

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 自動運行補助施設の占有物件への追加及び占有の無余地性の要件の適用除外（第32条及び第33条関係）

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

評価実施時期：令和2年2月3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) - 1 自動運行補助施設の占有物件への追加（第32条関係）

自動運転は、道路交通に関する様々な課題（道路における渋滞、高齢者に関わる交通事故、中山間地等での移動手段の不足、物流サービス等における運転手不足等）を解決し、道路網の整備及び交通の発達に寄与することが期待されている。

また、令和2年を目途とした自動運転の実用化に向けて「自動運転に係る制度整備大綱」（平成30年）がIT総合戦略本部により決定され、道路運送車両法、道路交通法等に係る制度改正に加え、インフラの面からも必要となる事項の検討を行うべき旨が提言されたところである。

この点、実用化の目処とされている令和2年時点では、複雑な交通環境に対して車両のみで安全性を担保することが難しいと見込まれていることから、道路法を改正し、路面下に設置する電磁誘導線、磁気マーカ―又は車道脇に設置する前方の道路の状況把握を補助する施設等の自動運行補助施設（※）を同法上に新たに位置づける必要がある。

自動運行補助施設については、道路管理者が設ける道路附属物として設置するだけでなく、民間事業者等の道路管理者以外の者が当該施設を道路に設置することも想定される。

このため、当該施設を道路管理者以外の者が設ける占有物件として位置付け、道路管理者以外の者が占有許可を受け、当該施設を設置できるようにする必要がある。

しかるに、当該施設を道路管理者以外の者が設ける占有物件としては位置付けないこととすると、財政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、道路インフラ側から自動運転の円滑で安全な運行を補助することができず、自動運転の実用化による道路交通に関する様々な課題の解決が促進されないおそれがある。

※自動運行補助施設：電子的方法、磁気的方法その他の知覚によつて認識することができない方法により道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第四十一条第一項第二十号に掲げる自動運行装置を備えている自動車の自動的な運行を補助するための施設その他これに類するものをいう。

(1) - 2 自動運行補助施設に係る占用の無余地性の要件の適用除外（第33条関係）

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、当該道路を占有しようとする物件の設置につき「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「無余地性の要件」）。

しかしながら、今般新たに位置づける自動運行補助施設のうち、例えば、前方の道路の状況把握を補助する施設（車道脇に設置される、前方の道路の情報を表示する施設であって、自動車側のセンサーに読み取らせることで自動車の運行を補助するもの）については、車両のセンサーの感度によって、路外に設置しても本来の機能が発揮されるものも想定される一方で、車道に近接した路肩や歩道等に設置しなければ機能が発揮されないものも想定される。

自動運転の実用化の際にあたっては、様々な機能を持つ車両が混在して走行する交通環境の下においても、車両の安全かつ円滑な運行を確保することが必要となるため、前方の道路の状況把握を補助する施設をはじめとする自動運行補助施設が本来の機能を発揮できるよう、無余地性の要件の適用除外とする必要がある。

しかるに、前方の道路の状況把握を補助する施設等、路外に設置可能な場合もありうる自動運行補助施設について、無余地性の要件の適用を除外しない場合、当該施設の設置が進まないことが見込まれる。

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）

[課題及びその発生原因]

(1) - 1

自動運転の実用化を促進する磁気マーカー等について、現行制度では、原則として設置ができない。

その原因は、自動運転の実用化を促進する磁気マーカー等は、現行制度において、道路附属物として規定されていないことに加え、仮に道路管理者以外の者による設置を想定した場合であっても、占有物件として規定されていないため、原則として占有を許可できないこととなる。

(1) - 2

今般の法改正により、自動運行補助施設を道路法に新たに位置づけたとしても、現行の占有許可基準を踏まえれば、自動運行補助施設のうち路外の設置も想定可能な前方の道路の状況把握を補助する施設等については、十分な設置が進まないことが見込まれる。

その原因は、自動運行補助施設を道路法に新たに位置付けるのみで、特段の規定を追加しない場合、自動運行補助施設は無余地性の要件が適用され、道路管理者以外の者が設置を希望する場合であっても、占有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。

[規制緩和の内容]

