

# 規制の事前評価書

評価実施日：平成26年2月10日

|               |   |       |      |
|---------------|---|-------|------|
| 政策            | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案   |       |      |
| 担当課           | 総合政策局公共交通政策部<br>交通計画課   | 担当課長名 | 上原 淳 |
| 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】</p> <p style="padding-left: 20px;">○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <p style="padding-left: 20px;">i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等（第28条、第38条）</p> <p style="padding-left: 20px;">ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等（第27条の6第4項～第7項、第43条～第45条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p style="padding-left: 20px;">持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成するための枠組みを構築する。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p style="padding-left: 20px;">a 関連する政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p style="padding-left: 20px;">b 関連する施策目標：27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p style="padding-left: 20px;">c 関連する業績指標：135 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数</p> <p style="padding-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度：800件（平成29年度）</p> <p style="padding-left: 20px;">e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標：－</p> <p>④ 規制の内容</p> <p style="padding-left: 20px;">i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制の強化・拡充。国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通再編実施計画（以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。）に定められた地域公共交通再編事業の実施主体が、正当な理由なく事業を実施していないと認めるときは、国土交通大臣は、当該事業を実施すべきことを勧告・命令をすることができることとするとともに、この法律の施行に必要な限度において、認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する者に対し、当該事業の実施状況について報告を求めることができることとする。</li> </ul> <p style="padding-left: 20px;">ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規制の強化・拡充。認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業の実施区域内について、道路運送法上の一般乗合旅客運送事業に係る許認可の申請があった場合には、国土交通大臣は、通常の基準の適合性のほかに、当該事業の経営により地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうかを審査することとするとともに、一般乗合旅客運送事業の経営により認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、国土交通大臣は、当該一般乗合旅客運送事業者に対し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためにやむを得ない限度にお</li> </ul> |       |      |

いて、当該事業の実施方法の変更を命ずることができることとする。また、当該一般乗合旅客運送事業者がその命令に違反したときの処分・罰則の規定を設ける。

⑤ 規制の必要性

i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等

- a 目標と現状のギャップ：地域における交通手段の確保や集約型都市構造の実現を図る観点からは、持続可能な地域公共交通網の形成が重要であるが、現行法に基づく地域公共交通総合連携計画の多くは民間バスが廃止された路線についてコミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまっている。
- b 原因分析：現行法上、LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていないためであると考えられる。
- c 課題の特定：このため、地域の関係者が連携して路線バスや路面電車等の路線再編、他の交通モードへの転換、自家用有償旅客運送による代替、異なる公共交通事業者間の乗継ぎの円滑化を行う「地域公共交通再編事業」を創設する。この事業は、地域全体で関係者が一体的に取り組むことで初めて効果を発揮するものであるから、関係者が取り組みを実施している状況において、仮に、正当な理由なく事業を実施しない主体が存在した場合には、関係者の取り組み全体の実効性に重大な影響を及ぼす可能性がある。
- d 規制の具体的内容：このため、地域公共交通再編事業の実効性を担保する観点から、認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業の実施主体が正当な理由なく事業を実施していないと認めるときは、当該事業を実施すべきことを勧告・命令をすることができることとする。また、勧告・命令の前提となる事業の実施状況を的確に把握する観点から、認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する者に対し、当該事業の実施状況について報告を求めることができることとする。

ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等

- a 目標と現状のギャップ：地域における交通手段の確保や集約型都市構造の実現を図る観点からは、持続可能な地域公共交通網の形成が重要であるが、現行法に基づく地域公共交通総合連携計画の多くは民間バスが廃止された路線についてコミュニティバスなどで代替するための単体の計画にとどまっている。
- b 原因分析：現行法上、LRT、地方鉄道以外による地域公共交通網の再編については、実効性を担保する措置が講じられていないためであると考えられる。
- c 課題の特定：このため、地域の関係者が連携して路線バスや路面電車等の路線再編、他の交通モードへの転換、自家用有償旅客運送による代替、異なる公共交通事業者間の乗継ぎの円滑化を行う「地域公共交通再編事業」を創設する。しかしながら、関係者が計画的に取り組みを実施している状況において、仮に、地域の取り組みに配慮しない形での参入が生じた場合には、計画の枠組み自体が崩れるような影響が生じる可能性がある。結果として、事業が継続できなくなり、不採算路線が大幅に廃止されるなど、利用者の利便性が阻害される事態が生じるおそれもある。
- d 規制の具体的内容：このため、地域公共交通再編事業の実効性を担保する観点から、認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業の実施区域内について、道路運送法上の一般乗合旅客運送事業に係る許認可の申請があった場合には、通常の基準の適合性のほかに、当該事業の経営により地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないか

