

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1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8月30日（金） 午後1時30分から午後3時30分までの間
- 2 場所
中央合同庁舎2号館地下2階 第1合同会議室
- 3 議事概要
(1) 委員紹介、第1回懇談会の意見集約結果についての説明等

ワーキンググループ長： 第1回懇談会における各委員の意見を分類し、今後のワーキングの論点について提案します。

第1は「速度規制の見直しの考え方」

第2は「速度管理に関する考え方の国民との共有」

第3は「安全な交通行動への誘導方策」

第4は「高速道路の速度規制等」

です。

これら4点について議論することに何か意見はありますか。

各委員： 異議なし

- (2) 事務局より資料説明

【資料1,2：速度規制の見直し状況と課題】

<交通事故分析から見た速度管理の必要性について>

法令違反別の交通死亡事故件数で見ると、平成24年は最高速度違反による事故は6番目の順位となっているが、死亡事故率で見ると、最高速度違反によるものは全体の死亡事故率の約21倍と極めて高く、最高速度違反による交通事故では死亡事故となる危険性が高いと言える。

危険認知速度別の交通事故件数では、平成14年から24年にかけて50キロを超える危険認知速度での件数が大きく減少。

年齢層別では、24歳以下の若者が大きく減少しているが、65歳以上の高齢者は増加傾向にある。

年齢層と危険認知速度をクロスさせると、50キロを超える速度域で若者が引き起こす交通事故が大きく減少していることが分かる。

速度抑制を行えば、どれくらい死亡事故を減少させることができるかを平成24年中の交通事故でシミュレートしてみると、死亡事故3,734件のうち約36%が規制速度を超過しており、規制速度超過の有無の死亡事故率で計算すると、規制速度超過の死亡事故1,353件のすべてが規制速度内に収まっていたと仮定すれば、死亡事故の約3分の1に当たる1,181件は、被害が軽減され死亡にまでは至らなかったのではないかと考えられる。

< 規制速度決定の考え方と規制の見直し状況等について >

現在の速度規制基準は、平成18年から20年度に行った調査研究を基に決定。その内容は、85パーセントイル速度に交通事故抑制の観点を考慮した全国一律の基準速度を導入し、現場状況に応じた補正を行って規制速度を決定するもの。

また、自動車の通行機能を重視した構造の道路においては規制速度を原則70又は80キロとする一方で、生活道路は原則30キロにするというメリハリをつけた。

これに基づく速度規制の見直し状況については、第1回懇談会での報告のとおり。

速度規制見直し後の実勢速度の変化は、規制速度を引き上げた区間で見直し前後の実勢速度を収集できた125区間について見てみると、約72%に当たる90区間で実勢速度にプラス・マイナス5 km/hを超えた変化は認められず、実勢速度が6 km/h以上下がった区間も20区間あった。

これらの区間では、引き上げの結果、規制速度と実勢速度の乖離が改善されたと考えられる。

規制速度の見直し前後での交通事故件数の変化では、概ね7割の区間で事故件数の変化がないか又は減少しており、この傾向は引き上げ・引き下げ、何れの区間でも同様であった。

平成24年度からの取組みとして、片側2車線以上で50キロ以下の速度規制を実施している道路について、安全確保が可能なものを法定速度に引き上げられないかを検討。これにより平成25年3月末までに法定速度に引き上げた区間数は182区間である。

平成23年度から進めているゾーン30は、平成24年度末現在で全国の整備数は455箇所であり、平成28年度末までに約3000箇所を整備することを目標としている。

埼玉県川口警察署管内で、ゾーン30を整備した地区における交通事故抑止の効果測定を行った事例では、整備地区内の前後1年間の人身事故や物損事故の減少率は、管内全体と比較しても減少率が高くなっている。

< 速度規制の見直しを進める上での課題 >

見直し対象の選定方法について

全国の一般道路の速度規制の総延長は約24万kmに及ぶ。速度規制の見直しのためには、現地調査や関係機関・地元住民との調整が必要であり、平成21年度から23年度までの取組みでは、約1万3,000kmを見直すのに3年を要した。また、規制速度を変更する場合には、標識標示の設置・撤去に要する予算も必要。

