

平成23年度のRIA実績

件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地における建築制限の特例に関する法律案	法律	住宅局	平成23年4月20日	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図るため、特定行政庁は、区域を指定し、6ヶ月(延長の場合、最長で8ヶ月)まで建築の制限・禁止を行えるよう特例措置を設ける(規制)。
都市再生特別措置法施行令等の一部を改正する政令案	政令	都市局	平成23年5月31日	下水の取水等の許可を受けた事業者が公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入しても良いものとして、下水熱を利用する設備の管理上必要なものを定める(緩和)
下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	水管理・国土保全局	平成23年8月31日	1,1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準を0.2mg/Lから1mg/Lにする。(緩和)
津波防災地域づくりに関する法律案	法律	総合政策局	平成23年10月27日	<p>(1)土地区画整理事業に関する特例関係 規制の創設。施行者が津波防災住宅等建設区を設けた場合、当該建設区に換地の申出をすることができる者は、住宅又は公益的施設の用に供する宅地の所有者に限られ、換地の申出をすることができない地権者は、当該建設区外に換地されることとする。</p> <p>(2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 規制の緩和。推進計画区域内において、津波からの避難に資する一定の基準を満たす建築物の防災用備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な、特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。</p> <p>(3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 規制の創設。一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画が定められた場合に当該都市計画施設の区域内において建築物の建築をしようとする者は、許可を受けなければならない。</p> <p>(4)津波防護施設等関係 規制の創設。津波防護施設区域(津波防護施設の敷地である土地の区域及び当該土地の区域に隣接する土地の区域であって、津波防護施設を保全するため必要なもの)内の占用許可制度等を実施。主な内容は以下の通り。 ○津波防護施設区域内の土地の占用の許可(第22条) ○津波防護施設区域内における行為制限(第23条)</p> <p>(5)津波災害警戒区域関係 規制の創設。津波災害警戒区域内の地下街、社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者等における避難確保計画の作成等を実施。主な内容は以下の通り。 ○避難確保計画の作成(第71条) ○避難訓練の実施及び報告(第71条)</p> <p>(6)津波災害特別警戒区域関係 規制の創設。津波災害特別警戒区域における一定の開発行為及び建築行為の許可制度の実施。主な内容は以下の通り。 ○特定開発行為の許可(第73条) ○特定建築行為の許可(第82条)</p>
都市再生特別措置法の一部を改正する法律案	法律	都市局	平成24年2月3日	規制の緩和。都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	<p>I. 二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し国土交通大臣の承認を受けることの義務づけ(第19条の25)</p> <p>II. 二酸化炭素放出抑制指標を算定し国土交通大臣の確認を受けることの義務づけ(第19条の26)</p> <p>III. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付、証書を有しない船舶の航行禁止(第19条の27及び第19条の28)</p> <p>IV. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置き義務の義務づけ(第19条の29)</p> <p>V. 証書の返納命令等(第19条の31)</p>
海上運送法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	準日本船舶の認定制度を創設する。対外船舶運航事業者は、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測度を受けなければならないこととする。また、認定を受けた準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届けなければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届けなければならないこととする。このほか、国土交通大臣は、対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。
船員法の一部を改正する法律案	法律	海事局	平成24年2月17日	<p>1. 雇入契約の締結前及び雇入契約の成立時の書面の交付義務等の創設(第32条、第36条)</p> <p>2. 一定の募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限の創設(第32条の2)</p> <p>3. 船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員の送還義務の創設(第47条)</p> <p>4. 給与明細の交付義務の創設(第53条)</p> <p>5. 船長等への労働時間規制の適用(第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条)</p> <p>6. 休憩時間規制に関する労使協定による適用除外の創設(第65条の3)</p> <p>7. 船員の最低年齢の見直し(第85条)</p> <p>8. 法定検査制度の創設(第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで)</p> <p>9. 海上労働条約及び海上労働証書等の写しの揭示義務の創設(第113条)</p> <p>10. 船内苦情処理手続に関する義務の創設(第118条の4)</p>

件名	法令レベル	担当部局	評価書公表日	本案
不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案	法律	土地・建設産業局	平成24年2月27日	規制の緩和。現行では許可を受けなければ不特事業を営むことができないが、不特事業の活用を一層推進するため、一定の要件を満たす者が届出により特定の不特事業を営むことを可能とする(以下、当該不特事業を「特例事業」といい、特例事業を営む者を「特例事業者」という。)。特例事業を営む要件として、特例事業者は、許可を受けた不特事業者に業務を委託しなければならないこととし、それに伴って、委託を受ける不特事業者について必要な規制を行う等の措置を講じる。
都市の低炭素化の促進に関する法律案	法律	都市局	平成24年2月27日	(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(規制の創設) 地方公共団体の補助を受けた認定集約都市開発事業により整備された特定建築物(病院、事務所、共同住宅その他の多数の者が利用する建築物をいう。以下同じ。)の賃貸料又は譲渡価額については、一定の額を超えて契約し、又は受領してはならないこととする。 (2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例 駐車機能集約区域内において条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者に対し、①各建築物又はその敷地内、②集約駐車施設内、③各建築物若しくはその敷地内又は集約駐車施設内のいずれかに駐車施設を設けなければならない旨を条例で定めることができることとする。 (3) 特定緑地管理機構(規制の緩和) 市町村は、緑地の保全及び緑化の推進に関し一定の能力を有する一般社団法人等について、市町村に代わって緑地の管理、緑地の買取り、情報提供等の業務を行うことができる特定緑地管理機構(緑地の管理など一定の業務については当該市町村の区域内におけるものに限定)として指定することができることとする。 (4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(規制の緩和) 低炭素まちづくり計画に記載された下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備及び管理に関する事業を実施する者は、公共下水道管理者又は流域下水道管理者の許可を受けて、当該設備により公共下水道又は流域下水道の排水施設から下水を取水することができることとする。 (5) 低炭素建築物の容積率の特例(規制の緩和) 低炭素建築物の床面積のうち、第55条第1項第1号の基準(建築物の低炭素化の促進のために誘導すべき基準)に適合させるための措置をとることにより通常の建築物の床面積を超えることとなる場合の床面積(政令で定める床面積)は、容積率の算定の基礎となる延べ面積に不算入とする(容積率を緩和する)こととする。
国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	法律	自動車局	平成24年3月1日	コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており(40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上)、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。 コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。 以上を踏まえ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るため、コンテナ内貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等(コンテナ情報)の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、船長、取次事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置及び貨物自動車運送事業者等(以下「トラック事業者」)の遵守事項等を規定することとする。
下水道法施行令の一部を改正する政令案	政令	水管理・国土保全局	平成24年3月12日	(規制の強化) 下水道法における排除基準に1,4-ジオキサンを追加し、基準値を0.5mg/Lに設定する。

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年4月20日

政策	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地における建築制限の特例に関する法律案		
担当課	住宅局建築指導課	担当課長名	井上勝徳
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地における建築制限の特例に関する法律案</p> <p>【関連条項】 建築基準法第84条、第101条第1項第9号及び第104条第2号被災市街地復興特別措置法第5条第1項各号</p> <p>【内容】 東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図るため、特定行政庁は、区域を指定し、6ヶ月（延長の場合、最長で8ヶ月）まで建築の制限・禁止を行えるよう特例措置を設ける。</p> <p>② 規制の目的 東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図る。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p style="padding-left: 20px;">1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p style="padding-left: 20px;">1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る</p> <p>c 関連する業績指標 —</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 —</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図る。（ただし、実際にどの程度復興が図られるかについては、本法案のみならず、他の非常に多数の要素が複合的に影響する。そのため、本法案と市街地の復興との関係については、一義的に判断することは難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。）</p> <p>④ 規制の内容 規制の強化・拡充。特定行政庁が区域を指定した場合、平成23年3月11日より6ヶ月（延長の場合、最長8ヶ月）以内の期間、当該区域内における建築物の建築が制限又は禁止される。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <p>○ 通常の災害の場合では、災害発生日から最長で2月以内の期間、建築基準法第84条に基づく建築制限又は禁止を行い、当該期間内に、</p>		

	<p>復興の方針を都市計画決定すること等が想定されているところ、東日本大震災の被災地域には、当該期間内に市町村が必要な手続を経たうえで、これを行うことが極めて困難な状況にある地域もある。（＝目標と現状のギャップ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本状況については、東日本大震災により、東北地方の沿岸部の市町村を中心に、多数の死者・行方不明者が発生するとともに、多くの建築物が損壊するなど、甚大な人的・物的被害が発生したことによる。（＝原因分析） ○ これに対応するため、東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地において、健全な復興に向けたまちづくりを円滑化する必要がある。（＝課題の特定） ○ よって、特定行政庁が、市町村の復興計画の策定に必要な期間、建築制限又は禁止を行えるよう、新たに特例措置を設けることとする。（＝規制の具体的内容）
<p>想定される代替案</p>	<p>本法案を制定しない。</p>
<p>規制の費用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 当該規制案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> a 遵守費用 指定区域の住民にとっては、自由な建築行為が制限されるという費用が発生する。 b 行政費用 特定行政庁においては、区域指定の是非や具体的な指定区域の範囲に関する検討、判断を行うことによる費用が発生する。 ② 代替案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> a 遵守費用 復興に向けた方針について都市計画決定等する期間的な余裕がないことが想定され、市街地の健全な復興に支障が生じ、復興に向けた長期的な費用が発生する。 b 行政費用 仮設住宅の整備等の復旧のための業務と並行して震災発生日から2ヶ月以内という短期間で復興に向けた方針について都市計画決定等することに伴い、行政費用は増大する。
<p>規制の便益</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 当該規制案における便益の要素 十分な期間的余裕を持って、都市計画決定という周辺住民の総意に基づく復興の手続きを実施することにより、市街地の健全な復興が図られる。 ② 代替案における便益の要素 震災発生日より最長2ヶ月が過ぎると、自由な建築行為を行うことができる。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p><検討> 以上を基に、改正案、代替案についてそれぞれ費用と便益の関係を分析する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本法案 本法案によれば、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた地域につい

	<p>ても、災害からの復興のために都市計画決定等を行う場合に、その手続きを行う期間が6ヶ月（延長の場合、最長8ヶ月）以内の期間となることで、適正かつ十分な手続きを経ることができると想定される。周辺住民にとっては、6ヶ月（延長の場合、最長8ヶ月）以内の期間、自由な建築行為は制限されるものの、良好な市街地環境の形成等、健全な復興が図られることからすれば、発生する費用よりも得られる便益の方が相当大きくなるものと考えられる。</p> <p>○ 代替案（本法案を制定しない場合） 本法案を制定しない場合は、建築基準法第84条に基づく建築制限を実施した地域であっても、災害発生日から最長2ヶ月が経過すれば、自由な建築行為が可能であるが、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた地域では、2ヶ月以内に復興のための都市計画決定等を行うことは事実上困難であり、無秩序に建築物が建築されることで良好な市街地環境の形成等が阻害されることから、これを防ぎ、復興のための都市計画等の実現に支障がない状態に現地の状況を維持することが重要であり、得られる便益よりも発生する費用の方が大きくなるものと考えられる。</p> <p><結論> 上記検討の結果、本法案の優位性が認められるため、本法案によることが適当であると考えられる。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	平成23年4月8日付で宮城県知事より内閣総理大臣へ提出された「東日本大震災に対処するための特別立法等を求める要望書」において、本件について記載されている。
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	平成28年度末にRIA事後検証シートによる事後検証。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。
その他 (規制の有効性等)	本法案の施行により、東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興が図られるため、本法案は有効である。

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地における建築制限の特例に関する法律案	
担当部局	国土交通省住宅局建築指導課	電話番号: 03-5253-8513 e-mail: kenshi@mlit.go.jp
評価実施時期	平成23年4月20日	
規制の目的、内容及び必要性等	東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図るため、特定行政庁は、区域を指定し、6ヶ月(延長の場合、最長で8ヶ月)まで建築の制限・禁止を行えるよう特例措置を設ける。	
	法令の名称・関連条項とその内容	<p>【法令の名称・関連条項】 建築基準法第84条、第101条第1項第9号及び第104条第2号 被災市街地復興特別措置法第5条第1項各号</p> <p>【内容】 東日本大震災により甚大な被害を受けた市街地の健全な復興を図るため、特定行政庁は、区域を指定し、6ヶ月(延長の場合、最長で8ヶ月)まで建築の制限・禁止を行えるよう特例措置を設ける。</p>
想定される代替案	代替案: 本法案を制定しない。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	指定区域の住民にとっては、自由な建築行為が制限されるという費用が発生する。	復興に向けた方針について都市計画決定等する期間的な余裕がないことが想定され、市街地の健全な復興に支障が生じ、復興に向けた長期的な費用が発生する。
(行政費用)	特定行政庁においては、区域指定の是非や具体的な指定区域の範囲に関する検討、判断を行うことによる費用が発生する。	仮設住宅の整備等の復旧のための業務と並行して震災発生日から2月以内という短期間で復興に向けた方針について都市計画決定等することに伴い、行政費用は増大する。
(その他の社会的費用)	特になし	特になし
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	十分な期間的余裕を持って、都市計画決定という周辺住民の総意に基づく復興の手続きを実施することにより、市街地の健全な復興が図られる。	震災発生日の日より最長2月が過ぎると、自由な建築行為を行うことができる。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p><検討> 以上を基に、改正案、代替案についてそれぞれ費用と便益の関係を分析する。</p> <p>○ 本法案 本法案によれば、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた地域についても、災害からの復興のために都市計画決定等を行う場合に、その手続きを行う期間が6ヶ月(延長の場合、最長8ヶ月)以内の期間となることで、適正かつ十分な手続きを経ることができると想定される。周辺住民にとっては、6ヶ月(延長の場合、最長8ヶ月)以内の期間、自由な建築行為は制限されるものの、良好な市街地環境の形成等、健全な復興が図られることからすれば、発生する費用よりも得られる便益の方が相当大きくなるものと考えられる。</p> <p>○ 代替案(本法案を制定しない場合) 本法案を制定しない場合は、建築基準法第84条に基づく建築制限を実施した地域であっても、災害発生日から最長2ヶ月が経過すれば、自由な建築行為が可能であるが、東日本大震災により壊滅的な被害を受けた地域では、2ヶ月以内に復興のための都市計画等を行うことは事実上困難であり、無秩序に建築物が建築されることで良好な市街地環境の形成等が阻害されることから、これを防ぎ、復興のための都市計画等の実現に支障がない状態に現地の状況を維持することが重要であり、得られる便益よりも発生する費用の方が大きくなるものと考えられる。</p> <p><結論> 上記検討の結果、本法案の優位性が認められるため、本法案によることが適当であると考えられる。</p>	
有識者の見解その他関連事項	平成23年4月8日付で宮城県知事より内閣総理大臣へ提出された「東日本大震災に対処するための特別立法等を求める要望書」において、本件について記載されている。	
レビューを行う時期又は条件	平成28年度末にRIA事後検証シートによる事後検証。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。	
備考		

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年5月31日

政策	都市再生特別措置法施行令等の一部を改正する政令案（仮称）		
担当課	都市・地域整備局下水道部下水道企画課	担当課長名	長田朋二
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 都市再生特別措置法施行令等の一部を改正する政令案（仮称）</p> <p>【関係条項とその内容】 公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能なものを定めること（都市再生特別措置法施行令第5条）</p> <p>② 規制の目的 官民の連携を通じて都市の国際競争力を強化し都市の再生を実現することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 -</p> <p>b 関連する施策目標 -</p> <p>c 関連する業績指標 -</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 -</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 -</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>【規制の緩和】 下水の取水等の許可を受けた事業者が公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入しても良いものとして、下水熱を利用する設備の管理上必要なものを定める。</p> <p>⑤ 規制の必要性 下水熱を利用する設備は、微細な管を有する熱交換器等が含まれており、これらの管の閉塞を防止するため、事前に不純物を沈殿除去する凝集剤を添加することが設備の維持管理上必要となることが想定される。 他方、多種多様な凝集剤のうち強酸性・強アルカリ性のものは、下水処理場の活性汚泥への悪影響や、下水道施設の材料であるコンクリート等への劣化作用など、下水道施設の機能に支障を及ぼすおそれのあるものが考えられる。流入させる下水には下水の排除に係る水質規制がかからず、不適切な凝集剤を除外することを政令で規定する必要があるが、支障の程度が許容しうる範囲であるかどうかは、凝集剤の種類で一律に定めることは困難であるため、公共下水道管理者が公共下水道の管理上著しい支障を及ぼすおそれがないと認めたものに限ることとするものである。</p>		
想定される代替案	公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能な物を定めない。		

<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 当該政令の内容は規制の例外を定めるものであり、追加の遵守費用は生じない。</p> <p>b 行政費用 公共下水道管理者が公共下水道の管理上著しい支障を及ぼすおそれがない凝集剤を判断するのに要する費用</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 凝集剤が使えないため、許可事業者の事業手法に制約が生じる。</p> <p>b 行政費用 公共下水道管理者が公共下水道の管理上著しい支障を及ぼすおそれがない凝集剤の判断に要する費用が不要となるため、追加の行政費用は生じない。</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 許可事業者の事業手法に幅が出るため、法の趣旨に合致する公益性の高い事業の実施可能性が高まる。 ・ 凝集剤を公共下水道管理者が認めたものに限定することで、許可事業者が下水道施設の維持管理上、公共用水域の水質保全上望ましくない下水を排水施設に流入させることを未然に防ぐことができる。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能な物を定めないため、許可事業者の事業に制約が生じ、法の趣旨に合致する公益性の高い事業の推進が限定される。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>本案については、行政費用が一定程度発生するものの、これらの措置を講じることにより、官民が連携して下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備を推進し、省エネルギー・省CO2の観点から建築物の環境性能を向上させ、環境意識の高いグローバル企業等の誘致等により都市の国際競争力の強化が図られ、都市の再生が実現されることから、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備が十分に進まないこととなるため、都市の国際競争力の強化を図ることが困難となる。したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特になし</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>法附則第7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、新法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ため、法の事後評価と合わせて平成28年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施する。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>① 規制の有効性 官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等を呼び込むことにより都市の国際競争力の強化が図られ、都市の再生が実現される。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	都市再生特別措置法施行令等の一部を改正する政令案(仮称)	
担当部局	国土交通省都市・地域整備局下水道企画課	電話番号: 03-5253-8427 e-mail: g_CRB_GSD_GSK@mlit.go.jp
評価実施時期	平成23年5月31日	
規制の目的、内容及び必要性等	官民の連携を通じて都市の国際競争力及び魅力を高め都市の再生を図るため、下水の取水等の許可を受けた事業者が公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入しても良いものとして、下水熱を利用する設備の管理上必要なものを定める。	
	法令の名称・関連条項とその内容	【法令案の名称】都市再生特別措置法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案 【関連条項との内容】 公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能な物を定めること(都市再生法施行令第5条の2)
想定される代替案	代替案: 公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能な物を定めない。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	当該政令の内容は、規制の例外を定めるものであり、追加の遵守費用は生じない。	凝集剤が使えないため、許可事業者の事業手法に制約が生じる。
(行政費用)	公共下水道の管理上著しい支障を及ぼすおそれがない凝集剤の判断に要する費用	
(その他の社会的費用)	特になし	
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 許可事業者の事業手法に幅が出るため、法の趣旨に合致する公益性の高い事業の実施可能性が高まる。 ・ 凝集剤を公共下水道管理者が認めたものに限定することで、許可事業者が下水道施設の維持管理上、公共用水域の水質保全上望ましくない下水を排水施設に流入させることを未然に防ぐことができる。 	公共下水道の排水施設に流入させる下水に混入させることが可能な物を定めないため、許可事業者の事業に制約が生じ、法の趣旨に合致する公益性の高い事業の推進が限定される。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>本案については、行政費用が一定程度発生するものの、これらの措置を講じることにより、官民が連携して下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより、都市の国際競争力の強化が図られるとともに、自発的・自立的に地域のポテンシャルが活性化され、都市の再生が図られることから、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備が十分に進まないこととなるため、都市の魅力の向上を図ることが困難となる。したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>	
有識者の見解その他関連事項	特になし	
レビューを行う時期又は条件	法附則第7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、新法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ため、法の事後評価と合わせて平成28年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施する。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。	
備考		

