

規制の事前評価書(要旨)

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	<p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>(6)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)</p>
規制の区分	規制の緩和
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、自動車局旅客課
評価実施時期	令和5年2月9日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>(1)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。</p> <p>(2)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、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「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」へ改めること等とする。</p> <p>(3)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。</p> <p>(4)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。</p> <p>(5)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。</p> <p>(6)鉄道及びタクシーに係る運賃等について、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の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。</p>

<p>直接的な費用の把握</p> <p>(1)～(5) 遵守費用は低減する。 (6) 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。</p> <p>(1)(3)(4) 今般措置を行わなかった場合と比較して行政費用は低減する。 (2)(5) 今般措置を行わなかった場合と比較すると、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その額は僅少である。 (6) 届出の受理に係る費用及び協議に係る費用が発生する。</p>	
<p>直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>以下により、ローカル鉄道の再構築や利用者の利便や地域公共交通の持続可能性の向上に寄与することが想定される。</p> <p>(1) 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、道路運送高度化事業の実施が可能となる。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 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。</p> <p>(5) 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。</p> <p>(6) 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。</p>
<p>副次的な影響と波及的な費用の把握</p>	<p>(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。</p> <p>(6) 副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。</p>
<p>費用と効果(便益)の関係</p>	<p>以下のとおり、当該規制案は妥当である。</p> <p>(1) 遵守費用及び行政費用は低下する一方、運送サービスの質が向上し、利用者の利便が確保されるという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。</p> <p>(2) 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が、利用者の利便の確保等が見込まれる上、鉄道事業再構築事業の実施により地域の移動手段が確保されることとなり、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。</p> <p>(3) 行政費用及び遵守費用は低下する一方、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るという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。</p> <p>(4) 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が、利用者の利便の確保等が見込まれる上、交通手段再構築実証事業の実施により地域の移動手段が確保されという効果を得ることができ、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。</p> <p>(5) 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が、利用者の利便の確保等が見込まれる上、地域の移動手段が確保され、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。</p> <p>(6) 遵守費用の変化は軽微であるが、地域の実情に合わせた柔軟な運賃設定が可能となり、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を得ることができ、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。</p>

代替案との比較	<p>以下のとおり、代替案よりも当該規制案が妥当である。</p> <p>(1)「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」、「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」を削った定義とすることを代替案とすることが考えられるが、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。</p> <p>(2)「利用者の利便を確保する」を削った定義とすることを代替案とすることが考えられるが、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。</p> <p>(3)軽微な変更だけでなく、全ての変更を届出で足りるとすることを代替案とすることが考えられるが、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。</p> <p>(4)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ことが考えられるが、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。</p> <p>(5)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ことも考えられるが、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。</p> <p>(6)協議運賃制度に係る協議をするとき、地方公共団体に公聴会の開催等の利害関係者等の意見を反映させるための措置を不要とする協議運賃制度を代替案とすることが考えられるが、代替案では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。</p>
その他関連事項	<p>(1)～(6)</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
事後評価の実施時期等	<p>施行から5年後に事後評価を実施する。</p>
備考	