

第 4 回

最高速度違反による交通事故対策検討会

議 事 録

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

第4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 22 年 3 月 9 日 (火) 15 : 00～16 : 45

場 所 内閣府 中央合同庁舎 4 号館 4 階 419 号室

1. 開 会

2. 議 題

最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告書(案)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、ただいまから第4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、主催者を代表いたしまして、内閣府大臣官房審議官の太田からご挨拶申し上げます。

○太田審議官 皆さん、こんにちは。御紹介いただきました、審議官の太田でございます。今年の1月に着任したばかりでございます、初めての出席です。よろしくお願いいたします。

今日は、大変お忙しいところ第4回最高速度違反による交通事故対策検討会にお集まりいただきまして、ありがとうございます。

さて、平成21年中の交通事故死者数につきましては、御案内かと思いますが、9年連続で減少して、24時間以内死者という限定ではありますが、4,914人と57年ぶりに5,000人を下回りました。これを受けまして、平成30年までに交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指すという福島内閣府特命担当大臣の談話も出されたところです。ただ、昨日までの統計を見ておきますと、昨年と比べて現在やや少ないというレベルでありまして、先ほど申し上げました目標達成までは、なかなか大変な環境にあるなというのも事実でございます。

ただ、近年の交通事故死者数の減少の1つの要因といたしまして、車両の危険速度が低下しているということが挙げられております。そこで今後、更に交通事故死者数を減少させるための対策の1つとして、最高速度違反による交通事故の防止に着目し、本検討会において検討をお願いしてきたところです。委員の皆様には平成20年12月の第1回検討会より大変御熱心に御議論をいただいたところでありまして、本日が節目の検討会となります。過去の検討会における議論を踏まえ、最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告書案、そして、今後の方向性案につきまして資料をお示ししております。忌憚のない御意見をいただけますよう、よろしくお願いいたします。冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、岡野先生から一言お願いいたします。

○岡野座長 今、太田審議官からお話があったように、一昨年の12月24日から、3回にわたって議論をさせていただきました。本日は4回目で中間取りまとめということでございますので、また、報告書の内容について先生方の御意見をいただければと存じます。よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

本日でございますけれども、社団法人電子情報技術産業協会の土屋委員と、国土交通省自動車交通局の清谷委員につきましては、御欠席でございますので、御連絡申し上げます。

それでは、進行を座長の岡野先生にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○岡野座長 それでは、議事次第に沿いまして進めていきたいと思っております。一応限られた

時間でございますので、御協力をお願い申し上げます。

それでは、まず、資料3でございますが、前回の議事録について事務局から御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、資料3につきまして御説明申し上げます。

前回の議事録案についてでございますけれども、これは既に委員の方々に御確認をいただいていると承知しております。資料3につきましては、表紙から全体で27ページほどございまして、非常に分厚うございますので、前回の議論の確認の意味で、簡単に御説明申し上げたいと思います。

まず、御意見についてでございますけれども、大きく分けて数点ございました。1つ目としては、最高速度違反による交通事故対策の趣旨についてということで、本検討会で対策をまとめていく上で最高速度違反についてどのように限定するかというところが非常に難しいという御意見ですとか、最高速度を超えた車が走行することによる事故の動向とのその対策ということについて、流れが分かるように記載してはどうかという御意見がございました。

2つ目としては、報告書の目次についてでございますけれども、これは5章1節、後で御説明申し上げます運転者側の対策のところでございますが、エコドライブの推進という項目の位置付けについて検討すべきではないかという御意見をいただいたところでございます。

3つ目としては、前回の資料9、燃費・環境と安全との関係についてでございますが、規制することと走行することとの関係について、安全よりも環境・燃費のために規制速度で走行すべきではないかと読み間違えられる可能性があるのではないかと。その辺の記述に気をつけるべきではないかという御意見。また、70 km/h、これは高速道路で一定速で走る場合については該当するんですけども、一般道路ではそのスピードで走行することができないので、気をつけた方がよろしいという御指摘をいただいております。

4つ目としては、交通事故統計につきまして、年齢層別の統計について世代の構成比率が変化していることを踏まえる必要があるのではないかという御意見ですとか、あと、最高速度違反による事故について資料に盛り込んでどうかという御意見をいただいております。

5つ目としては、第5章関係で御意見をいただいております。まず、運転者側の対策について、大きく分けると幾つか分類できるかと思えます。1つ目の分類として、最高速度違反による交通事故対策を進める上で、エコドライブは効果があるということでしたけれども、その教育や広報啓発についてどのように取り扱うかということについて御意見をいただいたところでございます。2つ目の分類として、最高速度違反による交通事故対策に関する交通安全教育ですとか、広報啓発の効果、この点につきましていろいろ御意見をいただいたところでございます。このときの議論では、例えば、車両側の対策とか道路側の対策に比べて、交通安全教育とか広報啓発については効果が低いという記述をさせていた

だいたんですけれども、むしろそういうことではなくて効果が難しいのだろうと。また、かかっている費用が違うのだろうという御意見があったかと思っております。これについては、また報告書の中でも反映させていただいているところがございますので、御紹介申し上げます。3つ目の分類として、ドライバーに対して規制速度を設定した理由を理解させる必要があるのではないかという御意見でございました。

続きまして、自動車側の対策についてでございます。1つ目の分類として、自動車側の対策の方向性についての御意見ということで整理ができるのかなと思っております。また、2つ目として、前回の資料の中で出ささせていただきましたESCやACCといったものについて、もともと装置に求められている性能と最高速度違反による交通事故対策の効果につきまして、御意見をいただいたところでございます。

最後に、道路側の対策についてでございます。前回の検討会におきまして、生活道路の対策ということでランプなどについての説明をさせていただいたわけですが、これだけではやはりミスリード的になるのではないかと。例えば、幹線道路でも最高速度違反による交通事故対策を実施しているということで、そういったところでも対策を実施しようと思えばできると。そういった含みが必要なのではないかと御意見をいただいております。

前回の議論を簡単に御報告させていただくと以上でございます。よろしく申し上げます。
○岡野座長 ありがとうございます。

いかがでございましょうか。参考資料1は要旨ということでございますが、特段御意見がなければ、資料3で確定させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○岡野座長 ありがとうございます。

それでは次に、資料4、中間報告書案でございます。ちょっとお時間をいただいて御説明いただきたいと思います。

○事務局 それでは、資料4につきまして御説明申し上げたいと思います。お手元の資料4と資料4の参考資料がございますので、御参照いただきたいと思います。ただ、基本的には資料4の参考資料につきましては、説明は割愛させていただきたいと思います。

まず、資料4と参考資料でございますけれども、中間報告書案ということで今回まとめさせていただいたものでございます。これまでの第1～3回までの検討会で提出した資料について加筆修正をさせていただきました部分、また、前回までの議論等も踏まえまして今回新たに追加させていただいた部分がございます。

