

最高速度違反による交通事故対策検討会  
第3回 議事録

内閣府政策統括官(共生社会政策担当)

## 第3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9月2日（水）15：00～17：00  
場所：中央合同庁舎4号館4階 420号室

- 1．開　　会
- 2．議　　題  
最高速度違反に係る交通事故対策の効果等について
- 3．閉　　会

事務局 それでは、時間がまいりましたので、ただ今から「第3回最高速度違反による交通事故対策検討会」を始めさせていただきます。

まず初めに、内閣府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 本日は、お忙しいところ、また政権交代前のいろいろな状況のある中で、御出席いただきましてありがとうございます。

交通安全対策につきましては、非常に国民生活に直結する重大な課題でございますので、どのようなことがあろうと、今後、誠心誠意取り組んでいきたいと考えておりました、そういう意味でも、最高速度の委員会で御議論を活発にさせていただきたいと思っております。

本日は、大変多くの資料を用意させていただきました。後ほど事務局の方から説明をさせていただきますけれども、大きく2つに分かれるかと思えます。最初に目次で全体を御説明いたしますけれども、1つには資料5から10までで、一度議論いただいたものや、あるいは文献に沿って整理をさせていただいたものという部分で、もう1つの資料11は、現状や今後の動向です。文章自体はまだ薄うございますけれども、ここについては今日十分議論いただいて、次回も含めて方向性をしっかり出していきたいというところでございます。今日は多くの資料を御覧いただくことになって恐縮でございますけれども、是非活発な御議論をいただきまして、よりよい方向に導けたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。

簡単でございますが、以上でございます。

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 第3回目になりました。お忙しいところ、お集まりいただきまして大変ありがとうございます。また、各省からいろいろなデータを提供いただきまして大変ありがとうございます。本日もまた資料がたくさんございますけれども、活発な御議論を是非お願い申し上げます。

事務局 ありがとうございます。

続きまして、委員の交代につきまして御紹介申し上げます。

法務省の森本委員に代わりまして、法務省刑事局刑事課参事官の中村委員。

また、松永委員に代わりまして、経済産業省製造産業局自動車課長の保坂委員でございます。両委員とも本日御欠席で、代理として是木様と芳田様がそれぞれお越しになっておられますので、御紹介だけ申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、進行を座長の岡野先生をお願いいたします。

岡野座長 それでは、議事を進行させていただきます。

議事次第の5(2)の資料説明ということで、事務局の方からお願いいたします。

事務局 それでは、資料3の第2回検討会の議事録につきまして簡単に御説明申し上げます。

議事録（案）は、表紙の1ページ目から20ページまでにわたっております。まず、最高速度違反による交通事故対策の考え方につきましては、例えばITSの話ですとか、どのような人たちが最高速度違反をしているのかということですか、あと、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よろしいということですか、どういうところでスピード違反が多いのか、時間帯と速度の関係などについてどうか、そのような御意見をいただいております。

次に、運転者側の対策について、年齢のほかに、更に職業についても分析してはどうかとの御意見をいただいております。また、エコドライブにつきましては、環境の側面、安全の側面から取り組んでいくとよろしいのではないかと御意見をいただいております。

自動車側の対策については、例えば速度抑制装置、速度警報装置がございまして、技術的には問題がないと思えますけれども、問題は費用が伴うといったこと。また、速度を抑制するための装置の一環として、ISAといったものについて御紹介をいただいております。

また、道路側の対策につきましては、既に国土交通省さんの方でお取り組みいただいておりますけれども、そういった対策についての御紹介。あと、国民の意識調査結果について御意見をいただいております。以上のとおり、議事の進行に沿っていろいろな御意見をいただいております。議事録（案）としてまとめさせていただきます。

岡野座長 ただいまの御説明の資料3の前の議事録でございますが、特段御意見がなければ御承認いただいたものとして進めさせていただきます。

それでは、続きまして、資料4から順次お願いいたします。

事務局 まず、資料4でございます。これは報告書の目次（案）でございます。

目次（案）としまして、第1章として「はじめに」ということで、「検討の目的」ですとか「検討体制」などを記載することとしております。

第2章は「交通事故の現状等」でございます。まず第1節の「最高速度違反による交通事故の発生状況」でございますが、これまでお示した交通事故統計資料のほか、本日の資料10につきましても追加をしてまいりたいと考えております。第2節は「OECD等における速度管理に関する施策等」でございます。第3節として、そのまとめを作っていく。

第3章は「最高速度違反に係る交通事故対策の効果等」でございます。本日の資料5から資料9までを記載するものでございます。また、「考察」につきましては、それらをまとめさせていただくこととしております。

また、第4章でございますけれども、前回の資料として提出いたしましたWEBアンケートの調査結果などについてでございます。第3節についても、前回の既存の国民の意識調査結果の資料でございます。また、第4節の「諸外国における意識調査結果」については、前回までにお示しいたしました外国の文献から記載することとしております。

第5章につきましては「最高速度違反による交通事故対策の現状と今後の動向」ということで、本日の資料11にお示しをさせていただいております。これについては、参事官の挨拶にございましたように、今後更に充実をさせていく必要があると考えております。

最後に、第6章で「まとめ」ということでございます。

参考資料としまして、1から5まで掲げております。これらの資料を添付したいと考えております。

資料4についての説明は以上でございます。

続きまして、資料5以降について御説明申し上げたいと思います。資料5から資料9につきましては、それぞれ文献調査の結果をまとめさせていただいております。また、これらの結果から、当面、現時点で事務局として考えられる方向性などについても御紹介をしたいと思います。

まず、資料5でございます。

交通事故の低減効果等ということから考えますと、自動車の走行速度（危険認知速度）が高まりますと、自動車が1秒間に進む距離と停止距離の問題ですとか、視覚能力の問題から交通事故の回避可能性が低くなります。資料5の1（1）、（2）のところで、それぞれ進む距離などや視覚能力の関係につきまして、文献に基づき記載しております。このほかに、自動車が有する運動エネルギーも大きくなるため、被害の程度も大きくなります。これは資料5の4ページ、2の（1）のところでございます。このように走行速度が高まりますと事故の回避可能性が低くなりますし、被害の程度が大きくなる。特に歩行者や自転車利用者については、自動車の事故に比べて無防備であるので、更に被害が大きくなる傾向があるということです。そうしたことから、交通事故の回避可能性の観点からみますと、道路の機能などに応じて、可能な限り走行速度を低くすることが交通事故を低減する上で効果がある。また、道路側の対策とか、運転者側の対策というのでも考えられますけれども、運転者側の対策の一環として、エコドライブ教育が有効と考えられます。

エコドライブと交通事故の低減効果の関係につきましては、資料5の3ページを御覧いただければと思います。「エコドライブの実践による交通事故低減効果」について調査をした結果が記載されております。これは、トラック事業者に対するものでございますけれども、エコドライブ教育の実施前、実施後と比べますと、実施後の方が事故が49%ほど減少しているという報告がなされております。

また、自動車の乗員の保護の観点や歩行者、自転車の被害軽減の観点からみますと、自動車の安全基準の強化に伴い、走行速度を低下させることによって、より効果的に被害の軽減を図ることができるようになってきております。

その関係につきまして、資料5の5ページをお開きいただきたいと思います。「車両の安全対策」ということで書かせていただいておりますけれども、この中で、国土交通省さんで、自動車の安全性向上のために、歩行

者頭部保護基準、オフセット乗員保護基準、側面衝突基準などを整備することによって、安全基準の拡充・強化を図るという取組がなされております。また、それを消費者の方により分かりやすくするために自動車アセスメントを行いまして、その結果を公表しております。資料5の5ページの、  
などは試験の基準でございまして、それらの試験の結果については、資料5の一番最後の12ページ目を御覧下さい。これは、2001年度から2008年度の自動車アセスメント、衝突安全性能総合評価の結果でございまして、年度別にみますと、それぞれ横ばい、ないしおおむね新しくなるに従って試験の結果が高まる傾向にあります。こういったことから、衝突試験を行う速度でみた場合には、総体的には、年々試験の結果はある程度横ばい、ないし上がっていると言えます。

