

令和2年改正道路法の施行について

道路法等の一部を改正する法律

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】

令和2年5月27日から施行

- 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

【道路法、道路特措法】

令和2年11月25日から施行

- 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**



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】

令和2年11月25日から施行

- 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



歩行者利便増進道路(イメージ)

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】

令和2年11月25日から施行

- **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



自動運行補助施設(イメージ)

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)

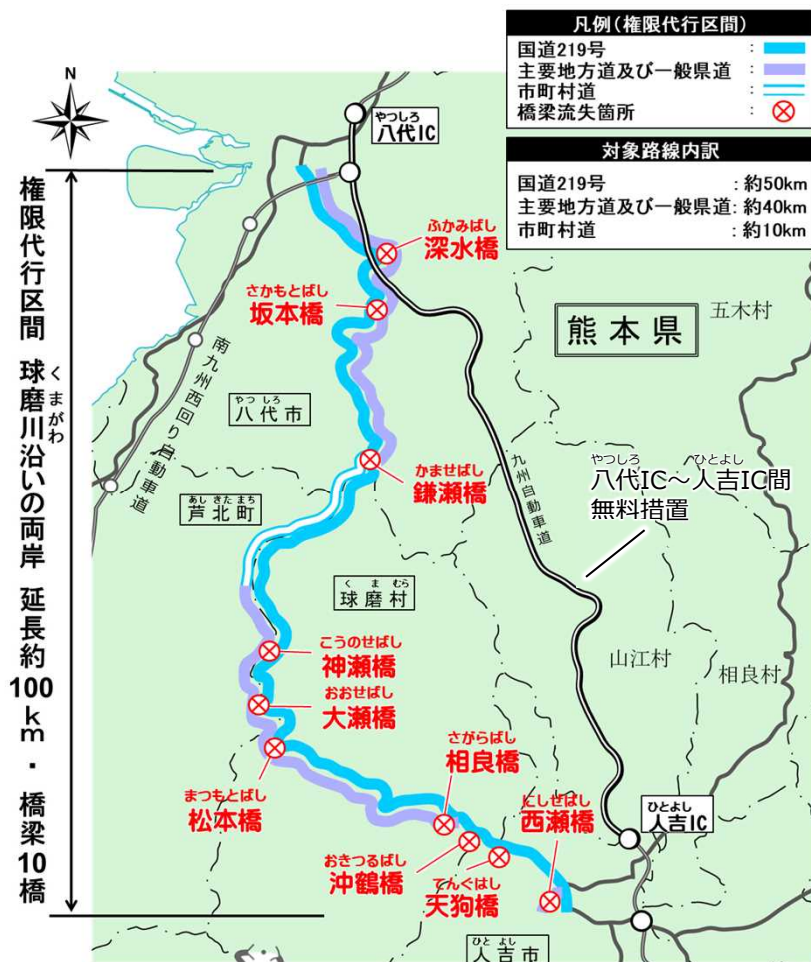
国による災害復旧の代行

○ 近年の自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、道路啓開・災害復旧の代行の対象を拡大

	発生直後(道路啓開)	災害復旧
補助国道	<p>重要物流道路(代替・補完路含む)に限定</p> <p>↓ 対象範囲の拡大</p> <p>補助国道全線</p>	<p>補助国道における災害復旧</p>
地方道	<p>重要物流道路(代替・補完路含む)に限定</p> <p>↓ 対象範囲の拡大</p> <p>地方道全線</p>	<p>重要物流道路(代替・補完路含む)に限定</p> <p>↓ 対象範囲の拡大</p> <p>地方道全線</p>

権限代行による自治体支援(国道219号等)

- 令和2年7月の球磨川の氾濫により、熊本県や市町村が管理する道路、橋梁が広範囲に渡り被災し、交通が寸断。
- 復旧にあたっては、被災自治体からの要請を踏まえ、R2.5に改正した道路法を初めて適用し、直轄権限代行による災害復旧事業に速やかに着手。
(着手から20日(8月11日)で八代~人吉間の道路啓開を完了、約3ヶ月(10月23日)で全線応急復旧完了)
- このほか、大規模災害復興法(7月31日に「非常災害」の指定が閣議決定)に基づき、8月18日より熊本県が球磨村道の災害復旧の代行事業に着手。



