

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(1)自動運行補助施設の占用物件への追加及び占用の無余地性の要件の適用除外(第32条及び第33条関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省道路局路政課
評価実施時期	令和2年2月3日
規制の目的、内容及び必要性等	自動運転の実用化を促進する自動運行補助施設を道路管理者以外の者が道路に設置できることとするため、当該施設を道路法上の占用物件として新たに位置付けることとする。また、自動運転技術の活用に係る技術の活用による地域における持続可能な公共交通網の形成を行うことを目的とする等、一定の条件を満たす法人等として国土交通省令で定める者が設置する自動運行補助施設に限定して、占用の無余地性の要件の適用を除外することとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用
(行政費用)	道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可申請の審査に要する費用
直接的な効果(便益)の把握	複雑な交通環境の下にあっても車両のみでは確保することが困難な道路交通安全性を道路インフラ側から確実に担保するという効果
副次的な影響と波及的な影響の把握	特になし
費用と効果(便益)の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・当該規制緩和においては、遵守費用として、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可に要する費用が発生するが、いずれも軽微である。 ・一方、当該規制緩和によって、複雑な交通環境の下にあっても道路交通安全性が確保されるという効果が見込まれる。 ・上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。
代替案との比較	<p>[代替案の内容]</p> <p>自動運行補助施設を占用物件へ追加するが、道路のすべての場所について占用許可基準の緩和を図り、無余地性の要件の適用を不要とする(道路外の余地の有無にかかわらず占用許可を与える)こととする。</p> <p>[費用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 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が生じる。 ・行政費用 道路管理者が占用許可に要する費用が生じる。なお、規制案に比して占用許可の申請数が増大すると見込まれることから、当該費用は規制案におけるものより大きくなると考えられる。 <p>[効果(便益)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運行補助施設の設置件数が規制案より増加するという効果が見込まれる。 ・一方で、かえって道路の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保が阻害されるという支障が生じるため、その効果は限定的である。 <p>[規制案と代替案の比較]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替案は、規制案より行政費用が増加することに加え、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。
事後評価の実施時期等	当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)を踏まえ、施行から5年後(令和7年度)に事後評価を実施する。 【指標等】
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(2)利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の無余地性の要件の適用除外(第33条関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省道路局路政課
評価実施時期	令和2年2月3日
規制の目的、内容及び必要性等	<p>歩行者利便増進道路の構造基準は、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定めることとしており、その構造基準を満たした道路内に指定された利便増進誘導区域において、歩行者利便増進施設等を設置しても道路交通への支障は生じないといえることから、当該利便増進誘導区域において、道路管理者以外の者が当該歩行者利便増進施設等を設置するにあたっては、占用許可に当たっての無余地性の要件の適用を除外することができることとする。</p> <p>また、自動運転技術の活用に係る技術の活用による地域における持続可能な公共交通網の形成を行うことを目的とする等、一定の条件を満たす法人等として国土交通省令で定める者が設置する自動運行補助施設に限定して、占用の無余地性の要件の適用を除外することとする。</p>
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用
(行政費用)	道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可申請の審査に要する費用
直接的な効果(便益)の把握	歩行者の安全かつ円滑な通行及び滞留の確保及び従前よりも高い水準の利便性の確保を図ることにより、道路空間を中心とした快適な生活環境の実現に寄与するという効果
副次的な影響と波及的な影響の把握	特になし
費用と効果(便益)の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・当該規制緩和においては、遵守費用として、歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可に要する費用が発生するが、いずれも軽微である。 ・一方、当該規制緩和によって、利便増進誘導区域における道路管理者以外の者による歩行者等の利便の増進に資する施設等の設置が可能となり、歩行者等の安全かつ円滑な通行及び滞留の確保及び従前よりも高い水準の利便性の確保に寄与するという効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。 ・上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。
代替案との比較	<p>[代替案の内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路のすべての場所について占用許可基準の緩和を図り、無余地性の要件の適用を不要とする(道路外の余地の有無にかかわらず占用許可を与える)こととする。 <p>[費用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 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が生じる。 ・行政費用 道路管理者が占用許可に要する費用が生じる。なお、規制案に比して占用許可の申請数が増大すると見込まれることから、当該費用は規制案におけるものより大きくなると考えられる。 <p>[効果(便益)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者利便増進施設等の設置数が規制案より増加するという効果が見込まれる。 ・一方で、道路のすべての場所について占用の無余地性の要件の適用を不要とすることにより、道路の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保が阻害されるという支障が生じるため、その効果は限定的である。 <p>[規制案と代替案の比較]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替案は、規制案より行政費用が増加することに加え、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。
事後評価の実施時期等	<p>当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)を踏まえ、施行から5年後(令和7年度)に事後評価を実施する。</p> <p>[指標等]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者利便増進道路の指定区間数を把握することとする。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(3)限度超過車両の登録確認制度の創設(第47条の4から第47条の14関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省道路局路政課
