規制の事後評価書

法　令　の　名　称：道路運送車両法の一部を改正する法律
規　制　の　名　称：（１）保安基準対象装置への自動運行装置の追加（第 41 条関係）
（２）分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け（第 49 条及び第 57 条の２関係）
（３）自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設（第 99 条の３関係）
（４）自動車の型式指定制度に係る是正命令の創設等（第 75 条等関係）
規制導入時の区分：☑新設　☑拡充　□緩和　□廃止
担　当　部　局：国土交通省物流・自動車局車両基準・国際課、審査・リコール課、自動車整備課
評価実施時期：令和７年 12 月 26 日

１　事後評価結果の概要

＜規制の内容＞

（１）保安基準対象装置への自動運行装置の追加（第 41 条関係）

自動車の保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加する。

（２）分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け（第 49 条及び第 57 条の２関係）

事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲について、対象装置に「自動運行装置」を追加するとともに、対象装置の取り外しを伴わない、作動に影響を及ぼす整備又は改造にまで定義を拡大し、名称を「特定整備」に改める。また、自動車製作者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報の特定整備を行う事業者等へ提供することを義務付ける。

（３）自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設関係（第 99 条の３関係）

特定改造等をしようとする者は、あらかじめ、国土交通大臣の許可を受けなければならないこととする。また、許可にあたっては、サイバーセキュリティを確保するために必要な通信インフラの構築等の体制整備などの申請者の適格性及び改造のためのプログラムの内容が保安基準に適合していることなど適切性について確認することとする。

（４）自動車の型式指定制度に係る是正命令等の創設関係（第 75 条等関係）

国土交通大臣は、自動車の型式指定制度における完成検査に関し不適切な取扱いをした自動車製作者等に対し、その是正のために必要な措置を講じるべきことを命じ、又はその是正のために必要な措置が講じられたものと認めるまでの間、型式指定の効力を停止することができることとする。

＜今後の対応＞

☑そのまま継続　□拡充して継続　□緩和して継続　□廃止

＜課題の解消・予防の概況＞

☐おおむね想定どおり

☐想定を下回るが、対応の変更は不要

☐想定を下回り、対応の変更が必要

☑想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※　「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「３　考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

＜遵守費用の概況（新設・拡充のみ）＞

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

☑想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※　「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「３　考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

＜行政費用の概況＞

☐おおむね想定どおり

☐想定を上回るが、対応の変更は不要

☐想定を上回り、対応の変更が必要

☑想定を設定していないが、対応の変更は不要

☐想定を設定していないが、対応の変更が必要

※　「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「３　考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

２　事前評価時の予測との比較

＜効果（課題の解消・予防）＞

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>算出方法と数値</th></tr>
<tr><td rowspan="2">（１）による、自動運転車の安全性確保の効果</td><td>事前評価時</td><td>―</td></tr>
<tr><td>事後評価時</td><td>当該規制等に基づき、自動車製作者等より自動運行装置を搭載した車両の型式指定等に関する申請がなされ、適切な審査を行った。事故削減効果は混在交通等の道路条件、都市部等の地理条件、昼間、夜間等の環境条件等他の要因によっても左右されるものであることから、定量的に把握することは困難であるが、当該規制により、安全性が確保された自動運転車の普及が実現している。
（参考）
■当該規制前に自動運行装置を搭載した申請件数：0 件
■当該規制に基づく自動運行装置を搭載した型式指定の申請件数：1 件
■当該規制に基づく自動運行装置を搭載した型式指定以外の申請件数：12 件</td></tr>
<tr><td rowspan="2">（２）による、分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け</td><td>事前評価時</td><td>―</td></tr>
<tr><td>事後評価時</td><td>分解整備の範囲の拡大により、先進技術を搭載した自動車等の整備を行うために必要な体制を有すると認証を受けた整備事業者によって整備が実施されることが担保され、また、自動車の点検整備に必要な自動車製作者等が作成する整備要領書等の技術情報の提供の義務づけにより、各自動車製作者等において技術情報を提供する体制が整備され、主要な 21 社については、国土交通省ホームページにおいて技術情報の提供方法等について周知を行っていることから、整備の安全性が確保され、重大事故の発生等の削減に貢献することができたと考えられる。
なお、その効果は、混在交通等の道路条件、都市部等の地理条件、昼間、夜間等の環境条件、運転者の状況等他の要因によっても左右されるものであることから、定量的把握は困難であるが、交通死亡事故の発生件数は令和元年まで 3,000 件を超えていたところ、令和２年から 3,000 件を下回ったまま維持している。
※　車両起因による交通死亡事故発生件数の推移（警察庁交通局資料「令和６年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」をもとに算出）
<table><tr><td>年</td><td>H28</td><td>H29</td><td>H30</td><td>R1</td><td>R2</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>件数</td><td>3,743</td><td>3,580</td><td>3,388</td><td>3,078</td><td>2,743</td><td>2,540</td><td>2,511</td><td>2,577</td><td>2,562</td></tr></table></td></tr>
<tr><td rowspan="2">（３）による、特定改造等の適切性の確保による事故やハッキングの発生の削減</td><td>事前評価時</td><td>―</td></tr>
<tr><td>事後評価時</td><td>当該規制等に基づき、特定改造等をしようとする者より特定改造等に係る申請がなされ、適切な審査を行った。当該規制により、サイバーセキュリティが確保された自動運転車の普及が実現している。
（参考）
■当該規制に基づく自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改</td></tr>
</table>

