

調査報告

日本の交通安全意識
-ESRA2をもとに-

10/28/2019

GIFTS seminar
@ Station Conference Tokyo

名古屋大学大学院環境学研究科
都市環境学専攻(交通工学)
教授 中村 英樹

1. ESRA2 調査の概要
2. 日本調査対象者の基本属性
3. EU平均と日本との比較 (CFS)
4. 日本の調査結果（性別別・年齢区分別）
 - 4.1 自己申告による行動実績
 - 4.2 非安全交通行動の受容度
 - 4.3 交通行動に対する態度
 - 4.4 主観的リスク意識
 - 4.5 政策の支持
 - 4.6 交通違反取締り
 - 4.7 交通事故への関与
 - 4.8 運転の自動化
 - 4.9 社会的望ましさ
5. まとめ
6. 今後の課題

* 以下、当日不使用のページは除きます（事務局）

1. ESRA2 調査の概要



➤ ESRA2 (E-Survey Road users' Attitudes)

- 世界各国の交通安全機関，研究機関，公共サービス機関，民間スポンサーの共同イニシアチブによる道路利用者意識の電子調査

➤ 目的

- 交通安全性能，特に交通安全文化および道路利用者の行動に関する比較可能なデータを収集および分析
- 大規模な交通安全指標データセットの基礎として，国内および国際レベルでの政策決定のための科学的証拠を提供するデータとして使用

➤ 実施主体

- VIAS Institute (ベルギー)

➤ 参加国: 32か国

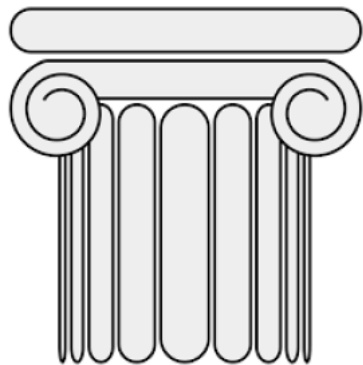
- 地域(参加国数): ヨーロッパ(20)，北アメリカ(2)，アジア・オセアニア(5)，アフリカ(5)

➤ 結果

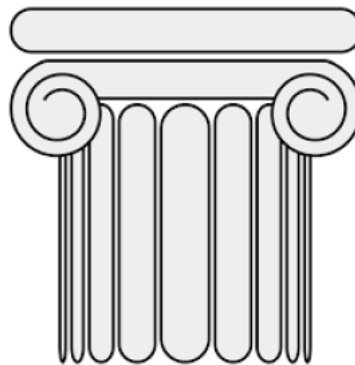
- www.esranet.eu にて公表
- 国別実態シート (Country Fact Sheet) は各国語版に翻訳

Monitoring road safety situation

交通事故データ
accident statistics



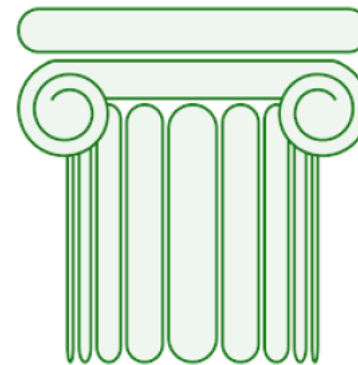
交通実態観測調査
roadside survey



observed
behaviour

顕在化行動

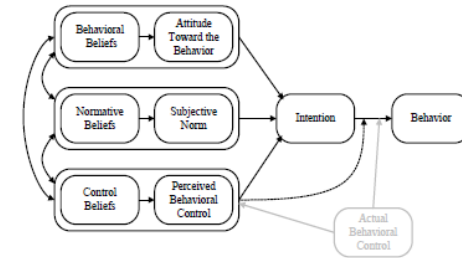
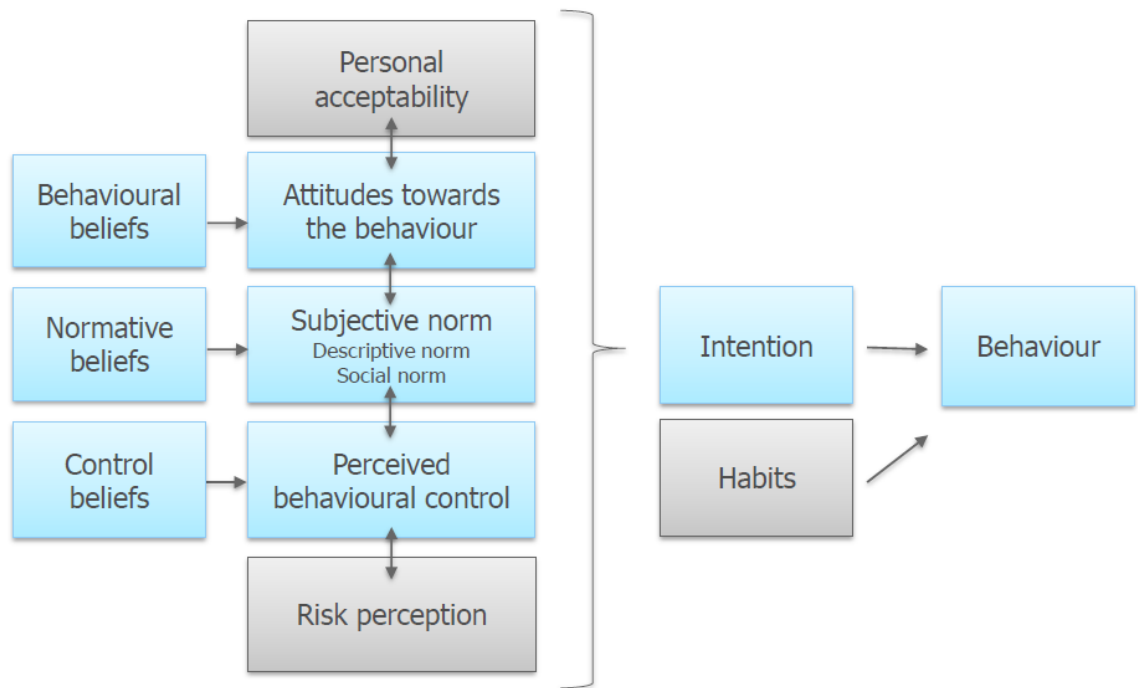
アンケート調査
survey research



self-reported
behaviour; attitudes;
opinions

自己申告による
行動, 態度, 意見

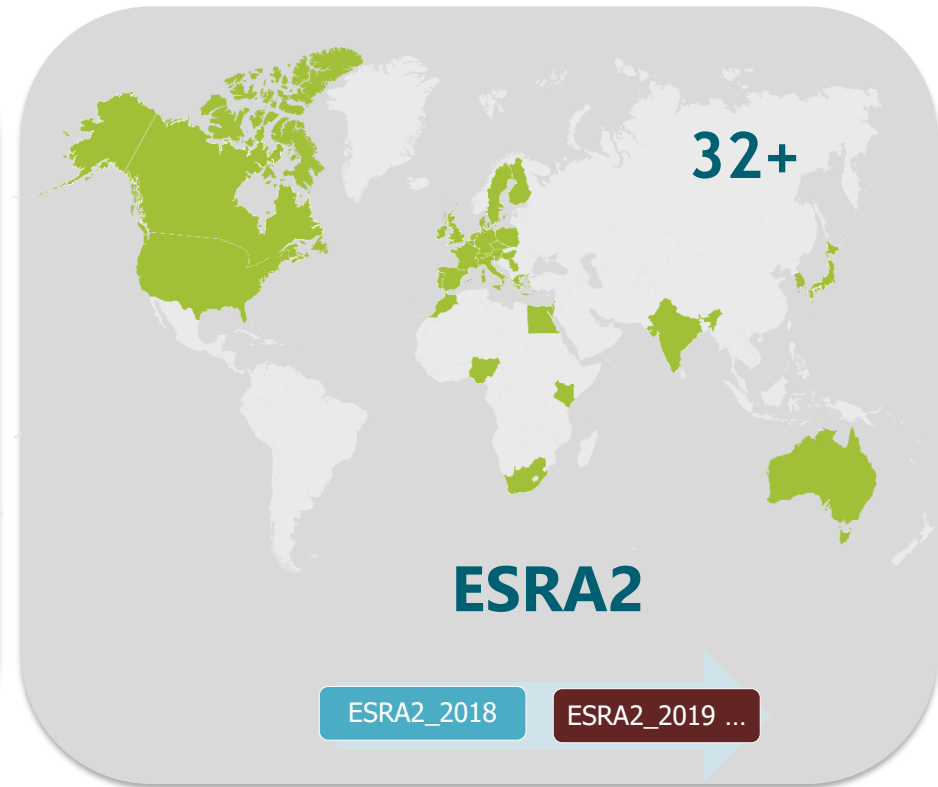
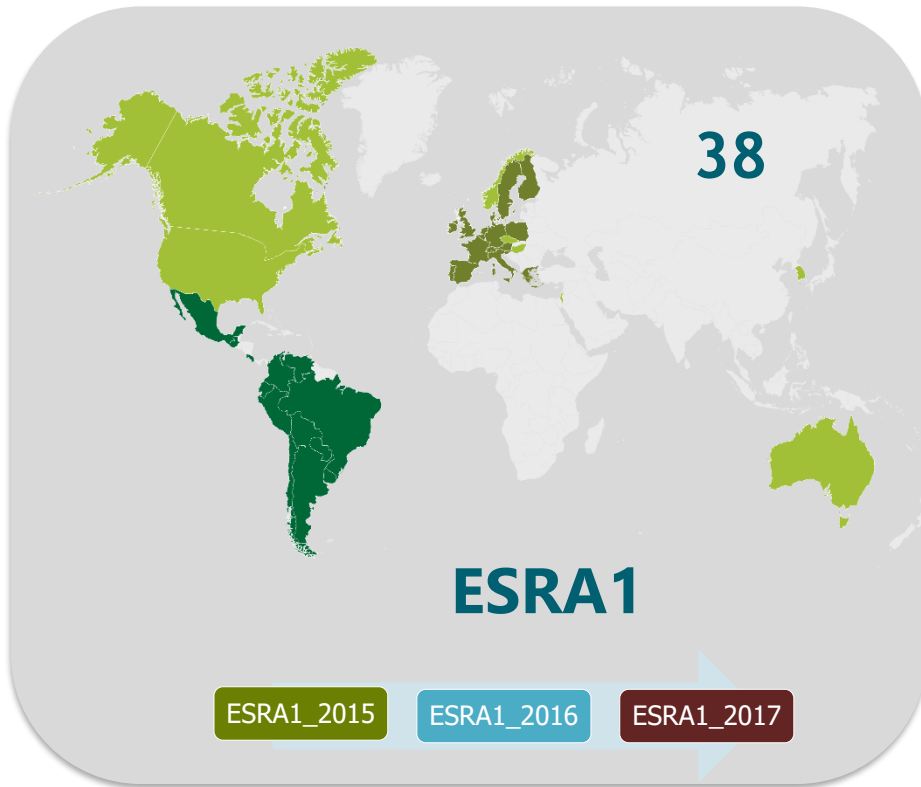
Motivational models - ESRA2 theoretical model on socio-cognitive concepts



Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-Ten](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-Ten)

▶ 世界32ヶ国で実施.





2019~
+ Vietnam, Malaysia, Thailand

➤ オンラインパネル調査

➤ 32ヶ国合計サンプル数 **N=35,036**
- 各国で1,000サンプル以上

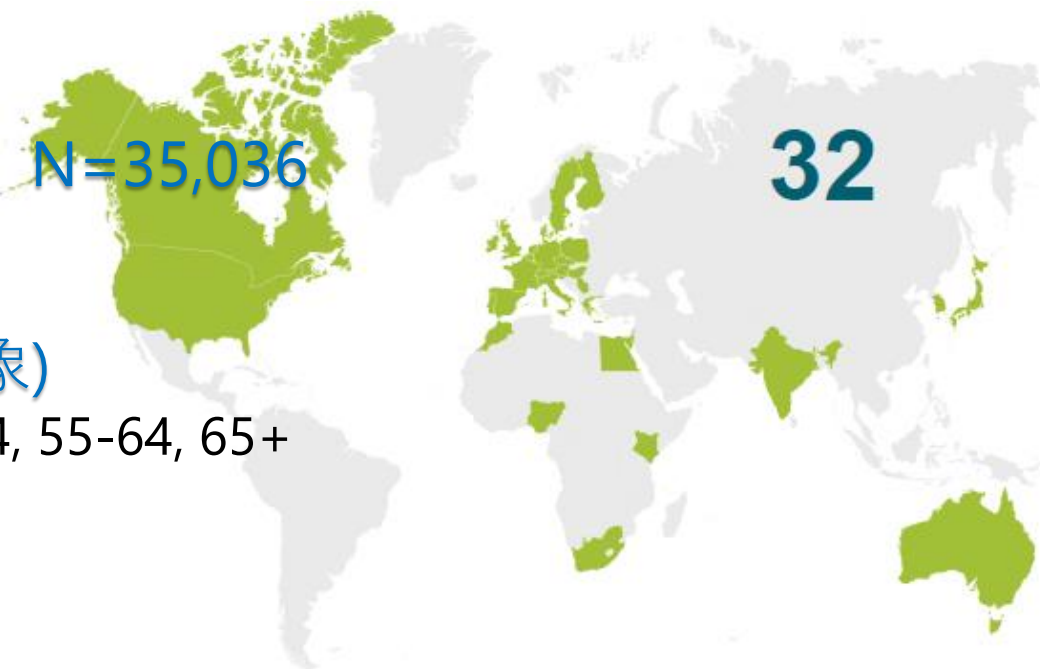
➤ 年齢区分(18歳以上を対象)
- 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65+

➤ 42の言語版

➤ 28の質問項目

➤ 回答所要時間
- LOI = 20分

➤ 実施年月
- 2018年12月





道路交通安全政策 への意向	自己申告による交 通行動	安全/非安全交通 行動への受容度
安全/非安全交通 行動に対する態度	交通安全・リスク に対する主観認識	交通事故経験
交通違反取締り	運転の自動化 (new)	2 ボーナス質問 (new)

*質問紙：大部分が5-7段階のリッカート尺度(Likert scale)



文脈データ

- 外部データベース
- 専門家調査

ESRA2 質問項目の概要(日本版)



	Q	項目
基本属性	1	居住国
	2	性別
	3	生年月
	4	最終学歴(回答者・母親)
	5	職業, および職業での自動車運転の有無
	6	郵便番号
	7	都道府県
	8	居住地の公共交通利便性
モビリティ	9	自動車運転免許の有無
	10	各交通手段利用頻度
	11	18歳未満同乗運転の有無
自己申告による安全・非安全行動実績	12	飲酒, 速度超過, 薬物摂取, シートベルト, ヘルメット, 携帯電話, SMS, 眠気
安全・非安全行動受容度	13	他者: Q12の項目
	14	自身: Q12の項目
安全・非安全行動に対する態度	15	飲酒, 速度超過, シートベルト, 携帯電話, SMS, 眠気

	Q	項目
主観的安全/リスク認識	16	各交通手段
	17	飲酒, 薬物摂取, 速度超過, 携帯電話, 疲労運転
政策への意向	18	インターロック, 0%Alc., ISA, 動的速度警告, シートベルト, ヘルメット, ハンズフリー携帯電話, ヘッドホン, 等
	19	交通規則・罰則
交通違反取締り可能性	20	酒気帯び, 薬物, 速度超過, シートベルト, 携帯電話
交通違反取締り経験	21	呼気測定検査
	22	違法薬物使用の検査
交通事故関与	23	回数, 交通手段, 重度
運転の自動化	24	関心の有無
	25	半/完全自動運転の恩恵
ボーナス質問	26	(日本)歩行者行動への受容度
	27	法令遵守意向
社会的望ましさ	28	法令遵守, 冷静さ, 等

2.1 日本調査対象者の基本属性(年齢/性別/地域)

➤ 日本の調査 (IATSS実施)

– 期間: 2018年12月14日～12月25日

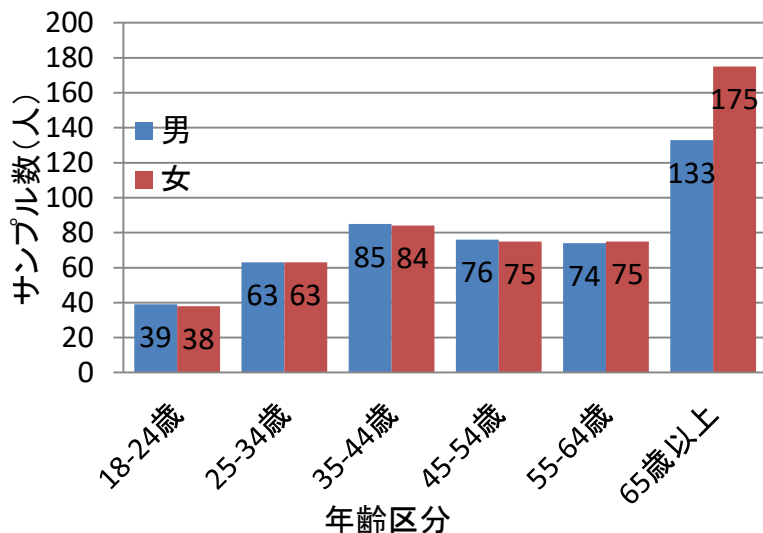
➤ サンプル抽出方法

- 実際の統計データの日本の性別、年齢区分の構成比、各都道府県の人数の分布に近くなるよう抽出。
- サンプル数: 980

Q7. サンプルの都道府県分布 (表)

