

第52回物流政策懇談会を実施

政労使が集い物流政策について意見交換。建交労からも要望を提出



2023年12月12日に全日本トラック会館において第52回物流政策懇談会が開催されました。建交労からは足立部会長、上村副部会長、松澤副部会長、鈴木事務局長が出席し、鈴木事務局長から①トラック労働者の状態改善について、②トラック運送事業の経営環境改善にむけた要望をおこないました。物流政策懇談会は例年12月に開催（各地方においても地方物政懇を開催）され、政労使が集まって物流政策などの意見交換をおこなう重要な機会となります。その際の国交省からの報告はトラック運輸産業の実態をはじめ、重要施策など具体的な内容となっています。

建交労からの要望の具体的な内容として、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1365号）における一の運行144時間について、長時間・過労運転が事故の要因であることから、一の運行144時間の短縮及び営業区域規制の再導入すること」「一の運行6日間の実態と運転者に及ぼす影響についての調査を実施すること」「速度抑制装置（スピードリミッター）を、8トン未満のトラックにも装着を義務付けること」「高速道路における大型貨物自動車の最高速度について現状の80km制限を維持すること」などを中心に要望しました。

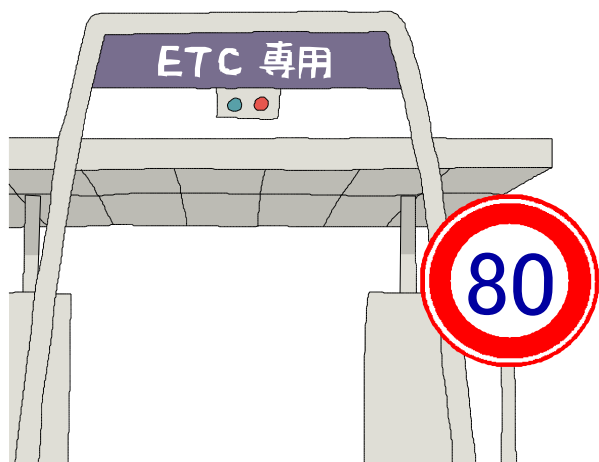
これに対して、国交省から各項目について物流・自動車局貨物流通事業課長をはじめ、安全政策課長、車両基準国際課長より回答されました。また、意見交換では足立部会長から重層の下請構造について、水屋（貨物利用運送）のあり方、規制に対する意見などを発言し、国交省・全ト協との意見交換を進めました。

速度引上げ・警察庁有識者検討会が開かれる

12月4日、第3回目となる警視庁による「高速道路における車種別の最高速度のあり方に関する有識者検討会」が開催されました。今回の検討会では調査研究機関をはじめ、労働組合（建交労・運輸労連・交通労連）からのヒヤリング結果やアンケート調査結果などが資料として示され議論がおこなわれました。議論の内容は非公開の検討会となっていることから詳細は不明ですが、交通実態調査における実勢測度やリミッターの上限速度の関係から最高速度90kmへの引上げに向けた議論がおこなわれていると推測されます。

建交労をはじめとする労働組合が90kmへの引上げについても反対している中、年内には提言がまとめられます。動向に注意が必要です。詳細は別紙「第3回資料」を参照。

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



令和5年12月4日

警察庁 交通局 交通規制課

1 第2回検討会の振り返り

第2回検討会における主な意見(抜粋)

【大型貨物自動車等の最高速度の引上げについて】

- 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、現行の速度抑制装置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。
- 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。速度抑制装置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。
- 90km/hよりも高い速度に対応した車両を作るということになると、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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

1 第2回検討会の振り返り

第2回検討会における主な意見(抜粋)

【トレーラの最高速度の引上げについて】

- 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。
- 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のままですると、車種別の最高速度が複雑になる。トレーラの扱いについては引き続き議論が必要である。

【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思われる。

【その他】

- 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。

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

トレーラの最高速度の引上げに係る検討

【これまでの検討会におけるトレーラに関する主な意見】

- ・ トレーラは、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。トラクタ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あり、連結状態での評価が必要。
- ・ 大型トラックの最高速度は引き上げ、トレーラの最高速度は引き上げない場合、車種別の最高速度が複雑になる。トレーラの特長などについ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ことも考えられる。

引上げ要素

- ・ 車種別の速度規制の複雑化が避けられる。
- ・ 物流面でトレーラの引上げの社会的需要がある。

据え置き要素

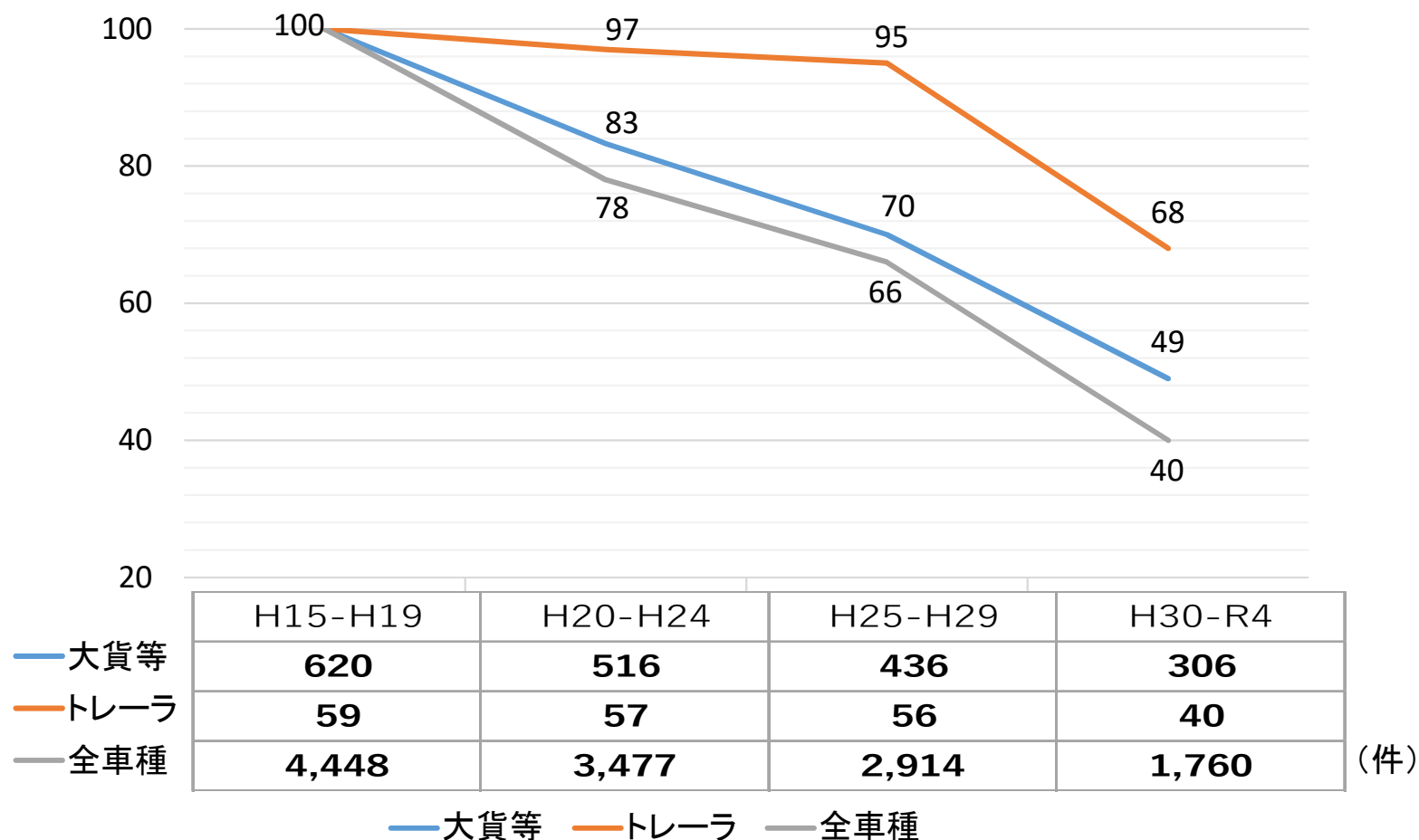
- ・ 事故の減少率が貨物等と比べ緩慢。
- ・ 80km/hより速い速度での安全性能が確認されていない。
- ・ 車歴が長く、ABS等の安全装置が非装着の車両が存在。
- ・ 車両構造や運動性能が他車種と異なる。

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

トレーラの最高速度の引上げに係る検討

【高速自動車国道における車種別の死亡・重傷事故状況】

死亡・重傷事故件数の推移(平成15年～令和4年)



(注1)大貨等とは、車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上又は乗車定員11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)

