

規制の事前評価書

令和元年 9 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：道路交通法施行令の一部を改正する政令案

規制の名称：自動車が高速自動車国道の本線車道に接する加速車線又は減速車線を通行する場合の政令で定める最高速度の改正

規制の区分：新設、**改正**（拡充、**緩和**）、廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和元年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）

道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第22条では、道路標識等によりその最高速度を指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度を超える速度で進行してはならない旨を定め、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第11条、第12条第3項並びに第27条第1項及び第2項において、高速度自動車国道の本線車道（以下単に「本線車道」という。）とそれ以外の道路について、それぞれ異なる最高速度（例：普通自動車等の場合、本線車道では100キロメートル毎時、それ以外の道路では60キロメートル毎時）を定めている。これにより、本線車道とこれに接する加速車線又は減速車線（以下「加減速車線」という。）との間に、政令で定める最高速度の差（以下「最高速度差」という。）が存在している。

現在では、法が制定された昭和35年当時と比較し、高速度自動車国道を利用する車両台数が増加するなど交通環境が変化しており、本線車道と加減速車線間の安全・円滑な合流・分流を確保するためには、上記最高速度差の解消が必要となるが、仮に上記規制緩和を行わない場合、例えば加速車線から本線車道への合流（以下「合流」という。）時に本線車道を走行する車両との速度差により追突事故が発生したり、本線車道から減速車線への分流（以下「分流」という。）時に本線車道上で減速車線の最高速度以下に減速する必要があることから本線車道上に渋滞が発生させたりするなど、交通の安全と円滑の確保が困難となる。

これに加えて、自動運転の技術開発において、自動運転による合流・分流を安全に行う観点から、上記最高速度差の解消が望まれている状況にあるが、仮に上記規制緩和を行わない場合、自動運転による安全な合流・分流が難しくなり、自動運転実用化後の交通の安全と円滑の確保が困難となる。なお、道路交通法の一部を改正する法律（令和元年法律第20号）が施行される令和2年には、自動運転車の実用化が見込まれている。

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）

[課題及びその発生原因]

①のとおり、法制定時からの交通環境の変化や、自動運転車の実用化により、最高速度差を維持することとした場合、安全・円滑な合流・分流が難しくなり、交通の安全と円滑の確保が困難となる。

[規制緩和の内容]

令の一部を改正し、自動車が加減速車線を通行する場合の政令で定める最高速度（以下「加減速車線法定速度」という。）を本線車道を通行する場合のもの（以下「本線法定速度」という。）と同一とすることとする。

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）

本改正に伴う遵守費用及び行政費用は発生しない。

- 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

本改正において、モニタリングの必要はない。

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

本改正により、安全・円滑な合流・分流が促進され、これによる交通の安全と円滑の確保が可能となる。

- ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

金銭価値化は困難である。

- 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

遵守費用額の削減はない。

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

自動運転の技術は、交通事故の削減や渋滞緩和に資するものであるが、本改正により、合流・分流を自動運転によって行う場合であっても、交通の安全と円滑の確保が可能となることから、自動運転車への好意的な理解が促され、長期的には、従来車から自動運転車への乗り換えが進むことが考えられる。自動運転車の普及が進むことにより、交通事故の削減や渋滞緩和等の副次的な影響が見込まれる。

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

本改正によって費用は発生しない（2③参照）。

また、便益については、安全・円滑な合流・分流が促進され、これによる交通の安全と円滑の確保が可能となることが挙げられる（3⑤参照）。

さらに、副次的な影響及び波及的な影響として、長期的には、自動運転車の普及が進み、交通事故の削減や渋滞緩和等が見込まれる（4⑧参照）。

したがって、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

代替案としては、最高速度差を解消するため、令の一部を改正し、本線法定速度を加減速車線法定速度と同一とする（規制を強化することとする案（例：普通自動車等の場合、本線法定速度を100キロメートル毎時から60キロメートル毎時に下げることとなる。））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（便益）]

