

## 令和7年度 北海道開発局優良工事等表彰を受賞

今年度、北海道開発技術センターは、北海道開発局優良工事等表彰を受賞しました。業務名は以下の通りです。いただいた評価に恥じないよう、今後もみなさまの信頼と満足を得るために、職員一同、より良い成果品とサービスを提供してまいります。引き続き、ご指導のほど、よろしくお願いいたします。

### ◆北海道開発局長表彰

札幌開発建設部管内  
自動運転に関する路車協調システム検討業務

#### 【受賞理由】

運行実施主体が予定する時期に実証実験を行うため、自治体や運行事業者等と短期間で調整を図った。センサーを中央分離帯から腕金を伸ばして設置し、街路樹による検知阻害を排除。路車協調システムの必要性や有効性について、複数の実施箇所を対比してまとめ、今後の課題を的確に取りまとめた。



北海道開発局長表彰の受賞者  
(前列左:橋本理事長、前列右:大井部長)

### ◆小樽開発建設部長表彰

小樽開発建設部管内  
道路景観活用検討外一連業務

小樽開発建設部長表彰の受賞者  
(前列左:中村部長、前列右:橋本理事長)



## 第41回 寒地技術シンポジウム

第41回寒地技術シンポジウムを札幌市(会場:札幌コンベンションセンター)で開催いたします。寒地技術に関心を持つ多くの方々のお申込み、ご参加をお待ちしております。詳しくはdecサイト内ホームページ(<https://decnet.or.jp/ctc/>)をご覧ください。

■開催日:2025年11月19日(水)・20日(木)

■会場:札幌コンベンションセンター  
(札幌市白石区東札幌6条1丁目1-1)

■内 容:

- ★聴講〈無料〉……………【申込締切】 11月6日(木)
- ★報告論文→申込・概要提出……………受付は終了しました
- 報告論文原稿提出……………【締 切】 10月10日(金)
- ★ポスター(ポスター発表)
- 申込・概要提出……………受付は終了しました
- ★技術展示
- 申込・技術資料提出……………受付は終了しました
- ★発表概要集(1冊2,000円[予価])※当日資料代としてお支払いください
- ★懇親会…11月19日(水)開催予定(有料)

### 編集後記

先日、胆振管内の先生方と白鳥大橋を見学しました。室蘭開発建設部さんご協力の下、道路事務所の長谷川副所長にご説明いただき、世界初の技術や維持管理の工夫を聞き、みんな夢中で耳を傾けました。橋の床内部は万華鏡のよう!技術の高さに感動しました。さらに主塔のてっぺんにも登り、あまりの高さに足がゾワゾワ。学びとワクワクがいっぱいの、忘れられない体験になりました。貴重な経験をさせていただき、どうもありがとうございました。!(M.K)



主塔からの眺めが最高でした!  
左からdec工藤、橋本



橋の床内部。  
約1km先まで  
続く空間。  
写真だと  
模様しか  
見えない…。  
残念!



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト

プログラムは10月下旬  
ご案内の予定です

# dec monthly

2025.9.1 vol.480 デックマンスリー



#### ● Monthly Topic (マンズリートピック)

先進モビリティの未来～十勝発の新たな挑戦～ 開催報告

#### ● dec Report (デックリポート)

〈寄稿〉道路法等改正の概要について  
～道路網の整備に関する基本理念の創設など～

dec Interview >>> 国土交通省北海道開発局長 遠藤 達哉 氏

第9期北海道総合開発計画がスタートして1年余り。今年6月、霞が関では計画推進部会(国土審議会北海道開発分科会)が開催され、計画初年度の進捗が審議されました。その開催運営を北海道局参事官として担当されたのが遠藤達哉さん。7月から北海道という「現場」で指揮を執られています。局長室をお訪ねしました。

京都府のご出身で東京の大学で地震工学を専攻されました。北海道開発庁を志望された経緯をお聞かせください。

直接のきっかけは大学3年のときに北海道開発局のインターンシップに参加したことです。応募した理由は、テレビドラマ「北の国から」を見て、その本州にはない風景に心引かれたから。初めて北海道を訪れたのは高校の修学旅行ですが、そのときから北海道に憧れのようなものを抱いていたと思います。

