

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：車両制限令の一部を改正する政令案

規制の名称：国際海上コンテナ車（40ft背高）の総重量等の最高限度の緩和
（車両制限令第3条関係）

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：国土交通省道路局路政課

評価実施時期：平成31年1月17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）

・道路法第47条に基づく総重量等の最高限度を超える国際海上コンテナ車（国際海上コンテナ運送の用に供するコンテナ（40ft背高を想定）の運搬用のセミトレーラ連結車。以下、単に「国際海上コンテナ車（40ft背高）」と記載。）を通行させようとする者は、道路管理者から道路法第47条の2第1項の許可を受ける必要があるところ、当該許可手続きに時間を要するため、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を阻害することが課題となっている。一方、道路法等の一部を改正する法律（平成30年法律第6号）により、国際海上コンテナ車（40ft背高）が通行しても道路の構造等の観点から支障がないなどを要件として指定される重要物流道路制度が創設された。当該道路について総重量等の最高限度を緩和することが可能であるにも関わらず現行の規制が継続する場合、引き続き当該課題が解消されない状態が継続する。

○国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可台数

年度	H28	H29
通行許可台数（万台）	約30	約42

※国土交通省道路局調べ

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）

【課題及びその原因】

- ・近年、40ft背高コンテナは、世界の海上コンテナの半数以上を占め、当該コンテナを輸送する国際海上コンテナ車通行許可件数は、5年間で約1.5倍と大きく増加しており、国際競争力を強化する観点から、これらのコンテナを機動的に輸送できる環境整備が必要である。一方で、当該コンテナを輸送する国際海上コンテナ車（40ft背高）は、現行の車両制限令第3条第1項で規定されている車両の総重量及び長さの最高限度を超えていることから、国際海上コンテナ車（40ft背高）を通行させようとする者は、道路管理者から道路法第47条の2第1項の許可を受ける必要があり、当該許可申請手続きに時間を要するため、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を阻害することが課題となっている。

【規制の内容】

- ・道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する国際海上コンテナ車（40ft背高）について、車両の総重量等の最高限度を緩和し、当該最高限度以内の車両については、道路管理者の通行許可を受けることなく当該道路を通行できることとする。

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）

【遵守費用】

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）に対して、省令において定められる要件を満たすことにより、一定の費用が発生するが軽微である。

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

【行政費用】

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）が通行しても道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障が無いと認める道路の指定に要する費用は、各道路の現況等により異なるため定量的に把握することは困難である。

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

・国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行許可申請手続きが不要になるため、当該許可手続きの時間が不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。なお、効果はそれぞれの輸送経路等により異なることから定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上述のとおり当該規制の拡充・緩和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。

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

・国際海上コンテナ車（40ft背高）を通行させようとする者が、道路管理者の通行許可を受ける際に発生する費用（削減）
道路管理者を異にする2以上の道路に係る申請の場合は、1台（トラクタベース）、1経路毎に原則200円の費用を要する。また、国際海上コンテナ車（40ft背高）の申請件数はおよそ8,000件（平成29年度実績値）と想定し、全ての申請が道路管理者を異にする2以上の道路に係るものと仮定した場合、当該規制を緩和することで1,600,000円程度遵守費用が削減されると考えられる。この額は、当該規制緩和によって生じる便益である。

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

・国内におけるトラック輸送の機動性や物流生産性の向上が促進されることにより効率的な物流網の形成に寄与し、ひいては国際競争力の強化に繋がる。
・本規制の緩和により国際海上コンテナ車（40ft背高）が道路管理者の通行許可を受けずに通行したとしても、通行できるのは道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障が無いと認める道路として指定した道路のみであり、当該規制緩和により道路の構造の保全及び交通の危険に支障は生じない。

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

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）に対して、省令において定められる要件を満たすことにより、一定の費用が発生するが軽微である。
- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）が通行しても道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障が無いと認める道路の指定に要する費用が発生する。
- ・本規制の緩和により、国際海上コンテナ車（40ft背高）を通行させようとする者が、道路管理者の通行許可を受ける際に発生する費用等の遵守費用削減が見込まれる。
- ・また、国際海上コンテナ車（40ft背高）の通行許可申請手続きが不要になることにより許可手続きの時間が不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上が期待できる。さらには、効率的な物流網の形成に寄与し、ひいては国際競争力の強化に繋がる等の副次的な効果も期待できる。
- ・さらに、道路の構造の保全等に支障は生じない。
- ・以上より、新たな費用が発生するものの、現行制度において発生している費用を削減できる上に物流生産性の観点から大きな効果を期待できることから、当該規制案を導入することが適当である。

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

【代替案の内容】

- ・道路管理者は、全ての物流関係車両に対し道路の通行許可申請を不要とする。

【費用】

遵守費用

- ・発生しない。

行政費用

- ・物流関係車両が通行することにより損傷を受けた道路の修繕等に要する追加的費用

【効果（便益）】

- ・全ての物流関係車両の通行許可手続きが不要になることにより、当該許可手続きの時間が不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。

【規制案と代替案の比較】

- ・代替案においても、物流生産性向上を図る上で効果が期待できるが、道路法第47条に基づく車両の総重量等の最高限度を超える物流関係車両が通行することを想定していない構造である道路については、当該車両が無秩序に通行することで、道路の損傷の発生等、道路の構造の保全及び交通の危険防止上大きな支障が生じるとともに、道路の損傷による通行止め等の大きな社会的な影響が生じる可能性がある。
- ・この点、規制案については、道路管理者が道路の構造の保全又は交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する国際海上コンテナ車（40ft背高）に限り通行許可を不要とすることから、道路の構造等への影響も配慮しつつ、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。
- ・以上より、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可台数のデータについては、国土交通省道路局調べにより記載。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画（平成26年6月24日閣議決定）を踏まえ、施行から5年後（平成35年度）に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。

- 事後評価に向け、以下の統計及び指標等により、効果等を把握する必要があると考える。
- ・国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可台数について、国土交通省道路局の調査により把握