併せて、前回の資料で説明申し上げましたけれども、事故の発生時における危険認知速度というのは年々低下をしてきております。片や事故時の速度が下がり、片や一定の試験速度における性能が向上しているということがあって、乗員の被害の軽減が図られていると言えるのではないかと。ただ、歩行者につきましては、先ほど申し上げましたように無防備でありますので、より走行速度を低下させるということが必要と思っております。

続きまして、資料6の「自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等」についてでございます。まず1の(1)以降、保有台数の推移ですとか、販売台数の推移、保有台数の増加等の背景について記載しております。また、2ページ目のイ、近年における自動車需要に関する意識等のところで、自動車工業会さんの方で行われた「2007年度乗用車市場動向調査」によれば、我が国の世帯別の自動車保有率が79%であり、購入理由の80%が代替需要と言われておりますけれども、ただ、回答者の年収の平均値は横ばい、ないしわずかに低下傾向にある。また、代替ユーザーが現在の車の前に使っていた車の使用期間が長期化している。他方、新車の平均購入価格が上昇している結果がみられます。

また、これも自動車工業会さんの広報誌でございましてけれども、「変化する若者のクルマへの期待」という文献では、若者の車の使用の実態について紹介をされておまして、その中で、若者の生活における車の有効性が減少して、購入動機が弱くなっているとしております。また、内閣府が行っております「平成20年度国民生活モニター調査結果」ですとか、総務省統計局で行われております「労働力調査」の結果をみますと、世帯収入の低下や雇用不安の影響が調査結果から伺えます。

また、平成20年秋以降の自動車の販売台数の減少につきましても実態として伺えます。これにつきましては、資料6の2(2)の「最近における自動車の販売動向」で紹介をさせていただいております。

このように、新車販売台数の減少が実態としてみられるわけですが、他方、市場動向調査の結果をみますと、資料6の3ページ、真ん中ぐらいの丸のところ「環境への意識」と「安全への意識」がそれぞれでございます。この結果によりまして、環境への意識についての高まり

がみられるほか、安全への意識の高まりもみられるところでございます。特に環境につきましては、自動車の買い替え時期を早める条件として、例えば低燃費の車の発売ですとか、自動車関連諸税の軽減といった事情があれば、車の買い替えを早めるとの回答がなされております。

そういったことを背景としたものかどうか存じ上げませんが、平成 21 年度に入りまして、ハイブリッド車の低価格戦略ですとか、自動車に関する諸税の減税などの処置が執られております。そして、自動車の販売台数からみますと、全体の自動車販売台数が減少している中で、ハイブリッド車の需要が急増しております。

これらの点につきましては、資料 6 の 2 ( 1 ) の「自動車の購入・維持に伴う減税等」の措置と併せまして、( 2 ) で自動車メーカーにおけるハイブリッド車の低価格戦略などについて紹介をさせていただいております。

また、乗用車については、先に申し上げましたように、安全性に対する関心も高まっているということでございますし、内閣府で行いました W E B アンケートの調査でも、速度抑制装置や速度警報装置についての必要性が高いという結果がみられます。こういったことから、安全性に関する関心も高まっているのではないかと考えられます。その点については、資料 6 の 7 ページ、2 ( 3 ) の「E S C 等の安全に関する装置に関する動向」で、オプションとして販売されている装置で確認されているものについて紹介をさせていただいております。E S C では、価格は大体 5 万円から 8 万円、A C C では大体 14 万円から 25 万円ぐらいで売り出されております。

ただ、こういった装置については、今はオプションでございますけれども、例えばこういった装置の装備を義務付けするかどうかということについては、安全に関する意識の向上ですとか、装置の費用対効果に関する理解、また、国際基準の観点での検討が必要でございます。そういったものがなければ自動車購買力の低下が考えられるとしております。

今申し上げました自動車の安全・環境基準の国際調和でございますけれども、これは資料 6 の 8 ページの ( 4 ) を御覧下さい。現在、国連欧州経済委員会に自動車基準調和世界フォーラムが設けられ、自動車に係る基準の国際調和及び認証の相互承認などが行われております。こういったものとの整合性を図る必要がございます。また、これにつきましては、昭和 50 年代後半以降の市場開放問題の中で取り上げられてきたわけでございますけれども、これと合わせまして、昭和 60 年に速度警報装置の装備義務を廃止している。すなわち、これらの取組は、対外経済摩擦等の観点からなされたものでございまして、例えば国内でそういった義務付けをするといったことについては、そのような問題が生じる可能性があります。

資料 6 については以上でございます。

次に、資料 7 の「諸外国における我が国の自動車に対する評価等」を御覧いただければと思います。これは、資料 6 と同じような観点から、諸外国での状況について説明したものでございます。資料 7 の 1 ページの 1 ( 1 ) から 2 ページ目の 1 ( 4 ) までは現状をお示ししております。これ

を踏まえまして、我が国の自動車に対する評価につきましては、安価で燃費がいい、故障が少ないという日本車に対する認識の下に、世界的に高い評価を得てきております。他方、諸外国におきましても、自動車の価格というものは、その国における自動車需要に関する意識・動向に影響することが見込まれるほか、交通安全に対する行政機関の対策や国民意識などにより自動車に対する好みが異なることが考えられます。また、その中で、例えば新たな装置を国内で作る、又は海外生産するといったことで付加しますと、自動車のコスト増を招くことから、諸外国における自動車の需要に関する意識・動向にも影響が生じるおそれがあると考えております。

そういった点から考えていきますと、例えば我が国の自動車産業において採用する技術については、自動車の走行速度の抑制効果が高くて、かつ国際的に普及するものであることが必要でありますし、それは国際調和の動向にも当てはまるものとするように配慮する必要があるのではないかと考えております。

時間の関係もございまして急がせていただきますが、次に資料 8 の関係でございます。

設計速度の定義については資料 8 の 1 ( 1 ) にございます。設計速度というのは「道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう」ということとされておりまして、以下、設計速度と走行速度の関係について説明しております。また、1 ( 3 ) では道路の区分に応じた設計速度がそれぞれ定められているということで、2 ページ目の表 1 のところで道路の種級に応じた設計速度の基準を御紹介しております。

また、3 ページでは、設計区間につきましては、おおむねの指針が表 2 のとおり示されていること、( 5 ) で「我が国の道路実延長等」について紹介をさせていただきます。

ただ、設計速度は、先に申し上げましたように、「道路の設計の基礎とする自動車の速度をいう」とされておりまして、どちらかといいますと、最高速度違反に係る交通事故対策を考えていく上では、どうやら設計速度というよりも、設計速度などを踏まえて決定される最高速度規制の方が対策上、重要性が高いのではないかと考えられます。特に高速道路においても、設計速度が時速 120km/h の区間においては、今、最高速度が 100km/h とされておりまして、それよりも引き上げることは困難とされておりまして、そういったことからみても設計速度よりも最高速度規制の重要性の方が高いのではないかと考えられます。

最高速度規制につきましては、資料 8 の 2 ( 1 ) から、それぞれ意義ですとか、( 2 ) では最高速度規制の種別ということで、法定速度、都道府県公安委員会による最高速度規制について記載し、また、( 3 ) の「最高速度規制の状況及び決定要因等」において、アでは一般道路の、6 ページ目のイでは高速道路の、それぞれの決定要因などについて記載しております。その中の図 1 は、高速道路の設計速度別の実勢速度で、警察庁さんの調査結果でございます。設計速度が 120km/h、100km/h、80km/h とありまし

て、実勢速度とともに、実勢速度の規制速度に対する超過率が示されており、また、その結果を踏まえまして、図1の下の「しかしながら」の段落で、高速自動車国道の最高速度の上限に関しては、時速120km/hが算出可能ということになるものの、いろいろな理由から、最高速度を時速100km/hから引き上げるには更なる検証が必要とされております。

