

## 規制の事前評価書(要旨)

|                |   |  |
|----------------|---|--|
| 政策の名称          | 道路法等の一部を改正する法律案   |  |
| 担当部局           | 国土交通省道路局路政課   | 電話番号： 03-5253-8480<br>e-mail： rosei@mlit.go.jp   |
| 評価実施時期         | 平成26年2月10日  |  |
| 規制の目的、内容及び必要性等 | <p>【規制の目的】<br/>首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図ることを目的とする。</p> <p>【規制の内容】<br/>                     (1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)<br/>                     道路管理者が、道路の占用の許可を与えるためには、道路法第33条第1項により、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるという基準(余地要件)を満たしている必要がある。そこで、今般の改正により、道路法第33条第2項においても余地要件の適用を除外している連結路附属地等と同様に、道路の高架下の余地要件の適用を除外することとする。<br/>                     (2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)<br/>                     道路管理者は、二以上の者から重複する道路の占用の許可の申請があり、又はあると見込まれる場合において、入札により占用者及び占用料の額を定めることができることとする。<br/>                     また、公正かつ適切な入札の実施が図られるために、道路管理者の監督処分の対象の追加を行うとともに、入札に係る罰則規定の整備を行うこととする。<br/>                     (3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)<br/>                     道路管理者は、立体道路制度により、道路の新設又は改築を行う場合に限り、適正かつ合理的な土地利用の促進を図る必要があるときは、道路区域を空室又は地下について上下の範囲を限ったものとする。今般、既存の高速道路についても立体道路制度の適用を可能とする。<br/>                     また、都市再生特別措置法等の関係法律の整備についても併せて行うこととする。<br/>                     (4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)<br/>                     計画的な更新を実施するため、利用者負担を基本としつつ、世代間の負担の平準化を考慮し、現行の料金徴収期間の満了後、最長15年継続して料金を徴収できることとし、更新財源の確保を図ることとする。</p> |  |
|                | 法令の名称・関連条項とその内容   | <p>【法令案等の名称】<br/>・道路法等の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】<br/>・高架下空間の占用許可基準の緩和(第33条)<br/>・道路の占用に係る入札方式の導入(第39条の2～第39条の7等)<br/>・立体道路の既存道路への適用拡大(第47条の7等)<br/>・更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)</p> |
| 想定される代替案       | <p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和の代替案<br/>道路のすべての場所について、占用許可基準の緩和を図ることとし、余地要件の基準を除外することとする。すなわち、道路敷地外の余地の有無にかかわらず、道路管理者は占用の許可を与えることができることとする。</p> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入の代替案<br/>今般導入する入札占用制度を道路法における全ての占用対象物件に適合させるものとする。すなわち、道路管理者は占用許可を行おうとする場合には、入札占用制度を適用するものとする。</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大の代替案<br/>道路の上空や地下について、占用許可に係る余地要件の基準を除外することで、道路の上下空間における占用制度の活用による有効利用を促進し、もって占用料収入の増加を図ることとする。</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定の代替案<br/>料金徴収期間は変更せず、税金により更新需要に対応する財源を負担することとする。</p>   |  |
| 規制の費用          | 費用の要素   | 代替案の場合   |
| (遵守費用)         | (1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)  |  |
|                | ・道路の高架下の占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用   | ・占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用(当該規制案より大きい)   |
|                | (2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)  |  |

|             |  |   |
|-------------|--|---|
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用計画の提出を行おうとする者がその提出を行う場合に要する費用（少ない）</li> <li>・現行法の占用料の額よりも占用料が高くなる場合に要する費用</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用計画の提出を行おうとする者がその提出を行う場合に要する費用（当該規制案より大きい）</li> </ul>                          |
|             | （３）立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収その他の手続に要する費用</li> <li>・建物の建築に要する費用</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用（当該規制案より少ない）</li> <li>・建物の建築に要する費用（当該規制案と同様）</li> </ul>  |
|             | （４）更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・延長された料金徴収期間において会社が料金徴収を行うために要する費用</li> <li>・延長された料金徴収期間において高速道路の管理を行うために要する費用（≒高速道路料金により負担）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>   |
