

# 規制の事前評価書

令和 5 年 1 月  
国家公安委員会・警察庁

# 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路交通法施行令の一部を改正する政令

規制の名称：信号の意味等に係る規定の改正

規制の区分：新設、改正 (拡充、緩和)、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和4年11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)

道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号。以下「改正法」という。）により、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）において、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つて、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のないものであり、かつ、その運転に関し高い技能を要しないものである車として一定の基準に該当するものが「特定小型原動機付自転車」と定義され（法第17条第3項）、通行区分（法第17条第3項）、左側寄り通行等（法第18条第1項）、左折又は右折（法第34条第3項）等の規定の適用について、軽車両と同様に取り扱うこととされるとともに、特定小型原動機付自転車のうち、車体の構造が歩道等における歩行者の通行を妨げるおそれのないものとして一定の基準に該当するもので、他の車両を牽引していないものが「特例特定小型原動機付自転車」と定義され（法第17条の2第1項）、一定の場合に限り、普通自転車と同様に歩道を通行することができることとされた。

本規制は、法の委任を受けて信号機の表示する信号の意味等を規定する道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第2条を次のとおり改正し、特定小型原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車に対して表示する信号の意味を定めるものである。

○ 信号の意味において、原動機付自転車に対して表示するものとされている信号の意味については、その対象から特定小型原動機付自転車を除き、一般原動機付自転車（原動機付自転車のうち、特定小型原動機付自転車以外のものをいう。）に対して表示されるものであることとする。

○ 信号の意味において、軽車両又は自転車に対して表示するものとされている信号の意味に

については、特定小型原動機付自転車に対しても表示されるものであることとする。

- 信号の意味において、普通自転車に対して表示するものとされている信号の意味については、特例特定小型原動機付自転車に対しても表示されるものであることとする。

仮に、本規制を行わなければ、特定小型原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車が従わなければならない信号機による交通の規制の内容が明らかとならず、他の車両又は歩行者との接触事故が発生するなど、道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがある。

- ② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

課題は何か。課題の原因は何か。課題を解決するため「規制」手段を選択した経緯（効果的、合理的手段として、「規制」「非規制」の政策手段をそれぞれ比較検討した結果、「規制」手段を選択したこと）を明確かつ簡潔に記載する。

#### 〔課題及びその発生原因〕

前記①のとおり、改正法により、特定小型原動機付自転車については、通行区分（法第17条第3項）、左側寄り通行等（法第18条第1項）、左折又は右折（法第34条第3項）等の規定の適用について、軽車両と同様に取り扱うこととされ、特例特定小型原動機付自転車については、一定の場合に限り、歩道を通行することができることとされたものの、法第4条第4項は「信号機の表示する信号の意味その他信号機について必要な事項は、政令で定める」と規定しており、特定小型原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車が従うべき信号機による具体的な交通の規制の内容は、政令に委任されている。

ここで、信号機の表示する信号の意味等を規定する令第2条の改正を行わなければ、前記①のとおり、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。

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及び特例特定小型原動機付自転車が道路を通行する場合において、道路交通の安全と円滑を確保することが可能となる。

なお、現在、法第2条第1項第10号に規定する「原動機付自転車」と分類されている、いわゆる電動キックボードについては、産業競争力強化法（平成25年法律第98号）の規定に基づく特例措置の適用を受け、令和3年4月以降、全国各地で公道実証実験が実施されているところ、性能最高速度や大きさが自転車と同程度の電動キックボードについては、自転車道及び普通自転車専用通行帯等を通行し、対面する信号に従うなど、自転車と同様の通行方法により、安全に道路を通行することができることが確認されている。

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及び特例特定小型原動機付自転車の交通ルール等に係る規定が整備され、これらの移動手段としての利用が進むことにより、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

前記2③のとおり、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。

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、前記3⑤のとおり、特定小型

原動機付自転車及び特例特定小型原動機付自転車が道路を通行する場合において、道路交通の安全と円滑を確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）を差し、そのオプションとの比較により導入しようとする規制案の妥当性を説明する。

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係る交通事故の発生件数