資料9の「自動車の燃費への影響等」についてでございます。自動車の燃費、大気汚染及び騒音等については、資料9の1(1)、3ページ目の2(1)の大気汚染の関係、4ページ目の2(2)騒音のところ、それぞれ文献を引用しながら、それぞれ自動車の走行速度と関係するということに記載しております。他方、自動車の走行速度については、その自動車ですとか、周囲の交通参加者の安全を確保する観点もあって、先に申し上げましたような最高速度規制が定められております。今回の最高速度違反による交通事故対策を検討するに当たっては、いずれか一方の視点に偏ることのないように配慮する必要があるのではないかと考えております。

例えば資料9の1(1)の図1は平均の車の速度と燃費との関係でございます。大体時速70km/hのところ、一番燃費がいいとされておりますけれども、最高速度規制が定められていることから、単に燃費がよければいいというものでなく、(2)の「最高速度規制と燃費との関係」に記載しておりますように、燃費の関係と安全の関係を両立させていくことが必要と考えられます。

大気汚染と騒音についても、同じようなことが考えられます。また、こうした対策のうち、エコドライブについて前回、前々回の検討会でも意見がございましたけれども、エコドライブについては国民の方々の関心が高まっている。地球温暖化や燃料消費量の削減とともに、交通事故低減にも有効であることが示唆されておまして、そういった観点から言うと、運転者教育や啓発活動によって、最高速度違反による交通事故対策を働きかけていく上で、エコドライブと連携していくことが効果的と考えられます。

以上、資料5から資料9までについて説明申し上げた内容を基に、今後また案をつくって御意見を伺ってまいりたいと考えております。

続きまして、資料10でございます。これは、前回、皆様方からいただいた御意見なども踏まえまして、警察庁さんなどの御協力もいただいて、事故統計の資料としてまとめさせていただいたものでございます。多岐にわたっておりますけれども、資料の9ページ以降のグラフを御覧下さい。

まず、9ページ目でございますけれども、平成2年から20年までの第一当事者別の死亡事故件数の推移です。全体的には数が減ってきており、また、図1-2の死亡事故件数の推移では、特に普通乗用が減ってきている。

1-3では、特にピンク色の線の20~24歳の年齢層が減ってきております。

10ページの図2は全事故の件数でございます。一番上のグラフでは、自家用乗用車が増加して、最近、減少しつつある。これは全体の交通事故の減少傾向を引っ張っているのではないかと考えられます。また、特に図2-3を御覧いただきますと、死亡事故と同じように、ピンク色の線の20~2

4 歳の年齢層について近年、減少傾向にある。また逆に、30～39 歳の年齢層については、20～24 歳と入れ替わるように増加しております。また、11 ページ目は第一当事者別の死亡事故率の推移でございます。また、図 3 - 2 については、その中の自家用乗用と自家用貨物の内容の詳細をみております。全体的には横ばい、ないし減少傾向にあります。

12 ページの図 4 は、危険認知速度別の死亡事故件数の推移です。第 1 回の検討会の資料にお示ししたものは平成 9 年からの指数でしたが、図 4 では平成 2 年から実数でお示しをしております。水色の線が 80km/h 以下で、紫色の線が 80km/h 超、また黄色の線が 50km/h 以下でございますが、いずれも減少傾向にあって、特に 80km/h 以下の減少傾向が大きい。また、4 - 2 からは、危険認知速度が 30km/h 以下の事故が圧倒的に多いと言えます。

13 ページの図 5 は原付以上の車両である第一当事者の危険認知速度別年齢層別死亡事故件数の推移です。5 - 1、5 - 2 では、全体的には横ばい、ないし減少傾向にありますが、特に 5 - 3、5 - 4 では、20～24 歳の年齢層が第一当事者となった事故が減少してきております。

14 ページ目の図 6 は全事故の件数です。先ほど全体の傾向でお話し申し上げましたように、30km/h 以下の事故は 30～39 歳の年齢層が非常に大きな割合を占めておりますし、また、図 6 - 2 以下の 50km/h 以下、80km/h 以下、80km/h 超では、いずれも 20～24 歳の年齢層の減少傾向が大きいと言えます。

15 ページの図 7 は死亡事故率の推移をみております。

16 ページの図 8 は昼夜別危険認知速度別の死亡事故件数の推移です。前回の検討会で昼夜別の発生の状況の相異についての御意見をいただいたことから、調べてみたものです。8 - 1 は実数、8 - 2 は昼間の発生率です。全体的には危険認知速度が上がるに従って、昼間の発生率が低くなっております。図 8 - 3、8 - 4 は、高速道路について同様にお示ししたものであり、一般道路ほどきれいに出ておりませんが、おおむね同じような傾向と言えらると思えます。

17 ページの図 9 は全事故の件数です。9 - 1、9 - 2 は一般道路ですが、9 - 2 を御覧いただきますと、図 8 - 2 の死亡事故ほどではありませんが、やはり危険認知速度が高い方が昼間に発生している率が少ない。要するに、夜に多く発生していると言えます。

18 ページの表 1 は、一般道路の平成 20 年中の事故の第一当事者と第二当事者につきまして、それぞれ死亡事故、全事故別に相関をみたものです。表 1 を基に、19 ページの表 1 - 2 のところで、特に一当の危険認知速度別に一当と二当の相関、特に死亡事故率を示しております。おおむねどの相関をとってみましても、危険認知速度が高くなるに従って、死亡事故率が高くなっていること、第一当事者と第二当事者が共に乗用車である事故に比べまして、例えば第一当事者及び第二当事者が共に貨物車である事故ですとか、第一当事者が乗用車で第二当事者が貨物車の事故では、死亡事故率が高くなっております。

20 ページの表 2 は、前回御意見をいただきました職業別について、それ

ぞれ 19 年、20 年の死亡事故、全事故と死亡事故率をお示ししたものでございます。黄色く囲ったところは、100 件以上の死亡事故の第一当事者となった職業です。21 ページの表 2 - 2 の上欄は、表 2 で色付けをした職業運転者、公務員、農業、建設業、卸・小売、飲食店、サービス業、主婦、無職のそれぞれについて危険認知速度別に死亡事故件数等をお示したものです。事故件数からみると、全体的には、職業運転者ですとか、農業、建設業、製造業、卸・小売、サービス業、無職が多い。表 2 - 2 の中欄を御覧いただきますと、例えば建設業ですとか、製造業、卸・小売業、サービス業は、平成 19 年、20 年とも全体の死亡事故件数のうち、危険認知速度が 50km/h 以下又はそれ以上の速度の死亡事故件数の占める割合が高くなっております。また、下の死亡事故率の欄から、職業運転者や農業、建設業、卸・小売業、無職については、危険認知速度別の死亡事故率が、合計欄の値を上回るところが多くなっております。

22 ページの表 3 は、第一当事者が原付以上の車両であった場合の地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別の交通事故件数です。地形別は市街地と非市街地に、事故内容は死亡事故と全事故に、時間帯別は 18～6 時、6～18 時に、それぞれ分けております。全体的には、規制速度が 40km/h 以下とか 50km/h 以下の市街地の道路では、18～6 時、つまり夜間帯の方が昼間よりも死亡事故が多くなっております。また、非市街地の規制速度が 40km/h 以下、50km/h 以下の道路や法定速度のところでは 6～18 時の方が死亡事故の件数が多くなっております。

23 ページの表 4 は、第 1 回検討会の資料 4 の 10 ページの表について、地形別、道路幅員別、規制速度別、危険認知速度別に再作成したものです。

24 ページの表 5 はちょっと細かくて恐縮ですけれども、違反別と地形別、道路幅員別にお示したものです。また、表 5 を基にグラフ化したものが 26 ページの図 10 でございます。棒グラフは死亡事故の件数、折れ線グラフは全事故の件数です。このように、一般道路の中でも市街地であるか非市街地であるか、単路であるか交差点であるか、道路幅員が 5.5m 未満であるかそれ以上であるかによって、事故の原因となった違反が異なっております。

資料 10 については以上でございます。

資料 11 につきましては、前回の資料を見直したもので、資料の 5 と 4 ページの 6 の「考察」のところを付け加えさせていただいております。

また、例えば 15 ページ以降の表 2 で「運転者側の対策のメリット・デメリット等」とあります。このほか、道路側、自動車側の方にもそれぞれ同様に表を追加しております。これらは、事務局の整理としてメリット・デメリットを付け加えさせていただいたものです。これにつきましては、今日の御議論ですとか、今後の皆様方からの意見照会を踏まえまして、より精査をさせていただければと思っております。

