

議案第 号

宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例の制定について

宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例を次のとおり制定するものとする。

令和4年（2022年） 月 日提出

宝塚市長 山崎晴恵

宝塚市条例第 号

宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例

宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例（平成25年条例第20号）の一部を次のように改正する。

第32条中「横断歩道橋等」の次に「、自動運行補助施設」を加える。

第43条の次に次の1条を加える。

（歩行者利便増進道路）

第44条 歩行者利便増進道路に設けられる歩道若しくは自転車歩行者道又は歩行者利便増進道路である自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。

2 前項に規定する部分には、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設置する場所を確保するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該場所に街灯、ベンチその他の歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設を設けるものとする。

3 歩行者利便増進道路（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第10条第1項に規定する新設特定道路を除く。）は、同項に規定する道路移動等円滑化基準に適合する構造とするものとする。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

議案第 号

宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例の一部を改正する条例の制定について
宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例(平成25年条例第20号)新旧対照表

現行	改正案
<p>(交通安全施設)</p> <p>第32条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等_____、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。</p>	<p>(交通安全施設)</p> <p>第32条 交通事故の防止を図るため必要がある場合においては、横断歩道橋等、<u>自動運行補助施設</u>、柵、照明施設、視線誘導標、緊急連絡施設その他これらに類する施設で規則で定めるものを設けるものとする。</p> <p><u>(歩行者利便増進道路)</u></p> <p>第44条 <u>歩行者利便増進道路に設けられる歩道若しくは自転車歩行者道又は歩行者利便増進道路である自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路には、歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。</u></p> <p>2 <u>前項に規定する部分には、歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導する必要があるときは、歩行者利便増進施設等を設置する場所を確保するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該場所に街灯、ベンチその他の歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設を設けるものとする。</u></p> <p>3 <u>歩行者利便増進道路(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)第10条第1項に規定する新設特定道路を除く。)は、同項に規定する道路移動等円滑化基準に適合する構造とするものとする。</u></p>

議案第 号

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の一部を改正する条例の制定について

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の一部を改正する条例を次のとおり制定するものとする。

令和4年（2022年） 月 日提出

宝塚市長 山崎晴恵

宝塚市条例第 号

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の一部を改正する条例

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例（平成25年条例第22号）の一部を次のように改正する。

目次中「・第2条」を「一第2条の2」に改め、「歩道等」の次に「及び自転車歩行者専用道路等の構造」を、「立体横断施設」、「乗合自動車停留所」及び「自動車駐車場」の次に「の構造」を加え、

「第6章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第30条—第34条）」を

「第6章 旅客特定車両停留施設の構造（第30条—第40条）」を

「第7章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等（第41条—第45条）」に改める。

第2条第1号中「自転車歩行者道」の次に「、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路」を、「自動車駐車場」の次に「若しくは旅客特定車両停留施設」を加え、「縁石、手すり、路上施設又は歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な」を「次に掲げる」に改め、同号に次のように加える。

ア 縁石、手すり、路上施設又は歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員

イ 除雪のために必要な幅員

ウ 宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例（平成25年条例第20号。以下「道路構造条例」という。）第44条第1項の歩行者の滞留の用に供する部分の幅員

第1章中第2条の次に次の1条を加える。

(災害等の場合の適用除外)

第2条の2 災害等のため一時使用する旅客特定車両停留施設の構造及び設備については、この条例の規定によらないことができる。

「第2章 歩道等」を「第2章 歩道等及び自転車歩行者専用道路等の構造」に改める。

第3条中「設ける道路」の次に「、自転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路」を加える。

第4条第1項中「宝塚市道路の構造の技術的基準を定める条例（平成25年条例第20号。以下「道路構造条例」という。）」を「道路構造条例」に改め、同条第3項中「又は」を「若しくは」に改め、「いう。）」の次に「又は自転車歩行者専用道路若しくは歩行者専用道路（以下「自転車歩行者専用道路等」という。）」を、「当該歩道等」の次に「又は自転車歩行者専用道路等」を加え、同項を同条第5項とし、同条第2項の次に次の2項を加える。

3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造条例第42条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。

4 歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造条例第43条第1項に規定する幅員の値以上とするものとする。

