

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成26年2月10日

政策	道路法等の一部を改正する法律案		
担当課	道路局路政課	担当課長名	田尻直人
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】 道路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) 高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）</p> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入（道路法第39条の2～第39条の7等）</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）</p> <p>② 規制の目的</p> <p>首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図ることを目的とする。</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>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>6 国際競争力強化、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>15 道路交通の安全性を確保・向上する</p> <p>22 国際競争力・地域の自立性等を強化する道路ネットワークを形成する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p>89 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p>68%（平成28年度）</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>本改正は、高架下空間の占用許可基準の緩和を図るとともに、道路の占用に係る入札方式の導入を図ることで、高速道路の適正な管理のための財源の確保を目的としている。（ただし、占用許可制度は道路管理者が積極的に道路空間を開放するものではなく、占用希望者から申請があった場合に道路の構造及び交通への影響を勘案して占用を許可するものであるから、定量的な指標を設定することは困難である。）</p> <p>④ 規制の内容</p> <p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第33条）</p> <p>【規制の緩和】</p> <p>道路管理者が、道路の占用の許可を与えるためには、道路法第33条第1項により、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるという基準（余地要件）を満たしている必要がある。そこで、今般の改正により、道路法第33条第2項においても余地要件の適用を除外している連結路附属地等と同様に、道路の高架下の余地要件の適用を除外することとする。</p>		

(2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)

**【規制の創設】**

道路管理者は、二以上の者から重複する道路の占用の許可の申請があり、又はあると見込まれる場合において、入札により占用者及び占用料の額を定めることができることとする。

また、公正かつ適切な入札の実施が図られるために、道路管理者の監督処分の対象の追加を行うとともに、入札に係る罰則規定の整備を行うこととする。

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)

**【規制の緩和】**

道路管理者は、立体道路制度により、道路の新設又は改築を行う場合に限り、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があるときは、道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を限ったものとしてすることができる。今般、既存の高速道路についても立体道路制度の適用を可能とする。

また、都市再生特別措置法等の関係法律の整備についても併せて行うこととする。

(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)

**【規制の強化・拡充】**

計画的な更新を実施するため、利用者負担を基本としつつ、世代間の負担の平準化を考慮し、現行の料金徴収期間の満了後、最長15年継続して料金を徴収できるとし、更新財源の確保を図ることとする。

⑤ 規制の必要性

(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)

高速道路の適切な管理のための財源の確保に寄与するため、当該道路の高架下の占用を促進させ、占用料収入の増加を図る必要がある。

しかしながら、現在は道路の高架下の占用を促進させる十分な制度環境が整っていない状況にある。(→目標と現状のギャップ)

道路の占用は、一般交通の用に供するという道路の本来機能からすれば、副次的なものであり、道路の本来機能を阻害しない範囲内でのみ認められるものであることから、現行法では、原則として、余地要件の基準を満たす場合にのみ占用が認められるところである。(→原因の分析)

道路の高架下の占用を促進させ、高速道路の適正な管理のための財源の確保に寄与するためには、道路の高架下について余地要件の基準を除外する必要がある。(→課題の特定)

このため、道路の高架下については、道路の敷地外の余地の有無にかかわらず、許可を与えることができることとする。(→規制の具体的内容)

(2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)

近年、占用許可の対象物件として太陽光発電設備等が追加されたこと、今般の改正により道路の高架下における余地要件が除外されることにより、今後、民間事業者からの占用許可の申請が競合することが予想される。

しかしながら、現行法において、道路の占用は一般的に先願により占用者が決定されているため、占用許可の申請が競合した場合に占用者を決定することが困難な状況にある。占用許可の申請が競合するよ

うな好立地の道路の区域については、現行法で定められた占用料の額よりも高い額を支払ってでも占用を希望する者がいることが想定される。(→目標と現状のギャップ)

高速道路の適正な管理のための財源を確保する必要性がある一方で、上記のような場合における制度環境が整っていないところである。(→原因の分析)

