

道路行政における最近の話題及び交通関連施策について

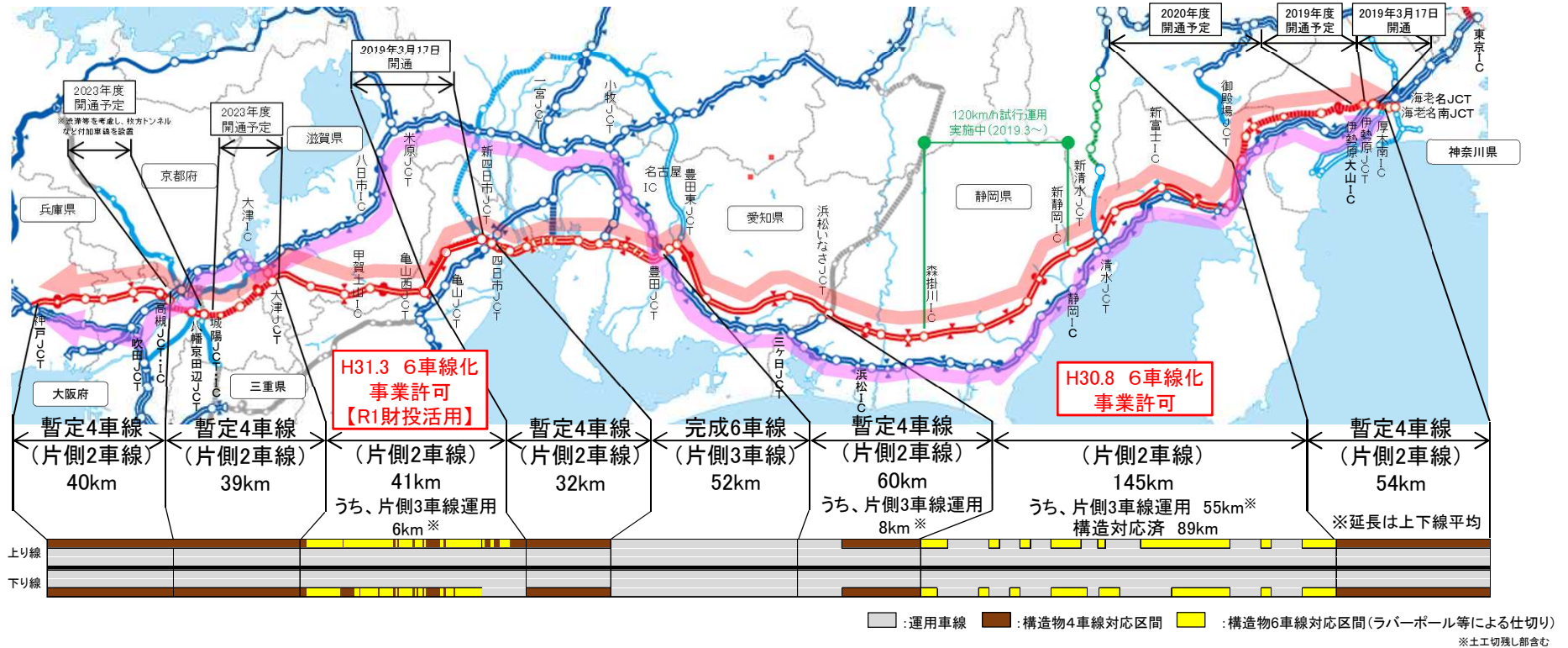
令和2年2月19日
国土交通省 道路局

| | |
|---|----|
| <u>1. 生産性を向上するネットワーク・交通結節点整備、自動運転の普及・促進に向けた支援</u> | |
| ・ 三大都市圏をつなぐネットワークの安定性・効率性の向上 | 3 |
| ・ 自動運転に対応した道路空間の整備 | 4 |
| ・ トラック隊列走行の実現に向けた取り組み | 5 |
| ・ 中継輸送システムの強化 『コネクトエリア浜松』 | 6 |
| ・ 道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験 | 7 |
| ・ バスタプロジェクトの推進 | 9 |
| | |
| <u>2. 安全で地域を豊かにする道路空間</u> | |
| ・ 多様なニーズに応える道路空間 | 14 |
| | |
| <u>3. 災害時に機能を確保するための道路施策</u> | |
| ・ 高速道路のリダンダンシーの確保 | 18 |
| ・ 災害時交通マネジメント | 19 |
| | |
| <u>4. 道路の老朽化対策</u> | |
| ・ 道路の老朽化対策 | 21 |
| | |
| (参考資料) | 23 |
| ・ 道路法改正の概要 | |
| ・ 交通安全対策 | |
| ・ 自転車活用推進計画に基づく自転車活用の推進 | |
| ・ 道の駅第3ステージ | |

1. 生産性を向上するネットワーク・交通結節点整備、
自動運転の普及・促進に向けた支援

三大都市圏をつなぐネットワークの安定性・効率性の向上(新東名・新名神機能強化)

- 新東名、新名神の6車線化等により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることが必要。
- 6車線運用に対応した構造物が概成している新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT)、新名神(亀山西JCT～大津JCT)において6車線化整備を実施。



構造物対応状況

| | 計画 | 供用 | 6車線運用中 | |
|-----------------|-------|--------------|-------------|-----------------|
| | | | 6車線運用中 | 6車線構造対応済【4車線運用】 |
| 新東名 | 289km | 237km (82%) | 90km (31%) | 89km (31%) |
| 御殿場JCT～浜松いなさJCT | 145km | 145km (100%) | 55km (38%) | 89km (61%) |
| 新名神 | 174km | 112km (64%) | 28km (16%) | 29km (17%) |
| 亀山西JCT～大津JCT | 41km | 41km (100%) | 6km (15%) | 29km (71%) |
| 合計 | 463km | 349km (75%) | 118km (26%) | 118km (26%) |



現況写真(構造物6車線対応区間)

※率は計画延長より算出
※3車線運用、構造対応済み延長は、上下平均

自動運転に対応した道路空間の整備 ～新東名における輸送効率化等に向けた取組～

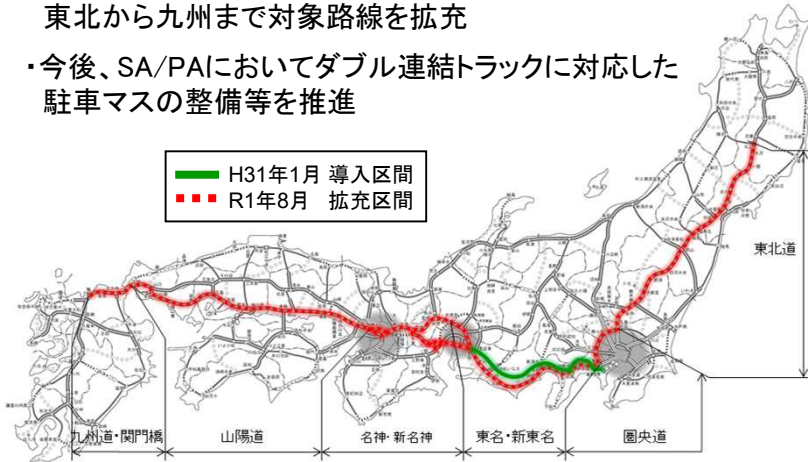
- 物流の生産性向上のため、新東名を中心にダブル連結トラックが平成31年1月29日から本格導入。
- 新東名(新静岡～森掛川)等において、平成31年3月1日より120km/hの試行運用を実施中(大貨等、三輪、けん引は80km/h)
- トラック隊列走行の実現に向けて、新東名等において公道実証を実施中。

■ ダブル連結トラックの本格導入

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



- ・平成31年1月29日より特車許可基準の車両長を緩和(現行の21mから最大で25mへの緩和)
- ・物流事業者のニーズを踏まえ、令和元年8月8日より東北から九州まで対象路線を拡充
- ・今後、SA/PAにおいてダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備等を推進



■ 新東名における速度規制見直し試行



■ トラック隊列走行の公道実証

<隊列走行の実現イメージ>



先頭車両と後続車両を電子的に連結することで隊列を形成

<経緯>

- ・平成30年 1月～ 後続有人隊列走行 [CACC(協調型車間距離維持支援システム)]
- ・平成30年12月～ 後続有人隊列走行 [CACC+LKA(車線維持支援システム)]
- ・平成31年 2月～ 後続無人隊列システム(後続有人状態) [CACC+LKA+先頭車運転支援(後続車の後方画像モニタ)等]

トラック隊列走行の実現に向けた取り組み

○ 令和2年度の高速度道路(新東名)における後続車無人隊列走行システムの技術的実現(政府目標)に向け、既存のSA・PAの拡幅などを実施するとともに、合流制御方法の技術的検討やGPS精度の低下対策など、新たな実証実験を実施。

