資料1

コンソーシアムにおける議論について

令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験 概要

○目的：「令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験」においては、建設中の新東名高速道路の区間における2027年度までの実験実施に先立ち、既存の技術・施設における実験を通じ、自動物流道路の実装に向けた技術的課題の検証および運用に必要な条件整理等を行うことを目的とする。

○公募期間：7月31日（木）～9月5日（金）

○実験場所：国土技術政策総合研究所の試験走路※（申請者より提案のあった場所での実施も可とする）

○実験期間（国総研）：（トンネル部）11月19日（水）～12月26日（金）、2月2日（月）～2月28日（土）
（直線部）12月15日（月）～12月26日（金）　※8月18日（月）～20日（水）の各日10時、14時～現地確認可能

実証実験内容

○ インフラ側の必要面積、輸送効率等の観点から6つのユースケース（拠点での積卸し作業の効率化、自動走行、走路変更、通信安定性・運行管理など）を設定し、必要な幅員、加減速や停止・発進に必要な距離、走路変更の可否、トラックから搬送機器への積卸しの自動化技術の適用可能性や性能、通信の安定性、自動走行時の位置精度などについて検証

公募要件

○ 公募要領に記載した6つのユースケースのいずれかに対応した実証実験を実施し得る者

○ 上記実験場所において実験を実施可能な機器、システム、人材等を保有し、実験環境の整備・調整に責任を持って対応できる者

○ 実証実験への参加はユースケース毎となるが、申請者は個社でも複数社でも可能である。また、同一の社が複数社での申請も含め、複数のユースケースに申請することも可能

実証実験のスケジュール概要

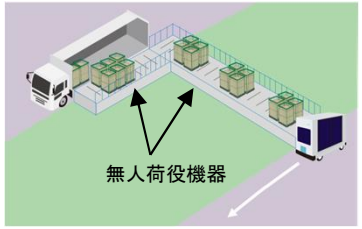
想定時期	フェーズ	申請者	国土交通省
7月31日～9月5日	公募	申請書の提出	
	～申請書の審査～		
9月中旬	採択結果発表		採択結果の連絡
9月中旬～	実験準備	実施計画書の提出	
	～実証実験の実施～		
12月～2月末	実験後	報告書・データ等の提出	

令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験 概要

○今年度の自動物流道路の実証実験では、以下の6つのユースケースにおいて要素技術等の検証を行う。
○これらのユースケースに沿って実証実験を行う事業者を対象に公募。

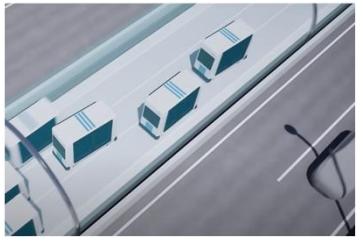
ユースケース①
拠点：無人荷役機器による荷役作業の効率化

無人荷役機器による
トラックからの荷積み・
荷卸し、搬送機器への
積み替え作業の自動化
に必要な床面積、作業
時間などについて検証



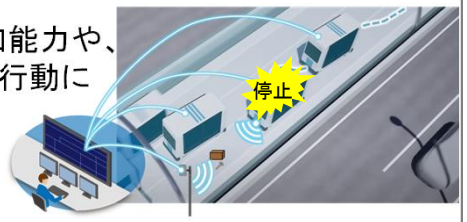
ユースケース②
本線単路部：搬送機器の自動走行

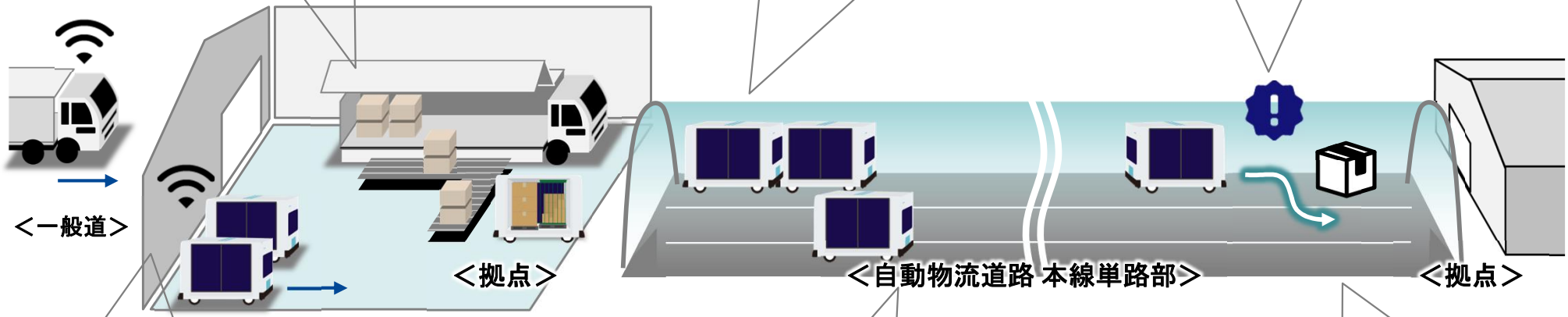
速度や荷物重量の
異なる搬送機器の
自動走行の状況、
必要な道路幅、
走行環境、荷物への
影響などを検証



ユースケース③
本線単路部：異常検知及び搬送機器の回避行動

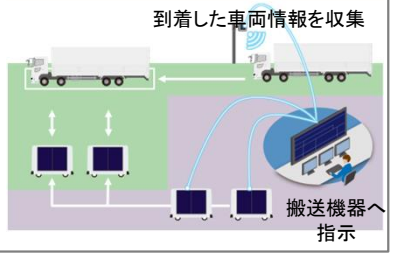
異常発生時の検知能力や、
それに対する回避行動に
おける走行技術
および制御の
精度について検証





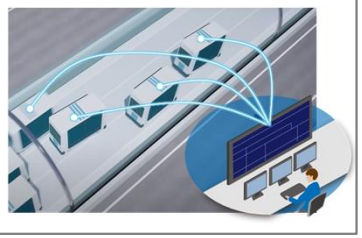
ユースケース⑥
拠点：搬入車両の到着予定情報の情報提供

搬入車両の到着予定
情報をシステムで受信し、
搬送機器へ指示。
車両の到着に合わせて
搬送機器をスタンバイ
させる運用について検証



ユースケース⑤
その他：搬送機器の運行管理

搬送機器や荷物の
運行状況を管理する
ためのシステムに
ついて、その有効性と
課題を検証



ユースケース④
本線単路部：搬送機器の通信安定性

トンネルなど通信
環境が不安定な
状況下においても、
自動走行が可能か
どうかを検証

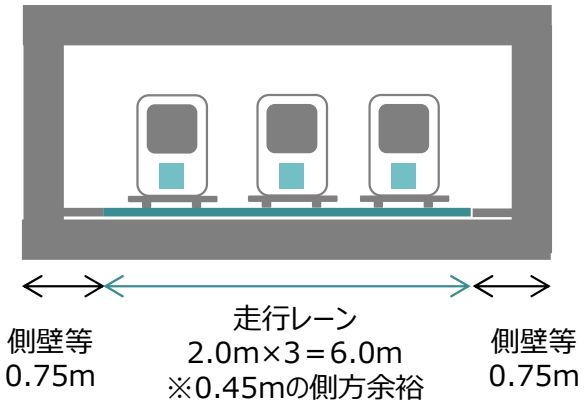
道路構造カルテの作成

自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム
インフラ分科会にて議論中

自動物流道路の実装に向け、具体的なルート・構造の議論を行うため、東名・新東名・名神・新名神高速道路について、条件を設定のうえ、既存の道路構造や周辺環境を整理した道路構造カルテを作成。今後、ケーススタディを踏まえて修正。

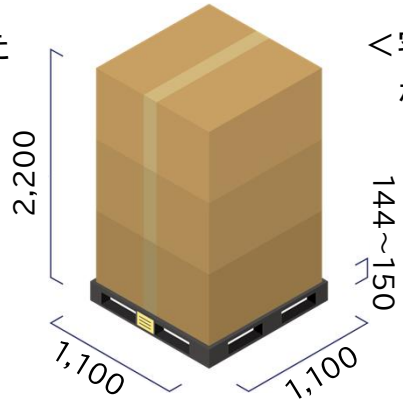
条件	考え方
設置箇所	・地上部については、車道の中央部に設置することを想定 ・地下部については、既存高速道路もしくはその周辺に設置することを想定
車線構成	・荷物は1.1m×1.1mサイズのパレットを想定し、1車線あたりの幅員は2.0m（側方余裕を0.45mずつ確保）とする ・車線数は、バッファリングレーンを考慮し、3車線として検討する
構造物	・カート等の機能や維持管理を考慮して、地上部では屋根付き構造とする ・構造の必要幅員は、一般的なボックスカルバートの側壁厚さ（0.5m）と内側の側方余裕を0.25m確保し、合計0.75mを確保する
道路構造/延長	・トンネル位置・延長は、トンネル標識を確認して整理 ・橋梁位置・延長は、全国道路施設点検データベースを参考に整理（50m以上の橋梁を対象） ・土工部の延長は、道路交通センサスでのIC間延長からの差分で整理 ⇒連続的に模式図で整理
沿道環境	・道路交通センサスより、DID地区、平地、山地の区分を整理
オーバーブリッジ	・航空写真を確認し、道路と鉄道に区分して整理
上下線の離隔	・IC間の代表断面において、航空写真より計測
交差条件	・鉄道施設との交差箇所、河川との交差箇所を整理
主要拠点	・接続IC、鉄道駅、港湾、空港等

■想定される自動物流道路の幅員構成イメージ

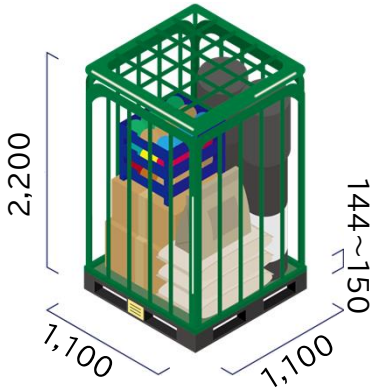


■荷物の規格イメージ（案）

＜パレタイズされた荷物の場合＞



＜宅配便荷物などの場合＞

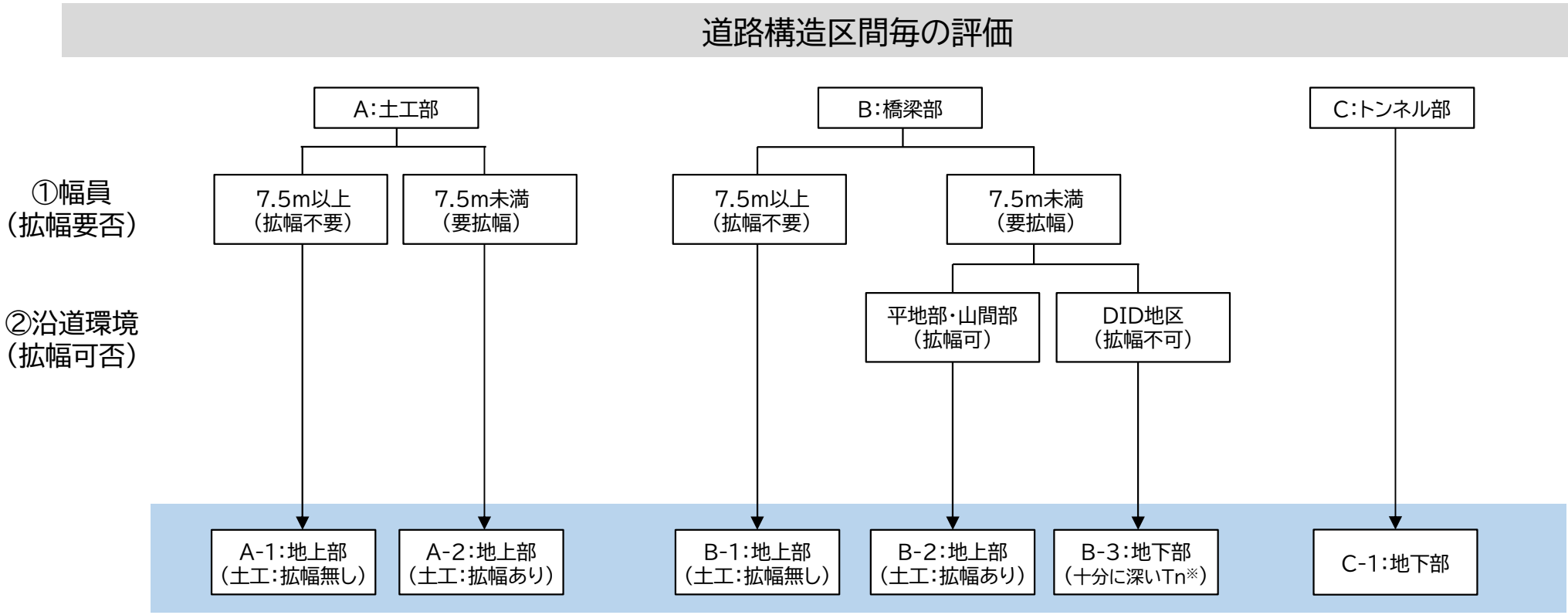


整備形態案の検討

自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム
インフラ分科会にて議論中

作成した道路構造カルテをもとに、幅員、沿道環境の状況等を踏まえて、各区間ごとに最適と考えられる整備形態の案を検討。今後、ケーススタディを踏まえて修正。

■整備形態案検討フロー



※構造に影響を与えない程度

【その他】
前後の区間の各構造物同士の接続、本線と拠点との接続、搬送機器の性能等についても考慮した選定が必要。

ケーススタディの進め方

令和7年
7月17日

第2回自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムインフラ分科会

検討条件の設定

令和7年8月

事務局

〇全国道路基盤地図等データベース等を活用しつつ、整備形態案検討フローに基づき、ケーススタディ区間の構造を設定

〇拠点の位置・面積を設定
※搬送機器の速度に基づく、最大値の物流量を荷役することを考慮

事務局から構成員へ試算の協力依頼
※本線と拠点を分けて協力依頼することを想定

令和7年
9月～10月

インフラ分科会構成員

〇事務局の設定に基づき、工費や工期について試算

令和7年
11月～12月

第3回自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムインフラ分科会

・分科会構成員の試算を踏まえたケーススタディの結果(案)について議論

令和8年3月

第4回自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムインフラ分科会

・ケーススタディの結果を報告

ケーススタディの検討条件(1／2)

