

交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する懇談会
第2回 速度規制等ワーキンググループ議事概要

- 1 日時
平成25年9月25日（水） 午後1時30分から午後3時30分までの間
- 2 場所
警察庁第5会議室（中央合同庁舎2号館18階）
- 3 議事概要

事務局から第1回ワーキンググループの意見集約結果について説明

委員： 一般道路について、24万キロ以上の速度規制の見直しについて優先順位をつけてやるということですが、実は全国の道路は一般道を含めて120万キロ程度あり、その中で24万キロというのは、約2割となります。

私の理解では、幹線道路は大体規制が行われているということですが、私が豊田市で調べた例では、生活道路で速度規制がかけられているのは2割に過ぎず、8割の生活道路は60キロの法定速度だけが適用されています。

そうすると、前回資料を配りましたが、60キロと20キロの道路が生活地域では混在していることになり、非常に危険な一つの要因と考えられます。

全国的にできるだけ早く生活道路について低速度化を図りたいということは2番目の了解事項ですがそのギャップをどう埋めるかということが大きな宿題と思っておりますので、これからの議論の中で、ぜひその辺を含めて考えていただければと思います。

それでは、事務局のほうから資料の説明をお願いいたします。

事務局：

速度規制の見直しの考え方について等

「速度規制の見直しの考え方について」は前回の議論の概要紹介のとおり、一般道路については速度引き上げを実施した結果、大半の路線で実勢速度と規制速度の乖離が改善され、目立った交通事故の増加が見られなく、24万キロ以上の速度規制について見直しを進めるためには、優先順位をつけた効率的な実施が必要であることについてご確認いただいたところ。

そこで、今後も40キロ規制、また、50キロ規制を中心として、実勢速度と規制速度の乖離が大きい路線を優先的に見直しを進めてまいりたい。

生活道路については、面的な低速度の規制が重要であるとの意見の一致が見られる一方、日本ではドライバーにとって生活道路とそれ以外の道路の区分が明確ではないとのご指摘もあった。

そこで、今後ともドライバーにとってわかりやすい面的規制の推進を図ってまいりたい。

「速度管理に関する考え方の国民との共有について」については、規制速度決定の基本的な考え方、また、30キロ、50キロなどの規制速度の具体的な数値が持つ意味、死亡リスクなどを国民に伝える必要があるとのご指摘を踏まえて、速度管理の必要性等について具体的にわかりやすく国民に啓発を図る対策を進めてまいりたいと考えている。

委員： これらについて、何かご指摘、ご質問等ありますでしょうか。
先程、先行してこちらのほうの意見を申し上げましたがいかがでしょうか。

委員： 昨日も京都で非常に不幸な事故が起きましたけれども、諸外国では、ゾーン30は増えています。特にハンブで強制的に速度を出さないようにしています。
アメリカではスリーピングポリスと言われているくらいですが、日本でなかなかハンブが普及できない理由はどうでしょうか。

事務局： 国土交通省から3番目の安全方策のところではハンブのご紹介もありますので、そちらのほうで現状などをご説明することでいかがでしょうか。

委員： 私が先ほど意見を申し上げたのは、母集団の中で今やっていることがどのくらいで、残っているところに対してどのように対応すべきかということです。
法定速度60キロをベースにした場合、何も速度規制をしないのであれば60キロになってしまうことが非常に危険であると考えます。

特に生活道路関連はその辺を考慮した速度規制を考える必要があるという指摘でございます。

それから、考え方はここにありますように、一般道路については実勢速度をベースに規制速度を決定しているということで、特に規制速度との乖離が大きいところについては、その原因を探り、特に交通事故と関連するようなどころについてはギャップを埋めるということも一つであると考えます。

あるいは、十分規制速度の意図がわからずに、実勢速度が高いまま走っているのであれば、それをケアしなければいけないということにつながっているということでもあります。それは、2番目の国民の理解の共有というところにも関連します。

委員： 現在、ヒヤリハットデータが8万件ほど集まっており、その今年の最新版を見ましたが、実際に起きた事故データの前の段階のヒヤリハットデータという水際でこの優先順位を決めるというようなこともできるのではないのでしょうか

委員： 一つのご意見ということで伺わせていただきます。

事務局： ご指摘の件、今後の見直しの中で勘案していきたいと思います。

委員： それでは、特に他の意見がないようでしたら、今後は資料「速度規制の見直しの考え方について等」にある考え方で進めるということで了解していただいたということで、提言にはそれを踏まえて記載していきたいと思います。

国家公安委員会委員長： 午前中の取締りのワーキングにも、いろんなデータで、取締り以外のやり方で事故が減少しているケースがありました。

その中で、通学路の指定では、主要地方道や県道が結構入っています。

実際、県道というのは地域の生活道路、交通の要衝になっていますがそれをできるだけ避けて、例えば市町村道のようなところを指定をすることによって、リスクは相当低くなると考えますが、問題は子供たちが歩く距離が増えると、危険性が高まることです。

そのバランスをどのようにするのかということですが、先日の京都での事故もあり、そういったリスクもあることから通学路については主要道を避けることが良いのではないかと考えます。

それには、各都道府県の教育委員会、市町村の教育委員会の協力や保護者会の協力も必要となりますが、問題提起をしておきます。

委員： 前回は通学路の話があったと思いますが、交通安全に関する有効な施策として、速度規制についての国民との情報共有があります。

その一つ的手段として、通学路での問題、その他、交通安全に関して住民主体でやるような動きが役立つのではないかとというようなご指摘もいただいていますので、全体的な中で確認させていただければと思います。

事務局： 国家公安委員長からの指摘ですが、去年の亀岡の事故を受けまして、文部科学省、国土交通省、警察庁で合同点検を実施しました。

約8万箇所を点検し、7万5,000箇所の対策が必要な箇所を抽出し、そのうち警察は、規制の見直しや信号機、交通安全施設整備等の対策を実施することとしており、他方、文部科学省のほうでは、教育委員会により通学路を変更する等の対策を実施しているところであります。

亀岡も、通学路を変更したと聞いております。今後も、3省庁が連携しながら、また、ここでのご議論も紹介しながら、子供さん方の通学の安全というものを図ってまいりたいと考えております。

委員： それでは、前回の取りまとめに関連した部分は終わりにしまして、今日の議題であります、3番目の「安全な交通行動への誘導方策」と「高速道路の速度規制等」

の議論に移りたいと思いますが。

最初に安全な交通行動への誘導方策ですが、先ほどもハンプの話が出ておりましたが、交通事故を抑止するためには、生活道路を中心として走行速度を低下させる必要があるという意見が多くありました。

