

# 規制の事前評価書

令和 3 年 4 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：道路交通法施行令及び予算決算及び会計令の一部を改正する政令案

規制の名称：ミニカーの積載の制限に係る規定の見直し

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：令和3年4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）

道路交通法（昭和35年法律第105号）第57条第1項の規定により、車両（軽車両を除く。以下同じ。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして車両を運転してはならないこととされており、ミニカーで積載装置を備えるものの積載物の重量については、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第22条第2号の規定により30キログラムを超えてはならないものとされている。これは、積載物を積載することにより走行の安定性等が失われることがないよう、道路における危険を防止し、交通の安全を図ることを目的として設けられた規定である。

現行の30キログラムという重量制限は、ミニカーに係る規定を整理した当時開発されていた車両の性能等に鑑み規定されたものであるが、現在、現行の重量の制限を超えて積載をしても安全に走行することができると考えられるミニカーが開発されている。当該ミニカーについては、走行実験により、現行の重量制限を超えた積載をした場合でも一定の安全性が確認されている。また、ミニカーについては、小口配送の手段としてのニーズがあり、一度に配送可能な量が限られてしまうと不便であることから積載物の重量に係る制限を緩和してほしいとする事業者からの要望も把握されている。

ここで、仮に、引き続き、ミニカーの積載物の重量については30キログラムを超えてはならないこととした場合には、車両の性能等に鑑み30キログラムを超えて積載をしても安全に走行することが可能である車両にまで過大な制限を課すことになり、不便が継続するおそれがある。

- 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、引き続き、ミニカーの積載物の重量については 30 キログラムを超えてはならないこととした場合には、車両の性能等に鑑み 30 キログラムを超えて積載をしても安全に走行することが可能である車両にまで過大な制限を課すことになり、不便が拡大するおそれがある。

[規制緩和の内容]

ミニカーで積載装置を備えるものの積載物の重量の上限について、30 キログラムから 90 キログラム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

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。

ミニカーで積載装置を備えるものについて、90 キログラムまで積載することができることとなり、小口配送等の手段の拡充に資する。

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。

本改正により、一度に積載可能となる量が増えることとなり、例えば小口配送に要する移動距離が短縮されることに伴う費用の削減が便益となるが、短縮される移動距離や、その結果として削減されることとなる費用がどの程度であるかは、配送ごとの配送量や地理的状況等により異なり、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

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

本改正により、費用は発生しない。

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、ミニカーで積載装置を備えるものについて、90キログラムまで積載することができることとなり、小口配送等の手段の拡充に資する（前記3⑤参照）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、ミニカーで積載装置を備えるものについて、積載物の重量の制限を廃止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、ミニカーで積載装置を備えるものについて、重量の制限なく積載することが可能となり、小口配送等における利便性が高まる。しかしながら、無制限に積載を認めることは、ミニカーの走行の安定性が失われる重量の積載物の積載を惹起し、道路における危険を生じさせ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、道路における危険を生じさせ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、道路における危険を生じさせると考えられる。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

### 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。

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

### 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 3 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。

- ・ ミニカーによる交通事故の発生件数

## 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路交通法施行令及び予算決算及び会計令の一部を改正する政令案

規制の名称：小型特殊自動車の積載の制限に係る規定の見直し

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：令和3年4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）

道路交通法（昭和35年法律第105号）第57条第1項の規定により、車両（軽車両を除く。以下同じ。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして車両を運転してはならないこととされており、小型特殊自動車で積載装置を備えるものの積載物の重量については、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第22条第2号の規定により500キログラムを超えてはならないものとされている。これは、積載物を積載することにより走行の安定性等が失われることがないよう、道路における危険を防止し、交通の安全を図ることを目的として設けられた規定である。

現行の500キログラムという重量制限は、かつて軽自動車の一部に区分されていた小型特殊自動車が、道路交通法の一部を改正する法律（昭和39年法律第91号）により小型特殊自動車に区分されるようになった当時の車両の性能等に鑑み規定されたものであるが、現在、現行の重量の制限を超えて積載をしても安全に走行することができると考えられる小型特殊自動車が開発されている。当該小型特殊自動車については、走行実験により、現行の重量制限を超えた積載をした場合でも一定の安全性が確認されている。また、小型特殊自動車については、事業者からも農機等を活用し、農業の生産性を向上させる観点から、積載物の重量に係る制限を緩和してほしいとの要望が出されており、「規制改革実施計画」（令和元年6月21日閣議決定）において、「道路交通法上の小型特殊自動車等について定められた500kgの積載量上限について、（略）トラクターについて緩和する等必要な見直しを行う」とされているところである。

ここで、仮に、引き続き、小型特殊自動車の積載物の重量については500キログラムを超えてはならないこととした場合には、車両の性能等に鑑み500キログラムを超えて積載をしても安全に走行することが可能である車両にまで過大な制限を課すことになり、農機等の活用を阻み、農



業の生産性を低下させるおそれがある。

- 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、引き続き、小型特殊自動車の積載物の重量については500キログラムを超えてはならないこととした場合には、車両の性能等に鑑み500キログラムを超えて積載をしても安全に走行することが可能である車両にまで過大な制限を課すことになり、農機等の活用を阻み、農業の生産性を低下させるおそれがある。

〔規制緩和の内容〕

小型特殊自動車で積載装置を備えるものの積載物の重量の上限について、500キログラムから700キログラム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

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。

小型特殊自動車で積載装置を備えるものについて、700 キログラムまで積載することができることとなり、農業の生産性の向上に資する。

#### 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。

本改正により、一度に積載可能となる量が増えることとなり、例えば肥料等の運搬に要する移動距離が短縮されることに伴う費用の削減が便益となるが、短縮される移動距離や、その結果として削減されることとなる費用がどの程度であるかは、運搬量や地理的状況等により異なり、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

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

本改正により、費用は発生しない。

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、小型特殊自動車で積載装置を備えるものについて、700キログラムまで積載することができることとなり、農業の生産性の向上に資する（前記3⑤参照）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、小型特殊自動車で積載装置を備えるものについて、積載物の重量の制限を廃止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、小型特殊自動車に積載装置を備えるものについて、重量の制限なく積載することが可能となり、農業の生産性の向上に資する。しかしながら、無制限に積載を認めることは、小型特殊自動車の走行の安定性が失われる重量の積載物の積載を惹起し、道路における危険を生じさせ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、道路における危険を生じさせ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、道路における危険を生じさせると考えられる。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

### 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。

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

### 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3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。

- ・ 小型特殊自動車による交通事故の発生件数