都道府県ごとのサンプル数(%) (総計980人)					
北海道	4.5%	石川県	0.9%	岡山県	1.5%
青森県	1.1%	福井県	0.5%	広島県	2.2%
岩手県	1.1%	山梨県	0.6%	山口県	1.3%
宮城県	1.7%	長野県	1.6%	徳島県	0.7%
秋田県	0.9%	岐阜県	1.6%	香川県	0.8%
山形県	1.0%	静岡県	3.0%	愛媛県	1.1%
福島県	1.6%	愛知県	5.5%	高知県	0.7%
茨城県	2.2%	三重県	1.3%	福岡県	3.6%
栃木県	1.6%	滋賀県	1.1%	佐賀県	1.0%
群馬県	1.6%	京都府	2.1%	長崎県	1.1%
埼玉県	5.3%	大阪府	7.1%	熊本県	1.4%
千葉県	4.8%	兵庫県	4.3%	大分県	1.0%
東京都	9.9%	奈良県	1.1%	宮崎県	0.9%
神奈川県	7.0%	和歌山県	0.6%	鹿児島県	1.3%
新潟県	1.8%	鳥取県	0.5%	沖縄県	1.1%
富山県	0.9%	島根県	0.6%	総計	100%(980人)

Q2.性別, Q3.年齢区分別サンプル

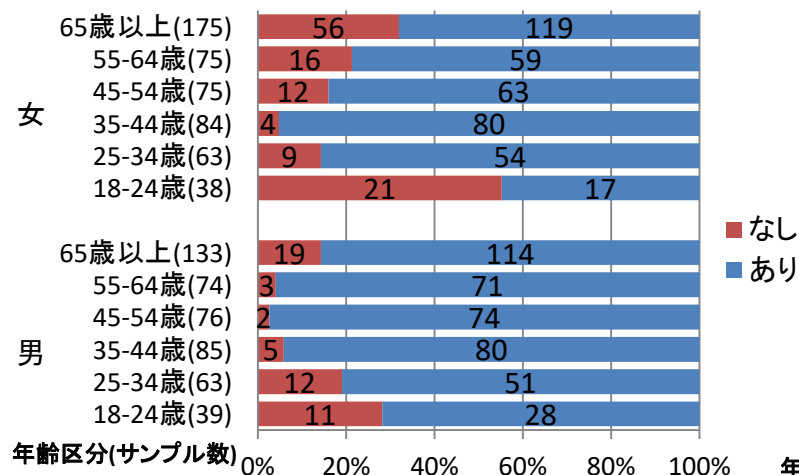


サンプルの都道府県分布 (図)

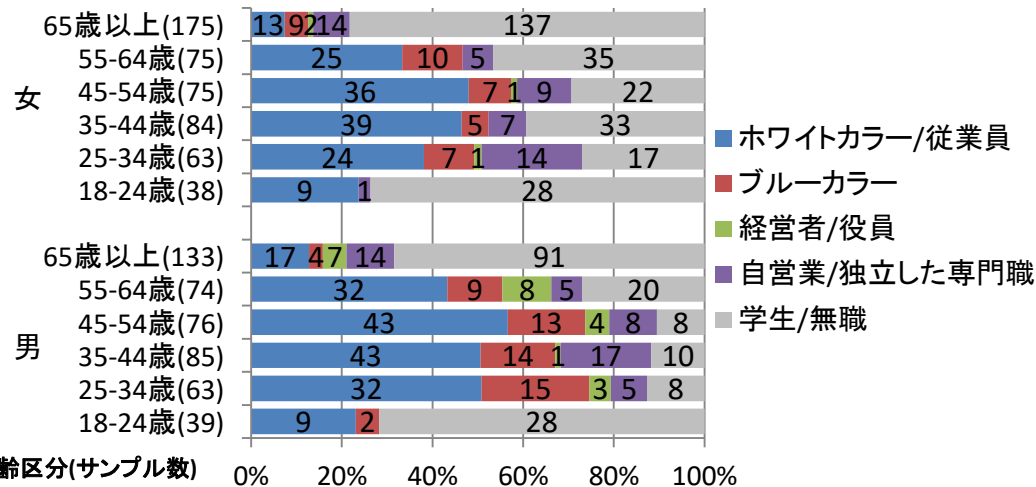


2.2 日本調査対象者の基本属性（運転免許/職業/学歴）

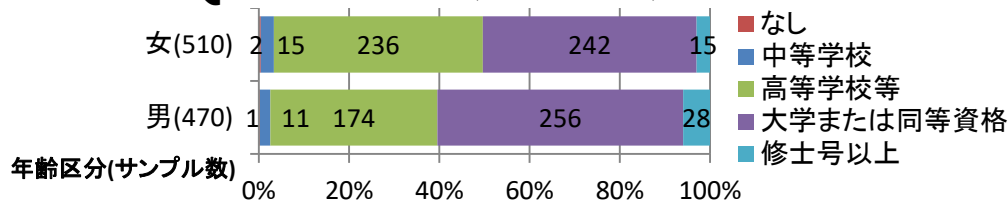
Q9. 運転免許取得状況（年齢，性別ごと）



Q5. 職業（年齢，性別ごと）



Q4. 最終学歴（性別ごと）

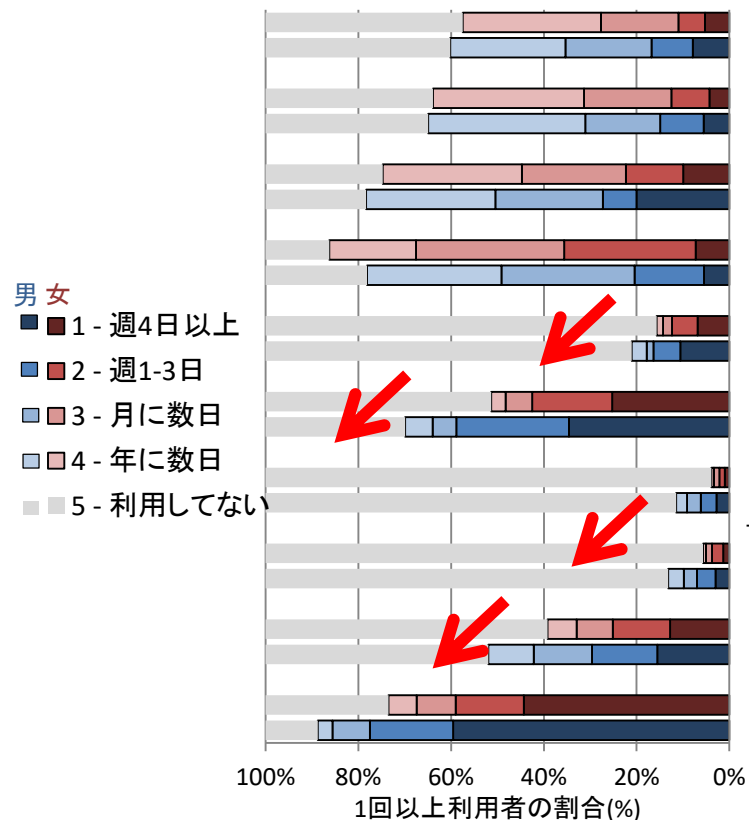


- ▶ 若年層と高齢層の女性に運転免許非保有者が多い。
- ▶ 25-64歳はホワイトカラー・ブルーカラーが多く，18-24歳と65歳以上は学生/無職が多い。
- ▶ 高等学校，大学卒業者が多い。

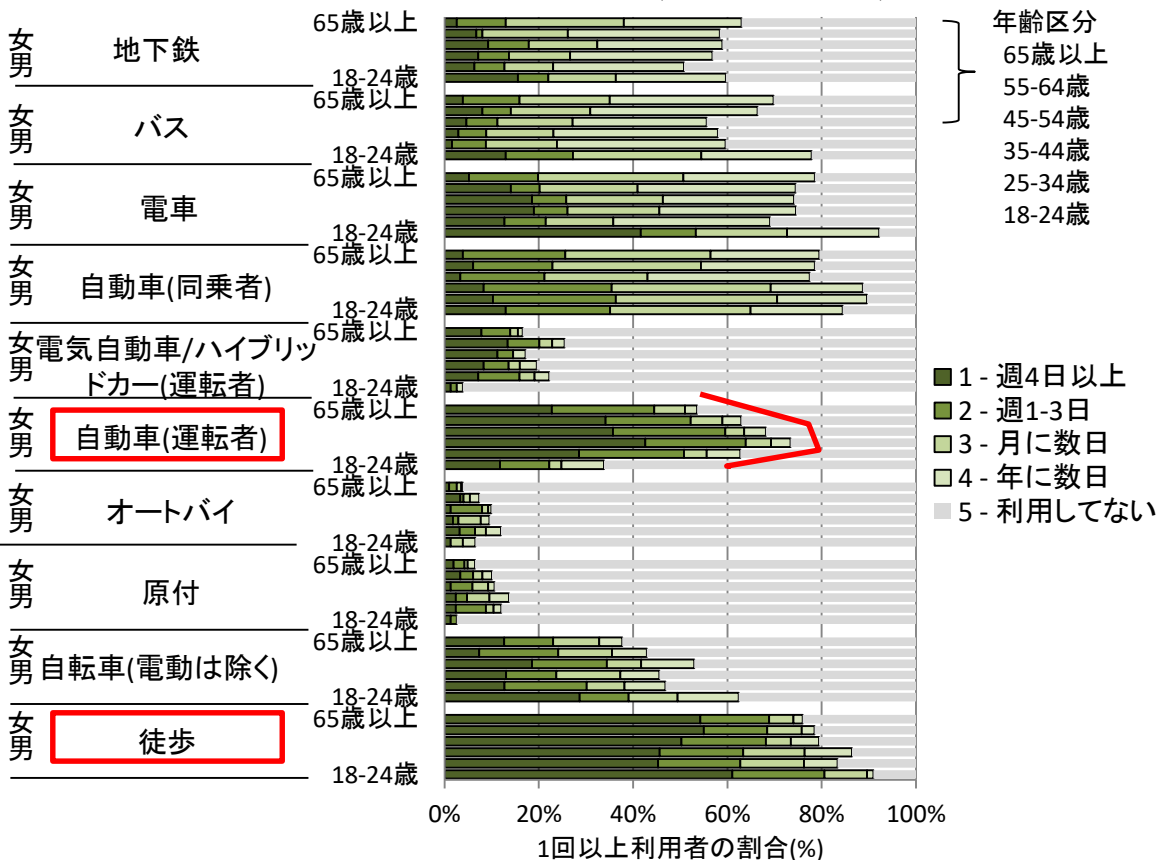
2.3 日本調査対象者の基本属性（交通手段）

➤ Q10. 過去12ヶ月間に、日本国内で以下の交通手段をどのくらいの頻度で利用しましたか？（5段階、1: 利用してない～5: 週4日以上）

利用頻度（性別別）



利用頻度（年齢区分別）

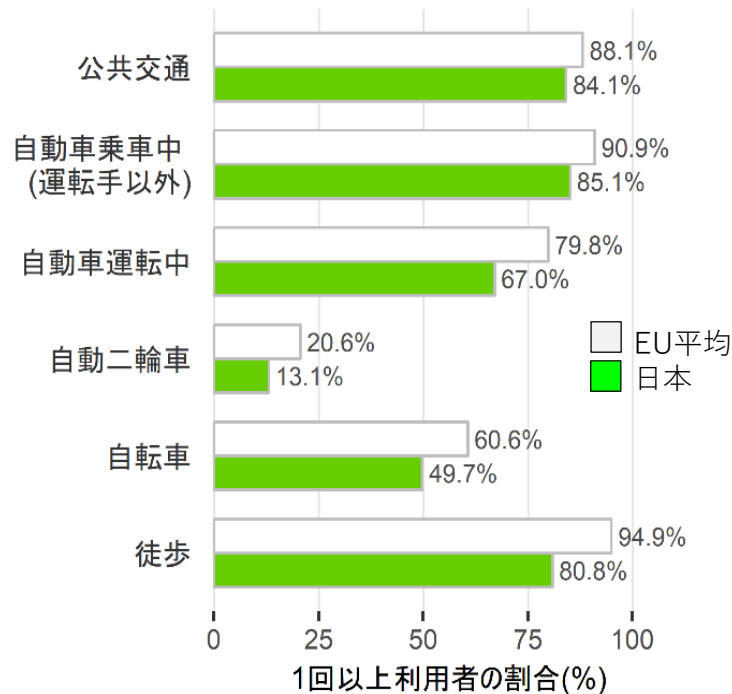


- 徒歩と自動車(運転者)の週4日以上の利用者が多い。
- 自動車や二輪車等の運転は男性が多い。
- 自動車(運転者)は25-64歳の就業者世代が多い。

3.1 日本とEU平均との比較(1)

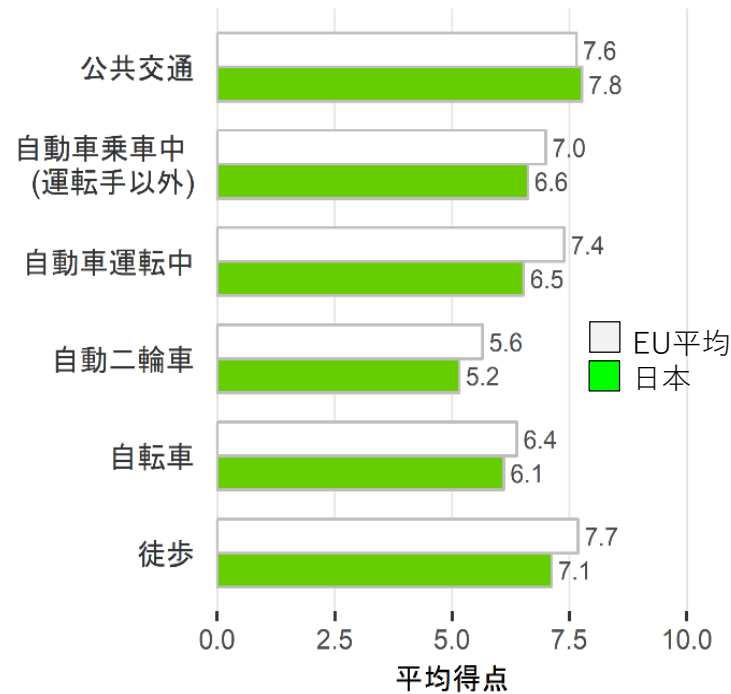
利用交通手段

過去12ヶ月間の日本国内での交通手段利用頻度
(5段階, 1:利用なし-5:週に4回以上)



安全性認識

日本国内での交通手段利用における安心感もしくは危険感
(11段階, 0:非常に危険-11:非常に安全)

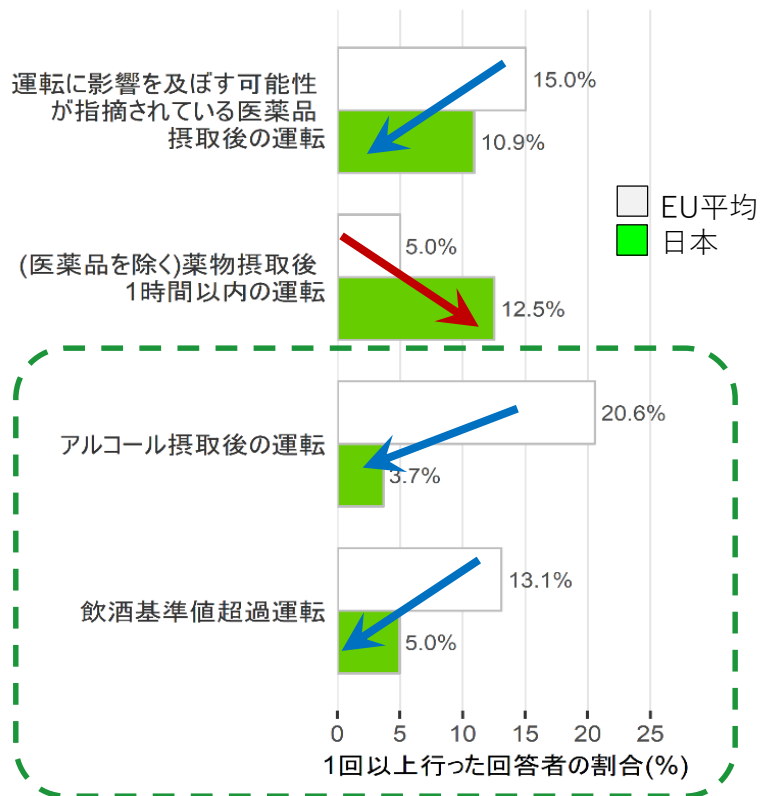


- 利用交通手段： 公共交通, 自動車, 徒歩が多い,
- 安全性認識： 自動二輪車の安全認識が低い,
- EU平均と比較して, 日本では全体的に交通の頻度, 安全だという認識がともに低め,

