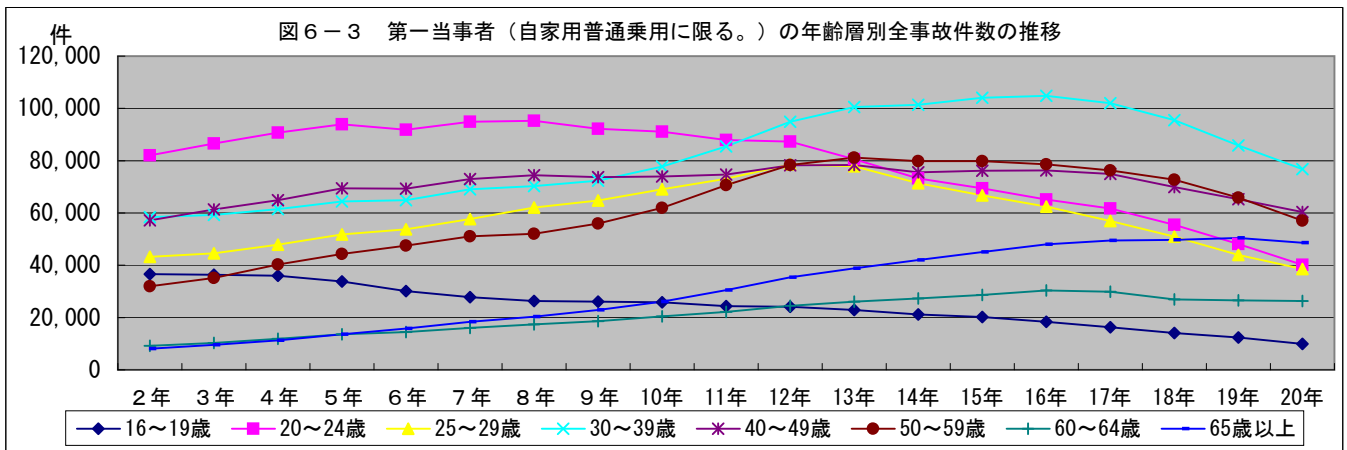
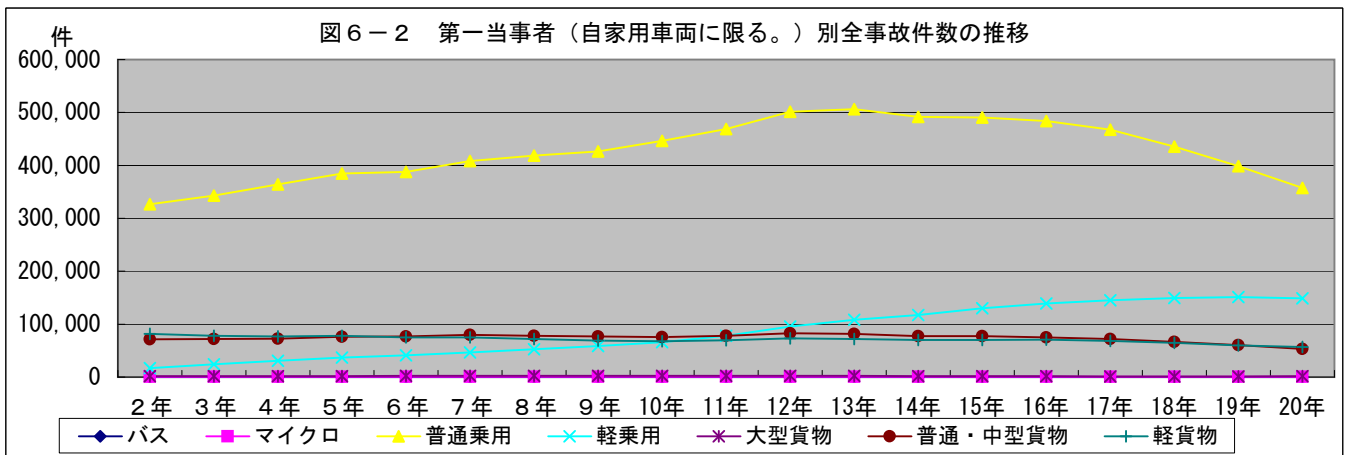
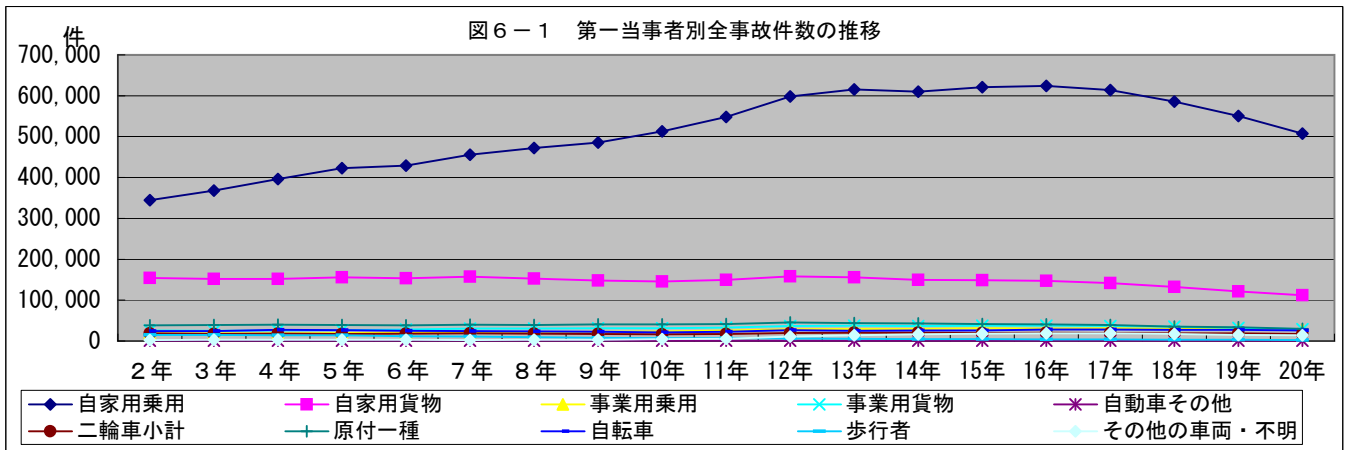
※2：乗用車は、バスと乗用車の合計を示す。



注1：警察白書による。ただし、人口のうち平成7年及び8年については、総務省統計資料（第4表 年齢（各歳），男女別人口（各年10月1日現在）－総人口（大正9年～平成12年））による。

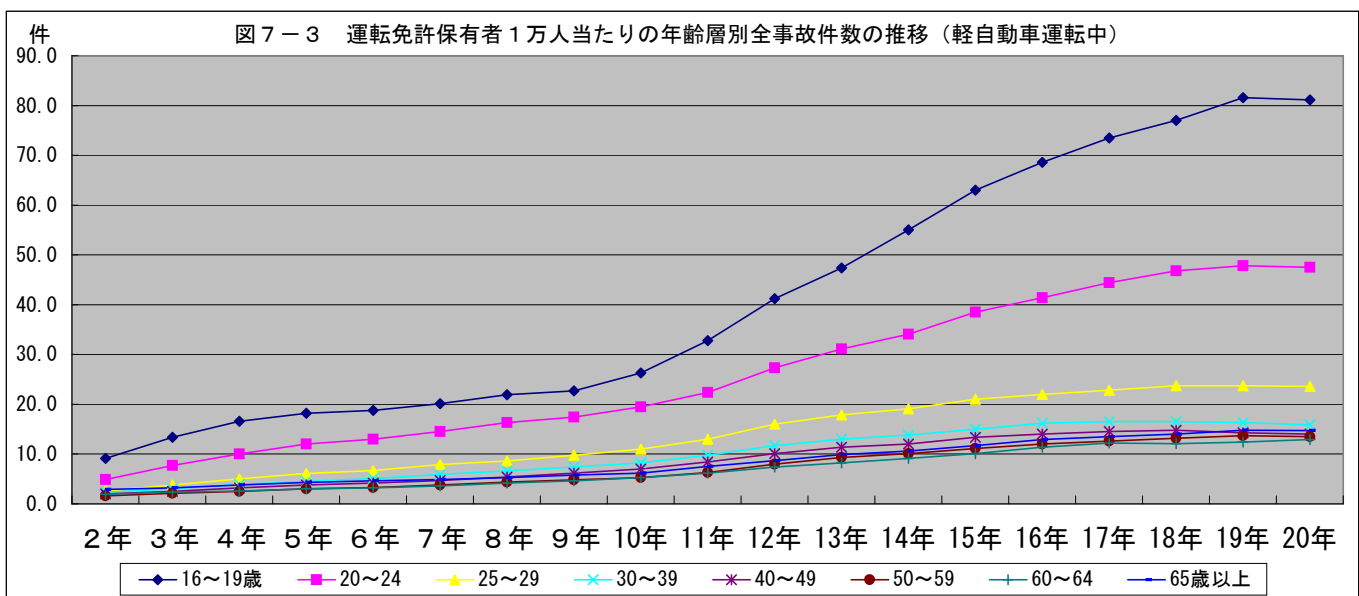
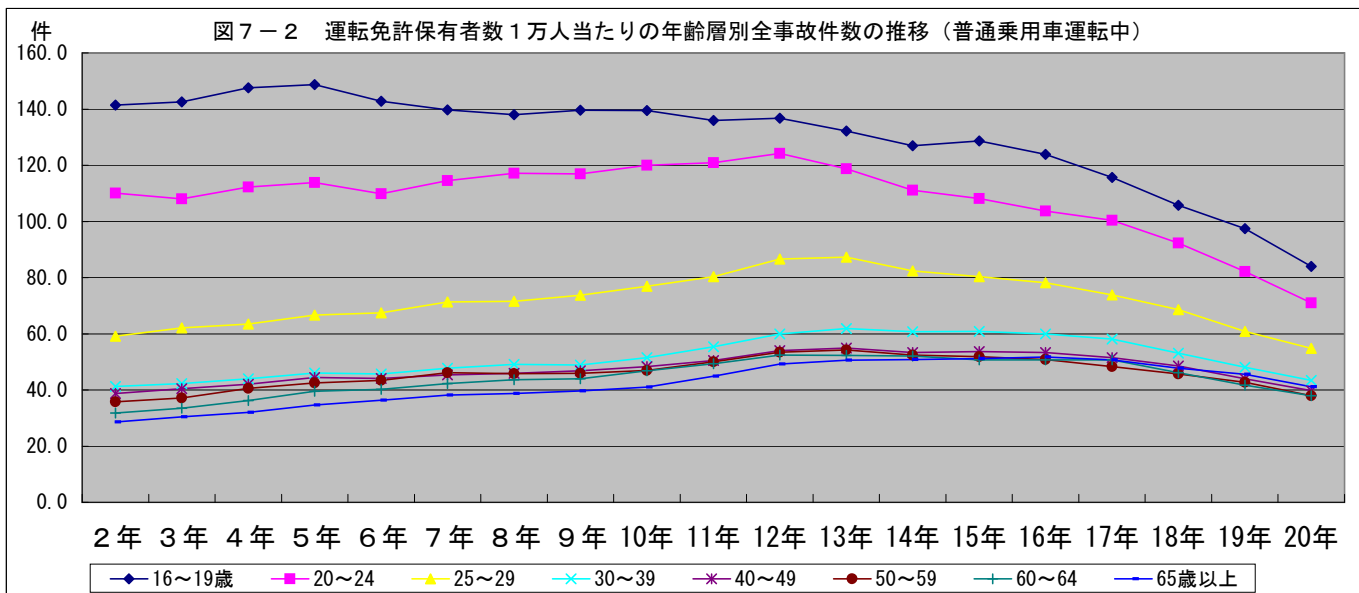
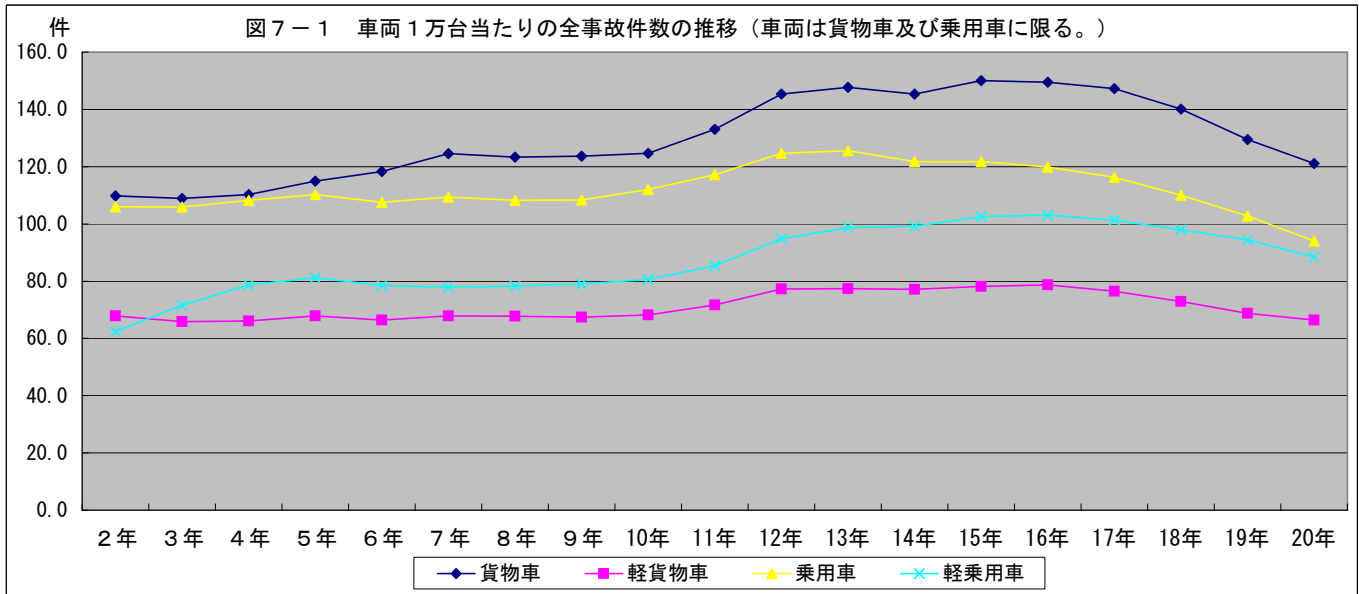
2：運転免許保有者数については、単位未満は四捨五入してあるので、個々の数字の合計は必ずしも一致しない。

第一当事者別全事故件数の推移等



※ 1 : 警察庁資料による。
 2 : 「自動車その他」は、特殊車及びミニカーをいう。
 3 : 年齢層については、15歳以下を除く。

車両 1 万台当たりの全事故件数の推移等



※ 1 : 図 7-2 は普通乗用車を運転中の第一当事者、図 7-3 は軽自動車を運転中の第一当事者に限る。

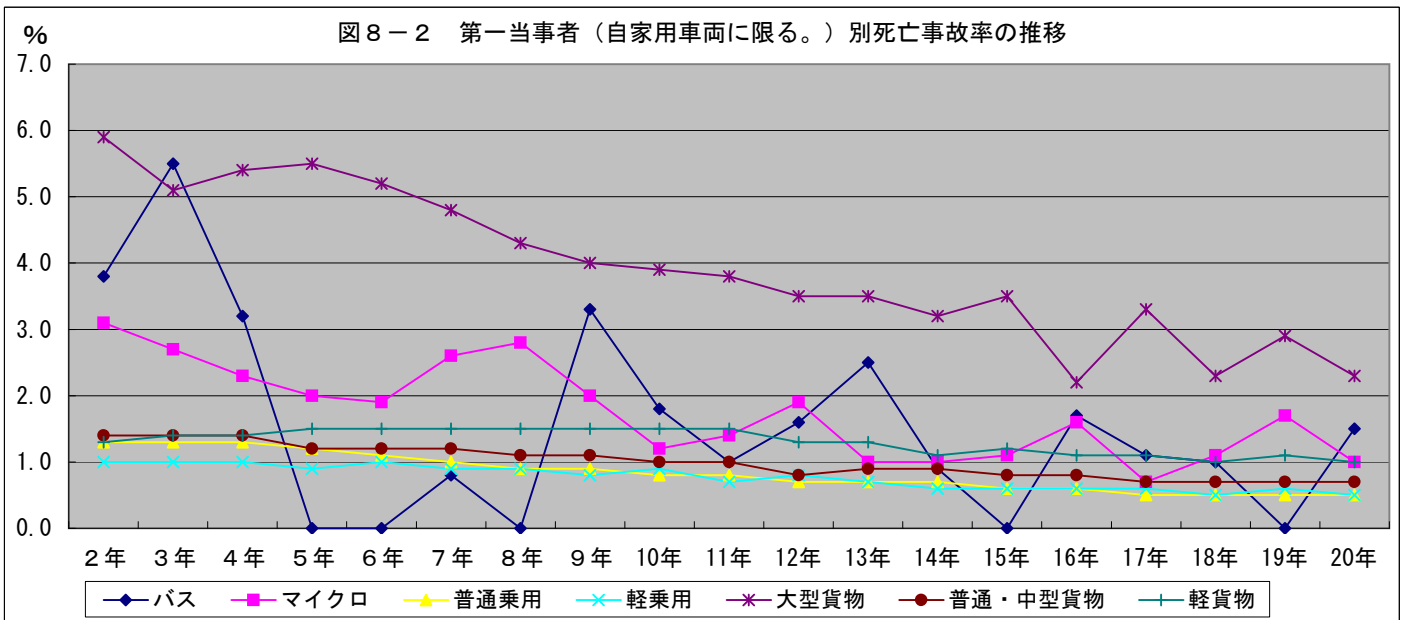
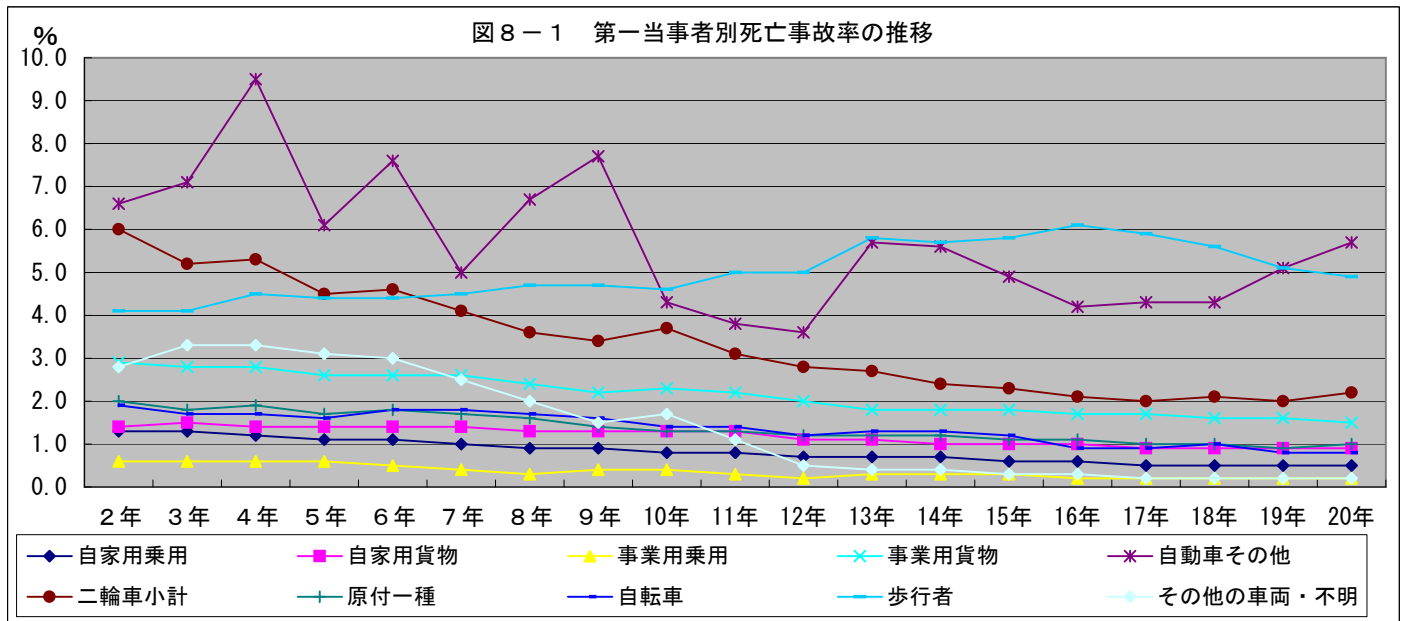
※ 2 : 自動車等の台数については、自動車交通局技術安全管理課「自動車保有車両数」による各年度末の台数を示す。

※ 3 : 乗用車は、バスと乗用車の合計を示す。

※ 4 : 運転免許保有者数については、警察白書による。

※ 5 : 運転免許保有者数については、単位未満は四捨五入してあるので、個々の数字の合計は必ずしも一致しない。

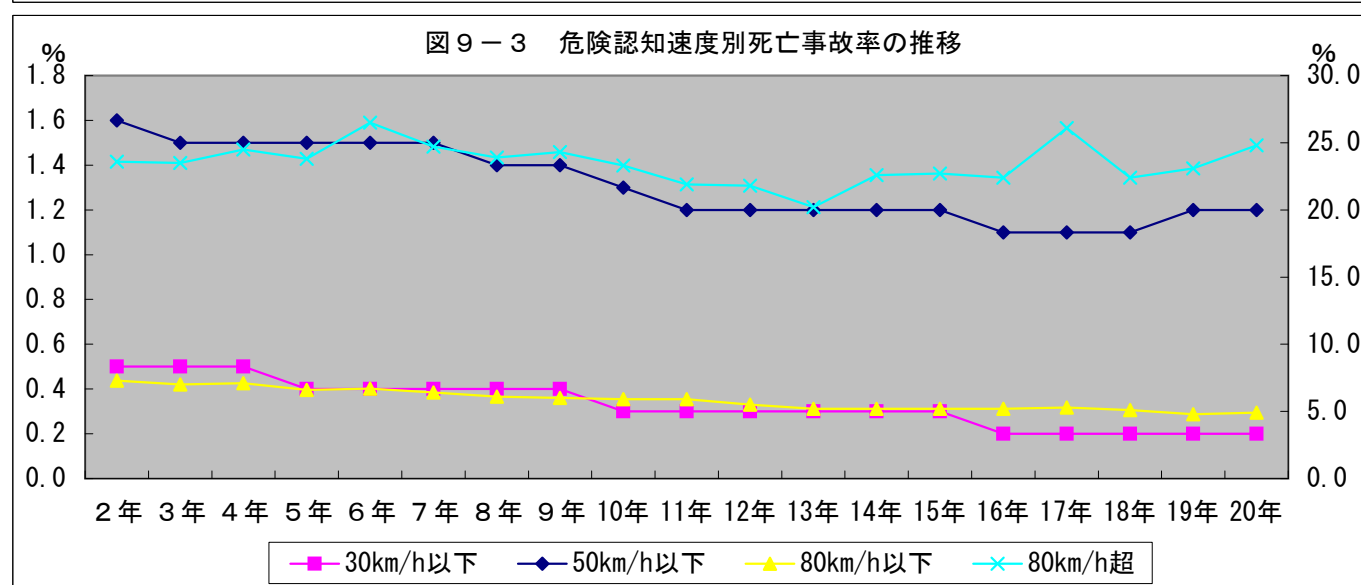
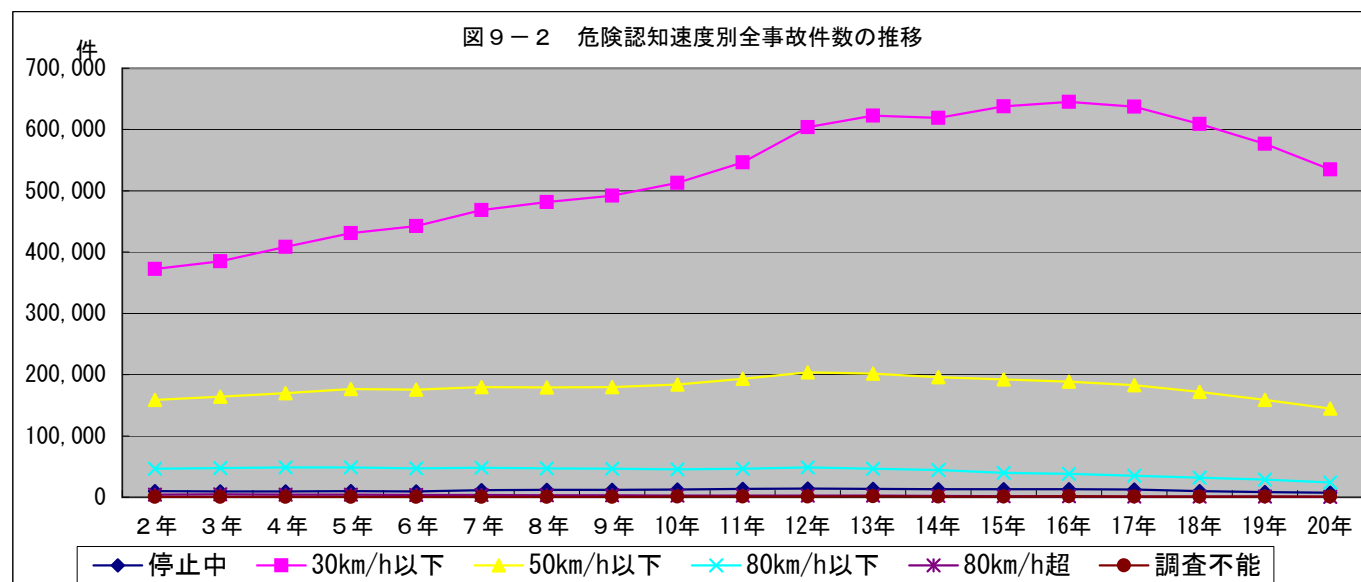
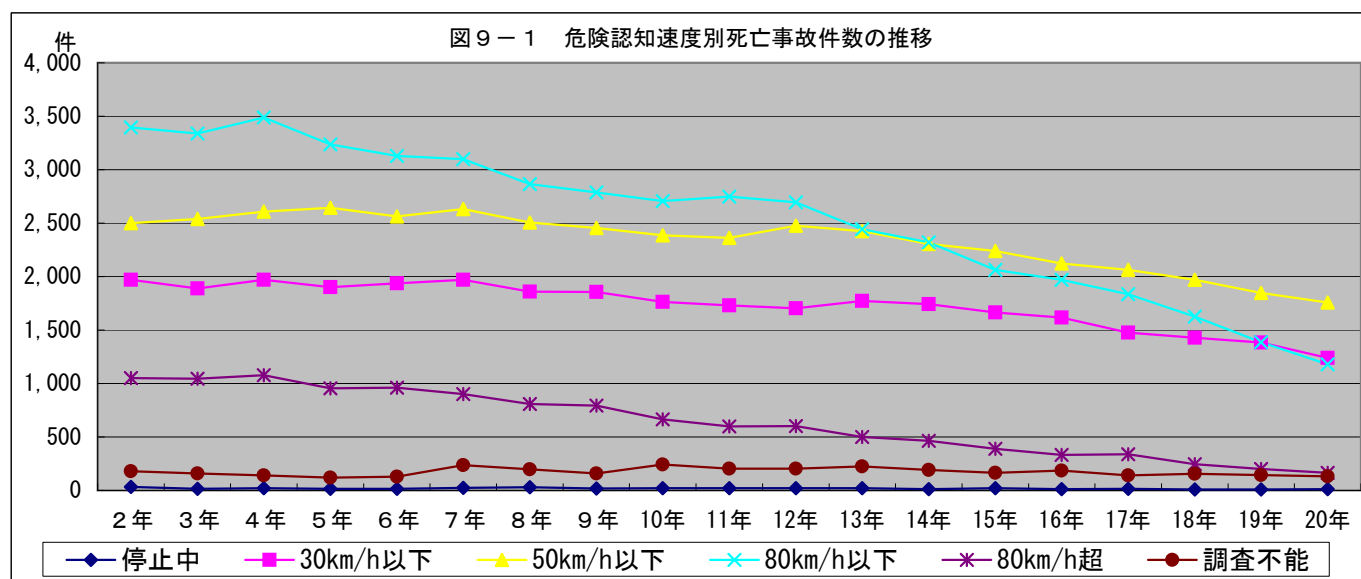
第一当事者別死亡事故率の推移



※ 1 : 警察庁資料による。

2 : 「自動車その他」は、特殊車及びミニカーをいう。

第一当事者の危険認知速度別死亡事故件数の推移等



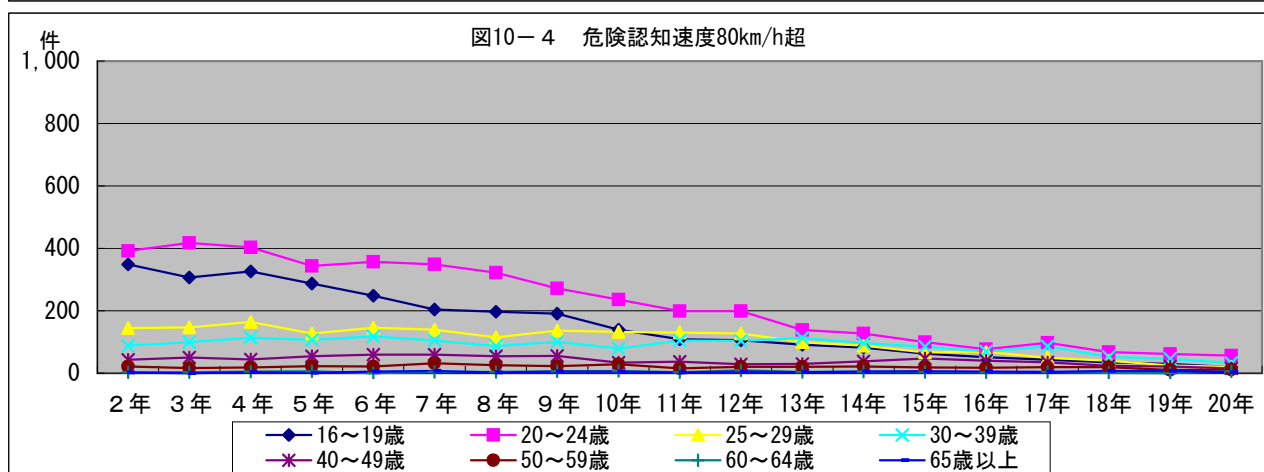
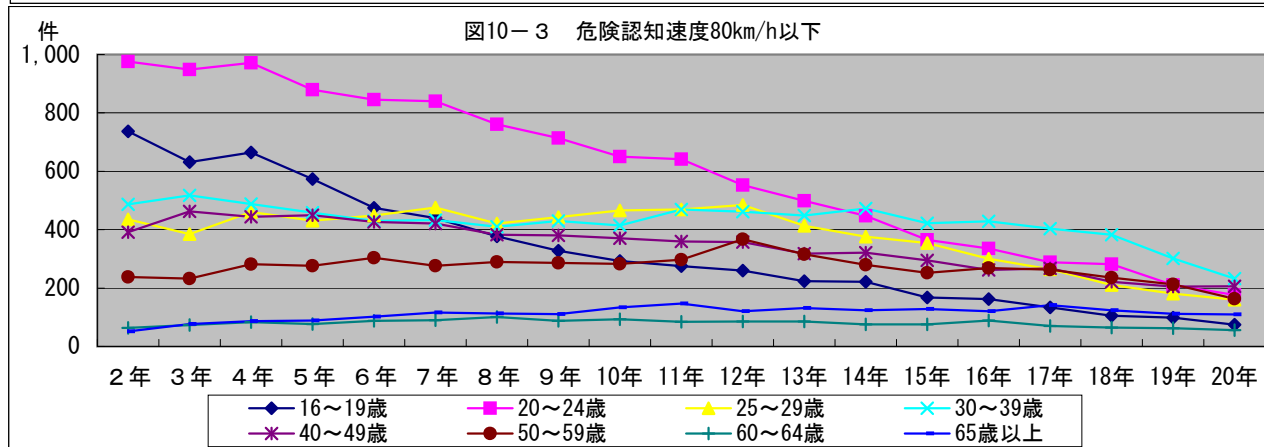
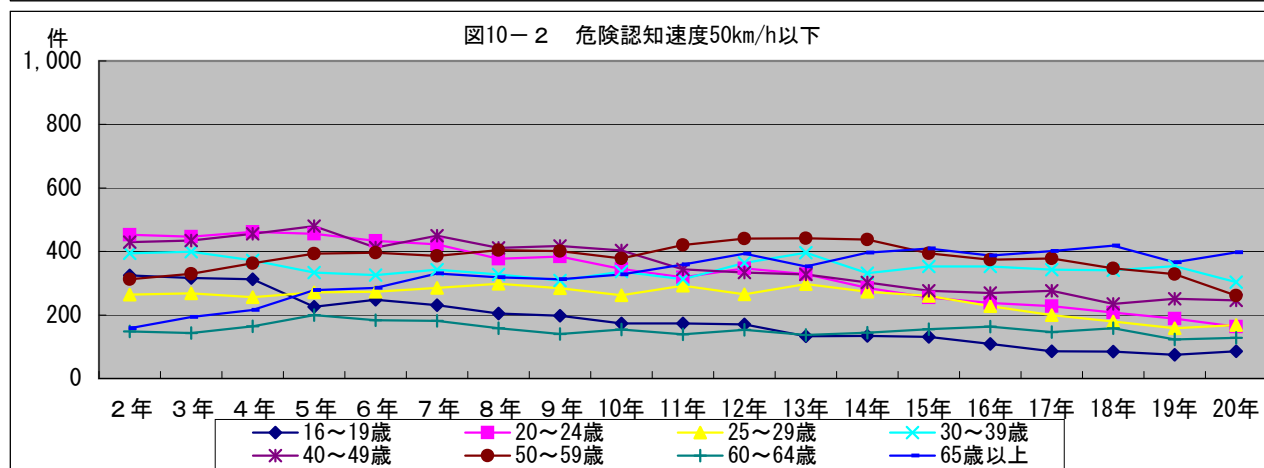
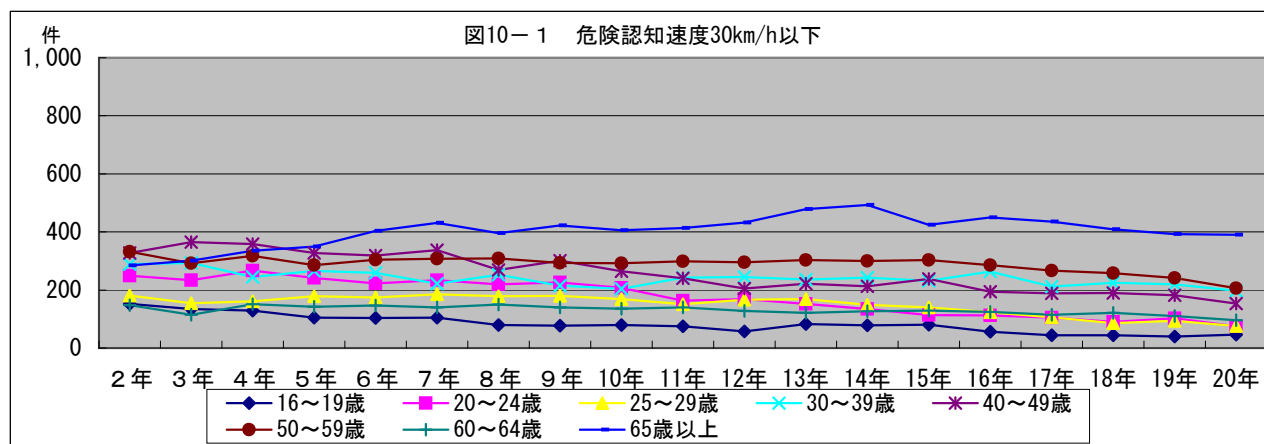
※ 1 : 警察庁資料による。

2 : 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう（以下同じ）。

3 : 第一当事者は、原付以上の車両に限る。

4 : 図 9-3 中、危険認知速度 80km/h 以下及び 80km/h 超については、右側の Y 軸を使用。

第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移（一般道路・抜粋）

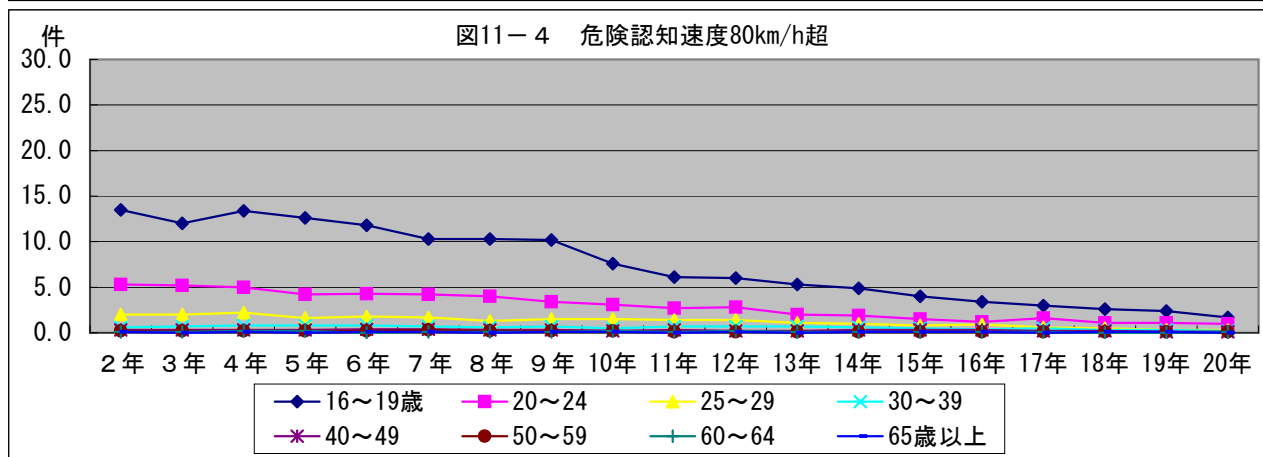
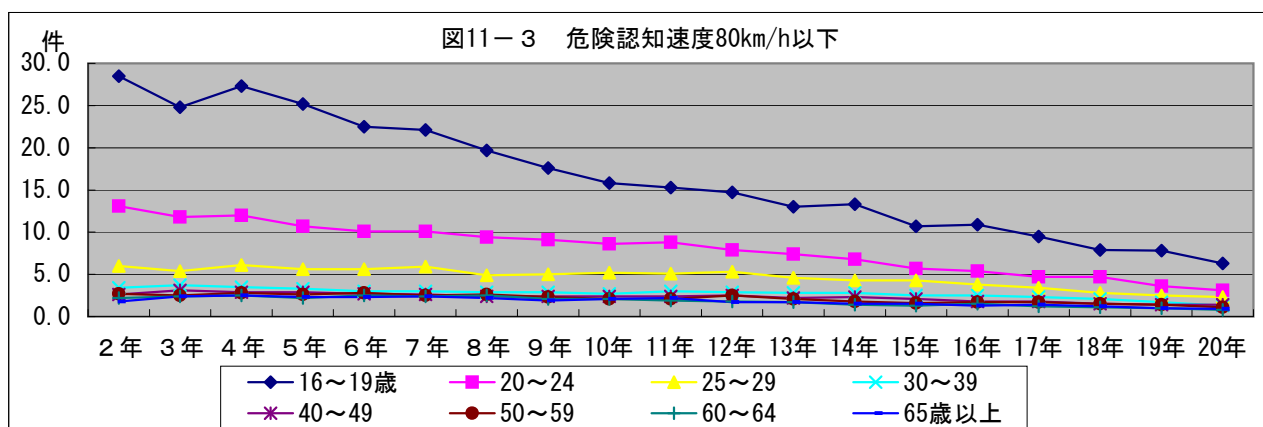
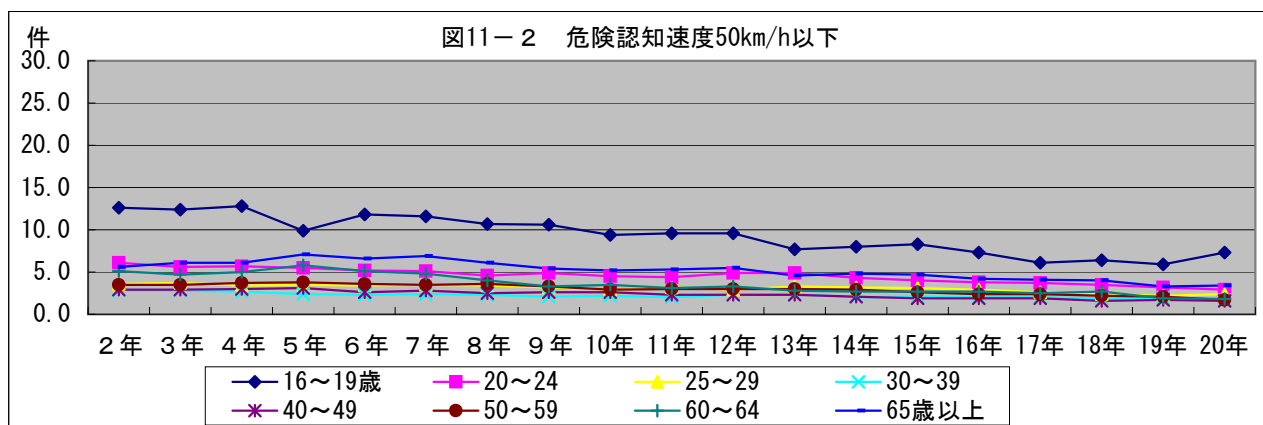
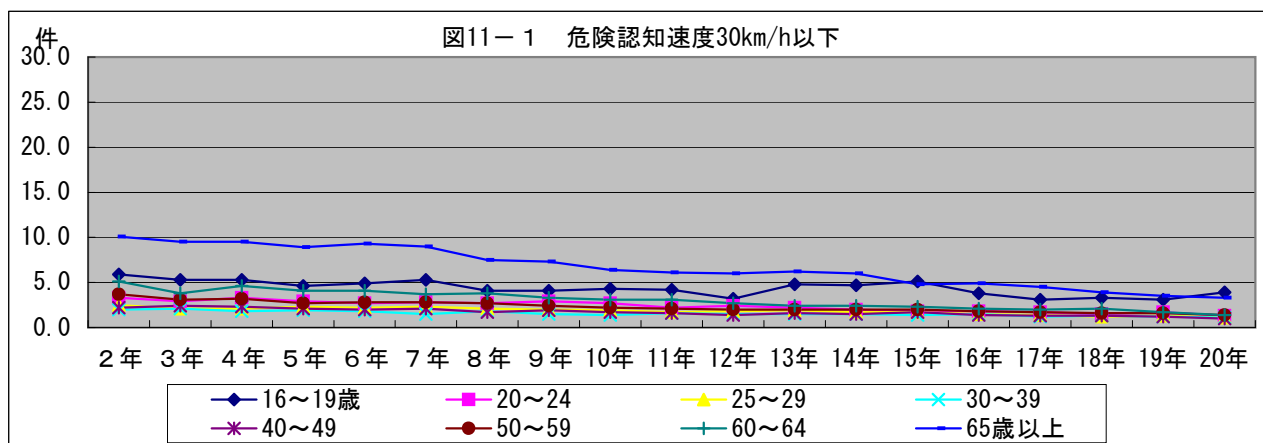


※1：警察庁資料による。

※2：年齢層については15歳以下、危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

※3：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

運転免許保有者数10万人当たりの危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移（一般道路・抜粋）



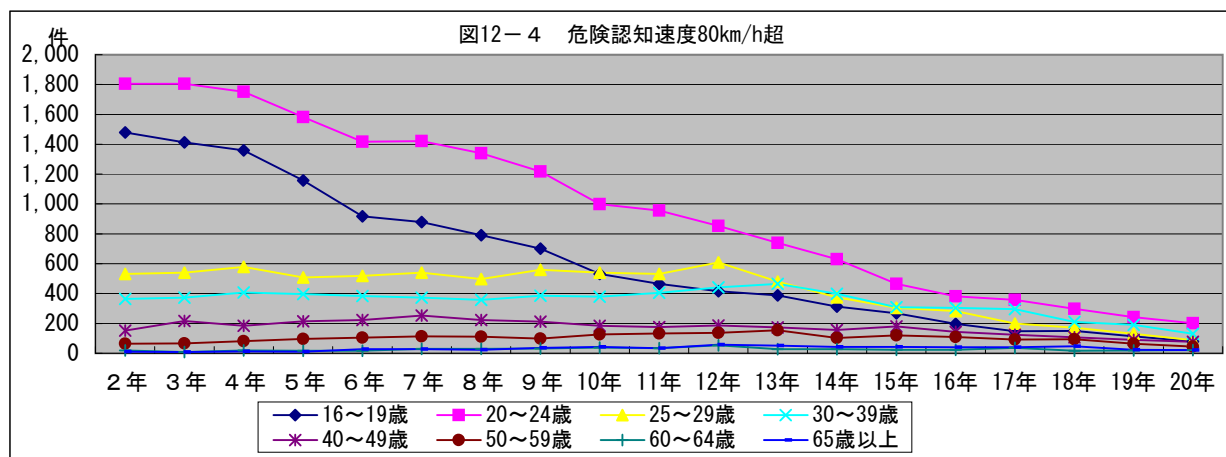
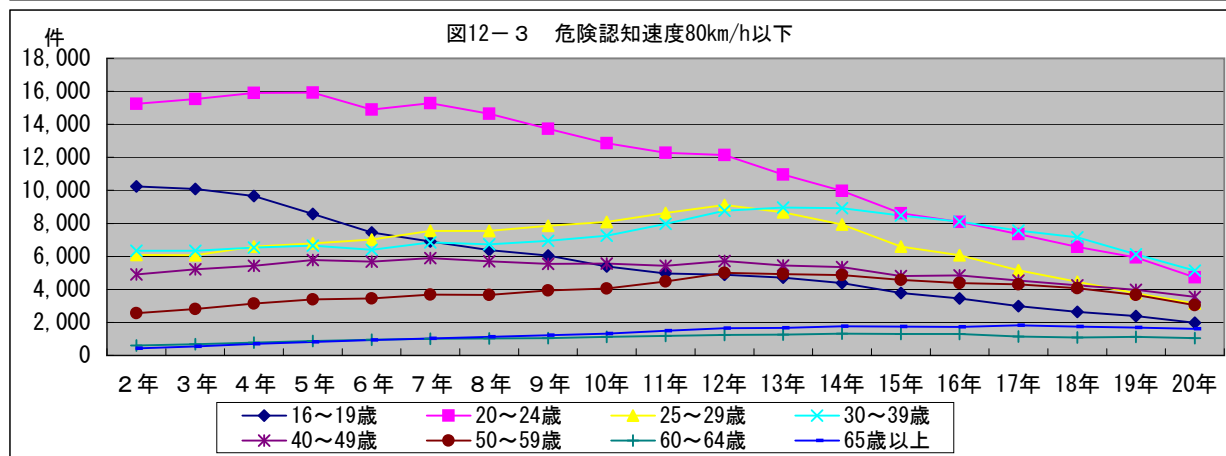
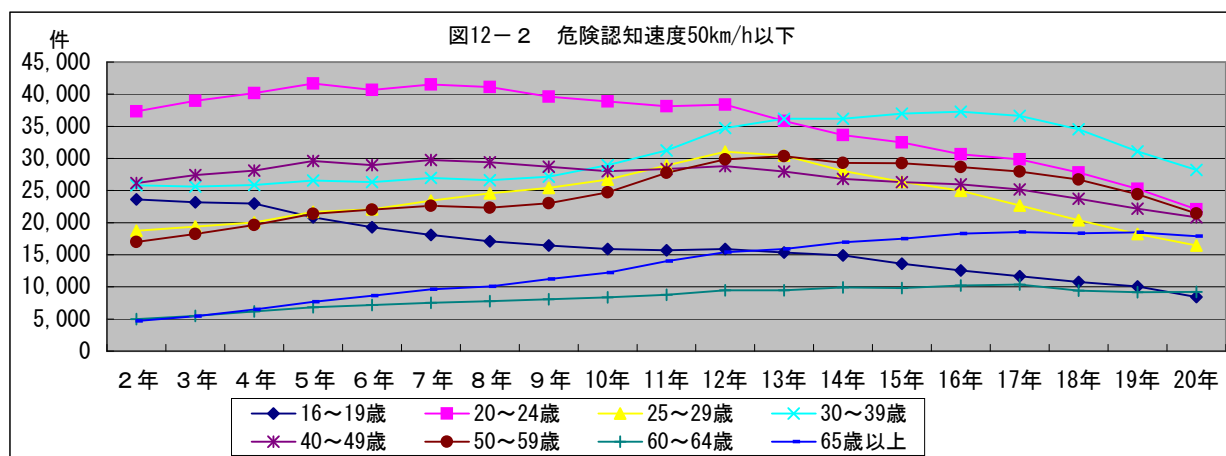
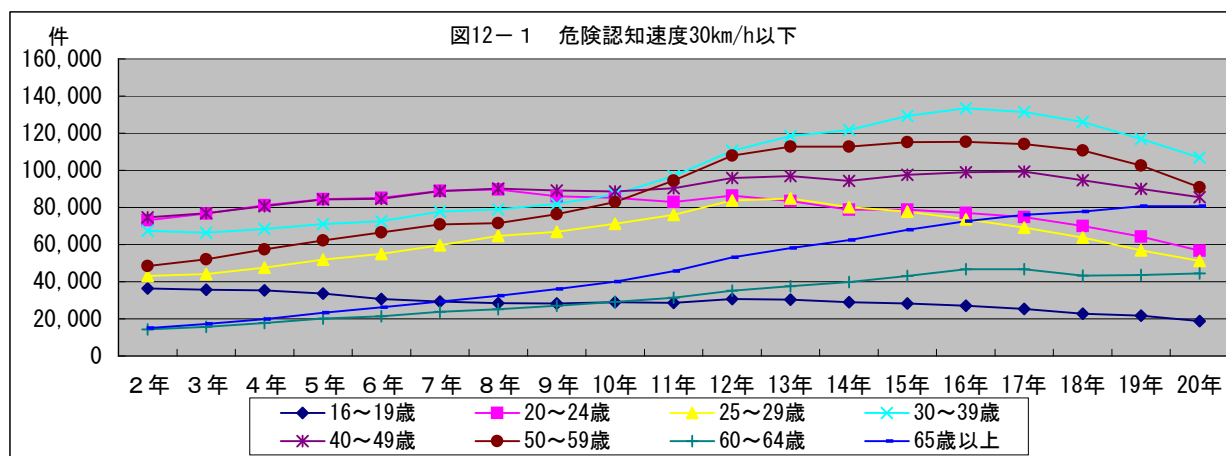
※ 1：警察庁資料による。

2：危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう（以下同じ）。

3：年齢層については15歳以下、危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

4：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

第一当事者の危険認知速度別年齢層別全事故件数の推移（一般道路・抜粋）

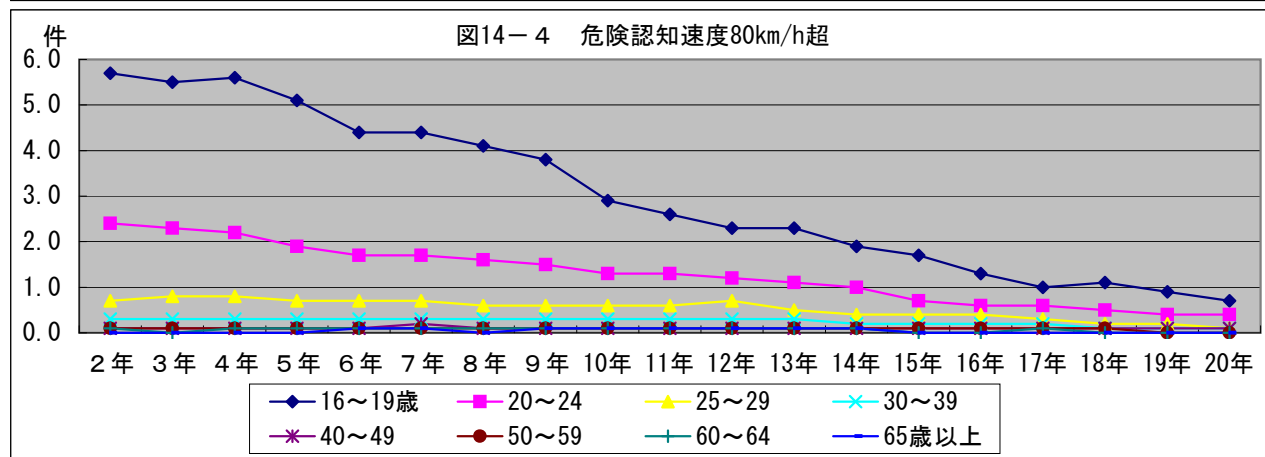
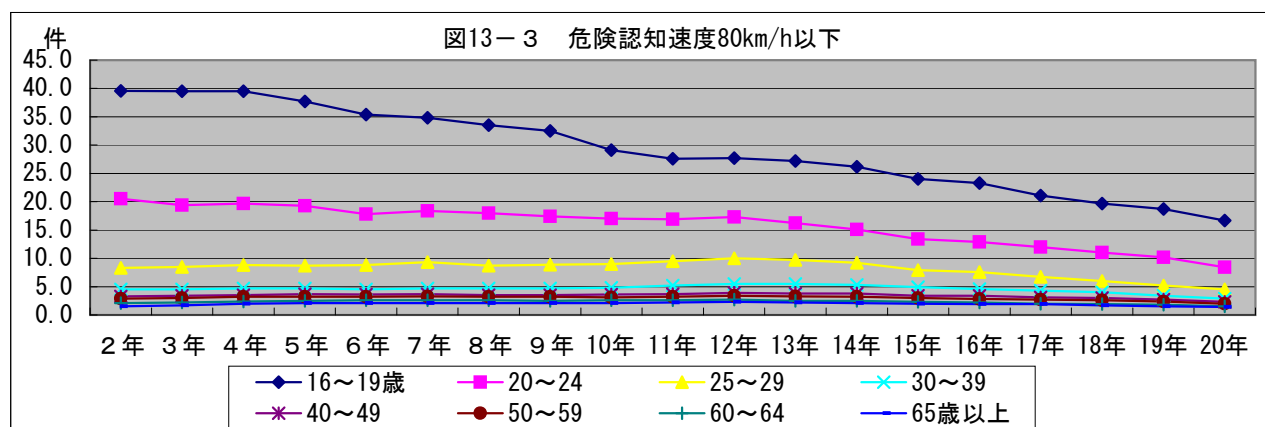
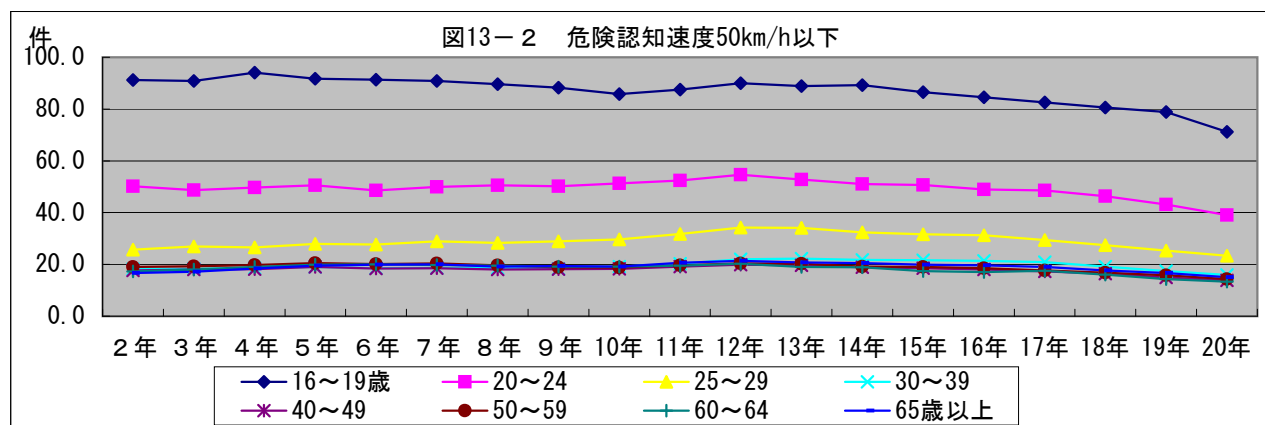
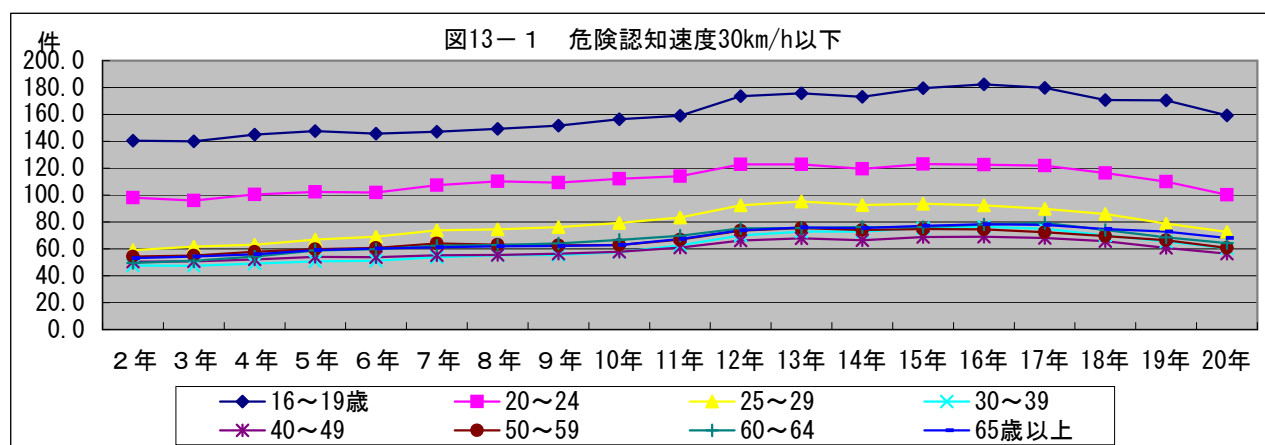


