

生活道路※における自動車の 法定速度が引き下げられます!!

※ここでいう「生活道路」とは、主に地域住民の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことです。

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60 km/h



30 km/h



▼ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▼

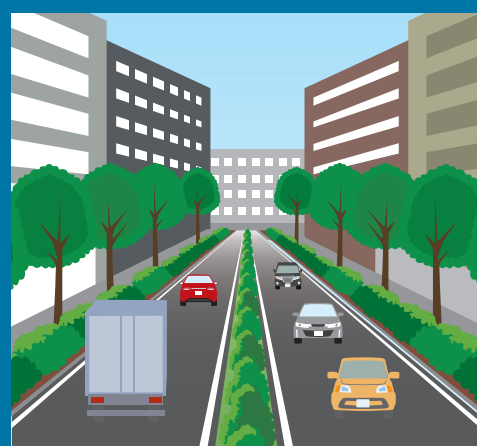
1

道路標識又は
道路標示による
中央線又は
車両通行帯が
設けられている
一般道路



2

道路の構造上又は
柵その他の工作物に
より自動車の通行が
往復の方向別に
分離されている
一般道路



3

高速自動車国道のうち、本線
車道並びにこれに接する加速
車線及び減速車線以外のもの

4

自動車専用道路



◆道路標識又は道路標示により最高速度が指定されている道路では、その速度が最高速度となります。例えば、道路標識により最高速度が40km/hと指定されている生活道路では、最高速度は30km/hではなく40km/hとなります。

◆決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走りましょう。

生活道路における自動車の 法定速度の引き下げについて

1. 道路交通法改正と新たな取り締まり強化
2. 市場背景

1. 道路交通法改正と新たな取り締まり強化

1-1 令和8年9月1日から実施される【改正道路交通法施行令施行】に生活道路の法定速度60キロから30キロに引き下げられる内容があります。※1



神奈川県警察本部 交通部交通総務課に問い合わせた回答を裏付けとし、作成した資料となります。

具体的には、左のイラストのような速度標識の無い住宅街を指します。このような全国に点在する生活道路（法定速度60キロ）が30キロになります。

例外として、住民が自治体（市区町村役場）や警察署の交通課に対し、危険な状況（交通事故が多い、子どもの通学路であるなど）を具体的に示して、制限速度20キロなど速度制限の引き下げを要望することができます。

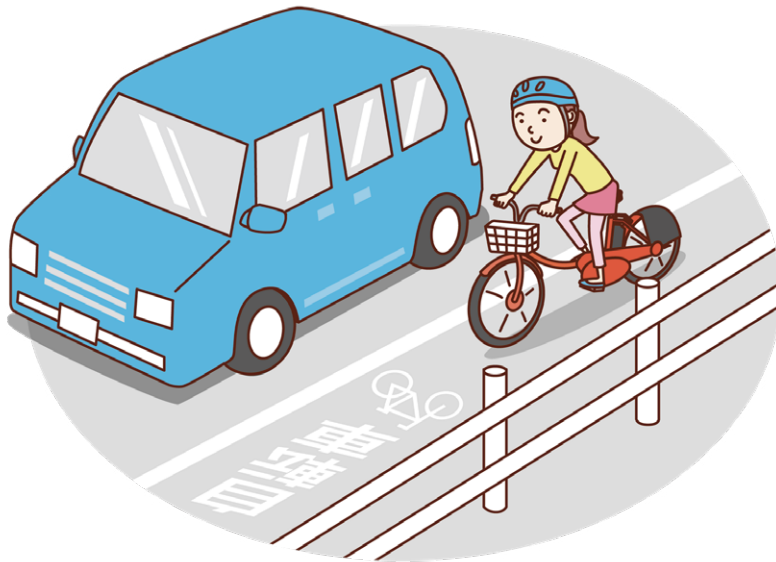
そのような生活道路では、30キロ以下も点在することになります。詳細な情報は、警察庁ホームページの令和6年7月26日（通達）【丙規発第19号 道路交通法施行令の一部を改正する政令等の施行に伴う交通警察の運営について※2】を参照ください。

