

規制の事後評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律（平成 25 年法律第 30 号）

規制の名称：(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限（第 37 条）

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査（第 72 条の 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：道路局路政課

評価実施時期：平成 31 年度 3 月 29 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

(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

事前評価時点では、災害が発生した場合に避難路や緊急輸送路としての機能を果たすことが想定される防災上重要な道路上に、大規模地震等の災害発生時に倒壊するなどして当該道路の閉塞を生じさせる可能性がある占用物件が設置されており、避難路や緊急輸送路としての機能の発揮や緊急車両等の通行に支障をきたしかねないという課題があった。とりわけ電柱やガス管等のいわゆる義務占用物件については、占用許可の基準を満たせば道路管理者は占用許可を与えなければならないことから、災害時の倒壊などにより道路の閉塞等が生じるおそれがあることを考慮することができないことが課題とされていた。

事前評価後、熊本地震や大型台風等の自然災害の発生により、当該規制による指定を受けていない道路区域上に設置されている電柱等の倒壊等による道路閉塞が各地で発生しており、防災上重要な道路について、引き続き、当該規制を行わない場合、避難路や緊急輸送路としての機能の発揮や緊急車両等の通行に支障をきたしかねないという課題は一層顕在化している。

<主な義務占用物件の設置件数>

- ・ 電信電話事業（電柱） 466 万本（H29.3 末現在）
- ・ 電信電話事業（管路） 660 千 km（H29.3 末現在）
- ・ 電気事業（電柱） 851.9 万本（H29.3 末現在）

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

事前評価時点では、道路の長寿命化を図る観点から、道路管理者の許可を得ることなく重量等の最高限度を超えて、又は、通行許可の条件に違反して通行する大型車両（以下「違反通行車両」という。）の通行の取締まりが必要とされていた一方で、従来の重量等の自動計測装置の設置又は自

動車検査証の情報に基づく当該車両の使用者への行政指導では、違反通行車両の通行の取締まり等の実効性を十分担保することができないことが課題とされていた。事前評価後、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は生じておらず、違反通行車両の使用者若しくは通行させた者に対する限度超過車両の通行の許可の取消し等を確実に行うことが、引き続き、必要とされている。

<車両重量自動計測装置によって把握している総重量制限を超過した車両台数及び是正指導等実施社数>

| | 総重量制限を超過した車両台数 | 是正指導等実施社数 |
|--------|----------------|-----------|
| H26 年度 | 約 215 万台 | 130 社 |
| H27 年度 | 約 201 万台 | 92 社 |
| H28 年度 | 約 224 万台 | 266 社 |
| H29 年度 | 約 171 万台 | 46 社 |

② 事前評価時におけるベースラインの検証

(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

事前評価時点では、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、電柱、ガス管等のいわゆる義務占用物件について、引き続き、占用許可の基準を満たせば道路管理者は占用許可をしなければならないこととなり、防災上重要な道路であったとしても占用許可の基準に適合する限り占用許可をしなければならないために、避難路や緊急輸送路としての機能の発揮や緊急車両等の通行に支障をきたしかねない状況が継続することを想定していた。

事前評価後、大規模地震等の自然災害等の発生時において、防災上重要な道路について、引き続き、当該規制を行わない場合、避難路や緊急輸送路としての機能の発揮や緊急車両等の通行に支障をきたしかねないという課題が一層顕在化したことに鑑み、ベースラインは一層深刻化している。

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

事前評価時点では、規制が導入されなかった場合のベースラインとして、道路管理者が、違反通行車両の使用者若しくは通行させた者に対する報告徴収や立入検査を行うことができないために、違反通行車両の取締まり等の実効性を担保できないという課題が継続することを想定していた。

事前評価後、大幅な社会経済情勢等の変化による影響は生じておらず、ベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

事前評価後、熊本地震や大型台風等の自然災害の発生により、当該規制による指定を受けていない道路区域上に設置されている電柱の倒壊による道路閉塞が各地で発生し、緊急輸送道路等が確保されない等の課題が一層顕在化しており、防災上重要な道路について、大規模地震等の災害発生時

における電柱等の占用物件の倒壊等による道路の閉塞を防止し、緊急輸送道路等を確保するという当該規制の必要性は引き続き認められる。

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

事前評価後、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は生じておらず、引き続き、違反通行車両の使用者若しくは通行させた者に対する限度超過車両の通行の許可の取消し等を確実にいき、違反通行車両を減少させるために、道路管理者が許可の取り消し等を行うに足る情報を入手する必要があることに鑑み、道路管理者による違反通行車両の使用者若しくは通行させた者に対する報告徴収や立入検査を行う権限を規定する当該規制の必要性は引き続き認められる。

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) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

平成30年11月1日現在、事前評価時に想定されていた、占用の禁止又は制限を行った道路における既設の占用物件の撤去に要する費用及び当該占用物件の移設に要する費用については、既設の占用物件に対する当該規制の適用実績がないため、発生していない。

一方、新設する占用物件については、当該規制により、平成28年4月1日より緊急輸送道路等における電柱の新設を禁止しており、直轄国道約20,000km、地方道約30,000kmにおいて、規制の導入前に比べて、電柱の設置可能区域が制限され、これまでよりも設置費用の増加が発生していると想定されるが、当該区域以外への電柱の設置等による対応が大半と仮定すると、その増加額は軽微であったと考えられ、事前評価時の想定と乖離するものではない。

なお、当該費用は、代替手段の内容等により異なるため、費用の把握は困難である。

また、当該規制と併せて設けた電線共同溝への電線敷設工事等に要する費用の一部について、国から地方公共団体を通じて無利子貸付けをする費用については、当該制度の実績がないことため、発生していない。

