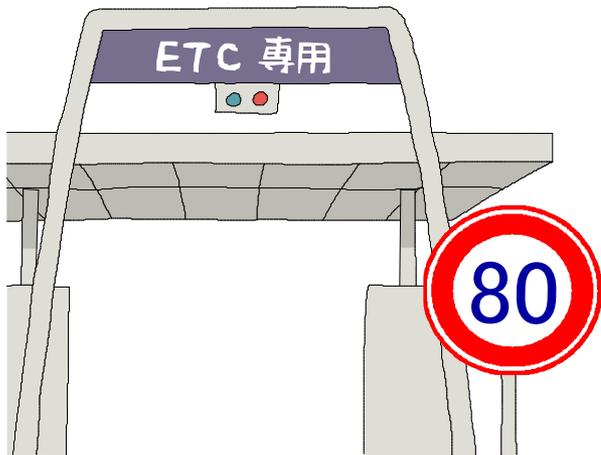


第2回 高速道路における車種別の 最高速度の在り方に関する有識者検討会



令和5年10月6日

警察庁 交通局 交通規制課

- 1 第1回検討会の振り返り
- 2 第1回検討会以降の調査結果
- 3 第3回検討会における検討・確認事項等

2024年問題と政策パッケージ及び安全確保

2024年問題と政策パッケージ

物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。

令和5年6月2日 「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられる

1(2)⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ(警察庁、国土交通省)

現在、80キロメートル毎時とされている高速自動車国道上の大型貨物自動車等の最高速度について、交通事故の発生状況のほか、車両の安全に係る新技術の普及状況などを確認した上で、**引き上げる方向で調整**



とは言え、..

検討の大前提

道路交通の安全確保の観点が必要



仮説

高速道路一般に期待される安全レベルが維持できると認められるのなら、制限速度を引上げる余地があると言えるのではないか

1 第1回検討会の振り返り

第1回検討会における主な意見(抜粋)

【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。
- 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、規制速度の引き上げは望ましい。

【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。
- 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。

2 第1回検討会以降の調査結果

車両の基準、安全装置の普及状況等

- 衝突被害軽減ブレーキ等の新車装着率(大型貨物自動車)
- 衝突被害軽減ブレーキ等の平成27年度以降の累積装着台数(参考)
- 大型貨物自動車等のブレーキに関する保安基準の例
- 大型トラックに適用される燃費基準

運行管理者の役割等

- 運行管理者の役割、運転者への指導・監督マニュアル(抜粋)

2 第1回検討会以降の調査結果

交通実態調査、分析等の概要①

- <第1回資料の再掲> 高速自動車国道における死亡事故件数の推移(平成5年～5年毎)
 - ・ 高速自動車国道における大型貨物自動車等の死亡事故件数について、平成5年から9年までと、平成30年から令和4年までを比較すると約7割減少(326件→94件)している。
- <第1回資料の再掲> 高速自動車国道における車種別の死亡事故率
 - ・ 平成5年以降の5年毎の高速自動車国道における死亡事故率(死亡事故件数/交通事故件数×100(%))について、大型貨物自動車等は、平成5年から平成9年までが7.5%で、平成30年から令和4年までが4.9%と減少している。一方で、平成30年から令和4年までの普通自動車等の死亡事故率は2.2%となっており、同時期の大型貨物自動車等の死亡事故率はその2倍以上となっている。
- <第1回資料の再掲> 大型貨物自動車等の交通事故類型の推移
 - ・ 高速自動車国道における大型貨物自動車等の交通事故類型について、平成10年から14年までと、平成30年から令和4年までを比較すると、交通事故全体に占める追突事故の割合は74%から55%まで減少しているが、依然として追突事故の割合は半分を占める。
- 大型貨物自動車の走行台キロ当たり交通事故発生状況
 - ・ 高速自動車国道における車種別の1億走行台キロ当たりの交通事故件数(交通事故発生リスク)について、大型車・特大車は2.66件/億台キロ、大型車・特大車以外の車種は3.79件/億台キロ、全車種は3.59件/億台キロとなっている。
また、高速自動車国道における車種別の10億走行台キロ当たりの死亡事故件数(死亡事故発生リスク)について、大型車・特大車は1.31件/10億台キロ、大型車・特大車以外の車種は1.09件/10億台キロ、全車種は1.14件/10億台キロとなっている。
- 大型貨物自動車の危険認知速度別交通事故類型(平成30年～令和4年)
 - ・ 高速自動車国道における大型貨物自動車の危険認知速度別交通事故類型について、危険認知速度にかかわらず、交通事故全体に占める追突事故の割合は半分を占める。

