

規制の事前評価書

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：(1) 移動等円滑化基本構想に記載されたとき事業主体となる施設設置管理者に実施義務が課される教育啓発特定事業の創設（第2条、第36条の2及び第38条関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局安心生活政策課

評価実施時期：令和2年2月3日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

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（以下、「バリアフリー法」という。）においては、市町村が関係する事業者等と連携・調整し、各種のハード面のバリアフリー事業（特定事業）を盛り込んだ移動等円滑化基本構想（以下、「基本構想」という。）^{（※注1）}を作成することによって、面的なバリアフリー化を図っている。また、基本構想に特定事業^{（※注2）}が位置付けられた場合は、その確実な実施を担保するため、実施主体となる施設設置管理者に対して、基本構想に即した当該特定事業に係る計画の作成及び実施の義務を課すとともに、市町村による要請や主務大臣による勧告・是正命令に関する規定を置いている。

現在、ハード事業を中心とした基本構想制度の課題として、例えば、ハード事業として駅に音声案内設備を設けたが音声案内が混雑時に聞こえなくなってしまう場合に必要となる周囲の手助けや、車椅子利用者用駐車施設の適正利用など、乗客等の施設利用者による手助けやマナー遵守等について、周囲の理解・協力を求める教育や啓発活動等のソフト面の対策をハード整備に併せて講ずることの必要性が指摘されている。

しかしながら、現行制度においては、バリアフリーに関する教育や啓発に係る事業は特定事業として位置付けられておらず、ハード・ソフトの特定事業を通じた上記課題の解決にはいたっていない。

しかるに、今後も、特定事業にバリアフリーに関する教育や啓発に係る事業（教育啓発特定事業）を位置付けず、施設設置管理者に対して基本構想に当該事業が記載された場合の実施義務を課さず、当該施設設置管理者を市町村による実施の要請、主務大臣による実施の勧告・命令及び罰則の対象としない場合、基本構想に基づくハード整備による効果が十分に発揮されず、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化が進まない状況や、バリアフリーに関する教育・啓発とバリアフリー施策が制度的に連携せず、本法の基本理念である共生社会の実現が達成されない状況等が継続することとなる。

(注1) 移動等円滑化基本構想：旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の生活関連施設と道路等の一般交通用施設が連続してバリアフリー化された「面的バリアフリー」を実現するため、市町村主導のもと事業主体となる施設設置管理者が連携・調整をし、徒歩圏内に施設が集積する一定の地区（重点整備地区）において、バリアフリー事業（特定事業）を重点的・一体的に実施する基本構想を作成する制度。

(注2) 特定事業：現在六類型（公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業）が存在し、ハード面のバリアフリー化に関する事業として規定されている。（例：公共交通特定事業の場合は旅客施設内のエレベーターの整備、ノンステップバスの導入等）

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、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）

[課題及びその発生原因]

基本構想に基づくハード面の特定事業の実施後も、介助が必要な人への声かけや施設の適正な利用（車椅子利用者用駐車施設やトイレの使用に関するマナー遵守等）など周囲の人の理解・協力がなければ高齢者、障害者等に対しハード面のバリアフリー化の効果が十分に発揮されず、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化が進まないという課題等が存在する。

その原因は、現行の基本構想制度に盛り込むことのできる事業がハード事業のみであり、ソフトの教育や啓発に関する事業が想定されてこなかったため、こうしたソフト面の対策について、基本構想制度に位置づけられず、法的な義務付けに裏打ちされた事業者の取り組みが進まなかったことによる。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあつては、基本構想作成に関するガイドラインにおいて、基本構想作成主体である市町村に対し、施設設置管理者と協力してハードの特定事業とあわせソフトの教育や啓発に関する事業を実施することが望ましい旨を追記する方法が考えられる。しかしながら、ソフト事業を特定事業の一類型に追加する場合と比べ、ガイドラインへの記載のみでは訴求力が弱いことや、市町村が自主的にソフト事業の実施を提案しても、特定事業として位置付けられた事業でなければ事業主体となる施設設置管理者に実施義務をかけることができず、事業の実施が不確実となることが想定される。

[規制の内容]

本改正により特定事業の一類型として教育啓発特定事業を創設し、当該教育啓発特定事業を移動等円滑化基本構想に位置付けた場合に、事業主体となる施設設置管理者に実施義務を課すとともに、当該施設設置管理者を市町村による実施の要請、主務大臣による実施の勧告・命令及び罰則の対象とする。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

