

# 道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令に関する意見募集の結果について

令和 6 年 11 月  
国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課  
審査・リコール課

国土交通省では、道路運送車両法施行規則の一部を改正する省令案に係るパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集した結果、36件のご意見を頂きました。頂いたご意見の概要及び国土交通省の考え方を別紙のとおり取りまとめましたので公表します。

今回の意見募集に当たり、ご協力頂きました方々へ厚くお礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

## 1. 意見募集の実施方法

- ①募集期間：令和 6 年 8 月 30 日～令和 6 年 9 月 28 日
- ②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載
- ③意見提出方法：インターネット、電子メール、FAX 及び郵送

## 2. 提出意見数

36件

## 3. お問い合わせ先

（原動機付自転車の範囲及び種別関係）

国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課 松坂 金井

電話番号（直通）03-5253-8602

電話番号（代表）03-5253-8111（内線42-525）

（原動機付自転車の型式認定関係）

国土交通省物流・自動車局審査・リコール課 松井 綿貫

電話番号（直通）03-5253-8595

電話番号（代表）03-5253-8111（内線42-324）

No.	ご意見	国土交通省の考え方
1	<p>環境対策として現状の50ccでは達成が困難であることは理解でき、法改正についても理解できる。ただし、4kWと規定した二輪車が販売された後、違法改造を行う業者が存在する事は事実で、出力を4kW以上にするとする事案が発生することは容易に想像がつく。対応として、4kWの上限を超えることができない機能を製造する事業者に対して課す内容を追加した、車両運送法の改正も同時に行うことが必要であると思われる。出力、最高速度等の基準を超える場合に始動ができなくなる等の製造者以外では、改造できない要件を課すなど改造に関する対応を盛り込むようにすることが必要。あるいは、原付免許を廃止して、小型二輪が必要とするとなつた方が問題も無いように思われる。現在使用している原付が無くなるまでは50ccを残すという暫定措置と併せての運用とする事が必要となるが、選択肢としてはあると思われる。</p>	<p>国土交通省の考え方 ご意見いただきありがとうございます。 「二輪車車区分直しに関する有識者検討会」（警察庁が主催。関係事業者等その他、国土交通省も参加。以下「有識者検討会」という。）が令和5年12月に取りまとめた報告書では、二輪の原動機付自転車のうち、原動機の総排気量が0.050Lを超え0.125L以下かつ最高出力が4.0kW以下のもの（以下「新基準原付」という。）の最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて、型式認定の際に当該措置を確認することと致します。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
2	<p>50ccの馬力自主規制は7.2馬力だった時代もあるので、今回もそのくらいの出力制限にしてみてもどうでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会では、日本自動車工業会から提出された資料等を踏まえ、新基準原付については現在販売されている第一種原動機付自転車と同程度の性能となるものとして、最高出力4.0kW以下とされました。</p>
