

規制の事前評価書

令和4年10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：道路交通法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令

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9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、人又は物の運送の用に供するための原動機を用いる小型の車であって遠隔操作により通行させることができるもののうち、一定の基準を満たすものが、道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）において新たに「遠隔操作型小型車」と定義され、遠隔操作型小型車は、原則として歩行者の通行方法に従わなければならないこととされ、信号機の信号等に従う義務が課されることとされた。

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。以下「令」という。）第2条を改正し、歩行者をその表示の対象としている信号については、その対象に遠隔操作型小型車を加えるものである。

仮に、本規制を行わなければ、遠隔操作型小型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、改正法により遠隔操作型小型車は信号機の信号等に従う義務が課されることがされたものの、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、遠隔操作型小型車に従うべき信号機による具体的な交通の規制の内容は、政令に委任している。

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。定性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、遠隔操作型小型車が遠隔操作により道路を通行する場合において、他の交通主体の安全を確保することが可能となる。

なお、いわゆる低速・小型の自動配送ロボット（以下「自動配送ロボット」という。）の遠隔操作による通行については、これまで全国各地で多くの実証実験が実施されており、その結果、自動配送ロボットであって、その大きさと性能最高速度が原動機を用いる身体障害者用の車椅子や歩行補助車等について定められている基準と同程度の基準に適合するものであれば、自動運転技術を補助的に用いる場合であっても、遠隔操作が可能となる機能を用いることにより、遠隔から自動配送ロボットの周囲の状況を確認し、必要な場合に前進・後退、右左折等の操作を行う者がいる状態で通行させる限りにおいて、歩道や横断歩道を通行し、歩行者用信号機に従うなど、歩行者の通行方法により、安全に道路を通行させ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、遠隔操作型小型車の交通ルール等に係る規定が整備され、これを使用する者が果たすべき義務が明確化されることで、事業者が遠隔操作型小型車を用いたサービスを継続的な事業として行うことが可能となる。これにより、国民の移動手段が拡充するほか、自動配送ロボ

ットによる配送サービスが実装され、小口配送等の手段の拡充等、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③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⑤のとおり、遠隔操作型小型車が遠隔操作により道路を通行する場合において他の交通主体の安全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。

- ・ 遠隔操作型小型車に係る交通事故の発生件数

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路交通法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令

規制の名称：高速自動車国道等において特定自動運行が終了し、自動車を運転することができなくなった場合における表示の方法の新設

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4年9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（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第75条の11第1項においては、自動車の運転者は、故障その他の理由により高速自動車国道又は自動車専用道路（以下「高速自動車国道等」という。）の本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線（以下「本線車道等」という。）又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなったときは、政令で定めるところにより、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならないこととしており、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第27条の6においては、当該表示の方法について、内閣府令で定める基準に適合する停止表示器材を、後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置いて行うこととしている。

この点、道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）による改正後の法（以下「新法」という。）第75条の24の規定により読み替えて適用する法第75条の11第1項においては、自動車の運転者に代わって特定自動運行主任者に義務を課し、特定自動運行主任者は、本線車道等において特定自動運行が終了した場合において、当該自動車を運転し、又は運転させることができないときは、当該自動車が停止しているものであることを表示しなければならないこととしている。

ここで、仮に規制を実施しなかった場合、すなわち、当該表示について、政令で具体的な方法を規定しなかった場合には、高速自動車国道等において特定自動運行が終了した場合において、当該自動車を運転し、又は運転させることができないときに、後方から進行してくる自動車の運転者に対して停止している自動車がある旨を認識させる表示が行われず、追突事故が多発するなど、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]

新法により、本線車道等において特定自動運行が終了した場合において、当該自動車を運転し、又は運転させることができないときには、特定自動運行主任者は、当該自動車が停止しているものであることを表示しなければならないこととされているところ、当該表示の方法については、政令に委任されている。

ここで、何ら規制を設けないこととする場合には、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。

[規制の内容]

新法第 75 条の 24 の規定により読み替えて適用する法第 75 条の 11 第 1 項の規定による表示は、現行の令第 27 条の 6 に規定する方法により行うものとする。ただし、停止した自動車が新法第 75 条の 20 第 1 項第 1 号に規定する措置が講じられたものである場合にあつては、当該自動車が停止しているものであることを表示する装置で内閣府令で定める基準に適合するもの(当該自動車の後面その他の後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に取り付けられたものに限る。)を作動させる方法により行うものとする。

[規制以外の政策手段の内容]

規制以外の政策手段として、当該表示の方法を何ら定めないことが考えられる。

この場合には、前記①のとおり、追突事故が多発するなど、道路交通の安全と円滑に支障を及ぼすおそれがある。

2 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。

[遵守費用]

1 特定自動運行主任者が自動車に乗車していない場合の遵守費用について

停止した自動車が新法第75条の20第1項第1号に規定する措置を講じられたものである場合（特定自動運行主任者が自動車に乗車していない場合）には、規制を遵守するため、本改正により規定する装置を自動車に取り付けるための費用の発生が想定される。

