

一般運転者の前方不注視と速度選択の関連性

谷口俊治

谷口嘉男

1. 問題と目的

2006 年上半期（1 月～6 月）における原付以上運転免許保有者 10 万人当たりの死亡事故件数（第 1 当事者）を年齢層別に見た場合、16～24 歳の若者（5.96 件）が最も多く、次いで 65 歳以上の高齢者（4.89 件）の順となっている。若者の死亡事故件数を法令違反別に見た場合には、前年と比較して脇見運転が特に増加している（前年比＋22.4%）。逆に減少しているのは、最高速度違反（前年比－21.7%）であるが、構成率では最も高い率（18.4%）となっている（警察庁交通局、2006）。

若者に限らず、事故・違反の惹起運転者には、違反者講習や取消処分者講習等の再教育がなされており、効果を上げているが、中には講習受講後も事故・違反を繰り返す運転者が存在し、教育による再発防止には限界があると考えられる。

かねてより筆者らは、運転者の走行速度及び前方不注視に対する態度について検討してきた（谷口俊治・谷口嘉男、2006；谷口嘉男・谷口俊治、2006；谷口俊治・谷口嘉男、2007）。女子大学生による予備的検討では、不注視傾向と高速志向との間に関連があることが明らかにされた。本論は、一般運転者を対象として同様の関連性を明らかにすることを目的とし、教育をはじめとする効果的な事故抑止対策を模索するための基礎資料として利用することを目指している。

2. 方法

2-1. 調査票

調査票は A4 版で 4 頁あり、題目は「運転中の携帯電話等の使用に関する調査」とした（実際に用いた調査票は資料を参照のこと）。調査票の構成と項目の概要は次の通りである。

a フェース項目

性、年齢、運転車種、運転頻度、運転経験の計 5 項目からなる。

b 運転行動項目

携帯電話の使用に関する 11 項目、カーナビゲーションシステム（テレビを含む）の使用に関する 7 項目、日常の運転に関する 6 項目、及び強制的な速度制限装置（リミター）に関する 5 項目の計 29 項目と自由記述欄からなる。

2-2. 調査対象と手続き

調査は、2006 年 5 月、某県の運転免許試験場で、免許更新時一般講習の受講者に対して行った。

収集したデータ数は、男性 92 名、女性 53 名、性別不明 1 名の合計 146 名である。

2-3. データ処理

a データファイル

原票からデータファイルを作成し、各変数の度数出力についてコーディングの誤りに関するチェックを行った。誤りのあるものについては原

票で確認し、ファイルを修正した。データ処理はSPSS for Windows (Release 15.0J) を用いた。

b 分析対象

分析は、主な運転車種が「普通車」で、かつ運転頻度が「週に数回以上」のケースを対象とした。選択された分析対象ケース数は、男性 73 名、女性 43 名の合計 116 名である。

c 分析の概要

○尺度の作成

複数の質問項目の加算によって尺度を作成した。その計算式は以下の通りである。「携帯 9」等と表記したのは SPSS の変数名であるが、各質問項目の内容は Table 1 の中に示されている。なお、質問項目によっては、回答の方向性が他と異なる場合（反転項目）があるが、そのような項目については方向性をそろえて計算した。

①ヒヤリハット尺度

携帯 9 + ナビ 2 + ナビ 4 + ナビ 6 + 日常 2

②不注視尺度（携帯電話）

携帯 2 + 携帯 5 + 携帯 7 + 携帯 10 + 携帯 11

③不注視尺度（カーナビ）

ナビ 1 + ナビ 5

④不注視尺度（携帯電話・カーナビ）

不注視尺度（携帯電話）+ 不注視尺度（カーナビ）

⑤速度態度尺度

日常 3 + 日常 4 + 日常 5 + 速度 2 + 速度 3

⑥速度行動尺度

一般速度 + 高速度

○分析要因

質問項目の一部と作成した尺度を分析要因（独立変数）として、質問票内の項目との関連、及び分析要因相互の関連について、クロス表と分散分析を併用して検討した。分析要因の群分けは、各群が近似した度数になるようにした。分析要因及びその構成率は次の通りである。

