

検討状況中間報告（速度規制等ワーキンググループ）

はじめに

議論に先立ち、交通事故と速度の関係、現状の規制速度決定の考え方と取組、速度規制の見直しを進める上での課題について、詳細な説明を受けた。

その結果、一般道路については、現行の規制基準は、実勢速度に交通事故抑止の観点から考慮した基準速度を導入するとともに、自動車の通行機能を重視した構造の道路や生活道路については特別な扱いをするなど、メリハリのあるものとなっていること、また、これまでの見直し結果からは実勢速度と規制速度との乖離の改善が認められたことなどから、現行の規制基準に則した見直しを引き続き推進すべきであることを共通認識とした。

また、高速道路については、現行の規制基準は、個別の道路構造要素に着目するなど従来よりきめ細やかに決定するものとなっている。一方で、高規格の高速道路における速度規制の在り方、通行区分や混在交通の問題等の検討事項もあることから、一般道路とは別に議論する必要性が認められた。

そこで、これらの共通認識の下、以下の4つの論点について議論を行った。

1 速度規制の見直しの考え方について

(1) 一般道路

24万km以上に及ぶ速度規制について見直しを行うに当たり、どのように進めていくべきか。

- ・ 40km/h規制、50km/h規制を中心に、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度と規制速度の乖離が大きい路線から優先的な見直しを行っていくべき。

(2) 生活道路

日本では生活道路とそれ以外の道路の区分が明確でないという状況の下で、生活道路の速度規制をどのように行っていくべきか。

- ・ ドライバーに分かりやすい面的な低速度規制を推進していくべき。

2 速度管理に関する考え方の国民との共有について

速度規制の遵守を国民に求めるに当たっては、速度管理に関する考え方を国民に理解していただくことが必要と考えられるが、どのような取組が必要か。

- ・ 規制速度決定の基本的な考え方や、30km/h、50km/h等の規制速度の具体的な数値が持つ意味、死亡リスク等を国民に伝えることが必要である。
- ・ 速度管理の必要性について具体的に分かりやすく国民に啓発を図る対策を推進すべき。

3 安全な交通行動への誘導方策について

取締り以外で、運転者自らが自然に速度を落とすこととなるような手法にはどのようなものがあるのか。

- ・ ヘッドアップディスプレイ、ITSの活用、標識標示そのものを見やすくするなど、

運転者が規制速度を十分理解することのできる環境整備が必要である。

- ・ 予算的な制約、地域住民の合意形成、路上駐車に与える影響等も踏まえつつ、道路管理者と警察が連携して物理的デバイスを設置することや、エコドライブを推奨することなど、取締り以外の手法による速度抑制も図るべき。

4 高速道路の速度規制等について

(1) 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

外観以外の理由で規制速度を低く設定する必要がある場合には、どのような取組が必要か。

- ・ 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補助標識を設置すべき。
- ・ 規制速度が低くなる場合は、ドライバーに事前に予告するなど情報提供をすべき。
- ・ 運転者教育の場において、規制速度遵守に対する十分な説明をすべき。

(2) 高規格の高速道路における速度規制の在り方

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どのような点について配慮することが必要か。

- ・ 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について検証することが必要。
- ・ 実際に引き上げを行うこととした場合、交通事故発生状況や視距、勾配等の道路構造等に配慮し、データを収集・検証したうえで、統一的な規制基準を策定することが必要。
- ・ 車両速度の上昇に伴う危険性の程度について、交通事故の詳細な分析をすることが必要。
- ・ 現在の規制速度に対する国民の意識調査を行うことが必要。

(3) 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

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ためには、どのような取組が必要か。

- ・ 道路管理者、高速道路会社等と連携した広報啓発活動を推進すべき。
- ・ 通行帯違反車両の取締りを推進すべき。
- ・ 車両性能など速度差のあることを踏まえ、特定車両の通行すべき車両通行帯を指定する交通規制等を推進すべき。
- ・ 低速車両の追い越し車線走行に係る状況の改善に向けた運転者教育を推進すべき。