

規制の事前評価書

評価実施日：平成27年3月12日

政策	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案		
担当課	自動車局 自動車情報課 審査・リコール課 整備課	担当課長名	池光 崇 西田 寛 江坂 行弘
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 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案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <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（第7条及び第94条の5）</p> <p>(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和（第11条）</p> <p>(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し（第36条の2）</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（第63条の4）</p> <p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設（第75条の2）</p> <p>② 規制の目的</p> <p>(1) 貨物自動車の中古新規検査において、国への現車提示を不要とすることで、使用者の利便性の向上を図る。</p> <p>(2) 「図柄入りの自動車登録番号標」の導入を契機に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ことで、所有者の利便性の向上を図る。</p> <p>(3) 回送運行許可証の有効期間を回送運行の許可の有効期間に一本化等することで、回送運行業者の事務負担の軽減、事業活動の円滑化を図る。</p> <p>(4) 装置製作者等への報告徴収・立入検査を通じ、迅速かつ確実なリコールの実施を促進することで、自動車の使用における安全・安心の一層の確保を図る。</p> <p>(5) 自動車の共通構造部の型式指定制度を導入し、型式指定における審査期間短縮等、更なる合理化を図ることで、より安全な自動車の普及促進を図る。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>b 関連する施策目標 17 自動車の安全性を高める</p> <p>c 関連する業績指標 -</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 -</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 (1) 中古新規検査において、指定自動車整備事業者が交付した保安基準適合証により現車提示を省略した件数の割合</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <p>【規制の緩和】</p> <p>○国への現車提示が必要とされている、貨物自動車の中古新規検査において、一定の要件を満たすものについては、民間の指定自動車整備事</p>		

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。

(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和

【規制の緩和】

○自動車登録番号標の再交付は、現在、滅失、毀損等の場合に限られているが、「図柄入りの自動車登録番号標」の導入を契機に自動車の所有者の申請により自動車登録番号標の再交付を受けることができることとする。

(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し

【規制の緩和】

○回送運行許可証の有効期間については、現在、1年以内とされているが、回送運行の許可の有効期間に合わせて5年以内に延長するとともに、回送運行許可証等の返納期間について、現行の3日以内から5日以内に延長することとする。

(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充

【規制の拡充】

○国土交通大臣による自動車製作者等に対するリコールの勧告等や自動車製作者等によるリコールの届出に関し、必要に応じて国が行う報告徴収・立入検査の対象は、現行では自動車製作者等及び特定後付装置（タイヤ及びチャイルドシート）製作者等とされているところ、これに自動車にあらかじめ取り付けられている装置の装置製作者等を追加することとし、これを拒んだ者等には罰則を科すこととする。

(5) 共通構造部型式指定制度の創設

【規制の緩和】

○国土交通大臣は、複数の型式の自動車に共通して使用される自動車の構造部分（以下「共通構造部」という。）をその型式について指定することとする。

○型式の指定を受けた共通構造部は、道路運送車両法第75条の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こととする。

○型式の指定を受けた共通構造部には特定の表示を付すことができることとし、何人も、同表示又は紛らわしいものを付してはならないこととし、これに違反した者には罰則を科すこととする。

⑤ 規制の必要性

(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大

○自動車の継続検査における保安基準適合性の審査は、自動車検査独立行政法人のほか、民間の整備工場も受けることができ、その割合は全体の約7割を占めている。しかし、中古新規検査では、国への現車提示を省略できる自動車が乗用自動車に限られており、貨物自動車ユーザー等の利便性が低い。（＝目標と現状のギャップ）

○貨物自動車は、一般に、中古新規検査時に構造が変更される蓋然性が高いため、平成6年に乗用車に限って中古新規検査時の現車提示を省略可能とした際、引き続き、国への現車提示が必要とされた。しかし、平成6年当時は十分なデータがなかったため、一部の貨物自動車についても現車提示の省略を認めることができないかについての詳細な検討はできていなかった。（＝原因分析）

