

第3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12月4日（月）10：00～11：45
- (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【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 物流・自動車局 物流政策課長

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【欠席】

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

- (2) 議事

ア 事務局等説明

配付資料に沿って、警察庁より説明。

イ 討議

構成員による主な意見は次のとおり。

(ア) トレーラの最高速度の引上げについて

- ・ トレーラの最高速度の引上げについては、他の車種と比べると交通事故状況が改善されていないことや、車両の寿命が長く、AEBS等の安全装置や新技術の導入が進みにくいこと、90km/hでの安全性能が検証されていないこと等から、最高速度を80 km/hから90km/hに引き上げるエビデンスが不足しており、現時点では難しいと考える。

- AEBSの世代別の比較だけではなく、そもそも装着有無の違いによる交通事故件数を比較することはできないか。
- トレーラは、20～30年使用されているものもあり、トレーラ部にABSが装着されていなければ、トラクタ部にAEBSが装着されていてもAEBSは機能しない。これは第四世代のAEBSであっても同様である。
- 今すぐトレーラの最高速度を引き上げることは難しいと理解する。しかし、今後、貨物車の大型化が進んだり、トレーラの走行が増えたりしていかなければ日本の物流を支えることは難しいと感じており、将来的に、トレーラの安全性向上を踏まえて、速度引上げを検討する必要がある。
- 今後、トレーラの最高速度の引上げを検討するためには、先進技術の普及等、エビデンスを積み上げることが必要である。また、先進技術を受け入れたより安全な車両が普及するような施策も必要である。
- 仮に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を引き上げない場合、これまで二種類であった最高速度が、80 km/h、90km/h、100 km/hの三種類に複雑化してしまうので、ドライバーに浸透させられるかという懸念が出てくるが、最高速度で全車両が走行しているわけではないので、遅く走る車と速く走る車の交通の整序化のためのルール遵守を徹底していくことで問題ないだろう。

(イ) 大型貨物自動車等の最高速度の引上げについて

- 大型貨物自動車等を90km/hより高い速度へ引き上げることは、現時点では全体的にエビデンスに欠けており難しいと考える。まずは、90km/hより高い速度を前提にした車両の設計及び検証が必要である。また、場合によっては安全装置の機能に安心して、ドライバーが無茶で危険な運転を行うことも考えられるので、最新の安全装置についての広報がなされるなど、社会的情勢が整った時に、改めて更なる速度の引上げについて議論する必要がある。
- 速度規制の議論は、リミッター等の技術の進展によって変わってくるので、継続的な議論が必要であり、実情に基づいたエビデンスがあって更なる速度へ引き上げられることになると考える。
- 最高速度の更なる引上げによって、交通事故件数が増加するようなことがあってはならない。まずは、90km/hへ引き上げた後に、ドライバーの心理的・身体的負担に配慮しつつ、交通事故状況を見極め、更なる安全装置の普及や車両安全対策の促進を進めた上で、引上げを検討していただきたい。
- 最高速度の引上げにより、交通事故件数が増加することを危惧している。更なる引上げには、90km/hに引き上げた後の交通実態を見る必要があり、その上で、新たな安全装置の開発等を含めた車両の安全性能の研究を行っていくのだろう。
- 90km/hから100km/hへの引上げは、80km/hから90km/hへの引上げとは違い、同じ10km/hの引上げであっても、様々な技術の開発や、AEBS装着率の向上等、劇的に状況が変わらなければ難しいのではないかと考える。また、90km/hへの引上げ時も同様であるが、速度引上げに伴う交通流に対する影響も考える必要があり、

キープレフトの徹底や違反に対する実効的な取締りを行ってほしい。

- 更なる速度の引き上げについては、車両性能の安全性が確保されていることの検証が大前提であり、AEBS についての政策面での更なる支援も必要になる。また、ドライバーの心理的・身体的負担について、荷主や雇い主からのプレッシャーが根底にあると考える。トラックドライバーに対するアンケート結果において、最高速度の引上げに受容的な回答をしているドライバーも、単純に速度を引き上げて欲しいと考えているわけでは必ずしもなく、引き上げざるを得ないと考えるほど荷主等からのプレッシャーを受けているとも言える。そのため、速度規制だけではなく、運行管理面での対策等、総合的に検討していくことが求められると考える。
- 最高速度の引上げにより生じるヒューマンファクターの点からは、専門家に対するヒアリング結果を踏まえれば、90km/h への引上げであれば問題ないと考えられる。一方で、荷主等からのプレッシャーを過度にかけられることのないよう、運行管理面で、運送事業者におけるマネジメントが重要である。その上で、90km/h より高い速度への引き上げを検討する場合には、心理的・精神的負担の程度、具体的には、カーブを曲がる時のドライバーの挙動や負担はどうなるのかという点について、実証データに基づいたエビデンスが必要と考える。
- 一般ドライバーの受容性の点からは、アンケート結果を見れば、90km/h への引上げであれば、一般ドライバーからも受容してもらえないのではないかと考える。実際に高速道路を利用しているドライバーの意見なので、実態に近いアンケート結果であろう。
- 大型トラックの平均的な代替期間は 15.7 年程度と言われており、新たな世代の AEBS の装着が義務化されても普及に時間がかかるため、施策的な強制力をもって普及率を上げることができれば交通事故の削減につながると考える。
- 90km/h よりも高い速度への引上げについては、世界的に、引上げがあり得る情勢になるなど、国際的な情勢に関する視点も重要である。
- 実勢速度が 90km/h に近いことから、大型トラックの最高速度が 90km/h に上がったとしても、騒音・振動への影響は限定的であろう。騒音・振動について、大型トラックの走行速度が 80km/h から 90km/h に上がった場合のシミュレーションをしたところ、わずかな上昇であり、仮にこの上昇で基準値を超える場所がある場合でも、自治体と連携した対応が可能。
- 車両の騒音については、35km/h で走行する時がピークであるというデータがある。80km/h から 90km/h への走行速度の変化により、エンジンの回転数は微増するが、騒音については、ほとんど影響はないと考えられる。

(ウ) 提言案について

- トレーラに関して言えば、今後、ダブル連結トラック、いわゆるフルトレーラが増えてくると考えられるところ、運動性能が極端に異なる車両の混在によるリスクが問題になってくるため、こうした交通実態を踏まえた検討が必要である。

- 将来的な話として、車両の走行速度については、自動運転の要素とも絡んだ検討が必要になる可能性がある。
- 全高速道路に占める法定速度の区間は必ずしも多いわけではなく、80km/hの速度規制がかかっている区間の方が多い。道路交通の安全を第一に実勢速度や交通事故発生状況等を確認した上で、当該速度規制を見直す余地があることについて、提言に記載することは、高速道路全体で大型トラックが今よりも速く走ることができるという点で、物流の効率化の面からも価値があると考ええる。
- 働き方改革や2024年問題といった社会的背景の中、今回の最高速度引上げに関する議論が出てきたところ、2024年問題は、最高速度を引き上げるということだけで解決できるものではない。その解決のためには、最高速度の引上げだけではなく、荷待ち時間の短縮等、総合的な対策が必要であるといった内容に触れてもよいと考える。

以 上