※1：警察庁資料による。

2：年齢層については15歳以下、危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

3：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

運転免許保有者数1万人当たりの年齢層別・危険認知速度別交通事故件数の推移（一般道路・抜粋）



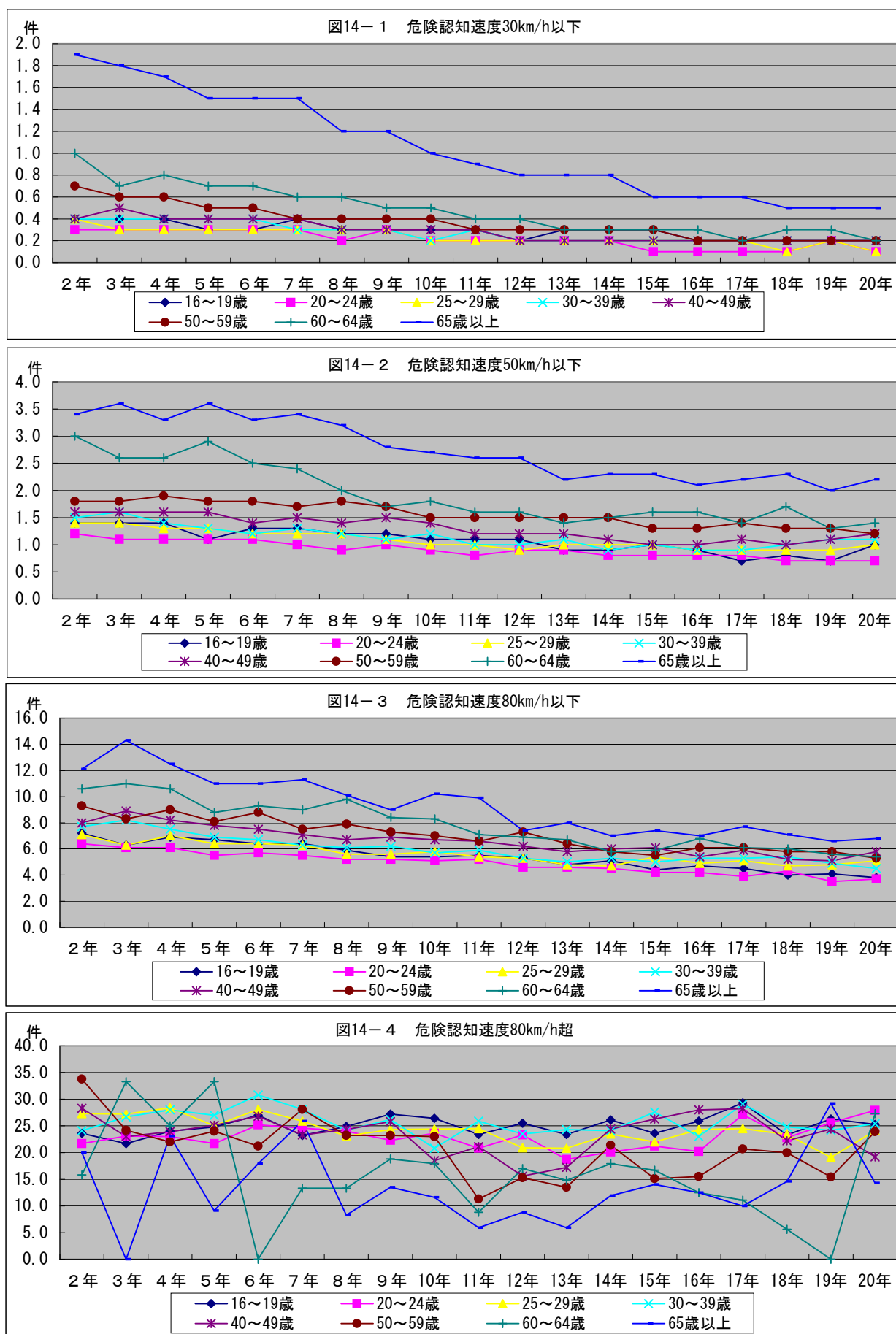
※ 1：警察庁資料による。

2：危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう（以下同じ）。

3：年齢層については15歳以下、危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

4：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故率の推移（一般道路・抜粋）



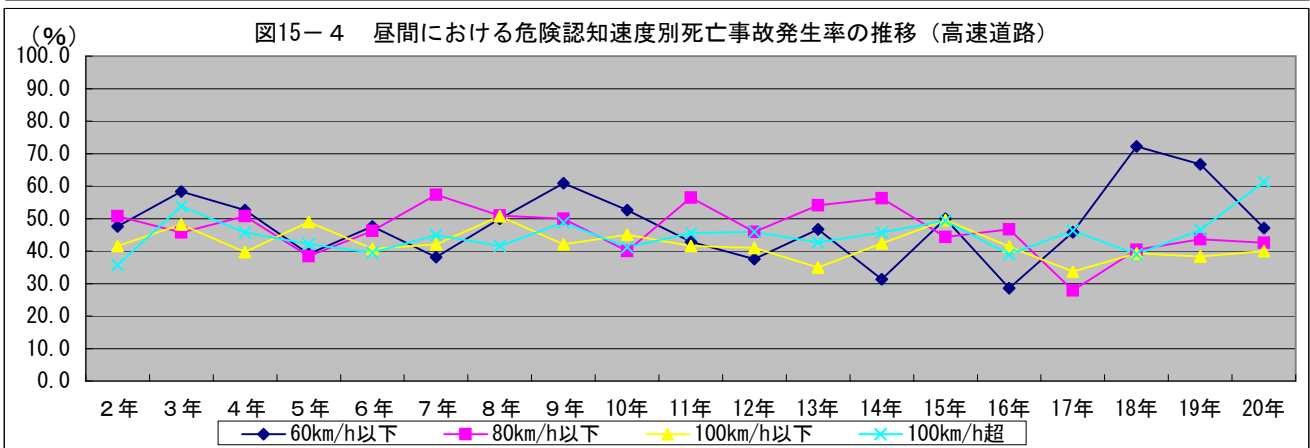
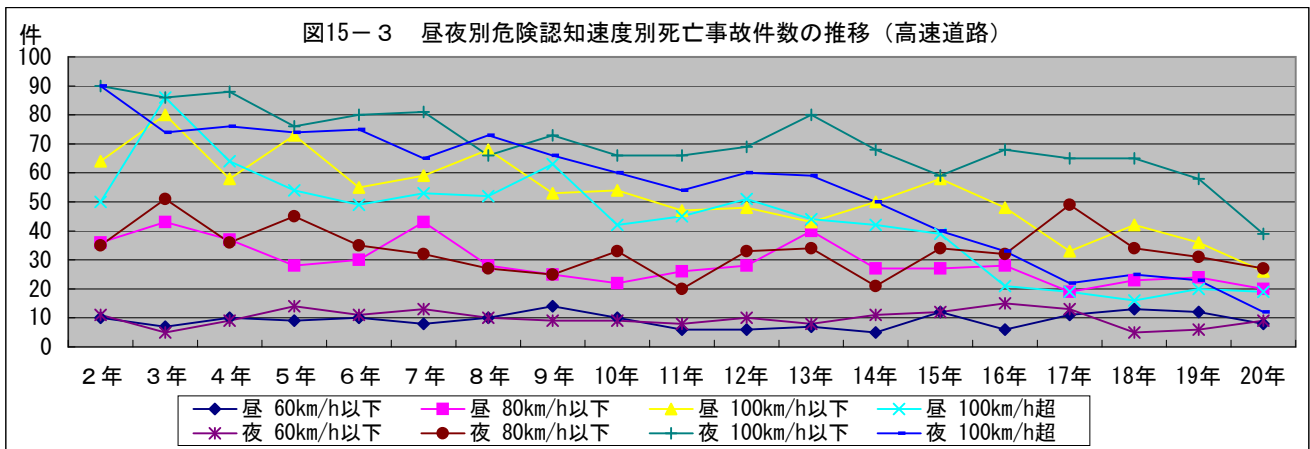
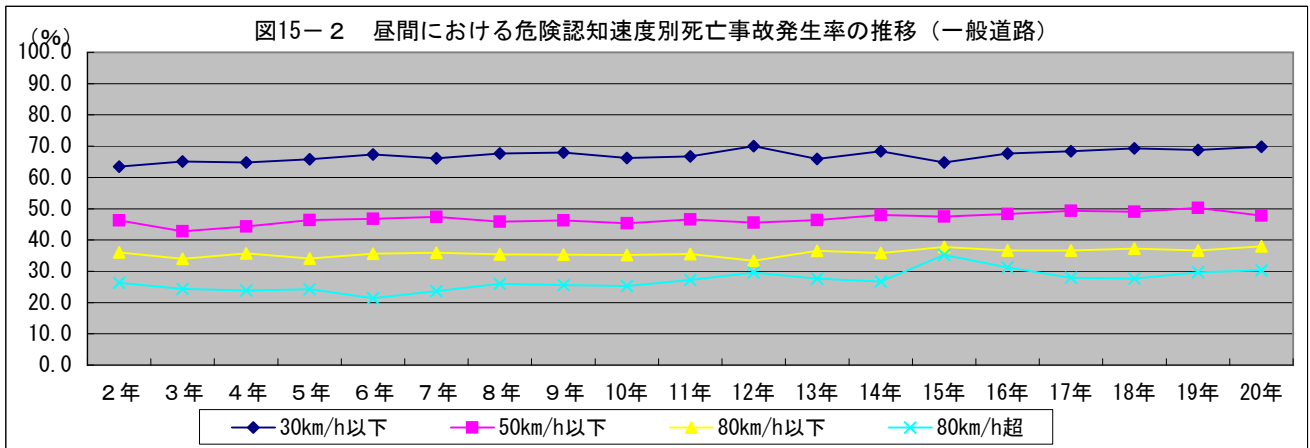
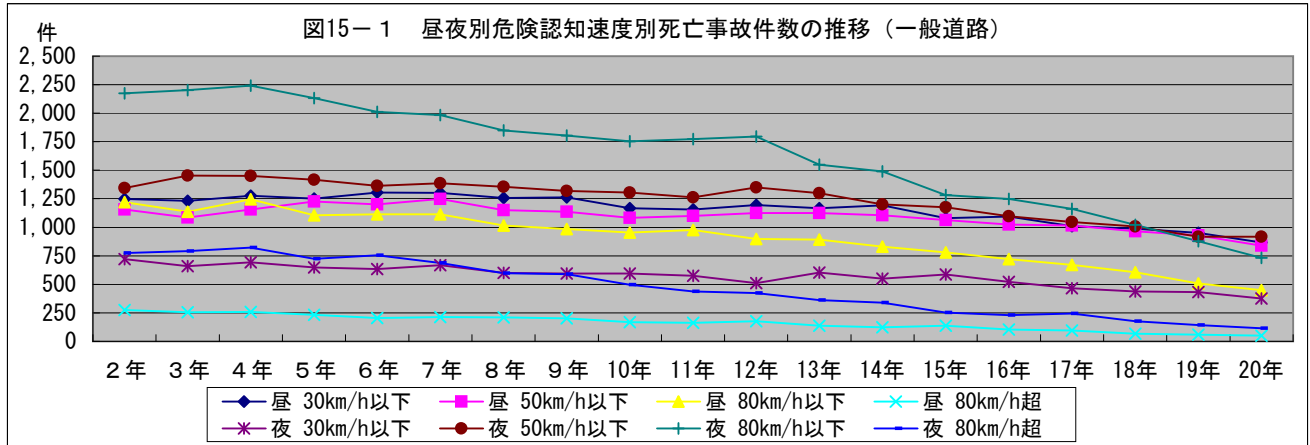
※1：警察庁資料による。

2：年齢層については15歳以下、危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

3：死亡事故率は、 $\text{死亡事故件数} \div \text{全事故件数} \times 100$ により算出。

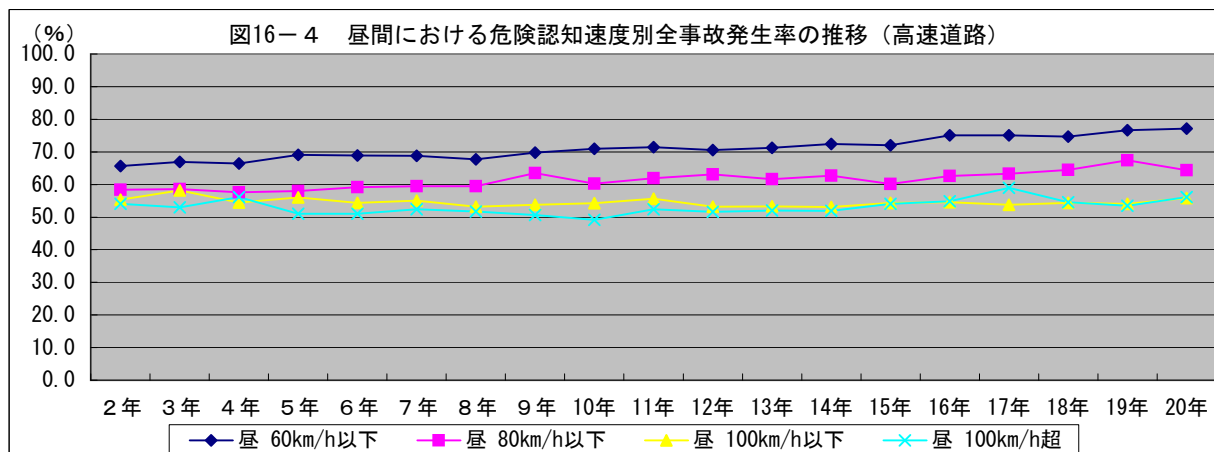
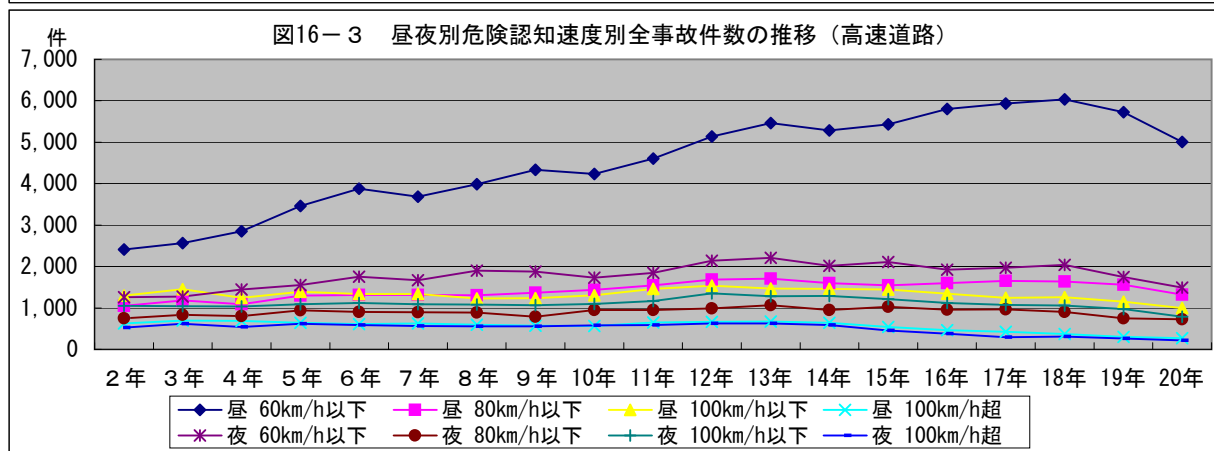
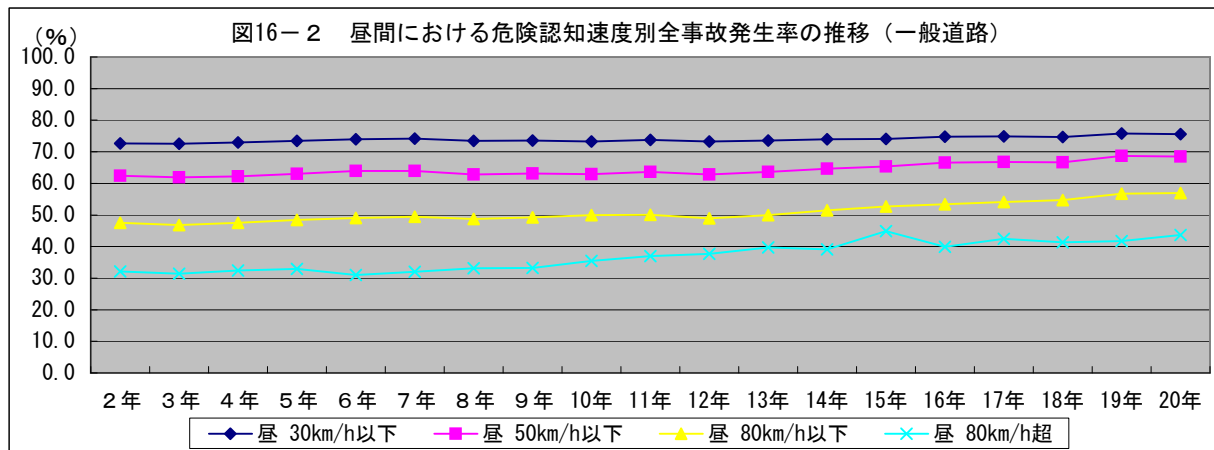
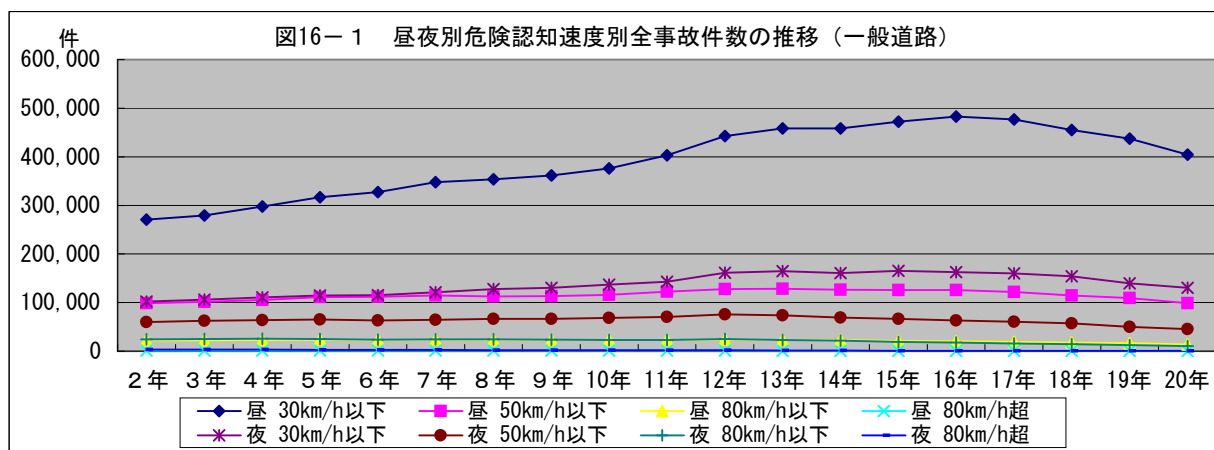
4：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

第一当事者の昼夜別危険認知速度別死亡事故件数等の推移（抜粋）



- ※ 1：警察庁資料による。
 2：危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。
 3：第一当事者は、原付以上の車両に限る。

第一当事者の昼夜別危険認知速度別全事故件数等の推移（抜粋）



※1：警察庁資料による。

2：危険認知速度については「停止中」及び「調査不能」を除く。

3：第一当事者は、原付以上の車両に限る。

表 1

第 1 当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故件数(全事故・死亡事故)

(平成 19 年中)

車種	規制速度	死			亡			事故			全			事故			死			事故		
		件数計	規制速度未達		件数計	規制速度同等		割合	割合	割合	件数計	規制速度未達		割合	割合	割合	件数計	規制速度未達		割合	割合	割合
			割合	割合		割合	割合					割合	割合					割合	割合			
四輪車	20km/h以下	12	1	8.3	9	75.0	2	16.7	7,670	4,180	54.5	2,610	34.0	880	11.5	0.2	0.0	0.3	0.2	0.0	0.3	0.2
	30km/h以下	206	68	33.0	47	22.8	91	44.2	66,177	48,452	73.2	12,459	18.8	5,266	8.0	0.3	0.1	0.4	1.7	0.1	0.4	1.7
	40km/h以下	1,390	385	27.7	359	25.8	646	46.5	231,662	172,382	74.4	42,829	18.5	16,451	7.1	0.6	0.2	0.8	3.9	0.2	0.8	3.9
	50km/h以下	1,470	395	26.9	447	30.4	628	42.7	173,736	134,909	77.7	28,017	16.1	10,810	6.2	0.8	0.3	1.6	5.8	0.3	1.6	5.8
	60km/h以下	134	60	44.8	28	20.9	46	34.3	29,232	24,894	85.2	2,814	9.6	1,524	5.2	0.5	0.2	1.0	3.0	0.2	1.0	3.0
	70km/h以下	19	4	21.0	4	21.1	11	57.9	823	428	52.0	164	19.9	231	28.1	2.3	0.9	2.4	4.8	0.9	2.4	4.8
	80km/h以下	83	4	4.8	20	24.1	59	71.1	2,939	1,223	41.6	580	19.7	1,136	38.7	2.8	0.3	3.4	5.2	0.3	3.4	5.2
	100km/h以下	8	0	0.0	7	87.5	1	12.5	432	229	53.0	131	30.3	72	16.7	1.9	0.0	5.3	1.4	0.0	5.3	1.4
	法定速度	1,171	765	65.4	175	14.9	231	19.7	222,319	212,431	95.5	6,412	2.9	3,476	1.6	0.5	0.4	2.7	6.6	0.4	2.7	6.6
	計	4,493	1,682	37.4	1,096	24.4	1,715	38.2	734,990	599,128	81.5	96,016	13.1	39,846	5.4	0.6	0.3	1.1	4.3	0.3	1.1	4.3
二輪車	20km/h以下	1	0	0.0	1	100.0	0	0	236	59	25.0	74	31.4	103	43.6	0.4	0.0	1.4	0.0	0.0	1.4	0.0
	30km/h以下	24	2	8.4	2	8.3	20	83.3	2,348	789	33.6	851	36.2	708	30.2	1.0	0.3	0.2	2.8	0.3	0.2	2.8
	40km/h以下	104	12	11.5	19	18.3	73	70.2	6,357	2,811	44.3	1,852	29.1	1,694	26.6	1.6	0.4	1.0	4.3	0.4	1.0	4.3
	50km/h以下	122	26	21.3	21	17.2	75	61.5	4,080	2,217	54.3	1,047	25.7	816	20.0	3.0	1.2	2.0	9.2	1.2	2.0	9.2
	60km/h以下	26	6	23.1	9	34.6	11	42.3	1,011	687	67.9	206	20.4	118	11.7	2.6	0.9	4.4	9.3	0.9	4.4	9.3
	70km/h以下	1	0	0.0	0	0	1	100.0	26	8	30.8	2	7.7	16	61.5	3.8	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	6.3
	80km/h以下	6	2	33.3	0	0	4	66.7	66	11	16.7	19	28.8	36	54.5	9.1	18.2	0.0	11.1	18.2	0.0	11.1
	100km/h以下	0	0	100.0	0	0	0	0	9	5	55.6	3	33.3	1	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	法定速度	96	44	45.9	15	15.6	37	38.5	4,454	3,926	88.1	289	6.5	239	5.4	2.2	1.1	5.2	15.5	1.1	5.2	15.5
	計	380	92	24.2	67	17.6	221	58.2	18,587	10,513	56.5	4,343	23.4	3,731	20.1	2.0	0.9	1.5	5.9	0.9	1.5	5.9
原付	20km/h以下	1	0	0.0	0	0	1	100.0	564	119	21.1	266	47.2	179	31.7	0.2	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6
	30km/h以下	81	26	32.1	25	30.9	30	37.0	12,510	5,805	46.4	4,992	39.9	1,713	13.7	0.6	0.4	0.5	1.8	0.4	0.5	1.8
	法定速度	234	228	97.5	5	2.1	1	0.4	20,488	20,426	99.7	52	0.3	10	0.0	1.1	1.1	9.6	10.0	1.1	9.6	10.0
	計	316	254	80.4	30	9.5	32	10.1	33,562	26,350	78.5	5,310	15.8	1,902	5.7	0.9	1.0	0.6	1.7	1.0	0.6	1.7
	20km/h以下	14	1	7.2	10	71.4	3	21.4	8,470	4,358	51.5	2,950	34.8	1,162	13.7	0.2	0.0	0.3	0.3	0.0	0.3	0.3
計	30km/h以下	311	96	30.9	74	23.8	141	45.3	81,035	55,046	67.9	18,302	22.6	7,687	9.5	0.4	0.2	0.4	1.8	0.2	0.4	1.8
	40km/h以下	1,494	397	26.6	378	25.3	719	48.1	238,019	175,193	73.6	44,681	18.8	18,145	7.6	0.6	0.2	0.8	4.0	0.2	0.8	4.0
	50km/h以下	1,592	421	26.4	468	29.4	703	44.2	177,816	137,126	77.2	29,064	16.3	11,626	6.5	0.9	0.3	1.6	6.0	0.3	1.6	6.0
	60km/h以下	160	66	41.3	37	23.1	57	35.6	30,243	25,581	84.6	3,020	10.0	1,642	5.4	0.5	0.3	1.2	3.5	0.3	1.2	3.5
	70km/h以下	20	4	20.0	4	20.0	12	60.0	849	436	51.3	166	19.6	247	29.1	2.4	0.9	2.4	4.9	0.9	2.4	4.9
	80km/h以下	89	6	6.7	20	22.5	63	70.8	3,005	1,234	41.1	599	19.9	1,172	39.0	3.0	0.5	3.3	5.4	0.5	3.3	5.4
	100km/h以下	8	0	0.0	7	87.5	1	12.5	441	234	53.0	134	30.4	73	16.6	1.8	0.0	5.2	1.4	0.0	5.2	1.4
法定速度		1,501	1,037	69.1	195	13.0	269	17.9	247,261	236,783	95.8	6,753	2.7	3,725	1.5	0.6	0.4	2.9	7.2	0.4	2.9	7.2
計		5,189	2,028	39.1	1,193	23.0	1,968	37.9	787,139	635,991	80.8	105,669	13.4	45,479	5.8	0.7	0.3	1.1	4.3	0.3	1.1	4.3

※ 1 : 第一当事者は、原付以上の車両に限る。

2 : 「規制速度」は、都道府県公安委員会が実施する最高速度規制をいい、「規制速度と同速度」欄は 1 当車両の危険認知速度が規制速度と同速度であった事故の件数、「規制速度を超過」欄は規制速度を超過していたものの件数を計上(以下同じ。)

3 : 四輪車は特殊車、ニ力ーを含む(以下同じ。)

4 : 「法定速度」欄は、都道府県公安委員会による最高速度規制が実施されていない道路の区間をいい、1 当車両が四輪車及び二輪車であるものについては危険認知速度が60km/h以上の事故の件数、1 当車両が原付であるものについては30km/h以上の件数を計上(資料1-3、1-4において同じ。)

5 : 死亡事故率は、死亡事故件数÷全事故件数×100により算出。

表 2

第 1 当事者の事故類型別規制速度別危険認知速度別死亡事故件数(平成 19 年中)

事故 類型	規制速度	四 輪 車			二 輪 車			原 付			計		
		件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	死亡事故率
人 対 車 両	20 km/h 以下	5	0	0	0	1	100.0	6	16.7	0.5	0.9		
	30 km/h 以下	121	52.43.0	4	375.0	10	50.0	135	60	44.4	1.3	6.7	
	40 km/h 以下	649	302.46.5	18	1583.3	0	0	667	317	47.5	3.2	19.0	
	50 km/h 以下	543	221.40.7	20	1260.0	0	0	563	233	41.4	7.4	34.9	
	60 km/h 以下	25	728.0	1	1100.0	0	0	26	8	30.8	2.7	42.1	
	70 km/h 以下	1	0	0	0	0	0	1	0		9.1		
	80 km/h 以下	2	150.0	0	0	0	0	2	1	50.0	20.0	33.3	
	100 km/h 以下	1	0	0	0	0	0	1	0		12.5		
	法 定 速 度	295	41.13.9	1	1100.0	7	0	303	42	13.9	1.3	51.2	
車 両 相 互 計	計	1,642	624.38.0	44	3272.7	18	633.3	1,704	662	38.8	2.7	19.2	
	20 km/h 以下	7	228.6	1	0	0	0	8	2	25.0	0.1	0.2	
	30 km/h 以下	57	23.40.4	11	981.8	45	1022.2	113	42	37.2	0.2	0.8	
	40 km/h 以下	539	208.38.6	36	1850.0	0	0	575	226	39.3	0.3	1.7	
	50 km/h 以下	677	253.37.4	45	2044.4	0	0	722	273	37.8	0.4	3.1	
	60 km/h 以下	75	22.29.3	8	450.0	0	0	83	26	31.3	0.3	2.0	
	70 km/h 以下	12	866.7	0	0	0	0	12	8	66.7	1.7	5.5	
	80 km/h 以下	36	2466.7	1	1100.0	0	0	37	25	67.6	1.5	3.4	
	100 km/h 以下	3	0	0	0	0	0	3	0		0.9		
車 両 単 独	法 定 速 度	591	100.16.9	44	1329.5	154	0	789	113	14.3	0.4	4.1	
	計	1,997	640.32.0	146	6544.5	199	105.0	2,342	715	30.5	0.3	2.1	
	20 km/h 以下	0	0	0	0	0	0	0	0				
	30 km/h 以下	27	16.59.3	8	8100.0	26	1557.7	61	39	63.9	1.3	2.9	
	40 km/h 以下	201	136.67.7	50	4080.0	0	0	251	176	70.1	2.8	5.3	
	50 km/h 以下	250	154.61.6	57	4375.4	0	0	307	197	64.2	4.6	9.5	
	60 km/h 以下	34	1750.0	17	635.3	0	0	51	23	45.1	4.3	6.9	
	70 km/h 以下	6	350.0	1	1100.0	0	0	7	4	57.1	4.6	4.0	
	80 km/h 以下	45	3475.6	5	360.0	0	0	50	37	74.0	8.5	8.6	
計	100 km/h 以下	4	125.0	0	0	0	0	4	1	25.0	4.4	4.5	
	法 定 速 度	271	90.33.2	49	2346.9	70	11.4	390	114	29.2	2.6	12.4	
	計	838	451.53.8	187	12466.3	96	1616.7	1,121	591	52.7	3.0	6.9	
	列 車	16	0	3	0	3	0	22	0		31.9		
	20 km/h 以下	12	216.7	1	0	1	100.0	14	3	21.4	0.2	0.3	
	30 km/h 以下	206	91.44.2	24	2083.3	81	3037.0	311	141	45.3	0.4	1.8	
	40 km/h 以下	1,390	646.46.5	104	7370.2	0	0	1,494	719	48.1	0.6	4.0	
	50 km/h 以下	1,470	628.42.7	122	7561.5	0	0	1,592	703	44.2	0.9	6.0	
	60 km/h 以下	134	46.34.3	26	1142.3	0	0	160	57	35.6	0.5	3.5	
計	70 km/h 以下	19	1157.9	1	1100.0	0	0	20	12	60.0	2.4	4.9	
	80 km/h 以下	83	5971.1	6	466.7	0	0	89	63	70.8	3.0	5.4	
	100 km/h 以下	8	112.5	0	0	0	0	8	1	12.5	1.8	1.4	
	法 定 速 度	1,171	231.19.7	96	3738.5	234	10.4	1,501	269	17.9	0.6	7.2	
	計	4,493	1,715.38.2	380	22158.2	316	3210.1	5,189	1,968	37.9	0.7	4.3	

表 3

第 1 当事者の事故類型別規制速度別危険認知速度別交通事故件数(平成 19 年中)

事故 類型	規制速度	四 輪 車			二 輪 車			原 付			計		
		件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	規制速度超過 割合	件 数	死亡事故率
人 対 車 両	20 km/h 以下	1,173	827.0	24	937.5	69	2333.3	1,266	114	9.0			
	30 km/h 以下	8,907	578.6.5	318	9028.3	1,499	22615.1	10,724	894	8.3			
	40 km/h 以下	19,731	1,488.7.5	815	18222.3	0	0	20,546	1,670	8.1			
	50 km/h 以下	7,318	618.8.4	279	4917.6	0	0	7,597	667	8.8			
	60 km/h 以下	920	151.6	60	46.7	0	0	980	19	1.9			
	70 km/h 以下	11	218.2	0	0	0	0	11	2	18.2			
	80 km/h 以下	10	330.0	0	0	0	0	10	3	30.0			
	100 km/h 以下	8	0	0	0	0	0	8	0				
	法 定 速 度	20,563	78.0.4	305	41.3	1,970	0	22,838	82	0.4			
車 両 相 互 計	計	58,641	2,864.4.9	1,801	33818.8	3,538	2497.0	63,980	3,451	5.4			
	20 km/h 以下	6,383	763.12.0	178	7341.0	427	12028.1	6,988	956	13.7			
	30 km/h 以下	55,767	4,155.7.5	1,446	36024.9	8,217	92411.2	65,430	5,439	8.3			
	40 km/h 以下	204,884	12,496.6.1	3,482	68619.7	0	0	208,366	13,182	6.3			
	50 km/h 以下	161,066	8,526.5.3	2,405	35914.9	0	0	163,471	8,885	5.4			
	60 km/h 以下	27,474	1,241.4.5	590	508.5	0	0	28,064	1,291	4.6			
	70 km/h 以下	679	142.20.9	8	337.5	0	0	687	145	21.1			
	80 km/h 以下	2,378	728.30.6	27	1348.1	0	0	2,405	741	30.8			
	100 km/h 以下	339	5115.0	3	0	0	0	342	51	14.9			
車 両 単 独	法 定 速 度	193,483	2,628.1.4	2,667	903.4	13,502	60.0	209,652	2,724	1.3			
	計	652,453	30,730.4.7	10,806	1,63415.1	22,146	1,0504.7	685,405	33,414	4.9			
	20 km/h 以下	113	3531.0	34	2161.8	68	3652.9	215	92	42.8			
	30 km/h 以下	1,497	533.35.6	583	25844.3	2,794	56320.2	4,874	1,354	27.8			
	40 km/h 以下	7,041	2,467.35.0	2,059	82640.1	0	0	9,100	3,293	36.2			
	50 km/h 以下	5,351	1,665.31.1	1,396	40829.2	0	0	6,747	2,073	30.7			
	60 km/h 以下	838	268.32.0	361	6417.7	0	0	1,199	332	27.7			
	70 km/h 以下	133	8765.4	18	1372.2	0	0	151	100	66.2			
	80 km/h 以下	551	405.73.5	39	2359.0	0	0	590	428	72.5			
計	100 km/h 以下	85	2124.7	6	116.7	0	0	91	22	24.2			
	法 定 速 度	8,228	770.9.4	1,480	1459.8	5,010	40.1	14,718	919	6.2			
	計	23,837	6,251.26.2	5,976	1,75929.4	7,872	6037.7	37,685	8,613	22.9			
	列 車	59	11.7	4	0	6	0	69	1	1.4			
	20 km/h 以下	7,670	880.11.5	236	10343.6	564	17931.7	8,470	1,162	13.7			
	30 km/h 以下	66,177	5,266.8.0	2,348	70830.2	12,510	1,71313.7	81,035	7,687	9.5			
	40 km/h 以下	231,662	16,451.7.1	6,357	1,69426.6	0	0	238,019	18,145	7.6			
	50 km/h 以下	173,736	10,810.6.2	4,080	81620.0	0	0	177,816	11,626	6.5			
	60 km/h 以下	29,232	1,524.5.2	1,011	11811.7	0	0	30,243	1,642	5.4			
計	70 km/h 以下	823	23128.1	26	1661.5	0	0	849	247	29.1			
	80 km/h 以下	2,939	1,136.38.7	66	3654.5	0	0	3,005	1,172	39.0			
	100 km/h 以下	432	7216.7	9	111.1	0	0	441	73	16.6			
	法 定 速 度	222,319	3,476.1.6	4,454	2395.4	20,488	100.0	247,261	3,725	1.5			
	計	734,990	39,846.5.4	18,587	3,73120.1	33,562	1,9025.7	787,139	45,479	5.8			

※ 1 : 表 2 及び表 3 中、第一当事者は原付以上の車両に限る。

2 : 表 2 中「死亡事故率」は、死亡事故件数÷全事故件数×100により算出。

第1当事者及び第2当事者の事故内容別規制速度別危険認知速度別交通事故件数(平成19年中)

車種	規制速度	第1当事者(原付以上の車両)				第2当事者(原付以上の車両)			
		規制速度未達		規制速度同等		規制速度未達		規制速度同等	
		件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
死亡事故	20km/h以下	14	7.2	10	71.4	3	21.4	2	50.0
	30km/h以下	311	30.9	74	23.8	141	45.3	122	58
	40km/h以下	1,494	26.6	378	25.3	719	48.1	481	33.1
	50km/h以下	1,592	26.4	468	29.4	703	44.2	731	248
	60km/h以下	160	41.3	37	23.1	57	35.6	93	38
	70km/h以下	20	20.0	4	20.0	12	60.0	12	33.3
	80km/h以下	89	6.7	20	22.5	63	70.8	37	59.5
	100km/h以下	8	0.0	7	87.5	1	12.5	2	50.0
	法定速度	1,501	69.1	195	13.0	269	17.9	635	21.7
	計	5,199	39.1	1,193	23.0	1,968	37.9	2,115	653
重傷事故	20km/h以下	547	35.1	220	40.2	135	24.7	184	23
	30km/h以下	5,909	49.7	1,820	30.8	1,150	19.5	3,878	1,059
	40km/h以下	14,732	57.1	3,515	23.9	2,806	19.0	7,250	2,990
	50km/h以下	10,558	59.4	2,510	23.8	1,773	16.8	6,570	3,302
	60km/h以下	1,276	67.0	259	20.3	162	12.7	731	460
	70km/h以下	74	21.6	19	25.7	39	52.7	41	22
	80km/h以下	326	16.6	74	22.7	198	60.7	172	103
	100km/h以下	41	34.2	16	39.0	11	26.8	14	9
	法定速度	19,419	92.8	804	4.1	611	3.1	9,941	9,047
	計	52,882	69.5	9,237	17.5	6,885	13.0	28,781	17,015
軽傷事故	20km/h以下	7,909	52.7	2,720	34.4	1,024	12.9	3,016	1,062
	30km/h以下	74,815	69.6	16,408	21.9	6,396	8.5	59,644	27,839
	40km/h以下	221,793	75.0	40,788	18.4	14,620	6.6	167,529	126,073
	50km/h以下	165,666	78.8	26,086	15.7	9,150	5.5	140,397	118,365
	60km/h以下	28,807	85.6	2,724	9.5	1,423	4.9	22,884	20,832
	70km/h以下	755	55.1	143	18.9	196	26.0	663	549
	80km/h以下	2,590	45.3	505	19.5	911	35.2	2,195	1,579
	100km/h以下	392	56.1	111	28.3	61	15.6	332	287
	法定速度	226,341	96.2	5,754	2.5	2,845	1.3	142,843	137,631
	計	729,068	81.9	95,239	13.1	36,626	5.0	539,503	434,217
計	20km/h以下	8,470	51.5	2,950	34.8	1,162	13.7	3,202	1,086
	30km/h以下	81,035	67.9	18,302	22.6	7,687	9.5	63,644	28,920
	40km/h以下	238,019	73.6	44,681	18.8	18,145	7.6	175,260	129,174
	50km/h以下	177,816	77.2	29,064	16.3	11,626	6.5	147,698	121,870
	60km/h以下	30,243	84.6	3,020	10.0	1,642	5.4	23,708	21,329
	70km/h以下	849	51.3	166	19.6	247	29.1	716	575
	80km/h以下	3,005	41.1	599	19.9	1,172	39.0	2,404	1,704
	100km/h以下	441	53.0	134	30.4	73	16.6	348	297
	法定速度	247,261	95.8	6,753	2.7	3,725	1.5	153,419	147,076
	計	787,139	80.8	105,669	13.4	45,479	5.8	570,399	452,031

※ 第一当事者及び第二当事者は、いずれも原付以上の車両に限る。

表 5 - 1

第 1 当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況（一般道・その他自専道等）

（平成 19 年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度未満		規制速度同等		規制速度超過		うち 100km/h 超	100km/h 超の割合
				割合		割合		割合		
死亡事故	20 km/h 以下	14	1	7.1	10	71.4	3	21.4	0	
	30 km/h 以下	310	90	29.0	74	23.9	141	45.5	1	0.3
	40 km/h 以下	1,483	364	24.5	378	25.5	709	47.8	6	0.4
	50 km/h 以下	1,561	385	24.7	467	29.9	675	43.2	14	0.9
	60 km/h 以下	130	56	43.1	34	26.2	34	26.2	4	3.1
	70 km/h 以下	2	1	50.0	0		1	50.0	0	
	80 km/h 以下	4	0		0		3	75.0	0	
	100 km/h 以下	0	0		0		0		0	
	法 定 速 度	1,464	968	66.1	194	13.3	237	16.2	7	0.5
	計	4,968	1,865	37.5	1,157	23.3	1,803	36.3	32	0.6
全事故	20 km/h 以下	8,441	4,335	51.4	2,943	34.9	1,154	13.7	0	
	30 km/h 以下	80,880	54,899	67.9	18,269	22.6	7,634	9.4	3	0.0
	40 km/h 以下	236,019	173,815	73.6	44,291	18.8	17,735	7.5	29	0.0
	50 km/h 以下	176,504	136,092	77.1	28,897	16.4	11,023	6.2	57	0.0
	60 km/h 以下	26,793	23,443	87.5	2,501	9.3	823	3.1	14	0.1
	70 km/h 以下	264	187	70.8	40	15.2	36	13.6	3	1.1
	80 km/h 以下	73	20	27.4	2	2.7	50	68.5	1	1.4
	100 km/h 以下	28	26	92.9	2	7.1	0		0	
	法 定 速 度	245,601	236,001	96.1	6,698	2.7	2,599	1.1	49	0.0
	計	774,603	628,818	81.2	103,643	13.4	41,054	5.3	156	0.0

表 5 - 2

第 1 当事者の規制速度別危険認知速度別交通事故発生状況（高速道・指定自専道）

（平成 19 年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度未満		規制速度同等		規制速度超過		うち 100km/h 超	100km/h 超の割合
				割合		割合		割合		
死亡事故	20 km/h 以下	0	0		0		0		0	
	30 km/h 以下	1	1	100.0	0		0		0	
	40 km/h 以下	11	0		0		10	90.9	0	
	50 km/h 以下	31	1	3.2	1	3.2	28	90.3	4	12.9
	60 km/h 以下	30	1	3.3	3	10.0	23	76.7	0	
	70 km/h 以下	18	2	11.1	4	22.2	11	61.1	3	16.7
	80 km/h 以下	85	2	2.4	19	22.4	61	71.8	27	31.8
	100 km/h 以下	8	0		7	87.5	1	12.5	1	12.5
	法 定 速 度	37	2	5.4	25	67.6	8	21.6	8	21.6
	計	221	9	4.1	59	26.7	142	64.3	43	19.5
全事故	20 km/h 以下	29	14	48.3	7	24.1	8	27.6	0	
	30 km/h 以下	155	69	44.5	33	21.3	53	34.2	0	
	40 km/h 以下	2,000	1,198	59.9	390	19.5	410	20.5	0	
	50 km/h 以下	1,312	540	41.2	167	12.7	603	46.0	13	1.0
	60 km/h 以下	3,450	2,108	61.1	519	15.0	819	23.7	9	0.3
	70 km/h 以下	585	246	42.1	126	21.5	211	36.1	14	2.4
	80 km/h 以下	2,932	1,193	40.7	568	19.4	1,157	39.5	179	6.1
	100 km/h 以下	413	151	36.6	187	45.3	73	17.7	73	17.7
	法 定 速 度	1,660	476	28.7	901	54.3	280	16.9	280	16.9
	計	12,536	5,995	47.8	2,898	23.1	3,614	28.8	568	4.5

表 5 - 3

第 1 当事者の規制速度別危険認知速度別死亡事故率

（平成 19 年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度 未満	規制速度 同等	規制速度 超過	うち 100km/h
一般道・ その他自 専道等に おける死 亡事故率	20 km/h 以下	0.2	0.0	0.3	0.3	
	30 km/h 以下	0.4	0.2	0.4	1.8	33.3
	40 km/h 以下	0.6	0.2	0.9	4.0	20.7
	50 km/h 以下	0.9	0.3	1.6	6.1	24.6
	60 km/h 以下	0.5	0.2	1.4	4.1	28.6
	70 km/h 以下	0.8	0.5	0.0	2.8	0.0
	80 km/h 以下	5.5	0.0	0.0	6.0	0.0
	100 km/h 以下	0.0	0.0	0.0		
	法 定 速 度	0.6	0.4	2.9	9.1	14.3
	計	0.6	0.3	1.1	4.4	20.5
高速道・ 指定自専 道におけ る死亡事 故率	20 km/h 以下	0.0	0.0	0.0	0.0	
	30 km/h 以下	0.6	1.4	0.0	0.0	
	40 km/h 以下	0.6	0.0	0.0	2.4	
	50 km/h 以下	2.4	0.2	0.6	4.6	30.8
	60 km/h 以下	0.9	0.0	0.6	2.8	0.0
	70 km/h 以下	3.1	0.8	3.2	5.2	21.4
	80 km/h 以下	2.9	0.2	3.3	5.3	15.1
	100 km/h 以下	1.9	0.0	3.7	1.4	1.4
	法 定 速 度	2.2	0.4	2.8	2.9	2.9
	計	1.8	0.2	2.0	3.9	7.6

※ 1 : 表 5 - 1 から表 5 - 3 の第一当事者は、いずれも原付以上の車両に限る。

2 : 死亡事故率は、死亡事故件数（表 5 - 1）÷ 全事故件数（表 5 - 2）× 100 により算出。

表 5-4

第1当事者の規制速度別危険認知速度の超過速度別交通事故発生状況（一般道・その他自専道等）

（平成19年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度超過											
			割合		10km/h 超過		20km/h 超過		30km/h 超過		40km/h 超過		50km/h以上超過	
死亡事故	20 km/h 以下	14	3	21.4	2	14.3	0		1	7.1	0		0	
	30 km/h 以下	310	141	45.5	71	22.9	36	11.6	20	6.5	7	2.3	7	2.3
	40 km/h 以下	1,483	709	47.8	334	22.5	193	13.0	85	5.7	67	4.5	30	2.0
	50 km/h 以下	1,561	675	43.2	342	21.9	165	10.6	84	5.4	22	1.4	62	4.0
	60 km/h 以下	130	34	26.2	12	9.2	11	8.5	2	1.5	5	3.8	4	3.1
	70 km/h 以下	2	1	50.0	0		1	50.0	0		—	—	0	
	80 km/h 以下	4	3	75.0	0		1	25.0	0		2	50.0	0	
	100 km/h 以下	0	0		0	—	0		0	—	0		0	—
	法定速度	1,464	237	16.2	83	5.7	83	5.7	14	1.0	50	3.4	7	0.5
	計	4,968	1,803	36.3	844	17.0	490	9.9	206	4.1	153	3.1	110	2.2
全事故	20 km/h 以下	8,441	1,154	13.7	882	10.4	210	2.5	49	0.6	10	0.1	3	0.0
	30 km/h 以下	80,880	7,634	9.4	6,000	7.4	1,274	1.6	266	0.3	53	0.1	41	0.1
	40 km/h 以下	236,019	17,735	7.5	12,314	5.2	4,162	1.8	817	0.3	294	0.1	148	0.1
	50 km/h 以下	176,504	11,023	6.2	7,866	4.5	2,215	1.3	653	0.4	98	0.1	191	0.1
	60 km/h 以下	26,793	823	3.1	513	1.9	231	0.9	42	0.2	23	0.1	14	0.1
	70 km/h 以下	264	36	13.6	16	6.1	9	3.4	8	3.0	—	—	3	1.1
	80 km/h 以下	73	50	68.5	4	5.5	31	42.5	8	—	6	8.2	1	1.4
	100 km/h 以下	28	0		0	—	0		0	—	0		0	—
	法定速度	245,601	2,599	1.1	1,570	0.6	722	0.3	148	0.1	110	0.0	49	0.0
	計	774,603	41,054	5.3	29,165	3.8	8,854	1.1	1,991	0.3	594	0.1	450	0.1

表 5-5

第1当事者の規制速度別危険認知速度の超過速度別交通事故発生状況（高速道・指定自専道等）

（平成19年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度超過											
			割合		10km/h 超過		20km/h 超過		30km/h 超過		40km/h 超過		50km/h以上超過	
死亡事故	20 km/h 以下	0	0		0		0		0		0		0	
	30 km/h 以下	1	0		0		0		0		0		0	
	40 km/h 以下	11	10	90.9	1	9.1	1	9.1	2	18.2	3	27.3	3	27.3
	50 km/h 以下	31	28	90.3	2	6.5	1	3.2	7	22.6	6	19.4	12	38.7
	60 km/h 以下	30	23	76.7	2	6.7	10	33.3	6	20.0	5	16.7	0	
	70 km/h 以下	18	11	61.1	3	16.7	2	11.1	3	16.7	—	—	3	16.7
	80 km/h 以下	85	61	71.8	10	11.8	24	28.2	—	—	23	27.1	4	4.7
	100 km/h 以下	8	1	12.5	—	—	1	12.5	—	—	0		0	
	法定速度	37	8	21.6	—	—	4	10.8	—	—	4	10.8	0	
	計	221	142	64.3	18	8.1	43	19.5	18	8.1	41	18.6	22	10.0
全事故	20 km/h 以下	29	8	27.6	5	17.2	1	3.4	1	3.4	0		1	3.4
	30 km/h 以下	155	53	34.2	26	16.8	15	9.7	8	5.2	4	2.6	0	
	40 km/h 以下	2,000	410	20.5	150	7.5	181	9.1	51	2.6	20	1.0	8	0.4
	50 km/h 以下	1,312	603	46.0	159	12.1	192	14.6	149	11.4	50	3.8	53	4.0
	60 km/h 以下	3,450	819	23.7	288	8.3	396	11.5	98	2.8	28	0.8	9	0.3
	70 km/h 以下	585	211	36.1	68	11.6	96	16.4	33	5.6	—	—	14	2.4
	80 km/h 以下	2,932	1,157	39.5	371	12.7	607	20.7	—	—	161	5.5	18	0.6
	100 km/h 以下	413	73	17.7	—	—	65	15.7	—	—	7	1.7	1	0.2
	法定速度	1,660	280	16.9	—	—	260	15.7	—	—	17	1.0	3	0.2
	計	12,536	3,614	28.8	1,067	8.5	1,813	14.5	340	2.7	287	2.3	107	0.9

表 5-6

第1当事者の規制速度別危険認知速度の超過速度別死亡率

（平成19年中）

事故区分	規制速度	件数計	規制速度超過				
			10km/h 超過	20km/h 超過	30km/h 超過	40km/h 超過	50km/h以上超過
一般道・ その他自 専道等に おける死 亡事故率	20 km/h 以下	0.2	0.3	0.2	0.0	2.0	0.0
	30 km/h 以下	0.4	1.8	1.2	2.8	7.5	17.1
	40 km/h 以下	0.6	4.0	2.7	4.6	10.4	20.3
	50 km/h 以下	0.9	6.1	4.3	7.4	12.9	22.4
	60 km/h 以下	0.5	4.1	2.3	4.8	4.8	21.7
	70 km/h 以下	0.8	2.8	0.0	11.1	0.0	0.0
	80 km/h 以下	5.5	6.0	0.0	3.2	0.0	33.3
	100 km/h 以下	0.0					
	法定速度	0.6	9.1	5.3	11.5	9.5	45.5
	計	0.6	4.4	2.9	5.5	10.3	25.8
高速道・ 指定自専 道におけ る死亡事 故率	20 km/h 以下	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30 km/h 以下	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	40 km/h 以下	0.6	2.4	0.7	0.6	3.9	15.0
	50 km/h 以下	2.4	4.6	1.3	0.5	4.7	12.0
	60 km/h 以下	0.9	2.8	0.7	2.5	6.1	17.9
	70 km/h 以下	3.1	5.2	4.4	2.1	9.1	21.4
	80 km/h 以下	2.9	5.3	2.7	4.0		14.3
	100 km/h 以下	1.9	1.4		1.5		0.0
	法定速度	2.2	2.9		1.5		23.5
	計	1.8	3.9	1.7	2.4	5.3	14.3

※1：表5-4から表5-6の第1当事者は、いずれも原付以上の車両に限る。

2：死亡事故率は、死亡事故件数（表5-4）÷全事故件数（表5-5）×100により算出。

第一当事者及び第二当事者の当事者相関別交通事故件数等（一般道路・平成２０年）

第一当事者	第二当事者		乗		車		貨		物		車		二輪車		原付		特殊車		列車等		軽		車		歩行者		その他		合 計				
	乗用車	普通乗用車	普通乗用車	軽乗用車	その他	小計	大型貨物	軽貨物	その他	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	自転車等	その他	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計	小計			
死	乗用車	普通乗用車	126	56	6	188	95	28	51	174	114	58	5	7	171	4	175	663	274	1,663													
	乗用車	普通乗用車	60	15	5	80	56	14	52	122	37	25	5	6	73	2	75	305	118	773													
	乗用車	普通乗用車	1			1					3	2			3		3	13	3	25													
亡	乗用車	普通乗用車	187	71	11	269	151	42	103	296	154	85	10	13	247	6	253	986	395	2,461													
	乗用車	普通乗用車	18	10	1	29	10	6	12	28	11	14	1	1	57	1	58	76	15	232													
	乗用車	普通乗用車	53	15	4	72	36	8	43	87	18	15	2	5	63	1	64	191	130	584													
事	乗用車	普通乗用車	14	9		23	25	9	12	46	49	34	2		117		117	208	41	520													
	乗用車	普通乗用車	85	34	5	124	71	23	67	161	78	63	5	5	237	2	239	475	186	1,336													
	乗用車	普通乗用車	51	13	5	69	29	6	17	52	8				11		11	45	168	353													
故	乗用車	普通乗用車	68	37	2	107	14	17	46	77	5	2		3	3		3	23	80	300													
	乗用車	普通乗用車									2	1		1	2		2		27	33													
	乗用車	普通乗用車	391	155	23	569	265	88	233	586	247	151	15	22	500	8	508	1,529	856	4,483													
全	乗用車	普通乗用車	116,854	57,263	700	174,817	1,182	16,396	12,838	30,416	23,349	31,873	104	39	71,980	21	72,001	33,680	9,529	375,808													
	乗用車	普通乗用車	46,090	28,542	260	74,892	614	7,733	4,984	13,331	6,847	11,676	55	17	24,912	9	24,921	11,523	5,362	148,624													
	乗用車	普通乗用車	625	240	23	888	12	85	104	201	128	163		1	643		643	636	1,514	4,174													
事	乗用車	普通乗用車	163,569	86,045	983	250,597	1,808	24,214	17,926	43,948	30,324	43,712	159	57	97,535	30	97,565	45,839	16,405	528,606													
	乗用車	普通乗用車	3,574	1,561	43	5,178	470	611	1,050	2,131	396	428	8	1	868	1	869	559	147	9,717													
	乗用車	普通乗用車	15,951	9,841	121	25,913	336	3,368	2,332	6,036	3,261	5,760	35	14	12,503	8	12,511	5,288	2,479	61,297													
故	乗用車	普通乗用車	20,789	9,246	152	30,187	576	3,787	4,511	8,874	3,941	5,224	40	5	11,443	7	11,450	5,161	1,007	65,889													
	乗用車	普通乗用車	40,314	20,648	316	61,278	1,382	7,766	7,893	17,041	7,598	11,412	83	20	24,814	16	24,830	11,008	3,633	136,903													
	乗用車	普通乗用車	2,865	984	52	3,901	144	364	458	966	817	833	10	1	2,972	1	2,973	1,760	5,387	16,648													
率	乗用車	普通乗用車	5,591	2,537	83	8,211	172	962	940	2,074	1,261	2,216	10	5	6,001	2	6,003	3,196	6,959	29,935													
	乗用車	普通乗用車	124	55	2	181	6	37	29	72	39	56		1	33		33	85	91	558													
	乗用車	普通乗用車	212,463	110,269	1,436	324,168	3,512	33,343	27,246	64,101	40,039	58,229	262	84	131,355	49	131,404	61,888	32,475	712,650													
死	乗用車	普通乗用車	0.1	0.1	0.9	0.1	8.0	0.2	0.4	0.6	0.5	0.2	4.8	17.9	0.2	19.0	0.2	2.0	2.9	0.4													
	乗用車	普通乗用車	0.1	0.1	1.9	0.1	9.1	0.2	1.0	0.9	0.5	0.2	9.1	35.3	0.3	22.2	0.3	2.6	2.2	0.5													
	乗用車	普通乗用車	0.2			0.1					2.3	1.2			0.5		0.5	2.0	0.2	0.6													
亡	乗用車	普通乗用車	0.1	0.1	1.1	0.1	8.4	0.2	0.6	0.7	0.5	0.2	6.3	22.8	0.3	20.0	0.3	2.2	2.4	0.5													
	乗用車	普通乗用車	0.5	0.6	2.3	0.6	2.1	1.0	1.1	1.3	2.8	3.3	12.5		6.6	100.0	6.7	13.6	10.2	2.4													
	乗用車	普通乗用車	0.3	0.2	3.3	0.3	10.7	0.2	1.8	1.4	0.6	0.3	5.7	35.7	0.5	12.5	0.5	3.6	5.2	1.0													
事	乗用車	普通乗用車	0.1	0.1		0.1	4.3	0.2	0.3	0.5	1.2	0.7	5.0		1.0		0.5	4.0	4.1	0.8													
	乗用車	普通乗用車	0.2	0.2	1.6	0.2	5.1	0.3	0.8	0.9	1.0	0.6	6.0	25.0	1.0	12.5	1.0	4.3	5.1	1.0													
	乗用車	普通乗用車	1.8	1.3	9.6	1.8	20.1	1.6	3.7	5.4	1.0				0.4		0.4	2.6	3.1	2.1													
故	乗用車	普通乗用車	1.2	1.5	2.4	1.3	8.1	1.8	4.9	3.7	0.4	0.1		60.0				0.7	1.1	1.0													
	乗用車	普通乗用車									5.1	1.8		100.0				29.7	5.9														
	乗用車	普通乗用車	0.2	0.1	1.6	0.2	7.5	0.3	0.9	0.9	0.6	0.3	5.7	26.2	0.4	16.3	0.4	2.5	2.6	0.6													
率	乗用車	普通乗用車	0.2	0.1	1.6	0.2	7.5	0.3	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9													
	乗用車	普通乗用車																															
	乗用車	普通乗用車																															

※ 1：警察庁資料による。

2：第一当事者は、軽車両及び歩行者等を除く。

3：乗用車の「その他」欄はバス、マイクローバス及びミニカーを、貨物車の「その他」欄は中型貨物、普通貨物及びライトバンを含む。また、第二当事者の「列車等」は列車及び路面電車を行い、軽車両の「自転車等」は自転車及び駆動補助機付自転車をいう。

4：死亡事故率は、死亡事故件数÷全事故件数×100により算出。

第一当事者及び第二当事者の危険認知速度別当事者相関別交通事故件数等（一般道路・平成２０年）（抜粋）

第二当事者	乗 用 車		貨 物 車		二 輪 車		原 付		自 転 車 等		歩 行 者		そ の 他		合 計	
	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故	死亡事故	全事故
危険認知速度	8	79,898	8	12,517	0.1	50	14,564	0.3	6	49,950	38	19,661	6	2,302	127	200,371
10km以下	35	55,079	15	9,700	0.2	62	9,956	0.6	30	26,975	64	13,079	5	1,960	235	130,251
20km以下	17	40,727	27	7,297	0.4	17	2,520	0.7	26	10,992	69	5,696	22	2,341	189	73,650
30km以下	43	43,592	44	7,817	0.6	7	1,572	0.4	46	4,938	234	4,209	62	3,745	455	68,344
40km以下	58	21,555	64	4,303	1.5	7	681	1.0	55	1,639	298	1,906	62	2,821	563	33,946
50km以下	39	6,783	70	1,545	4.5	5	279	1.8	51	493	186	641	56	1,716	417	11,784
60km以下	23	1,455	18	368	4.9	2	61	3.3	23	100	71	146	33	670	177	2,866
70km以下	19	421	20	148	13.5	2	18	11.1	8	30	20	37	45	351	116	1,029
80km以下	22	187	15	61	24.6	2	10	20.0	2	19	3	14	63	177	111	486
80km超	8	16,766	2	4,031		16	3,573	0.4	27	11,779	52	4,648	4	360	117	46,532
10km以下	16	11,811	8	3,090	0.3	32	2,378	1.3	39	6,708	73	3,095	2	392	182	30,816
20km以下	11	9,776	9	2,628	0.3	10	685	1.5	30	2,910	37	1,353	23	574	127	19,055
30km以下	22	11,868	17	3,321	0.5	2	443	0.5	43	1,504	95	1,950	35	924	227	19,921
40km以下	29	7,276	50	2,405	2.1	6	227	2.6	54	586	110	515	42	759	305	12,184
50km以下	22	2,799	45	1,108	4.1	6	106	5.7	30	187	70	226	30	408	212	5,006
60km以下	5	612	14	268	5.2	5	27	18.5	11	57	27	58	13	112	80	1,179
70km以下	3	136	2	82	4.9	2	5	20.0	3	9	10	14	14	43	36	292
80km以下	1	25	2	13	15.4		4	50.0	4				7	14	12	65
80km超	3	335	1	67	1.5		193			610		119	1	217	5	1,765
10km以下	4	700	2	153	1.3		210		1	711	1	344	4	591	12	2,966
20km以下	4	816	4	179	2.2		124		1	750	1	505	6	1,057	16	3,589
30km以下	9	940	7	228	3.1	1	122	0.8	3	531	12	445	15	1,348	47	3,712
40km以下	13	619	15	174	8.6	2	77	2.6	3	220	12	216	32	978	77	2,348
50km以下	10	302	3	105	9.5		47		2	101	5	89	35	694	62	1,368
60km以下	12	109	4	24	16.7	1	22	4.5	1	20	6	22	15	247	39	453
70km以下	6	38	3	18	16.7	2	14	14.3		9	2	8	23	115	36	202
80km以下	5	14	5	10	50.0		1			1	4	6	27	70	41	103
80km超	6	1,505	10	366	2.7		419			1,705		329	2	655	19	5,703
10km以下	37	2,861	24	734	3.3	2	490	0.4		2,046		1,014	3	1,572	70	9,518
20km以下	46	2,693	24	668	3.6	1	251	0.4		1,756	10	1,334	32	3,139	113	10,349
30km以下	9	901	10	226	4.4	2	70	2.9	1	398	8	447	18	1,083	48	3,277
40km以下	6	188	5	53	9.4		18		2	52	4	62	16	385	33	787
50km以下		23	1	5	20.0		2			3	1	2	2	27	4	63
60km以下				1			1			1				5		10
70km以下																
80km以下																
80km超		2					1			1			1	3	1	9

※１：警察庁資料による。

２：表１から、危険認知速度が「停止中」及び「調査不能」の件数を除き、第一当事者及び第二当事者の「特殊車」並びに第二当事者の「列車等」及び軽車両の「その他」も除く。また、「自転車等」は、自転車及び駆動補助機付自転車という。

