

# 規制の事前評価書

令和 3 年 1 1 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：旅客自動車教習所の制度の廃止

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和3年11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）

現行制度上、次の者については、第二種運転免許（以下「第二種免許」という。）の受験資格のうち経験年数に係る要件を、普通免許等を保有していた期間を2年以上（通常は3年以上）であることに引き下げる特例を設けている（道路交通法（昭和35年法律第105号）第96条第5項）。

- ・ 旅客自動車等の運転者以外の乗務員として旅客自動車等に乗務した経験の期間が2年以上の者（道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第34条第3項第1号及び第4項第1号）
- ・ 旅客自動車教習所における教習を修了した者（令第34条第3項第2号及び第4項第2号）
- ・ 自衛官として自衛隊用自動車を運転した経験の期間が2年以上の者（令第34条第3項第3号及び第4項第3号）

この点、令和元年度に実施したアンケートに回答した旅客自動車教習所の約8割が、指定を受けている理由として「利用者はいないが、指定を返上する理由もないため」と回答するなど、旅客自動車教習所が現在はほとんど利用されていないことが判明した。

また、令和2年に成立した道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）において、第二種免許の受験資格を普通免許等保有1年以上に引き下げる特例に係る新たな教習制度（以下「新教習制度」という。）を新設することとされている。

今後旅客自動車教習所に係る規定を存置することとした場合、新教習制度と両立させて運用管理することを迫られることとなり、行政事務及び自動車教習所の事務の複雑化を招くとともに、国民にとっても分かりにくい制度となり、現行よりも行政事務等の状況が改善するとは考えられないことから、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)

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。

第二種免許の経験年数の引き下げに係る要件のうち、現在運用実態がほとんどない旅客自動車教習所に係るものを存置することで、自動車教習所における教習に係る要件が混在することとなることが課題である。

本改正では、第二種免許の受験資格のうち経験年数に係る要件が普通免許等を保有していた期間が2年以上であることに引き下げられる対象者から、旅客自動車教習所における教習を修了した者を削除する。

代替案としては、現在ほとんど利用されていない旅客自動車教習所の制度を存置し、経験年数要件の引き下げに係る新教習制度と併存させることが考えられる。

## 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。

本改正は、旅客自動車教習所の制度を廃止することで、第二種免許の受験資格のうち経験年数要件に係る特例を受けるための教習制度を新教習制度に一本化するものであり、これにより行政事務及び自動車教習所の事務が合理化されるとともに、国民にとって分かりやすい制度となると考えられる。

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。

本改正に関する副次的な影響及び波及的な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

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

本改正による遵守費用や行政費用の発生は想定されない。

他方、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、行政事務及び自動車教習所の事務の合理化及び制度の簡明化につながる（上記3⑤参照）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、旅客自動車教習所の制度を存置し、経験年数要件の引き下げに係る新教習制度と併存させることが考えられる。

### [費用]

#### ・ 遵守費用

遵守費用の発生は想定されない。

#### ・ 行政費用

行政及び自動車教習所における事務が複雑化することから、これらの事務に係る管理コストが増大することが考えられるが、定量化は困難である。

### [効果（便益）]

旅客自動車教習所制度を存置したとしても、新教習制度においては、経験年数要件がより緩和されていることから、代替案を執ることによる効果はほとんどないと言える。

### [規制案と代替案の比較]

規制案は代替案に比べて、費用が生じさせずにより大きな効果を得られるため、本改正は妥当と考えられる。

## 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。

上記1①で述べたアンケートを含む令和元年度実施の「職業運転者に必要な免許制度の在り方に関する調査研究」において、旅客自動車教習所の制度を廃止して、新教習制度に一本化することが適当とされた。

加えて、政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 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。

