

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

規制の名称：①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

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：都市局都市計画課

まちづくり推進課

公園緑地・景観課

市街地整備課

街路交通施設課

住宅局市街地建築課

評価実施時期：平成30年2月8日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

① 都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

都市再生緊急整備地域内において、道路の交通の状況や公共交通機関の利用状況など、都市の様々な状況を考慮した上で附置義務駐車施設の位置及び規模を柔軟に取り扱う枠組みが整備されておらず、規制の拡充を行わない場合、当該地域内において、一般駐車施設の一部で稼働率が低かったり、荷さばき駐車施設が不足していたりする等、非効率が発生している状況が今後とも改善されない。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

上記4項目については、規制の新設を行わない場合、居住誘導区域内に占める低未利用土地の割合が増加し、都市のスポンジ化が進行する。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

都市再生緊急整備地域以外の一般道路において立体道路制度が活用できないことにより、一般道路の上空等を活用した商業・医療・子育て支援等の機能集約、高齢化に対応したバリアフリー

化等の都市機能の増進を図ることができず、規制の緩和を行わない場合、今後もその状況が改善しない。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

[課題及びその発生原因]

駐車場法に基づく条例により、建築物の床面積に応じた台数の一般駐車施設や荷さばき駐車施設といった駐車施設を、その建築物又はその敷地内に設置することを義務付ける駐車施設附置義務制度により駐車施設の整備が図られてきたが、この制度に基づき設置された都市再生緊急整備地域内の一般駐車施設の一部で稼働率が低かったり、荷さばき駐車施設が不足していたりする等、非効率が発生していることが課題となっている。

これは、都市再生緊急整備地域では、都市開発事業の増加に伴い多くの附置義務駐車施設の供給がなされてきた一方で、公共交通機関の利便性の向上等により、駐車施設の余剰が生じやすい、商業機能等の業務機能の集積により荷物需要が増えやすい等の様々な事情があるところ、条例による一律的規制を課していることが原因である。

[規制拡充の内容]

都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会の枠組みにより、都市再生駐車施設配置計画が作成された場合には、これまでの駐車施設附置義務条例による建築物単位の一律的規制内容は適用されず、地域単位で駐車施設の種類ごとの附置義務を定めた計画に即して駐車施設を設けることで足りることとする。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

[課題及びその発生原因]

人口減少に伴う開発需要の低下等により、空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行している。空き地等は相続等によりランダムに発生し、まとまりがなく使いづらい空き地等の増加により、生活利便性の低下、景観等の悪化及び地域の魅力の低下が懸念される。

[規制以外の政策手段の内容]

課題を解決するに当たっては、補助金や税制措置によって低未利用土地を含めたエリア全体の権利移転にインセンティブを付けることにより空き地等の集約を促進することが考えられる。しかしながら、全ての権利移転に対して予算措置を講じるのは、地方公共団体の財政状況に鑑みて適当ではない。そこで、低未利用土地の利用促進について行政による適切な働きかけ、民間の取組の促進による集約を図ることで低未利用土地を使いやすくすることが重要となるため、これらに伴う規制手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

立地適正化計画に記載された土地区画整理事業の施行者が、事業計画において誘導施設を有する建築物の敷地として利用すべき土地の区域（以下「誘導施設整備区」という。）を定めたときは、建築物等の敷地として利用されていない宅地又はこれに準ずる宅地の所有者については、照応の原則によらず、換地を誘導施設整備区内に定めるべき旨の申出をすることができることとする。

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

[課題及びその発生原因]

人口減少に伴う開発需要の低下等により、空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行している。特に地域の核となる施設が撤退することによるスポンジ化の連鎖が進行している。しかしながら、誘導施設の休廃止を事前に把握し対策を講ずる制度がない。

[規制以外の政策手段の内容]

課題を解決するに当たっては、休廃止をしようとする誘導施設の設置者に対して、予算措置を講ずることで誘導施設の休廃止を防ぐことが考えられる。しかしながら、誘導施設の休廃止を防ぐには莫大な費用が想定され、地方公共団体の財政状況に鑑みて適当ではない。そこで、低未利用土地の適正管理について行政による適切な状況把握と働きかけが重要となるため、これらに伴う規制手段の採用が妥当である。

