

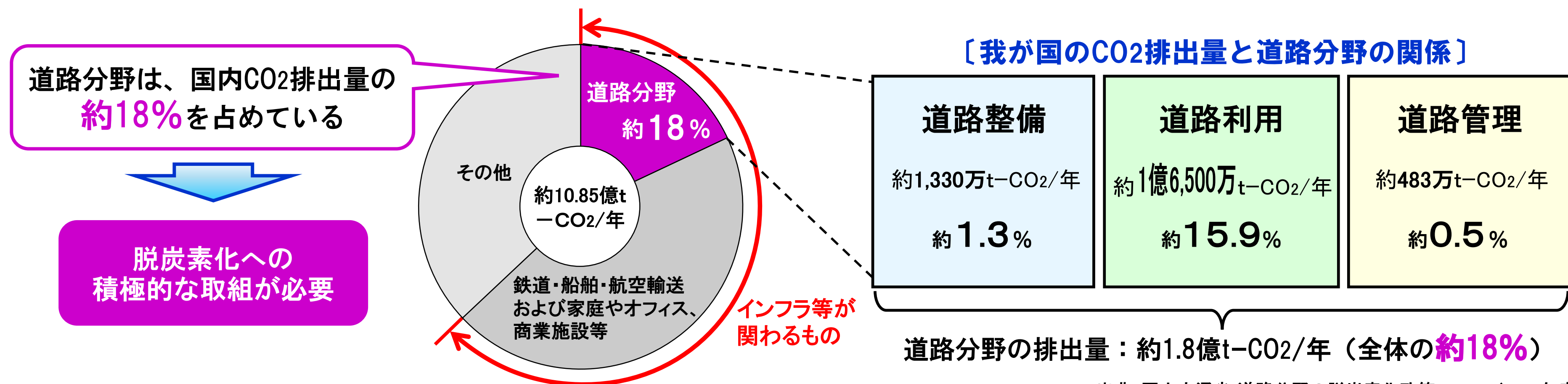
脱炭素化への取り組み

道路管理の 取り組み

道路分野のCO₂排出量削減に貢献

道路の脱炭素化政策

- ・地球温暖化に伴う気候変動の影響で、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念されている。
- ・気候変動への対策として、脱炭素社会の実現が求められている。



【道路の脱炭素化の基本的な政策の柱】

① 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進

<主な施策例>



SA・PAや道の駅での
充電器の設置促進



太陽光発電設備の導入

③ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所の対策を行い、道路交通を適正化

<主な施策例>



主要渋滞箇所における
渋滞対策

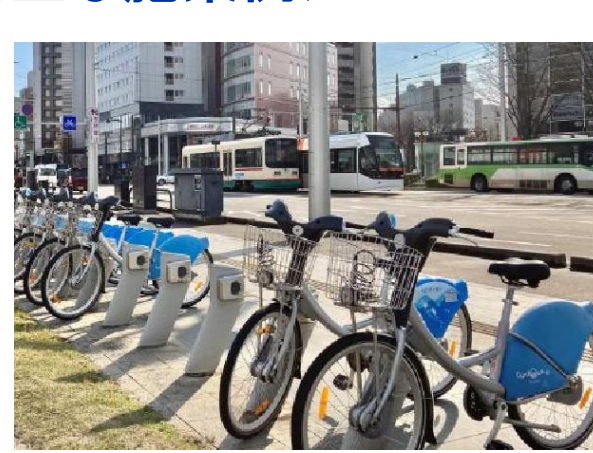
「ゾーン30プラス」による
幹線道路と生活空間の
適切な機能分化



② 低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進
低炭素な物流システムの構築を促進

<主な施策例>



自転車の利用促進

ダブル連結トラックの
利用環境の整備



④ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量の削減を推進

<主な施策例>



低炭素な建設機械の
導入促進

LEDの道路照明導入



名阪国道の取り組み

LEDの道路照明への導入

- ・道路の電力使用量のうち、道路照明が約7割を占める。
- ・LEDへの転換により、消費電力を約56%（※）削減可能。
- ・照明の寿命が約2.5倍長持ちするため、ライフサイクルコストの縮減にも貢献。