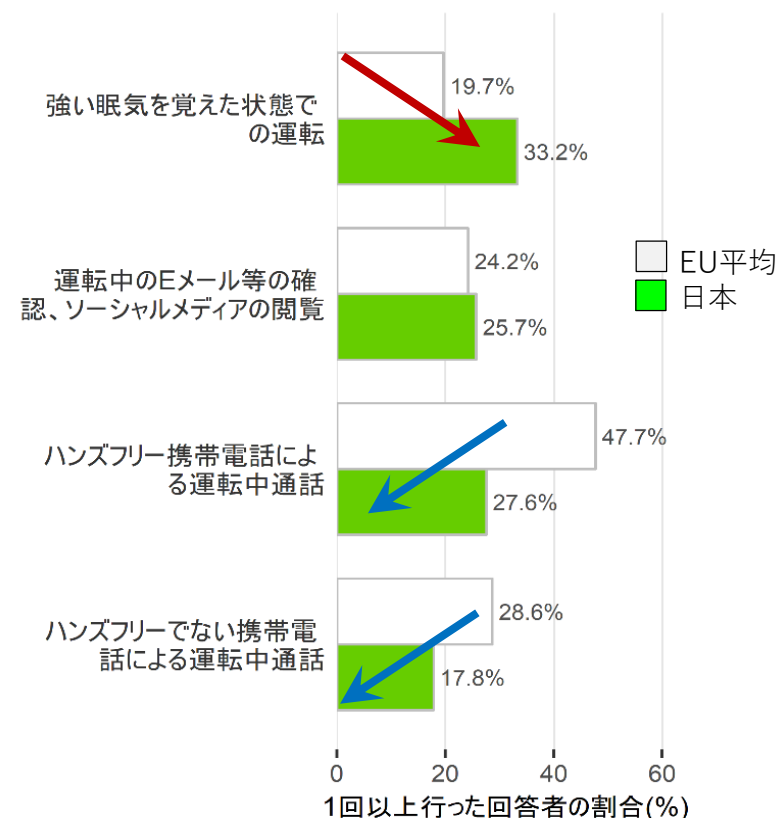
3.2.1 自己申告による行動実績(1)

- ▶ 過去30日間にどのくらいの頻度で以下の行動を取りましたか...
(5段階評価, 1=一切していない~5= (ほとんど) 常にしている)

薬物摂取運転



疲労/漫然運転

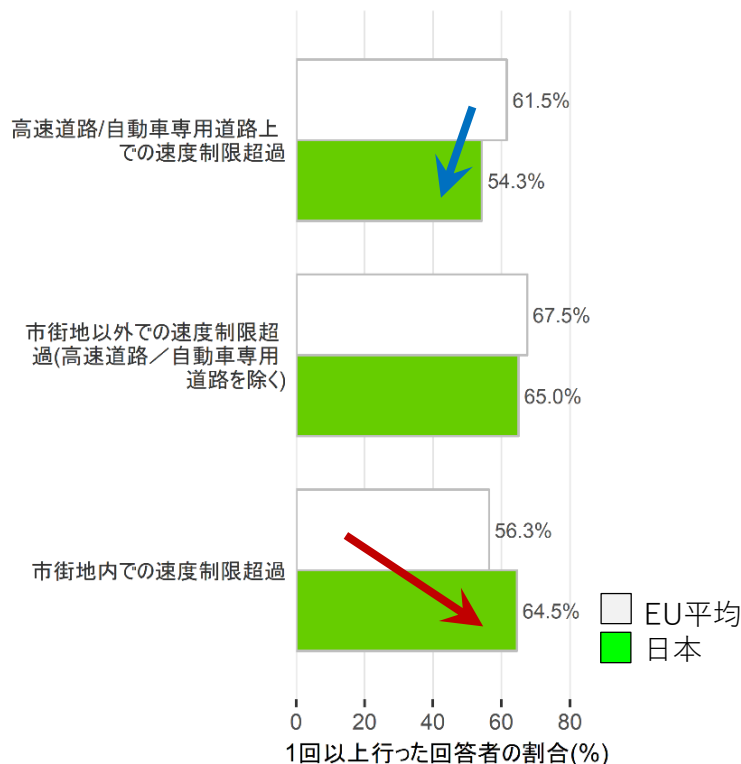


- ▶ 日本ではEU平均に比較して,
 - 飲酒運転, 携帯電話の通話をする運転者は少ないが,
 - 薬物摂取と疲労運転が多め.

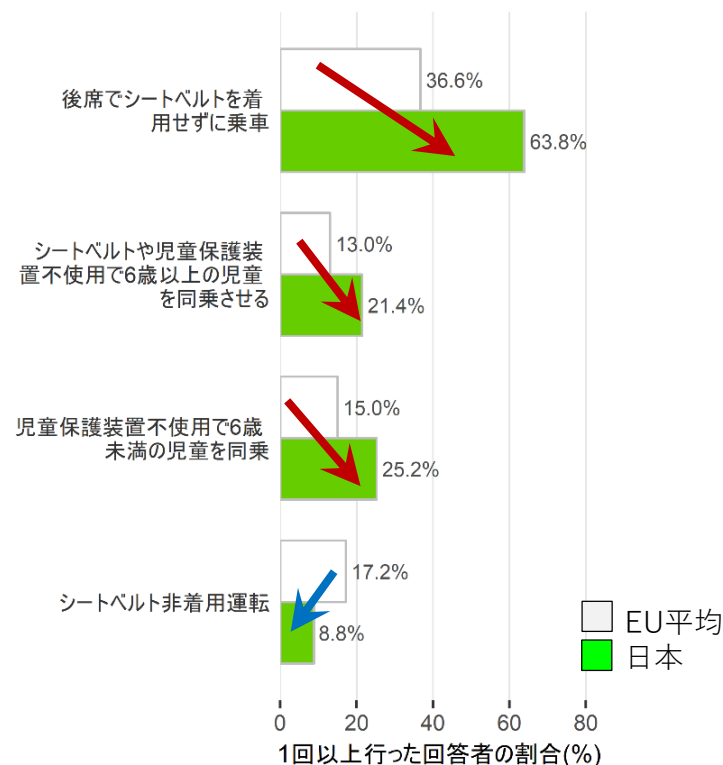
3.2.2 自己申告による行動実績(2)

- ▶ 過去30日間にどのくらいの頻度で以下の行動を取りましたか...
(5段階評価, 1=一切していない~5=(ほとんど)常にしている)

速度制限超過



シートベルト着用

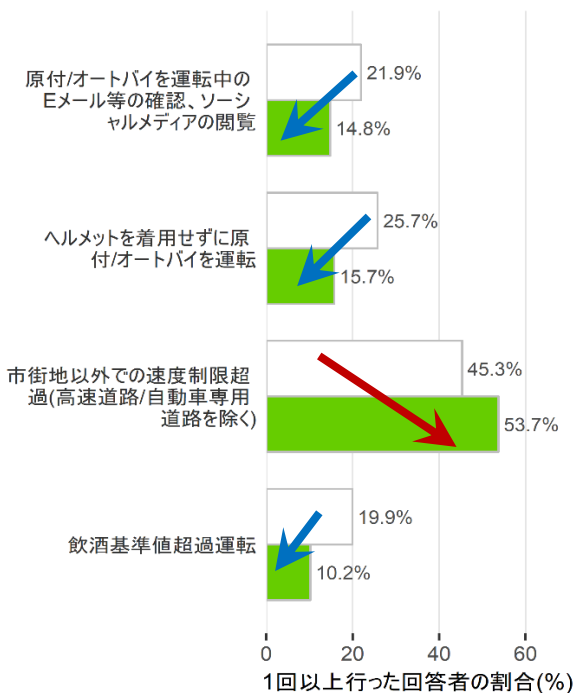


- ▶ 日本では、市街地内での速度超過と、運転者以外のシートベルト、CRS(child restraint systems)の非装着がEU平均より高い。

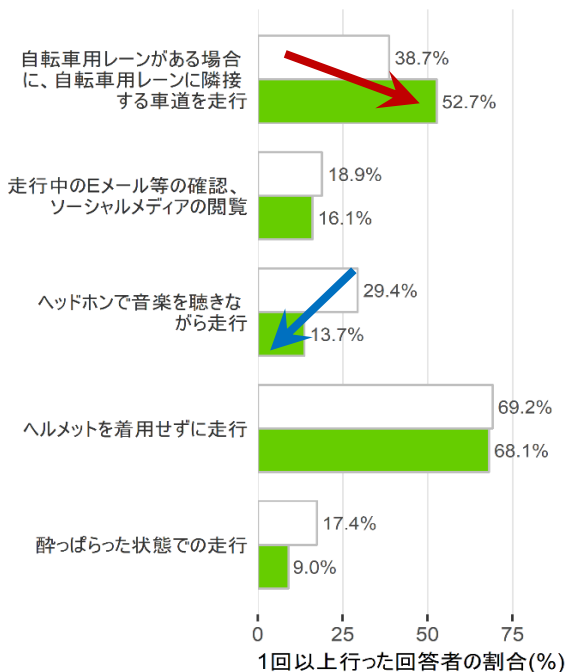
3.2.3 自己申告による行動実績(3)

▶ 過去30日間にどのくらいの頻度で以下の行動を取りましたか...
 (5段階評価, 1=一切していない~5= (ほとんど) 常にしている)

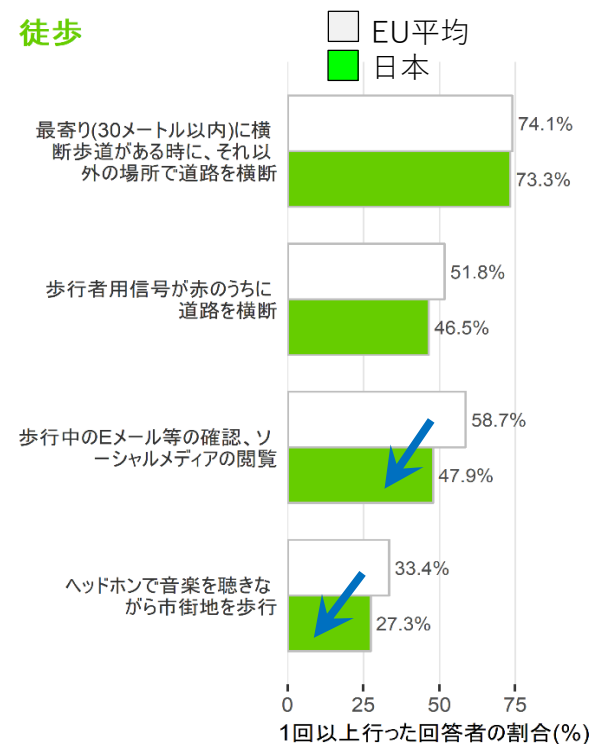
自動二輪車



自転車



徒歩



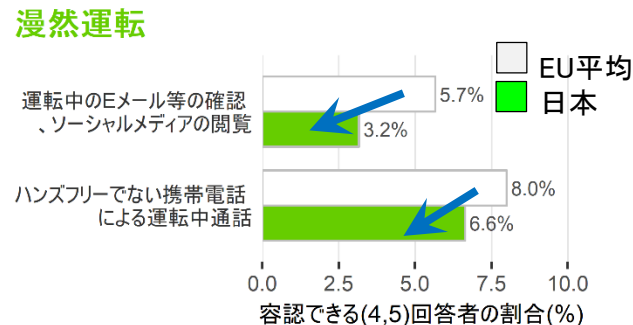
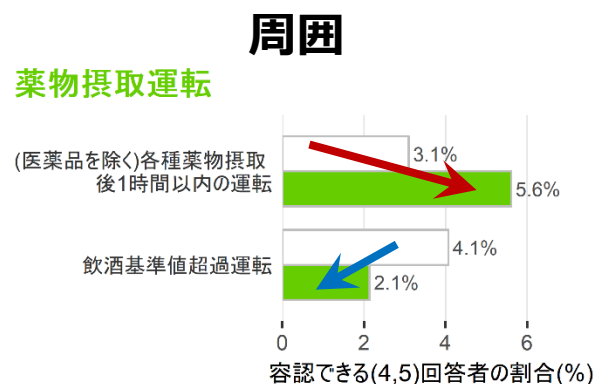
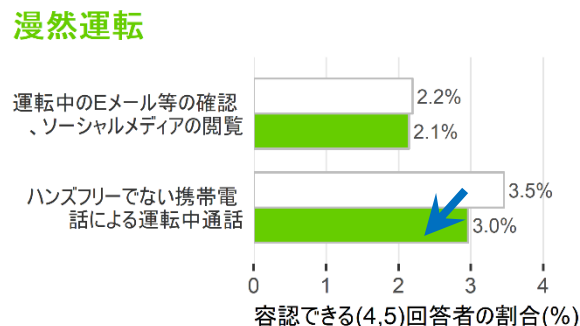
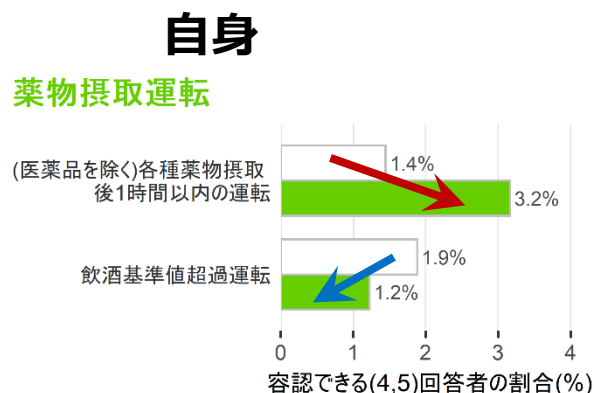
▶ 日本では、EU平均に比較して、

- 自動二輪車・自転車・徒歩のいずれにおいても携帯電話使用や音楽を聴きながらの交通行動, 飲酒運転の割合が低い.
- 速度超過や自転車専用レーン以外での走行の割合が高い.

3.3.1 自身/周囲の行動の受容度(1)

- ▶ 自動車運転者が以下の行動をすることを、あなた個人（自身）/周囲の人達（周囲）はどの程度容認していますか？

（5段階評価， 1 = 容認している～5 = 容認していない）



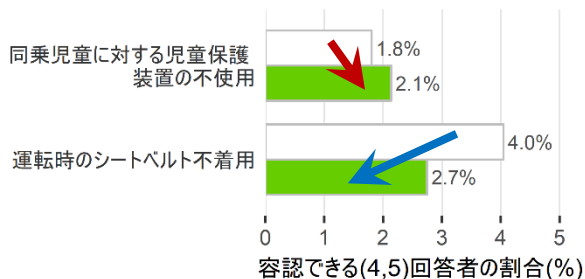
- ▶ 日本，EU平均とも，自身よりも周囲への受容度の方が高め。
- ▶ 日本はEU平均と比べ，薬物摂取後の運転の受容度が若干高め。

3.3.2 自身/周囲の行動の受容度 (2)

- 自動車運転者が以下の行動をすることを、あなた個人（自身）/周囲の人達（周囲）はどの程度容認していますか？
- (5段階評価, 1 = 容認している ~ 5 = 容認していない)

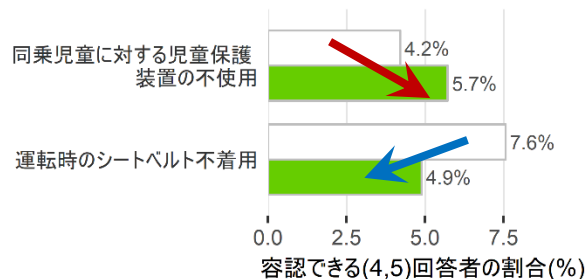
自身

シートベルト非着用

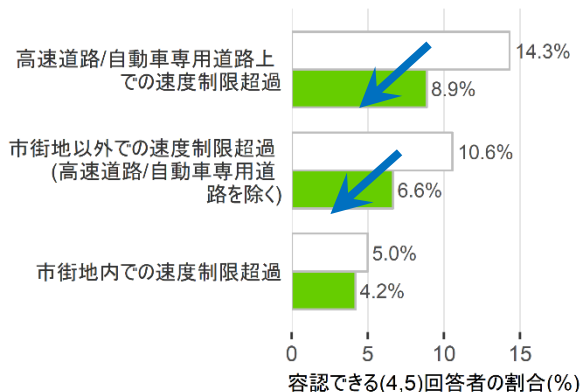


周囲

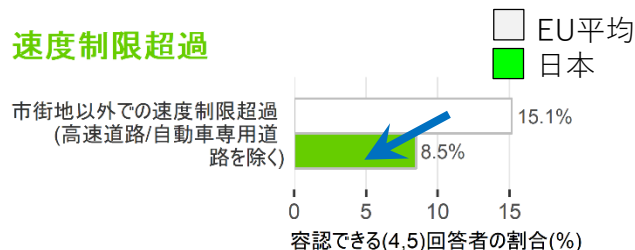
シートベルト非着用



速度制限超過



速度制限超過

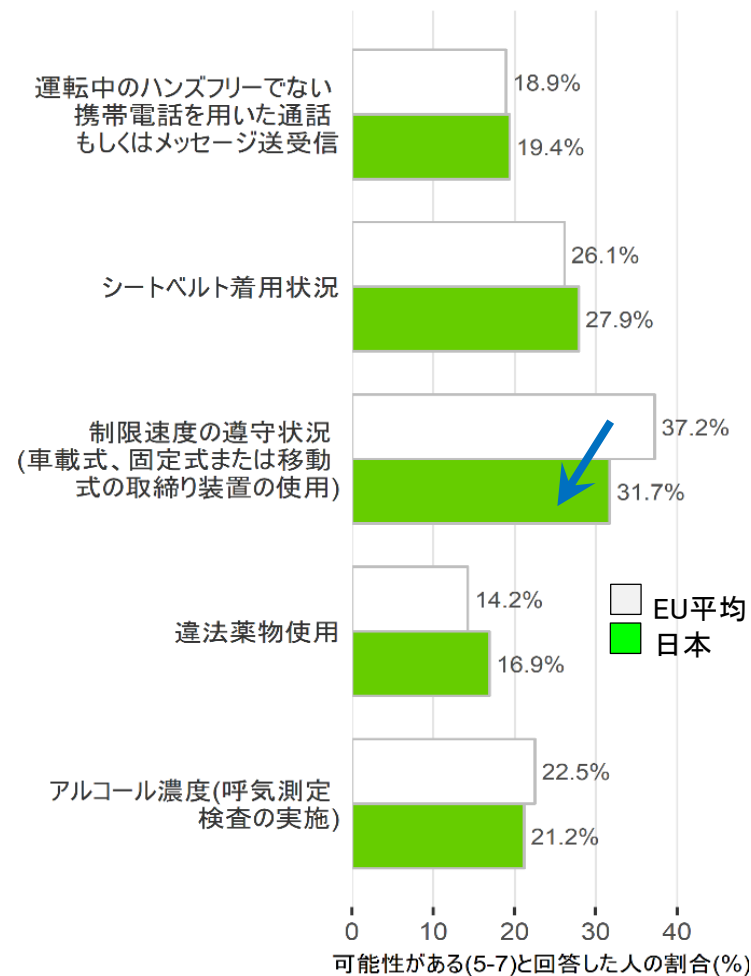


- 日本では、EU平均に比較して、
 - 運転者のベルト非着用と速度超過全般の容認が低い。
 - CRS(child restraint systems)の不使用受容度が若干高め。