代替案によっても、採用案と同様に安全な合流・分流が促進される。

他方、代替案では、本線車道上での最高速度の変化が大きくなる（例：本線車道上、最高速度が90キロメートル毎時に指定された区間（以下「指定区間」という。）に挟まれる形で、本線法定速度の区間（以下「法定区間」という。）が設けられている場合、採用案の場合は、指定区間と法定区間の速度差は10キロメートル毎時であるが、代替案の場合は当該速度差が30キロメートル毎時となる。）ことにより、本線車道上での追突等の危険性が増したり、渋滞が発生しやすい区間が増えたりするなど、交通の安全と円滑が妨げられることとなる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案では、本線車道上の法定区間については、道路構造上許容される速度よりも大幅に低い速度での通行を求めることとなり、従来、高速自動車国道によって可能とされてきた迅速な輸送が困難となるなど、物流に悪影響をもたらし、ひいては経済にも悪影響を及ぼすことが懸念される。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案によって費用は発生しない。

また、便益については、採用案と同様に安全な合流・分流が促進される一方で、代替案では本

線車道上での追突等の危険性が増したり、渋滞が発生しやすい区間が増えたりするなど、交通の安全と円滑が妨げられる。

さらに、副次的な影響及び波及的な影響として、代替案では、物流や経済に悪影響が及ぶことが懸念される。

[本改正と代替案の比較]

採用案、代替案ともに費用の発生はなく、合流・分流に限った安全と円滑の確保の観点では両案において同等の効果が見込めるものの、代替案については、採用案にはない負の効果（本線車道上の交通の安全と円滑が損なわれ、物流や経済への悪影響が懸念されるという効果）が認められることから、代替案を採用することは適当ではなく、採用案は妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

警察庁において開催した「技術開発の方向性に即した自動運転の実現に向けた調査検討委員会」（委員長：藤原静雄中央大学大学院法務研究科教授）において、高速自動車国道での自動運転の安全な実用化の観点から、最高速度差の解消の必要性を議論した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- ・ 本線車道と加減速車線との間の合流・分流時等の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：自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令及び遺失物法施行令の一部を改正する政令案（自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令部分）

規制の名称：自動車運転代行業の認定の基準

規制の区分：新設、**改正**（拡充、**緩和**）、廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和元年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）

自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号。以下「法」という。）に基づく自動車運転代行業の認定制度（以下単に「認定制度」という。）は、その業務の適正な実施を確保することを目的として設けられているものであり、成年被後見人及び被保佐人（以下「成年被後見人等」という。）が当該認定の欠格事由（以下単に「欠格事由」という。）の一つとされていたところであるが、今般制定された成年被後見人等の権利の制限に係る措置の適正化等を図るための関係法律の整備に関する法律（令和元年法律第37号。以下「整備法」という。）により法が改正され、成年被後見人等を欠格事由から削除するとともに、心身の故障がある者の適格性に対する個別的・実質的な審査によって必要となる能力の有無を判断する規定を新設することとされた。

法では、前記認定を受けようとする際に必要となる申請書（以下単に「申請書」という。）の添付書類の内容を政令で定めることとされていることから、同政令を改正しなければ、削除された欠格事由への該当性を確認するための書類（今後不要となる書類）の添付が引き続き義務付けられることとなる一方、新設された欠格事由への該当性を確認するための書類の添付が義務付けられず、認定制度の的確な運用が困難となるため、添付書類の内容が見直されていない現状をベースラインとする。

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）

本改正は、削除された欠格事由への該当性を確認するための書類を申請書の添付書類としないこととし、現行の添付書類では代替することのできない、新設された欠格事由への該当性を確認するための書類を添付書類に追加するものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

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）

新設された欠格事由への該当性を確認するに当たっては、自動車運転代行業の認定申請者（以下「申請者」という。）に対して、申請者（申請者が法人である場合にあっては、その役員）が心身の故障により自動車運転代行業の業務を適正に実施することができない者に該当しないことを誓約する書面（以下「誓約書」という。）及び医師の診断書（以下単に「診断書」という。）を提出させることとする予定であるため、これらの書類の提出に要する遵守費用が発生する。

