

最高速度違反による交通事故対策検討会  
第2回 議事録

内閣府政策統括官(共生社会政策担当)

## 第2回最高速度違反による交通事故対策検討会

### 議 事 次 第

日時：平成21年4月22日（水）10：00～12：00

場所：中央合同庁舎4号館4階 420号室

1. 開 会

2. 議 題

最高速度違反による交通事故対策の現状及び今後の動向等について

3. 閉 会

○事務局 それでは、時間がまいりましたので、ただいまから「第2回最高速度違反による交通事故対策検討会」を開催いたします。

まず初めに、内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全対策担当参事官の加藤から御挨拶申し上げます。

○加藤委員 皆さん、おはようございます。年度初めでお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

年度が変わりましての第2回の委員会でございます。

交通事故の発生状況につきましては、4月に入り、昨年と比べて-2%ぐらいであり、4月20日現在で1,354名の方が亡くなっている状況です。今年の初めに内閣総理大臣である中央交通安全対策会議会長から示されました半減目標でいけば、毎年7%ぐらい削減しないと届かないことから、これからどういう対策を講じていかなければいけないのかということについて私どもも検討しているところでございます。その中で、最高速度違反の問題はかなり大きなウェートを占めると思っておりますので、委員の皆様方におかれましては、ぜひ忌憚のない御意見を頂戴し、今後の対策に生かしていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたしたいと思っております。

簡単でございますが、御挨拶とさせていただきます。

○事務局 続きまして、岡野座長から御挨拶をお願いします。

○岡野座長 昨年度の第1回目に引き続き、お忙しいところ、お集まりいただきありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 ありがとうございます。続きまして、前回委員でございました西田委員に代わりまして、財団法人交通事故総合分析センター研究部担当部長の三井委員に改めてお願ひをしておりますので、御紹介申し上げます。三井委員、簡単に御挨拶をお願いいたします。

○三井委員 4月1日付けで西田の後任として交通事故総合分析センターに参りました三井と申します。今回からこの会に参加させていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○事務局 ありがとうございます。

それでは、進行を座長の岡野先生にお願ひいたします。

○岡野座長 それでは、議事次第に沿って議事を進行させていただきたいと思っております。

まず、前回の議事録について、資料3に基づき御説明をお願いいたします。

○事務局 資料3を御覧ください。今回は、全体としては、総論についていろいろ御意見をいただいております。例えば、スピード・リミッターについて、将来的にきめ細かくリミッターがかかるような速度を設定できるようになるとよいのではないかと、また機械が故障した場合の問題であるとか、いろいろ御意見をいただいております。速度の警報装置の問題につきましても御意見をいただいたほか、ESC等も含めて、いろいろな御議論をいただきました。御承認をいただけましたら、今回の資料としてホームページに掲載をさせていただきたいと考えております。

○岡野座長 ただいま事務局の方から御説明がありましたが、何か特段御意見等ございますか。

では、このまま決定ということによろしいかと思っておりますが、よろしくお願ひいたします。

それでは、次に移りますが、資料4から9まで、時間も限られておりますので、ポイントを御説明いただくということでお願いします。

○事務局 では、資料4から9につきまして、簡単にポイントだけ説明をさせていただきます。

す。

まず、資料4につきましては、第1回検討会の資料4 交通事故統計資料についてまとめたものでございます。例えば近年の事故の発生状況を見ますと、危険認知速度 50km/h 超の事故件数が減少傾向にあることを始め交通事故統計資料に沿って説明をしております。次に、第1回検討会の資料5 OECDの外国関係の資料から、車両の走行速度の関係と、あと事故の発生の度合い、関係についてそれぞれ記載をしております。それらを踏まえて、考察を行っております。基本的に車両の走行速度が低下すれば、被害軽減と死傷者数の減少に寄与すると考えられます。19年中の事故の発生状況を見ますと、対策の必要性は高いと考えられますが、100km/h を超過しているものの割合は低いことから、単に 100km/h を基準として対策を講じることとしても高い効果を見込むことは困難ではないかというふうなことが言えるのではないかと。別の観点から見ると、道路の幅員に応じてそれぞれ対策を講じていく必要があるのではないかと。そういった観点から対策を検討していく必要があるのではないかとということの説明をさせていただいております。

資料5につきましては、前回、資料6 検討課題の案として配付させていただいたものでございますけれども、これに前回の御議論を踏まえまして、2の(3)に道路側の対策というものを入れさせていただいております。概ねこの内容でまとめさせていただければということで、今回、報告書の骨子(案)というふうにさせていただいております。

資料6を御覧ください。A4縦のものとA4横の表になっているものとございます。皆様方に資料提出の御協力をいただきました資料をまとめたものでございます。全体的には、既に取り組んでいる様々な対策について、今後も実施していくとされたものが多いのですが、例えば交通安全教育や2010年からITSを活用した安全運転支援システム(DSSS)の導入などの新たな取組もいただいております。

資料7につきましては、第1回検討会の資料7として配付いたしましたWEBアンケート調査の結果をまとめたものです。A4縦の資料のほかに、別添1、2、3と、それぞれ調査票と単純集計とクロス集計がありますので御参照ください。資料7では、主に速度抑制装置(スピード・リミッター)と速度警報装置の必要性、それらの取付けについての意見等について、「運転する」と「全く運転しない」及び事故の説明前と説明後の計4パターンとし、それぞれ比較対照できるようにまとめております。個別に取り上げますと、速度抑制装置の必要性等につきましては、基本的には「運転する」と回答した方のうち85%の方が、何らかの形で必要があるとの考えの方が多い。速度抑制装置の取付けについての意見では無償ならよいとか、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ですとか、義務付けされていなくても標準装備になっているのであればよいというふうな意見が多い。速度警報装置についても同じように聞いております。この必要性について、何らかの形で必要があるということで答えられた方は、85%以上いるということでございます。また、速度警報装置の取付けについての意見を見ますと、やはり無償であればよいとか、義務付けされているのであればよい、標準装備ならよいということで、同じような傾向が見られるということでございます。

資料8につきましては、第1回検討会の資料5で紹介しました速度管理等に関する外国文献の要約と本文の抜粋の仮訳です。別添の説明は省略させていただきますけれども、今回の議論の中で御参照いただきたいと思っております。