当該規制新設による遵守費用については、移動等円滑化基本構想に教育啓発特定事業の実施主体として位置付けられた施設設置管理者において、教育啓発特定事業を実施する費用が発生する。教育啓発特定事業の実施費用については、実施事業の内容、規模により異なるため一律には示すことができないが、仮に、施設設置管理者が、施設の利用者に対する高齢者、障害者等に対する手助けの方法に関する講習会を開催する事業を行った場合、講師への謝礼や体験機材レンタル費用等について、1回当たり10万円程度の費用を要する。

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

当該規制に係る行政費用として、以下の費用が発生するが軽微である。

(1) 基本構想に位置付けられた教育啓発特定事業に関し、市町村による実施の要請に応じない施設設置管理者がいるとの通知を受けた際、主務大臣が行うことができる勧告に係る費用

(2) 正当な理由なく(1)の勧告に係る措置を講じない者に対する主務大臣による是正命令に係る費用

勧告、是正命令に係る費用は、一律に示すことは困難であるが、以下仮定を置いた場合、86,976円の行政費用が発生する。

(1) 勧告に係る費用

要請に応じない者への勧告の検討に、1件あたり16時間、1人要するとともに、検討した勧告案に係る説明の聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、勧告を1件行うことに要する費用は54,360円と推定される。

平均給与額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模30人以上) = (担当者・上司の時給)

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ (円)

(担当者の時給(円)) × (勧告の検討に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 勧告の検討1件に要する費用(円)

$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488$ (円)

(上司一人分の時給(円)) × (勧告検討の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間(時間)) × (当該作業に関与する人数) = 勧告1件の説明聴取及び意思決定に要する費用

$2,718 \times 0.5 \times 8 = 10,872$ (円)

なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

勧告が5年間で1件なされると仮定すると、54,360円の行政費用が発生する。

(2) 是正命令に係る費用

勧告に係る措置を講じない者に対する是正命令の検討に、1件あたり16時間、1人要するとともに、検討した是正命令案に係る説明の聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、是正命令を1件行うことに要する費用は54,360円と推定さ

れる。

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ （円）

（担当者の時給（円））×（是正命令の検討に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝是正命令の検討1件に要する費用（円）

$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488$ （円）

（上司一人分の時給）×（是正命令の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間）×（当該作業に関与する人数）＝是正命令1件の説明聴取及び意思決定に要する費用

$2,718 \times 0.5 \times 10 = 10,872$ （円）

なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

是正命令が5年間で1件なされると仮定すると、54,360円の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

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

移動等円滑化基本構想に位置付けられた教育啓発特定事業について、実施主体となる施設設置管理者に実施義務を課し、市町村による実施の要請や主務大臣による勧告・是正命令規定を設けることで、当該事業について関係者による確実な実施が図られる。このことにより、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の実現実現という教育啓発特定事業の効果発現を通じて、基本構想に基づくハード整備による効果が十分に発揮され、基本構想で定める重点整備地区内における高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。

なお、基本構想に位置付けられる教育啓発特定事業の内容・具体の取組数については様々であることから、効果を網羅的に把握することは困難であるが、移動上の利便性に関し、例えば、事業実施主体である公共交通機関が一回あたり50人を対象とした講習会を開催するとともに、受講者が毎日3人の高齢者、障害者等を手助けし、移動時間を5分ずつ短縮させるとすると、公共交通機関が教育啓発特定事業として一度講習会を開催するごとに、一日あたり12.5時間（※）の移動時間が短縮される。

（※）（受講者：50人）×（高齢者、障害者等：3人）×（短縮される時間：5分）＝12.5時間

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり、当該規制の効果については網羅的に把握することは困難であるが、公共交通機関が教育啓発特定事業として一度講習会を開催するごとに、一日あたり12.5時間の移動時間が短縮されるとすると、一度の講習会の開催について、少なくとも一日あたり約12,660円

（※）の便益が発生する。

（※）（12.5時間）×（東京都の最低賃金：1,013円）＝約12,660円

- 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

--

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- 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

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

5 費用と効果（便益）の関係

- 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

当該規制の新設については、一定の遵守費用が発生する。また、主務大臣による勧告及び是正命令に係る行政費用が発生するが軽微である。一方、当該規制の新設には、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化を図るとともに、教育とバリアフリー施策とを連携させるという教育啓発特定事業の成果を通じ、基本構想に基づくハード整備による効果が十分に発揮され、高齢者、障害者等の重点整備地区内における移動上の利便性及び安全性の向上が図られるという大きな効果がある。副次的には、高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

以上より、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

6 代替案との比較

- 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

当該規制の代替案としては、次のような代替案が想定される。

[代替案の内容]

