

規制の事前評価書

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等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 道路運送高度化事業の定義の見直し（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第7号関係）

(2) 鉄道事業再構築事業の定義の見直し（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第2条第9号関係）

(3) 認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第9条、第14条、第19条、第24条、第27条の3、第27条の9、第27条の17、第30条及び第36条の2関係）

(4) 交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第29条の4～第29条の7関係）

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第29条の8・第29条の9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：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5年2月9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）

近年、人口減少や過疎化の進展、都市構造の変化やマイカーへの転移等によって、地域における輸送需要が減退し、ローカル鉄道や路線バスの輸送人員も大幅に減少しており、さらには人手不足の深刻化や設備の老朽化等も相まって路線等の維持が困難になるなど、地域公共交通は深刻な状況に置かれている。また、昨今においては、新型コロナウイルス感染症の拡大が輸送需要を激減させ、オンライン化の普及やテレワークの進展などによる行動変容が広く定着した結果、輸送需要の減少が継続するなど、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しいものとなっている。

特に、一部のローカル鉄道については、大量輸送機関としての特性を發揮できていない状況にあり、鉄道事業者は列車の減便等を通じた経費削減を重ねてきたものの、その結果、利便性やサービス水準が低下し、更なる利用者の減少を招くケースも見られている。

このような状況を踏まえ、地方公共団体や交通事業者による自らの努力のみによる対応は困難な状況にあり、地域旅客運送サービスの確保に向けた取組を一層促すための措置を講じなければ、今後、住民生活や地域の社会経済活動等に必要不可欠な地域旅客運送サービスが適切に確保されなくなるおそれがある。

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)

(1) 道路運送高度化事業の定義の見直し

[課題及びその発生原因]

路線バス等については、定時性・速達性・快適性等を高める観点から、運送サービスの質の向上を図り、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する必要がある。

このため、AIオンデマンド交通システム等の先端的な技術の導入や、加減速・静音性に優れたEV車両の導入等の推進が必要であるが、これらについて、現行の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「活性化再生法」という。)における道路運送高度化事業の対象は、「・・・道路管理者、都道府県公安委員会(・・・)その他国土交通省令で定める者が講ずる道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型の自動車を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより・・・」とされていることから、道路運送高度化事業を活用することができないこととなっている。

[規制緩和の内容]

AIオンデマンドシステム等の先端的な技術やEV車両を導入する取組についても、道路運送高度化事業を実施することができるよう、その対象を改めること等とする。

(2) 鉄道事業再構築事業の定義の見直し

[課題及びその発生原因]

危機的な状況にあるローカル鉄道については、地域の関係者による議論の結果等を踏まえ、鉄道として維持する場合、鉄道事業再構築事業の実施等により、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する必要がある。

経営そのものは黒字である鉄道事業者であっても、その営業する路線の区間について、大量輸送機関としての鉄道の特性が発揮できておらず、事業構造等の変更による取組が必要となるケースが見られるが、このような区間は、活性化再生法における鉄道事業再構築事業の対象は「最近における経営状況に鑑み、その継続が困難又は困難となるおそれがある旅客鉄道事業」とされていることから、鉄道事業再構築事業を活用することができないこととなっている。

[規制緩和の内容]

経営そのものは黒字である鉄道事業者が営業する路線の区間についても、鉄道事業再構築事業を実施することができるよう、その対象を改めること等とする。

(3) 認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

[課題及びその発生原因]

現行では、認定軌道運送高度化実施計画等について変更をするときは、国土交通大臣の認定を要することとされている。一方、認定事例の積み重ね等により、認定基準への適合性を改めて審査する必要のない軽微な変更を行う場合も生じてきているが、変更内容が軽微であるにもかかわらず、認定を受けることが必要となり、相当程度の事務負担を要することとなっている。

[規制緩和の内容]

認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更については、国土交通大臣の認定を要しないこととし、国土交通大臣へ事後に届け出るものとする。

(4) 交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

[課題及びその発生原因]

ローカル鉄道が担う交通手段の再構築については、地域の関係者が、鉄道の存廃の前提を置かず、地域の最適な交通手段の在り方を検討し、その結果に即して再構築の取組を進めることが必要であると考えられる。しかしながら、鉄道は、一度廃止すると再開が困難になるという特性を有する上、特に広域性を有するローカル鉄道が担う交通手段の再構築にあっては、より広範な関係者との連携・協働や、広域的な旅客の流動の影響を考慮する必要がある、再構築の方針に係る地域の関係者の合意形成は困難なものとなる。

このため、交通政策基本法及び活性化再生法において、地域公共交通の確保に主体的に取り組むこととされる地方公共団体に代わり、国が広域的な見地から主体的に協議を開催・参加する広域的なローカル鉄道に特化した協議の枠組み（再構築協議会）を創設し、再構築に係る方針をとりまとめる前にその有効性や効果を迅速かつ円滑に検証することができる仕組みを講じる必要があると考えられる。

[規制緩和の内容]

再構築協議会は、再構築方針を作成するため必要があると認めるときは、交通手段再構築実証事業を実施するための計画（以下「交通手段再構築実証事業計画」という。）を作成することができることとし、国土交通大臣の同意を得て交通手段再構築実証事業計画に関係法律の許可等を要する事項が定められた場合は、当該計画が公表された日に、交通手段再構築実証事業の実施主体はこれらの許可等を受けたものとみなすこととする。

