

## 規制の事前評価書

評価実施日：平成25年3月14日

政策	道路法等の一部を改正する法律案		
担当課	道路局路政課	担当課長名	田尻 直人
規制の目的、内容、必要性等	<p>1. 法令案等の名称・関連条項とその内容</p> <p>【法令案等の名称】 道路法等の一部を改正する法律案</p> <p>【関連条項とその内容】</p> <p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限（第37条）</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査（第72条の2）</p> <p>2. 規制の目的</p> <p>道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図ることを目的とする。</p> <p>3. 規制の目的に関する指標</p> <p>a 関連する政策目標</p> <p>4 水害等災害による被害の軽減</p> <p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>8 都市、地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p>b 関連する施策目標</p> <p>13 津波・高潮・浸食等による災害の防止・減災を推進する</p> <p>15 道路交通の安全性を確保・向上する</p> <p>29 道路交通の円滑化を推進する</p> <p>c 関連する業績指標</p> <p>21 市街地等の幹線道路の無電柱化率</p> <p>d 業績指標の目標値及び目標年度</p> <p>21 18%（平成28年度）</p> <p>e 規制により達成を目指す状況についての具体的指標</p> <p>1. (2) について、具体的指標を設定できるかどうかを検討中。</p> <p>4. 規制の内容</p> <p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限（第37条）</p> <p>【規制の強化・拡充】</p> <p>道路管理者は、防災上重要な道路について、一定の基準に適合する場合には許可を与えなければならないとされている電柱、ガス管等について、区域を指定して、道路の占用の禁止又は制限を行うことができることとする。</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査（第72条の2）</p> <p>【規制の強化・拡充】</p> <p>道路管理者は、重量制限等に違反した限度超過車両（以下「違反通行車両」という。）を所有し、又は通行させる者（以下「違反通行車両の使用者等」という。）に対し、必要な報告を求め、立入検査をすることができることとする。</p> <p>5. 規制の必要性</p> <p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限（第37条）</p> <p>東日本大震災では、道路の避難路や緊急輸送路としての機能の重要性が改めて認識されたところであるが、現状では、災害が発生した場</p>		

	<p>合に避難路や緊急輸送路としての機能を果たすことが想定される防災上重要な道路上に、大規模地震等の災害発生時に倒壊するなどして当該道路の閉塞を生じさせる可能性がある占有物件が設置されており、避難路や緊急輸送路としての機能の発揮や緊急車両等の通行に支障をきたしかねない状況にある。(⇒目標と現状のギャップ)</p> <p>現行法では、継続して道路上に占有物件を設置する場合には道路管理者の許可を受ける必要があるが、とりわけ電柱、ガス管等のいわゆる義務占有物件については、当該許可の基準を満たせば道路管理者は占有許可をしなければならないこととされており、防災上重要な道路であったとしても占有許可基準に適合する限り占有許可をしなければならない。(⇒原因の分析)</p> <p>防災上重要な道路については、大規模地震等の災害発生時における電柱等の占有物件の倒壊等による防災上重要な道路の閉塞を避けるため、占有の禁止又は制限を行う必要がある。(⇒課題の特定)</p> <p>このため、防災上重要な道路について、その避難路や緊急輸送路としての効用を全うさせるために必要と認める場合には、道路管理者は、区域を指定して、占有の禁止又は制限をできることとする。(⇒規制の具体的内容)</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査 (第 72 条の 2)</p> <p>今般、橋等の道路構造物の老朽化が急速に進行する中、道路の長寿命化対策を講じることが求められている。しかし、道路管理者の許可を得ることなく重量制限等を超えて通行したり、許可の条件に違反して通行したりする大型車両は依然として多い。こうした違反通行車両の通行が、道路の構造に大きな影響を与えており、道路の老朽化をさらに進めかねない状況にある。(⇒目標と現状のギャップ)</p> <p>違反通行車両の取締りのためには、従来は道路を通行する大型車両について取締基地等で違反状態の確認をする方法のみであったが、より多数の違反通行を確認し行政指導ができるよう、国土交通省においては平成 17 年度以降、重量等の自動計測装置の設置を進めてきたところである。しかしながら、自動計測装置のみでは違反通行車両を実際に運転していた者の特定が困難であるため、自動車検査証の情報に基づき当該車両の使用者への行政指導を行うにとどまっている。このような方法では、取締り等の実効性を十分に担保することができず、違反通行車両の減少にはつながっていない。(⇒原因分析)</p> <p>違反通行車両を「通行させた者」に対する許可の取消し等を確実にを行うためには、道路管理者が実際に運転していた者を特定するに足る情報を入手することが必要である。(⇒課題の特定)</p> <p>具体的には、違反通行車両の使用者等から報告徴収できることとするとともに、当該違反通行車両の使用者等の事務所等に立ち入り、通行経路、通行時間等の記録を確認することにより、違反通行車両を実際に運転していた者の特定をすることができることとする。(⇒規制の具体的内容)</p>
<p>想定される代替案</p>	<p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占有禁止又は制限 (第 37 条)</p> <p>占有の許可基準を改正して、防災上重要な道路における構造の基準を厳しいもの (例：震度〇以上の地震でも倒壊しない構造等) とする。</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査 (第 72 条の 2)</p> <p>従来どおりの方法により、違反通行車両に関する違反の是正の徹底を図ることとし、道路管理者が、違反通行車両の使用者等に対する報告徴収や立入検査までは行うことができないこととする。</p>