移動等円滑化基本構想に位置付けられた教育啓発特定事業の実施について実施主体となる施設設置管理者に義務付けを行うが、主務大臣による勧告及び是正命令規定を設けない。

[費用]

規制案と同様、教育啓発特定事業の実施に係る遵守費用が発生するが、勧告及び是正命令規定が設けられないため軽減される。行政費用は、勧告及び是正命令に係る費用が軽減される。

[効果]

ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の実現、教育とバリアフリー施策との連携

等の教育啓発特定事業の効果を通じ、重点整備地区内における高齢者、障害者等の移動等円滑化が促進されるが、勧告及び是正命令による義務履行の担保措置がないため、効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、遵守費用、行政費用とも、規制案と比べ、勧告及び是正命令に係る費用が軽減される。しかし、代替案においては、勧告及び是正命令という教育啓発特定事業実施の担保措置がないため、その効果は限定的であり、多様な関係者を巻き込んだ教育啓発特定事業の確実な実施による共生社会の実現という本制度の政策目的が達成できないため、本規制案の採用が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者、高齢者、障害当事者、事業者等の関係者による議論の場として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を令和元年11月及び令和2年1月に開催し、令和2年1月の検討会において、改正の方向性をとりまとめた。規制の検討に際しては、規制を受けることになる各事業者等に対し、規制案を説明の上、意見を聴取した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

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。

高齢者、障害当事者、市町村、公共交通事業者等への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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：(2) 公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準の創設（第8条関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局安心生活政策課

評価実施時期：令和2年2月3日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

現在、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（以下「バリアフリー法」という。）に基づき、新設旅客施設・車両等に関して、公共交通事業者等（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、本邦航空運送事業者、一般旅客定期航路事業者等をいう。以下同じ。）に対し、段差解消、車椅子利用者用トイレの設置等のハード面のバリアフリー化の義務が課せられている一方で、それらの施設等を使用した役務の提供の方法に関しては遵守すべき基準が設けられておらず、基準遵守の義務が課されていない。

そのため、公共交通事業者等がバリアフリー化された施設等の使用方法を把握していない、また、適切に管理していない等の理由により、高齢者、障害者等が円滑に公共交通機関を利用して移動できない事案が発生している。

本改正により、ソフト基準^(※注)を新設し、事業者に基準遵守義務を課さず、義務違反に対する是正命令を行わない場合、ハード面のバリアフリー化がなされた新設旅客施設・車両等について、公共交通事業者等による使用や管理が適切でないためにその機能が十分に発揮されず、高齢者、障害者等の円滑な移動が阻害される状態が継続することとなる。

(注) ソフト基準：公共交通事業者等が新設旅客施設・車両等を使用して役務を提供する際、ソフト面でのバリアフリー化のために必要なものとして省令で定める基準（バリアフリー設備の適切な操作、明るさの確保に必要な照明器具の操作等に関する基準を予定（検討中）。）

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、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）

[課題及びその発生原因]

ハード面でのバリアフリー化がなされた新設旅客施設・車両等について、公共交通事業者等がバリアフリー化された施設等の使用方法を把握していない、また、適切に管理していない等の理由により、施設等の機能が十分に発揮されず、高齢者、障害者等の円滑な移動が阻害される状況が発生している。

その原因は、バリアフリー化された施設等の適切な使用や管理に関し、適切な使用に必要なとなる従業員の技能・知識の習得や意識向上といったソフト面の対策について、公共交通事業者等ごとにと組む必要性に関する理解・認識の度合いにばらつきがあることに加え、ソフト面の取組の方法も含め、公共交通事業者等の自主努力に任せられていることによる。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあたっては、国によるガイドラインによる働きかけや、事業者向け研修の実施が考えられる。しかしながら、ガイドラインではもともと取組に消極的な事業者による取組の促進は期待できないこと、研修の実施には予算・人員上の限界があり全国津々浦々の事業者に対して行うことはできないことから、不確実である。

[規制の内容]

当該規制により、公共交通事業者等が新設旅客施設・車両等を使用して役務を提供する際、ソフト面でのバリアフリー化のために必要な使用方法・管理方法等に係る基準の遵守義務を課すとともに、違反の事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができるようにする。

(省令において、バリアフリー設備の適切な操作、明るさの確保に必要な照明器具の操作等(検討中)に関する基準を定める予定)

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化(少なくとも定量化は必須)

公共交通事業者等において、ソフト基準を遵守するための取組を実施する費用が発生する。なお、本ソフト基準が定める使用・管理方法に係る遵守事項については、バリアフリー化された新設旅客施設及び車両等の性能を十分に発揮させるため、事業者として規制がなくても本来は当然取り組むべきものであり、これまで適切に施設等を使用・管理している公共交通事業者等にとっては、過度な負担にならない。

