

規制の事前評価書(要旨)

法律又は政令の名称	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案
規制の名称	(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) (2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) (3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) (4)防災拠点自動車駐車場の指定制度の創設(道路法第33条及び第48条の29の2～第48条の29の7(新設)関係) (5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) (6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係)
規制の区分	(2)・(3)・(4)・(6)規制の新設 (1)・(5)規制の拡充 (4)規制の緩和
担当部局	国土交通省道路局路政課、鉄道局施設課、都市局街路交通施設課
評価実施時期	令和3年1月28日
規制の目的、内容及び必要性等	(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 令和3年度以降については、改良すべき踏切道の指定及び改良に係る年限を撤廃し、指定による改良の義務づけについて、5年以上の長期を要するものを含めることとする。 (2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 鉄道事業者及び道路管理者は、踏切道について、国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法を決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定があった場合、当該指定に係る踏切道の災害時の管理の方法を定め、遅滞なく、国土交通大臣に提出しなければならないこととする。 (3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 沿道区域における工作物の設置場所等の変更を求める機会を設けるため、当該区域の全部又は一部の区域のうち、道路管理者が指定した届出対象区域内において、届出対象行為(災害時の倒壊等により道路閉塞を招くおそれがある工作物の設置)をしようとする者は、当該届出対象行為に着手する日の30日前までに、当該行為の種類、場所、設計又は施工方法、着手予定日等を道路管理者に届け出なければならないこととする。 (4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) 防災拠点自動車駐車場内に設けられる工作物又は施設で、災害応急対策に資するものとして政令で定めるものの設置に係る占用許可に際し、無余地性の要件を適用しないこととする。 (4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係) 道路管理者は、災害が発生した場合において、その被害の拡大を防止し、及び災害の速やかな復旧を図るため、防災拠点自動車駐車場の広域災害応急対策の拠点としての機能を緊急に確保することが特に必要であると認めるときは、当該防災拠点自動車駐車場について、広域災害応急対策の拠点としての利用以外の利用を禁止し、又は制限することができることとする。 (5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 鉄道事業者が、災害時の早期復旧のため、国土交通大臣の許可を受けたくうえで、他人の土地を一時使用できる用途について、災害時に限り作業場等を追加することとする。 (6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 鉄道事業者が、輸送障害を未然に防止するため、国土交通大臣の許可を受けたくうえで、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能とすることとする。

直接的な費用の把握	
(遵守費用)	<p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 国土交通大臣により指定を受けた改良すべき踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者が当該踏切道に係る地方踏切道改良計画を作成し、改良を実施するための費用</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法を決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定があった場合、当該踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者が当該基準に適合する管理の方法を定め、遅滞なく、国土交通大臣に提出するための費用</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 届出対象区域内において、道路管理者による指定・公示に係る工作物の設置に関する行為をしようとする者が、所要の事項を道路管理者に届け出るための費用が発生するとともに、当該届出に係る行為が、災害が発生した場合において道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあるとして道路管理者から勧告を受けた場合には、工作物の設置の場所又は設計の変更その他の必要な措置を講ずるための費用</p> <p>(4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) 防災拠点自動車駐車場内に設けられる災害応急対策に必要な施設に係る占用の許可を受けようとする者が当該申請に要する費用</p> <p>(4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係) 災害発生時に既に駐車していた又は発生後に駐車しようとする車両が隣接駐車場等に移動するための費用</p> <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 鉄道事業者が他人の土地の一時使用の許可申請を行うための費用</p> <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 鉄道事業者が他人の植物等の伐採等の許可申請を行うための費用</p>
(行政費用)	<p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 鉄道事業者及び道路管理者により提出された地方踏切道改良計画を確認するための費用</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法を決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定があった場合、鉄道事業者及び道路管理者より提出された、当該踏切道に係る当該基準に適合する管理の方法を確認するための費用</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 届出対象行為をしようとする者による届出書を確認し、当該行為が不適当な際に勧告するための費用</p> <p>(4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) 道路管理者が防災拠点自動車駐車場内に設けられる災害応急対策に必要な施設等に係る占用の許可申請を確認するための費用</p> <p>(4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係) 災害時に当該自動車駐車場の利用の禁止又は制限を行う道路管理者が利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けるための費用</p> <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 鉄道事業者から提出された他人の土地の一時使用の許可申請を審査するための費用</p> <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 鉄道事業者から提出された他人の植物等の伐採等の許可申請を審査するための費用</p>