2 第1回検討会以降の調査結果

交通実態調査、分析等の概要②

- 大型貨物自動車の危険認知速度別・曲線半径別交通事故(平成30～令和4年)
 - ・ 高速自動車国道における危険認知速度別、かつ、曲線半径別の交通事故発生状況について、全車種と大型貨物自動車に共通して、危険認知速度が高いほどカーブで発生した交通事故の割合は高い。
- トレーラの危険認知速度別・走行態様別交通事故(平成30～令和4年)
 - ・ 高速自動車国道における車種別の危険認知速度別交通事故発生状況について、全交通事故に占める危険認知速度80km/h以下の交通事故の割合は、大型貨物自動車が72%、トレーラが79%となっている。また、高速自動車国道における車種別の走行態様別交通事故発生状況について、全交通事故に占める車線変更時の交通事故の割合は、全車種が14%、大型貨物自動車が29%、トレーラが34%となっている。
- 規制速度別・車種別・車線別の走行速度と交通実態の調査
 - ・ 全調査路線における平均速度と実勢速度について、大型貨物自動車等は平均速度が80km/h、実勢速度が87km/hであった(調査台数3,087台)。また、トレーラは平均速度が77km/h、実勢速度が84km/hであった(調査台数871台)。
- 大型貨物自動車の交通違反検挙件数(令和4年)
 - ・ 高速自動車国道における車種別の交通違反検挙件数について、普通自動車は、速度超過違反が上位となっている。一方で、大型貨物自動車は、通行帯関連違反が上位となっている。また、自家用の大型貨物自動車は、積載関係違反の件数が上位となっている。

2 第1回検討会以降の調査結果

ヒアリング結果の概要①

【大型トラック製造メーカーへのヒアリング結果について】

- ・ 現在製造している大型トラックの最高設計速度は、速度抑制装置の上限設定速度である90km/hであり、当該速度を前提に各部品の開発を含む車両の設計を行っている。走行試験についても、保安基準と、それを踏まえた社内の走行試験実施基準に基づき、90km/hで走行試験を実施しているため、90km/hまでの速度で走行していた場合の保安上の車両の不具合についてはメーカーとして保証することとなる。
- ・ 現在は、燃料噴射制御技術の向上により、速度抑制装置の上限設定速度と走行速度を乖離させずとも問題ない。
- ・ 現在の大型トラックの設計や走行試験は、速度抑制装置の上限設定速度である90km/hを前提に行っており、メーカーとして、最高速度90km/hまではその走行の安全性を保証することができるため、最高速度90km/hまでの引上げであれば問題ない。
- ・ 一方で、90km/hよりも高い速度(100km/h)については、当該速度を前提に車両を設計していないほか、当該速度で大型トラックの走行試験を行っていない。
- ・ 現在製造しているトラクタの最高設計速度は、大型トラックと同様に90km/hであり、当該速度を前提に各部品の開発を含む車両の設計を行っている。走行試験についても、大型トラックと同様に90km/hで走行試験を実施している。一方で、トラクタの性能はトレーラの性能とセットで考える必要がある。

【トレーラ(被牽引車)メーカーへのヒアリング結果について】

- ・ 製造しているトレーラは、80km/hで走行試験を実施しており、80km/hよりも高い速度(90km/hや100km/h)ではトレーラの走行試験を実施していない。そのため、80km/hよりも高い速度で走行した場合のトレーラの性能は確認していない。
- ・ 牽引される車両であるトレーラは、それ自体が出すことができる走行速度を観念できないため、メーカーとしても走行速度を重視していない。これまで80km/hまでの走行試験を実施しており、80km/hよりも高い速度(90km/hや100km/h)での走行試験は行っていない。

2 第1回検討会以降の調査結果

ヒアリング結果の概要②

【運送事業者等へのヒアリング結果について】

- ・ 高速道路における大型トラックの最高速度を引き上げた場合に考えられるメリットは、以下のとおり。
 - 目的地までの到着時間の短縮による輸送品質の向上、労働生産性の向上
 - 運行時間の短縮によるドライバーの休息時間の拡充
- ・ 高速道路における大型トラックの最高速度を引き上げた場合に考えられる懸念事項は、以下のとおり。
 - 追突事故やカーブ走行時の横転事故等、交通事故の増加。交通事故発生時の被害の重大化
 - 走行速度が高くなることによる燃費の悪化
 - メーカーにより新たに車両開発が必要となった場合等の車両単価の上昇や、衝突被害軽減ブレーキ等の運転支援装置を導入する場合に必要な費用負担の増加
 - 走行速度が高くなることによるドライバーの疲労度・緊張度の醸成
- ・ 実際の走行速度については、スピードリミッターが装着されていることから90km/hを超えない速度で走行しており、実勢速度は概ね85km/h程度である。
- ・ 最高速度の引上げに当たっては、引上げ後も道路交通の安全が確保されると認められることが必要。大型トラックとトレーラについて、車両の性能等の観点から道路交通の安全を担保できる速度を超えて、最高速度を引き上げることは適当でない。
- ・ 90km/hであっても100km/hであっても、最高速度が引き上げられることによる一定の効果はあるが、最高速度の引上げでは、2024年問題の根本的な解決にはならない。
最高速度が引き上げられ目的地に早く到着しても、荷待ち時間、積荷や荷さばきに時間がかかる現状が変わらなければ意味がなく、最高速度の引上げよりも、荷待ち時間の短縮等、物流負荷の軽減が図られることが重要。
- ・ 最高速度の引上げを理由に、より遠く、より早く運ぶことを荷主から求められることによるプレッシャー等の心理的負担も大きくなり、その負担が交通事故の発生に繋がることを懸念している。

3 第3回検討会における検討・確認事項等

第3回検討会における検討事項

- 第2回検討会における未検討事項
- 提言の骨子案について
- その他

第3回検討会に向けた確認事項

- ヒアリングの実施(運送ドライバー労働組合等)
- アンケートの実施(一般ドライバー等)
- その他