■新東名における公道実証実験状況



■これまでの実証実験における課題

[大型車の合流阻害]



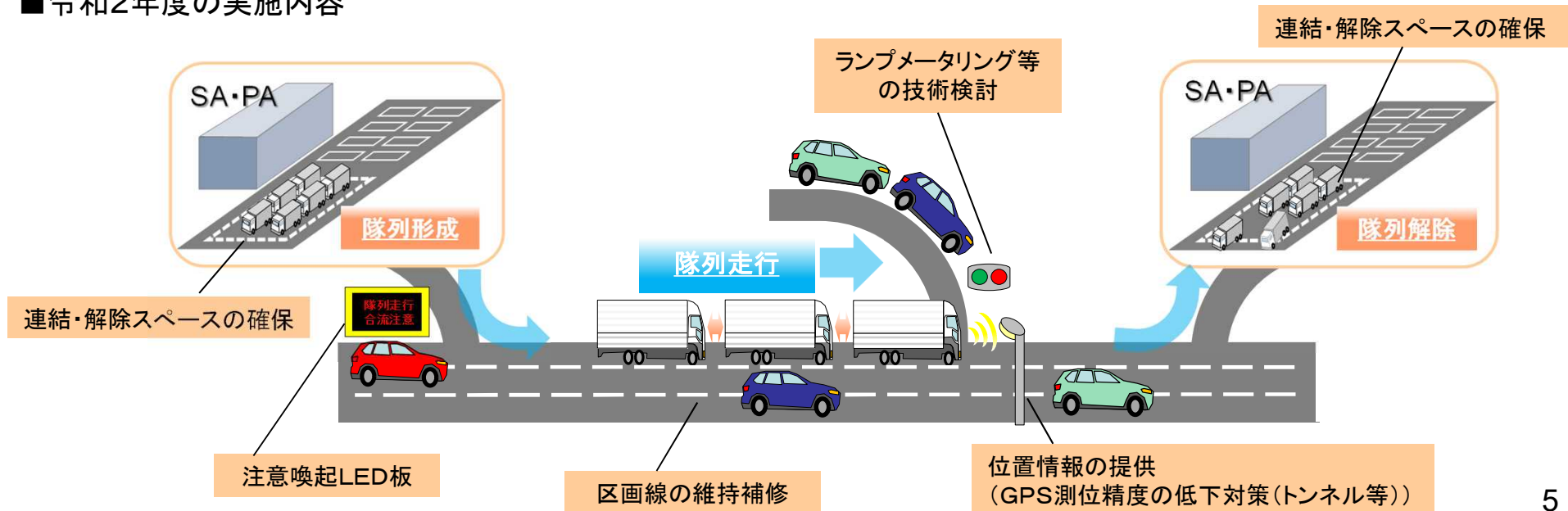
大型車(バス)が合流しようとしたところ、隊列トラックが本線側から接近し、合流できず停車

[GPS測位精度の低下]



ネット(ゴルフボールよけ)により測位精度が低下

■令和2年度の実施内容



中継輸送システムの強化『コネクティア浜松』

○ スマートICが設置された新東名高速道路浜松SAに中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送を促進

【位置図】



【運用イメージ】

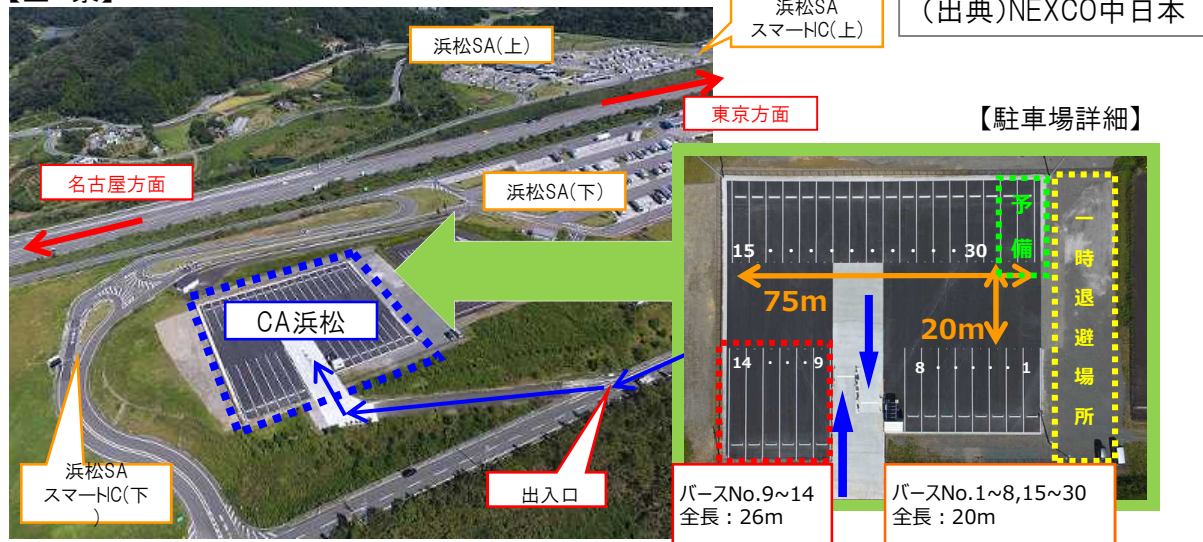
トレーラー・トラクタ交換方式の場合



ドライバー交替方式の場合



【全 景】

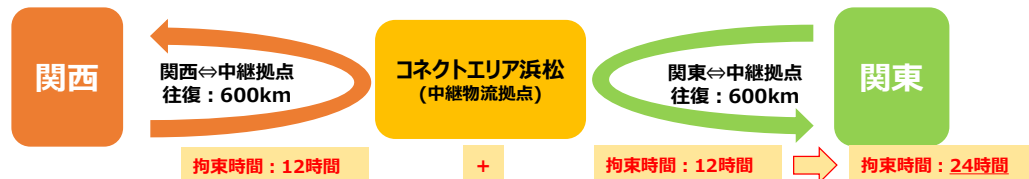


【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西⇄関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:3日間の行程の場合



② コネクティア浜松利用の場合(新しい運行) ※定型・日帰り運行の場合



道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの社会実装について

■自動運転車両

<使用車両>



- 開発: ヤマハ発動機株式会社
- 定員: 最大7人(旅客定員 5人)
- 速度: 12km/h 程度
- 導入台数: 1台
- 運転手: 地元の有償ボランティアが対応

走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視

<自動運転の仕組み>



電磁誘導線

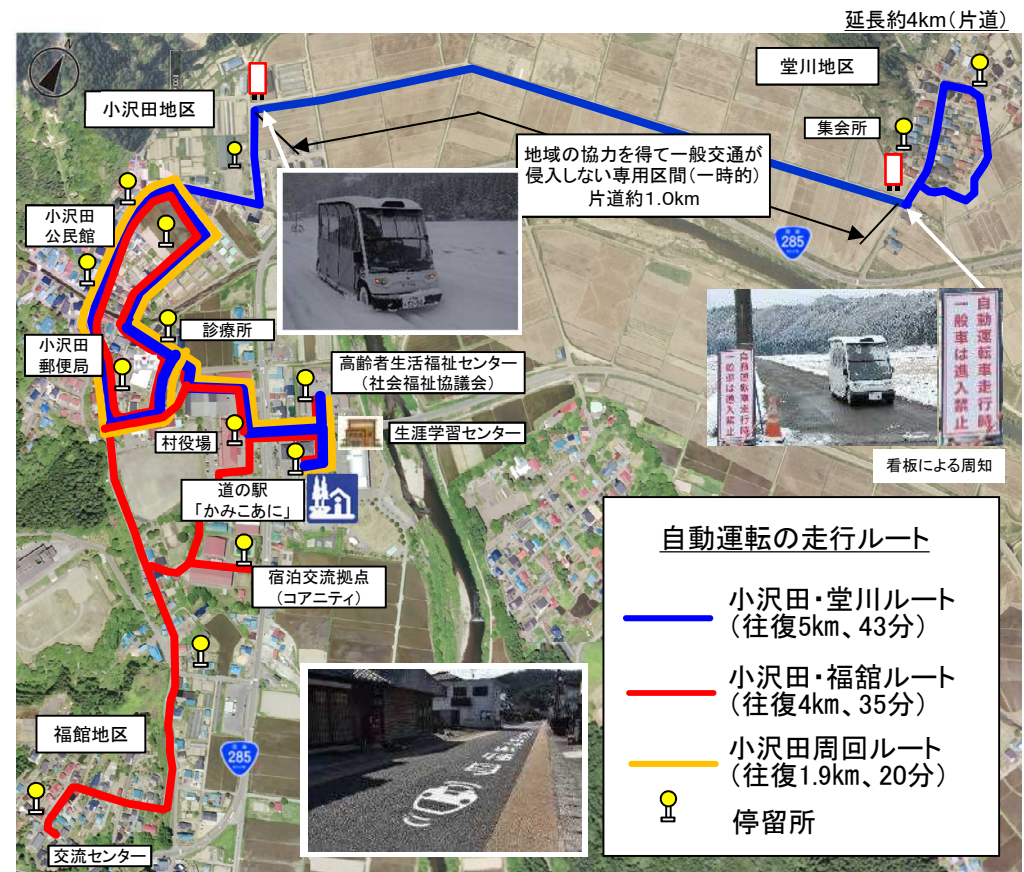
電磁誘導線を敷設
車両を誘導

■運営体制

| | |
|----------|---|
| 運営主体 | NPO法人 上小阿仁村移送サービス協会 |
| サービス | 高齢者の送迎 農作物や日用品等配送 等 |
| 運賃・運送料 | 運賃 : 200円/回 運送料 : 200円/回(予定※着手時期調整中) |
| 運行ルート | 3ルート |
| 運行スケジュール | 定期便 : 午前1便 午後1便 デマンド : 定期便の隙間の時間 |

