

最高速度違反による交通事故対策検討会
第1回 議事録（案）

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

第1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20年12月24日（水）14:58～17:07

場所：内閣府中央合同庁舎第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について

3.閉 会

○事務局 時間がまいりましたので、ただいまから第1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 ただいま御紹介いただきました、交通安全対策担当参事官の加藤でございます。皆様には平素より交通安全対策等につきまして、御理解と御協力をいただきまして厚く御礼を申し上げます。また本日、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したところ、年末の慌ただしい中、委員の皆様方には御出席をいただき感謝申し上げます。

御案内のとおり、本年の交通事故による死者数は順調に減少しておりまして、昨日現在でちょうど5,000名でございます。昨年よりも33日遅い5,000人で、対前年比で591人、10.6%の減でございます。8次の基本計画には、平成22年までに5,500人という目標を掲げておりますけれども、これも達成は確実ではないかと思込まれるところでございます。

これにつきましては、本日参加の皆様方により、シートベルトの着用率の向上や飲酒運転の根絶など、様々な施策に積極的に取り組んでいただいた成果であると思っております。

白書にも書いてございますように、最近の事故死者数の減少の要因として、車の危険認知速度が低下している、スピードが落ちたところで事故に遭っており、この辺りもどんどん減ってきた交通事故死者数を、今後更に減らすという意味で、非常に着目をしているところでございます。そこで、本検討会を設置いたしまして、我が国における最高速度違反による交通事故の実態あるいは諸外国の取組を御覧いただきながら、その対策の在り方について検討をしていきたいと思ひまして、今回会議を開催させていただきました。委員の皆様方には、積極的かつ活発な御議論をお願いいたしたいと思ひます。

なお、挨拶の場をお借りして恐縮でございますけれども、座長につきましては日本大学理工学部教授の岡野先生をお願いをいたしたいと考えておりますので、御了解をいただきますよう、よろしくお願ひを申し上げます。

簡単でございますが、御挨拶に代えさせていただきます。ありがとうございます。

○事務局 続きまして、座長をお願いしております日本大学理工学部教授の岡野先生から、御挨拶をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○岡野座長 この度、事務局の方から最高速度違反による交通事故対策検討会の座長の御依頼がございまして、引受けさせていただきました。日本大学の岡野でございます。よろしくお願ひいたします。

本検討会は最高速度違反による交通事故対策、いかに効果的に行ったらいいのかということを検討するものでございます。車両の走行速度は、ただ今のお話のように、危険認知速度がだんだんと低下してきているということもございしますが、速度超過というのは非常に危険性がございします。その対策となるのが車両、道路などいろいろな手法が、もちろん教育も含めてでございますが、過去のこともよく踏まえまして、御検討いただければと思ひます。

この検討会は非常に重要な課題だと考えております。委員の皆様方の積極的で、かつ、活発な御議論をお願いできればと思ひます。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、議事に従いまして委員の紹介に移らせていただきます。第2に委員名簿がございします。名簿によりまして順次御紹介申し上げますので、簡単に御挨拶いただければ幸いです。

最初に、日本自動車輸入組合 参与・技術部長の大庭委員、お願いいたします。

○大庭委員 日本自動車輸入組合の大庭と申します。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、社団法人 日本自動車販売協会連合会 交通環境対策室長の小越委員、お願いいたします。

○小越委員 略称自販連と申します。小越と申します。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、社団法人 日本自動車連盟 交通環境部事業推進課長の斎藤委員、お願いいたします。

○斎藤委員 略称JAFの斎藤でございます。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、社団法人 電子情報技術産業協会 インダストリ・システム部長の土屋委員でございますが、本日は代理で企画グループの佐野様、よろしく申し上げます。

○佐野委員代理 電子情報技術産業協会、略してJEITAと言っています。佐野と言いません。今日は代理出席です。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、財団法人 交通事故総合分析センター研究部担当部長の西田委員、お願いいたします。

○西田委員 交通事故総合分析センターの西田と申します。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、社団法人 日本自動車工業会 安全・環境技術委員会幹事会幹事長の長谷川委員、お願いいたします。

○長谷川委員 自動車工業会 日産自動車の長谷川でございます。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、株式会社JAFMATE社 ウェイズ編集部編集長の吉岡委員、お願いいたします。

○吉岡委員 JAFMATE社の吉岡です。お願いいたします。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、警察庁交通局交通企画課長の倉田委員でございますが、本日は代理で宮島課長補佐でございます。よろしく申し上げます。

○宮島委員代理 倉田が本日、別件対応がございまして、代理で宮島と申します。どうぞよろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、法務省刑事局刑事課参事官の森本委員、お願いいたします。

○森本委員 法務省刑事局の森本でございます。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございました。

続きまして、文部科学省スポーツ青少年局学校健康教育課長の松川委員でございますが、本日は代理で小林課長補佐、お願いいたします。

○小林委員代理 松川の方が本日、所用で欠席しております。代理でまいりました、課長補

佐をしております小林と申します。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、経済産業省の松永委員でございますが、遅れて参られるということで御連絡を受けておりますので、改めて御紹介を申し上げます。

続きまして、国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室長の小口委員、お願いいたします。

○小口委員 小口でございます。よろしくをお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課長の清谷委員、お願いいたします。

○清谷委員 清谷でございます。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、環境省水・大気環境局自動車環境対策課長の内藤委員でございますが、本日は牧野課長補佐、代理でお願いいたします。よろしく申し上げます。

○牧野委員代理 内藤の代理で参りました、牧野でございます。よろしくをお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

以上、各委員の紹介をさせていただきました。それでは、進行を座長の岡野先生にお願いいたします。

○岡野座長 それでは、議事次第に従いまして進行させていただきます。資料1から7まで事務局の方から御説明いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局の方から御説明申し上げます。資料1の議事次第、資料2の委員名簿につきましては、御参照いただければ幸いです。

資料3の「最高速度違反による交通事故対策検討会の開催について」につきましては、本検討会の開催の根拠となる交通対策本部長の決定でございます。

資料4の「交通事故統計資料」をお開きください。まず1ページ目は「危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移」でございます。平成20年版の交通安全白書にも掲載しておりますが、平成9年以降の危険認知速度別交通事故件数等を指数で示しており、全体として危険認知速度は低下してきている。そういった事故が増えてきておるとことを示しております。

2ページ目は原付以上の車両である第1当事者の規制速度別・危険認知速度別の交通事故件数でございます。表の左側の方に「四輪車」「二輪車」及び「原付」のほかに、車種別の規制速度とありますが、これは、都道府県公安委員会により、通常路側標識や道路標示で行われている速度規制や、道路交通法施行令で定めております法定速度を示しております。

そこで、車種別、規制速度別の死亡事故と全事故の発生件数を示しております。例えば四輪車では20km/hの規制速度の道路で12件の死亡事故が発生しております。さらに、その12件について、危険認知速度をそれぞれ規制速度未満、規制速度同等、規制速度超過で区分しております。規制速度未満は20km/hであれば20km/h未満で走行していたときの件数。規制速度同等は20km/h以下の道路で20km/hで走っていたときの件数で9件。規制速度超過は、20km/h以下の規制速度の道路で20km/hを超える速度で走っていたときの件数です。

規制速度超過の欄を御覧いただきますと、四輪車では4,493件中1,715件、38.2%が一般道、高速道含めて速度超過の状態での死亡事故を起こしていることを示しているものがございます。

