

第3回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議事概要

1 日時

平成25年12月18日（水） 午前10時から午後0時までの間

2 場所

警察庁第7・第8会議室（中央合同庁舎2号館地下1階）

3 議事概要

委員： 本提言案は、取締りワーキンググループ及び速度規制等のワーキンググループにおける検討結果をもとに事務局とともに取りまとめたものです。

事務局及び委員の皆様の説明を踏まえた懇談会としての共通認識を整理し、その後、速度取締りの前提ともなる速度規制の在り方について述べた後に、取締りの在り方について述べるものという順序で構成されています。また、最後に懇談会における議論を踏まえて、今後の交通事故抑止についてさらに推進すべきことを記載しております。

本日は、事務局が順次本文を読み上げ、改めて中身を確認したいと思います。

「はじめに」から「第1 提言に当たっての共通認識」までの読上げ（事務局）

委員： 7ページの、3(1)にPDSAという一般的には使わない言葉を使っていますので、注釈を付けて説明していただければと思います。

委員： 資料6の車の制動距離ですが、なぜここでオーストラリアのかなり古いデータが使われているのでしょうか。日本には自動車メーカーが10社もあり、たくさん研究、最新のデータが存在します。空走距離と制動距離の関係ですが、オーストラリアには生産工場はありますけど、ほとんど自動車メーカーはありません。もう少し最新の日本のデータがあると思いますが。

事務局： ただいま委員からお話のありました資料6ですが、実は事務局でも、ただいまの御指摘について検討いたしましたので、皆様にこの資料6で御提案しているところです。これは、資料6のみならず、その前の資料も含めてなのですが、平成18年から20年度にかけて行った規制速度決定の在り方に関する調査研究において使われた資料です。したがって、現行の速度規制基準を作成するに当たりまして、こういったデータを基に作成したのかということを紹介する脈絡でこの資料を御用意させていただいております。確かに一番最新の資料は、探せば別途あるのかもしれないですが、この提言の中では、現行の速度規制基準を作

成するに当たってこういったものを使用したのかを紹介するところですので、平成18年から20年度にかけて行った調査研究の資料を御紹介させていただいており、このような形で御提案しているところです。

委員： 5ページに自動車等の制動距離は速度の2乗に比例すると記載され、資料6が出てくるのですが、最近、JNCAPのほうでも、ブレーキ試験の安全情報を公開しています。本当に、この制動距離と速度の関係が2乗なのか、現実的ではないような気がしますが。

国土交通省： 国交省のほうでは、まず車の認可をするときに、100km/hでの高速ブレーキ試験を行っています。もう一つは、乾いた路面とぬれた路面において車種毎の性能を比較するアセスメント試験というのをを行っています。最近の車は、ABSが付いていますので、その効果を測る試験も併せて行っております。それ以外にも、自動車メーカーが独自に行ったデータというものがあるのかもしれませんが、我々のほうで把握しているものではありません。

委員： 文脈的には、平成18年から20年度までの3カ年の調査研究があって、そこで「用いられた以下のような研究成果」ですから、その時にそういう成果があったかなかったかは別にして、事務局からの説明のように、その時に使った資料を掲載しないと事実と相違が生ずるということになると思います。この調査研究において、オーストラリアの資料が参考になったということであれば、むしろオーストラリアの資料を書かなければならない。もし日本でも同様の資料があったとしても、それは注で、日本でも同様の資料があるけれども、この調査研究においてはオーストラリアの資料をベースに検討を行ったという、話になるのではないかと思います。

事務局： ただいま、委員からも御意見をいただきましたけれども、実は次のパラグラフかもしれませんが、本提言ではこのような取締りあるいは速度管理の基礎となるようなものをもう少し国民の皆様と共有していくという御提言内容をいただけるものかと考えております。その際には、ただいま国交省のほうからも御紹介がありましたとおり、国内でも似たようなデータあるいは調査研究があるのかどうか、もう少し調査して、情報発信のときには、オーストラリアのもののみならず、最新のデータも発信していきたいと思っております。本提言の中で資料6を使う場合には、委員からも御意見をいただいたとおり、平成18年から20年度の調査研究で活用したものを御紹介させていただきたいと考えております。

