

## 規制の事後評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）

規制の名称：（1）高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）

（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）

（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）

規制の区分：新設、改正  拡充、 緩和、 廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：道路局路政課

評価実施時期：令和2年3月31日

注：本規制に係る事前評価書（平成26年2月公表）においては、④「規制の内容」の項目に（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条関係）」が記載されていたところであるが、本項目は「規制の政策評価の実施に関するガイドライン」Ⅱ1（1）①において、規制の事前評価の対象外とする「特別の法律により設立される法人のみに適用される規定」に該当するため、事後評価の対象としない。

### 1 事前評価時の想定との比較

#### ① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

##### （1）高架下空間の占用許可基準の緩和について

事前評価時点において、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ため、占用許可基準の緩和により、道路交通への支障を及ぼすおそれがない高架の道路の路面下における占用を促進し、道路管理者の占用料収入の増加を図り、高速道路の適切な管理のための財源の確保を行う必要があるという課題があった。

事前評価時に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、高速道路の老朽化に対応した更新事業の財源確保の必要性については、その後、事後評価までの間において変化はなく、事前評価時に整理した課題は継続している。

また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

##### （2）道路の占用に係る入札方式の導入について

事前評価時点において、当該時点の前年の道路法施行令改正における占用許可対象物件への太陽光発電設備等の追加等の措置に伴い、民間事業者からの占用許可の申請が競合する事態が将来的に発生することが予想され、特に、好立地の道路においては道路管理者が定めた占用料の額より高い

額を支払ってでも占有を希望する者がいることが想定されたため、占有入札方式の導入により、最も高い占有料を申し出た者を占有者とする事で占有料収入の増加を図り、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与する必要があるという課題があった。

事前評価時に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、高速道路の老朽化に対応した更新事業の財源確保の必要性については、その後、事後評価までの間において変化はなく、事前評価時点において整理した課題は継続している。また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

### (3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

事前評価時点において、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ため、立体道路制度※の適用の対象を、新設又は改築を行う高速道路に限らず既存の高速道路へ拡大することにより、当該道路の上空又は地下の所有権の売却を可能とすることで、高速道路の適正な管理のための財源の確保を行う必要があるという課題があった。

事前評価時に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、高速道路の老朽化に対応した更新事業の財源確保の必要性については、その後、事後評価までの間において変化はなく、事前評価時に整理した課題は継続している。また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

#### ※立体道路制度

道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めた立体的なものとし、それ以外の空間について建築物等の自由な利用を可能にすることで、道路及び建築物等による効率的な空間利用を実現する制度。

## ② 事前評価時におけるベースラインの検証

- (1) 高架下空間の占有許可基準の緩和について
- (2) 道路の占有に係る入札方式の導入について
- (3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

いずれの措置においても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は生じておらず、規制の事前評価時には想定していなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

## ③ 必要性の検証

- (1) 高架下空間の占有許可基準の緩和について
- (2) 道路の占有に係る入札方式の導入について
- (3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

いずれの措置についても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は発生しておらず、規制の事前評価時には想定しなかった影響も発現していないため、ベースライン

に変化はない。

よって、いずれの措置についても、事前評価時に想定した必要性に変化はない。

## 2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

### ④ 「遵守費用」の把握

#### （1）高架下空間の占用許可基準の緩和

令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件（高速道路約1,500件、直轄国道約700件（但し、地方管理道路は未確認））許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、高架の道路の路面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が遵守費用として発生している。

この点、高架の道路の路面下の占用許可申請に要する費用は、設置する占用物件の規模、占用予定の道路区域、工事の方法等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、仮に担当者を1人として申請書類提出に1時間を要し、書類の確認に上司が1人関与するとして当該確認に30分を要するとすると、申請に要する費用は一回あたり3,711円と推定される。

仮に、高架下空間の占用が許可された2,200件について、申請書の作成作業にそれぞれ3,711円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約816万円と試算される。

・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）  
＝届出者及び上司の時給

4,407,000円÷1,781時間＝2,474.45≒2,474（円）

・（担当者の時給（円））×（申請書類提出に要する時間（時間））×（担当者の人数）  
＝書類作成に要する費用（円）

2,474×1×1＝2,474（円）

・（上司の時給（円））×（確認に要する時間（時間））×（上司の人数）  
＝確認に要する費用（円）

2,474×0.5×1＝1,237（円）

（平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」（平成30年）、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」（平成29年）による。以下同じ。）