- ・ 新教習制度に係る特例を受けて第二種免許を取得した者の数

# 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：試験の一部免除に関する規定の整備

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和3年11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97条の2第1項第3号において、運転免許（以下「免許」という。）の失効後6月以内（海外旅行、災害等、その期間内に免許を受けることができなかつたやむを得ない理由がある者については、免許が失効した日から起算して3年を経過しない場合に限り、当該事情がやんだ日から起算して1月以内）の者（以下「特定失効者」という。）のうち、その者の年齢等に応じて運転免許証の更新を受けようとする者と同様の検査、講習等を受けたものについては、運転免許試験（以下「試験」という。）の一部（技能試験及び学科試験）を免除することとされている。

また、同項第5号において、病気等による免許の取消処分を受けた者で、当該処分を受けた後3年以内であるもの（以下「特定取消処分者」という。）のうち、その者の年齢等に応じて運転免許証の更新を受けようとする者と同様の検査、講習等を受けたものについても、試験の一部（技能試験及び学科試験）を免除することとされている。

この点、特定失効者及び特定取消処分者から除かれ、試験の一部免除が認められない者として、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第34条の3第2項及び第4項において、運転免許証の更新を受けなかつたため、又は病気等による免許の取消処分を受けたために自動車等の運転に関して法の規定等に違反する行為（以下「違反行為」という。）をしたことを理由とする免許の取消処分を受けなかつた者等が規定されている。他方、免許が失効し、又は病気等による免許の取消処分を受けた後において違反行為を行い、その結果、違反行為を理由とする免許の拒否処分の基準（免許の取消処分の基準と同様）に該当したような者が、その後免許を再取得する際に試験の一部免除を受けることについては規制されておらず、当該違反行為により免許の拒否処分の対象となる期間を満了した後に、試験の一部免除を受けることが可能とな



っている。

しかしながら、そのような者は、既に免許の効力が失われているにもかかわらず無免許運転をはじめとする違反行為に及んだ結果、仮にその時点で有効な免許を有する者であれば当該違反行為を理由とする免許の取消処分を受け、その後の再取得に当たっては試験の一部免除を受けることができなくなっていたものである。

本改正がなければ、そのような者に引き続き試験の一部免除を認めることとなり、自動車等の安全な運転に必要な能力を十分に評価することができない状況が継続し、現行における以上に交通の安全を確保することはできないことから、現行規定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）

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。

免許が失効し、又は病気等による免許の取消処分を受けた後において違反行為を行い、その結果、違反行為を理由とする免許の拒否処分の基準に達したような者について、その者が新たに免許を受けるに当たって、試験の一部免除を認めていることにより、自動車等の安全な運転に必要な能力を十分に評価することができない状況にあることが課題である。

そこで、本改正では、免許が失効し、又は免許の取消処分を受けた後に違反行為をして、免許の拒否処分の基準に該当することとなった者については、特定失効者及び特定取消処分者から除外し、免許の再取得に当たり、試験の一部免除を認めないこととする。

免許が失効し、又は免許の取消処分を受けた後に違反行為をして、免許の拒否処分の基準に該当することとなった者であつて、免許を受けようとする者について、自動車等の安全な運転に必要な能力全般を正確に評価するためには試験の実施が必要であり、本改正と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）

「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。

本改正により、試験の一部免除を認められないこととなった者が免許を再取得するためには、技能試験及び学科試験を含む全ての試験を受験しなければならないこととなる。試験の一部免除を受けた場合の試験手数料と、通常の場合の試験手数料とでは、その標準額に差異が設けられており、その差額が新たな遵守費用となる。

なお、試験手数料の標準額は令第 43 条第 1 項において免許の種類等に応じてそれぞれ規定されているが、例えば、普通自動車免許に係る試験について、法第 97 条の 2 第 1 項第 3 号又は第 5 号に該当して一部免除を受ける場合と一部免除を受けずに全ての試験を受験する場合とを比較すると、下記のとおりである。

