

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(1) 脱炭素化施設等の設置に係る占用の無余地性要件の適用除外

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省道路局路政課

評価実施時期：令和7年2月6日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件)

ii

(該当理由)

- 本規制の緩和は、道路の占用の許可基準のうち無余地性要件（道路の占用を許可する基準のうち道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものである場合に限り許可を与えることとする要件）について、太陽光発電施設を含む脱炭素化施設等の占用にあたっては適用除外とするものである。行政費用として、本規制の緩和により増加する占用許可申請に係る道路管理者の審査事務負担が想定されるところ、想定される申請許可増加件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、年間 10 億円以上となることは想定されないため。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が 1 回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10 年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満と推計されるもの(様式2—①)

1 規制の必要性・有効性

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・自然災害の頻発や道路の老朽化等により、安全かつ円滑な道路交通の確保の重要性が増大していることに鑑み、災害時における道路の円滑かつ迅速な啓開のための道路啓開計画の策定、自動車駐車場に設けられる災害応急対策に資する施設に係る占用許可基準の緩和、連携協力道路の管理の特例の創設等の措置を講ずるとともに、道路の脱炭素化を推進するため、道路管理者による道路脱炭素化推進計画の策定等の措置を講ずる。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・気候変動に伴い激甚化、頻発化する災害により、全国各地において、道路をはじめ多数の被害が発生し、地域の安全安心な暮らし等に多大な影響を及ぼしている。
- ・こうした地球温暖化の影響を防止するため、我が国の中期目標として、2030年度に温室効果ガスを約46%削減すること等を盛り込んだ地球温暖化対策計画（令和3年10月閣議決定）が策定されている。
- ・一方、道路が関連する分野のCO₂排出量は、我が国全体の約18%を占めており、現在の中期目標はもとより、今後改定される新たな削減目標に貢献していくためには、国が管理する道路だけでなく、全ての道路管理者が排出量削減に向けて積極的に取り組むことが重要である。
- ・道路管理者が行う道路の脱炭素化の取組の一つとして、太陽光発電施設や走行中給電施設といった道路の脱炭素化に資する施設（以下「脱炭素化施設等」という。）の道路への設置が挙げられるが、現行法上、脱炭素化施設等の道路への占用にあたって、無余地性要件の適用対象となっていることから、道路以外の場所に余地がない場合にしか占用許可を得ることができず、設置が促進されていないことの一因となっている。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・道路脱炭素化推進計画^{*}に定められた道路の脱炭素化の目標の達成に資すると認められる脱炭素化施設等を道路の交通への支障のおそれが少ないと認められる場所に設置する場合にあっては、占用の許可基準として無余地性要件を適用しないこととする。

※本法改正において、道路管理者が協働して脱炭素化を促進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化計画を策定する枠組みを導入予定。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・脱炭素化施設等について、無余地性要件の適用を除外することにより、脱炭素化施設等の設置が促進され、CO₂排出量が削減されるという効果が見込まれる。その効果について、個々の脱炭素化施設等のCO₂削減効果は各施設の性能やその設置される地域、形状等によって異なることから、本規制緩和によるCO₂排出削減の効果定量的に把握することは困難である。また、本規制緩和による脱炭素化施設等の設置促進効果を事前に推計することも困難であるが、事後評価までに、直轄道路における太陽光発電設備の設置の実績（件数）を調査することにより、本規制緩和の効果を把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・無余地性要件は、道路の占用が、一般交通の用に供するという道路の本来目的からは好ましくないものであることを踏まえ、原則として道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものに限り占用を許可することとしたものである。この点、脱炭素化施設等の設置を単に無余地性要件の適用除外とする場合、新たに設置される脱炭素化施設等が道路の構造や交通に支障を及ぼすことが考えられるが、今回の制度改正においては、設置しようとする施設の種別別に定める、交通への支障のおそれが少ないと考えられる場所への占用に限っていることから、本規制緩和に伴い道路の構造や交通に支障を生じさせるおそれはない。
- ・従って、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・従前の基準では無余地性要件に適合せず占用許可を得ることができなかった脱炭素化施設等について、新たに道路に設置可能となることにより、当該施設に係る道路占用許可申請が新たに発生することが想定される。道路管理者においては、その増加した占用許可申請の内容を審査する事務負担が新たに発生する。
- ・個々の道路占用申請の審査に係る事務負担については、道路の状況・占用の内容等により要する審査時間が異なり、また、その申請件数を事前に推計することも困難であることから、その増加する事務負担全体を一律に定量化することは困難であるが、事後評価までに、直轄道路における太陽光発電設備の設置の実績（件数）を調査することにより、本規制緩和により発生する行政費用の一定の把握に努めることとする。
- ・なお、規制緩和前の現在においても、道路管理者においては脱炭素化施設等を含む占用物件全般の許可申請の審査体制を整備しており、脱炭素化施設等の設置の申請が増加したとしても、現行制度上の占用物件全般の申請数に比してその増加件数は極めて少数であることが想定されることから、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、規制緩和により新たに発生する行政費用は軽微であると考えられる。