以上、長くなりましたが、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、最終の報告書の章立てがかなり整って、内容が詳細に決まりつつあるわけですが、いかがでしょ

うか。どういう進め方でいきましょうか。

加藤委員 事務局から、ちょっと長く説明しましたけれども、資料5から10というのは基本的に事実関係なり文献に基づくもので、事実関係とか、その辺りのチェックが中心になるかと思います。それを受けまして、資料5から資料9のまとめに相当する部分も説明いたしましたけれども、ここが考察なり意見にわたる部分です。また、時間の関係で少し説明が短くなりましたけれども、最後の資料11についてはどういう対策を打てばいいかということについて、しっかり議論していただかなければいけないと思っています。したがって、資料5から10のところは事実関係等を踏まえて簡単に、それから、それらのまとめに相当する部分と資料11についてはしっかり議論していただけたらというふうに思います。よろしくをお願いします。

岡野座長 それでは、そのように。資料5から資料10に記載された事実関係を踏まえて、それらのまとめに相当する部分と資料11が今後の対策の動向等ということですので、こちらの方に時間を割きたいというふうに思います。いかがでしょうか。

まず、エコドライブ教育の推進について。これは前回も大分お話が出ましたけれども、エコドライブを教育の一環として推進していくことだろうと思います。それから、2番目が「自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等」ということで、ハイブリッド車が環境に対する意識が大分高まってきたというようなこと。それから、代替需要というようなことですね。その一方、以前は若者が単独で自分専用のクルマを持つことが多かったんですけれども、最近はほとんどなくなってきたというようなことがデータの中からも言えているわけです。

それから、アンケートの結果で、速度抑制装置はあればいいなというような程度だったということですね。あればいいですけれども、自ら積極的にお金を出してまではというようなことだろうと思います。それから、いろいろなITS関連の安全装置ということもあります。こういったものも積極的に今後普及を図るというようなこと。こういった装置とともに、交通安全教育とか、広報・啓発というようなことも同時に必要なのではないかなというようなことでございます。

3番目が、「諸外国における我が国の自動車に対する評価等」ということで、これは皆さんよく御存じのとおりだと思います。

それから、4番目が走行速度と道路の設計速度・規制速度との関係というようなことですね。設計速度というのは、どういう速度のことを設計速度と言うのかももう1つまだ分からない点があるのですが、大多数の車がその速度で走行したときの道路の耐用とか構造的なことだろうとは思うのですけれども。

それから、「自動車の燃費への影響等」。ここはエコドライブのことですね。

先ほど資料9の最後のページに「エコドライブ10のすすめ」のリーフレ

ットが添付されていますが、エコドライブを推進するというようなこと。そのベースとして、高速道路を走っているときには、70km/h が一番燃費がいいですよといったようなデータがございました。

全体的にまとめると、ITS 関連、そういったものを推奨していく。あるいは、生活道路においてはハンプ等の対策をすることが必要だろうというような、大体こういった流れですけれども、いかがでしょうか。御自由にフリーディスカッションしていただければと思うのですが。

宮島補佐（倉田委員代理） 資料 10 について、例えば 10 ページの図 2 や 14 ページの図 6 など、年齢層別で経年でみていて増えた減ったという論じ方をしていますが、世代の構成比率の変化も踏まえ、単位人口当たりや、単位運転免許保有者当たりでこれを検討する必要もあるのではないかと。

事務局 そうですね。全体としては、今御指摘のありましたように、今回は件数等でお示しさせていただいておりますけれども、例えば年齢層別の人口当たりの件数でも 21～24 歳の年齢層の事故件数そのものが全体的に減ってきているというイメージがあったものですから、そういった意味では絶対数でお示しした方が良いと考えましたが、その辺りは御指摘を踏まえて検討させていただきます。

岡野座長 いろいろな考え方があると思います。コホート分析みたいな、事故は世代で起きるのではないかというような考え方ももちろんあると思います。昔から若者、若者と言われていたので、その若者の人口が減少したということももちろんあるのしょうけれども、ここではそういうことを踏まえて、若者全体の事故が減少してきたというようなことでお考えいただけます。

加藤委員 今回の資料 5 から資料 10 の全体の中で、特に論点的に言えば、1 つは、当然速度を下げれば良いのは当たり前ですけれども、その中で生活道路についてしっかりやっていこうという点を強調しているということ。あるいは、環境ということがいろいろ叫ばれる中で、エコドライブなりをやっていくということがやはり最高速度の上でも大事であるという点ですとか、あともう 1 つ大きな点で言えば、アンケート等の結果もそうですけれども、リミッターとか警報装置というのは、効果はあるけれども、費用対効果でみるとそんなに効果はないと。それよりも、むしろいろいろな最近の ITS の進展の方をしっかりと遂げたらいいのではないかみたいなことが言えると思います。この辺りについて先生方の方からどのような見解をお持ちなのかということをお聞きいただければと思うのですが。もちろん、今の 3 つに限りませんけれども。

岡野座長 そうですね。最初、この委員会は最高速度違反による交通事故対策としてスピード・リミッターの装備の可否みたいなところから、確かスタートしたわけですけれども、それが急速に環境も変わってきて、今の加藤さんのお話のように、エコドライブの推進や ITS の進展などの方向で進めてはどうかということも考えられますが、いかがでしょうか。

天野補佐（内藤委員代理） 取っかかりですが、資料 4 の目次の関係で、

多分今後どうやっていくかは5章でまとめられているのではないかと思います。その中で「運転者側の対策」の1節のところの並びを見ますと、最高速度抑止のための施策が並んでいて、「エコドライブの推進」だけはちょっと視点が違うというか、切り方が違うのではないかと。エコドライブを推進すれば当然事故も防止できる。それはそのとおりで、推進していただければいいと思うのですが、それは、多分「エコドライブの推進」の中で、エコドライブの広報・啓発、エコドライブの交通安全教育、エコドライブの事業者の管理体制の整備というふうな横串というか、それぞれのパーツに溶け込むのではないだろうかという気がするのですが、こういうまとめ方がいいのかどうかというのも1つあるかなというのが1つ疑問点としてあります。

それと、先ほど参事官と座長がおっしゃったように、エコドライブを推進すれば事故が防止できる、そのとおりだと思います。そうなっていくと、当然、例えば「運転者側の対策」の交通安全教育とか、全国交通安全運動の機会を活用した啓発の際にも、当然、エコドライブの普及というののも今後はしていただけるのかなという期待もあるのですが、そこらはいかがなものかなとは思っています。

事務局 事務局としては、先の検討会でも出ていましたように、エコドライブを行うことが環境の面からも、安全の面からも効果があるということであれば、広報していくことは考えられるかなと思っております。

天野補佐（内藤委員代理） そうすると、エコドライブの普及のところは、企業さんとか自工会さんとか、皆さんに協力いただいて今、非常に普及・啓発をしていますので、例えば今度の秋とか春の交通安全運動の際も、交通安全運動のチラシの配布などの際に一緒に「10のすすめ」の記事をもっと出してもらうということも期待できるのかなと思って期待はしているのですが。

事務局 多分内容的にはいろいろ御相談する部分があるかと思いますが。今の段階では、そういう方向にないということはず言えないだろうと思っております。

宮島補佐（倉田委員代理） 難しいのは、エコドライブ自体はいいことだと思うのですが、それを交通安全教育の中でどのようにやるのが適切かという点を議論する必要があり、それは別の場で行われるべき話ではないでしょうか。つまり、ほかの安全対策の効果とかも考えつつ、メニューを詰め込めば詰め込むほどそれぞれのメニューの効果は減ったり、ほかのメニューができなくなったりとかということが生じます。そういうこととの比較があって初めてやるべきだとか、やるべきじゃないということになっていくと思うんです。この委員会でその点を飛び越えるのは、いささか自信がないなというところはあります。

