

第17回冬期サービスとレジリエンス、脱炭素化に関する世界大会 (PIARC：シャンベリー冬期大会)

17th World Congress on Road Winter Service, Resilience and Decarbonization in Chambéry, 2026

村上悠馬¹ 西村 巧² 粕谷ひろみ¹ 萩原 剛³

Yuma MURAKAMI, Takumi NISHIMURA, Hiromi KASUYA, and Go HAGIHARA

1 はじめに

世界道路協会（WRA：World Road Association、通称PIARC：Permanent International Association of Road Congress）は、道路の建設、改良、維持管理及び利用の促進を図るとともに、世界各国の道路技術・道路交通政策の向上に寄与することを目的として1909年に設立された国際機関である。世界道路協会では4年に1度開催される包括的な国際会議である世界道路会議に加え、個別テーマに焦点をあてた世界大会も開催されており、本稿で紹介する会議も、その一つである。

第17回冬期サービスとレジリエンス、脱炭素化に関する世界大会は、2026年3月10日から13日にかけてフランス・シャンベリーで開催された。大会名称に脱炭素化が掲げられたのは今回が初めてである。本大会は、“Ensuring road excellence in all seasons”をテーマとし、70カ国から2,000人以上が参加した。会期中には、政府高官セッションをはじめとする多様な討議セッションが行われた。

2 シャンベリー冬期大会の概要

(1) 開会式

3月10日の開会式では、フランス組織委員会共同委員長ジャン・ルノー・ジェリー氏、PIARC会長エマヌエラ・ストッキ氏らによる歓迎挨拶が行われた。また、優秀論文に贈られるPIARC賞の表彰式も実施された。日本からは、冬期サービス部門において首都高速道路の蔵治賢太郎氏らによる論文「伝統的な日本の製紙技術で作った紙によるロードヒーティング」が最優秀賞を受賞した。また、佳作として、レジリエンス部門では中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋の鈴木岳氏、脱炭素化部門ではJFEエンジニアリングの橋本祥太氏の論文が選出された。



写真-1 政府高官セッション

（執筆者撮影）



写真-2 日本パビリオン

（執筆者撮影）

(2) 政府高官セッション

大会初日に開催された政府高官セッションでは、フランス、ドイツ、日本など9カ国の代表者が参加し、本大会の主要テーマに関する各国の課題や最新の取組について発表及び意見交換が行われた。日本からは石原康弘氏（日本道路協会国際委員長）が登壇し、短期間に集中的な降雪が発生する事象の増加や、除雪現場における人手不足等の課題について紹介した。そのうえで、これらの

¹ 交通・社会経済部門 研究員 ² 交通・社会経済部門 主幹研究員兼グループマネジャー ³ 交通・社会経済部門 グループマネジャー 博士（工学）

課題への対応策として、予防的通行規制の有効性を示した。

(3) 技術展示会

本大会の技術展示会には、日本を含む6つのナショナルパビリオンに加え、約50の企業・団体が出展した。日本パビリオンには官民合わせて25の企業・団体が参加し、来館者との積極的な交流を通じて日本の優れた技術を発信した。会場は多くの来場者で終日にぎわいを見せた。

(4) セッション

本大会では、冬期サービス、レジリエンス、脱炭素化の3つのテーマについて、それぞれ10~20程度のセッションが開催され、各国から多様な報告がなされた。なかでも戦略方向性セッション (SDSW) では、政治的・戦略的な観点から、今後の課題や方向性について様々な観点から活発な議論がなされた。

本大会はPIARCの2024-2027年期における技術委員会 (TC) の活動サイクルの中間段階に位置づけられるものであり、各TCがサイクル前半に進めてきた検討成果を共有するとともに、2027年にバンクーバーで開催予定の世界道路会議に向けた議論を深める重要な機会となった。

3 リヨンでの現地視察

シャンベリーから比較的近い、フランス南東部を代表する都市であるリヨン市において現地視察を行った。リヨン市を含む旧ローヌ県の範囲にあたる地域ではSYTRAL Mobilitésが地域公共交通サービスを所管している。リヨン市内では地下鉄やバスに加え、トラム、トロリーバスなど多様な公共交通機関が運行されており、公共交通ネットワークが都市内の移動を支えている様子が確認された。

現地視察を通じて、リヨンでは公共交通や歩行者・自転車に配慮した道路空間整備が積極的に進められている印象を受けた。例えば主要な幹線道路では自転車レーンが車道や歩道から独立した形で整備されており、交差点部においても途切れることなく連続的な走行空間が確保されていた。また、市内各所ではバス専用レーンも確認された。特徴的であったのはバス専用レーンの一部においては自転車の走行も認められている点である。以上のような



写真-3 トロリーバス

(執筆者撮影)



写真-4 バス・自転車レーン

(執筆者撮影)

な取組は、日本国内でも進められている道路空間再配分の取組に対して参考となる事例と考えられる。

参考文献

- 1) PIARC シャンベリー冬期大会ウェブサイト
<https://www.piarc-chambery2026.com/>
- 2) SYTRAL Mobilités ウェブサイト
<https://sytral-mobilites.fr/>