３：死亡事故率は、死亡事故件数÷全事故件数×１００ により算出。

表 7

第一当事者（原付以上の車両に限る。）の職業別交通事故件数等（一般道路）

職業別	平成 19 年			平成 20 年		
	死亡事故	全事故	死亡事故率	死亡事故	全事故	死亡事故率
幼児	0	0		0	0	
小学生	0	2		0	0	
中学生	0	86		4	70	5.7
高校生	48	4,131	1.2	44	3,600	1.2
大学生	82	19,397	0.4	68	17,081	0.4
その他の学生	58	8,244	0.7	37	6,693	0.6
職業運転者	613	57,365	1.1	539	52,391	1.0
公務員	111	23,416	0.5	105	20,236	0.5
公団・公庫等	18	2,836	0.6	9	1,973	0.5
農業	210	11,675	1.8	187	10,884	1.7
林業	13	636	2.0	11	565	1.9
漁業	22	1,013	2.2	24	971	2.5
鉱業	7	1,048	0.7	3	870	0.3
建設業	483	44,770	1.1	405	39,369	1.0
製造業	431	58,706	0.7	378	52,832	0.7
卸・小売業	328	41,811	0.8	281	37,035	0.8
飲食店業	109	11,669	0.9	101	10,455	1.0
金融・保険業	26	6,502	0.4	26	5,960	0.4
不動産業	9	3,042	0.3	17	2,970	0.6
運輸業	87	13,997	0.6	97	12,884	0.8
電気通信業	24	3,360	0.7	19	3,153	0.6
電気・ガス・熱供給・水道業	40	4,525	0.9	35	4,159	0.8
サービス業	1,353	317,243	0.4	1,262	299,882	0.4
主婦	140	46,824	0.3	116	42,142	0.3
無職	737	90,480	0.8	695	84,725	0.8
外国人	10	1,306	0.8	7	1,258	0.6
調査不能	9	519	1.7	13	492	2.6
対象外当事者	0	0		0	0	
計	4,968	774,603	0.6	4,483	712,650	0.6

※ 1：警察庁資料による。

2：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

3：死亡事故率は、死亡事故件数÷全事故件数×100 により算出。

第一当事者の職業別危険認知速度別交通事故件数等（一般道路・抜粋）

表7-2

危険認知速度		平成19年										調査 不能	合計
区分	停止中	10km/h以下	10km/h超 ～20km/h	20km/h超 ～30km/h	30km/h超 ～40km/h	40km/h超 ～50km/h	50km/h超 ～60km/h	60km/h超 ～70km/h	70km/h超 ～80km/h	80km/h超			
死亡事故	職業運転者	1	87	92	32	56	108	115	60	36	17	9	613
	公務員	0	6	9	12	19	31	21	4	4	3	2	111
	農業	1	14	37	28	38	49	18	11	4	1	9	210
	建設業	2	29	59	40	68	91	84	39	29	26	16	483
	製造業	0	18	36	30	77	98	88	37	21	20	6	431
	卸・小売業	1	16	44	31	55	62	59	28	14	16	2	328
	飲食店業	0	3	11	12	12	19	20	10	14	4	4	109
	サービス業	0	65	129	116	240	309	223	108	76	50	37	1,353
	主婦	1	18	29	16	31	31	9	1	1	0	3	140
	無職	3	52	111	112	143	151	70	19	20	23	33	737
計	10	329	585	468	808	1,038	783	352	250	202	143	4,968	
各職業の危険認知速度ごとの死亡事故件数が当該職業の合計の死亡事故件数に占める割合	職業運転者	0.2	14.2	15.0	5.2	9.1	17.6	18.8	9.8	5.9	2.8	1.5	—
	公務員		5.4	8.1	10.8	17.1	27.9	18.9	3.6	3.6	2.7	1.8	—
	農業	0.5	6.7	17.6	13.3	18.1	23.3	8.6	5.2	1.9	0.5	4.3	—
	建設業	0.4	6.0	12.2	8.3	14.1	18.8	17.4	8.1	6.0	5.4	3.3	—
	製造業		4.2	8.4	7.0	17.9	22.7	20.4	8.6	4.9	4.6	1.4	—
	卸・小売業	0.3	4.9	13.4	9.5	16.8	18.9	18.0	8.5	4.3	4.9	0.6	—
	飲食店業		2.8	10.1	11.0	11.0	17.4	18.3	9.2	12.8	3.7	3.7	—
	サービス業		4.8	9.5	8.6	17.7	22.8	16.5	8.0	5.6	3.7	2.7	—
	主婦	0.7	12.9	20.7	11.4	22.1	22.1	6.4	0.7	0.7		2.1	—
	無職	0.4	7.1	15.1	15.2	19.4	20.5	9.5	2.6	2.7	3.1	4.5	—
計	0.2	6.6	11.8	9.4	16.3	20.9	15.8	7.1	5.0	4.1	2.9	—	
死亡事故率	職業運転者	0.1	0.4	0.8	0.4	0.8	2.1	4.0	7.5	13.7	25.8	25.0	1.1
	公務員		0.1	0.2	0.4	0.6	2.0	3.6	3.6	12.1	18.8	8.3	0.5
	農業	1.2	0.4	1.3	1.5	2.0	4.9	6.3	19.0	18.2	7.7	30.0	1.8
	建設業	0.4	0.2	0.6	0.6	1.1	2.4	5.6	9.1	16.9	31.3	29.6	1.1
	製造業		0.1	0.3	0.4	0.9	1.9	4.2	7.1	10.0	18.2	15.0	0.7
	卸・小売業	0.3	0.1	0.4	0.5	1.0	2.0	5.1	9.1	14.6	32.7	8.3	0.8
	飲食店業		0.1	0.4	0.6	0.8	2.3	5.5	11.1	24.6	21.1	44.4	0.9
	サービス業		0.1	0.2	0.2	0.6	1.4	2.8	5.8	10.6	16.8	14.3	0.4
	主婦	0.2	0.1	0.2	0.2	0.7	1.8	2.2	2.9	16.7		12.0	0.3
	無職	0.5	0.2	0.5	0.8	1.2	2.6	3.9	5.3	15.3	27.1	22.0	0.8
計	0.1	0.1	0.3	0.4	0.8	1.8	3.6	6.8	12.7	23.1	13.1	0.6	

危険認知速度		平成20年										調査 不能	合計
区分	停止中	10km/h以下	10km/h超 ～20km/h	20km/h超 ～30km/h	30km/h超 ～40km/h	40km/h超 ～50km/h	50km/h超 ～60km/h	60km/h超 ～70km/h	70km/h超 ～80km/h	80km/h超			
死亡事故	職業運転者	2	64	76	36	47	103	107	55	28	15	6	539
	公務員	0	4	6	7	19	31	22	4	7	2	3	105
	農業	1	20	31	19	43	38	17	4	3	2	9	187
	建設業	0	22	37	36	69	83	77	31	17	23	10	405
	製造業	0	13	34	30	73	86	72	34	16	16	4	378
	卸・小売業	0	22	30	27	50	59	47	20	10	11	5	281
	飲食店業	0	5	7	6	23	27	14	6	2	6	5	101
	サービス業	1	70	128	124	216	300	192	90	56	45	40	1,262
	主婦	1	7	18	19	30	24	12	3	0	0	2	116
	無職	4	40	94	114	148	130	72	23	16	22	32	695
計	11	285	509	447	778	978	695	296	188	165	131	4,483	
各職業の危険認知速度ごとの死亡事故件数が当該職業の合計の死亡事故件数に占める割合	職業運転者	0.4	11.9	14.1	6.7	8.7	19.1	19.9	10.2	5.2	2.8	1.1	—
	公務員		3.8	5.7	6.7	18.1	29.5	21.0	3.8	6.7	1.9	2.9	—
	農業	0.5	10.7	16.6	10.2	23.0	20.3	9.1	2.1	1.6	1.1	4.8	—
	建設業		5.4	9.1	8.9	17.0	20.5	19.0	7.7	4.2	5.7	2.5	—
	製造業		3.4	9.0	7.9	19.3	22.8	19.0	9.0	4.2	4.2	1.1	—
	卸・小売業		7.8	10.7	9.6	17.8	21.0	16.7	7.1	3.6	3.9	1.8	—
	飲食店業		5.0	6.9	5.9	22.8	26.7	13.9	5.9	2.0	5.9	5.0	—
	サービス業	0.1	5.5	10.1	9.8	17.1	23.8	15.2	7.1	4.4	3.6	3.2	—
	主婦	0.9	6.0	15.5	16.4	25.9	20.7	10.3	2.6			1.7	—
	無職	0.6	5.8	13.5	16.4	21.3	18.7	10.4	3.3	2.3	3.2	4.6	—
計	0.2	6.4	11.4	10.0	17.4	21.8	15.5	6.6	4.2	3.7	2.9	—	
死亡事故率	職業運転者	0.1	0.4	0.7	0.5	0.7	2.2	4.4	8.0	14.2	36.6	15.8	1.0
	公務員		0.1	0.1	0.2	0.7	2.2	5.0	3.8	21.2	14.3	27.3	0.5
	農業	1.6	0.6	1.1	1.1	2.4	4.4	6.3	14.3	23.1	33.3	33.3	1.7
	建設業		0.2	0.4	0.6	1.3	2.7	5.9	9.0	10.4	34.8	25.0	1.0
	製造業		0.1	0.3	0.4	0.9	2.0	4.1	7.4	10.1	21.6	15.4	0.7
	卸・小売業		0.2	0.3	0.5	1.0	2.3	4.9	8.3	12.5	30.6	22.7	0.8
	飲食店業		0.1	0.3	0.4	1.7	3.5	4.7	9.1	10.0	40.0	33.3	1.0
	サービス業	0.0	0.1	0.2	0.3	0.5	1.5	2.8	5.5	10.5	19.6	17.9	0.4
	主婦	0.3	0.0	0.2	0.3	0.7	1.6	3.5	6.4			6.9	0.3
	無職	0.8	0.1	0.4	0.9	1.3	2.5	4.8	6.6	12.7	30.6	19.2	0.8
計	0.2	0.1	0.3	0.4	0.8	2.0	3.8	6.6	12.3	24.8	13.0	0.6	

※1：警察庁資料による。

2：第一当事者は、原付以上の車両を運転中の者に限る。

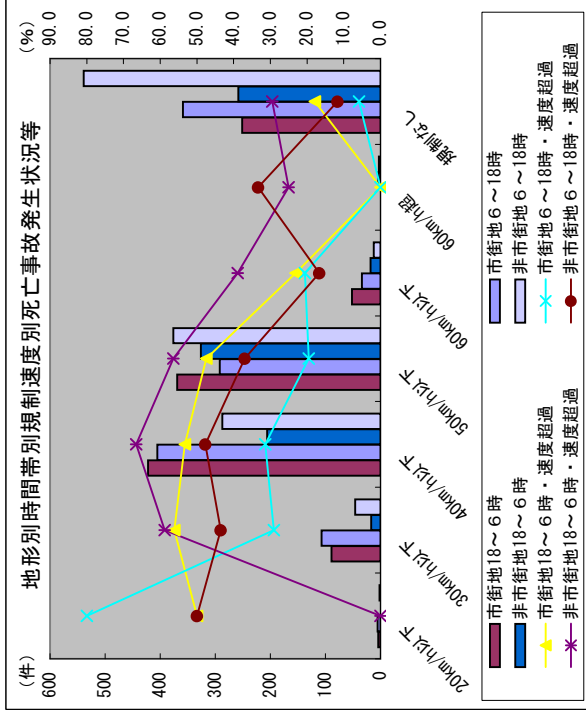
3：死亡事故率は、死亡事故件数÷全事故件数×100により算出。

4：表7のうち、第一当事者となった交通死亡事故が100件以上の職業を抜粋。「職業別の死亡事故件数の合計に占める危険認知速度ごとの死亡事故件数の割合」欄の緑色は「計」の値を上回るものを示し、ピンク色は「計」の値と同じ値又は当該値より少ないものの1ポイント以内であるものを示す。また、「死亡事故率」欄の水色は、「計」欄の値を上回るものを示す。

第一当事者の地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別交通事故件数等（一般道路・死亡事故・全事故）（平成20年）

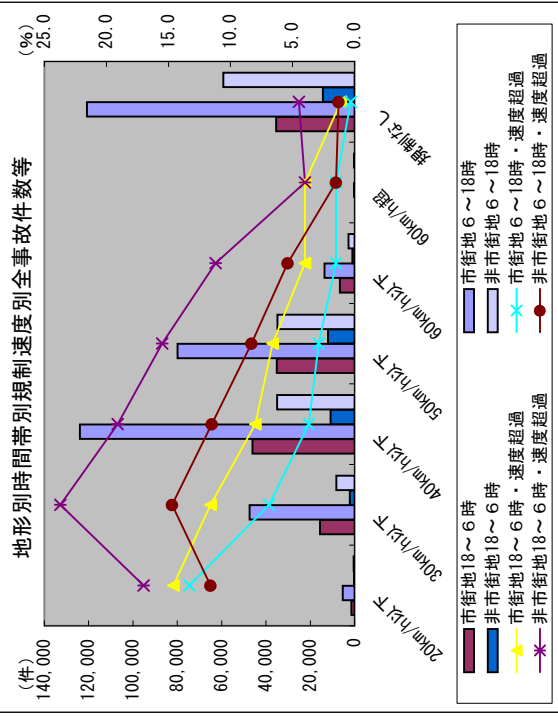
○ 市街地

事故内容	時間帯	規制速度		20km/h以下	30km/h以下	40km/h以下	50km/h以下	60km/h以下	60km/h超	法定速度	計
		発生件数	割合								
死亡事故	18～6時	うち規制	発生件数	2	50	225	175	12	0	251	1,187
		速度超過	割合	50.0	56.2	53.3	47.4	23.1	0	45	509
		死亡事故	発生件数	0.1	0.3	0.5	0.2	0.1	0.1	0.4	42.9
		率	速度超過	0.9	2.8	6.1	7.6	4.5	11.5	5.9	5.9
	6～18時	うち規制	発生件数	5	107	405	292	34	0	359	1,202
		速度超過	割合	4	31	127	57	7	0	21	247
		死亡事故	発生件数	80.0	29.0	31.4	19.5	20.6	5.8	20.5	20.5
		率	速度超過	0.1	0.2	0.3	0.4	0.2	0.3	0.3	0.3
全事故	18～6時	うち規制	発生件数	1,466	15,544	46,127	35,123	6,706	51	35,465	140,482
		速度超過	割合	214	1,800	3,686	2,303	268	3	393	8,667
		死亡事故	発生件数	14.6	11.6	8.0	6.6	4.0	4.0	1.1	6.2
		率	速度超過	5.379	47.364	123.985	79.946	13.610	84	120.746	391.114
	6～18時	うち規制	発生件数	714	3,249	4,619	2,334	207	3	381	11,507
		速度超過	割合	13.3	6.9	3.7	2.9	1.5	1.5	0.3	2.9
		死亡事故	発生件数								
		率	速度超過								



○ 非市街地

事故内容	時間帯	規制速度		20km/h以下	30km/h以下	40km/h以下	50km/h以下	60km/h以下	60km/h超	法定速度	計
		発生件数	割合								
死亡事故	18～6時	うち規制	発生件数	0	17	206	326	18	4	258	829
		速度超過	割合	0	10	137	184	7	1	76	415
		死亡事故	発生件数		58.8	66.5	56.4	38.9	25.0	29.5	50.1
		率	速度超過		0.5	1.3	1.5	0.7	1.7	0.5	1.0
	6～18時	うち規制	発生件数	2	46	287	376	12	3	539	1,265
		速度超過	割合	1	20	137	139	2	1	63	303
		死亡事故	発生件数	50.0	43.5	47.7	37.0	16.7	33.3	11.7	28.7
		率	速度超過	0.5	0.6	0.8	1.1	0.4	2.3	0.9	0.9
全事故	18～6時	うち規制	発生件数	100	2,217	10,769	12,046	1,053	60	14,303	40,548
		速度超過	割合	17	525	2,055	1,869	118	12	649	5,245
		死亡事故	発生件数	17.0	23.7	19.1	15.5	11.2	4.0	4.5	12.9
		率	速度超過	42.1	8.235	35.006	34.786	2.738	130	59.190	140.506
	6～18時	うち規制	発生件数	49	1,211	4,026	2,877	147	17	785	9,112
		速度超過	割合	11.6	14.7	11.5	8.3	5.4	1.5	1.3	6.5
		死亡事故	発生件数								
		率	速度超過								



※ 1：警察庁資料による。
2：第一当事者は、原付以上の車両に限る。
3：「発生件数計」欄は、「発生件数」欄は発生件数のうち危険認知速度が規制速度を超過したものとの合計を示す。
4：「うち速度超過」欄は発生件数計÷発生件数×100により算出。
5：「死亡事故率」欄は発生件数計÷全事故発生件数×100により算出。
また、「速度超過」欄は、速度超過の発生件数÷全事故の速度超過の発生件数×100により算出。

第1当事者の道路幅員等別規制速度別危険認知速度別交通事故件数(全事故・死亡事故) (平成19年中)

事故 区分	道路幅員等	規制速度	件数計	規制速度未満		規制速度同等		規制速度超過		10km/h 超過		20km/h 超過		30km/h 超過		40km/h 超過		50km/h 以上		
				割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合	割合
死 亡 事 故	5. 5m未満	20 km/h 以下	7	0	39.1	5	71.4	2	28.6	13	14.1	13	14.1	0	0	0	0	0	0	
		30 km/h 以下	92	36	27.1	22	23.9	34	37.0	30	19.4	17	11.0	11	7.1	5	3.2	4	4.3	
		40 km/h 以下	155	44	28.4	42	27.1	64	41.3	14	18.4	5	6.6	1	1.3	3	3.9	3	3.9	
		50 km/h 以下	76	21	27.6	26	34.2	26	34.2	2	25.0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		60 km/h 以下	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5. 5m以上	70 km/h 以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		80 km/h 以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		100km/h 以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		法 定 速 度	424	370	87.3	12	2.8	13	3.1	5	1.2	6	1.4	1	0.2	1	0.2	0	0	0
		計	762	474	62.2	109	14.3	141	18.5	66	8.7	41	5.4	15	2.0	11	1.4	8	1.0	0
全 事 故	5. 5m未満	20 km/h 以下	7	1	14.3	5	71.4	1	14.3	58	26.6	23	10.6	18	8.3	5	2.3	3	1.4	
		30 km/h 以下	218	54	24.8	52	23.9	107	49.1	304	22.9	176	13.3	74	5.6	62	4.7	29	2.2	
		40 km/h 以下	1,328	320	24.1	336	25.3	645	48.6	328	22.1	160	10.8	83	5.6	19	1.3	59	4.0	
		50 km/h 以下	1,485	364	24.5	441	29.7	649	43.7	328	22.1	160	10.8	83	5.6	19	1.3	59	4.0	
		60 km/h 以下	122	53	43.4	32	26.2	32	26.2	10	8.2	11	9.0	2	1.6	5	4.1	4	3.3	
	5. 5m以上	70 km/h 以下	2	1	50.0	0	0	1	50.0	0	0	1	50.0	0	0	0	0	0	0	
		80 km/h 以下	4	0	0	0	0	3	75.0	0	0	1	25.0	0	0	2	50.0	0	0	
		100km/h 以下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		法 定 速 度	1,021	580	56.8	182	17.8	224	21.9	78	7.6	77	7.5	13	1.3	49	4.8	7	0.7	
		計	4,187	1,373	32.8	1,048	25.0	1,662	39.7	778	18.6	449	10.7	191	4.6	142	3.4	102	2.4	
死 亡 事 故	一般交通の用に供する場所	20 km/h 以下	19	12	63.2	5	26.3	1	5.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		30 km/h 以下	4,968	1,865	37.5	1,157	23.3	1,803	36.3	844	17.0	490	9.9	206	4.1	153	3.1	110	2.2	
		40 km/h 以下	4,501	2,367	52.6	1,546	34.3	586	13.0	479	10.6	90	2.0	14	0.3	2	0.0	1	0.0	
		50 km/h 以下	31,764	22,569	71.1	6,792	21.4	2,377	7.5	1,885	5.9	395	1.2	72	0.2	11	0.0	14	0.0	
		60 km/h 以下	40,856	31,878	78.0	6,515	15.9	2,432	6.0	1,693	4.1	574	1.4	110	0.3	34	0.1	21	0.1	
	5. 5m未満	70 km/h 以下	15,488	12,160	78.5	2,398	15.5	782	5.0	564	3.6	153	1.0	45	0.3	9	0.1	11	0.1	
		80 km/h 以下	2,786	2,523	90.6	198	7.1	62	2.2	34	1.2	16	0.6	6	0.2	6	0.2	0	0	
		90 km/h 以下	29	23	79.3	1	3.4	5	17.2	2	6.9	1	3.4	2	6.9	—	—	0	0	
		100km/h 以下	9	5	55.6	0	0	4	44.4	1	11.1	2	22.2	1	—	0	0	0	0	
		法 定 速 度	95,831	94,793	98.9	668	0.7	252	0.3	140	0.1	58	0.1	33	0.0	10	0.0	11	0.0	
全 事 故	5. 5m以上	20 km/h 以下	3,781	1,851	49.0	1,357	35.9	567	15.0	402	10.6	120	3.2	35	0.9	8	0.2	2	0.1	
		30 km/h 以下	48,835	32,118	65.8	11,421	23.4	5,244	10.7	4,104	8.4	879	1.8	193	0.4	41	0.1	27	0.1	
		40 km/h 以下	194,727	141,571	72.7	37,722	19.4	15,287	7.9	10,608	5.4	3,586	1.8	707	0.4	260	0.1	126	0.1	
		50 km/h 以下	160,839	123,799	77.0	26,475	16.5	10,230	6.4	7,293	4.5	2,061	1.3	608	0.4	88	0.1	180	0.1	
		60 km/h 以下	23,929	20,848	87.1	2,298	9.6	760	3.2	478	2.0	215	0.9	36	0.2	17	0.1	14	0.1	
	5. 5m以上	70 km/h 以下	235	164	69.8	39	16.6	31	13.2	14	6.0	8	3.4	6	2.6	—	—	3	1.3	
		80 km/h 以下	63	15	23.8	2	3.2	45	71.4	3	4.8	28	44.4	7	—	6	9.5	1	1.6	
		90 km/h 以下	18	16	88.9	2	11.1	0	0	0	—	0	0	0	0	0	0	0	0	
		法 定 速 度	128,100	119,597	93.4	6,009	4.7	2,340	1.8	1,428	1.1	660	0.5	114	0.1	100	0.1	38	0.0	
		計	560,527	439,979	78.5	85,325	15.2	34,504	6.2	24,330	4.3	7,557	1.3	1,706	0.3	520	0.1	391	0.1	
一般交通の用に供する場所	22,805	22,514	98.7	200	0.9	50	0.2	37	0.2	8	0.0	2	0.0	2	0.0	1	0.0	0		
	計	774,603	628,818	81.2	103,643	13.4	41,054	5.3	29,165	3.8	8,854	1.1	1,991	0.3	594	0.1	450	0.1		

第一当事者の地形別道路幅員別規制速度別危険認知速度別交通事故件数等(平成19年中・死亡事故・全事故・一般道路等)

道路幅員	規制速度	市				市				街				地				合				計			
		死亡事故		死亡事故率		死亡事故		死亡事故率		死亡事故		死亡事故率		死亡事故		死亡事故率		死亡事故		死亡事故		死亡事故		死亡事故	
		件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合	件数	規制速度超過割合
5.5m未満	20km/h以下	3	1	33.3	1,249	164	13.1	0.2	0.6			119	26	21.8				3	1	33.3	1,368	190	13.9	0.2	0.5
	30km/h以下	27	12	44.4	8,366	774	9.3	0.3	1.6	15	9	60.0						42	21	50.0	10,573	1,242	11.7	0.4	1.7
	40km/h以下	34	14	41.2	12,277	676	5.5	0.3	2.1	53	29	54.7						87	43	49.4	17,379	1,573	9.1	0.5	2.7
	50km/h以下	9	4	44.4	5,358	211	3.9	0.2	1.9	26	11	42.3						35	15	42.9	8,711	550	6.3	0.4	2.7
	60km/h以下	1	1	100.0	956	25	2.6	0.1	4.0	1								2	1	50.0	1,345	46	3.4	0.1	2.2
	70km/h以下				4																12	1	8.3		
	80km/h以下				3	1	33.3														5	2	40.0		
	80km/h超				2																4				
	法定速度	46	2	4.3	19,033	45	0.2	0.2	4.4	134	6	4.5						180	8	4.4	30,035	171	0.6	0.6	4.7
	計	120	34	28.3	47,248	1,896	4.0	0.3	1.8	229	55	24.0						349	89	25.5	69,432	3,775	5.4	0.5	2.4
5.5m以上	20km/h以下	2			1,239	147	11.9	0.2										2			1,363	179	13.1	0.1	
	30km/h以下	99	57	57.6	18,219	2,193	12.0	0.5	2.6	25	16	64.0						124	73	58.9	21,480	3,108	14.5	0.6	2.3
	40km/h以下	504	268	53.2	93,626	6,311	6.7	0.5	4.2	341	211	61.9						845	479	56.7	121,597	11,454	9.4	0.7	4.2
	50km/h以下	430	179	41.6	78,058	3,617	4.6	0.6	4.9	607	335	55.2						1,037	514	49.6	114,797	8,129	7.1	0.9	6.3
	60km/h以下	42	12	28.6	13,455	369	2.7	0.3	3.3	30	14	46.7						72	26	36.1	16,207	601	3.7	0.4	4.3
	70km/h以下	1	1	100.0	50	3	6.0	2.0	33.3	3	3							1	1	100.0	140	18	12.9	0.7	5.6
	80km/h以下				11	7	63.6			2	2	100.0						2	2	100.0	37	29	78.4	5.4	6.9
	80km/h超				9																12				
	法定速度	224	38	17.0	43,520	585	1.3	0.5	6.5	434	153	35.3						658	191	29.0	68,172	1,887	2.8	1.0	10.1
	計	1,302	555	42.6	248,187	13,232	5.3	0.5	4.2	1,439	731	50.8						2,741	1,286	46.9	343,805	25,405	7.4	0.8	5.1
5.5m未満	20km/h以下	4	1	25.0	2,951	370	12.5	0.1	0.3									4	1	25.0	3,132	395	12.6	0.1	0.3
	30km/h以下	39	10	25.6	18,196	843	4.6	0.2	1.2	10	2	20.0						49	12	24.5	21,181	1,131	5.3	0.2	1.1
	40km/h以下	49	13	26.5	19,089	530	2.8	0.3	2.5	19	8	42.1						68	21	30.9	23,472	859	3.7	0.3	2.4
	50km/h以下	15	4	26.7	4,803	87	1.8	0.3	4.6	26	7	26.9						41	11	26.8	6,768	228	3.4	0.6	4.8
	60km/h以下	3			1,125	5	0.4	0.3		3	1	33.3						6	1	16.7	1,427	11	0.8	0.4	9.1
	70km/h以下				6																7				
	80km/h以下				1																1				
	80km/h超				3																3				
	法定速度	105			44,882	35	0.1	0.2		139	5	3.6						244	5	2.0	65,788	81	0.1	0.4	6.2
	計	215	28	13.0	91,056	1,870	2.1	0.2	1.5	197	23	11.7						412	51	12.4	121,779	2,705	2.2	0.3	1.9
5.5m以上	20km/h以下	5	1	20.0	2,266	367	16.2	0.2	0.3									5	1	20.0	2,418	388	16.0	0.2	0.3
	30km/h以下	81	31	38.3	24,185	1,789	7.4	0.3	1.7	13	3	23.1						94	34	36.2	27,346	2,136	7.8	0.3	1.6
	40km/h以下	377	123	32.6	60,785	2,715	4.5	0.6	4.5	106	43	40.6						483	166	34.4	73,086	3,822	5.2	0.7	4.3
	50km/h以下	297	83	27.9	36,781	1,370	3.7	0.8	6.1	146	48	32.9						443	131	29.6	45,964	2,085	4.5	1.0	6.3
	60km/h以下	41	5	12.2	6,743	116	1.7	0.6	4.3	7	1	14.3						48	6	12.5	7,561	146	1.9	0.6	4.1
	70km/h以下				19					1								1			32			3.1	
	80km/h以下				5																6				
	80km/h超				5																6				
	法定速度	192	16	8.3	43,328	215	0.5	0.4	7.4	169	15	8.9						361	31	8.6	59,871	443	0.7	0.6	7.0
	計	993	259	26.1	174,117	6,572	3.8	0.6	3.9	442	110	24.9						1,435	369	25.7	216,290	9,020	4.2	0.7	4.1
一般交通の場所		11			15,830	31	0.2	0.1		8								19			22,803	50	0.2	0.1	
計		2,641	876	33.2	576,438	23,601	4.1	0.5	3.7	2,315	919	39.7						4,956	1,795	36.2	774,109	40,955	5.3	0.6	4.4

※1：警察庁資料による。
 2：表9を基に作成。ただし、その他自動車専用道路を除く。
 3：第一当事者は、原付以上の車両に限る。
 4：法定速度は、60km/hとした。

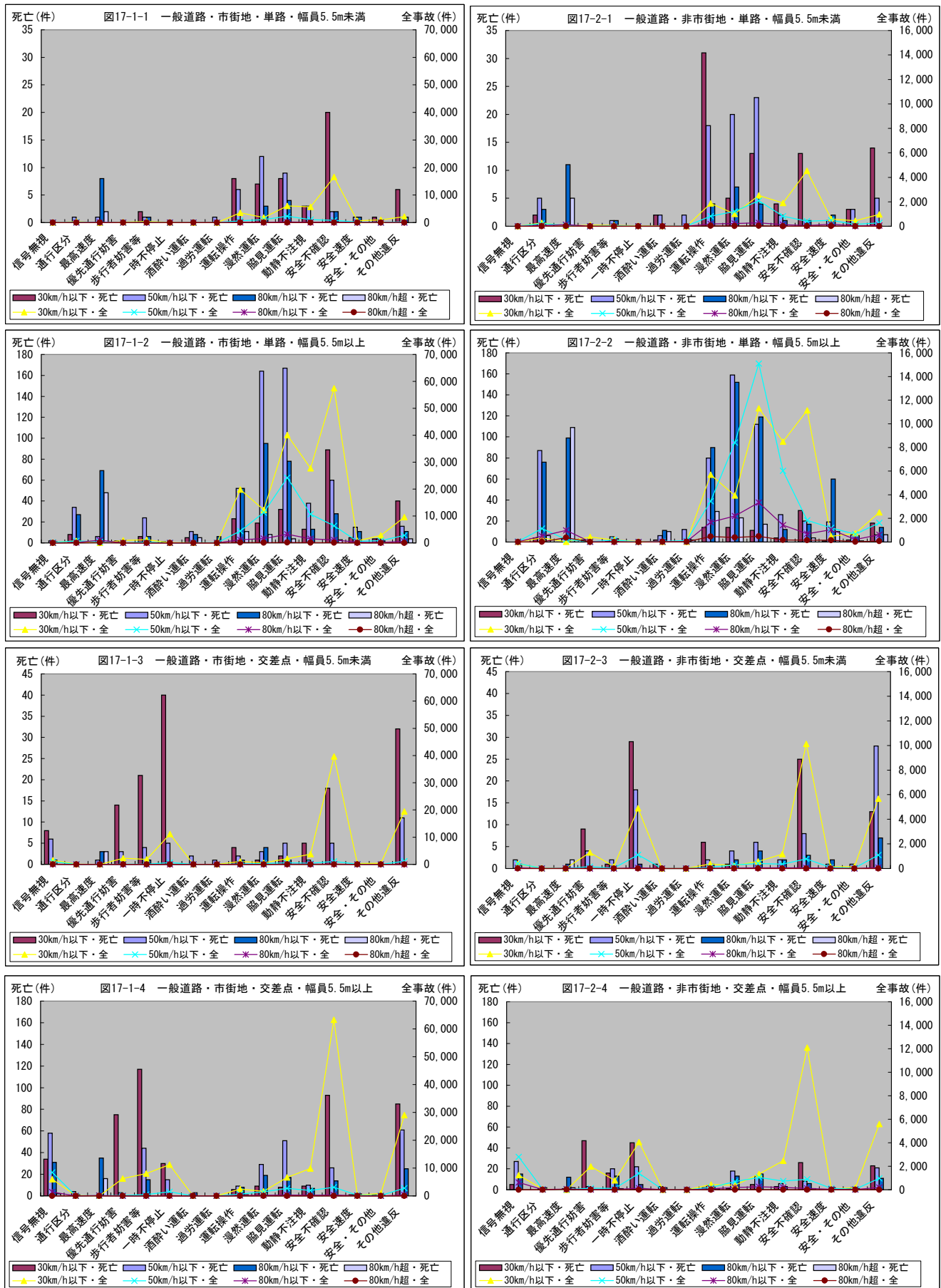
第一当事者の違反別地形別道路形状別道路幅員別危険認知速度別交通事故数等（平成19年中・抜粋）

[illegible]

道路形状 別	道路幅員 別	市 街				地 街				市 街				地 街																	
		市 街				地 街				市 街				地 街																	
		死	亡	事	故	全	事	故	率	死	亡	事	故	率	死	亡	事	故	率												
		30km/h 以下	50km/h 以下	80km/h 以下	超	計	30km/h 以下	50km/h 以下	80km/h 以下	超	計	30km/h 以下	50km/h 以下	80km/h 以下	超	計	30km/h 以下	50km/h 以下	80km/h 以下	超	計										
安全 運轉 業務	計	51	232	100	4	387	55,768	29,931	3,859	174	89,935	0.1	0.8	2.6	2.3	0.4	29	154	142	17	342	16,160	18,660	3,921	529	39,341	0.2	0.8	3.6	3.2	0.9
	単路5.5m未満	3	3	6	5,702	1,109	118	3	6,974	0.1	0.3	0.1	0.3	2.6	2.3	0.4	4	2	1	6	924	825	128	9	2,669	0.2	0.2	0.8	0.8	0.2	
	単路5.5m以上	13	38	13	64	27,670	10,680	1,497	77	40,060	0.1	0.4	0.9	0.9	0.9	0.2	4	26	12	—	42	8,495	6,030	1,427	183	16,193	—	0.4	0.8	—	0.3
	交差点5.5m未満	5	11	6	3,792	440	45	1	4,302	0.1	0.2	0.1	0.2	2.9	2.9	0.2	3	6	3	—	12	2,458	747	198	3	3,414	0.1	0.8	1.5	—	0.4
	交差点5.5m以上	9	10	7	26	9,893	2,007	240	3	12,141	0.1	0.5	2.9	2.9	2.9	0.2	3	6	3	—	12	2,458	747	198	3	3,414	0.1	0.8	1.5	—	0.4
	一般交通の場所	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	30	52	20	102	47,566	14,255	1,902	84	64,065	0.1	0.4	1.1	2.5	2.5	0.2	11	36	18	—	65	14,271	7,960	1,806	195	24,322	0.1	0.5	1.0	—	0.3
	単路5.5m未満	20	2	2	24	16,609	820	79	12	18,104	0.1	0.2	2.5	4.3	4.3	0.1	13	1	1	—	15	4,524	404	65	12	5,071	0.3	0.2	1.5	—	0.3
	単路5.5m以上	89	60	28	180	57,423	6,322	1,111	70	66,790	0.2	0.9	2.5	4.3	4.3	0.3	30	20	17	4	71	11,140	1,828	701	148	13,961	0.3	1.1	2.4	2.7	0.5
	交差点5.5m未満	18	5	—	23	39,634	1,063	55	10	40,961	0.1	0.5	—	—	—	0.1	25	8	3	—	36	10,123	784	58	9	11,027	0.2	1.0	5.2	—	0.3
	交差点5.5m以上	93	26	14	133	63,252	3,130	364	16	67,069	0.1	0.8	3.8	3.8	3.8	0.2	26	8	6	1	41	12,092	892	114	7	13,152	0.2	0.9	5.3	14.3	0.3
安全 確認	計	7	11	224	7	11,224	41	3	1	11,330	0.1	0.1	3.7	3.7	3.7	0.1	3	3	—	—	3	4,957	21	2	1	5,005	0.1	—	—	—	0.1
	単路5.5m未満	227	93	44	3	367	188,147	11,376	1,612	109	204,254	0.1	0.8	2.7	2.8	0.2	97	37	27	5	166	42,836	3,929	940	177	48,216	0.2	0.9	2.9	2.8	0.3
	単路5.5m以上	1	1	—	2	657	206	39	5	911	0.2	0.5	2.6	—	—	0.2	1	1	2	—	3	590	485	176	18	1,269	0.2	0.2	1.1	—	0.2
	交差点5.5m未満	—	—	—	31	778	624	268	32	1,703	0.6	2.4	4.1	—	—	1.8	1	19	60	10	90	485	1,205	1,040	152	2,886	0.2	1.6	5.8	6.6	3.1
	交差点5.5m以上	—	—	—	—	306	96	7	—	409	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	155	90	21	2	268	—	1.1	9.5	—	1.1
	一般交通の場所	1	1	2	4	276	207	56	4	543	0.4	0.5	3.6	—	—	0.7	—	—	2	—	2	86	113	46	5	251	—	—	4.3	—	0.8
	計	6	17	14	37	2,119	1,140	370	41	3,675	0.3	1.5	3.8	—	—	1.0	1	21	66	10	98	1,374	1,897	1,286	177	4,739	0.1	1.1	5.1	5.6	2.1
	単路5.5m未満	1	1	—	1	976	116	15	1	1,146	0.1	0.1	1.2	—	—	0.1	3	3	—	—	6	453	152	18	6	646	0.7	2.0	—	—	0.9
	単路5.5m以上	4	4	2	10	2,817	876	162	6	3,976	0.1	0.5	1.2	—	—	0.3	2	7	6	1	16	735	663	209	28	1,655	0.3	1.1	2.9	3.6	1.0
	交差点5.5m未満	—	—	—	—	423	30	2	—	470	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	148	35	2	1	194	—	2.9	—	—	0.5
	交差点5.5m以上	1	1	—	2	940	189	27	—	1,178	0.1	0.2	3.7	—	—	0.2	1	2	1	—	4	168	58	17	—	253	0.6	3.4	5.9	—	1.6
その他 違反	計	6	4	3	13	5,506	1,219	208	7	7,144	0.1	0.3	1.4	—	—	0.2	6	13	7	1	27	1,677	914	246	35	2,934	0.4	1.4	2.8	2.9	0.9
	単路5.5m未満	6	1	—	8	2,130	278	34	5	3,072	0.3	2.9	—	—	—	0.3	14	5	—	—	22	969	287	56	9	1,383	1.4	1.7	—	—	1.6
	単路5.5m以上	40	16	11	4	74	9,617	2,827	554	39	15,204	0.4	0.6	2.0	10.3	0.5	18	7	14	7	47	2,517	1,619	625	77	4,953	0.7	0.4	2.2	9.1	0.9
	交差点5.5m未満	32	11	—	43	19,487	1,177	41	3	20,798	0.2	0.9	—	—	—	0.2	13	28	7	—	48	5,669	1,098	76	4	6,876	0.2	2.6	9.2	—	0.7
	交差点5.5m以上	85	61	25	172	29,015	2,753	306	4	32,288	0.3	2.2	8.2	—	—	0.5	23	21	11	—	55	5,586	979	188	3	6,783	0.4	2.1	5.9	—	0.8
	一般交通の場所	1	1	—	1	730	2	—	—	1,178	0.1	0.1	—	—	—	0.1	1	—	—	—	1	245	7	—	—	266	0.4	—	—	—	0.4
	計	164	88	37	4	298	80,979	7,037	935	51	72,174	0.3	1.3	4.0	7.8	0.4	69	61	32	7	173	14,986	3,990	945	93	20,261	0.5	1.5	3.4	7.5	0.9
	単路5.5m未満	1	1	—	1	144	79	17	6	257	0.7	2.5	5.9	16.7	1.9	1.9	2	2	—	—	2	26	14	1	5	48	—	—	—	—	4.2
	単路5.5m以上	1	1	—	1	45	7	1	1	53	2.2	—	—	—	—	1.9	—	1	6	1	10	43	58	23	11	136	4.7	1.7	26.1	9.1	7.4
	交差点5.5m未満	—	—	—	—	97	9	4	—	112	2.2	—	—	—	—	1.8	—	—	—	—	1	10	7	6	1	24	—	—	16.7	—	4.2
	交差点5.5m以上	1	1	—	2	10	—	—	—	11	—	—	—	—	—	1.8	—	—	—	—	8	2	—	—	11	—	—	—	—	—	
違反 なし	計	2	3	2	1	8	370	106	26	6	523	0.5	2.8	7.7	16.7	1.5	2	3	7	1	13	97	82	32	17	231	2.1	3.7	21.9	5.9	5.6
	単路5.5m未満	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	単路5.5m以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	交差点5.5m未満	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	交差点5.5m以上	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	一般交通の場所	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	55	37	20	2	115	38,708	6,909	838	66	47,882	0.1	0.5	2.4	3.0	0.2	87	85	34	5	214	14,350	6,681	1,323	172	22,720	0.6	1.3	2.6	2.9	0.9
	単路5.5m未満	248	595	408	84	1,338	173,931	63,222	10,903	812	253,464	0.1	0.9	3.7	10.3	0.5	105	544	688	219	1,537	45,401	40,116	12,838	2,322	101,141	0.2	1.4	5.2	9.4	1.5
	単路5.5m以上	146	49	11	3	210	84,359	5,818	380	26	90,886	0.2	0.8	2.9	11.5	0.2	85	78	24	2	189	25,201	4,897	439	26	30,692	0.3	1.6	5.5	7.7	0.6
	交差点5.5m未満	468	313	179	19	980	145,832	23,906	3,441	90	173,982	0.3	1.3	5.2	21.1	0.6	174	149	105	5	433	30,707	9,266	1,978	50	42,123	0.6	1.6	5.3	10.0	1.0
	交差点5.5m以上	11	11	—	11	15,488	204	26	2	15,872	0.1	0.1	—	—	—	0.1	7	1	—	—	8	6,936	137	30	2	7,160	0.1	0.7	—	—	0.1
	一般交通の場所	928	994	618	108	2,654	458,298	100,059	15,588	996	582,186	0.2	1.0	4.0	10.8	0.5	458	857	831	231	2,381	122,595	61,097	16,608	2,572	203,836	0.4	1.4	5.0	9.0	1.2

※1：警察庁資料による。
 ※2：第一当事者は、原付以上の車両に限る。
 ※3：道路形状のうち、単路については、交差点付近及び踏切を含む。また、交差点の道路幅員については、第一当事者の進入路を基準。

第一当事者の違反別・道路形状別・道路幅員別・危険認知速度別交通事故件数等（平成19年中・抜粋）



※ 1：警察庁資料による。

2：第一当事者は、原付以上の車両に限る。

3：違反別については、「その他違反」及び「違反不明」を除く。

4：道路形状については、単路（交差点付近及び踏切を含む。）及び交差点のみ計上。また、交差点の道路幅員については、第一当事者の進入路を基準。

5：危険認知速度については、「停止中」及び「調査不能」を除く。

第3章 最高速度違反による交通事故対策の効果等

本章では、前章において最高速度違反をさせないようにすることは交通事故対策上必要性が高いとしたこと等を受けて、まず、第1節では更に自動車の走行速度の低下による交通事故の低減効果等について、文献調査により検討する。

また、第2節及び第3節では我が国における自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等及び諸外国における我が国の自動車に対する評価等、第4節では自動車の走行速度と道路の設計速度・最高速度規制との関係、第5節では自動車の燃費への影響等について、それぞれ文献調査により検討する。

第6節では、これらを踏まえて、最高速度違反に係る交通事故対策の効果等について考察する。

第1節 自動車の走行速度の低下による交通事故の低減効果等

1 自動車の走行速度の低下による交通事故発生件数の低減効果

(1) 走行速度と交通事故の回避可能性との関係

自動車等が1秒間に進む距離は、表12のとおり、走行速度が高くなるにしたがって長くなる。

表12 1秒間に進む距離

走行速度	走行距離
10km/h	2.8m
20km/h	5.6m
30km/h	8.3m
40km/h	11.1m
50km/h	13.9m
60km/h	16.7m
70km/h	19.4m
80km/h	22.2m
90km/h	25.0m
100km/h	27.8m

※走行速度×1,000m÷3,600秒
により算出

車が停止するまでには、運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際にきき始めるまでの間に車が走る距離（空走距離）と、ブレーキがきき始めてから車が停止するまでの距離（制動距離）とを合わせた距離（停止距離）が必要とされている^{*1}。

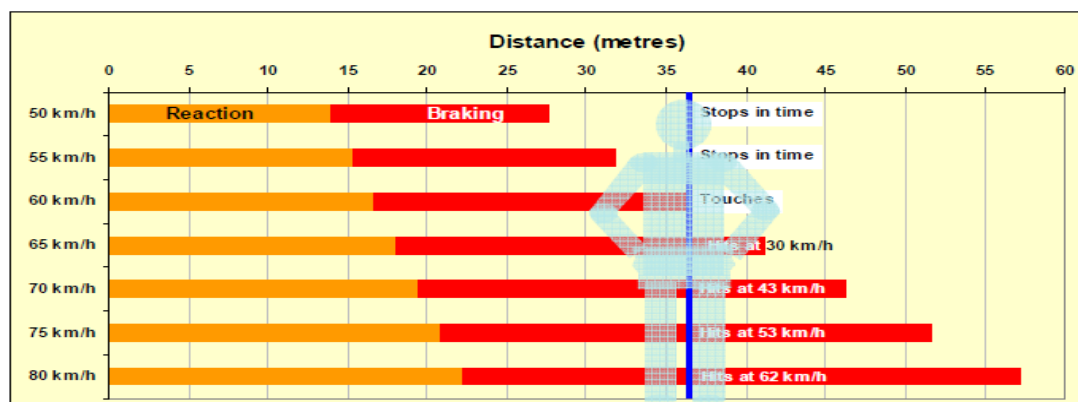
運転者が認知した情報が脳に伝わり、脳からの命令により動作が起こる

までの時間は反応時間といわれている。このうち走行状態から車両を停止させる場合の、反射時間（知覚判断してから行動に現れるまでの時間）、踏み替え時間、踏み込み時間を合計した「ブレーキ反応時間」は約 0.6 秒とされるが、制動停止時の空走距離算定では、反応動作に要するブレーキ反応時間は 1.0 秒とされている。^{※2}

これらを踏まえ、衝突回避の可能性は速度の増加に伴い小さくなる。例えば、図 18 に示されているとおり、乾燥路面を 80km/h で走行する場合、何かの出来事に反応するには約 22 m（約 1 秒の反応時間で移動する空走距離）、完全に停止するまでには合計 57 mが必要となる。また、例えば、自動車の運転者が運転中に、道路の 36 m前方を走っている子どもを認めた場合において、70km/h 以上で走行するときは衝突した子どもが死亡する確率が極めて高く、60km/h で走行するときは衝突した子どもが負傷し、50km/h で走行するときは子どもとの衝突を回避することが可能となる。しかしながら、50km/h 以上の速度で走行中、子どもが自車の 15m 前方に飛び出してきた場合には、子どもに致命傷を負わせる可能性が高いとされている。^{※3}

こうした制動距離やカーブなどで生じる遠心力は、いずれも速度の 2 乗に比例して大きくなる。すなわち速度が 2 倍になれば、制動距離や遠心力は 4 倍になるとされている。^{※4}

図18 速度による停止距離（1秒の反応時間を含む）



Source: adapted from ATSB.

（２）走行速度と視覚能力との関係

自動車の運転においては利用する情報のうち約 90%が視覚情報であるといわれている^{※5}。

視覚能力のうち運転に関連が強いと思われるものとしては、視力（静止視力）、動体視力、暗視力（夜間視力）、コントラスト視力、深視力、視野

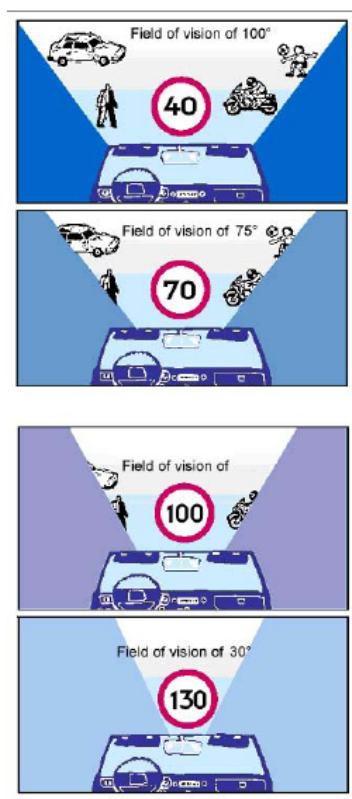
及び色覚が挙げられる。

このうち動体視力については、通常視力より 5～10%低下するといわれている^{※6}。また、動体視力について、遠方から直線的に近づいてくる物体の見え方を計測するKVA（Kinetic Visual Acuity）による指標速度と背景輝度との関連を調べた結果、指標速度が高くなると動体視力が低下する傾向にあるとされている^{※7}。

暗視力やコントラスト視力についても、静止視力より低下するとされている。また、加齢や目の疾病等によっても低下するとされている。

「目を動かさずに見える範囲（視野）は、注視点から視角 5° の範囲で視力が鋭い「中心視」領域と、その周辺でぼんやり見ることができる「周辺視」領域からなる。運転者は「周辺視」で路面や景色の「流れ」をとらえて走行状態を確認し、「注視点」で詳細な動きや物体をとらえている」としている。^{※6}

図19 速度の視野への影響



視野に関し、「図 19 に示されるように、速度が増大すると運転者の視野は狭くなる。40km/h では、運転者は 100 度の範囲の視野があり、路側の障害物やその他の潜在的な危険を視認することが可能である。130km/h では視野は 30 度の範囲となり、運転者が潜在的な危険を認識する能力が大きく減

退することになる」としている※⁸。

（３）エコドライブの実践による交通事故低減効果

近年、地球温暖化に関する関心が高まっており、そのための取組の一つとして、エコドライブの普及が進められている。エコドライブの普及を図るため、関係４省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）により構成するエコドライブ普及連絡会において『エコドライブ１０のすすめ』を定めている。

そのうち「ゆっくりとした発進と停止」にポイントを置いたエコドライブ教育とその実践が、燃費改善と交通事故低減に及ぼす効果を分析・検討することを目的として、貨物自動車運送事業者１４社１,３１０台の車両に関して、エコドライブ教育実施前後のそれぞれ１年間計２年間の交通事故件数を、事故報告書の件数により把握した調査がある。その調査の結果、１,３１０台に係る交通事故発生件数については、エコドライブ教育実施前が平均１２.１件であるのに対し、実施後の方が平均５.９件と４９％減少していることが示され、エコドライブ教育とその実践が交通事故低減に有効であることが示唆されたとしている。※⁹

（４）まとめ

以上のことから、車両の走行速度が高くなると、一定時間に進む距離が長くなり、停止距離も長くなることとなる。そのため、運転者は、交通事故を避けるため、車両の走行速度が高くなるほど、適切な運転操作を行う必要性が高まるとともに、前方への注意を配分する必要性が高くなる。他方、個人差はあるものの、動体視力が低下するとともに、視野が狭くなるため、視覚情報を得ることが困難になる。また、自動車の運転は、夜間、薄暮時、悪天候時やトンネルの前後など静止視力に比べて視覚情報が得られにくい様々な状況下で運転することとなる。

こうした様々な状況に安全に運転するためには、走行速度は低い方が望ましい。すなわち、走行速度が低くなれば、危険を認知した場合に、衝突前に停止し、又はより危険性の低い速度まで低下させたり、より適切な運転操作を行うことが可能となるとともに、視覚情報が得られやすいため、交通事故発生の可能性は低くなると考えられる。

この点に関して、「ゆっくりとした発進と停止」にポイントを置いたエコドライブ教育とその実践が交通事故低減に有効であることが示唆されたとの報告については、走行速度の低下による交通事故発生の低減効果の直接の根拠とはいえないまでも、間接的には根拠とすることができると考えら

れる。

2 自動車の走行速度の低下による交通事故の被害軽減効果

(1) 自動車の衝突時における走行速度と運動エネルギー

一定の速度で運動している物体が有する運動エネルギーについては、次の式により示されている。すなわち運動エネルギーは、重量に比例し、速度の2乗に比例することとなる。

$$E = 1/2mv^2$$

例えば、重量 1.5t の自動車が、60km/h で走行している場合の運動エネルギーは、次のとおりとなる。

$$\begin{aligned} E &= 1/2mv^2 = 1/2 \times 1.5 \times 10^3 \text{kg} \times (60 \times 1000 \text{m} / 3600 \text{s})^2 \\ &= 20.8 \times 10^4 \text{kg} \cdot \text{m}^2 / \text{s}^2 = 20.8 \times 10^4 \text{J} \end{aligned}$$

この計算式により、自動車の重量別走行速度別に運動エネルギーを算出すると、図 20 のとおりとなる。

交通事故発生時において、自動車が有する運動エネルギーの全部が自車若しくは相手方車両又はそれらの乗員に直接影響を及ぼすこととなるのは、壁面に正面衝突する単独事故や、駐停車車両への追突事故など限られた場合が想定される。自動車による交通事故は、自車又は相手方車両が一定の速度で走行する場合だけでなく、相互に加減速をしている場合や相互の走行速度に差がある場合があり得るほか、自車又は相手方車両のハンドル操作や進行方向により衝突の角度が変わり得ること、相互の重量の差や衝突部位など様々な形態があり得る。したがって、交通事故発生時には、事故形態等に応じて自車又は相手方車両が有する運動エネルギーにより、それらの車両の乗員に被害が及ぶこととなる。

(2) 車両の安全対策

国土交通省では、自動車の安全性向上のため、歩行者頭部保護基準、オフセット乗員保護基準、側面衝突基準等を整備し安全基準の拡充・強化を図っている。また、自動車の安全性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じ安全性の高い自動車の普及を促進することを目的として、衝突安全試験性能等の自動車の安全性能に関する評価等を実施し、その結果を自動車アセスメントとして公表している。自動車の安全性能に関する評価等は、独立行政法人自動車事故対策機構において実施しており、評価試験の内容は、衝突安全性能試験、ブレーキ性能試験及び歩行者頭部保護性能試験とされている。また、評価試験は、平成7年度から一部実施されてきており、その後試験内容等の見直しが行われてきてい

る（図 21）※¹⁰。

このうち衝突安全性能試験は、現在、フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験及び側面衝突試験が行われており、それぞれの試験の内容は、次のとおりとされている※¹¹。

① フルラップ前面衝突試験

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車を 55km/h でコンクリート製の障壁（バリア）に正面衝突させるもの。

主に乗員を保護する拘束装置（特にエアバッグ、シートベルトなど）を評価するのに適している。

② オフセット前面衝突試験

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車の運転者席側の一部（オーバーラップ率 50%）を 64km/h でアルミハニカムに前面衝突させるもの。

衝撃を車体の一部で受けるため、ダミーへの衝撃はフルラップ前面衝突試験に比べ弱いものの車体変形が大きく、変形による乗員への加害性の評価に適している。

③ 側面衝突試験

原則として、運転者席にダミーを乗せた静止状態の試験車の運転席側に、質量 950kg の台車（前面の衝突部分に自動車の前面に見立てた一般的な乗用車と同様な固さを持つアルミハニカムの衝撃吸収部材を取り付けているもの）を 55km/h で衝突させるもの。

また、歩行者頭部保護性能試験については、次のように行うこととされている※¹²。

④ 歩行者頭部保護性能試験

大人及び子どもの頭部を模擬したダミー（頭部インパクト）を試験機からボンネット等に 35km/h（自動車の歩行者に対する衝突速度は 44km/h 相当）で発射させ、頭部インパクトが受ける衝撃を測定し、頭部傷害値(HIC)として評価するもの。

自動車が一定の速度で歩行者をはね、歩行者の頭部が自動車のボンネット及びフロントウィンドウ等に衝突したことを想定している。

これらの試験結果を一定の方法により点数化し、評価している。

さらに、試験に用いる車種については、試験の直近 1 年間の販売実績が上位の車種から選定することとされている。

これらの試験結果を年度別にみると、図 22 のとおりである。

年度別の総合評価の合計点数の平均値を年度別にみると、おおむね上昇ないし横ばい傾向にあり、その総合評価の各要素とされているフルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験及び側面衝突試験とも同じ傾向に

あることから、衝突安全性能はおおむね高まっているといえる。

カテゴリー別に点数の平均値をみると、1BOX及びミニバンが最も高く、乗用車（1BOX 及びミニバンを除く）、軽自動車の順となっている。

なお、衝突安全性能総合評価に係る各試験については、現実の前面・側面衝突事故のほとんどは衝突テストの速度以下で起きているが、衝突速度が非常に速い場合、衝突相手が車体の大きいトラックなどの場合、シートベルトをしていない場合などには、衝突結果は当てはまらないとされている^{※12}。

また、自動車の乗員保護機能を有する自動車の安全性に関し、「WHO(2004)によると、適切に設計された車両でシートベルトを着用する場合、正面衝突であれば最大 70km/h、側面衝突では 50km/h（保護装置は低速で移動する物体との衝突時のみに作動するため、樹木や街灯などへの衝突は除く）まで、乗員を保護することができる」としている^{※13}。

（３）自動車の交通事故発生時における走行速度の低下

第２章第１節３のとおり、近年、交通事故発生時における危険認知速度は低下傾向にある。このことから、交通事故発生時において自動車が有する運動エネルギーも低下しており、衝突により、自車又は相手方が被る被害が軽減されていると考えられる。

（４）まとめ

交通事故発生時において衝突する自動車が有する運動エネルギーは、自動車の重量（質量）に比例し、走行速度の２乗に比例することから、自動車の走行速度が高くなればなるほど、交通事故発生時の衝撃は大きなものとなり、乗員の危険性が高まることとなる。

そこで、自動車の衝突安全性能が向上すれば、交通事故発生時の衝撃により乗員が被る危険性を緩和することが可能であり、自動車アセスメントの結果をみると、安全基準の拡充・強化もあって、衝突試験が行われている速度において、年々衝突安全性能が高まり、又は維持されていると認められる。また、これらの車種は、直近１年間の販売実績が上位のものから選定されていることから、こうした衝突安全性能の高い自動車が普及している実態にある。なお、自動車アセスメントは、例えば 80km/h や 100km/h といった条件下での安全性を評価しているものではないことから、自動車の乗員保護や歩行者等の安全確保を図るためには、自動車の走行速度に対策が必要であることに留意する必要がある。

他方、交通事故発生時における自動車の走行速度（危険認知速度）につ

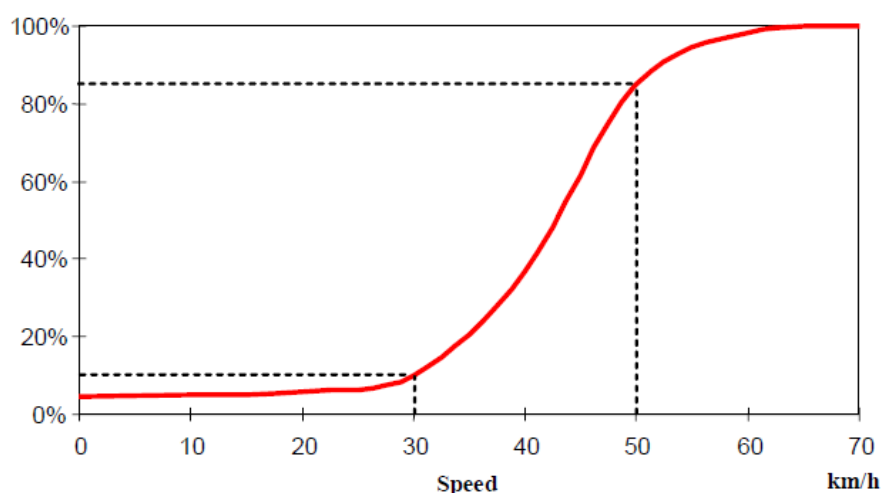
いても年々低下している。

これらのことから、総合的にみると、自動車の衝突安全性能の向上と交通事故発生時における自動車の走行速度（危険認知速度）の低下の相乗効果により、自動車（四輪車）の単独事故や自動車相互の事故においては、従前より乗員の安全性が高まっていると認められる。

3 自動車の走行速度と歩行者等への影響

歩行者、自転車利用者等については、衝突安全性能を有する自動車の乗員と異なり、無防備であるため、自動車に衝突された場合の危険性は高いとされている^{※13}。

図23 車両に衝突された歩行者が死亡する確率



Source: Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986); Walz *et al.* (1983) and Swedish Ministry of Transport (2002).