取締り以外の方法で、今出たような通学路の見直し等に合わせる等も含めて、いろんな方法があるかと思います。

運転者自身が自ら速度を落とすようにさせる物理的なデバイスということで、国交省にも来ていただいております。

まず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

事務局：

安全な交通行動への誘導方策

前回のワーキンググループでは歩行者優先信号の取り組みを紹介したが、他3点を説明。

その1は路側帯の拡幅と中央線の抹消による速度の低減である。

写真は路側帯がなく、中央線が設置されていた2車線道路について、路側帯を設置し、中央線を抹消したもので、車道幅員を狭めることにより、対向車との接触を避けよう、注意しようという運転者の心理を利用し、速度が低減する効果を狙ったもの。

愛知県警が平成12年に路側帯の拡幅と中央線の抹消を実施した対策の前後における自動車の平均速度を比較したところ、道路構造の変更以外には、沿道状況、交通状況の変化がない中で、平均値を見ると対策前40キロだったものが対策後は5キロ減少しており、走行速度の低減効果が認められた。

さらに、ゾーン30に区域内に入るという情報をカーナビを通じてドライバーにリアルタイムに提供できるよう、本年5月からカーナビ事業者に対し、警察の有するゾーン30の規制情報の提供を開始したところ。

前回のワーキングでも議論のあったエコドライブの実践による交通事故の減少については、警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省の関係4省庁によりエコドライブ普及連絡会を設置しており、「エコドライブ10のすすめ」というパンフレットを作成配布しているところ。

「ゆっくりと発進、停止」ということにポイントを置いたエコドライブの教育とその実践は、燃費改善以外にも交通事故の低減の効果が期待できる。

貨物自動車の運送事業者の協力により、エコドライブ教育の実施前後の1年間の事故件数を比較したところ、1社当たり平均12.1件あった交通事故が実施後は5.9件と半減し、エコドライブの実践は交通事故防止にも有効であるという調査結果がある。

警察としては、今後もエコドライブの推進月間やパンフレットの配布などを通事、また、各種講習の機会などにおいても普及啓発を図ってまいりたい。

委員： 国交省から「生活道路対策における物理的デバイス」の説明をお願いします。

国土交通省：

生活道路対策における物理的デバイス

1 ページ目では生活道路でどういう道路管理者の対策があるかということをもとめている。

歩行空間の改善に資する対策ということで歩道等の整備、防護柵の設置、狭窄、シケインなどの設置、これらが物理的デバイス等である。

即効性のある対策ということで路側帯を設置したり、そこをカラー舗装化するというようなことで視認性を高めるという対策、あるいは、面的な対策ということであんしん歩行エリアなど、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、面的・総合的対策を実施するというような対策を行っているところ。

他の施策との連携では、歩行空間の確保という観点から、無電柱化や自転車通行空間を整備するなどの対策をしている。

2 ページ目は、物理的デバイスの代表的なハンプの概要を示している。

イメージ図のとおりハンプとは路面を少し盛り上げるような形で設置する構造であるが、ハンプの設置事例としては、下の写真のとおり滋賀県、岐阜県などの例がある。

3 ページ目は狭さく・シケインである。狭さくとは、自動車の通行部分の幅を物理的に狭くしたり、あるいは、視覚的にそう見せるという対策であり、シケインは通行部分の線形を蛇行させたりジグザグにすることで車の走行速度を低減させる対策である。

4 ページはハンプの効果で、千葉県鎌ヶ谷市で設置されている交差点部分のハンプである。

左上の写真は向こうからこちらへ来るのを方向1、こちらから向こう側へ方向2として、下の棒グラフ、左側が方向1の設置前後の速度を比較したもの。平均速度も低減し、特に最大速度が大きく減っているところ。右側は方向2で、設置直後と三、四カ月後で多少平均速度の逆転があるが、傾向としては、いずれも設置前よりも速度が低下しており、一定の効果が見られるところ。

5 ページ目はシケイン・狭さくの効果で、国交省の国土総合技術研究所で3つのパターンでシケイン・狭さく、その設置間隔を変えて実験をした効果である。

パターン1と3がシケイン、パターン2が狭さくで、パターン1が間隔が35メートル、パターン2と3が間隔を若干広げた50メートルで、右の棒グラフを見ると、設置前に比べていずれも速度が低減している。

特にシケインのほうがやや低減効果が大きいように見られる。50メートルと35

メートルという、パターン1と3のシケインの比較では、あまり大きな差はない。あくまでも実験のサンプル数250台前後ではそのような傾向が見られた。

6ページ目に、先ほどの質問とも若干関係するが、現在の物理的デバイスの設置数を記載している。あんしん歩行エリアについて全国で平成20年度に指定したものが582地区、そのうち、物理的デバイスの設置が26地区で、必ずしも多くはないという状況である。

先ほど事務局から説明があった通学路の緊急合同点検において、ハンブやイメージハンブという絵でハンブを見せるものを含めて対策内容としている箇所は約100カ所である。

今後、国交省としては、物理的デバイスの設置促進に向けて、まず、実態調査と基準等を作成して進めるべきと考えているところ。

また、設置がなかなか進まない理由の一つにコストもあるのではないかと考える。コスト、合意形成が難しいという話も聞いているので、まず低コスト化を含めて検討したいと考えているところである。

委員： 今の2つの説明に対し、委員からご意見、ご質問等があれば、よろしくお願いたします。

委員： 前回の会議でも申し上げましたが、私はヘッドアップディスプレイ推進派で、カーナビ等にいろんな情報を出すとかえってドライバーが前を見なくなると思います。

きちんと目と心を前方に置いていれば事故はなかなか起きないと思いますが、他の車を見たり、カーナビを見たり、道路標識もどこにあるのか分からない。

つまり、きちんと安全運転できる環境にはなく、そこにまたカーナビ等で情報を出せばドライバーは混乱してしまうので、一気にヘッドアップディスプレイを義務化したり、ドライバーがちゃんと前方を集中できる環境をつくるのが有効と個人的には思っている。

委員： 情報がたくさんあっても、それを適切に示さないと、逆に注意が散漫になってしまったりするので、ヘッドアップディスプレイも一つの支援策として有効という御意見ですね。

委員： すこし話が前に戻って、このハンブ等の道路再配分の話ですがハンブは良いのですが、シケインをつくると、今までそこに違法駐車していた車が、幹線道路に停めることになると思います。

