

規制の事前評価書

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：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、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

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) 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）

現行制度では、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して国土交通省令で定める基準に該当する踏切道のうち、平成28年度以降の5箇年間に於いて踏切道改良基準（安全かつ円滑な交通の確保のために必要な踏切道の改良の方法に関する国土交通省令で定める基準）に適合する改良の方法により改良することが必要と認められるものとして踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号。以下「踏切法」という。）第3条第1項の規定による指定を受けたときは、鉄道事業者及び道路管理者は、同項に規定する期限内に改良を実施しなければならず、事業や計画の調整に5年以上を要する箇所や改良期限が近くなった場合は、指定自体が困難となって対策の促進の支障となっており、依然として、踏切事故は2日に約1件、4日に約1人死亡、また、渋滞の原因となるなど、道路交通の支障となる「開かずの踏切」が全国に約500箇所以上存在し、

改良すべき踏切道は多数残されているという課題がある。

しかしながら、現存する改良すべき踏切道については、立体交差化等の5年以上の中長期にわたる抜本的な対策が必要となっており、そのための調整及び実施には相当の期間を要することから、中長期にわたる抜本的な対策を必要とする当該踏切道についても、鉄道事業者及び道路管理者との相互の調整を促し、合意に至った事項を明確化し、当該合意に即して着実に実施させる枠組みを強化する必要がある。

この点、改良に係る年限を見直し、5年程度では完了が困難な面的・総合的な対策が必要な踏切道への対策を中心に据えた制度へ切り替えない場合、抜本的な改良を必要とする踏切道が存置され、引き続き踏切道における事故や踏切道に起因する渋滞が多数発生する等、踏切道における安全かつ円滑な交通の確保が十分に達成されないことが見込まれる。

(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）

現行制度では、改良以外の踏切道の管理については特段の定めを設けていないところ、平成30年6月の大阪北部地震の際には、多数の踏切道において長時間の遮断が発生し、鉄道と道路の立体交差箇所が長期間確保されていないことにより、緊急自動車等が大幅な迂回を迫られるなど、救急救命活動や緊急物資輸送等への支障が生じるという課題が明らかになった。

しかしながら、鉄道事業者にとっては、長時間遮断において、人員等の負担をかけて踏切道の開放作業を行うより、輸送の安全や鉄道利用者の利便の観点から、鉄道の運行の再開に向けた鉄道施設の復旧等の作業を優先し、踏切の開放は後回しになる場合が多い一方、道路管理者にとっては、緊急車両を含めた円滑な道路交通の回復が最優先課題であるが、鉄道事業者の協力がなければ踏切道を開放することが困難であることから、両者の利害は反することにならざるを得ない。

この点、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関し、緊急連絡体制の確保、関係機関への情報提供等の管理の方法について、利害の相反する鉄道事業者及び道路管理者に対して、相互の調整を促し、確実に災害時に備えるという枠組みを設けない場合、引き続き災害が発生した場合における円滑な避難又は緊急輸送が確保されないことが見込まれる。

(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）

現行制度では、災害時の安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、緊急輸送道路等において、道路法第37条第1項第3号に基づき新設の電柱の占用を制限する措置を講じてきたところ、道路区域外の道路に近接する場所に倒壊等により道路を閉塞するおそれのある電柱を新設する事例は引き続き生じているなど、現に、台風等の災害時に、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、緊急輸送等の支障となる課題が生じている。

しかしながら、現行制度では、道路管理者は、道路区域外の沿道区域を指定し、当該沿道区域内にある工作物についてその管理者に対し、道路における構造への損害又は交通への危険が生じないようにする措置命令しか行うことができず、工作物の設置については対応する手段が設けられていな

い。

この点、沿道区域に存する工作物の設置について、道路管理者が当該工作物の設置場所等の変更を求める機会が設けられない場合、引き続き道路における安全かつ円滑な交通の確保に支障が生じることが見込まれる。