例えば、歩行者の危険性について、「歩行者が自動車事故で死亡する確率は、衝突速度に応じて増大する。歩行者と車両が関連する衝突事故の現場調査結果から、30km/h で走行する車両にはねられた歩行者の 90%は生存するものの、50km/h で走行する車両にはねられた場合の歩行者の生存率は 20%に低下することが判明している（図 23）。図からは、歩行者の生存率が 50%になる衝突事故は 40km/h-45km/h の間であることが示されている。他の研究では、それよりも少し高い数値が示されている。負傷者が軽微な負傷を伴う事故は届け出られることが少なく、利用可能なデータに統計上のバイアスが生じていることから、この違いを部分的に説明できる。しかしながら、衝突速度の低下が負傷の程度の軽減につながっていることは明確に示されている（INRETS,

2005)。加えて、肉体的な衰退が原因となり、高齢の歩行者は若年歩行者と比較して、重傷となり、又は死亡する可能性が高い。」としている※^{1 3}。

2（2）の④ 歩行者頭部保護性能試験では、自動車が一定の速度で歩行者をはね、歩行者の頭部が自動車のボンネット及びフロントウィンドウ等に衝突したことを想定して試験を行っており、安全性の向上が図られているが、交通事故による損傷部位は、頭部に限られない。

そのため、歩行者頭部保護性能の向上は重要であるものの、それだけでなく歩行者や自転車利用者が多い道路では、歩行者等に関わる交通事故の低減を図る必要がある。

4 考察

自動車の走行速度（危険認知速度）が高まると、自動車が1秒間に進む距離と停止距離の問題や視覚能力の問題から交通事故の回避可能性が低くなるほか、自動車が有する運動エネルギーも大きくなるため被害の程度も大きくなることが認められる。特に、歩行者や自転車利用者については、自動車の乗員に比べて無防備であることから、30km/h から 50km/h といった比較的低い速度で衝突した場合であっても、自動車相互の交通事故に比べて大きな被害となる。

前者の交通事故の回避の可能性の観点からは、道路の機能等に応じて可能な限り走行速度を低くすることが、交通事故を低減する上で効果があると認められる。また、そのためには、道路側の対策や運転者側の対策が考えられるであろうが、その一環としてエコドライブ教育も有効であると考えられる。

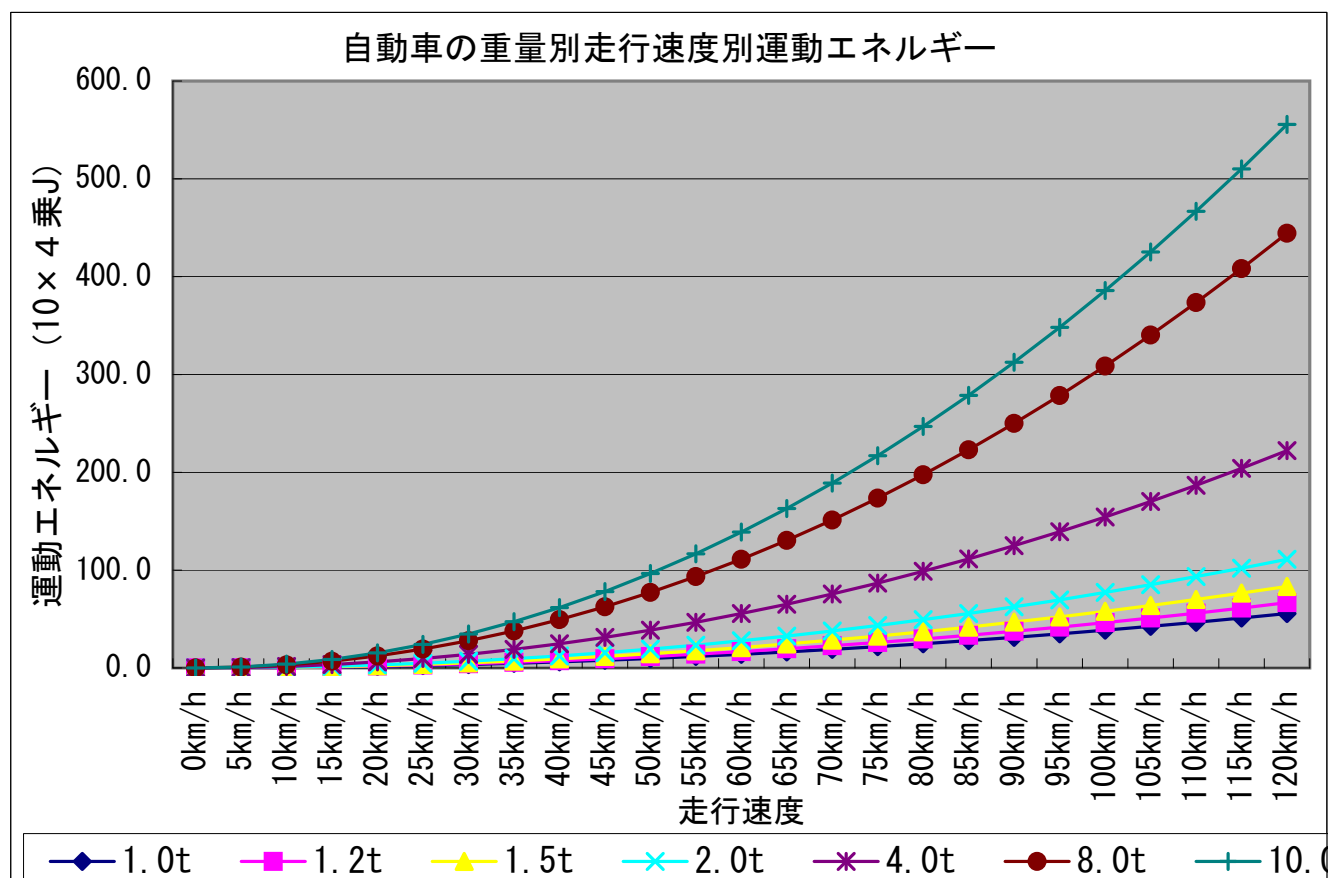
後者の自動車の乗員の保護の観点や歩行者、自転車利用者に係る交通事故による被害軽減の観点からは、自動車の安全基準の強化に伴い、走行速度を低下させることによって、より効果的に被害の軽減を図ることができるようになっており、交通事故の被害を軽減する観点からも自動車の走行速度の低下が重要である。特に生活道路では、確実に自動車の走行速度を低下させることができるような措置を講ずることが望ましい。

（参考文献）

- ※1 「交通の方法に関する教則」（昭和53年国家公安委員会告示第3号）。第5章第4節2（1）
- ※2 「道路交通技術必携」（社団法人交通工学研究会編集 平成16年7月初版）P 65
- ※3 「Speed Management」（OECD 2006年）P 35～36 2.3.1 参照（図1を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。）
- ※4 「交通の方法に関する教則」（前掲）第4章第5節2（2）

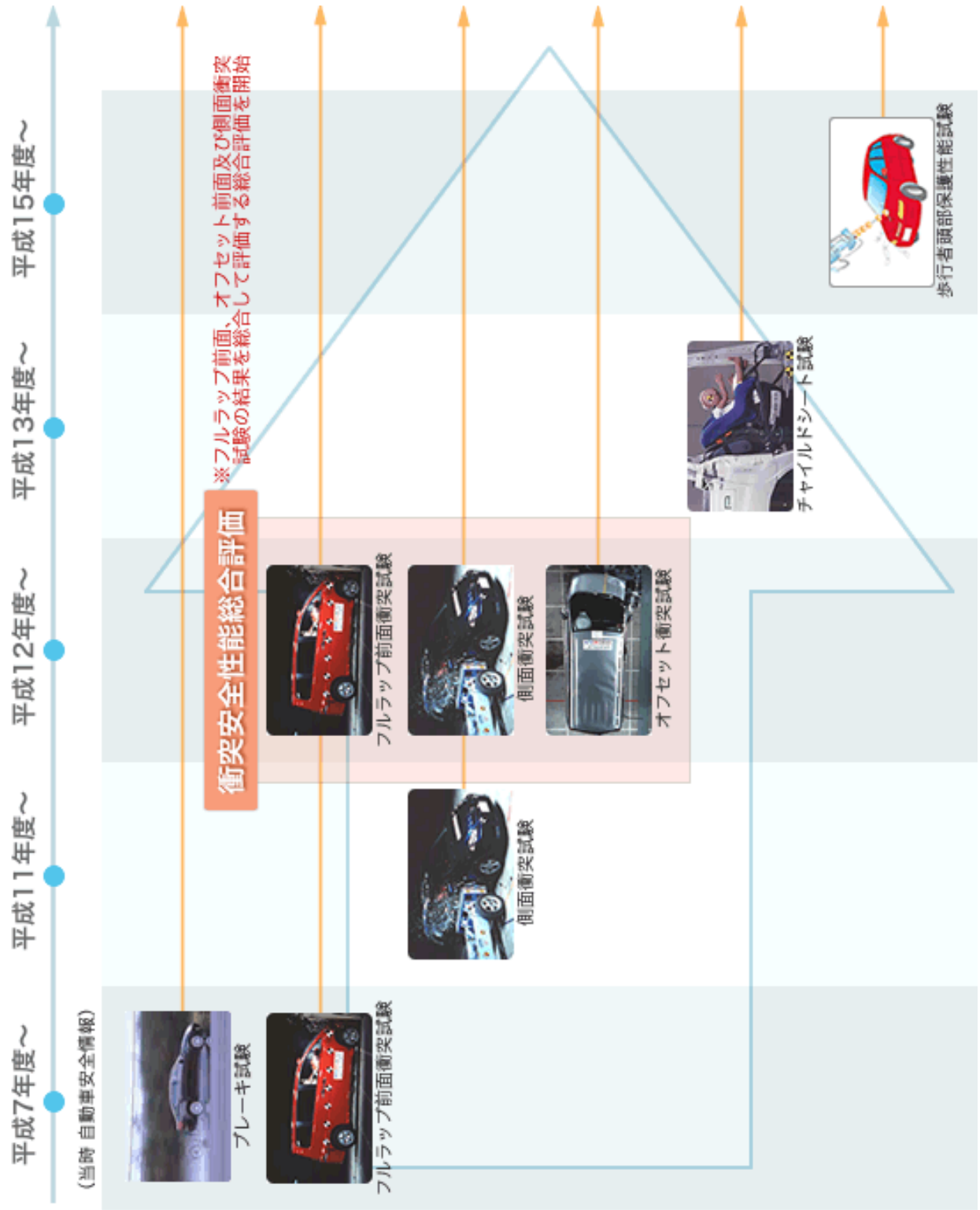
- ※5 「注意の心理学から見たカーナビゲーションの問題点」(三浦利章・篠原一光 IATSS Review Vol.26, No.4 特集・カーナビゲーションの将来を展望する)
<http://www.iatss.or.jp/pdf/review/26/26-4-08.pdf>、
同旨「人にやさしい安全運転」(監修：警察庁交通局、編集・発行：財団法人全日本交通安全協会 平成19年7月改訂版) P 51 4-I-1
- ※6 「道路交通技術必携」(前掲) P 65
- ※7 「運転者の身体的機能の経年変化に関する調査研究報告書」(自動車安全運転センター 平成12年1月) P 22～23
- ※8 「Speed Management」(前掲) P 41～42 (図2を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。)
- ※9 「177 エコドライブ活動による燃費改善と交通事故低減」(間地寛・春日伸予・石太郎・大聖泰弘、2006年5月25日自動車技術会春季講演会発表)
<http://www.asua.ne.jp/pdis/20060605.pdf>
- ※10 「自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメントの軌跡」(国土交通省自動車総合安全情報HP)
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/trajectory.html>
- ※11 「自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント 衝突安全性能試験の試験方法」(国土交通省自動車総合安全情報HP)
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h20/test_crash.html
- ※12 「自動車アセスメント・チャイルドシートアセスメント 歩行者頭部保護性能試験の試験方法」(国土交通省自動車総合安全情報HP)
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/car_h20/test_head.html
- ※13 「Speed Management」(前掲) P 40～41 (図6を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。)

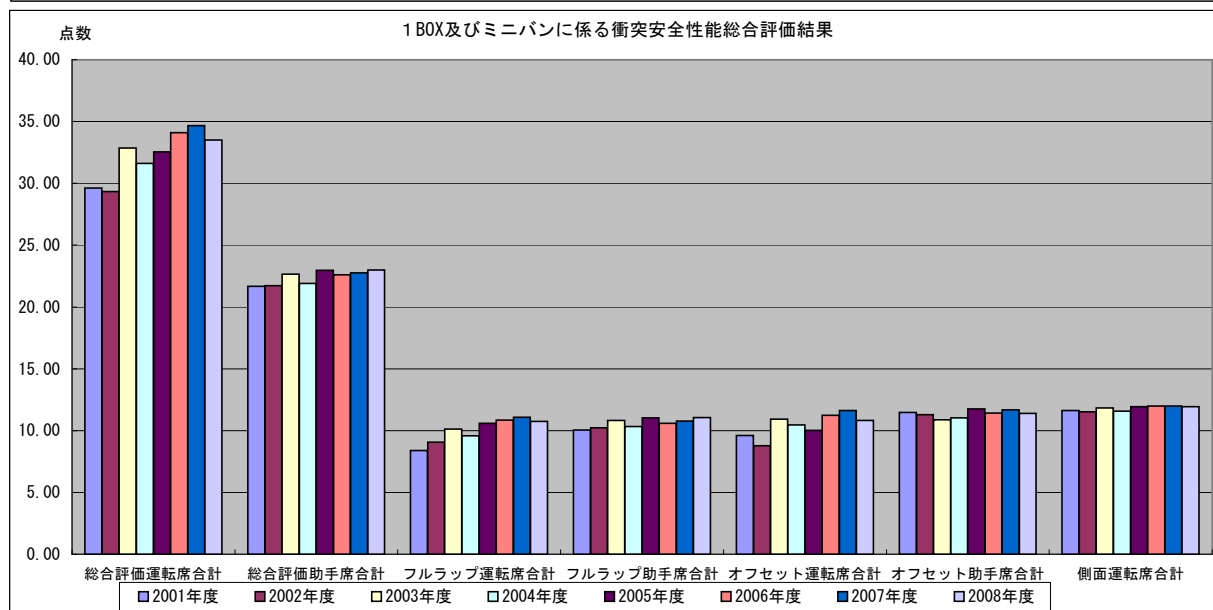
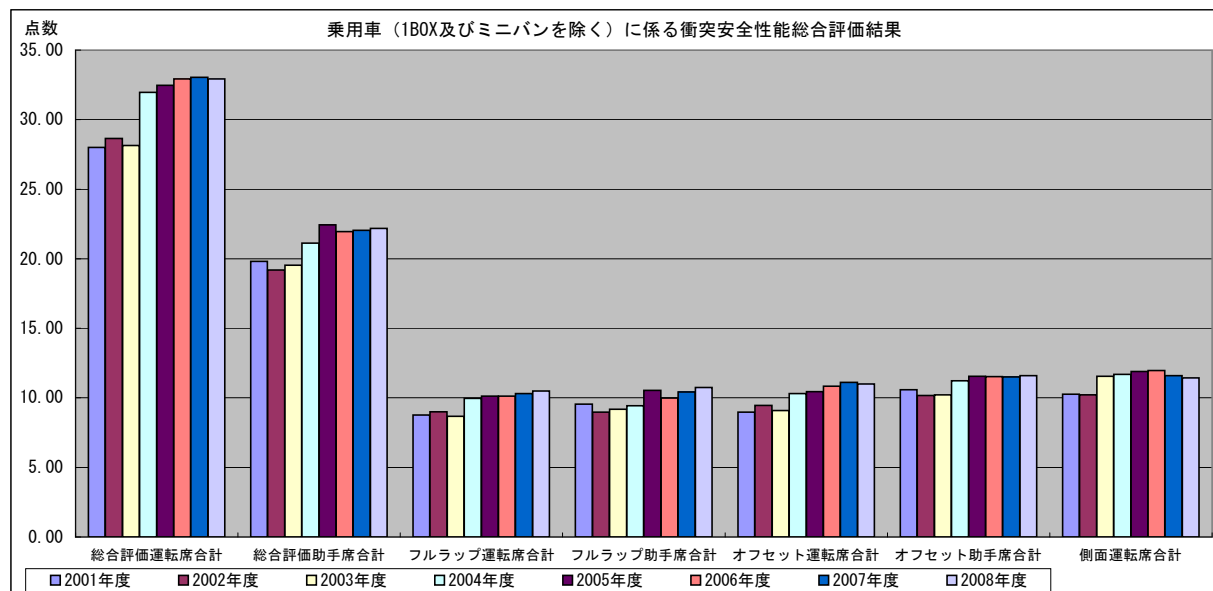
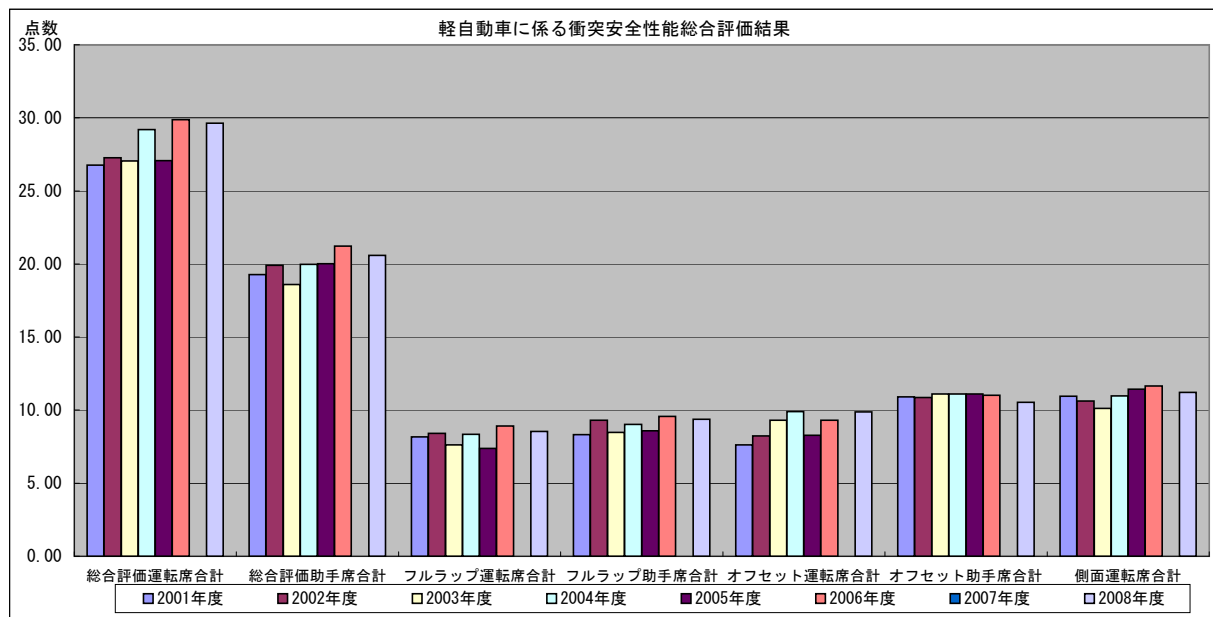
図20



		自動車の重量						
		1.0t	1.2t	1.5t	2.0t	4.0t	8.0t	10.0t
自動車 の 走 行 速 度	0km/h	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	5km/h	0.1	0.1	0.1	0.2	0.4	0.8	1.0
	10km/h	0.4	0.5	0.6	0.8	1.5	3.1	3.9
	15km/h	0.9	1.0	1.3	1.7	3.5	6.9	8.7
	20km/h	1.5	1.9	2.3	3.1	6.2	12.3	15.4
	25km/h	2.4	2.9	3.6	4.8	9.6	19.3	24.1
	30km/h	3.5	4.2	5.2	6.9	13.9	27.8	34.7
	35km/h	4.7	5.7	7.1	9.5	18.9	37.8	47.3
	40km/h	6.2	7.4	9.3	12.3	24.7	49.4	61.7
	45km/h	7.8	9.4	11.7	15.6	31.3	62.5	78.1
	50km/h	9.6	11.6	14.5	19.3	38.6	77.2	96.5
	55km/h	11.7	14.0	17.5	23.3	46.7	93.4	116.7
	60km/h	13.9	16.7	20.8	27.8	55.6	111.1	138.9
	65km/h	16.3	19.6	24.5	32.6	65.2	130.4	163.0
	70km/h	18.9	22.7	28.4	37.8	75.6	151.2	189.0
	75km/h	21.7	26.0	32.6	43.4	86.8	173.6	217.0
	80km/h	24.7	29.6	37.0	49.4	98.8	197.5	246.9
	85km/h	27.9	33.4	41.8	55.7	111.5	223.0	278.7
	90km/h	31.3	37.5	46.9	62.5	125.0	250.0	312.5
	95km/h	34.8	41.8	52.2	69.6	139.3	278.5	348.2
	100km/h	38.6	46.3	57.9	77.2	154.3	308.6	385.8
	105km/h	42.5	51.0	63.8	85.1	170.1	340.3	425.3
	110km/h	46.7	56.0	70.0	93.4	186.7	373.5	466.8
	115km/h	51.0	61.2	76.5	102.0	204.1	408.2	510.2
	120km/h	55.6	66.7	83.3	111.1	222.2	444.4	555.6

※ 運動エネルギー $E = 1/2mv^2$ により算出





- ※1：「総合評価」は衝突安全性能総合評価、「フルラップ」はフルラップ前面衝突試験、「オフセット」はオフセット前面衝突試験及び「側面」は側面衝突試験をそれぞれ示す。
 2：各年度の点数は、当該年度において選定した車両に対して実施した評価・試験の点数の平均値を示す。
 3：2007年度は、軽自動車と同評価の対象とされたものはない。
 4：乗用車は、乗用車A（排気量1500cc以下）、乗用車B（1500cc超2000cc以下）及び乗用車C（2000cc超）を合わせたものである。
 5：商用車は、2001年度から2008年度の期間内で同評価の対象とされたのは4台であることから、上記に含めていない。

第2節 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13)。^{※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年以降は軽自動車が3割を超えており、19年には35.9%となっている(表14)。^{※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。これは、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1参照）。

○ 車を買って替えた者で、買い替え時期が延びた理由としては、「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。（図 24）

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 25）

図24●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25●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 26）

図26●半年内活動実施率とクルマの使用有無

半年以内実施率	実施者 BASE	クルマ 使用率	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	-	体カづくり	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	8.6	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)

○：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する若者にそ

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みると、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 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 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 E S C（エレクトリック・スタビリティ・コントロール）及び A C C（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 のとおりである。E S C 及び A C C 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、E S C では 5 万円から 8 万円、A C C 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（U N / E C E）に自動車基準調和世界フォーラム（W P 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 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4章第1節のとおり、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。

3 考察

「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。以下「市場動向調査」という。）によれば、我が国の世帯別の乗用車保有率は79%に達しており、乗用車購入理由の80%が代替需要であることからみると、今後も一定の自動車需要はあると考えられる。

しかしながら、市場動向調査では、回答者の年収の平均値が横ばいなく、むしろ低下傾向にある中で、代替ユーザーの前保有車使用期間が長期化し、新車の平均購入価格が上昇するなどの結果がみられる。また、「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）では、若者について自分専用車使用率の低下、走行距離の低下、走行目的の変化がみられることから、若者の生活におけるクルマの有用性が減少し、購入動機が弱くなっているとの調査結果となった。これらの傾向は、「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）及び「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。以下これらを総称して「国民生活モニター調査結果等」という。）の調査結果でみられる世帯収入の低下や雇用不安の影響も相俟って、平成20年秋以降の自動車の新車販売台数の減少に反映しているものと考えられる。他方、市場動向調査の結果では、回答者は環境や低燃費への関心が高く、自動車の買い替え時期を早める条件として低燃費の車の発売や自動車関連諸税の軽減を理由として挙げられているところ、平成21年に入り、ハイブリッド車の低価格戦略や自動車に関する諸税

の減税等の措置が執られたことを受け、全体の自動車販売台数が減少している中でハイブリッド車の需要が急増している。

こうしたことから、「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 石川和男）で示された国民所得と乗用車価格との強い相関関係や1970年代末に低価格で維持費が安かった軽四輪商用車の需要が急増した傾向については、現在の我が国にも当てはまると推察される。

ところで、乗用車については、市場動向調査の結果から、環境や低燃費ばかりでなく、安全性に関する意識についても高まってきており、自動車の購入理由の大きな要因になりつつあると認められる。また、内閣府で実施したWEBアンケート調査結果では、速度抑制装置や速度警報装置について必要性が高いとの結果が得られている。

しかしながら、安全性に関する新たな装置は、ACCなどのオプション価格にみられるように、自動車のコスト増の要因となる。そのため、こうした新たな装置を開発し、そのコストを自動車の販売価格に転嫁すれば、国民の自動車需要に関する意識が低下するおそれがあると考えられる。

現在のところ、ACCなどについては、安全性の向上がコスト増に見合うと考えている国民を対象とした販売戦略の一環として、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することとし、又は一部の車種・グレードに装備していると推察される。こうした任意の装備として取り扱うことについては、安全性向上の観点から推奨されるべきと考えられるものの、安全に関する意識の向上や装置の費用対効果に係る理解がないままに、例えばこうした装置の装備の義務付けをするなどの措置を執ることとなれば、上記のとおり自動車購買意欲の低下の影響は大きくなることが予想される。また、ACCのように、現在国際基準調和が進められていないもの等についても、そのような影響が大きくなることが予想される。そして、国民生活モニター調査結果等のような我が国の社会経済情勢に鑑みると、その影響は、国民の自動車需要に関する意識・動向に限らず、社会経済全体にも及ぶことが懸念される。また、自動車の基準等に係る国際調和の動向に鑑みると、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。

以上のことから、当面、交通安全教育や広報啓発といった運転者側の対策やハンプの設置等を始めとする道路側の対策を主として実施することとし、自動車側の対策についてはACCなど最高速度違反による交通事故対策とし

での機能も有する装備の普及を推奨することとし、そのほか自動車の走行速度の抑制により効果が見込まれるような I S A の開発に注力することが適切と考えられる。

(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ー複数マーケティング・チャンネル制進展の背景ー」(専修大学准教授石川和男) P36 右段参照
http://www.senshu-u.ac.jp/gakumu/sho/bulletin/vol88/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

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>)

表13 自動車保有台数の推移（四輪車）

年度末		(A)		(B)			(C)			
		保有車両 (B)+(C)		指数	登車 録両	指数	割合	軽自動車	指数	割合
昭和	45	18 747 487	100	12 779 069	100	68.2	5 968 418	100	31.8	
	50	28 886 237	154	23 018 860	180	79.7	5 867 377	98	20.3	
	55	38 547 048	206	31 249 932	245	81.1	7 297 116	122	18.9	
	60	47 389 940	253	35 328 180	276	74.5	12 061 760	202	25.5	
平成	2	59 498 996	317	42 730 451	334	71.8	16 768 545	281	28.2	
	7	68 897 523	368	49 727 850	389	72.2	19 169 673	321	27.8	
	10	72 419 157	386	52 121 429	408	72.0	20 297 728	340	28.0	
	11	73 294 213	391	52 264 404	409	71.3	21 029 809	352	28.7	
	12	74 216 556	396	52 461 216	411	70.7	21 755 340	365	29.3	
	13	74 936 459	400	52 423 222	410	70.0	22 513 237	377	30.0	
	14	75 540 318	403	52 274 189	409	69.2	23 266 129	390	30.8	
	15	76 019 914	405	51 944 484	406	68.3	24 075 430	403	31.7	
	16	76 881 488	410	51 931 363	406	67.5	24 950 125	418	32.5	
	17	77 563 911	414	51 757 370	405	66.7	25 806 541	432	33.3	
	18	77 783 202	415	51 075 053	400	65.7	26 708 149	447	34.3	
	19	75 625 209	403	50 162 323	393	66.3	25 462 886	427	33.7	

※ 1 : 自動車交通局技術安全部自動車情報課「自動車保有車両数」を基に作成。

2 : 指数は、昭和45年の保有台数を100とした。

3 : 割合は、保有車両に占める登録車両又は軽自動車占める割合を示す。

表14 自動車新車販売台数の推移（四輪車）

年度末	(A) 保有車両 (B)+(C)			(B) 登 録 車 両				(C) 軽 自 動 車			
			指数			指数	割合		指数	割合	
昭和 45	4 100 467		100	2 844 554		100	69.4	1 255 913	100	30.6	
50	4 308 931		105	3 720 630		131	86.3	588 301	47	13.7	
55	5 015 510		122	4 002 172		141	79.8	1 013 338	81	20.2	
60	5 556 834		136	4 028 132		142	72.5	1 528 702	122	27.5	
平成 2	7 777 493		190	5 975 089		210	76.8	1 802 404	144	23.2	
7	6 865 034		167	5 149 414		181	75.0	1 715 620	137	25.0	
10	5 879 425		143	4 335 318		152	73.7	1 544 107	123	26.3	
11	5 861 216		143	3 987 731		140	68.0	1 873 485	149	32.0	
12	5 963 042		145	4 095 117		144	68.7	1 867 925	149	31.3	
13	5 906 471		144	4 059 046		143	68.7	1 847 425	147	31.3	
14	5 792 093		141	3 966 093		139	68.5	1 826 000	145	31.5	
15	5 828 178		142	4 027 315		142	69.1	1 800 863	143	30.9	
16	5 853 382		143	3 962 232		139	67.7	1 891 150	151	32.3	
17	5 852 067		143	3 928 351		138	67.1	1 923 716	153	32.9	
18	5 739 506		140	3 715 887		131	64.7	2 023 619	161	35.3	
19	5 353 648		131	3 433 829		121	64.1	1 919 819	153	35.9	

※ 1 : 社団法人日本自動車工業会HPを基に作成。

2 : 指数は、昭和45年の保有台数を100とした。

3 : 割合は、保有車両に占める登録車両又は軽自動車占める割合を示す。

I 乗用車市場動向

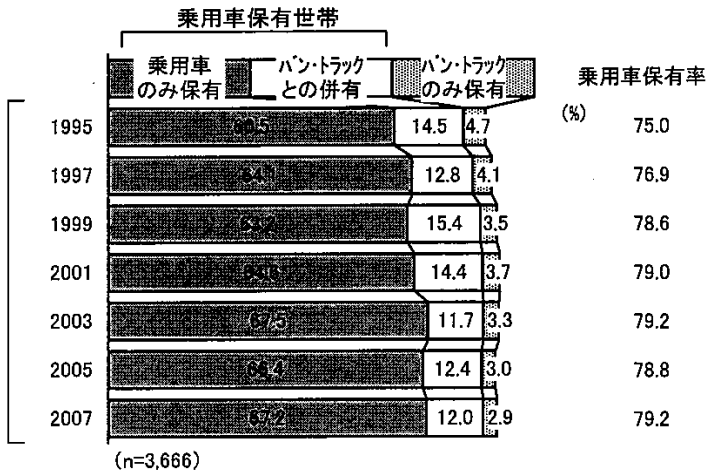
1. 保有・使用実態の変化

<乗用車世帯保有率の動向>

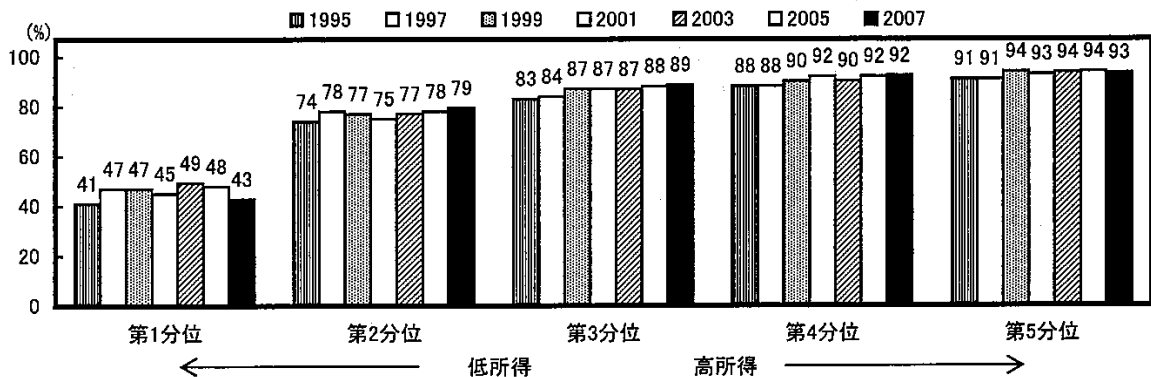
- ・全国の乗用車世帯保有率（単身世帯を含む）は、'07年実施の今回調査では79.2%であり、前回（'05年：78.8%）とほぼ水準にとどまった。
- ・世帯年収を5等分（各層20%）した所得階層別にみると、「第1分位：43%」、「第2分位：79%」、「第3分位：89%」、「第4分位：92%」、「第5分位：94%」。
- ・'05年度調査と比べて、「第1分位」が前回から5ポイント減少していることが注目される。

1. 保有率の変化(全世帯)

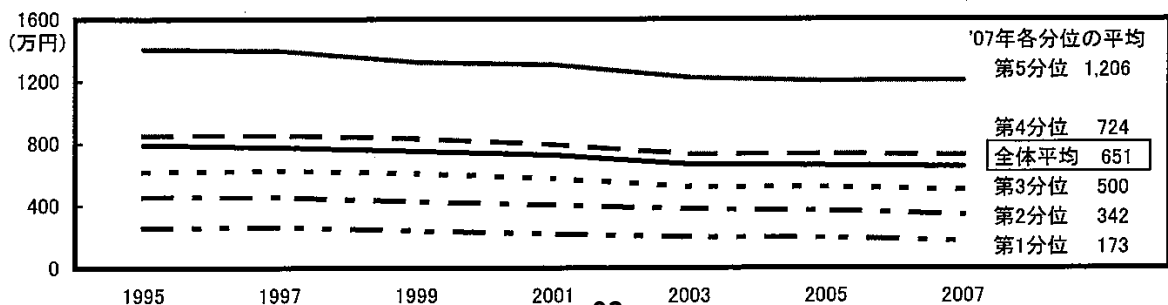
注1)「乗用車」の定義については、前頁参照。



2. 所得階層別 乗用車保有率



3. 所得階層別世帯年収(平均値の推移) (乗用車ユーザー)



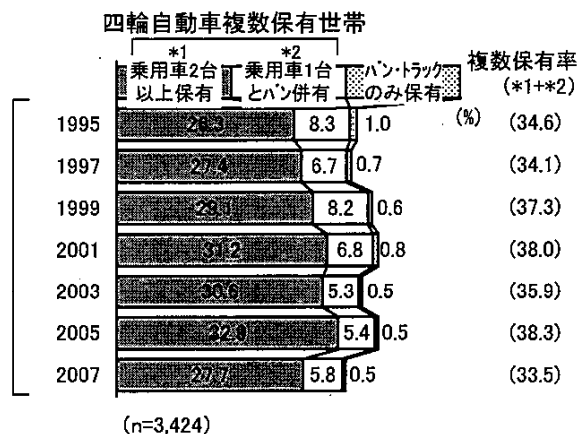
注1) 年収5分位とは、全世帯の世帯年収を5等分(各層20%)した所得階層。

注2) 上図には各分位の世帯年収の平均値の推移を示してある。

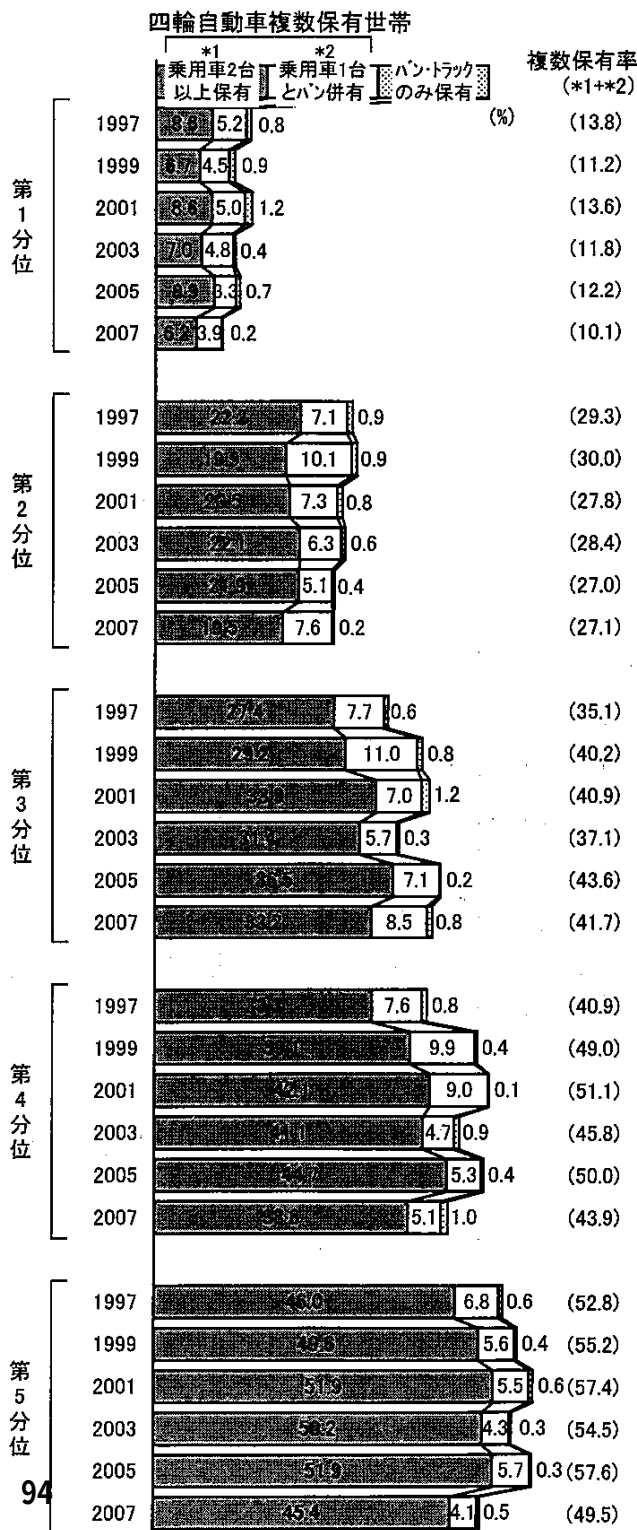
<複数保有化の状況>

- ・世帯に2台以上の車を持つ「複数保有率」は、'05年度調査では増加したが'07年度調査では再び減少に転じた（'03年度調査：35.9%→'05年度調査：38.3%→今回：33.5%）。
- ・「複数保有率」を所得階層別にみると、「第4分位」（50.0%→43.9%）、「第5分位」（57.6%→49.5%）での減少が大きい。
- ・市郡規模では、町村部で減少。また、世帯形態では、産業世帯、農林漁業世帯で減少。

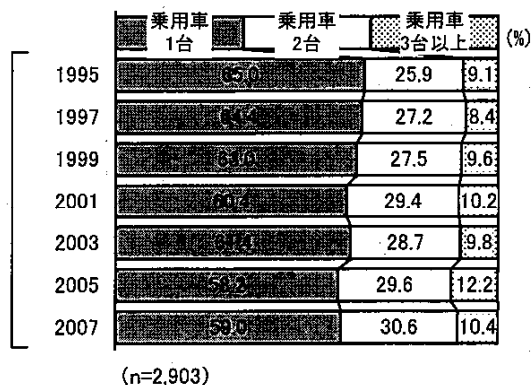
22. 複数保有率の変化(全世帯)



24. 所得階層別複数保有率の変化



23. 乗用車保有世帯に占める割合



(参考資料)
対象者特性別自動車複数保有形態（'07年、'05年、'03年）

	【'07年】							【'05年】							【'03年】						
	全 体	乗 用 車 2 台 以 上	乗 用 車 1 台 と 併 有	バン ・ トラ ック 等 の 併 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率	全 体	乗 用 車 2 台 以 上	乗 用 車 1 台 と 併 有	バン ・ トラ ック 等 の 併 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率	全 体	乗 用 車 2 台 以 上	乗 用 車 1 台 と 併 有	バン ・ トラ ック 等 の 併 有	四 輪 単 数 保 有	四 輪 非 保 有	* 1 + * 2 複 数 保 有 率
	3424 100.0	947 27.7	199 5.8	18 0.5	1603 46.8	657 19.2	1146 33.5	5250 100.0	1729 32.9	286 5.4	25 0.5	2249 42.8	961 18.3	2015 38.3	5298 100.0	1619 30.6	281 5.3	27 0.5	2448 46.2	923 17.4	1900 35.9
市郡規模*	754 100.0	104 13.8	15 2.0	2 0.3	406 53.8	227 30.1	119 15.8	1297 100.0	163 12.6	36 2.8	3 0.2	690 53.2	405 31.2	199 15.4	1255 100.0	158 12.6	36 2.9	2 0.2	681 54.3	378 30.1	194 15.5
15大都市	781 100.0	207 26.5	40 5.1	4 0.5	368 47.1	162 20.7	247 31.6	1465 100.0	459 31.3	65 4.4	5 0.3	675 46.1	261 17.8	524 35.7	1548 100.0	430 27.8	43 2.8	7 0.5	821 53.0	247 16.0	473 30.6
10万世帯 以上の市	363 100	101 27.8	12 3.3	0 -	188 51.8	62 17.1	113 31.1	74 100	24 32.4	4 5.4	0 -	35 47.3	11 14.9	28 37.8	80 100.0	25 31.3	1 1.3	- -	34 42.5	20 25.0	26 32.6
6万世帯 以上の市	297 100.0	96 32.3	12 4.0	0 -	151 50.8	38 12.8	108 36.3	405 100.0	146 36.0	17 4.2	2 0.5	188 46.4	52 12.8	163 40.2	394 100.0	138 35.0	22 5.6	2 0.5	178 45.2	54 13.7	160 40.6
4万世帯 以上の市	435 100.0	163 37.5	29 6.7	4 0.9	179 41.1	60 13.8	192 44.2	567 100.0	233 41.1	28 4.9	2 0.4	227 40.0	77 13.6	261 46.0	564 100.0	217 38.5	30 5.3	1 0.2	244 43.3	72 12.8	247 43.8
2万世帯 以上の市	794 100.0	276 34.8	91 11.5	8 1.0	311 39.2	108 13.6	367 46.3	1442 100.0	704 48.8	136 9.4	13 0.9	434 30.1	155 10.7	840 58.2	1457 100.0	651 44.7	149 10.2	15 1.0	490 33.6	152 10.4	800 54.9
町村部	82 100.0	10 12.2	32 39.0	6 7.3	25 30.5	9 11.0	42 51.2	210 100.0	80 38.1	53 25.2	8 3.8	53 25.2	16 7.6	133 63.3	243 100.0	99 40.7	67 27.6	12 4.9	53 21.8	12 4.9	166 68.3
世帯形態*	324 100.0	86 26.5	42 13.0	7 2.2	165 50.9	24 7.4	128 39.5	796 100.0	305 38.3	94 11.8	10 1.3	298 37.4	89 11.2	399 50.1	772 100.0	273 35.4	78 10.1	6 0.8	333 43.1	82 10.6	351 45.5
農林漁業世帯	1930 100.0	709 36.7	86 4.5	3 0.2	932 48.3	200 10.4	795 41.2	3156 100.0	1187 37.6	126 4.0	6 0.2	1441 45.7	396 12.5	1313 41.6	3183 100.0	1083 34.0	113 3.6	8 0.3	1577 49.5	402 12.6	1196 37.6
勤労世帯	1075 100.0	138 12.8	38 3.5	2 0.2	473 44.0	424 39.4	176 16.3	1057 100.0	146 13.8	13 1.2	1 0.1	447 42.3	450 42.6	159 15.0	1062 100.0	157 14.8	23 2.2	1 0.1	478 45.0	403 37.9	180 17.0
その他	644 100.0	40 6.2	25 3.9	1 0.2	237 36.8	341 53.0	65 10.1	917 100.0	82 8.9	30 3.3	6 0.7	371 40.5	428 46.7	112 12.2	935 100.0	65 7.0	45 4.8	4 0.4	402 43.0	419 44.8	110 11.8
年収5分位*	632 100.0	123 19.5	48 7.6	1 0.2	346 54.7	114 18.0	171 27.1	917 100.0	201 21.9	47 5.1	4 0.4	489 53.3	176 19.2	248 27.0	935 100.0	207 22.1	59 6.3	6 0.6	487 52.1	176 18.8	266 28.4
第1分位	614 100.0	204 33.2	52 8.5	5 0.8	295 48.0	58 9.4	256 41.7	917 100.0	335 36.5	65 7.1	2 0.2	422 46.0	93 10.1	400 43.6	935 100.0	294 31.4	53 5.7	3 0.3	486 52.0	99 10.6	347 37.1
第2分位	603 100.0	234 38.8	31 5.1	6 1.0	297 49.3	35 5.8	265 43.9	916 100.0	409 44.7	49 5.3	4 0.4	395 43.1	59 6.4	458 50.0	937 100.0	385 41.1	44 4.7	8 0.9	432 46.1	68 7.3	429 45.8
第3分位	555 100.0	252 45.4	23 4.1	3 0.5	241 43.4	36 6.5	275 49.5	916 100.0	475 51.9	52 5.7	3 0.3	338 36.9	48 5.2	527 57.6	936 100.0	470 50.2	40 4.3	3 0.3	377 40.3	46 4.9	510 54.5
第4分位	173 100.0	6 3.5	1 0.6	0 -	33 49.3	33 49.3	1 1.5	173 100.0	6 3.5	1 0.6	0 -	75 43.4	91 52.6	7 4.1	207 100.0	1 0.5	- -	1 0.5	105 50.7	100 48.3	1 0.5
ライフ*	293 100.0	102 34.8	14 4.8	1 0.3	146 49.8	30 10.2	116 39.6	544 100.0	185 34.0	20 3.7	1 0.2	274 50.4	64 11.8	205 37.7	640 100.0	173 27.0	19 3.0	2 0.3	378 59.1	68 10.6	192 30.0
独身期	437 100.0	175 40.0	20 4.6	0 -	224 51.3	18 4.1	195 44.6	751 100.0	295 39.3	36 4.8	1 0.1	376 50.1	43 5.7	331 44.1	675 100.0	251 37.2	38 5.6	- -	344 51.0	42 6.2	289 42.8
家族形成期	296 100.0	123 41.6	19 6.4	0 -	135 45.6	19 6.4	142 48.0	525 100.0	210 40.0	38 7.2	0 -	232 44.2	45 8.6	248 47.2	586 100.0	255 43.5	29 4.9	3 0.5	261 44.5	38 6.5	284 48.4
家族成長前期	638 100.0	259 40.6	37 5.8	4 0.6	277 43.4	61 9.6	296 46.4	1125 100.0	545 48.4	65 5.8	8 0.7	389 34.6	118 10.5	610 54.2	1083 100.0	486 44.9	65 6.0	4 0.4	419 38.7	109 10.1	551 50.9
家族成長後期	442 100.0	147 33.3	32 7.2	6 1.4	202 45.7	55 12.4	179 40.5	736 100.0	286 38.9	48 6.5	6 0.8	284 38.6	112 15.2	334 45.4	784 100.0	301 38.4	51 6.5	6 0.8	311 39.7	115 14.7	352 44.9
結晶期	1241 100.0	136 11.0	75 6.0	7 0.6	583 47.0	440 35.5	211 17.0	1388 100.0	198 14.3	78 5.6	9 0.6	618 44.5	485 34.9	276 19.9	1316 100.0	150 11.4	79 6.0	11 0.8	627 47.6	449 34.1	229 17.4
高齢期																					

* 15大都市：'07年
* 13大都市：'05年、'03年

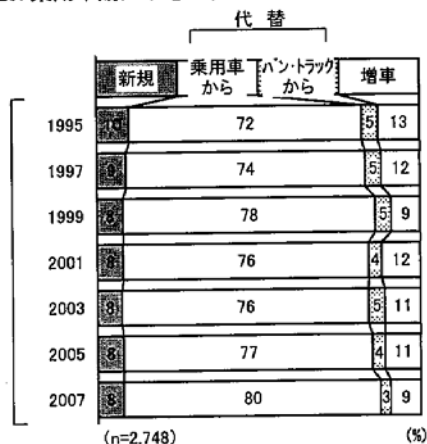
上段：n
下段：%

2. 最近の購入状況の変化

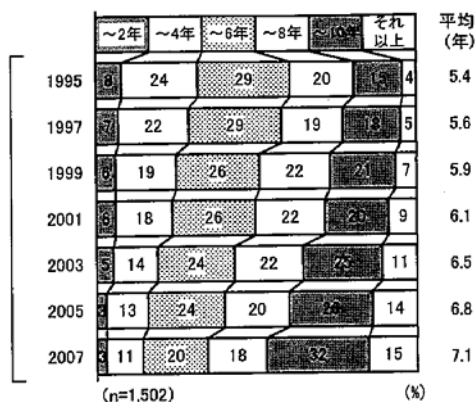
<購入形態の変化>

- ・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。
- ・また、最近時点購入車に限定した場合でも平均使用期間は７．２年と前回並み。

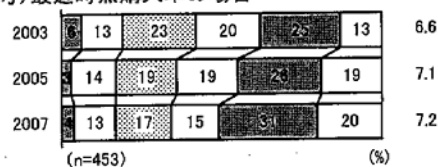
29. 乗用車購入形態の変化(A)



30. 乗用車前保有車使用期間(前保有新車)(A)

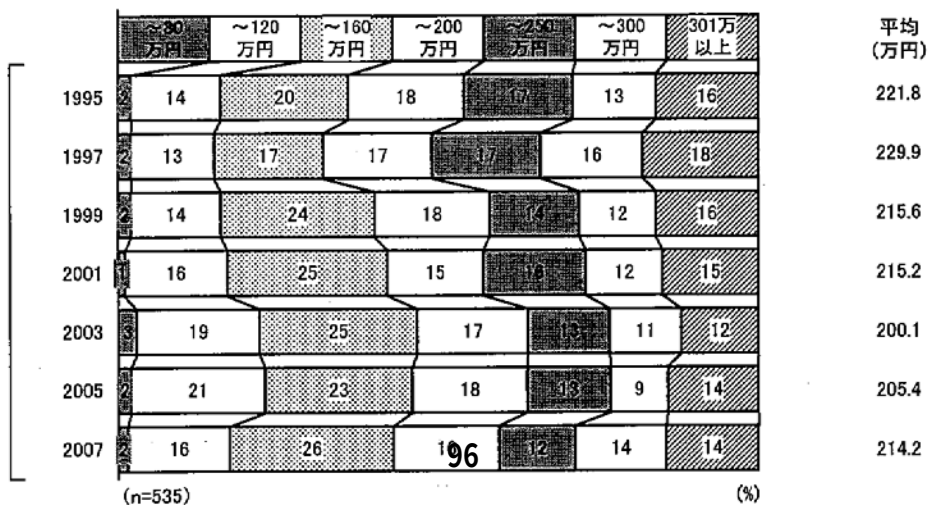


(参考) 最近時点購入車の場合



- ・一番最近買った新車（最近時点購入車）の平均購入価格は、'03年度調査から上昇しており（'03年度調査：２００万円→'05年度調査：２０５万円→今回：２１４万円）、「２５１～３００万円」での割合の増加が目を引く。

31. 最近時点購入車の購入価格(A)～新車～



●買い替え時期が延びた理由としては、「前の車が十分乗れそうだった」が'01年度調査と同様、最も多い理由。男性の40代、50代は、「収入の伸びが思わしくなかった」が増加。

・'01年度調査と比べて、男性全体では増加、減少の傾向がみられるものはなく、女性全体では、「子供の教育費がかかる」が増加、「前の車のいたみが少なく、まだ十分乗れそうだった」「買い替えたくなる気になった車がなかった」が減少。

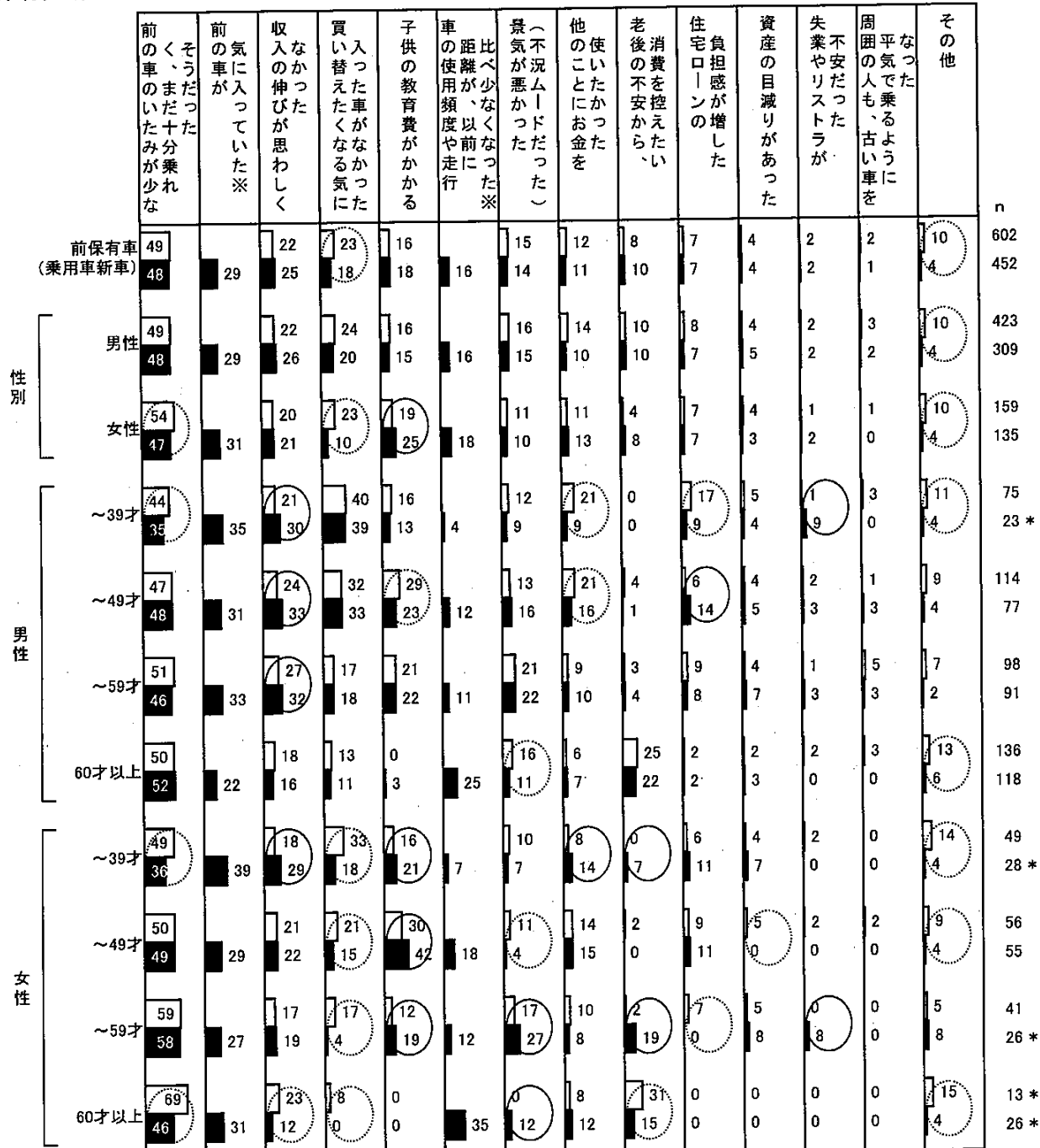
・男性の40代、50代では「収入の伸びが思わしくなかった」が増加、40代では「住宅ローンの負担感が増した」も増加。

※ '07年追加項目

□: '01年

■: '07年

保有長期化理由(複数回答)(従来に比べて買い替え期間が長くなったユーザー)



○: '01年'と'07年'を比べて+5%以上増加したもの

○: '01年'と'07年'を比べて-5%以上減少したもの

*: サンプル数30未満につき参考値

(%)

- 保有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」「今の車が気に入っている」「収入の伸びが思わしくない」が高い理由となっている。「今の車の傷みが少ない」「老後の不安のために消費を抑えたい」は'03年度調査から増加し、'03年度調査で最も多かった「収入の伸びが思わしくない」が3位に後退。
- ・男性では、「今の車の傷みが少ない」は全年代で'03年度調査より増加。「老後の不安のために消費を抑えたい」は60代以上で増加。
 - ・女性では、40代までの層で「今の車の傷みが少ない」が増加。「景気が悪い」は全年代で'03年度調査より減少。
 - ・世帯年収の第5分位では、「今の車の傷みが少ない」「今の車が気に入っている」「車の使用頻度や走行距離が以前に比べ少ない」「老後の不安から消費を抑えたい」「他にお金を使いたい」が'03年度調査より増加、「収入の伸びが思わしくない」「景気が悪い」は減少。

□：'03年

■：'07年

保有長期化理由(複数回答)(従来と比べて)

		今の車の傷みが少ない	今の車が気に入っている	収入の伸びが思わしくない	車の使用頻度や走行距離が以前に比べ少ない	老後の不安から消費を抑えたい	子供にかかる教育費が	他にお金を使いたい	気に入った車がない	景気が悪い(不況ムードだ)	住宅ローンが増す負担感がある	資産が目減りがある	失業やリストラが不安	周囲の人も、古い車を平気で乗る	その他	n
性別	現保有車(乗用車新車)	36 45	31 31	39 30	22 27	19 26	29 21	12 14	13 12	26 12	11 10	8 10	7 3	2 1	3 3	910 646
	男性	36 46	31 33	38 29	24 29	21 27	25 17	12 14	13 12	26 12	11 9	9 10	6 3	2 2	3 3	640 413
	女性	36 43	30 28	40 34	18 23	14 25	37 30	11 14	13 13	26 13	13 10	5 9	10 2	1 0	2 4	270 233
男性	～39才	33 40	43 45	44 36	14 18	7 12	41 31	14 25	18 22	29 13	17 13	7 3	8 3	1 0	2 2	168 67
	～49才	32 40	30 32	48 32	15 32	14 7	44 33	17 17	15 18	33 9	20 20	10 9	9 7	1 4	2 1	154 93
	～59才	36 48	27 28	40 35	24 24	25 28	16 13	13 12	7 9	30 11	6 10	7 8	6 6	0 3	3 1	149 100
	60才以上	41 50	25 31	23 19	41 35	39 46	1 2	5 9	11 5	12 13	0 1	13 14	2 0	5 1	6 5	169 153
	～39才	35 49	33 41	43 40	13 16	11 12	48 43	15 19	16 22	30 22	20 19	6 6	12 3	2 2	2 2	110 68
女性	～49才	35 45	32 23	39 27	13 20	15 15	48 53	10 14	15 10	26 8	7 11	6 4	10 3	1 0	1 7	82 74
	～59才	33 35	23 27	42 46	26 27	14 46	12 2	7 14	9 10	21 10	11 4	5 14	9 0	0 0	4 2	57 52
	60才以上	57 41	24 15	24 18	43 33	33 36	0 3	10 5	0 8	19 13	0 3	0 21	0 0	0 0	5 5	21* 39
	第1分位	34 41	18 24	30 22	28 32	30 44	15 2	8 7	7 6	19 11	4 0	14 20	10 2	3 0	7 2	74 54
年収5分位	第2分位	38 49	27 27	45 32	23 29	23 32	32 13	16 8	11 4	27 22	8 5	12 14	8 5	1 0	3 4	155 113
	第3分位	35 41	35 28	42 42	19 28	21 26	31 22	10 9	13 11	31 17	13 10	7 7	9 6	1 1	3 4	196 138
	第4分位	36 44	35 28	39 33	23 20	16 21	34 33	13 20	14 15	27 9	18 17	6 8	7 1	1 3	3 3	200 155
	第5分位	36 47	35 41	32 20	20 32	14 20	26 23	11 17	14 17	22 4	8 9	5 7	4 1	2 3	3 3	199 138

