

規制の事後評価書

法令の名称：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 28 号）

規制の名称：(1) 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度関係（第 9 条の 2 から第 9 条の 7 まで関係）

(2) 交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度関係（第 24 条の 6 関係）

(3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）及び旅客不定期航路事業（遊覧船等事業）の法適用対象化関係（第 2 条関係）

(4) 市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度関係（第 24 条の 8 関係）

(5) 協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度関係（第 22 条の 2 関係）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

評価実施時期：令和 7 年 3 月 31 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

【規制の新設・拡充関係】

(1) 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の新設

国土交通省令で定める公共交通事業者等を対象に、毎年度、移動等円滑化のために講ずる措置に関する計画を作成し、国土交通大臣に提出するほか、当該計画に基づく措置の実施の状況その他の事項を主務大臣に報告するとともに、当該計画の内容、当該計画に基づく措置の実施の状況その他の移動等円滑化に関する情報を公表することを義務付けるものである。

主務大臣は、公共交通事業者等の事業の用に供する旅客施設及び車両等の移動等円滑化の状況が、主務大臣が定める判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該公共交通事業者等に対し、必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができ、また、当該勧告を受けた公共交通事業者等がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができることとする。

(2) 交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の新設

市町村が作成する移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区の区域において、旅客施設の建設、道路の新設その他の行為であって当該区域における移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれのあるものと認められる行為をしようとするものは、当該行為をする 30 日前までに、市町村に届け出ることを義務付けるものである。

市町村は、移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進を図る上で支障があると認めるときは、届出をした者に対し、必要な措置の実施を要請することができるとし、届出をした者が当該要請に応じなかつ

た場合は、市町村はその旨を主務大臣に通知し、通知を受けた主務大臣は、当該要請を受けた者に対し、当該措置を実施すべきことを勧告することができることとする。

(3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス事業）、旅客不定期航路事業（遊覧船等事業）等の法適用対象化一般貸切旅客自動車運送事業者、旅客不定期航路事業者について、公共交通事業者等と位置付け、一般貸切旅客自動車運送事業者はリフト付きバス等を新たにその事業の用に供するとき、旅客不定期航路事業者は旅客施設を新たに建設し、若しくは大規模な改良を行うとき又は船舶を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等を公共交通移動等円滑化基準に適合させなければならないこととする。

(4) 市町村によるバリアフリー情報の提供に係る施設設置管理者の協力促進制度の新設

市町村が、移動等円滑化促進方針又は基本構想において移動等円滑化に係る事項に関する情報の収集、整理及び提供を行うものとする旨を定めた場合には、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村による求めに応じ、高齢者、障害者等が旅客施設及び特定道路を利用するために必要となる情報を当該市町村に提供しなければならないこととする。

【規制の緩和関係】

(5) 協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定及び当該認定に基づく容積率緩和の特例制度の新設

物理的な制約からトイレ等のバリアフリー化が困難な旅客施設に隣接する建築物の建築主等は、トイレ等を旅客施設の利用に供することなどを内容とする移動等円滑化施設協定を公共交通事業者等と締結したうえで、当該トイレ等を有する建築物の建築等及び維持保全の計画を作成し、所管行政庁の認定を受けた場合には、容積率特例を認めることとする。

所管行政庁は、当該建築主等が認定を受けた計画に従った建築等又は維持保全を行っていないと認めるときは、必要な措置をとるべきことを命令、さらに従わない場合には、当該認定を取り消すことができるとする。

