

新型モビリティの社会実装のための道路交通法等に関する規制改革

R3.9.30WGヒアリング 事務局提出資料
②新型モビリティの社会実装のための道路交通法等に関する規制改革

つくば市からの新たな規制・制度改革の提案（4/16提出）

①提案名	②具体的な事業の実施内容	③「②」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	④「②」の事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	⑤「④」の規制等の根拠法令等	⑥「④」及び「⑤」の規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容
シェアードスペース（歩車共存空間）の社会実装化	つくば駅周辺、周辺部、70街区（グリーンフィールド）において、複数の道路からなるシェアードスペースのエリア設定を行う。	シェアードスペース（歩車共存空間）として、歩行者がゆったりと歩くことを楽しみ、車がスピードを出しづらい空間デザインを導入することで、以下の経済的社会的効果が期待される。 ・道路の利活用によるコミュニティの賑わいが導出される。 ・住民が主体的に道路の使い方を考えることで、地域の住民による道路管理が進み、長期的に維持管理コストが削減される。 ・通行車両の平均速度低下による、細街路における歩行者の交通事故・人身事故が減少する。	現行の道路構造令（昭和45年政令第320号）で規定される道路は、第一種から第四種からなるが、低速車両と歩行者が同一空間を使用できる区分がない。 歩行者利便増進道路（道路構造令第41条）においても、街灯、ベンチその他の歩行者の利便の増進に資する工作物を必要としており、既存の道路をそのまま活用することを想定されていない。	道路構造令第3条 道路交通法第9条	道路構造令第3条による道路の区分については、同令に低速車両と歩行者が同一空間を通行できる道路を新設するか、又は設計速度が1時間につき15km以下である道路では、特別な通行帯を設けずに自動車、自転車及び歩行者が通行できるものとする。また、車道面を隆起させたハンプを設置する等、車両の速度を抑制する対策を講ずることを定めること。 道路交通法第9条による歩行者用道路を通行する車両の義務について、歩車共存道路については、これを通行する車両に同様の義務を定めること。

国土交通省道路局環境安全・防災課からの一次回答（道路構造令関係）

現行の道路構造令の種級区分に従い、自動車の速度を抑制する措置を講じ、歩行者・自転車・自動車の通行空間が同一平面上にある歩車共存道路の整備自体は可能である。

警察庁交通局交通企画課からの一次回答（道路交通法関係）

道路を歩道と車道とに区別する主な目的は、歩行者の通行の安全を確保することであり、また、歩道等と車道の区別のない道路においては、歩行者は、原則として道路の右側端に寄って通行しなければならないと道路交通法に規定されているところ、これは、歩行者と車両が向かい合って通行する「対面交通」が、安全度の高い交通方法と判断されたことによるものです。

御提案の「歩車共存道路」は、国土交通省の回答にもあるように、自動車の速度を抑制する措置が講じられ、歩行者・自転車・自動車の通行空間が同一平面上にある道路であるものの、歩行者の通行空間と自動車の通行空間が完全に重なっているものではないと承知しています。

他方で、仮に、御提案が、上記の「歩車共存道路」からさらに進んで、歩行者が道路空間全体を自由に通行でき、かつ、一般の車両も当該空間に（低速で）進入できる空間を指している場合には、道路交通法第9条のように、特に歩行者に注意して徐行する義務を車両に課すとしても、上記の歩行者の通行の安全の確保の観点から、慎重な検討を要するものと考えます。