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

[課題及びその発生原因]

広域性を有するローカル鉄道が担う交通手段の再構築については、その路線の区間が複数の都道府県の区域に跨ることから、鉄道の維持又は路線バスへの転換等の取組の実施に必要な鉄道事業法及び道路運送法上の許認可等の手続きや申請主体が多岐に渡ることとなる。

このため、鉄道の維持又は路線バスへの転換等の取組を円滑・迅速に実施するため、地方公共団体が地域公共交通計画を作成して実施する場合のみならず、再構築協議会が再構築方針を作成して実施する場合についても、鉄道事業再構築事業や地域公共交通利便増進事業を活用することができることとし、鉄道事業法及び道路運送法上の許認可等の手続きを一括して進めることを可能とする必要があると考えられる。

[規制緩和の内容]

再構築協議会は、特定区間に係る交通手段再構築の方法について協議が調ったときは、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に即して、再構築方針を作成するものとする。

再構築方針には、交通手段再構築に関する基本的事項、交通手段再構築を実施する区域、交通手段再構築の目標、目標を達成するために行う事業及び実施主体に関する事項等を記載することとする。

目標を達成するために行う事業として、鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業に関する事項を定めた再構築方針が公表されたときは、それぞれの事業に係る鉄道事業法等の特例に係る規定（※）等を準用することとする。

（※）鉄道事業再構築事業については第3章第5節及び第10節、地域公共交通利便増進事業については第3章第9節及び第10節の規定を準用する。

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）

（1）道路運送高度化事業の定義の見直し

今般の措置により、新たに道路運送高度化事業の対象となるAIオンデマンドシステム等の先端的な技術やEV車両を導入する取組については、事業の実施にあたり必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となるため、遵守費用は減少する。

なお、遵守費用については、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。

（2）鉄道事業再構築事業の定義の見直し

今般の措置により、新たに鉄道事業再構築事業の対象となる旅客鉄道事業の路線の区間については、事業の実施にあたり必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となるため、遵守費用は減少する。

なお、遵守費用については、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。

（3）認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

今般の措置により、軽微な変更を行う場合には、認定に必要な書類作成等の手続が不要となるため、遵守費用は減少する。

なお、遵守費用については、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。

（4）交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、交通手段再構築実証事業の実施にあたり必要となる複数の許認可等の申請を一度の同意申請に集約することが可能となるため、遵守費用は減少する。

なお、遵守費用については、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。

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、再構築方針に基づく鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業の実施にあたり必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となるため、遵守費用は減少する。

なお、遵守費用については、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。

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

(1) 道路運送高度化事業の定義の見直し

今般の措置により、道路運送高度化事業の対象が拡充され、国においては、道路運送高度化実施計画の認定に関する事務が増加することが見込まれるが、当該認定についてはその審査事項の多くが道路運送法等に基づく基準に事業内容が適合するかを審査するものであり、実質的に増加する事務は僅少である。一方で、当該事業の実施にあたり必要となる複数の道路運送法上の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括して申請されることとなるため、今般の措置を行わなかった場合と比較して行政費用は減少する。

なお、道路運送高度化実施計画については、事業者が作成するものであることから、地方公共団体において行政費用は増加しない。

(2) 鉄道事業再構築事業の定義の見直し

今般の措置により、鉄道事業再構築事業の対象が拡充され、国においては、鉄道事業再構築実施計画の認定に関する事務が増加することが見込まれるが、当該認定についてはその審査事項の多くが鉄道事業法に基づく基準に事業内容が適合するかを審査するものであり、実質的に増加する事務は僅少である。一方で、当該事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法上の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括して申請されることとなるため、今般の措置を行わなかった場合と比較して行政費用は減少する。

地方公共団体においては、地方公共団体、旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者によって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者の全員の合意によって、鉄道事業再構築実施計画が作成されるところ、仮に、地方公共団体が鉄道事業再構築実施計画を作成する場合には、計画作成に係る事務が増加することが見込まれる。この計画作成に必要な金額を一律に示すことは困難であるが、1件の計画作成に担当者1人、書類作成に90時間を要するものと仮定した場合、以下のとおり1件の計画作成に要する費用は182,970円と想定される。一方で、地方公共団体においては、今般の措置により減少する事務は存在しないため、この費用が増加することが想定される。

よって、地方公共団体においては行政費用が増加するものの、国においては行政費用が減少するため、結果として追加の行政費用が増加することとなっても全体としてその額は僅少であると想定される。

< 1 件の計画作成に要する費用 >

- ・ 週の勤務時間 × 1 か月（4 週） = 月間総労働時間
38 時間 45 分 × 4 週 = 155 時間
- ・ 平均給料月額 ÷ 月間総労働時間 = 担当者の時給
315,093 円 ÷ 155 時間 = 2,032.8581 ≒ 2,033 円
- ・ 担当者の時給 × 書類作成に要する時間 × 担当者の人数 = 計画作成に要する費用
2,033 円 × 90 時間 × 1 人 = 182,970 円