(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）

今般の改正により新設する防災拠点自動車駐車場においては、災害応急対策に必要な施設である通信施設、非常発電設備、防災情報発信施設等の設置が求められているところだが、全ての当該自動車駐車場に必要とされる全ての施設を道路管理者が設けることは財源負担等の観点から困難である。そのため、道路啓開等の広域災害応急対策の拠点としての防災拠点自動車駐車場の機能を最大限発揮させるためには、道路管理者以外の者である民間事業者等が占用許可を受け、当該施設を設置することを併せて行う必要がある。

しかしながら、現行制度では、道路の占用の許可基準については、政令で定める基準に適合する必要があるほか、占用しようとする物件の設置は道路の敷地外に余地が無いためにやむを得ないものでなければならないこととしている（いわゆる占用の無余地性の要件）。

この点、これらの施設について占用の無余地性の要件を適用することとした場合、財源負担の観点から道路管理者が当該施設を設けることが困難である場合には、設置が進まず、広域災害応急対策の拠点としての防災拠点自動車駐車場の機能を最大限発揮できないことが見込まれる。

(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）

現行制度では、道路管理者は、道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合又は道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができる（道路法第46条第1項）こととしている。

しかしながら、今般の改正により創設する防災拠点自動車駐車場においては、災害が発生した場合において、道路の啓開や災害復旧工事のための資機材等の保管場所、除雪車等の拠点基地などとして、災害応急対策に寄与することが求められているところ、道路の附属物である防災拠点自動車駐車場は、道路法においては、道路の「通行」と自動車駐車場等の「利用」の用語を区別して規定（道路法第24条の2等）していることから、道路管理者が道路法第46条第1項の規定により当該自動車駐車場の利用を禁止又は制限することはできない。

この点、災害が発生した場合において、防災拠点自動車駐車場について通常の利用を禁止又は制限するための所要の措置を講じない場合、当該駐車場における災害応急対策の拠点としての機能を十分に確保できず、引き続き災害が発生した場合における道路の安全かつ円滑な交通を確保できないことが見込まれる。

(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）

現行制度では、鉄道事業者は、鉄道施設に関する測量、実地調査又は工事のため必要があるときは、国土交通大臣の許可を受け、他人の土地に立入り、又はその土地を一時材料置場として使用することができることとされている（鉄道事業法第22条）。

しかしながら、近年、豪雨や台風などの自然災害が多発し、かつ、激甚化する傾向にある中、他人の土地の一時使用の用途が一時材料置場のみに限られ、鉄道事業者の作業場や重機置場として利用できないために、結果的に災害復旧に時間を要するケースが発生している。

この点、災害時において、鉄道事業者が他人の土地を一時使用できる用途を拡充する措置を講じない場合、引き続き鉄道施設の災害復旧に支障が生じることが見込まれる。

（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）

現行制度では、植物等の伐採等に係る規定は設けられておらず、鉄道事業者は、鉄道施設の適切な維持のため必要がある場合でも、植物等の所有者の同意を得ない限りは、これを伐採等することができない。

しかしながら、近年、豪雨や台風などの自然災害が多発し、激甚化する傾向にあり、鉄道用地外からの倒木等による輸送障害も発生しているところ、これらを防止するためには、事前の伐採等が肝要となるが、植物等の所有者を発見するまでに時間を要するために困難なケースが生じている。

この点、鉄道事業者が他人の植物等を伐採等することができる措置を講じない場合、事前に予見される倒木等による輸送障害を防ぐことができないおそれがある。

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）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）
[課題及びその発生原因]

過去11次にわたり踏切法を改正して指定の年限を延長し、鉄道事業者及び道路管理者に改良の実施を義務付けるという危険な踏切道や渋滞の解消のための措置を継続してもなお、踏切道における安全で円滑な交通の確保に関する課題が依然として解消されていない。

