

# 規制の事前評価書

令和4年3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：停車及び駐車を禁止する場所の規制から除外する対象の拡大

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4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）

「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）

現在、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種会場へ住民を運送する手段の確保が全国的に必要とされているところ、地方公共団体又は地方公共団体が委託した事業者（以下「地方公共団体等」という。）が、ワクチン接種会場へのシャトルバスを運行している地域がある。

この運行に際しては、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第44条第2項第2号の規定に基づいて乗合自動車の停留所等で住民の乗降を行っている場合があるが、当該規定は、当該運送に用いる自動車が乗合自動車以外の一般旅客自動車運送事業の用に供する自動車又は自家用有償旅客運送の用に供する自動車（以下「一般旅客自動車運送事業用自動車等」という。）のみに適用されるものであることから、一般旅客自動車運送事業用自動車等以外の自動車を用いた地方公共団体等による無償の運送については、当該規定が適用されず、当該運送の用に供する当該自動車は、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（以下「停留所等の付近」という。）に停車及び駐車することができない。そこで、同号の規定の対象を旅客の運送の用に供する自動車に拡大することとする。

ここで、仮に、本改正を行わないこととした場合、ワクチン接種会場への住民の運送手段が確保できないこと等により、機動的な感染拡大防止対策に支障を来すおそれがある。

また、自動運転バスの公道実証実験等、企業等による地域貢献及び新たな技術の実証を目的として、住民等の運送が実施されている地域があるが、未だ事業として確立されていない場合には、自家用自動車を用いて、無償で乗客を運送する形態で運営されることがある。

こうした運送の用に供する自動車についても、法第44条第2項第2号の規定が適用されず、

停留所等の付近に停車及び駐車することができないことから、本改正を行わないこととした場合、公共交通機関との乗り継ぎに不便が生じる等により、当該運送を地域に定着させることが困難になるおそれがある。

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]

1 ①のとおり、一般旅客自動車運送事業用自動車等には当たらないものの、これらと同様に、地域住民の生活に必要な旅客の運送に有用であるという点で社会的意義を有する自動車が、法第44条第2項第2号の規定により、停留所等の付近に停車及び駐車することができないこととなっている。

[規制緩和の内容]

法第44条第2項第2号を改正し、停留所等の付近における停車及び駐車禁止の義務から除外される対象に、一般旅客自動車運送事業用自動車等には当たらないものの、これらの自動車と同様に、地域住民の生活に必要な旅客の運送に有用であるという点で社会的意義を有する自動車を加えることとする。

なお、停留所等の付近における車両の停車又は駐車を無制限に認めた場合、その場所及び方法によっては、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがあることから、当該停留所等の付近における停車又は駐車であつて、地域住民の生活に必要な旅客の運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、内閣府令で定めるところにより、当該停車又は駐車に関係のある者として内閣府令で定める者が合意し、その旨を公安委員会が公示(以下「合意の公示」という。)したものである場合に限り認めることとする。

## 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の発生は想定されない。

他方で、本改正により、各都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）においては、合意の公示に関する事務が増加することとなるなど、一定の行政費用の発生が想定される。

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

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。

本規制緩和により、地域住民の生活に必要なとは認められない旅客運送車両の駐停車禁止の取締り件数を確認するため、モニタリングを行う必要があるものの、各都道府県警察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、モニタリングに係る行政費用は発生しない。

### 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。定量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。

本改正により、一般旅客自動車運送事業用自動車等には当たらないものの、これらと同様に、地域住民の生活に必要な旅客の運送に有用であるという点で社会的意義を有する自動車が、停留所等の付近において、乗客の乗降のため停車すること等が可能となることから、機動的な新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策、企業等による地域貢献及び新たな技術の実証その他の目的で実施される、地域住民の生活に必要な旅客の運送の充実に資する。

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

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。

本改正により削減される遵守費用額を金銭価値化することは困難である。

#### 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想定されない。

#### 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

本改正による遵守費用の発生は想定されないが、一定の行政費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、一般旅客自動車運送事業用自

動車等には当たらないものの、これらと同様に、地域住民の生活に必要な旅客の運送に有用であるという点で社会的意義を有する自動車が、停留所等の付近において、乗客の乗降のため停車すること等が可能となり、機動的な新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策、企業等による地域貢献及び新たな技術の実証その他の目的で実施される、地域住民の生活に必要な旅客の運送の充実に資するという効果がある（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）を指し、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、次のような代替案が想定される。

[代替案の内容]

法第46条（停車又は駐車を禁止する場所の特例）の規定に基づき「駐車可」又は「停車可」の指示標識により対応するもの。

[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

各公安委員会において、「駐車可」又は「停車可」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」又は「停車可」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、指示標識の設置費用は、約86,000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想定されない。

[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

### 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

### 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、以下の指標により効果（便益）を把握することとする。

- ・ 合意の公示の対象となった停留所数

## 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：安全運転管理者の選任義務の対象外となる自動車の使用者の範囲の拡大

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4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）

「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。以下「法」という。）第74条の3第1項において、自動車の使用者は、内閣府令で定める台数以上の自動車の使用の本拠ごとに、年齢、自動車の運転の管理の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、同条第2項の業務を行うものとして、安全運転管理者を選任しなければならないこととされている。また、同条第4項において、自動車の使用者は、安全運転管理者の業務を補助させるため、内閣府令で定める台数以上の自動車を使用する本拠ごとに、年齢、自動車の運転の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、副安全運転管理者を選任しなければならないこととされている。

ところで、現在、道路運送法（昭和26年法律第183号）を所管する国土交通省において、自家用有償旅客運送者に係る運行管理に関する制度の見直しが行われており、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）を改正することにより、運行管理の責任者に対し、安全運転管理者が行うべき業務と同等の業務を行うこと及び講習を受講することを新たに義務付けることが予定されている。当該制度の見直しにより、自家用有償旅客運送者が選任しなければならない運行管理の責任者が安全運転管理者と同等の役割を担うこととなることから、自家用有償旅客運送者に対し、運行管理の責任者の選任に加えて、安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）の選任を重ねて義務付け、安全運転の確保に必要な業務を行わせる必要性はないこととなり、いずれか一方の選任を義務付ければ足りることとなる。

したがって、現行の法において、運行管理者の選任義務が課されている自動車運送事業者及び第二種貨物利用運送事業を営業者が安全運転管理者等の選任義務の対象外とされているこ



とも踏まえ、運行管理の責任者の選任義務が課されている自家用有償旅客運送者を安全運転管理者等の選任義務の対象外とする必要がある。

仮に、引き続き、自家用有償旅客運送者を安全運転管理者等の選任義務の対象とした場合は、自家用有償旅客運送者に対し、運行管理の責任者の選任に加えて、安全運転管理者等の選任を重ねて義務付けることとなり、いわゆる二重規制の状態となってしまう。

- 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]

1 ①のとおり、引き続き、自家用有償旅客運送者を安全運転管理者等の選任義務の対象とした場合は、自家用有償旅客運送者に対し、運行管理の責任者の選任に加えて、安全運転管理者等の選任を重ねて義務付けることとなり、いわゆる二重規制の状態となってしまう。

[規制緩和の内容]

運行管理の責任者の選任義務が課されている自家用有償旅客運送者を安全運転管理者等の選任義務の対象外とする。

## 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の発生は想定されない。

- 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。

自家用有償旅客運送者は、道路運送法第 79 条の規定による国土交通大臣の登録を受けた者であり、同法において、自家用有償旅客運送者に対する国土交通大臣による是正命令（同法第 79 条の 9）や業務の停止及び登録の取消し（同法第 79 条の 12）等の手続が設けられていることから、自家用有償旅客運送者に対しては、安全運転管理者ではなく運行管理の責任者の選任を義務付け、当該運行管理の責任者が行わなければならない業務の履行を国土交通大臣による是正命令等で担保することとする方が、よりの確に自家用有償旅客運送自動車の安全運転を確保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

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

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。

本改正により、自家用有償旅客運送者は安全運転管理者等の選任義務を課されないこととなることから、選任に係る遵守費用が削減されることとなるものの、これを金銭価値化することは困難である。

## 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想定されない。

## 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、遵守費用及び行政費用の発生は想定されない（2③参照）。

また、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、よりの確に自家用有償旅客運送自動車の安全運転を確保することが可能となる（3⑤参照）ことや自家用有償旅客運送者は安全運転管理者等の選任に係る遵守費用を削減できる（3⑦参照）ことを踏まえると、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）を指し、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。

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

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 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。

- ・ 自家用有償旅客運送者に係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：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：安全運転管理者を選任する自動車の使用者の義務等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。

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和4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）

「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)

