

令和7年度 道路に関する新たな取組の 現地実証実験(社会実験) 公募要領

1. 目的

この実験は、社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、関係行政機関、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行・評価し、もって新たな施策の展開と円滑に事業を執行することを目的とするものです。

2. 申請方法等

(1)申請者

実験を実施しようとする地方公共団体とします。

なお、複数の地方公共団体にまたがって実施しようとする場合の申請者は、代表となる地方公共団体とします。

※民間企業が現地実証実験を行いたい場合は、一緒に取り組む地方公共団体と、3(4)に示す協議会等を組織し、地方公共団体が申請することが可能です。

(2)申請書

申請書は、「【様式】公募申請書」のとおりです。

(3)提出先、相談、問い合わせ

提出先や実験の内容についての相談、申請書類の作成方法等の問い合わせ先は、地方整備局等(別紙1参照)です。申請書は電子メールもしくは電子媒体で提出して下さい。

なお、申請書の受付後、内容について、確認またはヒアリングを行う場合があります。

(4)受付期間

令和7年4月 11 日(金)～令和7年5月 23 日(金)

3. 募集する実験内容について

(1)募集する実験

国土交通省道路局が社会実験として検証したい「道路局指定型」を公募します(別紙2参照)。

「道路局指定型」

公共交通空白地域における自転車等を活用したモビリティ・ハブに関する社会実験

- 公共交通空白地域において、公共交通と接続するモビリティ・ハブの設置等により、自転車等のモビリティでカバーし、通勤・通学や観光の二次交通など「地域の足」の確保に関する効果検証を行う。
- また、モビリティ・ハブに乗り入れるバスやシェアサイクル等のモビリティのデータについて、サービス向上や各種計画等への活用を図る。

道路空間の時間的・空間的な役割分担による有効活用に関する社会実験

- 市街部の歩道や路肩等において、移動可能な駐輪器具や車止めを活用し、一日を通した道路空間の有効活用に関する効果検証を行う。
 - ⇒日中:自転車等(原動機付自転車、自動二輪車を含む)や多様なモビリティの駐停車スペース、まちなかの賑わいスペースとして活用。
 - 早朝・夜間:沿道施設への物流のための荷捌きスペースとして活用。
- または
- 市街部の荷捌き等の駐車が多い路線において、地域を面的に捉えて別路線を活用することで自転車通行空間を確保し、道路空間の有効活用に関する効果検証を行う。

高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備に関する社会実験

- 地域において交通事故を減らし、また、自家用車を用いずに円滑に移動できる道路交通環境の整備を目指して、データを活用した高齢者事故リスク箇所の抽出及び対策の実施や見守り通報サービスとの連携、井戸端会議を促進するような滞留空間の形成など高齢者の移動支援を行う。
- 具体的には、高齢者の人流データと交通事故・交通データ等を活用したデータ分析により、高齢者の事故が起こりやすい箇所を抽出し、そのデータ分析結果を踏まえた対策の実施による・効果検証を行う。

また、現在、道路局が進めている施策内容については、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」や「WISENET(ワイズネット)2050・政策集」の内容をご参照ください。

(2)募集する実験の要件

次の要件1及び要件2を満たすことが必要です。

要件1

以下のいずれかに該当すること。

- ・現地での社会実験を通じて効果の検証、課題の抽出、制度設計の見直し、事例の積み重ね等を行うことにより、道路の構造、占用等に関係する法令、基準、通達、事務連絡等の見直し(運用に関する場合を含む)に結びつく可能性があるもの(見直しの対象となる法令等とその改善提案内容を申請書に必ず記載して下さい)
- ・現地での社会実験を通じて新規施策の導入・実施に結びつき、全国的に周知・推奨すべき取組となる可能性があるもの

要件2

以下のいずれにも該当しないこと。

- ・既存の制度を単純に適用することで、現地実証実験を行わなくても実施が可能となるような事業
- ・催事やイベントを目的としたものや料金施策に関する実験
- ・別紙3に示す道路局で別途実施している社会実験に関する実験

(3)実施期間

実施期間は、次のいずれか1つに特定して下さい。

なお、「社会実験の推進に関する懇談会」(以下「懇談会」という。)における審査結果によっては、実施期間を2か年度で申請しても、申請者との合意のもと、単年度として採択される場合がありますので、予め承知下さい。

① 単年度

実験の実施期間は、令和7年度中(令和8年3月31日まで)です。

実験の対象として、3. (2)の要件を満たし、関係行政機関、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行する単年度の現地実証実験を伴うものとします。

