

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

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は、以下のとおり（個別の対策の概要等については別添参照。）。全体的には既存の対策について今後も実施することとしているものが多いが、今後新たに講ずるものとしては、交通安全教育に関して「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」の機会を活用するものがあるほか、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る「ITSを活用した安全運転支援システム（DSSS）」が挙げられる。

1 運転者側の対策

(1) 車両の走行速度抑止に関する交通安全教育

ア 運転免許保有者に対する運転者教育

- ・ 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」その他の交通安全教育の機会の活用（内閣府、警察庁）

※ 「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」 シルバーリーダーに対し、自動車教習所等において、高齢者を対象として交通安全教育を行うために必要な知識及び技能を習得させるための研修を実施する事業

(2) 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発

ア 全国交通安全運動の機会の活用

- ・ 全国交通安全運動の機会の活用（内閣府、(社)日本自動車販売協会連合会）
地方公共団体における広報啓発活動、自動車販売会社等への周知

イ 独自の活動

- ・ 都道府県交通安全対策推進協議会の活用（(社)日本自動車販売協会連合会等自動車販売関係団体により構成）

交通安全に関する様々な活動の展開

- ・ セーフティアドバイザー制度の活用（(社)日本自動車販売協会連合会）

※ セーフティアドバイザー制度 自動車販売会社の営業マンがセールス活動を通じ、ユーザーに対して交通安全に関するアドバイスを行い、ユーザーの交通安全意識の向上を図ることを目的とする制度

(3) 最高速度違反の取締りの強化

ア 著しい速度超過の取締り強化（警察庁）

- ・ 高速道路上における速度違反自動取締装置の整備

(4) 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築

ア 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導（国土交通省）

(5) エコドライブの推進

ア エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進（警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省）（別紙1参照）

・ エコドライブ10のすすめ、やさしい発進の名称策定「ふんわりアクセルeスタート及びエコドライブ普及・推進アクションプランによるキャンペーン

イ EMS（エコドライブ・マネジメント・システム）用機器の導入に対する補助（国土交通省）

2 自動車側の対策

(1) 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用

ア 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け（国土交通省）

イ 乗用車及び原動機付自転車への速度抑制装置の装着（（社）自動車工業会）

(2) 速度警報装置の活用

ア 速度警報装置（既に廃止）

(3) ITSを活用した速度抑制装置、速度警報装置

ア 先進安全自動車の普及開発促進（国土交通省）

※ 第4期先進安全自動車（ASV）推進計画 既に実用化されたASV技術の普及の促進及び通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進

3 道路側の対策（交通安全施設を含む。）

(1) 道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）の活用

ア 生活道路における交通事故対策（国土交通省）

※ 自動車の速度を抑制するための凸部（ハンプ）、狭さく部、屈曲部（クランク）の整備等（別紙2参照）

(2) 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策

ア 最高速度規制の実施（警察庁）

イ 速度感応式信号機の整備（警察庁）

※ 速度感応式信号機 異常な高速度で走行する車両を交差点の手前に設置した車両感知器が感知した場合に、赤信号にするなどの信号制御を行う信号機

ウ 高速走行抑止システムの整備（警察庁）

※ 速度の出やすい幹線道路に設置した車両感知器により高速で走行する車両を感知した場合に、前方の速度警告板により走行速度の抑止を図るシステム

(3) ITSを活用した速度抑制対策

ア 安全運転支援システム（DSSS）の推進（警察庁）

※ 安全運転支援システム（DSSS）の例

- ・ 下り坂等で速度が超過しやすい路線において、一定の速度以上の車両を検知した場合、速度超過を抑制するための簡易図形をカーナビに表示する「速度情報提供システム」
- ・ 路側インフラから提供される危険検知情報及び自車の位置・速度情報等から、運転者への注意喚起の必要性を判断できる新型車載機を用いたシステム

4 その他考えられる事項

ア 運転免許取得時における運転者教育

- ・ 自動車教習所における教習の機会の活用（警察庁）

イ 運転免許保有者に対する運転者教育

- ・ 更新時講習、初心運転者講習、処分者講習及び取消処分者講習等の各種機会の活用（警察庁）

ウ 速度超過した者に対する運転免許の行政処分（警察庁）

エ 運行管理者制度等に基づく自動車運送事業者に対する指導及び行政処分等（国土交通省）

オ 最高速度規制のデータベース化の見込みとその活用方策
（カーナビゲーションへの連携）

カ ISA 等自動車技術の開発の見込みとその活用方策（別紙3参照）

エコドライブの普及・促進にむけた対策

- エコドライブにより約25%の燃費改善効果。走行状況により燃費改善効果は個人差があるものの、発進及び停止の多い都市部では、特に省エネルギー効果が期待できる。
- 平成15年度より関係4省庁(警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省)にてエコドライブ普及連絡会を設置し、普及促進を実施。
- 本連絡会にて、『エコドライブ10のすすめ』、やさしい発進の名称として、『ふんわりアクセル「eスタート」』、加えて、平成18年度6月に『エコドライブ普及・推進アクションプラン』を策定。

