

規制の事前評価書

評価実施日：平成28年10月17日

政策	道路運送法の一部を改正する法律案		
担当課	自動車局安全政策課 旅客課	担当課長名	平井 隆志 鶴田 浩久
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 【法律案の名称】 道路運送法の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】 (1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2） (2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条） (3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条） (4) 旅客自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化機関」という。）制度の見直し（道路運送法第2章の2）</p> <p>② 規制の目的 不適格事業者の排除により、安全・安心な貸切バスの運行を実現することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">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 style="margin-left: 20px;">b 関連する施策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">c 関連する業績指標</p> <p style="margin-left: 40px;">59 事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数）</p> <p style="margin-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="margin-left: 40px;">① 250人（平成30年） ② 30,000件（平成30年度）</p> <p style="margin-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 style="margin-left: 40px;">—</p> <p>④ 規制の内容</p> <p style="margin-left: 20px;">(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2） 【規制の強化】</p> <p style="margin-left: 40px;">① 欠格期間を現行の2年から5年に延長する。 ② 密接な関係にあるグループ会社等が許可取消を受けた場合を欠格事由に追加する。 ③ 処分逃れを目的として監査中に廃業届を提出した場合を欠格事由に追加する。 ④ 運行管理者の資格について、欠格期間を現行の2年から5年に延長する。</p> <p style="margin-left: 20px;">(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条） 【規制の強化】貸切バス事業者の事業遂行能力を5年ごとにチェックし、安全コストをまかないながら事業を遂行する能力がない事業者は退出させるという観点から、貸切バス事業の許可について更新制を導入する。</p> <p style="margin-left: 20px;">(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）</p>		

【規制の強化】重大事故等を発生させながら、行政処分のための手続中に廃業し、処分を免れるような、事後届出制を悪用した処分逃れを防止する観点から、一般旅客自動車運送事業者（路線定期運行を行う乗合バス事業者を除く。）に係る休廃業の事後届出制を改め、休廃止の1か月前までの事前届出制とする。

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）

【規制の強化】国と民間指定機関が連携を行うことにより、監査機能の強化を図る観点から、適正化機関の事業内容を拡充し、当該事業の費用に充てるため、一般貸切旅客自動車運送事業者から負担金を徴収することができる制度を創設する。

⑤ 規制の必要性

平成12年に需給調整規制を廃止し、輸送の安全確保等に関する一定の要件を満たしている場合には参入を認めることとした。この際、事業参入時に事業計画の適切さと事業者の事業遂行能力が審査される許可制とし、参入後は、国土交通大臣が、安全規制等に係る法令遵守の状況に関する報告徴収等や事業改善命令、事業許可の取消し等を行うという事後規制の仕組みとすれば、需給調整規制の廃止後も輸送の安全を確保することができると考え、地方運輸局に監査担当の部職員を配置するとともに、事業者数の増加を勘案して監査体制の整備を進めてきた。（＝目標と現状のギャップ）

しかし、貸切バス事業者数が、平成12年度と比べて約1.5倍（平成26年度）に増加し、小規模事業者（10両以下）も平成11年度と比べて約2倍（平成26年度）に増加する中で、規制緩和前には想定されなかった社会経済情勢の変化等による運賃競争の激化を背景として、参入時には事業遂行能力が適切と認められた事業者であっても、適正な運賃・料金の収受ができず営業収入が減少し財務状況が悪化することにより、輸送の安全確保に問題を抱える事業者が多数存在する事態が生じた。これは、規制緩和時に想定していた、競争に敗れて必要な利益を稼ぐことができなくなった事業者が貸切バス事業から撤退することで適格な事業者だけが事業を継続するという前提が崩れ、不適格な事業者であっても法令遵守等に必要な費用を削ることによって事業を継続するという本来想定していなかった実態が生じている。（＝原因分析）

その結果、需給調整規制の廃止後に整備された監査体制下での事後規制の仕組みだけでは、効果的に不適格事業者を排除することが困難な状況が生じている。（＝課題の特定）

このため、効果的に不適格事業者を排除するため、以下の規制を設けることとする。

(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2）

許可段階における不適格事業者及び不適格な運行管理者の排除を徹底し、安易な再参入を防止する必要があるため、欠格要件を拡充する。（＝規制の内容）

(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条）

安全確保に問題を抱える貸切バス事業者を排除できるよう、参入の許可後一定期間ごとに事業者が安全に事業を遂行する能力があるかどうかを確認する必要があるため、貸切バス事業の許可の更新制を導入する。（＝規制の内容）

(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）

重大事故等を発生させながら、行政処分のための手続中に廃業し、処分を免れるような、事後届出制を悪用した処分逃れを防止するため、乗合バス事業以外についても事前届出制とする。（＝規制の内容）

