

規制の事前評価書(要旨)

| | |
|----------------|---|
| 法律又は政令の名称 | 道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案 |
| 規制の名称 | (1)自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) (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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) (3)特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) |
| 規制の区分 | (1)・(2)規制の緩和 (3)規制の新設 |
| 担当部局 | 国土交通省道路局路政課 |
| 評価実施時期 | 令和2年10月7日 |
| 規制の目的、内容及び必要性等 | <p>(1)自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) 自動運行補助施設を道路の区域内の地上に設ける場合、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない場合においては、一般工作物等の占有の場所の特例として、路肩や車道にも設置することを可能とする規定を追加することとする。</p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) 一般工作物等を歩道上に設ける場合には占有の場所を歩道内の車道に近接する部分に限定しているところ、一般工作物等に該当する歩行者利便増進施設等を、利便増進誘導区域内の歩道上に設ける場合には、歩道内の車道に近接する部分に限ることなく、歩道上の部分全てにおいて設けることを可能とする規定を追加する。</p> <p>(3)特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) 道路法等の一部を改正する法律(令和2年法律第31号。)による改正後の道路法第48条の33に基づく委任を受けた許可基準として、以下の内容を規定することとする。 ・当該申請に係る車両の幅、重量、高さ又は長さその他の停留させる当該車両に係る事項が、当該特定車両停留施設の構造の保全に支障を及ぼすことがないと認められるものであること ・当該申請に係る車両を停留させる日及び時間帯、当該車両の特定車両停留施設の周辺における通行経路その他の当該車両の停留の方法に関する事項が、当該日及び時間帯において当該特定車両停留施設に停留する他の車両の種類及び数、当該特定車両停留施設の周辺における道路の構造及び交通の状況その他の事情に照らして、当該特定車両停留施設の適正かつ合理的な利用に支障を及ぼすことがないと認められるものであること ・当該申請に係る車両を停留させることが、特定車両停留施設の周辺における安全かつ円滑な道路の交通を確保するため必要であると認められるものであること</p> |
| 直接的な費用の把握 | |
| (遵守費用) | <p>(1)自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) 自動運行補助施設に係る占有の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用</p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) 歩行者利便増進施設等に係る占有の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用</p> <p>(3)特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) 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</p> |
| (行政費用) | <p>(1)自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) 道路管理者が自動運行補助施設に係る占有の許可申請の審査に要する費用</p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) 道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占有の許可申請の審査に要する費用</p> <p>(3)特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) 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審査に要する費用</p> |
| 直接的な効果(便益)の把握 | <p>(1)自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) 複雑な交通環境にあっても車両のみでは確保することが困難な道路交通の安全性が道路側から確実に担保されるという効果</p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) 歩行者の安全かつ円滑な通行及び従前より高い水準の利便の増進が更に図られ、道路空間を中心とした快適な生活環境の確保や地域の活力の創造へ寄与するという大きな効果</p> <p>(3)特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) 特定車両停留施設における安全かつ円滑な停留を実現し、道路の本線における安全かつ円滑な交通の確保という目的を全うするという効果</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| <p>副次的な影響と波及的な影響の把握</p> | <p>(1) 自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) 特になし</p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) 特になし</p> <p>(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) 特になし</p> |
| <p>費用と効果(便益)の関係</p> | <p>(1) 自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) <ul style="list-style-type: none"> ・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有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有の許可に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。 ・一方、今後の自動運転の促進に際して、複雑な道路環境にあっても道路交通の安全性が担保され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。 </p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) <ul style="list-style-type: none"> ・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有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有の許可に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。 ・一方、利便増進誘導区域の歩道上の全ての部分において歩行者利便増進施設等の設置が可能となり、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等の効果が見込まれる。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。 </p> <p>(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) <ul style="list-style-type: none"> ・当該規制においては、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申請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に係る許可申請の審査に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。 ・一方、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故の解消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。 </p> |
| <p>代替案との比較</p> | <p>(1) 自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) [代替案の内容] 自動運行補助施設の占有の場所について、一般工作物等の基準に依ることとする手法が代替案として考えられる。 [費用] <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 自動運行補助施設を車道の上に置くことができなくなるため、自動運行補助施設の占有許可に係る件数は減るが、申請1件あたりに係る遵守費用は変わらない。 ・行政費用 道路管理者が占有許可に要する費用は、規制案に対して占有許可の申請数が減少するが、許可1件あたりに要する行政費用は変わらない。 [効果(便益)] トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれる可能性が生じる。その結果、事故が生じ死傷者が出た場合、社会的損失が大きくなる。 [規制案と代替案の比較] <ul style="list-style-type: none"> ・自動運行補助施設の占有の場所に関する基準について、一般工作物等の占有の場所の基準に依ることとすることで、占有許可の申請数は減少するが、申請1件あたりに係る遵守費用及び許可1件あたりに係る行政費用は変わらない。一方、トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれる可能性が生じる。その結果、事故が生じ死傷者が出た場合、社会的損失が大きくなるため、その効果は限定的である。 ・よって、代替案は、規制案に比べ多大な社会的損失を生むため、当該規制案が妥当である。 </p> <p>(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の占有の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) [代替案の内容] 歩行者利便増進施設等の占有の場所について、一般工作物等の占有の場所の基準に依ることとする手法が代替案として考えられる。 [費用] <ul style="list-style-type: none"> ・遵守費用 占有許可を申請する者が当該申請に要する費用は、代替案では歩道内の車道に近接する部分以外には占有物件を設置できないこととなり、規制案に対して占有許可の申請は減るが、申請1件あたりに係る遵守費用は変わらない。 ・行政費用 道路管理者が占有許可に要する費用は、規制案に対して占有許可の申請数が減少するが、許可1件あたりに要する行政費用は変わらない。 </p> |

