

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
規制の名称	(1)地域旅客運送サービス継続事業の実施者に対する特例措置(第27条の2、第27条の3、第27条の4、第27条の5、第27条の6、第27条の7等関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省総合政策局地域交通課
評価実施時期	令和2年2月6日
規制の目的、内容及び必要性等	維持が困難又は困難となるおそれのある旅客運送事業者から廃止届出が出る前に、地方公共団体が中心となって、十分な時間的ゆとりをもって、多様な選択肢を、当該旅客運送事業者や利用者等の地域の関係者とともに検討・協議した上で、公募等の方法により、引き続き旅客運送サービスを提供する者を選定し、地域における旅客運送サービスの継続を図ることを目的とする「地域旅客運送サービス継続事業」(以下、「継続事業」という。)を創設することとし、当該事業の実施に係る計画について、国土交通大臣の認定を受けた場合、認定に係る継続事業が円滑・迅速に開始できるよう継続事業を実施する者(以下、「継続事業者」という。)に対する事業許可等について特例措置を講ずることとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	当該事業に係る遵守費用として、継続事業者において、継続事業の実施にあたり必要な事業許可等の申請費用が不要となる。路線等を廃止する路線バス等の事業者において、廃止に係る事前の届出に係る費用が不要となる。事業許可等に係る費用については、開始しようとする事業の規模等によって異なるため、定量的に把握することは困難である。廃止届に係る費用についても同様である。
(行政費用)	当該規制緩和により地域旅客運送サービス継続実施計画の認定に関する費用並びに国土交通大臣の認定を受けた場合における地域旅客運送サービス継続事業の実施状況の把握及び地域旅客運送サービス継続事業を実施する者に対する報告の徴収に関する費用が発生するが、増加する事務は人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	今般の特例措置を講ずることにより、認定に係る継続事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、継続事業者の事業開始時における負担及び路線等を廃止する事業者の負担が軽減されるとともに、路線等廃止後において、地域の利用者への旅客運送サービスの提供が迅速に提供される。その効果については、事業の規模等によって異なることから、一律に定量化することは困難である。
副次的な影響と波及的な費用の把握	継続事業の実施により地域の移動手段が確保されることに伴い、地域活性化に寄与する。
費用と効果(便益)の関係	当該規制緩和においては、追加の遵守費用及び行政費用は僅少である。一方、当該規制緩和により、認定に係る継続事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、継続事業者の事業開始時における負担及び路線等を廃止する事業者の負担が軽減されるとともに、路線等廃止後において、地域の利用者への旅客運送サービスの提供が迅速に提供されるという効果がある。また、副次的な影響及び波及的な影響としては、継続事業の実施により地域の移動手段が確保されることに伴い、地域活性化に寄与することが想定される。これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。

代替案との比較	<p>継続事業制度を創設する代わりに、一定期間前に提出する廃止届の一定期間を延長(例えば期間を2倍にした場合、鉄道については2年前、路線バスについては1年前)することを代替案として想定されるものの、代替案においては、規制緩和案と比べ遵守費用、行政費用とも変わらない。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。一方で、代替案の効果は限定的である。このため、当該規制緩和案が妥当である。</p>
その他関連事項	<p>当該規制案については、規制の検討段階において、有識者、交通事業者、地方公共団体等の関係者による議論の場として、以下のとおりの検討会及び審議会を開催した。交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、令和元年12月24日の部会において、改正の具体的内容について了解を得た。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」 <p>平成30年11月から令和元年6月まで計11回開催し、同月末に提言発表。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」 <p>令和元年9月から5回開催(令和2年2月現在)し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。</p>
事後評価の実施時期等	<p>施行5年後に事後評価を実施。</p>
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
規制の名称	(2)貨客運送効率化事業の実施者に対する特例措置(第27条の8、第27条の9、第27条の10、第27条の11、第27条の12、第27条の13、第27条の14、第27条の15等関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省総合政策局地域交通課
評価実施時期	令和2年2月6日
