

# 規制の事前評価書

法律又は政令の名称：駐車場法施行令の一部を改正する政令案

規制の名称：路外駐車場の出入口の設置可能な場所の追加（規制の緩和）

規制の区分：新設、改正（拡充、**緩和**）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：都市局街路交通施設課

評価実施時期：平成30年11月20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）

駐車場法施行令では、駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の路外駐車場（以下「路外駐車場」という。）の出入口を設置することができない場所を定めている。一方、まちづくりや中心市街地の活性化に資するため、道路の円滑かつ安全な交通を確保しつつ、現在は路外駐車場として利用できない土地について、周辺の道路交通の実態に応じた路外駐車場の設置を可能とする出入口の設置基準の緩和に対するニーズがあり、規制の緩和を行わない場合、そうしたニーズに柔軟に対応できない。

### 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）

#### [課題及びその発生原因]

駐車場法施行令では、路外駐車場の出入口を設置することができない場所を定めているところ、まちづくりや中心市街地の活性化に資するため、道路の円滑かつ安全な交通を確保しつつ、現在は路外駐車場として利用できない土地について、周辺の道路交通の実態に応じた路外駐車場の設置のニーズがあるが、そうしたニーズに対応した設置ができない事例が発生している。

#### [規制緩和の内容]

原則として路外駐車場の出入口の設置ができない一方、国土交通大臣が必要な交通整理が行われていること等により道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障がないと認めた場合に、路外駐車場の出入口を設置することができる場所として、現在は、交差点の側端とそこから5m以内の部分、トンネル及び橋を対象としており、この対象に以下の①から④までを追加する。

①道路の曲がり角から5m以内

②安全地帯の左側及びその前後の側端から前後10m以内

③乗合自動車の停留所、トロリーバス・路面電車の停留場から10m以内

④幅員6m未満の道路

## 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）

遵守費用として、路外駐車場の出入口に係る大臣認定に伴う申請書類の作成費用が生じる。ただし、当該申請書類の作成費用について、駐車場の設置規模や出入口の周辺状況によって届け出に添付する書類（図面等）が異なってくるため、標準的な費用の算定が困難である。

- 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

申請書の受理に係る業務、関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会への協議等の大臣認定に関する事務に行政費用が生じるが、現在の大臣認定に関する事務の執行体制において対応することが十分可能な程度であり、発生する費用は僅少であると見込まれる。

なお、駐車場の設置規模や出入口の周辺状況によって届け出に添付する書類（図面等）が異なってくるため、標準的な費用の算定が困難である。

## 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

まちづくりや中心市街地の活性化に資するため、道路の円滑かつ安全な交通を確保しつつ、現在は路外駐車場として利用できない土地について、周辺の道路交通の実態に応じた路外駐車場の設置が可能となる。

なお、地域によって土地利用や道路交通の状況が異なるため、効果の定量的な把握は困難である。

- ⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

上記⑤のとおり、効果を定量的に把握することが困難であるから、効果の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

本規制緩和による遵守費用の削減は生じない。

## 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

規制緩和の適用にあたっては大臣認定を要件とすることで、必要な交通整理が行われているか等を確認するとともに、関係のある道路管理者及び都道府県公安委員会への協議を行うことにより、当該規制の緩和による道路の円滑かつ安全な交通を確保することとしている。これにより、規制緩和による道路の円滑かつ安全な交通に対する副次的な影響は発生しない。

また、その他の副次的な影響及び波及的な影響も想定されない。

## 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

本規制の緩和により一定程度の遵守費用が発生する一方、道路の円滑かつ安全な交通を確保しつつ、まちづくりや中心市街地の活性化に資する柔軟な路外駐車場の出入口の設置が可能となる。また、一定程度の行政費用が見込まれるが、本規制の緩和によって増加する事務は、現在の大臣認定に関する事務の執行体制において対応することが十分可能な程度であり、発生する費用は僅少と見込まれる。さらに、道路の円滑かつ安全な交通に対する副次的影響は想定されない。

以上のことから、便益が費用を上回り、本規制の緩和は妥当である。

## 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

[代替案の内容]

①道路の曲がり角から5m以内、②安全地帯の左側及びその前後の側端から前後10m以内、③乗合自動車の停留所、トロリーバス・路面電車の停留場から10m以内、④幅員6m未満の道路については、大臣認定を必要とせず、一律に設置を可能とする規制緩和が代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用  
なし

・行政費用

なし

[効果]

柔軟に路外駐車場の出入口を設置することが可能となる。

[副次的な影響及び波及的な影響]

必要な交通整理が行われること等の大臣の認定による担保がなく、道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障が生じることが懸念される。

[費用と効果の把握]

費用は発生せずに効果のみ発生する一方、道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障が生じることが懸念される。

[規制案と代替案の比較]

代替案では、費用は発生せずに効果のみ発生する一方、規制案では必要な交通整理が行われること等を大臣の認定により担保しているが、代替案では道路の円滑かつ安全な交通の確保に支障が生じることが懸念される。よって、規制案を採用することが妥当である。

## 7 その他の関連事項

### ⑪ 評価の活用状況等の明記

平成 26 年から導入している地方分権改革に関する「提案募集方式」において平成 28 年及び平成 29 年に地方から提案があり、それを踏まえて平成 29 年に閣議決定された対応方針等に基づく制度改正である。

## 8 事後評価の実施時期等

### ⑫ 事後評価の実施時期の明記

本規制については、施行から 5 年後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。

地方支分部局に調査することで、費用・効果及び間接的な影響は把握する。