

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：

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：

- (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導入関係（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の導入関係（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の創設関係（第 22 条の 2 関係）

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：国土交通省総合政策局安心生活政策課

評価実施時期：平成 30 年 2 月 8 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

【規制の新設・拡充】

- (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導入関係
段差解消等のハード整備や情報提供等のソフト取組については、事業者によって取組状況にばらつきがあり、規制を実施しない場合、今後も状況が変化しないことが予想される。
- (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導入関係
市町村に通知されることなく施設整備が行われてしまい、施設間連携が図られない状況が継続すると予想される。
- (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）等の法適用対象化関係
（貸切バス事業関係）
規制を実施しない場合、今後も近年の傾向に照らしてリフト付きバス等の導入率が変化しない。

参考 1 貸切バスのうちリフト付バス導入割合の推移

年度(西暦)	2012	2013	2014	2015
保有率	1.2%	1.2%	1.1%	1.2%

(出典) 日本バス協会調べに基づく実績値。

(参考) 分母は全国の貸切バス車両総数 (2015 年度末時点で 50,182 台)

(遊覧船等及びターミナル事業関係)

規制を実施しない場合には、今後も遊覧船等のバリアフリー化が進まないと予想される
(2018 年 1 月現在、公共交通移動等円滑化基準に適合すると認められる遊覧船等は、把握している限りでは確認されていない)。

(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

バリアフリー情報の提供が義務付けられていないため、バリアフリーマップの作成が進まず、高齢者、障害者にとって重要なバリアフリー情報の入手に膨大な手間がかかる状況が継続すると予想される。

【規制の緩和】

(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創設関係

現行法上、既存の旅客施設について基準適合化の努力義務を課しているものの、構造上の理由等により基準適合化が困難である旅客施設について必要なバリアフリー整備が進まない状況が継続する。

参考 3 旅客施設における障害者用トイレの整備率：32.5% (2015 年度) (出典：平成 27 年度移動等円滑化実績報告)

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

【規制の新設・拡充】

(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導入関係

〔課題及びその発生原因〕

バリアフリーに係るハード・ソフトの取組については、取組状況について事業者ごとに差がある状況である。

この原因は、バリアフリー整備が、事業者の収益に必ずしも直結しない取組であるため、バリアフリーのハード・ソフトの取組が計画的に行われていない場合があるためであると考えられる。

〔規制以外の政策手段の内容〕

原因を解決するに当たっては、公共交通事業者等の自発的アプローチを促す仕組みとして、国によるガイドライン等による働きかけも考えられる。しかしながらバリアフリーの整備は事業者の収益に必ずしも直結しない取組であるため、このような自発的なアプローチは、もともと取組に消極的な事業者による取組の促進を期待できず、規制手段の採用が妥当である。

〔規制の内容〕

当該規制は、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づけるものである。

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作成す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るとし、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とする。

当該規制の導入により、既設旅客施設等を含むハード面の対策、更にはソフト面の対策が着実に進むよう促すこととし、これにより、高齢者、障害者等の移動上の安全性・利便性の向上という効果が期待される。

(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導入関係

〔課題及びその発生原因〕

駅等の交通結節点については、利用者の視点に立って移動の連続性を確保する取組が進んでおらず、その改善が必要とされているところ。

この原因は、関係する施設設置管理者間の連携が十分でなく、行政が関与する仕組みがない状況で整備が進められてきたことにあると考えられる。

〔規制以外の政策手段の内容〕

原因を解決するに当たっては、例えば、施設設置管理者に対する個別の情報提供や働きかけを通じて、これらの者同士による自主的な取組を促す方法も考えられるが、これらの者同士の自主的な調整には限界があり、市町村が第三者的な立場から関与する仕組みが必要である。

[規制の内容]

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、市町村に届け出なければならないこととする。

上記届出をした者に対し、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、その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った場合は、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。

当該規制は、交通結節点において市町村が必要な関与を行う仕組みを担保するためのものであり、バリアフリーに支障を及ぼすおそれのある行為をあらかじめ排除するという効果が期待される。

(3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係

[課題及びその発生原因]

政府として観光立国の推進を図る中で、高齢者、障害者等による移動手段となる貸切バスや、遊覧船等のバリアフリー化が必要とされているものの、①のとおり、進んでいない。

この原因は、平成 18 年の法制定当時は、公益性が特に高い路線バス事業、定期航路事業等を法適用対象としており、貸切バス事業、遊覧船等事業を公共交通移動等円滑化基準への適合を法律により義務としていなかったためである。

[規制以外の政策手段の内容]