速度とシケイン、ハンブのことだけではなくて、道路再配分を根本的に考える必要があると思います。

例えば東京都内とパリ市内を比べると、駐車場の数は東京のほうが10分の1と少ないので車があふれてしまっています。

停めるところがないので、幹線道路に停めざるを得ないという話もあります。ポールでシケインをつくるだけであれば、そのスペースがすごくもったいない気がします。

パリもちょっと裏側ぐらいの道に入ると、両サイドが合法的に路上駐車ができませんが、そうすると、狭いので結局スピードが出せなくなります。

道路再配分を一から見直すという意味で、ただシケインをつくってそこを通過する速度だけを下げれば、ほんとにそこで生活している住民がウイン・ウインになれるのかといたら、必ずしもそうではない気がしますので、その点も考慮に入れたらよいと思います。

例えばフランスのナントでは、街の中心部から信号機を撤去してゾーン30にした非常にダイナミックな街ですが、学校の付近ではゾーン20になり、ハンブもきついハンブとなる。

ですから、ゾーン30でハンブをつければそれでいいのではなくて、実際にどういったところにリスクがあるのかということを含め細かく分析して、対策を多様化していかないといけないと考えます。

委員： いろんな事例を出されましたが、シケインとかそういうデバイスを通して、他の影響を与えますので、そういうことを含めた全体的な配慮が必要だというご意見と思います。

それから、ゾーン20の話がありました。フランス、スイスでは、出会いゾーンという言い方で、人車融合空間での20キロ規制というものを、歩行者専用地区と関連させたり、その近くに設置するようなことを始めていますので、ぜひその点も考慮していただければと思います。

国交省と警察、両方の話で、検討していただければと思います。

それから、駐車との関係はいろいろご意見があると思いますが、少なくともそういう路上駐車にも影響を与えるということを考えながら、最適な公共空間として道路をどう使うかという議論をしなければというご指摘だと思いました。

事務局： 最後に出ました駐車につきましては、平成18年以降、駐車の制度が大きく変わり、取締りのほうも民間委託を導入しました。それに合わせて駐車規制も見直したところであります。

その際の考え方に幹線道路からは違法駐車をなくすというものがあります。

一步入った生活道路について、駐車禁止規制はどうしても必要なものは残すが、駐車が可能なところは解除をしていこう、あるいは、時間制限を解除していこうという方針で見直しを行っています。

また、取締りの重点路線を各警察署単位で地図で示す形にして、できる限り幹線道路を通行しやすくし、裏道などは、駐車の需要にも一定程度応えるようにしております。

さらに、事業者の方々の荷さばきスペースについても道路管理者と相談しながら、どうしても駐車需要のあるところについては商店街などにも駐車スペースを

つくっているところです。

これが道路空間再配分とのご指摘に合うお答えかどうかわかりませんが、こういった対策も速度規制と関連した生活道路対策となっていくと考えております。

ハンプの設置については、道路管理者に依頼するところではありますが、議論にありましたとおり、ゾーン30全てというより、真に危ないところにメリハリをつけて設置していくことが重要であると考えています。

財政上の問題もありますが、費用のかかる道路の改良などが仮に伴わない場合でも、まずは中央線抹消などできるものから進めていこうという考え方でゾーン30を推進しております。

都道府県警察が道路管理者と連携して推進しているところですが、どうしても通過交通が多く、何とか速度を落とさなければいけないところなどは物理的デバイスを設置していくという考えで今後も進めて参りたいと考えております。

国土交通省： 委員御指摘のとおり、例えば駐車場も不便なところは空いており、幹線道路に違法駐車があるというようなケースもあります。

それはマナーや教育ともリンクすると思いますが、それらを総合的に考える必要があると考えます。

何でもかんでも自動車を排除するのは良いと思いませんし、家から出るときが自動車だったら、どこで公共交通機関に乗りかえるかなど、まちづくり全体を含めて、道路や規制を含めて考えねばならないので、ご指摘を踏まえ、今後ともよく検討していきたいと思えます。

国土交通省： 委員御指摘のとおり、ヘッドアップディスプレイというものが最近出てきています。ヘッドアップディスプレイに限らず、最近車のコーションやワーニングの情報が多くて、混乱してしまいます。

慣れてしまうと警告音が鳴っても何でもないんじゃないかという危険性もあり、我々はドライバーディストラクションと呼んでいます。

ワーニングについて、例えば色で緑だったらそんなに危険じゃないけど、赤は危険だよとか、そういうガイドラインを国際的に決めたりとかを国際的な場で検討しているところで、さらに検討してまいりたいと考えております。

委員： カーナビへの情報提供を踏まえての話ですが、標識標示が前提というところがありますよね。

ここにちょうどいい例が載っているんですけども、この中央線抹消の写真で、左右を見ていただくと、左側の写真は標識が木で見えなくなっています。

ゾーン30を推進する上で標識の設置もあると思いますが、道路を走っていて障害物で標識が見えないという状況では、ドライバーに情報がすぐ入ってこなくて事故につながりやすいので、その標識標示を見やすくすることもご検討いただければと思います。

事務局： この問題は取締りとも絡んでまいりますが、今自分が走っている場所が何キロ規制なのかということが、ドライバーにわかりやすいということが前提になりますので、街路樹を管理されている方にもお願いして剪定はやっておりまして、標識が見にくいといったご要望を受けとめるような仕組みもつくっております。いずれにしましても、ドライバーに規制がわかるということが非常に重要なことと考えております。

委員： 適正な規制を考え、それをきちんとドライバーに伝える意味ではこういう標識標示がそうなります。先ほど技術関係の話だったのでお聞きしたいのですが、規制速度についての案内みたいなのは今どのようになっていますか。

国土交通省： 一時、ISAといって、インテリジェントスピードアダプテーションとこのを実験的にやってるのがありました。今、市販されているメーカー純正のものは、把握はしておりませんが、ナビの中にそういう制限速度を出すというのは可能か思います。

委員： ヨーロッパ等ではEUが統一の標識をつくるようになり、車線逸脱防止用のカメラで標識を読んでいます。BMWとかの最新のヘッドアップディスプレイを持つ車は、フロントウインドウに制限速度と自車の速度、2つ数字が並びます。今自分が何キロで走っていて、ここは何キロで走らなければいけないかという最も大事な情報が、脇見せずにドライバーがわかるようになっています。それが1丁目1番地じゃないかなと思います。今そういった制限速度の標識が木で隠れてしまったり、あるいは、信号の矢印を後でつけたために、その後ろ側にある速度標識が隠れたなんていう交差点もありました。ドライバーは実は制限速度の標識を見ないで、流れで走っています。ですから、たまたま捕まっちゃったみたいな、運が悪かったみたいな話になり、自分は何キロで走って、何キロで走らなきゃいけないのかという、この最も大事なルールが守られてないという実態があると思います。制限速度を見直しても、メリハリをつけても、まずはこの1丁目1番地をきちっとやらないといけないと思います。