<今後の対応>

そのまま継続 拡充して継続 緩和して継続 廃止

<課題の解消・予防の概況>

おおむね想定どおり

想定を下回るが、対応の変更は不要

想定を下回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<遵守費用の概況（新設・拡充のみ）>

おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<行政費用の概況>

おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

<規制緩和・廃止により顕在化する負担の概況（緩和・廃止のみ）>

おおむね想定どおり

想定を上回るが、対応の変更は不要

想定を上回り、対応の変更が必要

※ 「おおむね想定どおり」以外の回答の場合は、「3 考察」において、対応変更が不要な理由又は対応変更の内容を記載

2 事前評価時の予測との比較

＜効果（課題の解消・予防）＞		算出方法と数値
(1)による、公共交通事業者等によるバリアフリー化の促進効果	事前評価時	<p>—</p> <p>(補足)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客施設における段差解消率^{※1}：90.4%（平成30年度末） ・視覚障害者誘導用ブロックの設置率^{※2}：94.7%（平成30年度末） ・障害者用トイレの設置率^{※3}：86.7%（平成30年度末） <p>※1：平均利用者が3,000人以上/日の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）を対象とし、平成30年当時の公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）への適合をもって算定したもの。</p> <p>※2：平均利用者が3,000人以上/日の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）を対象とし、平成30年当時の公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定したもの。</p> <p>※3：平均利用者が3,000人以上/日の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）を対象とし、平成30年当時の公共交通移動等円滑化基準第13～15条への適合をもって算定したもの。</p>
	事後評価時	<p>本規制により、公共交通事業者等によるバリアフリーの計画的な取組が促進される効果が事前評価時に想定されていたが、以下の指標の事前評価時からの増加を踏まえると、当該効果は想定通りあったものと考えられる。なお、ソフト面のバリアフリー化（公共交通機関等における旅客支援や情報提供、教育訓練など）については、その場面や様態が様々であることから、ハード整備と同様に定量化することは困難である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客施設における段差解消率^{※4※7}：94.0%（令和5年度末） ・視覚障害者誘導用ブロックの設置率^{※5※7}：96.9%（令和3年度末） ・障害者用トイレの設置率^{※6※7}：92.3%（令和5年度末） <p>※4：「鉄軌道駅」及び「バスターミナル」については、1日平均利用者が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設、「旅客船ターミナル」及び「航空旅客ターミナル」については、1日平均利用者が2,000人以上の旅客施設を対象とし、令和2年4月に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準第4条（移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象）及び鉄軌道駅に限っては公共交通移動等円滑化基準第18条の2への適合をもって算定。</p>

		<p>※5：「鉄軌道駅」及び「バスターミナル」については、1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設、「旅客船ターミナル」及び「航空旅客ターミナル」については、1日平均利用者数が2,000人以上の旅客施設を対象とし、令和2年4月に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準第9条への適合をもって算定。なお、令和3年度から、JIS規格に適合した視覚障害者誘導用ブロックをカウントするよう基準の引き上げのため、当該基準の下では、視覚障害者誘導用ブロックの設置率は46.6%（令和5年度末）である。</p> <p>※6：「鉄軌道駅」及び「バスターミナル」については、1日平均利用者数が3,000人以上の旅客施設及び2,000人以上3,000人未満で基本構想における重点整備地区内の生活関連施設である旅客施設、「旅客船ターミナル」及び「航空旅客ターミナル」については、1日平均利用者数が2,000人以上の施設のうち便所を設置している施設を対象とし、令和2年4月に施行された改正後の公共交通移動等円滑化基準第13条～15条への適合をもって算定。</p> <p>※7：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）第3条第1項に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成18年12月15日 国家公安委員会、総務省、文部科学省、国土交通省第1号）」において各種施設等の整備目標が定められているところ、現行の第3次整備目標（目標期間は令和3年度から令和7年度末まで）を策定する際に、バリアフリー化をより一層推進していく観点から、目標対象とする施設等の範囲の拡大や基準の見直し等を行ったため、事前評価時（平成29年度）と事後評価時（令和6年度）で調査対象となる範囲等が変更されている施設等がある。</p>
(2)による、交通結節点における移動等円滑化に向けた施設設置管理者間の連携促進効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>本規制により、交通結節点における移動等円滑化に向けた施設設置管理者間の連携が促進される効果が事前評価時に想定されていたが、以下の指標に係る事前評価時からの実績を踏まえると、当該効果は想定通りあったものと考えられる。</p> <p>・移動等円滑化促進方針に係る届出：7件、要請・勧告数：0件（令和6年末時点）</p>
(3)による、バリアフリー化された貸切バス及び遊覧船等の普及促進効果	事前評価時	<p>—</p> <p>(補足)</p> <p>・公共交通移動等円滑化基準に適合している貸切バスの台数：1,066台（平成30年度末）</p> <p>・一般旅客定期航路事業の用に供する船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶のうち、公共交通移動等円滑化基準への適合割合：44.9%（平成30年度末）</p>
	事後評価時	本規制により、バリアフリー化された貸切バス及び遊覧船等の普及を促進す