○：'03年と'07年を比べて+5%以上増加したもの

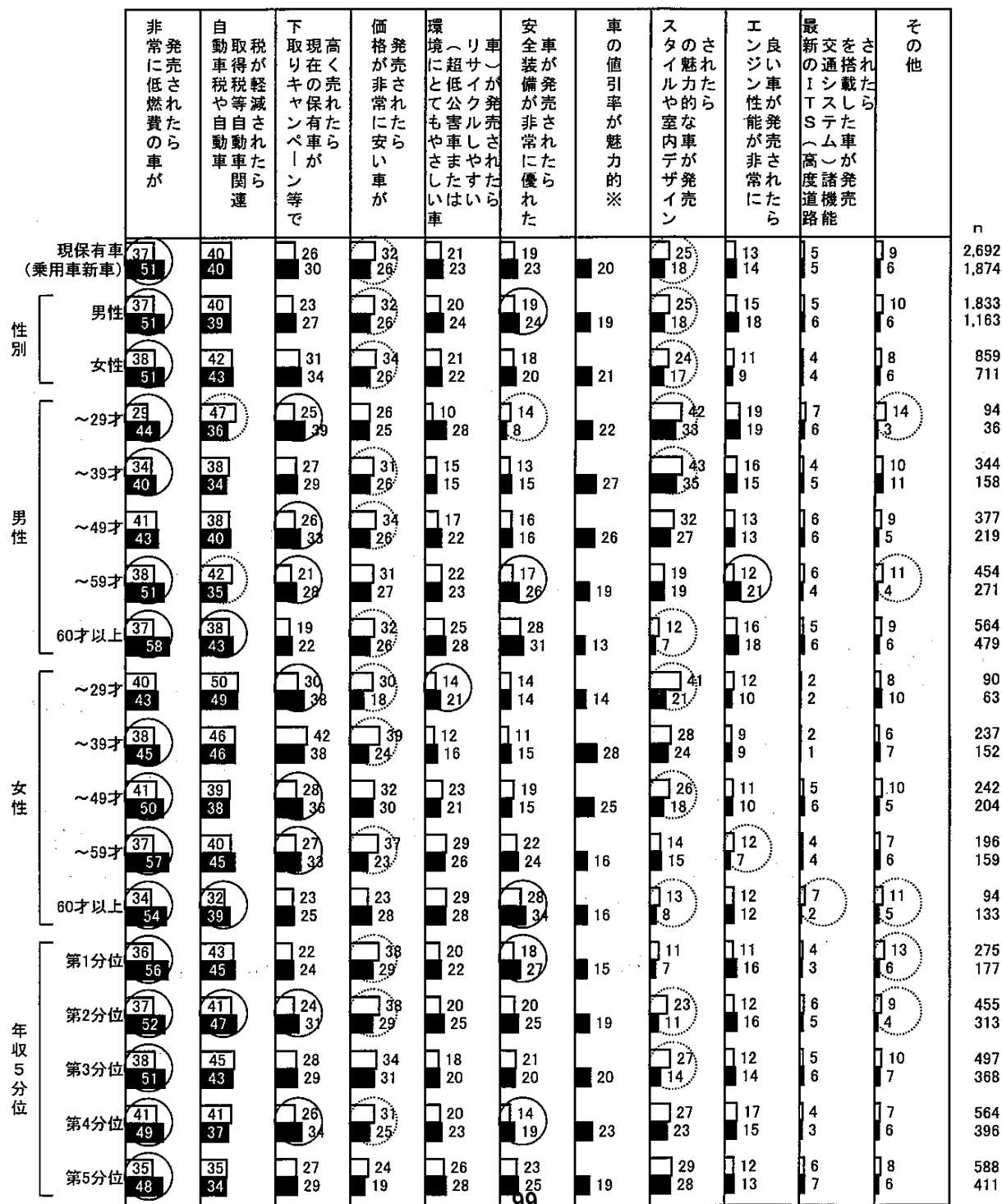
○：'03年と'07年を比べて-5%以上減少したもの

*：サンプル数30未満につき参考値

(%)

- 今後の買い替え予定を早める場合の条件としては、「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な条件の緩和が上位。「非常に低燃費の車が発売されたら」は'03年度調査より増加。
- ・男女とも全年代で「非常に低燃費の車が発売されたら」が増加したが「価格が非常に安い車が販売されたら」は減少。40代、50代で「下取りキャンペーン等で現在の保有車が安く売れたら」が増加。
- ・世帯年収の第2～3分位で「スタイルや室内デザインの魅力的な車が販売されたら」が減少。第1～2分位で'03年度調査で多かった「価格が非常に安い車が販売されたら」は減少。

買い替え時期を早める条件(3つまで回答) ※'05年追加項目



○: '03年」と'07年」を比べて+5%以上増加したもの
 ○: '03年」と'07年」を比べて-5%以上減少したもの

(%)

Ⅱ クルマ市場をめぐる環境意識の変化

1. 環境への意識

1) 環境問題に対する考え方・態度

- 環境への意識は、'05年度調査と比べると全体的に増加傾向がみられ、小型車志向が強まっている。
- ・環境問題に対する考え方・態度について聞いた結果をみると、乗用車新車ユーザーでは「あてはまる」+「まああてはまる」と答えた比率は、'05年度調査と比べ、全体的に増加傾向が見られた。
- ・「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'05年度調査より7ポイント、「大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境にやさしい小さい車や低燃費車の方を選ぶ」は、5ポイント増加し、その他の項目も'05年度調査より3～4ポイント増加している項目が多くみられ、環境への意識についてより身近な問題と考えられている実状が伺える。

*この数値は下記2つの足し上げ

□まああてはまる

■あてはまる

(%)

1. 環境問題に対する考え方・態度 ～「あてはまる」+「まああてはまる」比率

	86	87	87	88	86	89 *	
われわれの消費態度が環境破壊につながるのだから、消費態度や生活水準を多少おさえることもやむを得ないと思う	49	50	51	57	56	53	n
	37	37	36	31	30	36	1,929
すでに環境問題に関心のある人たちで集まって、勉強会やエコロジー活動をけっこう楽しみながらやっている	18	18	21	18	19	23	
	14	14	16	15	15	18	1,922
	4	4	5	3	4	5	
豊かな生活を楽しむためには、資源の利用やゴミの増加もやむを得ないことだと思う	30	26	26	29	29	28	
	23	19	19	23	23	20	1,922
	7	7	7	6	6	8	
環境問題の重要性は、頭ではわかっているでも自分の生活や行動には実際にはなかなか結びつかないのが実情である	81	79	78	77	77	78	
	50	52	53	57	57	56	1,926
	31	27	25	20	20	22	
メーカーが環境問題やリサイクル(再利用)に積極的に取り組む姿勢には自分も協力したい (メーカーが企業の社会責任や自然との「共生」を自覚して、環境問題やリサイクル(再利用)に積極的に取り組む姿勢には自分も協力したい)	87	90	90	89	87	91	
	46	45	53	55	54	53	1,926
	41	45	37	34	33	38	
大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、環境にやさしい小さい車や低燃費車のほうを選ぶ (大排気量・高馬力車などにこだわるよりも、小さい車や低燃費車のほうが自分にあっていく)	69	71	72	75	77	82	
	36	34	39	43	43	40	1,932
	33	37	33	32	34	42	
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 (クルマなしでは生きていけないのだから、徹底的に比較して多少高くても、環境にできるだけ負担の少ない車を選ぶ)	71	71	71	72	72	79	
	47	48	53	54	52	54	1,924
	24	23	18	18	20	25	
多少値段が高くなっても、クルマを選ぶ場合は、排ガスがなるべく少なく、クリーンなものを選ぶ	75	75	74	74	75	78	
	47	49	53	54	54	53	1,928
	28	26	21	20	21	25	
同じクルマを大切に使い、なるべく長く乗り、省資源に協力したい (手入れをよくして大切に使い、同じ車になるべく長く乗り、地球の資源の節約(省資源)に協力したい)	85	88	88	89	89	89	
	42	42	49	49	50	45	1,930
	43	46	39	40	39	44	
高品質で耐久性のあるものを買った、当初はお金があるものの、時間の経過とともに安い買い物になり、いろいろな面で環境を守る	81	81	82	82	79	82	
	49	49	56	56	55	53	1,922
	32	32	26	26	24	29	

100

()内は'97、'99、'01年度調査の質問紙

'97 '99 '01 '03 '05 '07

2. 安全への意識

1) 安全意識の変化

●車に対する安全性への志向では、安全装備項目の重視度が引き続き強まっている。

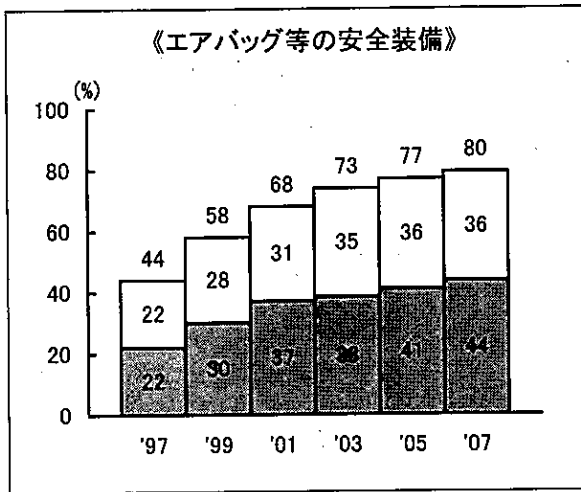
- ・乗用車新車ユーザー（以下同様）が、購入時に車の安全性についてどの程度重視したかをみると、「エアバッグ等の安全装備」で増加傾向がみられた。
- ・一方、「ABS等の安全装置」「車の大きさ・ボディ剛性」「ボディタイプ・形状による安全性」は、ほぼ'05年度調査と同水準。

5. 購入時の重視度(乗用車新車)

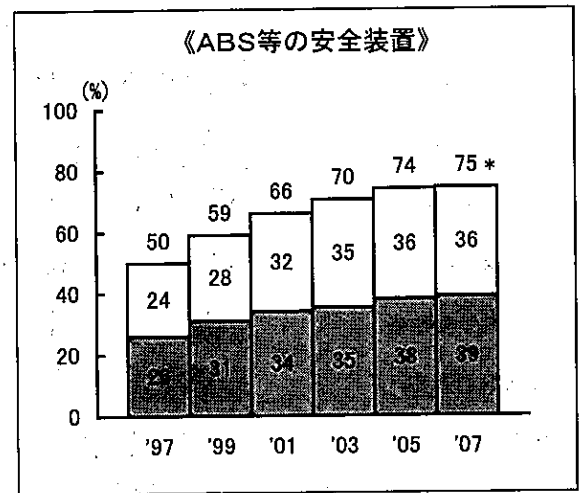
*この数値は下記2つの足し上げ

□ やや重視した

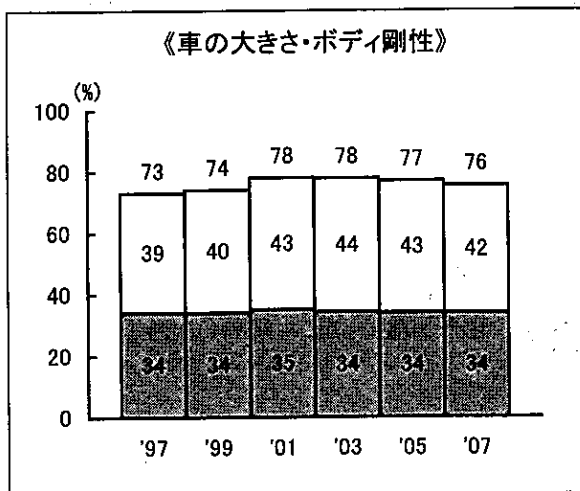
■ 重視した



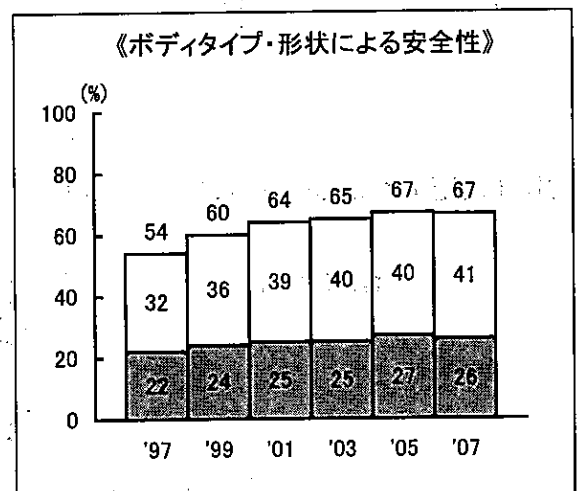
'07年 (n=1,877)



'07年 (n=1,867)



'07年 (n=1,875)



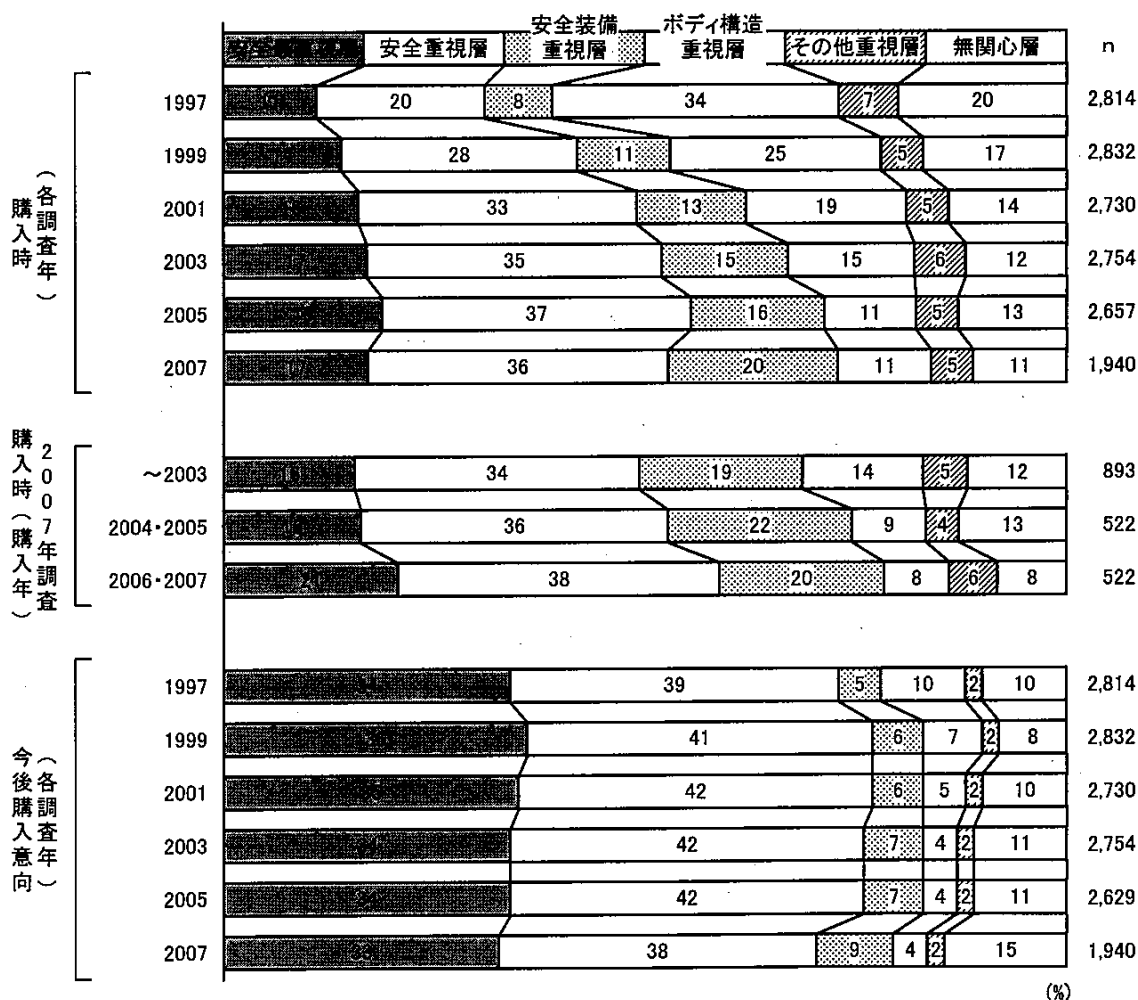
'07年 (n=1,851)

2) 安全志向層構成比の変化

- 安全最重視層と安全重視層の割合は'05年度調査と同水準。購入年度の新しさとの相関も同様。
- ・車への安全装備の装着とボディ構造をともに重視している「安全最重視層」や2番目に安全志向の強い「安全重視層」は、ほぼ'05年度調査と同水準である。
- すべての項目で安全を重視していない「無関心層」は、長期的にみると減少の傾向にある。
- ・直近購入者（'06年度以降購入者）において、「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。
- ・今後購入意向時の重視度は、'05年度に比べ、意識の強まりはみられない。

乗用車新車ユーザーを、車の安全性に関する4項目への反応によって、「安全最重視層」「安全重視層」「安全装置重視層」「ボディ構造重視層」「その他重視層」「無関心層」の6グループに分類し、その変化をみたのが下図である。
(購入時重視度および今後の重視度の結果を用いて、同様の分類を行って、比較した。)

6. 安全志向層構成比の変化(乗用車新車)



<安全志向層構成比の変化>

*車を購入したときの重視度や今後車を購入する時の重視度に関する質問で、車の安全性について以下の4項目を尋ね、その回答パターンによりユーザーを分類した。

①エアバッグ等の安全装備②ABS等の安全性③車の大きさ・ボディ剛性④ボディタイプ・形状による安全性
(以下では①②を装備関係、③④をボディ構造とくくっている)

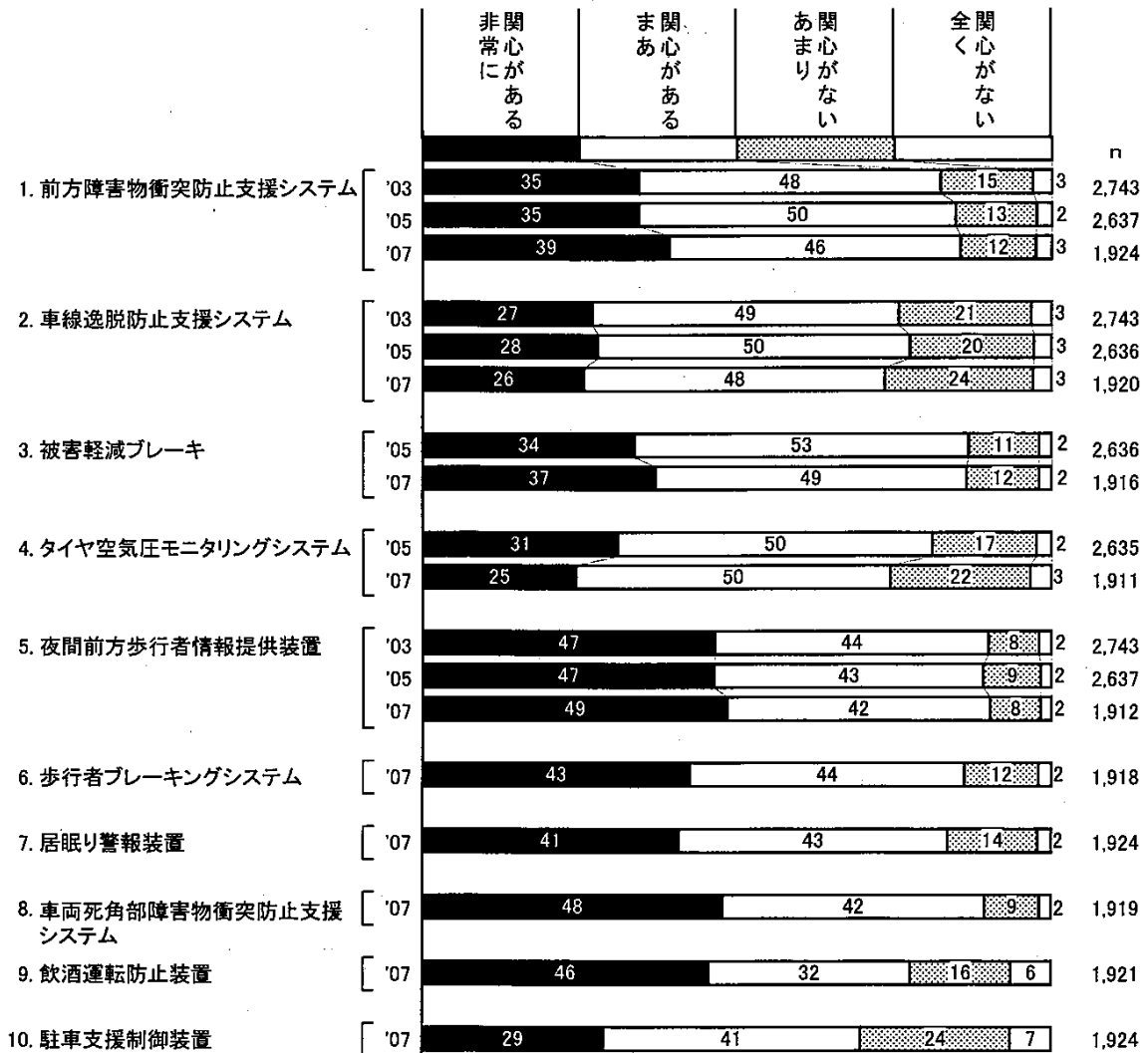
- 安全最重視層 : 安全装備、ボディ構造ともに「重視した(する)」と答えた最も安全を重視する層
- 安全重視層 : 安全最重視層に次いで装備、ボディ構造ともに「(やや)重視した(する)」と答えた層
- 安全装置重視層 : 装備関係に重視が偏った層
- ボディ構造重視層 : ボディ構造関係に重視が偏った層
- その他重視層 : 重視傾向が分散している層
- 無関心層 : 全ての項目で安全を「(あまり)重視しなかった(しない)」と答えた安全に無関心の層

3) ASV*への関心度

*ASV:アドバンスド セーフティ ビークル(先進安全自動車)

- 今後の普及とさらなる技術の進展が予想されるASVへの関心度では、「夜間前方歩行者情報提供装置」「車両死角部障害物衝突防止支援システム」「飲酒運転防止装置」の関心度が高い。
- ・「前方障害物衝突防止支援システム」「被害軽減ブレーキ」は'05年度調査からやや増加、「タイヤ空気圧モニタリングシステム」はやや減少。
- ・「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。

7. ASVへの関心度



※3. 4. は'05年、6. 7. 8. 9. 10. は'07年新設項目

(%)

- 前方障害物衝突防止支援システム
前方走行車との距離や相対速度を検出して警告を出し、ドライバーの回避操作が不適切な場合は、ブレーキが作動する
- 車線逸脱防止支援システム
車線からはみ出す可能性がある時、音やハンドル振動で警告し、ドライバーが位置を修正しない場合は、位置修正操作を促す
- 被害軽減ブレーキ
車両が衝突を感知した時に、ブレーキをかけ衝突時の衝撃を少なくする。またシートベルトで乗員を固定させるためベルトも巻き込む
- タイヤ空気圧モニタリングシステム: タイヤ空気圧を管理し、空気圧の低下をユーザーに知らせる装置
- 夜間前方歩行者情報提供装置: 夜間走行中、前方の歩行者を検知し、運転者に情報提供する
- 歩行者ブレーキングシステム: 歩行者との衝突を回避するため、車が状況を判断してブレーキを作動する
- 居眠り警報装置: 運転者の顔や表情などから、運転能力の低下を推定し、注意喚起のための情報を提供する
- 車両死角部障害物衝突防止支援システム
発進時に、車両の死角に人がいることを察知し、運転者に警告するとともに、発進できないようにする
- 飲酒運転防止装置: 運転者の呼気等からアルコールを検出した場合、車が動かないようにする
- 駐車支援制御装置: 自動運転システム等により、バック駐車や縦列駐車運転をアシストし簡単に駐車ができる

▶ 新車・月別・車種別

- ▶ [新車販売台数\(登録車\)](#)
- ▶ [登録車合計](#)
- ▶ [普通乗用車](#)
- ▶ [小型乗用車](#)
- ▶ [乗用車合計\(普通+小型\)](#)
- ▶ [普通貨物車](#)
- ▶ [小型貨物車](#)
- ▶ [貨物車合計](#)
- ▶ [バス](#)
- ▶ 総合計(登録車+軽自動車)
- ▶ [軽自動車合計](#)
- ▶ [軽乗用車](#)
- ▶ [軽貨物車](#)

- ▶ 新車・月別・メーカー別
- ▶ 大中型貨物車登録台数
- ▶ 月別RV販売台数
- ▶ ブランド別統計
- ▶ ランキング30位
- ▶ 中古車・年別・月別
- ▶ 発表日
- ▶ ディーラー経営状況

■ 総合計(登録車+軽自動車)

※ 軽自動車については全国軽自動車協会 連合会調べ。(その他の台数を除く)

西暦	1月	前年比	2月	前年比	3月	前年比	4～3月	前年比
2000	373,624	102.5	533,134	102.8	828,000	99.6	5,881,991	100.3
2001	377,068	100.9	536,161	100.6	831,926	100.5	5,973,439	101.6
2002	369,005	97.9	516,864	96.4	771,682	92.8	5,818,867	97.4
2003	379,992	103.0	525,990	101.8	823,136	106.7	5,863,660	100.8
2004	404,209	106.4	535,222	101.8	848,521	103.1	5,887,012	100.4
2005	391,944	97.0	529,312	98.9	834,048	98.3	5,820,402	99.0
2006	394,843	100.7	534,776	101.0	835,194	100.1	5,861,430	100.7
2007	371,330	94.0	505,111	94.5	767,407	91.9	5,618,442	95.9
2008	376,626	101.4	502,607	99.5	730,576	95.2	5,319,542	94.7
2009	301,698	80.1	380,576	75.7	546,086	74.7	4,700,684	88.4

西暦	4月	前年比	5月	前年比	6月	前年比	1～6月	前年比
2000	408,910	98.7	418,662	105.6	543,436	106.4	3,105,766	102.3
2001	408,961	100.0	419,588	100.2	533,102	98.1	3,106,806	100.0
2002	402,738	98.5	420,630	100.2	501,242	94.0	2,982,161	96.0
2003	378,731	94.0	419,176	99.7	496,815	99.1	3,023,840	101.4
2004	377,141	99.6	395,531	94.4	481,614	96.9	3,042,238	100.6
2005	405,017	107.4	425,024	107.5	517,421	107.4	3,102,766	102.0
2006	391,936	96.8	404,273	95.1	509,907	98.5	3,070,929	99.0
2007	357,690	91.3	378,797	93.7	462,162	90.6	2,842,497	92.6
2008	368,817	103.1	360,512	95.2	446,981	96.7	2,786,119	98.0
2009	284,027	77.0	292,035	81.0	382,278	85.5	2,186,700	78.5

西暦	7月	前年比	8月	前年比	9月	前年比	4～9月	前年比
2000	531,804	98.9	361,931	102.0	550,778	97.7	2,815,521	101.4
2001	549,379	103.3	367,667	101.6	529,072	96.1	2,807,769	99.7
2002	526,711	95.9	365,553	99.4	563,617	106.5	2,780,491	99.0
2003	524,401	99.6	354,373	96.9	571,883	101.5	2,745,379	98.7
2004	523,253	99.8	362,670	102.3	563,445	98.5	2,703,654	98.5
2005	517,131	98.8	366,212	101.0	567,023	100.6	2,797,828	103.5
2006	490,317	94.8	359,056	98.0	546,955	96.5	2,702,444	96.6
2007	438,934	89.5	347,296	96.7	499,787	91.4	2,484,666	91.9
2008	454,584	103.6	310,080	89.3	476,809	95.4	2,417,783	97.3
2009	0	.0	0	.0	0	.0	958,340	

西暦	10月	前年比	11月	前年比	12月	前年比	1～12月	前年比
2000	451,041	102.9	498,761	101.8	462,961	104.8	5,963,042	101.7
2001	437,319	97.0	474,375	95.1	441,853	95.4	5,906,471	99.1
2002	443,082	101.3	480,859	101.4	430,110	97.3	5,792,093	98.1
2003	460,536	103.5	457,500	94.6	435,645	100.8	5,828,178	100.6
2004	425,978	92.5	485,935	106.2	449,531	103.2	5,853,050	100.4
2005	427,479	100.4	463,346	95.4	407,964	90.8	5,851,921	100.0
2006	411,726	96.3	452,626	97.7	407,798	100.0	5,739,407	98.1
2007	406,210	98.7	451,082	99.7	367,775	90.2	5,353,581	93.3
2008	379,355	93.4	368,874	81.8	306,312	83.3	5,082,133	94.9
2009	0	.0	0	.0	0	.0	2,186,700	78.5

※本年の1～12月は本月までの累計台数です。また、前年比は当該累計台数の前年同期比となっています。

乗用車車名別順位(2009年) ※メーカー別統計

(軽自動車および輸入車を除く)

月	1月				2月			
順位	通称名	メーカー名	台数	対比	通称名	メーカー名	台数	対比
1	フィット	ホンダ	8,723	57.8	フィット	ホンダ	9,551	59.8
2	パッソ	トヨタ	7,278	147.9	パッソ	トヨタ	9,387	131.3
3	ヴィッツ	"	6,665	70.1	ヴィッツ	"	8,515	63.7
4	カローラ	"	6,359	60.7	カローラ	"	8,038	56.1
5	プリウス	"	5,730	109.2	セレナ	日産	6,479	76.7
6	キューブ	日産	4,449	123.5	ノート	"	5,275	71.3
7	セレナ	"	4,312	61.1	ヴォクシー	トヨタ	5,205	65.3
8	フリード	ホンダ	4,242	(20-5)	フリード	ホンダ	5,147	(20-5)
9	ノート	日産	4,072	72.2	キューブ	日産	5,139	97.1
10	デミオ	マツダ	3,879	68.6	インサイト	ホンダ	4,906	
11	ヴォクシー	トヨタ	3,776	56.8	ティーダ	日産	4,795	65.2
12	エスティマ	"	3,661	80.2	プリウス	トヨタ	4,524	77.8
13	IQ	"	3,455	(20-10)	スイフト	スズキ	4,124	82.8
14	スイフト	スズキ	3,233	89.2	デミオ	マツダ	4,081	67.8
15	ティーダ	日産	2,991	73.1	ラクティス	トヨタ	3,878	63.0
16	クラウン	トヨタ	2,743	80.3	エスティマ	"	3,864	63.0
17	ヴェルファイア	"	2,736	(20-4)	ノア	"	3,799	57.6
18	ノア	"	2,669	53.4	クラウン	"	3,438	56.1
19	ステップワゴン	ホンダ	2,504	66.9	ウィッシュ	"	3,140	61.8
20	ラクティス	トヨタ	2,421	53.1	マーチ	日産	3,002	56.3
21	bB	"	2,220	91.3	ヴェルファイア	トヨタ	2,968	(20-4)
22	エクストレイル	日産	2,025	82.4	bB	"	2,906	81.3
23	マーチ	"	1,998	56.9	ポルテ	"	2,701	80.7
24	ポルテ	トヨタ	1,927	79.6	ステップワゴン	ホンダ	2,629	52.0
25	ウィッシュ	"	1,912	54.8	ストリーム	"	2,488	47.8
26	シエンタ	"	1,885	79.8	エクストレイル	日産	2,420	59.5
27	オデッセイ	ホンダ	1,845	87.5	シエンタ	トヨタ	2,358	64.1
28	アルファード	トヨタ	1,630	57.3	オデッセイ	ホンダ	2,101	79.4
29	プレミオ	"	1,570	66.5	プレミオ	トヨタ	2,068	54.7
30	マークX	"	1,542	43.7	アイシス	"	2,046	65.3

月	3月				2008年4月～2009年3月			
順位	通称名	メーカー名	台数	対比	通称名	メーカー名	台数	対比
1	フィット	ホンダ	15,997	61.7	フィット	ホンダ	152,185	102.7
2	ヴィッツ	トヨタ	12,854	70.5	カローラ	トヨタ	125,160	84.9
3	パッソ	"	12,134	122.3	ヴィッツ	"	110,255	87.6
4	カローラ	"	12,090	58.7	パッソ	"	79,571	105.6
5	セレナ	日産	8,751	74.8	プリウス	"	70,618	115.6
6	フリード	ホンダ	7,948	(20-5)	フリード	ホンダ	67,983	(20-5)
7	スイフト	スズキ	7,413	79.9	セレナ	日産	65,264	83.3
8	ノート	日産	7,368	72.5	クラウン	トヨタ	64,387	107.8
9	ティーダ	"	7,115	63.6	ヴォクシー	"	62,011	78.7
10	キューブ	"	7,046	94.9	デミオ	マツダ	58,229	84.5
11	ヴォクシー	トヨタ	6,626	72.4	ティーダ	日産	57,564	90.0
12	デミオ	マツダ	6,251	67.2	ノート	"	56,220	96.3
13	プリウス	トヨタ	5,997	78.1	スイフト	スズキ	55,837	101.0
14	ラクティス	"	5,742	74.5	エスティマ	トヨタ	51,681	75.8
15	ノア	"	4,941	60.0	ノア	"	49,064	73.1
16	クラウン	"	4,889	40.6	ヴェルファイア	"	48,786	(20-4)
17	マーチ	日産	4,712	63.1	キューブ	日産	47,610	98.3
18	ステップワゴン	ホンダ	4,618	58.1	ラクティス	トヨタ	45,314	84.0
19	エスティマ	トヨタ	4,615	56.1	マーチ	日産	40,084	83.9
20	ヴェルファイア	"	4,113	(20-4)	アルファード	トヨタ	37,833	78.2
21	インサイト	ホンダ	4,088		ステップワゴン	ホンダ	37,439	67.6
22	bB	トヨタ	4,041	92.0	ストリーム	"	33,380	60.0
23	ストリーム	ホンダ	3,889	51.3	シエンタ	トヨタ	31,319	88.9
24	ポルテ	トヨタ	3,869	87.0	ウィッシュ	"	31,304	60.0
25	エクストレイル	日産	3,656	58.2	ポルテ	"	31,244	87.0
26	インプレッサ	富士重	3,538	79.0	bB	"	31,180	89.5
27	プレミオ	トヨタ	3,501	66.8	マークX	"	29,729	59.6
28	オデッセイ	ホンダ	3,416	82.9	プレミオ	"	27,798	66.8
29	マークX	トヨタ	3,191	44.1	オデッセイ	ホンダ	27,469	91.4
30	シエンタ	"	3,172	65.2	エクストレイル	日産	27,001	77.9

乗用車車名別順位(2009年) ※メーカー別統計

(軽自動車および輸入車を除く)

月 順位	4月				5月			
	通称名	メーカー名	台数	対比	通称名	メーカー名	台数	対比
1	インサイト	ホンダ	10,481		プリウス	トヨタ	10,915	214.9
2	フィット	"	9,443	63.6	フィット	ホンダ	8,859	77.3
3	ヴィッツ	トヨタ	6,706	73.7	インサイト	"	8,183	
4	カローラ	"	6,341	60.0	ヴィッツ	トヨタ	6,619	81.9
5	ウィッシュ	"	5,556	177.3	ウィッシュ	"	6,428	236.1
6	パッソ	"	5,545	108.9	パッソ	"	5,914	102.8
7	フリード	ホンダ	4,591	(20-5)	カローラ	"	5,290	46.5
8	ヴォクシー	トヨタ	3,690	65.4	キューブ	日産	4,420	166.9
9	クラウン	"	3,521	34.3	セレナ	"	4,392	95.7
10	エスティマ	"	3,424	77.2	ノート	"	4,319	111.3
11	ヴェルファイア	"	3,071		ティーダ	"	4,084	93.6
12	スイフト	スズキ	3,032	73.6	フリード	ホンダ	3,821	215.9
13	デミオ	マツダ	2,909	67.2	デミオ	マツダ	3,688	75.7
14	セレナ	日産	2,898	67.1	ヴォクシー	トヨタ	3,606	76.6
15	キューブ	"	2,705	84.0	ノア	"	3,354	84.4
16	ノア	トヨタ	2,603	53.1	クラウン	"	3,143	40.3
17	ラクティス	"	2,543	69.8	エスティマ	"	2,843	75.3
18	ノート	日産	2,527	64.2	スイフト	スズキ	2,639	64.3
19	ティーダ	"	2,148	50.2	ラクティス	トヨタ	2,459	70.1
20	アルファード	トヨタ	2,065	113.3	ヴェルファイア	"	2,445	84.0
21	プリウス	"	1,952	35.8	エクストレイル	日産	2,195	122.7
22	シエンタ	"	1,761	70.4	ステップワゴン	ホンダ	1,990	67.5
23	オデッセイ	ホンダ	1,709	120.7	マーチ	日産	1,970	77.6
24	ポルテ	トヨタ	1,649	70.0	レガシィ	スバル	1,914	92.1
25	マーチ	日産	1,642	60.6	シエンタ	トヨタ	1,769	68.7
26	ステップワゴン	ホンダ	1,638	46.5	bB	"	1,508	65.5
27	bB	トヨタ	1,593	56.4	オデッセイ	ホンダ	1,466	117.7
28	マークX	"	1,283	39.7	アルファード	トヨタ	1,459	42.3
29	ストリーム	ホンダ	1,277	38.7	ポルテ	"	1,259	57.5
30	ヴァンガード	トヨタ	1,263	95.0	ストリーム	ホンダ	1,241	37.8

月 順位	6月				2009年1月～2009年6月			
	通称名	メーカー名	台数	対比	通称名	メーカー名	台数	対比
1	プリウス	トヨタ	22,292	357.8	フィット	ホンダ	65,589	66.9
2	フィット	ホンダ	13,016	88.5	プリウス	トヨタ	51,410	144.8
3	ヴィッツ	トヨタ	9,092	92.3	ヴィッツ	"	50,451	74.0
4	インサイト	ホンダ	8,782		パッソ	"	47,950	121.2
5	パッソ	トヨタ	7,692	114.7	カローラ	"	44,586	55.6
6	セレナ	日産	6,657	99.1	インサイト	ホンダ	36,457	
7	フリード	ホンダ	6,495	121.8	セレナ	日産	33,489	78.2
8	カローラ	トヨタ	6,468	50.0	フリード	ホンダ	32,244	454.1
9	ウィッシュ	"	6,022	209.9	ノート	日産	29,231	81.2
10	ヴォクシー	"	5,765	111.2	ヴォクシー	トヨタ	28,668	72.9
11	ノート	日産	5,670	114.0	キューブ	日産	28,612	112.0
12	デミオ	マツダ	5,158	98.0	ティーダ	"	26,287	71.6
13	ティーダ	日産	5,154	95.0	デミオ	マツダ	25,966	73.3
14	ノア	トヨタ	4,992	108.5	ウィッシュ	トヨタ	25,041	105.4
15	キューブ	日産	4,853	144.6	スイフト	スズキ	24,461	77.4
16	ヴェルファイア	トヨタ	4,446	91.6	エスティマ	トヨタ	22,493	70.3
17	エスティマ	"	4,086	83.7	ノア	"	22,358	67.1
18	スイフト	スズキ	4,020	73.0	クラウン	"	21,280	44.3
19	クラウン	トヨタ	3,546	42.1	ラクティス	"	20,143	68.2
20	マーチ	日産	3,229	66.5	ヴェルファイア	"	19,779	254.4
21	ラクティス	トヨタ	3,100	78.3	マーチ	日産	16,553	62.7
22	レガシィ	スバル	3,040	133.0	ステップワゴン	ホンダ	15,918	58.3
23	アクセラ	マツダ	2,713	217.0	エクストレイル	日産	13,731	74.0
24	ステップワゴン	ホンダ	2,539	62.4	bB	トヨタ	13,646	75.6
25	シエンタ	トヨタ	2,367	74.9	シエンタ	"	13,312	69.5
26	アルファード	"	2,334	46.8	ポルテ	"	13,049	74.1
27	エクストレイル	日産	2,186	92.9	オデッセイ	ホンダ	12,453	96.7
28	オデッセイ	ホンダ	1,916	142.3	ストリーム	"	12,115	47.4
29	コルト	三菱	1,854	137.6	レガシィ	富士重工	12,051	77.2
30	ストリーム	ホンダ	1,699	55.2	アルファード	トヨタ	11,765	50.2

ESC及びACCに係るオプション価格の例

1 ESC (エレレクトリック・スタビリティ・コントロール) (装備名称は各社の名称による)

社名	車種	装 備 名 称	税込価格	税抜価格	参 考 (各 社 URL)
ニッサン	ティアナ デュアリス	VDC※2	63,000	60,000	http://www2.nissan.co.jp/TEANA/J32/0806/index.html
		VDC※2	63,000	60,000	http://www2.nissan.co.jp/DUALIS/J10/0705/index.html
トヨタ	イプサム アイシス	VSC & TRC※3	84,000	80,000	http://toyota.jp/ipsu/spec/equipment/index.html
		VSC & TRC※3	63,000	60,000	http://toyota.jp/isis/spec/equipment/index.html
		VSC & TRC※3	63,000	60,000	http://toyota.jp/corollafielder/spec/equipment/index.html
三菱	カローラ ギャランフォルティス Black Leather Edition	ASC※4	84,000	80,000	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/purchase/catalog/pdf/GALANT_FORTIS_BlackLeather_0902.pdf
		ASC※5	84,000	80,000	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/purchase/catalog/pdf/PAJERO_0904.pdf
マツダ	パジェロ プレマシー アクセラ	DSC & TCS※6	52,500	50,000	http://www.premacy.mazda.co.jp/swf/contents/109_spec/pdf/equipment.pdf
		DSC※7	63,000	60,000	http://www.axela.mazda.co.jp/swf/contents/109_spec/pdf/equipment.pdf

※1 H Pから装備名称及びオプション価格の確認可能なものの例を示した。なお、ESCの装備と他の装備がセットにされているもので、個々の装備の内訳が示されていないものについては、そのセット価格を示した。

※2 VDC (ビークル・ダイナミクス・コントロール)

※3 VSC (ビークル・スタビリティ・コントロール) & TRC (トラクション・コントロール)

※4 ASC (アクティブ・スタビリティ・コントロール)

※5 ASC (アクティブ・スタビリティ・トラクション・コントロール)

※6 DSC (ダイナミック・スタビリティ・コントロール) & TCS (トラクション・コントロール・システム)

※7 DSC (ダイナミック・スタビリティ・コントロール)

2 ACC (アダプティブ・クルーズ・コントロール) (装備名称は各社の名称による)

社名	車種	装 備 名 称	税込価格	税抜価格	参 考 (各 社 URL)
ニッサン	エルグラン クラウンアスリート クラウンロイヤルサルーン ブリウス	車間自動制御システム※9	220,500	210,000	http://www2.nissan.co.jp/ELGRAND/E51/0710/index.html
		レーダークルーズコントロール※10	147,000	140,000	http://toyota.jp/crownathlete/spec/equipment/
		レーダークルーズコントロール※10	147,000	140,000	http://toyota.jp/crownroyal/spec/equipment/
		レーダークルーズコントロール※10	147,000	140,000	http://toyota.jp/prius/spec/equipment/
マツダ	MPV	レーダークルーズコントロールシステム※11	262,500	250,000	http://www.mpv.mazda.co.jp/swf/contents/109_spec/pdf/equipment.pdf

※8 H Pから装備名称及びオプション価格の確認可能なものの例を示した。なお、いずれもACCの装備と他の装備がセットにされ、個々の装備の内訳が示されていないことから、そのセット価格を示した。

※9 ステアリングスイッチ (車間自動制御システム)、車間自動制御システム、VDC (ビークルダイナミクスコントロール)、前席緊急ブレーキ感応型ブリクラッシュシートベルト及びインテリジェントブレーキアシストのセットでオプション

※10 プリクラッシュセーフティシステム (含プリクラッシュシートベルト (前席) 付) とセットでオプション

※11 プリクラッシュセーフティシステムとセットでオプション

ESC・ACC等に関する補足説明

○ VDC（ビークル・ダイナミクス・コントロール〔TCS機能を含む〕）（※2関係）

各種センサーによりドライバーの運転操作や車速などを検知し、ブレーキ圧やエンジン出力を自動的に制御。滑りやすい路面やコーナリング、障害物を回避する際に発生する横滑りを低減し、走行時の安心感を高めます。

※ VDCはTCS（トラクションコントロールシステム：駆動力制御システム）、ブレーキLSD（リミテッドスリップデフ）機能を備えています。車輪のスリップを抑え駆動力を確保することで、主に発進性を高めます（ブレーキLSDはVDCスイッチオフ時にも作動します。）。

○ VSC（ビークル・スタビリティ・コントロール） & TRC（トラクション・コントロール）（※3関係）

VSCは、急なハンドル操作や滑りやすい路面での車両の横滑りを各種センサーで検出し、各輪のブレーキとエンジン出力を制御することで車両の安定性を確保します。TRCは、滑りやすい路面での発進・加速時に駆動輪の空転を抑え、適切な駆動力を確保して加速中の直進性、車両安定性をサポートします。

○ ASC（アクティブ・スタビリティ・コントロール）（※4関係）

滑り易い路面での走行や、急なハンドル操作などにより各輪のタイヤが適正なグリップを保ちきれないとコンピュータが判断すると、1輪又は複数の車輪へのブレーキングを行うとともにエンジン出力を自動的にコントロールすることにより、姿勢の乱れを抑制するモーメントを発生させて、クルマの安定性を確保します。（スタビリティコントロール機能）

また、雪道などの滑り易い路面で発進する際、駆動輪のスリップを感知すると、スリップした車輪にブレーキをかけるとともに、エンジン出力を自動的にコントロールすることで、駆動力を適切に配分し発進・加速をサポートします。（トラクションコントロール機能）

○ ASTC（アクティブ・スタビリティ&トラクション・コントロール）（※5関係）

滑りやすい路面や、緊急回避時の急なハンドル操作による車両の不安定な動きや車輪のスリップを抑制して安定走行を支えます。また、雪道やぬかるみなどでの発進時や、急勾配などでの登坂・降坂時に駆動軸のスリップを感知すると、そのタイヤにブレーキをかけるとともにエンジンの出力を最適に制御、いちだんとスムーズな発進・加速をサポートします。

○ DSC（ダイナミック・スタビリティ・コントロール） & TCS（トラクションコントロールシステム）（※6、※7関係）

DSC（Dynamic Stability Control）システムは、自動車のさまざまな状態を各種センサーで感知して、コンピュータ制御で自動的にブレーキをかけたり、エンジントルクを下げたりしながら、車両の横滑りを抑え、進行方向を保ちます。

雨や雪などで十分にタイヤが路面をグリップできない状況では、急にハンドルを操作すると、アンダーステア（前輪の横滑り）やオーバーステア（後輪の横滑り）と呼ばれる「クルマが意図した方向に曲がってくれない」状態に陥ります。DSCシステムは、タイヤ能力の範囲内で、こうしたアンダーステアとオーバーステアを抑えることができます。

TCS（トラクションコントロールシステム）は、水にぬれた路面や雪道などのすべりやすい路面での発進や旋回加速時に起こる駆動輪の空転を防ぎ、適切な駆動力と操縦性を確保する装置です。この装備は、例えばアテンザでは2WDのDSC装備車に装備されています。

○ 車間自動制御システム（レーザーレーダータイプ）等（※9関係）

いつでも安心して運転できるようドライバーをサポートします。

クルマは一步一步、運転時の負荷を軽減するために進歩を重ねています。ドライバーが任意に設定した車速で定速走行が行えるほか、車両前部に設置したレーザーレーダーセンサーからの情報により、設定した車速に応じた車間距離を一定に保つよう自車速度を調整する車間自動制御システムは、運転を快適にする優れた技術です。

○ インテリジェントブレーキアシスト/前席緊急ブレーキ感応型プリクラッシュシートベルト（※9関係）

万一衝突が避けられないときに被害を最小限にとどめます。

インテリジェントクルーズコントロールのセンサーにより、追従中の先行車との距離を測定。ほぼ真後ろから先行車に追突する恐れがある時、またはドライバーによる緊急の回避操作が直ちに必要と判断した場合は警報を鳴らして操作を促します。さらに、ドライバーによる操作でも追突が避けられないと判断した場合、自動的にブレーキをかけて減速し被害を軽減します。また、ドライバーが衝突の危険を察知して緊急ブレーキをかけた場合、前席緊急ブレーキ感応型プリクラッシュシートベルトが作動。早期に乗員の拘束性を高め、エアバッグの効果をより引き出します。

○ レーダークルーズコントロール（※10関係）

高感度なミリ波レーダーセンサーからの情報によって、先行車を認識。アクセルに足をかけることなく、設定車速内で車速に適切な車間距離を保ちながら追従走行する。また、先行車がない場合には定速走行する。

○ プリクラッシュセーフティシステム（※10関係）

進路上の障害物（先行車など）と衝突する可能性が高いと判断した場合、ドライバーに警報ブザーなどで知らせ、ドライバーがブレーキを踏むと、プリクラッシュブレーキアシストが作動してブレーキの制動力を高める。また、衝突不可避と判断した場合には、プリクラッシュブレーキが作動して衝突速度を低減するとともにプリクラッシュシートベルトを作動させて衝突被害を軽減させる。

○ MRCC（マツダレーダークルーズコントロールシステム）（※11関係）

MRCCは、アクセルペダルやブレーキペダルを踏まなくても、約35km/h～100km/hの設定した速度での定速走行や、前走車との車間距離を一定に保つ追従走行ができる装置です。前走車がないときは、設定された速度で定速走行を行います。また、設定速度以下の速度で走行する前走車がいるときは、前走車と一定の距離を保ち追従走行します。

高速道路、加速/減速の繰返しが少ない自動車専用道路などで使用してください。

MRCCの車間距離制御は、レーダーセンサーが前方の前走車を検知することにより行います。レーダーセンサーが検知できる範囲は前方約100mです。

自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の概要

1. 自動車基準調和世界フォーラムの目的

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、自動車の安全・環境基準を国際的に調和することや、政府による自動車の認証の国際的な相互承認を推進することを目的としている。

2. 自動車基準調和世界フォーラムの組織

自動車基準調和世界フォーラムは、国連欧州経済委員会(UN/ECE)の下にあり、傘下に一つの運営委員会と六つの専門分科会を有している。分科会で技術的、専門的検討を行い、検討を経た基準案の審議・採決を行っている。

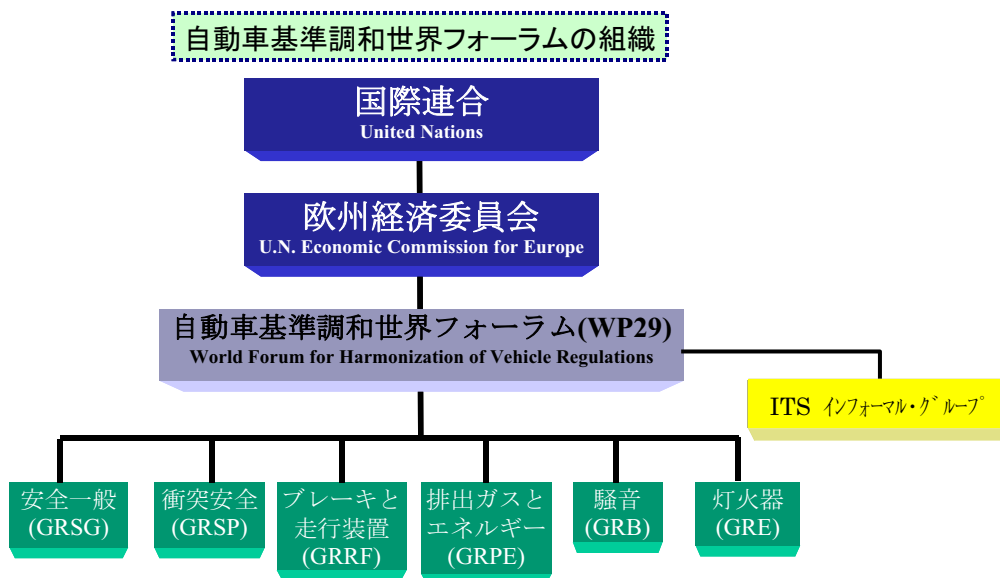
3. 自動車基準調和世界フォーラムのメンバー

欧州各国、1 地域（EU）に加え、日本、米国、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、韓国等（日本は 1977 年から継続的に参加）、また、非政府機関（OICA（国際自動車工業会）、IMMA（国際二輪自動車工業会）、ISO（国際規格協会）、CLEPA（欧州自動車部品工業会）、SAE（自動車技術会）等）も参加している。

4. 自動車基準調和世界フォーラムの主な活動内容

次に掲げるそれぞれ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。

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



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

1. 協定の概要

日本は、安全で環境性能の高い自動車の普及を促進する観点から、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(UNECE/WP29)において、以下の二つの協定に基づき、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。

(※ 「認証の相互承認」とは、他国の認証を自国の認証に代わるものとして認めるもの)

(1) 車両等の型式認定相互承認協定(1958年協定)

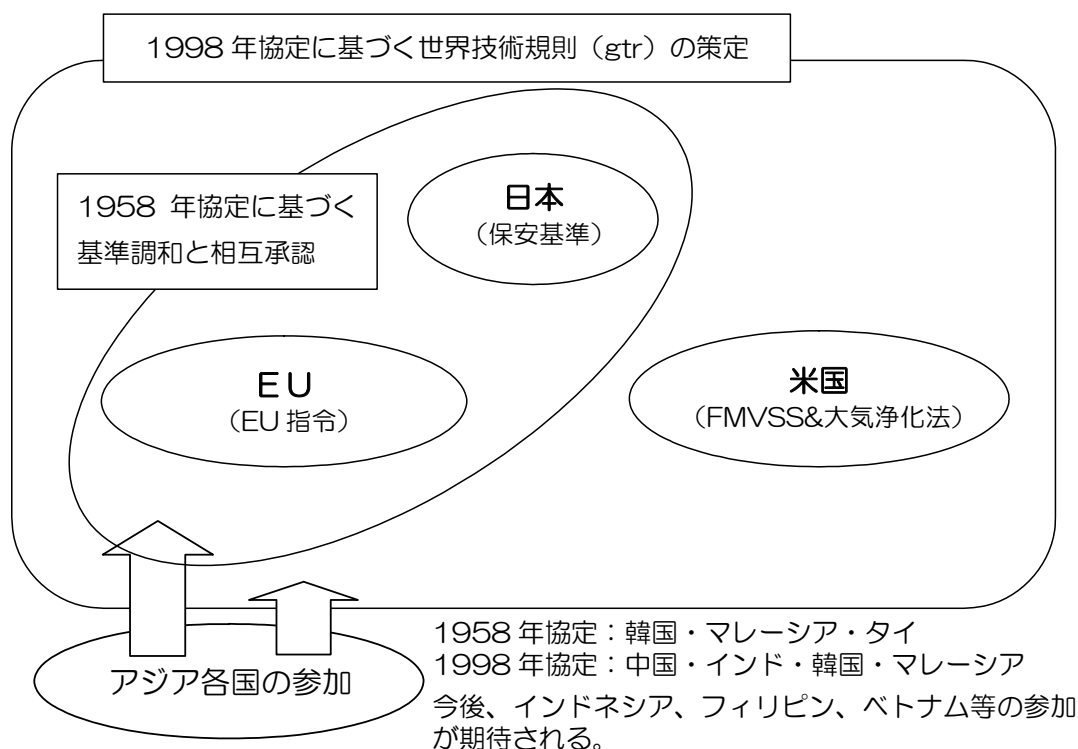
自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を目的として、国連において採択された協定。現在127項目の基準に係る規則が成立。日本は38項目を採用(基準調和＋相互承認)

【欧州を中心として47カ国、1地域が加入。アジアからは日本、韓国、タイ、マレーシアが加入】

(2) 車両等の世界的(グローバル)技術基準協定(1998年協定)

自動車の装置ごとの安全・環境に関する世界の知見を集めた統一的な技術基準の策定及び当該基準の1958年協定に基づく規則や各国法規への導入による基準の国際調和を目的として、国連において採択された協定。現在9項目の世界的技術基準(gtr)が成立。
(基準調和のみ)

【米国が1958年協定に加入できなかったことを踏まえ、日米欧のイニシアティブにより成立。日米欧を含む30か国、1地域が加入。アジアからは日本、中国、インド、韓国、マレーシアが加入】



第3節 諸外国における我が国の自動車に対する評価等

1 諸外国及び我が国における自動車の保有状況等

(1) 自動車の保有状況等

諸外国（我が国を含む。以下同じ。）における平成 18 年末の自動車（四輪車をいう。以下同じ。）の保有台数は約 9 億 2,200 万台であり、我が国は約 7,585 万台（約 8.2%）で、アメリカ（約 2 億 4,402 万台）に次いで多く、以下ドイツ（約 4,974 万台）、イタリア（約 3,988 万台）、フランス（約 3,669 万台）、中国（約 3,606 万台）、イギリス（約 3,514 万台）の順に多い（表 15）^{※1}。

また、諸外国における人口 1,000 人当たりの自動車の普及率は 139 台、7.2 人に 1 台となっている（図 27）^{※2}。

(2) 自動車の生産台数の状況

諸外国における平成 19 年の自動車の生産台数は約 7,310 万台であり、我が国は約 1,160 万台（約 15.9%）で最も多く、以下アメリカ（約 1,078 万台）、中国（約 888 万台）、ドイツ（約 621 万台）、韓国（約 409 万台）、フランス（約 302 万台）、ブラジル（約 297 万台）の順に多い（表 16）^{※3}。

また、我が国メーカーの海外生産台数は、一旦減少した平成 10 年を除き、年々増加しており、19 年末では約 1,186 万台となっている（表 17）^{※4}。

(3) 我が国における輸出入の状況

ア 輸出の状況

我が国から諸外国への自動車の輸出台数は、平成 19 年度末現在約 650 万台である（表 18）^{※5}。この輸出台数について、(2) 記載の我が国における生産台数に占める割合を算出すると約 56.5%となる。

また、我が国からの自動車の輸出先については、アメリカ（約 222 万台、約 33.8%）、ロシア（約 40 万台、約 6.1%）、オーストラリア（約 38 万台、約 5.8%）、カナダ（約 24 万台、約 3.7%）、アラブ首長国連邦（約 19 万台、約 2.0%）の順に多い（表 19）^{※6}。

イ 輸入の状況

我が国において諸外国から輸入した自動車の台数は、近年 30 万台弱とほぼ横ばいで推移しており、平成 19 年中では約 27 万台である。また、輸入車の内訳をみると、外国メーカー車は約 23 万台（約 87.4%）、我が国のメーカーによる海外生産車は約 3 万台（約 12.6%）となっている（図 28）。^{※7}

(4) 我が国における新車販売台数の状況

我が国における新車販売台数について、平成 19 年までの 10 年間の推移をみると、12 年には約 596 万台であったものの、その後減少ないし横ばい

傾向であり、19 年では約 535 万台となっている。

また、自動車のうち登録自動車に比べて軽自動車の占める割合は、平成 11 年以降 30%を超えており、特に、15 年以降増加し、19 年には約 36%となっている（表 20）。※⁸

2 諸外国における我が国の自動車に対する評価等

（1）我が国の自動車に対する評価の現状

上記のとおり、諸外国において自動車の保有台数が増加するなかで、我が国の自動車の生産台数は諸外国で最も多く、平成 19 年中の自動車の生産台数のうち約 660 万台（約 56.5%）が輸出され、海外生産台数についても約 1,186 万台にのぼっている。このように我が国の自動車については、現在、諸外国において非常に高い評価を得ていると認められる。

その背景として、我が国の自動車メーカーでは、1970 年代に入り、小型車を中心とした量産体制の確立とその前提となった大量生産・大量販売、技術優先の車両開発であるシーズ指向ではなく、顧客の嗜好を優先するニーズ指向を優先し、これが車両開発方針の主流となったこと、大量生産により性能が大幅に向上し、国際的に競争可能な状態にまで成長したことが挙げられるとし、この過程で海外における日本車の評価は、安価で燃費がよく、故障が少ないという認識が次第に醸成されていったことが挙げられている※⁹。また、特に、石油危機に見舞われた 1970 年代は、我が国及び米国におけるガソリン価格の高騰に伴い、燃費の改善が求められたが、我が国の自動車メーカーは、エンジン、車体の軽量化、プロペラシャフトを不要とする F F（前輪駆動）車などに挑戦したことも挙げられている※¹⁰。

最近においても、我が国の自動車メーカーから、国内市場及び海外市場に対して、ハイブリッド車を始めとする低燃費性を有する自動車などを投入しており、こうした取組も我が国の自動車に対する評価の要因と考えられる。

（2）国民所得と乗用車普及率との相関関係等

第 2 節 1（3）アでは、我が国においても「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る」ことが証明されたほか、我が国では 1970 年代末に低価格で維持費が安かった軽四輪商用車の需要が急増したとしている。

諸外国における我が国の自動車に対する認識については、（1）のとおり、安価で燃費がよく、故障が少ないという認識に基づくことに鑑みると、我が国及び欧米以外の諸外国においても、国民所得と乗用車価格との相関関係があり、かつ、我が国の自動車の価格が諸外国における我が国の自動車に対する高い評価の要因の一つとなっていると考えられる。

