

規制の事前評価書

法律又は政令の名称：道路法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令案

規制の名称：(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和
(道路法施行令第 11 条の 6 関係)
(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等の占用の場所に関する基準の緩和 (道路法施行令第 10 条関係)
(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設
(道路法施行令第 35 条の 8 関係)

規制の区分：新設、改正（拡充、緩和）、廃止 ※いずれかに○印を付す。

担当部局：道路局路政課

評価実施時期：令和 2 年 10 月 8 日

1 規制の目的、内容及び必要性

① 規制を実施しない場合の将来予測（ベースライン）

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第 11 条の 6 関係）

自動運転は、道路交通に関する様々な課題（道路における渋滞、高齢者に関わる交通事故、中山間地等での移手段の不足、物流サービス等における運転手不足等）を解決し、道路網の整備及び交通の発達に寄与することが期待されている。

このような背景から、自動運転の実用化の目処とされている令和 2 年時点では、複雑な交通環境に対して車両のみで安全性を担保することが難しいと見込まれていることから、道路法等の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 31 号。以下「改正法」という。）において、地上又は地下に設置する磁気マーカ一等を自動運行補助施設として定義（改正法による改正後の法（以下「改正道路法」という。）第 2 条第 2 項第 5 号）した上で、道路管理者以外の者が設置する自動運行補助施設について、占有物件として追加したところである。（改正道路法第 32 条第 1 項第 3 号）

この点、その機能の最大限の発揮のためには路肩や車道上への設置も必要であるところ、特段の規定を定めなかった場合、道路管理者以外の者が設置する自動運行補助施設の占用の場所については道路法施行令（以下「令」という。）第 10 条に規定されている一般工作物等の占用の場所の基準に依ることとなるため、車両の通行のない場所に設置することが要件とされ、車道に置くことができないことから、トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれることが想定される。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占有の場所に関する基準の緩和

和（道路法施行令第10条関係）

昨今、新設・改築時に想定されていたよりも自動車交通量が減少し、かつ、将来的にもその増加が見込まれないことから、車道部分について車線数や幅員の縮減等を行っても道路ネットワーク上問題のない一方で、従前よりも歩行者等の交通量が増加し、又は将来的に増加することが見込まれる道路が存在している。

このような背景から、道路の構造や交通状況等を踏まえ、歩行者空間の確保やベンチ、オープンカフェ等の歩行者の利便に資する施設（以下「歩行者利便増進施設等」という。令第16条の2）を設置し、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図っていく道路について、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した。（改正道路法第48条の20）

この点、一般工作物等である歩行者利便増進施設等（テーブルや椅子等）を当該道路の沿道に設けられる店舗の前面部分に設置することが想定されるが、特段の規定を定めなかった場合、歩行者利便増進施設等の占用の場所については令第10条に規定されている一般工作物等の占用の場所の基準に依ることとなるため、車道に近接する部分に設置することが要件とされ、歩道上の部分に置くことができないことから、歩行者の利便の増進の対象が限定されることが想定される。

（3）特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

近年、全国的な高速道路網の整備の進展や、訪日外国人旅行者数の増加等により、高速バスを中心にその利用者が急増している中、都市部の主要駅付近等において民間事業者の設置するバスの停留所等が散在しているために、これらの旅客の乗降に係るバスの停留等に起因する渋滞や事故が発生している。また、人手不足に対応した生産性向上のため、物流分野においてダブル連結トラックの中継輸送が推進されているところ、荷台の付け替えを道路本線上で行う場合渋滞や事故が発生する可能性がある。

このような背景から、道路混雑の緩和を目的として道路管理者が設置する、事業用の特定車両を同時に二両以上停留させる施設を特定車両停留施設として定義（改正道路法第2条第2項第8号）した上で、当該施設に車両を停留させようとする際には、道路管理者の許可を得なければならないこととし、その際、道路管理者は別途定める許可基準によって許可をしなければならないこととしたところである。（改正道路法第48条の32、第48条の33）

この点、許可基準のうち、一部を政令に委任しているところであり、特段の規定を定めなかった場合、改正道路法第48条の33に規定された内容のみに基づき許可の可否が判断されることとなり、許可申請者において申請の見込みが立てづらいことに加え、許可基準が明確でないことを理由とした未許可での停留車両の停留を排除する根拠が薄弱となり、特定車両停留施設に停留する車両の適正な管理ができず、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故の発生が想定される。

② 課題、課題発生の原因、課題解決手段の検討（新設にあつては、非規制手段との比較により規制手段を選択することの妥当性）

（1）自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

[課題及びその発生原因]