その原因は、改良すべき踏切道の指定について、鉄道事業者及び道路管理者の調整に5年以上の長期を要するものや改良期限が近くなった場合は、指定自体が困難となっていることによるものである。

[規制拡充の内容]

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）

[課題及びその発生原因]

災害時において、多数の踏切道において長時間の遮断が発生し、長区間にわたり鉄道と道路の立体交差箇所が確保されていないことにより、緊急自動車等が大幅な迂回を迫られるなど、救急救命活動や緊急物資輸送等への支障が生じているという課題がある。

その原因は、災害時における鉄道事業者及び道路管理者の利害が相反することから、管理の方法に関する協議が十分に進んでいないことによるものである。

[規制の内容]

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）

[課題及びその発生原因]

工作物について、道路区域における新設の電柱の占用を制限する措置を講じているにもかかわらず、道路区域に近接する場所に倒壊等により道路を閉塞するおそれのある電柱を新設する事例は引き続き生じているなど、現に、台風等の災害時に、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、緊急輸送等の支障となる課題がある。

その原因は、現行制度では、道路管理者は、道路区域外の沿道区域を指定し、当該沿道区域内にある工作物について管理者に対し、道路における構造への損害又は交通への危険が生じないようにする措置命令しか行うことができず、工作物の設置については対応する手段が設けられていないためである。

[規制拡充の内容]

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) 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）

[課題及びその発生原因]

(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）

今般の改正により、新設する防災拠点自動車駐車場においては、災害応急対策に必要な施設である通信施設、非常発電設備、防災情報発信施設等の設置が求められるところだが、全ての当該自動車駐

車場に必要とされる全ての施設を道路管理者が設けることは財源負担等の観点から困難であり、当該施設の設置が進まないことが見込まれる。

その原因は、道路管理者以外の者である民間事業者等が占用許可を受け、当該施設を設置しようとすると、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の設置については無余地性の要件が適用され、道路の敷地外に余地が無いためにやむを得ないものでない限り、占用許可を行うことができないことが想定されるためである。

(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）

今般の改正により、防災拠点自動車駐車場を道路法に新たに位置づけたとしても、現行の規定を踏まえれば、災害応急対策の拠点としての機能を十分に発揮できないことが見込まれる。

その原因は、道路の附属物である防災拠点自動車駐車場は、道路法においては、道路の「通行」と自動車駐車場等の「利用」の用語を区別して規定（道路法第24条の2等）していることから、通行を禁止し、又は制限できることとする道路法第46条第1項の規定によって当該自動車駐車場の利用を禁止又は制限することはできないからである。

[規制緩和及び規制の内容]

(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）

[課題及びその発生原因]

現行の鉄道事業法では、鉄道事業者による他人の土地の一時使用の用途が材料のための置場のみに限られているため、土地の地権者の同意が得られない場合、作業場等のための土地の一時使用は行うことができず、結果的に災害復旧に時間を要している。

[規制の内容]

鉄道事業者が、他人の土地を一時使用できる用途について、災害時の作業場等とすることを追加

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）

[課題及びその発生原因]

近年、豪雨や台風などの自然災害が多発し、激甚化する傾向にあり、鉄道用地外からの倒木等による輸送障害が発生しており、倒木等による輸送障害については、事前の伐採等が肝要となるが、植物等の所有者が既に死亡しているため相続者を発見するまでに時間を要する場合等、事前に有効な防災対策を取るのが困難な場合がある。

[規制以外の政策手段の内容]

鉄道施設に障害を及ぼすおそれのある植物等の伐採等を行ってもらえるよう、鉄道沿線の住民や地権者に対する広報や普及啓発を実施する手法が考えられるが、要請は任意の取組を促すものであり、十分な効果が期待できないため、規制の新設が必要である。

[規制の内容]

鉄道事業者が、国土交通大臣の許可を受けた上で、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行うことを可能とする。

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) 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）