※1:出典【生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます（警察庁チラシ）】

※2:出典【丙規発第19号 道路交通法施行令の一部を改正する政令等の施行に伴う交通警察の運営について（通達）】

1. 道路交通法改正と新たな取り締まり強化(つづき)

1-2 自転車を追い抜く際の新ルールなど、警視庁による道路交通法改正により、自転車を含む交通違反が厳罰化されます。※3



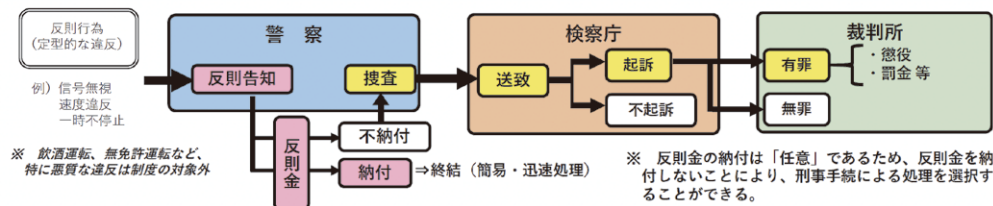
自転車等の安全を確保するための規定の創設

左のイラストのように同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故 割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加） 車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、自動車等は、自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行し、自転車等は、できる限り道路の左側端に寄って通行をする。

自転車等に対する交通反則通告制度(青切符)の適用

自転車の検挙件数が増加する中、現行の違反処理(刑事手続)では、取締り現場での長時間の手続や後日の出頭、前科が付く可能性がある。 自転車等の運転者(16歳未満の者を除く。)がした一定の違反行為を交通反則通告制度(青切符)の対象とし、合理化を図る。

