

令和2年度 道路法改正内容説明会

- ① 歩行者利便増進道路(ほこみち)
- ② 特定車両停留施設
- ③ 自動運行補助施設

令和2年12月11日

令和2年度道路法改正内容説明会

① 歩行者利便増進道路(ほこみち)

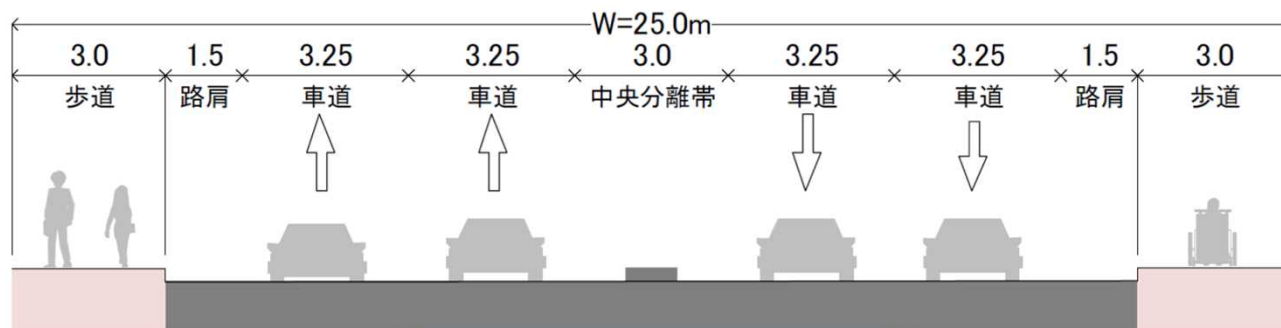
国土交通省 道路局 環境安全・防災課 課長補佐
山本 浩之

賑わいのある道路空間の構築に向けた課題

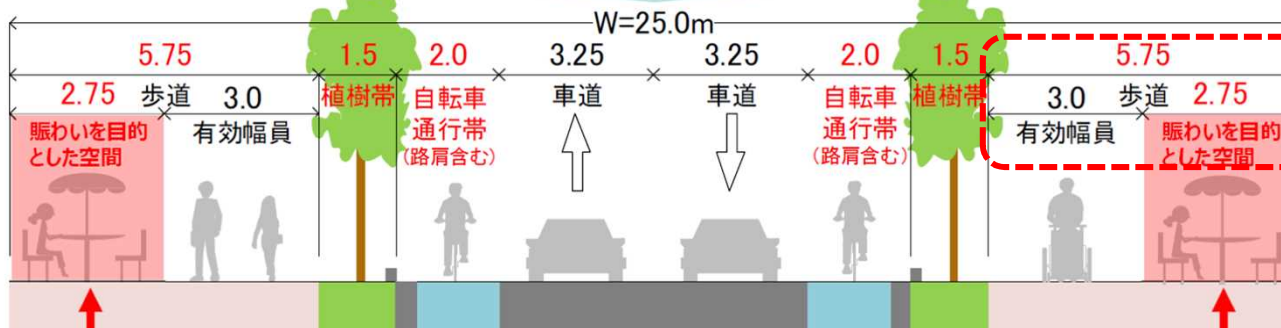
- 賑わい空間の創出に取り組んでいる事例もあるが、道路法令上「賑わいを目的とした空間」の位置づけがなかったため、関係機関との調整協議に苦慮するケースがあった。
- 道路空間再構築の整備に関する規定が十分ではなく、根拠として警察協議や地元協議等で示すことができなかった。（自治体からの声）
- 多様なアクティビティ創出に必要な幅員に関する技術的根拠が乏しい。（自治体からの声）

【イメージ】

【再構築前】



【再構築後】



道路構造令上は「歩道(専ら歩行者の通行に供する道路の部分)」であり、「賑わいを目的とした空間」の位置づけがなかった

賑わいのある道路空間の活用に向けた課題

■従来の道路占用制度では、オープンカフェ等を設置する際には無余地性の基準が適用され、既存の占用許可が優先、占用期間は5年間と短期間で認められるなどの課題があった。

【道路占用制度上の課題（道路法第33条等）】

●無余地性の基準※が適用

→無余地性の基準が適用されるため、賑わい空間の創出の達成に資するものであっても、道路の敷地外での設置が可能と判断された場合は、占用許可は与えられない。

※無余地性の基準：道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可するという基準

●既存の占用許可が優先

→同じ場所において、既存の占用許可より歩行者の利便増進に資するような占用許可申請があったとしても、既存の占用許可を取り消すことは困難である。

占用希望者が競合し、道路法施行令（昭和27年政令第479号）で定められた占用料の額よりも高い額を支払ってでも占用を希望する者がいることが想定される場合は、入札占用制度により複数の占用申請を比較して占用許可を与えることも可能。

●一般的に5年の占用期間

→現行の占用許可では、道路法施行令第9条の規定により、一般的には5年以内の短期間の占用期間が定められているため、民間事業者等も事業計画を立てづらく、短期的な収益が見込める事業以外は投資が進みにくい。

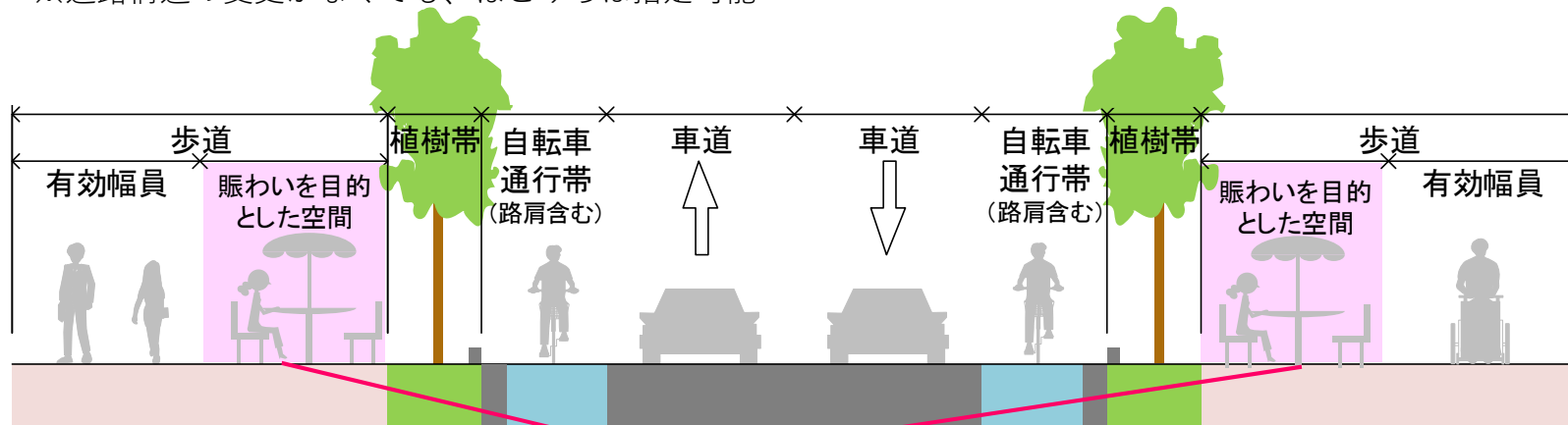
道路法等の一部を改正する法律(R2.5.27公布、R2.11.25施行)により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設。「**歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)**」として指定した道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とする等を規定。

歩行者利便増進道路は、「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、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するものです。

【構造基準に関する特徴(メリット)】

- ・車線を減らして歩道を拡げるなどして、歩道等の中に(通行区間とは別に)**歩行者の滞留・賑わい空間を定める**ことが可能となります。

※道路構造の変更がなくても、ほこみちは指定可能



歩行者の利便増進を図る空間

歩行者の利便の増進や、地域の活力の創造といった歩行者利便増進道路の目的をより効率的に達成するため、また、必要に応じて民間事業者等による歩行者利便増進施設等の整備を認めていくために、**占用特例制度**と**公募占用制度**を創設。

■ 占用特例制度

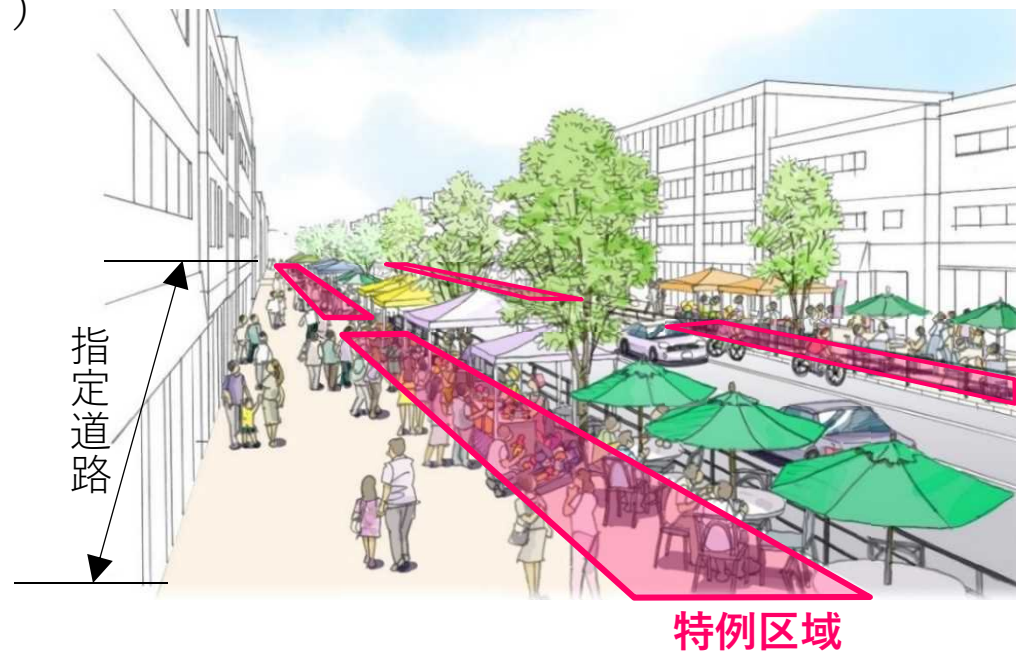
- ・ 歩行者利便増進道路のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するための区域（利便増進誘導区域）を指定した場合、当該指定した区域内におけるこれらの施設等の占用については、**占用特例を認める**こととしました。
- ・ 占用特例とは、対象区域内において、**無余地性の基準にとらわれず**歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することができることを意味します。

■ 公募占用制度

- ・ 利便増進誘導区域（特例区域）において、公募により占用者を選定することが好ましい歩行者利便増進施設等については、より歩行者の利便の増進に資するものを選定し、道路の適切な場所への設置を誘導するという観点から、**複数の占用希望者からの提案**を踏まえ、通常の道路占用許可（5年）より**長期間（最長20年）**にわたり、より積極的に占用許可を認めることができることとしました。

【道路占用に関する特徴（メリット）】

- ・ 指定道路内に定めた利便増進誘導区域（特例区域）では、道路占用許可が柔軟に認められます。
⇒“無余地性”の基準が除外され、**カフェやベンチ等の占用物件が置きやすくなります。**
- ・ 道路空間を活用する者（=占用者）を公募により選定することが可能になります。
この場合には、最長20年の占用が可能となります（通常は5年）
⇒**民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能となります。**
⇒**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なります。**
⇒従前から占用されている場合等は、公募を行う必要はありません。
（ただし、占用期間は通常どおり）



道路空間の活用に関する主な制度

項目	制度（事業）概要	場所	占用許可期間	占用物件	道路の構造に関する基準
歩行者利便増進道路（道路法）R2～ 新規	道路管理者 が歩行者利便増進道路を指定し、利便増進誘導区域を設けることにより、オープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準（無余地性）を緩和する制度	利便増進誘導区域	20年（公募占用の場合）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 標識、旗ざお、幕及びアーチ ・ ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・ 集会等の催しのために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務 ・ 歩行者利便増進施設等を設置するための滞留の用に供する部分の設置規定
国家戦略特区区域計画（国家戦略特別区域法）H26～ [^]	地方公共団体を含む区域会議において計画を作成し、内閣総理大臣の認定を受けることにより、国際的活動拠点の形成に資する都市機能の高度化のために道路占用許可基準（無余地性）を緩和する制度	国家戦略特別区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 標識 ・ ベンチ、街灯その他これらに類する工作物 ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの ・ 競技会等の催し（※）のために設けられる露店、商品置場その他これらに類する施設並びに旗ざお、幕及びアーチ ※相当数の来訪者等の参加が見込まれるものに限る。	・ なし
中心市街地活性化基本計画（中心市街地の活性化に関する法律）H26～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、中心市街地活性化のためのオープンカフェや露店等の設置にかかる道路占用許可基準（無余地性）を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	中心市街地活性化計画区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの 	・ なし
都市再生整備計画（都市再生特別措置法）H23～	地方公共団体が計画へ位置付けることにより、まちのにぎわいや交流の場の創出にかかる道路占用許可基準（無余地性）を緩和する制度 ※計画の記載に係る道路管理者の同意	特例道路占用区域	5年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔又は看板（良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの） ・ 食事施設、購買施設その他これらに類する施設 ・ 自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの 	・ なし

道路占用・コロナ特例について

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。
 <R2.9.1時点>

<導入事例>

■ 栃木県宇都宮市 「MIYA ストリート デザイン テラス」



実施状況


- 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
 に対しては占用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」

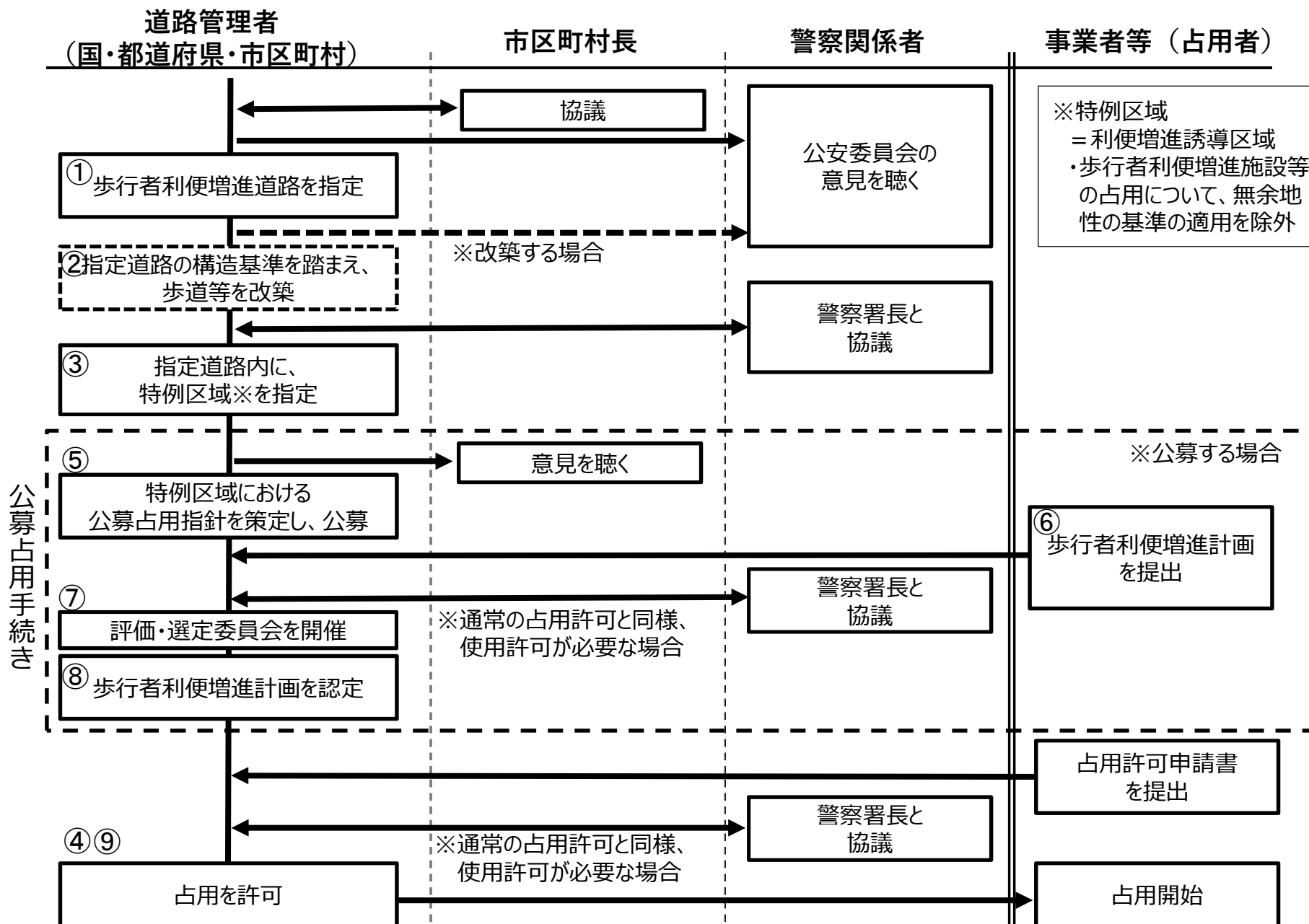


実施状況

- 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、占用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

歩行者利便増進道路制度の流れ



①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は歩行者利便増進道路を指定する場合、以下に示す指定要件を満たす必要があります。（道路法第48条の20第1項関係）

【指定要件】

- 1 快適な生活環境の確保と地域活性化に資すると判断できること
- 2 都市機能の配置状況や沿道の利用状況等から、歩行者の利便増進に資する適切な区間であると判断できること
- 3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するための十分な有効幅員を確保できること
- 4 沿道住民や周辺地方公共団体など関係機関との協議等により理解が得られていること



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

歩行者利便増進道路のイメージ

出典：「2040年、道路の景色が変わる」

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は指定の前に市町村長への協議を行う必要があります。

(道路法第48条の20第2項関係)

道路管理者は、指定を予定している場所の市町村長への協議を行い、都市計画等のまちづくりとの整合性、当該市町村による使用の予定等を確認する必要があります。

※指定される道路が都道府県により都市計画決定されている場合、当該都道府県に事前に情報提供する

道路管理者は指定の前に公安委員会への意見聴取を行う必要があります。

(道路法第95条の2第1項関係)

道路管理者は、指定の前に当該地域を管轄する都道府県公安委員会へ意見聴取を行い、指定による道路の改築等や歩行者利便増進施設等による道路占用が行われることに伴う道路交通への影響について意見を聴く必要があります。

【意見聴取の際に必要な資料】

- ・歩行者利便増進道路に指定する区間の資料（平面図、断面図等）
- ・想定される占用物件等の配置や利用時間帯を踏まえた歩行者や車両の交通状況に係る資料
- ・現況交通量に係る資料
- ・当該道路の改築に係る資料

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は歩行者利便増進道路を指定をしたことを公示する必要があります。
 (道路法第48条の20第5項関係)

道路管理者は、歩行者利便増進道路の指定をした旨を原則、公示日の翌日から**30日間公示**する必要があります。

【公示の方法】

- ・ 事務所への備付け
- ・ ホームページへの掲載 など

※歩行者利便増進道路の変更又は廃止を行った場合も同様に公示する必要があります。

公示文の例

年 月 日

(道路管理者)

歩行者利便増進道路の指定について

道路法(昭和27年法律第180号)第48条の20第1項の規定に基づき、歩行者利便増進道路を指定したので、同条第5項の規定により下記のとおり公示する。
 その関係図面は、令和〇年〇月〇日から、30日間一般の縦覧に供する。

記

1. 歩行者利便増進道路の指定日
2. 道路の種類及び路線名
3. 歩行者利便増進道路として指定する区間(別紙参照)
4. 図面縦覧場所

(記載要領)

- 1 道路の種類及び路線名は該当する路線の道路台帳から転記する。
- 2 歩行者利便増進道路として指定する区間は、都道府県、市区町村及び地番等を、各道路管理者が道路区域の指定又は変更をする際の例に倣って記載するものとする。

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は改築の前に公安委員会への意見聴取を行う必要があります。
(道路法第95条の2第1項関係)

道路管理者は、改築の前に公安委員会へ意見聴取を行い、道路の改築に伴う道路交通に与える具体的な影響を踏まえ、**信号機の運用や交通規制の見直し等の要否等について意見を聴く**必要があります。

【道路の改築の際に必要な資料】

- ・ 計画平面図、計画断面図
- ・ 改築により影響が生じる周辺道路の交通量推計及び影響への対応策
- ・ 交通量推計の結果と既存の交通容量との比較に係る資料
- ・ 改築工事のスケジュール

① 歩行者利便増進道路の指定について

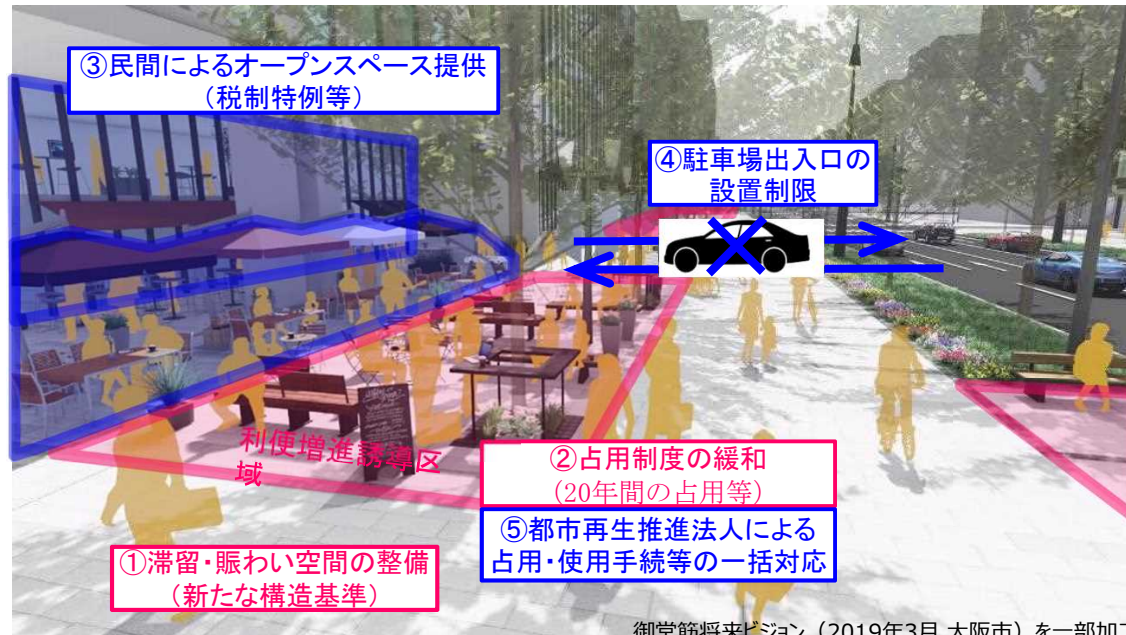
道路管理者は指定の前に、市町村のまちづくり担当者と情報共有や必要な調整を行い、**滞在快適性等向上区域(改正都市再生特別措置法)**との併用により「居心地が良く歩きたくなる」空間を創出する等、指定の効果を高めることが望めます。

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を広げるなど、歩道等の中に(通行区間とは別に)歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共:交付金による重点支援(検討中)
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準の適用が除外され、占用物件が置きやすく
※1)無余地性=道路区域外にその占用物件を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく(公募占用を行う場合※2。通常は5年。)
※2)公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共:交付金(国費率の嵩上げ等)
民間:税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると…相乗効果 大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、エリア内の安全性や快適性が向上する。

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は歩行者利便増進道路を指定する際には、市町村等と連携して**公共交通の利用促進**について検討することが望まれます。

道路管理者は、歩行者中心の道路空間の構築においては、そこへ至る**移動手段の確保**や**利用環境の改善**が重要であるため、歩行者利便増進道路を指定する際には、道路指定を予定している場所の存する**市町村等と連携**し、公共交通の利用促進について検討することが望まれます。



パーク&ライド駐車場（左）とその近くに設けられたバス停（右）（神戸市）

出典：国土交通省近畿地方整備局ホームページ

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は改築等を実施する際には、**バリアフリーに配慮した道路構造**に留意する必要があります。