本規制に係る遵守費用として、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が発生する。なお、本規制は、改良に係る年限の撤廃ににとどまり、改良基準の強化など上乘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。なお、当該規制の行政費用は、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箇所の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。

(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）

本規制に係る遵守費用として、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が発生する。(※)

なお、当該規制の遵守費用は、踏切道災害時管理基準に適合する管理の方法を定めようとする踏切道ごとに異なることから、定量的把握は困難であるが、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、発生する費用は軽微であると想定される。

また、本規制に係る行政費用として、当該管理の方法を確認するための費用が発生する。なお、年間100件程度の提出が見込まれる一方で、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

※令和7年度末までに災害時の管理の方法を定めるものとして国土交通大臣が指定する踏切道の数は、概ね500箇所を想定していることから、年間概ね100件程度と見込まれる。

(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)

本規制に係る遵守費用として、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す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が発生するが、この措置は工作物等の種類や場所によって異なるため、費用を定量的に把握することは困難である。

また、本規制に係る行政費用として、届出対象行為をしようとする者による届出書を確認し、当該行為が不適当な際に勧告するための費用が発生する。増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

(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)

(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)

本規制に係る遵守費用として、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発生する。なお、申請費用は、設置しようとする施設ごとに規模が異なるため、定量的に把握することは困難であるが、申請にあたって多額の費用を要する書類を添付させることは想定しておらず、発生する費用は軽微であると想定される。

※令和7年度末までに防災拠点自動車駐車場の指定を全国で200箇所予定していることから、年間40箇所の指定、1箇所につき災害応急対策に資する施設が2~3件程度設置されると想定して、概ね年間100件の占用の許可申請が見込まれる。

(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4

8条の29の3（新設）関係

本規制に係る遵守費用として、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。なお、当該規制の遵守費用は災害の規模、禁止又は制限する範囲、期間等ごとに異なるため、定量的に把握することは困難であるが、防災拠点自動車駐車場に指定された自動車駐車場においては、入口等の必要な場所に、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ことから、移動を求められる車両は僅少と見込まれ、発生する費用は軽微であると想定される。

また、本規制に係る行政費用として、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。増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

（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）

本規制により、鉄道事業者において、他人の土地の一時使用の許可申請に必要な費用が発生する。本規制に係る行政費用として、他人の土地の一時使用の許可申請に係る審査費用が発生する。

（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）

本規制により、鉄道事業者において、他人の植物等の伐採等の許可申請に必要な費用が発生する。本規制に係る行政費用として、他人の植物等の伐採等の許可申請に係る審査費用が発生する。

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

（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）

（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）

本規制に係る行政費用として、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等に係る占用の許可申請件数が年間100件程度増えるが、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

※令和7年度末までに防災拠点自動車駐車場の指定を全国で200箇所予定していることから、年間40箇所の指定、1箇所につき災害応急対策に資する施設が2～3件程度設置されると想定して、概ね年間100件の占用の許可申請が見込まれる。

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) 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規制拡充によって、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大きな効果が見込まれる。

(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、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、遅滞なく、国土交通大臣に提出するものとする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。

(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）

沿道区域の全部又は一部のうち、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、所要の事項を道路管理者に届け出なければならないこととする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推進されるという大きな効果が見込まれる。

(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）

(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資する施設については、占用の無余地性の要件の適用を除外とする規制緩和によって、民間事業者等による当該施設の設置を促進することで、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。

(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。

(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）

当該規制の拡充により、鉄道事業者が他人の土地を一時使用できる用途について、現行では材料置場のみであるが、災害時に限り作業場等にも可能となることとなり、災害復旧に要する日数を短縮することが可能となり、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が見込まれる。

(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3（新設）関係）

当該規制の新設により、鉄道事業者が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」という大きな効果が見込まれる。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