※平均給料月額については、総務省「令和 4 年地方公務員給与実態調査結果」（令和 4 年）第 9 表による。

（3）認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

今般の措置により、軽微な変更が行われる場合に、認定の審査を行うことが必要ではなくなることから、行政費用は減少することとなる。また、今般の措置により増加する事務はないと想定される。

（4）交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、交通手段再構築実証事業計画への同意に関する事務が発生するが、当該事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法及び道路運送法上の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括して申請されることとなるため、特例措置の創設を行わなかった場合と比較して行政費用は減少する。

当該認定についてはその審査事項の多くが鉄道事業法又は道路運送法に基づく基準に事業内容が適合するかを審査するものであり、実質的に増加する事務は僅少である。一方で、当該事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法又は道路運送法の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括して申請されることとなるため、特例措置の創設を行わなかった場合と比較して行政費用は減少する。

なお、交通手段再構築実証事業計画は、再構築協議会が作成するものであり、当該再構築協議会の構成員は多岐にわたることから、当該計画の作成に係る国及び地方公共団体において増加する事務を定量的に把握することは困難である。

（5）再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、国においては、再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画の認定に関する事務が発生するが、当該認定についてはその審査事項の多くが鉄道事業法又は道路運送法に基づく基準に事業内容が適合するかを審査するものであり、実質的に増加する事務は僅少である。一方で、当該事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法又は道路運送法の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括して申請されることとなるため、特例措置の創設を行わなかった場合と比較して行政費用は減少する。

地方公共団体においては、地方公共団体、旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者によって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を営もうとする者の全員の合意によって、再構築方針に基づく鉄道事業再構築実施計画が作成されるところ、

仮に、地方公共団体が鉄道事業再構築実施計画を作成する場合には、計画作成に係る事務が増加することが見込まれる。再構築方針に基づく地域公共交通利便増進実施計画については、地方公共団体が作成するため、地方公共団体において、計画作成に係る事務が増加することが見込まれる。この計画作成に必要な金額を一律に示すことは困難であるが、1件の計画作成に担当者1人、書類作成に90時間を要するものと仮定した場合、1件の計画作成に要する費用は182,970円と想定される。一方で、地方公共団体においては、今般の措置により減少する事務は存在しないため、この費用が増加することが想定される。

よって、地方公共団体においては行政費用が増加するものの、国においては行政費用が減少するため、結果として追加の行政費用が増加することとなっても全体としてその額は僅少であると想定される。

<1件の計画作成に要する費用>

・週の勤務時間 × 1か月(4週) = 月間総労働時間

38時間45分 × 4週 = 155時間

・平均給料月額 ÷ 月間総労働時間 = 担当者の時給

315,093円 ÷ 155時間 = 2,032.8581 ≒ 2,033円

・担当者の時給 × 書類作成に要する時間 × 担当者の人数 = 計画作成に要する費用

2,033円 × 90時間 × 1人 = 182,970円

※平均給料月額については、総務省「令和4年地方公務員給与実態調査結果」(令和4年)第9表による。

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

(1) 道路運送高度化事業の定義の見直し

今般の措置により、AIオンデマンドシステム等の先端的な技術やEV車両等の導入について、道路運送高度化事業の実施が可能となり、運送サービスの質の向上を図ることができる。

なお、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。

(2) 鉄道事業再構築事業の定義の見直し

今般の措置により、経営そのものは黒字である鉄道事業者が営業する路線の区間について、鉄道事業再構築事業の実施が可能となり、ローカル鉄道の再構築を図ることができる。

なお、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。

(3) 認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

今般の措置により、計画の軽微な変更に係る手続が円滑化され、地域公共交通の確保・充実に向けた臨機応変な取組が可能となる効果が生じる。

なお、その効果については、地域の特性や事業の規模等によってその効果は異なることから一律に定量化することは困難である。

(4) 交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、交通手段再構築実証事業の円滑・迅速な開始が可能となり、地域の関係者の連携・協働による取組を通じて、持続可能性と利便性が高い地域公共交通への再構築を図ることができる。

なお、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。

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業の円滑・迅速な開始が可能となり、地域の関係者の連携・協働による取組を通じて、持続可能性と利便性が高い地域公共交通への再構築を図ることができる。

なお、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

(1) ~ (5)

上記のとおり、今回の措置による便益については、定量化が困難であり、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

今般の措置により、以下のとおり許認可等の手続が不要となることにより、遵守費用が削減されることとなることを見込まれる。これらの許認可等の申請に必要な金額を一律に示すことは困難であるが、これらの許認可等に係る申請を1件行うのに1人、書類作成に9時間30分、書類提出に30分（合計10時間）を要し、一度に2件の許認可申請を要するものと仮定した場合、許認可等に係る申請に要する費用は $22,910 \text{円} \times 2 = 45,820 \text{円}$ と想定される。今般の措置により、必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となるため、一度の認定申請に上記と同額の費用が必要とされると仮定すると、 $45,820 - 22,910 = 22,910 \text{円}$ の費用が削減されることが想定される。