道路管理者は占用許可を与える者の選定を公平かつ迅速に行うことが求められるとともに、高速道路の適正な管理のための財源の確保に寄与させるべく占用料収入の増加を図る必要もあることから、占用許可を与える者を、その者が支払う占用料の多寡により選定する入札制度を導入する必要がある。(→課題の特定)

このため、道路管理者は、二以上の者から重複する道路の占用の許可の申請があり、又はあると見込まれる場合において、入札により占用者及び占用料の額を定めることができることとする。それとともに、入札が公正かつ適切に行われるための制度整備として、道路管理者の監督処分の対象に入札占用計画の認定を加え、罰則規定の整備を行うこととする。(→規制の具体的内容)

### (3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)

道路の老朽化対策が喫緊の課題となる中、例えば首都高速道路の大規模更新の対象となっている築地川区間(半地下構造)に蓋をかけることによって生み出す地上空間を沿道地域の事業者等に売却して道路更新費用に充てるなど、多大な道路更新費用の財源を調達するための効率的な方法が模索されているところである。(→目標と現状のギャップ)

現行法では、道路の新設又は改築を行う場合においてのみ、適正かつ合理的な土地利用の促進を図る必要があるときは、道路の区域を、空間又は地下について上下の範囲を限ったものとして定めることができる。

(→原因の分析)

高速道路の適正な管理のための財源確保のため、既存の高速道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたものとともに、当該区域を地区整備計画において、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域として定めることを可能とすることが必要である。(→課題の特定)

このため、立体道路制度の既存の高速道路への適用を可能とすることとする。(→規制の具体的内容)

### (4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)

高速道路は、建設開始後半世紀を経て老朽化が進んでおり、厳しい財政状況の中でも迅速かつ計画的に更新を実施する必要があるが、更新事業を行うための財源は、現行法で規定している平成62年までの料金徴収では賅うことができないところである。(→目標と現状のギャップ)

現行法において、機構は、民営化後45年以内で、高速道路に係る建設債務を完済し、その後は高速道路の利用者から料金を徴収することはできないこととされている。(→原因の分析)

更新財源に関しては、建設や維持管理と同様、高速道路の利用者による負担を基本とするとともに、更新により将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能になることを踏まえれば、各世代の負担の平準化を図るべきであることから、将来世代の料金収入に負担を求める必要がある。(→課題の特定)

このため、更新を計画的に実施し、後世にわたり国民が安全に安心して利用できる高速道路とするために、現行の料金徴収期間の満了後、最長15年程度継続して料金を徴収できるとし、必要な更新財源

	<p>の確保を図ることとする。(→規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)  道路のすべての場所について、占用許可基準の緩和を図ることとし、余地要件の基準を除外することとする。すなわち、道路敷地外の余地の有無にかかわらず、道路管理者は占用の許可を与えることができることとする。</p> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)  今般導入する入札占用制度を道路法における全ての占用対象物件に適用させるものとする。すなわち、道路管理者は占用許可を行おうとする場合には入札占用制度を適用するものとする。</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)  道路の上空や地下について、占用許可に係る余地要件の基準を除外することで道路の上下空間における占用制度の活用による有効利用を促進し、もって占用料収入の増加を図ることとする。</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)  料金徴収期間は変更せず、税金により更新需要に対応する財源を負担することとする。</p>
<p>規制の費用</p>	<p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用(道路占有者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の高架下の占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用</li> </ul> <p>b 行政費用(道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を行う場合において、占用許可に要する費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通環境へ負の影響(極めて少ない)</li> </ul> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用(道路占有者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用(当該規制案より大きい)</li> </ul> <p>b 行政費用(道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用許可を行う場合において、占用許可に要する費用(当該規制案より大きい)</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通環境への負の影響(極めて少ないが、当該規制案より大きい)</li> </ul> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7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(道路占有者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用計画の提出を行おうとする者がその提出を行う場合に要する費用(少ない)</li> <li>・現行法の占用料の額よりも占用料が高くなる場合に要する費用</li> </ul> <p>b 行政費用(道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入札占用指針の作成に要する費用</li> <li>・入札への参加の可否の審査及び入札の実施に要する費用</li> </ul>