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

当該規制に係る行政費用として、違反の事実がある場合の是正命令に係る費用が想定されるが軽微である。その金額を一律に示すことは困難であるが、是正命令の検討に16時間、1人を要するとともに、検討した是正命令案に係る説明聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、是正命令1件に要する費用は54,360円と推定される。

$$\text{平均給与額（年間）} \div \text{年間総労働時間（事業所規模30人以上）} = \text{（担当者・上司の時給）}$$

$$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718 \text{（円）}$$

$$\text{（担当者一人分の時給）} \times \text{（是正命令の検討に要する事務作業時間）} \times \text{（当該作業に要する人数）}$$

$$= \text{是正命令1件の検討に要する費用}$$

$$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488 \text{（円）}$$

$$\text{（上司一人分の時給）} \times \text{（是正命令の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間）} \times \text{（当該作業に關与する人数）} = \text{是正命令1件の説明聴取及び意思決定に要する費用}$$

$$2,718 \times 0.5 \times 8 = 10,872 \text{（円）}$$

なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。
 是正命令が5年間で20件なされると仮定すると、約109万円の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

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

新設旅客施設・車両等について公共交通事業者等が遵守すべき使用・管理に係るソフト基準を新設することにより、当該旅客施設等におけるバリアフリー設備に係る使用・管理が適切に行われ、既に整備したハードの機能が十分に発揮されることで、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。

なお、その効果については、公共交通機関の種類の違いにより利便性等の向上する高齢者、障害者等の一輸送あたりの乗客数が異なること、各公共交通機関により車両への移動等円滑化が必要となる導線の長さが異なることなど、様々な要因によって多様であることから、現段階において基準創設による効果の一律の定量的な把握は困難であるが、例えば、移動上の利便性に関し、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅において、乗降客の約3割が高齢者、障害者等であると仮定し、公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により移動時間が1人当たり10分短縮されるとすると、一日当たり150時間（※）の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。

（※）（乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数： $3000 \times 0.3 = 900$ 人） \times （短縮される所要時間：10分） $= 150$ 時間

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難であるが、上記の仮定によると、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により、少なくとも一日当たり151,950円（※）の便益が発生する。

（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150時間） \times （東京都の最低賃金：1013円） $= 151,950$ 円

- 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

--

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- 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

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

5 費用と効果（便益）の関係

- 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

当該規制の新設については、一定の遵守費用が発生するものの、これまで適切に新設旅客施設・車両等を使用・管理している公共交通事業者等にとっては過度な負担となるものではない。行政費用は軽微である。一方、バリアフリー設備の適切な使用・管理状況の向上と、それに伴う高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上という大きな効果があり、副次的には、高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。
--

以上より、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

6 代替案との比較

- 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

当該規制の代替案としては、次のような代替案が想定される。

[代替案の内容]

公共交通事業者等による新設旅客施設・車両等に係るソフト基準の遵守に義務を課すが、是正命令は行わないことを代替案とする。

[費用]

公共交通事業者等がソフト基準を遵守するための遵守費用が発生するが、是正命令に対応する遵守費用が軽減される。行政費用については、是正命令を行う費用が軽減される。

[効果]

新設旅客施設・車両等に係る使用・管理状況が向上し、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が一定程度図られるが、是正命令による担保措置がないため効果は限定的である。
--

[副次的な影響及び波及的な影響]

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案について、その費用は、遵守費用、行政費用ともに軽減される一方、その効果は限定的であり、全ての公共交通事業者等によるバリアフリー化された施設等の適切な使用・管理の実現という本制度の政策目的が達成できないため、本規制案の採用が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者、高齢者、障害当事者、事業者等の関係者による議論の場として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を令和元年11月及び令和2年1月に開催し、令和2年1月の検討会において、改正の方向性をとりまとめた。規制の検討に際しては、規制を受けることになる各事業者等に対し、規制案を説明の上、意見を聴取した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

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。

高齢者、障害当事者、公共交通事業者等への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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：(3) 公共交通事業者等に対するバリアフリー化の措置に関する協議への応諾義務の創設（第8条、第9条の2及び第9条の3関係）

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局安心生活政策課

評価実施時期：令和2年2月3日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

高齢者、障害者等が円滑に移動できる環境を整備するため、複数の交通モードの継ぎ目となる交通結節点（例：鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等）におけるハード・ソフト一体となった取組が求められている。