二輪車、原付につきましても、それぞれ221件、32件の死亡事故が発生しています。

表の右側が全事故でございます、これは同様に御覧いただければ四輪車につきましてもは3万9,000件余り、二輪車につきましてもはそれぞれ239件、1,902件が、規制速度超過で、事故が発生しているといえます。

3ページ目は事故類型別の件数を示したものです。通常、事故類型別については、人対車両、車両相互、車両単独に括っておりますけれども、その括りごとに四輪車、二輪車、原付の別で件数を示させていただいております。

四輪車と二輪車、原付の欄をそれぞれ色分けしております。例えば四輪車では、人対車両の事故は1,642件発生しておりますが、そのうち規制速度超過の事故については624件、38%発生しているということをお示ししております。

4ページ目は、3ページ目が死亡事故であったのに対しまして、全事故の件数をお示しさせていただきますいております。

5ページ目は、第1当事者と第2当事者、いずれも原付以上の車両でございますけれども、これらの事故内容別、規制速度別と危険認知速度別に件数を示しております。表の左側は第1当事者、右側は第2当事者に並べております。

表の左側に死亡事故、重傷事故、軽傷事故の別に括っております、例えば死亡事故については、第1当事者である場合には1,968件、37.9%が規制速度を超過した状態で発生している一方、第2当事者については663件、31.3%の車両が規制速度の超過の状態に遭っているということがいえます。

6ページ目は、一般道とその他自専道において、原付以上の車両が第1当事者である場合の規制速度別と、危険認知速度の程度別に交通事故の発生状況を示したものでございます。規制速度と危険認知速度の程度については、これまでの定義とほぼ同じですが、一般道とその他自専道、すなわち法定速度が60km/hのところを取り出して示しております。黄色のところにつきましては、1,803件、36.3%の車両が速度超過の状態に遭っていることを示しております。

その右側の欄に「うち100km/h以上」と示しております。事故のうち危険認知速度が100km/hを超えていたものだけを、内数として掲げさせていただいております。例えば、1,803件のうち32件の事故が100km/h以上の危険認知速度であったことがいえるということでございます。

7ページ目は、6ページ目と同様ですが、高速道と指定自専道において発生した事故件数について示しております。全体として221件発生しておりますが、規制速度を超過していたものについては142件。割合としては64%の車が規制速度超過であったということをお示ししております。

なお、右側の欄の100km/h超過をしているものについては43件、19.5%の事故が発生しております。

1枚おめくりをいただきまして、8ページ目は、先ほどの6ページの表で規制速度超過の

事故件数は1,803件となっておりますが、これを超過速度別に括り出してみたものでございます。

例えば死亡事故で規制速度が20km/h以下のものは14件あって、そのうち速度超過は3件ですが、そのうち10km/h超過というのは、規制速度が20km/hのところを30km/h以下で走っていた。20km/h超過というのは20km/hのところを40km/hで走っていた。また、20km/hのところを50km/hで走っていたというのは30km/h超過の欄に入る。そのように御理解いただければと思います。

全体として見ますと、10km/h超過は844件でございます、全体1,803件のうちのおおむね半分弱程度占めているといえます。なお、例えば規制速度が70km/h、80km/hの欄では、例えば10km/h超過ですとか30km/h超過といったところがゼロになっております。これは交通事故統計原票上、危険認知速度が100km/hを超えた場合には20km/h刻みになっていることから、該当する数字がないので入れておりません。

9ページ目は、高速道、指定自専道についてみたものでございます。

最後の10ページ目は、規制速度別の死亡事故件数について、更に道路の幅員、例えば5.5m未満の道路ではどうか、また、5.5m以上の道路ではどうかと場合分けをして示させていただいているものでございます。先ほどの8ページの表と同じように、10km/h超過、20km/h超過、30km/h超過という形で表を示させていただいています。

資料4については以上でございます。

資料5の「OECD等における速度管理に係る施策等」を御覧ください。この資料の出典などにつきましては、表紙の5-1、5-2、5-3にそれぞれ表示させていただいておりますが、基本的には資料5-1にあるように、今年9月25日、26日にフランスのパリにおいて、High Level Seminar on Road Safetyというセミナーが開催され、その際にそれぞれ各課題について、担当の方から説明がなされたわけでございますが、その中の「Speed Management Successful Strategy」と題する説明に使用されたポンチ絵を基に作成しております。資料の5-2、5-3につきましては、それぞれ関係するところを別途付け足しをさせていただいております。

2ページ目には「速度：道路交通安全に係る第1の問題」とあります。速度の問題については速度超過と不適正な速度から構成されているということでございます。速度超過は明確ですが、不適正な速度については、規制速度内の速度であるものの、道路交通環境に応じて見た場合に適切な速度とはいえないのではないかと、要するに、環境から見て速度は出し過ぎているのではないかとということがいわれております。こういったものを速度の問題として取り扱っているということがいわれております。

速度については、死亡事故が3分の1を占め、すべての交通事故を悪化させる要因であり、スケールの大きな問題であると、50%の運転者が規制速度を超過している実態であるということがOECDの調査の中で報告されております。

その効果としては、わずかな速度を低減することにより、交通事故の危険性を大きく減少することが可能といわれておまして、平均速度が5%減少すると、人身事故が10%減少し、死亡事故が20%減少ということが、「ニルソン・ルール (the Nilson Rule)」で示されております。

3 ページ目は「都市部における速度と停止距離の関係」で、30km/h では停止距離は 13m、50km/h では停止距離は 2 倍になるため、交通事故の危険性が高まるということがいわれています。

4 ページ目は「速度による他の影響」で、速度は、燃料消費量ですとか、温室効果ガスの増加、環境関係、生活の質、旅行時間といったものに影響するということがございます。右側のグラフの横軸の 0、2,000、4,000、6,000 が 1 時間当たりの車両の交通量で、縦軸が車両の走行速度でございます。これを見ますと、おおむね速度が 60km/h から 70km/h ぐらいのときに、1 時間当たりの車両の通過台数が最も多くなるということが示されております。したがって、道路交通安全と環境というのは、2 つのゴールであり、移動性と経済的必要性ということと、速度管理は矛盾しないといわれております。

1 枚おめくりいただきまして、5 ページ目は、このような速度管理の問題をどのように位置付けるかということです。対策としては、ポツ（・）を付した 6 つの項目が考えられます。すなわち「インフラ」「教育、訓練、情報提供、キャンペーン」「速度規制」の問題や、「標識、信号及び標示」「取締り」と「車両の技術及び新たな技術」が挙げられます。まず、インフラの項にある Self-explaining Roads につきましても、14 ページに、Speed Management の Summary Document に掲載されている写真を掲げております。車両の走行速度を下げさせるために、インフラ自体が速度を下げさせるような効果を持つものということがいわれておりまして、こういった建物やハンプ等を道路に設置するような場合がインフラ、Self-explaining Roads の項目の中にも入るということでございます。

6 ページ目は「教育、訓練、情報提供、キャンペーン」でございます。速度管理につきましても、教育や情報提供を目的とした取組を行う必要があることとし、成功事例の説明、取組の継続を行っていくということが発表されております。

7 ページ目は「速度規制と道路標識」の関係について、すべての道路に係る適正な速度を決定することについて、議論されているということでございます。

8 ページ目は「都市部における信号」ということで、適度なグリーンウェーブについて取り上げています。これは日本の交通処理でも行われておりますが、信号に従って適正な速度で進んでいくと、青がだんだん変わっていく、いわゆるグリーンウェーブの制御をすることによって効果を及ぼすことが考えられるということでございます。

