

第1回 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会 議事概要

1 開催日時等

- (1) 開催日時：令和5年7月26日（水）10：30～12：05
- (2) 開催方法：警察庁会議室での対面参加又はWeb参加
- (3) 出席者

（構成員）

東京大学 生産技術研究所 教授 大口敬（座長）

一般社団法人日本損害保険協会 常務理事 伊豆原孝【欠席】

公益社団法人全日本トラック協会 副会長 工藤修二【代理出席】

公益財団法人交通事故総合分析センター

研究部研究第一課 主任研究員 小菅英恵【欠席】

日本大学 理工学部 教授 関根太郎

東京大学 生産技術研究所 教授 中野公彦

名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 中村英樹【Web参加】

一般社団法人日本自動車工業会 安全技術・政策委員会大型車部会 部会長 林則光

国土交通省 総合政策局 物流政策課長

国土交通省 道路局 企画課長【代理出席】

国土交通省 道路局 参事官（有料道路管理・活用）

国土交通省 自動車局 技術・環境政策課長

国土交通省 自動車局 貨物課長

国土交通省 自動車局 車両基準・国際課長

警察庁 交通局 交通企画課長

警察庁 交通局 交通規制課長

2 議事進行

- (1) 開会
事務局より開会を宣言し、警察庁交通局交通規制課長より挨拶。

- (2) 座長選出
大口委員を座長として選出し、座長より挨拶。

- (3) 事務局説明・討議

配付資料に沿って、警察庁及び国土交通省より高速道路における最高速度の現状等について説明があった後、構成員による討議がなされた。構成員による主な意見は次のとおり。

ア 大型貨物自動車等の制限速度の在り方について

- ・ 経済効率の要請もあるが、制限速度を引き上げた結果、重大な交通事故が増えるような事態となれば本末転倒である。エビデンスを踏まえて、議論を尽くすことが必要。

- ・ 平成 28 年の「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」において、大型貨物自動車等の制限速度については、積載量に応じて制動距離が長くなること、他の車両より重量が大きいため、同一速度でも事故発生時に被害が重大化しやすいことなどが懸念事項として示されていることを踏まえ、エビデンスに基づく十分な検討を行うことが必要。
 - ・ 安全確保の観点から必要なデータをしっかり収集・分析し、走行速度や交通事故の実態を十分に踏まえた上で検討することが必要。
 - ・ 運送業界における恒常的なドライバー不足、また、制度改正による労働時間制限という厳しい環境の中で、物流の維持のためには、安全確保を前提とした上で、規制速度の引上げは望ましい。
 - ・ 規制速度を引き上げた場合であっても、個々のドライバーや運送形態によっては 80km/h 以下で走行すべき場合もあり、必ずしも規制速度上限で走行しなければならないわけではないという点について留意する必要がある。
 - ・ 高速道路を走行する他の車両との関係を考慮することも必要。
- イ 車両性能（速度抑制装置（リミッター）、衝突被害軽減ブレーキ等）について
- ・ 大型貨物自動車等へのリミッターの装着義務付けが実施されて以降、死亡事故件数は大幅に減少しており、制限速度を引き上げたとしても、リミッターの装着は必要。
 - ・ 安全面を確保するためには、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の義務付けは重要。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキは、事故防止に効果的であると考えられるが、アンケート結果によれば、実際には、全体の約 4 割にしか衝突被害軽減ブレーキが装着されていないという点について留意する必要がある。
 - ・ 大型貨物自動車等のブレーキ等は世界基準であり、最高速度 90km/h を前提に設計されている。最高速度をこれより引き上げた場合、日本独自で車両部品を開発・調達しなければならなくなる。
- ウ その他
- ・ 大型貨物自動車等が走行する通行帯の観点からも議論する必要がある。
 - ・ 安全性を議論するためには、大型貨物自動車等の運転に影響を及ぼす人的要素についても分析する必要がある。
 - ・ 自動運転車との混在や、騒音や振動といった環境面への配慮の観点からも議論する必要がある。

以 上