

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	高圧ガス保安法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案
規制の名称	産業保安分野における環境変化を踏まえた制度的措置
規制の区分	〔新設〕改正(拡充〔緩和〕)、廃止
担当部局	経済産業省 産業保安グループ保安課
評価実施時期	令和5年6月
規制の目的、内容及び必要性	<p><b>①規制を実施しない場合の将来予測(ベースライン)</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外          現在、我が国は、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言しており、燃料電池自動車等の普及拡大の必要性が高まっている。一方で燃料電池自動車をはじめとする高圧ガスを燃料とする自動車(今回の規制見直しの対象となるのは、圧縮水素、圧縮天然ガス、液化天然ガスを燃料とする自動車である。これらをまとめて以下「燃料電池自動車等」という。)においては、高圧ガス燃料装置(容器、配管等)内の高圧ガスには高圧ガス保安法に基づく規制が適用される一方、車両全体には道路運送車両法に基づく規制が適用されている。その結果、一台の燃料電池自動車等について、二法令の規制がかかる状態となり、事業者及びユーザーの負担となっている。          こうした規制を合理化しなければ、引き続き事業者及びユーザーの負担は継続し、燃料電池自動車等の普及拡大(2025年までに20万台程度、2030年までに30万台程度の普及を目指す目標)の支障となることが予想される。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設          近年、IoT、ビッグデータ(BD)、人工知能(AI)、ドローン等の新たなテクノロジーが革新的に進展する中、高圧ガス、ガス、電力の産業保安分野(以下単に「産業保安分野」という。)でも、革新的なテクノロジーの導入を通じ、安全性と効率性を追求しつつ、保安レベルを持続的に向上させるための取組(以下「スマート保安」という。)が進みつつある。          一方、保安を担う人材が枯渇するといった状況が危惧されており、我が国の産業構造の基盤を担う産業保安の確保が揺らぎかねない状況にある。このようなかで、スマート保安を促進する必要があるところ、今般の認定高度保安実施事業者制度は、高圧ガス保安法、ガス事業法及び電気事業法において、安全確保を前提に、テクノロジーを活用しつつ、自主的に高度な保安を確保できる事業者を認定し、認定された事業者について、規制の特例を措置することで、スマート保安を促進し、保安レベルの持続的な向上と保安人材の枯渇の問題に対処することを趣旨としている。          このため、当該認定高度保安実施事業者制度を措置しない場合、産業保安分野において、保安レベルの持続的な向上が図れず、保安人材の枯渇の問題に対処できないこととなり、我が国の産業構造の基盤を担う産業保安の確保が困難となるおそれがある。          なお、高圧ガス保安法においては、認定を受けた事業者については、保安検査や完成検査に係る都道府県知事による検査に代えて事業者による自主検査とすることができる規制の特例措置を講ずる制度として、「認定事業者制度」が既に措置されている(平成8年創設)。他方で、当該制度はテクノロジーの活用を前提としなため、認定高度保安実施事業者制度を創設しない場合、スマート保安が促進されないと考えられる。</p> <p><b>②課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討(新設にあっては、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))</b></p> <p>本規制は、「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律(令和4年法律第74号)」により導入されることが決定されているものの、具体的な要件については政令に委任されていることに伴い導入されるものである。  <b>〔課題及び課題の原因〕</b>          (1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外  <b>〔課題及び課題の原因〕</b>          ①に記載のとおり、現在は一台の燃料電池自動車等に対して高圧ガス保安法と道路運送車両法の二法令による規制がなされており、これに起因して事業者及びユーザーに生じる規制対応コストが課題である。          例え、事業者においては高圧ガス保安法と道路運送車両法双方で登録審査手続や不具合時対応が必要であり、ユーザーにおいては高圧ガス保安法に基づく容器再検査(高圧ガス保安法第49条)の手続及び道路運送車両法に基づく継続検査(道路運送車両法第62条)(いわゆる車検)の手続がそれぞれ必要であることが、このようなコストの例として挙げられる。          安全性の確保を前提に、高圧ガス保安法と道路運送車両法に跨る規制を合理化すべく検討した結果、道路運送車両法に規制を一本化することができることと判断したため、高圧ガス保安法の適用除外を行い、引き続き必要な検査や手続については道路運送車両法体系下において措置することとする。  <b>〔規制の内容〕</b>          当該適用除外措置は「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律(令和4年法律第74号)」により導入されることが決定されているものの、具体的な要件については政令に委任されていることから、今回、その内容を政令で定める必要がある。          政令で委任する具体的な要件は、下記のとおり。          ①高圧ガス保安法施行令第2条において、適用除外対象となるガス種(圧縮水素・圧縮天然ガス・液化天然ガス)及び装置(原動機及び燃料装置)を規定。          ②高圧ガス保安法で規定される容器(再)検査・付属品(再)検査相当の検査として、道路運送車両法における新規検査(第59条第1項)・継続検査(第62条第1項)・臨時検査(第63条第1項)・構造等変更検査(第67条第3項)・予備検査(第71条第1項)の各検査の一部として行われる燃料装置の検査を規定。          (2)認定高度保安実施事業者制度の創設  <b>〔課題及び課題の原因〕</b>          将来的に産業保安を担う人材が枯渇する状況が危惧されており、我が国の産業構造の基盤を担う産業保安の確保が根底から揺らぎかねない危機的な状況にあることから、保安レベルを持続的に向上させるとともに、当該保安人材の枯渇の問題に対処し産業基盤を維持する観点から、スマート保安を早急に進める必要がある。          この点、これまで産業保安分野においては、事業者における保安業務へのテクノロジーの導入に向けて、導入効果の「見える化」を目的とした「スマート保安先行事例集」(2017年4月)等を作成し、事業者におけるテクノロジーの導入を図ってきたところであるが、テクノロジーの導入を更に強力に促進する観点からは、これら施策だけでなく、制度上の措置で環境整備(政策誘導)を図る必要がある。  <b>〔規制の内容〕</b>          上記の課題を踏まえ、「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律(令和4年法律第74号)」において、安全確保を前提に、テクノロジーを活用しつつ、自主的に高度な保安を確保できる事業者を認定し、認定された事業者について、許可・届出等の手続や検査に係る規制の特例を付与する認定高度保安実施事業者制度を創設した。          そして、「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律」において、認定高度保安実施者の認定の有効期間は政令に委任されていることを踏まえ、本政令案においてその期間を定める。具体的には、通常の認定高度保安事業者については5年間、業務遂行能力を持続的に向上させる高度な仕組みを有し、かつ、特に高度な情報通信技術を用いている事業者については7年間とする。</p>
直接的な費用の把握	<p>③「遵守費用」は金銭価値化(少なくとも定量化は必須)</p> <p>費用の要素</p>
(遵守費用)	<p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外  <b>〔遵守費用〕</b>          高圧ガス保安法の適用除外を措置し、二法令において規制されている状態を解消するものであり、新たな規制を課すものではないことから、特段新たな遵守費用は発生しない見込みである。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設  <b>〔遵守費用〕</b>          認定高度保安実施事業者制度は、認定の取得を望む者に対してのみ遵守費用が発生するものであるところ、認定の取得を望む事業者については、認定に係る申請の手続き等を行う必要があることから、申請書類の作成等に一定の費用が発生する。もともと、現行の認定制度についても、認定の取得に際して認定高度保安実施事業者制度と同程度以上の費用を要するため、本制度の創設によって、現行制度に比して、事業者に新たな遵守費用が発生するものではない。</p> <p><b>〔行政費用〕</b>          認定高度保安実施事業者制度の創設により、当該認定制度への申請の審査等の認定に係る各種事務が発生するが、認定事業者に付与される許可申請の免除等の規制の特例措置により、許可申請書類の確認等の手続が削減されるため、全体として、行政費用は増加しないものと考えられる。</p>
(行政費用)	<p>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</p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外          本改正では燃料電池自動車等について高圧ガス保安法の適用除外を措置するが、これまでの規制が完全に廃止されるものではない。例えばこれまで高圧ガス保安法に基づいて実施していた容器再検査は単に廃止されるのではなく、道路運送車両法体系下において相当する内容の検査が継続検査(車検)において行われるようになる等、安全性の確保に必要な規制は引き続き措置される予定である。          また、燃料電池自動車等については国連規則において国際的なルールが規定されており、これまでも高圧ガス保安法及び道路運送車両法において、こうした国際的なルールに基づき、規制を行ってきたところ、今後当然、このようなルールに従った規制がなされる。          このため、高圧ガス保安法の適用を除外したとしても、安全性等の観点から悪影響は発生せず、特段モニタリングの必要が生じる等の事象は想定されないことから、追加的な行政費用は発生しない見込みである。