		<p>る効果が事前評価時に想定されていたが、以下の指標の事前評価時からの増加を踏まえると、当該効果は想定通りあったものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通移動等円滑化基準に適合している貸切バスの台数:1,229 台（令和5年度末） ・一般旅客定期航路事業の用に供する船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶のうち、公共交通移動等円滑化基準への適合割合：57.8%（令和5年度末）
(4)による、高齢者、障害者等による一元的かつ正確なバリアフリー情報へのアクセス確保	事前評価時	—
	事後評価時	<p>本規制により、高齢者、障害者等による一元的かつ正確なバリアフリー情報へのアクセスを確保する効果が事前評価時に想定されていたが、以下の指標に係る事前評価時からの実績を踏まえると、当該効果は想定通りあったものと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村によるバリアフリーマップの作成状況：133/1,585 自治体（令和5年7月時点）
(5)による、隣接又は近接する建築物を活用した既存旅客施設のバリアフリー化の促進効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>容積率緩和の特例により、古くに整備された地下鉄駅等をはじめ、物理的な制約が特に大きく、設置スペースの都合上、バリアフリー設備（身障者用トイレ、待合所等）の整備が十分に進んでいない場合等において、隣接又は近接する建築物を活用したバリアフリー化を促進する効果があったものと考えられる。</p> <p>当該効果を定量的に把握するための指標として当該容積率緩和を適用した建築確認件数が考えられるが、時間的、予算的制約から特定行政庁への調査により容積率の積算根拠を網羅的に把握し、当該件数を示すことは困難である。</p>

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
(1)による、計画の作成等に係る費用	事前評価時	<p>事前評価時において、①計画の作成、②計画の報告、③報告にあたっての実態把握、分析、④計画の公表に係る費用について以下のとおり推計した。</p> <p>①計画を1件作成するのに5時間、4人要すると仮定すると、計画を1件作成することに要する費用は54,360円（※）と推定。</p> <p>※計画を1件作成することに要する費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） →4,849,000÷1,784＝2,718.04≒2,718（円） ・担当者の時給（円）×計画作成に要する時間（時間）×担当者の人数＝計画を1件作成することに要する費用（円）