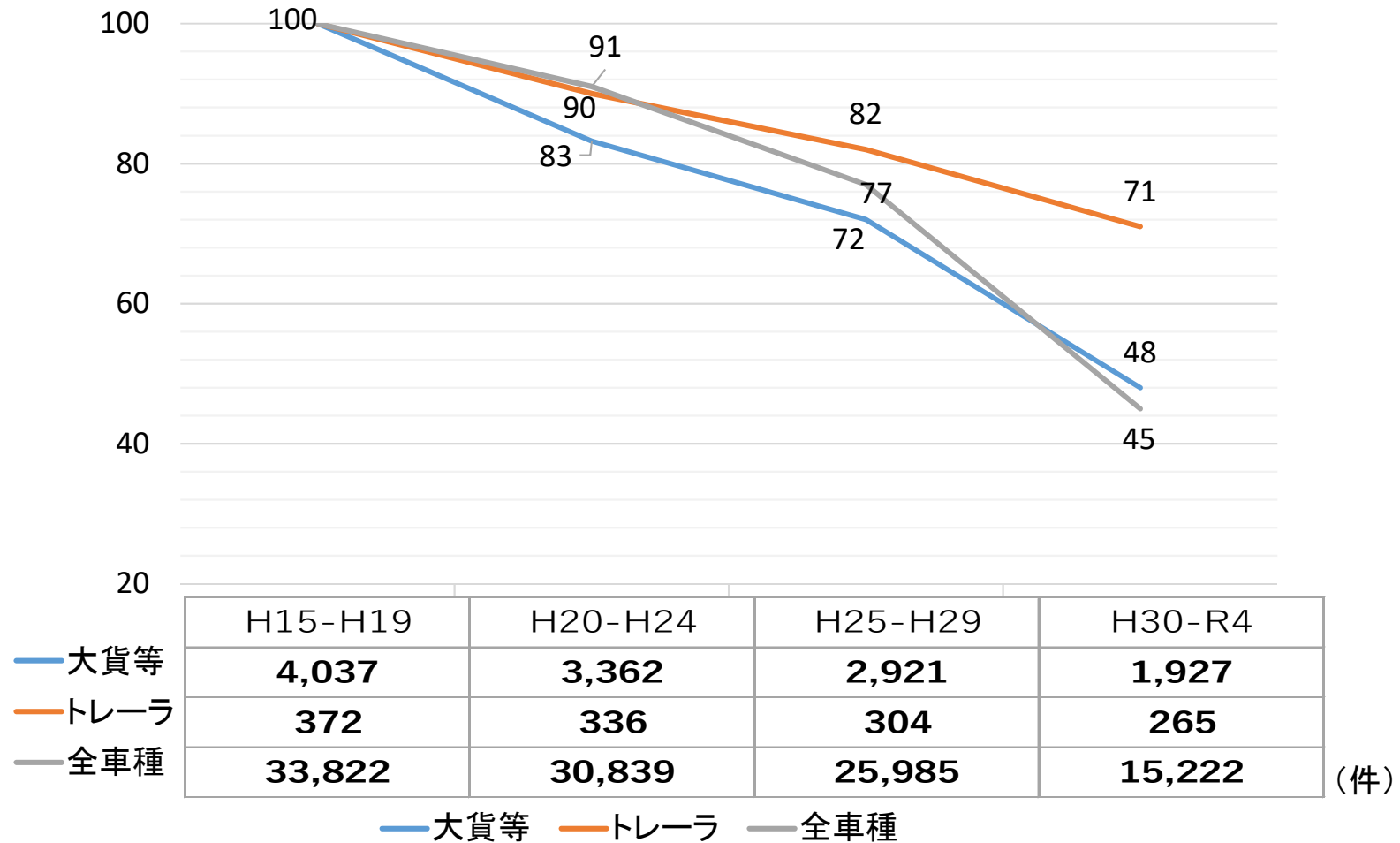
(注2)グラフの数字は、平成15年から平成19年までの交通事故件数を100とした場合の指数

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

トレーラの最高速度の引上げに係る検討

【高速自動車国道における車種別の交通事故状況】

交通事故件数の推移(平成15年～令和4年)



(注1) 大貨等とは、車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上又は乗車定員11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)

(注2) 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

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

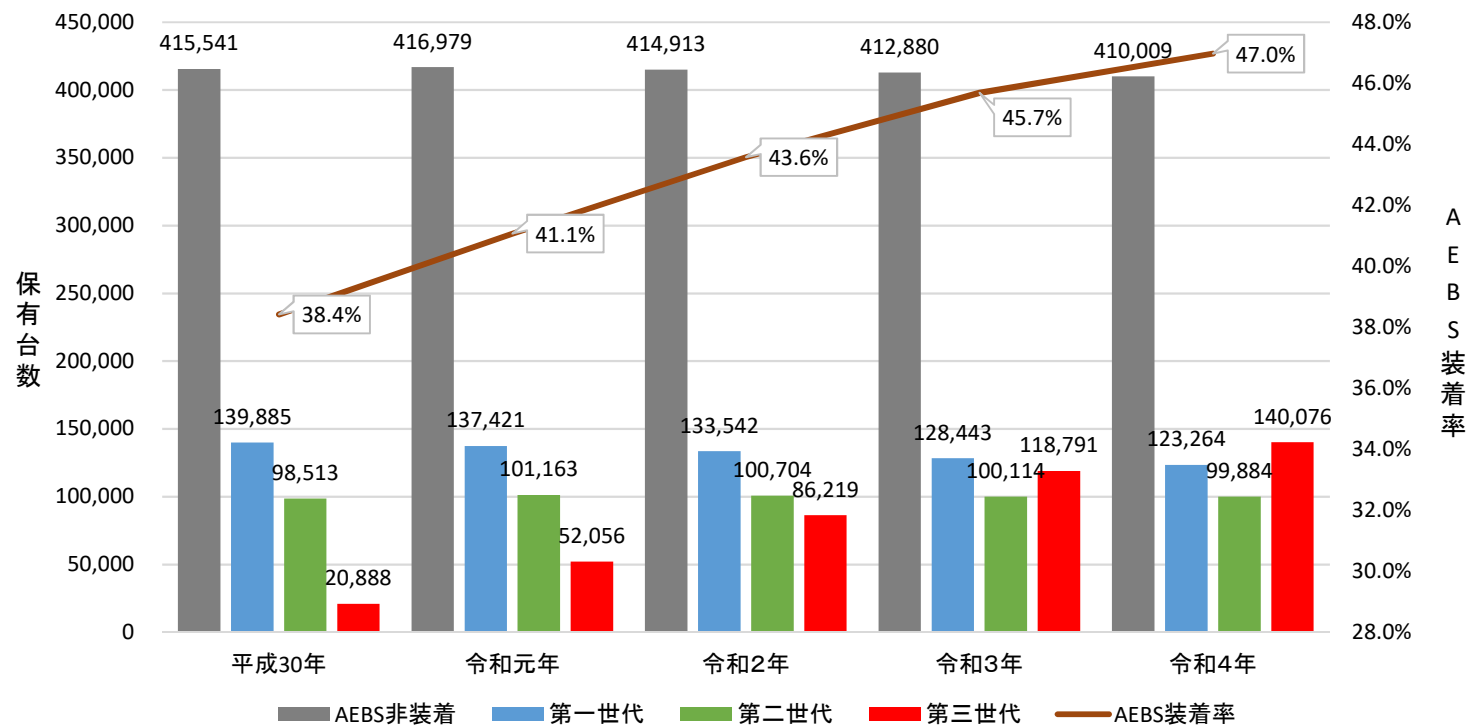
衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装着状況

【調査概要】

大型トラック製造メーカー国内4社からAEBS装着車両のデータ提供を受け、交通事故分析センター(ITARDA)が保有する大型トラックのデータと照合し、AEBSの装着状況及びその効果について調査した。

