

規制の事前評価書

評価実施日：平成28年2月1日

政策	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案		
担当課	国土交通省道路局路政課 国土交通省鉄道局施設課 国土交通省都市局街路交通施設課	担当課長名	平田研 江口秀二 神田昌幸
規制の目的、内容、必要性等	<p>① 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等（踏切道改良促進法第3条第1項等関係）</p> <p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化（道路法第44条の2第1項関 係）</p> <p>(3) 道路協力団体制度の創設（道路法第48条の20から第48条の24 まで関係）</p> <p>② 規制の目的 踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を図るとともに、道 路管理をより適切なものとする。</p> <p>③ 規制の目的に関係する目標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p style="margin-left: 20px;">① (1) V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p style="margin-left: 20px;">① (2) V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p style="margin-left: 20px;">① (3) II 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会 の実現</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p style="margin-left: 20px;">① (1) 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャッ ク・航空機テロ防止を推進する</p> <p style="margin-left: 40px;">29 道路交通の円滑化を推進する</p> <p style="margin-left: 20px;">① (2) 15 道路交通の安全性を確保・向上する</p> <p style="margin-left: 20px;">① (3) 5 快適な道路環境等を創造する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p style="margin-left: 20px;">① (1) 踏切遮断による損失時間</p> <p style="margin-left: 20px;">① (2) -</p> <p style="margin-left: 20px;">① (3) -</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p style="margin-left: 20px;">① (1) 110 約117万人・時/日（平成32年度）</p> <p style="margin-left: 20px;">① (2) -</p> <p style="margin-left: 20px;">① (3) -</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p style="margin-left: 20px;">① (1) 平成32年度における踏切遮断による損失時間を117万人・ 時/日（平成27年9月18日閣議決定の社会資本整備重点 計画に記載あり）</p> <p style="margin-left: 20px;">① (2) -</p> <p style="margin-left: 20px;">① (3) 民間団体等が行う道路管理に資する活動の促進</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等（規制の緩和）</p>		

踏切道改良促進法第3条第1項の規定に基づき、改良すべき踏切道を国土交通大臣が指定するにあたっては、改良の方法を定めずに指定することとする。また、これに伴い、改良の実施義務の内容について、国土交通大臣が定めた改良の方法による改良実施の義務付けを、踏切道改良基準に適合する改良の方法による改良実施の義務付けに改めることとする。

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化（規制の拡充）

道路法第44条の2第1項の規定に基づく道路管理者による物件の除去について、以下の拡充を行うものとする。

- ① 道路に放置されている物件に限らず、道路に設置されている物件についても、必要な措置を命じて当該措置が取られない場合等に除去の対象とするものとする。
- ② 現に道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしている場合に限らず、これらのおそれがある場合についても、除去することができるものとする。
- ③ 現行では物件の占有者等の氏名及び住所を知ることができない場合に限って除去することができる」とされているところ、これを改め、物件の占有者等がその場にはいない場合又は除去の命令に従わない場合に除去することができるものとする。

(3) 道路協力団体制度の創設（規制の緩和）

道路協力団体が業務として行う国土交通省令で定める行為についての道路法第24条本文の道路に関する工事等に係る承認並びに同法第32条第1項及び第3項の道路の占有に係る許可の規定については、道路協力団体と道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定による承認又は許可があったものとみなすこととする。

⑤ 規制の必要性

(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め
の廃止等

平成18年以降、国土交通省では、開かずの踏切、自動車等のボトルネックとなっている踏切等として抽出した「緊急対策踏切」の1,960箇所について、立体交差化等の抜本対策に加え、当面の対策としてのカラー舗装、路面標示、迂回路の整備、「賢い踏切」の設置等の幅広い対策を新たに取り込みながら対策の促進を図ってきたところである。しかし、依然として開かずの踏切が全国に約600箇所あるなど、引き続き対策が必要とされているところ。（＝目標と現状のギャップ）

しかし、現行の踏切道改良促進法では、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備又は保安設備の整備のいずれかの方法により改良すべき踏切道について、国土交通大臣がその改良の方法を定めて指定し、その改良を鉄道事業者及び道路管理者に義務付ける仕組みとされており、緊急対策踏切への対策で行われた当面の対策等の幅広い対策を取り込むことができない等の課題があった。（＝原因分析）

