

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案
規制の名称	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係(規制の新設)</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係(規制の新設)</p> <p>③一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス事業)、旅客不定期航路事業(遊覧船等事業)の法適用対象化関係(規制の新設)</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係(規制の新設)</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係(規制の緩和)</p>
規制の区分	規制の新設、拡充、緩和
担当部局	国土交通省総合政策局安心生活政策課
評価実施時期	平成30年2月8日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 既存旅客施設を含む更なるハード対策や旅客支援等のソフト対策を一体的に進め、高齢者、障害者等の安全性・利便性を一層確保するため、公共交通事業者等に対し、計画作成、定期報告等をさせた上で、大臣が勧告等の措置を講ずることができることとする。</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係 交通結節点等における高齢者、障害者等の移動に支障を及ぼすおそれのある行為について、市町村への事前届出制とし、市町村による行為の変更等について要請、大臣による勧告を行う。</p> <p>③貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 一般貸切旅客自動車運送事業者、旅客不定期航路事業者について、公共交通事業者等と位置付け、公共交通移動等円滑化基準への適合を義務づける。</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 移動等円滑化促進方針又は基本構想において移動等円滑化に係る事項に関する情報の収集、整理及び提供を行うものとする旨が定められた場合には、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村による求めに応じ、高齢者、障害者等が旅客施設及び特定道路を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供しなければならないこととする。</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 物理的な制約からトイレ等のバリアフリー化が困難な旅客施設に隣接する建築物の建築主等は、トイレ等を旅客施設の利用に供することなどを内容とする移動等円滑化施設協定を公共交通事業者等と締結したうえで、当該トイレ等を有する建築物の建築等及び維持保全の計画を作成し、所管行政庁の認定を受けた場合には、容積率特例を認めることとする。所管行政庁は、当該建築主等が認定を受けた計画に従った建築等又は維持保全を行っていないと認めるときは、必要な措置をとるべきことを命令、さらに従わない場合には、当該認定を取り消すことができるとする。</p>

<p>直接的な費用の把握</p> <p>(遵守費用)</p>	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 462,060,000円の遵守費用が生じると見込まれる。</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係 1,630,800円の遵守費用が生じると見込まれる。</p> <p>③貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 現時点での算出は困難</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 543,600円の遵守費用が生じると見込まれる。</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 遵守費用の増加は僅少</p>
<p>(行政費用)</p>	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 2,263,188円の行政費用が生じると見込まれる。</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係 87,882円の行政費用が生じると見込まれる。</p> <p>③貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 行政費用の増加は僅少</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 行政費用の増加は僅少</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 行政費用の増加は僅少</p>
<p>直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 公共交通事業者等によるバリアフリーの計画的な取組が進展する。</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入 交通結節点において、施設設置管理者間の連携が進展する。</p> <p>③貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 バリアフリー化された貸切バス及び遊覧船等が普及する。</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 市町村による当該地区に係るバリアフリー情報の一元的な提供を容易にすることで、高齢者、障害者等が一元化された正確な情報を入手できるようになる。</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 物理的な制約から単体ではバリアフリー化のための施設設置が困難な既存旅客施設について、隣接又は近接する建築物を活用することで高齢者、障害者等が安全かつ快適に利用できるようにすることができる。</p>
<p>副次的な影響と波及的な費用の把握</p>	<p>本規制の導入により副次的な影響及び波及的な影響は発生しない。</p>
<p>費用と効果(便益)の関係</p>	<p>①公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、規制を導入した結果、公共交通事業者等によるバリアフリーの計画的な取組が進展し、社会全体のバリアフリーの水準の底上げが図られることから、便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。</p> <p>②交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係 本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、規制を導入した結果、交通結節点において、施設設置管理者間の連携が促進され、高齢者、障害者等の移動上の安全性と利便性が向上することから便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。</p> <p>③貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 本規制は国民に対し過大な負担を課すものではなく、追加的に発生する遵守費用は僅少である。便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。</p> <p>④市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、高齢者、障害者等が一元化された正確なバリアフリー情報を得られることから、便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。</p> <p>⑤協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 本案においては、遵守費用、行政費用とも僅少である。これまでバリアフリー化が物理的に困難であった旅客施設において、近接又は隣接した建築物との連携によるバリアフリー化が進展することから、便益が費用を上回り、規制を緩和することが妥当である。</p>

代替案との比較	<p>① 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入関係 本規制については、公共交通事業者等に対する主務大臣の勧告及び勧告に従わなかった公共交通事業者等の公表を行わないことも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに低くなるが、公共交通事業者等の行うバリアフリー化の取組が著しく不十分な場合に勧告等を行えなければ、バリアフリー化の水準を担保できず、本制度の政策目的を達成できない。</p> <p>② 交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入関係 本規制については、市町村が行う公共交通事業者及び道路管理者に対する実施の要請、及び要請に従わなかった者に対する大臣による勧告を設けないことも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに低くなるが、届出制度の実効性が担保できず、本制度の政策目的が達成できないため、規制案の採用が妥当である。</p> <p>③ 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係 (貸切バス事業) 本規制については、リフト付きバス等を導入する場合に、基準への適合を義務づけることとするのではなく、貸切バス事業の用に供する全ての車両について、新たに事業の用に供する際に基準適合を義務づけることも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに高くなるが、貸切バス事業においては、顧客のニーズに応じて車両をリフト付き車両、その他の車両を提供することが可能であり、規制案ではこうした柔軟なサービスの提供が可能である。一方、代替案は規制案より費用が増加し、リフト付きバスでなくても安価に利用したいといった多様なニーズに応えることが難しく規制案の採用が妥当である。</p> (遊覧船等事業) 本規制については、旅客不定期航路事業者について、バリアフリーに対応した船舶を新たに事業の用に供する際に基準適合を義務づけることも考えられる。この場合、規制案と代替案を比較すると、遵守費用は減少するものの、貸切バス事業とは異なり、利用者のニーズに応じて使用する船舶を柔軟に入れ替えることは困難であることから、一部の船舶のバリアフリー化では、高齢者、障害者等は当該航路を利用が困難となる。高齢者、障害者等の観光需要に対応できないおそれがあることから、規制案の採用が妥当である。 <p>④ 市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係 本規制については、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村に対して変更が生じた都度、必要な情報を提供するようにすることも考えられる。この場合、市町村がバリアフリーマップを作成するのにあたって必要なとき以外にも、これらの者は情報の提供を行わなければならない、遵守費用、行政費用ともに、規制案と比べ膨大になり、過大な負担であることから、規制案の採用が妥当である。</p> <p>⑤ 協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の創設関係 本規制については、例えば当該旅客施設に隣接し、又は近接した建築物を活用したバリアフリー化について、維持保全の計画について所管行政庁による認定を不要とすることも考えられる。 この場合、事前認定により計画の適切性がチェックされず、計画に従って維持保全が行われていない場合の改善命令等の措置が行われないことで、当該建築物の維持保全が適切になされないおそれがあるため、規制案の採用が妥当である。</p>
その他関連事項	本法案は、有識者、障害当事者、事業者等を構成員とした「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」の検討の結果を踏まえた規制である。
事後評価の実施時期等	施行5年後に事後評価を実施。
備考	