○今般の調査により、中古新規検査において、一部の貨物自動車は乗用車と同程度に構造変更の割合が小さいことが判明した。そのため、貨物自動車ユーザー等の利便性の観点から、乗用車と同程度に構造変更の余地が小さい一部の貨物自動車について、国への現車提示の省略を認めることが適当である。（＝課題の特定）

○中古新規検査において、民間の整備工場で審査を受けることで国への現車提示を省略できる自動車に、構造変更の余地が小さいものとして省令で定める一定の範囲の貨物自動車を新たに追加することとする。
(=規制の具体的内容)

(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和

- 「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が、現行制度における自動車登録番号標の再交付は、滅失、毀損等の場合に限りられており、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い。(=目標と現状のギャップ)
- 「図柄入りの自動車登録番号標」が導入されていない現行制度においては、自動車登録番号標の交換は、滅失、毀損等の場合に限りられている。(=原因分析)
- 「図柄入りの自動車登録番号標」の導入を契機に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ことで、所有者の利便性の向上を図る必要がある。(=課題の特定)
- 自動車の所有者からの申請により、任意で自動車登録番号標の再交付を受けることができることとする。(=規制の具体的内容)

(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し

- 回送運行業は、地域における自動車販売あるいは国内外への自動車流通の中継点としての機能を有するものである。当該制度ではこれまで、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。しかし、これまで許可証等の不正使用はほとんど発生していない中、回送運行を行うに当たって必要な許可の更新等に係る事務が、回送運行業者にとって負担となっていることから効率的な事業運営に支障を来している。(=目標と現状のギャップ)
- 回送運行業者は、回送運行許可証等の更新手続きを行わなければならないが、更新に係る返納期間も短いことから、効率的な事業運営に支障を来している。(=原因分析)
- 回送運行業者の負担軽減を図る観点から、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が必要である。(=課題の特定)
- 回送運行許可証の有効期間を回送運行の許可の有効期間に合わせて5年以内とし、また、同許可証等の返納期間を5日以内に延長することとする。(=規制の具体的内容)

(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充

- 設計又は製作に起因する自動車の不具合が生じている場合には、自動車製作者等による迅速かつ確実なリコールにより使用者の安全・安心の確保を図る必要があるが、リコールとなった装置が複数の自動車製作者等に納品されている場合に、最初にリコール届出が行なわれてから他の自動車製作者等がリコール届出を提出するまでに長期間を要することがある。(=目標と現状のギャップ)
- 装置製作者等が有している装置の技術的な情報や他の自動車製作者等との取引に係る情報はより迅速かつ確実なリコールを行うために重要であるが、装置製作者等が当該情報を自動車製作者等に提示しない場合があるにも関わらず、国による報告徴収・立入検査の対象は、現行法上、自動車製作者等に限りられており、国による迅速な情報収集・指導が困難となっている。(=原因分析)
- リコールに係る報告徴収・立入検査の対象に装置製作者等を追加することで、国が必要な情報を入手できるようにする必要がある。(=課題の特定)