9 ページ目は「取締り」についてでございます。取締り自体については、その有効性に関し、伝統的な取締りですとか、スピードカメラ、いわゆる自動取締りですが、それらのいずれについても有効であるといわれております。

これにつきまして 13 ページを御覧ください。フランスの成功事例として「フランスにおける速度違反取締りの強化事例」がドキュメントの中で発表されております。フランスでは 90 年代末からキャンペーンがスタートして、速度違反取締りの改善が行われた。シラク大統領が政治宣言をなされたことから、スピードカメラ、要するに自動速度取締り装置の導入に非常に力を入れ、2003 年の 10 月から 2007 年末までの間に 1,900 台ほど増設されました。その結果、2002 年以降から 6 年の間に、フランス国内の車両の平均速度が 7 km/h ぐらい下がったといわれております。

10 ページ目の「フランスにおける速度の展開」を御覧ください。規制速度を 10km/h 超過

した車両の割合を、経年でみますと、おおむね下がりつつあります。

11 ページ目は「車両の技術及び新しい技術」でございます。車両の走行速度を下げさせるための技術について、例えばACC (Adaptive Cruise Control : アダプティブ・クルーズ・コントロール) とかESC (Electronic Stability Control : エレクトロニック・スタビリティ・コントロール) / ESP (Electronic Stability Program : エレクトロニック・スタビリティ・プログラム) があります。こうしたACCなどの技術以外に、Intelligent Speed Adaption (インテリジェント・スピード・アダプション)、ISAの開発、導入が考えられるべきではないかといわれております。

以上を踏まえ、結論として、速度は交通安全に限らず、環境も含めて多くに影響を及ぼすということと、速度は交通事故死者数を速やかに減少するために必要な手段である。魔法の対策ではなく、包括的な対策のパッケージ、すなわち、先ほど申し上げたような6つの項目の中から必要なものを必要な環境に応じて、その国の環境に応じて講じていくべきだということです。特にISAなどの新たな技術については、将来的に改善をもたらすことが可能だということがいわれております。

最後に15 ページ目は、Speed Management のSummary Document の中に掲載されているISAのモデルを図8と図9として紹介させていただきました。

資料5については以上でございます。

なお、Speed Management のドキュメントにつきましては、次回の検討会までには資料としてお示しをできるようにしたいと考えております。

資料6につきましては、説明を割愛させていただければと思います。

続きまして、資料7の「国民の意識調査について(案)」でございます。資料6の検討課題の「4 国民の意識」では、国民の皆様方に対してのアンケート調査を行うことを考えておりましたが、このアンケートを行うためのやり方と質問内容について、資料7で示しております。

調査につきましてはウェブアンケート方式を考えており、内閣府において事業者に委託調査をします。また、調査対象、有効回答数、実施時期については、1 ページ目記載のように実施したいと考えております。

2 ページ以降は別紙で、「車両の走行速度と交通事故防止対策に係る意識調査」の各質問の内容を示しております。

資料1～7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、十分御議論いただく時間がございますので、議事の5-4「意見交換」ということで進めたいと思いますが、どうぞ御発言を積極的にいただければと思います。今、資料を御説明いただきましたけれども、いかがでございましょうか。

最初に交通事故統計資料ということで、規制速度に対して何km/h オーバーしているのが何%ぐらいあるかというお話がありましたけれども、この辺りはいかがでございましょうか。
○事務局 今回この検討会を開催するに当たりまして、多分色々な問題の捉え方があるのだらうと思います。資料4の7ページで御説明申し上げましたが、例えば100km/h 以上で衝突したときの事故を捉えた対策の在り方もあるでしょうし、また、例えばしばらく前に、裏

道の生活道路の中での死亡事故が問題になりましたが、そのような事故も含め、一般道路での速度規制に応じた問題などといったとらえ方もあるでしょう。

100km/h 以上の場合の対策とそれ以外の対策のどちらがいいのかという話など色々あると思いますが、今回少し広く考えてみたいと思っております。そこで、警察庁さんをお願いをしまして、規制速度ごとの事故統計を出させていただいたものでございます。

○岡野座長 実態として、恐らく 10km/h ぐらいのオーバーについては、ドライバーの方も速度超過だという認識はないだろうと思います。だから、10km/h ぐらいというのは速度超過と言い切っているのかどうかということもあるかと思えます。

通常、ほぼ大部分の人が、自分はスピード出し過ぎかということ認識するのは、どれぐらいのスピードだろうかということですね。その辺の認識が必要なのもかもしれませんね。

○西田委員 この委員会の名称が「最高速度違反による」ということですが、それと資料5の2ページ目、考慮しなければいけない速度としては速度超過と不適正な速度。後者は、多分、日本ではいわゆる安全運転義務違反ですけれども、安全運転義務違反は、速度超過などの対象にはなりませんね。

○事務局 そうですね。

○西田委員 そうすると、ここの委員会のタイトル、最高速度違反云々という意味は、単なる速度違反取締りというよりは、速度コントロールの必要性がありますという意味で考えてよろしいのでしょうか。

○事務局 その点については、まだそこまで厳密に考えていたわけではありません。ただ、対策について検討していく場合に、確かに西田委員がおっしゃられたように、緩く考えていくような方向もあるでしょうし、基本的な認識として、速度超過の問題をどう考えるかということではありますので、検討の幅があるのではないかと考えています。

○吉岡委員 私も、資料5の2ページの不適正な速度という言葉が気になりまして、実際にはやはり数字だけよりも周りとの環境の中で、危険かどうかということが出てくると思います。具体的に不適正な速度という例を幾つかほしいところですが、ここに示されたものはフランスの会議のデータで何か出ていたのでしょうか。

○事務局 もともとはフランスの会議の中で出て、今、翻訳しているドキュメント資料の中に定義があります。すなわち、不適正な速度は、原文では **inappropriate speed** とされ、**driving too fast for the prevailing conditions, but within the limits** と示されています。

規制速度の範疇なんだけれども、環境といいますか、コンディションの中で見ると速いというぐらいの話でして、今ありますのは概要版、サマリードキュメントだけ手元に持ってきておりますので、どういったものが該当するかというのは、また翻訳が終わるまでお時間をいただければ幸いです。

○吉岡委員 翻訳の方もそうですけれども、この会議の中で不適正な速度による交通事故対策も議題に乗せて考えていく必要があるのかどうか、お聞きしたいと思います。

○加藤委員 もともとその検討会の発想は、スピード違反をしているところで事故が起きている。いろんなシートベルトとか飲酒などの対策を講じており、そのほかの対策として速度が重要ということから議論が始まっております。

基本的には最高速度を超えた交通事故を議論するというのがメインですが、ご意見のありま

したような規制速度の範囲の中の交通事故の問題についても、議論していくことを考えております。ただ、最高速度を超えた交通事故の対策としては、資料にもありますように、リミッター、警報装置、教育など色々な分野がありますが、速度違反と制限速度の中の議論を一緒にすると議論が難しくなってきますので、まずは速度違反による事故対策について検討していただいて、更に時間があれば不適正な速度による事故対策について検討ということになると思います。

○大庭委員 そうしますと、今、言われた検討の考え方について、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、この資料5の11ページにありますように、車両の対策といったところを考えると想定されるんですけども、私どもとしては、新たに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ものですから、この義務付けのところは非常に慎重にお願いしたい。

○事務局 今、車両の対策として、装備の義務付けは慎重にとのご意見でございましたが、例えば義務付けと任意に付ける場合と、多分色々な方法があります。あともう一つの考え方として、例えば車両の技術といった場合に、どのような技術がどの段階にあるという話も多分、非常に大事な話だと思います。

