

# 2024-2027PIARC T.C.3.4. 説明資料

- 委員：曾根真理（(株)フジタ、元国総研 道路環境研究室長）
- 連絡委員：留守洋平（道路局 環境安全・防災課 道路環境調整官）
- 若手委員：根津佳樹（国総研 道路環境研究室 主任研究官）

# 1. 今タームの活動状況 と今後の予定

# 1)S.T.3 安全と持続可能性

ST3は、安全と環境を戦略テーマとしている。  
コーディネーターは田村様

TC 3.1 Road Safety :交通安全

TC 3.2 冬季管理

TC 3.3 アセットマネジメント

TC 3.4 環境持続可能性

TC 3.5 脱炭素

[Home](#) » [Discovering PIARC](#) » [Technical Committees](#) » [Strategic Theme 3 - Safety and Sustainability](#)

## Strategic Theme 3 - Safety and Sustainability

Road safety and sustainability are important issues that need to be addressed in road operations. There are several key areas that need to be considered in order to ensure that roads are safe and sustainable for all users. Road safety and sustainability are important issues to be addressed in road operations. Approximately 1.35 million people lose their lives while driving, cycling, or walking on the road every year. Another 50 million are seriously injured, and many are left permanently disabled as a result. Roads have significant sustainability issues, including environmental impacts, such as air pollution and climate change, and impacts on ecosystems. Road safety is also a critical sustainability issue, with the loss of life and productivity costing countries productive opportunities.

Strategic Theme 3 "Safety and Sustainability" addresses issues that are integral to planning, design, construction, operation, maintenance, and use of the road system. The five key issues for this committee are addressed by this Strategic Theme.

### Technical Committees

- » TC 3.1 Road Safety
- » TC 3.2 Winter Service
- » TC 3.3 Asset Management
- » TC 3.4 Environmental Sustainability of Road Infrastructure and Transport
- » TC 3.5 Road infrastructure for road transport decarbonization

### WORKSPACE



» Reserved to Coordinator,  
Presidents and Secretaries of  
Theme 3

STRATEGIC THEME 3  
COORDINATOR  
Keichi TAMURA (Japan)



## 2)S.T.3.4 環境持続可能性

環境問題に取り組んでいます。大気汚染、騒音、生物多様性という伝統的なテーマに取り組めます。

座長は前タームに引き続きエリック・ディムヌ（フランス）が就任します。

ST 3.4.1:大気汚染

ST 3.4.2:騒音

ST 3.4.3:文化遺産・自然遺産に与える影響

ST 3.4.4:生物多様性

## TC 3.4.3 への参加理由

### ●参加国

TC3.4全体の参加国数は40か国、参加人数は100名以上

TC3.4.3の参加者は、28か国

### ●日本は、以下の理由により3.4.4 生物多様性に参加

- ・ 前タームにおいても参加していたこと。
- ・ 大気、騒音に関しては国際情報収集の必要性が相対的に低いですが、自然分野に関してはネイチャーポジティブ（自然再興）などに関し国際的な情報発信が必要であること。
- ・ 我が国で施策推進中であり、国際貢献が容易なこと。

### ●日本からの委員

- ・ 委員：曾根 真理（株）フジタ、元国総研道路環境研究室長）
- ・ 連絡委員：留守 洋平（道路局 環境安全・防災課 道路環境調整官）
- ・ 若手委員：根津佳樹（国総研 道路環境研究室 主任研究官）

## TC 3.4 会議開催状況

これまでに4回会合が行われた。

第1回：2024年1月、フランス国パリ市：顔合わせ

第2回：2024年11月、web：今季テーマ募集

第3回：2025年6月、web：今季テーマ検討

第4回：2025年9月、Web：今季テーマ検討

現在は、報告書の内容を議論している段階。

2020-2023期の内容から、どの様に発展させるかという点が焦点となっている。

昆明モントリオール議定書に対してどのように取り組むべきかが大きな課題。

今後も基本的にWebで打ち合わせする予定

# 昆明・モントリオール生物多様性枠組（GBF: Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework）

昆明・モントリオール生物多様性枠組（Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework : GBF）は、2022年12月の生物多様性条約第15回締約国会議（COP15）で採択されました。2030年までの具体的な行動目標を各国に課すロードマップになっています。