したがって、速度規制を見直すためには優先順位を付けて、計画的に進めていく必要がある。

視覚的に判断できない下方補正要因の周知

現場の規制速度を基準速度から下方補正している理由は様々である一方で、免許保有者を対象としたアンケートの結果からは、ドライバーが速度を上げられると感じる場合や、下げる必要があると感じる場合は、主に視覚により判断するケースが多く、また、死亡率の違う中央分離帯の有無を速度判断の理由と挙げている者は全体の約3分の1に過ぎない。

したがって、ドライバーの速度感覚と規制理由の乖離を少なくするためには、ドライバーが視覚的に判断できない規制速度の下方補正の理由や中央分離帯の無い道路の危険性を周知することが重要。

取締り以外の手法による生活道路における速度抑制

生活道路において歩行者等の安全な通行を確保するためには、速度規制と取締りのみならず、様々な取組みが必要。

道路管理者によるハンプ等物理的デバイスの設置やITSの活用等による速度抑制なども考えられる。

【資料3：高速道路の規制と現状】

< 高速道路における交通事故発生状況等 >

高速道路における交通事故は、発生件数及び負傷者数とも前年と比べて減少するも、死者数にあっては3年連続で増加している。高速道路における交通事故の致死率（1.13%）は、交通事故全体の致死率（0.53%）の約2.1倍と高くなっており、依然として憂慮すべき状況である。

交通事故件数を危険認知速度別にみると、30km/h以下が全体の3割を占めており、危険認知速度が下がると死亡事故が減少する傾向が見られる。

< 高速道路等における速度規制基準の概要と見直し状況 >

従前の高速道路等における速度規制基準は、インターチェンジ間単位で、設計速度を基本として速度規制を決定していた。

平成21年3月、「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」での、

- ・ドライバーは見通しの利く範囲で、変化する勾配やカーブに合わせて速度を調整している。
- ・各地点・区間ごとの曲線半径、視距、車線幅員などの道路構造要素から構造適合速度を求めて速度規制を決定する。

との提案を踏まえて、より細やかな内容の速度規制基準に改正を行った。

具体的には、地点・区間ごとの曲線半径、視距、車線幅員などの各要素から個別構造適合速度の算出を行い、最小値を構造適合速度として設定する。算出した構造適合速度が、前後の区間と異なる場合には、区間の長さに応じて、前後の区間の構造適合速度を適用する。算出した構造適合速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生、渋滞状況などの現地状況を踏まえて、上限100km/hの範囲内で規制速度を決定するというもの。

速度規制基準の改正を受けて、平成22年8月から全国の約1,500kmを対象に見直しを行っており、そのうち約300kmについて速度の引き上げを実施している。

速度規制の見直しに伴う問題点は、道路構造の個別の検討、例えば、視距や路肩幅員の不足、可変標識の設置・改良等で工事を伴う場合があり、速度見直しに時間を要している状況である。

引き続き、国土交通省等の関係機関と連携しつつ、道路構造の適合に関する個別の検討や高速道路会社に対する道路改良等工事に伴う予算措置等の働き掛けなどを行い、速度規制の見直しを推進していきたい。

< 高速道路で速度規制を低く設定している事例 >

速度規制を行う際に、速度規制をあえて低く設定している場合がある。例えば、騒音、振動などの沿道住民への公害対策に対応するものや暫定的な道路構造に対応しているものである。

このような低い速度規制を行った場合の問題点は、前回の懇談会で、委員から意見のあったとおり、一般のドライバーに規制理由が分からず、「なぜこんな低い速度規制になっているのか」と疑問を持たれてしまうことである。今後、このような規制の理由を一般に知らせていく方策についても検討していく必要がある。

< 高速道路の通行帯遵守に対する取組み >

前回の懇談会で、委員から日本の高速道路では通行帯が守られていない実態があり、そのことが原因で左側追越しの違反を誘発したり、大型車が二台併走して渋滞を招いており、交通事故防止や100km/hを超える速度規制の検討には、そのような交通環境を改善する必要がある旨の意見があった。通行帯遵守は道路交通法で規定されているが、委員ご指摘のとおり守られていない現状が見られる。通行帯遵守に対する取組みとしては、警察における交通安全教育・広報啓発活動や交通指導取締り、道路管理者、高速道路会社などによる広報啓発活動等を行っているところであり、引き続き通行帯の遵守に対する取組みを推進していきたい。