①性：男性 62.9%、女性 37.1%、②年齢：31 歳以下群 30.8%、32-42 歳群 32.5%、43 歳以上群

36.8%、③運転経験：10 年未満群 25.0%、11-17 年群 25.0%、18-26 年群 25.0%、27 年以上群 25.0%、④ヒヤリハット（日常運転項目 2 のみ）：回答 1-3 群 30.8%、回答 4、5 群 44.4%、回答 6、7 群 24.8%、⑤ヒヤリハット尺度：変数の和が 10 以下群 36.8%、11-17 群 34.2%、18 以上群 28.9%、⑥不注視尺度（携帯電話）：変数の和が 11 以下群 32.2%、12-18 群 32.2%、19 以上群 35.6%、⑦不注視尺度（カーナビ）：変数の和が 4 以下群 31.0%、5-7 群 26.2%、8 以上群 42.9%、⑧不注視尺度（携帯電話・カーナビ）：変数の和が 18 以下群 36.1%、19-26 群 27.8%、27 以上群 36.1%、⑨速度態度尺度：変数の和が 15 以下群 31.3%、16-18 群 35.7%、19 以上群 33.0%、⑩速度行動尺度：変数の和が 170km/h 以下群 27.1%、180-200km/h 群 54.2%、210km/h 以上群 18.7%。

3. 結 果

質問項目の記述統計を Table 1 に示す。またクロス表と分散分析の結果を Table 2 に示す。

3-1. 性別

携帯電話及びカーナビの使用に関するいくつかの項目で有意な関連が見られ、男性の方が運転中に使用することに肯定的で、携帯電話とカーナビに関わる不注視傾向が高い。また、速度、車間距離、追越し、ヒヤリハット経験に関しても、男性の方が危険な運転傾向が強い。

3-2. 年齢

携帯電話及びカーナビの使用に関するいくつかの項目で有意な関連が見られ、若年者の方が運転中に使用することに肯定的で、携帯電話とカーナビに関わる不注視傾向が高い。また、速度及びヒヤリハット経験に関して、若年者の方が危険な運転傾向が強い。

Table 1 各質問項目の内容と記述統計

SPSS 変数名	質 問 文	N	Mean	SD	Range
携帯1	運転中に、ハンズフリー装置を使って携帯電話を使うことがある。	104	2.01	1.78	1-7
携帯2	運転中に、(ハンズフリー装置なしで) 携帯電話を手を持って使うことがある。	106	2.39	1.64	1-7
携帯3	運転中の携帯電話による通話は、急を要する内容だけに限って使用している。	104	3.56	2.30	1-7
携帯4	ハンズフリーの状態にするための準備(ヘッドホン等の接続)は面倒だと思う。	99	4.32	2.12	1-7
携帯5	運転中であっても携帯電話を使用することは仕方がないと考えている。	108	2.86	1.75	1-7
携帯6	運転中は、携帯電話の電源を切るようにしている。	106	2.65	1.98	1-7
携帯7	運転中に携帯電話に電話がかかってきたら、車を停車しないで電話に出ることがある。	106	3.36	1.93	1-7
携帯8	信号待ちの間だけなら携帯電話を使っても良いと思う。	106	3.34	1.83	1-7
携帯9	運転中、携帯電話で通話していてヒヤッとしたりハッとしたりした経験がある。	105	2.30	1.51	1-6
携帯10	運転するとき、携帯電話でメールを受信操作することがある。	88	3.07	2.03	1-7
携帯11	運転するとき、携帯電話でメールを送信操作することがある。	88	2.72	1.88	1-7
ナビ1	走行中に、カーナビを操作することがある。	63	3.65	2.16	1-7
ナビ2	走行中、カーナビを操作していてヒヤッとしたりハッとしたりした経験がある。	61	2.26	1.52	1-6
ナビ3	走行中に、カーナビの画面を見ながら運転することがある。	63	4.25	1.95	1-7
ナビ4	走行中、カーナビの画面を見ながら運転していてヒヤッとしたりハッとしたりした経験がある。	62	2.53	1.46	1-6
ナビ5	走行中、テレビを見ながら運転することがある。	43	2.93	1.98	1-7
ナビ6	走行中、テレビを見ながら運転していてヒヤッとしたりハッとしたりした経験がある。	43	2.35	1.54	1-6
ナビ7	走行中のテレビ視聴に罰則を設けるとよいと思う。	43	3.91	2.09	1-7
日常1	自動車を運転するときは、いつもシートベルトを着用している。	117	6.32	1.42	1-7
日常2	運転中にヒヤッとしたりハッとしたりすることがある。	116	4.33	1.68	1-7
日常3	自動車を運転するときは、標識・標示で決められた速度どおりに運転している。	115	4.52	1.56	1-7
日常4	前の車がゆっくり走っていると、車間距離をつめたり追越しをすることが多い。	117	3.04	1.54	1-7
日常5	時間に追われている時等は、ついスピードを出してしまうことが多い。	117	4.33	1.49	1-7
日常6	決められた速度にしたがって走行していると、後続車に迷惑をかけているのではないかと心配することがある。	117	4.56	1.80	1-7
速度1	ほとんどの大型車には、時速90キロ以上の速度が出せないようにする、強制的な速度制限装置(リミター)が取り付けられていることを知っている。	113	3.42	2.34	1-7
速度2	普通自動車にも、スピードを出し過ぎないようにするため、強制的な速度制限装置(リミター)が必要だと思う。	114	4.20	1.83	1-7
速度3	日本では最高速度が時速100キロなのに、多くの自動車が時速180キロも出せる性能があるのは矛盾していると思う。	114	5.16	1.77	1-7
一般速度	制限速度が60キロ迄となっている一般道路(制限速度40キロ等の区間も含めます)を走行する場合、リミターに設定される最高速度がどれくらいなら我慢できますか。	107	75.33	12.85	50-100
高速速度	制限速度が100キロ迄となっている高速道路や自動車専用道路(制限速度80キロ等の区間も含めます)を走行する場合、リミターに設定される最高速度がどれくらいなら我慢できますか。	107	115.89	18.59	80-220