＜検討条件①＞

自動物流道路本線の整備箇所・本線と拠点間の接続や、周辺の道路交通への影響、想定される物流量を搬出入するために必要な拠点規模の設置可能性等の検討のため、様々な沿道環境、整備形態での検討が可能な区間を抽出。

〇ケーススタディ区間

①東名　厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)　～　東名　駒門PA　or　愛鷹PA(沼津IC)　(約56km※)

②東名　厚木IC周辺(伊勢原JCTなど)　～　新東名　駿河湾沼津SA　(約72km※)

③名神　養老JCT周辺　～　名神　関ヶ原IC周辺　(約11km※)

④新名神　城陽IC　～　新名神　八幡京田辺IC　(約4km※)

出典:国土地理院地図をもとに加工

※距離①:厚木IC～駒門PA　距離③:養老JCT～関ヶ原IC
距離②:厚木IC～駿河湾沼津SA　距離④:城陽IC～八幡京田辺IC

ケーススタディの検討条件(2／2)

＜検討条件②＞

〇搬送機器、幅員、幾何構造など

・1レーン2m、基本3レーン(地上の場合2レーン区間も可)

・原則、覆蓋構造

・搬送機器　速度30km／h～80km／h

・勾配　最大①2% ②5%(新東名・東名の最大勾配に準ずる)

・荷物　最大重量1t　高さ2.2m

〇拠点など

・積替等処理速度

※本線と拠点をエレベーターで接続する場合も想定し、上下速度も必要

・拠点から道路(一般道又は高速道路)への接続

・拠点位置の比較検討(IC<都市部>周辺or SAPA<土地未利用地>周辺)

・拠点面積は10,000㎡を目処に設定

＜検討結果のイメージ案＞

・区間内の概ねの構造

・拠点の延べ面積(バース数、滞留面積等)

※搬送機器速度を①30km／h、②80km／hの2パターンで試算

・概略のコスト、工期

・整備形態フローの見直し(盛り込むべき事項、コントロールポイント)

【参考】各分科会スケジュール

	2025年								2026年			
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月～
コンソーシアム（全体会）	5/16 ▼設立			8～9月 ▼実験公募			11～2月 ▼実験実施（フェーズ1） ・ユースケース/検証項目 ・実験見学				3月 ▼実験結果等の共有	
ビジネスモデル分科会	5/16 ▼第1回分科会 ・キックオフ ・事業シミュレーション（案）	6/6 ▼第2回分科会 ・事業シミュレーション ・事業成立に向けた論点と課題の抽出（提供すべきサービス等）				10～12月 ▼第3回分科会 ・事業成立に向けた論点と課題の抽出（提供すべきサービス等）					3月 ▼第4回分科会 ・事業成立に向けた論点（提供すべきサービス等）	引き続き検討 • 提供すべきサービス • 事業運営者の要件 • 事業シミュレーションの精査
オペレーション分科会	5/16 ▼第1回分科会 ・キックオフ ・R7実験ユースケース/検証項目（案）	6/26 ▼第2回分科会 ・R7実験ユースケース/検証項目 ・R7実験応募/選定条件			9～10月 ▼第3回分科会 ・R7実験計画 ・技術開発の方向性（案）（ロードマップ（案））						3月 ▼第4回分科会 ・技術開発の方向性（ロードマップ）	引き続き検討 • フェーズ2実験 • 未検証ユースケース（フェーズ1） • 具体的な技術要件
インフラ分科会	5/16 ▼第1回分科会 ・キックオフ ・道路構造カルテ、整備形態選定フロー（案）		7/17 ▼第2回分科会 ・整備形態選定フロー ・ケーススタディ区間選定				11～12月 ▼第3回分科会 ・ケーススタディ				3月 ▼第4回分科会 ・道路構造カルテ ・ケーススタディ	引き続き検討 • 具体的ルート、構造条件の設定 • 上記を踏まえた拠点の配置/面積

今年度の主な論点
- 事業シミュレーション
- 事業成立に向けた論点と課題の抽出

今年度の主な論点
- 今年度の実証実験にて検証すべきユースケースの設定
- 技術開発の方向性（ロードマップ）

今年度の主な論点
- 整備形態の検討
- 具体的な区間を想定したインフラ面のケーススタディ

※令和7年3月の各分科会は合同開催の予定

東名高速道路
（1／9）
東京IC～伊勢原JCT

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

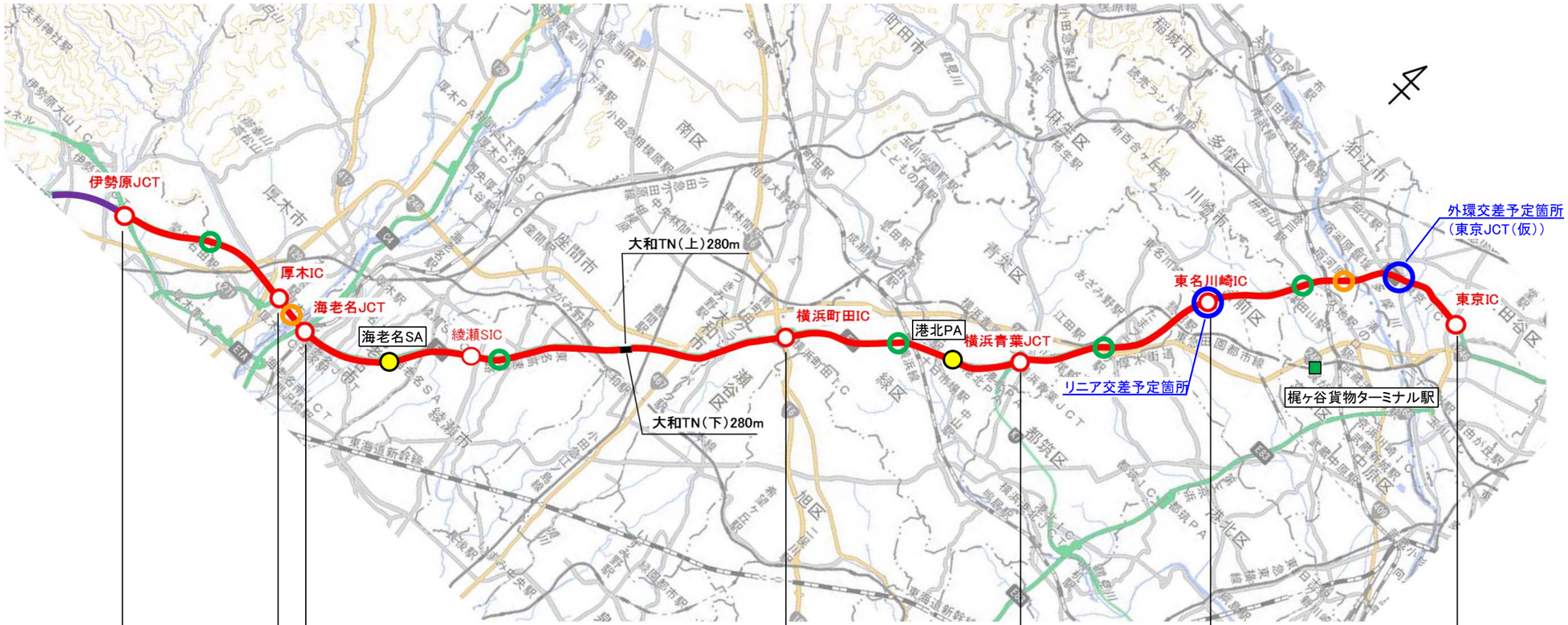
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	伊勢原JCT	厚木IC	海老名JCT	綾瀬SIC	横浜町田IC	横浜青葉JCT	東名川崎IC	東京IC
区間延長（km）	5.1		1.0	14.2	6.3	5.8	7.5	
沿道環境	DID		DID	DID	平地	DID	DID	
代表断面	土工部		橋梁部	土工部	土工部	土工部	土工部・橋梁部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）								
河川交差（国／県）								
鉄道交差（アンダー／オーバー）								
オーバーブリッジ（道路）								
上下線の分離距離（計測値）	3.0		3.0	3.7	2.8	2.5	1.5（土工・橋梁）	

東名高速道路
（2／9）
伊勢原JCT～御殿場JCT

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

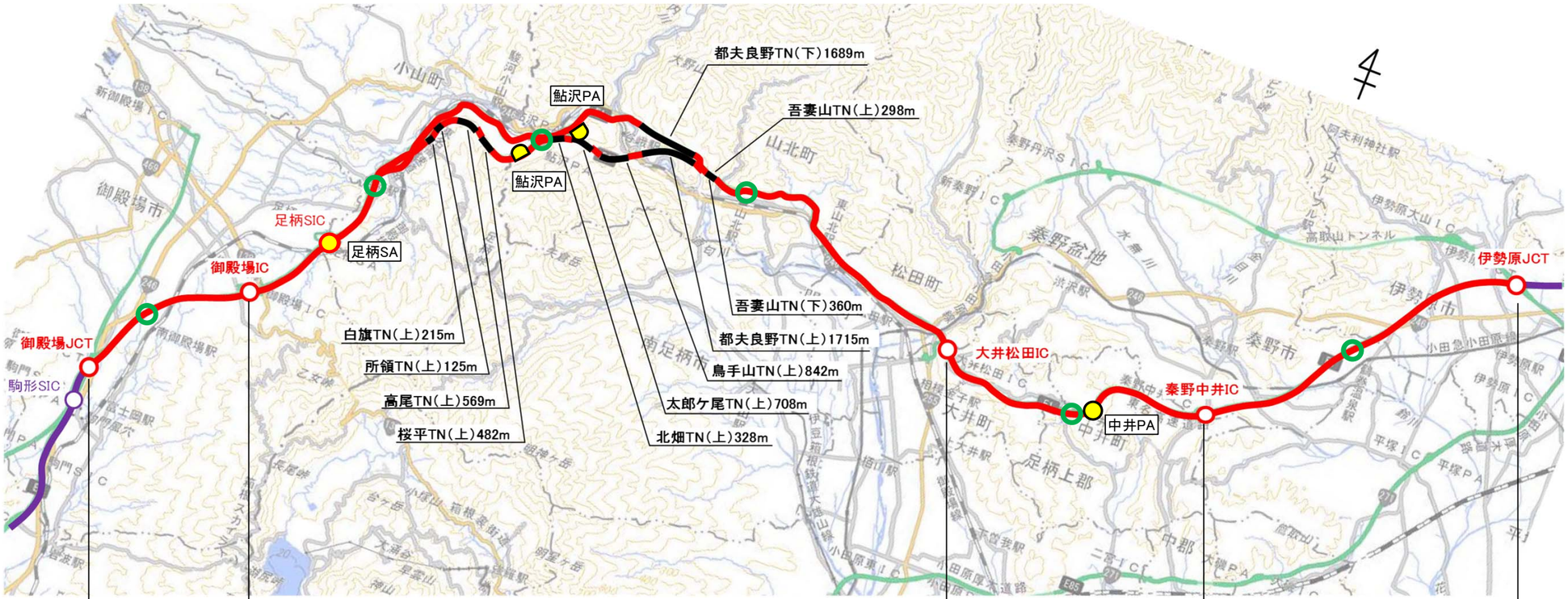
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	御殿場JCT	御殿場IC	足柄SIC	大井松田IC	秦野中井IC	伊勢原JCT
IC・JCT						
区間延長（km）	4.6	25.8		7.8	9.9	
沿道環境	山地	山地		山地	DID	
代表断面	土工部	土工部		土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）						
河川交差（国／県）						
鉄道交差（アンダー／オーバー）						
オーバーブリッジ（道路）						
上下線の分離距離（計測値）	2.7	3.1（土工） 95.4（土工） 9.8（土工）		2.3	2.6	