また、片側3車線以上の高速道路等においては、必要に応じて大型貨物等の特定車両に対して、通行区分を指定する交通規制を実施しているところである。

< 100km/hを超える速度規制の在り方 >

前回の「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」で、「最高速度100km/hを引き上げるには、更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」との報告を受けたところ。新東名高速道路は、昨年4月に静岡県区間（御殿場～三ヶ日間約162km）が供用されており、今後、愛知県区間（平成26年度予定）、神奈川県区間（平成32年度予定）の供用が予定されている。昨年からの供用開始から本年6月末現在までの静岡県区間における交通事故は、人身・物損合わせて1,331件が発生しているところである。

100km/hを超える速度規制への取組みとしては、現在、道路管理者と連携しつつ、新東名高速道路をはじめとする設計速度120キロの道路について、交通事故発生状況、実勢速度などのデータ収集に努めているところである。

(3) 自由討議

委員： これからの議論の進め方ですが、4つの論点、「速度規制の見直しの考え方」、「速度管理に関する考え方の国民との共有」、「安全な交通行動への誘導方策」、「高速道路の速度規制等」のうち、本日は時間もありませんので、1つ目と2つ目を中心に議論して、関連して3つ目、4つ目について意見があればそれを伺ってにおいて、本格的な議論は次回というような形にしたいと思います。

1つ目の「速度規制の見直しの考え方」では、御意見の中ではメリハリのある速度規制が必要であるという意見が多かったと思います。

この懇談会のテーマである交通事故抑止に資するという観点から、メリハリのある速度規制をするためにどんなことを考慮したらいいのかということについて議論していただきたいと思います。

見直しの対象の決め方、優先順位でありますとか、国民の意見要望の反映の仕方など、今後の見直しの進め方についても議論ございましたらお伺いしたいと思います。

委員： 第1回懇談会の後、ホームページやテレビでも報道されて、自動車ユーザーは興味をもっている課題だと思います。

私のところに届いてくる話やメッセージを要約しますと、車利用者は、「上げる、上げる」という意見がある一方で、逆に車を使わない交通事故遺族会の方々は、「何言っているの」と、両極の議論が出ております。

そこで、交通事故抑止に資するというところで、このワーキングの本当の趣旨をきちんと伝えていかなければいけないと思います。

私は、必要なところ、交通事故のない所、ヒヤリハットデータなどから問題ないところはメリハリをつけて速度を上げるべきだと思いますが、交通事故抑止に資するというのを考えるのであれば、まず取り組まなければならないのは、生活道路、生活地域の中における車と歩行者の問題だと思います。

特に街中では、もうちょっと自動車が遠慮して走らなければならない。また、事故があるから速度が制限されているので、そのような生活道路に車が自由に入ってきていいのかという問題がある。

カーナビがあるので知らない都市へ行っても、街中に平気で入って行けます。

そういったところから、車社会の全体の安全に対する考え方を、メッセージとして出す必要があると思っています。

速度を見直すということの背景にある目的について、しっかりと伝えていかなければいけないと思います。

ですから、メリハリをつけるということは、自動車ユーザーに対して、自動車専用道路ではもう少しスピードを出せるが、街中に入ったら歩行者に気を遣いましょうということ、ウィン・ウィンになるために、お互い義務と責任を共有し合う必要性を、もっと強く言っていかなければいけないと第1回の会議の後に考えていました。

委員： 全く同感です。生活道路を含めて、市街地の中の速度を抑える方向についての説明をして、自動車ユーザーに理解してもらう必要があると思います。

委員： 生活道路では30キロという具体的な数字が割と出てくるのですが、例えば、50キロとか80キロという速度の持つ意味、なぜ50キロや80キロがいいのかという、議論や説明がない。ですから、50キロで走ってくださいとか、80キロでも走れますよという具体的な数字の根拠を説明する、裏付け資料を提示するようなことも必要かと思います。