インターンシップの受け入れ先は札幌開発建設部の岩見沢道路事務所でした。1990年ごろのことで、国道274号の整備で由仁町に三川分駐所が設けられており、月曜から金曜は4、5人で合宿のように泊まり込み、週末は岩見沢に戻るという実習日程でした。夏の1カ月ほどのことですが、いい体験でしたね。

業務のお手伝いもしましたが、現場見学が主で、建設中の橋の現場を見せてもらって、そのスケールの大きさに感動したり、とても刺激的でした。当時、「石勝樹海ロード」と呼ばれる区間にはまだ不通区間があって、日々、整備が進められていたのですが、「道のないところに道をつくっている」ということに大いにロマンを感じたのです。こんな仕事をしたい、という思いが北海道開発庁を選ぶきっかけになりました。

東工大で専攻したのは地震工学で、大町達夫先生の研究室に所属していました。研究内容は常時微動の測定による地盤特性の分析というようなテーマだったと思います。地面は体感ではわからないけれど常に微弱に揺れています。その揺れ方を測定し、どういう周波数が卓越しているかを調べることで、それぞれの土地の地盤特性をある程度、推定できる。地域防災に役立てるため、その推定手法を追究するという研究でした。



北海道開発局岩見沢道路事務所三川分駐所(当時)  
(出典:「いわみざわどうろ」札幌開発建設部岩見沢道路事務所)

## dec Interview

えんどう たつや

1968年京都府生まれ。93年東京工業大学(現・東京科学大学)大学院総合理工学研究科修了。同年北海道開発庁入庁。札幌開発建設部道路調査課を振り出しに主に道路部門を歩き、2017年事業振興部防災課長、18年建設部道路維持課長、20年同道路計画課長、21年小樽開発建設部長、23年開発監理部次長、24年北海道局参事官を経て25年7月から現職。長く親しむ趣味はドラクエなどのテレビゲーム。他は自宅で音楽や映画を楽しむインドア派。



**入庁後は主に道路部門で仕事をされてきました。赴任地としては函館開発建設部が通算5年と長いですね。**

初任地は札幌開発建設部の道路調査課で、次の札幌道路事務所で現場を経験しました。札幌市南区の川沿アンダーパスの事業で、アンダーパス本体の手前の橋の工事などを担当したのです。その次が留萌開発建設部の留萌開発事務所で、留萌市内の国道231、232号の4車線の拡幅工事を担当。沿道の市民の方々に拡幅後の道路の変化などについて説明して回ったことなどが思い出されます。深川留萌自動車道の工事が始まる時期だったので、着工式の準備などにも携わりました。

入庁当初は、山奥の不通区間の工事を担当したい、などと思っていたのですが、振り返ると駆け出しのころから都市部に近いところの仕事が多かったですね。

留萌の後に赴任したのが函館開発建設部で、2000年の道路調査官に始まり、02年函館道路事務所の工事課長、03年に道路課長と4年間の勤務。加えて16年には函館開発建設部次長で赴任しました。

思い出深いのは函館新外環状道路(空港道路)の仕事です。着工準備が決まるタイミングに立ち会うことができました。この道路は函館市桔梗町を起点に同市古川町に至る延長10kmの高規格道路で、市中心部か

ら函館空港をつなぐ空港道路として完成が待たれたものでした。

2001年に着工準備が始まり、07年度に事業化、09年度に工事着手して21年3月に開通したのですが、開通時、私は本局の道路計画課長でした。開通式典に出席し、立ち上げから携わった高規格道路の開通を見届けることができたのは感慨深かったですね。そういう意味で函館新環状道路は私にとって特に思い出深い道路です。

**北海道胆振東部地震(2018年9月6日)の際には建設部道路維持課長として対応に当たられました。これもご足跡のなかで非常に大きな体験ですね。**

9月6日の午前3時過ぎの発災で、すぐ自宅から駆けつけて災害対策本部に詰めました。道路維持課長は国道管理の責任者であり、情報収集で事態の把握に務めました。国道に関しては日高自動車道で若干の段差が発生するなどがあったものの幸い深刻な被害はみとめられず、応急復旧の後、3日後には開通させることができました。

しかし、ご承知の通り、この地震では厚真町を中心とした甚大な土砂災害や全道に及ぶブラックアウトなどさまざまな大規模災害に見舞われ、大きな衝撃を受けました。国土強靱化の必要性を痛切に感じたのがこのときです。