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年8月31日

政策	下水道法施行令の一部を改正する政令案（仮称）		
担当課	国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道企画課	担当課長名	長田朋二
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 下水道法施行令の一部を改正する政令案（仮称）</p> <p>【関係条項とその内容】 金属製品製造業等の特定事業場（水質汚濁防止法（昭和四十五年法律第三十八号）第2条第6項に規定する特定事業場をいう。）からの下水の排除の制限に係る水質の基準（以下「下水道法における排除基準」という。）が定められている（下水道法施行令第9条の4第1項第15号）</p> <p>② 規制の目的 終末処理場での処理が困難な物質に係る下水道法における排除基準を定めることで、終末処理場からの放流水質基準を、水質汚濁防止法で定める特定事業場からの公共用水域への排水に対する規制基準を定める排水基準を定める省令の排水基準（以下「水質汚濁防止法における排水基準」という。）に適合させ、水質汚濁防止法と下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 -</p> <p>b 関連する施策目標 -</p> <p>c 関連する業績指標 -</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 -</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 「公共用水域水質測定結果」（環境省水・大気環境局）において、1,1-ジクロロエチレン（フィルム等の合成原料に使用され、肝臓や腎臓に係る健康被害を生ずるおそれがある物質。分子式はC₂H₂Cl₂。）に係る水質環境基準値超過地点が引き続き0であること。</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>【規制の緩和】 1,1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準を0.2mg/Lから1mg/Lに緩和する。</p> <p>⑤ 規制の必要性 WHO飲料水質ガイドライン及び水道水質基準の改定を踏まえ、平成21年11月に1,1-ジクロロエチレンに係る水質環境基準（水質汚濁防止法第4条の2に規定する環境基準をいう。）について、「水質汚濁に係る環境基準について（昭和46年環境庁告示59号）」を改正し、0.02mg/L以下から0.1mg/Lに緩和した。これを受けて、1,1-ジクロロエチレンに係る水質汚濁防止法における排水基準が、水質環境基準である0.1mg/Lの10倍である1mg/Lとなる見込みである。 これを受けて、水質汚濁防止法と下水道法の水質規制について調整を図るため、終末処理場での処理が困難な1,1-ジクロロエチレンに係る水</p>		

	<p>質汚濁防止法における排水基準の見直しと同時に下水道法における排除基準の見直しを行う必要がある。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>1,1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準を現行の「1リットルにつき1,1-ジクロロエチレン0.2ミリグラム」に据え置く。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 当該政令の内容は規制の緩和であるため、追加の遵守費用は生じない。</p> <p>b 行政費用 当該政令の内容は規制の緩和であるため、追加の行政費用は生じない。</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 現行の下水道法における排除基準を据え置くこととなるため、既存の特定事業場には追加の遵守費用は生じないが、新規参入する特定事業場については、公共用水域に直接排水する場合と比較して、下水道に排水する場合には下水道法における厳しい排除基準を遵守する必要があるため、後者にはより高度な除害施設等の設備投資が必要になる等の遵守費用がかかることとなる。</p> <p>b 行政費用 特になし</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1,1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準が緩和されることとなるため、新たに下水道に下水を排除する特定事業場にとって、従前よりも設備投資が軽減されると考えられる。 ・ 水質汚濁防止法における排水基準と下水道法における排除基準の調整を図ることで、下水道に下水を排除する特定事業場と公共用水域に直接排水する特定事業場との間の不公平や、特定施設の設置者及び地方自治体に無用な混乱の招来を防止することができる。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 下水道に下水を排除する特定事業場と公共用水域に直接排水する特定事業場とで、排水に係る規制基準が異なることとなり、両者間で不公平が生じ、特定施設の設置者及び地方自治体に混乱を招く恐れが高い。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>本案については、当該措置を講じることで追加的な費用は生じない一方で、公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することができるため、特定事業場間の不公平や、特定施設の設置者及び地方自治体に無用な混乱の招来を防止することができる。便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、下水道に下水を排除する特定施設の設置者と公共用水域に直接排水する特定施設の設置者とで、排水に係る規制基準値が異なることとなり、両者間で不公平が生じ、特定施設の設置者及び地方自治体に混乱を招く恐れが高い。</p> <p>したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解、</p>	<p>特になし</p>

その他関連事項	
事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証を行う。
その他 (規制の有効性等)	<p>① 規制の有効性</p> <p>公共用水域へ排水する特定施設の設置者を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定施設の設置者を規制する下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保する。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	下水道法施行令の一部を改正する政令案(仮称)	
担当部局	国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道企画課 電話番号: 03-5253-8427 e-mail: g_CRB_GSD_GSK@mlit.go.jp	
評価実施時期	平成23年8月31日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>終末処理場での処理が困難な物質に係る下水道法における排除基準を定めることで、終末処理場からの放流水質基準を、水質汚濁防止法で定める特定事業場からの公共用水域への排水に対する規制基準を定める排水基準を定める省令の排水基準(以下「水質汚濁防止法における排水基準」という。)に適合させ、水質汚濁防止法と下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することを目的とする。</p>	
法令の名称・関係条項とその内容	<p>【法令案等の名称】 下水道法施行令の一部を改正する政令案(仮称)</p> <p>【関係条項とその内容】 金属製品製造業等の特定事業場(水質汚濁防止法(昭和四十五年法律第百三十八号)第2条第6項に規定する特定事業場をいう。)からの下水の排除の制限に係る水質の基準(以下「下水道法における排除基準」という。)が定められている(下水道法施行令第9条の4第1項第15号)</p>	
想定される代替案	代替案: 1,1-ジクロロエチレン(フィルム等の合成原料に使用され、肝臓や腎臓に係る健康被害を生ずるおそれがある物質。分子式はC ₂ H ₂ Cl ₂ 。)に係る下水道法における排除基準を現行の「1リットルにつき1,1-ジクロロエチレン0.2ミリグラム」に据え置く。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	当該政令の内容は、規制の例外を定めるものであり、追加の遵守費用は生じない。	現行の下水道法における排除基準を据え置くこととなるため、既存の特定事業場には追加の遵守費用は生じないが、新規参入する特定事業場については、公共用水域に直接排水する場合と比較して、下水道に排水する場合には下水道法における厳しい排除基準を遵守する必要があるため、後者にはより高度な除害施設等の設備投資が必要になる等の遵守費用がかかることとなる。
(行政費用)	当該政令の内容は規制の緩和であるため、追加の行政費用は生じない。	
(その他の社会的費用)	特になし	特になし
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<ul style="list-style-type: none"> 1,1-ジクロロエチレンに係る下水道法における排除基準が緩和されることとなるため、新たに下水道に下水を排除する特定事業場にとって、従前よりも設備投資が軽減されると考えられる。 水質汚濁防止法における排水基準と下水道法における排除基準の調整を図ることで、下水道に下水を排除する特定事業場と公共用水域に直接排水する特定事業場との間の不公平や、特定施設の設置者及び地方自治体に無用な混乱の招来を防止することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 下水道に下水を排除する特定事業場と公共用水域に直接排水する特定事業場とで、排水に係る規制基準が異なることとなり、両者間で不公平が生じ、特定施設の設置者及び地方自治体に混乱を招く恐れが高い。
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>本案については、当該措置を講じることで追加的な費用は生じない一方で、公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することができるため、特定事業場間の不公平や、特定施設の設置者及び地方自治体に無用な混乱の招来を防止することができる。便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、下水道に下水を排除する特定施設の設置者と公共用水域に直接排水する特定施設の設置者とで、排水に係る規制基準値が異なることとなり、両者間で不公平が生じ、特定施設の設置者及び地方自治体に混乱を招く恐れが高い。したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>	
有識者の見解その他関連事項	特になし	
レビューを行う時期又は条件	施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証を行う。	
備考		

規制の事前評価書

評価実施日：平成23年10月27日

政策	津波防災地域づくりに関する法律案		
担当課	総合政策局政策課 都市局都市計画課 都市局市街地整備課 水管理・国土保全局水政課 住宅局市街地建築課	担当課長名	藤井 直樹 和田 信貴 望月 明彦 藤原 健朗 坂本 努
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 【関連条項とその内容】 (1) 土地区画整理事業に関する特例関係（第12条～第14条関係） (2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係（第15条関係） (3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係（第17条関係） (4) 津波防護施設等関係（第18条～第52条関係） (5) 津波災害警戒区域関係（第53条～第71条関係） (6) 津波災害特別警戒区域関係（第72条～第92条関係）</p> <p>② 規制の目的 津波による災害から国民の生命、身体及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の確保及び地域社会の健全な発展に寄与する。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標 a 関連する政策目標 4 水害等災害による被害の軽減 b 関連する施策目標 11 住宅・市街地の防災性を向上する 13 津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 津波による災害から国民の生命、身体及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の確保及び地域社会の健全な発展に寄与する。 ただし、津波による災害からの国民の生命、身体及び財産の保護については、津波防災地域づくりの推進のみならず、非常に多数の要素が複合的に影響する。そのため、本規制の有無と国民の生命・身体及び財産の保護との関係について、一義的に判断することは難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。</p> <p>④ 規制の内容 (1) 土地区画整理事業に関する特例関係 規制の創設。施行者が津波防災住宅等建設区を設けた場合、当該建設区に換地の申出をすることができる者は、住宅又は公益的施設の用に供する宅地の所有者に限られ、換地の申出をすることができない地権者は、当該建設区外に換地されることとする。 (2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 規制の緩和。推進計画区域内において、津波からの避難に資する一定</p>		

の基準を満たす建築物の防災用備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な、特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。

(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係

規制の創設。一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画が定められた場合に当該都市計画施設の区域内において建築物の建築をしようとする者は、許可を受けなければならないこととする。

(4) 津波防護施設等関係

規制の創設。津波防護施設区域（津波防護施設の敷地である土地の区域及び当該土地の区域に隣接する土地の区域であって、津波防護施設を保全するため必要なもの）内の占用許可制度等を実施。主な内容は以下の通り。

○津波防護施設区域内の土地の占用の許可（第 22 条）

○津波防護施設区域内における行為制限（第 23 条）

(5) 津波災害警戒区域関係

規制の創設。津波災害警戒区域内の地下街、社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者等における避難確保計画の作成等を実施。主な内容は以下の通り。

○避難確保計画の作成（第 71 条）

○避難訓練の実施及び報告（第 71 条）

(6) 津波災害特別警戒区域関係

規制の創設。津波災害特別警戒区域における一定の開発行為及び建築行為の許可制度の実施。主な内容は以下の通り。

○特定開発行為の許可（第 73 条）

○特定建築行為の許可（第 82 条）

⑤ 規制の必要性

(1) 土地区画整理事業に関する特例関係

東日本大震災による甚大な被害を踏まえ、津波災害の発生のおそれの著しい地域において、津波災害を予防するために、住宅や公益的施設など居住者の生活に必要な施設を、津波災害を防止又は軽減するための措置を講じた土地に集約して整備する必要性が生じているが、それを実現する制度は、現行の土地区画整理事業法上措置されていない。（目標と現状のギャップ）

これは、今般の東日本大震災による甚大な津波災害の発生により、初めて津波災害に特化した制度の必要性が認識されたためである。（原因分析）

このため、土地区画整理事業において、津波災害の発生を防止又は軽減するための制度を創設する必要がある。（課題の特定）

したがって、津波防災住宅等建設区制度を創設し、土地区画整理事業において、津波災害の発生を防止又は軽減するための措置を講じた土地に、居住者の生活に必要な住宅又は公益的施設の宅地のみを集約することができるものとするにより、津波による災害の発生のおそれの著しい地域において、防災性の高い市街地の整備を図ることとする。（規制の具体的内容）

(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係

津波等の災害対応のために整備される、災害用備蓄倉庫、自家発電設備室等の整備にあたっては、建築主等に容積率の制限に対応するために居室部分の面積を狭くすることを余儀なくさせることから、津波避難ビル等の整備が進まないおそれがある。（目標と現状のギャップ）

現行の建築基準法第 52 条第 14 項の機械室緩和特例においては、機械室等の公共施設に直接影響を及ぼさない用途に供する部分が著しく大きい

建築物については、建築物の種類や緩和限度を設けず容積率緩和が可能とされているところであるが、建築審査会の同意を経た、特定行政庁の許可を受けなければならない。(原因分析)

このため、津波避難ビル等の整備を促進するためには、建築物の床面積のうち、通常の建築物の床面積(津波等災害対応を想定しない標準的な構造等によって設計された床面積)を超えることとなるものの容積率については、一定の範囲内において、特定行政庁の許可によらず容積率制限の限度を超えることができることとすることが必要。(課題の特定)

具体的には、推進計画の区域内において、津波の飛沫・遡上等を考慮した避難安全性が確保できる一定の基準を満たす建築物に限り、容積率不算入とする範囲も設ける場合には、建築審査会の同意が不要である特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。(規制の具体的内容)

(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係

今般の震災の被災地域では、津波により、住宅施設や業務施設のみならず、学校・医療施設・官公庁施設といった公益的施設も甚大な被害を受けている地域が多く、地域の都市機能全体が失われる事態も生じたところである。

今後、上記のような事態が発生することを防止するためには、津波による災害の発生のおそれが著しく、かつ、当該災害を防止し、又は軽減する必要性が高いと認められる区域内的の都市機能を津波が発生した場合においても維持するための拠点となる市街地の整備が必要である。(目標と現状のギャップ)

これは、津波が発生した場合においても都市機能を維持するための拠点となる防災性及び安全性の高い市街地の整備のための制度が設けられていなかったためである。(原因分析)

このため、当該市街地が有すべき諸機能に係る施設を一団の施設としてとらえ、一体的に整備するための枠組みが必要である。(課題の特定)

したがって、当該一団の施設を一団地の津波防災拠点市街地形成施設として都市施設の類型に追加し、これを都市計画に定めることができることとし、当該都市計画施設の区域内において当該市街地の整備に支障となるような建築物の建築等を制限することとする。(規制の具体的内容)

(4) 津波防護施設等関係

今般の東日本大震災による津波の被害を受け、内陸部において後背市街地への津波による浸水被害を防止し、又は軽減する施設を整備する必要があるが、これまでこのような施設は河川法、海岸法等の現行法には位置付けられていない。(目標と現状のギャップ)

これは、東日本大震災による津波の被害が未曾有のものであるため、これまで必要性が議論されてこなかったためである。(原因分析)

このため、津波防災地域づくりに関する法律において、津波災害を防止し、又は軽減するために都道府県知事又は市町村長が管理する盛土構造物、閘門その他の施設を「津波防護施設」として位置付け、適切に管理する必要がある。(課題の特定)

したがって、津波防護施設の敷地である土地の区域及び当該土地の区域に隣接する土地の区域であって、津波防護施設を保全するため必要なものを津波防護施設区域として指定し、当該区域内における占用及び土地の掘削等の一定の行為について津波防護施設管理者の許可を要することとすることにより、津波防護施設を適切に維持・管理することができることとする。(規制の具体的内容)

(5) 津波災害警戒区域関係

津波の発生時には、防災上の配慮を要する者が利用する施設における円滑かつ迅速な避難の確保を図る必要があるが、今般の東日本大震災による津波により当該施設の利用者に甚大に被害が発生した。(目

	<p>標と原状のギャップ)</p> <p>これは、東日本大震災による津波の被害が未曾有のものであるため、これまで防災上の配慮を要する者が利用する施設における円滑かつ迅速な避難についての対策が十分でなかったためである。(原因分析)</p> <p>このため、津波災害時に防災上の配慮を要する者が円滑かつ迅速に避難することができることを確保する必要がある。(課題の特定)</p> <p>したがって、地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等のうち津波の発生時における円滑かつ迅速な避難を確保するための体制を計画的に整備する必要があるものについて、津波の発生時における円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な措置に関する計画を作成するとともに、当該計画に定めるところにより、避難訓練を行うことを義務づけることとする。(規制の具体的内容)</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係</p> <p>津波の発生時において、建築物が損壊し、又は浸水し、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがある場合については、一定の開発行為又は建築行為について規制する必要があるが、今般の東日本大震災による津波により多くの建築物が損壊し、住民の生命又は身体に著しい危害が生じた。(目標と原状のギャップ)</p> <p>これは、東日本大震災による津波の被害が未曾有のものであるため、当該規制についての必要性が認識されていなかったためである。(原因分析)</p> <p>このため、今般の東日本大震災による津波の被害を受け、一定の開発行為又は建築行為について規制し、住民の生命又は身体を保護する必要がある。(課題の特定)</p> <p>したがって、津波災害特別警戒区域において、高齢者、障害者等防災上の配慮を要する者が利用する社会福祉施設、学校等及び住宅その他津波の発生時における利用者の円滑かつ迅速な避難を確保することができないおそれが大きいものとして市町村の条例で定めるものに係る一定の開発行為又は建築行為を行う場合については、一定の基準を満たしたものに限り、都道府県知事の許可を要することとする。(規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>本法案を制定しない。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 住宅又は公益的施設の用に供する宅地の所有者以外の者は、津波防災住宅等建設区外に換地される費用</p> <p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 容積率緩和の認定申請に要する費用</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 許可申請の費用</p> <p>(4) 津波防護施設等関係 許可申請の費用</p> <p>(5) 津波災害警戒区域関係 避難確保計画作成費用、避難訓練の実施に要する費用</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 許可申請の費用</p>

b 行政費用

- (1) 土地区画整理事業に関する特例関係
津波防災住宅等建設区内外への換地に伴う建築物等の移転・除却費用
- (2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係
特定行政庁の容積率緩和の認定に関する事務に要する費用
- (3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係
許可審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用
- (4) 津波防護施設等関係
許可審査体制の整備、行政処分に係る費用
- (5) 津波災害警戒区域関係
モニタリング費用
- (6) 津波災害特別警戒区域関係
許可審査体制の整備、行政処分に係る費用

c その他の社会的費用

なし

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

- (1) 土地区画整理事業に関する特例関係
なし
- (2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係
・建築基準法第 52 条第 14 項に基づく容積率緩和の許可申請に要する費用
- (3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係
なし
- (4) 津波防護施設等関係
なし
- (5) 津波災害警戒区域関係
なし
- (6) 津波災害特別警戒区域関係
なし

b 行政費用

- (1) 土地区画整理事業に関する特例関係
・換地に伴う建築物等の移転、除却費用
- (2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係
・特定行政庁の容積率緩和の許可に関する事務に要する費用
・建築審査会の同意に関する事務に要する費用
- (3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係
なし
- (4) 津波防護施設等関係
なし

	<p>(5) 津波災害警戒区域関係 なし</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 なし</p> <p>c その他の社会的費用 なし</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 津波災害の発生のおそれの著しい地域において、津波災害を防止又は軽減するための措置が講じられた土地に、居住者の生活に必要な住宅及び公益的施設の宅地を集約して整備することにより、防災性の高い市街地の整備が可能となり、津波が発生した場合においても、人命及び財産の保護が図られることとなる。</p> <p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 手続き緩和により、災害用備蓄倉庫、自家発電設備室等が整備された津波避難ビル等がより迅速に整備されることとなる。</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画を定め、当該都市計画施設の区域内において防災性及び安全性の高い市街地の整備に支障となるような建築物の建築等を制限することで、当該市街地の整備が可能となる。</p> <p>(4) 津波防護施設等関係 津波防護施設区域における占用等の許可制度により、津波防護施設の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為等を排除し、津波防護施設を適切に管理することが可能となり、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p> <p>(5) 津波災害警戒区域関係 地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等のうち津波の発生時における円滑かつ迅速な避難を確保するための体制を計画的に整備する必要があるものについて、津波の発生時における円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な措置に関する計画を作成するとともに、当該計画に定めるところにより、避難訓練を行うことを義務づけることにより、利用者の円滑かつ迅速な避難が可能となり、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 高齢者、障害者等防災上の配慮を要する者が利用する社会福祉施設、学校等及び住宅その他津波の発生時における利用者の円滑かつ迅速な避難を確保することができないおそれが大きいものとして市町村の条例で定めるものに係る一定の開発行為又は建築行為を行う場合については、一定の基準を満たしたものに限り都道府県知事が許可をすることにより、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 津波防災住宅等建設区制度を創設しない場合、所有する宅地の用途によって、換地が制限されることはない。</p>

	<p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 現行の建築基準法第 52 条第 14 項の許可により、災害用備蓄倉庫、自家発電設備室等が整備された津波避難ビル等が整備される。</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 遵守費用、行政費用は発生しない。</p> <p>(4) 津波防護施設等関係 特になし。</p> <p>(5) 津波災害警戒区域関係 地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者等は計画の作成、避難訓練の実施について任意に行うことが出来る。</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 津波による浸水のおそれがある地域において、自由に開発行為又は建築行為を行うことが出来る。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係</p> <p>①本法案 遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、津波災害の発生のおそれの著しい地域において、津波災害を防止又は軽減するための措置が講じられた土地に、居住者の生活に必要な住宅及び公益的施設の宅地を集約して整備することにより、防災性の高い市街地の整備が可能となることから、効果が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>②代替案 所有する宅地の用途によって換地が制限されることはないため、遵守費用は発生しないという点で、①に比して費用は生じないが、津波災害の発生のおそれの著しい地域において、津波災害を防止又は軽減する措置が講じられた土地に、住宅や公益的施設という居住者の生活に必要な施設の宅地を集約して整備することができない。</p> <p>③結論 従って、津波が発生した場合における居住者の財産及び人命の保護が十分に達成されない。</p> <p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係</p> <p>①本法案 本法の認定を申請する建築主等の便益は費用を上回る。</p> <p>②代替案 現行の建築基準法第 52 条第 14 項の許可を申請する建築主等の便益は費用を上回る。</p> <p>③結論 本法案を制定することにより、防災用備蓄倉庫等が整備された津波避難ビル等の容積率緩和にあたっては、手続き緩和により遵守費用・行政費用ともに減少し、迅速な緩和により便益が増加するため、効率性が高まる。</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係</p> <p>①本法案 遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、防災性及び安全性の高い市街地の整備に支障となるような建築物の建築等を制限することで、当該市街地の整備が可能となることから、効果が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>②代替案 遵守費用、行政費用は発生しないものの、一団地の津波防災拠点市街地形成施設を都市計画に定めることはできず、津波が発生した場合にお</p>