Table 2 クロス表検定及び分散分析の有意性

SPSS 変数名	項目内容	分析要因 (SPSS変数名)																	
		性別		年齢		運転経験		ヒヤリ群		ヒヤリ尺度		不注携尺		不注ナ尺		不注視尺		速度感尺	
		χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F	χ^2	F
携帯1	ハンズフリー使用											†	**						**
携帯2	手で持って使用	*		*				†				—	—	*	*	—	—	*	**
携帯3	急用時使用		†	*								**	**						
携帯4	ハンズフリー面倒	†	*	*									*	**	**				
携帯5	携帯使用仕方ない			†								—	—	*	—	—	**	**	*
携帯6	運転中携帯電源切る	†										**	**			*			
携帯7	運転中電話に出る		†	*								—	—	**	**	—	—	*	**
携帯8	信号待携帯使用良い	†							*		*	**	**	*	*			*	**
携帯9	運転中携帯ヒヤリ							†		—	—	*	**		†			*	
携帯10	運転中携帯メール受信					†			*		—	—			—	—		†	
携帯11	運転中携帯メール送信					†					—	—			—	—	*	†	
ナビ1	走行中ナビ操作			†	†	**				*	*	*	*	—	—	—	—		†
ナビ2	走行中ナビ操作ヒヤリ	†		*	†					—	—	*	*	*	*				
ナビ3	走行中ナビ注視													*			*	*	*
ナビ4	走行中ナビ注視ヒヤリ			**		*	†	—	—		†	†	*	*	*				
ナビ5	走行中テレビ視聴	*	**					*		*	**	—	—	—	—			*	
ナビ6	走行中テレビ視聴ヒヤリ	*	**					†	—	—			*	*	*				
ナビ7	走行中テレビ視聴罰則	†						†						†				†	†
日常1	シートベルト着用																	†	
日常2	ヒヤリハット					*	*	—	—	—	—								*
日常3	速度規制順守	*	*									†				†	—	—	**
日常4	車間詰め追越	†	**					**	†		†	**	**	†	*	**	**	—	—
日常5	時間に追われ高速走行	†	*					*	*	**	**	**	*	**	**	**	*	—	—
日常6	速度順守後続車迷惑			†				†	*	*	*		*	**	*	†	†	*	*
速度1	大型車リミッター知識	†	**			†						*	*	*	*				
速度2	普通車リミッター必要			†		*						†	*	†	*	**	**	—	—
速度3	180キロ性能矛盾		*	†		*		*										—	—
一般速度	一般道リミッター速度																	*	—
高速速度	高速道リミッター速度		**									†						**	—
性別		—	—	—	*	—	—	—	*	—	—	—	*	—	—	—	*	—	—
年齢				—	—	**		†	*			*				†			†
運転経験		*	**	**	—	—	†	*											
ヒヤリ群	ヒヤリハット (日常2) 群					†		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ヒヤリ尺度	ヒヤリハット尺度 携帯9+ナビ2, 4, 6+日常2	*	**	*	†			—	—	—	—			†	**	*			†
不注携尺	不注視尺度 (携帯電話) 携帯2+携帯5 +携帯7+携帯10+携帯11				†							—	—	**	**	—	—	**	**
不注ナ尺	不注視尺度 (カーナビ) ナビ1+ナビ5	*	**		†					†	*	**	**	—	—	—	—	*	**
不注視尺	不注視尺度 (携帯電話・カーナビ) 不注携尺 +不注ナ尺		†	†								—	—	—	—	—	—	**	**
速度感尺	速度感尺度 日常3+日常4+日常5 +速度2+速度3	*	**		*					*	**	*	*	*	*	*	*	—	—
速度行尺	速度行動尺度 一般速度+高速速度		*	†														**	**

