

規制の事前評価書

令和 6 年 5 月
国家公安委員会・警察庁

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令案規制の名称：自動車が高速自動車国道の本線車道（道路交通法施行令第27条の2に規定する本線車道を除く。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路を通行する場合の最高速度規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止担当部局：警察庁交通局交通規制課評価実施時期：令和6年5月

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

i

(該当理由)

- 本改正により、車線が設けられていない、車道幅員 5.5メートル未満の道路（以下「狭あいな道路」という。）を 60 キロメートル毎時で走行する便益が損なわれ、通行時間の増大やそれに伴う渋滞の発生が想定されるのではないかとの懸念もあるが、これらは当該狭あいな道路を迂回するなどの代替手段を採ることによる解消が可能であることに加え、仮に狭あいな道路において渋滞が発生したとしても、当該道路の性質に鑑みると幹線道路の交通流に影響が発生するなどの広域的な影響が生じることは考え難いことから、本改正による遵守費用は限定的である。
- さらに、本改正では、新しく最高速度規制を実施する場合と異なり、30 キロメートル毎時の最高速度規制を実施するための新たな道路標識等の設置を必要としないことから、行政費用も発生しない。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が 1 回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10 年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満と推計されるもの(様式2—①)

1 規制の必要性・有効性

【新設・拡充】

<法令案の要旨>

- ・ 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 項において、車両は、道路標識又は道路標示（以下「道路標識等」という。）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を超える速度で進行してはならないものとされ、その他の道路における最高速度（以下「法定速度」という。）については、政令に委任されており、その委任を受けた道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号。以下「令」という。）第 11 条において、自動車及び原動機付自転車が高速自動車国道の本線車道（令第 27 条の 2 に規定する本線車道を除く。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路（以下「一般道路」という。）を通行する場合の法定速度については、自動車にあつては 60 キロメートル毎時、原動機付自転車にあつては 30 キロメートル毎時と規定されている。
- ・ この度、道路交通の更なる安全を図るため、一部の一般道路における自動車の法定速度を 60 キロメートル毎時から 30 キロメートル毎時へと引き下げることとする。

<規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 狭い道路における交通事故については、30 キロメートル毎時の最高速度規制が実施されている一般道路よりも最高速度規制が実施されていない一般道路（すなわち、自動車の最高速度は 60 キロメートル毎時となる。）の方が重傷・死亡事故率（全事故数のうち、重傷事故及び死亡事故の占める割合）が高いというデータが存在する。具体的には、令和 4 年中に発生した自動車が第一当事者となる交通事故のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の一般道路について分析すると、30 キロメートル毎時の最高速度規制が実施されている一般道路において発生した事故の重傷・死亡事故率が 6.9%であるのに対して、最高速度規制が実施されていない一般道路において発生した事故の重傷・死亡事故率は 9.8%にのぼる。なお、これは最高速度規制が実施されていない車道幅員 5.5 メートル以上の一般道路において発生した事故の重傷・死亡事故率 7.2%をも上回る。したがって、狭い道路を通行する自動車の走行速度を 30 キロメートル毎時に抑制すれば、当該一般道路における重傷・死亡事故の発生を抑えることが期待される。
- ・ この点、車道幅員 5.5 メートル未満で中央線のない一般道路については、平成 21 年度以降、道路標識等を設置し、30 キロメートル毎時の最高速度規制の実施を推進してきたところであるが、令和 4 年度末現在、「全国に存在する市町村道のうち、車道幅員が 5.5 メートル未満の道路の総延長」が 83 万 2,693 キロメートルであるのに対して、「全国における 30 キロメートル毎時の最高速度規制の総延長」が 7 万 5,793 キロメートルにとどまっている。これは予算面の制約によるところが大きく、最高速度規制実施のための道路標識等の整備に要する費用及び道路標識等の維持管理に継続的に要する費用等を考慮すると、30 キロメートル毎時の最高速度規制を全国的にこれ以上増加させることは現実的ではない。

<必要となる規制新設・拡充の内容>

- ・ 上記課題を解消・予防するため、道路標識等による中央線又は車両通行帯のいずれもが設けられておらず、かつ、道路の構造上又は柵その他の内閣府令で定める工作物により自動車の通行が往復の方向別に分離されていない一般道路（注）については、自動車の法定速度を 30 キロメートル毎時とする。

（注）このような道路は、幅員 5.5 メートル未満であることが通常であると考えられる。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

- ・ 本改正によって、狭あいな道路を通行する歩行者の安全が図られることとなり、交通事故死者数の減少が期待されることから、狭あいな道路における交通事故死者数により、効果の把握を図ることとする。
- ・ ただし、交通死亡事故の発生要因は自動車の速度に限らない複合的なものであることから、効果の把握にあたっては、本改正以外の様々な要素が及ぼす影響について留意する必要がある。

3 負担の把握

【新設・拡充】

<遵守費用>

- ・ 本改正に伴う遵守費用として、狭あいな道路を 60 キロメートル毎時で走行する便益が損なわれ、通行時間の増大やそれに伴う渋滞の発生が想定されるのではないかとの懸念があるが、これらは当該狭あいな道路を迂回するなどの代替手段を採ることが可能であることに加え、仮に狭あいな道路において渋滞が発生したとしても、狭あいな道路の性質に鑑みると幹線道路の交通流に影響が発生するといった広域的な影響は考え難いことから、本改正による遵守費用は限定的である。

<行政費用>

- ・ 本改正では、新たな最高速度規制を実施する場合と異なり、30 キロメートル毎時の最高速度規制を実施するための新たな道路標識等の設置を必要としないことから、行政費用は発生しない。

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- ・ ①規制の対象者が日本において自動車を運転する者全員と非常に広範であること、②1者当たりの遵守費用が限定的であること、③別途パブリックコメントを実施することなどから、意見聴取は行わないこととした。

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

- ・ 事前評価書の作成から5年後に事後評価を実施することから、令和11年度までに事後評価を実施予定。