

(2) 大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けの事業者への周知徹底について

国自貨第1号

国自技第3号

平成13年4月4日

関東運輸局自動車第二部長 殿

関東運輸局整備部長 殿

自動車交通局貨物課長

自動車交通局技術安全部技術企画課長

大型貨物自動車への速度抑制装置の義務付けについては、これまで（社）全日本トラック協会等を通じ、貨物自動車運送事業者の説明等により、周知してきたところです。しかしながら、依然として事業者が本件義務付けについて理解していない場合が散見される状況にあり、本年4月中に予定されている本件義務付け等に係る保安基準改正までには、最終的に事業者への周知徹底を図る必要があります。

このため、貴職におかれましては、下記に掲げる別添資料1及び2の資料により、本件の義務付けについて、貴局管内の事業者及び関係団体に対し、総会その他あらゆる機会をとらえて周知徹底を図られるようお願いします。特に、事業者等の担当部局である自動車第二部においては、格別の配慮をお願いします。

記

別添資料1：大型トラックへの速度抑制装置の装備義務付けについて

2：想定問答

大型トラックへの速度抑制装置の装備義務付けについて

国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課

1. 規制の必要性

- ・大型トラック（注）による高速道路での事故は、死亡事故に至ることが多く、高速道路の死亡事故の約23%を占めている。
- ・その約半分は追突事故であり、ほとんどが法定制限速度80km/hを超過して走行していたときに発生している。
- ・このため、大型トラックへの速度抑制対策が必要である。

（注）大型トラックとは、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックをいう。

2. 規制の概要

- ・高速道路における大型トラックの制限速度の遵守を徹底し、事故の防止を図るため、速度が90km/hに至った場合には、運転者がアクセル操作を行っても加速できなくなるという機能を有する速度抑制装置の装着を義務付ける。
- ・対象は、新車及び使用過程車（平成6年排出ガス規制以降の排出ガス規制適合車に限る。）とする。
- ・平成15年9月1日から施行する。使用過程車については、初度登録日に応じて平成17年8月末までの2年間に順次適用される。個別の自動車の適用日は、自動車検査証の備考欄に記載される。
- ・適用猶予期間終了後の平成17年8月末には、その時点における保有台数約82万台のうち約64万台（約78%）に装置が装着されると推定される。なお、装着対象外の車両は、平成17年の時点で車齢が概ね10年以上と古くなり、順次新車に買い替えられることから、その2年後に約4万台（約5%）、4年後には約1万台（約1%）となる。
- ・使用過程車への速度抑制装置の取付費用は、約20万円である。新車については、数万円である。
- ・同様な規制は、EUにおいて平成6年から実施されており、事故防止に有効であると評価されている。

3. 規制内容の検討

- ・規制に先立ち、学識経験者、関係業界、関係省庁等からなる検討会において検討した結果、「規制は妥当であり、制限速度の80km/hに緊急的な危険回避に必要な余裕速度として10km/hを加えた90km/hが速度抑制装置の上限速度として適当」との結論である。今回の義務付けは、この検討結果に基づくものである。

4. スケジュール

- ・平成13年3月29日 パブリックコメントの募集結果についてプレス発表
- ・平成13年4月中 道路運送車両の保安基準（国土交通省令）の改正を公布
- ・平成15年9月1日 新車及び使用過程車に対する規制開始
- ・平成17年8月31日 規制対象となる使用過程車への取付けが終了

問 1. 速度抑制装置について、いつからどのような規制をするのか。

答 1. 平成15年 9 月 1 日以降製作される大型トラック（車両総重量8トン以上又は最大積載量 5 トン以上）の新車について、速度を90km/h以下に制限する速度抑制装置を取り付けることを義務付けることとしています。

2. 使用過程車については、速度抑制装置の信頼性、事故防止効果、コスト、海外の事例等を勘案して、車齢の比較的新しい自動車に対して、新車と同様の規制を適用することとしています。

具体的には、平成 6 年排出ガス規制以降の排出ガス規制に適合する大型トラックに対して、平成15年 9 月 1 日から平成17年 8 月31日の 2 年間に順次取り付けることとします。

個別の自動車については、初度登録日に応じて、検査証の有効期間の満了するものから適用することとし、自動車検査証の備考欄にその旨を記載することとします。

問 2. 速度抑制装置は、なぜ大型トラックだけに義務付けるのか。また、使用過程車まで義務付けなければならないのか。

答 1. 大型トラックの高速道路における事故では、死亡事故の約23%は大型トラックが原因となっています（平成10年データ）。その内、約51%が大型トラックによる追突事故であり、その約85%は、法定制限速度80km/hを超えた速度で発生しています。

2. 高速道路における事故を保有台数当たりの死亡事故件数について比較すると、大型トラックは10万台あたり7.06件と乗用車の22.6倍です。

また、死亡事故となる割合を見ると、大型トラック6.6%、普通トラック2.6%と大型トラックが 2 倍以上となっており、追突時の死亡事故において、法定速度を超えている割合を比較すると、大型トラックは85%と普通トラックの3.4倍となっています。

このため、大型トラックの高速道路における事故の防止を図るとともに、大型トラックの走行条件を早期に同一のものとするため、使用過程車を含む大型トラックを対象として速度抑制装置の装備を義務付けることとしています。

3. その他の自動車については、今後とも事故の動向を把握し、必要な対策を検討することとしています。

問 3. 費用負担はどれ位か。なぜユーザーが負担しなければならないのか。

答 1. 費用負担については、使用過程車については、20万円程度、新車については、数万円程度であると聞いています。

2. 速度抑制装置は、その装置を装着する自動車の安全性を向上させるものであることから、ユーザー負担としています。

なお、ユーザー負担軽減については、その可能性について検討することとしています。

問4. 制限速度90km/hでは低すぎる。少なくとも100km/hでないと円滑に走れない。

答1. 制限速度の具体的な設定に際しては、産学官の関係者よりなる検討会で総合的に検討を行いました。

その結果、緊急的な危険回避に必要な余裕や交通流への影響を考慮して、大型トラックの道路交通法の法定制限速度の80km/hに余裕速度として10km/hを加えた90km/hが速度抑制装置の制限速度として適当であるとの結論が得られました。

2. なお、全日本トラック協会が警察庁に対し法定最高速度を100km/hに引き上げて欲しいとの要望を行っていると聞いており、その要望が実現した場合には、速度抑制装置の制限速度の引き上げを検討することとなります。

問5. 今年、自動車NOx法が改正されると、速度抑制装置を装着しても、すぐ使えなくなるのではないか。

答1. 改正NOx法が平成15年4月から施行された場合には、改正NOx法の特定地域に使用の本拠がある平成6年排出ガス規制適合の大型トラック（KC車）は、車齢が9年となったときから、順次使用できなくなります。

2. 大型トラックに速度抑制装置を取り付けてから短期間で使用できなくなることは、ユーザーの負担を考慮すれば不相当と判断されることから、特定地域に使用の本拠地があるKC車のうち、速度抑制装置の装着後に使用できる期間が3年未満であるものについては、速度抑制装置の義務付けの適用を除外することとします。

3. なお、この措置により適用を除外されたKC車が、特定地域外に使用の本拠を移すときには、速度抑制装置の義務付けが適用され、速度抑制装置が装着されなければ登録することはできません。

速度制御装置（機械式）の例

