

## 第2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21年4月22日（水）10：00～12：00

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）、長谷川委員、三井委員、吉岡委員、倉田委員（代理宮島氏）、森本委員（代理日比氏）、松川委員（代理小林氏）、松永委員（代理中嶋氏）、小口委員（代理篠田氏）、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
- ・ 三井委員紹介
- ・ 事務局より、資料1から資料9について説明

○ 委員からの主な発言

【最高速度違反による交通事故対策の考え方について】

- ・ ITSについては、様々な技術の中で可能な技術から順次実施していくのであるから、比較的タイムスパンがあると思う。例えばスピード・リミッターやハンプについては、実施しようとすればできるが、実施するかどうかの判断が求められているとの認識を持っている。
- ・ (ITSのように) まだ抽象的で、かなり中長期的な議論であるが、まさにスピード違反を抑止するために、今すぐやらなければいけない課題と、中長期的に目指すべき課題とは書き分けていく必要があると思う。
- ・ どのような人たちが最高速度違反をしているかが非常に難しい。最高速度違反による交通事故対策を、人に対して実施するのか、車に対して実施するのか、又は全部に対して実施するのかというところが非常に難しい。
- ・ (自動車側のITSについては、) 道路のインフラに頼る方にいくのか、自律型にいくのか、まだ技術の動向が分からぬようなどころがある。
- ・ ITSも含め、そういう技術によって最高速度違反を抑えるのか、どうするかというところである。ただ、そういう技術には莫大なコストとインフラ整備のがかかってきてしまう。
- ・ スピード違反をしている者の分析を中心にするイメージの方がその先につながるんじゃないかな。そこがないままに規制を議論してみても、余り絞れていかない。
- ・ 資料4の考察にあるように、結論的には、スピード・リミッターやハンプについて、100km/hみたいな1ヶ所だけで作動するということに、必ずしも意味があるとはいえないということと、やはり100km/hというところではなく、低い速度のところでも対策は必要だということが議論としてはあるのではないか。そういう意味では、住宅街や安心歩行エリアではハンプのような対策もあるし、100km/hなどスピードの高いところは、今

の状況からしてそんなに費用を投じるところまでいかないのではないかと記載しているが、この辺りを少し膨らませて整理する必要はあるのかなと思う。

- ・ どういうところでのスピード違反が多いのか。例えば住宅街での事故なのか、一般的国道なのか、高速道路なのか。道路状況、交通状況の中での事故の起き方とスピードの関係の方が、より普遍的というか、最終的にスピード・リミッターで規制するにしたら、通る車全体にしていかないとできないだろう。
- ・ 前回の資料4で、例えば、交通事故が発生した道路の幅員や規制速度、最高速度違反の有無などの関係は分かっている。
- ・ 事故と速度の関係でいえば、以前、具体的に事故が発生した際の平均速度であったと思うが、死亡事故についてみると、昼間と夜の速度を比べると、ちょっと夜の方が高かった。そういう意味で、時間帯と速度との関係についても検討の対象に加えたらどうか。
- ・ 報告書骨子案の3（5）の自動車産業への費用対効果で、自動車産業の世界的競争力への影響とあるが、これはスピード・ミリッターをつけたときに競争力がどうなるかということか。プラス面もマイナス面もあるのか。
- ・ おそらく日本国内向けだけに備え付けるようなイメージだと思う。プラス30万円とか。そうすると、あるメーカーによると全世界に売り出す分の約20%、2割が国内向けだということであるので、全部に備え付けるということはないと思うが、国内向けにプラス20万円、30万円のコストの上乗せができるかどうか。実際に上乗せしたら、ものすごく販売に影響があると思う。そういう意味で、やはり影響は大きいのかなと思う。

