

## 規制の事前評価書

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：(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（地域公共交通活性化再生法第 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：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局地域交通課

評価実施時期：令和 2 年 2 月 6 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）

少子高齢化や人口減少の本格化等による輸送需要の減少に伴い、地方部を中心として鉄道や路線バス等の廃止に至る事例が全国各地で増えている。

現行制度において、鉄道や路線バス等を廃止する場合、代替の旅客輸送サービスの確保に向けた議論に必要な時間を確保する観点から、鉄道については 1 年前、路線バスについては 6 ヶ月前など一定期間前の路線の廃止届を事業者に求めているが、それでも議論・検討のための時間が足りず、代替サービスの確保に向けた検討・議論が十分にまとまらなかった結果、代替サービスが確保されないまま、廃止届記載の廃止日の到来をもって、鉄道や路線バス等が廃止されてしまう事例が多数発生している。

このため、地域において路線等廃止後も継続的に提供が必要とされる代替輸送サービスの確保手法について、当該取組の中心となる地方公共団体が、路線バス事業者等の当該廃止路線等に係る収支悪化状況を廃止届の前の廃止のおそれの段階で早めに把握し、地域の関係者と当該路線等の廃止のおそれについて共通の認識をもつことにより、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って地域における旅客輸送サービスの継続的な提供を確保するための検討・協議を行い、結論を得て、継続的な旅客運送サービスの提供を確保することが必要である。

よって、本改正においては、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ている。

加えて、本改正により、継続事業制度の創設に併せ、地域公共交通計画に継続事業に関する事項が定められた場合、選定された継続事業者及び廃止を行う事業者の同意を得た上で、「地域旅

客運送サービス継続実施計画」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、「地域旅客運送サービス継続実施計画」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が必要である。

しかるに、今般の法改正による継続事業制度の創設及び創設に伴う特例措置を講じない場合、引き続き、代替サービスが確保されないまま、廃止届記載の廃止日の到来をもって、鉄道や路線バス等が廃止されてしまう事例が多数発生するとともに、認定に係る継続事業が円滑・迅速に開始できないことに伴い、路線等廃止後における地域の利用者への旅客運送サービスの提供に支障を生じることとなる。

## 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〕

道路運送法等による廃止届出については、鉄道や路線バス等を廃止する場合、代替の旅客輸送サービスの確保に向けた議論に必要な時間を確保する観点から、一定期間前の路線の廃止届を事業者に求めているが、それでも議論・検討のための時間が足りず、代替サービスが確保されないまま、廃止届記載の廃止日の到来をもって、鉄道や路線バス等が廃止されてしまう事例が多数発生している。また、仮に、代替サービスの確保について結論を得たとしても、サービスの速やかな提供開始が困難な場合がある。

その原因については、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って地域における旅客輸送サービスの継続的な提供を確保するための検討・協議を行い、結論を得て、継続的な旅客運送サービスの提供を確保する制度がないことによる。また、継続的な旅客輸送サービスを担う事業者等の事業許可等について、手続きに要する時間を短縮するための特例措置がないことによる。

### 〔規制緩和の内容〕

路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの継続のあり方について協議したうえで、地域に最適な旅客運送サービスの継続を図る取組を促進するため、地域旅客運送サービス継続事業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、

（１）一般乗合旅客自動車運送事業者等他の交通事業者による継続が図られる場合、鉄道事業法や道路運送法、海上運送法の許可等を受けなければならないもの等について、必要な許可等を受けたものとみなす等の特例

（２）自家用有償旅客運送による継続が図られる場合、道路運送法の登録等を受けなければならないもの等について、必要な登録等を受けたものとみなす等の特例

（３）地域旅客運送サービス継続事業を実施するために、地域旅客運送サービス継続事業に係る従前の鉄道事業や一般乗合旅客自動車運送事業、国内一般旅客定期航路事業などについて、各事業法に基づく、廃止に係る事前の届出を別途要しないこととする特例