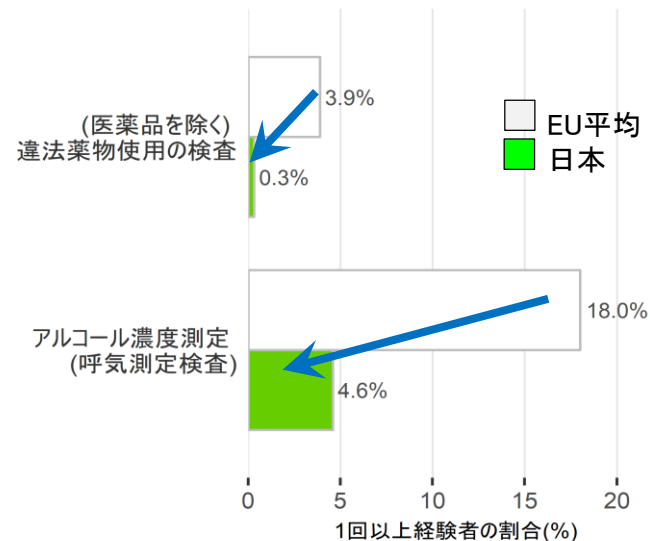
3.4.1 交通違反取締り

取締り

自動車の運転中、警察による指導・取締りを受ける可能性に対する認識(7段階, 1:低いー7:高い)



運転者としての過去12ヶ月間の交通取締り経験(回数)

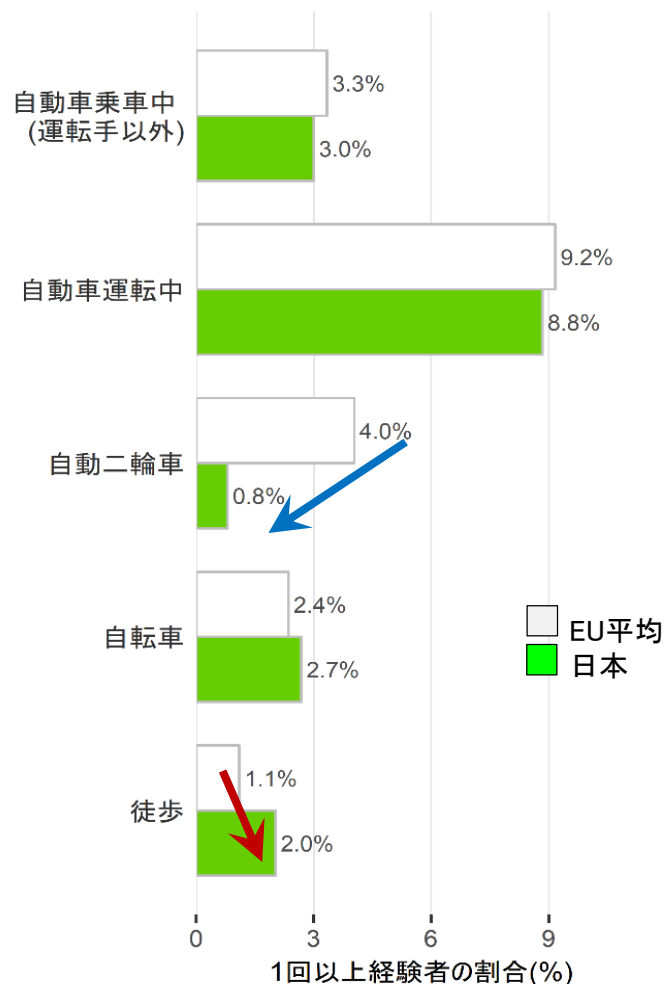


- 日本、EU平均とも速度超過の取締りが他の違反より可能性が高い。
- 日本はEU平均と比べ、薬物使用、アルコール検査の取締りを経験した運転者が少ない。

3.5.1 交通事故経験/運転の自動化

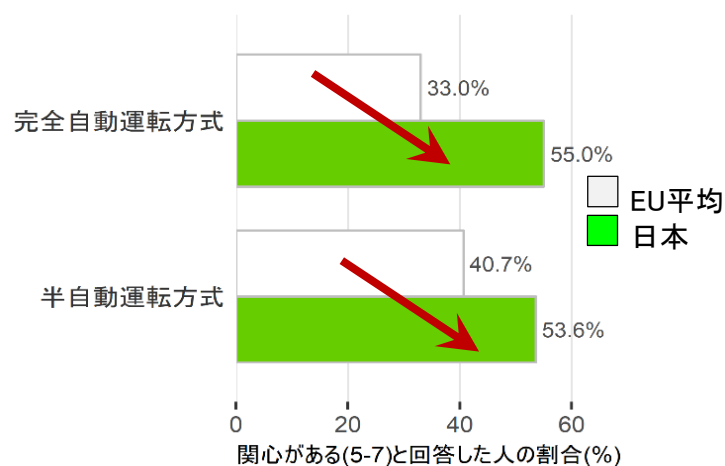
交通事故経験

過去12ヶ月間の交通事故経験(回数)



運転の自動化

利用意向 (7段階, 1:全く関心がない-7:非常に関心がある)



➤ 日本では、自動車と特に自動二輪車の事故がEU平均より少ない。対して自転車、徒歩中の事故経験者が多い。

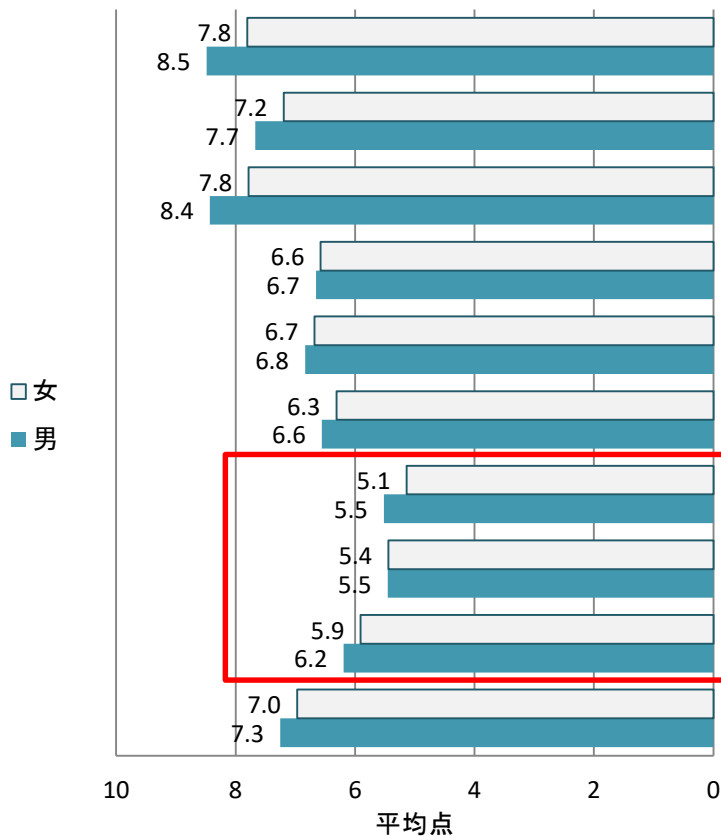
➤ 運転の自動化に対する関心はEU平均より高く、完全自動、半自動とも同程度の関心がある。

4.0 主観的安全/危険認識

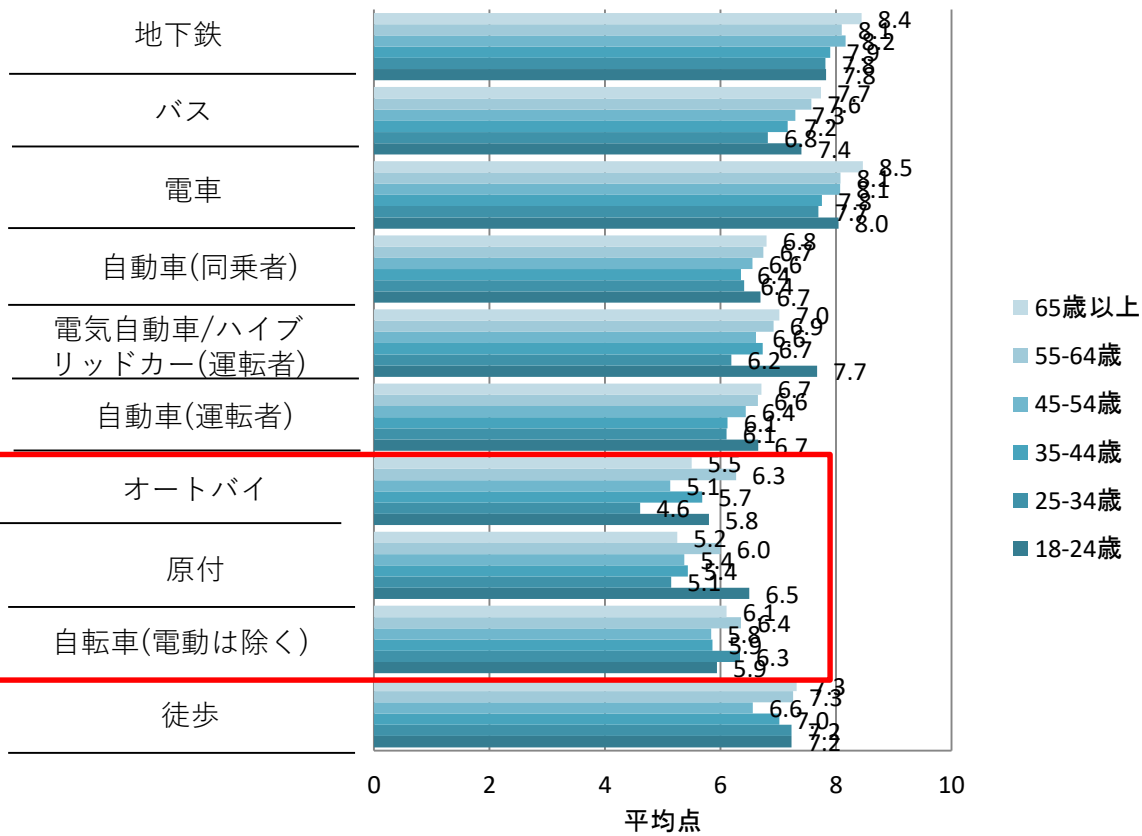
➤ Q16. 日本国内で以下の交通手段を利用する際、どの程度安心感もしくは危険を感じますか？

(11段階, 0: 非常に危険~10: 非常に安全)

安全認識 (性別別)



安全認識 (年齢区分別)



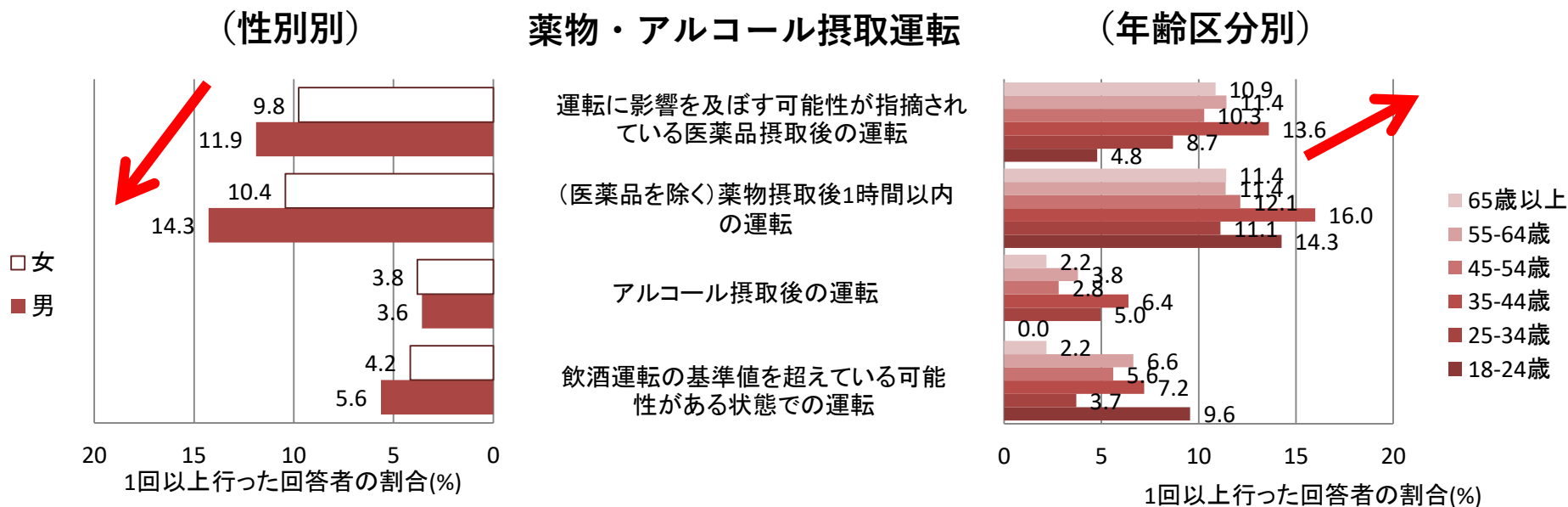
- オートバイ, 原付, 自転車(電動は除く)が他の交通手段より危険だと考えられている。
- 全体的に男性, 18-24歳, また年齢区分が高くなるほど安全だと感じている。

4.1.1 自己申告による行動実績 (薬物・アルコール摂取運転)



➤ Q12. 過去30日間に自動車を運転する際、どのくらいの頻度で以下に該当する行動をしましたか...?

(5段階評価, 1: 一切していない~5: (ほとんど)常にしている)



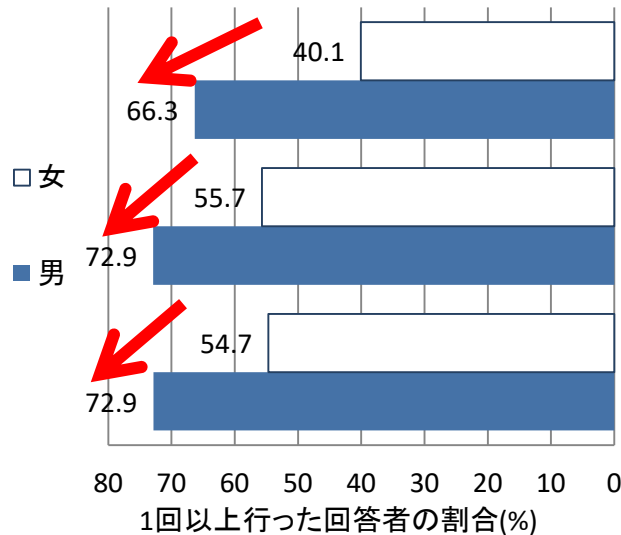
- 薬服用後運転：男性, 35-44歳のドライバーが多い。
- 飲酒運転：男性, 18-24歳, 25-44歳のドライバーが多い。

4.1.2 自己申告による行動実績（速度超過）

➤ Q12. 過去30日間に自動車を運転する際、どのくらいの頻度で以下に該当する行動をしましたか...?