#### 【運転者側の対策について】

- ・ どのような人がスピード違反をしているかという話があった。国民一般ではなくて、もちろん年齢も対象となるが、特に職業、例えば長距離のトラック、ハイヤー・タクシーの人やそれ以外の人かもしれないが、もしそういう人が何らかの特徴的なスピード違反を犯しているのであれば、その人を、例えばスピードの警報装置の対象とするとか、全国民を対象にするのはなかなか難しいと思う反面、そのような方法もあると思う。
- ・ やはり人に対する対策というのが非常に重要ではないか。おそらく日本の運転者教育システムというのは、諸外国に比べてある意味ではものすごく発展しているだろう。運行管理者制度や白ナンバーの安全運転管理者制度のようなシステム、免許の更新時講習や処分者に対する講習など、こんなに頻繁にきめ細かくやっている国は、おそらく日本が一番なのではないか。であるから、日本の特徴としては、そういう教育を更にきめ細かく、特に速度については対象者を絞った上で、きめ細かな対策をしていくということが1つ方向性といえるのではないか。
- ・ エコドライブは、環境保全の観点のため企画し、連絡会を構成して取り組んでいるものである。こういった取組を続けていくことの副次的ないしは反射的な効果として、危険な速度で運転しない方もいると思う。
- ・ エコドライブは、ブランドというか、CO<sub>2</sub>削減に配慮しているとか、スマートなことというところまで印象がよくなっていると思うので、運転者側への対策のうち、啓発の方でかなり強調していけるのではないか。
- ・ 交通安全の教育については、日本ではほとんどやっている。インフラ整備もそうです。

日本は世界的に見てもトップレベルということよりも、どちらかといえば、国が対策をして、そういうシステムがある程度でき上がっている。では、これ以上何をしようとしても、たぶんしようがない、できようがないというレベルまでできている。たぶんこれから世界的には、環境と安全が両輪になってくると思う。では、この両輪をどうやっていくのかというと、たぶん環境から安全の方に入っていった方が入りやすいと思う。

- ・ 環境に相乗りすると言うと語弊があるかもしれません、環境と合わせて最高速度違反による交通事故防止を呼び掛けるということは1つの大きな方策になり得るだらうと思います。
- ・ 例えば、速度を落として燃費を向上するという今のエコドライブの話というのは、通常のガソリン車等が前提であり、だんだんハイブリッド車とか電気自動車などが普及してくると、エコドライブを推進してそれで最高速度の抑制・事故の減少という副次的な効果を期待するというのは、因果関係としては難しい。

#### 【自動車側の対策について】

- ・ 速度抑制装置及び速度警報装置とも、既にかつて一定の分野において実用化されているものであり、技術的には問題ないと思う。問題は、必ず費用が伴うことである。速度違反しないという良心的な人にも費用が伴う。もう1つの問題は、交通事故削減へのメリットである。それらのことを総合的に考えて、活用の在り方、備え付けの義務付け、任意の備え付け、あるいは普及の推進なのかについて判断する必要がある。
- ・ 自動車側のITSについてはASVで取り組んでいる。そのうち、直接、速度を制限するものではないが、例えば前の車に適切に追随し、緊急時には急ブレーキをかけて被害を軽減させるというものがあり、ある程度役に立つと思う。また、資料6 「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」で、自動車が標識を認識するというものがあり、ITSでも路車間通信ではなく、自律型だと思うが、今後そのような取組を推進していくのがいいのではないか。
- ・ ご指摘の装置は、ミラーの裏側に装備されているカメラを活用して、道路脇の例えは何十km/hという標識を認識し、そのデータをナビ上に、今、制限速度は何km/hの道路であると表示するなどの技術が一部メーカーでスタートした。ただ、まだコストがかかるので、高い車に備え付けが始まったという事実はあります。
- ・ 資料6に「LSDからISAへ」とあります。LSDはSpeed Limit Indicatorで、ISAはIntelligent Speed Adaptationと呼んでいます。一部のメーカーの自動車では、先に説明したようなカメラで速度制限標識を認識して、ナビなどのディスプレイ上に表示するものが採用されている。ただ、今は、あくまでもドライバーに対して警告を発するというレベルである。その下には、英国の研究で、A-ISAとか、V-ISAとか、M-ISAとある。Aは速度違反をすると警告を発するだけで、ある意味では助言型のISA機能。Vは、例えばエンジンとか、ブレーキにリンクさせて制限速度にまで減速させる一方で、ドライバーがそのシステムに介入して、機能も解除できるもので、ある意味では、ボランタリー型のISA機能。M-ISAは、強制型というか、運転者の介入が不可能で強制的にコントロールされてしまうもので、それぞれに対して、どのような効果があるかという研究をしたものである。この研究もまだ英国で一部しか行われていないが、警告レベルでやればある程度の効果はあるが、それ以上のことを行うと、こんな