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）

貸切バス事業者の法令遵守を促進するよう、種別が貸切バス事業である適正化機関（以下「一般貸切旅客自動車運送適正化機関」という。）による巡回指導等を行うための負担金制度を創設する。（＝規制の内

	容)
想定される代替案	(1) から (4) について、国による監査を強化し、法令違反に対する行政処分の基準を見直すとともに、取消し等により不適格事業者の排除を行うこととする。
規制の費用	<p>(1) 欠格要件の見直し (道路運送法第7条、第23条の2)</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> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>②代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不適格事業者等の排除が適切に図られないことにより、事故が再発する恐れが生じる <p>(2) 許可の更新制の導入 (道路運送法第8条)</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> <ul style="list-style-type: none"> ・許可の更新申請に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・許可の更新申請の事務に関する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>②代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不適格事業者等の排除が適切に図られないことにより、事故が再発する恐れが生じる <p>(3) 休廃業の事後届出制の見直し (道路運送法第38条)</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> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>②代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不適格事業者等の排除が適切に図られないことにより、事故が再発する恐れが生じる

	<p>(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）</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> <ul style="list-style-type: none"> ・一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金及び延滞金の納付命令の事務に関する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>②代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・監査や事業改善命令に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不適格事業者等の排除が適切に図られないことにより、事故が再発する恐れが生じる
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>事業許可及び運行管理者の資格の欠格期間を2年から5年に延長し、密接な関係にあるグループ会社等が許可取消を受けた場合や、処分逃れを目的として監査中に廃業届を提出した場合を欠格事由に追加することにより不適格事業者の再参入を防止し、効果的に不適格事業者を排除することが期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>国による監査により、効果的に不適格者を排除することが期待される。（しかし、監査の結果により許可を取り消そうとしても、処分逃れを目的とした廃業を防ぐことができず、許可を取り消されたとしても短期間で事業に再参入できてしまうことから、必ずしも上記のような便益は期待されない。）</p> <p>(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>5年ごとに事業計画の適切さと事業者の事業遂行能力を確認し、安全コストをまかないながら事業を遂行する能力がない事業者は退出させることにより、効率的に不適格事業者を排除することが期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>国による監査により、効果的に不適格者を排除することが期待される。（しかし、全事業者の安全に事業を遂行する能力を定期的に確認すること等が担保されないことから、必ずしも上記のような便益は期待されない。）</p> <p>(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>事業に係る休廃業を30日前までの事前届出制とし、処分逃れのための廃業ができなくなることにより、不適格事業者の再参入を防止し、効果的に不適格事業者を排除することが期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>国による監査により、効果的に不適格者を排除することが期待される。（しかし、監査人員等の限界により全事業者に対して定期的に監査を行うことはできないため、必ずしも上記のような便益は期待されない。）</p>

	<p>(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 一般貸切旅客自動車運送事業者からの負担金を徴収制度を創設することにより、一般貸切旅客自動車運送適正化機関が巡回指導を行うことを後押しし、全事業者に対して定期的に確認することで、効果的に不適格事業者を排除することが期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素 国による監査により、効果的に不適格者を排除することが期待される。（しかし、監査人員等の限界により全事業者に対して定期的に監査を行うことはできないため、必ずしも上記のような便益は期待されない。）</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2）</p> <p>① 当該規制案における規制の効率性 本案については、遵守費用、行政費用はともに発生せず、これらの措置を講じることにより、処分逃れを目的とした廃業等を防ぐことにより、効率的に不適格事業者が排除され、安全・安心な貸切バスの運行が図られるため、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>② 代替案における規制の効率性 代替案については、遵守費用及び行政費用として監査や事業改善命令に要する費用が発生するものの、監査により一定数の事業者を確認することで、不適格事業者の排除という便益が一定程度生じる。一方で、監査の結果により許可を取り消そうとしても、処分逃れを目的とした廃業を防ぐことができず、許可を取り消されたとしても短期間で事業に再参入できてしまうという理由により、不適格事業者等の排除が適切に図られず、事故が再発する恐れがあるという社会的費用を生じることから、当該規制案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条）</p> <p>① 当該規制案における規制の効率性 本案については、遵守費用として許可の更新申請に要する費用が、行政費用として許可の更新申請の事務に関する費用が発生するものの、これらの措置を講じることにより、効率的に不適格事業者が排除され、安全・安心な貸切バスの運行が図られるため、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>② 代替案における規制の効率性 代替案については、遵守費用及び行政費用として監査や事業改善命令に要する費用が発生するものの、監査により一定数の事業者を確認することで、不適格事業者の排除という便益が一定程度生じる。一方で、全事業者の安全に事業を遂行する能力を有するかどうかを確認することができないという理由により、不適格事業者等の排除が適切に図られず、事故が再発する恐れがあるという社会的費用を生じることから、当該規制案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）</p> <p>① 当該規制案における規制の効率性 本案については、遵守費用、行政費用はともに発生せず、これらの措置を講じることにより、事業者の処分逃れが防止され、効率的に不適格事業者が排除されることにより、安全・安心な貸切バスの運行が図られるため、便益が費用を上回っていると考えられる。</p>