【調査結果】

AEBS装着状況別の保有台数の年次推移



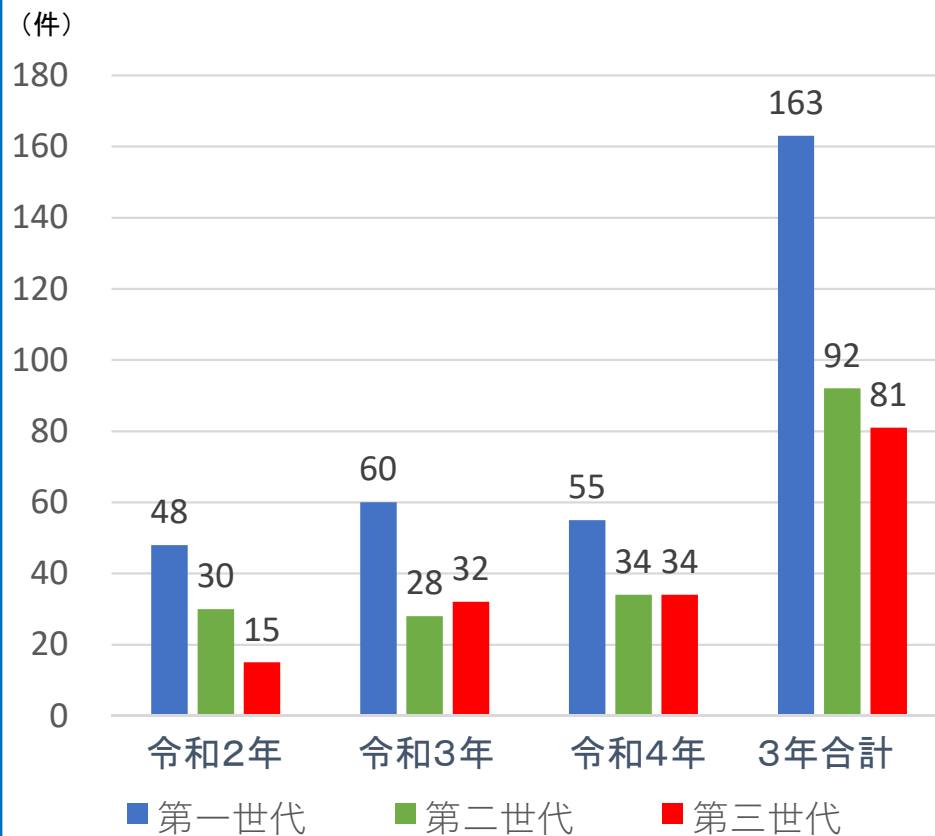
2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の世代別比較