c その他の社会的費用

- ・仮に入札において落札額が高騰した場合は、占用料の額が非常に高額となり、道路占用者が提供するサービス等の低下が想定される。

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用（道路占用者）

- ・入札占用計画の提出を行おうとする者がその提出を行う場合に要する費用（当該規制案より大きい）

b 行政費用（道路管理者）

- ・入札占用指針の作成に要する費用（当該規制案と同様）
- ・入札への参加の可否の審査及び入札等の実施に要する費用（当該規制案より大きい）
- ・占用の申請の競合が見込まれない電柱や水道管等について入札を実施することは非効率である。

c その他の社会的費用

- ・仮に入札において落札額が高騰した場合は、占用料の額が非常に高額となり、道路占用者が提供するサービス等の低下が想定される。（当該規制案と同様）

(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第47条の7等）

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用（立体道路制度を活用しようとする者）

- ・用地買収その他の手続に要する費用
- ・建物の建築に要する費用

b 行政費用（道路管理者）

- ・所有権譲渡に要する手続の費用

c その他の社会的費用

- ・都市環境への影響（極めて少ない）

② 代替案における費用の要素

a 遵守費用（道路占用者）

- ・占用許可を申請する者が当該占用許可申請に要する費用（当該規制案より少ない）
- ・建物の建築に要する費用（当該規制案と同様）

b 行政費用（道路管理者）

- ・占用許可の手続に要する費用（一般的には所有権譲渡に要する手続の費用よりも占用の手続の費用の方が少ないと考えられる）

c その他の社会的費用

- ・都市環境への影響（極めて少ない）

(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第23条）

① 当該規制案における費用の要素

a 遵守費用

- ・延長された料金徴収期間において会社が料金徴収を行うために要する費用
- ・延長された料金徴収期間において高速道路の管理を行うために要する費用

（≒高速道路料金により負担）

b 行政費用

- ・特になし

c その他の社会的費用

- ・特になし

	<p>② 代替案における費用の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a 遵守費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> </li> <li>b 行政費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国又は地方公共団体が、更新を含む高速道路の管理を行うために要する費用（税金による国費等の投入）</li> </ul> </li> <li>c その他の社会的費用 <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul> </li> </ul>
<p>規制の便益</p>	<p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和（道路法第 33 条）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>今般、占用許可基準を緩和する道路の高架下については、一般交通の用に供されていないことから、当該高架下を占有することにより交通に支障を及ぼすおそれがあるとは考えられず、また、近年の土木建築技術の発達に伴い高架道路の橋脚等も相当に強化され、これを損傷する事故が発生する可能性も極めて少なくなっているなど、道路の構造に支障を及ぼす危険性も相当程度低くなってきている。このため、道路の高架下については、余地要件の基準を除外し、道路の高架下の占有を促進することで道路空間の一層の有効活用を図るとともに占用料収入を増加させ、これにより、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与（便益）させることとする。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>道路のすべての場所について、余地要件の基準を除外することにより①の場合以上の占用料収入の増加を見込むことができると考えられる。しかし、道路は道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として一般の自由な通行が認められており、これが道路の本来の目的であるところである。すなわち、道路の占有は、副次的なものであり、あくまでも道路の本来的機能を阻害しない範囲内でのみ認められるべき性格のものである。</p> <p>(2) 道路の占有に係る入札方式の導入（道路法第 39 条の 2～第 39 条の 7 等）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>今般、道路の高架下における余地要件が除外されること等により、民間事業者からの占用許可の申請が競合することが今後予想されるため、これらの状況にあつて占有者の公平な選定（便益）を図ることができる。また、入札占有制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の一層の確保につながる。</p> <p>さらには、現行法で定められた占用料の額よりも高い額を占用料収入として見込むことが可能であるため、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与（便益）することとなる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>すべての占有対象物件について入札占有制度を行うものとするにより、占有者の公平な選定を図ることができる。（便益）また、入札占有制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の確保を図ることができる。ただし、およそ占有の申請の競合が見込まれない電柱や水道管等について入札を実施したとしても、落札額が高くなならない。およそ電柱や水道管等以外の物件の道路の占有が想定されない道路の区域においては、これらの物件以外の物件を対象とした入札は想定されず、入札の実施により道路の有効利用が促進されるものではないため、便益の増加は少ない。</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大（道路法第 47 条の 7 等）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p>

