

パブリック・コメントの実施結果について

案 件 名	意見募集期間	実 施 状 況
「東北自動車道における規制速度の引上げ」に対する意見募集について	平成 29 年 9 月 15 日から 平成 29 年 10 月 16 日まで	提出された意見は 5 件でした。

【意見】

	意 見 の 内 容	岩 手 県 警 察 の 考 え 方
1	岩手県において、12月1日の試行開始では、すでに冬であり、高速道路でも雪が積もり滑ることから、危険だと感じる。	天候・路面状況等に合わせて、適切に臨時交通規制を実施し、危険防止を図ります。
2	以下の理由により、引上げに反対。 (1) インターチェンジ・サービスエリア・ジャンクション等からの合流が難しくなること。 (2) 工事の速度制限が多く、速度ムラが発生すること。 (3) 環境面から考えて、燃料浪費に繋がること。 (4) 標識・標示の増加、交通方法の煩雑化は、かえってドライバーの安全確認が不十分になるおそれがあること。 (5) 引き上げる「目的」を公表していないこと。 (6) 上記について、速度を実情に合わせることを目的としたら、その「実情のデータ」及び「関係団体の意見」を未だ公表していないこと。	有識者から成る「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する調査研究委員会」の提言で、 ・ 高規格の高速道路における速度規制を更に交通事故抑止に資するものとしつつ、高速道路の効用をより高めることを目的とする ・ 高速道路で見られる実勢速度と規制速度の乖離状況が改善されることにより取締り等と合わせた適切な速度管理の必要性に関する国民の理解の促進につながり、速度規制の実効性が増すと示されたことから、試行を行うこととしました。 なお、車両感知器データを用いた花巻南 IC から盛岡南 IC 間の実勢速度は、100km/h～120km/hの間となっています。 また、規制速度の引上げに当たっては、合流時の注意喚起を促す看板の設置、適切な臨時交通規制の実施、速度超過等違反者に対する取締り及びパトロールの強化等により、一定の安全レベルの確保を図ります。
3	高速道路では、死傷事故が極めて起こ	最低でも 1 年間の 110km/h 試行を実施

	<p>りにくく、また、諸外国の最高速度は140km/hが主流となっている。</p> <p>車体剛性や性能も高まっていることから、最高速度は上記程度に速やかに上げられるべきと考える。</p>	<p>し、交通事故実態、実勢速度の変化等を分析した上で、120km/hへの規制速度上げを検討することとされています。</p>
4	<p>ドイツのアウトバーンを参考に通行帯ごとに、例えば、左側通行帯100km/h、右側通行帯110km/hという形で最高速度を設定すべきだと思う。</p>	<p>通行帯別の速度規制は、日本では普及していないため、試行開始に合わせて直ちに実施することは困難と考えます。</p> <p>将来に向けた安全対策に関する御意見として、参考とさせていただきます。</p>
5	<p>高速道路を利用するドライバーのモラルが良くならなければ、規制速度上げは危険が増えるだけだと思う。</p>	<p>安全教育等による車線利用等のルール・マナーの徹底、交通指導取締りを始めとする警戒活動等の強化等により、規制速度上げ後も高速道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図ります。</p>