< 1件の許認可申請に要する費用 >

・ 年間平均給与額（事業所規模30人以上） ÷ 年間総実労働時間（事業所規模30人以上） = 担当者の時給

$3,861,000 \text{ 円} \div 1,685 \text{ 時間} = 2,291.3947 \approx 2,291 \text{ 円}$

・ 担当者の時給 × 申請書類の作成に要する時間 × 担当者の人数 = 申請書類の作成に要する費用
 $2,291 \text{ 円} \times 10 \text{ 時間} \times 1 \text{ 人} = 22,910 \text{ 円}$

※年間平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」（令和2年）、年間総実労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」（令和2年）による。

（１）道路運送高度化事業の定義の見直し

今般の措置により、AIオンデマンドシステム等の先端的な技術の導入やEV車両の導入等について、道路運送高度化事業を実施する場合、事業の実施に必要な複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となる。

（２）鉄道事業再構築事業の定義の見直し

今般の措置により、経営そのものは黒字である鉄道事業者が営業する路線の区間について、鉄道事業再構築事業を実施する場合、事業の実施に必要な複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となる。

（３）認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

現行制度では、軽微な変更を行う場合にあっては、変更認定に必要な書類等を作成し、認定基準に適合しているかについて審査を受ける必要があるが、今般の措置により届出でよいこととなり、これらの手続が不要となる。

（４）交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、交通手段再構築実証事業を実施する場合、必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となる。

（５）再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、再構築方針に基づき鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業を実施する場合、必要となる複数の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となる。

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

（１）～（５）

地域交通の再構築の取組等が促進されることにより、地域の移動手段が確保され、地域活性化に寄与することが想定される。

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

（１）道路運送高度化事業の定義の見直し

今般の措置により、事業の実施に必要となる複数の道路運送法等の許認可等の申請を一度の認定申請に集約することが可能となるため、遵守費用及び行政費用は低下する。一方、今般の措置により、AIオンデマンドシステム等の先端的な技術やEV車両の導入等について、道路運送高度化事業が可能となることにより、速達性や快適性が向上するなど運送サービスの質の向上等が見込まれる。

また、副次的な影響及び波及的な影響としては、道路運送高度化事業の実施によって運送サービスの質が向上し、利用者の利便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、遵守費用及び行政費用は低下する一方、効果を得ることができると考えられることから、今般の措置は妥当である。

（２）鉄道事業再構築事業の定義の見直し

今般の措置においては、追加の遵守費用及び行政費用が生ずることとなっても全体としてその額は僅少である。一方、今般の措置により、経営そのものは黒字である鉄道事業者が営業する路線の区間について、鉄道事業再構築事業の実施が可能となることにより、ローカル鉄道の再構築が図られることとなるため、利用者の利便の確保等が見込まれる。

また、副次的な影響及び波及的な影響としては、鉄道事業再構築事業の実施によって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、今般の措置は妥当である。

（３）認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

今般の措置により、軽微な変更を行う場合の認定手続が不要となるため、遵守費用及び行政費用は低下する。

また、計画の軽微な変更に係る手続が円滑化され、地域交通の確保・充実に向けた臨機応変な取組が可能となり、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、行政費用及び遵守費用は低下する一方、効果を得ることができると考えられることから、今般の措置は妥当である。

（４）交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置により、事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法又は道路運送法の許認可等を一度の認定申請に集約することが可能となるため、遵守費用及び行政費用は低下する。一方、今般の特例措置の創設により、交通手段再構築実証事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、持続可能性と利便性が高い地域公共交通への再構築が図られることとなるため、利用者の利便の確保等が見込まれる。

また、副次的な影響及び波及的な影響として、交通手段再構築実証事業の実施によって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、遵守費用及び行政費用は低下する一方、効果を得ることができると考えられるから、今般の措置は妥当である。

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

今般の措置においては、追加の遵守費用及び行政費用が生ずることとなってもその額は僅少である。一方、今般の特例措置の創設により、再構築方針に基づく鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業の円滑・迅速な開始が可能となることにより、持続可能性と利便性が高い地域公共交通への再構築が図られることとなるため、利用者の利便の確保等が見込まれる。

また、副次的な影響及び波及的な影響として、当該事業の実施によって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、今般の措置は妥当である。

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

(1) 道路運送高度化事業の定義の見直し

[代替案の内容]

規制緩和案では、A I オンデマンド交通システム等の先端的な技術の導入について、「一般乗合旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者が円滑な運送の実施を確保するために行う事業であって、運行経路指示システム（…）その他の先端的な技術を活用することにより旅客の運送に要する時間（運送の申込みから運送の開始までに要する時間を含む。）の短縮に資するものとして国土交通省令で定める要件を満たす設備を用いるもの」と規定しているところ、下線部を削った定義とすることを代替案とする。

また、E V車両の導入について、「一般乗合旅客自動車運送事業者が車内における静穏を確保し、及び車内における安全性を向上させるために行う事業であって、電気自動車（専ら電気を動力源とする自動車をいう。）その他の車内における騒音及び振動の程度が低く、かつ、…加速及び減速の性能を有する自動車を用いるもの」と規定しているところ、下線部を削った定義とすることを代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

代替案を採用した場合、旅客の運送に要する時間の短縮に繋がらないA I オンデマンドシステムや、騒音・振動が著しく加速及び減速の性能も劣るE V車両を導入する場合であっても、道路運送高度化事業を実施する事業者における許認可等の申請が不要となるため、こうしたものの

