

規制の事前評価書
(要旨)

令和 6 年 2 月
国家公安委員会・警察庁

規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律

規制の名称：普通仮免許等の年齢要件の引下げ

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6年2月

1 規制の目的、内容及び必要性

現行の道路交通法（昭和35年法律第105号）においては、準中型自動車免許（以下「準中型免許」という。）及び普通自動車免許（以下「普通免許」という。）並びに準中型自動車仮免許（以下「準中型仮免許」という。）及び普通自動車仮免許（以下「普通仮免許」という。）の年齢要件は、いずれも18歳とされている。このため、いわゆる「早生まれ」の高校3年生は、高校卒業を間近に控えた18歳の誕生日を迎えるまでは、準中型仮免許又は普通仮免許を取得することができず、その結果として、高校を卒業して就職や進学をするまでに準中型免許又は普通免許を取得することが困難な場合があるとの声も聞かれているところである。

この点、交通事故統計上、年齢が若いほど交通事故率が高い傾向にあるため、年齢要件を大幅に引き下げることは困難である一方、いわゆる「早生まれ」の高校3年生が高校を卒業して就職や進学をするまでに準中型免許又は普通免許を取得することが困難な状況に配慮する必要がある。

そこで、他の交通に与える影響等を踏まえ準中型免許及び普通免許を取得できる年齢は引き続き18歳としつつも、法令の定める資格を有する者を同乗させその指導の下に運転を行うことが条件となっている準中型仮免許及び普通仮免許に限り、年齢要件を18歳から17歳6か月に引き下げることにする。あわせて、仮運転免許（以下「仮免許」という。）が練習のための免許だけでなく、運転免許試験のための免許とされていることに鑑み、準中型免許及び普通免許の運転免許試験の受験資格に係る年齢要件についても、18歳から17歳6か月に引き下げることにする。

ここで、仮に、本改正を行わないこととした場合は、いわゆる「早生まれ」の高校3年生が高校を卒業して就職や進学をするまでに運転免許を取得することが困難な状況が継続されることとなる。

2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、いわゆる「早生まれ」の高校3年生が高校を卒業して就職や進学をするまでに運転免許を取得することが困難な状況が解消されることとなる。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

本改正による副次的な影響及び波及的な影響は生じないと考えられる。

5 費用と効果（便益）の関係

2のとおり、本改正によって費用は発生しない。

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、3のとおり、本改正により、いわゆる「早生まれ」の高校3年生が高校を卒業して就職や進学をするまでに運転免許を取得することが困難な状況が解消されることとなる。

6 代替案との比較

代替案としては、そもそも準中型免許及び普通免許の年齢要件についても同様に17歳6か月に引き下げることが考えられる。

【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
代替案に伴う行政費用は発生しない。

【効果】

本改正と同様に、いわゆる「早生まれ」の高校3年生が高校を卒業して就職や進学をするまでに運転免許を取得することが困難な状況が解消されることとなる。

【規制案と代替案の比較】

規制案と代替案を比較すると、若年運転者ほど重大な交通事故の事故率が高い傾向にあることに鑑みれば、代替案は道路交通の安全と円滑を害することとなるおそれがあることから適当ではなく、規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

警察庁が主催する「教習車両及び教習カリキュラム等の在り方に関する調査研究委員会」において、本規制緩和の必要性や許容性等を議論した。また、本規制に関係する「高校3年生」を取り巻く実態を把握するため、全国高等学校校長協会、全国工業高等学校校長協会及び全国商業高等学校校長協会に対してヒアリングを実施した。

8 事後評価の実施時期等

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こととし、事後評価に向け、以下の指標により効果等を把握することとする。

- ・ 本改正を受けて準中型仮免許又は普通仮免許を受けた18歳未満の者の数
- ・ 仮免許により準中型自動車又は普通自動車を運転する18歳未満の者による交通事故・違反件数

規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律

規制の名称：自転車の運転中における携帯電話使用等の禁止に係る規定の整備

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6年2月

1 規制の目的、内容及び必要性

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、最近では新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっている。他方で、近年、交通事故件数が減少傾向にある中、自転車関連交通事故は令和3年に増加に転じ、特に自転車対歩行者事故は増加傾向にあるほか、自転車が当事者になる死亡・重傷事故件数のうち約4分の3には自転車側に何らかの法令違反が認められる状況にある。