東名高速道路 （3／9） 御殿場JCT～富士IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道(株)HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA

IC・JCT		富士IC ～ 愛鷹SIC ～ 沼津IC	沼津IC ～ 裾野IC	裾野IC ～ 駒形SIC ～ 御殿場JCT	
区間延長(km)		18.2	9.5	5.5	
沿道環境		山地	平地	山地	
代表断面		土工部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		2.4	2.9	2.9	

東名高速道路
（4／9）
富士IC～静岡IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA

IC・JCT	静岡IC	清水IC / 清水JCT	富士川SIC	富士IC
区間延長（km）	14.0	1.4	24.9	
沿道環境	DID	平地	平地	
代表断面	土工部	土工部・橋梁部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）				
河川交差（国／県）				
鉄道交差（アンダー／オーバー）				
オーバーブリッジ（道路）				
上下線の分離距離（計測値）	2.5	2.5（橋梁）	2.7	

東名高速道路
（5／9）
静岡IC～掛川IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA

	掛川IC	菊川IC	相良牧之原IC	吉田IC	大井川焼津藤枝SIC	焼津IC	静岡IC
IC・JCT							
区間延長（km）	6.0	5.2	11.0	12.0		11.8	
沿道環境	山地	山地	山地	平地		山地	
代表断面	土工部	土工部	土工部	土工部		土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）							
河川交差（国／県）							
鉄道交差（アンダー／オーバー）							
オーバーブリッジ（道路）							
上下線の分離距離（計測値）	2.8	4.0	2.5	2.6		2.5	

東名高速道路
（6／9）
掛川IC～三ケ日IC

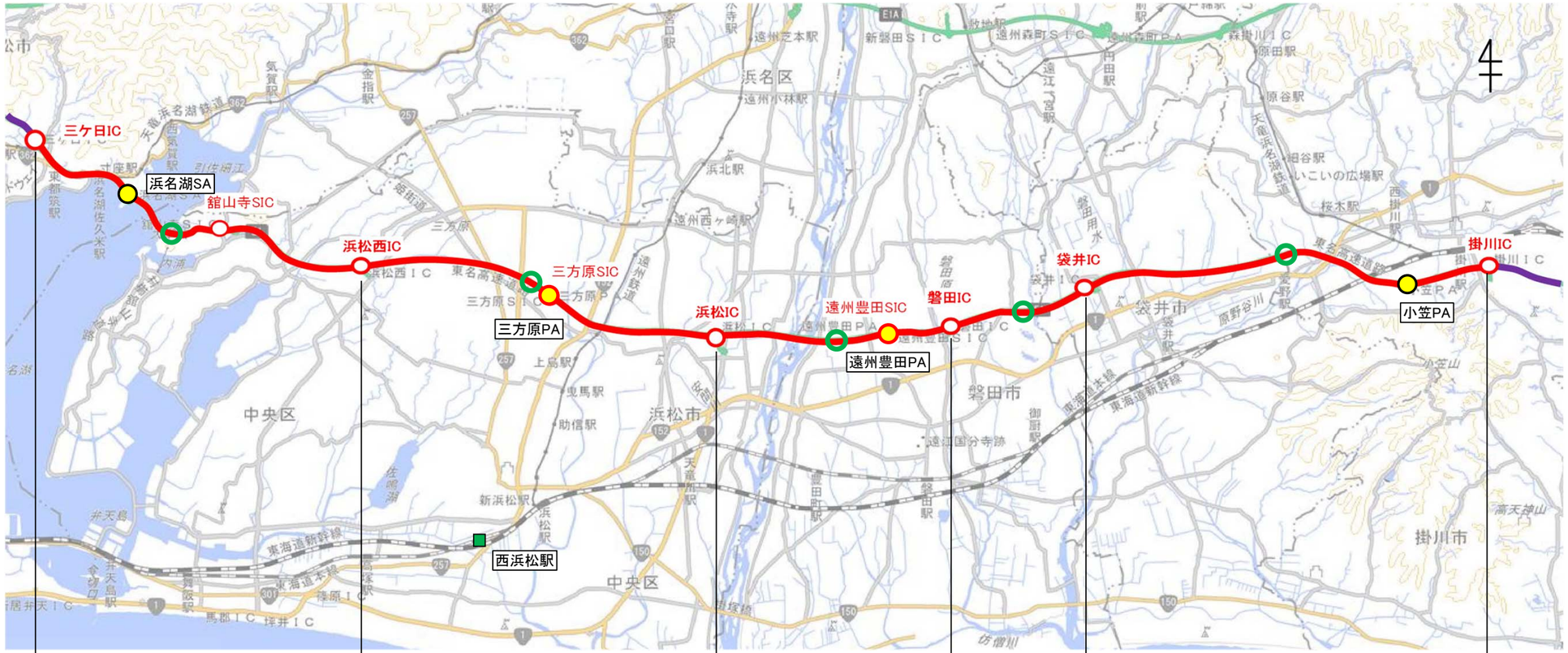
代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅
（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾
（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港
（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	三ケ日IC	館山寺SIC	浜松西IC	三方原SIC	浜松IC	遠州豊田SIC	磐田IC	袋井IC	掛川IC
IC・JCT									
区間延長（km）		10.6		10.5		6.6	4.0	11.6	
沿道環境		山地		平地		平地	平地	平地	
代表断面		土工部		土工部		土工部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）									
河川交差（国／県）									
鉄道交差（アンダー／オーバー）									
オーバーブリッジ（道路）									
上下線の分離距離（計測値）		2.5		2.3		2.5	2.8	2.5	

東名高速道路
（7／9）
三ケ日IC～岡崎IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

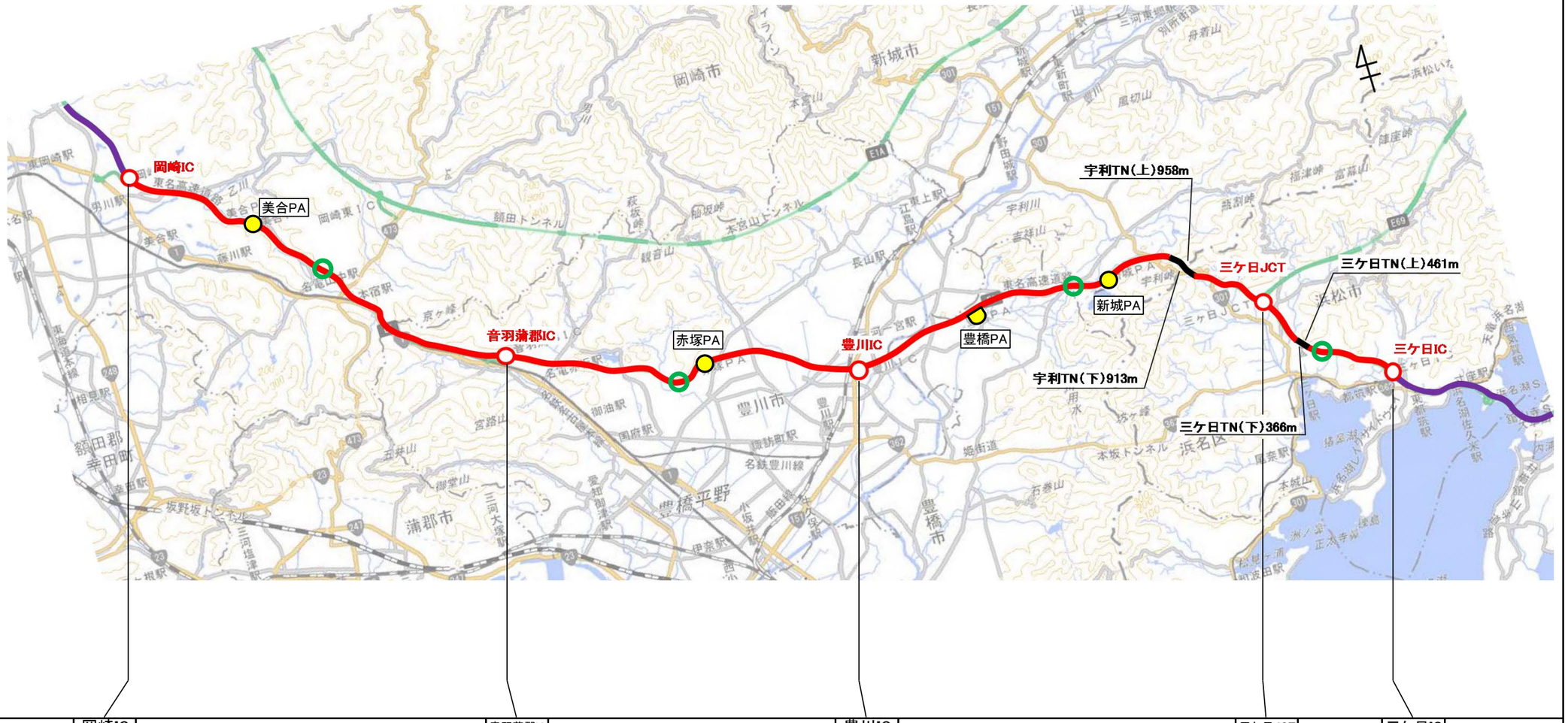
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	岡崎IC	音羽蒲郡IC	豊川IC	三ケ日JCT	三ケ日IC
IC・JCT					
区間延長（km）	13.2	11.2	12.8	4.7	
沿道環境	平地	平地	平地	平地	
代表断面	土工部	土工部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）	3.5	3.9	3.0	2.6	

東名高速道路
（8／9）
岡崎IC～名古屋IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

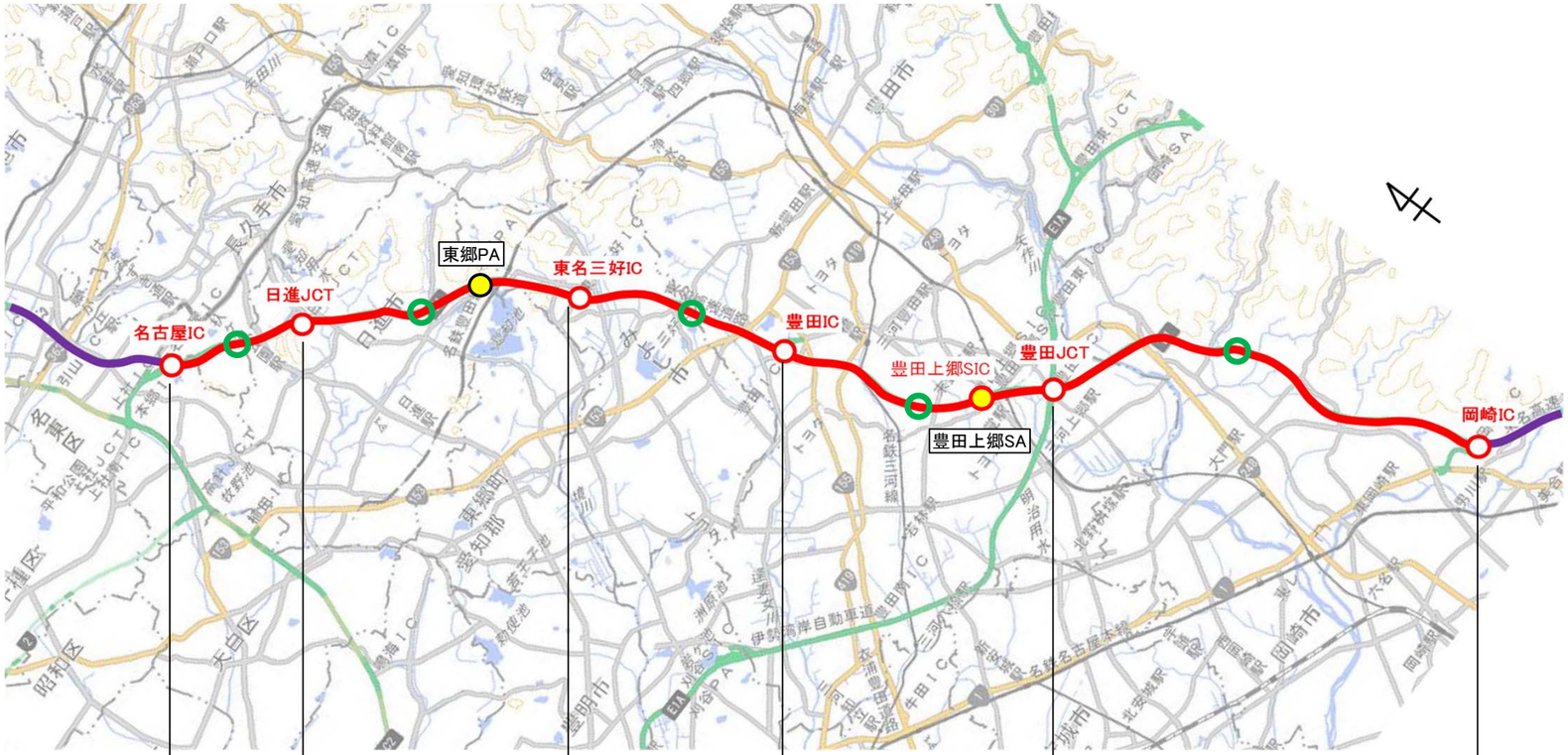
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT		名古屋IC	日進JCT	東名三好IC	豊田IC	豊田JCT（豊田上郷SIC）	岡崎IC
区間延長（km）		3.2	6.5	5.0	6.7	10.7	
沿道環境		その他市街	その他市街	平地	平地	平地	
代表断面		土工部	土工部	土工部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）							
河川交差（国／県）							
鉄道交差（アンダー／オーバー）							
オーバーブリッジ（道路）							
上下線の分離距離（計測値）		4.9	3.3	3.9	3.7	3.5	

