

高速道路における車種別の最高速度 の在り方に関する提言

令和5年12月

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

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
名簿

座長	大口 敬	東京大学 生産技術研究所 教授
委員	伊豆原 孝	一般社団法人日本損害保険協会 常務理事
	工藤 修二	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
	小菅 英恵	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
	関根 太郎	日本大学 理工学部 教授
	中野 公彦	東京大学 生産技術研究所 教授
	中村 英樹	名古屋大学大学院 環境学研究所 教授
	林 則光	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
	沓掛 敏夫	国土交通省 道路局 企画課長
	松本 健	国土交通省 道路局 参事官 (有料道路管理・活用)
	平澤 崇裕	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課長
小熊 弘明	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課長	
猪股 博之	国土交通省 物流・自動車局 技術・環境政策課長	
杉崎 友信	国土交通省 物流・自動車局 車両基準・国際課長	
日下 真一	警察庁 交通局 交通企画課長	
岩瀬 聡	警察庁 交通局 交通規制課長	

(順不同、敬称略)

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
開催状況

1 第1回検討会 令和5年7月26日（水） ※一部の委員はウェブ出席

- 事務局等説明
 - ・ 高速道路における最高速度の現状
 - ・ 車両の安全性能の向上
 - ・ 交通事故情勢の変化
 - ・ アンケート結果
- 討議

2 第2回検討会 令和5年10月6日（金）

- 事務局等説明
 - ・ 安全装置の普及状況及び車両の基準
 - ・ 運行管理者の役割
 - ・ 交通事故分析結果等
 - ・ 交通実態調査結果
 - ・ ヒアリング結果
- 討議

3 第3回検討会 令和5年12月4日（月）

- 事務局説明
 - ・ 交通事故分析結果等
 - ・ ヒアリング結果
 - ・ アンケート結果
 - ・ 提言構成（案）
- 討議

4 第4回検討会 令和5年12月22日（金）

- 事務局説明
 - ・ 提言（案）
- 討議

高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言

目次

1 はじめに	1
2 総論	3
(1) 高速道路における最高速度の見直しの経緯	3
(2) 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する検討の進め方	4
3 調査及び検討	5
(1) 調査概要	5
(2) 調査結果	5
(3) 検討会における委員からの意見	13
4 結論	17
(1) 高速道路における車種別の最高速度の在り方	17
(2) 最高速度の見直しに当たっての留意事項	18
5 おわりに	21

1 はじめに

高速道路^{*1}における車種別の最高速度のうち、道路交通法施行令で定める法定速度は、昭和38年に規定されて以降、軽自動車を除く普通乗用自動車については当初から100キロメートル毎時とされ、その他の車種についても順次80キロメートル毎時から100キロメートル毎時に引き上げられる中で、大型貨物自動車^{*2}及び特定中型貨物自動車^{*3}（以下「大型貨物自動車等」という。）並びにトレーラ^{*4}、三輪の自動車及び大型特殊自動車等（以下「トレーラ等」という。）については、当初から引き上げられることなく80キロメートル毎時とされている。また、高速道路における道路標識等により指定される最高速度（以下「規制速度」という。）は、普通自動車等については上限120キロメートル毎時に引き上げられる中で、大型貨物自動車等及びトレーラ等については上限80キロメートル毎時とされている。

こうした中、令和6年4月1日からは、トラックドライバーの働き方改革に関する法令が施行され、トラックドライバー一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという「物流2024年問題」に直面しており^{*5}、この対策のため、政府において「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられたところ、その施策の一つと

*1 本検討会においては、「高速自動車国道」における最高速度が検討の対象であったところ、本提言においては、単に「高速道路」という表現を「高速自動車国道」と同義のものとして使用している。

*2 大型貨物自動車とは、車両総重量11トン以上、最大積載量6.5トン以上又は乗車定員30人以上のいずれかに該当する貨物自動車（トレーラを除く。）をいう。

*3 特定中型貨物自動車とは、車両総重量8トン以上11トン未満、最大積載量5トン以上6.5トン未満又は乗車定員11人以上29人以下のいずれかに該当する貨物自動車（トレーラを除く。）をいう。

*4 本提言において、トレーラとは、牽引するための構造及び装置を有し、かつ、牽引されるための構造及び装置を有する車両を牽引する車両をいう。

*5 具体的には、輸送力が令和6年度には14%、令和12年度には34%不足する可能性があるとして推計されている（「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定））。

して、「高速道路のトラック速度規制の引上げ」が盛り込まれた^{*6}（「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定））【参考資料1】。

そこで、この度、学識経験者、関係団体の専門家等から成る有識者検討会を開催し、最近の大型貨物自動車等及びトレーラ等の交通事故発生状況や車両の安全に係る技術の向上等を踏まえ、高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する検討を行うこととした。

本提言は、高速道路における車種別の最高速度について、最近の交通事故発生状況や車両の安全に係る技術の向上といった実情に即したものとなるよう、本検討会における検討の結果を取りまとめたものである。

*6 「具体的な施策」－「物流の効率化」－「高速道路のトラック速度規制の引上げ」
交通安全の観点から現在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する。（「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定） p. 9）

2 総論

(1) 高速道路における最高速度の見直しの経緯

ア 高速道路における車種別の最高速度の現状

高速道路における車種別の法定速度を規定する道路交通法施行令第27条第1項は、昭和38年に規定されて以降、昭和40年及び平成12年に改正され、現在は、以下のとおりとされている【参考資料2】。

- 大型乗用自動車、中型乗用自動車、車両総重量8トン未満等の中型貨物自動車、準中型乗用自動車、準中型貨物自動車、普通乗用自動車、普通貨物自動車及び自動二輪車 100キロメートル毎時
- 大型貨物自動車等及びトレーラ等のその他の車種 80キロメートル毎時

また、高速道路における規制速度は、普通自動車等については、「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」（平成28年3月高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する調査研究委員会。以下「平成28年提言」という。）等を踏まえ、新東名高速道路等の一部区間において、規制速度120キロメートル毎時を上限とした最高速度規制が実施されている。一方で、大型貨物自動車等及びトレーラ等については、高速道路における法定速度である80キロメートル毎時を上限とした最高速度規制が実施されている。

イ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の考え方

高速道路における最高速度の上限について、大型貨物自動車等及びトレーラ等が80キロメートル毎時とされている理由として、例えば、平成12年に軽自動車及び自動二輪車の法定速度が100キロメートル毎時に引き上げられた際には、大型貨物自動車等は、

- 貨物を積載した状態で走行するため不安定であること等から、他の車種に比べ速度に起因する事故が多数発生している状況を踏まえ、上限設定速度を90キロメートル毎時とする速度抑制装置の装着義務付けを行うこととなったこと

から、トレーラは、

- 複数の車両が連結されて走行する構造であり、単独で走行する一般の自動車と比べて、進路変更を行う際の走行安定性が低いこと
- このような車両特性から生じる危険性は、走行速度が高くなるほど顕著に現れるものであること

から、法定速度を80キロメートル毎時から引き上げることは適当でない

という整理がなされている^{*7}。

また、平成28年提言においては、「大型貨物自動車の速度規制見直しについては、貨物の積載状況によっては走行が不安定になる場合があること、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運動エネルギーが大きくなり、事故発生時に被害が重大化しやすいこと、また、死亡事故抑止や二酸化炭素排出量の抑制等のために速度抑制装置装備の義務付けがなされていることから、慎重な検討が必要である。」とされた。

(2) 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する検討の進め方

上記のとおり、高速道路における大型貨物自動車等及びトレーラ等の最高速度は、昭和38年以降一貫して80キロメートル毎時とされてきた一方で、平成15年の大型貨物自動車等に対する速度抑制装置の装着義務付けのほか、衝突被害軽減ブレーキ^{*8}をはじめとする安全装置の性能向上や普及等により、これらの車両による交通事故件数が減少しているなど、現在では一定の情勢の変化が見られるところである。

そこで、本検討会においては、こうした経緯や現状を踏まえた上で、道路交通の安全の確保を前提に、大型貨物自動車等を中心に高速道路における最高速度を引き上げることは可能であるか、可能である場合にはどのような範囲でどの程度までであれば引き上げることが可能であるかなど、車種別の最高速度の在り方をエビデンスに基づいて検討することとした。

*7 三輪の自動車については過去に製造された車両が多く、現在も当該車両が使用されている場合があるが、三輪であることにより走行安定性が劣り、高速走行における危険性が高いことから、大型特殊自動車についてはフォークリフト、ホイールクレーン等の架装されている構造物がある車両であり、走行安定性が低く、高速走行における危険性が高いことから、法定速度を80キロメートル毎時から引き上げることは適当でないという整理がなされている。

*8 衝突被害軽減ブレーキとは、レーダー等により先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかを監視するとともに、先行車と追突する可能性が高まった場合には、音等により警報し、ドライバーにブレーキ操作を促すほか、ブレーキ操作がなされず、追突する又は追突する可能性が高いと判断される場合には、自動的にブレーキを行い、衝突時の速度を低く抑える装置をいう。

3 調査及び検討

(1) 調査概要

検討に当たっては、交通事故発生状況、実勢速度^{*9}等の交通実態、安全装置の普及状況等の車両の安全性能、運送事業者の運行管理、最高速度の引上げに係るドライバーの受容性、最高速度を引き上げた場合の道路交通やトラックドライバー、経済的効果に対する影響、最高速度に係る諸外国の制度等について調査した。

具体的には、以下の調査等を行った。

- ・ 警察、国土交通省、大型貨物自動車等の製造事業者、高速道路会社等が保有する交通事故、安全装置の普及状況、交通量等に関するデータの分析
- ・ 全国の高速道路における交通実態調査
- ・ 大型貨物自動車等の製造事業者4社及びトレーラの製造事業者2社、運送事業者11社及び運送事業者団体1団体、トラックドライバーの労働組合3団体等に対するヒアリング
- ・ 労働者の健康、安全等に関する専門家からの意見聴取
- ・ トラックドライバーに対するアンケート
- ・ 一般ドライバーに対するアンケート
- ・ 高速道路における最高速度に係る諸外国の制度調査

(2) 調査結果

ア 交通事故分析及び交通実態調査

(7) 大型貨物自動車等

- ・ 平成15年以降の高速自動車国道における大型貨物自動車等の交通事故件数について、平成15年から19年までの合計（4,037件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（2,921件）は27.6%減、平成30年から令和4年までの合計（1,927件）は52.3%減であった。

なお、同期間における全車種の交通事故件数は、平成15年から19年までの合計（33,822件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（25,985件）は23.2%減、平成30年から令和4年までの合計（15,222件）は55.0%減であった【参考資料3】。

- ・ 平成15年以降の高速自動車国道における大型貨物自動車等の死亡

*9 実勢速度は、車両の走行速度分布の85パーセンタイル速度を用いることとした。

- ・重傷事故件数について、平成15年から19年までの合計（620件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（436件）は29.7%減、平成30年から令和4年までの合計（306件）は50.6%減であった。
- ・なお、同期間における全車種の死亡・重傷事故件数は、平成15年から19年までの合計（4,448件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（2,914件）は34.5%減、平成30年から令和4年までの合計（1,760件）は60.4%減であった【参考資料4】。
- ・高速自動車国道における大型貨物自動車等の死亡事故率^{*10}について、平成30年から令和4年までの5年間は、平成5年から9年までの5年間と比較すると減少しているものの（7.5%→4.9%）、普通自動車等^{*11}（同期間で3.7%→2.2%）よりも高い状態が続いている【参考資料5】。
- ・令和4年の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について、大型貨物自動車等を含む大型車・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/億台キロであった【参考資料6】。
- ・平成30年から令和4年までの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について、大型貨物自動車等を含む大型車・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/10億台キロであった【参考資料6】。
- ・平成30年から令和4年までの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^{*12}別、かつ、曲線半径別の交通事故発生状況について、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かった【参考資料7】。
- ・令和5年8月から9月にかけて実施した交通実態調査の結果、全

*10 死亡事故件数/交通事故件数×100（%）

*11 普通自動車等とは、大型貨物自動車等以外の四輪の自動車（トレーラを除く。）をいう。

*12 危険認知速度とは、ドライバーが相手方車両を認め、危険を認知した時点の速度であり、具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。ドライバーが危険を認知せずに交通事故に至った場合は、事故直前の速度である。

調査路線における大型貨物自動車等の平均速度は80キロメートル毎時、実勢速度は87キロメートル毎時であった（調査台数3,087台）【参考資料8】。

- ・ 同調査の結果、普通自動車等を対象とする規制速度が低い区間ほど、右側の車線を通行する大型貨物自動車等の割合が高かった【参考資料8】。

(イ) トレーラ

- ・ 平成15年以降の高速自動車国道におけるトレーラの交通事故件数について、平成15年から19年までの合計（372件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（304件）は18.3%減、平成30年から令和4年までの合計（265件）は28.8%減であった【参考資料3】。
- ・ 平成15年以降の高速自動車国道におけるトレーラの死亡・重傷事故件数について、平成15年から19年までの合計（59件）と比較すると、平成25年から29年までの合計（56件）は5.1%減、平成30年から令和4年までの合計（40件）は32.2%減であった【参考資料4】。
- ・ 令和5年8月から9月にかけて実施した交通実態調査の結果、全調査路線におけるトレーラ^{*13}の平均速度は77キロメートル毎時、実勢速度は84キロメートル毎時であった（調査台数871台）【参考資料8】。
- ・ 同調査の結果、普通自動車等を対象とする規制速度が低い区間ほど、右側の車線を通行するトレーラの割合が高かった^{*14}【参考資料8】。

