

規制の事後評価書

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（平成28年法律第19号）

規制の名称：（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）

（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
（現行法第44条の3第1項）関係）

（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（現行法第48条の46から第48条の50まで）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4年1月14日

1 事前評価時の想定との比較

① 課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響の発現の有無

（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
の廃止等について

開かずの踏切、自動車ボトルネック踏切等、課題のある「緊急対策踏切」は、立体交差化等の抜本対策に加え、当面对策として、カラー舗装、迂回路の設定等幅広い対策を取り込みながら、対策の促進を図ってきたところ、依然として開かずの踏切が全国に多数あるなど課題があった。そのため、当事者である鉄道事業者、道路管理者等の協議により、現場の創意工夫を活かし、幅広い対策を促進するため、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よう、規制の緩和を行ったものである。

その後、現在（事後評価時点）まで、対策の進捗はあるものの、事前評価時（平成28年2月）に課題を取り巻く社会情勢として整理した、開かずの踏切をはじめとした「緊急対策踏切」は依然として存在しており、課題は継続している。

また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

（2）違法放置等物件に対する措置の強化について

道路においては、みだりに物件を放置又は設置することは禁止されているが、道路管理者においては、道路を常時良好な状況に保つよう維持し、一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべき責務を負っており、道路上の放置又は設置物件について、安全かつ円滑な道路交通を確保し、道路構造に及ぼすべき損害を防止する観点から迅速かつ適切に対応することが課題であったことから、道路に放置されている物件に限らず、道路に設置された物件についても、道路管理者が自らこうした物件を除去できる対象に加えるなどの規制の拡充を行ったところである。

事前評価時に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、道路の放置又は設置されている物

件は、その後も全国に多数違法放置等物件として存在し、さらに、看板等による点字ブロックの遮断やのぼり旗による交通に及ぼす危険などが、事後評価までの間にも見受けられ、事前評価時に整理した課題は継続している。

また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

(3) 道路協力団体制度の創設について

事前評価時点において、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、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を法律上位置付け、連携の強化を図る必要があるという課題があったため、道路管理に関する業務に携わっている民間団体等をあらかじめ道路協力団体として指定し、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する規制の緩和を行い、その活動の円滑化を図ったところである。

事前評価時に課題を取り巻く社会経済情勢として整理した、ストック量の増大に伴う老朽化の顕在化及び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の増加については、その後、事後評価までの間において変化はなく、事前評価時に整理した課題は継続している。

また、課題を取り巻く社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

② 事前評価時におけるベースラインの検証

(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について

事前評価時点においては、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いたことから、地域の状況を踏まえ、現場の創意工夫を活かした幅広い対策を取り込むことができず、結果として危険な踏切道の改良が十分に進まないという状況をベースラインとして想定していたところ、事後評価時点においても、開かずの踏切をはじめとした「緊急対策踏切」は依然として存在しており、当該ベースラインに変化はない。

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化について

事前評価時点においては、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かったため、道路管理者が迅速に対応できず、これらの物件が道路の構造に損害を及ぼし、若しくは交通に危険を及ぼすおそれを生じさせるという状況をベースラインとして想定していたところ、事後評価時点においても、道路上に放置又は設置されている物件は全国に存在しており、当該ベースラインに変化はない。

(3) 道路協力団体制度の創設について

事前評価時点においては、道路管理の担い手である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の手続を経ることが必要となっており、活動への参画に対する動機付けや円滑な活動実施の上で支障となりうるという状況をベースラインとして想定していたところ、事後評価時点においても、道路ストックの増大・老朽化、きめ細やかな道路管理に対するニーズの増加を踏まえ、民間団体等による道路管理に資する活動を円滑に実施できる環境整備が必要であるという状況は継続しており、当該ベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

- (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について
- (2) 違法放置等物件に対する措置の強化について
- (3) 道路協力団体制度の創設について

いずれの措置についても、事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による影響は生じておらず、規制の事前評価時には想定していなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

よって、いずれの措置についても、事前評価時に想定したものと同様に、当該規制の緩和又は拡充が必要である。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

- (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について

事前評価時は遵守費用として「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」と「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」が項目としてあげられている。前者については、踏切道の改良（設計・工事）に係る費用であることから、改良内容や現地条件により費用が異なることから、遵守費用の把握は困難である。

後者については、指定された踏切道の名称、改良の方法及び改良に要する期間等を記載する「踏切道改良計画書」の作成が考えられるが、踏切道改良計画書の作成及び確認に要する費用は、担当者による作成に2.5時間、上司による確認に0.5時間、よって1件あたり7,143円と推定され、主として人件費である。

令和3年3月31日現在、踏切道改良計画書は計534件作成されており、その作成及び確認にそれぞれ7,143円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約381万円と試算される。

