

規制の事後評価書

法律又は政令の名称：道路運送法の一部を改正する法律（平成 28 年法律第 100 号）

規制の名称：（1）欠格要件の見直し（道路運送法第 7 条、第 23 条の 2）

（2）許可の更新制の導入（道路運送法第 8 条）

（3）休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第 38 条）

（4）旅客自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化機関」という。）制度の見直し（道路運送法第 2 章の 2）

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：国土交通省自動車局安全政策課、旅客課

評価実施時期：令和 4 年 3 月 9 日

1 事前評価時の想定との比較

- ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

貸切バス事業については、平成 12 年に需給調整規制を廃止し、事業参入時に事業計画の適切さと事業遂行能力が審査される許可制とし、参入後は、国土交通大臣が、安全規制等に係る法令遵守の状況に関する報告徴収等や事業改善命令、事業許可の取消し等を行うという事後規制の仕組みとしていた。

事前評価時点（平成 28 年 10 月）では、平成 12 年の規制緩和前に比べて事業者が増加し、規制緩和前には想定されなかった社会経済情勢の変化等による運賃競争の激化を背景として、参入時には事業遂行能力が適切と認められた事業者であっても、適正な運賃・料金の収受ができず営業収入が減少し財務状況が悪化することにより、輸送の安全確保に問題を抱える事業者が多数存在する事態が生じていた。これにより、規制緩和時に想定していた、競争により必要な利益を稼ぐことができなくなった事業者が貸切バス事業から撤退することで適格な事業者だけが事業を継続するという前提が崩れ、不適格な事業者であっても法令遵守等に必要な費用を削ることによって事業を継続するという本来想定していなかった事態が生じ、平成 28 年 1 月 15 日には、長野県軽井沢町において貸切バスが反対車線を越えて道路右側に転落し、乗員乗客 15 名が死亡、乗客 26 名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。

このため、安全な事業実施が確保できないおそれのある不適格な事業者を効果的に排除するため、以下のとおり規制の新設・拡充を行ったところである。

- （1）欠格要件の見直し（道路運送法第 7 条、第 23 条の 2）

事業許可段階における不適格事業者の排除を徹底するため、許可の欠格要件を拡充したものの。

- （2）許可の更新制の導入（道路運送法第 8 条）

許可後、一定期間ごとに事業者が安全に事業を遂行する能力があるか確認するため、許可の更新制を導入したものの。

(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）

行政処分逃れのための廃業を防止するため、貸切バス事業についても廃業を事前届出制としたもの。

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）

事業者の法令遵守促進のため、種別が貸切バス事業である適正化機関（以下「一般貸切旅客自動車運送適正化機関」という。）による巡回指導を行うための負担金制度を創設したものの。

事前評価後の令和2年4月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う旅行者数の減少により、貸切バス事業者は営業収入が減少し財務状況が悪化する事態が生じている。Go To トラベル事業に伴う旅行者数の増加や東京オリンピック・パラリンピック関係者輸送の影響等により、一時的に改善したが、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の発出に伴う外出自粛やGo To トラベルの一時停止等により、収支面において厳しい状況は続いている。

事後評価後、新型コロナウイルス感染症が収束し、順調に旅行需要が回復すれば、営業収入は改善していくことが想定されるが、事業者間には運賃競争が生じるものと考えられ、引き続き安全な事業実施が確保できないおそれのある不適格な事業者を効果的に排除していく必要がある。

② 事前評価時におけるベースラインの検証

事前評価時点においては、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、不適格な事業者が安易に事業に参入することや、参入後に財務状況が悪化した場合であっても法令遵守等に必要費用を削ることによって事業を継続することによる安全確保上の懸念を想定していた。現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う旅行需要の減少により、貸切バス事業者の財務状況が悪化する一方、車両の稼働率も大幅に低下している状況である。

今後、新型コロナウイルス感染症が収束し、旅行需要が回復していけば、営業収入は改善していくことが想定されるが、当該規制が導入されていなかった場合には、不適格な事業者を効果的に排除することが困難な状況が続いていたと考えられることから、ベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