鉄道事業者及び道路管理者の間において改良の方法が定まっていないものについても国土交通大臣が課題のある踏切道を指定し、期限を設けた対策を促進するほか、幅広い対策を法律上位置付け、法律に基づく着実な対策の実施を図ることは、緊急対策踏切等の課題のある踏切道の改良を一層促進するために資するものである。（＝課題の特定）

このため、踏切道改良促進法第3条第1項の規定に基づき、改良すべき踏切道を国土交通大臣が指定するにあたっては、改良の方法を定めずに指定することとする。ただし、改良の方法を定めずに指定する場合には、改良の義務が課される鉄道事業者及び道路管理者の負う義務の内容が明らかでなくなることから、踏切道改良基準（国土交通省令に委任）に適合する改良の方法による改良を求めることとする。（＝規制の具体的な内容）

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化

違法に道路に放置され、又は設置されている物件は、直轄国道だけでも約6万件以上存在している（平成27年国土交通省道路局調べ）など、全国に多数の不法占用物件が存在している。さらに、看板等による点字ブロックの遮断や、強風に煽られたのぼり旗による交通に及ぼす危険など、道路の構造に損害を及ぼし、若しくは交通に危険を及ぼし、又はこれらのおそれを生じさせている事態が生じており、これらに対して道路管理者が迅速に対応することが必要である。（＝目標と現状のギャップ）

しかし、現行の道路法第44条の2の規定においては、道路を通行している車両から落下して道路に放置された当該車両の積載物など、道路に放置された物件であれば道路管理者が自ら除去できるとされているものの、道路に設置された物件については、除去できる対象とされていないため、道路管理者が迅速に対応できないところである。（＝原因分析）

看板等による点字ブロックの遮断等に見られるように、違法に道路に設置された物件の中には、道路を通行している車両から落下して道路に放置された当該車両の積載物と同様に、道路の構造に損害を及ぼし、若しくは交通に危険を及ぼし、又はこれらのおそれを生じさせているものもあり、これらの物件に対して道路管理者が迅速に対応することは、道路の構造や交通に及ぼす支障を除去する上で有効であるといえる。（＝課題の特定）

このため、道路に設置された物件についても道路法第44条の2第1項の規定による措置の対象に加えるとともに、当該物件の占有者等がその場にはいない場合等にも道路管理者が自らこうした物件を除去できるようにすることとする。（＝規制の具体的内容）

(3) 道路協力団体制度の創設

近年、基幹となる道路の整備が進み、ストック量の増大とともに老朽化が顕在化しているところ、他方では、地域の特性に応じたきめ細やかな道路管理に対するニーズは増加している。

こうした状況を踏まえ、道路管理をより適切かつ効率的なものとするためには、このような道路の維持等を適切に実施することができる民間団体等が円滑に活動できるような環境整備が必要であるが現在はそのような制度がないため、道路管理の担い手として民間団体等を法律上位置付け、連携の強化を図る必要がある。（＝目標と現状のギャップ）

市民団体等の民間団体等の中には、自主的な活動として、道路の清掃、花壇の整備等に長期間にわたり携わってきたものもあり、その結果、道路管理者と協力して、道路管理に関する業務を適切に実施することができる能力を有するようになっているものが増加しているが、このような民間団体等が道路管理に資する活動を行う場合にも、他の者と同様に、道路の占用に係る許可など道路法上の手続を経ることが必要となっている。道路管理に関わる活動を行う民間団体等の数が増加し、その活動形態も道路法上の許可等の手続を要するものが増加している中、こうした手続が、活動への参画に対する動機付けや円滑にこれらの活動を行う上で支障となる場合もある。（＝原因分析）

長期間にわたり道路管理に関する業務に携わってきた民間団体等の多くは、道路管理に資する活動を行うことができる能力を有している。こうした点を踏まえると、このような能力を有する民間団体等をあらかじめ道路協力団体として指定し、その指定を受けた民間団体等の行う道路に関する工事等に係る承認及び道路の占用に係る許可のうち主体の審査を不要とするとともに、その行為の内容を協議の過程において確認することで足りるとすることにより、これらの民間団体等が活動を行う上で必要な承認又は許可の手続を簡素化し、その活動の円滑化を図ることは、道路管理を一層適切なものとするのに資するものである。（＝課題の特定）