ただ、エコドライブ自体が非常にいいことだというのは全く誰も異論はないと思うし、交通事故防止とか、安全にも一定程度資するというのは誰も異論がないとは思っています。

事務局 確かに、今回の最高速度違反という着眼点にしる、全体の交通事故防止の中でどう位置付けるかというのが問題となります。また、エコドライブにしても10項目あるわけでございますので、同様でしょう。例えば秋の全国交通安全運動については交通対策本部で決定することございまして、運動の基本や重点などを定めておりますが、エコドライブを安全運動の中で位置付けるかとか、その他の機会で推進するかどうかというのは、まさに事情をみながら御相談することになるでしょう。ただ、総じて言えば、エコドライブの普及・啓発というのは効果がありそうだということと言えるだろうと思います。

天野補佐(内藤委員代理) エコドライブについては、有害物質の排出が減って温暖化防止になれば、それはいいことなので、たまたま両方の効果があるということだと思っておりますが、環境にもいいし、交通事故の防止も結果的に資したということだと思っております。ただ、私もデータを見たときに、すごい数字だなと正直言って思います。それであれば、交通安全運動といえば国民的運動でもあって、そういうところでまさしく広報・啓発してもらえれば、環境的にもかなりいいですし、地球温暖化にもいいし、ここにも書いてあるとおり、「エコ」という言葉は今非常にトレンドになっているので普及もしやすい。それをきっかけにして交通安全対策に資するという戦略みたいな話だと思っております。

事務局 また、先ほど御意見がありました、最高速度違反による事故防止対策の観点から、エコドライブの普及について全国交通安全運動の中でどのように取り扱うことができるかということですが、例えば秋の安全運動については、薄暮時間帯や夜間での自転車・歩行者の事故防止ですとか、飲酒運転の根絶などが運動の重点として定められていますが、そのほかに幾つもの項目を定められるわけではないので、その中で項目の取捨選択を迫られるようになるときにどうするという話だと思っております。ですから、例えば秋の交通安全運動の中でやらなくても、通常の交通安全教育ですとか、普及・啓発の中でやっていくことも可能でしょうし、その辺のやり方というのはあるのではないかと考えられます。

加藤委員 この議論でここまでいく必要がないので、エコドライブは効果的だということをお示しいただいた上で、一定の部分について効果があるということを書き込んでいただければいいのかなということだと思っております。その後の詰めなどは事務的にやることなので。ただ、そこはエコドライブが必要だということ踏まえて、またやればいいのかということではないかと思っております。

天野補佐(内藤委員代理) 見出しのテーマが横串だというお話をさせていただいたのですが、安全教育の1つの項目であり、広報・啓発は1つの項目であると思っております。だから、5だけポツンと「エコドライブ」がちょっと奇異かなと思ったのですが。

加藤委員 縦に並んでいるところにいきなり横が出るので、もちろん縦の中に織り込んでいただければというようなことですね。

天野補佐（内藤委員代理） 入れた方がいいんじゃないかと思ったのですが。

加藤委員 ここについては、またちょっと御相談して整理いたします。確かに縦横に並ばせているかなという御指摘のところはありますので。

天野補佐（内藤委員代理） ここだけです。

宮島補佐（倉田委員代理） そこは、縦の中で位置付けるべきだという議論が先に必要です。現状やっていることを書くのか、将来こうすべきだということを書くのかにもよってくるのでしょうかけれども、速度違反対策という問題を超えて、「エコドライブ」というものを全体の中にどう位置付けるかということに即影響するような格好になるのはなかなか難しい部分もあるでしょう。交通安全教育との関係や安全運動との関係が勝手に変わってしまわないよう注意する必要があります。

加藤委員 事務局で引き取って調整させていただきます。

岡野座長 その辺りの書き方を工夫していただいて。では、エコドライブ関連はよろしいでしょうか。ほかに何かございませんでしょうか。

小口委員 走行速度と最高速度規制の関係で、70km/h 以上だと最高速度規制を行えば安全上も環境上もいいですねと。他方、60km/h 以下の最高速度規制が行われているところの最高速度規を遵守させることにより、安全性はいいのですが、例えば燃費とか排気ガスとか、資料9のグラフなどを見ると、それは逆方向に働くんじゃないかと思うんです。これはどういうロジックで書かれている文章なのかというのがよく分からなかったということで、単純な質問ですけども。

事務局 今お話しいただいたように、60km/h 以下の道路ですと、基本的に最高速度規制が何 km/h であろうと、例えば 70km/h に近い速度で走った方が燃費とか環境面ではいいということになるのですけれども、さはさりながら、安全面とのバランスを考慮すると、要するに最高速度規制で定めた速度というのがその道路における上限でありますので、これを遵守するというのが全体な両方のバランスを考える上で一番いいのかなということです。

小口委員 とりようによると、例えば規制速度が 50km/h だとしたら、なるべく 50km/h に近いスピードで走れというふうにも聞こえてしまうんですけど、そこまでは言っていない。

事務局 そこまで言うつもりはございませんでしたが。

小口委員 こういうことを書くのは論理上ちょっと無理があるんじゃないかという気がしたんですけれども。例えば規制速度が 50km/h であっても、道路の状況、あるいは沿道の状況、交通の状況を見たら、30km/h ぐらいで走った方がより安全のためにはいいというケースが多いと思うのですが、その場合でも、環境というか、燃費とか排気ガスのことだけ考えれば、それでもやはり 50km/h に近い方がいいわけですね。

事務局 そうです。それだけ考えれば。

小口委員 そのこのところを読み違えられないかなという危惧を持つので

すが。

天野補佐(倉田委員代理) 本来は、むしろ安全上、正しい最高速度が定められている場合は、燃費とか環境問題があろうが、安全の観点から守らなければいけないということが言いたいのではないかと思ったのですが。

加藤委員 そちらですね。本来なら 70km/h はいいけれども、60km/h と定められているのであれば、70km/h まで出さずに、ちゃんと最高速度以内で走りなさいということです。しかし、今の御指摘のように、むしろ 60km/h と決められているところで、40km/h で走行した方がいいときでも 60km/h にしてしまえというふうにも読み取られかねないので、ここはまた工夫をいたします。そちらの面からみると、確かにおっしゃるところはあると思います。

事務局 そういう意味ではちょっと言葉が足りなかったもので、更に検討させていただければと思います。

加藤委員 特に抑制装置や警報装置の費用対効果とか、その辺りの議論、つまりこういう流れでいいのかどうか。元々この議論の経緯もありますので。さはさりながら、次の議論にもつながるのですが、もし更にいいものができれば入れてもいいのではないかみたいなことなのか。そこは若干、否定感が強い感じになっておりますが、それも含めてどうかなと思うんですけれども。

大庭委員 ちょっと細かくなってしまうんですけど、先ほどの説明の中で「自動車の安全基準の強化に伴い、走行速度を低下させることによって、より効果的に被害の軽減を図ることができるようになっており」とありましたが、基準の強化が走行速度を低下させるというふうには結びつかないような感じがするのですが。むしろ、基準の強化と相まって速度低下というふうな感じなのかなというふうに思ったんですけれども。

事務局 そういうつもりです。強化がされてより安全になり、速度が下がることでより安全になる、そういう趣旨で書いております。

大庭委員 そういうことですね。

斎藤委員 議論を挟んで申しわけないんですけど、70km/h というのはどこから出てきた数字なんですか。

事務局 70km/h というのは資料 9 のところです。直接引用したのは、三菱自動車さんの 1990 年版の「環境報告書」で、自工会さんの資料の中にも同じような形でのグラフが載っておりましたが、技術的に引用が困難だったので、三菱自動車さんのグラフを引用させていただきました。

斎藤委員 個人的に言うと、ここは気をつけた方がいいですよ。というのは、高速道路で一定速というのは、定速だから燃費がいいだけであって、ここは気をつけていただかないと、例えばデータ上でいくと我々は通常 80 km/h と言っているんですけど、では、高速道路で一番いいのはという、それはあくまでも燃費がいいというのは、一定速でずうっと同じスピードでいっているからいいということであって、逆に言うと、では一般道でそのスピードでいったらどうなのといったら、それは逆に言うと、これはノー

