

第1章 はじめに

第1節 検討の目的等

1 検討の背景・目的

平成21年中の交通事故死者数については、9年連続で減少し、4,914人と57年ぶりに5,000人を下回った。また、平成21年中の死傷者数についても、91万115人と、平成17年以降減少傾向にある。しかしながら、約91万人もの方々が交通事故により死傷されているという厳しい状況は、依然として続いている。

このため、本年1月に、交通事故死者数を更に減少させるとともに、発生件数や負傷者数についても、一層減少させることとし、「平成30年までに交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」との内閣府特命担当大臣の談話が示されたところであり、今後、更に交通事故死者数とともに、発生件数や負傷者数を減少させるための取組が必要となる。

ところで、近年の交通事故死者数の減少の要因については、シートベルト着用者率の向上、飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少、法令違反の歩行者等歩行中の死者数の減少、車両の安全性の向上とともに、高速走行の事故の減少が挙げられる。

また、OECD等諸外国においても、交通事故死者数を減少させるため、交通安全対策について研究や取組が行われてきたが、中でも、速度超過や不適切な速度が交通事故の主な原因の一つとなってきたこと等から、車両の走行速度の低下が一つのテーマとされてきた。

これらの状況を踏まえ、我が国において、今後、更に交通事故死者数等を減少させるための対策の一つとして、最高速度違反による交通事故の防止が有効であると考えられる。

そこで、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

座長	日本自動車輸入組合 参与・技術部長	大庭 松雄
	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、ESC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、ISA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とりまとめた。

○ 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
- ・ ITS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
 - ・ ITSを活用した速度抑制対策
- 高度道路交通システム（ITS）等による交通事故対策の推進
- ISA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のおおりの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、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。