	<p>いても都市機能を維持するための拠点となる防災性及び安全性の高い市街地の整備はできない。</p> <p>③結論 従って、当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p> <p>(4)～(6)関係</p> <p>①本法案 遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、国民の生命又は身体の保護が図られることから、効果が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>②代替案 特段の規制を設けないこととなるため、遵守費用及び行政費用が発生しないという点で、①に比して費用は小さいが、国民の生命又は身体の保護を図ることができない。</p> <p>③結論 従って、当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>・審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の緊急提言（平成23年7月6日）において、「地域ごとの特性を踏まえ、ハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせ、総動員させる「多重防御」の発想による津波防災・減災対策」「従来の、海岸保全施設等の「線」による防御から、「面」の発想により、河川、道路や、土地利用規制等を組み合わせたまちづくりの中での津波防災・減災対策」の必要性が示されたところ。</p> <p>また、東日本大震災復興対策本部「東日本大震災からの復興の基本方針」（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定）においても、「津波災害に強い地域づくりを推進するにあたっては、今回の大震災からの復興のみならず、将来起こりうる災害からの復興にも役立つよう、全国で活用可能な一般的な制度を創設する。このため、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会の緊急提言（平成23年7月6日）を踏まえ、ハード・ソフトの施策を組み合わせた「多重防御」による「津波防災まちづくり制度」を、早急に具体化する。」という方針が示されたところ。</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>平成28年度末にRIA事後検証シートによる事後検証。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p><規制の有効性> 本法案の施行により、被災地等において津波による災害に強い地域づくりが総合的に推進され、津波による災害から国民の生命、身体及び財産の保護を図ることができるため、本規制は有効である。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	津波防災地域づくりに関する法律案		
担当部局	総合政策局政策課 都市局都市計画課 都市局市街地整備課 水管理・国土保全局水政課 住宅局市街地建築課	電話番号:03-5253-8982 電話番号:03-5253-8409 電話番号:03-5253-8414 電話番号:03-5253-8439 電話番号:03-5253-8516	e-mail:g_PLB_SEI@mlit.go.jp e-mail:crbtki@ou.mlit.go.jp e-mail:crbska@ou.mlit.go.jp e-mail:rvbsse@ou.mlit.go.jp e-mail:hobske@ou.mlit.go.jp
評価実施時期	平成23年10月27日		
規制の目的、内容及び必要性等	津波による災害から国民の生命、身体及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の確保及び地域社会の健全な発展に寄与する。		
	法令の名称・関連条項とその内容	【法令の名称】 津波防災地域づくりに関する法律 【関連条項】 (1)土地区画整理事業に関する特例関係(第12条～第14条関係) (2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係(第15条関係) (3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係(第17条関係) (4)津波防護施設等関係(第18条～第52条関係) (5)津波災害警戒区域関係(第53条～第71条関係) (6)津波災害特別警戒区域関係(第72条～第92条関係)	
想定される代替案	本法案を制定しない。		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	(1)土地区画整理事業に関する特例関係 住宅又は公益的施設の用に供する宅地の所有者以外の者は、津波防災住宅等建設区外に換地される費用 (2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 容積率緩和の認定申請に要する費用 (3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 許可申請の費用 (4)津波防護施設等関係 許可申請の費用 (5)津波災害警戒区域関係 避難確保計画作成費用、避難訓練の実施に要する費用 (6)関係 許可申請の費用	(1)土地区画整理事業に関する特例関係 なし (2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 建築基準法第52条第14項に基づく容積率緩和の許可申請に要する費用 (3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 なし (4)津波防護施設等関係 なし (5)津波災害警戒区域関係 なし (6)津波災害特別警戒区域関係 なし	

(行政費用)	<p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 津波防災住宅等建設区内外への換地に伴う建築物等の移転、除却費用</p> <p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 特定行政庁の容積率緩和の認定に関する事務に要する費用</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 許可審査体制の整備、モニタリング費用、行政処分に係る費用</p> <p>(4) 津波防護施設等関係 許可審査体制の整備、行政処分に係る費用</p> <p>(5) 津波災害警戒区域関係 モニタリング費用</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 許可審査体制の整備、行政処分に係る費用</p>	<p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 換地に伴う建築物等の移転、除却費用</p> <p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 特定行政庁の容積率緩和の許可に関する事務に要する費用、建築審査会の同意に関する事務に要する費用</p> <p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 なし</p> <p>(4) 津波防護施設等関係 なし</p> <p>(5) 津波災害警戒区域関係 なし</p> <p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 なし</p>
(その他の社会的費用)	なし	なし
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 津波災害を防止又は軽減するための措置が講じられた土地に、居住者の生活に必要な宅地を集約して整備することにより、防災性の高い市街地の整備が可能となり、津波が発生した場合においても、人命及び財産の保護が図られることとなる。</p>	<p>(1) 土地区画整理事業に関する特例関係 津波防災住宅等建設区制度を創設しない場合、所有する宅地の用途によって、換地が制限されることはない。</p>
	<p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 手続き緩和により、災害用備蓄倉庫、自家発電設備室等が整備された津波避難ビル等がより迅速に整備される。</p>	<p>(2) 津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 現行の建築基準法第52条第14項の許可により、災害用備蓄倉庫、自家発電設備室等が整備された津波避難ビル等が整備される。</p>
	<p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画を定め、当該都市計画施設の区域内において防災性及び安全性の高い市街地の整備に支障となるような建築物の建築等を制限することで、当該市街地の整備が可能となる。</p>	<p>(3) 一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 遵守費用、行政費用は発生しない。</p>
	<p>(4) 津波防護施設等関係 津波防護施設区域における占用等の許可制度により、津波防護施設の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為等を排除し、津波防護施設を適切に管理することが可能となり、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p>	<p>(4) 津波防護施設等関係 なし</p>
	<p>(5) 津波災害警戒区域関係 地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等のうち津波の発生時における円滑かつ迅速な避難を確保するための体制を計画的に整備する必要があるものについて、津波の発生時における円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な措置に関する計画を作成するとともに、当該計画に定めるところにより、避難訓練を行うことを義務づけることにより、利用者の円滑かつ迅速な避難が可能となり、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p>	<p>(5) 津波災害警戒区域関係 地下街等又は社会福祉施設、学校、医療施設等の所有者等は計画の作成、避難訓練の実施について任意に行うことが出来る。</p>
	<p>(6) 津波災害特別警戒区域関係 高齢者、障害者等防災上の配慮を要する者が利用する社会福祉施設、学校等及び住宅その他津波の発生時における利用者の円滑かつ迅速な避難を確保することができないおそれが大きいものとして市町村の条例で定めるものに係る一定の開発行為又は建築行為を行う場合については、一定の基準を満たしたものに限り都道府県知事が許可をすることにより、国民の生命又は身体の保護が図られることとなる。</p>	<p>(6) 津波災害特別警戒区域区域 津波による浸水のおそれがある地域において、自由に開発行為又は建築行為を行うことが出来る。</p>

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>(1)土地区画整理事業に関する特例関係 本法案では、遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、津波災害を防止又は軽減するための措置が講じられた土地に、居住者の生活に必要な宅地を集約して整備することにより、防災性の高い市街地の整備が可能となることから、効果が費用を上回っていると考えられる。また代替案では、所有する宅地の用途によって換地が制限されることはないが、津波災害を防止又は軽減する措置が講じられた土地に、住宅や公益的施設という居住者の生活に必要な施設の宅地を集約して整備することができない。従って、津波が発生した場合における居住者の財産及び人命の保護が十分に達成されない。</p> <p>(2)津波からの避難に資する建築物の容積率の特例関係 本法案を制定することにより、防災用備蓄倉庫等が整備された津波避難ビル等の容積率緩和にあたっては、手続き緩和により遵守費用・行政費用ともに減少し、迅速な緩和により便益が増加するため、効率性が高まる。</p> <p>(3)一団地の津波防災拠点市街地形成施設に関する都市計画関係 本法案では、遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、防災性及び安全性の高い市街地の整備に支障となるような建築物の建築等を制限することで、当該市街地の整備が可能となることから、効果が費用を上回っていると考えられる。また代替案では、一団地の津波防災拠点市街地形成施設を都市計画に定めることはできず、津波が発生した場合においても都市機能を維持するための拠点となる当該市街地の整備はできない。従って、当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p> <p>(4)～(6)関係 本法案では、遵守費用及び行政費用は共に一定程度発生するものの、国民の生命又は身体の保護が図られることから、効果が費用を上回っていると考えられる。また代替案では、国民の生命又は身体の保護を図ることができない。従って、当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p>
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会「緊急提言」(平成23年7月6日) 東日本大震災復興対策本部「東日本大震災からの復興の基本方針」(平成23年7月29日)</p>
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>平成28年度末にRIA事後検証シートによる事後検証。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月3日

政策	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案		
担当課	都市局まちづくり推進課 住宅局市街地建築課	担当課長名	清瀬和彦 坂本努
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 【関連条項とその内容】 都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等の容積率の特例関係（第19条の17関係）</p> <p>② 規制の目的 本特例により備蓄倉庫等が迅速に整備され、もって、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図ることを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標 a 関連する政策目標 4 水害等災害による被害の軽減 b 関連する施策目標 11 住宅・市街地の防災性を向上する c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 本特例により備蓄倉庫等が迅速に整備され、もって、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図ることを目的とする。（ただし、都市における防災機能の確保の推進については、本特例のみならず、非常に多数の要素が複合的に影響する。そのため、本特例の有無と都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保との関係について、一義的に判断することは難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。）</p> <p>④ 規制の内容 規制の緩和。都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。</p> <p>⑤ 規制の必要性 都市の防災に関する機能を確保するために整備される、備蓄倉庫、非常用発電設備等の整備に当たっては、建築主等に容積率の制限に対応するために居室部分の面積を狭くすることを余儀なくさせることから、整備が進まないおそれがある。（＝目標と現状のギャップ） 現行の建築基準法第52条第14項の機械室緩和特例においては、機械室等の公共施設に直接影響を及ぼさない用途に供する部分が著しく大きい建築物については、建築物の種類や緩和限度を設けず容積率緩和が可能とされているところであるが、建築審査会の同意を経た、特定行政庁の許可を受けることとされている。（＝原因分析） 一方で、都市再生安全確保計画に記載された備蓄倉庫等の整備は都市の防災に関する機能を確保するために緊急かつ迅速に促進する必要がある、対象を備蓄倉庫等に限定した上で、特定行政庁の許可によらず容積率制限の限度を超えることができることとすることが必要である。（＝課題の特定）</p>		

	<p>具体的には、都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等を有する建築物に限り、建築審査会の同意が不要である特定行政庁の認定により、容積率を緩和できることとする。(＝規制の具体的内容)</p>
想定される代替案	<p>都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が必要な特定行政庁の許可により、容積率を緩和できることとする。</p>
規制の費用	<p>※当該規制案、代替案に分けて、それぞれ説明。</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 建築主による当該規制案の容積率特例のための認定申請に要する費用</p> <p>b 行政費用 特定行政庁による当該規制案の容積率特例のための認定に関する事務に要する費用</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 建築主による代替案の容積率特例のための許可申請に要する費用</p> <p>b 行政費用 特定行政庁による代替案の容積率特例のための許可に関する事務に要する費用及び建築審査会の同意に関する費用</p> <p>c その他の社会的費用 特になし</p>
規制の便益	<p>① 当該規制案における便益の要素 都市再生安全確保計画への記載を前提として、建築審査会同意手続を不要とし、備蓄倉庫、非常用発電設備等がより迅速に整備される。</p> <p>② 代替案における便益の要素 備蓄倉庫、非常用発電設備等が整備される。</p>
規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)	<p><分析></p> <p>当該規制案とベースラインとを比較すると、都市再生安全確保計画への備蓄倉庫等の記載をすれば、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により備蓄倉庫等が迅速に整備されることとなる。</p> <p>当該規制案と代替案とを比較すると、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により備蓄倉庫等が迅速に整備されることとなる。</p> <p>したがって当該規制案の便益は費用を上回ると言える。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	<p>・人口・機能集積エリアにおけるエリア防災のあり方とりまとめ(平成23年12月都市再生の推進に係る有識者ボード 防災WG)(抄)</p> <p>「大規模災害時において、建築物等の滞在者が、一時的退避を行う退避スペース及び当面の期間の滞在をするための備蓄等が確保された退避所が、エリア内に十分に確保されることが必要である。」</p>
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	<p>①【実施方法】 平成29年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>②【実施時期】 法附則第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、新法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。</p>
その他 (規制の有効性等)	<p><規制の有効性></p> <p>都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等の迅速な整備を通して滞在者の安全の確保が図られることとなることから、当該規制緩和は有効である。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	都市再生特別措置法の一部を改正する法律案		
担当部局	国土交通省都市局まちづくり推進課 国土交通省住宅局市街地建築課	電話番号: 03-5253-8406 電話番号: 03-5253-8116	e-mail: g_CRB_MDS@mlit.go.jp e-mail: g_HOB_SKE@mlit.go.jp
評価実施時期	平成 24年2月3日		
規制の目的、内容及び必要性等	本特例により備蓄倉庫等が迅速に整備され、もって、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図る。		
	法令の名称・関連条項とその内容	【法令案の名称】都市再生特別措置法の一部を改正する法律案 【関連条項との内容】 ・都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等の容積率の特例(第19条の17)	
想定される代替案	都市再生安全確保計画に記載された都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等について、建築審査会の同意が必要な特定行政庁の許可により、容積率を緩和できるとする。		
規制の費用	費用の要素		代替案の場合
(遵守費用)	建築主による当該規制案の容積率特例のための認定申請に要する費用	建築主による建築基準法第52条第14項に基づく容積率緩和の許可申請に要する費用	
(行政費用)	特定行政庁による当該規制案の容積率特例のための認定に関する事務に要する費用	・特定行政庁の容積率緩和の許可に関する事務に要する費用 ・建築審査会の同意に関する事務に要する費用	
(その他の社会的費用)	特になし	特になし	
規制の便益	便益の要素		代替案の場合
	都市再生安全確保計画への記載を前提として、建築審査会同意手続を不要とし、備蓄倉庫、非常用発電設備等がより迅速に整備される。	備蓄倉庫、非常用発電設備等が整備される。	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	当該規制案とベースラインとを比較すると、都市再生安全確保計画への備蓄倉庫等の記載をすれば、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により備蓄倉庫等が迅速に整備されることとなる。 当該規制案と代替案とを比較すると、建築審査会の同意が不要な特定行政庁の認定により備蓄倉庫等が迅速に整備されることとなる。 したがって当該規制案の便益は費用を上回ると言える。		
有識者の見解その他関連事項	人口・機能集積エリアにおけるエリア防災のあり方とりまとめ(平成23年12月都市再生の推進に係る有識者ボード 防災WG)(抄) 「大規模災害時において、建築物等の滞在者が、一時的退避を行う退避スペース及び当面の期間の滞在をするための備蓄等が確保された退避所が、エリア内に十分に確保されることが必要である。」		
レビューを行う時期又は条件	①【実施方法】 平成29年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。 ②【実施時期】 法附則第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、新法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。		
備考			

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案		
担当課	総合政策局海洋政策課 海事局安全基準課 海上保安庁環境防災課	担当課長名	海洋政策課長 大石英一郎 安全基準課長 平原祐 環境防災課長 七尾英弘
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（以下「海防法」という。）</p> <p>I. 二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し国土交通大臣の承認を受けることの義務付け（第19条の25） II. 二酸化炭素放出抑制指標を算定し国土交通大臣の確認を受けることの義務付け（第19条の26） III. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付、証書を有しない船舶の航行禁止（第19条の27及び第19条の28） IV. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置きの義務付け（第19条の29） V. 証書の返納命令等（第19条の31）</p> <p>② 規制の目的 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書（以下「マルポール条約」という。）附属書VI（船舶による大気汚染の防止のための規則）の改正に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 3 地球環境の保全</p> <p>b 関連する施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>c 関連する業績指標 なし</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 なし</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 国際海運からの二酸化炭素放出量は、何らの対策も講じない場合と比較し、2030年で20%以上、2050年で30%以上の削減が見込まれる。 * I M O（国際海事機関）試算</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>I. 関係 [規制の新設] 日本国領海等（日本国の内水、領海又は排他的経済水域）のみを航行する船舶以外の船舶であって、一定の総トン数（400トン。省令で規定）以上のもの（以下「二酸化炭素放出抑制対象船舶」という。）を日本国領海等以外の海域において航行の用に供しようとするときは、当該船舶の船舶所有者は、二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならないこととする（第19条の25第1項）。二酸化炭素放出抑制航行手引書は、実際の航行において船舶から放出される二酸化炭素を抑制することを目的として作成されるものであり、以下の事項を記載したものとする（第19条の25第2項）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶の航行に係る二酸化炭素の放出を抑制するための措置に関する事項 ・ 上記の措置を定める上で重要な情報となる二酸化炭素放出抑制指標（下記II.（第19条の26）により二酸化炭素放出抑制指標の確認が要求される船舶に限る。） 		

II. 関係 [規制の新設]

二酸化炭素放出抑制対象船舶の船舶所有者は、二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認を受けようとするときは、あらかじめ、一定の条件下（波や風のない状況において貨物を満載した場合等（国土交通省令で規定）における二酸化炭素の放出量を示す二酸化炭素放出抑制指標が、国土交通省令で定める技術上の基準により算定されていること及び船舶の用途、載貨重量トン数等に応じて国土交通省令・環境省令で定める基準に適合していることについて、国土交通大臣の確認を受けなければならないこととする。（第19条の26第1項）

ただし、漁船等の航海の態様が特殊な船舶及び電気推進機関等の特殊な推進機関を備える船舶（詳細は国土交通省令で規定）については、当該規制の適用を除外することとする。（第19条の26第2項）

III. 関係 [規制の新設]

二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認を受けた二酸化炭素放出抑制対象船舶については、国際二酸化炭素放出抑制船舶証書を交付することとし（第19条の27第1項）、有効な国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けていない二酸化炭素放出抑制対象船舶は、日本国領海等以外の海域において航行の用に供してはならないこととする（第19条の28第1項）。船舶の用途等、証書に付される条件（第19条の27第3項）に従わない場合も、同様とする（第19条の28第2項）。ただし、二酸化炭素放出抑制指標の確認又は海防法に基づく法定検査等のために試運転を行う場合には、有効な国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けていない場合であっても、日本国領海等以外の海域において航行の用に供することができることとする（第19条の28第3項）。

IV. 関係 [規制の新設]

国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けた船舶所有者は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶内に当該国際二酸化炭素放出抑制船舶証書及び上記I.により承認を受けた二酸化炭素放出抑制航行手引書を備え置かなければならないこととする（第19条の29）。

V. 関係 [規制の新設]

国土交通大臣は、二酸化炭素放出抑制対象船舶に備え置かれた二酸化炭素放出抑制航行手引書が上記I.の要件に適合しなくなったと認めるとき、又は当該二酸化炭素放出抑制対象船舶の二酸化炭素放出抑制指標が上記II.の基準に適合しなくなったと認めるときは、船舶所有者に対して必要な措置をとるよう命令することができることとする（第19条の31第1項）。また、当該命令に従わない場合には、国土交通大臣は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶の航行停止等を命令することができる（第19条の31第2項）とともに、国土交通大臣が指定する国土交通省の職員は、即時に当該命令を行うことができることとする（第19条の31第3項）。

⑤ 規制の必要性

1. 国際海事機関（IMO）では、船籍を容易に変更できる外航海運の特徴等を踏まえ、国レベルの枠組みではなく個々の船舶に対して、国際的に統一された二酸化炭素の放出抑制に係る規制の枠組みについて検討を行い、今般、船舶からの油、有害液体物質、廃棄物等の排出及び排出ガスの放出、船舶の構造・設備についての規制により船舶からの汚染を防止しようとするマルポール条約附属書VIの改正案が採択され、平成25年1月1日に発効することとされた。今般、我が国としても、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための措置を講ずることが必要であり、当該規制を設けない場合には、船舶からの二酸化炭素の放出により地球温