事前評価時点においては、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、不適格な事業者が安易に事業に参入することや、参入後に財務状況が悪化した場合であっても法令遵守等に必要費用を削ることによって事業を継続することによる安全確保上の懸念を想定していた。現在、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う旅行需要の減少により、貸切バス事業者の財務状況が悪化する一方、車両の稼働率は大幅に低下している状況にある。今後、新型コロナウイルス感染症が収束し、旅行需要が回復していけば、営業収入は改善していくことが想定されるが、当該規制が導入されていなかった場合には、不適格な事業者を効果的に排除することが困難な状況が続いていたと考えられることから、ベースラインに変化はない。

よって、必要性に変化はない。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第7条、第23条の2）

当該規制拡充による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。

(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第8条）

・許可の更新申請に要する費用

許可の更新制の導入以降、令和3年3月31日時点までに3,231者が更新期限を迎えており、更新申請に要する費用が一定程度発生している。

この点、更新申請に要する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1人の担当者が申請書類の作成に180時間（※）を要すると仮定すると、申請書の作成に要する費用は一回あたり480,960円と推定される。

※業界団体を通じた事業者への聞き取り結果に基づき設定

・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

4,631,000円 ÷ 1,733時間 = 2,672.24466 ≒ 2,672（円）

・（担当者の時給（円）） × （申請書類提出に要する時間（時間）） × （担当者の人数）
＝ 書類作成に要する費用（円）

2,672円 × 180時間 × 1人 = 480,960（円）

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

なお、想定していた遵守費用は一定程度発生しているところ、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の遵守費用の見込みと比較することは困難である。

(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第38条）

当該規制の拡充による遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）

・一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金に要する費用

一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金（令和2年度）については、以下により算定される額を、各事業者が、営業所の存する区域を管轄する一般貸切旅客自動車運送適正化機関（各一般貸切旅客自動車運送適正化機関の管轄区域は、各地方運輸局等の管轄区域）に納付している。

・北海道区域：1営業所あたり36,150円及び1両あたり4,870円の併用

・東北区域：1営業所あたり45,090円及び1両あたり5,890円の併用

- ・関東区域：1 営業所あたり 86,520 円及び 1 両あたり 12,750 円の併用
- ・北陸信越区域：1 事業者あたり 24,130 円、1 営業所あたり 37,810 円及び 1 両あたり 4,110 円の併用
- ・中部区域：1 営業所あたり 40,340 円及び 1 両あたり 3,610 円の併用
- ・近畿区域：1 営業所あたり 41,710 円及び 1 両あたり 4,050 円の併用
- ・中国区域：1 営業所あたり 53,500 円及び 1 両あたり 4,700 円の併用
- ・四国区域：1 営業所あたり 110,000 円
- ・九州区域：1 営業所あたり 45,370 円及び 1 両あたり 5,000 円の併用
- ・沖縄区域：1 営業所あたり 105,000 円及び 1 両あたり 7,000 円の併用

なお、想定していた遵守費用は一定程度発生しているところ、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の遵守費用の見込みと比較することは困難である。

⑤ 「行政費用」の把握

(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第 7 条、第 23 条の 2）

当該規制拡充による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。

(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第 8 条）

- ・許可の更新申請の事務に関する費用

更新申請の審査事務に関する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1 人の担当者の 1 件の申請書類の審査及び 1 人の上司の確認に 30 時間を要すると仮定すると、審査に要する費用は一回あたり 71,940 円と推定される。

$$\cdot \text{週の原則勤務時間} \times 1 \text{ か月 (4 週)} + \text{国家公務員の年間超過勤務時間 (全府省平均)} \\ \div 12 = \text{月間総実労働時間}$$

$$38 \text{ 時間 } 45 \text{ 分} \times 4 \text{ 週} + 226 \text{ 時間} \div 12 = 173.83333 \dots \approx 174 \text{ 時間}$$

$$\cdot \text{平均給与月額 (俸給及び諸手当の合計)} \div \text{月間総実労働時間} = \text{担当者及び上司の時給}$$

$$417,230 \text{ 円} \div 174 \text{ 時間} = 2,397.87356 \approx 2,398 \text{ (円)}$$

$$\cdot (\text{担当者及び上司の時給 (円)}) \times (\text{申請書類審査及び確認に要する時間 (時間)}) = \\ \text{更新申請の審査事務に関する費用 (円)}$$

$$2,398 \text{ 円} \times 30 \text{ 時間} = 71,940 \text{ (円)}$$

(平均給与月額(俸給及び諸手当の合計)及び国家公務員の年間超過勤務時間(全府省平均)については、人事院「国家公務員給与等実態調査」(平成 31 年)による。以下同じ。)