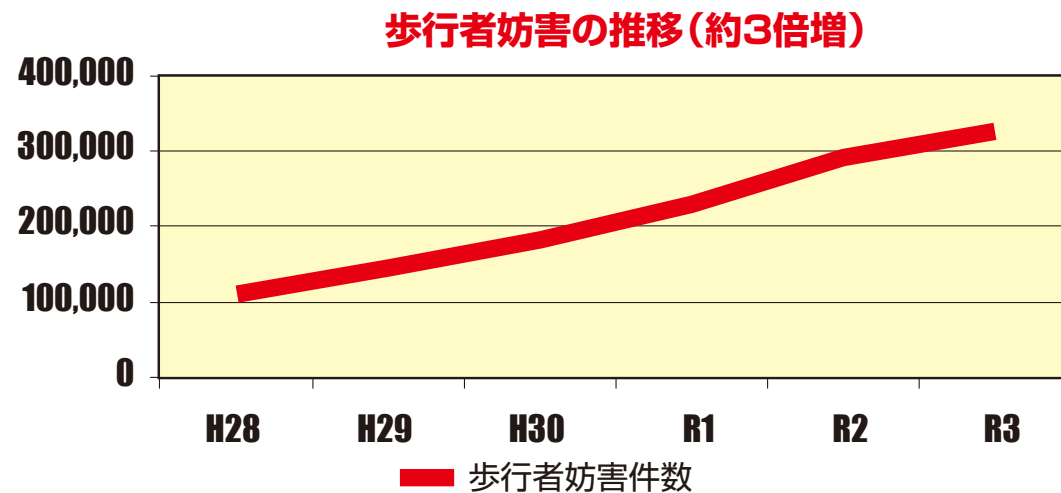
【交通反則通告制度と刑事手続との関係】



※3:出典【道路交通法の一部を改正する法律(概要)】

2.市場背景

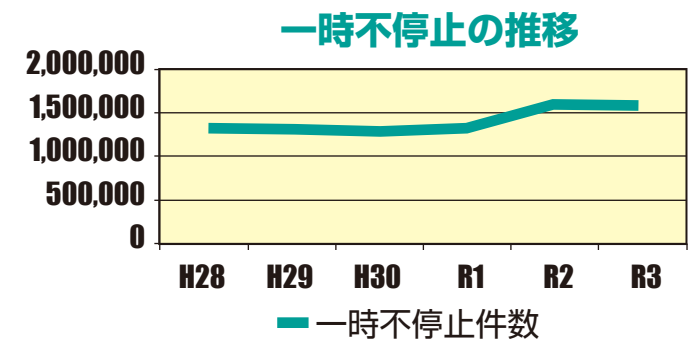
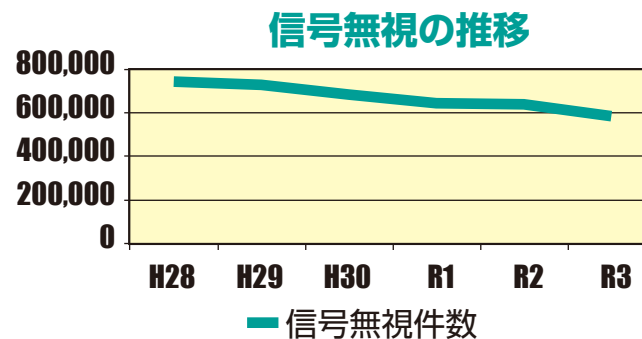
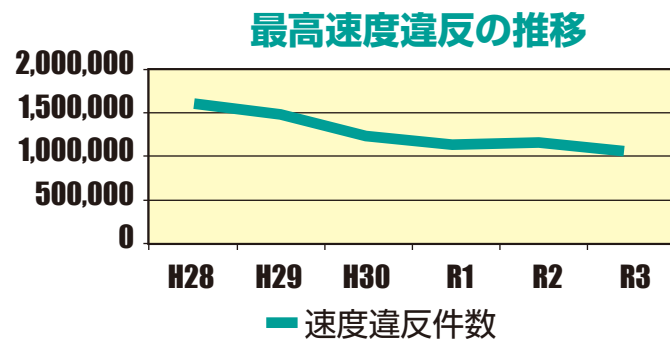
2-1 新型移動式オービス設置数は、特に生活道路中心に年々増加している。



公式統計によれば、速度違反や信号無視は減少傾向にあり、周知された従来型取り締まりは「抑止の限界」を迎えつつあります。一方で、歩行者妨害は約3倍に急増しており、生活道路での対策強化は必然の課題となりました。

この状況を受け、警察は2026年施行の生活道路30km/h制限や、狭い道でも運用可能な「新型移動オービス」の導入を加速させています。

その結果、ドライバーの間では、生活道路に潜む「見えにくい取り締まり」や「予期せぬ違反」への警戒ニーズが急速に高まっています。



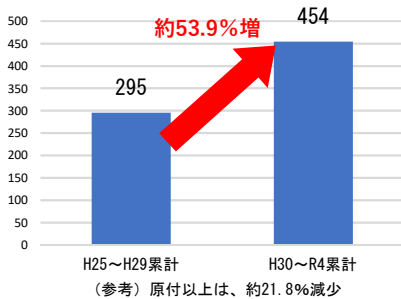
出典:警察庁 交通統計(統計5-24)

道路交通法の一部を改正する法律（概要）

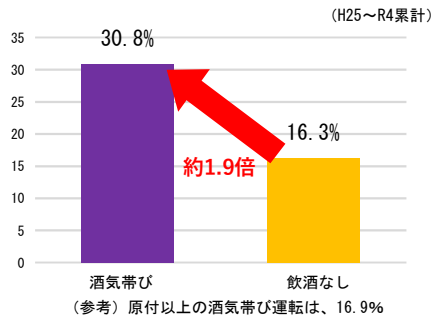
自転車等の交通事故防止のための規定の整備

① 携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止

携帯電話使用等に起因する交通事故件数



酒気帯び運転による死亡重傷事故率



- 自転車の運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故は増加傾向
- 自転車を酒気帯び状態で運転したときの死亡重傷事故率が高い