東名高速道路
（9／9）
名古屋IC～小牧IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

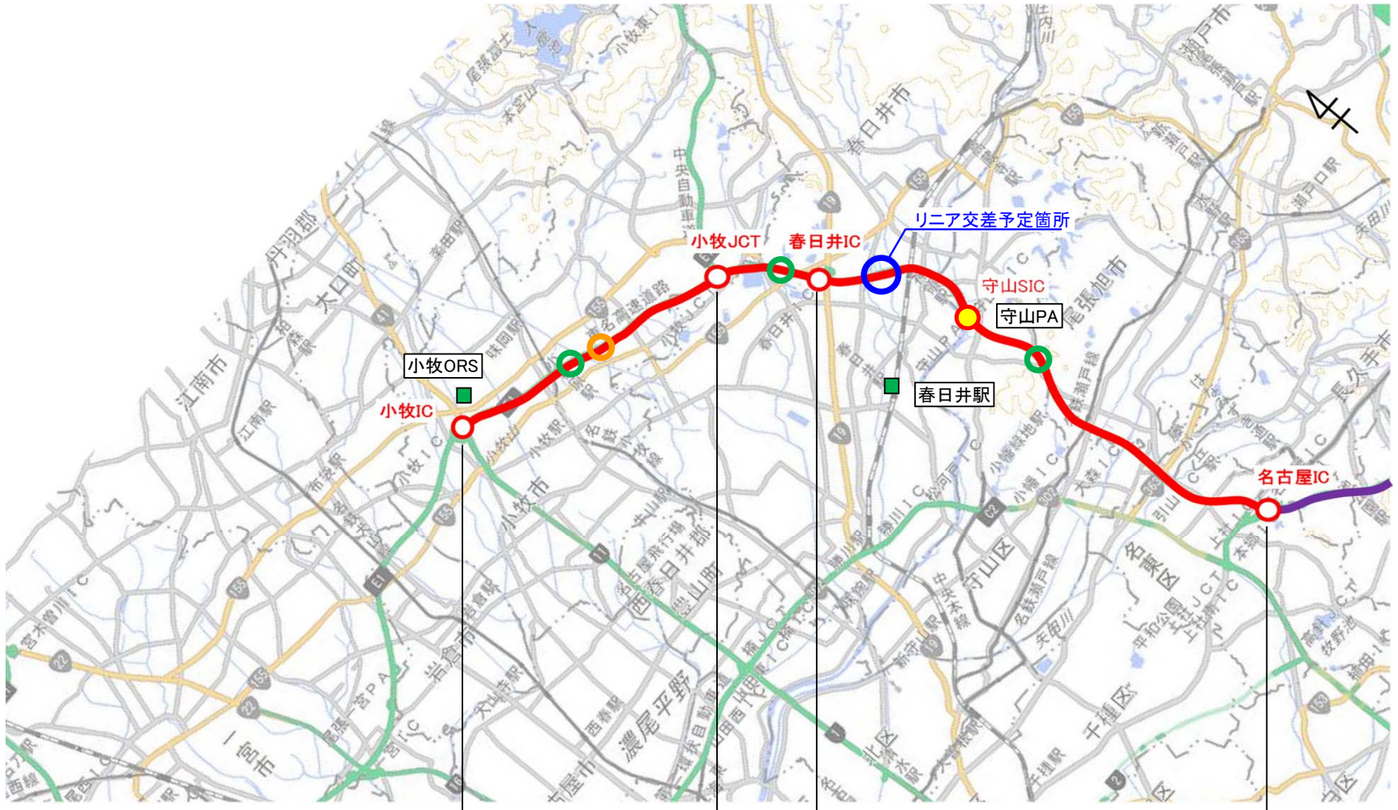
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT		小牧IC	小牧JCT / 春日井IC	守山SIC	名古屋IC
区間延長（km）		6.9	2.2	12.1	
沿道環境		その他市街	その他市街	その他市街	
代表断面		土工部・橋梁部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		2.9（土工）	2.3	6.2	

新東名高速道路
（1／6）
海老名南JCT～新秦野IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

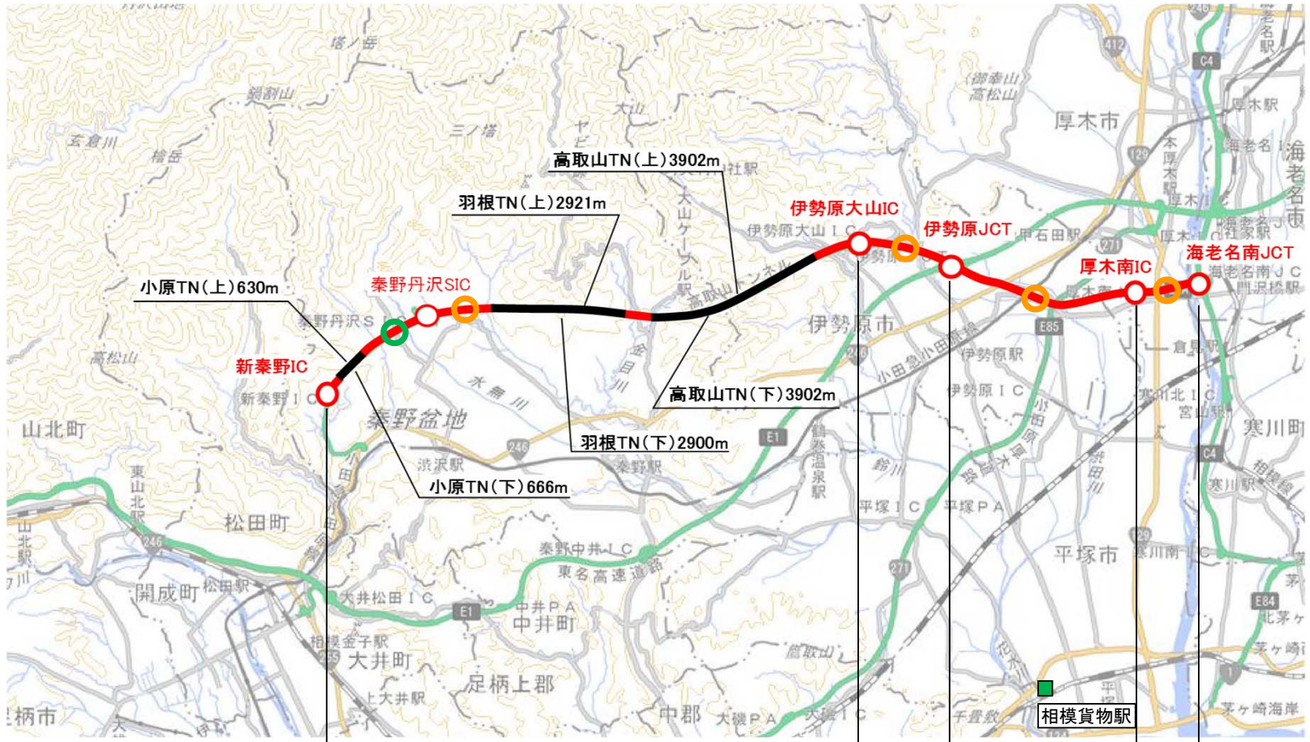
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



4

IC・JCT	新秦野 / 秦野丹沢SIC	伊勢原大山IC	伊勢原JCT	厚木南IC	海老名南JCT
区間延長（km）	13.0	2.4	4.6	1.5	
沿道環境	山地	DID	DID	DID	
代表断面	土工部・橋梁部	橋梁部	橋梁部	橋梁部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）	8.6（土工）	14.3	1.0	2.9	

新東名高速道路
（2／6）
新御殿場IC～新富士IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

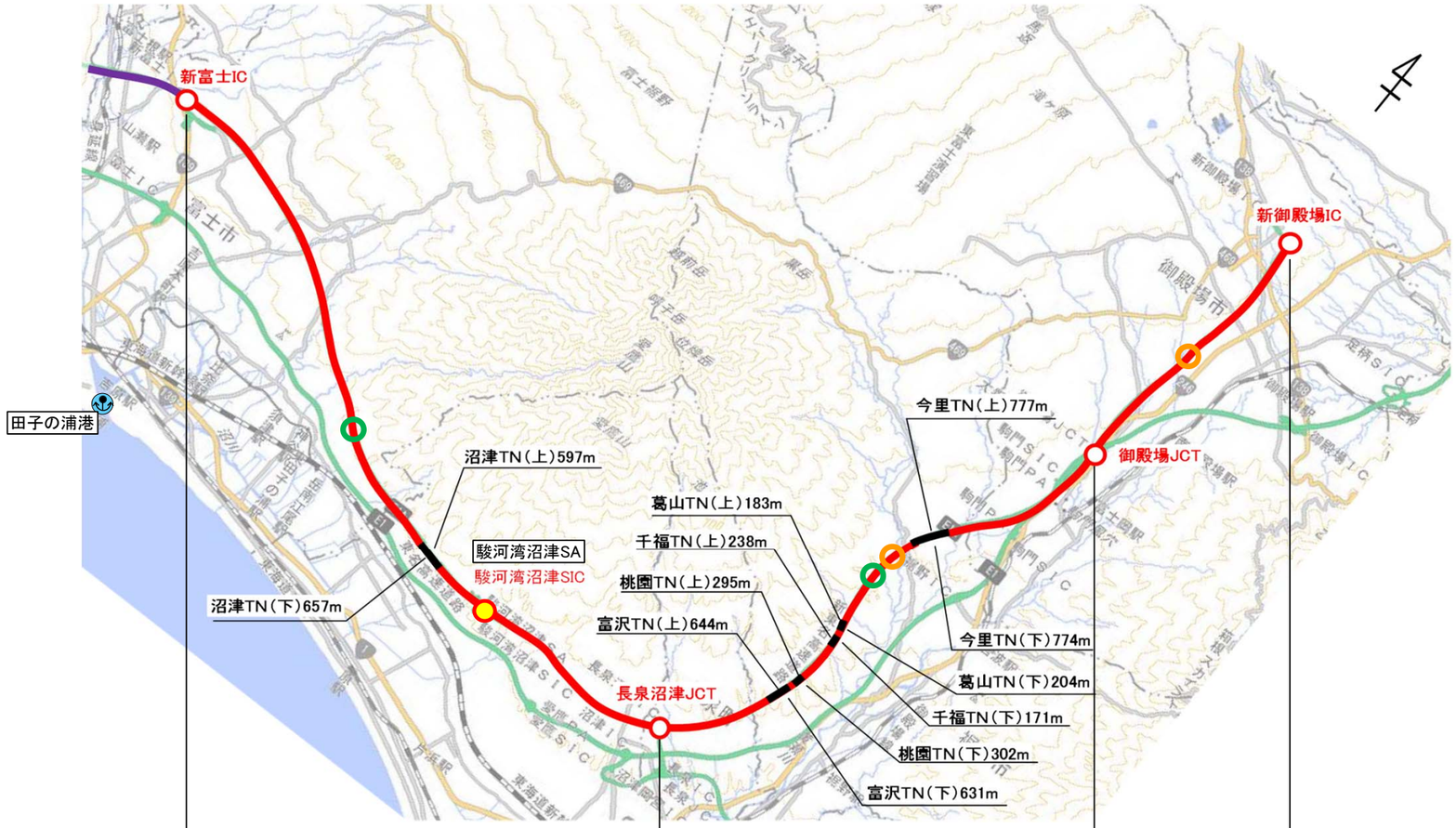
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	新富士IC	駿河湾沼津SIC	長泉沼津IC	御殿場JCT	新御殿場IC
区間延長（km）		20.4	13.1	7.1	
沿道環境		山地	山地	平地	
代表断面		土工部	土工部・橋梁部	橋梁部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		2.6	3.4（橋梁）	1.3	