導入を図る道路運送高度化事業を実施しようとする事業者があった場合、規制緩和案より遵守費用は軽減されることが想定される。

・行政費用

道路運送高度化事業の実施にあたり必要となる複数の道路運送法等の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括で申請されることとなるため、今般の措置を行わなかった場合と比較して一件当たりの行政費用が減少する点は規制緩和案と同様である。一方で、代替案を採用した場合、規制緩和案と比較して道路運送高度化事業の対象が広がることに伴い、申請件数が増加することが想定される。このため、行政費用は規制緩和案より増加することが想定される。

[効果（便益）]

規制緩和案と代替案のいずれにおいても、運送に要する時間の短縮に資する取組について道路運送高度化事業の実施が可能となることから、その効果は同等であると考えられる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案を採用した場合は、旅客の運送に要する時間の短縮に繋がらないA Iオンデマンドシステムや、騒音・振動が著しく加速及び減速の性能も劣るEV車両の導入により、現状と比して速達性や利便性が減じる可能性がある。

[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が減少し、行政費用が増加する可能性がある。効果については変わらないものの、代替案による場合は負の影響が生じることも想定される。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案は、規制緩和案と同等の効果が得られるものの、負の影響が生じる可能性があることから、規制緩和案が妥当である。

(2) 鉄道事業再構築事業の定義の見直し

[代替案の内容]

規制緩和案では、鉄道事業再構築事業の定義を「大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業であって、当該区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者又は当該鉄道事業者に代わって引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者が、当該区間に係る旅客鉄道事業について、地方公共団体その他の者の支援を受けつつ次に掲げる事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するもの（鉄道再生事業に該当するものを除く。）をいう。」としているところ、下線部を削った定義とすることを代替案とする。

[費用]

・遵守費用

代替案を採用した場合、必ずしも利用者の利便を確保する計画でなくとも、鉄道事業再構築事

業を実施する事業者における許認可等の申請が不要となるため、利用者の利便を確保しない鉄道事業再構築事業を実施しようとした事業者があった場合、規制緩和案より遵守費用は軽減されることが想定される。

・行政費用

鉄道事業再構築事業の実施にあたり必要となる複数の鉄道事業法上の許認可等が、許認可等ごとの個別申請ではなく一括で申請されることとなるため、今般の措置を行わなかった場合と比較して一件当たりの行政費用が減少する点は規制緩和案と同様である。一方で、代替案を採用した場合、規制緩和案と比較して鉄道事業再構築事業の対象が広がることに伴い、申請件数が増加することが想定される。このため、行政費用は規制緩和案より増加することが想定される。

[効果（便益）]

規制緩和案と代替案のいずれにおいても、経営が黒字である鉄道事業者が営業する路線の区間について鉄道事業再構築事業の実施が可能となることから、その効果は同等であると考えられる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案を採用した場合は、鉄道の便数の大幅な減少、地域の利用者の利用実態に即していない運行ダイヤの設定等により、現状と比して利用者の利便が減じる可能性がある。

[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が減少し、行政費用が増加する可能性がある。効果については変わらないものの、代替案による場合は負の影響が生じることも想定される。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案は、規制緩和案と同等の効果が得られるものの、負の影響が生じる可能性があることから、規制緩和案が妥当である。

(3) 認定軌道運送高度化実施計画等の軽微な変更に関する手続の合理化

[代替案の内容]

規制緩和案では、軽微な変更を行う場合は、国土交通大臣への事後届出をもって足りることとするとしているところ、軽微な変更だけでなく、全ての変更を届出で足りることを代替案とする。

[費用]

・遵守費用

計画の全ての変更について届出で足りることとすると、認定基準の適合性を証明するための書類作成や調整に要する費用はなくなるため、遵守費用は低下することが想定される。

・行政費用

全ての計画の変更について認定の審査する必要がなくなることから、行政費用は低下することが想定される。一方、変更後の計画が認定基準へ適合しているか、報告徴収等を通じて事後的にモニタリングを行うことが必要となり、行政費用は増加することも想定される。

[効果（便益）]

代替案では、当初案よりも、より柔軟かつ迅速に変更が可能となる。

しかしながら、代替案を採用した場合、全ての変更が届出で足りることとなり、変更後も認定基準の適合性を満たしているかについての法的担保が得られなくなり、各事業の趣旨に合致しない取組や、実現性が不確実な取組が行われる可能性があるなど負の効果が生じる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

特に生じない。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案を採用した場合、規制緩和案に比べて費用は減少するものの、代替案の効果は認定基準への担保がなされないなど負の影響が生じ、限定的である。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案は効果の発生が限定的であり、負の影響が生じる可能性があることから、規制緩和案が妥当である。

(4) 交通手段再構築実証事業の実施主体に対する特例措置

[代替案の内容]

第 29 条の 4 第 4 項の国土交通大臣の同意を不要とし、再構築協議会における協議が調うことのみを求めることを代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

代替案を採用した場合、交通手段再構築実証事業を実施する事業者における許認可等の申請が不要となる。交通手段再構築実証事業計画の策定の事務は変わらないが、国土交通大臣の同意を得るための事務は不要となるため、規制緩和案より費用は軽減されることが想定される。

