

規制の事後評価書

令和 7 年 8 月
国家公安委員会・警察庁

目 次

1	道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）により新設、拡充、緩和又は廃止された規制	
(1)	自転車道を通行可能な車両に係る規定の見直し	1
(2)	停車及び駐車を禁止する場所の規制から除外される対象の追加	3
(3)	車輪止め装置の取付けの措置に係る規定の削除	5
(4)	準中型免許を受けた者が普通自動車を運転する場合の初心運転者標識の表示義務の新設	7
(5)	初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務の新設	9
(6)	運転免許の取消等に係る特定違反行為の追加	11
(7)	運転免許の効力の仮停止の対象行為の追加	13
2	道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和2年政令第181号）により拡充された規制	
(1)	運転免許の取消等に係る重大違反に関する規定の整備	15
(2)	自転車の運転に係る危険行為に関する規定の整備	17
3	犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（令和3年政令第32号）により緩和された規制	
(1)	取引時確認に係る規定の適用が除外される特例の対象となる取引の追加	19
4	道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和4年政令第16号）により緩和された規制	
(1)	自動車の積載の制限の見直し	22

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：自転車道を通行可能な車両に係る規定の見直し

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 17 条第 3 項において、二輪又は三輪の自転車（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、自転車道を通行してはならないこととされていたところ、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いものとして内閣府令で定める基準に該当する車両（一定の長さ及び幅を超えない四輪以上の自転車）については、自転車道を通行できることとしたもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 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車両とそれ以外の車両との混合交通を避けることによる、道路交通の安全と円滑への効果	事前評価時	—
	事後評価時	【車道における自転車対自動車の交通事故件数】 5万7,104件（令和元年）→4万5,143件（令和6年）

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■行政費用

		算出方法と数値
①	事前評価時	行政費用は発生しない。
	事後評価時	行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	規制緩和・廃止により顕在化する負担はない。
	事後評価時	規制緩和・廃止により顕在化する負担はなかった。

3 考察

- ・ 本規制緩和は、バランスの取りにくい高齢者等による四輪自転車の利用が増える中、当該自転車と自動車等との混合交通を避け、道路交通の安全と円滑に資するものであり、実際に、車道における自転車対自動車の交通事故件数は、令和元年に比べて減少している。
- ・ また、本規制緩和による行政費用は発生しておらず、本規制緩和により顕在化する負担もない。
- ・ 結論として、本規制緩和については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制緩和を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

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される対象の追加

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局交通規制課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 停車及び駐車禁止の義務から除外される対象に、従前の乗合自動車が停留所に停車するとき等のほか、一般旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送の用に供する自動車が、これらの駐停車が地域住民の生活に必要な旅客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関係者が合意した乗合自動車の停留所等において乗客の乗降のため停車するとき等を加えたもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 公共交通機関等の利便性を向上させ、高齢者の移動手段の確保に資する効果	事前評価時	—
	事後評価時	【停車及び駐車禁止の義務から除外することとなった停留所数】（注） 令和3年度中 1,999 件 令和4年度中 2,121 件 令和5年度中 2,719 件 令和6年度中 2,908 件

（注）道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第2項第2号に係る適用状況を示す。

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■行政費用

		算出方法と数値
① 関係者が合意した乗合自動車の停留所等の公示に関する費用	事前評価時	関係者が合意した乗合自動車の停留所等の公示に関する費用は生じる。
	事後評価時	関係者が合意した乗合自動車の停留所等の公示に関する費用は生じた。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
① 規制緩和により顕在化する負担	事前評価時	規制緩和により顕在化する負担はない。
	事後評価時	規制緩和により顕在化する負担はなかった。

3 考察

- ・ 本規制緩和により、関係者が合意した乗合自動車の停留所等の公示に要する一定の行政費用は生じたものの、これに伴い、停車及び駐車禁止の義務から除外することとなった停留所数は年々増加しており、公共交通機関等の利便性を向上させ、高齢者の移動手段の確保に資する効果が生じている。
- ・ また、規制緩和により顕在化した負担は発生していない。
- ・ 結論として、本規制緩和については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制緩和を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：車輪止め装置の取付けの措置に係る規定の削除

