

規制の事後評価書

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：新設、改正、拡充、緩和、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部署：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

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

①都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

事前評価時において、都市再生緊急整備地域内において、道路の交通の状況や公共交通機関の利用状況など、都市の様々な状況を考慮した上で附置義務駐車施設の位置及び規模を柔軟に取り扱う枠組みが整備されておらず、規制の拡充を行わない場合、当該地域内において、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等、非効率が発生している状況が改善されないと想定していた。そこで、都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会の枠組みにより、都市再生駐車施設配置計画が作成された場合には、これまでの駐車施設附置義務条例による建築物単位の一時的規制内容は適用されず、地域単位で駐車施設の種類ごとの附置義務を定めた計画に即して駐車施設を設けることで足りることとした。

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も発現していない。

②土地区画整理事業に関する特例の新設（規制の新設）

事前評価時において、人口減少に伴う開発需要の低下等により、空き地・空き家等が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行しており、生活利便性の低下、景観等の悪化及び地域の魅力の低下が懸念された。他方で、補助金や税制措置によって低未利用土地を

含めたエリア内全ての権利移転に対して予算措置を講じるのは、地方公共団体の財政状況に鑑みて適当ではない。このため、立地適正化計画に記載された土地区画整理事業の施行者が、事業計画において誘導施設（都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設）を有する建築物の敷地として利用すべき土地の区域（以下「誘導施設整備区」という。）を定めたときは、建築物等の敷地として利用されていない宅地又はこれに準ずる宅地の所有者については、照応の原則（換地及び従前の宅地の位置、地積、土質、水利、利用状況、環境等が照応するように定めるという原則）によらず、換地を誘導施設整備区内に定めるべき旨の申出をすることができることとした。

事後評価時において、都市のスポンジ化抑制の必要性に変化はなく、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も発現していない。

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、人口減少に伴う開発需要の低下等により、空き地、空き家等が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行し、特に地域の核となる施設が撤退することによるスポンジ化の連鎖が進行していた。このため、市町村が誘導施設の休廃止を事前に把握し、対策を講ずることを可能とするため、都市機能誘導区域内において誘導施設を休止し、又は廃止しようとする者は、その30日前までに、市町村長に届け出なければならないこととし、また市町村長は、当該誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認めるときは、当該届出者に対し、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告をすることができることとした。

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も発現していない。

④立体道路制度の拡充（規制の緩和）

立体道路制度は既存道路、駅前広場等の上空を利用することで、土地の有効・高度利用を図ることを目的とする制度であるが、事前評価時において、制度の適用対象が自動車専用道路、特定高架道路、都市再生緊急整備地域内の一般道路に限定されており、地方都市では本制度を活用して、商業・医療・子育て支援等の機能集約、高齢化に対応したバリアフリー化等の都市機能の増進を図る上で支障となっていた。そのため市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進及び都市機能の増進を図るため必要がある場合には、一般道路についても、その上空等において建築物の建築等を行うための地区計画を定めることができることとし、当該地区計画区域内の道路の上空等における建築物の建築等を可能とすることとした。

事後評価時において、土地の有効・高度利用の必要性に変化はなく、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も発現していない。

⑤都市施設等整備協定制度的創設（規制の緩和）

事前評価時において、都市計画決定された都市施設等（都市計画法施行規則第57条の2に定める施設）の整備が必ずしも実現されず当該施設の用に供することとされていた土地の有効活用

が図られないこと等が、都市のスポンジ化の要因の一つとなっていた。このため、民間による都市施設等の確実な整備を担保することを目的として、都道府県又は市町村が、都市計画の案を作成しようとする場合において、当該施設の円滑かつ確実な整備を図るため特に必要があると認めるときは、当該施設の整備を行うと見込まれる者（以下「施設整備予定者」という。）との間において、当該施設の整備に関する協定を締結することができることとした。また、当該施設整備予定者が開発行為を行う場合には、都道府県又は市町村が開発許可権者（都市計画法第 29 条第 1 項の許可の権限を有する者）と協議し、その同意を得ることで、施設整備予定者に対する開発許可があったものとみなすこととした。

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も発現していない。

② 事前評価時におけるベースラインの検証

① 都市再生駐車施設配置計画制度の創設（規制の拡充）

事前評価時においては、都市再生緊急整備地域内において、道路の交通の状況や公共交通機関の利用状況など、都市の様々な状況を考慮した上で附置義務駐車施設の位置及び規模を柔軟に取り扱う枠組みが整備されておらず、規制の拡充を行わない場合、当該地域内において、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等、非効率が発生している状況が改善されない状況をベースラインとして想定していた。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、ベースラインに変化はない。

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）

⑤ 都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

事前評価時においては、上記 3 項目について、規制の新設等を行わない場合、都市における低未利用土地が増加し、都市のスポンジ化が進行するという状況をベースラインとして想定していた。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、ベースラインに変化はない。