ブラックアウトで思い出すのは、早朝から対策本部に詰めて深夜に自宅に戻った帰り道、不安を抱えながら真っ暗ななかをスマホの明かりを頼りに歩いたこと。これまで経験のない闇夜で、歩いている人はみなスマホの明かり頼みでしたね。いろいろな意味で胆振東部地震はこれまでの職業人生のなかで最も印象的なできごとでした。

**では、北海道開発局長として第9期計画の推進に取り組むご心境をお聞かせください。**

前職で担当した計画推進部会で、有識者の委員の方々のご意見に触れ、あらためて思いを強くしたのは「北海道はポテンシャルにあふれた土地」だということです。9期計画にあるように食、観光、再生可能エネルギーに力を入れていきますが、そのいずれについても北海道は豊かな可能性を持っています。食糧供給力はもちろん、わが国が観光立国を目指すなかで北海道ならではの豊富な観光コンテンツが生かされていくはず。また、国が目標に掲げる2050年のゼロカーボン実現にも道内の再生可能エネルギーが最大限、活用されることが期待されています。そういう意味で、これからの日本に貢献できる北海道の潜在的価値は非常に大きく、それを最大化し、しっかり国全体のために発揮できるようにすることが私たちの役割だと思っています。

そして、そうした北海道の価値が生み出されているのは、主に農林漁業が営まれている地方部であり、計画のなかで「生産空間」と名付けられている地域です。そこに人が住み、しっかり生産活動を営めるような定住環境をつくるのが何より大事であり、そのために人流、物流のネットワークを充実させ、地域に安心して暮らしてもらえるように国土強靱化を進めなければならないと考えています。その手段として自動運転、ドローン配送など最新デジタル技術を活用し、リアルとデジタルのハイブリッドで取り組むことが必要だと思っています。

**長く携わってこられた道路部門に関して注力されたいことは。**

道路事業でまず力を入れたいのはミッシングリンクの解消ですね。高規格道路の整備率は本州の水準に比べてまだまだ低く、これからどんどんやっていかなければならない。道東や道北を中心に事業化されていない区間が全道にかなり残っています。事業化されている区間の整備を急ぐと同時に、こうした未事業区間の進捗を図りたいところです。

また、道路ネットワークの強化については、災害に備えたりダンダンシー確保の視点が大事です。例えば、高規格道路と国道が並行する区間については一方が被災しても、もう一方は通行できるようにダブルネットワークで強靱化を図る必要があると考えています。

一方で、北海道のような寒冷地では道路の維持管理にも注力しなければなりません。春先の舗装の傷みは深刻で、1日の気温が0℃をまたいで変化するゼロクロスの発生日の多さが舗装損傷に大きな影響を与えていると言われています。地球温暖化による全国的な気温上昇で道内ではゼロクロス発生日が増える傾向にあり、損傷のリスクを高めるのではないかと懸念されます。国道の舗装修繕も国土強靱化の取り組みの一つとしてしっかり手当していきたいですね。

**近年の道路事業ではシーニックバイウェイ北海道をはじめ、道路を地域づくりに活用する施策が活発に展開されるようになっていきます。スポーツイベントでは高規格道路など国道の使用が開催の大きな助けになっている例もありますね。**

道路をどんどん建設しようという時代から、すでにある道路の付加価値を高めたり、使われ方に工夫する時代にシフトしてきていると思います。レースなどのイベントについては迂回路をしっかりと確保するなどの安全策を講じることを前提に、経済効果も含めて地域振興に役立つサポートは、これからも積極的にしてい



はこだて花かいどうの活動の様様

たいですね。

シーニックバイウェイ北海道については私自身、いろいろな思い出があります。函館開発建設部赴任時は「函館・大沼・噴火湾ルート」の「はこだて花かいどう」の取り組みで国道5号沿いの花植えに参加したり、「シーニックの森づくり」では、きじひき森林公園の植樹活動に毎回、参加していました。小樽開発建設部長のときは「支笏洞爺ニセコルート」の活動で寿都町で道路清掃をしたりと、ルートの関係者を中心に地域の方々と親しく交流するよい機会になっていました。作業が済んだ後の飲み会も楽しみでしたね(笑)。