3	<p>当該規則の改正には反対します。 原付の免許区分を廃止したうえで、125cc以下（小型自動二輪車）バイクの免許取得時間と教習費用の軽減を求めます。具体的には下記のようにしてはどうか？  (1) 現行法で原付を運転できる運転免許を有する者 ・2日程度の講習で、小型自動二輪車免許を取得できるようにする。  (2) (1)以外の者 ・現在の教習時間と費用を軽減させる代わりに、現在は小型自動二輪車免許を有する者が他の自動車免許を取得しようとする際には、学科教習が免除されているが、これを廃止する。  ・公共交通機関が脆弱な地域に住む高校生の交通の利便を確保するため、高校生が小型自動二輪車免許を取得する際には、教習費用を更に軽減させる。  国は、人の命を預かる大型二種免許の取得要件を、単純に運転手不足という理由で緩和させることができたのだから、小型自動二輪車免許の取得要件を緩和するのは更に簡単なことだと考えるが、どうでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 運転免許については、当省は所管しておらず回答は致しかねます。</p>
4	<p>4 現行の50cc制限を廃し、30km/h制限・2段階右折の廃止を求めます。  原動機付自転車の認識が自転車にエンジンがついているだけという戦後の認識に基づいたものであり現行の市販車には則しません。  発進スピードは十分であり2段階右折を要しません。また、50km/h制限の道路が多い中ロードバイクよりも遅い30km/h制限は他の車両の障害となります。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 交通ルールについては、当省は所管しておらず回答は致しかねます。</p>
5	<p>5 原付ミニカーの規格も50ccから125ccに変更する必要があると思います。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。</p>
6	<p>6 免許取り立ての若者の方が事故を起こす確率が高いのに高齢者の事故ばかりに焦点を当てて少なくとも免許を取得した者の権利を剥奪する一方で免許を必要としない低速車を導入することは道路交通の危険を増すことになりかねませんその低速車導入の一環として50cc原付に不必要な規制を掛けることで生産会社を激進に追い込み中途半端な規制で125cc以下は同じ免許で良しとする今回の取り決めはハッキリ言って意味が解りません別に今の形がベストだとも思いませんがセニアカー以外の低速車を運転するのは事故の多い若者世代だと考えられ今の流れは確に事故を増やすだけに思えます少なくとも低速車を運転する者には免許同等の知識を持たせる必要がありますし罰則も整える必要があると思います</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 運転免許、交通ルールについては、当省は所管しておらず回答は致しかねます。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>7 これまでに発売されていた50ccバイクをポアアップし最高出力を4.0kW以下にした場合、これまでの原付1種の免許で運転可能なか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 改造等により新基準原付を製作することを妨げてはおりませんが、改造により排気量等の区分が変わる場合は、区分に応じて適切に市区町村等に変更を届け出る必要があります。 運転免許については、当省は所管しておらず回答は致しかねます。</p>
8	<p>8 手続き論に終始してしまっていて、日本が世界をリードするようなビジョンを考えている人なんて参加者にいない。  大きく未来を描いている人は参加者にいない。  ミニカーと原付を統合すべき。 何十年ぶりに技術地盤が変わってきてきている。手続き論に矮小化しまでもにビジョンを描かない結果、庶民の足という役割の、足を規制が引く張っている。  電気を含めて小型、次世代、環境という庶民の足。高齢者も1人で安く安全快適手軽に移動できるビジョン！  1種原付のように手軽で免許も最小限。ミニカーのように座って風雨に晒されない。日本の、世界の次世代モビリティを考えてない。  すぐ矮小化するご都合手続き論で封殺されない事を祈ります。まあされるんだろうけど！！</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