<p>直接的な効果(便益)の把握</p>	<p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 課題のある踏切道について面的・総合的対策がより推進され、踏切道における安全で円滑な交通の確保の実現に寄与するという大きな効果</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 災害時における鉄道事業者と道路管理者との緊急連絡体制の確保、関係機関への情報提供等を含め、優先的に開放する等の措置が確実に実施され、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保の実現に寄与するという大きな効果</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 災害時の緊急輸送道路等の道路閉塞を予防することができるようになり、道路の安全かつ円滑な交通の確保が推進されるという大きな効果</p> <p>(4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) 災害時において道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されるという大きな効果</p> <p>(4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係) 災害時において道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されるという大きな効果</p> <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 災害時に限り作業場等を追加することで、災害に対する早急な復旧と輸送の確保に寄与するという大きな効果</p> <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある他人の植物等の伐採等ができることとなり、倒木等による輸送障害を未然に防止し、輸送の安全や安定的な輸送の確保に寄与するという大きな効果</p>
<p>副次的な影響と波及的な費用の把握</p>	<p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 踏切道における安全で円滑な交通の確保されることで、緊急車両の通行が容易となり、人命救助という副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 災害時において緊急輸送道路等における安全かつ円滑な交通が確保されることで、緊急車両の通行が容易となり、人命救助という副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 災害時において緊急輸送道路等における安全かつ円滑な交通が確保されることで、緊急車両の通行が容易となり、人命救助という副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) 道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されることで、人命救助という副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係) 道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されることで、緊急車両の通行が容易となり、人命救助という副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 災害時の鉄道の復旧が早期化されることで、住民の通勤通学など生活の再開や観光復興など、地域全体への副次的な影響及び波及的な影響</p> <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 鉄道輸送の安全が確保されることで、住民の通勤通学など生活の安定や観光客の安全安心な旅行など、地域全体への副次的な影響及び波及的な影響</p>

費用と効果(便益)の関係

(1) 改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係)

・本規制の拡充においては、遵守費用として、国土交通大臣により指定を受けた改良すべき踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者が当該踏切道の改良を実施するための費用が発生するが、本規制は、改良に係る年限の撤廃にとどまり、改良基準の強化など上乗せ規制ではないため、規制の遵守費用は変化しない。また、本規制に係る行政費用として、鉄道事業者及び道路管理者により提出された地方踏切道改良計画を確認するための費用が発生するが、現行制度では5年以内に改良することが必要な踏切道が大半であったところ、5年以上の中長期にわたる抜本的な対策が必要な踏切道を中心に据えた上で、現行制度と同様に5年間で概ね1,000箇所を指定を想定していることから、提出される計画の総数が大きく増加するものではなく、軽微である。

・一方、本規制の拡充によって、課題のある踏切道について面的・総合的対策がより推進され、踏切道における安全で円滑な交通の確保の実現に寄与す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、当該規制の拡充は妥当である。

(2) 災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係)

・本規制の新設においては、遵守費用として、国土交通大臣により省令で定める基準に適合する管理の方法をあらかじめ定めることが必要と認められるものとして指定を受けた踏切道について、当該踏切道に係る道路管理者及び鉄道事業者が踏切道災害時管理基準に適合する管理の方法を定めるための費用が発生するが、鉄道事業者及び道路管理者があらかじめ、協議により決定した内容を文書として作成・提出するのみであることから、軽微である。また、行政費用として、当該管理の方法を確認するための費用が発生するが、軽微である。

・一方、本規制の新設によって、災害時における鉄道事業者と道路管理者との緊急連絡体制の確保、関係機関への情報提供等を含め、優先的に開放する等の措置が確実に実施され、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保の実現に寄与するという大きな効果が見込まれる。

・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、当該規制の新設は妥当である。

(3) 届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係)

・本規制の新設においては、遵守費用として、届出対象区域内において、道路管理者による指定・公示に係る工作物の設置に関する行為をしようとする者が、所要の事項を道路管理者に届け出るための費用が発生するが、当該行為をしようとする者が既に所有する情報を文書として作成・提出するのみであることから、軽微である。また、行政費用として、届出対象行為をしようとする者による届出書を確認するための費用が発生するが、軽微である。さらに、当該行為が、災害発生時に道路構造へ損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあるとして道路管理者から勧告を受けた場合には、工作物の設置の場所や設計の変更その他の必要な措置を講ずるための費用が発生するが、これらは当該工作物を設置する上での合理的範囲での負担である。

