

規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成30年法律第22号)
規制の名称	①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) ②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) ③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) ④立体道路制度の拡充(規制の緩和) ⑤都市施設等整備協定制度的創設(規制の緩和)
規制の区分	規制の新設・拡充・緩和
担当部局	都市局都市計画課、まちづくり推進課、市街地整備課、街路交通施設課、住宅局市街地建築課
評価実施時期	令和6年3月29日
事前評価時の想定との比較	①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) ②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) ③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) ④立体道路制度の拡充(規制の緩和) ⑤都市施設等整備協定制度的創設(規制の緩和) いずれについても、事前評価時における課題は継続しており、事後評価時において、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の発現もなかった。
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	
(遵守費用)	①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) 事前評価時に想定していた、計画に即した駐車施設整備に伴う遵守費用が発生しており、事前評価時の想定とのかい離はない。なお、計画区域内において計画の適用を受ける建築物の新築又は増築を行う事業は現在進行中であるほか、建築物の設計や場所によって整備に要する費用が異なるため、費用の定量化は困難である。 ②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) 令和5年8月現在、本制度の適用実績なし。 ③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) 事前評価時において、届出にかかる費用を想定していたところ、本制度の導入開始から令和3年12月現在までで、61,600円の遵守費用が発生したことが推計できる。 なお、令和3年12月までの実際の誘導施設の休廃止件数が事前評価時の想定を大幅に下回ったため、かい離が生じている。 ④立体道路制度の拡充(規制の緩和) ⑤都市施設等整備協定制度的創設(規制の緩和) 上記2項目については 事前評価時において、追加的な遵守費用を想定していなかったところ、事後評価時においても遵守費用は発生しておらず、事前評価時の想定とのかい離はない。

(行政費用)	<p>①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) 事前評価時では、追加的な行政費用の発生を想定していなかったところ、事後評価時においても追加的な行政費用は発生しておらず、事前評価時の想定とかい離はない。</p> <p>②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) 令和5年8月現在、本制度の適用実績なし。</p> <p>③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) 事前評価時では、制度周知に要する広報費用及び届出の受理、催告の検討に要する費用を想定していたところ、本制度の導入開始から令和3年12月現在まで、246,579円の行政費用が発生したことが推計できる。 なお、事前評価時の想定と比較して、実際の誘導施設の休廃止に係る届出件数が、事前評価時に医療施設調査等を参考に算出した数を大幅に下回ったため、事前評価時の想定とかい離が生じている。</p> <p>④立体道路制度の拡充(規制の緩和) 事前評価時では、都市計画決定権者による道路管理者との協議に要する費用、都市計画の決定・変更に関する事務に要する費用及び特定行政庁の建築物の建築の認定に関する事務に要する費用を想定していたところ、本措置によって、令和4年3月現在、約2,605,284円の行政費用が発生したことが推計できる。</p> <p>⑤都市施設等整備協定制度的創設(規制の緩和) 事前評価時では、都市施設等整備協定の締結(事前協議や締結された協定に基づく都市計画の案の作成を含む)に要する費用を想定しており、本規制の導入により、令和5年8月現在、74,304円の行政費用が発生したと推計できる。 なお、事前評価時の想定と比較して、実際の都市施設等整備協定の締結の件数が少なかったため、事前評価時とのかい離が生じている。</p>
(効果)	<p>① 都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) 事前評価時では、都市再生緊急整備地域内のエリア単位で、附置義務駐車施設の位置、規模をきめ細かく定めることにより、都市再生緊急整備地域内の一般駐車施設の一部で稼働率が低かったり、荷さばき駐車施設が不足していたりする現状が是正され、需要に応じた台数の駐車施設が確保されるとともに、近隣の道路の安全かつ円滑な交通に資することを効果として想定していた。令和3年度末現在の本計画の策定件数は1件であるところ、計画の適用を受ける建築物の新築又は増築を行う事業は現在進行中であるほか、個々の事業毎に駐車需要や転用ニーズが異なり、効果も多様であるため、効果の定量的な把握は困難である。</p> <p>②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) 令和5年8月現在、本制度の適用実績なし。</p> <p>③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) 事前評価時では、低未利用土地の面積の増加を抑えることで、都市のスポンジ化を抑制し、生活利便性の低下、治安・景観の悪化及び地域の魅力低下を防止するという効果を想定していたところ、本制度の導入開始以降、令和3年12月時点で休廃止件数は22件であり、本措置により、実際にこれらの効果が発現していると考えられる。しかし、これらの効果の発現は個々の事例により異なり多岐にわたるため、効果の定量的な把握は困難である。</p> <p>④立体道路制度の拡充(規制の緩和) 本措置を受けて立体道路制度を活用した事例が令和4年3月時点で17件あり、既存道路や駅前広場の上空を利用したバリアフリー化、回遊性の向上といった効果が発生している。なお、効果の定量的な把握については、当該制度が適用される場所の地価等が異なるため困難である。</p> <p>⑤都市施設等整備協定制度的創設(規制の緩和) 事前評価時では、低未利用土地の面積の増加を抑えることで、都市のスポンジ化を抑制し、生活利便性の低下、治安・景観の悪化及び地域の魅力低下を防止するという効果を想定していたところ、令和5年8月時点で本制度の活用事例が1件あり、本措置により、実際にこれらの効果が発現していると考えられる。しかし、これらの効果の発現は多岐にわたるため、効果の定量的な把握は困難である。</p>