7月22日より直轄権限代行による災害復旧事業に着手



(他の路線も含め全線応急復旧完了)

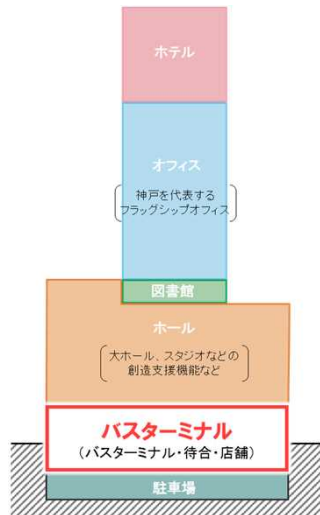
(9/4仮橋設置完了)

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

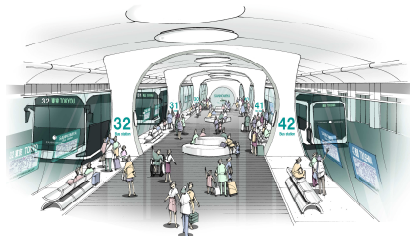
- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
 - 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等



[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]

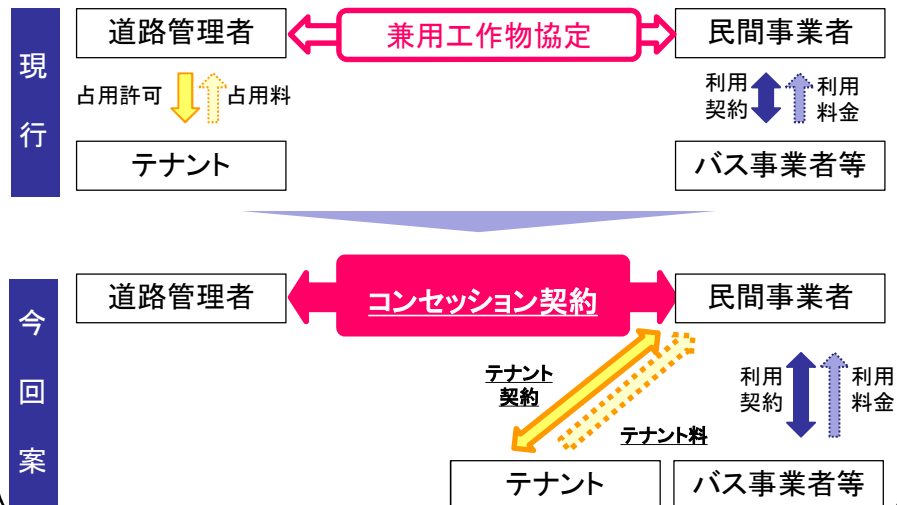
出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間事業計画「中間とりまとめ」(概要)

<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>



特定車両停留施設の構造及び設備の技術基準

- 特定車両停留施設の特定車両用場所、旅客用場所、その他設備の構造の基準を策定
- 上述に加え、道路附属物として必要となる施設特有の機能についても規定
⇒ 交通結節機能の高度化のための構造や災害時対応のための構造及び設備の基準を策定

【構造の基準の例】

特定車両用場所

<構造耐力>



構造の基準

- ・設計自動車荷重
バス用施設 : 196kN
トラック用施設 : 245kN
タクシー用施設 : 30kN

旅客用場所

<乗降場>



構造の基準

- ・乗降場の幅
80cm以上
- ・乗降場に接する特定車両用場所の面上10cm以上20cm以下の高さを有するものや、柵等の遮断設備により特定車両用場所と明確に区分