<p>規制の費用</p>	<p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限 (第 37 条)</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 (指定された道路の区域内において物件等を占用している者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 占用の禁止又は制限を行った道路における既設の占用物件の撤去に要する費用</li> <li>・ 他の場所への当該占用物件の移設に要する費用 (道路の占用による場合は許可申請に要する費用、道路区域外に再度設置する場合には土地の賃借料等が発生)</li> <li>    ただし、電線共同溝への電線敷設工事等に要する費用の一部については、国から地方公共団体を通じて無利子貸付けを受けることができ、その場合には費用が軽減される。(今回の改正で措置)</li> </ul> <p>b 行政費用 (道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災上重要な道路の区域の指定又は占用の禁止若しくは制限の実施事務に要する費用</li> <li>・ 占用禁止又は制限を行った道路における既設の占用物件の撤去費用に対する損失補償に要する費用</li> <li>・ 上記の無利子貸付けに要する費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電気事業者等の費用負担が増加する場合には、国民が負担する電気料金等の価格への転嫁が生じ得る。</li> </ul> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 (道路上に物件等を占用している者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな許可基準に適合しない既設の占用物件の撤去に要する費用</li> <li>・ 新たな許可基準に適合する占用物件を再度設置するための費用又は他の場所に当該占用物件を移設するための費用 (道路の占用による場合は許可申請に要する費用、道路区域外に再度設置する場合には土地の賃借料等が発生)</li> </ul> <p>b 行政費用 (道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな許可基準の作成に要する費用</li> <li>・ 新たな許可基準に適合するか否かの審査に要する費用</li> <li>・ 新たな許可基準に適合しない物件についてすぐさま撤去しなければならないこととする場合には損失補償に要する費用が発生</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電気事業者等の費用負担が増加する場合には、国民が負担する電気料金等の価格への転嫁が生じ得る。</li> </ul> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査 (第 72 条の 2)</p> <p>① 当該規制案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 (違反通行車両の使用者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 報告徴収及び立入検査への対応に要する費用</li> </ul> <p>b 行政費用 (道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 報告徴収及び立入検査の実施に要する費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <p>特になし</p> <p>② 代替案における費用の要素</p> <p>a 遵守費用 (自動車検査証の情報のみに基づき推認される違反通行車両の使用者等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政指導等の徹底への対応に要する費用</li> </ul> <p>b 行政費用 (道路管理者)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政指導等の徹底に要する費用</li> </ul> <p>c その他の社会的費用</p> <p>特になし</p>
--------------	--

<p>規制の便益</p>	<p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限 (第 37 条)</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 大規模地震等の災害発生時に電柱等の占用物件が倒壊等することによる避難路又は緊急輸送路となる道路の閉塞を防ぎ、迅速な救援・救助等を行うことが可能となる。これにより、多くの人命が守られるとともに被災地の迅速な復旧にも資することとなる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 新たな許可基準において想定した一定規模以下の地震に関しては、①と同じ便益が得られる。しかし、道路上を占用する物件について、いかなる規模の地震でも倒壊等しない基準を設けるのは、非現実的であり、地震の規模が巨大であるほど、人命の保護や広範にわたる被災地の復旧が求められるにもかかわらず、基準が想定する以上の巨大地震が発生した場合については、道路の閉塞を十分に防ぐことができない。このため、本案によって得られる便益は限定的である。 なお、大規模地震等の災害時に倒壊しない構造が求められることから、物件の規模が大きくなり、景観に悪影響を及ぼすことも想定される。</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査 (第 72 条の 2)</p> <p>① 当該規制案における便益の要素 違反通行車両の通行による道路の構造物の損傷は、維持管理費用の増大を招くとともに、老朽化を原因とした不測の事故の発生へもつながりかねない。当該規制案により自動計測装置で捉えた違反通行車両を実際に運転していた者の特定が可能となることから、違反を繰り返す違反通行車両の使用者等に対して、監督処分等を適確に実施することが可能となる。これにより、違反通行車両の大幅な減少が期待でき、道路の構造への悪影響を減少させることができる。</p> <p>② 代替案における便益の要素 道路管理者等が通行経路、通行時間等の記録を正確に確認することができないため、現行と同様、行政指導に頼らざるを得ず、違反通行車両の減少は期待できない。</p>
<p>規制の効率性 (費用と便益の関係の分析)</p>	<p>(1) 防災上重要な道路における物件等の占用禁止又は制限 (第 37 条) 当該規制案については、既設の占用物件の撤去費用等の遵守費用、損失補償等の行政費用等の費用が、一定程度発生する。しかし、占用の禁止又は制限がされた防災上重要な道路を避難路又は緊急輸送路として使用することにより救援・救助等や被災地の復旧を迅速に行うことが可能となる。当該道路の使用により守られる多くの人命等の便益や当該道路の使用による被災地の復旧等の迅速化の便益の大きさに鑑みれば、このような費用は、社会的に受忍されるべき程度のものであると考えられる。</p> <p>一方で、代替案については、本案に比して、基準を満たした占用物件が引き続き設置され得るため効果は限定的であり、大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図るという目的に照らすと、これを採用することは適当でない。また、景観上も悪影響を及ぼし得ることから適当ではない。</p> <p>以上のことから、当該規制案は、代替案よりも優れていると考えられる。</p> <p>(2) 違反通行車両の使用者等に対する報告徴収及び立入検査 (第 72 条の 2) 当該規制案については、行政費用等が一定程度発生する。しかし、当</p>

