

事業評価書

道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)により
新設された規制

平成26年3月
国家公安委員会・警察庁

道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)により新設された規制

1 評価の対象とした政策

(1) シートベルト装着義務の拡大

自動車乗車中のシートベルトの着用については、従来、運転者及び助手席同乗者に係るシートベルトの着用が義務付けられていたほか、後部座席同乗者に係るシートベルト着用については努力義務とされていたが、後部座席におけるシートベルト非着用者の死亡率が着用者のそれと比べて約4倍となっているなどの交通事故分析結果を受け、後部座席におけるシートベルトの着用を促進することが必要となった。そこで、平成20年6月に施行された道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号。以下「改正法」という。)では、運転者及び助手席同乗者と同様に、後部座席同乗者に係るシートベルトの着用が義務付けられることとされた。

(2) 聴覚障害者に対する普通自動車運転時の聴覚障害者標識の表示義務付け
運転免許試験については、従来、道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)において、「10メートルの距離で90デシベルの警音器の音が聞こえるものであること」との聴力に係る適性試験の合格基準があり、これを満たさない聴覚障害者(以下単に「聴覚障害者」という。)は運転免許を取得することができなかったが、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令(平成20年内閣府令第33号)により、一定の条件の下で普通自動車免許を取得することができることとされた。改正法では、普通自動車を運転する聴覚障害者を保護する観点から、聴覚障害者が普通自動車を運転する際には、聴覚障害者標識の表示を義務付けるとともに、聴覚障害者標識を表示した普通自動車(以下「聴覚障害者標識表示自動車」という。)に対する幅寄せ等を禁止することとされた。

(3) 安全運転管理者制度の対象の拡大

安全運転管理者については、原則として、道路運送法(昭和26年法律第183号)又は貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)に基づき運行管理者の選任義務が課されている者を除き、一定の台数以上の自動車を使用する自動車の使用者に選任義務を課しているが、改正法の施行前においては、二輪の小型自動車(総排気量が250ccを超えるものをいう。以下同じ。)を使用して貨物を運送する貨物軽自動車運送事業者は、運行管理者の選任義務が課されていないにもかかわらず、安全運転管理者の選任義務も課されていない状況にあった。しかし、二輪の小型自動車を使用するいわゆるバイク便事業者の数が増加しており、小型自動車である事業用の自動二輪車が第一当事者となる交通事故件数も増加していたことから、事業

用の自動二輪車についての交通安全対策を強化することが必要となった。そこで、改正法では、二輪の小型自動車を使用する貨物軽自動車運送事業者についても、一定の台数以上を使用する場合には、安全運転管理者を選任しなければならないこととされた。

2 評価の観点

(1) シートベルト装着義務の拡大

後部座席同乗者に係るシートベルトの着用を義務付けることにより、交通事故の際の後部座席同乗者の被害が軽減されているかという点について、有効性の観点から評価する。また、シートベルト着用義務の拡大により自動車の運転者及び後部座席同乗者に生じている負担の増加と得られている効果を比較して、効率性の観点から評価する。

(2) 聴覚障害者に対する普通自動車運転時の聴覚障害者標識の表示義務付け

聴覚障害者標識表示自動車に対する幅寄せ等を禁止することにより、聴覚障害者の安全確保が図られているかという点について、有効性の観点から評価する。また、聴覚障害者標識の表示義務付けにより聴覚障害者に生じている負担の増加及び聴覚障害者標識表示自動車に対する幅寄せ等の行為を禁止されることとなる他の自動車の運転者に生じている負担の増加と得られている効果を比較して、効率性の観点から評価する。

(3) 安全運転管理者制度の対象の拡大

安全運転管理者制度の対象の拡大により、事業用の二輪の小型自動車についての交通事故防止が図られているかという点について、有効性の観点から評価する。また、安全運転管理者制度の対象の拡大により新たに安全運転管理者の選任義務が課されることとなった事業者が生じている負担及び安全運転管理者の届出等を受ける都道府県公安委員会に生じている負担の増加と得られている効果を比較して、効率性の観点から評価する。