都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、安全運転管理者又は副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）が道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第74条の3第1項若しくは第4項の内閣府令で定める要件を備えないこととなったとき、又は安全運転管理者が同条第2項の規定を遵守していないため自動車の安全な運転が確保されていないと認めるときは、同条第6項の規定により、自動車の使用者に対し、当該安全運転管理者等の解任を命ずることができることとされている。他方で、自動車の使用者が、安全運転管理者がその業務を行うために必要な権限を付与していなかったり、安全運転管理者が行う業務に必要な機材を整備していなかったりするがゆえに、安全運転管理者がその業務を実施できていない場合であっても、そもそも安全運転管理者が行う業務に必要な機材の整備については、自動車の使用者に義務付けられておらず、また、必要な権限の付与に係る義務違反があったとしても、公安委員会としてこれを是正するための手立てがないことから、安全運転管理者が適切にその業務を実施することができる環境を確保する上で不都合が生じている。

そこで、自動車の使用者の義務として新たに安全運転管理者が行う業務に必要な機材の整備を加えるとともに、安全運転管理者に対する必要な権限の付与及び安全運転管理者が行う業務に必要な機材の整備に係る義務違反に対し、是正措置を命ずることができることとし、当該命令の担保手段として罰則を設けることとする。

- 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]

1①のとおり、安全運転管理者が行う業務に必要な機材の整備については、自動車の使用者に義務付けられておらず、また、必要な権限の付与に係る義務違反があつたとしても、公安委員会としてこれを是正するための手立てがないことから、不都合が生じている。

[規制の内容]

自動車の使用者が、安全運転管理者に対し、その業務を行うために必要な権限を与えなければならぬことに加えて、当該業務に必要な機材の整備を行わなければならないこととともに、自動車の使用者がこれらの義務を履行していない場合には、公安委員会が自動車の使用者に対し、その是正のために必要な措置をとるべきことを命ずることができるようにする。

## 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。

[遵守費用]

本改正により、自動車の使用者は安全運転管理者が行う業務に必要な機材の整備を新たに義務付けられることとなるものの、義務付けの有無にかかわらず、これらの機材は安全運転管理者が行う業務に必要なものであり、そもそも本改正前においても自動車の使用者が負担すべきものであることから、本改正に伴う遵守費用は発生しないといえる。

[行政費用]

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、一定の行政費用の発生が想定される。

なお、令和3年中には、法第74条の3第6項の規定による解任命令はなされていない。

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

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。定量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。

安全運転管理者が自らの業務を実施していないことについて、安全運転管理者自身の責めに帰すべき事由がない場合に安全運転管理者の解任を命ずることは、安全運転管理者の業務の実施に係る改善のための措置としては不十分であることに加え、解任命令により安全運転管理者を解任された者は、解任の日から2年を経過するまでは安全運転管理者になれないものとされており（道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第9条の9）、現行の法の規定のままでは、安全運転管理者自身に何ら責任がない場合にまで不利益を被るという不合理な事態が生じ得るところ、本改正により、そうした事態が生じることはなくなるものと考えられる。また、本改正により、安全運転管理者が行う業務がより適切に実施されることとなるため、自動車の安全な運転が一層確保されることとなり、道路交通の安全と円滑を図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

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

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。

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

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想定されない。

#### 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

本改正に伴い、一定の行政費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、よりの確に自動車の安全な運転を確保することが可能となる（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）を指し、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。

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

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

- 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 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。

- ・ 自動車の使用者に対する是正措置命令件数

## 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：遠隔操作型小型車の届出制度の新設

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4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)

「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)

現行の道路交通法(昭和35年法律第105号。以下「法」という。)において、遠隔操作により道路において車を通行させようとする者は、法第77条第1項に規定する道路使用許可を受けなければならないこととされている。

他方で、いわゆる低速・小型の自動配送ロボット(以下「自動配送ロボット」という。)については、その大きさや性能上の最高速度(以下「性能最高速度」という。)が原動機を用いる身体障害者用の車椅子や歩行補助車等について定められている基準と同程度の基準に適合するものであれば、自動運転技術を補助的に用いる場合であっても、遠隔操作が可能となる機能を用いることにより、自動配送ロボットの周囲の状況の確認や必要な操作を行う者がいる状態で通行させる限りにおいて、歩行者の通行方法により、安全に道路を通行させることができることが確認されており、当該ロボットに当該状態で通行をさせようとする者について、今後も道路使用許可を受けなければならないこととするのは、事業者に対する過度な規制となり得るものと考えられる。

そこで、本改正により、遠隔操作により通行させることができる車のうち、一定の基準を満たすものを「遠隔操作型小型車」と定義した上で、遠隔操作型小型車の使用者は、これを遠隔操作により道路において通行させようとするときは、通行させようとする場所を管轄する都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)に使用者の氏名、連絡先、遠隔操作を行う場所等を届けなければならないこととし、道路使用許可を受けることを要しないこととする。

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]

自動配送ロボットの遠隔操作による通行については、これまで全国各地で多くの実証実験が実施されており、その結果、自動配送ロボットであつて、その大きさと性能最高速度が原動機を用いる身体障害者用の車椅子や歩行補助車等について定められている基準と同程度の基準に適合するものであれば、自動運転技術を補助的に用いる場合であっても、遠隔操作が可能となる機能を用いることにより、遠隔から当該ロボットの周囲の状況を確認し、必要な場合に前進・後退、右左折等の操作を行う者がいる状態で通行させる限りにおいて、歩道や横断歩道を通行し、歩行者用信号機に従うなど、歩行者の通行方法により、安全に道路を通行させることができることが確認されている。

遠隔操作による通行を実施するにあつては、現行の法において、道路使用許可を受けなければならないこととされているところ、前記のとおり、自動配送ロボットについては、一定の条件の下で、遠隔操作により歩道等を安全に通行させることができることが確認されていることから、引き続き当該ロボットの遠隔操作による通行について、道路使用許可を受けなければならないこととすれば、事業者に過度な規制を課すこととなる。

一方で、自動配送ロボットについては、これを遠隔操作により通行させているときは、これを通行させている者が当該ロボットの直近にいないことから、当該ロボットが法に定める通行方法に違反した場合等において、公安委員会や警察官が必要な行政処分等を行うことができるよう、公安委員会が当該車の使用者の氏名、連絡先、遠隔操作を行う場所等をあらかじめ把握しておく必要がある。

[新設する制度の内容]

遠隔操作により通行させることができる車のうち、内閣府令に定める一定の基準を満たすものを「遠隔操作型小型車」と定義した上で、遠隔操作型小型車の使用者は、遠隔操作型小型車を遠隔操作により道路において通行させようとするときは、通行させようとする場所を管轄する公安委員会に使用者の氏名、連絡先、遠隔操作を行う場所等を届け出なければならないこととする。また、これに伴い、届出をした者に対する義務及びこれに違反した場合における公安委員会による行政処分等の規定を設けることとする。

なお、届出については、情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律(平成14年法律第151号)により、オンラインでの申請を認める方針である。

## 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）

「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。

本改正により、遵守費用として、公安委員会に遠隔操作による通行の届出をするための時間費用の発生が想定されるが、従前のおり道路使用許可を受けることとした場合、当該通行をさせようとするごとに許可を受けなければならないことから、現行と比較して当該通行に係る遵守費用は減少するものと考えられる。また、本改正に伴う行政費用についても同様に、公安委員会において遠隔操作による通行の届出を受理する時間費用が発生するものの、現行と比較して行政費用は減少するものと考えられる。

### 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

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

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。

本改正により、自動配送ロボットについて、その遠隔操作による通行を現行よりも簡易な手続により行うことができることとしつつ、当該通行に係る道路交通の安全と円滑を確保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

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

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。

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

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。

本改正により、遠隔操作型小型車の交通ルール等に係る規定が整備され、これを使用する者が果たすべき義務が明確化されることで、事業者が遠隔操作型小型車を用いたサービスを継続的な事業として行うことが可能となる。これにより、国民の移動手段が拡充するほか、いわゆる低速・小型の自動配送ロボットによる配送サービスが実装され、小口配送等の手段の拡充等、国民生活の利便性が向上することが想定される。

## 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、遵守費用として、公安委員会に遠隔操作による通行の届出をするための時間費用の発生が、行政費用として、公安委員会において遠隔操作による通行の届出を受理する時間費用の発生が想定されるものの、現行と比較して遵守費用及び行政費用は減少するものと考えられる想定される（前記2③参照）。

また、本改正について、その遠隔操作による通行を現行よりも簡易な手続により行うことができることとしつつ、当該通行に係る道路交通安全と円滑を確保することが可能となり、当該ロボットによる配送サービスが実装され、小口配送等の手段の拡充等、国民生活の利便性に資することが見込まれることから、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）を指し、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、遠隔操作型小型車を遠隔操作により道路を通行させる行為について、公安委員会による認定に係らしめる案が考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用  
代替案に伴い、認定を申請するための時間費用が発生する。
- ・ 行政費用  
代替案に伴い、公安委員会における認定のための書類審査等の業務量の増加が考えられる。

[効果]

自動配送ロボットの遠隔操作による通行を安全かつ円滑に行わせることが可能となる。

[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、採用案と同様の効果は認められるものの、遵守費用と行政費用の減少を見込むことができない。

[採用案と代替案の比較]