■走行ルート

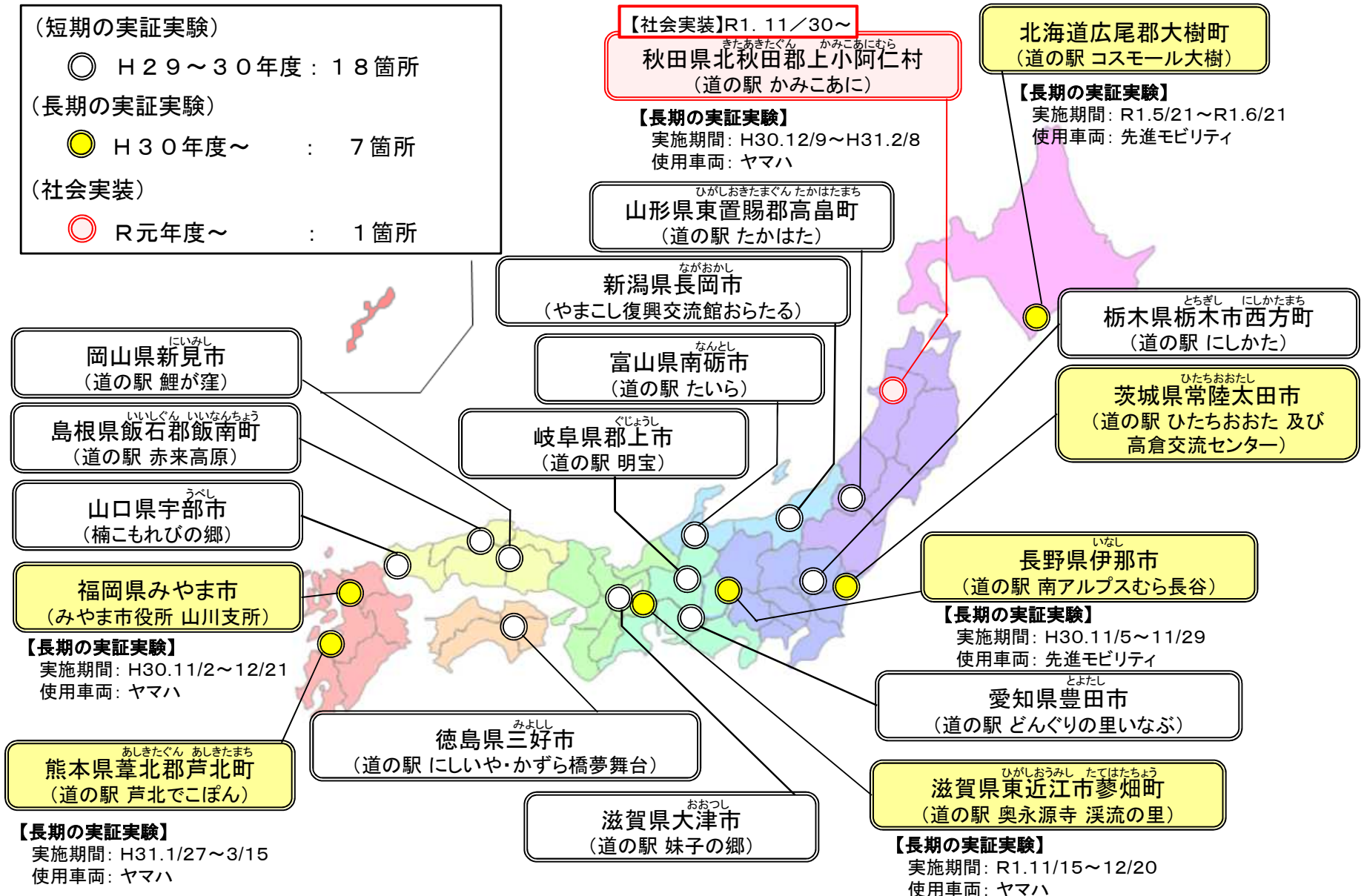
- 道の駅「かみこあに」を拠点とした全長4kmのルート
- 地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施



※令和元年11月30日時点の内容

道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の実施箇所

令和2年1月時点



バスタプロジェクトの取組み事例 (バスタ新宿)

概要 (H28.4オープン)

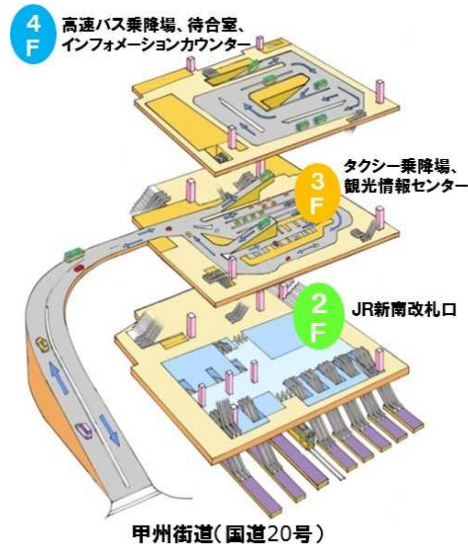
- 道路事業(国道20号)と民間ターミナルの官民連携で整備
- 鉄道駅と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約



■ 利用状況

- 高速バス利用者数
平均 約2.9万人/日
(最大 約4.1万人/日)
- 高速バス発着便数
平均 約1,494便/日
(最大 1,720便/日)
- 高速バス運行会社数
117社

※2019年4月末現在



利便性向上に向けた取組

- ETC2.0バスロケシステム
ETC2.0を共通プラットフォームとする、新たな高速バスロケシステムの実証実験を実施し、利用者への情報提供等の充実を推進。
⇒今後、バスタ新宿を中心に本格導入し、他のターミナル等へ展開



■ 貨客混載

茨城県常陸太田市から、地元の新鮮な野菜を貨客混載による高速バスでバスタ新宿に運び、東京都で販売する事業を拡大する実証実験を実施(H30.9~H31.3)。



■ バリアフリー対策

障害者や高齢者等の利便性向上として、バスタ新宿~羽田空港間で、リフト付高速バスの運行を開始(H29.12~)。また、点字ブロックやフロア案内図など、より分かりやすい案内や路面標示を充実。



■ バスタマーケット

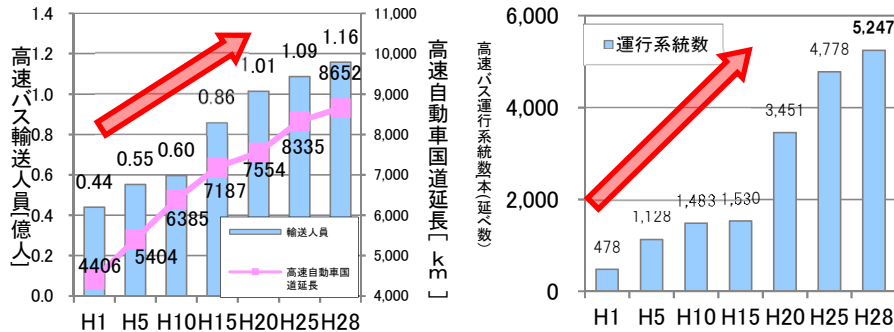
「バスタ新宿」前(国道20号)の歩道において、「道路空間を活用した賑わい創出」を目的として、地域の特産物などを販売する実証実験を実施(H30.11)。