事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。

#### （2）道路の占用に係る入札方式の導入

令和元年11月1日現在、入札方式による占用は15件（高速道路10件、直轄国道5件（但し、地方管理道路未確認））許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、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及び道路管理者が定めた占

用料的額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用が遵守費用として発生している。

この点、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は、設置する占用物件の規模、占用予定の道路区域、工事の方法等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、仮に担当者を1人として計画作成に1時間要し、計画の確認に上司が1人関与するとして当該確認に30分を要するとすると、占用計画提出に要する費用は一回あたり3,711円と推定される。

仮に、入札方式により占用が許可された15件について、占用計画の作成作業にそれぞれ3,711円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約6万円と試算される。

- ・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）  
＝届出者及び上司の時給  
4,407,000円÷1,781時間＝2,474.45≒2,474（円）
- ・（担当者の時給（円））×（計画作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）  
＝書類作成に要する費用（円）  
2,474×1×1＝2,474（円）
- ・（上司の時給（円））×（確認に要する時間（時間））×（上司の人数）  
＝確認に要する費用（円）  
2,474×0.5×1＝1,237（円）

また、道路管理者が定めた占用料の額より支払う占用料が高くなる場合に要する費用は、個々の占用のケースにより異なるため、一律に定量的な把握をすることは困難である。

事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各事業者の負担する1件当たりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。

### （3）立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大

令和元年11月1日現在、当該制度の既存の高速道路への適用実績はないため、事前評価時に想定されていた、立体道路制度を活用しようとする者が用地買収その他の手続及び建物の建築に要する費用という遵守費用は発生していない。

## ⑤ 「行政費用」の把握

### （1）高架下空間の占用許可基準の緩和

令和元年11月1日現在、高架下空間の占用は約2,200件（高速道路約1,500件、直轄国道約700件（但し、地方管理道路未確認））許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、占用許可を行う場合において占用許可に要する費用が行政費用として発生している。

この点、申請書の確認作業について、仮に担当者を1人として1時間要し、許可の決定に上司3人が関与するとして当該決定に上司一人あたり10分の時間を要するとすると、占用許可に要する

費用は一回あたり3,711円と推定される。

仮に、高架下空間の占有が許可された2,200件について、申請書の確認作業にそれぞれ3,711円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約816万円と試算される。

・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）

＝担当者の時給

4,407,000円÷1,781時間＝2,474.45≒2,474（円）

・（担当者の時給（円））×（申請書類確認に要する時間（時間））×（担当者の人数）

＝書類作成に要する費用（円）

2,474×1×1＝2,474（円）

・（上司の時給（円））×（許可の決定に要する時間（時間））×（上司の人数）

＝確認に要する費用（円）

2,474×0.167×3＝1,237（円）

事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。

## （2）道路の占有に係る入札方式の導入

令和元年11月1日現在、入札方式による占有は15件（高速道路10件、直轄国道5件（但し、地方管理道路未確認））許可されていることを確認しており、事前評価時に想定されていた、道路管理者が入札占有指針の作成、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が行政費用として発生している。

この点、入札占有指針の作成、入札への参加可否の審査及び入札の実施について、仮に担当者を3人として担当者1人あたり70時間要し、意思決定に上司3人が関与するとして当該決定に1人あたり3時間要すると仮定すると、入札指針作成に要する費用は一回あたり541,806円と推定される。

仮に、入札方式により占有が許可された15件について、入札占有指針の作成、入札への参加可否の審査及び入札の実施に1件当たり541,806円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約813万円と試算される。

- ・ 年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）  
= 担当者の時給  
4,407,000円 ÷ 1,781時間 = 2,474.45 ÷ 2,474（円）
- ・（担当者の時給（円））×（指針作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）  
= 書類作成に要する費用（円）  
2,474 × 70 × 3 = 519,540（円）
- ・（上司の時給（円））×（確認に要する時間（時間））×（上司の人数）  
= 確認に要する費用（円）  
2,474 × 3 × 3 = 22,266（円）

事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、仮に上記入札占用指針に基づく占用期間が20年間であったと仮定すると入札方式による占用1件あたりの当該費用は年間541,806円 ÷ 20年 = 27,090円となる。

一方で、入札占用制度による占用の場合において、通常の占用の場合と比べて多く得られる占用料※が年間706,761円という実績を踏まえると、当該費用は相対的に軽微なものであると考えられる。