以下において、自動車運転代行業の1年当たりの認定申請件数について、個人によるものを751件、法人によるものを91件と仮定し（平成27年から平成29年までの間の各年中の申請件数の平均値を基に推計）、遵守費用を推計する。

○ 誓約書の提出について

労働単価を34.62円/分（国税庁による平成29年分民間給与実態統計調査で示された1年を通じて勤務した給与所得者の年間の1人当たり平均給与の432万円を、60分×8時間×5日×52週で除して算出）、誓約書作成に要する時間を約1分とすると、個人の申請1件当たりの誓約書の提出に要する費用は約34.62円（ $=34.62 \text{円} \times 1 \text{分}$ ）である。また、法人役員については労働単価を45.51円（国税庁による企業規模別及び給与階級別の給与所得者数・給与額（役員）で示された、資本金2,000万円未満の株式会社における役員の給与平均の568万円を、60分×8時間×5日×52週で除して算出）、誓約書作成に要する時間を約1分、1法人当たりの役員数を2.4人（財務省による四半期別法人企業統計調査（平成29年7～9月期）で示された法人企業数97万2,400社で、役員数232万600人を除して算出）とすると、法人の申請1件当たりの誓約書の提出に要する費用は約109.2円（ $=45.51 \text{円} \times 1 \text{分} \times 2.4 \text{人}$ ）である。以上のことから、本改正により、年間約4万円（ $=34.62 \text{円} \times 751 \text{件} + 109.2 \text{円} \times 91 \text{件}$ ）の遵守費用が発生すると推計される。

○ 診断書の提出について

診断書作成料が医療機関によって大幅に異なるが、仮にこれを1枚5,000円とし、診断書提出に要する時間を1時間、労働単価を34.62円/分とすると、個人の申請1件当たりの診断書の提出に要する費用は7,077円（ $=5,000 \text{円} + 34.62 \text{円} \times 60 \text{分}$ ）である。また、法人の申請1件当たりの診断書の提出に要する費用は約18,553.4円（ $=5,000 \text{円} \times 2.4 \text{人} + 45.51 \text{円} \times 60 \text{分} \times 2.4 \text{人}$ ）である。以上のことから、本改正により、年間約700万円（ $=7,077 \text{円} \times 751 \text{件} + 18,553.4 \text{円} \times 91 \text{件}$ ）の遵守費用が発生すると推計される。

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

新設された欠格事由への該当性を確認するに当たっては、申請者に対して、誓約書及び診断書を提出させることとする予定であることから、誓約書及び診断書を受理及び審査する作業が増加するため、所要の行政費用が発生する。

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

本改正により、削除された欠格事由への該当性を確認するための書類（今後不要となる書類）を申請書の添付書類としないこととし、新設された欠格事由への該当性を確認するための書類を添付書類に追加することで、認定制度の的確な運用が図られる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

本改正により、成年被後見人等に該当しない旨の登記事項証明書（以下単に「登記事項証明書」という。）を申請書の添付書類としないこととなり、登記事項証明書を受理及び審査する作業が削減されるため、所要の行政費用が削減される。

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

登記事項証明書を申請書の添付書類としないこととする場合について推計する。
登記事項証明書の交付請求の手数料は300円であり、労働単価を34.62円/分、交付請求に要する時間を約60分（書類作成約30分+窓口届出又は投函約30分）とすると、申請1件当たりの登記事項証明書の提出に要する費用は、個人が申請する場合は約2,377.2円（≒300円+34.62円×60分）である。また、法人が申請する場合、1法人当たりの役員数を2.4人とし、交付請求の窓口届出又は投函を代理人が一括して行うと仮定すると、交付請求に要する時間は約102分（書類作成約30分×2.4人+窓口届出又は投函約30分）であることから、申請1件当たりの費用は約4,251.2円（≒300円×2.4人+34.62円×102分）である。
以上のことから、本改正により、年間約217万円（≒2,377.2円×751件+4,251.2円×91件）の遵守費用が削減されると推計される。