ものは要らない、自分で運転している中でコントロールされるのは不快であるというようなことで解除するケースも出てきているということである。

- ・ 例えば先に説明したカメラは、かなり高いシステムで、メーカーによってかなり違うかもしれないが、20万円とか30万円要する場合がある。
- ・ A-I SAは、先ほどの報告骨子でいう1番の運転者側の対策の教育や啓発と深く関わってきて、結局、車が速度規制を認識するが、最終的に判断するのはドライバーなので、車が判断するのではなく、やはり人間であろう。強制的なシステム等については、実際に本当にそこまで強制できるかどうかによって大分話が違うと思うが、正直なところ、まだ少し夢のような気がする。全部の車が最高速度規制よりも出ないようになるのか。そうでなければ啓発などに頑張って取り組んだ方が、効果的ではないかと思う。
- ・ 自律型については、かなりコストがかかる。インフラとの協調の中で、例えば自動車でいえば、ETCを使える装備のある自動車であれば、道路インフラ側から情報を得て、何らかの形でドライバーに警告を発することができる。その中で、ドライバーがスピードを出すなど必要に応じて警告をすることもできるようになってきた。まだ実証実験段階であるが。ただ、インフラがどうしても必要になるので、そこに本当にお金をかけていくかが1つの大きな問題になると思う。
- ・ 特に住宅地域についてはある程度速度を抑える必要性がある。工夫も必要であろうし、かなり難しいテーマだと思う。現実には、自動車メーカーがその気になって、かつ、コストにはね返つていいということであれば、今の技術でほとんど対応可能だと思う。ただし、装置で対応する場合、高齢者については、その機械が全てをやってくれるという誤解を、最後は人間なんだよというところに気づかせるのが非常に難しく、その啓発とか、教育が非常に難しいと感じた。

#### 【道路側の対策について】

- ・ 資料6中の5枚目のようなハンプ、クランク、狭さくについては、既に設置を進めている。例えば、安心歩行エリアなど面的な整備も含むものある。安心歩行エリアについては、この3月に、もともと800ぐらい指定していたが、約600新たに指定し、取組を進めている。
- ・ 安心歩行エリアなど面的な取組を行う場合、必要があれば協議会を設置するなどして地元住民の意見を吸い上げている。実際にエリア指定については、事故の発生状況でみているが、速度超過の概念ではなく、単純に事故発生率などで要件を設定していた記憶がある。特に、歩行者、自転車の全事故だったと思う。
- ・ いわゆるハンプとか、そういう施設を整備すると確実に速度は下がるので、最高速度違反による交通事故対策との意味でも効果があるだろう。安心歩行エリアなどでハンプなどの整備をしているのはそういうことで、要するにハンプなどにより、そこを通過する自動車等の走行速度は少なくとも下がる。場合によっては一回止まるとか、止まりかけるとかなどの効果はあると。いかにして走行速度を下げるかということだと思う。

#### 【国民の意識調査結果について】

- ・ 国民へのアンケートで、スピード・リミッターなどについて、必要ないという人は余りおらず、8割とか9割の方が、場合とか費用にもよるが、入れてもいいのではないか

という意見が多く、少し意外な感じはした。

- ・ 問題は、やはり費用面だと思う。そこが前提で言った回答になっているかどうかだと思う。自分で出すということだと、そこはやはり要らないという回答になるかもしれない。
- ・ 事故の状況の説明前と説明後と質問しているが、説明はどのような内容であったのか。スピードは事故の被害を大きくするというところは、それとも資料4で書いているような、スピード違反はむしろ100km/h以上よりも下の方で起こっているとか、そういうような実態を説明したのか。
- ・ 車に備え付けられているなら別にいいという考えではないか。自分は別に特別なことをしなくても、最初から車に備え付けられており、特段の費用も要らないということなら、あってもいいのではないかということではないか。
- ・ 今回のアンケート調査では、まだ具体的に聞いていないため、一般論としてスピード違反をできないようにする装置を備え付けることについてどうですかと聞かれたときに、そのようなものは要らないというのはなかなかお答えしにくいのかもしれない。そのため、もう少しケース・バイ・ケースで、更に分析する必要があるかもしれない。