新東名高速道路
（3／6）
新富士IC～新静岡IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

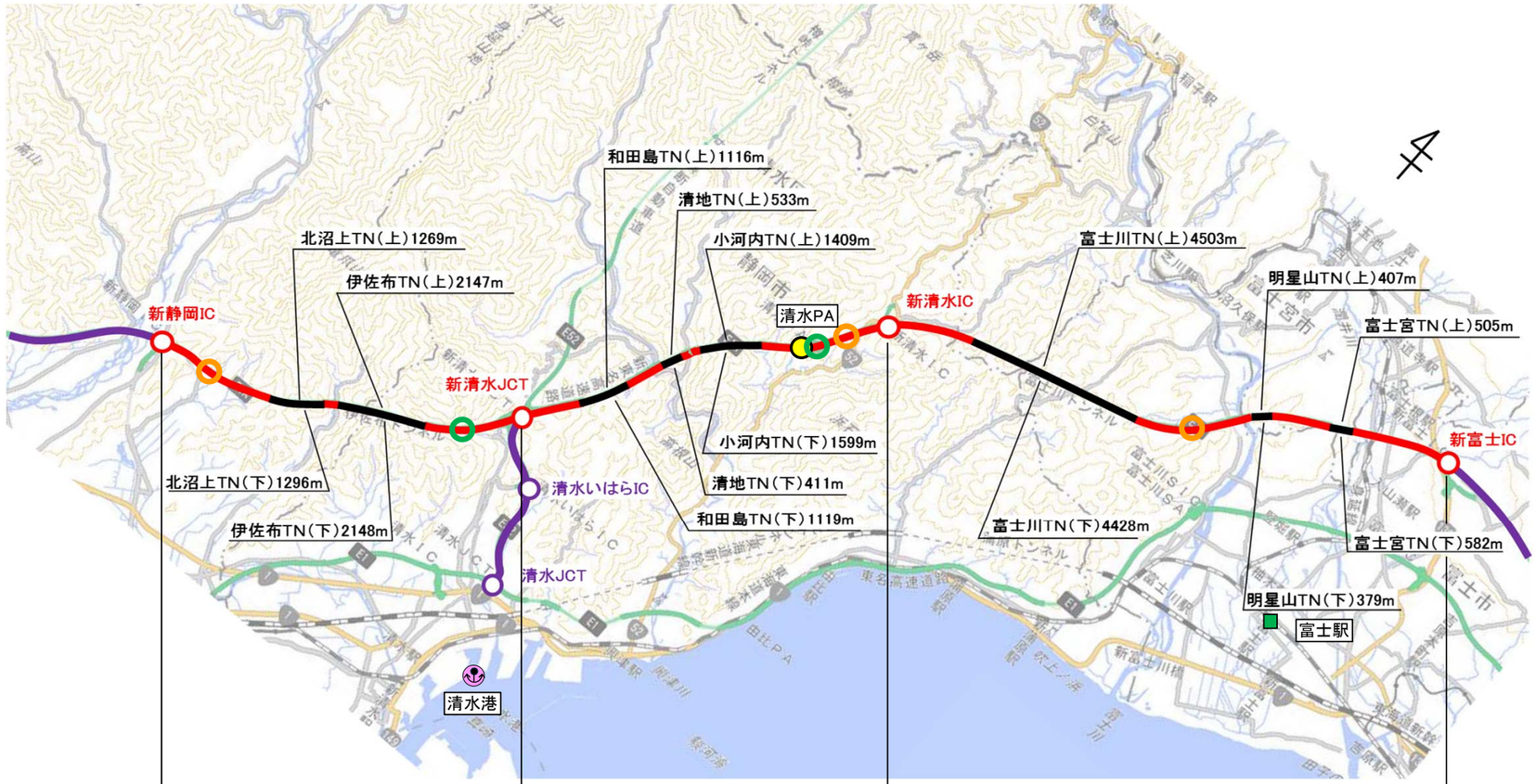
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	新静岡IC	新清水JCT	新清水IC	新富士IC	
区間延長（km）		8.8	9.9	14.3	
沿道環境		山地	平地	山地	
代表断面		土工部・橋梁部	土工部・橋梁部	橋梁部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		3.0（橋梁）	3.0（土工）	6.0	

新東名高速道路
（4／6）
新静岡IC～森掛川IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

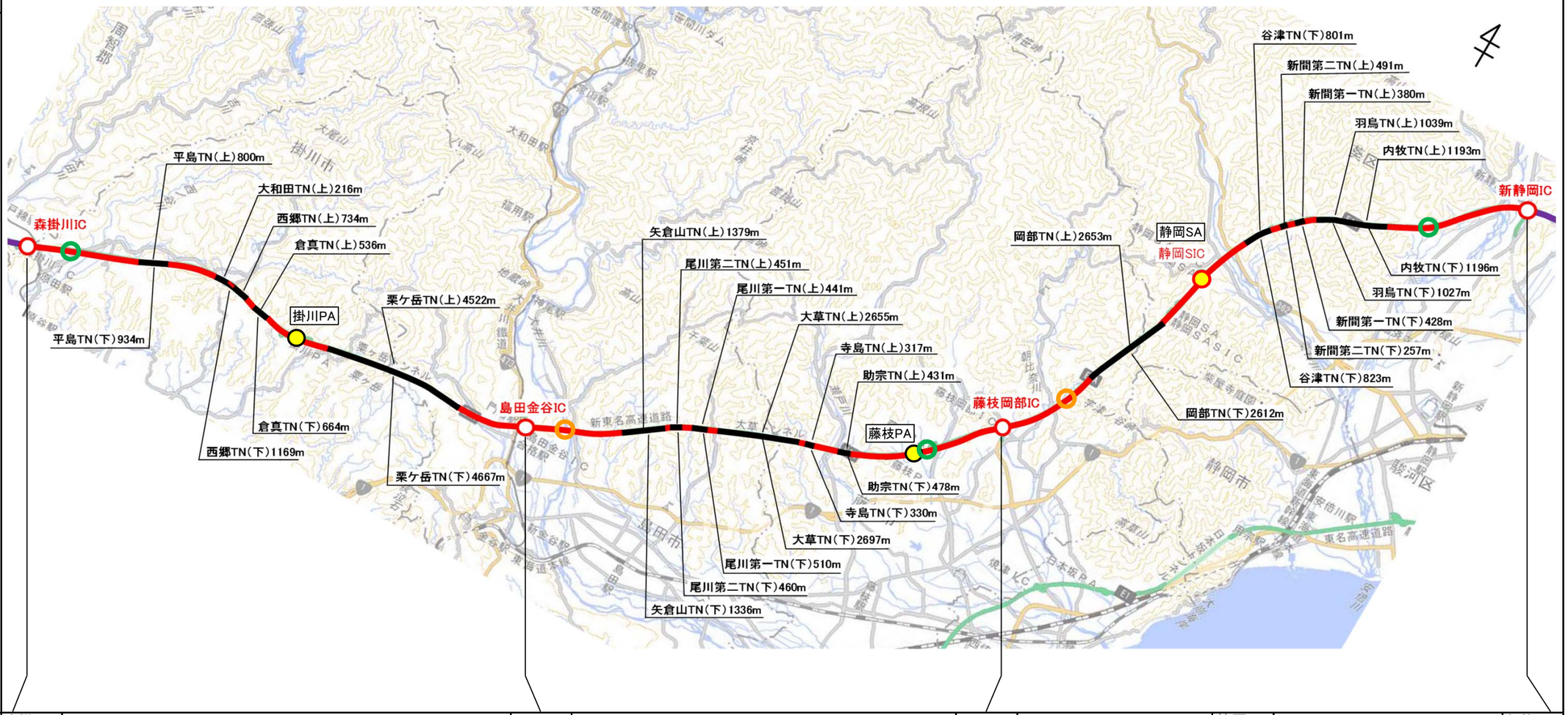
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	森掛川IC～島田金谷IC	島田金谷IC～藤枝岡部IC	藤枝岡部IC～新静岡IC
区間延長（km）	17.3	14.6	18.5
沿道環境	山地	山地	山地
代表断面	土工部	土工部・橋梁部	土工部・橋梁部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）			
河川交差（国／県）			
鉄道交差（アンダー／オーバー）			
オーバーブリッジ（道路）			
上下線の分離距離（計測値）	2.8	3.0（橋梁）	2.1（土工）

新東名高速道路
（5／6）
森掛川IC～新城IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

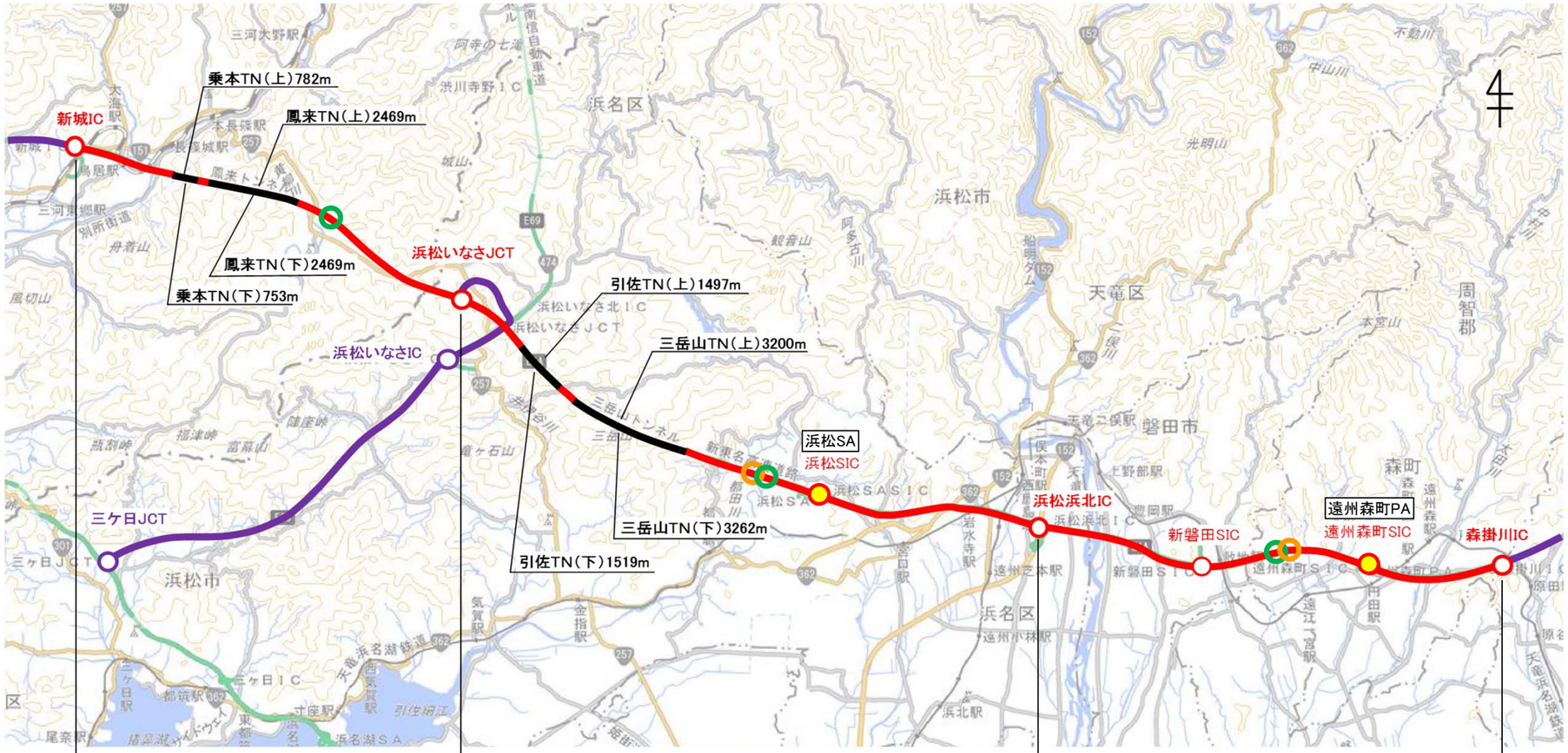
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	新城IC	浜松いなさJCT	浜松SIC	浜松浜北IC　新磐田SIC　遠州森町SIC　森掛川IC
区間延長（km）	12.4		17.1	12.0
沿道環境	山地		山地	山地
代表断面	土工部		土工部・橋梁部	土工部・橋梁部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）				
河川交差（国／県）				
鉄道交差（アンダー／オーバー）				
オーバーブリッジ（道路）				
上下線の分離距離（計測値）	6.0		3.8（土工）	2.6（橋梁）

