

国 道 交 シ 第 2 5 号
国 道 国 技 第 9 9 号
国 道 環 第 8 4 号
国 道 高 第 1 1 7 号
国 道 参 有 第 1 7 号
令 和 8 年 1 0 月 6 日

北海道開発局 建設部長 殿
各地方整備局 道路部長 殿
沖縄総合事務局 開発建設部長 殿
各高速道路会社 担当部長 殿

国土交通省 道路局
道 路 交 通 管 理 課 長
国 道 ・ 技 術 課 長
環 境 安 全 ・ 防 災 課 長
高 速 道 路 課 長
参事官（有料道路管理・活用）

「アンダーパスにおける冠水事故防止に向けたガイドライン」について

令和8年8月千葉豪雨では、アンダーパスの冠水により人的・物的被害が発生し、その後も各地で大雨によるアンダーパスの冠水に伴い、同様の人的・物的被害が発生したところである。

こうした状況を踏まえ、アンダーパスの冠水事故を防止するためには、排水設備等による冠水防止のみに依存することなく、冠水のおそれが高まった段階での予防的な事前通行規制や、冠水時における速やかな通行規制を行うとともに、通行規制時に車両を確実に進入させないための対策を講じることが重要である。

このため、令和8年8月27日付け「アンダーパスにおける冠水事故防止に向けた当面の対応について」により、当面の対応を示し、実施可能な対策から速やかに取り組んできたところである。

こうした取り組みを一層推進していくため、今般、アンダーパスの冠水リスクに応じた通行規制、車両進入防止対策等の基本的な考え方を体系的に整理し、道路利用者の安全を確保することを目的として「アンダーパスにおける冠水事故防止に向けたガイドライン」（以下、「本ガイドライン」という。）を策定したので別添のとおり通知する。

各地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局においては、管理する道路について、本ガイドラインに基づき必要な対策を講ずるものとする。

また、地方公共団体、高速道路会社及び地方道路公社においても、管理する道路について、それぞれの道路構造、交通状況及び冠水リスク等を踏まえ、本ガイドラインを参考に必要な対策を講ずるものとする。

なお、地方公共団体が管理する道路に係る内容については、地方自治法第245条の4第1項に基づく技術的助言である。

そのため、各地方整備局等より貴管内の都道府県・政令市に対して参考送付するとともに、都道府県から管内の市町村（政令市除く）及び関係公社等の道路管理者に対して、周知いただくようお願いする。

アンダーパスにおける冠水事故 防止に向けたガイドライン

令和 8 年 1 0 月

国 土 交 通 省 道 路 局

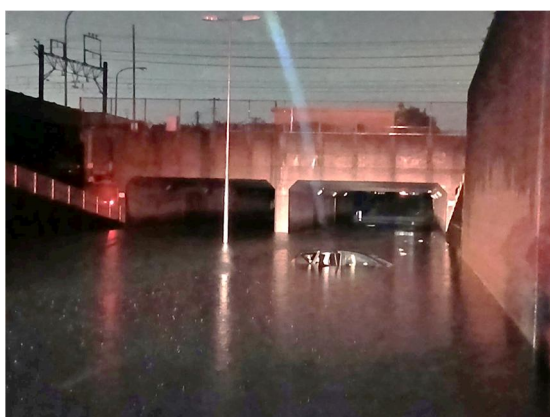
第1章 はじめに

1.1 背景・目的

近年、気候変動等に伴い大雨が頻発化・激甚化しており、短時間の大雨等により道路の冠水が発生している。

特に、アンダーパスは周辺の道路より低い位置に設けられていることから、周辺から雨水が集中しやすく、短時間で水位が急激に上昇するおそれがある。

令和8年8月の千葉豪雨では、アンダーパスの冠水により、人的・物的被害が発生した。その後も、各地で大雨によるアンダーパスの冠水に伴い、同様の人的・物的被害が発生している。



国道16号村田町アンダーパス（千葉県千葉市）



市道沼田・馬場線米田アンダーボックス（福島県いわき市）

図1 アンダーパスにおける冠水事故事例

こうした状況を踏まえ、アンダーパスの冠水事故を防止するためには、排水設備等による冠水防止のみに依存することなく、冠水のおそれが高まった段階での予防的な事前通行規制や、冠水時における速やかな通行規制を行うとともに、通行規制時に車両を確実に進入させないための対策を講じることが重要である。