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☐緩和 ☒廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）第 51 条の 2 において、都道府県公安委員会は違法駐車が常態として行われている道路の区間を車輪止め装置取付け区間として指定することができることや、警察署長は当該区間における違法駐車行為に係る車両に車輪止め装置を取り付けることができること等が規定されていたところ、平成 16 年の法の改正により、違法駐車取締り関係事務の民間委託が可能となるなど、車輪止め装置取付け以外の方法によって違法駐車行為の防止を図ることができるようになったことで、車輪止め装置の取付けはほとんど行われなくなったことから、当該規定を削除したもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 車輪止め装置の取付けの措置に係る規定を削除することによる行政負担の軽減効果	事前評価時	—
	事後評価時	本改正により、効果が見込まれない規制を解除することができることとなった。

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■ 行政費用

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■ 規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値			
① 規制の廃止により顕在化する負担	事前評価時	—			
	事後評価時	【全国における確認標章取付件数】（注）（都道府県公安委員会に対する調査）			
		平成 30 年	117 万 4,633 件	令和 4 年	84 万 4,598 件
		令和元年	110 万 1,499 件	令和 5 年	78 万 0,829 件
		令和 2 年	101 万 4,064 件	令和 6 年	77 万 0,097 件
	令和 3 年	91 万 2,603 件			

（注）法第 51 条の 4 第 1 項の規定により警察官等が放置車両に貼付する標章。

3 考察

- ・ 本規制については、違法駐車取締り関係事務の民間委託が可能となるなど、車輪止め装置の取付けにより違法駐車行為に対する警告を与える必要性が低下し、今後広く活用される見込みもないと考えられることから廃止されたものであるところ、全国における確認標章取付件数は減少していることから、違法駐車はその後減少を続けていると思料され、本規制の廃止による違法駐車増加等の悪影響はみられない。
- ・ また、本規制に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。
- ・ 結論として、本規制の削除については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制の削除を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：準中型免許を受けた者が普通自動車を運転する場合の初心運転者標識の表示義務の新設

規制導入時の区分：☒新設 ☐拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 準中型免許を受けてから 1 年未満の者が普通自動車を運転する場合に慎重な運転を促すとともに、他の車両の運転者に注意を喚起するため、準中型免許を受けてから 1 年未満の者が普通自動車を運転する場合における初心運転者標識の表示義務を新設したもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に慎重な運転を促すことや、他の車両の運転者に注意を喚起し、初心運転者が当事者となる交通事故の防止を図る効果	事前評価時	—
	事後評価時	【準中型免許を受けてから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故率】 規制新設前：0.046%（年） 規制新設後：0.039%（年） 【準中型免許を受けてから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故件数】 規制新設前：160件（年） 規制新設後：119件（年）

- （注1） 事前評価時は効果指標を「準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故率」としていたところ、本件規制は初心運転者標識の表示義務であるため、指標を変更した。
- （注2） 発生率は、「準中型免許を受けてから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故件数」を「交通事故件数」で割ったもの。
- （注3） 規制新設前は令和元年から令和2年までの平均、規制新設後は令和3年から令和6年までの平均。

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	遵守費用は発生しない。
	事後評価時	遵守費用は発生しなかった。

■行政費用

		算出方法と数値
① 本規制に対する違反行為の取締りに関する事務	事前評価時	—
	事後評価時	【初心運転者標識表示義務違反】 規制新設前：2,734件（年） 規制新設後：2,632件（年）

- （注4） 初心運転者表示義務違反件数については、準中型免許保有者を含めた総数を記載。
- （注5） 規制新設前は令和元年から令和2年までの平均、規制新設後は令和3年から令和6年までの平均

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

3 考察

- ・ 本規制は、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に慎重な運転を促すことや、他の車両の運転者に注意を喚起し、初心運転者が当事者となる交通事故の防止を図ることを目的としたものであるところ、準中型免許を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合に第一当事者として起こす交通事故率は減少し、事故件数は著しく減少している。
- ・ 本規制に伴う行政費用は発生するものの、準中型自動車を受けてから1年未満の者が普通自動車を運転する場合における交通事故を防止し、交通の安全確保が図られている。
- ・ 結論として、本規制については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務の新設