それらの点については、私どももその辺り知見がございませんので、是非教えていただければと思いますし、御議論いただければと思います。

○大庭委員 先ほどの話の続きなのですが、資料6の統計資料からみますと、確かに速度を超過して起きている事故件数の比率は、規制速度未満の比率37.4%とほぼ同じぐらいになっているわけです。先ほどの話だと規制速度未満の方はあまり検討しないということなのですが、比率的にみれば、そちらもかなり重要なのかなと思います。

○事務局 全体として規制速度超過も規制速度未満もそれぞれ議論ができる可能性があると思いますが、多分、どこにウェイトを置くかという問題になると考えられます。対策によっては、規制速度を超えたときに初めて効果を及ぼすものもあり得るでしょうし、規制速度内であっても、更に安全に走行していただくために、採り入れるものもあると考えられます。対策の必要性和効果は、おそらく時期や場所によって異なるのかもしれませんが、規制速度未満の事故対策もあり得るだろうと思っています。

○宮島委員代理 他の違反も含めて、それを何とかしようというのは、かなり広範な議論になります。最終的には安全運転義務違反もありますが、具体的には信号無視とか色々な違反があつて、それはその対策として別途、先ほど委員の方からもありましたとおり進めてきております。そこで、今後、最高速度違反のところをいかに対策を進めていくかというのが、今回の趣旨だと思います。

○齊藤委員 事故時の速度で、現実が一番多いのは40km/hという普通速度である。速度が高いと事故が多く、死亡の確率も当然高くなるが、例えば乗用車やトラックなど車種ごとに最高速度を制限しなければならぬという議論も出てくる。ヨーロッパもそういう形にしていると思います。そのほか、車高、車重の高さなどの要素も出てきますし、今、ナビが付いたために車両が生活道路まで入ってくることとなり、例えばそれが20km/hであれ30km/hであれ、非常に危険であるという問題もまた起きている。

今、資料5にESCなど色々出てきていますけれども、技術はかなり成熟したものが現実

にあるわけです。ただ、現在、これだけ自動車業界が逼迫しており、かなり悲惨な状況ですから、そこで装備の義務付けとなったときに経済的に問題だという議論まで出てきてしまうような気がするんです。

○事務局 経済的な問題については、確かに、この場でも議論になるかもしれませんし、この後でも話としてはあり得ると思います。その中でどの辺りの対策で行きましょうかという話もあり得ると思います。だからといって、今のままでいいのかという話がある。議論の結果、今のままという結論もあり得ると思いますが、今後どうやって交通事故や死者数を減らしていくかということを考えると、やはり何らかの対策を考えざるを得ないと考えております。

○西田委員 今の委員の最初の発言はすごく重要な問題だと思います。つまり、40km/h とか何とかというのは、もともとそんな速度で走っている車がどのぐらいありますかという、母数の議論から始まるわけです。また、この資料5の3ページにもありますが、そういう母数を使って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、多分、一般の人はぶつかっ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のですが。

ですから、その考え方について、この委員会でもかなり議論していった方がよいと思います。単に事故率が低くなるというのとは別に、ぶつかったときにどうなったかという辺りも想定しながら、だからこそ危ないから速度規制をするのですよと。要するに、車でいうところの被害軽減的な意味を使っていく方がいいのかなと思うのです。斎藤委員の発言は、多分、被害軽減と予防安全のうち予防安全のことをいわれていると思うが、両者を比べたら、やはり予防安全の方がはるかに難しいですね。そこは議論していった方がいいと思います。

○大庭委員 少し別の見方なんですけれども、たまたまOECDの資料の一番最後をみておりました。今、エコドライブというのをやっています。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ります。エコドライブには、教育や指導などの果たす役割が非常に大きいと感じます。いわゆるエコドライブの機運とか、そのようなものを引き立てることによって、結果として事故防止につながるんです。

○事務局 それは、あり得ると思います。

○大庭委員 それがスピードのコントロールになります。

○岡野座長 ニルソンルールは御存じですか。

○西田委員 これには2つの要素が入っていますね。つまり衝突しても被害が軽くなるという話と、速度が低いと回避できる可能性が高くなるという話。多分、この回避については、日本のデータでもできるのではないかと思います。ただ1つ難しいのは、欧米、スウェーデンなどでは、昔から車両単独事故が多い。けれども、日本の場合は車両相互とか交通事故が多いので、グラフの形がかなり変わってくる可能性があります。日本はOECDに事故データを提供していますので、日本もそのOECDの報告の対象であると思いますけれども、フランスはどちらかというところが多いと思います。このように単独事故系が多いのか、そうではないのかというのは、かなり議論する上で重要だと思います。

○加藤委員 資料6の検討課題では、例えば「考えられる対策」の中で、運転側でこういう

のがある、自動車側でこういうのがあるなど、比較的平板に課題が書いてあります。今、それらの課題のうち、教育を充実するとかなり効果があるとか、あるいは今の経済情勢の中でリミッターや警報装置を付けるのはどうなのかということについて議論いただいています。実際のスピードの実態やOECDの資料などを見ていただきながら、更にメリハリですとか、どこがいいとか悪いとかということも含めて、御議論をいただければと思います。

例えば資料4の交通事故統計資料の6ページにございますように、規制速度超過の死亡事故のうち100km/h超は一般道で32件ですし、高速では43件ということです。よくリミッターで以前議論になった速度でいえば、100km/hが最高速度ですから、その上に機械的に付けたらどれだけ減るかということ、合計で75件ぐらいしか減ってこないわけです。

その件数が、車両全体にコストをかけて装置を装備するときと比べて、どういう関係にあるかというようなことを議論すると、ご意見があったように、現状では難しいみたいな議論もあるかと思っています。検討課題に記載したことについて、皆さんの知見を基に、これは効果的だとか、こういうのはやはりもう少し時間がかかるとか、その辺りも少し議論をいただけると、検討課題の方向性が少し出てくると思いますので、OECDの資料なども見ながら御議論をいただければと思います。

○斉藤委員 個人的な意見ですが、ESCの技術は素晴らしいです。ESCが良い理由は、今日本では普及率が10%ぐらいと非常に低いことが挙げられます。ESCは、例えば先進安全の中では、どちらかというところローテクの部類ですが、まず値段が安い。実質的には多分7万円ぐらいあれば、ほとんどの車に付いてしまいます。軽自動車のような小さい車の方が有効性もあるし、逆に大型車などの単独事故を防ぐことができる点で効果的である。このように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、個人的にはESCが一番いいのではないかと考えております。

国土交通省さんなどはどのような考え方をしているかわかりませんが、多分ESCが普及しなければ、先進安全まではいかないだろうと個人的には考えています。

昨日、あるテストコースで37名の一般の方にESCを体験していただきましたが、1回体験すると、ESCはすごいと言います。昔でいうABSです。今ではABSは当たり前になりましたが、これと同様にかなり効果的ではあります。

○岡野座長 実は私も、もう10年ぐらい前になりますが、北海道でVDCの装置が付いた車を試乗しました。メーカーによってESCの呼び方が違って、VDCは同じ装置です。これはすごいと思いましたね。試乗したおかげでその車を買うようになりましたが、ただ、そういう技術が目に見えない。そこが一番のネックだろうと思います。

だから、ABSも実はそうなのですが、そういうESCのような技術を普及させて、どうやって一般の人たちに知っていただくかというところが、一番難しい。JAFさんが一生懸命おやりになっていますが、そのような技術を知ってもらう。そのような教育啓蒙的な取組もかなり重要だろうと思います。