ですから。当然止まるということが出てきますから、「高速道路では」というところが付きますので。では、同じ条件、環境が変われば当然その条件が変わるといふ、「高速道路では」という言い方でしたら構いませんけれども、一般道がそれに当てはまるかという当てはまりません。必ず止まる。そうなってくると、ではいいのはどういうのかという、多分 40km/h ぐらいという形になってしまいますから。JARI（（社）日本自動車研究所）さんのをそのままやって、それは多分円周で測定した数字という形が当てはまるでしょうけど、それは気をつけた方が、必ず突っ込まれる可能性があるかなという形だと思います。個人的には、エコドライブをあまり前面に出し過ぎると、確かに警察庁さんも言っていましたけど、この話とちょっと違いますから、ブームにはなっていますが、安全性に結びつく傾向はあるというものはありますが、結びつくまでは 100% 言えるかという、ちょっと疑問なところもあるから、ちょっと難しいかなと。

事務局 確かに、先ほど、資料 7 の中でもエコドライブ教育とその実践により事故が 49% ほど減少しているという報告を紹介させていただきましたが、これはトラック事業者で、運行管理者がおられるところです。運行管理者が点呼をし、教育もしておられるところでもありますので、例えば個人のユーザーだと、それよりも効果が低くなるかもしれません。もう一つは、普及を図る観点からいくと、安全運転管理者などを置いているところだと、安全運転管理者から指導していただければ、一定の効果があるのではないかと考えられます。それは今後、資料 11 のところでどう書いていくかという話になるのではないかとはいいます。

斎藤委員 一番難しいですね。逆に、あまり出し過ぎると、これを誤解する人が、地域によってもそうですけど、その辺りは気をつけた方がいいかなとちょっと思います。要は、タイトルが「最高速度違反による交通事故防止対策の現状と今後の動向」ということになっておりますとちょっと問題かなと。機械によっては、今は黙ってもエコドライブができる装置があるんですよ。ポンとやれば、どんなにアクセルをどんと踏んでもできないようにできていますから。することも可能ですから。そうすると、黙ってもそういうふうにできますから。わざとそんな教育というか、ないものは機械によってすることも可能だという部分もありますから。このタイトルで言うと、役に立つという言い方はいいかもしれないですけども、ここに当てはまるのかなという難しさもある。環境と安全というのは、多分これからも両輪でいくべきだとは思いますが、でも、ここで「最高速度違反」と上にくっついていきますから、それに対してはどうなのというところがちょっと引っ掛かってくるんです。

長谷川委員 今のお話とも絡むんですけど、まとめていく上で、最高速度違反に係る交通事故対策という話と、いわゆる交通安全に資する対策と、いいですか、その 2 つがあると思うんですけども、この中で最高速度違反というのをどういうふう限定していくかということところが非常に難しいのかなと思っております、確かにエコドライブは交通安全には資する

と思うんです。例えば最高速度について言えば、一部で例えば 80km/h のところを 80km/h で走ろうと思われる方については、多分最高速度を守ろうということで一部資すると思うのですが、そういう中で、それ以外の交通安全に資するという部分をこの最高速度とどう絡めていくのか。今、交通安全全体に資するという部分と、最高速度がある意味ではごっちゃになってこの中に入っているのかなという気がするんです。

事務局 その辺りはまだ整理してお示しできていなかったかもしれませんが、本検討会の発端が最高速度違反による事故対策としてリミッターを装備することの可否について検討することが主でしたので、果たして 100km/h なり、その前後の速度で対策を講ずるのがいいのかどうかという観点がありましたけれども、どうやら事故の状況をみていくと、それぞれの規制速度に応じて、それを遵守させていくような対策がどうやら必要であろうと。すなわち、規制速度が遵守されていないものが一般道路で 3 割、高速道路で 6 割起っているという実態でありますので、100km/h か何 km/h か分かりませんが、そういった速度で初めて対策を講ずるというよりは、今後の話として、少なくとも個々の最高速度の規制に応じて、それを遵守させていくような対策がどうやら必要だろうと思われれます。そこで、例えば 40km/h のところを 60km/h で走ったらとか、40km/h のところを 40km/h で走るといった話もありますが、では、40km/h のところを 60km/h で走る人に対してはどのようにして規制速度を遵守してもらおうかということになります。これは、単に 100km/h を超えた速度で走行する車による事故対策だけでなく、規制速度を超過する車による事故全体の問題でもあります。その対策の 1 つとして、エコドライブで規制に合わせた速度を遵守するようにしていくのも、燃費や環境と安全との両立を図る上では大事であるという言い方ができるかどうかということも考えてみたかったものです。ですから、こういう説明ぶりにさせていただいてはどうかと思っている次第です。

そういう考え方をしていこうと思うと、例えばリミッターなどについては、費用対効果の点から言うと、事故のうち 100km/h を超えて起こしているものは 1 % ぐらいしかありませんから、1 % の事故を減らすために全車両に付けるのはどうかという話になってきます。しかしながら、例えば個々の最高速度規制に応じた対策が講じられるのであれば、それは ISA などが今あり得るところですけれども、自動車対策としては、むしろそういったものの開発に力を注いでいった方がいいのではないかとというのが今後の方向になるのかなと思いますが、その点はいかがですか。前回までの議論の中では、まだまだ夢のような話かなというお話もありましたが、今の段階で自動車側の対策を講じるかどうかということを考えるよりは、むしろ先々に、そういったものが今開発されているので、そういったものの開発に力を注いでいった方がいいのではないかと。それで、その実用化が可能となった時点で、また改めて導入の可否などについてお考えいただくことになろうかと思えます。そういう方向でまとめられれば。

長谷川委員 方向性としてはそれでいいかなと思うんですけれども、現時点ではまだまだコストが高いということもありますし、すぐに採用という話ではないと思いますけれども、そういう技術をいかに安く導入していきけるか。そういう意味で、方向性としてはそちらの方向性なのかなと思っております。

ただ、ちょっと気になるのが、6ページの(3)の「まとめ」の中に「当面、ACCなど最高速度違反による交通事故対策としての機能も有する装備の普及を推奨することとし」とあるのですが、先ほどちょっとお話があったように、あくまでも高速道路だけではなくて、生活道路ですとか、そういうところでの事故等も大きな問題だと。そうなってくると、ACCというのをあまり表に出していくと、ACCというのは基本的には高速道路で使ってくださいというのが主な機能だと思うんです。最近はかなり低速までなってきた一般道で使えるようにはなっていますが、メーカーとしては、一般道で使ってくださいと推奨していないんですよ。メーカーさんによって違うかもしれませんが。そういう意味では、ACCということだけがポンと出てくると多少ズレが生じてしまうかなと思ったんですけれども。

事務局 そういう意味では、一般道路なり高速道路なり、もう少し対象を限定していることが分かるような書き方をした方が望ましいということではよろしいですか。

長谷川委員 はい。

岡野座長 資料11の方ですと、5ページに今の2番目の5ページの(2)というところと(3)というところが該当しますか。ここは、(2)の中には生活道路の記述は見当たらないですね。この辺りを分けてということですね。(3)の方は分かっているような気もいたしますけれども。

事務局 はい。

加藤委員 ただ、対策とかという議論になるとやはり資料11の方かと思いますが、時間もありますので、もしよろしければ資料11の方の、特に最初の方は前回の資料と同じですので、4ページ以下の「考察」のところですね。運転者側の対策としては、やはり教育ということ、それから取り締まりについては重点的にやったらいいという観点。それから、今少し議論に出ていますけれども、エコドライブと3つぐらい出ています。自動車側は、先ほど申し上げましたように、リミッターとか警報装置については費用対効果の点でどうかなと。それに比べて、今お話のありましたようないろいろなITSの進展については順次進めていったらいいということ。それから、道路側については、生活道路ではランプとか、そういう物理的なものをやりますし、幹線道路については、より先進的な技術ということで書き込みしていますので、ちょっとこの辺りを御議論いただけたらと思いますけれども。