（3）諸外国における技術基準の相異等

我が国を始め諸外国では、国内の産業（自動車産業以外の産業を含む。）の発達状況、道路その他のインフラの整備状況、財政状況、国民の生活様式や所得水準等の実情が異なっており、そのため交通安全対策に関する意識や行政機関において採り得る対策も異なる。また、第2節2（4）のとおり、国連欧州経済委員会に設けられた自動車基準調和世界フォーラムにおいて、自動車の安全・環境基準の国際調和等が進められているものの、諸外国においてもこれに基づく基準の改廃を行っているところと認められる。

世界的な規模で販売・生産されている我が国の自動車については、国内で生産するものは国内向け及び輸出国向けの技術基準に基づき、海外で生産するものについては当該生産国向け及び輸出国向けの技術基準に基づき、それぞれ生産している。第2節2（3）のとおり、自動車に装備する装置の開発に要する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。

E S CやA C Cについては、第2節の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することとし、又は一部の車種・グレードに装備しているが、こうした装置の製造に要する自動車1台当たりのコストについては、我が国の国内向けのみを対象とするのが最も高く、対象とする国数又は台数が増加し、普及するにしたがって低減し、自動車価格への影響もより少なくなると見込まれる。最高速度違反による交通事故を防止するための装置についても、同様である。

他方、自動車の安全・環境基準の国際調和等については、第2節2（4）のとおり、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。

（4）諸外国における最高速度違反に係る意識の相異等

（3）のとおり、我が国を始め諸外国では、それぞれ国内の実情が異なることから、我が国の自動車のように、諸外国において販売・生産している場合には、我が国だけでなく、諸外国の実情、特に行政機関の対策や国民の意識（ニーズ）を踏まえたものとする必要がある。（1）のような、これまでの我が国の自動車メーカーが採用したニーズ指向は、それに沿うものと認められる。

そこで、諸外国では、車両の安全性についても様々なニーズがあり、最高速度違反による交通事故対策についても同様と考えられる。例えば、速度抑制装置（スピード・リミッター）については、当該装置が機能する範囲内では走行速度の抑制効果がある装置であるが、当該装置を装備した自動車の最高速度の値や最高出力等の値は、装備していない自動車に比べて低くなることや、運転者が自由に速度をコントロールすることができない。

そのため、当該装置が装備された自動車を販売している国の国民の交通安全意識によっては、当該自動車の魅力が低いと判断される可能性がある。また、例えば、ドイツは、OECD及びECMTにおける車両の走行速度抑制対策に対する態度を保留している。

これらのように、諸外国では、それぞれの国の実情に応じて、行政機関の対策や国民の意識により選好する自動車は異なり得ることから、我が国の自動車に対する評価を維持するためには、こうした点にも配慮する必要がある。

3 考察

我が国の自動車は、安価で燃費がよく、故障が少ないという日本車に対する認識の下に、世界的に高い評価を得てきた。他方、諸外国においても、我が国と同様に、自動車価格は自動車需要に関する意識・動向に影響することが見込まれるほか、交通安全に対する行政機関の対策や国民意識が異なることから、自動車に対する選好が異なることも考えられる。

その中で、我が国の自動車が、今後においても諸外国において高い評価を維持するためには、自動車の製造過程でのコスト増を少なくし、諸外国における自動車需要に関する意識・動向を低下させないようにする必要がある。

なお、こうした点に配慮しつつ、自動車側の対策により最高速度違反による交通事故防止を図っていくためには、我が国の自動車産業において採用する技術が、自動車の走行速度抑制効果が高く、かつ、国際的に普及するものとするとともに、自動車の基準等に係る国際調和の動向に当てはまるものとするよう配慮する必要がある。

自動車の走行速度抑制効果の高い装置としては、現在、ISAが有効と考えられ、諸外国において研究開発が進められている。我が国においても積極的な取組が必要と考えられる。

また、諸外国における研究開発の動向及び自動車に関する国際的な技術基準の策定の動向を踏まえ、こうしたISAの技術について国際標準化を図っていくことが、走行速度抑制による安全性の向上とともに、我が国の自動車が諸外国において高い評価を維持する上で有効であると考えられる。

(参考文献)

※1 社団法人日本自動車工業会HP

http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t1.html

※2 同上 http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t2.html

※3 同上 http://www.jama.or.jp/world/world/world_t2.html

※4 同上 http://www.jama.or.jp/world/foreign_prdct/foreign_prdct_2t1.html

※5 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_4t1.html

※6 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_2g5.html

※7 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_4t2.html

※8 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_2t1.html

を基に作成

※9 「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・チャネル制進展の背景－」（専修大学准教授 石川和男）P38 左段参照

http://www.senshu-u.ac.jp/gakumu/sho/bulletin/vol88/v88_07.pdf

※10 「年代別・日本自動車輸出環境と今後の戦略課題」（吉田信美〔(株)自動車経営開発研究所 長〕 JAMAGAZINE 2008年2月号 社団法人日本自動車工業会HP） P 2 参照

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200802/07.html>

表15 世界各国の四輪車保有台数（2006年末現在）

単位:台

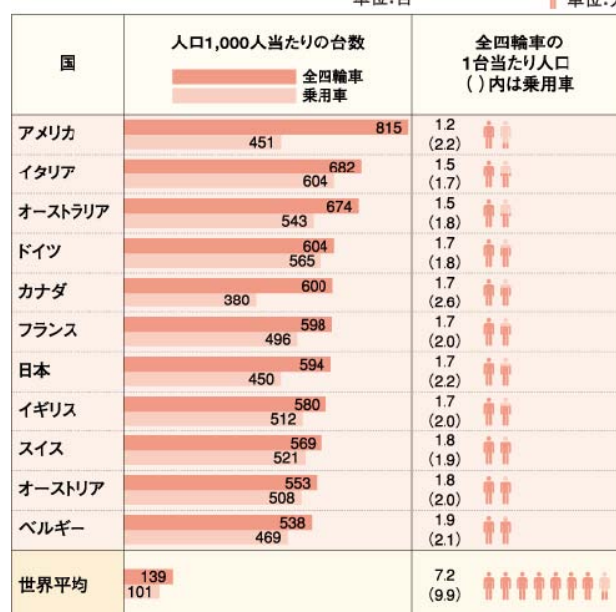
国	乗用車	商用車	計
ドイツ	46,569,657	3,172,042	49,741,699
イタリア	35,297,600	4,579,600	39,877,200
フランス	30,423,900	6,264,050	36,687,950
イギリス	30,994,746	4,144,686	35,139,432
スペイン	20,908,700	5,146,714	26,055,414
オランダ	7,413,000	1,070,000	8,483,000
ベルギー	4,944,500	734,300	5,678,800
オーストリア	4,204,969	373,620	4,578,589
スウェーデン	4,202,463	493,437	4,695,900
ポーランド	13,384,229	2,329,790	15,714,019
スイス	3,899,917	360,465	4,260,382
トルコ	6,140,992	2,938,500	9,079,492
ロシア	26,800,000	5,890,000	32,690,000
アメリカ	135,046,706	108,975,048	244,021,754
カナダ	12,401,900	7,178,300	19,580,200
ブラジル	19,446,000	4,823,200	24,269,200
メキシコ	15,566,300	7,912,200	23,478,500
アルゼンチン	5,700,000	1,524,000	7,224,000
日本	57,521,043	18,338,025	75,859,068
中国	26,195,700	9,863,000	36,058,700
韓国	11,607,000	4,288,400	15,895,400
インド	11,725,000	5,142,000	16,867,000
タイ	3,799,163	5,022,420	8,821,583
インドネシア	4,050,300	2,934,500	6,984,800
オーストラリア	11,188,880	2,706,747	13,895,627
南アフリカ共和国	4,850,000	2,330,000	7,180,000
その他	114,428,628	34,592,791	149,021,419
世界合計	668,711,293	253,127,835	921,839,128

保有台数は、VDA、SMMT、Ward's調、日本は国土交通省調、また
VDA、SMMT、Ward'sをもとに現代文化研究所推計を含む。

図27 主要国の四輪車普及率（人口1,000人当たり台数および1台当たり人口／2006年末現在）

単位:台

単位:人



保有台数は、VDA、SMMT、Ward's調、日本は国土交通省調、またVDA、SMMT、Ward'sをもとに現代文化研究所推計を含む。
世界の人口はOECD等調

表16 世界各国／地域の四輪車生産台数

単位:台

国／地域	2005			2006			2007		
	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計
オーストリア	230,505	22,774	253,279	248,059	26,848	274,907	199,969	28,097	228,066
ベルギー	895,109	31,419	926,528	881,929	36,127	918,056	799,190	44,840	844,030
フィンランド	21,233	411	21,644	32,393	353	32,746	24,000	303	24,303
フランス	3,112,961	436,047	3,549,008	2,723,196	446,023	3,169,219	2,554,000	465,144	3,019,144
ドイツ (1)	5,350,187	407,523	5,757,710	5,398,508	421,106	5,819,614	5,709,139	504,321	6,213,460
イタリア	725,528	312,824	1,038,352	892,502	319,092	1,211,594	910,860	373,452	1,284,312
オランダ	115,121	65,627	180,748	87,332	72,122	159,454	61,912	76,656	138,568
ポルトガル	189,040	30,097	219,137	143,478	83,847	227,325	134,047	42,195	176,242
スペイン	2,098,168	654,332	2,752,500	2,078,639	698,796	2,777,435	2,195,780	693,923	2,889,703
スウェーデン (2)	288,659	50,570	339,229	288,583	44,489	333,072	316,850	49,170	366,020
イギリス	1,596,356	206,753	1,803,109	1,442,085	207,707	1,649,792	1,534,567	215,686	1,750,253
チェコ	596,774	5,463	602,237	848,799	6,018	854,817	925,778	12,749	938,527
ハンガリー	148,533	3,482	152,015	187,633	2,600	190,233	287,982	4,045	292,027
ポーランド	540,100	73,100	613,200	632,300	82,300	714,600	695,000	89,700	784,700
スロバキア	218,349	0	218,349	295,391	0	295,391	571,071	0	571,071
スロベニア	138,393	39,558	177,951	119,212	33,915	153,127	174,209	24,193	198,402
ダブルカント(ドイツ/オーストリア)	22,260	0	22,260	21,501	0	21,501	0	0	0
ダブルカント(オーストリア/日本)	12,582	0	12,582	0	0	0	0	0	0
ダブルカント(ドイツ/ベルギー)	253,142	0	253,142	224,278	0	224,278	215,000	0	215,000
ダブルカント(スロバキア/ドイツ)	42,160	0	42,160	30,100	0	30,100	31,420	0	31,420
ダブルカント(ポルトガル/日本)	0	12,485	12,485	0	15,312	15,312	0	17,322	17,322
ダブルカント(ポルトガル/スペイン)	60,985	12,790	73,775	27,806	0	27,806	0	0	0
EU計 (3)	15,873,887	2,314,705	18,188,592	15,996,354	2,466,031	18,462,385	16,847,934	2,607,152	19,455,086
トルコ	453,663	425,789	879,452	545,682	442,098	987,780	634,883	464,531	1,099,414
ルーマニア	174,538	20,264	194,802	201,663	11,934	213,597	234,103	7,609	241,712
セルビア	12,574	1,605	14,179	9,832	1,350	11,182	8,236	1,667	9,903
ロシア	1,068,764	283,473	1,352,237	1,176,337	327,132	1,503,469	1,288,652	371,468	1,660,120
ベラルーシ	0	23,150	23,150	0	23,150	23,150	0	23,150	23,150
ウクライナ	196,722	19,037	215,759	267,183	21,020	288,203	380,061	22,530	402,591
ウズベキスタン	87,512	8,302	95,814	100,000	10,000	110,000	120,500	14,900	135,400
ダブルカント(ウクライナ/ロシア)	66,565	11,322	77,887	93,000	10,700	103,700	122,290	9,500	131,790
ダブルカント(ウクライナ/韓国)	60,000	0	60,000	83,830	0	83,830	119,246	0	119,246
ダブルカント(ウクライナ/チェコ)	5,500	0	5,500	7,680	0	7,680	9,900	0	9,900
ダブルカント(ウクライナ/ルーマニア)	3,000	0	3,000	4,200	0	4,200	5,974	0	5,974
ダブルカント(ウクライナ/ドイツ)	3,000	0	3,000	4,200	0	4,200	5,974	0	5,974
CIS	1,214,933	322,640	1,537,573	1,350,610	370,602	1,721,212	1,525,828	422,548	1,948,376
欧州計	17,729,595	3,085,003	20,814,598	18,104,141	3,292,015	21,396,156	19,250,984	3,503,507	22,754,491
カナダ	1,356,271	1,331,621	2,687,892	1,427,582	1,143,784	2,571,366	1,342,133	1,236,105	2,578,238
アメリカ	4,321,272	7,625,381	11,946,653	4,366,996	6,925,127	11,292,123	3,924,268	6,856,461	10,780,729
北米計	5,677,543	8,957,002	14,634,545	5,794,578	8,068,911	13,863,489	5,266,401	8,092,566	13,358,967
メキシコ	846,048	838,190	1,684,238	1,097,619	947,899	2,045,518	1,209,097	886,148	2,095,245
アルゼンチン	182,761	136,994	319,755	263,120	168,981	432,101	350,735	193,912	544,647
ブラジル	2,011,817	519,023	2,530,840	2,092,029	519,005	2,611,034	2,388,402	582,416	2,970,818
その他	98,294	41,003	139,297	85,317	61,540	146,857	110,876	57,823	168,699
中南米計	3,138,920	1,535,210	4,674,130	3,538,085	1,697,425	5,235,510	4,059,110	1,720,299	5,779,409
北/中南米計	8,816,463	10,492,212	19,308,675	9,332,663	9,766,336	19,098,999	9,325,511	9,812,865	19,138,376
オーストラリア	316,414	78,299	394,713	274,267	57,501	331,768	283,348	51,269	334,617
中国	3,931,807	1,776,614	5,708,421	5,233,132	2,044,767	7,277,899	6,381,116	2,501,340	8,882,456
インド	1,264,111	374,563	1,638,674	1,473,235	543,276	2,016,511	1,707,839	598,929	2,306,768
インドネシア	332,590	168,120	500,710	206,321	89,687	296,008	304,300	114,740	419,040
イラン	725,000	92,200	817,200	800,000	104,500	904,500	882,000	115,240	997,240
日本	9,016,735	1,782,924	10,799,659	9,754,903	1,729,330	11,484,233	9,944,637	1,651,690	11,596,327
マレーシア	404,571	158,837	563,408	377,952	125,021	502,973	328,300	85,140	413,440
パキスタン	133,998	22,224	156,222	136,400	21,120	157,520	140,000	22,000	162,000
フィリピン	36,236	9,075	45,311	33,012	8,591	41,603	33,000	9,000	42,000
韓国	3,357,094	414,776	3,771,870	3,489,136	350,966	3,840,102	3,723,482	362,826	4,086,308
台湾	323,819	122,526	446,345	211,306	91,923	303,229	212,685	70,354	283,039
タイ	277,562	845,150	1,122,712	298,819	895,084	1,193,903	308,500	929,960	1,238,460
ベトナム	20,076	11,524	31,600	17,516	695	18,211	20,000	750	20,750
ダブルカント(マレーシア/世界)	91,000	0	91,000	100,000	0	100,000	110,400	0	110,400
アジア大洋州計	20,049,013	5,856,832	25,905,845	22,205,999	6,062,461	28,268,460	24,158,807	6,513,238	30,672,045
エジプト	48,034	21,189	69,223	59,462	32,111	91,573	69,100	34,040	103,140
モロッコ	7,622	7,259	14,881	20,194	8,426	28,620	28,263	7,760	36,023
南アフリカ共和国	324,875	200,352	525,227	334,482	253,237	587,719	276,018	258,472	534,490
その他	4,038	1,830	5,868	3,397	2,035	5,432	3,000	2,020	5,020
ダブルカント(エジプト/世界)	14,440	12,777	27,217	19,120	16,890	36,010	21,200	17,490	38,690
ダブルカント(南アフリカ/世界)	50,531	15,522	66,053	59,044	48,300	107,344	48,500	54,700	103,200
アフリカ計	319,598	202,331	521,929	339,371	230,619	569,990	306,681	230,102	536,783
合計	46,914,669	19,636,378	66,551,047	49,982,174	19,351,431	69,333,605	53,041,983	20,059,712	73,101,695

- 注： 1. GMのベルギー組み立て台数を含む。
2. スウェーデン国内生産台数。
3. EU加盟国は25カ国で記載。
4. 速報値

表17 日本メーカーの海外生産台数の推移

単位:台

年	アジア	中近東	欧州	EU	北米	アメリカ	中南米	アフリカ	大洋州	合計
1985	208,589	—	44,658	43,175	296,569	296,569	90,252	99,500	151,574	891,142
1986	282,912	—	75,163	73,903	426,087	425,644	87,115	119,000	133,109	1,123,386
1987	355,758	—	102,943	100,794	608,446	592,761	104,925	134,000	127,003	1,433,075
1988	456,489	—	132,129	130,326	723,396	672,766	125,531	145,000	152,334	1,734,879
1989	597,402	—	205,005	203,215	1,040,868	932,242	144,811	184,500	166,541	2,339,127
1990	952,390	—	226,613	223,164	1,570,114	1,298,878	160,654	186,000	169,169	3,264,940
1991	1,035,715	—	285,994	282,278	1,684,964	1,378,907	169,001	172,000	134,051	3,481,725
1992	1,120,430	—	358,601	351,296	1,853,097	1,547,361	195,161	167,500	109,276	3,804,065
1993	1,315,346	—	496,574	472,744	2,030,478	1,691,239	211,802	179,000	106,754	4,339,954
1994	1,553,585	—	502,332	477,728	2,346,619	1,982,209	197,325	168,000	128,213	4,896,074
1995	1,882,850	—	641,573	575,852	2,595,436	2,215,657	110,660	226,000	102,961	5,559,480
1996	1,950,621	—	738,378	650,990	2,641,451	2,275,525	140,031	195,674	118,097	5,784,252
1997	2,003,286	—	814,689	714,699	2,664,588	2,290,685	190,596	182,218	136,107	5,991,484
1998	1,215,202	5,688	920,985	814,847	2,674,299	2,270,516	260,131	144,181	150,685	5,371,171
1999	1,547,671	3,493	929,303	835,582	2,797,175	2,311,163	246,710	130,216	125,575	5,780,143
2000	1,673,740	4,258	953,170	837,679	2,991,924	2,480,691	387,732	146,435	130,933	6,288,192
2001	1,872,521	5,660	1,032,004	939,034	3,061,612	2,451,496	407,887	162,825	137,084	6,679,593
2002	2,380,621	6,000	1,153,059	1,015,748	3,375,453	2,720,449	445,862	155,973	135,498	7,652,466
2003	3,007,348	5,820	1,338,476	1,245,469	3,487,012	2,821,723	457,467	162,969	148,471	8,607,563
2004	3,638,978	10,800	1,454,903	1,296,516	3,840,744	3,143,603	534,863	191,537	125,726	9,797,551
2005	3,964,209	10,500	1,545,355	1,369,556	4,080,713	3,383,277	645,074	225,725	134,581	10,606,157
2006	4,129,856	11,400	1,702,836	1,509,402	4,001,639	3,281,073	745,827	259,050	121,635	10,972,243
2007	4,520,934	3,342	1,976,407	1,789,875	4,049,068	3,324,326	895,097	252,384	159,710	11,856,942

- 注： 1. 原則として日本ブランド車のみを対象。
 2. 1997年までは各国自動車工業会資料による。
 3. メキシコは中南米に、トルコは欧州に含む。
 4. 単なる技術援助的なものは除外。
 5. 2007年より集計方法を変更。

日本自動車工業会調

表18 四輪車輸出台数の推移

単位:台

年	乗用車				トラック				バス				合計		年		
	普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	前年比(%)	普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	前年比(%)	大型	小型	計	前年比(%)			
1970	715,450		10,136	725,586	129.5	65,170	272,549	13,892	351,611	120.9	4,520	5,059	9,579	141.6	1,086,776	126.7	1970
1975	1,821,835		5,451	1,827,286	105.8	168,370	643,232	22,070	833,672	95.3	6,407	10,247	16,654	104.3	2,677,612	102.3	1975
1980	345,413	3,580,823	21,124	3,947,160	127.2	332,257	1,548,251	73,177	1,953,685	137.2	7,616	58,500	66,116	179.4	5,966,961	130.8	1980
1985	493,047	3,932,414	1,301	4,426,762	111.2	1,196,973	1,029,757	11,374	2,238,104	108.0	6,249	59,357	65,606	116.7	6,730,472	110.2	1985
1990	1,343,967	3,138,147	16	4,482,130	101.8	944,737	364,376	8	1,309,121	90.6	6,066	33,895	39,961	113.7	5,831,212	99.1	1990
1995	1,156,122	1,732,050	8,044	2,896,216	86.2	612,654	236,929	276	849,859	82.8	8,028	36,706	44,734	60.8	3,790,809	85.0	1995
1998	1,927,898	1,752,775	3,757	3,684,430	102.9	693,906	100,667	955	795,528	86.5	7,780	41,137	48,917	89.6	4,528,875	99.5	1998
1999	2,193,789	1,562,448	1,223	3,757,460	102.0	531,774	80,961	378	613,113	77.1	6,079	32,301	38,380	78.5	4,408,953	97.4	1999
2000	2,333,263	1,462,069	520	3,795,852	101.0	530,823	86,329	718	617,870	100.8	7,131	34,032	41,163	107.3	4,454,885	101.0	2000
2001	2,384,696	1,183,917	104	3,568,717	94.0	486,458	66,376	57	552,891	89.5	9,578	34,903	44,481	108.1	4,166,089	93.5	2001
2002	2,783,405	1,228,525	443	4,012,373	112.4	567,313	70,218	62	637,593	115.3	9,332	39,430	48,762	109.6	4,698,728	112.8	2002
2003	2,856,312	1,222,433	1,753	4,080,498	101.7	553,406	76,787	61	630,254	98.8	8,279	37,312	45,591	93.5	4,756,343	101.2	2003
2004	2,995,259	1,217,013	1,755	4,214,027	103.3	591,236	96,450	109	687,795	109.1	11,689	44,152	55,841	122.5	4,957,663	104.2	2004
2005	3,164,603	1,198,273	292	4,363,168	103.5	521,856	89,938	162	611,956	89.0	9,953	67,984	77,937	139.6	5,053,061	101.9	2005
2006	3,843,387	1,451,302	808	5,295,497	121.4	488,644	89,189	141	577,974	94.4	11,585	81,636	93,201	119.6	5,966,672	118.1	2006
2007	4,305,067	1,505,285	1,611	5,811,963	109.8	527,060	89,074	312	616,446	106.7	13,888	107,663	121,531	130.4	6,549,940	109.8	2007

日本自動車工業会調

図28 輸入車の販売台数の推移

単位:台

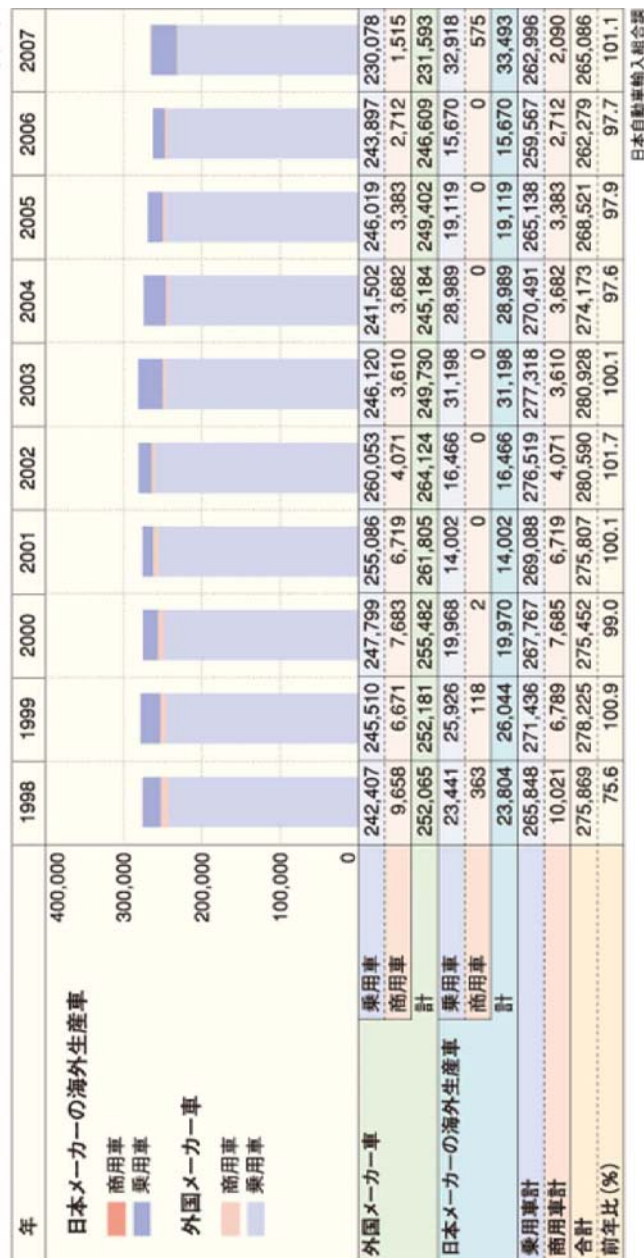


表19 2007年の四輪車仕向地別輸出台数

単位:台

仕向地		乗用車				トラック				バス			合計
		普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	大型	小型	計	
アジア	中国	103,392	1,799	0	105,191	7,301	0	0	7,301	0	1,224	1,224	113,716
	台湾	17,146	10,049	0	27,195	3,267	564	0	3,831	860	458	1,318	32,344
	タイ	2,621	4	0	2,625	22,341	388	0	22,729	188	17,351	17,539	42,893
	シンガポール	21,676	20,736	517	42,929	5,162	1,577	0	6,739	87	273	360	50,028
	マレーシア	2,504	8,030	0	10,534	12,610	7,132	0	19,742	718	2,248	2,966	33,242
	フィリピン	6,922	2,092	0	9,014	2,225	771	0	2,996	349	4,750	5,099	17,109
	インドネシア	12,442	4,261	0	16,703	21,962	0	0	21,962	589	0	589	39,254
	パキスタン	920	16,791	1	17,712	5,749	0	0	5,749	662	918	1,580	25,041
	その他	45,006	16,902	362	62,270	13,714	7,908	46	21,668	707	2,648	3,355	87,293
	計	212,629	80,664	880	294,173	94,331	18,340	46	112,717	4,160	29,870	34,030	440,920
中近東	バーレーン	13,171	8,035	0	21,206	3,105	929	0	4,034	114	955	1,069	26,309
	サウジアラビア	64,284	64,467	0	128,751	45,719	3,873	0	49,592	507	6,389	6,896	185,239
	クウェート	33,894	24,159	0	58,053	5,911	1,164	0	7,075	301	1,631	1,932	67,060
	オマーン	39,820	33,744	0	73,564	18,722	3,201	0	21,923	381	5,066	5,447	100,934
	イスラエル	59,107	40,344	0	99,451	896	0	0	896	0	0	0	100,347
	アラブ首長国連邦	85,117	62,579	0	147,696	18,213	14,137	0	32,350	1,014	11,043	12,057	192,103
	カタール	18,062	9,527	0	27,589	8,438	2,009	0	10,447	111	2,222	2,333	40,369
	その他	40,147	24,114	0	64,261	31,545	746	0	32,291	644	2,330	2,974	99,526
	計	353,602	266,969	0	620,571	132,549	26,059	0	158,608	3,072	29,636	32,708	811,887
欧州	スウェーデン	17,310	3,513	0	20,823	444	0	0	444	0	0	0	21,267
	デンマーク	11,754	5,342	0	17,096	1,433	0	0	1,433	0	0	0	18,529
	イギリス	117,100	41,844	601	159,545	3,451	0	0	3,451	0	0	0	162,996
	アイルランド	15,854	11,574	0	27,428	3,106	0	0	3,106	0	0	0	30,534
	オランダ	21,832	18,242	0	40,074	1,000	0	0	1,000	0	0	0	41,074
	ベルギー	14,426	3,661	0	18,087	371	0	0	371	0	0	0	18,458
	E フランス	75,558	17,420	0	92,978	738	0	0	738	0	0	0	93,716
	U ドイツ	120,056	47,093	0	167,149	864	0	0	864	0	0	0	168,013
	スペイン	66,581	10,965	0	77,546	175	0	0	175	0	0	0	77,721
	イタリア	51,340	36,982	0	88,322	5,171	0	0	5,171	0	0	0	93,493
	フィンランド	23,838	9,257	0	33,095	3,224	0	0	3,224	0	0	0	36,319
	オーストリア	25,324	8,599	0	33,923	485	0	0	485	0	41	41	34,449
	ギリシャ	23,462	19,350	0	42,812	511	0	0	511	0	0	0	43,323
	その他	47,122	23,504	0	70,626	8,903	0	0	8,903	0	0	0	79,529
	計	631,557	257,346	601	889,504	29,876	0	0	29,876	0	41	41	919,421
	ノルウェー	17,041	4,488	0	21,529	4,660	0	0	4,660	0	0	0	26,189
	スイス	23,290	10,130	0	33,420	1,338	0	0	1,338	0	0	0	34,758
	ロシア	261,760	135,095	0	396,855	3,551	0	0	3,551	0	816	816	401,222
	トルコ	7,445	20,677	0	28,122	7,536	10,035	0	17,571	0	0	0	45,693
	ウクライナ	36,293	20,651	0	56,944	3,772	0	0	3,772	258	20	278	60,994
	その他	7,115	2,177	0	9,292	209	3	0	212	0	19	19	9,523
	計	984,501	450,564	601	1,435,666	50,942	10,038	0	60,980	258	896	1,154	1,497,800
北米	カナダ	174,418	63,454	0	237,872	1,775	0	0	1,775	0	0	0	239,647
	アメリカ	1,978,216	208,783	0	2,186,999	24,887	3,566	0	28,453	0	0	0	2,215,452
	計	2,152,634	272,237	0	2,424,871	26,662	3,566	0	30,228	0	0	0	2,455,099
中南米	メキシコ	75,952	20,977	0	96,929	17,366	189	0	17,555	0	3,110	3,110	117,594
	ブエルトリコ	28,729	22,448	0	51,177	342	0	0	342	0	0	0	51,519
	コロンビア	35,158	8,050	0	43,208	21,406	1,876	0	23,282	634	98	732	67,222
	ベネズエラ	28,809	24,006	0	52,815	14,947	2,093	0	17,040	1,250	630	1,880	71,735
	エクアドル	10,727	5,701	0	16,428	4,501	1,526	0	6,027	0	228	228	22,683
	チリ	24,349	29,375	0	53,724	10,612	1,473	0	12,085	0	5	5	65,814
	その他	77,661	48,745	1	126,407	31,318	5,706	266	37,290	1,194	8,487	9,681	173,378
	計	281,385	159,302	1	440,688	100,492	12,863	266	113,621	3,078	12,558	15,636	569,945
アフリカ	アルジェリア	2,981	16,288	0	19,269	10,268	328	0	10,596	1,249	714	1,963	31,828
	エジプト	6,041	30,485	0	36,526	10,068	5,637	0	15,705	573	7,839	8,412	60,643
	ナイジェリア	9,362	10,324	0	19,686	1,153	109	0	1,262	566	3,709	4,275	25,223
	南アフリカ共和国	31,430	50,682	0	82,112	21,749	1,548	0	23,297	0	9,053	9,053	114,462
	その他	29,798	31,550	0	61,348	24,315	6,166	0	30,481	831	5,928	6,759	98,588
	計	79,612	139,329	0	218,941	67,553	13,788	0	81,341	3,219	27,243	30,462	330,744
大洋州	オーストラリア	211,424	117,842	0	329,266	42,036	3,510	0	45,546	53	3,111	3,164	377,976
	ニュージーランド	20,449	16,022	129	36,600	5,495	698	0	6,193	0	119	119	42,912
	その他	5,362	1,998	0	7,360	3,669	212	0	3,881	19	2,120	2,139	13,380
	計	237,235	135,862	129	373,226	51,200	4,420	0	55,620	72	5,350	5,422	434,268
その他		3,469	358	0	3,827	3,331	0	0	3,331	9	2,110	2,119	9,277
合計		4,305,067	1,505,285	1,611	5,811,963	527,060	89,074	312	616,446	13,868	107,663	121,531	6,549,940

注：車種区分は道路運送車両法による分類（参照）、財務省調と一部異なる。

表20 自動車新車販売台数の推移（四輪車）

年度末	(A) 保有車両 (B)+(C)		(B) 登 録 車 両				(C) 軽 自 動 車		
		指数		指数	割合		指数	割合	
昭和 45	4 100 467	100	2 844 554	100	69.4	1 255 913	100	30.6	
50	4 308 931	105	3 720 630	131	86.3	588 301	47	13.7	
55	5 015 510	122	4 002 172	141	79.8	1 013 338	81	20.2	
60	5 556 834	136	4 028 132	142	72.5	1 528 702	122	27.5	
平成 2	7 777 493	190	5 975 089	210	76.8	1 802 404	144	23.2	
7	6 865 034	167	5 149 414	181	75.0	1 715 620	137	25.0	
10	5 879 425	143	4 335 318	152	73.7	1 544 107	123	26.3	
11	5 861 216	143	3 987 731	140	68.0	1 873 485	149	32.0	
12	5 963 042	145	4 095 117	144	68.7	1 867 925	149	31.3	
13	5 906 471	144	4 059 046	143	68.7	1 847 425	147	31.3	
14	5 792 093	141	3 966 093	139	68.5	1 826 000	145	31.5	
15	5 828 178	142	4 027 315	142	69.1	1 800 863	143	30.9	
16	5 853 382	143	3 962 232	139	67.7	1 891 150	151	32.3	
17	5 852 067	143	3 928 351	138	67.1	1 923 716	153	32.9	
18	5 739 506	140	3 715 887	131	64.7	2 023 619	161	35.3	
19	5 353 648	131	3 433 829	121	64.1	1 919 819	153	35.9	

※ 1 : 社団法人日本自動車工業会HPを基に作成。

2 : 指数は、昭和45年の保有台数を100とした。

3 : 割合は、保有車両に占める登録車両又は軽自動車占める割合を示す。

第4節 自動車の走行速度と道路の設計速度・最高速度規制との関係

1 道路の設計速度

(1) 設計速度の定義等

設計速度については、道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」という。）第2条第22号において、「道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう」と規定されている。

すなわち、「道路の幾何構造を検討し決定するための基本となる速度」であり、曲線半径、片勾配、視距のような線形要素と直接的な関係をもつほか、車線、路肩等の幅員を決定する直接の要因である道路の区分の考え方のもとにも、設計速度の概念が導入されており、幅員要素とも間接的な関係が保たれているとされている^{※1}。

(2) 設計速度と走行速度との関係

設計速度は「天候が良好でかつ交通密度が低く、車両の走行条件が道路の構造的な条件のみに支配されている場合に、平均的な運転者が安全にしかも快適性を失わずに走行できる速度である」とされている。「したがって、例えば設計速度が80km/hの道路では、交通密度が小さければ普通の運転者は、少なくとも80km/hの速度で、安全にしかも快適に走行することができる。しかし、道路の幾何構造の要素は自動車の走行安全性に対しては余裕をもたせており、線形等の条件が良ければ80km/hを超える速度で安全に走行することも可能である。一般道路においては、運転者は、道路線形等の幾何構造のほか、交差点等の状況、駐車車両や沿道との出入りの状況、歩行者等の存在や自動車の混み具合といった交通の状況、最高速度の制限等の交通規制の状況などに応じて適宜走行速度を選択している。このように実際の走行速度は、交通等の諸要因の影響を受けるので一律に規定することができないため、道路を設計する場合には、幾何構造を決定するための統一尺度として設計速度を設定している」とされている^{※2}。

(3) 道路の区分に応じた設計速度

構造令第13条においては、設計速度は表21（原則として左欄の値）のように道路区分ごとに定められている。さらに、設計速度に応じて、曲線半径、片勾配、視距など、道路の幾何構造の限界値が定められている^{※3}。

表21のとおり、「自動車専用道路の設計速度はわが国の地形的条件および土地利用等を考慮して60～120km/hといった値を採用し」、「一般道路の設計速度については、一般に出入り制限を伴わない交通制御を行うことが

前提となるので、その最高値は80km/hとしている。60km/h以下については、走行速度が線形等の道路の幾何構造に影響される要素が大きいため、範囲をもたせて規定しており、道路の機能および設計区間を考慮しつつ適切な設計速度を選定することが大切である」とされている※⁴。

表 21 種級別の設計速度

区分		設計速度（単位：km/h）	
第1種	第1級	120	100
	第2級	100	80
	第3級	80	60
	第4級	60	50
第2種	第1級	80	60
	第2級	60	50 または 40
第3種	第1級	80	60
	第2級	60	50 または 40
	第3級	60、50 または 40	30
	第4級	50、40 または 30	20
	第5級	40、30 または 20	
第4種	第1級	60	50 または 40
	第2級	60、50 または 40	30
	第3級	50、40 または 30	20
	第4級	40、30 または 20	

注）地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ないときは、上記表の設計速度の欄の右欄の値を用いてもよい（ただし、第1種第4級の高速自動車国道は除く。）。

（4）設計区間

設計区間とは、「道路の存する地域および地形の状況ならびに計画交通量に応じ、同一の設計基準を用いるべき区間であり、同一の道路区分を適用する区間である。短区間ごとに設計区間を変えたり、あるいは運転者が予期しない場所で設計区間の変更を行うことは、運転者を混乱させ、交通の安全上も好ましくない。また快適性も損ねることになるため、1つの設計区間はできるだけ長いことが望ましい」とされている※⁵。

1つの設計区間長について、経験上、最小の設計区間長のおおむねの指針は、表22のとおりと考えられるとされている※⁶。

表 22 設計区間長のおおむねの指針

道路の区分	標準的な最小区間長	やむを得ない場合の最小区間長
第 1 種、第 3 種第 1 級、第 3 種第 2 級	30～20km	5km
第 2 種、第 3 種第 3 級、第 3 種第 4 級	15～10km	2km
第 4 種	主な交差点の間隔	

(5) 我が国の道路実延長等

平成 19 年 4 月 1 日現在の我が国の道路実延長は、次のとおりとされている^{※7}。

- ・ 高速自動車国道 7,431.2km
- ・ 一般国道小計 54,530.4km
- ・ 都道府県道小計 129,328.9km
- ・ 市町村道計 1,009,599.4km
- ・ 合計 1,200,889.9km

※ 都道府県道には、主要市道を含む。

このうち高速道路について、平成 14 年 4 月 1 日時点における開通区間の設計速度と規制速度（2 の最高速度規制により定められる速度をいう。以下本項において同じ。）との関係については、表 23 のとおりとされている^{※8}。

表 23 によれば、高速道路の設計速度は 60km/h から 120km/h までの 4 区分とされている。設計速度が 120km/h とされている区間は 691km であり、そのうち 673km で規制速度が 100km/h となっている。また、設計速度が 80km/h の区間のうち 50km、60km/h の区間のうち 5 km については、設計速度が規制速度を下回っている。

なお、一般国道、都道府県道及び市町村道を合わせた一般道路の実延長の合計は 1,193,458.7km となる。その設計速度の内訳については明らかではないが、道路構造等を踏まえ、設計速度の考え方及び表 21 並びに設計区間長の考え方及び表 22 に基づき、それぞれ設計速度が定められている。

表 23 開通区間の設計速度及び規制速度（平成 14 年 4 月 1 日時点）

（単位：k m）

		規制速度 (km/h)										合計
		4 車線以上						暫定 2 車線				
		100	80	70	60	40	小計	80	70	60	小計	
設計 速度	120	673	15	0	3	0	691	0	0	0	0	691
	100	1,955	56	11	0	0	2,022	30	439	0	469	2,491
	80	50	2,453	94	4	0	2,601	56	1,045	10	1,111	3,712
	60	0	5	0	56	2	63	0	0	2	2	65
合 計		2,678	2,529	105	63	2	5,377	86	1,484	12	1,582	6,959

（５）まとめ

以上のとおり、設計速度は「道路の幾何構造を検討し決定するための基本となる速度」であり、それぞれ道路の区分に応じて設計速度の基準が定められている。また、設計速度は、運転者の安全性及び快適性を損なわないようにするため一定の設計区間長をもって設計されている。

平成 14 年 4 月 1 日時点の高速道路における設計速度と規制速度の関係をみると、おおむね一致しているが、一部規制速度が設計速度を上回っているところや下回っているところもある。また、一般道路における設計速度と規制速度との関係については不明であるが、設計速度 60km/h 以下については、走行速度が線形等の道路の幾何構造に影響される要素が大きいので、範囲をもたせて規定しており、道路の機能及び設計区間を考慮しつつ適切な設計速度を選定することが大切であるとされている。

２ 最高速度規制

（１）意義

都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができることとされている（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）第 4 条第 1 項）。

また、車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならないこととされている（法第 22 条第 1 項）。

（２）最高速度規制の種別

ア 法定速度

法第 22 条第 1 項に規定する「政令で定める最高速度」については、いわゆる法定速度といわれている。道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号。以下「令」という。）第 11 条において、高速自動車国道の本線車道以外の道路を通行する場合の最高速度について、次のとおり規定されている。

① 自動車 60km/h

② 原動機付自転車 30km/h

また、令第 27 条において、高速自動車国道の本線車道を通行する場合の最高速度について、次のとおり規定されている。

③ 大型乗用自動車、中型乗用自動車、一定の中型貨物自動車及び普通自動車 100km/h

④ ③以外の自動車 80km/h

イ 都道府県公安委員会による最高速度規制

法第 4 条第 1 項及び第 22 条第 1 項の規定により、都道府県公安委員会 は最高速度に関する交通規制を実施している。

（３）最高速度規制の状況及び決定要因等

ア 一般道路

一般道路（平成 18 年度末現在）における主な最高速度規制の状況は、表 24 のとおりである^{※9}。

一般道路における現在の規制速度の決定手法は、地域性、道路構造、沿道状況から標準規制速度を算出（以下「標準規制速度の算出」という。）する。次に、標準規制速度の算出要素以外の実勢速度、視野の広さ、歩行者数等の交通状況、小学校、高齢者施設等の立地条件、交通事故、公害等の発生状況、規制すべき区間の前後の規制速度との関連性、地域住民の要望等を総合的に勘案して、規制速度を決定しているとされている。

また、生活道路（市町村が管理する道路であって、主として地域住民の日常生活における交通に利用されているものをいう。）における交通事故の発生状況は、歩行者・自転車利用者の死者の約 5 割は自宅から 500m 以下の距離、つまり自身の生活圏内で交通事故に遭っている。また、道路種類別交通事故件数の割合をみると、全事故件数のうち、一般市町村道で発生した件数は 46%と他の種類の道路に比べ発生件数が多い。生活道路の安全対策等のため、最高速度 30km/h の区域規制が全国 727 箇所、

7,327.4km（平成 18 年度末現在）で実施されているとしている。^{※10}

表 24 一般道路における主な最高速度規制の状況（平成 18 年度末）

		区間等	延長 (km)
区間	80km/h	42	276.6
	70km/h	70	429.7
	60km/h	264	1,004.2
	50km/h	20,242	57,227.2
	40km/h	61,141	97,481.8
	30km/h	80,081	59,075.3
	30km/h 未満	14,299	5,584.0
	小計	176,139	221,078.8
区間可変		347	718.7
区域	40km/h	92	28,469.6
	30km/h	727	7,327.4
	20km/h	121	1,192.2
	小計	940	36,989.2
合計		177,419	258,779.4

イ 高速道路

高速道路(平成 18 年 12 月 31 日現在)における最高速度規制の状況は、表 25 のとおりである^{※11}。

現行の高速自動車国道及び自動車専用道路の規制速度の決定手法は、設計速度を基準として、車線数やトンネル等の道路構造、交通量等の交通環境、安全施設の整備状況、交通事故発生状況などを勘案して決定されているとしている。

その上で、例えば、高速自動車国道の規制速度と設計速度の現状は、以下のとおりである。120km/h 設計速度の完全分離区間では 97%、100km/h 設計速度の完全分離区間では 88%が法定速度の 100km/h 規制となっている。また 80km/h 設計速度の完全分離区間においては 91%が設計速度どおりの 80km/h 規制となっている。また、自動車専用道路の規制速度と設計速度の現状は、設計速度が 100km/h 設計の完全分離区間においては 55%が、80km/h の完全分離区間においては 60%、60km/h 設計速度の完全分離区間では 84%が、それぞれ設計速度どおりに指定されている。^{※12}

表 25 高速道路における最高速度規制の状況（平成 18 年 12 月 31 日現在）

	高速自動車国道		指定自動車専用道路		合計	
法定(100km/h)	224	5,364.5	32	333.1	256	5,697.6
80km/h	384	6,200.1	165	1,016.3	549	7,216.4
70km/h	207	3,029.4	159	1,577.4	366	4,606.8
60km/h	89	186.5	370	1,389.2	459	1,575.7
50km/h	85	40.3	172	209.9	257	250.2
40km/h	102	52.5	213	107.6	315	160.1
計	1,091	14,873.3	1,111	4,633.5	2,202	19,506.8

※：区間等及び延長は、上下線の両方向の合計数を示す。

他方、「平成 19 年度調査研究において収集した高速道路株式会社の管理するトラフィックカウンターのデータについて、設計速度別に集計を行った結果、実勢速度（85 パーセンタイル速度）は、設計速度に関わらずほぼ 100km/h～120km/h の範囲で推移していることが確認された（図 29）。また、80km/h 規制区間（破線部）においては、100km/h 規制区間とほぼ同等の速度となっており、規制速度との大きな乖離が認められた」としている。 ※13

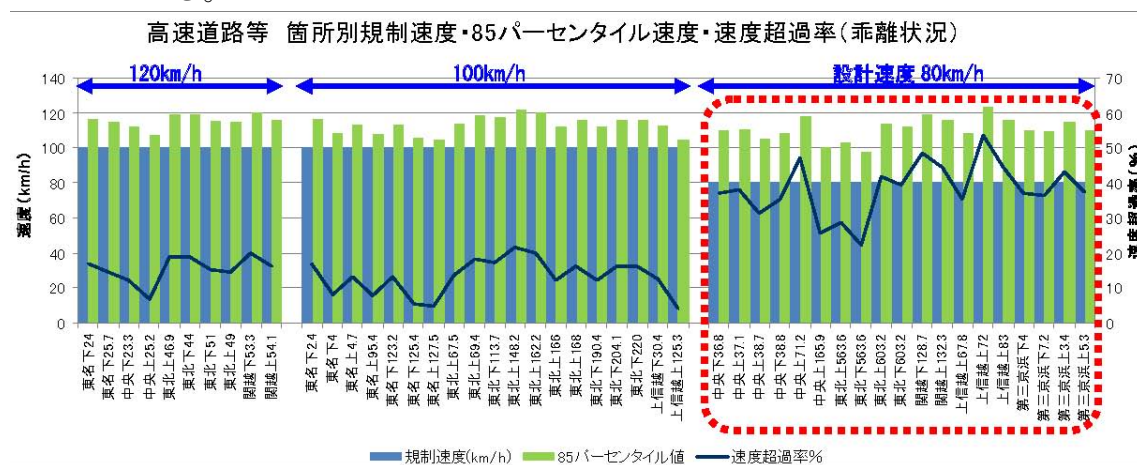


図29 高速道路等の実勢速度（設計速度別）

しかしながら、高速自動車国道の最高速度の上限に関し、構造適合速度※14では、100km/h を上回る 120km/h が算出可能となるが、次のことから、最高速度 100km/h を引き上げるには、更なる検証が必要であり、直ちに引き上げられる状況にはないとしている※15。

- ・ 規制速度が 100km/h を上回ると、事故率が増加するとの報告がある。
- ・ 事故発生時の危険認知速度が上昇するにつれて、事故の重大性が増加している。
- ・ 速度差が 40km/h を超えると事故発生確率が上昇するとの報告がある。

※ 大型貨物車の最高速度は 80km/h に規制(スピードリミッター H15 年 9 月から義務化)されており、120km/h に対し 40m/h の速度差となる。

- ・ 平成 18 年度に実施した高速道路の規制速度に対する利用者の意識調査結果では、約 7 割の利用者が、現在の最高速度 100km/h について「今のままでよい」と考えている。

(4) 車両の走行速度に関するその他の規制

車両の走行速度については、(2) のとおり最高速度規制が定められているが、例えば、次のような場合には、それぞれの状況に応じた走行速度が求められる。

- できる限り安全な方法と速度で進行しなければならない場合 追越し時(法第 28 条第 4 項)、交差点進行時(法第 36 条第 4 項)
- 徐行しなければならない場合 左折又は右折時(法第 34 条第 1 項から第 4 項)、徐行すべき場所の通過時(法第 42 条)

そのほか、道路、交通及び当該車両の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならないこととされている(法第 70 条)。

これらの場合については、道路交通の安全を確保する観点から、車両に対して安全な速度で進行することが求められているため、その状況に応じた速度で進行する必要がある。

(5) まとめ

車両の最高速度は、法第 22 条第 1 項の規定により、令に規定する法定速度又は都道府県公安委員会が法第 4 条第 1 項の規定により指定する最高速度規制により定められることとなる。また、都道府県公安委員会が指定する最高速度規制については、設計速度を始めとする様々な要因を勘案するなどして定めることとされている。

しかしながら、高速道路の実勢速度については設計速度や規制速度とは異なっていることや、現在の最高速度の上限を 100km/h よりも引き上げられる状況にないとしていること、また、一般道路においても、特に生活道路では、歩行者・自転車利用者の死者の約 5 割は自宅から 500m 以下の距離、つまり自身の生活圏内で交通事故に遭っていることに鑑みると、設計速度よりも最高速度規制の方が、最高速度違反による交通事故対策の点から重要性が高いと考えられる。

なお、法において、できる限り安全な方法と速度で進行することが求め

られている場合等については、最高速度規制に関わらず、それらの状況に応じた速度で進行する必要性が高いことに留意する必要がある。

3 考察

道路の設計速度は、都道府県公安委員会が法 22 条第 1 項及び第 4 条第 1 項の規定により、最高速度規制を決定するための様々な要因のうちの 1 つであることに鑑みると、最高速度違反による交通事故対策の観点から、設計速度よりも最高速度規制の方が、重要性が高いと考えられる。特に、高速道路においても、設計速度が 120km/h の区間においても最高速度 100km/h よりも引上げることが困難とされていることからみても、設計速度よりも最高速度規制の重要性が高いと考えられる。

第 1 節のとおり、車両の走行速度を低減させることは交通事故の低減に効果を有すると認められているほか、一般道路及び高速道路のいずれについても、最高速度規制は区々であることから、最高速度違反による交通事故を防止するためには、それぞれの道路において最高速度規制の遵守や更なる走行速度の低下等のための対策が必要と考えられる。

(参考文献)

- ※ 1 「道路構造令の解説と運用（改訂版）」（社団法人日本道路協会編集・発行 平成 16 年 2 月改訂） P 144～145
- ※ 2 「道路構造令の解説と運用（改訂版）」（前掲） P 145
- ※ 3 「道路交通技術必携」（社団法人交通工学研究会編集 平成 16 年 7 月初版） P 75
- ※ 4 「道路構造令の解説と運用（改訂版）」（前掲） P 145～146
- ※ 5 「道路交通技術必携」（前掲） P 76
- ※ 6 「道路構造令の解説と運用（改訂版）」（前掲） P 147（図 2 を含む。なお、表の番号については、引用に伴い修正した。）
- ※ 7 「交通統計 平成 20 年版」（警察庁交通局） P 172 を基に作成
- ※ 8 「道路関係四公団民営化推進委員会第 47 回 資料 5 第二東名（140km/h）問題に対する説明（国土交通省）」（平成 15 年 9 月 16 日開催）
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/road/dai47/47siryou5.pdf>
- ※ 9 「交通統計 平成 20 年版」（前掲） P 154 を基に作成
- ※ 10 「平成 18 年度 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」（平成 19 年 2 月 規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会（警察庁委託）） P 25 及び P 27。ただし、生活道路等における最高速度 30km/h の区域規制については、平成 18 年度末現在の状況を記載。

- ※11 「交通統計 平成 18 年版」(警察庁交通局) P 205 を基に作成。
- ※12 「平成 18 年度 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」(前掲) P 25～26
- ※13 「平成 20 年度 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」(平成 21 年 3 月 規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会(警察庁委託)) P 29 (図 1 を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。)
- ※14 「構造適合速度」については、「平成 20 年度 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」(前掲) P 39) において、「高速道路における走行速度は、道路構造に大きな影響を受ける」ことに鑑み、その走行速度に影響を及ぼす道路構造の主要な要素から導かれた速度をいうものとし、「曲線半径、片勾配、視距、合成勾配、縦断勾配、車線幅員、路肩幅員の各要素における道路構造令の規定値から設計速度の値を逆引きして抽出する」とこととされている。
- ※15 「平成 20 年度 規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」(前掲) P 41

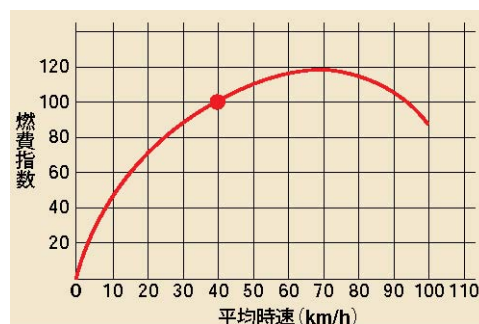
第5節 自動車の燃費への影響等

1 自動車の走行速度等と自動車の燃費との関係

(1) 自動車の平均車速と燃費との関係

自動車（2000cc 自動変速付きガソリン乗用車）が平均車速 40km/h で走行した場合の燃費を 100 としたときの各平均車速の燃費を指数で示すと図 30 のとおりとされている※¹。

平均車速が 70km/h のときに燃費指数は 120 と最も燃費がよく、それよりも速度が高くなり、又は低くなるにしたがって燃費は悪化する。また、図 1 から、平均車速が 10km/h（おおむね混雑した市街地での走行に相当する速度）から 20km/h に向上すると、実走行燃費が 60%近くも向上するとされている※¹。他方、平均車速を 110km/h から 90km/h に引き下げると、燃料消費がおおよそ 23%減少できるほか、運転スタイルも燃料消費に大きな影響を与えており、攻撃的な運転スタイルは通常、燃料消費が約 30%増大するとされている※²。



平均車速と燃費
平均車速40km/h時の燃費を100としたときの各平均車速の燃費
(2000cc自動変速機付きガソリン乗用車の例)
出典：(財)日本自動車研究所資料より作成

図30 平均車速と燃費

(2) 最高速度規制と燃費との関係

道路における車両の走行速度の上限は、最高速度規制により定められている。最高速度規制については、第4節2(2)のとおり、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第22条第1項並びに道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第11条及び第27条の規定により、高速自動車国道とそれ以外の道路の別にいわゆる法定速度が定められている。また、法第4条第1項の規定により、都道府県公安委員会は最高速度規制を定めることができるとされている。

これらを受けて、第4節2(3)のとおり、高速自動車国道及び指定自動車専用道路（以下「高速道路等」という。）では 40km/h から 100km/h ま

での最高速度規制が定められており、一般道路では 30km/h 未満から 80m/h までの最高速度規制が定められている。

図 27 のとおり、自動車の燃費は、平均車速が 70km/h のときが最も良く、当該速度を上回り、又は下回るにしたがって悪化する。このため、高速道路等で最高速度規制が 70km/h を上回っている道路では、自動車の走行速度が最高速度規制を遵守すれば、燃費がよくなるとともに当該自動車や周囲の自動車の安全性も高まることから、燃費と安全とは両立するといえる。

ただし、第 4 節 2（3）のとおり、高速道路等の実勢速度について「設計速度区分別に集計を行った結果、実勢速度（85 パーセンタイル速度）は、設計速度に関わらずほぼ 100km/h～120km/h の範囲で推移していることが確認された。また、80km/h 規制区間（破線部）においては、100km/h 規制区間とほぼ同等の速度となっており、規制速度との大きな乖離が認められた」とされている（図 29（再掲））。

図 26 では、高速道路等で最高速度規制が 100km/h の地点における規制速度の超過率はおおむね 10%から 20%であり、80km/h の地点における超過率はおおむね 20%超から 50%超となっている。このことから、高速道路等では、それぞれ定められた最高速度規制を遵守させるため必要な対策を講ずる必要があると考えられる。

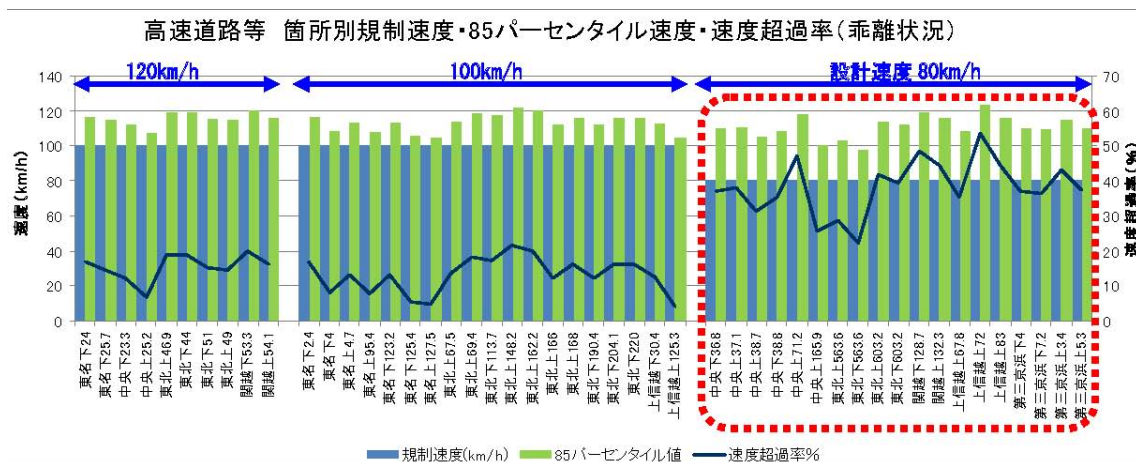


図29 高速道路等の実勢速度（設計速度別）（再掲）

また、一般道路や高速道路等で最高速度規制が 60km/h 以下の道路の区間については、図 30 より平均車速が高くなるにしたがって燃費が良くなるといえる。他方、第 4 節 2（3）の最高速度規制の決定要因等に鑑みれば、自動車の走行速度が最高速度規制に定められた速度より高くなると、他の交通参加者の危険性が高まることとなる。第 4 節 2（4）のように、最高速度規制に関わらず、道路交通の安全を確保する観点から、安全な速度で

進行すること等が求められている場合もある。

さらに、特に生活道路等については、歩行者や自転車利用者が多いことから、危険性が高まる。このため、これらの道路においては、自動車の燃費を考慮しつつも、当該自動車や周囲の自動車等の安全を図るため、最高速度規制を遵守させ、又は最高速度規制に定める規制速度以下の速度で走行させるため必要な対策を優先する必要があると考えられる。

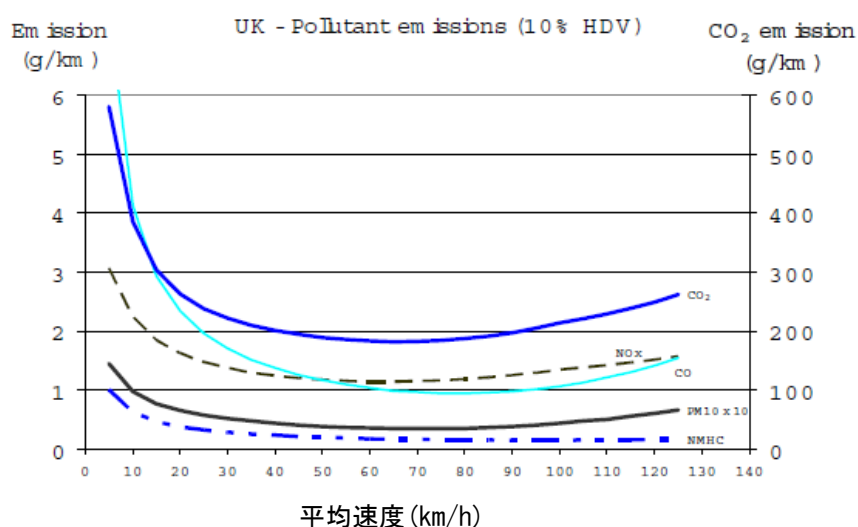
2 自動車の走行速度と環境との関係

(1) 大気汚染

路上を走る車両からの排気には、様々な汚染物質が含まれ、速度に応じて生成される量も変化するとし、主な汚染物質は、一酸化炭素 (CO)、炭化水素 (HC)、窒素酸化物 (NO_x) 及び粒子状物質 (国によっては PM と呼ばれる) が挙げられるとされている。

また、排出量が最小化される速度である最適速度は、排出のタイプにより異なる。典型的に、汚染物質の排出は 40km/h から 90km/h の間の一定速度において最適化される (図 31)。日本での研究によると、トラックやバスの場合は最適な速度域はこれより狭い 50km/h から 70km/h になるとしている (ITS Handbook, 2005-2006, Highway Industry Development Organization (2005))。定速運転条件下では、一酸化炭素及び二酸化炭素の排出量 (g/km/h) は、極めて低速域 (15km/h 以下) で最大になることに注意が必要であるとしている。^{※3}

図31 排気ガス量と速度との関係 (英国 (2005))



Source: UK Department for Transport

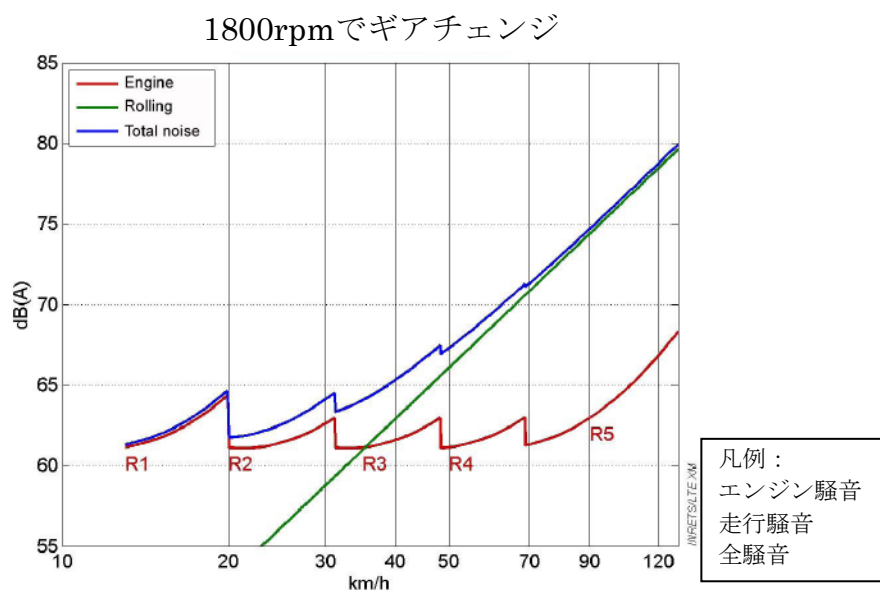
こうした車両の排気に含まれる汚染物質の排出量と走行速度との関係に鑑み、高速道路等及び一般道路のいずれにおいても、最高速度規制を遵守させることが、車両の排気に含まれる汚染物質の排出量の減少と安全の両立を図る上で有効と考えられる。ただし、生活道路等歩行者や自転車利用者が多く、歩道等が整備されていない道路では、歩行者や自転車利用者の安全の確保に配慮する必要がある。

(2) 騒音

速度は車両外に放出される騒音に大きな影響を与える。その関係は直線的であり、低速域では常に騒音水準が低い。ただし、加速頻度のような他の要素が平均速度よりも重要な要素となる場合もあるとされている。

また、交通騒音は2つの主要な発生源から発生する。車両のエンジン及びタイヤ／道路摩擦である（図 32 参照）。後者からの騒音が高速域（乗用車の新車では 20km/h-40km/h 超、トラックの新車では 30km/h-60km/h 超）では圧倒的な比率を占める。タイヤ／道路摩擦による騒音は、一般的に速度が2倍になると 12dB(A) 増大するように、速度に強く比例して増大するためである。加速及び減速の騒音への影響は、一般的に 50km/h を超える速度で最も穏やかであるが、この速度よりも低い速度域では、影響が大きくなる。このことは速度ハンプやシケインのような断続的に設置する速度抑制措置の活用について関連性を持っている。特殊舗装路面や路面の湿潤状態も騒音水準に影響を与えるとされている。^{※4}

図32 速度に応じたエンジン騒音及び走行騒音



Source: INRETS.