まず、資料4の中間報告書(案)の「1 はじめに」の部分でございますけれども、これは報告書案の1～8ページまで。検討の目的等、検討の概要、本検討会における検討範囲を主に記載させていただいております。このうち、検討の概要につきましては、第2章以降の調査の内容及び結果を簡単にまとめているものでございます。

また、3つ目の交通事故対策の検討範囲についてでございますが、前回の検討会におきまして、この検討会ではどういったことを検討するのか、流れはどうかという御意見があ

ったかと思えます。その御意見を踏まえ、事務局として、中間報告書（案）に、この検討会における検討範囲を改めて報告書を作成する段階でお示しさせていただいた方がよろしいだろうと考え、記載したものでございます。

まず、大きな項目の1つ目としては、最高速度違反の定義がでございます。最高速度違反というのは道路交通法第22条の規定、これを超える速度で進行してはならないという速度、これを超えているものが最高速度違反であるということでございます。

最高速度規制の内容は、それぞれ一般道・その他自専道、高速道・指定自専道ごとに定められており、道路交通法の規定に基づき、都道府県公安委員会が指定する最高速度の規制については20～80 km/hまで、そのほか法定速度がでございます。

また、大きな項目の2つ目としては、最高速度違反が交通事故に与えた影響についてでございます。これにつきましては、前回の議論の中でも、例えば、本検討会における最高速度違反による交通事故対策について、交通事故統計上の法令違反とするかどうかなどお話がございました。御意見を踏まえ、この法令違反について改めて調べてみますと、法令違反というのは当該交通事故に最も影響を与えている違反ということでございます。どのようなものが当該交通事故に最も影響を与えているのかということについては、必ずしも一義的でない場合があります。いろいろなケースがあり得るところです。

例えば、最高速度規制50 km/hのところを50 km/hで進行しました。前方30mの地点で歩行者が出てきたが、漫然と運転をしたといった事例でございます。これは漫然運転が法令違反となるような事例が考えられます。

また、やはり規制速度50 km/hのところを60 km/hで走行しました。前方30mの地点で歩行者が出てきたのを発見して、ブレーキをかけたけれども衝突したということでございます。停止できたのであれば60 km/hで走行していたこと自体が法令違反となるような場合が考えられます。

3つ目の例としては、50 km/hの道路を60 km/hで走行して、脇見をしたまま進行して、歩行者を認めたときには既に間に合わなかったというような場合があります。こういったものについては脇見運転と最高速度違反、これは2つ違反が立ち得るわけでございますけれども、どちらが法令違反となるかというのは、事故の具体的な距離関係によって変わる可能性があると考えられます。この例では、60 km/hで走行していても脇見運転をしなければ停止できた可能性があるということであれば、例えば、停止できたのであれば脇見運転が法令違反となるでしょうし、例えば、もうちょっと手前で歩行者が出てきてブレーキをかけても衝突してしまうというのであれば、最高速度違反が法令違反となるような場合があるのであるということでございます。こういったいろいろなケースがあると。したがって、最高速度違反によるといっても最高速度違反が法令違反になる場合もあれば、最高速度違反が法令違反ではないけれども、最高速度の違反が事故で存在するという2つのケースがあるだろうということでございます。

他方、事故発生時の車両の衝突エネルギーは、今回の資料の3章でも説明させていただ

いておりますが、速度の二乗に比例するということがいえるということでございます。

大きな項目の3つ目としては、死亡事故のうち危険認知速度が100 km/h超であるものというのは死亡事故の中の1.4%にすぎない。ただ、危険認知速度が最高速度違反であったものについては、一般道では36.3%、高速道などでは64.3%が規制速度の超過になっているという状況にあるということでございます。

したがって、この検討会においては、最高速度違反の車両に係る交通事故対策を検討範囲とさせていただきたいということでございますけれども、先ほど申し上げましたように、最高速度違反が法令違反となる場合、ならない場合がそれぞれありますし、最高速度違反が事故に及ぼす危険性という点からみると、この点は変わらないということでございます。また、対策といった面から考えていったときに、人に対する対策という意味ではある程度考えられるのかもしれませんが、一般的に交通安全教育にしろ、啓発にしろ、車両側の対策にしろ、道路側の対策にしろ、基本的にはこの速度を超えてはならないという対策の取り方になるのだろうということございまして、そういった観点から、今回、最高速度違反の車両に係る交通事故対策というのをこの検討会の検討範囲とさせていただきたいというふうにまとめさせていただいております。

ただ、報告書案の第2章以下では、最高速度違反による事故対策と、最高速度違反に係る事故対策と2種類ございますので、以降まとめて最高速度違反による交通事故対策という形で表記をさせていただいております。

ちょっとお時間をいただいて御説明申し上げましたが、そういったことで第1章についてはまとめさせていただいております。

次に、「2 交通事故の現状等」でございます。これにつきましては、前回までにお示しさせていただいた資料の中で、最高速度違反に係る交通事故の発生状況の分析ですとか、またEUを始めとする諸外国における速度の問題に係る交通事故対策の取組の紹介をさせていただいております。

この中で若干、前回までにいただいた御指摘を踏まえて修正をさせていただいている部分がございますのでは、そこは簡単に紹介させていただきたいと思っております。

まず、資料4の9ページをお開きください。前回、第一当事者の法令違反別についての御指摘がございました。警察庁さんで出しておられる交通事故統計を基に、第一当事者の法令違反別の交通死亡事故件数、全事故件数を入れさせていただいております。グラフにつきましては、資料4の36～37ページをご覧いただきたいのですが、法令違反別の死亡事故数の推移のグラフです。濃い黄色でお示しさせていただいているのが最高速度違反でございます。それぞれ下の表が法令違反に占める最高速度違反の割合の推移でございます。いずれにつきましても低下をしてきている状況にあるということでございます。

また、資料4の10～11ページをご覧いただければと思います。(2)第一当事者の車両10万台当たりの交通死亡事故件数の推移等と、(4)第一当事者の車両1万台当たりの全事故件数の推移等でございます。これも車両10万台当たりの推移と、運転免許保有者数当たりの

推移をそれぞれ掲げさせていただいております。これも前回の御意見を踏まえて追加させていただいた部分でございます。

グラフとしましては39ページに図4がございます。こちらが死亡事故件数に係るものがございます。また、42ページに図7がございますけれども、これは全事故件数についてでございます。

また、13ページにお戻りください。(3)運転免許保有者数10万人当たりの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がございます。また、14ページには(5)全事故件数の推移がございます。これらにつきましては、資料の46～48ページを簡単に御紹介させていただいております。

また、15～16ページでございますが、4の(1)(2)は直接グラフをご覧いただいた方がよろしいかと思っております。52～53ページでございますが、一番右端に死亡事故率という欄を設けております。特に53ページの表2の上でございますが、上から人対車両、車両相互、車両単独に区分しておりますが、その中でそれぞれ黄色で塗っている部分がございます。これは規制速度が30～50km/hの間でございますが、ここについて、それぞれの規制速度が上がるごとに死亡事故率が増加している。もう一つは、全体に比べて規制速度を超過した者の死亡事故率が高いということを追加してお示しさせていただいておりますので、併せて御紹介を申し上げたいと思っております。

