

# 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

規制の名称：(1) 移動等円滑化基本構想に記載されたとき事業主体となる施設設置管理者に実施義務が課される教育啓発特定事業の創設（第2条、第36条の2及び第38条関係）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：総合政策局共生社会政策課

評価実施時期：令和8年6月30日

## 1 事後評価結果の概要

### <規制の内容>

#### **(1) 移動等円滑化基本構想に記載されたとき事業主体となる施設設置管理者に実施義務が課される教育啓発特定事業の創設**

特定事業の一類型として教育啓発特定事業を創設し、当該教育啓発特定事業を移動等円滑化基本構想に位置付けた場合に、事業主体となる施設設置管理者に実施義務を課すとともに、当該施設設置管理者を市町村による実施の要請、主務大臣による実施の勧告・命令及び罰則の対象とする。

### <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

### <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（１）による、 高齢者、障害者等 の移動時間の短縮	事前評価時	<p>移動等円滑化基本構想に位置付けられた教育啓発特定事業について、実施主体となる施設設置管理者に実施義務を課し、市町村による実施の要請や主務大臣による勧告・是正命令規定を設けることで、当該事業について関係者による確実な実施が図られる。このことにより、ハード・ソフト一体となった面的なバリアフリー化の実現という教育啓発特定事業の効果発現を通じて、基本構想に基づくハード整備による効果が十分に発揮され、基本構想で定める重点整備地区内における高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。</p> <p>なお、基本構想に位置付けられる教育啓発特定事業の内容・具体的取組数については様々であることから、効果を網羅的に把握することは困難であるが、移動上の利便性に関し、例えば、事業実施主体である公共交通機関が一回あたり 50 人を対象とした講習会を開催するとともに、受講者が毎日 3 人の高齢者、障害者等を手助けし、移動時間を 5 分ずつ短縮させるとすると、公共交通機関が教育啓発特定事業として一度講習会を開催するごとに、一日あたり 12.5 時間（※）の移動時間が短縮される。</p> <p>（※）（受講者：50 人）×（高齢者、障害者等：3 人）×（短縮される時間：5 分）＝12.5 時間</p> <p>公共交通機関が教育啓発特定事業として一度講習会を開催するごとに、一日あたり 12.5 時間の移動時間が短縮されるとすると、一度の講習会の開催について、少なくとも一日あたり約 12,660 円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（12.5 時間）×（東京都の最低賃金：1,013 円）＝約 12,660 円</p>
	事後評価時	<p>講習会の開催等の取組が行われ、現場における高齢者、障害者等への対応の改善や理解の促進が図られている。</p> <p>例えば、「ユニバーサルマナーセミナー&amp;障害者アスリート講演会（出典：教育啓発特定事業の実施に関するガイドライン <a href="#">001494599.pdf</a>）」においては、受講者が 80 人であったため、20 時間（※）の移動時間が短縮される。</p> <p>（※）（受講者：80 人）×（高齢者、障害者等：3 人）×（短縮される時間：5 分）＝20 時間</p> <p>1 日あたり 20 時間の移動時間が短縮されるとすると、一度の講習会</p>

		<p>の開催について、少なくとも一日当たり約 24,520 円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（20 時間）×（東京都の最低賃金：1,226 円）＝約 24,520 円</p> <p>この結果、教育啓発特定事業として講習会等の開催実績は確認できしており、受講者の理解促進が図られると共に、基本構想に基づくハード整備の効果を補完し、重点整備地区における移動の円滑化に一定の寄与が認められると事業者への聞き取りで確認できた。</p> <p>一方で、事業内容や実施状況には多様性があり、効果を統一的に把握することは困難であるものの、利便性及び安全性の向上の観点から一定の効果が発現していると評価できる。</p>
--	--	---

