

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律(平成27年法律第44号)
規制の名称	(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大(第7条及び第94条の5) (2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和(第11条) (3)回送運行許可制度に関する規制の見直し(第36条の2) (4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化(第63条の4) (5)共通構造部型式指定制度の創設(第75条の2)
規制の区分	(1)緩和 (2)緩和 (3)緩和 (4)拡充 (5)緩和
担当部局	自動車局 自動車情報課、審査・リコール課、整備課
評価実施時期	令和4年3月9日
事前評価時の想定との比較	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 事前評価時点(平成27年3月)では、貨物自動車については、中古新規検査時に構造が変更されている蓋然性が高いため、国への現車提示を必要としていたところ、貨物自動車ユーザー等の利便性の観点から、一定の要件を満たすもの(乗用車と同程度に構造変更の余地が小さい貨物自動車)については、民間の指定自動車整備事業者が交付する保安基準適合証の提出をもって現車の提示に代えることができることとする規制の緩和を行った。 事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、規制の事前評価時には想定しなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。よって、事前評価時に想定した必要性に変化はない。</p> <p>(2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和 事前評価時点では、自動車登録番号標の再交付は、滅失、毀損等の場合に限られており、自動車の所有者の希望に応じて交換することは認められていなかったところ、「図柄入りの自動車登録番号標」の導入を契機として、自動車登録番号標の再交付に係る所有者の選択肢を拡大する必要があることから、任意で自動車登録番号表標の再交付を受けることができることとする規制の緩和を行った。 事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、規制の事前評価時には想定しなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はなく、当該規制の緩和の必要性は、引き続き認められる。</p> <p>(3)回送運行許可制度に関する規制の見直し 事前評価時点では、回送運行許可制度において、それまで回送運行許可証等の不正使用を防止する観点から、許可の有効期間とは別に許可証等の有効期間を設け、また、その期間の満了時等においては3日以内にこれらを返納することを義務づけていたところ、回送運行業者の負担軽減を図るため、1年以内とされている回送運行許可証の有効期間、及び3日以内とされている回送運行許可証等の返納期間を緩和する措置を行った。 事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、規制の事前評価時には想定しなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はなく、当該規制の緩和の必要性は、引き続き認められる。</p> <p>(4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化 事前評価時点では、リコールに係る報告徴収・立入検査の対象は、自動車製作者等に限定されており、装置製作者に対しては、国による迅速な情報収集・指導が困難となっていたところ、自動車の使用における安全・安心の一層の確保を図るためには、迅速かつ確実なリコールの実施を継続的に促進することが必要であったことから、報告徴収・立入検査の対象に装置製作者等を追加する規制の拡充を行った。現在も、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は生じていない。</p> <p>(5)共通構造部型式指定制度の創設 事前評価時点では、より安全な自動車の普及促進を図るためには、型式指定における審査期間短縮等の合理化を図ることが必要であったため、複数の型式の自動車に共通する部分の型式を指定し、指定を受けた共通構造部は、自動車の型式指定の審査において、保安基準に適合しているものとみなす規制緩和を行った。現在も、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は生じていない。</p>
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	