	<p>暖化が進むおそれがある。(=目標と現実のギャップ)</p> <p>2. 我が国はこれまで、海防法等を国内担保法として、マルポール条約の規定に基づき、船舶、海洋施設及び航空機からの海洋への油、有害液体物質、廃棄物（ふん尿等含む）の排出規制、船舶からの大気汚染物質、オゾン層破壊物質の排出規制等を担保してきているところであるが、国際海運からの二酸化炭素放出に係る規制については、国内法における担保がなされていない状況にある。(=原因分析)</p> <p>3. このため、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための実効性ある取組みを励行させるため、一定の船舶に対して、二酸化炭素放出抑制のための取組み等を記載した二酸化炭素放出抑制航行手引書の作成及び備置き等の義務付け、一定の条件下で船舶を航行させた場合における当該船舶からの二酸化炭素放出量を示す二酸化炭素放出指標の算定及び基準適合の義務付け等の措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>4. 具体的な規制の内容、手段等については、規制を受ける者の負担の適正化を図りつつ、当該規制を実効性あらしめるため、④ I～Vのとおりとする。(=規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>規制を設けないこととすること（条約改正に対応した規制であるため、条約の内容と異なる独自の規制は代替案として想定されないため。）</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 二酸化炭素放出抑制航行手引書については作成後に承認を受ける必要があり、二酸化炭素放出抑制指標については算定後に確認を受ける必要があることから、これらにかかる費用が船舶所有者に発生。</p> <p>b 行政費用 二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認、二酸化炭素放出抑制指標の確認及び二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付に係る事務手続が国に発生。</p> <p>c その他の社会的費用 なし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 なし</p> <p>b 行政費用 なし</p> <p>c その他の社会的費用 我が国として船舶からの二酸化炭素放出を抑制するための規制を設けることができない場合、船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化につながるおそれがあるほか、我が国の船舶が国際条約の基準に違反した状態となるため、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等が行われるおそれがあり、船舶の運航が阻害される可能性がある。さらに、国際条約の不履行状態に陥ることにより、海事分野における我が国のプレゼンスの著しい低下をもたらすおそれがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素 国際海運からの二酸化炭素放出量は、何も対策を取らない場合の排出量と条約改正後の排出量を比較し、2030年で20%以上、2050年で30%以上の削減が見込まれる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 なし</p>

<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>今般の二酸化炭素放出抑制航行手引書に係る規制の遵守費用は、総トン数 400 トン以上のものに対象を限定しており、二酸化炭素放出量に占める寄与度が小さい小型船舶は対象から除外しているほか、記載すべき事項についても、個々の船舶の事情・特性に応じたものであることを重視し、特定の要求事項は設けないこととしているほか、作成者の負担とならないよう、可能な限り記載例等を提供していくことを予定している。また、施行日前に建造契約が結ばれた船舶（現存船）については、施行日後最初に行われる海防法上の定期検査又は中間検査まで本規制の適用を猶予されるため、現存船の対応のための準備期間も確保される。したがって、規制対象者にとっては大きな負担とはならない。船舶所有者に特に大きな負担を強いるものではない。</p> <p>また、二酸化炭素放出抑制指標は、対象となる船舶が特定されれば、船舶の用途、大きさ等に応じて与えられる計算式によって一義的に算出することが可能なものである。ただし、当該指標の算定方法は貨物船や旅客船をモデルとしたものであり、航海の態様が特殊な漁船等については有効な情報とならず、電気推進・タービン推進等の特殊な推進機関を有する船舶については、現状では精緻な指標を得ることができないため、これらの船舶については規制の対象から除外することとしているほか、当該指標の算定には、建造段階における試験等で得られる値を用いることから、現存船についても上記Ⅱ. の規制の適用を免除することとしている。したがって、過剰な規制又は達成困難な規制とはならない。</p> <p>さらに、行政費用についても、行政事務の大幅な増大、それに伴う行政サービスの遅延・質の低下等につながる程度のものではなく、検査制度の合理化と併せて措置することにより、現行の体制で対応可能であるため、費用の負担は僅少である。</p> <p>代替案によった場合、規制を設けないことにより、我が国の船舶が国際条約において要求されている手引書及び証書を備え置いていない、二酸化炭素放出指標を算定していない、当該指標が国際条約の要求水準に達していない等の事態が生じた場合、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等によって船舶の運航が阻害されるおそれがあり、これによる経済的損失は極めて大きい。また、国際条約の不履行による我が国の海事分野におけるプレゼンスの低下は、将来にわたって我が国海事産業の国際競争力の低下を招くおそれがある。</p> <p>したがって、代替案を含め、規制による費用と便益を勘案すると、今回の規制の案が目標の達成にとって必要かつ十分なものであるといえる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>① 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 なし</p> <p>② 目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの なし</p> <p>③ 評価において用いたデータ、文献等の概要・所在に関する情報 なし</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化の防止のための規制の今後のあり方については、IMOにおいて、2015年に基準のあり方等について再び検討が行われる予定であることから、これに対応した見直しを行う。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>① 規制の有効性 今般の規制は、国際基準を反映して各国が一斉に担保するものであること、国内法としても、個々の船舶の船舶所有者に対して強制力をもった直接的な規制体系を有する海防法において措置する予定であることから、有効である。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案	
担当部局	国土交通省海事局安全基準課	電話番号： 03-5253-8636 e-mail: yasue-r2y4@mlit.go.jp
評価実施時期	平成24年2月17日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>規制の目的 1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書VI(船舶による大気汚染の防止のための規則)の改正に対応するもの。</p> <p>規制の内容 I. 二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し国土交通大臣の承認を受けることの義務づけ(第19条の25) II. 二酸化炭素放出抑制指標を算定し国土交通大臣の確認を受けることの義務付け(第19条の26) III. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付、証書を有しない船舶の航行禁止(第19条の27及び第19条の28) IV. 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置き義務付け(第19条の29) V. 証書の返納命令等(第19条の31)</p> <p>規制の必要性 1. 国際海事機関(IMO)では、船籍を容易に変更できる外航海運の特徴等を踏まえ、国レベルの枠組みではなく個々の船舶に対して、国際的に統一された二酸化炭素の放出抑制に係る規制の枠組みについて検討を行い、今般、船舶からの油、有害液体物質、廃棄物等の排出及び排出ガスの放出、船舶の構造・設備についての規制により船舶からの汚染を防止しようとするマルポール条約附属書VIの改正案が採択され、平成25年1月1日に発効することとされた。今般、我が国としても、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための措置を講ずることが必要であり、当該規制を設けない場合には、船舶からの二酸化炭素の放出により地球温暖化が進むおそれがある。 2. 我が国はこれまで、海防法等を国内担保法として、マルポール条約の規定に基づき、船舶、海洋施設及び航空機からの海洋への油、有害液体物質、廃棄物(ふん尿等含む)の排出規制、船舶からの大気汚染物質、オゾン層破壊物質の排出規制等を担保してきているところであるが、国際海運からの二酸化炭素放出に係る規制については、国内法における担保がなされていない状況にある。 3. このため、船舶からの二酸化炭素の放出を抑制するための実効性ある取組みを励行させるため、一定の船舶に対して、二酸化炭素放出抑制のための取組み等を記載した二酸化炭素放出抑制航行手引書の作成及び備置き等の義務付け、一定の条件下で船舶を航行させた場合における当該船舶からの二酸化炭素放出量を示す二酸化炭素放出指標の算定及び基準適合の義務付け等の措置を講ずる必要がある。 4. 具体的な規制の内容、手段等については、規制を受ける者の負担の適正化を図りつつ、当該規制を実効性あらしめるため、上記I～Vのとおりとする。</p>	
	法令の名称・関連条項とその内容	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第百三十六号)(以下「海防法」という。)第19条の25、第19条の26、第19条の27、第19条の28、第19条の29、第19条の31
想定される代替案	規制を設けないこととする (条約改正に対応した措置であるため、条約の内容と異なる独自の規制は代替案として想定されないため。)	
規制の費用	費用の要素	
		代替案の場合
(遵守費用)	二酸化炭素放出抑制航行手引書については作成後に承認を受ける必要があり、二酸化炭素放出抑制指標については算定後に確認を受ける必要があることから、これらにかかる費用が船舶所有者に発生。	なし
(行政費用)	二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認、二酸化炭素放出抑制指標の確認及び二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付に係る事務手続が国に発生。	なし

	(その他の社会的費用) なし		我が国として船舶からの二酸化炭素放出を抑制するための規制を設けることができない場合、船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化につながるおそれがあるほか、我が国の船舶が国際条約の基準に違反した状態となるため、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等が行われるおそれがあり、船舶の運航が阻害される可能性がある。さらに、国際条約の不履行状態に陥ることにより、海事分野における我が国のプレゼンスの著しい低下をもたらすおそれがある。
規制の便益	<p style="text-align: center;">便益の要素</p> <p>国際海運からの二酸化炭素放出量は、何も対策を取らない場合の排出量と条約改正後の排出量を比較し、2030年で20%以上、2050年で30%以上の削減が見込まれる。</p>	<p style="text-align: center;">代替案の場合</p> <p>なし</p>	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>今般の二酸化炭素放出抑制航行手引書に係る規制の遵守費用は、総トン数400トン以上のものに対象を限定しており、二酸化炭素放出量に占める寄与度が小さい小型船舶は対象から除外しているほか、記載すべき事項についても、個々の船舶の事情・特性に応じたものであることを重視し、特定の要求事項は設けないこととしているほか、作成者の負担とならないよう、可能な限り記載例等を提供していくことを予定している。また、施行日前に建造契約が結ばれた船舶(現存船)については、施行日後最初に行われる海防法上の定期検査又は中間検査まで本規制の適用を猶予されるため、現存船の対応のための準備期間も確保される。したがって、規制対象者にとっては大きな負担とはならない。船舶所有者に特に大きな負担を強いるものではない。</p> <p>また、二酸化炭素放出抑制指標は、対象となる船舶が特定されれば、船舶の用途、大きさ等に応じて与えられる計算式によって一義的に算出することが可能なものである。ただし、当該指標の算定方法は貨物船や旅客船をモデルとしたものであり、航海の態様が特殊な漁船等については有効な情報とならず、電気推進・タービン推進等の特殊な推進機関を有する船舶については、現状では精緻な指標を得ることができないため、これらの船舶については規制の対象から除外することとしているほか、当該指標の算定には、建造段階における試験等で得られる値を用いることから、現存船についても上記Ⅱの規制の適用を免除することとしている。したがって、過剰な規制又は達成困難な規制とはならない。</p> <p>さらに、行政費用についても、行政事務の大幅な増大、それに伴う行政サービスの遅延・質の低下等につながる程度のものではなく、検査制度の合理化と併せて措置することにより、現行の体制で対応可能なものであるため、費用の負担は僅少である。</p> <p>代替案によった場合、規制を設けないことにより、我が国の船舶が国際条約において要求されている手引書及び証書を備え置いていない、二酸化炭素放出指標を算定していない、当該指標が国際条約の要求水準に達していない等の事態が生じた場合、当該船舶が外国の港に入港し、寄港国によるポートステートコントロールを受けた際に、当該船舶に対する是正命令等の発出、拘留等によって船舶の運航が阻害されるおそれがあり、これによる経済的損失は極めて大きい。また、国際条約の不履行による我が国の海事分野におけるプレゼンスの低下は、将来にわたって我が国海事産業の国際競争力の低下を招くおそれがある。</p> <p>したがって、代替案を含め、規制による費用と便益を勘案すると、今回の規制の案が目標の達成にとって必要かつ十分なものであるといえる。</p>		
有識者の見解その他関連事項	なし		
レビューを行う時期又は条件	船舶から放出される二酸化炭素による地球温暖化の防止のための規制の今後のあり方については、IMOにおいて、2015年に基準のあり方等について再び検討が行われる予定であることから、これに対応した見直しを行う。		
備考			

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	海上運送法の一部を改正する法律案		
担当課	海事局外航課	担当課長名	平田徹郎
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○法律案の名称・関連条項 海上運送法 第39条の5、第39条の7 ○内容 準日本船舶の認定制度を創設し、認定を受けた準日本船舶を運航する対外船舶運航事業者に対し、総トン数等の測度、認定事項の変更時等における届出、及び認定証記載事項の変更時における書換え申請を義務づけるとともに、国土交通大臣は事業者に対し報告徴収及び立入検査をできることとする。 <p>② 規制の目的</p> <p>対外船舶運航事業者が運航する日本船舶以外の船舶で、その子会社が所有するもののうち、認定要件を満たす船舶を準日本船舶として認定することにより、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保及び日本船舶に国籍を変更するための手続きの迅速化を図るため。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ul style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 <ul style="list-style-type: none"> 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 b 関連する施策目標 <ul style="list-style-type: none"> 19 海上物流基盤の許可等総合的な物流体系整備の促進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 準日本船舶の隻数等の目標については、法律施行に伴い策定する基本方針において定める予定である。 <p>④ 規制の内容【規制の創設】</p> <p>対外船舶運航事業者は、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測度を受けなければならないこととする。</p> <p>また、認定を受けた準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。</p> <p>このほか、国土交通大臣は、対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p>		

⑤ 規制の必要性

a. 目標と現状のギャップ

四面環海の我が国にとって、貿易量の 99.7%を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要であるが、安定的な海上輸送の核となるべき日本船舶は急速に減少しており、憂慮すべき事態となっている。平成 19 年 12 月の交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申では、非常時を含む安定的な国際海上輸送の確保に必要な日本船舶数は 450 隻と試算された。これを受け、平成 20 年の海上運送法の一部改正において、船舶運航事業者等が作成する日本船舶・船員確保計画の国土交通大臣による認定制度の創設、航海命令の範囲の拡大、認定事業者に対する課税の特例（いわゆるトン数標準税制）の創設等の措置を講じ、日本船舶数は増加に転じたものの、その隻数は平成 22 年 6 月時点において 119 隻であり、現在のペースでの日本船舶 450 隻の確保には相当の時間を要する見込みである。

b. 原因分析

日本船舶数を増やすためには、既存の外国船舶を日本船舶に転籍させることに加え、新造船を日本船舶として登録することが必要となるが、いずれについても進んでいないのが現状である。現に航海に従事している外国船舶の日本船舶への転籍が進まないことの原因については、その手続に一定の期間を要することから、一度に数多くの船舶の国籍変更を行った場合、その期間運航を止めることとなり事業に大きな影響が及ぶためと考えられる。また、日本船舶の新たな建造が伸び悩んでいることの原因については、近年の低調な市況下にあって事業者の投資余力が乏しいためであると考えられる。

c. 課題の特定

日本船舶を急速に増加させることが難しい中、我が国の安定的な国際海上輸送の確保を担保するための措置の一つとして、海上運送法第 26 条に規定する航海命令が考えられる。航海命令については、船籍に関わらず対外船舶運航事業者に航路等を指定して命ずることができるが、外国船舶については、理論上、当該船舶の船籍国が旗国主義に基づき管轄権を及ぼす事ができるため、同一の船舶について管轄権の競合が生じるおそれがある。このため、航海命令を確実に履行しようとする場合には、日本船舶が最も望ましいが、b. を踏まえると、日本船舶を早期に急増させることは難しい。よって、日本船舶の確保に加え、航海命令時に日本船舶に国籍変更して管轄権の競合を解消することが可能な外国船舶を早急に確保する必要がある。

d. 規制の具体的内容

対外船舶運航事業者は、その子会社が所有し自ら運航する外国船舶について、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定を受けた後に総トン数等に変更があったときは、国土交通大臣が行う総トン数等の測度を受けなければならないこととする。

また、準日本船舶に係る事項について変更があったとき、又は航海命令による航海に確実に従事させることができなくなるおそれがある事由が生じたときは、国土交通大臣にその旨を届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事

	<p>項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。</p> <p>このほか、国土交通大臣は、準日本船舶を運航する対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する帳簿・書類等の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>当該規制の内容を義務ではなく任意とするという代替案が考えられる。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>①当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>総トン数等の測度には通常1ヶ月程度の時間を要するため、その間航行ができなくなるという費用が、対外船舶運航業者に生じる。また、測度手数料の負担が業者に生じる。なお、これらの費用については、現行法上、外国船舶の日本船舶への転籍時に必要となる総トン数等の測度の費用と同じものであり、追加的な費用は発生しない。</p> <p>変更の届出及び認定証の書換え申請については、①準日本船舶に係る事項についての変更の有無を把握し、国に届出を行うための費用、②（①の事項が認定証の記載事項に該当する場合）認定証の書換えを申請する費用、③準日本船舶を譲り受けたとき等の国に届出を行うための費用が、対外船舶運航業者に生じる。①、③については、届出事項が船舶の名称等、事業者にとって容易に把握できる事項であることから、時間的・金銭的な費用は僅少であると考えられる。②についても、変更事項について書類で認定証の書換えの申請を行うものであり、費用は小さいと考えられる。</p> <p>報告・立入検査については、①国から報告を求められた場合に準日本船舶に係る事項について報告を行う費用、②国による立入検査を受け入れる費用が、対外船舶運航業者に生じる。①については、当該対外船舶運航事業者が運航し、その子会社が所有する準日本船舶についての報告であることから、状況等の把握に要する費用は僅少であると考えられる。②については、あくまで準日本船舶制度の施行に必要な範囲内で、届出、報告等を補完する必要がある場合に行う検査であることから、さほど大きなものではないと考えられる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>測度官が総トン数等の測度を行う費用が、国に生じる。なお、この費用については、現行法上、外国船舶の日本船舶への転籍時に必要となる総トン数等の測度の費用と同じものであるため追加的な費用は発生しない。</p> <p>また、①変更届出事項について確認を行う費用、②（①の事項が認定証の記載事項に該当する場合）認定証の書換えを行う費用、③準日本船舶を譲り受けたとき等の国に届出を行うための費用が、国に生じる。①～③のいずれについても、その届出の受理等に特段大きな労力を要するものではないことから、費用は僅少であると考えられる。このほか、事業者に対し準日本船舶に係る事項について報告を求める費用、及び事業場等に立入検査を行う費用が、国に生じる。いずれについても、特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものと考えられ、費用の増加は僅少である。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>特になし。</p>

	<p>②代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、準日本船舶の認定時等の測度を任意とした場合、転籍時に、結局、測度を受ける必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が生じることとなる。 変更の届出及び認定証の書換え申請については、任意で届出を行う場合に限り、費用が対外船舶運航事業者に生じる。また、準日本船舶を譲り受けたとき等の届出についても同様である。 報告・立入検査についても、任意で行う場合に限り、それらに応じる費用が対外船舶運航事業者に生じる。</p> <p>b 行政費用 総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、準日本船舶の認定時等の測度を任意とした場合、転籍があったときに、結局、測度を行う必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が生じることとなる。 準日本船舶に係る事項についての変更の有無を把握することを目的に、対外船舶運航事業者に対し定期的に調査等を行う費用が、国に発生する。これは、当該規制案において生ずる費用に比して大きなものとなる。 また、法令に基づかない措置として、対外船舶運航事業者に対し報告徴収・立入検査等を行う費用が国に発生する。これについては、当該規制案と同様の費用である。</p> <p>c その他の社会的費用 国がその時点での準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>①当該規制案における便益の要素 準日本船舶については、その認定時にあらかじめ測度を行うことで、日本船舶への転籍時の測度を不要とする特例（第39条の6により措置）を設けるため、対外船舶運航事業者が自ら運航する外国船舶を日本船舶に転籍する際、速やかに転籍を行うことが可能となり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶を確保できる。 また、準日本船舶に係る事項について変更が生じる度に国がその情報を得ることができるようになるため、国が準日本船舶の状況を常に正確に把握することが可能となる。これは、安定的な国際海上輸送の確保のために必要不可欠であることから、当該便益は大きいと言える。</p> <p>②代替案における便益の要素 特になし。</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>当該規制を行った場合、国籍変更時の手続を速やかに行うことが可能となり、準日本船舶の申請が促進されるものと考えられる。また、国が準日本船舶の状況を正確に把握することが可能となる。一方、測度に関する費用については、現行の法制度上において転籍時に生じる費用と同様のものである。また、その他の費用については、いずれも軽微なものである。以上より、当該規制の便益は当該規制の費用を上回るといえる。 なお、代替案については、対外船舶運航事業者が準日本船舶について総トン数等の変更及び譲渡等があったにもかかわらず届出がされない場合、準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。従って、代替案においては、便益が規制の費用を下回るといえる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特になし。</p>

事後評価又は事後検証の実施方法及び時期	平成29年度にRIA事後検証シートにより事後検証を実施。
その他 (規制の有効性等)	準日本船舶の認定制度の創設により、航海命令による航海に确实かつ速やかに従事する準日本船舶を確保し、その状況を正確に把握することが可能となり、安定的な国際海上輸送の確保が図られることから、当該規制は有効である。