バスプロジェクトの展開に向けた背景

高速バスの利用動向

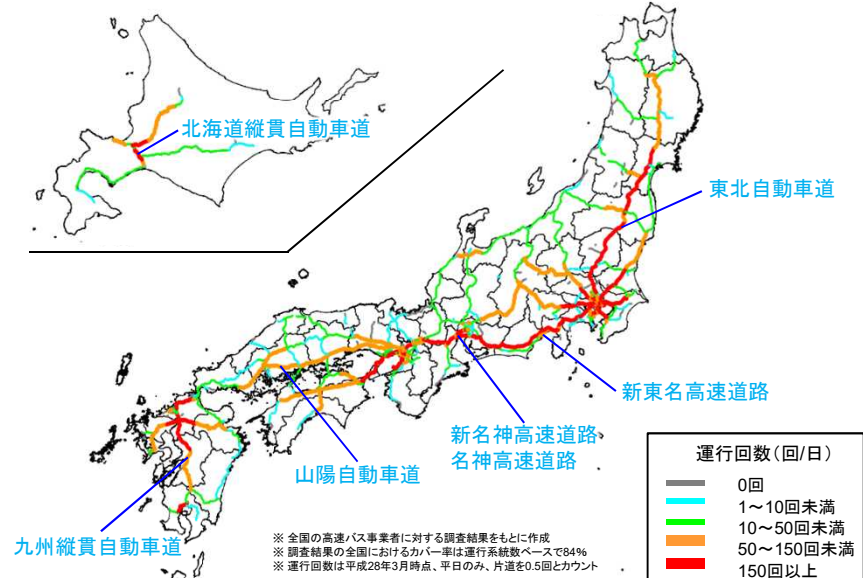
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



出典：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

高速バスネットワークの現状

■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



※ 全国の高速バス事業者に対する調査結果をもとに作成
 ※ 調査結果の全国におけるカバー率は運行系統数ベースで84%
 ※ 運行回数は平成28年3月時点、平日のみ、片道を0.5回とカウント

災害時における高速バスの役割

■ 東日本大震災 [H23.3]

震災後の2カ月間で、首都圏-東北地方間の31路線で30万人を輸送。運休していた東北新幹線の代替輸送機関として重要な役割を果たす。



出典：国土交通省自動車交通局「東日本大震災での旅客自動車輸送(バス等)分野の対応」

■ 広島豪雨災害 [H30.7]

豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路(広島呉道路)が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

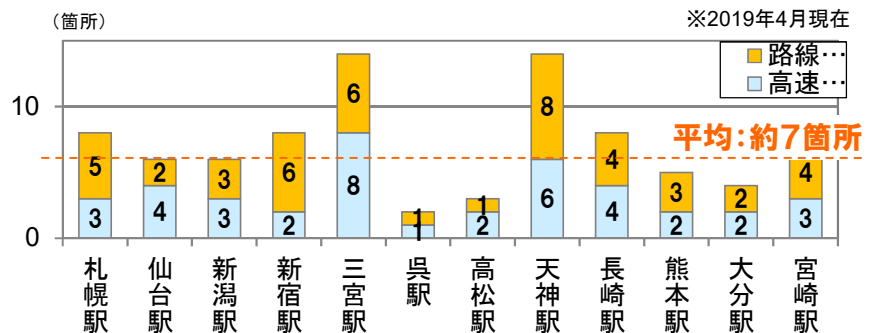
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<災害時BRTの運行>

道路交通の影響の改善

■ 鉄道駅周辺ではバス停がバラバラに設置



※ 鉄道駅から1km圏内に設置された同一系統において最も鉄道駅に近接している高速バス停(空港連絡バス含む)・路線バス停を対象とし集計
 ※ 駅前ロータリーのように乗降所が密集・連続している場合は1箇所としてカウント(高速バス停と路線バス停は別カウント)
 ※ ジョルダン(株)作成データ(R1年4月1日時点)をもとに作成

高速道路等をフル活用した、平常時・災害時を問わない公共交通ネットワーク・利用拠点の強化

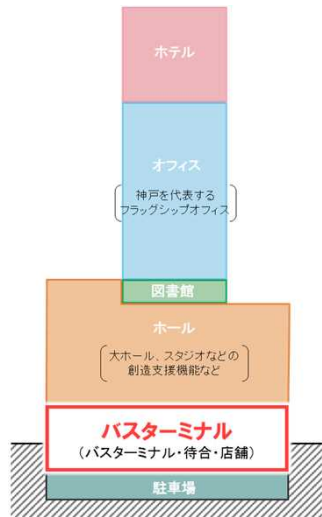
民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進

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

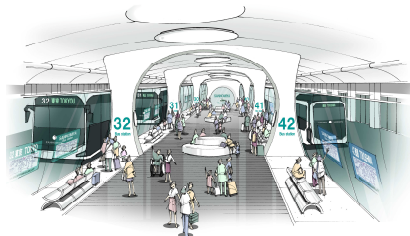
- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「特定車両停留施設」を、新たに道路附属物として位置付け
 - 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等



[再開発ビル内に設置する場合の構成のイメージ]



[バス待合空間のイメージ]



[バス乗降空間のイメージ]

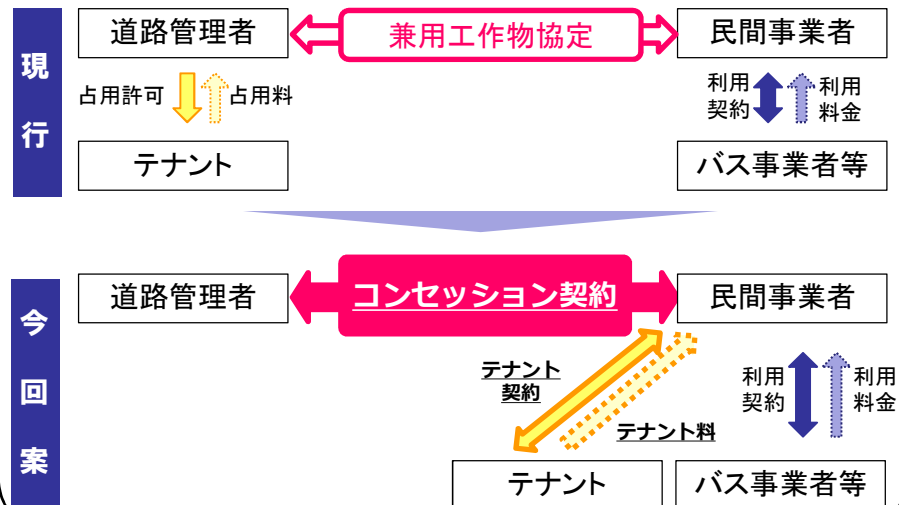
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間事業計画「中間とりまとめ」（概要）