委員： 私が心配するのは、先ほどの法定速度との関係で、生活道路へ行った場合どうやって表示するのかということです。きちんと法定速度の区間はこことここで、それ以外のものはきちんと標識標示があるというようなベースがデジタルマップの中など入ってないと思います。地図上やナビの中に情報として出していただけるような整備をしていくべきだろうと思っております。

委員： ドイツではゾーン30に入ると、必ずそこにデジタル電光掲示板で、今あなたの速度は42キロですよとリアルタイムで出てきます。

レッドカードの前にイエローカードがあります。人間の感覚に合わないところは、道路側から、今あなたのスピードは何キロですよと情報が入ります。

委員： その辺は今後整備をしていく過程の中で考えるべきことでしょうか。

委員： 委員のおっしゃるナビであるとか、ヘッドアップディスプレイですが、実際にそれを搭載している車がどれだけあるのか疑問です。

地方では軽トラックとか、1トン車ぐらいのトラックとかも、多く走っていますが、そういった車には付いていないことも多いと思います。

ですから、前回、申し上げた都市計画・地区計画などである程度規制することが重要と考えます。

先ほども標識が見えないという議論もありましたが、それを見えるように、規則という形で、このエリアは強制的に木は切っちゃいますというちょっと強い取り組みも必要ではないかと思います。

委員： そういうナビや車載機の普及率はどの程度ですか

国土交通省： 正式な数字は持っていませんが、ナビは乗用車であればかなり普及していたと思います。7割とか、そんな数字だったと思います。

ただ、例えば乗用車の車齢は約15年ですから、例えば今、規制しても、全部に普及するのは20年とかかかるといことです

委員： 車全体から見ると、限定されますので、それに対してどうするかということは考えなきゃいけません。7割ぐらい普及しているのであれば、お金がかからずにそういう規制関係の情報を入れたり、そういう情報を道路側から発信していただくことと一体になると、ますます効果は上がると思います。

国家公安委員会委員長： 国交省に伺います。ヨーロッパはゾーン30先進国と言われていますが、ハンブは相当あるのですか。

国土交通省： 正確な数字はありませんが、自分がイギリスにいた経験でも相当ありました。

ただ、結構高いハンブが多い印象で、日本で地元合意をとるのは難しいだろうと感じましたが、生活空間ではかなり使われていると思います。

国家公安委員会委員長： ハンブの施設には財政的面も関係するということですが、全部コンクリートか何かで固めて設置をするという方式ですか。

国土交通省： 一番コストの安いのはアスファルトを盛り上げる方式で、1カ所当たり

約70万円程度です。それに対して、音が静かで、移設できるゴム製のハンプもありますが、それだと約200万円ぐらいかかります。

国家公安委員会委員長： その移動型のハンプで実証実験をすれば、こういう道路でこういうケースでこういう通行帯の通行状況の場合にはこれぐらいの効果があるというのがデータベースがとれると思いますが、そのようなことはされていますか。

国土交通省： ゴム製のものは国交省の国土総合技術研究所からレンタルし、社会実験等で使えるようにしています。

昨年、通学路の事故で最初にクローズアップされた亀岡では、今、ハンプがを設置し検証中と聞いております。

国家公安委員会委員長： 生活ゾーン、スクールゾーンという住宅地に近いんで、そのハンプによって騒音が出て、それに対する苦情というのは多いのでしょうか。

国土交通省： 地元からはそれが一番懸念として出ます。ハンプの直近では5デシベルほど騒音が増加するようなデータもあるようですが、これはハンプが住宅の直近だと厳しいんですが、直近に家がなければ影響はないので、結局はケース・バイ・ケース、地域、地元の状況で道路管理者がしっかり判断しなければいけないと思います。

国家公安委員会委員長： その騒音が気になるのは貨物車のほうですか。乗用車はショックを和らげられるような構造になっていますからドーンという音はあんまりしないと思いますのでやっぱり貨物車とかでしょうか。

国土交通省： 貨物車と、ハンプがあるのにスピードをあまり落とさずに走る車だと思います。

国家公安委員会委員長： 貨物車がそういうところに入ってくることで自身が規制上の問題だと思います。ハンプと通行規制をバランスよくすれば、費用対効果では一番効果が出てくると思います。

理想的にはヘッドアップディスプレイなどですが、そこに行き着くまでかなり時間がかかると思います。

委員： ハンプを含めて、物理的デバイスを普及させるための財政補助というか市町村に対する支援というものは、今どんな状況で、全国展開計画みたいなものはあるんでしょうか。

国土交通省： 物理的デバイスの全国展開計画と銘打ったものではありませんが、先ほどご説明しましたように、基準をつくったり先進事例の効果等をアピールすること

で進められないかと思っています。

あと、財政支援についても、社会資本整備総合交付金とか防災・安全交付金の対象になりますので、例えば通常の市町村道改良の際にそこにハンプをつけたいというときは、ハンプも含めてその全額ではなくて一部ですが支援の対象になります。

委員： 半額程度ということでしょうか。

国土交通省： はい。

国家公安委員会委員長： あと、もう1点いいでしょうか。道交法の中でラウンドアバウトができるようになりましたが、生活道路のようなところではスペース上の問題で、ラウンドアバウトというのは活用しづらいんですか。あるいは、その適用の余地は十分あるんでしょうか。

国土交通省： ラウンドアバウトについては、警察庁にも参加していただき、国土交通省で有識者委員会を設けて、今、勉強中であります。

直径の小さなものであれば、そんなに交差点面積を広げなくてもできるとか、あとは交差点の枝の数とか、ケース・バイ・ケースにはなりますが、生活道路においても、交通量や沿道状況がマッチすれば使えるものだとは思っております。

国家公安委員会委員長： 軽井沢のラウンドアバウトも見ましたが、ちょっと広がった。

スクールゾーンとかゾーン30には当てはまらないので、生活道路で可能なかどうかというようなことも実証実験して、データベースを集めて広めていくということも重要と考えます。

現実にラウンドアバウトをやるだけで40%事故が減ったというデータもあります。だから、そのラウンドアバウトをできるだけ設置をさせるインセンティブも検討の余地があるかも知れません。

委員： ラウンドアバウトで住宅地向けというのもあります。

国交省で実験している軽井沢の例は幹線的な道路でのラウンドアバウトで比較的大規模なケースですが、イギリスでは、住宅地内で点的な、直径が1メートルぐらいのものを交差点に描くだけのものもあります。そうすると、必ずそこで速度を落としますので速度を落とさせるための一つの手段ということではかなり普及しています。