自転車の運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転を禁止するとともに、罰則規定を整備し、交通事故を抑止

② 自転車等の安全を確保するための規定の創設



同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

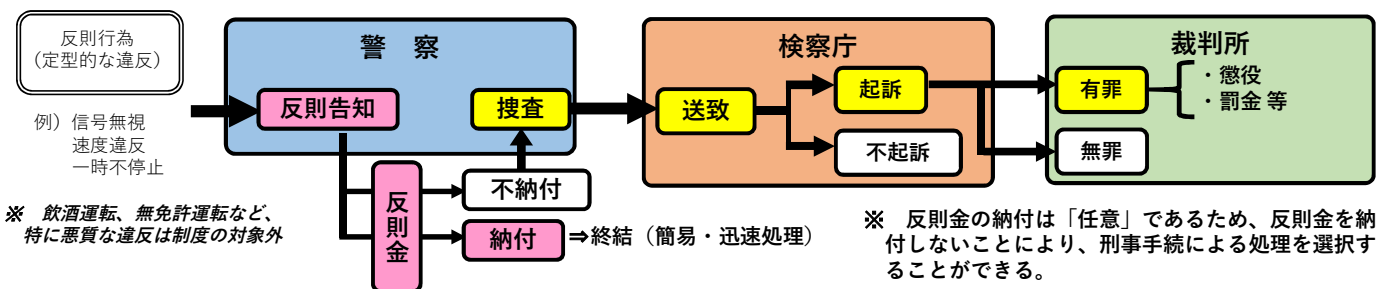
- 自動車等 自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
- 自転車等 できる限り道路の左側端に寄って通行

③ 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

自転車の検挙件数が増加する中、現行の違反処理（刑事手続）では、取締り現場での長時間の手続や後日の出頭、前科が付く可能性がある。

自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度（青切符）の対象とし、合理化を図る。

【交通反則通告制度と刑事手続との関係】



その他

○ 原動機付自転車等の運転の明確化

- ・ 車両区分が不明確
- ・ 交通事故・違反の増加

原動機に加えペダル等を備えている原動機付自転車等をペダル等を用いて走行させることが、原動機付自転車等の運転に該当することを明確化

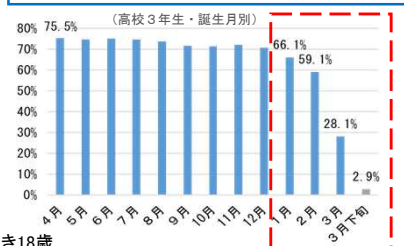


ペダル付原動機付自転車（国民生活センターから提供）

○ 普通仮免許等の年齢要件の引下げ

早生まれの者も高校卒業までに普通免許等を取得できるよう、普通仮免許等の年齢要件を18歳から17歳6か月に引下げ

高校卒業までに教習所を卒業する者の割合



※ 普通免許等の年齢要件は、引き続き18歳

各 地 方 機 関 の 長 殿
各 都 道 府 県 警 察 の 長
(参考送付先)
庁 内 各 局 部 課 長
各 附 属 機 関 の 長

原議保存期間	20年 (令和27年3月31日まで)
有効期間	一 種

警 察 庁 丙 規 発 第 1 9 号
令 和 6 年 7 月 2 6 日
警 察 庁 交 通 局 長

道路交通法施行令の一部を改正する政令等の施行に伴う交通警察の運営について (通達)

道路交通法施行令の一部を改正する政令 (令和 6 年政令第248号)、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令 (令和 6 年内閣府令第67号)、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令 (令和 6 年内閣府・国土交通省令第 4 号) 及び交通の方法に関する教則の一部を改正する件 (令和 6 年国家公安委員会告示第30号) については、本日公布され、自動車の最高速度に関する改正は令和 8 年 9 月 1 日から、横断歩道等に関する改正は公布の日から、それぞれ施行されることとなった。