- ・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）
＝改良計画書作成者及び上司の時給
4,128,000円÷1,734時間＝2,380.62≒2,381（円）
 - ・（担当者の時給（円））×（協議書類提出に要する時間（時間））×（担当者の人数）
＝書類作成に要する費用（円）
2,381×2.5×1＝5,952.5（円）
 - ・（上司の時給（円））×（確認に要する時間（時間））×（上司の人数）
＝確認に要する費用（円）
2,381×0.5×1＝1,190.5（円）
 - ・（書類作成に要する費用（円））＋（確認に要する費用（円））
＝（踏切道改良計画書の作成及び確認に要する費用（円））
5,952.5＋1,190.5＝7,143（円）
 - ・（踏切道改良計画書の作成及び確認に要する費用（円））×（踏切道改良計画書の数）
＝（踏切道改良計画書の作成及び確認に要する費用の合計（円））
7,143×534＝3,814,362（円）
- （平均給与額については、国税庁「民間給与実態統計調査」（令和元年）、年間総労働時間については、厚生労働省「労働統計要覧」（令和元年）による。以下同じ。）

事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。

（2）違法放置等物件に対する措置の強化について

遵守費用については、特に発生しておらず、事前評価時の想定と乖離はない。

（3）道路協力団体制度の創設について

令和3年10月1日現在、道路協力団体は37団体（直轄国道37団体（地方管理道路は未確認））が指定されており、事前評価時に想定されていた、道路協力団体の指定の申請及び占用協議の資料準備等に要する費用が遵守費用として発生している。

この点、道路協力団体の指定の申請及び占用協議に要する費用は、道路協力団体の活動規模、設置する占用物件の規模、占用予定の道路区域、工事の方法等により異なることから、一律に定量的な把握をすることは困難であるが、仮に団体における担当者を1人として指定申請書類及び協議書類作成に各1.5時間を要するとすると、道路協力団体の指定の申請及び占用協議に要する費用は1回あたり各3,572円と推定される。

仮に道路協力団体として指定された37団体が指定申請書類の作成作業を1回、協議書類の作成作業を1回行い、それぞれ3,572円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約26万円と試算される。

- ・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）
＝届出者の時給
4,128,000円÷1,734時間＝2,380.62≒2,381（円）
- ・（担当者の時給（円））×（書類作成に要する時間（時間））×（担当者の人数）
＝書類作成に要する費用（円）
2,381×1.5×1＝3,571.5≒3,572（円）
- ・（指定申請書類の作成作業に要する費用（円））
＝書類作成に要する費用（円）＝3,572（円）
- ・（協議書類の作成作業に要する費用（円））
＝書類作成に要する費用（円）＝3,572（円）
- ・（（指定申請書類の作成作業に要する費用（円））＋（協議書類の作成作業に要する費用（円）））
×（道路協力団体の数）
＝（指定申請書類及び協議書類の作成作業に要する費用の合計（円））
（3,572＋3,572）×37＝264,328（円）

事前評価時点において、遵守費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、各団体の負担する1件あたりの費用は軽微である。事前評価時の想定と遵守費用の内容について乖離はない。

⑤ 「行政費用」の把握

（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について

事前評価時は行政費用として「指定しようとする踏切道に係る情報収集に要する費用」が項目としてあげられている。

なお、情報収集においては、踏切道の大小や、地理的条件により費用が大きく変化することから、定量化は困難である。

当該費用については、今回の規制緩和に関し従前の規制と変化はない。よって、事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。

（2）違法放置等物件に対する措置の強化について

事前評価時は行政費用として「違法放置等物件の除去の命令に要する費用」及び「違法放置等物件の除去に要する費用」が項目としてあげられている。

当該費用については、従前（規制拡充前）から、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、行政側に実質的な負担が生じるケースは限定的であり、事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。

（3）道路協力団体制度の創設について

令和3年10月1日現在、道路協力団体は37団体指定されており、事前評価時に想定されて

いた、道路協力団体の指定に要する費用及び協議への対応に要する費用が行政費用として発生している。

この点、道路協力団体の指定に要する費用として、届出のあった申請書の確認作業について、仮に担当者を1人として、道路協力団体の指定に係る書類及び協議書類の確認に各1.5時間を要するとすると、道路協力団体の指定に要する費用及び協議への対応に要する費用は1回あたり各3,572円と推定される。

仮に、道路協力団体として指定された37団体にそれぞれ指定申請書類の確認作業を1回、協議書類の確認作業を1回行い、各3,572円の費用を要すると仮定すると、その費用の合計は約26万円と試算される。

