

第4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22日（金）10：00～11：10
- (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【代理出席】

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

- (2) 議事

ア 事務局説明

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) 提言案について

- ・ 安全確保等の観点から検討いただいた結果、高速道路における最高速度について、大型貨物自動車等は90km/hへ引き上げ、トレーラは80 km/hのまま据え置くことは、妥当な結論であると考えます。
- ・ 高速道路において、大型貨物自動車等が右側の車線を走行している実態もあり、交通渋滞発生抑制や交通安全性の向上の観点から、走行速度が低い自動車から順

に左側の通行帯を走行し交通の整序化が図られることが望ましいので、自身の走行速度や周囲の交通環境等を踏まえた運転を心掛けることについて、ドライバーに周知することが大切である。

- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を 90km/h へ引き上げることは、今後、働き方改革に伴いトラックドライバーの労働時間が短くなることを踏まえると、トラック運送事業者にとって有効な施策である。

(イ) 検討会の総括について

- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の引上げに伴い、車線変更を行う車両が増え、交通事故の増加が懸念される。交通事故の削減のため、走行中に側方を検知する安全装置等の導入が重要であり、今回の引上げ後の道路交通環境への影響を見極めながら、交通事故防止対策を進める必要がある。
- ・ 先進安全装置の普及施策について、国内では車両安全対策検討会、海外では国連の場等で議論が行われており、そこでの議論も踏まえつつ先進安全装置の装着に対する補助が行われている。今後、先進安全装置の更なる普及支援・促進が重要である。
- ・ 高速道路において、後方の確認不足等により、危険な車線変更を行うドライバーを見かけることがあり、安全運転に関する広報啓発を様々な場面で行っていく必要がある。
- ・ 運転者対策における高速道路の安全確保では、広報啓発のみならず、「運転者教育」も重要であり、教習所や運転免許証の更新時講習等の機会を活用することも考えられる。
- ・ 大型貨物自動車等の法定速度を 90km/h に引き上げる区間等、大型貨物自動車等の最高速度について、前広に分かりやすい地図の形で示すと、全国のトラック運送事業者の高速道路の最高速度の理解が深まる。また、設定されている規制速度をドライバーに分かりやすく伝えることも必要であり、路車間通信やデジタル地図等のデジタル技術の活用も効果がある。
- ・ 今後、車両の安全性能が向上した際に、そのエビデンスを積み重ねることで、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の更なる引上げやトレーラの最高速度の引上げについて、検討できると考える。また、技術開発のためには、事業者だけでなく関係省庁の協力も必要だろう。
- ・ 今後、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の更なる引上げについて検討する場合には、走行速度に関するデータ等エビデンスに基づく議論が不可欠であり、データの収集には時間を要するため、中長期的に検討を進める必要がある。
- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の更なる引上げについては、一部路線での試行実施によるデータの蓄積等、安全確保を前提に慎重に検討されるべきであるものの、現在、規制速度が 80km/h の路線での実情を踏まえた見直しと合わせて物流の効率化に寄与する取組であると考えられる。
- ・ 高速道路における最高速度を引き上げる際の安全対策については、車両の安全

装置の装着等のハード面と運行管理等のソフト面がある。更なる最高速度の引上げを検討する際には、運行管理において、荷主や運行管理者がドライバーにプレッシャーをかけないという意識を強く持つだけでは足りず、何らかのルール作りが必要だと考える。

- 高速道路における最高速度については、大型貨物自動車等やトレーラだけではなく他の車種も含めて、交通の整序化も併せて検討していくことが望ましい。
- 今後、自動運転技術の発展や実用化が進み、それによって「2024年問題」の改善も期待される。こうした自動運転技術の発展の中で、どのような交通規制の在り方が望ましいかについては、将来的に検討すべきテーマであると考え。
- 三車線以上の高速道路における車線の幅員について、現在、中央の車線幅員が最も広がっているが、交通の整序化のためには、左車線の幅員を最も広くすべきであると考え。

以 上