評価実施時期	令和2年2月3日
規制の目的、内容及び必要性等	限度超過車両を通行させようとする者が、当該車両について国土交通大臣の登録を受けた場合には、当該登録車両を通行させようとするに当たってその者が国土交通大臣に通行可能経路の確認を求め、国土交通大臣から当該経路の有無等について回答を受けた上で当該回答に従って登録車両を通行させる場合には、道路管理者による通行の許可を必要としないこととする制度を新たに創設する。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	限度超過車両を通過させようとする者であって当該車両について国土交通大臣の登録を受けようとする者が当該登録申請に要する手数料等
(行政費用)	道路管理者が限度超過車両の登録等に要する費用
直接的な効果(便益)の把握	限度超過車両の通行に係る手続きの簡素化・迅速化により、限度超過車両の通行に係る平均審査日数が短縮化され、長期化する審査日数を前提とする物流事業者の事業体制が改善し、物流効率化による生産性の向上や働き方改革を実現するという効果
副次的な影響と波及的な影響の把握	災害時の道路閉塞時においても、個別の経路の許可を改めて取り直すことなく、運転手が複数の通行可能経路から最適な通行経路を選択し、目的地へ到達することができるようになることによる、被災地への輸送の円滑化。
費用と効果(便益)の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・当該規制緩和においては、遵守費用として、限度超過車両を通過させようとする者であって当該車両について国土交通大臣の登録を受けようとする者が当該登録に要する手数料等が、行政費用として、道路管理者が限度超過車両の登録等に要する費用が発生する。 ・一方、当該規制緩和によって、限度超過車両の通行に係る手続きが簡素化・迅速化され、輸送予定日直前の輸送ニーズにも対応できるようになるなど、機動的な限度超過車両の通行が可能になるため、長期化した審査期間を前提とする物流事業者の事業体制が改善し、物流効率化による生産性の向上や働き方改革を実現するという効果が見込まれる。また、災害時の道路閉塞時においても、個別の経路の許可を改めて取り直すことなく、運転手により複数の通行可能経路から最適な通行経路を選択し、目的地へ到達することができるようになるため、被災地への輸送の円滑化という副次的な影響及び波及的な影響が生まれることが想定される。 ・上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。
代替案との比較	<p>[代替案の内容]</p> <p>全ての道路における限度超過車両の通行について許可を不要とする。加えて、道路ごとに通行を禁止とする車両の限度に関する情報を道路管理者が標識で示すこととする。</p> <p>[費用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 特になし ・行政費用 道路ごとに標識の設置が必要となるため、多額の費用が必要となる。 <p>[効果(便益)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全ての道路における限度超過車両の通行について許可を不要とすることで、限度超過車両の迅速な通行が可能となるという効果が見込まれる。 ・一方で、限度超過車両の通行に適さない道路も含めて当該車両の通行を認めることで、当該道路の構造の保全や交通の危険の防止が阻害されるという支障が生じるため、その効果は限定的である。 <p>[規制案と代替案の比較]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替案は、規制案と比べ、多額の行政費用を必要とし、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。
事後評価の実施時期等	当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)を踏まえ、施行から5年後(令和7年度)に事後評価を実施する。 【指標等】 ・限度超過車両の登録確認制度にかかる手続きの期間を把握することとする。
備考	

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	道路法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(4)特定車両停留施設を利用できる車両の種類の新設及び特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可制度の新設(第48条の30及び第48条の32関係)
規制の区分	規制の新設
担当部局	国土交通省道路局路政課
評価実施時期	令和2年2月3日
規制の目的、内容及び必要性等	都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な交通を確保するため、特定車両停留施設(※)を道路附属物として新たに位置付けるとともに、当該施設の機能の発揮のため、その供用開始前に、当該施設の利用が可能となる車両の種類を指定し、かつ、特定車両停留施設に特定車両を停留させることについて申請によって道路管理者の許可に係らしめることとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停留に係る許可の申請に要する費用
(行政費用)	道路管理者が特定車両停留施設を利用できる車両の種類指定等に要する費用
直接的な効果(便益)の把握	都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な道路交通の確保に寄与するという効果
副次的な影響と波及的な影響の把握	特になし
費用と効果(便益)の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・当該規制の新設においては、遵守費用として、特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停留に係る許可の申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が特定車両 停留施設を利用できる車両の種類指定等に要する費用が発生するが、いずれも軽微である。 ・一方、当該規制の新設によって、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故等の解消に期するという効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。 ・上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。
代替案との比較	<p>[代替案の内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス等の特定車両のうち、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を指定することとするが、当該指定を受けた特定車両については、道路管理者による許可に係らしめることなく当該施設への停留を認めることとする。 <p>[費用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 特になし ・行政費用 特になし <p>[効果(便益)]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な道路交通の確保に寄与するという効果が見込まれる。 一方で、指定を受けた車両であれば、道路管理者の許可に係らしめることなく当該施設への停留を認めることとなり、日時や場所等にかかわらず停留できることとなるため、当該施設の秩序だった管理を行うことができなくなり、旅客の乗降又は貨物の積卸しのための停留という機能が効果的に果たされないばかりか、旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路本線における交通の混雑の緩和という本来の目的もたされないという支障が発生すると見込まれるため、その効果は不十分である。 <p>[規制案と代替案の比較]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替案は、規制案に比べ効果が不十分であることから、当該規制案が妥当である。
事後評価の実施時期等	<p>当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)を踏まえ、施行から5年後(令和7年度)に事後評価を実施する。</p> <p>【指標等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定車両停留施設の高速バス利用者数を把握することとする。
備考	