(参考) 電線の地下埋設方式の費用

直接埋設方式とした場合は、1km当たり約2.6億円、電線共同溝方式とした場合は一般的に1km当たり約5.3億円の費用が発生する。

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

平成30年11月1日現在、当該規制の適用実績はなく遵守費用は発生していない。

⑤ 「行政費用」の把握

(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

平成30年11月1日現在、事前評価時に想定されていた、占用の禁止又は制限を行った道路における既設の占用物件の撤去に関する実施事務に要する費用及び当該占用物件の撤去費用に対する損失補償に要する費用については、既設の占用物件に対する当該規制の適用実績がないため、発

生していない。

一方、新設する占用物件については、当該規制により、平成28年4月1日より緊急輸送道路等における電柱の新設を禁止（直轄国道約20,000km、地方道約30,000km）しており、当該道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定する事務に係る費用については、一定程度発生しているものの、増加した事務は既存の体制で実施しており、発生した行政費用は軽微であったと考えられ、事前評価時の想定と乖離はない。

（2）違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

平成30年11月1日現在、当該規制の適用実績はなく、行政費用は発生していない。

⑥ 効果（定量化）の把握

（1）防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

平成30年11月1日現在、当該規制は防災上重要な道路として指定された道路の区域における、占用物件の新設に対してのみ適用されており、既設の占用物件に対して適用された実績はない。

平成28年に発生した熊本地震においては、当該規制により、防災上重要な道路として指定された道路の区域における電柱の新設を禁止していたために、災害発生時における当該電柱の倒壊等による防災上重要な道路の閉塞を一定程度避けられたことによる被害の拡大防止、被災地の復旧の迅速化等の効果をあげている。

なお、効果は対象となる地域の状況及び災害の規模等により異なることから、効果の定量的把握は困難である。

（2）違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

平成30年11月1日現在、当該規制の適用実績はない。

当該規制については、違反通行車両の使用者に対して、対面による是正指導（行政指導）を実施してもなお、違反通行車両を通行させる場合に違反通行車両の使用者若しくは通行させた者からの報告徴収又は違反通行車両の使用者の事務所等に立入検査をする運用としている。適用実績がないのは、報告聴取等の権限に裏付けられた行政指導が着実に効果を上げたためと考えられる。また、直轄国道においては、過去1か月以内に軸重20t超過の違反通行を2回以上、過去3か月以内に軸重20t未満の違反通行を20回以上繰り返した違反者に対して是正指導等を行うこととしているが、こうした違反者の数は減少傾向にある（H26年度130社、H29年度46社）。これは、当該規制が存在することで、違反の抑止効果が働いたものと考えられ、違反通行車両の減少による道路の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保並びに違反通行車両の通行により、道路が破損した際に生ずる維持管理費用の増加の抑止という効果が発生している。

なお、効果については、それぞれの道路について、その構造、状態等が異なることから、効果の定量的把握は困難である。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

（１）防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

上記のとおり、当該規制の拡充の効果については、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。

（２）違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

上記のとおり、当該規制の新設の効果については、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）防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

当該規制の拡充により、電気事業者等の費用負担が増加する場合には、その増加分について、国民が負担する電気料金等の価格へ転嫁されることが想定されていたが、そういった事態は顕在化していない。

そのほか、防災上重要な道路として指定された道路の区域における電柱の新設を禁止していたために、当該区間において良好な景観が形成された。

（２）違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

副次的な影響及び波及的な影響は特に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

（１）防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限について

平成30年11月1日現在、当該規制により、防災上重要な道路として、直轄国道約20,000km、地方道約30,000kmにおいて緊急輸送道路等における電柱の新設を禁止している。当該規制の拡充による費用としては、当該道路の区域内における占用物件の新設が禁止又は制限されたことによる当該区域以外への設置等に伴う費用の増加という遵守費用、当該道路の区域を指定する事務に係る費用の発生という行政費用が発生しているものの、いずれも軽微であったと考えられる。そのほか、副次的な影響または波及的な影響は特に見受けられなかった。

一方、当該規制の拡充による効果として、平成28年熊本地震等の災害発生時において、当該規制による指定を受けた道路の区域において、電柱等の占用物件の新設を禁止又は制限していたために、災害発生時における当該占用物件の倒壊等による道路の閉塞を一定程度避けられたことによる被害の拡大防止、被災地の復旧の迅速化等という効果が発生している。

なお、平成30年11月1日現在、既設の占用物件に対して当該規制を適用した実績はないが、今後、現に電柱の道路占用を行っている電力・通信事業者等の既存の利益・期待等にも配慮しつつ、具体的な措置について検討していく予定であり、当該規制の適用は拡大されることが見込まれている。

以上より、当該規制の拡充は、大規模地震等の災害発生時における電柱等の占用物件の倒壊等による防災上重要な道路の閉塞を防止することによる緊急輸送道路等の確保を引き続き進めていくために必要であり、今後、更なる適用が見込まれることから、継続することが妥当である。

(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査について

平成30年11月1日現在、当該規制の新設について、適用実績はないため、費用は発生していない。また、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。

一方で、当該規制の新設により、直轄国道においては、過去1か月以内に軸重20t超過の違反通行を2回以上、過去3か月以内に軸重20t未満の違反通行を20回以上繰り返した違反者に対して是正指導等を行うこととしているが、こうした違反者の数は減少傾向にあり（H26年度130社、H29年度46社）、違反通行車両の使用者若しくは通行させた者に対しては一定程度の抑止効果が働いたと考えられる。違反通行車両を取締まることができない場合、道路の構造に大きな悪影響が生じ、道路の老朽化を一層進めかねないため、違反通行車両の取締まりの実効性を担保し、道路の長寿命化を図る必要が今後もあることから、当該規制を継続することが妥当である。