- ・ 法第 97 条の 2 第 1 項第 3 号又は第 5 号に該当して試験の一部免除を受ける場合  
… 1,900 円（やむを得ない理由のため運転免許証の更新を受けることができなかった者にあっては、800 円）
- ・ 法第 97 条の 2 第 1 項の規定の適用を受けず、全ての試験を受験する場合  
… 2,550 円（技能試験を都道府県公安委員会が提供する自動車を使用して受ける場合にあっては、3,350 円）

行政側の負担としては、試験の実施費用が増加することが考えられるが、それにより生じる費用は試験手数料として徴収することとなるため、新たな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。

本改正では、免許が失効し、又は免許の取消処分を受けた後に違反行為をして、免許の拒否処分の基準に該当することとなった者について、免許の再取得に当たって試験の一部免除を認めず全ての試験を受検させることにより、そのような者について、再度免許を与える前に自動車等の安全な運転に必要な能力を有しているか確認することができるようになるため、交通の安全の確保につながると考えられる。

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。

本改正に関する副次的な影響及び波及的な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

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

本改正による新たな遵守費用の発生が見込まれる一方で、本改正による便益を金銭価値化することは困難であるものの、本来試験の一部免除を受けるべきではない者について、当該一部免除を認めないこととするものであることから、交通の安全の確保という目的の重要性に鑑みれば、当該費用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

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。

本改正と同様の政策目的を実現できる代替案は想定できない（上記1②参照）。

## 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。

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 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。

- ・ 試験の一部免除を受けて試験に合格した特定失効者等の数

# 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：試験の一部免除に関する規定の見直し

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和3年11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97条の2第3項において、公安委員会は、政令で定める基準に従い、運転免許（以下「免許」という。）を受けようとする者が当該免許に係る自動車等を運転することが支障がないと認めるときは、運転免許試験（以下「試験」という。）の一部を免除することができることとされている。

当該基準について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34条の5のうち、第1号口及び第2号口では、免許の失効後6月以内（海外旅行、災害等、その期間内に免許を受けることができなかつたやむを得ない理由がある者については、免許が失効した日から起算して3年を経過しない場合に限り、当該事情がやんだ日から起算して1月以内）の者及び病気等による免許の取消処分を受けた者で、当該処分を受けた後3年以内であるもの（以下「特定失効者等」という。）が新たに第一種又は第二種免許を受けようとする場合、受けようとする免許により運転することができる自動車を運転することができる他の種類の免許（以下「上位免許」という。）を受けていた特定失効者等については、試験のうち、技能試験と学科試験を免除することとされており、例えば、中型自動車免許を受けていたが当該免許を失効させた特定失効者が普通自動車免許を新たに受けようとする場合が該当する。

現行では、ここでいう「自動車」には原動機付自転車が含まれないことから、原動機付自転車免許（以下「原付免許」という。）の上位免許（普通自動車免許等）を受けていた特定失効者等が新たに原付免許を受けるに当たっては、試験の一部免除を受けることができず、通常の場合と同様に適性試験と学科試験を受験する必要がある。

しかしながら、原付免許の上位免許により運転することができる自動車の運転に必要な知識を有する者については、原動機付自転車の運転に必要な知識も当然に有していると考えられる。仮

に、現行規定を維持した場合、原付免許の上位免許を受けていた特定失効者等のうち、上位免許は不要であるが、原付免許のみを受けようとする者が、新たに原付免許を受けるに当たっては、既に原動機付自転車の運転に必要な知識を有していると考えられるにもかかわらず、学科試験を受けなければならないこととなる結果、過度な規制が継続することとなり、不要な遵守費用が生じ続けることから、現行規定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)

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。

令第34条の5第1号口及び第2号口に規定する「自動車」に原動機付自転車は含まれないため、原付免許の上位免許を受けていた特定失効者等が原付免許を新たに受けるに当たり、試験の一部免除を受けることができないこととなっていることが課題である。

本改正では、令第34条の5第1号口及び第2号口を改正し、「自動車」とあるのを、原動機付自転車も含まれる用語である「自動車等」(令第33条の2第1項第1号)とすることにより、原付免許の上位免許を受けていた特定失効者等が新たに原付免許を受けるに当たり、試験の一部免除を受けることができることとする。