採用案と代替案を比較すると、採用案では、遵守費用と行政費用の減少が見込まれると考えられることから、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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授）において、本規制の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

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 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。

- ・ 遠隔操作による通行に係る届出の件数

## 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：遠隔操作型小型車の通行に関する義務の新設

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4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）

「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）

本改正においては、人又は物の運送の用に供するための原動機を用いる小型の車であって遠隔操作により通行させることができるもののうち、一定の基準を満たすものを道路交通法（昭和35年法律第105号）上の遠隔操作型小型車と位置付け、歩行者と同様に、歩道又は路側帯（以下「歩道等」という。）を通行することができることとしているところ、遠隔操作型小型車が歩道等を通行するに当たり、歩行者の安全を確保するために必要な最低限の規制を設けなければ、以下のような事態が発生すると思われる。

○ 歩行者と遠隔操作型小型車の関係が規律されていないため、歩行者と遠隔操作型小型車の双方が路上において立ち止まったり、接触したりするおそれがあるなど、道路交通の安全と円滑を阻害する。

○ 遠隔操作型小型車が、歩道において著しく速い速度で通行する等により、歩行者の安全の確保が困難になる。

そこで、遠隔操作型小型車について、遠隔操作により道路を通行する場合において、歩行者が接近してきたときは、当該歩行者に進路を譲らなければならないこととするとともに、遠隔操作型小型車の遠隔操作を行う者は、当該遠隔操作型小型車が道路を通行しているものである限りにおいて、当該遠隔操作のための装置を確実に操作し、かつ、道路等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で通行させなければならないこととする。

- 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]

いわゆる低速・小型の自動配送ロボット(以下「自動配送ロボット」という。)の遠隔操作による通行については、これまで全国各地で多くの実証実験が実施されており、その結果、自動配送ロボットであつて、その大きさと性能最高速度が原動機を用いる身体障害者用の車椅子や歩行補助車等について定められている基準と同程度の基準に適合するものであれば、自動運転技術を補助的に用いる場合であっても、遠隔操作が可能となる機能を用いることにより、遠隔から当該ロボットの周囲の状況を確認し、必要な場合に前進・後退、右左折等の操作を行う者がいる状態で通行させる限りにおいて、歩道や横断歩道を通行し、歩行者用信号機に従うなど、歩行者の通行方法により、安全に道路を通行させることができることが確認されている。

しかし、遠隔操作型小型車の通行に係る歩道等における一定の交通ルールが整備されなければ、かえつて道路交通の安全と円滑を確保することができない。

[新設する制度の内容]

遠隔操作型小型車については、遠隔操作により道路を通行する場合において、歩行者が接近してきたときは、当該歩行者に対し進路を譲らなければならないこととするほか、遠隔操作型小型車の遠隔操作を行う者は、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で通行させなければならないこととする。

## 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の発生は想定されない。

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

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。

本改正により、遠隔操作型小型車が遠隔操作により道路を通行する場合において、他の交通主体の安全を確保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

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

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。

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

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。

本改正により、遠隔操作型小型車の交通ルール等に係る規定が整備され、これを使用する者が果たすべき義務が明確化されることで、事業者が遠隔操作型小型車を用いたサービスを継続的な事業として行うことが可能となる。これにより、国民の移動手段が拡充するほか、いわゆる低速・小型の自動配送ロボットによる配送サービスが実装され、小口配送等の手段の拡充等、国民生活の利便性が向上することが想定される。

## 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

本改正に伴う遵守費用及び行政費用の発生は想定されない（前記2③参照）。

また、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、遠隔操作型小型車が遠隔操作により道路を通行する場合に係る道路交通の安全と円滑を確保することが可能となる（前記3⑤及び⑥参照）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）を指し、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。

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

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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授）において、本規制の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

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 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。

- ・ 遠隔操作型小型車に係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：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：移動用小型車及び遠隔操作型小型車の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4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）

「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）

本改正においては、人や物の移動又は運送の用に供するための原動機を用いる小型の車のうち、一定の基準を満たすものについて、移動用小型車及び遠隔操作型小型車として新たに道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上に位置付けることとしているところ、これらは、現行の法においては、原動機付自転車等に分類されるものであることから、それぞれ、特段の措置をとることなく道路を通行することとなると、以下のような事態が発生するものと考えられる。

○ 現行の法において移動用小型車及び遠隔操作型小型車は、原動機付自転車等として車道を通行することとされていることから、移動用小型車又は遠隔操作型小型車であることを表示し、歩道を通行することができる車であることを明示しなければ、歩道を通行する他の交通主体において混乱が生じ得る。

○ 車両等の運転者に対して一定の人又は車の通行を妨げないようにする義務を課す法第71条第2号の規定により保護される身体障害者用の車椅子（本改正後の身体障害者用の車）と、同号の規定による保護を受けない移動用小型車及び遠隔操作型小型車を外観上区別することを可能としなければ、当該規定の遵守が困難になる。

そこで、本改正において、移動用小型車又は遠隔操作型小型車を通行させる者は、その見やすい箇所に内閣府令で定める様式の標識を付けないで当該移動用小型車又は遠隔操作型小型車を道路において通行させてはならないこととする。



- 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、他の交通主体が移動用小型車及び遠隔操作型小型車に該当する車を適切に認識することを可能としなければ、他の交通主体に混乱が生じ、道路交通の安全と円滑を確保することができない。

[新設する制度の内容]

移動用小型車又は遠隔操作型小型車を通行させる者は、当該移動用小型車又は遠隔操作型小型車の見やすい箇所に内閣府令で定める様式の標識を付けずに当該移動用小型車又は遠隔操作型小型車を道路において通行させてはならないこととする。

## 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として、標識を付けるための費用が発生する。また、本改正に伴う行政費用として標識の表示義務違反に係る取締り等に関する一定の行政費用が発生するものの、移動用小型車及び遠隔操作型小型車に該当する車の数が多数にわたるものとは想定されず、行政費用の発生は限定的であると考えられる。

- 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

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

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。

本改正により、移動用小型車及び遠隔操作型小型車の道路における通行に関し、他の交通主体が移動用小型車及び遠隔操作型小型車に該当する車を適切に認識することができるようになり、道路交通の安全と円滑を確保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

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

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。

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

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。

本改正により、移動用小型車及び遠隔操作型小型車の交通ルール等に係る規定が整備され、これを使用する者が果たすべき義務が明確化されることで、事業者が移動用小型車や遠隔操作型小型車を用いたサービスを継続的な事業として行うことが可能となる。これにより、国民の移動手段が拡充するほか、いわゆる低速・小型の自動配送ロボットによる配送サービスが実装され、小口配送等の手段の拡充等、国民生活の利便性が向上することが想定される。

## 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、遵守費用として標識を付けるための費用が、行政費用として取締り等に係る費用が発生するものの（2③参照）、移動用小型車及び遠隔操作型小型車の道路における通行に関し、他の交通主体が移動用小型車及び遠隔操作型小型車に該当する車を適切に認識することができるようになり、道路交通の安全と円滑を確保することが可能となる（3⑤及び⑥参照）。

## 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）を指し、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、移動用小型車及び遠隔操作型小型車に係る標識の表示を努力義務とすることが考えられるが、この場合においては、当該標識を付けずに移動用小型車及び遠隔操作型小型車を道路において通行させることを許容することとなり、他の交通主体が移動用小型車及び遠隔

操作型小型車に該当する車を適切に認識するという本規制の目的を達することができないと考えられることから、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

### 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 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。

- ・ 移動用小型車及び遠隔操作型小型車の標識表示義務違反に係る取締り件数

## 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：特定自動運行に係る許可制度の新設

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4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)

「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)

現行の道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）は、安全運転義務（法第70条）等の運転者としての義務を履行できる自然人が車両等を運転することを想定しており、このような運転者が存在しない状態で自動車を運行することは想定されていない。

他方で、自動運転技術の開発の状況を踏まえれば、自動運行装置について、使用条件が満たされる場合に全ての運転操作を実施するだけでなく、その使用条件が満たされない場合や故障が生じた場合においても、運転者に運転操作を引き継ぐ必要がなく、運転者が存在しない状態で自動車を運行することができるものの実用化を想定する必要がある。

この点、このような自動運行装置を使用する場合には、故障が生じるなどして自動車が停止するまでの間は、運転者が存在しない状態で自動車を運行しても、道路交通における危険を生じさせるおそれはないが、自動運行装置の使用を中断した後については、

- ・ 交通事故が発生した場合に警察に通報するための措置
- ・ 交通の頻繁な道路において自動車が停止した場合に、速やかに当該自動車を移動させるための措置

等が講じられていなければ、道路交通における危険と障害を生じさせるおそれがあることから、特定自動運行（②に記載する特定自動運行をいう。）を行おうとする者に係る許可制度を設けることとする。

ここで、仮に、運転者が存在しない状態で自動車を運行することについて、何ら規制を設けないこととした場合には、上記の措置が講じられていないことにより、交通事故が発生した際の警察への通報や負傷者の救護に係る義務が果たされないこと、交通の頻繁な道路にお