委員： この文面の中では、過去の研究成果の紹介というような形になっておりますので、ここの記載は、このままの形でいかせていただくということによろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

委員： 先ほど委員からPDSAの話がありましたが、これについては、注釈をつけるという形で処理するということによろしいですか。

事務局： そのようにします。

委員： ほかに特になければ、この部分についてはよろしいでしょうか。

それでは、引き続いて「第2 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方に

ついて」を確認したいと思います。事務局から該当部分について読み上げをお願いします。

「第2 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について」の読上げ（事務局）

委員： 12ページの「(2)高規格の高速道路における速度規制のあり方」について、現状と課題の部分では、最高速度100km/hを超えるものに対して、非常に慎重でなければならないと記載されている一方、今後の方向性の部分では、最高速度100km/h以上に引き上げるということについて早急に検討するという記載があり、若干、違和感を感じます。前段には、スピードを上げるということに関するリスクが述べられており、一方で、現状と乖離している部分については現状に合わせる必要があると述べているので、今後の方向性の部分は、検討は早急かもしれないが、導入に当たっては、現状を踏まえて、十分検討した上で、慎重に導入するようになれば良いと思います。やはり交通事故の被害者及び遺族は、スピードが上がるということに関して強い懸念を抱くことが予想されます。この検討会のそもそもの目的が交通事故抑止ですので、こういった施策が必要であるということは大事ですが、提言を読んだ人が誤解をしないように配慮していただけたらと思います。

事務局： 御意見ありがとうございます。当然のことながら、事故に対する影響はきちっと見ていかななくてはいけないと思っています。委員の御指摘のように、前回の調査研究ではさらなる検証が必要だとされており、当然、それを踏まえて、その検証結果をさらに再検証するような形でしっかり検討・検証していかななくてはいけないと思っています。交通事故のデータをしっかり危険認知速度別に見ること、実勢速度がどうなっているか、道路構造や設計速度がどうなっているかを見ることは当然ですが、提言の13ページに記載されている速度の異なる混在交通への影響、高齢者・初心運転者の問題、国民の意識の変化などについても、しっかり検証していきたいと思っています。国民の理解をいただくためにも、しっかり手順を踏んで、安全が確保されるという見通しの上で、引き上げるんだということを、この提言を公表する際にはしっかり説明をしていきたいと思っています。

委員： 事務局の説明では、運用する際に十分注意するということですが、よろしいでしょうか。

委員： もちろん、それは当然のことであると理解しております。提言を公表する際に誤解のないように慎重な説明をいただければと思います。

委員： それでは次に、「第3 交通事故抑止に資する取締りの在り方について」を確認したいと思います。事務局から読み上げをお願いします。

「第3 交通事故抑止に資する取締りの在り方について」の読上げ（事務局）

委員： それでは、委員の皆様にご確認をお願いしたいと思いますが、いかがでしょ

うか。

それでは、第3の取締りのあり方については確定したいと思います。

では、最後に「第4 今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項」と「おわりに」を確認したいと思います。事務局の読み上げをお願いします。

「第4 今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項」から「おわりに」までの読上げ（事務局）

国土交通省： 20ページの「4 交通事故抑止に資する業務の適切な評価の実施」の部分は、極めて大切だと思います。警察がこのような形で交通違反の取締りの見直しを根本的にやろうではないかというのは、おそらく交通警察始まって以来のことだと思います。今までに出来上がってしまっているシステムを全て見直しているということですし、警察庁長官もそのことについて大変な賛意を示していただいております。そこで大切なのは、国民の皆さんの意識ももちろんですけども、やはり現場の警察官に至るまでの意識改革というのが極めて重要です。ここであえて、適切な評価ということ提言案として記載いただいておりますが、やはり事故が起こる時間帯で取締りをするのが大切だということが記述されています。例えば、皆さんも資料でも御存じのように、夜中の1時から5時までというのが一番重大事故が起きやすい。この時間に速度違反の取締りをするのは、大変評価してしかるべきだと思います。おそらく、徹夜でやるわけですし、場合によっては危険ということもあるでしょうけれど、やはりほんとうに交通事故を防止しようという取組はしっかりと人事評価の中でも評価をしてあげることが必要だと思います。