イ 車両の安全性能

(7) 大型貨物自動車等

- ・ 大型貨物自動車等は、平成15年から、既存車を含め、速度抑制装置の装着義務付けがなされており、その上限設定速度は90キロメートル毎時である（現行の法令の規定）。
- ・ 装着当初の燃料制御技術では、上限設定速度付近での走行の際に走行安定性に欠ける場合があったことから、法定速度80キロメートル毎時に対して、速度抑制装置の上限設定速度は90キロメートル毎時に設定された。一方で、現在は、燃料制御技術の向上により、速

*13 交通実態調査の対象としたトレーラは、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラである。

*14 交通実態調査の対象としたトレーラは、道路交通法上、第一通行帯を通行することが義務付けられている。

度抑制装置の上限設定速度と車両に認められる最高速度をこのように乖離させる必要はない（製造事業者に対するヒアリング結果）。

- 現在の大型貨物自動車等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90キロメートル毎時を前提に行っており、メーカーとして、90キロメートル毎時までは車両の安全性能を保証することができる（同上）。
- 一方で、90キロメートル毎時よりも高い速度については、当該速度を前提に車両を設計していないほか、当該速度で大型貨物自動車等の走行試験を行っていない（同上）。
- 既存の大型貨物自動車等について、速度抑制装置の上限設定速度を緩和することにより、90キロメートル毎時よりも高い速度を出せるようにすることは許容できない。90キロメートル毎時よりも高い速度の走行が可能な車両は、既存車の改良では不可能であり、新たに開発する必要があるが、部品の開発を含む車両の設計の見直しが必要となり、2年から3年以上は必要となる（同上）。
- 大型貨物自動車等に装着される安全装置について、衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置^{*15}、車両安定制御装置^{*16}は、現在では、大型貨物自動車等の全ての新車に対して法令上装着が義務付けられ、新車販売台数に対する装着率は急速に向上しているところ、今後、これらの安全装置の累積装着台数は増加していく見込みである。
なお、アンチロック・ブレーキシステム^{*17}は平成17年から標準装備となっており、平均使用年数を踏まえると、現在走行している大型貨物自動車等のほとんどに装着されていると考えられる【参考

*15 車線逸脱警報装置とは、走行車線を認識し、車線から逸脱した場合又は逸脱しそうになった場合には、ドライバーが車線中央に戻す操作をするよう警報が作動する装置をいう。

*16 車両安定制御装置とは、急激なハンドル操作等により車両に不安定挙動が発生した場合、不安定挙動を抑制するようエンジン出力や制動力を制御する装置をいう。

*17 アンチロック・ブレーキシステムとは、急ブレーキをかけた時等にタイヤがロック（回転が止まること）するのを防ぐことにより、車両の進行方向の安定性を保ち、また、ハンドル操作で障害物を回避できる可能性を高める装置をいう。

資料9及び10】。

- ・ 衝突被害軽減ブレーキについては、国際基準に合わせる形で世代ごとに性能が向上しているところ、第四世代と呼ばれるものは、その性能として初速90キロメートル毎時での衝突時に一定程度の減速度が求められている。平成30年以降の大型貨物自動車等保有台数に対する衝突被害軽減ブレーキの装着率を調査した結果、その装着率は増加しており、特に第三世代と呼ばれるものを装着した大型貨物自動車等保有台数が大幅に増加している。今後、第四世代を含むこうした高性能な衝突被害軽減ブレーキの装着が進んでいく見込みである【参考資料11及び12】。

なお、令和2年から4年までの高速自動車国道における衝突被害軽減ブレーキを装着している大型貨物自動車等の10万台当たりの追突事故件数及び死亡・重傷追突事故件数について、装着している衝突被害軽減ブレーキの世代別に分析した結果、第三世代、第二世代、第一世代の順に件数は少なかった^{*18}【参考資料12】。

(イ) トレーラ

- ・ 現在の大型のトレーラの牽引部（トラクタ）の設計や走行試験は、大型貨物自動車等と同様に90キロメートル毎時を前提に行っている。一方で、牽引部の性能は被牽引部の性能とセットで考える必要がある（製造事業者に対するヒアリング結果）。
- ・ 現在の大型以外も含むトレーラの被牽引部は、80キロメートル毎時で走行試験を実施しており、80キロメートル毎時よりも高い速度では実施していない。そのため、80キロメートル毎時よりも高い速度で走行した場合の被牽引部の安全性能は確認していない（同上）。
- ・ 経年残存率調査の結果、大型のトレーラの被牽引部は、30年から40年以上使用しているものも一定数走行していることが確認されている（同上）。

*18 なお、同期間における衝突被害軽減ブレーキの装着有無による比較では、10万台当たりの追突事故件数及び死亡・重傷追突事故件数は、非装着車両の方が少ない結果となったが、装着台数は年次ごとに増加している一方で、非装着台数はほとんど減少しておらず、統計上その原因が不明な要素もあることから、車両台数当たりの事故件数を装着有無により単純に比較することはできない。

ウ 運送事業者の運行管理等

- ・ 営業用大型貨物自動車等を使用する運送事業者については、車両の所有台数に応じた人数（最低1名）の運行管理者を設置することが義務付けられている。運行管理者には、一運行ごとに点呼を行い、乗務員の健康状態や酒気帯びの有無等を管理し、記録に残すこと等が義務付けられている。また、運行管理者は、偏荷重を防ぐ積載方法等の運転者が遵守すべき事項等について、毎年指導及び監督を行うこととされている（現行の法令の規定）。
- ・ 大型貨物自動車等の運行計画を策定するに当たって、目的地までの到着時間を算出する際には、走行する高速道路の法定速度又は規制速度から計算している（運送事業者に対するヒアリング結果）。
- ・ トラックドライバーに対しては法定速度又は規制速度を遵守するよう求めており、実際の走行速度の確認方法としては、運行終了後にその都度デジタルタコグラフ等により確認を行っている。仮に法定速度又は規制速度等を遵守せず走行している実態が確認された場合、個別指導を行っている（同上）。
- ・ 積荷の積載方法については、走行安定性を欠かない積載方法を指導しており、抜き打ちでの確認も行っている（同上）。

エ 最高速度の引上げに係るドライバーの受容性

- ・ 普通自動車等の最高速度が120キロメートル毎時又は110キロメートル毎時とされている路線に限り、大型貨物自動車等の最高速度を引き上げることに賛成である（労働組合に対するヒアリング結果）。
- ・ 「積載物によっては走行が不安定になる。」、「ドライバーが80キロメートル毎時の走行に慣れている。」等の理由から、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反対である（同上）。
- ・ 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ついて、労働組合3団体に所属するトラックドライバーに対するアンケートを行った結果、90キロメートル毎時への引上げの方が、100キロメートル毎時への引上げよりも賛成回答の割合が多かった。現行の80キロメートルを維持すべきという旨の回答をしたトラックドライバーは、労働組合3団体それぞれで39.9%、39.3%、55.4%（90キロメートル毎時への引上げと比較した場合。100キロメートル毎時への引上げと比較した場合は70.1%）であった。また、引上げに当たって、衝突被害軽減ブレーキの装着を要件とすべきと考えるトラックドライバーは多く、有効と考える安全装置としても、衝突被害軽減ブレーキ、定速走

行・車間距離制御装置^{*19}等の回答が多かった【参考資料13】。

- ・ 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ついて、一般ドライバーに対するアンケートを行った結果、90キロメートル毎時への引上げ、100キロメートル毎時への引上げ、いずれの場合においても、賛成回答が反対回答を上回った。90キロメートル毎時への引上げ、100キロメートル毎時への引上げに対する反対回答は、それぞれ15.2%、24.3%であった【参考資料14】。

オ 最高速度を引き上げた場合の各種影響

(7) 道路交通環境に対する影響

- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を引き上げた場合、「追突事故やカーブ走行時の横転事故等の交通事故の増加」や「交通事故発生時の被害の重大化」が懸念される（運送事業者に対するヒアリング結果）。
- ・ 一般ドライバーに対するアンケートを行った結果、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を引き上げる場合の懸念事項として、「走行速度が速くなると交通事故が増加しそう」、「追越し車線を走行する大型トラックが増加しそう」等の回答が多かった。

また、引上げに当たって重要と考える対策等として、「ドライバーの交通ルール遵守やマナーの向上」、「悪質・危険な交通違反の取締りの強化」等の回答が多かった【参考資料14】。

(4) トラックドライバーに対する影響

- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を引き上げた場合、走行速度が高くなることによるトラックドライバーの身体的負担や心理的負担の増加が懸念される（運送事業者及び労働組合に対するヒアリング結果）。
- ・ 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で、プレッシャー等の心理的負担が大きくなり、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（同上）。
- ・ 一般的に、車両の走行速度が高くなれば、トラックドライバーの

*19 定速走行・車間距離制御装置とは、レーダー等で前方を監視し、ドライバーがセットした車速を維持するとともに、自車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行する装置をいう。

疲労度・緊張度は大きくなり、身体的負担や心理的負担は増加すると考えられる。一方で、大型貨物自動車等の最高速度の引上げについて、現在の実勢速度や速度抑制装置の上限設定速度、車両の安全に係る技術の向上を踏まえれば、90キロメートル毎時への引上げであれば、身体的負担や心理的負担の面からは問題ないと考えられる。しかし、90キロメートル毎時よりも高い速度への引上げについては、具体的なエビデンスを得る必要があり、短期間で結論を出すことには賛成できない。

また、荷主等の意識改革によるトラックドライバーの待遇改善や、運送事業者による運行管理の徹底等を図っていくことが重要である（労働者の健康、安全等に関する専門家からの意見聴取）。

（ウ） 経済的効果に対する影響

- ・ 令和6年4月から、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が年960時間となるところ、運送事業者に対して、調査時点で時間外労働年960時間超のトラックドライバーの有無について調査した結果、有りと回答した運送事業者は29.1%、長距離運行中心の運送事業者に限ると38.6%であり、その割合は増加した（全日本トラック協会説明）【参考資料15】。
- ・ 働き方改革に伴うトラックドライバーの厳しい労働時間規制を踏まえると、物流の効率化の取組を強力に推進する必要があると、高速道路における大型貨物自動車等の法定速度の引上げは有効な施策である（同上）。
- ・ 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を引き上げた場合、「目的地までの到着時間の短縮による輸送品質の向上」や「運行時間の短縮によるトラックドライバーの休息時間の拡充」等のメリットが考えられる。90キロメートル毎時であっても100キロメートル毎時であっても、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度が引き上げられることの効果は大きい（運送事業者に対するヒアリング結果）。

カ 最高速度に係る諸外国の制度

高速道路における貨物自動車の最高速度に係る諸外国の制度の概要については以下のとおりである【参考資料16】。

- ・ 調査したほとんどの国において、貨物自動車の最高速度は、普通自動車等よりも低い速度とされている。
- ・ 調査した一部の国において、トレーラの最高速度は、トレーラを

除く貨物自動車よりも低い速度とされている。

- ・ 欧州において、貨物自動車に装着されている速度抑制装置の上限設定速度は、調査したいずれの国においても90キロメートル毎時とされている。

キ その他

- ・ 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前提である。大型貨物自動車等とトレーラについて、車両の安全性能等の観点から道路交通の安全を担保できる速度までの引上げとすべきであり、この速度を超えて最高速度を引き上げることは適当でない（全日本トラック協会説明、運送事業者に対するヒアリング結果）。
- ・ 最高速度の引上げでは、「物流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、積荷や荷捌きに時間を要する現状が変わらなければ意味がない。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である（運送事業者及び労働組合に対するヒアリング結果）。

(3) 検討会における委員からの意見

(2)の調査結果を踏まえ、最高速度の引上げについて、以下のとおり委員から意見があった。

ア 大型貨物自動車等

- ・ 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を見ると、現状、他の車種と比較して大型貨物自動車等の交通事故発生リスクは必ずしも高くないことが確認できる。
- ・ 大型貨物自動車等に対する速度抑制装置の装着義務付け以降、死亡事故件数は大幅に減少しており、最高速度を引き上げた場合でも、速度抑制装置の装着は必要である。
- ・ 現在では燃料制御技術の精度が向上しており、速度抑制装置の上限設定速度と車両に認められる最高速度を乖離させる必要はない。安全性の観点から速度抑制装置の上限設定速度は、高速道路における最高速度と同じにすることが適切ではないか。
- ・ 大型貨物自動車等の実勢速度が90キロメートル毎時近いという交通実態を踏まえれば、現行の速度抑制装置の上限設定速度を維持することを前提に、その最高速度を90キロメートル毎時に引き上げた場合でも、交通安全上の問題はほとんど生じないと考えられる。

- ・ 現在の大型貨物自動車等は最高速度90キロメートル毎時を前提に設計しているほか、燃費や排ガス規制に対応している。また、部品についても、90キロメートル毎時を前提に世界共通で標準化されている。最高速度を90キロメートル毎時よりも高い速度に引き上げた場合、燃費や排ガス規制への対応を含めて、日本独自で部品を開発・調達する必要があるが、それは現実的に困難である。
- ・ 90キロメートル毎時よりも高い最高速度への引上げは、製造事業者において車両の安全性能の確認がなされていないなど、現時点でエビデンスが不足している。
- ・ 90キロメートル毎時よりも高い速度に引き上げるに当たっては、大型貨物自動車等の安全性能が90キロメートル毎時よりも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である。
- ・ 今回仮に90キロメートル毎時に引き上げる場合、将来的な更なる引上げについては、引上げ後の交通事故発生状況や交通実態等のほか、車両に係る技術の進展も踏まえ、エビデンスに基づいた検討を行う必要がある。
- ・ 運送業界における恒常的なトラックドライバー不足、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、大型貨物自動車等の最高速度を引き上げることは望ましい。