[規制の内容]

都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止し、又は廃止しようとする者は、その 30 日前までに、市町村長に届け出なければならないこととする。

市町村長は、上記の届出があった場合において、当該誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認めるときは、当該届出者に対し、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告をすることができることとする。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

[課題及びその発生原因]

立体道路制度は既存道路、駅前広場等の上空を利用することで、土地の有効・高度利用を図ることを目的とする制度であるが、制度の適用対象が自動車専用道路、特定高架道路、都市再生緊急整備地域内の一般道路に限定されており、地方都市では本制度を活用して、商業・医療・子育て支援等の機能集約、高齢化に対応したバリアフリー化等の都市機能の増進を図る上で支障となっている。

[規制の内容]

市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進及び都市機能の増進を図るため必要がある場合には、一般道路についても、その上空等において建築物の建築等を行うための地区計画を定めることができることとし、当該地区計画区域内の道路の上空等における建築物の建築等を可能とする。

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

〔課題及びその発生原因〕

人口減少に伴う開発需要の低下等により、空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行している。

スポンジ化を防ぐ上で、都市計画決定した施設が確実に整備されることは重要であるが、民間が確実に整備することを担保する制度がない状況にある。

〔規制以外の政策手段の内容〕

都市計画決定された施設の整備に対して予算措置を講ずることが考えられるが、都市計画決定された施設の整備全てに対して予算措置を講じるのは、地方公共団体の財政状況に鑑みて適当ではない。そこで、都市計画に基づく円滑かつ確実な土地の利用促進について民間の取組の促進、官民連携が重要となるため、これらに伴う規制手段の採用が妥当である。

〔規制緩和の内容〕

都道府県又は市町村は、都市計画の案を作成しようとする場合において、当該施設の円滑かつ確実な整備を図るため特に必要があると認めるときは、当該施設の整備を行うと見込まれる者（以下「施設整備予定者」という。）との間において、当該施設の整備に関する協定を締結することができることとし、施設整備予定者が開発行為を行う場合には、都道府県又は市町村が開発許可権者（第 29 条第 1 項の許可の権限を有する者）と協議し、その同意を得ることで、施設整備予定者に対する開発許可があったものとみなすこととする。

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

本規制の遵守費用は附置義務に係る費用が想定される。

本規制を導入することにより、建築物の新築又は増築する者に、計画に即した駐車施設の附置が義務付けられることから、整備に伴う遵守費用が生じると見込まれる。

なお、地域によって駐車需要や転用ニーズ等が異なり、例えば、荷さばき駐車施設の台数を増加させ、一般駐車施設の台数を減少させる場合もあるため、全体としては費用の算出が困難である。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

本規制の遵守費用は誘導施設整備区内の換地対象の土地の所有者等が、土地区画整理事業の施行により、土地又は建物を移転せざるを得なくなった場合の費用が想定されるが、場所により地価が異なり、かつ物件の種類によりその価額も異なるため、遵守費用の算定は困難である。

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

本規制の遵守費用は届出に係る費用が想定される。

本規制を導入することにより、誘導施設の管理者に届出が義務付けられることから、届出1件当たり4,111円(※)の費用が生じる。

※届出に係る事務費用

届出に係る人件費を書類作成30分(※)、窓口届出30分(移動時間を含む)、と仮定すると、届出1件に2,718円の費用が生じる。

平均給与額(年間)÷年間総労働時間(事業所規模30人以上)=届出者の時給

$$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718$$

$$2,718 \times 1 = 2,718 \text{ 円}$$

※ 届出様式はA4紙1枚であることを想定

また、届出を行うための移動費は、車で移動し、役所等までの距離を4.2km(※)、燃費を16.0km/ℓ、ガソリン1ℓ130.8円と仮定すると、往復で68円の費用が生じる。

