

規制の事前評価書  
(要旨)

令和 2 年 2 月  
国家公安委員会・警察庁

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：自転車道を通行可能な車両に係る規定の見直し

規制の区分：新設、改正（拡充、**緩和**）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第17条第3項において、二輪又は三輪の自転車（側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。）以外の車両は、自転車道を通行してはならないこととされている。これは、自転車とそれ以外の車両の混合交通を避けることにより、道路交通の安全と円滑を図ることを目的として設けられた規定である。

「二輪又は三輪の自転車」という要件は、自転車の普及状況に鑑み付されたものであるが、今般、高齢者用の四輪自転車が開発され、その利用が増大するなどしている。こうした四輪以上の自転車等についても、車体の大きさや構造が異なる他の車両との混合交通を避けることにより、道路交通の安全と円滑を図る必要性は変わらないことから、自転車道の通行を認めることが必要である。

ここで、仮に、引き続き、二輪又は三輪の自転車についてのみ自転車道の通行を認めることとした場合、車体の大きさや構造の観点から自転車道の通行を認めることが適当である車両にまで車道通行を義務付けることとなり、交通の安全と円滑を害する。

そこで、このような状況に鑑み、本改正において、二輪又は三輪の自転車に加え、車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものとして内閣府令で定める基準に該当する車両については、自転車道を通行できることとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正では、車体の大きさや構造の観点から自転車道の通行を認めることが適当である車両とそれ以外の車両との混合交通を避けることにより、道路交通の安全と円滑を図ることが可能となる。

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

本改正により、費用は発生しない（2参照）。

また、本改正による便益については、金銭価値化することは困難であるが、車体の大きさや構造の観点から自転車道の通行を認めることが適当である車両とそれ以外の車両との混合交通を避けることにより、道路交通の安全と円滑を図ることが可能となる（3参照）ことから、本改正は妥当である。

## 6 代替案との比較

代替案としては、二輪又は三輪の自転車に加え、車体の大きさ及び構造に関する基準を特に設けず、四輪以上の自転車について、自転車道を通行できることとする案が考えられる。

[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]

規制案と同様、車体の大きさや構造の観点から自転車道の通行を認めることが適当である車両について、他の車両との混合交通を避けることが可能となる。しかし、二輪又は三輪の自転車に比べて車体が大きくなることも考えられる四輪以上の自転車について、無制限に自転車道での通行を認めることは、自転車道における交通の安全と円滑を害することが考えられる。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案に要する費用と効果は、上記のとおりであり、一定の効果は認められるものの、自転車道における交通の安全と円滑を害するという負の効果を回避すべきと考える。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案では、自転車道における交通の安全と円滑を害すると考えられる。したがって、代替案を採用することは適当ではなく、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

政策所管課において、本規制緩和により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制緩和の有効性、必要性等について確認した。

## **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 車道における自転車等による交通事故の発生件数（都道府県公安委員会に対する調査）

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法

規制の名称：停車及び駐車を禁止する場所の規制から除外される対象の追加

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2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

昨今、高齢運転者が増加し、社会的な耳目を集める高齢運転者による交通事故が続発していることを受け、高齢者が自動車を自ら運転せずに日常生活を営むことができるよう、高齢者の移動を支える施策を充実することが重要となっており、その一つとして、公共交通機関をより利用しやすくするための制度整備を行うことが強く求められている。

特に地方部においては、いわゆる路線バスの不採算等を理由とする撤退が続き、高齢者の移動手段の確保が困難な状況となり、路線不定期運行や区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業、市町村運営の自家用有償旅客運送等が更に活発に行われることが予測されるところ、これらに使用する車両は、乗合自動車の停留所等を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の道路の部分に停車及び駐車することができず、交通結節点で公共交通機関の乗り継ぎの不便が拡大するおそれがある。そのため、高齢者の移動手段の確保の一環として、公共交通機関等の利便性を向上させる必要性が高まっており、現に、地方公共団体から、一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車等による乗合自動車の停留所等での駐停車を可能とするよう、要望を受けている。

[規制の内容]

停車及び駐車禁止の義務から除外される対象に、現状の乗合自動車が停留所に停車するとき等のほか、一般旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送の用に供する自動車が、乗合自動車の停留所等のうち、これらにおける停車又は駐車が地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために有用であり、かつ、道路又は交通の状況により支障がないことについて関係者が合意し、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）が公示したものにおいて乗客の乗降のため停車するとき等を加える。