したがって、あらかじめ指定を受けた道路協力団体が業務を行う場合、

	<p>必要とされる道路法上の承認又は許可の規定の適用については、道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定による承認又は許可があったものとみなすこととする。(＝規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたって改良の方法を定めないこととし、改良の程度について特段の定めを設けない(踏切道改良基準に適合する改良の方法による改良を求めない)こととする。</p> <p>(2) 違法に道路に放置され、又は設置された物件(以下「違法放置等物件」という。)の占有者等に対し、当該違法放置等物件の除去等必要な措置を命ずることができるのみとし、道路管理者自らが除去しないこととする。</p> <p>(3) 道路管理者による指定を受けた道路協力団体については道路の工事の承認や占用の許可又はそれらに代わる手続を不要とする。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定された踏切道に必要な改良の方法による改良に要する費用 ・指定された踏切道に必要な改良の方法の検討に要する費用 <p>b 行政費用(国土交通大臣)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定しようとする踏切道に係る情報収集に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定された踏切道の改良に要する費用(当該規制案よりも小となる可能性) ・指定された踏切道に必要な改良の方法の検討に要する費用(当該規制案と同様) <p>b 行政費用(国土交通大臣)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定しようとする踏切道に係る情報収集に要する費用(当該規制案と同様) <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定された踏切道において十分な改良が実施されない場合に交通事故の防止及び交通の円滑化が図られないことによる社会的費用 <p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>b 行政費用(道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・違法放置等物件の除去の命令に要する費用 ・違法放置等物件の除去に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>b 行政費用(道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・違法放置等物件の除去の命令に要する費用(当該規制案と同様) <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・違法放置等物件がその場に存置され続けることによる道路の構造や交通への悪影響

	<p>(3) 道路協力団体制度の創設</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路協力団体の指定を申請するための費用（申請者） ・協議の資料準備等に要する費用（道路協力団体） <p>b 行政費用（道路管理者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路協力団体の指定に要する費用 ・協議への対応に要する費用 <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用（申請者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路協力団体の指定を申請するための費用（当該規制案と同様） <p>b 行政費用（道路管理者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路協力団体の指定に要する費用（当該規制案と同様） <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者との協議プロセスがないことにより無秩序に道路の工事や占用が行われることによる道路の構造や交通への悪影響
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切道改良促進法第3条第1項の規定に基づき、改良すべき踏切道を国土交通大臣が指定するにあたっては、改良の方法を定めずに指定することとすることにより、改良の方法が定まっていないものについても期限を設け、法律に基づく着実な対策の実施が期待される。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切道改良促進法第3条第1項の規定に基づき、改良すべき踏切道を国土交通大臣が指定するにあたっては、改良の方法を定めずに指定することとすることにより、改良の方法が定まっていないものについても期限を設け、法律に基づく着実な対策の実施が期待される。（しかし、交通事故の防止や交通の円滑化に必要な程度の改良が実施されることが担保されないことから、必ずしも上記のような便益は期待されない。） <p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・違法に道路にある物件について道路管理者が自ら除去することができる制度の適用対象を拡充することにより、これらの物件が道路の構造や交通に及ぼす支障を除去することが期待される。こうした支障を除去することは、歩道等の安全性の向上、交通の円滑化等に寄与するものであり、道路管理が一層適切なものとなることが期待される。 <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・違法放置等物件について当該違法放置等物件の占有者に対して自ら除去することを促すことにより、当該規制拡充案に比べて緩やかに、道路の構造や交通に及ぼす支障を除去することが期待される。（しかし、違法放置等物件が存置され続けるという状態を直接的に解消することはできないため、上記のような便益は期待されない。） <p>(3) 道路協力団体制度の創設</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者の指定を受けた道路協力団体の活動を行う際の手続の負担の軽減につながる。道路管理に関わる活動を行う民間団体の数