	<p>○リコールの勧告等に関し、必要な限度において国が装置製作者等に対しても報告徴収及び立入検査を行うことができることとし、これを拒んだ者等には罰則を科すこととする。(＝規制の具体的内容)</p> <p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設</p> <p>○自動車の型式指定制度は、自動車の安全等を確保するための検査制度において、大量生産される自動車の検査を合理化する制度である。型式指定の審査時間が長いと、申請者(自動車製作者等)の利便性が損なわれるのみならず、新技術を搭載したより安全な自動車の普及を遅らせることにもなりかねないため、可能な範囲で審査の迅速化を図る必要がある。(＝目標と現状のギャップ)</p> <p>○現行では、自動車の型式指定に係る審査において、型式の指定を受けた装置は基準に適合しているとみなすことで、審査の合理化が図られているが、複数の自動車に共通する部分であっても、装置以外については自動車の型式指定の審査の際に、基準に適合しているとみなすことができない。(＝原因分析)</p> <p>○自動車の型式指定に係る審査の効率化の観点から、複数の型式の自動車に共通する部分に係る型式指定制度を新設し、審査の更なる合理化を図る必要がある。(＝課題の特定)</p> <p>○国土交通大臣が、複数の型式の自動車に共通して使用される自動車の部分として、共通構造部の型式について指定することとし、型式の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こととする。(＝規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <p>○全ての自動車の中古新規検査において、民間の整備工場が保安基準適合性審査を受ければ国への現車提示を省略可能とする。</p> <p>(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和</p> <p>○特になし。(自動車の所有者の希望に応じて自動車登録番号標の再交付を受けられるよう規制を緩和するものであり、代替案は想定できない。)</p> <p>(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し</p> <p>○回送運行許可の有効期間を廃止する。</p> <p>(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充</p> <p>○装置製作者等に対して法令によらない報告徴収・立入検査を実施する。</p> <p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設</p> <p>○従来の法律に基づき、型式指定の対象となる装置を拡充することで、自動車の型式指定制度における効率化を図る。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>○新たな費用は発生しない。</p> <p>b 行政費用</p> <p>○民間の整備工場の監査コストが微増する。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>○特になし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>○新たな費用は発生しない。</p> <p>b 行政費用</p>

○民間の整備工場の監査コストが、改正案より大幅に増大する。

c その他の社会的費用

○構造等が変更される蓋然性が高い自動車についても民間の整備工場に構造等の変更の有無の確認を任せることで、自動車検査証記載事項に不備が生じ、基準不適合車両が運行の用に供される可能性が高まる。これにより安全性が阻害されるおそれが生じる。

(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

○再交付を申請する場合は自動車登録番号標の交付手数料の負担が発生する。

b 行政費用

○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する。

c その他の社会的費用

○特になし。

(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

○新たな費用は発生しない。

b 行政費用

○特になし。

c その他の社会的費用

○特になし。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

○新たな費用は発生しない。

b 行政費用

○特になし。

c その他の社会的費用

○更新や返納がなくなることで、回送運行許可番号標等の管理が不十分になり、不正使用されるおそれが高まる。

○一度許可を受ければ検査や登録を受けることなく自動車を運行の用に供し続けることが可能となるため、道路運送車両法で規定する検査制度や登録制度の意義を没却させ、安全性が確保されていない自動車が道路上を走行する危険性が大幅に増す。

(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

○装置製作者等が報告徴収・立入検査に対応するための費用が発生する。

b 行政費用

○報告徴収・立入検査の実施に要する費用が発生する。

c その他の社会的費用

○特になし。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

○装置製作者等が報告徴収・立入検査に対応するための費用が発生する。

b 行政費用

○報告徴収・立入検査の実施に要する費用が発生する。

c その他の社会的費用

○特になし。

	<p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>○共通構造部の型式指定を申請する場合は手数料の負担が発生する。</p> <p>b 行政費用</p> <p>○申請に応じて共通構造部の型式指定を行う審査コストが発生する。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>○特になし。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>○多数の装置指定を取得するための費用が発生する。</p> <p>b 行政費用</p> <p>○多数の装置指定を行う審査コストが発生する。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>○特になし。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>○貨物自動車の中古新規検査の際、現車提示が省略可能となることで、自動車検査独立行政法人に支払う手数料、運搬に係る費用が削減され、また、これらに伴う時間が短縮される。</p> <p>○国への現車提示が省略可能となることで、自動車検査独立行政法人による保安基準適合性審査の業務が微減する。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>○全ての自動車を対象に、中古新規検査の際の現車提示が省略可能となることで、自動車検査独立行政法人に支払う手数料、運搬に係る費用が削減され、また、これらに伴う時間が短縮される。</p> <p>○国への現車提示が省略可能となることで、自動車検査独立行政法人による保安基準適合性審査の業務が減少する。</p> <p>(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>○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。</p> <p>(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>○回送運行許可証の更新頻度が下がるため、回送運行業の許可に係る費用等が低減することにより、効率的な事業運営に資する。</p> <p>○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する。</p> <p>○効率的な事業運営や回送運行事業者の負担の軽減により、自動車の流通の円滑化が図られる。</p> <p>○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。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>○回送運行許可証の更新が不要となるため、回送運行業の許可に係る費用等が低減することにより、効率的な事業運営に資する。</p> <p>○効率的な事業運営や回送運行事業者の負担の軽減により、自動車の流通の円滑化が図られる。</p> <p>○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。</p>