この点、自転車の運転中における無線通話装置を通話のために使用すること及び画像表示用装置に表示された画像を注視すること（以下「携帯電話使用等」という。）の禁止については、現在、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）の規定に基づき都道府県公安委員会が定める都道府県公安委員会規則で定められており、当該禁止規定に違反した者に対する罰則は法に設けられているが、モバイル端末の普及は全国的な事象であるにもかかわらず都道府県ごとに禁止される行為の態様が異なることや、携帯電話使用等に起因する交通事故件数が増加傾向にあること、携帯電話使用等に起因する死亡・重傷事故率が自動車等以上に高いこと等を踏まえ、自転車の運転中における携帯電話使用等を法で禁止するとともに、当該禁止規定に違反した者に対する罰則を強化することとする。

ここで、仮に、本改正を行わないこととした場合は、死亡・重傷事故率が高い自転車の運転中における携帯電話使用等に起因する交通事故の効果的な抑止ができない。

2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、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り、一定の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、悪質・危険な自転車の運転者を厳格な罰則をもって取り締まることができることから、自転車の運転中における携帯電話使用等に起因する交通事故を抑止し、道路交通の安全と円滑を確保することにつながり、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資することとなる。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

2のとおり、本改正に伴う遵守費用は発生しないものの、都道府県警察において、本規制に関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り、一定の行政費用が発生する。

また、3のとおり、本改正による便益を金銭価値化することは困難である。

しかしながら、本改正により、悪質・危険な自転車の運転者を厳格な罰則をもって取り締まることができることから、自転車の運転中における携帯電話使用等に起因する交通事故を抑止し、道路交通の安全と円滑を確保することにつながり、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資することとなることから、本改正は妥当である。

6 代替案との比較

代替案としては、1で述べたような自転車の運転中における携帯電話使用等に対する罰則の強化を行うのではなく、自転車の運転者に対する広報啓発活動を強化することにより、自転車の運転者の意識の改善を図ることが考えられる。

【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
広報啓発活動に一定の費用を要する。

【効果】

自転車の運転中における携帯電話使用等に伴う交通事故の悲惨さに係る広報啓発活動により、自転車の運転者の意識の改善につながる。

【規制案と代替案の比較】

規制案と代替案を比較すると、代替案の場合は、自転車の運転者への感銘力が規制案ほど強く働かず、死亡・重傷事故という悲惨な交通事故の抑止効果も高くないものと考えられるため、規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

警察庁が主催する「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」において、本規制の有効性、必要性等を議論した。

8 事後評価の実施時期等

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こととし、事後評価に向け、以下の指標により効果を把握することとする。

- ・ 自転車の運転中における携帯電話使用等に起因する交通事故件数

規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律

規制の名称：自転車の酒気帯び運転等に対する罰則の創設

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6年2月

1 規制の目的、内容及び必要性

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、最近では新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっている。他方で、近年、交通事故件数が減少傾向にある中、自転車関連交通事故は令和3年に増加に転じ、特に自転車対歩行者事故は増加傾向にあるほか、自転車が当事者になる死亡・重傷事故件数のうち約4分の3には自転車側に何らかの法令違反が認められる状況にある。

この点、自転車の運転者による酒気帯び運転及びこれを助長する行為（以下「自転車の酒気帯び運転等」という。）については、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）により禁止されているものの罰則が設けられていないところ、近年の自転車の酒気帯び運転による交通事故の減少率が自転車の交通事故全体の減少率と比べて低いことや、酒気帯び運転に起因する死亡・重傷事故率が自動車等以上に高いこと等を踏まえ、法で禁止されている自転車の酒気帯び運転等に対する罰則を設けることとする。

ここで、仮に、本改正を行わないこととした場合は、死亡・重傷事故率が高い自転車の酒気帯び運転等に起因する交通事故の効果的な抑止ができない。

2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、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り、一定の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、悪質・危険な自転車の運転者を厳しい罰則をもって取り締まることができることから、自転車の酒気帯び運転等に起因する交通事故を抑止し、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資することとなる。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

2のとおり、本改正によって費用は発生しない。

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、本改正により、悪質・危険な自転車の運転者を厳しい罰則をもって取り締まることができることから、自転車の酒気帯び運転等に起因する交通事故を抑止し、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資することとなる。

6 代替案との比較

代替案としては、1で述べたような自転車の酒気帯び運転等に対する罰則の創設を行うのではなく、自転車の運転者に対する広報啓発活動を強化することにより、自転車の運転者の意識の改善を図ることが考えられる。

