

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、高度道路交通システム（ITS）等による交通事故対策の推進について、第5節では車両側の対策のうち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、それぞれ文献等により検討を行う。

第6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

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 道路インフラの整備・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) 速度感应式信号機の整備（警察庁）
 - ※ 速度感应式信号機 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 高度道路交通システム（ITS）等による交通事故対策の推進

近年、我が国では、産・官・学が連携して、最新の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的としたITS（Intelligent Transport Systems）が推進されている。

また、自動車に関しては、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）の開発・実用化・普及が推進されている。（平成21年交通安全白書）。

1 安全運転支援システム（DSSS）による交通事故対策の推進

ITSでは、これまで、ETCによる料金決済、VICSによるドライバーへの道路交通情報提供、自動車単体におけるIT技術の活用等が進められ、実用化されている。

また、現在、「IT新改革戦略」（2006年1月）に基づき、ITSのうち交通事故の未然防止を目的とした「インフラ協調による安全運転支援システム」（以下「安全運転支援システム」という。）について、「2008年度に実施した大規模実証実験を踏まえ、2010年度からのシステム実用化及び全国展開に向けた取組が行われている」としている（平成21年交通安全白書、別紙10）。

安全運転支援システムとは、車両からは直接見えない範囲の交通事象に対処すべく、車両がインフラ機器（路側設備や他車両に搭載された機器や歩行者が携帯する機器も含む）との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行うシステムと定義される。また、安全運転支援システムは、大きく以下の3つのシステムに分類できるとされている。（「安全運転支援システムの実用化に向けた実証実験のあり方について」（2006年8月24日 ITS推進協議会））

- ① 路車間通信システム・・・車両が路側設備との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に注意喚起等を行うシステム
- ② 車車間通信システム・・・車両が他車両に搭載された機器との無線通信により情報を入手し、必要に応じて運転者に注意喚起等を行うシステム
- ③ 歩行者・道路・車両による相互通信システム（以下「歩行者通信システム」という）・・・歩行者の位置を特定し、車両や道路と無線通信を行うシステム

なお、前節3の安全運転支援システム（DSSS）については、①に該当するシステムである。

2 ASVによる交通事故対策の推進

ASVの開発等については、国土交通省において、平成3年度からASV推進計画に基づき取組が進められている。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、産学官連携の下、これまでに実用化されたASV技術の本格的な普及と通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた取組が行われている（平成21年交通安全白書）。

現在、ASV推進計画におけるASV技術（安全運転支援システム）は、次の種類が

あるとされている（A S V（ADVANCED SAFETY VEHICLE（先進安全自動車） 第4期（2006年度～2010年度）国土交通省 A S V推進検討会 パンフレット 別紙11）。

○ 自律検知型 車載センサーで検知した情報を用いて支援するシステムをいう。

○ 通信利用型 路側情報利用型及び情報交換型の2種類がある。

- ・ 路側情報利用型 インフラ協調により安全運転を支援するシステムで、路車間通信により道路インフラからの情報を利用するもの
- ・ 情報交換型 車車間通信や歩車間通信により他車両や歩行者からの情報を利用するもの

また、これまでに実用化された代表的なA S V技術としては、「衝突被害軽減ブレーキ」「A C C」「レーンキープアシスト」「ふらつき警報」「E S C」「A B S付コンビブレーキ」等がある（別紙12）。

第5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13参照）。前節で取り上げたD S S SやA S Vと同様のシステムが代表的なものとして挙げられる。また、I S A（Intelligent Speed Adaptation）については、I T S技術の一つと考えられ、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。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「ボランタリー型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。別紙14上図参照）

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。別紙14下図参照）

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6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、現在大型貨物自動車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場合が多く、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。

ただし、第4章第1節のアンケート調査結果において、速度抑制装置及び速度警報装置に関して、車両を運転するか否かを問わず、回答者の9割前後が何らかの道路で必要性があるとの意見であったことを踏まえると、現行の速度抑制装置や従前の速度警報装置を、そのまま大型貨物自動車以外の車両に備え付けることは適当ではないが、自らの車両の走行速度を抑制したり、警報するような装置であれば、国民のニーズも見込まれるものと考えられる。近年、環境への関心の高まりとともに燃費計が普及しており、カーナビゲーションについても普及していることから、それらの装置と組み合わせることができれば、効果的と考えられる。そして、こうした装置を、国民が自主的に装備することができるよう、装置の開発や普及を進めることについて、検討する必要もあるのではないかと考えられる。