<特定車両停留施設のイメージ>

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>

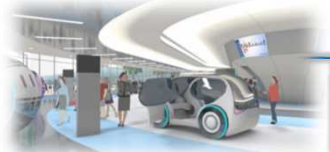


バスタプロジェクトの取り組み事例

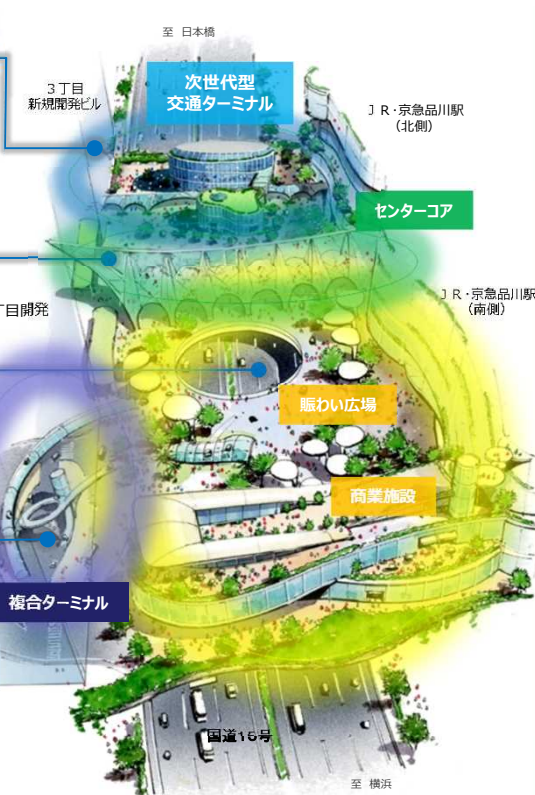
■ 国道15号品川駅西口駅前広場

道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の創出

◆次世代型交通ターミナル



品川駅西口駅前広場の将来の姿



◆シンボリックなセンターコア



◆人々が集う賑わい広場



◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル



※「国道15号・品川駅西口駅前広場 事業計画(概要)」より抜粋

2019年4月 新規事業化
⇒ リニア開業時(2027年)の概成を目標

■ 国道2号等 神戸三宮駅前空間

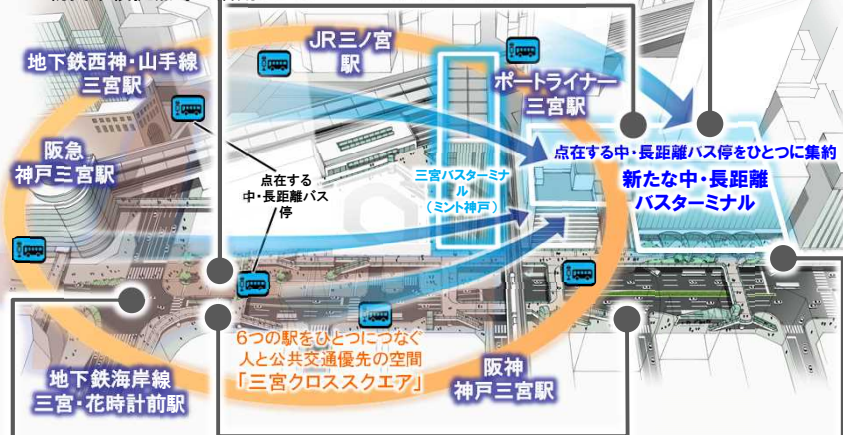
ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”
未来型駅前空間の創出

防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアのオープンスペースに一時退避場所等を整備
再開発ビルを代替輸送拠点、物資集積拠点等に活用

集約型公共交通ターミナル

中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備



※「国道2号等 神戸三宮駅前空間 事業計画「中間とりまとめ(概要)」より抜粋

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、“ひと”中心の空間を地上に整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

2019年8月 事業計画「中間とりまとめ」公表
⇒ 事業計画の策定に向け、地域において検討中

2. 安全で地域を豊かにする道路空間

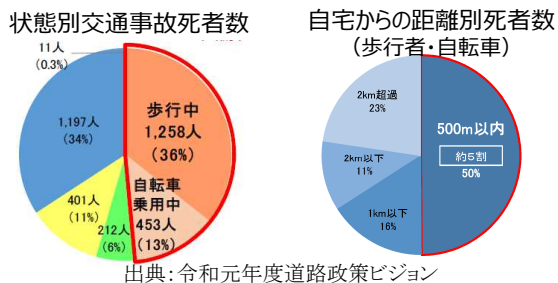
多様化する道路空間へのニーズ

■ 社会・経済情勢の変化や新たな技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズは従来にも増して多様化。

安全・安心

【社会情勢・現状】

- ・人口減少、超高齢化社会の到来
- ・高齢者、障害者も含んだ一億総活躍社会の実現
- ・歩行中・自転車乗車中の交通事故死者数が多い。また、その発生箇所は身近な道路で多い。



【取組・動向】

道路空間のユニバーサルデザイン

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律（改正バリアフリー法）の施行(H30.11)

自転車通行空間の創出

- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの策定(H28.7)等

安全・安心な道路空間

- ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備



賑わい・利活用

【社会情勢・現状】

- ・人々が集い、多様な活動を繰り広げる、賑わい創出に資する空間へのニーズの高まり
- ・訪日外国人旅行者の増加、観光先進国に向けた様々な取組
- ・地方創生の推進
- ・良好な道路の景観形成に対する要請の高まり

【取組・動向】

賑わいの創出

- ・道路空間を活用した賑わい創出の取組が各地で展開



道路空間のオープン化

- ・限られた都市空間の中で一定の割合を占める道路空間を最大限活用

【御堂筋のフルモール化】



出典：御堂筋将来ビジョン(大阪市)

景観に配慮した道路空間形成

- ・「道路デザイン指針(案)」の改定 (H29.10)等

新たなモビリティ

【社会情勢・現状】

- ・ICTの急速な進展
- ・物流、公共交通の運転業務のドライバー不足
- ・地球温暖化への対応
- ・低速モビリティなど新たな交通手段やMaaSの登場

【取組・動向】

シェアリングサービス

- ・個人間のカーシェア、ライドシェアが普及



多様なモビリティの共存

- ・超小型モビリティは、配送や訪問介護の巡回、観光地の移動手段として利用開始

超小型モビリティ



- ・シニアカーの普及や電動キックボードなどの社会実験も進む

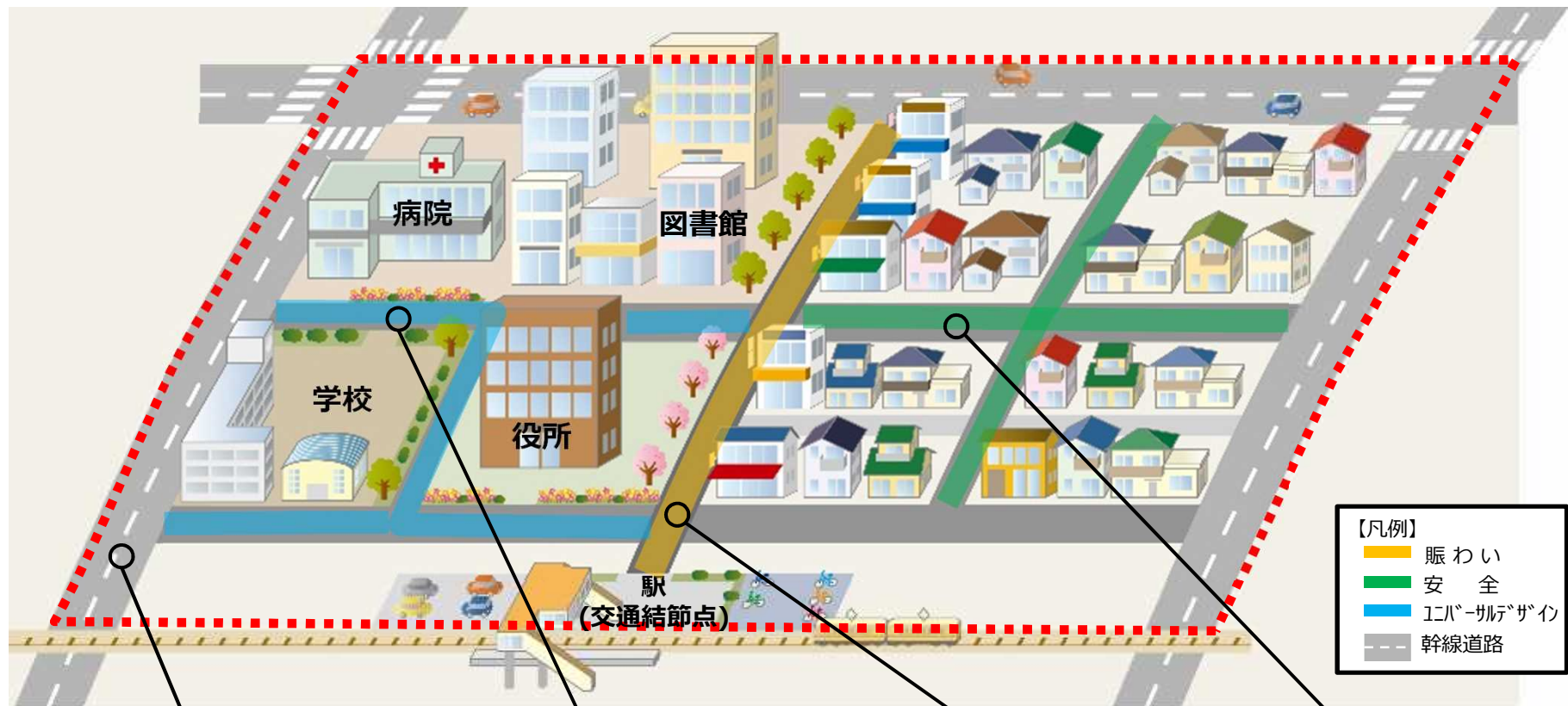


シニアカー

電動キックボード

- ・自動運転実用化に向けた実証実験

目指すべき「多様なニーズに応える道路空間」の概念



<通過交通を担う幹線道路>



<ユニバーサルデザイン化>



<賑わい創出による地域活性化>



<面的な交通安全対策>



歩行者利便増進道路の指定制度の創設

歩行者利便増進道路制度

<<地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築>>

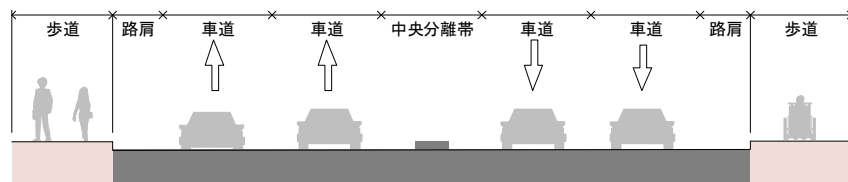
歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定