委員： 規制速度の根拠が提示できていないのではないかというご指摘ですね。

委員： 確かに私も毎日のように車を運転していますけれども、どうしてここが50キロなんだろう、ここは何で30キロなんだろうということがあります。その一方で、前回申し上げましたとおり、学校の周辺であってもかなりスピードを出すようなドライバーもいます。

地域や区分によってメリハリをつける、ということをもまずやっていく必要があると感じています。

委員： 第2の「速度管理に考え方に関する国民との共有」という点でも、根拠をはっきり示すと国民の側でも速度の意味を理解するので、共有されるという面もあります。

委員： 先ほどの私の意見への補足ですが、前回の懇談会の後、速度について、例えば運転者に対して何をしていくかということで、自動車学校の教本あるいは、運転免許更新時の資料を確認したのですが、規制速度を守りましょうとか、ゆっくり走りましょうとは記載されているのですが、具体的な規制速度の根拠の記載が割と少ないと思いました。

もう一つは、最終的には事故あるいは死亡事故を防止したいと考えているのであれば、これくらいの速度は、ビルの何階から落ちるのと同じですというよりは、今日の説明にありました、規制速度を超えると死亡事故率が高くなるという、ちょっと厳しい言い方、刺激的かもしれませんが、死亡事故に至る可能性に結びつければ、国民との情報共有という意味でも、受け止めてもらえると思います。

委員： 「ゾーン30」の根拠でもあるI T A R D Aのデータを見ますと、歩行者の致死率は、30キロを超えると急速に上がるというデータがありますが、私達は専門家ですから、そういうI T A R D Aのデータを見たり、40キロになるといきなり致死率が上がったりするということは知っています。歩行者保護の衝突実験なども国土交通省がやっていますが、ごく一部の専門家だけでしか知られていない、それが国民に十分プロモートされていないと思います。30キロは歩行者と絡んだ

ときの致死率の1つの境目であり、それを守らなければいけない。

ヨーロッパでは、どの国も街の中心部は30キロです。フランスのパリは20キロ規制の場所も出てきています。市の道路管理者が実際の事故を見ながら、事故があれば20キロに規制をする場合もあります。

ただし、それを守るのは大変です。なぜなら30キロの感覚は、昔の車であれば結構なスピードだという感覚でしたが、特にプリウスとかハイブリットに乗っていると静かなので、感覚では分からないのです。

ですから、本当はしっかり前方を見て、安全運転をしなければいけないのですが、30キロ規制を守るためには、標識を探したりメーターを確認しなければいけなくなります。したがって、標識を見やすいところに配置する必要があります。

これはITSやカーナビを用いると更に分かりやすくなりますし、自動車の安全ガイドラインで言えば、最近ヨーロッパで普及しているヘッドアップディスプレイを利用することで、前を見ながら自分の速度と規制速度が確認できます。

すると本当に運転しやすく、自分が今何キロで走らなければいけないか、何キロ出ているのか、つまりドライバーが自らを律することができて安全運転ができます。

標識を探している間に、目の前に来た歩行者を見失ってしまうという現状の中で、速度だけを見直していても、なかなかドライバーは速度を守れないと思います。

そこで標識の設置場所を検討したり、ヘッドアップディスプレイみたいなものを使用し、更にできれば実験都市をつくり、トレーニングをし、30キロという速度をリマインドをしないといけないと思う。

マニュアルミッションに乗っている方は、何速ギアかで速度が大体分かりますが、最近AT免許が出てきて、イーゼードライブはいいのですが、低い速度に対する自分の速度認識は曖昧になっていると思います。しっかりスピードメーターを見ないと30キロだろうと思っていても、実際は40キロで走っていたりします。

委員： この議論は3つ目の論点「安全な交通行動への誘導方策」の中で、ITS等をどのように活用するかいうことを事務局の方でも検討していただいて、別途議論できたらと思います。

それでは、私の考えていることを配布します資料メモで説明させていただきます。

ヨーロッパでは、歩行者又は自転車利用者の衝突速度が30キロを超えると致死率が劇的に上昇し、60キロであると、90%を超えるとと言われております。日本においては、法定60キロのままの生活道路が多く存在します。したがって、生活道路においては速度を落とさせる仕組みを考えなければいけません。