このため、令和8年8月27日付け「アンダーパスにおける冠水事故防止に向けた当面の対応について」により、当面の対応を示したところである。

本ガイドラインは、同通知を踏まえ、アンダーパスの冠水リスクに応じた通行規制、車両進入防止対策等の基本的な考え方を体系的に整理し、道路利用者の安全を確保することを目的として策定するものである。

なお、本ガイドラインは、今後、運用後に明らかとなる災害時の課題等を踏まえ、必要に応じて見直しを行う予定である。

1.2 基本的考え方

アンダーパスの冠水事故を防止するためには、排水設備等による冠水防止のみに依存するのではなく、冠水のおそれが高まった段階での予防的な事前通行規制、冠水時における速やかな通行規制及び車両進入防止対策を組み合わせた多重防御により安全を確保することを基本とする。

また、停電や設備故障、通信障害等により、排水設備、車両進入防止設備の一部が正常に機能しない場合においても、安全側に移行できるよう、フェールセーフ¹の考え方に基づき、設備及び運用の両面から各箇所状況に応じた対策を講じるものとする。

1.3 対象とするアンダーパス

本ガイドラインは、道路が周辺地盤より低い位置にあり、交差する道路や鉄道の下を通過するアンダーパスその他これに類する冠水のおそれがある道路箇所を対象とする。

各地方整備局、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局においては、管理する道路について、本ガイドラインに基づき必要な対策を講ずるものとする。

また、地方公共団体、高速道路会社及び地方道路公社においても、管理する道路について、それぞれの道路構造、交通状況及び冠水リスク等を踏まえ、本ガイドラインを参考に必要な対策を講ずるものとする。

なお、地方公共団体が管理する道路に係る内容については、地方自治法第245条の4第1項に基づく技術的助言である。

第2章 アンダーパスの通行規制の基本的な考え方

アンダーパスの通行規制方法については、リスクが想定される箇所では、冠水発生時に通行規制について警告表示を行うとともに、速やかに物理的な通行規制を実施するものとし、さらに、人的・物的被害が発生しているなど、リスクが高い箇所では、予防的な事前通行規制を実施するものとする。

各アンダーパスについては、人的・物的被害の発生履歴²、冠水履歴³、幹線道路⁴等の道路種別、その他の冠水リスクを踏まえ、「特に高い冠水リスク箇所」、「高い冠水リスク箇所」、「一定の冠水リスク箇所」、「注意喚起・監視等リスク箇所」の4区分に類型化し、区分ごとの通行規制の方法を表1に整理する。

¹ 致命的な状態になることをなるべく回避できるような配慮をおこなうこと。

² 過去に発生したアンダーパスの冠水による道路利用者の死亡、負傷等、車両の水没又は損傷の記録。本ガイドラインにおいては、過去5年間を基本とする。

³ 過去に発生した大雨により、アンダーパス内に雨水が一定以上滞留した状況を監視カメラや目視により確認又は水位センサー等で検知した記録。本ガイドラインにおいては、過去5年間を基本とする。

⁴ 本ガイドラインでは、一定以上の交通量を有し、主要な都市、地域、防災拠点等を連絡する道路であって、道路ネットワークの骨格を形成するもの。

具体的には、人的・物的被害が発生した箇所や、幹線道路において冠水履歴がある「特に高い冠水リスク箇所」に区分されるアンダーパスについては、冠水による被害の発生・拡大を防止する必要性が高いことから、原則として「予防的な事前通行規制（物理的）」により対応するものとする。

また、冠水リスクが一定程度以上と評価される「高い冠水リスク箇所」及び「一定の冠水リスク箇所」に区分されるアンダーパスについては、冠水発生時に通行規制について道路情報板や赤色灯で警告表示を行うとともに、速やかに通行規制（物理的）を実施するものとする。

「注意喚起・監視等リスク箇所」に区分されるアンダーパスについては、冠水発生時に通行規制について赤色灯で警告表示を行うなど、適切な対応を行うものとする。

各アンダーパスの区分の判断に当たっては、本ガイドラインに示す評価項目に加え、当該箇所の個別の状況を踏まえて当該アンダーパスを管理する道路管理者が判断するものとする。なお、当該アンダーパスについて、該当する区分に示す規制方法よりも安全側となる規制方法を選択することを妨げないものとする。