自動運転の実用化を促進する自動運行補助施設を道路管理者以外の者が道路に設置できることとするため、当該施設を道路法上の占有物件として新たに位置付けることとする。

また、自動運転技術の活用に係る技術の活用による地域における持続可能な公共交通網の形成を

行うことを目的とする等、一定の条件を満たす法人等として国土交通省令で定める者が設置する自動運行補助施設に限定して、占用の無余地性の要件の適用を除外することとする。

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）

当該規制に係る遵守費用として、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、設置しようとする自動運行補助施設ごとに規模等が異なるため、定量的に把握することは困難であるが、占有許可にあたって、多額の費用を要する添付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。

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

当該規制に係る行政費用として、道路管理者が自動運行補助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。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。

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

自動運行補助施設について、道路管理者以外の者による道路への設置が可能となるよう占有物件への追加を行うとともに、一定の条件を満たす法人等として国土交通省令で定める者が設置する自動運行補助施設に限定して、占用の無余地性の要件の適用を除外するよう規制を緩和することによって、令和2年を目途とした自動運転が実用化された状況において、複雑な交通環境の下にあっても車両のみでは確保することが困難な道路の安全性が道路インフラ側から確実に担保されるという効果が見込まれる。

なお、その効果については、当該施設の設置される地域の交通量、交差点・分岐合流の数、形状見通し等の道路構造によって異なることから、一律に定量的に把握することは困難である。また、自動運転実用化に際して交通の安全性確保により防ぐことが可能となる事故による運転者や歩行者の生命身体への被害についても同様である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制緩和の効果については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。

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

当該規制緩和により、遵守費用は変動しない。

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

当該規制の緩和による副次的な影響及び波及的な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

当該規制緩和においては、遵守費用として、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が発生する。行政費用として、道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可に要する費用が発生するが軽微である。一方、当該規制緩和によって、令和2年を目途とした自動運転の実用化に際して、複雑な道路環境にあっても道路交通の安全性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、当該規制緩和は妥当である。

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

[代替案の内容]

自動運行補助施設に係る占用許可は新設するが、道路のすべての場所について占用許可基準の緩和を図り、無余地性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

占用許可を申請する者が当該占用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

道路管理者が占用許可に要する費用は、代替案では規制案に比して占用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）]

自動運行補助施設を設置する者については、一定の条件を満たす法人等に限定せず、設置に当たって占用の無余地性要件を除外することとすることで、自動運行補助施設の設置件数が規制案より増加という効果が見込まれる一方で、かえって道路交通の安全性への支障を生じることとなるため、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、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可に要する費用が発生する。当該代替案の自動運行補助施設の設置件数が規制案より増加という効果が見込まれるものの、道路交通の安全性への支障を生じるため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、その効果は限定的なものであることから、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

社会資本整備審議会道路分科会第67回基本政策部会（令和元年6月18日）において議論済み。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、施行から5年後（令和7年）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。

地域限定型の無人自動運転移動サービスの累計展開地域は、2030年末までに100箇所以上となることを想定している。

また、事後評価に向け、自動運転移動サービスの展開する地域数を把握することとする。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：（２）利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の
無余地性の要件の適用除外（第 33 条関係）

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

評価実施時期：令和 2 年 2 月 3 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）

昨今、バイパスの整備、沿道の土地利用の変化、急速な人口減少又は少子高齢化の進展等により、従前よりも自動車交通量が減少し、かつ、将来的にもその増加が見込まれないことから、車道部分について車線数や幅員の縮減等を行っても道路ネットワーク上問題のない道路が存在している。

一方、沿道への不特定多数の歩行者等が利用するような施設の立地やコンパクト・プラス・ネットワークの推進、訪日外国人旅行者の増加等により、従前よりも歩行者等の交通量が増加し、又は将来的に増加することが見込まれる道路が存在している。

そこで、道路交通の状況、沿道の土地利用の状況及びその将来の見込み等を踏まえ、道路ネットワーク上車線数減少等を行っても問題ないと認められる場合には、当該道路空間の再配分並びに歩行者空間の整備及び管理を行うとともに、当該歩行者空間にオープンカフェなど歩行者等の利便の増進に資する施設等を設置することで、歩行者等の安全かつ円滑な通行及び滞留の確保及び従前よりも高い水準の利便性の確保等が求められている。