イ トレーラ

- ・ 大型以外も含むトレーラの被牽引部については、90キロメートル毎時での性能試験がなされておらず、現時点でエビデンスが不足している。牽引という車両特性ゆえに運動性能等が他の車種と異なること、他の車種と比較して交通事故発生状況がそれほど改善されていないこと、車両の使用年数が長く安全装置の普及が進みにくいことを踏まえると、現時点、大型以外も含め、トレーラの最高速度の引上げは望ましくない。
- ・ 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、ダブル連結トラック等、荷物を大量に輸送できるトレーラの重要度は増すと考えられ、現時点の引上げは困難であるものの、将来的に引上げを検討することはあり得ると考えられる。
- ・ 大型貨物自動車等の最高速度を90キロメートル毎時に引き上げ、トレーラの最高速度は80キロメートル毎時のままとすると、車種別の最高速度が複雑になるため、これに関する広報周知が必要である。

- ・ トレーラの最高速度の引上げに当たっては、80キロメートル毎時よりも高い速度での車両の安全性能の確認や安全装置の普及状況の確認等、エビデンスを積み上げることが必要である。また、車両特性に対する理解が広まることやキープレフトが徹底されることも重要である。

ウ その他

- ・ 最高速度の引上げに伴って、荷主等から、荷物を早く運ぶようにという過度な要請がされることは望ましくなく、運行実態面で必要な安全方策を検討する必要がある。
- ・ トラックドライバーに対するアンケート結果において、大型貨物自動車等の最高速度の引上げに受容的な回答をした者は、単純に引き上げてほ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がかけられているとも言えることから、こうしたプレッシャーをかけられることのないよう、運行管理面での方策が引上げと併せてなされるべきである。
- ・ 現状でも、大型貨物自動車等が右側の車線を走行しているなど、交通実態に課題も見られる。また、交通の整序化のためには、走行速度が低い自動車から順に左側の通行帯を走行することが望ましいと考える。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やマナー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」^{*20}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。
- ・ 最新の大型貨物自動車等やトレーラは、車両の安全性能が高く、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。
- ・ 全車種を対象に規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の一部について、交通実態等を踏まえ、最高速度規制を

*20 「リミッター外し」とは、大型貨物自動車等への装着が義務付けられている速度抑制装置について、何らかの方法により設定を解除するなどし、大型貨物自動車等が上限設定速度よりも高い速度を出すことができるようにすることをいう。

見直すことで、高速道路全体の走行速度を適正化できる可能性もあり、「物流2024年問題」への対策にも資すると考えられる。ただし、最高速度の引上げと同時に、ドライバー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。

- 高速道路における車種別の最高速度の見直しは、「物流2024年問題」への対策として一定の意義を有するものと考えられるが、物流は国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラであり、その機能を十分に発揮させるために、荷待ち時間の短縮等、総合的な対策が講じられることが必要である。

4 結論

(1) 高速道路における車種別の最高速度の在り方

以上の調査結果及び検討会における検討内容を踏まえ、本検討会として、高速道路における大型貨物自動車等をはじめとする車種別の最高速度の在り方等について、以下のとおり提言としてまとめることとした。

ア 大型貨物自動車等の最高速度

大型貨物自動車等については、現行の速度規制にかかわらず、交通実態調査を実施したほとんどの路線で90キロメートル毎時近い実勢速度が確認されたこと、そうした中でも速度抑制装置をはじめとする安全装置の普及もあり、交通事故件数等が長期減少傾向であること、今後、先進安全技術の進展・普及により交通事故発生リスクの更なる軽減が期待できること等から、90キロメートル毎時を上限とする現在の速度抑制装置の装着義務を存置した上で、その法定速度を90キロメートル毎時に引き上げたとしても、高速道路の交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない。

他方で、90キロメートル毎時よりも高い速度への最高速度の引上げは、こうした速度における車両の安全性能が担保されていないこと、こうした速度で走行した場合の道路交通の安全にもたらす影響が検証されていないこと等を踏まえれば、現時点では不適切である。しかしながら、今後、自動運転を含め車両に係る各種技術がますます進展することが予想される中、まずは、90キロメートル毎時に最高速度を引き上げた後の交通事故発生状況や交通実態等の道路交通環境への影響を見極めた上で、更なる速度規制の緩和に対する社会的要請等があり、また、90キロメートル毎時よりも高い速度に対応した車両が開発されるなどの状況の変化が生じた場合には、将来的に100キロメートル毎時等への最高速度の引上げを検討する可能性は排除されるものではない。その際は、大型貨物自動車等の実勢速度が90キロメートル毎時よりも高い速度である交通実態がこれまで確認されていないことも踏まえ、道路交通の安全の確保には十分に配慮する必要がある。例えば、法定速度の引上げにより全路線で一律に引き上げるのではなく、道路交通環境の整った一部の路線・区間から試行的に緩和することや、技術の進展を踏まえた速度抑制装置の有効的な活用等により無秩序に速度違反状態が広まらないようにすること等の方策も併せて、十分なデータに基づいて検討することが望ましい。

なお、今回の交通実態調査の結果、普通自動車等について、規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の多くで、規制

速度と実勢速度が大幅に乖離している実態が認められた。高速道路における最高速度は、道路の構造を踏まえつつ、交通事故発生状況等の諸事情を勘案して設定されるものであるが、例えば、規制速度が80キロメートル毎時に設定されている路線であって、実勢速度が規制速度を継続的に、かつ、大幅に上回っている実態が確認されるのであれば、交通事故発生状況や道路環境等を慎重に見極める必要はあるものの、規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を撤廃し、法定速度とすることを検討する余地はあると考えられる。こうした措置は、現時点で規制速度80キロメートル毎時の最高速度規制を実施している路線の延長距離が相当程度あることから（令和4年12月31日時点で7,043.1キロメートル）、結果として、大型貨物自動車等が90キロメートル毎時で走行できる路線を拡張することとなり、今般の社会的要請に応える効果も生ずることになる。

イ トレーラ等の最高速度

トレーラについては、その大きさにかかわらず、車両が連結されている特性から80キロメートル毎時の法定速度が規定され、また、車線変更を可能な限り行わないように通行方法について特別の規定が設けられている。そうした中、大型貨物自動車等や全車種と比較して交通事故件数等の減少割合が緩慢であること、80キロメートル毎時よりも高い速度における車両の安全性能が担保されていないこと、大型貨物自動車等と比較して安全装置の普及が十分でないと考えられること等を踏まえると、現時点では、三輪の自動車等も含めたトレーラ等について、80キロメートル毎時よりも高い速度への最高速度の引上げを積極的に検討すべきとの結論には至らなかった。

しかしながら、トレーラ等について、車両特性や通行帯等に係る交通ルールに対するドライバーの理解の醸成のほか、今後の車両に係る各種技術の進展や安全装置の普及状況等も踏まえ、将来的に大型貨物自動車等と法定速度を合わせる可能性も念頭に、交通事故発生状況や交通実態の更なる分析、車両の安全性能の確認等を行っていくことは、今後、物流の効率化の面からダブル連結トラック等のトレーラの増加も見込まれる中、一定の意義があると認められる。

(2) 最高速度の見直しに当たっての留意事項

高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を見直すに当たっては、道路交通の安全を引き続き確保する観点から、以下のような方策が併せて実施されるべきである。

ア 道路交通の整序化のための方策

今回の調査結果から、大型貨物自動車等について、必ずしもキープレフトの原則が徹底されていない交通実態が確認された。また、一般ドライバーは、追越し車線を走行する大型貨物自動車等の増加を懸念し、交通ルール遵守やマナーの向上、悪質・危険な交通違反の取締りの強化等の対策を求めていることも明らかになった。

このことは、大型貨物自動車等に限らず、周囲の車両よりもさほど高くない走行速度で追越し車線を走行する普通自動車等についても同様であろう。

また、高速道路における大型貨物自動車等の法定速度を90キロメートル毎時に引き上げた場合、車種ごとにその最高速度が3段階で異なり複雑化することとなる。

そのため、一層の交通の整序化を図るべく、大型貨物自動車等やトレーラ等のドライバー及び相対的に低い走行速度で走行する普通自動車等のドライバーを対象に、最高速度や通行帯等に係る交通ルールのほか、自身の走行速度や周囲の交通状況等を踏まえて走行する車線を選択するなどの運転マナーを改めて周知徹底すべきである。さらに、いわゆる「リミッター外し」による大幅な速度超過等の悪質・危険な交通違反に対する取締りを強化すべきである。

イ 適切な運行管理のための方策

高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を引き上げた場合、その走行速度が高くなることで、制動距離が延びるほか、カーブ区間における交通事故が増加することも懸念される。そのため、先行車との適切な車間距離の保持や、走行安定性を欠くような積載方法の防止等、運送事業者における交通安全対策を一層徹底すべきである。

また、走行速度が高くなることでトラックドライバーの緊張度・疲労度も増加すると考えられる。そのため、トラックドライバーの走行中の身体的負担や心理的負担の正確な把握や適度な休憩時間の確保等、運送事業者において適切な運行管理を実施すべきである。

さらに、最高速度を引き上げた場合に、より早く積荷を目的地に運ばなければならないというプレッシャーが過度にトラックドライバーにかけられることがあってはならない。そのため、発荷主、着荷主、運送事業者等の物流業界全体において、トラックドライバーの健康状態や積載物等の個別具体の事情を踏まえ、常に最高速度で走行することを求めるようなプレッシャーをかけないという意識を強く持つべきである。

ウ 車両の安全性能の更なる向上のための方策

今回の調査結果から、衝突被害軽減ブレーキの性能は向上しており、より高性能な世代の装着は、交通事故発生防止に一定の効果を有していると考えられる。また、トラックドライバーの多くが、最高速度の引上げに当たっても、多種の安全装置が有効に機能すると考えていることから、これらの普及は、トラックドライバーの身体的負担や心理的負担の軽減に資するものと考えられる。そのため、衝突被害軽減ブレーキをはじめとする安全装置の性能向上等を踏まえ、これらを装着した車両を迅速に普及させるため、関係省庁、団体等は一層の普及支援・促進を行うべきである。

なお、これらの安全装置は飽くまでも運転を支援するものであり、装着している場合でもドライバー自身が交通ルールを遵守し安全運転を行うことが前提であることについて、併せて広報啓発すべきである。

5 おわりに

以上、「物流2024年問題」をはじめとする社会的要請を背景として、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度を中心に、高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言を行った。

今回の提言を踏まえた車種別の最高速度の見直しが着実に実施され、最近の交通事故発生状況や車両の安全に係る技術の向上といった実情に即した最高速度が設定されることが望ましい。

その上で、今回の提言を踏まえた見直しが実施された後も、こうした実情の変化を注視し、道路交通の安全の確保を前提に、その時々に応じた適切な最高速度が設定されるよう、不断の見直しがなされることを期待したい。

【参考資料】

参考資料

目次

参考資料 1	物流革新に向けた政策パッケージ	1
参考資料 2	高速道路における車種別の最高速度の現状	2
参考資料 3	高速自動車国道における車種別の交通事故件数の推移	3
参考資料 4	高速自動車国道における車種別の死亡・重傷事故件数の推移	4
参考資料 5	高速自動車国道における車種別の死亡事故率	5
参考資料 6	大型貨物自動車の走行台キロ当たり交通事故発生状況	6
参考資料 7	大型貨物自動車の危険認知速度別・曲線半径別交通事故発生状況	8
参考資料 8	規制速度別・車種別・車線別の交通実態調査	9
参考資料 9	衝突被害軽減ブレーキ等の新車装着率（大型貨物自動車）	12
参考資料 10	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（推計）	13
参考資料 11	大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの基準概要	14
参考資料 12	大型貨物自動車等に対する衝突被害軽減ブレーキの装着状況等	15
参考資料 13	トラックドライバーに対するアンケート結果	16
参考資料 14	一般ドライバーに対するアンケート結果	19
参考資料 15	トラックドライバーの時間外労働の上限規制	21
参考資料 16	高速道路における最高速度に係る諸外国の制度	22

物流革新に向けた政策パッケージ

参考資料1

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 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、カーボンフットプリント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。
- 何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。
- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

→ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入(※)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びその他の体制強化（トラックGMX（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進
- ③ 「物流DX」の推進
- ④ 自動車運、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等
- ⑤ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑥ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑦ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑧ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路諸料金の実現
- ⑨ 特殊車両通行制度に関する見直し、利便性向上
- ⑩ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑪ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑫ 地域物流等における共同輸配送の促進(※)
- ⑬ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑭ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

「物流革新に向けた政策パッケージ」(抄)

1. 具体的な施策 – (2) 物流の効率化 – 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】
交通安全の観点から現在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自動車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する。

2. 施策の効果（2024年度分）

(施策なし)	(施策あり)	(効果)
荷待ち・荷役の削減	3時間 → 2時間×達成率3割	4.5ポイント
積載効率の向上	38% → 50% ×達成率2割	6.3ポイント
モーダルシフト	3.5億トン → 3.6億トン	0.5ポイント
再配達削減	12% → 6%	3.0ポイント
		合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」 「標準的な運賃」の改正等 ・ 再配達率「半減」に向けた対策 ・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表 ・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表
速やかに実施	・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした ガイドラインの作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