課題を解決するために、従前、リフト付きバスの導入に係る補助金の支給や、遊覧船等のバリアフリー化に係るガイドラインの作成等により、貸切バス及び遊覧船等のバリアフリー化を推進してきたものの、①のとおり、進んでおらず、規制手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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。

当該規制は、今まで義務が課されていなかった一般貸切旅客自動車運送事業者のリフト付きバス等について、統一的な基準に沿ったリフト付きバス等の導入が促進される効果がある。また、遊覧船等についてはその新規導入時にバリアフリー化を義務づけることで、遊覧船等のバリアフリー化が促進される効果がある。

さらに、(1)で述べた移動等円滑化のために講ずる措置に関する計画の作成等の義務を課する必要性については上記の両事業者にも該当することから、両事業者を公共交通事業者等と位置付けることにより、当該計画の作成等の義務の対象とする。

(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関係

[課題及びその発生原因]

高齢者、障害者等にとってバリアフリーについての情報を入手することは重要であるが、当該情報が更新されていない場合や、一元化されておらず入手に膨大な手間がかかる場合がある。

このようなバリアフリー情報の入手については、現在市町村が行っている場合があるが、情報の収集に手間がかかり、また未更新の情報が混在し正確な情報の入手が困難である場合がある。

[規制以外の政策手段の内容]

原因を解決するに当たっては、公共交通事業者等及び道路管理者の自発的な情報提供に委ねることも考えられるが、当該手段では、公共交通事業者等及び道路管理者から情報の収集を行うのに手間がかかり、また、情報が不正確となる可能性があるため、規制手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

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が定めた場合には、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。

当該規制は、市町村による交通結節点に係るバリアフリー情報の一元的な把握を容易にし、高齢者、障害者等への提供を可能にするという効果が期待される。

【規制の緩和】

(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創設関係

[課題及びその発生原因]

既存旅客施設のバリアフリー化については、物理的な制約等から進んでいない状況にあり、今後もこの状況が大きく改善することは想定しがたい。

この原因は、旅客施設のうち、古くに整備された地下鉄駅等では、物理的な制約が特に大きく、バリアフリー施設を整備するスペースが確保できないことに求められる。

[規制緩和の内容]

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こととする。

当該規制緩和によって、物理的な制約からバリアフリー化のための施設設置が困難な既存旅客施設について、バリアフリー化が促進されるという効果が期待される。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

【規制の新設・拡充】

- (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導入関係
a 遵守費用

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（※）と推定される。

※計画を1件作成することに要する費用

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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）

$2,718 \times 5 \times 4 = 54,360$ （円）

なお、当該規制は、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。

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。

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24,462円と推定される。（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。）

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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）

$2,718 \times 4 \times 3 = 32,616$ （円）

なお、当該規制は、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。

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。

③計画作成、定期の報告に当たっての実態把握、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。）

実態把握、分析を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円と推定される。

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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）

$2,718 \times 1 \times 1 = 2,718$ （円）

なお、当該規制は、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。

実態把握、分析が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。

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円かかると推定される。

※公表を1件行うことに要する費用

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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）

$2,718 \times 1 = 2,718$ （円）

なお、当該規制は、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。

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。

よ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。

b 行政費用

①提出された計画及び報告の受理に関する費用（国負担）

提出された計画及び報告の受理に係る形式的な業務であり、行政費用の増加は僅少である。

②主務大臣による指導及び助言（国負担）

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22,197円（※）と推定される。

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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

$2,718 \times 8 \times 1 = 22,197$ （円）

なお、当該規制は、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。

指導及び助言が5年間で100件なされると仮定すると、2,219,700円の行政費用が発生する。

③主務大臣による勧告にかかる費用

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（※）と推定される。

※勧告 1 件に要する費用

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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

$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488$

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。

よって、上記仮定に立った場合、2,263,188 円の行政費用が発生する。

(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導入関係

a 遵守費用

・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

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （円）

（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）

$2,718 \times 1 = 2,718$ （円）

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。

よって上記仮定に立った場合 1,630,800 円の遵守費用が発生する。

b 行政費用

本規制については以下の行政費用が発生すると考えられる。

①届出の処理業務に関する費用（市町村負担）

届出の受理に係る形式的な業務であるため、僅少である。

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）

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（※）と推定される。

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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

$2,718 \times 8 \times 1 + 2,718 \times 1 \times 1 \div 24,462$ （円）

なお、当該規制は、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。

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。

③主務大臣による勧告にかかる費用

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（※）と推定される。

※勧告 1 件に要する費用

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）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （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