$$4.2 \div 16.0 \times 130.8 = 34.335 \approx 34$$

$$34 \times 2 = 68$$

※ 役所等までの距離は、日本の総面積を総市町村数で割ったものから市町村の平均面積を算出し、市町村の形状を円形と仮定することで、平均距離を算出している。

合計すると、届出1件に4,145円の費用が発生する。

$$(2,718 + 68 = 2,782 \text{ (円)})$$

なお、当該規制は、施行5年後に見直すことから、分析対象期間は5年とする。

以上から、8,346,000円(※)の遵守費用が生じると見込まれる。

※遵守費用

本規制の対象となる誘導施設は、全国に8000施設、一年間の休廃止件数を600件と仮定すると(※)、

(届出1件当たりの費用)×(誘導施設の休廃止件数)×5=遵守費用

$$2,782 \times 600 \times 5 = 8,346,000$$

※ 立地適正化計画を作成した市町村に対する調査(国土交通省)及び平成28年医療施設調査(厚生労働省)を参考に算出している。

④立体道路制度の拡充(規制の緩和)

本規制の緩和に伴い、追加的な遵守費用は発生しない。

⑤都市施設等整備協定制度の創設(規制の緩和)

本規制の緩和に伴い、追加的な遵守費用は発生しない。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

本規制の拡充に伴う行政費用は、条例にもとづいて駐車施設の附置がなされているかどうかをモニタリングする費用が想定されるが、現在の附置義務駐車場に係る事務の執行体制において対応することが十分可能であるため、追加的な行政費用は発生しない。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

本規制の新設に伴う行政費用は発生しない。

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

本規制の行政費用は制度周知に要する広報費用及び届出の受理、勧告の検討に要する費用が想定される

・制度周知に要する広報費用

当該規制の対象となる誘導施設に対して、本規制に関する周知・広報を行う必要が生じる。

周知・広報先としては、約 8,000 施設が見込まれる。

また、1 施設当たりの広報費用については、1.1 円が見込まれる。

※ 1 施設当たりの広報費用

1 枚 1.1 円（標準的なフライヤーとし、A 4、片面カラーを想定）

なお、当該規制は、施行 5 年後に見直すことから、分析対象期間は 5 年とする。

以上から、8,800 円の行政費用（※）が生じる。

※行政費用

$1.1 \times 8000 = 8,800$ （円）

・届出の受理、勧告の検討に要する費用（市町村）

届出の受理・それを踏まえた勧告の検討に係る業務の増加が見込まれる。

届出を 1 件受理するのに 3 分要すると仮定すると、届出を 1 件受理することに要する費用は 136 円（※）と推定される。

※届出を 1 件受理することに要する費用

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝（担当者の時給）

$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718$ （円）

（担当者の時給（円））×（届出受理に要する時間（時間））＝届出を 1 件受理することに要する費用（円）

$2,718 \times 1/20 = 135.9 \div 136$ （円）

なお、当該規制は、施行 5 年後に見直すことから、分析対象期間は 5 年とする。

届出が 5 年間で 3,000 件なされると仮定すると、408,000 円（※）の行政費用が発生する。

※届出の受理に係る行政費用

$136 \times 3000 = 408,000$ （円）

また、勧告の検討に 8 時間、1 人を要すると仮定すると、勧告 1 件に要する費用は 21,744 円（※）と推定される。

※勧告 1 件に要する費用

平均給与額（年間）÷年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）＝（担当者の時給）

$$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718 \text{（円）}$$

（担当者一人分の時給）×（勧告に要する事務作業時間）×（勧告に要する人数）＝勧告 1 件に要する費用

$$2,718 \times 8 \times 1 = 21,744$$

勧告が 5 年間で 5 件なされると仮定すると、108,720 円（※）の行政費用が発生する。

※行政費用

$$21,744 \times 5 = 108,720 \text{（円）}$$

以上より、本規制の導入により、525,520 円の行政費用が発生する。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

本規制の行政費用は、都市計画決定権者による道路管理者との協議に要する費用、都市計画の決定・変更に関する事務に要する費用及び特定行政庁の建築物の建築の認定に関する事務に要する費用が想定される。

