

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：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案

規制の名称：自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施者に対する特例措置（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第12号（新設）、第26条の3第1項から第3項まで（新設）、第26条の4第1項及び第2項（新設）、第26条の5（新設）関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省総合政策局地域交通課、物流・自動車局旅客課

評価実施時期：令和8年3月9日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

ii

(該当理由)

- 本規制緩和は、今般新たに創設する地域公共交通特定事業の一類型である「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」について、当該事業を実施するための実施計画（自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画）に基づき、地域旅客運送サービスを提供する者等（以下「実施者」という。）に対する許認可等について特例措置を講ずるものである。
- 行政費用として、本規制緩和により増加する実施計画の認定に係る国土交通省職員の審査事務負担が想定されるが、想定される申請件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、また、本規制の緩和による遵守費用は発生しないことから、年間10億円以上となることは想定されない。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間10億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が1回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間10億円未満と推計されるもの(様式2—①)

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・ 近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、地域公共交通特定事業について、休廃止されたバス路線等における運送を地方公共団体の支援により再び実施する事業及び法定の検査に伴い旅客船による運送が一時的に休止する航路がある場合における利用者の利便を確保する事業を追加するほか、鉄道事業再構築事業の内容を拡充する等の措置を講じることとする。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、バスの減便・廃止等が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納に伴うマイカー移動が困難な者の増加、学校や病院等の日常生活に必要な移動の目的となる施設の統廃合の進展等により移動の社会的需要は拡大するという状況が発生している。
- ・ これは、日常生活における移動の不便に留まらず、外出・通院機会減少による健康面への悪影響や、子どもや高齢家族の送迎負担により、ただでさえ人口が減少している現役世代の可処分時間・労働時間が圧迫され、結果、いわゆる「時間貧困」の発生、地域の活力の低下、それによる人口減少という負の連鎖を起こす可能性がある。
- ・ このため、国土交通省では、国土交通大臣を本部長とした「交通空白」解消本部を設置し、令和7年5月に「取組方針2025」を取りまとめた。本方針では、集中対策期間（R7～9）で全国約2,500の「交通空白」の解消に目途をつけ、持続可能な地域交通の実現を図ることとしている。
- ・ 「交通空白」に陥っている地域では、事業の収益性確保が期待できないため、公共交通事業者単独での取組みによる地域旅客運送サービスの確保は困難であるところ、事業者同士が協力することが必要であり、また、公共交通事業者以外の学校、病院、福祉・商業施設等の施設利用者用の送迎を行う者も含めて地域旅客運送サービスを展開することが必要であるが、これら「共同化・協業化の推進」や「輸送資源のフル活用」には、行政の関与が不可欠である。
- ・ しかしながら、現行法上、地方公共団体の積極的な関与により、「交通空白」を解消するための制度的な枠組みが存在しないことが、「交通空白」発生の一因となっている。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・ 今般、バス、タクシー、公共ライドシェアが休止・廃止され、又はそのおそれがある路線等において、
 - ①地方公共団体が地域の実情に応じた適切な種別（バス、タクシー、公共ライドシェア）と態様（路線・区域、定期・不定期）で運送サービスを提供する者を選定し、
 - ②地方公共団体が財政支援等とともに、運転者等の担い手不足・車両の老朽化等の課題を抱える提供者に対する別の公共交通事業者や施設送迎を行っている者、地域の関係者からの運転者の派遣や車両の貸与等の協力をあっせんすることで、「交通空白」等を解消する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設することとしている。
- ・ 当該事業の実施にあたっては、地方公共団体が、地域公共交通計画に自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関する事項を定め、選定された継続事業者等の同意を得た上で、自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができることとし、実施