本改正の目的は過度な規制の解除にあり、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)

「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。

本改正による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

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。

本改正によって、試験の一部免除に係る過度な規制が解除されることとなる。

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。

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

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。

本改正に関する副次的な影響及び波及的な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

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

本改正による遵守費用及び行政費用の発生は想定されない。

他方、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、過度な規制の解除につながる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。

本改正と同様の政策目的を達成し得る代替案は想定できない（上記1②参照）。

## 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。

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 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。

- ・ 試験の一部免除を受けて原付免許に係る試験に合格した特定失効者等の数

## 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：臨時適性検査を行うことができる場合の拡大

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：警察庁交通局運転免許課

評価実施時期：令和3年11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102条第5項において、都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要があると認めるときは、臨時の適性検査（以下「臨時適性検査」という。）を行うことができることとされている。

同項の規定による臨時適性検査は、免許の取消処分等の事由に該当するまでには至らないものの、免許を受けた者の身体の状態等から判断して、引き続き運転を認めた場合に免許に条件を付す等しなければ交通事故を引き起こす可能性が高いと認められるとき等に行うものである。

同項の規定による臨時適性検査を行うことができる具体的な要件については、現行の道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第37条の7に規定されており、免許を受けた者から適性検査を受けたい旨の申出があった場合において、その申出に理由があると認められるとき（同条第1号）及び免許を受けた者が自動車等の運転に係る違反行為をし、又は自動車等の運転により交通事故を起こした場合において、その者が自動車等の運転について必要な適性を備えていないおそれがあると認められるとき（同条第2号）に限り行うことができるとされている。

仮に、引き続き、現行規定を維持した場合は、都道府県公安委員会において自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがある者を認知したとしても、それが免許の取消処分等の事由に該当するまでには至らないような場合は、本人の申出や違反行為又は交通事故があった場合でなければ臨時適性検査を行うことができず、結果として、その免許に適切な条件を付与して自動車等の安全な運転に必要な能力を回復させる等の措置を行うことができないこととなり、現行における以上に交通の安全を確保することはできないこととなることか

ら、現行規定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）

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。

身体の障害により、視力、聴力、下肢の運動能力等が低下しているなど、自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがあると認められるが、免許の取消処分等の事由に該当するまでには至らない者に対しては、本人の申出や違反行為又は交通事故があった場合でなければ臨時適性検査を行うことができないため、免許に適切な条件を付与して自動車等の安全な運転に必要な能力を回復させる等の措置を行うことができないことが課題である。

本改正では、令第 37 条の 7 を改正し、法第 102 条第 5 項の規定による臨時適性検査を行うことができる場合として、現行の令第 37 条の 7 第 1 号及び第 2 号の場合のほか、免許を受けた者の身体の状態に照らして、その者が自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがあると認められるときを追加し、本人の申出等がなくとも法第 102 条第 5 項の規定による臨時適性検査を行うことを可能とする。

代替案としては、そのようなおそれがあると認められるときに、自主的に運転を控えるように促すことが考えられる。

## 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]

本改正により、新たに臨時適性検査の対象となる者については、臨時適性検査を受検しなければならないという法的義務が課されることとなるが、現行制度において臨時適性検査の対象となった者に生じる負担と同様であり、このことで新たに生じる遵守費用は限定的である。

### [行政費用]

臨時適性検査の実施に係る行政費用は現行の臨時適性検査と同様であり、本改正で新たに生じる行政費用は限定的である。

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、視力、聴力、下肢の運動能力等が低下しているなど、自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがあると認められる者に対しては、本人の申出等がなくとも、適時適切に臨時適性検査を行い、必要に応じてその免許に条件を付す等の措置を行うことができるようになる。これにより、交通事故の防止に資することとなると考えられる。