② 2か年度

実験の実施期間は、令和7年度～8年度(令和9年3月31日まで)です。

実験の対象として、3. (2)の要件を満たし、関係行政機関、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行する2か年度の実験を伴うもの。

2か年度にわたって現地実証実験を行うものや、1年目に計画・調整、2年目に現地実証実験を行うもので、毎年度の予算措置は必要となりますが、継続した実験が2年目の早期から実施可能となります。

なお、2か年度の実験に申請を行う場合には、2か年度にわたって実施する合理的な理由が必要になります。

また、1年目の実験状況や予算の都合等により、2年目の予算措置ができない場合があります。

(4)実施体制

実験の実施に当たっては、関係者※からなる協議会等(以下、「協議会等」)を組織することとします。その際、協議会等には、申請者のほか、関連する地方公共団体及び国土交通省(国道事務所または地方整備局等)が構成員(オブザーバーである場合も含む)に含まれることが必要です。

なお、申請には協議会等の構成員毎の役割分担(予定)を示していただき、実験の実施に当たり、国道事務所または地方整備局等、地方公共団体、NPO団体、民間企業等が連携して、それぞれが相応しい役割を果たすことを前提とします。

※関係者とは、例えば、都道府県・市区町村、国道事務所または地方整備局等、有識者、警察、NPO団体、民間企業等です。

(5)関係機関との調整

申請に先立ち、国道事務所または地方整備局等との事前相談を必須とします。また、地元住民、関係行政機関等とも十分な調整をして下さい。特に、交通規制や道路の使用許可を要する場合については、あらかじめ所管の警察と十分な調整をして下さい。

4. 費用に関する国の負担

国土交通省が負担する費用は、実施計画の策定のための費用、実施の準備・仮設のための費用、実施・運営のための費用、各種調査のための費用、効果分析・評価のための費用です。恒久的な施設整備のための費用及び催事・イベントに係る経費については対象となりません。国土交通省が負担する限度額は、実施期間が単年度または2か年度のいずれの場合でも、2,000万円程度とします。

なお、応募状況により、国土交通省の負担額が申請額よりも少なくなる場合があります。この場合の不足額は、申請者が別途独自の予算を調達することとします。

5. 実験の採択

(1)採択方法

有識者からなる懇談会の意見を踏まえ、国土交通省で採択します。

(2)評価、採択の観点

提出された申請書に対して、以下の視点に着目して評価し、採択します。

- ① 実験内容が、3. (2)の要件を満たしているか。
- ② 検証項目と目標値、計測手法、実験の実施計画の妥当性。
 - ・本格実施の判断をするために検証が必要な項目と目標値、計測方法、実験の実施計画(実施手順、スケジュール、実験費用等、実施期間が2か年度の場合は、2か年度分の実施計画)
 - ・実施期間が2か年度の場合は、実施時期・期間の妥当性
 - ・実施期間が2か年度の場合は、複数年で実験を行う必要性
- ③ 地元住民、関係行政機関との合意・調整状況、実施に向けた体制の妥当性。
 - ・これまでの地元住民、関係行政機関との合意・調整状況
 - ・協議会等の構成員の役割分担や体制の妥当性
- ④ 実験終了後の本格実施に向けた計画の妥当性。
- ⑤ 本実験に関する検討の状況。
 - ・協議会等の設置状況やこれまでの検討状況など

(3)採択結果の連絡及び計画書の提出

採択結果は、申請者あてに連絡します。また、国土交通省のホームページ等において採択した実施地域及び実験の名称を公表します。なお、3. (3)で記載のとおり、実施期間を2か年度で申請しても、申請者との合意のもと、単年度として採択される場合があります。

採択された実験については、実験の開始に先立って実施内容が詳細に記述された計画書(実施期間が2か年度の場合は2か年度分の計画書)を、実施地域を所管する地方整備局等に提出していただきます。計画書の提出期限は、採択決定後 30 日以内とします。

6. 現地視察の実施

5. (1)の「有識者からなる懇談会」の委員1名程度を派遣して、実験計画の妥当性や進捗状況等について確認を行います。

7. 実験結果の報告等

実施期間が単年度の場合は、実験結果に関する報告書や関連資料等を、令和8年2月末までに実施地域を所管する地方整備局等を経由し、国土交通省に提出していただきます。

実施期間が2か年度の場合は、実験の実施状況に関する中間報告書を令和8年1月末までに、実験結果に関する報告書や関連資料等を、令和9年2月末までに実施地域を所管する地方整備局等を経由し、国土交通省に提出していただきます。