$2,718 \times 16 \times 1 = 43,488$

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。

よって上記仮定に立った場合 87,882 円の行政費用が発生する。

(3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係

（貸切バス事業）

a 遵守費用

- ・ 具体の義務基準については今後検討するため、現時点での算定は困難。なお、リフト付きバス等の導入自体については、追加的な遵守費用は発生しない。（貸切バス事業者がリフト付きバス等を導入する際に限定して、国が定める基準への適合することを義務づけることになるため。）

b 行政費用

- ・ 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）
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。

（遊覧船等事業）

a 遵守費用

- ・ 船舶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によって様々であり、一律に試算することが困難である。また、具体的な義務基準については、障害当事者、事業者等が会して設定することとなり、また実際にどのような船舶を建造するかは個々の事業者の判断に委ねられるため、コストを抑えることが可能である。

b 行政費用

- ・ 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）
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。
- ・ 第 9 条第 2 項の規定による届出の受理（僅少）

（旅客船ターミナル）

a 遵守費用

旅客船ターミナルのバリアフリー化に係る金銭化は、当該ターミナルの大きさや形態によって様々であり、一律に試算することが困難である。

b 行政費用

- ・ 第 9 条第 2 項の規定による届出の受理（僅少）

※上記のほか、「(公共交通事業者等のハード・ソフト体系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。

(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

a 遵守費用

①提供を求められた情報に係る実態把握、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。)

②情報提供に要する費用

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(※)と推定される。

※提供に要する費用

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)

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ (円)

(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)

$2,718 \times 1 \times 2 = 5,436$ (円)

なお、当該規制は、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。

(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の求めを行う必要があると仮定。)

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。よって、543,600円の遵守費用が発生する。

b 行政費用

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)

(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)

②提供された情報の受理に関する費用(市町村負担)

(受理に係る形式的な事務手続き極めて僅少である)

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)

(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)

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

【規制の緩和】

(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創設関係

a 遵守費用

・本特例に係る協定建築物の建築等及び維持保全の計画認定については、手続きの多くが建築確認において必要なものと共通しており、別途、維持保全の計画の費用が新たに発生するものの、全体としての遵守費用の増加は僅少。

b 行政費用

- ・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）
（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）
- ・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）（必要な場合）（必要な場合のみ行えば良いため、僅少である）
- ・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）（必要な場合のみ行えば良いため、僅少である）

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

以下の効果により、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。

【規制の新設・拡充】

- (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導入関係
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進展する。
- (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導入関係
交通結節点において、施設設置管理者間の連携が進展する。
- (3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係
バリアフリー化された貸切バス及び遊覧船等が普及する。
- (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関係
市町村による当該地区に係るバリアフリー情報の一元的な提供を容易にすることで、高齢者、障害者等が一元化された正確な情報を入手できるようになる。

【規制の緩和】

- (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創設関係
物理的な制約から単体ではバリアフリー化のための施設設置が困難な既存旅客施設について、隣接又は近接する建築物を活用することで高齢者、障害者等が安全かつ快適に利用できるようにすることができる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上の便益については、必ずしも金銭化できない

い価値も含め考慮すべき要素が多岐にわたるため、一律な金銭価値化は困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

規制の導入に伴い要していた遵守費用は、緩和により消滅又は低減されると思われるが、これは緩和によりもたらされる結果（効果）であることから、緩和により削減される遵守費用額は便益として推計する必要がある。また、緩和の場合、規制が導入され事実が発生していることから、費用については定性的ではなく金銭価値化しての把握が強く求められている。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

【規制の新設・拡充・緩和】

高齢者、障害者等のみならず、外国人観光客、ベビーカー利用者等を含む全ての人が移動上の安全性、利便性の向上を享受できるようになることが見込まれる。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

(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導入関係

本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、規制を導入した結果、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進展し、社会全体のバリアフリーの水準の底上げが図られることから、便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。

(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導入関係

本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、規制を導入した結果、交通結節点において、施設設置管理者間の連携が促進され、高齢者、障害者等の移動上の安全性と利便性が向上することから便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。

(3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係

本規制は国民に対し過大な負担を課すものではなく、追加的に発生する遵守費用は僅少である。便益が費用を上回り、規制を導入することが妥当である。

(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関係

本案については一定の遵守費用、行政費用等が発生するが、高齢者、障害者等が一元化された正確なバリアフリー情報を得られることから、便益が費用を上回り、規制を導入するこ

とが妥当である。

- (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創設関係

本案においては、遵守費用、行政費用とも僅少である。これまでバリアフリー化が物理的に困難であった旅客施設において、近接又は隣接した建築物との連携によるバリアフリー化が進展することから、便益が費用を上回り、規制を緩和することが妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