その様な効果もありますし、国交省のほうでもう少し検討していただければと思います。

委員： それでは、引き続き高速道路の速度規制等について、3つの論点に沿って議論していきたいと思います。まずは、事務局から論点に沿って、資料の説明をお願い

いします。

事務局：

「高速道路の速度規制等」に係る論点として3点まとめている。

論点1番目：規制速度が低く設定されている高速道路の速度規制の在り方について

騒音、振動などの公害対策や渋滞対策で路肩を車線としたことで、路肩が狭小になり、安全対策上、あえて速度規制を低く設定している事例がある。

このように規制速度が低く設定されている高速道路の中には、外観からではドライバーが適切であると感じる速度と規制速度が必ずしも一致していない場所があり、ドライバーに規制速度の遵守を求めるためには、規制速度の見直しによる道路側からのドライバー側への配慮が必要なのではないかと意見がある。

他方、規制速度の決定には、騒音、震動等の公害対策のように、視覚ではとらえられない要素や、路肩が狭小で安全上問題があるといったドライバーからは認識しにくい要素について考慮する必要がある。

資料の上の写真2枚は騒音、震動など、公害対策のために、道路管理者が設置している注意喚起看板の事例であるが、もっと、規制速度を低く設定している理由を通行するドライバーに理解しやすくする工夫がさらに必要ではないかと考えられるところ。

論点2点目：高規格の高速道路における速度規制の在り方について

設計速度が時速100キロを超える高規格の高速道路については、その機能を最大限に生かす観点から、最高速度規制の引き上げについて検討する必要があるのではないかと意見がある。

他方で、時速100キロを超える速度規制の在り方については、平成21年3月の規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会の報告書で、時速100キロを上回ると事故率が増加する、危険認知速度が上昇するにつれて、事故の重大性が増加する、速度差が40キロを超えると事故発生確率が上昇する、利用者の意識調査では約7割の方が最高速度100キロのままでよいと回答しているといったことから、最高速度100キロを引き上げるにはさらなる検証が必要であり、直ちに引き上げられる状況にはないと報告を受けている。

参考配付資料、「『平成20年度規制速度決定の在り方に関する調査研究』報告書から抜粋」について

この資料は、4点の論拠について、報告書から抜粋したもので、時速100キロを上回ると事故率が増加するについては、資料1ページ目のア、速度上昇と事故率の関係に、規制速度を120キロ、140キロとした場合、事故率は100キロの事故率に対する比率で、それぞれ4%、9%高くなるとの予測をしている。

次に、危険認知速度が上昇するにつれて、事故の重大性が増加するについて、資料2ページ目のイ高速自動車国道等における重大事故の発生状況に最高速度100キロに規制されている設計速度120キロ区間において、危険認知速度100キロと120

キロを比較したところ、死亡事故率4.5倍、死亡率4.6倍、死亡重傷率2.2倍の傾向が認められたところ。

次に、速度差が40キロを超えると事故発生確率が上昇するについて資料3ページ目のウ、速度差と事故発生確率で、同一車線内の速度差が拡大するにつれて、事故発生率が高くなり、車線間の速度差は40キロを超えると事故発生確率が高くなる傾向にある。

また、利用者の意識調査では約7割の方が最高速度100キロのままよいと回答について、4ページ目の工高速道路の最高速度100キロ制限について、今のままでよい、また、制限速度を下げるとの意見が約7割を占めている。

これらのことから、最高速度規制の引き上げには安全上の観点などから考慮すべき点があると考えられるが、交通事故を増やすことなく最高速度の引き上げを行い、高速道路利用者の利便性の向上を図るためには、例えば規制速度を引き上げてても十分に安全が確保できる視距、勾配等の道路環境、また、高齢運転者や初心運転者であっても安全に走行することができる速度、検討対象となる道路に係る交通事故の発生状況等に配慮し、データを収集・検証することが必要と考えられるが、ほかにはどのような点について配慮する必要があるのか、また、実際に引き上げを行うこととした場合には、配慮すべき事項を踏まえた統一的な規制基準を策定した上で、個別の高規格の高速道路について判断していくことが必要なのではないかと考えているところ。

論点3番目：高速道路における速度の異なる車両の混在交通への対処方策について

懇談会での委員の意見にあったが、常に追い越し車線を低速度で走行する車両がいるなど、車両通行帯のルールが守られていない現状が見られるところ。

また、軽自動車やスピードリミッターの装着が義務づけられた大型貨物自動車のように、物理的にスピードが出せない車両が混在することに対しても、何らかの対策が必要ではないかとの意見があるところ。

日本の高速道路における最高速度は普通車などは時速100キロ、大型貨物などは80キロとなっているところで諸外国でも貨物車は普通車と比べて最高速度を低く設定しており、海外でも貨物車にスピードリミッターを導入している国があるところ。大型貨物車は重量が重たい関係で、衝突時のエネルギーが大きく、また、ブレーキもききにくいという特性があるほか、貨物を積載した状態での走行は不安定であるなどの理由により、速度を低く設定しているところ。

次に、大型貨物車のスピードリミッターについて日本では、平成13年8月に保安基準が改正され、大型貨物車に対するスピードリミッターについて、平成15年9月以降に製造される大型貨物車及び使用過程車の大型貨物車には順次装着が義務づけられたところ。

対象車両は車両総重量8トン以上、または、最大積載量5トン以上の貨物車、それらに該当する被牽引車を牽引する車両になり、設定速度は90キロである。

次に、スピードリミッター導入前後の事故の状況について、死亡事故件数は、大型貨物車のリミッター導入前、平成7年から平成14年の平均件数81件に対して、

導入後の平成17年から平成24年の平均は49件となり、平均値で40%の減少で、全車種の平均値39%の減少と比べて、減少値が上回っている。

追突の死亡事故件数は、大型車が第一当事者となる事故は導入前後で平均値50%の減少となり、全車種の減少値45%を上回っている。

追突人身事故件数は、高速道路の交通事故は高速道路の特性から、追突事故が全体の約7割を占めている。大型貨物車は導入前後の平均値で9.7%減少しており、全車種の減少値2.8%を上回っている。

これら事故状況から、スピードリミッターの装着義務づけに伴い、大型貨物車の速度が抑制されたことにより、大型貨物車が関連する事故、特に追突の死亡事故を抑止する効果が見られ、一定程度の被害軽減と交通事故の抑止に効果が見られるところ。次に、高速道路の通行帯遵守に対する取り組みについては、高速道路上において、走行速度の異なる車両が混在する中で、高速道路全体としての円滑な交通を確保する観点から、さまざまなルールを見直し、ルールの徹底等を図るために、例えば道路管理者、高速道路会社等と連携した広報啓発活動、また、通行帯違反車両の取締り、特定車両の通行すべき車両通行帯を指定する交通規制などを現在進めているところ。