#### ※高架の道路の路面下に自動車駐車場を設けた場合の占用料実績

- ・ 単位あたり占用料（（円／（㎡））／年）× 占用面積（㎡）× 占用期間（年） = 占用料（円）
- ①通常の占用の場合                                       :     549 × 1,089 × 1 =     597,861（円）
- ②入札占用制度による占用の場合                     :     1,198 × 1,089 × 1 = 1,304,622（円）
- ②－①   = 1,304,622 － 597,861 =     706,761（円）

### （3）立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大

令和元年11月1日現在、当該制度の既存の高速道路への適用実績はないため、事前評価時に想定されていた、道路区域でなくなった空間の所有権譲渡に要する手続の費用という行政費用は発生していない。

## ⑥ 効果（定量化）の把握

### （1）高架下空間の占用許可基準の緩和について

令和元年11月1日現在、当該措置により、④「遵守費用」の把握」及び⑤「行政費用」の把握に記載のとおり約2,200件（高速道路約1,500件、直轄国道約700件（但し、地方管理道路未確認））の占用許可に伴う占用料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。

なお、これらの効果は、道路を占用する工作物等の種類、占用面積、占用期間等により異なることから、一律の定量化は困難であるが、例えば高架の道路の路面下に自動車駐車場を設けた場合の占用

料収入の実績は、⑤「行政費用」の把握(2)の①「通常の占有の場合」において記載した通りである。

(2) 道路の占有に係る入札方式の導入について

令和元年11月1日現在、当該措置により、④「遵守費用」の把握及び⑤「行政費用」の把握に記載のとおり15件(高速道路10件、直轄国道5件(但し、地方管理道路未確認))の占有許可に伴う占有料収入の確保が実現し、高速道路の維持更新に係る負担を軽減し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。

なお、これらの効果は、道路の占有面積、占有期間等により異なることから、一律の定量化は困難であるが、例えば高架の道路の路面下に自動車駐車場を設けた場合の占有料収入の実績は、⑤「行政費用」の把握(2)の②「入札占有制度による占有の場合」において記載した通りである。

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、効果は発生していない。

## ⑦ 便益(金銭価値化)の把握

(1) 高架下空間の占有許可基準の緩和について

上記⑥「効果(定量化)の把握(1)」のとおり、当該規制の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難であるが、発生する便益の金額については、少なくとも上記⑥「効果(定量化)の把握(1)」に記載のものがある。

(2) 道路の占有に係る入札方式の導入について

上記⑥「効果(定量化)の把握(2)」のとおり、当該規制の効果については一律の定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難であるが、発生する便益の金額については、少なくとも上記⑥「効果(定量化)の把握(2)」に記載のものがある。

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、便益は発生していない。

## ⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

(1) 高架下空間の占有許可基準の緩和について

当該措置により、極めて少ないながら道路交通環境へ負の影響が発生することが想定されていたが、令和元年11月1日現在そのような影響の発生は確認されていない。

(2) 道路の占有に係る入札方式の導入について

当該措置により、仮に入札において落札額が高騰した場合は、占有料の額が非常に高額となり、道路占有者が提供するサービス等が低下することが想定されていたが、令和元年11月1日現在そのよ

うな影響の発生は確認されていない。

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

当該措置により、極めて少ないながら都市環境への影響が発生することが想定されていたが、令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はなく、当該措置による副次的な影響及び波及的な影響は発生していない。

### 3 考察

#### ⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。

令和元年11月1日現在、当該措置による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、1件あたりの費用はいずれも軽微である。

一方、当該措置により、一定の占用料収入の確保が実現し、高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するという効果をあげている。また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

以上より、当該措置は、継続することが妥当である。

(2) 道路の占用に係る入札方式の導入について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。

令和元年11月1日現在、当該規制の導入による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、1件あたりの費用はいずれも軽微である。

一方、当該措置により、占用者の選定に当たっての手続きの公平性及び透明性の向上を図るとともに、現行法で定められた占用料の額よりも高い額の占用料を得られることによる占用料収入の増加が実現し、高速道路の適正な管理のための財源確保という効果をあげている。副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

以上より、当該措置は、継続することが妥当である。

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化がなく、規制を継続する必要性が認められる。

令和元年11月1日現在、当該制度の適用実績はないため、当該措置による効果、費用及び副次的な影響又は波及的な影響は発生していない。

一方、本規制緩和措置の対象とする立体道路制度は、当該制度を活用した事業の事業規模がかなり大規模なものとなるため、事後評価時点までに適用実績がなかったものの、今後とも、当該制度に対する社会的ニーズは引き続き想定されるところである。



以上より、当該措置は、継続することが妥当である。