(5段階評価, 1: 一切していない~5: (ほとんど) 常にしている)

(性別別)



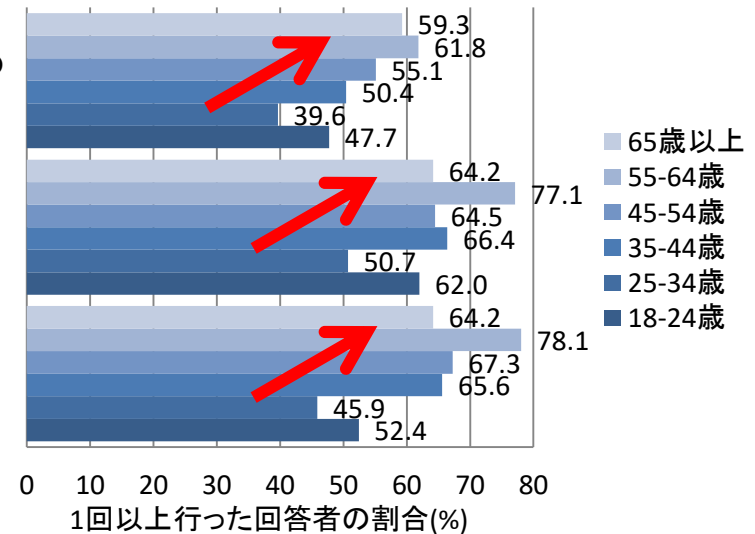
速度超過

高速道路/自動車専用道路上での速度制限超過

市街地以外での速度制限超過

市街地内での速度制限超過

(年齢区分別)

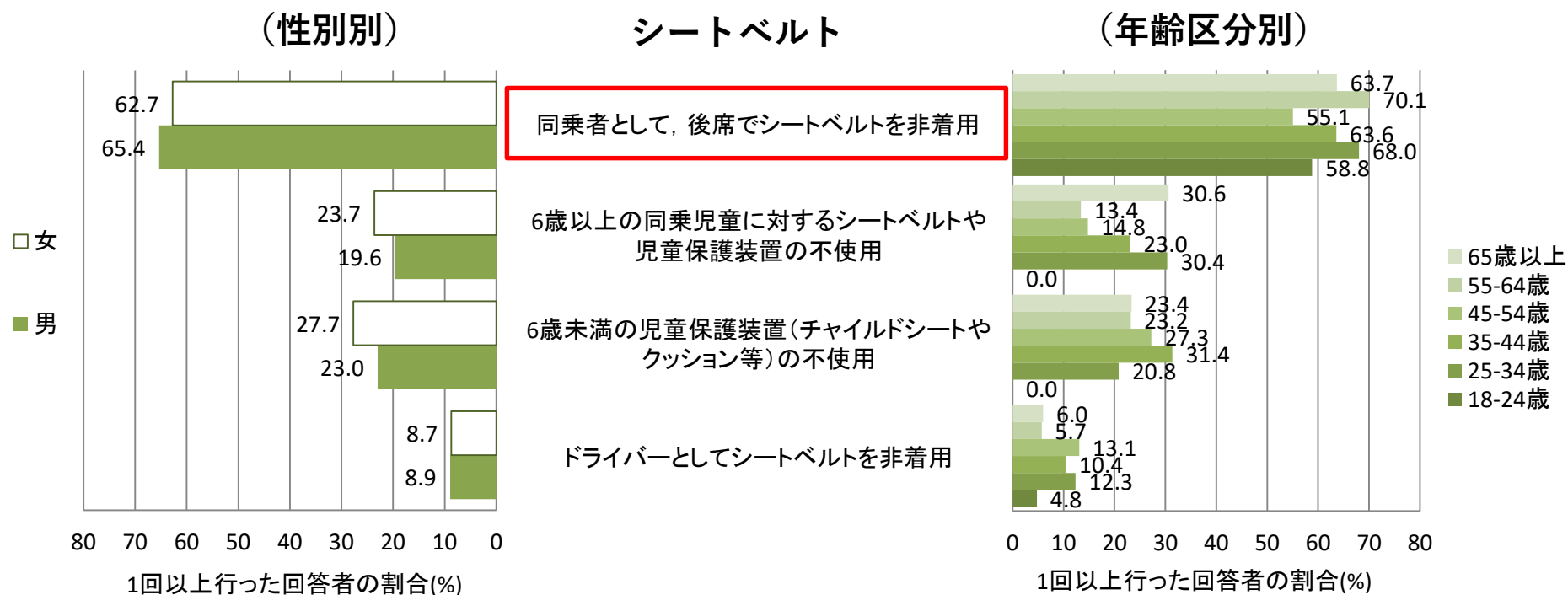


- 速度超過をしているドライバーが全体的に多い。
- 男性, 中年・壮年(55-64歳)のドライバーに速度超過する傾向。

4.1.3 自己申告による行動実績（シートベルト・CRS）

➤ Q12. 過去30日間に自動車を運転する際、どのくらいの頻度で以下に該当する行動をしましたか...?

(5段階評価, 1: 一切していない~5 (ほとんど) 常にしている)

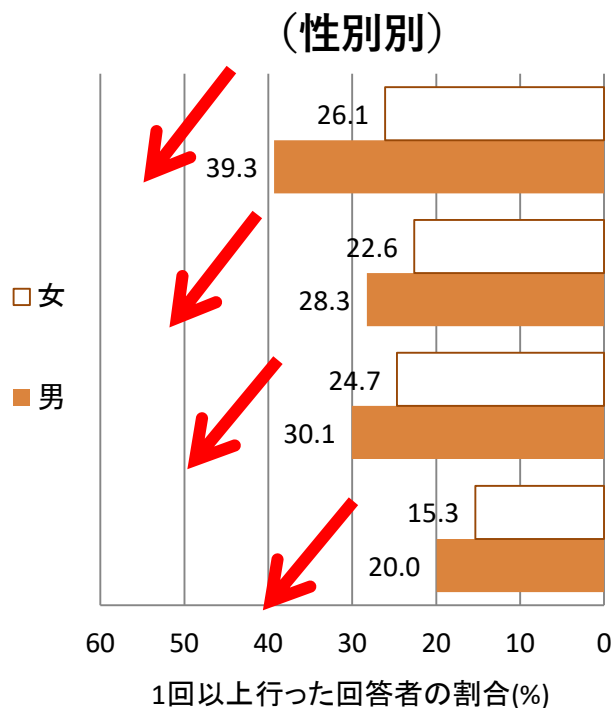


- 運転席のシートベルト着用率は9割以上.
- 運転席, CRSと比較し, 後部座席の非着用が多い.

4.1.4 自己申告による行動実績（疲労/漫然運転）

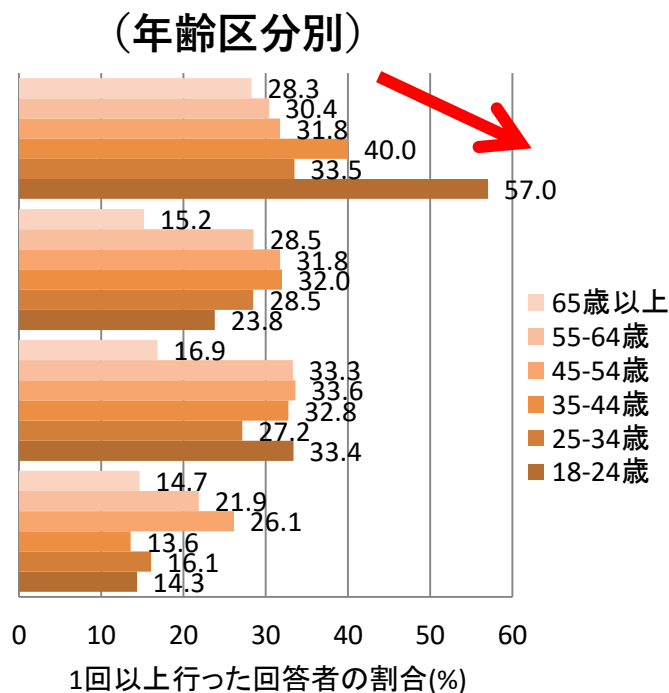
➤ Q12. 過去30日間に自動車を運転する際、どのくらいの頻度で以下に該当する行動をしましたか...?

（5段階評価, 1: 一切していない～5（ほとんど）常にしている）



疲労/漫然運転

- 強い眠気を覚えた状態での運転
- 運転中のEメール等の確認, (Facebook, Twitter等の)ソーシャルメディアの閲覧
- 運転中のハンズフリー携帯電話による通話
- 運転中のハンズフリーでない携帯電話による通話



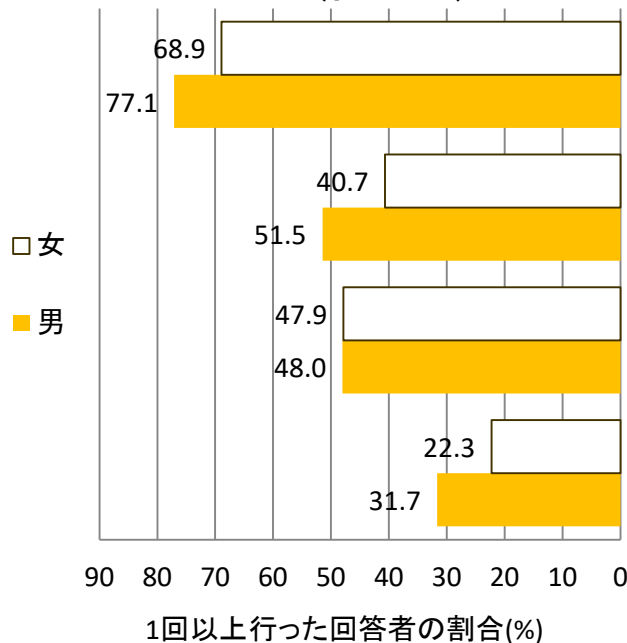
- 眠気を覚えた状態での運転は、若い年代に多い傾向がある。
- 携帯電話の使用は、65歳以上の年齢区分が最も小さい。
- 男性の方が、運転中に携帯電話を使用する傾向がある。

4.1.7 自己申告による行動実績（徒歩）

➤ Q12. 過去30日間に歩行者として移動する際、どのくらいの頻度で以下に該当する行動をしましたか...?

(5段階評価, 1: 一切していない~5 (ほとんど) 常にしている)

(性別別)



徒歩

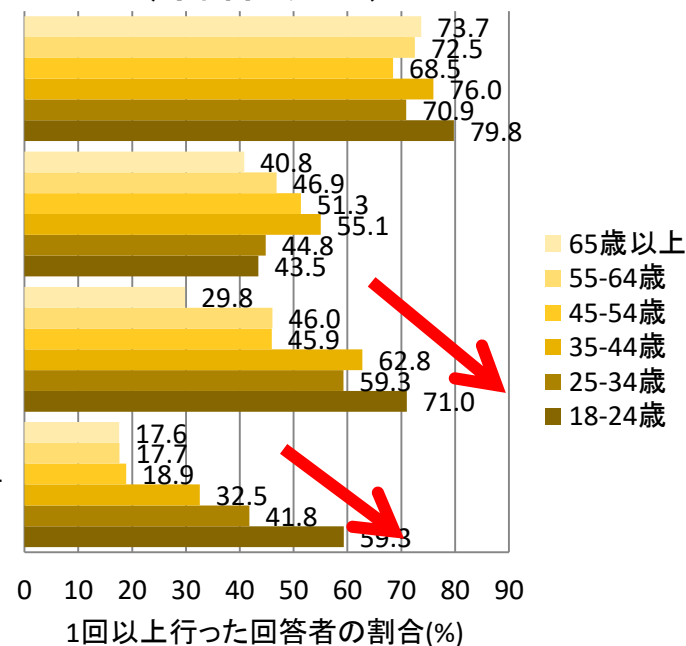
最寄り(30メートル以内)の横断歩道以外の場所で道路を横断

歩行者用信号が赤のうちに道路を横断

歩行中のEメール等の確認, (Facebook, Twitter等の)ソーシャルメディアの閲覧

ヘッドホンで音楽を聴きながら市街地を歩行

(年齢区分別)



- 若い年代ほど、歩行中の携帯電話の画面注視やヘッドホン使用が多い。

- Q13. お住まいの地域で、ほとんどの人にとってドライバーの以下の行為はどの程度容認できるものだと思いますか？（周囲）
- Q14. あなた個人の感覚として、ドライバーの以下に該当する行為はどの程度容認できますか？（自身）

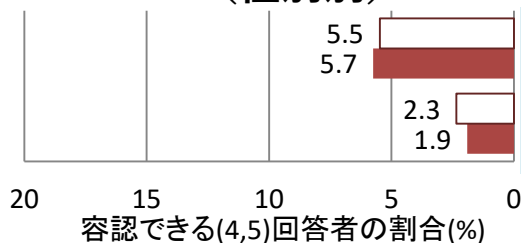
（5段階評価， 1: 容認できない～5: 容認できる）

（性別別）

周囲

（年齢区分別）

□ 女
■ 男



(医薬品を除く) 各種薬物摂取後1時間以内の運転
飲酒運転の基準値を超えている可能性のある状態での運転

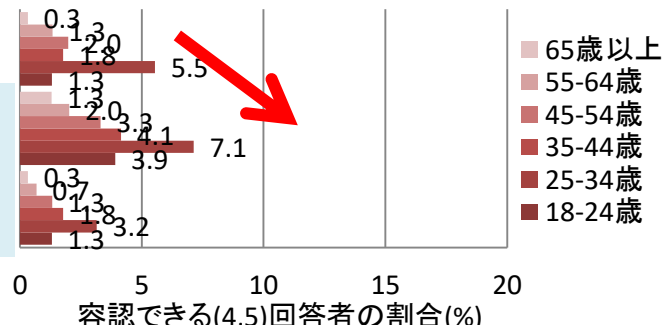


自身

□ 女
■ 男



運転に影響を及ぼす可能性が指摘されている医薬品摂取後の運転
(医薬品を除く) 各種薬物摂取後1時間以内の運転
飲酒運転の基準値を超えている可能性のある状態での運転



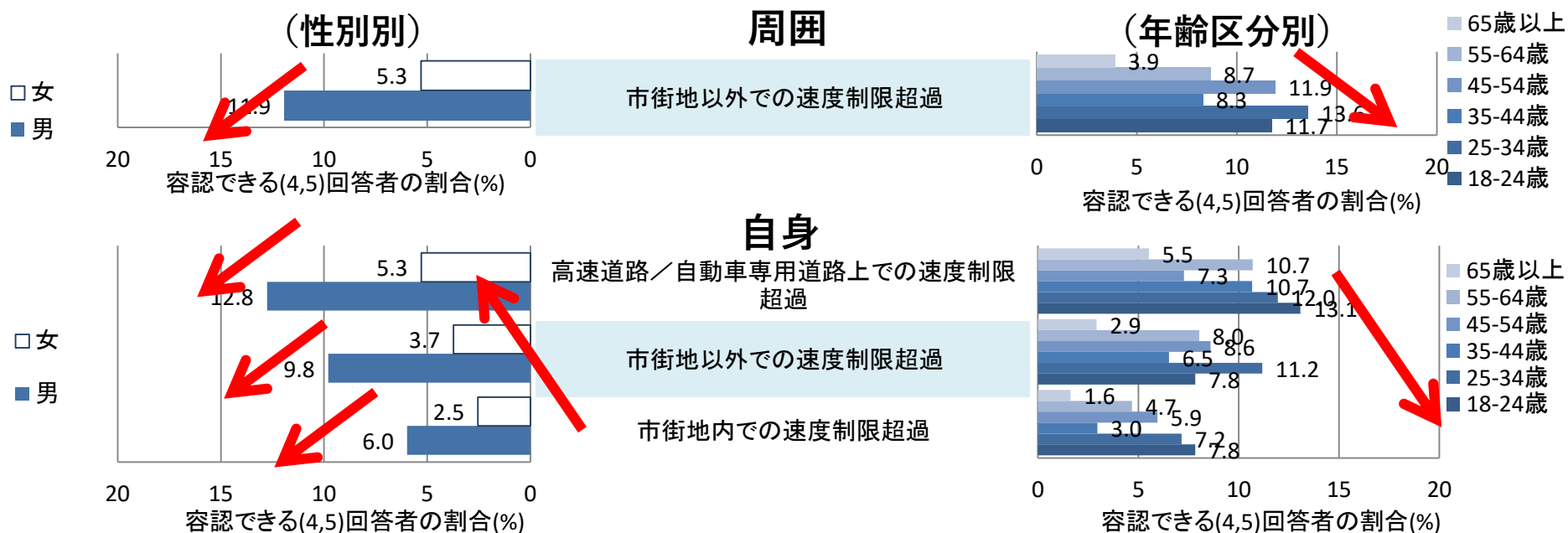
- 全体的に極めて低い。
- 自身より周囲の受容度のほうが高い。
- 若い年齢区分ほど受容度が高い。

4.2.2 非安全交通行動の受容度（速度超過）

➤ Q13. お住まいの地域で、ほとんどの人にとってドライバーの以下の行為はどの程度容認できるものだと思いますか？（周囲）

➤ Q14. あなた個人の感覚として、ドライバーの以下に該当する行為はどの程度容認できますか？（自身）

（5段階評価， 1: 容認できない～5: 容認できる）

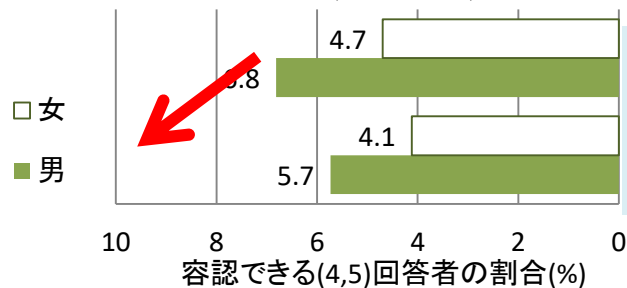


- 自身より周囲の受容度が高い。
- 階層が高い道路ほど受容度が高い。
- 男性，若い年齢区分ほど受容度が高い。

4.2.3 非安全交通行動の受容度（シートベルト・CRS）

- Q13. お住まいの地域で、ほとんどの人にとってドライバーの以下の行為はどの程度容認できるものだと考えますか？（周囲）
 - Q14. あなた個人の感覚として、ドライバーの以下に該当する行為はどの程度容認できますか？（自身）
- （5段階評価， 1: 容認できない～5: 容認できる）