また、実施結果について社会実験実施報告会や日本道路会議などの講演会等での発表、その後の実施状況についての報告、アンケート調査等をお願いすることがあります。

なお、提出された報告書等は、国土交通省に帰属するものとし、その後、道路施策の推進において、必要に応じて使用したり、HP等で公表することがあります。

8. 実験終了後の継続調査及び他地域への情報提供

国土交通省は、本格実施に向けた課題解決等のため、実験終了後の進展状況等について継続して調査をしますのでご協力をお願いします。

また、各地域の要望を踏まえ、他地域の実験等で得られた知見の提供等を行います。

応募書類の提出先、問い合わせ先

機関名	部 署	住所	電話・E-Mail
北海道開発局	建設部 道路計画課	〒060-8511 札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1 合同庁舎 16 階	011-709-2311 hkd-ky-shakai-811@gxb.mlit.go.jp
東北地方整備局	道路部 道路計画第二課	〒980-8602 仙台市青葉区本町3-3-1 仙台合同庁舎B棟13階	022-225-2171 thr-82doukei2@ki.mlit.go.jp
関東地方整備局	道路部 道路計画第二課	〒330-9724 さいたま市中央区新都心2-1 さいたま新都心合同庁舎2号館19階	048-600-1342 ktr-doukei2@gxb.mlit.go.jp
北陸地方整備局	道路部 地域道路課	〒950-8801 新潟市中央区美咲町1-1-1 新潟美咲合同庁舎1号館	025-280-8880 hrr-244001@mlit.go.jp
中部地方整備局	道路部 計画調整課	〒460-8514 名古屋市中区三の丸2-5-1 名古屋合同庁舎2号館	052-953-8171 cbr-chikird@mlit.go.jp
近畿地方整備局	道路部 道路計画第二課	〒540-8586 大阪市中央区大手前3-1-41 大手前合同庁舎	06-6945-7420 kkd-doukei2ka@mlit.go.jp
中国地方整備局	道路部 地域道路課	〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30	082-221-9231 chiikidouro@cgr.mlit.go.jp
四国地方整備局	道路部 道路計画課	〒760-8554 高松市サンポート3-33 サンポート合同庁舎11階	087-811-8322 skr-dourokeikaku@mlit.go.jp
九州地方整備局	道路部 道路計画第二課	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-10-7 福岡第2 合同庁舎	092-476-3530 qsr-douro_keikaku202@mlit.go.jp
沖縄総合事務局	開発建設部 道路建設課	〒900-0006 那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2 地方合同庁舎2号館3階	098-866-1914 dourokensetsuka@ogb.cao.go.jp

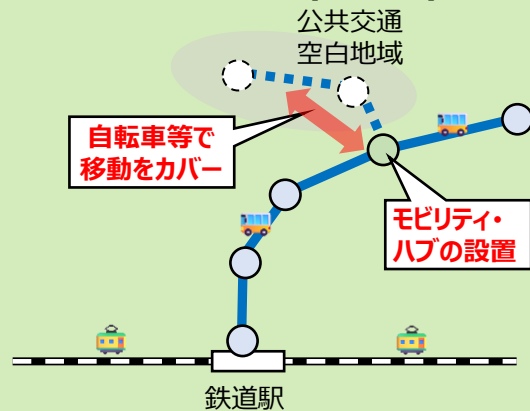
公共交通空白地域における自転車等を活用したモビリティ・ハブに関する社会実験

実験の内容

- 公共交通空白地域において、公共交通と接続するモビリティ・ハブの設置等により、自転車等のモビリティでカバーし、通勤・通学や観光の二次交通など「地域の足」の確保に関する効果検証を行う。
- また、モビリティ・ハブに乗り入れるバスやシェアサイクル等のモビリティのデータについて、サービス向上や各種計画等への活用を図る。

実験のイメージ

<公共交通空白地域(イメージ)>



<モビリティ・ハブ>

- ・バス停付近にシェアサイクルポートを設置



(沖縄県那覇市)

多様なモビリティ
にも対応



(兵庫県さいたま市)

<データ活用>

ポート位置や利用可能な自転車の台数等のシェアサイクルに関するデータ(GBFS)やバスの停留所や時刻表等に関するデータ(GTFS)等、モビリティのデータ活用によるサービス向上等



その他、利用状況のデータをサービスの実施計画や公共交通に関する計画等にも活用

- ・「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業と連携した取組の展開

プロジェクトでは、

- ✓ 従業員用駐輪場を確保
- ✓ 交通安全教育を年1回実施
- ✓ 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化