### 2 直接的な費用の把握

従前の規制が遵守されるよう、違反行為の取締りに要した費用が削減されるものの、これを金銭価値化することは困難である。

他方、本改正により、各公安委員会には、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために有用であり、かつ、道路又は交通の状況により支障がないことについて、関係者が合意した乗合自動車の停留所等の公示に関する事務が発生することとなり、一定の行政費用が発生する。

なお、乗合自動車の停留所等の公示に関する事務の発生は、年間 10 件程度が見込まれる。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

一般旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送の用に供する自動車が、乗合自動車の停留所等のうち、これらにおける停車又は駐車が地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために有用であり、かつ、道路又は交通の状況により支障がないことについて関係者が合意したものにおいて、乗客の乗降のため停車すること等ができることとなり、公共交通機関等の利便性を向上させ、高齢者の移動手段の確保に資する。

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

本改正により、一定の行政費用の発生が見込まれる（2参照）。

他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、公共交通機関等の利便性を向上させる効果があるとともに、交通事故の発生を防止することができるなど、交通の安全と円滑の確保につながるという効果がある（3参照）ことから、本改正は妥当である。

### 6 代替案との比較

代替案としては、法第 46 条（停車又は駐車を禁止する場所の特例）に基づく「駐車可」の指示標識により対応する案が考えられる。

- ・ 遵守費用

代替案に伴う遵守費用は発生しない。

- ・ 行政費用

各公安委員会において、「駐車可」の交通規制を実施する旨の意思決定を行う事務や「駐車可」の指示標識を道路に設置する事務に係る費用が発生する。

なお、指示標識により対応した場合、年間 10 件程度が見込まれるところ、指示標識の設置費用は、約 74,000 円（路側式の場合）である。

[効果（便益）]

規制案と同様、一定の自動車が一定の乗合自動車の停留所等において駐停車できることとな

る。

[副次的な影響及び波及的な影響]

規制案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。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案に要する費用と効果は、上記のとおりであり、効果については、本改正と同様と認められる。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案において発生する行政費用が本改正において発生する行政費用を主に指示標識の設置費用分上回るものと考えられる。したがって、代替案を採用することは適当ではなく、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、事後評価に向け、以下の指標により効果（便益）を把握することとする。

- ・ 停車及び駐車禁止の義務から除外することとなった停留所数

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：車輪止め装置の取付けの措置に係る規定の削除

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、 廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第51条の2において、都道府県公安委員会が違法駐車が常態として行われている道路の区間を車輪止め装置取付け区間として指定することができることや、警察署長が当該区間における違法駐車行為に係る車両に車輪止め装置を取り付けることができること等が規定されている。これは、特に都市部の道路における違法駐車行為に係る車両に対し、直ちに発進できないという一定の不利益を課すことにより、違法駐車行為に対する強い警告を与え、これを未然に防止することにより、道路交通の安全と円滑を図ることを目的として、平成5年に設けられたものである。

しかしながら、平成16年の法の改正（平成18年6月施行）により、放置車両についての使用者責任が拡充され、違法駐車取締り関係事務の民間委託が可能となったため、車輪止め装置の取付け以外の方法によって、違法駐車行為の防止を図ることができるようになった。その結果、平成19年以降、車輪止め装置の取付けはほとんど行われておらず（全国で10件。平成28年以降は0件）、27都道府県においては車輪止め装置取付け区間の指定もなされていないという状況であることを踏まえると、現在においては、車輪止め装置の取付けにより違法駐車行為に対する警告を与える必要性が低下し、今後も本規制が広く活用される見込みもないと考えられることから、車輪止め装置の取付けの措置に係る規定を削除する必要がある。

ここで、仮に、引き続き、車輪止め装置の取付けの措置に係る規定を存置することとした場合、効果が見込まれない規制を継続することとなる。

そこで、このような状況に鑑み、本改正において、車輪止め装置の取付けの措置に係る規定を削除することとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。

### 3 直接的な効果（便益）の把握



本改正により、効果が見込まれない規制を解除することができる。

#### **4 副次的な影響及び波及的な影響の把握**

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**

本改正により、費用は発生しない（2参照）。

また、本改正による便益については、効果が見込まれない規制を解除することができる（3参照）ことから、本改正は妥当である。

#### **6 代替案との比較**

想定される代替案はない。

#### **7 その他の関連事項**

政策所管課において、本規制緩和により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制緩和の有効性、必要性等について確認した。

#### **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 全国における確認標章取付件数（都道府県公安委員会に対する調査）

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：準中型免許を受けた者が普通自動車を運転する場合の  
初心運転者標識の表示義務の新設