注 分析要因は2~4群からなる。クロス表検定は、分析要因と2~4群に分類した各変数による。分散分析は、分析要因を独立変数とし、群分けしない各変数を従属変数とした。 χ^2 はクロス表の検定結果、Fは分散分析の検定結果を示す。†は $p<0.1$ 、*は $p<0.05$ 、**は $p<0.01$ である。—は検定を行わなかったことを示す。薄い灰色背景は分析要因同士の結果である。なお有意な関連の内容については、原則として本文中の結果に記述した通りであるが、濃い灰色背景については、関連の解釈が困難な結果を示す。

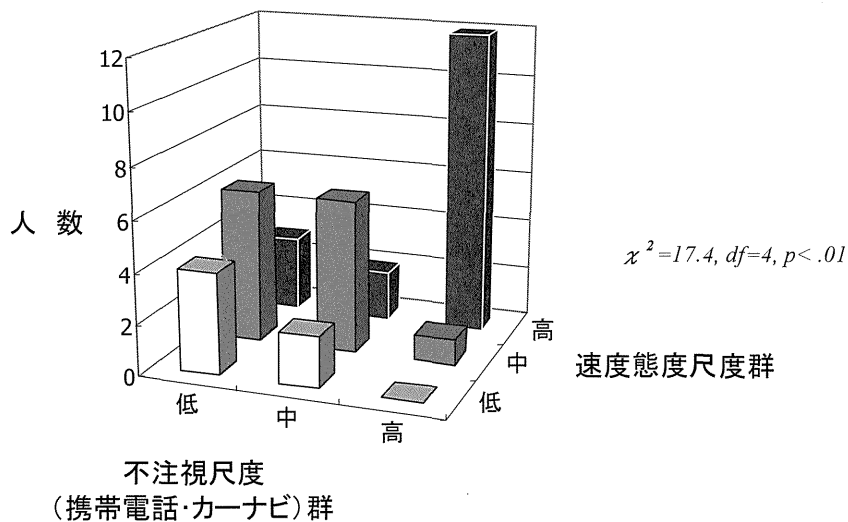


Figure 1 不注視尺度（携帯電話・カーナビ）と速度態度尺度のクロス度数分布

3-3. 運転経験

運転経験と他の変数との間に明確な関連は認められなかった。

3-4. ヒヤリハット経験

運転中の全般的なヒヤリハット経験に関しては、携帯電話の使用及びカーナビやテレビの利用が関わっている。また、ヒヤリハット尺度も含めて、車間距離や追越し、時間に追われての高速走行との間に有意な関連が見られた。

3-5. 不注視行動

運転中の携帯電話の使用とカーナビ・テレビの利用との間に有意な関連が見られ、その背景として、「運転時に携帯電話の電源を切らない」、「ハンズフリー装置の準備が煩わしい」、「急用時・信号待ちの際の使用に肯定的」等の認識や態度がある。そして、携帯電話やカーナビ・テレビの利用による不注視行動と個別のヒヤリハット経験との間にも有意な関連が見られる。さらに、車間距離や追越し、時間に追われての高速走行などの危険な運転行動や速度態度尺度とも関連が見られた。