といった関係法律の特例措置を講ずることとする。

## 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。

### 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。

## 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

今般の特例措置を講じることにより、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。

### ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

地域公共交通の維持・確保や利便性向上の便益については、定量化が困難なため、一律な金銭価値化は困難である。

### 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

当該規制緩和により、継続事業者において事業開始時における事業許可等に係る申請費用、路線等を廃止する事業者において廃止届出の届出に係る遵守費用が不要となる。その金額を一律に

示すことは困難であるが、事業許可等に係る申請を行うのに1人、書類作成に9時間30分、書類提出に30分（合計10時間）要すると仮定した場合、事業許可等に係る申請に要する費用は27,214円と想定される。

$$\begin{aligned} & \left( \begin{array}{l} \text{平均給与額（年間）} \div \text{年間総労働時間（事業所規模30人以上）} = \text{（担当者の時給）} \\ 4,407,000 \div 1,784 = 2,474.45 \approx 2,474 \text{（円）} \\ \text{（担当者の時給（円））} \times \text{（計画作成に要する時間（時間））} \times \text{（担当者の人数）} = \text{事業許可等} \\ \text{に係る申請に要する費用（円）} \\ 2,474 \times 10 \times 1 = 24,740 \text{（円）} \end{array} \right) \end{aligned}$$

また、廃止届出の手続を行うのに1人、書類作成、書類提出にそれぞれ30分要すると仮定した場合、廃止届出に要する費用は2,474円と想定される。

$$\begin{aligned} & \left( \begin{array}{l} \text{平均給与額（年間）} \div \text{年間総労働時間（事業所規模30人以上）} = \text{（担当者の時給）} \\ 4,407,000 \div 1,784 = 2,474.45 \approx 2,474 \text{（円）} \\ \text{（担当者の時給（円））} \times \text{（計画作成に要する時間（時間））} \times \text{（担当者の人数）} = \text{事業許可等} \\ \text{に係る申請に要する費用（円）} \\ 2,474 \times 1 \times 1 = 2,474 \text{（円）} \end{array} \right) \end{aligned}$$

#### 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

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。

#### 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。

## 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

[代替案の内容]

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する。

[費用]

・ 遵守費用

追加費用は発生しない。

・ 行政費用

追加費用は発生しない。

[効果（便益）]

代替案は、地域の関係者にとって、現行制度と比べ、路線の廃止に係る事業者の判断を早い段階で把握することができるため、代替の旅客輸送サービスの確保に向けた議論に必要な時間がより確保できるという効果がある。

また、廃止を予定する事業者にとって、廃止の判断時期について早めに行うことが可能となる。しかしながら、廃止届の提出後の廃止予定日までの当該路線に係る事業の継続期間が長くなるため、この間に事業の業績がさらに悪化してしまうおそれがあり、当該路線廃止事業者の経営を一層悪化させ、運行する他の路線の維持にも悪影響を及ぼすおそれがある。

加えて、今までより早い段階での廃止の判断を行うことに伴い、将来の収支悪化率に関するマイナスのブレ幅を大きくする場合もあり、この場合、さらなる経営悪化を招くこととなる。

したがって、代替案の効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

当該代替案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）の比較]

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。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案では、効果の発生が限定的であるため、当該規制緩和案が妥当である。

## 7 その他の関連事項

- ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

「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回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

### 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。

地方公共団体、関係業界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：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：(2)貨客運送効率化事業の実施者に対する特例措置（地域公共交通活性化再生法第 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：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：総合政策局地域交通課

評価実施時期：令和 2 年 2 月 6 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）

少子高齢化や人口減少の本格化等による輸送需要の減少に伴い、地方部を中心として路線バス等の廃止に至る事例が全国各地で増えている。

採算性の厳しい地方部のバス路線については、今後とも、可能な限り、当該路線に係る輸送サービスをコスト面において効率的に提供することができる主体である路線バス事業者によってその維持が図られることが望ましいが、そのためには、こうした採算性の厳しい路線を抱える路線バス事業者において、これまで以上にコスト管理を厳正に行うとともに、路線バスの旅客輸送による運賃収入を増加させることが必要である。