計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、認定に係る地域旅客運送サービスの提供が円滑・迅速に開始できるよう、実施者に対する道路運送法の許認可等を受けたものとみなす等の特例を講ずることとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・ 今般の特例措置を講じることにより、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の円滑・迅速な開始が可能となり、実施者の事業開始時における負担が軽減されるとともに、「交通空白」等となっている地域において、地域の利用者への旅客運送サービスが迅速に提供されることとなる。
- ・ その効果については、事業の規模等によって異なるため、本規制緩和の効果を定量的に把握することは困難であるが、事後評価までに、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の国土交通大臣による認定件数を調査することにより、本規制緩和の効果を把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・ 今般の措置は、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施において、実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、必要となる道路運送法の許認可等を受けたものとみなす旨の特例を設けるものであるところ、実施計画の認定の審査の段階で、道路運送法の許認可等と同等の審査が行われることから、道路運送法における許認可等の基準は適切に担保されることとあり、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・ 国土交通大臣は、地方公共団体から申請された実施計画に、道路運送法の許認可等の特例を必要とする旨の記載がある場合には、道路運送法の許認可等を与える基準を満たすかどうかの審査を行う必要があるため、本規制緩和の導入により、当該審査に係る行政費用が発生することとなる。
- ・ 本規制緩和により発生する行政費用の推計について、審査を行うべき内容は、事業規模や必要とする特例の内容によって異なるため、その費用を一律に定量化することは困難であるが、例えば、審査を行うのに必要な人員を担当者2名（係長級）とし、実施計画1件あたり、1か月（このうち、1日あたり1時間程度を当該審査に要することとし、営業日を20日とする）の審査時間を要すると仮定した場合、当該申請に関する審査に要する費用は78,840円と想定される。
- ・ 国家公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給） $305,509 \div 155 \approx 1,971$ 円
- ・ 担当者の時給（円）×担当者の人数（人）×審査に要する時間（時間）×審査に要する日数（日）
＝当該審査1件当たりの行政費用 $1,971 \times 2 \times 1 \times 20 = 78,840$ （円）

※給与額及び労働時間の出典は次のとおり。

国家公務員平均給与月額：国家公務員給与等実態調査（人事院、令和7年）

月間総労働時間：一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律（昭和25年法律第95号）

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- その他
(具体の理由：)

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 自動車地域旅客運送サービス再構築事業の対象となるバス、タクシー等の事業者が多く加盟していると考えられる事業者団体として、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会等への事前説明を実施したが特段の意見はなかった。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（令和7年6月、8月、9月、12月開催）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・ https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

<見直し条項がある法令案>

- ・ 見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和13年であり、それまでに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：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案

規制の名称：海上運送利便確保事業の実施者に対する特例措置（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第13号（新設）、第26条の7第1項から第3項まで（新設）、第26条の8第1項及び第1項（新設）、第27条（新設）関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省総合政策局地域交通課、海事局内航課

評価実施時期：令和8年3月9日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

ii

(該当理由)

- 本規制緩和は、今般新たに創設する地域公共交通特定事業の一類型である「海上運送利便確保事業」について、当該事業を実施するための実施計画（海上運送利便確保実施計画）に基づき、海上運送利便確保事業を実施する事業者（以下「実施者」という。）に対する許認可等について特例措置を講ずるものである。
- 行政費用として、本規制緩和により増加する実施計画の認定に係る国土交通省職員の審査事務負担が想定されるが、想定される申請件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、また、本規制の緩和による遵守費用は発生しないことから、年間10億円以上となることは想定されない。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間10億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が1回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間10億円未満と推計されるもの(様式2—①)