なお、事前評価時点に想定していた行政費用は一定程度発生しているところ、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の見込みと比較することは困難である。

(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第 38 条）

当該規制の拡充による行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第 2 章の 2）

・ 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の負担金及び延滞金の納付命令の事務に関する費用
納付命令の事務に関する費用は、事務遂行能力が担当者によって異なること等により、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、1 人の担当者の 1 件の納付命令書の作成及び 1 人の上司の確認に 1.5 時間を要すると仮定すると、納付命令の事務に関する費用は一回あたり 3,597 円と推定される。

・ 週の原則勤務時間 × 1 か月（4 週）＋ 国家公務員の年間超過勤務時間（全府省平均）
÷ 12 = 月間総実労働時間

38 時間 45 分 × 4 週 + 226 時間 ÷ 12 = 173.83333… ≒ 174 時間

・ 平均給与月額（俸給及び諸手当の合計）÷ 月間総実労働時間 = 担当者及び上司の時給

417,230 円 ÷ 174 時間 = 2,397.87356 ≒ 2,398（円）

・ （担当者及び上司の時給（円））×（納付命令書の作成及び確認に要する時間（時間））= 納付命令の事務に関する費用（円）

2,398 円 × 1.5 時間 = 3,597（円）

なお、事前評価時点で想定していた行政費用は一定程度発生しているところ、事前評価時点において定量化していないため、事前評価時点の見込みと比較することは困難である。

⑥ 効果（定量化）の把握

(1) 欠格要件の見直し（道路運送法第 7 条、第 23 条の 2）

事前評価時に想定した通り、許可段階における不適格事業者及び不適格な運行管理者の排除を徹底することで、安易な再参入の防止に寄与し、事故の未然防止と、それによる国民の生命・財産の安全確保という効果が発生しているところであるが、防止された事故件数や安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。

(2) 許可の更新制の導入（道路運送法第 8 条）

許可の更新制の導入以降、令和 3 年 3 月 31 日時点までに 3,231 者が更新期限を迎えており、482 者の事業者が退出している。また、この間の同乗者の死亡事故（貸切バス事業者第一等事故に限る）発生件数は 5 年連続で 0 件である。このように、事前評価時に想定した通り、許可の更新制の導入により、不適格な事業者の退出を通じ、事故の抑制に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。

(3) 休廃業の事後届出制の見直し（道路運送法第 38 条）

事後届出制を悪用し、重大事故等を発生させながら行政処分のための手続中に廃業し、処分逃れを行うような事態の防止に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に

防止された処分逃れの件数を定量的に把握することは困難である。

(4) 適正化機関制度の見直し（道路運送法第2章の2）

適正化機関制度の見直し以降、令和3年3月31日までに、9,448件の巡回指導を行っている。一般貸切旅客自動車運送事業者から負担金を徴収することができる制度を創設した適正化機関制度の見直しにより、事前評価時に想定した通り、貸切バス事業者の法令遵守を促進し、事故の抑制に寄与するという効果が発生しているが、当該規制により未然に防止された事故の件数と、それによる国民の生命・財産の安全確保の効果を定量的に把握することは困難である。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

上記⑥において記載のとおり、(1)～(4)の各項目について、当該規制の新設及び拡充の効果を定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

(1)～(4)の規制の新設及び拡充による副次的な影響及び波及的な影響は特段見受けられなかった。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

社会経済情勢等の変化による影響（新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う貸切バス車両の稼働率の大幅な低下）は生じているが、一時的であると想定されるため、事前評価時に想定した課題は継続している。また、ベースラインについて変化はなく、事前評価時に想定した規制措置の必要性に変化はない。

(1)～(4)の各規制の新設及び拡充による費用として、(1)及び(3)については、遵守費用、行政費用ともに発生しておらず、(2)及び(4)については、遵守費用、行政費用ともに一定の費用が発生している。一方、当該規制措置により、不適格な事業者の参入防止、退出、処分逃れの防止、一般貸切旅客自動車運送適正化機関の巡回指導の実施に伴う事故の抑制による国民の生命・財産の安全確保という効果が発生しているものと考えられるため、便益が費用を上回っている。なお、副次的な影響及び波及的な影響は特段見られなかった。

以上により、これらの規制措置は、引き続き、継続することが妥当である。