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

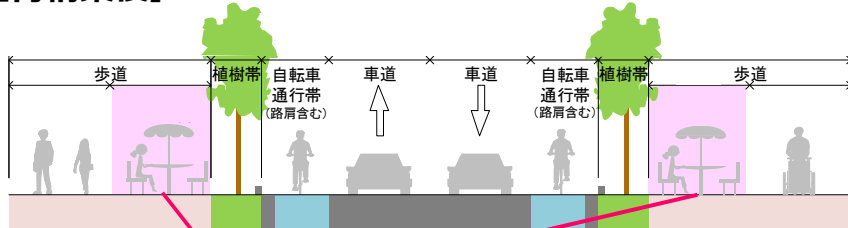
【イメージ】

【再構築前】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

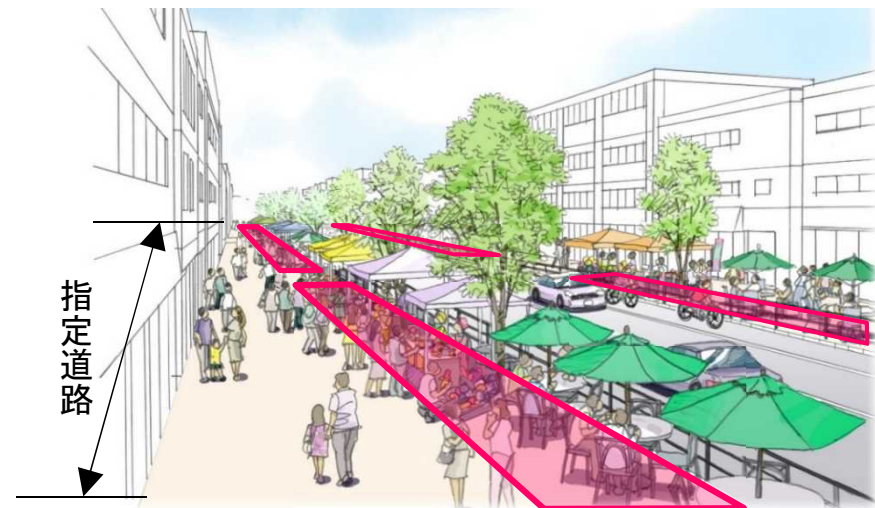
【再構築後】



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

- 特例区域では、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）



特例区域

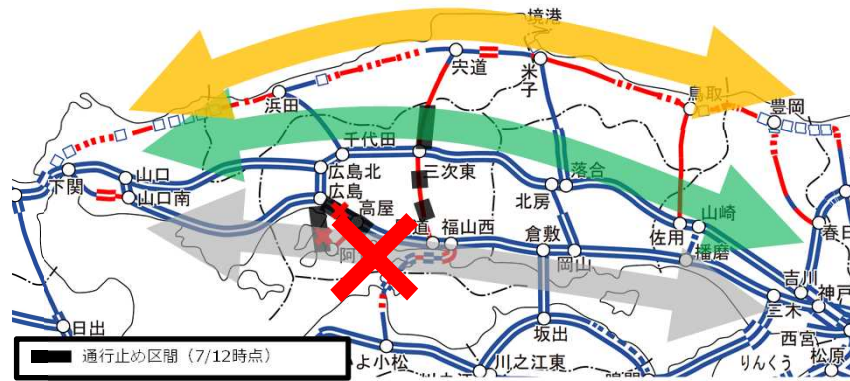
3. 災害時に機能を確保するための道路施策

高速道路のリダンダンシーの確保(平成30年7月豪雨での事例)

- 被災により通行止めとなった高速道路の広域迂回路として道路ネットワークが機能
- 被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保

《山陽道の事例》

- 山陽道が通行止めとなったが、補完する2ルート(中国道及び山陰道)により広域交通の機能を確保
- 山陽道(河内IC～広島IC)において、片側一車線を優先啓開



<区域外からの土砂等流入による被災状況>

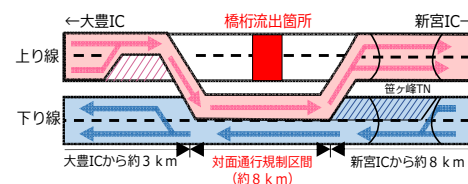


<片側一車線での物資輸送車両の通行状況>



《高知道の事例》

- 高知道(川の江東JCT～大豊IC)において、上り線の橋梁が流出したが、下り線を活用し、早期に交通機能を確保



災害時 交通マネジメントについて

- 発災時は復旧活動等を支えるため、限られたネットワーク等を活用して、交通処理能力の最大化が必要
- 西日本豪雨災害の際に体制構築に時間を要した反省を踏まえ、統括的交通マネジメントに係る組織を構築し、災害発生時に速やかに実施体制に移行する環境を整備

災害対応における課題

・限られた交通処理能力の最大化

具体的な施策

・統括的交通マネジメント

【具体的な施策】

■ 統括的交通マネジメントの導入例(広島呉道路)

JR呉線と広島呉道路の被災などによる広島～呉間の道路交通渋滞緩和のため、交通マネジメントを実施

○ 常時の交通マネジメントのルールにとられない施策の例



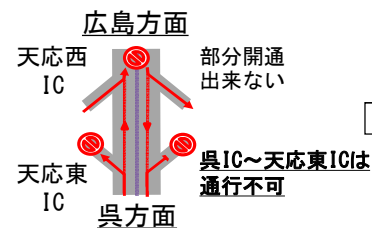
○ 高速道路料金調整による広域迂回誘導の実施

(山陽道などを経由した広域迂回)

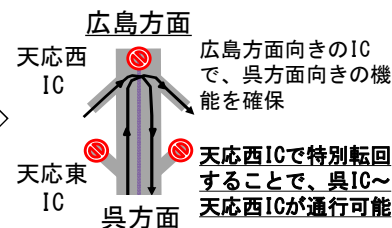


○ 災害時BRTの運用

【通常運用時】



【今回の運用】



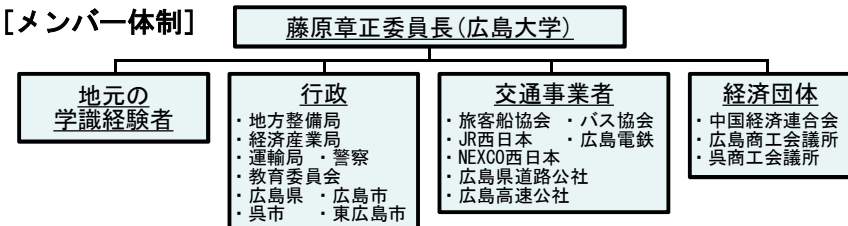
※災害時BRTは京阪神等から広域支援
※運行情報取得のため、予めGPSの搭載が必要

○ 広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会の設置

【目的】

■ 広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的

【メンバー体制】

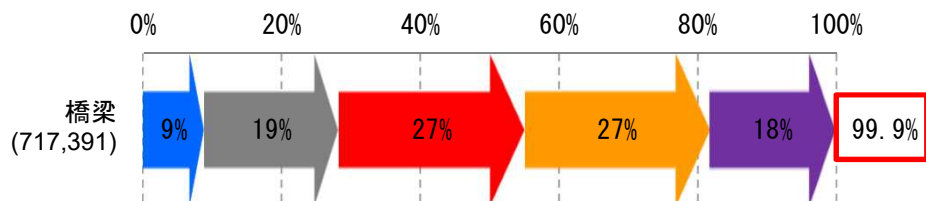


4. 道路の老朽化対策

道路の橋梁の点検・修繕の状況

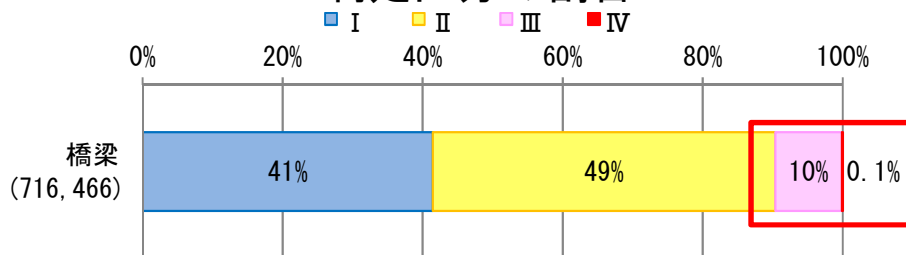
- 平成26年度以降5年間(一巡目)の点検の実施は概ね完了。
- 全国の橋梁における修繕が必要な施設数は、早期に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅲ)が10%(約6万8千橋)、緊急に措置を講ずべき状態(判定区分Ⅳ)が0.1%(約7百橋)の合計約7万橋。
- 全国の橋梁において、次回点検までに措置を講ずべき橋梁(判定区分Ⅲ・Ⅳ)のうち修繕に着手した割合は、地方公共団体管理で20%。