○長谷川委員 ESC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と思いますが、一方でスピードということ考えたときに、本当に下がるのかという話はあるかと思っています。例えば今、いわれているのは全般的には非常に安全になる。ただ一方で、カーブに入ってい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

ブを曲がれるようになることもあって、確かに安全には寄与すると思いますが、この最高速度による交通事故対策という議論の中で、ESCをどう扱っていくかというところは、議論が必要だと思います。

あと、先ほど7万円という話が出てきたんですが、自動車業界にしてみると7万円というのは大変大きな額でして、実は1円、2円の世界で四苦八苦しています。そういう中で7万円というお客様もそう簡単には買っていない装置です。普及していくことによってコストを下げるなどいろいろな策はあるとは思いますが。

○西田委員 発想の転換なのですが、多分メーカーさんは、相当高い速度でぶつかっても安全なように車を作っていると思います。しかし、リミッターにより、一定以上の速度が出ないとなると、安全のための設計基準は、現在より低くてよいということになります。つまり、180km/h ぐらいメーターがあるということは、180km/h ぐらいで何かあることを想定していますから、例えばリミッターにより車両の最高速度が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いかがですか。

○長谷川委員 それもあると思います。

○岡野座長 設計速度、耐久性もその分下げれば。

○斎藤委員 今の議論だったら、例えばITSで制御をしていたとすれば、ある程度可能ではないか。今は一部の乗用車で導入されていますね。一般道というか、普通のところはリミッターがかかっています、レース場に行くとりミッターが外れるようにできていますね。あれと同じでうまく利用すれば、高速道路で行けばこのくらいまでとか、最高速度ここまでというのはできるのではないですか。

○長谷川委員 将来技術としてはあると思います。制度の話ですとか、いろんなことを考えていくと、まだ実用化までいっていませんけれども。ご意見のあった乗用車でやっているものは、本当に限られたレース場で、お客様の意思で特別なボタンを押すと、そのレース場の中だけでリミッターが解除される。また一旦レース場を出ると、GPSで自動的にリミッターがかかる。そんな仕組みなんです。ただ、それが全部の高速ですとか一般道で、そういう制御ができていくかという、やはりインフラの話もありますし、技術的には可能ですけれども、なかなか難しいところであると思います。

○加藤委員 それはリミッターが効いて180km/hに落ちるということですね。100km/hとか120km/hではなくて、180km/hに落ちてくるということですね。それが将来的には、もう少しきめ細かにできるようになると、今よりはリミッターを入れるハードルというか、障害は下がってくるのでしょうか。

○長谷川委員 そう思います。あと、路車間のコミュニケーションですとか、そういうものが発展していけば、将来技術として色々なことができると思います。ただ、現時点ではまだ少し早すぎるのではないかと思います。

○清谷委員 将来技術ですが、期待する方と技術開発している方とで随分違う感じがします。私はこの前、ITSの大規模実証実験を地方でやっているのを見に行きましたが、感覚として将来技術で相当先な感じがしました。どういうイメージで考えていますか。

○長谷川委員 かなり先になると思います。本当に実証実験レベルで二十何年とか、そう

いうところに置くことはできるかと思うのですが、実用化になると、先ほど申しました制度やインフラの整備などを考えていくと、そう簡単にはできないです。

○岡野座長 あと、よくいわれるのが法的な問題。機械が故障したときの問題があります。GPSの電波が拾えなかった。そういうことがあった。

○吉岡委員 初歩的な質問ですが、先ほど話が出たように、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、素朴な疑問でありまして、今度一般の人にアンケートを取るときに、その辺も影響すると思います。例えば、高いスピードを出してレース場に持っていくような車で、一般道では制限するというものと、最初から180km/h出して走ることはないという、両者をどう分けて考えるのでしょうか。また、そんな高いスピードを出せるように作り、またそれを解除したり入れたり、自分で操作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疑問もあります。

○長谷川委員 リミッターの話はすごく難しいと思っています。最高速といったときに、先ほどお話があったように、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の最高速と、そういう規制されたところでのスピードオーバーの話と色々あるのかなと。先ほど話のあった乗用車のリミッターは、いわゆる100km/hをはるかに超えた180km/hのところにかかりますから、そのリミッターをどうしていくのかという議論があるんだろう。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、高速の最高速度の上のところ、すなわち100km/hの上のところどこまで制御するのかという話になってくるかと思うんです。

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んですが、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、いろいろ内部でもありまして、いろんな意味で危険回避ですとか、あるいは車の基本的な性能ですとか、それらを考えていくと、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ります。

あとは、本当に100km/hのすぐ上でリミッターを効かせることについて、なぜ規制しなければいけないのかという議論もあります。今、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、100km/hのすぐ上でリミッターを装着し、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ことも含め、議論をしていかなければいけないのかなと考えております。

○事務局 今のご意見のように、現在のリミッターは、180km/hという1つの基準だけしかないため、難しいのかもしれません。ただ、将来的に、規制速度に応じて個別に効かせることができるのかどうなのかという話はあると思います。先ほどご意見があったように、180km/hも出る車が必要なのかという話は、確かに色々なところで話を聞いております。

○吉岡委員 現在、トラックにはリミッターが義務付けされていて、一般道のときと高速道のときで入れたり、切れたりするんですか。

○岡野座長 今は90km/hです。

○清谷委員 90km/hしか出ません。

○岡野座長 現在、大型車のスピード・リミッターとして使っているものについて、何かデ

一タがあるんでしょうか。適正に使われているとか、付けるようになってから事故が減ったとか。

○事務局 今ちょっと手元に持ってきておりません。

○清谷委員 効果について調査をしています。今ちょっと手元にありませんが。

○吉岡委員 大型トラックですから、みんな勤めているわけです。会社としての責任だから守っているということですね。

○清谷委員 守っていないところも若干あります。守っていないところは不正改造という領域になるんです。不正改造をしてスピード違反、そういう領域です。

○吉岡委員 90km/h 以上出るようにしているということですね。

○清谷委員 だから、違法状態に陥るということです。そこは単なるスピード違反とは様相が違うと思います。ただ、大型車のスピード・リミッターによって一定の効果があるのかなという気はしますが、追突で加害性のある事故がなくなっているかという、まだそれだけなくなっているということはありません。

○吉岡委員 逆に、そういう大型車のスピード・リミッターがあるから、速度のことは機械任せになり、一般道では機械が何も言わないから、いいのではないかという意識にならないのでしょうか。

○清谷委員 それはちょっと分かりません。一般道でどういう意識なのかというのは調べておりません。

○加藤委員 今の大型車に、80km/h の制限速度のところまで 10km/h 超の 90km/h になるとリミッターがかかるように付いていて、それ以外の自動車はなぜ 100km/h で 180km/h なのかみたいな議論が国会の中でもありました。その議論は、今のご意見のように、100km/h を超えているところで事故がほとんどなかったり、あるいは全部にリミッターを入れたら莫大な予算、コストがかかるということで、今入れていないんです。では、それでいいのかというところが、まさに今回の議論であって、だからやはりまだ入れない方がいいとか、入れない方がよいのであるが、リミッターの範囲内で基本装置だけでも入れたらどうかみたいな議論の有無についても、御議論いただければと思います。