3 効果の把握の手法及びその結果

(1) シートベルト装着義務の拡大

ア 効果の把握の手法

自動車乗車中の後部座席同乗者の死亡・重傷率を把握するとともに、参考指標として、後部座席同乗者のシートベルト着用率を把握する。

イ 結果

(ア) 平成16年から25年までの自動車乗車中の後部座席同乗者の死亡・重傷率は以下のとおりである。

	平成16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
死者数(人)	306	245	192	200	187	182	193	189	170	164
重傷者数(人)	2,693	2,579	2,328	2,205	1,902	1,829	1,819	1,682	1,708	1,665
全死傷者数(人)	76,068	75,550	72,232	70,492	62,610	59,946	59,762	56,698	56,569	54,542
死亡率	0.40%	0.32%	0.27%	0.28%	0.30%	0.30%	0.32%	0.33%	0.30%	0.30%
重傷率	3.55%	3.42%	3.23%	3.14%	3.05%	3.06%	3.05%	2.98%	3.03%	3.06%
死亡・重傷率	3.94%	3.74%	3.49%	3.41%	3.34%	3.35%	3.37%	3.30%	3.32%	3.35%

死亡率 = 死者数 ÷ 全死傷者数

重傷率 = 重傷者数 ÷ (全死傷者数 - 死者数)

死亡・重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 全死傷者数

- (イ) 平成16年から25年までの高速自動車国道及び指定自動車専用道路(以下「高速道路」という。)における自動車乗車中の後部座席同乗者の死亡・重傷率は以下のとおりである。

	平成16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
死者数(人)	65	42	25	27	21	21	27	36	32	41
重傷者数(人)	254	201	180	183	139	161	156	163	146	180
全死傷者数(人)	3,732	3,595	3,625	3,739	3,193	3,600	3,757	3,563	3,594	3,428
死亡率	1.74%	1.17%	0.69%	0.72%	0.66%	0.58%	0.72%	1.01%	0.89%	1.20%
重傷率	6.93%	5.66%	5.00%	4.93%	4.38%	4.50%	4.18%	4.62%	4.10%	5.31%
死亡・重傷率	8.55%	6.76%	5.66%	5.62%	5.01%	5.06%	4.87%	5.59%	4.95%	6.45%

- (ウ) 後部座席同乗者のシートベルト着用率は以下のとおりである。

	平成16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
一般道路着用率	7.5%	8.1%	7.5%	8.8%	30.8%	33.5%	33.1%	33.2%	33.2%	35.1%
高速道路着用率	11.5%	9.8%	12.7%	13.5%	62.5%	63.4%	63.7%	63.5%	65.4%	68.2%

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)が合同で全国調査を実施したもの(各年10月実施)。

- (2) 聴覚障害者に対する普通自動車運転時の聴覚障害者標識の表示義務付ア 効果の把握の手法

聴覚障害者が当事者となった交通死亡事故件数並びに聴覚障害者標識表示自動車に対する幅寄せ等を行った者に対する聴覚障害者保護義務違反による検挙件数及び聴覚障害者標識表示義務違反による検挙件数を把握する。

イ 結果

- (ア) 特別調査を実施した平成24年4月1日から25年3月31日までの間に、聴覚障害者が当事者となった交通死亡事故は発生していない。

- (イ) 平成20年から25年までの聴覚障害者保護義務違反による検挙件数及び聴覚障害者標識表示義務違反による検挙件数は以下のとおりである。

	平成20年	21年	22年	23年	24年	25年
聴覚障害者保護義務違反（件）	0	2	9	12	5	5
聴覚障害者標識表示義務違反（件）	0	0	0	0	0	0

(3) 安全運転管理者制度の対象の拡大

ア 効果の把握の手法

事業用の二輪の小型自動車が第一当事者となる交通事故件数、死者数及び負傷者数を把握するとともに、参考指標として、改正法により安全運転管理者の選任義務が課されることとなった事業所の数等を把握する。

イ 結果

(ア) 平成16年から25年までの事業用の二輪の小型自動車が第一当事者となる交通事故件数、死者数及び負傷者数は以下のとおりである。

	平成16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
事故件数（件）	21	41	30	18	15	15	10	8	11	6
死者数（人）	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0
負傷者数（人）	26	45	32	19	16	16	10	8	11	6