規制導入時の区分：☒新設 ☐拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 準中型免許を受けてから 1 年未満の者が準中型自動車を運転する場合について、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに嫌がらせ行為等からの保護を図る必要があると考えられることから、初心運転者標識を表示した準中型自動車に対する保護義務を新設したものの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合について、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに嫌がらせ行為等から保護する効果	事前評価時	—
	事後評価時	【準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生率】 規制新設前：0.002%（年） 規制新設後：0.002%（年） 【準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生件数】 規制新設前：7件（年） 規制新設後：7件（年）

- （注1） 事前評価時は効果指標を「準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生率」としていたところ、本件規制は初心運転者標識を表示した者に対する保護義務であるため、指標を変更した。
- （注2） 発生率は、「準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が、初心運転者標識を表示し準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生件数」を「交通事故件数」で割ったもの。
- （注3） 規制新設前は令和元年から令和2年までの平均、規制新設後は令和3年から令和6年までの平均。

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	遵守費用は発生しない。
	事後評価時	遵守費用は発生しなかった。

■行政費用

		算出方法と数値
① 本規制に対する違反行為の取締りに関する事務	事前評価時	—
	事後評価時	【初心運転者保護義務違反】 規制新設前：10件（年） 規制新設後：7件（年）

- （注4） 初心運転者保護義務違反については、準中型免許保有者を被害者としたものを含め、総数を記載。
- （注5） 規制新設前は令和元年から令和2年までの平均、規制新設後は令和3年から令和6年までの平均。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

3 考察

- 本規制は、準中型免許を受けてから1年未満の者が準中型自動車を運転する場合について、現行制度以上に、運転に際して必要以上の負担が生じることがないようにするとともに嫌がらせ行為等からの保護を図ることを目的としたものであるところ、準中型免許を保有しており、かつ、準中型自動車を運転できる免許を取得してから1年未満の者が準中型自動車を運転して第2当事者となった交通事故の発生率及び発生件数は横ばいであるが、件数自体が僅少である。
- 本規制に伴う行政費用は発生するものの、当該事務は減少している。
- 結論として、本規制については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：運転免許の取消等に係る特定違反行為の追加

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為を行い、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせる行為をしたときを、運転免許の拒否、取消し及び自動車の運転禁止（以下「取消し等」という。）の事由として加えるとともに、当該違反行為を行ったことを理由として取消し等を受けた者に係る運転免許の欠格期間又は自動車等の運転禁止期間（以下「欠格期間等」という。）の上限を 10 年としたもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 妨害運転（著しい交通の危険）を理由に取消し等を受けた者に係る運転免許の欠格期間	事前評価時	—
	事後評価時	【取消し等件数】 69 件 【欠格期間等】 2 年 1 件、3 年 56 件、4 年 4 件、5 年 4 件、6 年 1 件、8 年 1 件、10 年 2 件

（注 1） 事後評価時の取消し等件数は、評価期間内の合計件数（令和 2 年 3 件、令和 3 年 15 件、令和 4 年 13 件、令和 5 年 17 件、令和 6 年 21 件）

（注 2） 事後評価時の欠格期間等は、評価期間内の各欠格期間の合計（令和 2 年：3 年 2 件・4 年 1 件、令和 3 年：3 年 12 件・5 年 1 件・10 年 2 件、令和 4 年：3 年 12 件・6 年 1 件、令和 5 年：3 年 12 件・4 年 2 件・5 年 2 件・8 年 1 件、令和 6 年：2 年 1 件・3 年 18 件・4 年 1 件・5 年 1 件）

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
	事前評価時	遵守費用は発生しない。
	事後評価時	遵守費用は発生しなかった。

■ 行政費用

		算出方法と数値
	事前評価時	行政費用は発生しない。
	事後評価時	行政費用は発生しなかった。

■ 規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値

3 考察

- ・ 評価期間中（5 年間）における妨害運転（著しい交通の危険）を理由に取消し等を受けた者に係る欠格期間等は、2 年 1 件、3 年 56 件、4 年 4 件、5 年 4 件、6 年 1 件、8 年 1 件、10 年 2 件であり、事前評価時に想定された悪質・危険な運転者を道路交通の場から長期間排除するための措置が着実に執られていると考えられる。
- ・ 本規制の導入に伴い発生する費用は、事前評価時の想定のとおり発生しておらず、副次的な影響及び波及的な影響も発生していない。
- ・ 結論として、本規制の新設によって、悪質・危険な行為をした運転者を道路交通の場から長期間排除することが可能となっており、結果として、将来における道路交通の危険の予防につながるものと考えられることから、当該規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）