1 規制の必要性・有効性

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・ 近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、地域公共交通特定事業について、休廃止されたバス路線等における運送を地方公共団体の支援により再び実施する事業及び法定の検査に伴い旅客船による運送が一時的に休止する航路がある場合における利用者の利便を確保する事業を追加するほか、鉄道事業再構築事業の内容を拡充する等の措置を講じることとする。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 一般旅客定期航路事業は、純客船（自動車航送をしない旅客船）や高速船、フェリー等を用いた船舶運航事業として、地域住民の日常生活や地域経済を支える必要不可欠な交通手段であり、重要な役目を果たしている。
- ・ しかしながら、近年、一般旅客定期航路事業者は、人口減少による旅客の減少や物価高による燃料費の高騰を受けて厳しい経営環境にある。かつては、同一の航路に複数の事業者が就航し、複数隻の船舶により運送が行われてきた区間も存在したが、昨今では旅客の減少等による事業規模の縮小等を受け、1事業者（更に保有船舶が1隻である場合も多い）体制となっている区間が相当数存在する。
- ・ ここで、一般旅客定期航路事業における旅客船（旅客定員13人以上の船舶）は、船舶安全法（昭和8年法律第11号）第5条に基づく法定検査のため、毎年1か月程度ドックへの入渠が必要となる。その際、利用者利便の確保の観点では予備の船舶（予備船）を使用して運送サービスを確保することが望ましいが、前述のような1事業者体制となっている区間においてはドックへの入渠に伴う運休・減便が常態化しており、その間は地域旅客運送サービスの提供が確保されていない。
- ・ このため、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組むよう努めることとされている地方公共団体としては、住民の利便性を確保し、運休・減便による住民の日常生活や社会生活への影響を回避する観点から、こうした状況を改善することが課題となっている。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・ 今般、一般旅客定期航路事業における旅客船の船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、地方公共団体が選定した事業者から代替運航や船舶の貸渡し等の協力を得て運航の確保を図る事業（海上運送利便確保事業）を創設することとしている。
- ・ 当該事業の実施にあたっては、地方公共団体が、地域公共交通計画に海上運送利便確保事業に関する事項を定め、選定された事業者等の同意を得た上で、海上運送利便確保実施計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができることとし、当該実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、海上運送利便確保事業が円滑・迅速に開始できるよう、実施者に対する海上運送法の許認可等を受けたものとみなす旨の特例を講ずることとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・ 今般の特例措置を講じることにより、海上運送利便確保事業の円滑・迅速な開始が可能となり、実施者の事業開始時における負担が軽減されるとともに、一般旅客定期航路事業に係る航路で運休・減便が生じている地域において、地域の利用者への旅客運送サービスが迅速に提供されることとなる。
- ・ その効果については、事業の規模等によって異なるため、本規制緩和の効果を定量的に把握することは困難であるが、事後評価までに、海上運送利便確保事業の国土交通大臣による認定件数を調査することにより、本規制緩和の効果を把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・ 今般の措置は、海上運送利便確保事業の実施において、実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、必要となる海上運送法の許認可等を受けたものとみなす旨の特例を設けるものであるところ、実施計画の認定の審査の段階で、海上運送法の許認可等と同等の審査が行われることから、海上運送法における許認可等の基準は適切に担保されることとなり、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・ 国土交通大臣は、地方公共団体から申請された実施計画に、海上運送法の許認可等の特例を必要とする旨の記載がある場合には、海上運送法の許認可等を与える基準を満たすかどうかの審査を行う必要があるため、本規制緩和の導入により、当該審査に係る行政費用が発生することとなる。
- ・ 本規制緩和により発生する行政費用の推計について、審査を行うべき内容は、事業規模や必要とする特例の内容によって異なるため、その費用を一律に定量化することは困難であるが、例えば、審査を行うのに必要な人員を担当者2名（係長級）とし、実施計画1件あたり、1か月（このうち、1日あたり1時間程度を当該審査に要することとし、営業日を20日とする）の審査時間を要すると仮定した場合、当該申請に関する審査に要する費用は78,840円と想定される。
- ・ 国家公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給） $305,509 \div 155 \approx 1,971$ 円
- ・ 担当者の時給（円）×担当者の人数（人）×審査に要する時間（時間）×審査に要する日数（日）
＝当該審査1件当たりの行政費用 $1,971 \times 2 \times 1 \times 20 = 78,840$ （円）

※給与額及び労働時間の出典は次のとおり。

国家公務員平均給与月額：国家公務員給与等実態調査（人事院、令和7年）

月間総労働時間：一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律（昭和25年法律第95号）

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

（意見聴取しなかった理由）

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- その他
(具体の理由：)

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 旅客定期航路事業等を行う事業者が多く加盟していると考えられる事業者団体として、一般社団法人日本旅客船協会への事前説明を実施したが特段の意見はなかった。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（令和7年6月、8月、9月、12月開催）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・ https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

<見直し条項がある法令案>

- ・ 見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和13年であり、それまでに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：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案

規制の名称：鉄道事業再構築事業の実施者に対する特例措置（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第10号、第23条第2項第3号、第24条第2項第3号、第25条第1項関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省総合政策局地域交通課、鉄道局鉄道事業課

評価実施時期：令和8年3月9日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

ii

(該当理由)

- 本規制緩和は、地域公共交通特定事業の一類型である「鉄道事業再構築事業」について、当該事業を実施するための実施計画（鉄道事業再構築実施計画）に基づき、鉄道事業再構築事業を実施する事業者（以下「実施者」という。）に対する認可等について特例措置を講ずるものである。
- 行政費用として、本規制緩和により増加する実施計画の認定に係る国土交通省職員の審査事務負担が想定されるが、想定される申請件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、また、本規制の緩和による遵守費用は発生しないことから、年間10億円以上となることは想定されない。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間10億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が1回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間10億円未満と推計されるもの(様式2—①)