<p>9 電動キックボードの事を思い出してほしい 地方や高齢者、若者のための小型モビリティを拡充する名目であったはず。 日本には元から50cc原付やシニアカー、ミニカー等小型モビリティがたくさんあった。 何故元からある便利な制度をややくしくするのかわからない。 現状日本の50ccクラスのバイクの平均的な走行距離や燃費、走行台数から考えると排ガス規制の必要性をあまり感じない。 またこうした安いスクーターは乗らなくなった場合子どもや兄弟、後輩へ格安で譲渡され20年は走っている個体も数多く存在する。 地球環境保護という面からも今あるものを末永く大事に使うのがエコのあり方の一つですわ 馬力規制をした125ccクラスのバイク（以下新原付）は日本のバイクメーカーにとって価格競争力を更に高められ、日本の産業にもかなりメリットがあることは理解している。 反面、取り締り等現場運用の混乱はもとより 自動二輪の免許を保有していないけど原付免許でMTのカッコいい新原付に乗れるんだ といった原付ライダーが増えるであろう 30kmh制限の趣味で走る原付が増えればたとえ排ガス規制に合致したとしても、交通渋滞や新原付を追い越すための加速減速により社会として放出される排ガスは増える。 郊外の道路で渋滞や遅い車列の先頭にいるのはいつも原付や自転車。 日常の移動や業務で原付が走るならまだしも、完全な趣味で交通渋滞を作る存在が増えたとすると溜まったもてはない。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 令和7年11月に開始される排ガス規制の強化につきましては、現在使用の過程にある原動機付自転車（原付）が使用できなくなるものではございません。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものといたします。 その他の内容につきましては今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>10 原付2種の車両とナンバープレート以外で何で見極めるのか？（取り締まりの観点から） ちょっとの改造で原付2種と同じ性能が出てしまわないのか？面倒くさくてやらないと思われるかもしれないが、必ず改造して原付2種と同じ性能を出してやる人がいると思う。 なので原付2種に統合して、原付1種を廃止するのが良いと思う。 普通免許や原付1種しか持っていない人は免許更新時に講習を受けるようにした方が効率的で良いのではないかなとおもっ 更新までの期間は暫定処置として販売店がオンライン講習のQRコードとパスワード（人によって変える）を選択して、講習後に印を販売店に教えてからでないと登録販売できないようにする。のはいかがでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会の報告書では、外見上何らかの手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別する手段が必要とされており、今回の改正に併せて、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への総排気量の表示に加え、最高出力も表示させることと致します。 また、型式認定を受ける新基準原付については、最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて型式認定の際に当該措置を確認することと致します。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>11 総排気量が50ccを超えて125cc以下かつ最高出力が4kW以下のものを第一種原付に追加するとありますが、単純に現状の125ccまでの第二種原付をひとまとめにして第一種原付にしたほうが良いと思います。昔の車両とちがひ運動性能もブレーキ性能も格段に良くなっていますし、排ガス規制問題もクリアできるし、利便性がふえるので新規登録台数も増えると思います。また、税金面でも複雑でなくなり増税も見込めず、利便性も何しろ、第一種原付の法定速度30km/hは自動車運転者にとって非常に怖い存在となります。渋滞の原因、追い越そうとしたときの接触事故等でも危険に感じます。逆に第一種原付の運転者からみても法定速度の30km/hで走行時に自動車やトラックに追い越されるときに恐怖を感じます。お互いにデメリットではないと思います。125ccまでになれば法定速度60km/hになりますので、自然な流れの速度で走行できますので不安が解消されます。 ぜひとも原付の区分を125ccまでにしていただきたいと思います。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものといたします。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>12 意見：第一種原付の改正にあわせて、第二種原付を125ccまでではなく160ccまでとすべき。