○エコドライブ10のすすめ (平成15年策定)

1. 無用なアイドリングをしない。
2. 無用な空ぶかしをしない。
3. 急発進及び急加速をしない。
4. 交通の状況に応じた安全な定速走行に努める。
5. 早めにシフトアップする。
6. 減速時には、エンジブレーキを活用する。
7. 確実な点検・整備と実施する。
8. 不用な荷物を積まない。
また、燃料をむやみに満タンにしない
9. エアコンの使用を控えめにする。
10. 計画的なドライブをする。

加速度的
普及のため、更なる環境整備が必要

○やさしい発進の名称策定 (平成17年12月策定)

チームマイナス6%と協力し、一般ドライバーへ公募した結果、ふんわりアクセル『eスタート』に名称を決定。

○エコドライブ普及・推進アクションプラン (平成18年6月策定)

今後3年間をエコドライブの重点的な普及推進期間として、関係省庁及び関係機関等が一層連携し、着実なエコドライブの普及・推進に努める。

- ①エコドライブの定義の見直し、効果使用等の確定
- ②エコドライブの普及・啓発活動
- ③エコドライブ支援装置等の普及促進
- ④エコドライブ評価システムの確立
- ⑤地方自治体及び関係団体との横断的取組
- ⑥エコドライブ普及・推進に必要な調査

車両速度を抑止する道路構造の事例

【ハンプ】



道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったもの

【クランク】



車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりすることにより、車のスピードを抑制しようとするもの

【狭さく】



車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより車のスピードを抑制しようとするもの

欧州の取り組み

◆交通事故死者数削減目標
…2010年までに半減

◆最高速度違反が主要因のひとつ

・スピードカメラ設置
・速度違反取り締まり強化

例)フランスの取り組み

「交通事故低減に取り組む」との
強力なリーダーシップ

◆世論の意識の変化
◆取り締まり強化
・スピードカメラの設置
・2003年に開始
・1500台(固定式&移動式)
→2012年までに4500台

02年→05年で、交通事故死亡者
数が△31%

『内、75%はスピードマネー
ジメントによるもの』

自動車技術

- ◆SLDからISAへ
- ◆ISA・・・「カメラで標識を認識」、GPSベース、等

- ・オペル（研究段階）
- ・BMW 7シリーズに採用

速度制限インジケータ (Speed Limit Indicator):
現在の速度規制を常時表示するシステムで、BMW 7シリーズから量産車に世界で初めて採用された。
後写鏡付近に取り付けたカメラで、道路標識のうち速度制限標識をとらえ、ディスプレイに表示する。

ISA関連調査

◆フランス（LAVIAプロジェクト）

- ・システムの介入レベルが上がるとユーザー受容性が下がる
- ・情報提示のみで過半数のユーザーが許容 (n=100)

◆英国

- ・A-ISA、V-ISA、M-ISAシステム(※)についてドライバー行動を調査。
- ・ISAは制限速度超過を大幅に減らす効果がある。
ただしV-ISAの場合、一部のドライバータイプは解除する傾向にあった。
- ・コストベネフィット：経済効果は導入コストの1.9～3.2倍

※

- (1) A-ISA: 現時点における制限速度情報を車内に表示し、ドライバーが速度違反をすると警告を発する「助言型ISA機能」
- (2) V-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、車の走行速度を制限速度にまで減速させる一方、ドライバーがこのシステムに介入してその機能を解除(オーバーライド)するのを可能にする「ボランタリー型ISA機能」
- (3) M-ISA: システムをエンジンさらにはブレーキにリンクさせ、解除はできない「強制型又は介入不能型ISA機能」

