

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3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11月11日（月） 午後2時00分から午後4時00分までの間
- 2 場所  
警察庁第1会議室（中央合同庁舎2号館16階）
- 3 議事概要

委員： 今日のワーキングは、これまでそれぞれ2回ずつ開催されました懇談会とワーキンググループの検討を踏まえて、12月に開催予定の第3回の「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」に対する最終的な提言案の取りまとめに向けた、速度規制等ワーキンググループとしての「検討結果（案）」の検討をしたいと考えています。

第2回のワーキンググループで御了解いただいた中間報告に、第2回の懇談会での議論を踏まえて、私の方で事務局等と相談しながら作成した「速度規制等ワーキンググループ検討結果（案）」をたたき台として、今日の議論を進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「はい」の声あり）

委員： それでは、この案をたたき台に検討を進めるということにしたいと思います。  
8ページにわたりますので、一括して議論せず、少し分けて議論したいと思います。  
まず、「第1 速度管理の必要性」と「第2 速度規制の現状」を最初に議論して、それから「第3 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方についての1、2、3、一般道路に関する部分について」、最後に「第3の4 高速道路の速度規制等について」の3つに分けて議論したいと思います。よろしいでしょうか。  
それでは、事務局から説明をお願いします。

事務局： 速度規制等ワーキンググループにおけるこれまでの議論を、太田先生と御相談させていただいて取りまとめました「検討結果（案）」について御説明します。  
「検討結果（案）」の構成は、御覧のとおり、大きく分けて第1から第3までの構成となっています。  
「第1 速度管理の必要性」と「第2 速度規制の現状」では、懇談会とワーキングで、資料等によって事務局側から御説明した内容について取りまとめをしています。  
「第3 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について」の部分は、ワー

キンググループ、あるいは懇談会での委員の皆様の御意見と、それを踏まえたワーキンググループとしての考えについて記述していますが、基本的には、第2回懇談会で取りまとめとして御承認いただきました「中間報告」、これをベースに、懇談会の中での御意見も盛り込んだものとなっています。

その構成につきましては、第1回ワーキングで論点として整理された、「速度規制の見直しの考え方について」、「速度管理に関する考え方の国民との共有について」、「安全な交通行動への誘導方策について」、「高速道路の速度規制等について」の4項目につきまして、まずは事務局側からの説明に基づく「現状と課題」の認識、それを踏まえたワーキンググループとしての「今後の方向性」の考えについて記述するという構成になっています。

なお、これより御説明します「検討結果(案)」は、提言そのものではありませんが、最終的には、「取締役ワーキンググループ」の検討結果と合わせて、施策の方向付けとなる提言の中身となるものですので、よろしくお願ひします。

それでは、「検討結果(案)」について御説明します。

まず、書き出しの2行であります。先ほど御説明申し上げましたとおり、第1と第2の部分は、事務局側から説明を受けた内容でございますので、このように記載しています。

「第1 速度管理の必要性」については、交通の安全を図るため、もちろん円滑の目的もありますが、主として交通の安全を図るため、なぜ速度管理、つまり速度規制が必要かについて記述しています。

「1 交通事故の発生状況」については、現実に発生した交通事故で、特に速度と関連するものの統計・分析について、5つの資料を提示し、御覧の4つの特徴を掲げています。

「2 走行速度と交通事故等の関係」では、速度が高くなれば運転にどのような影響があり、交通事故との関係ではそれがどのような影響を及ぼすことが考えられるのかを、各国でも研究成果として速度管理の実務に用いられている資料を示して示唆しています。

「3 速度抑制による被害の軽減」、これは読み上げます。

平成24年中の第一当事者が原付以上の運転者に係る交通事故件数を基に試算すると、発生件数はそのまま、仮に規制速度を超過していた死亡事故1,353件のすべてで規制速度を超過することがなかったとすれば、その死亡事故率も下がるため、実際に発生した死亡事故のうち約3割に当たる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。

このことから、速度を抑制することによって被害の軽減が期待できる。

この部分は、適切な速度管理が行われ、それが守られた場合に、具体的にどの

ような効果が期待できるのかを、シミュレーションによる資料で示しています。

先ほど申し上げた、「交通の安全を図るため、なぜ速度管理が必要か」について説明する部分です。

次に、「第2 速度規制の現状」について御説明します。

ここでは、現在の速度規制の基準と、それを適用して見直しを進めている状況について、一般道路、高速道路に区分をして記述しています。

まず、「1 速度規制基準」ですが、それぞれの速度規制基準は、いずれも平成18年度から20年度にかけて行いました調査研究に基づき策定したのですが、一般道路と高速道路で策定期間がそれぞれ異なりますので、冒頭の4行にそれを記載して明らかにしています。

「(1)の一般道路」ですが、速度規制基準を策定する上でのロジックと申しますか、考え方について、実勢速度を基に、交通事故抑制の観点から考慮したものであることを、資料10から資料13を示しつつ、簡潔に記述しています。

また、「生活道路」という言葉については、議論の中では様々な捉え方がされていきましたので、原則30キロとする道路について誤認のないように、警察庁の交通規制基準に記述している書き振りとししました。

「(2)の高速道路」については、規制基準の考え方は資料14で示していますので、文中におきましては、従来よりも、きめ細かに速度規制を決定するために、地点・区間ごとの道路構造要素に着目したものとされていること、実際の適用に当たっては、交通事故の発生状況等の現地状況を考慮することといった特徴について記述しています。

次に、「規制速度の見直し状況等」ですが、「(1)一般道路」については、平成21年度からの3か年における規制速度の見直し状況、これは資料15です。規制速度を引き上げた区間での実勢速度の変化、同じく資料16です。引き上げ・引き下げの見直しを行った1,911区間での交通事故の増減、これは資料17で、それぞれについて記述しています。

「(2)高速道路」については、新たな基準を策定した平成22年8月以降の規制速度の引き上げ状況について記述していますが、見直しを進めていく上での配慮すべき事項についても併せて記載しています。

それでは、ここで一旦切らせていただきます。

委員： 第1と第2に入る前の前書きのところの全体のプロセスについては別途、当然両方のワーキンググループを合わせたときにどういう経緯を通ったかというような検討の経緯が記されるということによろしいわけですね。