また、全体のまとめなどにつきましては、32～33ページでございますけれども、こういった内容を踏まえまして、資料を修正させていただいております。また、第2節については、過去に提出した資料を基に追加させていただいているということでございます。

次が、第3章の「4 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。この章につきましては、主に前回の資料で構成しております。第2章で交通事故の状況などを基に、最高速度違反に係る交通事故対策の必要性が高いとさせていただいたことを踏まえて、自動車の走行速度の低下による交通事故の低減効果等々につきまして、検討をさせていただいております。こちらは、基本的に前回提出いたしました資料から用語や字句の修正をさせていただいている程度で、大きな変更はございません。内容的には、第2節の自動車の性能・価格と国民の自動車需要に関する意識等、第3節の諸外国における我が国の自動車に対する評価等、第4節の自動車の走行速度と道路の設計速度・最高速度規制との関係、また、第5節の自動車の燃費への影響等、最後に考察ということでもまとめさせていただいております。

ただ、この中で、若干御説明申し上げたい修正点がございます。資料4の89ページをご覧ください。そのページの真ん中辺りにある「現在のところ」から始まる段落のところ、その数行下に「また、ACCのように」と記載しております。前回の検討会でお示した資料ではESCとACCとを並びで書かせていただいております。この点については国土交通省から、ESCについては義務化の方向で検討が始まるというお話をいただき、ESCとACCとは事情が異なることとなったこともあって、ここはACCだけの記述にさ

せていただいております。その点、御報告を申し上げたいと思います。

続きまして、第4章「5 最高速度違反による交通事故対策に係る国民の意識等」についてでございます。第1節でございますけれども、これは第1回検討会での御検討いただいたことを踏まえて、第2回検討会でアンケート調査の結果を資料として紹介させていただきましたが、その資料について掲載させていただいております。

また、第2節につきましては、既存の国民の意識調査結果ということで、これも過去の検討会でお示しいたしました平成18年度の警察庁の「規制速度決定の在り方に関する調査研究」において行われた最高速度規制に関する意識調査の結果を紹介させていただいております。

また、第3節の諸外国における意識調査結果につきましては、第2回検討会の資料でスピードマネジメントの仮訳を提出させていただきましたが、その中で、欧州とアメリカ（NHTSA）、カナダでそれぞれ世論調査が行われており、その内容を紹介しております。それらの世論調査では、最高速度違反の実態ですとか制限速度に関する意見、また、最高速度違反による事故を防止するための対策に関することが含まれており、例えば、スピード・リミッターですとか、速度に関する情報を収集するためのブラックボックスといったものについての調査結果などもありましたので、それらを引用してまとめさせていただいております。

また、第4節の考察につきましては、今申し上げましたアンケート調査の結果等を用いて全体をまとめさせていただいております。大きく2つの項目に分けておりますが、最高速度違反に関する意識と最高速度違反の実態、もう一つは、最高速度違反による交通事故防止対策に関する意識ということでございます。この中で、例えば、カナダの調査結果ですとか欧州とカナダの調査結果では、車両の走行速度抑制のためのブラックボックスの取り付けなどについて支持があるということや、我が国の調査結果についても紹介をさせていただいております。

続きまして、第5章でございます。資料4の171～210ページまででございますけれども、前回までの資料の中で、関係機関・団体において、それぞれ実施している最高速度違反による交通事故の防止対策についての現状と今後の動向の取りまとめをさせていただいておりますが、それを掲載しているものでございます。併せまして、今後の動向としてISAなどの自動車技術の開発の見込みですとか、その活用方策についても取り上げさせていただいております。

第1節から、それぞれ運転者側の対策、自動車側の対策、道路側の対策ということでまとめさせていただいております。基本的な内容については、前回の資料から大きな変更はございません。

ただ、資料4の171ページをご覧ください。ここで「第1節 運転者側の対策」の項目の次に、「運転者側の対策については表26」云々と記載させていただいております。前回提出した資料では、例えばこの項目については、前回提出した資料におきまして、172ページ

の4の次に5として施策の一覧を紹介させていただいておりましたけれども、今回報告書としてまとめるに当たって、このような形での構成の見直しをさせていただいております。

また、174ページ、道路側の対策でございますけれども、この点につきましても前回、国土交通省の小口委員からお話をいただいたことを踏まえまして、「第3節 道路側の対策」の「1 道路インフラ」について、国土交通省で大幅に資料の追加の修正をいただいております。具体的には、198ページをご覧ください。表30 道路側の対策、(1)道路インフラの活用とございます。ここで「道路における一般的な交通事故対策」をアとして掲げていただいて、また、「特に生活道路における交通事故対策」をイとして掲げていただいております。

同じように203ページの道路側の対策のメリット・デメリットですが、同じように道路インフラについて加筆修正をいただいております。

また、207ページでございますが、ア、イの道路インフラに対する対策を見直していただいた関係で、車両の走行速度抑制のための一般的な対策事例ということで、このポンチ絵について追加の修正をしていただいておりますので、御紹介を申し上げたいと思います。

続きまして、第4節でございますけれども、176ページをご覧ください。175ページから「1 ISAの種類」「2 ISAにおける最高速度規制の認識技術等」について書かせていただいております。その次の176ページで「3 ISAの普及の規模が交通安全に及ぼす影響」「4 ISA導入に向けた課題」の2つの項目を追加させていただいております。

3につきましては、車両に関する技術の中で、車両に関する技術を装備した場合に、その装備の普及状況が全体の交通量に及ぼす影響といったことが一つの議論になるかと思えます。これに関して、『SPEED MANAGEMENT』の文献の中で、装備の普及の規模が全体の交通に与える影響について紹介されておりましたので、この部分を追加させていただいております。

例えば、3の3段落目「また」以下ですが、スウェーデンにおけるISAの実験では、10%以上普及すると、すべての交通の速度へ影響を与えるに十分な水準であると想定しているところです。併せて、調査結果によって影響は異なると記載されておりましたので、これも含めて紹介しております。

また、「4 ISA導入に向けた課題」でございますが、この検討会でも議論があったかと思いますが、例えば、装置が高性能になって導入されていけばいくほど、誤作動などの問題点が生じるということでございます。そこで、そういった問題点を記載させていただいております。

また、こういった誤作動等の問題を回避するために必要になってくるのが、やはり運転者に対する教育だろうということで、178ページの「2 自動車側の対策について」の最後の4行の「ただし、第4節4のとおり」の件で、例えば、誤作動などの問題が発生した場合であっても、運転者の自らの判断によって交通事故の危険性を回避することができるよう注意喚起が必要となると考えられるといったことを紹介させていただいております。