道路管理者は、歩行者利便増進道路の改築や当該道路で道路付属物の新設等を実施する際には、**高齢者や障害者等にとっても安全で使いやすい道路構造**にするため、以下の点に留意する必要があります。

- (1)利用者特性を踏まえ、幅広い意見聴取等に努める
- (2)標準（2cm）と異なる段差を採用は、視覚障害者等への意見聴取を踏まえ判断する
- (3)規格を満たした視覚障害者誘導用ブロック等を敷設し、その連続性等に配慮する
- (4)ベンチや待合所等は、高齢者や障害者等が使いやすい構造に配慮する



整備前



整備後

出典：京都市（京都市ホームページ）

①歩行者利便増進道路の指定について

道路管理者は、**自転車**が車道を通行するための道路空間について検討する必要があります。

道路管理者は、**歩行者の安全かつ円滑な通行を確保**するため、自転車については「車両」であるという大原則を踏まえ、歩行者と自転車が極力分離するよう、自転車が車道を通行するための道路空間について検討する必要があります。



自転車専用通行帯の事例



自転車道の事例

②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

道路構造基準<横断面>(道路構造令第41条関係)

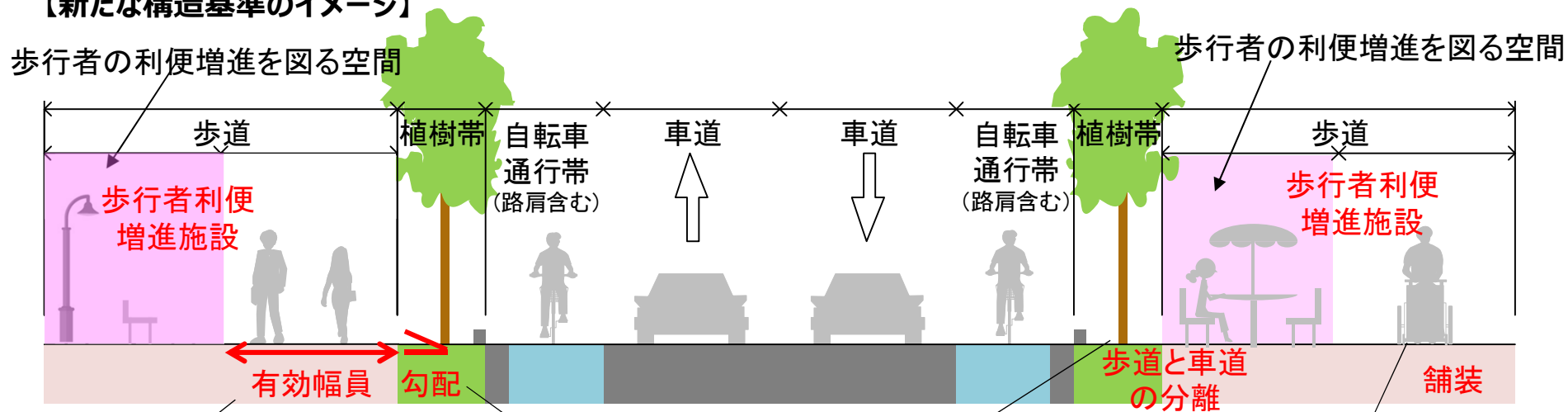
■高齢者や障害者にとっても安全で使いやすい道路構造となるよう歩行者利便増進道路の道路構造基準を策定

⇒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)を参考に基準を策定
歩行者の利便増進を図る施設(街灯やベンチ等)と利便増進を図る空間に必要な幅員の考え方についても策定

<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

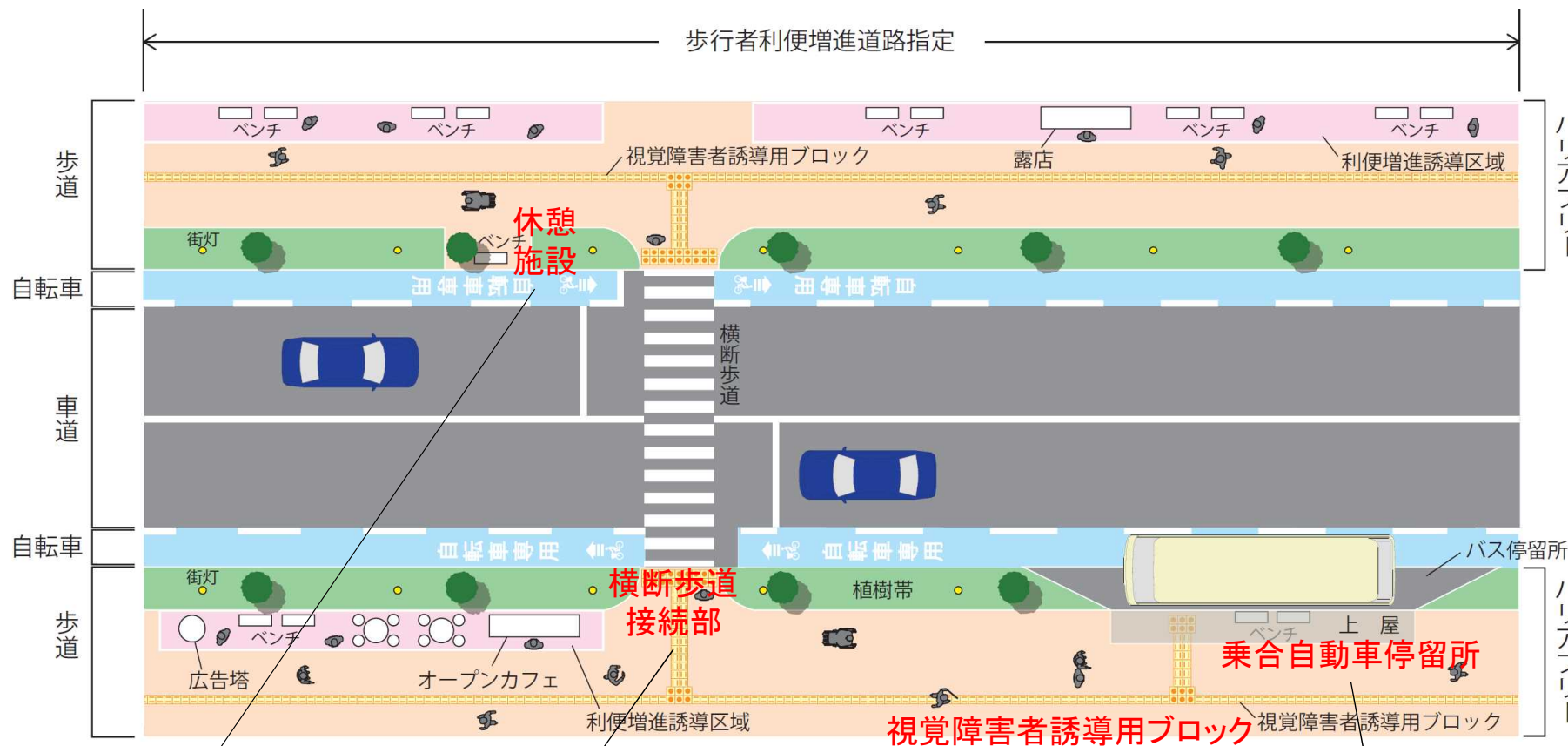
バリアフリー基準

・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

②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

道路構造基準<平面>(道路構造令第41条関係)

【新たな構造基準のイメージ】



バリアフリー基準

- ・適当な間隔でベンチ、上屋を設置

バリアフリー基準

- ・横断歩道接続部の高さ 2cm(標準)

バリアフリー基準

- ・視覚障害者の移動等円滑化のために必要な箇所を設置

バリアフリー基準

- ・乗合自動車停留所の歩道等の高さ 15cm(標準)
- ・ベンチ及び上屋を設ける

②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

構造基準①(道路構造令第41条関係)

		①規定項目	②規定内容
歩行者の安全かつ円滑な通行の基準	歩道	歩道の有効幅員	交通量が多い道路:3.5m以上 その他の道路 :2.0m以上
		歩道の舗装	透水性舗装の活用 平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げ
		歩道の勾配	縦断勾配:5%(特例値:8%) 横断勾配:1%(特例値:2%)
		歩道と車道の分離	縁石の設置(高さ15cm以上) 植樹帯や並木や柵の設置
		歩道の高さ	5cm(標準)
		横断歩道接続部の高さ	2cm(標準)
		車両乗り入れ部	横断勾配1%(特例値:2%)を満たす有効幅員2m以上
		立体横断施設	移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設置
		乗合自動車停留所	乗合自動車停留所の歩道の高さ15cm(標準) ベンチ及び上屋を設置
		便所	車椅子使用者が円滑に利用できる構造の便房、水洗器具を設置した便房を一以上設置
		案内標識	移動の方向を示す必要がある箇所に、官公庁施設等の施設やエレベーター等移動等円滑化に必要な施設の案内標識を設置
		視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者の移動等円滑化のために必要な箇所に設置
		休憩施設	適当な間隔でベンチ、上屋を設置
		照明施設	照明施設を連続して設置
防雪施設	融雪施設、流雪溝又は雪覆工を設置		
経過措置	市街化の状況等やむを得ない場合、歩道に代えて、自動車を減速させて歩行者、自転車の安全の通行を確保する対策を実施		

②歩行者利便増進道路の道路構造基準について

構造基準②(道路構造令第41条関係)

		①規定項目	②規定内容
利便の増進の基準	歩行者の滞留の用に供する空間	滞留空間	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者利便増進道路に設けられる歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又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
	歩行者利便増進施設等	歩行者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設	<ul style="list-style-type: none"> 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けるための場所を設ける 必要がある場合、当該場所に利便の増進に資する工作物、物件又は施設(街灯、ベンチ等)を設ける

②歩行者利便増進道路に係る無利子貸付金制度の拡充

電線共同溝に関する無利子貸付制度の対象を、これまでの占用制限区域(道路法第37条第1項)に加えて、「歩行者利便増進道路」にも拡充しました。(電線敷設工事資金貸付金貸付要綱)

【制度の概要 (拡充後)】

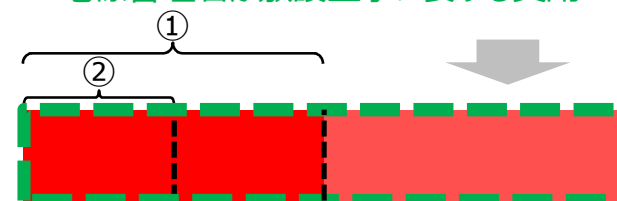
- 電線管理者が敷設工事 (貸付対象) に要する費用の一部を地方公共団体が電線管理者に無利子で貸付

⇒地方公共団体が貸し付ける金額の一部を、国が地方公共団体に貸付

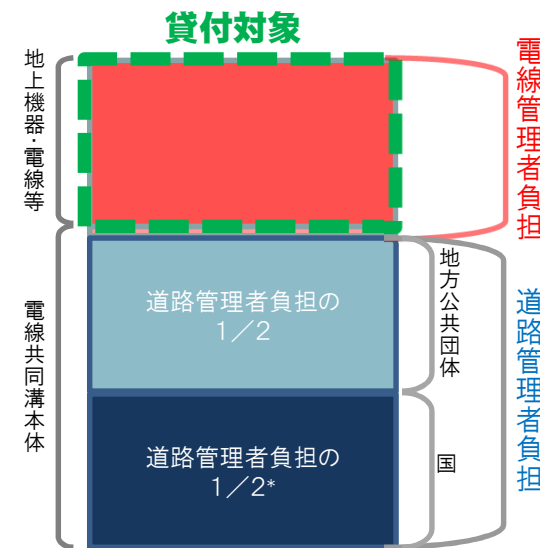
- 対象道路：道路法37条1項に位置づけられた道路
歩行者利便増進道路
- 貸付対象：電線共同溝整備に伴う地上機器・電線等
- 貸付額：貸付対象額の1/2以内
(地方公共団体が貸付ける額の1/2以内を国が地方公共団体に貸し付け)
- 対象事業者：電線管理者
(電気事業者、通信事業者、CATV事業者等)
- 償還方法：20年以内 (うち5年以内据置)
／均等半年賦償還

※赤字は今回拡充部分

電線管理者が敷設工事に要する費用



- ① 地方公共団体が電線管理者に無利子貸付 (貸付対象金額の1/2以内)
- ② 国が地方公共団体に無利子貸付 (地方公共団体が無利子貸付する額の1/2以内)



*現在の交付金では5.5/10等

(参考)歩行者空間の望ましい幅員の考え方

- 道を活用した地域活動を推進するためには、一般交通に支障を生じさせずに地域活動を実施できる歩行者空間の幅員を確保する必要があります。
- 歩道の幅員については、道路構造令第11条第3項～第5項に掲げる「歩行者交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上」を満たしつつ、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を参考に自由歩行のサービス水準Aを目指すことが望ましいと考えます。

歩行者交通に対応し得る十分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境の形成を行うことが必要である。

- ・大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A	自由歩行	~27人/m・分
B	やや制約	27~51
C	やや困難	51~71
D	困難	71~87
E	ほとんど不可能	87~100

→ 歩行者交通量が100人/分の場合は約3.8m以上、150人/分の場合は約5.6m以上の幅員を確保

- ・植樹、特殊舗装（カラー舗装等）、ストリートファニチュアの設置等が行われることが望ましい。

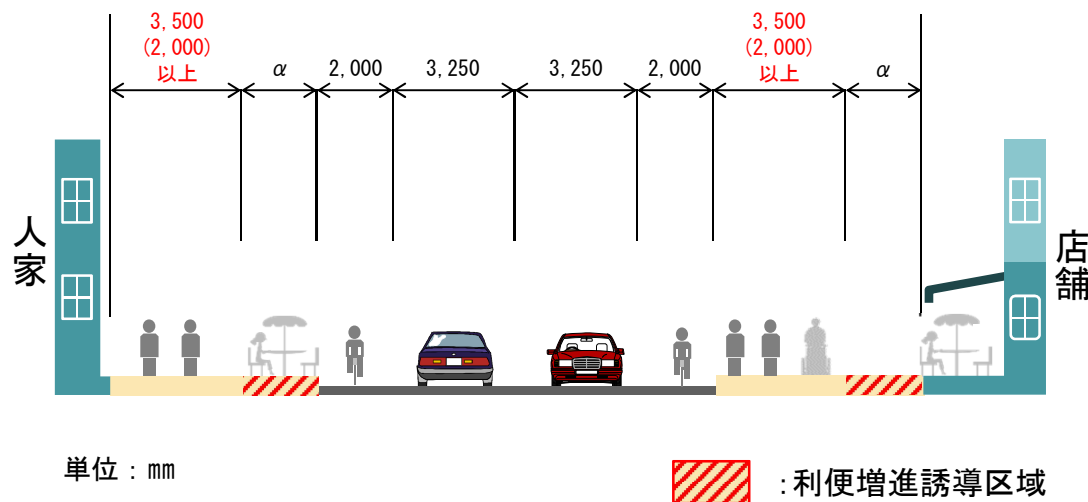
出典：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」平成19年3月 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室より抜粋

③ 利便増進誘導区域の指定について

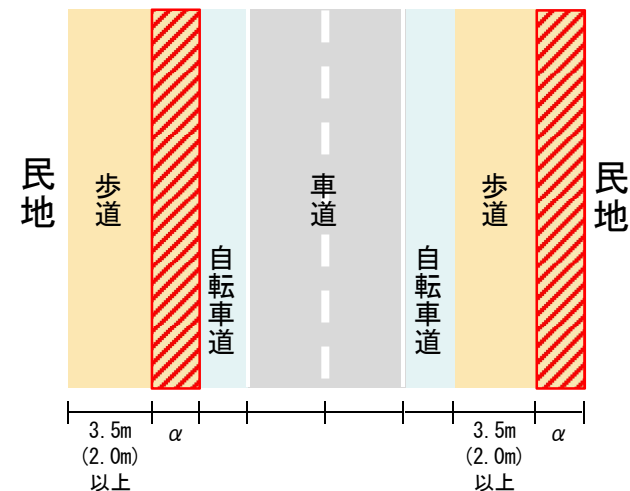
利便増進誘導区域を**歩道に指定**する場合は、以下を参考にしてください。
 (道路法第33条第2項関係)

【指定の考え方】

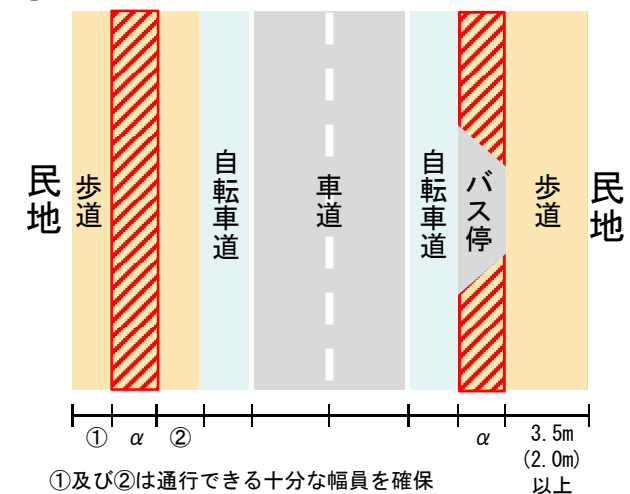
- ・道路構造令（昭和45年政令第320号。以下「構造令」）第11条第3項に規定されている幅員（歩行者の交通量が多い道路は**3.5m以上**、その他の道路は**2m以上**）を確保した上で、区域を指定。
- ・沿道の利用状況に応じて、区域を指定。ただし、バス停や右折レーンにより歩道幅員が変化する区間については、歩行者の円滑な通行確保の観点から、動線を阻害しないように区域を指定。



①-1 歩道幅員の変化がない場合



①-2 歩道が広い、幅員の変化がある場合

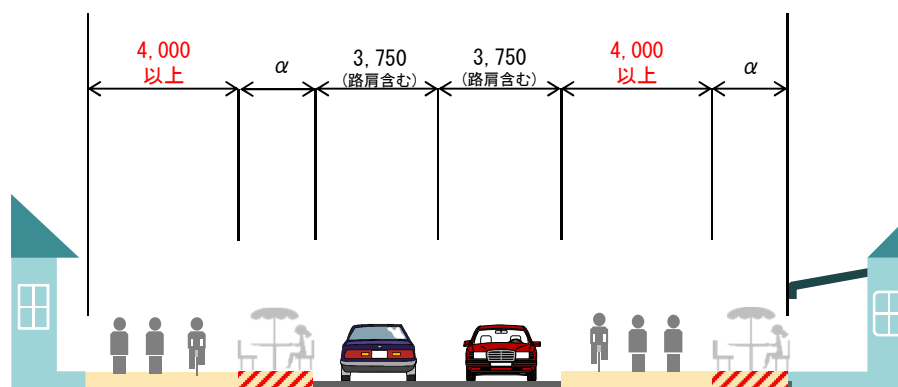


③ 利便増進誘導区域の指定について

利便増進誘導区域を**自転車歩行者道に指定**する場合は、以下を参考にしてください。(道路法第33条第2項関係)

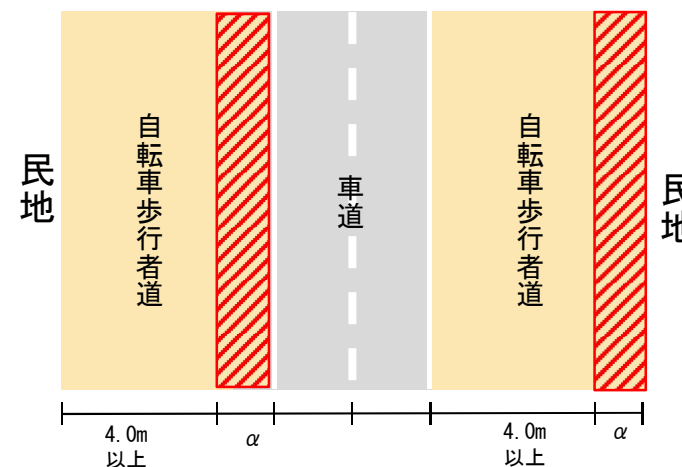
【指定の考え方】


- ・ 構造令に規定されている幅員（歩行者の交通量が多い道路は **4 m以上**、その他の道路は **3 m以上**）を確保した上で、区域を指定。



単位：mm

② 自転車歩行者道の場合



 : 利便増進誘導区域

③ 利便増進誘導区域の指定について

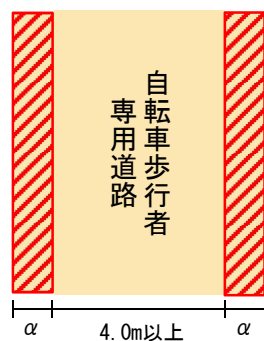
利便増進誘導区域を**専用道路に指定**する場合は、以下を参考にしてください。
 (道路法第33条第2項関係)


【指定の考え方】

- ・ 構造令に規定されている幅員（自転車歩行者専用道路は 4 m、歩行者専用道路は 2 m）を確保した上で、区域を指定。

① 自転車歩行者専用道路の場合

② 歩行者専用道路の場合



 : 利便増進誘導区域

既にも実施されている交通規制により歩行者の円滑な通行が確保される道路や上空通路、地下通路、道路予定地などの道路空間においても特例区域を指定できます。
 (道路法第33条第2項関係)

③ 利便増進誘導区域の指定について

歩行者利便増進施設等の占有許可に係る場所の基準に適合する場所を指定することにより、個々の占有許可の審査の合理化を図ることができます。

【考え方】

利便増進誘導区域を指定した後は、個々の歩行者利便増進施設等の占有許可申請がなされますが、利便増進誘導区域の指定の段階で、**占有が具体的に見込まれる歩行者利便増進施設等の場所の基準に適合する場所を指定**しておけば、**個別の占有許可申請の際の審査・警察協議を簡略化**でき、迅速に占有許可の判断を行うことが可能となります。

原則として、以下の各種の歩行者利便増進施設等に**共通する占有の場所の基準**に適合する場所を指定してください。

- ア. 地面に接する部分が、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない**車道以外の道路の部分**であること
- イ. 原則、道路の**交差部、接続部、屈曲部**でないこと
- ウ. 歩道橋、地下通路等の場合には、これらの通路等の**設置目的を害さない場所**で、かつ、これらの通路等の**構造上安全な場所**であること
- エ. 視覚障害者誘導ブロックの間に**十分な離隔**を確保すること

③ 利便増進誘導区域の指定について

道路管理者は、指定の前に警察署長への協議を行う必要があります。
(道路法第33条第3項関係)

道路管理者は、利便増進誘導区域の指定の前に管轄する警察署長への協議を行い、歩行者利便増進施設等による道路占用に伴う歩行者交通量の増加や歩行者動線の変化、歩行者と車両の交錯の増加により必要となる交通事故防止策、歩行者利便増進施設等の設置に伴う道路使用許可への対応等、道路交通への影響について協議を行う必要があります。

【協議に必要な資料】

- ・ 道路台帳の図面に利便増進誘導区域の範囲を示したものと及び断面図等
- ・ 歩行者交通量調査結果（歩道等の必要となる有効幅員を確認するため）
- ・ 利便増進誘導区域に指定する場所及び沿道等周辺の状況がわかる写真等の資料
（車両出入口の配置や店舗等の立地状況を確認するため）
- ・ 想定される歩行者利便増進施設等の配置イメージを示した資料

③ 利便増進誘導区域の指定について

道路管理者は特例区域を指定しようとする旨を公示する必要があります。
 (道路法第33条第4項関係)

道路管理者は、利便増進誘導区域を指定しようとする旨を、原則、公示日の翌日から**30日間公示**する必要があります。

【公示の方法】

- ・ 事務所への備付け
- ・ ホームページへの掲載 など

【公示の内容】

- ・ 利便増進誘導区域の指定日
- ・ 道路の種類及び路線名
- ・ 利便増進誘導区域として指定する場所
- ・ 図面縦覧場所

※特例区域の変更又は解除に伴う場合も同様に公示する必要があります。

利便増進誘導区域の指定に関する公示の例

年 月 日

(道路管理者)