資料8を御覧ください。速度の問題は、多くの国における最大の交通安全上の問題で、死

亡事故の3件に1件の要因であり、全ての事故に伴う問題を悪化させる要因であるとされています。2ページ目の下の方に、前回、資料5で紹介いたしましたNilssonという方がつくられたパワーモデルについて取り上げております。3ページ目では、速度の問題に関わる環境への影響や、都市部に居住する方の生活の質への負の影響について記載があります。4ページ目では、速度管理につきましては、あらゆる交通安全戦略の中心となるべき要素であるなどとされ、以降、包括的な速度管理対策の構築ということで、交通安全教育ですとか、情報の提供の問題、あと既存の制限速度の見直しの問題ですとか、インフラの問題などが取り上げられています。

また、13ページ以降は、別添2の方で付けました速度の適正化、SPEED MODERATIONと題された文献の抜粋でございます。この中の14ページ目では、例えば制限速度、要するに規制速度のレベルについて、都市領域では50km/h、自動車道では120km/hが参考になるであろう、また、住宅地や市街地領域では時速30km/hのゾーンなどが設けられるべきではないかなどとの勧告を取り上げております。欧州では、このECMTの勧告に基づきまして、一般道路では50km/h、住宅地では例えば30km/hなどの速度規制の対策が進められていると承知しております。

最後の資料9でございます。基本的に、前回の検討会の中で、例えば高齢者の方などについては、運転に関してどのような意識を持っておられるのかなどの御意見をいただいたことを踏まえて、今、既存の資料をまとめたものが、平成17年版の「警察白書」と「高齢運転者の安全運転支援に関するアンケート調査結果」でございます。また、3つ目として、「平成18年度規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書(抜粋)」を掲載しております。これは、資料7のWEBアンケート調査の中では、規制速度に関する御意見を伺わなかったのですが、これに替るものとして、18年度から20年度にかけて警察庁で行われた「規制速度決定の在り方に関する調査研究」の中で実施したアンケートにおいて、規制速度についての考えを調査しておりましたので、御紹介するものです。

非常に雑駁ではございますが、資料の説明については以上でございます。

○岡野座長 ありがとうございます。それでは、もう一度目的を振り返ってみたいと思うのですが、現状として、規制速度を若干オーバーしたところでの事故、例えば20km/h程度オーバーした速度での事故による死者数が半減という目標に対して、今後、そこに対策が講じられれば非常に有効であろうということですね。それを、人、車、道路環境というような面から1つは考える。

それから、スピード・リミッターの話がございましたけれども、アンケート結果を見ると、なかなか積極的に自ら進んで取り付けることはないが、取り付けられているのであればよいというアンケート結果でございました。前回も話題になりましたが、もともと日本では、105km/hぐらいでキンコン、キンコンと警報が鳴るような装置が付いていたわけですがけれども、これは輸入車には付いていないということで、それが取り外されたとの経緯を伺いました。今、また、そういう何らかの警報装置というのは有効ではないかというようなことが出てきたということだろうと思います。

そういうことで、これから委員の皆様方に自由に御議論いただいて、今、骨子(案)も出ておりますけれども、できるだけ骨子(案)に沿って御議論いただければと思います。では、どなたからでも御自由に御発言をお願いいたします。

○吉岡委員 骨子(案)の考えられる対策が1、2、3とあり、2は自動車側、3は道路側、

そして1番は運転者側の教育・広報ということでわかりやすいのですが、自動車側の対策と道路側の対策は、どのくらい現実味があるのでしょうか。どちらを優先するとか、並行して進めていこうということなのか、あるいは単なるイメージなのか、その辺の実態がわからないので、少し補足して御説明いただければと思います。

○岡野座長 これは、ここに入っているということは、全く実現不可能だという意味ではなくて、ある程度視野に入ったものだというような意味で考えればいいですか。

○事務局 個々に掲げている施策がいつからできるかという問題はあると思いますけれども、例えば、道路側の対策のうち道路のインフラ、速度抑制のためのハンプや路面への標示につきましては、資料6やその別添に記載しているとおりで、既に対策が講じられてきていると承知しておりますし、ITSを活用した速度抑制対策につきましても、警察庁では、2010年度から交通事故の多発地点を中心に全国への展開を図ることとしていただいております。そのような施策については、ある程度現実に進んでいるもの、予定が立っているものと言えるのではないかと考えております。

あと、自動車側の対策につきましても、提供していただいた施策を基に申し上げますと、速度抑制装置、現行のリミッターであれば、大型貨物車に装着が義務付けられていますし、今の四輪車では180km/h、原付では60km/hでリミッターが効くようになってきているというのは聞いております。ですから、リミッターであれば、おそらく可能ではないかと考えます。また、ISAについても実験が進められている状況ですので、今後検討を進めていくことになるだろうと思っております。

そのほかESCなどについては既に実用化が始まっていると承知しております。ですから、それらの対策について、例えばどの段階からどんな形で実施していけるかということが整理できれば、一番望ましいのではないかとに思います。

○加藤委員 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という意味で、比較的タイムスパンがあるのではないかとと思いますが、例えばリミッターやハンプについては、実施しようと思えばできる。ただ、実施するかどうかの判断が求められている。そのような大雑把な認識を持っています。あと各省の方からもしございましたら。

○岡野座長 では、まず警察庁さんの方から、今話題に出ましたDSSSについて、もしできましたら若干御説明いただけますか。

○宮島補佐（倉田委員代理） まず運転者側の対策については、基本的に、報告書骨子に書かれていることは既にやっていることを前提に、その充実を図るべきというような論点が少し明確になってくる必要があると思います。

それから、ITSの話につきましても、警察庁では、予算との絡みがどうしても出てくるので、実用化してすぐに最高速度全体を押し下げるところまでは至っていないと思っております。

○岡野座長 ドライバー側として新しい機械や装置の世界に今後飛び込んでいくわけですから、そういった面の周知とか教育とか、そういったことが必要になってきますね。

○宮島補佐（倉田委員代理） そうですね。一部から始まって、それがどうやって広がっていくかということになるかと思えます。

○岡野座長 あと、国交省さんはいかがでしょう。

○篠田係長（小口委員代理） 道路局でございます。資料5の中で、例えば「道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）活用」と書いてございますけれども、お配りした資料とし

ては、資料6の中の5枚目ですが、横向きのパワーポイントの写真が3枚入っているものが道路局の取組になるのかなど。実際にハンプ、クランク、狭さくといったものは既に設置を進めております。例えば、警察庁さんと一緒に指定する安心歩行エリアとか、面的にこういったものを整備していくというような内容も含むものでございまして、この3月に、もともと800ぐらい指定していたのですけれども、約600新たに指定するというような取組を進めております。先ほどもございましたけれども、どうしても財政的な制約がかかってまいりませけれども、引き続きこういった取組を面的に歩行者、特にスピードが低いところでの話などが最初の話を見ていると出ているようでございますけれども、そういったところでは面的な対策の一環としてこういうものを整備していくということを進めていく、そういうことを予定しております。以上です。

