



なんでもインフォ

2020. 10月

道路法の改正 ～「歩行者中心の道路空間」！～

令和初の道路法改正

コロナ禍の中、令和2年5月20日、『道路法等の一部を改正する法律』が成立し、同年5月27日に公布されました。

多様化・高度化する道路利用のニーズに応え、物流・大型車両交通の円滑化や災害への備えといった課題への対応に加えて、自動運転・デジタル化や賑わいのある道路空間の構築といった、これからの道路空間の在り方が盛り込まれています。

今回の道路法改正の中で、道路計画設計にもっとも関わると考えられる『歩行者中心の道路空間』について着目してみたいと思います。

● 道路法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両等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年を目標としたレベル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、利用料金を收受することが可能
 - ◆ 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（※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用物件とする）
 - ◆ 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閉・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年度までに概ね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年度末までに100箇所以上

出典：国土交通省 HP：http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001283.html

● 道路法改正でなぜ歩行者中心の道路か？

今回の道路法改正の背景を見ると、歩行者中心の道路空間に関して、以下のようなことを確認できます。

「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」としています。また、自動車交通量が減少している地方の道路について、地方公共団体によっては、歩行者の空間を確保し、地域の賑わい創出につなげていこうという取り組みも進められています。『歩行者の利便増進に資する施設等の設置を認める制度が十分でない』といった状況にあったのは、道路が「歩行者中心」とする法律目的がなかったために、難しくたと推察されます。

● 「歩行者利便増進道路」制度

道路の交通状況や構造等を踏まえ、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便に資する施設設置や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について、道路管理者が「歩行者利便増進道路」として指定することができることとなりました。

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】

【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

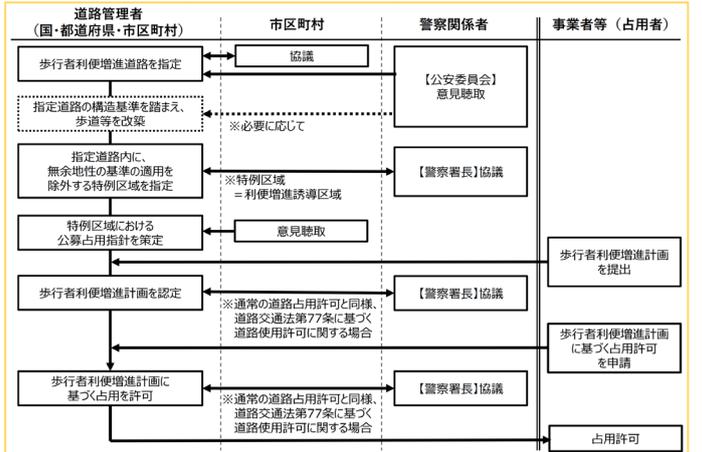
- ・ 特例区域では、**占用がより柔軟に認められる**
- ・ **占用者を幅広く公募し**、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・ 公募により選定された場合には、**最長20年の占用が可能**（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやす）

特例区域

出典：国土交通省 HP：https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/ また、**歩行者利便促進制度**（道路法）と**滞在快適性等向上区域**（都市再生特別措置法改正案）の両面から適用することで、「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進されるとされています。

- ① 車線を減らして歩道を拓けるなど、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
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
- 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
- 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

「歩行者利便増進道路」に指定する手続きは具体的には、道路管理者が、市町村への協議（まちづくりとの整合性の観点。市町村道の場合は不要）と公安委員会への意見聴取（道路交通への影響確認の観点）を行った上で、指定することになります。



出典：国土交通省 HP：https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/

● おわりに・・・～歩行者中心の道路へ～

今般、「歩行者利便増進道路」制度によって、歩行者中心の道路整備が進んでいくことが期待されます。

また、道路管理者を始め、交通管理者、道路利用者、民間、商店街などたくさんの人が参加し、対話し、楽しむ、道路・ストリートのムーブメントが繰り広げられている風景に期待したいと思います。

（発行）株式会社 昭和土木設計 (岩手県紫波郡矢野町流通センター南4丁目1番23号 Tel 019-638-6834 Fax 019-638-6389)

弊社は道路・河川・橋梁等の計画・設計、BIM/CIM、i-Construction、GIS、ITソリューション等の業務を行っております。
「なんでもインフォ」のバックナンバーは <https://showacd.co.jp> をご覧ください。