・都市計画決定権者による道路管理者との協議に要する費用

協議 1 件に要する費用は 16,308 円（※）と推定される。

※協議 1 件に要する費用

（平均給与額（年間））÷（年間総労働時間（事業所規模 30 人以上））＝（担当者の時給）

$$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \div 2,718 \text{（円）}$$

（担当者の時給（円））×（認定に要する時間（時間））＝ 1 件認定することに要する費用（円）

認定の検討に 3 時間、2 人を要すると仮定すると、

$$2,718 \times 3 \times 2 = 16,308 \text{（円）}$$

協議が 5 年間で 15 件なされると仮定すると、244,620 円（※）の行政費用が発生する。

※行政費用

$$16,308 \times 15 = 244,620 \text{（円）}$$

・都市計画の決定・変更に関する事務に要する費用

都市計画の決定・変更 1 件に要する費用は 163,080 円（※）と推定される。

※都市計画の決定・変更 1 件に要する費用

（平均給与額（年間））÷（年間総労働時間（事業所規模 30 人以上））＝（担当者の時給）

$$4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04$$

（担当者の時給（円））×（認定に要する時間（時間））×（担当者数）＝ 1 件都市計画の決定・変更をすることに要する費用（円）

都市計画の決定・変更の検討に 20 時間及び 3 人を要すると仮定すると、

$$2,718 \times 20 \times 3 = 163,080$$

都市計画の決定・変更が 5 年間で 15 件なされると仮定すると、2,446,200 円（※）の行政費用が発生する。

※行政費用

$$163,080 \times 15 = 2,446,200 \text{（円）}$$

- ・特定行政庁の建築物の建築の認定に関する事務に要する費用

特定行政庁の建築物の建築の認定については、特定行政庁によって人員体制に差があり、その運用実態も異なることから、1件あたりの費用が各特定行政庁によって異なるため、正確な数字を算定することが難しく、費用を算出することは困難である。しかし、本規制緩和によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるものまでのものでなく、現在の建築部局の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は比較的軽微であることが想定される。

よって、本規制の導入により、約2,690,820円の行政費用が発生する。

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

本規制の行政費用は、都市施設等整備協定の締結（事前協議を含む）及び公告並びに協定に基づく都市計画の案の作成に要する費用が想定される。

- ・都市施設等整備協定の締結等に要する費用

締結及び公告並びに協定に基づく都市計画の案の作成1件に要する費用は、86,976円と推定される。

※締結1件に要する費用

$$\left(\begin{array}{l} \text{(平均給与額(年間))} \div \text{(年間総労働時間(事業所規模30人以上))} = \text{(担当者の時給)} \\ 4,849,000 \div 1,784 = 2,718.04 \approx 2,718 \text{ (円)} \\ \text{(担当者の時給(円))} \times \text{(締結に要する時間(時間))} = \text{1件締結することに要する費用(円)} \\ \text{締結及び公告1件に16時間、2人を要すると仮定すると、} \\ 2,718 \times 16 \times 2 = 86,976 \text{ (円)} \end{array} \right)$$

都市施設等整備協定の締結が5年間で20件なされると仮定すると、1,739,520円(※)の行政費用が発生する。

※行政費用

$$86,976 \times 20 = 1,739,520 \text{ (円)}$$

なお、協定の内容が遵守されているかどうかのモニタリング費用が発生することが考えられるが、これは通常の都市計画業務の範囲内と考えられるため、追加費用は発生しない。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

① 都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

都市再生緊急整備地域内のエリア単位で、附置義務駐車施設の位置、規模をきめ細かく定めることにより、都市再生緊急整備地域内の一般駐車施設の一部で稼働率が低かったり、荷さばき駐車施設が不足していたりする現状が是正され、需要に応じた台数の駐車施設が確保されるとともに、近隣の道路の安全かつ円滑な交通に資する。なお、地域によって駐車需要や転用ニーズ等が異なり、内容が予測できないため、効果の定量的な把握は困難である。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

⑤都市施設等整備協定制度的創設（規制の緩和）

上記3項目の規制の創設によって、低未利用土地の面積の増加を抑えることで、都市のスポンジ化を抑制し、生活利便性の低下、治安・景観の悪化及び地域の魅力低下を防止する効果がある。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