施設特有の機能

<災害時対応のための構造及び設備>



構造の基準

- ・災害が発生した場合において、当該旅客特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とする
- ・旅客の移動のための交通手段に関する情報、指定避難所の場所に係る情報等を提供するための設備を設ける

旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準

- バリアフリー法の改正(令和2年5月)により、旅客特定車両停留施設をバリアフリー基準適合義務の対象に追加
- 旅客用場所(乗降場、通路、その他の旅客の用に供する場所)のバリアフリー基準を策定
- 「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」における有識者・当事者等からの意見を踏まえて基準を策定

【バリアフリー基準の例】

乗降場

<視覚障害者誘導ブロック等>



バリアフリー基準

- ・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(柵、視覚障害者誘導用ブロック等)を設置する

通路

<傾斜路>



バリアフリー基準

- ・有効幅員 1.2m以上
- ・階段に併設する場合は 0.9m以上
- ・縦断勾配 8%以下
- ・二段式の手すりを両側に設置

<エレベーター>



バリアフリー基準

- ・かごの大きさ 1.4m以上 × 1.35m以上 (エレベーターの台数、かごの大きさは、利用状況を考慮して定める)
- ・出入口の有効幅 0.8m以上
- ・乗降ロビーの幅・奥行き 1.5m以上 × 1.5m以上

その他の旅客の用に供する場所

<待合所>



バリアフリー基準

- ・高齢者、障害者等の休憩の用に供する設備を一以上設ける

バスタプロジェクトの全国展開

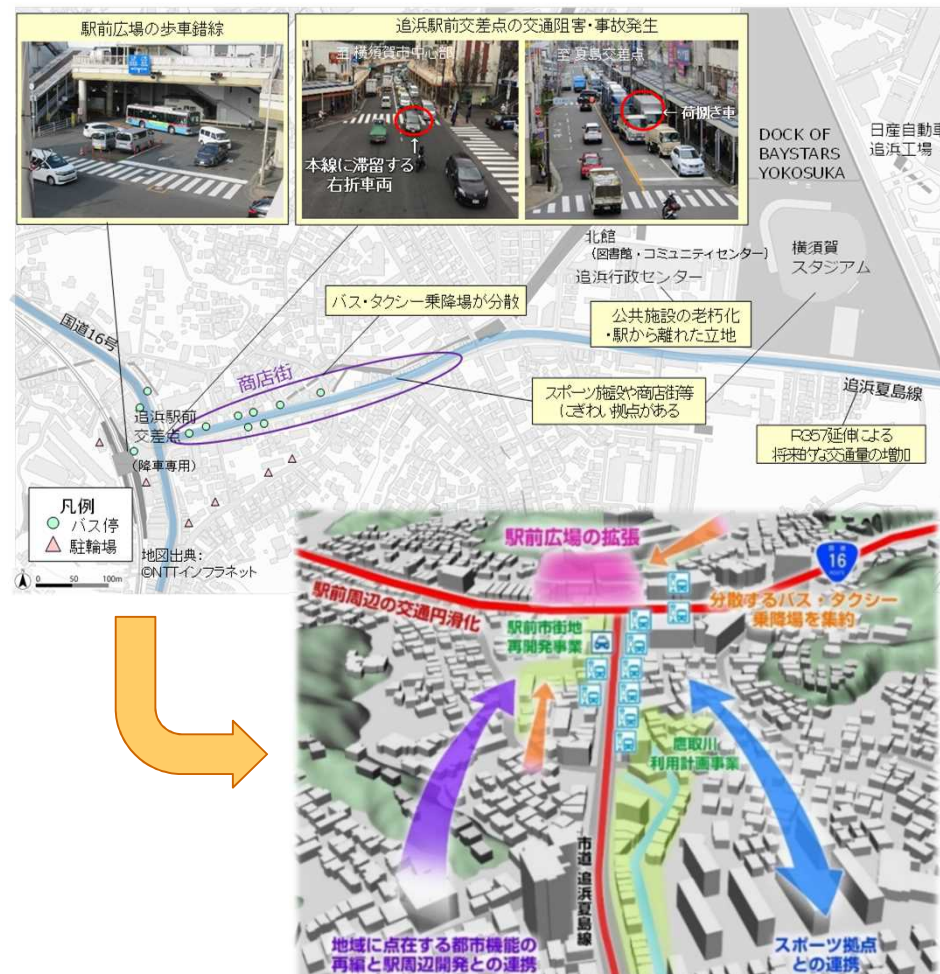
○ 多様な交通モード間の接続を強化する集約型公共交通ターミナルの整備を全国で戦略的に展開