	<p>(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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が迅速・確実化され、自動車の安全性の向上及び環境保全に寄与する。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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が迅速・確実化され、自動車の安全性の向上及び環境保全に寄与するが、法令に基づかないものであるため、装置製作者等に拒否されれば、当該規制案に比べ便益は小さくなる。 <p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ○共通構造部の型式の指定を活用することにより、自動車の型式指定に係る審査において型式の指定を受けた共通構造部の審査が省略され、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る。 ○審査期間の短縮により、新技術を搭載したより安全な自動車の普及が早まる。 ○共通構造部の型式指定は、国際協定に基づく相互承認に活用することが可能であり、自動車を輸出する場合において、自動車製作者等は海外で認証コストが低減する。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車の型式指定に係る審査において、従来に比べ、多くの型式指定を受けた装置について審査が省略されることにより、自動車型式指定における審査期間が短縮される。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ○改正案では、監督に係る行政費用が微増するものの、安全に係る社会的費用が増大することはなく、また、受検者及び独立行政法人の便益が増大するため、改正案の便益は費用を上回ると言える。 ○代替案は、便益が改正案より大きい、監督に係る行政費用及び安全に係る社会的費用も改正案よりも大きい。現行においても民間の整備工場による不正車検等の問題が依然として発生していることから、構造等が変更される蓋然性が高い自動車まで民間の整備工場に構造等の変更の有無の確認を任せるという急激な規制緩和による安全に係る社会的費用は便益を上回る可能性がある。以上のことから、改正案は代替案より適当である。 <p>(2) 自動車登録番号標の再交付に係る条件の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ○何も実施しない場合と比べ、「図柄入りの自動車登録番号標」の導入を契機に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ことで、所有者の利便性の向上を図るといった便益は費用より大きいと考えられるため、改正する意義がある。 <p>(3) 回送運行許可制度に関する規制の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ○何も実施しない場合と比べ、回送運行の許可の更新や許可証等の返納に係る負担を軽減され、かつ、自動車の流通の円滑化が図られるという便益があり、また、追加的な費用も生じないことから、改正する意義がある。 ○代替案は、許可の更新や許可証の返納に係る負担がなくなるという点で改正案より優れているものの、回送運行許可番号標等の管理が不十分になり、不正使用されるおそれ等が高まることから、社会的費用が便益を上回る可能性がある。以上のことから、改正案は代替案より適当である。

