

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 議事概要

1 開催日時等

- (1) 開催日時：令和5年10月6日（金）10：00～11：50
- (2) 開催方法：警察庁会議室での対面参加
- (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

公益社団法人全日本トラック協会 副会長 工藤修二

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

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

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 道路局 企画課長

国土交通省 道路局 参事官（有料道路管理・活用）

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課長【代理出席】

国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課長

国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課長

国土交通省 物流・自動車局 車両基準・国際課長

警察庁 交通局 交通企画課長【代理出席】

警察庁 交通局 交通規制課長

（オブザーバー）

国土交通省 物流・自動車局 安全政策課

2 議事進行

- (1) 開会
事務局より開会を宣言

- (2) 議事

ア 事務局等説明

配付資料に沿って、国土交通省、警察庁及び全日本トラック協会より説明。

イ 討議

構成員による主な意見は次のとおり。

(ア)大型トラックの最高速度の引上げについて

- ・ 90km/h よりも高い最高速度への引上げは、メーカーにおいて車両の性能検証がなされていない等、現時点でエビデンスが不足している。リミッターが交通安全に寄与していることは間違いなく、大型トラックの最高速度を90km/h よりも高い

速度に引き上げることは危険だと考える。

- ・ 現状、90km/h を上限走行速度として、車両の構成部品を設計しているほか、燃費や排ガス規制に対してはバランスを取りながら対応している。また、構成部品は、90km/h を前提に世界共通で標準化されている。そのため、90km/h よりも高い速度に対応した車両を作るといこととなると、タイヤ等の車両の構成部品の開発のほか、燃費や排ガス規制への対応を含めて、車両全体で高速に対応した性能を実現しなければならず、現時点では現実的ではない。車両価格が高くなって、コスト面の課題も考えられる。
- ・ 交通事故リスクという観点からは、現状では、他の車種と比較して大型トラックの交通事故リスクは必ずしも高くないことが資料から確認できる。一方で、最高速度を引き上げた場合のドライバーの心理的負担や精神的負担に関するエビデンスは十分とはいえない点が課題である。
- ・ 大型トラックの実勢速度が 90km/h 近いという実態を踏まえれば、現行のリミッターの上限速度を維持することを前提に、大型トラックの最高速度を 90km/h に引き上げたとしても、実態として交通安全上の問題は生じないと考えられる。
- ・ 過去に普通車の規制速度を 120km/h 等に引き上げる検討の際には、安全性が一定程度担保されていて、実勢速度が法定速度や規制速度よりも高い路線については、実勢速度に合わせて高い規制速度を適用して良いという整理がされている。
- ・ メーカーへのヒアリング結果にもあるが、現在では、速度制御技術の精度が向上しており、リミッターの上限設定速度を最高速度と乖離させる必要はない。安全性の観点からリミッターの上限設定速度については高速道路の最高速度と同じにすることが適切ではないか。
- ・ 最高速度の引上げは、道路交通の安全確保を前提にしなければならない。大型トラックの最高速度については、一気に普通車と同様の 100km/h に引き上げるのとの考え方もあるが、車両性能のほか事故率などを注視しながら少しずつ引き上げる考え方もある。
- ・ 最高速度を引き上げた場合でも、必ずしもその最高速度で走行しなければならないわけではない。最高速度の引上げに伴って、荷主等から、荷物を早く運べという過度な要請がされることは望ましくなく、運行実態面で状況に応じた必要な安全方策を検討する必要がある。
- ・ 現状でも、大型トラックが右側の車線を走行している実態があるなど、現状の交通実態に課題も見られる。そのため、最高速度の引上げと同時に、通行帯に関するルールを一層徹底するなどの施策を進めることで、交通の整序化と安全確保につながると考えられる。
- ・ 最高速度を引き上げたとしても、リミッター外しによる速度超過等の違反行為に対する取締りを強化することも必要である。
- ・ 普通車の最高速度が 80km/h に規制されている路線の一部区間についても、交通実態等を踏まえ、80km/h から法定速度に引き上げることで、高速道路ネットワーク全体の走行速度を適正化できる可能性もある。ただしその場合、最高速度の引上げと同時に、ドライバー意識に対する広報啓発といった施策も併せて考える必

要がある。

- ・ 最新の大型トラックやトレーラは、車両性能が高く、安全装置の性能も高まっている一方で、車両価格が高いという面もある。新しい車両の普及を推進するような政府による支援施策を進めることも重要である。
- ・ 大型トラックの最高速度を 90km/h に引き上げた場合、車体における技術的なリスクは上がらないかもしれないが、荷主からのプレッシャー等運行実態のリスクが上がるおそれがあり、課題の解消が必要と考える。

(イ) トレーラの最高速度の引上げについて

- ・ 最高速度の引上げには、その速度での車両構造、運転性能等を担保することが必要であるが、トレーラについては 90km/h での性能試験がなされておらず、現時点ではエビデンスが不足している。車両構造や運動性能等も他車種と異なることから、現時点でトレーラの最高速度の引上げは望ましくない。まずは、90km/h での走行試験の実施等によりエビデンスを積み重ね、将来的に引上げを検討していくのが良い。
- ・ トレーラは、使用年数が長く、新技術の浸透には時間を要する。連結時、トラック部とトレーラ部の双方に安全装置が装備されていなければ作動しないシステムも存在することから、連結状態での評価が必要である。
- ・ 大型トラックの最高速度を 90km/h に引き上げ、トレーラの最高速度は 80km/h のままとすると、車種別の最高速度が複雑になる。法定の最高速度は、その速度で走行しなければならないものではないことから、トレーラの特性等について関係者に対して十分な広報啓発をした上で、トレーラの最高速度を引き上げるということも考えられるが、トレーラの扱いについては引続き議論が必要である。
- ・ 運送業界におけるトラックドライバー不足の現状を考えると、荷物を大量に輸送することができるトレーラの重要度は増し、トレーラの割合が増加することが考えられるということを念頭に置いた検討を進めることが重要である。

(ウ) 将来的に更なる最高速度の引上げを検討するに当たっての条件について

- ・ 大型トラックの最高速度を 90km/h よりも高い速度に引き上げるに当たっては、車両の基礎的な安全性能等が 90km/h より高い速度に対応することで、検討材料の蓄積がなされることが必要。
- ・ ドライバーの精神的負担のケアが重要であり、少し時間を要するかもしれないが、安全装置が技術的に更に進歩することで、走行速度が高くてもドライバーの負担を軽減することができるようになると考えられる。
- ・ 走行速度が上がることによってドライバーの精神的負担が増すことに留意する必要がある。

以上