表1 アンダーパスの通行規制の考え方

区分			通行規制
①	特に高い冠水リスク箇所	・人的・物的被害有り ・幹線道路（冠水履歴有り）等	予防的な事前通行規制の実施（物理的）
②	高い冠水リスク箇所	・幹線道路以外（冠水履歴有り）等	冠水発生時に、通行規制について警告表示、速やかに通行規制を実施（物理的）
③	一定の冠水リスク箇所	・一定の冠水リスク有り （例：内水浸水想定エリア内 等）	冠水発生時に、通行規制について警告表示、速やかに通行規制を実施（物理的）
④	注意喚起・監視等リスク箇所	・注意喚起・監視等で対応可能 （例：内水浸水想定エリア以外 等）	冠水発生時に、通行規制について警告表示（情報発信）

第3章 予防的な事前通行規制の実施等

3.1 予防的な事前通行規制の基本的考え方

近年の気候変動等により大雨が頻発化・激甚化するなか、アンダーパスの冠水事故を防止するため、冠水の発生時に通行規制を行う従来の対応に加え、警戒レベル4相当の防災気象情報⁵や降雨予測、実測雨量、水位等から冠水のおそれが高まった段階で、予防的に事前通行規制を実施することを基本とする。

当面は、アンダーパスの通行規制の考え方（表1）を踏まえ、過去に冠水による車両の水没、人的被害等が発生したアンダーパス、幹線道路において冠水履歴があるアンダーパスについて、原則として予防的な事前通行規制を実施するものとする。なお、上記以外のアンダーパスにおいても、各箇所の冠水リスクや道路構造、交通状況等を踏まえ、予防的な

⁵ 今年5月に気象庁で運用開始された新たな防災気象情報で、本ガイドラインでは、レベル4大雨危険警報、レベル4氾濫危険警報、レベル4高潮危険警報を対象とする。

事前通行規制を導入することができる。さらに、地方公共団体が管理する道路のアンダーパスについて、事前にバリケードを設置する等、予防的な事前通行規制を行うことも有効な対応の一つとして考えられる。



図2 国道16号村田町アンダーパスにおける予防的な事前通行規制

3.2 予防的な事前通行規制の設定等

3.2.1 予防的な事前通行規制基準

区分①「特に高い冠水リスク箇所」のうち、過去5年間を基本として人的被害又は車両の水没等の重大な物的被害が発生した箇所については、再度の被害を防止する観点から、警戒レベル4相当の防災気象情報が発表された場合又は当該アンダーパスについて設定した時間雨量の基準に達した場合（予測される場合を含む）に、原則として予防的な事前通行規制を実施するものとする。

一方、区分①「特に高い冠水リスク箇所」のうち、上記以外の箇所については、警戒レベル4相当の防災気象情報が一定の区域を対象として発表されることを踏まえ、広域で一律に通行規制を行うことによる交通への影響を軽減するため、警戒レベル4相当の防災気象情報が発表され、かつ、当該アンダーパスについて設定した時間雨量の基準に達した場合（予測される場合を含む）に、原則として予防的な事前通行規制を実施するものとする。

なお、警戒レベル4相当の防災気象情報については、内水氾濫を対象としたレベル4大雨危険警報を基本としつつ、市区町村が公表する洪水、内水、高潮及び津波に関するハザードマップの浸水想定深さ、過去の冠水実績、周辺地形等の地形条件および流域条件等を把握し、適切に設定する。

時間雨量基準については、当該アンダーパスへの雨水の流入量、集水面積、排水ポンプ等の排水能力⁶、排水先となる下水道、河川・水路等の整備状況及び排水能力、過去の降雨・冠水実績その他の排水条件を踏まえ、冠水のおそれが高まる時間雨量を箇所ごとに設定するものとする。

⁶ 参考：道路土工要綱(平成21年度版)（平成21年6月 社団法人日本道路協会）

また、供用後の周辺地域の開発や排水先となる下水道等の整備状況の変化など、流入・排水条件に大きな変化が生じた場合には、必要に応じて時間雨量の基準を見直すものとする。