30by30（サーティ・バイ・サーティ）目標: 2030年までに陸と海のそれぞれ30%以上を健全な生態系として効果的に保全し、劣化した生態系の30%以上を回復させるという目標です。

侵略的外来種の半減: 侵略的外来種の導入率を半減させることなどが盛り込まれています。

# TC 3.4.3 第4回会合（2025年9月）の内容

## テーマ1：気候変動と道路と生物多様性の関係

- 1) 今後は気候変動及び道路が生物多様性に与える影響を考慮する
- 2) 緩和及び補償措置について調査する
- 3) 太陽光発電設備の導入による生態系への影響

## テーマ2：騒音及び振動と生物多様性の関係

- 1) 建設中の騒音振動も対象
- 2) 光、匂いなどの影響も

## テーマ3：生物多様性に対する累積的影響

- 1) 影響の定義

## テーマ4：外来種

- 1) 侵略的外来種



## 2. 有益と考えられる内容

### 3. 日本の強みや弱み

## 2. 有益と考えられる内容

日本の状況：

ネイチャーポジティブ（自然再興）など、道路が生物多様性に与える積極的な影響について施策を推進している。

目標とする成果：

日本のネイチャーポジティブ（自然再興）関連の事例を周知する。

国外のネイチャーポジティブ（自然再興）関連の事例を収集する。

### 3. 日本の強みや弱み

- 日本の強み：

ネイチャーポジティブ施策を推進中である。

- 背景：

昆明モントリオール議定書により状況が変化しつつある。

- 目標とする成果：

昆明モントリオール議定書への道路管理者の取り組みを整理する。日本のネイチャーポジティブ施策への参考例を収集するとともに、日本のネイチャーポジティブ施策について理解を得る。

# 道路分野の ネイチャーポジティブ 今後の方向性



国土交通省道路局 環境安全・防災課

20201130PIARC T.

1. 今後の方向性	2. 道路構造からのアプローチ	3. ロードキルの現状	4. ドライバーからのアプローチ	5. 当面の進め方	6. モデル地区の取組
-----------	-----------------	-------------	------------------	-----------	-------------



# 1. 今後の方向性

～ 交通ルールがわからない動物達をドライバーが救う ～

2025年度～

**2** **ドライバーから  
動物にアプローチ**  
～ドライバーが動物を回避～



データ駆動型、新技術、官民連携

**1**

**道路構造から動物にアプローチ** ～動物が車を回避～



エコロード・環境アセスメント





## 2. 道路構造からのアプローチ

### ～車と生物の道路を分離～

#### 木材による移動用足場を設置

##### ● 取組内容・ポイント

- ・生息地分断に対する保全措置のため移動経路としてボックスカルバートを設置
- ・リスやモモンガ等の移動がしやすいように、ボックス内には樹木による移動用足場を設置

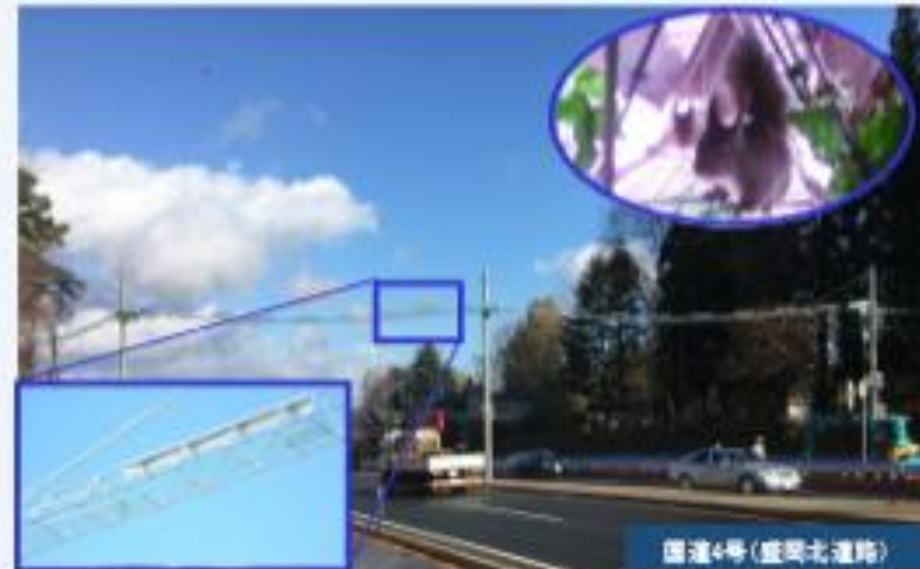


国道228号(川西中札内道路)