(イ) 改正法により新たに安全運転管理者の選任義務が課されることとなった事業所の数は22か所であり、その事業所の管理下にある二輪車の台数は423台であった（平成25年11月30日時点）。

4 評価の結果

(1) シートベルト装着義務の拡大

前記3(1)イ(ア)及び(イ)のとおり、新たにシートベルトの着用が義務付けられた自動車乗車中の後部座席同乗者の死亡・重傷率は、改正法が施行された平成20年以降は、施行前の水準を下回る3.3%台となっており、また、高速道路における自動車乗車中の後部座席同乗者の死亡・重傷率についても、施行前の水準をおおむね下回っていることから、本規制により交通事故の際の後部座席同乗者の被害が軽減されていると考えられ、有効性が認められる。

また、本規制により、自動車の運転者には後部座席同乗者にシートベルトを着用させる負担が生じることとなったが、従来から、助手席同乗者にシートベルトを着用させる義務が課されていたことを踏まえれば、その負担はほとんど増加していないと考えられる。

さらに、本規制により、後部座席同乗者にはシートベルトの装着が義務付けられることとなったが、従来から、努力義務が課されていたことを踏

まれば、その負担はほとんど増加していないと考えられる。

したがって、新たな負担がほとんど生じていないと考えられる一方、有効性が認められることから、本規制については効率性が認められる。

(2) 聴覚障害者に対する普通自動車運転時の聴覚障害者標識の表示義務付け

前記3(2)イ(ア)のとおり、聴覚障害者が当事者となった交通死亡事故は、平成24年4月から1年間発生しなかった。そのため、全評価期間中の事故件数は把握できていないものの、聴覚障害者の安全確保がおおむね図られていると考えられるため、本規制については有効性がおおむね認められる。

また、本規制により、聴覚障害者が普通自動車を運転する場合には聴覚障害者標識の表示が義務付けられることとなったが、聴覚障害者標識は、自動車に一度取り付ければ普通は外れるものではなく、前記3(2)イ(イ)のとおり、聴覚障害者標識の表示義務違反により検挙された者もないことから、聴覚障害者に生じる負担はほとんど増加していないと考えられる。

さらに、本規制により、他の自動車の運転者は聴覚障害者標識表示自動車に対する幅寄せ等の行為を禁止されることとなったが、運転免許を有する聴覚障害者は24年末時点で約600人であり、全運転免許保有者数が約8,150万人であることを踏まれば、対象となる聴覚障害者標識表示自動車は極めて少ないことから、他の自動車の運転者に生じる負担はほとんど増加していないと考えられる。

したがって、新たな負担がほとんど生じていないと考えられる一方、有効性がおおむね認められることから、本規制については効率性がおおむね認められる。

(3) 安全運転管理者制度の対象の拡大

前記3(3)イ(ア)のとおり、事業用の二輪の小型自動車が第一当事者となる交通事故件数及び負傷者数は、平成17年に急増したが、改正法が施行された20年以降は16年の水準を下回っており、事業用の二輪の小型自動車の交通事故防止が図られていると考えられるため、本規制については有効性が認められる。

また、本規制により新たに安全運転管理者の選任義務が課されることとなった事業所は、安全運転管理者に1回当たり6時間程度の講習を受講させる必要があるものの、講習の受講は年1回だけであるため、負担が著しく大きいものではないと考えられる。さらに、前記3(3)イ(イ)のとおり、当該事業所の数は全国で22か所と少ないことから、安全運転管理者の届出を受け、安全運転管理者に対する講習を実施する都道府県公安委員会に生じる負担はほとんど増加していないと考えられる。

したがって、新たな負担がほとんど生じていないと考えられる一方、有

効性が認められることから、効率性が認められる。

5 学識経験を有する者の知見の活用に関する事項

平成26年2月28日に開催した第27回警察庁政策評価研究会において有識者の意見を聴取した上で作成した。

6 評価を行う過程において使用した資料その他の情報に関する事項
なし

7 評価を実施した時期

平成20年6月1日から25年12月31日までの間

8 政策所管課

交通企画課