・ 行政費用

代替案を採用した場合、国土交通大臣の同意に関する事務が不要となるため、規制案より費用は軽減されることが想定される。

[効果（便益）]

代替案を採用した場合、交通手段再構築実証事業を実施する事業者において、規制緩和案より一層の円滑・迅速な交通手段再構築実証事業の開始という効果は確保できる。

しかしながら、事業開始時に鉄道事業法及び道路運送法が事業者に求める安全基準等の要件について、規制緩和案においては国土交通大臣の同意に係る審査過程で精査することができる一方、代替案においてはこの過程が存在しないため、事業者から提出された実施計画が当該安全基準等に適合するものとなっているか否かについての確認が不十分となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

国土交通大臣の同意を得ていない交通手段再構築実証事業計画に基づき交通手段再構築実証事業を実施した結果として、安全基準等の要件に適合しないことに起因する事故等が発生するなど、負の影響が生じるおそれがある。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案を採用した場合、規制緩和案と比べ遵守費用及び行政費用ともに減少する。他方で、代替案の効果は限定的であり、代替案においては負の影響が生じるおそれがある。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案は効果の発生が限定的であり、負の影響が生じる可能性があることから、規制緩和案が妥当である。

(5) 再構築方針に基づき実施する鉄道事業再構築事業及び地域公共交通利便増進事業の実施主体に対する特例措置

[代替案の内容]

再構築方針に基づく鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業を実施する公共交通事業者等に対する許認可等に係る特例措置は講じるが、鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画について、国土交通大臣の認定ではなく、届出を求めることを代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

代替案を採用した場合、再構築方針に基づく鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業を実施する事業者における許認可等の申請が不要となる。鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画の策定の事務は変わらないが、国土交通大臣の認定を受けるための事務は不要となるため、規制緩和案より費用は軽減される。

・ 行政費用

代替案を採用した場合、鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画の認定に関する事務が不要となるため、規制緩和案より費用は軽減される。

[効果（便益）]

代替案は、鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業を実施する事業者において、規制緩和案より一層の円滑・迅速な交通手段再構築の開始という効果は確保できる。また、再構築協議会は、構成員に国土交通大臣を含んでいるため、再構築方針は国土交通大臣を含めて協議が調ったときに作成されるものである。

しかしながら、再構築方針に基づく個々の鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画については、国土交通大臣による審査過程が設けられていない。事業開始時に鉄道事業法及び道路運送法が事業者を求める安全基準等の要件について、規制緩和案においては国土交通大臣の認定に係る審査過程で精査することができる一方、代替案においてはこの過程が存在しないため、事業者から提出された実施計画が当該安全基準等に適合するものとなっているか否かについての確認が不十分となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

国土交通大臣の認定を受けていない鉄道事業再構築実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画に基づき鉄道事業再構築事業又は地域公共交通利便増進事業を実施した結果として、安全基準等の要件に適合しないことに起因する事故等が発生するなど、負の影響が生じるおそれがある。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案を採用した場合、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。他方で、代替案の効果は限定的であり、代替案においては負の影響が生じるおそれがある。

[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り、負の影響が生じる可能性があることから、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

国土交通省の有識者検討会である「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」（令和4年7月25日提言公表）、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」（令和4年8月26日提言公表）において、①鉄道の再構築における課題及び②バス・タクシー等の地域交通の再構築における課題等が示されている。

また、これらの議論を踏まえた上で、令和4年10月7日より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会においても議論を実施。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制緩和については、施行から5年後（令和10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：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：鉄道及びタクシーに係る協議運賃制度の創設（鉄道事業法第 16 条関係、
道路運送法第 9 条の 3 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：国土交通省鉄道局鉄道事業課、自動車局旅客課

評価実施時期：令和 5 年 2 月 9 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）

鉄道及びバス・タクシーは、国民の日常生活に必要な輸送サービスを提供していることから、輸送の安全の確保や利用者の利益の保護等を図ることを目的として（鉄道事業法第 1 条及び道路運送法第 1 条）、各事業について必要な規制を定めている。

具体的には、鉄道及びバス・タクシーのいずれについても、運賃等の設定について、国土交通大臣の認可制とする（鉄道事業法第 16 条、道路運送法第 9 条及び第 9 条の 3）こととしている。

この点、バスについては、平成 18 年度より、地域の関係者で協議が調った場合には届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を導入しているところ、鉄道及びタクシーについても、以下のような状況が生じている。

（鉄道について）

- ・ 特に地方部のローカル鉄道においては、大量輸送機関としての鉄道の特性が発揮されていない区間があり、鉄道事業者においては、列車の減便等を通じた経費削減を重ねてきたものの、利便性やサービス水準が低下し、更なる利用者の逸走を招くケースも見られる。
- ・ このような状況を踏まえ、地域の実情に応じた柔軟な運賃設定を通じた利用者の利便の確保を求める声がある。

（タクシーについて）

- ・ 近年、免許返納者が増加傾向にあり、公共交通機関としての重要性が高まっている。
- ・ 一人の運転手で、少人数の乗客しか運ぶことができないという性質上、鉄道やバスと比べると高額な運賃が設定されており、使いやすい運賃設定等を通じた利便性向上を求める声がある。