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	海上運送法の一部を改正する法律	
担当部局	国土交通省海事局外航課	電話番号： 03-5253-8618 e-mail: mrbgkk@mlit.go.jp
評価実施時期	平成24年2月17日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>目的：航海命令に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保及び日本船舶に国籍を変更するための手続の迅速化を図るため。</p> <p>内容：準日本船舶の認定制度を創設する。対外船舶運航事業者は、準日本船舶の認定の申請をしようとするとき、又は認定後に総トン数等に変更があったときは、総トン数等の測度を受けなければならないこととする。また、認定を受けた準日本船舶に係る事項に変更があったとき等は、国土交通大臣に届け出なければならないこととする。この場合において、当該変更事項が認定証の記載事項に該当するときは、認定証の書換えを申請しなければならないこととする。加えて、準日本船舶を譲り受けたとき等にもその旨届け出なければならないこととする。このほか、国土交通大臣は、対外船舶運航事業者に対して、準日本船舶に係る事項等について報告をさせ、又はその職員に、事業者の事業場又は事務所に立ち入り、準日本船舶に関する物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができることとする。</p> <p>必要性：安定的な国際海上輸送の確保のために必要とされる日本船舶450隻の確保には相当の時間を要する見込みとなっていることから、日本船舶の確保に加え、航海命令時に日本船舶に国籍変更して管轄権の競合を解消することが可能な外国船舶を早急に確保する必要がある。</p> <p>法令の名称・関連条項とその内容 海上運送法 第39条の5(準日本船舶の認定)、第39条の7(報告及び立入検査)</p>	
想定される代替案	当該規制の内容を義務ではなく任意とするという代替案が考えられる。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<p>総トン数等の測度を行っている間航行ができなくなるという費用及び測度手数料の負担が、事業者が生じる。これらの費用については、現行法上の費用と同じものであり、追加的な費用は発生しない。また、準日本船舶に係る事項についての国に届出を行うための費用、認定証の書換えを申請する費用、準日本船舶を譲り受けたとき等の国に届出を行うための費用が、事業者が生じる。これらについては、届出事項が容易に把握できるものであること、書類による申請をおこなうものであるから、費用は小さい。このほか、準日本船舶に係る事項について国から報告を求められた際に報告を行う費用、及び国による立入検査を受け入れる費用が、事業者が生じる。報告については、自らが運航し子会社が所有する準日本船舶について行うものであること、立入検査については、準日本船舶制度の施行に必要な範囲内で、届出、報告等を補完する必要がある場合に行うものであることから、これらの費用はさほど大きなものではないと考えられる。</p>	<p>総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、転籍時に測度を受ける必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が事業者が生じる。変更の届出、認定証の書換え申請、準日本船舶を譲り受けたとき等の届出、及び報告・立入検査については、任意で届出を行う場合に限り、費用が事業者が生じる。</p>
(行政費用)	<p>測度官が総トン数等の測度を行う費用が、国に生じる。この費用については、現行法上の費用と同じものであり、追加的な費用は発生しない。また、変更届出事項について確認を行う費用、認定証の書換えを行う費用、及び準日本船舶を譲り受けたとき等に確認を行うための費用が、国に生じるが、いずれについても、その届出の受理等に特段大きな労力を要するものではないことから、費用は僅少であると考えられる。このほか、事業者に対し準日本船舶に係る事項について報告を求める費用、及び事業場等に立入検査を行う費用が、国に生じるが、いずれについても、特段の体制強化等を行う必要なく対応できるものと考えられ、費用の増加は僅少である。</p>	<p>総トン数等の測度については、船舶の登録及び船舶国籍証書の交付等の条件となっていることから、転籍時に測度を行う必要が生じるため、現行法及び当該規制案と同様の費用が国に生じる。また、変更事項等の有無を把握するため、事業者に対し定期的に調査等を行う費用が国に発生するが、これは当該規制案における届出受理等の費用に比して大きなものとなる。加えて、法令に基づかない措置として、事業者に対し報告徴収・立入検査を行う費用が国に発生するが、これについては、当該規制案と同様である。</p>
(その他の社会的費用)	特になし。	<p>国がその時点での準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。</p>
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<p>準日本船舶の認定時にあらかじめ測度を行うことで、日本船舶への転籍時の測度を不要とする特例(第39条の6により措置)を設けるため、対外船舶運航事業者が自ら運航する外国船舶を日本船舶に転籍する際、速やかに転籍を行うことが可能となり、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶が確保できる。また、国が準日本船舶の状況を常に正確に把握することが可能となる。これは、安定的な国際海上輸送の確保のために必要不可欠であることから、当該便益は大きいと言える。</p>	特になし。

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>当該規制を行った場合、国籍変更時の手続を速やかに行うことが可能となり、準日本船舶の申請が促進されるものと考えられる。また、国が準日本船舶の状況を正確に把握することが可能となる。一方、測度に関する費用については、現行の法制度上において転籍時に生じる費用と同様のものである。また、その他の費用については、いずれも軽微なものである。以上より、当該規制の便益は当該規制の費用を上回る。</p> <p>なお、代替案については、事業者が変更及び譲渡等の届出等を行わない場合、準日本船舶の状況を正確に把握することが困難となり、安定的な国際海上輸送を確保できなくなるおそれがある。従って、代替案においては、便益が規制の費用を下回る。</p>
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>特になし。</p>
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>平成29年度にRIA事後検証シートにより事後検証を実施。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月17日

政策	船員法の一部を改正する法律案		
担当課	海事局運航労務課	担当課長名	山本 博之
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容 2006年の海上の労働に関する条約（以下「海上労働条約」という。）の締結に伴い、船員の労働条件を改善するとともに、船員の労働条件についての検査に関する制度を創設する。</p> <p>船員法</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 雇入契約の締結前及び雇入契約の成立時の書面の交付義務等の創設（第32条、第36条） 2. 一定の募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限の創設（第32条の2） 3. 船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員の送還義務の創設（第47条） 4. 給与明細の交付義務の創設（第53条） 5. 船長等への労働時間規制の適用（第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条） 6. 休息时间規制に関する労使協定による適用除外の創設（第65条の3） 7. 船員の最低年齢の見直し（第85条） 8. 法定検査制度の創設（第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで） 9. 海上労働条約及び海上労働証書等の写しの掲示義務の創設（第113条） 10. 船内苦情処理手続に関する義務の創設（第118条の4） <p>② 規制の目的 船員の労働条件を改善するとともに、その担保措置としての検査制度の導入を内容とする海上労働条約に対応するもの。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <ol style="list-style-type: none"> a 関連する政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 b 関連する施策目標 39 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る c 関連する業績指標 — d 業績指標の目標値及び目標年度 — e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 本規制は、海上労働条約への対応を目的に、船員の労働条件の改善を図るものである。 労働条件の改善については、様々な事象に対し複合的に影響を及ぼすものであることから、本規制の有無が影響を及ぼす範囲の特定が難しいことから、定量的な指標を設定することは困難である。 		

④ 規制の内容

1. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、雇入契約の相手方に対し、労働条件に関する重要な事項について、事前に書面を交付して説明し、雇入契約が成立したときは、これらの事項を書面に記載して船員に交付しなければならないこととする。

また、雇入契約の内容を記載した書面の写しを船内に備え置くことを義務付けることとする。

2. 関係【規制の創設】

船舶所有者が募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用して船員を雇い入れる際に、国内のものについては船員職業安定法に適合していることを、国外のものについては国土交通省令で定める基準を充足していることをそれぞれ求めることとする。

3. 関係【規制の創設】

船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員が、自己の負担で目的地まで移動することができない場合において、船舶所有者は自らの費用で当該船員を目的地まで送還する義務を負うこととし、かつ、この場合、送還に要した費用の求償権を有すること、送還の際の輸送方法は、船員の希望に応じたものであることについて定めることとする。

4. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、船員に給料その他の報酬を支払う際、船員に対して給料その他の報酬の支払いに関する事項を記載した書面を交付しなければならないこととする。

5. 関係【規制の創設】

船長等に対し、他の海員と同様の労働時間規制を適用することとする。

6. 関係【規制の緩和】

現行船員法は、船員に休息時間を付与するに当たり、休息時間を3分割以上して付与してはならないこと及び2分割して付与する場合においていずれか片方を6時間以上とすることを義務付けているところ、一定の場合における労使協定の締結を条件に休息時間規制の適用除外を認めることとする。

7. 関係【規制の強化・拡充】

漁船を除く船舶の船員の最低年齢を15歳から16歳に変更することとする。

8. 関係【規制の創設】

総トン数500トン以上の日本船舶（漁船その他国土交通省令で定める特別の用途に供されるものを除く。以下「特定船舶」という。）の船舶所有者が、初めて当該特定船舶を国際航海に従事させようとするときは、国土交通大臣の実施する船員の労働条件の検査（定期検査、中間検査、臨時検査）を義務付けることとする。

また、当該検査に合格した場合にあっては、国土交通大臣は海上労働証書を当該船舶所有者に交付することとし、当該証書の交付を受けていない特定船舶は、国際航海に従事させることを禁ずること及び当該証書の備置を義務付けることとする。

併せて、海上労働証書について要件に適合しない場合の効力停止及び返納命令について規定することとする。

9. 関係【規制の創設】

船舶所有者は、海上労働条約を掲示し、又は備え置かなければならないこととする。また、特定船舶の所有者は海上労働証書等の写しを掲示しなければならないこととする。

10. 関係【規制の創設】

船舶所有者に船内苦情処理手続の整備を義務付け及び苦情を申し出た船員に対する不利益な取扱いを禁止することとする。

⑤ 規制の必要性

a 目標と現状のギャップ

現行船員法は、平成 25 年早期の発効が見込まれる海上労働条約が定める労働条件の要件を満たしておらず、海上労働条約を締結することができない。

今後、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードに対応した船員の労働条件の改善を図る必要がある。

具体的には、

1. 関係

海上労働条約は、船員が雇入契約を締結する際に、事前にその内容の是非について判断するために十分な情報が与えられていること及び、船員の権利保護のため、雇入契約上定められた船員の労働条件について、当事者双方が合意の上で文書化し、船舶所有者が船員に当該書面を交付することを義務付けている。また、海上労働条約は、船員が船舶において自己の雇用条件に関する情報を容易に得ることができること及び権限のある機関の職員が検査において雇用契約の写し等により当該情報を利用することができることを求めている。現行の船員法では、船舶所有者に、雇入契約締結時点での労働条件の明示義務を課しているものの、船員に対して労働条件を理解するための十分な時間的猶予を与えることを義務付けておらず、また、雇入契約において定められた労働条件を記載した海員名簿を海員に提示する義務を課しているものの、労働条件を記載した書面の交付義務や当該書面の写しの船内への備置義務を課していない。

2. 関係

海上労働条約は、船舶所有者が募集受託者及び船員職業紹介事業者を通じて船員を雇い入れる際に、これらの者が海上労働条約に定められた基準を満たしており、かつ、政府による適切な監督を受けていることを義務付けている。現行の国内法においては、雇入れに関する当該義務の定めがない。

3. 関係

海上労働条約は、船舶所有者の側から船員の雇入契約を解除する場合、理由の如何を問わず船舶所有者が送還義務を負うこととした上で、当該契約の解除について船員の責に帰すべき事由のあるときには、事後的に送還に要した費用の求償権のみを認めるとともに、船舶所有者は送還の際の輸送手段等を具体的な権利として船員に与えることとしている。現行の船員法では、船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員については送還義務が免除されており、また、船員の送還の際の輸送方法について規定されていない。

4. 関係

海上労働条約は、船員に支払われる賃金及び金額の明細が与えられることを求めている。日本の国内法上、所得税法（昭和 40 年法律第 33 号）において、支払明細書の交付が義務付けられているものの、

当該交付義務の対象は日本国内の居住者に限られるため、例えば、海外のマンニング会社の雇用する船員が日本籍船に乗り組んでいるケースでは、同法に基づく明細書の交付義務が適用されない。

5. 関係

海上労働条約は、船内で労働に従事する限り、いかなる者も同一の労働時間規制の適用を受けることとしている。現行の船員法において、船長等は労働時間規制の適用除外対象となっている。

6. 関係

船長に新たに労働時間規制が適用される場合、船長には船内の最高監督者としての役割があるため、休息时间規制を遵守し難い状況が想定される。また、現行休息时间規制が適用される海員においても、休息时间規制を遵守しがたい状況がある。

7. 関係

海上労働条約は、船員の最低年齢について、欧米の主要海運国における最低年齢である 16 歳を国際標準として採用している。現行の船員法において、船員の最低年齢は 15 歳となっている。

8. 関係

海上労働条約は、総トン数 500 トン以上の国際航海に従事する商船について旗国が検査を実施し、当該船舶が船員の労働条件に係る海上労働条約の基準を充足していること等を確認した上で、旗国による検査に合格した証明書としての海上労働証書等を交付することを求めている。現行の国内法において当該制度がない。

9. 関係

海上労働条約において、海上労働条約及び海上労働証書等の掲示義務が課せられている。しかし、国内法において当該義務の定めがない。

10. 関係

海上労働条約は、船内における船員からの苦情の処理の手續が確保されていること、船員は当該手續の写しを提供されること、船員が当該手續を利用することができること及び苦情を申し立てた船員に対する迫害を禁止することを求めている。現行の国内法において当該義務の定めがない。

b 原因分析

現行船員法は、ILOにおいて採択された既存の複数の条約に対応した労働条件を定めているが、海上労働条約は、これらの条約を含めた関連する条約等を整理・統合するとともに、新たに検査制度を導入したものであるため、現行船員法は、海上労働条約が定める労働条件の要件を満たしていない。

c 課題の特定

仮に我が国で船員法の改正ができなければ、海上労働条約が求めている検査を行い、日本籍外航船に対して海上労働証書等を交付することができない。海上労働条約発効時点で、我が国が日本籍外航船に対し海上労働証書等を交付することができなければ、日本籍外航船が海上労働条約締結国に寄航し、ポートステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがある。

d 規制の具体的内容

海上労働条約の締結に伴い、船員の労働条件に関する規制の見直しを行うとともに、国際航海に従事する一定の日本船舶及び我が国に寄港する一定の外国船舶に対する船員の労働条件についての検査に関す

	る制度を創設する。
想定される代替案	規制の内容については我が国において独自に海上労働条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととすることを代替案とする。
規制の費用	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>1. ～7.、9.、10. 関係</p> <p>船舶所有者に対し、規制に対応した事務手続きを行うための費用が発生する。</p> <p>8. 関係</p> <p>特定船舶の船舶所有者に対し、船員の労働条件の検査の受検及び海上労働証書等の交付にかかる費用が必要になる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>1. ～7.、9.、10. 関係</p> <p>法令遵守のための監査及び届出受理等の事務手続きの増大</p> <p>8. 関係</p> <p>国において船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付のための体制の整備等が必要となる。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>b 行政費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>特に発生しない。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>1. ～10. 関係</p> <p>船員の労働条件に関する規制の見直しがなされないため、海上労働条約に対応した船員の労働条件の確保は船舶所有者の自主努力に委ねられることとなる。しかし、我が国が海上労働条約を締結できないことから、日本籍外航船に対し、海上労働条約が求める検査を行い、船舶所有者に海上労働証書等を交付することができない。海上労働条約発効時点で、我が国が日本籍外航船の船舶所有者に対し海上労働証書等を交付することができなければ、日本籍外航船が海上労働条約締結国に寄航し、ポートステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがある。</p>
規制の便益	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>船員の労働条件に関する規制の見直しにより、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上する。また、海上労働証書等が海上労働条約への適合を証明するため、日本籍外航船が海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際には、当該船舶は、運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>特に発生しない。</p>
規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)	①の規制案においては、船舶所有者に規制に対応した事務手続きを行う費用及び船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付に関する費用が発生するとともに、国においても法令遵守のための監査、届出受理等の事務手続き、検査体制の整備に係る行政費用が発生するが、一方で、海上労働

	<p>条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上するとともに、船舶所有者に海上労働証書等を交付することにより、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際の経済的損失を回避することができる。</p> <p>②の代替案においては、特に遵守費用及び行政費用は発生しないものの、船舶所有者に海上労働証書等を交付できないことから、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際に、甚大な影響や経済的損失を被るおそれがある。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回るといえることから、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>○ ILO海事労働条約国内法化勉強会最終とりまとめ（平成22年7月5日）において、「海事労働に画期的なグローバルスタンダードを確立する本条約は、ILO海事総会においてほぼ全会一致で採択されており、主要な海運先進国、便宜置籍国等が批准に積極的な立場であることから、我が国としても本条約の批准及び国内法化に向けて検討を進めていく必要がある。」とされている。</p> <p>○ 交通政策審議会において、船員法の一部改正について審議し、審議内容について適当である旨答申がなされている（平成24年1月27日）。</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>船員の労働条件に関する規制及び船員の労働条件についての検査に関する制度の今後のあり方については、ILOで議論され、国際条約として反映されるものであることから、国際的な議論、国際条約の改正等の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>海上労働条約の内容を我が国の国内法たる船員法において担保することにより、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上することから、当該規制は有効である。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	船員法の一部を改正する法律案	
担当部局	国土交通省海事局運航労務課	電話番号： 03-5253-8652 e-mail: g_MRB_URM@mlit.go.jp
評価実施時期	平成24年2月17日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>2006年の海上の労働に関する条約(以下「海上労働条約」という。)の締結に伴い、船員の労働条件を改善するとともに、船員の労働条件についての検査に関する制度を創設する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 雇入契約の締結前及び雇入契約の成立時の書面の交付義務等の創設(第32条、第36条) 一定の募集受託者又は船員職業紹介事業者を利用した船員の雇入れの制限の創設(第32条の2) 船員の責に帰すべき事由により雇入契約を解除された船員の送還義務の創設(第47条) 給与明細の交付義務の創設(第53条) 船長等への労働時間規制の適用(第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条) 休憩時間規制に関する労使協定による適用除外の創設(第65条の3) 船員の最低年齢の見直し(第85条) 法定検査制度の創設(第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで) 海上労働条約及び海上労働証書等の写しの掲示義務の創設(第113条) 船内苦情処理手続に関する義務の創設(第118条の4) <p>現行船員法は、平成25年早期の発効が見込まれる海上労働条約が定める労働条件の要件を満たしておらず、海上労働条約を締結することができない。今後、船員の労働条件に関するグローバルスタンダードに対応した船員の労働条件の改善を図る必要がある。</p>	
	法令の名称・関連条項とその内容	船員法 第32条、第32条の2(新設)、第36条、第47条、第53条、第60条から第62条まで、第64条の2から第65条の2まで、第65条の3、第66条の2、第67条、第72条、第85条、第100条の2及び第100条の4から第100条の10まで(新設)、第113条、第118条の4(新設)
想定される代替案	規制の内容については我が国において独自に海上労働条約と異なるものを設けることはできないため、規制を設けないこととすることを代替案とする。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<ol style="list-style-type: none"> ～7.、9.、10. 関係 船舶所有者に対し、規制に対応した事務手続きを行うための費用が発生する。 関係 特定船舶の船舶所有者に対し、船員の労働条件の検査の受検及び海上労働証書等の交付にかかる費用が必要になる。 	特に発生しない。
(行政費用)	<ol style="list-style-type: none"> ～7.、9.、10. 関係 法令遵守のための監査及び届出受理等の事務手続きの増大 関係 国において船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付のための体制の整備等が必要となる。 	特に発生しない。
(その他の社会的費用)	特に発生しない。	<p>船員の労働条件に関する規制の見直しがなされないため、海上労働条約に対応した船員の労働条件の確保は船舶所有者の自主努力に委ねられることとなる。しかし、我が国が海上労働条約を締結できないことから、日本籍外航船に対し、海上労働条約が求める検査を行い、船舶所有者に海上労働証書等を交付することができない。海上労働条約発効時点で、我が国が日本籍外航船の船舶所有者に対し海上労働証書等を交付することができなければ、日本籍外航船が海上労働条約締結国に寄航し、ポーステートコントロールを受けた場合、当該船舶は、条約基準の未達成を理由とした運航差し止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれがある。</p>