	<p>は多数に上っており、道路空間の活用に対する国民の意識の高まりから、今後もその数は増加するものと考えられ、当該規制緩和案による負担の軽減の効果は、これら多くの者に及ぶものである。さらに、こうした負担の軽減により、市民団体等の民間団体等の多様な主体の参画を促し、円滑に活動が行われることにより、道路管理が一層適切なものとなることが期待される。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 許可等の手続きを不要とすることで当該規制緩和案以上に活動を行う際の手続の負担は軽減される。(しかし、無秩序な道路の工事や占有が行われ、道路管理が適切なものとならない可能性があり、上記のような便益は期待されない。)
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等</p> <p>当該規制緩和案によって発生する費用は、①指定された踏切道に必要な改良の方法による改良に要する費用、②指定された踏切道に必要な改良の方法の検討に要する費用及び③指定しようとする踏切道に係る情報収集に要する費用のみであるところ、これは、現行の踏切道改良促進法による場合と同様であるといえる。他方、改良の方法を定めずに指定することにより、課題のある踏切道について期限を設けた取り組みを促進することが期待され、この便益が非常に大きいと考えられることから、費用対便益は向上するものと考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、当該規制緩和案に比べ、指定された踏切道において十分な改良が実施されない場合に交通事故の防止及び交通の円滑化が図られないことによる社会的費用が生じることから、指定の実質的な効果が期待されないおそれがある。</p> <p>このため、当該規制緩和案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化</p> <p>当該規制拡充案によって発生する費用は違法放置等物件の除去の命令及び除去に要する費用(行政費用)のみであるとともに、これを当該違法放置等物件の占有者等に負担させることとしていることから、道路管理者に実質的な負担が生じるおそれは限定的であるといえる。他方、道路管理者が自ら違法放置等物件を除去することで、道路の構造や交通に及ぼす支障を直接的に解消することが期待され、費用対便益は向上するものと考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、当該規制拡充案に比べて発生する費用は少ないが、当該規制拡充案に比べて違法放置等物件がその場に存置され続けることによる社会的費用が発生する可能性が高い。違法放置等物件がその場に存置され続けることによる道路の構造や交通への悪影響は、交通事故の発生等生命にかかわる事象であることから、社会的費用が極めて高いため、費用対便益は規制拡充案に比べ劣る。</p> <p>このため、当該規制拡充案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(3) 道路協力団体制度の創設</p> <p>当該規制緩和案によって発生する費用は協議の資料準備等に要する費用(遵守費用)及び協議への対応に要する費用(行政費用)のみであり、従前のように個々の活動の際に逐一主体性の審査を含む許可の厳格な手続をとらなければならない場合と比べ費用が小さくなるのに対して、多様な主体の参画を通じた道路管理に資する活動等の促進が図られ、費用対便益は向上するものと考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、当該規制緩和案以上に負担は軽減されるものとは考えられるが、個々の活動の際、道路において行われる行為が道路管理上支障のないものかどうかをあらかじめ確認することができな</p>