しかしながら、上記の歩行者等の利便の増進に資する施設等を道路管理者が設ける道路附属物としてのみ位置付け、道路管理者以外の者が設ける占用物件としては位置付けないこととすると、財政負担の観点から道路管理者が当該施設を設けることができない場合には、歩行者空間への従前よりも高い水準の利便性を有する歩行者等の利便の増進に資する施設等の設置が十分に進まないおそれがある。

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）

[課題及びその発生原因]

歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資する必要がある道路であっても、歩行者の利便の増進に資する施設の整備が十分に進んでいないという課題がある。

その原因は、オープンカフェ等は、施設の性質上、必ずしも道路以外には設置できないものではなく、現行制度の無余地性の要件により、当該施設の整備を希望する道路管理者以外の者に対し道路占

用許可を与えないこととする場合があるためである。

[規制緩和の内容]

歩行者利便増進道路の構造基準は、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定めることとしており、その構造基準を満たした道路内に指定された利便増進誘導区域において、歩行者利便増進施設等を設置しても道路交通への支障は生じないといえることから、当該利便増進誘導区域において、道路管理者以外の者が当該歩行者利便増進施設等を設置するにあたっては、占用許可に当たっての無余地性の要件の適用を除外することができることとする。

※1 歩行者利便増進道路：歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するために、歩行者の滞留の用に供する部分の確保及び歩行者利便増進施設等（歩行者の利便の増進に資するものとして政令で定めたもの（ベンチや食事施設等））の適正かつ計画的な設置の誘導が特に必要と認められるものとして道路管理者が指定したものをいう。

（歩行者利便増進道路の構造の技術的基準は、これにより当該道路における歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られるように定められる）

※2 利便増進誘導区域：歩行者利便増進道路の区域のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するために指定した区域をいう。

2 直接的な費用の把握

② 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

当該規制に係る遵守費用として、歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、設置しようとする歩行者利便増進施設等ごとに規模等が異なるため、定量的に把握することは困難であるが、占用許可にあたって多額の費用を要する添付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。

③ 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

当該規制にかかる行政費用として、道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可申請の審査に要する費用が発生する。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。

3 直接的な効果（便益）の把握

④ 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

利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等については、占用の無余地性の要件の適用を除外することとする規制緩和によって、道路管理者以外の者による整備を可能とするものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び滞留の確保及び従前よりも高い水準の利便性の確保を図ることに

より、道路空間を中心とした快適な生活環境の実現に寄与するという大きな効果が見込まれる。なお、当該効果は、当該施設の設置される区域ごとに異なることから、定量的把握は困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設、緩和の効果については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。

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

当該規制緩和により、遵守費用は変動しない。

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

当該規制緩和による副次的な影響及び波及的な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

当該規制緩和においては、遵守費用として、歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可に要する費用が発生するが、いずれも軽微である。一方、当該規制緩和によって、利便増進誘導区域における道路管理者以外の者による歩行者等の利便の増進に資する施設等の設置が可能となり、歩行者等の安全かつ円滑な通行及び滞留の確保及び従前よりも高い水準の利便性の確保に寄与するという大きな効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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、当該規制緩和は妥当である。

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

[代替案の内容]

道路のすべての場所について占用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

占用許可を申請する者が当該占用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

道路管理者が占用許可に要する費用は、代替案では規制案に比して占用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）]

歩行者の利便の増進に資する占用物件の設置を、利便増進誘導区域内に限らず設置に当たって占用の無余地性要件を除外することとすることで、当該占用物件の設置数が規制案より増加す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、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、占用物件の設置の許可の申請を行お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、占用物件の設置数の増加という効果が見込まれるものの、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。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

社会資本整備審議会道路分科会第67回基本政策部会（令和元年6月18日）において議論済み

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、施行から5年後（令和7年）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。

歩行者利便増進道路の累計指定区間は、2025年度末までに概ね50区間となることを想定している。また、事後評価に向け、歩行者利便増進道路の指定区間数を把握することとする。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(3) 限度超過車両の登録確認制度の創設（第47条の4から第47条の14
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

評価実施時期：令和2年2月3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）

近年、物流需要の増大や車両の大型化の進展等により、限度超過車両（※）の通行の許可申請が年々増加し、当該許可に係る平均審査日数は最大約55日（平成30年1月時点）と長期化する傾向にある。