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。

本改正に関する副次的な影響及び波及的な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

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

具体的金額の算出は困難であるものの、本改正による遵守費用及び行政費用の発生が想定される（上記2③参照）。

一方で、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、交通の安全の確保という目的の重要性に鑑みれば、本改正により得られる効果が大きいのに対し、新たに発生する費用は社会的に受忍す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

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、視力、聴力、下肢の運動能力等が低下しているなど、自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがあると認められる者に対し、自主的に運転を控えるよう促すことが考えられる。

### [費用]

#### ・ 遵守費用

法的義務を課すものではないため、遵守費用は発生しない。

#### ・ 行政費用

自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているおそれがあると認められる者に対し、自主的に運転を控えるよう促す事務が発生するが、これは更新事務等の警察活動を通じて行えばよく、新たに生じる行政費用は限定的である。

### [効果（便益）]

自動車等の安全な運転に必要な認知又は操作に係る能力を欠いているかどうかについて検査により明らかとなっていない状態のまま、自主的に運転を控えるよう促すのみでは、効果は期待できず、交通事故を未然に防止することは困難である。

### [規制案と代替案の比較]

代替案では遵守費用は発生せず、行政費用も限定的であるものの、効果が期待できない。

規制案では遵守費用及び行政費用が共に限定的であり、交通事故を防止する効果が期待される。

交通安全の確保という本規制の目的の重要性や、交通事故の発生による結果の重大性に鑑みれば、交通事故の防止効果が期待される規制案を採用することが適当であると考えられるため、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

政策所管課において、当該規制により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制の有効性、必要性等について確認した。

## 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。

- ・ 身体の障害に対する臨時適性検査の実施件数



## 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

規制の名称：自動車の積載の制限の見直し

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：警察庁交通局交通規制課

評価実施時期：令和3年11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57条第1項の規定により、車両（軽車両を除く。以下同じ。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして車両を運転してはならないこととされており、自動車（大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く。以下同じ。）に積載する積載物の長さ及び幅並びに積載の方法の制限（以下「積載制限」という。）については、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号。以下「令」という。）第22条第3号及び第4号により、

- 積載物の長さは、自動車の長さとその長さの10分の1の長さを加えたものを超えないこと（第3号イ）。
- 積載物の幅は、自動車の幅を超えないこと（同号ロ）。
- 積載物は、自動車の車体の前後から自動車の長さの10分の1の長さを超えてはみ出さないこと（第4号イ）。
- 積載物は、自動車の車体の左右からはみ出さないこと（同号ロ）。

とされている。このうち、(1)及び(2)は、法の制定当初から存在する委任規定に基づくものであり、積載物を積載した状態における車両の走行安定性、貨物自動車の運転者が第一当事者となる交通事故件数等の当時の道路又は交通の状況を勘案した積載の安全性等を考慮して規定されたものである。また、(3)及び(4)は、同じ重量又は大きさの積載物であっても、積載の方法により、積載の安全性が損なわれたり、車体の外に大きくはみ出したりして危険な場合があると考えられたことから、貨物自動車の運転者が第一当事者となる交通事故件数等の当時の道路又は交通の状況を勘案し、道路交通法の一部を改正する法律（昭和46年法律第98号）及び道路交通法施行令の一部を改正する政令（昭和46年政令第348号）により規定されたものである。

なお、(3)は、自動車の車体の前後のそれぞれから自動車の長さの10分の1を超えてはみ出してはならないとする趣旨である。

車両の運転者は、貨物が分割できないものであるため積載制限を超えた積載をして当該車両を運転する場合、法第57条第3項の規定により、当該車両の出発地を管轄する警察署長の許可（以下「制限外積載許可」という。）を受ける必要がある。