- ・年間平均給与額（事業所規模30人以上）÷年間総労働時間（事業所規模30人以上）
＝担当者の時給
4,128,000円÷1,734時間＝2,380.62≒2,381（円）
- ・（担当者の時給（円））×（書類確認に要する時間（時間））×（担当者の人数）
＝書類確認に要する費用（円）
2,381×1.5×1＝3,571.5≒3,572（円）
- ・（道路協力団体の指定に要する費用（円））
＝書類確認に要する費用（円）＝3,572（円）
- ・（協議への対応に要する費用（円））
＝書類確認に要する費用（円）＝3,572（円）
- ・（（道路協力団体の指定に要する費用（円））＋（協議への対応に要する費用（円）））
×（道路協力団体の数）
＝（道路協力団体の指定に要する費用及び協議への対応に要する費用の合計（円））
（3,572＋3,572）×37＝264,328（円）

事前評価時点において、行政費用を定量化していないため、事後評価時点の算出結果と比較することはできないが、上記の通り一定の費用が発生しているものの、1件あたりの費用は軽微である。よって、事前評価時の想定と行政費用の内容について乖離はない。

⑥ 効果（定量化）の把握

（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について

当該規制緩和により、改良の方法が定まっていない踏切についても、期限を設けて指定することで、期限内に、法律に基づく着実な対策の実施が進むという効果を想定していたが、「改良すべき踏切道の指定」について約950件指定数が増加しており、指定された踏切道について、法律に基づく着実な対策の実施が図られたことを示す実績であると考えられ、事前評価時の想定と乖離はない。なお、実際に改良によってどの程度の効果が発生したかについては、改良の内容等に左右されることから定量的に把握することは困難である。

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化について

当該規制拡充により、違法に道路に設置された物件が道路の構造や交通に及ぼす支障を除去し、歩道等の安全性の向上、交通の円滑化等に寄与するという効果を想定していたが、令和3年10月1日現在、当該措置により、違法放置等物件の除去を行った事例が5件あり、道路の構造や交通の円滑化が図られたことを示す実績であると考えられる。また、規制が拡充されたことが違法放置等物件設置の抑止力となっていることも考えられる。

なお、これらの効果は、違法放置等物件の種類、規模等により異なることから、定量化することは困難である。

(3) 道路協力団体制度の創設について

当該規制緩和により、道路管理に関わる活動を行う民間団体の手続の負担の軽減につながり、それによって、民間団体等の多様な主体の参画を通じた適切な道路管理が一層推進されるという効果を想定していたが、令和3年10月1日現在、当該措置により、④「遵守費用」の把握及び⑤「行政費用」の把握に記載のとおり、全国37件の道路協力団体が指定され、それぞれが道路の管理に資する活動を行っているという効果をあげている。

なお、これらの効果は、各団体の活動内容、道路を占有する工作物等の種類、占有面積、占有期間等により異なることから、定量化は困難である。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

(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について

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化について

(3) 道路協力団体制度の創設について

上記⑥「効果（定量化）の把握」のとおり、当該規制の効果については定量化は困難であり、このため金銭価値化も困難である。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

(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について

(2) 違法放置等物件に対する措置の強化について

当該措置による副次的な影響又は波及的な影響は特段見受けられなかった。

(3) 道路協力団体制度の創設について

当該措置による副次的な影響又は波及的な影響として、道路協力団体の活動による地域の賑わい創出や地域活性化の事例が確認されている。例えば、石川県金沢市の「金沢片町まちづくり会議」では本制度を活用して国道157号犀川大橋上でオープンカフェを開催し、地域のにぎわいを創出するとともに、その収益を維持管理へ活用している。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

（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について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制の緩和を継続する必要性が認められる。

当該措置による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、１件あたりの費用はいずれも軽微である。

一方、指定された踏切道について、⑥に記載のとおり法律に基づく着実な対策の実施が図られた実績がある。また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

以上より、当該措置は、継続することが妥当である。

なお、「踏切道改良促進法等の一部を改正する法律」（令和３年法律第９号）により踏切道改良促進法第３条を改正し、踏切道の指定について更に柔軟に行うことができるよう規制を緩和したところである。

（２）違法放置等物件に対する措置の強化について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制の拡充を継続する必要性が認められる。

当該措置による費用として、一定の行政費用が発生しているが、１件あたりの費用はいずれも軽微である。

一方、違法放置等物件の除去により道路の構造や交通の円滑化が図られた事例があるほか、違法放置等物件設置の抑止力にもなっていることも考えられる。また、副次的な影響又は波及的な影響の発生は確認されていない。

以上より、当該措置は、継続することが妥当である。

（３）道路協力団体制度の創設について

事前評価時に想定した課題は継続しており、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じていないため変化は無く、規制の緩和を継続する必要性が認められる。

当該措置による費用として、一定の遵守費用及び行政費用が発生しているが、１件あたりの費用はいずれも軽微である。

一方、⑥に記載のとおり、当該措置により多様な主体の参画を通じ、地域の特性に応じたきめ細やかな道路管理に資する活動等の促進が図られており、また、副次的な影響又は波及的な影響として地域の賑わい創出や地域活性化の事例も確認されている。

以上より、当該措置は、継続することが妥当である。