			<p style="text-align: center;">→$2,718 \times 5 \times 4 = 54,360$ (円)</p> <p>計画が5年間で5,000件なされると仮定すると、271,800,000円の遵守費用が発生する。</p> <p>②報告を1件行うのに4時間、3人要すると仮定すると、報告を1件行うことに要する費用は32,616円(※)と推定(係長1人、事務係員2人が報告書の作成に4時間(うち1時間は検討会議)必要と計算。)</p> <p>※報告を1件行うことに要する費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <li style="padding-left: 2em;">→$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ (円) ・担当者の時給(円) × 報告に要する時間(時間) × 担当者の人数 = 計画を1件報告することに要する費用(円) <li style="padding-left: 2em;">→$2,718 \times 4 \times 3 = 32,616$ (円) <p>報告が5年間で5,000件なされると仮定すると、163,080,000円の遵守費用が発生する。</p> <p>③計画作成、定期の報告に当たっての実態把握、分析(事業を営む上で把握している内容を基礎としており、追加的な費用は僅少である。)を1件行うのに1時間、1人要すると仮定すると、実態把握、分析を1件行うことに要する費用は2,718円と推定(※)。</p> <p>※実態把握、分析を1件行うことに要する費用(円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <li style="padding-left: 2em;">→$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ (円) ・担当者の時給(円) × 報告に要する時間(時間) × 担当者の人数 = 計画を1件報告することに要する費用(円) <li style="padding-left: 2em;">→$2,718 \times 1 \times 1 = 2,718$ (円) <p>実態把握、分析が5年間で5,000件なされると仮定すると、3,590,000円の遵守費用が発生する。</p> <p>④公表を1件行うのに1時間要すると仮定すると、1件行うのに2,718円かかると推定(※)。</p> <p>※公表を1件行うことに要する費用(円)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) <li style="padding-left: 2em;">→$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ (円) ・担当者の時給(円) × 公表に要する時間(時間) = 公表を1件行うことに要する費用(円) <li style="padding-left: 2em;">→$2,718 \times 1 = 2,718$ (円) <p>公表が5年間で5,000件なされると仮定すると、13,590,000円の遵守費用が発生する。</p>
--	--	--	--

		<p>したがって、上記仮定に立った場合、遵守費用として、462,060,000 円が発生する。</p> <p>事後評価時点において、ハード・ソフト取組計画は、合計 2,157 件 (379 件 (令和元年度)、390 件 (令和2年度)、382 件 (令和3年度)、363 件 (令和4年度)、346 件 (令和5年度)、297 件 (令和6年度)) 作成されているため、事前評価時に想定されていた 1 件あたりの費用を踏まえると、遵守費用として、199,332,684 円の費用が生じたと推計される。</p> <p><対象事業者の要件></p> <p>① 平均利用者数が 3,000 人以上/日である旅客施設を設置・管理する事業者。ただし、平均利用者数が 3 万人以上/日である旅客施設を設置・管理しない中小民間企業者を除く。</p> <p>② 輸送人員が 100 万人以上/年である事業者。ただし、輸送人員が 1000 万人未満/年である中小民間企業者を除く。</p> <p>③ ①又は②に該当する者以外の者で、自社及びその属する企業結合集団又は事業の被承継人の輸送人員等に鑑み、移動等円滑化を実施する必要性が①又は②に該当する者と同等であると認めて国土交通大臣、地方整備局長、北海道開発局長、地方運輸局長 (運輸監理部長を含む。) 又は地方航空局長が指定したもの</p> <p>(補足)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客施設の平均利用者数及び年間輸送人員は、提出年度の前々年度までの過去 3 年度の平均値とする。 ・「中小民間企業者」とは、前々年度の末日において、以下の条件のいずれにも該当する民間事業者を指す。なお、公営企業及び地方公共団体は「中小民間企業者」には該当しない。 <ul style="list-style-type: none"> i) 資本金若しくは出資金が 3 億円以下又は従業員数が 300 人以下であること。 ii) i) 以外の公共交通事業者等 (「大企業者」という。) の所有に係る当該会社の株式数の当該会社の発行済株式総数に対する割合又は大企業者の当該会社への出資金額の当該会社の出資総額に対する割合が 2 分の 1 未満であること。(大企業の完全子会社など、いわゆる「みなし大企業」以外の中小民間事業者を想定。) ・「企業結合集団」とは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律 (昭和 22 年法律第 54 号) 第 10 条第 2 項に規定する企業結合集団をいう。
(2)による、届出に係る費用	事前評価時	<p>事前評価時において、届出に係る費用について以下のとおり推計した。</p> <p>○届出を 1 件行うのに 1 時間、1 人要すると仮定すると、1 件届出することに要する費用は 2,718 円 (※) と推定。</p> <p>※計画を 1 件作成することに要する費用</p>