道路の利活用と接点のある取り組みにはゼロカーボンを目玉にしたものもあります。その一つが道路交通の電動化に向けた「道の駅」における急速EV充電器施設の設置で、道の駅設置者である市町村や運営管理者など地元の方々と連携しながら設置の支援を行っています。これもどんどん進めていきたいですね。

道の駅については、広域防災拠点として防災機能の強化が図られている「防災道の駅」が現在、道北(「てしお」)、「さるふつ公園」)、道東(「遠軽森のオホーツク」)、「厚岸グルメパーク」)、道央(「ハウスヤルビ奈井江」)、「ニセコビュープラザ」)と6カ所が選定されていますが、それ以外の道の駅についても、地元の自治体の防災計画と整合をとりながら防災強化に向けた取り組みを積極的に支援したいと考えています。

**シーニックバイウェイ北海道の活動などを通じて各地の開発建設部職員の方々と地域の人々との距離がかつてなく縮まってきた、という声を聞きます。これからの地域との連携の進展を期待しております。**

9期計画の大きなポイントの一つは、まさに官民の垣根を越えた「共創」です。地域の方々とコミュニケーションをとって北海道開発局の仕事に生かしていくことは責務であり、内容によって道庁や自治体につながることも含めて私たちの仕事なのですね。

地域がやりたいと思うことや課題への対応について地域と一緒に進めていくことが共創であり、そのために北海道開発局がコアとなり、地域の関係者とチームをつくって取り組むことが9期計画では打ち出されています。

北海道総合開発計画は総合的な計画なので、お話してきたような人流、物流のネットワーク整備や国土強靱化などの他にデジタル技術の推進やほっかいどう学など教育との連携、また人材育成など多様な施策が盛り込まれています。当然ながら北海道開発局単体では実現できない取り組みも多く、地域のさまざまな個人・団体、企業、NPO、またマスコミなどとの連携・協力は欠かせません。多様な共創チームをつくって取り組むことで、9期計画をしっかりと進めていきたいと思っています。



2021年3月に開通した函館新外環状道路 空港道路(日吉IC付近)

# 先進モビリティの未来 ～十勝発の新たな挑戦～

## 開催報告

(一社)北海道開発技術センター 地域政策研究所 交通政策部 研究員  
笠木 一樹



2025年6月27日(金)、ホテル日航ノースランド帯広(帯広市)で開催された「先進モビリティの未来～十勝発の新たな挑戦～」では、十勝管内の行政職員や交通事業者等約92名が参加し、自動運転の可能性や道路空間の在り方について議論しましたので、その概要を報告します。

[主催]一般社団法人 北海道開発技術センター  
[共催]北海道開発局 帯広開発建設部



開会あいさつ  
dec理事長 橋本 幸

### 基調講演

## 「自動運転システムは ニッポンで受け入れられるのか」

筑波大学システム情報系社会工学域 教授 谷口 綾子 氏



谷口綾子氏(筑波大学)は、2015年頃からの研究に基づき、自動運転の社会的受容は「好き・嫌い」ではなく「賛成・反対」で測るべきだと指摘しました。加えて、インタビュー調査では「個人的には好きではないが、必要とする人がいるなら賛成」という態度が一定数確認されたことを説明しました。さらに、日本(東京23区・愛知県)とドイツ(ベルリン・ルール工業地域)を対象に、導入受容とNIMBY(Not In My Back Yard)\*を比較した結果、NIMBYは知識不足やリスク認知(「恐怖」)に起因することを示されました。

また、茨城県境町で運行する自動運転車両「アルマ」を対象とした沿線調査では、認知度の高さに加え、地域愛着や主観的幸福感の向上に寄与している可能性が示唆されました。加えて、車両デザインに関する印象調査では、渋滞等の迷惑場面で「レトロ調など“弱い”印象の車両は許容されやすい」、「近未来的デザインは苛立ちを誘発しやすい」、「“かわいい”は場合によっては“あざとい”と受け取られる」といった傾向が示されました。

※NIMBY(Not In My Back Yard):自宅周辺での特定施設・活動の受入れを忌避する現象。

### テーマ②

#### 「自動運転時代の道路インフラや道路空間再配分」

高野氏は、道路インフラ側からどのような情報を自動運転車両に与え、どの範囲まで安全性を担保するのかという設計思想が根本に据えられるべきと指摘されました。そのうえで、自動運転車両を特別扱いして専用の運用条件を整えるのか、あるいは一般車両と同等に走行させるのかで、求められる基準や運用は大きく異なると整理されました。