利便増進誘導区域の指定について

道路法(昭和27年法律第180号)第33条第2項第3号の規定に基づき、利便増進誘導区域を指定するので、同条第4項の規定により下記のとおり公示する。
 その関係図面は、令和〇年〇月〇日から、30日間一般の縦覧に供する。

記

1. 利便増進誘導区域の指定日
2. 道路の種類及び路線名
3. 利便増進誘導区域として指定する場所(別紙参照)
4. 図面縦覧場所

(記載要領)

- 1 道路の種類及び路線名は該当する路線の道路台帳から転記する。
- 2 利便増進誘導区域として指定する場所を、都道府県、市区町村及び地番等のみによっては正確に記載しがたいときは、別紙として付す図面の着色した範囲等により示すものとする。

歩行者利便増進施設等は、設けられる**施設の種類**、**設置の要件**が決められています。(道路法施行令第16条の2関係)

【1】歩行者利便増進施設等の種類

・歩行者利便増進施設等は、**歩行者の利便の増進に資する**施設として定める以下のものです。

- ア. 広告塔、看板
- イ. ベンチ、街灯
- ウ. 標識、旗ざお、幕、アーチ
- エ. 食事施設、購買施設
- オ. レンタサイクル用の自転車駐車器具
- カ. 集会、展示会等、催しのために設けられるもの
 - ・ 広告塔、露店、商品置場、看板、旗ざお、幕、アーチ

【2】歩行者利便増進施設等の要件

・歩行者利便増進施設等の占用特例が適用されるためには、以下の**全ての要件に該当**する必要があります。

- ア. 利便増進誘導区域内に設けられるものであること
- イ. 歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となる清掃などの措置が講じられていること
- ウ. 道路法第33条第1項の政令で定める基準に適合すること



看板 (デジタルサイネージ) (新宿区)



看板 (三宮中央通り・神戸市)



ベンチ (神戸市)



食事施設 (すわろうテラス・札幌市)



自転車駐輪器具 (新潟市)

道路管理者は歩行者利便増進施設等の**占用の場所の基準**への適合を確認する必要があります。(道路法施行令第10条、第11条の7及び第11条の10関係)

■占用の場所

- ・歩行者利便増進施設等の占用の場所は、次のように取り扱うものとします。
ただし、点線の部分は、利便増進誘導区域の指定の際に既に確認していますので、歩行者利便増進施設等が利便増進誘導区域内に設けられることが確認できれば、これらの基準を改めて確認する必要はありません。
- ア. 地面に接する部分は、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼすおそれのない車道以外の道路の部分
- イ. 上空の看板やひさし等は路面から適切な離隔距離を確保
- ウ. 原則、道路の交差点、接続部、屈曲部には設けない
- エ. 歩道橋、地下通路等に設ける場合は、これらの通路等の設置目的を害さない場所で、かつ、これらの通路等の構造上安全な場所
また、これらの通路等に食事施設、露店などを設置する場合は、**建築基準法、消防法などに抵触しないこと**
- オ. 視覚障害者誘導用ブロックとの間に十分な離隔を確保すること



歩行者利便増進施設等は車道以外の部分に設置



原則、交差点等には設けない

道路管理者は歩行者利便増進施設等の**構造の基準**への適合を確認する必要があります。(道路法施行令第12条関係)

■歩行者利便増進施設等の構造

- ・歩行者利便増進施設等の構造は、次のように取り扱うものとします。
 - ア. 歩行者利便増進施設等の規模は**必要最小限**とし、意匠・構造・色彩は、**信号機や道路標識などを妨げず、車両の運転に危険、妨害を生じさせないこと**。景観形成広告塔等は**音声を用いない**
 - イ. 歩行者利便増進施設等の設置により道路上に**死角を生じさせないこと**。死角が生じる場合は、死角から車道への飛び出しを防止する安全策を講じること
 - ウ. **維持、更新等の作業**の際、交通に影響しないこと
 - エ. 広告塔、看板、標識、旗ざお、幕、アーチなどについては、**歩行者が著しく路上に滞留する、車両の運転や速度に影響を及ぼす等**、交通に支障を生じさせないこと
 - オ. 景観形成広告塔、イベント用広告塔等については、**表示部分が車両の運転者から見えにくくすること**
 - カ. 食事施設やイベント施設等は、**倒壊、落下、剥離、汚損、火災、荷重、漏水等**により、道路の構造や交通に影響しないこと
- 危険なもの、悪臭、騒音等を発するものは認められない



車両の運転者の視野を妨げない

道路管理者は歩行者利便増進施設等の**占用主体の基準等**への適合を確認し、必要に応じて**占用許可の条件**を付す必要があります。

【1】 占用主体

- ・ 占用主体は、占用区域内の**点検、清掃等を的確に行える者**に限り限り認めます（道路管理者が点検、清掃等できない場合）
- ・ **暴力団などの反社会的勢力に属する者**は占用主体になれません

【2】 占用許可の条件（必要に応じて付される条件）

- ・ 歩行者利便増進施設等の**定期的な点検等**を実施し、必要な時は速やかに**改修等の措置**を行うこと
- ・ 標識、広告塔等の**表示内容は公序良俗に反しない**こと
- ・ 食事施設、露店等に多数の来客が見込まれる場合、道路の交通等に支障を及ぼさないよう、**駐車場の確保、行列の整序等、必要な措置**を講ずること

【3】 その他（食事施設等、イベント施設等）

- ・ **特定の者のみを対象とした**物品の販売、サービスの提供を行わない
- ・ **公序良俗に反し、社会通念上不適当なもの**の売買、サービスの提供を行わない
- ・ いたずらや強風による商品等の散乱や落下等の事故を防ぐため、**夜間や強風時には屋内への収納や一時的な撤去などの適切な管理**がなされること



民間事業者による道路の清掃活動
(足立区)

出典：足立区HP

**歩行者利便増進施設等の設置にあわせて道路維持管理への協力が行われる場合、
占用料は減額されます。**

歩行者利便増進施設等の設置に併せて、占用主体が道路維持管理の協力（**占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定又は道路施設への電力供給など**）を行う場合、**占用料の額の90%を減額するもの**とします。

ただし、この減額率を適用する場合、別に定める減額率は適用しないものとします。

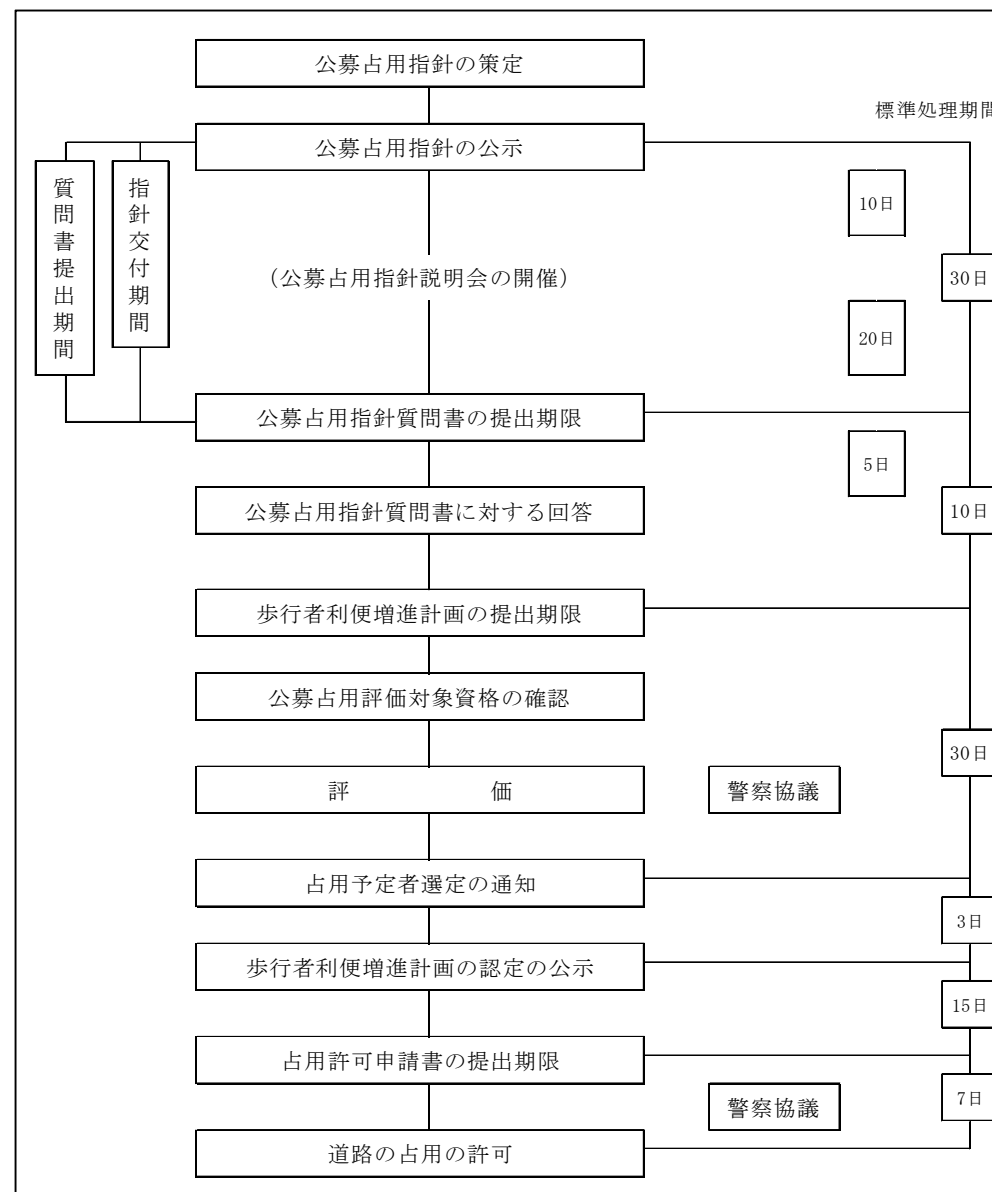
⑤公募占用手続の流れ

公募占用は、公募により民間の創意工夫を発揮させ、長期間の認定を与えることにより、設備投資しやすくなることにより、歩行者の利便の増進を図る上で特に有効である歩行者利便増進施設等について、実施することとします。

そのためには、当該区域における歩行者のニーズを的確に把握した上で実施することとします。

公募占用関係事務に係る標準処理期間については、右図のとおり

なお、標準処理期間は、処理に要する期間の目安を定めるものであり、期間内に処理を完結すべき義務を発生させるものではありません。



公募占用における手続フロー

⑤公募占用指針の策定について

道路管理者は公募占用指針を策定し(道路法第48条の23関係)、
必要な事項を記載(道路法第48条の23第2項関係)する必要があります。

【1】公募占用指針の策定

- 道路管理者は、公募占用を実施するごとに、**標準公募占用指針例**により公募占用指針を策定する必要があります。

【2】公募占用指針の記載事項

【必要な記載事項】

①公募対象歩行者利便増進施設等の種類

- 広告塔、看板、標識、旗ざお、幕、アーチ、ベンチ、街灯、食事施設、購買施設、自転車駐車器具、集会・展示会等の催しのための施設

②道路の占用の場所

- 占有面積、位置図等

③道路の占用の開始の時期

④清掃その他の措置（占有に伴い求める措置）

⑤占用料の単価

⑥認定有効期間

- 最長20年

⑦占用予定者を選定するための評価の基準

⑧その他必要な事項

標準公募占用指針例

年 月 日

一般国道○号 公募占用指針

1. 概要

- 公募対象歩行者利便増進施設等の種類
 道路法施行令（昭和27年政令第479号。以下「令」という。）第16条の2第○号に定める△△
- 道路の占用の場所
 - 対象道路所在地 ○○県○○市○○町○—○—○
 - 対象区域面積 m²（別添、位置図等参照）
 - 対象道路の種類
 - 対象道路の都市計画上の位置付け
 - 主な道路附属物の状況（種類、数量、場所等）
 - 主な占有物件の状況（種類、数量、場所等）
- 占用の開始の予定時期
 年 月 日
- 道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であって公募対象歩行者利便増進施設等の設置に伴い求める措置
 ※ 公募対象歩行者利便増進施設等の種類や道路の占用の場所に応じて必要となる、日常的な道路の点検、清掃、植栽の管理、放置自転車対策等の措置について、実施体制、方法、頻度等の条件を記載。
- 占用料の単価
 1年あたり○円/m²
- 認定の有効期間
 20年
- 占用予定者を選定するための評価の基準
 - 事業の実施方針
 - 事業の実施体制
 - 公募対象歩行者利便増進施設等の設置計画
 - 公募対象歩行者利便増進施設等の管理運営計画
 - 事業の実施計画

⑤公募占用指針の策定について

認定有効期間終了後の占用許可の更新においては、再度公募占用をすることなく、**占用許可を最長5年ごとに更新することは可能とします。**

【認定有効期間終了後の占用許可の更新】

認定有効期間終了後の占用許可の更新においては、関係自治体、学識経験者の意見を踏まえ、継続して占用させることが適切であると判断される場合には、**占用許可を最長5年ごとに更新することは可能とします。**

ただし、占用に係る事業の安定性を確保する観点から、更新後の**占用期間を5年以上とすべき場合には、改めて公募占用を行う必要**があります。その中で、従前の占用者の取組内容を継続させることが適切である場合には、次の占用予定者の選定時には、公平性を損なわない範囲内で、従前の占用者による**取組や実績を評価**する旨を、あらかじめ次の占用予定者に係る公募占用指針で示すことは差し支えありません。

⑤公募占用指針の策定について

道路管理者は市町村長及び学識経験者の意見聴取を行う必要があります。
(道路法第48条の23第5項関係)

【1】市町村長の意見聴取

道路管理者は、市町村長の意見聴取を行い、都市計画等のまちづくりとの整合性、当該市町村による使用の予定を確認することとします。

都市計画等のまちづくりとの整合性を確保するため、道路管理者が必要と認める場合は、関係する市町村、都道府県又は国の意見を併せて聴くこととします。

【2】学識経験者の意見聴取

道路管理者は、歩行空間の利活用によるまちづくりや地域活性化に識見を有する学識経験者と地域の住民や商工会議所等の地域経済を代表する者で構成される評価・選定のための委員会を設置し、学識経験者2人以上に意見を聞くことが望まれます。

委員会を設置する場合は、公表基準や議事録の公表についても定めておくことが望まれます。

⑤公募占用指針の策定について

道路管理者は公募占用指針を策定をした旨を公示する必要があります。
 (道路法第48条の23第6項関係)

道路管理者は、公募占用指針を策定した旨を、原則**30日間公示**し、公示期間中（公示開始から公示終了前日まで）**公募占用指針を交付**する必要があります。

【公示の方法】

- ・事務所への備付け
- ・ホームページへの掲載 など

【公募占用指針の交付に関する記載内容】

- ・交付期間
- ・交付場所
- ・交付方法

道路管理者は、やむを得ない事情がある場合に限り、公募占用指針の**変更又は取消し**を行うものとします。

【やむを得ない事情とは】

- ・災害等により道路の状況が変化した
- ・歩行者利便増進施設等の設置により道路の構造又は交通に支障が生じることになる など

※公示後の公募占用指針の変更又は取消しは、原則避けることとするが、変更又は取消しを行った場合は十分な公示期間をもってその旨を公示する必要があります。

公募占用指針の公示例

年 月 日

(道路管理者) 印

一般国道〇号 公募占用指針

道路法（昭和27年法律第180号）第48条の23第1項の規定に基づき、公募占用指針を定めたので、同条第6項の規定に基づき、公示する。

- 1 詳細は、「公募占用指針」のとおり。
- 2 公募占用指針の交付期間、場所
 - ① 交付期間 年 月 日から 年 月 日
 - ② 交付場所 道路管理者公募占用担当部署
 - ③ 交付方法 手交 ※HPからも入手可能な場合は、URLを記述

⑤公募占用指針の策定について

道路管理者は必要に応じて**公募占用指針説明会を開催するもの**とします。

道路管理者は、公募占用指針の記載事項の詳細について周知する必要がある場合には、**公募占用指針説明会**（以下「説明会」）を開催するものとします。

説明会は、原則、**歩行者利便増進等計画の提出期限の30日前まで**に実施し、以下の事項を公募占用指針に記載することとします。

【記載事項】

- (1)説明会を実施する旨
- (2)説明会の日時・場所
- (3)説明会への参加申込方法、申込期間、申込先
- (4)その他必要な事項



説明会の開催イメージ

写真：「平成28年後 道路占用許可電子申請システムにおける電子化率向上のための取組みについて」より

⑤公募占用指針の策定について

道路管理者は**公募占用指針に関する質問書**を受け付けることとします。

道路管理者は、公募占用指針に関する質問を**メールまたは書面にて受け付ける**こととします。そのため質問書の提出先などを公募占用指針に記載することとします。

【記載事項】

- (1) 質問書の提出方法
- (2) 質問書の提出先
- (3) 質問書の提出期間
- (4) 質問書に対する回答を閲覧に供する旨、
閲覧場所及び閲覧期間

質問書の提出期間は、原則、公募占用指針の公示日から**歩行者利便増進計画の提出日の10日前まで**の間とします。

道路管理者は、原則、質問書の提出を受けた日から起算して**5日以内**に、その都度、**回答を閲覧**できるようにします。

※公募の公平性を確保するため、提出された歩行者利便増進計画についての個別の質問等については回答しないものとします。

【公募占用指針に記載する事項の例】

- ① 質問書の提出方法
郵送又は電送によるものとします。
※電送の場合には、使用ソフトを記載
- ② 質問書の提出先
〒〇〇〇—〇〇〇〇
〇〇県〇〇市〇〇町〇—〇—〇
〇〇合同庁舎〇階
道路管理者公募占用担当部署
電話 〇〇〇〇—〇〇—〇〇〇〇
E-mail
- ③ 質問書の提出期間
年 月 日から 年 月 日 時まで
(ただし、歩行者利便増進計画の作成に
関する質問は、 年 月 日時まで)
- ④ 閲覧場所のURL、閲覧期間

⑥歩行者利便増進計画の提出について

道路管理者は公募占用の参加希望者から歩行者利便増進計画の提出を求めます。
(道路法第48条の24第2項関係)

【歩行者利便増進計画の記載事項】

- (1) 道路占用許可申請書の記載事項
- (2) 歩行者利便増進施設等の設置に伴い講ずる清掃その他の措置
- (3) その他国土交通省令で定める事項
 - ① 氏名、生年月日、性別など
 - ② 歩行者利便増進施設等を設置する予定期間
 - ③ 占用料の額
 - ④ 緊急時の連絡体制
 - ⑤ 添付書類

- ア 道路占用の場所を詳細に記載した図面
- イ 歩行者利便増進施設等の構造を詳細に記載した図面
- ウ 工事の実施方法を記載した書類
- エ 法人又は団体の概要について記載した書類
- オ 事業の実施方針
- カ 事業の実施体制
- キ 歩行者利便増進施設等の設置計画
- ク 歩行者利便増進施設等の管理運営計画
- ケ 事業の実施計画
- コ 暴力団又は暴力団員でないことなどを誓約する書類
- サ その他道路管理者が必要と認める書類

⑥歩行者利便増進計画の提出について

道路管理者は参加希望者に**提出期限内**での歩行者利便増進計画の提出を求めます。(道路法第48条の24第3項関係)

道路管理者は、公募占用への参加希望者に、原則として公募占用指針を**公示した日の翌日から30日間以内**に「歩行者利便増進計画」の提出を求めます。

なお、提出期限までに指定する提出場所に到達しなかった歩行者利便増進計画は受理しないものとします。

【歩行者利便増進計画の提出期限、場所及び方法の記載例】

①提出期限

年 月 日 時まで【必着】

※期限までに以下の提出場所に到達しなかった場合には、いかなる理由を持っても受理しません

②提出先

〒○○○-○○○○ ○○県○○市○○町○-○-○

○○合同庁舎○階 道路管理者公募占用担当部署

電話 ○○○○-○○-○○○○

③提出方法

上記②へ**メール送信、持参又は送付**（書留郵便又は信書便に限る。）してください。

※提出期限までに、いずれの者からも歩行者利便増進計画が提出されない場合においては、公募不調とします。これは、道路管理者が必要に応じて再度公示をすることを妨げるものではありません。

⑦公募選定の実施について

道路管理者は、審査の基準に適合している全ての歩行者利便増進計画の評価を行います。（道路法第48条の25第1項関係）

【歩行者利便増進計画の審査】

- (1) 歩行者利便増進計画が、公募占用指針に照らし適切なものであること
- (2) 公募対象施設等のための道路の占用が、道路法（昭和27年法律第180号）第33条第1項の政令で定める基準に適合するものであること
- (3) 公募対象施設等のための道路の占用が、道路の交通に著しい支障を及ぼすおそれが明らかなものでないこと
- (4) 歩行者利便増進計画の提出者（提出者が法人又は団体である場合は役員その他経営に実質的に関与している者を含む。）が次に掲げる事項のいずれにも該当しないこと

- ① 道路占用許可の手續を履行する能力を有しないと道路管理者が認めるとき
- ② 道路の占用についての占用料を納める能力を有しないと道路管理者が認めるとき
- ③ 法第71条第1項の規定に基づく監督処分を受けて是正がなされていないとき
- ④ 法第73条第1項の規定に基づく督促状により督促をしているとき
- ⑤ 暴力団又は暴力団員であるとき
- ⑥ 自己、自社若しくは第三者の不正の利益を図る目的又は第三者の損害を加える目的をもって、暴力団又は暴力団員を利用するなどしているとき
- ⑦ 暴力団又は暴力団員に対して、資金等を供給し、又は便宜を供与するなど直接的あるいは積極的に暴力団の維持、運営に協力し、若しくは関与しているとき
- ⑧ 暴力団又は暴力団員であることを知りながらこれを不当に利用するなどしているとき
- ⑨ 暴力団又は暴力団員と社会的に非難されるべき関係を有しているとき
- ⑩ その者に道路を占用させることが、公序良俗に反し、社会通念上不相当であると道路管理者が認めるとき

⑦公募選定の実施について

道路管理者は警察署長への協議を行う必要があります。(道路法第48条の25第3項関係)

道路管理者は、道路交通法に基づく道路使用許可を必要とする場合については、あらかじめ評価の時点で、提出された歩行者利便増進計画ごとに、「**歩行者利便増進計画に関する協議について**」の**書面**により管轄する警察署長への協議を行う必要があります。

歩行者利便増進計画に関する協議について		番	号
		年 月	日
〇〇警察署長 殿			
		(道路管理者)	印
歩行者利便増進計画に関する協議について			
標記について、道路法第48条の25第3項の規定により、別添のとおり協議する。			
(別添)	歩行者利便増進計画提出者名		
-----		番	号
		年 月	日
(道路管理者) 殿			
		〇〇警察署長	印
歩行者利便増進計画に関する回答書			
年 月 日	第	号	で協議のあった歩行者利便増進計画について、下記のとおり回答する。
記			

⑦公募選定の実施について

道路管理者は歩行者利便増進計画を評価し、占用予定者を選定します。
 （道路法第48条の25第2項及び第4項から第6項まで関係）

道路管理者は、必要な分野の専門家で構成される評価・選定のための委員会を設置し、学識経験者2名以上から意見を聞いた上で、道路の機能を損なうことなく歩行者の利便増進を図る上で最も適切であると認められる歩行者利便増進計画を提出した者を占用予定者として選定します。

評価に当たっては、項目ごとに点数配分するなど、可能な限り客観的かつ定量的に評価し、地域の実情や道路の特性、公募対象歩行者利便増進施設等の特性等に応じて評価することとします。