いて停止した当該自動車が放置されて渋滞が発生すること等が想定され、道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすことが考えられる。

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]

①のとおり、現行の法においては、運転者が存在しない状態で自動車を運行することは想定されておらず、当該状態で自動車を運行する場合の当該運行を行う者の義務に係る規定は存在しないことから、何ら規制を設けないこととする場合、道路交通における危険と障害を生じさせるおそれがある。

[規制の内容]

道路において、自動運行装置(当該自動運行装置を備えている自動車が整備不良車両に該当することとなったとき又は当該自動運行装置の使用が当該自動運行装置に係る使用条件を満たさないこととなったときに、直ちに自動的に安全な方法で当該自動車を停止させることができるものに限る。)を当該使用条件で使用して当該自動車を運行することを「特定自動運行」と定義し、これを一般的に禁止した上で、特定自動運行を行おうとする者は、当該特定自動運行を行おうとする場所を管轄する都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)の許可を受けなければならないこととする。

また、許可制度の創設に伴い、特定自動運行の許可を受けた者に対する、自動運行装置の使用を中断した後に講ずるべき措置等の義務や、一定の要件に該当する場合における許可の取消し等の行政処分等の規定を整備する。

[規制以外の政策手段の内容]

規制以外の政策手段として、運転者が存在しない状態で自動車を運行することに対して、何ら規制を設けないことが考えられる。

この場合には、①のとおり、交通事故が発生した際の警察への通報や負傷者の救護に係る義務が果たされないこと、交通の頻繁な道路において停止した当該自動車が放置されて渋滞が発生すること等が想定され、道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがある。

## 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」、「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。

#### [遵守費用]

本改正により、特定自動運行の許可を受けた者について、各種規制を遵守するための遵守費用の発生が想定される。当該遵守費用を正確に算出することは困難であるが、具体的には、以下のものが考えられる。

- ・ 特定自動運行が終了した場合に必要な措置等を講ずる者（以下「特定自動運行主任者」という。）を指定し、当該特定自動運行主任者に対して当該措置の手順等について必要な教育を行う義務を課すことに伴う、当該特定自動運行主任者を使用するための費用（人件費等）や当該教育を行うための費用。
- ・ 特定自動運行主任者が行う特定自動運行に係る自動車に当該特定自動運行主任者を乗車させることとしない場合に、当該自動車やその周囲の状況を映像及び音声によって確認することができる装置を当該特定自動運行を管理する場所に備え付ける義務を課すことに伴う、当該装置を備え付ける費用やその保守管理を行うための費用。
- ・ 特定自動運行の許可申請に係る手数料。

#### [行政費用]

本改正により、各種規制の遵守状況の把握並びに違法行為に対する行政処分等に係る費用の発生が想定される。

#### [その他の社会的費用]

本改正によるその他の社会的費用は想定されない一方で、非規制手段では、道路交通に著しい妨害が生じるという外部不経済が地域住民に生じることが考えられる。

### 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

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

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。

運転者が存在しない状態で自動車を運行する者として不適格なものを排除することが可能となるほか、道路において自動運行装置の使用を中断した場合等の措置が適切に講じられることにより、道路交通の安全と円滑を確保することができる。

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

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。

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

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。

本改正により、特定自動運行を安全に行うための許可制度に係る規定が整備され、事業者の果たすべき義務が明確化されることで、事業者が特定自動運行による移動サービスを継続的な事業として行うことが可能となり、事業者の積極的な参入が過疎地域等における地域交通の確保に資すると考えられる。

さらに、特定自動運行を行うために講ずるべき措置等が規定されることにより、特定自動運行に用いられる自動運行装置が備えるべき技術水準が明確化され、制度に則した技術開発を促すことに資すると考えられる。

## 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、③のとおり一定の遵守費用及び行政費用の発生が見込まれる。

他方で、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、道路交通の安全と円滑の確保という効果が期待できること、また、非規制手段によっては道路交通の安全と円滑を確保できない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

- 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）を指し、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、運転者が存在しない状態で自動車を運行しようとする者に対して、自動運行装置の使用を中断した場合等の措置について努力義務を課す案が考えられる。

[費用]

- ・ 遵守費用

努力義務が遵守される場合には、当該義務を遵守するための費用が発生する。

[効果]

罰則による感銘力がないため、努力義務の遵守を担保することができず、自動運行装置の使用を中断した場合等の措置が適切に講じられない可能性がある。

[改正案と代替案の比較]

改正案と代替案とを比較すると、道路交通の安全と円滑を確保する観点から課すべき義務の実質的な内容に変わりはないものの、代替案では当該義務が努力義務にとどまることにより、その履行を罰則の感銘力により担保することができない。

道路交通の安全と円滑を確保する観点からは、自動運行装置の使用を中断した場合等の措置が適切に講じられることを確実に担保する必要があることから、改正案が妥当である。

## 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。

令和2年度及び令和3年度「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」において、各有識者委員から、以下の意見があった。

- ・ 運転者のいない状態で自動車を運行するに当たっては、車両、運用、人による対応等を組み合わせて安全性を担保するという考え方が必要。(ジャーナリスト)
- ・ 運転者のいない状態で自動車を運行する場合も、現在確保できている安全性のレベルを下げるわけにはいかないと考えている。(大学教授)
- ・ 事故発生時や急病人発生時等の緊急時対応は非常に重要な要素であり、運行主体が当該対応を行う者に対して必要な教育を行うことは一定の義務として定めるべき。(ジャーナリスト)
- ・ 運転者のいない状態で自動車を運行するに当たっては、車両だけでなく人による対応も含めた安全性をどの主体がどのように審査し判断するのか、検討すべき。(日本自動車工業会 自動運転部会)

上記意見を踏まえ、以下の方向性を取りまとめ、了承を得た。

- ・ 自動運行装置による対応、人による対応等を組み合わせた全体によって従来と同等以上の道路交通の安全と円滑を図ることが重要であり、運転者のいない状態で自動車を運行し

ようとする者の適格性について事前に審査することが適当。

- ・ 当該適格性に問題が生じた場合に排除するための枠組みが必要。

## 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 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

事後評価においては、以下の指標により費用、効果等を把握することとする。

- ・ 特定自動運行に係る許可申請の件数
- ・ 本改正により設ける規定に係る行政処分等の件数
- ・ 特定自動運行における道路交通に危険を生じさせる違反（救護義務違反等）の発生状況

## 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：特定小型原動機付自転車の自転車道の通行に係る規定の整備

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4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）

「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。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その他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（これらの車両で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、原則として自転車道を通行してはならないこととされている。本規定は、自転車とそれ以外の車両との混合交通を避け、自転車の通行の安全を図る目的で設けられたものである。

他方で、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に定める基準に該当する車両について、自転車以外の車両も含めて自転車道の通行を認めているのは、このような基準に該当する車両は、性能上の最高速度（以下「性能最高速度」という。）が低く、車体の構造が簡易なものが多いことから、自転車との混合交通を認めたとしても自転車の通行の安全の観点からは支障がなく、むしろ、自転車と同様に自転車道の通行を認めることとした方が、自動車等との混合交通を避けることができ、かえって道路交通の安全と円滑に資すると考えられたためである。

本改正においては、原動機付自転車（原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。以下同じ。）のうち、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がなく、かつ、その運転に関し高い技能を要しない車として一定の基準に該当するものを特定小型原動機付自転車として法に位置付けることとしている。

この点、特定小型原動機付自転車は、その位置付けから明らかであるとおり、他の原動機付自

転車と異なり、自転車との混合交通を認めたとしても支障がなく、その性能最高速度が自動車のそれには及ばないこと等に鑑みれば、自転車道の通行を認めることがかえって道路交通の安全と円滑に資すると考えられることから、法第 17 条第 3 項において自転車道を通行してもよいとされている車両に、特定小型原動機付自転車を加えることとする。

ここで、仮に、引き続き、二輪又は三輪の自転車その他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特定小型原動機付自転車にまで車道通行を義務付けることとなり、自動車と特定小型原動機付自転車の接触事故を惹起するなど、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

## 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]

1 ①のとおり、引き続き、二輪又は三輪の自転車その他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、車体の大きさ及び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特定小型原動機付自転車にまで車道通行を義務付けることとなり、自動車と特定小型原動機付自転車の接触事故を惹起するなど、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

### [規制の内容]

二輪又は三輪の自転車その他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加え、特定小型原動機付自転車についても、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

### 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の発生は想定されないが、違法な特定小型原動機付自転車の取締りに係る費用等、一定の行政費用の発生が想定される。

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

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。

本規制緩和に関し、自転車道を含む車道における特定小型原動機付自転車による交通事故の件数の増減等を確認することにより、モニタリングを行う必要があるものの、現在もなされている各都道府県警察からの交通事故に係る統計の報告によって確認が可能であることから、モニタリングに係る行政費用は発生しない。

### 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。定量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。

本改正により、特定小型原動機付自転車が自転車道を通行することができるようになるため、特定小型原動機付自転車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。