		造等（以下「特定改造等」という。）に係る許可の件数：380 件（R2 年度～R6 年度）
（4）による、完成検査における不適切な取扱いの確実かつ速やかな是正による型式指定制度の適正な執行の確保	事前評価時	―
	事後評価時	当該規制を施行してからの５年間において、自動車の型式指定制度における完成検査に関し不適切な取扱いを行った自動車製作者等に対する是正命令や型式指定の効力の停止は行われなかった。当該規制により、完成検査における不適切な取扱いの抑止になっている。 （参考） ■当該規制に基づく自動車の型式指定制度における完成検査に関し不適切な取扱いをした自動車製作者等に対する是正命令や型式指定の効力の停止の件数：0 件（R2 年度～R6 年度）

＜負担＞

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
（1）による、設計・製造に要する費用	事前評価時	―
	事後評価時	自動車製作者等において自動運行装置を保安基準に適合させるための設計・製造に係る遵守費用が発生するが、これらの遵守費用は、対象となる自動車製作者等が設計・製造する自動車の構造等により異なるため、定量的に把握することは困難である。
（2）による、整備事業者における設備及び従業員の確保に係る遵守費用及び自動車製作者等における技術情報の提供に係る遵守費用	事前評価時	―
	事後評価時	整備事業者における設備及び従業員の確保に係る遵守費用については、対象となる整備事業者の規模により異なるため、定量的に把握することは困難である。 また、自動車製作者等における技術情報の提供に係る遵守費用については、技術情報の提供対象となる自動車の構造等により異なるため、定量的な評価は困難である。
（3）による、特定改造許可の申請に必要な費用及びサイバーセキュリティを確保するために必要な通信インフラの構築等の体制整備、保安基準に適合した改造等を行うための適切なプログラムの設計・開発等に係る費用	事前評価時	―
	事後評価時	■当該規制に基づく特定改造等に係る許可申請において、初回申請 1 件あたりの手数料は、申請者が特定改造許可制度等を的確に実施するに足りる能力（サイバーセキュリティを確保するための業務管理システム及びプログラム等の適切な管理及び確実な改変のための業務管理システム）を有するかどうかの審査に要する手数料、申請に係るプログラム等の改変により改造された自動車の構造、装置及び性能が保安基準に適合するかどうかを審査するための手数料、特定改造等の許可を申請する際に国に納付する手数料を加算した約 626 万円となるが、審査試験項目及び申請回数等に応じて許可申請に係る費用は変動する。

		（サイバーセキュリティを確保するための業務管理システムに係る審査手数料）＋（プログラム等の適切な管理及び確実な改変のための業務管理システムに係る審査手数料）＋（提示された自動車及び提出された書面の確認に要する手数料）＋（特定改造等に係る許可に要する手数料）＝（初回申請１件あたりの手数料） 2,744,000+ 3,365,000 + 116,000 + 40,000＝ 6,265,000（円） （サイバーセキュリティを確保するための業務管理システムに係る審査手数料については、道路運送車両法関係手数料規則（平成二十八年国土交通省令第十七号）（以下「手数料規則」という。）第二条第一項第一号、プログラム等の適切な管理及び確実な改変のための業務管理システムに係る審査手数料については、手数料規則第二条第一項第二号、提示された自動車及び提出された書面の確認に要する手数料については、手数料規則第一条第四項に基づく別表第一第一号、特定改造等に係る許可に要する手数料については、道路運送車両法関係手数料令（昭和二十六年政令第二百五十五号））（以下「手数料令」という。）第三条第二項表四の項上欄による。） （注）上記の費用のほかに、サイバーセキュリティを確保するために必要な通信インフラの構築等の体制整備、保安基準に適合した改造等を行うための適切なプログラムの設計・開発等に係る費用が発生するが、これらの遵守費用は、特定改造等の実施規模、自動車・装置の構造等により異なるため、定量的に把握することは困難である。
（４）による、完成検査における不適切な取扱いを行った自動車製作者等に対して行う是正命令や型式指定の効力停止に伴う費用	事前評価時	―
	事後評価時	当該制度を施行してから５年間において、自動車の型式指定制度における完成検査に関し不適切な取扱いを行った自動車製作者等に対する是正命令や型式指定の効力の停止は行われなかったため、是正命令や型式指定の効力停止に伴う費用及び自動車製作者等において遵守費用は発生しなかった。