【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
広報啓発活動に一定の費用を要する。

【効果】

自転車の酒気帯び運転等に伴う交通事故の悲惨さに係る広報啓発活動により、自転車の運転者の意識の改善につながる。

【規制案と代替案の比較】

規制案と代替案を比較すると、代替案の場合は、自転車の運転者への感銘力が規制案ほど強く働かず、死亡・重傷事故という悲惨な交通事故の抑止効果も強く働かないものと考えられるため、規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

警察庁が主催する「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」において、本規制の有効性、必要性等を議論した。

8 事後評価の実施時期等

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こととし、事後評価に向け、以下の指標により効果を把握することとする。

- ・ 自転車の酒気帯び運転等に起因する交通事故件数

規制の事前評価書（要旨）

法律又は政令の名称： 道路交通法の一部を改正する法律
規制の名称： 自動車等が自転車等の側方を通過する際の規定の整備
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6年2月

1 規制の目的、内容及び必要性

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、最近では新型コロナウイルス感染症の影響による国民のライフスタイルや交通活動の変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっている。他方で、車両の一種である自転車は車道通行が原則であるところ、依然として多くの自転車が歩道を通行しているのが実態であり、歩道上の自転車対歩行者事故件数は増加傾向（平成25年は942件であるのに対し、令和4年は1,220件）にある。また、令和4年中の単路を同一方向に直進する自動車及び一般原動機付自転車（以下「自動車等」という。）対自転車事故の発生状況をみると、自転車の右側面が接触部位である交通事故が半数以上を占めており、過去10年間での当該事故件数の減少率が自動車等対自転車の接触事故全体の減少率と比べ低いなど、自転車が安心して車道を通行できる状況にないといえる。

この点、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）上、追越し（進路変更を伴うもの）の形態による側方通過については、追い越す車両に対し前車への配慮義務が課されているが、追抜き（進路変更を伴わないもの）の形態による側方通過については、同様の規定が存在しない。自転車は車体の幅が小さく、自動車等が追抜きの形態で道路の左側端を通行する自転車の右側を通過する場面が多いことや、自転車は自動車等と比べ走行が不安定であり、速度差の大きい自動車等が側方を至近距離で通過するだけで転倒するおそれがあること等を踏まえ、追抜きの形態による側方通過についても、追い抜く自動車等に対し自転車に配慮する義務を課することとする。同時に、自動車等と自転車の側方接触事故を防止するためには、追い抜かれる自転車も追い抜く自動車等に配慮して通行することが重要であることから、自転車に対しても自動車等に配慮する義務を課することとする。

ここで、仮に、本改正を行わないこととした場合は、側方通過時の交通事故の効果的な抑止ができない。また、自転車が安全かつ安心して車道を通行することができる環境が整備されず、自転車が歩道通行を続け、歩道上の自転車対歩行者事故の増加傾向に歯止めがかからないおそれがある。

2 直接的な費用の把握

本改正に伴う遵守費用は発生しない。

他方、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や広報啓発に係る費用が発生するなど、一定の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

本改正により、自動車等及び自転車の運転者の双方に対し、自転車の側方を通過する際にはそれぞれ必要な配慮を求めるなどの広報啓発活動を行うとともに、悪質・危険な運転者を取り締まることで側方通過時における交通事故を抑止し、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資することとなる。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

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

2のとおり、本改正によって一定の行政費用の発生が見込まれる。

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。

しかしながら、悪質・危険な運転者を取り締まることで側方通過時における交通事故を抑止し、もって交通事故による死亡・重傷者数の減少に資するといえることから、本改正は妥当である。

6 代替案との比較

代替案としては、側方通過時の通行方法について、自動車等及び自転車の運転者に対する広報啓発活動を強化することにより、それぞれの運転者の意識の改善を図ることが考えられる。

【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
広報啓発活動に一定の費用を要する。

【効果】

側方通過時における交通事故の危険性等に係る広報啓発活動により、自動車等及び自転車の運転者の意識の改善につながる。

【規制案と代替案の比較】

規制案と代替案を比較すると、代替案の場合は、それぞれの運転者への感銘力が規制案ほど強く働かず、側方通過時における交通事故の抑止効果も強く働かないものと考えられるため、規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

警察庁が主催する「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」において、本規制の有効性、必要性等を議論した。

8 事後評価の実施時期等

施行から5年以内の適切な時期に事後評価を実施することとし、事後評価に向け、以下の指標により効果を把握することとする。

- ・ 自動車等が自転車を追い抜く際又は追い越す際に発生した交通事故件数