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

■意見聴取した □意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- その他

(具体の理由：)

＜主な意見内容と今後調整を要する論点＞

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会での審議の過程において、「道路空間への太陽光発電設備の導入推進」や「SA・PA、道の駅において充電事業者等が行う充電器の設置を促進」の方針が示された。（「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略（骨子）」）

＜関連する会合の名称、開催日＞

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会（令和5年8月～令和6年8月開催）

＜関連する会合の議事録の公表＞

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s203_seisaku01.html

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

＜見直し条項がある法令案＞

- ・見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和12年度であり、それまでに事後評価を実施予定。

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：道路法等の一部を改正する法律案

規制の名称：(2) 自動車駐車場に設けられる災害応急対策に資する施設の設置に係る占用の無余地性要件の適用除外

規制の区分：新設 拡充 緩和 廃止

担当部局：国土交通省道路局路政課

評価実施時期：令和7年2月6日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

(該当要件) <u>ii</u>
(該当理由) ・本規制の緩和は、道路の占用の許可基準のうち無余地性要件（道路の占用を許可する基準のうち道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものである場合に限り許可を与えることとする要件）について、災害応急対策移動施設の占用にあたっては適用除外とするものである。行政費用として、本規制の緩和により増加する占有許可申請に係る道路管理者の審査事務負担が想定されるところ、想定される申請許可増加件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、年間 10 億円以上となることは想定されないため。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が 1 回当たり1万円未満と推計※されるもの(様式2—①) ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10 年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間 10 億円未満と推計されるもの(様式2—①)

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・自然災害の頻発や道路の老朽化等により、安全かつ円滑な道路交通の確保の重要性が増大していることに鑑み、災害時における道路の円滑かつ迅速な啓開のための道路啓開計画の策定、自動車駐車場に設けられる災害応急対策に資する施設に係る占用許可基準の緩和、連携協力道路の管理の特例の創設等の措置を講ずるとともに、道路の脱炭素化を推進するため、道路管理者による道路脱炭素化推進計画の策定等の措置を講ずる。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・能登半島地震では、半島という地理的制約の中で、大規模な断水や停電が発生したことを受けて、福岡県うきは市の道の駅「うきは」から石川県穴水町の道の駅「あなみず」へ防災用コンテナ型トイレが派遣され、避難者や災害復旧にあたる作業員に利用された。
- ・このように各地から被災地へ派遣されて活躍したトイレトレーラーやムービングハウス、コンテナ型ランドリー等について、内閣府が中心となり作成された「令和6年能登半島地震に係る災害応急対応の自主点検レポート」（令和6年6月令和6年能登半島地震に係る検証チーム）において、全国どこでも発生しうる自然災害に備え、平時からの配備・災害時の利活用を促進するための仕組みを検討していくこととされている。
- ・現在においても、防災拠点自動車駐車場に設置されるトイレコンテナ等については、災害応急対策に資する施設として、無余地性要件の適用から除外する対象とされているが、令和6年能登半島地震といった甚大な被害を及ぼす災害が発生した場合には、被災エリア内の備えだけでは不十分であった。
- ・トイレコンテナに代表される、平時にも利用することができ、災害時には被災地に移動して災害応急対策に資する機能を果たすことができる施設（以下「災害応急対策移動施設」という。）について、災害時に被災地へ派遣し、被災者支援や災害応急対策に利用するためには、平時には道の駅の自動車駐車場のような円滑な運搬がしやすい場所に設置することが必要である。
- ・しかし、防災拠点自動車駐車場に指定されていない自動車駐車場に災害応急対策移動施設を占用する場合※には無余地性要件の適用から除外する対象となっていないことから、道路以外に余地がない場合にしか占用許可を得ることができず、設置が進まないことの一因となっている。