○清谷委員 あと自動車の方ですけれども、速度抑制装置も速度警報装置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ございまして、それ自身は技術的には問題ないと思うのですけれども、あとは必ず費用がかかる。それを不要としている人もいるというか、速度違反しないという良心的な人に費用がかかるという問題。それともう1つは、交通事故削減へのメリット、そういうようなことを総合的に考えて、活用するとしたらどういうふうに活用するのか。義務付けまでやらないといけないのか。任意なのか、あるいは普及の推進なのか、そういったことについて御判断していただくという形になろうかと思えます。

それと、ITSにつきましては、私どももASVという取組でやっているのですけれども、直接制限速度と見比べてやっている、それでスピードを制限するというようなものがたしかなかったんじゃないかと思うのですけれども、例えば前の車に適切に追従していく。高速道路等ではスピード違反の範囲内ですが。それで、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、そういうようなASVの技術がございます。そういうものも、前の車がスピード違反していたらしようがないのですけれども、ある種役に立つのかなという気がしますし、自工会さんからの報告書の資料6のところ、自律型でもITSでどうも路車間通信とは言わないんでしょうね、標識を見てやるというのはたぶん自律型だと思うのですが、そういう形でこれから推進していくというのがいいんじゃないかと思えます。

ASVにつきましても、ITSを使った技術の普及というのは、最初は技術開発をして、導入を徐々に始める。そのときにはいろいろな財政上の補助金が出る場合もありますし、税制面での優遇が出る場合もありますから、そういうような形で進めていくのがよいのではないかと。義務付けとなると、ハードルが必要な人と必要じゃない人という中で、どこまで無理やり使わせるのか、付けさせるのかということについて、十分な議論が要るのかなと思っております。

○吉岡委員 強制力を持たせるということは、スピードを抑えさせるために道路側にもそういうものを設けて、つまり路車間通信的なシステムを作るということですか。

○清谷委員 私もそう思っていました。今の道路は30km/hが制限速度だということを、情報として車がちゃんと認識しないといけないはずだと思っていたのですが、今日の資料6で、既に標識を見て表示するというのがあります。

○吉岡委員 見てというのは、車が見て。

○長谷川委員 ミラーの裏側にカメラが付いていまして、そのカメラはもともと前の車に追従するとか、いろいろな用途に使っています。そのカメラを活用して、道路脇の例えば何十kmという標識を読んで、その読んだものをナビ上に、今、制限速度は何km/hのところす

というのを表示するとか、そのような技術が一部メーカーさんでスタートし出した。ただ、まだコストがかかるので、カメラを付けたり、高い車に付き出したという事実はあります。

○吉岡委員 そここまでできるのであれば、無理やりスピードを抑えさせるということも可能なわけですか、車としては。

○長谷川委員 ええ。

○清谷委員 ここに示している判断は違うと思いますけれども。

○長谷川委員 ちょっと資料6の最後のページに付けさせていただいたのですが、ちょっと説明させていただいてよろしいですか。

○岡野座長 どうぞ。

○長谷川委員 ここで「LSDからISAへ」と書いてあります。LSDはSpeed Limit Indicatorですが、ここからIntelligent Speed Adaptationと呼んでおりますけれども、ISAのような世界へということで、例えば1つの例として、カメラで標識を認識する。例えばオペルで研究段階ですとか、BMWの一番高いシリーズに採用されている。私が先ほど申しましたように、カメラで道路標識の速度制限標識を捉えて、ナビとか、そういうディスプレイ上に表示していく。ただ、そこは、今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す。その下書いてあります英国の研究で、ちょっと分かりにくいのですが、A-ISAとか、V-ISAとか、M-ISAとあります。これは何かと申しますと、Aというのが速度違反をするとただ警告を発する。ある意味では助言型のISA機能。それからVというのは、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。ある意味では、ボランティア型のISA機能。M-ISAというのは、強制型というか、介入が不可能ということで強制的にコントロールされてしまうというもの。それらに対して、どんな効果があるかというところを研究したということで、このVというレベルまでいくと、一部のドライバーは解除するというか、こんなものは要らないということで解除する傾向も出てきたということで、この研究もまだ英国で一部しかやられていませんけれども、要は警告レベルでやればある程度の効果はあります。ただ、それ以上のことをやり出すと、今度は逆効果になるケースもあります。要は、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。そのようなことが一部の研究で出てきています。

○吉岡委員 これは、路車間通信の一種でしょうか。

○長谷川委員 いいえ、これは路車間というよりも、自動車が自らそういう情報を取っているものです。路車間になりますと、道路側から何か発して、その情報を受けて、同じような表示になるかもしれませんが、例えばこの道路は何km規制ですと何か発信があって、それを受信してドライバーに知らせるような形になるかと思います。

○吉岡委員 今、標識のところに付いているカメラとはまたちょっと違うわけですね。

○長谷川委員 ええ。例えばカメラになりますと、かなり高いシステムになってきて、メーカーさんによってかなり違うかもしれませんが、20万円とか30万円するシステムが付いていると例えばそういうカメラを活用できるとか。

○清谷委員 7シリーズというのが結構多いんですね。

○吉岡委員 このイギリスの調査には、今、3つのパターンがありましたね。強制力による3段階それぞれの効果を今調べているというところでしょうか。



○長谷川委員 そうですね。ドライバーがどんな行動をとるかということで、強制レベルによってドライバーがどう反応するかというのを見た一例です。

○吉岡委員 A-I S Aというアドバイスする助言型の形ですと、今度は、先ほどの報告骨子でいう1番の運転者側の対策の教育とか啓発とか、そちらと深く関わってきますね。車を読むのだけれど、最終的に判断するのはドライバー、つまり人間ですね。しかし、車が走っていくと、道路ごとにスピードが決められていて、それ以上はどうしても出せなくなるというようなことになるのでしょうか。少し夢のような気がします。

○岡野座長 そういった自律型がもし普及し始めてくると、道路のインフラが大分楽になってきますよね。

○清谷委員 そうですね。

○長谷川委員 ただ、自律型ですと、先ほど申しましたように、かなりコストがかかるので、先ほど警察庁さん、国交省さんが言われたインフラとの協調の中で、例えば自動車で言いますと、ETCを使える装備が車に乗っていれば、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、例えばこれから曲がる交差点で左側に曲がりますとか、この先に止まれがありますというようなところを、ドライバーがしっかりと運転していれば何も警告しない。ところが、ドライバーがスピードを出していれば何らかの警告をするというような形で、絶えず警告するのではなくて、必要に応じて警告をする。そんなことも今はできるようになってきました。まだ実証実験段階ですけれども。ただ、それには、インフラというところがどうしても必要になってきますので、先ほどもお話がありましたように、そこに本当にお金をかけていくかというところが1つの大きな問題になってくると思います。