(遵守費用)	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 当該規制緩和による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>(2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和 再交付を希望して申請を行う所有者には、自動車登録番号標の交付手数料の負担が発生しているが、事前評価時の想定と乖離はない。なお、自動車登録番号標の交付のうち、滅失、毀損等を理由としない「図柄入りの自動車登録番号標」への再交付の件数のみを区分した既存の統計がないことから、当該規制緩和による遵守費用の具体的な額を把握することは困難である。</p> <p>(3)回送運行許可制度に関する規制の見直し 回送運行事業者に新たな費用は発生せず、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>(4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化 リコールの勧告等に係る装置製作者等への報告徴収・立入検査に対応するための費用が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。なお、具体的な費用については、装置制作者等の対応体制によって異なるため、定量的に把握することは困難であり、その金額を一律に示すことは困難である。</p> <p>(5)共通構造部型式指定制度の創設 共通構造部の型式指定の申請者において、申請のための手数料の負担が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。なお、平成27年以降、現在までに共通構造部の型式指定は約720件実施されている。</p>
(行政費用)	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 当該規制緩和による行政費用については、民間の整備工場に対する監査コストが微増することを想定していたが、規制緩和前の民間の整備工場への年度における監査件数と規制緩和後の4過年度の平均監査件数を比べた場合に微増していることから事前評価時の想定との乖離はない。なお、処分件数については、規制緩和前とほぼ同数となっていることから、緩和による悪影響は発生していない。</p> <p>(2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和 申請者が自動車の所有者であるかを確認するコストが発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。なお、確認コストの増加後も既存の体制で業務を実施出来ているため、行政費用は軽微であると想定される。</p> <p>(3)回送運行許可制度に関する規制の見直し 新たな行政費用は発生せず、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>(4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化 リコールの勧告等に係る装置製作者等への報告徴収・立入検査は年間10社程度実施しており、事前評価時点に想定していた行政費用(報告徴収・立入検査の実施に要する費用)は一定程度発生しているが、事前評価時点において定量評価していないため、事後評価時点の見込みと比較することは困難である。</p> <p>(5)共通構造部型式指定制度の創設 平成27年以降、現在までに共通構造部の型式指定は約720件実施されていることから、事前評価時点に想定していた型式指定に要する審査コストは一定程度発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。なお、事前評価時点において定量評価していないため、事後評価時点の見込みと比較することは困難であるが、例えば、一定の仮定を置いて試算すると、申請内容の審査に掛かる1回あたりの費用のうち、人件費については約10,432円と推計される。</p>
(効果)	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 当該規制緩和により、令和2年度の中古新規検査における貨物自動車のうち約2割(約1.5万台)の車両が現車提示を省略されたことにより、受験者が支払う手数料及び運搬に係る費用の削減及び独立行政法人自動車技術総合機構による保安基準適合性審査にかかる業務負荷の軽減という効果が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。</p> <p>(2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和 自動車の所有者の希望に応じて「図柄入りの自動車登録番号標」の交付を受けることが可能となることで、所有者の利便性の向上が図られるという効果が発生しており、事前評価時の想定と乖離はない。なお、自動車登録番号標の交付のうち、滅失、毀損等を理由としない「図柄入りの自動車登録番号標」への再交付の件数のみを区分した既存の統計がないことから、その効果を定量的に把握することは困難であるが、図柄入りの自動車登録番号標は平成29年4月～令和2年11月末時点で約343万件的交付申込があった。</p> <p>(3)回送運行許可制度に関する規制の見直し 回送運行許可証の更新頻度の減少により、回送運行業者の許可に係る費用等が低減し、効率的な事業運営に資することとなり、加えて、回送運行許可証等の返納期間の延長により、これに伴う回送運行業者の負担が軽減している。これら回送運行業者の効率的な事業運営や負担の軽減により、自動車の流通の円滑化が図られるという効果が発生している。また、回送運行許可証の交付の審査や管理に係る行政費用が低減するという効果も発生している。これらについて、事前評価時の想定と乖離はない。なお、規制の見直しにより、自動車の流通の円滑化がどの程度図られたかについては、個々の回送運行業者の事業運営状況や申請作業等によって合理化の程度が異なるため、定量的に把握することは困難である。