また、市内の一般道路で平面交差がある場合であれば側面衝突の可能性があり、その場合の致死率を50キロであれば10%程度に抑えられ、正面衝突が生じるのは往復未分離の場合であり、分離してあればこういうこともないということで、70キロでも致死率を10%程度に程度に抑えられるという死亡リスクと速度の関係を実態から見たデータが存在します。そこで、これを一般のドライバーに理解していただいて、ゾーン30の良さを伝えたらどうかと思います。

日本において生活道路の走行速度を30キロとした場合を排気ガスの測定に使う10モードの走行に当てはめて考えてみますと、旅行時間は135秒から143秒と長くなりますが、加速が減るということで、CO₂排出量は143グラムから138グラムに減るという結果になります。

日本の場合、実際の市内での走行速度は幹線道路であっても、規制速度が高かろうが低かろうが実際速く走ることはできません。したがって、30キロの規制速度を生活道路部分に導入しても影響は大きくないはずで、それよりもむしろ生活環境が良くなる、安全性が高まるという情報を併せて提供すれば、国民も納得すると思っております。

また、フランス、ドイツ、イギリス、アメリカでは高速道路を除いて、市街地とその他の場所で道路構造や中央帯の存在等で分類して異なる法定速度を導入しています。その他にも、市街地全体を低速にする取組として、イギリスでは20マイル規制の実施を全土に適用しようとしています。

そこで、日本もすべての一般道路の法定速度が一律60キロというのはちょっと乱暴であるので変更してはどうかと考えております。

豊田市の中心市街地を調べてみると市道の場合、速度規制があるのは2割程度あり、実際に60キロで走れませんが、その他は法定の60キロです。

60キロの道路と20キロの道路が生活道路に混在しているので、区域規制を全市街地的にやってもいいし、生活道路の定義が必要になりますが法的に明確にし、ドライバーが容易に判断できる道路構造について第3の法定速度として30キロにする。

一方で幹線道路については60キロのまま、いい道路では70、80キロでもいいというような法体系全体を見直すのもいいのではないかと、というのが私の提案です。

いずれにしても、特に生活に関連する市街地全体の低速度化をできるだけ早く実施すべきであると考えております。

日本のドライバーは速度の遵守率が高いと思っておりますので、従うべき速度が示されれば、その速度に従うと思います。

次に、適切な速度規制の決め方で科学的根拠や明確な論理、わかりやすさ、遵守性に基づく規定が必要だと思えます。

イギリスの特に高速道路に導入されている、速度を引き上げた場合や引き下げた場合の交通事故や燃料消費、CO₂排出量、取り締まり費用等を含めた費用対効果分析という考え方をいろいろなデータが必要ですぐできるとは思いませんが、日本でもだんだん整備していくことが必要だと思えます。

ITS関係についても、細街路についてデジタルマップに入れていただいてその運用等についても検討していただきたいと考えております。

私としては提案を含めてご紹介させていただきました。

オブザーバーで国交省の方がおられますが、生活道路の幅員が大体5.5m未満となっていることは道路構造令では決まっていない話であり、5.5mというのは道路構造令の車道幅員からきているということによろしいでしょうか。

国土交通省： 生活道路の話をしていただきますと、私どもの統計上の整理といたしましては、幹線道路を都道府県道以上と整理させておまして、市町村道以下をその他道路も含め生活道路というような整理をさせていただいております。

ただ、生活道路に関しましてはある程度面で捉える必要があると認識をしており、今回の「ゾーン30」と連携する場合には、極力面で捉えるような形の分析を今後は行っていく必要がございますし、例えばプローブデータを使った分析を今現在行っている状況でございます。

委員： ドライバーがすぐ適正な速度は30キロだっていうのが分かるような道路構造にするというのは一つ大きな課題だと思います。

それから警察の方でやっている生活道路対策の関係で、都市全体を区域規制している例というのは非常に少ないという理解でよろしいでしょうか。

事務局： ヨーロッパの紹介もございましたが、ヨーロッパのように、市街地、非市街地が、景観や歴史的な経緯からも分かりやすいところであれば、生活道路の法定速度を30キロにすることはやりやすいのかもしれませんが、日本の場合は市街地、非市街地が不明確であります。

