

速度の適正化（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・仮訳）

1996年5月29日と30日のブダペストの閣僚会議の会合では、

次のことが考慮：

- 事故の件数と重大性の両面で、過度又は不適當な速度が果たしている役割には打ち消し難いものがある。
- 一般的な制限速度を導入し、又は既存の制限速度が下げられたとき、交通安全にプラスの影響が報告された。逆に、有効な計測手段がとられずにそのような制限速度が上げられたときには、交通安全にマイナスの影響が報告された。

次のことに注意：

- 現在、欧州諸国で有効な諸規則の間にある違い、特に一般的な制限速度にある違いは、国際的交道路路の利用者に、既存の規制の眞実性に関して何らかの疑問点や混乱を引き起こしており、これが、交通安全にマイナスなものになっている。

以下のことを思い起こす：

- ドライバーの行動が、交通安全の主たる決定要因である。
- 教育、トレーニング、規則、監視及び罰則は、そのような行動に影響を及ぼす様々な補足的な手段を提供する。これは、ドライバーに対し、より安全に運転して、より厳密に道路規制に従い、他の道路利用者のために、より大きい考慮を示すよう促すことで行われる。
- 交通の流れをスムーズにするために取られる行動と適度の車両速度は、車両、インフラストラクチャ、及びドライバーを対象にするべきである。

ECMTの閣僚会議で過去に採択された様々な勧告を思い起こすと、

以下のことが勧告：

- 一般的な制限速度が、全ての道路網における車両の全てのカテゴリに導入されるべきであり、それは、安全と環境保護の要件と両立するばかりでなく、道路利用者が妥当であると認識できるようなレベルに設定されるべきである。ⁱ
- 一般的な制限速度との調和はⁱⁱ、同質の道路網における国とヨーロッパのレベルで促進されるべきである。この同質の道路網とは、同様の物理的な特性や交通状況を

持ち、道路上の安全性を改良するために同等な機能を持っているものとする。この趣旨で、調和した一般的な制限速度のレベルを研究するべきであり、以下の数字が参考になるだろう：

- ・ 都市領域では50km/hⁱⁱⁱ。
- ・ 自動車道では120km/h^{iv}。

これらの数字は現在、実施されている平均制限速度に対応する。これは、交通管理又は事情（地理的、気象的、及び技術的規定）がユニークなものである場合により低いレベルで設定される、一般的な制限速度を排除するものではない。又は、既に施行されて保持されている、一般的な制限速度を排除するものではない。

以下のことが勧告：

・ 道路網に関して

- 道路網は、異なったタイプの交通、すなわち、通過交通、ローカル交通など、に応じる高速道路の幾何学的デザインを考慮に入れて分類されるべきである。
- 保護された道路使用者と傷つきやすいものが共存する都市部での制限速度は、それらの間で安全性が促進されるようなレベルに適合させるべきである。
- 高速道路の規則において制限速度に関する規定が定められるべきであり、また特定の適切な対策が速度を低減させる領域に導入されるべきである。例えば、住宅地や市街地領域の30km/hゾーンなどである。
- 高速道路規則には、都市部で主に通過交通に使用される道路に、より高い制限速度を課すことを許す可能性を規定するべきである。
- ドライバーの行動、特にドライバーが従うべき制限速度が、確実にインフラストラクチャと一貫性を持つようにするためのステップが取られるべきである。これは、環境や高速道路の機能の変化を、特に市街地領域への入り口で適切に示すことによって行われる。

・ ドライバー情報に関して

- 交通管理を促進するために、またドライバーへの情報伝達手段を開発するために、特にテレマティックシステムの使用を通じた情報伝達手段を開発するために、そして、ルート案内を提供して、ドライバーが自分の行動をまわりの交通状況に合わせることを促すために、行動がとられるべきである。

- 道路当局は、まわりの交通と気象条件に従って制限速度を変更するのに使用される可変情報表示装置を開発するべきである。
- ・ **車載機器に関して**
 - 車両における使用のために開発された車載技術は、人間工学的に安全目的と両立するように努められるべきである。
 - 自動車メーカーは、自分たちが生産する全ての新しい重量貨物用車及び公共用輸送車両に、調速機を取り付けるべきである。
 - 他のタイプの車両のために、同様の装置がタイムリーに、かつ実現可能性をもって開発されるかどうかに関して研究がなされるべきである。
 - 調速機の自主的な使用が奨励されるべきである。^v
- ・ **ドライバートレーニングに関して**
 - ドライバーの初歩的なトレーニングは、適切な心理学的テクニックと教授法の使用で、ドライバーにより厳密に道路規制に従うことを促す責任感を教え、また他の道路使用者に大きな思いやりを示すように、特に運転速度に関してそうするように、教えるべきである。
 - 必要なトレーニングは、自動車教習所のインストラクターと運転免許試験官に与えられる。彼らは、まずドライバーをトレーニングし、次にドライバーの技能と行動をテストすることが要求される。
 - 若年層の運転向上のための対策は、そうしたドライバーが経験を積んだり、自分の技能をモニターできる手段を通じて導入されるべきである。^{vi}
 - ドライバー向上プログラムを促進するための取組を行う。このプログラムは、徹底的な試験とドライバーの行動の議論を含んでいる、更なるトレーニングの適切なコースを提供することを通じたものになる。
- ・ **コミュニケーションに関して**
 - 交通安全キャンペーンの行使、特に速度違反とドライバーの行動を対象にしたキャンペーンについて、その行使が促進されるべきである。
 - 特に自動車メーカーに関して、速度に関して車両性能を謳った形式の広告を避けるよう要請する、又は交通安全の目的と両立しないメッセージを伝える広告を避けるよう要請する。
- ・ **実施と罰則に関して**

- 特に車両速度について、十分な数の検問を道路上で行うべきである。これはドライバーへの抑止力として役立ち、ドライバーがいつでも監視されているという説得力をもったものになる。
- そのような検問の有効性を強化させるため、例えば、
 - ・ デザインが単純で操作しやすい機器の開発によって。これは、検問の実施を容易にして、検問の結果が議論の余地がないようにするためである。
 - ・ 違反をしたドライバーが起訴を避けることを不可能にすることによって。
 - ・ 速度計測システムの設置を検出するように設計された装置の使用を禁止することによって
- 罰則の抑止効果を高めるために、例えば、
 - ・ 違反の重大さへ罰則の重大性を合わせる、特に制限速度を超えた量と合わせる
 - ・ 違反が犯された時と、罰則が適用される時期の間にある遅れを減らすこと
 - ・ 例えば、病院でのトレーニングなど、代替の罰則を開発することで
- 再犯のために、罰せられた行動のタイプに応じた再教育コースの使用を促進する。
- 訴訟の場合には、国家の間の司法協力を整備する。

次官級委員会に対し、これらの勧告の実施状況をモニターするよう指示する。特に、一般的な制限速度の調和の可能性について研究するよう指示する。これは、交通安全を改良して、この件に関しより具体的な提案を適切な期間内に報告するために行われる。

-
- i ドイツの代表団はこの点に関し判断を留保。
 - ii デンマーク、ギリシア、ノルウェー、及び英国の代表団はこの点に関し判断を留保。
 - iii ノルウェーの代表団はこの点に関し判断を留保。
 - iv ドイツの代表団はこの点に関し判断を留保。
 - v ギリシアの代表団はこの点に関し判断を留保。
 - vi デンマークの代表団はこの点に関し判断を留保。