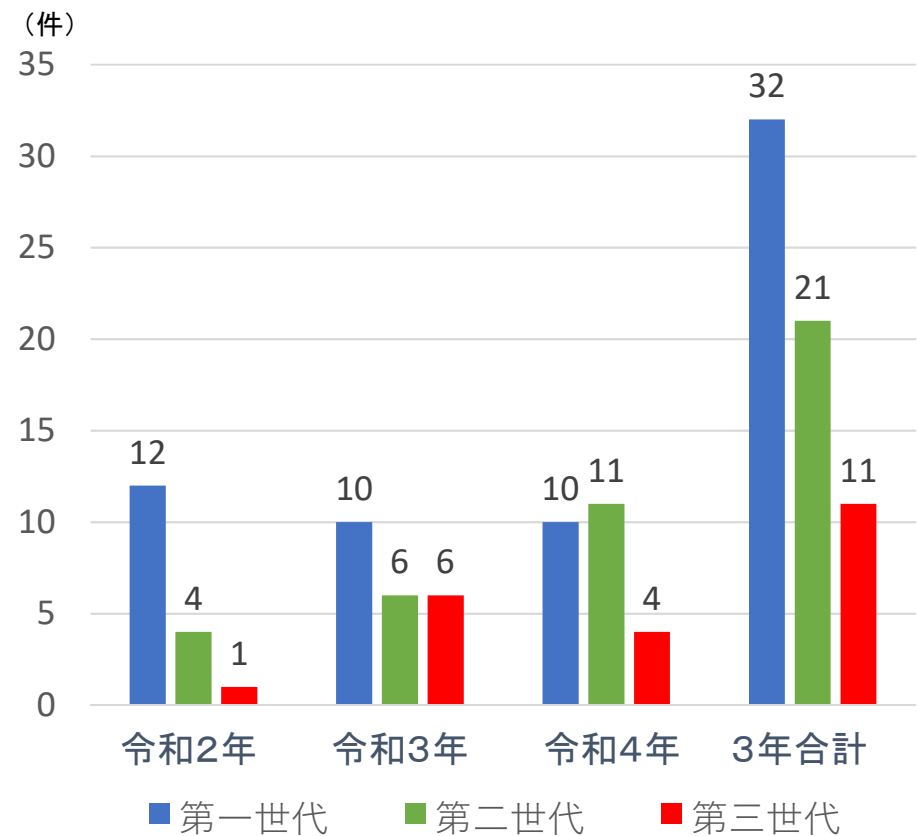
【調査結果】

高速自動車国道におけるAEBS世代別追突事故件数

全交通事故



死亡・重傷事故件数

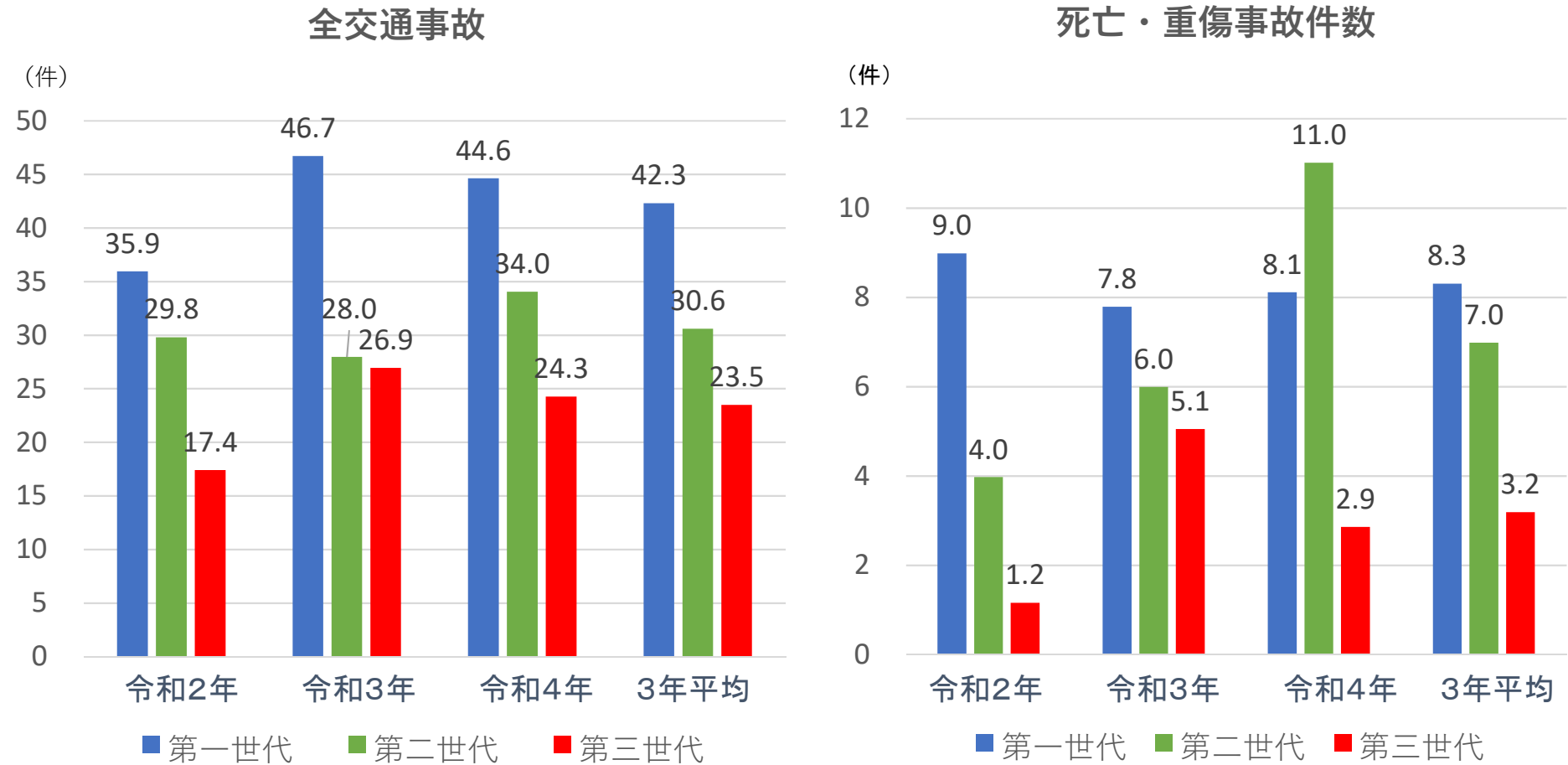


2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の世代別比較

【調査結果】

高速自動車国道における10万台当たりのAEBS世代別追突事故件数

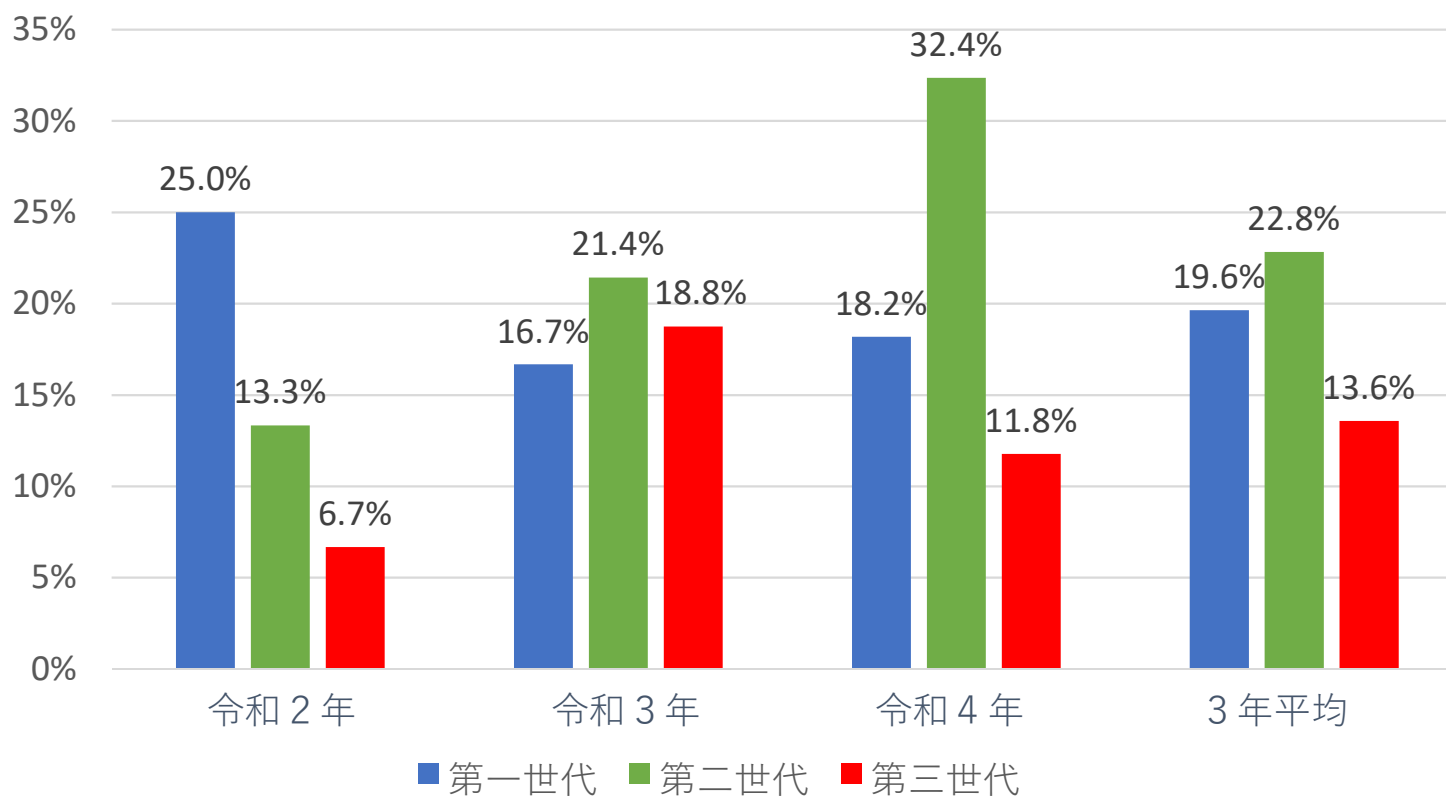


2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の世代別比較

【調査結果】

高速自動車国道におけるAEBS世代別の追突事故に占める死亡・重傷事故率



2 第2回検討会以降の調査結果（資料説明）

労働者の健康等に関する専門家に対するヒアリング結果

【ヒアリング先】 公益財団法人 大原記念労働科学研究所 研究主幹・医学博士 酒井一博氏

本研究所は、各種事業所における労働の状況、条件及び環境並びに労働者の資質、健康生活及び医療厚生に関する調査研究等、具体的には、企業、観光省庁等からのニーズに基づき、疲労やメンタルといった労働者の健康に係る調査研究等を行っている。

【ヒアリング結果】

- ・ 一般的に、車両の走行速度が高くなれば、ドライバーの疲労度・緊張度は大きくなり、身体的・心理的負担は増加すると考えられる。
- ・ しかし、今回の大型トラックの最高速度の引上げについて言えば、
 - 交通実態調査により確認された実勢速度は87km/hであったこと
 - 現在のリミッターの上限設定制限速度は90km/hであること
 - 大型トラックの安全性能は向上していること等を踏まえれば、90km/hへの引上げであれば、身体的・心理的負担の面からは問題ないと考えられる。
- ・ 一方で、90km/h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。
- ・ 90km/hへの引上げを前提とすると、ドライバーに身体的・心理的負担を与えるのは、走行速度よりも、より速くより遠くに輸送しろといった荷主や元請けからの要請に起因するものが大きいだらう。
- ・ 最高速度が引き上げられ、いかに運行計画上の輸送時間が短縮されたとしても、実際に運転するのは疲労やストレスを感じる生身の人間である。身体的・心理的負担を軽減させるためにも、荷主や元請けの意識改革による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。

2 第2回検討会以降の調査結果（資料説明）

労働組合に対するヒアリング結果①

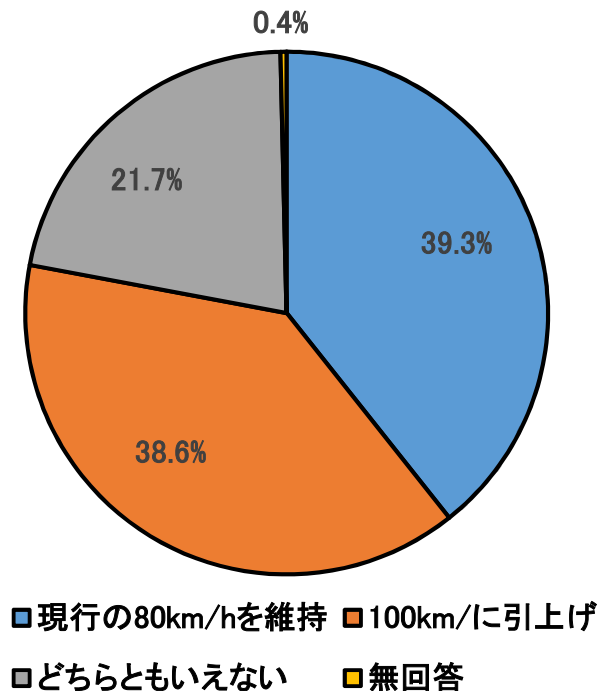
【ヒアリング先】 全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）

【ヒアリング結果】 高速道路における大型トラックの最高速度の引上げについて、以下の理由から、90km/hへの引き上げも含め反対である。

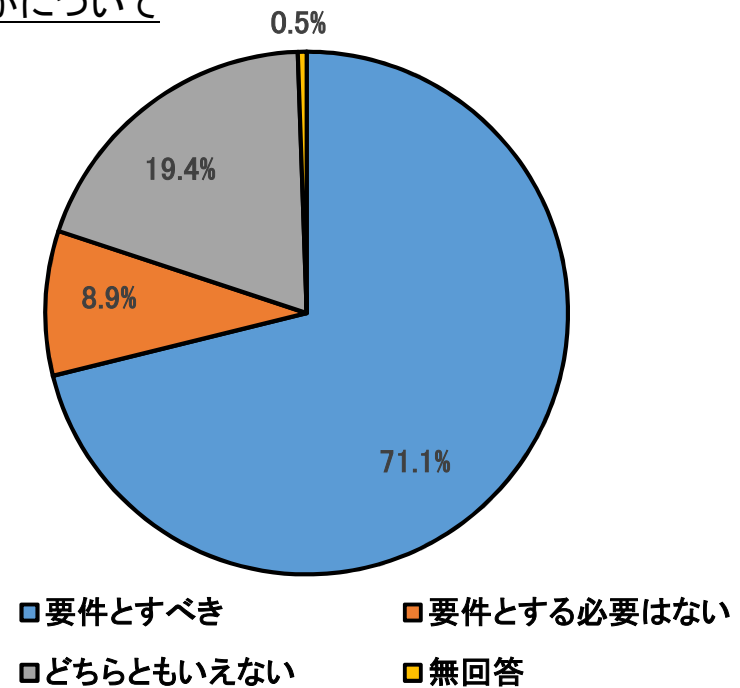
- ① 積載物によって走行が不安定になる。
- ② 車体重量が大きいことから、制動距離が長くなることにより、交通事故の増加・重大化が懸念される。
- ③ トラックドライバーが80km/hでの走行に慣れている。
- ④ 危険物運送中に交通事故を起こした際の社会的責任が大きい。