○岡野座長 そうですね。ですから、この委員会では、間違いのないようなところをターゲットにせざるを得ないのでしょうか。道路のインフラに頼る方に行くのか、自律型に行くのか、まだ技術の動向が分からないようなところがあるわけですね。

○加藤委員 今の話は、まだ抽象的で、かなり中長期的な議論ですね。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んです。

○岡野座長 そうですね。

○加藤委員 あと、資料5の骨子に記載した論点自体や追加すべき点などについても御議論いただきたい。資料が多いのですが、この骨子を見て、ほかとの関係も含めて御意見をいただければ、また今後、骨子を書いていくことになるかと思っております。

○事務局 9月ころの時点でまとめるとすると、中間的なまとめになっていくのだと思います。最終的なまとめについては、その後の状況をみながら考えることになると思います。

○加藤委員 整理の仕方は今後の御議論だと思います。また、来年から専門委員会議を立ち上げて、第9次の交通安全基本計画の策定作業を行うこととなります。その前に、いろいろ勉強するための委員会を立ち上げて、検討したいと思っています。速度違反による交通事故対策について検討した意見を、それらの会議で反映しようとするれば、9月ころに、中間的な形でもいいので一度は整理していただきたいと思っています。その上で、やはり議論が尽くせないところがあるとするれば更に延ばしてもいいと思いますが、いずれにしても、一度秋までには一定の取りまとめをしていただけないかというのが事務局の考えとしてはございます。

○岡野座長 あといかがでしょうか。骨子(案)に対して何か御意見等ございましたら。

環境省さんはいかがでしょうか。今、エコドライブという話も中にありましたけれども、エコドライブの観点から何か。

○牧野補佐（内藤委員代理） エコドライブは、まさしく環境保全の観点のため企画して、それで連絡会を持たせていただいているというものでございます。まさしく資料6の別添の中にも書いてございますけれども、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、そんなにべらぼうな速度で運転しないとか、ないしは危険な速度で運転しないとか、そういったことも実際になさる方もおられるだろうと思いますけれども、定性的な話としてそういうことはあり得るだろうというふうに思っております。

○岡野座長 昨年ガソリン価格が急上昇する前と、急上昇した後で、走行速度はどうだったんでしょう。あのとき、若干速度を抑えて走ったことはあるのでしょうか。

○牧野補佐（内藤委員代理） 特にそういうことを立証したデータというのは存在は認知しておりませんが、そもそも車を運転しなくなった人の方が多いんじゃないかという感じがしますね。

○斎藤委員 多かったですよ。マスコミさんだけで、同じテレビ局で一日に取材で3社来ましたからね。同じテレビ局で番組が違った、それが毎日続きましたから、かなりすごかったですね。そういう面では御要望が多かったなど。ちょっと思うのですが、最高速度違反という、これはすごく難しいテーマなんです。海外でも、先日、国際会議があってその話になっていたのですが、非常に難しいテーマをやろうとしていて、特に考えられるのは運転者側で、要は人間の対策と。あとは自動車側の対策と道路側で、もっともだなと思うんですよ。それで、自動車側の対策という、ITSでも利用したというのもそうなんです。ASVも現実にはかなり進んでいるんですよ。道路側の対策というのも、今、世界的にもやはり同じことを言っていて、各国いろいろな対策をやっています。特に日本はどちらかというとな少ない方で、どちらかという、ロシアとか、中国とか、毎日死んでいる数があるわけですね。確かに言っているんですけど、では、日本の場合はどうなんだといった場合に、今の若い人は意外とそんなにスピードを出さない傾向にあるんですよ。先日、スピードという問題が年齢によっての感覚というのが非常に違う。特にASVなどでもそうですが、年寄りという人たち、高齢者はスピードの感覚というのが、視覚能力も当然変わってきますけれども、スピードの感覚もかなり違う。車に一概にスピード・リミッターを取り付けるというのは、ここがちょっと難しいのかなと。

では、この最高速度違反というのはどんな人たちがやっているかという、ここが非常に難しい。多分警察庁さんがおはこになってくると思うんですけど、人にやるのか、車にやるのか、全部にやるのかというところが非常に難しいというところがかなり出てくるのかなと。この人は付けなくてはならないとかね。現実には、今の若い人もそうですが、多分違反の件数は私も今把握していないんですけど、若い人もそんなにスピードに酔う傾向にないんですよ。それだったら、もっと車が売れて、バイクが売れていると思うんですけども、暴走族もいなくなってきたり、そういう傾向も現実にはあるということですよ。このスピードというのは非常に難しいところで、先日、警察庁さんと一緒にやったのですが、渋滞抑制というところでは、逆にスピードを落とせば渋滞がなくなるという、東大の西脇先生の実験をやってみたんですけども、確かにそのとおりで、今度はそれを燃費計測というものにはね返そうという形で、現実にはそれをデータをとってみたら確かによくなっているということで、最高速度違反というのは非常に難しいテーマだなと。人によるのか、

あるいは確かに自動側に全部付けてしまう。確かに昔やったけれども失敗している部分も現実にはあるわけです。

では、特に住宅地域というのはある程度抑える必要性がある。最低速度というか、もう少し抑えないと危険な部分というのもインフラによってある。工夫も必要なのかなというところも感じるし、かなり難しいテーマだと思うのですけれども。現実には、やる気だったら、自動車メーカーさんがその気だったら、コストにはね返っていいということだったら、今の技術でいくとほとんどできます。ただし、その中で先日、岡野先生の御協力で高齢者の運転ということでやってみたのですが、視覚能力がかなり低下している傾向と、ASVに対して、それを具体的にするのは、我々はASVだというふうに思っていたので、ちょっとやらせてみたんです。ただし、高齢者というのは、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かった。それは我々もちょっと失敗したなどは思っているのですけれども。

それで、ASVもやはり本当によく進んでいまして、そのときはあるメーカーの技術を使ったのですけれども、たまたまそれはアクセルとブレーキを踏み間違えた場合ということができるので、あとは全車速ACCというものがあるのでやらせてみたのですが、高齢者も非常に感激はするんです。あとはプリクラッシュもそうですが、それが全てをやってくれるというふうに勘違いをする。その啓発とか、教えるというところが非常に難しいというのは感じました。