なお、道路管理者又は警察が、現地の降雨状況等から車両の安全な通行を確保することが困難と判断した場合には、上記の基準によらず、予防的な事前通行規制を実施するものとする。

	河川氾濫	大 雨	土砂災害	高 潮
警戒レベル 5相当	レベル5 氾濫特別警報	レベル5 大雨特別警報	レベル5 土砂災害特別警報	レベル5 高潮特別警報
警戒レベル 4相当	レベル4 氾濫危険警報	レベル4 大雨危険警報	レベル4 土砂災害危険警報	レベル4 高潮危険警報
警戒レベル 3相当	レベル3 氾濫警報	レベル3 大雨警報	レベル3 土砂災害警報	レベル3 高潮警報
警戒レベル 2	レベル2 氾濫注意報	レベル2 大雨注意報	レベル2 土砂災害注意報	レベル2 高潮注意報
警戒レベル 1	早期注意情報			

図3 令和8年5月に運用開始された新たな防災気象情報

3.2.2 冠水発生時の速やかな通行規制

すべての区分のアンダーパスについて、冠水を確認又は検知⁷した場合には、速やかに通行規制を実施するものとする。

なお、道路管理者又は警察が、現地の状況等から車両の安全な通行を確保することが困難と判断した場合には、冠水の確認又は検知を待つことなく、通行規制を実施するものとする。

3.2.3 設備異常時等の通行規制

大雨時において、停電、排水設備の異常停止、監視設備の停止その他の異常により、アンダーパスの安全を確保するために必要な機能が低下した場合には、冠水の発生を待つことなく、フェールセーフの考え方を踏まえ、当該箇所の状況に応じて早期に通行規制を実施するものとする。また、設備異常時の判断基準及び対応フローについて、あらかじめ整理するものとする。

3.2.4 予防的な事前通行規制の準備

予防的な事前通行規制を円滑に実施するためには、警戒レベル3相当の段階において、現場対応者の安全確保に留意した上で監視の強化や通行規制の実施に向けた準備を行う必要がある。

⁷ 本ガイドラインでは、アンダーパスの最深部における水位検出器（水位センサー）による自動検知、監視カメラによる視覚的確認、そしてパトロールによる現地での目視や地域住民や警察からの通報を想定している。

具体的には、防災気象情報、雨量・水位、下水道や河川等の関連情報の継続的な把握、排水設備、水位検出器（水位センサー）⁸や監視設備の動作確認、遮断機等の稼働準備、関係者間の連絡体制の確立を行い、警戒レベル4相当又は時間雨量基準に移行した際に、速やかに通行規制を実施できる体制を整えておくことが重要である。

3.2.5 予防的な事前通行規制の検証・見直し

予防的な事前通行規制基準及び運用については、下水道や河川等の整備の進捗、降雨特性の変化、新たな浸水実績等を踏まえ、必要に応じて関係者間で定期的に検証・見直しを行うものとする。

3.3 通行規制の実施（物理的）

通行規制を実施（物理的）する際には、速やかに交通誘導員等の人員を配置するとともに、通行止め看板、バリケード、カラーコーン等の資機材を通行規制箇所適切に配置するものとする。併せて、道路情報板・赤色灯による通行規制についての警告表示を行うものとする。

なお、人員の配置については、現地の状況や各箇所の進入防止設備等の整備の状況を踏まえ、緩和可能とする。

また、通行規制を円滑に実施できるよう、通行規制の判断者、現場対応者、関係機関との連絡体制を構築し、必要な資機材等をあらかじめ準備しておくものとする。

平時から、現地において予防的な通行止めを実施する旨を明示した注意喚起看板を設置するなど、道路利用者に対して、冠水前であっても予防的な事前通行規制を行うことをあらかじめ周知するものとする。

通行規制を夜間・休日等を含めて大雨時に確実に迅速に実施できるよう、規制開始までを含めて役割分担や対応手順をあらかじめ確認しておくものとする。

3.4 通行規制の解除

通行規制の解除にあたっては、降雨状況等を踏まえ、再冠水のおそれがないことや道路施設等の安全を確認した上で判断するものとする。また、排水設備等に異常が発生している場合には、設備の復旧状況等を確認した上で、通行規制の解除を判断するものとする。