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：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第71条の5第1項及び第2項において、準中型自動車免許（以下「準中型免許」という。）を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合及び普通自動車免許（以下「普通免許」という。）を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合には、初心運転者標識を表示することが義務付けられている。これらは、運転に関する技能・知識が十分に定着していない初心運転者に慎重な運転を促すとともに、他の車両等の運転者にも初心運転者の存在を認識させ注意を喚起することにより、初心運転者が当事者となる交通事故の防止を図ることを目的として設けられた規定である。

準中型免許については、平成27年の法改正により新設されたところであるが、施行（平成29年3月）後の交通事故状況をみると、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故率が、普通免許を受けてから1年以上2年未満の者に係るものより高く、十分な運転技能を身に付けているとはいえないと考えられることから、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合における初心運転者標識の表示義務を新設する必要がある。

ここで、仮に本規制を新設しない場合、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に慎重な運転を促すことや、他の車両の運転者に注意を喚起することができず、当該場合における交通事故を防止することができず、交通の安全に支障を及ぼすと考えられる。

そこで、このような状況に鑑み、本改正において、準中型免許を受けてから1年未満の者について、普通自動車を運転する場合にも初心運転者標識の表示義務を新設することとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、本改正により、都道府県警察において、本規制に対する違反行為の取締りに関する事務が発生することとなるなど、一定の行政費用が発生する。

なお、平成31（令和元）年中には、2,634件の初心運転者標識表示義務違反の取締りが行われている。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合について、慎重な運転を促すとともに、他の車両の運転者に注意を喚起することが可能となることから、当該場合における交通事故を防止し、交通の安全確保が図られる。

具体的には、当該場合における交通事故は、平成27年の法改正の施行日（平成29年3月12日）から令和元年6月30日までの間に、8,666件発生しているところ、本改正は、こうした交通事故の更なる防止につながる考えられる。

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

本改正により、一定の行政費用の発生が見込まれる（2参照）。

他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、準中型自動車を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合における交通事故を防止し、交通の安全確保が図られるといった効果が見込まれる（3参照）ことから、本改正は妥当である。

### 6 代替案との比較

代替案としては、準中型自動車を受けてから1年未満の者に対し、普通自動車を運転する場合に初心運転者標識を表示するよう任意の協力を求める案が考えられる。

[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  
前記の者に対する初心運転者標識の表示の要請を行うために要する費用が発生する。

[効果（便益）]

準中型自動車を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合における初心運転者標識の表示が一定程度行われることとなると思われるが、任意の協力を委ねるのみでは、効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案で生じる要請の事務は僅少である一方、規制案では取締りに関する書類作成等の事務が生じる。したがって、代替案は、規制案より費用が低いといえるものの、上記のとおり、得られる効果が限定的である。交通の安全の確保という本規制の目的の重要性に鑑み、初心運転者標識の表示を確実に求める必要があることを踏まえると、得られる効

果の大きい規制案を採用することが適当であると考えられるため、本改正は妥当である。

## **7 その他の関連事項**

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故率

## 規制の事前評価書 (要旨)

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務の新設

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：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第71条第5号の4において、初心運転者標識等の表示を義務付けられた者が当該標識等を表示して運転している自動車に対する他の自動車の運転者による幅寄せや割込みの禁止（以下「保護義務」という。）が規定されている。初心運転者標識を表示した自動車に対する保護義務は、十分な運転技能がないと考えられる者に対し、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに、嫌がらせ行為等からの保護を図ることにより、当該者が当事者となる交通事故の防止を図ることを目的として設けられたものである。

準中型自動車免許（以下「準中型免許」という。）及び準中型自動車の区分については、平成27年の法改正により新設されたところであるが、準中型自動車は普通自動車より車格が大きく嫌がらせ行為等を受けにくいと考えられたことから、準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合については、初心運転者標識の表示は義務付けられた一方、同自動車に対する保護義務は規定されなかったところである。

しかし、上記改正の施行（平成29年3月）後の交通事故状況をみると、準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合に第2当事者として遭う交通事故率が、普通自動車免許（以下「普通免許」という。）を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合のものより高いなどの状況がみられた。これを踏まえると、準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合について、現行制度以上に、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに嫌がらせ行為等からの保護を図る必要があると考えられることから、初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務を新設する必要がある。

ここで、仮に本規制を新設しない場合、準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合の交通事故を防止することができず、交通の安全に支障を及ぼすと考えられる。