公募占用指針の評価基準	歩行者利便増進計画の内容
①事業の実施方針	<ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の特性等を踏まえた事業運営の目標、基本的考え方 ・事業全体のスケジュール及び進め方 ・歩行者の利便の増進に向けた考え方 ・地域との連携方針 等
②事業の実施体制	<ul style="list-style-type: none"> ・申請企業又は代表企業及びその他の構成員ならびにそれらの協力企業の役割分担 ・業務の実施体制、緊急時の連絡体制、人員の配置 ・各企業の役割に応じた実績 ・申請企業、代表企業及びその他の構成員の財務健全性 等
③公募対象歩行者利便増進施設等の設置計画	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の利便の増進に資する施設整備計画 ・景観、バリアフリー等への配慮
④公募対象歩行者利便増進施設等の管理運営計画	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の利便の増進に資する管理運営計画 ・災害発生時の対応など安全・安心に配慮した管理計画 ・周辺地域との連携方策 ・清掃その他の措置
⑤事業の実施計画	<ul style="list-style-type: none"> ・資金計画、収支計画 ・利用者数の想定等をもとにした持続的な経営計画 ・事業撤退等に至ると想定されるリスクと対応方針 等

⑧歩行者利便増進計画の認定について

道路管理者は選定された歩行者利便増進計画の道路の場所を指定して認定を行います。（道路法第48条の26第1項関係）

道路管理者は、**道路の機能を損なうことなく道路の歩行者の利便の増進を図る**上で適切と選定された歩行者利便増進計画について、道路の場所を指定して認定を行います。

なお、選定の際の警察署長協議で歩行者利便増進計画の修正が必要となった場合は、計画提出者に修正を求め、修正後の歩行者利便増進計画を認定します。

また、公募占用指針で定められた認定有効期間よりも短い期間を歩行者利便増進計画に記載した占用予定者に対しては、当該期間に限って認定することとします。

道路管理者は必要に応じて変更の認定を行うことができます。
（道路法第48条の27第1項及び第2項まで関係）

公募対象歩行者利便増進施設等の機能の充実等により、歩行者利便増進道路の**歩行者の利便の一層の増進に寄与することが見込まれる**と道路管理者が認める場合と、災害等による道路状況の変化により**公募対象歩行者利便増進施設等の構造を変更**する場合、景況による需要の変化により**占用の期間を短縮**する場合等、真にやむを得ない事情により、認定を受けた歩行者利便増進計画を変更する必要がある場合には、変更の認定を行うことができます。

なお、変更により歩行者利便増進施設等の設置に道路使用許可が必要なときは、管轄する警察署長への協議を行うものとします。

⑧歩行者利便増進計画の認定について

道路管理者は歩行者利便増進計画の認定、変更等を公示する必要があります。
 (道路法第48条の26第2項及び第48条の27第3項関係)

道路管理者は、歩行者利便増進計画を認定した場合、以下の事項について、**事務所への備付け**や、**ホームページへの掲載**をします。

- ・ 歩行者利便増進計画の認定日
- ・ 認定の有効期間
- ・ 道路の占用の場所
- ・ 認定計画提出者

また、道路管理者は、認定計画提出者に対して、以下の事項を**通知**します。

- ・ 歩行者利便増進計画の認定日
- ・ 認定の有効期間
- ・ 占用許可申請に関する留意事項

※これらは、認定を受けた歩行者利便増進計画の変更又は取消しを行った場合においても同様とします。

歩行者利便増進計画の認定について

(道路管理者)

歩行者利便増進計画の認定について

○年○月○日付けで公示した【公募占用指針件名】について、公募占用を実施した結果、下記のとおり歩行者利便増進計画を認定したので、道路法(昭和27年法律第180号)第48条の26第2項の規定に基づき、公示する。

記

1. 歩行者利便増進計画の認定日
2. 認定の有効期間
3. 道路の占用の場所
4. 認定計画提出者

歩行者利便増進計画認定通知書

(道路管理者) 印

歩行者利便増進計画認定通知書

○月○日付けで提出のあった歩行者利便増進計画について、評価の結果、道路法(昭和27年法律第180号)第48条の26第1項の規定に基づき認定したので、通

記

1. 歩行者利便増進計画の認定日
2. 認定の有効期間
3. 道路の占用の場所
4. 占用許可申請に関する留意事項
 認定を受けた歩行者利便増進計画に基づき、次の関係書類を添えて、以下の窓口へ占用許可申請を行ってください。
 - ① 申請窓口
 〒○○○-○○○○ ○○県○○市○○町○-○-○
 道路占用許可手続担当部署
 - ② 申請書類
 - ・ 道路占用許可申請書
 - ・ 歩行者利便増進計画の認定通知(写し)
 - ・ 認定された占用計画書
 - ・ 委任状(代理申請のみ)
 - ・ その他(道路管理者が必要と認める書類)
 - ③ 占用許可申請手続期限
 - ・ 占用許可申請は、 年 月 日までに行ってください。

認定計画提出者は**道路占用許可申請書を提出**する必要があります。
(道路法第48条の28第1項関係)

【1】道路占用許可申請手続

認定計画提出者は、認定歩行者利便増進計画に従って公募対象歩行者利便増進施設等を設置しなければならず、原則として、歩行者利便増進計画の認定の**公示日から15日以内**に、**道路占用許可申請書を提出**する必要があります。

【許可申請の方法】

①申請窓口

〒〇〇〇—〇〇〇〇 〇〇県〇〇市〇〇町〇—〇—〇
道路管理者占用許可事務担当部署

電話 〇〇〇〇—〇〇—〇〇〇〇

②申請書類

- ア 道路占用許可申請書
- イ 認定された歩行者利便増進計画
- ウ 歩行者利便増進計画認定通知（写し）
- エ 委任状（代理申請の場合のみ）
- オ その他道路管理者が必要であると認める書類

③申請期限

- ア 占用許可申請は、歩行者利便増進計画の認定日から15日以内に行ってください。
- イ 特段の理由無く、占用許可の申請手続を行わない場合は、歩行者利便増進計画の認定を取り消すことがあります。

道路管理者は道路の占用を許可する義務があります。 (道路法第48条の28第2項関係)

道路管理者は、認定計画提出者から道路占用許可申請があった場合、原則として、道路占用許可申請書の提出を受けた日から1週間以内に、道路の占用を許可する必要があります。

【許可に当たっての留意事項】

(1)公募対象施設等の設置に伴い講ずる清掃その他の措置 (同条第3項関係)

清掃その他の措置を実施することを許可の条件に含める。

(2)認定の効果 (同条第4項関係)

認定計画提出者は、認定有効期間中、占用許可及び当該許可の更新について保証される。

(道路管理上の事由その他公益上やむを得ない必要が生じた場合を除く)

(3)警察署長協議 (道路法第32条第5項関係)

道路使用許可を必要とする場合は、あらかじめ管轄する警察署長への協議を行うこととする。

周辺の交通実態等の変化や警察署長から当該計画の変更を求められた場合には、認定計画提出者に当該計画の変更申請及びそれに基づく道路占用許可申請書を提出させるものとする。

(4)その他

①歩行者利便増進計画に添付する「暴力団又は暴力団員でないことなどを誓約する書類」に違反することとなった場合には占用許可を取り消すことを、許可の条件に含める。

②認定有効期間が満了したときには、当該占用場所を原状回復しなければならない旨を、許可の条件に含める。

⑨ 認定の取消し・関係機関との調整について

道路管理者は場合により**認定の取消し**を行います。（道路法第71条第1項第3号関係）

認定計画提出者が詐偽その他不正な手段により認定を受けたと認められる場合には、認定を取り消します。

道路管理者はあらかじめ**関係機関との十分な調整**を行います。

道路管理者は、道路と河川等、**道路と効用を兼ねる場所への占有**や、道路使用許可が必要となる**占有に係る手続き**に当たっては、あらかじめ関係機関と十分な調整を行い、関係法令等に規定する手続きに支障を及ぼすことのないよう努めることとします。

(参考)歩行者利便増進施設等として認められる物件

歩行者利便増進施設等として認められる物件の例	道路法施行令 第16条の2
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告塔 ・ ベンチ ・ 街灯 ・ 電飾、提灯、ランプ ・ フラワーポット ・ 音響機材（スピーカーなど） 	第1号、第2号 第6号イ
<ul style="list-style-type: none"> ・ 看板 ・ 標識 ・ 旗ざお ・ 幕 ・ アーチ 	第1号、第3号 第6号八
<ul style="list-style-type: none"> ・ 食事施設 ・ 購買施設 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。） 	第4号
<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクル用の自転車駐車器具 	第5号
イベントのために設けられる <ul style="list-style-type: none"> ・ 露店 ・ 商品置場 ・ ステージ、やぐら、観客席 （テーブルや椅子、テントやパラソル、フェンスなどを含む。） 	第6号ロ

※ 青字は、施行令に明記されていないが、道路占用が認められ得る物件の例。

※ 施行令第16条の2第1号から第5号までに規定されているものは、第6号に規定されていなくても、イベントのために設けることは可能。

これまでに道路占用が認められた物件(広告塔、看板、旗ざお)



沿道建物と調和した広告塔 (大阪府大阪市)
写真出典：日本みち研究所



デジタルサイネージ (看板)
(東京都新宿区)
写真出典：新宿区



三宮中央通りオープンカフェ看板
(兵庫県神戸市)
写真出典：神戸市、
(一財)神戸すまいまちづくり公社
広報資料



高崎まちなかオープンカフェにおける旗ざお
(群馬県高崎市)
写真出典：高崎商工会議所

これまでに道路占用が認められた物件(ベンチ)



葺合南54号線歩道を拡幅しベンチを設置（兵庫県神戸市）

写真出典：

<https://www.city.kobe.lg.jp/a55197/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/kobetoshin/toshinfaq.html>



花園町通り賑わい・憩い空間づくり（愛媛県松山市）

写真出典：<https://sotonoba.place/hanazonomachi-matsuyama>

これまでに道路占用が認められた物件(電飾・提灯・ランプ) 国土交通省



花園町通り賑わい・憩い空間づくり (愛媛県松山市)
写真出典：松山市、日本みち研究所



はこだてイルミネーションファンタジー(北海道函館市)
写真出典：
https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/event/sen_eve_n03.html

これまでに道路占用が認められた物件(食事施設)



すわろうテラスの食事施設 (北海道札幌市)

写真出典:

<https://www.nomurakougei.co.jp/achievements/detail/104>
<https://sapporo-sokuho.com/archives/16882725.html>



左) オープンカフェ1号店、右) オープンカフェ2号店
(東京都新宿区MOA4番街)

写真出典: https://www.city.shinjuku.lg.jp/seikatsu/kotsu01_001047.html

これまでに道路占用が認められた物件(テーブル・椅子)



久屋大通（愛知県名古屋市）
写真出典：日本みち研究所



池袋・GREEN BLVD MARKET（東京都豊島区）
写真出典：https://sotonoba.place/ikebukuro_greenblvdmarket_parklet

これまでに道路占用が認められた物件(テント・パラソル)



花園町通り賑わい・憩い空間づくり（愛媛県松山市）
写真出典：<https://sotonoba.place/hanazonomachi-matsuyama>



善光寺表参道地区（長野県長野市）
写真出典：長野市

これまでに道路占用が認められた物件(フェンス)



久屋大通オープンカフェ（愛知県名古屋市）
写真出典：日本みち研究所

これまでに道路占用が認められた物件(フラワーポット)



モア4番街オープンカフェ (東京都新宿区)
写真出典：新宿区、日本みち研究所



三宮中央通りオープンカフェ (兵庫県神戸市)
写真出典：神戸市、(一財)神戸すまいまちづくり公社広報資料



高崎まちなかオープンカフェ・コミュニティサイクル
(群馬県高崎市)
写真出典：高崎商工会議所

これまでに道路占用が認められた物件(自転車駐車器具)



歩道上のコミュニティサイクルの駐車スポット (群馬県高崎市)
写真出典：<https://omakase-answer.com/blog/2013/11/taka-chari-%E9%AB%98%E3%83%81%E3%83%A3%E3%83%AA/>



路上のパーキングメーターを撤去した駐輪場
(新潟県新潟市)
写真出典：<https://www.mlit.go.jp/common/001002220.pdf>

2020年 **12月16日** [水]10:00



歩行者利便増進道路説明会

ほこみち活用 全国会議 **LIVE配信**

道路に新しい創造力が動き出しています。歩行者利便増進道路(通称ほこみち)が11月25日に施行されました。その制度の詳しい説明と活用のアイデアで広がる可能性について話し合う会を開催します。

ほこみち活用全国会議オンラインライブ配信

日時: 2020年12月16日(水)10:00~12:15

主催: ほこみちプロジェクト事務局

国土交通省道路局環境安全・防災課

参加: 先着300名

(申し込みいただいた方にZOOMアドレスを送ります)

参加申し込み方法

所属・氏名・返送先メールアドレスを記載のうえ、
お申し込みください。

(申込締切: 2020年12月14日(月))

hokomichi@ctie.co.jp

令和2年度道路法改正内容説明会

② 特定車両停留施設

国土交通省 道路局 企画課 評価室 課長補佐
原田 洋平

-目次-

1. バスタプロジェクトについて

2. 特定車両停留施設について

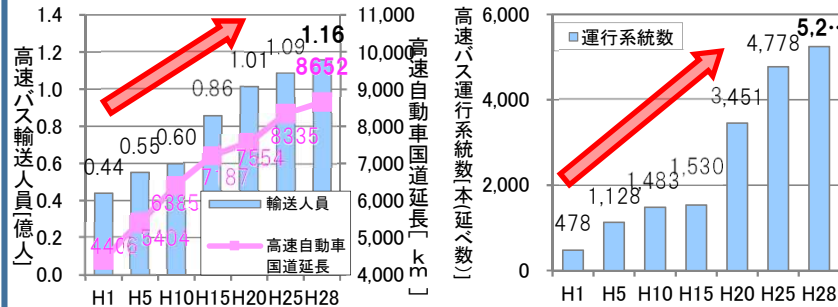
- ① 概要
- ② 手続の流れ
- ③ 停留できる車両の種類
- ④ 停留料金の徴収
- ⑤ 停留の申請と許可
- ⑥ 構造及び設備の基準
- ⑦ コンセプション制度

1. バスタプロジェクトについて

バスタプロジェクトの展開に向けた背景

高速バスの利用動向

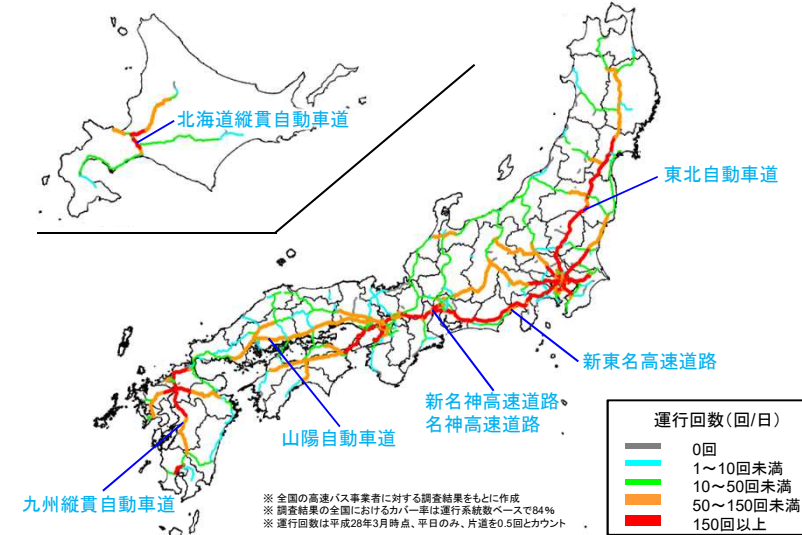
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



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



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、首都圏一東北地方間の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。

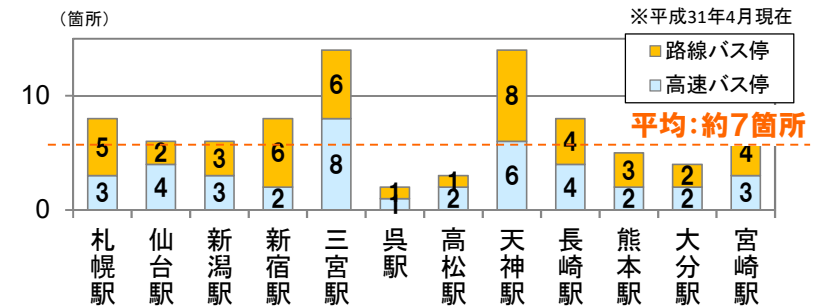
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<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(H31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

1. バスタプロジェクトについて

バスタ新宿の概要

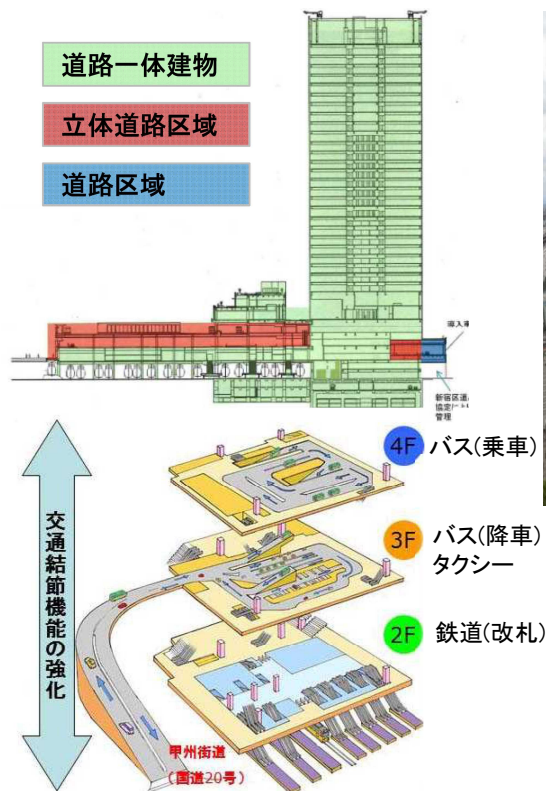
- 道路管理者と民間会社が施設運営を行う官民連携事業による日本最大級のバスターミナル
- 高速バス、タクシー、鉄道が直結し乗継ぎがスムーズなターミナルを整備
- 観光情報センターを併設し、国内外旅行者に全国の観光情報を提供

■ バスタ新宿 (H28.4.4オープン) (実績)

- 高速バスの最大便数 : 1,720便/日 (H29.5.6(GW))
- 高速バスの駐車場数 : 15バース
- 高速バスの運行会社数 : 111社 (R2.4時点)
- 高速バス平均利用者数 : 約2.5万人/日
- 高速バス最大利用者数 : 約4.1万人/日 (H29.12.29(年末))

立体道路制度の活用による鉄道駅一体型ターミナルの整備

- 国道に隣接する鉄道の線路上空にターミナルを整備し、階層別に鉄道、タクシー、高速バスを集約
- 道路法に基づく「立体道路区域」や「道路一体建物」等の仕組みを活用し、民間の建築物と一体となった立体的な道路施設として整備



1. バスタプロジェクトについて

バスタプロジェクトの経緯

プロジェクトの立ち上げ

モーダルコネクト検討会とりまとめ(平成29年3月)

バス利用拠点の利便性向上『バスタプロジェクト』

 バスタの
類型化

 ① マルチモードバスタ
集約交通ターミナル
の戦略的な整備
[バス⇄鉄道・新幹線、
タクシー等]

 ② ハイウェイバスタ
SA・PAを活用した
バス乗換え拠点の整備
[高速バス⇄高速バス]

 ③ 地域の小さなバスタ
地域バス停※の
リノベーションの推進
[バス⇄バス・乗用車・
自転車・徒歩等]
※高速BS、道の駅、地域の路線バス停

 施策への
位置付け

社会資本整備審議会道路分科会 建議(平成29年8月22日)

6. モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

○バスタプロジェクトの推進

- ・集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- ・収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき
- ・SA・PAを活用した高速バスの乗換え拠点の整備を推進すべき
- ・道の駅(SA・PA併設型など)や高速バストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

 個別事業の
立ち上げ

道路法等の改正:特定車両停留施設(令和2年11月25日施行)

 法律への
位置付け

○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)



特定車両停留施設(イメージ)

バスタ新宿の供用開始(平成28年4月)



品川駅西口駅前広場の事業化(平成31年4月)



神戸三宮駅前空間、新潟駅交通ターミナルの事業化(令和2年4月)



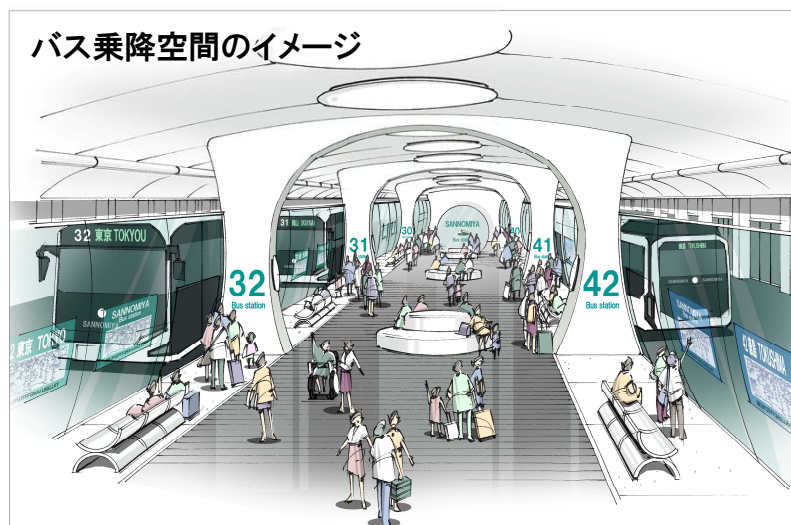
① 特定車両停留施設の概要

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

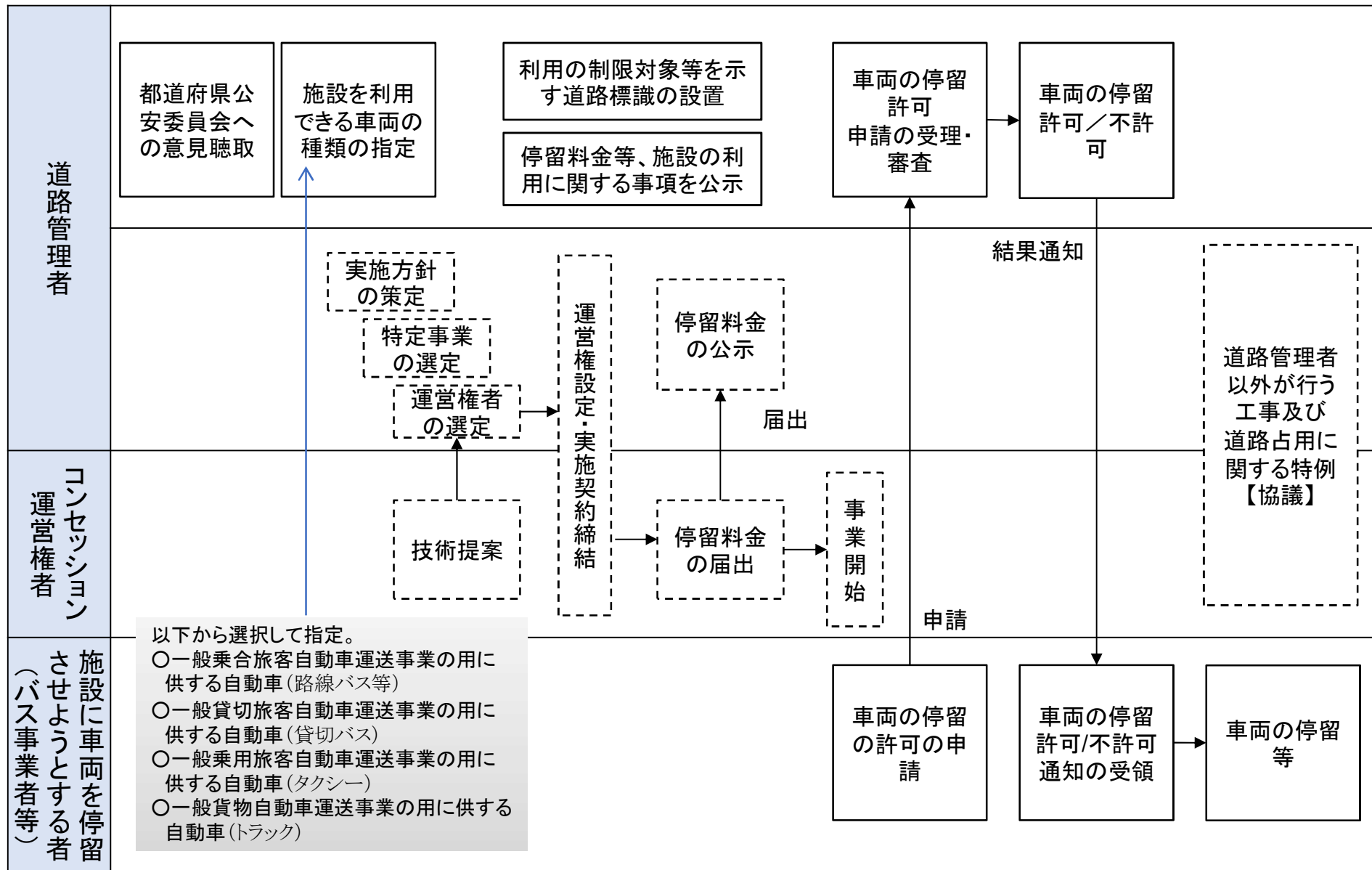
事業者専用の道路施設の構築

- 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
 - 施設を利用できる車両の種類を道路管理者が指定する
 - 車両を停留する際にあらかじめ道路管理者が許可する
 - 道路管理者が停留料金を徴収することができる 等