最後に「6 まとめ」でございます。1章から5章までの内容について御説明申し上げましたが、こういった内容を踏まえて、最高速度違反による交通事故対策について、現時点での方向性や今後の課題について記載をさせていただいております。

まずは、当面の最高速度違反による交通事故対策の方向性でございます。資料の中でも申し上げましたとおり、最高速度違反による交通事故対策については、事故の発生そのものを低下させるといったこと、また、被害の軽減といった観点から推進する必要があるということであろうと。したがって、推進する必要があるんですけども、当面は第5章で取りまとめをさせていただいた対策を実施することが必要ではないかということでございます。

また、今後の課題といたしましては、交通事故統計について、第2章にまとめさせていただいておりますけれども、更なる分析が必要ではないかと考えているということと、当面取り組むべきこととして取り組んだ対策についてフォローアップが必要であろう。また、技術の開発動向などについてもフォローアップが必要であろう。そういった状況を踏まえて、今後更に検討することが必要ではないかとまとめさせていただいております。

資料4の説明については、以上でございますが、この資料4について、補足説明をさせていただければと思います。

第5章の178ページのところで、先ほど自動車側の対策について最後の4行を付け加えたことを御紹介申し上げたところでございます。この中で、第3段落のアンケート結果を紹介するとともに、速度抑制装置については交通事故全体に及ぼす効果は低いのではないかと記載した文章の後に、アンケート結果を踏まえると、速度抑制装置及び速度警報装置に関して、必要性があるとの意見を有する国民が、自主的にこれらの装置を装備することができるよう、装置の開発や普及を進めることについて、検討する必要があるのではないかとこのことを付け加えてはどうかと考えており、この点について、お諮りしたいということでございます。この内容については、私どもの方で最終的に中間報告書案の検討をさせていただいたんですけども、その中で、例えば、今回の本検討会の最初の目的に照らし合わせてみると、速度抑制装置、速度警報装置について義務付けをするかどうかという話があるかと思えます。これについて、これまでに御説明申し上げました資料のとおり、義務付けはなかなか難しいだろうと考えております。これは速度警報装置が廃止された経緯からみても、そういうことがいえるのだろうと思えます。他方、アンケート調査の結果によれば、9割前後の国民の方が、何らかの道路で速度抑制装置や速度警報装置が必要であると回答しておられることも踏まえすと、そうした意見を有する国民の方々が自主的につけることもいけないのかという話になってしまう可能性がございます。そういったことにならないように、自主的に装備することができるような装置の開発や普及について、検討していく必要があるのではないかという意見がありました。そこで、この点について、この検討会の委員の皆様方に御意見をいただければと思っている次第でございます。

また、第3章4節の設計速度・最高速度規制の関係についてでございます。この節では、

最初に設計速度の考え方などについて記載し、その後、最高速度規制の考え方などについて記載させていただいております。そのうち、例えば 131 ページをご覧ください。最高速度違反による交通事故対策の観点からみると、設計速度よりも最高速度規制の方が重要性が高いと考えられるとあります。この点につきまして、御指摘をいただいたことから、改めて考えてみますと、道路の設計速度というのは道路を作る段階での基準ですし、最高速度規制というのは道路ができてからのものです。そこで、今回、最高速度違反による交通事故対策を考えていくときには、既にできている道路、供用されている道路に対して今後どうするみたいな話になってまいりますので、単純に設計速度の問題と最高速度規制は比較できるようなものではなかろうといえます。そのため、その部分について修正をすることはどうかと考えております。

ただ、修正に当たりまして、設計速度と規制速度の間に一致しているところもあれば、乖離しているところもあるといったことは実態としてございますので、そういった紹介をさせていただくのと併せて、最後の段落についても、最高速度違反による交通事故対策の観点から車両の走行速度を低下させるに当たっては、例えば、最高速度規制により定められた速度を遵守させるといった方法のほか、前回の検討会で御意見がありましたように、できる限り安全な方法と速度で進行することが求められているときについては、そういった速度まで低下させることが必要なのだろうということでございます。したがって、それらの点について修正をさせていただきたいと考えております。

また、それに伴いまして、125～126 ページにつきましても、今申し上げましたように、設計速度と最高速度規制による規制速度との関係について若干、書きぶりを合わせるような形で修正をすることはどうかということでございます。

この点につきましても、併せて御議論をいただければと思います。

資料4の関係についての説明は以上でございます。

○岡野座長 それでは、資料4及び参考資料ということで、何か御意見いただければと思います。補足説明は、第5章及び第3章第4節について、若干修正したらいかがかという提案でございます。それも含めまして、中間報告書案全体にわたり、何か御意見等いただければと思いますが、いかがでしょうか。なかなかのボリュームで大変ですが。

○加藤委員 前の方の事実関係やデータは結構ですが、考察の辺りで運転手側、自動車側についての対策の方向性などを出していますので、特にこの辺を一番議論していただきたいと思います。また、最後に補足いたしましたけれども、もともと議論を始めた経緯として、リミッターなり警報装置はどうするんだという議論があつて、そこについて書き込みも足らなかった部分もあったこと、あと、この検討会の中でも議論があつたんですけども、特に警報装置の方はキンコンカンコンと鳴るとスピード違反だと分かる人もいるし、欧米にはそういうのが入っている装置もあり、それを使いたい人は使ってもいいのではないかという議論もありました。また、リミッターは、どこまで書いたらいいかということもあるんですけども、特にリミッター、警報装置についての最後の書きぶりと、考察の

方向性を中心に御意見を頂戴できればと思います。

○岡野座長 いかがでしょうか。

○長谷川委員 速度警報装置の開発や普及についての補足説明の部分ですけれども、確かに、アンケート結果をみると9割前後の方が何らかの形で必要だということは確かだと思わうんですが、一方で、義務付けであればつけるとか、無償であればつけるとか、標準化装備であればつけるとか、そういう声も多い中で、自主的にというところが、今一つそぐわないのではないかと考えております。自主的にといったところで、自主的につける方々というのは非常に少なく、ある意味ここに書いても、実際にその対策というところまで、なかなか行き着かないのではないかと考えています。

○事務局 そうですね。確かに、標準装備なら、義務付けなら、という御意見があったということもございます。全体として考えていくと、例えば燃費計ですか、最近では、エコの関心の高まりとともに燃費計が標準装備されつつあるんですか、まだついていないですか。

○長谷川委員 メーカーさんによっては。

○事務局 燃費計をオプションで自らつける方もいらっしゃる中で、速度警報装置等については、今回の最高速度違反による事故の危険性というものを、どの程度認識し御理解いただくかということによるかもしれません、御関心のある方については、そういった装備をつける方もいらっしゃるのかなど。これまでの議論の中で、例えば、最近のオプションですと、自分が設定した速度で警報が鳴るような装置があるという話ですとか、また、フランスでは、リミッターだったかもしれませんが、オプションでつけられるようになっていた話がありました。フランスの例は、取締りと関係するのかどうか分かりませんが、そのように関心と呼んでいるところもあるのかなと聞いております。そういった意味では、装置がなければ身動きはとれませんが、装置があれば買おうと思う人は買うことができる。そういった体制をどこまで構築できるかという現実の可能性の話は別にしても、必要性はあるのかなと聞いておまして、そうした点から、御説明申し上げた点を付け加えてはどうかと考えている次第です。