以上のことから、車両から放出される騒音と走行速度との関係に鑑み、高速道路等及び一般道路のいずれにおいても、最高速度規制を遵守させることが、車両から放出される騒音の低減と安全の両立を図る上で有効と考えられる。ただし、生活道路等歩行者や自転車利用者が多く、歩道等が整備されていない道路では、歩行者や自転車利用者の安全の確保に配慮する必要がある。

3 エコドライブと燃費との関係

(1) 「エコドライブ10のすすめ」について

近年、地球温暖化に関する関心が高まっており、そのための取組の一つとして、エコドライブの普及が進められている。エコドライブについては、普通の運転の中で、少し穏やかに運転することとされており、その燃費向上の効果については、エコドライブをしていると思って運転していた人でも、正しいエコドライブを実践してみると、20%を超える燃費向上が得られる人が大半であるとされている。^{※5}

政府においては、平成15年度より関係4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）にてエコドライブ普及連絡会を設置し、普及促進を実施している。本連絡会において、平成15年度に『エコドライブ10のすすめ』を策定し、18年度に見直しを行い、現在に至っている。また、平成18年度6月に『エコドライブ普及・推進アクションプラン』を策定し、エコドライブの普及推進を図っている。

「エコドライブ10のすすめ」の項目については、次のとおりである（別紙6）。

1. ふんわりアクセル「eスタート」
2. 加減速の少ない運転
3. 早めのアクセルオフ
4. エアコンの使用を控えめに
5. アイドリングストップ
6. 暖機運転は適切に
7. 道路交通情報の活用
8. タイヤの空気圧をこまめにチェック
9. 不要な荷物は積まずに走行
10. 駐車場所に注意

(2) エコドライブによる燃費消費量の削減効果等

ア 4つの走行モードとエコドライブによる燃料消費量の削減効果

エコドライブ10の各項目は運転操作に関わる項目とそれ以外の項目に区分できるが、このうち前者については、自動車は「発進、巡航、減速及び停止の4つの走行形態（モード）を繰り返しながら走行する」とされている（図33）。※6

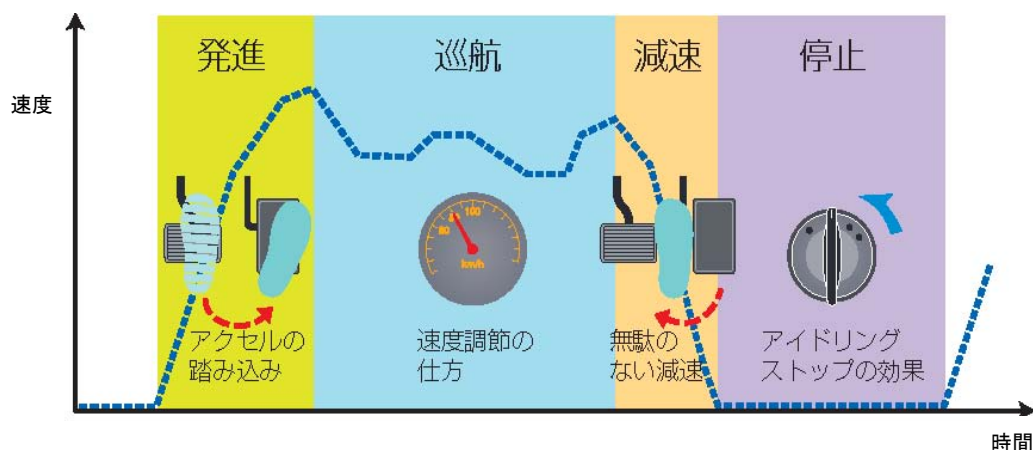
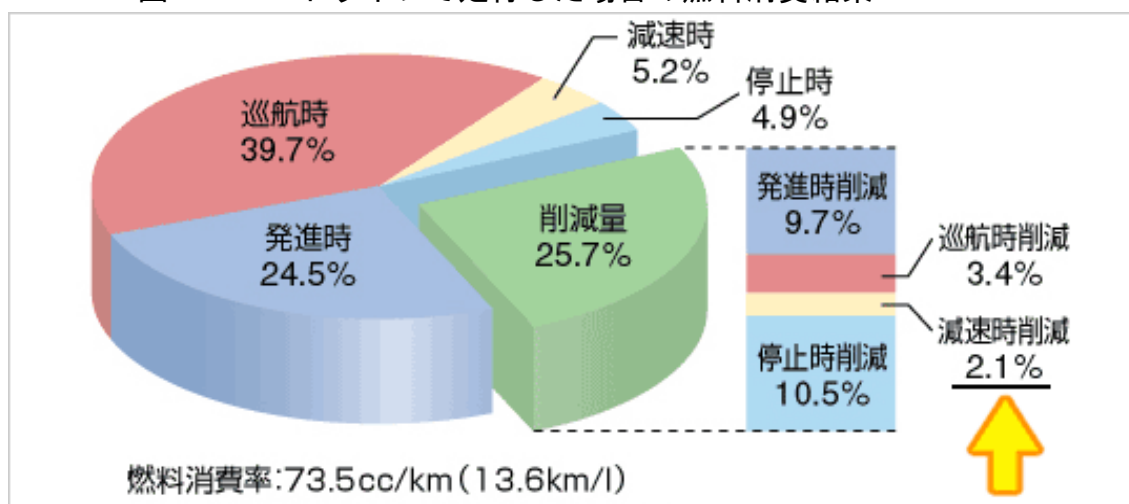


図33 4つの走行モード

また、2004年に「スマートドライブコンテスト」を行い、普段の走行をする車と、エコドライブをする車を東京の環状部（郊外）と都心部（市街地）を走らせ、燃費消費を比較している。そのうちエコドライブで走行した場合、普段の走行をした場合と比べて、燃料消費量が25.7%削減したとされている（図34）。※7

図34 エコドライブで走行した場合の燃料消費結果



また、4つの走行形態のうち、「エコドライブ10のすすめ」に該当す

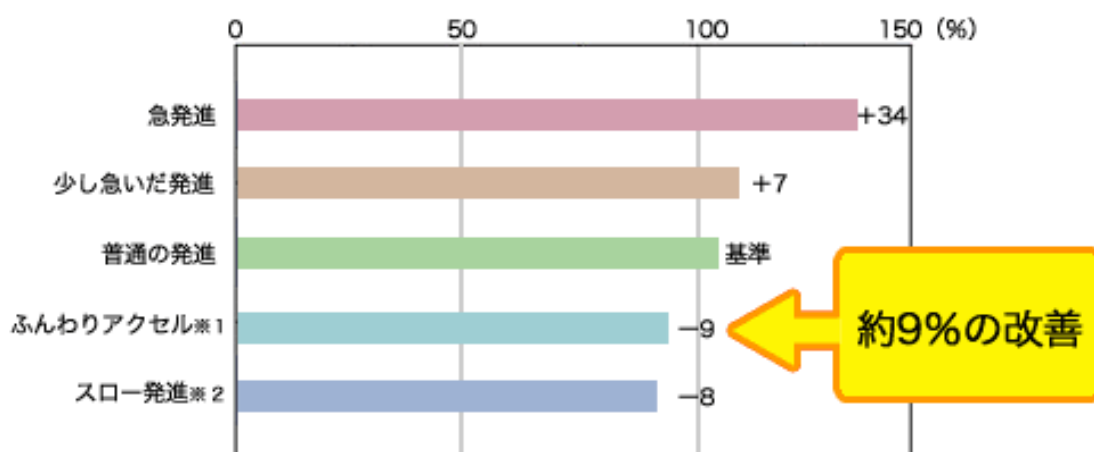
る項目で発進、巡航及び減速に関わるものとしては、「ふんわりアクセル「eスタート」」、「加減速の少ない運転」及び「早めのアクセルオフ」が挙げられる。

イ ふんわりアクセル「eスタート」（発進時）

ふんわりアクセル「eスタート」では、普通の発進より少し緩やかに発進する（最初の5秒で時速20キロが目安＝ふんわりアクセルeスタート）だけで 11%程度燃費(km/L)が改善し、やさしいアクセル操作は安全運転にもつながる。

また、実際に発進の仕方による燃料消費量(cc/km)について、車が止まった状態から、発進の仕方を変えて、200mの直線を40km/hで走行した場合の燃料消費量を比べたところ、「ふんわりアクセルeスタート」で約9%の燃料の節約が図られることが分かるとされている（図35）。^{※7}

図 35 発進の仕方による燃料消費の比較

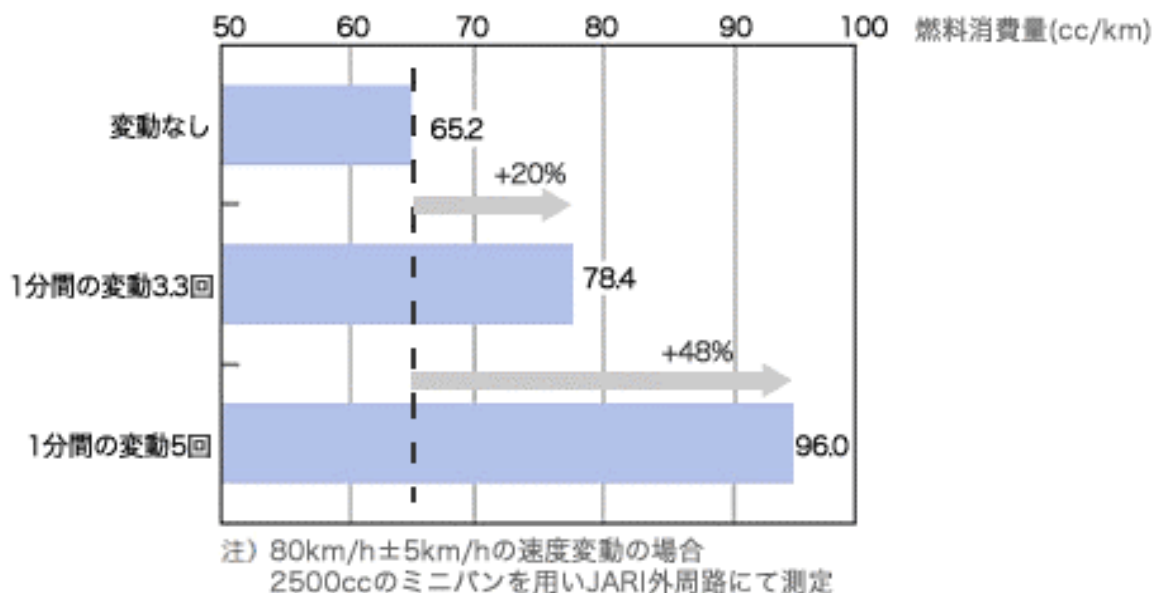


イ 加減速の少ない運転（巡航時）

加減速の少ない運転では、車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなるため、市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費(km/L)が悪化するとし、また、同じ速度であれば、高めのギアで走行する方が燃費がよくなるとしている。

さらに、実験コースで、速度の変動（加減速）が多い場合と少ない場合を比較する実験を行うと、速度変動が少ないほど燃料消費(cc/km)が少ないという結果が得られるとしている（図36）。^{※8}

図36 加減速による速度の変動と燃料消費量の比較



ウ 早めのアクセルオフ（減速時）

早めのアクセルオフでは、エンジンプレーキを使うと、燃料の供給が停止される（燃料カット）ため、2%程度燃費(km/L)が改善されるとしている。

なお、燃料カットは、アクセルOFFで走行中、エンジンの回転数が高い場合は自動的に燃料の供給が停止されることをいう（エンジンの回転数が高ければ燃料を燃やさなくてもエンジンが止まらないため、アイドリング分の燃料も含めて全ての燃料がカットされる）。その後エンジン回転数が低くなると(1200rpm前後)、エンジンが止まらないように、アイドリングに必要な程度の燃料が供給されるとしている。^{※9}

（3）エコドライブの実践による交通事故低減効果

エコドライブは、燃料消費やCO₂削減効果だけでなく、安全運転にも資するといわれている。第1節1（3）では、「ゆっくりとした発進と停止」にポイントを置いたエコドライブ教育とその実践が燃費改善とともに、交通事故低減に効果があったとされている。

4 考察

自動車の燃費、大気汚染及び騒音については、それぞれ自動車の走行速度と関係するとされている。他方、自動車の走行速度については、当該自動車

や周囲の交通参加者の安全を確保する観点から、法定速度や都道府県公安委員会が行う最高速度規制により定められている。最高速度違反による事故対策を検討するに当たっては、交通の安全を確保するため、特に走行速度を低下させる必要がある場合を除き、一般的には、いずれか一方の視点に偏ることのないよう配慮する必要がある。

それらの点からみると、高速道路等で 70km/h 以上の最高速度規制が行われている道路の区間では、最高速度規制を遵守させることにより、燃費、大気汚染や騒音と安全性のバランスを保つことができることとなる。また、一般道路や高速道路等で 60km/h 以下の最高速度規制が行われている道路の区間においても、同様に、最高速度規制を遵守させることにより、燃費、大気汚染や騒音と安全性のバランスを保つことができることとなる。

このため、いずれの道路においても、車両に対して最高速度規制を遵守させるための対策が有効と考えられる。

また、こうした対策のうち、エコドライブについては、3 のとおり、関心が高まっており、地球温暖化や燃料消費量の削減とともに、交通事故低減にも有効であると示唆されている。

そこで、運転者に対して、運転者教育や啓発活動により最高速度違反による交通事故対策を働き掛ける上で、エコドライブと連携していくことは効果的であると考えられる。

また、一般道路のうち生活道路等歩行者や自転車利用者が多く、歩道等が整備されていない道路の区間については、歩行者や自転車利用者の安全を確保することが可能な速度で走行させるための対策を優先する必要があると考えられる。

したがって、最高速度規制を遵守させ、又は最高速度規制で定める速度以下の速度で走行させるための対策を講ずる必要がある。

(参考文献)

- ※ 1 「1999 三菱自動車環境報告書」(1999 年度 三菱自動車工業株式会社) P 37 (図 1 を含む。)
http://www.mitsubishi-motors.co.jp/social/report/pdf/1999_all.pdf
- ※ 2 「Speed Management」(OECD 2006 年) P 44
- ※ 3 「Speed Management」(前掲) P 42～44 (図 3 を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。)
- ※ 4 「Speed Management」(前掲) P 45 (図 4 を含む。なお、図の番号については、引用に伴い修正した。)
- ※ 5 「LET'S スマートドライブ」(財団法人省エネルギーセンター 2008 年度版) P 2～3

(図 5 を含む。)

<http://www.eccj.or.jp/drive/08/img/smartdrive2008.pdf>

※ 6 「LET'S スマートドライブ」(前掲) P 4 (図 6 を含む。)

※ 7 「「エコドライブ 10 のすすめ」のタネあかし」(ReCoo エコドライブを楽しむ地球人サイト)(図 7 を含む。) http://www.recoo.jp/topics/ecol0_con01.cfm

※ 8 「「エコドライブ 10 のすすめ」のタネあかし」(前掲)(図 8 を含む。)

http://www.recoo.jp/topics/ecol0_con02.cfm

※ 9 「「エコドライブ 10 のすすめ」のタネあかし」(前掲)

http://www.recoo.jp/topics/ecol0_con03.cfm



地球と財布にやさしいエコドライブを始めよう！ ひとりひとりのドライバーの心がけで地球環境を守ろう

エコドライブ10のすすめ

1 ふんわりアクセル「eスタート」 「やさしい発進を心がけましょう。」

普通の発進より少し緩やかに発進する（最初の5秒で時速20キロが目安です）だけで11%程度燃費が改善します。やさしいアクセル操作は安全運転にもつながります。時間に余裕を持って、ゆったりした気分で運転しましょう。

6 暖機運転は適切に 「エンジンをかけたらすぐ出発しましょう。」

現在販売されているガソリン乗用車においては暖機不要です。寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。暖機することにより走行時の燃費は改善しますが、5分間暖機すると160cc程度の燃料を浪費しますので、全体の燃料消費量は増加します。

2 加減速の少ない運転 「車間距離は余裕をもって、 交通状況に応じた安全な定速走行に努めましょう。」

車間距離に余裕をもつことが大切です。車間距離を詰めたり、速度にムラのある走り方をすると、加減速の機会も多くなり、その分市街地で2%程度、郊外で6%程度燃費が悪化します。また、同じ速度であれば、高めのギアで走行する方が燃費がよくなります。交通の状況に応じ、できるだけ速度変化の少ない安全な運転をしましょう。

7 道路交通情報の活用 「出かける前に計画・準備をして、渋滞や道路障害等の 情報をチェックしましょう。」

1時間のドライブで、道に迷って10分余計に走行すると14%程度の燃費悪化に相当します。地図やカーナビ等を利用して、行き先及び走行ルートをあらかじめ計画・準備をしましょう。また道路交通情報をチェックして渋滞を避ければ燃料と時間の節約になります。カーナビやカーラジオ等で道路交通情報をチェックして活用しましょう。

3 早めのアクセルオフ 「エンジンプレーキを積極的に使いましょう。」

エンジンプレーキを使うと、燃料の供給が停止される（燃料カット）ので、2%程度燃費が改善されます。停止位置が分かったら、早めにアクセルから足を離して、エンジンプレーキで減速しましょう。また減速したり、坂道を下る時にはエンジンプレーキを活用しましょう。

8 タイヤの空気圧をこまめにチェック 「タイヤの空気圧を適正に保つなど、 確実な点検・整備を実施しましょう。」

タイヤの空気圧が適正値より50kPa(0.5kg/cm²)不足した場合、市街地で2%程度、郊外で4%程度、それぞれ燃費が悪化します。また、安全運転のためにも定期的な点検は必要です。

4 エアコンの使用を控えめに 「車内を冷やし過ぎないようにしましょう。」

気象条件に応じて、こまめに温度・風量の調整を行いましょう。特に夏場に設定温度を下げすぎないことがポイントです。外気温25℃の時に、エアコンを使用すると、12%程度燃費が悪化します。

9 不要な荷物は積まずに走行 「不要な荷物を積まないようにしましょう。」

100kgの不要な荷物を載せて走ると、3%程度燃費が悪化します。車の燃費は荷物の重さに敏感です。運ぶ必要のない荷物は、車から下ろしましょう。

5 アイドリングストップ 「無用のアイドリングをやめましょう。」

10分間のアイドリング（ニュートラルレンジ、エアコンOFFの場合）で、130cc程度の燃料を浪費します。待ち合わせや荷物の積み下ろしのための駐停車の際にはアイドリングを止めましょう。

10 駐車場所に注意 「渋滞などをまねくことから、違法駐車はやめましょう。」

交通の妨げになる場所での駐車は交通渋滞をもたらす余分な排出ガスを出させる原因となります。平均車速が時速40kmから時速20kmに落ちると、31%程度の燃費悪化に相当すると言われています。

データ出所：(財)省エネルギーセンターなどの測定結果

エコドライブ普及連絡会 エコドライブについて、詳しくはこちらまで → www.team-6.jp/ecodrive/
(警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省)



エコドライブを
楽しむ地球人サイト
<http://www.recoo.jp>

エコドライブによるCO₂発生量低減を目指し、
いろいろな方々のエコドライブの実践を支援するシステムです。
・車の燃費を登録し、記録として残せます。
・燃費の向上や変化がわかりやすいデータとして提供されるので、運転の仕方や車の使い方などと燃費との関係がつかみやすくなります。

第6節 考察

1 最高速度違反に係る交通事故対策による交通事故低減効果等

最高速度違反に係る交通事故対策については、交通事故の回避の可能性が高まることから発生件数の低減の効果が見込まれるとともに、交通事故発生時の自動車の運動エネルギーが低くなることから被害程度の低減の効果も見込まれる。

また、自動車の燃費、大気汚染及び騒音の観点からみると、70km/h 以上の最高速度規制が行われている道路の区間と 60km/h 以下の最高速度規制が行われている道路の区間で、最高速度に係る交通事故対策の効果は若干異なるものの、一般的には、最高速度規制を遵守することで、燃費、大気汚染や騒音と安全性のバランスを保つことができることとなる。

これらのことから、最高速度違反に係る交通事故対策の効果及び必要性は高いと認められる。

他方、特に、一般道路のうち生活道路等歩行者や自転車利用者が多く、歩道等が整備されていない道路の区間で、歩行者や自転車利用者の安全を確保することが可能な速度で走行させるための対策を優先する必要がある。

したがって、生活道路等では、最高速度規制を遵守させ、又は最高速度規制で定める速度以下の速度で走行させるための対策を講ずる必要がある。

2 自動車側の最高速度違反に係る交通事故対策の効果

最高速度違反に係る交通事故対策のうち自動車側の対策については、自動車に新たな装置を装備することとなるが、こうした措置は、ACCなどのオプション価格にみられるように、自動車のコスト増の要因となり、このコストは自動車の販売価格に転嫁されることとなる。

乗用車に関しては、国民所得と乗用車の価格との強い相関関係があるとされていること等に鑑みると、自動車のコスト増は、国民の自動車需要に関する意識・動向の低下を招くおそれがあると考えられる。

特に、我が国においては、国民生活モニター調査結果等でみられるように多くの国民が世帯収入の低下や雇用不安を感じており、また、平成20年秋以降、自動車の新車販売台数が減少している。こうした社会経済情勢に鑑みると、新たな装置を装備することによる自動車のコスト増は、自動車需要に関する意識等の低下に限らず、社会経済全体にも影響が及ぶことが懸念される。

また、我が国の自動車は、安価で燃費がよく、故障が少ないという日本車に対する認識の下に、諸外国において高い評価を得てきた。しかし、前述の国民所得と乗用車の価格との強い相関関係については諸外国においても同様

と考えられるところ、自動車に新たな装置を装備することによりコスト増が生じることとなれば、諸外国において我が国の自動車に対する需要が低下し、我が国の自動車の評価が低下するおそれがある。

他方、市場動向調査では、自動車の安全性に関する関心が高くなってきており、内閣府で実施したWEBアンケート調査結果でも速度抑制装置や速度警報装置の必要性は高いとの結果が得られている。しかし、現在の速度抑制装置等については、我が国の交通事故の実態に鑑みると、自動車のコスト増に見合う効果を見込むことができないと考えられる。

以上のことから、費用対効果の点からみても、現時点において自動車側の対策として速度抑制装置等の装備を図るメリットは少ないと考えられる。

3 まとめ

以上のことから、最高速度違反に係る交通事故対策の効果及び必要性は高いと認められる。

そのうち自動車側の対策については、現在のところ走行速度抑制装置や速度警報装置が考えられるものの、交通事故の実態に鑑みると、その費用対効果は低いと考えられる。このため、当面、ACCなど最高速度違反による交通事故対策としての機能も有する装備の普及を推奨することとし、そのほか自動車の走行速度の抑制により効果が見込まれるようなISAの開発に注力することが適切と考えられる。

併せて、交通安全教育や広報啓発といった運転者側の対策やハンプの設置等を始めとする道路側の対策を実施することが適切と考えられる。

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

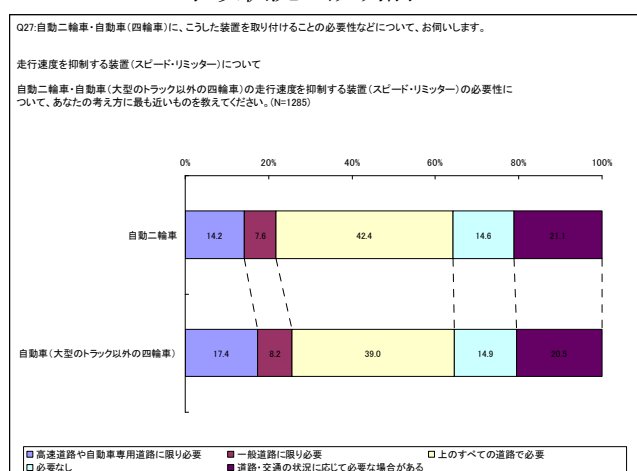
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後に、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度抑制装置の必要性に関する質問を行い、それらの回答を比較したところ、次のとおりであった。

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。

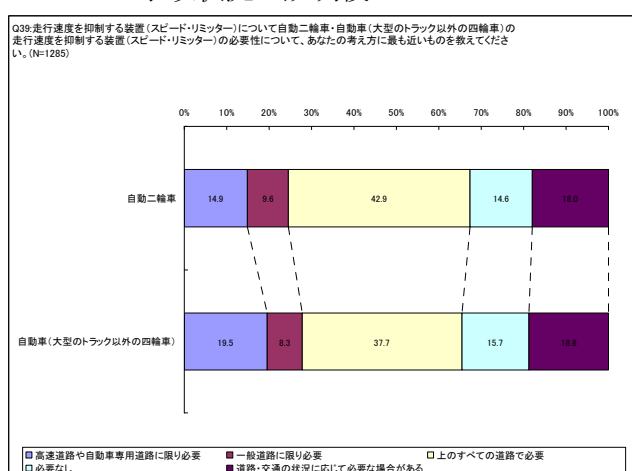
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後では、運転すると回答した者のうち自動二輪車については何らかの道路等で必要ありとした者は変動がなく、それ以外については1%弱から3%弱低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

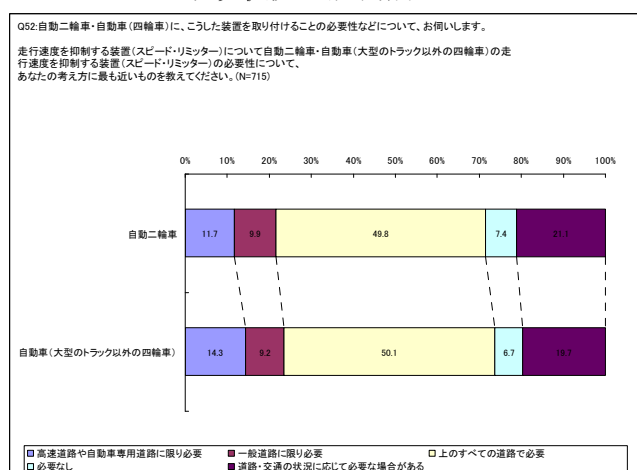


・ 事故状況の説明後

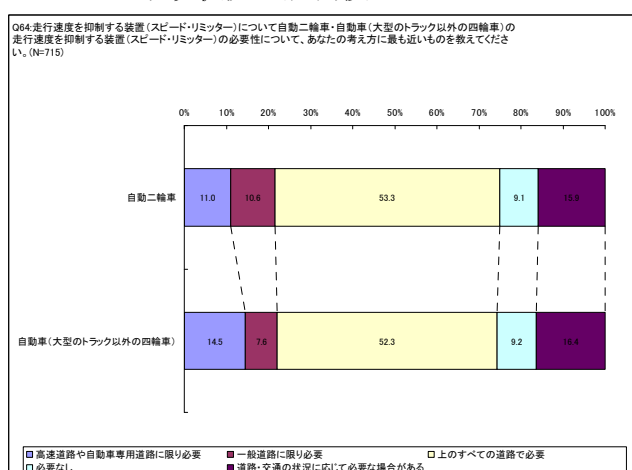


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

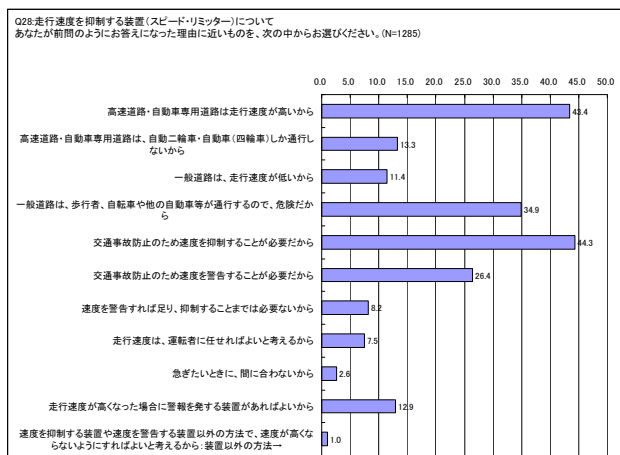


イ アで速度抑制装置の必要性に関してそれぞれ回答した理由をみると、次のとおりであった。

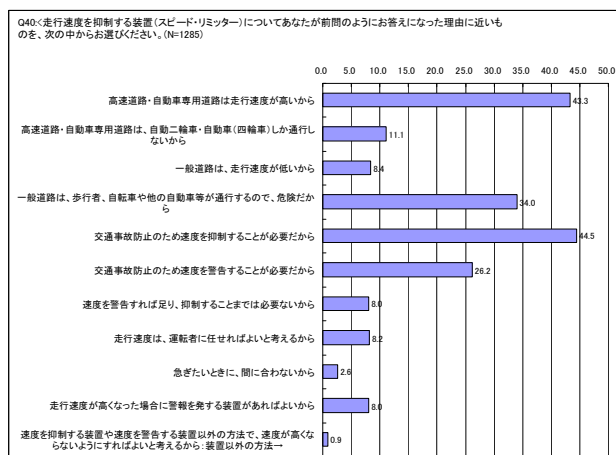
運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行するので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

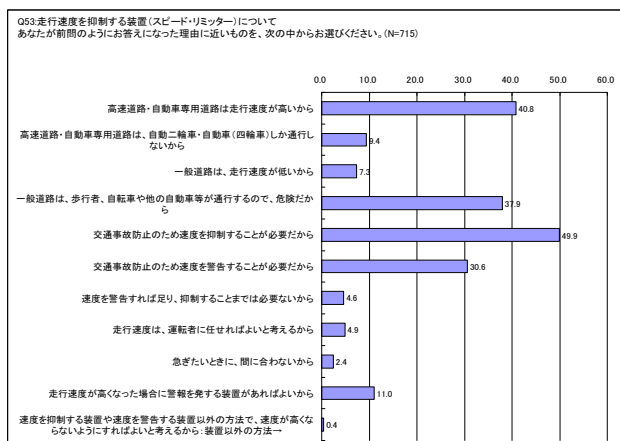


・ 事故状況の説明後

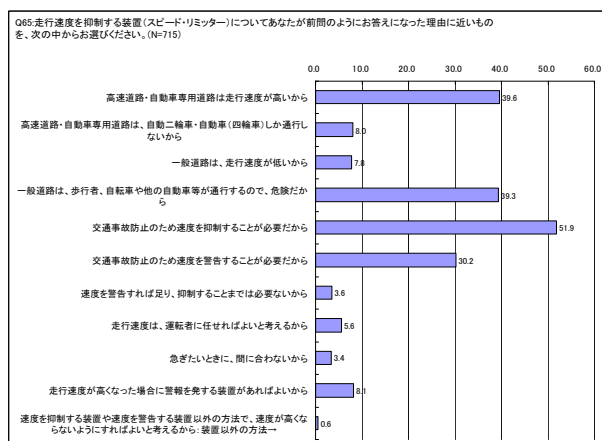


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



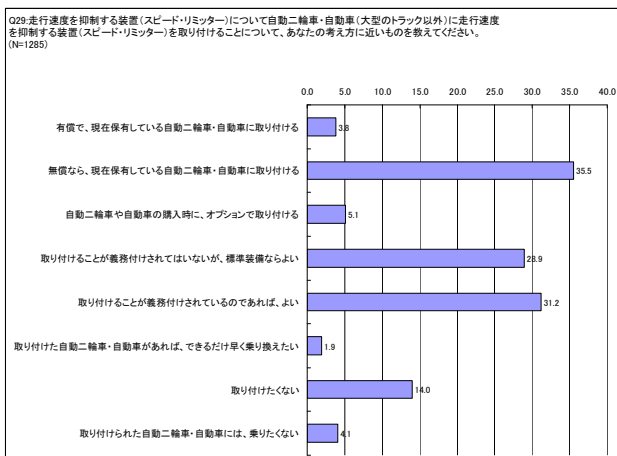
ウ 速度抑制装置を取り付けることについての意見をみると、それぞれ次のとおりであった。

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。

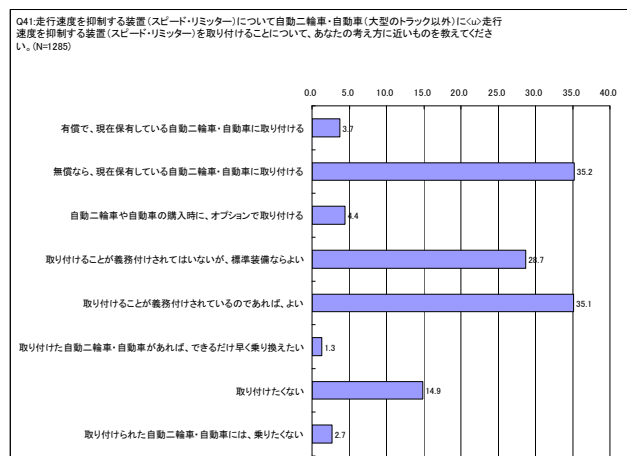
他方、全く運転しない者をみると、事故状況の説明前後とも、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から10%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

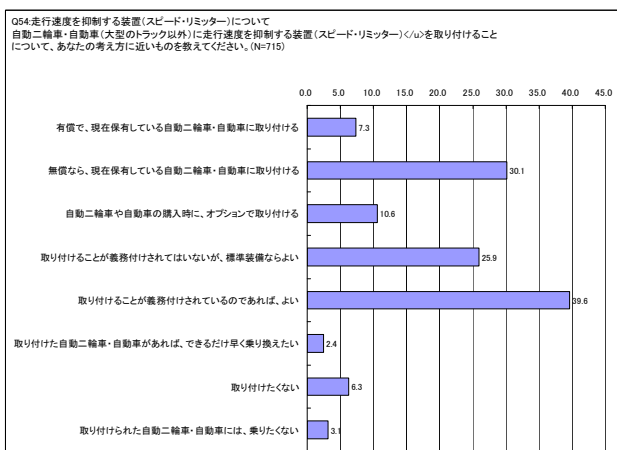


・ 事故状況の説明後

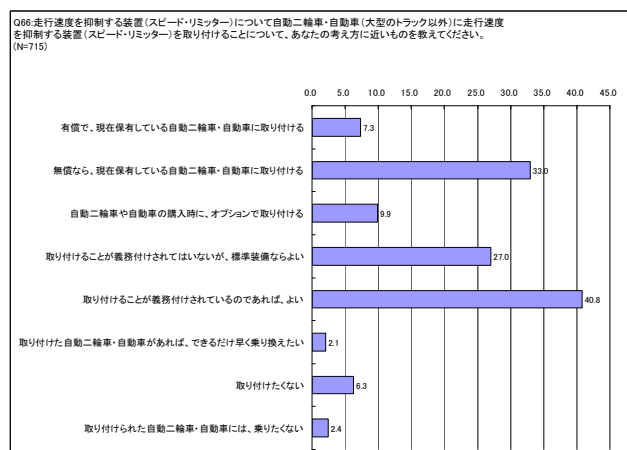


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後

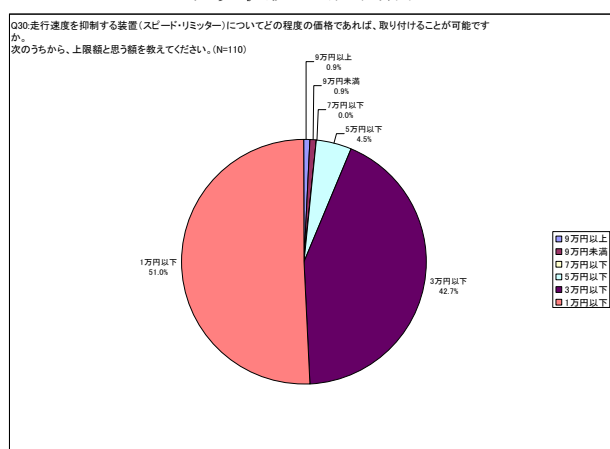


エ ウで速度抑制装置について「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」又は「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」と回答した者に対し、有償で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

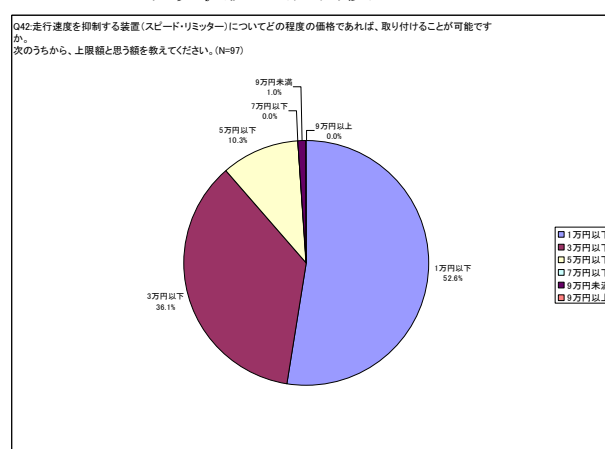
いずれの場合についても、「1万円以下」と上限とするものが50%を超えており、「3万円以下」、「5万円以下」などの順となっている。また、「3万円以下」との回答の割合をみると、運転している者で事故状況の説明前については40%強、その他の場合でも30%を超えているが、特に、運転している者について、事故状況の説明前後を比べると、「3万円以下」が減少する一方、「5万円以下」が増加している。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

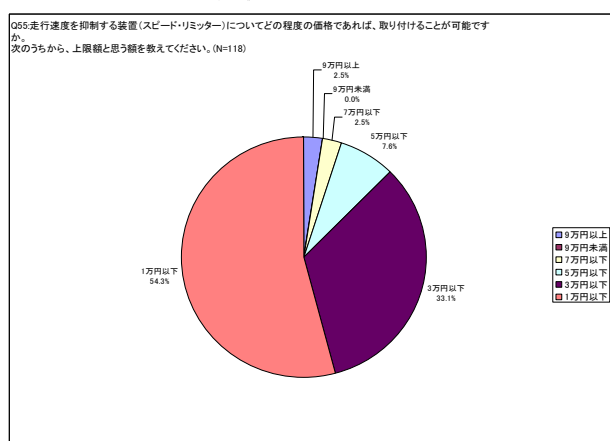


・ 事故状況の説明後

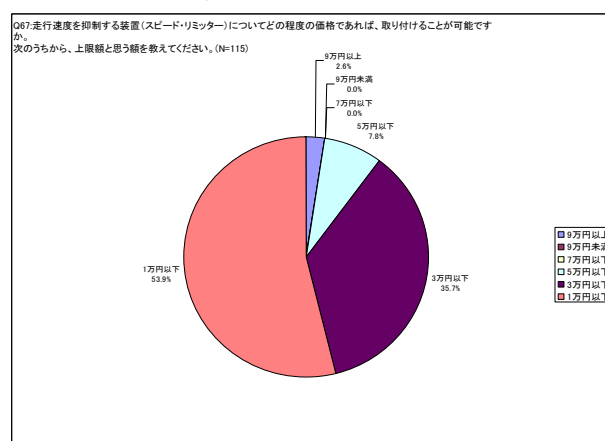


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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

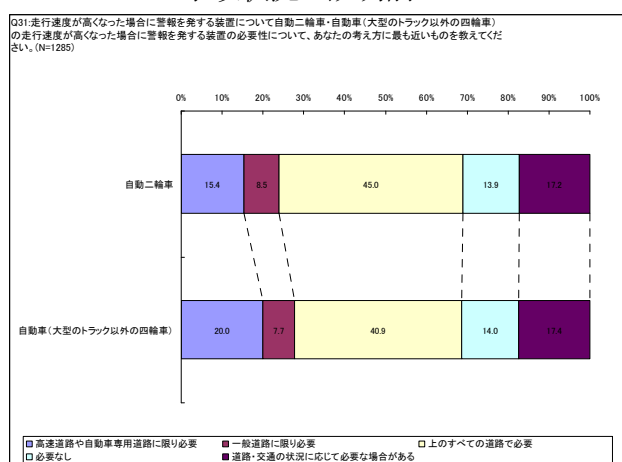
ア 問2で何らかの頻度で「運転する」と回答した者と「全く運転しない」と回答した者のそれぞれに対して、平成19年中の車両（原動機付自転車以上）が第1当事者となった全人身事故及び死亡事故における車両の走行速度と規制速度との関係に関する状況の説明前後に、自動二輪車又は自動車（大型のトラック以外の四輪車）に係る速度警報装置の必要性に関する質問を行い、それらの回答を比較したところ、次のとおりであった。

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。

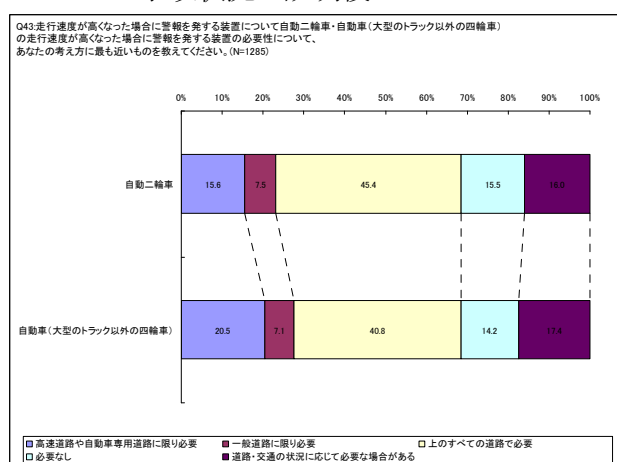
また、事故状況の説明前後における回答を比べると、事故状況の説明後運転すると回答した者のうち何らかの道路等で必要ありとの回答の割合は、自動二輪車及びそれ以外のいずれについても低くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

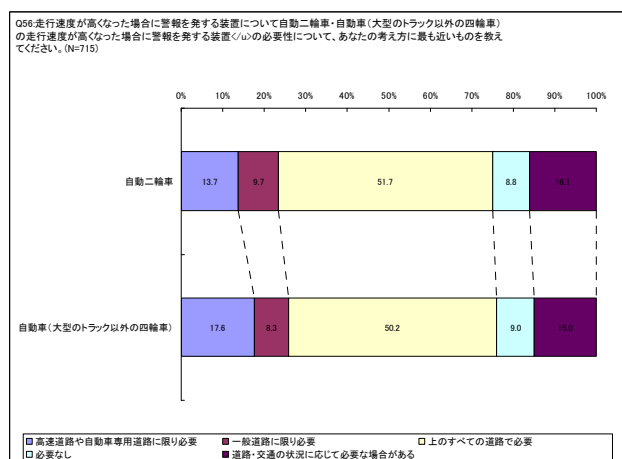


・ 事故状況の説明後

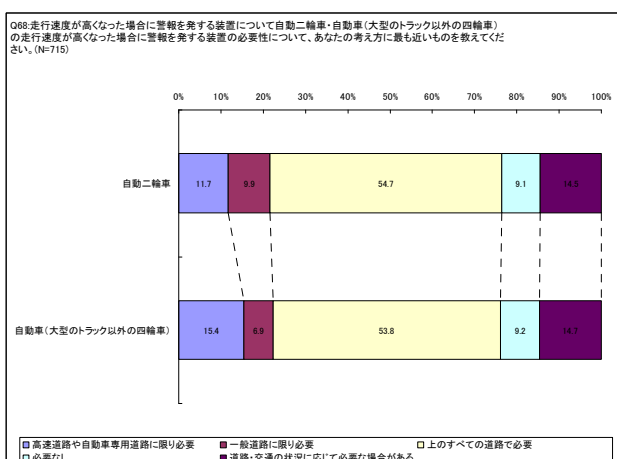


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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。

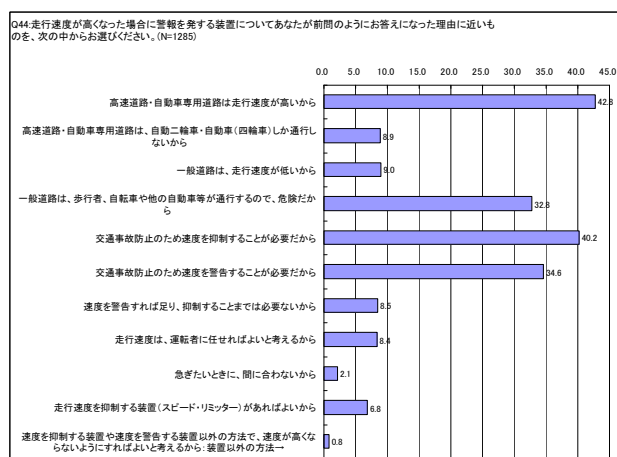
運転すると回答した者及び全く運転しないと回答した者について、事故状況の説明後のいずれの場合とも、「交通事故防止のため速度を抑制することが必要だから」、「高速道路・自動車専用道路は走行速度が高いから」、「交通事故防止のため速度を警告することが必要だから」、「一般道路は、歩行者、自転車や他の自動車等が通行するので、危険だから」の順に多くなっている。

○ 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

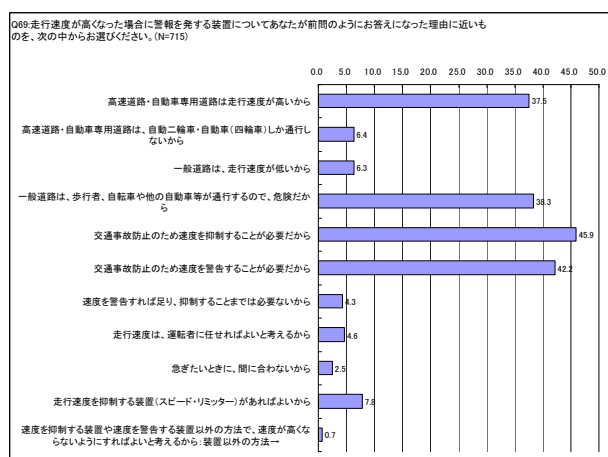


○ 全く運転しないと回答した者

・ 事故状況の説明前



・ 事故状況の説明後



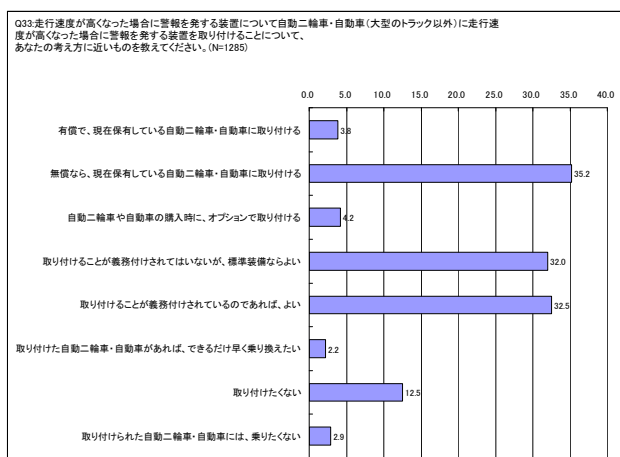
ウ 速度警報装置を取り付けることについての意見をみると、それぞれ次のとおりであった。

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。

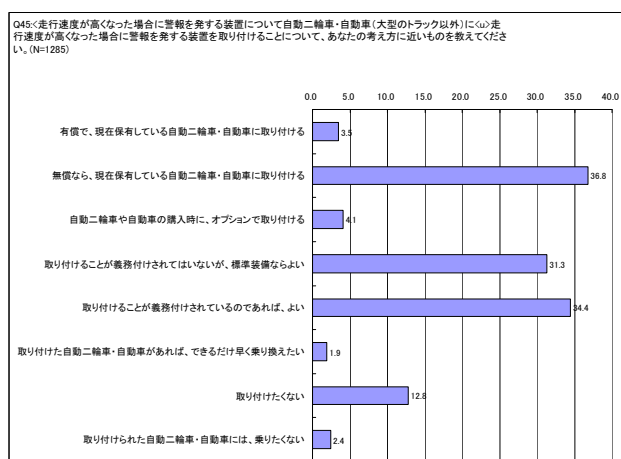
他方、全く運転しない者をみると、事故状況の説明前後とも、「取り付けることが義務付けされているなら、よい」、「無償なら、現在使用している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「取り付けることが義務付けされていないが、標準装備ならよい」の順に多い。また、「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」、「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」は7%強から9%強であった。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

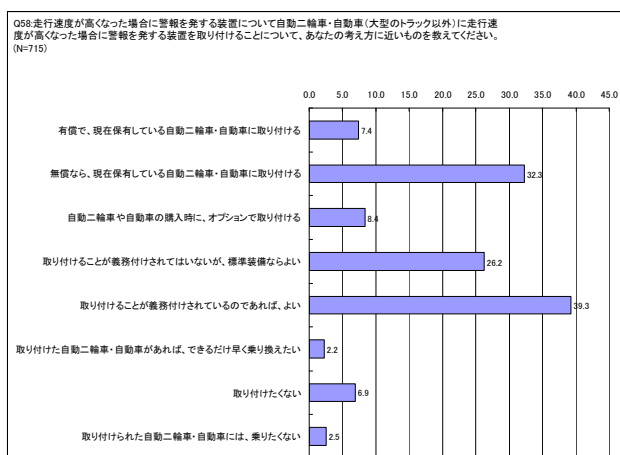


・ 事故状況の説明後



○ 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



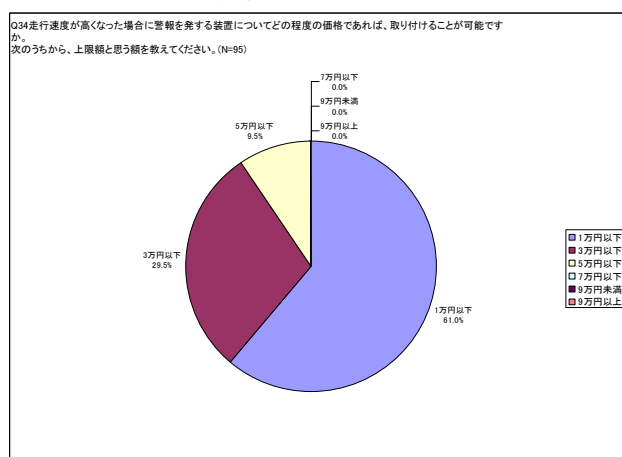
エ ウで速度警報装置について「有償で、現在保有している自動二輪車・自動車に取り付ける」又は「自動二輪車や自動車の購入時にオプションで取り付ける」と回答した者に対し、有償で取り付ける場合に支払いの上限と思う金額をみると、次のとおりであった。

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。

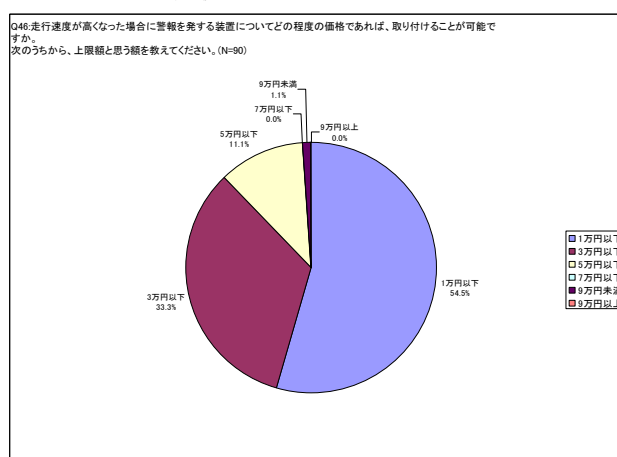
また、事故状況の説明前後で上限と思う額を比べると、運転すると回答した者では「1万円以下」との回答の占める割合は説明前よりも説明後が低くなっているのに対し、「3万円以下」、「5万円以下」では高くなっている。他方、全く運転しない者では、「1万円以下」、「3万円以下」との回答の占める割合はいずれも説明後の方が低くなっているのに対し、「5万円以下」では高くなっている。

○ 運転すると回答した者

・ 事故状況の説明前

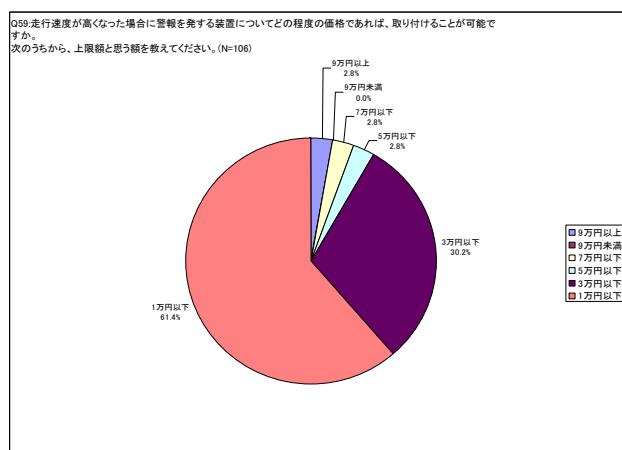


・ 事故状況の説明後

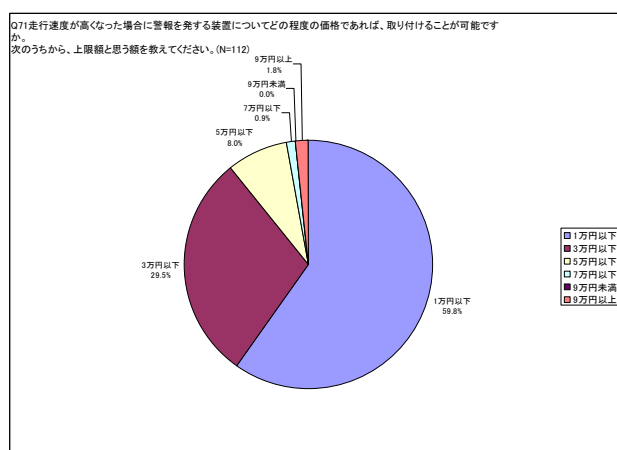


○ 全く運転しないと回答した者

・ 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。
- 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。

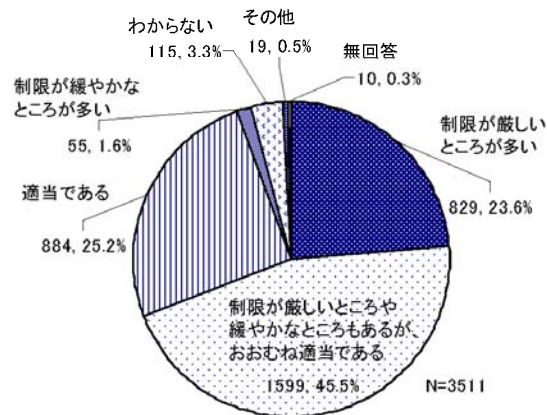
平成 18 年度規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書（抜粋）

