

第1回 最高速度違反による交通事故対策検討会議事概要

1. 日時：平成20年12月24日（水）15：00～17：00
2. 場所：中央合同庁舎第4号館第420号会議室
3. 出席者：

【委員】岡野座長、大庭委員、小越委員、斎藤委員、土屋委員（代理佐野氏）、西田委員、長谷川委員、吉岡委員、倉田委員（代理宮島氏）、森本委員、松川委員（代理小林氏）、松永委員、小口委員、清谷委員、内藤委員（代理牧野氏）
【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
4. 概要
 - 挨拶、委員紹介及び資料説明
 - ・ 加藤委員挨拶
 - ・ 岡野座長挨拶
 - ・ 委員紹介
 - ・ 事務局より、資料1から資料7について説明
 - 委員からの主な発言

【総論について】

 - ・ 資料5の3ページにあるように、母数が多い40km/hを使って、40km/hだから事故の危険性が高いとか、速度超過が何km/hだから事故の危険性が高いというよりは、一般の人は衝突したときにけがをしないとか、そういう意味での速度コントロールを望んでいると思う。そのため、速度と交通事故対策の考え方をかなり議論する方がよい。
 - ・ 交通事故統計資料にあるような、スピード違反が死亡事故の大きなウェートを占めているわけでもないということや、近年、危険認知速度が下がっているということを踏まえても、すぐにスピード・リミッターの義務付けの可否ということよりは、そういう対応が必要な情勢にあるのかどうかのかということについて、早めに認識を共有するなりして、ほかにできることは例えば車両サイドや規制する側で何かないかとか、この両者の連携策が何かないかというような考え方というのもある。
 - ・ 速度の高い方は、スピード・リミッターや警報装置があるが、30km/hとか50km/hの速度となると、教育とか取締りくらいしかないのか。ほかにインフラの側で取り上げ得るものがないか。資料6に示した論点に、例えば道路側の対策を追加してはどうか。
 - ・ 全体の交通量を減らせば交通事故も当然少なくなると思うことから、全体の交通量を減らすために、例えば毎週日曜日の日付が6日だったら偶数、7日だったら奇数になるというように、偶数奇数のナンバーの車両だけしか走行できないということを、まず3大首都圏でやってみる。全国では無理かもしれないが、東京だけでもやってみるのはどうか。そうすると、交通量も絶対量が少なくなり、当然交通事故も少なくなる可能性があるほか、CO₂も削減できる。
 - ・ 速度を守って走りたいとか走ってもらいたいとかいうことについて、年代別の意識を知りたい。そのデータがここに出ている交通安全教育とか、広報啓発の方につながって

いくと思う。高齢者の方は特にそれを強くいわれる、高齢者にばかりいうけれども、みんなが速度を守って走っていれば、自分たちはちゃんと行けるんだともいわれる。そういうことも含めてトータルにスピードに対してどのように思っておられるか知っておきたい。