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考えられる。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を見込まれるなど、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、狭さく、屈曲等の設置も挙げられる。こうした対策は走行速度抑制による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比較的安価である。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、今後も積極的を検討することが望ましい。なお、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ことは、一般的には不適切である。

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、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。

4 自動車側と道路側の連携による対策

第4節及び第5節では、DSSS、ASV及びISAについて取り上げた。

これらのシステムについては、現在、実用化に向けた開発等の取組が行われているが、これらの特徴としては、いずれも情報通信技術を活用して、運転者に対して、情報提供が必要な場合を判断して情報提供を行うものであり、最高速度違反による交通事故を防止する上での効果が見込まれる。

また、これらのシステムに使用される情報通信については、道路インフラと自動車との間で行う路車間通信や、車両相互間で行う車車間通信などがあり、3の安全運転支援システムについては、前者のシステムである。

これらのように、交通事故防止のためのシステムの開発等により、道路インフラと自動車が連携することにより交通事故対策が図られることとなることから、今後、自動車側と道路側で、それぞれ対策を講ずる上で、両者の連携が重要となると考えられる。

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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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) 	<p>[概要]</p> <p>[背景・理由]</p>	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）名で通知を发出し、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。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、最髙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。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通対策本部決定

	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎年春・秋の全国交通安全運動の内容について、全国に53ある自販連支部を經由し、会員ドライバーに周知を図っている。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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である。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ウ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 都道府県交通安全 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 自販連の取り組みとして、年1回3月に交 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後とも、全国交通安全運動に加え、様々な機会を 	

<p>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)</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ズブック」を作成し、エコドライブも含めて啓蒙を図っている。 	<p>捉えてユーザーへの啓発活動を図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ドライバーへの周知徹底を図っていく。
<p>〔背景・理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>〔留意事項等〕(区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組状況は把握していないが、自 	<p>〔背景・理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>〔留意事項等〕(区分：ウ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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を実施している。 	<p>[概要]</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	
	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> EMS用機器の導入に対する補助 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[留意事項等] (区分：ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[留意事項等] (区分：ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死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。 					第8次交通安全基本計画 第一部第1	

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>章第3節II 5(1)ア (ア)、イ</p>
<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	
<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	

(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	考
-------	---	---	---	---

<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：)</p>	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分：)</p>	<p>「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」</p>
---	--	--	--------------------------------

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 ス ク	実 施 可 能 時 期 等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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少ない。 広報啓発に比べると、教育効果は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ス ク	実 施 可 能 時 期 等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	・ 同上	・ 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、活動を継続 早期に対処可能

<p>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)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<p>力は低い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>[対策名] ・ EMS用機器の導入に対する補助 (国土交通省)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ エコドライブの促進に効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>[対策名] ・ 著しい速度超過の取締り強化 (警察庁)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 運転免許の行政処分や処分者に対する講習等と連動している。 ・ 運転者の最高速度規制の遵守・走行速度抑制に効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	ツ	ト	デ	メ	リ	ツ	ト	実	施	可	能	時	期	等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 期間が限定されている。 					<ul style="list-style-type: none"> 現在、活動を継続 早期に対処可能 									

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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、使用過半数についても、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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、 <ol style="list-style-type: none"> 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 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。 <p>[留意事項等] (区分：ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故低減効果及び二酸化炭素の排出量低減効果 	<p>[概要]</p> <p>[背景・理由]</p> <p>[留意事項等] (区分：)</p>	<p>道路運送車両の保安基準第8条第4項</p>

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
<p>[対策名] スピードリミッター (社)自動車工業会</p>	<p>[概要] <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由] <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：オ) <ul style="list-style-type: none"> 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) </p> </p></p>	<p>[概要] <ul style="list-style-type: none"> 現状維持 <p>[背景・理由] <ul style="list-style-type: none"> 現状を変更する理由が無い。 <p>[留意事項等] (区分：) <ul style="list-style-type: none"> 現状どおり </p></p></p>	<p>各社の判断による自主対応</p>

(2) 速度警報装置の活用

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名] 速度警報装置</p>	<p>[概要] <ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度が 100km/h を超えた場合に、 </p>	<p>[概要] <ul style="list-style-type: none"> 現状維持 </p>	

<p>(社)自動車工業会</p>	<p>警報を鳴らす装置を装備すること。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：－)</p> <ul style="list-style-type: none"> 無し 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状を変更する理由が無い。 <p>[留意事項等] (区分：)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 先進安全自動車の普及開発促進 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第4期先進安全自動車(ASV)推進計画を推進