新東名高速道路
（6／6）
新城IC～豊田東JCT

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

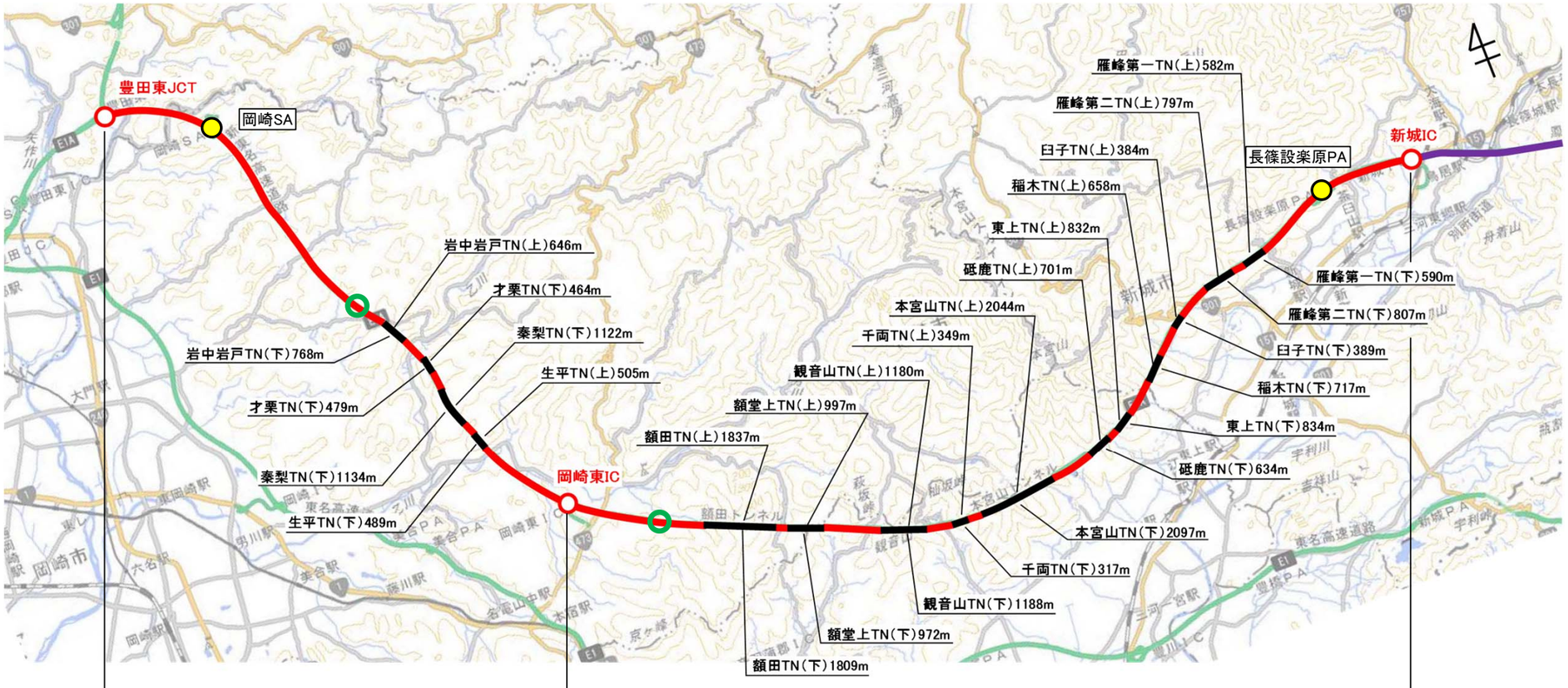
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	豊田東JCT	岡崎東IC	新城IC
区間延長（km）	16.7	26.1	
沿道環境	山地	山地	
代表断面	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）			
河川交差（国／県）			
鉄道交差（アンダー／オーバー）			
オーバーブリッジ（道路）			
上下線の分離距離（計測値）	3.3	1.3	

名神高速道路
（1／5）
小牧IC～関ケ原IC

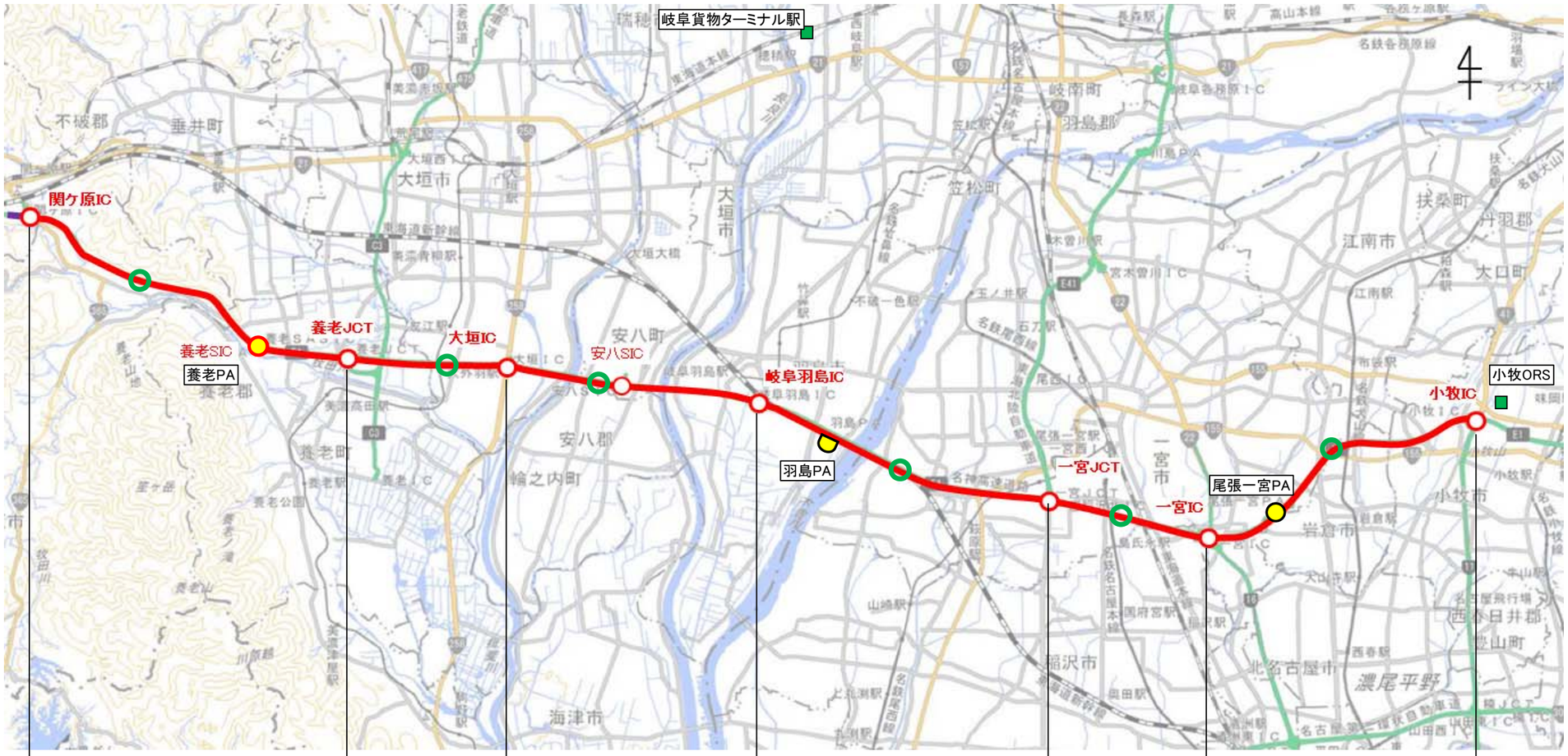
代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅
（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾
（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港
（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	関ケ原IC	養老SIC	養老JCT	大垣IC	安八SIC	岐阜羽島IC	一宮JCT	一宮IC	小牧IC
区間延長（km）	11.0		3.5	6.8		8.5	4.6	8.3	
沿道環境	平地		平地	平地		その他市街	その他市街	その他市街	
代表断面	土工部		土工部	土工部		土工部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）									
河川交差（国／県）									
鉄道交差（アンダー／オーバー）									
オーバーブリッジ（道路）									
上下線の分離距離（計測値）	3.1		2.8	2.8		2.7	2.7	2.5	

名神高速道路
（2／5）
関ケ原IC～八日市IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

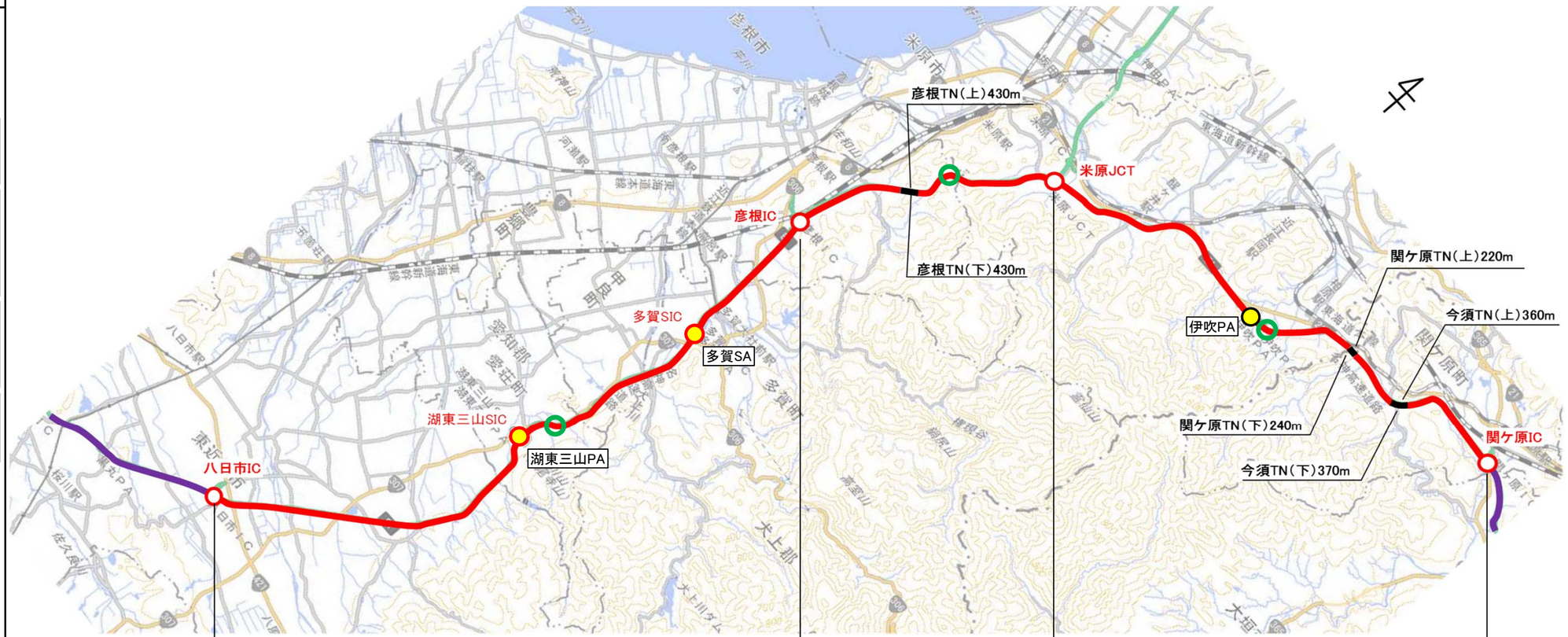
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	八日市IC～湖東三山SIC	湖東三山SIC～彦根IC	彦根IC～米原JCT	米原JCT～関ケ原IC
区間延長（km）	21.6		7.9	15.8
沿道環境	山地		平地	山地
代表断面	土工部		土工部	土工部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）				
河川交差（国／県）				
鉄道交差（アンダー／オーバー）				
オーバーブリッジ（道路）				
上下線の分離距離（計測値）	2.8		2.8	3.3