また排気量以上にミッションかオートマの方が運転に必要な技術に差が見られるため、排気量に関わらず原付扱いのスクーター（オートマ）に限定したほうが現実的だと考えています。 理由：東南アジアなどバイク日常的に多く利用されている国では160cc程度のスクーターが日常的な足として利用されている。日本のメーカーの開発の合理化、日本人が海外で運転するうえで、グローバルな使用状況にあわせて、160ccまでを原付扱いとするのが望ましい。honda vario160 GPX160 などが具体的にどのように使われているかや、運転の感覚は、共に125ccと変わらない。逆に125ccであってもマニュアルであれば大きくかわる。原付としての扱いは排気量と出力だけでなく、ミッションかオートマかも加えた方が運転の現実性に合っている。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものといたします。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>13 廃案にするべき。 今でさえ法令無視のバイクが跋扈している中、パワーとスピードのある125ccクラスが増えれば当然のことながら事故が増えることになる。電動スクーターで加速対応をした経験を生かすこともなく、このような法案を起案すること自体信じられない。これにより、自業自得のバイクはともかく巻き込まれる車側にもたつて被害を考へてほしい。 私の近所では、8割近くのバイクが停止線を守らず車の間を期間なすり抜けで前方に出ようとしている。既に前線に侵入している交通ルールに更に追い打ちをかけるなど言語道断である。 推進している方は、一度でも実際の交通事情をその目で見るべきである。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 新基準原付につきましては、有識者検討会では日本自動車工業会から提出された資料等を踏まえ、現在販売されている第一種原動機付自転車と同程度の性能となるものとして、総排気量が0.050Lを超えて0.125L以下であり、かつ最高出力が4.0kW以下のものとされました。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>14 原付バイク特有の交通ルールは危険な上に不便です、実際に事故も起こりやすく、追い越しスペースのない道路では、渋滞の原因にもなります。 原付バイクという区分を無理やり残すべきではなく、原付バイクという区分を廃止し、他のバイクと同じ規制にするべき。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものといたします。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>15 排出ガス低減対策として理にかなっていないように見える。 12500のエンジンを使用し出力を抑制したことで、5000以下の排出ガスになるのか疑問である。 ならば、5000エンジンは廃止して原付免許は電動のみとする方が排出ガスの低減対策になるのではないかと？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものといたします。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>16 この改正に關しまして内容を誤解している方が一定数あります。 具体的には現在市場に出回っている51～125ccのバイクが改正後は原付免許や普通免許で乗れるようになるという認識です。 このように誤解している方が、既存の51～125ccの車両を入手して原付一種としてナンバー登録しようとする役所の窓口に行き手続きしようとした際に、窓口の担当者がそれを不法な行為だと判断して断れるかどうかが重要になります。 窓口の担当者にそれを判断するスキルを求めるのは難しいと考えますので、私は以下の2種類の対策を提案致します。 1. 出力を下げた新基準のエンジンを搭載した車両は専用の型式で認定されるはずなので、原付一種として登録可能な51～125cc車両の型式一覧を全国の自治体に配布する 2. メーカーが新基準原付の車両を出荷する際に原付一種として登録可能な車両だということを証明する書類を添付し、その書類を提出しなければ51～125ccの車両を原付一種として登録してはいけないルールにする 出力を下げない（新基準の条件を満たして認定を受けていない）125ccの車両を原付一種として登録した場合、原付免許や普通免許しか持っていない者が乗ったら無免許運転になりますし、自動二輪免許を取得している者が乗っても脱法行為になります。 犯罪を未然に防ぐ為にも誤ったナンバー登録が出来ない仕組みを確立させておく必要があると思います。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 市区町村等において区分に応じた適切な手続きが行われるよう、関係省庁と検討を進めてまいります。</p>