【トラックドライバーに対するアンケート結果（抜粋）： 会員8,077名】

Q. 大型トラックの最高速度の引上げについて



Q. 大型トラック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



2 第2回検討会以降の調査結果（資料説明）

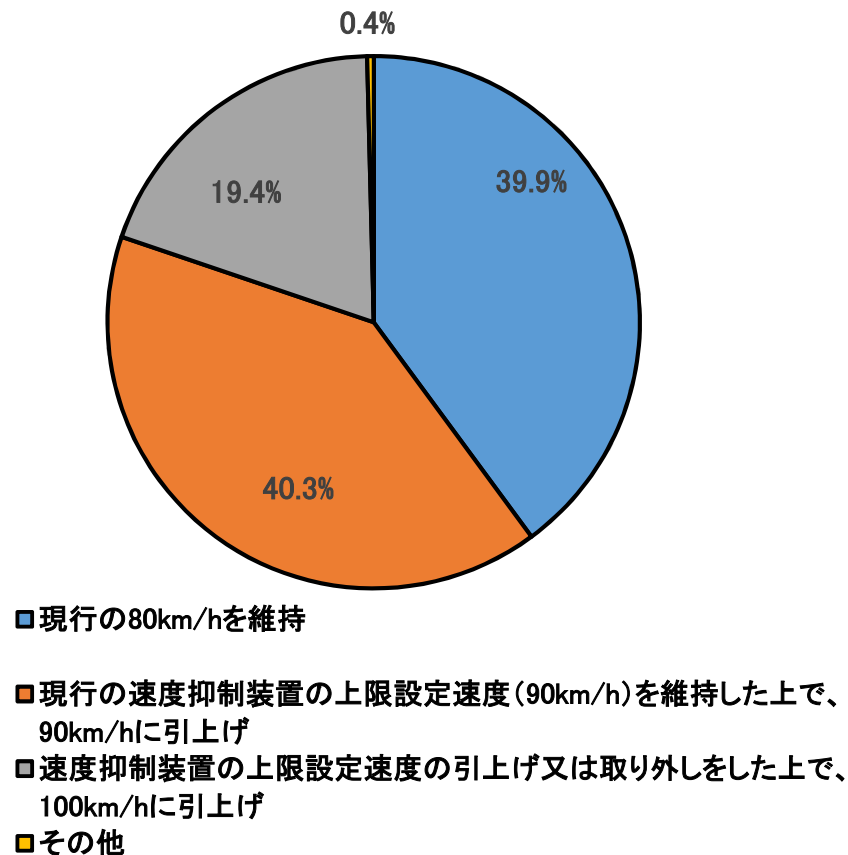
労働組合に対するヒアリング結果②

【ヒアリング先】 全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）

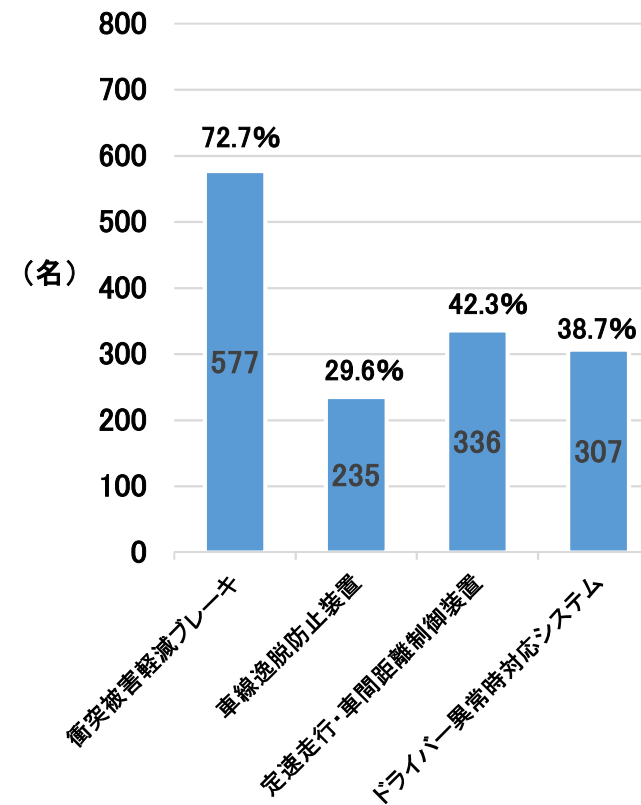
- 【ヒアリング結果】
- ・ 高速道路における大型トラックの最高速度の引上げについて、普通自動車等の最高速度が120km/hの区間においては賛成。大型トラックとその他の車両の速度差(40km/h)による危険性を軽減できる。
 - ・ その他の区間については、組合として議論が尽くせていない部分もあり、賛成とも反対とも言いがたい。

【トラックドライバーに対するアンケート結果（抜粋）：トラック部会組合員794名】

Q. 大型トラックの最高速度の引上げについて



Q. 大型トラック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



2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

参考「Q. 大型トラックの最高速度の引上げについて」の自由回答(抜粋)

A. 現行の80km/hを維持

- ・ 最高速度を上げると燃費が悪くなり、交通事故も増えることを懸念。
- ・ 最高速度を引き上げることが、2024年問題の解決策ではない。
- ・ 飛ばしてきて欲しいといった荷主からの要望が増えることを懸念。

A. 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

- ・ 安全性や環境に関する議論はあるが時間短縮においては妥当。一方で、リミッターの取り外しはあり得ない。
- ・ 大型トラックの性能は上がっているので、90km/h程度への引上げであれば妥当。
- ・ 現状として、ほとんどの大型トラックが90km/hで走行している。
- ・ リミッターの上限設定速度の引上げは、交通事故の増加につながる。

A. 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

- ・ 走行時間の短縮と渋滞の緩和。到着時間に余裕ができる。
- ・ 現状は、普通車と大型トラックの速度差が大きく危険。
- ・ 追越しを行うため、大型トラックの最高速度の引上げは必要。
- ・ 燃費は悪くなり、重大事故も多発するだろうが、トラックドライバーの拘束時間を考えればやむを得ない。

なお、別問として、「2024年問題」への対応として、大型トラックの最高速度の引上げのほかに積荷時間や待機時間等の改善の必要はあるか」という問に対して、97%が「必要あり」と回答した。

