

## 規制の事後評価書(要旨)

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26年法律第53号)										
規制の名称	(1)高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条) (2)道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等) (3)立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)										
規制の区分	拡充・緩和										
担当部局	国土交通省道路局 路政課										
評価実施時期	令和2年3月31日										
事前評価時の想定との比較	(1)高架下空間の占用許可基準の緩和について 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はなく、引き続き、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うため、占用許可基準の緩和により、道路交通への支障を及ぼすおそれがない高架の道路の路面下における占用を促進し、道路管理者の占用料収入の増加を図り、高速道路の適切な管理のための財源の確保を行う必要があることから、当該規制の緩和措置は必要である。  (2)道路の占用に係る入札方式の導入について 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はなく、引き続き、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うため、占用入札方式の導入により、最も高い占用料を申し出た者を占用者として占有料収入の増加させ、道路管理者の占有料収入の増加を図り、高速道路の適切な管理のための財源の確保を行う必要があることから、当該規制の緩和措置は必要である。  (3)立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について 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はなく、引き続き、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うため、立体道路制度※の適用の対象を、新設又は改築を行う高速道路に限らず既存の高速道路へ拡大することにより、当該道路の上空又は地下の所有権の売却を可能とすることで、高速道路の適正な管理のための財源の確保を行う必要があることから、当該規制の緩和措置は必要である。										
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握											
(1)	<table border="1"> <tr> <td>(遵守費用)</td> <td>令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、高架の道路の路面下の占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用が遵守費用として発生している。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。</td> </tr> <tr> <td>(行政費用)</td> <td>令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、占用許可を行う場合において占用許可に要する費用が行政費用として発生している。事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。</td> </tr> <tr> <td>(効果)</td> <td>令和元年11月1日現在、当該措置により、上記記載の約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)の占用許可に伴う占用料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。なお、これらの効果は、道路を占用する工作物等の種類、占用面積、占用期間等により異なることから、一律の定量化は困難である。</td> </tr> <tr> <td>(便益(金銭価値化))</td> <td>当該規制の緩和の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難である。</td> </tr> <tr> <td>(副次的な影響及び波及的な影響)</td> <td>令和元年11月1日現在、副次的な影響及び波及的な影響の発生は確認されていない。</td> </tr> </table>	(遵守費用)	令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、高架の道路の路面下の占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用が遵守費用として発生している。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。	(行政費用)	令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、占用許可を行う場合において占用許可に要する費用が行政費用として発生している。事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。	(効果)	令和元年11月1日現在、当該措置により、上記記載の約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)の占用許可に伴う占用料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。なお、これらの効果は、道路を占用する工作物等の種類、占用面積、占用期間等により異なることから、一律の定量化は困難である。	(便益(金銭価値化))	当該規制の緩和の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難である。	(副次的な影響及び波及的な影響)	令和元年11月1日現在、副次的な影響及び波及的な影響の発生は確認されていない。
(遵守費用)	令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、高架の道路の路面下の占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用が遵守費用として発生している。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。										
(行政費用)	令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、占用許可を行う場合において占用許可に要する費用が行政費用として発生している。事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。										
(効果)	令和元年11月1日現在、当該措置により、上記記載の約2,200件(高速道路約1,500件、直轄国道約700件)の占用許可に伴う占用料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。なお、これらの効果は、道路を占用する工作物等の種類、占用面積、占用期間等により異なることから、一律の定量化は困難である。										
(便益(金銭価値化))	当該規制の緩和の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難である。										
(副次的な影響及び波及的な影響)	令和元年11月1日現在、副次的な影響及び波及的な影響の発生は確認されていない。										
	<table border="1"> <tr> <td>(遵守費用)</td> <td>令和元年11月1日現在、入札方式による占用は15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、入札占用計画の提出を行うおとする者がその提出を行う場合に要する費用及び道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用が遵守費用として発生している。道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用は、個々の占用のケースにより異なるため、一律に定量的な把握をすることは困難である。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。</td> </tr> </table>	(遵守費用)	令和元年11月1日現在、入札方式による占用は15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、入札占用計画の提出を行うおとする者がその提出を行う場合に要する費用及び道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用が遵守費用として発生している。道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用は、個々の占用のケースにより異なるため、一律に定量的な把握をすることは困難である。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。								
(遵守費用)	令和元年11月1日現在、入札方式による占用は15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、入札占用計画の提出を行うおとする者がその提出を行う場合に要する費用及び道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用が遵守費用として発生している。道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用は、個々の占用のケースにより異なるため、一律に定量的な把握をすることは困難である。事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。										

(2)	(行政費用)	令和元年11月1日現在、入札方式による占用は15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、道路管理者が入札占用指針の作成、入札への参加の可否の審査及び入札の実施に要する費用が行政費用として発生している。事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、入札方式による占用1件あたりの当該費用は通常の占用の場合と比べて多く得られる占用料の実績を踏まえると、当該費用は相対的に軽微なものであると考えられる。
	(効果)	令和元年11月1日現在、当該措置により、④「遵守費用」の把握及び⑤「行政費用」の把握に記載のとおり15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))の占用許可に伴う占用料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。なお、これらの効果は、道路の占用面積、占用期間等により異なることから、一律の定量化は困難である。
	(便益(金銭価値化))	当該規制の緩和の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難である。
	(副次的な影響及び波及的な影響)	令和元年11月1日現在、副次的な影響及び波及的な影響の発生は確認されていない。
(3)	(遵守費用)	令和元年11月1日現在、当該制度の既存の高速道路への適用実績はないため、事前評価時に想定されていた、立体道路制度を活用しようとする者が用地買収その他の手続及び建物の建築に要する費用という遵守費用は発生していない。
	(行政費用)	令和元年11月1日現在、当該制度の既存の高速道路への適用実績はないため、事前評価時に想定されていた、道路区域でなくなった空間の所有権譲渡に要する手続の費用という行政費用は発生していない。
	(効果)	令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、効果は発生していない。
	(便益(金銭価値化))	令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、便益は発生していない。
	(副次的な影響及び波及的な影響)	令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、当該措置による副次的な影響及び波及的な影響は発生していない。
考察	<p>(1) 事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。</p> <p>令和元年11月1日現在、当該措置による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、1件あたりの費用はいずれも軽微である。一方、当該措置により、一定の占用料収入の確保が実現し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。以上より、当該措置は、継続することが妥当である。</p> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入について</p> <p>事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。</p> <p>令和元年11月1日現在、当該規制の導入による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、1件あたりの費用はいずれも軽微である。一方、当該措置により、占用者の選定に当たっての手続きの公平性及び透明性の向上を図るとともに、現行法で定められた占用料の額よりも高い額の占用料を得られることによる占用料収入の増加が実現し、高速道路の適正な管理のための財源確保という効果をあげている。副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。</p> <p>以上より、当該措置は、継続することが妥当である。</p> <p>(3) 事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。</p> <p>令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、当該措置による効果、費用及び副次的な影響又は波及的な影響は発生していない。一方、本規制緩和措置の対象とする立体道路制度は、当該制度を活用した事業の事業規模がかなり大規模なものとなるため、事後評価時点までに適用実績がなかったものの、今後とも、当該制度に対する社会的ニーズは引き続き想定されることである。</p> <p>以上より、当該措置は、継続することが妥当である。</p>	
備考		