複数の路線や交通モードが乗り入れる交通結節点の乗継ぎは、施設規模が大きく、利用者が多いことから、高齢者、障害者等にとって利用上の負担が大きく、バリアフリールートでの乗継ぎが複雑化していること等の課題が指摘されている。また、乗継ぎの円滑化について協議を受ける側の事業者は、費用負担や業務量の増加の面から必ずしも積極的とは限らないため、実現に向け必ずしも建設的な議論が行われていない場合もある。

このため、各公共交通事業者等による交通結節点における移動等円滑化に関する措置について、建設的な協議が確実に行われるよう、当該協議を受けた公共交通事業者等に応諾義務を課す必要がある。本規制を実施しない場合、今後も、バリアフリー化の措置に関する協議への応諾義務の新設がなされない場合、事業者間の連携が図られない状況が継続することとなる。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、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）

〔課題及びその発生原因〕

交通結節点における面的なバリアフリー化を進め、乗継ぎの円滑化を実現するためには、関係する公共交通事業者等間の建設的な協議の場が不可欠であるが、必ずしも取組実施に向けた建設的な議論が行われていない。

その原因は、バリアフリーに関する取組は事業者の収益に必ずしも直結しないものであるため、協議を受ける側の事業者が、施設整備に要する事業者間の費用負担や移動支援等による業務量の増加を忌避する場合があるためと考えられる。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあたっては、公共交通事業者等向けのバリアフリー整備ガイドラインにおいて、交通結節点における乗継ぎの円滑化を実現するため建設的に協議を行うよう促す方法が考えられる。しかしながら、バリアフリー化は収益に直結する事業ではなく、事業者によって積極性が異なることから、公共交通事業者等の協議・連携を担保するためには規制的手段が必要であり、協議応諾義務を法的に位置づける規制措置が妥当である。

[規制の内容]

公共交通事業者等が高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑化するため、他の公共交通事業者等に対し協議を求めたときは、当該他の公共交通事業者等は、当該措置により旅客施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならないこととする。また、主務大臣は、「公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項」(※)を勘案して必要があると認めるときは、法第9条の3に基づき、公共交通事業者等に対して乗継ぎの円滑化に関する措置について必要な指導及び助言をすることができることとする。

(※) 公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項：主務大臣が法第9条の2に基づき定める告示で、旅客施設及び車両等をバリアフリー基準に適合させるために行うべき措置等の目安が記載されている。今回の乗継ぎの円滑化に関する措置は旅客施設及び車両等をバリアフリー基準に適合させるために行うべき措置に含まれるため、主務大臣は法第9条の3に基づき、乗継ぎの円滑化に関する措置について、「公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項」を勘案して必要な指導及び助言をすることができる。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

協議依頼を受けた公共交通事業者等のうち、本改正案による規制を受けなくとも協議に応じる立場をとる事業者には新たな負担は発生しない一方、応諾義務を課す規制が存在するためにやむなく協議に応じる立場をとる事業者には、新たに協議に応じるための費用が発生する。

公共交通事業者等間の協議がどれほどの頻度で発生するかは地域特性等によって様々であり、全体の件数の把握は困難であるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難であるが、仮に協議に1件応じるに当たり、10時間、4人要すると仮定すると、1件あたりに要する費用は108,720円と推定される。

平均給与月額(年間) ÷ 年間総労働時間(事業所規模30人以上) = (担当者の時給)

4,849,000 ÷ 1,784 = 2,718.04 ≒ 2,718 (円)

(担当者の時給(円)) × (協議に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 協議1件あたり要する費用(円)

2,718 × 10 × 4 = 108,720 (円)

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

主務大臣による指導及び助言に係る費用について、一律に示すことは困難であるが、指導及び助言の検討に8時間、1人を要するとともに、検討した是正命令案に係る説明聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、指導及び助言1件に要する費用は54,360円と推定される。

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者・上司の時給）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ （円）

（担当者一人分の時給）×（是正命令の検討に要する事務作業時間）×（当該作業に要する人数）
＝是正命令1件の検討に要する費用

$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488$ （円）

（上司一人分の時給）×（是正命令の聴取及び意思決定に要する事務作業時間）×（当該作業に関与する人数）＝是正命令1件の説明聴取及び意思決定に要する費用

$2,718 \times 0.5 \times 8 = 10,872$ （円）

なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

指導及び助言が5年間で20件なされると仮定すると、約109万円の行政費用が発生する。

3 直接的な効果（便益）の把握

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

協議応諾義務の創設により、公共交通事業者等間の連携による施設整備や誘導案内の円滑な引き継ぎのための連絡調整が促進され、交通結節点におけるバリアフリールートでの乗継ぎの利便性及び安全性の向上が期待されるという大きな効果がある。