なお、当該遵守費用については、

○ 当該装置については、一定の基準を満たしていればよいものであって、その材質や仕様等を法令により網羅的に定めるものではなく、特定自動運行計画ごとに異なることが想定され、当該装置の基準適合性については都道府県公安委員会の審査によって個別に判断することとしているため、個々のケースにより異なることが想定される当該装置に係る費用を一律に概算することは困難であること。

○ 当該装置の定義やその満たすべき基準は本改正によって新たに規定するものであり、現時点では当該装置は存在しないこと。

から、その単価を概算することは困難である。

さらに、特定自動運行を行っている者は現時点で存在せず、また、改正法の施行後に特定自動運行が全国で何件行われることとなるかについても、技術開発の進展状況等によるため予測が困難であることから、その対象数を概算することも困難である。

したがって、当該遵守費用を正確に算出することは困難である。

2 特定自動運行主任者が自動車に乗車している場合の遵守費用について

停止した自動車が新法第75条の20第1項第2号に規定する措置が講じられたものである場合（特定自動運行主任者が自動車に乗車している場合）には、規制を遵守するため、停止表示器材をあらかじめ備えておくための費用の発生が想定される。

当該停止表示器材は1,000～2,000円程度で販売されているため、当該遵守費用の単価は1,000～2,000円程度と想定される。

他方で、前記のとおり、対象数を概算することは困難であることから、当該遵守費用を正確に算出することは困難である。

[行政費用]

本改正により、規制の遵守状況の把握及び違法行為に対する行政処分等に係る費用の発生が想定される。

[その他の社会的費用]

本改正によるその他の社会的費用は想定されない一方で、規制を行わない場合には、道路交通に危険が生じるという外部不経済が発生することが考えられる。

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。

本線車道等において特定自動運行が終了した場合において、当該自動車を運転し、又は運転させることができないときの表示の方法が規定されることにより、後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい表示が行われることとなる。

これにより、追突事故の発生が防止され、道路交通の安全と円滑を確保することができる。

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、高速自動車国道等において安全に特定自動運行が行われることとなり、特定自動運行に係る許可制度を利用した運送事業の需要の拡大や、自動運転に関する社会受容性の向上に資すると考えられる。

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

本改正により、前記③のとおり、一定の遵守費用及び行政費用の発生が見込まれる。他方で、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、道路交通の安全と円滑の確

保という効果が期待できること、また、非規制手段によっては道路交通の安全と円滑を確保できないと考えられることから、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。

代替案としては、停止した自動車が新法第 75 条の 20 第 1 項第 1 号（特定自動運行主任者が特定自動運行用自動車に乗車していない場合）又は第 2 号（特定自動運行主任者が特定自動運行用自動車に乗車している場合）のいずれかに規定する措置が講じられているか否かにかかわらず、新法第 75 条の 24 の規定により読み替えて適用する法第 75 条の 11 第 1 項の規定による表示を、現行の令第 27 条の 6 に規定する方法（停止表示器材を、後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置いて行う方法）により行うこととする方法が考えられる。

[費用]

1 遵守費用について

代替案は、停止表示器材をあらかじめ備えておくための費用が発生するが、本改正において新設する規制（以下「規制案」という。）により規定される装置を特定自動運行用自動車に取り付けるための費用は発生しない。

他方で、代替案では、停止表示器材を後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置くために特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車に乗車させておく必要がある。

特定自動運行主任者が特定自動運行用自動車には乗車していない場合には、特定自動運行主任者は 1 人で複数台の特定自動運行用自動車に係る各種措置を担当することも可能であるが、代替案により特定自動運行主任者を必ず特定自動運行用自動車に乗車させることとなれば、特定自動運行用自動車の台数分だけ特定自動運行主任者が必要となり、特定自動運行実施者が特定自動運行主任者を使用するための費用がより多く発生する。

2 行政費用について

行政費用については、代替案は規制案と同様に、規制の遵守状況の把握及び違法行為に対する行政処分等に係る費用の発生が想定される。

[効果]

代替案の効果は、規制案の効果と変わらない。

[規制案と代替案の比較]

前記③のとおり、規制案により規定される装置を特定自動運行用自動車に取り付けるための費用を算出することは困難であり、また、特定自動運行主任者を使用する費用についても、運行形態等、個々のケースにより異なると考えられることから、算出は困難である。

しかしながら、仮に特定自動運行用自動車に新たに装置を取り付けるための費用より、特定自動運行用自動車の台数分の特定自動運行主任者を使用するための費用の方が低いのであれば、規制案の下であっても、特定自動運行実施者は、費用が低い方法、すなわち特定自動運行主任者を特定自動運行用自動車に乗車させるという方法を採用することが可能である。

他方で、仮に特定自動運行用自動車に新たに装置を取り付ける費用より、特定自動運行用自動車の台数分の特定自動運行主任者を使用するための費用の方が高い場合、代替案の下では、費用が高い方法を採用するを得ないこととなる。

したがって、前記のとおり、規制案と代替案では効果は変わらず、代替案の下では特定自動運行を行おうとする者に費用が高い方法を強いることとなり得ることから、規制案が妥当である。

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。

事前の評価は実施していない。

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

事後評価においては、以下の指標により費用、効果等を把握することとする。

- 高速自動車国道等を経路に含む特定自動運行の許可の件数
- 本改正により設ける規定に係る行政処分の件数