高速道路における車種別の最高速度の現状

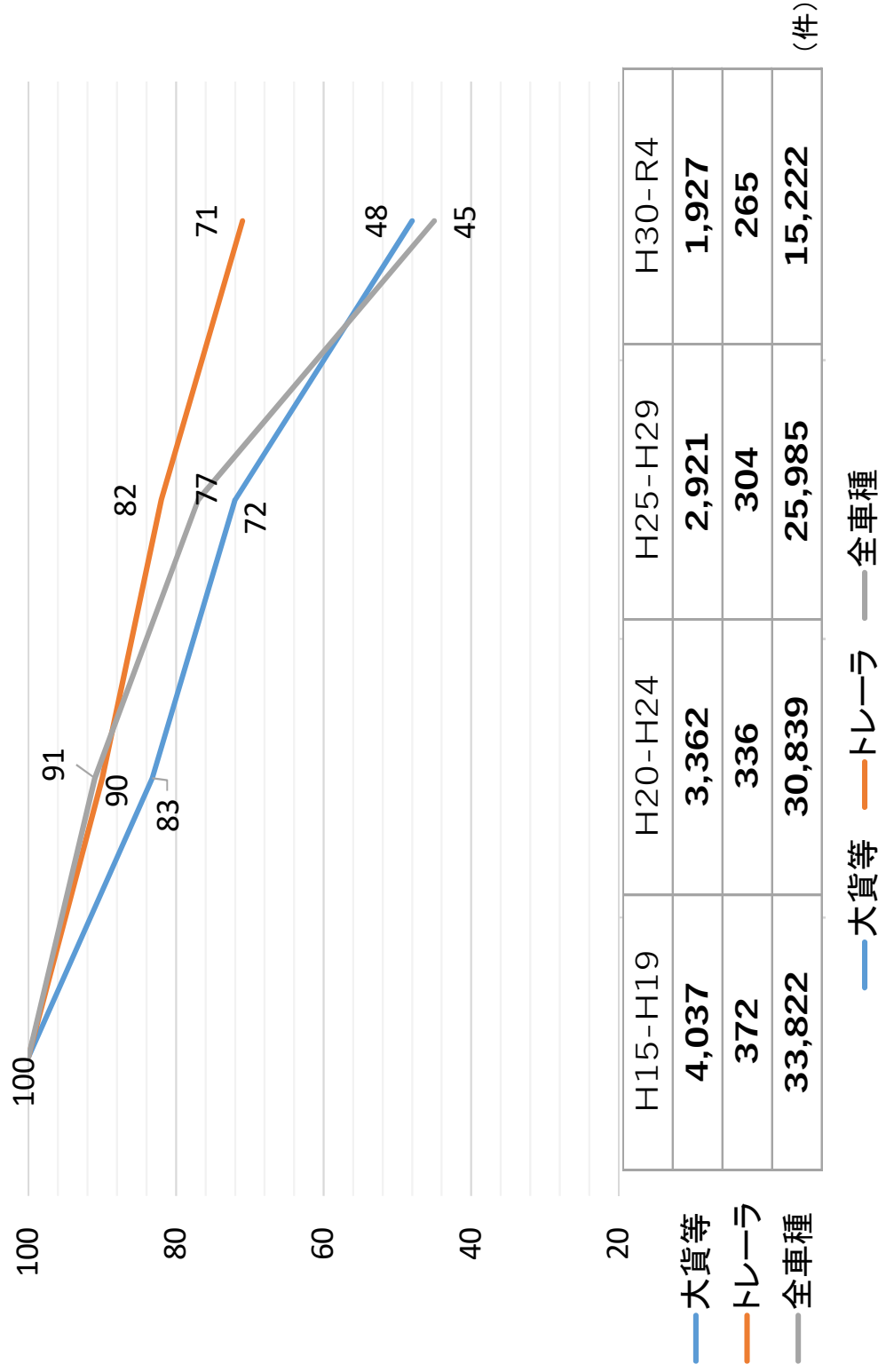
参考資料2

高速道路における最高速度の変遷

昭和38年～昭和40年	昭和40年～平成12年	平成12年～現在
<p>【100km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・普通乗用自動車 (軽自動車を除く) <p>【80km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・大型乗用自動車・大型貨物自動車・トレーラ・大型特殊自動車・普通貨物自動車・軽自動車・自動二輪車 <p>等</p>	<p>【100km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・大型乗用自動車・普通乗用自動車 (軽自動車を除く)・普通貨物自動車 <p>【80km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・大型貨物自動車・トレーラ・大型特殊自動車・軽自動車・自動二輪車 <p>等</p>	<p>【100km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・大型乗用自動車・中型乗用自動車・8トン未満の中型貨物自動車・準中型乗用自動車・準中型貨物自動車・普通乗用自動車 (軽自動車を含む)・普通貨物自動車・自動二輪車 <p>【80km/h】</p> <ul style="list-style-type: none">・大型貨物自動車・8トン以上の中型貨物自動車・トレーラ・大型特殊自動車 <p>等</p>

※ 中型の区分は平成19年～
準中型の区分は平成29年～

全交通事故件数の推移（平成15年～令和4年）

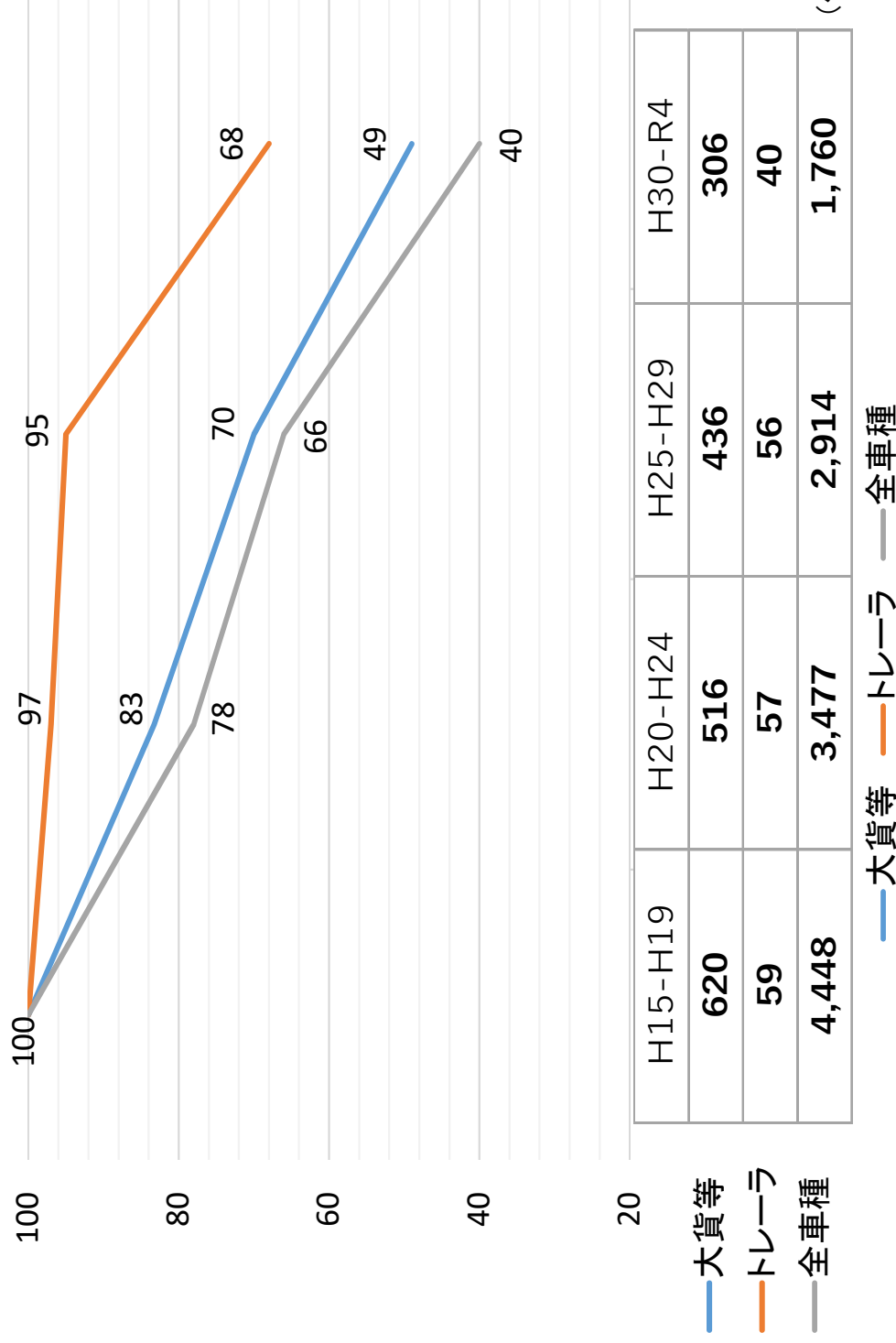


	H15-H19	H20-H24	H25-H29	H30-R4
大貨等	4,037	3,362	2,921	1,927
トラクタ	372	336	304	265
全車種	33,822	30,839	25,985	15,222

(件)

(注) グラフの数字は、平成15年から平成19年までの交通事故件数を100とした場合の指数

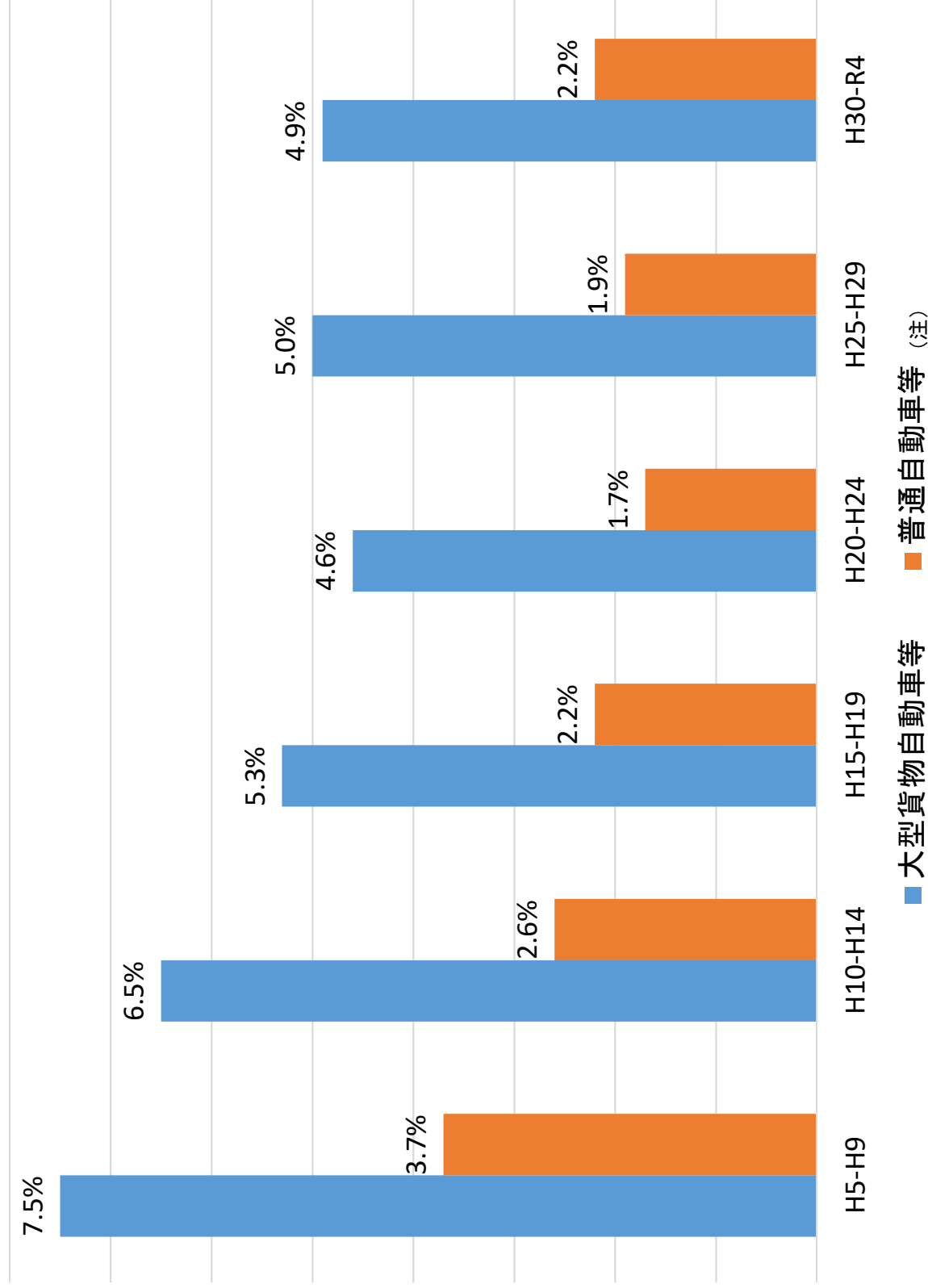
死亡・重傷事故件数の推移（平成15年～令和4年）



(注) グラフの数字は、平成15年から平成19年までの交通事故件数を100とした場合の指数

(公財) 交通事故総合分析センターの集計結果を基に作成

高速自動車国道における車種別の死亡事故率



(注) 普通自動車等とは、大型貨物自動車等以外の四輪車(トレーラを除く)

(公財)交通事故総合分析センターの集計結果を基に作成

○ 高速自動車国道における車種別の自動車1億走行台キロ当たり交通事故件数（令和4年）

第一当事者の車種	交通事故 【件】	走行台キロ 【億台キロ】	1億走行台キロ 当たり交通事故件数 【件／億台キロ】
大型車・特大車	441	165.6	2.66
大型車・特大車 以外の車種	2,387	629.7	3.79
全車種	2,856	795.2	3.59

○ 高速自動車国道における車種別の自動車10億走行台キロ当たり死亡事故件数（平成30年から令和4年）

第一当事者の車種	死亡事故 【件】	走行台キロ 【10億台キロ】	10億走行台キロ 当たり死亡事故件数 【件／10億台キロ】
大型車・特大車	107	81.76	1.31
大型車・特大車 以外の車種	341	313.39	1.09
全車種	452	395.15	1.14