さて、我々のグループの検討結果の案はいかがでしょうか。

最初の2行が気になりましたが、説明を受けたということで終わっているの、第1の「速度管理の必要性」と第2の「規制速度の見直し状況等」について、事務局から説明を受けて、それを確認したとか、了解したというように我々の立場のことをきちんと書いていただきたいと思います。内容というより形の話です。

委員： 例えば資料6とか、これは、停止距離と速度のことですが、いつ頃のデータなのでしょう。例えば最近の自動車を見ると、性能向上という部分もありますので、このデータを最新版にアップデートする必要があるのかと思います。

また、資料9ですが、この内訳は、もちろん速度というパラメーターでデータを取っていると思いますが、例えばシートベルトをしていなかった状態や、車外放出とか、いろいろなものがあると思います。

一律全部これを速度超過の被害の軽減ということで、データとして使うのが正しいのかどうかというのは少し疑問に感じますが、いかがでしょうか。

委員： 2点ありましたが、データの的に新しいものがあるかということ。

前にあったとしても、データの年次、その他出典をきちんと書いて、更新できるなら更新してはどうかということ。

それから資料9のシミュレーションデータの取り方に係るもの。

もしいろいろな仮説をやっているんだったら、きちんとそのことも補足しておくということかと思いますが、いかがでしょうか。

事務局： まず、資料6ですが、これは資料6に限らず資料7と資料8、同じ論点かと思えます。

この資料6から資料8につきましては、平成18年から平成20年の調査研究で使われた資料です。したがって、ここでは、調査研究検討委員会が規制基準を検討する過程で使用した資料を紹介したもので、当時の資料を御紹介するのが、ふさわしいと考えます。

それから、資料9のシミュレーションですが、これは統計資料に基づく仮説、試算です。高速道路に関する議論でシートベルトの有無等の分析についても、今後、施策を考えていく上で検証すべきではないかという御指摘がございましたが、そちらの分析は現在持ち合わせていないので、速度による死亡事故率つまり死亡事故に至る可能性、これのみに着目した試算として紹介しています。

委員： 資料9ですが、事故原因として、統計に速度超過が主要因と書いてあるものなのか、速度超過を含めて、ほかの複数の要因で事故が起こったというものなのか、その辺のデータの性質が分かるといいですね。

委員： 速度と高速道路における致死率の高い事故との、もう少し具体的なベースがあると、より資料が分かりやすくなると思います。

委員：　そうですね。

事務局：　補足しますと、事故原因を調べる際には、いろいろなアプローチがあると思いますが、違反別のデータというものもあります。

資料1は、主な法令違反別のデータとなっています。以前にも説明しましたが、法令違反別というのは、直接の原因となった違反を計上する仕組みになっており、例えば50キロ道路で速度超過の60とか70で走っていても、直接の原因が脇見だった場合は、脇見のほうを計上します。

他方、資料9は、実際に24年中に起こった事故の中で、その事故が起こった場所の規制速度に比べて、速度超過が実際あったのか、なかったのかを計上したデータで、速度超過の有無で死亡事故に至る危険性はどれぐらいのものを分析しています。

こういったアプローチで試算したもので、必ずしも前回の委員の御指摘のような、シートベルトの有無等の分析ではありません。

委員：　データの制約上、そうなったのだと思います。

確かに過大な評価かもしれないということですね。

ただ、資料9の最後の行には、「他の原因も含まれる」とその辺に触れた括弧書きがありますので、これで理解してほしいということだろうと思います。

今の委員からの最初の指摘については、1ページ目の第1の2番目のところで、「以下のような研究成果があり、各国でも実務に使われている」ということで、この後に何々の研究資料、調査研究した際の資料ということを入れておいてもらえば、誤解がないと思います。

事務局：　18年度からの調査研究において引用をした資料と修正します。

委員：　交通事故の発生状況で、若者の交通事故は大きく減少し、高齢者の交通事故が増加しているという話ですが、皆さん御存じのように人口構成がかなり変わっています。

人口を交えたような形で示したほうが、過大に若者が減っているような印象を与えなくて済むと思うし、逆に高齢者が非常に増え過ぎているというような印象がないと思いますが、いかがでしょうか。

委員：　3つ目に、若者の交通事故ということが書いてありますが、その前に多少人口構成の変化、若者の減少や高齢者の増加等の説明を入れて、分かりやすくする方法もあると思いますので、検討していただくということはいかがでしょうか。

事務局：　ただ今の指摘の反映は「検討結果(案)」のほうでよろしいでしょうか。

委員： はい。

事務局： では、そのように修正します。

委員： では、第3の「交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について」の一般道路の部分について、まず説明をお願いします。

事務局： それでは、続きまして、「第3 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について」を説明します。

まず、記載振りですが、最初に「現状と課題」ということで、事務局側の説明や資料に基づき、それぞれの項目についての現状認識を記述しています。それを踏まえて議論をいただいた結果を、「今後の方向性」ということで記述しています。

それから、例として4ページを御覧下さい。文中の小さなポツが議論の中での委員の方々からの御意見等でありまして、丸印がそれを踏まえたワーキンググループとしての提案という記載にしています。

この丸印の部分は、最初に御説明しましたとおり、基本的には既に第2回懇談会で御承認をいただいた中間報告としての取りまとめをベースにしています。

それでは、ここからは読み上げを含めまして、「3 安全な交通行動への誘導方策について」までを御説明します。

### 「第3 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について」

以上を踏まえ、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制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や、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、現行の規制基準に基づい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。他方、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もきめ細かに決定するものとなっているところであるが、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もと、以下の4つの論点について検討を行った。

この部分は、中間報告での「はじめに」の記述をそのまま記載しています。

#### 「1 一般道路における速度規制の見直しの考え方について」

##### 「(1)現状と課題」

車両の最高速度については、道路交通法第22条第1項において、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない。」として、法定最高速度及び道路標識等による規制が行われている。このうち、

道路標識等による速度規制の総延長は約24万キロに及び一方で、平成21年度から23年度の3か年度をかけた見直しは約1万3,000キロにとどまっていること、見直しに伴う道路標識・標示の設置・撤去に予算が必要となることなどから、優先順位をつけた計画的な取組が課題となっている。