<p>17 新基準原付の法定速度は40～50km/h程度で制定してほしい 各二輪メーカーが新基準原付を開発するための費用負担が心配なのと、現行の原付より購入価格が高くなってしまわないか懸念しています。</p> <p>また、原付免許（普通自動車免許）を保有している場合 小型自動車二種の免許の取得・取得費用などがどうなるかが気になる。</p> <p>従来より少なからず大きな排気量のバイクがバイクの免許を取得していない人手に渡ることから、バイクによる危険運転や運転ルールなどが不安。 きちんと教習などでバイクの運転について教えてもらえるようにしてほしい</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 交通ルールについては当省では所管しておらず、回答致しかねます。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>18 名古屋市の駐輪場に原付50ccを駐車しておりますが、法改正した後に原付50ccの速度に制限した125ccしか停められないと言われました。 車体が125ccで同じなら、出力が125ccまで出せるものを停めても変わらないと思います。125cc出力の原付二種まで駐輪場で停められるようにしてほしいです。</p> <p>普通自動車第一種運転免許で原付二種まで乗れるようにしてほしいです。</p> <p>コメント公表の場合は匿名をお願いします。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会の報告書では、最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて、型式認定の際に当該措置を確認することと致します。また外見の向から手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別する手段が必要とされており、課税標識（ナンバープレート）の他、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への排気量の表示に加え、最高出力も表示させることと致します。</p>
<p>19 従来の原付2種を出力制限しただけで普通免許のおまけで運転できた原付1種と同等とする省令は、無保険や無免許で歩道、車道好き勝手に走り回る電動モペットや自転車の様に事故の元を拡散させているだけです。従来の原付2種とは速目で見ても区別がつくように外観を全く違ったもののみを新型原付1種にすべき。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会の報告書では、最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて、型式認定の際に当該措置を確認することと致します。また外見の向から手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別する手段が必要とされており、課税標識（ナンバープレート）の他、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への排気量の表示に加え、最高出力も表示させることと致します。</p>
<p>20 警察庁の道交法施行令改正案に係るパブリックコメントでコメントしたが、電動キックボードの法的区分を認識されず、無秩序に乗られているのが頻りにみられる中で、外見の区別ができるようにしたとしても、無免許で真正の125ccを乗って、60キロ以上かつ小回り右折してしまうのが火を見るよりも明らかである。改正する必要性もない。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 交通ルールにつきましては当省では所管しておらず、回答致しかねます。</p>
<p>21 私は、自動2輪の免許を取得していません。 普通自動車免許・大型で2輪の50cc原付1種を長年運転していますがその立場で意見を申し上げます。</p> <p>出力上限は4.0kwではなく5.3kwとして引上げてください。 現行の125ccモデルは50ccモデルに比べ車重が数十kg単位で重くなっており出力を引上げず現行並みとすると重い車重に対して明らかに出力不足であり加速が遅くなります。これは、いろいろな車両が混在する交通の円滑さを妨げてしまいかえって環境に良くありませんし事故が増えそうな気がしてなりません。</p> <p>5.3kw・7.2馬力とした理由は 平成あたり2サイクルエンジン時代の50ccモデルではあたりまえのように7.2馬力があつたからです。 特段に危険な高い出力とはいへません。 しかも車重も60kg前後で今よりもはるかに軽かった。 新原付案はあきらかにパワー不足である。</p> <p>日本の道路事情や交通環境は欧米と同じではありません。 日本は欧米のように生活空間が広く平坦ではない。 人口密集地域では多くの交差点や信号が存在し、停止後の素早い発進加速が要求され 山間部の多い地方では、あちこちに勾配があり、これも現行及び新原付案では出力不足である。 以上、上記より”実用性が低くなるのは明白”であり、 5.3kw・7.2馬力としても、過去にその時代があつたのであらたに社会実験や検討試験の必要はありません。</p> <p>4.0kwとするならば、改修などによる5.3kw・7.2馬力までの出力向上の余地を認め、出力不足の改善改修を許容していただきたい。 今現在でもかなりの数の5.3kw・7.2馬力の原付1種が実際に日本社会で使用され走行しています。 従って、5.3kw(7.2馬力)への出力の引上げ、もしくは、改修による出力引き上げの改善は、矛盾しないものと考えます。</p> <p>本件は既に最終段階ですが、再度、ご検討ご配慮いただければ幸いです。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 最高出力につきましては、有識者検討会では日本自動車工業会から提出された資料等を踏まえ、新基準原付については現在販売されている第一種原動機付自転車と同程度の性能となるものとして、最高出力4.0kW以下とされました。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>22 諸外国同様に、自動車運転免許付帯の原付範囲を125cc迄とし、国際免許証で海外で運転できる範囲とし整合性を取って欲しい。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>23 既存第二種原付の最高出力を4kW以下に改造し、エンジンに最高出力の刻印をすれば第一種原付として運用出来るようになりますか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 改造等により新基準原付を製作することはおこなっていませんが、改造により排気量等の区分が変わる場合は、区分に応じて適切に市区町村等に変更を届け出る必要があります。</p>
<p>24 原付免許そのものを見直す方が合理的である。</p> <p>原付免許で運転出来る二輪車の排気量を125ccまでとする。</p> <p>免許取得可能条件を「満16才以上または満15才かつ日本の中学校を卒業した者」と改める。 これは、公共交通機関の衰退による、中学校卒業以後の通勤通学に不自由が生じる事象に対する対策である。</p> <p>車両出力については、過去実績から7.2馬力、又は同等の出力とする。</p> <p>また、普通自動車二輪（小型限定）については、250ccまでに改める。</p> <p>新たに原付免許を取得する者については、運転免許試験合格後に、運転免許センターにて実車での乗り方講習を行う。</p> <p>税制面では、現行の原付区分50cc以下と同額とする。</p> <p>以上です。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 税制面については令和7年度税制改正要望として「第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う区分に係る軽自動車税の見直し」を関係省庁と共同要望しています。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