・一方、本規制の新設によって、災害時の緊急輸送道路等の道路閉塞を予防することができるようになり、道路の安全かつ円滑な交通の確保がより推進されるという大きな効果が見込まれる。

・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、当該規制の新設は妥当である。

	<p>(4)－1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本規制の緩和においては、遵守費用として、防災拠点自動車駐車場内に設けられる災害応急対策に必要な施設に係る占用の許可を受けようとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が防災拠点自動車駐車場内に設けられる災害応急対策に必要な施設に係る占用の許可申請の審査に要する費用が発生するが、いずれも軽微である。 ・一方、本規制の緩和によって、災害時において道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されるという大きな効果が見込まれる。 ・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、当該規制の緩和は妥当である。 <p>(4)－2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本規制の新設においては、遵守費用として、災害発生時に既に駐車していた又は発生後に駐車しようとする車両が隣接駐車場等に移動するための費用が、行政費用として、災害時に当該自動車駐車場の利用の禁止又は制限を行う道路管理者が利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けるための費用が発生するが、いずれも軽微である。 ・一方、本規制の新設によって、災害時において道路の啓開等の広域的な災害応急対策を迅速に実施し、安全で円滑な交通が確保されるという大きな効果が見込まれる。 ・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、当該規制の新設は妥当である。 <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本規制の拡充においては、遵守費用として、鉄道事業者が他人の土地の一時使用を行うための許可申請に必要な費用が、行政費用として、国土交通省が、鉄道事業者による他人の土地の一時使用を行うための許可申請の審査に要する費用がそれぞれ発生するが軽微である。 ・一方、本規制の拡充によって、公共交通機関である鉄道の早期復旧という大きな効果が見込まれる。 ・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、当該規制の拡充は妥当である。 <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本規制の新設においては、遵守費用として、鉄道事業者が他人の植物等の伐採等を行うため許可申請に必要な費用が、行政費用として、国土交通省が、鉄道事業者による他人の植物等の伐採等の許可申請を行うための審査に要する費用がそれぞれ発生するが軽微である。 ・一方、本規制の新設によって、公共交通機関である鉄道の倒木等による輸送障害を未然に防止し、輸送の安全や安定的な輸送の確保という大きな効果が見込まれる。
代替案との比較	<p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係)</p> <p>[代替案の内容]</p> <p>鉄道事業者及び道路管理者は、国土交通省令で定める基準に適合する改良方法をあらかじめ決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定を受けた踏切道について、改良に係る年限を撤廃するものの、改良計画の作成・提出を任意とする手法が代替案として考えられる。</p> <p>[費用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 <p>鉄道事業者及び道路管理者が、国土交通省令で定める基準に適合する改良方法をあらかじめ決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定を受けた踏切道について、改良方法を定め、改良計画の作成・提出を行うための費用は、代替案では規制案に比して協議により決定した内容を文書として作成・提出する必要がなくなることから減少すると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政費用 <p>特になし</p> <p>[効果(便益)]</p> <p>国土交通省令で定める基準に適合する改良方法をあらかじめ決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定を受けた踏切道について、改良計画の作成・提出を任意とすることで、当該計画を作成し、国土交通大臣に提出するための鉄道事業者及び道路管理者への負担の軽減が見込まれる一方で、踏切道における安全で円滑な交通の確保への支障が生じるため、その効果は限定的である。</p> <p>[費用と効果(便益)の比較]</p> <p>当該代替案においては、遵守費用として、鉄道事業者及び道路管理者が踏切道改良基準に適合する改良方法をあらかじめ決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定を受けた踏切道について、管理の方法を定めるための費用が発生する。一方、当該代替案によって、課題のある踏切の改良が進まず、踏切道における安全で円滑な交通の確保に支障が生じるため、その効果は限定的である。</p> <p>[規制案と代替案の比較]</p> <p>代替案は、規制案と比べ、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係)</p> <p>[代替案の内容]</p> <p>鉄道事業者及び道路管理者は、国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法をあらかじめ決定することが必要と認められるものとして国土交通大臣の指定を受けた踏切道について、当該管理の方法を定めることとするが、国土交通大臣への提出を任意とする手法が代替案として考えられる。</p>