【スピード・リミッターについて】

- ・ 現在、一部の乗用車では、一般道はスピード・リミッターがかかっており、レース場に行くとGPSとドライバー本人の意思で、スピード・リミッターを外せるようになっているが、それをうまく利用すれば、高速道路では最高速度ここまでという装備ができるのではないか。将来的にきめ細かくリミッターがかかる速度を設定できるようになると、今よりはスピード・リミッターを入れるハードルは下がる。
- ・ 路車間のコミュニケーションなどが発展すれば、将来技術としていろんなことができると思う。ただ、現時点ではまだちょっと早すぎるのではないか。将来技術のタームについては、期待する方と技術開発している方とで随分違う。実証実験レベルで二千十何年あたりとすることはできるが、実用化になると、制度やインフラの整備などが必要であるため、そう簡単にはできない。また、機械が故障したときの法的な問題がある。
- ・ 車によって、最初から高いスピードが出ないように作れば話は簡単ではないかというのは、素朴な疑問である。一般の人にとって、そんな高いスピードを出して、またそれを解除したり入れたりできるような、自分の意思でできるようなものを付けても、どれだけ効果があるんだろうかというのは疑問である。
- ・ スピード・リミッターの話はすごく難しいと思っている。いわゆる高速道路100km/h以上での最高速と、いわゆる一般道での30km/h～60km/hでの最高速と、そういう規制されたところでの速度違反の話がある。今の乗用車のスピード・リミッターは180km/hでかかることから、そのリミッターをどうしていくのかという議論がある。もっと速度を下げるとか、100km/hのすぐ近くにリミッターを置くのかとか。そのときは、いわゆる一般道での話というのはまた別の話であって、高速道路の最高速度、すなわち100km/hの上のところでリミッターを効かせるかどうかの話になる。今はまだ明確な技術的な裏付けというのはできていないが、例えば105km/hとか、そういうところでリミッターを本当に付けていいのかという議論がある。危険回避や車の基本的な性能などを考えていくと、本当に100km/hのすぐ上でリミッターを効かせることに価値があるのかという議論もある。また、本当にそこをなぜ規制しなければいけないのかという議論もある。資料4のデータを見る限り、100km/hを超えたところでの事故というのは、そんなに多くはない。そういう中で、そこにまたお金をつぎ込んで対策をしていくのは本当にいい方法なのかというところも含め、議論をしていかなければいけない。
- ・ 2輪車については、これまでスピード・リミッターを付けるべきという議論は聞いたことがない。原付車には、いわゆるスピード・リミッターではないであろうが、何らかの装置はあるはずである。小型2輪車は分からぬ。大型2輪車では速度メーターが180km/hまであるので、スピード・リミッターは付けていないのではないか。

【警報装置について】

- 警報装置は、欧州の基準と合わないため、非関税障壁だと言われたことと、一方で安全性への貢献度というのも考えて、結局今は任意とし、義務付けとはしなくなったもの。
- 警報装置については、以前義務付けされていたような、チリンチリン鳴るものはある意味でうつとうしいこと、また、速度を出す人は警報装置が鳴ろうが鳴るまいが出すということで、効果自体が本当にあるのかという議論もあった。それから、今後警報みたいなものをチリンチリンではなくて、もう少しやさしい形で出せないかという話もあるが、結局警報を出しても守る人は守る、守らない人は守らないということ、逆に警報がうつとうしくなって、やさしいものであれば出っていても効かないのではないかという意見もあって、余り価値がないのではないか。
- ただ、例えば、自分が自ら主体的に、この速度で警告をしてくれというような使い方だと、かなり効果があると思う。
- 任意装着だと、効果はある意味、逆にマナーとかモラルが高い人が使用すると、すぐに出るのではないか。アクセル踏んでいるときに、メーターを見ないでいたら 50km/h で走行しているつもりが、つい 60km/h になったりするというときに、光ったり鳴ってくれるといいという意味では効果があるということか。
- 初心者でそんなに車を運転しない、サンデードライバーのような方たちにとっては、わりと素直に効くという効果はあるのではないか。必ずしも無視する人ばかりでないような気がする。
- 今ヨーロッパでは、オプションで、スピード・リミッターとか、逆にドライバーが自分の設定したい速度にリミッターをかけることができる装置がある。

【その他の車両側の対策について】

- 規制速度を超える、あるいは超えないというところを対象とすることになると、資料 5 の 11 ページにあるように、車両の対策を検討することが想定されるが、新たな装備の義務付けがなされることになると非常に影響が大きいことから、この義務付けのところは非常に慎重に検討してもらいたい。
- 車両の対策として、資料 5 に E S C (Electronic Stability Control) とかいろいろ出てきているが、かなり成熟したものが現実にある。ただ、現在、自動車業界が逼迫し、かなり悲惨な状況であることから、装備の義務付けがなされると経済的に問題だという議論まで出てきてしまう。
- E S C の技術は、人間ではできないものを機械である程度コントロールしているという面では、車両の装備の中で、一番いいと思う。今日本では普及率が 10% くらいと非常に低いが、値段が安く、実質的に 7 万円くらいあれば、ほとんどの車に装備できる。ただ、そういう技術は目に見えないところがネックである。そういう技術を普及させて、どうやって一般の人たちに知っていただかかというところが、一番難しい。教育啓蒙的なものかなり重要と思う。
- E S C については、事故を低減するという意味では非常に価値がある。全般的には非常に安全になる。ただ一方で、スピードということを考えたときに、カーブに入つて