私どもは道路幅員5.5m以下の道路を生活道路として扱うことがございますが、そのときに、例えば市街地あるいは生活道路というのは車道幅員5.5m以下の生活道路は30キロです、と法令に記しただけでは、一般のドライバーにはその道路が5.5m以下の道路であるか直ちには分からないと思われまます。

したがって、現時点で最も最善の方法と考えられるのが、標識標示で規制速度をお示しすることと考えております。

さらに標識標示を全ての細街路に設置するスペースもありませんので、一つは「ゾーン30」という形で、その区域全体を30キロとする区域規制を導入しているところです。

委員： その辺はかなり具体的な検討をしなければいけないと思います。

いずれにしろ早く全国に低速度化を普及して欲しいと思います。

委員： 考え方というか見方を変えてみると、例えば生活道路をエリアで考えたときに都市計画とか地区計画とかありますが、そういった都市計画法や再開発の場合に、法律との整合性をとりながら、事故防止といった観点も街づくりに入れ込んでいくことも可能だと思います。

委員： 事務局からの懸念にもあるように、日本の街は都市計画がはっきりせず、集落が道路沿いにどんどん広がってきており、市街地かどうか分かりづらいという実態がありますので、市街地か否かを明確にする方法を考える必要があると思います。

委員： 1と2に関連した話で、フランスのナントという街は60万人くらいの都市なので

すが、街の中心部半径5、6キロ程度の範囲の信号機を撤去しています。

ナントは、新しく道路を作ったわけではなく、いわゆる道路再配分を行い、街の中を「ゾーン30」にした一方で、そこに暮らす人たちにはバストランジットやトラムなどのモビリティの選択肢をいくつか与えています。

したがって、全体では街の中心部に流入する車の数が減った上で、街の中心部を「ゾーン30」にして成功している街もあります。日本の都市、特に東京の場合はどこが生活空間が分かりにくいですから、速度見直しだけを進めるのではなく、都市計画とセットですべきかなという気が強くします。

それとメリハリが大事だという話でいうと「ゾーン30」を作ったということはその手前が30キロ以上でないといけません。例えば山間部の県道には、30キロ規制の道路が多く、県道から村の中に入っても30キロだとすると結局メリハリがないので、同じことの繰り返しになってしまいます。

したがって、「ゾーン30」をやる前提は、その手前でドライバーにブレーキを踏ませないといけないので、30キロより速度が高い必要があり、山間部を30キロ規制であるのであれば、集落の中は20キロくらいまで落とすとか、少し地域に応じて柔軟に考えていった方がいいと思います。

これはITSの話になりますけど、事故データとヒヤリハットデータが自動車技術会の方から出ていますし、現在は一般の人もデータレコーダーを付けるケースが多いので、そういったビッグデータを活用していただきたいと思います。

事務局： 「ゾーン30」のお話がございましたので、この機会に説明させていただきます。

私どもが「ゾーン30」といったものを考えておりますのは、その周辺道路が二車線、あるいは中央分離帯があるところで、むしろこちらの方を通過いただき、生活道路部分には通過交通が入らないようにしてもらおうといった考え方をしております。

したがって、場所を選定する際に、二車線以上、あるいは川、鉄道等で区切られたところが主な候補となっており、区域内は標識を立てなくてもゾーンで規制を行うと考えています。

また、必ずしも郡部は設定しないというわけではありませんが、基本的には都市部、市街地を想定しております。

したがって、農村の中で他の部分も30キロ規制であり、更に「ゾーン30」というケースは典型的な例ではございません。

委員： 境界部より外の速度は30キロより高いという理解でいいわけですね。

事務局： そのとおりです。むしろ周辺部につきましては信号制御を見直したり、右折車線を設置したりしてどんどん通していき、わざわざ抜け道を使わなくても周りの道を通っていただければ、生活空間に通過交通で入ってこなくてもいいようにするといった狙いしております。

委員： 交通規制は街づくりや都市計画と一体的に考えることが必要あると思います。したがって、交通事故を抑止するためには、3Eというエンジニアリング、エデュケーション、エンフォースメントの一つでエンジニアリングの話とその周辺条件の整理をした上で議論したいということだと思います。