しかしながら、路線バス事業者をめぐる経営環境については、これまでの地方自治体等の関係者と連携した路線バス利用促進に係る累次の取組にも関わらず、輸送人員は右肩下りの減少傾向が止まらず、収支が償うよう運賃値上げをすれば、利用者の一層のバス離れを招くこととなるため、過度な運賃値上げを行うことはできないなど、抜本的な経営改善策を講じることはできない厳しい経営環境にある。

よって、路線バス事業部門を保有する各バス事業会社においては、これまでも、本業であるバス事業以外に商業施設経営や高速道路 S A へのテナント出店など事業を多角化させ、新たな収入源を確保することにより、採算性の厳しい路線バス事業部門の維持を図ってきたところであるが、地方部の路線バス事業者の中には、バス事業部門の収入の減少傾向に歯止めがかからない中、こうした取組による路線バス事業部門の維持が限界に達しつつある事業者もある。

よって、路線バス事業部門自体に新たな収入源を確保し、路線バス事業者の経営の安定につなげ、地域における旅客運送サービスの確保につなげることが求められている。

一方、トラック事業は慢性的な運転手不足の状況にあり、地方部においても、宅配便や郵便物を輸送するトラックなど、少ないトラック運転手でより効率的に貨物輸送体制を構築することが求められている。地方部における貨物運送を担う貨物鉄道事業や貨物利用運送事業についても同様に人手不足に対応した物流体制の効率化が求められている。

こうした状況を踏まえ、路線バス事業者の新たな収入源の確保とともに、地方部における物流サービスの確保にも資する取組として、路線バス事業者が、路線バスの車内に貨物スペースを設置し、貨物運送も併せて行う貨客混載を進め、経営体質を強化するための新たな収入源を確保することが求められているが、現行制度では、路線バス事業者において、別途、当該貨物輸送を予定する事業区域毎に、また、トラックや貨物鉄道等の貨物運送の事業毎に、各事業法に基づく貨物運送事業の許可を個別に取得することが必要であり、貨客混載の取組が円滑・迅速に進みづらい状況にある。

よって、本改正においては、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し、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を措置することにより、地方部における路線バス事業者の貨客混載の取組が円滑に進むようにすることが必要である。

しかるに、今般の法改正による特例措置を講じない場合、引き続き、路線バス事業者による貨客混載が円滑・迅速に開始できないことに伴い、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支障を生じることとなる。

## 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]

路線バス事業者による貨客混載が円滑・迅速に開始できない。

その原因については、路線バス業者が貨客混載を行うにあたっては、個別に貨物運送事業許可を取得することが必要となり、手続きに時間を要することによる。

### [規制緩和の内容]

路線バス事業者による貨客混載について、貨客運送効率化事業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、路線バス事業者が国土交通大臣の認定を受けた場合、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。

## 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つ



て異なるため、定量的に把握することは困難である。

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。

### 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

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。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

地域公共交通の維持・確保や利便性向上の便益については、定量化が困難なため、一律な金銭価値化は困難である。

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

当該規制緩和により、貨客運送効率化事業を実施する路線バス事業者において、事業開始時における事業許可等に係る申請費用に係る遵守費用が不要となる。

なお、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り、その金額を一律に示すことは困難であるが、事業許可等に係る申請を行うのに1人、書類作成に9時間30分、書類提出に30分（合計10時間）要すると仮定した場合、事業許可等に係る申請に要する費用は24,740円と想定される。

$$\left( \begin{array}{l} \text{平均給与額（年間）} \div \text{年間総労働時間（事業所規模30人以上）} = \text{（担当者の時給）} \\ 4,407,000 \div 1,784 = 2,474.45 \div 2,474 \text{（円）} \\ \text{（担当者の時給（円））} \times \text{（計画作成に要する時間（時間））} \times \text{（担当者の人数）} = \text{事業許可等} \\ \text{に係る申請に要する費用（円）} \\ 2,474 \times 10 \times 1 = 24,740 \text{（円）} \end{array} \right)$$