あとは、さっき言ったITSでもそうですが、そういう技術によって抑えるのか、どういうふうにしていくのかということですね。ただ、それには莫大なコストとインフラ整備というものがかかってきてしまうような気がするのですけれども。

○事務局 コストについて、例えばどのような技術を実施しようとする、どの程度コストがかかるか分かるものなんですか。

○齋藤委員 ITSに関しては私もよくわからないのですが、ASVはやる気だったら幾らでもできると思うんです。ただし、全部を付ければ今の車の3倍ぐらいのお金がかかる。メーカーによって持っている技術が全然違いますから、いろいろなものを、飲酒運転でもそうですけれども、全てのものに対応というか、100%とはいかないけれども、60~70%対応することでやれば、いろいろなものを取り付けると3倍ぐらいの金額はいきますよ。多分自工会さんの方がもっと詳しいですが。ただし、メーカーによって持っている技術が全然違う。例えば1つプリクラッシュにしても、ミリ波をやっているのか、赤外線をやっているのか、カメラによってやっているのか、それによっても技術が違ってくる。非常に難しいところがあって、ITS云々といっても、例えばETCにそれをやるといっても非常に難しい。では、今発売して、全車に付くのがいつなんだという話になると、そこまでの莫大な費用と日数と普及・啓発というか、普及までの時間がかかる。そんなことをやっている余裕がなくなるだろうとは思いますが、そのぐらい難しいテーマだと思うんです。

○事務局 そうですね。先ほどご意見がありました、多分短期的に取り組むことと長期的に方向を定めることの区別は必要だと思います。

○岡野座長 確かに、学生などを見ても、ちょっと前まではスピードを出すことをみんな楽しんでいたので、最近はどうでもないですね。合宿などで研究室の学生と一緒に車で何百kmかドライブして行くのですが、昔ほど危ない運転をする学生はいなくなりましたね。みんなおとなしくなってきた。

○宮島補佐(倉田委員代理) スピード違反をして運転するドライバーというのは一体誰なのかという分析や、事故を起こしている群なのかという分析について、中間的な取りまとめで言及するというのがまず必要でしょう。今の報告書骨子だと対策からいきなり始まっているのですけれども、そういった分析、まさに今回の資料4みたいなところをまず膨らませていくようなイメージの方がその先につながると思います。そこがないままに国民一般への規制を議論しても、余り絞れていかないという気もするのですが。分析を中心にするようなことでもいいんじゃないかと思います。

○加藤委員 確かに、骨子(案)の構成にかかわらず、取りまとめに当たっては、ご指摘のように現在の分析や国民の意識があり、それらを踏まえてどういう対策を講ずるかという流れになると思いますので、しっかり整理することが必要だと思います。その上で、中間的な取りまとめであれば、ある程度の一定の幅を持って記載し、9次計の専門委員会の中でも更に御議論いただくような題材を提供するというようなまとめ方もあると思います。そういう意味では、資料4の考察のところにあるように、結論的には、スピード・リミッターについては、100km/hみたいな1ヶ所だけで作動するというところに、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というところじゃない、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かなと。そういう意味では、ハンプとか、あるいは住宅街とか、安心歩行エリアのところは別の対策もあるし、100km/hとか、高いスピードのところは、今の状況からしてそんなに費用をかけてまでやるということまでではないのかなということを少し書かせてはいただいていますけれども、この辺を少し膨らませて整理する必要はあるのかなというふうに思います。

○岡野座長 先ほど話されたような、たまたまスピード違反を犯したという人もいるかもしれないけれども、統計的に大括りで見ると、大体違反するのはどういう人かというようなことが出てくるんじゃないかと思います。それと、例えば事故と、第一当事者の違反歴との関係みたいなものというものはあるんですか。

○加藤委員 年齢等はどうですか。どのぐらいの方がというのはとれますよね。

○宮島補佐(倉田委員代理) 交通事故統計の項目次第となりますが、年齢は当然に項目に含まれます。

○加藤委員 ですから、それを経年で見ると、昔は若い人が非常に多かったけれども、最近はそのでもないとか、全体的に落ちているということであれば、それを踏まえた分析も可能ではないかと思います。

○宮島補佐(倉田委員代理) スピード違反が絡む事故については、年齢以外の項目も使ってクロスは掛けられるでしょう。少しは議論の足しになるかなとは思いますが。

○吉岡委員 スピード違反を犯すドライバーの分析が必要だというのは賛成で、特に違反するドライバーだけを対象に何かできるか、ですね。また、一方で、どういう場所での違反が多いのか、例えば住宅街での事故なのか、一般の国道なのか、高速道路なのかといった、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がわかるようになれば、なおよいかと思います。

○岡野座長 恐らくそれは難しいですかね。

○宮島補佐(倉田委員代理) でも、まさに前回、内閣府さんで御用意いただいた資料4の範囲で、例えば道路の幅員はとれていますので、事故があった場所の道路の幅員とスピード違反による事故との関係ですとか、あとは規制速度と事故との関係で、最後、それが生活エリ

アかという程度問題になってしまうので、それは恐らく幅員が狭い道路だったら生活エリアなんだろうと思ってこっちが見るしかないと思うんです。そういう意味で、前回の資料4などは、内閣府さんが取りまとめられたものは非常に参考になるなど我々もっております。

○吉岡委員 規制速度との関係では、はっきりした傾向というのは見られますか。30km/h 規制ではどのような事故、50km/h 規制での事故とか。

○事務局 事故の形態までは調査しておりませんが、例えば道路幅員別に危険認知速度が規制速度を超過した事故の割合を申し上げますと、5.5m未満の道路ですと、30km/h 規制以下のところでは37%が速度超過しているとか、20km/h 規制のところであれば、これは件数が少ないので余り参考にならないのですが28%ぐらい。40km/h 規制のところでは5.5m未満ですと41%ぐらいが速度違反という形で、第1回検討会の資料4でお示ししております。また、その資料では準備しませんでしたけれども、これに市街地・非市街地の別を加えた資料ぐらいは、比較的容易に作成することができます。

○岡野座長 規制速度というのはいくつかの単位で、20、30、40、50 ですね。

○事務局 はい。60km/h まで規制しているところがあります。極めて少ないですが、70km/h のところもあったと思います。

○岡野座長 切りがいいから10km/h 単位なんでしょうけれども、実際には、この道路は何km/h にしようというのは、どうやってお決めになるのですか。

○宮島補佐(倉田委員代理) その道路を何km/h にすべきかというのは、供用開始時に設定しますが、見直しも適宜しております。事故が多いとかいったことも見えています。