規制の名称：運転免許の効力の仮停止の対象行為の追加

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 本規制は、他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為をし、よって高速自動車国道等において他の自動車等を停止させ、その他著しく道路における交通の危険を生じさせる行為（以下「妨害運転」という。）に起因する交通事故を起こして人を死傷させた場合に、当該交通事故を起こした日から起算して 30 日間の運転免許の効力の停止（以下「仮停止」という。）を行うことができることとしたもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 妨害運転に関する仮停止件数	事前評価時	—
	事後評価時	仮停止件数 1 件・仮停止期間（運転禁止期間）10 日間

（注 1） 仮停止 1 件における仮停止期間満了後の処分：取消処分（欠格 5 年）

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	遵守費用は発生しない。
	事後評価時	遵守費用は発生しなかった。

■行政費用

		算出方法と数値
①	事前評価時	行政費用は発生しない。
	事後評価時	行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

3 考察

- ・ 評価期間中の仮停止件数は 1 件、仮停止による運転禁止期間は 10 日間であり、その実績は僅少であるものの、妨害運転による死傷事故であるとの事実認定を早期に行うことが難しい場合も多いことを踏まえれば、この種事故が発生したと認められる場合に、早期に運転を禁止して危険な運転者を道路交通から排除することによって、更に発生する危険性があつた交通事故を防止するという本規制は活用されているといえる。
- ・ また、本規制の拡充による行政費用は発生しておらず、本規制の拡充により顕在化する負担もない。
- ・ 結論として、本規制の拡充については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和 2 年政令第 181 号）

規制の名称：運転免許の取消等に係る重大違反に関する規定の整備

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部署：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 本規制は、(1)他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反行為であって、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法によるものをしたこと、及び(2) (1)の罪を犯し、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせることを、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）の規定に違反する行為で重大なもの（以下「重大違反」という。）に加え、その教唆又は幫助（以下「唆し等」という。）を行った者を運転免許（以下「免許」という。）の拒否又は取消しの対象とすることとしたもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 前記(1)又は(2)の違反行為の唆し等を行ったことを理由とする免許の拒否及び取消し件数	事前評価時	—
	事後評価時	【拒否及び取消し件数】 5件

(注1) 事後評価時の拒否及び取消し件数は、評価期間内の合計件数（令和2年及び令和3年なし、令和4年2件、令和5年1件、令和6年2件）

(注2) 事後評価時の前記(1)に係る拒否及び取消し件数は、令和2年及び令和3年なし、令和4年1件、令和5年2件、令和6年なし

(注3) 事後評価時の前記(2)に係る拒否及び取消し件数は、令和2年なし、令和3年1件、令和4年1件、令和5年なし、令和6年なし

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
	事前評価時	遵守費用は発生しない。
	事後評価時	遵守費用は発生しなかった。

■行政費用

		算出方法と数値
	事前評価時	行政費用は発生しない。
	事後評価時	行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
	事前評価時	
	事後評価時	

3 考察

- ・ 評価期間中において、前記(1)又は(2)の違反行為の唆し等を行ったことを理由とする免許の拒否及び取消し件数が5件あり、適用となる事案が発生した際に、悪質・危険な違反行為の唆し等を行った者を道路交通の場から排除するための措置が着実に執られていると考えられる。
- ・ また、本規制の拡充による行政費用は発生しておらず、本規制の拡充により顕在化する負担もない。
- ・ 結論として、本規制の導入に伴い、前記(1)又は(2)の違反行為の唆し等を行ったことを理由として、免許の拒否又は取消しを行うことが可能となり、前記(1)又は(2)の違反行為の唆し等を行った者について、道路交通の場から排除することを可能とし、結果として、将来における道路交通の危険の予防につながると考えられることから、当該規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和 2 年政令第 181 号）