			<p>・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） →4,849,000÷1,784=2,718.04≒2,718（円）</p> <p>・担当者の時給（円）×届出に要する時間（時間）×担当者の人数＝ 計画を1件届出することに要する費用（円） →2,718×1=2,718（円）</p> <p>届出が5年間で600件なされると仮定すると、1,630,800円の遵守費用が発生する。</p> <p>したがって、上記仮定に立った場合、遵守費用として、1,630,800円が発生する。</p>
		事後評価時	<p>事後評価時点において、交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出は7件行われているため、事前評価時に想定されていた1件あたりの費用を踏まえると、遵守費用として、19,026円の費用が生じたと推計される。</p>
(3)による、貸切バス等の バリアフリー基準適合 費用		事前評価時	-
		事後評価時	<p>【貸切バス事業】</p> <p>貸切バスのバリアフリー化に係る金銭化は、当該バスの大きさや形態等によって様々であり、定量的に総額を示すことは困難である。なお、公共交通移動等円滑化基準に適合している貸切バスの台数の総数については、以下のとおりであるが、当該調査においては、老朽化による廃車や事業に供しなくなったもの等については総数から除いていることから、前年度からの増加分をもって、新規導入された公共交通移動等円滑化基準に適合した貸切バスの台数を把握することは不可能である。</p> <p>（参考）</p> <p>公共交通移動等円滑化基準に適合している貸切バスの台数の推移[※]</p> <p>平成30年度末：1,013台 令和元年度末：1,081台 令和2年度末：1,066台 令和3年度末：1,157台 令和4年度末：1,157台 令和5年度末：1,229台</p> <p>上記のとおり、貸切バスのバリアフリー化に係る費用については、当該バスの大きさや形態等によって様々であることから、定量的な推計が困難なところであるが、当該調査から、新規導入された公共交通移動等円滑化基準に適合した貸切バスの台数を把握することは不可能であるが、老朽化による廃車や事業に供しなくなったもの等については総数から除いていたとしても、平成30年度末から令和5年度末までにおいては、公共交通移動等円滑化基準に適合している貸切バスの台数は少なくとも216台増加しているため、仮</p>

			<p>に、216 台増加したと推計した上で、さらに、通常バスに比してリフト付きバスの導入に要する追加費用について、令和 4 年度訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金の補助実績における中型バス（乗車定員 22 名）におけるリフトの取り付けや車いす座席の設置、床の改造・補強等に要する改造費用（見積額）を参考に、通常バスに比してリフト付きバスの導入に要する追加費用を 11,000,000 円と仮定すると、平成 30 年度末から令和 5 年末までの間に貸切バスのバリアフリー化のための遵守費用（リフト付バスの導入に係る追加費用）は、計 2,376,000,000 円（=11,000,000（円）× 216（台））と推計される。</p> <p>【遊覧船等事業】</p> <p>遊覧船等のバリアフリー化に係る金銭化は、当該船舶の大きさや形態等によって様々であり、定量的に総額を示すことは困難である。なお、公共交通移動等円滑化基準に適合している一般旅客定期航路事業の用に供する船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶の隻数の総数については、以下のとおりであるが、当該調査においては、公共交通移動等円滑化基準に適合する旅客船全体の隻数のみを調査しており、また、老朽化による廃船や事業に供しなくなったもの等については総数から除いていることから、前年度からの増加分をもって、新規導入された公共交通移動等円滑化基準に適合した遊覧船等の隻数を推計することは不可能である。</p> <p>（参考）</p> <p>公共交通移動等円滑化基準に適合している一般旅客定期航路事業の用に供する船舶及び旅客不定期航路事業の用に供する船舶の隻数の推移</p> <p>平成 30 年度末 : 308 隻 令和元年度末 : 332 隻 令和 2 年度末 : 356 隻 令和 3 年度末 : 366 隻 令和 4 年度末 : 370 隻 令和 5 年度末 : 380 隻</p>
(4)による、情報提供等に係る費用	事前評価時		<p>事前評価時において、①提供を求められた情報に係る実態把握、分析、②情報提供に係る費用について以下のとおり推計した。</p> <p>①提供を求められた情報に係る実態把握、分析は、事業を営む上で把握している内容を基礎としており、追加的な費用は僅少である。</p> <p>②情報の提供に 1 件 1 時間、2 人を要すると仮定すると、1 件提供することに要する費用は 5,436 円（※）と推定</p> <p>※情報提供に要する費用</p> <p>・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）</p>