第5条中「歩道等」の次に「又は自転車歩行者専用道路等」を加える。

第6条第1項中「歩道等」の次に「又は自転車歩行者専用道路等」を加え、同条第2項中「除く。）」の次に「又は自転車歩行者専用道路等」を加える。

「第3章 立体横断施設」を「第3章 立体横断施設の構造」に改める。

第11条第1項中「道路には、」の次に「高齢者、障害者等の」を加える。

第12条第1号中「内法奥行き」を「内法奥行き」に改め、同条第2号中「装置」を「設備」に、「内法」を「内法」に改め、同条第5号中「はめ込まれていること」の次に「又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていること」を加え、「籠外から籠内が」を「籠外にいる者と籠内にいる者が互いに」に改め、同条第9号中「装置」を「設備」に改める。

第13条各号列記以外の部分中「以下」の次に「この条において」を加える。

「第4章 乗合自動車停留所」を「第4章 乗合自動車停留所の構造」に改める。

「第5章 自動車駐車場」を「第5章 自動車駐車場の構造」に改める。

第34条中「歩道等」の次に「、自転車歩行者専用道路等」を加え、同条を第45条とする。

第33条第1項本文中「歩道等」の次に「、自転車歩行者専用道路等」を加え、同項ただし書中「当該歩道等」の次に「、自転車歩行者専用道路等」を加え、同条第2項本文中「自動車駐車場」の次に「及び旅客特定車両停留施設」を、「には、」の次に「高齢者、障害者等の」を加え、同項ただし書中「及び」を「、」に改め、「自動車駐車場」の次に「及び旅客特定車両停留施設」を、「路面」の次に「又は床面」を加え、同条を第44条とする。

第32条中「歩道等」の次に「又は自転車歩行者専用道路等」を加え、同条に次の2項を加える。

2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設けるものとする。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

3 前項の施設に優先席（主として、高齢者、障害者等の優先的な利用のために設けられる座席をいう。以下この項において同じ。）を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設けるものとする。

第32条を第43条とする。

第31条第1項中「歩道等」の次に「、自転車歩行者専用道路等」を加え、「及び」を「並びに」に改め、「自動車駐車場」の次に「及び旅客特定車両停留施設」を加え、同条中第3項を第5項とし、第2項を第4項とし、第1項の次に次の2項を加える。

2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第12条第11号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第6項の規定により設けられる設備（旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音声により視覚障害者に示すためのものを除く。）、便所の出入口及び第39条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であって、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りでない。

3 旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路並びにエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

第31条を第42条とする。

第30条に次の4項を加える。

- 3 旅客特定車両停留施設のエレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（第5項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は同項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。
- 4 前項の案内標識は、日本産業規格Z8210に適合するものとする。
- 5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第30条第3項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。
- 6 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音声、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けるものとする。

第30条を第41条とする。

第6章を第7章とし、第5章の次に次の1章を加える。

第6章 旅客特定車両停留施設の構造

（通路）

第30条 公共用通路（旅客特定車両停留施設に旅客特定車両（道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）第1条第1号から第3号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。）が停留することができる時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通施設であつて、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

- （1）有効幅員は、1.4メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を1.2メートル以上とすることができる。
- （2）戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

イ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 前項の1以上の通路（以下「移動等円滑化された通路」という。）において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーター（構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であつて車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの）をもってこれに代えることができる。

3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター（第32条の基準に適合するものに限る。）又は傾斜路（第33条の基準に適合するものに限る。）を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。

ア 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。

イ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(出入口)

第31条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

イ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(エレベーター)

第32条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの（開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。）にあつては、この限りでない。

(2) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(3) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第1号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。

2 第12条第5号から第13号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して別に市長が定めるものとする。

(傾斜路)

第33条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路（その踊場を含む。以下この条において同じ。）は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(1) 有効幅員は、1.2メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合には、90センチメートル以上とすることができる。

(2) 縦断勾配は、8パーセント以下とすること。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合には、12パーセント以下とすることができる。

(3) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

3 第13条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。

(エスカレーター)

第34条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第3号及び第4号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

(1) 上り専用のもので下り専用のもをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合においては、この限りでない。

(2) エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにおいては、この限りでない。

(3) 踏み段の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(4) 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第14条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(階段)

第35条 第16条第2号から第8号まで、第10号及び第11号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。

(乗降場)

第36条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、

8パーセント以下とすることができる。

(3) 横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

(4) 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「旅客特定車両用場所」という。）に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。

(5) 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

（運行情報提供設備）

第37条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

（便所）

第38条 第27条から第29条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第28条第1項第1号中「第22条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第22条各号」と読み替えるものとする。