④ 立体道路制度の拡充（規制の緩和）

事前評価時は、規制緩和されなかった場合のベースラインとして、都市再生緊急整備地域以外の一般道路において立体道路制度が活用できないことにより、一般道路の上空等を活用した商業・医療・子育て支援等の機能集約、高齢化に対応したバリアフリー化等の都市機能の増進を図ることができず、今後もその状況が改善しないと想定していた。事前評価後、課題を取り巻く社会情勢や科学技術の変化による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

- 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の創設（規制の緩和）

いずれの措置についても、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いる。また、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発生しておらず、事前評価時には想定しなかった影響も発現していない。よって、上記5項目の規制の必要性は引き続き認められる。

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

- 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の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、以下の算出のとおり、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22件(国土交通省調べ)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。

- 本制度を導入することにより、誘導施設の管理者に届出が義務付けられることから、届出1件当たり2,800円(※1)の費用が生じる。

※1 届出に係る事務費用の算出

- ・届出に係る人件費を書類作成30分(※2)、窓口届出30分(移動時間を含む)、と仮定すると、届出1件に2,738円の費用が生じる。

$$\left(\begin{array}{l} \text{平均給与額（年間）} \div \text{年間総労働時間（事業所規模 30 人以上）} = \text{届出者の時給} \\ 4,676,000 \div 1,708 = 2737.70 \dots \approx 2,738 \text{（円）} \\ 2,738 \times 1 = 2,738 \text{（円）} \end{array} \right)$$

※2 届出様式はA4紙1枚であることを想定

- ・また、届出を行うための移動費は、車で移動し、役所等までの距離を4.2km（※3）、燃費を24.1km/ℓ、ガソリン1ℓ180.0円と仮定すると、往復で62円の費用が生じる。

$$\left(\begin{array}{l} 4.2 \div 24.1 \times 180.0 = 31.369 \approx 31 \text{（円）} \\ 31 \times 2 = 62 \text{（円）} \end{array} \right)$$

※3 役所等までの距離は、日本の総面積を総市町村数で割ったものから市町村の平均面積を算出し、市町村の形状を円形と仮定することで、平均距離を算出。

- ・合計すると、届出1件に2,800円の費用が発生する。（2,738+62=2,800（円））

- 本制度の導入開始以降の約4年間の休廃止件数は22件であるため、遵守費用として、
（届出1件当たりの費用）×（約4年間の誘導施設の休廃止件数）=遵守費用
2,800×22=61,600（円）

の費用が生じたと推計される。

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の創設（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かい離はない。

⑤ 「行政費用」の把握

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。

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）

事前評価時では、制度周知に要する広報費用及び届出の受理、勧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月現在までで、以下の算出のとおり、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。

・制度周知に要する行政費用

当該規制の対象となる誘導施設に対して、本制度に関する周知・広報を行う必要が生じる。1施設当たりの広報費用については、1.1円（※1）が見込まれる。

〔※1 1施設当たりの広報費用
1枚1.1円（標準的なフライヤーとし、A4、片面カラーを想定）〕

誘導施設36,083施設（国土交通省調べ）全てに対し周知・広報が行われたと仮定すると、39,691円（※2）の行政費用が発生したと推計される。

〔※2 制度周知に要する行政費用
 $1.1 \times 36,083 = 39,691.3 \approx 39,691$ （円）〕

・届出の受理、勧告の検討に要する費用（市町村）

届出の受理・それを踏まえた勧告の検討に係る業務の増加が見込まれる。

届出を1件受理するのに3分要すると仮定すると、届出を1件受理するのに要する費用は、116円（※2）と推計される。

〔※2 届出を1件受理するのに要する費用
地方公務員平均給与月額÷年間労働時間＝（担当者の時給）
 $359,895 \div 155 = 2,321.903 \dots \approx 2,322$ （円）
（担当者の時給（円））×（届出受理に要する時間（時間））＝届出を1件受理することに要する費用（円）
 $2,322 \times 1/20 = 116.1 \approx 116$ （円）〕

届出が約4年間で22件（国土交通省調べ）なされたため、2,552円（※3）の行政費用が発生したと推計される。

〔※3 届出の受理に要する行政費用
 $116 \times 22 = 2,552$ （円）〕

また、勧告の検討に8時間、1人を要すると仮定すると、勧告1件に要する費用は18,576円（※4）と推計される。

〔※4 勧告1件に要する費用
地方公務員平均給与月額÷年間労働時間＝（担当者の時給）
 $359,895 \div 155 = 2,321.903 \dots \approx 2,322$ （円）
（担当者一人分の時給）×（勧告に要する事務作業時間）×（勧告に要する人数）＝勧告1件に要する費用
 $2,322 \times 8 \times 1 = 18,576$ （円）〕

