

# 規制の事前評価書

平成 3 1 年 2 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：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：使用条件を満たさない場合における自動運行装置の使用禁止

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：平成31年2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）

現在、自動車の自動運転の技術の実用化を見据え、道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「車両法」という。）において、新たに、一定の条件（以下「使用条件」という。）の下で使用される場合に自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能等を有する自動運転システムとして自動運行装置が規定され、自動運行装置は、使用条件下にあるときは道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上の運転操作に関する義務に反することなく自動的に自動車を運行させることができることが担保されることが見込まれている。

ここで、本規制を新設しない場合には、自動運行装置が法上の運転操作に関する義務を遵守することが担保されない状況下での使用が許容されることとなり、自動運行装置の使用に起因する法違反や交通事故が発生し、交通の安全が損なわれることが考えられる。

#### 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）

##### 〔課題及びその発生原因〕

現在、自動運行装置として車両法に新たに規定される見込みの自動運転システムについては、運転者が本来自ら行う運転操作を当該自動運転システムに委ねて使用されることとなるが、使用条件を満たさずに使用された場合には、法上の運転操作に関する義務を遵守することが担保されていないため、法違反や交通事故を惹起することが考えられることから、交通の安全の確保の観点から、当該使用条件を満たさない場合における自動運行装置の使用を禁止する必要がある。

課題発生の原因は、使用条件の下で使用される場合にのみ安全な運転制御を行う自動運行装置を、当該使用条件を満たさない場合に使用することで交通の危険が生じることであるが、自動運転システムがこのような性能のものである限り、これは、恒久的なものであると考えられる。

##### 〔規制の内容〕

自動運行装置を備えている自動車の運転者は、当該自動運行装置に係る使用条件（自動運行装置が自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替することができる条件）を満たさない場合においては、当該自動運行装置を使用して自動車を運転して

はならないこととする。

また、本規制に違反した者は、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金に処することとする。

[規制以外の政策手段の内容]

自動運行装置を備えている自動車の運転者に対し、使用条件を満たさない場合は当該自動運行装置を使用しないよう任意の協力を求める政策手段が考えられるが、運転者が自ら運転操作を行わずに自動車を走行させるという利便性を踏まえると、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

### ③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、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。

### 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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

本改正では、使用条件を満たさない場合における自動運行装置の使用を禁止することにより、法上の運転操作に関する義務を遵守することが担保されていない状況下で自動運行装置を使用したことに起因する法違反や交通事故の発生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。

### ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

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。

### 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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

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

本改正により、一定の行政費用の発生が見込まれる（2③参照）。

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、使用条件を満たさない場合における自動運行装置の使用を禁止することにより、法上の運転操作に関する義務を遵守することが担保されていない状況下で自動運行装置を使用したことに起因する法違反や交通事故の発生を防止することができ、交通の安全の確保につながることから、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

代替案としては、自動運行装置を備えている自動車の運転者に対し、使用条件を満たさない場合は当該自動運行装置を使用し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

自動運行装置を備えている自動車の運転者に対する要請を行うために要する費用が発生する。

[効果（便益）]

使用条件を満たさない場合における自動運行装置の使用が一定程度抑制されると思われるが、自動運行装置を使用した場合には、運転者が自ら運転操作を行わずに自動車を走行させるという利便性を踏まえると、効果は限定的である。

[費用と効果（便益）との比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案は、規制案より費用は低いものの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、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し得るものの、得られる効果の大きい規制案を採用することが妥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

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

警察庁において開催した「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」（委員長：藤原静雄中央大学大学院法務研究科教授）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

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- ・ 本規制に対する違反行為の取締り件数（都道府県公安委員会に対する調査）

## 規制の事前評価書

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：作動状態記録装置による必要な情報の記録及びその記録の保存義務の新設  
作動状態記録装置の記録の提示

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：平成31年2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）

現在、自動車の自動運転の技術の実用化を見据え、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）において、新たに、一定の条件（以下「使用条件」という。）の下で使用される場合に自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能（以下「代替機能」という。）を有し、かつ、代替機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置（以下「作動状態記録装置」という。）を備える自動運転システムとして自動運行装置が規定され、自動運行装置は、使用条件下にあるときは道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上の運転操作に関する義務に反することなく自動的に自動車を運行させることができることが担保されることが見込まれている。

ここで、本規制を新設しない場合には、自動運行装置が当該情報を記録することができる状態にあること及び記録が抹消されず保存されていることが担保されず、警察官が現場で代替機能の作動状態の確認を行うことができないおそれが生ずる。