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

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。

本改正による遵守費用額の削減を金銭価値化することは困難である。

#### 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想定されない。

#### 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、一定の行政費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、特定小型原動機付自転車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（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）を指し、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。

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

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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授）において、本規制の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

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 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。

- ・ 車道における特定小型原動機付自転車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：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：特例特定小型原動機付自転車の歩道又は路側帯の通行に係る規定の整備

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4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）

「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。以下「法」という。）第2条第1項第9号に規定する自動車及び同項第10号に規定する原動機付自転車をはじめとする車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、原則として車道を通行することとされている。

この例外として、普通自転車は、道路標識等により歩道を通行することができることとされているときや、普通自転車の運転者が児童、幼児等の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められる者であるとき等に歩道を通行することができることとされている（法第63条の4第1項）。

また、普通自転車等の軽車両は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（道路標示により路側帯を通行することが禁止されている区画を除く。）を通行することができることとされている（法第17条の2第1項）。

これに対し、身体障害者用の車椅子又は歩行補助車等を通行させている者は、法上、歩行者とされ、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、原則として歩道又は路側帯を通行しなければならないこととされている（法第2条第3項第1号及び第10条第2項）。

本改正においては、原動機付自転車（原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。以下同じ。）のうち、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がなく、かつ、その運転に関し高い技能を要しない車として一定の基準に該当するものを特定小型原動機付自転車として法に位置付けることとしているところ、現行の法において、特定小型原動機付自転車は、原動機付自転車の一類型として位置付けられ、他の原動

機付自転車と同様に、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、原則として車道を通行しなければならないこととされており、たとえ特定小型原動機付自転車が、他の原動機付自転車より性能上の最高速度（以下「性能最高速度」という。）が遅いものであることを考慮しても、何ら制限なく歩道又は路側帯の通行を認めることは適当ではない。

他方で、現在、原動機として電動機を用いる車であって、任意に定めた速度以上の速度で走行することができないよう原動機を制御することができるものが開発・実用化されており、こうした車は、車体のモードを切り替えることにより、車体の速度が当該モードに応じた性能最高速度に制御されることとなるところ、こうした機能を用いて性能最高速度が歩行者と同程度の速度に制御された車であれば、歩行者に危険を及ぼす危険性が相当程度軽減され、歩道又は路側帯を通行することを認め得るものと考えられる。

そこで、性能最高速度を制御する機能を有する等の一定の要件を満たす特定小型原動機付自転車（以下「特例特定小型原動機付自転車」という。）に限り、一定の場合に歩道又は路側帯を通行することを認める規定を設けることとする。

ここで、仮に、特例特定小型原動機付自転車の歩道又は路側帯の通行を禁止した場合、車体の大きさや構造の観点から歩道又は路側帯の通行を認めることが適当である特例特定小型原動機付自転車にまで自転車道を含む車道の通行を義務付けることとなり、自動車又は自転車と特例特定小型原動機付自転車の接触事故を惹起するなど、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

## 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〕

1 ①のとおり、特例特定小型原動機付自転車の歩道又は路側帯の通行を禁止した場合、車体の大きさや構造の観点から歩道又は路側帯の通行を認めることが適当である特例特定小型原動機付自転車にまで自転車道を含む車道の通行を義務付けることとなり、自動車又は自転車と特例特定小型原動機付自転車の接触事故を惹起するなど、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

### 〔規制の内容〕

特例特定小型原動機付自転車については、一定の場合に歩道又は路側帯を通行できることとする。

## 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の発生は想定されない。

他方で、本改正に伴い、都道府県警察において特例特定小型原動機付自転車が通行できる歩道又は路側帯であることを示す道路標識等を設置するための費用等、一定の行政費用の発生が想定される。

### 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

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。

本規制緩和に関し、歩道又は路側帯における特例特定小型原動機付自転車による交通事故の件数の増減等を確認することにより、モニタリングを行う必要があるものの、現在もなされている各都道府県警察からの交通事故に係る統計の報告によって確認が可能であることから、モニタリングに係る行政費用は発生しない。

## 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。

本改正により、特例特定小型原動機付自転車が歩道又は路側帯を通行することができるようになるため、特例特定小型原動機付自転車と車道を通行する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。

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

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。

本改正による遵守費用額を金銭価値化することは困難である。

#### 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想定されない。

#### 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、一定の行政費用の発生が見込まれる（2③参照）。

また、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、特例特定小型原動機付自転車と車道を通行する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（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）を指し、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、特例特定小型原動機付自転車に限らず、特定小型原動機付自転車全体について、歩道又は路側帯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

都道府県警察において、特定小型原動機付自転車が通行できる歩道又は路側帯であることを示す道路標識等を設置することとなるなど、一定の行政費用が発生する。

[効果]

規制案と同様、特例特定小型原動機付自転車について、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、特例特定小型原動機付自転車よりも性能最高速度が高い特定小型原動機付自転車について、無制限に歩道又は路側帯での通行を認めることは、特定小型原動機付自転車と歩行者等との接触事故を惹起するなど、歩道又は路側帯における交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

[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、特段の差異は認められない。

また、歩道又は路側帯における交通の安全と円滑を阻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、歩道又は路側帯における交通の安全と円滑を害する程度が大きいと考えられる。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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」(座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授)において、本規制の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

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。

- ・ 歩道又は路側帯における特例特定小型原動機付自転車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：道路交通法の一部を改正する法律案

規制の名称：特定小型原動機付自転車の運転資格に係る規定の整備

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4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）

「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）

本改正においては、原動機付自転車（原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。以下同じ。）のうち、その運転に関し高い技能を要しない等の一定の基準に該当する車を特定小型原動機付自転車として道路交通法（昭和35年法律第105号）に位置付けることとしているところ、特定原動機付自転車は、その大きさや性能上の最高速度（以下「性能最高速度」という。）等を踏まえると、その運転を一般に禁止し、現行の運転免許制度と同様に学科試験及び適性試験に合格し、一定の講習を受けている者に限定して運転を認めることとするのは、国民生活の利便性を害するおそれがあるといえる。

他方で、それが原動機を用いて運転するものである以上は、アクセルの誤操作によって意図した速度よりも高い速度が出るおそれがあるなど、人の力により運転する普通自転車等の軽車両と比べて道路交通の危険と障害を生じさせるおそれが高いと考えられることから、これを運転するに当たっては、他の交通主体や運転者自身に危険を及ぼすことのないように、一定の感情制御能力や自己の運転技能を客観的に評価する能力が必要であると考えられる。

そこで、特定小型原動機付自転車については、その運転に運転免許を要しないこととした上で、現行の原動機付自転車と同様に、16歳未満の者は、運転してはならないこととする必要がある。

仮に、本規制緩和を行わなかった場合、運転に関し高い技能を要しない特定小型原動機付自転車の運転に引き続き運転免許を要するという過度な規制を国民に対して課すこととなり、国民生活の利便性を害することとなる。

- 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]

1①のとおり、本規制緩和を行わなかった場合、運転に関し高い技能を要しない特定小型原動機付自転車の運転に引き続き運転免許を要するという過度な規制を国民に対して課すこととなり、国民生活の利便性を害することとなる。

他方で、一定の感情制御能力等を有しない者が特定小型原動機付自転車を運転することとなれば、交通事故を惹起し、道路交通の安全と円滑を阻害する。

[規制の内容]

特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととした上で、一定の感情制御能力等を有しない者による運転を禁止するべく、16歳未満の者について、特定小型原動機付自転車を運転してはならないこととする。

## 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の発生は想定されない。

他方で、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、一定の行政費用の発生が想定されるものの、これまで行われていた無免許運転の取締りと比較すると当該費用は削減されると考えられる。

- 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

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。

本規制緩和に関し、特定小型原動機付自転車による交通事故の件数の増減等を確認することにより、モニタリングを行う必要があるものの、現在もなされている各都道府県警察からの統計の報告によって確認が可能であることから、モニタリングに係る行政費用は発生しない。

### 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。

本改正により、運転に関し高い技能を要しない特定小型原動機付自転車の運転に運転免許を要しないこととなり、国民の利便性の向上に資する。他方で、16歳未満の者の運転を禁止することにより、一定の感情制御能力等を有しない者による交通事故を防止し、道路交通の安全と円滑を図ることができる。

#### 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

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。

本改正により削減される遵守費用額を金銭価値化することは困難である。

## 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。

本改正により、運転免許を有していない16歳以上の者に対して特定小型原動機付自転車を取扱業者の増加が想定される。

## 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、一定の行政費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、特定小型原動機付自転車の運転に運転免許を要しないこととすることにより国民の利便性の向上に資するとともに、特定小型原動機付自転車を運転することが適切でない者による運転を制限す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（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）を指し、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。

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

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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授）において、本規制の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

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 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。

- ・ 特定小型原動機付自転車による交通事故の発生件数
- ・ 16歳未満の者による特定小型原動機付自転車の運転に係る検挙件数

## 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：特定小型原動機付自転車の提供に係る規定の新設

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：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和4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）