名神高速道路
（3／5）
八日市IC～京都東IC

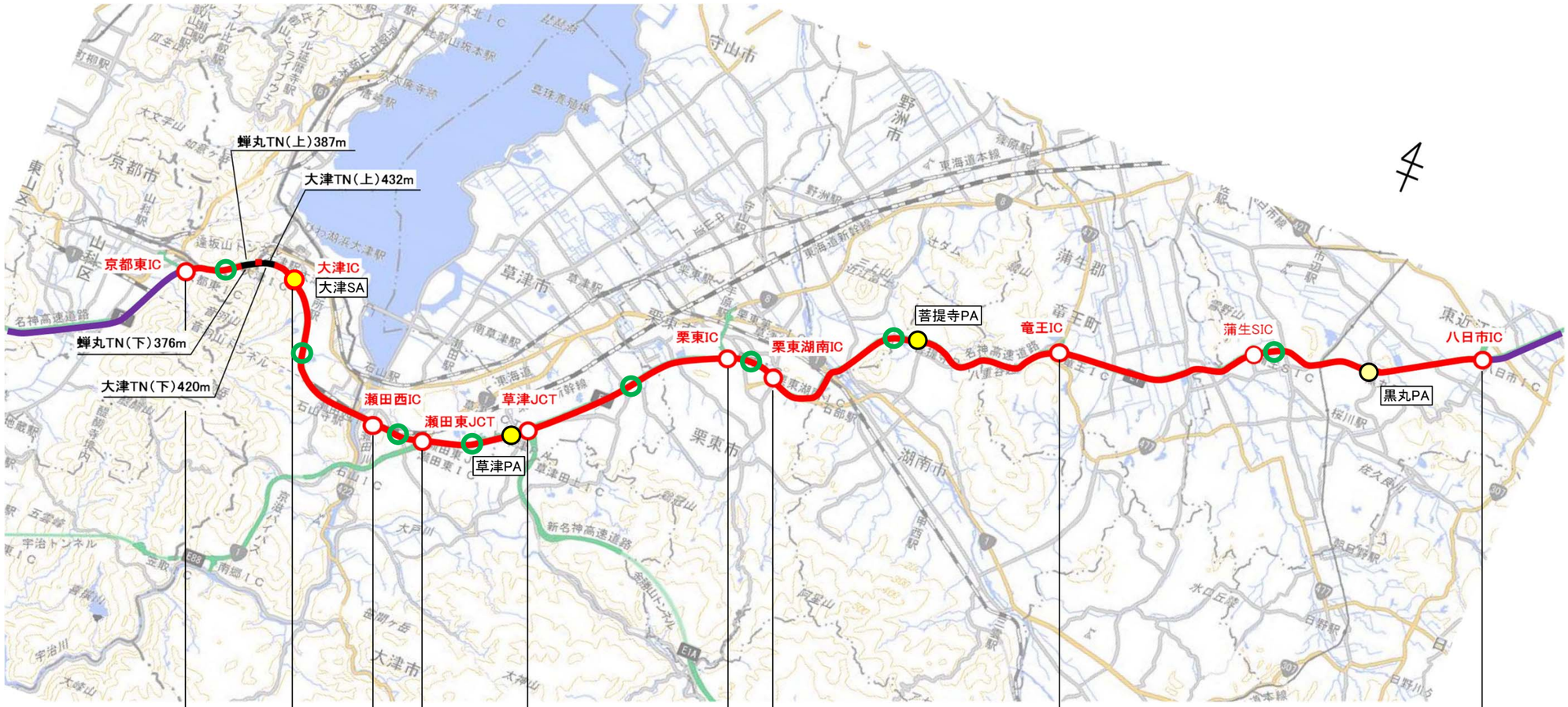
代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅
（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾
（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港
（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT		京都東IC 478.0KP	大津IC 474.6KP	瀬田西IC 469.0KP / 瀬田東JCT 467.6KP	草津JCT	栗東IC / 栗東湖南IC	竜王IC	蒲生SIC	八日市IC
区間延長（km）		3.3	5.5	1.6	3.1	6.2	1.2	9.8	12.7
沿道環境		山地	DID	DID	山地	山地	平地	平地	平地
代表断面		土工部	土工部	土工部	土工部	土工部	土工部	土工部	土工部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）									
河川交差（国／県）									
鉄道交差（アンダー／オーバー）									
オーバーブリッジ（道路）									
上下線の分離距離（計測値）		2.7	2.6	2.7	2.7	2.9	2.6	2.6	2.7

名神高速道路
（4／5）
京都東IC～吹田IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

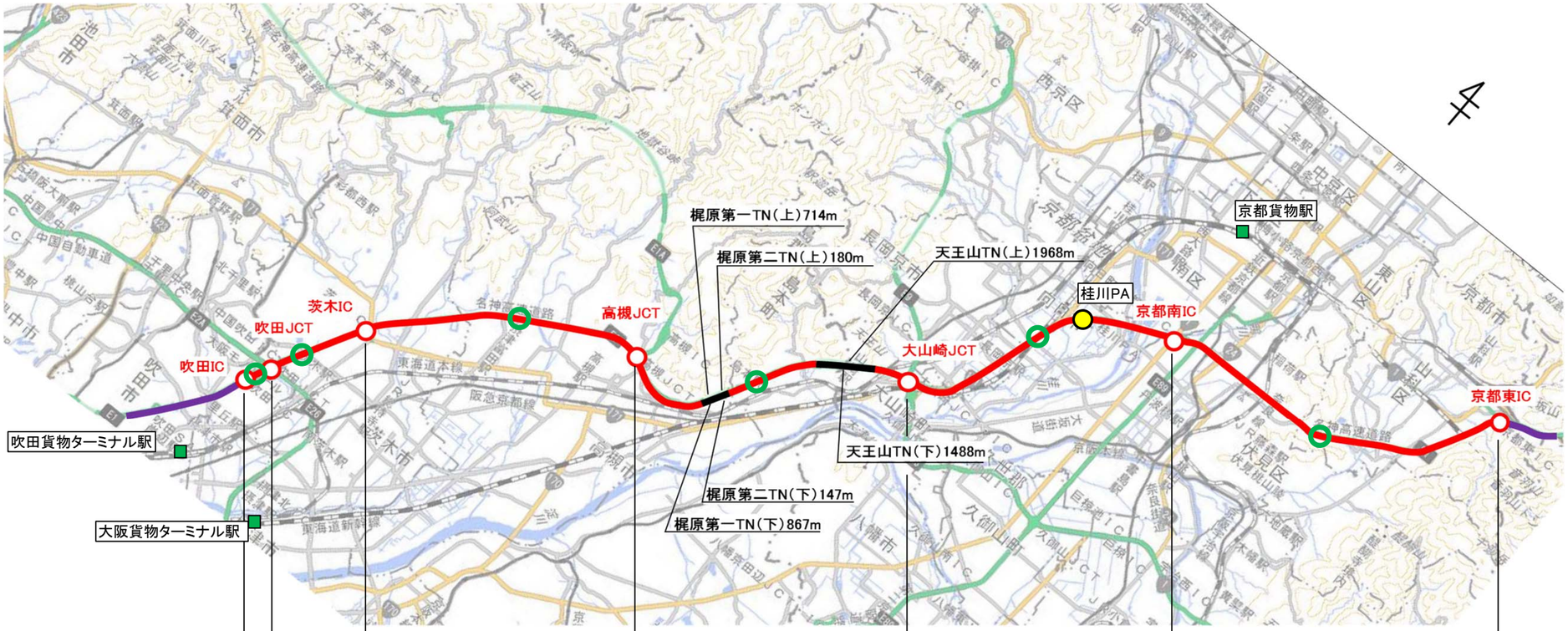
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	吹田IC 515.1KP / 吹田JCT 514.6KP	茨木IC 511.7KP	高槻JCT 504.0KP	大山崎JCT 495.6KP	京都南IC 487.6KP	京都東IC 4787.0KP
区間延長（km）	0.9	2.0	7.8	8.4	7.7	9.9
沿道環境	DID	DID	DID	DID	DID	DID
代表断面	土工部	土工部	土工部	土工部	土工部	土工部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）						
河川交差（国／県）						
鉄道交差（アンダー／オーバー）						
オーバーブリッジ（道路）						
上下線の分離距離（計測値）	3.1	3.2	2.5	4.9	4.0	3.1

名神高速道路
（5／5）
吹田IC～西宮IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

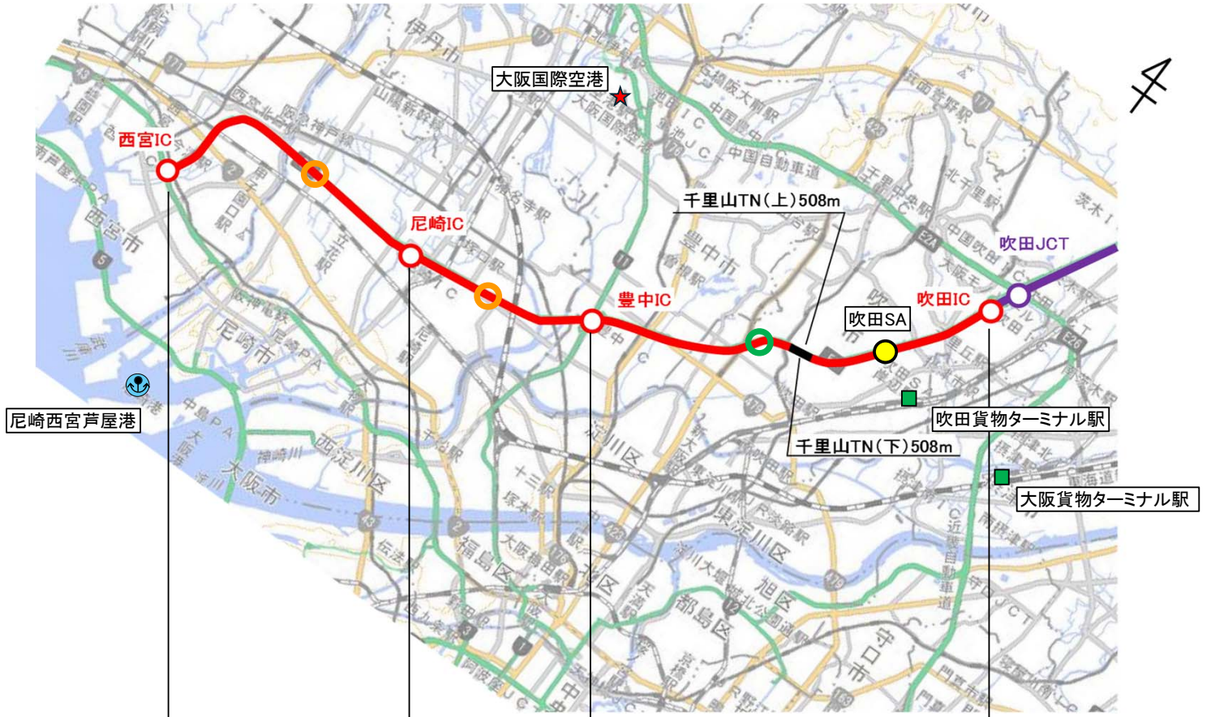
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	西宮IC	尼崎IC	豊中IC 524.6KP	吹田IC 515.1KP
IC・JCT				
区間延長（km）	7.0	4.8	10.0	
沿道環境	DID	DID	DID	
代表断面	橋梁部	橋梁部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）				
河川交差（国／県）				
鉄道交差（アンダー／オーバー）				
オーバーブリッジ（道路）				
上下線の分離距離（計測値）	1.2	1.8	3.1	

