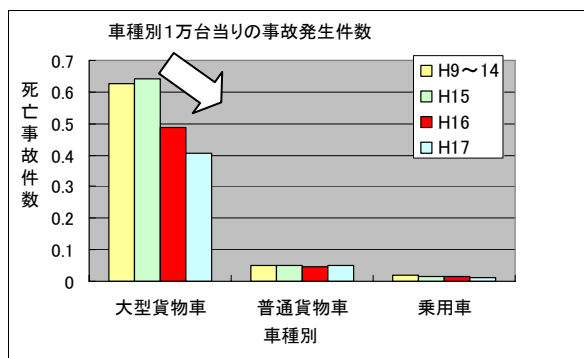
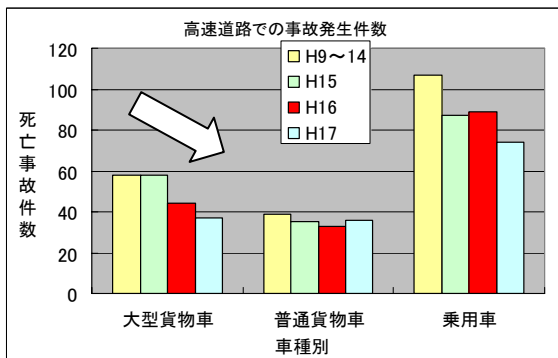


## スピードリミッター効果・影響評価のための調査報告の要旨

### (1) 事故低減効果の評価

- ① 高速道路での大型トラックによる死亡事故が平成17年で37件であり、約40%減少している。  
(平成9～14年の平均58件、平成15年58件、平成16年44件)
- ② 大型トラックの1万台あたりの死亡事故件数は、平成15年までは年間約0.6件の死亡事故が発生していたが、平成17年には0.4件と約30%減少した。一方、普通乗用車は平成16年及び17年とも0.015件と変化は見られない。
- ③ 危険認知速度が90km/hを超える速度での大型トラックの追突に依る死亡事故件数が、平成17年は3件であった。(平成9年～14年の平均24.5件、平成15年14件、平成16年13件)
- ④ 流入車・流出車との事故では、大型トラックの流入車・流出車との事故件数は平成16年までは増加していたが、平成17年には減少した。一方普通乗用車は増加傾向にある。

以上のように、大型トラックの交通事故への影響変化を見ると、事故発生件数は全体的に減少傾向にあり、他の車種(乗用車等)との比較をみてもスピードリミッター装着により、高速道路での大型トラックの死亡事故件数は平成9年から平成14年平均より約40%低減しており、事故低減の効果はあると推測される。ただし、この期間には飲酒運転罰則の強化、安全性優良評価事業等、他の対策も同時に行われており、事故低減の全てをスピードリミッター装着の効果であるとはいえないことに留意が必要である。

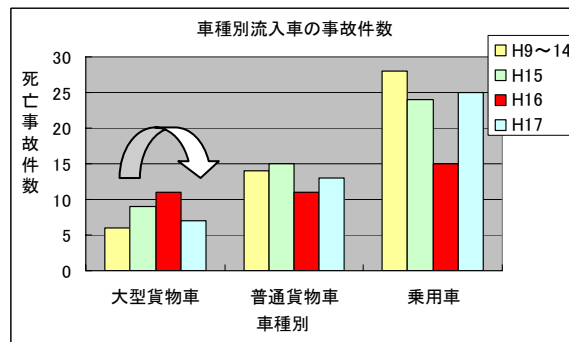
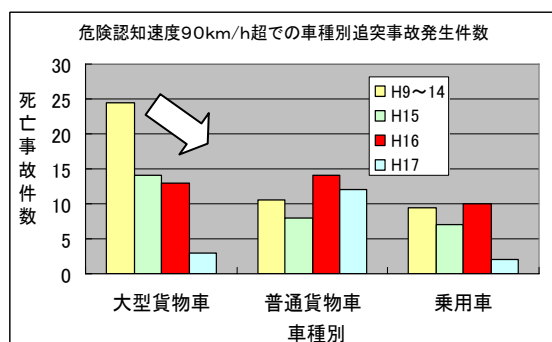


#### ① 車種別死亡事故件数

(平成9年～14年, 15年, 16年, 17年, 高速自動車国道)

#### ② 車種別1万台当たりの死亡事故件数

(平成9年～14年, 15年, 16年, 17年, 高速自動車国道)