#### アニマルパスウェイを設置

##### ● 取組内容・ポイント

- ・ニホンリスを対象とした道路横断施設「アニマルパスウェイ」を設置し、移動経路を確保
- ・ニホンリスが渡橋可能かつ積雪しにくい構造
- ・ニホンリスが危険を察知した場合に身を隠す避難場所（大型屋根とフェイクグリーン）を設置



国道4号(盛岡北道路)



## 5. 当面の進め方

### Nature Positive

#### 1 道路空間活用 【主に希少種】

路面標示・路側標識  
等による認知強化

沖縄・奄美・北海道等

#### 2 道路空間活用 【希少種以外】

路面標示・路側標識  
等による認知強化

全国

#### 3 官民連携

カーナビ等の活用  
による認知強化  
(過去データ)

動物検知システム  
の活用による認知  
強化  
(リアルタイムデータ)

データ収集・分析・オープン化 / 官民プラットフォーム構築

新たな枠組み

Carbon  
Neutral

Circular  
Economy





## 6. モデル地区の取組

～今年度は沖縄・奄美・北海道でデータ駆動型のロードキル対策を試行～

### ● 取組内容・ポイント

- ・今年度からドライバーから動物にアプローチした対策を具体的に実施
- ・沖縄、奄美、北海道をモデル地区として、データ駆動型によるロードキル対策に取り組む



沖縄 (ヤンバルクイナ・ケナガネズミ)



奄美 (アマミノクロウサギ)



北海道 (エゾシカ)



# 道路分野に直結するGBFターゲット例

GBFターゲット	道路分野の実務アクション（例）
T1 空間計画	SEA/EIAの上流化、エコロジカルネットワーク地図を用いたルート選定、高生態価値地の回避。
T2 回復	既存道路の改良・撤去による連結性回復、法面・路肩の在来植生回復、**湿地・水系の横断構造（魚道・大型カルバート）**の再設計。
T12 都市自然	道路緑地・中央分離帯・側帯のグリーン/ブルーインフラ化、ヒートアイランド対策と両立した連結性の向上。
T14 主流化	道路基準・設計要領・維持管理要領への生物多様性要件の内在化。
T15 企業開示	建設会社・運営会社・金融機関による生物多様性リスク・影響の測定・開示。

# 日本からのテーマ別貢献方針（曽根の感想）

テーマ1：気候変動と道路と生物多様性の関係

→無理やりのテーマ設定という感がある。

テーマ2：騒音及び振動と生物多様性の関係

→オオタカの産卵の事例を紹介する可能性あり。

テーマ3：生物多様性に対する累積的(cumulative)影響

- ・日本国内ネイチャーポジティブ事例・施策を紹介
- ・mitigation（影響緩和）からnature positive（自然再興）への変化
- ・国外からネイチャーポジティブ等の事例があれば収集。

テーマ4：外来種

→特定外来種除去の事例について紹介する可能性あり。

テーマ5：追加？

→大橋JCについてもKBFとの関係からPRする。

## 4. アウトプット（技術基準等）

# 今後のわが国対応

ネイチャーポジティブの内容を提案していく

これまでの議論（第1回－4回）の内容では、  
原稿が集まらない可能性があるので我が国から積極的に提供していく。

## 4. アウトプット（技術基準等）

- 昆明モントリオール議定書のテーマであるnature positive（自然再興）を意識した、事例・理論の情報収集
- 日本の技術基準への反映について
  - ・ 道路環境影響評価の技術基準（国総研資料）で理論が先行
  - ・ mitigation（影響緩和措置）後、数十年が経過し、nature positive（自然再興）の事例が徐々に出現しつつある状況。
  - ・ 事後評価事例を取集・分析することにより、道路環境影響評価の技術基準を改良することが目標。
  - ・ 昆明モントリオール議定書との関係を整理することも視野に入れる