この間、通行許可の審査日数の短縮に向け、道路構造の電子データ化や許可の有効期間の延長、国際海上コンテナ車の通行について許可不要とする措置の導入など様々な取り組みを進めてきたところである。

しかしながら、物流における大型車両のニーズの高まりに伴って許可件数が増加する中、依然として審査に平均約30日を要している状況にある（令和元年11月時点）。

このため、本改正案により、限度超過車両の通行に係る手続きを簡素化・迅速化させる制度を法律上に位置づけられない場合、限度超過車両の通行の許可に係る平均審査日数が短縮されず、引き続き、物流業界にとっての過大な負担、物流効率化による生産性の向上や働き方改革の実現の阻害という状況が継続することとなるほか、許可を受けずに限度超過車両が通行することによって道路の構造の保全等が妨げられ、その老朽化が進展するおそれがあると想定される。

※限度超過車両：道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため設けられる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度等を超える車両であって、その構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ないと認められる場合に限り、所要の条件のもと道路管理者によって道路の通行が許可されるものをいう。

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）

[課題及びその発生原因]

物流需要の増大や車両の大型化の進展等により、限度超過車両の通行の許可申請が年々増加し、当該許可に係る平均審査日数が短縮されていないという課題がある。

その原因は、限度超過車両の通行の許可に係る平均審査日数の短縮に向けた取り組みが道路管理者

における人手不足等により十分な成果を上げていないことによるものである。

[規制の緩和の内容]

限度超過車両を通行させようとする者が、当該車両について国土交通大臣の登録を受けた場合には、当該登録車両を通行させようとするに当たってその者が国土交通大臣に通行可能経路の確認を求め、国土交通大臣から当該経路の有無等について回答を受けた上で当該回答に従って登録車両を通行させる場合には、道路管理者による通行の許可を必要としないこととする制度を新たに創設する。

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）

当該規制にかかる遵守費用として、限度超過車両を通過させようとする者であって当該車両について国土交通大臣の登録を受けようとする者が当該登録申請に要する手数料等が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、手数料が未確定であることから、一律に定量的に把握することは困難であるが、申請にあたっては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。

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

当該規制にかかる行政費用として、道路管理者が限度超過車両の登録等に要する費用が発生する。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。

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

当該規制緩和によって、限度超過車両の通行に係る手続きが簡素化・迅速化され、限度超過車両の通行に係る平均審査日数が短縮化され、機動的な限度超過車両の通行が可能になることに伴い、これまで物流事業者が対応することができなかった輸送予定日直前の輸送ニーズにも弾力的に対応できるようになるなど、長期化する審査日数を前提とする物流事業者の事業体制が改善し、物流効率化による生産性の向上や働き方改革を実現するという大きな効果が見込まれる。

なお、効果は、機動的な輸送のニーズの度合い及び物流事業者毎の限度超過車両の保有数によって異なることから、一律に定量的に把握することは困難である。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の緩和の効果については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。

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

当該規制緩和により、遵守費用は変動しない。

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

当該規制の緩和により、災害時の道路閉塞時においても、個別の経路の許可を改めて取り直すことなく、運転手により複数の通行可能経路から最適な通行経路を選択し、目的地へ到達することができるようになるため、被災地への輸送の円滑化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 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

当該規制緩和においては、遵守費用として、限度超過車両を通過させようとする者であって当該車両について国土交通大臣の登録を受けようとする者が当該登録に要する手数料等が、行政費用として、道路管理者が限度超過車両の登録等に要する費用が発生する。一方、当該規制緩和によって、限度超過車両の通行に係る手続きが簡素化・迅速化され、輸送予定日直前の輸送ニーズにも対応できるようになるなど、機動的な限度超過車両の通行が可能になるため、長期化した審査期間を前提とする物流事業者の事業体制が改善し、物流効率化による生産性の向上や働き方改革を実現するという大きな効果が見込まれる。また、災害時の道路閉塞時においても、個別の経路の許可を改めて取り直すことなく、運転手により複数の通行可能経路から最適な通行経路を選択し、目的地へ到達することができるようになるため、被災地への輸送の円滑化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。

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、当該規制緩和は妥当である。

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

[代替案の内容]