平成26～30年度の点検実施状況



※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数
(平成26～30年度の間に撤去された施設や、上記分野の点検の対象外と判明した施設等を除く。)

判定区分の割合



※()内は、平成30年度末時点管理施設のうち点検の対象となる施設数(平成30年度末時点で診断中の施設を除く)
※四捨五入の関係で合計値が100%にならない場合がある。

| 区分 | 状態 | 状態 |
|-----|--------|--|
| I | 健全 | 構造物の機能に支障が生じていない状態。 |
| II | 予防保全段階 | 構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。 |
| III | 早期措置段階 | 構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。* |
| IV | 緊急措置段階 | 構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。 |

※判定区分Ⅲである道路橋や部材については次回定期点検までに措置を講ずべき(定期点検要領(技術的助言))。

判定区分Ⅲ・Ⅳの橋梁における修繕着手・完了率

| 管理者 | 修繕が必要な施設数(A) | 修繕着手済み施設数(B) | | 修繕未着手施設数 |
|----------|--------------|-----------------|----------------|-----------------|
| | | | うち完了(C) | |
| 国土交通省 | 3,427 | 1,811 (53%) | 617 (18%) | 1,616 (47%) |
| 高速道路会社 | 2,647 | 846 (32%) | 457 (17%) | 1,801 (68%) |
| 地方公共団体 | 62,977 | 12,700 (20%) | 7,430 (12%) | 50,277 (80%) |
| 都道府県政令市等 | 20,586 | 4,889 (24%) | 2,684 (13%) | 15,697 (76%) |
| 市区町村 | 42,391 | 7,811 (18%) | 4,746 (11%) | 34,580 (82%) |
| 合計 | 69,051 | 15,357(22%) | 8,504(12%) | 53,694(78%) |

維持管理・更新費の推計

- 予防保全の考え方によるインフラメンテナンスの実施を基本として、近年の取組の実績や新たな知見等をまえ、今後30年後までの維持管理・更新費を推計。
- 事後保全の場合には、維持管理費は最大2.4倍に増加するが、予防保全の場合には最大1.5倍に抑制できるという試算結果。
- 予防保全の場合、今後30年間の地方を含めた維持管理・更新費の合計は、71.6～76.1兆円程度となる。
- 今後、引き続き、新技術やデータの積極的活用、集約・再編等の取組による効率化を図り、持続的・実効的なインフラメンテナンスの実現を目指す。

| 分野 | 2018年度※ | 5年後 (2023年度) | 10年後 (2028年度) | 20年後 (2038年度) | 30年後 (2048年度) | 30年間 合計 (2019～2048年) |
|----|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------|
| 道路 | 1.9 | {1.2} 2.1～2.2 | {1.4} 2.5～2.6 | {1.5} 2.6～2.7 | {1.2} 2.1～2.2 | 71.6～76.1 |

用語の定義

| | |
|------|----------------------------------|
| 予防保全 | 施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。 |
| 事後保全 | 施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。 |

【参考】

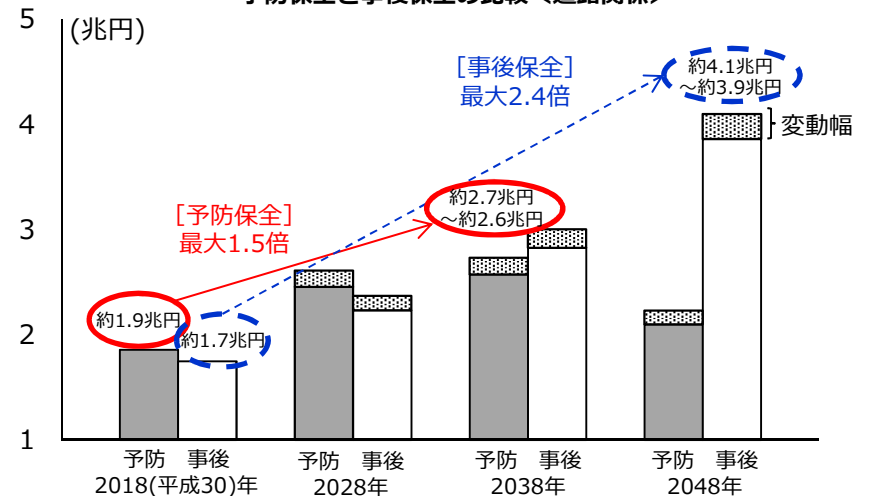
| | | | | | | |
|-----------------------|-----|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|
| 国土交通省 所管12分野 合計 | 5.2 | {1.2} 5.5～6.0 | {1.2} 5.8～6.4 | {1.3} 6.0～6.6 | {1.3} 5.9～6.5 | 176.5～194.6 |
|-----------------------|-----|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|

※ 2018年度の値は、実績値ではなく、今回実施した推計と同様の条件のもとに算出した推計値
凡例：〔 〕の値は2018年度に対する倍率

主な推計の実施条件

1. 国土交通省所管12分野（道路、河川・ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港、航路標識、公園、公営住宅、官庁施設、観測施設）の国、都道府県、市町村、地方公共団体、地方道路公社、（独）水資源機構、一部事務組合（海岸、下水道、港湾）、港務局（海岸、港湾）が管理者のものを対象に推計。
鉄道、自動車道は含まれていない。このほかに、高速道路6会社は、維持管理・更新費として約19.4兆円（2019～2048年度）を予定。
2. 更新時に、現行基準への適合のための機能向上を実施。
3. 点検・修繕・更新等を行う場合に対象となる構造物の立地条件や施工時の条件等により、施工単価が異なるため、この単価の変動幅を考慮し、推計値は幅を持った値としている。

予防保全と事後保全の比較<道路関係>



(参考資料)

背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両※の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下(過積載等の法令違反も依然として散見)
※ 車両の重量等が一定限度を超過する車両
- 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障
- バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の構築が必要
- 2020年を目途としたレベル3以上の自動運転の実用化に向け、車両だけでなくインフラとしての道路からも積極的に支援する必要
- 災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が必要

➡ **安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用を推進する必要**

法案の概要

1. 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



2. 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】

- 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有許可とみなす**



3. 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】

- 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** ・ **公募占有制度により最長20年の占有が可能**
 - ◆ 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(※予算関連)



4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】

- **自動運転車の運行を補助する施設(磁気マーカー等)**を道路附属物として位置付け(民間事業者の場合は占有物件とする)
 - ◆ 磁気マーカー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(※予算関連)



5. 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

【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用の推進

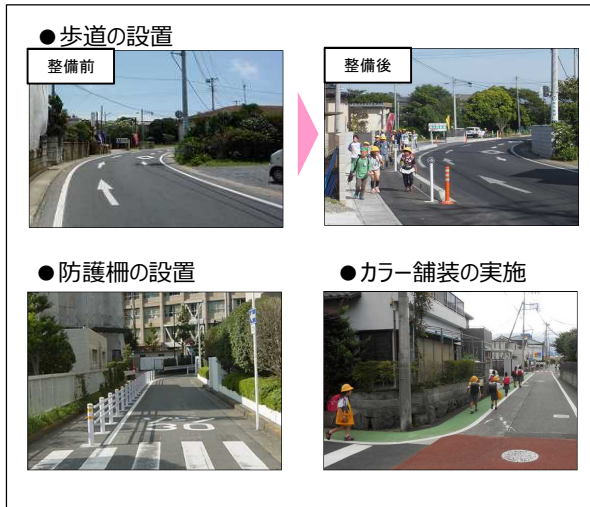
- ①: 特殊車両の通行に係る手続の期間 約30日から2021年度末までに約10日(登録車両は即日)に短縮
- ②: 特定車両停留施設における高速バス年間利用者数 2030年度に概ね5,000万人
- ③: 歩行者利便増進道路の累計指定区間 2025年度末までに概ね50区間
- ④: 地域限定型の無人自動運転移動サービスの累計展開地域 2030年末までに100箇所以上

未就学児の交通安全対策(子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進)

○ 令和元年5月8日に大津市で発生した園児の交通死亡事故等を受け、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検結果を踏まえた交通安全対策を推進。