1 規制の必要性・有効性

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・ 近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、地域公共交通特定事業について、休廃止されたバス路線等における運送を地方公共団体の支援により再び実施する事業及び法定の検査に伴い旅客船による運送が一時的に休止する航路がある場合における利用者の利便を確保する事業を追加するほか、鉄道事業再構築事業の内容を拡充する等の措置を講じることとする。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 平成 20 年に創設された鉄道事業再構築事業は、継続が困難である、又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業について、民間鉄道事業者を資産の保有や管理に係るコストから解放するため、地方公共団体や地方公共団体が資本金等の 2 分の 1 以上を出資している第三セクターが鉄道施設や車両を取得する等の事業構造の変更を想定したもので、今後も多数の事業が見込まれる。
- ・ 従来、当該事業構造の変更は、経営難の民間鉄道事業者の救済を主眼に、鉄道事業再構築実施計画（以下「実施計画」という。）が国土交通大臣の認定を受けた後即座に行われることが想定されていたが、施設整備を行った後に事業構造の変更を行う等、鉄道事業再構築事業の全国的な広がりによって併せて、これまで想定されていなかった事業スキームが見られるようになってきている。
- ・ こうした新たな事業スキームの実施に当たっては、現行法上、施設整備に係る鉄道事業法の手続についての課題がある。具体的には、地方公共団体や民間鉄道事業者等は、実施計画と並行して、鉄道事業法の規定に基づく施設整備に係る工事計画等の策定を行い、それぞれ認定の申請手続を行う必要があるが、こうした手続の煩雑さは、実施計画の円滑な実行を阻害する可能性があり、鉄道施設の変更の認可等を同実施計画の認定と一括で処理することが有効となる。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・ 今般、鉄道事業再構築事業の多様化に対応するため、その事業の要件の一つである利用者の利便の確保に関し、具体的に想定される措置として、事業構造の変更前に現行事業者が行う鉄道施設の建設、改良等を定めるとともに、当該鉄道事業再構築事業が円滑・迅速に開始できるよう、実施者に対する鉄道事業法の認可等を受けたものとみなす旨の措置を追加することとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・ 今般の特例措置を講じることにより、鉄道事業再構築事業における新たな事業スキームにおいて、実施者の事業開始時における負担が軽減されることとなるとともに、鉄道事業再構築事業の多様化により、安全で円滑な列車の運行や快適な走行を提供し、利用者利便がより向上することとなる。
- ・ その効果については、事業の規模等によって異なるため、本規制緩和の効果を定量的に把握することは困難であるが、事後評価までに、鉄道事業再構築事業の国土交通大臣による認定件数の推移を調査することに

より、本規制緩和の効果把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・ 今般の措置は、鉄道事業再構築事業の実施において、実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、必要となる鉄道事業法の認可等を受けたものとみなす旨の特例を追加するものであるところ、実施計画の認定の審査の段階で、鉄道事業法の認可等と同等の審査が行われることから、鉄道事業法における認可等の基準は適切に担保されることとあり、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・ 国土交通大臣は、地方公共団体から申請された実施計画に、鉄道事業法の認可等の特例を必要とする旨の記載がある場合には、鉄道事業法の認可等を与える基準を満たすかどうかの審査を行う必要があるため、本規制緩和の導入により、当該審査に係る行政費用が発生することとなる。
- ・ 本規制緩和により発生する行政費用の推計について、審査を行うべき内容は、事業規模や必要とする特例の内容によって異なるため、その費用を一律に定量化することは困難であるが、例えば、審査を行うのに必要な人員を担当者2名（係長級）とし、実施計画1件あたり、1か月（このうち、1日あたり1時間程度を当該審査に要することとし、営業日を20日とする）の審査時間を要すると仮定した場合、当該申請に関する審査に要する費用は78,840円と想定される。
- ・ 国家公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給） $305,509 \div 155 \div 1,971$ 円
- ・ 担当者の時給（円）×担当者の人数（人）×審査に要する時間（時間）×審査に要する日数（日）
＝当該審査1件当たりの行政費用 $1,971 \times 2 \times 1 \times 20 = 78,840$ （円）