	<p>[費用] ・遵守費用 国土交通大臣により国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法をあらかじめ定めることが必要と認められるものとして指定を受けた踏切道について、当該踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者が当該基準に適合する管理の方法を定め、遅滞なく、国土交通大臣に提出するための費用は、代替案では規制案に比して協議により決定した内容を文書として作成・提出する必要がなくなることから減少すると考えられる。</p> <p>・行政費用 特になし</p> <p>[効果(便益)] 災害が発生した場合において救急救命活動や人流・物流等に大きな影響を与える踏切道について、当該管理の方法を定めることとするが、国土交通大臣への提出を任意とすることで、協議により決定した内容を文書として作成・提出する必要がなくなるため、規制案に比して鉄道事業者及び道路管理者への負担の軽減が見込まれる一方で、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保への支障が生じるため、その効果は限定的である。</p> <p>[費用と効果(便益)の比較] 当該代替案においては、遵守費用として、国土交通大臣により国土交通省令で定める基準に適合する管理の方法をあらかじめ定めることが必要と認められるものとして指定を受けた踏切道について、当該踏切道に係る道路管理者及び鉄道事業者が当該基準に適合する管理の方法を定めるための費用が発生する。一方、当該代替案によって、災害時における管理の方法を国土交通大臣に提出するための鉄道事業者及び道路管理者の負担が軽減されるものの、災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送の確保への支障が生じるため、その効果は限定的である。</p> <p>[規制案と代替案の比較] 代替案は、規制案と比べ、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) [代替案の内容] 届出対象区域内において、届出対象行為をしようとする者は、当該届出対象行為に着手する日の30日前までに、行為の種類のみを道路管理者に届け出ればよいこととする手法が代替案として考えられる。</p> <p>[費用] ・遵守費用 届出対象区域内において、届出対象行為をしようとする者が、所要の事項を道路管理者に届け出するための費用は、代替案では規制案に比して、記載事項が減ることに伴い、減少すると見込まれる。</p> <p>・行政費用 道路管理者が届出対象行為をしようとする者による届出書を確認するための費用は、代替案では規制案に比して、確認事項が減ることに伴い、減少すると見込まれる。</p> <p>[効果(便益)] 届出対象区域内における届出対象行為について、行為の種類を道路管理者に届け出ればよいこととすることにより、届出対象行為をしようとする者及び道路管理者への負担軽減が見込まれる一方で、道路管理者は沿道区域における工作物の設置場所等の変更を求めるための判断材料を十分に確保できず、緊急輸送道路等の沿道の工作物が倒壊して道路閉塞が発生し、緊急輸送等への支障が生じるため、社会的損失が大きい。</p> <p>[費用と効果(便益)の比較] 当該代替案においては、遵守費用として、届出対象区域内において、届出対象行為をしようとする者が、所要の事項を道路管理者に届け出するための費用が、行政費用として、道路管理者が届出対象行為をしようとする者による届出書を確認するための費用が発生する。一方、当該代替案によって、届出対象行為をしようとする者及び道路管理者への負担軽減が見込まれる一方で、工作物の設置場所等の変更を求めるための判断材料を十分に確保できず、緊急輸送道路等の沿道の工作物が倒壊して道路閉塞が発生し、緊急輸送等への支障が生じるため、その効果は限定的である。</p> <p>[規制案と代替案の比較] 代替案は、規制案と比べ、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。</p> <p>(4)ー1 防災拠点自動車駐車場における災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性の要件の適用除外(道路法第33条関係) [代替案の内容] 道路のすべての場所について占用の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の許可を与える)こととする手法が代替案として考えられる。</p> <p>[費用] ・遵守費用 占用の許可を申請する者が当該占用の許可申請に要する費用は、規制案、代替案のいずれにおいても変わらない。</p> <p>・行政費用 道路管理者が占用の許可を与えるために要する費用は、代替案では規制案に比して占用の許可の申請数が増大すると見込まれることからより大きくなると考えられる。</p>
--	--

[効果(便益)]

災害応急対策に資する施設の設置を、防災拠点自動車駐車場内に限らず設置に当たって占用の無余地性の要件を除外することとすることで、当該施設を道路のすべての場所に設置でき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、当該要件以外の占用の許可基準を満たす限りにおいて、道路管理者は当該施設の設置について許可を与えることとなり、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。

[費用と効果(便益)の比較]

当該代替案においては、遵守費用として、占用物件の許可の申請を受けようとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が占用の許可に要する費用が発生する。一方、当該代替案によって、災害応急対策に資する施設を道路のすべての場所に設置できるという効果が見込まれるものの、当該要件以外の占用の許可基準を満たす限りにおいて、道路管理者は当該施設の設置について許可を与えることとなり、安全かつ円滑な道路交通への支障が生じるため、その効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