Figure 1 に不注視尺度（携帯電話・カーナビ）と速度態度尺度との関係を示す。

3-6. 速度態度と速度行動

速度態度尺度は、上でも述べたように不注視行動や不注視尺度との関連が強く示されている。しかし、速度行動尺度は不注視との関連がそれほど明確ではない。速度行動尺度は、速度態度尺度と関連しているが、特に速度規制順守とスピードリミッターに関する項目との間に強い関連が見られた。

4. 考察

本調査の結果に基づき、違反者を対象とする初心運転者講習や違反者講習等の受講者への教育内容を検討する。「速度出しすぎ」、「不十分な車間距離」、「危険性の高い追越し」、「携帯電話の使用」、「カーナビ・テレビの利用」の危険性など、それぞれ単独の内容に関するものに加えて、それらの運転行動には相互に関連があることが多いこと

や、一つの違反行動に注意することにより、他への副次的効果をもたらす可能性があることなどを十分に伝える必要がある。また、違反行動を未然に防止する目的からも、教習時の学科教習においてこれら速度行動と不注視行動に関する資料を提示し、路上教習における運転行動や運転適性検査結果を併せて、違反の可能性が予測される教習生に対して適切なアドバイスをする必要があると考える。

一方、速度志向の強い者ほどスピードリミターについて否定的な考え方を持つ傾向が見られたが、これは、法規制に反する強い高速志向が一部の運転者にあることを示唆している。基本的には、上に述べたような教育活動によって適正な速度選択能力を育成すべきであるが、その効果は限定されたものととどまることが予想される。

今回の分析においては、シートベルトの着用について有意な関連が見られなかった。これは、調査対象が過去5年間に3点以下の違反が1回の者を対象とした一般講習の受講者のみであったため、大半の回答者がシートベルト着用で肯定的な回答(90.6%)であったからと考えられる。ちなみに調査を実施した県の一般道路における運転者のシートベルト着用率は87.5%であった(日本自動車連盟、2005)。今後は、違反を繰り返す運転者との比較による分析が必要である。

〈付記〉

本論文は、第2著者が第1著者との連名で、平成18年度日本交通心理学会第3回大会で発表した論文(運転者の走行速度及び前方不注視に対する態度—効果的な教育手法とISAの効果の検討—日本交通心理学会第3回大会発表論文集、1-4.)の一部を加筆・修正したものである。

文 献

警察庁交通局 2006 平成18年上半期の交通事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について 警察庁交通

局

日本自動車連盟 2005 シートベルト着用率データ

<http://www.jaf.or.jp/library/index.htm>

谷口俊治・谷口嘉男 2006 運転者の走行速度に対する態度 日本交通心理学会第71回大会発表論文集、76-77.

谷口俊治・谷口嘉男 2007 運転者の前方不注視と速度選択の関連性—女子大学生による予備的検討—相山学園大学文化情報学部紀要、7、29-38.

谷口嘉男・谷口俊治 2006 運転者の前方不注視に対する態度 日本交通心理学会第71回大会発表論文集、44-47.

たにぐち・しゅんじ / 文化情報学部教授

E-mail: tanshn@sugiyama-u.ac.jp

たにぐち・よしお / 滋賀県自動車教習所指導員

E-mail: yosshan@zj9.so-net.ne.jp

資料 調査票

「運転中の携帯電話等の使用」に関する調査

- この調査の結果は、今後の交通安全教育・講習等に活用させていただきます。
- お名前を書く必要はありませんので、ありのままをお答えください。
- この調査への回答は自由ですが、ぜひご協力をお願いします。
- 〇お答えは、あなたの考えや経験にあてはまる項目の番号に〇印をつけるか、適切な数値等をご記入ください。なお、わかりにくいものや、お答えになりにくい所はとばしていただいてかまいません。

A. あなたご自身について

- あなたの性別をお答えください。 1. 男性 2. 女性
- あなたの年齢をご記入ください。 () 才
- あなたが日ごろ主に運転される車種をお答えください。 1. 原付 2. 普通 3. 普通二輪 4. 大型二輪 5. 大型 6. その他
- あなたはふだんどれくらい運転しますか。 1. ほぼ毎日 2. 週に数回 3. 月に数回 4. ほとんど運転しない
- あなたは今までに、どれくらい運転経験がありますか。 () 年 () ヶ月くらい

B. 携帯電話について

- 次の質問には、携帯電話をお持ちの方だけがお答えください。携帯電話をお持ちでない方は、次ページの「C. カーナビゲーションシステム（カーナビ）」等について「へお進みください」。