※ 全車種の件数には、第一当事者不明の交通事故も含まれるため、車種ごとの合計数とは一致しない。

※ 「交通事故件数」及び「死亡事故件数」は交通事故統計上の車種区分から集計し、「走行台キロ」は料金車種区分から集計した。

交通事故統計上の車種区分と料金車種区分で車種の定義が異なるため、交通事故件数の数値と走行台キロの数値の集計対象となる車種は全て一致しているものではないが、特定中型貨物自動車等の一部の車種を除き可能な限り一致させて集計した。詳細は、「【参考】料金車種区分と交通事故統計上の車種区分」参照。

※ 「走行台キロ」は高速道路会社3社から提供。

【参考】料金車種区分と交通事故統計上の車種区分

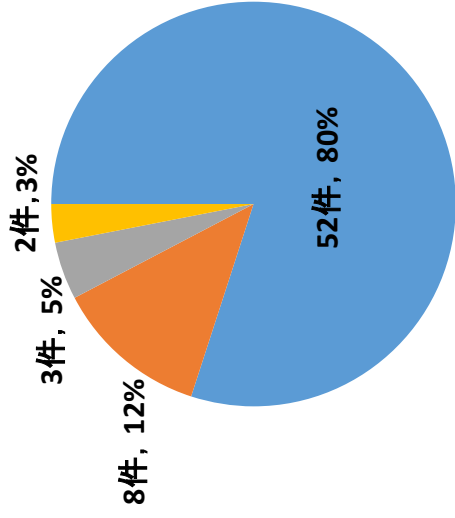
高速自動車国道の料金車種区分	交通事故統計上の車種区分
<p>大型車・特大車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通貨物自動車(車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上で3車軸以下、及び車両総重量25トン以下(ただし、最遠軸距5.5メートル未満又は車長9メートル未満のものについては20トン以下、最遠軸距5.5メートル以上7メートル未満で車長が9メートル以上のもの及び最遠軸距が7メートル以上で車長9メートル以上11メートル未満のものについては22トン以下)かつ4車軸) ・バス(乗車定員30人以上又は車両総重量8トン以上の路線バス、及び車両総重量8トン以上で乗車定員29人以下かつ車長9メートル未満のもの) ・トレーラ(けん引普通車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両、けん引中型車と被けん引自動車(1軸車)との連結車両及びけん引大型車(2車軸)と被けん引自動車(1車軸)との連結車両) ・普通貨物自動車(4車軸以上で、大型に区分される普通貨物自動車以外のも の) ・トレーラ(けん引中型車と被けん引自動車(2車軸以上)と連結車両、けん引大型車と被けん引大型車との連結車両で車軸数の合計が4車軸以上のもの及び特大車がけん引する連結車両) ・大型特殊自動車 ・バス(乗車定員30人以上のもの、または車両総重量8トン以上で車長9メートル以上のもの(いずれも路線バスを除く)) 	<p>大型乗用自動車～バス(乗車定員が30人以上のもの)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物自動車 ・トレーラ～普通貨物自動車、準中型貨物自動車、中型貨物自動車、大型貨物自動車 ・大型特殊自動車
<p>大型車・特大車 以外の車種</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二輪自動車(側車付きを含む) ・軽自動車 ・小型自動車 ・普通乗用自動車 ・トレーラ(けん引軽自動車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両) ・普通貨物自動車(車両総重量8トン未満かつ最大積載量5トン未満で3車軸以下のもの及び被けん引自動車と連結していないセミトレーラ用トラクターで2車軸のもの) ・マイクロバス(乗車定員11人以上29人以下で車両総重量8トン未満のもの) ・トレーラ(けん引軽自動車と被けん引自動車(2車軸以上)との連結車両及びけん引普通車と被けん引自動車(1車軸)との連結車両) 	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪自動車 ・軽乗用自動車 ・軽貨物自動車 ・トレーラ～軽貨物自動車 ・普通乗用自動車 ・普通貨物自動車 ・準中型貨物自動車 ・中型乗用自動車～マイクロバス(乗車定員11人以上30人未満のもの) ・中型貨物自動車

大型貨物自動車の危険認知速度別・曲線半径別交通事故発生状況

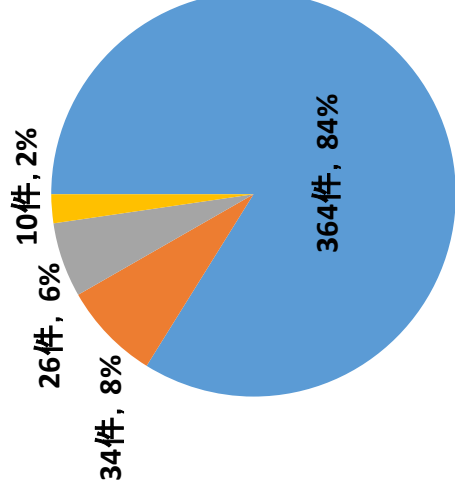
参考資料7

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・曲線半径別交通事故（平成30年～令和4年）

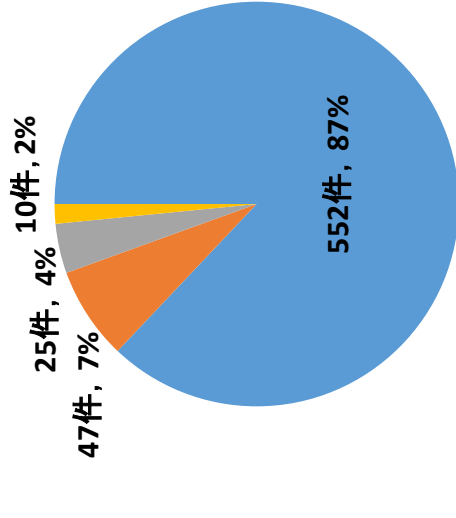
危険認知速度91km/h以上



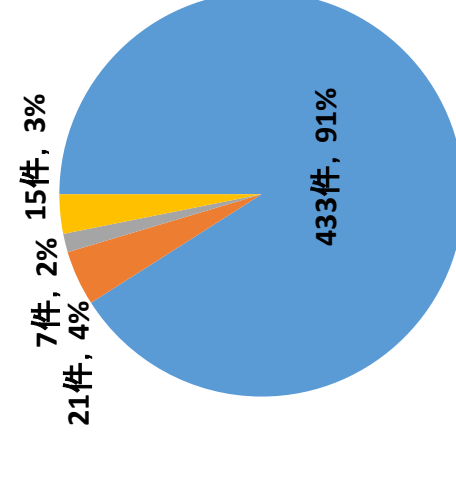
危険認知速度81km/h～90km/h



危険認知速度71km/h～80km/h



危険認知速度70km/h以下・調査不能



■ 直線 ■ 1000m以上 ■ 500m以上 ■ 500m未満

(注) 交通事故統計原票の項目「曲線半径」のうち、「該当なし」(サービスエリア等)を除いて算出。

交通実態調査について

● 調査目的

規制速度及び車線数の異なる高速道路における車種別・車線別の走行速度と交通実態を把握すること。

● 調査期間

令和5年8月下旬から9月上旬まで

● 調査対象車種

3種類

- 普通自動車等(法定速度100km/hの四輪車)
- 大型貨物自動車等(車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当する貨物自動車(トレーラを除く))
- トレーラ(車両総重量8トン以上または、最大積載量5トン以上のいずれかに該当するトレーラ)

● 調査方法

任意の1地点において、時間帯を3回に分けて調査を実施。

実勢速度は、スピードガンを使用して計6,707台を測定し、交通実態については、実勢速度測定時における車種別・車線別の交通量を調査した。

調査路線

規制速度別、車線数別に以下の路線において調査を実施【全国15箇所】

① 普通自動車等の規制速度が100km/hを超える路線

- 二車線区間【東北自動車道(岩手県)】
- 三車線区間【東北自動車道(埼玉県)、新東名高速道路(静岡県)、東関東自動車道(千葉県)、常磐自動車道(茨城県)】

② 普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)の路線

- 二車線区間【関越自動車道(群馬県)、東名高速道路(愛知県)、山陽自動車道(山口県、岡山県)】
- 三車線区間【九州自動車道(福岡県)】

③ 普通自動車等の規制速度が80km/hの路線

- 二車線区間【圏央道(神奈川県)、中央自動車道(山梨県)、北陸自動車道(福井県)】
- 三車線区間【東名阪自動車道(三重県)、中国自動車道(兵庫県)】

規制速度別・車種別・車線別の交通実態調査

交通実態調査結果

全路線・全車線における車種別の走行速度

○普通自動車等(2,749台)

【120km/h又は110km/h区間】

平均速度・・・98km/h

実勢速度・・・115km/h

【100km/h区間】

平均速度・・・94km/h

実勢速度・・・107km/h

【80km/h区間】

平均速度・・・89km/h

実勢速度・・・102km/h

○大型貨物自動車等(3,087台)

平均速度・・・80km/h

実勢速度・・・87km/h

○トレーラ(871台)

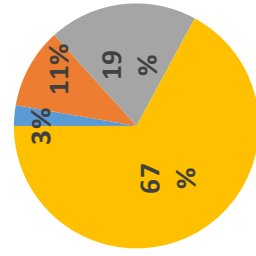
平均速度・・・77km/h

実勢速度・・・84km/h

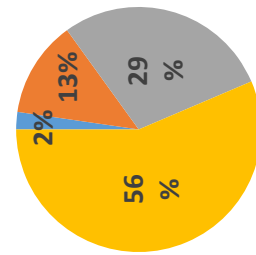
車種別の走行速度別割合

普通自動車等

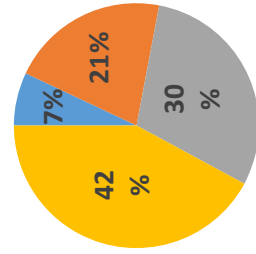
120・110区間



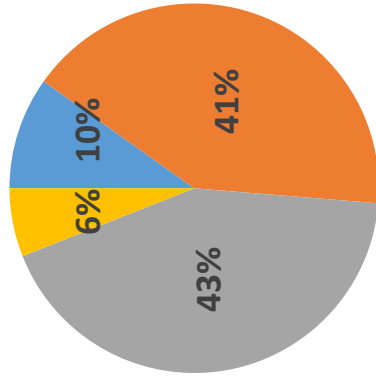
100区間



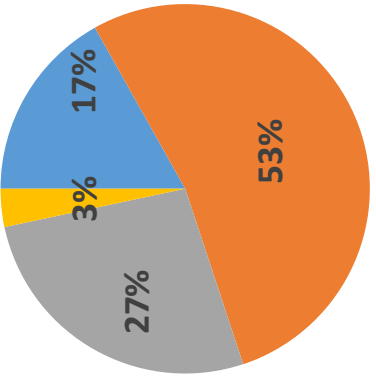
80区間



大型貨物自動車等



トレーラ



70km/h以下 71~80km/h 81~90km/h 91km/h以上

(注1)【120km/h又は110km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が100km/hを超える速度で、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。

(注2)【100km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)で、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。

(注3)【80km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が80km/hで、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。

(注4)実勢速度については、85パーセンタイル速度を用いた。

規制速度別・車種別・車線別の交通実態調査

交通実態調査結果

■ 二車線区間

路 線	実勢速度 (km/h)						走行実態 (%)					
	普通			大貨等			大貨等			トレーラ		
	車線別		車線別	車線別		車線別	車線別		車線別	車線別		車線別
	第一	第二	第一	第二	第一	第二	第一	第二	第一	第二	第一	第二
120km/h又は110km/h区間	118	121	86	88	89	11	94	6	89	11	94	6
100km/h区間	102	112	87	88	84	16	87	13	84	16	87	13
80km/h区間	100	109	89	89	72	28	87	13	72	28	87	13