警報装置は、今はないんですか。

○佐野委員代理 昔は入っているのがありましたよね。

○加藤委員 今は、警報装置は入ってませんが、どのような経緯でなくなったんですか。

○清谷委員 警報装置は非関税障壁で、欧州の基準と合わない。欧州にはないんです。そのため、非関税障壁だということをいわれました。もちろん、それだけで警報装置をなくすわけにはいかないと思いますが、片一方で安全性への貢献度も検討したと思います。良識ある人はいいですが、最初から踏み倒す人は関係ないという人もいるのかもしれない。その辺の意識とか、そういう効果等も考えて、結局警報装置の義務付けを廃止し、今は任意としています。そういう経緯があることから、ヨーロッパの基準も無視ができません。

○事務局 今のお話に関連して、例えば欧州、ヨーロッパの中で自動車の技術、特に速度に関してドキュメントがありますが、諸外国の動向については、ある程度分かるものなんではないでしょうか。

○長谷川委員 大まかなところは分かります。ただ、リミッターという意味で、規制といい

ますか自主対応がなされているのは日本だけだと思います。サウジアラビアで一度、リミッターという話が出てきましたが、それ以外どこの国をとってみても、リミッターという話は今のところありません。

○清谷委員 大型車はあります。

○長谷川委員 あとは、先ほどの Adaptive Cruise Control のような、いわゆる ITS もの装置が一部に付いてきているのも事実ですが、まだまだセンサーの技術やいろんなものを含めると、なかなか完全なものにはなっていないのが現状です。

まだかなり高いものですので、実際に小さい車にすぐに付けられるかということ、そう簡単に付けられるものでもないということです。他方、100%信頼性があるものではまだないので、そういう限られた条件の中でのシステムということで、本当に普及するにはもう少し先の技術になってきます。

○斎藤委員 速度の高い方は、先ほど話がありましたリミッターや警報装置がありますが、低い方というか、30km/h とか 50km/h となると、ここに出てくるのだと教育とか取締りぐらいしかないんですか。何かほかはないんですか。インフラの側で、この論点整理の中には出てきていないんですか。

○事務局 まだ入れておりません。もし検討課題の中に道路側の対策というのを入れることについて、御了承いただけるのであれば。

○長谷川委員 そういう意味では、OECDの資料の5ページ目にありますように、総合的な取組を規制速度の低いところだけではなくて、最高速、いわゆる 100km/h を超えたところも含めて、総合的な取組を行っていくことが非常に重要なのではないかなと思います。

○吉岡委員 同じく5ページ目に6つの項目が整理されて出ていますけれども、この席で今後、この1つずつについて話し合っていくような感じになりますか。あるいはこの中の速度規制とか車両の技術とか、そちらの方を重点的にやっていくということなのでしょうか。

○事務局 基本的には資料6の検討課題に「考えられる対策」を挙げさせていただいておりますが、ここに運転者側の対策、自動車側の対策に加えて、道路側の対策が入りまして、OECDの資料にある6つの項目がおおむね出てまいります。

その中で、例えば各委員さんから、具体的にどういった施策を講じられるのか、今後の動向はどうかとかなどについて情報提供をいただければ、まとめてまいりたいと考えております。

○加藤委員 事務局としては、OECDのこの6つの論点というよりは、資料6の論点でやらせていただきたいと思っています。ただ、今の議論の中で例えば道路側、インフラ側で必要であれば、運転者、自動車のほかにインフラを追加して、こういう論点の中で利害得失その他のことを考えて、順位付けのようなことを議論させていただく。その際に、この資料6の下にある費用対効果なり社会的影響の中で、これ以外にも論点があれば、そういう論点からそれぞれの対策について、これはより望ましいとか、これはまだしばらく時間がかかるみたいな議論を、これからしていただこうかなと思っています。

そういう意味でも、この資料6の3にあるような、ほかにももし何かいろんな議論すべき論点などがあれば出していただけると、ありがたいです。

○宮島委員代理 先ほど交通事故統計資料にあったような、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な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でないかとか、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と思います。

○事務局 そうですね。確かに今のご意見のように、現状からみて、まずリミッターの義務付けが必要なのかどうかなどについて、御議論をいただく必要があるでしょうし。

○岡野座長 先ほど吉岡さんのいわれた観点は非常に重要なことですね。というのは、軽自動車は非常に増えているわけです。全部高級な車ばかりではないし、軽自動車はほとんど最高出ても120km/hぐらいです。だから、そういった車まで対象にはしにくいのではないかなという気がするんです。普段の生活のための車みたいなものと、先ほど話のあった乗用車みたいなものとは少し違うような気がするので、そこも多少切り分けた方がよろしいのかもしれないですね。

自動車業界の方では、一応180km/hの自主基準ですね。

○長谷川委員 はい。

○岡野座長 それは何か見直しとか、そういう動きは全然していませんか。

○長谷川委員 実は中でいろいろ議論はしました。そのときに、正直申しましていろんなメーカーさんがいる中で結論が出ていません。なぜかという、では何km/hにするんだという議論、例えば今180km/hに置いたときに、180km/hのリミッターをどんどん下げていく。ではそれはどこまで下げていけばいいのかとか、技術的な裏付けというのがありません。従来から色々なことをいわれており、従来車ですと、ある程度の性能を持たなければいけない。その中で坂道を登るときなど色々なことも考えて、その中で100km/h出せるようにしておかなければいけない。そういうところでどういうセッティングにするのかとか、あるいは実際にリミッターがかかる、かからないに関わらず、実態は100km/h以上の事故というのはかなり少なくなっている。そういうところに本当にお金をかけていくのかという議論がありまして、そういう意味では自動車業界の中だけではなかなか結論が出せないところもあります。

それで、まさにこういうところで広く色々な知見がある方々で、最高速というのをどう考えていけばいいのか。その中で法的に決めていくのか、自動車側の技術で対応するのか、あるいは取締りで対応するのか。これらを含めてどんなバランスでやっていくのが一番いいのかというところを、議論させていただければいいのかなと考えていました。

○加藤委員 先ほどの坂道の話なのですが、リミッターというのは100km/hを超えたときに燃料が行かないようになるんですね。例えば坂道だとすごい燃料を食いますね。だから、100km/h出なくても坂道が登れなくなってしまうのか、それとも100km/hを超えたら燃料が切れるのか。

○長谷川委員 今は180km/hです。

○加藤委員 そうすると、例えばローでは、すごいガソリンを食いますが、上がれないわけではないんですね。それは別に坂道でも180km/hまでは出るようになっている。メーターが180km/hになったら燃料がそれ以上いかないということですか。

○岡野座長 上り坂で、例えば急に危険回避をしなければいけないとか、何かそういうシチュエーションで考えると、通常の平坦な路で 180km/h ぐらい出ないと、とても回避できないという意味合いです。

それから、第2東名については、最高速度を 140km/h にするという話もあったかと思いますが、どうなっているんですか。

○小口委員 計画を立てていた段階は、140km/h にするとはいつておりません。現在、道路構造令上の設計速度は最高が 120km/h ですが、更にもうワンスペック上のものがあったもいいのではないかと検討してきた経緯はございますけれども、計画自体もともと片側3車線ずつ作るつもりだったものが、今はとりあえず2車線までにしておくなどと、当面は若干縮小気味になっていますので、今のところそれ以上の進展はできないところです。

先生のおっしゃるように、一時期1つ上のスペックを検討していました。ただ、道路を設計する場合の設計速度と、実際に車両が走るときの規制速度とまた違う世界というか、別の哲学で決まってくるころだと思しますので、今のところすぐどうという話はないのではないかなと思います。