吉岡委員 4ページ目の今の運転者側の対策のところ、教育とか広報に対して「効果が低いと考えられる」という表現が2回出てきますが、こ

の表現が気になります。「運転者側の対策」の5行目、「道路側の対策に比べて効果が低いと考えられる」という箇所と、次の段落の広報・啓発活動についても同じように「効果は低い」と出ているところです。ただ、それに続いて、やはり結局のところ自動車の安全は運転者にかかるとの主旨も記されています。こちらの方が大事なことと考えます。ですから、あえて道路側と比べて効果が高いとか低いというのをここで言うこともないのではないかと。また、長い目を見たときにどちらが大事かといいますが、やはり道路側に機械的なものを付けていくと分かりやすいんですけども、だからといって数字で比べてどうこうと言うことができるのかどうか。教育は結果がすぐに出てくるものでないからということだと思いのですけども、効果が高い低いという言い方でなく、何かもう少しポジティブな言い方ができないかと思えます。

それと併せて、1ページ前の3ページ目の5番、ISA等の項目のところの最初の文の最後のところで、「交通事故対策として注目に値する装置と考えられる」というふうに、「注目に値する」という言葉が、いきなり出てきたような感じがします。こうして見ていくと、やはり教育よりも、こちらに目を向けたいというような印象になり、少し違和感を覚えます。基本的な在り方としては、運転者がまずあって、教育があって、それを広報するものがあって、それで間に合わない部分というか、それを補佐するのが機械の方だと思います。そのあり様を押さえた上で、そして効果があるという言い方がなじみやすいのではないかと。「注目に値する」という言い方もやや主観的な感じがしたのですが、いかがでしょう。

事務局 分かりました。検討させていただきます。

岡野座長 確かにそうですね。教育と自動車と道路の3つがここに書いてあって、それらの軽重をここで問うかというはあり得るでしょうね。

宮島補佐（倉田委員代理） 同じ4ページのところで、この運転者側の対策についてというところが、何か最高速度ということと離れて、ずっと6の（1）で一般的なことを書いてあるように、最高速度ということを忘れるぐらい一般論が出てきていて、一般論的に効果が低いみたいな雰囲気とれるのですけれども、ここは言わんとしているのは、最高速度について言ってみれば効果が低いということと言わんとしていたのか。それとも、もっと広い安全上の問題として一般論として効果が低そうだといいのかわからないか、どちらかなんでしょうか。

事務局 運転者側の対策の効果が高いか低いかということについて恣意的に示すつもりはございません。しかし、確かにこのところは、一般的にみても効果が低そうかなとは思ったところです。要するに、車の動静を機械の装置で抑制するのでなければ、運転者の心のありよう次第だという意味では、運転行動に及ぼす効果は低いというように書いたつもりでありましたが。

宮島補佐（倉田委員代理） それは投入コストとの関係で、恐らく現行は非常に低いコストでこの辺のことをやっているのと、交差点改良なり、

安全のための各種道路事業みたいなものすごい莫大なコストをかけているものと同列でみてしまっていて、そのあたりが違和感の原因かなという感じがします。

事務局 分かりました。

長谷川委員 どちらが高いということをごここで言う必要はないと思うのですが、やはり教育ですとか、こういう部分については、どちらかというところの車の対応ですとか、ハード側の対応よりも、更に短い期間で効果が上がるのかなという気もしてしまっていて、車等ですと新しい車から例えば技術を導入していくということになりますと、普及するまでにはかなり時間がかかりますので、そういう意味では、ある時点から技術を導入しても、結局効果が出てくるのはかなり後になっていくとか、そういう意味では、もう少し教育ですとか、そういうものを行った方が立ち上がりは面積がとれるとか、そういう組み合わせで対応していくのかなとは思ったのですけれども。

天野補佐（内藤委員代理） むしろ低いんじゃないかと、検証が難しかったり、評価が難しいと思うんです。先ほど例で出していたエコドライブも、なぜあれが出たかということ、運転日誌みたいなもので燃費を管理して検証ができたので効果を測定できたんです。だから効果が出てきたのであって、教育というのは人の心のモチベーションなので、それを数字で後で評価をするとか、実践がどうだったという結果を検証するのは難しい。だから、検証がなければ誰も実践しないので、それで効果が低いという結果になってしまった。逆に、検証があると効果があるということですね。だから、評価とか検証は難しいというのが実態なのではないかという気がするのですが、多分そこは教育などはハード面をつければ絶対的に効果が出るという、それだけの違いではないかと思うんです。

事務局 おっしゃるとおりです。検証は非常に難しいです。

天野補佐（内藤委員代理） もし書かれるのであれば、測定が困難であるとか、効果が把握しにくいとか、そういう趣旨かなという感じがします。

宮島補佐（倉田委員代理） むしろここで書こうとされたのは、例えば最高速度違反によって起きている事故が実はそんなに多くない中で、ほかの例えば飲酒運転の防止とか、ひき逃げ防止とか、交通事故全体を見れば、先に交通安全教育として教えることを押し除けて、こういった最高速度のものをやる必要性があるかということをもし議論するという意味であれば、ちょっと書き方が変わってくるのかなという感じもしますし、そのあたりは何を狙ってここを構成するかということでしょう。

事務局 まさに、どんな対策が入れられるかということではあるかと思うのですけれども、基本的に運転者側の対策というのは必要だと思っております。それで、今お話のあったような飲酒運転や高齢者などのいろいろな事項を押し除けてまで、最高速度違反による事故対策を取り入れることが必要とは言えないでしょうが、一定の機会の中で、時間の配分などにかんがみて取り入れることが可能であれば取り入れていく必要があるのではない

かと思っております。それが例えば交通安全教育で言うと事故事例などから事故対策を説明していく中で、速度を超過していた事故の事例があって、そういったことから安全に対するものの見方が必要ですと言えるのであれば、その観点を取り入れることも大事なのかなという気はしております。

宮島補佐（倉田委員代理）　そうですね。よくいただく要望が、例えば更新時講習の中でこれもやったらどうだ、あれをやったらどうだというのはたくさんあって、それぞれにそれは、やれたらやった方が当然いいですよというものです。しかし、例えば30分の限られた機会しかなくて、そこで優先順位をつけるということの中において、何をやるかの取捨選択がやはり出てきます。

岡野座長　結局、ドライバーの方に、最高速度をなぜこの時速にしたのかということの理解がないのですよね。それをきちんと理解させないといけないと思います。その教育はいずれにしる必要だろうと思います。なぜこの道路では60km/hなのか、なぜこの道路では40km/hでないといけないのかというようなことは必要だろうと思います。だから、ここは40km/hだから40km/hにしなさいということじゃなくて、なぜ40km/hなのかというようなことを理解する必要があると考えております。

事務局　今、座長がおっしゃられた、なぜ40km/hなのかというのが分からないと、なぜ40km/hでなければいけないんだという話も確かにあるような気がしますし、あとは、資料5の中でも触れさせていただきましたけれども、走行速度と事故というのはある程度関係があるのかなと思います。例えば教育という観点から言うと、実は、個人的な話ですが、今年の3月に更新時講習に行ってきたんですけれども、そのときに、ビデオの中で、やはり40km/h規制の道路を60km/hで走っていて事故を起こした事例というのが載っていました。例えばそんな時間配分とか、そんな事例の説明でもいいと思うのですけれども、なぜ危険なのかという話はある程度分かっていたら必要があるだろうと思っていて、そういった機会はできれば増やしたいと思っております。

加藤委員　今の議論ですと、検証としては難しいけれども教育は重要だという点と、教育は重要だけれども、いろいろなメニューがある中でどこまで割けばいいかということは全体のバランスの中で考えなければいけないというようなことが論点としてあったと思いますので、ちょっとその辺りは入れ込んでまた整理してみたいと思います。

岡野座長　ほかにいかがでしょうか。資料11でございますけれども。

小口委員　資料11の5ページの一番下のあたりから「道路側の対策について」という整理がされているのですが、「道路側の対策については、主にハンプ等の設置のほか」云々となっていて、次のページにあって、次のパラグラフで、「これらのうち前者については」という、この「前者」というのはハンプ等の設置などの話だと思うのですが、「主として生活道路等道路幅員の狭い道路において」ということで、しばらく飛んで、その4行下ぐらいに「したがって、生活道路等における」云々となっていますけ