本案については以下のような代替案が考えられる。

- (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導入関係

本規制については、公共交通事業者等に対する主務大臣の勧告及び勧告に従わなかった公共交通事業者等の公表を行わないことも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに低くなるが、公共交通事業者等の行うバリアフリー化の取組が著しく不十分な場合に勧告等を行えなければ、バリアフリー化の水準を担保できず、本制度の政策目的を達成できない。

- (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導入関係

本規制については、市町村が行う公共交通事業者及び道路管理者に対する実施の要請、及び要請に従わなかった者に対する大臣による勧告を設けないことも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに低くなるが、届出制度の実効性が担保できず、本制度の政策目的が達成できないため、規制案の採用が妥当である。

- (3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係

（貸切バス事業）

本規制については、リフト付きバス等を導入する場合に、国が定める基準への適合を義務づけることとするのではなく、貸切バス事業の用に供する全ての車両について、新たに事業の用に供する際に基準への適合を義務づけることも考えられる。この場合、遵守費用、行政費用ともに増加するが、貸切バス事業においては、顧客のニーズに応じて車両をリフト付き車両、その他の車両を提供することが可能であり、規制案ではこうした柔軟なサービスの提供が可能である。一方、代替案は規制案より費用が増加し、リフト付きバスでなくても安価に利用したいといった多様なニーズに応えることが難しく規制案の採用が妥当である。

（遊覧船等事業）

本規制については、旅客不定期航路事業者について、バリアフリーに対応した船舶を新たに事業の用に供する際に基準への適合を義務づけることも考えられる。この場合、規制案と代替案を比較すると、遵守費用は減少するものの、遊覧船等事業は貸切バス事業とは異なり、利用者のニーズに応じて使用する船舶を柔軟に入れ替えることは困難な事業形態であることから、一部の船舶のバリアフリー化では、高齢者、障害者等は当該航路を利用が困難とな

る。高齢者、障害者等の観光需要に対応できないおそれがあることから、規制案の採用が妥当である。

(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関係

本規制については、公共交通事業者等及び道路管理者は、市町村に対して変更が生じた都度、必要な情報を提供するようにすることも考えられる。この場合、市町村がバリアフリーマップを作成するのにあたって必要なとき以外にも、これらの者は情報の提供を行わなければならない、遵守費用、行政費用ともに、規制案と比べ膨大になり、過大な負担であることから、規制案の採用が妥当である。

【規制の緩和】

(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創設関係

本規制については、例えば当該旅客施設に隣接し、又は近接した建築物を活用したバリアフリー化について、維持保全の計画について所管行政庁による認定を不要とすることも考えられる。

この場合、事前認定により計画の適切性がチェックされず、計画に従って維持保全が行われていない場合の改善命令等の措置が行われないことで、当該建築物の維持保全が適切になされないおそれがあるため、規制案の採用が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

有識者、障害当事者、事業者等の関係者による議論の場として、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する検討会」を平成 29 年 6 月までに 3 回開催し、平成 29 年 6 月の第 3 回検討会において、改正の方向性についてとりまとめた。その後、平成 29 年 11 月及び平成 30 年 1 月の 2 回にわたり、改正の具体的内容について検討を行い了解を得た。更に、規制の検討については、規制を受けることになる各事業者等と個別に調整を行った。

評価書におけるデータの出典：
移動等円滑化実績報告
日本バス協会による調査

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

附則第 4 条において、政府は、この法律の施行後 5 年を経過した場合において、改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとされていることから、改正法案の施行から 5 年を経過した時点（平成 36 年度）において、事後評価を実施する。

- ⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

【規制の新設・拡充】

事後評価に向け、以下の指標により、費用、効果等を把握することとする。

- (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導入関係
 - ・ 旅客施設における段差解消率
 - ・ 国が示す先進的な研修（様々な障害特性への対応充実等）を行う東京大会アクセシブルルート関連交通事業者の割合
- (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導入関係
 - ・ 移動等円滑化促進方針の作成数
 - ・ 移動等円滑化促進方針に係る届出、要請、勧告数
- (3) 貸切バス事業、遊覧船等事業等の法適用対象化関係
 - ・ リフト付きバス等の普及状況
 - ・ 旅客不定期航路事業者に係る公共交通移動等円滑化基準への適合状況
- (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
 - ・ 市町村によるバリアフリーマップの作成状況、情報の提供がなされた数

【規制の緩和】

- (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創設関係
 - ・ 協定建築物の建築等及び維持保全の計画の認定数