※給与額及び労働時間の出典は次のとおり。

国家公務員平均給与月額：国家公務員給与等実態調査（人事院、令和7年）

月間総労働時間：一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律（昭和25年法律第95号）

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

（意見聴取しなかった理由）

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- その他

（具体の理由： ）

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 鉄道事業者が多く加盟していると考えられる事業者団体として、一般社団法人日本民営鉄道協会、第三セクター鉄道等協議会等への事前説明を実施したが特段の意見はなかった。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会（令和7年6月、8月、9月、12月開催）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・ https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

<見直し条項がある法令案>

- ・ 見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和13年であり、それまでに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書

法令案の名称：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案

規制の名称：鉄道事業再構築実施計画等の作成のための協力要請規定の新設（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第28条（新設）関係）

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

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8年3月9日

1 規制の必要性・有効性

【新設・拡充】

<法令案の要旨>

- ・ 近年における地域旅客運送サービスを取り巻く厳しい状況に鑑み、その持続可能な提供の確保に資する関係者の連携と協働による取組を一層推進するため、地域公共交通特定事業について、休廃止されたバス路線等における運送を地方公共団体の支援により再び実施する事業及び法定の検査に伴い旅客船による運送が一時的に休止する航路がある場合における利用者の利便を確保する事業を追加するほか、鉄道事業再構築事業の内容を拡充する等の措置を講じることとする。

<規制を新設・拡充する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 全国で「交通空白」が生じている一方で、免許返納件数の増加、学校・病院の統廃合拡大等に伴う公共交通機関による移動の必要性が高まっていることを受け、地域旅客運送サービスは、その持続可能な提供の確保に公共の関与が一層求められるようになってきている。ここで、地域公共交通の司令塔役を担う地方公共団体は地域旅客運送サービスの提供の確保に向けて一層主導的な役割を果たす必要性が高まっている。
- ・ この点、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で特に重要な取組を地域公共交通特定事業として位置付けており、地域公共交通計画に地域公共交通特定事業に関する事項が定められた場合には、「実施計画の作成」及び「実施計画に基づく当該事業の実施」が義務付けられる。
- ・ 地域公共交通特定事業の中には、「実施計画の策定主体」と「実施計画に基づいて実際に地域旅客運送サービスを提供する者」とが異なる事業があるところ、当該事業は、地方公共団体に主導的な役割を担わせる観点から、地方公共団体が実施計画を作成し、実際の地域旅客運送サービスの提供は公共交通事業者等が行うこととされている。
- ・ ここで、地方公共団体が実施計画の作成主体となっている地域公共交通特定事業について、地方公共団体が実施計画の検討に着手し、関係する公共交通事業者等に対して資料提供等の協力を求めたところ、その協力が得られず、実施計画の作成に支障が生じる事例が発生している。
- ・ これは、本法では、特定事業の実施について、
 - ・ 地域公共交通計画に地域公共交通特定事業に関する事項を定めようとする際の協議会における協議
 - ・ 地方公共団体が実施計画を作成するに当たっての公共交通事業者等の同意

・ 国土交通大臣の勧告・命令等を通じた、実施計画に基づく公共交通事業者等による事業実施の担保等の手続きを明確にしている一方で、地方公共団体が実施計画の内容を検討する段階においては、当該実施計画に基づいて実際に地域旅客運送サービスを提供することになる公共交通事業者等の関与が規定されておらず、公共交通事業者等による協力の必要性やその範囲等が明確になっていないことが原因であると考えられる。

＜必要となる規制新設・拡充の内容＞

・ このため、「実施計画の策定主体」と「実施計画に基づいて実際に地域旅客運送サービスを提供する者」とが異なる地域公共交通特定事業（※）について、地方公共団体が実施計画の作成を的確に行うことができるよう、地方公共団体は、公共交通事業者等に対し、実施計画を作成するために必要な資料又は情報の提供等の協力を求めること（以下「協力要請」という。）ができることとし、当該求めを受けた公共交通事業者等は、正当な理由がある場合を除き、その求めに応じなければならない（以下「応諾義務」という。）こととする。