そこで、このような状況に鑑み、本改正において、初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務を新設することとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、本改正により、都道府県警察において、本規制に対する違反行為の取締りに関する事務が発生することとなるなど、一定の行政費用が発生する。

なお、平成 31（令和元）年中には、13 件の保護義務違反の取締りが行われている。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、準中型免許を受けてから 1 年未満の者が準中型自動車を運転する場合について、現行制度以上に、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに嫌がらせ行為等からの保護を図ることが可能となることから、当該場合における交通事故を防止し、交通の安全確保が図られる。

具体的には、当該場合における交通事故は、平成 27 年の法改正の施行日（平成 29 年 3 月 12 日）から令和元年 6 月 30 日までの間に、64 件発生しているところ、本改正は、こうした交通事故の更なる防止につながる事が考えられる。

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

本改正により、一定の行政費用の発生が見込まれる（2 参照）。

他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、準中型免許を受けてから 1 年未満の者が準中型自動車を運転する場合における交通事故を防止し、交通の安全確保が図られる効果が見込まれる（3 参照）ことから、本改正は妥当である。

### 6 代替案との比較

代替案としては、自動車の運転者に対して、初心運転者標識を表示した準中型自動車に対して幅寄せや割込みを行わないよう任意の協力を求める案が考えられる。

[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

初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護の要請を行うために要する費用が発生する。

[効果（便益）]

初心運転者標識を表示した準中型自動車の保護が一定程度図られることとなると思われるが、任意の協力を委ねるのみでは、効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案で生じる要請の事務は僅少である一方、規制案では取締りに関する書類作成等の事務が生じる。したがって、代替案は、規制案より費用が低いといえるものの、上記のとおり、得られる効果が限定的である。交通の安全確保という本規制の目的の重要性に鑑み、初心運転者標識を表示した準中型自動車の保護を確実に求める必要があることを踏まえると、得られる効果の大きい規制案を採用することが適当であると考えられるため、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生率

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：受験資格に関する規定の見直し

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上、第二種運転免許、大型自動車免許及び中型自動車免許（以下「第二種免許等」という。）には、受験資格要件として、年齢要件及び経験年数要件が設けられている。第二種運転免許及び大型自動車免許の受験資格要件は、21歳以上かつ普通自動車免許（以下「普通免許」という。）等保有3年以上（法第88条第1項並びに第96条第1項及び第2項並びに第96条第5項第1号及び第2号）とされており、中型自動車免許の受験資格要件は、20歳以上かつ普通免許等保有2年以上（法第88条第1項並びに第96条第1項及び第3項）とされており、第二種免許等は、旅客運送事業等の特性を踏まえ、多くの者が保有する普通免許と比較して、より厳しい受験資格要件が設けられている。このような受験資格要件を設けることについては、旅客自動車等の運転者の資質を担保し、安全を確保するために必要な措置といえるものの、他方で、業界からは、この受験資格要件が第二種免許等を取得しようとする者の障壁となり、旅客運送事業者等における運転者不足の要因の一つとなっているとの声も聞かれるところである。

したがって、今後、運転者の高齢化が一層進むことを踏まえると、今回の受験資格要件の緩和が行われない場合には、旅客運送事業者等の運転者の高齢化及び運転者不足が一層深刻化し、交通の円滑の確保に支障を来すことが考えられる。

そこで、特別な教習を修了した者については、第二種免許等の受験資格要件を19歳以上かつ普通免許等保有1年以上に引き下げることとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、第二種免許等の受験資格要件を緩和したことによる、交通違反や交通事故件数の増減等を確認する必要があることから、モニタリングを行う必要があるものの、各都道府県警からの統計結果の報告によって確認が可能であることから、モニタリング費用は発生しない。

### 3 直接的な効果（便益）の把握



本改正により、第二種免許等の受験資格要件が緩和されることで、これまで第二種免許等を取得することのできなかった 19 歳以上かつ普通免許等保有 1 年以上の者が第二種免許等を取得することができるようになるため、労働環境の改善等他の環境整備と相まって、若年層の第二種免許等保有者の増加が見込まれる。

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

本改正により、第二種免許等の受験資格要件が緩和された場合、労働環境の改善等他の環境整備と相まって、若年層の第二種免許等保有者が増加することで、旅客運送事業者等における運転者の高齢化及び運転者不足が解消されることが考えられる。

## 5 費用と効果（便益）の関係

本改正によって費用は発生しない（2 参照）。

他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、労働環境の改善等他の環境整備と相まって、若年層の第二種免許等保有者が増加し、旅客運送事業者等における運転者の高齢化及び運転者不足が解消されることが考えられることから、本改正は妥当である。