- 運転中に、ハンズフリー装置を使って携帯電話を使うことがある。
 まったく そうではない いえ どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- 運転中に、(ハンズフリー装置なしで) 携帯電話を手にとって使うことがある。
 まったく そうではない いえ どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- 運転中の携帯電話による通話は、急を要する内容だけに限って使用している。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- ハンズフリーの状態にするための準備（ヘッドホン等の接続）は面倒だと思う。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- 運転中であっても携帯電話を使用することは仕方ないと考えている。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----

- 運転中は、携帯電話の電源を切るようにしている。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 運転中に携帯電話に電話がかかってきたら、車を停車しないで電話に出ることがある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 信号待ちの間だけなら携帯電話を使っても良いと思う。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 運転中、携帯電話で通話していきなりハットとしたりした経験がある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- 次の2つの質問には、ふだん携帯電話のメールを使わない方はお答えにならないで、下の「C. カーナビゲーションシステム（カーナビ）」等について「へお進みください」。

- 運転するとき、携帯電話でメールを受信操作することがある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
- 運転するとき、携帯電話でメールを送信操作することがある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----

C. カーナビゲーションシステム（カーナビ）等について

- 次の質問には、カーナビ付の車を運転する時のことについてお答えください。カーナビ付の車を運転することがない方は、次ページの「D. 日常の運転について」へお進みください。
- 走行中に、カーナビを操作することがある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 走行中、カーナビを操作していきなりハットとしたりした経験がある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 走行中に、カーナビの画面を見ながら運転することがある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----
 - 走行中、カーナビの画面を見ながら運転していきなりハットとしたりした経験がある。
 まったく あまり どちらとも やや そうである まったく
 1 ----- 2 ----- 3 ----- 4 ----- 5 ----- 6 ----- 7 -----

■ 次の質問には、走行中でも見ることでできるテレビ付のカーナビを利用している方だけがお答えください。テレビ付でない方は、下の「D. 日常の運転について」へお進みください。

5. 走行中、テレビを見ながら運転することがある。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
6. 走行中、テレビを見ながら運転していきなりハッとしたりした経験がある。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
7. 走行中のテレビ視聴に罰金を払うと思う。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7

D. 日常の運転について

1. 自動車を運転するときは、いつもシートベルトを着用している。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
2. 運転中に、ヒヤッとしたりハッとしたりすることがある。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
3. 自動車を運転するときは、標識・標示で決められた速度とおりに運転している。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
4. 前の車がゆっくり走っているとき、車間距離をつめたり追越しをすることが多い。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
5. 時間に追われている時等は、ついスピードを出してしまうことが多い。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
6. 決められた速度に従って走っているとき、後続車に迷惑をかけているのではないかと心配することがある。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7

E. 強制的な速度制限装置（リミター）について

■ 装置の説明：「強制的な速度制限装置」は「リミター」とも言います。この装置を車に付けると、設定した速度以上のスピードはアクセルを踏んでも出せなくなります。

1. ほとんどの大型車には、時速90キロ以上の速度が出せないようにする、強制的な速度制限装置（リミター）が取り付けられていることを知っている。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
2. 普通自動車にも、スピードを出し過ぎないようにするため、強制的な速度制限装置（リミター）が必要だと思う。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7
3. 日本では最高速度が時速100キロなのに、多くの自動車が時速180キロも出せる性能があるのは矛盾していると思う。

まったく	あまり	どちらとも	やや	そうである	まったく
そうではない	そうではない	いえない	そうである	5	6
1	2	3	4	5	7

■ 次の質問は、主として死亡・重傷事故の防止のために、普通自動車に強制的な速度制限装置（リミター）を付けるとした場合、それに設定される最高速度がどれくらいなら我慢できるかをお答え下さい。

4. 制限速度が60キロ迄となっている一般道路（制限速度40キロ等の区間も含めます）を走行する場合、リミターに設定される最高速度がどれくらいなら我慢できますか。
 時速（ ）キロくらい
5. 制限速度が100キロ迄となっている高速道路や自動車専用道路（制限速度80キロ等の区間も含めます）を走行する場合、リミターに設定される最高速度がどれくらいなら我慢できますか。
 時速（ ）キロくらい

F. 何かお気づきのことがありましたら自由にご記入ください。

ご協力に感謝申し上げます。
 これからも安全運転をお続けください。