(2) 車両の走行速度抑止に関する広報・啓発

ア 全国交通安全運動の機会の活用

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車等の走行速度抑制に係る広報啓発活動の実施 (内閣府) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 20 年秋の全国交通安全運動に関して、内閣府から都道府県等に対し、「平成 20 年秋の全国交通安全運動推進要綱」とともに、政策統括官（共生社会政策担当）名で通知を发出し（資料 1 参照）、全国交通安全運動の重点に掲げられた「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗車中の交通事故防止」の普及推進に当たり、自動車等の運転者に対する前照灯の早めの点灯とともに、速度の抑制等について、交通安全キャンペーンなどの活発な広報啓発活動を展開するよう通知した。なお、当該通知に基づく都道府県等における取組のうち、自動車等の走行速度抑制に係る広報啓発活動の取組状況については、把握していない。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗車中の交通事故を防止し、又は被害を軽減するためには、自動車の走行速度を抑制することが効果的であることから、自動車運転者に対する前照灯の早め点灯等とともに、走行速度の抑制についても広報啓発活動を行うこととしたもの。 <p>[留意事項等]（区分：ア）</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後においても、最高速度違反による交通事故対策の検討状況を踏まえ、全国交通安全運動その他の機会を捉えて、自動車等の運転者に対する広報啓発活動の中で、自動車の走行速度の抑制を働き掛けることについても検討することとする。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状欄記載のとおり、平成 20 年秋の全国交通安全運動において、自動車等の走行速度の抑制について広報啓発活動を実施することについて指示しており、最高速度違反による交通事故対策の検討の結果を受けて、更にその必要性が高まることが見込まれるため。 <p>[留意事項等]（区分：ア）</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、走行速度が低下することにより、一定の効果が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通対策本部決定

<p>〔対策名〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車全般における交通安全に係る啓発活動の実施 ((社)日本自動車販売協会連合会) 	<p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎年春・秋の全国交通安全運動の内容について、全国に53ある自販連支部を経由し、会員ディーラーに周知を図っている。 <p>〔背景・理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 春・秋の全国交通安全運動の重点項目の徹底を図ると共に、夜間・夕暮れ・雨天時などの交通事故防止のためには、走行速度の抑制が効果的であることに加え、高齢ドライバーへの特性を踏まえたアドバイス、歩行者・自転車利用者等への思いやり等の必要性から、啓発活動を行うことにしたものの。 <p>〔留意事項等〕(区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組状況は把握していないが、自動車販売という営業活動を通じて、直接ユーザーに啓蒙を図ることによって、一定の効果はあるものと考えている。 	<p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後とも、全国交通安全運動に加え、様々な機会を捉えてユーザーへの啓発活動を図っていく。 <p>〔背景・理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行速度の抑制も含め、会員ディーラー従業員、ユーザーに対する交通安全への意識の徹底を図る必要があるため。 <p>〔留意事項等〕(区分：ウ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死者数の低減を図ることは至上命題であるが、車を運転することの楽しさを阻害しない取り組みが必要と考える。 	
--	--	---	--

イ 独自の広報啓発活動

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>〔対策名〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 都道府県交通安全対策推進協議会の活用及びセーフティアドバイザー制度の活用 ((社)日本自動車販売協会連合会等) 	<p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 自販連の取り組みとして、年1回3月に交通安全対策推進協議会中央大会(自販連、全軽自協、中販連、輸入組合で構成)を開催し、警察庁交通企画課よりご講演を頂くなど、全国支部に周知徹底を図っている。 都道府県毎に地元警察の協力及び各団体との連携により、交通安全対策推進協議会を全国53支部に設置し、交通安全に関する様々な活動を展開している。そのうち特に、セーフ 	<p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後とも、全国交通安全運動に加え、様々な機会を捉えてユーザーへの啓発活動を図っていく。 交通安全対策推進協議会中央大会の継続的開催を通じ、全国各支部傘下の会員ディーラーへの周知徹底を図っていく。 	

	<p>ティアドバイザー制度（営業マンがセールス活動を通じ、ユーザーに対して交通安全に関するアドバイスをを行い、ユーザーの交通安全意識の向上を図ることを目的とした制度）を立ち上げ、ユーザーへの啓蒙を図っている。その際、営業マンが携行する「セーフティアドバイザー ハンドブック」を作成し、エコドライブも含めて啓蒙を図っている。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 春・秋の全国交通安全運動の重点項目の徹底を図ると共に、夜間・夕暮れ・雨天時などの交通事故防止のためには、走行速度の抑制が効果的であることに加え、高齢ドライバーへの特性を踏まえたアドバイス、歩行者・自転車利用者等への思いやり等の必要性から、啓発活動を行うことにしたものの。 <p>[留意事項等]（区分：ア）</p> <ul style="list-style-type: none"> 具体的な取組状況は把握していないが、自動車販売という営業活動を通じて、直接ユーザーに啓蒙を図ることによって、一定の効果はあるものと考えている。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行速度の抑制も含め、会員ディーラー従業員、ユーザーに対する交通安全への意識の徹底を図る必要があるため。 <p>[留意事項等]（区分：ウ）</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死者数の低減を図ることは至上命題であるが、車を運転することの楽しさを阻害しない取り組みが必要と考える。 	
--	---	---	--

