

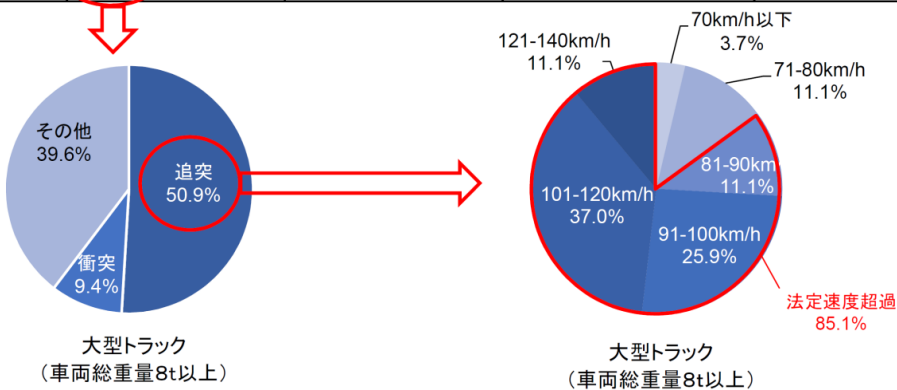
【大型貨物車の速度抑制装置装着義務化の導入の背景】

平成10年当時、①高速道路における死亡事故の23%を大型貨物自動車（車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の貨物自動車）が原因となって発生しており、②その内訳を見ると、51%が追突事故であり、また、③その85%が法定速度を超過するなど、大型トラックによる速度超過が問題となり、平成11年6月運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」において、大型車等を対象とした速度制限装置の義務づけの検討の必要性が指摘されたことから、関係有識者からなる大型貨物自動車事故防止対策検討会において検討を行い、「大型貨物自動車について速度抑制装置を義務づける」との結論を得たことから、道路運送車両の保安基準の改正※を行った。

※ 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。

高速道路における車種別の死亡事故件数

	大型トラック	バス	その他	合計
1998年（平成10年）	54件 【23%】	3件 【1%】	181件 【76%】	238件 【100%】



★ **一方で大型高速バスは、大型トラックと比較して高速道路における速度超過による死亡事故が少ないため、速度抑制装置の装着は義務づけられていない。**

しかしながら、平成28年1月15日に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を踏まえ、平成28年1月に委員会を設置し、徹底的な再発防止対策の検討を行い平成28年6月3日「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」が示された。

★ ハード面の安全対策による事故防止の促進の一端として、「速度抑制装置（スピードリミッター）の開発促進」のガイドラインの策定が挙げられており、手動可変式の速度抑制装置や道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（ISA（Intelligent Speed Adaptation））の基本計画等に関するガイドラインを策定するため、有識者からなる委員会において検討が開始されているところ。

（平成28年5月開始）