道路管理者以外の者が設置する自動運行補助施設としては主に磁気マーカーが挙げられるが、そ

の機能の最大限の発揮のためには路肩や車道への設置も必要であるところ、令第10条においては一般工作物等を地上に設ける場合には占用の場所として路肩や車道を想定していないため、当該基準に依ることとした場合、自動運行補助施設を路肩や車道に設置することは認められない。その結果、トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれることが想定される。

[規制緩和の内容]

自動運行補助施設を道路の区域内の地上に設ける場合、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場合においては、一般工作物等の占用の場所の特例として、路肩や車道にも設置することを可能とする規定を追加することとする。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

[課題及びその発生原因]

歩行者利便増進道路においては、一般工作物等である歩行者利便増進施設等（テーブルや椅子等）を当該道路の沿道に設けられる店舗の前面部分に設置することが想定されること、令第10条においては一般工作物等を歩道上に設ける場合には占用の場所を歩道内の車道に近接する部分に限定しているため、歩行者の利便の確保という効果が限定されることとなる。

[規制緩和の内容]

一般工作物等を歩道上に設ける場合には占用の場所を歩道内の車道に近接する部分に限定しているところ、一般工作物等に該当する歩行者利便増進施設等を、利便増進誘導区域（改正道路法第33条第2項第3号）内の歩道上に設ける場合には、歩道内の車道に近接する部分に限ることなく、歩道上の部分全てにおいて設けることを可能とする規定を追加する。

なお、利便増進誘導区域を含む歩行者利便増進道路は、道路管理者による指定の目的として「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及び地域の活力の創造に資する」ことを規定している。よって、当該区域の指定に当たっても、当該道路管理者により歩行者の安全かつ円滑な通行の確保が考慮されることとなり、歩行者利便増進施設等の設置の誘導に際しても、道路の構造や交通の安全に支障を来すことがなきよう配慮がなされることとなる。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

[課題及びその発生原因]

特定車両停留施設は、特定車両の停留場所を集約することで道路の混雑の緩和を図り、道路における安全かつ円滑な交通の確保という目的を達成するため、当該施設に特定車両を停留しようとする際には道路管理者の許可を得なければならないとしたところである。しかしながら、当該許可に係る基準の詳細が規定されない場合、許可申請者において申請するかを判断することとなるが、許可基準が

明確でないことを理由とした未許可の停留が行われる可能性が否めず、上記目的の達成に著しく支障が生じる。

[規制以外の政策手段の内容]

通達やガイドライン等において同内容を規定することが想定されるが、その場合、法令上の根拠に基づかないため、その効果は限定的である。

[規制の内容]

改正道路法第48条の33に基づく委任を受けた許可基準として、以下の内容を規定することとする。(新設・令第35条の8)

- ・当該申請に係る車両の幅、重量、高さ又は長さその他の停留させる当該車両に係る事項が、当該特定車両停留施設の構造の保全に支障を及ぼすことがないと認められるものであること
- ・当該申請に係る車両を停留させる日及び時間帯、当該車両の特定車両停留施設の周辺における通行経路その他の当該車両の停留の方法に関する事項が、当該日及び時間帯において当該特定車両停留施設に停留する他の車両の種類及び数、当該特定車両停留施設の周辺における道路の構造及び交通の状況その他の事情に照らして、当該特定車両停留施設の適正かつ合理的な利用に支障を及ぼすことがないと認められるものであること
- ・当該申請に係る車両を停留させることが、特定車両停留施設の周辺における安全かつ円滑な道路の交通を確保するため必要であると認められるものであること

2 直接的な費用の把握

③ 「遵守費用」は金銭価値化（少なくとも定量化は必須）

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

改正法において既に評価しているとおり、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用は軽微であると想定される。なお、令においては、自動運行補助施設の設置場所の技術的な基準を定める規定にとどまるため、当該規制緩和による追加の費用は発生しない。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

改正法において既に評価しているとおり、歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用は軽微であると想定される。なお、令においては、歩行者利便増進誘導施設等の設置場所の技術的な基準を定める規定にとどまるため、当該規制緩和による追加の費用は発生しない。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8）

改正法において既に評価しているとおり、特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停

留に係る許可の申請に要する費用は軽微であると想定される。なお、令においては、許可基準の規定にとどまるため、当該規制の新設による追加の費用は発生しない。

④ 規制緩和の場合、モニタリングの必要性など、「行政費用」の増加の可能性に留意

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

当該規制に係る行政費用として、道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可申請の審査に要する費用が発生する。なお、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

当該規制に係る行政費用として、道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可申請の審査に要する費用が発生する。なお、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

当該規制に係る行政費用として、道路管理者が特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可申請の審査に要する費用が発生する。なお、増加する事務は各行政庁において人員の増強等を求めるものではなく、現在の執行体制において対応することが可能であり、発生する費用は軽微であると想定される。