### テーマ③「持続可能な仕組みと将来展望」

竹中氏は、自動運転社会の到来を見据え、市街地や農村など多様な場面を想定した道路のあり方の再設計が、これから必要になってくることを述べられました。次に小林氏は、市民や議会を巻き込んで“まち”における自動運転の位置づけを関係者とともに議論できる土壌を整えることの重要性を指摘し、これを契機に自動運転を通じて生活が豊かになったと実感できる未来を目指したいと述べました。続いて中村氏はコストの課題を挙げ、業界全体で普通自動車と同水準まで維持費を安くしたい考えが示されました。

### 自動運転に対する意気込み

高野氏は、地域と連携しながら自動運転を推進していきたいと述べ、中村氏は、関係者とともに、2030年までに1万台の自動運転車両を走行したいこと、小林氏は、自動運転という手段を通じて、帯広に住む子供たちが、将来もこの地で暮らしたいと思ってもらえる一助にしたいことが語ら

れました。谷口氏は、将来を見据えた道路空間の整備に今から取り組むこと、そして地域モビリティの課題緩和に向けて自動運転の導入を進めるべきだと提起しました。最後に竹中氏は、次世代技術の活用によって利便性を確保し、十勝全体で取り組んでいく重要性を述べられました。

### おわりに

今回のシンポジウムでは、自動運転を取り巻く技術的・社会的な課題について多角的な話題提供が行われ、学びの多い場となりました。特に、基調講演を踏まえ、社会的受容性を「自分ごと」として捉えられるかどうか重要であるという視点は、私自身にとって大きな気づきであり、強く印象に残りました。

また、実際の乗車体験を通じて理解を広げることの重要性や、自転車・歩行者・自動車を含めた道路空間のあり方の再検討の必要性を確認しました。さらに、自動運転の導入にあたっては、地域が連携して議論を進める体制を整え、導入を「目的」ではなく、地域モビリティの課題を緩和するための「手段」として位置づける必要があると感じました。加えて、社会に根付かせるためにはコスト面での工夫や導入環境の整備が欠かせないとの認識を新たにしました。

今回得られた知見は、今後の業務を進める上での大きな指針になると感じており、日々の取り組みに活かして参ります。

ご登壇いただいた皆様、ご参加いただきました皆様、ありがとうございました。

## 「地域に根ざした自動運転の未来像」

### パネリスト



上士幌町長  
竹中 貢 氏



(株)ミライズグループ  
代表取締役社長  
小林 義幸 氏



北海道開発局  
帯広開発建設部 次長  
高野 眞司 氏



BOLDLY(株)  
ビジネスクリエーション  
本部 本部長  
中村 哲 氏



筑波大学  
システム情報系  
社会工学域 教授  
谷口 綾子 氏



dec 地域政策研究所  
交通政策部長  
大井 元揮

### コーディネーター

### 自動運転に関する取り組みの紹介

最初に、竹中氏より上士幌町における自動運転の取り組みは2017年に開始され、昨年にはレベル4の段階まで到達したことが報告されました。続いて小林氏からは、昨年より帯広市内で2路線の運行を開始していることに加え、民間主導による自動運転実証の可能性を検討していることが紹介されました。中村氏からは、BOLDLYが自動運転車両を活用してビジネスモデルを構築している企業であり、全国16地域で自動運転車両を走行させていることについて説明されました。最後に、高野氏からは、上士幌町と連携した路車協調システムに関する取り組みの他、走行空間の環境整備や関連する実証・検証を進めていることが紹介されました。

### テーマ①「地域課題と自動運転の役割」

竹中氏からは自動運転の重要性は、自ら便利さを体感したときにこそ認識されるとして、住民が実感に至るまで粘り強く取り組む必要があると強調されました。続いて、小林氏からは乗務員不足の本質は労働生産性にあり、自動運転により1人が複数台の車両を遠隔監視する運行形態の実装によって、収益構造の転換につながり得ると示されました。中村氏からは、悪天候や通信環境、サイバー攻撃といった運用上の技術的課題を指摘されました。また、谷口氏より、労働生産性を直ちに引き上げることは難しい一方で、ドライバーという職業の魅力を高めるためのイメージ戦略の事例を紹介し、自動運転は自分ごと化された体験を通じて受容が形成されることから、モビリティ・マネジメントの実施が有効であると説かれました。