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

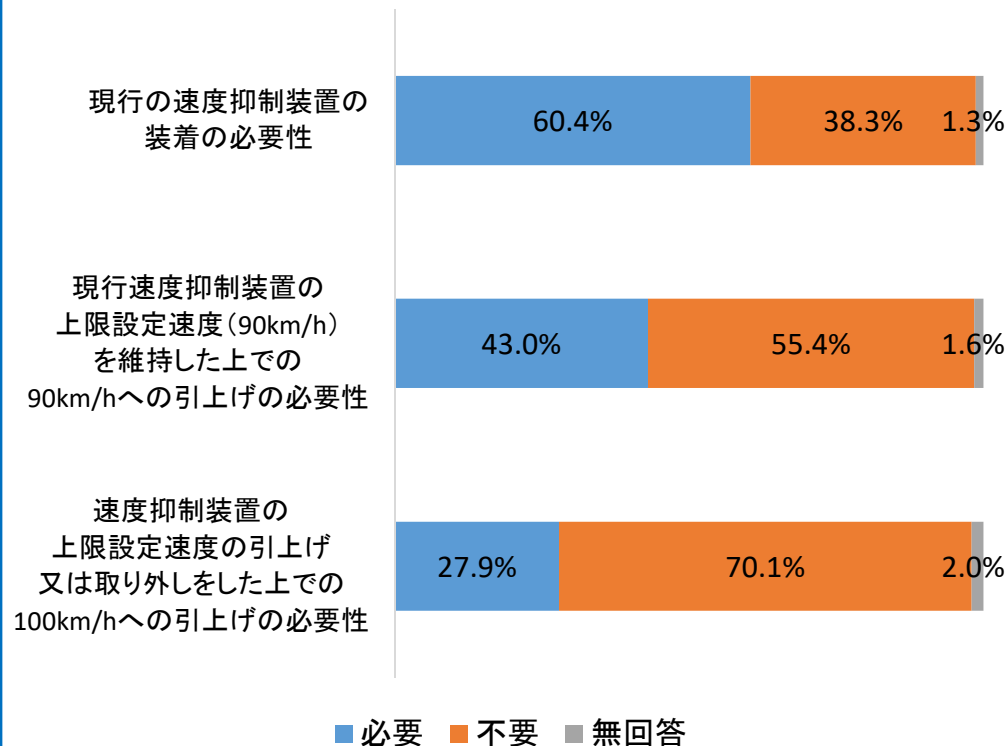
労働組合に対するヒアリング結果

【ヒアリング先】 全日本建設交通一般労働組合（建交労）

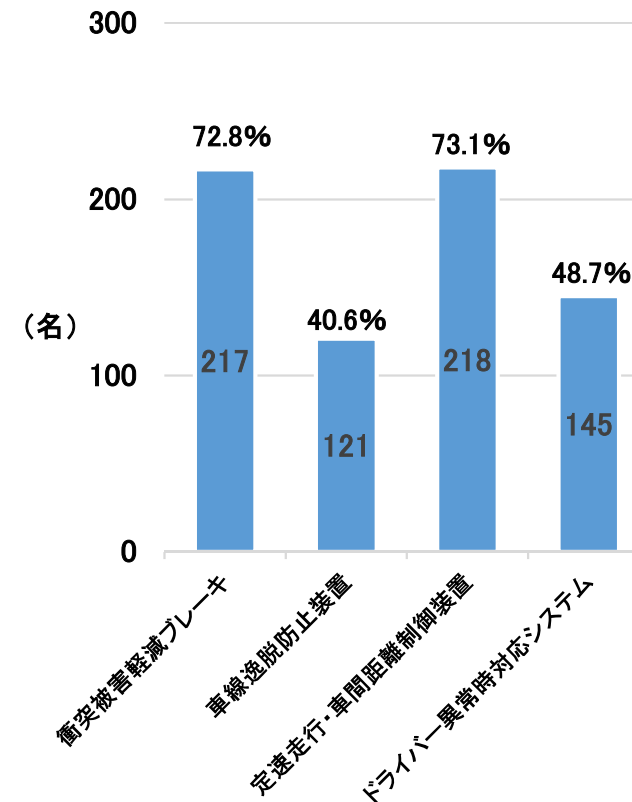
【ヒアリング結果】 組合としては、高速道路における大型トラックの最高速度の引上げに対し、反対の意思を貫く姿勢である。

【トラックドライバーに対するアンケート結果(抜粋)： 会員等298名】

Q. 大型トラックの最高速度の引上げについて



Q. 大型トラック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



2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

参考「Q. 大型トラックの最高速度の引上げについて」の自由回答(抜粋)

○ 現行の速度抑制装置の上限設定速度(90km/h)を維持した上での90km/hへの引上げ

【賛成意見】

- ・ 80km/hは乗用車との速度差があり危険。90km/hがゆとりをもって走行できる速度である。
- ・ 低速車を安全に追い越すため。 ・ 車両の安全性能が向上しているため。

【反対意見】

- ・ 重大事故を増やさないため。
- ・ 荷主が指定する到着時間を遅らせれば良い。時間短縮のために最高速度を引き上げる必要はない。

○ 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の100km/hに引上げ

【賛成意見】

- ・ 輸送時間の短縮、物流の効率化のため。
- ・ 追越しに時間がかかるため、最高速度の引上げが必要。

【反対意見】

- ・ 交通事故の増加、重大化。 ・ 最高速度を引き上げても荷待ち時間が長いいため変わらない。
- ・ 普通車のように機敏に動けないので100km/hは危険。
- ・ 最高速度を引き上げれば、集中力、視野、疲労等、運転に与える影響が大きい。

なお、別問として、「2024年問題」への対応として、大型トラックの最高速度の引上げのほかに積荷時間や待機時間等の改善の必要はあるか」という問に対して、78.5%が「必要あり」と回答した。

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

一般ドライバーに対するアンケート結果

【アンケート概要】

実施方法: インターネットを利用した全国のドライバーを対象にしたアンケート

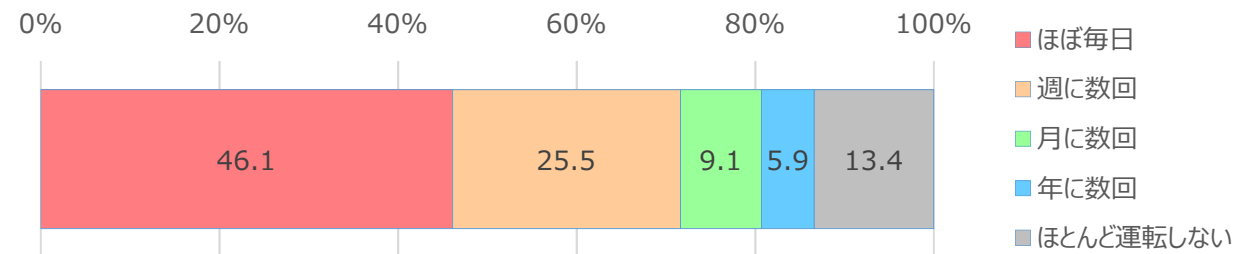
実施期間: 令和5年11月10日～14日までの5日間

回答人数: 運転免許保有者5,000人

【アンケート結果】

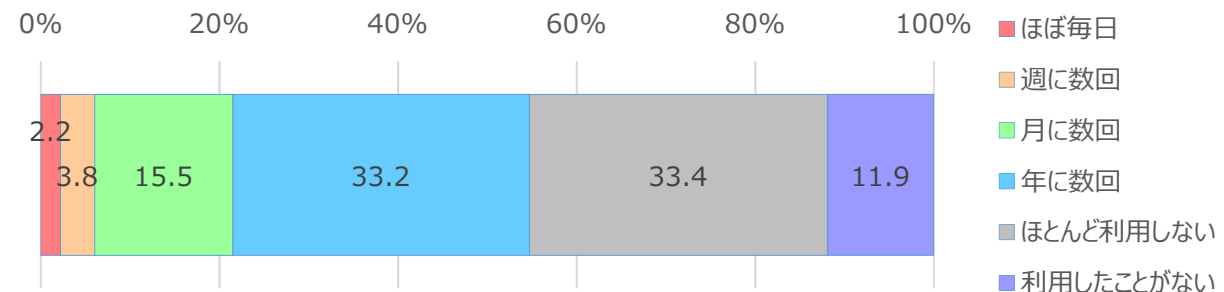
Q、日頃、どの程度運転しますか。

	人数	構成率
ほぼ毎日	2,305	46.1%
週に数回	1,276	25.5%
月に数回	454	9.1%
年に数回	295	5.9%
ほとんど運転しない	670	13.4%
回答者数	5,000	100.0%



Q、日頃、どの程度、高速自動車国道を運転しますか。

	人数	構成率
ほぼ毎日	109	2.2%
週に数回	192	3.8%
月に数回	775	15.5%
年に数回	1,660	33.2%
ほとんど利用しない	1,670	33.4%
利用したことがない	594	11.9%
回答者数	5,000	100.0%



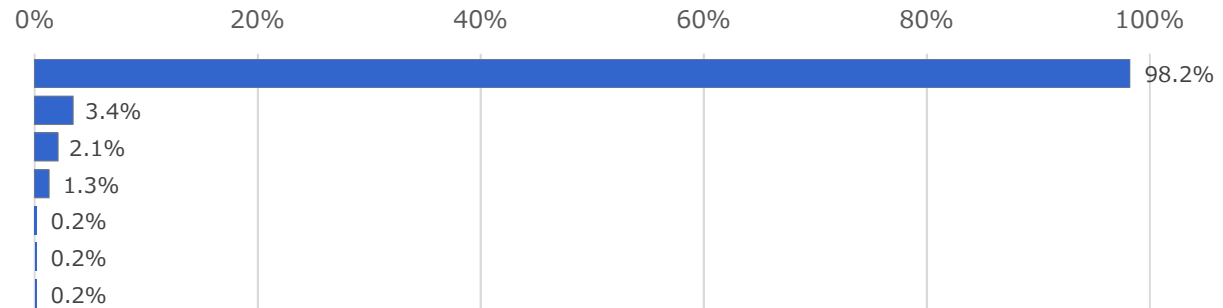
2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

一般ドライバーに対するアンケート結果

本問以下の回答者は、前問で「ほとんど利用しない、利用したことがない」と回答した回答者を除く2,736人である。

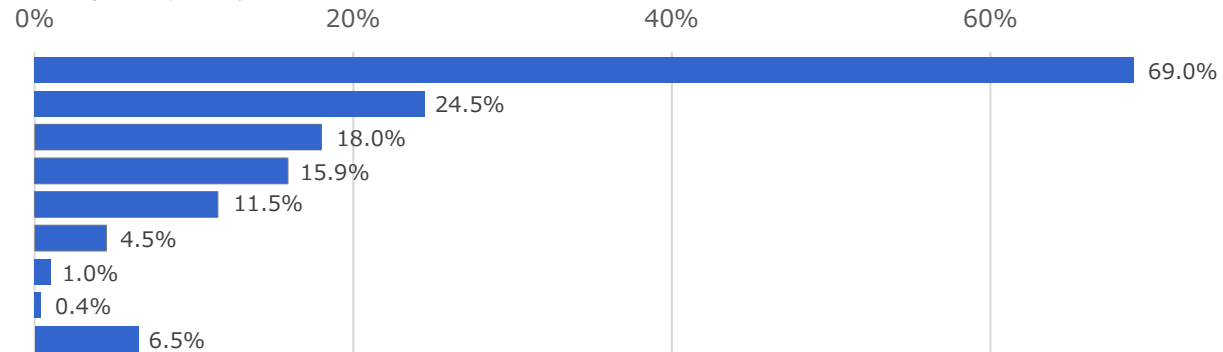
Q、日頃、高速道路で運転する車種は何ですか。(3つまで)