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

申請書に、欠格事由への該当性の確認を行うために必要な書類の添付が義務付けられることにより、認定制度の的確な運用が引き続き図られ、特段の影響は想定されない。

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

本改正においては、新たに遵守費用及び行政費用が一定程度発生する一方、現行の遵守費用及び行政費用の一部が削減され、また、認定制度の的確な運用が引き続き図られることに鑑みれば、本改正により得られる効果が非常に大きいものに対し、新たに発生する費用と削減される費用の差額は社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。

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

本改正は、削除された欠格事由への該当性を確認するための書類を申請書の添付書類としないこととし、現行の添付書類では代替することのできない、新設された欠格事由への該当性を確認するための書類を添付書類に追加するものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

7 その他の関連事項

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

平成 28 年 9 月 11 日から、成年後見制度利用促進基本計画案の作成に当たっての意見具申や成年後見制度の利用の促進に関する基本的な政策に関する重要事項に関する調査審議等を行うことを目的として設置された促進委員会において幅広く検討が行われ、平成 29 年 12 月 1 日に議論の整理が取りまとめられ、整備法が制定された。

本改正は、議論の整理及びこれに基づき制定された整備法の内容を踏まえたものである。

8 事後評価の実施時期等

- ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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、次の指標等により、費用、効果等を把握することとする。

- ・ 自動車運転代行業の認定申請件数
- ・ 新設された欠格事由に該当したことによる認定拒否件数及び認定の取消し件数
（把握方法：都道府県公安委員会に対する調査）
- ・ 成年後見制度の利用者数
（把握方法：裁判所が公表している統計数値）

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令及び遺失物法施行令の一部を改正する政令案（自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令部分）

規制の名称：自動車運転代行業の認定の基準

規制の区分：新設、**改正**（拡充、**緩和**）、廃止

担当部局：警察庁交通局交通企画課

評価実施時期：令和元年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）

自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号。以下「法」という。）に基づく自動車運転代行業の認定制度（以下単に「認定制度」という。）は、その業務の適正な実施を確保することを目的として設けられたものであり、成年被後見人及び被保佐人（以下「成年被後見人等」という。）が当該認定の欠格事由（以下単に「欠格事由」という。）の一つとされていたところであるが、今般制定された成年被後見人等の権利の制限に係る措置の適正化等を図るための関係法律の整備に関する法律（令和元年法律第37号。以下「整備法」という。）により法が改正され、成年被後見人等を欠格事由から削除するとともに、心身の故障がある者の適格性に対する個別的・実質的な審査によって必要となる能力の有無を判断する規定を新設することとされた。

また、「申請手続等の見直しに関する調査—戸籍謄本等の提出が必要とされる手続を中心として—結果に基づく勧告」（平成29年3月総務省。以下「勧告」という。）において、行政機関への申請手続等に際し戸籍謄本又は戸籍抄本（以下「戸籍謄本等」という。）を求めることは、住民票の写しに比べ、取得の費用・手間の面から、国民にとって多くの負担となっているとされている。

整備法による改正前の法においては、戸籍謄本等が、成年被後見人等の該当性の確認に必要不可欠であり、また、他の欠格事由の該当性の確認に資する情報も含んでいるため、これを、認定制度に基づく認定を受けようとする際に必要となる申請書（以下単に「申請書」という。）の添付書類としていたところであるが、整備法により法が改正され、成年被後見人等の該当性を確認する必要がなくなったことから、勧告の趣旨等を踏まえれば、自動車運転代行業の認定申請者（以下「申請者」という。）の全てに対し、一律に戸籍謄本等の添付を求めない（一定の場合を除き、住民票の写しによって代替する）こととすることが適当である。

本改正がなければ、住民票の写しにより確認することができる欠格事由への該当性についても、引き続き、戸籍謄本等の添付を義務付けることにより確認することとなり、国民に過度な負担を課す状況となることから、添付書類の内容が見直されていない現状をベースラインとする。

- 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)