規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<p>船員の労働条件に関する規制の見直しにより、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上する。また、海上労働証書等が海上労働条約への適合を証明するため、日本籍外航船が海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際には、当該船舶は、運航差止めや長期間の拘束等、甚大な影響を被るおそれなくなり、その場合の経済的損失を回避することができる。</p>	<p>特に発生しない。</p>
<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>規制案においては、船舶所有者に規制に対応した事務手続きを行う費用及び船員の労働条件の検査及び海上労働証書等の交付に関する費用が発生するとともに、国においても法令遵守のための監査、届出受理等の事務手続、検査体制の整備に係る行政費用が発生するが、一方で、海上労働条約に対応した船員の労働条件が確保され、船員の労働環境が向上するとともに、船舶所有者に海上労働証書等を交付することにより、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際の経済的損失を回避することができる。</p> <p>代替案においては、特に遵守費用及び行政費用は発生しないものの、船舶所有者に海上労働証書等を交付できないことから、海上労働条約締結国においてポートステートコントロールを受けた際に、甚大な影響や経済的損失を被るおそれがある。</p> <p>このため、規制による便益は規制による費用を大きく上回るといえることから、当該規制案は、規制をしないという代替案よりも優れていると言える。</p>	
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>○ILO海事労働条約国内法化勉強会最終とりまとめ(平成22年7月5日)において、「海事労働に画期的なグローバルスタンダードを確立する本条約は、ILO海事総会においてほぼ全会一致で採択されており、主要な海運先進国、便宜置籍国等が批准に積極的な立場であることから、我が国としても本条約の批准及び国内法化に向けて検討を進めていく必要がある。」とされている。</p> <p>○交通政策審議会において、船員法の一部改正について審議し、審議内容について適当である旨答申がなされている(平成24年1月27日)。</p>	
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>船員の労働条件に関する規制及び船員の労働条件についての検査に関する制度の今後のあり方については、ILOで議論され、国際条約として反映されるものであることから、国際的な議論、国際条約の改正等の状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行う。</p>	
<p>備考</p>		

規制の事前評価書

評価実施日：平成 24 年 2 月 27 日

政策	不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案		
担当課	不動産市場整備課	担当課長名	石川 卓弥
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法案等の名称】 不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】 特例事業者（下記「④規制の内容」参照。）が不動産特定共同事業（以下「不特事業」という。）を営む際の届出制度の創設及びそれに伴う許可制度の創設</p> <p>② 規制の目的 民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新に民間資金の導入を促進することを目的として、不動産特定共同事業法（平成 6 年法律第 77 号。以下「法」という。）の見直しを行う。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 「9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護」</p> <p>b 関連する施策目標 「34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する」</p> <p>c 関連する業績指標 (183) 不動産証券化実績総額</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 66 兆円（平成 23 年度）</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 同上</p> <p>④ 規制の内容 規制の緩和。現行では許可を受けなければ不特事業を営むことができないが、不特事業の活用を一層推進するため、一定の要件を満たす者が届出により特定の不特事業を営むことを可能とする（以下、当該不特事業を「特例事業」といい、特例事業を営む者を「特例事業者」という。）。特例事業を営む要件として、特例事業者は、許可を受けた不特事業者に業務を委託しなければならないこととし、それに伴って、委託を受ける不特事業者について必要な規制を行う等の措置を講じる。</p> <p>⑤ 規制の必要性</p> <p>・目標と現状のギャップ 我が国には耐震性の劣る建築物などが多数存在（※法人が所有する建物棟数のうち、新耐震基準を満たしていない又は未確認のものは 33.6%（出典「平成 20 年 法人建物調査」国土交通省））となっており、それらを再生し、都市機能の更新を図っていくことが必要である。</p> <p>・原因分析 耐震改修・耐震建替、介護施設の整備、地方の物件、小規模物件や、物件を順次取得していくケース等、既存の不動産証券化スキームでは対応が困難な場合が存在する。</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・課題の特定 <p>不動産にリスクが限定された倒産隔離型、かつ、耐震改修・耐震建替、介護施設の整備、地方の物件、小規模物件や、物件を順次取得していくケース等に対応できる不動産証券化スキームがない。</p> ・規制の具体的内容 <p>倒産隔離型の不特事業を可能とすべく、以下の要件のいずれにも該当する法人にあっては、法第3条第1項の許可を不要として、届出をもって足りることとし、法第7条の許可の基準を適用しない。</p> <ul style="list-style-type: none"> (ア) 不特事業を専ら行うことを目的とするものであること。 (イ) 許可を受けた不特事業者不動産取引に係る業務及び不特事業契約の締結の勧誘の業務を委託していること。 (ウ) 事業参加者を不動産に対する投資に係る専門的知識及び経験を有すると認められる者等に限定すること。 (エ) その他事業参加者の利益の保護を図るために必要な要件に適合すること。 <p>なお、届出をした特例事業者には、主務大臣による、特例事業に該当しなくなったときの措置命令に応じる等の義務が生じる。</p> <p>また、特例事業者より委託を受ける不特事業者に関する許可制度を設けるとともに、当該不特事業者においては、業務を委託する特例事業者との間での自己取引等（ただし、事業参加者の保護に欠けるおそれのない場合を除く。）及び委託された業務の全部の再委託を禁止し、事業参加者保護を図るものとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>参入規制を緩和し、一定の要件を満たす特例事業者に特定の事業を可能とするが、届出制ではなく許可制（許可基準は改正法第2条第6項）にする。</p>
<p>規制の費用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 本規制案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> a 遵守費用 <p>特例事業者の届出に関する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に関する事務費用が増加。</p> b 行政費用 <p>現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</p> c その他の社会的費用 <p>特段発生しない。</p> ② 代替案における費用の要素 <ul style="list-style-type: none"> a 遵守費用 <p>特例事業者の許可申請に関する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に関する事務費用が増加。</p> b 行政費用 <p>特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</p> c その他の社会的費用 <p>特段発生しない。</p>
<p>規制の便益</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 本規制案における便益の要素 <p>倒産隔離型の不特事業の実施が可能となり、民間資金の導入が促進されることで、民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新が行われ、その結果、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成に資する。</p> ② 代替案における便益の要素 <p>倒産隔離型の不特事業の実施は可能となるが、届出制ではなく許可制とすることで、本規制案に比べると民間資金の導入の促進が進まない。</p>

<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>以上を基に、当該規制案、代替案についてそれぞれ費用と便益の関係を分析する。</p> <p>① 規制案 この当該規制案によると、現行、不特事業を営むことのできない法人であっても、一定の要件に該当する場合に当該事業を営むことが可能となり、従前では事業の対象とならなかった不動産（耐震性の劣る建物等）及び建物の開発事業等も事業対象とする事業者の参入が可能となる。その結果、民間資金の導入が促進され、民間施設の整備や建築物の耐震化が行われることで都市機能の更新が見込まれる。それゆえ、規制の目的を達成しうる便益が発生する。一方で、費用については、現行不特事業を行う者は許可が必要であるのに対し、届出をもって事業を営むことができるため、事業者の負担は小さくなる。届出に関する費用は発生するものの事業者の負担はわずかである。また、その他の費用についても、現行の事務費用と比較して過大の追加負担となる事項はない。よって、便益が費用を大きく上回ることとなる。</p> <p>②代替案 この規制案によると、現行と比較して、倒産隔離型の不特事業は可能となるが、許可を受けた不特事業者に不動産取引に係る業務を委託すること等を条件とするなど事業参加者の保護を図っている上に、更に特例事業者に許可を求めることは過度に事業者の負担を求めることとなるため、参入事業者は限定され、その結果、民間資金の導入の促進は限定的なものとなり、便益も限定されたものとなる。その他の費用については、現行の事務費用と比較して過大の追加負担となることはない。</p> <p>③本規制案と代替案との比較 ①②より、民間資金の導入の促進による都市機能等の更新の観点からは、本規制案の方が、代替案より効率性が高く、優れている。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>① 国土交通省政策集 2010（平成 22 年 6 月） ② 不動産投資市場戦略会議報告書（平成 22 年 12 月） ③ 投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム（平成 23 年 3 月） ④ <u>日本再生の基本戦略（平成 23 年 12 月 24 日閣議決定）（抄）</u> 各分野において当面、重点的に取り組む施策 （1）更なる成長力強化のための取組（経済のフロンティアの開拓） ③ <u>新たな資金循環による金融資本市場の活性化</u> ○ <u>不動産投資市場の活性化による資産デフレの脱却</u> 不動産投資市場に資金を呼び込み、取引の流動性を高めて不動産価値、さらには都市機能の向上を図るため、市場の透明性の向上、J-REIT 市場の活性化や<u>不動産証券化手法の拡充のための制度の整備を推進する。</u></p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>・平成 29 年度までに政策チェックアップにより事後検証を実施。また、事後検証までの時間を分析対象期間とする。</p> <p>・法附則第 5 条において、法律の施行後 5 年を経過した場合において、新法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとしている。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>① 規制の有効性 本規制案により、不動産証券化市場に民間資金の導入が促進される結果もたらされる、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成により、市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護（政策目標 9）の達成に大きく貢献する。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案									
担当部局	国土交通省土地・建設産業局不動産市場整備課	電話番号： 03-5253-8382 e-mail: fushi@mlit.go.jp								
	平成24年2月27日									
規制の目的、内容及び必要性等	<p>【目的】 民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新に民間資金の導入を促進することを目的として、不動産特定共同事業法(平成6年法律第77号。以下「法」という。)の見直しを行う。</p> <p>【内容】 規制の緩和。現行では許可を受けなければ不特事業を営むことができないが、不特事業の活用を一層推進するため、一定の要件を満たす者が届出により特定の不特事業を営むことを可能とする(以下、当該不特事業を「特例事業」といい、特例事業を営む者を「特例事業者」という。)。特例事業を営む要件のひとつとして、特例事業者は、特定の不特事業者に、業務を委託しなければならないこととし、それに伴って、委託を受ける不特事業者について必要な規制を行う等の措置を講じる。</p> <p>【必要性等】 ・我が国には耐震性の劣る建築物などが多数存在(※法人が所有する建物棟数のうち、新耐震基準を満たしていない又は未確認のものは33.6%(出典「平成20年 法人建物調査」国土交通省)しており、それらを再生し、都市機能の更新を図っていくことが必要。また、資産デフレを脱却し、更なる成長力強化のためには、不動産市場の活性化が必要である。 ・耐震改修・耐震建替、介護施設の整備、地方の物件、小規模物件や、物件を順次取得していくケース等、既存の不動産証券化スキームでは対応が困難な場合が存在する。 ・不動産にリスクが限定された倒産隔離型、かつ、耐震改修・耐震建替、介護施設の整備、地方の物件、小規模物件や、物件を順次取得していくケース等に対応できる不動産証券化スキームがないことがひとつの原因と考えられる。 ・よって、倒産隔離型の不特事業を可能とすべく、以下の要件のいずれにも該当する法人にあっては、法第3条第1項の許可を不要として、届出をもって足りることとし、法第7条の許可の基準を適用しない。 (ア)不特事業を専ら行うことを目的とするものであること。 (イ)許可を受けた不特事業者に不動産取引に係る業務及び不特事業契約の締結の勧誘の業務を委託していること。 (ウ)事業参加者を不動産に対する投資に係る専門的知識及び経験を有すると認められる者等に限定すること。 (エ)その他事業参加者の利益の保護を図るために必要な要件に適合すること。 なお、届出をした特例事業者には、主務大臣による、特例事業に該当しなくなったときの措置命令に応じる等の義務が生じる。 また、特例事業者より委託を受ける不特事業者に関する許可制度を設けるとともに、当該不特事業者においては、業務を委託する特例事業者との間での自己取引等(ただし、事業参加者の保護に欠けるおそれのない場合を除く。)及び委託された業務の全部の再委託を禁止し、事業参加者保護を図るものとする。</p>									
	法令の名称・関連条項とその内容	不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案 第40条の2 特例事業については、第3条第1項の規定は、適用しない。								
想定される代替案	代替案： 参入規制を緩和し、一定の要件を満たす特例事業者に特定の事業を可能とするが、届出制ではなく許可制(許可基準は改正法第2条第6項)にする。									
規制の費用	費用の要素									
	(遵守費用)	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="width: 50%;">費用の要素</th> <th style="width: 50%;">代替案1の場合</th> </tr> <tr> <td>特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。</td> <td>特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。</td> </tr> <tr> <td>現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</td> <td>特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</td> </tr> <tr> <td>特段発生しない。</td> <td>特段発生しない。</td> </tr> </table>	費用の要素	代替案1の場合	特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特段発生しない。	特段発生しない。
	費用の要素	代替案1の場合								
特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。									
現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。									
特段発生しない。	特段発生しない。									
(行政費用)	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="width: 50%;">費用の要素</th> <th style="width: 50%;">代替案1の場合</th> </tr> <tr> <td>特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。</td> <td>特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。</td> </tr> <tr> <td>現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</td> <td>特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。</td> </tr> <tr> <td>特段発生しない。</td> <td>特段発生しない。</td> </tr> </table>	費用の要素	代替案1の場合	特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特段発生しない。	特段発生しない。	
費用の要素	代替案1の場合									
特例事業者の届出に要する事務費用及び増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。	特例事業者の許可申請に要する事務費用及び一定程度の増加が見込まれる新規参入不特事業者の許可申請に要する事務費用が増加。									
現行と比較し、新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。	特例事業者及び一定程度の新規参入不特事業者が増加することが見込まれることによる主務大臣等の許可に係る審査事務費用が増加。									
特段発生しない。	特段発生しない。									
(その他の社会的費用)	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="width: 50%;">費用の要素</th> <th style="width: 50%;">代替案1の場合</th> </tr> <tr> <td>特段発生しない。</td> <td>特段発生しない。</td> </tr> </table>	費用の要素	代替案1の場合	特段発生しない。	特段発生しない。					
費用の要素	代替案1の場合									
特段発生しない。	特段発生しない。									
規制の便益	便益の要素									
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="width: 50%;">便益の要素</th> <th style="width: 50%;">代替案1の場合</th> </tr> <tr> <td>倒産隔離型の不特事業の実施が可能となり、民間資金の導入が促進されることで、民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新が行われ、その結果、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成に資する。</td> <td>倒産隔離型の不特事業の実施は可能となるが、届出制ではなく許可制とすることで、本規制案に比べると民間資金の導入の促進が進まない。</td> </tr> </table>		便益の要素	代替案1の場合	倒産隔離型の不特事業の実施が可能となり、民間資金の導入が促進されることで、民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新が行われ、その結果、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成に資する。	倒産隔離型の不特事業の実施は可能となるが、届出制ではなく許可制とすることで、本規制案に比べると民間資金の導入の促進が進まない。				
便益の要素	代替案1の場合									
倒産隔離型の不特事業の実施が可能となり、民間資金の導入が促進されることで、民間施設の整備や建築物の耐震化など都市機能の更新が行われ、その結果、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成に資する。	倒産隔離型の不特事業の実施は可能となるが、届出制ではなく許可制とすることで、本規制案に比べると民間資金の導入の促進が進まない。									

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>以上を基に、当該規制案、代替案についてそれぞれ費用と便益の関係を分析する。</p> <p>①本規制案 この当該規制案によると、現行、不特事業を営むことのできない法人であっても、一定の要件に該当する場合に当該事業を営むことが可能となり、従前では事業の対象とならなかった不動産(耐震性の劣る建物等)及び建物の開発事業等も事業対象とする事業者の参入が可能となる。その結果、民間資金の導入が促進され、民間施設の整備や建築物の耐震化が行われることで都市機能の更新が見込まれる。それゆえ、規制の目的を達成しうる便益が発生する。一方で、費用については、現行不特事業を行う者は許可が必要であるのに対し、届出をもって事業を営むことができるため、事業者の負担は小さくなる。届出に要する費用は発生するものの事業者の負担はわずかである。また、その他の費用についても、現行の事務費用と比較して過大の追加負担となる事項はない。よって、便益が費用を大きく上回ることとなる。</p> <p>②代替案 この規制案によると、現行と比較して、倒産隔離型の不特事業は可能となるが、許可を受けた不特事業者に不動産取引に係る業務を委託すること等を条件とするなど事業参加者の保護を図っている上に、更に特例事業者に許可を求めることは過度に事業者の負担を求めることとなるため、参入事業者は限定され、その結果、民間資金の導入の促進は限定的なものとなり、便益も限定されたものとなる。その他の費用については、現行の事務費用と比較して過大の追加負担となることはない。</p> <p>③本規制案と代替案との比較 ①②より、民間資金の導入の促進による都市機能等の更新の観点からは、本規制案の方が、代替案より効率性が高く、優れている。</p>
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>○国土交通省政策集2010(平成22年6月) ○不動産投資市場戦略会議報告書(平成22年12月) ○投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム(平成23年3月) ○日本再生の基本戦略(平成23年12月24日閣議決定)</p>
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>・平成29年度までに政策チェックアップにより事後検証を実施。また、事後検証までの時間を分析対象期間とする。 ・法附則第5条において、法律の施行後5年を経過した場合において、新法の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとしている。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年2月27日

政策	都市の低炭素化の促進に関する法律案		
担当課	都市局都市計画課 都市局市街地整備課 都市局街路交通施設課 都市局公園緑地・景観課 水管理・国土保全局下水道部 下水道企画課 住宅局住宅生産課	担当課長名	和田 信貴 望月 明彦 西植 博 舟引 敏明 長田 朋二 橋本 公博
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 都市の低炭素化の促進に関する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額（第18条） ・ 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例（第20条） ・ 特定緑地管理機構に係る指定等（第46条） ・ 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等（第47条） ・ 低炭素建築物の容積率の特例（第60条） <p>② 規制の目的</p> <p>都市における社会経済活動その他の活動に伴って発生するCO₂の排出の抑制等を図り、低炭素型の都市の実現に向けた取組みを促進し、もって都市の健全な発展に寄与することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に係る目標</p> <p style="margin-left: 20px;">a 関連する政策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">3 地球環境の保全</p> <p style="margin-left: 40px;">7 都市再生・地域再生等の推進</p> <p style="margin-left: 20px;">b 関連する施策目標</p> <p style="margin-left: 40px;">9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p style="margin-left: 40px;">25 都市再生・地域再生を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">c 関連する業績指標</p> <p style="margin-left: 40px;">53 住宅、建築物の省エネルギー化</p> <p style="margin-left: 60px;">(①エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準（平成11年基準）達成率</p> <p style="margin-left: 60px;">②一定の新築建築物における次世代省エネ基準（平成11年基準）達成率)</p> <p style="margin-left: 20px;">142 都市再生誘発量</p> <p style="margin-left: 20px;">d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="margin-left: 40px;">53 ①70%（平成27年度）</p> <p style="margin-left: 60px;">②85%（平成27年度）</p> <p style="margin-left: 40px;">142 9,200ha（平成23年度）</p> <p style="margin-left: 20px;">e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p style="margin-left: 40px;">—</p>		

④ 規制の内容

(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額（規制の創設）

地方公共団体の補助を受けた認定集約都市開発事業により整備された特定建築物（病院、事務所、共同住宅その他の多数の者が利用する建築物をいう。以下同じ。）の賃貸料又は譲渡価額については、一定の額を超えて契約し、又は受領してはならないこととする。

(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例

駐車機能集約区域内において条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする者に対し、①各建築物又はその敷地内、②集約駐車施設内、③各建築物若しくはその敷地内又は集約駐車施設内のいずれかに駐車施設を設けなければならない旨を条例で定めることができることとする。

(3) 特定緑地管理機構（規制の緩和）

市町村は、緑地の保全及び緑化の推進に関し一定の能力を有する一般社団法人等について、市町村に代わって緑地の管理、緑地の買取り、情報提供等の業務を行うことができる特定緑地管理機構（緑地の管理など一定の業務については当該市町村の区域内におけるものに限定）として指定することができることとする。

(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等（規制の緩和）

低炭素まちづくり計画に記載された下水熱を利用する設備を有する熱供給施設等の整備及び管理に関する事業を実施する者は、公共下水道管理者又は流域下水道管理者の許可を受けて、当該設備により公共下水道又は流域下水道の排水施設から下水を取水することができることとする。

(5) 低炭素建築物の容積率の特例（規制の緩和）

低炭素建築物の床面積のうち、第55条第1項第1号の基準（建築物の低炭素化の促進のために誘導すべき基準）に適合させるための措置をとることにより通常の建築物の床面積を超えることとなる場合の床面積（政令で定める床面積）は、容積率の算定の基礎となる延べ面積に不算入とする（容積率を緩和する）こととする。

⑤ 規制の必要性

(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額

エネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識が高揚している今、個人や民間の事業活動を中心に住宅単体のみならずまちづくり全体を低炭素化し、エネルギーの合理化を進めていく必要があるが、現時点では、都市の低炭素化は必ずしも進んでいない。（＝目標と現状のギャップ）

これは、都市の低炭素化の促進のためには、都市機能の集約を図るための拠点の形成に資する特定建築物の整備が重要であるが、当該建築物、その敷地等を整備する事業について、低炭素化の効果を評価し、当該事業を支援する法制度が整備されていないためである。（＝原因分析）

このため、特定建築物等を整備する事業の認定制度を創設し、当該事業に対して公的助成を行うことができることとすることが必要である。また、都市の低炭素化を促進するためには、都市機能の集約を図るための拠点となる地域に利便性の高い特定建築物を整備することに

より、当該建築物及びその周辺の居住者の日常の移動距離が短縮され、交通量減少による都市の低炭素化を図ることが効果的であることから、都市の低炭素化という政策目的の達成のために行われる公的助成を受けた特定建築物については、その賃貸借等が促進されるよう賃貸料や譲渡価額が過度に高額に定められることを禁止する必要がある。