ここでは、現在の速度規制の実施状況と、事務局から見直しを進めていく上での課題として御説明した内容を記述しています。

## 「(2) 今後の方向性」

### 「ア 一般道路」

優先順位をつけた計画的な取組が必要であり、そのためには40キロ規制、50キロ規制を中心に実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直すことが考えられるが、見直し対象の選定に当たっては、交通事故の発生状況も考慮すべきであるとの意見もあり、40キロ規制、50キロ規制を中心に、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直しを行っていくべきであると考える。

### 「イ 生活道路」

生活道路については、その交通安全対策として、現在「ゾーン30」を推進中であり、整備した地区における効果検証では交通事故の減少の効果が認められるが、速度規制の実効性を担保するためには、運転者に明確に分かる規制に基づき取締りを行う必要がある。日本では生活道路とそれ以外の道路の区分が明確ではない。できる限り早期に、市街地における生活道路については低速度化を図るべきである。将来的な課題として、生活道路において30キロの法定速度を導入することの可否について検討を行う必要もあるとの意見があり、運転者が分かりやすい面的な低速度規制を更に推進していくべきであると考える。

この部分は、一般道路と生活道路について、それぞれ見直しを進めていく上での方向性として、中間報告での御提案を記載しています。特に、生活道路につきましては、現在「ゾーン30」による低速度化を進めているところですが、できる限り早く拡大すべきとの御意見などを踏まえ、中間報告での御提案の文言から「更に」という言葉を加えています。

続きまして、「2 速度管理に関する考え方の国民との共有について」を御説明します。

### 「(1) 現状と課題」

規制速度の決定に当たっては、速度規制基準に定める基準速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況、道路構造、沿道状況等の現場状況に応じた補正を行い規制速度が決定されているが、これらの補正要因には、道路構造等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断可能なものがある一方で、住民要望や交通事故の多発、大気汚染・騒音等の運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できないものもある。他方、平成18年度から20年度に実施した調査研究における免許保有

者を対象としたアンケート結果では、運転者が速度を上げられると感じる場合や逆に速度を下げる必要があると感じる場合について、「道路の見通し」、「車線数」、「交通量」等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断する傾向が認められる。このため、運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できない理由に基づき規制速度を下方補正している場合に、規制速度と運転者自身が適切と判断する速度感覚との間に乖離が生じることが考えられることから、このような場合の下方補正要因の周知が課題となっている。

ここでは、第1回ワーキングにおいて、事務局側から課題として説明しましたが、速度規制を実施している理由が運転者の視覚からは判断できない場合に、規制速度と実勢速度の間に乖離が生じていると考えられ、それを解消することが課題であると記述しています。

#### 「(2) 今後の方向性」

速度規制の遵守を国民に求めるに当たっては、視覚から得られる情報のみでは判断できない理由につき国民に周知することも必要であるが、その前提として、速度抑制による被害の軽減など、速度管理の必要性について国民の理解を得ることが重要であり、規制速度決定の基本的な考え方や、30キロ、50キロなどの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必要がある。速度管理の必要性等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であると考えます。

この部分であります。ワーキングにおいては、先ほどの当初の課題に関しての具体的な御意見というよりも、もっと広く速度規制の考え方や、なぜその速度としなければならないかなどを国民にしっかり理解してもらう必要があるといった御意見が多かったことを踏まえ、中間報告でも、そこに記載した2つの御提案としていますが、当初の課題との繋がりが見えてこないため、「視覚から得られる情報のみでは判断できない理由につき、国民に周知することも必要であるが、その前提として」という記述を追加しています。

続きまして、「3 安全な交通行動への誘導方策について」を説明します。

#### 「(1) 現状と課題」

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、速度規制や取締りのみならず、速度を抑制するための様々な取組を行うことも必要である。

この部分は記載のとおりで、生活道路において速度規制を実施し、低速度化を図る上においては、手法としてももちろん取締りがありますが、それ以外にも運転者自らが自然に速度を落とすこととなるような様々な取組が必要であるとの認識です。

#### 「(2) 今後の方向性」

事務局から、路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減やエコドライブの実践による交通事故の低減についての説明を受け、またオブザーバーの国土交通省から、



ハンプなどの生活道路における物理的デバイスの効果についての説明を受けた。また、委員から、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減させる必要があるとの意見が多かったことを踏まえて議論した結果、ヘッドアップディスプレイ、デジタルマップ等への速度規制情報の登載、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認識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、ラウンドアバウトの活用や住民参加型の安全な交通行動への誘導方策についても検討すべきと考える。

ここでは、中間報告時の第2回懇談会での御意見を踏まえ、ワーキングからの提案の項目として、一項目「ラウンドアバウトの活用や住民参加型の安全な交通行動への誘導方策」、これは海外等のネイバーフッド・スピード・ウォッチ・プログラム等ですが、そういったものについても検討すべきということを追加しています。

それでは、ここで一旦切らせていただきます。

委員： 今の第3のうち一般道路の部分について御意見、御指摘がありましたらお願いします。

中間報告案を多少修正していますので、それを含めていかがでしょうか。

委員： ここに書かれているとおりだと思います。

特に「ゾーン30」がなぜ30という数字なのかというのは、先ほどの資料にもあるとおり、車と歩行者が衝突したとき30キロを境に非常に致死率が上がるからですが、このことが一般の人になかなか知られておらず、空いている市街地で、なぜ自分は30キロで走らなければいけないのかということになります。

ですから、30キロ以上で車と歩行者の交通事故が発生すると致死率が非常に上がるという、まさにこのグラフをもっと多くの人に認知させないと、なかなか市街地における「ゾーン30」は守られないのではないかと思います。

また、取締りワーキンググループの話になりますが、市街地の中での取締りを強化した場合、規制速度が30キロだということを気付いていない方が多いので、「ゾーン30」の入口のところに電光掲示板や、ITSを使うことで「今、あなたの車は30キロを超えていますよ。」ということを明確に知らしめてはどうかと思います。

ヨーロッパでは、片田舎の村に入るときも電光掲示板が出てきますので、それを徹底的にやれば、効果が大きいと予測されます。ですから、この資料7は非常に重要だなと思います。

