

規制の事後評価書

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：新設、改正（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 6 年 3 月 29 日

1 事前評価時の想定との比較

- ① 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外の影響の発現の有無

事前評価時点において、国際海上コンテナ運送が活発化しており、物流における国際競争力の強化の観点から、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 47 条に基づく総重量及び長さの最高限度を超え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。

一方で、国際海上コンテナ車（40ft 背高）は、道路の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、国際海上コンテナ車（40ft 背高）を通行させようとする者は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は時間を要するため、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上を阻害していること等が課題となっていた。

このような課題を背景として、平成 30 年に道路法を改正し、国際海上コンテナ車（40ft 背高）が通行しても道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないことなどを要件として指定される重要物流道路制度が創設された。

これを受けて、規制の緩和により、重要物流道路を通行する国際海上コンテナ車（40ft 背高）について、車両の総重量等の最高限度を緩和し、当該最高限度以内の車両については、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することとした。

事後評価時点においても、国際海上コンテナの機動的な輸送の必要性に変化はなく、社会経済情勢や科学技術の変化による影響及び想定外の影響は発現していない。

- ② 事前評価時におけるベースラインの検証

事前評価時点において、重要物流道路制度が創設され、当該道路について総重量等の最高限度を緩和することが可能になったにも関わらず、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の通行に関して規制が継続する場合、道路管理者から道路法第 47 条の 2 第 1 項による許可を受けるための手続に時間を要し、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上が阻害される状態が継続されるという状況をベースラインとして設定していた。

事後評価時点においても、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外の影響は生じておらずベースラインに変化はない。

③ 必要性の検証

事前評価後、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、事前評価時点には想定していなかった影響も発現していないため、ベースラインに変化はない。

よって、事前評価時点の想定と同様に、トラック輸送の機動性や物流生産性の向上のため、本規制の緩和が引き続き必要である。

2 費用、効果（便益）及び間接的な影響の把握

④ 「遵守費用」の把握

本制度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 車載器の搭載を行うための遵守費用の発生を想定していた。

その費用については、

- ① 書類の携行について、証明する書類（数枚程度）を車中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。
- ② ETC2.0 車載器の搭載について、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。

⑤ 「行政費用」の把握

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する。

⑥ 効果（定量化）の把握

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場所、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。

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ところ、令和3年度の国際海上コンテナ車（40ft 背高）の通行許可台数は、平成29年度と比較して約2万台の増加（42万台→44万台）となっている。

上記の理由による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。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

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。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

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。

3 考察

⑨ 把握した費用、効果（便益）及び間接的な影響に基づく妥当性の検証

事前評価時点に想定した課題は継続しており、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。

また、本制度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する。

一方、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ていると考えられる。

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。

以上より、当該規制緩和は、継続することが妥当である。

※ 当該規制に係る規制の事前評価書を添付すること。