「申請負担軽減対策」(平成9年2月10日閣議決定)において、「添付書類は、申請書等の記載事項の真実性を裏付けるため及び諾否等の判断を行うために必要不可欠のものに限る」とされ、行政庁に対する申請等に係る国民負担の軽減を推進することとされている。

また、住民票の写しに比べ、取得の費用・手間の面から負担となっている戸籍謄本等については、勧告において、「本籍記載のある住民票の写しで本人確認等が可能である手続については、法令を改正するなどして、戸籍謄本等の提出を不要とし、本籍記載のある住民票の写しで本人確認等を行うこと」とされている。

本改正は、「申請負担軽減対策」及び勧告を踏まえた措置として、行政庁に対する申請等に係る国民負担を軽減するため、申請書の添付書類を見直し、必要不可欠のものに限ることとするものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

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)

一部の申請者に対しては、引き続き、戸籍謄本等を提出させることとなるが、新たな遵守費用は発生しない。

- 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

戸籍謄本等が住民票の写しにより代替される場合であると否とを問わず、それぞれの書類により確認すべき事項は変わらないことから、行政費用に変化は生じない。

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

本改正により、申請書の記載事項の真実性を裏付けるため及び諾否の判断を行うために必要不可欠な書類のみを申請書の添付書類とすることで、申請者の負担が軽減される。

- ⑥ 可能であれば便益(金銭価値化)を把握

戸籍謄本等が住民票の写しにより代替される場合であると否とを問わず、それぞれの書類により確認すべき事項は変わらないことから、行政費用に変化は生じない。

- 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

本改正により、一部の申請者に対しては、戸籍謄本等に代わり、取得の費用・手間の面からより低コストである住民票の写しを提出させることとなるため、所要の遵守費用が削減される。

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

引き続き、欠格事由の該当性の確認を行うために必要不可欠な書類の添付が義務付けられることにより、認定制度の的確な運用に支障は生じず、特段の影響は想定されない。

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

本改正においては、新たな遵守費用及び行政費用は発生しない一方、現行の遵守費用の一部が削減されることに鑑みれば、本改正により得られる効果が十分に認められると考えられる。

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

本改正は、「申請負担軽減対策」及び勧告を踏まえた措置として、行政庁に対する申請等に係る国民負担を軽減するため、申請書の添付書類を見直し、必要不可欠のものに限ることとするものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

7 その他の関連事項

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

本改正は、「申請負担軽減対策」及び勧告の内容を踏まえたものである。

8 事後評価の実施時期等

- ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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、次の指標等により、費用、効果等を把握することとする。

- ・自動車運転代行業の認定申請件数

（把握方法：都道府県公安委員会に対する調査）

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律施行令及び遺失物法施行令の一部を改正する政令案（遺失物法施行令部分）

規制の名称：特例施設占有者の欠格事由

規制の区分：新設、**改正**（拡充、**緩和**）、廃止

担当部局：長官官房会計課

評価実施時期：令和元年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）

特例施設占有者は、遺失物法に基づき、当該施設内で拾得等した物件について、一定の条件下において自ら保管することができることとされているところ、成年被後見人及び被保佐人（以下「成年被後見人等」という。）については、判断能力が不十分な状況にあり、単独で完全に有効な法律行為ができないため、当該業務の適正な実施を期待することが困難であると考えられ、特例施設占有者の欠格事由の一つとされている。

一方、このような成年被後見人等の権利に係る制限（以下「欠格条項」という。）が設けられている制度が数多く存在していることが、成年後見制度の利用をちゅうちょさせる要因の一つになっていると指摘されており、本改正を行わない場合、その状況が継続することから、欠格条項が設けられている現状をベースラインとする。

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）

成年後見制度の利用の促進に関する法律（平成28年法律第29号。以下「促進法」という。）第11条第2号において、成年後見制度の利用の促進に関する施策の基本方針として、「成年被後見人等の人権が尊重され、成年被後見人等であることを理由に不当に差別されないよう、成年被後見人等の権利に係る制限が設けられている制度について検討を加え、必要な見直しを行うこと」とされた。