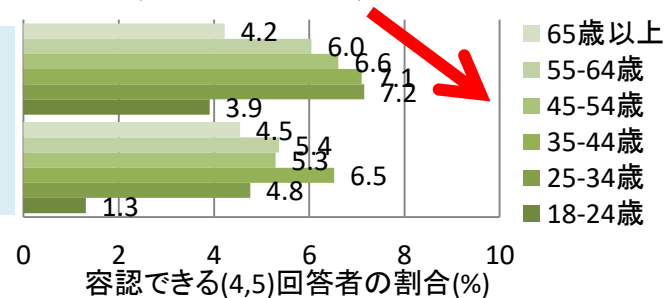
（性別別）



周囲

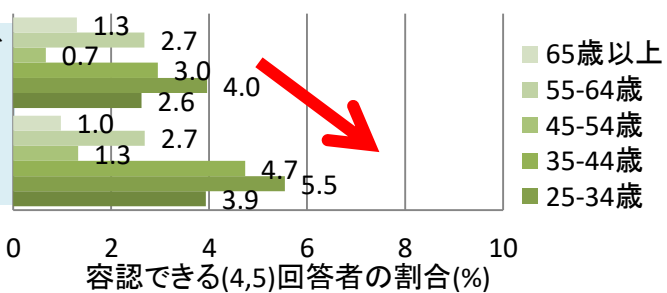
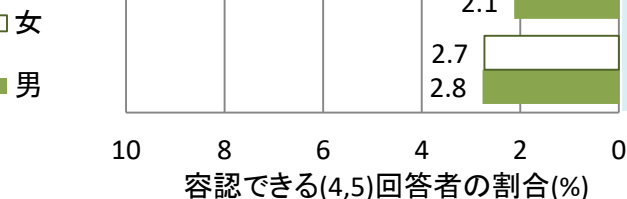
同乗児童に対する児童保護装置(チャイルドシートやクッション等)の不使用
運転時のシートベルト不着用

（年齢区分別）



自身

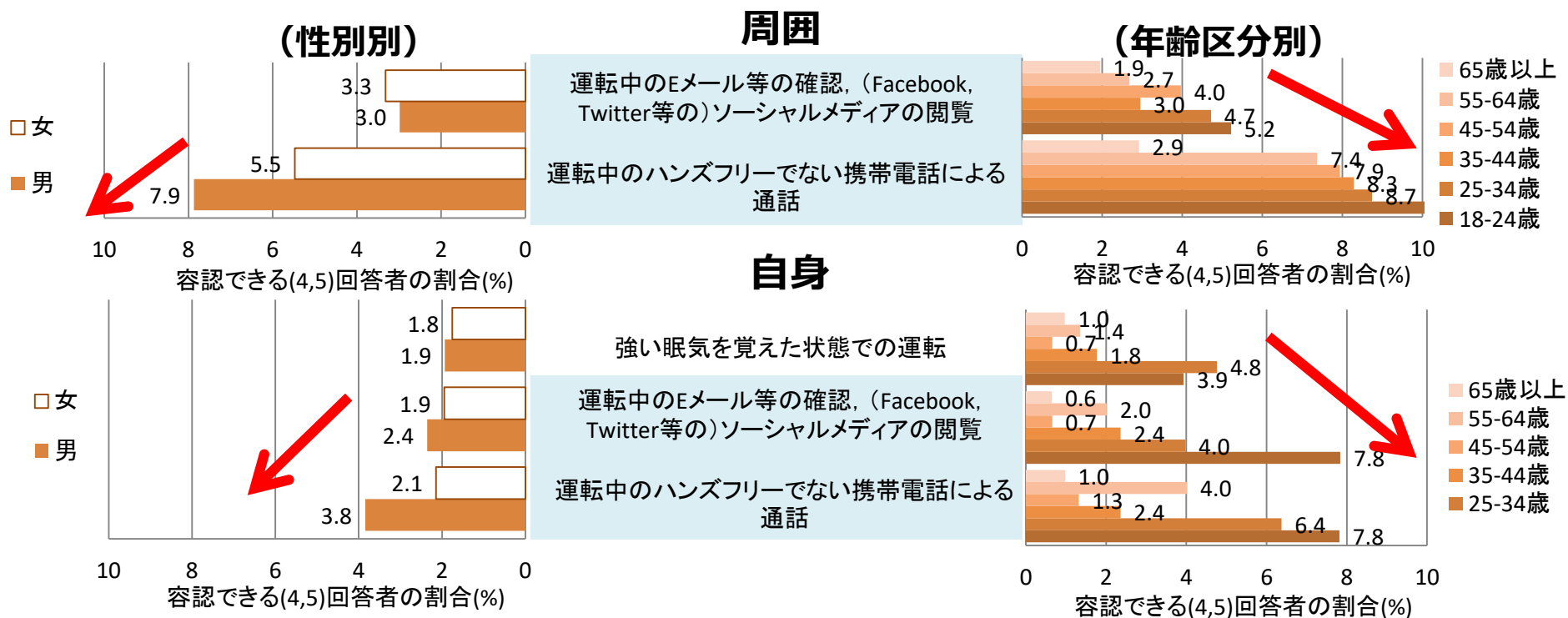
同乗児童に対する児童保護装置(チャイルドシートやクッション等)の不使用
運転時のシートベルト不着用



- 自己より周囲の受容度のほうが高い。
- 若い年齢区分ほど受容度が高い。

4.2.4 非安全交通行動の受容度（疲労/漫然運転）

- Q13. お住まいの地域で、ほとんどの人にとってドライバーの以下の行為はどの程度容認できるものだと考えますか？（周囲）
- Q14. あなた個人の感覚として、ドライバーの以下に該当する行為はどの程度容認できますか？（自身）
（5段階評価， 1: 容認できない～5: 容認できる）

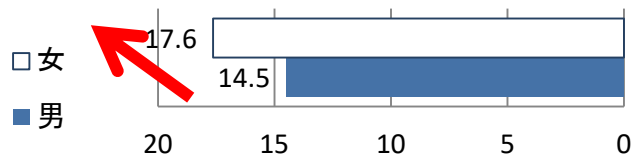


- 自己より周囲の受容度のほうが高い。
- 男性，若い年齢区分ほど受容度が高い。

4.3.1 安全・非安全交通行動に対する態度

➤ Q15. 以下の各項目にはどの程度同意できますか？
 (5段階評価, 1: 同意できない~5: 同意できる)

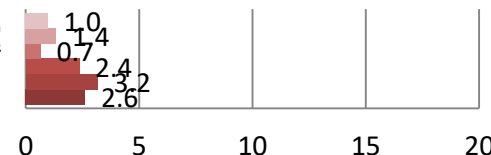
(性別別)



同意できる(4,5)回答者の割合(%)

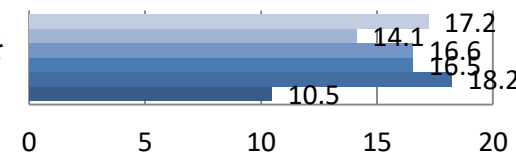
飲酒運転

ほとんどの知人がアルコール摂取後に運転すると思う



速度超過

ほとんどの知人が住宅地域で制限速度を毎時20キロ超過して運転すると思う



同意できる(4,5)回答者の割合(%)

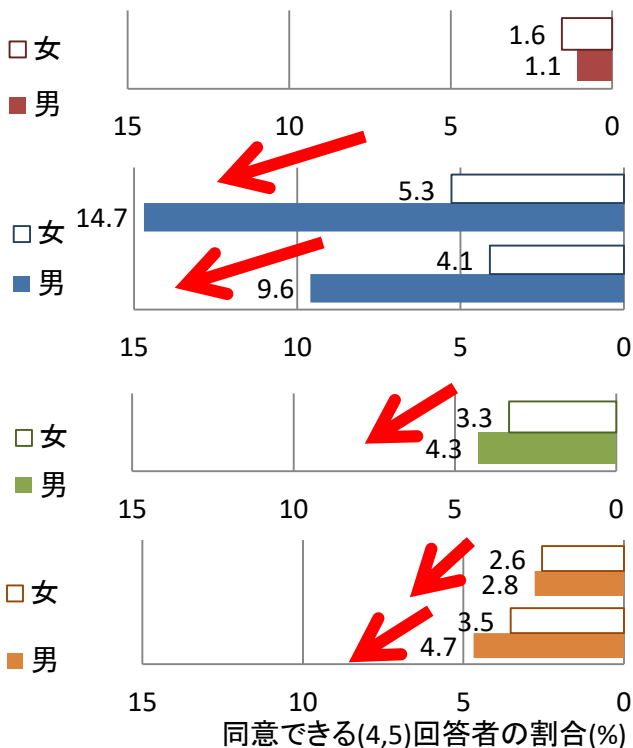


- 女性の方が、他人の交通違反行動を高めに認識している。

4.3.2 安全・非安全交通行動に対する態度

➤ Q15. 以下の各項目にはどの程度同意できますか?
 (5段階評価, 1: 同意できない~5: 同意できる)

(性別別)



飲酒運転

短距離であればアルコール摂取後に運転してもあまり問題はない

速度超過

制限速度を守るのは退屈だ

時間を無駄にしたくないので、なるべくスピードを出して運転したいと思う

チャイルドシート

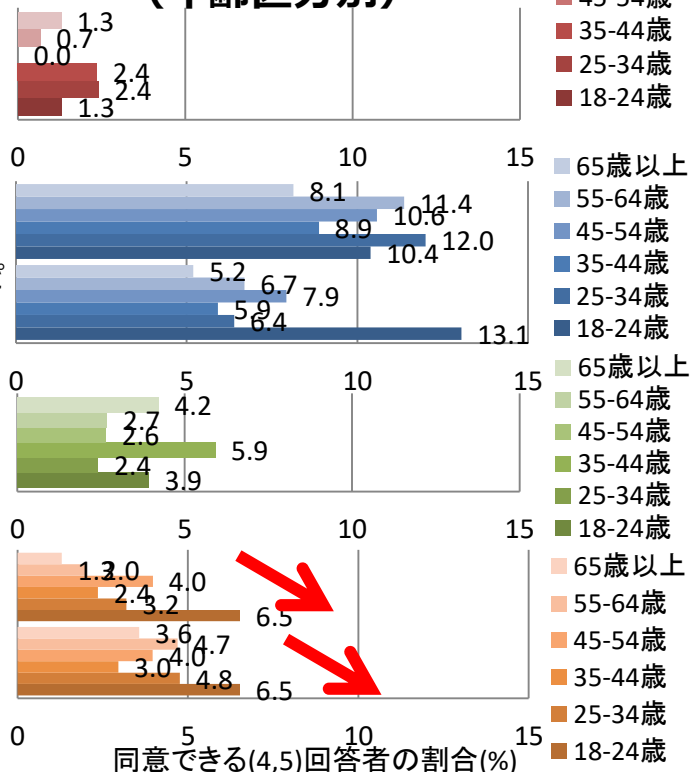
短距離であれば児童保護装置を利用しなくても大して問題ではない

漫然運転

時間を節約するため、運転中にも携帯電話を使用している

いつでも対応できるように、運転中にも携帯電話を使用している

(年齢区分別)



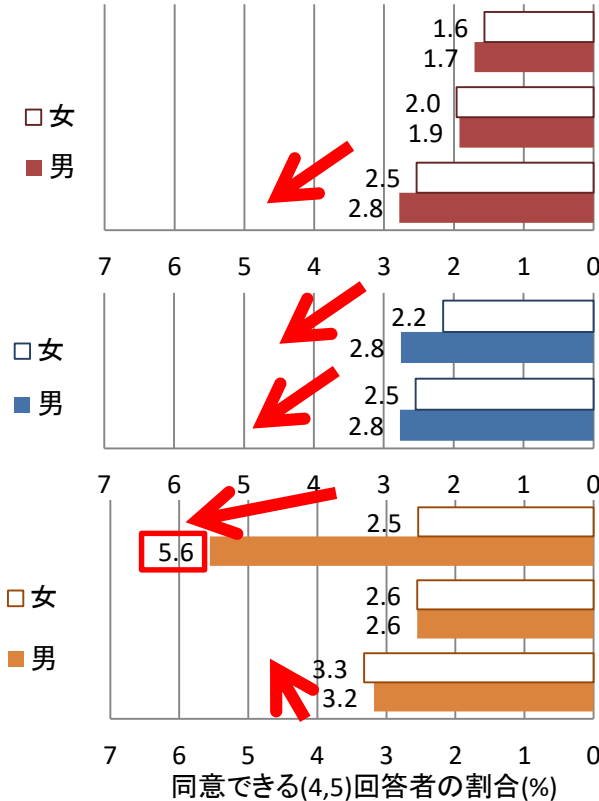
- 男性, 若い年齢区分ほど非安全交通行動への同意意識が高い。
- 速度超過に対する同意意識が, 他項目より高い。

4.3.3 安全・非安全交通行動に対する態度 (自信)



➤ Q15. 以下の各項目にはどの程度同意できますか?
(5段階評価, 1: 同意できない~5: 同意できる)

(性別別)



飲酒運転

(ワインを0.5リットルほど飲むなど)大量に飲酒してもちゃんと運転する自信がある
パーティーなどで飲酒してもちゃんと運転できると思う
軽くアルコールを摂取しても自分の運転には差し支えないと思う

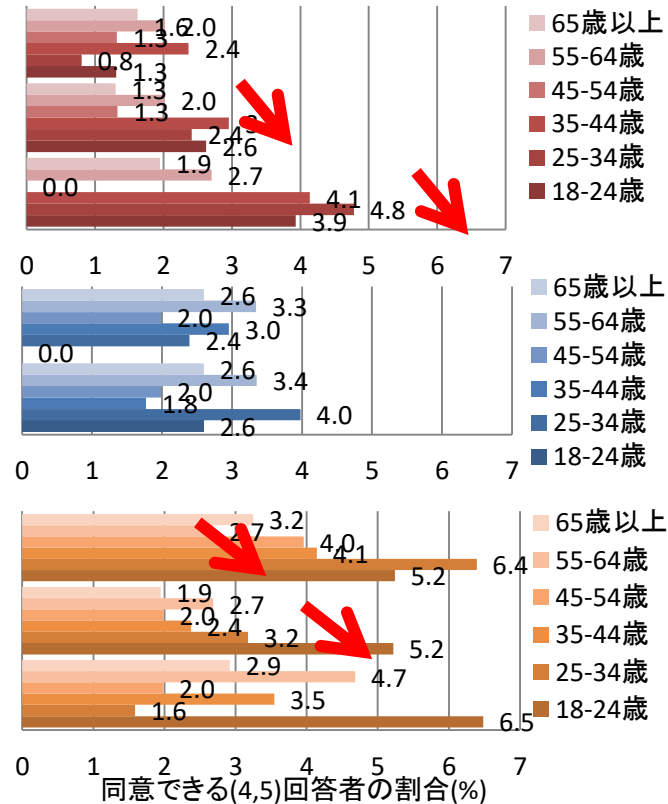
速度超過

スピードを出したまま急カーブを抜ける自信がある
制限速度を大幅に超過しての運転でも、自分の技能に自信がある

漫然運転

運転中にハンズフリーでない携帯電話を使用して会話ができる
運転中に携帯電話でメッセージを作成しても問題を起こさない自信がある
運転中に携帯電話でメッセージの確認をしても問題を起こさない自信がある

(年齢区分別)

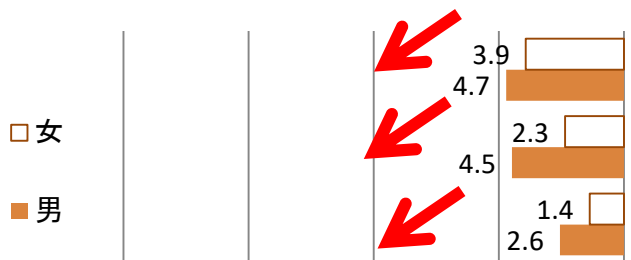
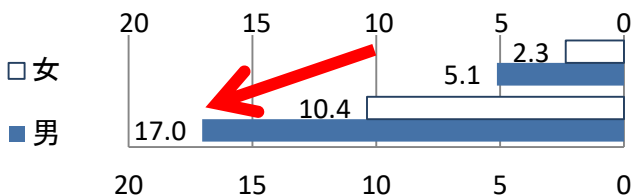
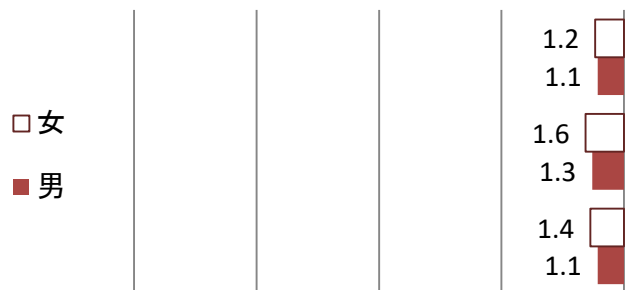


- 全体的に、男性、若い年齢区分ほど、非安全交通行動への自信意識が高い。
- 運転中の携帯電話の画面注視において、女性の方が同意が若干高い。

4.3.4 安全・非安全交通行動に対する態度(習慣)

▶ Q15. 以下の各項目にはどの程度同意できますか?
(5段階評価, 1: 同意できない~5: 同意できる)

(性別別)



同意できる(4,5)回答者の割合(%)

飲酒運転

(ワインを0.5リットルほど飲むなど)大量に飲酒しても時折運転することがある
パーティーなどで軽く飲酒しても構わずに運転している
頻繁にアルコール摂取後に運転している