（乗車券等販売所、待合所及び案内所）

第39条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とするものとする。

(1) 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第30条第1項各号に掲げる基準に適合するものであること。

(2) 出入口を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

イ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。

(ア) 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(イ) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

ウ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路

を設ける場合においては、この限りでない。

(3) カウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。

3 乗車券等販売所又は案内所（勤務する者を置かないものを除く。）は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合において、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

（券売機）

第40条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

議案第 号

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例の一部を改正する条例の制定について

宝塚市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例(平成25年条例第22号)新旧対照表

現行	改正案
<p>目次</p> <p>第1章 総則(第1条・第2条)</p> <p>第2章 歩道等 _____ _____ (第3条—第10条)</p> <p>第3章 立体横断施設 _____ (第11条—第16条)</p> <p>第4章 乗合自動車停留所 _____ (第17条・第18条)</p> <p>第5章 自動車駐車場 _____ (第19条—第29条)</p> <p>第6章 <u>移動等円滑化のために必要なその他の施設等(第30条—第34条)</u></p> <p>附則 (定義)</p> <p>第2条 この条例における用語の意義は、バリアフリー法第2条、道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第4号及び道路構造令(昭和45年政令第320号)第2条に定めるもののほか、次に定めるところによる。</p> <p>(1) 有効幅員 歩道、自転車歩行者道 _____、立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。以下同じ。)に設ける傾斜路、通路若しくは階段又は自動車駐車場 _____ の通路の幅員から、縁石、手すり、路上施設又は歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員を除いた幅員をいう。</p>	<p>目次</p> <p>第1章 総則(第1条—第2条の2)</p> <p>第2章 <u>歩道等及び自転車歩行者専用道路等の構造(第3条—第10条)</u></p> <p>第3章 <u>立体横断施設の構造(第11条—第16条)</u></p> <p>第4章 <u>乗合自動車停留所の構造(第17条・第18条)</u></p> <p>第5章 <u>自動車駐車場の構造(第19条—第29条)</u></p> <p>第6章 <u>旅客特定車両停留施設の構造(第30条—第40条)</u></p> <p>第7章 <u>移動等円滑化のために必要なその他の施設等(第41条—第45条)</u></p> <p>附則 (定義)</p> <p>第2条 この条例における用語の意義は、バリアフリー法第2条、道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第4号及び道路構造令(昭和45年政令第320号)第2条に定めるもののほか、次に定めるところによる。</p> <p>(1) 有効幅員 歩道、自転車歩行者道、<u>自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路</u>、立体横断施設(横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいう。以下同じ。)に設ける傾斜路、通路若しくは階段又は自動車駐車場若しくは<u>旅客特定車両停留施設</u>の通路の幅員から、次に掲げる _____ 幅員を除いた幅員をいう。</p> <p>ア <u>縁石、手すり、路上施設又は歩行者の安全かつ円滑な通行を妨げるおそれがある工作物、物件若しくは施設を設置するために必要な幅員</u></p> <p>イ <u>除雪のために必要な幅員</u></p> <p>ウ <u>宝塚市道路の構造の技術的基準を定</u></p>

(2)・(3) (略)

第2章 歩道等

(歩道)

第3条 道路(自転車歩行者道を設ける道路____を
除く。)には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第4条 歩道の有効幅員は、宝塚市道路の構造
の技術的基準を定める条例(平成25年条例第
20号。以下「道路構造条例」という。)第11
条第3項に規定する幅員の値以上とするもの
とする。

2 (略)

3 歩道又は____自転車歩行者道(以下「歩道
等」という。)_____

_____の有効幅員は、当該
歩道等_____の高齢
者、障害者等の交通の状況を考慮して定める
ものとする。

(舗装)

第5条 歩道等_____の
舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させること
ができる構造とするものとする。ただし、道
路の構造、気象状況その他の特別の状況によ
りやむを得ない場合においては、この限りで
ない。

2 歩道等_____の舗装
は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの
良い仕上げとするものとする。

(勾配)

める条例(平成25年条例第20号。以下「道
路構造条例」という。)第44条第1項の歩
行者の滞留の用に供する部分の幅員

(2)・(3) (略)

(災害等の場合の適用除外)

第2条の2 災害等のため一時使用する旅客特
定車両停留施設の構造及び設備については、
この条例の規定によらないことができる。

第2章 歩道等及び自転車歩行者専用道 路等の構造

(歩道)