3.5 迂回誘導・情報提供

通行規制を実施する場合には、道路利用者が円滑に迂回等できるよう、道路情報板及びSNS等を活用して、通行規制や迂回路等の情報を提供するものとする。

また、通行規制及び交通誘導を円滑に実施するため、警察等の関係機関とあらかじめ調

⁸ 水位計測装置として、フロート式水位計、リードスイッチ式（デジタル式）水位計、水圧式水位計、非接触型水位計（超音波式）などの種類があるため、道路管理者が観測目的や現地条件に合わせて選択する。また、浸水センサの利用に関するガイドライン（案）（2026年3月）に記載され、全国の実証実験で用いられている浸水センサも対象とする。

整しておくものとする。

さらに、必要に応じて規制開始前から道路利用者に情報提供を行い、規制するアンダーパスへの進入経路への車両の流入の抑制を図るものとする。

第4章 車両進入防止対策の強化

4.1 車両進入防止の基本的考え方

通行規制を実施した場合に、車両が冠水のおそれのあるアンダーパスへ進入することを防止するため、進入防止、注意喚起、監視の対策を組み合わせ、多重防御により車両の進入を防止するものとする。

当面は、アンダーパスの通行規制の考え方（表1）を踏まえ、各箇所区分に応じた対策の基本的な考え方（表2）として考慮し、現場の交通状況、周辺の地形等に応じて、関係機関との連携や道路利用者への情報提供・注意喚起の取組を検討の上、必要な対策について、道路管理者が判断する。また、一部の設備や対応に不具合が生じた場合にも安全を確保できるよう、フェールセーフの考え方に基づく体制・運用を構築することが重要である。

表2 アンダーパスにおける車両進入防止対策（設備等）

区分		進入防止				注意喚起		監視	
		遠隔遮断機 (自動含む)	遮断機 (手動等)	道路 情報板	赤色灯	注意喚起 看板 (規制内容)	路面標示 側壁標示	水位 検出器 (水位センサー)	監視 カメラ (CCTV)
①	特に高い 冠水リスク箇所	○		○	○	○	○	○	○
②	高い 冠水リスク箇所		○	○	○	○	○	○	
③	一定の 冠水リスク箇所				○	○	○	○	
④	注意喚起・ 監視等リスク箇所				○	○	○	○	

4.2 注意喚起対策

道路利用者がアンダーパスの冠水リスクや通行規制情報等を早期に認識し、適切に回避できるよう、水深等の注意喚起の路面・側壁標示、注意喚起看板等の警告標示や、道路情報板・赤色灯を活用し、冠水のおそれや通行規制等について分かりやすく情報提供するものとする。

なお、夜間や大雨時等においても、道路利用者が冠水リスク等を容易に認識できるよう、必要に応じて、視認性の確保を検討するものとする。



図4 アンダーパスにおける注意喚起対策の例

4.3 通行規制時の進入防止措置

4.3.1 規制箇所への資機材の配置

通行規制を実施する際には、速やかに、通行止め看板、バリケード、カラーコーン等の資機材を通行規制箇所に適切に配置し、車両の進入防止を図るものとする。

4.3.2 進入防止設備の設置

予防的な事前通行規制を導入するアンダーパスについては、道路構造や交通状況等を踏まえ遠隔遮断機（自動含む）⁹を設置することを基本的な考え方として考慮し、必要な対策について、道路管理者が判断する。

遠隔遮断機（自動含む）の設置にあたっては、通常時の交通への影響や緊急時の作動方法を踏まえ、各箇所の状況に応じて適切な設備及び運用方法を検討するものとする。

なお、遠隔遮断機の運用にあたっては、通行車両等の安全を確保するため、監視カメラ等により現地の交通状況を確認した上、慎重に操作するものとする。

それ以外のアンダーパスにおいては、冠水リスクや交通状況等を踏まえ、必要に応じて遮断機（手動等）¹⁰の進入防止設備を設置するものとする。

なお、遠隔遮断機（自動含む）等を設置するまでの間は、交通誘導員等によるバリケード設置の対応により、車両の進入を防止するものとする。

また、冠水時に速やかに通行規制についての警告表示が実施できるよう、基本的には赤色灯を設置するものとする。当該赤色灯は、水位検出器（水位センサー）と連動して作動し、冠水の発生を道路利用者に警告する機能を有するものとする。なお、赤色灯を設置するまでの間は、カラーコーン等設置の対応を行うものとする。