では、第2番目の「速度管理の考え方の国民との共有」について議論したいと思います。セルフ・エクスプレニング・ロードなど、標識がなくとも規制内容が分かるような物理的な工夫があるのではないかという議論がありましたが、国民の皆さんに分かっていただく、周知させていただくといったことでご提案とか検討すべきことありましたらお願いします。

委員： 今年はITSの国際会議、コンシューマー・エレクトロニクス・ショー、東京モーターショーとお台場地区で3つの大きな世界大会があり、多くの関係者が集まりますので、警察庁主催のスピードあるいは車社会に対する交通安全抑止に資する議論を国民に知らせるといのは非常にいいチャンスかと思えます。

先ほど一つ言い忘れたのですが、アメリカでは「ゾーン30」の中でもスクールゾーンでは、停車して子供たちを乗り降りさせているときにはスクールバスを追い越してはいけない、という非常に厳しく、メリハリの強い取組を行っています。

最近ヨーロッパのナントでも学校のあるエリアでは「ゾーン20」が実施され、路面が色分けされておりすぐに分かります。

したがって、日本でも高齢社会で、スクールゾーンというよりもむしろ介護施設のある地域とか、お年寄りが居るような所は更に厳しいゾーン規制を実施した方がいいと思います。

委員： 今年は何か企画していますか。ITS世界会議でブースは作りますよね。

事務局： 今年色々な行事がありまして、警察庁もブースを出したり、ITS技術を紹介したりとかございます。

その中でシンポジウムとなりますと予算上の裏付けも必要で、今ただちにといいと難しいところがありますので、既存の取組のなかで、広報や資料提供ができないかは検討していきます。

委員： エンジニアリング的な話になりますが、速度管理の中には系統速度の話があると思います。自動車学校でこのような話を行えば、スムーズに流れて渋滞もしないと思います。速度管理の目的には「安全」もありますが、「円滑」という目的をアピールする場も必要だと思います。

委員： 免許更新等で必ずそのような機会があるので、PRができたらいいいということでしょうか。教材はあるのでしょうか。

事務局： 道路交通法では、法律そのものを読むのは大変なので教則を作りなさい、という仕組みになっています。

教則では、安全運転するための心構えに始まり、色々な内容がありますが、これまでのところ、「何キロ速度超過すると死亡事故率が何%上がる。」といったデータまでは触れていません。

こういったものは、3年から5年に1回の更新の時の教則本等にも反映されていくので、1つのツールとしては考えられますから、もう少し中身としてどのようなものが相応しいのか検討していく必要があると思います。

また、免許取得の場合はほとんどの人が自動車教習所に通うと思います。基本的に教習内容は教習所が決めることでありますが、教則に沿って教習内容は決まるものなので、教習内容にも取り入れてもらえる可能性はあると思います。

こういった内容をドライバー、あるいはドライバーになろうとする方にお知らせしていけばいいかということがある程度収斂^{しゅうれん}されていけば、国民との共有ツールとしての可能性はあると考えています。

委員： よく実施しているエコドライブの取組は、安全にも関係してくると思いますので、そこに同時にメリットがあるものをその中に入れていただければいいかと思います。

委員： JNCAPでは歩行者の試験を実際にダミーを使って行っています。様々な速度で歩行者をはねたときのダミーの動きを見て、歩行者の飛ばされ方が違うというのが分かれば、視覚的にも効果があると思います。

委員： 通学路の見直し関係で参考になることはないでしょうか。

委員： 例えば自転車であればブルー等、エリアで道路の色を変えてしまうことは、非常に効果的だと思いました。

委員： 一応テーマを2つ位に絞りましたが、まだ時間もあるので、全体的なその他も含めて何かあればお願いします。

委員： スクールゾーンは絶対であるという話がございましたが、特に生活道路については規制速度もありますが、それと同時に動的というか、高齢者やシニアカーが見えたらこうするとか、規制とは別の配慮のようなものを含めた二段階のような形が必要だと思います。

