

規制の事後評価書

法令の名称：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

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地域交通課

評価実施時期：令和 8 年 2 月 24 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

- ・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。

<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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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
継続的な旅客運送サービスの提供によってもたらされる効果	事前評価時	<p>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手續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24,700円と想定される。</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） $4,407,000 \div 1,784 = 2,470.29 \approx 2,470$（円）</p> <p>（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）＝事業許可等に係る申請に要する費用（円） $2,470 \times 10 \times 1 = 24,700$（円）</p> <p>また、廃止届出の手續を行うのに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2,470円と想定される。</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） $4,407,000 \div 1,784 = 2,470.29 \approx 2,470$（円）</p> <p>（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）＝事業許可等に係る申請に要する費用（円） $2,470 \times 1 \times 1 = 2,470$（円）</p>
	事後評価時	<p>13件の実例（各事例に継続と廃止を含む）があり、規制の事前評価書に記載のある便益の内容が認められた。</p> <p>地域旅客運送サービス継続実施事業の認定が行われた13件において、各継続・廃止の手續が地域旅客運送サービス継続実施計画に一元化されることから、353,210円（※1）の費用が削減されたと推計される。</p> <p>※1</p> <p>$24,700 \times 13 \text{ 件} = 321,100$（円）【事業許可等に係る申請に要する費用】</p> <p>$2,470 \times 13 \text{ 件} = 32,110$（円）【廃止届出の手續に要する費用】</p> <p>$321,100 + 32,110 = \text{合計 } 353,210$（円）</p>
■行政費用		算出方法と数値

計画の認定に関する費用及び認定後の実施状況の把握に必要な費用	事前評価時	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。
	事後評価時	地域旅客運送サービス継続実施計画の認定に関する確認や、地域旅客運送サービス継続事業の実施状況の把握のためわずかに費用が増加すると想定していたところ、追加的に大きな時間・労力を要する内容でなく、現在の執行体制において対応することができていたため、想定からの乖離はない。

■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
本規制緩和に伴う負の影響や波及的な費用	事前評価時	—
	事後評価時	—

■その他の負担

—

3 考察

- ・ 本事後評価書の各項目の事後評価時欄に記載のとおり、13件の実例があり、規制の事前評価書に記載のある便益の内容が認められた。具体的には、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等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が迅速に提供された。また、費用については僅少な事務負担のみであり、費用に比して便益が高いことが認められる。したがって、本規制については、継続して実施することが望ましいと考える。

規制の事後評価書

法令の名称：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

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地域交通課

評価実施時期：令和 8 年 2 月 24 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

・路線バス事業者等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、路線バス事業者等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。

<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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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
継続的な旅客運送サービスの提供によってもたらされる効果	事前評価時	<p>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。</p> <p>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24,700円と想定される。</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> $4,407,000 \div 1,784 = 2,470.29 \approx 2,470 \text{ (円)}$ <p>（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）＝事業許可等に係る申請に要する費用（円）</p> $2,470 \times 10 \times 1 = 24,700 \text{ (円)}$
	事後評価時	<p>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が確保されることを見込んでいたが、本特例措置の創設以降、貨客運送効率化事業計画は提出されていない。しかしながら、少子高齢化等を背景として地域の路線バス事業者がおかれている状況は依然として厳しいことから、今後、本制度の活用が見込まれる。</p>

■行政費用

		算出方法と数値
計画の認定に関する費用及び認定後の実施状況の把握に必要な費用	事前評価時	<p>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。</p>
	事後評価時	<p>本特例措置の創設以降、貨客運送効率化事業計画は提出されておらず、計画の認定等に関する費用は発生しなかった。</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
本規制緩和に伴う負の影響や波及的な費用	事前評価時	—
	事後評価時	—

■その他の負担

—

3 考察

- ・ 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はない。
- ・ 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、路線バス事業者等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になる便益が生じることが見込まれるため、令和2年に本規制緩和を行ったが、令和2年の緩和以降本法令に基づいて貨客運送効率化実施計画は提出されていない。しかしながら、少子高齢化等を背景として地域の路線バス事業者等がおかれている状況は依然として厳しいことから、今後、貨客運送効率化事業の活用や、事業に係る規制緩和による便益が発生することが見込まれている。
- ・ 以上より、対応の変更は不要である。

規制の事後評価書

法令の名称：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

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）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省物流・自動車局旅客課

評価実施時期：令和 8 年 2 月 24 日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

・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って、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たときは、営業区域外運送を認めることとする。

<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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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
過疎地域等における、夜間等の地域の住民の移動ニーズに柔軟に対応できる効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>当該規制緩和後、夜間等における住民等の移動のニーズに対応するため、営業区域外旅客運送の認可件数については、施行から現在まで計 24 件（年間約 5 件と推定）あった。</p> <p>※当該規制緩和前は、事業者からの要望、地域の実情等を考慮すると、営業区域外旅客運送の認可件数は年間 3 件程度の利用が見込まれていた。</p>