委員： こういう基礎的な資料がなかなか皆さんに伝わっていないというのは、おっしゃるとおりかと思います。

国家公安委員会委員長： 今の「ゾーン30」のことについては、私も非常に感じています。

やはり制限速度の見直しと取締りとパッケージで、それから広報活動、啓発活動、この3点セットなんでしょう。どれが1つ欠けても駄目だと思います。

そういった取組をしていただいて、生活道路と非生活道路の峻別というものを、やはり交通事故安全対策、規制の中ではっきり分けるという、多分そこまでは警察も今までしていなかったと思いますので、是非これは取り組むきっかけにしたいと思っています。

それから、もう1点、5ページの上のほうです。要するに視覚情報から得られるものだけでは判断できない理由により規制速度を下方修正している場合と、その下方修正要因の周知が課題ということは、それはそうかなと思いますが、ただ、現に下方修正する必要ないところで下方修正しているというのも散見されます。

そういったところは丁寧な対応をしていく必要がありますね。

やはりきめ細かな速度規制の見直しというのが必要であると思います。

委員： 2点の御指摘ということで、1点目は、皆さん御了解の話です。2点目のほうが、局所的なものをもっときめ細かく見る必要があるんじゃないかと。この辺はいろいろな形に入っているようにも思います。

委員： 私もつい先日、一般道での取締り現場を反対車線から見ましたが、下りの道路で、わりと直線的でスピードが出やすい道路です。

そこは車道と歩道が分かれており、交通量も時間によっては少なく、スピードが出やすい環境です。

最近高速道路において上り坂でスピードが落ちやすいところはスピードダウンに注意とかの注意喚起の表示が増えてきていますから、一般道でも、スピードが出そうなどころでは事前に表示してもっとドライバーに喚起すればいいのではないかと思います。

委員： 視覚から得られる情報のみでは判断できない。これは逆説的に言うと、例えば交差点にいろいろな電信柱がたくさん立って、なかなか安全確認できない道路が結構多いんです。

例えば交差点は横断歩道、あるいは歩行者、信号機をドライバーは認識したいんですけども、そこにいろんな、電信柱が立ったり、あるいは地元の商店ののぼり旗が立ったりとか、街路樹が伸びてしまったりしている。

この辺はどこが管理しているのでしょうか。もう少し交差点を見やすくすると、視覚情報のほうも得られやすいのかもしれない。そういう視点も大事なかなと思いました。

国家公安委員会委員長： あれは道路管理者がやっているんですね。

国土交通省： 道路区域内は道路管理者がやっています。

委員： 標識の見やすさは交通管理者のほうで、木が生えて切るほうはどうか。

国土交通省： 道路区域内の木が覆って見えない場合などは、道路管理者です。

国家公安委員会委員長： 道路管理者として常に見やすいようにしていますか。

国土交通省： 道路管理者もパトロールしています。

国家公安委員会委員長： 新緑のときに木の枝が生えてきて標識が見つらいときもありますが、予算もかかりますね。

国土交通省： 予算も厳しい状態ですが、木を切ったり、草を刈ったりという安全に関わる部分是最優先で取り組んでいます。

委員： 例えば一時停止の「止まれ」の標識は警察が管理して設置しているわけですね。一時停止の看板が高過ぎて見えにくい場合もありますが。

事務局： 警察も、標識が見えにくくなっていないか注意していますし、仮に直ちに剪定できないような樹木や、そのほかの道路の工作物であった場合には、樹木を管理している道路管理者や私有物の所有者にお願いし、なるべく見やすくしています。見にくい原因があれば、見やすくするように、関係機関と連携して対処していく仕組みになっています。

委員： 前回、委員からロードアセスメント、ヨーロッパ等で道路上の危険箇所を見直すような体制があるが、というような御質問があったと思います。

私も調べまして、あるいは国交省のほうで補足していただければと思いますが、ロード・セーフティー・オーディットという言い方が多いんですが、これは新設の幹線道路について、計画段階から中間段階、開通前に、独立した監視委員が実際に走ってみて、標識の位置などについてをチェックするという仕組みがあります。

また、委員がおっしゃったように、そういう新設だけじゃなくて、既存のところについても、特に途上国の道路を対象としたロードアセスメントというような言い方のものもあるようです。

今回は、新設道路ということであれば、特にここに入れなくてもいいのかと思います。

それとは別に、海外ですと、スマートフォンで市役所に通報するのと同じで、ごみが散らかっているから標識が見えないとか、そういうことを含めて、もう少しいろいろな問題が起こったことを住民から知らせていただく自治体の窓口を一本

化して、そこを綺麗にしてくれ、あそこが問題だということを指摘するような試みもありますので、そういう仕組みのことも少し触れてもいいかなと思いました。

入れるとすれば、第3の「今後の方向性」の中に、住民参加型というようなことも書いてあります。

国土交通省： 委員から御説明いただいたことが骨子なのですが、御指摘いただいて、ロード・セーフティー・オーディットについて確認をしました。

イギリスで1991年に導入されたとのようですが、イギリスでは新規道路の設計段階に第三者が評価をします。オーストラリアやドイツでは供用中の道路も監査の対象になっていると聞いています。制度としては、御指摘のように、道路構造とか、運用上の危険要因を発見して対応策を立てるものであります。

翻って日本の場合は、どちらかという、例えば交差点を改良しますとか、事故多発とか、渋滞が多いとかいうときに、基本的には道路管理者と交通管理者、そこに学識者の方に入っていていただいてアドバイスをいただくなどの、場所、場所において、実質的に同じような仕組みのこともやっていますが、外国のような形、例えば一律とかの形では確かにしていないという状況です。

一般の方という意味では、もう少し緩やかですが、「道の相談室」という制度がありまして、道路管理者に電話をかけていただくと、そこから担当道路管理者へワンストップで回すというような仕組みもあります。

いずれにしても、そういうのも参考にしながら、今後、安全対策をしっかりとやっていきたいと思っています。

事務局： 先ほどの委員からの質問への回答の補足で、標識の高さですが垂直の柱を建てて、その上に標識板を設置するケースでは、標識の真下を普通は人が歩かない路肩、道路の隅に設置していますので、これは基本この標識の下まで180センチとし、場合によっては250センチまで上げることができるとしています。

オーバーハング式は、標識の下を人や自転車が通りますので、基本は250センチにしています。ただし、状況によっては180センチまで下ろすこともできることとなっています。