(3) 最高速度違反の取締りの強化

ア 著しい速度超過の取締り強化（警察庁）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 著しい速度超過の取締り強化（警察庁） 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察庁から都道府県警察に対し、警察庁交通局長通達「平成21年中における交通警察の運営について」を発出し、同通達別添「平成21年中における交通警察の運営重点」の「重 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>第8次交通安全基本計画 第1部第1章第3節II</p>

	<p>点を置いた指導取締りの推進」において、著しい速度超過等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反に重点を置いた指導取締りを一層強化するよう指示した。</p> <ul style="list-style-type: none"> また、平成19年度、警察庁では、高速道路上における速度違反自動取締装置を2基増強した。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 著しい速度超過等は、重大事故や死亡事故に直結する悪質性・危険性の高い違反であり、このような重大事故や死亡事故を抑制するためには、著しい速度超過等に重点を置いた指導取締りを行うことが効果的であるため。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、著しい速度超過に重点を置いた指導取締りを強化することにより、著しい速度超過による交通事故等が減少することが考えられることから、一定の効果があるものと考えられる。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	5 (1) ア (ア)、イ
--	---	--	---------------

(4) 自動車運送事業者における悪質運転や事故を防止するための運行管理体制の整備・構築
 ア 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対する指導

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画に基づく公共交通事業者等に対 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」において、全国の公共交通事業者等に対して、運行管理体制の中で最高速度を遵守した運行が行われているか等、関係法令の 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、全国の公共交通事業者等に対して、関係法令の遵守状況等に関する自主的な総点検を行うよう推進。 	「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」

<p>する指導 (国土交通省)</p>	<p>遵守状況等に関する総点検を行うよう指導するほか、一部は国土交通省職員を派遣して、その実施状況についての確認を行っている。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省主催により、「年末年始の輸送等に関する安全総点検実施計画」は、毎年12月10日から1月10日に実施している取組であり、多客繁忙期である年末年始に、陸・海・空の輸送機関等による自主的な点検の実施等により、公共交通の安全の確保を図り、安全に対する意識高揚を図っている。 <p>[留意事項等] (区分:)</p>	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分:)</p>	
-------------------------	--	---	--

(5) エコドライブの推進

ア エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> エコドライブ普及連絡会によるエコドライブの普及・促進 (警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> エコドライブ普及連絡会 (警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省により設置) により、エコドライブ10のすすめ、やさしい発進の名称策定「ふんわりアクセルeスタート及びエコドライブ普及・推進アクションプランによるキャンペーンを実施している。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度に策定した『エコドライブ普及・推進アクションプラン』に基づき、エコドライブの普及・推進を図るため。 	<p>[概要]</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	

	<p>[留意事項等] (区分:ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。 エコドライブにより約25%の燃費改善効果。走行状況により燃費改善効果は個人差があるものの、発進及び停止の多い都市部では、特に省エネルギー効果が期待できる。 	<p>[留意事項等] (区分:ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。 同左 	
--	--	---	--

イ EMS (エコドライブ・マネジメント・システム) 用機器の導入に対する補助 (国土交通省)

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> EMS用機器の導入に対する補助 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係省庁と連携し、エコドライブの普及・促進のためのキャンペーンを実施するとともに、EMS用機器の導入に対する補助を行っている。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度に策定した『エコドライブ普及・推進アクションプラン』に基づき、エコドライブの普及・推進を図るため。 <p>[留意事項等] (区分:ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、エコドライブの普及・推進のための施策を実施予定。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分:ア、エ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。 	