効果については交通結節点の規模、導線の長さ、異なる主体同士のリレー受け渡しの回数などによって異なるため、一律には算出できないが、乗継ぎの利便性に関し、例えば、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅において、乗降客の約3割が高齢者、障害者等であると仮定し、乗継ぎの円滑化により移動時間が1人当たり10分短縮されるとすると、一日当たり150時間（※）の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。

（※）（乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数： $3000 \times 0.3 = 900$ 人）×（短縮される所要時間：10分）＝150時間

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり、当該規制の効果については一律に算出することは困難であるが、上記の仮定によると、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における乗継ぎの円滑化により、少なくとも一日当たり151,950円（※）の便益が発生する。

(※) (一日当たりの短縮される乗継ぎ時間 : 150 時間) × (東京都の最低賃金 : 1013 円) =
151, 950 円

- 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

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- 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

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

5 費用と効果（便益）の関係

- 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

当該規制の新設については、協議応諾に係る遵守費用、また、指導・助言に係る行政費用が発生する。一方、当該規制の新設の結果、交通結節点において公共交通事業者等間の連携が促進され、高齢者、障害者等の移動上の利便性と安全性が向上するという大きな効果があり、副次的には高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

以上より、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

6 代替案との比較

- 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

当該規制の代替案としては、次のような代替案が想定される。

[代替案の内容]

公共交通事業者等に対し、応諾義務は課すが、協議に応じなかった者に対する大臣による指導・助言は行わないこととする。

[費用]

遵守費用については、協議への対応に係る規制案と同様の費用が発生する。行政費用については、規制案と変わらない。規制案における法の規定に基づく指導・助言に係る行政費用は発生しないとしても、実質的に一般的な監督権限に基づく指導・助言を行うこととなるためである。

[効果]

協議への応諾義務を課すことにより、交通結節点において公共交通事業者等間の連携が促進され、高齢者、障害者等の移動上の利便性と安全性が一定程度向上するが、指導・助言については、応諾義務の実施に関する直接の指導・助言規定に基づかないものとなるため、指導・助言に沿った事業者の対応を確保するという点において、その実効性が低下する可能性がある。

[副次的な影響及び波及的な影響]

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、遵守費用、行政費用ともに変わらない一方、代替案は、その効果について、指導・助言に沿った事業者の対応を確保するという点において、その実効性が低下する可能性があるため、規制案の採用が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者、高齢者、障害当事者、事業者等の関係者による議論の場として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を令和元年11月及び令和2年1月に開催し、令和2年1月の検討会において、改正の方向性をとりまとめた。規制の検討に際しては、規制を受けることになる各事業者等に対し、規制案を説明の上、意見を聴取した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

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。

高齢者、障害当事者、公共交通事業者等への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。

規制の事前評価書

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：(4)一定の公共交通事業者等が作成しなければならないハード・ソフト一体的な取組促進のための計画書への記載事項の追加(第9条の2、第9条の4、第9条の5及び第9条の6関係)

規制の区分：新設、改正(拡充)、緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局安心生活政策課

評価実施時期：令和2年2月3日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測(ベースライン)

公共交通事業者等には高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要な措置として、既存の旅客施設及び車両等のハード面のバリアフリー化(第8条第3項)、高齢者、障害者等の乗降介助・誘導等の支援(第4項)、情報提供(第5項)、職員に対する教育訓練(第6項)の努力義務が課されているところ、これらの努力義務事項について、乗降客数が一定の規模以上の事業者はハード・ソフト取組計画書^(※注)を毎年度作成し、主務大臣に提出するとともに、その実施状況等を主務大臣に報告し、公表することについて義務が課されている。

今般、公共交通事業者等の努力義務として、上記の事項に加え、

・既存の旅客施設及び車両等に関するソフト基準の遵守

(ソフト基準の遵守義務対象としない既存の施設等についてソフト基準遵守の努力義務を課す)

・高齢者障害者等用施設等^(※注)の利用者に対する広報活動、啓発活動

(車両等の優先席、車椅子使用者用駐車施設等が想定されている高齢者障害者等用施設等について、利用者のマナー向上のための広報・啓発活動の努力義務を課す)

を追加するところ、これらについても計画的な実施を促進するため、ハード・ソフト取組計画書に記載事項として追加し、これらの事項を含むハード・ソフト取組計画書の作成の義務を課すこととしている。