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①（1）による、教育啓発特定事業の実施に伴う費用	事前評価時	<p>当該規制新設による遵守費用については、移動等円滑化基本構想に教育啓発特定事業の実施主体として位置付けられた施設設置管理者において、教育啓発特定事業を実施する費用が発生する。教育啓発特定事業の実施費用については、実施事業の内容、規模により異なるため一律には示すことができないが、仮に、施設設置管理者が、施設の利用者に対する高齢者、障害者等に対する手助けの方法に関する講習会を開催する事業を行った場合、講師への謝礼や体験機材レンタル費用等について、1 回当たり 10 万円程度の費用を要する。</p>
	事後評価時	<p>教育啓発特定事業として、講習会の開催等を通じた取組が実施されており、施設設置管理者において講師謝礼、教材費、体験機材のレンタル費用等の負担が生じていることが確認された。</p> <p>一例として、「ユニバーサルマナーセミナー&amp;障害者アスリート講演会」においては、手話通訳料等に 50,400 円の費用がかかっている。</p> <p>費用水準については、実施内容や規模に応じて差異が認められるものの、講習会形式の事業における費用は、講師への謝金、教材費等が必要となるが、これらは一定の範囲内に収まる事例が多く、規制導入時に想定した水準と大きな乖離は見られない。</p>

■ 行政費用

		算出方法と数値
①（1）による、要請	事前評価時	当該規制に係る行政費用として、以下の費用が発生するが軽微

<p>に応じない施設設置 管理者の是正に係る 費用</p>		<p>である。</p> <p>(1) 基本構想に位置付けられた教育啓発特定事業に関し、市町村による実施の要請に応じない施設設置管理者がいるとの通知を受けた際、主務大臣が行うことができる勧告に係る費用</p> <p>(2) 正当な理由なく(1)の勧告に係る措置を講じない者に対する主務大臣による是正命令に係る費用</p> <p>勧告、是正命令に係る費用は、一律に示すことは困難であるが、以下仮定を置いた場合、86,976円の行政費用が発生する。</p> <p>(1) 勧告に係る費用</p> <p>要請に応じない者への勧告の検討に、1件あたり16時間、1人要するとともに、検討した勧告案に係る説明の聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、勧告を1件行うことに要する費用は54,360円と推定される。</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・上司の時給)</p> $4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718 \text{ (円)}$ <p>(担当者の時給(円)) × (勧告の検討に要する時間(時間)) × (担当者的人数) = 勧告の検討1件に要する費用(円)</p> $2,718 \times 16 \times 1 = 43,488 \text{ (円)}$ <p>(上司一人分の時給(円)) × (勧告検討の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間(時間)) × (当該作業に関与する人数) = 勧告1件の説明聴取及び意思決定に要する費用</p> $2,718 \times 0.5 \times 8 = 10,872 \text{ (円)}$ <p>なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。</p> <p>勧告が5年間で1件なされると仮定すると、54,360円の行政費用が発生する。</p> <p>(2) 是正命令に係る費用</p> <p>勧告に係る措置を講じない者に対する是正命令の検討に、1件あたり16時間、1人要するとともに、検討した是正命令案に係る説明の聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、是正命令を1件行うことに要する費用は54,360円と推定される。</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> $4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718 \text{ (円)}$
---------------------------------------	--	---

		<p>(担当者の時給 (円)) × (是正命令の検討に要する時間 (時間)) × (担当者の人数) = 是正命令の検討 1 件に要する費用 (円)</p> <p><math>2,718 \times 16 \times 1 = 43,488</math> (円)</p> <p>(上司一人分の時給) × (是正命令の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間) × (当該作業に関与する人数) = 是正命令 1 件の説明聴取及び意思決定に要する費用</p> <p><math>2,718 \times 0.5 \times 10 = 10,872</math> (円)</p> <p>なお、当該規制は、施行後 5 年後に見直すことから、分析対象期間は 5 年とする。</p> <p>是正命令が 5 年間で 1 件なされると仮定すると、54,360 円の行政費用が発生する。</p>
	事後評価時	<p>要請に応じない施設設置管理者の是正・勧告は 0 件だったため、行政費用は発生していない。</p>