国土交通省： 道路構造令上の建築限界、自転車歩行者道に係る部分で、250センチとなっています。

委員： 例えばヨーロッパの場合、「ゾーン30」の中に入ると、歩行者を気にしますから、上のほうまで見られない。ですから、「ゾーン30」をつくるのであれば、規制標識をドライバー目線の中に入れていかなければと思います。

ヨーロッパの場合は、そこはよくできています。標識が先に目に入ってくる。そういう意味で道路のアセスメントが必要と思いました。

委員： 標識の高さというのは、車によってドライバーの目線もかなり違うので、そこ

も含めて検証する必要があるのではないのでしょうか。

委員： 海外では、目線が違うからということで、高いものと低いものを一本の柱に同じ標識を二重につけるケースもありますね、  
環境整備では、そういった個別、個別の状況に合わせた設置、あるいはチェックをする仕組みですが大事です。

委員： 窓口があるといいですね。

国家公安委員会委員長： 何かその辺の工夫をしたほうがよさそうですね。

委員： 一般の人に分かっていただくということ、いろいろな意見が出ましたが、基本的にそういう標識が多過ぎるという指摘も無きにしもあらずで、ヨーロッパではむしろそれを無くそうという動きもありますから、適切な見やすさをそれぞれのところで工夫する必要があると思います。  
「ゾーン30」をやっているようなところと幹線道路は、少し標識の出し方も変えるというようなことを含めて御指摘いただきました。

委員： それでは、高速道路関係についての説明をお願いします。

事務局： それでは、「高速道路における速度規制等について」を御説明します。  
高速道路では、整理した論点として3点ありましたので、それぞれについて、「現状と課題」、「今後の方向性」について記述しています。  
では、読み上げます。

「(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」

「ア 現状と課題」

高速道路においては、新たな速度規制基準に基づき速度規制の見直しを行っているところである。他方、高速道路には、規制速度が低く設定されている区間もあり、これらには、騒音、振動等の公害対策を理由としているもののほか、渋滞対策のために路肩を本線車道として利用しているために路肩が狭小となっているといった道路構造を理由としているものなどがあり、それぞれに規制速度を低く設定する必要が認められる。しかしながら、これらの規制速度が低く設定されている理由については、国民には分かりにくい場合があり、その結果として、運転者に規制速度の遵守が徹底されず、高速道路の交通の円滑化を阻害する要因となっているとも考えられる。

この部分については、中間報告で記述した課題を、2つの具体例を挙げてより詳しく書いています。また、これが渋滞の一因ともなっているのではないかとの御指摘もありましたので、こちらに記載した内容としました。

## 「イ 今後の方向性」

これまでも、看板の設置による道路上での広報啓発が行われているが、特に視覚から得られる情報から判断可能な理由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、運転者への規制速度への理解を促進するとともに、その遵守を図るため、規制速度を低く設定している理由を運転者に理解しやすくするための補助標識の設置や各種媒体による広報啓発、規制速度が低くなる場合における事前予告等の運転者への情報提供、運転者教育の場における規制速度に関する十分な説明にも取り組むべきであると考えている。

御提案いただく3項目の内容は、中間報告に少し肉付けした内容となっています。

## 「(2) 高規格の高速道路における速度規制の在り方」

### 「ア 現状と課題」

高規格の高速道路において最高速度を100キロを超える速度に引き上げることにについては、平成18年から3か年実施された「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」の報告において、規制速度が100キロを上回ると交通事故率が増加する。事故発生時の危険認知速度が上昇するに連れて、事故の重大性が増加する。速度差が40キロメートルを超えると交通事故発生確率が上昇する。免許保有者を対象としたアンケート結果では、約7割が最高速度100キロのままでよいと回答しているといったことを理由として、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されている。他方、現在では、当該調査研究時には開通していなかった新東名高速道路の一部について供用が開始されており、新東名高速道路は同じ設計速度の他の道路と比べて、車線等の幅員、最小曲線半径等の道路構造が更に高規格となっている。最高速度100キロを引き上げることについての検証に当たっては、これらも踏まえて行うことが必要と考えられる。

平成18年から3か年かけて実施された調査研究の報告では、高速道路において100キロメートルを超える速度に引き上げることにについては、資料29、中段に赤字で書いていますが、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されていますが、中間報告では、この辺の理由について触れていませんので、ここで改めて説明をしています。

また、調査研究を行った当時には開通していなかった新東名高速道路は、設計速度が同じ120キロでも、それまでの他の道路の構造よりも更に高規格であることも記述し、引き上げの検証に当たっては、これらを踏まえて行う必要があることが課題であると記述しています。

## 「イ 今後の方向性」

新東名高速道路を始めとする高規格の高速道路において最高速度100キロを超える速度に引き上げることの是非について検討するに当たっては、以下のような事項について調査、検証する必要があると考える。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かについての検証。検証の対象となる道路の視

距、勾配、幅員等の道路構造や交通事故の発生状況等を踏まえたデータの収集・分析。車両速度の上昇に伴う交通事故の危険性の変化を把握するための交通事故の詳細な分析。現在の規制速度に対する国民の意識調査。また、実際に規制速度の引き上げを行うこととした場合には、検証結果等を踏まえた統一的な規制基準を策定した上で、個別の道路について判断していくことが必要と考える。この他、委員からは、将来の車両安全技術の進展についても考慮する必要があるとの指摘があった。

ここでは、中間報告時に、「新東名開通後に、高速道路の最高速度に対する国民の意識も変わってきているのではないか」との御指摘があったことを踏まえ、国民の意識調査の必要性を追加しました。

また、中間報告では、「検証すべき事項を踏まえた統一的な規制基準を策定すること」の記述が、検証すべき事項と同じ並びで記載されていたので、「また」以下に1項目を設けまして、明確にする形に改めています。

最後に、「(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」について御説明します。

#### 「ア 現状と課題」

高速道路上では、大型貨物自動車、普通自動車、軽自動車等の走行速度の異なる車両が混在することとなる。高速道路全体としての円滑な交通を確保するためには、車両性能等により走行速度の異なる車両が走行していることや追越し車線等の適切な利用について運転者が理解し、交通ルールを遵守することが必要である。

この部分は、速度規制とは別に、高速道路で速度の異なる車両が混在することについての危険性などの御意見が多かったことを踏まえ、これらを整序化する方策についての課題を掲げています。

