

## 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**



特定車両停留施設(イメージ)

### 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有の基準を緩和**
  - ・ **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)



歩行者利便増進道路(イメージ)

### 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