■その他の負担

・ -

### 3 考察

- ・当該規制については、教育啓発特定事業の実施が一定程度進展し、現場における対応の改善等を通じて、移動の円滑化に寄与していることが認められるとともに、遵守費用についても概ね事前の想定範囲内に収まっている。
- ・なお、行政による勧告・是正命令の実績がないため、制度は過度な行政負担を伴うことなく運用されている。
- ・他方で、講習会は不特定多数の市民を対象に行った例が多く、対象者への効果を具体的に把握することは難しいことから、効果の発現状況の把握には一定の限界が認められる。また、取組の継続性や実施内容の充実の観点からは、各主体の取組状況に差が見られることも踏まえる必要がある。
- ・このため、引き続き現行の枠組みを維持しつつ、自主的な取組を基本としながら、先進的な事例や効果的な実施手法の共有を図ることにより、取組の質の向上及び横展開を促進し、制度の更なる実効性の確保を図る。

# 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

規制の名称：(2) 公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準の創設（第8条関係）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：総合政策局共生社会政策課

評価実施時期：令和8年6月30日

## 1 事後評価結果の概要

### <規制の内容>

#### (2) 公共交通事業者等が遵守すべきソフト基準の創設

公共交通事業者等が新設旅客施設・車両等を使用して役務を提供する際、ソフト面でのバリアフリー化のために必要な使用方法・管理方法等に係る基準の遵守義務を課すとともに、違反の事実があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、当該違反を是正するために必要な措置をとるべきことを命ずることができるようにする。

### <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

### <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（２）による、 高齢者、障害者等 の移動時間の短縮	事前評価時	<p>新設旅客施設・車両等について公共交通事業者等が遵守すべき使用・管理に係るソフト基準を新設することにより、当該旅客施設等におけるバリアフリー設備に係る使用・管理が適切に行われ、既に整備したハードの機能が十分に発揮されることで、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。</p> <p>なお、その効果については、公共交通機関の種類の違いにより利便性等の向上する高齢者、障害者等の一輸送あたりの乗客数が異なること、各公共交通機関により車両への移動等円滑化が必要となる導線の長さが異なることなど、様々な要因によって多様であることから、現段階において基準創設による効果の一律の定量的な把握は困難であるが、例えば、移動上の利便性に関し、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅において、乗降客の約3割が高齢者、障害者等であると仮定し、公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により移動時間が1人当たり10分短縮されるとすると、一日当たり150時間（※）の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。</p> <p>（※）（乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数：3000×0.3＝900人）×（短縮される所要時間：10分）＝150時間</p> <p>一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により、少なくとも一日当たり151,950円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150時間）×（東京都の最低賃金：1013円）＝151,950円</p>
	事後評価時	<p>一定規模以上の公共交通事業者等にあつては、毎年度、ハード・ソフト両面の取組に関する「移動等円滑化取組報告書」を国に提出し、また、当該報告書を公表することが義務づけられている。</p> <p>各公共交通機関において設備の適切な使用や維持管理に関する取組が進められており、案内や誘導の充実、設備の適切な運用等を通じて、利用者の移動の円滑化に資する対応が行われていると事業者からの報告で確認できた。</p> <p>この結果、ハード整備の効果を補完し、移動時の負担軽減や安全性の向上に一定の寄与が認められる。</p> <p>一方で、公共交通機関の種類や施設の規模、利用状況等により取組</p>

		<p>内容や効果の発現状況には差が見られるほか、効果を統一的に定量把握することは困難であるものの、現在の東京都の最低賃金に照らすと、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により、少なくとも一日当たり183,900円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150時間）×（東京都の最低賃金：1226円）＝183,900円</p> <p>利便性及び安全性の向上の観点から一定の効果が発現していると評価できる。</p>
--	--	---

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①（２）による、ソフト基準を遵守するための取組を実施する費用	事前評価時	<p>公共交通事業者等において、ソフト基準を遵守するための取組を実施する費用が発生する。なお、本ソフト基準が定める使用・管理方法に係る遵守事項については、バリアフリー化された新設旅客施設及び車両等の性能を十分に発揮させるため、事業者として規制がなくても本来は当然取り組むべきものであり、これまで適切に施設等を使用・管理している公共交通事業者等にとっては、過度な負担にならない。</p>
	事後評価時	<p>当該基準が求める内容が、施設や車両の性能を維持・発揮するために本来必要とされる管理・運用に関するものであることから、既に適切な対応を行っている事業者にとっては、追加的な負担は軽微であると事業者からの報告で確認できた。</p>