「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）

本改正においては、原動機付自転車（原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。以下同じ。）のうち、その運転に関し高い技能を要しない等の一定の基準に該当する車を特定小型原動機付自転車として道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）に位置付けることとしているところ、特定小型原動機付自転車は、その大きさや性能上の最高速度（以下「性能最高速度」という。）等を踏まえると、その運転を一般に禁止し、現行の運転免許制度と同様に、学科試験及び適性試験に合格し、一定の講習を受けている者に限定して運転を認めることとするのは、国民生活の利便性を害するおそれがあるといえる。

他方で、それが原動機を用いて運転するものである以上は、アクセルの誤操作によって意図した速度よりも高い速度が出るおそれがあるなど、人の力により運転する普通自転車等の軽車両と比べて道路交通の危険と障害を生じさせるおそれが高いと考えられることから、これを運転するに当たっては、他の交通主体や運転者自身に危険を及ぼすことのないよう、一定の感情制御能力や自己の運転技能を客観的に評価する能力が必要であると考えられる。

以上のことを踏まえ、特定小型原動機付自転車については、その運転に運転免許を要しないこととした上で、現行の原動機付自転車と同様に、16歳未満の者は、運転してはならないこととする必要があるところ、16歳未満の者による特定小型原動機付自転車の運転を的確に排除するため、無免許運転をすることとなるおそれのある者に対して自動車又は原動機付自転車（以下「自動車等」という。）を提供する行為が禁止されていること（法第64条第2項）と同様に、特定小型原動機付自転車を運転することとなるおそれがある16歳未満の者に対し、特定小型原動機付



自転車を提供してはならないこととする必要がある。

仮に、本規制の新設を行わなかった場合、一定の感情制御能力等を有しない者による特定小型原動機付自転車の運転を助長する行為を防ぐことができず、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

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]

1①のとおり、本規制を新設しなかった場合、一定の感情制御能力等を有しない者による特定小型原動機付自転車の運転を助長する行為を防ぐことができず、道路交通の安全と円滑を阻害する。

[規制の内容]

特定小型原動機付自転車を運転することとなるおそれがある16歳未満の者に対し、特定小型原動機付自転車を提供してはならないこととする。

## 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。

本改正に伴い、特定小型原動機付自転車の提供に際して、当該提供を受ける者が特定小型原動機付自転車を運転することとなるおそれがある16歳未満の者でないことを確認するための遵守費用の発生が想定されるが、これは、現行において自動車等の提供に際して必要な確認を行うための遵守費用と同程度のものと考えられる。

また、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、一定の行政費用の発生が想定される。

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

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

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。

本改正により、16歳未満の者に対する特定小型原動機付自転車の提供を適切に制限し、特定小型原動機付自転車を運転することが適切でない者による特定小型原動機付自転車の運転を排除することが可能となることから、道路交通の安全と円滑を図ることができる。

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

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。

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

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。

本改正により、特定小型原動機付自転車の販売等に制限が設けられるため、事業者が特定小型原動機付自転車の販売等を敬遠するおそれがある。

## 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、一定の行政費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、16歳未満の者に対する特定小型原動機付自転車の提供を適切に制限し、特定小型原動機付自転車を運転することが適切でない者による特定小型原動機付自転車の運転を排除することにより（3⑤参照）、道路交通の安全と円滑を図ることが可能となることから、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）を指し、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。

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

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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授）において、本規制の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

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 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。

- ・ 特定小型原動機付自転車を運転することとなるおそれがある 16 歳未満の者に対する特定小型原動機付自転車の提供に係る検挙件数

## 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：特定小型原動機付自転車の運転に関し違反を繰り返す者に対する講習の新設

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4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）

「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）

本改正においては、現行の原動機付自転車（原動機を用い、かつ、レーン又は架線によらないで運転する車であって、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車及び歩行補助車等以外のものをいう。）のうち、その運転に関し高い技能を要しない等の一定の基準に該当する車を特定小型原動機付自転車として道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）に位置付け、その運転については運転免許（以下「免許」という。）を要しないこととしているところ、現行の法において、特定小型原動機付自転車と同様に、運転に際して免許を要しない自転車については、運転免許制度における免許の取消・停止処分等ができないことから、違反を繰り返す者についてその危険性を改善し、将来における交通の安全と円滑を確保するための措置として、自転車運転者講習の受講命令の制度が設けられている。具体的には、都道府県公安委員会は、現行の法第108条の3の4に規定する危険行為を反復してした者が、更に自転車を運転することが道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、その者に対し、自転車運転者講習の受講を命ずることができることとされている。

そこで、自転車の運転と同様に、運転免許制度における取消・停止処分等ができない特定小型原動機付自転車の運転について、違反を繰り返す者についてその危険性を改善するため、講習（以下「特定小型原動機付自転車運転者講習」という。）の受講を義務付けることとする必要がある。

仮に、前記の特定小型原動機付自転車講習を新設しなかった場合、違反を繰り返す者についてその危険性を改善することが極めて困難となり、道路交通の安全と円滑を阻害するおそれがある。

- 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]

1①のとおり、特定小型原動機付自転車講習を新設しなかった場合、違反を繰り返す者についてその危険性を改善することが極めて困難となり、道路交通の安全と円滑を害する。

[規制の内容]

特定小型原動機付自転車の運転に関し違反を繰り返す者に対して、その危険性を改善するため、特定小型原動機付自転車運転者講習の受講を義務付けることとする。

## 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。

本改正により、特定小型原動機付自転車運転者講習を受講しなければならないことによる新たな遵守費用が発生する。

また、都道府県警察において、特定小型原動機付自転車運転者講習に関する事務が発生することとなり、新たな行政費用が一定程度発生すると認められる。

- 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

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

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。

本改正により、特定小型原動機付自転車について、違反を繰り返す者について特定小型原動機付自転車運転者講習の受講を義務付けることができるようになるため、その者の危険性の改善が見込まれ、道路交通の安全と円滑を図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

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

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。

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

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想定されない。

## 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、特定小型原動機付自転車運転者講習を受講するための遵守費用が発生するとともに、同講習の事務に係る行政費用が新たに発生する（2③参照）。

また、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、特定小型原動機付自転車の運転に関し違反を繰り返す者に対して特定小型原動機付自転車運転者講習の受講を義務付けることで、その者の危険性を改善することが可能となる（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）を指し、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。

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

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。

警察庁において開催した「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」(座長：久保田尚埼玉大学大学院理工学研究科教授)において、本規制の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

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。

- ・ 特定小型原動機付自転車運転者講習の受講者数
- ・ 特定小型原動機付自転車運転者講習受講者の受講後の交通違反件数

## 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：免許情報記録の抹消義務の新設

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和4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）

「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。以下「法」という。）第107条第1項の規定により、運転免許（以下「免許」という。）を受けた者は、免許が取り消されたとき等は、速やかに、運転免許証（以下「免許証」という。）をその者の住所地を管轄する都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）に返納しなければならないこととされている。また、法第103条の2第3項又は第107条第3項は、免許の効力の仮停止又は停止を受けた者は、それぞれ免許証を当該仮停止をした警察署長又はその者の住所地を管轄する公安委員会に提出しなければならない旨を規定している。これは、免許の取消しを受けた者等が、免許証を不正に使用することを防止するためのものであり、免許証の携帯及び提示義務と相まって、運転免許制度の根幹を維持するために必要な規制である。

免許情報記録個人番号カード（特定免許情報（本改正により免許を現に受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。以下同じ。）が記録された個人番号カードをいう。以下同じ。）を有する者についても、免許が取り消されたり失効したりした場合には、免許情報記録個人番号カードが不正に使用されることを防止する必要があるところ、個人番号カードは運転免許行政のためだけに利用されるものではなく、公安委員会が免許情報記録個人番号カードの返納又は提出を受けることは適当ではないため、免許情報記録個人番号カードを有する者については、現行の免許証の返納又は提出をすべき事由と同様の事由が生じたときは、その者の住所地を管轄する公安委員会に免許情報記録個人番号カードを提示して、特定免許情報に係る記録（以下「免許情報記録」という。）の抹消を受けなければならないこととする。

ここで、仮に、本規制を新設しない場合、免許情報記録個人番号カードを有する者の免許が取り消された場合等において、免許情報記録個人番号カードの不正使用を防止することができず、運転免許制度の円滑な運用が妨げられるおそれがある。

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]

①のとおり、本規制を新設しない場合、免許情報記録個人番号カードを有する者の免許が取り消された場合等において、免許情報記録個人番号カードの不正使用を防止することができず、運転免許制度の円滑な運用が妨げられるおそれがある。

[規制の内容]

免許情報記録個人番号カードを有する者は、免許が取り消されたとき等は、公安委員会に免許情報記録個人番号カードを提示して、免許情報記録の抹消を受けなければならないこととする。

[本規制とデジタル原則との関係]