	人数	回答率
普通自動車(軽を含む)	2,687	98.2%
オートバイ	94	3.4%
中型や小型のトラック	57	2.1%
大型トラック	36	1.3%
トレーラ	6	0.2%
バス	5	0.2%
その他	5	0.2%
回答者数	2,736	-



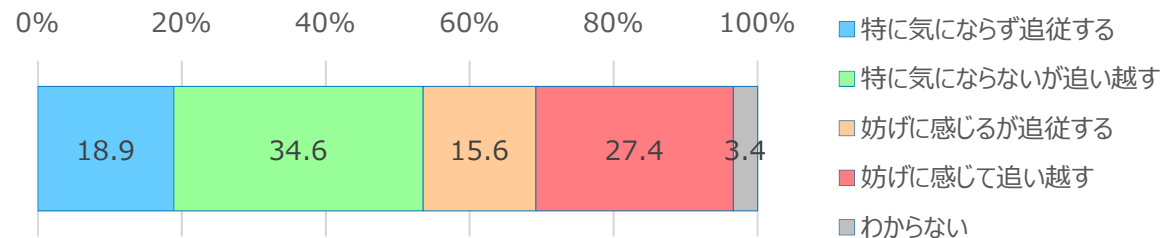
Q、日頃、高速道路を利用する目的は何ですか。(3つまで)

	人数	回答率
観光・ドライブ	1,888	69.0%
買い物	669	24.5%
仕事上の運転	492	18.0%
訪問	436	15.9%
通勤	316	11.5%
送迎	122	4.5%
トラック運転	26	1.0%
バス・タクシー運転	12	0.4%
その他	178	6.5%
回答者数	2,736	-



Q、あなたは、やや交通量の多い高速道路を走行しています。前方を走る大型トラックに追いついた際、普段の運転行動に近いものはどれですか。

	人数	構成率
特に気にならず追従する	517	18.9%
特に気にならないが追い越す	948	34.6%
妨げを感じるが追従する	428	15.6%
妨げ感じて追い越す	751	27.4%
わからない	92	3.4%
回答者数	2,736	100.0%

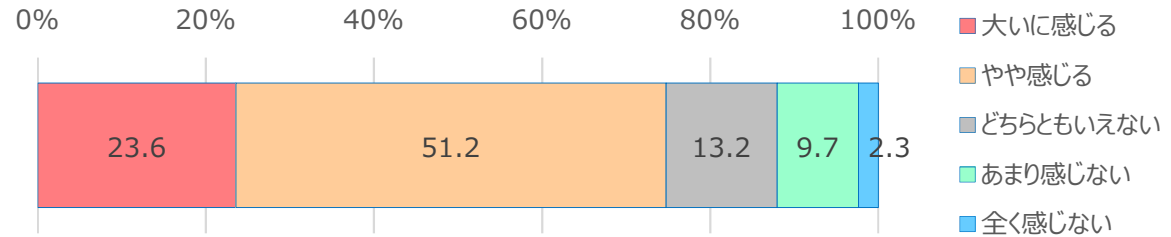


2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

一般ドライバーに対するアンケート結果

Q、あなたは、大型トラックに不安や怖さを感じることはありますか。

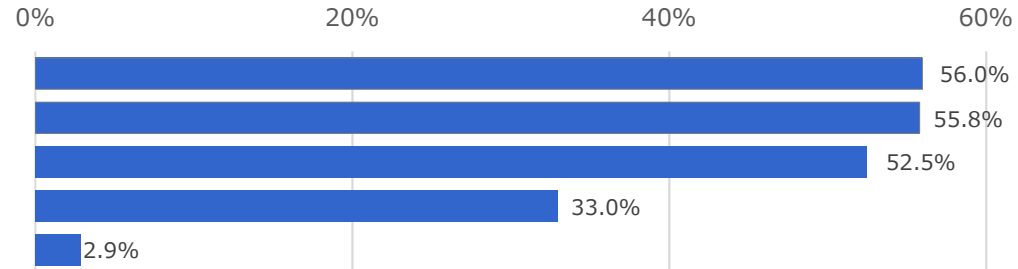
	人数	構成率
大いに感じる	645	23.6%
やや感じる	1,400	51.2%
どちらともいえない	362	13.2%
あまり感じない	265	9.7%
全く感じない	64	2.3%
回答者数	2,736	100.0%



Q、あなたは、大型トラックに不安や怖さを感じるのは特にどのような場面ですか。(いくつでも)

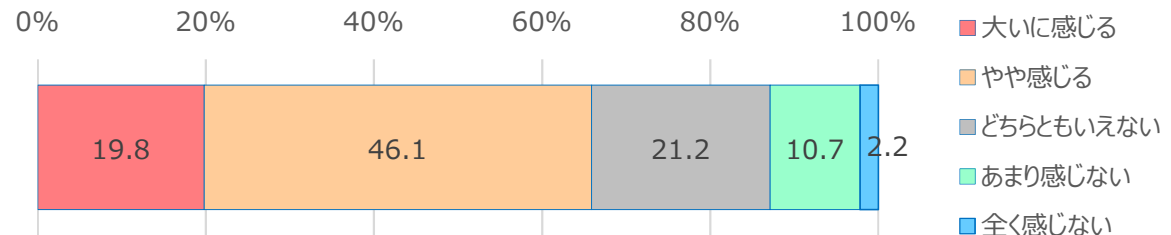
※ 本問の回答者は、前問で「大型トラックに不安や怖さを全く感じない」と回答した回答者を除く2,672人である。

	人数	回答率
後方から速い速度で大型トラックが迫ってきた時	1,496	56.0%
後方にびったり大型トラックが追従している時	1,491	55.8%
大型トラックに前後を挟まれている時	1,403	52.5%
大型トラックが自分を追い越していこうとする時	882	33.0%
その他	77	2.9%
回答者数	2,672	-



Q、あなたは、大型トラックを妨げに感じることはありますか。

	人数	構成率
大いに感じる	542	19.8%
やや感じる	1,261	46.1%
どちらともいえない	581	21.2%
あまり感じない	293	10.7%
全く感じない	59	2.2%
回答者数	2,736	100.0%



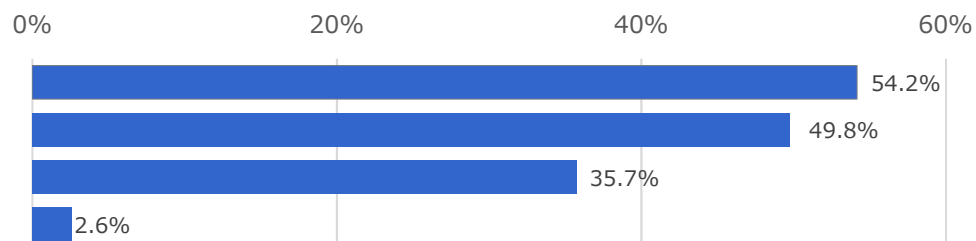
2 第2回検討会以降の調査結果（資料説明）

一般ドライバーに対するアンケート結果

Q、大型トラックを妨げに感じるのは特にどのような場面ですか。（いくつでも）

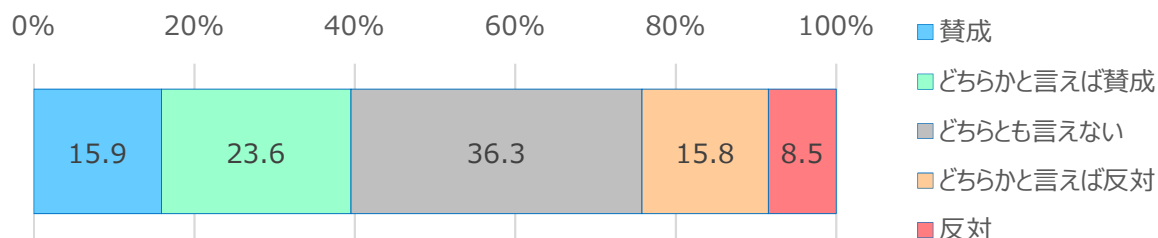
※ 本問の回答者は、前問で「大型トラックを妨げに全く感じない」と回答した回答者を除く2,677人である。