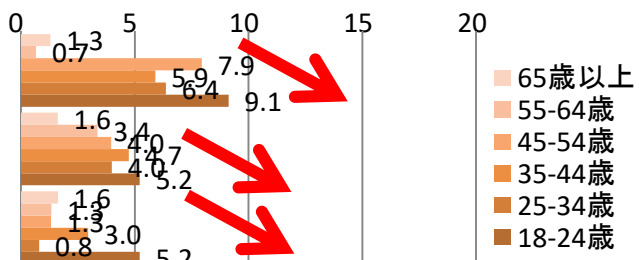
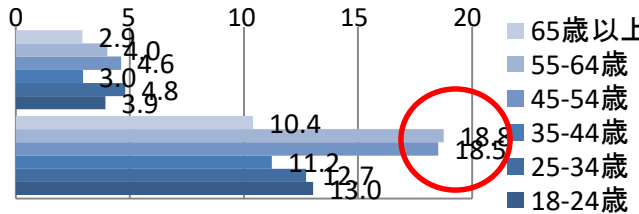
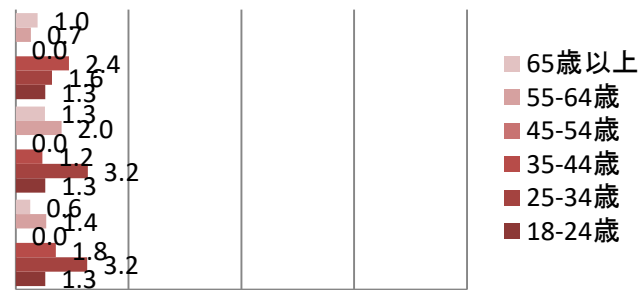
速度超過

しばしば制限速度を超過して運転している
スポーティーな運転で急カーブをスピードを出したまま抜けるのが好きだ

漫然運転

しばしば運転中に携帯電話でメッセージの確認をしている
運転中にしばしばハンズフリーでない携帯電話を使用して会話している
時折運転中に携帯電話でメッセージを作成している

(年齢区分別)



同意できる(4,5)回答者の割合(%)

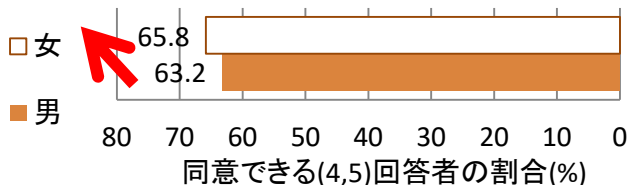
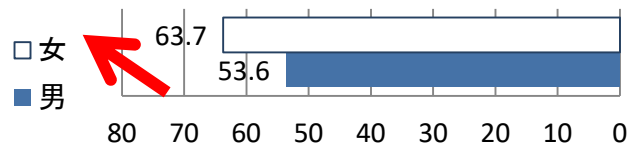
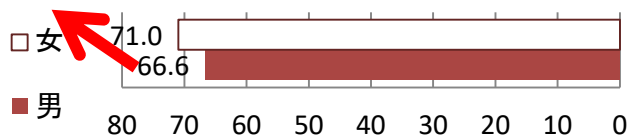
- 速度超過：女性 < 男性
- 漫然運転においては、男性、

スポーティーな運転：45-54歳, 55-64歳で高い
若い年齢区分ほど同意意識が高い傾向.

4.3.5 安全・非安全交通行動に対する態度(努力意識) IATSS

➤ Q15. 以下の各項目にはどの程度同意できますか?
(5段階評価, 1: 同意できない~5: 同意できる)

(性別別)



飲酒運転

今後30日間, アルコール摂取後は運転しないよう努力しようと思う

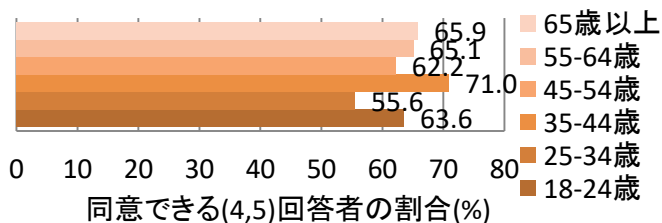
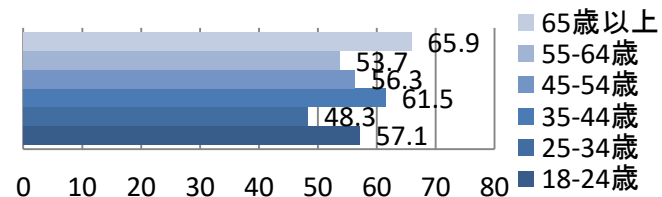
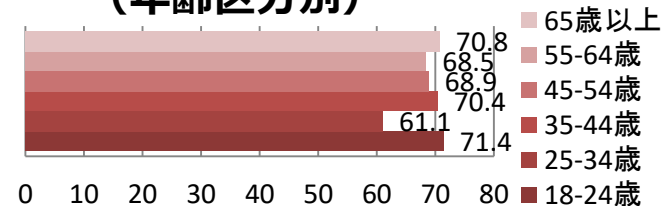
速度超過

今後30日間, 制限速度を守るよう努力しようと思う

漫然運転

今後30日間, 運転中に携帯電話を使用しないよう努力しようと思う

(年齢区分別)



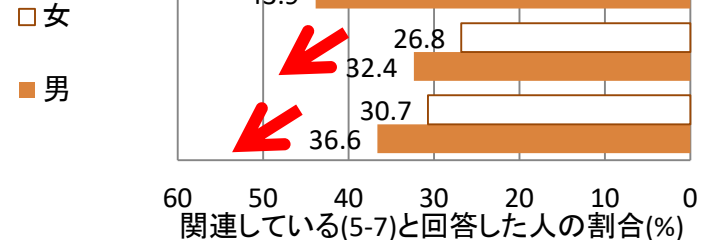
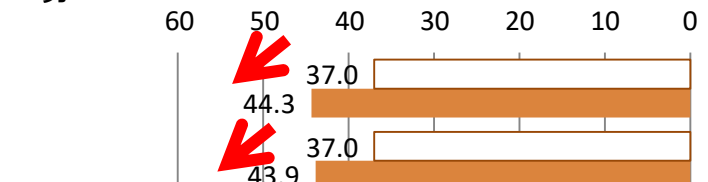
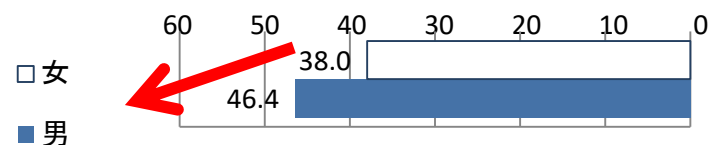
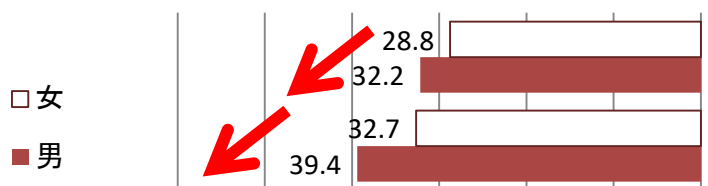
- 女性の方が, 努力への意識が高い傾向がある.

4.4.1 主観的リスク意識

➤ Q16. 以下の各項目がどの程度、自動車に関わる交通事故に関連していると思いますか？

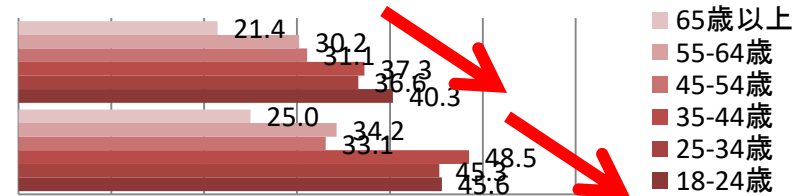
(7段階, 1: 一切関連していない~7: (ほとんど) 常に関連している)

(性別別)

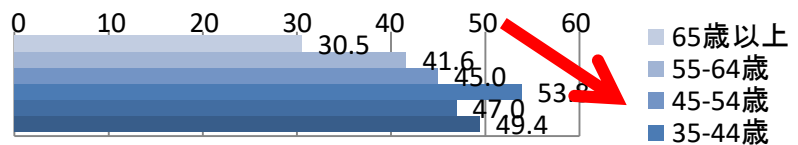


(年齢区分別)

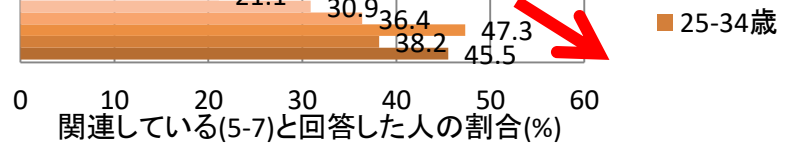
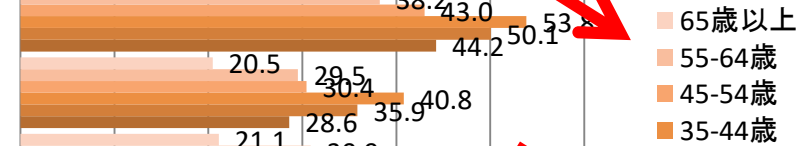
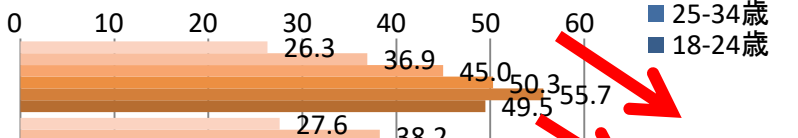
薬物摂取運転
(医薬品を除く)各種薬物
摂取後の運転
アルコール摂取後の運転



速度超過
速度制限超過



疲労/漫然運転
疲労時の運転
注意散漫または他のことを
考えながらの運転
運転中のハンズフリー携帯
電話の使用
運転中のハンズフリーでな
い携帯電話の使用

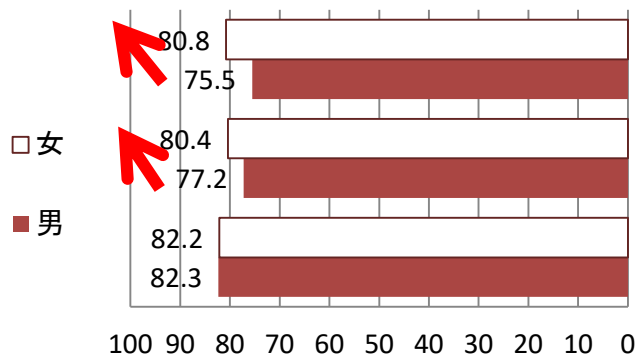


- 男性, 若年~中年層で, 非安全交通行動が事故の原因となっていると感じている割合が高い.

4.5.1 政策の支持（飲酒運転/速度超過）

➤ Q18. 以下の項目の法的義務化に賛成ですか，反対ですか？
（5段階， 1: 反対～5: 賛成）

（性別別）



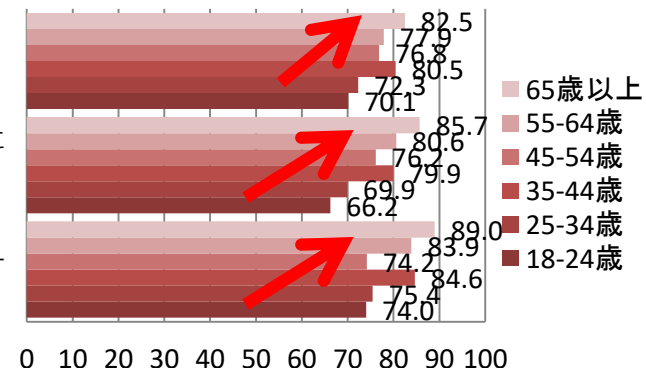
飲酒運転

全てのドライバーに対する，どんなに少量のアルコールも許さない制度の導入

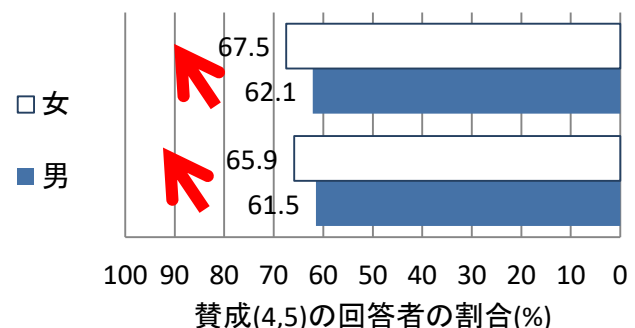
(免許取得後2年以内の) 初心者ドライバーに対する，どんなに少量のアルコールも許さない制度の導入

飲酒運転で1度以上の検挙歴があるドライバーに対するアルコール「インターロック」の組み込み

（年齢区分別）

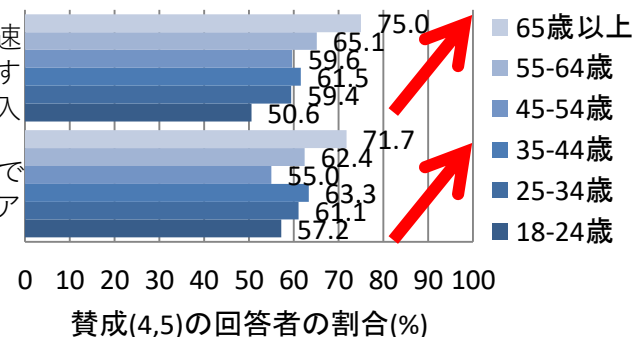


速度超過



ダイナミック速度警告標識（一定水準以上の速度で走行中のドライバーにメッセージを伝達するようプログラムされた交通管制装置）の導入

(車両の最高速度を自動的に制限する，手動で解除可能な) インテリジェント・スピード・アシスタンス (ISA) 機能の新型車への導入

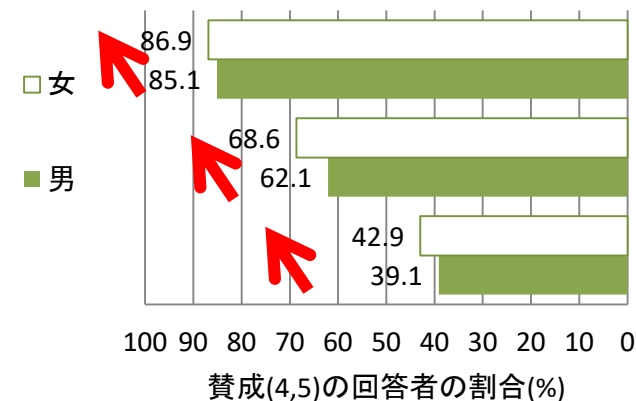
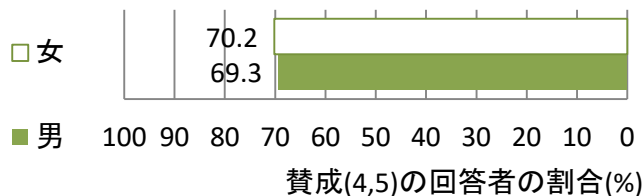