資料の下の写真2枚については、車両通行帯を遵守してもらうために、道路管理者が設置している注意喚起看板の事例で、このように、警察だけでなく、道路管理者とも連携して行っているところであるが、ほかにはどのような取り組みが考えられるのか、検討が必要であると考えているところ。

国交 企画課長：

新東名高速道路、東名高速道路について

新東名高速道路は、御殿場ジャンクションから三ヶ日ジャンクション間の162キロメートルが平成24年4月14日に開通をして、1年5カ月を迎えたところ。

開通延長は162キロで、高速道路が一度に開通する延長としては国内最長である。この高速道路の道路規格は、道路構造令上、第1種第1級、設計速度120キロである。第二東名の最小曲線半径は、3,000メートル、視距は400メートル以上となっており、穏やかなカーブで走りやすい構造となっている。

車線数については4車線、片側2車線ずつとなっているが、インターチェンジやジャンクションの付近の分合流部については付加車線を設置しており、現在開通している区間のうち、付加車線の設置区間の延長は4割で6車線の片側3車線になっている区間が約4割となっている。

資料の実勢速度について、このデータは平成25年7月の1カ月間の5分ごとの数値をもとに85パーセンタイル値を示したもの。例えば、浜松スマートインターから浜松浜北インター間で第一走行レーンが97キロ、第二走行レーン113キロ、追い越し車線138キロとなっている。規格構造の要件が影響しているのか、東名と比べると、明らかに実勢速度は高くなっている状況にある。名古屋方面に向かう下り車線についても、同様の傾向が見られるところ。

引き続き、設計速度100キロ超の高速道路の規制速度の在り方については、警察

庁と連携をして、勉強していきたいと考えているところ。

国土交通省：

大型貨物車の速度抑制装置装備義務について

まず、スピードリミッターを入れた経緯は、平成11年6月の運輸技術審議会で、先進国で、スピードリミッターの装備を義務づけている例もあることから、関係者間で検討を開始してはどうかという指摘を受けたところ。

当時、大型トラックの高速道路での事故は、乗用車の約2倍で、全体の約4分の1ほどを占めており、ほとんどが制限速度80キロを超過して走行していたときに発生しており、高速道路での大型トラックの事故が伸びている時期であった。

そういった社会的背景もあり、平成11年6月運輸技術審議会の答申で指摘を受け、その後、大型貨物自動車事故防止検討会で環境、義務づけが妥当ではないかということで、平成13年7月に閣議決定、15年9月からスピードリミッターの装備を大型トラックに義務づけたという経緯である。

具体的には平成13年8月にまず新車への装備義務づけを行い、平成15年9月以降に製造される大型車に義務づけるとともに、その1年後、平成14年7月に使用過程車にも装備の義務づけを行い、平成18年8月、猶予期間4年の間に使用過程車にも義務づけるといった内容。

基本的に基準を強化するときというのは新車にはよくやるが、使用過程車にも義務づけるとするのは、非常に厳しい規制を当時やったということだと考える。

効果の影響評価について、平成15年8月から、全車に普及した平成18年8月の3年間について、スピードリミッターが事故防止や環境対策で効果があったのか毎年データをとって検証を行った。これは妥当な規制なのかということについて、規制が完了する時点での評価を目的としている。

評価項目は、事故低減効果、CO₂の排出低減効果、それ以外にも交通流とか物流、労働条件にどういった変化があったのかというようなことも調査を行っている。

事故低減効果について、スピードリミッターが入ってから、当然、追突速度がどんどん下がり、事故時の発生件数とそれに伴う死亡事故件数が、格段に減って、大体4割減になっている。

CO₂の削減について、これは事業者、大中小の事業者のアンケート調査を当時行った結果では、実際の燃費が平成15年以降18年までの間に20%よくなっており、CO₂は、50万トンから118万トンくらい減少したということで、それなりの効果があったという結論を得たところ。旅行速度についても検証を行い、確かに旅行速度は下がっており、例えば東京から大阪という到達時間も、乗用車も含めて延びているが、当時、定点観測を何箇所か実施した結果、渋滞が増えたというデータはなかった。

海外でも、スピードリミッターの義務づけが進んでおり、大体日本と同じ90キロである。欧州だと、EC指令で28カ国に対してスピードリミッターの義務づけが既に開始されており、アジアでも同様にスピードリミッター規制というのが開

始されているという海外の情報もある。

委員： 事務局の説明を踏まえて、3つの論点について、議論していきたいと思います。論点1番目の規制速度が低く設定されている高速道路の速度規制の在り方についてということに関して、ご意見、ご質問も含めて伺います。

国家公安委員会委員長： 議論の前提として、東名、新東名の設計速度120キロの決定について事前に警察との相談などがあったのかどうか。

日本の高速道路は100キロ規制なので、設計速度を120キロにするということは規制速度を変えないといけませんが、その点はどうなのか伺いたい。

国土交通省： 高速道路の場合は国幹会議において、区間ごとに種級を決めます。設計速度についても、国幹会議の協議を経て決まります。

国幹会議は総理をヘッドにした会議ですので、当然、事前に警察庁に相談させて頂いていたと思います。

事務局： 設計速度と規制速度の考え方が違うものですから、設計速度が100キロを上回るからといって、それは必ずしもそういう規制速度にしなければならないというものではない。

委員： すると、そのときの会議の中で、1種1級設計速度140キロ、120キロと決まるのでしょうか。設計速度は120キロが上限ですか。

国土交通省： 設計速度は120キロが上限です。

国土交通省： 設計速度140キロについて、技術的な検討を行ったことはあるようですが、国幹会議など、最終的な結論としましては120キロの設計速度になってます。

委員： 設計速度とは、物理的な根拠があるのでしょうか。

国土交通省： 平均的な技量を持っている運転者が、安全に快適性を失わずに走行できる速度というのが考え方です。もちろん、天候がまず良好な状態で、交通密度がそう高くない場合です。

委員： 設計速度で120キロというときは、普通、乗用車の側の場合に120キロということですか、大型、全ての車が120キロということでしょうか。

国土交通省： 大型、全ての車が120キロということですよ。

委員： 例えば第二東名のときに、そのサグ渋滞をケアして、勾配を最大、東名より

1度ぐらい少ないとか、何かそういう設計をされてるわけですか。

そういうことも含めて、120キロが安全速度になるという根拠なのでしょうか。勾配が例えば東名で3%のところ、第二東名は2%ということですか。

国土交通省： サグ渋滞は勾配の変化です。第二東名の縦断勾配については、3%のところもありますが、供用中の区間については2%ということですか。

国家公安委員会委員長： 設計速度120キロ、と100キロでは、例えば最小半径や勾配も違う。もし例えば第二東名を100キロで設計した場合と120キロで設計した場合とで、建設費はどれぐらいの差があるのか伺いたい。