○長谷川委員 そういう意味では、従来のリミッターというよりも、今おっしゃられた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ですとか、そういうものであれば可能性としてはあるかと思えます。あと、今おっしゃられたように、まさに取締りとハード側での対応がセットになって、例えば、ある速度を超えてしまうと違反になると、具体的には120 km/hであれば120 km/hを1 km/hでも超えると違反になるということになってくると、このリミッターというのは非常にユーザーにとっては生きてきて、1 km/hでもオーバーしないようにセッティングしておくというようなことが出てくると思うんです。

逆に、従来の概念のただリミッターですと、やはりただうるさい、うっとうしいとか、そのようなことになって、結局つけたいと思われる方というのは、本当に一部の方しかないんじゃないかなと思うんですよね。自分がスピードを出さないという方はつけられない

いでしょうし。

○事務局 リミッター等で設定する速度については、おっしゃられたように、義務付けでもありませんし、恐らく一律この速度でという話はできないだろうと。むしろ、今回義務付けといったことについては、事務局としても積極的になれなかった部分があるのは、過去の経緯として廃止されたこともありますけれども、定まった速度、要するに、1つの速度でしか機能しないということになると、効果が限定的になるのかなという部分もあって、むしろそれであれば自分で定めて、自分で速度を設定できるのであれば、それはそれでドライバーさんによっては使い勝手がいいという意味では、いい装置なのかなと。

ただ、過去の検討会の御意見にもありましたように、それを目指した段階で義務付けの対象ではなくなるということがございましたが、確かにそれはそのとおりのかなとは思っています。

○加藤委員 私が分からないのは、警報装置は今でも一応売っているものがあるんですね。音が出るもので、正規品かどうか分からないんですけれども。リミッターについては、多分、後付けするというの聞いたことがないので、可能性として、もし違うのであれば今おっしゃったように、警報装置は鳴れば鳴ったで自分で意識を呼び起こすからいいよねと。ただ、おっしゃるように、リミッターは、自分でスピードを出さなければいいので、今のままならつける必要はないけれども、例えば、スピードが自分で変えられて、操作できるのであれば、あってもいいよねということはある得る。例えば、リミッターについては、今のままではあまり費用対効果もよくないし、結論から言って、入れる必要もないんだけど、もっと開発して、いいものができればという意味からすれば、少しそういう検討はしてもいいのかなということと、警報装置の方はもし、そういうものがあるのであれば、自主的に入れられるというようなことを考えてもいいのかなという2つの点が、どう書けばいいのかわからない。ちょっとレベルが違うのかもしれないけれども。

そういうことであっても、リミッターは今後いろいろ検討することもあまり必要ないということなのか、そういうバリエーションができれば検討するのはいいのか。警報装置の方については、今あるとすれば、その今あるものを推奨すること自体もあまり検討会として好ましくないのかという、その2点がどうかなと思うんですけれども。もともと両方もいい装置だよ、入れるべきだよと言われながら、結局、資料4に書かせて頂いているように、費用対効果の面とか、世界標準との兼ね合いもあって、義務化というのは当然無理ですし、死亡事故のうち危険認知速度が100km/hを超過したものの割合としても1.4%ですから、入れるところの費用対効果は見合わないねということなんですけれども。では、それはだめだからなくてよくて、いきなり更に進んでいるACCだとかISAに飛ぶのではなくて、もし、リミッターが書けないなら、例えば、警報装置については少し書けるところがあるのかどうかということ、ここでお諮りできないかなという趣旨なんですけれども。

○岡野座長 強制的に何かさせられるというのはハイエースの3段階目の、ああいうのは

多分いきなりは無理だろうと思うんですね。先ほど燃費計のお話がちらっと出ましたけれども、燃費計というのは非常にそういう意味でいいと思うんですよ。平均燃費は今幾つかというのが出て、現在は、頑張って燃費をよくしようというエコの意識が非常に高いですから、あの延長線上としてオプションなども考えられるんじゃないかと思うんです。軽い程度の警告を与えてくれるみたいな。今は簡単に車速はパルスで測れるし、それから、道路からインフラで規制速度を流してくれれば、それを拾ってということも、それほど難しいことではないので。オプションで私はあつていいような気がするんですよ。

○大庭委員 私も基本的に入れるというのは、あえて反対するものではないんですけれども、ただ、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。今、説明があつたような中身になると思うんですけれども、恐らくアンケートを受けた人というのは、例えば、速度抑制装置ということになると大型車で規定している抑制装置をイメージする人もいれば、あるいは乗用車の180 km/hをイメージする方もおれば、警報装置についても要は、過去にあつた100 km/hのイメージをする方もいれば、あるいは自分で任意に変えられる警報装置ということもあつて、若干そのところを明確にした方がいいのかどうかということもありますが、そこまで詳しく書くかどうかということなんですけれども。そこは誤解を生む可能性があるのかなという感じがするんですが。

○事務局 確かに、アンケートの結果を前の検討会で出させていただいたときに、どういったものをイメージしておられるのかという話があつたかと思えます。確かに、そういう意味では、ここの部分は、そんなにかっちりしたイメージが固まらないような形で今後検討しましょうぐらいのところまでまとまっていくのであれば、それも一つの方法だろうという気がします。

○加藤委員 ストレートに直接アンケートでこうだからと言わなくても、それぞれリミッターについても警報装置についても一定の効果があるので、自主的に入れたい人がいれば、その普及や開発について検討を進めていってはどうだろうかというぐらいのことでいいかもしれないですね。

○斎藤委員 逆にいえば、ここに「そうした意見を有する国民が自主的に速度警報装置」と明確に書かずに、「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だと思います。燃費を基準とした安全運転管理のための装置だとか、もういっぱい出てきているんですよ。つけませんかと聞くと、ユーザーさんというのは当然、安全なんだからとか、抑制するためだったらつけた方がいいよねと言いますよ。ただ、それがお金に変わるとどうですかと聞くと、嫌ですよ。私は、スピードは出さないからと言うわけです。要は、自分に降りかかってくるのは皆さん嫌なわけです。総論賛成、各論反対と同じなんですけれども、そうなってくると自主的にというと、まずユーザーはつけないでしょうね。では、つけるのは何かというと、自分にメリットがある、例えばお金に変わるとか、そういう装

置だったら新しいものが出てくればと。事業者と言われるところはつけているところもありますから、そういう言い方だったら。

ただ、ここで抑制装置とか警報装置と言われると、ここはちょっとアバウトにした方がよろしいのかなと。総合的な新技術の装置というような言い方をした方が無難なのかなとは思いますが。