また、成年後見制度利用促進基本計画（平成29年3月24日閣議決定。以下「基本計画」という。）において、欠格条項が設けられている制度が数多く存在していることが、成年後見制度の利用をちゅうちょさせる要因の一つになっているとの指摘を踏まえ、これらの見直しを速やかに進めることとされている。

これらを踏まえ、内閣府成年後見制度利用促進委員会（以下「促進委員会」という。）において議論が行われ、平成29年12月1日に「成年被後見人等の権利に係る制限が設けられている制度の見直しについて（議論の整理）」（以下「議論の整理」という。）が取りまとめられ、営業許可等

の制度に設けられた欠格条項を削除するとともに、心身の故障がある者の適格性に対する個別的・実質的な審査によって各資格・職種・業務等の特性に応じて必要となる能力の有無を判断する規定（以下「個別審査規定」という。）を新設することとされた。

これらを受けて、令和元年6月、成年被後見人等の権利の制限に係る措置の適正化等を図るための関係法律の整備に関する法律（令和元年法律第37号。以下「整備法」という。）が制定された。

本改正は、整備法と同様、促進法、基本計画及び議論の整理に示された方針に基づく措置として、成年被後見人等の人権が尊重され、成年被後見人等であることを理由に不当に差別されないよう、欠格条項を削除し、個別審査規定を新設するものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

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）

新設する個別審査規定に基づく審査に当たっては、特例施設占有者の指定を受けようとする申請者（以下「申請者」という。）に対して、申請書の添付書類として、現行の申請者又は申請者が法人である場合にはその役員（以下「申請者等」という。）が成年被後見人等に該当しないことを誓約する書面ではなく、申請者等が心身の故障により特例施設占有者の業務を適正に行うことができない者に該当しないことを誓約する書面を提出させることとする予定であるため、新たな遵守費用は発生しない。

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

新設する個別審査規定に基づく審査に当たっては、申請者に対して、現行の申請書の添付書類である申請者等が成年被後見人等に該当しないことを誓約する書面ではなく、申請者等が心身の故障により特例施設占有者の業務を適正に行うことができない者に該当しないことを誓約する書面を提出させることとする予定であるところ、当該書面の記載内容の審査に要する時間の増加は僅少であり、新たな行政費用は発生しない。

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

本改正により、欠格条項が削除され、個別審査規定が新設されるため、今後は、成年被後見人等であるという理由のみで一律に排除されることがなくなり、促進法の目的である成年被後見人等の人権の尊重、成年被後見人等であることを理由とした不当な差別の解消及び成年後見制度の利用促進が図られる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

本改正により、成年被後見人等に該当しない旨の登記事項証明書の交付請求及び審査作業が削減されるため、所要の行政費用が削減される。

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

本改正により削減される遵守費用はない。

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

欠格条項を削除する一方、個別審査規定を新設することにより、制度の安定性が担保され、特段の影響は想定されない。

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

本改正においては、新たな遵守費用及び行政費用が特段発生するものではなく、欠格条項の削除により、成年被後見人等を一律に排除することがなくなり、促進法の目的である成年被後見人等の人権の尊重、成年被後見人等であることを理由とした不当な差別の解消及び成年後見制度の利用促進が可能となることに鑑みれば、本改正により得られる効果は非常に大きいと考えられる。

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

本改正は、整備法と同様、促進法、基本計画及び議論の整理に示された方針に基づく措置として、成年被後見人等の人権が尊重され、成年被後見人等であることを理由に不当に差別されないよう、欠格条項を削除し、個別審査規定を新設するものであり、同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

平成 28 年 9 月 11 日から、成年後見制度利用促進基本計画案の作成に当たっての意見具申や成年後見制度の利用の促進に関する基本的な政策に関する重要事項に関する調査審議等を行うことを目的として設置された促進委員会において幅広く検討が行われ、平成 29 年 12 月 1 日に議論の整理が取りまとめられた。

本改正は、議論の整理の内容を反映させたものである。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

成年後見制度の利用者数等について把握することとする。