国土交通省： そのようなデータがあるかどうか分からない。

委員： 第二東名は、3車線を2車線で運営することで、最後は運営コストを下げた。もともと最初に第二東名のコンセプトを当時の道路局の方から聞いたとき、120キロ以上で走れるようなことを、その設計指針の中に最初にあったというような話を聞いた記憶がある。

つまり、高速道路を何キロで新しいスペックの道路をつくっていくのかというそのコンセプトが少し明確でないような気がするんですね。これからの未来の道路として、どういうコンセプトで造っていくのが大事だと思います。

事務局： 第二東名の規制速度について補足しますと、規制速度の決定そのものは、静岡県公安委員会が定めることであります。その判断するに当たって、設計速度や道路管理者の意向がどうかということは、事前に協議はなされているとは思いますが、決定するのは静岡県公安委員会、静岡県警であります。

委員： 論点に戻りますが、論点の1番目の規制速度が特に低く設定されているということは、設計速度なり実勢速度から見て、低く設定されているということで、乖離が大きいということです。そういうところの在り方ということで、外観以外では難しい場合には補助標識等を活用するなど論点整理されておりますが、一応この辺はご了解でしょうか。他に何か質問、意見等伺います。

通行帯指定の規制について例えば新東名の場合には、どの程度の、補助標識を使って誘導している区間というのはあるのでしょうか。

事務局： 大型貨物車の通行帯指定については、新東名については実施していないと聞いています。

国家公安委員会委員長： 100キロを超える規制の在り方で、利用者の意識調査で7割が100キロのままよいと、こういう回答をされているが、アンケートは、聞き方によって大分違ってくる。

例えば第二東名は120キロの設計速度になっていますとか、そういったことを認識された上でのこれはお答えだったのか、あるいは、ふだん使っている東名とか中央高速だとか、そういったものを想定をしながらお答えになっているのか、その設問の内容を伺いたい。

事務局： このアンケートは、新東名が開通前の平成18年度に実施したものです。

国家公安委員会委員長： 現在の環境と違っている。第二東名が設計速度120キロで供用開始された後についてアンケート調査を実施することが必要ではないか。

委員： 例えば、以前は80キロだと思ったが、100キロになっている高速道路がある。地元の人たちに聞くと、みんな全然知らない。そのぐらい、皆さんは看板見ないで流れて、空気を読んで走っていると思います。80キロから100キロは20%以上の速度が上がるので、速度を上げ下げするときは10キロぐらいでいいのではと思います。また、地域によって軽車両が多いような場所では、100キロ出ない車両が多いと思います。そのような道路は、100キロにしなくても90キロぐらいで実勢に合うのではと思います。速度の上げ下げを行う場合は、70キロや90キロを使えば良いと思います。80キロから100キロは20%以上の差ですから、衝突したときのエネルギーで考えれば、40%ぐらいの運動エネルギーになります。

高速道路の制限速度が利用者から見て全然直感的に感覚に合わない、違和感があるという意味で、そういったスピードを変えるときに、もう少し直感的にドライバーの気持ちに合った速度にやっぱり変えていかないとと思います。

国家公安委員会委員長： 高速道路で90キロ制限というところはあるのか伺いたい。

事務局： 速度規制は10キロ刻みで、90キロという交通規制も場合によっては可能ではありますが、現在のところ実施はしていません。

委員： ドライバーが違和感を感じるような速度規制であれば、何か特別な理由がほかになければ、中間の規制もあっていいのかもしれません。

事務局： 規制速度の決定は、現場の実態なり安全性という面で決定しているが、運転者のほうから見て守りやすい、違和感のない規制の在り方というものの必要です。そのあたりについても考慮に入れて、今後検討していきたいと思います。

委員： 先程の国交省の資料に、大型貨物と普通貨物の死亡事故件数と乗用車を比べると乗用車の方が少ないとありました。それは平成17年ですから昨年は、高速道路の乗用車の死亡が何%ぐらいあったのか。致死率は、速度が上がると乗用車は4倍になるという警察庁のデータもありますが、もともとの数字が小さいと単純には比較できません。最近では、路側帯にとまっている車両に突っ込んで亡くな

る事故のケースが増えている、このような事故は、速度とは関係ないので、もう少し高速道路における事故調査を少しミクロ的に行ってみて、一体何が起きているのかを見てみないと、こういった速度を上げたから致死率が4倍上がるから、慎重にならざるを得ないというのをもう少し突っ込んで見ていかなければいけないと思います。

それと、速度を上げる場合は、軽自動車もあるが、トラック、大型車両を90キロリミッターにしておくのであれば、乗用車が110キロとか120になっていくわけで、そのときに死亡率がどのくらい上がるのかという予測をもう少し精度をもっとしていかなければならないと思います。

国土交通省：平成13年の高速道路での死亡事故率で見ると、スピードリミッターが入る前で、乗用車の衝突安全対策が今よりも進む前のデータですが、概ねトラックは乗用車の倍になります。現在では、乗用車の衝突安全対策が進んでいますし、スピードリミッターにより下がっています。

当時、高速道路での大型車の追突事故の際の何キロで追突したかという危険認知速度を調べたデータもっており、90キロのスピードリミッターにより、速い速度で追突するのは当然減ってきています。委員の意見のようにこれからどうしていくのかを考えるにあたり、そういうデータをアップデートして検証していく必要はあると思います。

委員：今の課題は、論点2の高規格高速道路における速度規制の在り方の中でやっぱり上げるときに、ぜひそういった基本的なデータをやはり今のうちから集めておいて、分析を行うことが必要になると思います。

この点については、事務局から論点整理されていますが、ご了解でしょうか。他にご意見、ご質問等伺います。

委員：最近私が分析した中によると、実は大型車といっても、車両総重量8トン以上とか11トン以上というよりは、20トン以上の車がかなり増えてきて、昔の政令大型に相当する車両の中で車両総重量11トンから20トンというのはだんだん少なくなっています。

そういう問題もあるので、車両の重さも含めたデータを使って議論した方が良いでしょうと思います。

委員：以前と比べて、車両の実態も違ってきているので、そういうことにも配慮していく必要があるということです。

委員：先程の補足ですが、速度を上げると致死率が上がるのは総論ではあるが、実際の事故をミクロで見たときに、ベルトをしていない人は仮に10キロ下がっても致死率は高かったはずです。