このような形で書いていただいておりますので、発表するときには是非強調していただきたい。

委員： そうしますと記者発表等々で御留意いただくというような形で対応できればと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、提言案の全体の確認は以上で終了させていただきます。本文の後ろに添付してあります資料は、既に懇談会やワーキングで使用したもので、今日は説明を省略することにしたいと思います。

国土交通省： 資料の関係で、先ほど委員から、規制速度と設計速度120km/hの話があり、そこで実勢速度との乖離という話もあったので今回の提言の資料の中に、規制ワーキングで示した新東名高速道路の実勢速度の分布の資料を加えていただきたい。

委員： 分かりました。それでは、中身については、これで確定させていただければと思います。PDSAの注釈というのが加わりましたが、これはもう事務局が事務的に入れていただくという形にさせていただければと思います。

各委員の感想

委員： それでは、最後の場でございますので、皆様から一言ずつ御感想をいただければと思います。

委員： このような形で交通規制あるいは取締りの状況を全体的に見直していただき、大変勉強させていただきました。また、平成18年から20年度にかけて行った規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会の課題がいろいろと残っていたものの、今回の懇談会によりある程度進んだと思います。今回もいろいろ議論が出てきましたように、やはり客観的なデータあるいはいろいろなロジカルな説明といったものが非常に不足しているかと思います。そういう意味では、今回の提言で国民とのコミュニケーションが強調されたのは非常にいいことだと思います。それから、交通安全の話は、やはり3Eという昔からの物理的な物、啓発の問題、取締り、この三本柱というのは今でも非常に重要であると思います。特に我が国の情景で言いますと、国交省のほうの生活道路、高速道路、高規格道路の問題、その構造と使われ方、使い方について、交通警察と連携するということは今まで以上に大事だと思っておりますので、是非この機会を通じて、さらに詰めていただければと思います。

国土交通委員会委員： 8月から精力的な御意見をいただきまして、ありがとうございました。交通事故を減らしていくという目標のため、引続き、常にPDSAサイクルをもって見直しをしていくということを督励をしていきたいと思っております。

委員： いろんな立場の方のいろんな意見をお聞きすることができ、大変勉強になりました。車のユーザーの立場として、警察の方や大臣に直接ユーザーの声が届くというのは、非常に有り難い場だと思えました。今回の懇談会に参加して、一般道において車や道路、ユーザーの運転などを見る目が普段より増して意識しながら運転するようになりました。今後、またこのような機会があれば、是非ユーザーとして何かお役に立てればと思います。ありがとうございました。

委員： 大変貴重な経験をしながら勉強させていただき、本当に感謝申し上げます。最近も、子供たちが交通事故に巻き込まれるといった不幸な事案が後を絶たない状況であり、学校における交通安全教室も年間行事に組み込まれているにもかかわらず、このような事故が未だに発生しています。今回の提言をベースに、本当に1人でも、事故に遭うような子供たちが出ないように進めていただければ有り難いと思っております。ありがとうございました。

委員： いろいろな議論をさせていただきましてありがとうございました。私も車のユーザーの立場ですが、車を利用しない人もたくさんいますので、交通事故の被害に遭った遺族の方々のお気持ちというのも私たちは理解していかなければいけないと強く思いました。