⁹ 制御装置により作動可能となる交通遮断装置（現地の水位等の情報により自動で作動するものを含む）。

¹⁰ 道路管理者が現地で手動により作動する交通遮断装置。



図5 アンダーパスにおける進入防止対策の例

4.3.3 監視設備の設置

雨量計、水位検出器（水位センサー）、監視カメラ等について、それぞれの道路構造、交通状況及び冠水リスク等を踏まえ、必要に応じて設置するものとする。



図6 アンダーパスにおける監視対策の例

4.3.4 進入防止設備、監視設備の作動確認

遮断機等の進入防止設備及び雨量計、水位検出器（水位センサー）、監視カメラ等の監視設備については、平常時の点検や維持管理に加え、大雨時や停電時等を想定した作動確認を行い、確実に機能する状態を確保するものとする。

また、設備が作動しない場合を想定し、手動操作による対応やバリケード等の代替措置についても、あらかじめ対応方法を整理しておくものとする。

4.3.5 地域住民、沿道施設等の協力

アンダーパスの車両進入防止措置を適切に実施するため、地域住民や沿道施設等から道路管理者への通報を受ける体制を、あらかじめ構築することを検討するものとする。

また、災害時協定等を活用し、通行規制箇所へのバリケード、カラーコーン等の資機材の配置や設置に係る協力体制¹¹について、あらかじめ構築することを検討するものとする。

第5章 排水機能の確保

5.1 基本的考え方

アンダーパスの冠水事故を防止するため、排水設備、非常用電源その他の設備について、必要な機能を確保するとともに、適切に維持管理するものとする。

また、排水設備等が正常に機能することのみに依存することなく、停電、設備故障その他の異常が発生した場合においても、通行規制及び車両進入防止により道路利用者の安全を確保できるようにするものとする。

5.2 排水機能の確保

排水ポンプ、排水管、集水ます等の排水設備について、アンダーパスへの雨水の流入状況、集水面積及び排水先となる下水道、河川・水路等の整備状況を踏まえ、必要な排水機能を確保するものとする。側溝や集水ます等の排水構造物については、土砂の堆積等による通水障害を防止するため、必要な清掃を実施するものとする。

また、供用後の周辺地域の開発、排水先となる下水道、河川・水路等の整備状況その他排水条件に大きな変更が生じた場合には、必要に応じて排水設備の能力等を確認し、必要な対策を講ずるものとする。

5.3 停電・設備異常時の機能確保

停電時においても、排水設備等について、道路利用者の安全確保に必要な機能を確保するものとする。

また、停電、設備故障その他の異常により必要な機能を確保できない場合には、第3章に基づく通行規制等により安全を確保するものとする。

5.4 設備の点検・維持管理及び更新

排水設備、非常用電源その他の設備の点検、整備及び維持管理については、「道路関係設備（機械設備）点検・整備・更新マニュアル（案）」¹²その他の関係する基準・マニュアル

¹¹ 参考：佐賀市排水対策基本計画【第2回改訂版】（2026年6月）「3. 排水対策」

¹² 参考：道路関係設備（機械設備）点検・整備・更新マニュアル（案）（平成28年3月（令和8年10月一部改訂））

等も踏まえ、適切に実施するものとする。

また、点検等により、設備の老朽化、機能低下その他の異常が確認された場合には、必要な補修、更新又は改良を行い、必要な機能を確保するものとする。

なお、設備の点検方法、点検頻度、作動確認方法その他の具体的な維持管理方法については、関係する基準・マニュアル等によるものとする。

また、「道路関係設備（機械設備）点検・整備・更新マニュアル（案）」については、本ガイドライン等を踏まえて、必要に応じて改定を実施する。

第6章 関係機関との連携

6.1 関係機関との連携・情報共有

予防的な事前通行規制、車両進入防止、迂回誘導等を迅速かつ適切に実施できるよう、警察、消防、自治体等の関係機関や、災害時協定等により地域住民や沿道施設等からの協力を求める場合はそれらの関係者との連絡・協力体制や役割分担をあらかじめ調整・整理しておくものとする。