■ 行政費用

		算出方法と数値
①（２）による、違反の事実がある場合の是正に係る費用	事前評価時	<p>当該規制に係る行政費用として、違反の事実がある場合の是正命令に係る費用が想定されるが軽微である。その金額を一律に示すことは困難であるが、是正命令の検討に16時間、1人を要するとともに、検討した是正命令案に係る説明聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間を要すると仮定すると、是正命令1件に要する費用は54,360円と推定される。</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・上司の時給）</p>

		<p>4,849,000 ÷ 1,784 = 2,718.04 ≒ 2,718 (円)</p> <p>(担当者一人分の時給) × (是正命令の検討に要する事務作業時間) × (当該作業に要する人数) = 是正命令1件の検討に要する費用</p> <p>2,718 × 16 × 1 = 43,488 (円)</p> <p>(上司一人分の時給) × (是正命令の説明聴取及び意思決定に要する事務作業時間) × (当該作業に関与する人数) = 是正命令1件の説明聴取及び意思決定に要する費用</p> <p>2,718 × 0.5 × 8 = 10,872 (円)</p> <p>なお、当該規制は、施行後5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。</p> <p>是正命令が5年間で20件なされると仮定すると、約109万円の行政費用が発生する。</p>
	事後評価時	違反の事実がある場合の是正・勧告は0件だったため、行政費用は発生していない。

■その他の負担

・ -

### 3 考察

- ・当該規制については、効果の箇所に記載の通り、公共交通事業者等においてソフト基準に基づく設備の適切な使用・管理に係る取組の実施や、社内対応マニュアルの内容を充実するなど、ハード整備の効果を補完する形で、移動の円滑化及び安全性の向上に一定の成果が認められる。
- ・また、遵守費用についても負担の箇所に記載の通り、当該基準が本来的に必要とされる管理・運用に関する内容であることから、追加的な負担は軽微にとどまっており、事前の想定と概ね整合的である。
- ・さらに、違反に対する是正措置の実績がないことから、制度は過度な行政負担を伴うことなく、事業者の自主的な取組を基本として適切に運用されているものと認められる。
- ・一方で、取組内容や実施状況は各事業者や施設の特性に応じて多様であり、効果の発現状況を一律に把握することには一定の限界がある。このため、引き続き現行の枠組みを維持しつつ、適切な運用事例の共有等により取組の質の向上を図り、制度の実効性の更なる確保を図る。

# 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

規制の名称：(3) 公共交通事業者等に対するバリアフリー化の措置に関する協議への応諾義務の創設  
(第8条、第9条の2及び第9条の3関係)

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：総合政策局共生社会政策課

評価実施時期：令和8年6月30日

## 1 事後評価結果の概要

### <規制の内容>

#### ・(3) 公共交通事業者等に対するバリアフリー化の措置に関する協議への応諾義務の創設

公共交通事業者等が高齢者、障害者等である旅客の乗継ぎを円滑化するため、他の公共交通事業者等に対し協議を求めたときは、当該他の公共交通事業者等は、当該措置により旅客施設の有する機能に著しい支障を及ぼすおそれがあるときその他の正当な理由がある場合を除き、これに応じなければならないこととする。また、主務大臣は、「公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項」(※)を勘案して必要があると認めるときは、法第9条の3に基づき、公共交通事業者等に対して乗継ぎの円滑化に関する措置について必要な指導及び助言をすることができることとする。

(※) 公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項：主務大臣が法第9条の2に基づき定める告示で、旅客施設及び車両等をバリアフリー基準に適合させるために行うべき措置等の目安が記載されている。今回の乗継ぎの円滑化に関する措置は旅客施設及び車両等をバリアフリー基準に適合させるために行うべき措置に含まれるため、主務大臣は法第9条の3に基づき、乗継ぎの円滑化に関する措置について、「公共交通事業者等の判断の基準となるべき事項」を勘案して必要な指導及び助言をすることができる。