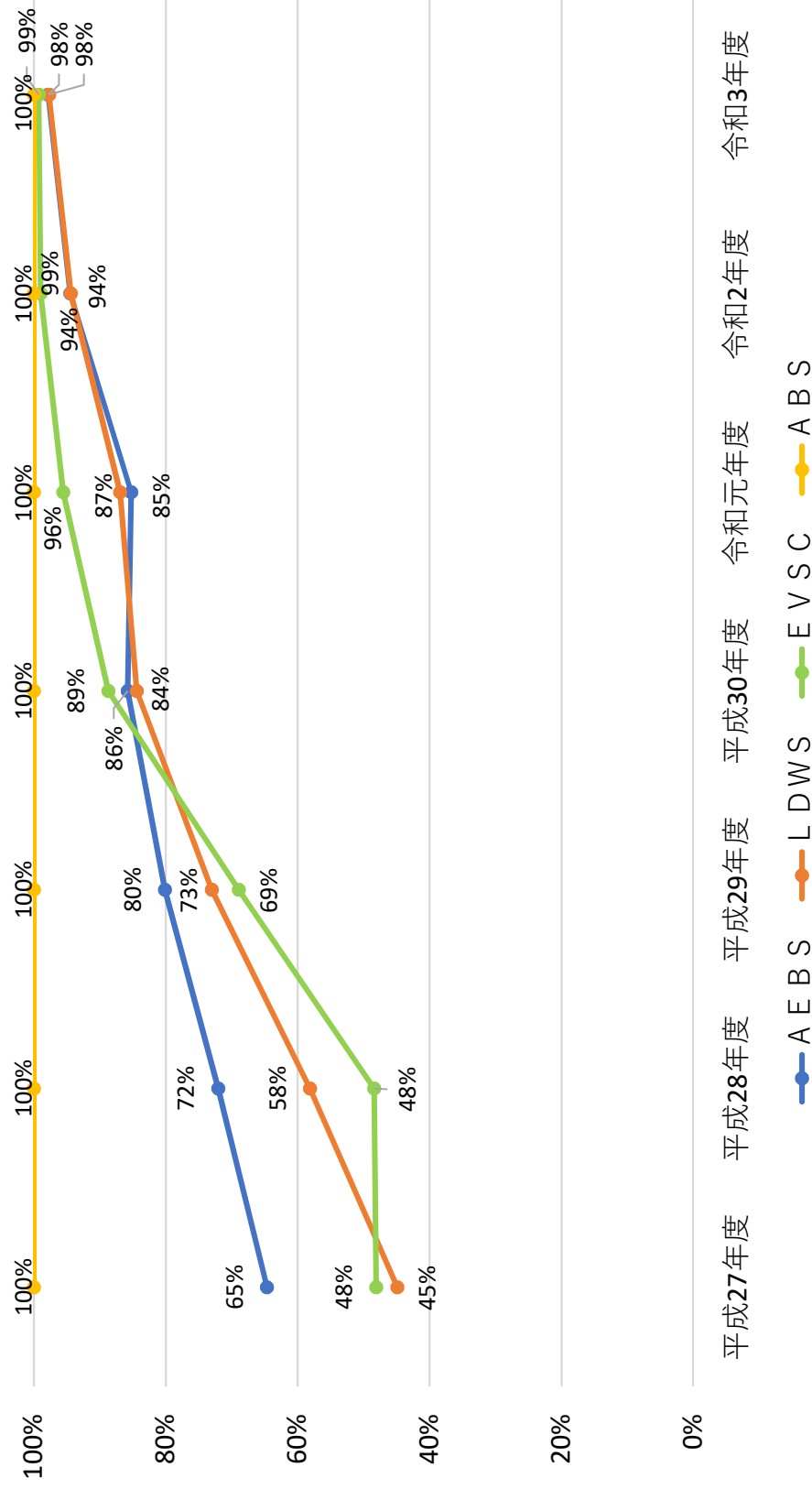
■ 三車線区間

路 線	実勢速度 (km/h)									走行実態 (%)								
	普通			大貨等			大貨等			トレーラ								
	車線別		車線別	車線別		車線別	車線別		車線別	車線別		車線別	車線別		車線別			
	第一	第二	第三	第一	第二	第三	第一	第二	第三	第一	第二	第三	第一	第二	第三			
120km/h又は110km/h区間	99	109	121	84	88	86	46	42	12	62	34	4	46	42	12			
100km/h区間	86	104	112	80	85	/	34	46	20	48	44	8	34	46	20			
80km/h区間	84	94	102	84	86	88	28	49	23	44	45	11	28	49	23			

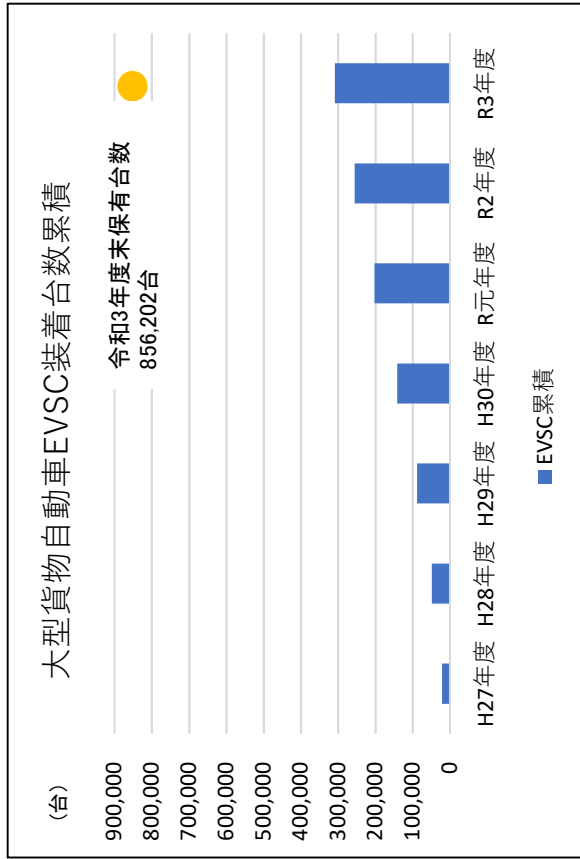
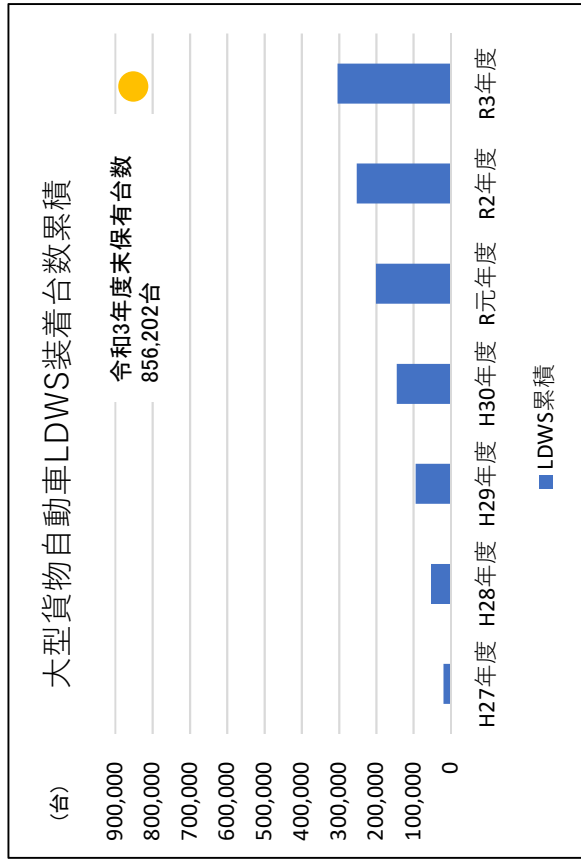
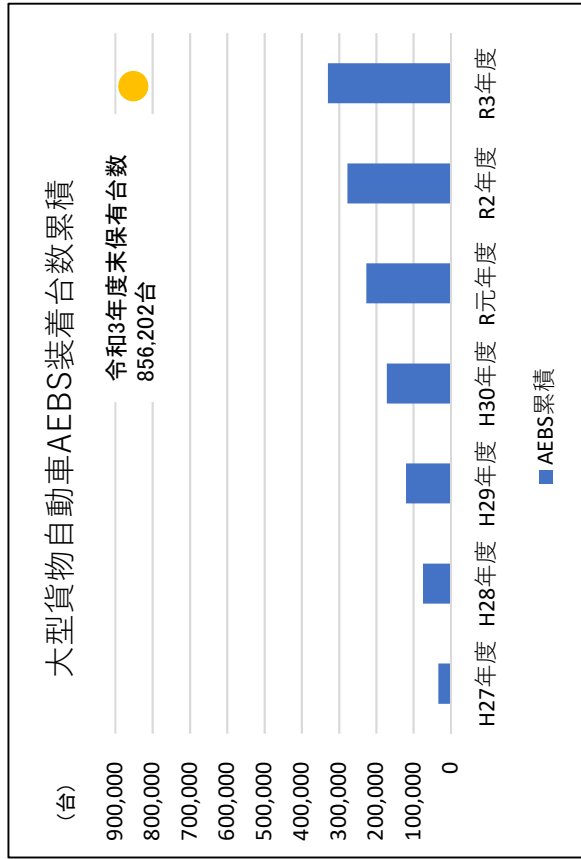
(注1)【120km/h又は110km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が100km/hを超える速度で、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。
 (注2)【100km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が法定速度(100km/h)で、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。
 (注3)【80km/h区間】とは、普通自動車等の規制速度が80km/hで、大型貨物自動車等の規制速度が法定速度(80km/h)の区間をいう。
 (注4)実勢速度については、85パーセントイル速度を用いた。
 (注5)斜線部は、サンプル数少数のため、実勢速度の算出不可。

- ◆ 衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)、車線逸脱警報装置(LDWS)、車両安定制御装置(EVSC)の大型貨物自動車新車販売台数に対する装着率は、いずれも増加傾向。
- ◆ 大型貨物自動車のアンチロック・ブレーキシステム(ABS)は平成17年から標準装備。※国内大型4社へのヒアリング

大型貨物自動車新車販売台数に対する装置装着率



(注1) 平成27年度のLDWS、EVSCの装着率については、国内大型3社のデータより作成
 (注2) 平成27年度のAEBS、ABSの装着率及び平成28年度以降の装着率は国内大型4社のデータより作成



大型貨物自動車のABSは平成17年から標準装備となっている。普通貨物自動車の平均車齢12.43年(※)、平均使用年数18.49年(※)を考慮すると、現存する大型貨物自動車は、ほぼABSを装着していると推測。

※一般財団法人自動車検査登録情報協会の令和4年度統計による。

(注1)衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)、車線逸脱警報装置(LDWS)、車両安定制御装置(EVSC)の装着台数累積については、平成27年度以降の各年度新車販売台数を合算。
 (注2)令和3年11月以降の大型貨物自動車の新車については、4装置とも義務化となっているため標準装備。

大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの基準概要

参考資料11

国内基準化
【平成24年3月】

国際基準化
【平成25年11月】

性能要件強化
対象拡大
【平成26年2月】

性能要件強化
【令和5年1月】

第一世代

第二世代

第三世代

第四世代

※車両総重量8トン超の場合の要件

	第一世代	第二世代	第三世代	第四世代
根拠法令等	国内基準	国際基準 (UN R131 00シリーズ)	国際基準 (UN R131 01シリーズ)	国際基準 (UN R131 02シリーズ)
全新車 装備義務時期	平成30年11月 (車両総重量20t超)	平成30年11月 (車両総重量20t超)	令和3年11月 (車両総重量3.5t超)	令和10年9月 (車両総重量3.5t超)
作動が求められる速度	15km/hから最大設計速度(90km/h)まで			
対静止車両	初速80km/hで作動時の減速度が $3.3m/s^2$ 以上	初速80km/hで衝突時の減速度が10km/h以上	初速80km/hで衝突時の減速度が20km/h以上	初速80km/hで衝突時の減速度が52km/h以上 初速90km/hで衝突時の減速度が48km/h以上
対移動車両		前方車両30km/h、試験車両80km/hで衝突しないこと	前方車両10km/h、試験車両80km/hで衝突しないこと	前方車両20km/h、試験車両90km/hで衝突しないこと
対歩行者				横断歩行者に試験車両20km/hで衝突しないこと
性能要件※				