## 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

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。

## 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。

## 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

### [代替案の内容]

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を代替案とする。

### [費用]

#### ・ 遵守費用

貨客運送効率化事業を実施する路線バス事業者における事業許可等の申請に係る費用が不要となる。同実施計画の策定の費用は変わらないが、国土交通大臣への認定を取得するための費用は不要となるため、規制案より費用は軽減される。

#### ・ 行政費用

貨客運送効率化実施計画の認定に関する費用が不要となるため、規制案より費用は軽減される。

[効果（便益）]

代替案は、貨客運送効率化事業を実施する路線バス事業者において、規制案より一層の円滑・迅速な貨客運送効率化事業の開始という効果は確保できる。

しかしながら、規制案において国土交通大臣の認定に係る審査過程で精査する安全基準などの事業開始時に各事業法が事業者を求める要件について、路線バス事業者から提出された実施計画が適合し、当該計画が適正なものとなっていることの法的担保がないため、安全基準等の要件に適合せず、輸送サービスの提供において支障が生じる場合もあるため、その効果は限定的である。

[副次的な影響及び波及的な影響]

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。

[費用と効果（便益）の比較]

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。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案では、効果の発生が限定的であり当該規制緩和案の目的を達成するためには、当該規制緩和案が妥当である。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

「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回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

- 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。

地方公共団体、関係業界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：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：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：自動車局旅客課

評価実施時期：令和2年2月6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）

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。

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いないため、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。

本改正による規制の緩和を実施しない場合、過疎地の夜間等においてタクシー事業者が住民の移動ニーズに適切に対応することは困難な状況が続くことになる。

#### 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】

過疎地域等において営業区域内のタクシー事業者が夜間の時間帯に配車できない場合であっても、隣接する営業区域のタクシー事業者が夜間等の呼び出しに対応することにより、住民の移動ニーズに対応することができないという課題がある。

その原因は、現行の道路運送法において、一般旅客自動車運送事業者における営業区域外の発着を禁止していることによる。

##### 【規制緩和の内容】

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、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つて、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るときは、営業区域外運送を認めることとする。

## 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）

遵守費用として、営業区域外運送を行おうとする一般旅客自動車運送事業者において、運送を行おうとする営業区域の協議会と協議を行う費用が発生する。

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。

## 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

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いなくても、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。

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緩和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。

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

当該規制緩和により、削減される遵守費用はない。

## 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

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。

## 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。

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。

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。

## 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

### 〔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。

### 〔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。

### 〔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。

### 〔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。

〔規制案と代替案の比較〕

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。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

「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回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

### 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。

地方公共団体、関係業界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：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：新設、改正 (拡充)、緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：自動車局旅客課・安全政策課

評価実施時期：令和 2 年 2 月 6 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)

現行制度では一般旅客自動車運送事業 (乗合バス、貸切バス及びタクシーの 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、乗合バスと同様、貸切バスやタクシーについても、面識のない他の旅客による物品の持込みによる危害の発生のおそれがある。

しかるに、現行制度による規制を継続する場合、貸切バスやタクシーに不特定多数の旅客が乗り合うにも関わらず、危険物持込み等の行為の禁止を法律上規制し、違反者に対する罰則によりこうした行為を抑止することができず、重大事件、重大事故の発生等に繋がるおそれがある。

※相乗りタクシー：複数旅客の運送欲求をアプリでマッチングし、乗合型の運送を行うもの。運送を開始する前に、パッケージとして一つの運送契約にまとめる場合 (事前に誰が乗るか定まっている場合) であれば、一般乗用旅客自動車運送事業の許可のみで対応できる。

#### 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】

現行の道路運送法では、貸切バスやタクシーを利用する旅客については旅客の危険物持込み等の禁止行為規定の対象外であるため、貸切バス、タクシーの他の旅客の安全が法律上担保されていない。