### 自動運転実証実験の NIMBY問題



## 1. はじめに

本年4月9日、災害時における道路の円滑かつ迅速な啓開のための道路啓開計画の策定、自動車駐車場に設けられる災害応急対策に資する施設に係る占用許可基準の緩和、連携協力道路の管理の特例の創設、道路管理者による道路脱炭素化推進計画の策定等の措置を講ずることを内容とした、道路法等の一部を改正する法律（以下「改正法」という。）が成立しました。

## 2. 改正の背景

令和6年1月に発生した能登半島地震では、人命救助・ライフラインの早期復旧・孤立集落への交通確保のための道路啓開の強化や平時からの防災活動拠点の整備、トイレコンテナ等の配備の重要性が明らかになりました。（図-1）。

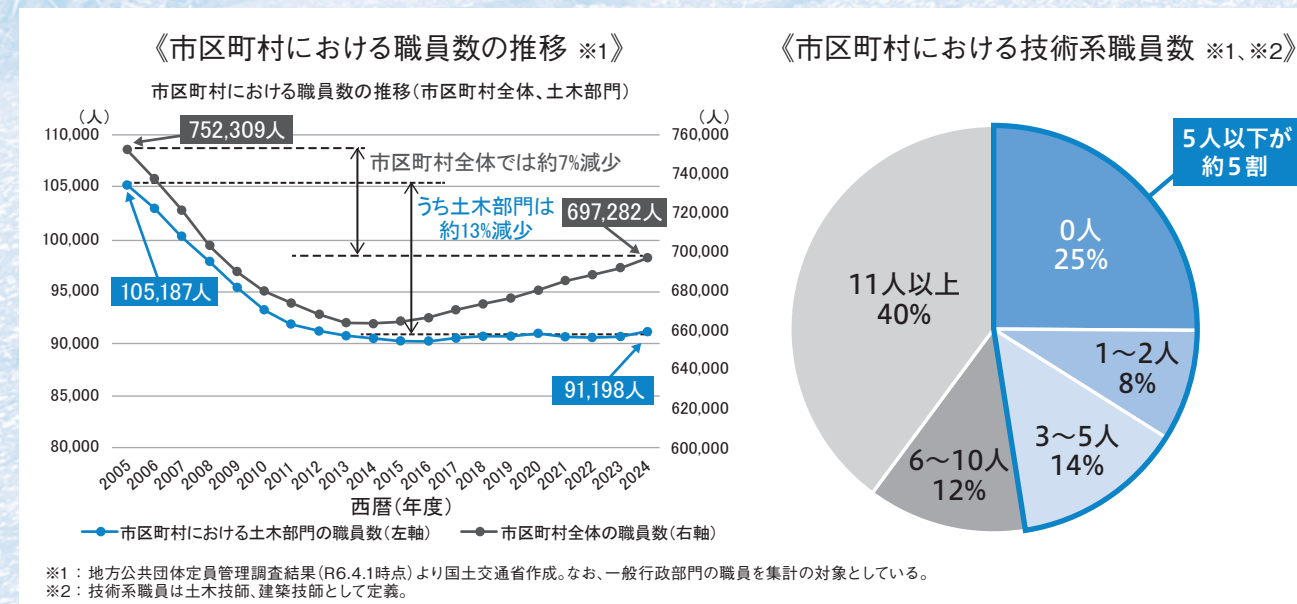
図-1 能登半島地震における災害対応の状況



道路啓開作業の様子（石川県輪島市）

トイレコンテナの設置作業の状況（道の駅「あなみず」）

図-2 市区町村における技術職員の減少



また、橋・トンネル等の老朽化が進む中、担い手となる市区町村の技術系職員の減少により、道路の防災機能の確保も含め、持続可能なインフラ管理が課題となっています。（図-2）

加えて、気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中、地球温暖化への影響を防止し、地球温暖化対策計画に掲げられた温室効果ガスの新たな削減目標に貢献していくためにも、道路分野の脱炭素化の取り組みが重要となっています。