規制の名称：自転車の運転に係る危険行為に関する規定の整備

規制導入時の区分：☐新設 ☒拡充 ☐緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和 7 年 4 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号。以下「法」という。）第 108 条の 3 の 5 第 2 項により、自転車の運転に関し法等に違反する行為であって、道路における交通の危険を生じさせるおそれのあるものとして政令で定めるもの（以下「自転車危険行為」という。）を反復してした者に対しては、自転車運転者講習（以下「講習」という。）の受講を命ずることができること、道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号。以下「令」という。）第 41 条の 3 第 2 項を改正し、他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に対し道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により行われた一定の違反行為等（以下「妨害運転」という。）を、自転車危険行為に追加したもの。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 妨害運転をした者に対し、一定の場合に講習の受講を命ずることにより、将来的に交通の危険を生じさせるおそれが強いと認められる自転車の運転者の危険性が改善され、交通の安全を確保することができるという効果	事前評価時	—
	事後評価時	【妨害運転が自転車危険行為として登録された数】 令和6年度までに19件 【妨害運転を含む2回以上の自転車危険行為を行い、講習を受講した者】 2名 ⇒ 講習による危険性改善に加え、自転車危険行為に追加されたことに伴う抑止効果があるものと考察

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
① 講習の受講に伴う手数料の負担	事前評価時	一定の遵守費用が生ずる（なお、事前評価実施時の講習手数料の1時間当たり標準額は2,000円）。
	事後評価時	2名（令和6年度までに、妨害運転を含む2回以上の自転車危険行為を行い、講習を受講した者）×2,050円（令第43条第1項で定める講習手数料の1時間当たり標準額）×3時間=12,300円

■行政費用

		算出方法と数値
① 受講命令の発出事務及び講習の実施事務に係る費用	事前評価時	一定の行政費用が生ずる。
	事後評価時	一定の行政費用が生じた。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

3 考察

- ・ 本規制は、妨害運転を自転車危険行為に追加し、一定の場合に講習の受講を命ずることにより、当該運転者の危険性を改善し、交通の安全を確保するものであるところ、講習による危険性改善に加え、自転車危険行為に追加されたことに伴う抑止効果により、自転車による妨害運転の件数や、講習の対象となる累犯者の人数は極めて低調に推移している。
- ・ また、本規制の拡充による遵守費用及び行政費用は、講習対象者の少なさに伴って僅少である。
- ・ 結論として、本規制については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制を継続することが妥当であるものと考察する。

規制の事後評価書

法令の名称：犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（令和 3 年政令第 32 号）

規制の名称：取引時確認に係る規定の適用が除外される特例の対象となる取引の追加

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部局：警察庁刑事局組織犯罪対策部組織犯罪対策第一課犯罪収益対策室

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・ 犯罪による収益の移転防止に関する法律（平成 19 年法律第 22 号。以下「犯収法」という。）第 4 条第 1 項の規定により、同項に規定する特定事業者（以下単に「特定事業者」という。）が顧客等との間で特定取引を行うに際して、当該顧客等の本人特定事項等の確認（以下「取引時確認」という。）を行わなければならないこととされている。
- ・ また、特定事業者が他の取引の際に既に取引時確認を行っている顧客等との取引又はこれに準ずる取引として政令で定める取引については、特定取引に係る規定を適用しない特例を設けているところ、当該政令で定める取引として、特定事業者が他の特定事業者に委託して行う犯罪による収益の移転防止に関する法律施行令（平成 20 年政令第 20 号。以下「犯収令」という。）第 7 条第 1 項第 1 号に定める取引であって、当該他の特定事業者が他の取引の際に既に取引時確認を行っている顧客等との間で行うものを定めている（犯収令第 13 条第 1 項第 1 号）。
- ・ 上記特例について、本規制緩和の前は、金融機関等が行う金融関係取引の信頼性・正確性を踏まえ、当該金融関係取引のみを対象としてきたところであるが、クレジットカード等の交付又は付与を内容とする契約の締結（以下「クレジットカード発行取引」という。）についても、犯収法上の取引時確認等の義務の履行に必要な技術・ノウハウを蓄積するための取組が適切に行われてきたものと認められる状況にあることから、当該特例の対象に追加したものである。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