第3条 道路(自転車歩行者道を設ける道路、自
転車歩行者専用道路及び歩行者専用道路を
除く。)には、歩道を設けるものとする。

(有効幅員)

第4条 歩道の有効幅員は、道路構造条例
_____第11
条第3項に規定する幅員の値以上とするもの
とする。

2 (略)

3 自転車歩行者専用道路の有効幅員は、道路
構造条例第42条第1項に規定する幅員の値以
上とするものとする。

4 歩行者専用道路の有効幅員は、道路構造条
例第43条第1項に規定する幅員の値以上とす
るものとする。

5 歩道若しくは自転車歩行者道(以下「歩道
等」という。)又は自転車歩行者専用道路若
しくは歩行者専用道路(以下「自転車歩行者
専用道路等」という。)の有効幅員は、当該
歩道等又は自転車歩行者専用道路等の高齢
者、障害者等の交通の状況を考慮して定める
ものとする。

(舗装)

第5条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の
舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させること
ができる構造とするものとする。ただし、道
路の構造、気象状況その他の特別の状況によ
りやむを得ない場合においては、この限りで
ない。

2 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の舗装
は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの
良い仕上げとするものとする。

(勾配)

第6条 歩道等_____の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等(車両乗入れ部を除く。)_____の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

第3章 立体横断施設

(立体横断施設)

第11条 道路には、_____移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設(以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。)を設けるものとする。

2・3 (略)

(エレベーター)

第12条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とすること。

(2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉する籠の出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。)にあつては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。

(3)・(4) (略)

(5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること_____により、籠外から籠内が_____視覚的に確認できる構造とすること。

第6条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

2 歩道等(車両乗入れ部を除く。)又は自転車歩行者専用道路等の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、前条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

第3章 立体横断施設の構造

(立体横断施設)

第11条 道路には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、高齢者、障害者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設(以下「移動等円滑化された立体横断施設」という。)を設けるものとする。

2・3 (略)

(エレベーター)

第12条 移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とすること。

(2) 前号の規定にかかわらず、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。)にあつては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。

(3)・(4) (略)

(5) 籠及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていること又は籠外及び籠内に画像を表示する設備が設置されていることにより、籠外にいる者と籠内にいる者が互いに視覚的に確認できる構造とすること。

(6)～(8) (略)

(9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。

(10)～(13) (略)

(傾斜路)

第13条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下_____同じ。)は、次に定める構造とするものとする。

(1)～(10) (略)

第4章 乗合自動車停留所

第5章 自動車駐車場

(6)～(8) (略)

(9) 籠内に、籠が到着する階並びに籠及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる設備を設けること。

(10)～(13) (略)

(傾斜路)

第13条 移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下この条において同じ。)は、次に定める構造とするものとする。

(1)～(10) (略)

第4章 乗合自動車停留所の構造

第5章 自動車駐車場の構造

第6章 旅客特定車両停留施設の構造(通路)

第30条 公共用通路(旅客特定車両停留施設に旅客特定車両(道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第1条第1号から第3号までに掲げる自動車をいう。以下同じ。)が停留することができる時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客特定車両停留施設の外部にあるものをいう。以下同じ。)から旅客特定車両の乗降口に至る通路のうち、乗降場ごとに1以上の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅員は、1.4メートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、有効幅員を1.2メートル以上とすることができる。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

イ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

2 前項の1以上の通路(以下「移動等円滑化された通路」という。)において床面に高低差がある場合は、エレベーター又は傾斜路を設けるものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、エスカレーター(構造上の理由によりエスカレーターを設置することが困難である場合は、エスカレーター以外の昇降機であつて車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のもの)をもってこれに代えることができる。

3 旅客特定車両停留施設に隣接しており、かつ、旅客特定車両停留施設と一体的に利用される他の施設のエレベーター(第32条の基準に適合するものに限る。)又は傾斜路(第33条の基準に適合するものに限る。)を利用することにより高齢者、障害者等が旅客特定車両停留施設に旅客特定車両が停留することができる時間内において常時公共用通路と旅客特定車両の乗降口との間の移動を円滑に行うことができる場合は、前項の規定によらないことができる。管理上の理由により昇降機を設置することが困難である場合も、また同様とする。

4 旅客特定車両停留施設の通路は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 段差を設ける場合は、当該段差は、次に定める構造とすること。

ア 踏面の端部の全体とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段差を容易に識別できるものとする。