■行政費用

		算出方法と数値
（１）による、保安基準適合性の確認等に要する費用	事前評価時	―
	事後評価時	■当該規制に自動運行装置を搭載した自動運転車に対する型式指定の審査に要する費用：１件あたり 80,000 円 （費用については、手数料令第三条第二項表一による。）
（２）による、新たに対象となる整備事業者の認証等に係る費用	事前評価時	―
	事後評価時	当該規制が施行されてから令和６年度末までの間に、新たに対象となる整備事業者として約６万の事業場の認証等を行い、この審査に係る費用が発生した。

		事業場の規模等によって審査業務に係る時間は変化するが、書面審査に担当者１人が２時間を要すると仮定して試算すると、審査に要する費用は１件あたり 4,826 円である。 なお、仮に、当該施行が施行されてから令和６年度末までの間に行った約６万の認証等に対し、審査に 4,826 円を要したとすると、その費用は５年間で約 2.9 億円が発生したと試算される。 （平均給与額（年間））÷（年間総労働時間）＝（担当者の時給） 4,873,111 円÷2,019.6 時間＝2,412.97≒2,413 円 （担当者の時給(円)）×（審査業務の実施に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝（審査に要する費用（円）） ※平均給与額（年間）は「国家公務員給与等実態調査結果」（人事院）を、年間総労働時間は「国家公務員の超過勤務の実態（令和６年）」（人事院）を参照。 ※平均給与額（年間）は、令和２年調査結果から令和６年調査結果までにおける、行政職俸給表(一)の平均給与月額の数値の平均と年間月数（12）の積。 ※年間総労働時間は、一般職の職員の勤務時間（7.75 時間）と年間勤務日数（237 日）との積と、本府省以外の平均超過勤務時間数の令和３年調査から令和７年調査までの数値の平均との和。 ※なお、年間勤務日数は、年間日数（365 日）と土日の数（年間週数（52 週）と 2 日の積)、祝日の数（16 日）及び取得が求められる休暇日数（夏期休暇（3 日）と年次休暇（5 日）の和）との差とした。
(３)による、特定改造等の許可に係る費用	事前評価時	―
	事後評価時	■当該規制に基づく特定改造等に係る許可の審査に要する費用：１件あたり 40,000 円 （費用については、手数料令第三条第二項表四による。）
(４)による、自動車製作者等に対して行う是正命令等に係る費用	事前評価時	自動車製作者等に対して行う是正命令等に係る費用が発生するが、是正命令等は必要な場合に限り行うものであって、これらを定常的に行うことは想定されないため、当該費用は軽微であると考えられる。
	事後評価時	自動車製作者等に対する是正命令等は行われなかったため、当該費用は発生しなかった。

■その他の負担

―

3　考察

・（1） 道路車両運送法の改正を行い、保安基準の対象装置に、プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置として「自動運行装置」を追加した。

・（1） これに伴う、安全性確保の効果については、混在交通等の道路条件、都市部等の地理条件、昼間、夜間等の環境条件等他の要因によっても左右されるものであり、また、設計・製造に係る遵守費用については、対象となる自動車製作者等が設計・製造する自動車の構造等により異なる。こうした状況から、これらについては定量的に把握することは困難である。

・（1） 一方で、保安基準適合性の確認等に要する費用として、新たに対象となる自動運行装置の保安基準適合性の確認等に係る費用が発生する。これに関して、自動運行装置を搭載した自動運転車に対する型式指定の審査に要する費用として、１件あたり 80,000 円を求めている。

・（2） 分解整備の範囲の拡大については、これに伴う整備事業者の設備及び従業員の確保に係る遵守費用は、対象となる整備事業者の規模により異なるため、定量的に把握することは困難であるが、先進技術を搭載した自動車等の整備を行うために必要な体制を有すると認証を受けた整備事業者によって整備が実施されることが担保されたことにより、整備の安全性が確保され、重大事故の発生等の削減に貢献することができたと考えられることから、所定の効果を発揮している。

・（2） 点検整備に必要な技術情報の提供の義務付けについては、自動車製作者等における技術情報の提供に係る遵守費用は、技術情報の提供対象となる自動車の構造等により異なるため、定量的に把握することは困難であるが、自動車の点検整備に必要な自動車製作者等が作成する整備要領書等の技術情報の提供の義務づけにより、各自動車製作者等において技術情報を提供する体制が整備され、主要な 21 社については、国土交通省ホームページにおいて技術情報の提供方法等について周知を行っていることにより、整備の安全性が確保され、重大事故の発生等の削減に貢献することができたと考えられることから、所定の効果を発揮している。

・（3） 特定改造等に係る許可制度については、対象となる許可申請に要する費用は、国及び関係機関に納付する金額等を基に計算すると、その費用は 626 万円と推計される。

・（4） 自動車の型式指定制度に係る是正命令等については、施行してから５年間において、完成検査における不適切な取扱いを行った自動車製作者等に対する是正命令等は行われなかったため、これらに伴う費用及び自動車製作者等において追加的な遵守費用は発生していない。

・これらの規制等に関して、効果・費用は想定通りであることを確認しており、また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

・結論として、これらの規制等については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異が生じておらず、また所定の効果を発揮していることから、継続することが適当である。