		<p>→$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ (円)</p> <p>・ 担当者の時給 (円) × 提供に要する時間 (時間) × 提供に要する人数 (人) = 情報を 1 件提供することに要する費用 (円)</p> <p>→$2,718 \times 1 \times 2 = 5,436$ (円)</p> <p>移動等円滑化促進方針が作成された市町村のうち、半数程度がバリアフリーマップ作成を行うとしたとき、そのうち、年間 20 件程度について情報提供を行う必要があると仮定。</p> <p>情報の提供が 5 年間で 100 件なされると仮定すると、543,600 円の遵守費用が発生する。</p> <p>したがって、上記仮定に立った場合、遵守費用として、543,600 円が発生する。</p>
	事後評価時	<p>バリアフリーマップを作成している 133 自治体において、事前評価時に想定されていた方法による情報提供が 1 件行われたと仮定した場合、事前評価時に想定されていた 1 件あたりの費用を踏まえると、遵守費用として、722,988 円の費用が生じたと推計される。</p>

■ 行政費用

		算出方法と数値
(1)による、主務大臣による指導及び助言等に係る費用	事前評価時	<p>事前評価時において、①計画及び報告の受理 (国負担)、②主務大臣による指導及び助言 (国負担)、③主務大臣による勧告に係る費用について以下のとおり推計した。</p> <p>①計画及び報告の受理 (国負担) については、形式的な業務であるため、僅少である。</p> <p>②主務大臣による指導及び助言 (国負担) については、指導及び助言の検討に 8 時間、1 人を要すると仮定すると、指導及び助言 1 件に要する費用は 21,744 円 (※) と推定。</p> <p>※実施の要請及び通知 1 件を行うことに要する費用</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) →$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$ (円) ・ 担当者一人分の時給 × 指導及び助言に要する事務作業時間 × 指導及び助言に要する人数 = 指導及び助言 1 件に要する費用 →$2,718 \times 8 \times 1 = 21,744$ (円) <p>指導及び助言が 5 年間で 100 件なされると仮定すると、2,174,400 円の行政費用が発生する。</p> <p>③主務大臣による勧告にかかる費用については、勧告の検討に 16 時間、1 人を要すると仮定すると、勧告 1 件に要する費用は 43,488 円 (※) と推</p>