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。

(4)ー2 災害が発生した場合における防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限(道路法第48条の29の3(新設)関係)

[代替案の内容]

災害が発生した場合において道路管理者は防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限を要請により行うこととする手法が代替案として考えられる。

[費用]

・遵守費用

規制案と同様に、災害発生時に既に駐車していた又は発生後に駐車しようとする車両が隣接駐車場等に移動するための費用が発生する。

・行政費用

道路標識を設置する必要がなくなることから、当該費用は減少すると見込まれる。

[効果(便益)]

災害が発生した場合において、道路管理者は防災拠点自動車駐車場の利用の禁止又は制限を要請により行うこととすることで、道路管理者への負担軽減という効果が見込まれる一方で、利用の禁止又は制限に強制力がないことを理由とした車両が停留する可能性が増加することにより、災害時における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。

[費用と効果(便益)の比較]
 当該代替案においては、遵守費用として、災害発生時に既に駐車していた又は発生後に駐車しようとする車両が隣接駐車場等に移動するための費用が発生する。一方、当該代替案によって、道路管理者への負担軽減という効果が見込まれるものの、災害時における安全かつ円滑な道路交通への支障が生じるため、その効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]
 代替案は、規制案と比べ、効果が限定的であることから、当該規制案が妥当である。

(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係)
 [代替案の内容]
 国土交通大臣への事後報告により、一時使用できることとする。

[費用]
 ・遵守費用:事後報告に要する費用
 ・行政費用:報告の受理に要する費用

[効果(便益)]
 規制案とほぼ同様の効果が発生する。

[費用と効果(便益)の比較]
 規制案と同程度の費用が発生し、また、規制案と同様の効果が発生するが、副次的な影響及び波及的な影響として、国土交通大臣の許可を経ることなく鉄道事業者の判断で所有権の侵害が可能となるという課題がある。

[規制案と代替案の比較]
 他人の土地を地権者等の了解を得ずに一時使用することは所有権の侵害となることから、その一時使用に際しては国土交通大臣による許可を必要とする当該規制案が妥当である。

(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係)
 [代替案の内容]
 国土交通大臣への事後報告により、植物等の伐採等を可能とする。

[費用]
 ・遵守費用:事後報告に要する費用
 ・行政費用:報告の受理に要する費用

[効果(便益)]
 規制案とほぼ同様の効果が発生する。

[費用と効果(便益)の比較]
 規制案と同程度の費用が発生し、また、規制案と同様の効果が発生するが、副次的な影響及び波及的な影響として、国土交通大臣の許可を経ることなく鉄道事業者の判断で所有権の侵害が可能となるという課題がある。

[規制案と代替案の比較]
 他人の植物等を所有者の了解を得ずに伐採等することは所有権の侵害となることから、その伐採等に際しては国土交通大臣による許可を必要とする当該規制案が妥当である。

その他関連事項

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8年度)に事後評価を実施する。</p> <p>【指標等】</p> <p>(1)改良すべき踏切道の指定及び改良に係る5箇年の期限の廃止(踏切道改良促進法第3条関係) 踏切事故件数について、令和7年度までに令和元年度と比較して約1割削減することを想定している。</p> <p>(2)災害時の管理の方法を定めるべき踏切道の指定制度の創設(踏切道改良促進法第13条～第15条(新設)関係) 災害時の管理方法を定めた踏切道の数について、令和7年度末に概ね500箇所とすることを想定している。</p> <p>(3)届出対象区域内における工作物の設置に関する届出制度の創設(道路法第44条の2(新設)関係) 市街地等の緊急輸送道路上に電柱が立地している区間を対象として、令和7年度末時点で当該区間のうち無電柱化が完了又は無電柱化に着手した割合を把握することとする。</p> <p>(4)防災拠点自動車駐車場の指定制度の創設(道路法第33条及び第48条の29の3(新設)関係) 道路管理者への聞き取りなどによって、令和7年度末時点で指定された防災拠点自動車駐車場の数を把握することとする。</p> <p>(5)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、災害時の早期復旧に向けた作業場等のために他人の土地を一時使用することを可能にする規定(鉄道事業法第22条関係) 鉄道事業者への聞き取り等によって、費用、効果(便益)及び間接的な影響を把握することとする。</p> <p>(6)鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、鉄道施設に障害を及ぼすおそれがある植物等の伐採等を可能にする規定(鉄道事業法第22条の2(新設)関係) 倒木等に起因する輸送障害の件数を把握することとする。</p>
備考	