イ 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。

(出入口)

第31条 移動等円滑化された通路と公共用通路の出入口は、次に定める構造とするものとする。

(1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

(2) 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、90センチメートル以上とす

ること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、80センチメートル以上とすることができる。

イ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

(3) 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。
(エレベーター)

第32条 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとする。

(1) 籠の内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とすること。ただし、籠の出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉する籠の出入口を音声により知らせる設備が設けられているものに限る。)にあつては、この限りでない。

(2) 籠及び昇降路の出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(3) 籠内に、車椅子使用者が乗降する際に籠及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第1号ただし書の構造のエレベーターにあつては、この限りでない。

2 第12条第5号から第13号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエレベーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、旅客特定車両停留施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して別に市長が定めるものとする。

(傾斜路)

第33条 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路(その踊場を含む。以下この条において同じ。)は、次に定める構造とするものとする。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(1) 有効幅員は、1.2メートル以上とすること。ただし、階段に併設する場合には、90センチメートル以上とすることができる。

(2) 縦断勾配は、8パーセント以下とするこ

と。ただし、傾斜路の高さが16センチメートル以下の場合、12パーセント以下とすることができる。

(3) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

2 移動等円滑化された通路に設ける傾斜路の床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

3 第13条第3号から第5号まで、第7号、第8号及び第10号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける傾斜路について準用する。

(エスカレーター)

第34条 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとする。ただし、第3号及び第4号については、複数のエスカレーターが隣接した位置に設けられる場合は、そのうち1のみが適合していれば足りるものとする。

(1) 上り専用のもつと下り専用のもつをそれぞれ設置すること。ただし、旅客が同時に双方向に移動することがない場合においては、この限りでない。

(2) エスカレーターの上端及び下端に近接する通路の床面等において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。ただし、上り専用又は下り専用でないエスカレーターにおいては、この限りでない。

(3) 踏み段の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(4) 踏み段の面を車椅子使用者が円滑に昇降するために必要な広さとすることができる構造であり、かつ、車止めが設けられていること。

2 第14条第2号から第5号までの規定は、移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターについて準用する。

3 移動等円滑化された通路に設けるエスカレーターには、当該エスカレーターの行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けるものとする。

(階段)

第35条 第16条第2号から第8号まで、第10号及び第11号の規定は、移動等円滑化された通路に設ける階段について準用する。

(乗降場)

第36条 旅客特定車両停留施設の乗降場は、次に定める構造とするものとする。

(1) 床の表面は、平たんで、滑りにくい仕上げとすること。

(2) 旅客特定車両の通行方向に平行する方向の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。

(3) 横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、誘導車路の構造、気象状況又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができる。

(4) 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の旅客特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所(以下この号において「旅客特定車両用場所」という。)に接する部分には、柵、視覚障害者誘導用ブロックその他の視覚障害者の旅客特定車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。

(5) 当該乗降場に接して停留する旅客特定車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

(運行情報提供設備)

第37条 旅客特定車両の運行に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備を設けるものとする。ただし、電気設備がない場合その他技術上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

(便所)

第38条 第27条から第29条までの規定は、旅客特定車両停留施設に便所を設ける場合について準用する。この場合において、第28条第1項第1号中「第22条に規定する通路」とあるのは「移動等円滑化された通路」と、「同条各号」とあるのは「第22条各号」と読み替えるものとする。

(乗車券等販売所、待合所及び案内所)

第39条 乗車券等販売所を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とするものとする。

(1) 移動等円滑化された通路と乗車券等販売所との間の通路は、第30条第1項各号に掲げる基準に適合するものであること。

(2) 出入口を設ける場合は、そのうち1以上は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

イ 戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とするものとする。

(ア) 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

(イ) 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

ウ 車椅子使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合においては、この限りでない。

(3) カウンターを設ける場合は、そのうち1以上は、車椅子使用者の円滑な利用に適した構造のものであること。ただし、常時勤務する者が容易にカウンターの前に出て対応できる構造である場合は、この限りでない。

2 前項の規定は、待合所及び案内所を設ける場合について準用する。

3 乗車券等販売所又は案内所(勤務する者を置かないものを除く。)は、聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備を設けるものとする。この場合において、当該設備を保有している旨を当該乗車券等販売所又は案内所に表示するものとする。

(券売機)

第40条 乗車券等販売所に券売機を設ける場合は、そのうち1以上は、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とするものとする。ただし、乗車券等の販売を行う者が常時対応する窓口が設置されている場合は、この限りでない。