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <p>どうかを審査することとともに、一般乗合旅客運送事業の経営により認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、当該一般乗合旅客運送事業者に対し、公衆の利便を確保するためにやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができることとする。また、当該一般乗合旅客運送事業者がその命令に違反したときの処分・罰則の規定を設ける。</p>   |
| <p>想定される代替案</p> | <p>i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等の代替案：法令によらない通達等による行政指導によることとする。</p> <p>ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等の代替案：地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可を受けるに当たっては、協議会の同意を得なければならないこととする。</p>  |
| <p>規制の費用</p>    | <p>i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用：報告に要する費用&lt;事業者負担&gt;</p> <p>b 行政費用：報告の徴収、勧告・命令に要する事務費&lt;国負担&gt;</p> <p>c その他の社会的費用：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：任意の報告に要する費用&lt;事業者負担&gt;</p> <p>b 行政費用：行政指導に要する費用&lt;国負担&gt;</p> <p>c その他の社会的費用：行政指導に応じない場合、持続可能な地域公共交通網の形成が十分に図られないおそれがある。</p> <p>ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用：認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となる等のおそれがある事業を実施することができなくなることによる損失&lt;事業者負担&gt;</p> <p>b 行政費用：許認可の審査に要する事務費&lt;国負担&gt;</p> <p>c その他の社会的費用：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：協議会の同意を得るための手続費用及び認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となる等のおそれがある事業を実施することができなくなることによる損失&lt;事業者負担&gt;</p> <p>b 行政費用：許認可の審査に要する事務費&lt;国負担&gt;</p> <p>c その他の社会的費用：何らかの理由により、協議会が不適切な同意を行った場合、持続可能な地域公共交通網の形成が十分に図られない。</p> |
| <p>規制の便益</p>    | <p>i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等</p> <p>① 当該規制案における便益の要素：持続可能な地域公共交通網の形成が促進され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより得られる便益</p> <p>② 代替案における便益の要素：持続可能な地域公共交通網の形成が促進され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより得られる便益</p> <p>ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等</p> <p>① 当該規制案における便益の要素：認定地域公共交通再編実施計画</p>  |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <p>が維持され、持続可能な地域公共交通網の形成が促進され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより得られる便益</p> <p>② 代替案における便益の要素：認定地域公共交通再編実施計画が維持され、持続可能な地域公共交通網の形成が促進され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより得られる便益（当該規制案と同じ）</p>  |
| <p>規制の効率性<br/>（費用と便益の関係の分析）</p> | <p>i) 認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等<br/>     当該規制案は、現行と比して一定の遵守費用及び行政費用が発生するが、遵守費用は報告のための書類作成、提出等に係る極めてわずかな費用であり、行政費用も報告の徴収、勧告・命令に要する事務費と極めて小さい一方、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に向けた取組の実効性が担保され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより、非常に大きな便益が得られることとなることから、便益が費用を大幅に上回ると言える。</p> <p>一方、代替案は、遵守費用としては、任意の報告に要する費用が発生するのみであり、任意の報告を行わない者には遵守費用は発生しないが、国は認定地域公共交通再編実施計画に記載された事業が適切に実施されているかについて十分な情報を得ることができなくなる。このため、持続可能な地域公共交通網の形成が十分に図られず、地域全体の構想が見直しを余儀なくされ、結果として、地域住民の交通手段の確保や集約型都市構造の実現に支障を来すなどの大きな社会的費用が発生するおそれがある。また、行政費用は、行政指導による任意の提出を求めることになり法定の場合と比べ提出率の低下が予想され、提出しない者への督促、要請等に要する費用の増大分大きくなる。</p> <p>以上のことから、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>ii) 地域公共交通再編事業の実施区域内における道路運送法による許可基準の追加等<br/>     当該規制案は、遵守費用として、認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となる等のおそれがある事業を実施することができなくなることによる損失が生じるが、地域として進めている当該計画の維持を困難にさせ、公衆の利便を著しく阻害してはならないという社会的制約上必要な最低限度のものであり、行政費用も許認可時の審査事項が一つ増えるのみであり極めてわずかである。この結果、認定地域公共交通再編実施計画が維持され、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に向けた取組の実効性が担保され、人々の外出機会が確保されるとともに、集約型都市構造の実現が図られ、都市が活性化することにより、非常に大きな便益が得られることとなることから、便益が費用を大幅に上回ると言える。</p> <p>一方、代替案は、便益の面では規制案と同じであるが、遵守費用として、協議会の同意を得るための手続費用及び認定地域公共交通再編実施計画の維持が困難となる等のおそれがある事業を実施することができなくなることによる損失が生じる。協議会が十分に合理的な判断を行うとは必ずしも限らず、当該計画の維持のために必要な限度を超えて、事業を行おうとする者に制約を加えることにより、当該規制案と比較して遵守費用が増大するおそれがある。また、逆に、何らかの理由により協議会が不適切な同意を行い持続可能な地域公共交通網の形成が十分に図られないという社会的費用を生じることがあり得る。</p> <p>以上のことから、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> |
| <p>有識者の見解、<br/>その他関連事項</p>      | <p>○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめ（案）<br/>     「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方」（平成 25 年 12 月 18 日）（抜粋）</p>  |

|                            |   |
|----------------------------|---|
|                            | <p>5. 地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みの構築</p> <p>③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり</p> <p>②で述べた地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、局地的な個別の取組みだけでなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取組みを進める必要がある。現行制度は、地域公共交通に関して特に重点的に取り組むことが期待されるLRTの整備、鉄道事業の再構築等の事業について、国による認定制度等を設けて、認定を受けた場合には関係法律の特例による支援措置を講じているが、上記のような地域の交通ネットワーク全体を対象とした取組みを支援する仕組みがない。このため、市町村等及び公共交通事業者が、合意の下で交通ネットワークの再編を具体的に実施するための計画を作成し、都市機能の立地に対応して、既存路線・ダイヤの見直しや新たなサービスの導入等を進める取組みを、円滑に進められるよう支援する仕組みを設ける必要がある。</p> <p>また、その際には、関係者が合意した取組みが一定の期間確実に実施されるとともに、その結果を検証し、必要に応じ見直しを図ることを担保することにより、交通ネットワークの再編の実効性を確保することが必要である。</p> |
| <p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p> | <p><b>【実施方法】</b><br/>平成31年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施、また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p><b>【実施時期】</b><br/>附則第五条において、政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとされている。</p>  |
| <p>その他<br/>(規制の有効性等)</p>   | <p>地方公共団体を中心とする地域の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の実効性の担保に寄与するものである。</p>   |