■バスタプロジェクトにおける主な検討箇所と進捗状況

箇所	進捗状況
バスタ新宿	平成28年4月開業
品川駅	平成31年4月新規事業化
神戸三宮駅	令和2年4月新規事業化
新潟駅	令和2年4月新規事業化
札幌駅	地域で検討中
京急追浜駅	地域で検討中
近鉄四日市駅	地域で検討中
呉駅	地域で検討中
	等

更なる箇所拡大を構想中

■追浜駅交通結節点の整備イメージ



地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築

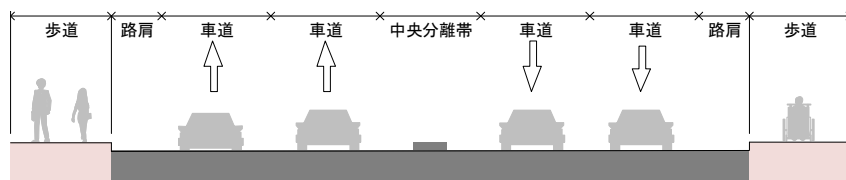
歩行者利便増進道路

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

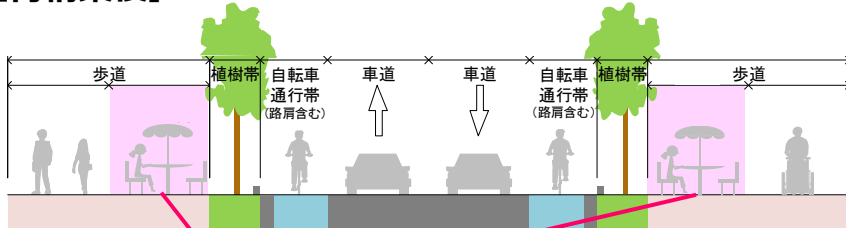
- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

【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

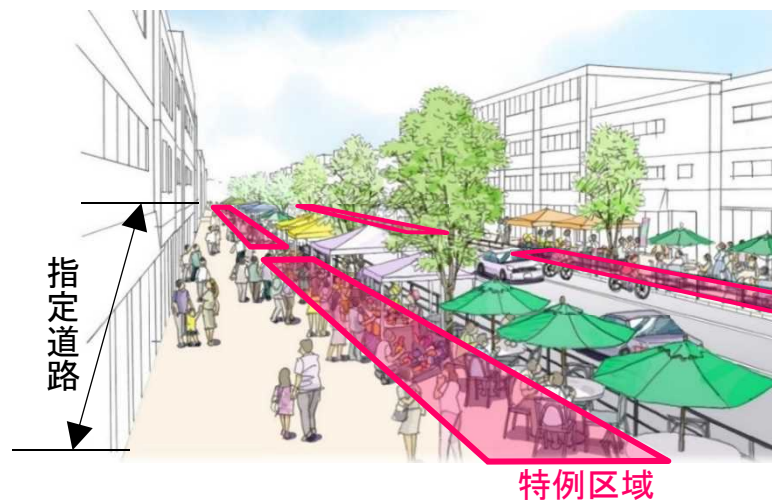
【再構築後】



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)