これにより、自動運行装置を備えている自動車について、法第63条第2項に基づく整備不良車両（法第62条）に該当すると認められるものの運転継続禁止命令の的確な発出並びに交通事故の原因究明及び再発防止の効果的な推進が妨げられることとなり、結果として、自動運行装置の使用に起因する法違反や交通事故が発生し、交通の安全が損なわれることが考えられる。

#### 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）

##### 〔課題及びその発生原因〕

安全な運転制御を行うことができない自動運行装置を備えている自動車の運転継続を禁止し、又は交通事故の再発を防止して将来における交通の安全を図るためには、自動運行装置を備えている自動車の整備不良車両該当性の確認や同自動車が当事者となった交通事故等の原因究明が必要となるが、そのためには代替機能の作動状態の確認を行うことが不可欠であることから、自動運行装置を備えている自動車の利用者等に対し、作動状態記録装置による必要な情報の記録及び記録された記録の保存を義務付けるとともに、整備不良車両に該当すると認められる自動運行

装置を備えている自動車の運転者に対し、警察官が当該記録の提示を求めることができることとする必要がある。

課題発生の原因は、代替機能の作動状態の確認が自動運行装置を備えている自動車の整備不良車両該当性の確認や同自動車が当事者となった交通事故等の原因究明を的確に実施するために不可欠であることや、自動運行装置が法上の運転操作に関する義務に反することなく自動的に自動車を運行させるものであるか否かが直接的に確認できないことであるが、これらは恒久的なものであると考えられる。

[規制の内容]

自動運行装置を備えている自動車の使用者等に対し、作動状態記録装置により当該自動運行装置の代替機能の作動状態の確認に必要な情報を記録することができない状態での運転を禁止するとともに、作動状態記録装置により記録された記録を保存することを義務付けることとする。

また、警察官は、整備不良車両に該当すると認められる車両が運転されているときは、当該車両の運転者に対し、作動状態記録装置により記録された記録の提示を求めることができることとする。

さらに、これらの規制に違反した者は、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金に処することとする。

[規制以外の政策手段の内容]

自動運行装置を備えている自動車の使用者等に対し、作動状態記録装置による必要な情報の記録及び記録された記録の保存並びに当該記録の警察官への提示について、任意の協力を求めるといった政策手段が考えられるが、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

### ③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、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。

### 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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

本改正により、自動運行装置を備えている自動車の整備不良車両該当性の確認や同自動車が当事者となった交通事故等の原因究明を的確に行うことができるとともに、これに要する行政費用を減少させる効果もある。

これにより、自動運行装置を備えている自動車に対する運転継続禁止命令の的確な発出や、迅速かつ効果的な交通事故の再発防止の推進が可能となり、交通の安全の確保につながる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

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。

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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

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

本改正により、一定の行政費用の発生が見込まれる（2③参照）。

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、作動状態記録装置による必要な情報の記録及び記録された記録の保存を義務付けることにより、自動運行装置を備えている自動車の整備不良車両該当性の確認や同自動車が当事者となった交通事故等の原因究明を的確に行うことができることとなり、原因究明に係る一定の行政費用の減少にも資するものであるほか、自動運行装置を備えている自動車に対する運転継続禁止命令の的確な発出や迅速かつ効果的な交通事故の再発防止の推進を通じて、交通の安全の確保につながることから、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

代替案としては、自動運行装置を備えている自動車の利用者等に対し、作動状態記録装置による必要な情報の記録及び記録された記録の保存並びに当該記録の警察官への提示について、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  
自動運行装置を備えている自動車の使用者等に対する要請を行うために要する費用が発生する。

[効果（便益）]

作動状態記録装置による必要な情報の記録及び記録された記録の保存並びに当該記録の警察官への提示が一定程度行われることとなると思われるが、例えば当該提示の結果車両の運転の継続を禁止されるといった不利益を被り得ることを踏まえると、任意の協力を委ねるのみでは、効果は限定的である。

[費用と効果（便益）との比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案は、規制案より費用が低いものの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、確実に記録、保存等を求める必要があることを踏まえると、費用は一定程度発生し得るものの、一定の行政費用の減少にも資する面があるとともに、得られる効果も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

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

警察庁において開催した「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」（委員長：藤原静雄中央大学大学院法務研究科教授）において、自動運転に係る事故の原因究明による危険の防止等本規制の有効性、必要性等を議論した。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- ・ 本規制に対する違反行為の取締り件数（都道府県公安委員会に対する調査）

## 規制の事前評価書

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：自動運行装置使用中の運転者に対する携帯電話使用等の禁止の解除  
規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止  
担当部署：警察庁交通局交通企画課  
評価実施時期：平成31年2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）