・道路管理者による対策（対策箇所数：約28,000箇所※）

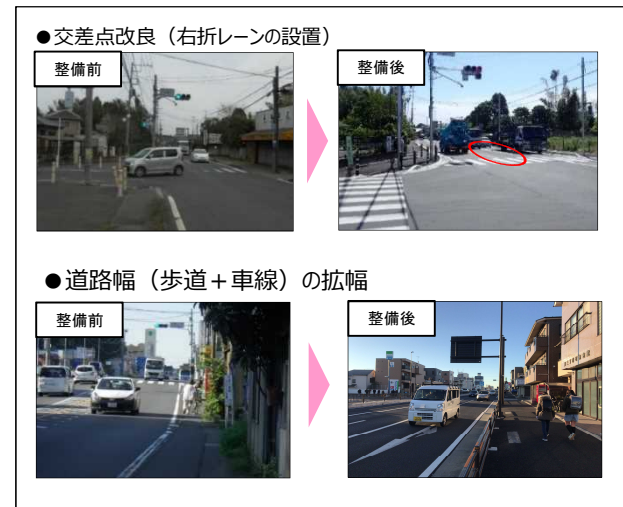
【安心安全な歩行空間の整備の例】



【生活道路のエリア内の交通安全の例】



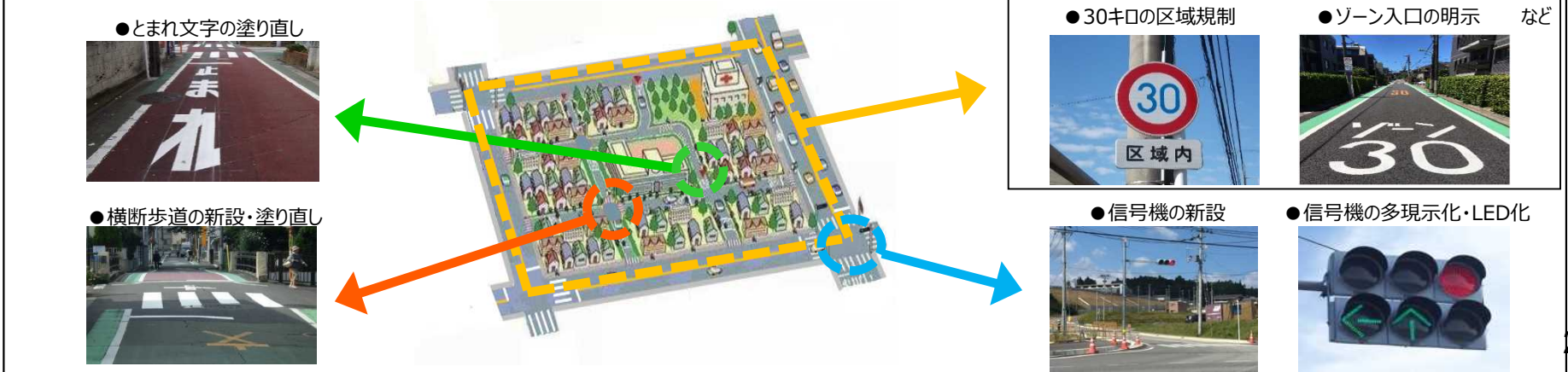
【幹線道路と生活道路のエリアの機能分化の例】



※うち、緊急安全点検結果を踏まえてのもの 約23,000箇所

・<参考> 警察による対策（対策箇所数：約7,000箇所）

【ゾーン30はじめ生活道路の交通安全】整備の例



自転車活用推進計画に基づく自転車活用の推進

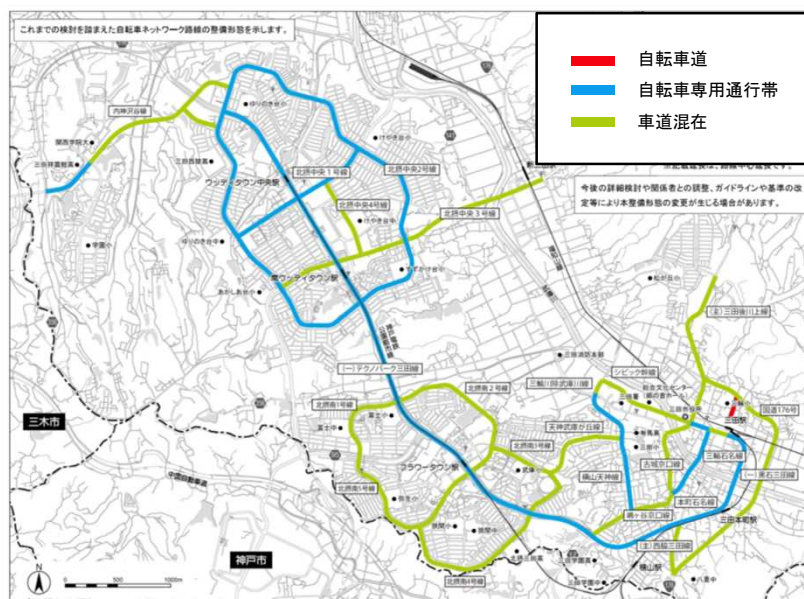
- 自転車活用推進計画（平成30年6月8日閣議決定）に基づき、
- ・地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を推進
 - ・ガイドラインに基づく歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進

[参考] 計画期間: 2018年度から2020年度 3年間

目 標: 自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 200団体 等

■自転車ネットワーク計画

- 面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。
- 計画は、市町村が策定。



<自転車ネットワーク計画の例(兵庫県三田市)>

【出典:「三田市自転車ネットワーク(平成29年1月)」抜粋(凡例は国土交通省にて加工)】

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- 平成24年11月、自転車は車道通行が原則との観点から、
 - ・自転車ネットワーク計画の作成方法
 - ・歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間設計の考え方
 等をとります。(国交省及び警察庁)
- 平成28年7月、路面表示(矢羽根・ピクトグラム)を標準仕様化。

■歩行者と分離された自転車通行空間の整備 [H31.4 道路構造令改正※]



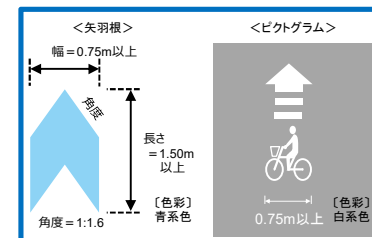
<自転車車道>



<自転車専用通行帯>



<車道混在>



<車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様>

※平成31年4月に道路構造令を改正し自転車通行帯を新たに規定。
道路交通法による交通規制を合わせて実施し、自転車専用通行帯の整備を促進。

「道の駅」第3ステージに関する取組

[新たなコンセプト]

第1ステージ（1993年～）
『通過する道路利用者の
サービス提供の場』

第2ステージ（2013年～）
『道の駅自体が目的地』

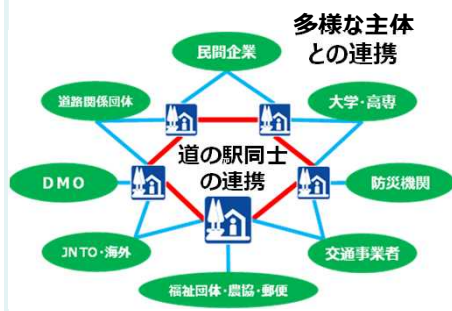
1160駅に展開

全国法人の始動

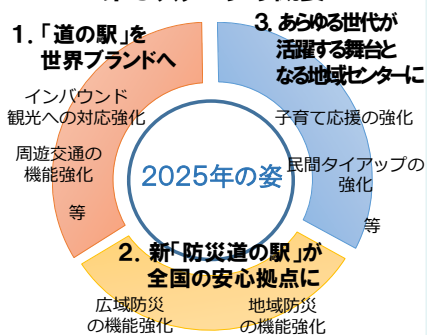
第3ステージ（2020～2025年）

『地方創生・観光を加速する拠点』へ
+
ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

新たな「道の駅」ネットワーク



第3ステージの概要



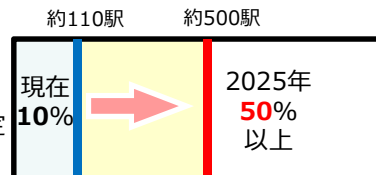
[2025年に向けた主な取組]

1. インバウンド観光への対応強化

多言語対応



外国人観光
案内所の認定



<対象駅>観光案内所のある道の駅 約850駅



道の駅「阿蘇」

2. 防災機能の強化

「防災道の駅」の認定制度の導入

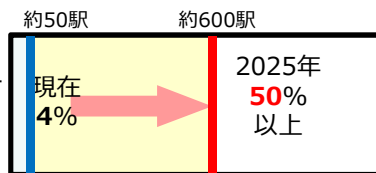
広域的な防災拠点となる「道の駅」を「防災道の駅」として認定して、国の支援を重点的に行う制度を2020年から導入予定



道の駅
「あそ望の郷くぎの」

3. あらゆる世代が活躍する地域の拠点機能の強化

子育て応援
ベビーコーナー
の設置



<対象駅>全国の道の駅 1160駅



道の駅
「パレットピア大野」