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設          認定高度保安実施事業者制度は、事業者が高い保安力を有していることを踏まえて、一部の行政手続きの簡素化、事業者自身による検査の実施等の特例を設ける等規制を合理化するものである。          もともと、認定高度保安実施事業者制度においては、認定要件において、コンプライアンス体制の整備、コーポレート・ガバナンスの確保、サイバーセキュリティ等の関連リスクへの対応を求めるなど、現行認定制度よりも認定要件を強化している。また、認定高度保安実施事業者制度においては、認定審査を厳格に行い事業者が十分な保安力を有することを確認することを予定している。このため、本制度の創設によって安全性等の観点からの懸念は発生せず、特段モニタリングの必要が生じる等の事象は想定されないことから、追加的な行政費用は発生しない見込みである。</p>

直接的な効果(便益)の把握	便益の要素
	<p><b>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</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 従来、高圧ガス保安法と道路運送車両法の二法令の規制が適用されていたが、今回の規制一元化に伴い、高圧ガス保安法の適用除外が措置されることで事業者がこれまで法令に基づいて登録審査手続や不具合時対応が必要であったことや、利用者が「容器再検査」(高圧ガス保安法)、「車検」(道路運送車両法)の各々受けることが必要であったといった諸手続に係るコストの低減が期待される。他方で、こうした諸手続に係るコスト削減効果を定量化して示すことは困難である。また、容器等に関する検査は、安全性を確保する観点から、高圧ガス保安法上行われてきたものと同等のものが今後道路運送車両法体系下で行われる予定であることから、直ちに検査コストが減少するものではない。 しかしながら、例えば④に記載したような容器再検査と車検の一体化が行われることで、ユーザーの負担が軽減するだけでなく、必要な検査を受けずにままに使用するという事象もなくなり、安全性の向上にも資することが期待される。 こうした規制の合理化により、事業者及びユーザーの負担軽減、さらにはこれによる燃料電池自動車等の普及拡大といった効果が見込まれる(具体的にどの程度普及率が上昇するかを推計することは困難であるが、現在の日本における燃料電池自動車の年間販売台数は年間1,000台前後で推移しているところ、本措置により販売台数の増加に寄ることが期待される。)</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 スマート保安が進まない理由として、事業者からは例えば、テクノロジーの導入コストや維持管理コストがかかることが挙げられているが、今般の認定高度保安実施事業者制度においては、安全確保を前提に、テクノロジー導入に向けた投資がメリットとなり、事業者の投資意欲を喚起するような制度的措置(規制の特例措置)を講ずることとしている。 これにより、スマート保安を促進し、保安人材の枯渇の問題(例えば、電気主任技術者(免状取得者)(第1種～第3種)の年齢構成は現在50歳以上が57%となっている。)に対処することにつながることも、自立的に高度な保安を確保できる事業者を認定することから、事業者の保安レベルの向上につながり、事故の発生防止を図ることができる。</p> <p><b>⑥可能であれば便益(金銭価値)を把握</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 ⑤にも記載のとおり、高圧ガス保安法と道路運送車両法の二法令が適用されていたことに伴う直接的・間接的な諸手続等のコストについて、規制一元化に伴う負担軽減につながることや、燃料電池自動車等の普及拡大といった効果が期待される。一方で、このようなコスト削減については企業やユーザーごとの状況や個別判断によっても異なり、こうした便益を定量的に示すことは困難である。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 産業保安分野における保安人材の枯渇の問題による影響については、経済状況や各社の人材確保の取り組みによっても多少の変動が生じるものであり、便益の試算は困難である。 また事故による影響については、事業者の規模や事故の形態・影響範囲・原因によって様々であるため、事故の発生防止による便益の試算は困難である。</p> <p><b>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</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 ⑤にも記載のとおり、規制の一元化に伴う諸手続等に係るコスト削減効果が期待されるものの、実際の削減額を具体的に推定することは困難である。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 現行制度及び新制度ともに、事業者は認定の申請を行う必要があり、申請書類の作成等に係る費用が発生するところ、新制度においては、審査基準の透明化等により認定取得に要するペーパーワークを軽減する措置を講じていることから、申請書類の作成等に要する期間は、現行制度の約半分程度まで低減されると推計される。 