| （行政費用）      | （１）高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を行う場合において、占用許可に要する費用</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を行う場合において、占用許可に要する費用（当該規制案より大きい）</li> </ul>                                   |
|             | （２）道路の占用に係る入札方式の導入（道路法第39条の2～第39条の7等）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用指針の作成に要する費用</li> <li>・入札への参加の可否の審査及び入札の実施に要する費用</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用指針の作成に要する費用（当該規制案と同様）</li> <li>・入札への参加の可否の審査及び入札の実施に要する費用</li> </ul>          |
|             | （３）立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・所有権譲渡に要する手続の費用</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可の手続に要する費用（一般的には所有権譲渡に要する手続の費用よりも占用の手続の費用の方が少ないと考えられる。）</li> </ul>             |
|             | （４）更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国又は地方公共団体が、更新を含む高速道路の管理を行うために要する費用（税金による国費等の投入）</li> </ul>                        |
| （その他の社会的費用） | （１）高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通環境へ負の影響（極めて少ない）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通環境へ負の影響（極めて少ないが、当該規制案より大きい）</li> </ul>  |
|             | （２）道路の占用に係る入札方式の導入（道路法第39条の2～第39条の7等）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・仮に入札において落札額が高騰した場合は、占用料の額が非常に高額となり、道路占用者が提供するサービス等の低下が想定される。</li> </ul>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・仮に入札において落札額が高騰した場合は、占用料の額が非常に高額となり、道路占用者が提供するサービス等の低下が想定される。（当該規制案と同様）</li> </ul> |
|             | （３）立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市環境への影響（極めて少ない）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市環境への影響（極めて少ない）</li> </ul>   |
|             | （４）更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）  |   |
|             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>   |
| 規制の便益       | （１）高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）  |   |

|   |   |
|---|---|
| <p>今般、占用許可基準を緩和する道路の高架下については、一般交通の用に供されていないことから、当該高架下を占有することにより交通の支障を及ぼすおそれがあるとは考えられず、また、近年の土木建築技術の発達に伴い高架道路の橋脚等も相当に強化され、これを損傷する事故が発生する可能性も極めて少なくなっているなど、道路の構造に支障を及ぼす危険性も相当程度低くなってきている。このため、道路の高架下については、余地要件の基準を除外し、道路の高架下の占有を促進することで道路空間の一層の有効活用を図るとともに占用料収入を増加させ、これにより、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与（便益）させることとする。</p> | <p>道路のすべての場所について、余地要件の基準を除外することにより左の場合以上の占用料収入の増加を見込むことができると考えられる。しかし、道路は道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められており、これが道路の本来の目的であるところである。すなわち、道路の占有は、副次的なものであり、あくまでも道路の本来的機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべき性格のものである。</p>   |
| <p>(2) 道路の占有に係る入札方式の導入（道路法第39条の2～第39条の7等）</p>   |   |
| <p>今般、道路の高架下における余地要件が除外されること等により、民間事業者からの占用許可の申請が競合されることが今後想定されるため、これらの状況にあつて占有者の公平な選定（便益）を図ることができる。また、入札占有制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の一層の確保につながる。</p> <p>さらには、現行法で定められた占用料の額よりも高い額を占用料収入として見込むことが可能であるため、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与（便益）することとなる。</p>   | <p>すべての占有対象物件について入札占有制度を行うものとすることにより、占有者の公平な選定を図ることができる。（便益）また、入札占有制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の確保を図ることができる。</p> <p>ただし、およそ占有の申請の競合が見込まれない電柱や水道管等以外の物件の道路の占有が想定されない道路の区域においては、これらの物件以外の物件を対象とした入札は想定されず、入札の実施により道路の有効活用が促進されるものではないため、便益の増加は少ない。</p>   |
| <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）</p>   |   |
| <p>立体道路制度を道路の新設又は改築を行う場合に限らず、既存の高速道路に適用することを可能とすることにより、適正かつ合理的な土地利用の促進が図られる。また、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p>   | <p>占有物件に関しては、占有の期間が定められているため権利として不安定であることから適正かつ合理的な土地利用の促進が図られにくい。そのため、当該規制案より便益が少ない。</p>   |
| <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）</p>   |   |
