

事前評価票【No.29】

施策等名	道路構造令の改正	担当課 (担当課長名)	道路局路政課 (路政課長 日原洋文)
施策等の概要	<p>道路構造令の改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来も交通量が多くないと見込まれる高規格幹線道路等について、一定のサービス速度（例えば80 km/h）で走行できる、「追越区間付き2車線構造」を導入 ・土地利用や用地、工費などの問題が懸案となって、抜本的な渋滞対策を行うことができないところについて、一般の乗用車と小型の貨物車等、一定の規模以下の自動車のみが走行可能な「小型道路」を導入 		
施策等の目的	<p>道路利用者からみた「成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、「地域の裁量性の拡大」、「厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として基準を改正するもの。 あわせて、道路の整備効果の早期発現、整備コストの縮減が図られる。</p>		
関連する政策目標	17) 広域的モビリティの確保 20) 都市交通の快適性、利便性の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>道路利用者からみた「成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、「地域の裁量性の拡大」、「厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を図ることが必要。(=目標と現状のGAP)</p> <p>用地や工費が懸案となって抜本的な渋滞対策が行えない都市部等における小さい規格の道路や、将来も交通量が多くないと見込まれる地方部等における高規格幹線道路の2車線構造など、新しい道路構造の導入に関するニーズがあるものの、現段階では導入が困難。(=原因分析)</p> <p>必要な道路構造の導入を可能とするため、基準の整備が必要。(=課題の特定)</p> <p>地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として、道路構造令の一部を改正する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	・当該道路で重視すべき機能から必要な道路構造を、技術基準の改正や弾力的な運用により実現		
行政の関与	・道路の選択肢を広げるため、道路構造に関する技術基準である道路構造令を改正する。		
国の関与	・道路の選択肢を広げるため、道路構造に関する技術基準である道路構造令を改正する。		
施策等の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・小型道路の整備により、通常の構造による整備に対して、トンネル構造で2～3割、高架構造で1～2割程度のコスト縮減が図られるほか、場所によっては用地買収が不要となり、ひいては1～2割程度の工期短縮となる。 ・追越区間付き2車線構造の高規格幹線道路の整備により、4車線による整備に対して、3～4割のコスト縮減が図られるほか、2～3割の工期短縮となる。 		
施策等の有効性	<ul style="list-style-type: none"> ・小型道路の整備により、通常の構造による整備に対して、トンネル構造で2～3割、高架構造で1～2割程度のコスト縮減が図られるほか、場所によっては用地買収が不要となり、ひいては1～2割程度の工期短縮となる。 ・追越区間付き2車線構造の高規格幹線道路の整備により、4車線による整備に対して、3～4割のコスト縮減が図られるほか、2～3割の工期短縮となる。 		

その他特記すべき事項	・ 社会資本整備審議会道路分科会答申（平成14年8月）において、高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入など、地域の実情に応じた最適な道路構造の採用について提言。
------------	--

事前評価票【No.34】

施策等名	車両制限令の一部改正	担当課	道路局路政課 (路政課長 日原洋文)
施策等の概要	車両制限令の一部を改正する政令の制定		
施策等の目的	安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しを実施することを目的として、車両制限令の改正を行う。		
関連する政策目標	19) 物流の効率化		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>道路を通行する車両の高さの最高限度については、改正前の車両制限令第3条第1項第3号の規定により3.8メートルと定められ、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと道路管理者が認めるときに限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、当該車両の通行を認めており、例外としてISO背高海上コンテナ積載車両(高さ4.1メートル)についてのみ、貨物が特殊であるためやむを得ない(分割できない)ものとして特殊車両通行許可の対象とするとともに許可を得て走行できる経路を指定していたところであり、民間事業者団体から物流の効率化を目的とした規制緩和要望が多くなされていたところ。(=目標と現実のGAP)</p> <p>このような規制緩和要望があがってきた理由としては自動車運搬用車両に関しては運搬する車にRV車や大型車の割合が増加し積載効率が悪くなっていたこと、これまでISO背高海上コンテナ積載車両が安全に通行している実態からするとそれ以外の高さ4.1メートル以内の車両が通行しても問題ないのではないかという声があったことがある。(=原因分析)</p> <p>「規制改革推進3か年計画(再改定)」において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車を運搬する車高4.1メートルの車両等)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられた。(=課題の特定)</p> <p>車両制限令の改正により、道路構造上及び交通安全上問題ないとして道路管理者が指定する道路について、高さ4.1メートルの車両の自由走行を認める。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	車高規制については、総合規制改革会議及び構造改革特区推進室に対し複数の民間事業者団体から物流の効率化を目的とする規制緩和要望があがっていた。		
行政の関与	道路構造の保全をはかり、道路構造と高さの関係に起因する交通の危険を防止する観点から一定の車高の規制は必要。		
国の関与	車両構造に係る規制は公平性の観点から全国的制度とすべきものであり、その点で国の関与が必要。		
施策等の効率性	背高海上コンテナを含む高さ4.1メートルまでの車両について、特別車両通行許可が不要となり、申請者の利便性が向上するとともに道路管理者の事務負担も軽減。		
施策等の有効性	車高規制の緩和を実施することで、例えば、完成自動車を運搬する場合、積載効率が約10%向上し、輸送便数が約5%減少することにより、運送コストが低減。		