○長谷川委員 今のお話と絡むんですけども、速度抑制装置あるいは速度警報装置と言ってしまうと、従来のリミッターですとか、従来の 100 km/h を超えたときにチリンチリン鳴るものしかイメージできなくて、今おっしゃられたような新しい技術というか、先ほどのオプションでのスピード・リミッター装置というものも、ある意味ではそれが制御すれば速度抑制装置にもなりますし、逆に、そのスピードになったらコーションするというものであれば速度警報装置にもなり得るので、そういう意味では従来の定義が大分変わってくると思うんです。そういう意味では、全く同じ名前でもここにできると、ある意味では誤解を受けるのかなと思うんですけども。

○事務局 そうすると、速度抑制装置とか警報装置と使うよりも、例えば、速度を抑制したり、警報したりするような新技術みたいなイメージですか。そういう意味では、従来の速度抑制装置とか速度警報装置という固定化した、多分誰もが思うようなイメージよりは、その表現の方がいいですかね。

○吉岡委員 アンケートで9割前後の人が、というのは、運転しない人も含めて当然いるわけですが、例えば、歩行者が危ない思いをしたら、車がそこで何キロ以上出さないように止まってくれればいいというように漠然としたイメージで答えている人も多いと思うんです。そうでないと、なかなか9割という数字まではいかないと思うんです。具体的なこういう技術の装置ではなくて、スピードを出し過ぎないように車が止まらせてくれるものがあればいい、という程度のもも含められていると思うんですが。

○加藤委員 新技術と言ってしまうと、逆に今のが飛んでしまうので、そうであればアンケートのところは切って、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という形で書くと。今のものかどうかは別にして、速度を抑制したり警報するという事について検討会として否定するのではなくて、よりいいものができれば入れればいいじゃないかという含みは残した形にしておこうかなと。前の方は義務付けはだめだと切って、今あるACCがいきなり飛んでいるので、そこはどうつなごうかなというのがあったんですが、今みたいな趣旨で個別のものを想起させない形で、現行のものも含めて開発や普及について検討を進めていく必要があるのではないかなというぐらいの感じで書いてみてはいかがでしょうか。最終的にはまた御照会させていただきますけれども、そんなことで少し丸めた感じで。ただ、可能性については、今後とも検討していくというところを残させていただきます。

○吉岡委員 そうすると、アンケートとか9割前後という表現は。

○加藤委員 その表現は事実として前の方にありますけれども、ここで速度を抑制したり警報する装置の開発等の根拠として書くのは確かに書き過ぎかなという気がします。もし、このままつないでしまうと、今おっしゃるように、警報装置とか抑制装置、あるいはつなぐとすれば国民の大多数の人が速度の抑制についてはしてほしいということも望んでいるのでみtainなつなぎ方にして、この装置を9割の人が望んでいるのではなくて、速度を下げていくなり、抑制するという希望があるという形ですかね。

○太田審議官 このアンケートはアンケートで、これに基づいた話なんでしょう、この9割というのは。効果は低いと前段ではっきり書いていますよね。現在の速度抑制装置は効果が低いものと考えられると、費用対効果で低いと。だけれども、それとは別個に、こういうスピードを抑制するような何らかのものも必要ではないかと思っている人たちもかなりいると。だったら、効果があるような何かを開発するように努めなければいけないというようなつなぎ方の方がいいんじゃないですか。

○加藤委員 そこはアンケートを引いた方がいいですかね。

○太田審議官 だから、原案は効果が低いでふちっと切ってしまったわけですよ。そうしたら、もう何もしなくていいのかと。そういうわけではない、やはり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かなければいけないのではないかと。というような提言というか、そういう形にしていかないと、効果が低いと言ってその後には新技術が求められるというのは短絡的すぎるので、効果が低いというのだったらなくてもいいんじゃないかというだけに終わってしまうんじゃないですか。

○加藤委員 効果は低いけれども、国民の声としては、速度抑制なりを求めるのは確かにあるんだということを1回入れた方がよいと思います。何も書かないと、確かにそこは唐突ですね。

○太田審議官 それに応えられる新しいものを開発していくなり検討していく必要があるんじゃないかと。

○加藤委員 既存のというよりは、更に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・必要性みたいな記述を追加すればよいと思います。

○吉岡委員 参考までに、9割というのはどこのグラフから出ている数字か教えていただけますか。

○事務局 資料4の148ページなんですけれども、ちょっと細かくて申し訳ありません。

(2)速度抑制装置の必要性等に対する回答なんですけど、上が運転する人、下の2つが運転しないと回答した人なんですけど、この中の必要なしと回答しているもの、水色を除いたものの合計です。

○吉岡委員 水色だけが必要なしと言っているわけですか。紫は何ですか。

○事務局 道路や交通の状況に応じて必要な場合があるとの回答です。

○吉岡委員 これは事故状況の説明前と説明後はそんなには変わっていないですね。

○事務局 はい、大幅には変わっていません。

○加藤委員 ここはリミッターと言っているんでしょう。そうであれば、速度抑制の国民のニーズは強いということは言えるんですよ。

○事務局 同じように 152 ページもありまして、これは速度警報装置の必要性に関する御意見です。細かいので読ませていただきますと、一番左の青色が高速道路や自専道で必要、その次のえんじ色が一般道路に限って必要、黄色がすべての道路で必要、水色が必要なし、紫色が道路や交通の状況に応じて必要な場合があるという回答になっています。

○加藤委員 警報装置については、より使い勝手のいいものがあれば入れた方がいいということでもいいんでしょうか、それとも、そんなものは必要ないよということなんですか。

○長谷川委員 多分、何らかの形で必要というか、お客様は望んではいらっしゃると思うのですが、ここで速度抑制装置とか速度警報装置と言ってしまうと、先ほどの誤解もあると思いますので、アンケートも速度抑制装置と言われたときにどんなものをイメージするかということで大分変わってくると思います。そういう意味では、先ほどおっしゃられたように、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えます。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ますよというコーションだけ出るとか、多分いろいろなものがあると思えます。逆に、お客様に買っていただけるかどうかというのは、我々の商品性等にかかわってくると思いますけれども、何らかの形で入れておくのはいいのではないかと思います。全否定する話では全くないと思います。

○加藤委員 それが、従来のある特定のものをイメージされるのはまずいだろうということですね。

○長谷川委員 リミッター自体もあまり意味がないという話もしていますし、それから、いわゆるキンコンカンコン鳴るものも、ある意味ではうっとうしくて切ってしまう方がたくさんいるとか、日本でも法的にやめたという経緯もございますので、あまりそこにイメージされたものがいってしまうと、あれは要らないんじゃないかと逆になってしまうと。

