

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法施行令及び建築基準法施行令の一部を改正する政令案

規制の名称：(1) 占用物件の追加（道路法施行令第7条関係）

(2) 特定行政庁の許可により道路内の建築制限を緩和する建築物の追加
(建築基準法施行令第145条関係)

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止

担当部局：国土交通省道路局路政課、住宅局市街地建築課

評価実施時期：令和5年9月21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、気候変動に伴い自然災害が激甚化・頻発化するため、地球温暖化対策に早急に取り組む必要性が出てきており、日本では、『地球温暖化対策計画』（令和3年10月閣議決定）において、2013年度と比較して、2030年度には46%の温室効果ガスを削減すること等が目標とされている。特に、『2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略』（令和3年6月成長戦略会議決定）において「電気自動車・燃料電池自動車等の導入促進に加え、…（中略）…電池の次世代技術開発・製造立地推進、水素ステーションの整備、電気自動車向けの急速充電設備の整備等により、電動車について、遅くとも2030年までにガソリン車並みの経済性・利便性を実現する。」と記載があるほか、『GX実現に向けた基本方針』（令和5年2月閣議決定）において「SA・PA…（中略）…でのEV充電器や水素ステーションの設置への対応」を行っていく旨記載されており、電気自動車、水素自動車等のクリーンエネルギー自動車が徐々に普及しつつあるところ、水素や電気といったクリーンエネルギー（以下「水素等」という。）を使用する自動車の利便性を確保するためのインフラ整備を支援していく必要性が高まっている。

この点、水素等のガソリン以外の動力源を自動車に供給するための施設（以下「水素等供給施設」という。）が、道路法（昭和27年法律第180号）において高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける占用物件及び建築基準法（昭和25年法律第201号）において特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物として規定されない場合、SA・PAはスペースの制約があることや、高速自動車国道及び自動車専用道路そのものが閉鎖空間であることから、当該施設の整備手法の選択肢が狭まり、利用者の利便に資する形での設置がなされず、SA・PA内で自動車に水素等のガソリン以外の動力源を容易に供給することができないため、当該道路の円滑な交通の確保が妨げられることが想定される。

- 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)

[課題及び発生原因]

水素等供給施設については、民間事業者等が高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設置することができる占有物件として道路法施行令(昭和27年政令第479号)第7条に、特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物として建築基準法施行令(昭和25年政令第338号)第145条に、それぞれ規定されておらず、整備促進が図れない。

[規制緩和の内容]

民間事業者等が、水素等供給施設を高速自動車国道又は自動車専用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及び建築基準法上の特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物として新たに位置付けることとする。

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)

(1) 占有物件の追加について

当該規制に係る遵守費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る占有の申請を行おうとする者に対し、当該申請に要する書類の作成費用が発生する。当該費用については、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等は想定しておらず、発生する費用は軽微であると想定される。

(2) 特定行政庁の許可により道路内の建築制限を緩和する建築物の追加について

当該規制に係る遵守費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設の建築許可の申請を特定行政庁に対して行おうとする者に対し、当該申請に要する手数料が発生するが、その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

(1) 占有物件の追加について

当該規制に係る行政費用として、道路管理者が、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る占有の許可申請の審査に要する費用が発生するが、道路管理

者においては既に同様の許可事務を行っており、新たな事務を担うものではないため、新たに発生する費用は軽微であると想定される。

(2) 特定行政庁の許可により道路内の建築制限を緩和する建築物の追加について

当該規制に係る行政費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る建築許可申請に対して特定行政庁が審査に要する費用が発生するが、特定行政庁においては既に同様の許可事務を行っており、新たな事務を担うものではないため、新たに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

水素等供給施設について、道路法上の占用物件及び特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物として追加することにより、高速自動車国道又は自動車専用道路内において民間事業者等が水素等供給施設を設置することが可能となり、当該施設が増加することで、当該道路内で自動車に水素等のガソリン以外の動力源の供給が容易となり、円滑な交通が確保されるという効果が想定される。

また、例えば水素等供給施設が占用物件として設置されている高速自動車国道又は自動車専用道路ごとに、動力源が異なる自動車別の交通量を把握して測定することが考えられるが、当該自動車の車両の形状、ナンバープレート等、外見から動力源の別を判別して交通量を測定することは困難である。このため、定量的に今回の規制の評価を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緩和の効果については定量的に把握することが困難であることから、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

当該規制緩和は、民間事業者等による水素等供給施設の設置を促すために、新たに当該施設を道路法上の占用物件及び特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物として規定するものであり、遵守費用の削減は発生しない。

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

（１）占有物件の追加について

当該規制緩和においては、遵守費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る占有の申請を行おうとする者が当該申請に要する書類の作成費用が発生する。また、行政費用として、道路管理者が高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る占有の許可に要する費用が発生するが、その費用はいずれも軽微である。一方、当該規制緩和によって、民間事業者等による水素等供給施設の整備手法の選択肢が広がり、これに伴う施設の増加によって、当該道路内で自動車に水素等のガソリン以外の動力源の供給が容易となり、円滑な交通が確保されるという効果が見込まれる。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。

（２）特定行政庁の許可により道路内の建築制限を緩和する建築物の追加について

当該規制緩和においては、遵守費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設の建築許可の申請を特定行政庁に対して行おうとする者に、当該申請に要する手数料が発生する。また、行政費用として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設に係る建築許可申請に対する特定行政庁の審査に要する費用が発生するが、その費用はいずれも軽微である。一方、当該規制緩和によって、民間事業者等による水素等供給施設の整備手法の選択肢が広がり、これに伴う施設の増加によって、当該道路内で自動車に水素等のガソリン以外の動力源の供給が容易となり、円滑な交通が確保されるという効果が見込まれる。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

当該規制緩和は、民間事業者等による水素等供給施設の設置を促し、高速自動車国道又は自動車専用道路内で、自動車への水素等のガソリン以外の動力源の供給を容易とすることで、高速自動車国道又は自動車専用道路の円滑な交通を確保することが目的であり、当該目的を達成するための手段として、高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAに設ける水素等供給施設を、道路法上の占用物件及び特定行政庁の許可により例外的に高速自動車国道又は自動車専用道路内に設けることができる建築物に追加規定するものである。この点、SA・PAのスペースや高速自動車国道及び自動車専用道路そのものが閉鎖空間であるといった制約上、高速自動車国道又は自動車専用道路の自動車駐車場上に水素等供給施設を設置する場合、当該規制緩和以外の方法が想定されない。

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53回国土幹線道路部会（令和5年2月16日）において、カーボンニュートラルへの対応として、以下について取り組むこととされた。

- ・EV充電施設：設置スペースの確保や充電待ちの削減への対応
- ・水素ステーション：設置スペースの確保や運営事業者の確保

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該規制の緩和については、施行から5年後（令和10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。

高速自動車国道又は自動車専用道路のSA・PAにおいて、占用物件及び道路内に建築することについて特定行政庁の許可を受けた建築物として設置された水素等供給施設の設置状況を把握することとする。