

規制の事前評価書

令和 6 年 1 月
国家公安委員会・警察庁

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令案

規制の名称：大型貨物自動車等（車両を牽引するものを除く。）が高速自動車国道の本線車道等を通行する場合の政令で定める最高速度の改正

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：警察庁交通局交通規制課

評価実施時期：令和6年1月

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

「規制の新設又は改廃を行わない場合に生じると予測される状況」について、明確かつ簡潔に記載する。なお、この「予測される状況」は5～10年後のことを想定しているが、課題によっては、現状をベースラインとすることもあり得るので、課題ごとに判断すること。
(現状をベースラインとする理由も明記)

車両の最高速度については、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第22条第1項の規定により、車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度（以下「規制速度」という。）を、その他の道路においては政令で定める最高速度（以下「法定速度」という。）をこえる速度で進行してはならないこととされている。

本規定を受けて、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第27条第1項において、高速自動車国道の本線車道（令第27条の2に定めるものを除く。）又はこれに接する加速車線若しくは減速車線（以下単に「高速自動車国道」という。）における車種別の法定速度が規定されており、大型貨物自動車及び車両総重量が8トン以上等の中型貨物自動車（車両を牽引するものを除く。以下「大型貨物自動車等」という。）については、80キロメートル毎時と規定されている。

他方、令和6年4月1日から、トラックドライバーの働き方改革に関して、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件（令和4年厚生労働省告示第367号）等が施行され、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」への対策のため、政府において「物流革新に向けた政策パッケージ」（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）が取りまとめられ、その施策の一つとして、「高速道路のトラック速度規制の引上げ」が盛り込まれたところである。

運送事業者団体によれば、仮に高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度の引上げという規制緩和を行わず、大型貨物自動車等は引き続き80キロメートル毎時で高速自動車国道

を走行しなければならないとすると、定められたドライバーの一日の拘束時間等を満たそうとしたとき、目的の時間に目的地に到着できないケースが発生する可能性があるとのことであり、物流の停滞が懸念される。

- ② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

課題は何か。課題の原因は何か。課題を解決するため「規制」手段を選択した経緯（効果的、合理的手段として、「規制」「非規制」の政策手段をそれぞれ比較検討した結果、「規制」手段を選択したこと）を明確かつ簡潔に記載する。

[課題及びその発生原因]

前記①のとおり、令和6年4月1日から、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い。

[規制緩和の内容]

令の一部を改正し、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度を、現行の80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げることとする。

2 直接的な費用の把握

- ③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

「遵守費用」、「行政費用」について、それぞれ定量化又は金銭価値化した上で推計することが求められる。しかし、全てにおいて金銭価値化するなどは困難なことから、規制を導入した場合に、国民が当該規制を遵守するため負担することとなる「遵守費用」については、特別な理由がない限り金銭価値化を行い、少なくとも定量化して明示する。

本改正に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。

- ④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

規制緩和については、単に「緩和することで費用が発生しない」とするのではなく、緩和したことで悪影響が発生していないか等の観点から、行政としてモニタリングを行う必要が生じる場合があることから、当該規制緩和を検証し、必要に応じ「行政費用」として記載することが求められる。

本改正に伴い、モニタリングの実施等による行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

規制の導入に伴い発生する費用を正当化するために効果を把握することは必須である。定性的に記載することは最低限であるが、可能な限り、規制により「何がどの程度どうなるのか」、つまり定量的に記載することが求められる。

本改正により、運送事業者団体によれば、定められたドライバーの一日の拘束時間を満たした上で、目的の時間に目的地に到着できるケースがあるとのことであり、上記規制緩和は、トラックドライバーの労働時間の短縮及び物流の効率化に資するものと考えられる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

把握（推定）された効果について、可能な場合は金銭価値化して「便益」を把握することが望ましい。

金銭価値化は困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

規制の導入に伴い要していた遵守費用は、緩和により消滅又は低減されると思われるが、これは緩和によりもたらされる結果（効果）であることから、緩和により削減される遵守費用額は便益として推計する必要がある。また、緩和の場合、規制が導入され事実が発生していることから、費用については定性的ではなく金銭価値化しての把握が強く求められている。

削減される遵守費用額はない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

副次的な影響及び波及的な影響を把握し、記載する。

※ 波及的な影響のうち競争状況への影響については、「競争評価チェックリスト」の結果を活用して把握する。

本改正による副次的な影響及び波及的な影響は生じないと考えられる。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

上記 2～4 を踏まえ、費用と効果（便益）の関係を分析し、記載する。分析方法は以下のとおり。

- ① 効果（便益）が複数案間でほぼ同一と予測される場合や、明らかに効果（便益）の方が費用より大きい場合等に、効果（便益）の詳細な分析を行わず、費用の大きさ及び負担先を中心に分析する費用分析
- ② 一定の定量化された効果を達成するために必要な費用を推計して、費用と効果の関係を分析する費用効果分析
- ③ 金銭価値化した費用と便益を推計して、費用と便益の関係を分析する費用便益分析

本改正によって費用は発生しない（2③参照）。

また、効果については、本改正は、トラックドライバーの労働時間の短縮及び物流の効率化に資するものと考えられる（3⑤参照）。

したがって、本改正は妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

代替案とは、「非規制手段」や現状を指すものではなく、規制内容のオプション（度合い）を差し、そのオプションとの比較により導入しようとする規制案の妥当性を説明する。

代替案としては、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度を、現行の 80 キロメートル毎時から 100 キロメートル毎時という、より高い速度に引き上げることが考えられる。

【費用】

- ・ 遵守費用
代替案に伴う遵守費用は発生しない。
- ・ 行政費用

代替案に伴う行政費用は発生しない。

【効果】

代替案に関しても、トラックドライバーの労働時間の短縮及び物流の効率化に資する部分があると考えられる。

しかし、製造事業者に対するヒアリングの結果、現在の大型貨物自動車等は、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設計及び走行試験を行っており、90 キロメートル毎時よりも高い速度での走行を前提とした設計及び走行試験を行っていないとのことである。

この事実に鑑みれば、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度を 100 キロメートル毎時に引き上げることは、道路交通の安全に負の影響をもたらす可能性がある。

【規制案と代替案の比較】

規制案と代替案を比較すると、その費用及び効果については同等であるものの、代替案には道路交通の安全に負の影響をもたらす可能性があるという問題点がある。道路交通の安全は人命に関わる問題であり、この点をもって、規制案がより妥当であると結論する。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

規制の検討段階やコンサルテーション段階で、事前評価を実施し、審議会や利害関係者からの情報収集などで当該評価を利用した場合は、その内容や結果について記載する。また、評価に用いたデータや文献等に関する情報について記載する。

警察庁において「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」を開催し、大型貨物自動車等を中心として高速道路における最高速度の在り方を検討した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

事後評価については、規制導入から一定期間経過後に、行われることが望ましい。導入した規制について、費用、効果（便益）及び間接的な影響の面から検証する時期を事前評価の時点で明確にしておくことが望ましい。

なお、実施時期については、規制改革実施計画（平成 26 年 6 月 24 日閣議決定）を踏まえることとする。

本改正については、施行から 5 年以内の適切な時期に事後評価を実施する。

- ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

事後評価の際、どのように費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するのか、その把握に当たって必要となる指標を事前評価の時点で明確にしておくことが望ましい。規制内容によっては、事後評価までの間、モニタリングを行い、その結果を基に事後評価を行うことが必要となるものもあることに留意が必要

事後評価に向け、以下の指標により費用、効果等を把握することとする。

- ・ 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