新制度へ申請を行う事業者数が明らかではなく、申請書類の作成等に係る事務負担についても事業者毎に異なることから、正確な定量的推計は困難であるが、仮に現行制度における認定事業者83者(2023年6月末現在)の全てが、新制度において申請を行ったと仮定すると、現行制度と比べて120万円程度の遵守費用が低減されると推計される。 また、規制の特例措置を講ずることにより、例えば、保安関係の規程を策定した際の国等への届出手続が記録保存に代わることで、高圧ガス保安法の規制対象事業者が1年間に届け出る危害予防規程の届出総数(変更含む)1,257件(令和元年度)、ガス事業法の規制対象事業者が1年間に届け出る保安規程の届出総数(変更含む)1,215件(平成29年度)及び電気事業法の規制対象事業者が1年間に届け出る保安規程の届出総数(変更含む)99,099件(令和元年度)のうち、認定を受けた者についての届出手続が不要となり、その分の遵守費用が削減される。 なお、認定を受けた事業者が年間に届け出ている規程の数(削減されることとなる届出手続数)は事業者により様々であるが、仮に現行制度による認定事業者83者(2023年6月末現在)の全てが新制度において認定を受け、年間1件の届出手続きが不要となると仮定すると、4百万円程度の遵守費用の低減が見込めると推計される。</p>
副次的な影響及び波及的な影響の把握	<p><b>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</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 本改正は、安全性の確保を前提に、規制の合理化を検討した結果、燃料電池自動車等について高圧ガス保安法の規制の適用除外を措置し、道路運送車両法に基づき規制に一本化するものとしてあり、負の影響も含めた副次的な影響及び波及的な影響は小さいと考えられる。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 認定高度保安実施事業者制度の認定を受けた事業者について、規制の特例措置が講じられることで、事業者の規制に係る手続コスト(例えば届出手続等)が削減されるため、事業者がより実質的な保安活動にリソースを配分することが可能となり、保安の確保につながる。 高圧ガス保安法の認定高度保安実施事業者制度においては、現行制度では措置されていなかった規制の特例措置(保安関係規程の届出手続を記録保存に代えるといった措置)も講じられるため、事業者の規制に係る手続コストが更に削減されることとなり、事業者がより実質的な保安活動にリソースを配分することが可能となり、一層保安の確保につながる。 一方で、本制度では、認定要件として、新たに事業者に対してコンプライアンス体制の整備、コーポレート・ガバナンスの確保、サイバーセキュリティ等の関連リスクへの対応を求めるなど、認定要件を既存の制度よりも強化していること、また、認定審査を厳格に行い事業者が十分な保安力を有することを確認していることから、本制度の創設による安全面での負の影響が生じる可能性は小さいと考えられる。</p>
費用と効果(便益)の関係	<p><b>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</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 上述のとおり、本改正は単に燃料電池自動車等における高圧ガス保安法の規制を廃止するものでなく、必要な規制及び手続については道路運送車両法体系下において引き続き措置することを予定していることから、安全性の確保という観点では影響はない(効果は一定)。また、便益の定量化は困難ながらも、燃料電池自動車等の普及拡大が図られるという効果が期待できる一方、事業者及びユーザーの負担は軽減され、行政費用は増加しないことから、費用分析の結果、本改正は妥当と考えられる。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 上述のとおり、本制度の創設により、事業者に追加的な遵守費用は発生しない一方、認定の取得に係るペーパーワークを軽減する措置、及び、行政手続きの簡素化等の規制の特例措置の拡大により、遵守費用は低減される。 また、本制度の創設により、事業者の保安力に応じて規制が合理化されることとなるため、事業者が保安業務自体にリソースをかけることが可能となり、事業者全体の保安レベルの向上や、事故件数の減少等の効果が期待できる。さらに、本制度によりスマート保安が促進され、産業保安分野における保安人材の枯渇の問題への対処といった効果が期待できる。以上を踏まえると、本制度の創設により生じる遵守費用に比して便益が大きいため、本制度の導入は妥当であると考えられる。</p>