#### 「イ 今後の方向性」

通行区分に係る交通ルールの遵守の徹底を図るためには、道路管理者等と連携した広報啓発活動の推進、高速道路を走行する車両の性能等による速度差を踏まえた特定車両の通行すべき車両通行帯を指定する交通規制の推進、通行帯違反車両の取締りの推進、低速度の車両が追越し車線を走行する状況の改善に向けた運転者教育の推進に取り組むべきであると考えます。

この部分は、中間報告とほぼ同じ内容となっています。  
説明は以上です。

委員： それでは、高速道路についての御意見、御質問をお願いします。

委員： 検討結果に対してではありませんが、高速道路に関し追加です。

料金所の前後の速度規制及び標示が非常に分かりにくいというのがあります。

最近ETCが普及して、ETCは20キロ以下というのがあります。例えばその手前が80とか100であれば、「ここまで」とかいうのがあるんですが、今度料金

所を過ぎて、例えば首都高だったら40とか60とか、その表示も結構ばらばらなんです。

今日御報告しようと思ったんですけども、結構道路によって表示がまちまちです。逆に言いますと、標識に加えて、「ここまで」とか、「ここから」という一言があるだけで非常に分かりやすい。そこも是非御検討いただければと思います。

委員： 具体的な検討ということですね。

委員： 高速道路の速度見直しの話ですけども、第1の速度管理の必要性に少し関連するんですが、最初の第1の必要性では、比較的交通事故、交通安全が主体なんです。高速道路に関して言えば、やはり渋滞緩和、スムーズな交通の流れということも速度見直しの重要なポイントだと思います。

他の委員がよくおっしゃっている第一東名の岡崎辺りの60キロ、私も先日鈴鹿サーキットへ行くときによく観察してきたのですが、あそこはかえって速度を落としたことによって、交通量が増えたときの渋滞が緩和されているということを知りました。

以前は急にブレーキを踏んだりして、少し無秩序な状態があったけれども、速度を下げたことによって、むしろ渋滞が減ったんだという話もあるので、そのことをしっかりと説明していかないといけないと思います。

実際その乖離という問題が出たときに、なぜだろうかということが起きてしまう。

ですから、速度管理の必要性は交通の流れをスムーズに円滑にということも非常に重要なポイントで、最初の第1項の一番冒頭のところに入れておくべきだと思います。

比較的最初の項目は安全主体なので、もともと自動車は何か、高速道路は何かという話になれば、快適にスピーディーに円滑に移動したいという、そこが1点です。

2点目は、自動車技術を見ながらという話は、私が発言したことだと思いますが、最近、ITS国際会議が終わり、東京モーターショーもあり、数日前は安倍総理も自動操縦の車に乗られ、もう間違いなく日本はアメリカと並んで2020年ごろを目指し、高度安全運転支援がかなり普及して、ぶつからない車みたいな技術から、あるいはACC（事務局注釈：Adaptive Cruise Control、車間距離制御システム）など、ITSと呼ばれる高速道路の自動追従、この技術がどんどん下のクラスの車両まで普及するのは間違いのないんですね。

ACCを使うと、高速道路に関して言えば、速度を上げて、かなり運転支援されるので、従来の考え方とは少し変えて考えていく必要があるのかと思います。

それが日本の自動車産業の一つの強さにもなっていくかもしれませんし、同時にウイン・ウインの関係でスムーズに高速道路が流れ、しかも事故が減れば、既に道路局のほうは、1,600か所ITSスポットがありますので、いろいろな有益な道路情報も出せます。

ACCみたいなものを普及させるのであれば、今の段階は自主規制ということで110キロでクルーズ・コントロールのリミッターがかけられていますが、ACCを使うと、結局90キロのトラックと一緒にずっと移動していますから、せっかくだら



技術があっても多くの人が使わない。使わないと、サグ渋滞の効果も期待できませんし、ですから、高速道路の速度見直しができれば、ACCももっと普及していき、サグ渋滞、あるいは事故防止にもつながっていくというふうに考えられます。

委員： 内容の趣旨、そういう方向性は分かりますが、表現の仕方ですね。そういう新しい技術のことは記載されていますので、その事例を記載しておくという話と、高速道路の最高速度見直しの機会には、そういった円滑化との関連もきちんと評価して行くべきだということですね。

速度管理の必要性の一般論の中に是非そういった円滑化との関係、安全性というのはやっぱり重要ですよということになるかと思いますが、多少そういう安全性以外のことにも配慮すべきだということですね。

これは高速道路に入ってくると、どうしてもそういう話が必要だと思いますので、安全ばかりで議論してきておりその辺にウェイトがかかり過ぎているかもしれない。

委員： 速度が持つ心理的な意味ということで、前、別の委員が少し速めのほうが緊張感が湧いてとの発言がありましたが、確かにいろいろな考えがあります。

ただ、反対意見になるかもしれませんが、まず考えなければいけないのは、高速道路は少しずつ延長していますが、全体の死亡事故が減少する中で、高速道路の死亡事故が微増の状況にあるということ。

それから、心理的な意味でいくと、高速道路上の問題もありますが、その後一般道に下りたときの速度感の違いによる、一般道路上の問題もあります。

私もドイツのアウトバーンで200キロで走った後、100キロに落としたときに、止まっているような感じがありました。

この辺は、やっぱりこの提言の中に書いてある運転者教育をどうするかということになると思います。

今、車や道は、よくなっていますが、運転者については、平均年齢がどんどん上がっています。その中で、あまりケアをしていない。

特に高速走行に関しては、120キロになったとき、後ろから追い付かれたらどうするんだとか、いろいろなことを考えていくと、検証すべきものが結構あると思います。

国家公安委員会委員長： 高速から下りた時の話ですが、標識等による告知の徹底や、教育が大切です。それと、前回も触れたんですが、120キロの設計速度の高速道路が今は860キロあるんですか。

国土交通省： 853キロです。

国家公安委員会委員長： その中で6車線は。

国土交通省： 292キロです。

国家公安委員会委員長： 新東名は、本当にコーナーがない。幅も広い。

何を申し上げたいかというと、18年に調査をしたときは、ここの7ページの上のほうにも書いてあるように、当時は開通していなかった新東名等々設計速度が120km/hの高速道路が一部あるということなので、120キロで走っても安全であるという構造上の取組をしているわけです。