本規制は、現時点の技術水準ではオンライン化等することが困難であり、また、免許情報記録個人番号カードの不正使用を防止するためのものであり、免許情報記録個人番号カードの携帯及び提示義務と相まって、運転免許制度の根幹を維持するために必要な最低限の措置を課すものであるから、デジタル原則を妨げるものではない。

## 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。

公安委員会に免許情報記録個人番号カードを提示するための事務に係る一定の遵守費用の発生が想定されるものの、現行の免許証の返納又は提出義務と比較して、負担が増加するものではない。また、本改正に伴い、免許情報記録を抹消するための端末の整備が必要となるため、一定の行政費用の発生が想定される。

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

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

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。

免許情報記録個人番号カードを有する者の免許が取り消された場合等において、免許情報記録個人番号カードの不正使用を防止することができ、運転免許制度の円滑な運用が可能になる。

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

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。

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

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想定されない。

## 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

本改正に伴い、一定の遵守費用及び行政費用の発生が見込まれる（2③参照）。

また、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、免許情報記録個人番号カードを有する者の免許が取り消された場合等において、免許情報記録個人番号カードの不正使用を防止することができ、運転免許制度の円滑な運用が可能となることから、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）を指し、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。

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

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、当該規制の有効性や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 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。

- ・ 免許情報記録個人番号カードの不正譲渡の件数

## 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：処分未執行者に対する運転免許証の保管措置の廃止

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4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）

「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。以下「法」という。）第104条の3第1項の規定により、運転免許の取消し又は効力の停止は、当該取消し又は効力の停止に係る者に対し、当該取消し又は効力の停止の内容及び理由を記載した書面を交付して行うものとされているところ、同条第2項は、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）がその者の所在が不明であるなどの理由により当該書面の交付ができなかった場合において、警察官が当該書面の交付を受けていない者の所在を知ったときは、警察官は、その者に対して日時及び場所を指定して当該書面の交付を受けるために出頭すべき旨を命ずることができることとされている。

また、法第104条の3第3項の規定により、警察官は、前記出頭すべき旨の命令（以下「出頭命令」という。）をするとき、処分の執行を受けるべき者の出頭を確保するため、出頭命令に係る者に対し、当該命令に係る取消し又は効力の停止に係る運転免許証（以下「免許証」という。）の提出を求め、これを保管することができることとされ、この場合においては、当該命令に係る者に対し、保管証を交付しなければならないこととされている。

加えて、保管証の有効期間中は、当該保管証を携帯及び提示することにより、免許証の携帯及び提示義務（法第95条）が果たされることとなるが、保管証の有効期間が満了した後は、有効な免許証及び保管証のいずれもが存在しなくなり、その満了後に自動車等を運転したときは、免許証の携帯義務に違反することとなることから（免許証不携帯）、この点からも出頭を確保している。

本改正により、免許情報記録個人番号カード（特定記録情報（本改正により免許を現に受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。以下同



じ。)を有する者については、免許証の交付を受けない者が想定されるところ、こうした者に対して、法第104条の3第3項に規定する措置(以下「保管措置」という。)として免許情報記録個人番号カードの提出を受けることは、個人番号カードが運転免許行政のためだけに利用されるものではないことを踏まえれば、適当でないと考えられることから、保管措置自体を廃止し、出頭命令に従わなかったものに対する罰則を設けることとする。

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]

警察官からの出頭命令に従わなかった場合に何らかの不利益を生じさせなければ、その履行を担保させることができない。

[規制緩和の内容]

免許情報記録個人番号カードを有する者のみならず、免許証の交付を受けている者に対しても現行の保管措置を廃止し、出頭命令に従わなかった者に対する罰則を設けることとする。

## 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の発生は想定されない。また、行政費用については、出頭命令に応じない者に係る取締りに関する費用の発生が想定されるものの、免許証の現物を保管・管理する事務が生じないという観点からは、行政費用の減少が期待される。

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

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性はない。

### 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。

免許証のみをその対象とする保管措置を廃止することにより、所持している免許証又は免許情報記録個人番号カードの種類にかかわらず、同一の手続がとられることとなるから、出頭命令に係る事務負担軽減につながる。

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。

2③に記載のとおり、行政費用の減少が期待できるが、当該事務は公安委員会の事務の1つとして実施しているものであり、当該事務の実施に要している費用を算出することが困難であることから、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

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。

本改正に伴う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

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。

副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

## 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

本改正による遵守費用の発生は想定されない一方で（2③参照）、免許証の現物を保管・管理する事務が生じなくなることにより、公安委員会の行政費用が減少することが期待できる。

## 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）を指し、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。

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

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、本規制の廃止により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の廃止の有効性や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 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。

- ・ 出頭命令を受けた者の数
- ・ 出頭命令義務に違反した者の数

## 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：運転免許証の返納事由の追加

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4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)

「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。以下「法」という。)第107条第1項の規定により、運転免許(以下「免許」という。)を受けた者は、免許が取り消されたとき等においては、速やかに、運転免許証(以下「免許証」という。)をその者の住所地を管轄する都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)に返納しなければならないこととされている。これは、免許の取消しを受けた者や免許が失効した者が、免許証を不正に使用することを防止するためのものであり、免許証の携帯及び提示義務と相まって、運転免許制度の根幹を維持するために必要な規制である。

改正法の施行後においては、免許証及び免許情報記録個人番号カード(特定記録情報(本改正により免許を現に受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。以下同じ。)が記録された個人番号カードをいう。以下同じ。)を有する者が、仮に免許情報記録についてのみ有効期間の更新の手続を行った場合には、その者に係る免許は失効しないが、免許証の有効期間の満了に伴い、当該免許証の法的効力は消滅することとなる。

この点、有効期間が満了した免許証については、これを携帯した場合にも自動車等の運転に係る免許証の携帯義務(法第95条)を履行したものと評価されず、当該有効期間が満了した免許証を保有する実益が認められない一方で、その不正使用を防止する必要があることから、免許が取り消された場合等と同様に、これを返納しなければならないこととする必要がある。

ここで、仮に、本規制を実施しない場合、免許証の不正使用を防止することができず、運転免許制度の円滑な運用が妨げられるおそれがある。

- 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]

①のとおり、本規制を実施しない場合、免許証の不正使用を防止することができず、運転免許制度の円滑な運用が妨げられるおそれがある。

[規制の内容]

運転免許証及び免許情報記録個人番号カードを有する者が、免許証の有効期間の更新をせず、その有効期間が満了した場合は、当該免許証を有する者は、当該免許証を公安委員会に返納しなければならないこととする。

[本規制とデジタル原則との関係]

本規制は、現物の免許証を返納するものであるから、その性質上オンライン化等することが困難であり、また、免許証の不正使用を防止するための措置として、免許証の携帯及び提示義務と相まって、運転免許制度の根幹を維持するために必要な最低限の措置を課すものであるから、デジタル原則を妨げるものではない。

## 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。

本改正に伴い、公安委員会に免許証を返納するための事務に係る一定の遵守費用の発生が想定されるが、現時点で当該返納の義務を負う者の数を推計することは困難である。また、行政費用の発生は想定されない。

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

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。

免許証の不正使用を防止することができ、運転免許制度の円滑な運用が可能になる。

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

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。

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

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想定されない。

## 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、一定の遵守費用の発生が想定される（2③参照）。

また、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、免許証の有効期間が満了した後において、当該免許証の不正使用を防止することができ、運転免許制度の円滑な運用が可能となることから、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）を指し、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。



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

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、当該規制の有効性や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。

- ・ 運転免許証の不正譲渡の件数

## 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：自動車等の運転に関し法の罰則に触れる行為をした者に対する、運転免許証の保管に代わる警察官による出頭命令の新設

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4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）

「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。以下「法」という。）第109条第1項の規定により、警察官は、自動車等の運転者が自動車等の運転に関し法の罰則に触れる行為をしたと認めるときは、その現場において、運転免許証（以下「免許証」という。）の提出を求めこれを保管することができることとされ、この場合において、警察官は保管証を交付しなければならないこととされている。保管証の有効期間中は、当該保管証を携帯及び提示することにより、自動車等の運転に係る免許証の携帯及び提示義務が果たされることとなるが、保管証の有効期間が満了した後で自動車等を運転した場合には、免許証の携帯義務（法第95条）違反として罰則が科されることとなり、法第109条第5項の規定により当該警察官が指定する日時及び場所に当該運転者が出頭することを確保している。

現行の制度と同様に、当該運転者の都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）への出頭を確保するための制度は、免許情報記録個人番号カード（特定免許情報（本改正により免許を現に受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。）が記録された個人番号カードをいう。以下同じ。）を携帯して自動車等を運転している者についても当然に必要であるが、個人番号カードは運転免許行政のためだけに利用されるものではなく、公安委員会が免許情報記録個人番号カードを物理的に保管することは適当ではない。

現行規定では、警察官が出頭日時及び場所を「指定」するにとどまり、保管した免許証の返還という手続等をもって出頭を確保しているところであるが、本改正により、免許情報記録個人番号カードを有する者については、免許証の交付を受けない者が想定されることから、法第109条

