

第4回 最高速度違反による交通事故対策検討会議事概要

1. 日時：平成22年3月9日（火）15：00～17：00

2. 場所：中央合同庁舎第4号館第419号会議室

3. 出席者：

【委員】岡野座長、大庭委員、小越委員、斎藤委員、長谷川委員、三井委員、吉岡委員、加藤委員、入谷委員（代理阿武氏）、中村委員（代理日比氏）、保坂委員（代理芳田氏）、小口委員、内藤委員（代理天野氏）、太田内閣府大臣官房審議官

【事務局】内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）付

4. 概要

○ 挨拶及び資料説明

- ・ 太田内閣府大臣官房審議官挨拶
- ・ 岡野座長挨拶
- ・ 事務局より、資料1から資料5等について説明

○ 委員からの主な発言

【資料4関係 自主的な速度抑制装置等の装備のための開発等について】

- ・ リミッターについて、アンケート結果から必要性があることは分かるが、つけることが義務付けられたり、無償であったり、標準装備であればよいという回答もある中で、従来のリミッターを自主的につけるといってもなかなか難しい。しかし、従来のリミッターというより、今まで日本にはなかったような、オプションで、自分で設定できるリミッターなどであれば可能性としてはあると思う。
- ・ 先ほど燃費計の話が出たが、燃費計ではそのときの平均燃費が出る。現在は、燃費をよくしようというエコの意識が非常に高いから、速度抑制装置等の延長線上としてオプションにすることなども考えられるのではないかと思う。軽い程度の警告を与えてくれるようなものであろう。今は、簡単に車速はパルスで測ることができるし、道路からインフラで規制速度の情報を流せば、それを受信することも、それほど難しいことではないため、そういう装置がオプションで存在してもいいような気がする。
- ・ 自主的な速度抑制装置については、あえて反対するものではないが、アンケートを受けた人たちの意識、速度抑制装置あるいは速度警報装置の意識と、実際にどういうものかという速度抑制装置、速度警報装置の間というのは、そのままそっくりつながるものではないのかなと思う。したがって、速度抑制装置等のイメージを明確にするため、詳しく書くかど

うかということがある。

- 「そうした意見を有する国民が自主的に速度警報装置」と明確にせず、「自主的に新技術の」というようにアバウトにしておいたら大丈夫ではないか。燃費を基準とした安全運転管理のための装置であるとか、もういっぱい出てきている。
- 新しい技術というか、先ほどの話にあったオプションでのスピード・リミッター装置についても、それで制御すれば速度抑制装置にもなるし、そのスピードになったらコーション（警報）するというものであれば速度警報装置にもなり得る。そのため、従来の定義が大分変わってくると思う。そういう意味では、速度抑制装置等と、全く同じ名前でここに出てくると、ある意味では誤解を受けるのかなと思う。
- 単に新技術と言ってしまうと、今の速度抑制装置から話が飛んでしまうので、アンケートのところは書かずに、速度の抑制に資するような装備開発や普及について今後とも検討する必要があると幅広い表現にして、新しいものも昔のものも含めて、とにかく速度抑制に資するようなものの開発とか、それができれば普及する旨記載することとしたい。今の装置かどうかは別にして、速度を抑制したり警報するということについて、検討会として否定するのではなく、よりいいものができれば利活用するという含みを残すことが考えられる。
- 資料4では、このアンケートで、9割の人が、何らかの道路で速度抑制装置等が必要であると回答しているものの、効果は低いと前段ではっきり書いている。しかし、ニーズとしては何らかの速度抑制を求める国民の声というのはあるから、その声に応えられるようなものを現在の速度抑制装置からより進化した形で考えていくという提言のような形にしなければいけないのではないかと。既存のというよりは、せつかく技術も進んでいるので、よりいいものという検討の方向性・必要性のようなことであろう。
- 多分、何らかの形のものを、国民は望んでいると思うが、ここで速度抑制装置とか速度警報装置とすると、先ほどの誤解もあると思う。そういう意味では、先ほどの話のように、速度を抑制するとか、あるいは警報するというようなもので、何らかのことをやっていかなければいけないということだと思う。例えば、従来のキンコンカンコンではなくて、ナビゲーション上にその速度域の中でいろいろな地図上の情報が入ってくれば、例えば、通常の30 km/hのスピードを超えているというコーション（警報）だけ出るとか、いろいろなものがあると思う。
- そうすると、アンケートを引きつつ、ただ、具体のものをイメージしないで更なる技術開発みたいな方向性で少しまとめてみて、またお諮りしたい。いずれにしても、義務付けはしないが、よりいいものがあれば利活用