3 直接的な効果（便益）の把握

⑤ 効果の項目の把握と主要な項目の定量化は可能な限り必要

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

自動運行補助施設を道路の区域内の地上に設ける場合、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場合に限り、一般工作物等の占用の場所に加え、路肩や車道にも設置できるようにすることによって、複雑な交通環境にあっても車両のみでは確保することが困難な道路交通安全性が道路側から確実に担保されるという効果が見込まれる。

なお、その効果については、当該施設の設置される地域の交通量、交差点・分岐合流の数、形状見通し等の道路構造によって異なることから、一律に定量的に把握することは困難である。また、自動運転実用化に際して交通の安全性確保により防ぐことが可能となる事故による運転者や歩行者の生命身体への被害についても同様である。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

歩行者利便増進施設等を利便増進誘導区域内の歩道上に設ける場合、当該区域の部分全てにおいて

設置できるようにすることによって、歩行者の安全かつ円滑な通行及び従前より高い水準の利便の増進が更に図られ、道路空間を中心とした快適な生活環境の確保や地域の活力の創造へ寄与するという大きな効果が見込まれる。なお、当該効果は、当該施設の設置される区域ごとに異なることから、定量的把握は困難である。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の創設によって、当該施設における安全かつ円滑な停留を実現し、道路の本線における安全かつ円滑な交通の確保という目的を全うすることが見込まれる。なお、効果は特定車両停留施設の整備された地域ごとに異なるため、一律の定量的な把握は困難であるが、例えば、特定車両停留施設周辺の道路における交通混雑の緩和を通じた交通流の円滑化や、バスの定時運行確保による旅客の移動時間の短縮等の効果が想定される。

⑥ 可能であれば便益（金銭価値化）を把握

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

当該規制の緩和の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

当該規制の新設の効果については定量的に把握することは困難であり、このため金銭価値化も困難である。（仮に、バスの定時運行確保による旅客の移動時間の節約について、当該ターミナルに一日に発着するバスの台数を1,000台、一台あたりの平均乗客数を20人、定時運行が確保されることに伴うバスにより短縮される移動所要時間を10分、節約された全ての時間を時給900円の最低賃金ベースの労働に充てたとの仮定を置いて試算すると、一日あたり、300万円の便益が生じる。）

⑦ 規制緩和の場合は、それにより削減される遵守費用額を便益として推計

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

当該規制緩和により、申請1件あたりに要する遵守費用は変動しない。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和

和（道路法施行令第10条関係）
当該規制緩和により、申請1件あたりに要する遵守費用は変動しない。

4 副次的な影響及び波及的な影響の把握

⑧ 当該規制による負の影響も含めた「副次的な影響及び波及的な影響」を把握することが必要

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

当該規制緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

当該規制緩和による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

当該規制の新設による副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

5 費用と効果（便益）の関係

⑨ 明らかとなった費用と効果（便益）の関係を分析し、効果（便益）が費用を正当化できるか検証

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

当該規制緩和においては、遵守費用として、自動運行補助施設に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が自動運行補助施設に係る占用の許可に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。

一方、今後の自動運転の促進に際して、複雑な道路環境にあっても道路交通の安全性が担保されるという大きな効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

当該規制緩和においては、遵守費用として、歩行者利便増進施設等に係る占用の許可を行おうとする者が当該申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が歩行者利便増進施設等に係る占用の許可に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。

一方、利便増進誘導区域の歩道上の全ての部分において歩行者利便増進施設等の設置が可能となり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進が図られる等の効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制緩和は妥当である。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

当該規制においては、遵守費用として、特定車両停留施設に車両を停留させようとする者が当該停留に係る許可の申請に要する費用が、行政費用として、道路管理者が特定車両停留施設を利用できる車両に係る許可申請の審査に要する費用がそれぞれ発生するが、軽微である。

一方、都市部の主要駅付近等における渋滞や事故の解消という大きな効果が見込まれる。また、副次的な影響及び波及的な影響は想定されない。

上記を踏まえ、効果が費用を上回ると考えられることから、当該規制の新設は妥当である。

6 代替案との比較

⑩ 代替案は規制のオプション比較であり、各規制案を費用・効果（便益）の観点から比較考量し、採用案の妥当性を説明

(1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

[代替案の内容]

自動運行補助施設の占用の場所について、令第10条の一般工作物等の基準に依ることとする手法が代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

自動運行補助施設を車道上に置くことができなくなるため、自動運行補助施設の占用許可に係る件数は減るが、申請1件あたりに係る遵守費用は変わらない。

・ 行政費用

道路管理者が占用許可に要する費用は、規制案に対して占用許可の申請数が減少するが、許可1件あたりに要する行政費用は変わらない。

[効果（便益）]

トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれる可能性が生じる。その結果、事故が生じ死傷者が出た場合、社会的損失が大きくなる。

[費用と効果（便益）の比較]