○岡野座長 分かりました。

○事務局 お話の途中で失礼いたします。経済産業省製造産業局自動車課長の松永委員さんが来られましたので、ご紹介いたします。

○松永委員 松永と申します。よろしくお願いします。

○岡野座長 ご意見によれば、リミッターについては装着する方向とするのは適当ではないということで、他の方策を考える方向でしょうか。

○加藤委員 そういう感じではありますが、議論の中にありましたそれぞれの論点、例えば、これだけのわずかな事故にこんな費用をかけるのは実際どうかなどについて、資料を出していただいて、その整理の中で方向性が得られると、そういう議論になると思うんです。

そういう議論をしていただくと、例えば、中長期的な課題ですねとか、全ての車両の速度をGPSでとらえられるようになってからの話で今は早いなどということになると思います。

○岡野座長 自動車側で対応できる技術は、何年後になるかは分からないけれども、やはり当面はITSですかね。

○長谷川委員 ITSは将来技術としては確かにあると思います。ただ、何年先になるかというところが非常に難しい。車だけではなく、インフラも含めて、どういう通信をしていくとか、そういうところも含めてですね。

○岡野座長 先ほど委員がいわれたように、そういうユーザーの皆様に、先進的な技術にだんだんと慣れてもらうということも必要かと思えます。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です。

○佐野委員代理 この検討会は、最高速度違反による事故防止対策について検討されているので、ちょっとずれてしまうかもしれませんが、例えば全体の交通量を減らせば事故も当然少なくなると思います。そこで、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。3大首都圏に入ってくるときにはどういう検問になるのか分かりませんが、全国では無理かもしれませんが、東京だけでもいいのでやってみるのは

どうか。そうすると、交通量も絶対量が少なくなる。交通量が少なくなれば、当然交通事故も少なくなる可能性があります。そうするとCO₂も削減できる。それと、車のメーカーもコストがかからない。運転するときも交通量が少なくなりますから。この会議は速度の話をしていきますけれども、交通量を減らすのも1つの交通事故対策かなと思いますけれどもね。

○事務局 確かに、最近特に環境の面から交通総量抑制の話があります。中国で北京オリンピックの期間に実施されたと同っております。交通総量抑制についてもある程度の効果があると思いますが、この場の議論としては少し広すぎるかなと思われま。そこで、もう少し速度違反による交通事故対策に近いところに焦点を絞ればなと思っております。

○加藤委員 委員のお話のように、議論としては、例えば山手線の中に自動車を入れないとか、道路交通上のマネジメントの話はありますが、現在、我が国において、制度的にそういう規制を実施するのは、なかなか難しいな。実態の議論は、もちろんこの道路交通上のマネジメントの議論から始めますけれどもナンバー規制の議論は別のところでもあるでしょうから、ここではなかなか議論できないかと思います。

○吉岡委員 アンケートをこれからお取りになるわけですが、速度を守って走りたいとか走ってもらいたいとかということについて、年代別の意識を知りたいと思います。もし、そうした調査結果があれば、お願いします。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います。高齢の方は特にそれを強くいわれます。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よ、ともいわれます。そういうことも含めてトータルにスピードに対してどんなふう思っておられるか知っておきたいですね。

○事務局 公表可能な資料を探してみたいと思います。

○岡野座長 今、だいたい4輪車に話が集中していますけれども、2輪車の方はいかがでしょうか。自動2輪車と原付とございます。

○長谷川委員 2輪車のスピード・リミッターについていわれたことありますか。乗用車のスピード・リミッターはよくいわれますが。

○事務局 2輪車のスピードリミッターについては、あまり伺ったことがありません。

○清谷委員 大型車についてはスピードリミッターが義務付けされていますが、その理由としては、ほかに対する加害性というのが根底にあるのではないかなと思います。2輪車については、私自身も、これまでスピード・リミッターを付けるべきだという議論は聞いたことないです。

○小越委員 2輪車のリミッターについては、バランスを考えて、逆に効かせるのがよいのかというのがあるのではないか。4輪車でしたらそのままスピードが落ちますけれども、2輪車の場合は、ある程度燃料カットをするとバランスを崩します。仮にリミッターが180km/h だとしたら、その意味合いもあるためかもしれません。

○加藤委員 普通の人には、二輪車で180km/h を出すことはできないですね。私も400ccの二輪車に乗っていましたが、140km/h とかそういうスピードを出すと、多分100km/h からずっと視野が狭くなるようです。車はアクセルを踏めば180km/h まで出ますけれども、体をさらして180km/h というのは、運転する側からすると出せないのではないですかね。実質的に。プロのライダー以外は、なかなかリミッターの効くところまで出せないと思いま

す。

○小越委員 原付車については、リミッターではないかもしれませんが、何らかの機能があるはず。小型2輪車はちょっと分かりません。大型2輪車は180km/hまでメーターがあるので、リミッターは付けていないのではないかと思います。

○加藤委員 警報装置については、何か御議論がありますか。過去の経緯をみますと警報装置がありますが、これの効用や是非については、議論ありません。皆さん方のところで、警報装置か何かを付けた方がいいとか、悪いとか、意味がないとか議論はあるでしょうか。また、そもそも議論にもなっていないのでしょうか。

○岡野座長 そういう市販の装置もないですね。本当は、安全運転のためのスピードの警告みたいなのがあってもいいような気がします。昔の警報装置はキンコンキンコンの音がうるさかったため、評判悪かったですね。だから、もう少しやんわりとした警報は、私個人的にはあってもいいかなとは思っています。

○長谷川委員 警報装置も、前のチリンチリン鳴るのはある意味でうっとうしいですし、速度を出す人はあれ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りました。それから、今後警報みたいなものについて、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のですが、結局警報を出しても速度を守る人は守る、守らない人は守らないということ、逆に警報がうっとうしくなって、やさしいものだとか警報が出ていても聞かないという議論になっていて、あまり価値がないのではないかと思います。

○岡野座長 カーナビなどもそうですね。だんだん慣れてくるとカーナビのことを聞かないんです。

○長谷川委員 警報もいつも出ていると、結局当たり前になって。本当に必要なときに警報が出ればいいんですけども。

○加藤委員 やはり、効果がないというコンセンサスですか。

○岡野座長 効果がないとはいえませんが、人間は同じ音をいつも聞いているなと思うと慣れてきて、効果はだんだん薄れてくるんでしょうね。

○大庭委員 あと、以前の警報装置は100km/h プラスマイナスの部分だけですね。実際には制限速度というのは、例えば首都高ですと60km/hとかあるわけですね。そういった60km/hのところ、先ほどの資料にもありましたが、100km/hを超えて発生した事故の実態といいますか、100km/h以下の部分で制限速度を超えて発生した事故の実態、そちらの方が非常に多いわけですね。そういった制限速度が100km/h以下の道路で、制限速度を超えて発生した交通事故に対して、どれだけ警報装置の効果があるのかということ。それと、先ほどの慣れてしまうと効果が薄れるということを含めて、どれだけの効果があるのかなというのが。

○岡野座長 ただ、例えば自分で決めて、私は120km/hで鳴らしてくださいと設定して、車で走っていて120km/hかなどうかというときに、120km/hになれば警告してくれると、これが120km/hという効果はあると思うんです。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います。

○清谷委員 それは法的に義務付けるのは難しいですね。スピード違反前提になってしまい

ますから。

○加藤委員 任意装着だとすると、ある意味、逆にマナーとかモラルが高い人が使用すると、効果がすぐに出るのではないですか。アクセルを踏んでいるときに、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ですかね。

○吉岡委員 モラルの面で見ると、初心者でそんなにしょっちゅう車を運転しない、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んですか、そういう効果はあるのではないかと、必ずしも無視する人ばかりでないような気がしてきました。