	<p>いため、行為の内容によっては無秩序な道路の工事又は占用が行われ、道路の構造、交通等に悪影響を及ぼす行為が行われるおそれがあり、また、道路管理者による状況把握や監督が十分行き届かないことから、道路管理上不適切な行為が行われていた場合には事故や災害発生時に被害が拡大するおそれもあるなど適切な道路の管理に支障が生じることから、当該規制緩和案の方が代替案よりも優れていると考えられる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化 「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ」(H24.6)(抄)</p> <p>I. 道路政策の現状認識</p> <p>2. これまでの道路政策の課題</p> <p>②「使う」観点の欠如</p> <ul style="list-style-type: none"> ・量的不足の解消を目的として、これまでは道路を「つくる」ことに重点が置かれてきたため、完成した道路を有効に「使う」観点が軽視されてきた面は否定できない。 ・例えば、道路行政において、道路を効率的に「つくる」ための制度は種々導入されてきたが、できた道路を「賢く使う」ための制度については十分に整備されていない状況である。 ・この結果、違法駐車や不法占用物件などによる<u>通行機能の阻害</u>や大型車の重量違反による道路構造物の損傷など、<u>道路の不適正な利用により、本来の機能が発揮できていないなどの状況が多く見受けられる。</u> <p>IV. 具体的施策の提案</p> <p>2. 道路が有する新たな価値の創造</p> <p>(1) 道路空間のオープン化・多機能化</p> <p><今後の方向性></p> <p>③公共空間としての機能向上</p> <p>道路上空の電線類の服装などの景観を害する事例が多々見られるため、電線共同溝の整備を始めとした無電柱化による架空電線の減少、屋外広告物規制当局と連携した野立て看板の撤去・集約、<u>不法占用対策の強化による違法突き出し看板等の適正化を行うべきである。</u></p> <p>「道路PPP研究会道路の不法占用対策に係る専門部会 提言」 (H24.8)(抄)</p> <p>第3 不法占用の適正化に向けて</p> <p>3 直接強制制度の改善</p> <p>不法占用対策の基本は粘り強い指導であるが、指導に従わない場合の対処方策を備えてこそ実績が上がるものとも考えられる。現在、不法占用に対する最終的な対処方策として行政代執行が位置付けられているところ、要件が厳格であり、かつ、執行に時間がかかることから、より実効的な制度の創設を求める声がある。屋外広告物法に基づく違法広告物への対処や条例に基づく放置自転車への対処を参考としつつ、次の制度の導入に向けた検討を進めるべきである。</p> <p>(1) 簡易除去制度</p> <p>道路管理者においても、不法占用となっている看板の除却を迅速に進めるために地方公共団体から屋外広告物法の簡易除却の権限の委任を受けている事例が存在するが、同法の趣旨から、屋外広告物法の簡易除却では対象物件が立看板等に限定されており三角コーン、プランター等の多種多様な不法占用物件には対処できないこと、屋外広告物法の簡易除却では権限を行使できる区域が条例で限定されており活用できない道路区域が存在すること等の限界が存在する。よって、道路法の占用許可制度の趣旨及び不法占用物件による法益侵害の実態を踏まえつつ、<u>道路の不法占用物件を対象とした簡易除却制度の導入に向けた検討を進めるべきである。</u>この際、除却した不法占用物件の保管が道路管理者にとって過重な負担とならないよう、保管期間や売却・廃棄に係る規定</p>

	<p>についても併せて整備するべきである。</p> <p>(3) 道路協力団体制度の創設 「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ」(H24.6)(抄)</p> <p>IV. 具体的施策の提案</p> <p>6. 持続可能で的確な維持管理・更新</p> <p>(2) 効率的な維持管理の実施(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に実績がある沿道住民、利用者による道路の維持管理への参画、協同をより一層進めていくべきである。 <p>V. 施策の進め方についての提案</p> <p>2. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入</p> <p>(2) 多様な主体との協働(抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理、改善段階において、NPO等を道路サービスの担い手として位置づけ、道路管理者等と積極的に連携し、TDMの実施等において主体的な道路サービスの提供ができるよう、活動に必要な情報提供や民間からの寄付の促進等、道路行政としての環境整備を行うべきである。
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・RIA事後検証シートにより事後評価する。施行後おおむね5年間を分析対象期間とする。 ・本法案においては、(2)及び(3)について規制の見直し条項を設けており、施行後5年を経過した場合において、検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとしている。なお、(1)については、踏切道改良促進法が実質的に5年間の時限法であり、見直し条項を設けなくとも5年後に見直すこととなる。
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>(1) 国土交通大臣による踏切道の指定にあたっての改良の方法の定め の廃止等 改良の方法を定めずに指定することにより、改良の方法が定まってい ない踏切についても国土交通大臣が課題のある踏切を指定し、期限 を設け、法律に基づく着実な対策の実施を図ることができる。こうし た規制の緩和は、踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を 図るうえで有効なものである。</p> <p>(2) 違法放置等物件に対する措置の強化 違法放置等物件に対する措置を強化することにより、違法に道路に 放置され、又は設置された物件が、道路の構造や交通に及ぼす影響を 防ぐことができ、歩道等の安全性の向上、交通の円滑化が期待される。 こうした措置の強化は、道路管理を一層適切なものとするうえで有効 なものである。</p> <p>(3) 道路協力団体制度の創設 許可等の特例が適用されないことにより、必要とされる一部の申請 書類等の準備が不要となるとともに、許可等の際に行われている主体 性の審査が行われなくなり審査等の期間を短縮することも期待 できる。こうした手続の負担の軽減は、道路空間の活用に対する国民 の意識の高まりの中で、道路管理に資する活動への参画を後押しする 点で有効なものである。</p> <p>以上のことから、踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化 を図るとともに、道路管理をより適切なものとする観点から、本法案 による規制は有効である。</p>