こうしたことから、本改正によって協議運賃制度が設けられなければ、柔軟で使いやすい運賃設定ができない状況が継続し、利用者の利便性の向上に繋がらず、地域公共交通の持続可能性が大きく損なわれるおそれがある。

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]

上記の将来予測を踏まえると、鉄道及びタクシーについては、利用者の利便の向上等を促進し、地域公共交通の持続可能性を確保することが必要であると考えられる。

しかしながら、現行の鉄道事業法及び道路運送法においては、運賃等の設定について、国土交通大臣の認可制とする等としていることから、このような柔軟な運賃等の設定ができない仕組みとなっている。

[規制緩和の内容]

このことから、鉄道及びタクシーに係る運賃等については、以下の措置を講じる。

- ・ 地方公共団体、事業者等を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の輸送を確保する必要がある区間に係る運賃等について協議が調ったときは、当該事業者は、認可制度に基づく運賃等の設定ではなく、協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、運賃等を定めることができることとする。

(※1) 地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の輸送を確保する必要がある区間に係る運賃等について協議をするときは、地方公共団体は、あらかじめ、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置(公聴会の開催や意見聴取等)を講じることとする。

(※2) 鉄道事業の協議運賃制度については、旅客輸送を行う路線の区間に係る適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものとする。

(※3) タクシーの協議運賃制度については、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)の規定に基づき、タクシーが供給過剰な地域及び供給過剰となるおそれがある地域については、特定地域及び準特定地域として指定しているところ、特定地域及び準特定地域には適用しないこととする。

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)

今般の措置により、新たに届出に係る書類の作成等に要する費用が発生する。

新たに発生する届出に係る書類の作成等に要する費用については、担当者の事務遂行能力等の個別の事情により異なるため、その金額を一律に示すことは困難であるが、仮に1人の担当者が届出書類の作成に10分を要すると仮定すると、1件あたりの費用は382円となる。

また、協議に係る費用については、協議を行う方法や協議に要する時間等の個別の事情により異なるため、その金額を一律に示すことは困難であるが、仮に協議会が2回(各1時間)開催され、また開催のための事前調整に2時間を要し、事業者から1人の担当者が参加すると仮定すると、9,164円となる。

よって、協議運賃制度を活用する場合の遵守費用は1件あたり9,546円と推定される。

なお、これらの費用のほか利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が発生するが、当該措置の方法や利害関係者等の多寡等の個別の事情により異なるため、これを定量化することは困難である。

・年間平均給与額（事業所規模 30 人以上）÷年間総実労働時間（事業所規模 30 人以上）＝担当者の時給

$$3,861,000 \text{ 円} \div 1,685 \text{ 時間} = 2,291.3947 \approx 2,291 \text{ 円}$$

・担当者の時給×届出に係る書類の作成等に要する時間×担当者の人数＝届出に係る書類の作成等に要する費用

$$2,291 \text{ 円} \times 1/6 \text{ 時間} \times 1 \text{ 人} = 382 \text{ 円}$$

・担当者の時給×協議会への参加及び事前調整に要する時間×担当者の人数＝協議に要する費用

$$2,291 \text{ 円} \times 4 \text{ 時間} \times 1 \text{ 人} = 9,164 \text{ 円}$$

・届出に係る書類の作成等に要する費用＋協議に要する費用＝協議運賃制度を活用する場合の遵守費用

$$382 \text{ 円} + 9,164 \text{ 円} = 9,546 \text{ 円}$$

（年間平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」（令和2年）、年間総実労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」（令和2年）による。）

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

今般の措置により、新たに届出の受理に係る費用が発生する。

新たに発生する届出の受理に係る費用については、担当者の事務遂行能力等の個別の事情により異なるため、その金額を一律に示すことは困難であるが、仮に1人の担当者が届出書類の受理に10分を要すると仮定すると、1件あたりの費用は448円となる。

また、協議に係る費用については、協議を行う方法や協議に要する時間等の個別の事情により異なるため、その金額を一律に示すことは困難であるが、協議会が2回（各1時間）開催され、開催のための事前調整に2時間を要し、1人の担当者が参加すると仮定すると、10,740円となる。

よって、協議運賃制度を活用する場合の行政費用は1件あたり11,188円と推定される。

なお、これらの費用のほか利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が発生するが、当該措置の方法や利害関係者等の多寡等の個別の事情により異なるため、これを定量化することは困難である。

・週の勤務時間 × 1か月（4週）＝ 月間総労働時間

$$38 \text{ 時間} 45 \text{ 分} \times 4 \text{ 週} = 155 \text{ 時間}$$

・平均給与月額（俸給及び諸手当の合計） ÷ 月間総労働時間 = 担当者の時給

$$416,203 \text{ 円} \div 155 \text{ 時間} = 2,685.1807 \approx 2,685 \text{ 円}$$

・担当者の時給受理に要する時間×担当者の人数＝届出の受理に要する費用

$$2,685 \text{ 円} \times 1/6 \text{ 時間} \times 1 \text{ 人} = 448 \text{ 円}$$

・ 担当者の時給×協議会への参加及び事前調整に要する時間×担当者の人数＝協議に要する費用

$$2,685 \text{ 円} \times 4 \text{ 時間} \times 1 \text{ 人} = 10,740 \text{ 円}$$

・ 届出の受理に要する費用＋協議に要する費用＝協議運賃制度を活用する場合の行政費用

$$448 \text{ 円} + 10,740 \text{ 円} = 11,188 \text{ 円}$$

(平均給与月額(俸給及び諸手当の合計)については、人事院「国家公務員給与等実態調査」(令和2年)による。)