また、許可証交付に係る行政費用の減少については、規制の緩和後においても既存の体制で業務を実施しており、その低減効果は極めて軽微であることから、定量的に把握することは困難である。</p> <p>(4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化 事前評価時の想定通り、当該規制の拡充により、リコールに必要な情報の収集能力強化を通じて、リコールの実施の迅速・確実化に寄与しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。</p> <p>(5)共通構造部型式指定制度の創設 事前評価時の想定通り、当該規制の緩和は自動車の型式指定の申請・審査の効率化、新技術を搭載した自動車の速やかな普及に寄与していると考えられるが、その効果を定量的に把握することは困難である。なお、正確な把握は困難だが、自動車全体の審査項目の約60～70%が本制度により省略できる。</p>

(便益(金銭価値化))	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 上記のとおり、約2割の車両(約1.5万台)が現車提示を省略したことから、独立行政法人自動車技術総合機構に支払う手数料が約1,200万円削減された。なお、独立行政法人自動車技術総合機構の審査業務の減少については、業務実施体制に影響を与える程度のもではなく、極めて軽微な変化にとどまることから、金銭価値化は困難である。 (2)～(5)までについて 上記のとおり、当該規制の緩和又は拡充の効果について定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。</p>
(副次的な影響及び波及的な影響)	<p>(1)～(5)までのいずれについても、規制の緩和又は拡充による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。</p>
考察	<p>(1)一時抹消登録中の自動車の新規検査(中古新規検査)における民間の業務範囲の拡大 当該規制緩和に伴い、民間の整備工場への監査コストが微増するものの、受験者が独立行政法人自動車技術総合機構に支払う手数料や運搬に係る費用の削減及び独立行政法人自動車技術総合機構の審査に係る業務負担の軽減という便益がある。これら費用と便益を比べると、便益が費用を上回り、今後も同様の便益が発生すると考えられる。また、副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。国の検査制度の合理化・効率化を促進し、指定整備工場への入庫台数増加による自動車整備事業の活性化を図るとともに、自動車ユーザーの利便性を向上させる必要があることから、当該規制の緩和は、引き続き継続することが妥当である。</p> <p>(2)自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和 当該規制の緩和に伴い、遵守費用として、自動車登録番号標の交付手数料の負担が発生しているが、交付手数料は当初交付時と再交付時で同額であり、かつ、所有者が番号標の再交付を選択的に希望する場合に発生するものであり、負担の増加に繋がっているとは認められない。一方、行政費用として、申請者が自動車の所有者であるかを確認するコストが発生しているが、従来体制の変更を要しない程度の軽微なものに留まっている。また、副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。さらに、当該規制の緩和に伴い、自動車の所有者の希望に応じて「図柄入りの自動車登録番号標」の交付を受けることが可能となることで、所有者の利便性の向上が図られるという効果が発生している。そのため当該規制の緩和は、引き続き、継続することが妥当である。</p> <p>(3)回送運行許可制度に関する規制の見直し 当該規制の緩和に伴い、遵守費用及び行政費用はともに発生していない。また、副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。さらに、当該規制の緩和に伴い、回送運行許可証の更新頻度の減少により、回送運行業の許可に係る費用等が低減し、効率的な事業運営に資することとなり、加えて、回送運行許可証等の返納期間の延長により、これに伴う回送運行業者の負担が軽減している。これら回送運行業者の効率的な事業運営や負担の軽減により、自動車の流通の円滑化が図られるという効果が発生している。また、回送運行許可証の交付の審査や管理に係る行政費用が低減するという効果も発生している。そのため当該規制の緩和は、引き続き、継続することが妥当である。</p> <p>(4)リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査制度の強化 上記のとおり、当該規制拡充に伴い新たな遵守費用・行政費用が発生しているが、リコールに必要な情報の収集能力強化によりリコールの実施の迅速性及び確実性が向上し、自動車の安全性の向上及び環境保全に寄与していることから、当該規制の拡充は、引き続き継続することが妥当である。なお、副次的な影響及び波及的な影響等、規制の事前評価時に意図していなかった影響は発生していない。</p> <p>(5)共通構造部型式指定制度の創設 上記のとおり、当該規制緩和に伴い新たな遵守費用・行政費用が発生しているが、自動車の型式指定における審査期間の短縮や提出書面の削減が図られており、新技術を搭載した自動車の速やかな普及にも寄与していると考えられることから、当該規制の緩和は、引き続き継続することが妥当である。なお、副次的な影響及び波及的な影響等、規制の事前評価時に意図していなかった影響は発生していない。</p>
備考	