

事前評価票【No.6】

施策等名	道路法の一部改正	担当課 (担当課長 名)	道路局路政課 (路政課長 内海 英一)
施策等の概要	<p>道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とするNPO等による並木、街灯等の道路の占用について、特例を設けることを目的とする。 (都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案において措置)</p>		
施策等の目的	<p>道路交通環境の向上を図る活動等を行うNPO等による並木、街灯等の道路の占用について、特例を認めることとし、道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保を図る。</p>		
政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上		
業績指標	-		
業績指標の目標値(目標年次)	-		
施策等の必要性	<p>目標と現状のギャップ 道路交通環境の向上のためにはNPO等が設ける並木、街灯等の物件も必要。 しかしながら、NPO等がこのような施設を設ける十分な制度環境が整っていない。</p> <p>原因分析 道路の占用は、一般交通の用に供するという道路の本来機能からすれば、副次的なものであり、道路の本来機能を阻害しない範囲内でのみ認められるものであることから、現行法では原則として道路の敷地外に余地がないためやむを得ないものである場合に占用が認められる。これが、本来設置されていることが望ましいNPO等が設ける並木、街灯等の物件にまで及んでしまっている。</p> <p>課題の特定及び施策の具体的内容 道路法第33条の許可基準の要件の緩和が必要であり、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とするNPO等が道路の占用により設置する並木、街灯等については、他に余地がなくやむを得ないものであるときに占用を認めることとする現行の規定を適用しない旨の特例を道路法に設ける。</p>		
社会的ニーズ	道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保。		
行政の関与	道路の管理は、国又は地方公共団体が行うこととされており、円滑な道路交通の確保と道路空間の有効利用とを両立させるため、道路管理者による道路占用許可制度が必要。		
国の関与	道路法に基づき、指定区間内国道については国が占用を許可し、指定区間外国道や地方道については地方公共団体が占用を許可する。		
施策等の効率性	民間の協力を得て道路交通環境の向上が図られることから、道路管理上効率的である。		
施策等の有効性	現行法では許可できないものが改正により許可できるようになる効果を有し、NPO等に道路交通環境の向上や沿道における良好な生活環境の確保を実現するような並木、街灯等の物件の設置させるインセンティブを付与することとなり、有効である。		
その他特記すべき事項	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必要な措置を講ずるものとされている。(改正法附則第6条)		

事前評価票【No. 26】

施策等名	自治体管理・道路橋の長寿命化のための修繕計画策定費の支援制度の創設	担当課 (担当課長名)	国道・防災課(木村課長) 地方道・環境課(下保課長)
施策等の概要	重要な道路ネットワーク上の、自治体が管理する道路橋の修繕について、対症療法型から長寿命化を目的とした予防型へと転換を図るための取り組みに対して支援を行う。		
施策等の目的	重要な道路ネットワーク上の、自治体が管理する道路橋について、これまでの対症療法的な修繕・更新から予防的な修繕へ政策誘導し、もって橋梁の長寿命化を図ることにより、重要な道路ネットワークの安全性・信頼性を確保するとともに、今後急速な増大が見込まれる修繕・更新費を縮減することを目的とする。		
関連する政策目標	9) 交通安全の確保		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 建設後 50 年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合は、現在の 6%が 20 年後には 47%と大幅に増加し、計画的な修繕による橋梁の長寿命化を行わなければ、架替工事による道路交通へ及ぼす損失や修繕・更新費の大幅な増大など将来大きな負担が生じることとなる。しかしながら、自治体においては橋梁の長寿命化を図る観点からの予防的な修繕が行われていない状況である。 (=目標と現状のGAP) ○ 現在、長寿命化を図る観点からの予防的な修繕が実施されていない原因として、自治体が管理する道路橋の健全度が十分に把握されていないことが考えられる。(=原因分析) ○ 従って施策の目的を実現するためには、自治体が管理する道路橋の健全度を早急に把握することを促し、自治体が予防的な修繕に計画的に取り組める環境を構築する必要がある。(=課題の特定) ○ このため、重要な道路ネットワーク上の、自治体が管理する道路橋について、自治体による健全度の把握を促進するとともに、「支障が出たら修繕する」という対症療法的な修繕から、中長期的に橋梁の長寿命化を図るための予防的な修繕へと政策転換を促すため、自治体が体系的な長寿命化修繕計画(仮称)※を策定するのに必要な経費の一部を助成する制度を創設する。(=施策の具体的内容) <p>※ 重要なネットワーク上の橋梁群の修繕方針・方策(修繕・架替等)を体系的に定めた計画</p>		
社会的ニーズ	○ 増大している高齢化橋梁に対して、道路ネットワークの安全性・信頼性を確保するため、適切に橋梁を管理することが求められている。		
行政の関与	○ 公共施設の管理は行政が責任を持って行うものであり、落橋時に大きな被害が想定されるだけではなく、道路ネットワークの安全性・信頼性の確保に大きな支障が出る可能性があることから、行政の関与が不可欠である。		
国の関与	○ 緊急輸送道路など重要な道路ネットワークの安全性・信頼性を確保するとともに、今後増大が見込まれる道路橋の修繕・更新費の縮減による低コスト社		

	会を実現するために国として関与する必要がある。
施策等の効率性	○ 長寿命化修繕計画（仮称）に基づき、自治体が道路ネットワーク面での重要性・緊急性を踏まえつつ、個々の橋梁に対して最も効率的・効果的な修繕を計画的に実施することで、今後増大が見込まれる修繕・更新費の縮減が図られるとともに、修繕・更新費を平準化することが可能である。
施策等の有効性	○ 長寿命化修繕計画（仮称）の策定により、橋梁架替工事による道路交通に及ぼす損失の軽減など道路ネットワークの安全性・信頼性が確保されるとともに、自治体においても「支障が出たら修繕する」という対症療法的な修繕から、中長期的に橋梁の長寿命化を図るための予防的な修繕へと政策転換が図られる。
その他特記すべき事項	