自動運行補助施設の占用の場所に関する基準について、令第10条の一般工作物等の占用の場所の基準に依ることとすることで、占用許可の申請数は減少するが、申請1件あたりに係る遵守費用及び許可1件あたりに係る行政費用は変わらない。一方、トンネルの出入口付近をはじめ、一部走行条件の悪い場所における道路側からの補助ができず、自動運転を行う自動車の走行の安全が損なわれる可能性が生じる。その結果、事故が生じ死傷者が出た場合、社会的損失が大きくなるため、その効果は限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案に比べ多大な社会的損失を生むため、当該規制案が妥当である。

(2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）

[代替案の内容]

歩行者利便増進施設等の占用の場所について、令第10条の一般工作物等の占用の場所の基準に依ることとする手法が代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

占用許可を申請する者が当該申請に要する費用は、代替案では歩道内の車道に近接する部分以外には占用物件を設置できないこととなり、規制案に対して占用許可の申請は減るが、申請1件あたりに係る遵守費用は変わらない。

・ 行政費用

道路管理者が占用許可に要する費用は、規制案に対して占用許可の申請数が減少するが、許可1件あたりに要する行政費用は変わらない。

[効果（便益）]

歩道内の車道に近接する部分に限定している同条の基準に依ることとした場合、歩行者の利便の増進の対象が限定されることとなる。

[費用と効果（便益）の比較]

歩行者利便増進施設等の占用の場所に関する基準について、令第10条の一般工作物等の基準に依ることとすることで、占用許可の申請数は減少するが、申請に係る遵守費用及び許可に係る行政費用は変わらない。一方、歩道上に設ける場合には歩道内の車道に近接する部分に限定している同条の基準に依ることとした場合、歩行者の利便の増進の対象が限定されることとなるため、その効果は規制案に対して限定的である。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案に比べ効果が限定的であるため、当該規制案が妥当である。

(3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）

[代替案の内容]

特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準について、改正道路法第48条の33第2号について、政令によらず、広報や周知による手法が代替案として考えられる。

[費用]

・ 遵守費用

規制案と同様に、許可に係る申請費用が発生する。

・ 行政費用

特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の設定に係る費用が一定程度発生する。

[効果（便益）]

特定車両の停留に係る許可基準の詳細が政令で規定されない場合、広報や周知を基に許可申請者において申請の可否を判断することになるが、許可基準に強制力がないことを理由とした未許可車両が不法に停留する可能性が増加する。その結果、当該施設周辺において発生する混雑の緩和という効果が限定的になる。

[費用と効果（便益）の比較]

特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準について、改正道路法第48条の33第2号について、政令によらず、広報や周知による手法とすることで、規制を行った場合と同様、特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の設定に係る費用が一定程度発生する。さらに、他の手段によって詳細な基準を定める必要が生じ、行政費用が追加的に見込まれる一方で、許可基準が強制力がないことを理由とした未許可車両が停留する可能性が増加することから、当該施設停留する車両の適正な管理ができず、道路における混雑緩和という効果が限定的なものとなる。

[規制案と代替案の比較]

代替案は、規制案に比べ効果が限定的であるため、当該規制案が妥当である。

7 その他の関連事項

⑪ 評価の活用状況等の明記

(1) 自動運行補助施設の占有の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）

社会資本整備審議会道路分科会第73回基本政策部会（令和2年2月21日）において議論済み。

- (2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）
第1回道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会（令和2年9月15日）において議論済み。
- (3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）
第1回バスタプロジェクト推進検討会（令和2年9月7日）において議論済み。

8 事後評価の実施時期等

⑫ 事後評価の実施時期の明記

当該事前評価書記載の各規制については、規制改革実施計画（平成26年6月24日閣議決定）を踏まえ、施行から5年後（令和7年度）に事後評価を実施する。

⑬ 事後評価の際、費用、効果（便益）及び間接的な影響を把握するための指標等をあらかじめ明確にする。

- (1) 自動運行補助施設の占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第11条の6関係）
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は、2025年までに10～20カ所程度の地域における展開を予定している。
また、事後評価に向け、自動運転移動サービスの展開する地域数を把握することとする。
- (2) 利便増進誘導区域内に設けられる歩行者利便増進施設等に係る占用の場所に関する基準の緩和（道路法施行令第10条関係）
歩行者利便増進道路の累計指定区間は、2025年度末までに概ね50区間となることを想定している。
また、事後評価に向け、歩行者利便増進道路の指定区間数を把握することとする。
- (3) 特定車両停留施設における特定車両の停留に係る許可基準の新設（道路法施行令第35条の8関係）
特定車両停留施設における高速バス年間利用者数は、2030年度に概ね5,000万人になることを想定している。
また、事後評価に向け、特定車両停留施設の高速バス利用者数を把握することとする。