

平成29年10月  
警 察 庁

## 「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」に対する意見の募集結果について

警察庁において、平成29年9月4日から同年10月3日までの間、「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」に対する意見の募集を行ったところ、30件の御意見を頂きました。

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令」が公布されるに当たり、頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方を次のとおり公表いたします。

### 1 定めた命令等の題名

道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（平成29年内閣府令第48号）

### 2 命令等の案を公示した日

平成29年9月4日

### 3 頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方

頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方は、別紙のとおりです。

頂いた御意見については、必要に応じ整理・要約した上で掲載しています（頂いた御意見については、整理・要約をしていないものを警察庁情報公開室において閲覧に供します。）。

なお、今回の改正の内容に対する御意見以外の御意見については、今後の参考とさせていただきます。

### 4 頂いた御意見の総数及びその内訳

頂いた御意見の総数 30件

（内訳）

パブリックコメント意見提出フォーム	28件
電子メール	1件
F A X	1件
郵 送	0件

## 「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」に対する御意見及びこれに対する警察庁の考え方について

### 1 補助率の見直しについて

人の力を補うため原動機を用いる自転車（以下「駆動補助機付自転車」という。）の基準について、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率（以下「補助率」という。）の見直しについては、

- 実証実験の結果を専門的な立場で検証し、基準変更の合理性を検証すべきである。
  - 補助率が最大で3とされる自転車を業務用のものに限定すべきである。
  - 三輪の自転車であって障害者や高齢者を乗せて移動するもの、観光用ベロタクシー等についても補助率を見直してほしい。
  - 原動機を用いて人の力を補う機能が働く速度の上限を24キロメートル毎時より低くすることを検討すべきである。
- といった御意見がありました。

今回の改正は、産業競争力強化法（平成25年法律第98号）に基づき実施された3年間にわたる新事業活動の結果を踏まえ、駆動補助機付自転車のうち、三輪の自転車であって牽引されるための装置を有するリヤカーを牽引するもの（以下「駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車」という。）を走行させることとなる場合については、補助率を最大で3としても安全性に支障がないと考えられることによるものです。

また、自転車の安全性は、用途によって左右されるものではないことから、補助率が最大で3とされる駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車を業務用のものに限定することとはしていません。

一方、駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車以外の駆動補助機付自転車について、現行の補助率の上限を超えて走行させることとなる場合の安全性については現在まで検証しておらず、安全性に支障がないと判断することができないことから、今回の改正においては駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車に限って補助率の見直しを行うこととしました。

また、駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車について、原動機を用いて人の力を補う機能が働く速度の上限については、新事業活動中の3年間において、24キロメートル毎時を上限としても安全性に支障はなかったことから、今回の改正において、当該速度の上限を新事業活動中と同様とすることとしました。

## 2 駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の構造について

駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の構造については、

- リヤカーを容易に着脱することができないものを除き、リヤカーを牽引していない場合には補助率を2よりも大きくすることができない等の機構がとられるようにすべきである。
  - 不正改造を防止するような内容を罰則を含めて規定すべきである。
- といった御意見がありました。

今回の改正後においても、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第1条の3第1号ニにおいて、人の力を補うために用いる原動機については、同号イからハまでのいずれにも該当する原動機についてイからハまでのいずれかに該当しないものに改造することが容易でない構造であることが要件とされており、補助率を定められた数値より上げることが容易でないものとするものとされます。

また、牽引されるための装置を有するリヤカーを牽引していない場合に補助率を2より上げることができる車両については、道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第9号で定める自動車又は同項第10号で定める原動機付自転車に該当し、これらの車両に対する法的規制を受けることとなります。

これらの点については、引き続き、関係機関・団体等に周知を図ってまいります。

## 3 リヤカーの定義等について

牽引されるための装置を有するリヤカーについては、

- リヤカーの定義を明確化してほしい。
  - リヤカー部分には、人を乗車させることができない旨を明文化してほしい。
  - 牽引されるリヤカーに積載する積載物の重量や寸法について全国統一の基準を設けるべきである。
- といった御意見がありました。

リヤカーとは、道路交通法第2条第1項第11号で定める軽車両のうち、乗車装置を備えておらず、物を積載して運ぶために用いる車であって、一定の大きさ以下の原動機を有する普通自動二輪車、原動機付自転車等によって牽引されることが想定されるものをいい、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第22条等において規定されている用語であることから、今回の改正

においても「リヤカー」という用語を用いることとしました。

また、駆動補助機付自転車のうち、三輪の自転車であって乗車装置を備えた車両を牽引するものは、駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車には該当せず、当該自転車が補助率を2より上げることができるものである場合には、道路交通法第2条第1項第9号で定める自動車又は同項第10号で定める原動機付自転車に該当し、これらの車両に対する法的規制を受けることとなります。さらに、仮に駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車が牽引するリヤカーに人を乗車させて公道を走行した場合は、都道府県公安委員会規則の規定によっては軽車両の乗車制限違反に該当し得ることとなります。

このほか、リヤカー等の軽車両の積載重量等の制限については、都道府県ごとに交通事情が異なること等を踏まえ、道路交通法第57条第2項に基づき、都道府県公安委員会規則において定めることとしてしています。

#### **4 制動性能の明確化について**

駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の制動性能については、

- リヤカーに積載物を積載した状態でも安全性が確保されるよう制動性能を強化すべきである。

といった御意見がありました。

駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車については、積載物を積載した状態で走行させることが通常であるところ、道路交通法施行規則第9条の3において定める制動装置の基準を満たすことで、安全性は十分に確保されると判断しております。この点については、引き続き、関係機関・団体等に同基準が徹底されるよう周知を図ってまいります。

#### **5 駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の通行方法について**

駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の通行方法については、

- 歩道通行の禁止及び車道の左側走行を徹底すべきである。

といった御意見がありました。

駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車については、道路交通法第63条の3に規定する普通自転車に該当しないため、同法第63条の4の規定により歩道を通行することは認められず、他の軽車両と同様、車道の左端を通行する必要があります。この点については、引き続き、駆動補助機付リヤカー牽引三輪自転車の運転者に周知を図ってまいります。