形を変えてあってもいいのかなと思います。

○長谷川委員 今ヨーロッパでは、スピード・リミッターとか、逆の意味ですけども、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、オプションにあります。例えばフランスなんかですと、先ほど少し御紹介がありました、カメラでスピード違反をキャッチするというと、とにかく 120km/h を少しでも超えるともものすごく高い罰金がくるということで、120km/h を超えないように 120km/h で設定して、自動的に 120km/h になったらリミッターをかけるというシステムが、オプションであります。そういうものも1つの解なのだと思います。

あと、少し外れてしまうかもしれませんが、先ほど委員からお話があったエコドライブとか、直接的なものではありませんけれども、ACCなどの装置は非常に価値があるのかなと思っております。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ります。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。この委員会で検討する直接的な方策ということではないのかもしれませんが、2次的にエコドライブの推奨ですとか、そのようなところも非常に価値があるのかなと思っております。

○吉岡委員 環境が、やはり 21 世紀のキーワードになっていますので、キャンペーンとか教育をやるときには、燃費とともに環境という言葉を入れたらいいなと思いました。資料3の「対策の費用対効果や社会的影響」の社会的影響の中に、環境への負荷を低減するというような文言を入れて。

○岡野座長 そういうようなエコドライブ関連のデータみたいなものはございますか。

○斎藤委員 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す。

○大庭委員 先ほどのEMS (Eco-drive Management System : エコドライブ管理システム) の話でいいますと、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ます。だいたい省エネで8%ぐらいで、例えば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になったという、これは1つの運送会社の例ですけども、そういうケースもあります。

○松永委員 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と申しています。統合的アプローチは、車体の燃費だけではなくて、燃料と車の使い方と交通量すべてが必要だというアプローチをとっておりまして、マクロデータとしまして、だ

いたい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が使い方の改善というようなもので、CO₂削減の効果を示そうとしています。極めてざっくりしたマクロの計算式ですけれども。

来年の石油環境の議論の中でややもう少し精緻化する必要があるということで、いろいろ研究をしているところでございます。

4ページのこの見方なんですけれども、これって60km/hぐらいがピークということですか。

○事務局 そうです。

○松永委員 100km/hぐらいになると、むしろ70、80km/hぐらいから温室効果ガスの排出の方は、むしろ減ってくるということですか。

○事務局 横軸の2,000、4,000、6,000が1時間当たりの交通量、通過台数で、縦軸が走行速度です。60~70m/hぐらいのところが一番1時間当たりの通過台数が多くなるというグラフです。

○加藤委員 CO₂の排出量を示すものではなくて、その走行速度で流れる車の数です。ですから、早ければ早いほど車が流れるわけではなくて、やはり適正な速度というのが一番車が流れるということですが、ただ、おっしゃるように60~70km/hぐらいが、確かCO₂の排出量が一番低いので、そこは同じようになるんだと思います。

○事務局 その点につきまして、この基となっている文章があり、今、翻訳しておりますので、それを次回に改めてお示しできればと思います。CO₂ですとかFCですとか、ガスについてもグラフと文章が載っていたと承知しておりますが、今回の資料の中には入っていませんでした。

○岡野座長 ではそろそろ時間ですか。

○事務局 アンケートについて何か御意見ございますか。

○岡野座長 アンケートはいかがでございましょうか。今ちょっとこの場でというのは難しいだろうと思われませんが。

○吉岡委員 気がついたところ2点ほど。2ページ目の問1で「あなたが普段利用する交通手段について、次のうちから最も近いものを」という箇所ですが、普段利用する交通手段というのは、まず公共交通が思い浮かぶかと思いますが、「公共交通機関以外で」などと挿入してはいかがでしょうか。

もうひとつ3ページ目の問4の「あなたと家族の事故経験」に単独事故が入っていません。被害者と加害者はありますが、2輪車なんかは単独事故が多いようなので、項目を追加した方がよいのでは。

○大庭委員 これはウェブで実施するということですが、私の印象としては枚数が非常に多いような感じがするんですが。このように枚数が多いと、皆さんから答えがたくさん来るのかどうかと、少し気になりましたが、そうでもないんですか。

○事務局 今後、ウェブアンケートを行う契約先とも相談をすることになるかと思いますが。聞くところによると、ウェブアンケートの調査会社の方から参加者に対し、何らかの形のメリットがあるようですので、ある程度であれば御負担はいただける気はしております。

○岡野座長 アンケートは、普通の方はどのように参加するんですか。アンケートの広報の

仕方というのは何かあるんですか。

○事務局 伺いますと、インターネットのウェブ調査会社は、それぞれモニター候補の方と契約をしておき、こういったアンケートを行いますけれども、それに参加されますかということを確認し、参加いただいた方には何らかの形のメリットが与えられるそうです。申し込まれた方について、年齢とか人数とかを調整して、その上で御参加をいただきます。

○加藤委員 何十万とか100万というモニターがいらっしやって、要はそこに手数料を払っていきますので、ある程度のもので答えていただけるようなものです。

○岡野座長 ではそろそろ、予定の終了時間も近づいてまいりましたので、一旦ここで閉めさせていただければと思います。今のアンケートを含めまして、今日の御議論でまだお話尽くされていない内容と、あるいはお気づきの点等がございましたら、事務局の方にメールでお知らせいただければと思います。

今日の話を少しまとめてみますと、やはりリミッターですね。いろいろ最高速度違反に起因する交通事故の防止。死者数がだんだん低減してきていますけれども、残っている対策ということを見ると、どうしても最高速度違反に起因する交通事故対策に行かざるを得ないというのが1つ。その中で運転者に対する対策と、自動車側に対する対策というのがあります。リミッターというのはどちらかというところ消極的ですが、なるべくそのデータをいただきたいというお話がございました。

啓蒙的な交通安全教育、これもかなり必要だと。先進的な将来のITS社会を見据えたような教育というのはどうあるべきかということですが、これも大きな問題として多分あるんだろうと思います。

もう一点は、道路側の対策ということで、これは国交省さんにどういった対策が今後とられるのかということ、次回お出しいただければと思います。

それから、環境のエコドライブ関連。これも大きなテーマでございますので、ガソリンの値段が一時上がって、また下がって、せっかくエコドライブというあまり無駄な運転をしないよという意識ができたところで、またガソリンが下がってきたわけですけども。せっかく高まったエコドライブの機運をどういうふうにするか、より盛んにしていくかということ、もしデータがありましたらお出しいただくということでお願いしたいと思います。

ということで、議論は尽きないわけですけども、次回に御議論を継続という形にならざるを得ないと思いますが、またよろしくお願ひしたいと思ひます。

これで、一応私の方はよろしいでしょうか。

○事務局 事務局の方から少し御連絡申し上げます。まず次回の日程については、アンケートや資料の翻訳などもございますので、来年の3月ぐらいを目途に、また改めてメールなどで調整をさせていただいて、御連絡申し上げたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

また、座長のお話にもありましたが、今日、皆様方から色々な御意見をいただきましたが、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、また改めて御紹介申し上げますので、是非、次回、資料としての提出をお願いをできたらと思ひます。よろしくお願ひいたします。

ウェブアンケートについては、契約などの手続を進めてまいりたいと思ひます。内容につ

いてまた改めて御紹介申し上げますので、どうぞよろしく申し上げます。

事務局の方からは以上でございます。

○岡野座長 委員の皆様、大変御苦勞様でした。ここで閉じさせていただきます。ありがとうございました。