乗用車に限って速度をこれから110キロ、120キロに上げていくときに、ほんと

にスピードを上げたことによって高速道路の致死率が上がるかどうかという予測をしっかりとしておく必要があると考えます。高速道路で亡くなっている乗用車が絡む事故、その乗員がどういう状態で亡くなったのか、ベルトをしなくて車外放出したのか、チャイルドシートをしてなくてお子さんが亡くなったのか、もう少しその乗員の致死率の高いところのマイクロデータがないと、なかなかこうだということを言い切れないところがあると思います。

委員： 私どもは、警察庁からデータの提供を受けて業務をしているので、シートベルトの着用有無や乗用車の前席、後席のどこに乗車していたかや年齢等について、データ分析することは可能です。

委員： 色々議論がありますが、今後、高速道路の規制速度を上げる、下げるという議論の際には、新東名のような新しい高速の道路構造や車両の変化、ドライバーの意識の変化などを検討して、速度を上げる、下げることがどういう意味を持つのか、その影響をきちんとフォローしないと次の議論ができないということをご指摘になっているというふうに思います。

国家公安委員会委員長： データの中で、速度差が40キロ以上になると、その事故率というか致死率が上がるということがありますが、仮に規制速度を上げていくということになると、80キロと120キロが混在することになります。

また、例えば、大型貨物はリミッターで90キロですが、88キロぐらいで走っているトラックを90キロのトラックが必死になって追い抜かすために、5分もかかり後ろに渋滞が起きているような光景があり、重大事故は起きないだろうが、場合によっては、接触事故の可能性もあります。規制速度を上げる検討を行う場合には、この車線規制と取締りの強化というパッケージでやっていかなければならないと思います。

委員： 実態として、確かにそうだと思います。全体を含めて、相互にも関連しているところもございますし、既にいろんなところに関連するご意見があります。論点の最後は、速度の異なる車両の混在交通への対応になります。この点、論点整理されていますが、ご了解でしょうか。また、高速道路速度規制等ということで全体につきまして、さらにご意見、ご質問ございましたら、お願いします。

委員： 東名の岡崎、豊田が道路構造によって制限速度が下がっているということが分かったが、実際に走っていると唐突に制限速度が下がりすごく違和感がある。制限速度を守る人と、理由がわからず、何でここだけ低いんだろと思って流れる人がおり、そこでスピード差が出たりという状況もある。ドライバーが視覚でわからないという道路において、長々と書くことはないですけども、何か理由というか、速度を落とさなきゃいけないということをもうちょっと知らしめる必要があると思います。

あと、ドイツは高速道路を走っていて、例えば130キロで、その先、いきなり80キロになったりと速度差があるが、その際は手前に、この先80キロになりますよという予備看板みたいなのが出ています。

この岡崎の場合も100キロから60キロと40キロ落とさなければならないので、10キロ刻みで段階的に落とすなり、その手前で予備看板で、この先、スピードが減少する、制限速度が減少するということを知らしめるというような対策があるとわかりやすいと思います。

また、何らかの事情で法定速度、制限速度が変わるときがあります。通常100キロ道路が50キロとかになっているときに、結構、長い距離にわたって制限がかかっていますが、それが何キロか走っていると結局何で50キロだったのかが全くわからない状況が結構多いと思います。

当然、理由があるから制限を下げていますが、それがやっぱりドライバーとして視覚的に全くわからないと、50キロに落とす人と、100キロのまま走る人とで大きく交通の流れに乱れが生じるのだと思います。

補助標識などいろいろ設置されているが、ドライバーが走っていて視覚的に認識できない状況を、もうちょっと何か、なぜスピードを落とさなきゃいけないのかという、あるいは、そのスピードが変わりましたよということをわかりやすく伝えていくと、交通の流れが良くなり、交通事故や渋滞が減るのではないかと思います。

委員： 今の委員のお話について、交通工学の観点から考えると一番効率的に流すのは時速60キロぐらいあればいいということで実施されていると思います。

ただ、その辺については道路上で説明するのは非常に難しいので、例えば自動車学校や運転免許更新時などの機会を利用して、法令遵守に関連付けて、教える機会があれば、納得いただくことが可能かなと思っています。

委員： 確かに高速道路を走っていて、逆に、高速道路の看板にいっぱい情報が書いてあると、それを読むためにブレーキ踏む方がいて、それはほんとにやっぱり渋滞の原因になっています。道路上でいろいろ情報が多過ぎるというのも確かに危険だというのは思いますが、何かどこかでそういう情報をドライバーに対して提供していただければというふうに思うのです。

委員： 今日は色々指摘をいただきました。今後のこの懇談会にかかわる部分でドライバーに規制速度の理由などをわかっていただく工夫があるようでしたら、そういった事例を入れていただければと思います。

委員： 日本は軽自動車の軽枠改定のときに100キロになりましたが、今の660ccだと100キロは相当つらいだろうなと思います。例えば110キロに仮にしたとしても、110キロで走りなさいということではなくて、それは最高速度の制限がマックスが110なので、例えば3車線あれば、自分はゆっくり行きたい人も、燃費見ながら行

きたい人もいると思います。ドイツは行きたい人は追い越し車線を行き、普通に走りたい人は大体120キロ、130キロぐらいで真ん中の車線を走って、大型車両が一番右側です。自分のニーズに合って、自分の車の特性に合ってスピードを選んで快適に高速道路を利用するというのが多分一番美しい姿だと思います。

規制速度の見直しを考えると、軽まで含めた混在交通と通行区分の区分け、セグメントがすごく難しいと思います。軽自動車は、新車販売では約半分ぐらい売れていますので、そういった状況も考慮する必要があります。

東京でいえば2020年、オリンピックが来ます。あと7年で東京の交通事故をどこまで減らせるか、多分世界から注目されていると思いますので、高速道路の速度見直しと、やはり街の中心部、都市のメガシティの交通安全、渋滞問題というのは非常に大きな課題なのではないかと思います。

委員： 軽自動車も含めて、また超小型車の定義がございますが、これはちょっと今後の課題ですが、車種構成、車種の重量などが変化してきていることと、実際上の性能が変化していることに対して、特に規制速度120キロというようなことを議論する場合には、そのプラスマイナスをきちんとやっぱり分析するというご提案かなというふうに伺いました。

それでは、そのほか、いかがでしょうか。

それでは、特にございませんようでしたら、時間的なこともございますので、一応今日のいろんなご意見を踏まえて、事務局と相談の上、進めたいと思います。

第2回目の全体の懇談会が予定されておりまして、それに対してそれぞれのワーキンググループの検討状況を報告するという事になってございまして、私のほうから中間報告ということで報告させていただきたいと思いますが、内容については今日の議論、前回の議論を踏まえて、私のほうに一任していただくということでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

以 上