### <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（３）による、 高齢者、障害者等 の移動時間の短縮	事前評価時	<p>協議応諾義務の創設により、公共交通事業者等間の連携による施設整備や誘導案内の円滑な引き継ぎのための連絡調整が促進され、交通結節点におけるバリアフリールートでの乗継ぎの利便性及び安全性の向上が期待されるという大きな効果がある。</p> <p>効果については交通結節点の規模、導線の長さ、異なる主体同士のリレー受け渡しの回数などによって異なるため、一律には算出できないが、乗継ぎの利便性に関し、例えば、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅において、乗降客の約3割が高齢者、障害者等であると仮定し、乗継ぎの円滑化により移動時間が1人当たり10分短縮されるとすると、一日当たり150時間（※）の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。</p> <p>（※）（乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数：3000×0.3＝900人）×（短縮される所要時間：10分）＝150時間</p> <p>上記の仮定によると、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における乗継ぎの円滑化により、少なくとも一日当たり151,950円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150時間）×（東京都の最低賃金：1013円）＝151,950円</p>
	事後評価時	<p>実施状況についてみると、事業者間の連絡調整や情報共有等の取組が進められており、乗継ぎにおける施設整備や誘導案内の円滑な引き継ぎなど、利用者の移動の円滑化に資する対応が行われている。</p> <p>この結果、交通結節点におけるバリアフリールートの連続性が高まり、移動時の負担軽減や安全性の向上に一定の寄与が認められると事業者への聞き取りで確認できた。</p> <p>一方で、交通結節点の規模や構造、関係主体の数等により取組内容や効果の発現状況には差が見られるほか、効果を統一的に定量把握することは困難であるものの、現在の東京都の最低賃金に照らすと、一日当たり乗降客数が3千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用により、少なくとも一日当たり183,900円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150時間）×（東京都の最低賃金：1,226円）＝183,900円</p> <p>乗継ぎの利便性及び安全性の向上の観点から一定の効果が発現して</p>

いると評価できる。

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①（３）による、協議に応じる費用	事前評価時	<p>公共交通事業者等間の協議がどれほどの頻度で発生するかは地域特性等によって様々であり、全体の件数の把握は困難であるため、規制全体に係る遵守費用の把握は困難であるが、仮に協議に1件応じるに当たり、10時間、4人要すると仮定すると、1件あたりに要する費用は108,720円と推定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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> <li>→4,849,000÷1,784＝2,718.04≒2,718（円）</li> <li>（担当者の時給（円））×（協議に要する時間（時間））×（担当者の人数）＝協議1件あたり要する費用（円）</li> <li>→2,718×10×4＝108,720（円）</li> </ul>
	事後評価時	<p>実施状況についてみると、事業者間における連絡調整や協議は一定程度実施されており、これに伴い人的コスト等の費用負担が生じていることが事業者への聞き取りで確認できた。この点において、規制導入時に見込んだとおり、遵守費用が発生している。一方で、協議の発生頻度や内容は、交通結節点の規模、関係主体の数、地域特性等により大きく異なるため、規制全体としての費用水準を一律に把握することは困難であるものの、個別の協議に要する費用は一定の範囲内に収まるものと考えられ、事前の想定と大きな乖離は見られない。</p>

■ 行政費用

		算出方法と数値
①（３）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>主務大臣による指導及び助言については、指導及び助言の検討に8時間、1人を要するとともに、検討した是正命令案に係る説明聴取及び意思決定に8人の上司が関与し、一人あたり30分の時間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54,360円と推定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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・上司の時給）</li> <li>→4,849,000÷1,784＝2,718.04≒2,718（円）</li> <li>（担当者一人分の時給）×（是正命令の検討に要する事務作業時間）×（当該作業に要する人数）＝是正命令1件の検討に要</li> </ul>

		<p>する費用</p> <p>→<math>2,718 \times 16 \times 1 = 43,488</math> (円)</p> <p>・(上司一人分の時給) × (是正命令の聴取及び意思決定に要する事務作業時間) × (当該作業に関与する人数) = 是正命令1件の説明聴取及び意思決定に要する費用</p> <p>→<math>2,718 \times 0.5 \times 8 = 10,872</math> (円)</p> <p>指導及び助言が5年間で20件なされると仮定すると、約109万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等は0件だったため、行政費用は発生していない。</p>