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

② 特定車両停留施設に係る手続の流れ



コンセッション制度を導入する場合の手続

③ 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(指定・公示)

- 特定車両停留施設に停留できる車両(特定車両)は、国土交通省令で規定(§2②(8))
- 道路管理者は、特定車両の中から各特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定し、公示(§48の30)
- 都道府県公安委員会への意見聴取を行う(§95の2)際は、車両の種類を明らかにして実施

自動車運送事業

【道路運送法(昭和26年法律第183号)】

旅客自動車運送事業(§2③) 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

一般旅客自動車運送事業(§3(1)) 特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業
(§3(1)イ)

乗合旅客を運送

路線バス

一般貸切旅客自動車運送事業
(§3(1)ロ)

一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11名)以上の自動車を貸し切つて旅客を運送

貸切バス

一般乗用旅客自動車運送事業
(§3(1)ハ)

一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員(11名)未満の自動車を貸し切つて旅客を運送

タクシー

特定旅客自動車運送事業
(§3(2))

特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業

送迎バス

【貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)】

貨物自動車運送事業(§2①)

一般貨物自動車運送事業
(§2②)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。)を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のもの

特定貨物自動車運送事業
(§2③)

特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業

貨物軽自動車運送事業
(§2④)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。)を使用して貨物を運送する事業

上記赤字の車両の中から、特定車両停留施設ごとに指定して公示
※公示する内容：特定車両停留施設の名称、指定をしようとする日

③ 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(標識の設置)

○道路交通の円滑化や施設の構造保全等のため、特定停留車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を表示できるよう「許可車両専用」の標識を新たに規定

道路法における規定

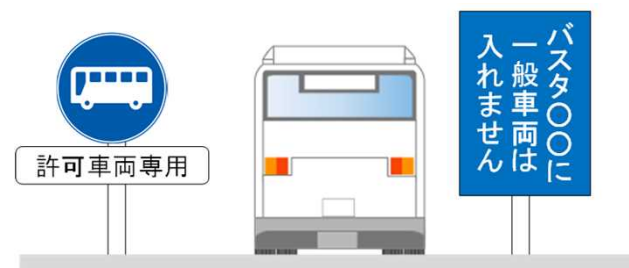
第48条の34(利用の制限等の表示)

道路管理者は、特定車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

道路標識様式

バス	タクシー
トラック	組合せ(バス・タクシー)

設置イメージ



- 特定車両停留施設の出入口に標識を設置
- 補助標識等も活用して、わかりやすく案内

2. 特定車両停留施設について

④ 停留料金の徴収

- 道路管理者は、特定車両を停留させる者から停留料金を徴収することが可能(§ 48の35①)
- 停留料金の額は、法律で規定される原則によらなければならない(§ 48の35②)

道路法における規定

(特定車両停留施設の停留料金及び割増金)

第48条の35 道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

停留料金の額の原則

基準	内容
①特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。	○特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額な料金を定めることにより、特定車両停留施設の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならない。
②特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。	○特定車両を停留させる者の負担能力からみて極めて高額な料金を設定し、その利用を事実上不可能とするような料金の額であってはならない。
③特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類車両を同時に2両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。	○周辺の車両を停留させることができる施設の利用料金に比べて著しく低額であることにより、当該施設の業務を圧迫するような停留料金の額であってはならない。

※ コンセッションの導入時、運営権者が設定する利用料金にも同じ原則が適用される

⑤ 車両の停留許可申請

○特定車両停留施設に車両を停留させる場合、道路管理者の許可が必要

道路法における規定

(車両の停留の許可)

- 第48条の32 特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。
- 2 前項の許可を受けようとする者は、停留させる車両に係る事項、当該車両を停留させる日時その他特定車両停留施設を利用する特定車両の種類ごとに国土交通省令で定める事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

申請時の提出物

- 停留許可申請書(右図)
 - 添付書類
 - 道路運送法・貨物自動車運送事業法の許可証の写し
 - 旅客自動車運送事業・貨物自動車運送事業の許可申請の際に提出した事業計画・運行計画(※)
 - 自動車検査証の写し
 - その他道路管理者が必要と認める書類
- ※車両の種類により、提出書類は異なる

申請手続のオンライン化を検討中

様式第五の五(第四条の十九関係)

到達番号	
受付番号	

特定車両停留許可申請書		新規	更新	変更	年	月	日
道路管理者 殿		住所 名称		申請日 年 月 日			
道路法第48条の32の規定により許可を申請します。		代表者					
		連絡先 TEL					
		担当者					
		連絡先 TEL					
1. 停留の場所							
路線名				特定車両停留施設の名称			
2. 車両の種類・運行の態様							
<input type="checkbox"/> ①一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期				<input type="checkbox"/> ④一般貸切旅客自動車運送事業			
<input type="checkbox"/> ②一般乗合旅客自動車運送事業・路線不定期				<input type="checkbox"/> ⑤一般乗用旅客自動車運送事業			
<input type="checkbox"/> ③一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行				<input type="checkbox"/> ⑥一般貨物自動車運送事業			
3. 車両諸元(最大値)		長さ	幅	高さ	車両総重量		
		m	m	m	kg		
※ 複数の車両を停留させる場合、車両ごとの諸元は別表1に記載すること							
4. 事務所 営業所 荷扱所		名称	位置	所有者			
5. 車庫		位置			収容能力		
					㎡		
					㎡		
6. 路線 (2. ①・②のみ)		系統番号	系統名	起点	主たる経過地	終点	キロ程
7. 営業区域 (2. ③~⑥のみ)							
8. 停留日時 (2. ②~⑥のみ おおむね1年以内)		開始日時			終了日時		
		年	月	日	年	月	日
		:	:	:	:	:	:
		年	月	日	年	月	日
		:	:	:	:	:	:

※ 2. ①については、停留日時等は別表2に記載すること

⑤ 車両の停留許可申請

○特定車両停留施設に停留する特定車両に係る許可の基準として、当該車両の重量や高さ等が当該施設の構造の保全に支障を及ぼすものでないこと等を規定

車両の停留許可基準

法律・政令	基準	内容
道路法 第48条の33 第1項	停留しようとする車両が第48条の30第1項の規定により指定した種類のものであること。	○停留しようとする車両が当該特定車両停留施設において、道路管理者が対象として指定した種類の車両であるか。
道路法施行令 第35条の8	停留しようとする車両の規格(幅、重量、高さ、長さ等)が、当該施設の構造の保全上、支障がないこと。	○車両の規格が当該施設の設計に用いた基準の範囲内であるか。
	車両を停留しようとする日時、施設周辺の通行経路等について、当該日時に停留している他の車両の種類や台数、施設周辺の道路構造や交通状況等を踏まえて、当該施設の適正かつ合理的な利用の観点から支障がないこと。	○車両の停留を希望する日時において施設の容量に余裕があるか。 ○周辺道路において車両の通行による交通状況への影響がないか。 等
	車両を停留させることにより、施設周辺における安全かつ円滑な道路の交通が確保されること。	○施設を利用できるようにした場合、施設周辺の道路上での停留を削減させられるか。

※ 災害時等の緊急時には、これら基準を柔軟に運用することを想定。

⑥ 構造及び設備の基準

- 特定車両停留施設の構造等の技術基準は、省令で規定
- 旅客特定車両停留施設は、バリアフリー法による基準への適合も必要

道 路 法

【法律】

第48条の31

特定車両停留施設の構造及び設備の技術基準は、特定車両停留施設を利用することができる特定車両の種類ごとに、国土交通省令で定める。

特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令

【省令】

特定車両用場所

- 構造耐力
- 特定車両の出入口
- 誘導車路及び操車場所
- 停留場所 等

旅客用場所

- 乗降場
- 通路
- 待合所 等

その他設備

- 排水設備
- 換気設備 等

施設特有の機能

- 交通結節機能の高度化のための構造
- 災害時対応のための構造及び設備

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

【法律】

第10条

道路管理者は、特定道路又は旅客特定車両停留施設の新設又は改築を行うときは、当該特定道路又は当該旅客特定車両停留施設を、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する条例（国道（道路法第三条第二号の一般国道をいう。以下同じ。）にあつては、主務省令）で定める基準（以下この条において「道路移動等円滑化基準」という。）に適合させなければならない。

移動等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省令

【省令】

旅客用場所

- 乗降場
- 待合所
- 通路
- 等

令和3年4月1日施行

⑥ 構造及び設備の基準

特定車両用場所

誘導車路 (車両が走行する車路)

操車場所 (車両が転回等する場所)

停留場所 (車両を停留させる場所)

その他の特定車両の通行、
停留又は駐車のために供する場所

旅客用場所

乗降場 (旅客が車両を乗降する場所)

旅客通路 (乗降場と外部、又は乗降場同士の連絡路)

その他の旅客の用に
供する場所(待合所等)

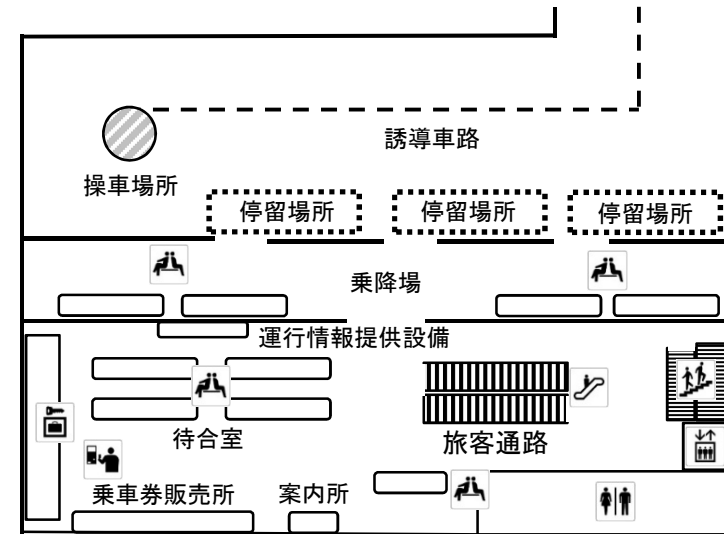
その他設備

排水設備 換気設備 等

施設特有の機能

交通結節機能の高度化

災害時における対応



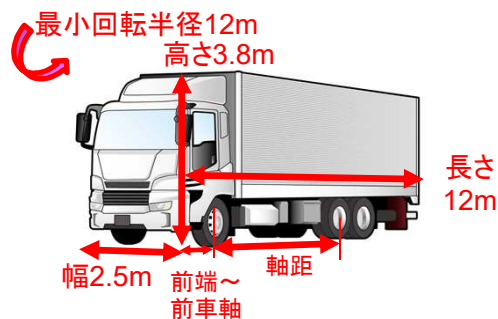
「特定車両停留施設」のうち、公共交通機関を利用する旅客の乗降のための施設に関する技術基準については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」における「旅客特定車両停留施設」としても新たに規定

⑥ 構造及び設備の基準

設計車両

○下記の諸元の車両が特定車両停留施設を利用することを前提に、構造及び設備の基準を策定

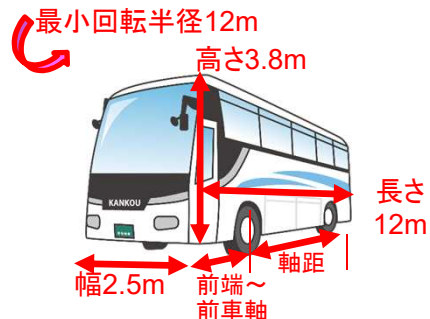
トラック



自動車ターミナル法政令と同様
(≒道路構造令での「普通自動車」)

諸元	値	備考
長さ	12m	
幅	2.5m	
高さ	3.8m	
最小回転半径	12m	
前端～前車軸	2m	道路構造令の「普通自動車」は1.5m
軸距	6.5m	
荷重	245kN (25t)	
視線高さ	1.7m	

バス



自動車ターミナル法政令と同様
(≒道路構造令での「普通自動車」)

諸元	値	備考
長さ	12m	
幅	2.5m	
高さ	3.8m	
最小回転半径	12m	
前端～前車軸	2m	道路構造令の「普通自動車」は1.5m
軸距	6.5m	〃
荷重	196kN (20t)	長さ・幅・高さを最大とした際の車両総重量
視線高さ	1.7m	

タクシー



道路構造令での「小型自動車等」

諸元	値	備考
長さ	6m	
幅	2m	
高さ	2.8m	
最小回転半径	7m	
前端～前車軸	1m	
軸距	3.7m	
荷重	30kN (3t)	
視線高さ	1.2m	

一般的技術的基準

当該基準は「一般的技術基準」として定め、基準をそのまま適用することができない場合は、個別に検討する。

⑥ 構造及び設備の基準

- 特定車両停留施設の特定車両用場所、旅客用場所、その他設備の構造及び設備の基準を策定
- 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

【構造及び設備の基準の例】

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

⑥ 構造及び設備の基準(交通結節機能の高度化のための構造)

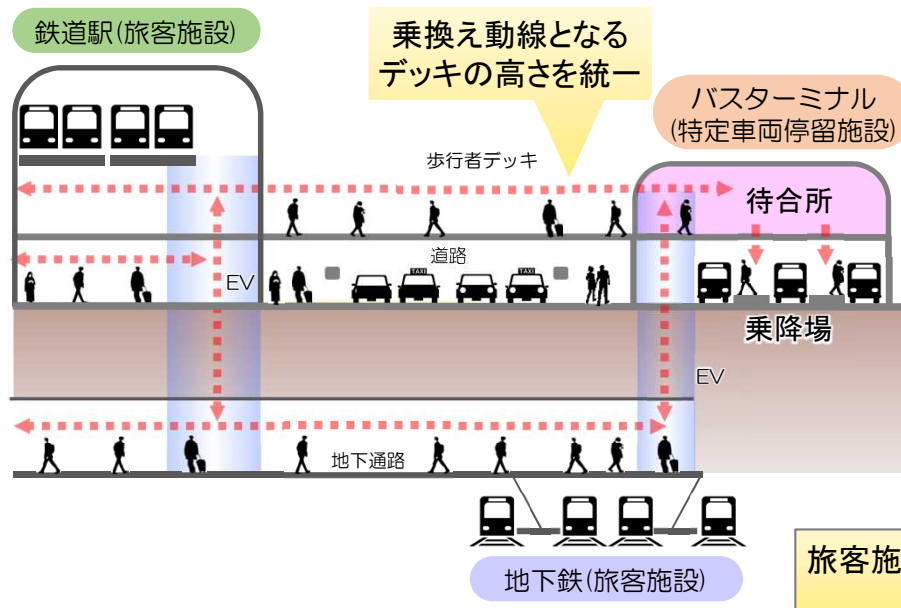
- 交通結節点においては、旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗継ぎを確保することが重要。
- 分散するバス停の集約による移動距離の短縮や、周辺施設と歩行者動線のレベルを合わせることによる垂直移動の負荷削減といった、交通モード間の乗継ぎの円滑化が必要。

基準

- 鉄道その他の公共交通機関を利用する旅客のための施設(旅客施設)に隣接もしくは近接等する特定車両停留施設は、交通結節機能の高度化を図るため、当該施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するよう旅客用場所を配置すること等、適当な方法により、当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努める。

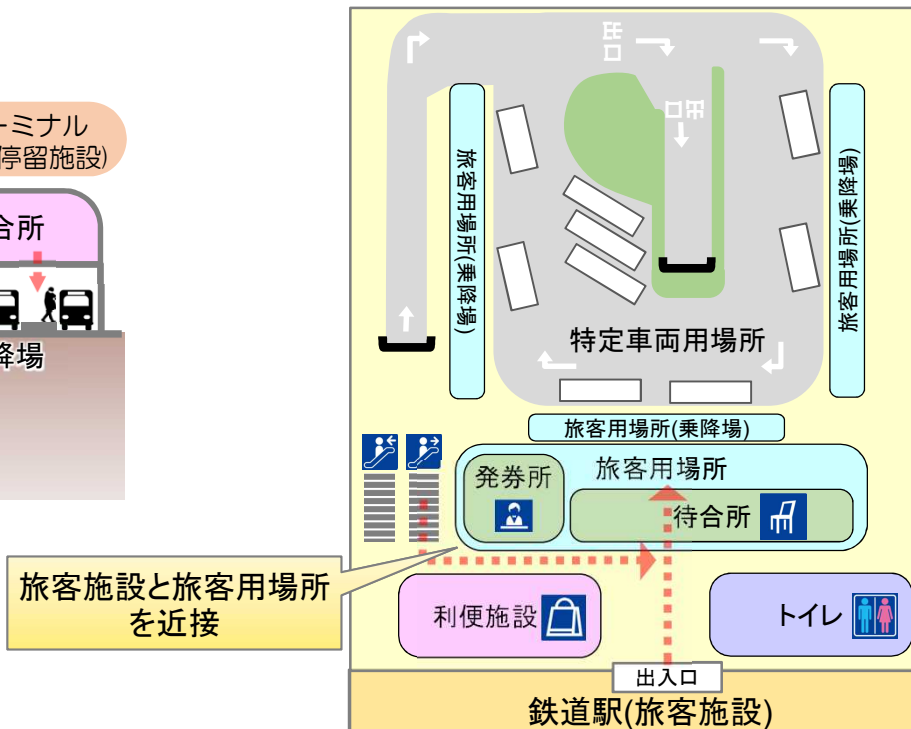
【旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ】

- ▼エレベーターにより縦動線を集約するとともに、歩行者デッキの整備より、乗換動線の高さを統一し、バスターミナルに円滑にアクセス



【旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ】

- ▼鉄道駅(旅客施設)からの動線上の近接した位置に便利施設と旅客場所を配置して利用者の利便性に配慮



2. 特定車両停留施設について

⑥ 構造及び設備の基準(災害時対応のための構造及び設備)

- 災害が発生した場合、鉄道駅等の周辺には多くの人々が滞留し、また、多くの帰宅困難者も発生することが想定されるため、周辺施設と連携・機能分担しながら、帰宅困難者への対応を行うことが必要。
- 帰宅困難者の一時的な受け入れや、近隣の避難場所の情報、公共交通機関の運行情報等の提供が必要。

基準

- 災害が発生した場合において、当該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ように努める。
- 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ように努める。

【旅客を一時的に滞在させる構造(イメージ)】

- ・ 待合空間や広場空間について、災害時には当該施設に滞留する帰宅困難者等の一時的な受け入れ空間として活用する。
- ・ 帰宅困難者等の一時的な滞在に必要な、食料、水、毛布等を備蓄できるスペースを確保する。

▼(品川駅西口の交通広場(イメージ))



▲(神戸三宮駅前空間の待合空間(イメージ))

(一時滞在施設の概要)

設置時期	発災から72時間(原則3日間)程度まで運営
目的	帰宅困難者の受入
支援事項	食料、水、毛布又はブランケット、トイレ、休憩場所、情報等

出典：一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン H27.2.20
(首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議)を参考に作成

【旅客に情報を提供するための設備(イメージ)】

- ・ バスの運行情報や遅延等の情報を待合室等に設置したデジタルサイネージに表示
- ・ 災害時には、バスの臨時運行情報や災害情報、避難場所に関する情報なども併せて情報提供

(災害時の情報提供(イメージ))

臨時運行情報の案内

方面	のりば	運行間隔
○○	1	約60分
●●●	4	約60分
△△△	5	約90分
▲▲▲	6	約120分

○バスターミナル

避難所の案内

災害伝言ダイヤル171・web171

気象警報の案内

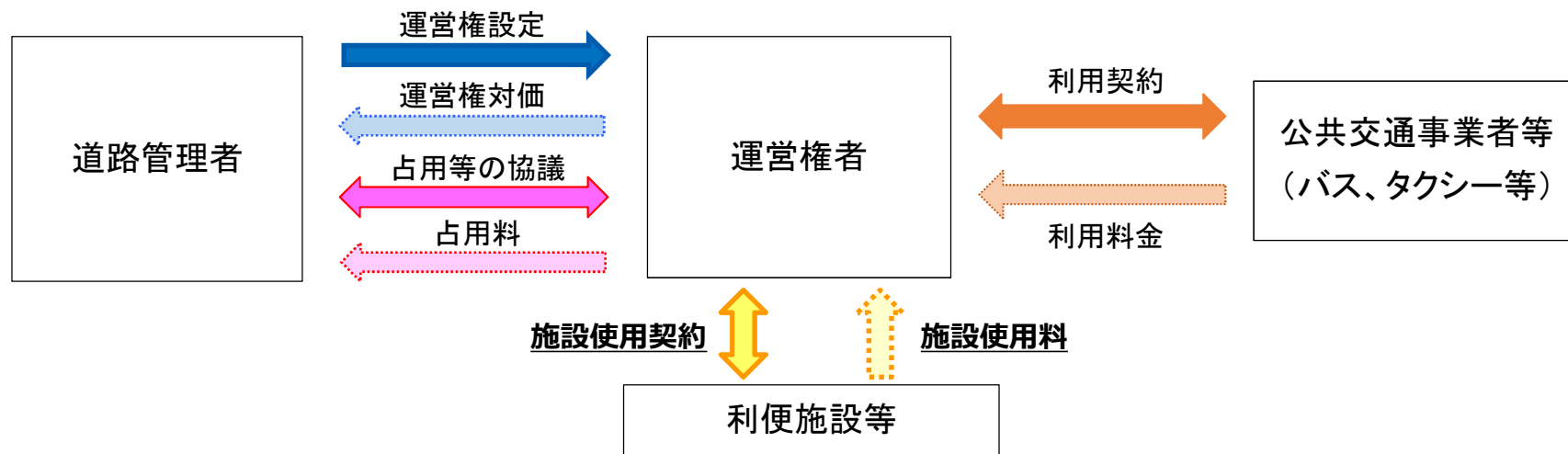
特別警報 警報
注意報 発表なし

東京 神奈川 埼玉
千葉 茨城 栃木
群馬



⑦ コンセッション制度

- 特定車両停留施設では「コンセッション（公共施設等運営権）制度」の活用が可能
- 運営権者が利用料金を自らの収入として収受
- 道路法24条の工事、道路占用のうち、省令で定める行為については、運営権者と道路管理者の協議の成立で、承認・許可があったものとみなす

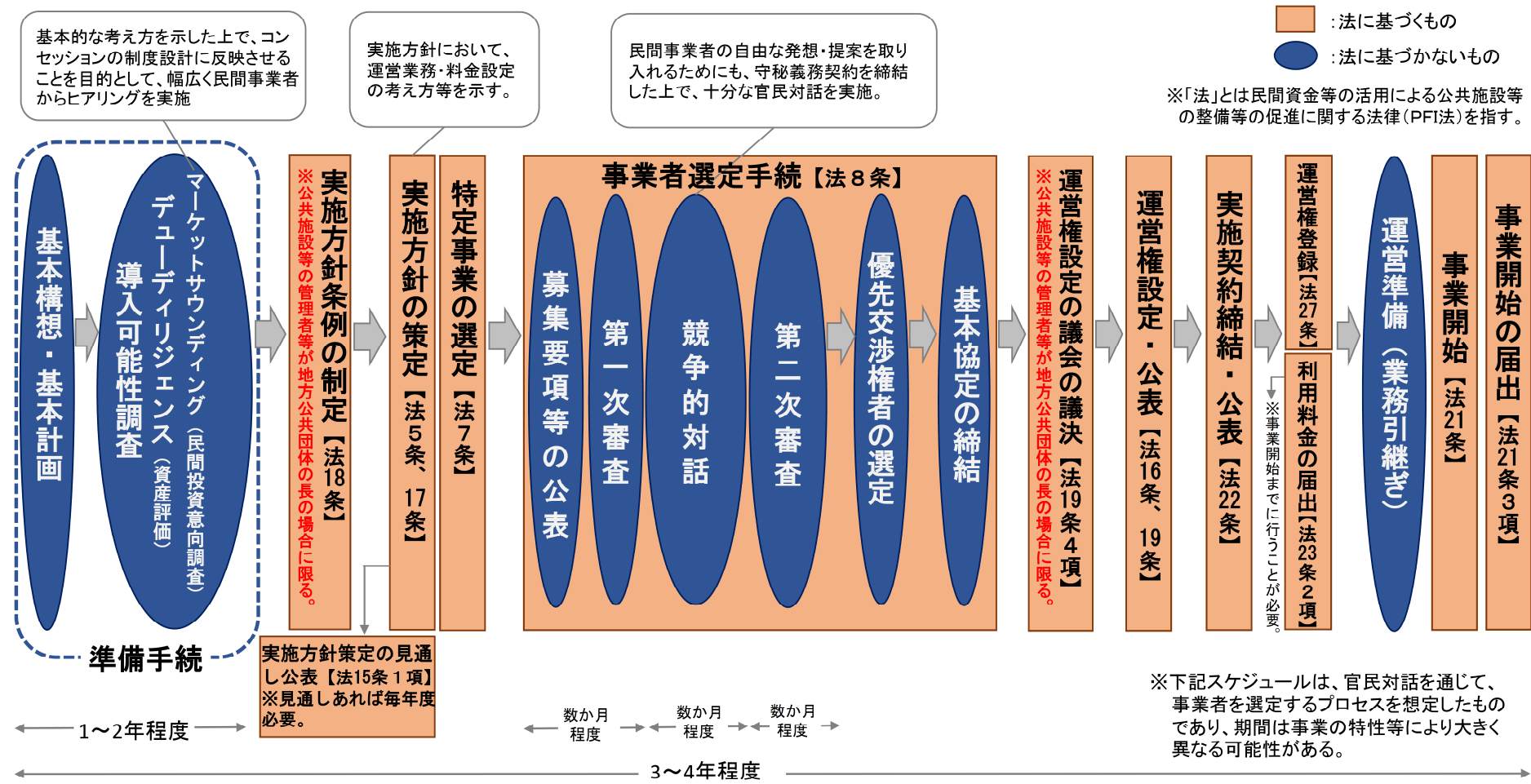


協議の成立で承認・許可があったとみなされる行為

法24条の工事	道路占用
<ul style="list-style-type: none"> ○ 停留場所、乗降場、待合所、荷扱場の増設 ○ 道路の工事・除草・除雪・維持 ※ 特定車両停留施設の機能の維持及び向上又は当該施設の利用者の利便の増進に資するものに限る 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 案内の標識 ○ 食事施設 ○ 購買施設 ○ 利用者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設



【参考】コンセッション事業開始までの主な手続



※下記スケジュールは、官民対話を通じて、事業者を選定するプロセスを想定したものであり、期間は事業の特性等により大きく異なる可能性がある。

出典：内閣府HP コンセッション事業開始までの主な手続
https://www8.cao.go.jp/pfi/concession/pdf/con_process.pdf

【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準

箇所	項目	基準の内容		
		トラック	バス	タクシー
特定車両用場所	構造耐力	<ul style="list-style-type: none"> ■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造 ■設計自動車荷重:トラック 245kN 	<ul style="list-style-type: none"> ■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造 ■設計自動車荷重:バス 196kN 	<ul style="list-style-type: none"> ■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造 ■設計自動車荷重:タクシー 30kN
	特定車両の出口及び入口	<ul style="list-style-type: none"> ■接続場所 ・駐停車禁止場所(道路交通法第44条)、橋、幅員が6.5m未満である道路又は縦断勾配10%を超えるものである道路に接しない ・道路の曲がり角又は幅員が20m以上の道路との交差点から30m以上離す(停留場所が11以上で幅員20m以上の道路に接する場合) ※公安委員会と協議して道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない ■すみ切り:必要に応じてすみ切りを行う ■視認性の確保 車両が当該出口に接した場合に、車両中心線上1.2m離れた位置の地上1.7mの点で、左右にそれぞれ80°の範囲を確認可能 ※信号機、反射鏡等の保安設備を設置するときはこの限りでない 		<ul style="list-style-type: none"> ■接続場所 ・駐停車禁止場所(道路交通法第44条)、橋、幅員が6m未満である道路又は縦断勾配12%を超えるものである道路に接しない ・道路の曲がり角又は幅員が20m以上の道路との交差点から30m以上離す(停留場所が11以上で幅員20m以上の道路に接する場合) ※公安委員会と協議して道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない ■すみ切り:必要に応じてすみ切りを行う ■視認性の確保 車両が当該出口に接した場合に、車両中心線上1.2m離れた位置の地上1.2mの点で、左右にそれぞれ80°の範囲を確認可能 ※信号機、反射鏡等の保安設備を設置するときはこの限りでない
	諸設備の配置	誘導車路、操車場所、停留場所、乗降場、待合所、荷扱場その他の設備の配置が利用者の利便を著しく阻害しない		
	誘導車路及び操車場所	<ul style="list-style-type: none"> ■誘導車路 ・幅員6.5m以上(一方通行の場合、幅員3.5m以上) ・有効高4.1m以上 ・屈曲部:特定車両が円滑に回転できる構造 ・傾斜部の勾配は10%を超えてはならない ※やむを得ない場合、12%以下とすることができる ■操車場所 ・形状・広さ:規模・構造に適応したもの ・有効高・傾斜部の勾配:誘導車路と同様 	<ul style="list-style-type: none"> ■誘導車路 ・幅員5.5m以上(一方通行の場合、幅員3.5m以上) ・有効高3m以上 ・屈曲部:特定車両が円滑に回転できる構造 ・傾斜部の勾配は12%を超えてはならない ■操車場所 ・形状・広さ:規模・構造に適応したもの ・有効高・傾斜部の勾配:誘導車路と同様 	
	停留場所	<ul style="list-style-type: none"> ・長さ12m以上、幅3m以上とし、区画線等で位置を明示 ・面の勾配1.5%未満 ・有効高4.1m以上 		<ul style="list-style-type: none"> ・長さ6m以上、幅2.5m以上とし、区画線等で位置を明示 ・面の勾配1.5%未満 ・有効高3m以上

【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準

箇所	項目	基準の内容		
		トラック	バス	タクシー
旅客用場所	旅客用場所	/	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客用場所と特定車両用場所は共用しない ・旅客通路と特定車両用場所を共用する場合は、警報設備の設置等の措置 ・旅客用場所(乗降場を除く)、特定車両用場所、特定車両用場所と共用する旅客通路は、それぞれ柵、区画線等により区分 	
	乗降場		<ul style="list-style-type: none"> ・幅80cm以上 ・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、柵等の遮断設備により特定車両用場所と区分 	
	避難設備		<ul style="list-style-type: none"> ・建築物部分で、直接地上へ通じる出入口のない階に旅客の集合する設備を設ける場合は、建築基準法施行令に規定する避難階段と同等以上の避難設備を設置 	
その他	排水設備	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物である部分を除き、側溝等の排水設備を設置 		
	換気設備	<ul style="list-style-type: none"> ・空気中の一酸化炭素の占める割合を0.01%以下に保つことができる換気設備を設置 		
施設特有の機能	交通結節機能の高度化のための構造	/	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道その他の公共交通機関を利用する旅客のための施設(旅客施設)に隣接もしくは近接等する特定車両停留施設は、交通結節機能の高度化を図るため、当該施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するよう旅客用場所を配置すること等、適当な方法により、当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努める 	
	災害時対応のための構造及び設備		<ul style="list-style-type: none"> ・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ように努める ・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ように努める 	

旅客特定車両停留施設に求められるバリアフリー対応

義務規定	努力規定
<p>○ハード基準への適合【新設・改築】 [例]乗降場、エレベーターなどの寸法など ※施設の計画段階から、 当事者の参画を得ることが望ましい 注. 地方道では、基準を参酌して条例にて規定</p> <p>○ソフト基準への適合【新設】 [例]車椅子使用者の通行に必要な役務の提供 (昇降機の操作など)</p>	<p>○ハード基準・ソフト基準への適合【既存施設】</p> <p>○高齢者、障害者等への誘導その他の支援 [例]筆談、声かけ、見守りなど、ソフト面での支援</p> <p>○高齢者、障害者等へ必要な情報を適切に提供 [例]路線案内、運行情報などを文字・音声で案内</p> <p>○職員への必要な教育訓練 [例]マニュアルの整備、計画的な研修の実施など ※当事者の参画を得ることが望ましい</p> <p>○高齢者障害者等用施設等を円滑に利用できるようにするための広報活動及び啓発活動 [例]優先席、エレベーター、便所の優先利用を ポスターの掲示等により呼びかけ</p> <p>○公共交通事業者等その他関係者との相互協力</p> <p>○相互協力を求められた際への応諾</p>

令和2年度道路法改正内容説明会

③ 自動運行補助施設

国土交通省 道路局 道路交通管理課
ITS推進室 自動走行高度化推進官
野津 隆太

道路法改正について－背景・経緯等－

- 本田技研工業(株)より自動運行装置を搭載した自動運転車(レベル3)を申請。
- 保安基準適合性の審査を踏まえ、R2.11.11に世界で初めて型式指定。

※R2.11.11国土省記者発表資料より

高速道路本線上での渋滞時の自動運転を提供



名称：トラフィックジャムパイロット

周辺の交通状況監視から解放され
運転負担を軽減

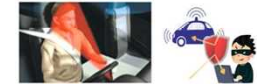
自動運行装置の構成



自動運行装置の保安基準

1. 性能

- (1) 走行環境条件内において、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないこと
- (2) 走行環境条件外で、作動しないこと
- (3) 走行環境条件を外れる前に運転操作引継ぎの警報を発生し、運転者に引き継がれるまでの間、安全運行を継続するとともに、引き継がれない場合は安全に停止すること
- (4) 運転者の状況監視のためのドライバーモニタリングを搭載すること
- (5) 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること 等



2. 作動状態記録装置

- 自動運行装置のON/OFFの時刻
- 引継ぎ警報を開始した時刻
- 運転者が対応可能でない状態となった時刻等を6ヶ月間にわたり(又は2500回分)記録できること

自動運行装置を備える自動車の外向け表示について

・自動運転車であることを示すステッカーを車体後部に貼付(メーカーに要請)



主な走行環境条件

- 1. 道路状況及び地理的状況**
 - (道路区間) 高速自動車国道、都市高速道路及びそれに接続される又は接続される予定の自動車専用道路(一部区間を除く)
 - (除外区間/場所) 自車線と対向車線が中央分離帯等により構造上分離されていない区間、急カーブ、サービスエリア・パーキングエリア、料金所など
- 2. 環境条件**
 - (気象状況) 強い雨や降雪による悪天候、視界が著しく悪い濃霧又は日差し強い日の逆光等により自動運行装置が周辺の車両や走路を認識できない状況でないこと
 - (交通状況) 自車が走行中の車線が渋滞又は渋滞に近い混雑状況であるとともに、前走車及び後続車が自車線中心付近を走行していること
- 3. 走行状況**
 - (自車の速度) 自車の速度が自動運行装置の作動開始前は約30km/h未満、作動開始後は約50km/h以下であること
 - (自車の走行状況) 高精度地図及び全球測位衛星システム(GNSS(Global Navigation Satellite System))による情報が正しく入手できていること
 - (運転者の状態) 正しい姿勢でシートベルトを装着していること
 - (運転者の操作状況) アクセル・ブレーキ・ハンドルなどの運転操作をしていないこと

自動運転車の定義及び政府目標

システムによる監視

政府目標

高速道路でのレベル4の自動運転(2025年目途)※

限定地域での無人自動運転移動サービス(2020年まで)※

高速道路におけるレベル3の自動運転(2020年目途)※

レベル5

○完全自動運転
常にシステムが運転を実施



*5

レベル4

○特定条件下における完全自動運転
特定条件下においてシステムが運転を実施
(作動継続が困難な場合もシステムが対応)



*4

特定条件下とは・・・

場所(高速道路のみ等)、天候(晴れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件
この条件はシステムの性能によって異なる

レベル3

○特定条件下における自動運転
特定条件下においてシステムが運転を実施
(当該条件を外れる等、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要)



ホンダ レジェンド
(2020年11月 型式指定)

ドライバーによる監視

レベル2

○高度な運転支援 システムが前後及び左右の車両制御を実施
【例】高速道路において、
①車線を維持しながら前のクルマに付いて走る(LKAS+ACC)
②遅いクルマがいればウインカー等の操作により自動で追い越す
③高速道路の分合流を自動で行う



ベンツSクラス
(2017年8月 型式指定)

レベル1

○運転支援 システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施
【例】自動で止まる(自動ブレーキ)



*1

前のクルマに付いて走る(ACC) 車線からはみ出さない(LKAS)



*2



*3

※官民ITS構想・ロードマップ2020(令和2年7月 IT総合戦略本部(本部長 内閣総理大臣)決定)にて規定

ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

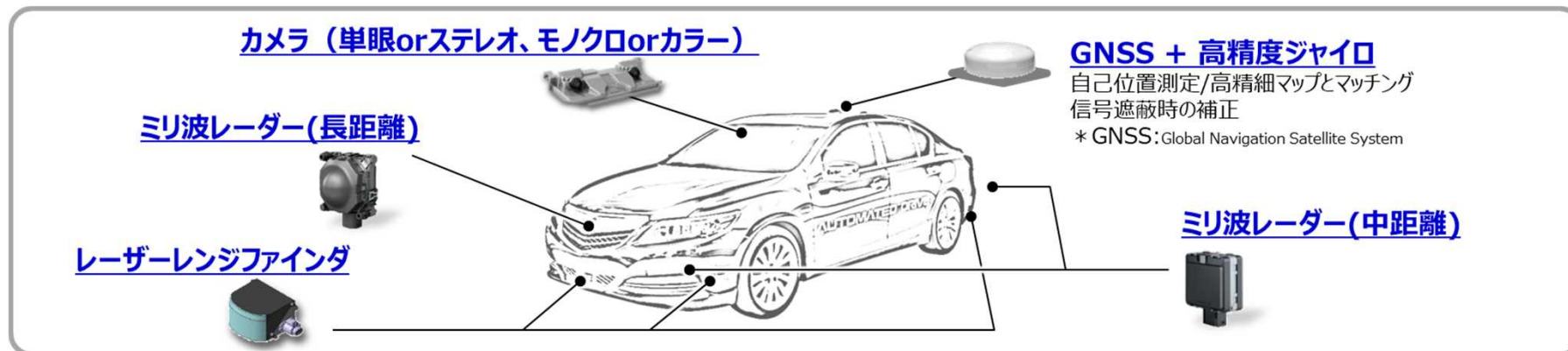
*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 福井県永平寺町実証実験 *5 CNET JAPANホームページ

一般的な自動運転車について

※出典：第2回自動運転に対応した道路空間に関する検討会 資料

センサー種類と搭載位置 (例)

※) 方式や目的により 搭載場所や個数が異なる場合があります

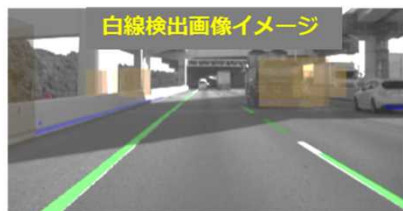


センサー用途と特徴

※) 現在の技術開発状況による一般論となります

カメラ

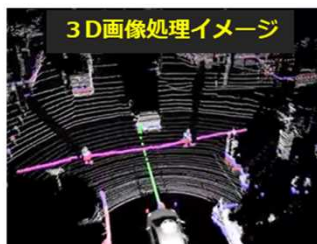
白線/路肩認識、表示/標識認識
前方障害物の距離計測



人や自転車など モノの識別に優れる
視界の悪化に弱く、
遠距離の識別がやや苦手

レーザーレンジファインダ

周辺360°の障害物の
位置/速度検出/路肩判定

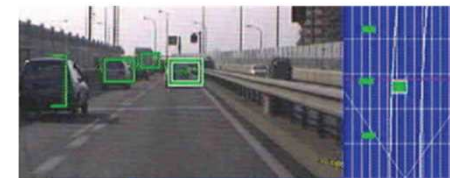


夜間も使え、距離の測定精度が高い
悪天候にやや弱く、測定距離が短い

ミリ波レーダー

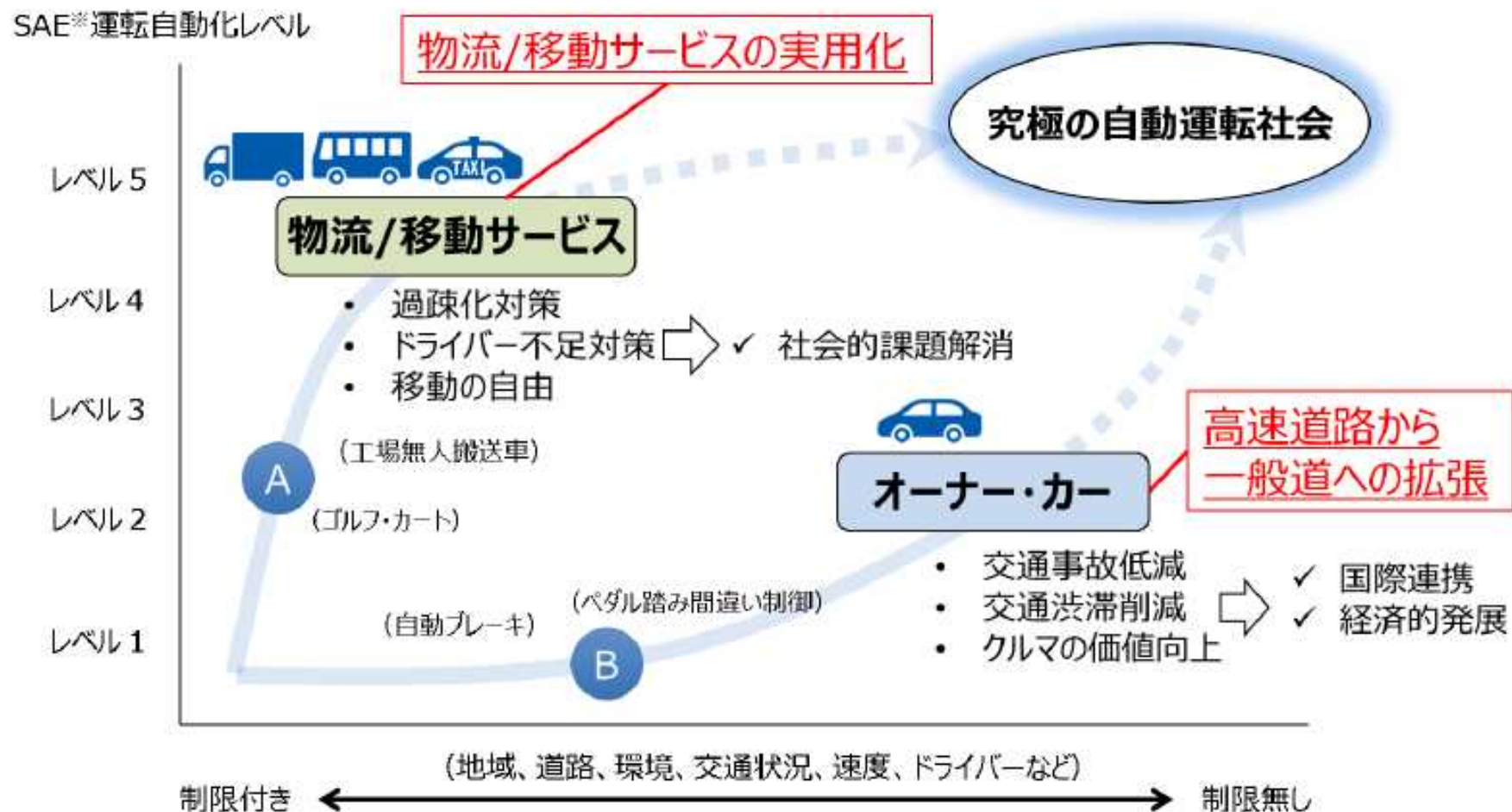
遠方の障害物の速度/距離検出

前方車両検出イメージ



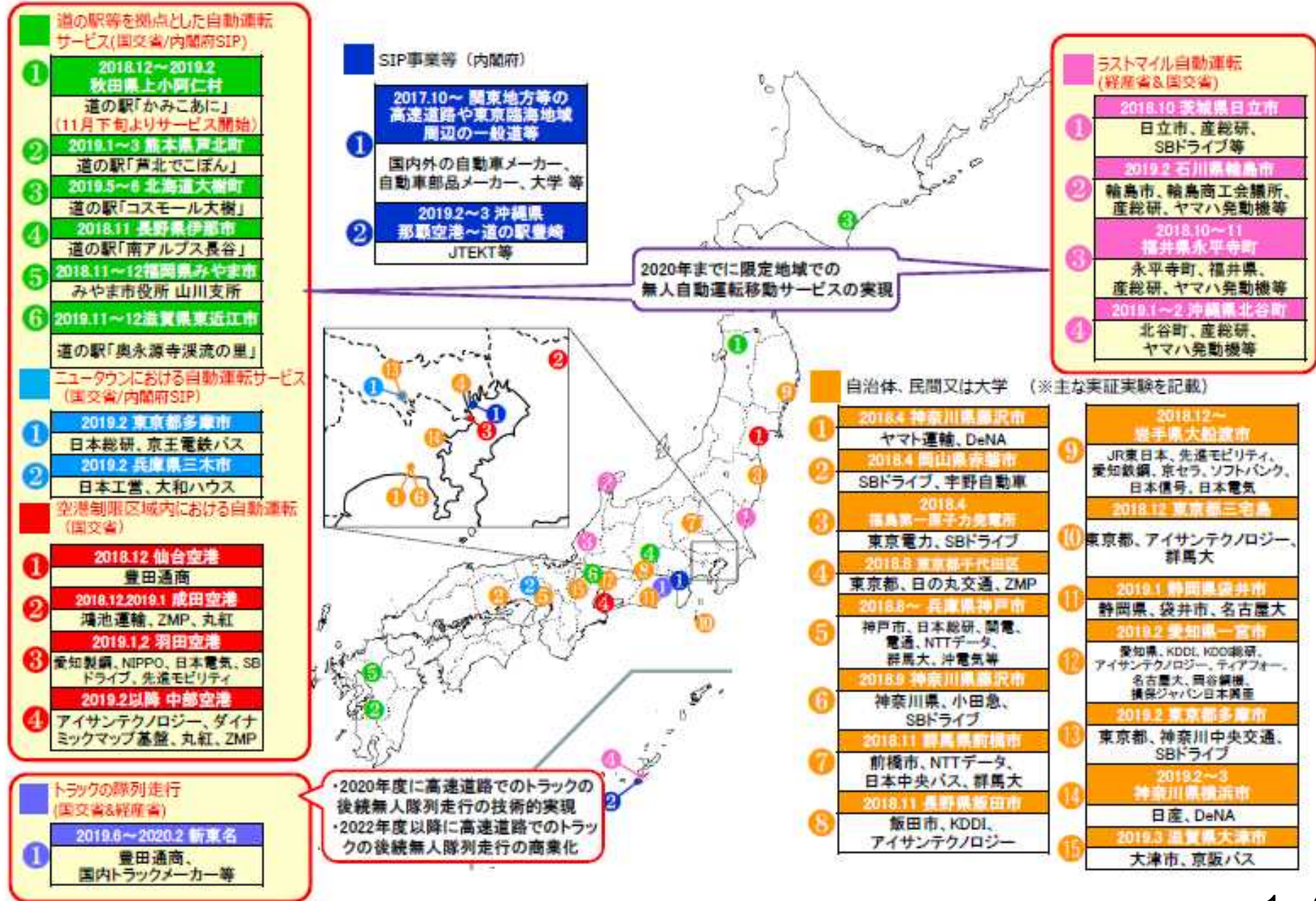
遠距離の検出や 夜間、悪天候に強い
電波反射率の少ない物体 (人など) や
小さい物体の検出がやや苦手

出典：官民ITS構想・ロードマップ2020（2020年7月15日IT総合戦略本部決定）資料

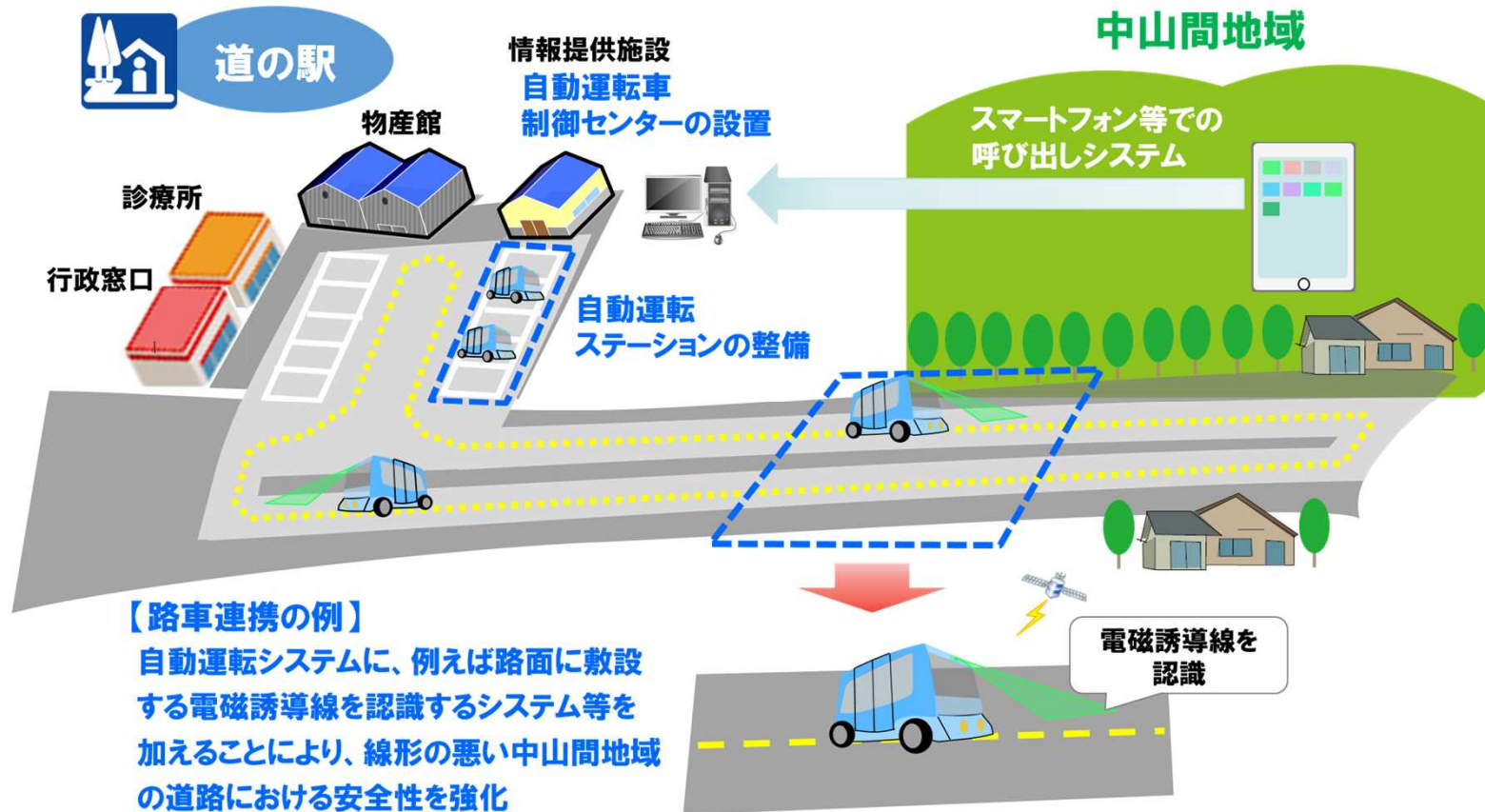


※SAE (Society of Automotive Engineers) : 米国の標準化団体

自動運転実証実験箇所について



○高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



物流の確保
(宅配便・農産物の集出荷等)

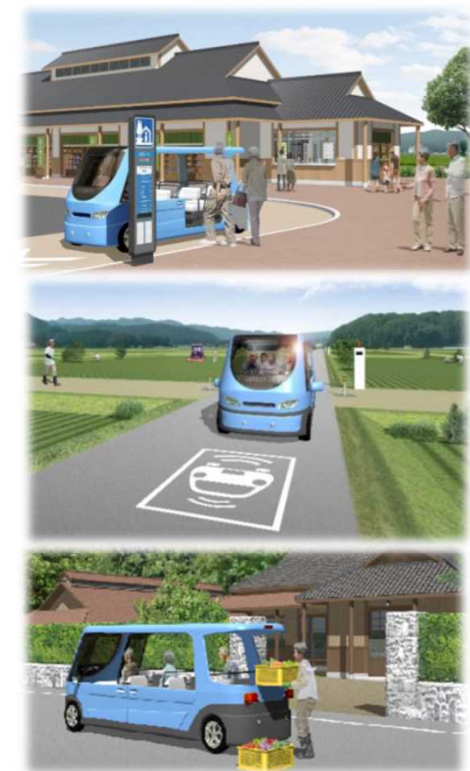
貨客混載

生活の足の確保
(買物・病院、公共サービス等)

地域の活性化
(観光・働く場の創造等)

- 高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、物販や診療所などの生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施

実証実験	
H 29 年度 (2017)	<p style="text-align: center;">短期の実証実験(1週間程度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主に技術的検証やビジネスモデルの検討 ○全国13箇所を実施(総走行距離:約2,200km 参加者:約1,400人) <p style="text-align: center;">※この他、平成30年度に5箇所において、短期の実証実験を実施</p>
H 30 年度 (2018) 以降	<p style="text-align: center;">長期の実証実験(1~2か月程度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○主にビジネスモデルの構築 ○18箇所のうち、車両調達の見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施 (平成30年度は4箇所、令和元年度は3箇所、令和2年度は1箇所実施)



将来イメージ

道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて、準備が整った箇所から順次社会実装を推進



※別データで再生

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

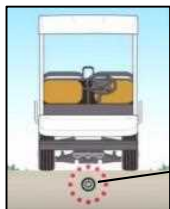
■自動運転車両

<使用車両>



- 開発: ヤマハ発動機株式会社
- 定員: 最大7人
- 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

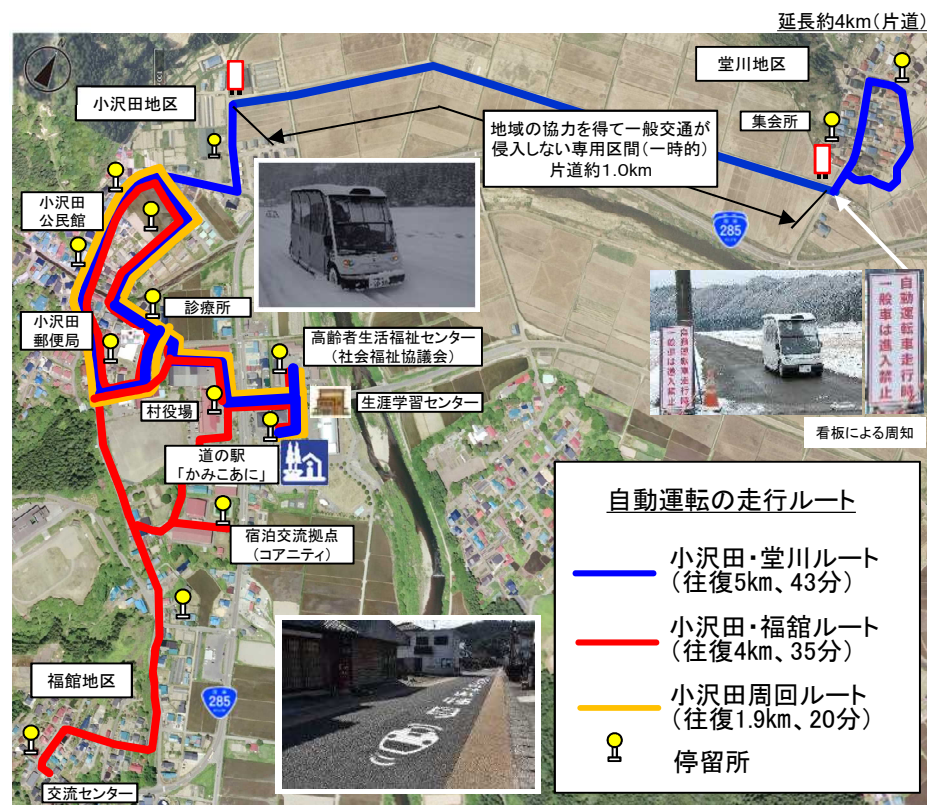
■運営体制

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※
運行ルート	3ルート
運行スケジュール	定期便 : 午前1便 デマンド : 定期便の隙間の時間、土日

※運送関係については着手時期調整中

■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

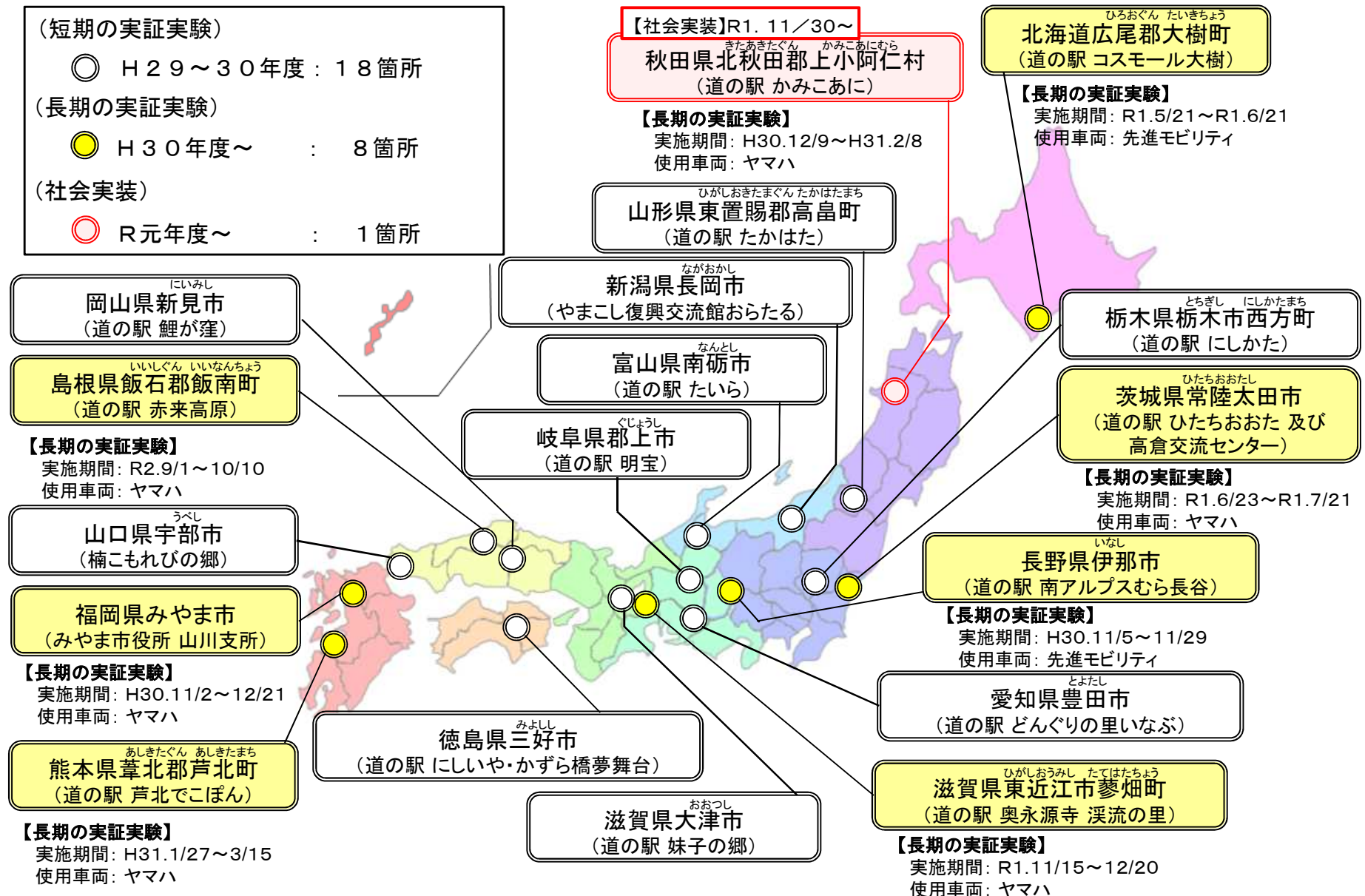


※地域のご意見や運行時期の特性等踏まえながら、運行計画等随時見直し予定。
本紙はR2.6月末時点の情報。

令和元年11月30日 自動運転サービス開始

走行実績: 約350日間 約5,000km (R2.11.30時点) 1 - 10

中山間地域の道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験の実施箇所



実証実験で確認された課題(自動運行補助施設の必要性)

○自動運転車のセンサーのみでは、運行中の自車位置特定にあたっての課題を確認
(降雪・霧など気象の変化によるセンサー性能の低下、中山間地域におけるGPS測位精度の低下)



※白い点は車両が障害物と認知した物体
(雪を誤検知)



■レーダーを活用した自動運転走行を行った際に降雪が障害となり、走行が困難となった事例

【確認された課題】

○Lidar*により自車周辺の情報を確認し走行するシステムにおいて、Lidarが降雪を障害物と誤認知し、走行が困難となった。

※Lidar: 光の粒を発射し、反射してきた光を感知し周辺の状況を把握するシステム

■山間部でのGPS受信精度の低下の事例

【確認された課題】

○GPSにより自車位置を確認しながら走行するシステム*において、山間部の地形により、規定の衛星数を読み取ることができない状況が発生し、自動走行を解除(人による操作に切り替え)

※最低4つの衛星による位置の確認が必要

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**

法律の概要

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用許可とみなす**



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



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



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

自動運行補助施設

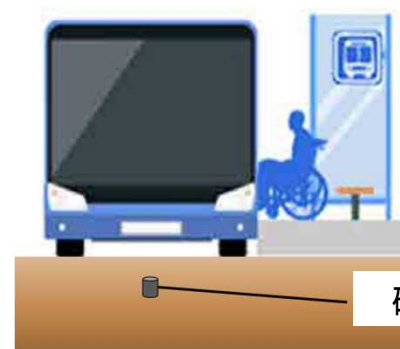
- 自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカ等）を道路附属物に「自動運行補助施設」として位置づけ（民間事業者の場合は占有物件とする）

<自動運行補助施設のイメージ>



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

- ▲ 磁気マーカによる自車位置特定による運行の補助



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における道路状況把握の補助

自動運行補助施設の具体例

名称	「電磁誘導線」	「磁気マーカ」	「RFタグ」※
<p>概要</p>	<p>電線を埋設、必要な電流を通電することで施設の発する磁気を車両側で感知し、自車位置を特定</p>  <p>電磁誘導線 →延長方向に連続的に敷設</p> <p>【製品規格の一例】 ・ケーブル直径：約1cm ・電源：100V</p>	<p>永久磁石を埋設し、施設の発する磁気を車両側で感知し、自車位置を特定</p>  <p>磁気マーカ</p> <p>【製品規格の一例】 直径10cm 直径3cm 高さ1.0mm 高さ3.5cm</p>	<p>車両からの電波放射に対して特定の電波を反射するRFタグを埋設し、施設の電波を車両側で感知し、自車位置を特定</p>  <p>RFタグ</p> <p>【製品規格の一例】 直径8cm 高さ3mm</p>

※RFタグ：電子(Radio Frequency)タグ。無線通信による自動認識システム 1 - 15

【動画】自動運行補助施設(電磁誘導線)の敷設状況



※別データで再生



▲削孔



▲磁気マーカ設置



▲充填剤の注入



▲設置状況

道路法改正について 一政省令関係一

法律上の体系について（政省令）

- 自動運行補助施設は、道路法2条に基づく道路附属物として定義
- 必要な政省令（構造令及び施行規則）を制定（維持・修繕に係る規定は変更なし）

道 路 法

【法律】

第二条

2 この法律において「**道路の附属物**」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。（略）

五 **自動運行補助施設**（電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によつて認識することができない方法により道路運送車両 法第四十一条第一項第二十号に掲げる自動運行装置を備えている自動車の自動的な運行を補助するための施設その他これに類するものをいう。以下同じ。）で道路上に又は道路の路面下に第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの。

（道路の構造の基準）

第三十条 高速自動車国道及び**国道の構造の技術的基準**は、次に掲げる事項について**政令で定める**。

（略）

3 前項に規定するもののほか、**都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準**は、**政令で定める基準を参酌**して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

（自動運行補助施設の性能の基準等）

第四十五条の二

道路の附属物である**自動運行補助施設の性能の基準**その他自動運行補助施設に関し必要な事項は国土交通省令で定める。

道 路 構 造 令

【政令】

交通安全施設

○自動運行補助施設（追加）

【省令】

道 路 法 施 行 規 則

自動運行補助施設

- 性能の基準
- その他、必要な事項

政令[道路構造令]に規定する事項

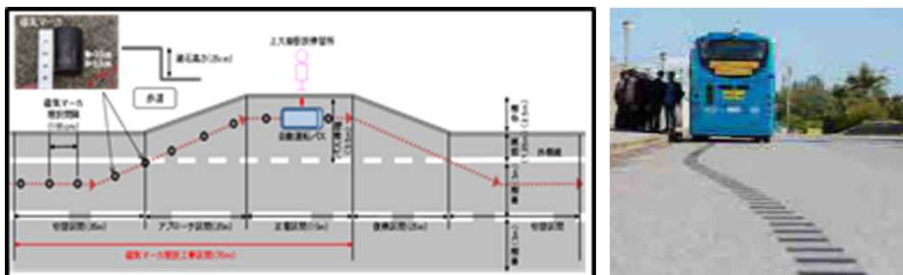
- 交通事故防止を図るために必要な道路附属物として、「自動運行補助施設」を、道路構造令第三十一条(交通安全施設)に新たに位置づけ。

道路構造令 第三十一条(交通安全施設)

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、**自動運行補助施設**、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国土交通省令で定めるものを設けるものとする。

自動運行補助施設(新たに位置づけ)

■ 磁気マーカの事例



- ▲ 人間の運転に必要な認知の一部を担うセンサーにより、運行する位置の特定を補助し、安全を確保

※具体の施設としては、磁気マーカや電磁誘導線を想定(詳細は「設置基準」に記載予定)

(参考)構造令第三十一条(交通安全施設)に規定されている道路附属物の一例

■ 視線誘導標



- ▲ 人の視界では、道路の線形等の把握が困難な箇所、線形等を明示することで、運転者の視線誘導を行い、安全を確保

省令[道路法施行規則]に規定する事項

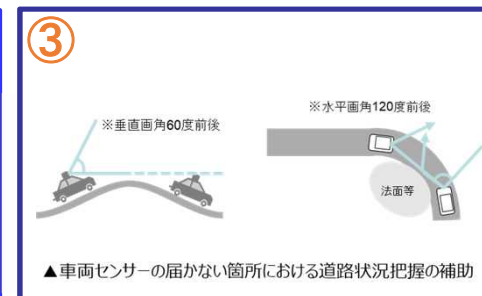
○「自動運行補助施設に必要な性能等」に加え、「その他、必要な事項」として、自動運行補助施設を設置した場合に公示すること及びその内容を規定。

自動運行補助施設に必要な性能等

○ 施設について、以下の内容の性能等を規定。

- ・ **自動運転車等の補助に必要な磁界等を発するもの(①)**
- ・ **設置された道路の位置を示す情報を表示するもの(②)**
- ・ **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(③)**
- ・ 道路の構造、交通に著しい支障を及ぼさないこと
- ・ ①、②、③については、国土交通大臣が定める基準に適合するものであること

※設置基準における性能の規定を上記基準とする予定



その他、必要な事項: 公示

○ 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

道路法改正について ー設置基準等の施工通達関係ー

設置基準、点検要領の位置づけ(新設・改築、維持・修繕に係る通達)

- 自動運行補助施設の新設、維持や点検等に係る設計等の考え方について通達にて規定。
- 政省令(構造令及び施行規則)の内容を受けつつ、より具体的内容を規定。

		道 路 法	
【法律】	新設・改築		維持・修繕
	構造に係る規定	性能に係る規定	点検要領に係る規定
	第2条第2項5号(道路の附属物) ・自動運行補助施設 第29条(道路の構造の原則) 第30条(道路の構造の基準) ・構造の技術的基準は政令で定める。	第45条の2第1項 (自動運行補助施設の性能の基準等) ・道路の附属物である自動運行補助施設の性能の基準等は国土交通省令で定める。	第42条(道路の維持又は修繕) ・道路の維持又は修繕に関する技術的基準は、政令で定める。
【政令】	【道路構造令(案)】 自動運行補助施設の新設 ・自動運転車等の安全で円滑な運行を補助する道路附属物である自動運行補助施設を新たに位置づけ、その設置要件を規定。	-	【道路法施行令(案)】 第35条の2第2項 (道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)
【省令】	-	【道路法施行規則】 自動運行補助施設の性能の基準の新設 ・自動運行補助施設の性能の基準その他必要な事項を規定。	【道路法施行規則】 第4条の5の6 (道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)
【通達】	自動運転補助施設の設置基準と点検要領を策定		

- 自動運行補助施設のうち、実証実験等で実績があり、今後早期に他の地域での活用が想定される磁気マーカ等を今回の設計等に係る通達の対象。
- これら対象となる施設は、路面上や路面下に設置して運行を補助することから「自動運行補助施設(路面施設)」と定義。

<自動運行補助施設のイメージ>

今回の対象 「自動運行補助施設(路面施設)」



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

▲磁気マーカによる自車位置特定による運行の補助



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における道路状況把握の補助

自動運行補助施設に係る基準の構成

- 自動運行補助施設(路面施設)の設置基準は、他の技術基準等の構成を踏まえ、第1章総則他、計画に係る部分(第2章)と、設計、施工などの技術的な部分(第3～6章)により構成。
- 点検要領についても、小規模附属物点検要領の構成を踏まえ整理。

自動運行補助施設(路面施設)	
設置基準	点検要領
(目次) 第1章 総則 1-1 基準の目的 1-2 適用の範囲 1-3 用語の定義 第2章 計画 2-1 計画の基本 2-2 調査 2-3 設置計画	(目次) 1 適用範囲 2 点検の目的 3 用語の定義 4 点検の基本的考え方 5 自動運行補助施設 —路面施設— 5-1 点検等の方法 5-2 対策の検討 5-3 記録
第3章 性能 第4章 設計 4-1 設計に際しての基本的事項 4-2 材料 4-3 設置方法 第5章 施工 第6章 記録の保存	