なお、増加する事務については、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

今般の措置によって、事業者の創意工夫により、地域の実情に合わせた柔軟な運賃設定が可能となる。これにより、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上といった効果が見込まれるが、地域の特性やどのような運賃設定とするか等の個別の事情により、その効果が発現する程度が異なり、直接的な効果(便益)の定量化が困難なため、一律な金銭価値化は困難である。

⑥ 可能であれば便益(金銭価値化)を把握

今般の措置によって、事業者の創意工夫により、地域の実情に合わせた柔軟な運賃設定が可能となる。これにより、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上といった効果が見込まれるが、地域の特性やどのような運賃設定とするか等の個別の事情により、その効果が発現する程度が異なるため、直接的な効果(便益)を定量化することは困難である。よって直接的な効果(便益)を一律に金銭価値化することも困難である。

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

今般の措置により、協議運賃制度を採用した場合には、③のとおり、新たに届出に係る書類の作成等に要する費用及び協議に要する費用が発生する一方で、運賃等の認可を受ける必要がなくなり、認可申請書類の作成等に係る費用が不要となる。認可申請書類の作成等には、協議に係る費用と同程度の費用を要すると考えられることから、今般の協議運賃制度の創設に伴う遵守費用の変化は軽微であると考えられる。

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
果を活用して把握する。

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

今般の協議運賃制度の創設によって、事業者の創意工夫により、地域の実情に合わせた柔軟な運賃設定が可能となる。これにより、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上といった効果が見込まれる。

また、協議運賃制度を採用した場合には、新たに届出に係る費用及び協議に係る費用が発生する一方で、運賃等の認可を受ける必要がなくなり、認可申請書類の作成等に係る費用が不要となるため、⑦のとおり、遵守費用の変化は軽微であると考えられる。

以上より、効果が費用を上回ると考えられることから、今般の措置は妥当である。

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]

規制緩和案においては、協議運賃制度に係る協議をするときは、地方公共団体は、公聴会の開催や意見聴取等、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置を講じることとしているが、当該措置を不要とした協議運賃制度を代替案とする。

[費用]

・ 遵守費用

代替案を採用した場合、届出に係る書類の作成等に要する費用及び協議に要する費用には相違はないが、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が不要となることが想定される。

・行政費用

代替案を採用した場合、届出の受理に要する費用及び協議に要する費用には相違はないが、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が不要となることが想定される。

[効果（便益）]

代替案を採用した場合、規制緩和案と同様に、事業者の創意工夫による、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上といった効果が見込まれる。他方、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置が不要であることから、規制緩和案と比して、より手続が簡素化されるため、より迅速かつ容易に運賃等を設定することが可能となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

代替案を採用した場合、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置が不要であることから、以下のような問題が生じる。

- ・ 鉄道及びタクシーについては、地域の需要に応じた運送を実施する必要性を判断するにあたって、住民、利用者及び利害関係者の意見を直接聴く機会がなくなるため、利用実態に即した運賃等の設定を行うことが困難となるおそれがある。
- ・ タクシーについては、同一の営業区域において多数のタクシー事業者が運行する場合などにおいて、利害関係者の意見を直接聴く機会がなければ、協議運賃制度を通じて低廉な運賃が設定されることにより、事業者間での過当競争が生じ、安全性の低下やタクシー運転者の労働環境の悪化を招くおそれがある。

[費用と効果（便益）の比較]

代替案を採用した場合、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上といった効果が見込まれる。さらに、規制緩和案と比して、より手続が簡素化されるという効果が生じる。

また、利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が不要となるため、認可運賃制度から代替案に改正した場合の遵守費用の変化は、認可運賃制度から規制緩和案に改正した場合の遵守費用の変化よりも、さらに軽微であると考えられる。

[規制緩和案と代替案の比較]

代替案は規制緩和案と比べ、遵守費用、行政費用ともに利害関係者等の意見を反映させるために必要な措置に要する費用が不要となる上、より手続が簡素化され、より迅速かつ容易に運賃等を設定することが可能となることから、一定程度評価される。

他方、代替案においては規制緩和案で生じない負の影響が生じるおそれがあり、これが顕在化した場合には、利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の確保を損なうこととなるため、代替案の正の効果と比して、負の影響が大きくなると考えられる。

よって、今般の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

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会に設置された「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」において、鉄道に係る運賃制度の検証等を実施し、「今後の鉄道運賃・料金制度のあり方等について 中間とりまとめ」（令和4年7月26日公表）において、地域の関係者が合意すれば、認可運賃制度とは異なる運賃設定を可能とする制度の構築を検討することとされている。

また、令和4年10月7日より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会においても議論を実施。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

今般の協議運賃制度の創設については、施行から5年後（令和10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。