

規制の事後評価書

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の一部を改正する法律
(平成26年法律第41号)

規制の名称：(1) 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条関係)
(2) 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条関係)

規制の区分：新設、改正(拡充、緩和)、廃止 ※いずれかに○を付す。

担当部署：総合政策局地域交通課

評価実施時期：令和2年3月31日

1 事前評価時の想定との比較

- ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

事前評価時点において、人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために地域公共交通が果たす役割が増大しており、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を形成し、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ため、持続可能な地域公共交通網を形成することが必要であり、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による事業の実施を勧告等の担保措置により確保するとともに、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おいて、乗合バス事業に係る許可の申請があった場合に、国土交通大臣が事前に審査を行い、当該乗合バス事業者の同区域内における事業実施により同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を未然に防止する必要があるという課題があった。

事前評価時点に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために地域公共交通が果たす役割が増大しており、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を形成し、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ことが求められているという状況については、その後、事後評価までの間において、引き続き変化はなく、事前評価時点において整理した課題は継続している。

課題を取り巻く科学技術の変化については、高齢者を含め、マイカー等の移動手段を保有しない、あるいは、マイカー等を運転できない全ての地域住民が日常生活上必要不可欠な移動を可能とする技術革新は起こっていない。

事後評価時点において、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響は生じていない。また、事後評価時点において想定していない影響については、当該規制の当事者である地

方自治体等から聞き取りを行ったが、確認されていない。

② 事前評価時におけるベースラインの検証

(1) 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

(2) 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

いずれの措置においても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は生じておらず、規制の事前評価時には想定していなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

(1) 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

(2) 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

いずれの措置についても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、規制の事前評価時には想定しなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

よって、いずれの措置についても、事前評価時に想定した必要性に変化はない。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

現時点で、認定地域公共交通再編事業の実施に係る勧告・命令、報告の徴収等の実績はなく、同事業の実施区域内における道路運送法により許可基準として追加された審査についても実績はないため、遵守費用は発生していない。

⑤ 「行政費用」の把握

上記④「遵守費用」の把握に記載のとおり実績がないため、行政費用は発生していない。

⑥ 効果（定量化）の把握

地域公共交通再編実施計画は令和2年2月末現在38件が認定されている。一方で、地域公共交通再編事業の実効性を担保するための措置については実績がないことから、同計画に基づく地域公共交通再編事業は確実に遂行されているものと言える。

これにより、人口減少や高齢化が進展する中、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を形成され、地域の足が確保されるという効果が発生している。

なお、その効果については、地域公共交通再編実施計画に定める再編事業の具体的内容や各事業が対象とする利用者数など様々な要素によって異なることから、一律に定量的に示すことは困難であるが、再編事業により運行の効率化が実現することにより、郊外のバス路線が維持され、移動負担を軽減する効果が発生し得る。

例えば、郊外に住む、マイカーを持たない高齢者を考えた場合、自宅から最寄りのかかりつけの診療所へのバス路線Aが片道15分であり、自宅からまちなかの総合病院へのバス路線Bが片道1時間と仮定したとき、再編事業によりAが維持されれば、往復1時間30分の移動負担を軽減する効果が発生する。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

上記の通り当該規制の拡充措置効果について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。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

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ことにより、地域が活性化され、地域における消費拡大等に寄与する効果がある。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため、事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて変化はなく、事前評価時に想定した規制措置の必要性に変化はない。

当該規制について、適用実績はないため、遵守費用、行政費用ともに費用は発生していない。また、副次的な影響及び波及的な影響については、地域における消費拡大等に寄与する効果がある。

地域公共交通再編実施計画は令和2年2月末現在38件が認定されているところであるが、地域公共交通再編実施計画の実効性が担保されていることから、同計画に基づく地域公共交通再編事業は確実に遂行され、地域住民の日常生活に必要な地域の足が確保されるという効果が発生しており、本規制拡充措置はまちづくり等の地域戦略と一体となった持続可能な地域公共交

通ネットワークの形成に寄与しているものと考えられる。副次的な影響及び波及的な影響は特段見られなかった。

費用と効果を比較すると効果が費用を上回るものであり、当該規制措置は、引き続き、継続することが妥当である。

なお、課題を取り巻く社会経済情勢については、地方部における地域の足の継続に対するさらなるニーズ、都市部における利便性の高い地域公共交通サービスの実現に対するさらなるニーズが顕在化しているため、当該規制と併せ、規制事項以外の取り組み拡充によりさらに同計画制度の実効性を担保・強化し、地域の実情に応じた地域公共交通の確保・維持や利便性の向上を一層効果的に推し進めていくために、下記の内容を盛り込んだ「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」を本年2月に通常国会に提出済である。

- ・地域公共交通網形成計画について「地域公共交通計画」に名称を変更し、地域の輸送資源の総動員のための新たな事業メニューの追加を可能とする計画内容とするとともに、全ての地方公共団体において計画が策定されるよう、地方公共団体による計画の作成を努力義務とする。
- ・地方部においては、地方公共団体が関係者と協議の上「地域旅客運送サービス継続実施計画」を策定し、路線バス等の廃止までの十分な時間的ゆとりをもって、地域の多様な関係者の連携により、継続的な地域旅客運送サービスの提供の確保を可能とする仕組みを創設する。
- ・都市部においては、同一エリア同一運賃等の利便性の高い地域公共交通サービスの実現のために地方公共団体の役割を強化することとし、地方公共団体が関係者と協議の上「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、その実効性を担保するため、道路運送法上の事業許可等の申請があった場合、同計画区域内への新規参入等について、地方公共団体が事業者等との協議を踏まえ国土交通大臣に意見を提出できる仕組みを創設する。 等