く速度が逆に上がっていくということ、つまり、制限速度よりも高い速度でカーブが曲がれるようになることがある。また、実は自動車業界にしてみると7万円は非常に大きな額である。お客様にとっても、多分大きいと思う。

- ・ 多分メーカーは、相当高い速度でぶつかっても安全なように車両を作っていると思うが、例えば、スピード・リミッターで、現在の自主基準の180km/hから130km/hとか140km/hぐらいまで下がると、その分安全のための設計基準も下がるのでコストが下がるという発想はある。車両の設計速度、耐久性もその分下げることも考えられる。
- ・ ACC (Adaptive Cruise Control) のような、いわゆるITSの装置が一部に装備されてきているのも事実であるが、まだまだセンサーの技術を含め、完全なものにはなっていない。一方で、現在、かなり価格が高いため、実際に小さい車にそう簡単に付けられるものでもない。他方、100%信頼性があるものでもないため、本当に普及するにはもう少し先の技術になる。
- ・ ACCなどの装置は非常に価値があると思っている。例えばACCで、高速でも100km/hで走るような設定をすると、かなりきめ細かい制御によって、自分で運転するよりもかなり燃費がよくなる。速度もしっかりと守り、町中もエコドライブで、非常にアクセルを緩く踏んだりすることによって、スピードを出さなくなり、安全性も上がる。
- ・ 自動車側のできる技術というのは、何年後になるかは分からないけれども、やはり当面はITSであろう。また、ユーザーの皆様に、先進的な技術にだんだんと慣れてくれることが必要と思う。一遍にどんと変わられると、本当に宝の持ち腐れになりかねない。

【エコドライブについて】

- ・ エコドライブは、要は、あまり急発進、急加速や急減速をしないというもので、その結果省エネにもなるし、特にスピードに関していえば、かなり事故が減っているというデータがある。エコドライブについては、教育や指導などの効果が非常に大きい。
- ・ 環境が、やはり21世紀のキーワードになっているので、キャンペーンとか教育を進める際には、燃費とともに環境という言葉を入れるといいと思う。
- ・ 今、省エネルギーセンターが、エコドライブと安全性について実証実験をやっている最中である。EMS (Eco-drive Management System : エコドライブ管理システム)でいうと、今はおそらく7、8万台装着して、その実績を調査した結果が出ている。大体省エネで8%ぐらいであるが、また、運送会社の例で、EMSを装着したことによって事故の保険金が半分から3分の1になったケースもある。
- ・ 地球環境問題のCOPの議論の過程で、自動車業界としては統合的アプローチを主張している。統合的アプローチは、車体の燃費だけではなく、燃料と車の使い方と交通量すべてが必要であるというアプローチをとっており、マクロデータとして大体3分の1が車体の燃費改善、3分の1が交通量の改善で、3分の1が使い方の改善によりCO₂削減の効果を見込むこととしている。来年の石油環境の議論の中でもう少し精緻化が必要があるということで、いろいろ研究をしている。

【その他】

- ・ 次回の日程については、アンケートや資料の翻訳などもあることから、来年の3月ぐらいを目途に、改めてメールなどにより調整をさせていただきたい。
- ・ 委員から、それぞれの取組、例えば車両関係の取組とか、道路関係の取組などについて改めて紹介するよう、是非、資料としての提出を次回お願ひしたい。また、ウェブアンケートについては、契約などの手続を進めるが、内容については改めて紹介する。