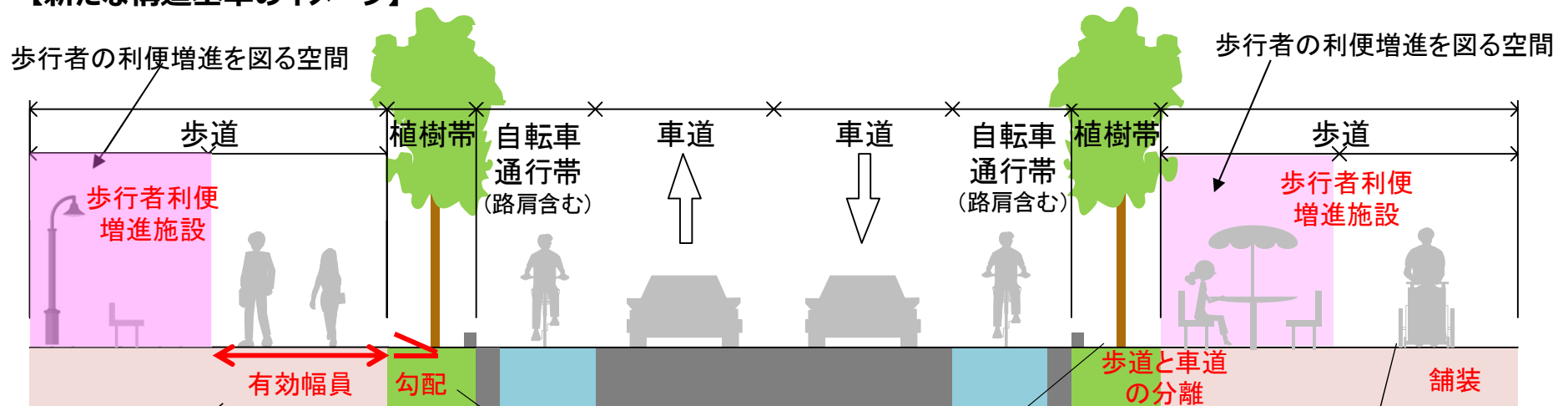


○ 高齢者や障害者にとっても安全で使いやすい道路構造となるよう、バリアフリー法に基づく歩道のバリアフリー基準（道路移動等円滑化基準）を参考に歩行者利便増進道路の構造基準を策定

＜道路構造基準の内容＞

- ・歩道の有効幅員、歩道の勾配、歩道と車道の分離、歩道の舗装 等

【新たな構造基準のイメージ】



バリアフリー基準

- ・車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員（2.0m以上）を確保

バリアフリー基準

- ・歩道の縦断勾配 5%以下（特例値8%）
- ・歩道の横断勾配 1%以下（特例値2%）

バリアフリー基準

- ・植樹帯や並木や柵の設置
- ・縁石の設置 高さ15cm以上

バリアフリー基準

- ・透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする

道路占用・コロナ特例について

道路占用許可制度の概要

- 道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用する場合には、道路本来の機能である一般交通の支障になり得るため、「**道路管理者**」による**道路占用許可**を要する。
- 許可基準の一つとして、**道路の敷地外に余地がなくやむを得ないこと(無余地性)**がある。
- 道路占用許可を付与した者からは、通常、「**占用料**」を徴収する。

コロナ占用特例の概要

- 令和2年6月5日から、直轄国道について、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として**沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和**する特例措置を導入。
- 地方公共団体に対しても、同様の措置の実施検討を依頼する文書を発出。



国道17号(文京区千石)の例

対象	「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応するための暫定的な営業形態として、テイクアウト、テラス営業等のための 仮施設 を設置し、かつ、 施設付近の清掃等 にご協力いただける店舗
占用許可基準	無余地性の基準について弾力的に判断
占用主体	① 地方公共団体 又は ② 地元関係者の協議会、地方公共団体が支援する民間団体などによる一括占用
占用の場所	道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所 ※ 歩道上においては、交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上の歩行空間の確保が必要
占用料	免除 (施設付近の清掃等にご協力いただけている場合)
占用期間	令和3年3月31日まで