##### 【規制以外の政策手段の内容】

旅客及び運転者の安全を確保するため、車内放送や掲示により、危険物持込禁止や不審者・不審物発見に関する協力要請を実施することが考えられる。しかし、旅客にはこの要請に応じる義務はないため、抑止効果は期待できない。

**【規制の内容】**

乗合バスを利用する旅客のみを対象としている旅客の危険物持込み等の禁止行為の規定について、貸切バスやタクシーを利用する旅客についても対象とすることとする。

なお、現行法の規定により、本規制案に違反した者は、20万円以下の罰金に処されることとなる。

## **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）

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。

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

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。

## **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

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

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。

- 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

|                               |
|-------------------------------|
| 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。 |
|-------------------------------|

#### 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。 |
|---|

#### 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

〔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。

〔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

〔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。

〔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。

〔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。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

### 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。

関係業界団体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：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：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：自動車局旅客課

評価実施時期：令和 2 年 2 月 6 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）

現行の道路運送法においては、自家用有償旅客輸送とは、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業者によっては提供されない場合に、市町村又はNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できる制度であり、自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の登録を受けなければならない。

一方、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。

しかしながら、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していない。

このため、今般の改正案により、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には自家用有償旅客運送の実施を可能とする必要がある。

また、自家用有償旅客運送の運送主体は、市町村又はNPO法人等であるが、運送主体自身が運行管理や車両整備管理を行うノウハウや人材が当該市町村において不足していること等の理由により、自家用有償旅客運送を実施している市町村のうち約 7 割が、交通事業者等に運行委託を行っている状況にある。

しかしながら、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。

よって、今般の法改正により、規制の合理化を行うこととし、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延長することにより、自家用有償旅客運送をより実施しやすくするための環境整備が必要である。

しかるに、本改正による規制の緩和・合理化を実施しない場合、訪日外国人観光旅行者の輸送ニーズに対応するため必要な自家用有償旅客運送による交通サービスが提供できず、また、今後、地方部における路線バスやタクシーの維持がますます困難さを増す中、地域の暮らしに必要な移動手段として重要な自家用有償旅客運送について、交通事業者の協力を得て円滑に実施する環境が整備されないことに伴い、地域の移動手段の維持が十分に確保できなくなるおそれが高い。

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】

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が自家用有償旅客運送には期待されているが、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は認められていない。

また、自家用有償旅客運送について、市町村が交通事業者に運行委託する場合が大部分を占めており、運行委託を受けた交通事業者は高いレベルの安全性を確保されているにもかかわらず、自家用有償旅客運送の有効期限は一律に定められているため、交通事業者の協力を得て円滑に実施する環境が整備されない。

その原因は、現行の道路運送法において、観光旅客のみを輸送対象とした自家用有償旅客運送を認めておらず、また、市町村が交通事業者に運行委託する場合、運送主体自らが運行を行う場合との安全性確保の程度の違いに応じた規制の合理化が行われていないことによる。

【規制緩和の内容】

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つて、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。

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）。

## 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）

観光旅客輸送については、遵守費用は発生しない。

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 24,740 円と想定される。

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）

$4,407,000 \div 1,784 = 2,474.45 \approx 2,474$ （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）

$2,474 \times 10 \times 1 = 24,740$ （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

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。

## 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

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。

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。

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。

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緩和の新設、緩和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。

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

当該規制緩和により、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た場合には、登録に係る有効期限が2年間から5年間に延長されることに伴い、当該運送を行う5年間の期間で比べた場合、登録申請に係る費用が2/5に軽減されるが、登録申請に係る費用は軽微であるため、軽減される費用は僅少である。

#### 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

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。

#### 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。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。

また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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。

#### 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

〔代替案の内容〕

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。

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。

〔費用〕

・ 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。

〔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、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。

〔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。

〔規制案と代替案の比較〕

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。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

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。

「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回開催し、令和2年1月に中間とりまとめ公表。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

### 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。

地方公共団体、関係業界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。