

## 規制の事前評価書

### 1 規制の名称

自転車の制動装置に係る検査、応急措置命令等

### 2 担当部局

警察庁交通局交通企画課

### 3 評価実施時期及び分析対象期間

(1) 評価実施時期

平成25年3月

(2) 分析対象期間

平成24年1月から規制の新設に係る条項の施行の1年後までの間

### 4 規制の目的、内容及び必要性

(1) 規制の目的及び必要性

道路交通法においては、「自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車（以下「制動装置不良自転車」という。）を運転してはならない」（法第63条の9第1項）こととされている。

ところが、近年、本人の趣味・嗜好により、制動装置不良自転車をスポーツ感覚で運転する者が増加しており、これまでに死亡事故（平成22年2月）や重傷事故（平成23年7月）を引き起こしているほか、平成24年中の自転車による交通違反の検挙件数（5,321件）のうち、制動装置不良自転車運転で検挙されたものは26.8%（1,424件）を占めていることなどから、自転車の制動装置に係る検査等の制動装置不良自転車の運転の防止を図るための仕組みが必要である。

(2) 規制の内容

警察官は、制動装置不良自転車と認められる自転車が運転されているときは、当該自転車を停止させ、及び当該自転車の制動装置について検査をすることができることとする。

この場合において、警察官は、当該自転車の運転者に対し、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要な応急の措置をとることを命じ、また、応急の措置によっては必要な整備をすることができないと認められる自転車については、当該自転車の運転を継続してはならない旨を命ずることができることとする。

また、これらの命令の違反等については、罰則を設けることにより、担保措置を講じることとする。

## 5 法令の名称・関連条項とその内容

現行の道路交通法第63条の9（自転車の制動装置等）第1項、道路交通法施行規則第9条の3（制動装置）

## 6 想定される代替案

警察官は、制動装置不良自転車と認められる自転車が運転されているときは、その運転者に対し、当該自転車の制動装置についての検査への協力を求めるとともに、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要な応急の措置をとるよう任意の指導をすることにより対処する。

## 7 規制の費用

### (1) 遵守費用

改正案については、制動装置不良自転車の運転者は、警察官による制動装置についての検査に応じなければならないこととなり、また、必要な応急の措置をとることを命じられた場合、必要な応急の措置をとらなければならない、応急の措置によっては必要な整備をすることができないと認められる自転車については、運転を継続してはならないこととなるが、本来備えなければならない制動装置の整備を求めるものであるため、新たな遵守費用は生じない。

代替案については、指導等を受けた当該自転車の運転者は法的義務を課されるものではないため、遵守費用は想定できない。

### (2) 行政費用

改正案は、運転禁止の対象となる制動装置不良自転車の定義を拡大するものではなく、制動装置不良自転車と認められる自転車の検査、応急措置命令等の内容は、現状においても、警察活動の一環である任意の指導等として行っているものであり、改正案により、規制対象の数が大幅に増加することは想定し難い。命令の違反等について罰則を設けることにより、検査、応急措置命令等に応じる自転車運転者の数はある程度増加することも想定されるが、命令といっても命令書の交付等の方法によるものではないことから、新たな行政費用はほとんど生じない。

代替案における指導等についても、通常の警察活動の一環であり、新たな行政費用はほとんど生じない。

### (3) その他の社会的費用

改正案及び代替案について、新たな社会的費用は想定されない。

## 8 規制の便益

改正案については、制動装置不良自転車について、検査、応急措置命令等を行うことを可能とすることにより、制動装置不良自転車の運転が防止され、交通の安全を確保することができると考えられる。

代替案については、任意手段である指導等では、制動装置不良自転車の運転が十分に防止されるとはいえない。

## 9 政策評価の結果（費用と便益の関係の分析等）

まず、改正案の費用と便益を比較すると、新たな費用が生じないのに対して、便益の点では、制動装置不良自転車の運転が防止され、交通の安全を確保することができること、費用以上の便益があるものと評価することができる。

また、改正案と代替案を比較すると、費用の点では両者ともほとんど差が出ないのに対し、便益の点では、代替案よりも改正案の方が制動装置不良自転車の運転を防止することが期待されることから、改正案の便益の方が大きいということが出来る。したがって、代替案よりも改正案を選択することが妥当であると評価することができる。

## 10 有識者の見解その他の関連事項

なし

## 11 レビューを行う時期又は条件

改正法の施行後、検査、応急措置命令等の実施状況及び制動装置不良自転車に関連する交通事故の発生状況等を勘案し、本規制によってもなお制動装置不良自転車の運転の防止が困難な情勢に至った場合等必要と認められる時期にレビューを行う。