## 6 代替案との比較

代替案としては、特別な教習を受けた者について、第二種免許等の受験資格要件を 18 歳まで緩和することとする案が考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用  
発生しない。
- ・ 行政費用  
モニタリング実施に伴う行政費用が発生する。

[効果（便益）]

本改正と同様、第二種免許等の受験資格要件が緩和され、若年層の第二種免許等保有者が増加し、旅客運送事業者等における運転者の高齢化及び運転者不足が解消されると思われるが、旅客自動車等の運転者の資質を担保し、交通の安全を確保するためには、普通免許と同様に、18 歳で取得できることとするのは適当でないと考えられる。

[規制案と代替案との比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案は、規制案と比べて費用面での差はないが、交通安全の確保の観点から、代替案を採用することは適当ではなく、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

警察庁において開催した「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」（座長：大久保堯夫日本大学名誉教授）において、本規制の必要性や本規制緩和の許容性等を議論した。

## **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 特例を受けて第二種免許等を取得した者の数
- ・ 特例取得者の交通違反・交通事故件数

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：75歳以上の運転免許保有者に対する運転技能検査の新設

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

平成30年末における75歳以上の運転免許保有者数は約564万人であるところ、令和5年末には約717万人（平成30年比で約1.3倍）になると予測されている。本規制を新設せず、高齢運転者の運転免許保有者数の増加と同程度に死亡事故が増加すると仮定すれば、5年間で3割程度増加することが予測され、交通の安全に支障を及ぼすと考えられる。

高齢運転者による死亡事故を見ると、高齢運転者以外の者と比較してハンドル操作不適等の運転操作の誤りに起因するものが多くなっているため、運転技能の低下が発生原因となる死亡事故についても、更に防止を図る必要がある。

そこで、75歳以上の運転免許保有者のうち、一定の基準に該当するものは、運転免許証の更新時等に、普通自動車等の運転について必要な技能の検査（以下「運転技能検査」という。）を受けていなければならないが、この結果、一定の基準を満たさない者について、都道府県公安委員会は運転免許証の更新等をしないことができることとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正により、75歳以上の普通自動車対応免許保有者のうち、一定の基準に該当するものは、運転技能検査を受けなければならないという義務が課されることとなり、この運転技能検査の受検に当たっては、金銭的負担が生じるなど新たな遵守費用が発生する。なお、この対象者の範囲や受検手数料の標準額等の具体的内容は、下位法令において規定される予定であり、遵守費用について正確に算出することは困難であるが、仮に過去3年間に違反歴がある者を対象とすれば（実際には事故を起こす危険性が高い一定の違反歴に絞り込む予定である。）、この受検者数は、 $2,020,144$ 人（平成30年中の更新時の認知機能検査受験人数） $\times 0.96$ （普通自動車対応免許保有者の割合） $\times 0.175$ （過去3年間に何らかの違反があった者の割合）で、約33.9万人となることが推計される。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

運転技能が明らかに低下した者を道路交通の場から排除することを可能とし、このような高齢運転者による死亡事故その他の交通事故を防止することができる。

## 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

本改正により、運転技能が明らかに低下した者を道路交通の場から排除するのみならず、運転技能検査を受けたその他の者に対しても、自らの運転技能の低下の程度について理解させるなどの教育効果があるものと考えられる。

## 5 費用と効果（便益）の関係

本改正により、一定の遵守費用及び行政費用の発生が見込まれる。  
他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、高齢運転者による死亡事故その他の交通事故を防止するという効果が期待できることから、本改正は妥当である。

## 6 代替案との比較

代替案としては、75歳以上の高齢運転者の運転免許を一律に取り消すという、いわゆる定年制を導入する案が考えられる。

### [費用]

#### ・ 遵守費用

日常生活に自動車等の運転が不可欠である地域においては、運転免許が取り消されることにより、多大な遵守費用が発生する。

#### ・ 行政費用

今後、毎年数十万人～100万人程度の運転免許保有者が75歳になると見込まれており、これらの者に対して運転免許を取り消すという行政費用が発生する。さらに、これらの者が無免許で自動車等を運転しないことを担保するため、交通取締り等についても行政費用が増加すると見込まれる。

### [効果（便益）]

高齢運転者による死亡事故その他の交通事故を減少させることが期待できるものの、日常生活に自動車等の運転が不可欠である地域がある現状を踏まえると、仮に運転免許を一律に取り消したとしても、高齢運転者に自動車等を運転しないことを完全に遵守させることは困難である。