今回の改正は、これらの諸課題や要請に対応するための措置を講じようとするものです。

## 3. 改正法の概要について

### ①能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 ア) 初動対応の強化

災害発生時の初動対応の迅速化を図るため、平時において、関係道路管理者が

## 寄稿

国土交通省道路局路政課企画専門官

有賀

智徳氏

※令和7年6月末時点



# 道路法等改正の概要について

図-3 群マネのイメージ



一つの市区町村がリードし、複数市区町村で連携

都道府県がリードし、管内の市区町村と連携

協議会において道路啓開計画を策定できることを法定化しました。

道路啓開計画は、大規模な災害が発生した場合に道路啓開を効果的に行うため必要があると認めるときに定めるものとし、対象災害、対象路線や区間等を記載することとしました。また、地方公共団体に代わって、国等が啓開作業を行うことができる路線・区間を事前に設定することで、発災後の承認手続きを省略できることとしています。

### イ) 災害時における

#### 国による機動的な支援

地方公共団体が管理する道路の附属物である自動車駐車場を国が災害復旧等の拠点として活用する場合、被災自治体自身が手続きを行わなければならない負担となっていたことから、このような場合、国が自動車駐車場の管理を代行できることとしました。

また、地方道路公社が管理する道路についても国が災害復旧等を代行することができることとしました。

### ウ) 防災拠点としての

#### 自動車駐車場の機能強化

トイレコンテナ等について、災害時に被災地へ派遣し、被災者支援や災害応急対策に利用するために、平時から「道の駅」の自動車駐車場に設置できるよう、当該施設を自動車駐車場に設置する場合の占用許可基準を緩和するとともに、設置に要する費用への無利子貸付制度を創設することとしました。

また、地方公共団体管理の防災拠点自動車駐車場の改築等を国が代行できることとしました。

### ②持続可能な

#### インフラマネジメントの実現

国土交通省では、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、戦略的にマネジメントする地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）（図-3）を推進していますが、複数市区町村で道路の効率的な点検や修繕等を進めるに当たっては、都度、本来管理者との協議が必要となることから、道路の点検や修繕等を他の地方公共団体が代行することや、その場合の費用や分担方法を道路管理者間の協議により定めることのできる連携協力道路制度を創設することとしました。

### ③道路の脱炭素化の推進

全ての道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国が定める道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を作成することができることとしました。

また、道路管理者が取り組む施策として、EV充電器や太陽光発電設備、シェアサイクルの駐輪装置等の道路の脱炭素化に資する施設の道路区域への設置も想定されることから、当該計画において、これらの施設等の設置について定めた場合に占用許可基準を緩和するとともに、施策の推進に当たり、道路協力団体の協力を求めることができることとしました。

このほか、道路構造の基準に係る配慮事項として、脱炭素化の推進による環境への負荷の低減を位置づけることとしました。

### ④道路網の整備に関する

#### 基本理念の創設

現行の道路法は、道路法によって

実現すべき理念や原則については特段の定めがありませんでした。

しかし、道路は持続的な経済成長、安全・安心で豊かな国民生活、地方創生等に重要な役割を果たしており、道路の防災や、道路の脱炭素化など、道路法の目的には明確に記載されていない政策にも積極的に取り組む必要があります。

また、今般の改正によって、本来管理者以外の道路管理者が道路の管理を担う場合が増えるとともに、例えば、道路の脱炭素化の推進に当たっては、社会資本整備審議会道路分科会の第85回基本政策部会（令和7年6月20日開催）で示された道路脱炭素化基本方針（案）にあるように、民間企業、大学、日本風景街道、道路協力団体といった道路管理者以外の者等と連携した取り組みが必要になるなど、これまで以上に広範な関係者による連携及び協力が重要となります。

このため、道路法に関わる全ての者が道路網の整備に当たって踏まえるべき心構えについて認識を共有できるよう、効率的・効果的な整備及び管理、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた基本理念を創設することとしました。

## 4. 改正法の施行について

改正法のうち、初動対応の強化（道路啓開計画）、災害時における国による機動的な支援（災害時における代行制度の拡充）に関する措置については、本年4月16日から施行され、その他の措置については、公布日から6か月以内で政令で定める日から施行することとしました。