第7章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等

(案内標識)

第41条 (略)

2 (略)

3 旅客特定車両停留施設のエレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備(第5項において「移動等円滑化のための主要な設備」という。)又は同項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する案内標識を設けるものとする。

第6章 移動等円滑化のために必要なその他の施設等

(案内標識)

第30条 (略)

2 (略)

(視覚障害者誘導用ブロック)

第31条 歩道等____、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所の乗降場及び自動車駐車場____の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 (略)

3 (略)

4 前項の案内標識は、日本産業規格Z8210に適合するものとする。

5 公共用通路に直接通ずる出入口の付近には、移動等円滑化のための主要な設備(第30条第3項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。)の配置を表示した案内板その他の設備を設けるものとする。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

6 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音声、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けるものとする。

(視覚障害者誘導用ブロック)

第42条 歩道等、自転車歩行者専用道路等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所の乗降場並びに自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の通路には、視覚障害者の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

2 前項の規定により視覚障害者誘導用ブロックが敷設された旅客特定車両停留施設の通路と第12条第11号の基準に適合する乗降口に設ける操作盤、前条第6項の規定により設けられる設備(旅客特定車両停留施設の構造及び主要な設備の配置を音声により視覚障害者に示すためのものを除く。)、便所の出入口及び第39条の基準に適合する乗車券等販売所との間の経路を構成する通路には、それぞれ視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する2以上の設備がある場合であつて、当該2以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該2以上の設備間の経路を構成する通路については、この限りでない。

3 旅客特定車両停留施設の階段、傾斜路並びにエスカレーターの上端及び下端に近接する通路には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するものとする。

4 (略)

5 (略)

(休憩施設)

第32条 歩道等

には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

(照明施設)

第33条 歩道等 及び

立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等 及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所及び自動車駐車場

には、移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(積雪等対策)

第34条 歩道等 及び

立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、必要な措置を講ずるものとする。

(休憩施設)

第43条 歩道等又は自転車歩行者専用道路等

には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を1以上設けるものとする。ただし、旅客の円滑な流動に支障を及ぼすおそれのある場合は、この限りでない。

3 前項の施設に優先席(主として、高齢者、障害者等の優先的な利用のために設けられる座席をいう。以下この項において同じ。)を設ける場合は、その付近に、当該優先席における優先的に利用することができる者を表示する案内標識を設けるものとする。

(照明施設)

第44条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び

立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。ただし、夜間における当該歩道等、自転車歩行者専用道路等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

2 乗合自動車停留所及び自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設には、高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、自動車駐車場及び旅客特定車両停留施設の路面又は床面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

(積雪等対策)

第45条 歩道等、自転車歩行者専用道路等及び

立体横断施設において、積雪又は凍結により、高齢者、障害者等の安全かつ円滑な通行に著しく支障を及ぼすおそれのある箇所には、必要な措置を講ずるものとする。

道路法が改正されたため、かかる市条例2件を改正する。
法改正の概要と、今回改正する条例は以下のとおり。

法改正概要と
改正する市条例の
説明資料

道路法等の一部を改正する法律

国土交通省

条例との関係

令和2年5月20日成立
令和2年5月27日公布

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閉・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、特定旅客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、道路特措法】

- 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)

法及び条例の改正に伴い見込まれる効果のイメージ
 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

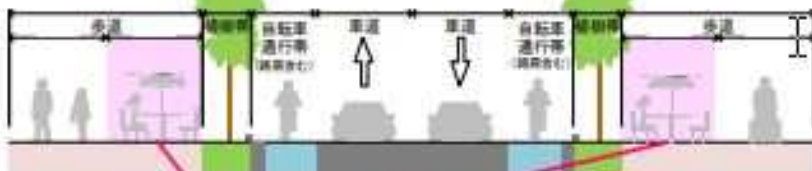
- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

【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)



法及び条例の改正に伴い見込まれる効果のイメージ
 ③自動運転補助施設

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

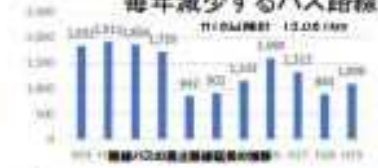
4%：歩行者、その他に起因



(国土交通省「令和3年度国土交通白書」)

■日常の移動手段の確保

毎年減少するバス路線



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



○事故車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