勧告が約4年間で11件（国土交通省調べ）なされたため、204,336円（※5）の行政費用が発生したと推計される。

〔※5 勧告に係る行政費用
 $18,576 \times 11 = 204,336$ （円）〕

したがって、本制度の導入により、246,579円（※6）の行政費用が発生したと推計される。

※6 行政費用

=（※2 制度周知に要する費用）+（※3 届出受理に要する行政費用）+（※5 勧告に係る行政費用）

= $1.1 \times 36,083 + 116 \times 22 + 18,576 \times 11$

=246,579（円）

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、17件（国土交通省調べ）の協議が行われ、以下の算出のとおり、2,605,284円の行政費用が発生したことが推計できる。

・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

協議1件に要する費用は13,932円（※1）と推計される。

※1 協議1件に要する費用

地方公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給）

$359,895 \div 155 = 2321.903 \dots \approx 2,322$ （円）

（担当者の時給（円））×（協議に要する時間（時間））＝1件協議することに要する費用（円）

協議の検討に1人当たり3時間、2人を要すると仮定すると、

$2,322 \times 3 \times 2 = 13,932$ （円）

協議が17件行われたため、236,844円（※2）の行政費用が発生したと推計される。

※2 行政費用

$13,932 \times 17 = 236,844$ 円

・都市計画の決定・変更に関する事務に要する費用

都市計画の決定・変更1件に要する費用は139,320円（※3）と推計される。

※3 都市計画の決定・変更1件に要する費用

地方公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給）

$359,895 \div 155 = 2321.903 \dots \approx 2,322$ （円）

（担当者の時給（円））×（認定に要する時間（時間））×（担当者数）＝1件都市計画の決定・変更をすることに要する費用（円）

都市計画の決定・変更の検討に1人当たり20時間、3人を要すると仮定すると、

$2,322 \times 20 \times 3 = 139,320$ （円）

都市計画の決定・変更が17件（国土交通省調べ）行われたため、2,368,440円（※4）の行政費用が発生したと推計される。

$$\left[\begin{array}{l} \text{※4 行政費用} \\ 139,320 \times 17 = 2,368,440 \text{ (円)} \end{array} \right]$$

・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

特定行政庁の建築物の建築の認定については、特定行政庁によって人員体制に差があり、その運用実態も異なることから、1件あたりの費用が各特定行政庁によって異なるため、その費用を定量的に算出することは困難である。しかし、事前評価時において、本規制緩和によって増加する事務は地方公共団体に対して人員の増強等を求めるまでのものではなく、従来の建築部局の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は比較的軽微であると想定していたところ、事後評価時においても事前評価時の想定とかい離はない。

したがって、本規制の導入により、 $236,844 + 2,368,440 = 2,605,284$ (円) の行政費用が発生したと推計される。

⑤ 都市施設等整備協定制度の創設（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、以下の算出の通り、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。

・都市施設等整備協定の締結に要する費用

都市施設等整備協定の締結1件に要する費用は、74,304 円（※1）と推定される。

$$\left[\begin{array}{l} \text{※1 締結1件に要する費用} \\ \text{地方公務員平均給与月額} \div \text{月間労働時間} = \text{(担当者の時給)} \\ 359,895 \div 155 = 2321.903 \dots \approx 2,322 \text{ (円)} \\ \text{(担当者の時給 (円))} \times \text{(締結に要する時間 (時間))} = \text{1件締結するのに要する費用 (円)} \\ \text{締結1件に1人あたり16時間、2人を要すると仮定すると、} \\ 2,322 \times 16 \times 2 = 74,304 \text{ (円)} \end{array} \right]$$

都市施設等整備協定の締結は1件（国土交通省調べ）であったため、74,304 円（※2）の行政費用が発生する。

$$\left[\begin{array}{l} \text{※2 行政費用} \\ 74,304 \times 1 = 74,304 \text{ (円)} \end{array} \right]$$

なお、事前評価時において、協定の内容が遵守されているかどうかのモニタリング費用が発生することが考えられるが、これは通常の都市計画業務の範囲内と考えられるため、追加費用は発生しないと想定していたところ、事後評価時においても事前評価時の想定とかい離はない。

⑥ 効果（定量化）の把握

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。

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。

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。

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。

⑦ 便益（金銭価値化）の把握

- 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）

いずれの措置についても、前項「⑥効果の把握」に記載のとおり、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。

⑧ 「副次的な影響及び波及的な影響」の把握

- 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）

いずれの措置についても、副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。

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

- 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が妥当である。

- 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。また、副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。従って、本規制を継続することは妥当である。

③ 誘導施設に係る休廃止の届出制度の創設（規制の新設）

本措置は、遵守費用は 61,600 円、行政費用は 246,579 円と推計される。本制度がもたらす、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。

また、副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。従って、本規制を継続することは妥当である。

④ 立体道路制度の拡充（規制の緩和）

本措置により、遵守費用は発生しておらず、また、行政費用は 2,605,284 円と推計される。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。また、副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。従って、本規制を継続することは妥当である。

⑤ 都市施設等整備協定制度の創設（規制の緩和）

本措置による追加的な遵守費用は発生しておらず、また、行政費用は 74,304 円と推計される。本制度がもたらす、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。

また、副次的な影響及び波及的な影響は見受けられない。従って、本規制を継続することは妥当である。