を満たす企業・団体について、国が「宣言企業」として認定



参考

「2040年、道路の景色が変わる」

マイカーなしでも便利に移動できる道路

マイカーを持たなくても便利に移動できるモビリティサービス (MaaS) が、すべての人に移動手段を提供する



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点 (モビリティ・ハブ)

「WISENET2050・政策集」



シェアサイクル導入の促進 (札幌市) 7

道路空間の時間的・空間的な役割分担による有効活用に関する社会実験

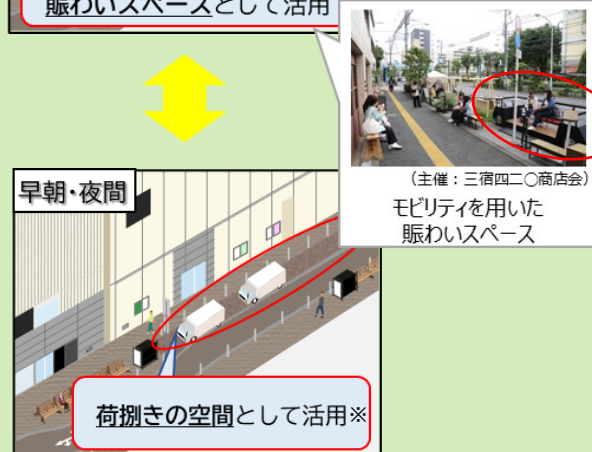
実験の内容

- 市街部の歩道や路肩等において、移動可能な駐輪器具や車止めを活用し、一日を通した道路空間の有効活用に関する効果検証を行う。
⇒ 日中：自転車等(原動機付自転車、自動二輪車を含む)や多様なモビリティの駐停車スペース、まちなかの賑わいスペースとして活用。
早朝・夜間：沿道施設への物流のための荷捌きスペースとして活用。
- または
- 市街部の荷捌き等の駐車が多い路線において、地域を面的に捉えて別路線を活用することで自転車通行空間を確保し、道路空間の有効活用に関する効果検証を行う。

実験のイメージ

<時間帯による柔軟な使い分け>

時間帯により車止めを移動し、道路空間を効率的に使い分け



※AIカメラによる利用制御・課金の検証も想定

<地域を面でとらえた路線ごとの役割分担>



参考

「2040年、道路の景色が変わる」



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

「WISNET2050・政策集」

道路空間の再配分

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的な課金とともに、市街地の自転車・公共交通利用環境を整備



ノルウェー オスロ市

高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備に関する社会実験

実験の内容

- 地域において交通事故を減らし、また、自家用車を用いずに円滑に移動できる道路交通環境の整備を目指して、データを活用した高齢者事故リスク箇所の抽出及び対策の実施や見守り通報サービスとの連携、井戸端会議を促進するような滞留空間の形成など高齢者の移動支援を行う。
- 具体的には、高齢者の人流データと交通事故・交通データ等を活用したデータ分析により、高齢者の事故が起こりやすい箇所を抽出し、そのデータ分析結果を踏まえた対策の実施による・効果検証を行う。

実験のイメージ

高齢者の事故リスク箇所の抽出

データ分析（人流×事故×交通データ）により高齢者の移動経路や事故が起こりやすい箇所・エリアを抽出



高齢者の移動経路の人流データ
(高齢者見守りサービスなど)

事故データ・交通データ

高齢者の事故リスク箇所の抽出

道路交通環境の整備の例

データ分析の結果を踏まえた対策の実施・効果検証

- ・安全対策：横断防止柵、横断施設の配置、物理的デバイスの設置、ゾーン対策徘徊による踏切立ち入り防止対策 等
- ・移動支援：狭さく等の物理的デバイスの設置にあわせてシニアカーが円滑に移動できる経路設定及び整備高齢者が滞留できる空間を形成見守り通報サービスとの連携等



参考

「2040年、道路の景色が変わる」

交通事故ゼロ

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成する



日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会のイメージ

○道路局で別途実施している社会実験

- ・自動運転に資する路車協調システムおよび走行空間の実証実験

(https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001891.html)

- ・ICT・AIを活用したエリア観光渋滞対策の実験・実装

(http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000887.html)

- ・ETC2.0高速バスロケーションシステム実証実験

(http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000961.html)

- ・高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」

(https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001554.html)

- ・東京湾アクアライン上り線(木更津→川崎方面)におけるETC時間帯別料金の実施

(https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001675.html)

- ・道路空間を活用したカーシェアリング社会実験

(http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000953.html)

- ・物流車両等を優先利用案内した予約専用駐車場の実証実験

(http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001249.html)

※括弧書きは実験内容が分かるホームページアドレスを示しています。