全ての道路における限度超過車両の通行について許可を不要とする。加えて、道路ごとに通行を禁

止とする車両の限度に関する情報を道路管理者が標識で示すこととする。

[費用]

・ 遵守費用

特になし

・ 行政費用

道路ごとに標識の設置が必要となるため、費用が多額に必要となる。

[効果（便益）]

全ての道路における限度超過車両の通行について許可を不要とすることで、限度超過車両の迅速な通行が可能となるという効果が見込まれる一方で、限度超過車両の通行に適さない道路も含めて当該車両の通行を認めることで、当該道路の構造の保全や交通の危険の防止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。

なお、標識に記載すべき内容については、車両の幅、長さ、高さ、重量等多岐にわたる要素に基づく算定式により算出されるため、各要素、算定式及びその結果を、走行中の車両からの視認性を確保した上での標識とする必要があることを踏まえれば、現実的とは言いがたい。

[費用と効果（便益）の比較]

当該代替案においては、遵守費用は発生しないが、標識設置に係る多額の行政費用が発生する。一方、当該代替案によって、限度超過車両の迅速な通行が可能となるという効果が見込まれるが、その効果は限定的である。

なお、走行中の車両からの視認性を確保した上で標識に車両の幅、長さ、高さ、重量等多岐にわたる要素に基づく算定式を記載することは、実現可能性が低い。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案と比べ、多額の行政費用を必要とし、その効果は限定的なものであることから、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

社会資本整備審議会道路分科会第71回基本政策部会（令和元年11月1日）において議論済み

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、施行から5年後（令和7年）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。

限度超過車両の登録確認制度にかかる手続きの期間を把握することとする。

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(4) 特定車両停留施設を利用できる車両の種類の新設及び特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可制度の新設(第48条の30及び第48条の32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

評価実施時期：令和2年2月3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)

現在、全国的な高速道路網の整備や、訪日外国人旅行者数の増加等により、高速バスを中心として全国的にバス等の利用者が急増している中、都市部の主要駅付近等において民間事業者によるバスの停留所等が散在しているために、旅客の乗降に係るバスの停留等に起因する渋滞の発生や、狭隘な道路をバス等が通過することに起因する事故の発生等が問題となっている。

さらに、近年、人手不足に対応した生産性向上のため、物流分野においてダブル連結トラック(※)の中継輸送(中継地点でトラックの荷台の付け替え等を行う省人化輸送)が推進されているところ、荷台の付け替えを道路本線上で行う場合渋滞等の原因となり得ることから、道路本線から分離した場所に荷台の付け替え等のための中継拠点を整備することが求められている。

※1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能なトラックをいう。

上記のような道路需要に対し、道路管理者による道路整備事業(道路本線の拡幅等)や民間事業者によるターミナル整備等の対応策が取られているところであるが、整備にかかる費用や採算性等の観点からの制約があるために、十分な効果は見込めない。

このため、本改正案により、都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な交通を確保するため、従来の対応策を補完する対応策として、バス等の特定車両を停留させる施設を道路附属物として新たに位置付けることに加え、当該施設の秩序立った利用を可能とし当該施設の機能を十全に発揮させるため、その供用開始前に、当該施設の利用が可能となる車両の種類を指定するとともに、当該施設に停留させようとするバス等の特定車両を道路管理者の許可により適正に管理することが必要である。

しかるに、従来の対応策を補完する対応策を法律上に新たに規定せず、従来の対応策によるのみ解決を図ろうとする場合、引き続き、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故等が発生することとなると想定される。

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)

[課題及びその発生原因]

都市部の主要駅付近等において、民間事業者によるバスの停留所等が散在していることにより、渋滞や事故等が解消されないという課題がある。

上記課題の発生原因は、道路需要に対しての従来への対応策（道路整備事業（道路本線の拡幅等）や民間事業者によるターミナル整備）では、整備に係る費用や採算性等の観点からの制約がある一方、こうした対応策を補完する対応が講じられていないためである。

[規制以外の政策手段の内容]

主要駅付近等に整備する停留施設にバス等の車両以外の一般車両は進入しないよう、一般ドライバー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、罰則に担保された規制がないため、その効果は限定的である。

[規制の内容]