れども、こういった道路構造関係の対策は、確かに私どもが御提供させていただいた、こういったことをやっていますよという代表事例をお示したような資料がそういう資料だったと思うので、多分そちらの方に完全にシフトした書きぶりになっていると思うのですが、「等」の中に含まれると言われればそれまでですけれども、必ずしも生活道路だけではなくて、逆に言うと、ハンプの設置等をはじめとする道路安全対策というふうに、道路側の対策のいの一の一番のおすすめ品のような形で出てくるのですが、若干ミスリード的になってしまっている気がしております。

確かに、ハンプをつくれれば速度の抑止効果はてきめんだと思うんですが、一方で、車の走行の円滑性は著しく削がれるわけですし、あるいは騒音とか振動が生じるということで、沿道の方々の理解が得られないとまずはずできないツールなんですね。ほかにいろいろなやり方があるわけですし、あと、生活道路以外についても、例えば幹線道路では、直接最高速度違反かどうかという問題はありますけれども、中央帯のところに溝を切ることによって、はみ出しそうな車についてはガタガタという音が出るようにするとか、幾つかのやり方はあるわけですから、生活道路に限らず、幹線道路についてもやろうと思えばできるというような含みは残しておいていただきたいという気がするのと、ちょっとハンプだけをいの一のメニューのように見えるような見せ方になるのはかなりミスリードになるのかなと。その2点は、では具体的にどういうふうに書けばいいのかということは必要があれば御提案はさせていただきたいと思いますが。

事務局 ありがとうございます。是非どのようなメニューがあるのか教えていただければと思います。

またもう1つ、例えば生活道路ということで書かせていただきましたけれども、市街地とか、あるいは非市街地でもそうですけれども、幅員の狭い道路も含めて、信号機がないようなところでそうした施設を設置していただける可能性があるのかないのかということについても、できれば方針として教えていただければと思います。

小口委員 ただ、それは総論的な方針がなかなか難しく、生活に密着する場面であればあるほどケース・バイ・ケースになってしまうんですね。結局、その地域がどういう選択をするのかというような、極論を言えば、そういったことじゃないか。本当に自動車の走行性は犠牲にしても、物理的にハンプをつくってしまうのがいいという判断をするのか、もう少ししやわらかめな方法でいきましょうという選択をするのか。そこは、このレポートに総論的にどうですよというふうに書くところまで難しいんじゃないかという気が直感的にしますけれども。

加藤委員 私どもは知見のない中で書いていますので、国土交通省さんから御提案いただければ是非前向きにと思っておりますのと、やはり生活道路というキーワードがありました。交通安全対策全体の中でしっかりみていかなければいけないと考えておりますので、その辺りに関連しているいろいろ書いていただけたらと思います。ハンプはなかなか分からない中で

例示していますので、そこは適切な形で対応いただければ、私どもとしても前向きに整理したいと思えます。よろしく願います。

是則調整官（清谷委員代理） 資料 11 の 2 の（ 2 ）の「自動車側の対策」のところですが、まず最初の第一パラグラフで「自動車の対策については」と書かれているところで、ここでいう対策というのは、まさに最高速度超過の事故防止だと思うんですけど、そこで唐突にESCとACCの話がちょっと出てきておりまして、我々の意識としては、ESCについても、ACCについても、決して速度違反の防止とか、その事故防止のための技術とは思ってなくて、恐らく意味としては、ACCで走っているときは速度超過しないし、ESCも多少スピードが出ていてもスリップしないとか、そういう意味で使われていると思うのですが、ちょっと機能としては限定的かなと思っております、まず、この一番最初のパラグラフで、「対策については」というところでこれを紹介するのは違和感がありますし、後の方で「ちなみに」というような形で、こういうものが今実現されていて、速度超過の事故防止にも資する場合がありますので、これらについては引き続き普及を促進するというふうに、ちなみにというぐらいのことで紹介する程度の話じゃないかというのが我々の感覚ですけれども。今の書き方だと、かなり気を使われてはいるのだと思いますが、何か速度抑制装置の代わりになるもののように捉えられると、ちょっと違うかなという気がいたします。

事務局 そこは、確かにお話のと通りの趣旨で書いたつもりでありますので、全体のバランスも今後とらなければいけませんけれども、検討させていただきたいと思えます。

芳田係長（保坂委員代理） 提案でございますけれども、どう最高速度違反をやめるかということころがあったと思うので、そこが、見ている限りにおいては、最高速度を止めることが目的じゃないということに変わっていますよね。100km/h、80km/h 以上じゃなくて、最高速度を超えたクルマが走ったことによる事故が多いからということだと思うので、そういう統計みたいなものを最初にちゃんと書いて、動向がこうなっていて、だからこそこういう対策をすべきというような流れで、これはあくまで御提案ですけれども、最初の方の導入でそういう事態を書き並べるといえるのはあるのかなという1つの御提案までですけれども。

岡野座長 目的ですね。

芳田係長（保坂委員代理） 今回の対策をしようとする、活用に結びつくような導入のところを書いていただくというのが一番分かりやすくいいのかなという気がいたしました。

事務局 ありがとうございます。

三井委員 それに関連して言いますと、そもそも最高速度違反による事故というのは統計上あるわけですよ。法令違反で。あるんですよ。

事務局 はい、ございます。

三井委員 私は最初これを見たとき、まずそれが統計データとして出て

くるのかなというふうに思っていたのですが、そうではなくて、危険認知速度というような速度の事故統計があとずうっと続いているんですね。そこで、ある意味ではちょっと違和感というか、なぜ最高速度違反の統計項目にある事故で、どんな人がいつ、どこで起こしているのだろうか、何件ぐらい、推移はどうなっているんだろうかというのもそうですが、そういった統計が出てこないのかなというふうに思っていたのですが、確かに、それほど多くはないですね。圧倒的に最高速度違反による事故というのは非常に多いわけではないですが、それはまさに言葉そのものですから、その統計というのは1つあってもいいのかなという印象があります。何か理由があったんですか。そんなことはないですか。危険認知速度だけを使っているのは。

事務局 その点については、まさにお話のあった部分を省略してしまったところがございます。確かに最高速度違反が法令違反となっている事故はありますけれども、事故原因としては、最高速度違反で走行している車が事故を起こした場合に、その最高速度違反自体が直接事故の原因になったときに最高速度違反が法令違反となり、最高速度を違反していても、事故の直前に安全不確認があれば、安全不確認が法令違反となります。したがって、そういった意味で、最高速度違反が直接事故の原因となったものだけ取り上げるというのも、事故全体における最高速度違反による事故防止対策の必要性を訴える中での一部になってしまうかなと思ったものから。

三井委員 ただ、タイトルが「最高速度違反」ですから。「速度超過による」とか、そういうタイトルの委員会が、そういう趣旨であればいいんですけれども、そもそも委員会の名称がまさに「最高速度違反による事故」という形からなるものですから、そのあたりが正直言いまして、なぜなんだろうかなとずっと思っていたものですから。

事務局 そうですね。ただ、資料を作っていく過程で、今申し上げたような、要するに最高速度違反が直接事故の原因となった事故だけの問題ではないなと思ったものですから。

三井委員 やはり統計としては、あってもいいのかなと。先ほどおっしゃいましたように、最高速度違反による事故はどれぐらいあるのかという、これは統計年表などがあれば出ている話なので、概略あってもいいのかなという感じはします。

事務局 そうですね。ありがとうございます。

岡野座長 ちょうどピッタリ予定の時間となりましたけれども、何かほかに委員の先生方からございますでしょうか。

では、ないようですので、また事務局にお返ししたいと思います。委員会の方はこれで終了ということにさせていただいてよろしゅうございますね。

事務局 事務局から、御連絡とお詫び方々申し上げます。今回の検討会の開催は時期に遅くなってしまって申しわけございません。また、次回、

今日いただいた御指摘も踏まえまして検討してまいりたいというふうに考えております。次回は12月ごろを目途としまして、また日程の調整をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

それでは、ただいまをもちまして、本日の検討会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。