

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路運送法の一部を改正する法律(平成28年法律第100号)
規制の名称	(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)
規制の区分	新設、改正(拡充)
担当部局	自動車局安全政策課、旅客課
評価実施時期	令和4年3月9日
事前評価時の想定との比較	<p>事前評価時点(平成28年10月)では、平成12年の規制緩和(需給調整規制の廃止)前に比べて事業者が増加し、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・料金の收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ていた。平成28年1月15日には、長野県軽井沢町において貸切バスが反対車線を越えて道路右側に転落し、乗員乗客15名が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。</p> <p>このため、以下のとおり規制の新設・拡充を行った。</p> <p>(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)適正化機関制度の見直し(道路運送法第2章の2)</p> <p>事前評価後の令和2年4月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う旅行者数の減少により、貸切バス事業者は営業収入が減少し財務状況が悪化する事態が生じている。Go Toトラベル事業に伴う旅行者数の増加や東京オリンピック・パラリンピック関係者輸送の影響等により、一時的に改善したが、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の発出に伴う外出自粛やGo Toトラベルの一時停止等により、収支面において厳しい状況は続いている。新型コロナウイルス感染症が収束し、順調に旅行需要が回復すれば、営業収入は改善していくことが想定されるが、事業者間には運賃競争が生じるものと考えられ、当該規制が導入されていなかった場合には、不適格な事業者を効果的に排除することが困難な状況が続いていたと考えられることから、ペースラインに変化はなく、当該規制措置は引き続き必要である。</p>
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	
(遵守費用)	<p>(1)欠格要件の見直し(道路運送法第7条、第23条の2) 当該規制の遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。</p> <p>(2)許可の更新制の導入(道路運送法第8条) 許可の更新制の導入以降、令和3年3月31日時点までに3,231者が更新期限を迎えており、申請書を作成する費用が一定程度発生している。この点、更新申請に要する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1人の担当者が申請書類の作成に180時間を要すると仮定すると、申請書の作成に要する費用は一回あたり480,960円と推定される。なお、事前評価時点において定量化していないため、事前後評価時点の遵守費用の見込みと比較することは困難である。</p> <p>(3)休廃業の事後届出制の見直し(道路運送法第38条) 当該規制の拡充による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。</p> <p>(4)適正化機関制度の見直し(道路運送法第2章の2) 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金(令和2年度)については、当該区域の1営業所あたりの金額及び1両あたりの金額等により算定される額を、各事業者が、営業所の存する区域を管轄する一般貸切旅客自動車運送適正化機関(各一般貸切旅客自動車運送適正化機関の管轄区域は、各地方運輸局等の管轄区域)に納付しており、想定していた遵守費用が一定程度発生している。なお、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の遵守費用の見込みと比較することは困難である。</p>

(行政費用)	<p>(1) 欠格要件の見直し(道路運送法第7条、第23条の2) 当該規制の行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。</p> <p>(2) 許可の更新制の導入(道路運送法第8条) 更新申請の審査事務に関する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1人の担当者の1件の申請書類の審査及び1人の上司の確認に30時間を要すると仮定すると、審査に要する費用は一回あたり71,940円と推定され、事前評価時に想定していた行政費用が発生している。 なお、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の見込みと比較することは困難である。</p> <p>(3) 休廃業の事後届出制の見直し(道路運送法第38条) 当該規制の拡充による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。</p> <p>(4) 適正化機関制度の見直し(道路運送法第2章の2) 納付命令の事務に関する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1人の担当者の1件の納付命令書の作成及び1人の上司の確認に1.5時間を要すると仮定すると、納付命令の事務に関する費用は一回あたり3,597円と推定され、事前評価時に想定していた行政費用が発生している。 なお、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の見込みと比較することは困難である。</p>
(効果)	<p>(1) 欠格要件の見直し(道路運送法第7条、第23条の2) 事前評価時に想定した通り、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することで、安易な再参入の防止に寄与し、事故の未然防止と、それによる国民の生命・財産の安全確保という効果が発生しているところであるが、防止された事故件数や安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。</p> <p>(2) 許可の更新制の導入(道路運送法第8条) 事前評価時に想定した通り、許可の更新制の導入により、不適格な事業者の退出を通じ、事故の抑制に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。</p> <p>(3) 休廃業の事後届出制の見直し(道路運送法第38条) 事後届出制を悪用し、重大事故等が発生させながら行政処分のための手続中に廃業し、処分逃れを行うような事態の防止に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に防止された処分逃れの件数を定量的に把握することは困難である。</p> <p>(4) 適正化機関制度の見直し(道路運送法第2章の2) 事前評価時に想定した通り、貸切バス事業者の法令遵守を促進し、事故の抑制に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。</p>
(便益(金銭価値化))	上記のとおり、(1)～(4)の各項目について、当該規制の新設及び拡充の効果を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。
(副次的な影響及び波及的な影響)	(1)～(4)の規制の新設及び拡充による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。
考察	<p>社会経済情勢等の変化による影響(新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う貸切バス車両の稼働率の低下)は生じているが、一時的であると想定されるため、事前評価時に想定した課題は継続している。また、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。</p> <p>(1)～(4)の各規制の新設及び拡充による費用として、(1)及び(3)については、遵守費用、行政費用ともに発生しておらず、(2)及び(4)については、遵守費用、行政費用ともに一定の費用が発生している。一方、当該規制措置により、不適格な事業者の参入防止、退出、処分逃れの防止、一般貸切旅客自動車運送適正化機関の巡回指導の実施に伴う事故の抑制による国民の生命・財産の安全確保という効果が発生しているものと考えられるため、便益が費用を上回っている。なお、副次的な影響及び波及的な影響は特段見られなかった。</p> <p>以上により、これらの規制措置は、引き続き、継続することが妥当である。</p>
備考	