税金を投入して、安全に速く走れる道路を作っているわけです。だから、一定の条件は必要でしょうが、120キロに上げてみることもやってみるべきだと思います。

その上で必要なのが車線区分です。ドイツなどへ行きますと、本当にみんな守っています。遅い車は絶対真ん中のレーンに来ない。こういうことも徹底する必要があります。その取組を是非パッケージでやっていくべきだと思います。

それから、もう一つ、登坂車線の考え方です。

遅い車が登坂車線へ入って、また走行車線に戻ると後続車がブレーキ踏むから、渋滞や追突の要因が増える、リスクが増えるわけです。

むしろ速い車が登坂車線へ行けばいいわけであって、だからそういった工夫というのは一部でやっていると聞きましたけど、その後の検討についてお話しください。

それから、もう1点、10月の中旬にITSの世界会議を日本でやりました。私が宿主国の座長として取り組みましたけど、やはりITSが将来普及していった場合の考え方を、この規制の在り方のどこかに上手に散りばめていくべきだという委員の意見に賛成であります。

委員： 3点御指摘がありました。

まず、通行区分の規制については、ワーキングの中でも議論し、やはりきちんと規制すべきだということで、引き上げに当たっては、一つ重要な前提条件で、そういうことが守られないと困ってしまうということですね。

それから、登坂車線について、速い車についての取扱いについて説明をお願いします。

国土交通省： 高速車が追い越して合流するという件を以前から御指摘いただいており、中央自動車道の小仏トンネル付近でもやっているわけですが、全体的にはまだ前のままの方式がとられています。現状をよくもう一回勉強させていただいて、改めて報告させていただきたいと思います。

国家公安委員会委員長： それと、設計速度が120キロ、それも一番直近のハイスペックで作っているところは、私はやっぱり120キロにするということをやっていくべきだと思います。

むしろ、他の車線区分を守るとかをやっていけば、多分事故は増えないでしょう。高速を下りた後、速度を落とすとか、そういう部分はあるんでしょうが、これは是非、そういったところを上手に書き込んでいただきたいと思います。

委員： その前に3点目のITS関係はいろいろなところに入っていきとは思いますが、ITSという言葉は使っていませんね。だから、多少ITSの動きについての記述も入れて、自動車に関わるいろいろな、自動車本体だけではなくて、周りの使い方に対するいろんな進歩がITSシステムということですので。

それから、最後に御指摘がありました120キロの設計速度の高速道路の取扱い。

ここでは淡々と書いていますが、多少前からのことを踏まえて工夫したのは、7ページのイの今後の方向性に、「新東名高速道路を始めとする高規格の高速道路」という言い方は少し表現を変えましたね。

設計速度120キロ以上の道路、特に6車線とか、片側が3車線以上のものについては、そういうものについても検討することを、ここでは「検討するに当たっては」というような抽象的な言葉になっていますが、検討したらどうかという提案にしてはどうでしょうか。

その検討の中には今のような通行区分のことや、委員からの指摘の一般道路とのつなぎの話など、そういうものもきちんと調べた上で少し検討したらどうかと思います。

国家公安委員会委員長： 国交省もしっかり協力してください。

委員： これは完全に連携してやらないといけないことですから、よろしくお願いします。

委員： ここに書かれている報告書のことと少し関連していますけども、直接的ではありませんが、例えば、先ほどのクルーズ・コントロールのリミッターなんですけど、これは自動車工業会自主規制とされているんですけど、実測で105キロぐらいです。ここに対する考え方を少し聞いておきたいのが1つ。

あと、ここの中に免許保有者を対象としたアンケートで約7割が最高速度100キロのままでいいというふうに書かれていますが、一般の免許保有でいうと、国民全体の7割が100キロで良いという印象になってしまうので、例えば軽トラック、軽自動車などの高速道路を使わない利用者の方もかなり多いと思いますから、例えばETCでよく高速道路を使う人たちの場合はどうかとか、高速道路利用者はお金を払っているわけですから、その利用者がどのように感じているのかというアンケートも必要と思います。

国家公安委員会委員長： どういう方法でしてましたか。

事務局： これは平成18年度の調査研究で、免許センターにおいて、更新等に見えられたドライバーの方から聞き取り調査を警察独自にやったものです。

今後の方向性の中では、丸の4つ目に「現在の規制速度に対する国民の意識調査」というのを入っていますが、これはまさしく委員御指摘のとおり、やるという方向で考えています。

やるのであれば、例えば、新東名でのサービスステーションなどで、まさに高

速道路を利用する方に対して具体的に聞き取り調査などをしていきたいと考えています。

委員： その辺は、利用者だけでいいのかという意見もあると思いますので、少なくともそういう国民の意識をきちんと調べ直すことが必要だというままでいかがでしょうか。

委員： 通常的高速道路というよりも、首都高みたいな合流が左右にある場合、そういう場所を車線変更禁止にさせていただきたいというのがあります。

つまり、合流する時というのは、自分が合流車線にいて、合流する側の本線車線を見えていますよね。その時に、例えば左側に合流車線がある場合に、自分の1個右の本線のレーンの車を見て合流します。そのタイミングの時に、更に本線の右側車線から左側車線に反対に車線変更してくる車があります。

本線に合流する車があるのに、わざわざそこにかぶせるような感じで車線変更してくる車があると、非常に事故、渋滞防止に関して危ないという状況があります。

場所によって、黄色の実線もあれば、そうでないところもあります。

首都高などの都市高速の場合は、右側からの合流もあるので、そこも是非御検討いただければと思います。

委員： 首都高は非常に無理に設計しており、そういうことになったのですが、そのほかは全部やめているはずですね。

国家公安委員会委員長： 高速道路で右合流はありますか。

国土交通省： ほとんどないと思います。

都市高速はどうしてもセンターランプがあつたりしますが、必要ない場所ではできるだけそのようにならない形にしているはずです。

委員： 現状の出入ランプを閉鎖しない限りはできないのでは。

国家公安委員会委員長： そんなに数多くないから、そういうところを検証してみれば。

委員： 事前の案内とかに関連すると思いますので、検討していただくということでしょうか。

委員： 速度規制は議論していますが、日本の場合は車間距離に関してあまり議論されていない。

欧米では、車間距離を空けるための方法として、特定のポイントを前者が通過した後に、「ワンサウザンド、ツーサウザンド」と言葉に出してタイミングを測ることを進めています。