(便益(金銭価値化))	<p>①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) ②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) ③誘導施設にかかる休廃止の届出制度の創設(規制の新設) ④立体道路制度の拡充(規制の緩和) ⑤都市施設等整備協定制度の創設(規制の緩和) いずれの措置についても、効果の定量的な把握は困難であるため、効果の金銭価値化も困難である。</p>
(副次的な影響及び波及的な影響)	副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。
考察	<p>①都市再生駐車施設配置計画制度の創設(規制の拡充) 本措置により遵守費用が発生しているものの、都市再生緊急整備地域内のエリア単位で、附置義務駐車施設の位置、規模をきめ細かく定めることにより、都市再生緊急整備地域内の一般駐車施設の一部で稼働率が低かったり、荷さばき駐車施設が不足していたりする現状が是正され、需要に応じた台数の駐車施設が確保されるとともに、近隣の道路の安全かつ円滑な交通に資するという効果が発生していることから、本規制を継続することは妥当である。</p> <p>②土地区画整理事業に関する特例の新設(規制の新設) 令和5年8月現在、本制度の適用実績はないが、事後評価時において、事前評価時における課題は継続しており、今後、本制度により、低未利用土地の面積の増加を抑えることで、都市のスポンジ化を抑制し、生活利便性の低下、治安・景観の悪化及び地域の魅力低下を防止するという効果が期待できる。従って、本規制を継続することは妥当である。</p> <p>③誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設(規制の新設) 本措置により、遵守費用は、61,600円、行政費用は246,579円と推計されるところ、地域における生活利便性の維持や、治安・景観の悪化及び地域の魅力の低下の防止といった効果に鑑みれば、効果が費用を上回ると考えられるから、本規制を継続することは妥当である。</p> <p>④立体道路制度の拡充(規制の緩和) 本措置により、行政費用は2,605,284円と推計されるところ、駅前広場等の上空を利用することで、土地の有効・高度利用が図られるという効果に鑑みれば、効果が費用を上回ると考えられるから、本規制を継続することは妥当である。</p> <p>⑤都市施設等整備協定制度の創設(規制の緩和) 本措置により、行政費用は74,304円と推計されるところ、地域における生活利便性の維持や、治安・景観の悪化及び地域の魅力の低下の防止といった効果に鑑みれば、効果が費用を上回ると考えられるから、本規制を継続することは妥当である。</p>
備考	