25	<p>これまでの50cc登録ミニカーも125ccまでに拡大されますか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。</p>
26	<p>世界的な視点を含め、環境への対応を鑑みれば現行制度の改正案については理解できるが、性善説で運用上の問題点を考慮していない点について懸念が生じる。 実情を述べれば、例えば排気騒音や排ガス規制に関する法律においても「レース用」との但し書きがついた、規制値を大幅に逸脱する市販製品が公然と販売されており、それを公道で使用し車検時にはメーカー純正や規制対応品に換装する事が状態化している。 特に車検の無い250cc未満の二輪では事実上野放し状態であり、社外メーカーによるボアアップパーツや出力改造製品が規制なく販売されていることを鑑みれば、製品出荷時に出力制限されているとしても、販売後は無意味になることが容易に想像できる。 同じ性能の二輪でありながら、登録種別の違いで二段階右折の有無や特定区間の通行制限など、制度上の違いだけで区別することは全く不合理且つ無意味であると言わざるを得ない。 また、民間駐輪場で見られる「原付一種は駐輪可」の条件の場合、車格が同一であってもナンバーの色の違いだけで可否が判断される事があれば、何のための条件かが問われる問題にもなる。 根本的な免許制度の改正をしたほうが良い。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会の報告書では、最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて、型式認定の際に当該措置を確認することと致します。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
27	<p>・「0.125L以下」かつ「最高出力が4.0kW」を超える現行の原付二種との区分は、どのようにされるのでしょうか？ ・また、今後新発売される「0.125L」以下のバイクは、全て「4.0kW」以下の物しか販売されなくなるのでしょうか？ ・安全性が、「0.05L」と同等であるとの話がありますが、どのように証明されたのかを公表頂けませんでしょうか？ ・今回の改正案には、「制限速度」が記載されていないのですが、現行法の「0.05L」以下のバイクの「制限速度30km/h」が適用されるのでしょうか？ ・「0.05L」以下のバイクの「制限速度30km/h」であることが、市街地走行時（自動車の制限速度30km/h起）に、自動車と原付の走行の安全性を損なっていることが問題になっています。 この点から、「制限速度30km/h」とされるのであれば、「0.125L」バイクの安全性が低下することになると思います。 この点についてはどう考えておられるのでしょうか？</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会の報告書では、外見上何らかの手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別とする手段が必要とされており、今回の改正に併せて、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への総排気量の表示に加え、最高出力も表示させることと致します。 総排気量が0.050Lを超え0.125L以下であり、かつ、最高出力4.0kWを超えるものは引き続き第二種原動機付自転車です。第二種原動機付自転車の販売計画については、各メーカーにご確認ください。 有識者検討会の検討状況については警察庁ウェブサイト <a href="https://www.nda.go.jp/bureau/traffic/council/index.html">https://www.nda.go.jp/bureau/traffic/council/index.html</a> において議事概要等が公表されていると承知しています。 なお、交通ルールにつきましては当省では所管しておらず、回答致しかねます。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
28	<p>道路交通法の区分において「大型自動二輪車」「普通自動二輪車」「一般原動機付自転車」「特定小型原動機付自転車」定義されており、本改正にて「一般原動機付自転車」の改正により更に複雑化し、道路運送車両法の区分においての「普通自動二輪車」「二輪の小型自動車」「二輪の軽自動車」「原動機付自転車」との整合性が取れおらずまた、道路交通法の免許区分とも整合性が取れていないことを放任して改正を行うことを反対する。 縦割り行政の弊害と利権の温床となる規制を少なくし、諸外国と同様の自動二輪車区分の再編を望みます。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