(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）
本規制の拡充の効果は、改良しようとする踏切道及びその改良方法ごとに異なることから、定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(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）
本規制の新設の効果は、踏切道災害時管理基準に適合する管理の方法を定めようとする踏切道ごとに異なることから、定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(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）
本規制の新設の効果は、届出対象行為の種類、場所、設計又は施工方法、着手予定日等に基づき、未然に防止された道路閉塞の規模によって異なることから、定量的把握は困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(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）

(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）

本規制の緩和の効果は、防災拠点自動車駐車場及び当該防災拠点自動車駐車場内に設置しようとする

る施設ごとに規模が異なることから、定量的把握は困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(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）

本規制の新設の効果は、災害の規模によって異なることから、定量的把握は困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(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）

本規制拡充の効果については、災害の規模、復旧の方法等によって異なることから、効果を定量化することは困難であり、したがって、金銭価値化して便益を把握することは困難である。

(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）

本規制新設の効果については、伐採等する植物等の状況、伐採方法等によって異なることから、効果を定量化することは困難であり、したがって、金銭価値化して便益を把握することは困難である。

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) 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）

(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）

本規制は、民間事業者による施設設置を促進する新たな制度を創設するものであり、従前の制度と比較できないため、遵守費用の削減も発生しない。※令和7年度末までに防災拠点自動車駐車場の指定を全国で200箇所予定していることから、年間40箇所の指定、1箇所につき災害応急対策に資する施設が2～3件程度設置されると想定して、概ね年間100件はルールに従った申請がなされると見込まれる。

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) 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）

本規制の拡充により、踏切道における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が生まれることが想定される。

(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）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。

(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）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。

(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）

(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）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。

(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）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。

(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（規制の拡充）関係）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。なお、鉄道事業者は、土地の一時使用によって損失を生じたときは、損失を受けた者に対し、これを補償しなければならないこととする規定を設けることから、副次的な負の影響及び波及的な負の影響は想定されない。

(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3（新設）関係）

本規制の新設により、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が生まれることが想定される。なお、鉄道事業者は、植物等の伐採等によって損失を生じたときは、損失を受けた者に対し、これを補償しなければならないこととする規定を設けることから、副次的な負の影響及び波及的な負の影響は想定されない。

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）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乘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箇所の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。

(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）

(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）

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。

(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）

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。

(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）

本規制においては、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、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。

これらのことから、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。

(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3（新設）関係）

本規制においては、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、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。

これらのことから、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。

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) 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）

[代替案の内容]

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。

[費用]

・ 遵守費用

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。

・ 行政費用

特になし

[効果（便益）]

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。

[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、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。

[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。

(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）

[代替案の内容]

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。

[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。

・ 行政費用

特になし

[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。

[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。

[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。

(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。

[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。

・ 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。

[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。

[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。

[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。

(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）

[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。

[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。

・ 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。

[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) - 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。

[副次的な影響及び波及的な影響]

私人間の権利調整において、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他人の土地の一時使用が可能となる。

[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が必要と判断し、規制案を採用することとする。

(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3（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。

[副次的な影響及び波及的な影響]

私人間の権利調整において、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他人の植物等の伐採等が可能となる。

[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、その伐採等には国土交通大臣による許可が必要と判断し、規制案を採用することとする。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

- (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）
社会資本整備審議会道路分科会第74回基本政策部会（令和2年12月3日）において議論済み。
- (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）
社会資本整備審議会道路分科会第74回基本政策部会（令和2年12月3日）において議論済み。
- (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）
無電柱化推進のあり方検討委員会令和2年度第3回（令和2年11月17日）において議論済み。
- (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）
第4回「道の駅」第3ステージ推進委員会（令和2年11月20日）において議論済み。
- (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3（新設）関係）
本規制については、学識経験者、鉄道事業者、関係団体、研究機関、省庁関係者からなる「鉄道用地外からの災害対応検討会」において検討が行われた。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

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。

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。

- (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。
- (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。
- (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。
- (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。
- (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。
- (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。