その趣旨、内容及び留意事項は別紙のとおりであるので、改正規定が円滑かつ適切に施行され、所期の目的が達成されるよう、関係事務の運営に万全を期されたい。

別紙

(凡例)

「法」	: 道路交通法（昭和35年法律第105号）
「改正令」	: 道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和6年政令第248号）
「令」	: 改正令による改正後の道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）
「旧令」	: 改正令による改正前の道路交通法施行令
「改正府令」	: 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（令和6年内閣府令第67号）
「府令」	: 改正府令による改正後の道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）
「改正標識令」	: 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令（令和6年内閣府・国土交通省令第4号）
「標識令」	: 改正標識令による改正後の道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第3号）

第1 横断歩道等を表示する道路標識の設置に係る改正について（令第1条の2関係）

1 改正の背景及び目的

各種交通規制を表示する道路標識又は道路標示（以下「道路標識等」という。）については、一般の歩行者や運転者から見やすいように、かつ必要な数を設置することとされている。

この点、令第1条の2第3項の規定により、信号機が設置されていない場所に横断歩道又は自転車横断帯（以下「横断歩道等」という。）を設けるときは、原則として道路標識及び道路標示を設置しなければならないところ、簡潔明瞭な道路標識等の設置を実現するため、同項の例外として、一定の要件に該当する場合については、一部の道路標識を設置しないことができることとした。これにより、道路標識の見やすさの向上に加え、横断歩道等の整備及び更新に係る費用の合理化並びに施工の迅速化を図ることができ、更なる交通の安全の確保が期待される。

2 設置しないことができることとなる道路標識

(1) 交差点の全ての入口に横断歩道が設けられることとなる場合（令第1条の2第4項第1号）

交差点の全ての入口又はその直近に横断歩道が設けられる場合、車両等は、必ず当該交差点において初めに横断歩道を通過する際にそれに対応した道路標識を視認した後に、二つ目の横断歩道を通過することとなるため、二つ目の横断歩道（自転車横断帯が併設されている場合を含む。）にのみ対応した道路標識は、その設置を不要とすることを許容することとした。

今般の改正は、改正前の交通規制基準（「道路交通法施行令の一部を改正す

る政令の施行に伴う交通規制関係事務等の運用について（通達）」（令和6年3月1日付け警察庁丙規発第5号ほかの別添）において、道路標識の省略が許容されるものと示達してきた本号のような場合について、令において確認的に明示することとしたものである。

なお、交差点の一部の道路の入口に横断歩道が設けられていない場所においては、本号に該当せず、横断歩道が設けられていない道路から通行してくる車両等に対して道路標識を設置する必要があることから、道路標識の省略は許容されないことに留意すること。

(2) 道路標識により車両等が一時停止すべきこととなる場合（令第1条の2第4項第2号）

道路標識により車両等が一時停止すべきこととされる場所の直後に横断歩道等が設けられる場合には、車両等は一時停止し、その進路の前方に係る安全確認を行った後に当該横断歩道等を通過することとなることから、当該場合については、当該車両等に対面する横断歩道等を表示する道路標識の設置を不要とすることを許容することとした。

3 施行期日

本件改正は、公布の日から施行することとした。

第2 横断歩道及び斜め横断可を表示する道路標示の様式に係る改正について（標識令別表第6関係）

1 改正の背景及び目的

横断歩行者の安全を確保するため、車両等の通行を避けて白線を配置することにより横断歩道を表示する道路標示の耐久性を向上させるとともに、横断歩道及び斜め横断可を表示する道路標示の整備及び更新に係る費用を合理化する観点から、これらの道路標示の白線の設置間隔を拡大することを許容することとした。

2 改正の内容

指示標示「横断歩道（201）」及び「斜め横断可（201の2）」のうち対角線方向に縞模様の白線を設ける場合の様式について、白線の設置間隔を45cm～90cmから選択可能とすることとした。