■その他の負担

・ -

3 考察

- ・当該規制については、効果の箇所に記載の通り、協議応諾義務の導入により、公共交通事業者等間の連携が促進され、乗継ぎの円滑化に資する取組が進められていることから、交通結節点における移動の利便性及び安全性の向上に一定の成果が認められる。
- ・また、遵守費用についても、協議の発生頻度や内容は、交通結節点の規模、関係主体の数、地域特性等により大きく異なるため、規制全体としての費用水準を一律に把握することは困難であるものの、個別の協議に要する費用は一定の範囲内に収まるものと考えられ、規制導入時の想定と大きな乖離はなく、過度な負担とはなっていない。
- ・さらに、主務大臣による指導及び助言の実績がないことから、制度は過度な行政関与を伴うことなく、事業者間の自主的な連携を基礎として運用されているものと認められる。
- ・一方で、協議の発生頻度や内容は地域特性や施設の状況等により大きく異なることから、規制全体としての効果や負担の状況を一律に把握することには一定の限界がある。このため、引き続き現行の枠組みを維持しつつ、円滑な協議の実施に資する取組事例の共有等を通じて、制度の実効性の確保を図る。

# 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案

規制の名称：(4) 一定の公共交通事業者等が作成しなければならないハード・ソフト一体的な取組促進のための計画書への記載事項の追加（第9条の2、第9条の4、第9条の5及び第9条の6関係）

規制導入時の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：総合政策局共生社会政策課

評価実施時期：令和8年6月30日

## 1 事後評価結果の概要

### <規制の内容>

- ・(4) 一定の公共交通事業者等が作成しなければならないハード・ソフト一体的な取組促進のための計画書への記載事項の追加

現行、一定の規模以上の公共交通事業者に作成・提出義務が課せられているハード・ソフト取組計画書の記載事項に、本改正により、新たに創設する努力義務である

- ・既存の旅客施設及び車両等に関するソフト基準の遵守
- ・高齢者障害者等用施設等の利用者に対する広報活動、啓発活動

に関する事項を追加し、これら事項について記載したハード・ソフト取組計画書の作成・提出を事業者に義務付けることにより、事業者における計画的な実施を促進する。

### <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

### <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（４）による、 高齢者、障害者等 の移動時間の短縮	事前評価時	<p>新たに公共交通事業者等の努力義務として追加する２項目（既存の旅客施設等に関するソフト基準の遵守、高齢者障害者等用施設等の利用者に関する広報・啓発活動の実施）について、ハード・ソフト取組計画書における記載事項に追加することにより、公共交通事業者等によるそれらの事項に係る取組が促進されることに伴い、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上が図られる。</p> <p>なお、ソフト基準の対象高齢者障害者等用施設等の内容は様々であることから、現段階において効果の定量的な把握は困難であるが、移動上の利便性に関し、例えば、一日当たり乗降客数が３千人であるターミナル駅において、乗降客の約３割が高齢者、障害者等であると仮定し、公共交通事業者等によるソフト基準を遵守したバリアフリー設備の適切な使用により移動時間が１人当たり１０分短縮されるとすると、一日当たり１５０時間（※）の乗継ぎ時間が短縮されることとなる。</p> <p>（※）（乗降客数のうち高齢者、障害者等である者の数：<math>3000 \times 0.3 = 900</math>人）<math>\times</math>（短縮される所要時間：１０分）＝１５０時間</p> <p>上記の仮定によると、一日当たり乗降客数が３千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使用の便益は、少なくとも一日当たり１５１，９５０円（※）である。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：１５０時間）<math>\times</math>（東京都の最低賃金：１０１３円）＝１５１，９５０円</p>
	事後評価時	<p>各事業者への聞き取りを通して、ハード/ソフト取組計画書への記載を通じて取組の明確化が図られ、取組報告書の提出を求めることでソフト基準の遵守や広報・啓発活動が実施されていることを確認している。これにより、バリアフリー設備の適切な利用の促進や利用者の理解の向上が図られ、移動の円滑化に資する対応が行われている。</p> <p>この結果、既存施設における設備の適切な運用等を通じて、ハード整備の効果が補完され、移動時の負担軽減や安全性の向上に一定の寄与が認められることも事業者への聞き取りで確認できた。</p> <p>一方で、対象となる施設や取組内容は多様であり、効果の発現状況を統一的に定量把握することは困難であるものの、現在の東京都の最低賃金に照らすと、一日当たり乗降客数が３千人であるターミナル駅における公共交通事業者等によるバリアフリー設備の適切な使</p>