新たな努力義務事項について、ハード・ソフト取組計画書の記載事項への追加を行わない場合、事業者によって取組状況にばらつきが生じている状況が継続することとなる。

(注) ハード・ソフト取組計画制度：公共交通事業者等に課される努力義務事項について計画的実施を図るため、旅客が一定数以上の公共交通事業者等に対し、達成のための計画を毎年度作成し、主務大臣に提出・公表するとともに、報告書を作成・提出・公表することを義務付ける制度。計画記載事項は、主務大臣が作成する「移動等円滑化を促進する

ために公共交通事業者等が講ずべき措置に係る公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項」の記載事項と連動する。

(注) 高齢者障害者等用施設等：高齢者、障害者等が円滑に利用することができる施設又は設備であって、主としてこれらの者の利用のために設けられたものであることその他の理由により、これらの者の円滑な利用が確保されるために適正な配慮が必要となるもの（車両等の優先席、車椅子利用者用駐車施設等を予定（検討中）。）

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、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）

[課題及びその発生原因]

今般、公共交通事業者等の努力義務として追加する

- ・ 既存の旅客施設及び車両等に関するソフト基準の遵守
- ・ 高齢者障害者等用施設等の利用者に対する広報活動、啓発活動

の取組については、現在事業者ごと取組状況のばらつきが生じている。

その原因は、各事業者が取り組むべきこれら事項について、主務大臣が方針を示し、計画的に実施することを担保する措置がなかったことによる。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するにあたっては、国によるガイドライン・キャンペーンによる働きかけが考えられる。しかしながら、ガイドライン・キャンペーンではもともと取組に消極的な事業者による取組の促進は期待できないことから不確実である。

[規制の内容]

現行、一定の規模以上の公共交通事業者に作成・提出義務が課せられているハード・ソフト取組計画書の記載事項に、本改正により、新たに創設する努力義務である

- ・ 既存の旅客施設及び車両等に関するソフト基準の遵守
- ・ 高齢者障害者等用施設等の利用者に対する広報活動、啓発活動

に関する事項を追加し、これら事項について記載したハード・ソフト取組計画書の作成・提出を事業者義務付けることにより、事業者における計画的な実施を促進する。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

(1) 計画書の作成関係

一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が4項目であった際には、計画を1件作成するのに5時間、4人要すると仮定し、計画書を1件作成することに要する費用は54,360円と想定していた。

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）＝（担当者の時給）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ （円）

（担当者の時給（円））×（計画作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝計画書を1件作成することに要する費用（円）

$2,718 \times 5 \times 4 = 56,360$ （円）

今般、記載事項を2項目追加することに伴い、計画書を1件作成するのに追加で2時間半を要すると仮定でき、増加する費用は27,180円と想定される。

（担当者の時給（円））×（計画のうち追加項目作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝追加項目作成に要する費用（円）

$2,718 \times 2.5 \times 4 = 27,180$ （円）

なお、本規制は施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

計画作成対象事業者は約300者であり、5年間で1,500件なされると仮定すると、40,770,000円の追加の遵守費用が発生する。

（2）報告書の作成関係

一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が4項目であった際には、計画を1件作成するのに4時間、3人必要と仮定し、計画書を1件作成することに要する費用は32,616円と想定していた。

（担当者の時給（円））×（報告に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝報告書を1件作成することに要する費用（円）

$2,718 \times 4 \times 3 = 32,616$ （円）

今般、記載事項を2項目追加することに伴い、報告を1件作成するのに追加で2時間を要すると仮定でき、増加する費用は16,308円と想定される。

（担当者の時給（円））×（計画のうち追加項目作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝追加項目作成に要する費用（円）

$2,718 \times 2 \times 3 = 16,308$ （円）

なお、本規制は施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

報告が5年間で1,500件なされると仮定すると、300者で24,462,000円の追加の遵守費用が発生する。

（3）計画書・報告書作成にあたっての実態把握、分析費用（事業を営む上で把握している内容を基礎としており、追加的な費用は僅少である。）

一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が4項目であった際には実態把握・分析を1件行うのに1時間、1人必要と仮定し、1件当たりの費用は2,718円と想定していた。

（担当者の時給（円））×（実態把握等に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝実態把握等を1件行うのに要する費用（円）

$2,718 \times 1 \times 1 = 2,718$ （円）

今般、記載事項が4項目から6項目に増えることに伴い、分析を1件行うのに追加で30分を要すると仮定でき、増加する費用は1,359円と想定される。

$$\left[\begin{aligned} & (\text{担当者の時給 (円)}) \times (\text{実態把握等のうち追加項目に要する時間 (時間)}) \times (\text{担当者の人数}) \\ & = \text{追加項目に係る実態把握等を行うのに要する費用 (円)} \\ & 2,718 \times 0.5 \times 1 = 1,359 \text{ (円)} \end{aligned} \right]$$