	<p>立体道路制度を道路の新設又は改築を行う場合に限らず、既存の高速道路に適用することを可能とすることにより、適正かつ合理的な土地利用の促進が図られる。また、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>占有物件に関しては、占有の期間が定められているため権利として不安定であることから適切かつ合理的な土地利用の促進が図られにくいいため、当該規制案より便益が少ない。</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（道路整備特別措置法第 23 条）</p> <p>① 当該規制案における便益の要素</p> <p>現行の料金徴収期間の満了後、最長 15 年継続して料金を徴収できることとし、更新財源を確保することにより、多数の箇所において老朽化が進行している高速道路において、更新が計画的に実施され、国民が安全に安心して利用できる高速道路とすることができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素</p> <p>更新需要に対する税金による国費等の投入については、現下の国・地方を通じた厳しい財政状況下での税負担の是非（他の施策との優先度の整理が必要）や、高速道路利用者ではなく、広く国民に負担を求める理由の整理の観点から困難であり、更新財源が確保されないことにより、安全で安心な高速道路が提供されなくなる懸念が生じる。</p>
<p>規制の効率性 （費用と便益の関係の分析）</p>	<p>(1) 高架下空間の占有許可基準の緩和（道路法第 33 条）</p> <p>当該規制案については、道路の高架下の占有許可基準が緩和されるため従来の占有許可の制度以上に占有許可に係る費用が、一定程度発生する。しかし、道路の高架下空間の占有が促進されて一層の道路空間の有効活用が図られること及び占有料収入の増加が想定され、高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p> <p>したがって、便益の大きさに鑑みれば、このような一定程度の費用の発生は、社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、より多くの高速道路の適正な管理の財源を確保することは可能となるが、一般交通の用に供するという道路の本来的機能を阻害するとともに、周辺環境に悪影響を及ぼすことで、社会的費用が増大することとなる。そのため、適切な道路の場所に関して、占有許可に係る余地要件の基準を除外することが好ましい。</p> <p>以上のことから、当該規制案は、代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 道路の占有に係る入札方式の導入（道路法第 39 条の 2～第 39 条の 7 等）</p> <p>当該規制案については、入札占有計画の提出を行おうとする者がその提出を行う場合に要する遵守費用、道路管理者が入札の実施に要する行政費用等の費用が、一定程度発生する。しかし、現行法で定められた占有料の額より高い額を占有料収入として見込むことが可能であり、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することとなるため、道路空間が有効活用される便益の大きさに鑑みれば、入札占有に要する費用は、社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、すべての占有対象物件</p>

	<p>に関して入札占有制度を適用させるため行政費用等に多額の費用を要することとなるものの、便益の増大は少ない。さらには、適切でない占有物件に対しても入札占有制度を適用させることが必要であるため、非効率な制度となることが考えられる。そのため、適切な占有物件に対して入札占有制度を適用させることが好ましい。</p> <p>以上のことから、当該規制案は、代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)      当該規制案については、遵守費用等が一定程度発生する。しかし、道路の新設又は改築の場合に限らず、既存の高速道路に対しても適用を拡大することにより、適切かつ合理的な土地利用の促進という便益が大きく発生し、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源を確保することができる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に対して、入札の実施に要する行政費用等の増加、占有物件に関して、占有の期間が定められているため権利として不安定であることから適切かつ合理的な土地の利用が図られにくい。</p> <p>以上のことから、当該規制案は、代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)      当該規制案については、高速道路会社等による管理や料金徴収に要する費用が必要となるものの、更新の計画的な実施に必要な費用について、将来世代の料金収入に負担を求めることにより、各世代の負担の平準化を図りつつ、その財源を確保することが可能となり、費用を上回る便益があると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、国又は地方公共団体による更新も含めた高速道路の管理に要する費用について、税金による負担が必要となり、多額の行政費用を要することになることに加え、税金による更新財源が十分に確保されない場合には、計画的な更新が実施できず、安全で安心な高速道路が提供されなくなる懸念が生じる。(便益は少ない)</p> <p>以上のことから、当該規制案は、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>○「日本再興戦略」(H25.6)(抄)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>⑦民間の資金、知恵を活用して社会資本を整備・運営・更新する(PPP/PFI)              &lt;成果目標&gt;              ◆今後10年間でPPP/PFIの事業規模を12兆円(現状4.1兆円)に拡大する</p> </div> <p>(i) 収益施設・公的不動産の活用や、民間都市開発と一体で進めることにより、民間資金等を最大限に活かして社会資本の更新等の投資を可能とするような手法を積極的に推進する。特に、<u>上部空間の利用等により首都高速道路の老朽化対策を民間都市開発と一体的に行うなど、都市と高速道路の一体的な再生にPPP事業を活用する。</u>  <b>【今年度から、首都高速道路築地川区間等をモデルケースとして検討を実施】</b></p> <p>○「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申」(H25.6)(抄)</p>