	<p>(4) リコールの勧告等に係る報告徴収・立入検査権限の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ○何も実施しない場合においては、全ての自動車製作者等に対して部品使用の有無を確認する費用が発生する上に、装置製作者等が回答しない可能性もあるが、本改正案においては、報告徴収等に係る一定の費用は発生するものの、リコール1件あたり平均約2.6万台についてリコールの迅速性・確実性が向上し、自動車の安全性の向上及び環境保全が促進されるという便益は、費用より大きいと考えられるため、改正する意義がある。 ○代替案と比較しても、報告徴収・立入検査を法令に基づかずに実施するのであれば、装置製作者等に拒否された場合に情報の入手が困難になり、リコールの迅速性・確実性の便益が下回ることから、改正案は代替案より適当である。 <p>(5) 共通構造部型式指定制度の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ○何も実施しない場合と比べ、自動車の審査の合理化により型式指定に係る審査期間の短縮や提出書面の削減が図られる。改正案により発生する行政費用に比べて、審査の合理化による申請者の便益及びより安全な自動車の普及促進の便益の方が大きく、他の費用は発生しないことから、費用と便益の関係においても、これを実施することは十分に意義があるものである。 ○代替案と比較しても、改正案においては、複数の装置を一括して共通構造部として型式を指定することが出来るため、それぞれの装置について個々に型式を取得する代替案に比べ、改正案の方が効率的な制度運用が可能となるほか、国際協定に基づく相互承認による便益も見込まれる。以上のことから、改正案は代替案より適当である。
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>【独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月7日閣議決定）】（抄）</p> <p>II 事務・事業の見直しについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ○技術面等から民間で実施可能な定型的検査・分析等の業務については、公平・中立性を確保した上で、可能な限り民間で実施する。 <p>（別表）各独立行政法人について講ずべき措置</p> <p>〔自動車検査独立行政法人〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○指定整備工場の指定要件の緩和、認証工場への周知及び働きかけの強化等を通じ、指定整備率を向上させ、大幅な民間移管を検討し、実施する。 <p>【交通政策審議会「豊かな未来社会に向けた自動車行政の新たな展開に関する小委員会」中間整理（平成27年2月）】（抄）</p> <p>2. 国際競争力の強化、新しい技術の開発・普及の促進、自動車の魅力向上等に関する事項</p> <p>(1) 我が国自動車産業の国際競争力維持に不可欠な国際協定改正への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○IWVTA制度の開始により、加盟国間での輸出入時の認証コストが大幅に低減される（審査項目数が最大で3分の1以下となる）ことが見込まれる中、我が国自動車メーカーの<u>認証コストを低減させ、国際的に活躍できる環境を整備・維持するため、58年協定の改正に確実に対応するべく、同制度に対応した国内制度を創設するべきである。</u> <p>(3) ナンバープレートの多様な活用に向けた関連制度の見直し</p> <p>ア 図柄入りナンバープレートを可能とする規制緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ナンバープレートのより一層の多様な活用による自動車の魅力向上等を図ることを目的とした<u>図柄入りナンバーの導入を実施するため、図柄入りナンバープレートへの変更を希望する場合に、これを可能とする措置等、必要な制度的手当てを講ずるべきである。</u>

	<p>(4) 車両安全のためのリコール対策強化</p> <p>○自動車メーカーによる迅速かつ適切なリコールの実施を促し、自動車の使用における安全・安心の向上を図るため、国が、装置メーカーに対し、必要があれば、直接報告を求め、立入検査を行うことを可能とするための措置を速やかに講ずるべきである。</p> <p>(5) その他規制緩和事項</p> <p>ア 回送運行制度の規制の緩和</p> <p>○事業活動の負担軽減と事業の円滑化をさらに進めるため、例えば、最長1年とされている許可証の有効期間を延長する等の規制緩和策を検討し、必要な措置を講ずべきである。</p> <p>イ 自動車検査における民間の整備工場の業務範囲の拡大</p> <p>○独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針（平成22年12月7日閣議決定）において指定整備率を向上させることとされていることを踏まえ、国の検査制度の合理化・効率化、自動車整備事業の活性化を促進するとともに、自動車ユーザーの利便向上をさらに進めるため、自動車検査における民間能力のさらなる活用（指定整備制度の拡大）を図るべきである。</p>
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<p>平成33年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施する。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>図柄ナンバー導入のための規制緩和による自動車の所有者の利便性向上、回送運行業者に対する規制緩和による事業の円滑化のほか、自動車の検査及び型式指定に係る審査の合理化並びにリコールの体制強化による自動車の使用における安全・安心の向上に資するものであるため、本法案における規制は有効である。</p>