ゾーン規制の考え方は、よく言う「歩車共存」に基づくという理解でよろしいんですね。

事務局： 「歩車共存」と申しますか、考え方としては、「ゾーン30」に入った時には、車優先ではなく、歩行者・自転車を優先してほしいという考え方です。

優先という点では、おっしゃる通りなのですが、幹線道路は経済性とか円滑という話があるのかもしれませんが、生活道路、特に「ゾーン30」として設定しているところについては、むしろ歩行者優先という考え方です。

委員： やはり共存するという意味ですね。特に鉄の塊と自転車と歩行者ということについては、先ほどの見えた後の安全教育の話に関連して運転者に考えていただければ、自ずと速度は下がるんじゃないかと思います。

委員： キーワードになりました「歩車共存」とは、共存の意味の取り方が色々ございまして、コミュニティ道路でも、物理的に歩車分離されているものと、歩車融合型というものがあり、物理的な意味で、歩行者と車が同じ空間で区別なく使うという、完全に混合しているものがあります。

先程話にありましたが、フランスのナントの例は歩車を区別していないのでまさに融合型です。自動車が完全に徐行速度でなければならないというのは歩行者専用地区の話です。しかし、トラムだけは優先するというのがフランスの考え方で、トラムは歩行者地区であっても歩行者に優先しますが、あとは歩行者優先地区には入ってはいけないという形です。

標識が散乱してて、どれが本当に重要か分からない、そこに広告とか様々なものが入っており、分かりにくいので全部取っ払ってしまえというものがヨーロッパの「シェアスペース」であり、完全に融合です。

しかし、「シェアスペース」ではどこが車道なのか分からずドライバーが困ってしまい、後にコーン等を置くことになっている場所もあり、よく考えて実施しないと大変なことになります。また、目の悪い方とか障害者にとって非常に歩きにくい道路になります。

したがって、「シェアスペース」の考え方である、皆が利用するので車も速度を落として行きましょうという考え方は1つの理想形であり、非常に交通量が少ないところや小さな村落、あるいはロンドン中心地で歩行者の横断が多いところ等、短い区間で実施するには有効ですが、一般化するのは難しいと思います。30キロ規制であれば、車道と歩道は一応分離するというのが一般的な考え方だと思います。

事務局： 道路交通法の中で、スクールバスの側方を通過する場合には徐行の規定があり、罰則で担保されております。徐行ですので直ちに止まれる速度となります。したがって、速度規制の範疇で捉える問題ではなく、運転者の遵守事項で措置されています。速度規制にかかわらず徐行となっております。

委員： 速度を落とすための手だての中の一つであるということですが、ドライバーに伝わっているか、本当に守っていただけるかということが課題ですね。

委員： いずれにしても、子供たちが通学している時間帯、エリアに関しては、厳しく規制しないとドライバーには分かりません。ドライバーはスピードを出してはい

けないと分かればスピードを出さないと思います。

委員： 子供の交通安全というのは非常に大事なことなので、それを手がかりにそれ以外の住宅地全体の安全に資するように、お互いにメリットがウィンウィンの関係にできるような状況かと思えます。

それでは、今回の議論は4つのテーマの内2つの議論をしましたが、2つに区切れないものもありますし、次回は3番目の安全な交通行動への誘導ということで、今日も出ていましたが、これも資料を用意していただいて、委員の方も参考事例がありましたらお話していただけたらと思います。

それから、ITS関係も入ってきますが、色々な速度低下のデバイスの話もありますし、デバイス関係は国交省もいくつかあると思いますので、また紹介していただければと思います。

それから、高速道路の速度規制はいろいろな御意見が出ています。国民、ドライバーとしては、公表の仕方は分かりませんが、設計速度が140キロである新東名を100キロで使うということに興味があると思います。ただ、大型車はスピードリミッターがありまして、いくら140キロの高速道路ができて140キロで走ることはできません。しかし、高い速度の高速道路が与える経済効果は非常に大きいことが期待されます。

新東名はどんどん延びてきていますので、延びた時点では規制速度を上げる必要があるのか、あるいはどれくらいの速度とするのか、きちんと議論しなければいけないと思います。

今、新東名の一部しか開通していないので、現時点でどこまで議論できるのかということを含めて、新東名のこともありますし、今までの高速道路のことも、あるいは首都高速も含めて、また議論をお願いしたいと思います。

本日はここまでとします。

以 上