規制の目的、内容及び必要性等	貨客混載を行おうとする路線バス事業者が、「貨客運送効率化事業」を実施するための計画を作成ができることとし、当該計画について、国土交通大臣の認可を受けた場合、認定を受けた計画に定められた事業のうち、道路運送法の許可等旅客運送に係る許可等及び貨物自動車運送事業法の許認可等を受けなければならないものについて、同法の許認可を受けたものとみなす特例措置を講ずることとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	当該事業に係る遵守費用として、路線バス事業者において、貨客運送効率化実施計画を策定し、国土交通大臣の認可を取得するための費用が発生するが、開始しようとする事業の規模等によって異なるため、定量的に把握することは困難である。
(行政費用)	当該規制緩和により貨客運送効率化実施計画の認定に関する費用並びに国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施状況の把握及び同事業を実施する者に対する報告の徴収に関する費用が発生するが、増加する事務は人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	今般の特例措置を講じることにより、認定に係る貨客運送効率化事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、路線バス事業者の経営体質の改善が図られないこととなるため、採算性の厳しいバス路線の維持による地域の利用者への旅客運送サービスの確保に資する。その効果については、事業の規模等によって異なることから、一律に定量化することは困難である。
副次的な影響と波及的な費用の把握	貨客運送効率化事業の実施は、路線バス事業者の経営改善を通じ、地域の移動手段の確保に資するものであるため、地域活性化に寄与する。
費用と効果(便益)の関係	当該規制緩和においては、一定の遵守費用が発生し、行政費用は発生するが僅少である。一方、当該規制緩和により、認定に係る貨客運送効率化事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、路線バス事業者の経営体質の改善が図られることとなるため、採算性の厳しいバス路線の維持による地域の利用者への旅客運送サービスの確保に資するという効果が発生する。副次的な影響及び波及的な影響としては、地域活性化に寄与する。これらのことから、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。

代替案との比較	貨客運送効率化事業を実施する路線バス事業者に対する事業許可等の特例措置は講じるが、貨客運送効率化実施計画について、国土交通大臣の認定の代わりに事前届出を求めることが代替案として想定されるものの代替案においては、規制緩和案と比べ遵守費用及び行政費用ともに費用が減少する。一方で、代替案の効果は限定的である。当該規制緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。このため、当該規制緩和案が妥当である。
その他関連事項	当該規制案については、規制の検討段階において、有識者、交通事業者、地方公共団体等の関係者による議論の場として、以下のとおりの検討会及び審議会を開催した。交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、令和元年12月24日の部会において、改正の具体的内容について了解を得た。 ・「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」 平成30年11月から令和元年6月まで計11回開催し、同月末に提言発表。 ・「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」 令和元年9月から5回開催(令和2年2月現在)し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。
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	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
規制の名称	(3)営業区域外の発着禁止規定の適用除外関係(道路運送法第20条関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省自動車局旅客課
評価実施時期	令和2年2月6日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>営業区域とは、バス(路線バスを除く)やタクシーの営業活動の適正な遂行及び運行管理の適正な確保の観点から設定される営業所の所在地を含む合理的な地理範囲であり、現行の道路運送法上、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送を禁止しているが、平成18年以降、タクシー事業者数は年々減少しており、特に過疎地域等においては、営業区域内で夜間等に配車が可能なタクシー事業者が少ないため、住民の移動ニーズに十分に対応できないという問題が生じている。</p> <p>そのため、地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を確保することが困難な場合として国土交通省令で定める場合において、他の営業区域の事業者を受け入れる側の協議会の協議が調った場合であって、輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと国土交通大臣が認めたときは、営業区域外運送を認めることとする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	遵守費用は発生しない。