○加藤委員 だから、よりよいものにして、それを入れていくという方向で検討を進めるというような可能性が書いてあるということですね。

○太田審議官 アンケートの 9 割というのは、それでもやはりここで引き合いに出さないと、効果が低いと言いながら、そこでぷつんと切れては意味がないから、ニーズはあるけれども、既存のものが必ずしも効果が高いわけではないから、よりよいものを、よりニーズに至ったもの開発が必要だと。今おっしゃったようなものが視野に入ってくる。今話が出たようなシステムについては、どこかで議論があったんですか。何か見た記憶があるけれども。

○加藤委員 それは、さっきの I S A。

- 太田審議官 そういうところに議論が繋がっていくような形で整理しようと思えば、できるんじゃないですか。
- 加藤委員 とにかく、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書き直してみても、またお諮りしたいと思います。いずれにしても、義務付けはしないんだけど、よりいいものがあればまず入れていくような方向も検討するということですね。
- 岡野座長 それでは、178 ページの本文以外の考察のところでは何かお気づきの点がございましたらお願いします。
- 吉岡委員 先ほど、これからの新技術のスピード・リミッター的なものとして、警報装置として、道路の速度が表示されて、それに合わせて警報音などが出るといったお話がありましたけれども、これを見ていくと、自動車側の対策と道路側の対策が別々になっているので、それを結びつけるような文言は必要ないのかなと思いました。道路側のスピードに応じて車の方が変わっていくといえますか、そのつながりを入れなくても分かるのでしょうか。
- 岡野座長 ITSとかISAか何かもう少し突っ込んで。
- 加藤委員 そこが連携してやっていくような方法がいいというのも、例えば、まとめの中の必要性のところでは追加してみてもいいかでしょうか。
- 岡野座長 非常に方向性がちょっと難しいところで、自動車側だけでやってしまうのか。
- 加藤委員 データも車の中だけとか、上からだけでよければインフラ側には要らない、ということもあって。ただ、インフラ側にあった方が多分きめ細かいのができると思いますが。
- 吉岡委員 そういうきめ細かさまで含めて考えていきたいということを示してもらえるといいですね。一般にスピード・リミッターというと、さっき言われたみたいに 120 km/h とかどこかでスパンと切るといって、生活道路に入っていくときなどにはスピード制限を変えられるような方向性をさぐっていくというのはいかがでしょうか。
- 岡野座長 どっちをやるかは別にして。
- 加藤委員 より細かな対応が図れるような形での開発ということですね。
- 長谷川委員 今おっしゃられたことに私も賛成で、自動車側だけではなくて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いますので、直接速度の話とかかわりはありませんけれども、今、路車間でかなり通信もやり出して、例えば、左から車が来ます、出会い頭の話ですとか、この先に信号がありますとか、この先に「止まれ」がありますとか、そういうことがコーションされることで速度が下がってくるということも実際に実証実験等が出ていますので、そんなコンビネーションの施策というものも必要だと思います。
- 加藤委員 ISAは、今後日本でも入ってくるんですか、近い将来導入されそうなんですか。

○長谷川委員 コスト的にまだ高いので簡単ではないと思いますけれども。あと、先ほどお話があったように精度の話ですとか、その辺を含めてまだ課題はあるかと思ひます。

○事務局 前にいただいた資料を使わせていただひていますが、BMWが一番今、実用化に近ひんですか。実用化されているのでしょうか。

○長谷川委員 あれも一つの例だと思ひます。まだいろいろな切り口で、そういう意味ではいろいろな技術が出てくるのではないかと思ひます。ただ、ITSということは一つ必要かもしれないですね。ITS技術を使った路車の協調ですとか、ISAはまさにITS技術を使った一つの例だと思ひます。

○斎藤委員 ITSとISAの融合、日本はどちらかというといつてITSを率先して世界に普及しようというモデルという形で進んでいますよね。ITSを日本は一生懸命やっているわけですよ。そうすると、ITSとISAの融合と連携ですか。ここにISAはあるんだけれども、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、ちょっと引かかるなど。

○事務局 それはそういうつもりではないんですが。

○斎藤委員 いえ、分かっているんですけれども、融合というような形でITSをどこかに入れてもらおうと、多分もっと分かりやすいかななど。

○事務局 自動車と道路と今並んでいますけれども、そこにもう一つ項目を設けて、今後の方向性としてはITSとISAの融合みたいな話というのは。

○斎藤委員 ISAがあつてITSがあつて、それが融合してという形が多分これからの方向性でしょうから、多分その方が分かりやすいのかなと思ひます。

○加藤委員 今ごろ聞くのも何ですが、ISAは車だけで完結するんですか。インフラ等はないんですか。

○岡野座長 標識を自動的に読むというものもありますよね。データベースですか、地図上の……。

○長谷川委員 インフラと関係してくると思ひます。例えば、住宅地に入ったときにビーコンとかDSRCとか電波関係あるいは光、そういうものが入つてきて、ここからは住宅地なので30km/hしか出ないように制御するとか、あるいはコーションするというのがISAだと思ひます。

○加藤委員 ITSというのは。

○長谷川委員 ITSは、どちらかというといつて総称というか、車と車もありますし、自立もありますし、車とインフラもありますし。

○太田審議官 ITSの一分野というといつて方いいんですか。

○長谷川委員 ITSの中の1つの施策がISAだと思ひます。

○太田審議官 これは、役所側でもITSは警察庁とかいろいろとやっているけれども、そういう認識でやっているんですか。

○入谷委員（代理：阿武理事官） ISAとはちょっと違ひていますが。

○事務局 それは路車協調も最初から言っていますよね。ここで言うと、例えば、179 ページに「ITSを活用した安全運転支援システムなど」と、施策としても紹介させていただいています。道路側ということで定義をすると、こういったシステムというのはITS関係の技術としてはあると。

○太田審議官 175 ページのISAも結構ボリュームを使って書いているでしょう。ITSの一分野としてのISAがあると、何となく文章だけで書かれているけれども、よくポンチ絵みたいな形でこういうイメージですよというのが提示されることがあるんだけど、そういう形ではここは表記できないですか。ITSとの関連でいうと、一分野としてこれがあるって、こういうふうな形で運用されるんだとポンチ絵上で表すことは難しいですか。要するに、パッと見て分かる。

○事務局 ちょっと探してみたいと思います。ISAなどについては、209～210 ページに自工会さんからいただいた資料をそのままつけさせていただいているんですけども。

○長谷川委員 多分ITS技術の中で最高速度を制御するという領域の中でみていくと、ISAというのが一つの手段としてあってということだと思いませんか。将来の技術としてはISAというのはかなり有望な技術だということで、一例として紹介させていただいているので。

○斎藤委員 そうすると、この中で例えば、ESC/ESP及びACCというのは、ASVになった方がいいんですか。先進安全技術という形で総称してしまうわけですね。それで、ISAがITSになった方が、より多分、日本の方向性にびったり合うのかなと。多分、国交省さんなどは普通だったらそう言うと思うんですけども。

○加藤委員 今の御指摘のところは175 ページの4節の頭のところで、ITS技術が進化していて、その中のうちの最高速度の分野としてITSがあるということを少し書いてこの記述をしておけば、後ろでITSも引けますし、ITSの一分野として特に有望視されているのがISAでもありますよということになると思います。