一般道路の上空等においても建築物の建築等を可能とすることによる既存道路や駅前広場の上空を利用したバリアフリー化、回遊性の向上が効果である。なお、効果の定量的な把握については、制度が適用される場所の地価等が異なるため、困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

上記2項目については、上記⑤のとおり、効果を定量的に把握することが困難であるから、効果の金銭価値化も困難である。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

⑤都市施設等整備協定制度的創設（規制の緩和）

上記3項目については、上記⑤のとおり、効果を定量的に把握することが困難であるから、効果の金銭価値化も困難である。

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

本規制緩和による遵守費用の変動は生じない。

⑤都市施設等整備協定制度的創設（規制の緩和）

本規制緩和による遵守費用の変動は生じない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

- ⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

- ①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）
 - ②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）
 - ③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）
 - ④立体道路制度の拡充（規制の緩和）
 - ⑤都市施設等整備協定制度的創設（規制の緩和）
- 本規制の導入により副次的な影響及び波及的な影響は発生しない。

5 費用と効果（便益）の関係

- ⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

- ① 都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

本規制の拡充により一定程度の遵守費用が発生する一方、都市再生緊急整備地域内のエリア単位で、駐車需要に応じた台数の駐車施設の確保がなされるという効果が見込まれる。また、一定程度の行政費用が見込まれるが、本規制の拡充によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるものでなく、現在の附置義務駐車場に係る事務の執行体制において対応することが十分可能である。便益が費用を上回ることから、本規制の拡充は妥当である。
- ②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）
- ③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

②の規制については遵守費用の算定は困難であり、③の規制については国民に対して過大な負担を課すものではなく、遵守費用は僅少である。また、各規制に一定程度の行政費用が見込まれるが、本規制緩和によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるものでなく、現在の都市計画等に係る事務の執行体制において対応することが十分可能である。本規制の創設によって、地域における生活利便性を維持し、治安・景観の悪化及び地域の魅力の低下を防止する効果を発揮することに鑑みれば、便益が費用を上回ると考えられるから、本規制を導入することが妥当である。
- ④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

本規制の緩和により追加的な遵守費用は発生しない。また、一定程度の行政費用が見込まれるが、本規制緩和によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるものまでの

ものでなく、現在の都市計画等に係る事務の執行体制において対応することが可能である。一般道路の上空等においても建築物の建築等を可能とすることで、既存道路や駅前広場の上空を利用したバリアフリー化、回遊性の向上といった効果が見込まれ、便益が費用を上回ることから、本規制を緩和することが妥当である。

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

本規制緩和は追加的な遵守費用は発生しない。また、一定程度の行政費用が見込まれるが、本規制緩和によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるものでなく、現在の都市計画等に係る事務の執行体制において対応することが十分可能である。さらに、緩和による副次的影響等も想定されないことから、規制を緩和することが妥当である。

6 代替案との比較

- ⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

[代替案の内容]

計画によらず一律に附置義務を強化又は緩和することが代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

一定程度の遵守費用が発生。

・ 行政費用

一定程度の行政費用が発生。

[効果]

効果は一定程度見込まれるが、一方で一律の対応を行うことによりマイナスの効果も発現することとなる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

地域の実情に応じたきめ細かな対応ではなくなり、交通上の問題や需給の不一致が発生する。

[費用と効果の把握]

マイナスの効果が大きいと推定される。

[規制案と代替案の比較]

代替案ではきめ細やかな対応ができず、一律的規制内容の駐車施設附置義務条例により需要に応じた駐車施設の設置が確保されない等のマイナスの効果が懸念される。また、規制案は国民及び行政に対して過大な費用負担を求めるものではない。よって、規制案を採用することが妥当である。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

[代替案の内容]

換地を誘導施設整備区内に定めるべき旨の申出をすることができる者を限定しないことが代替案として想定される。

[費用]

・ 遵守費用

遵守費用は発生しない。

・ 行政費用

行政費用は発生しない。

[効果]

換地を誘導施設整備区内に定めるべき旨の申出をすることができる者を限定しない場合、土地区画整理事業の施行者において換地の調整が極めて困難であり、空き地等を集約する効果が発生しない可能性がある。

[副次的な影響及び波及的な影響]

本規制の導入により副次的な影響及び波及的な影響は発生しない。

[費用と効果の把握]

費用及び効果は発生しない。

[規制案と代替案の比較]

代替案では効果が発生しない可能性が高く、都市のスポンジ化を抑制できず、生活利便性の低下、治安・景観の悪化及び地域の魅力低下が懸念される。また、規制案は国民及び地方公共団体に対して過大な費用負担を求めるものではない。よって、規制案を採用することが妥当である。

③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

[代替案の内容]

届出について、30 日前に届出なければならないとしているところ、その期間をより短くすることが代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

規制案と同程度の遵守費用が発生する。

・ 行政費用

規制案から勧告の検討に要する費用を差し引いた 408,000 円の行政費用が発生する。

[効果]

行政が誘導施設の休廃止について早めの情報把握を図り、実態に応じた助言、勧告や代替手段を十分に講じることができなくなるため、規制案よりも効果が著しく減少する。

[副次的な影響及び波及的な影響]

副次的な影響及び波及的な影響は発生しない。

[費用と効果の把握]

規制案と同程度の費用が発生し、また、規制案と同内容の効果が発生する。

[規制案と代替案の比較]

代替案と規制案は同程度の遵守費用が発生する一方、代替案では規制案ほどの効果が見込まれない。よって、規制案を採用することが妥当である。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

[代替案の内容]

代替案として、立体道路制度の適用に当たって、市街地の環境を確保することを要件としないことが考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

遵守費用は発生しない。

・ 行政費用

代替案の行政費用は、規制緩和案と同様に特定行政庁の建築物の建築の認定に関する事務に要する費用が想定される。規制緩和案と比較したとき、認定の対象となりうる道路の範囲が拡大するため、認定の申請件数が増えることが想定される。なお、当該事務に要する費用は、2④の通り算定は困難である。

[効果]

一般道路の上空等においても建築物の建築等が可能になる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

道路は避難時の安全性や日照、採光、通風等の機能を確保するため、その上空が開放空間であることを前提としており、市街地の環境を確保することを要件としない場合、上記機能が阻害され、一般道路上空の開放空間に依存している市街地環境が悪化する影響が懸念される。

（上空又は路面下を利用したとしても市街地環境に悪化を及ぼすおそれがない自動車専用道路及び特定高架道路等とは異なる。）

[費用と効果の把握]

費用については、代替案は規制案と同等の行政費用が発生することが見込まれる。

効果については、副次的な影響及び波及的な影響がかなり大きく発生することが想定される。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、副次的な影響及び波及的な影響として、街区全体の環境が悪化し、本来守られるべき市街地環境が確保できない恐れがある。したがって、市街地環境を適切に確保する規制緩和案を採用することが妥当である。

⑤都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

[代替案の内容]

協定を締結した場合、開発許可権者との協議がなくても開発許可があったものとみなすことが代替案として想定される。

[費用]

・ 遵守費用

遵守費用は発生しない。

・ 行政費用

行政費用は発生しない。

[効果]

効果は発生しない。

[副次的な影響及び波及的な影響]

開発行為について、開発許可権者の確認を経ないこととなり、無秩序な開発等がなされ、市街地環境が悪化することが懸念される。

[費用と効果の把握]

費用及び効果は発生しない。

[規制案と代替案の比較]

代替案では開発行為について、開発許可権者の確認を経ないこととなり、適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る観点からの確認がなされず、市街地環境が悪化することが懸念される一方、規制案は一定程度の効果が見込まれ、国民及び行政に対して過大な費用負担を求めるものではない。よって、規制案を採用することが妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

国土交通省「土地基本調査」平成 25 年

総務省「住宅・土地統計調査」平成 25 年

厚生労働省「毎月勤労統計調査」平成 28 年 8 月確報

厚生労働省「労働統計要覧」平成 27 年

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から 5 年後に事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

- ・ 地方公共団体への聞き取りによって、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握する。
- ・ 各都道府県において実施される都市計画基礎調査等を指標として活用する。