なお、上記の指示標示の様式のうち、縞模様側に側線を付した様式は削除することとした。

3 施行期日

本件改正は、公布の日から施行することとした。

第3 自動車の最高速度に係る改正について（令第11条及び第12条並びに府令第5条の6の3関係）

1 改正の背景及び目的

法第22条第1項において、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をこ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、その委任を受けた旧令第11条の規定により、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。

しかしながら、現下の交通事故発生状況等に鑑み、幅員の狭い一般道路について自動車が通行する際の速度を抑制することにより、安全対策を更に強化する必要がある中、幅員の狭い一般道路全てにおいて最高速度規制を実施することは現実的ではないことから、こうした一般道路に係る道路標識等によらない新たな法定速度を定めることで安全対策を更に強化することとした。具体的には、自動車が一般道路を通行する場合の法定速度を60キロメートル毎時と30キロメートル毎時の2つに分けることとした。

2 法定速度が60キロメートル毎時となる道路

60キロメートル毎時の法定速度が適切な道路については、自動車がその進路を変えることなく併走し、又は対向して通行することができる程度の幅員を持つ道路であると考えられるところ、そのような道路について、以下のとおり規定することとした。

- (1) 高速自動車国道（道路の構造上往復の方向別に分離された本線車道並びにこれに接する加速車線及び減速車線を除く。）

ここにいう高速自動車国道とは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道のうち、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部分のことを指す。

具体的には、高速自動車国道の本線車道とそれ以外の道路を接続するインターチェンジや料金所周辺の道路、令第27条の2に規定する構造上分離されていない本線車道並びに当該本線車道に接する加速車線及び減速車線等が該当する。

- (2) 自動車専用道路

自動車専用道路とは、道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路を指す。

- (3) 道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている一般道路

ここにいう道路標識等による中央線とは、都道府県公安委員会が設置する指示標示「中央線」を指すが、標識令第7条の規定により、道路管理者が設置する区画線「車道中央線」についても、当該指示標示とみなされることとなる。

- (4) 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る一般道路

道路の構造とは、道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」という。）第2条第10号に規定する中央帯（道路法上の道路以外の道路に設置されている類似の道路構造を含む。）、軌道敷、構造令第2条第17号に規定する交

通島（道路法上の道路以外の道路に設置されている類似の道路構造を含む。）
中央帯には該当しない壁、橋等のことを指す。

柵その他の内閣府令で定める工作物とは、府令第5条の6の3に規定する工作物のことであり、具体的には、ワイヤーロープや防護柵をはじめとした道路上の柵又は駒止め、ラバーポールに代表される棒状の工作物その他の工作物で、自動車が当該工作物が設置された道路の部分から右の部分にはみ出して通行することのないように設置されているもののことを指す。

したがって、ここでいう一般道路とは、上記の道路の構造又は工作物により、自動車の通行が上下線別に分離されている一般道路のことを指す。

3 法定速度が30キロメートル毎時となる道路

令第11条第1号に掲げる一般道路（前記2に掲げる一般道路）以外の一般道路をその対象とした。

4 令第12条第1項の改正

自動車（内閣府令で定める大きさ以下の原動機を有する普通自動二輪車を除く。以下本項において同じ。）が、他の車両を牽引^{けん}して道路を通行する場合（牽引^{けん}するための構造及び装置を有する自動車によって牽引^{けん}されるための構造及び装置を有する車両^{けん}を牽引する場合を除く。）であって、令第11条第2号に掲げる一般道路（前記3の一般道路）を通行する場合には、その法定速度を30キロメートル毎時とすることとした。

5 施行期日

今回の最高速度の見直しに伴い、交通実態に即した最高速度規制の実施等の施行準備や国民に向けた広報に要する時間を考慮し、本件改正は、令和8年9月1日から施行することとした。

（参考資料）

- 道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和6年政令第248号）の官報の写し及び新旧対照条文
- 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（令和6年内閣府令第67号）の官報の写し
- 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令（令和6年内閣府・国土交通省令第4号）の官報の写し
- 交通の方法に関する教則の一部を改正する件（令和6年国家公安委員会告示第30号）の官報の写し