### [規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案は毎年数十万から100万人の免許保有者の免許が取り消され、自動車等の運転ができないようになり、多大な遵守費用が発生する一方、規制案では、運転技能が特に不十分な者に限って運転免許を取り消すため、運転技能検査の受検にかかる遵守費用が現行より増加することを踏まえても、その遵守費用は代替案に比べれば小さいといえる。また、行政費用についても、代替案は数十万人以上の者の免許を取り消すという事務負担に加え、無免許で運転しないよう担保するための交通取締りの強化が必要となってくるものであり、一定

の行政費用が発生する一方、3のとおり、規制案によって発生する行政費用は生じないと見込まれる。したがって、代替案は、高齢運転者による死亡事故の減少が期待できるものの、費用が多であり、妥当ではない。

## 7 その他の関連事項

警察庁において開催した「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会（座長：石田敏郎早稲田大学名誉教授）において、交通の危険の防止の観点から、本規制の有効性、必要性等を議論した。

## 8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 運転技能検査により更新できなかった高齢運転者数又は運転技能検査において合格基準に達しなかった件数

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：都道府県公安委員会による医師の診断書の提出命令の新設

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）が実施した認知機能検査により認知症のおそれがあると判定された者に対しては、公安委員会は臨時適性検査（公安委員会が認めた医師による診断）を行い、又はその者のかかりつけ医等による診断書（以下単に「診断書」という。）の提出を命ずることとされている。

他方で、上記以外に運転免許（以下「免許」という。）の取消事由となる一定の病気等に該当する疑いがある者に対しては、公安委員会は臨時適性検査を行うことができるとするにとどまるものの、この通知を受けた者は、その受検を義務付けられることとなる。ただし、通知された期日までに診断書を提出した場合には、その受検義務が免除されることとなる。

公安委員会が行う臨時適性検査については、病院との日程調整や立会人の確保といった調整に係る事務負担が大きいほか、このような調整が整うまでは実施に係る通知を出すことができない。また、当該通知を受ける者にとっても、公安委員会が指定する日時及び場所で臨時適性検査を受けるよりも、普段から通い慣れているかかりつけ医等に診断書を作成してもらう方が、利便性が高い場合が多い。

したがって、公安委員会は、認知機能検査により認知症のおそれがあると判定された者以外の者に対しても、臨時適性検査を行い、又は診断書の提出を命ずることができることとする。

### 2 直接的な費用の把握

本改正により、診断書の提出命令を受けることとなる者は、現行法の下であっても、臨時適性検査の通知を受けた後に、その受検義務の免除を受けるために、診断書の提出を選択することができる者であるから（上記のとおり、臨時適性検査を受けるよりも、かかりつけ医等の診断を受ける方が、利便性が高く遵守費用が小さい場合が多い。）、診断書提出命令に係る遵守費用は実質的に発生しない。

また、行政費用については、一部の都道府県警察に対して調査した結果によると、臨時適性検査については、公安委員会が対象者を把握してその通知の決裁を終えるまでには約12.2日を要する一方、診断書提出命令については、公安委員会が対象者を把握して診断書提出命令の決裁

を終えるまでに約 7.4 日で足りることから、臨時適性検査に代えて診断書提出命令をすることとしても行政費用は増加せず、むしろ減少することとなる。

なお、平成 30 年中に、認知症のおそれがあると判定された者以外の者に対して実施した臨時適性検査は、928 件である。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、臨時適性検査に代えて診断書提出命令をすることができることとなり、行政機関の行政負担が減少する。

本改正に関する便益を金銭価値化することは困難であるが、平成 30 年中に、認知症のおそれがあると判定された者以外の者に対して実施した臨時適性検査は、928 件であり、1 件の臨時適性検査を診断書提出命令に代えることによって約 4.8 日分の手続が短縮されるものと仮定すると、年間に延べ約 4,454 日分の手続に係る行政負担の減少が可能となる。

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

上記のとおり、公安委員会の行政負担が減少し、迅速な行政処分の執行につながることであり、当該者による交通事故の発生を防止し、交通の安全確保につながると考えられる。

### 5 費用と効果（便益）の関係

本改正により、新たな遵守費用・行政費用は実質的に生じない（2 参照）。

むしろ、臨時適性検査に代えて診断書提出命令をすることによって、行政機関の行政負担が減少することが期待できる。

### 6 代替案との比較

代替案としては、公安委員会は、現行の臨時適性検査の対象者に対し、臨時適性検査を行わず、診断書を提出するよう命ずることが考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