	人数	回答率
走行車線の前方に遅い大型トラックがいる時	1,450	54.2%
大型トラックが追越車線側を走行している時	1,333	49.8%
合流や流出車線の前方に遅い大型トラックがいる時	957	35.7%
その他	69	2.6%
回答者数	2,677	-



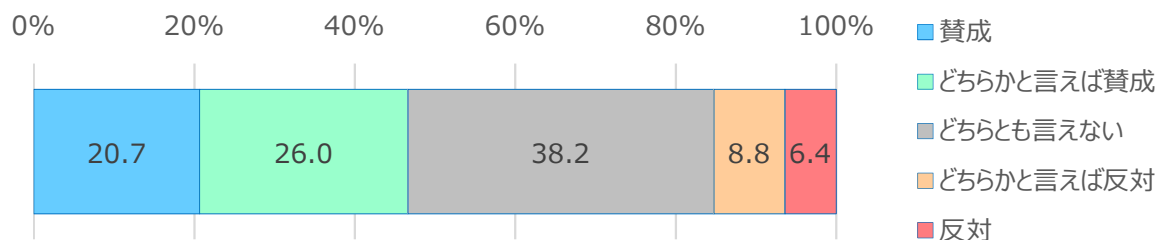
Q、あなたは大型トラックの最高速度について、普通自動車や大型バスと同じ100km/hまで引き上げることに、賛成ですか、反対ですか。

	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%



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に、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%

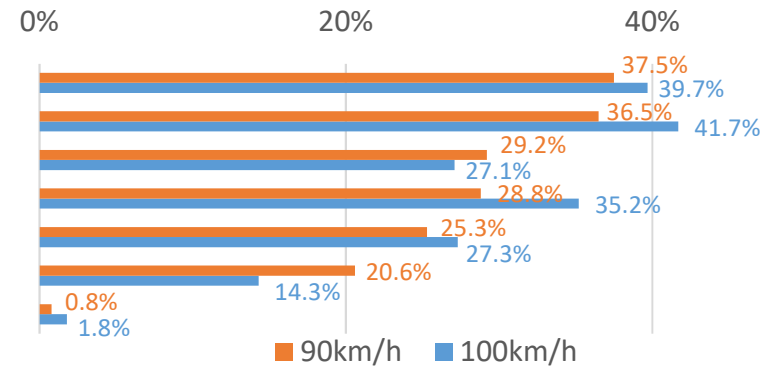


2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

一般ドライバーに対するアンケート結果

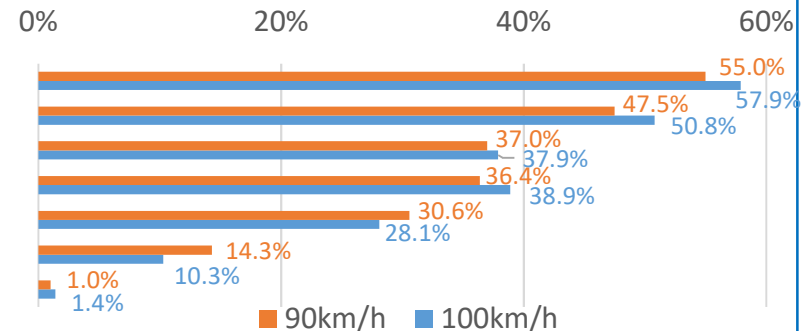
Q、90km/h又は100km/hへの引上げについて、どのような懸念がありますか。(いくつでも)

	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	-



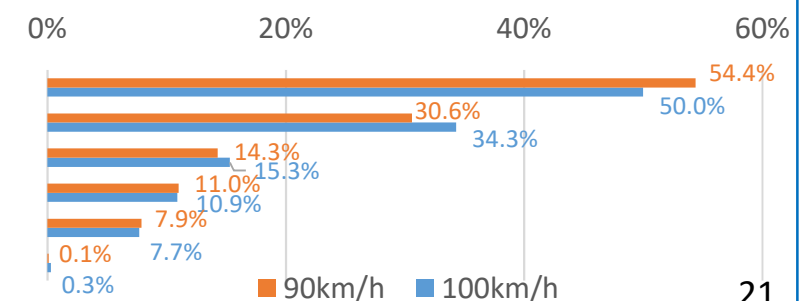
Q、90km/h又は100km/hに引き上げた場合、どのような条件や対策が重要だと思いますか。(いくつでも)

	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	-



Q、90km/h又は100km/hに引き上げた場合、あなたの運転は変わるとお考えですか。変わるとすると、どのように変わるとお考えですか。(いくつでも)

	90km/h		100km/h	
	人数	回答率	人数	回答率
これまでと変わらない	1,489	54.4%	1,369	50.0%
大型トラックとの車間距離を慎重に保持する	836	30.6%	938	34.3%
大型トラックを追い越す機会が減る	390	14.3%	418	15.3%
走行速度が速くなる	302	11.0%	298	10.9%
走行する車線を変える	215	7.9%	211	7.7%
その他	4	0.1%	9	0.3%
回答者数	2,736	-	2,736	-



2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

被害者団体からのヒアリング結果①

【ヒアリング先】 北海道交通事故被害者の会

本会は、交通事犯で家族を失った遺族や、体や心に傷を負った北海道の被害者でつくる会である。交通事故被害者等として体験した交通事故の悲惨さを広く世論に訴え、新たな被害者を生み出さないため、交通事故防止に寄与することを目的に活動している。

【ヒアリング結果】

- ・ 高速道路における大型トラックの最高速度に引上げについては、100km/hであっても90km/hであっても、いずれも反対する。
- ・ 反対の理由は、
 - ① 高速度になればなるほど、制動距離が長くなり衝突等の危険性が高くなること
 - ② 運転者の視野が狭くなること等により、危険回避が困難になること
 - ③ 衝突時のエネルギーが高くなり、被害がより深刻になること等であり、技術の向上により自動車の安全性能が向上したとしても、この事実は変わることはない。
- ・ また、運送事業者等が最高速度の引上げに対して抱いている懸念事項(事故の増加・重大化、ドライバーの疲労度・緊張度の増加)は当然であると感じており、重視すべきと考える。
- ・ 当会は、走行速度の問題について、自動車事故被害が深刻な事態となる根本的要因は、車依存の社会であって、安全よりも経済効率や高速走行を優先するスピード社会であると考えている。
- ・ 社会が守るべき子供や高齢者をはじめ、国民全てが安全・快適に通行できる万全の対策を講じて交通死傷者被害ゼロを実現しなければならないところ、安全と相容れない最高速度の引上げは行うべきではない。

2 第2回検討会以降の調査結果(資料説明)

被害者団体からのヒアリング結果②

【ヒアリング先】 TAV交通死被害者の会(Traffic Accident Victims Net)

本会は、交通犯罪によって家族を奪われた遺族と、重度後遺障害被害者の家族自らが運営する自助努力の会である。会員の経験を生かし、「こころ」のサポートや、被害者の立場に立った法律相談・裁判支援等を行っている。

※ 詳細は、TAVのホームページ(<http://tav-net.com>)を参照。

【ヒアリング結果】

- ・ 高速道路における大型トラックの最高速度の引上げは、大反対である。理由としては、以下のとおりである。
 - 走行速度が高まることで、車両の衝突時のエネルギーも増加するため。
 - 走行速度が高まることで、カーブでの遠心力も増加するほか、積荷の積載方法によっては、走行安定性を欠く可能性が高まるため。
 - 今以上に交通事故が発生する可能性が高まると考えられるため。
- ・ そもそも最高速度の引上げを前提とするべきではない。自動車は、道路さえあれば、いつでもどこへでも好きなときに移動できるという考えは誤りである。
- ・ 最高速度を引き上げたとしても、当該速度で走行できるとは考えられない。最高速度の引上げよりも前に、高速道路における渋滞の緩和等、現在の最高速度で効率的に走行し続けるための方策を考えることが重要である。例えば、夜間帯の高速道路料金割引によって、一時的に高速道路を走行する大型トラックの増加を招いていると考える。
- ・ また、物流の面からは、最高速度の引上げよりも前に、トラック専用レーンを設定したり、トラックに代わり鉄道を利用した輸送を行うことによって、目的の時間に目的地に届けることが可能となると考える。
- ・ 他にも、トラックドライバーの疲労軽減や安全走行のため、大型トラックには、複数人のドライバーの乗車を義務付けてもらいたい。
- ・ 最後に、大型トラックの最高速度を引き上げることは、2024年問題の根本的な解決にはつながらない。「2024年問題」を解決するためには、「真に必要な物流量を定めること」や「物流労働者、特にドライバーの処遇を改善すること」が重要である。

3 提言のとりまとめに向けた検討

提言 構成(案)

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