2 自動車側の対策

(1) 速度抑制装置（スピード・リミッター）の活用

ア 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>〔対策名〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型トラックへの速度抑制装置の義務付け (国土交通省) 	<p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年8月に道路運送車両の保安基準を改正し、大型トラックを対象として、平成15年9月から速度抑制装置を義務付け、使用過程車についても、平成18年8月までの経過措置期間を経て義務化している。 <p>〔背景・理由〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 当時の事故分析の結果、高速道路での大型トラックの事故のうち、 <ol style="list-style-type: none"> ① 死亡事故の割合は、他車種の2倍以上であり、一事故当たりの被害も大きいこと ② 大型トラックの死亡事故の半数が速度違反領域で発生していること。 から高速道路における大型トラックの事故防止を目的として実施。 また、燃費向上による環境面での効果が期待されることから速度抑制装置を義務付けることとした。 <p>〔留意事項等〕（区分：ア、エ）</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故低減効果及び二酸化炭素の排出量低減効果 	<p>〔概要〕</p> <p>〔背景・理由〕</p> <p>〔留意事項等〕（区分： ）</p>	<p>道路運送車両の保安基準第8条第4項</p>

イ 乗用車及び原動機付自転車への速度抑制装置の装着

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 スピードリミッター ((社)自動車工業会)	〔概要〕 ・ 最高速が 180km/h を超える自動車に、180km/h 以上の速度が出ないようにスピードリミッターを備えている。 〔背景・理由〕 ・ 昭和 50 年頃、暴走行為の問題から、最高速度について論議された。 ・ 静粛性、運転性、安全性が向上すると最高速度があがる傾向にあるが、最高速度は車両の性能目標ではない。あくまでも結果である。又車両が運転者の意思に反して減速や加速することは問題である。 ・ 以上を鑑み、非現実的な速度である 180km/h に最高速度を制限するスピードリミッターを、自工会各社が自主的に備えることとした。 〔留意事項等〕(区分:オ) ・ 世界的に、乗用車に対し最高速を制限している例は無い。(海外メーカーと比較して、車両諸元として見劣りするよう見える可能性がある)	〔概要〕 ・ 現状維持 〔背景・理由〕 ・ 現状を変更する理由が無い。 〔留意事項等〕(区分:) ・ 現状どおり	各社の判断による自主対応

(2) 速度警報装置の活用

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
〔対策名〕 速度警報装置 ((社)自動車工業会)	〔概要〕 ・ 自動車の速度が 100km/h を超えた場合に、警報を鳴らす装置を装備すること。 〔背景・理由〕	〔概要〕 ・ 現状維持 〔背景・理由〕	

	<ul style="list-style-type: none"> 昭和 49 年頃、スピード感覚が失われがちな高速道路におけるスピードオーバーによる事故を防止するため、法令で速度警報装置の装備が義務付けられた。 昭和 61 年、昭和 49 年に対し、高速道路を走行する機会が増え、慣れてきたことを背景に、政府・与党の対外経済対策推進本部の決定に基づき、法令上の義務付けを廃止。 <p>[留意事項等] (区分：－)</p> <ul style="list-style-type: none"> 無し 	<ul style="list-style-type: none"> 現状を変更する理由が無い。 <p>[留意事項等] (区分：)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状どおり 	
--	---	---	--

(3) ITSを活用した速度抑制装置、速度警報装置

ア 先進安全自動車の普及開発促進

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 先進安全自動車の普及開発促進 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 18 年度より第 4 期先進安全自動車 (ASV) 推進計画を開始し、産学官連携のもと、既に実用化された ASV 技術の普及の促進と、通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車の開発・実用化・普及の促進のため。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果があったものと考えられる。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、第 4 期先進安全自動車 (ASV) 推進計画を推進 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、一定の成果が見込まれる。 	

3 道路側の対策（交通安全施設を含む。）

(1) 道路インフラ（速度ハンプ、路面への標示等）の活用

ア 生活道路における交通事故対策（国土交通省）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路における交通事故対策 (国土交通省) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 住居系地区等で、歩行者等の通行等が優先されるべき区間において、自動車の速度を抑制する凸部や狭さく部、屈曲部等の整備を、他の対策とも組み合わせて実施。 <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 通学路や生活道路など、多くの歩行者が利用している道路にもかかわらず、歩道がないことや、通過車両が多いこと等により、事故発生割合が高い地区 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国における交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合は4割を越えている。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度が低下することにより、事故抑止効果が見込まれる。 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も引き続き、当対策を実施。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 依然として、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合は高い。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度が低下することにより、事故抑止効果が見込まれる。 	

(2) 最高速度規制、信号の運用、標識及び標示等の対策

ア 最高速度規制の実施（警察庁）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 最高速度規制の実施 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察では、道路における危険の防止及び交通の安全と円滑を確保するため、設計速度、 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>第8次交通安全基本計画</p>