そういう意味で、今の現状の100キロでも車間距離に対する取締りをしっかりする。

委員がおっしゃったように、オートクルーズを利用する中で、運転手の方が一生懸命勉強してくれればいいんですけども、現状は人間が運転し、どうしても車間距離が詰まる傾向があります。

そういうことを考えると、かなりいろいろな意味で検証をしていくということが必要かなと思います。

国家公安委員会委員長： 取締りの在り方ワーキングの際に、私から、速度違反もさることながら、車間距離不保持の違反の取締りの徹底、工夫は必要ですと言っています。

スピードを出し過ぎて止まれないから事故が起きるので、車間距離を空けていれば止まりますから。

委員： 先ほど委員がおっしゃった教育というのは非常に私も賛成です。

私は速度を引き上げていただきたいんですが、現状のドライバーの状況を見ますと、確かに委員がおっしゃるとおりだと思います。

以前、教習所の方と話したときに、免許を取るときは、もっと教習所でいろいろできないのかと言ったら、それは無理だと言われました。

全く運転を知らない人たちに運転を教える今のカリキュラムを簡単に変えられないということです。

今、初心者には厳しい点数制とかになっていますよね。

それに加えて、免許取得後の一定期間、ある程度リアルロードでの運転に慣れた状況でもう一度、再教育をするというようなシステムも大事じゃないかなと思います。まず最初の免許取得は本当の基本中の基本だけです。だから、委員がおっしゃるような、実際に走ってみて、半年か1年か分かりませんが、ある程度の実際の交通社会に慣れたところで、もう一度ドライバーに教育する。

委員： 運転者教育に係る、その前提となる運転免許。実はごく最近、イギリスが現状の17歳を18歳にしようという議論が出ていまして、17歳では仮免的な形にして、それから1年間の間に、昼間走行100時間、夜間走行20時間、必ず道路上です。

その時に、必ず免許を持った30歳以上の方が横に座っている条件で、それをやって1年後に18歳から本当の免許を取得できるという制度も、今提案段階のようですが、改正の方向に動いているということもあります。

ですから、特に初めて免許を取った後の教育ということも、この中に入れるかどうか、そういうことも一応検討されているということで、私もそのようなコメントだけします。

国家公安委員会委員長： それに関連して、免許取得後、ペーパードライバーとそれ以外とは違うと思うので、その峻別も含めて、免許取得後、何年目ぐらいが事故を起こす比率が大きいとか、低いとか、そういうデータって集めていますか。

よく、なれたところに事故が起きるとか感覚的には言われるけれども、そういうデータを集めたことがありますか。

事務局： 免許取得後、経過年数別の事故件数は、絶対数としては確かに出ておりまして、1年未満が一番多かったと思います。

国家公安委員会委員長： 1年未満での事故が多いから、初心者マークを規定したのでしょうか。

事務局： そうです。それと、今の初心運転者期間制度、再試験の制度もありますが、いわゆる初心者、免許取得後1年未満の事故率が高いということで、そういう制度を導入しています。

国家公安委員会委員長： その後、顕著な山というのはあるのですか。例えば3年目とか、5年目とか、2年目とか。

事務局： 特になかったかと思いますが、よく見ておきます。

委員： いずれにせよ、その辺の分析と併せて、研修とか何らかの教習の義務化になるかどうかは分かりませんが、検討するという御提案だと思いますので、データのできるだけその辺を詰めていただければと思います。

国家公安委員会委員長： 「モビリティ」というトヨタの御殿場に運転免許講習センターがあります。この前、私、実際行ってやってきましたけど、あれは皆さん体験したらいいですよ。あれは国民の皆さんも乗るとすごく分かります。例えば、雨の日に50キロでブレーキ踏んだら、きちんと風船の前で止まるけど、65キロだと滑ってそのまま行ってしまふ。だから雨の日は絶対50キロ以上出したら危ないとかがよく分かります。それから、ABSがどれだけ効くか、ABSの限界がどこにあるかなど全部体験できるようになっています。

委員： 民間ですが、ドイツなどでは若い職業ドライバーになる方などは、必ずそういうトレーニングを受けないと、商業車の運転ができない。意外とプロと言われている方たちもそういう経験がなかったり、知らない方が多い。驚くべきことは、想像以上に車の性能が高いなと思うところと、想像以上に意外な盲点があって、こんなところでタイヤが滑ってしまうということがあり、なかなかそこは実感していない方が多いと思います。アメリカは16歳から四輪自動車に乗れますが、今、ティーンエイジャーの事故が増えているということで、いわゆるティーンエイジャーの交通エデュケーションみたいなものを各自動車メーカーなど、政府を含めてやっています。そのときに必ず親とセットで教育を受けなさいとなっています。ですから、子供だけそういうモビリティみたいなところへ送り込むんじゃなくて、親と一緒に行って、教え方を親に教えるから、親は家へ帰ったら毎日のように子

供に教えなさいと。本当に実践的だと思います。それぐらいやらないと、本当に事故を低減することはできないんだなというふうに感じましたね。

委員： この「検討結果(案)」にどこまで入れるかというのは別ですが、いずれにしても大変有効な議論なので、何らかの形で生かして欲しいと思います。

全体につきまして、更に御指摘がございましたら受けたいと思いますが、いかがでしょうか。

特にないようでしたら、私からの提案ということになりますが、ワーキング終了後に委員の先生方からのお気付きの点、御意見を事務局のほうに送っていただき、それをベースにまとめるということによろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

委員： 今日御欠席の委員も含めて、1週間位で御回答をいただくということによろしいでしょうか。それから、今日の意見も含め、御意見をいただいた場合、少し中身や表現等を変えたいと思いますが、私と事務局のほうで相談しワーキンググループとしてまとめさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

それを基に、懇談会の幹事に、我々のグループの意見を出し、提言の取りまとめを一任するという形によろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

委員： ありがとうございます。では、まずワーキンググループとしてのまとめを私と事務局で相談して作成した上で、それを皆さんにお伝えし、我々のワーキンググループと取締役ワーキンググループの全体の取りまとめは幹事に一任させていただくこととします。

(了)