

## 規制の事前評価書(要旨)

政策の名称	踏切道改良促進法等の一部を改正する法律案	
担当部局	国土交通省道路局路政課	電話番号： 03-5253-8479 e-mail: rosei@mlit.go.jp
	国土交通省鉄道局施設課	電話番号： 03-5253-8554 e-mail: hqt-rwbsst@ou.mlit.go.jp
	国土交通省都市局街路交通施設課	電話番号： 03-5253-8415 e-mail: gairo@mlit.go.jp
評価実施時期	平成28年2月1日	
規制の目的、内容及び必要性等	<p>【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>【規制の内容】                      (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廃止・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(踏切道改良促進法第3条第1項等関係)                      (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)                      (3)道路協力団体制度の創設・承認工事及び占用許可の協議化(道路法第48条の20から第48条の24まで関係)</p>	
	法令の名称・関連条項とその内容	<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】                      ・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廃止等(踏切道改良促進法第3条第1項等関係)                      ・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)                      ・道路協力団体制度の創設等(道路法第48条の20から第48条の24まで関係)</p>
想定される代替案	(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廃止等 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、必要な改良の程度についても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。 (2)違法放置等物件に対する措置の強化 違法放置等物件の占有者等に対し、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。 (3)道路協力団体制度の創設等 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。	
規制の費用	費用の要素	
	代替案の場合	
(遵守費用)	(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廃止等 ・指定された踏切道の改良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	・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) ・指定された踏切道の改良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)
	(2)違法放置等物件に対する措置の強化 ・特になし	・特になし
	(3)道路協力団体制度の創設等 ・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)	・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)
(行政費用)	(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廃止等 ・指定しようとする踏切道に係る情報収集に要する費用	・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)
	(2)違法放置等物件に対する措置の強化 ・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	・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)
	(3)道路協力団体制度の創設等 ・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	・道路協力団体の指定に要する費用(当該規制案と同様)

	(その他の社会的費用) (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廃止等	
	・特になし	・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
	(2)違法放置等物件に対する措置の強化	
	・特になし	・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
	(3)道路協力団体制度の創設等	
	・特になし	・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
規制の便益	便益の要素	代替案の場合
	(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廃止等	
	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 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。	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 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、必ずしも当該規制案のような便益は期待されない。)
	(2)違法放置等物件に対する措置の強化	
政策評価の結果 (費用と便益の関係の分析等)	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。	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、当該規制案のような便益は期待されない。)
	(3)道路協力団体制度の創設等	
	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。	許可等の手続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用が行われ、道路管理が適切なものとならない可能性があり、当該規制案のような便益は期待されない。)
	(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廃止等	
	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組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。 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。 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>(2)違法放置等物件に対する措置の強化      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。      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。      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等      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。      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>
有識者の見解その他関連事項	<p>(2)違法放置等物件に対する措置の強化 / (3)道路協力団体制度の創設等      「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)      「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)</p>
レビューを行う時期又は条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>RIA事後検証シートにより事後評価を実施。施行後おおむね5年間を分析対象期間とする。</li> <li>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。</li> </ul>
備考	<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等      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いことによ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>