(=課題の特定)

よって、公的助成を受けて整備された特定建築物については、一定の限度額を超えた高額の賃貸料又は譲渡価額を受領を禁止する必要がある。(=規制の具体的内容)

(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例

都市の低炭素化を推進するためには、都市内の無駄な自動車交通を減少することが効果的である。しかしながら、一定規模以上の建築物の敷地内に駐車施設が設置される結果、駐車施設を探す自動車による渋滞など非効率な自動車交通を生じさせている地域がある。(=目標と現状のギャップ)

これは、駐車場法に基づく条例で附置が義務付けられた駐車施設が各建築物又はその敷地内に設けられているためである。(=原因分析)

このため、各建築物又はその敷地内に設けられる駐車施設を集約し、自動車交通を効率的なものとし、低炭素化を促進する必要がある。(=課題の特定)

具体的には、市町村が作成する低炭素まちづくり計画に集約駐車施設に関し記載したときは、駐車場法に基づく条例で個々の建築物又はその敷地内でなく集約駐車施設に駐車施設を設けることを義務付けること等を可能とする。(=規制の具体的内容)

(3) 特定緑地管理機構

都市の低炭素化を促進する観点からは、都市における緑地、とりわけ、一の市町村内において完結するような小規模な樹林地や樹木など身近な緑地をきめ細かく保全していく必要があるが、これらの緑地は減少傾向にある。(=目標と現状のギャップ)

これは、樹木の所有者の管理負担が大きく、また地方公共団体は、財政状況等の事情から所有者の負担を軽減してこれらの小規模で身近な緑地を十分に保全することができていないためである(=原因分析)

これらの小規模で身近な緑地について地方公共団体に代わってきめ細かく保全等を行う団体を活用する必要がある。(=課題の特定)

このため、都道府県のみならず、市町村が、緑地の保全及び緑地の推進に関し一定の能力を有する団体を、市町村に代わって緑地の管理等の業務を行うことができる特定緑地管理機構として指定できることとする。(=規制の具体的内容)

(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等

熱供給施設等の中でも、未利用エネルギーを熱源として利用したものは、特に省CO₂効果に優れており、低炭素まちづくり計画の計画区域内に完備されている下水管ネットワークを有効活用することは、都市の低炭素化の促進に寄与するが、現状では、未処理下水は十分に利用されていない。(=目標と現状のギャップ)

これは、下水道は、終末処理場まで支障なく下水を流下させなければならないものであり、流下の途上で民間事業者が下水を取水することは想定外の行為形態であるためである。(=原因分析)

このため、熱供給に下水熱を利用できるよう公共下水道及び流域下水道に係る規制を緩和する法制上の措置を講じる必要がある。(=課題の特定)

具体的には低炭素まちづくり計画区域内における公共下水道等の排水施設からの下水の取水に係る許可制度を創設する。(=規制の具体的内容)

	<p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例</p> <p>都市の低炭素化を促進するため、都市の基礎的な構成要素である建築物の低炭素化を誘導することが必要である。一方で、建築物の低炭素化を図るためには、通常設置しない設備を設置したり、通常より大型の設備を設置したりすること等が必要となり、通常の建築物と比べて床面積を多く要する場合があります、低炭素化が進まないおそれがある。</p> <p>(=目標と現状のギャップ)</p> <p>現行制度において、上記の場合に容積率の緩和を求める際には、建築基準法第52条第14項の機械室に係る緩和特例を利用することも可能であるが、建築審査会の同意を経た特定行政庁の許可が必要である。(=原因分析)</p> <p>一方で都市の低炭素化は積極的に推進すべき課題であり、また、建築物の低炭素化を図るために増加する床面積分については、公共施設への負荷を増大させるものではないことから、簡易な手続で一定の容積率緩和を可能とすることが必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、認定を受けた低炭素建築物新築等計画に係る建築物については、建築審査会の同意を経た特定行政庁の許可を要することなく、容積率を緩和できることとする。(=規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>関係者による協議会を設置することにより、都市における社会経済活動に伴って発生するCO₂の排出の抑制等を図るための自主的な取組を促す。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(認定事業者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 認定事業者の、一定の額以上の賃貸料又は譲渡価額を受領することができないことによる費用増と、公的助成による費用減の合計 ・ 認定申請に要する費用 <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(申請者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (地方公共団体が条例を定めた場合) 条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする際の駐車施設の附置に係る費用 <p>(3) 特定緑地管理機構(申請者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定緑地管理機構の指定の申請、変更届に要する費用 <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(申請者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道等の排水施設からの下水の取水の許可申請に要する費用 ・ 取水した下水の排水施設への流入に要する費用 <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(申請者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低炭素建築物新築等計画の認定の申請に要する費用 <p>b 行政費用</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(市町村負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業認定に要する事務費 <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(地方公共団体負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体が必要と認めるときは、駐車施設を附置させる条例を定める(又は改正する)事務に要する費用

(3) 特定緑地管理機構（市町村負担）

- ・ 市町村の特定緑地管理機構の指定に関する事務、監督等に関する事務に要する費用

(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等（市町村負担）

- ・ 低炭素まちづくり計画に熱供給施設の整備及び管理に関する事業を記載する際の実施主体との協議に要する費用
- ・ 公共下水道等の排水施設からの下水の取水の許可申請の審査事務に要する費用
- ・ 下水道管理事務に要する費用
- ・ 許可を得た者に対する監督に要する費用

(5) 低炭素建築物の容積率の特例（所管行政庁（市町村長または都道府県知事）負担）

- ・ 低炭素建築物新築等計画の認定に係る事務に要する費用

c その他の社会的費用

- ・ 特になし

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用

(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額（認定事業者負担）

- ・ 賃貸料又は譲渡価額の制限を受けない。

(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例（申請者負担）

- ・ （地方公共団体が条例を定めた場合）条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする際の当該建築物又はその敷地内における駐車施設を附置する費用が生じる。

(3) 特定緑地管理機構

- ・ 特になし

(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等

- ・ 特になし

(5) 低炭素建築物の容積率の特例（申請者負担）

- ・ 建築基準法に基づく特定行政庁の容積率緩和の許可に要する費用

b 行政費用

(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額（市町村負担）

- ・ 特になし

(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例（地方公共団体負担）

- ・ 地方公共団体が必要と認めるときは、各建築物又はその敷地内に駐車施設を附置させる条例を定める（又は改正する）事務に要する費用

(3) 特定緑地管理機構

- ・ 特になし

(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等

- ・ 特になし

	<p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例（特定行政庁（市町村長又は都道府県知事）負担）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築基準法に基づく特定行政庁の容積率緩和の許可に係る事務に要する費用 <p>c その他の社会的費用 二酸化炭素の野放図な排出が行われ、環境への負荷が増大し、環境と都市が調和できず、都市の健全な発展を損なう恐れがある。</p>
<p>規制の便益</p>	<p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額 公的助成を受けて整備された都市機能の集約に資する特定建築物の賃貸料や譲渡価額が過度に高額に定められることなく、当該建築物の賃貸借等の促進が図られることにより、特定建築物の建設が促され、よって都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例 地方公共団体が管内の道路交通事情に応じ、集約駐車施設へ駐車施設を附置させることができ、都市内の自動車交通が整理されることにより、都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 都市における小規模な樹林地などの身近な緑地がきめ細かく保全され、当該都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 未処理下水をエネルギーとして活用することにより、都市の低炭素化を図ることが可能となる。</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例 簡易・迅速な手続で容積率緩和を可能とすることにより、低炭素建築物新築等計画の認定制度の利用の促進が図られ、都市における建築物の低炭素化が促進される。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額 事業により整備される特定建築物の賃貸料又は譲渡価額の制限を受けず、高額となり、特定建築物が賃貸又は譲渡されず、集約都市開発事業が行われぬおそれがある。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例 駐車施設の集約を図るための環境整備が十分に進まず、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 都市における小規模な樹林地などの身近な緑地がきめ細かく保全されないおそれがあり、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 当該特例措置を受けるための申請費用等が不要となるが、下水熱の利用が行われず、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例 低炭素建築物新築等計画の認定制度の利用促進のための環境整備が</p>

	十分に進まず、都市における建築物の低炭素化に支障が生じるおそれがある。
規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)	<p>本案については、遵守費用、行政費用は共に一定程度発生するものの、これらの措置を講じることにより、都市機能の集約、建築物の低炭素化等が促進され、都市の低炭素化が図られることから、便益が費用を上回っていると考えられる。</p> <p>一方、代替案については、一定の都市機能の集約が見込まれるものの、十分な環境整備が進まず、都市の低炭素化の促進に支障が生じるおそれがある。</p> <p>したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
有識者の見解、 その他関連事項	<p>○ 日本再生の基本戦略（平成23年12月24日閣議決定）（抄） 『『ゼロエネルギー住宅』等、まち・住まい・交通分野等での先導的・先端的取組等を行うとともに、集約型まちづくりを推進するため、医職住近接による移動距離の短縮化や建築物の低炭素化等を促進する法制上の措置等の早期実施、子育て世代や高齢者向けの住宅、公共交通の充実等を図る。』</p>
事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期	<p>①【実施方法】 平成29年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>②【実施時期】 附則第2条において、政府は、この法律の施行後5年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、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。</p>
その他 (規制の有効性等)	我が国の二酸化炭素排出の過半を占めている都市において、都市開発の機会を捉えた都市機能の集約や高い低炭素性能を有する建築物の普及等を行うことにより、環境負荷の低減と都市における社会経済活動との両立を果たした都市の健全な発展に資するものである。

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	都市の低炭素化の促進に関する法律案		
担当部局	都市局都市計画課	電話番号: 03-5253-8409	e-mail: crbtki@ou.mlit.go.jp
	都市局市街地整備課	電話番号: 03-5253-8412	e-mail: chiiki-shigaichi@mlit.go.jp
	都市局街路交通施設課	電話番号: 03-5253-8416	e-mail: crbgss@ou.mlit.go.jp
	都市局公園緑地・景観課	電話番号: 03-5253-8418	e-mail: kouenryokuchikeikan@mlit.go.jp
	水管理・国土保全局下水道部下水道企画課	電話番号: 03-5253-8427	e-mail: g_CRB_GSD_GSK@mlit.go.jp
	住宅局住宅生産課	電話番号: 03-5253-8510	e-mail: seisan@mlit.go.jp
評価実施時期	平成24年 2月27日		
規制の目的、内容及び必要性等	都市における社会経済活動その他の活動に伴って発生する二酸化炭素の排出の抑制等を図り、低炭素型の都市の実現に向けた取組みを促進し、もって都市の健全な発展に寄与することを目的とする。		
	法令の名称・関連条項とその内容	<p>【法令案の名称】都市の低炭素化の促進に関する法律案</p> <p>【関連条項との内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(第18条) ・駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(第20条) ・特定緑地管理機構に係る指定等(第46条) ・公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(第47条) ・低炭素建築物の容積率の特例(第60条) 	
想定される代替案	<p>代替案:</p> <p>関係者による協議会を設置することにより、都市における社会経済活動に伴って発生するCO2の排出の抑制等を図るための自主的な取組を促す。</p>		
規制の費用	費用の要素	代替案の場合	
(遵守費用)	<p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は価額(認定事業者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 認定事業者の、一定の額以上の賃貸料又は譲渡価額を受領することができないことによる費用増と、公的助成による費用減の合計 ・ 認定申請に要する費用 <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(申請者負担) (地方公共団体が条例を定めた場合) 条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする際の駐車施設の附置に係る費用</p> <p>(3) 特定緑地管理機構(申請者負担) 特定緑地管理機構の指定の申請、変更届に要する費用</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(申請者負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共下水道等の排水施設からの下水の取水の許可申請に要する費用 ・ 取水した下水の排水施設への流入に要する費用 <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(申請者負担) 低炭素建築物新築等計画の認定の申請に要する費用</p>	<p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額(認定事業者負担) 賃貸料又は譲渡価額の制限を受けない。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(申請者負担) (地方公共団体が条例を定めた場合) 条例で定める一定規模以上の建築物を新築・増築等しようとする際の当該建築物又はその敷地内における駐車施設を附置する費用が生じる。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 特になし</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 特になし</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(申請者負担) 建築基準法に基づく特定行政庁の容積率緩和の許可に要する費用</p>	

	<p>(行政費用)</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額(市町村負担) 事業認定に要する事務費</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(地方公共団体負担) 地方公共団体が必要と認めるときは、駐車施設を附置させる条例を定める(又は改正する)事務に要する費用</p> <p>(3) 特定緑地管理機構(市町村負担) 市町村の特定緑地管理機構の指定に関する事務、監督等に関する事務に要する費用</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等(市町村負担) ・低炭素まちづくり計画に熱供給施設の整備及び管理に関する事業を記載する際の実施主体との協議に要する費用 ・公共下水道等の排水施設からの下水の取水の許可申請の審査事務に要する費用 ・下水道管理事務に要する費用 ・許可を得た者に対する監督に要する費用</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(所管行政庁(市町村長または都道府県知事)負担) 低炭素建築物新築等計画の認定に係る事務に要する費用</p>	<p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額(市町村負担) 特になし。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(地方公共団体負担) 地方公共団体が必要と認めるときは条例を定める(又は改正する)事務に要する費用。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 特になし</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 特になし</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(特定行政庁(市町村長又は都道府県知事)負担) 建築基準法に基づく特定行政庁の容積率緩和の許可に係る事務に要する費用</p>	<p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額(市町村負担) 特になし。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例(地方公共団体負担) 地方公共団体が必要と認めるときは条例を定める(又は改正する)事務に要する費用。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 特になし</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 特になし</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例(特定行政庁(市町村長又は都道府県知事)負担) 建築基準法に基づく特定行政庁の容積率緩和の許可に係る事務に要する費用</p>
	<p>(その他の社会的費用) 特になし</p>		<p>二酸化炭素の野放図な排出が行われ、環境への負荷が増大し、環境と調和した健全な都市の発展を実現できない。</p>
<p>規制の便益</p>	<p style="text-align: center;">便益の要素</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額 公的助成を受けて整備された都市機能の集約に資する特定建築物の賃貸料や譲渡価額が過度に高額に定められることなく、当該建築物の賃貸借等の促進が図られることにより、都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例 周辺の道路交通が円滑となるほか、都市内の自動車交通が整理され、低炭素化が促進される。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 都市における小規模な樹林地などの身近な緑地がきめ細かく保全され、当該都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 未処理下水をエネルギーとして活用されることにより、都市の低炭素化が促進される。</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例 簡易・迅速な手続で容積率緩和を可能とすることにより、低炭素建築物新築等計画の認定制度の利用の促進が図られ、都市における建築物の低炭素化が促進される。</p>	<p style="text-align: center;">代替案の場合</p> <p>(1) 地方公共団体の補助に係る認定集約都市開発事業により整備された特定建築物の賃貸料又は譲渡価額 事業により整備される特定建築物の賃貸料又は譲渡価額の制限を受けず、高額となり、特定建築物が賃貸又は譲渡されず、集約都市開発事業が行われぬおそれがある。</p> <p>(2) 駐車施設の附置に係る駐車場法の特例 駐車施設の集約を図るための環境整備が十分に進まず、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(3) 特定緑地管理機構 都市における小規模な樹林地などの身近な緑地がきめ細かく保全されないおそれがあり、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(4) 公共下水道等の排水施設からの下水の取水等 当該特例措置を受けるための申請費用等が必要となるが、下水熱の利用が行われず、都市の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p> <p>(5) 低炭素建築物の容積率の特例 低炭素建築物新築等計画の認定制度の利用促進のための環境整備が十分に進まず、都市における建築物の低炭素化に支障が生じるおそれがある。</p>	

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>本案については、遵守費用、行政費用は共に一定程度発生するものの、これらの措置を講じることにより、都市機能の集約、建築物の低炭素化等が促進され、都市の低炭素化が図られることから、便益が費用を上回っていると考えられる。 一方、代替案については、一定の都市機能の集約が見込まれるものの、十分な環境整備が進まず、都市の低炭素化の促進に支障が生じるおそれがある。したがって、本案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>○ 日本再生の基本戦略(平成23年12月24日閣議決定)(抄) 「「ゼロエネルギー住宅」等、まち・住まい・交通分野等での先導的・先端的取組等を行うとともに、集約型まちづくりを推進するため、医職住近接による移動距離の短縮化や建築物の低炭素化等を促進する法制上の措置等の早期実施、子育て世代や高齢者向けの住宅、公共交通の充実等を図る。」</p>
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>①【実施方法】 平成29年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>②【実施時期】 附則第二条において、政府は、この法律の施行後五年以内に、この法律の施行の状況について検討を加え、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。</p>
<p>備考</p>	

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年3月1日

政策	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案		
担当課	自動車局安全政策課	担当課長名	三上 哲史
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案</p> <p>【関連条項】</p> <p>(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係 (第3条～第7条、第9条、第10条、第24条関係)</p> <p>(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係 (第12条、第24条関係)</p> <p>(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係 (第17条～第21条、第24条関係)</p> <p>② 規制の目的 国際海陸一貫運送コンテナ (以下「コンテナ」という。) の自動車運送の安全の確保を図る。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p>97 事業用自動車による事故に関する指標</p> <p>①事業用自動車による交通事故死者数</p> <p>②事業用自動車による人身事故件数</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p>①380人 (平成25年)</p> <p>②43,000件 (平成25年)</p> <p>(注)上記目標値は、コンテナトレーラーを含むすべての事業用自動車についての数値である。</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的な指標</p> <p>—</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>【規制の創設】</p> <p>(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係 受荷主等 (輸入海陸一貫運送コンテナの受取りを行う者。以下同じ。) は、外国発荷主 (輸入海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。) に対し、国土交通省令で定める方法により積付けを行うこと及びコンテナ内貨物の重量及び積付けの状況に関する情報等を伝達することを求めなければならないこととし、本邦発荷主は国土交通省令で定める方法により積付けを行わなければならないこととする。</p> <p>また、受荷主等はコンテナ貨物重量情報を、当該求めによって取得できなかった場合には、当該コンテナの運送の用に供される船舶の船長に対し、当該コンテナ貨物重量情報を伝達することを求めなければならな</p>		

いこととするとともに、当該船長は、当該求めをした受荷主等に対し、当該求めに係るコンテナ貨物重量情報を保有している場合には、当該コンテナ貨物重量情報を伝達しなければならないこととする。また、コンテナ貨物重量情報を保有していない場合には、その旨を通知しなければならないこととする。(第3条～第4条)

受荷主等又は本邦発荷主（輸出海陸一貫運送コンテナに貨物の詰込みを行う者。以下同じ。）はコンテナの陸送の手配を依頼する取次事業者等に、取次事業者等は運送事業者に、運送事業者はコンテナトレーラーの運転者に対し、貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等（コンテナ情報）をそれぞれ伝達しなければならないこととする。(第5条～第7条)

また、受荷主等は、輸入海陸一貫運送コンテナの重量に関する情報を外国発荷主又は船長から取得できなかった場合には、当該コンテナの重量を測定し、その結果を運転者に伝達しなければならないこととする。

国土交通大臣は、当該受荷主等が正当な理由がなくその措置を実施しないときは、勧告のうえ、当該受荷主等に対し必要な措置を取るべきことを命ずることができることとする。(第9条～第10条)

国土交通大臣は、受荷主等、本邦発荷主、特定委託者、運送取次事業者又は運送事業者に対し、必要な報告をさせ、又は事務所等に立ち入り、検査することができることとする。(第24条関係)

(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係

運送事業者は、コンテナ情報その他の情報等により当該コンテナが不適切状態にあることを知ったとき、又は不適切状態にあるおそれがあると認めるときは、不適切状態の確認又は是正を実施するよう受荷主等に対して求めなければならないこととする。(第12条関係)

この求めを受けた受荷主等は当該コンテナについて、確認是正措置を実施し、その結果を運送事業者に通知しなければならない。(第12条関係)

国土交通大臣は、受荷主等又は運送事業者に対し、必要な報告をさせ、又は事務所等に立ち入り、検査することができることとする。(第24条関係)

(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係

国土交通大臣は、運送事業者が遵守事項等（1. コンテナ情報等によりコンテナが不適切状態にあると認めるときは、運転者に対して運送することを命じ、又は容認してはならないこととする。2. 運転者に対しコンテナの荷台への確実な固定、取得したコンテナ情報を踏まえた安全な速度での運転等を運転者に指導しなければならないこととする。）を遵守していないため輸送の安全が確保されていないと認めるときは、是正のために必要な措置を取るべきことを命ずることができることとする。またその命令に違反したときは許可の取消し等ができることとする。(第17条～第19条)

また、コンテナトレーラーの運転者が安全な運転を確実に行うよう、コンテナを積載したときの遵守事項を規定することとする。(第20条関係)