※道路法（昭和27年法律第180号）における自動車駐車場は、道路の管理上等必要な施設として「道路」に含まれる。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・現在においても、防災拠点自動車駐車場において、災害応急対策に資する施設を占用する場合においては、無余地性要件の適用から除外されているところであるが、災害応急対策移動施設について、道路の交通への支障のおそれが少ないと認められる場所に占用する場合にあっては、その設置場所が防災拠点自動車駐車場以外の自動車駐車場内であっても、占用の許可基準として無余地性要件を適用しないこととする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・災害応急対策移動施設について、占用の無余地性要件の適用を除外するよう規制を緩和することにより、災害応急対策移動施設の設置を促進し、例えば、トイレコンテナ等について、平時においては、自動車駐車場における活用をしつつ、災害時には、被災地へ派遣し、被災者支援や災害応急対策に利用されることが想定され、被災時の災害復旧に資するという効果が見込まれる。その効果について、災害応急対策移動施設が利用される地域、交通量、利用者の数等の道路の状況や被災の状況により個々の施設の活用による効果が異なるため、本規制緩和による被災者支援、災害応急対策、災害復旧への貢献に係る効果を一律に定量的に把握することは困難である。また、本規制緩和による災害応急対策移動施設の設置促進効果を事前に推計することも困難であるが、事後評価時点までに、災害発生時における国が管理する道路区域を有する道の駅での災害応急対策移動施設の活用実績件数を調査することにより、本規制緩和の効果を把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・無余地性要件は、道路の占有が、一般交通の用に供するという道路の本来目的からは好ましくないものであることを踏まえ、原則として道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものに限り占有を許可することとしたものである。この点、防災拠点自動車駐車場以外の自動車駐車場内に設置される災害応急対策移動施設について無余地性要件の適用除外とすることで、新たに設置される災害応急対策移動施設が道路交通に支障を及ぼすことが考えられるが、今回の制度改正においては、道路の付属物である自動車駐車場の占有をはじめとし、交通への支障のおそれが少ないと考えられる場所への占有に限っていることから、本規制緩和により道路交通に支障を生じさせるおそれはなく、平時における通行者の利便性向上の観点からは、道路上に設置することが望ましいものである。
- ・従って、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・従前の基準では無余地性要件に適合せず占有許可を得ることができなかった災害応急対策移動施設について、新たに防災拠点自動車駐車場以外の自動車駐車場内に設置可能となることにより、当該施設に係る道路占有許可申請が新たに発生することが想定されるところ、道路管理者においては、その増加した占有許可申請の内容を審査する事務負担が新たに発生する。
- ・個々の道路占有申請の審査に係る事務負担については、道路の状況・占有の内容等により要する審査時間が異なり、また、その申請件数を事前に推計することも困難であることから、その増加する事務負担全体を一律に定量化することは困難であるが、事後評価時点までに、主に災害応急対策移動施設の設置が想定される道の駅（国が管理する道路区域を有する自動車駐車場）における当該施設の設置件数により、本規制緩和により発生する行政費用の一定の把握に努めることとする。
- ・なお、規制緩和前の現在においても、道路管理者においては災害応急対策移動施設を含む占有物件全般の許可申請の審査体制を整備しており、災害応急対策移動施設の設置の申請が増加したとしても、現行制度上の

占用物件全般の申請数に比してその増加件数は極めて少数であることが想定されることから、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、規制緩和により新たに発生する行政費用は軽微であると考えられる。

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

■意見聴取した 意見聴取しなかった

(意見聴取しなかった理由)

- 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考にしている
- その他
(具体の理由：)

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・令和6年4月～6月にかけて開催された「道の駅」第3ステージ推進委員会において、『「道の駅」第3ステージの中間レビューと今後の方向性』が取り纏められ、その中で「高付加価値コンテナ等の配備など、広域的な支援を可能とするための装備・備蓄の充実を図るべき」、「半島部のような地形的制約がある地域や直轄国道がない地域などへ迅速な支援が実施できるように、災害時に国が迅速に「道の駅」を活用して支援を行う仕組みを構築すべき」とされた。

<関連する会合の名称、開催日>

- ・「道の駅」第3ステージ推進委員会 令和6年4月～6月開催

<関連する会合の議事録の公表>

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/index.html

https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/matome_sasshi.pdf

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

<見直し条項がある法令案>

- ・見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和12年度であり、それまでに事後評価を実施予定。