<p>(警察庁)</p>	<p>実勢速度、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況、交通量等を勘案し、最高速度規制を実施している。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路構造によって設計速度が異なっているほか、交通安全施設の整備状況や交通環境等に差異があることから、これらに応じた最高速度を規制する必要があるため。 <p>[留意事項等] (区分：カ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策による交通事故件数や死傷者数の低減効果を定量的に示すことは困難であるが、最高速度を規制することにより、車両の走行速度を抑制することが考えられることから、一定の効果があるものと考えられる。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 <p>[留意事項等] (区分：カ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 同左 	<p>第1部第1章第3節II 1(4)エ</p>
--------------	---	--	------------------------------

イ 速度感応式信号機の整備 (警察庁)

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
<p>[対策名]</p> <ul style="list-style-type: none"> 速度感応式信号機の整備 (警察庁) 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察では、異常な高速度で走行する車両を交差点の手前に設置した車両感知器が感知した場合に、赤信号にするなどの信号制御を行う速度感応式信号機を整備している。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の安全を確保するためには、異常な高速度で走行する車両の走行速度を抑止することが効果的であるため。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備した箇所では、交通事故件数が減少し、 	<p>[概要]</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も必要に応じ、速度感応式信号機を整備する。 <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 効果が認められるため。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も、一定の効果が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法第4条第1項

	効果が認められた。		
--	-----------	--	--

ウ 高速走行抑止システムの整備（警察庁）

対 策 名 等	現 状	今 後 の 動 向	備 考
[対策名] ・ 高速走行抑止システムの整備 （警察庁）	[概要] ・ 警察では、速度の出やすい幹線道路に設置した車両感知器により高速で走行する車両を感知した場合に、前方の速度警告板により当該車両に警告を与えることにより走行速度の抑止を図る高速走行抑止システムを整備している。 [背景・理由] ・ 交通の安全を確保するためには、異常な高速度で走行する車両の走行速度を抑止することが効果的であるため。 [留意事項等]（区分：ア） ・ 整備した箇所では、交通事故件数が約3割減少した。	[概要] ・ 今後も必要に応じ、高速走行抑止システムを整備する。 [背景・理由] ・ 効果が認められるため。 [留意事項等]（区分：ア） ・ 今後も、一定の効果が見込まれる。	

(3) ITSを活用した速度抑制対策

ア 安全運転支援システム（DSSS）の推進（警察庁）

[対策名] ・ 安全運転支援システム（DSSS）の推進 （警察庁）	[概要] ・ 警察庁では、2006年度警察庁モデル事業として、下り坂等で速度が超過しやすい路線において、一定の速度以上の車両を検知した場合、速度超過を抑制するための簡易図形をカーナビに表示する「速度情報提供システム」を東京都に導入した。 ・ 現在は、路側インフラから提供される危険	[概要] ・ 実証実験を踏まえて、その有効性が確認されたシステムについては、2010年度から事故の多発地点を中心に全国への展開を図っていくこととする。	・ IT 新改革戦略（平成18年1月IT戦略本部決定）
---	--	--	-----------------------------

	<p>検知情報及び自車の位置・速度情報等から、運転者への注意喚起の必要性を判断できる新型車載機を用いたシステムの実証実験を東京都、栃木県、愛知県及び広島県において実施中。</p> <p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府では、IT 新改革戦略に基づき、交通事故死傷者数・交通事故件数を削減するため、路車協調による安全運転支援システムの実用化に向けた取組みを推進している。2008年度には、官民連携した安全運転支援システムの大規模な実証実験を行い、効果的なサービス・システムのあり方について検証を行うとともに、事故削減への寄与度について定量的な評価を行うこととしている。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> 本対策の効果については、実証実験において検証する。 	<p>[背景・理由]</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府では、IT 新改革戦略に基づき、2010年度から安全運転支援システムを事故の多発地点を中心に全国への展開を図っていくこととしている。 <p>[留意事項等] (区分：ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> DSSS の整備により、運転者の認知・判断の遅れ、誤りに起因する交通事故の未然防止に効果があると見込まれる。 	
--	---	--	--

※ 「留意事項等」欄の各区分に付した記号の意味は、それぞれ次のとおり。

ア 交通事故件数や死者数の低減効果、イ 人的コスト、製品コスト、ウ 自動車購買意欲への影響、エ 総合燃費への影響、オ 自動車産業の世界的競争力への影響、カ 高速道路設計速度との関係、キ その他