29	<p>かつての軽自動車免許と同様、原付免許は新規を廃止するか、原付は電動のみにするなどはないのだろうか。また特定小型原付も廃止して原付とすることで免許、ヘルメット同様義務化すべき。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
30	<p>安全性という観点から考えると、そもそも第一種原付の速度上限30km/時という規制は、車の流れに乗れないことから、後方から煽られたり、無理な追い越しをされる原因となっており、大変に身の危険を感じる速度である。第二種原付と同様の車体ということになれば、車体の大きさも若干大きくなり、その分、追い越し時の危険が増す。逆に、安定性が増すことから、30km/時以上の速度を出しても安定感としては問題ないはずである。であれば、新基準原付の速度上限は45km/時が妥当ではないか。 また、駐輪場の問題を考えたとき、仮に新基準原付はこれまでの第一種原付と同様に駐輪場を利用しやすいことになれば、同じ車体なのに第一種原付と第二種原付で駐輪場を利用することの可否が分かれることになり、その判断基準には合理的な理由がない。その問題について、各自治体の条例規制に任せるだけでなく、法改正と同時に通達を行い、一定の指針を示すべきではないか。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 交通ルールについては当省が所管しておらず、回答致しかねます。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
31	<p>時代に合った改正ではない。 新原付不要なら、やるなら小型自動二輪一本化するべきだ。 昭和時代の古い道路事情から生まれた原付1種なんて残す必要は全く無い。 グローバルの視点からみても125ccのバイクこそがミニマムであり、余計な制限を付けてまでメーカーに負担をかけて消費者に高いバイクを買わせて何の得がある。 国内には30万代の原付1種登録があると言うが、そんなもの切り捨ててしまえ。 既存の免許保持者には小型自動二輪免許の取得へ補助金を出すほうが余程スマートだ。 そもそも普通自動車免許で原付1種が運転出来る方がおかしな気がするのだから。 今世の中にある原付というのは原動機付自転車ではない。バイクなのだ。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
32	<p>上記の法改正を行うのなら、ミニカー登録の排気量基準も50ccから125ccに変更して買いたいです。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。</p>
33	<p>排気ガス対策などにより0.050Lクラス(以下50cc第一種原付)の0.125L(以下125cc第一種原付)への移行はやむを得ない。 但し自動二輪免許未取得者(原付免許または普通自動車などの付帯)の運転技術は非常に低く、現状と同じ程度の制限は必須である。 例) 30km/h規制、第一通行帯通行義務、二人乗り禁止、二段階右折など。 車両にも同様に制限を設ける必要がある。 1. 車両の最高走行速度を35ないし40km/h程度に制限する必要がある。 現状の50cc第一種原付の車両最高速度は概ね50ないし60km/h程度出ており非常に危険である。エンジン特性上トルクが薄く坂道での走行に難が有りやむを得なかったが、125cc第一種原付とすることでトルクが増大するので最高速度は下げるべき。 2. 車両のエンジン関連部品の交換による第二種原付化は禁止とすべきである。 自動二輪免許取得した者が自動二輪取扱店にて正当に改造される場合を除き改造部品の製造販売などは罰金刑など厳罰とすべきである。 また不法改造を困難とすべくEOLなどの変更が著しく困難とし、場合によっては不法改造しようとした場合に再始動出来ないようにしておくべきである。 税制面での取り扱い。 1. 従来では50cc第一種原付の市町村税は年間2000円であるが、排気量が125ccとなることで年間2400円となるのは排ガス対策によるやむを得ない改定であることを鑑みとすべきでない。 以上。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 有識者検討会が令和5年12月に取りまとめた報告書では、新基準原付の最高出力の制御機構には容易に改造できない措置が講じられることを制度的に担保することとされており、今回の改正に併せて、型式認定の際に当該措置を確認することと致します。 税制面については令和7年度税制改正要案として「第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る軽自動車税の見直し」を関係省庁と共同要望しています。</p>