この際、大雨時の降雨状況、道路冠水、水位、排水設備等の異常、通行規制等について、情報共有の方法、連絡先及び連絡のタイミング等を明確化する。

なお、関係機関との連携・情報共有にあたっては、既存の道路防災情報に関わる連絡協議会¹³等を活用するものとする。

6.2 訓練・連携体制の確認

大雨・冠水を想定し、必要な箇所について、情報伝達、通行規制、車両進入防止、排水設備等の操作を含む訓練を関係機関と連携して実施することを基本とする。

訓練を通じて、大雨時の対応体制、役割分担及び連絡方法等を確認するとともに、実際の大雨時に迅速かつ確実に対応できるよう、訓練により明らかとなった課題について、必要な改善を行うものとする。

¹³ 道路防災情報の収集、連絡体制の確立を図り、道路利用者や住民に安全・確実な情報提供を目的とする、国、都道府県、警察、高速道路会社等から構成される都道府県単位で設置された協議会。

第7章 道路利用者への情報提供・注意喚起

7.1 平時からの注意喚起

アンダーパスの冠水事故を防止するためには、平時から道路利用者に対して、アンダーパスの冠水リスクについて、十分な理解を促すとともに、大雨時に浸水が懸念される場合には、不要不急の車での外出を控えるなどの行動変容を促すことが必要である。

このため、アンダーパス、予防的な事前通行規制を実施する箇所や冠水事故への対応について、ホームページ等で十分な周知を行うことが必要である。

7.2 大雨時の情報提供

大雨時に浸水が懸念される場合には、道路利用者に対して、不要不急の車での外出を控えるとともに、安全を最優先に行動するよう呼びかけることが重要である。

具体的には、大雨により浸水が懸念される場合には車での移動を控えることや、冠水した道路への進入は命に関わる危険があることなどを呼びかけるとともに、特にアンダーパスについては、短時間で浸水し、水位が急激に上昇するおそれがあることを道路利用者に周知することが必要である。

なお、運転中の道路利用者に対して、カーナビ等を活用し、大雨に伴うアンダーパスの冠水リスクや通行規制情報等を提供することで、危険箇所への進入回避を促すものとする。

また、予防的な事前通行規制の実施見込みや規制情報等について、道路情報板、ホームページ等を活用して情報発信を行うものとする。

7.3 道路利用者からの情報の活用

アンダーパスの冠水状況等を早期に把握するため、道路管理者が適切に監視するとともに、道路利用者からの情報も活用していくことが重要である。

そのため、道路緊急ダイヤル（#9910）¹⁴等を活用した道路利用者からの冠水情報の収集について、その利用方法を周知することが必要である。

7.4 冠水時の車両からの脱出への備え

冠水したアンダーパスに車両を進入させないことが原則であるものの、万一、水没した車両内に閉じ込められた場合に備え、道路利用者が平時から緊急脱出用ハンマーの携行等、冠水時の車両からの脱出に備えることが必要である。

このため、ホームページ等で緊急脱出用ハンマーの携行等を周知し、アンダーパスの冠水事故防止に努めるものとする。

¹⁴ 道路の穴ぼこ、路肩の崩壊などの道路損傷、落下物や路面の汚れなど道路の異状を24時間受け付けている緊急通報窓口。

第8章 アンダーパス冠水事故防止対策推進計画

国は、全国のアンダーパスにおける冠水事故防止対策を計画的かつ着実に推進するため、本ガイドラインに基づき、「アンダーパス冠水事故防止対策推進計画」を策定するものとする。

推進計画においては、各道路管理者による対策区分を踏まえ、予防的な事前通行規制、車両進入防止対策等について、全国的な対策の方針及び実施目標を定めるものとする。

国は、対策の実施状況を把握し、その進捗状況等を踏まえ、必要に応じて推進計画を見直すものとする。また、推進計画の策定及び推進にあたっては、既存の道路防災情報に関わる連絡協議会等を活用し、関係する道路管理者間で対策方針や実施状況等の情報共有・調整を図るものとする。