※明かり部でLED灯とナトリウム灯の消費電力を比較した場合の削減率



低炭素アスファルトの導入促進

- ・道路の舗装で使用する「アスファルト混合物」の製造工程でCO₂が排出される。
- ・製造温度を30℃下げること、CO₂排出量を7～18%（※）削減可能。

※「舗装の環境負荷低減に関する算定ガイドブック」より



交通安全対策

交通安全対策
の取り組み

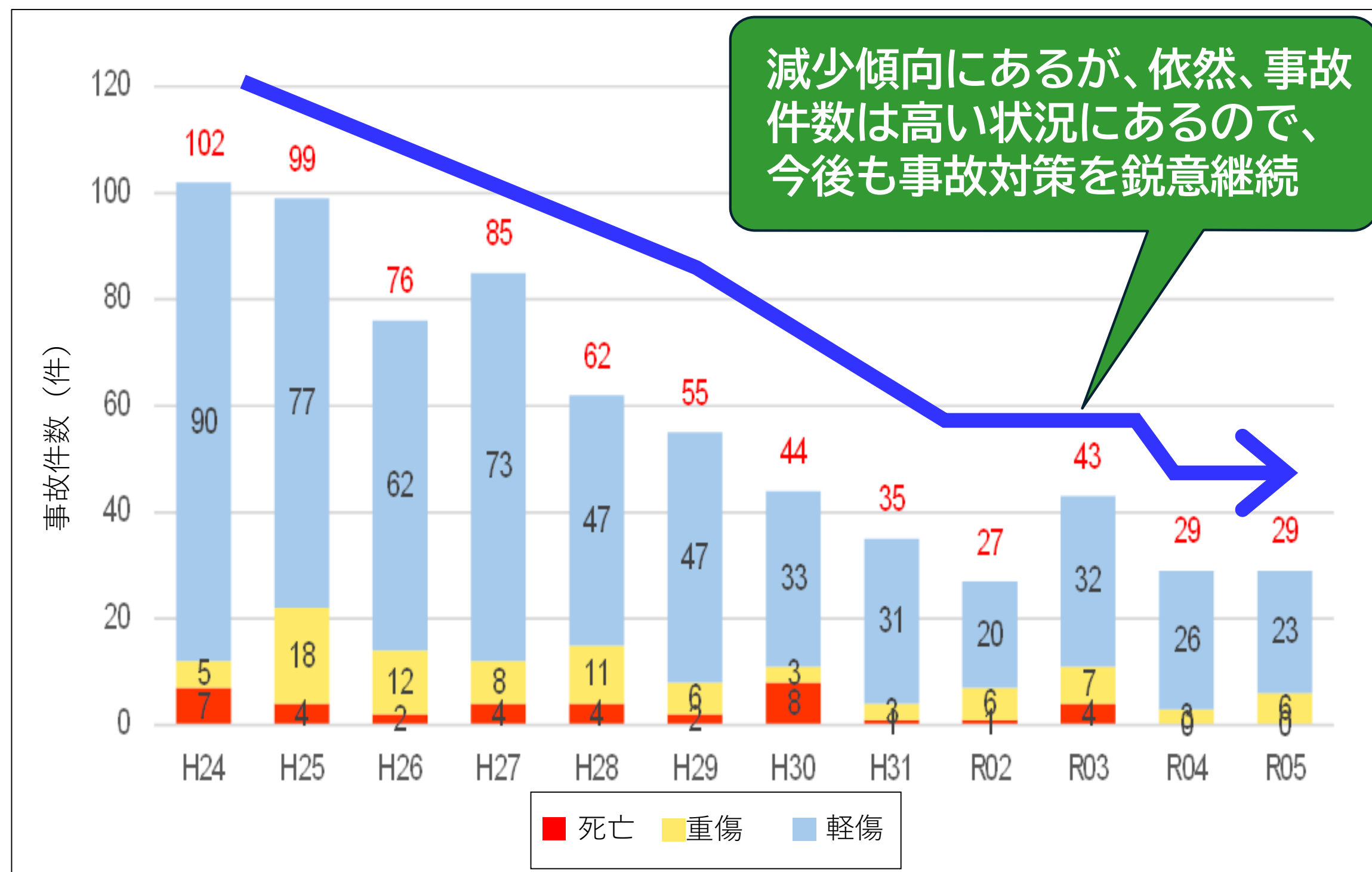
事故状況と事故対策

名阪国道の事故発生概要と事故発生要因