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5の規定により、自動車等を運転する場合においては、携帯電話等の無線通話装置を保持して通話のために使用すること及び当該自動車等に取り付けられ又は持ち込まれたカーナビゲーション装置等の画像表示装置に表示された画像を注視することを禁止している。これは、無線通話装置や画像表示装置の普及に伴い、運転中のこれらの使用に係る交通事故が急増したことに鑑み、自動車の運転者が、自ら常に自動車の前方や周囲の状況を確認し、ハンドル等の操作を行うことをはじめ、他人に危害を及ぼさないような方法で運転することを担保し、交通の安全を図るために設けられたものである。

自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合には、同装置が法上の運転操作に関する義務に反することなく自動車を運行させるため、運転者が自ら常に自動車の前方や周囲の状況を確認し、ハンドル等の操作を行う必要がなくなる。

仮に、引き続き、無線通話装置の使用や画像表示装置の注視を禁止した場合、不要となる規制を課することとなる。

#### 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）

##### [課題及びその発生原因]

①のとおり、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合においても、引き続き、無線通話装置の使用や画像表示装置の注視を禁止した場合、不要となる規制を課することとなる。

##### [規制緩和の内容]

法の一部を改正し、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合（自動車が整備不良車両（法第62条）に該当せず、自動運行装置に係る使用条件を満たしており、かつ、運転者が、前記のいずれかに該当しなくなった場合に、直ちにそのことを認知し、同装置以外の自動車の装置を確実に操作することができる状態にある場合に自動運行装置を使用して運転する場合）、法

第71条第5号の5の規定は適用せず、無線通話装置の使用及び画像表示用装置の注視の禁止を解除することとする。

## 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）

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

本改正において、モニタリングの必要はない。

## 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

本改正では、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合に、不要となる規制を解除することが可能となる。

- ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

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

遵守費用額の削減はない。

## 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

自動運転の技術は、交通事故の削減や渋滞緩和に資するものであるが、本改正により、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合、無線通話装置の使用や画像表示用装置の注視が許容されることとなり、運転中の利便性の向上等により、長期的には従来車から自動運行装置を備えた自動車への乗り換えが進むことが考えられる。自動運行装置を備えた自動車の普及が進むことにより、交通事故の削減や渋滞緩和等の副次的な影響が見込まれる。

## 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

本改正によって費用は発生しない（2③参照）。

また、便益については、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合に、不要となる

規制を解除することができることが挙げられる（3⑤参照）。

さらに、副次的な影響及び波及的な影響として、自動運行装置を備えた自動車の普及が進み、交通事故の削減や渋滞緩和等が見込まれる（4⑧参照）。

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

代替案としては、自動車が整備不良車両に該当せず、自動運行装置に係る使用条件を満たしており、かつ、運転者が、前記のいずれかに該当しなくなった場合に、直ちにそのことを認知し、自動運行装置以外の自動車の装置を確実に操作することができる状態にある場合、という条件を付さず、自動運行装置を使用して自動車を運転する場合において、法第71条第5号の5の規定は適用しない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（便益）]

本改正と同様、規制が解除され、自動運行装置を使用して自動車を運転中の運転者の負担が軽減される。

[副次的な影響及び波及的な影響]

本改正と同様、自動運行装置を備えた自動車の普及が進み、交通事故の削減や渋滞緩和等が見込まれるという副次的な影響がある。他方、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合以外にも無線通話装置の使用及び画像表示用装置の注視が行われ得ることとなり、自動運行装置の使用中に法違反や交通事故が発生する危険が生じると考えられる。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案に要する費用と効果は、上記のとおりである。運転者の負担の軽減や輸送効率の向上という効果は認められるものの、法違反や交通事故が発生するという負の影響を回避すべきと考える。

[本改正と代替案の比較]

本改正と代替案を比較すると、代替案では、自動運行装置の使用中に法違反や交通事故が発生する危険があり、法第71条第5号の5の規定による禁止を解除する前提が整っていない。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

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

警察庁において開催した「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」(委員長：藤原静雄中央大学大学院法務研究科教授)において、法上の運転操作に係る義務の履行の観点から、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

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- ・ 自動運行装置の使用中に無線通話装置の使用又は画像表示用装置の注視が行われていた際の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

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：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

担当部局：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：平成31年2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）

自動車等の運転中に携帯電話等を通話のために使用すること等によって道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第71条第5号の5の規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせる行為（以下「携帯電話使用等（交通の危険）」という。）に起因する交通事故は、近年のスマートフォンの普及等に伴って増加傾向にある（平成30年中の件数は2,790件で、5年前の約1.4倍）。また、携帯電話使用等による交通事故は死亡事故となる割合（1.49%）が高い（交通事故全体：0.73%）など、携帯電話使用等（交通の危険）は、その危険性が高いものである。このような背景から、今回の改正では、携帯電話使用等（交通の危険）の罰則を引き上げることとしている。

