

## 規制の事後評価書(要旨)

法律又は政令の名称	車両制限令の一部を改正する政令(平成31年政令第41号)
規制の名称	国際海上コンテナ車(40ft背高)の総重量等の最高限度の緩和(車両制限令第3条関係)
規制の区分	規制の緩和
担当部局	国土交通省道路局路政課
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	<p>事前評価時点(平成31年1月)においては、国際海上コンテナ運送が活発化し、道路通行に係る車両の総重量等の最高限度を超過している国際海上コンテナの運搬用のセミトレーラ連結車(40ft背高コンテナ(世界の国際海上コンテナの半数以上を占め、近年我が国でも利用数が大きく増加している大型のコンテナ)を積載したセミトレーラ連結車をいう。以下、単に「国際海上コンテナ車(40ft背高)」という。)が機動的に通行できる環境の整備が必要となっていた。</p> <p>国際海上コンテナ車(40ft背高)は、道路通行に係る車両の総重量等の最高限度を超過していることから道路管理者から通行の許可を受ける必要があり、当該許可の申請手続に時間を要するためにトラック輸送の機動性や物流生産性の向上を阻害することが課題となっていたが、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路(以下「重要物流道路」という。)を通行する国際海上コンテナ車(40ft背高)については、道路管理者の通行許可を受けることなく当該道路を通行できることとした。</p> <p>事前評価後、これらの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及び想定しなかった影響は発現しておらず、本措置は引き続き必要である。</p>
費用、効果(便益)及び間接的な影響の把握	
(遵守費用)	<p>本規制の適用による追加的な遵守費用は、事前評価時点においては、国際海上コンテナ車(40ft背高)に対して、省令において定められた要件を満たすため、国際海上コンテナを運搬するものであることを証明する書類の携行及び国土交通大臣が定める基準に適合するETC2.0車載器の搭載及び登録を行うための遵守費用の発生を想定していた。</p> <p>その費用については、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①書類の携行について、証明する書類(数枚程度)を車両の車中等に備え付ける事実行為を行うことを求めるものであることから、発生した費用は軽微であると考えられる。</li> <li>②ETC2.0車載器の搭載及び登録について、車載器一台あたりは数万円程度と比較的安価であるが、備え付けを行う事業者ごとに国際海上コンテナ車(40ft背高)の保有台数や本制度への対応状況等により異なることから定量的な把握は困難である。</li> </ol>
(行政費用)	<p>道路管理者において、重要物流道路の指定は、道路の構造、貨物を積載する車両の運行及び沿道の土地利用の状況、これらの将来の見通しその他の事情を勘案して行うため、指定を行うための調査等にあたり、人件費等の費用が発生しているところ、事後評価時点においても、事前評価時点の想定との乖離はない。具体的な費用の額については各道路の現状等により異なるため定量的に把握することは困難であるが、既存体制で対応できたことから、発生した行政費用は軽微であると考えられる。</p>
(効果)	<p>事前評価時点において、今回の規制緩和により、重要物流道路における国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可申請の手続が不要になるため、手続の時間が削減され、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を図ることができるという効果を想定していた。重要物流道路の指定は全国で進んでおり、令和5年4月1日時点でその総延長は、約36,000kmとなっている。これらの道路においては国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可申請の手続の時間が削減されること、ドライバー不足問題により、一度に運送する積載物の重量の増加等に伴い、国際海上コンテナ車(40ft背高)の需要が高まっている中で、本制度はトラック輸送の機動性や物流生産性の向上に寄与していると考えられる。</p> <p>事前評価時点においては、その効果を、国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行許可台数によって把握するとしていたが、上記理由により、国際海上コンテナ車(40ft背高)の需要増加により、国際海上コンテナ車(40ft背高)全体の通行台数も増加しており、本制度が目的とした「トラック輸送の機動性や物流生産性の向上」という効果は達成されていると考えられる。</p>
(便益(金銭価値化))	上記のとおり、事後評価時点においても、本制度の効果を定量的に把握することは困難であり、このため、金銭価値化も困難である。
(副次的な影響及び波及的な影響)	本措置により、事前評価時点で見込んでいた以外の副次的な影響及び波及的な影響の変化は見受けられなかった。

考察	<p>事前評価時点で想定した課題は継続しており、かつ、ベースラインについて社会経済情勢等の変化による影響は生じておらず、規制の緩和を継続する必要性が認められる。</p> <p>また、本規制の適用による遵守費用・行政費用についてはいずれも一定の費用が発生するが軽微であると考えられる。</p> <p>一方でドライバー不足問題により、一度に運送する積載物の重量等が増加し、コンテナが大型化しつつあることに伴い、国際海上コンテナ車(40ft背高)の需要が高まっていることを踏まえると、本制度の適用によってトラック輸送の機動性や物流生産性の向上が図られたと考えられる。</p> <p>加えて、事前評価時点で見込んでいた以外の副次的な影響及び波及的な影響の変化は確認されていない。</p> <p>以上より、本規制緩和は、継続することが妥当である。</p>
備考	