現行制度の臨時適性検査の通知を受けた場合であっても、多くの場合は遵守費用の低い診断書提出を選択するので代替案でも遵守費用に差は生じないが、例えば日頃から医師の診察を受けていない者にとっては、代替案では新たにかかりつけ医を探すなどの多大な遵守費用が生じることとなる。

・ 行政費用

代替案では、診断書提出命令よりも負担の大きい臨時適性検査を全く行わなくなることに伴い減少する行政費用がある一方で、上記のように診断書の提出が困難な者に対して、その提出を促したり提出しないことを理由とする免許の効力の停止や取消しといった行政処分を行ったりする必要が生じることに伴い増加する行政費用が見込まれる。

[効果（便益）]

規制案では、臨時適性検査と比較して診断書提出命令をする方が行政費用が減少すると見込まれる場合に限って診断書提出命令をすることにより、行政負担を減少させることができる一方で、代替案では、上記のとおり行政負担の減少と増加がともに見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

代替案では、多大な費用が生じる場合があるほか、効果についても行政負担の減少と増加がともに見込まれる。他方で、改正案では、効果が見込まれる場合に限って診断書提出命令を選択することができることから、費用の増加についてもほとんど見込まれない。したがって、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、事後評価に向け、以下の指標により効果（便益）を把握することとする。

- ・ 道路交通法第102条第4項に基づく診断書提出命令により提出された診断書の件数
- ・ 臨時適性検査の実施件数



## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：基準該当若年運転者の受講義務に関する規定の新設

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上、第二種運転免許、大型自動車免許及び中型自動車免許（以下「第二種免許等」という。）には、受験資格要件として、年齢要件及び経験年数要件が設けられている。

新たな制度では、特別な教習を修了した者について、これらの要件を引き下げることとしているが、事故防止対策に万全を期すため、受験資格の特例を受けて第二種免許等を早期に取得した者に対して、一定の期間を設定し、同期間中に、自動車等の運転に関し違反行為を行い、当該行為が一定の基準に該当した者（以下「基準該当若年運転者」という。）に対し、講習の受講を義務付けるという規制を法に新設し、その者の旅客自動車等の運転に必要な能力を養成することとしている。

ここで、本規制を新設しない場合には、旅客自動車等の運転に必要な能力を十分に備えていないおそれのある者が運転を継続することとなり、その結果、交通違反や交通事故が発生し、交通の安全が損なわれるおそれがあることが考えられる。

なお、基準該当若年運転者に対し、講習の任意での受講を求める政策手段が考えられるが、基準該当若年運転者による講習受講が担保されず、こうした政策手段では十分な実効性を確保することは期待できないため、本規制を新設することが適当である。

### 2 直接的な費用の把握

本改正に伴い、基準該当若年運転者に対して講習の受講が義務付けられることから、当該講習の受講料が遵守費用として発生する。

また、本改正により、本規制の新設に関する広報啓発に要する行政費用が生ずるほか、都道府県公安委員会において、若年運転者講習通知料が発生する。

なお、現行の講習の手数料及び通知手数料の標準額は道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）において下記のとおり定められている。

（講習手数料（普通自動車免許に係る講習）の例）

- ・初心運転者講習…講習1時間について2,050円
- ・違反者講習…12,500円

(通知手数料)

- ・ 通知手数料…900 円

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正では、基準該当若年運転者に対して、講習の受講を義務付けることにより、交通違反や交通事故を防止することができるため、交通の安全確保につながると考えられる。

### 4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

本改正により、一定の遵守費用及び行政費用の発生が見込まれる（2参照）。

他方、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるが、基準該当若年運転者に対して、講習の受講を義務付けて再度その者の旅客自動車等の運転に必要な能力を養成することにより、その後の交通違反や交通事故の発生を防止ことができ、交通安全の確保につながると考えられることから、本改正は妥当である。

### 6 代替案との比較

代替案としては、基準該当若年運転者に対し、旅客自動車等の運転に必要な能力を養成するための教材の購入を義務付ける案が考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用

教材の購入費用が発生する。

なお、教材の購入を義務付けることとした場合、同教材については、一般競争入札により決定されることになると考えられることから、購入費用を明らかにすることは困難である。

- ・ 行政費用

教材の作成及び配布に伴う費用が発生する。

[効果（便益）]

教材を購入した基準該当若年運転者が自学自習することで、その者の旅客自動車等の運転に必要な能力が一定程度養成されると思われるが、当該能力の養成には指導員の指導に基づく実車訓練が必要であると考えられ、また、基準該当若年運転者による教材活用が担保されないため、効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