2. 2 調査結果

（1）最高速度の制限について

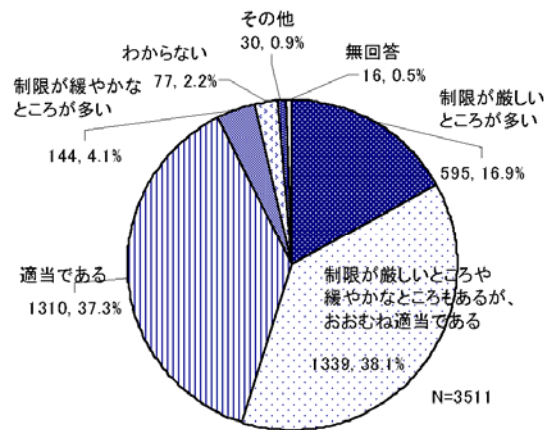
①一般道路の幹線道路

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。



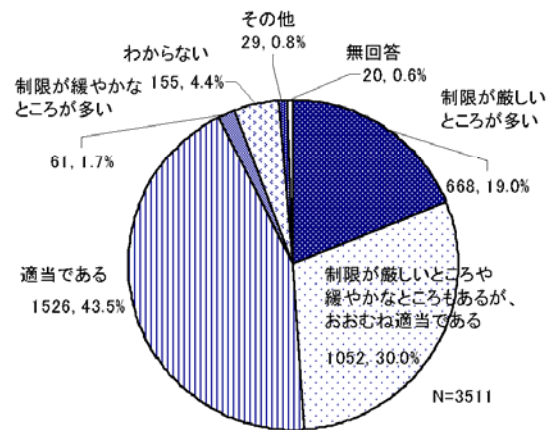
②一般道路の生活道路

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。



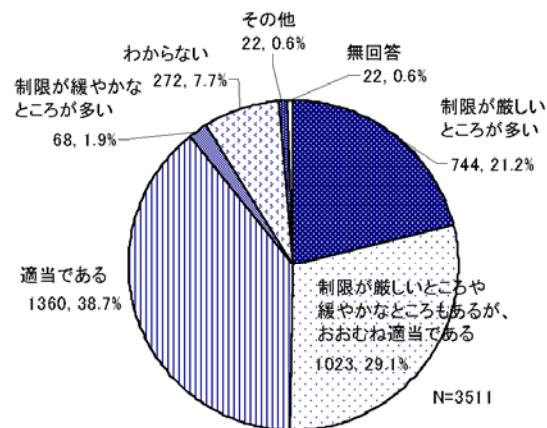
③高速自動車国道

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。



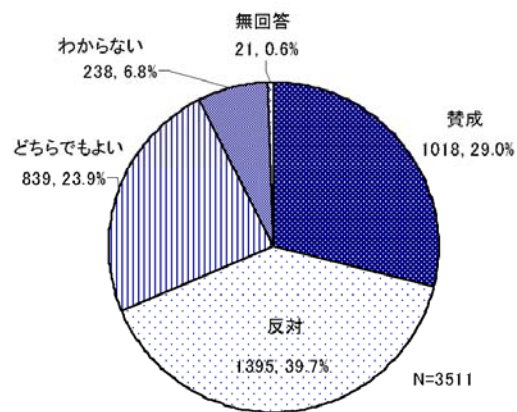
④自動車専用道路

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。



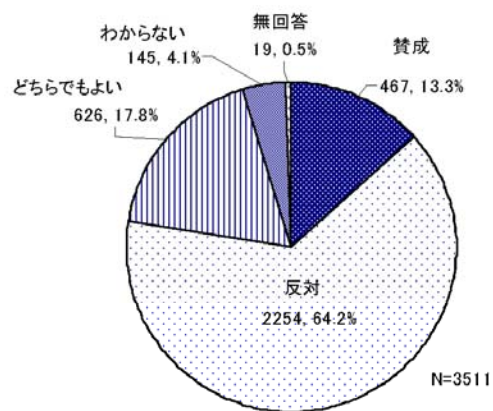
⑤ 自宅付近の幹線道路の制限速度を引き上げについて

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。



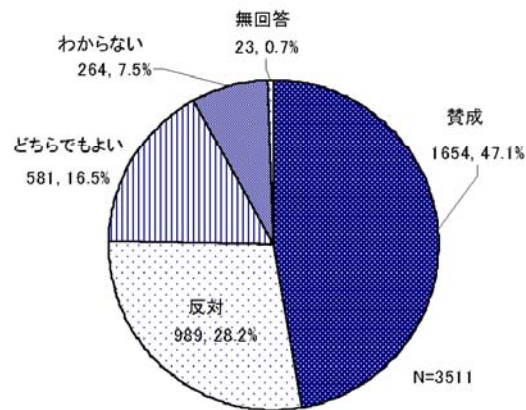
⑥ 自宅付近の生活道路の制限速度を引き上げについて

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。



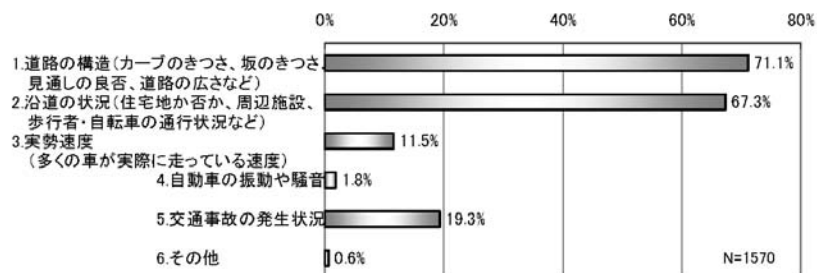
(2) 制限速度と実勢速度について

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）

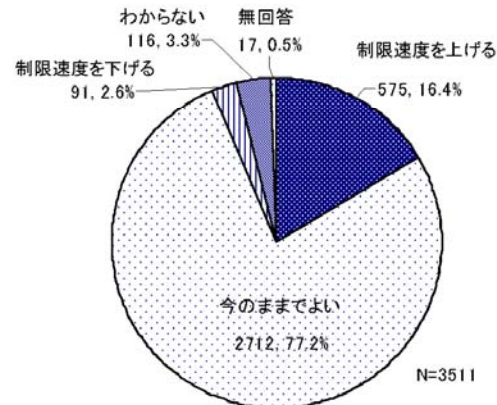
(2)の①で反対又はどちらともいえないと選んだ方を対象に、制限速度を決める際、どのようなことを重視して決めるべきかという質問を行った結果、道路の構造、沿道の状況と回答した方が約7割、交通事故の発生状況と回答した方が約2割となっている。



(3) 法定速度の引き上げについて

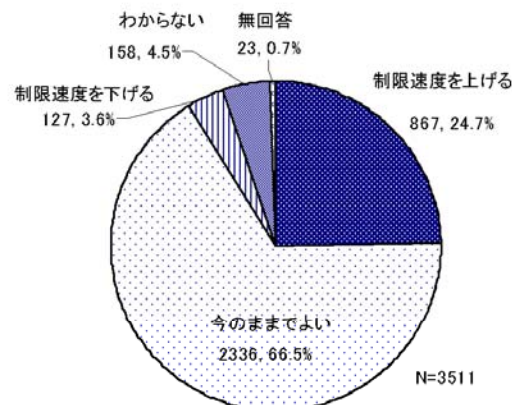
①一般道路

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。



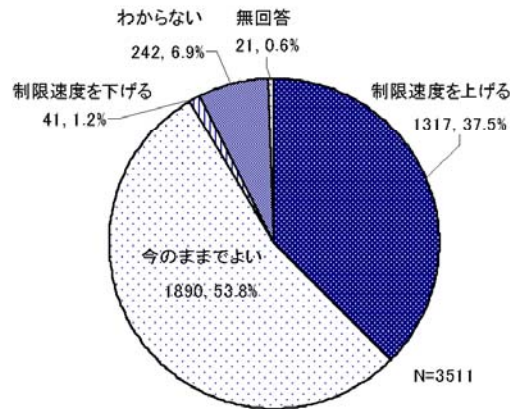
②高速自動車国道

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。



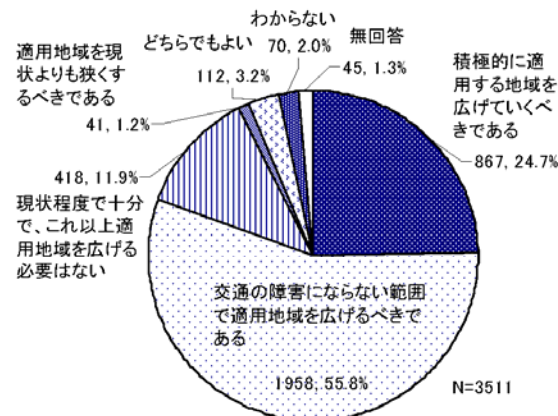
③自動車専用道路

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7割前後の国民が適当又はおおむね適当であると回答している。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7割前後の国民が適当又はおおむね適当と回答しているほか、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9割前後の国民が、何らかの道路等で必要ありとの回答している。特に、全ての道路において必要であるとの考えも4割前後から5割強であった。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。

こうしたことから、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、速度抑制装置等を導入することが考えられるが、標準装備や装備の義務付けなど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。

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7割前後の国民が適当又はおおむね適当であると回答している。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7割前後の国民が適当又はおおむね適当と回答しているほか、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9割前後の国民が、何らかの道路等で必要ありとの回答している。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。

こうしたことから、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、速度抑制装置等を導入することが考えられるが、標準装備や装備の義務付けなど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。

第5章 最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向等

本章では、まず、第1節から第3節で、関係機関・団体において実施している最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向等について、取りまとめを行う。すなわち、第1節では運転者側の対策、第2節では車両側の対策及び第3節では道路側の対策（交通安全施設を含む。）である。

また、第4節では車両側の対策のうちI S A等自動車技術の開発の見込みとその活用方策について、文献等により検討を行う。

第5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の現状と今後の動向等について考察する。

第1節 運転者側の対策

運転者側の対策については表26、それらの対策のメリット等については表27に、それぞれ一覧で示したが、それらの対策の概要は、次のとおりである。

1 車両の走行速度抑止に関する交通安全教育

運転免許保有者に対する運転者教育

- ・ 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」その他の交通安全教育の機会の活用（内閣府、警察庁）
 - ※ 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」 シルバーリーダーに対し、自動車教習所等において、高齢者を対象として交通安全教育を行うために必要な知識及び技能を習得させるための研修を実施する事業
- なお、平成22年度から「高齢者安全運転推進協力者養成事業」として実施

2 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発

（1）全国交通安全運動の機会の活用

- ・ 全国交通安全運動の機会の活用（内閣府、（社）日本自動車販売協会連合会）
地方公共団体における広報啓発活動、自動車販売会社等への周知

（2）独自の活動

- ・ 都道府県交通安全対策推進協議会の活用（（社）日本自動車販売協会連合会等自動車販売関係団体により構成）
交通安全に関する様々な活動の展開
- ・ セーフティアドバイザー制度の活用（（社）日本自動車販売協会連合会）
- ※ セーフティアドバイザー制度 自動車販売会社の営業マンがセールス活動を通じ、ユーザーに対して交通安全に関するアドバイスを行い、ユーザーの交通安全意識の向上を図ることを目的とする制度

（3）エコドライブの推進

- ・ エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)(別紙7参照)
エコドライブ10のすすめ、やさしい発進の名称策定「ふんわりアクセルeスタート」及びエコドライブ普及・推進アクションプランによるキャンペーン

3 最高速度違反の取締りの強化

- (1) 著しい速度超過の取締り強化(警察庁)
 - ・ 高速道路上における速度違反自動取締装置の整備

4 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築等

- (1) 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導(国土交通省)
- (2) EMS(エコドライブ・マネジメント・システム)用機器の導入に対する補助(国土交通省)

第2節 自動車側の対策

自動車側の対策については表 28、それらの対策のメリット等については表 29 に、それぞれ一覧で示したが、それらの対策の概要は、次のとおりである。

1 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用

- （1）大型トラックへの速度抑制装置の義務付け（国土交通省）
- （2）乗用車及び原動機付自転車への速度抑制装置の装着（（社）自動車工業会）

2 速度警報装置の活用

速度警報装置（既に廃止）

3 ITSを活用した速度抑制装置、速度警報装置

- （1）先進安全自動車の普及開発促進（国土交通省）
 - ※ 第4期先進安全自動車（ASV）推進計画 既に実用化されたASV技術の普及の促進及び通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進

第3節 道路側の対策（交通安全施設を含む。）

道路側の対策については表 30、それらの対策のメリット等については表 31 に、それぞれ一覧で示したが、それらの対策の概要は、次のとおりである。

1 道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）の活用

（1）道路における一般的な交通事故対策（国土交通省、警察庁）

※ 交差点のコンパクト化、道路標識・標示による注意喚起、自動車の走行速度の抑制に資するカラー舗装、イメージハンプ等の整備（別紙 8 参照）

（2）特に生活道路における交通事故対策（国土交通省）

※ 自動車の速度を抑制するための凸部（ハンプ）、狭さく部、屈曲部（クランク）の整備（別紙 9 参照）

2 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策

（1）最高速度規制の実施（警察庁）

（2）速度感応式信号機の整備（警察庁）

※ 速度感応式信号機 異常な高速度で走行する車両を交差点の手前に設置した車両感知器が感知した場合に、赤信号にするなどの信号制御を行う信号機

（3）高速走行抑止システムの整備（警察庁）

※ 速度の出やすい幹線道路に設置した車両感知器により高速で走行する車両を感知した場合に、前方の速度警告板により走行速度の抑止を図るシステム

3 ITSを活用した速度抑制対策

安全運転支援システム（DSSS）の推進（警察庁）

※ 安全運転支援システム（DSSS）の例

- ・ 下り坂等で速度が超過しやすい路線において、一定の速度以上の車両を検知した場合、速度超過を抑制するための簡易図形をカーナビに表示する「速度情報提供システム」
- ・ 路側インフラから提供される危険検知情報及び自車の位置・速度情報等から、運転者への注意喚起の必要性を判断できる新型車載機を用いたシステム

第4節 I S A等自動車技術の開発の見込みとその活用方策

近年、欧米を中心とする諸外国において、道路交通安全に関する技術開発が行われている（別紙10参照）。中でもI S A（Intelligent Speed Adaptation）は、自動車等が制限速度を「認識」し、その情報を運転者に提供し、又は最高速度を抑制するために使用できる、先進システムの一般名称とされている。また、I S Aの技術の目的は、運転者が自動車の速度を周囲の制限速度に調整する上での支援であるが、自動車等の速度をコントロールするためにも応用することができるとされている（SPEED MANAGEMENT（OECD））。

このため、I S Aについては、その目的に鑑み、今後の最高速度違反による交通事故対策として注目に値する装置と考えられる。

1 I S Aの種類

I S Aの種類としては、次のものがあるとされている。

- ア A-I S A（Advisory ISA）：現時点における制限速度情報を車内に表示し、ドライバーが速度違反をすると警告を発する「助言型ISA機能」
- イ V-I S A（Voluntary ISA）：システムをエンジン、更にはブレーキにリンクさせ、自動車の走行速度を制限速度にまで減速させる一方、ドライバーがこのシステムに介入してその機能を解除（オーバーライド）することを可能にする「ボランティア型ISA」
- ウ M-I S A（Mandatory ISA）：システムをエンジン、更にはブレーキにリンクさせ、解除することができない「強制型又は介入不可能型ISA」

2 I S Aにおける最高速度規制の認識技術等

I S Aにおいて、最高速度規制を認識するための技術としては、現在、次のアからウの組合せによるもの並びにイ及びウの組合せによるものが考えられている（SPEED MANAGEMENT（OECD））。また、エの技術については、一部の外国メーカーで生産する自動車において実用化されている。

ア I S Aの認識技術

G P Sの利用及び車載システムに記録されている速度地図データベースから適用される制限速度を認識するもの。

イ 自律運行に基づくI S A（自律的I S A）

自動車等にナビゲーション支援装置（例えばGPSによるもの）を利用したシステムを搭載し、当該車載システムに記録された局地的な制限速度データベースを活用して規制速度を認識するもの。

ウ 沿道標識に基づくI S A（ダイナミック又は協調的I S A）

自動車等は沿道標識に取り付けた送信装置から制限速度情報を入手するなどして規制速度を認識するもの。

エ その他

自動車等に搭載したカメラで、最高速度規制標識に示された規制速度を認識する

もの。

3 I S Aの普及の規模が交通安全に及ぼす影響

I S Aの普及の規模が周囲の交通一般の速度に及ぼす影響については、次のような指摘がある（SPEED MANAGEMENT（OECD））。

I S Aの実際の交通安全への影響は、I S Aシステムの種類、道路環境の種類（郊外高速道路、市街地など）及び車両へのI S Aの普及程度により決定される。一部の車両にしか搭載されていない場合、追い越し行動が増加し、潜在的により高いリスクが生じる。一定数の車両がI S Aを搭載している場合、交通流の非搭載車両の速度を効果的に抑制するであろうとしている。

また、I S A搭載車両の比率については、たとえ小さくても交通一般の速度に大きな影響を与えることができると指摘されることが多い。スウェーデンにおけるI S A実験では、10%以上の普及率が、全ての交通の速度へ影響を与える十分な水準であると想定している。しかし、交通ネットワークでのI S Aのシミュレーション（PROSPER）を含む近年の研究は、たとえ普及率が高くても波及効果は限定的であることを示している。おそらくこれは交通密度の影響によるものであり、交通の密度が高く、かつ法定制限速度よりも大きい速度の場合にのみ、顕著な効果が発生すると考えられるとしている。

4 I S A導入に向けた課題

I S Aの導入に向けた課題としては、次のような指摘がある（SPEED MANAGEMENT（OECD））。

情動的I S Aの自主的な導入はなんら法的な問題を引き起こさないことが示されている。情動的I S Aに極めて類似した機能を持つオプション製品及びサービスの市場がすでに発展している。

しかしながら、支援的I S Aシステムは、運転者に助言するだけでなく、車両コントロールシステム経由で直接介入することから、問題をはらんでいる。現在の装置は、手動無効化機能を備えている。「手動」無効化機能がなければ、支援的I S Aシステムは強制的車両速度コントロールシステムと同じように作動することとなるとしている。

また、現在までのところ、欧州レベル及び各国レベルの交通安全政策がI S Aの導入を強く指示しているにも関わらず、支援的I S Aが新型車両のコントロール機能の一環として組み込まれることはない。その背景としては、制限速度のデータベースが全域で利用可能となっていないことのほか、支援的I S Aの搭載を義務付けした場合に、I S Aシステムが誤作動した場合や古いデータが供給された場合の法的な責任問題にあるとしている。

5 その他の新技術

SPEED MANAGEMENT（OECD）では、I S Aのほか、長期的に、衝突件数並びに負傷者数及びその程度を顕著に改善する大きな可能性を提供することを期待できる、そのほかの技術的進歩がなされているとしている。その例として、E V I（電子的ナンバープレートによる車両特定）、デジタル画像認識による運転者の特定等が紹介されている。

第5節 考察

以上の最高速度違反による交通事故対策及び今後の動向並びにメリット等を踏まえ、運転者側の対策、自動車側の対策及び道路側の対策については、それぞれ次のように考えられる。

1 運転者側の対策について

運転者側の対策については、運転者教育、広報啓発活動、指導取締り及び自動車運送事業者に対する指導監督に大別できる。また、特にエコドライブについては、環境の観点から普及が進められており、国民の関心も高いと認められる。自動車等を運転するのは結局のところ運転者であり、自動車側の対策及び道路側の対策だけでは限界があることから、それら運転者側の対策については、必要性が高い。

それらのうち、運転者教育については、最高速度違反による交通事故対策等の観点から、車両の走行速度について規制速度の遵守、又は道路交通環境に応じた速度で走行すること等に関して、運転者の意識の改善等を図っていく必要がある。また、運転者教育については、「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」のような地域における取組のほか、運転免許取得時の自動車教習所における教習、運転免許証の更新時における更新時講習、行政処分を受けた者に対する処分者講習など、様々な機会が設けられている。こうした機会を捉えて、最高速度違反による交通事故の危険性、対策の必要性等を理解させることは効果があると考えられる。

広報啓発活動についても、運転者教育以外の機会に、かつ、広く国民に対して、最高速度違反による交通事故対策の必要性を訴求するための必要な手段である。また、その他の対策と組み合わせて広報啓発活動を行うことにより、更に効果が高まるものと考えられる。

指導取締りについては、最高速度違反をした運転者を違反者として検挙することにより、運転者の運転行動や意識に直接抑制効果があると認められる。また、指導取締りについては、運転免許の行政処分や処分者講習と連動していることから、抑制効果があると認められる。他方、指導取締りは、警察官が取締り資機材を活用して実施することから、すべての道路、すべての時間帯に実施することは困難である。そのため、高速道路や一般道路のうち幹線道路等に重点を置いて実施することが望ましい。

自動車運送事業者に対する指導監督に係る各対策については、自動車運送事業者に対して、法令に基づき権限を有する行政機関の職員が指導等を実施するものであり、最高速度違反を始め法令に違反する行為があると認められる場合には、事業の停止・許認可の取消しを含む行政処分に及ぶ可能性があることから、最高速度違反の抑制効果があると認められる。

また、特にエコドライブについては、環境の観点だけでなく、交通事故の低減効果が認められるなど交通安全対策上も効果的である。エコドライブの普及を図るためには、運転者教育や広報啓発活動が主な手段として考えられる。今後は、交通安全対策を図る上でも、エコドライブの普及を進めていくことが望ましい。

2 自動車側の対策について

自動車側の対策については、まず、現在大型自動車等に備え付けられている速度抑制装置（スピード・リミッター）や従前法令により備え付けが義務付けられていた速度警報装置が挙げられる。

これらについては、あらかじめ設定した一定の速度に達した場合にのみ作動し、自動車等の走行速度の抑制等に資するものである。

第2章第1節の交通事故発生状況では、高速道路及び一般道路等において、第一当事者の危険認知速度が、それぞれ規制速度を超過したケースが多く、かつ、例えば 100km/h や 80km/h 以下の速度であっても、当事者に生命の危険が及ぶおそれがある交通事故が多い。このため、自動車側の対策を講ずるに当たっては、車両の走行速度については、それぞれの規制速度に応じて最高速度違反を抑止することができることとする必要がある。したがって、現在の速度抑制装置を大型貨物自動車以外の自動車にまで対象とするなどの措置を講ずることとしても、交通事故全体に及ぼす効果は低いものと考えられる。

他方、走行中の車両の安定性を高める装置で既に実用化されているものとして、ESC/ESP及びACCなどがある。これらの装置については、予防安全の観点から交通事故防止に効果があると考えられるものであるが、最高速度違反による交通事故の防止にも資すると認められる。したがって、当面自動車メーカーや運転者の意向も踏まえつつ、それら装置の普及を推進していくことが効果的であると考えられる。

また、ISAについては、高速道路や一般道路における様々な最高速度規制に応じて、運転者に対し自車の走行速度に係る情報の提供や運転への介入も可能となることが見込まれるなど、自動車側の対策として極めて有効な装置となり得ると考えられる。現在、我が国及び諸外国において、ISAの開発が進められているところであるが、引き続きその開発を促進していく必要があると考えられる。将来的には、ISAについて、最高速度違反による交通事故対策上の有効性や必要性の検討とともに、導入に向けて検討が進められることが期待される。ただし、第4節4のとおり、ISAについても、誤作動等の問題が起こり得る。このため、このような問題が発生した場合であっても、運転者の自らの判断により交通事故の危険性を回避することができるよう、運転者に対する交通安全教育や広報啓発を通じた注意喚起が必要となると考えられる。

3 道路側の対策について

道路側の対策については、生活道路や幹線道路など道路に応じて、車両の走行速度の抑制のための様々な対策が実施されている。

車両の走行速度抑制を目的とする、道路における一般的な交通安全対策としては、交差点のコンパクト化、道路標識・標示による注意喚起、カラー舗装、イメージハンプ等の対策が、他の対策と組み合わせて行われている。特に生活道路等道路幅員の狭い道路では、ハンプ等の設置が挙げられる。こうした対策は走行速度抑制を始め交通事故防止の観点から有効であり、1箇所当たりの設置及び維持管理に要する経費も安価である。したがって、生活道路等における最高速度違反による交通事故を防止するため、今後も積極的に設置が進められることが望ましい。反面、ハンプ等については、高速道路や一般道路のうち幹線道路等自動車等の走行速度が高い道路に設置すると、却って通行する

自動車等に危険が及ぶ可能性がある。

また、幹線道路については、自動車の速度を抑制するため、速度感应式信号機や高速走行抑止システム、ITSを活用した安全運転支援システムなどの交通安全施設の整備が挙げられる。こうした対策は、ハンプ等に比べて1箇所当たりの設置及び維持管理に要する経費は高額であるが、交通事故の低減効果を有することから、一般道路のうち幹線道路で、自動車の通行量が多く、かつ、走行速度が高い箇所に設置すれば、高い費用対効果を見込むことができる。

道路側の対策については、上記のように、道路に応じて使い分ける必要があると考えられる。

表 26 運転者側の対策の現状等

(1) 車両の走行速度抑止に関する交通安全教育

ア 運転免許保有者に対する運転者教育

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] ・ 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」の活用 (内閣府)	[概要]	[概要] ・ 内閣府において実施する「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」に参加したシルバードライバーに対する研修において、当該参加者であるシルバードライバーが地元において高齢者を対象として交通安全教育を行う際に、自動車等の走行速度の抑制についても説明するよう働き掛けることについて検討する。 [背景・理由] ・ 上記事業の研修において使用するテキストでは、参加したシルバードライバーが、地元において高齢者を対象とした交通安全教育の場において、当該高齢者に対する安全運転アドバイスの1項目として、自動車等の走行速度を控えることについても記載しているところ。このため、最高速度違反による交通事故対策の検討も踏まえ、自動車等の走行速度の抑制の必要性がより広く認識されるよう取り組みが必要があるため。 [留意事項等] (区分：ア) ・ 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、走行速度が低下することにより、一定の効果が見込まれる。	・ 予算 ・ 平成22年度から「高齢者安全運転推進協力者養成事業」として実施

(2) 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発

ア 全国交通安全運動の機会の活用

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 自動車等の走行速度抑制に係る広報啓発活動の実施 (内閣府)	〔概要〕 - 平成 21 年秋の全国交通安全運動に関して、内閣府から都道府県等に対し、「平成 21 年秋の全国交通安全運動推進要綱」とともに、政策統括官（共生社会政策担当）名で通知を発出し、全国交通安全運動の重点に掲げられた「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗車中の交通事故防止」の普及推進に当たり、自動車等の運転者に対する前照灯の早めの点灯とともに、速度の抑制等について、交通安全キャンペーンなどの活発な広報啓発活動を展開するよう通知した。なお、当該通知に基づき都道府県等における取組のうち、自動車等の走行速度抑制に係る広報啓発活動の取組状況については、把握していない。 〔背景・理由〕 - 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗車中の交通事故を防止し、又は被害を軽減するためには、自動車の走行速度を抑制することが効果的であることから、自動車運転者に対する前照灯の早め点灯等とともに、走行速度の抑制についても広報啓発活動を行うこととしたもの。	〔概要〕 - 今後においても、最高速度違反による交通事故対策の検討状況を踏まえ、全国交通安全運動その他の機会を捉えて、自動車等の運転者に対する広報啓発活動の中で、自動車の走行速度の抑制を働き掛けることについても検討することとする。 〔背景・理由〕 - 現状欄記載のとおり、平成 21 年秋の全国交通安全運動において、自動車等の走行速度の抑制について広報啓発活動を実施することについて指示しており、最速高速度違反による交通事故対策の検討の結果を受けて、更にその必要性が高まることが見込まれるため。	交通対策本部決定

	〔留意事項等〕（区分：ア） ・ 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、走行速度が低下することにより、一定の効果が見込まれる。	〔留意事項等〕（区分：ア） ・ 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。	
〔対策名〕 ・ 自動車全般における交通安全に係る啓発活動の実施 （社）日本自動車販売協会連合会	〔概要〕 ・ 毎年春・秋の全国交通安全運動の内容について、全国に53ある自販連支部を経由し、会員ドライバーに周知を図っている。 〔背景・理由〕 ・ 春・秋の全国交通安全運動の重点項目の徹底を図ると共に、夜間・夕暮れ・雨天時などの交通事故防止のためには、走行速度の抑制が効果的であることに加え、高齢ドライバーの特性を踏まえたアドバイス、歩行者・自転車利用者等への思いやり等の必要性から、啓発活動を行うことにしたものである。 〔留意事項等〕（区分：ア） ・ 具体的な取組状況は把握していないが、自動車販売という営業活動を通じて、直接ユーザーに啓蒙を図ることによって、一定の効果はあるものと考ええる。	〔概要〕 ・ 今後とも、全国交通安全運動に加え、様々な機会を捉えてユーザーへの啓発活動を図っていく。 〔背景・理由〕 ・ 走行速度の抑制も含め、会員ドライバー従業員、ユーザーに対する交通安全への意識の徹底を図る必要があるため。 〔留意事項等〕（区分：ウ） ・ 交通事故件数や死者数の低減を図ることは至上命題であるが、車を運転することの楽しさを阻害しない取り組みが必要と考える。	

イ 独自の広報啓発活動

対 策 名 等 現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 ・ 都道府県交通安全	〔概要〕 ・ 今後とも、全国交通安全運動に加え、様々な機会を	

対策推進協議会の活用及びセーフティアドバイザー制度の活用 ((社)日本自動車販売協会連合会等)	通安全対策推進協議会中央大会（自販連、全軽自協、中販連、輸入組合で構成）を開催し、警察庁交通企画課よりご講演を頂くなど、全国支部に周知徹底を図っている。 - 都道府県毎に地元警察の協力及び各団体との連携により、交通安全対策推進協議会を全国53支部に設置し、交通安全に関する様々な活動を展開している。そのうち特に、セーフティアドバイザー制度（営業マンがセールス活動を通じ、ユーザーに対して交通安全に関するアドバイスを行い、ユーザーの交通安全意識の向上を図ることを目的とした制度）を立ち上げ、ユーザーへの啓蒙を図っている。その際、営業マンが携行する「セーフティアドバイザー ハンドブック」を作成し、エコドライブも含めて啓蒙を図っている。 〔背景・理由〕 - 春・秋の全国交通安全運動の重点項目の徹底を図ると共に、夜間・夕暮れ・雨天時などの交通事故防止のためには、走行速度の抑制が効果的であることに加え、高齢ドライバーへの特性を踏まえたアドバイス、歩行者・自転車利用者等への思いやり等の必要性から、啓発活動を行うことにしたものの。 〔留意事項等〕（区分：ア） - 具体的な取組状況は把握していないが、自	捉えてユーザーへの啓発活動を図っていく。 - 交通安全対策推進協議会中央大会の継続的開催を通じ、全国各支部傘下の会員ディーラーへの周知徹底を図っていく。 〔背景・理由〕 - 走行速度の抑制も含め、会員ディーラー従業員、ユーザーに対する交通安全への意識の徹底を図る必要があるため。 〔留意事項等〕（区分：ウ） - 交通事故件数や死者数の低減を図ることは至上命	
---	---	---	--

	自動車販売という営業活動を通じて、直接ユーザーに啓蒙を図ることによって、一定の効果はあるものと考ええる。	題であるが、車を運転することの楽しさを阻害しない取り組みが必要と考える。	
--	--	--------------------------------------	--

ウ エコドライブの推進

(ア) エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）	[概要] - エコドライブ普及連絡会（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省により設置）により、エコドライブ10のすすめ、やさしい発進の名称策定「ふんわりアクセルエースター」と及びエコドライブ普及・推進アクションプランによるキャンペーンを実施している。 [背景・理由] - 平成18年度に策定した『エコドライブ普及・推進アクションプラン』に基づき、エコドライブの普及・推進を図るため。 [留意事項等]（区分：ア、エ） - 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。 - エコドライブにより約25%の燃費改善効果。走行状況により燃費改善効果は個人差があるものの、発進及び停止の多い都市部では、特に省エネルギー効果が期待できる。	[概要] [背景・理由] - 同左 [留意事項等]（区分：ア、エ） - 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。 - 同左	

(イ) EMS (エコドライブ・マネジメント・システム) 用機器の導入に対する補助 (国土交通省)

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] EMS用機器の導入に対する補助 (国土交通省)	[概要] - 関係省庁と連携し、エコドライブの普及・促進のためのキャンペーンを実施するとともに、EMS用機器の導入に対する補助を行っている。 [背景・理由] - 平成18年度に策定した『エコドライブ普及・推進アクションプラン』に基づき、エコドライブの普及・推進を図るため。	[概要] - 引き続き、エコドライブの普及・推進のための施策を実施予定。 [背景・理由] - 同左 [留意事項等] (区分：ア、エ) - 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。	

(3) 最高速度違反の取締りの強化

ア 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁)

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁)	[概要] 警察庁から都道府県警察に対し、警察庁交通局長通達「平成21年中における交通警察の運営について」を发出し、同通達別添「平成	[概要] 同左	第8次交通安全基本計画 第1部第1

	21 年中における交通警察の運営重点」の「重点を置いた指導取締りの推進」において、著しい速度超過等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反に重点を置いた指導取締りを一層強化するよう指示した。 また、平成 19 年度、警察庁では、高速道路上における速度違反自動取締装置を 2 基増強した。	〔背景・理由〕 - 著しい速度超過等は、重大事故や死亡事故に直結する悪質性・危険性の高い違反であり、このような重大事故や死亡事故を抑制するためには、著しい速度超過等に重点を置いた指導取締りを行うことが効果的であるため。 〔留意事項等〕（区分：ア） - 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、著しい速度超過に重点を置いた指導取締りを強化することにより、著しい速度超過による交通事故等が減少することが考えられることから、一定の効果があるものと考えられる。	〔背景・理由〕 - 同左 〔留意事項等〕（区分：ア） - 同左	章第 3 節 II 5 (1) ア (ア)、イ													
(4) 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築 ア 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導					対	策	名	等	現	状	今	後	の	動	向	備	考

〔対策名〕 ・ 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導（国土交通省）	〔概要〕 ・ 「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」において、全国の公共交通事業者等に対して、運行管理体制の中で最高速度を遵守した運行が行われているか等、関係法令の遵守状況等に関する総点検を行うよう指導するほか、一部は国土交通省職員を派遣して、その実施状況についての確認を行っている。 〔背景・理由〕 ・ 国土交通省主催により、「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」は、毎年12月10日から1月10日に実施している取組であり、多客繁忙期である年末年始に、陸・海・空の輸送機関等による自主的な点検の実施等により、公共交通の安全の確保を図り、安全に対する意識高揚を図っている。 〔留意事項等〕（区分： ）	〔概要〕 ・ 引き続き、全国の公共交通事業者等に対して、関係法令の遵守状況等に関する自主的な総点検を行うよう推進。 〔背景・理由〕 ・ 同左 〔留意事項等〕（区分： ）	「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」
---	---	---	--------------------------------

表 27 運転者側の対策のメリット・デメリット等

(1) 車両の走行速度抑止に関する交通安全教育

ア 運転免許保有者に対する運転者教育

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ ギ ャ ム リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」の活用 (内閣府)	- 高齢運転者を対象とした運転者教育を実施する可能な指導者を養成する事業であり、最高速度違反による交通事故対策に係る知識を習得させることが可能である。 - 養成した指導者の運用等により、最高速度違反による交通事故対策に重点を置くことが可能であり、普及の効果は高い。 - 指導者及び参加者である高齢運転者の費用等の負担が小さい。 - 広報啓発に比べると、教育効果は高い。	- 自動車側の対策や道路側の対策又は指導取締りと比べると、運転者の自覚に任されるため、運転行動への影響力は低い。 - 対象は、高齢運転者に限られる。	- 現在、事業を継続 - 早期に対処可能 - 平成 22 年度から「高齢者安全運転推進協力者養成事業」として実施

(2) 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発

ア 全国交通安全運動の機会の活用

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ ギ ャ ム リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 自動車等の走行速度抑制に係る広報啓発活動の実施 (内閣府)	- 国民に対し、最高速度違反による交通事故対策に関する普及啓発を、広く行うことが可能となる。 - 他の対策と組み合わせた活動が可能であり、効果的である。 - 啓発の主体及び国民の負担は少	- 自動車側の対策や道路側の対策又は指導取締りと比べると、運転者の自覚に任されるため、運転行動への影響力は低い。 - 運転者教育と比べても、運転者の運転行動への影響力は低い。	- 現在、事業を継続 - 早期に対処可能

	ない。		・ 期間が限定されている。	
[対策名] ・ 自動車全般における交通安全に係る啓発活動の実施 ((社)日本自動車販売協会連合会)	・ 同上		・ 同上	

イ 独自の広報啓発活動

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 都道府県交通安全対策推進協議会の活用及びセーフティアドバイザー制度の活用 ((社)日本自動車販売協会連合会等)	・ 国民に対し、最高速度違反による交通事故対策に関する普及啓発を、広く行うことが可能となる。 ・ 他の対策と組み合わせた活動が可能であり、効果的である。 ・ 啓発の主体及び国民の負担は少ない。	・ 自動車側の対策や道路側の対策又は指導取締りと比べると、運転者の自覚に任されるため、運転行動への影響力は低い。 ・ 運転者教育と比べても、運転者の運転行動への影響力は低い。 ・ 機会又は場所が限定されている。	・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能

ウ エコドライブの推進

(ア) エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ エコドライブ普及連絡会によるエコド	・ 国民に対し、広くエコドライブに関する普及啓発が実施されており、関心が高い。	・ 自動車側の対策や道路側の対策又は指導取締りと比べると、運転者の自覚に任されるため、運転行動への影響	・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能

ライブの普及・促進 (警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)	・ エコドライブは、環境だけでなく、安全運転の効果もある。 ・ 推進主体及び運転者の費用等の負担が少ない。	・ 力は低い。 ・ 運転者教育と比べても、運転者の運転行動への影響力は低い。	
-------------------------------------	--	---	--

(イ) EMS (エコドライブ・マネジメント・システム) 用機器の導入に対する補助 (国土交通省)

対策名等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実施可能時期等
[対策名] ・ EMS用機器の導入に対する補助 (国土交通省)	・	エコドライブの促進に効果がある。			・	機器の導入に伴い、補助する額以外にも費用負担が生じる。				・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能

(3) 最高速度違反の取締りの強化

ア 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁)

対策名等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実施可能時期等
[対策名] ・ 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁)	・	主として高速道路や一般道路のうち幹線道路等において、自動速度違反取締装置等の資機材を活用し、平成 20 年中約 250 万件の取締りを実施している。			・	警察官が資機材を活用して指導取締りを実施しているため、対象とする道路、時間帯や体制から、制限がある。				・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能

(4) 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築

ア 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導

対 策 名 等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導 (国土交通省)	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能
				・ 自動車運送事業者に対して、監督期間の職員が指導を実施するものであり、事業者、運行管理者及び運転者に対する最高速度規制の遵守に効果がある。					・ 期間が限定されている。	

表 28 自動車側の対策の現状等

(1) 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用

ア 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け (国土交通省)	[概要] - 平成14年8月に道路運送車両の保安基準を改正し、大型トラックを対象として、平成15年9月から速度抑制装置を義務付け、使用過程車についても、平成18年8月までの経過措置期間を経て義務化している。 [背景・理由] - 当時の事故分析の結果、高速道路での大型トラックの事故のうち、 ① 死亡事故の割合は、他車種の2倍以上であり、一事故当たりの被害も大きいこと ② 大型トラックの死亡事故の半数が速度違反領域で発生していること。 から高速道路における大型トラックの事故防止を目的として実施。 また、燃費向上による環境面での効果が期待されることから速度抑制装置を義務付けることとした。 [留意事項等] (区分：ア、エ) - 事故低減効果及び二酸化炭素の排出量低減効果	[概要] [背景・理由] [留意事項等] (区分：)	道路運送車両の保安基準第8条第4項

イイ乗用車及び原動機付自転車への速度抑制装置の装着

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 スピードリミッター ((社) 自動車工業会)	〔概要〕 - 最高速が 180km/h を超える自動車に、180km/h 以上の速度が出ないようにスピードリミッターを備えている。 〔背景・理由〕 - 昭和 50 年頃、暴走行為の問題から、最高速度について論議された。 - 静粛性、運転性、安全性が向上すると最高速度があがる傾向にあるが、最高速度は車両の性能目標ではない。あくまでも結果である。又車両が運転者の意思に反して減速や加速することは問題である。 - 以上を鑑み、非現実的な速度である 180km/h に最高速度を制限するスピードリミッターを、自工会各社が自主的に備えることとした。 〔留意事項等〕 (区分：オ) - 世界的に、乗用車に対し最高速を制限している例は無い。(海外メーカーと比較して、車両諸元として見劣りするように見える可能性がある)	〔概要〕 - 現状維持 〔背景・理由〕 - 現状を変更する理由が無い。 〔留意事項等〕 (区分：) - 現状どおり	各社の判断による自主対応

(2) 速度警報装置の活用

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 速度警報装置	〔概要〕 ・ 自動車の速度が 100km/h を超えた場合に、	〔概要〕 ・ 現状維持	

(社) 自動車工業会)	警報を鳴らす装置を装備すること。 〔背景・理由〕 - 昭和 49 年頃、スピード感覚が失われがちな高速道路におけるスピードオーバーによる事故を防止するため、法令で速度警報装置の装備が義務付けられた。 - 昭和 61 年、速度警報装置の装備が義務付けられた当時に比べて、高速道路を走行する機会が増え、慣れてきたことを背景に、政府・与党の対外経済対策推進本部の決定に基づき、法令上の義務付けを廃止。 〔留意事項等〕 (区分：－) - 無し	〔背景・理由〕 - 現状を変更する理由が無い。 〔留意事項等〕 (区分：) - 現状どおり	
-------------	---	---	--

(3) ITSを活用した速度抑制装置、速度警報装置

ア 先進安全自動車の普及開発促進

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 ・ 先進安全自動車の普及開発促進 (国土交通省)	〔概要〕 ・ 平成18年度より第4期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携のもと、既に実用化されたASV技術の普及の促進と、通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている。 〔背景・理由〕 ・ 先進技術を利用してドライバーの安全運転	〔概要〕 ・ 引き続き、第4期先進安全自動車（ASV）推進計画を推進 	

	を支援するシステムを搭載した先進安全自動車の開発・実用化・普及の促進のため。 〔留意事項等〕（区分：ア） 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。	〔留意事項等〕（区分：ア） 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。	
--	--	--	--

表 29 自動車側の対策のメリット・デメリット等

(1) 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用

ア 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け

対 策 名 等	メ リ ッ	ト	デ	メ リ ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け (国土交通省)	- 大型トラックの運転者の最高速度規制の遵守に効果がある。 - 他の車両の走行速度の低下への効果がある。 - 速度抑制装置の装備が義務付けられ、標準装備とされているため、装備に対する負担は比較的少ない。	- 大型トラックの運転者の最高速度規制の遵守に効果がある。 - 他の車両の走行速度の低下への効果がある。 - 速度抑制装置の装備が義務付けられ、標準装備とされているため、装備に対する負担は比較的少ない。	- 速度抑制装置は90km/hのみで作動し、他の最高速度規制では作動しない。 - トラック同士の追い越し、追い抜き等に時間と距離を要し、他の車両の走行に影響を及ぼすおそれがある。 - 不正改造等のおそれがある。	- 現在、活動を継続 - 早期に対処可能		

イ 乗用車及び原動機付自転車への速度抑制装置の装着

対 策 名 等	メ リ ッ	ト	デ	メ リ ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] スピードリミッター (社) 自動車工業会)	- 速度抑制装置が作動する速度以上の速度の抑制に効果がある。 - 速度抑制装置が標準装備とされているため、装備に対する費用等の負担は比較的少ない。	- 速度抑制装置が作動する速度以上の速度の抑制に効果がある。 - 速度抑制装置が標準装備とされているため、装備に対する費用等の負担は比較的少ない。	- 速度抑制装置は60km/hのみでそれぞれ作動し、他の最高速度規制では作動しないため、特に乗用車では、最高速度違反防止上の効果は低い。 - 不正改造等のおそれがある。 - 世界的に、乗用車に対し最高速度を制限している例はなく、海外メーカーと比較して、車両諸元として見劣りするよう見える可能性がある。	- 現在、活動を継続 - 早期に対処可能		

(2) 速度警報装置の活用

対 策 名 等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 速度警報装置 ((社) 自動車工業会)	・ 従前の警報装置は、作動する速度以上の速度の抑制に効果がなかった。 ・ 速度抑制装置が標準装備とされているため、装備に対する費用等の負担は比較的少なかった。				・ 警 報 装 置 が 作 動 す る 速 度 (100km/h) や 警 報 の 鳴 り 方 を 変 更 す る こ と が で き な か っ た。 ・ 速度抑制装置と比べ、運転者の運転行動への影響力は低かった。 ・ 我が国独自の装置であったため、非関税障壁とされ、昭和 61 年に法令上の義務付けが廃止された。					

(3) ITSを活用した速度抑制装置、速度警報装置

ア 先進安全自動車の普及開発促進

対 策 名 等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 先進安全自動車の普及開発促進 (国土交通省)	・ ESC／ESPやACCなど自動車の走行安定性ととも、最高速度違反の防止の効果が見込まれる。 ・ ESC／ESPやACCについては、実用化されている。 ・ 我が国を始め世界的に、今後とも開発の進展及び実用化が見込まれる。				・ 現在、装置の装備は任意であり、運転者の費用の負担が生じる。 ・ 運転者に、装置は万能であるとの誤解を生じさせ、運転技能や運転に必要な注意の低下を招くおそれがある。 ・ 最高速度違反の防止を目的とする装置ではないため、当該防止に有効でない場合がある。					・ ESC／ESPやACCについては、実用化 ・ その他の装置については、開発中

表 30 道路側の対策（交通安全施設を含む。）の現状等
 （１）道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）の活用
 ア 道路における一般的な交通事故対策（国土交通省）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] ・ 道路における一般的な交通事故対策 （国土交通省）	[概要] ・ 自動車の速度を抑制するため、交差点コンパクト化（隅切り半径の縮小、横断歩道の前出し）、交差点形状改良（直交化）、路面表示（文字、カラー、段差）・情報提供装置・看板等による注意喚起等を、他の対策と組み合わせる実施。 (例) ・ 線形、勾配、幅員等の道路構造上の特徴及び交通状況等から、自動車の速度上昇に起因する事故割合が高い箇所	[概要] ・ 今後も引き続き、当対策を実施。 [背景・理由] ・ 今後も自動車の速度上昇に起因する事故は多く発生すると見込まれる。 [留意事項等]（区分：ア） ・ 自動車の速度が低下することにより、事故抑止、特に重大事故の抑止効果が見込まれる。	第 8 次交通安全基本計画 第 1 部 第 1 章 第 3 節 II 1 (2) イ、(イ) 等

イ 特に生活道路における交通事故対策（国土交通省）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名]	[概要]	[概要]	第 8 次交通

生活道路における交通事故対策 (国土交通省)	- 住居系地区等で、歩行者等の通行等が優先されるべき区間において、自動車の速度を抑制する凸部や狭さく部、屈曲部等の整備を、他の対策とも組み合わせて実施。 (例) - 通学路や生活道路など、多くの歩行者が利用している道路にもかかわらず、歩道がないことや、通過車両が多いこと等により、事故発生割合が高い地区	今後も引き続き、当対策を実施。	安全基本計画 第1部第1章第3節II 1(1)イ、ウ(ア)等
	[背景・理由] - 我が国における交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合は4割を越えている。 [留意事項等] (区分：ア) - 自動車の速度が低下することにより、事故抑止効果が見込まれる。	[背景・理由] - 依然として、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合は高い。 [留意事項等] (区分：ア) - 自動車の速度が低下することにより、事故抑止効果が見込まれる。	

(2) 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策

ア 最高速度規制の実施 (警察庁)

対 策 名 等 現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] 最高速度規制の実施 (警察庁)	[概要] 同左	第8次交通安全基本計画 第1部第1章第3節II

	最高速度規制を実施している。 〔背景・理由〕 ・ 道路構造によって設計速度が異なっているほか、交通安全施設の整備状況や交通環境等に差異があることから、これらに応じた最高速度を規制する必要があるため。 〔留意事項等〕（区分：力） ・ 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、最高速度を規制することにより、車両の走行速度を抑制することが考えられることから、一定の効果があるものと考えられる。	〔背景・理由〕 ・ 同左 〔留意事項等〕（区分：力） ・ 同左	1 (4) エ
--	---	---	---------

イ 速度感応式信号機の整備（警察庁）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 ・ 速度感応式信号機の整備（警察庁）	〔概要〕 ・ 警察では、異常な高速度で走行する車両を交差点の手前に設置した車両感知器が感知した場合に、赤信号にするなどの信号制御を行う速度感応式信号機を整備している。 〔背景・理由〕 ・ 交通の安全を確保するためには、異常な高速度で走行する車両の走行速度を抑止することが効果的であるため。	〔概要〕 ・ 今後にも必要に応じ、速度感応式信号機を整備する。 〔背景・理由〕 ・ 効果が認められるため。	・ 道路交通法第4条第1項

	[留意事項等] (区分：ア) 整備した箇所では、交通事故件数が減少し、効果が認められた。	[留意事項等] (区分：ア) 今後も、一定の効果が見込まれる。	
--	---	--	--

ウ 高速走行抑止システムの整備 (警察庁)

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] 高速走行抑止システムの整備 (警察庁)	[概要] - 警察では、速度の出やすい幹線道路に設置した車両感知器により高速で走行する車両を感知した場合に、前方の速度警告板により当該車両に警告を与えることにより走行速度の抑止を図る高速走行抑止システムを整備している。 [背景・理由] - 交通の安全を確保するためには、異常な高速度で走行する車両の走行速度を抑止することが効果的であるため。 [留意事項等] (区分：ア) - 整備した箇所では、交通事故件数が約3割減少した。	[概要] - 今後も必要に応じ、高速走行抑止システムを整備する。 [背景・理由] - 効果が認められるため。 [留意事項等] (区分：ア) - 今後も、一定の効果が見込まれる。	

(3) ITSを活用した速度抑制対策

ア 安全運転支援システム (DSSS) の推進 (警察庁)

[対策名] 安全運転支援システム (DSSS) の推進	[概要] 警察庁では、2006年度警察庁モデル事業として、下り坂等で速度が超過しやすい路線に	[概要] 実証実験を踏まえて、その有効性が確認されたシステムについては、2010年度から事故の多発地点を中	・ IT 新改 革戦略 (平 成 18 年 1
--	---	--	--

進 (警察庁)	において、一定の速度以上の車両を検知した場合、速度超過を抑制するための簡易図形をカーナビに表示する「速度情報提供システム」を東京都に導入した。 ・ 現在は、路側インフラから提供される危険検知情報及び自車の位置・速度情報等から、運転者への注意喚起の必要性を判断できる新型車載機を用いたシステムの実証実験を東京都、栃木県、愛知県及び広島県において実施中。 〔背景・理由〕 ・ 政府では、IT 新改革戦略に基づき、交通事故死者数・交通事故件数を削減するため、路車協調による安全運転支援システムの実用化に向けた取り組みを推進している。2008 年度には、官民連携した安全運転支援システムの大規模な実証実験を行い、効果的なサービス・システムのあり方について検証を行うとともに、事故削減への寄与度について定量的な評価を行うこととしている。 〔留意事項等〕 (区分：ア) ・ 本対策の効果については、実証実験において検証する。	心に全国への展開を図っていくこととする。 〔背景・理由〕 ・ 政府では、IT 新改革戦略に基づき、2010 年度から安全運転支援システムを事故の多発地点を中心に全国への展開を図っていくこととしている。 〔留意事項等〕 (区分：ア) ・ DSSS の整備により、運転者の認知・判断の遅れ、誤りに起因する交通事故の未然防止に効果があると見込まれる。	月 IT 戦略本部決定)
-----------------------	---	---	---------------------

表 31 道路側の対策 (交通安全施設を含む。) のメリット・デメリット等

(1) 道路インフラ (速度ハンプ、路面への標示等) の活用

ア 道路における一般的な交通事故対策 (国土交通省) (P)

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 道路における一般的な交通事故対策 (国土交通省)	- 高速走行を困難にする道路線形等の改良は、安定した速度抑制効果が期待できる。 1 箇所当たりのコストは安価である。	- 高速走行を困難にする道路線形等の改良は、安定した速度抑制効果が期待できる。 1 箇所当たりのコストは安価である。	- 対策を講ずる箇所数や耐用年数に応じて、費用負担が増加する。 - 注意喚起を主体とする対策は、慣れにより効果が減少することがある。	- 現在、活動を継続 - 早期に対処可能 - 道路管理者における整備計画及び予算による。

イ 特に生活道路における交通事故対策 (国土交通省)

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 生活道路における交通事故対策 (国土交通省)	- ハンプ等の交通安全施設を設置した箇所及びその前後を通行する自動車等に対する走行速度低下の効果が大きい。 1箇所当たりのコストは安価である。	- 高速道路や一般道路の幹線道路など走行速度が高い道路に設置することとは困難である。 - 対策を講ずる箇所数や耐用年数に応じて、費用負担が増加する。	- 現在、活動を継続 - 早期に対処可能 - 道路管理者における整備計画及び予算による。

(2) 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策

ア 最高速度規制の実施 (警察庁)

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 最高速度規制の実施 (警察庁)	・ 道路における最高速度規制を実施するものであり、走行速度の抑制効果がある。 ・ 指導取締り、運転者教育・広報啓	・ 速度抑制装置やハンプ等の対策と比べると、運転者の自覚に任されるため、運転行動への影響力は低い。 ・ 指導取締り等により抑止効果が高	・ 現在、活動を継続 ・ 早期に対処可能

	発活動や速度抑制装置の作動等その他の取組と連動している。	まる。	
--	------------------------------	-----	--

イ 速度感応式信号機の整備 (警察庁)

対 策 名 等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 速度感応式信号機の整備 (警察庁)	・	速度感応式信号機を設置した交差点及びその前後を通過する自動車等の走行速度低下の効果が大きい。	・	信号機に従わない場合、信号無視となり、その行為自体も指導取締りの対象となる。	・	交通事故の低減効果が確認されている。	・	1 箇所当たりのコストは、ハンブ等に比べて高い。また、対策を講ずる箇所数や耐用年数に応じて、費用負担が増加する。	・ 一般道路の幹線道路以外の道路では、費用対効果の観点から、設置することは困難である。	・ 現在、活動を継続 ・ 都道府県警察における整備計画及び予算による。

ウ 高速走行抑止システムの整備 (警察庁)

対 策 名 等	メ	リ	ッ	ト	デ	メ	リ	ッ	ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] ・ 高速走行抑止システムの整備 (警察庁)	・	高速走行抑止システムを設置した箇所及びその前後を通過する自動車等の走行速度低下の効果が大きい。	・	交通事故の低減効果が確認されている。	・	1箇所当たりのコストは、ハンブ等に比べて高い。また、対策を講ずる箇所数や耐用年数に応じて、費用負担が増加する。	・	一般道路の幹線道路以外の道路では、費用対効果の観点から、設置することは困難である。	・ 現在、活動を継続 ・ 都道府県警察における整備計画及び予算による。	

(3) ITSを活用した速度抑制対策

ア 安全運転支援システム (DSSS) の推進 (警察庁)

対 策 名 等	メ リ ッ ト	デ メ リ ッ ト	実 施 可 能 時 期 等
[対策名] 安全運転支援システム (DSSS) の推進 (警察庁)	- 安全運転支援システムを設置した箇所及びその前後を通過する自動車等の走行速度低下の効果が大きい。 - 交通事故の低減効果が見込まれる。	1 箇所当たりのコストは、ハンズ等に比べて高い。また、対策を講ずる箇所数や耐用年数に応じて、費用負担が増加する。 - 一般道路の幹線道路以外の道路では、費用対効果の観点から、設置することは困難である。	2008 年度に実証実験を実施 - 実証実験結果を踏まえ、有効性が確認できたシステムについては、2010 年度から全国的に展開予定 - 都道府県警察における整備計画及び予算による。

エコドライブの普及・促進にむけた対策

- エコドライブにより約25%の燃費改善効果。走行状況により燃費改善効果は個人差があるものの、発達及び停止の多い都市部では、特に省エネルギー効果が期待できる。
- 平成15年度より関係4省庁（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）にてエコドライブ普及連絡会を設置し、普及促進を実施。
- 本連絡会にて、『エコドライブ10のすすめ』、やさしい発進の名称として、『ふんわりアクセル「eスタート」』、加えて、平成18年度6月に『エコドライブ普及・推進アクションプラン』を策定。

○エコドライブ10のすすめ（平成15年策定）

1. 無用なアイドリングをしない。
2. 無用な空ぶかしをしない。
3. 急発進及び急加速をしない。
4. 交通の状況に応じた安全な定速走行に努める。
5. 早めにシフトアップする。
6. 減速時には、エンジンブレーキを活用する。
7. 確実な点検・整備と実施する。
8. 不用品な荷物を積まない。
また、燃料をむやみに満タンにしない
9. エアコンの使用を控えめにする。
10. 計画的なドライブをする。

加速度的普及のため、更なる環境整備が必要

○やさしい発進の名称策定（平成17年12月策定）

チームマイナス6%と協力し、一般ドライバーへ公募した結果、ふんわりアクセル『eスタート』に名称を決定。

○エコドライブ普及・推進アクションプラン（平成18年6月策定）

今後3年間をエコドライブの重点的な普及・推進期間として、関係省庁及び関係機関等が一層連携し、着実なエコドライブの普及・推進に努める。

- ①エコドライブの定義の見直し、効果使用等の確定
- ②エコドライブの普及・啓発活動
- ③エコドライブ支援装置等の普及促進
- ④エコドライブ評価システムの確立
- ⑤地方自治体及び関係団体との横断的取組
- ⑥エコドライブ普及・推進に必要な調査

車両の走行速度抑制のための一般的な対策事例

【交差点のコンパクト化】



ボラード及び道路標示で交差点をコンパクトにすることにより、ドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

【道路標示（イメージ）】



減速マークの道路標示により、ドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

【道路標示（文字・イメージ）】



追突注意の文字及び減速マークの道路標示の併用により、ドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

車両速度を抑制する道路構造の事例（生活道路）

【ハンプ】



道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

【クランク】



車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりすることにより、車のスピードを抑制しようとするもの

【狭さく】



車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより車のスピードを抑制しようとするもの

欧州の取り組み

- ◆交通事故死者数削減目標
…2010年までに半減

- ◆最高速度違反が主要因のひとつ

- ・スピードカメラ設置
- ・速度違反取り締まり強化

例) フランスの取り組み

「交通事故低減に取り組む」との
強力なリーダーシップ

- ◆世論の意識の変化
- ◆取り締まり強化
 - ・スピードカメラの設置
 - ・2003年に開始
 - ・1500台(固定式&移動式)
→2012年までに4500台

02年→05年で、交通事故死亡者
数が△31%
『内、75%はスピードマネーメン
トによるもの』

自動車技術

◆SLDからISAへ

◆ISA・・・「カメラで標識を認識」、GPSベース、等

速度制限インジケーター(Speed Limit Indicator):

現在の速度規制を常時表示するシステムで、BMW 7シリーズから量産車に世界で初めて採用された。

後写鏡付近に取り付けたカメラで、道路標識のうち速度制限標識をとらえ、ディスプレイに表示する。

・オペル（研究段階）

・BMW 7シリーズに採用

ISA関連調査

◆フランス（LAVIAプロジェクト）

・システムの介入レベルが上がるとユーザー受容性が下がる

・情報提示のみで過半数のユーザーが許容（n=100）

◆英国

・A-ISA、V-ISA、M-ISAシステム（※）についてドライバー行動を調査。

・ISAは制限速度超過を大幅に減らす効果がある。

ただしV-ISAの場合、一部のドライバータイプは解除する傾向にあった。

・コストベネフィット：経済効果は導入コストの1.9～3.2倍

※

(1) A-ISA: 現時点における制限速度情報を車内に表示し、ドライバーが速度違反をすると警告を発する「助言型ISA機能」

(2) V-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、車の走行速度を制限速度にまで減速させる一方、ドライバーがこのシステムに介入してその機能を解除（オーバーライド）するの الممكنにする「ポランタリー型ISA機能」

(3) M-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、解除はできない「強制型又は介入不能型ISA機能」

第6章 まとめ

本章では、第2章から第5章を踏まえ、最高速度違反による交通事故対策について、現時点での当面の方向性をまとめるとともに、今後の課題についても記すこととする。

第1節 当面の最高速度違反による交通事故対策の方向性

1 最高速度違反による交通事故対策の必要性

第2章第1節のとおり、車両の規制速度超過での交通死亡事故は依然として高い割合を示している。また、規制速度 30km/h 以下から 50km/h 以下では、規制速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなるほか、同じ規制速度では、危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなる。

他方、第3章第1節のとおり、車両の走行速度の低下は、交通事故の低減効果や被害軽減効果が認められる。

このため、最高速度による交通事故を防止するためには、今後も車両の走行速度を低下させるための対策を推進する必要があると考えられる。

2 当面の最高速度違反による交通事故対策の推進

当面の最高速度違反による交通事故を防止するため、第5章に示した対策について、それぞれの対策を所掌する関係機関・団体が、地方公共団体等と連携しつつ推進することが必要である。

また、交通事故統計の分析結果では、次のような特徴がみられる。

- 年齢層別では 16～19 歳、20～24 歳及び 65 歳以上の運転者が多い。
- 職業別では、職業運転者のほか、建設業、製造業等が多い。
- 昼夜別・時間帯別では、夜間が多い。

車両側の対策や道路側の対策では、これらの特徴に限定した対策は困難である。また、交通指導取締りについても、年齢層別や職業別では対応が困難である。したがって、運転者教育や交通安全教育、広報啓発活動を通じて、最高速度違反による交通事故の危険性について理解させることが必要と考えられる。

第2節 最高速度違反による交通事故対策の今後の課題

第1節に示した最高速度違反による交通事故対策を推進するほか、今後の課題としては、次のように考えられる。

1 交通事故統計の更なる分析

第2章第1節では、最高速度違反による交通事故統計の分析結果を示している。しかしながら、最高速度違反による交通事故の問題を深掘りするためには、例えば表1から表11について、各年の交通事故統計を調査し、推移としてまとめるなど更なる分析が必要である。

2 最高速度違反による交通事故対策のフォローアップと今後の対策の検討等

最高速度違反による交通事故を防止するとともに、その効果や問題点を把握するため、第1節の当面の対策の進捗状況について把握することが必要である。その上で、最高速度違反による交通事故を防止するための更なる対策の要否について検討する必要がある。

また、第1節の対策のうち、最高速度規制を遵守させるための対策として広く効果が見込まれるものとしては、第5章第4節で取り上げたISAが考えられる。ISAについては、我が国を始め諸外国において技術開発が進められているところであり、その技術開発の動向や諸外国における技術基準の調和の状況を把握し、導入の可否について検討することが必要である。

なお、その際、第4章第1節で示したとおり、我が国では、速度抑制装置や速度警報装置については肯定的な意見が寄せられているが、最高速度違反による交通事故の発生状況や問題点を踏まえて、改めて意識調査を行うことが望ましい。