一方で、携帯電話使用等（交通の危険）を仮停止の対象行為とする規制を実施しない場合、携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為をし、よって交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷付けた場合において、仮停止をすることができず、このような将来における道路交通上の危険性が極めて高い者を道路交通の場から早期に排除することができないこととなることが考えられる。

#### 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）

##### [課題及びその発生原因]

前記のとおり、現行制度においては、携帯電話使用等（交通の危険）については、その違反行為をし、よって交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷付けた場合において、当該交通事故の発生地を管轄する警察署長はその者の免許について仮停止をすることができないこととされている。

しかしながら、近年、スマートフォンの普及等に伴い、携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為をしたことに起因する交通事故が増加傾向にある。また、罰則等の程度が等しい他の違反行為をしたことに起因する交通事故と比較して死亡事故の占める割合が高いなど、携帯電話使用等（交通の危険）は、その危険性が高いものであり、実際に、スマートフォン用ゲームアプリの使用に起因する悲惨な交通死亡事故が発生するなどしている。

##### [規制の内容]

このような状況に鑑み、本改正では、携帯電話使用等（交通の危険）に関する罰則を強化することとしており、これに併せて、携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為をした者について、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）による免許の取消し等の処分が決まるまでの間に、道路交通の場から早期に排除するため、当該違反行為を仮停止の対象行為に追加する必要がある。

## 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]

携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為をし、よって交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷付けた者は、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。しかし、この仮停止期間は、その後の公安委員会による免許の効力の停止の期間又は免許の取消しに係る欠格期間に通算されるため、実質的に自動車等を運転することができない期間は同一であることから、新たな遵守費用はほとんど生じない。

#### [行政費用]

携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為をし、よって交通事故を起こして人を死亡させ、又は傷付けた者に対する免許の効力の仮停止に係る事務が発生するが、仮停止の対象であるか否かにかかわらず、交通事故事件の捜査及び行政処分の調査は実施され、その結果を踏まえて仮停止の要否を判断することとなるから、仮停止に必要な事務のほとんどは既存の事務の中に吸収されるため、新たな行政費用はほとんど生じない。また、既存の事務以外の事務として、仮停止処分の実施に係る事務が新たに発生するが、仮停止処分は免許の取消し等の処分と一連の手続の中で行われるため、仮停止処分に係る行政費用は僅少であり、また、独立して算出することは困難である。

### 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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

現行の法第 103 条の 2 第 1 項第 2 号に規定される仮停止対象行為は、過去に交通違反のない者でも少なくとも 90 日間以上の免許の効力の停止又は免許の取消しとなる違反行為であるが、今回の法改正により新たに仮停止対象行為として規定される携帯電話使用等（交通の危険）については、主に被害者が重傷以上の交通事故を起こした場合に、同程度の行政処分が行われることとなる。そこで、携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為に起因する交通事故のうち被害者が重傷以上のものに対して、現行の法第 103 条の 2 第 1 項第 2 号に基づき仮停止対象行為に対する仮停止を行った割合と同じ割合で仮停止を行うと仮定して効果の定量的把握を行うこととする。

携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為に起因する交通事故件数（平成 29 年中）（被害者が

重傷以上のものに限る。)は196件であり、そのうち仮停止に至る件数は、仮停止対象行為に起因する交通事故件数に占める仮停止件数の割合(約6.4%)と同じ割合と仮定すると、年間約12件と見込まれる。

また、携帯電話使用等(交通の危険)の違反行為に起因する交通事故件数(平成29年中)に関するのべ仮停止日数は、法第103条の2第1項第2号に基づく仮停止期間の平均(平成29年中)が約22.3日であることから、年間約268日間と見込まれる。

したがって、本改正により、携帯電話使用等(交通の危険)の違反行為に起因する交通事故を起こした者について、年間(のべ)約268日間の運転を禁止することができる(よって、規制の導入に伴う効果(便益)の定量化は困難なものの、この期間中における運転を禁止することによって、発生する可能性のあった交通事故を防止するという効果(便益)が見込まれる。)

⑥ 可能であれば便益(金銭価値化)を把握

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。

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

本改正は、規制緩和ではない。

## 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

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

本改正により、新たな遵守費用・行政費用はほとんど生じない(2③参照)。

他方、携帯電話使用等(交通の危険)の違反行為に起因する交通事故を起こした者について、年間(のべ)約268日間の運転を禁止することが可能となり、この期間中に発生する可能性のあった交通事故を防止することができることから、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

他に想定される代替案はない。



## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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示し、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

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- ・ 携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為に起因する交通事故に関する仮停止件数
- ・ 携帯電話使用等（交通の危険）の違反行為に起因する交通事故に関する仮停止期間