○岡野座長 運転者が50km/h の道路を走行していて、ある地点から30km/h に規制が変わったときに、うっかりしていると、ついここは30km/h だという、50km/h から30km/h に移った瞬間を見逃してしまう場合があるわけですね。だから、そんなのを何らかの方法で教えてくれるといいかもしれないですね。

○事務局 そうですね。確かに、規制の速度の変り目というのはそんなに頻繁にあるわけじゃないので。

○吉岡委員 道路側の交通事故対策は、事故多発のところでやっていくことになるのでしょうか。事故例とか、違反例などのデータを見て、そこをもう少しよくしていきましようというように、必要などころに重点的に充てればいいのかと思います。

○斎藤委員 それは各都道府県警察がやっていますよ。あとは、損保協会さんが都道府県のベスト5とか、あるいは検討会というのが事故との関係を出しています。

○事務局 そうですね。先ほど道路局さんからもお話がございましたように、例えば、ハンプなどの道路側の対策を講じている箇所は、基本的に事故が多発しているなど必要が高いところになるのだらうと思います。ただ、例えばハンプなどについては、高速で走る道路ですと逆に危険性が高くなる可能性があるもので、若干速度が低い、要するに生活道路のような道路に実施していく。そういった道路について、道路管理者さんと警察とで相談をしながら、あと地元の住民の方々の御要望も踏まえてこれまで実施してきていると思います。先ほど800箇所決めて、更に600ヶ所というお話がございましたけれども、そういったところも、多分そういった仮定で決められてきているということによろしいですか。

○篠田係長(小口委員代理) 私どもの方で指定している安心歩行エリアの中でしか整理していないというわけではないですけれども、そういう面的な取組をやる場所については、まず最初に出ましたが、地元住民の意見の場というのは、協議会が必要であればして意見を

吸い上げるようなことはまずやっている。それで、実際にそういったエリア指定については、事故の発生している状況で見えてきて、そこに速度超過の概念はなかったと記憶しています。ちょっと手元には持ってきていないのですけれども、単純に事故発生率か何かで要件を設定していたという記憶がございます。その事故がどういう事故だったかというところまでは、全く考慮していないわけではないのですが、それが歩行者、自転車の全事故だったと思いますが、死傷事故じゃない。実は、今年指定したものと前回のエリアとはちょっと選定要件を変えているのですけれども、どちらにしろ、30km/hとか、40km/hという速度規制がございます。それを超える事故がどうのというところは考慮していなかったというふうに記憶しております。

○事務局 いわゆるハンプとか、そういった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います。

○吉岡委員 速度と事故の現状ということで、1つの道路状況ごとの特徴をまず前提として出していくということは無理ですか。生活道路事故ではこんなふうに速度が出ている、国道ではこうなっている、高速道路ではこう、と3段階ぐらいに分けて、スピード違反と事故の関係を見ていくような方向です。

○事務局 どのぐらい整理ができるかという話がありますけれども、単に今のところの考えですと、例えば今話が出たように、安心歩行エリアなど生活道路に近いような、要するに幅員が狭くて走行速度が低い道路と、時速40km/hを超えていくような一般道路では、多分対策が違いただろうと考えております。ですから、それぞれの道路状況等に応じた対策を組み合わせることで選択することになるのであろうと考えられます。

○三井委員 あと、特に職業、例えば事業用の使用であるとか、先ほどどんな人がスピード違反を出しているとかいう話がありましたね。国民一般ではなくて、もちろん年齢もそうですけれども、例えば長距離のトラック、ハイヤーとかタクシーの人とか、そういう人はいないかもしれないけれども、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、その人を対象にして、例えばスピードの警報装置とか、全国民を対象にするのはなかなか難しいと思うのですが、ある程度そういったような方法もあると思います。ですから、そういう観点からもやはり分析をしてみて、その上で考えてみた方がいいのではないかと思います。

それから、私、個人的にと申しますか、やはり人に対する対策というのが非常に重要なのかという感じはしますね。恐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と思うんです。運行管理者制度ももちろんそうでしょうし、それから、ここには書いてありませんが、白ナンバーの安全運転管理者制度ですね。ああいうシステム、あるいは免許を取るときの更新時の講習であるとか、あるいは処分者に対する講習であるとか、こんなに頻繁にきめ細かくやっているところは恐らく私の知る限り日本が一番なのかなと。ですから、日本の特徴としては、外国の例はたくさんあるかもしれませんが、日本の特徴としては、そういうところを更にきめ細かく、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つ方向性といいますか、そういうものはあるのかなという感じはしています。

○大庭委員 事故と速度の関係で言いますと、多分時間というか、夜と昼というか、その辺のところは大きな要素があるのかなと。要は交通量との関係だと思うのですが、夜はどうしても交通量が少ないので、恐らく平均速度はちょっと高めになって、それがどちらかというと事故との関係があるんじゃないか。以前、具体的に事故の発生する平均速度みたいなものを、死亡事故を見ると、昼間と夜の速度というのはちょっと夜の方が高いんですよね。それで、どうしても死亡事故の比率というのは夜の方が高いというデータがあるはずですが、そういった意味で、時間帯と速度との関係というか、そんなところも検討の対象に加えたらどうかというふうに思います。

○事務局 頂いた御意見に沿う交通事故統計資料の作成が可能かどうか、警察庁さんに御相談させていただきます。

○宮島補佐（倉田委員代理） 分析をまずこの委員会の場でしっかり行って、それが中間取りまとめの一番大きな成果という気がします。

○岡野座長 ほかにございませんでしょうか。骨子（案）ということですが。

○吉岡委員 先ほどエコドライブのことが少し出ていましたが、これが今ブランドといえますか、CO<sub>2</sub>削減に配慮しているというのがスマートだと思われてきています。CO<sub>2</sub>削減のマナーをかなり強調できるかと思います。過日ガソリンが高騰したときに、エコドライブについて講習会やビデオが求められたという話を聞いています。そのあたりの生活防衛の部分と環境へのブランド志向の2つが、ドライバーの感覚で今はかなり高まってきているのではないかと思います。