- 飲酒運転防止に関する政策は，高い支持率
- 女性，高い年齢区分ほど政策に対して賛意を示している。

4.5.2 政策の支持（シートベルト/ヘルメット）

➤ Q18. 以下の項目の法的義務化に賛成ですか，反対ですか？
（5段階，1: 反対～5: 賛成）

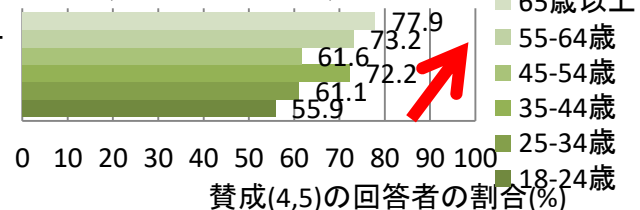
（性別別）



シートベルト

新車への全席対象のシートベルトリマインダーをつける

（年齢区分別）

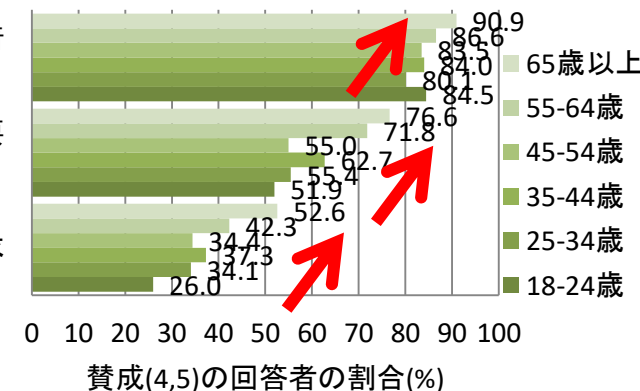


ヘルメット

原付とオートバイのドライバーにヘルメットの着用を要求

12歳未満のサイクリストへのヘルメット着用の要求

全自転車運転者へのヘルメット着用の要求

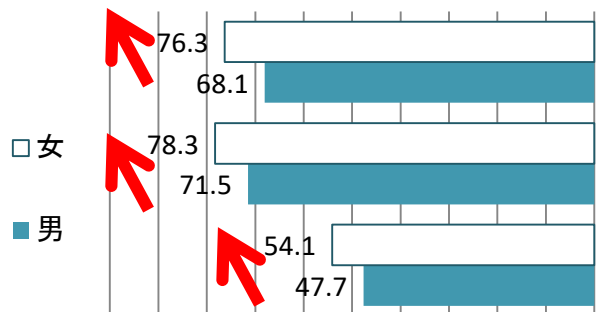


- 女性，高い年齢区分ほど政策に対して賛意を示している。
- バイクのヘルメット，12歳未満の自転車利用者のヘルメット着用の賛成が多い。

4.5.3 政策の支持（自動二輪車/自転車/徒歩）

▶ Q18. 以下の項目の法的義務化に賛成ですか、反対ですか？
（5段階、1: 反対～5: 賛成）

（性別別）



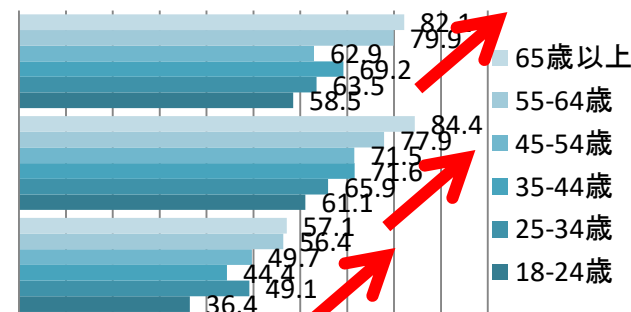
反射材

原付とオートバイのドライバーに暗闇の中を運転するときには反射材を身に付けることを要求

自転車運転者に暗闇の中を運転するときには反射材を身に付けることを要求

歩行者に暗闇の中を歩くときには反射材を身に付けることを要求

（年齢区分別）

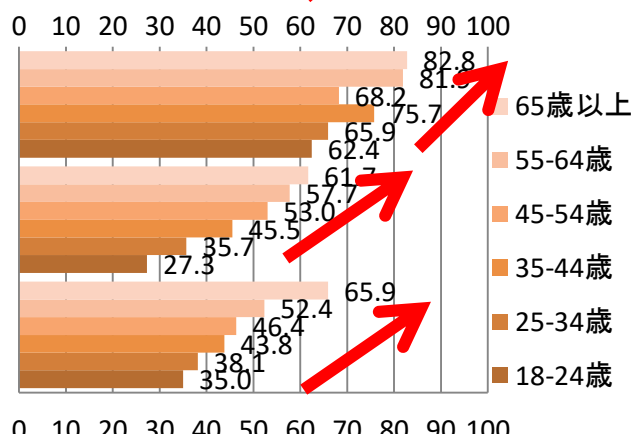
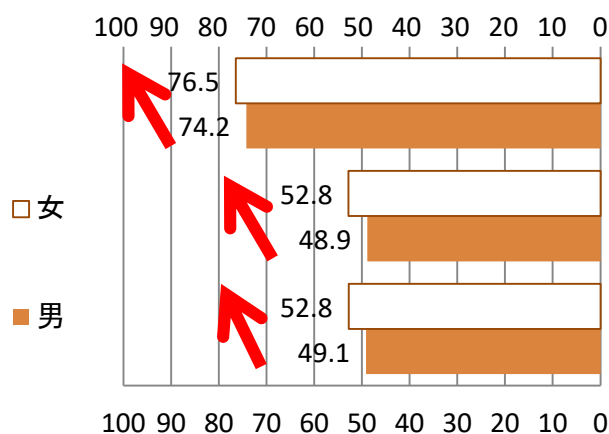


漫然運転

自転車に乗っているときにヘッドフォン(またはイヤホン)を使用しない

道を歩いているときにヘッドフォン(またはイヤホン)を使用しない

全てのドライバーに対する運転中のあらゆる形式の携帯電話の使用に対する許容がゼロである(手持ち式またはハンズフリー)



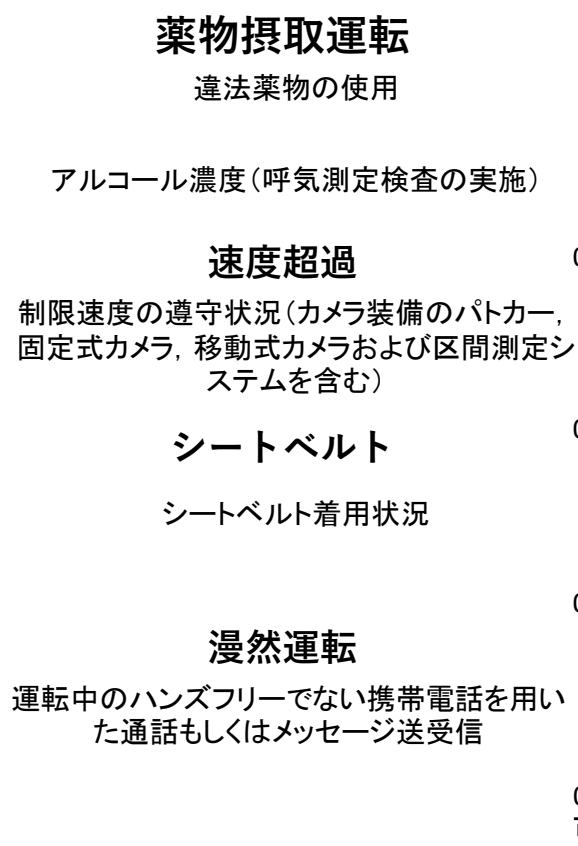
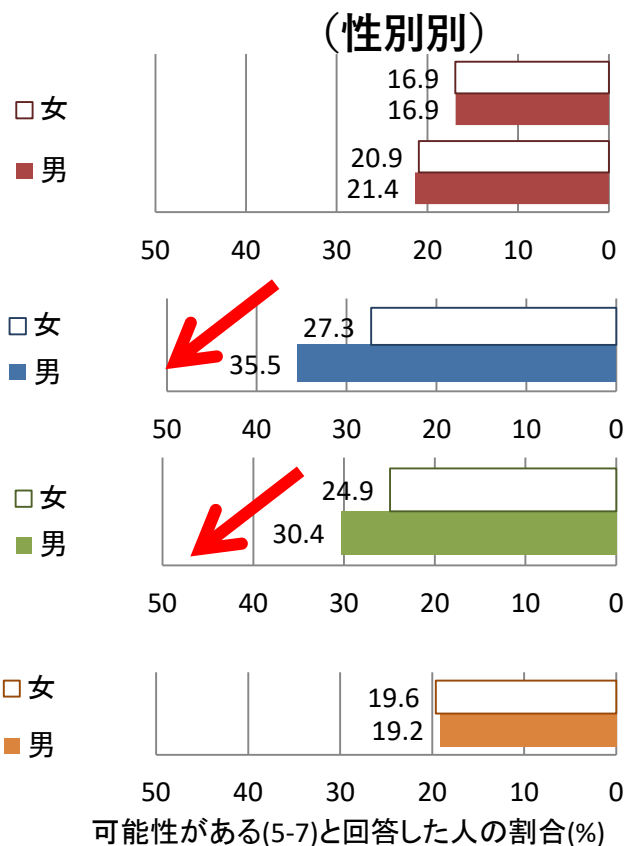
賛成(4,5)の回答者の割合(%)

賛成(4,5)の回答者の割合(%)

- 女性, 高い年齢区分ほど政策に対して賛成を示している。
- 夜間の歩行より, 自転車・バイクでの走行時の反射材装着の賛成が多い。

4.6.1 交通違反取締り (可能性)

➤ Q20. 外出時に、(車を運転しているとき) 以下の各項で警察に指導, 取締りを受ける可能性はどの程度あるとお考えですか?
(7段階, 1: 非常に低い~7: 非常に高い)



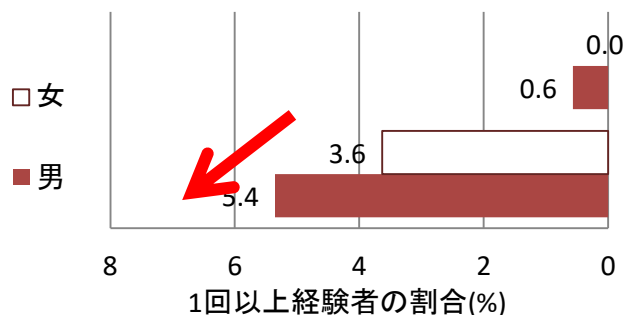
- 男性, 中年層と若年者ほど, 取締りの可能性を高く感じている.
- 速度超過, シートベルトに対する取締りの可能性がほかより高い.

4.6.2 交通違反取締り (検査)

➤ Q21, Q22. 過去12ヶ月間に、あなたは運転中何回以下の検査を求められましたか?

(1度もなし/ 1度/ 2度以上/ 回答したくない)

(性別別)

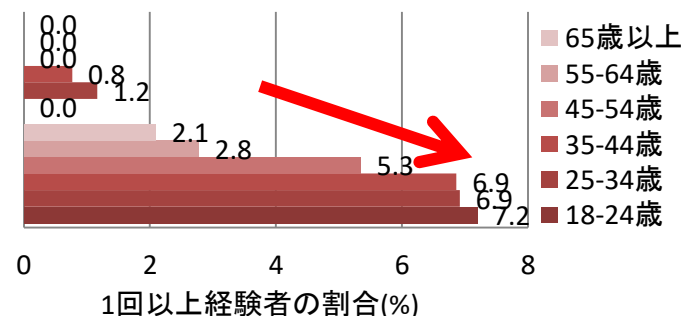


薬物摂取運転

(医薬品を除く)違法薬物使用の検査

アルコール濃度測定(呼気測定検査)

(年齢区分別)

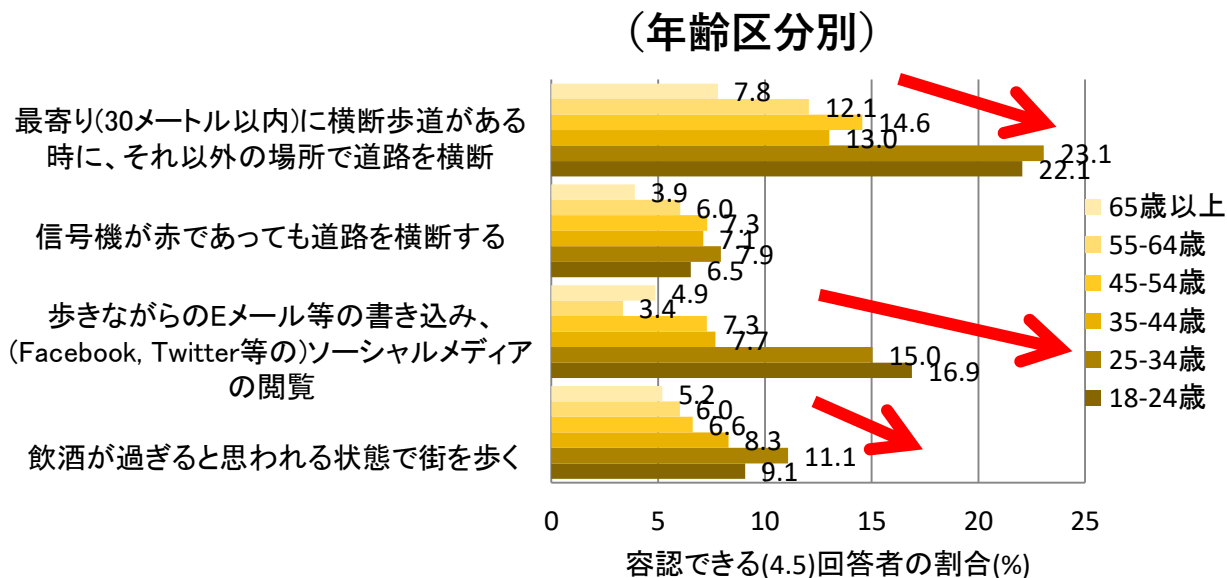
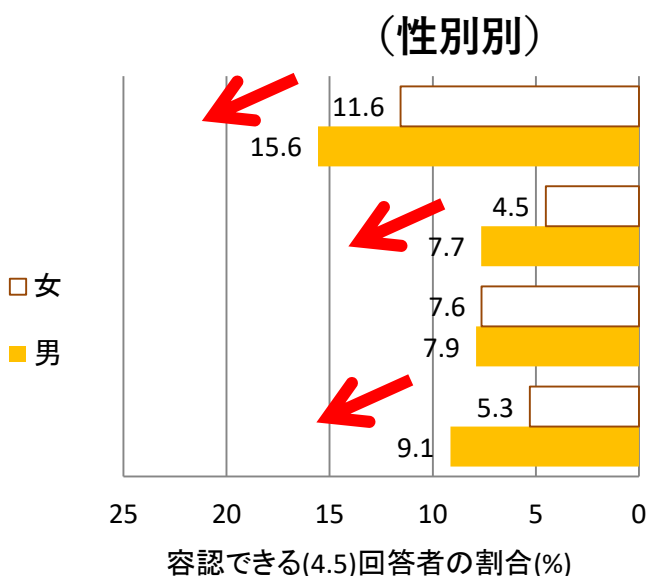


- 全体的に低い.
- 若い年齢区分ほど検査経験回数が高い.

4.9.1 ボーナス質問（歩行者行動への受容度）

➤ Q26. あなた個人の感覚として、歩行者の以下に該当する行為はどの程度容認できますか？

（5段階、1: 容認できない～5: 容認できる）



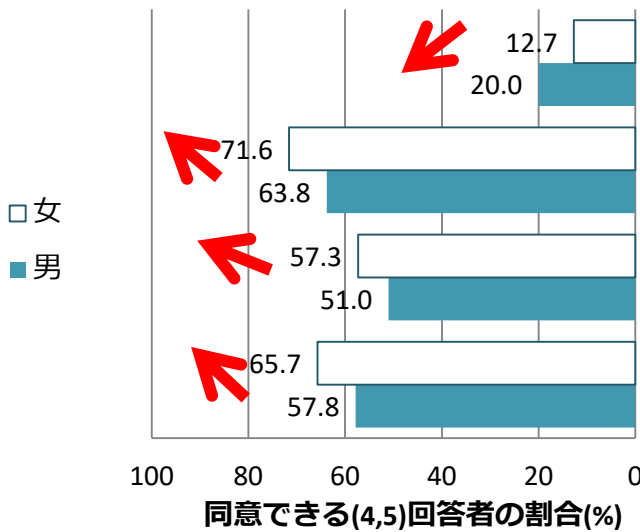
- 全体的に男性，若い年齢区分ほど割合が大きい。

4.9.2 ボーナス質問（法令遵守意向）

➤ Q27. 以下の各項目にはどの程度同意できますか？
 （5段階， 1: 同意できない～5: 同意できる）

（性別別）

（年齢区分別）

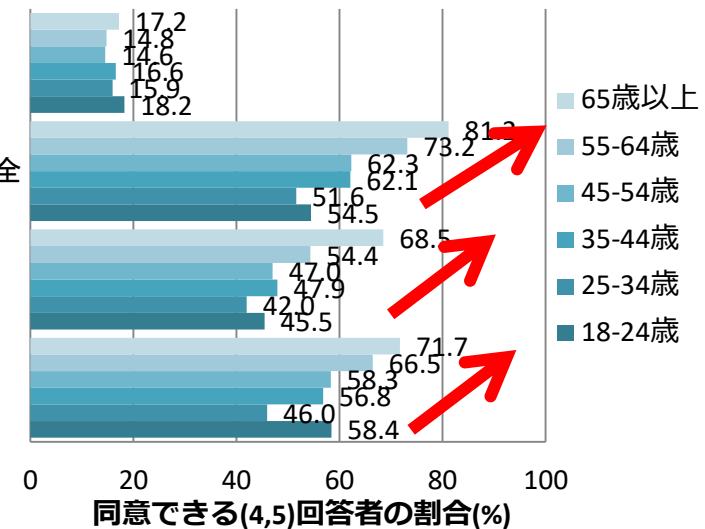


法律を無視しても良い時がある

法律に従うことは究極的にはその社会の全員の利益になる

すべての法律に厳格に従うべきだ

法律の定めた通りに行動すべきだ



- 女性，高い年齢区分ほど，法令遵守の傾向がある。

▶ 日本とEU平均との比較

- 公共交通を除き，各交通手段に対する安全意識が低め
- アルコール摂取運転が実績・受容度ともに大幅に少ない
- 運転中の携帯電話使用が実績・受容度ともに少ない
- ドライバーのシートベルト非着用運転は，実績・受容率ともに低い

- 医薬品を除く薬を摂取しての運転が実績・受容度ともに多め
- 強い眠気を覚えた運転が多め
- 後席シートベルト非着用乗車は，実績・受容率ともに高い
- 速度超過の実績はEUと同程度であるが，受容度が低い

- アルコール検査の経験回数が低い
- 運転の自動化に関する関心が高い

▶ 自己申告による行動実績

- 薬物・アルコール摂取運転は，男性，若年ドライバーに多い
- 速度超過は，男性，中年・壮年ドライバーに多い
- 二輪車の速度超過が高め．特に若年・壮年ライダー
- 歩行者のSMS利用，ヘッドホン装着が多く，特に若年で顕著

▶ 非安全交通行動の受容度

- 自身 < 周囲
- 女性 < 男性
- 若年ほど高い
- 速度超過への受容度が高い(市街地内 < 市街地外 < 高速道路)

▶ 態度

- 速度超過習慣は、男性、若年と45~64歳代に多い傾向
- 男性、若年者ほど、非交通安全行動への自信意識が高い
- 男性の方が各種非安全交通行動の事故への寄与が高いと認識
- 女性の方が交通安全行動への努力意識が高い傾向
- 女性、高齢ほど法令順守意向が高い傾向

▶ 政策支持

- 飲酒運転防止施策への支持率は80%程度と高く、年齢とともに上昇
- 12歳未満の自転車利用者へのヘルメット着用義務に高い支持
- 自転車のイヤホン禁止も高い支持率

▶ 取締り可能性

- 速度超過・シートベルトの可能性を高く感じている。男性、若年で高い。

6. 今後の課題

- ▶ 他統計データとの対比
 - 事故件数, 取締り件数など
- ▶ 項目間でのクロス分析
- ▶ 態度・規範認識 → 意向・習慣 → 行動 ~ 事故
の因果構造の分析
 - 年齢区分による影響度の相違



公益財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences