

規制の事前評価書(要旨)

法律又政令の名称	車両制限令の一部を改正する政令案
規制の名称	国際海上コンテナ車(40ft背高)の総重量等の最高限度の緩和(車両制限令第3条関係)
規制の区分	規制の改正(緩和)
担当部局	国土交通省道路局路政課 電話番号: 03-5253-8480 e-mail: hqt-rosei@ml.mlit.go.jp
評価実施時期	平成31年1月17日
規制の目的、内容及び必要性等	【規制の内容】 道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する国際海上コンテナ車(40ft背高)について、車両の総重量等の最高限度を緩和し、当該最高限度以内の車両については、道路管理者の通行許可を受けることなく当該道路を通行できることとする。
直接的な費用の把握	
(遵守費用)	・国際コンテナ車(40ft背高)について、省令においてETC2.0の装着及び登録などを要件として設定する予定であるが、発生する費用は軽微である。
(行政費用)	・国際海上コンテナ車が通行しても、道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認める道路の指定に要する費用
直接的な効果(便益)の把握	・国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可申請手続きが不要になるため、当該許可手続きの時間が不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。
副次的な影響及び波及的な影響の把握	・国内におけるトラック輸送の機動性や物流生産性の向上が促進されることにより効率的な物流網の形成に寄与し、ひいては国際競争力の強化に繋がる。 ・本規制の緩和により国際海上コンテナ車(40ft背高)が道路管理者の通行許可を受けずに通行したとしても、通行できるのは道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障が無いと認める道路として指定した道路のみであり、当該規制緩和により道路の構造の保全及び交通の危険に支障は生じない。
費用と(便益)の関係	・国際コンテナ車(40ft背高)について、ETC2.0の装着及び登録などを要件として設定する予定であるが、発生する費用は軽微である。 ・本規制の緩和により、国際海上コンテナ車(40ft背高)を通行させようとする者が、道路管理者の通行許可を受ける際に発生する費用等の遵守費用の削減が見込まれる。 ・また、国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可申請手続きが不要になることにより当該許可手続きに要する時間も不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上が期待できる。さらには、効率的な物流網の形成に寄与し、ひいては国際競争力の強化に繋がる等の副次的な効果も期待できる。 ・さらに、道路の構造の保全等に支障は生じない。 ・以上より、現行制度において発生している費用を削減できる上に物流生産性の観点から大きな効果を期待できることから、当該規制案を導入することが適当である。
代替案との比較	【代替案の内容】 ・道路管理者は、全ての物流関係車両に対し道路の通行許可申請を不要とする。 【費用】 遵守費用 ・発生しない。 【行政費用】 ・物流関係車両が通行することにより損傷を受けた道路の修繕等に要する追加的費用 【効果(便益)】 ・全ての物流関係車両の通行許可手続きが不要になることにより、当該許可手続きに要する時間が不要になり、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。 ・道路管理者が通行許可手続を処理する際に発生する費用の削減 【規制案と代替案の比較】 ・代替案においても、物流生産性向上を図る上で効果が期待できるが、道路法第47条に基づく車両の総重量等の最高限度を超える物流関係車両が通行することを想定していない構造である道路については、当該車両が無秩序に通行することで、道路の損傷の発生等、道路の構造の保全及び交通の危険防止上大きな支障が生じるとともに、道路の損傷による通行止め等の大きな社会的な影響が生じる可能性がある。 ・この点、規制案については、道路管理者が道路の構造の保全又は交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路を通行する国際海上コンテナ車(40ft背高)に限り通行許可を不要とすることから、道路の構造等への影響も配慮しつつ、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができる。 ・以上より、代替案よりも、規制案の方が優れていると考えられる。
事後評価の実施時期等	当該事前評価書記載の規制については、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(平成35年度)に事後評価を実施する。 【指標等】 ・国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可台数について、国土交通省道路局の調査により把握