に規定する免許証の保管に係る措置自体を廃止することとした上で、この代替措置として、警察官が日時及び場所を指定して出頭すべき旨を命ずることができる旨の規定を新設することとする。

ここで、仮に、本規制を実施しない場合、法の罰則に触れる行為をした自動車等の運転者の出頭を確保できず、行政手続の円滑な履行が担保できないこととなるおそれがある。

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]

①のとおり、本規制を実施しない場合、法の罰則に触れる行為をした自動車等の運転者の出頭を確保できず、行政手続の円滑な履行が担保できないこととなるおそれがある。

[規制の内容]

警察官は、自動車等の運転者が自動車等の運転に関し法の罰則に触れる行為をしたと認めるときは、警察官が日時及び場所を指定して出頭すべき旨を命ずることができることとする。

[本規制とデジタル原則との関係]

本規制は、警察官が、法の罰則に触れる行為をした者に対しその現場において命令を発するため、その性質上オンライン化等することが困難である。また、現在警察官が保管証という書面を物理的に交付することにより行っている制度を廃止して、その代替措置として設けるものであり、悪質な運転者を道路交通の場から排除するとともに、道路交通の危険を防止し、交通の秩序を維持するために必要な最低限の措置を課すものであるから、デジタル原則を妨げるものではない。

## 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。

本改正に伴い、警察官が指定した日時及び場所に出頭するための事務に係る一定の遵守費用の発生が想定されるが、行政費用の発生は想定されない。

- 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

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。

法の罰則に触れる行為をした自動車等の運転者の出頭を確保し、行政手続の円滑な履行が担保できる。

- 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

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。

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

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想定されない。

#### 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、一定の遵守費用の発生が想定される（2③参照）。

他方で、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、法の罰則に触れる行為をした自動車等の運転者の出頭を確保し、行政手続の円滑な履行を担保することが可能となることから、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) を指し、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。

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

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、当該規制の有効性や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 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。

- ・ 法の罰則に触れる行為をした自動車等の運転者に対する出頭命令の件数

## 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：運転免許証の携帯及び提示義務の緩和

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4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）

「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。以下「法」という。）第95条第1項の規定により、運転免許（以下「免許」という。）を受けた者は、自動車及び原動機付自転車（以下「自動車等」という。）を運転するときは、運転免許証（以下「免許証」という。）を携帯しなければならない。また、同条第2項の規定により、免許を受けた者は、自動車等を運転している場合において、警察官から免許証の提示を求められたときは、これを提示しなければならないこととされている。これは、高速度で多くの車両が走行している道路上において、警察官がその者の運転資格を確認することを可能とすることにより、道路交通の危険を防止し、交通の秩序を維持するため、自動車等の運転者に自己の運転資格を証明すべき義務を負わせるものである。

本改正の施行後において、警察官は、免許情報記録個人番号カード（特定免許情報（本改正により免許を現に受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。以下同じ。）が記録された個人番号カードをいう。以下同じ。）に記録された特定免許情報を読み取ることにより、その者の運転資格を確認することができることとなるから、警察官が当該情報を確認することができた場合には、改めて免許証の提示を求める必要はない。

そこで、免許情報記録個人番号カードを携帯及び提示した場合には、法第95条に規定する免許証の携帯及び提示義務が果たされたものとするするとともに、免許証とは異なり、警察官が免許情報記録個人番号カードの券面を確認するだけでは、その者の運転資格を確認することはできないことから、警察官は、当該免許情報記録個人番号カードに記録された情報を確認するために必要な措置を受けることを求めることができるとし、当該求めを受けた者はこれに応じなければならないこととする。

ここで、仮に、現行の規制を維持することとした場合、免許情報記録個人番号カードを有する者であっても、引き続き、自動車等を運転する際には必ず免許証を携帯及び提示しなければならないこととなる。

- 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]

①のとおり、警察官がその者の運転資格を正確に確認するためには、その者の免許に係る情報を確認するために必要な措置をとることを義務付ける必要がある。

[規制の内容]

免許情報記録個人番号カードを有する者について、免許情報記録個人番号カードを携帯及び提示した場合には、法第95条に規定する免許証の携帯及び提示義務が果たされたものとする。この場合において、警察官は当該免許情報記録個人番号カードに記録された情報を確認するために必要な措置を受けることを求めることができることとし、当該求めを受けた者はこれに応じなければならないこととする。

[本規制とデジタル原則との関係]

現行において、警察官は、自動車等の運転者が提示した免許証を目視で確認している場合がほとんどであるところ、法の改正後は、警察官が携帯端末を使用して、免許情報記録個人番号カードに記録された情報を読み取ることができる仕組み等を構築する予定であり、デジタル原則に則った制度となっている。

## 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。

本改正に伴い、遵守費用及び行政費用の発生が想定される。遵守費用は、現行の運転免許証に係るものと同程度であるが、行政費用については、本改正に伴い、警察官が免許情報記録個人番号カードの情報を読み取るための端末の整備、運転者管理システムの改修費用及びこれらのシス



テムの保守等に係る費用が想定される。

- 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

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。

免許情報記録個人番号カードを有する者は、免許証を携帯しなくとも、自動車等を運転することが可能になる。また、免許情報個人番号カードの導入により、免許証の総交付枚数が減少するため、素材の調達費用をはじめとする交付に係る行政費用の減少が想定される。

- 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

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。

本改正による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

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想定されない。

#### 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、一定の行政費用の発生が見込まれる（2③参照）。

他方で、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、免許情報記録個人番号カードを有する者は、免許証を携帯しなくとも、自動車等を運転することができるほか、そもそも、免許証の交付を受けないという選択も可能となることとなる。また、免許情報記録個人番号カードの提示を受けた警察官にとっても、目視で確認する場合と比較して、業務を効率的に実施すること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

- 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）を指し、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。

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

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 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。

- ・ 免許情報記録個人番号カードの交付枚数

## 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：免許情報記録個人番号カードのみ有する者であって一定の措置を講じたもの  
に対する本籍等の変更届出義務の免除

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

担当部局：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和4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）

「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。以下「法」という。）第94条第1項において、運転免許（以下「免許」という。）を受けた者は、本籍、住所、氏名又は生年月日（以下「本籍等」という。）に変更を生じたときは、速やかに住所地を管轄する都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）に届け出て、運転免許証（以下「免許証」という。）に変更に係る事項の記載及び記録を受けなければならないこととされている。これは、例えば、行政処分の際に対象者の住所を特定しなければならないなど、運転免許行政を的確に実施するために最新の情報を把握する必要があるためである。

本改正により、個人番号カードに免許に係る一定の情報を記録することが可能となり、当該情報が記録された個人番号カードを有する者が一定の措置を講じた場合には、本籍等の変更に必要な市区町村への届出をすることにより、別途届出をすることなく、免許に係る本籍等についても、変更を行うことが可能となる。

ここで、仮に、本規制の緩和を実施しない場合、免許を受けた者が、引き続き市区町村と公安委員会の両方に本籍等の変更を届け出なければならず、手続面で一定の負担が継続することになる。

- 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]

現在、市区町村に届出がなされた本籍等の情報について、公安委員会に提供する仕組みが存在しない。

[規制緩和の内容]

免許情報記録個人番号カード(特定免許情報(本改正により現に免許を受けている者の申請に基づき個人番号カードに記録することとなる免許に係る情報をいう。)が記録された個人番号カードをいう。)を有する者であつて、公安委員会が本籍等に係る最新の情報を入手するための措置を講じているものについては、本籍等の変更届出義務を免除する。本規制は、個人番号カードの機能を活用することにより、本籍等の変更に係る届出義務を免除して手続のワンストップ化を図るものであるから、デジタル原則に則った制度となっている。

## 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の発生は想定されないが、公安委員会が本籍等に係る最新の情報の提供を受けるための運転者管理システムの改修が必要となるため、一定の行政費用の発生が想定される。

- 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

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。

本籍等の変更届出義務を履行するためには、本籍等を証明するための書類（住民票の写し等）を提示又は添付する必要があるため、その取得等に要する費用が不要となる。

#### 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。

住民票の写し等に要する手数料は条例で定められており、市区町村により異なるが、例えば、横浜市や大阪市等における住民票の写しの窓口での請求に係る手数料額（300円）を基に、全ての手続において住民票の写しが提出されたものとして算定すると、前記⑤の不要となる費用は、 $300（円） \times 2,414,106（件）$ （令和2年中における運転免許証の記載事項変更の届出件数）＝ $724,231,800（円）$ と推計される。

#### 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。

免許情報記録個人番号カードを有する者で必要な措置を講じたものの割合に応じ、⑥に記載の件数が減少すると見込まれる。

## 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想定されない。

## 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、遵守費用の発生は想定されないが、一定の行政費用の発生は想定される。（③参照）。

また、本籍等を証明する書類の取得等に要する費用が不要となることから、便益の方が大きいと考えられ、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）を指し、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。



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

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 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。

- ・ 届出義務が免除する措置が講じられた件数