○斎藤委員 対策に費用対効果や社会的影響というのと、申し訳ないのですが、これからは我々も個人的には思っているのですが、交通安全の教育というのは日本はほとんどやっています。インフラ整備もそうですが、確かに、先ほど自工会さんが言いましたけれども、全くそのとおりで、日本は世界的に見てもトップレベルということよりも、どちらかというと、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かということ、多分しようがない、できようがないというレベルまできているんです。これから世界的な、我々は思っているのですが、環境と安全というのが両輪になってくると思うんです。では、この両輪をどうやっていくのかということ、環境から安全の方に入っていく方が入りやすいと思います。企業さんもそうですが、これからは安全ではもうお金を出さないです。環境ということと安全が結び付くと、ましてこれからはハイブリッド、そこから今度は電気自動車というレベルになってくると思うんです、企業間競争というのは、そこでは最高速度違反ということよりも、事故防止というのは当然出てくるでしょうけれども、そういう流れになってくるのかなと。スピード・リミッター云々ということ、正直言うと、個人的にはもうその時代ではないと。逆に言うと、それをしなくてもいい。ただし、やる人は何をやっても起こすというのは当然ありますけれども、その人の問題が非常に大きくなるということ、確かに、環境と費用対効果とか、社会的影響というのが、これから世界でもう現実にはなっている話ですが、世界的に、私どもも加盟しているFIAというのは、その傾向に現実的にはなりつつあります。ヨーロッパは特にその傾向が強いです。それと、中国がそれに対して政府が悩んでしまっていて、中国の政府は、今、事故がどうしようもなくなってしまうと、シートベルトとか、どういう教育をしようとか、困って困ってトヨタに言ってきて、トヨタから私どもの方に、ビデオなどはどういうふうになっているんだとか、要は広報することが非常に重要というのは中国政府も思っているみたいで、くれとい

うふうな話にはなっているんです。それで、やるんですけど、日本の場合は、もうここ以上は正直言ってやりようがないんじゃないですか。ヨーロッパの方の人からもそれは指摘されましたから、かなり難しい話という分野ですよ。だから、逆に環境から訴えるのも1つの手かなということはあるかもしれない。この何年で、車自体が根本的に変わってしまいますから。そういう傾向にあると思います。

○岡野座長 環境に相乗りすると言うと語弊があるかもしれませんが、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ろうと思いますね。

○牧野補佐（内藤委員代理） ただ、環境で例えばエコドライブを推進するわけですが、それも、それと速度が抑えられて、それで事故が減少するという間のそれ相応の因果関係というのは大よそ求めづらいところがあると思いますので。

○岡野座長 ハイブリッド車というのは、高速ではモーターが働かないんですよ。

○牧野補佐（内藤委員代理） ハイブリッド車は、高速だとエンジンを動かしまして。

○岡野座長 モーターを働かせない。

○牧野補佐（内藤委員代理） モーターはアシスト的に動くと。

○岡野座長 ハイブリッド車について燃費の面から考えると、普段、町の中で走っている分にはすごく燃費がいいのですが、高速道路に入るとモーターのアシストはほとんど働かないから、ハイブリッドの得な燃費の領域じゃないんですよ。

○長谷川委員 2つあると思います。そういう車と本当にパワーを出したい車のエンジンのパワー以上にモーターがアシストするのと両方あると思います。ですから、小さい車であれば、エンジンのパワーがないところをモーターでアシストする。一方、大きい車であると更にパワーを出すというものもありますので、一概にハイブリッドが全部いいとは言えないかと思いますけれども。

○清谷委員 下限速度を設けるというのは基礎ですよ。

○長谷川委員 そうですね。

○清谷委員 減速のときのエネルギーをいかに使うのか。

○牧野補佐（内藤委員代理） 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だと思しますので、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、余りエコドライブを推進して、それで最高速度が抑えられる副次的な効果を期待するというのは、ちょっと因果関係としては難しいですね。

○岡野座長 エコドライブが習慣化してくると、必然的に最高速度違反はなくなってくるだろうというような見込みは立つんじゃないかなと。

○牧野補佐（内藤委員代理） そこも副次的な範囲内だと思いますけれども。

○岡野座長 ええ。ハイブリッド車で心配なのは、モーターだけで動いているときに、後ろから来られると、ものすごくヒヤリとするときがあるんですよ。自転車と同じで、音が全然しないんですよ。これは台数が増えてくると、問題になってくるだろうと思うんですよ。

○牧野補佐（内藤委員代理） むしろ速度が低いときに事故が起きやすい要因になるんですよ。

○岡野座長 そういうことになりますね。

○清谷委員 ただ、我々の今の状況で見ると、統計的にハイブリッド車が事故率が高いとか低いとか、そういうのは現時点ではない状況です。ただ、そういうおそれがあるというのは、



確かに気持ち悪さもありますし、諸外国でもそういうことを課題にする方もおられるので、それは別途、国際的な場で議論し始めております。ただ、本当に事故があるのかどうかというの、これからも全部見ておかないといけないのかなと思いますけれども。

○岡野座長 逆に、音を出して走らなくてはいけないと。

○斎藤委員 何か新型をつくるみたいなことを言っていましたよ。

○加藤委員 音を出すようにしているんじゃないですか。

○斎藤委員 ええ。それは事故を起こさないようにということ。ただ、エコドライブとノロノロ運転が一緒になっては困るんですよね。そこが一番難しい話で、さっき言ったハイブリッドのエコドライブは今度出してみますので。あるところと一緒に共同実験をします。

○加藤委員 話は変わりますが、先ほど、もうスピード・リミッターの時代ではないという話もあったのですが、国民の皆さんへのアンケートで、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なくて、8割とか9割の方が、場合とか費用にもよるのですけれども、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のですけれども、委員の先生方はどのようにお感じになったか、率直なところをお聞かせいただければと思います。

○岡野座長 自ら進んで備え付けようとはしないけれども、備え付けてあるならいいかなということですね。

○中嶋補佐（松永委員代理） 問題はやはり費用面だと思うんです。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んです。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ですね。

○清谷委員 事故の状況の説明前と説明後とやっておられるのですけれども、説明の内容というのはどういうことを。スピードは事故の被害を大きくするところですか。それとも、この資料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されたのか。

○事務局 説明の内容につきましては、資料7別添1に調査票の表から7枚目の裏側あたりにあります、Q35の上を御覧いただければと思います。Q35の上に、下記の説明をお読みになってお答えくださいと記載しております。前回の資料に基づいて、速度が高ければ高いほど衝突時の衝撃は増しますと。全人身事故の6%、死亡事故の約40%が規制速度を超えています。高速道路では全事故の30%、死亡事故の65%でしたと、そういう説明を入れています。

○三井委員 スピード・リミッターの考えがどういったものなのか。例えば規制速度を一切超えたら、そこで超えられませんよというようなイメージではないですよね。このリミッターが回答者は余りはっきりわかっていないんじゃないかというような感じがします。例えば100km/h以上は絶対出せないと具体的に書いたら恐らく反応は変わってくる可能性がありますよね。