○太田審議官 これは公表するんでしょう。

○事務局 ホームページに掲載します。

○太田審議官 そういう意味では、その辺は国民的なそれこそ関心のある部分というか、興味のある部分だろうから、一般の人でもそれなりに理解できるようなものがあればいいんだけどね。

○加藤委員 資料については、もしあれば追加したいと思います。あと、記述は今のところを少し書き直して、もっと大きくくりにして、少し説明として加えたいと思います。

○岡野座長 あと、御説明いただかなくてはいけないのは、最後の資料5について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 それでは、資料5をお手元に御用意ください。「今後の方向性等について(案)」でございます。本検討会で資料4としまして中間報告書案をお示しさせていただいております。この報告書につきまして今後、皆様の御意見をいただいて「案」とった上でホー

ムページに掲載していくという方向になるわけでございますけれども、今後次のように取り組むこととしてはどうかという御提案でございます。

1つ目としましては、先ほどまとめのところで申し上げた内容でございますが、最高速度違反による交通事故対策について、第5章に掲げる各種対策について皆様方の御協力をいただきながら進めていきたいと考えております。

「2 検討会における検討等」につきましては、今申し上げましたような対策の推進状況を踏まえまして、検討会については必要に応じて開催することとしたいと考えております。その際に、(1)交通事故統計の更なる分析ですとか、(2)対策のフォローアップ及び今後の対策の検討を行うという形にしたいと思っております。

内容としましては、今回、中間報告書案の取りまとめをさせていただいたことをもって、いったん対策を進めることとし、その後にその進捗状況等をみるということにさせていただいてはどうかと考えておりまして、その点について御意見をいただければ幸いです。

以上でございます。

○岡野座長 いかがでしょうか。

○吉岡委員 先ほどの資料4の211ページの「まとめ」第1節の2番目について少し。ずっと読んでいきますと、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んですが、そこに至るまでが詳しく書いてある割に、これに対応することは困難である、こっちも困難であると否定されているのが気になります。表現の問題かもしれませんが、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を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、ここに出ている「○」3つのデータが生かされない感じがするんですね。

ここは、この年齢の運転者に対して広報啓発していこうという趣旨でしょうか。

○事務局 そういう趣旨です。

○吉岡委員 そうすると、特徴に限定した対策が困難だという否定がかなり強く感じられるものですが、むしろこれに対して広報啓発、指導、教育ということをやっていこうということでもいいのではないのでしょうか。

○事務局 確かに、「○」の後の「車両側」から「したがって」まで、必要ないと言えば確かに必要ないかもしれません。

○事務局 むしろ、あれをやればいいじゃないか、これをやればいいじゃないかというよりも、まさに運転者教育とか安全教育のところ、この「○」3つについて重点を置いた方がいいのかなと思ったものですから。

○吉岡委員 この「○」3つを生かすような文言にしてはいかがでしょうか。

○事務局 分かりました。

○加藤委員 今後の話ですけれども、報告書はこれで一定の整理がつくと思うんですが、

実は今、第9次計画の全体の改定作業をしている話ですとか、審議官のお話にもありましたけれども、なかなか死亡事故が減っていないという中で、次に最高速度の話が出るのか、飲酒の話が出るのか分かりませんが、出たときにまたそれについての対応も必要です。この検討会は、報告書が出たから1回閉じて、また何かあったら開くというよりは、今のような課題もあるので、一応この体制は残して、また何かあったときに開くという合意だけいただきたいと思います。

○吉岡委員 最後にもう一つ。「はじめに」というところにこの分厚い中身に対して、もう少し長めの文章が出てくることを期待して開けましたら、かなり箇条書き的でした。先ほど冒頭でご挨拶がありましたように、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やっていきたいというような、交通事故に関する大きな流れがあって初めて、こういう個別のことになるのではないかと。いきなり細かく出てきますと、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。

○加藤委員 最高速度に来るまでですね、いきなり最高速度に入っていますから、交通事故情勢全体があって、こうなってきたという中で最高速度も大事だと。まさに、審議官がご挨拶で申し上げたような趣旨を冒頭に追記してみてはという趣旨ですか。

○吉岡委員 はい。それを文章にしていただければと思います。

○岡野座長 これは中間報告書の概要というのか、パンフレットの概要ではないんですけれども、パンフレットの概要みたいなものは用意しておくことはお考えになっていませんか。

○事務局 そこまでは今のところ想定しておりませんでした。できれば、この中で何をやったかということ自体は、先ほど御紹介しましたけれども、資料4の3～6ページにわたって、何をやってどんなふうにとまとめましたということを一応書かせていただきましたので、これでいかがかなと思っておりました。

○岡野座長 ちらっと見ただけで概要が絵と図表で分かるような形のものがあるとよろしいかなと思います。

○加藤委員 今の御指摘も踏まえて作ってみて、報告書の中に入れるのがいいのか、外に作るのがいいのかも含めて、また座長に御相談させていただきます。確かに、データなどもしっかり入ってアンケートもあって、資料としてはいいんですけれども、確かに御指摘のように、これを読むには私どもでも相当気合いが入らないと読めないものですから、もう少し要約を考えさせていただきます。

○岡野座長 ほかに何かございませんでしょうか。

○小口委員 事務的な確認だけなんですけれども、先ほど、第3章第4節の修正について補足説明をいただきましたが、そのとおりに直していただけるという理解でよろしいかということと、あと、このほかにも幾つか、勿論、趣旨を変えない範囲で私どもの担当分野で更に若干修正したいような部分があれば、それはまた事務局にお話しさせていただくというまとめ方でいいかどうか、その確認です。

○事務局 取りまとめに当たりましては、今お話にございましたように、改めて委員の皆様方に照会をさせていただいて、その上で報告書の案としてまとめたいと思っておりますので、もし、修正すべき箇所があればその際に御指示をいただければ幸いです。

○加藤委員 今回の資料5について、警察庁さんから特段何かありますか。

○入谷委員（代理：阿武理事官） 関係課の方にも照会したところ、特段問題はないと言ってきております。

○加藤委員 いずれにしても、また最終版でもう一回委員の皆様にお諮りいたします。

○岡野座長 それでは、長期間にわたりいろいろ御検討いただきまして、どうもありがとうございました。一応この検討会はお休みということで、体制は残しておくということですので、よろしくをお願いします。ありがとうございました。

○加藤委員 熱心に御議論いただきまして、ありがとうございました。特に、今日の検討会で御意見をいただきました、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いて、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ますが、最終的には恐縮ですが座長に一任という形にさせていただき、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ければと思います。

また、第9次計画に向けてさっきお話がありましたように、なかなか事故死者数の減少が芳しくない中で、またいろいろ先生方のお知恵を頂戴する場面もありますので、よろしくお願いをいたしたいと思います。

本当に長い間ありがとうございました。