教材購入費用に加え、講習に係る人件費等が発生する規制案に比べ、代替案は、発生する費用

が教材購入費用のみであることから、代替案より費用は低いといえるものの、上記のとおり、得られる効果が限定的である。交通安全の確保という本規制の目的の重要性に鑑み、確実な実施が必要であることを踏まえると、費用は一定程度発生するものの、得られる効果の大きい規制案を採用することが適当であると考えられるため、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、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。

- ・ 基準該当若年運転者の講習受講者数
- ・ 特例取得者数及びその交通違反・交通事故件数

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：特定違反行為の追加

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

今回の改正では、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為を行い、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせる行為をしたときを、運転免許の拒否、取消し及び自動車の運転禁止（以下「取消し等」という。）の事由として加え、当該違反行為を行ったことを理由として取消し等を受けた者に係る運転免許の欠格期間又は自動車等の運転禁止の期間（以下「欠格期間等」という。）の上限を10年とすることとしている。

当該違反行為を行ったことを理由として運転免許の取消し等を受けた者について、運転免許の欠格期間等の上限を10年とする規制を実施しない場合には、当該違反行為の危険性・悪質性に照らし、道路交通の場から長期間排除する必要がある者を排除することができないと考えられる。

### 2 直接的な費用の把握

他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせることを規制の対象としているため、遵守費用は生じない。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせたことを理由として運転免許の取消し等を受けた者について、運転免許の欠格期間等の上限を10年とすることができることとなる。これにより、悪質・危険な行為を抑止することができ、また、実際に上記の行為をした運転者について、道路交通の場から長期間排除することを可能とし、こうした者による交通事故を防止できるという効果がある。

#### **4 副次的な影響及び波及的な影響の把握**

今回の改正に関す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**

今回の改正により、新たな遵守費用及び行政費用は生じない（2参照）。

#### **6 代替案との比較**

他に想定される代替案はない。

#### **7 その他の関連事項**

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

#### **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、事後評価に向け、以下の指標により効果（便益）を把握することとする。

- ・ 他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせたことを理由に運転免許の取消し等を受けた者に係る運転免許の欠格期間

## 規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：運転免許の効力の仮停止の対象行為の追加

規制の区分：新設、改正 拡充、緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和2年2月

### 1 規制の目的、内容及び必要性

今回の改正により、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせた者に対する罰則を新設することとしているところ、現行制度においては、当該違反行為をし、よって人の死傷の結果を伴う交通事故を起こした場合において、当該交通事故の発生地を管轄する警察署長は、その者の運転免許の効力の仮停止（以下「免許の仮停止」という。）をすることができないこととされている。

しかしながら、平成29年6月、神奈川県内の東名高速道路上において、他の自動車を執ように追跡し、進路を塞ぐなどの妨害行為を繰り返した上、当該自動車を停止させて後続の自動車を追突させ、停止させられた自動車に乗車していた家族4人を死傷させる事件が発生したこと等を契機に、いわゆる「あおり運転」に対する国民の不安が高まっている状況にある。

このような状況に鑑み、今回の改正では、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせた者に対する罰則を新設することとしており、これに併せて、当該違反行為をし、よって人の死傷の結果を伴う交通事故を起こした者について、都道府県公安委員会による運転免許の拒否、取消し及び自動車の運転禁止の処分が決するまでの間に、道路交通の場から早期に排除するため、免許の仮停止の対象に追加する必要がある。

### 2 直接的な費用の把握

他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせたことにより、人の死傷の結果を伴う交通事故を起こすことを規制の対象としているため、新たな遵守費用は生じない。

### 3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせたことにより、人の死傷の結果を伴う交通事故を起こした者は、免許の仮停止の期間中に自動車等の運転をすることができなくなる。これにより、悪質・危険な行為を抑止することができ、また、実際に上記の交通事故を起こした運転者について、早期に道路交通の場から排除することを可能とし、将来における道路交通の危険を予防することができるという効果がある。

#### **4 副次的な影響及び波及的な影響の把握**

今回の改正に関す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**

今回の改正により、新たな遵守費用及び行政費用は生じない。

#### **6 代替案との比較**

他に想定される代替案はない。

#### **7 その他の関連事項**

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

#### **8 事後評価の実施時期等**

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、事後評価に向け、以下の指標により効果（便益）を把握することとする。

- ・ 他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせたことにより、人の死傷の結果を伴う交通事故に関する免許の仮停止件数