○事務局 速度抑制装置については、まず、調査票の表から4枚目の裏側にあります、Q21の次に、速度規制が適用される区間があると説明しております。次に、調査票の5枚目の裏側の、Q26の下、Q27の上に、この説明を付けて、例えば二輪車と貨物以外の四輪車についてどうお考えですかというふうな質問をしています。

○三井委員 具体的な速度は書いていないですね。今の大型車は90km/hだと。

○事務局 はい。

○三井委員 二輪車、四輪については、特に何Km/hにするとはい具体的には書いていないです

よね。

○事務局 書いておりません。ですから、今申し上げたような説明があったので、今回の調査結果では、何らかの形で必要があるというふうに答えた割合が高くなっている可能性があるのかもしれませんが。実際、速度管理の文献には、外国の調査で、大体65%ぐらいの方が、速度抑制装置を入れていいとの結果が得られた旨掲載されていましたが、今回の調査結果はそれよりもはるかに高かったので、個人的には、どうしたものかなと思います。今回の資料7には添付しなかったのですが、確かにお話のとおり、記述式の意見の中では、何km/hでいくかが問題だというふうに意見を書いた方もいらっしゃいました。

○吉岡委員 車についているなら別にいいよ、という考えではないでしょうか。先ほどから出ているように、自分で特別なことをしなくても、最初から車についてきて、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というくらいの感じでしょうか。

○事務局 そうですね。後から備え付けると負担が見えますので、例えば、最初から備え付けられており、負担が見えないのであればよいみたいな考えかなと思います。

○岡野座長 備え付けに負担が見えない程度ということであれば、多分現存の車から車速バルスを拾っているカーナビでできる話なんですよね。メディアの中の1つの項目として、あなたは何キロで警報を発してほしいですかみたいな選択で可能なわけですから。特に警報装置というような装置は必要ないと。カーナビできてしまいますよね。

○事務局 ええ。多分カーナビなどで何らかの形で速度が標示をされる。例えば、今走行している道路の規制速度が何km/hかというのがカーナビ上で分かれば、それはそれで一番負担の少ないものであって、1つの在り方かなという気がいたします。

○長谷川委員 ただ、そのアンケートも、御自分で欲しいのか、速度を守っていない方に付けてほしいのか、その辺もクリアじゃないような気もしまして。例えば御自分が全く最高速度を超えたような運転をしていないという方であれば、関係ないところで付ける、付けないはどうでもいいと思われる方もいるでしょうし、逆に、そういうとんでもない人のためにそういうものが付いていれば別に拒むものではないというような方もいらっしゃるでしょうし、そういう意味で、どういう方々がどういう意見をされているのかというところが多少あいまいになっているところもあるのかなと思うんですけども。

○事務局 私どもが基本的に念頭に置いているのは、運転しておられる方自身です。他方、運転していない方もいらっしゃるので、運転していない方については、例えば同乗される場合にとか、設問の工夫をしておりますけれども。

○大庭委員 あとは、恐らく想定したときの状況と、実際にそれが強制装着になったり、あるいは自動的にスピード・リミッターが効いている場合、一般道路で抑えられたりしたときの二面性というか、そういったところを考えたときに、果たしてそういう答えになるのかどうかというのはちょっと疑問ですね。確かに事故の防止という観点だけで言えば、それは理想的なのかもしれませんが、先ほど言われたように、果たして背景といいますか、そういうところがちょっと不明確なところがあるので、それだから付けるべきだとか、そういうところがちょっとあいまいな感じがするのですけれども。

○事務局 今のところは、御自身でスピード・リミッターを付けている方はほとんどいないでしょうから、付けた後の印象とまた違うところもあるのかもしれませんが、周りの車でもスピード・リミッターを付けている車はほとんどないので、現実的には分からない部分もあるのかもしれませんが。諸外国の文献に掲載されている実験で、被験者としてスピード・リミ

ッターを使ってみた人のアンケート結果を見ると、ある程度受け入れ度が高いような話はあるにはあります。

○岡野座長 普及することは妨げないということですかね。

○加藤委員 今回のアンケート調査では、まだ具体的に聞いていませんから、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。ですから、もう少しケース・バイ・ケースで、更に分析してみなければいけないのかも分かりませんね。

○岡野座長 そうですね。

○吉岡委員 報告書骨子3番(5)の自動車産業への費用対効果のところに、自動車産業の世界的競争力への影響とありますが、これはスピード・ミリッターを付けたときに競争力がどうなるかということでしょうか。

○事務局 はい。考えられる対策というのは、運転者側、自動車側及び道路側の3つありますけれども、特に自動車産業の世界的競争力については、自動車側の対策ということになります。そして、それは速度抑制装置などを備え付けた場合の影響という話になるかと思えます。

○吉岡委員 そういう場合に、プラスに働くか、マイナスに働くかという意味ですか。

○事務局 はい。

○中嶋補佐(松永委員代理) 恐らく日本国内向けだけに付けるようになるイメージだと思うんです。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すので、全部に付けるということは恐らくないと思えますけれども、国内向けにプラス20万円、30万円ができるかどうか。実際にやったとしたら、ものすごく販売に影響があると思うんですよ。そういう意味で、やはり影響は大きいのかなというふうに思えます。

○岡野座長 そろそろ設定していただいた時間が迫ってまいりました。もし今日また後から思いついたこと等がございましたら、事務局の方までメール、あるいはファックス等でお知らせいただければというふうに思えます。

今日の検討会では、検討の方向性はまとまりませんでした。内容的には、アンケートの結果等がございました。あと、報告書の骨子(案)に盛り込むべき内容というのはどのようなことが考えられるのかということがございました。一般道路のうち、いわゆる生活道路のスピード対策の視点からのご意見などがございました。

以上でございますが、あと各省庁さんからまだ資料がお願いできるでしょうか。もし関連資料がございましたら、ぜひともお願いしたいと思います。

それでは、これで事務局にお戻ししてよろしいですか。

○事務局 それでは、事務局からご連絡申し上げます。まず、次回の日程につきましては、改めて7月ごろを目途に御連絡を申し上げたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。また別途調整をさせていただきます。

次に、資料6の中で、4として「その他考えられる事項」と記載させていただきました。資料6もまた充実させていただければというふうに思っておりますので、その各項目につきまして、御協力をいただきますようお願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

○岡野座長 それでは、長時間どうもありがとうございました。議事を全て終了させていた

だきます。

今日は、どうもありがとうございました。