#### ③ 危険認知速度90km/h超での車種別追突死亡事故件数

(平成9年～14年, 15年, 16年, 17年, 高速自動車国道)

#### ④ 車種別の流入車の事故件数

(平成9年～14年, 15年, 16年, 17年, 高速自動車国道)

## (2) 交通流に与える影響

交通流に与える影響に関する評価では、高速道路での交通流計測（平成18年10月下旬～12月初旬調査実施）を行い、交通流の車速、車線利用率及び車間時間等を通じて、スピードリミッター導入の影響の評価を試みた。

- ① 今回調査した区間でのスピードリミッター装着率は64%であった。平成18年度の調査では、著しい渋滞は認められなかったが、全体的に平成17年の調査より18年の方が平均速度は10km/h低下している。
- ② スピードリミッター装着車の混入率が高くなると、平均車速が低下する傾向にあるが、特に交通量が多い場合に、小型車の平均速度が大きく低下する場合があった。
- ③ 一般乗用車ドライバーに対するアンケート調査（平成18年11月実施。サービスエリアでのアンケート100部、JAFウェブサイト上でのアンケート531部）では、高速道路の流れについて、約48%の人が変わったと感じているが、渋滞の増減や高速道路の走りやすさに与える影響について明確な傾向はみられなかった。

したがって、交通流調査では、スピードリミッターの装着義務付けによる渋滞の発生等交通流に与える影響は明確には認められなかった。また、アンケート調査でもドライバーによりその影響の受け止め方も千差万別であり、必ずしも交通流に負の影響があったとは認められない。

## (3) 二酸化炭素の排出量低減効果

スピードリミッター装着による二酸化炭素の排出量低減効果は、高速道路での交通流調査結果から平成18年度の削減効果は年間32.8～67.2万トンと推計される。さらに、今後大型トラック全車にスピードリミッターが装着された場合には、高速道路を走行する全体の自動車から年間55.5～118.5万トンの二酸化炭素の排出量が削減されると推計される。

当初予想されたとおり、スピードリミッターを装着して走行速度が低下した場合には、燃費が向上し、二酸化炭素の排出量の低減が認められた。

## (4) 物流体系への影響

物流体系への影響を評価するために、荷主及び運送事業者へアンケート調査を実施した。

- ① 荷主に対するアンケート調査（平成18年10月下旬～11月下旬実施、回収47部）では、スピードリミッター義務化に伴う影響として、水産品荷主においては輸送の「長時間化」と回答した者が39%であったが、一方で「影響なし」は53%であった。農産品荷主においては「長時間化」の回答は24%であった（平成16年度はゼロ回答）。「影響なし」が68%であった。
- ② 運送事業者に対するアンケート調査（平成18年11月実施、回収79部）では、回答のあった運送事業者のスピードリミッター装着率（88%）では、スピードリミッター装着前後での1日平均稼働時間、月平均稼働日数は変わらないと回答した運送事業者が約8割を占めていた。ただし、高速道路の利用割合が高い運送事業者ほど、稼働時間、日数ともに増加したと回答する傾向があり、6割以上高速道路を利用する運送業者では、2割が1日あたりの稼働時間が増加したと回答している。

上記傾向は昨年までの同様なアンケート調査とほぼ同じであり以上のことから、スピードリミッター装着義務付けにより、物流体系が大変革するほどの影響は現時点では認められな

かったが、当初想定されたように、輸送の長時間化等の影響が一部出ている。

#### (5) 大型トラックドライバーの労働条件の変化

大型トラックドライバーの労働条件の変化を評価するために、スピードリミッター装着前後での労働時間、勤務形態の変化についてアンケート調査を行った（平成18年11月調査実施、回収612部）。

その結果、スピードリミッター装着後の稼働時間、走行時間は、増えたと回答したドライバーはそれぞれ18.5%、21.8%であるが、高速道路の利用割合が高いドライバーほど稼働時間、走行時間ともに増加する傾向が把握された。一方、勤務形態・休日、高速道路走行中の休憩については、ほとんどのドライバーが変化していないと回答した。

この傾向は昨年までのアンケート調査とほぼ同じであり、総合すると、稼働時間、走行時間の増加といった労働条件の変化が高速道路利用割合の高いドライバーの一部に見られるが、スピードリミッター装着導入により、勤務体系は大きな変化はないことがこれまでのアンケートより推計できる。