都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な交通を確保するため、特定車両停留施設（※）を道路附属物として新たに位置付けるとともに、当該施設の機能の発揮のため、その供用開始前に、当該施設の利用が可能となる車両の種類を指定し、かつ、特定車両停留施設に特定車両を停留させることについて申請によって道路管理者の許可に係らしめることとする。

※特定車両停留施設：旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路における交通の混雑を緩和することにより、安全かつ円滑な交通の確保を図るため、専ら道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）による一般乗合旅客自動車運送事業若しくは一般乗用旅客自動車運送事業又は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による一般貨物自動車運送事業の用に供する自動車その他の国土交通省令で定める車両（以下「特定車両」という。）を同時に二両以上停留させることを目的として、道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設ける施設をいう。

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）

当該規制に係る遵守費用として、特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停留に係る許可の申請に要する費用が発生する。なお、当該規制の遵守費用は、特定車両停留施設や特定車両ごとに異なるため、定量的な把握は困難であるが、許可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。

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

当該規制にかかる行政費用として、道路管理者が特定車両停留施設を利用できる車両の種類指定等に要する費用が発生する。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。

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

特定車両停留施設の供用開始前に、当該施設の利用が可能となる車両の種類を指定し、かつ、特定車両停留施設に特定車両を停留させることについて申請によって道路管理者の許可に係らしめることとする規制の新設によって、特定車両停留施設が有する機能を十分に発揮させ、都市部の主要駅付近等における安全かつ円滑な道路交通の確保に寄与するという大きな効果が見込まれる。なお、効果は特定車両停留施設の整備された地域ごとに異なるため、一律の定量的な把握は困難であるが、例えば、特定車両停留施設周辺の道路における交通混雑の緩和を通じた交通流の円滑化や、バスの定時運行確保による旅客の移動時間の節約等の効果が想定される。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記のとおり当該規制の新設、緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため一律の金銭価値化も困難である。（仮に、バスの定時運行確保による旅客の移動時間の節約について、当該ターミナルに一日に発着するバスの台数を1,000台、一台あたりの平均乗客数を20人、定時運行が確保されることに伴うバスにより短縮される移動所要時間を10分、節約された全ての時間を時給900円の最低賃金ベースの労働に充てたとの仮定を置いて試算すると、一日あたり、300万円の便益が生じる。）

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

当該規制の新設により、遵守費用は変動しない。

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

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な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

当該規制の新設においては、遵守費用として、特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停留に係る許可の申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が特定車両停留施設を利用できる車両の種類指定等に要する費用が発生するが軽微である。一方、当該規制の新設によって、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故等の解消に期するという大きな効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

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。

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

[代替案の内容]

バス等の特定車両のうち、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を指定することとするが、当該指定を受けた特定車両については、道路管理者による許可に係らしめることなく当該施設への停留を認めることとする。

[費用]

- ・ 遵守費用
特になし
- ・ 行政費用
特になし

[効果（便益）]

特定車両のうち、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を指定することにより、指定された種類の車両以外の車両が当該施設を利用することを防止できるが、一方で、当該指定を受けた車両であれば、道路管理者の許可に係らしめることなく当該施設への停留を認めることとなり、日時や場所等にかかわらず停留できることとなるため、当該施設の秩序だった管理を行うことができなくなり、旅客の乗降又は貨物の積卸しのための停留という機能が効果的に果たされないばかりか、旅客の乗降又は貨物の積卸しによる道路本線における交通の混雑の緩和という本来の目的も果たされないという支障が発生すると見込まれるため、効果が十分に得られない。

[費用と効果（便益）の比較]

当該代替案においては、遵守費用及び行政費用は発生しない。一方、当該代替案によって、全ての車両によって当該施設を利用することができることとなるという効果が見込まれるのに対し、特定車両停留施設としての機能が効果的に果たされないばかりか、道路全体としての目的も果たされないこ

ととなるため、所期の効果が十分に得られない。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案に比べ所期の効果が得られないため、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

社会資本整備審議会道路分科会第67回基本政策部会（令和元年6月18日）において議論済み

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制については、施行から5年後（令和7年）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。

特定車両停留施設における高速バス年間利用者数は、2030年度に概ね5,000万人になることを想定している。

また、事後評価に向け、特定車両停留施設の高速バス利用者数を把握することとする。