■おおむね想定どおり

☐ 想定を上回るが、対応の変更は不要

☐ 想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

■おおむね想定どおり

☐ 想定を上回るが、対応の変更は不要

☐ 想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 取引時確認の特例が用いられたクレジットカード発行取引に関し、所管行政庁が発出した是正命令（犯収法第18条）の件数 ② 取引時確認の特例が用いられたクレジットカード発行取引に関し、国家公安委員会が実施した意見の陳述（犯収法第19条）の件数	事前評価時	(①②ともに) 0 件
	事後評価時	(①②ともに) 0 件

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■行政費用

		算出方法と数値
クレジットカード発行取引に関し、取引時確認の特例が用いられることによる費用	事前評価時	新たな行政費用は発生しない。
	事後評価時	新たな行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
① 規制緩和により顕在化する負担	事前評価時	規制緩和により顕在化する負担はない。
	事後評価時	規制緩和により顕在化する負担はなかった。

■その他の負担

.

3 考察

- ・ 本規制緩和による便益を金銭価値化することは困難であるが、本規制緩和により、金融機関等及びクレジットカード事業者における事務の効率化を通じた顧客の利便性の向上等を図ることが可能となった。
- ・ また、本規制緩和以降、クレジットカード発行取引に関し、所管行政庁が発出した是正命令及び国家公安委員会が実施した意見の陳述の件数は、いずれも0件であった。
- ・ さらに、本規制緩和により行政費用及び顕在化する負担は発生していない。
- ・ 結論として、本規制緩和については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制緩和を継続することが妥当である。

規制の事後評価書（簡素化 A）

法令の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和 4 年政令第 16 号）

規制の名称：自動車の積載の制限の見直し

規制導入時の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部署：警察庁交通局交通規制課

評価実施時期：令和 7 年 8 月

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）に規定された積載制限について、次のとおりとしたもの。

- (1) 積載物の長さは、自動車の長さにその長さの 10 分の 2 の長さを加えたものを超えないこととした。
- (2) 積載物の幅は、自動車の幅にその幅の 10 分の 2 の幅を加えたものを超えないこととした。
- (3) 積載物の幅に関する積載の方法について、積載物は自動車の車体の左右から自動車の幅の 10 分の 1 の幅を超えてはみ出さないこととした。

<今後の対応>

☒そのまま継続 ☐拡充して継続 ☐緩和して継続 ☐廃止

<課題の解消・予防の概況>

☒おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<行政費用の概況（新設・拡充のみ）>

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

☒おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

2 事前評価時の予測との比較

<効果（課題の解消・予防）>

		算出方法と数値
① 積載制限の緩和による物流業界における業務負担の軽減、輸送効率の向上	事前評価時	—
	事後評価時	【制限外積載許可の件数】（注） 規制緩和前：250,777 件（令和3年度） 規制緩和後：232,992 件（令和4年度） 224,783 件（令和5年度） 217,873 件（令和6年度）
② 道路における危険を生じさせるという負の効果の回避状況	事前評価時	—
	事後評価時	【貨物自動車の運転者が第一当事者となる交通事故の発生件数】 規制緩和前：54,286 件（令和3年） 規制緩和後：53,251 件（令和4年） 53,345 件（令和5年） 50,346 件（令和6年）

（注）設備外積載・荷台乗車許可の件数を含む。

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	
	事後評価時	

■行政費用

		算出方法と数値
①	事前評価時	行政費用は発生しない。
	事後評価時	行政費用は発生しなかった。

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
①	事前評価時	規制緩和により顕在化する負担はない。
	事後評価時	規制緩和により顕在化する負担はなかった。

3 考察

- ・ 本規制緩和以降、制限外積載許可の件数は減少しており、物流業界における業務負担の軽減及び輸送効率の向上という効果が生じている。
- ・ また、貨物自動車の運転者が第一当事者となる交通事故の発生件数は、規制緩和前と比較して増加していないことから、道路における危険を生じさせるという負の効果は生じていない。
- ・ 結論として、本規制緩和については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異も生じておらず、本規制緩和を継続することが妥当であるものと考察する。