		<p>用により、少なくとも一日当たり 183,900 円（※）の便益が発生する。</p> <p>（※）（一日当たりの短縮される乗継ぎ時間：150 時間）×（東京都の最低賃金：1,226 円）=183,900 円</p> <p>利便性及び安全性の向上の観点から一定の効果が発現していると評価できる。</p>
--	--	--

<負担>

■ 遵守費用（新設・拡充のみ）

		算出方法と数値
①（４）による、計画の作成等にかかる費用	事前評価時	<p>（１）計画書の作成関係</p> <p>一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が４項目であった際には、計画を１件作成するのに５時間、４人要すると仮定し、計画書を１件作成することに要する費用は 54,360 円と想定していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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> <li>→4,849,000÷1,784=2,718.04≒2,718（円）</li> <li>（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）=計画書を１件作成することに要する費用（円）</li> <li>→2,718×5×4=54,360（円）</li> </ul> <p>今般、記載事項を２項目追加することに伴い、計画書を１件作成するのに追加で２時間半を要すると仮定でき、増加する費用は 27,180 円と想定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>（担当者の時給（円））×（計画のうち追加項目作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）=追加項目作成に要する費用（円）</li> <li>→2,718×2.5×4=27,180（円）</li> </ul> <p>なお、本規制は施行５年後に見直すことから、分析対象期間は５年とする。</p> <p>計画作成対象事業者は約 300 者であり、５年間で 1,500 件なされると仮定すると、40,770,000 円の追加の遵守費用が発生する。</p> <p>（２）報告書の作成関係</p> <p>一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が４項目であった際には、計画を１件作成するのに４時間、３人要すると仮定し、計画書を１件作成することに要する費用は 32,616 円と想定していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>（担当者の時給（円））×（報告に要する時間（時間））×（担当</li> </ul>

		<p>者の人数) = 報告書を1件作成することに要する費用 (円)  →2,718×4×3=32,616 (円)</p> <p>今般、記載事項を2項目追加することに伴い、報告を1件作成するのに追加で2時間を要すると仮定でき、増加する費用は16,308円と想定される。</p> <p>・(担当者の時給(円)) × (計画のうち追加項目作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 追加項目作成に要する費用(円)  →2,718×2×3=16,308 (円)</p> <p>なお、本規制は施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。</p> <p>報告が5年間で1,500件なされると仮定すると、300者で24,462,000円の追加の遵守費用が発生する。</p> <p>(3) 計画書・報告書作成にあたっての実態把握、分析費用(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>一律に示すことは困難であるが、従来、記載事項が4項目であった際には実態把握・分析を1件行うのに1時間、1人要すると仮定し、1件当たりの費用は2,718円と想定していた。</p> <p>・(担当者の時給(円)) × (実態把握等に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 実態把握等を1件行うのに要する費用(円)  →2,718×1×1=2,718 (円)</p> <p>今般、記載事項が4項目から6項目に増えることに伴い、分析を1件行うのに追加で30分を要すると仮定でき、増加する費用は1,359円と想定される。</p> <p>・(担当者の時給(円)) × (実態把握等のうち追加項目に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 追加項目に係る実態把握等を行うのに要する費用(円)  →2,718×0.5×1=1,359 (円)</p> <p>なお、本規制は施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。</p> <p>実態把握・分析が5年間で1,500件なされると仮定すると、300者で2,038,500円の追加の遵守費用が発生する。</p> <p>よって上記仮定に立った場合、遵守費用として、上記(1)(2)(3)を合計し、67,270,500円(1者平均223,300円)が発生する。</p> <p>※公表に係る費用については従来と変わらないため、追加の遵守費用は発生しない。</p>
--	--	--