34	<p>ミニカーの排気量についても同等の変更をしてほしい。 また、普通免許・準中型免許・中型免許で乗れるトラックの見分けが外見から分からない、車検証を見てもよくわからない。このようなことが起こらないような仕組みにしてほしい。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。 有識者検討会の報告書では、外見上何らかの手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別とする手段が必要とされており、今回の改正に併せて、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への総排気量の表示に加え、最高出力も表示させることと致します。</p>
35	<p>この法改正にはいくつかの問題点があり、特に反対すべき点は次の通りです。</p> <p>小排気量バイク産業への大きな影響 まず、新たな排出ガス規制により、現行の総排気量0.050L以下の原付の開発と生産が困難となる問題が挙げられます。日本国内の排出ガス市場は長い歴史を持ち、多くの人々に手軽で低コストな移動手段を提供してきました。しかし、厳格な排出ガス規制が適用されると、小排気量の原付を生産するメーカーにとって開発費用が増大し、コストが製品価格に反映されることとなります。その結果、従来の原付の価格が上昇し、手軽に購入できる移動手段としての魅力が失われる可能性があります。特に、地方においては公共交通機関が充実していない地域も多く、原付が貴重な交通手段であることから、これらの地域住民にとって大きな打撃となるでしょう。</p> <p>免許体系の見直しによる混乱 また、総排気量0.125L以下の二輪車を原付免許で運転可能にする方針は、免許制度全体に混乱を招く可能性があります。現行の原付免許は比較的取得が容易である一方で、0.125L以下の二輪車はより高速度かつ強力な性能を持つことから、安全運転の技術や知識が従来の原付よりも高い水準で求められるはずですが、最高出力を制することで性能を抑えるという案が示されているものの、事故リスクの増大は避けられません。</p> <p>特に、若年層や高齢者など、運転技術に不安を感じる層がこのような高性能な二輪車を簡単に運転できるようになると、交通事故が増加する懸念があります。免許体系の見直しによって、運転者の技能や安全意識に関する教育も併せて強化されなければ、安全性の確保は難しいでしょう。</p> <p>消費者負担の増加 さらに、型式認定において総排気量に加えて最高出力も表示させる新たな規制は、メーカーにとって追加的なコスト負担を強いるものです。新しい基準に対応するための技術開発や試験が必要となり、そのコストは最終的に消費者に転嫁される可能性が高いです。これにより、原付の価格が上昇し、従来の価格帯では購入が難しくなるかもしれません。特に学生や低所得者層にとっては、経済的負担が増加し、移動手段の選択肢が制限されることが懸念されます。</p> <p>環境負荷の転換 この改正は環境保護を目的としているものの、実際には小排気量の原付が市場から消え、大排気量のバイクや自動車へ移行する消費者が増える可能性もあります。原付が利用できなくなることで、より多くの消費者が電動スクーターや軽自動車、あるいは公共交通機関の利用にシフトするかもしれませんが、全てが環境に優しい選択とは限りません。特に、軽自動車などへの転換は、かえって排出ガスの総量を増やすことになり、改正の意図である「環境保全」に逆行する可能性も考えられます。加えて、新技術への移行が進む中で、古い原付の廃棄や交換が進むと、その過程で生じる資源消費や廃棄物も無視できません。</p> <p>中長期的な経済への影響 最後に、この改正は中長期的に見ても、日本の二輪車産業全体に悪影響を及ぼす可能性があります。新たな規制が市場に導入されることで、特に中小メーカーはコスト増加に耐えきれず、生産縮小や撤退を余儀なくされるかもしれません。これにより、競争が減少し、消費者にとっての選択肢が狭まるとともに、価格競争力も低下します。また、輸出産業としての二輪車メーカーも国際市場において不利な立場に立たされる可能性があり、日本経済全体にも影響が及ぶ恐れがあります。</p> <p>結論 この法改正は環境保全や国際基準との調和を目指したものであり、一定の利点はあるものの、小排気量の原付市場や交通安全、消費者への経済的負担、さらには中長期的な産業への影響など、多くの課題が残されています。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 この改正は有識者検討会において、原付免許（普通免許に付帯する免許）で運転可能な二輪車に新基準原付を加えることとされたことに対応したものととなります。 最高出力につきましては、有識者検討会では日本自動車工業会から提出された資料等を踏まえ、新基準原付については現在販売されている第一種原動機付自転車と同程度の性能となるものとして、最高出力4.0kW以下とされました。 有識者検討会の報告書では、外見上何らかの手段で、従来の125ccの二輪車と新基準原付を識別とする手段が必要とされており、今回の改正に併せて、型式認定を受ける新基準原付については従来からの原動機への総排気量の表示に加え、最高出力も表示させることとされたものです。 その他の内容につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
36	<p>新原付に限って自動二輪免許を持っていれば30キロ制限や2段階右折免除にしてほしいです。見分けるために若葉マークみたいな車体に免許所持マークステッカーを張るとかしてね。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。 交通ルールについては当省は所管しておらず、回答致しかねます。</p>