そこで、もちろん交通事故を減らすためには、単純に言えば、スピードをどんどん抑えていけば死亡率は下がっていきますが、それでは車あるいは自動車社会の利便性というのはどうなのだろうか。高速道路は高規格で造ったから、もっとスピードを出したい。道路の在り方、車の在り方で言えば、いわゆる高速化に向けて技術革新をいろいろと行っている一方で、警察の立場は事故を減らしたい。その全体論として、車社会、モビリティはどうかあるべきなのか、

利用者だけの利害、利便性だけで考えてはいけない、これら全体を含めて見ていかなければならないと今回の懇談会を通じて感じました。ありがとうございました。

委員： 私は、やらなければいけないことが増えたかなと切実に感じています。特に、取締りというものは人に対するものであって、人の特性がどうであるかということを考えなければいけない。その中でも、高齢者に対する取締りをもう少し考えていかなければいけないのではないかと思います。若い運転者から中年、ベテラン、それから高齢という中での人間の特性の変化を考え、取締りを受ける側の気持ちも良く理解しないと取締りの効果は上がらないのではないかと思います。ありがとうございました。

委員： ここに至るまでの間、都道府県警察を含め、さまざまな情報を提供いただきまして、現在の速度規制または取締りの全貌が科学的な根拠に基づいて体系的に形成されていることを改めて感じました。さらに、学問的な領域に係ることについても多くの知識、知見をお示しいただき、この世界がこれだけ深いものだということについても、こうした機会を与えていただかなければ知ることなかったと感じています。

世の中からは、警察はドライバーを意地悪で捕まえているという印象があり、その点をどのように払拭し、取締りや交通規制が事故抑止につながり、被害の軽減に役立っているということを、どれだけ世の中に訴えることができるかということが、実は最も大切なことではないかと思います。そういう意味で、まさに提言に表れているとおり、単なる取締りというよりも、むしろ事故抑止のための国民に対する啓発に力を注いでいただければ、これから、ますます良い警察としての取組ができるのではないかと感じた次第です。

本当にありがとうございました。

委員： いろいろ勉強させていただいたことに御礼申し上げます。科学的データも既に取り上げられており、交通事故の抑止に対してこういうものが非常に有効であるということを改めて認識させていただきました。

予防ということが大変重要だと思っておりますので、こういった交通事故抑止に関する会に参加させていただいたことに本当に感謝しております。

また、この提言の中で、取り締まられる側の納得という記載もありますが、やはり人間は、「取り締まられるからこういうことをしている」と考えているうちは、いつまでたっても状況に応じて判断できないと思います。なぜスピードの規制が必要なのか、あるいは、なぜこういう状況ではスピードを下げなければいけないのかという、根本的なことを理解することによって、ユーザー自身がよく分かった上で行うということが非常に重要だと思いますので、そういう意味では、この提言が一人一人のユーザーの意識を変えていって、規制に捉われない形で、本当の意味での事故抑止に資する、安全で快適な運転というものができるようになればと思っております。

委員： 机の上でだけでなく、現実的に何が起きているかということを知っていたことを非常に感謝します。ありがとうございました。

委員： 長い期間にわたり、本当にありがとうございました。大変貴重な勉強をさせていただきました。

交通事故に関しては、これまでも警察をはじめとして、関係の皆様方の御尽力で、非常に減少してきています。死傷者数も減少しておりますが、それでも現在なお50万件、60万件ぐらいの事故が発生しているわけです。先ほど委員からお話があったように、一番大事なのは交通事故の未然防止ということであり、それにも様々な方策がありますが、その中でやはり取締りが主要な要因であることは間違いのないと思います。その取締りの在り方が科学的に分析・検証できるのだというお話をいただき、そういったことがもっと広く理解されて、取締りを実施する側も、それを見る国民の側も、なるほどそういうことなのかという共通認識が広がって、それによって事故抑止に今後もより一層取り組んでいかなければいけないのだという流れができていくための重要な契機になればと思っております。

ありがとうございました。

委員： 是非この提言書が活用され、1件でも事故が少なくなるということを心から祈っております。どうもありがとうございました。

事務局： ありがとうございました。それでは以上をもちまして、第3回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を終了します。

(以上)