			<p>定。</p> <p>※実態把握、分析を1件行うことに要する費用(円)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) → 4,849,000 ÷ 1,784 = 2,718.04 ≒ 2,718 (円) 担当者一人分の時給 × 勧告に要する事務作業時間 × 勧告に要する人数 = 勧告1件に要する費用 → 2,718 × 16 × 1 = 43,488 (円) <p>勧告が5年間で1件なされると仮定すると、43,488円の行政費用が発生する。</p> <p>したがって、上記仮定に立った場合、2,217,888円の行政費用が発生する。</p>
		事後評価時	<p>主務大臣による指導及び助言については、通知等の形式での実施は施行後0件であるが、ハード・ソフト計画の作成は新設制度のため、まずは該当公共交通事業者に計画を作成させることを主眼に置いて、計画及び報告の受理に先立って公共交通事業者からの相談等に対応しており、通知等の作成に係る行政費用は生じていない。</p> <p>また、勧告についても、施行後0件であり、これに伴う行政費用は生じていない。</p>
(2)による、事業者に対する必要な措置の実施の要請等に係る費用		事前評価時	<p>事前評価時において、①届出の処理業務に関する費用(市町村負担)、②事業者に対する必要な措置の実施の要請、要請に応じない者の主務大臣への通知に係る費用(市町村負担)、③主務大臣による勧告に係る費用について以下のとおり推計した。</p> <p>①届出の処理業務に関する費用(市町村負担)については、形式的な業務であるため、僅少である。</p> <p>②事業者に対する必要な措置の実施の要請、要請に応じない者の主務大臣への通知に係る費用(市町村負担)については、実施の要請の検討に8時間、1人を要し、通知について1件1時間を要すると仮定すると、実施の要請及び通知1件に要する費用は24,462円(※)と推定。</p> <p>※実施の要請及び通知1件を行うことに要する費用</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) → 4,849,000 ÷ 1,784 = 2,718.04 ≒ 2,718 (円) 担当者一人分の時給 × 実施の要請に要する事務作業時間 × 実施の要請に要する人数 + 担当者一人分の時給 × 通知に要する事務作業時間 × 通知に要する人数 = 実施の要請及び通知1件に要する費用 → 2,718 × 8 × 1 + 2,718 × 1 × 1 ≒ 24,462 (円) <p>実施の要請及び通知が5年間で2件なされると仮定すると、48,924円の行政費用が発生する。</p>

		<p>③主務大臣による勧告にかかる費用については、勧告の検討に 16 時間、1 人を要すると仮定すると、勧告 1 件に要する費用は 43,488 円（※）と推定。</p> <p>※実態把握、分析を 1 件行うことに要する費用（円）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） →4,849,000÷1,784=2,718.04≒2,718（円） ・担当者一人分の時給×勧告に要する事務作業時間×勧告に要する人数＝勧告 1 件に要する費用 →2,718×16×1=43,488（円） <p>勧告が 5 年間で 1 件なされると仮定すると、43,488 円の行政費用が発生する。</p> <p>したがって、上記仮定に立った場合、92,412 円の行政費用が発生する。</p>
	事後評価時	<p>届出の処理業務に関する費用（市町村負担）については、形式的な業務であるため、僅少である。</p> <p>事業者に対する必要な措置の実施の要請、要請に応じない者の主務大臣への通知に係る費用及び主務大臣による勧告にかかる費用については、施行後実施されていないため、行政費用は発生していない。</p>
(3)による、基準適合に係る検査費用	事前評価時	<p>【貸切バス事業】</p> <p>第 9 条第 2 項の規定による基準適合義務違反についての審査に係る費用（国負担）については、各事業法において行うものとされている他の検査と併せて行われることとなるため、追加費用は僅少である。</p> <p>【遊覧船等事業】</p> <p>第 9 条第 2 項の規定による基準適合義務違反についての審査に係る費用（国負担）については、各事業法において行うものとされている他の検査と併せて行われることとなるため、追加費用は僅少である。</p> <p>第 9 条第 2 項の規定による届出の受理に係る費用については、事務手続きであり、追加費用は僅少である。</p> <p>（旅客船ターミナル）</p> <p>第 9 条第 2 項の規定による届出の受理に係る費用については、事務手続きであり、追加費用は僅少である。</p> <p>上記のほか、「（公共交通事業者等のハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度導入関係）」の費用については、（1）に計上している。</p>
	事後評価時	<p>当該審査に係る費用については、各事業法において行うものとされている他の検査と併せて行われることとなるため、追加発生した行政費用は僅少である。</p>
(4)による、公共交通事業者等及び道路管理者に	事前評価時	<p>①公共交通事業者等及び道路管理者に対する情報提供の求めに係る費用（市町村負担）</p>