| | |
|------------|---|
| | <p>[効果(便益)] 歩道内の車道に近接する部分に限定している一般工作物等の基準に依ることとした場合、歩行者の利便の増進の対象が限定されることとなる。</p> <p>[規制案と代替案の比較] ・歩行者利便増進施設等の占用の場所に関する基準について、一般工作物等の基準に依ることとするので、占用許可の申請数は減少するが、申請に係る遵守費用及び許可に係る行政費用は変わらない。一方、歩道上に設ける場合には歩道内の車道に近接する部分に限定している同条の基準に依ることとした場合、歩行者の利便の増進の対象が限定されることとなるため、その効果は規制案に対して限定的である。 ・よって、代替案は、規制案に比べ効果が限定的であるため、当該規制案が妥当である。</p> <p>(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) [代替案の内容] 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準について、政令によらず、広報や周知による手法が代替案として考えられる。</p> <p>[費用] ・遵守費用 規制案と同様に、許可に係る申請費用が発生する。 ・行政費用 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の設定に係る費用が一定程度発生する。</p> <p>[効果(便益)] 特定車両の停留に係る許可基準の詳細が政令で規定されない場合、広報や周知を基に許可申請者において申請の可否を判断することになるが、許可基準に強制力がないことを理由とした未許可車両が不法に停留する可能性が増加する。その結果、当該施設周辺において発生する混雑の緩和という効果が限定的になる。</p> <p>[規制案と代替案の比較] ・特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準について、政令によらず、広報や周知による手法とすることで、規制を行った場合と同様、特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の設定に係る費用が一定程度発生する。さらに、他の手段によって詳細な基準を定める必要が生じ、行政費用が追加的に見込まれる一方で、許可基準が強制力がないことを理由とした未許可車両が停留する可能性が増加することから、当該施設停留する車両の適正な管理ができず、道路における混雑緩和という効果が限定的なものとなる。</p> |
| 事後評価の実施時期等 | <p>当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画(平成26年6月24日閣議決定)を踏まえ、施行から5年後(令和7年度)に事後評価を実施する。</p> <p>【指標等】 (1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第11条の6関係) ・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。 (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の占用の場所に関する基準の緩和(道路法施行令第10条関係) ・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。 (3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設(道路法施行令第35条の8関係) ・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。</p> |
| 備考 | |