| <p>現行の料金徴収期間の満了後、最長15年継続して料金を徴収できるとし、更新財源を確保することにより、多数の箇所において老朽化が進行している高速道路において、更新が計画的に実施され、国民が安全に安心して利用できる高速道路とすることができる。</p>   | <p>更新財源に対する税金による国費等の投入については、現下の国・地方を通じた厳しい財政状況下での税負担の是非（他の施策との優先度の整理が必要）や、高速道路利用者ではなく、広く国民に負担を求める理由の整理の観点から困難であり、更新財源が確保されないことにより、安全で安心な高速道路が提供されなくなる懸念が生じる。</p>  |
| <p>政策評価の結果<br/>（費用と便益の関係の分析等）</p>   | <p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）</p> <p>当該規制案については、道路の高架下の占用許可基準が緩和されるため従来の占用許可の制度以上に占用許可に係る費用が一定程度発生する。しかし、道路の高架下空間の占有が促進されて一層の道路空間の有効活用が図られること及び占用料収入の増加が想定され、高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p> <p>したがって、便益の大きさに鑑みれば、このような一定程度の費用は、社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、より多くの高速道路の適正な管理の財源を確保することは可能となるが、一般交通の用に供するという道路の本来的機能を阻害するとともに、周辺環境に悪影響を及ぼすことで、社会的費用が増大することとなる。そのため、適切な道路の場所に関して、占用許可に係る余地要件の基準を除外することが望ましい。</p> <p>以上のことから、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) 道路の占有に係る入札方式の導入（道路法第39条の2～第39条の7等）<br/>     当該規制案については、入札占有計画の提出を行おうとする者が認定の申請を行う場合に要する遵守費用、道路管理者が入札の実施に要する行政費用等の費用が一定程度発生する。しかし、現行法で定められた占有料の額より高い額を占有料収入として見込むことが可能であり、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することとなるため、道路空間が有効活用される便益の大きさに鑑みれば、入札占有に要する費用は、社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、すべての占有対象物件に関して入札占有制度を適用させるため行政費用等に多額の費用を要することになるものの、便益の増大は少ない。さらには、適切でない占有物件に対しても入札占有制度を適用させることが必要であるため、非効率な制度となることが考えられる。そのため、適切な占有物件に対しても入札占有制度を適用させることが好ましい。</p> <p>以上のことから、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) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）<br/>     当該規制案については、遵守費用等が一定程度発生する。しかし、道路の新設又は改築の場合に限らず、既存の高速道路に対しても適用を拡大することにより、適切かつ合理的な土地利用の促進という便益が大きく発生し、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、入札の実施に要する行政費用等の増加、占有物件に関して、占有の期間が定められているため権利として不安定であることから、適切かつ合理的な土地の利用が図られにくい。</p> <p>以上のことから、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>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）<br/>     当該規制案については、高速道路会社等による管理や料金徴収に要する費用が必要となるものの、更新の計画的な実施に必要な費用について、将来世代の料金収入に負担を求めることにより、各世代の負担の平準化を図りつつ、その財源を確保することが可能となり、費用を上回る便益があると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、国又は地方公共団体による更新も含めた高速道路の管理に要する費用について、税金による負担が必要となり、多額の行政費用を要することになることに加え、税金による更新財源が十分に確保されない場合には、計画的な更新が実施できず、安全で安心な高速道路が提供されなくなる懸念が生じる。（便益は少ない）</p> <p>以上のことから、当該規制案は、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>○「日本再興戦略」(H25.6)</p> <p>○「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申」(H25.6)</p>  |
| レビューを行う時期又は条件 | <p>①【実施方法】<br/>     平成31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】<br/>     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、第1条及び第2条の規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしている。</p>   |
| 備考            | <p>(1) に関しては、道路の高架下空間について、占有許可の基準を緩和することにより、道路空間の更なる有効活用が期待されるとともに、占有料収入の増加を図ることができ、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することが期待される。</p> <p>(2) に関しては、道路の占有に係る入札占有制度を導入することにより、占有者の公平な選定を図ることが一層可能となるとともに、入札占有制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の確保に一層つながることが期待される。さらには、(1)の改正とも相まって、現行法で定められた占有料の額よりも高い額を占有料収入として見込むことが可能であり、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することも期待される。</p> <p>(3) に関しては、道路管理者は、立体道路制度を既存道路に対しても適用することが可能となり、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することが期待される。</p> <p>以上のことから、高速道路の適正な管理のための財源を確保することが可能となることから、当該規制案は有効である。</p> <p>(4) に関しては、更新需要に対応するため、現行の料金徴収期間の満了後、最長15年継続して料金を徴収できるとし、更新財源の確保を図ることは、利用者負担を原則として、更新により将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能になることを踏まえ、世代の利用者負担の平準化を求める観点から、合理性があると考えられる。</p>  |