対する情報提供の求め等に係る費用		<p>情報提供の求めに係る形式的な事務手続きであり、極めて僅少である</p> <p>②提供された情報の受理に関する費用（市町村負担）</p> <p>受理に係る形式的な事務手続きであり、極めて僅少である</p> <p>③提供された情報の整理及び分析に係る費用（市町村負担）</p> <p>提供された情報を事務的に整理・分析するのみであり、僅少である</p>
	事後評価時	<p>①～③の費用はいずれも、形式的な事務手続きまたは事務的作業に係るものであるため、発生した行政費用は僅少である。</p>
(5)による、主務大臣による認定等に係る費用	事前評価時	<p>①協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定に関する費用及び申請に係る協定建築物特定施設が公共交通移動等円滑化基準及び協定建築物特定施設等維持保全基準に適合している旨の主務大臣による認定に係る費用（国負担）</p> <p>基準を満たしているか否かを形式的に判断するのみであり、僅少である。</p> <p>②所管行政庁による認定を受けた計画に従った建築等又は維持保全を行っていない認定協定建築主等に対する必要な措置をとるべき旨の命令に係る費用（市町村負担）</p> <p>必要な場合のみ行えば良いため、僅少である。</p> <p>③認定協定建築主等が当該命令に違反したときの認定取消に係る費用（市町村負担）</p> <p>必要な場合のみ行えば良いため、僅少である。</p>
	事後評価時	<p>①～③の費用は形式的な判断に基づく事務手続きに係るものであるため、発生した行政費用は僅少である。</p>

■規制緩和・廃止により顕在化する負担（緩和・廃止のみ）

		算出方法と数値
(5)により顕在化する負担	事前評価時	—
	事後評価時	—

■その他の負担

—

3 考察

○事前評価書に対しては、総務省から、

- ① 貸切バス及び遊覧船等バリアフリー化の遵守費用並びに協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定並びに当該認定に基づく容積率緩和の特例制度に係る遵守費用について定量化できない場合であっても対象数等の把握可能な数値の記載、
- ② 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度及び交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入による効果の定量化、

③ 公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入の効果を示す指標の充実

について指摘を受けている。

- ・①の貸切バス及び遊覧船等のバリアフリー化については、対象となる貸切バスや遊覧船の大きさや形態等によって様々であることから、その遵守費用を完全に金銭価値化することは困難であるが、貸切バスについては、移動等円滑化基準に適合した貸切バスの車両数を記載する対応を採っている。
- ・②・③の公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組促進のための計画制度の導入による効果の定量化及び当該効果を示す指標の充実については、旅客施設における段差の解消のみならず、視覚障害者誘導用ブロックの設置率及び障害者用トイレの設置率を追加して記載する対応を採っている。
- ・また、②の交通結節点における移動等円滑化を図るための事前届出制度の導入による効果の定量化については、自治体で作成されたバリアフリーマップの作成数を記載する対応を採っている。
- ・一方で、①のうち協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定並びに当該認定に基づく容積率緩和の特例制度に係る遵守費用の定量化については、当該計画の策定にあたって、計画に記載する事項の多くが建築確認の申請書に記載する事項（建築物の延べ面積や構造方法、用途等）と共通していることから、全体としての遵守費用の増加は僅少で、定量化することは困難である。

○事前評価時に想定した課題は現在も継続しており、ベースラインについても社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がない。また、これらの規制・規制緩和は、事前評価時の想定通りの効果をあげたほか、費用についても想定の範囲内となっている。

○これらの規制も含め、バリアフリー法第52条の4に基づき平成31年2月に設置された「移動等円滑化評価会議」（関係行政機関及び高齢者、障害者等、地方公共団体、施設設置管理者その他の関係者で構成され、これまで年に2回程度の頻度（令和7年3月末時点で計13回開催）で開催）において、移動等円滑化の進展の状況の把握及び評価を行い、社会情勢の変化や技術向上等にあわせて制度や運用を見直していくことで、バリアフリー水準のスパイラルアップを図っていくこととしている。

○これらの規制等に関して、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

○結論として、これらの規制等については、事前評価時の判断に影響を及ぼす差異が生じていないことから、継続することが適当である。