対静止車両 試験



静止障害物に衝突した際の試験車両の減速度等を測定

対移動車両 試験



試験車両が一定速度の移動障害物に衝突しないよう減速できるかを測定

対歩行者 試験



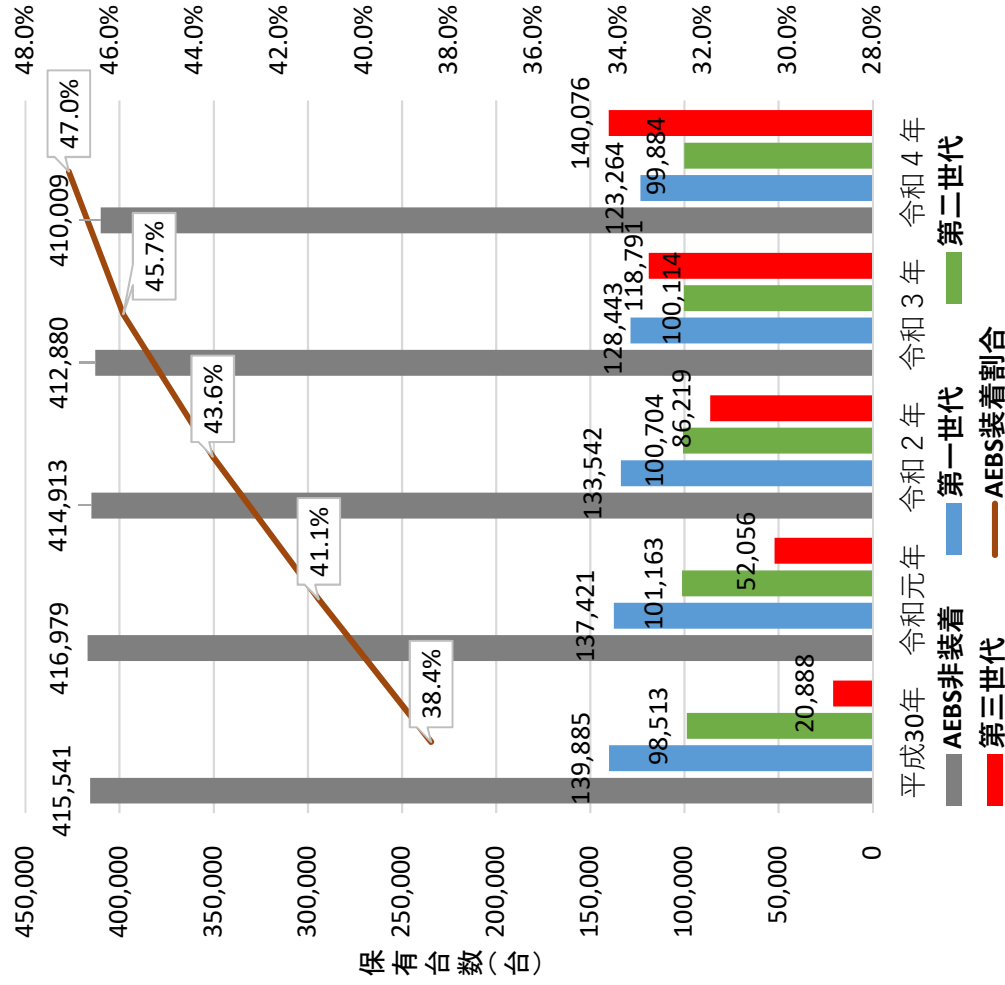
試験車両が一定速度の横断歩行者に衝突しないよう減速できるかを測定

【調査概要】

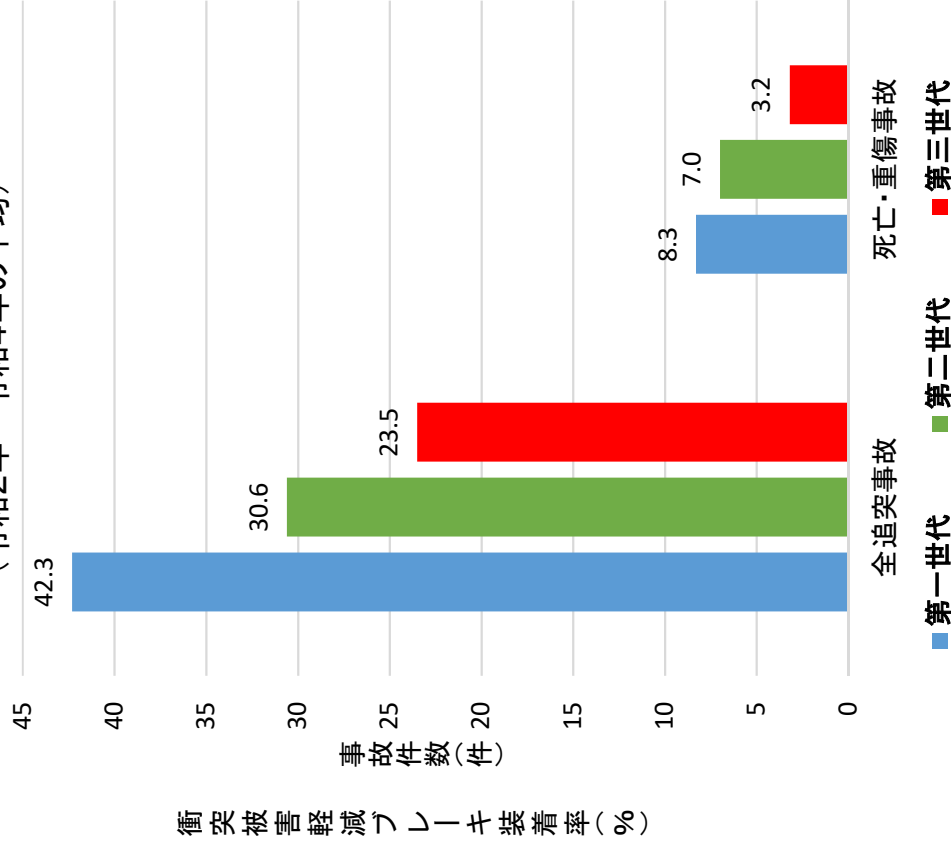
大型貨物自動車等の製造事業者から衝突被害軽減ブレーキ装着車両のデータ提供を受け、(公財)交通事故総合分析センターが保有する交通事故のデータと照合し、衝突被害軽減ブレーキの装着状況及び世代別の効果について調査した。

【調査結果】

衝突被害軽減ブレーキ装着状況別の大型貨物自動車等の保有台数の年次推移



高速自動車国道における大型貨物自動車等の10万台当たりの衝突被害軽減ブレーキ世代別の追突事故件数 (令和2年～令和4年の平均)

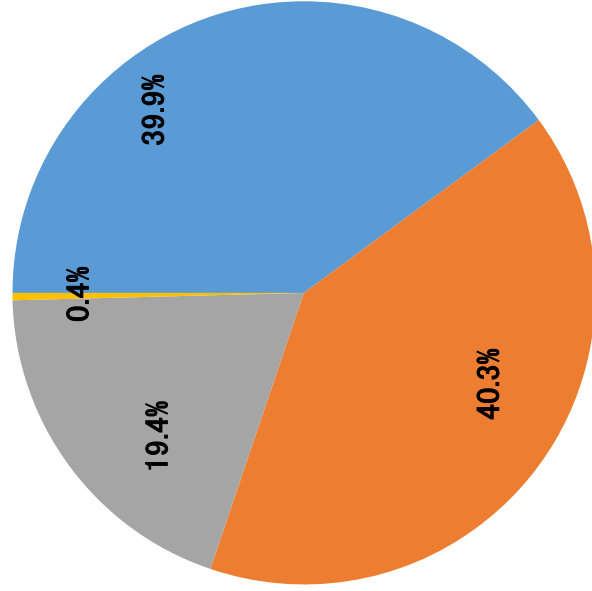


【アンケート概要①】

トラック運送や乗合バス等の交通運輸業界で働く労働者から成る全国交通運輸労働組合総連合に所属するトラックドライバー794名に対して、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度等に関するアンケートを実施した。

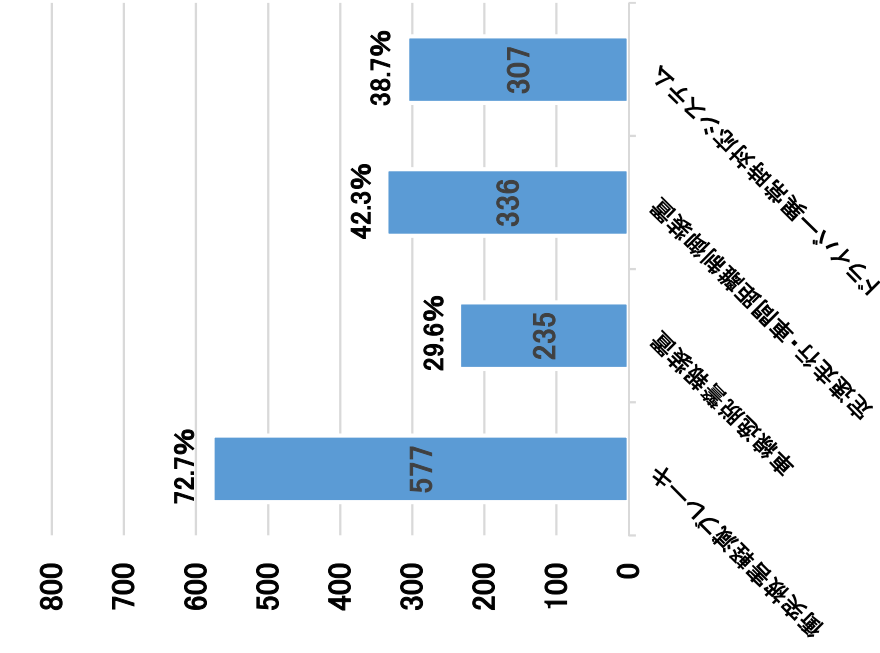
【アンケート結果①(抜粋)】

Q. 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ついて



- 現行の80km/hを維持
- 現行の速度抑制装置の上限設定速度(90km/h)を維持した上で、90km/hに引上げ
- 速度抑制装置の上限設定速度の引上げ又は取り外しをした上で、100km/hに引上げ
- その他

Q. 大型貨物自動車等の最高速度の引上げに当たって、有効な安全装置について



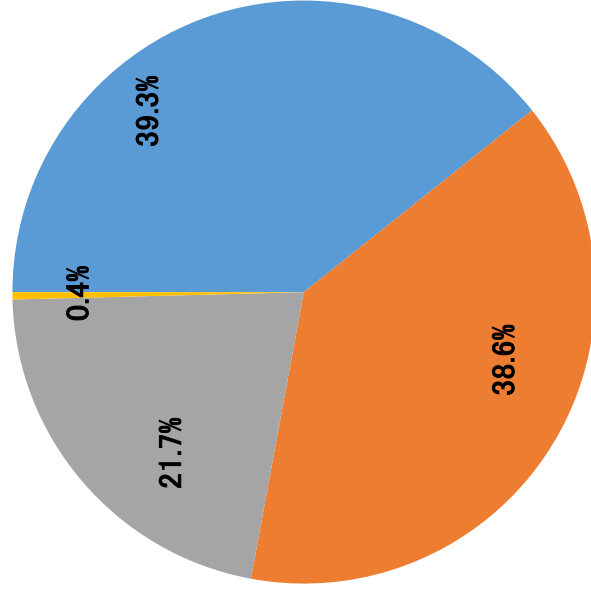
トラックドライバーに対するアンケート結果②

【アンケート概要②】

トラック運輸を中心に様々な輸送分野で働く労働者から成る全日本運輸産業労働組合連合会に所属するトラックドライバー8,077名に対して、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度等に関するアンケートを実施した。

【アンケート結果②(抜粋)】

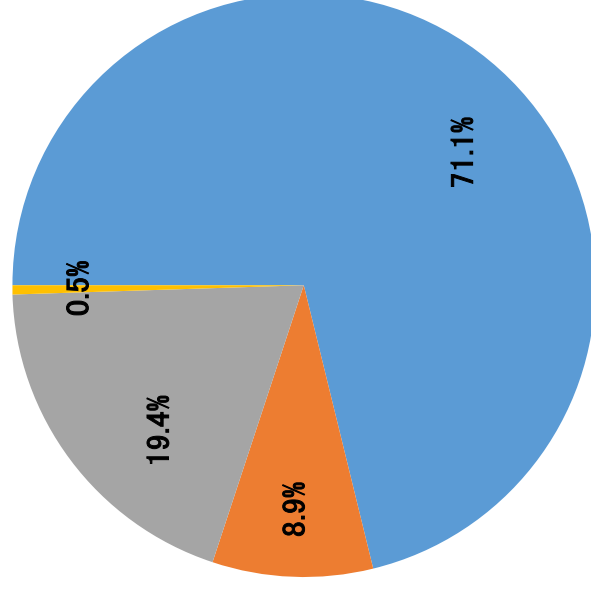
Q. 高速道路における大型貨物自動車等の最高速度の引上げについて



■ 現行の80km/hを維持
■ どちらともいえない

■ 100km/hに引上げ
■ 無回答

Q. 大型貨物自動車等の最高速度の引上げに当たって、衝突被害軽減ブレーキの装着を要件とすべきかについて



■ 要件とすべき
■ どちらともいえない

■ 要件とする必要はない
■ 無回答

トラックドライバーに対するアンケート結果③

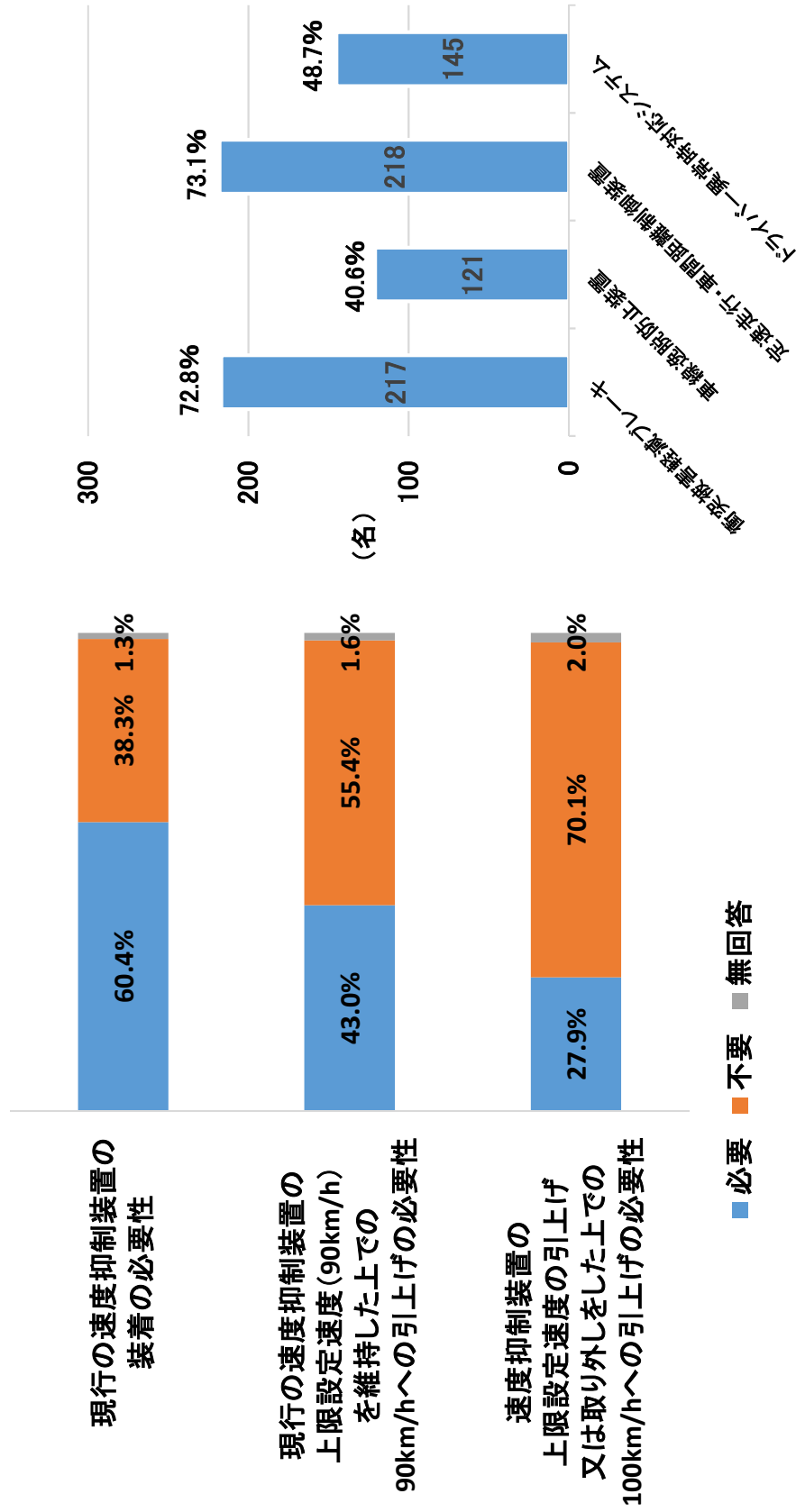
【アンケート概要③】

建設や交通・運輸分野等で働く労働者から成る全日本建設交運一般労働組合に所属するトラックドライバー298名に対して、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度等に関するアンケートを実施した。