		<p>(1) 計画書の作成関係  一律に示すことは困難であるが、過去5年間で1686件の計画作成があったため、追加の遵守費用は48,641,100円と推定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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> </ul> <p>→ <math>4,928,000 \div 1,708 = 2,885</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(担当者の時給(円)) × (計画のうち追加項目作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 追加項目作成に要する費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>2,885 \times 2.5 \times 4 = 28,850</math> (円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>追加項目作成に要する費用(円) × (計画作成件数) = 遵守費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>28,850 \times 1686 = 48,641,100</math> (円)</p> <p>※平均給与額および年間総労働時間は、厚生労働省「毎月勤労統計」による</p> <p>(2) 報告書の作成関係  一律に示すことは困難であるが、過去5年間で1686件の計報告があったため、追加の遵守費用は29,184,660円と推定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(担当者の時給(円)) × (計画のうち追加項目作成に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 追加項目作成に要する費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>2,885 \times 2 \times 3 = 17,310</math> (円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>追加項目作成に要する費用(円) × (計画報告件数) = 遵守費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>17,310 \times 1,686 = 29,184,660</math> (円)</p> <p>※担当者の時給は、厚生労働省「毎月勤労統計」による</p> <p>(3) 計画書・報告書作成にあたっての実態把握、分析費用  一律に示すことは困難であるが、過去5年間で1,686件の計画作成があったため、追加の遵守費用は2,432,898円と推定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(担当者の時給(円)) × (実態把握等に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 実態把握等を1件行うのに要する費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>2,885 \times 1 \times 1 = 2,885</math> (円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(担当者の時給(円)) × (実態把握等のうち追加項目に要する時間(時間)) × (担当者の人数) = 追加項目に係る実態把握等を行うのに要する費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>2,885 \times 0.5 \times 1 = 1,443</math> (円)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>追加項目に係る実態把握等を行うのに要する費用(円) × (実態把握・分析件数) = 遵守費用(円)</li> </ul> <p>→ <math>1,443 \times 1,686 = 2,432,898</math> (円)</p> <p>※担当者の時給は、厚生労働省「毎月勤労統計」による</p>
--	--	--

		<p>遵守費用として、上記（１）（２）（３）を合計し、80,258,658円が発生しており、事前評価時に想定した程度の負担となっている。</p> <p>公表に係る費用については従来と変わらないため、追加の遵守費用は発生しない。</p>
--	--	---

■行政費用

		算出方法と数値
①（４）による、計画書等の受領にかかる費用	事前評価時	当該規制に係る行政費用として、提出された計画書及び報告書の受理に係る費用が発生するが、これは従来より行っている事務であるため、記載事項が２項目追加されてはいるものの、行政費用の増加は僅少である。
	事後評価時	当該事務は、従来から継続して実施されている業務の延長として対応可能であり、記載事項の追加による作業の増加も限定的であることから、行政費用の増加は僅少であった。

■その他の負担

・－

3 考察

- ・当該規制については、効果の箇所に記載の通り、計画書への記載事項の追加により、公共交通事業者等におけるソフト基準の遵守や広報・啓発活動に係る取組が計画的に推進され、既存施設を含めたバリアフリー対応の充実に一定の効果が認められる。
- ・また、遵守費用については、既存の計画策定・報告の枠組みの中で対応が可能であり、追加的な作業は限定的であることから、全体として過度な負担とはなっていない。
- ・さらに、行政費用についても、従来業務の延長として対応可能であり、増加は僅少にとどまっていることから、制度は効率的に運用されているものと認められる。
- ・一方で、取組内容や対象施設の状況は多様であり、効果の発現状況を一律に把握することには一定の限界がある。このため、引き続き現行の枠組みを維持しつつ、取組事例の共有等により実効性の向上を図り、ハード・ソフト一体となったバリアフリー化の更なる推進を図る。