新名神高速道路
（1／4）
四日市JCT～甲賀土山IC

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

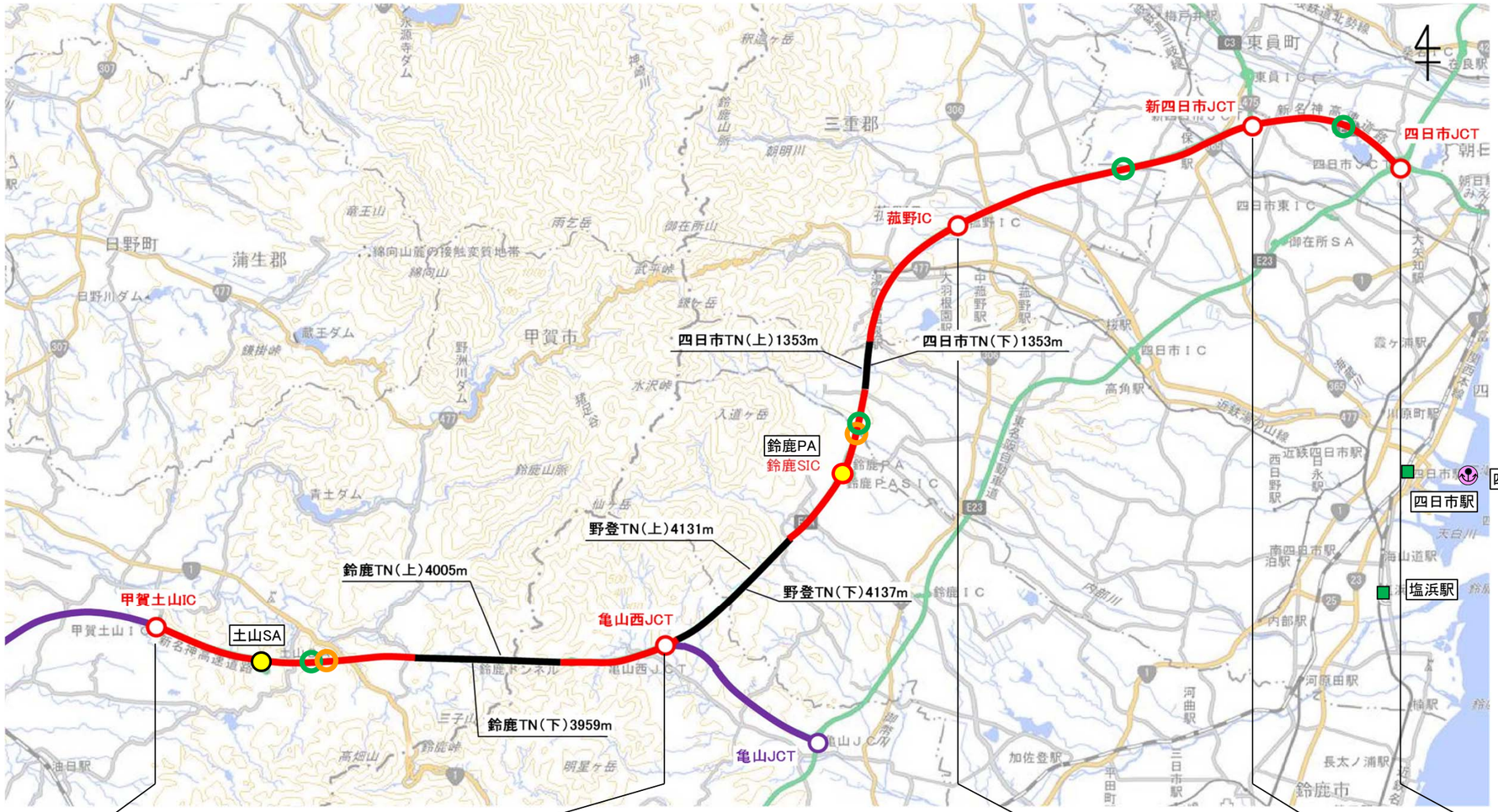
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	甲賀土山IC 41.3KP	亀山西JCT	鈴鹿SIC	菰野IC	新四日市JCT	四日市JCT
区間延長（km）	12.1		14.7	8.2	4.4	
沿道環境	山地		山地	平地	平地	
代表断面	土工部・橋梁部		土工部・橋梁部	土工部	土工部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）						
河川交差（国／県）						
鉄道交差（アンダー／オーバー）						
オーバーブリッジ（道路）						
上下線の分離距離（計測値）	5.2（橋梁）		1.8（土工）	1.0	2.2	

新名神高速道路
（2／4）
甲賀土山IC～草津JCT

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

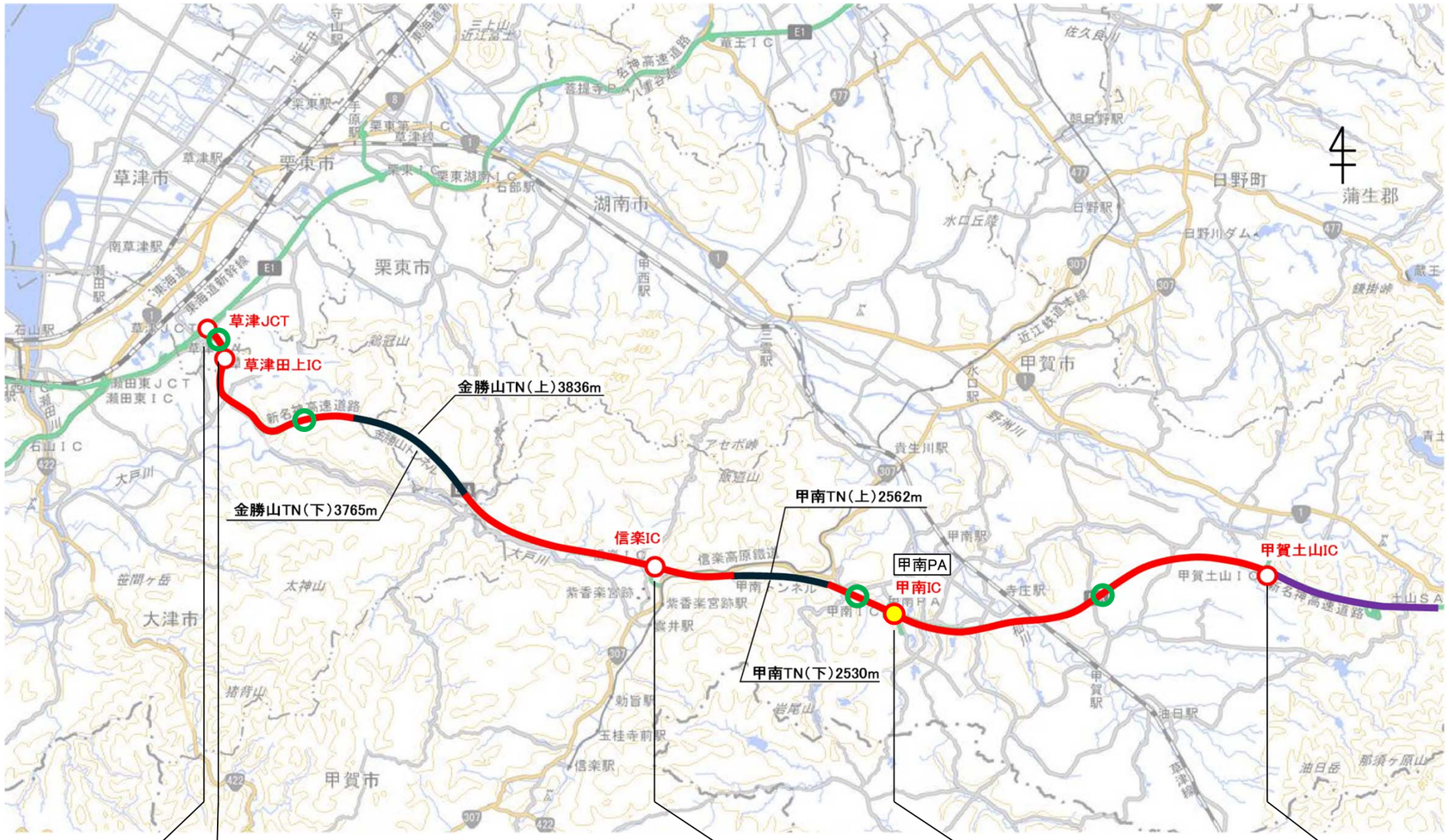
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



IC・JCT	草津JCT W1.75KP	草津田上IC W1.2KP	信楽IC 58.2KP	甲南IC 51.8KP	甲賀土山IC 41.3KP
区間延長（km）		1.6	14.0	6.7	10.2
沿道環境		山地	山地	山地	山地
代表断面		土工部	土工部	土工部	土工部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		1.8	2.1	9.2	10.8

新名神高速道路
（3／4）
高槻JCT～神戸JCT

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

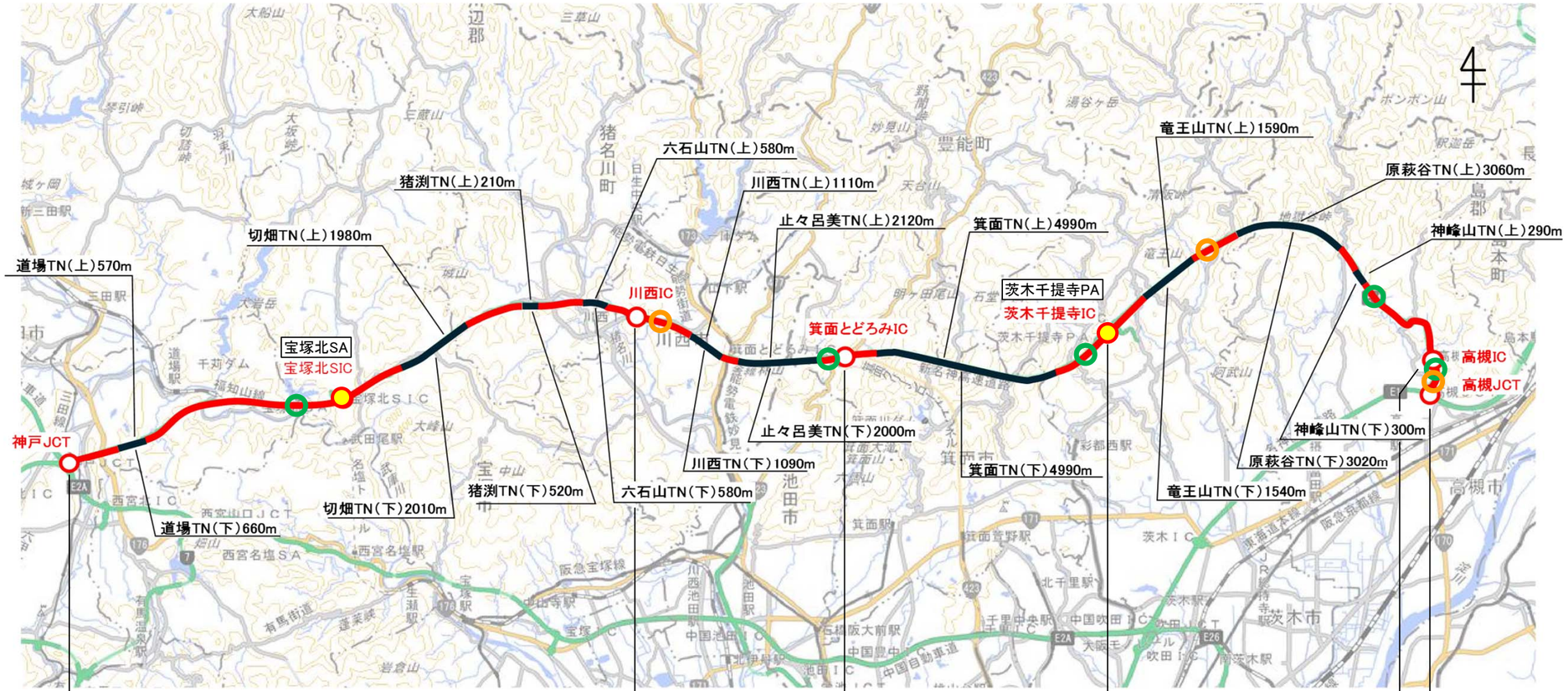
【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA



	神戸JCT		川西IC		箕面とどろみIC		茨木千提寺IC		高槻JCT / 高槻IC
IC・JCT									
区間延長（km）		16.6		5.9		7.4		11.4	1.1
沿道環境		山地		山地		山地		山地	山地
代表断面		土工部		土工部・橋梁部		土工部		土工部・橋梁部	土工部・橋梁部
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）									
河川交差（国／県）									
鉄道交差（アンダー／オーバー）									
オーバーブリッジ（道路）									
上下線の分離距離（計測値）		2.5		1.5（橋梁）		11.0		6.6（土工）	1.5（橋梁）

新名神高速道路
（4／4）
八幡京田辺IC～IC城陽

代表断面抽出箇所
- 土工部
- 橋梁部

【鉄道】
- コンテナ取扱駅

（出典：JR貨物鉄道㈱HP）

【港湾】
- 国際戦略港湾
- 国際拠点港湾
- 重要港湾

（出典：国土交通省港湾局HP）

【空港】
- 拠点空港
- 地方管理空港

（出典：国土交通省航空局HP）

- IC・JCT
- SA・PA
- ICかつSA・PA

IC・JCT		八幡京田辺IC / 八幡京田辺JCT		城陽JCT / 城陽IC	
区間延長（km）		1.3	2.8	1.2	
沿道環境		その他市街	その他市街	その他市街	
代表断面		土工部	橋梁部	橋梁部	
模式図（現況）（土工部／トンネル／橋梁）					
河川交差（国／県）					
鉄道交差（アンダー／オーバー）					
オーバーブリッジ（道路）					
上下線の分離距離（計測値）		別線（ランプ）	1.8	1.5	