	<p>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。</p> <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事件事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。 	
<p>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。</p> <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事件事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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事件事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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け (国土交通省) 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 速度抑制装置は90km/hのみで動作し、他の最高速度規制では動作しない。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 速度抑制装置は90km/hのみで動作し、他の最高速度規制では動作しない。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <p>スピードリミッター (社)自動車工業会</p>	<ul style="list-style-type: none"> 速度抑制装置が動作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。 	<ul style="list-style-type: none"> 速度抑制装置が動作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。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の速度抑制装置は、乗用車等では180km/hのみ、原付では60km/hのみでそれぞれ動作し、他の最高速度規制では動作しないため、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に見える可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の速度抑制装置は、乗用車等では180km/hのみ、原付では60km/hのみでそれぞれ動作し、他の最高速度規制では動作しないため、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に見える可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 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				<ul style="list-style-type: none"> 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あった。 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。 				<ul style="list-style-type: none"> 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)				<ul style="list-style-type: none"> 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、今後も開発の進展及び実用化が見込まれる。 				<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 道路側の対策の現状等

(1) 道路インフラの整備・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	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路における一般的な交通事故対策 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も引き続き、当対策を実施。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>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</p>

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	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p>	<p>[概要]</p>	<p>[概要]</p>	<p>第 8 次交通安全</p>

<ul style="list-style-type: none"> 生活道路における交通事故対策 (国土交通省) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>安全基本計画 第一部第1章第3節II 1(1)イ、ウ(ア)等</p>
<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後も引き続き、当対策を実施。
<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	動	向	考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最高速度規制の実施 (警察庁) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察では、道路における危険の防止及び交通の安全と円滑を確保するため、設計速度、実勢速度、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況、交通量等を勘案し、 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左

	<p>最高速度規制を実施している。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：力)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死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。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分：力)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 速度感応式信号機の整備 (警察庁) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も必要に応じ、速度感応式信号機を整備する。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 効果が認められるため。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法第4条第1項 	

	[留意事項等] (区分：ア) <ul style="list-style-type: none"> 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) <ul style="list-style-type: none"> 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] <ul style="list-style-type: none"> 高速走行抑止システムの整備 (警察庁) 	[概要] <ul style="list-style-type: none"> 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。 	[概要] <ul style="list-style-type: none"> 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] <ul style="list-style-type: none"> 効果が認められるため。 	[留意事項等] (区分：ア) <ul style="list-style-type: none"> 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] <ul style="list-style-type: none"> 安全運転支援システム (DSSS) の推進 	[概要] <ul style="list-style-type: none"> 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] <ul style="list-style-type: none"> 集証実験を踏まえて、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 	[背景・理由] <ul style="list-style-type: none"> 効果が認められるため。 	[留意事項等] (区分：ア) <ul style="list-style-type: none"> 今後も、一定の効果が見込まれる。 					・ IT 新改革戦略 (平成 18 年 1
--	---	--	--	--	--	--	--	--	-----------------------

<p>進 (警察庁)</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、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。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策の効果については、実証実験において検証する。 	<p>心に全国への展開を図っていくこととする。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>月 IT 戦略 本部決定)</p>
--------------------	--	--	--------------------------

表31 道路側の対策のメリット・デメリット等

(1) 道路インフラの整備・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	メリット	デメリット	トピックス	実施可能時期等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路における一般的な交通事故対策 (国土交通省) 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 高速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。 		<ul style="list-style-type: none"> 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	トピックス	実施可能時期等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路における交通事故対策 (国土交通省) 	<ul style="list-style-type: none"> ハンブ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。 	<ul style="list-style-type: none"> 騒音、振動が発生する。 走行性が低下する。 		<ul style="list-style-type: none"> 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	トピックス	実施可能時期等
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最高速度規制の実施 (警察庁) 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 速度抑制装置やハンブ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まる。 		<ul style="list-style-type: none"> 現在、活動を継続 早期に対処可能

イ 速度感応式信号機の整備 (警察庁)

対策名等	メ	リ	ツ	ト	デ	メ	リ	ツ	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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 									<ul style="list-style-type: none"> 1 箇所当たりのコストは、ランプ等に比べて高い。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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	ツ	ト	デ	メ	リ	ツ	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)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 									<ul style="list-style-type: none"> 1 箇所当たりのコストは、ランプ等に比べて高い。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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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	ツ	ト	デ	メ	リ	ツ	ト	実施可能時期等

<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全運転支援システム (DSSS) の推進 (警察庁) 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
--	---	--	--