歩行者利便増進道路との比較

	コロナ 占用特例	歩行者利便 増進道路制度 の占用特例
占用 許可 基準	無余地性の基準を緩和	
占用 主体	地方公共団体 又は地元協議 会等による 一括占用	個別占用・ 一括占用を 問わない
占用 期間	特例の期限 まで	最長5年 ※公募占用による 場合は最長20年
占用料	免除 ※施設付近の清掃 等への協力が条件	減額措置 (1/10)※

※ コロナ占用特例の対象物件は、同特例の期間中は「免除」

コロナ占用特例の実施状況について

○ 全国で、約420の自治体で特例を導入済、約240カ所(うち、直轄国道では14カ所)で実施。

<導入事例>

■栃木県宇都宮市 「MIYA ストリート デザイン テラス」




- 23店舗が参加中(10月28日現在)
- 宇都宮市が占用主体となり、国道、県道、市道を含め 窓口を一本化して事業を実施
- 他の飲食店の不法占用防止策として、許可を出した店舗に対しては占有範囲を示す 路面ステッカーを貼付
- 制度の活用を促進するため、周知用チラシを作成し、路線沿いの各店舗にポスティング

■長野県松本市 「街場のえんがわ作戦」



- 7団体、59店舗が参加中(10月26日現在)
- 国道143号、市道本町通り・伊勢町通り(長野県松本市中央1丁目、2丁目)沿いで実施
- 相談窓口を開設し、占有パターンの例示や手続きフローなどの資料を市のHPに掲載

 歩行者利便増進道路制度の活用により、沿道飲食店等の路上利用の持続化を促進 11

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)を道路附属物に「自動運行補助施設」として位置づけ(民間事業者の場合は占有物件とする)
- 「自動運行補助施設に必要な性能等」に加え、「その他、必要な事項」として、自動運行補助施設を設置した場合に公示すること及びその内容を省令に規定。

省令にて定められている内容

【自動運行補助施設に必要な性能等】

電磁誘導線



電磁誘導線

▲電磁誘導線による自車位置特定による運行の補助

磁気マーカ



磁気マーカ

▲磁気マーカによる自車位置特定による運行の補助

位置情報表示施設



ドイツの例

▲位置情報表示施設による自己位置補正の補助

車両センサーの届かない箇所の補助



▲車両センサーの届かない箇所における道路状況把握の補助

性能の基準

- ・自動運転車等の補助に必要な磁界等を発するもの

性能の基準

- ・設置された道路の位置を示す情報を表示するもの

性能の基準

- ・設置された道路等の構造、他の車両、人、障害物を表示するもの

【その他、必要な事項】

- 設置した施設について、以下の内容等を公示する旨を規定。
 - ・設置した場所
 - ・設置した施設の内容(磁気マーカ等)
 - ・設置した施設の性能(磁界の強さ等)
 - ・その他必要な事項

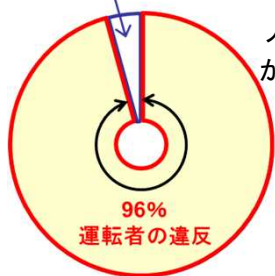
自動運転の普及・促進に向けた道路側の取組

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

法令違反別死亡事故発生件数(平成30年)