(行政費用)	当該規制にかかる行政費用として、営業区域外の発着禁止規定の適用除外について国土交通大臣が輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと認めるために必要な費用が発生するが、増加する事務は国土交通省において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	当該規制緩和によって、過疎地域等において、夜間等の輸送需要に対応できるタクシー事業者が少ないが、隣接する営業区域のタクシー事業者は配送が可能であるなどの場合において、地域の住民の移動ニーズに柔軟に対応できるという効果が見込まれる。なお、その効果は、地域における住民の夜間の移動ニーズは個別の地域毎に異なることから、定量的把握は困難である。
副次的な影響と波及的な費用の把握	当該規制による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。
費用と効果(便益)の関係	<p>当該規制緩和においては、行政費用として、営業区域外の発着禁止規定の適用除外について国土交通大臣が輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと認めるために要する費用が発生するが、軽微である。</p> <p>一方、当該規制緩和によって、地域の住民の夜間の移動ニーズに柔軟に対応できるという効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。</p>

<p>代替案との比較</p>	<p>〔代替案の内容〕 地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を確保することが困難な場合として国土交通省令で定める場合において、一般旅客自動車運送事業者から申請があった場合、国土交通大臣が輸送の安全又は旅客の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないと認めるときには、営業区域外の発着禁止規定の適用を除外することを代替案とする。なお、本代替案では、他の営業区域の事業者を受け入れる側の協議会における協議の実施及び当該協議が整うことを法律上の適用除外の要件とはしないこととする。</p> <p>〔費用〕 ・遵守費用 他の営業区域の協議会と協議を行う費用が不要となるため、費用が軽減される。 ・行政費用 行政費用は発生するが、軽微である。</p> <p>〔効果(便益)〕 当該代替案の場合、協議会における協議の実施及び当該協議が整うことを要件としないことに伴い、住民のニーズが十分に汲み取れない結果、的確に営業区域が設定されない場合も生じうる。</p> <p>〔費用と効果(便益)の比較〕 当該代替案の場合、遵守費用は軽減されるが、その効果については的確に営業区域が設定されない場合も発生するというデメリットがある。</p>
<p>その他関連事項</p>	<p>当該規制緩和案については、規制の検討段階において、有識者、交通事業者、地方公共団体等の関係者による議論の場として、以下のとおりの検討会及び審議会を開催した。交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、令和元年12月24日の部会において、改正の具体的内容について了解を得た。</p> <p>「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」 平成30年11月から令和元年6月まで計11回開催し、同月末に提言発表。</p> <p>「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」 令和元年9月から5回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。</p>
<p>事後評価の実施時期等</p>	<p>当該規制については、施行から5年後(令和7年)に事後評価を実施する。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
規制の名称	(4)旅客の禁止行為の規制範囲拡大(道路運送法第28条関係)
規制の区分	規制の拡充
担当部局	国土交通省自動車局安全政策課、旅客課
評価実施時期	令和2年2月6日
規制の目的、内容及び必要性等	現行では一般旅客自動車運送事業(乗合バス、貸切バス及びクシーの3類型)のうち、公共的な性格の強い一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス)についてのみ、危険物持込みの禁止等、旅客の禁止行為規定が定められているところ、一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス)については、旅行会社が運送契約を結び、不特定多数の旅客が乗り合う形態での運送がなされており、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)についても、相乗りタクシー等の登場により不特定の旅客が乗り合う機会も増えている。このため、乗合バスに限らず、貸切バス及びタクシーについても、旅客の禁止行為規定の対象とすることとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	遵守費用として、車内への持込みを禁止された物品を、正当な理由で車内に持ち込みたい旅客において、こうした危険物を別途発送するための費用が発生するが、社会的には僅少である。