していくような方向も検討するということとしたい。

【ITS等について】

- 新技術のスピード・リミッター的な装置として、警報装置として、道路の速度に合わせて警報音などが出るといった話があった。資料4では、自動車側の対策と道路側の対策が別々になっているが、それらを結びつけるような、ITSとかISAとか何かもう少し突っ込んだ文言は必要ないのかなと思う。
- 自動車側だけではなく、インフラ側も含めて、いわゆるコンビネーションで対応していくということも当然必要だと思う。直接速度の話とかかわりはないものの、現在、かなり路車間通信も進んでおり、例えば、出会い頭事故防止のための「左から車が来ます」という情報や、「この先に信号があります」「この先に「止まれ」があります」という情報などがコーション（警報）されることで速度が下がるということも実際に実証実験等で明らかになっていることから、そのようなコンビネーションの施策というものも必要だと思う。
- 今後の技術に関して、ITSということは一つ必要かもしれない。ITS技術を使った路車の協調など。また、ISAは、まさにITS技術を使った一つの例だと思う。
- ITSとISAの融合という観点であろう。日本はどちらかというITSを率先して世界に普及しようという方向で進んでいる。そうすると、ここにISAはあるんだけど、日本で一生懸命やっているITSの言葉が1つもないというのは、ちょっと引かかるので、融合というような形でITSをどこかに入れるともっと分かりやすいかなと思う。
- 資料4の175ページのISAも結構ボリュームを使って書いている。ITSの一分野としてのISAがあると、文章だけで書かれているけれども、うまく表記できないか。
- ITSとの関連でいうと、資料4の中で、ESC/ESP及びACCについては、ASVになった方がいいのではないか。先進安全技術という形で総称してしまうわけであるから、ISAがITSになった方が、より多分、日本の方向性にぴったり合うのかなと。

【資料4の「第1章 はじめに」について】

- 資料4の「はじめに」というところについて、資料4の中身に対してかなり箇条書き的な雰囲気がある。冒頭での審議官のご挨拶にあったように、交通死者数を更に2,500人以下にしていくというときに、スピードというところから対策を講じてみたいという、交通事故に関する大きな流れの中

で、この資料4くらいの文章を読みたいという感じがする。それがあって初めて、こういう資料4に書かれたような個別のことになるのではないかと。いきなり細かく出てくると、技術のことだけなのかと思って、何のためにこれをやったのかが分かりにくい。

【資料4の「第6章 まとめ」について】

- 先ほどの資料4の211ページの「まとめ」の第1節の2番目について、最終的には最後の2～3行で運転者教育や交通安全教育という結論になっているが、そこに至るまでの間については、表現の問題かもしれないが、「こういう特徴がみられるけれども、現在は個別の対応は困難な部分もあるので当面は」とするのか、運転者教育、交通安全教育、広報啓発ということ結論として出しているのであれば、もう少し違うものを持ってくるとか工夫してはどうか。資料4の「○」3つのデータを踏まえて、これらの方に対して広報啓発、指導、教育ということをやっているということではないか。

【資料5 今後の方向性について】

- 資料5の今後の方向性について、中間報告書の作成をもって一定の整理がつくと思うが、現在、第9次計画の改定作業をしており、なかなか死亡事故が減少しない中で、もし最高速度の話が出たら、その対応が必要となることが考えられる。したがって、一応この検討会の体制は残して、また何かあったときに開くという合意を、皆さんからいただきたい。

【中間報告書の概要について】

- この中間報告書について、中間報告書の概要が絵と図表で分かるような、パンフレットの概要があるとよい。

【中間報告書等の取りまとめについて】

- 特に、今日の検討会で御意見をいただいた、今後の開発の可能性などは少し丸めた形で書かせていただき、最後の資料5の部分も含めて、皆さんにまた御照会させていただきたい。最終的には、座長に一任とし、座長とよく詰めさせていただくということで御了解いただきたい。