代替案との比較	<p><b>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</b></p> <p>(1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外 代替案として、燃料電池自動車等に対する高圧ガス保安法の適用は維持した上で、容器再検査等の一部の手続のみを適用除外するといった手段も考えられる。 一方でこうした場合には、燃料電池自動車等が高圧ガス保安法と道路運送車両法の二法令によって規制され、両法の手続が必要とされるという点は変わらないため、高圧ガス保安法上の手続に関する直接的・間接的なコストは一定程度残ってしまうと考えられることから、費用と効果のバランスの観点から、法改正により高圧ガス保安法の適用除外を措置し、道路運送車両法に規制を一本化する本改正案が、より妥当である。</p> <p>(2)認定高度保安実施事業者制度の創設 新制度において、事業者の認定の有効期間を、通常の認定高度保安事業者については5年間、業務遂行能力を持続的に向上させる高度な仕組みを有し、かつ、特に高度な情報通信技術を用いている事業者については7年間としており、現行制度と同等の期間となっている。 現行制度よりも更新期間を短く設定した場合は、事業者にとって更新に係る負担が増えることとなることから、認定取得を試みる事業者が減り、スマート保安の促進が阻害されると考えられる。 他方で、現行制度よりも更新期間を長く設定した場合は、新制度の要件の大半が現行制度と同等の保安レベルを求めるものであるところ、有効期間の要件のみを緩めることとなり、安全性が現状と同程度に十分に確保されない懸念がある。 そのため、新制度においても、現行制度と同等の5年間または7年間の更新期間の定めとすることが、より妥当である。</p>

<p>その他の関連事項</p>	<p><b>⑪評価の活用状況等の明記</b>  <b>審議会の実施</b>  産業構造審議会 保安・消費生活用製品安全分科会及びその下に設置した産業保安基本制度小委員会において、電力(電気事業法関係)、都市ガス(ガス事業法関係)、高圧ガス(石油精製・石油化学コンビナート:高圧ガス保安法関係)等の産業保安に係る規制体系のあり方について、令和3年2月から同年12月にかけて以下のように議論を行い報告書がとりまとめられ、本措置の方向性が了承された。  また、令和4年5月及び令和5年3月の保安・消費生活用製品安全分科会、並びに、令和4年5月の産業保安基本制度小委員会において、「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律」の公布(令和4年6月)を踏まえた議論が行われた。  その後、令和4年12月から令和5年3月の高圧ガス小委員会において「高圧ガス保安法等の一部を改正する法律」の下位法令の整備についての議論が行われた。</p> <p>○上記審議会における規制の効果の議論について(上記報告書に記載)  (1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外  ・現在、燃料電池自動車等の駆動用の燃料システム(容器・配管等)については、高圧ガス保安法(経済産業省所管)と道路運送車両法(国土交通省所管)の二法令の規制が適用されていることから、事業者とユーザーの双方に手続上の負担が存在し、燃料電池自動車等の普及に支障が生じている状況であることが確認された。この状況を踏まえ、燃料電池自動車等に関しては、カーボンニュートラルの実現の観点も踏まえ、安全の確保を前提に、その普及に向けて規制の一元化を図る必要があるとされた。  ・具体的な検討に当たっては、有識者・産業界・地方自治体・関係省庁を構成員とする「燃料電池自動車等の規制の在り方検討会」を立ち上げ、5回の検討を経て、「燃料電池自動車等における高圧ガスであって道路運送車両法等によって安全を確保できるものについては、新たに高圧ガス保安法の適用除外とする方向」で規制の一元化を図ると結論付けた。</p> (2)認定高度保安実施事業者制度の創設 ・認定高度保安実施事業者制度の創設により、スマート保安を促進し、保安人材の枯渇の問題(例えば、電気主任技術者(免状取得者)(第1種～第3種)の年齢構成は現在50歳以上が57%となっている。)に対処することが必要とされた。 ・本制度の創設により、保安レベルを下げることなく、むしろ、テクノロジーの活用等により保安レベルを持続的に向上させる必要があるとされた。 ・高圧ガス保安法の規制対象事業者が1年間に届け出る危害予防規程の届出総数(変更含む)が1,257件(令和元年度)、ガス事業法の規制対象事業者が1年間に届け出る保安規程の届出総数(変更含む)が1,215件(平成29年度)及び電気事業法の規制対象事業者が1年間に届け出る保安規程の届出総数(変更含む)が99,099件(令和元年度)である旨が示されたうえで、「テクノロジーを活用しつつ、自立的に高度な保安を確保できる事業者」については、行政の適切な監査・監督の下に、画一的な個別・事前規制によらず、事業者の保安力に応じた規制体系へ移行することとし、手続・検査のあり方をこれに見合った形に見直す措置を講ずることとされた。
<p>事後評価の実施時期等</p>	<p><b>⑫事後評価の実施時期の明記</b>  本件規制については、施行後5年を目処に事後評価を実施する。</p> <p><b>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。</b>  (1)燃料電池自動車等に係る高圧ガス保安法の規制の適用除外  本改正の対象となる燃料電池自動車等について、使用台数等の普及状況の変化を把握するとともに、必要に応じて本改正による影響を受ける自動車メーカーや関連業界団体等へのヒアリングを行い、本改正によって、実務上の不都合が生じていないかについて、事後評価を行うこととする。  (2)認定高度保安実施事業者制度の創設  国で実施する認定手続の実績や事業者等へのヒアリング等を通じて、「認定高度保安実施事業者制度の年間認定件数及び認定件数の累計」、「認定を受けた者に係る認定前における届出手続の件数」、「事故やそれにつながり得る事象の減少の状況」等を把握し、事業者におけるテクノロジーの導入促進に向けた効果や規制手続コストの削減効果、自主保安の高度化の程度等を確認する。</p>
<p>備考</p>	