	<p>3. 維持管理・更新への取組</p> <p>(2) 更新計画の策定と計画的・安定的な資金の確保</p> <p>3) 更新負担のあり方</p> <p>現下の国・地方を通じた厳しい財政状況や、有料道路では高速交通の受益者に対し負担を求めることに一般的な理解が得られていることを考慮すれば、更新のために必要となる負担については、高速道路の利用者による負担を基本とすべきである。</p> <p>その際、<u>民営化から時間が経っていないにもかかわらず、現世代のみに新たな負担を求めることは理解が得られにくいと考えられること、更新により将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能になることを踏まえれば、各世代の利用者負担の平準化を求める観点から、民営化時に想定した債務の償還満了後、更新のために料金徴収を継続することについて将来世代の理解がおおむね得られるのではないかと考えられることから、料金徴収期間の延長による負担について検討すべきである。</u></p> <p>検討にあたっては、<u>高速道路会社の有識者委員会における更新事業規模の試算を踏まえれば、現行料金水準を維持するとして、10～15年程度の延長を目安とすることが考えられる。その際、経済・社会の状況の変化に伴う交通量や金利の見通しなどを踏まえ、採算面の不確実性への影響を慎重に判断し、適切な範囲内での延長期間とする必要がある。</u></p>
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<p>① 【実施方法】</p> <p>平成31年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>② 【実施時期】</p> <p>法附則第4条において、政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第1条及び第2条の規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認められるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしている。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>(1) 高架下空間の占用許可基準の緩和(道路法第33条)</p> <p>道路の高架下空間について、占用許可の基準を緩和することにより、道路空間の更なる有効活用が期待されるとともに、占用料収入の増加を図ることができ、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することが期待される。</p> <p>(2) 道路の占用に係る入札方式の導入(道路法第39条の2～第39条の7等)</p> <p>道路の占用に係る入札占用制度を導入することにより、占用者の公平な選定を図ることが一層可能となるとともに、入札占用制度では、行政裁量の余地が少なく、手続の透明性や迅速性の一層の確保につながる。さらには、(1)の改正とも相まって、現行法で定められた占用料の額よりも高い額を占用料収入として見込むことが可能であり、高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することが期待される。</p> <p>(3) 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大(道路法第47条の7等)</p> <p>道路管理者は、立体道路制度を既存の高速道路に対しても適用することが可能となり、道路区域でなくなった空間を売却することで高速道路の適正な管理のための財源確保に寄与することが期待される。</p> <p>(4) 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(道路整備特別措置法第23条)</p> <p>更新需要に対応するため、現行の料金徴収期間の満了後、最長15年継続して料金を徴収できるとし、更新財源の確保を図ることは、利用者負担を原則として、更新により将来世代を含め長期にわた</p>

	<p>り構造物の使用が可能になることを踏まえ、世代の利用者負担の平準化を求める観点から、合理性があると考えられる。</p>
--	---