なお、本規制は施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

実態把握・分析が5年間で1,500件なされると仮定すると、300者で2,038,500円の追加の遵守費用が発生する。

よって上記仮定に立った場合、遵守費用として、上記(1)(2)(3)を合計し、67,270,500円(1者平均223,300円)が発生する。

※公表に係る費用については従来と変わらないため、追加の遵守費用は発生しない。

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

当該規制に係る行政費用として、提出された計画書及び報告書の受理に係る費用が発生するが、これは従来より行っている事務であるため、記載事項が2項目追加されてはいるものの、行政費用の増加は僅少である。

3 直接的な効果(便益)の把握

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

新たに公共交通事業者等の努力義務として追加する2項目(既存の旅客施設等に関するソフト基準の遵守、高齢者障害者等用施設等の利用者に関する広報・啓発活動の実施)について、ハード・ソフト取組計画書における記載事項に追加することにより、公共交通事業者等によるこれらの事項に係る取組が促進されることに伴い、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。

なお、ソフト基準の対象高齢者障害者等用施設等の内容は様々であることから、現段階において効果の定量的な把握は困難であるが、移動上の利便性に関し、例えば、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅において、乗降客の約3割が高齢者、障害者等であると仮定し、公共交通事業者等によるソフト基準を遵守したバリアフリー設備の適切な使用により移動時間が1人当たり10分短縮されるとすると、一日当たり150時間(※)の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。

(※) (乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数: $3000 \times 0.3 = 900$ 人) \times (短縮される所要時間: 10分) = 150時間

⑥ 可能であれば便益(金銭価値化)を把握

上記のとおり当該規制の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難であるが、上記の仮定によると、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用の便益は、少なくとも一日

当たり 151,950 円（※）である。

（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150 時間）×（東京都の最低賃金：1013 円）＝151,950 円

- 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

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- 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

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

5 費用と効果（便益）の関係

- 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

当該規制の拡充には、遵守費用として計画書・報告書の作成及び書類作成にあたっての実態把握・分析費用が発生するが、行政費用の増加は僅少である。一方、公共交通事業者等による新たな努力義務事項（既存施設等に係るソフト基準遵守及び高齢者障害者等用施設等の利用者に対する広報・啓発活動の実施）の計画的な実施の促進という大きな効果があり、副次的には、高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出の増加、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

以上より、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

6 代替案との比較

- 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

当該規制の代替案としては、次のような代替案が想定される。

[代替案の内容]

規制案において、公共交通事業者等の努力義務として新たに追加された以下2つの事項について、努力義務ではなく、公共交通事業者等に義務を課すこととするを代替案とする。

- ・既存の旅客施設及び車両等に関するソフト基準の遵守
- ・高齢者障害者等用施設等の利用者に対する広報活動、啓発活動

[費用]

遵守費用について、ソフト基準の遵守をバリアフリー設備が整備されていない既存の施設等について義務付けることに伴い、例えば、事業者の人員・経営状況に関わらず、車椅子使用者である利用者に対しては必ず職員が介助によってハードの不備を補完することが義務付けられることとなるなど、事業者の費用負担が過大なものとなる。

また、広報・啓発活動について義務を課すこととする場合、義務履行のための一定の費用が発生するが、義務付けに伴い義務履行基準を明確に定めることは広報・啓発活動の性質上困難であるため、努力義務とすることが適切である。

行政費用については、義務履行について担保措置を設ける場合、一定の費用が発生する。

[効果]

規制案と比べ、代替案は強制力が強いいため、より確実に取組が進むという効果が発生する。

[副次的な影響及び波及的な影響]

高齢者、障害者等の移動等円滑化を通じ、高齢者、障害者等の外出が増加すること、ひいては地域経済の活性化が見込まれる。

[規制案と代替案の比較]

規制案と代替案を比較すると、代替案は、より確実な効果が発生する一方、既存施設のソフト基準に係る義務履行に関し事業者に過大な遵守費用を求めることとなるとともに、広報・教育啓発に係る義務付けはその性質上努力義務によることが適切であるため、本規制案の採用が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者、高齢者、障害当事者、事業者等の関係者による議論の場として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を令和元年11月及び令和2年1月に開催し、令和2年1月の検討会において、改正の方向性をとりまとめた。規制の検討に際しては、規制を受けることになる各事業者等に対し、規制案を説明の上、意見を聴取した。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から5年後に事後評価を実施する。

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。

高齢者、障害当事者、公共交通事業者等への聞き取り等によって、費用、効果及び間接的な影響を把握する。