	<p>該規制案による措置を講ずることにより、重量制限違反等を繰り返す車両の使用者等に対する監督を適確に実施することが可能となり、違反通行車両の通行による道路の構造への影響を減少させ、道路の老朽化対策に資することとなる点で、得られる便益は大きい。</p> <p>一方で、代替案については、重量等違反等を繰り返す車両の使用者に対する監督を一定程度行うことは可能となるものの、立入検査等を行うことができず、また、依然として違反通行車両を実際に運転していた者の特定は困難であることから、十分な監督を行うことは困難であり、違反通行車両の減少にはつながらない。</p> <p>当該規制案によれば新たに立入検査等の費用が発生するものの、代替案は、道路の老朽化を踏まえた道路の適正な管理を図るという目的に照らすと、十分なものではなく、当該規制案は代替案よりも優れているものと考えられる。</p>
<p>有識者の見解、 その他関連事項</p>	<p>「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) (抄)</p> <p style="text-align: center;"><b>IV 具体的施策の提案</b></p> <p><b>4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用</b></p> <p>(4) 効率的な物流ネットワークの強化</p> <p>&lt;現状と課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2005年にISO規格となった45ft コンテナは、欧米や近年急速な経済成長を続けている中国等においては、利用が拡大しており、今後、世界的な取扱量が増加する可能性がある。我が国においても、45ft コンテナに対する利用ニーズがある一方で、<u>大型車両による道路構造物への疲労影響が懸念されている。</u></li> </ul> <p><b>5. 防災も含めた国土の信頼性確保</b></p> <p>(1) 大規模広域地震への備え</p> <p>&lt;今後の方向性&gt;</p> <p>①道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の災害に対する安全性の向上に向け、<u>道路施設が持つ避難地、活動拠点等副次的機能を活用し、減災に貢献することが必要である。</u></li> <li>・災害時の被害を軽減するため、<u>防災上危険な密集市街地において、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備が必要である。</u></li> </ul>
<p>事後評価又は事後検証の実施方法及び時期</p>	<p>①【実施方法】</p> <p>平成30年度末までにRIA事後検証シートにより事後検証を実施。また、事後検証までの期間を分析対象期間とする。</p> <p>②【実施時期】</p> <p>法附則第4条において、政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、第一条から第三条までの規定による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしている。</p>
<p>その他 (規制の有効性等)</p>	<p>(1)に関しては、占用の禁止又は制限によって、防災上重要な道路から、災害発生時に道路を閉塞させる可能性のある占有物件をあらかじめ確実に排除しておくことができる。道路管理者によって防災上重要な道路が適切に指定されれば、避難路・緊急輸送路としての道路の機能が確保され、人命の保護や被災地の迅速な復旧に役立つことが期待できる。</p> <p>(2)に関しては、道路管理者が、報告徴収及び立入検査による確認手段を担保として、これまで設置が進められてきている重量等の自動計測装置の計測成果を最大限活用でき、実効性を伴う違反通行車両の取締りが可能となる。これにより、違反通行車両を着実に減少させることができると考えられ、他の種々の道路の老朽化対策とも相まって、道路の老朽化対策という観点から、大きな効果が期待できる。</p>

	<p>以上のことから、道路の老朽化や大規模な災害の発生の可能性等を踏まえた道路の適正な管理を図ることが可能となることから、当該規制案は有効である。</p>
--	---