(行政費用)	禁止される行為を行政が認知した場合は、行政罰を実行するために必要な事務が発生する。しかしながら、増加する事務は人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	当該規制によって、貸切バスやタクシーにおいて、危険物持込みに伴う重大事件や重大事故の発生等をこれまでより抑止することが可能となり、旅客の安全性が高まるという効果が発生する。 なお、重大事件や重大事故の発生がどの程度発生するのかについて予測することはできないこと、また、車種により乗車人数が異なることにより、当該規制の効果を一律の定量的な把握は困難であるが、例えば、運転者を含め5名が乗車する相乗りタクシーでは、当該5名の生命、身体が守られるという効果が発生する。
副次的な影響と波及的な費用の把握	当該規制による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。
費用と効果(便益)の関係	当該規制によって、遵守費用は発生せず、行政費用は軽微である。一方、貸切バスやタクシーにおいて、他の旅客の安全性が高まるという効果がある。これらのことから、費用を上回る効果が得られると考えられることから、当該規制の拡充は妥当である。

代替案との比較	<p>[代替案の内容] 「他の旅客」に危害・迷惑をもたらす物品を含め、全ての手荷物の持込行為を禁止することを代替案とする。</p> <p>[費用] ・遵守費用 規制案と同様に、正当な理由で車内に持ち込みたい場合、別途発送するための費用がかかる。 ・行政費用 規制案と同様に、違反を行政が認知した場合に行政罰を実行するために必要な事務が発生する</p> <p>[効果(便益)] 当該代替案により、他の旅客の安全性が規制案より高まるという効果が発生するが、全ての物品の持込みが禁止されるため、社会経済活動に大きな影響を与えることとなるため、効果は限定的である。</p> <p>[費用と効果(便益)の比較] 当該代替案の場合、想定される費用は軽微であるが、効果は限定的である。</p> <p>[規制案と代替案の比較] 代替案は、効果が限定的であることから、本改正の目的を達成するには当該規制案を採用することが適当と判断し、規制案を採用することとする。</p>
その他関連事項	規制の検討については、当該規制案の対象となる各事業者団体等へ説明し、意見聴取するなどして個別に調整を行った。
事後評価の実施時期等	当該規制については、施行から5年後(令和7年)に事後評価を実施する。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案
規制の名称	(5) 自家用有償旅客運送に係る特例の創設(観光旅客の対象への追加、登録更新期間の延長)(道路運送法第78条、第79条の2、第79条の4、第79条の5関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省自動車局旅客課
評価実施時期	令和2年2月6日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1) 近年、訪日外国人旅行者の増加等を踏まえ、地方部においても、最寄り駅から目的地となる観光地や宿泊施設までの訪日外国人旅行者の移動ニーズに対応する交通手段であり、既存の交通事業者の輸送サービスを補完する移動手段として、自家用有償旅客運送による輸送が期待される状況となっているが、現行制度では観光旅客のみを輸送対象とした自家用有償旅客運送は認めていないため、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要である場合に限らず、観光旅客の輸送を確保するため必要な場合にも、その輸送が交通事業者によって提供されない場合であって、その必要性について地域の関係者の協議が調っている場合には、自家用有償旅客運送の実施を可能とすることとする。</p> <p>(2) 市町村から運行委託を受け、交通事業者が協力する自家用有償旅客運送については、現行制度上、特段の法的位置づけはなされておらず、また、市町村やNPO法人等が自ら運行業務等を行う通常の自家用有償旅客運送よりも高いレベルの安全性が確保されており、登録の有効期間を2年間より長く設定しても安全上支障が生じないにも関わらず、当該運送に係る登録の有効期間について、一律に2年間(更新時に重大事故等を引き起こしていない優良な者については3年間)としているため、規制の合理化を行い、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備等について自家用有償旅客運送が一般旅客自動車運送事業者の協力を得て行う運送(事業者協力型自家用有償旅客運送)を道路運送法上明確に位置付け、当該運送に係る国土交通大臣の登録の有効期間を2年間から5年間に延長する(更新時に重大事故等を引き起こしている場合には2年間とする)。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>観光旅客輸送については、遵守費用は発生しない。</p> <p>登録有効期限の延長については、既に自家用有償旅客運送の登録を受けているNPO法人等が事業者協力型自家用有償旅客運送に登録内容を変更しようとする場合には、当該変更に係る費用が発生する。その金額を一律に示すことは困難であるが、変更登録に係る申請を行うのに1人、10時間要すると仮定した場合、変更登録に係る申請に要する費用は27,180円と想定される。</p> <p>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))×(変更登録に係る申請に要する時間(時間))×(担当者の人数)=事業許可等に係る申請に要する費用(円) $2,718 \times 10 \times 1 = 27,180$(円)</p>