	<p>② 代替案における規制の効率性 代替案については、遵守費用及び行政費用として監査や事業改善命令に要する費用が発生するものの、監査により一定数の事業者を確認することで、不適格事業者の排除という便益が一定程度生じる。一方で、監査人員等には限界があり、定期的に全事業者について確認することができないという理由により、不適格事業者等の排除が適切に図られず、事故が再発する恐れがあるという社会的費用を生じることから、当該規制案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）</p> <p>① 当該規制案における規制の効率性 本案については、遵守費用として一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金に要する費用が、行政費用として一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金の納付命令の事務に関する費用が発生するものの、これらの措置を講じることにより、事業者の自浄作用が促進され、また、定期的に全事業者について確認することができるため、効率的に不適格事業者が排除されることにより、安全・安心な貸切バスの運行が図られるため、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>② 代替案における規制の効率性 代替案については、遵守費用及び行政費用として監査や事業改善命令に要する費用が発生するものの、監査により一定数の事業者を確認することで、不適格事業者の排除という便益が一定程度生じる。一方で、監査人員等には限界があり、定期的に全事業者について確認することができないという理由により、不適格事業者等の排除が適切に図られず、事故が再発する恐れがあるという社会的費用を生じることから、当該規制案の方が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、 その他関連事項</p>	<p>○軽井沢スキーバス事故対策検討委員会「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」（平成28年6月3日）</p> <p>II.</p> <p>(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化</p> <p>⑤ 安全投資計画・収支見積書の作成 ・事業者団体による自浄作用の取組や、民間指定機関による適正化事業に対し、金銭的負担を含めた協力</p> <p>(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等</p> <p>② 許可更新制の導入等による不適格者の排除 ・安全投資計画・収支見積書により、上記(1)を含め法令遵守の実態をチェックし、事業参入の前後を通じ、不適格者を排除 ・事業許可の更新制の導入により、チェックの実効性を強化</p> <p>③ 不適格者の安易な再参入の阻止 ・事業許可取消時の欠格期間（現行2年）の延長、欠格対象となるグループ会社の範囲の拡大等 ・事業者の処分逃れの防止（事業廃止の事前届出化等） ・運行管理者資格者証返納時・整備管理者解任命令時の欠格期間（現行2年）の延長</p> <p>(3) 監査等の実効性の向上</p> <p>③ 民間指定機関による適正化事業の活用 ・道路運送法に基づき民間機関を新たに指定し、バス協会に加入していない貸切バス事業者に対する巡回指導を実施 ・バス協会に加入していない貸切バス事業者は、この巡回指導の費用を賄うための負担金を納付 ・民間指定機関は、業務の実施に当たり、会員事業者に対し同様の事業を行っているバス協会と密接に連携</p> <p>○観光ビジョン実現プログラム 2016</p>

	<p>公共交通利用環境の革新 <関連施策> ○安全対策を前提とした貸切バスの利用促進 ・外国人観光客の更なる増加に対応するとともに、バス事業者が安全対策に取り組むインセンティブを与えるため、自主的に安全対策に取り組んだ貸切バス事業者に限って、その営業区域を地方ブロック単位及び営業所所在の隣接県まで拡大する弾力化措置を本年9月まで実施するとしているところであるが、本年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした再発防止策検討との関係に留意しつつ、弾力化措置の恒久化も含め、今後の対応方針を検討する。【改善・強化】 ・本年1月に軽井沢スキーバス事故が発生したことを踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。【新規】</p> <p>○国土交通省重点政策 2016 【今後重点的に取り組む政策】 1. 安全・安心の確保 2. 国民の安全・安心の確保 (3) 日常生活における安全・安心の確保 公共交通の安全・安心の確保は、国民の安全・安心な日常生活にとって極めて重要である。保安監査や運輸安全マネジメント制度等を通じて公共交通の安全・安心を確保するとともに、万が一、公共交通事故が発生した場合には、被害者等の気持ちに寄り添った、必要な支援に万全を期す。軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないという決意のもと、貸切バス事業者・運行管理者等の遵守事項の強化、法令違反の早期是正、不適格者の排除等に向けた総合的な対策を推進し、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。排出ガス不正事案や燃費不正事案を踏まえ、型式指定時等におけるチェック体制の強化等といった不正防止対策を講じることで、ユーザーの安全・安心を確保する。</p>
事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	附則第7条において、政府は、この法律の施行後5年を経過した場合において、改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとするとしており、平成34年度に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。
その他 (規制の有効性等)	① 規制の有効性 軽井沢のスキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、不適格事業者の排除により、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。