<負担>

■行政費用

		算出方法と数値
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	事前評価時	<p>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。</p>
	事後評価時	<p>発生する費用は、試算したところ軽微であり、現行の執行体制において対応することが可能である。</p> <p>時給：約 2,600 円（414,480 円÷160 時間） 人員：2 人、作業時間：2 時間、年間件数：約 5 件と推定</p> <p>$(2,600 \text{ 円}) \times (2 \text{ 人}) \times (2 \text{ 時間}) \times (5 \text{ 件}) = 52,000 \text{ 円/年}$</p> <p>※時給は国家公務員給与等実態調査（人事院）第 3 表 国家公務員の平均給与月額（行政職俸給表（一）適用職員）の単価（令和 7 年 4 月） 414,480 円/月÷（8 時間×20 日）</p> <p>※人員、作業時間は関係機関へのヒアリング結果の平均値、年間件数は規制導入後の平均値</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
営業区域の協議会にお	事前評価時	—

<p>る協議費用</p>	<p>事後評価時</p>	<p>時給：約 2,700 円、人員：3 人、作業時間：23 時間、年間件数：約 5 件と推定</p> <p>$(2,700 \text{ 円}) \times (3 \text{ 人}) \times (23 \text{ 時間}) \times (5 \text{ 件}) = 931,500 \text{ 円/年}$</p> <p>※時給は令和 7 年度地方交付税関係参考資料の 2 職員給与費単価（一般職員分）の道府県分の職員 B の単価）5,589,970 円/年 ÷ (8 時間 × 5 日 × 52 週)</p> <p>※人員、作業時間は関係機関へのヒアリング結果の平均値、年間件数は規制導入後の平均値</p>
<p>■その他の負担</p> <p>—</p>		

3 考察

- ・当該措置により、一定の行政費用等が発生しているものの、これまでに想定を上回る適用実績（年間約 5 件と推定）があり、地域の住民等の移動ニーズへの対応が図られていると考えられる。
- ・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不足しているため、住民の移動ニーズに十分に対応できないという課題は現在も継続しており、今後も移動ニーズに対応していくことが困難となることが想定される。
- ・以上により、当該措置の継続が妥当である。

規制の事後評価書

法令の名称：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

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）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省物流・自動車局旅客課・安全政策課

評価実施時期：令和8年2月24日

1 事後評価結果の概要

<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、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。

<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
- 想定を設定していないが、対応の変更は不要
- 想定を設定していないが、対応の変更が必要

<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
- 想定を設定していないが、対応の変更は不要
- 想定を設定していないが、対応の変更が必要

<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
- 想定を設定していないが、対応の変更は不要

□想定を設定していないが、対応の変更が必要

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バス・タクシーにおける旅客による車内への危険物持ち込みを起因とする重大事件や重大事故の発生等の防止効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>規制対象に貸切バス及びタクシーが追加されたことから、危険物持ち込みに伴う重大事件や重大事故の発生等をこれまで以上に抑止することが可能となった。関係業界団体への聞き取りによると、貸切バスにおいては、当該規制後、乗客及び運転手の生命・身体に影響する重大事件の発生は確認されておらず、また、タクシーにおいては、車内における危険物の使用を起因とするタクシー強盗事件の件数について、規制前（平成25年～令和元年）が平均11.0件/年だったものが、規制後（令和2年～令和6年）は平均3.6件/年にまで減少していることから（※）、旅客の安全性は高まったと考えられる。今後は引き続き本規制を課し重大事故等の発生を抑止するとともに、状況を注視する必要がある。</p> <p>※出典：全国ハイヤー・タクシー防犯協力団体連合会総会資料（平成25年～令和6年）</p>

<負担>

■遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①に係る遵守費用	事前評価時	遵守費用として、車内への持ち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。
	事後評価時	正当な理由で車内に持ち込みたい旅客が危険物を別途発送する場合に発生する費用は、小規模物品（42cm×32cm×26cm・500g）を10km圏内（近距離）で発送するとして物品1件当たり約1000～2000円の範囲と概算されるが、対象数を確認しているわけではないため、実際に生じた発送費用を定量的に把握することは困難である。また、これまで関係者から費用負担等に関する意見は寄せられておらず、当該費用は社会的には僅少であると考えられるため、事前評価時の想定と乖離はない。

■行政費用

		算出方法と数値
①に係る行政費用	事前評価時	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。
	事後評価時	近年、国土交通省において、行政罰を実行するための業務は発生してお

		<p>らず、行政罰を実行するために必要な事務にかかる作業時間等から行政費用を概算することは困難である。また、当該事務の発生により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可能と考えられることから、発生した場合の費用は軽微と想定され、事前評価時の想定と乖離はない。</p>
--	--	--