(行政費用)	当該規制にかかる行政費用として、観光旅客のみを対象とした自家用有償旅客運送の登録に係る費用が発生するが、増加する事務は国土交通省において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。
直接的な効果(便益)の把握	<p>当該規制緩和によって、観光旅客のみを輸送対象とした自家用有償旅客運送を実施することが可能となることにより、自家用有償旅客運送に期待される訪日外国人旅行者の交通手段として交通事業者のサービスを補完する役割を果たすことが可能となる効果が発生する。</p> <p>市町村が実施する自家用有償旅客運送について、その大部分が交通事業者に運行委託をしており、高いレベルの安全性を確保されている事業者協力型自家用有償旅客運送について、自家用有償旅客運送の有効期限に係る規制を合理化することにより、交通事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を円滑に実施する環境が整備されるという効果が発生する。</p> <p>なお、その効果は、観光旅客輸送については、地域における交通事業者の交通サービスをどの程度補完することが必要かによって異なるものであり、事業者協力型自家用有償旅客運送については、登録更新時に重大事故を起こしている運送主体の数によって左右されるものであることから、一律に定量的に把握することは困難である。</p>
副次的な影響と波及的な費用の把握	当該規制による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

費用と効果(便益)の関係	<p>当該規制緩和によって、遵守費用は発生するが僅少であり、行政費用は発生するが軽微である。</p> <p>一方、観光旅客のみを輸送対象とした自家用有償旅客運送を実施することが可能となることにより、自家用有償旅客運送に期待される訪日外国人旅行者の交通手段として交通事業者のサービスを補完する役割を果たすことが可能となるという効果が発生するとともに、事業者協力型自家用有償旅客運送に対する規制を合理化することにより、交通事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を円滑に実施する環境が整備されるという効果が発生する。</p> <p>また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p> <p>上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。</p>
代替案との比較	<p>〔代替案の内容〕</p> <p>観光旅客その他の来訪者の輸送について、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である場合であって、自家用有償旅客運送の登録を受けようとする者から登録の申請があった場合、国土交通大臣が自家用有償旅客運送に係る登録を拒否しないこととすることを代替案とする。</p> <p>なお、本代替案では、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民等関係者間における協議の実施及び当該協議が整うことを法律上の適用除外の要件とはしないこととする。</p> <p>〔費用〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 遵守費用は発生しない。 ・行政費用 行政費用は発生するが、軽微である。 <p>〔効果(便益)〕</p> <p>当該代替案の場合、協議会における協議の実施及び当該協議が整うことを要件としないことに伴い、観光旅客輸送に対するニーズが十分に汲み取れない結果、交通事業者の輸送サービスを的確に補完する運送区域が設定されない場合も生じうる。</p> <p>〔費用と効果(便益)の比較〕</p> <p>当該代替案の場合、遵守費用は軽減されるが、その効果については的確に運送区域が設定されない場合も発生するというデメリットがある。</p> <p>〔規制案と代替案の比較〕</p> <p>代替案は、効果においてデメリットがあることから、規制緩和案を採用することとする。</p>
その他関連事項	<p>当該規制緩和案については、規制の検討段階において、有識者、交通事業者、地方公共団体等の関係者による議論の場として、以下のとおりの検討会及び審議会を開催した。交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、令和元年12月24日の部会において、改正の具体的内容について了解を得た。</p> <p>「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」 平成30年11月から令和元年6月まで計11回開催し、同月末に提言発表。</p> <p>「交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」 令和元年9月から5回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。</p>
事後評価の実施時期等	<p>当該規制については、施行から5年後(令和7年)に事後評価を実施する。</p>
備考	