その他特記すべき事項	「規制改革推進3カ年計画(再改定)」(平成15年3月28日閣議決定)(抄) 分野別措置事項 11 運輸関係 (3) 個別事項 ア トラック事業等 車高規制 ・ 積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車を運搬する車高4.1メートルの車両等)の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する【平成15年度検討・実施】
------------	--

事前評価票【No.45】

施策等名	道路関係四公団民営化法案の制定	担当課 (担当課長名)	道路局路政課 (路政課長 日原洋文)
施策等の概要	道路関係四公団民営化のための以下の法案の制定(かつこ内はそれぞれの法律の内容) 高速道路株式会社法(会社の設立、業務等に関する事) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法(機構の設立、業務等に関する事) 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律(会社が有料道路事業を行う場合の手続等に関する事) 日本道路公団等民営化関係法施行法(民営化に伴う経過措置等に関する事)		
施策等の目的	「民間にできることは民間に委ねる」との原則に基づき、道路関係四公団を民営化し、以下の実現を図る。) 債務の確実な返済を図ること) 真に必要な道路について、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ少ない国民負担の下で造ること) 民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やSA、PAや関連情報を活用した多様なサービスを提供すること		
関連する政策目標	高速道路事業に関連する政策目標の達成に寄与する。		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	従来の公団方式については、) 建設に歯止めがない) 建設・管理コストの削減努力が不十分) 「天下り」などファミリー企業との関係が不明朗 等の問題点について批判や指摘がある。(= 目標と現実の GAP) 上記の問題点については、国による一方的命令の仕組みの下、経営努力の有無が公団の業績に反映されていないという点が問題の根底にある。(= 原因分析) このため、コスト等に関わる民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が活かされる仕組みを導入し、以下の事項を達成するため、公団を民営化することが必要である。) 債務の確実な返済を図る) 真に必要な道路について、会社の自主性を尊重しつつ、できるだけ少ない国民負担の下で造る) 民間のノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やSA、PAや関連情報を活用した多様なサービスを提供する。(= 課題の特定) よって、道路関係四公団を民営化するため、道路関係四公団民営化法案を制定する。(= 施策の具体的内容)		
社会的ニーズ	「民間にできることは、できるだけ民間に委ねる」という原則の下に、国民の利益の観点に立って、特殊法人等の見直し、民営化を推進することが求められている。		
行政の関与	高速道路の建設・管理は、本来、国、地方公共団体が実施すべき公共性の高い事業であるが、このような事業においても民間のノウハウを十分に発揮することが求められているため、特殊会社が行うこととする一方で、債務返済期間中の高		

	速道路の保有及び債務の返済は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行うこととする。
国の関与	公団の民営化においては、従来の施行命令や基本計画指示といった、国からの一方的命令の枠組みを廃止する等、先行する他の特殊会社を参考としつつ、新会社の自主性を最大限尊重することとし、国の関与をできるだけ小さなものとする。
施策等の効率性	公団を民営化することにより、民間の経営センスが発揮され、コスト意識の向上や地域の実情に即したサービスの提供の充実を図ることができる等、施策目的を効率的に実現することが可能となる。
施策等の有効性	従来の公団方式に対する批判を踏まえ、公団を民営化することにより、従来の公団方式の問題点を解消することができ、債務の確実な返済、真に必要な高速道路の早期整備等の施策目的を効果的に実現することが可能となる。
その他特記すべき事項	特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月18日） 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（平成15年12月22日政府・与党申し合わせ）

特殊法人等整理合理化計画（平成 13 年 12 月 18 日）（抄）

日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成 14 年中にまとめる。

1．日本道路公団

(1) 組織

新たな組織は、民営化を前提とし、平成 17 年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。

(2) 事業

国費は、平成 14 年度以降、投入しない。

事業コストは、規格の見直し、競争の導入などにより引下げを図る。

現行料金を前提とする償還期間は、50 年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。

新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。

その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。

2．首都高速道路公団・阪神高速道路公団

日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。

3．本州四国連絡橋公団

日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。