3 考察

- 規制対象に貸切バス及びタクシーが追加されたことから、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以上に抑止することが可能となった。関係業界団体への聞き取りによると、貸切バスにおいては、当該規制後、乗客及び運転手の生命・身体に影響する重大事件の発生は確認されておらず、また、タクシーにおいては、車内における危険物の使用を起因とするタクシー強盗事件の件数について、規制前（平成25年～令和元年）が平均11.0件/年だったものが、規制後（令和2年～令和6年）は平均3.6件/年にまで減少していることから、旅客の安全性は高まったと考えられる。今後は引き続き本規制を課し重大事故等の発生を抑止するとともに、状況を注視する必要がある。
- 本規制の拡充に伴い、遵守費用として、正当な理由で車内に危険物等を持ち込みたい旅客が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り、関係者から費用負担等に関する意見は寄せられていない。行政費用についても、違反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が、人員の増強等を求めるものではなく、発生する費用は軽微である。また、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。
- 以上により、本規制は継続することが妥当である。

規制の事後評価書

法令の名称：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

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モビリティサービス推進課

評価実施時期：令和8年2月24日

1 事後評価結果の概要

<規制の内容>

(1) 観光旅客の対象への追加

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が、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ていないため、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って、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。

(2) 登録更新期間の延長

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）としているため、規制の合理化を行い、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）。

<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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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

想定を設定していないが、対応の変更は不要

想定を設定していないが、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) 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効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>観光旅客を対象に追加した地域ごとに、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ることから、一律に定量的な効果を把握することは困難である。</p> <p>一方で、本規制緩和実施後に新たに導入された自家用有償旅客運送のうち観光旅客を輸送対象に含むものは、令和6年度末までで123者（交通空白地有償運送全体では229者）と着実に増加しており、本規制緩和により、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されたものと考えられる。</p>
(2) 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効果	事前評価時	—
	事後評価時	<p>登録更新期間を規制緩和前よりも長期に設定できるかどうかについては、交通事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入する地域ごとに、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、一律に定量的な効果を把握することは困難である。</p> <p>一方で、本規制緩和実施後に新たに導入された事業者協力型自家用有償旅客運送は、令和6年度末までに64者（自家用有償旅客運送全体では519者）と着実に増加しており、これら運送者においては、登録更新期間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たものと考えられる。</p>

<負担>

■行政費用

		算出方法と数値
(1) 本規制緩和に係る行政費用	事前評価時	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。
	事後評価時	国土交通省において人員の増強等は必要とされず、従来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った。
(2) 本規制緩和に係る行政費用	事前評価時	追加的な行政費用は発生しないものと想定される。
	事後評価時	追加的な行政費用は発生しなかった。

■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

(1) 本規制緩和により顕在化する負担	事前評価時	本規制緩和により顕在化する負担の発生は特に想定されない。
	事後評価時	本規制緩和により顕在化した負担は発生しなかった。
(2) 本規制緩和により顕在化する負担	事前評価時	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。
	事後評価時	<p>その金額を一律に示すことは困難であるが、事前評価時と同様に、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における、変更登録に係る申請に要する費用は事前評価時と概ね同水準の 27,890 円と想定される。</p> $\left(\begin{array}{l} \text{平均給与額 (年間)} \div \text{年間総実労働時間 (事業所規模 30 人以上)} = \\ \text{(担当者の時給)} \\ 4,780,000 \div 1,714 = 2,788.8 \approx 2,789 \text{ (円)} \\ \text{(担当者の時給 (円))} \times \text{(変更登録に係る申請に要する時間 (時間))} \\ \times \text{(担当者の人数)} = \text{事業許可等に係る申請に要する費用 (円)} \\ 2,474 \times 10 \times 1 = 27,890 \text{ (円)} \end{array} \right)$ <p>※「平均給与額 (年間)」は、「民間給与実態統計調査 (令和 6 年分)」(国税庁) を参照。 ※「年間総実労働時間 (事業所規模 30 人以上)」は「毎月勤労統計調査」(厚生労働省) を参照。月間実労働時間 (事業所規模 30 人以上) のうち、調査産業計の 令和 6 年 1～12 月確報の各月間平均値を 12 倍し、小数点以下第 1 位を四捨五入したもの。</p>
<p>■その他の負担</p> <p>—</p>		

3 考察

- ・事前評価書に対しては、総務省から特段の指摘は無かった。
- ・①自家用有償旅客運送による観光旅客輸送については、観光旅客を対象に追加した地域ごとに、交通事業者の交通サービスをどの程度補完したかについて、一律に定量的な効果を把握することは困難であったが、本規制緩和実施後に自家用有償旅客運送のうち観光旅客を輸送対象に含むものの導入は着実に進んでおり、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できたと考えられる。
- ・②事業者協力型自家用有償旅客運送については、登録更新期間を規制緩和前よりも長期に設定できるかどうか

かについては、交通事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入する地域ごとに、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、一律に定量的な効果を把握することは困難であるが、本規制緩和実施後に事業者協力型自家用有償旅客運送の導入は着実に進んでおり、これら運送者においては、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たものと考えられる。

- これらの規制等に関して、効果・費用は想定通りであることを確認しており、また、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。
- 以上により、これらの措置は継続することが妥当である。