この点、物流業界において、運転者の高齢化等に伴う人手不足、長時間労働等が問題になっており、労働時間の削減や需要等に応じた輸送計画の柔軟な見直しの必要性が高まっているところ、これらの取組を実施するに当たり、制限外積載許可に係る手続や、積載制限を超えないよう積載物を分割し、複数回に分けて輸送することが、業務の負担となっていることから、積載制限の見直しを求める要望がなされている。当該要望を受け、所要の調査研究を実施した結果、一定の範囲であれば、現行の制限を超える方法等で積載物を積載した場合においても、支障がないことが確認された。

ここで、仮に、積載制限を見直さないこととした場合には、当該自動車に積載する積載物の長さ及び幅並びに積載の方法が周囲の道路又は交通の状況に支障がない場合にまで過大な制限を課すことになり、人手不足とあいまって、物流業界における業務負担がより深刻化するおそれがある。

## 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〕

上記①のとおり、積載制限を見直さないこととした場合には、当該自動車に積載する積載物の長さ及び幅並びに積載の方法が周囲の道路又は交通の状況に支障がない場合にまで過大な制限を課すことになり、人手不足とあいまって、物流業界における業務負担がより深刻化するおそれがある。

### 〔規制緩和の内容〕

令第22条に規定された積載制限について、次のとおりとする。

- (1) 積載物の長さは、自動車の長さとその長さの10分の2の長さを加えたものを超えないこととする。
- (2) 積載物の幅は、自動車の幅にその幅の10分の2の幅を加えたものを超えないこととする。
- (3) 積載物の幅に関する積載の方法について、積載物は自動車の車体の左右から自動車の幅の10分の1の幅を超えてはみ出さないこととする。

## 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）

「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。

走行実験を実施し、自動車の走行安定性等が確保されること、周囲の交通に与える影響がほとんどないこと等が確認された範囲で積載に関する制限を緩和する方向で政令を改正することから、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

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。

一部の制限外積載許可に係る手続が不要となるほか、制限外積載許可を受けることなく、一回の輸送でより多くの貨物を輸送することが可能となることから、物流業界における業務負担の軽減、輸送効率の向上等に資する。

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。

制限外積載許可を受けることなく、一回の輸送でより多くの貨物を輸送することが可能となり、例えば、輸送量の増加に伴う利益の増加が便益となるが、増加する輸送量や、その結果として得られる利益がどの程度であるかは、輸送する車両や貨物等により異なることから、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。

一部の制限外積載許可に係る手続が不要となったり、輸送量が増加したりすることにより、例えば、当該手続に係る作業時間の短縮や輸送回数の減少に伴う費用の削減が便益となるが、短縮される作業時間、減少する輸送回数や、その結果として削減されることとなる費用がどの程度であるかは、輸送する車両や貨物等により異なることから、金銭価値化することは困難である。

## 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

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。

本改正による副次的な影響及び波及的な影響は生じないと考えられる。

## 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、費用は発生しない。

また、本改正による便益については、金銭価値化することは困難であるが、一部の制限外積載許可に係る手続が不要となるほか、制限外積載許可を受けることなく、一回の輸送でより多くの貨物を輸送することが可能となり、物流業界における業務負担の軽減、輸送効率の向上等に資する（上記3⑤参照）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、積載制限を廃止する案が考えられる。

[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]

制限外積載許可に係る手続が不要となるケースや、一回当たりの輸送量がより増加することとなる。

しかしながら、ほぼ無制限に積載を認めることで、積載による自動車の安定性が損なわれたり、積載物が車体の外に大きくはみ出したりするなどして、道路における危険を生じさせることが考

えられる。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案に要する費用と効果は、上記のとおりであり、一定の効果は認められるものの、道路における危険を生じさせるという負の効果を回避すべきと考える。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案では、道路における危険を生じさせると考えられる。したがって、代替案を採用することは適当ではなく、本改正は妥当である。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

政策所管課において、本規制緩和により発生する費用や便益を明らかにし、当該規制緩和の有効性、必要性等について確認した。

## 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 3 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。

- ・ 制限外積載許可の許可件数
- ・ 貨物自動車の運転者が第一当事者となる交通事故の発生件数