■日常の移動手段の確保



<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



(秋田県小阿仁村) R1.11 自動運転サービスの社会実装

■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

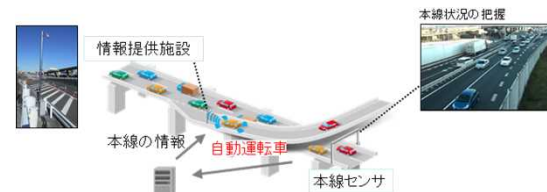
■高度な安全運転支援車(Lv.2)を各社発表

- 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



▲白線の消えかかり

○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

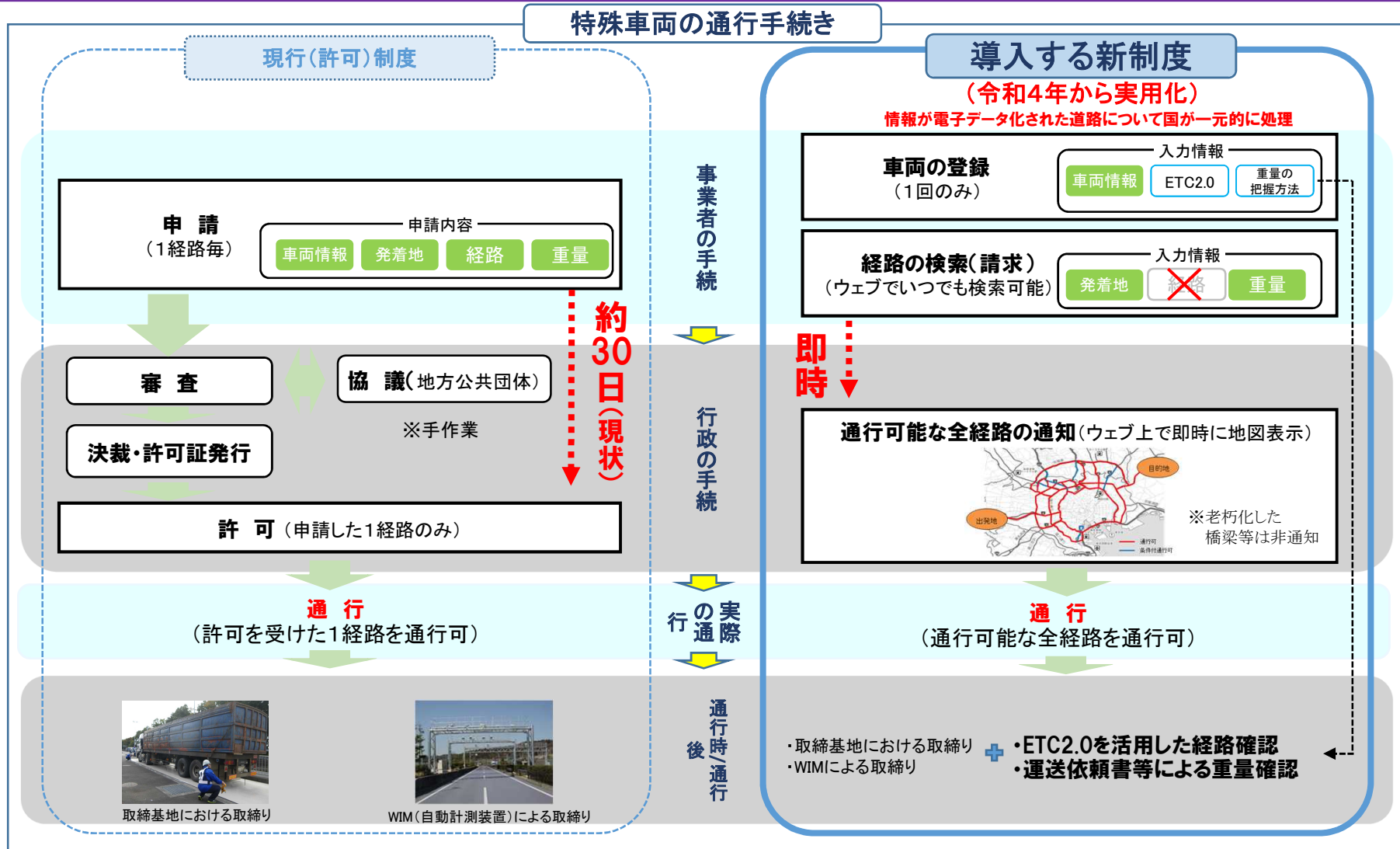


▲金網等上空の遮蔽物

自動運転に対応した道路空間を検討し実現へ

新たな通行許可制度

○ 令和4年の施行に向けて、新制度の運用に係る手続きの検討や必要となるシステムの設計を実施中



事業者の手続

行政の手続

実際の通行

通行時/通行後

※システムやデータの管理の一元化のため、外部機関(指定機関)にアウトソーシング可能