自動運行補助施設の占用許可基準について

※自治体は参考

○ 占用主体

道路法第33条第2項第5号及び道路法施行規則第4条の4の10で定めるもののほか、道路管理者による自動運行補助施設の性能等の公示及びそのための必要な情報の提供に同意している者

○ 占用物件の公示

道路附属物として設置した場合と同様の公示を、道路管理者が行うことを規定

○ 占用料

成長戦略2020フォローアップで示された「2030年までに、地域限定型の無人自動運転移動サービスが全国100か所以上で展開」の政府目標を達成するため、**2030年度までの間は免除**とする。

○政策免除事例（道路管理者として実施可能な経済的支援）

（事例1）無電柱化の推進に伴う占用料恒久免除（R2.3.27_路政課長、環安課長通知）※電線管理者による単独地中化の促進を図る目的

（事例2）沿道飲食店等の路上利用に伴う占用料時限免除（R2.6.5_局長通知）※新型コロナウイルス感染症の影響に対応する目的

（参考）免除期間経過後の占用料の考え方 ※普及状況を踏まえその時点で改めて検討する。

	占用料の徴収	考え方
同様の事例	<p>【免除】 公営企業に係るもの 広告の添架及び営利目的がない公衆の利便に寄与するベンチ及び上屋 バス停留所に附随して設置されるベンチ、上屋及びバス待合所</p> <p>【50%】 バス停留所標識 タクシー事業者が設置するベンチ及び上屋</p>	<p>道路法施行令及び開発道路に関する占用料等徴収規則に基づく占用料の減免措置等の取扱いについて（令和2年6月5日付国道利第6号）</p>

道路法第45条の2第2項

道路管理者は、道路の附属物である自動運行補助施設を設置した場合の当該自動運行補助施設の性能、当該自動運行補助施設を設置した道路の場所その他必要な事項を、国土交通省令で定めるところにより、公示しなければならない。公示した事項を変更した場合においても、同様とする。

道路法施行規則第4条の8の3 ←

法第45条の2第2項の規定による自動運行補助施設の設置に関する公示は、次に掲げる事項について行うものとする。

- 一. 前条第1項各号に掲げる性能に関する事項
- 二. 自動運行補助施設が設置された道路の場所に関する事項
- 三. その他自動運行補助施設の利用に関し必要と認められる事項

道路法施行規則第4条の8の2

法第45条の2第1項の国土交通省令で定める道路の附属物である自動運行補助施設の性能の基準は、自動運行補助施設が次の各号のいずれかに該当することとする。 **電磁誘導線、磁気マーカ、RFタグ**

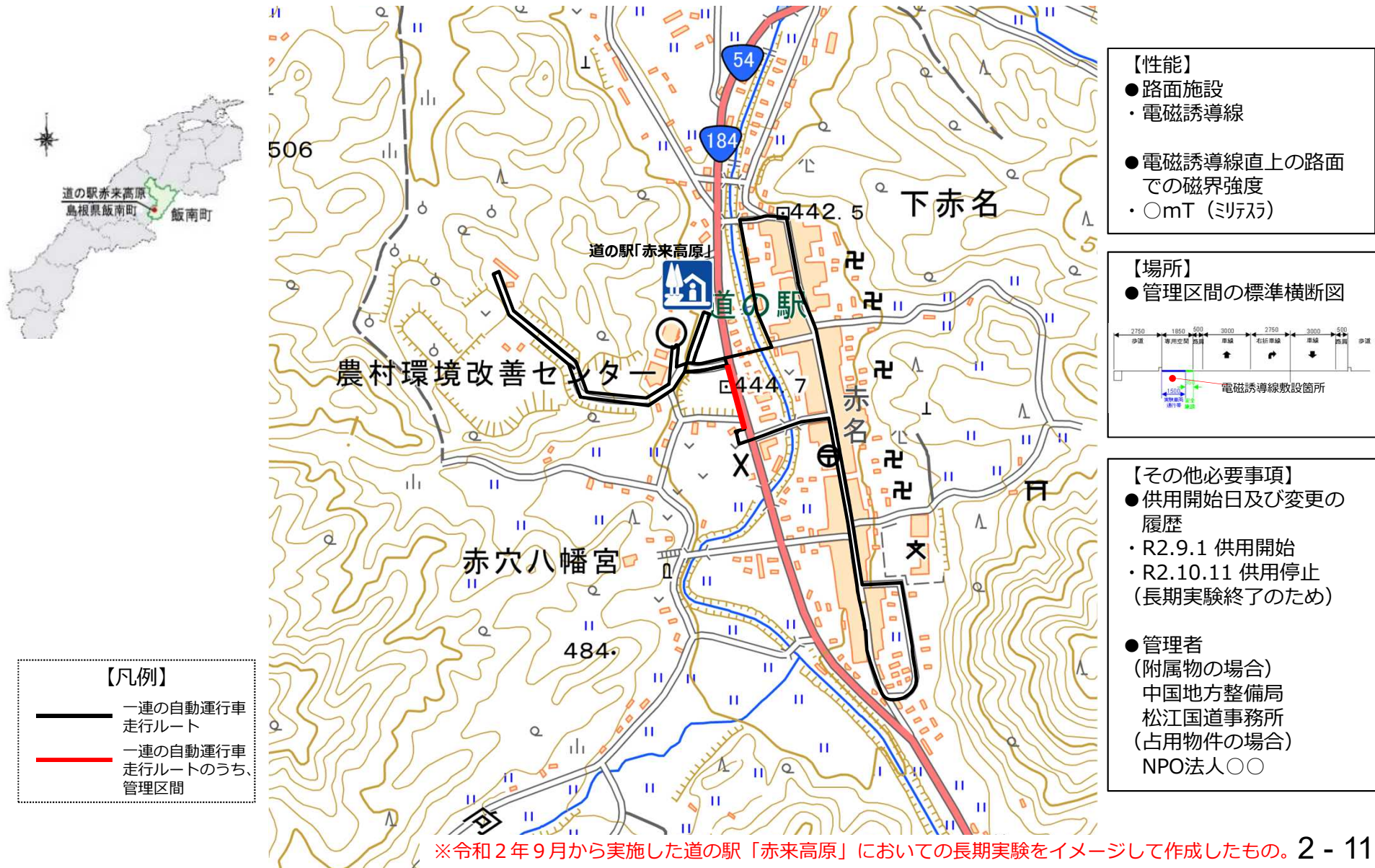
- 一. 自動運行補助施設が設置された道路を通行する自動運行装置（・・・）を備えている自動車その他の自動運転に係る技術により運行する自動車（以下この項において「自動運行車」という。）の位置を補正するため、当該自動運行車の運行時の状態を検知するためのセンサーに検知されるよう、磁界、電波その他これらに類するものを発するものであって、国土交通大臣が定める基準に適合するものであること。
- 二. 自動運行補助施設が設置された道路又は当該道路と交差し、若しくは接続する道路を通行する自動運行車の位置を補正するため、当該自動運行車の運行時の状態を検知するためのセンサーに検知されるよう、当該自動運行補助施設の位置を示す情報を表示し、又は発信するものであって、国土交通大臣が定める基準に適合するものであること。
- 三. 自動運行補助施設が設置された道路又は当該道路と交差し、若しくは接続する道路において自動運行車の安全な通行を確保するため、当該自動運行車の周囲の状況を検知するためのセンサーを補完するものとして、当該センサーに検知されるよう、これらの道路の構造、他の車両若しくは歩行者の通行の状況、障害物の有無その他の当該道路の状況に関する情報を表示し、又は発信するものであって、国土交通大臣が定める基準に適合するものであること。

2.・・・

施設を設置した場合の公示について - 公示イメージ -

自動運行補助施設を設置（変更）したことから、道路法第45条の2第2項の規定に基づき公示する。

令和 年 月 日 道路管理者



※令和2年9月から実施した道の駅「赤来高原」においての長期実験をイメージして作成したもの。 2 - 11

報告 - 報告の提出(道路法第76条)の整理 -

道路法第76条

- 1 道路管理者は、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を都道府県である場合にあつては国土交通大臣に、市町村である場合にあつては都道府県知事に報告しなければならない。
 - 一. 道路整備計画
 - 二. 道路に関する工事の施行実績
 - 三. 道路の附属物である自動運行補助施設の設置状況
 - 四. 第31条第1項の規定による協議の内容
 - 五. 第39条第2項、第48条の7第2項又は第61条第2項の規定により定めた条例
- 2 都道府県知事は、市町村である道路管理者から前項第三号に掲げる事項の報告を受けたときは、その内容を国土交通大臣に報告しなければならない。

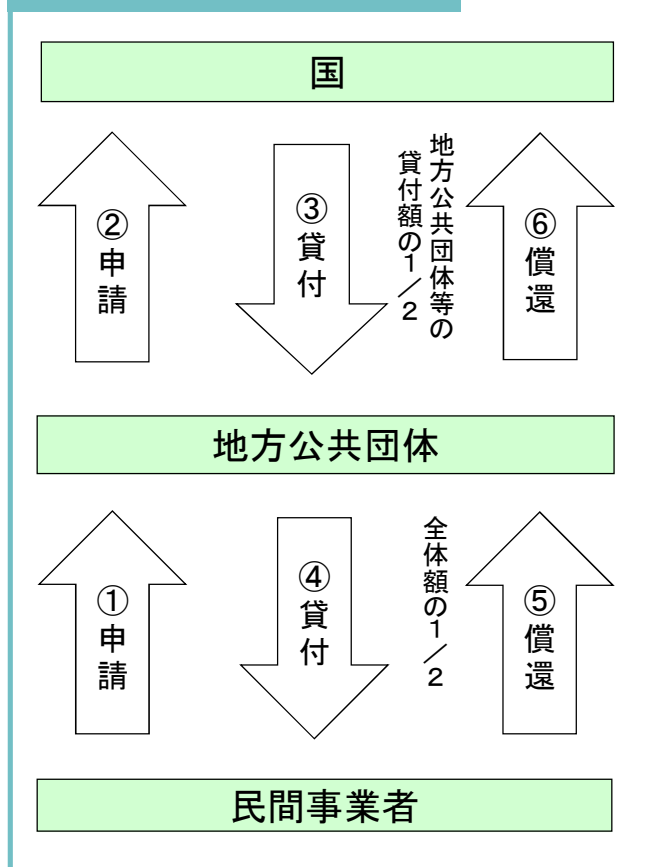
道路法施行規則第9条

- 1 法第76条第1項の規定による報告は、・・・、同項第三号に掲げる事項については、自動運行補助施設を設置し、又は設置状況を変更した都度、・・・、速やかに行うものとする。
- 2 道路管理者は、法第76条第1項第一号に掲げる道路整備計画についての報告を行うときは、別記様式第士により、都道府県にあつては縮尺五万分の一程度の、市町村にあつては都道府県が市町村ごとに定める縮尺（五万分の一以上のものに限る。）の図面に少なくとも次に掲げる事項を記載したものを添付して行うものとする。
 - 一. 市長村、大字及び字の名称並びに境界線
 - 二. 車道の幅員
 - 三. 主要なトンネル、橋及び渡船施設並びにこれらの名称
 - 四. 道路と効用を兼ねる主要な他の工作物
 - 五. 交差し、若しくは接続する道路又は重複する道路のうち主要なもの並びにこれらの種類及び路線名
 - 六. 交差する鉄道又は新設軌道及びこれらの名称
 - 七. 作成の年月日

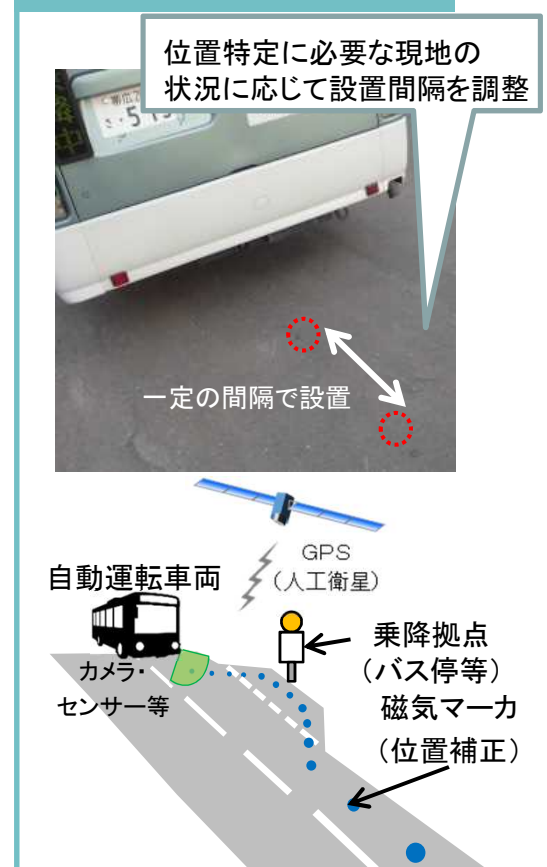
制度の概要

民間事業主体による、自動運転車の運行を道路側から補助する施設（磁気マーカ等）の整備にかかる費用の一部を無利子で貸し付ける制度を創設する。

貸付のイメージ



制度活用のイメージ



要綱の内容

- 国から地方公共団体への貸付額
 - ・地方公共団体が自動運行補助施設設置者に貸付ける各年度の額の2分の1を超えないもの
- 地方公共団体から自動運行補助施設設置者への貸付額
 - ・設置工事に要する費用の2分の1を超えないもの
- 償還期日
 - ・毎年度9月20日及び3月20日とする。
- 貸付申請手続き及び様式

- 自動運転サービス導入を目指す市町村による実装を見据えた計画策定等の支援を実施。
- 地方整備局等への事前相談を受付けた地方公共団体のうち、内閣府未来技術社会実装事業の手続きを経て、選定された7自治体を支援。

国土交通省 Press Release
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
 関係省庁：内閣府、北海道整備局、東北地方整備局、関東地方整備局、北陸地方整備局、中部地方整備局、近畿地方整備局、中国地方整備局、四国地方整備局、九州地方整備局、沖縄総合事務局

令和2年3月27日
道路局道路交通管理課

内閣府未来技術社会実装事業と連携した自動運転サービス導入支援事業について（募集）

国土交通省は、内閣府と連携して、自動運転サービス導入を目指す市町村による実装を見据えた計画策定等の支援を進めることとしました。については、実装に向けて支援を希望する地方公共団体からの申請を募集します。

国土交通省は、内閣府SIP予算を活用し、平成29年度より全国18箇所において「道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」を実施しています。そのうち、昨年11月より秋田県上小阿仁村において本格導入を開始しています。

今般、これら実証実験等により得られたノウハウを活用し、自動運転サービス導入を目指す市町村に対して実装を見据えた計画策定等の支援を行うこととしました。については、地域の課題解決のための実装に向けて支援を希望する地方公共団体からの申請を募集します。（別添1：要領参照）

なお、本導入支援事業は、内閣府地方創生推進事務局の実施する未来技術社会実装事業（以下、「社会実装事業」という。）との連携事業として進めることとしており、社会実装事業の現地支援体制（別添2：社会実装事業概要参照）に国土交通省地方整備局等が参画し導入を支援します。

導入支援事業 概要

(1) 受付期間：令和2年4月1日（水）～令和2年5月15日（金）
 （内閣府「社会実装事業」へ申請し、採択された場合に支援を実施）
 ※申請や採択等の具体的な手続きは、本日発表の「社会実装事業」募集要領（別添3参照）に基づき行われます。申請者は申請に先立ち、上記受付期間内に国土交通省地方整備局等に事前相談頂くことが必要です。

(2) 募集対象：国土交通省が支援の対象とする事業は、「社会実装事業」に採択された事業のうち、次の要件を満たすもの

① 中山間地域や人口30万人程度以下の規模の市町村。都道府県が申請

国土交通省 Press Release
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
 関係省庁：内閣府、北海道整備局、東北地方整備局、関東地方整備局、北陸地方整備局、中部地方整備局、近畿地方整備局、中国地方整備局、四国地方整備局、九州地方整備局、沖縄総合事務局

令和2年7月31日
道路局道路交通管理課

内閣府未来技術社会実装事業と連携した自動運転サービス導入支援事業について（選定）

国土交通省は、内閣府と連携して、自動運転サービス導入を目指す市町村による実装を見据えた計画策定等の支援をしていくこととしております。

今般、支援の対象となる地方公共団体が、内閣府未来技術社会実装事業の手続きに基づき、選定されました。

1. 支援対象の地方公共団体

地域課題や導入を想定するサービス内容について、国土交通省の募集要項に基づいて、地方整備局等への事前相談を受付けた地方公共団体のうち、内閣府未来技術社会実装事業の手続きを経て、選定された地方公共団体を支援して参ります。

【自動運転サービス導入支援事業対象地方公共団体】

茨城県潮来市、埼玉県和光市、石川県小松市、大阪府四條畷市、奈良県三郷町、高知県四万十市、長崎県対馬市

2. 内閣府未来技術社会実装事業の採択

内閣府による報道発表は、以下のとおりです。
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kinmirai/sentei_20200731.html

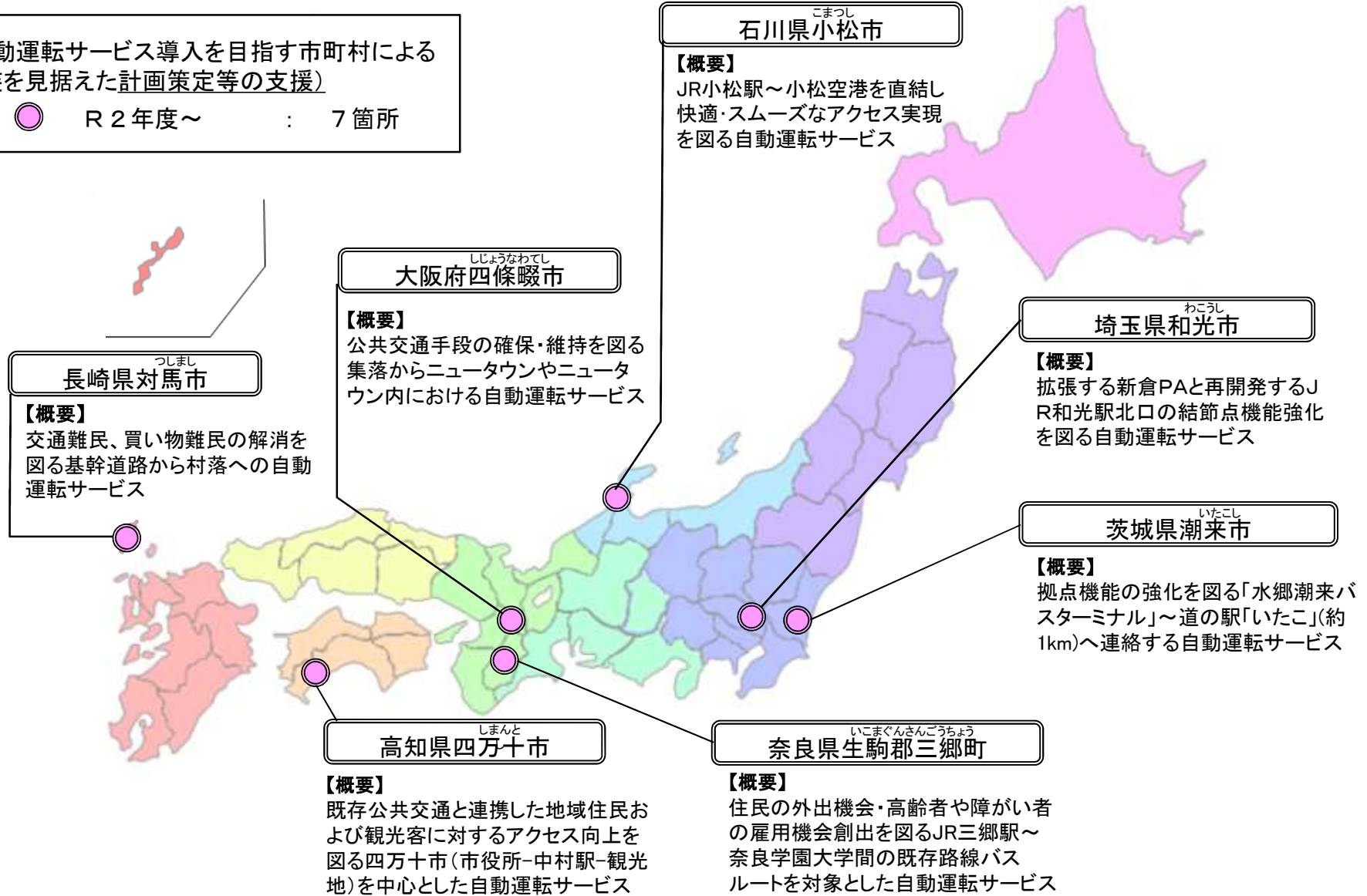
3. その他

募集に関する記者発表は以下のとおりです。
 ○募集について（令和2年3月27日）
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001302.html
 ○募集の延期について（令和2年4月23日）
https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001312.html

問合せ先：国土交通省 道路局 道路交通管理課 ITS推進室 野津・成島
 TEL:03-5253-8111(内線37453, 37462) (障害通話)TEL:03-5253-8484 FAX:03-5253-1617

令和2年7月31日決定

(自動運転サービス導入を目指す市町村による実装を見据えた計画策定等の支援)
 ● R2年度～ : 7箇所



自動運転サービス導入支援事業の事例(潮来市)

提案タイトル	道の駅「いたこ」・水郷潮来バスターミナルの地域拠点を接続する自動運転サービス事業
提案者	活用技術
茨城県潮来市	5G、自動運転

■ 背景・課題

目指す将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来の少子高齢化・人口減少を見据え、鹿嶋市及び行方市等周辺自治体との広域的な公共交通ネットワークを構築する ・ その上で、交通弱者の移動が容易に行え、収益等を担保できる持続可能な公共交通網を整備する
解決すべき課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速バスの運行により、市外への移動手段は確保されているが、市内拠点間の移動は自家用車での移動が主となっている ・ 水郷潮来バスターミナルと道の駅「いたこ」は約1kmの距離にあるものの連携が弱いため、拠点間を連絡する移動手段の確立により、交通結節点と地域交流拠点一体の活用が期待できる

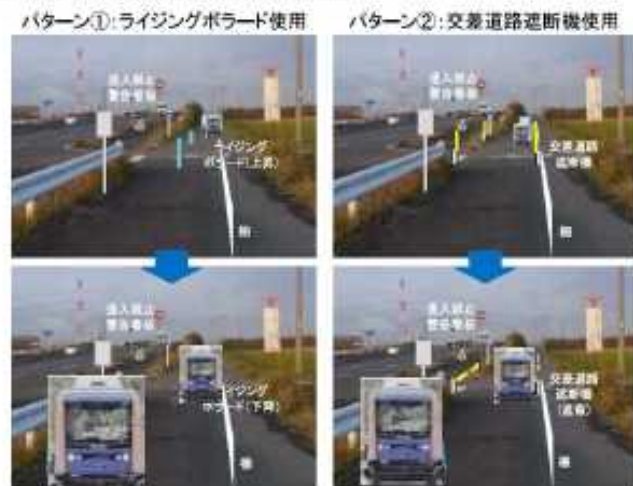
■ 実装を目指す主な事業内容

○事業: 地域内の異拠点間を連携する自動運転サービス社会実装

活用技術	事業概要
5G 自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「道の駅」と「高速バスターミナル」の相互連携による拠点機能の強化 ・ 信号無し交差点における自動運転車走行空間への他交通の誤進入防止策の検証 <ul style="list-style-type: none"> - 接続部の誤進入防止策(ライジングボラード、遮断機等)の効果検証 - 遮断タイミング等の交差処理の実効性、他交通との錯綜有無の検証 ・ 5G通信による車両と誤進入防止策間の制御



信号無し交差点(自動運転車対面通行)



<主な検証内容>
 ・接続部の誤進入防止策(ライジングボラード、遮断機等)の効果検証
 ・遮断タイミング等の交差処理の実効性、他交通との錯綜有無の検証 など

図 対象エリアの位置図(バスターミナル～道の駅間)と交差部の運用イメージ