国土交通大臣は、運送事業者の違反行為が委託受荷主等の行為に起因するものと認められ、かつ、当該運送事業者に対する命令又は処分のみで違反行為の再発防止が困難であるときは、当該委託受荷主等にたいして勧告することができることとする。この場合、委託受荷主等は当該運送事業者に不利益な取扱いをしてはならないこととする。(第21条関係)

国土交通大臣は、運送事業者又は委託受荷主等に対し、必要な報告をさせ、又は事務所等に立ち入り、検査することができることとする。(第24条関係)

⑤ 規制の必要性

(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係

a 目標と現状のギャップ

コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており（40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上）、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。

b 原因分析

コンテナは、貨物の盗難防止や密輸防止等の観点から、国際的な商慣行上、一旦貨物を積付け、閉扉・封印した後は、着地で受け取るまでの間、原則として開封しないこととなっている。このため、コンテナの自動車運送に際しては、コンテナトレーラーの運転者が運送開始前にコンテナ内貨物の積付け状況を確認することができず、仮に自動車運送の安全上支障のあるコンテナであっても、運転者はその状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況にある。

c 課題の特定

受荷主等又は本邦発荷主からコンテナトレーラーの運転者に至るまでコンテナ情報が確実に伝達されるようにし、当該情報を踏まえた安全な運送が行われるようにする必要がある。

d 規制の具体的内容

コンテナに関する情報の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、取次事業者等、運送事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付ける。

(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係

a 目標と現状のギャップ

(1) aと同じ。

b 原因分析

コンテナは、貨物の盗難防止や密輸防止等の観点から、国際的な商慣行上、一旦貨物を積付け、閉扉・封印した後は、着地で受け取るまでの間、原則として開封しないこととなっている。このため、コンテナの自動車運送に際しては、コンテナトレーラーの運転者が運送開始前にコンテナ内貨物の積付け状況を確認することができず、仮に自動車運送の安全上支障のあるコンテナであっても、運転者はその状態を把握できないまま運送せざるを得ない状況にある。

c 課題の特定

運送事業者がコンテナ不適切な状態にある又はおそれがある場合等には、受荷主等に対し確認是正措置を求め、適切な状態で運送が行われるようにする必要がある。

d 規制の具体的内容

運送事業者はコンテナ情報等により運送するコンテナが不適切状態にあることを知ったとき等に、受荷主等に対し、当該不適切状態を是正等するための措置を求めるとし、求めを受けた受荷主等は当該措置を講じなければならないとする。

(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係

a 目標と現状のギャップ

(1) aと同じ。

b 原因分析

	<p>コンテナの運送は、専用シャーシ（荷台）を用いて行われるものであり、一般的なトラックとは車両構造が異なる面があるため、運転者は、その特殊性を踏まえた運転を行う必要があるが、必ずしもそれが十分に徹底されていない状況にある。</p> <p>c 課題の特定 運送事業者及び運転者が安全な運送に支障を及ぼすおそれがあると判明したコンテナを実際に運送しないこと、運転者が、コンテナトレーラーの構造の特殊性を踏まえた運転等を徹底する必要がある。</p> <p>d 規制の具体的内容 運送事業者、運転者及び委託受荷主等の遵守事項等を規定し、④（３）の規制を新設することとする。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>（１）国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係 当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、運送事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。</p> <p>（２）不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係 当該規制の内容を受荷主等、運送事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。</p> <p>（３）貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係 当該規制の内容を運送事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>（１）国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は受荷主等に、受荷主等又は本邦発荷主は取次事業者等に、取次事業者等は運送事業者に、運送事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、当該事業者等にコンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。 ・受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、受荷主等にその費用が生じる。 ・上記費用については、各事業者における方法等によって異なるとともに、重量測定費用は測定をしなければならないコンテナ数が想定しがたいことから定量化・金銭価値化することは困難である。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に行政処分に係る費用が生じる。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾管理者に港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。なお、各港湾において必要となる重量計の数及び求められる重量計の性能については、測定が必要なコンテナ数が算定しがたいため、定量化・金銭価値化することは困難である。 <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が受荷主等に生じる。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に追加的費用は生じない。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、コンテナ情報が伝達されないまま運送される恐れがあるため、自動車運送の安全が確保されない。

	<p>(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等に不適切コンテナの確認是正措置に係る費用が生じる。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に行政処分に係る費用が生じる。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が受荷主等に生じる。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に追加的費用は生じない。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、不適切コンテナの状況が改善されないため、当該コンテナが不適切な状態で運搬される場合が想定されことから、自動車運送の安全が確保されない。 ・委託受荷主等が関与する違反行為に対し勧告ができなくなるため、不適切なコンテナの運送の指示が行われることが想定されることから、自動車運送の安全が確保されない。 <p>(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラック事業者へ運転者への指導等に関する費用が生じるが、各事業者における取り組み方法等によって異なるため定量化・金銭価値化することが困難である。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に運送事業者に対する輸送の安全確保の命令、運送事業者の許可の取消し、委託受荷主等に対する勧告等の行政処分等に係る費用が生じる。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が受荷主等に生じる。 <p>b 行政費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国に追加的費用は生じない。 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、運転手に対し不適切コンテナの運送の命令・容認及び遵守事項の指導がされない場合が想定されたため、自動車運送の安全が確保されない。
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p>

	<p>② 代替案における便益の要素 特になし。</p> <p>(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 不適切コンテナを発見した場合、運送事業者から受荷主等に対し確認是正を求めると及び受け荷主等に対しその求めに応じ確認是正措置をおこなうことが義務付けられることから、不適切な状態のコンテナの運送が行われなくなるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 特になし。</p> <p>(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえた、より安全を考慮した運転が可能となる。また、委託受荷主等に対する勧告制度により、規制の遵守の実効性を高めることができるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 特になし。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係 受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送について運送事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定費用、運送事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。 ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、船長、取次事業者等及び運送事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方(運送事業者にあつては運転者)に対して運送に係る書面(運送委託書、運送指示書等)を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。 一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。 このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係 不適切コンテナを発見した場合、運送事業者から受荷主等に対し確認是正を求めると及び受け荷主等に対しその求めに応じ確認是正措置をおこなうことが義務付けられることから、受荷主等に確認是正措置にかかる費用が発生するが、安全が確保されないまま自動車運送を行った場合に発生する事故等に係る費用と比較すると小さいと考えられる。 このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係 運送事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事</p>

	<p>業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者である運送事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。</p> <p>また、委託受荷主等に対する勧告制度についても、本法に規定する義務内容を遵守する限り負担は生じない。</p> <p>一方で運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、また、委託受荷主等に対する勧告制度により、規制の遵守の実効性を高めることができるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。</p> <p>このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>・ 審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見</p> <p>立案に当たっては、国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議における議論を踏まえて第174回国会に提出した国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案を基本としている。</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>平成25年度政策チェックアップにおいて事後評価を実施。</p> <p>施行後5年後に、施行状況について検討し、必要な措置を講ずることとされている。（附則第4条）</p>
<p>その他 （規制の有効性等）</p>	<p>受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送について運送事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、是正されることとなるとともに、運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることから、当該規制は有効である。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案	
担当部局	国土交通省自動車局安全政策課 電話番号: 03-5253-8566 e-mail: g.TPB_AST@mlit.go.jp	
評価実施時期	平成24年3月1日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>国際海陸一貫運送コンテナ(以下「コンテナ」という。)の自動車運送の安全の確保を図る。</p> <p>(1) 国際海陸一貫運送コンテナに関するコンテナ情報の伝達等関係(第3条～第7条、第9条、第10条、第24条関係) (2) 不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置関係(第12条、第24条関係) (3) 貨物自動車運送事業者等の遵守事項等関係(第17条～第21条、第24条関係)</p> <p>コンテナは、1980年代以降急速に取扱量が増加しており、現在、コンテナによる貨物の運送は国際物流の中心的地位を占めている。これに伴い、コンテナの規格の大型化も進展しており(40フィート規格コンテナは、全長約12m、高さ9m、総重量30t以上)、自動車運送中の事故が発生した場合、周囲の交通に及ぼす危険性がきわめて高く、人的にも物的にも大きな被害が発生する。</p> <p>コンテナの自動車運送に当たっては、国土交通省において平成17年12月に「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を策定し、関係者への周知に努めてきたところであるが、依然としてコンテナトレーラーの横転事故が年間10件程度発生している状況であり、早急な対策が必要とされている。</p> <p>以上を踏まえ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るため、コンテナ内貨物の品目、重量及び積付けの状況に関する情報等(コンテナ情報)の伝達制度を創設し、受荷主等、本邦発荷主、船長、取次事業者等、トラック事業者に対し、これを積載するコンテナトレーラーの運転者に至るまでの一連のコンテナ情報の伝達等を義務付けるほか、不適切状態にある輸入海陸一貫運送コンテナの発見及び是正のための措置及び貨物自動車運送事業者等(以下「トラック事業者」)の遵守事項等を規定することとする。</p>	
	法令の名称・関連条項とその内容	<p>国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案 第3条～第7条、第9条、第10条、第12条、第17条～第21条、第24条</p>
想定される代替案	<p>(1)～(3) 当該規制の内容を受荷主等、外国発荷主、運送事業者等による法令に基づかない自主的な取組みとして実施する。</p>	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	<p>(1) ・船長は受荷主等に、受荷主等又は本邦発荷主は取次事業者等に、取次事業者等は運送事業者等に、運送事業者は運転者に対し、それぞれコンテナ情報を記載した書面等を交付しなければならないこととなるため、当該事業者等にコンテナ情報の伝達に係る費用が生じる。 ・受荷主等がコンテナの重量を測定した場合には、受荷主等にその費用が生じる。 ・上記費用については、各事業者における方法等によって異なるとともに、重量測定費用は測定をしなければならないコンテナ数が想定しがたいことから定量化・金銭価値化することは困難である。</p> <p>(2) ・受荷主等に不適切コンテナの確認是正措置に係る費用が生じる。</p> <p>(3) ・トラック事業者等に運転者への指導等に関する費用が生じるが、各事業者における取り組み方法等によって異なるため定量化・金銭価値化することが困難である。</p>	<p>(1)～(3) ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、当該規制案と同様の費用が受荷主等に生じる。</p>

(行政費用)	(1)～(3) ・国に行政処分に係る費用が発生する。	(1)～(3) 国に追加的費用は生じない。
(その他の社会的費用)	(1) ・港湾管理者に港湾における重量計の整備に係る費用が生じる。 (2)～(3) ・特になし	(1) ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、コンテナ情報が伝達されないまま運送される恐れがあるため、自動車運送の安全が確保されない。 (2) ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、不適切コンテナの状況が改善されないため、当該コンテナが不適切な状態で運搬される場合が想定されことから、自動車運送の安全が確保されない。 ・委託受荷主等が関与する違反行為に対し勧告ができなくなるため、不適切なコンテナの運送の指示が行われることが想定されることから、自動車運送の安全が確保されない。 (3) ・受荷主等が自主的な取組みを実施した場合には、運転手に対し不適切コンテナの運送の命令・容認及び遵守事項の指導がされない場合が想定されたため、自動車運送の安全が確保されない。
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	(1) ・自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。 (2) ・不適切コンテナを発見した場合、運送事業者から受荷主等に対し確認は正を求めると及び受け荷主等に対しその求めに応じ確認は正措置をおこなうことが義務付けられることから、不適切な状態のコンテナの運送が行われなくなるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。 (3) ・運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえた、より安全を考慮した運転が可能となる。また、委託受荷主等に対する勧告制度により、規制の遵守の実効性を高めることができるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られる。	(1)～(3) 特になし

<p>政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)</p>	<p>(1) 受荷主等・本邦発荷主から運転者に至るまでのコンテナ情報の伝達等を義務付けること、コンテナの運送について運送事業者が遵守すべき事項等について規定することにより、コンテナ情報の伝達に係る費用、重量測定費用、運送事業者の運転者への指導等に関する費用、行政処分等に係る費用、重量計の整備に係る費用が生じる。 ただし、コンテナ情報の伝達については、その義務が課せられることとなる受荷主等、本邦発荷主、船長、取次事業者等及び運送事業者は、当該規制がなくとも、通常、契約の相手方(運送事業者にあつては運転者)に対して運送に係る書面(運送委託書、運送指示書等)を交付しており、事業者にとって大きな追加的負担は生じないと考えられる。 一方で、当該規制が創設されることにより、自動車運送の安全上支障のあるコンテナは運送前に発見され、不適切状態が是正されることとなり、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。 このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 不適切コンテナを発見した場合、運送事業者から受荷主等に対し確認は正を求めると及び受け荷主等に対しその求めに応じ確認は正措置をおこなうことが義務付けられることから、受荷主等に確認は正措置にかかる費用が発生するが、安全が確保されないまま自動車運送を行った場合に発生する事故等に係る費用と比較すると小さいと考えられる。 このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(3) 運送事業者の遵守事項等の規定についても、これは、貨物自動車運送事業法に基づく国土交通大臣の許可を受けた者である運送事業者として当然遵守すべき事項を、コンテナの運送について規定したにすぎないものであり、大きな追加的負担は生じないと考えられる。 また、委託受荷主等に対する勧告制度についても、本法に規定する義務内容を遵守する限り負担は生じない。 一方で運転者はコンテナ内貨物の特性やコンテナトレーラーの特殊性を踏まえたより安全を考慮した運転が可能となり、また、委託受荷主等に対する勧告制度により、規制の遵守の実効性を高めることができるため、コンテナの自動車運送の安全の確保が図られることとなる。 このため、規制による便益は、規制による費用を大きく上回ると考えられ、コンテナの自動車運送の安全の確保を図るという目的に照らし、当該規制案は代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解その他関連事項</p>	<p>立案に当たっては、国際海上コンテナの陸上輸送における安全対策検討会議における議論を踏まえて第174回国会に提出した国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案を基本としている。</p>
<p>レビューを行う時期又は条件</p>	<p>平成25年度政策チェックアップにおいて事後評価を実施</p>
<p>備考</p>	<p>特になし</p>

規制の事前評価書

評価実施日：平成24年3月12日

政策	下水道法施行令の一部を改正する政令案		
担当課	国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道企画課	担当課長名	長田朋二
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 下水道法施行令の一部を改正する政令案</p> <p>【関係条項とその内容】 有機化学工業製品製造業等の特定事業場（水質汚濁防止法（昭和四十五年法律第百三十八号）第2条第6項に規定する特定事業場をいう。）から下水道に排除される下水の水質に係る基準（以下「下水道法における排除基準」という。）が定められている（下水道法施行令第9条の4第1項）</p> <p>② 規制の目的 終末処理場での処理が困難な物質に係る下水道法における排除基準を定めることで、終末処理場からの放流水の水質を、水質汚濁防止法で定める特定事業場からの公共用水域への排水の水質に係る基準を定める排水基準を定める省令の排水基準（以下「水質汚濁防止法における排水基準」という。）に適合させ、水質汚濁防止法と下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することを目的とする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</p> <p>b 関連する施策目標 8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する</p> <p>c 関連する業績指標 -</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度 -</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標 「公共用水域水質測定結果」（環境省水・大気環境局）において、1,4-ジオキサン（主に有機合成反応溶剤として使用され、脳、肝臓、腎臓に健康被害を生ずるおそれがある物質。分子式はC₄H₈O₂。）に係る水質環境基準値超過地点が0であること。</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>【規制の強化】 下水道法における排除基準に1,4-ジオキサンを追加し、基準値を0.5mg/Lに設定する。</p> <p>⑤ 規制の必要性 平成21年11月に「水質汚濁に係る環境基準について（昭和四十六年環境庁告示五十九号）」が改正され、水質環境基準（環境基本法第16条に規定する環境基準をいう。）に1,4-ジオキサンが追加、基準値が0.05mg/Lに設定された。これを受けて、1,4-ジオキサンに係る水質汚濁防止法における排水基準が、水質環境基準である0.05mg/Lの10倍である0.5mg/Lとなる見込みである。 水質汚濁防止法と下水道法の水質規制について調整を図るため、終末</p>		

	<p>処理場での処理が困難な1,4-ジオキサンに係る水質汚濁防止法における排水基準の見直しと同時に下水道法における排除基準の見直しを行う必要がある。</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>本規制は排水規制行政の統一的な運用を担保するために行う規制であるため、水質汚濁防止法における排水基準と異なる基準値の設定等、本案以外の代替案を設定することは困難である。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <p>1,4-ジオキサンを排出する特定事業場において、下水道法における排除基準を遵守するための1,4-ジオキサンの処理費用が生じる。</p> <p>b 行政費用</p> <p>下水道管理者に、1,4-ジオキサンに係る下水道法における排除基準が遵守されるよう特定事業場を監督する費用が生じる。</p> <p>c その他の社会的費用</p> <p>特になし</p>
<p>規制の便益</p>	<p>当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保することができる。 ・ 本案の規制を実施しない場合、終末処理場からの放流水の水質が水質汚濁防止法における排水基準を遵守できず、公共用水域の水質に影響を及ぼすおそれがある。 ・ 仮に、下水道管理者が終末処理場に1,4-ジオキサンに係る処理施設を設置し、当該物質を処理するとなると、当該施設の設置費用等を下水道を使用する者のうち、当該物質を排出しない者も費用の一部を負担することとなり、受益と負担の不一致が生じるとともに、1,4-ジオキサンの濃度が希釈された多量の下水から1,4-ジオキサンを取り除かなければならなくなり、余計に費用がかかることとなる。
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>本案においては、遵守費用、行政費用が一定程度発生する一方で、公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法との調整を図り、排水規制行政の統一的な運用を担保し、公共用水域の水質を保全することができる。</p> <p>従って当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>特になし</p>
<p>事後評価又は事後検証 の実施方法及び時期</p>	<p>施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証を行う。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>規制の有効性</p> <p>公共用水域へ排水する特定施設の設置者を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定施設の設置者を規制する下水道法の調整を図ることで、排水規制行政の統一的な運用を担保し、公共用水域の水質を保全することができる。</p>

規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	下水道法施行令の一部を改正する政令案	
担当部局	国土交通省水管理・国土保全局下水道部下水道企画課 電話番号：03-5253-8427 e-mail: g_CRB_GSD_GSK@milit.go.jp	
評価実施時期	平成24年3月12日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>終末処理場での処理が困難な物質に係る排除基準を定めることで、終末処理場からの放流水の水質を、水質汚濁防止法で定める特定事業場からの公共用水域への排水の水質に係る基準を定める排水基準を定める省令の排水基準(以下「水質汚濁防止法における排水基準」という。)に適合させ、水質汚濁防止法と下水道法の調整を図ること、排水規制行政の統一的な運用を担保することを目的とする。</p>	
	法令の名称・関連条項とその内容	<p>【法令案等の名称】 下水道法施行令の一部を改正する政令案</p> <p>【関係条項とその内容】 特定事業場からの下水の排除の制限に係る水質の基準(以下「下水道法における排除基準」という。)が定められている(下水道法施行令第9条の4第1項)</p>
想定される代替案	本規制は排水規制行政の統一的な運用を担保するために行う規制であるため、水質汚濁防止法における排水基準と異なる基準値の設定等、本案以外の代替案を設定することは困難である。	
規制の費用	費用の要素	代替案の場合
(遵守費用)	1,4-ジオキサンを排出する特定事業場において、下水道法における排除基準を遵守するための1,4-ジオキサンの処理費用が生じる。	—
(行政費用)	下水道管理者に、1,4-ジオキサンに係る下水道法における排除基準が遵守されるよう特定事業場を監督する費用が生じる。	—
(その他の社会的費用)	特になし	—
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法の調整を図ること、排水規制行政の統一的な運用を担保することができる。 ・ 本案の規制を実施しない場合、終末処理場からの放流水の水質が水質汚濁防止法における排水基準を遵守できず、公共用水域の水質に影響を及ぼすおそれがある。 ・ 仮に、下水道管理者が終末処理場に1,4-ジオキサンに係る処理施設を設置し、当該物質を処理すると、当該施設の設置費用等を下水道を使用する者のうち、当該物質を排出しない者も費用の一部を負担することとなり、受益と負担の不一致が生じるとともに、1,4-ジオキサンの濃度が希釈された多量の下水から1,4-ジオキサンを取り除かなければならなくなり、余計に費用がかかることとなる。 	—
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	<p>本案においては、遵守費用、行政費用が一定程度発生する一方で、公共用水域へ排水する特定事業場を規制する水質汚濁防止法と下水道に下水を排除する特定事業場を規制する下水道法との調整を図り、排水規制行政の統一的な運用を担保し、公共用水域の水質を保全することができる。</p> <p>従って当該規制の便益は規制の費用を上回ると言える。</p>	
有識者の見解その他関連事項	特になし	
レビューを行う時期又は条件	施行後5年を目処にRIA事後検証シートによる事後検証を行う。	
備考		