（※）鉄道事業再構築事業、自動車地域旅客運送サービス再構築事業、海上運送利便確保事業、地域旅客運送サービス継続事業、地域公共交通利便増進事業

2 規制の妥当性（その他の手段との比較検証）

【新設・拡充】

＜その他の規制手段の検討状況＞

検討した 検討しなかった

（検討した内容・結果）

・ 本規制案に代えて、地方公共団体は、公共交通事業者等に対し、地域公共交通計画の作成をはじめとする本法に基づく事務一般を遂行するために必要な協力要請を行うことができることとするとともに、当該協力要請を受けた公共交通事業者等に対し、協力することができない理由の如何といった個別の事情を考慮することなく、当該要請に応じることを義務付けることも考えられたが、公共交通事業者等に過大な負担を強いる可能性を否定できないことから、本規制手段は採用しないこととした。

＜その他非規制手段の検討状況＞

検討した 検討しなかった

（検討した内容・結果又は検討しなかった理由、既に導入済みの非規制手段の内容）

・ 本規制案に代えて、応諾義務のない協力要請規定を設けることも検討したが、公共交通事業者等による任意の協力を委ねるのみでは、協力を得られない場合も想定されるなど、1に記載した課題に十分に対応することができないと考えられることから、本規制手段は採用しないこととした。

3 効果（課題の解消・予防）の把握

【新設・拡充】

・ 地方公共団体が実施計画を作成する場合における公共交通事業者等による情報や資料の提供等の協力が促

進されることで、地方公共団体が実際に地域旅客運送サービスを提供する者の状況等の地域の実情を十分に把握した上で、より実効性のある実施計画を作成することが可能となり、地域旅客運送サービスの持続可能な提供が確保される。なお、地方公共団体が公共交通事業者等に求める協力の内容や当該協力を得て実施する特定事業の内容・規模、当該地域が置かれた状況等により、本規制案が地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に寄与する度合は異なるため、本規制案の効果を定量的に把握することは困難であるが、「実施計画の策定主体」と「実施計画に基づいて実際に地域旅客運送サービスを提供する者」とが異なる地域公共交通特定事業の国土交通大臣による認定件数の推移により、本規制案の効果を把握することとする。

4 負担の把握

【新設・拡充】

＜遵守費用＞

- ・ 公共交通事業者等が地方公共団体からの協力要請に応じ、情報の提供等の協力を行う場合に、提供する情報の収集・調査・整理、地方公共団体への送付等の事務作業に係る費用が発生する。
- ・ しかしながら、公共交通事業者等は当該協力要請が公共交通事業者等にとって事業経営や競争にかかわるものである場合など正当な理由がある場合には要請に応じることを求めるものではないため、本規制案による追加の費用は大きな負担とはならないと考えられる。
- ・ なお、地方公共団体が公共交通事業者等に対して求める協力の内容や要請を受けた公共交通事業者等が現に保有している情報の質や量等によって、その求めに応じる公共交通事業者等の負担は異なることから、その費用について一律に定量化することは困難である。

＜行政費用＞

- ・ 現在においても、地方公共団体は、実施計画の作成を始めとする地域公共交通施策の企画立案等を行うに当たって、必要に応じて公共交通事業者等に情報の提供等の協力を求めているところ、本規制案は、地方公共団体に対して新たな事務や業務を追加するものではなく、また、手続きについて法定するものではないため、本規制案による追加的な行政費用は発生しない。

＜その他の負担＞

—

5 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

意見聴取した 意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている

他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている

その他

(具体の理由：)

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 協力要請の対象となる公共交通事業者が多く加盟していると考えられる事業者団体等である日本バス協会、日本民営鉄道協会等がオブザーバーとして参加する地域公共交通部会においては、本規制案を新設することに反対する意見はなかった。
- ・ 交通事業者等がより安心してデータ提供ができる環境を整備するため、今後、地方公共団体が交通事業者等からデータ提供を受ける際に必要となる個人情報の保護に関する法律（個人情報保護法）上の手続、データの外部への共有や公表の取扱、アクセス範囲、データの使途や必要性の明示などのプロセスを明確化するガイドラインの策定を行う。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・ 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会（令和7年6月、8月、9月、12月開催）

<関連する会合の議事録の公表>

- ・ https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

6 事後評価の実施時期

【新設・拡充】

<見直し条項がある法令案>

- ・ 見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和13年であり、それまでに事後評価を実施予定。