

道路法等が一部改正されたため、かかる市条例2条例の一部を改正する。
法改正の概要と、今回改正する条例の関係は以下のとおり。

道路法等の一部を改正する法律

国土交通省

令和2年5月20日成立
令和2年5月27日公布

条例との関係

国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】

○ 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充

民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 **特定車両停留施設**

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の**事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け**(特定車両停留施設)
 - ◆ 施設の運営については **コンセッション**(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする
 - ・ 運営権者(民間事業者)は、**利用料金を収受することが可能** ・ 協議の成立をもって**占用許可とみなす**

※道路法に基づく基準は、国土交通省令で規定。(条例委任対象外)

「**バリアフリー道路基準条例**」に新規規定する
・新たに、**旅客特定車両停留施設**を位置づける
・施設の**通路、階段、乗降場等**について、**幅や勾配等の基準**を規定する。

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 **歩行者利便増進道路**

- 賑わいのある道路空間を構築するための**道路の指定制度を創設**(歩行者利便増進道路)
 - ◆ 指定道路では、**歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備**(新たな道路構造基準を適用)
 - ◆ 指定道路の特別な区域内では、**・購買施設や広告塔等の占用の基準を緩和** ・**公募占用制度により最長20年の占用が可能**
 - ◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による**無利子貸付け**

「**道路構造基準条例**」に新規規定する
・新たに、**歩行者利便増進道路**を位置づける
・歩行者利便増進道路の構造は「**バリアフリー道路基準構造条例**」(既条例で規定済の一般基準)に**適合させることとする**

自動運転を補助する施設の道路空間への整備 **自動運行補助施設**

- **自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカ等)**を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は**占用物件とする**)
 - ◆ 磁気マーカ等の整備に対する国と地方公共団体による**無利子貸付け**

「**道路構造基準条例**」に追加規定する
・道路附属物の**交通安全施設**に、**自動運行補助施設**を追加し位置づける

物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特

- デジタル化の推進により、登録を受けた**特殊車両***が即時に通行できる制度を創設 *車両の重量等が一定限度を超過する車両
 - ◆ 事業者は、あらかじめ、**特殊車両を国土交通大臣に登録** ◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力して**ウェブ上で通行可能経路を確認**
 - ◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて**実際に通行した経路等を把握**
 - ◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる

ウェブ上に表示される複数の通行可能経路(イメージ)

①特定車両停留施設（バスターミナルをイメージ）

民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進

特定車両停留施設

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として、新たに位置付け
 - 施設運営については、コンセッション(公共施設等運営権)制度の活用を可能とする

事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
 - 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等



維持管理・運営における民間ノウハウの活用

- 特定車両停留施設に「**コンセッション(公共施設等運営権)制度**」の活用を可能とする
 - 運営権者が利用料金を収受できることとする
 - 協議の成立(契約の締結等)により占有許可とみなす 等
- ⇒ 収入の多様化により民間事業者の参入が容易に

<集約公共交通ターミナル(バスタ)における事業スキームイメージ>



法及び条例の改正に伴い見込まれる効果のイメージ
 ②歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築

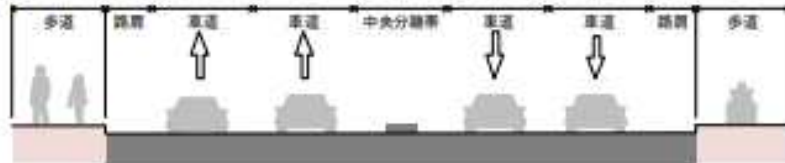
歩行者利便増進道路

歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

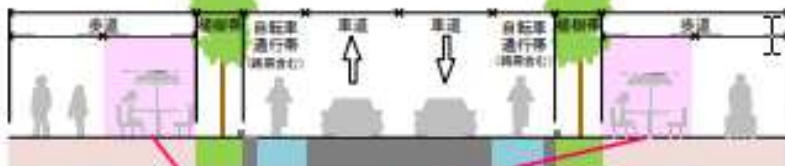
- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

【イメージ】
 【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

【再構築後】



歩行者の利便増進を図る空間

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- ベンチ等の施設を誘導するために指定した特例区域では、無余地性の基準を緩和し、占用がより柔軟に認められる
- 占用者を幅広く公募し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公募により選定された場合には、最長20年の占用が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



指定道路

特例区域

③自動運行補助施設

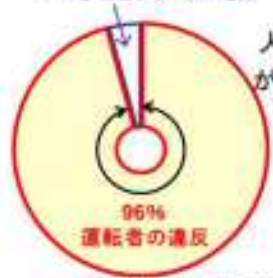
自動運転の普及・促進に向けた道路側の取組

自動運転による移動サービス

＜地域の課題＞

■交通の安全の確保

4%: 歩行者、その他に起因

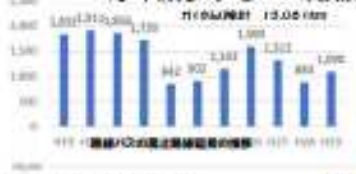


人の運転ミスが原因の事故が9割強

※令和5年度死亡交通事故発生件数(平成30年)

■日常の移動手段の確保

■ 毎年の減少するバス路線



■ 増加する免許返納



＜移動サービスの実現に向けて＞

■自動運転車等を補助する施設を道路附属物へ位置付け (道路法等の改正)



■実証を経たサービスの実現



(秋田県上小阿仁村) R2.11 自動運転サービスの社会実証

■サービス導入への検討を支援



自動運転移動サービス全国展開の実現へ

自家用車をはじめとする自動運転

＜進む車両の開発＞

■世界初の自動運転車(Lv.3)の型式指定



(ホンダ レジェンド)

自動運行装置を搭載した自動運転車(レベル3)、R2.11.11に世界で初めて型式指定。

※物流分野においても、所要車への高度な自動運転技術の搭載車の商品化をR2.7.20プレス発表

■高度な安全運転支援車(Lv.2)を各社発表

- トヨタ:レクサス
R2.11.19プレスリリース
車線・車間維持、追い越し等を支援
- スバル:レヴォーグ
R2.10.15プレスリリース
衛星、地図等を用いて、手放し運転や自動車線変更が可能
- 日産:アリア
周囲の車両の動きを検知することなどで、ハンズオフでの自動運転が可能(販売中)

＜自動運転に対応したインフラシステムの検討＞

■研究開発の推進

○インフラ側からの情報による合流支援



■実証等の技術検証

○センサー認識精度の課題等



▲自車の誤検出あり



▲会車等上空の遺棄物

○事故や落下物等の車線別の道路情報を自動運転車に事前に提供



自動運転に対応した道路空間を検討し実現へ