【アンケート結果③(抜粋)】

Q. 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ついて

Q. 大型貨物自動車等の最高速度の引上げに当たって、有効な安全装置について



【アンケート概要】

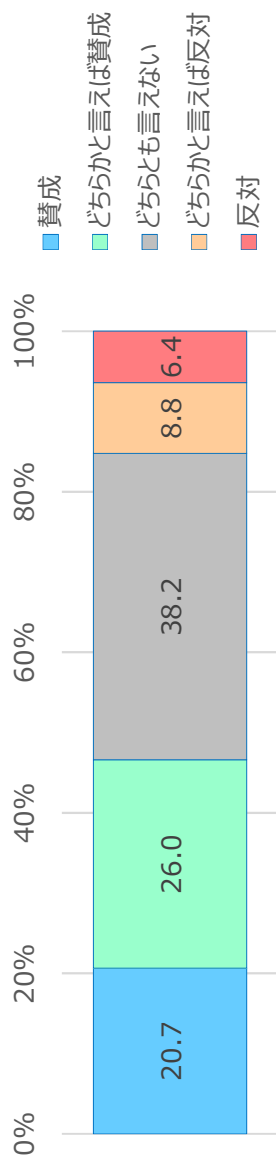
運転免許保有者5,000名に対して、高速道路における大型貨物自動車等の最高速度等に関するアンケートを実施した。

【アンケート結果(抜粋) (※)】

※ 運転免許保有者5,000名のうち、問「日ごろ、どの程度、高速道路を運転しますか。」に対して「利用したことがない」又は「ほとんど利用しない」と回答した者を除いた者(2,736名)のアンケート結果を分析することとした。

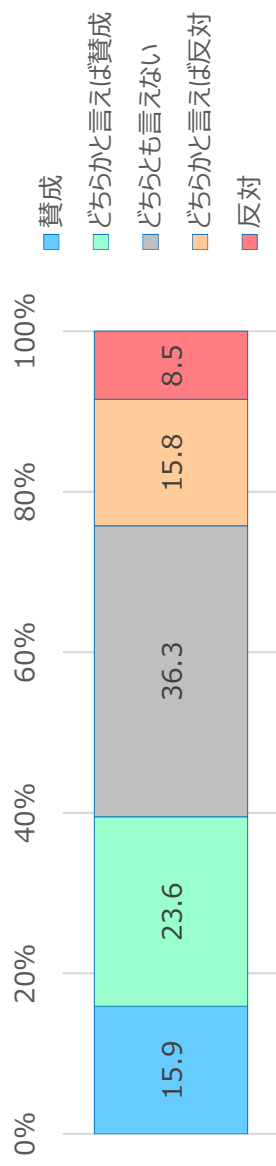
Q、現在、大型トラックには、上限設定速度が90km/hの速度抑制装置がついています。この速度抑制装置の上限である90km/hまで、最高速度を引き上げること、賛成ですか、反対ですか。

	人数	構成率
賛成	565	20.7%
どちらかと言えば賛成	710	26.0%
どちらとも言えない	1,044	38.2%
どちらかと言えば反対	242	8.8%
反対	175	6.4%
回答者数	2,736	100.0%



Q、あなたは大型トラックの最高速度について、普通自動車や大型バスと同じ100km/hまで引き上げること、賛成ですか、反対ですか。

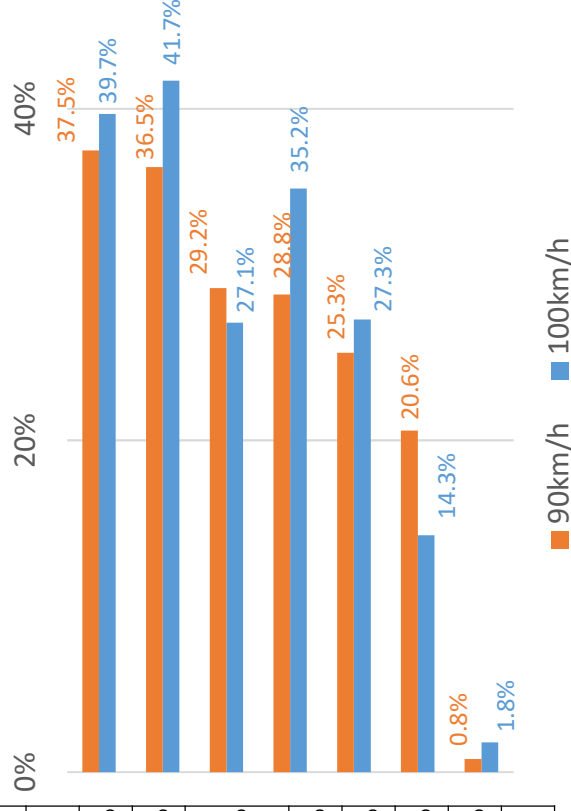
	人数	構成率
賛成	435	15.9%
どちらかと言えば賛成	646	23.6%
どちらとも言えない	992	36.3%
どちらかと言えば反対	431	15.8%
反対	232	8.5%
回答者数	2,736	100.0%



一般ドライバーに対するアンケート結果

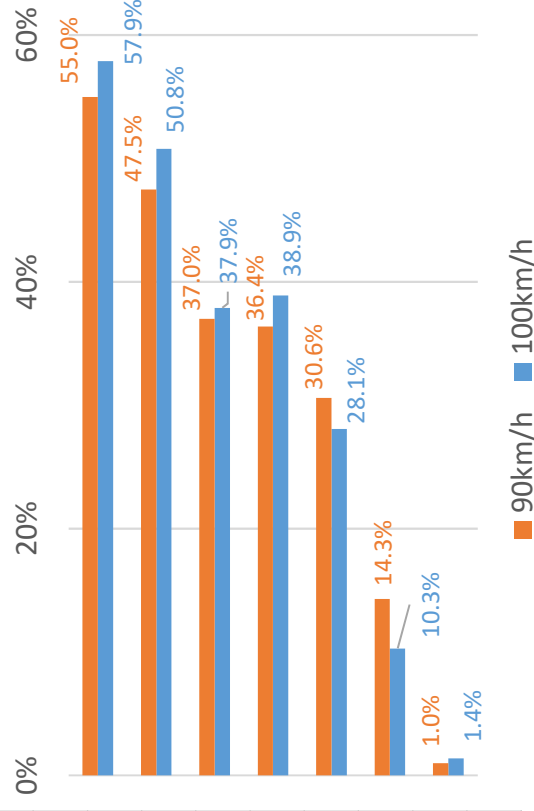
Q、90km/h又は100km/hへの引上げについて、どのような懸念がありますか。(複数回答可)

	90km/h		100km/h	
	人数	回答率	人数	回答率
追越し車線を走行する大型トラックが増加しそう	1,025	37.5%	1,087	39.7%
走行速度が速くなると交通事故が増加しそう	998	36.5%	1,140	41.7%
規制速度が法定最高速度より低い区間でも速い速度で走行する大型トラックが増加しそう	800	29.2%	741	27.1%
大型トラックが現在よりも速い速度で走行するのは怖い	787	28.8%	963	35.2%
あおり運転等の危険な運転が増加しそう	692	25.3%	747	27.3%
特になし	563	20.6%	391	14.3%
その他	23	0.8%	49	1.8%
回答者数	2,736	-	2,736	-



Q、90km/h又は100km/hに引き上げた場合、どのような条件や対策が重要だと思いますか。(複数回答可)

	90km/h		100km/h	
	人数	回答率	人数	回答率
ドライバーの交通ルール遵守やマナーの向上	1,505	55.0%	1,585	57.9%
悪質・危険な交通違反の取締りの強化	1,299	47.5%	1,391	50.8%
車両の安全性能の更なる向上	1,013	37.0%	1,037	37.9%
悪質・危険な交通違反に対する罰則や反則金等の強化	995	36.4%	1,064	38.9%
安全運転に関する広報啓発の徹底	838	30.6%	768	28.1%
特に必要ない	391	14.3%	282	10.3%
その他	27	1.0%	39	1.4%
回答者数	2,736	-	2,736	-



○トラックドライバーの時間外労働の上限規制が年960時間に(令和6年4月1日から)

※ 違反すると … 6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金
 なお、将来的には一般労働者と同じ720時間に

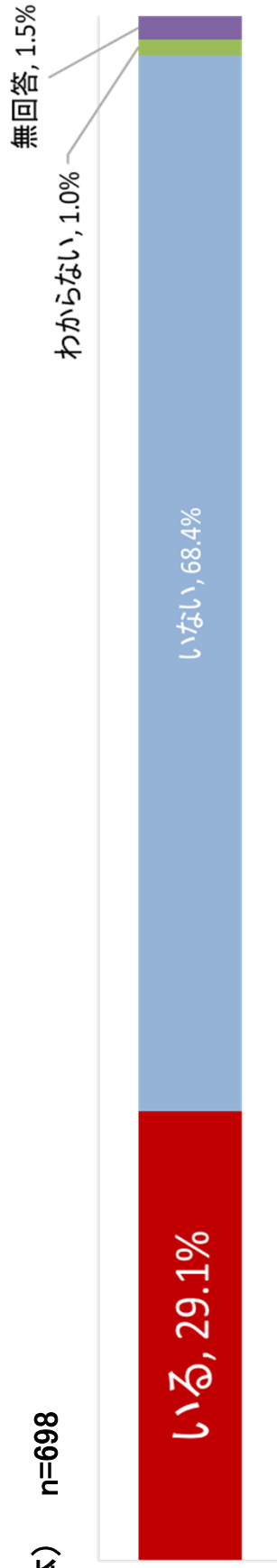
○いわゆる改善基準告示の見直し(拘束時間や運転時間等)の見直し、令和6年4月1日から)

※ 違反すると … 労働基準監督署の是正指導、運輸支局の行政処分(車両停止処分)

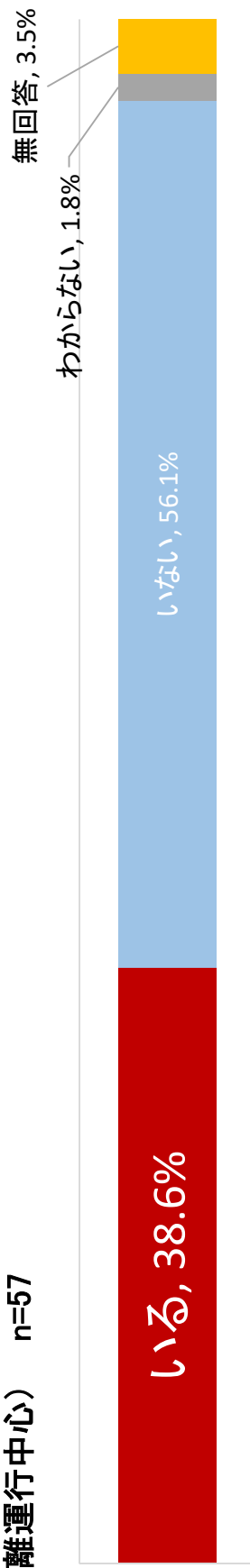
【運送事業者に対するアンケート結果(全日本トラック協会実施)】

Q、時間外労働時間が年960時間超のトラックドライバーの有無について

(全体) n=698



(長距離運行中心) n=57



※出典: 全日本トラック協会「第5回働き方改革モニタリング調査結果」(令和5年1~2月調査)

高速道路における最高速度に係る諸外国の制度

参考資料16

国名	高速道路における普通自動車の最高速度	高速道路における貨物自動車 (goods vehicles等)の最高速度	速度抑制装置の 上限設定速度
欧州			
ドイツ	法定速度はなし (※推奨速度は130キロメートル毎時、個別の速度規制あり)	80キロメートル毎時 (※車両総重量3.5トン超のもの)	90キロメートル 毎時 (※車両総重量3.5 トン超のもの)
スペイン	120キロメートル毎時	90キロメートル毎時 (※車両総重量3.5トン超のもの)	〃
英国	113キロメートル毎時	113キロメートル毎時(※車両総重量7.5トン以下のもの) 97キロメートル毎時(※最大積載量7.5トン超のもの、トレーラ)	〃
スウェーデン	110キロメートル毎時	90キロメートル毎時(※車両総重量3.5トン超のもの) 80キロメートル毎時(※トレーラ)	〃
ルーマニア	130キロメートル毎時	110キロメートル毎時(※車両総重量3.5トン超のもの)	〃
その他			
オーストラリア	100キロメートル毎時	100キロメートル毎時 (※車両総重量12トン超のもの)	100キロメートル 毎時 (※車両総重量12 トン超のもの)
米国	州によって異なる	州によって異なる	基準制定の検討 を開始
(テキサス州)	113キロメートル毎時	113キロメートル毎時	
(カリフォルニア州)	105キロメートル毎時	89キロメートル毎時	

出典：各政府当局HP等