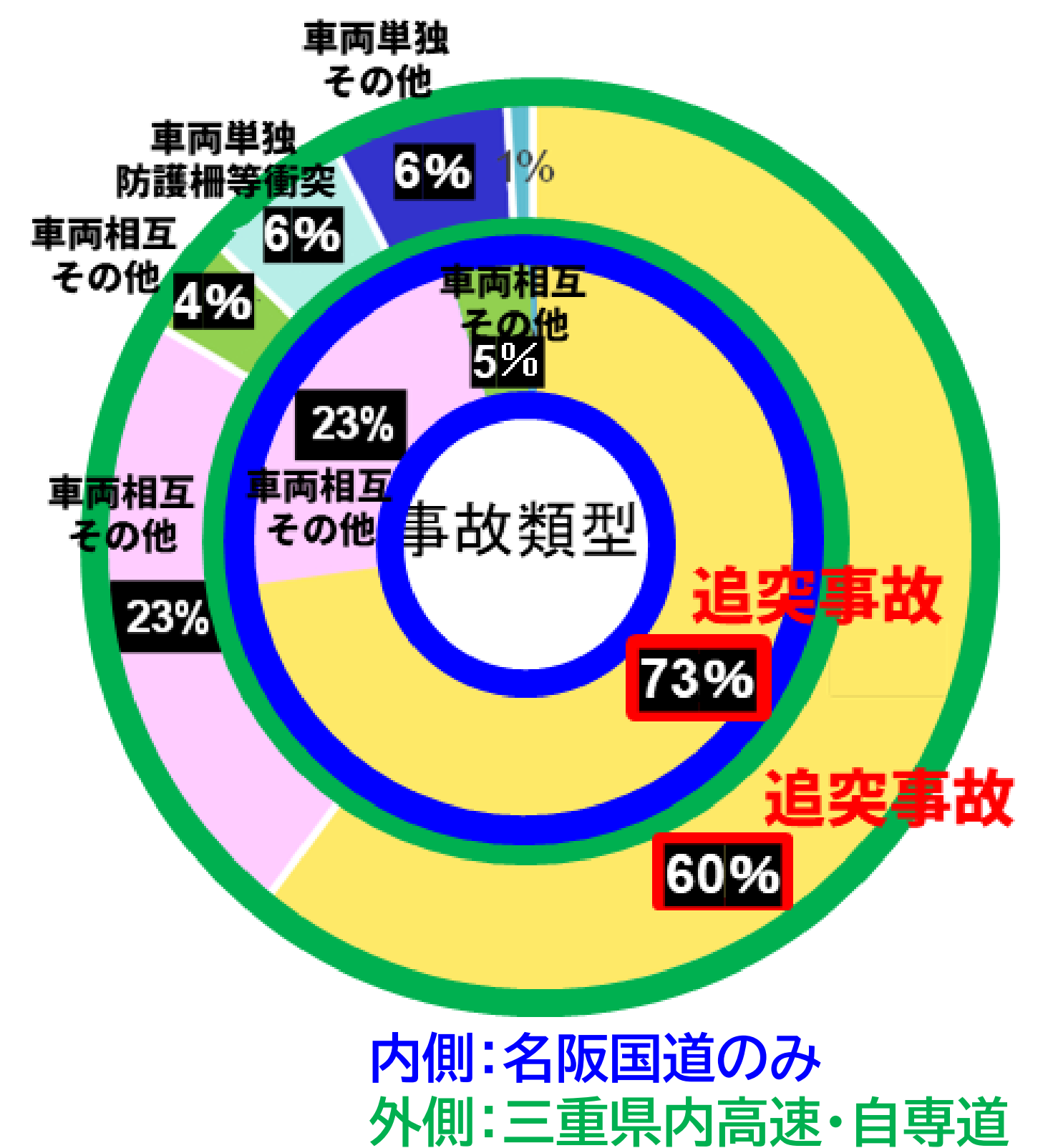
データ:イタルダ事故データより算出

名阪国道の事故発生概要

◆名阪国道管内の死傷事故発生件数推移

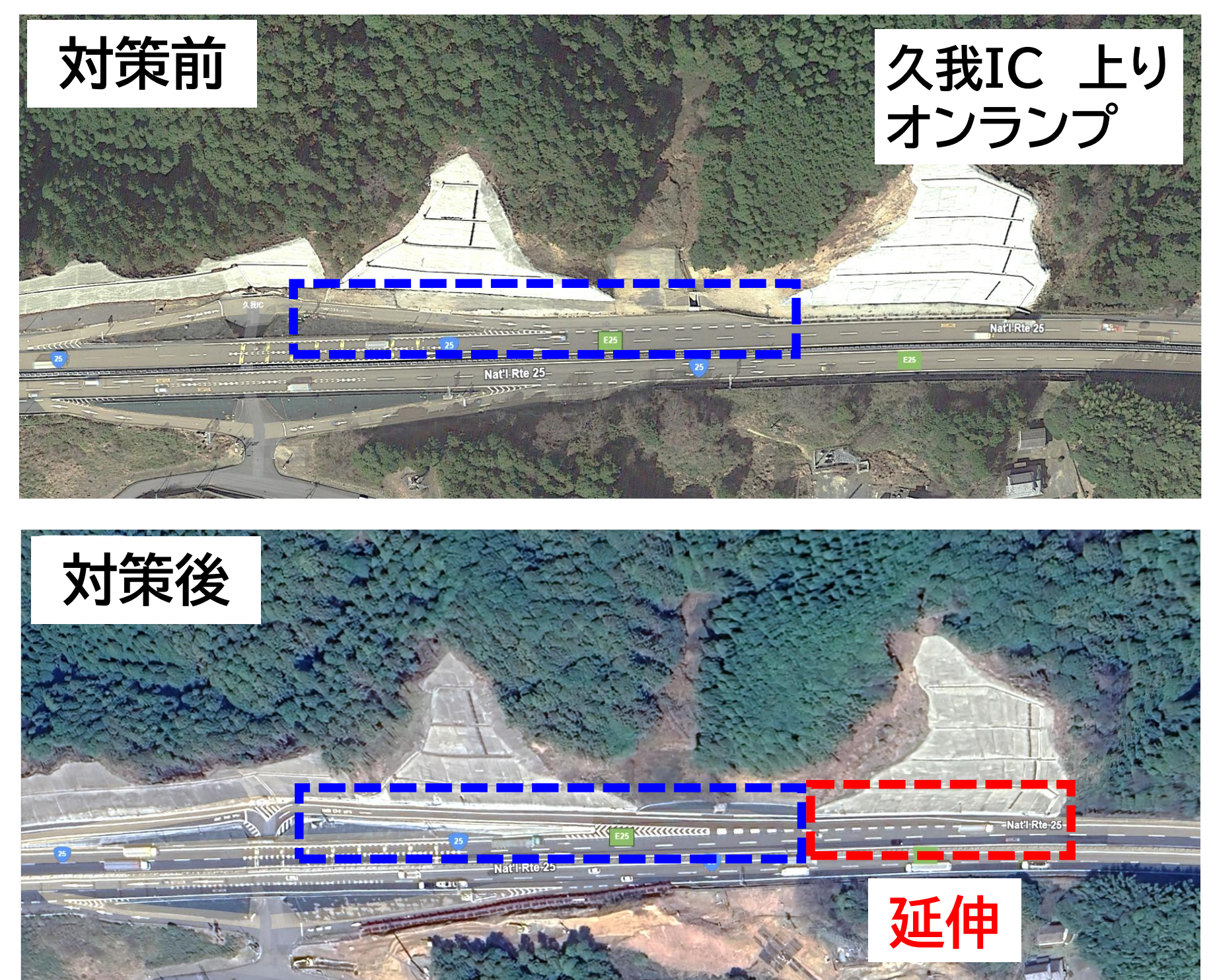
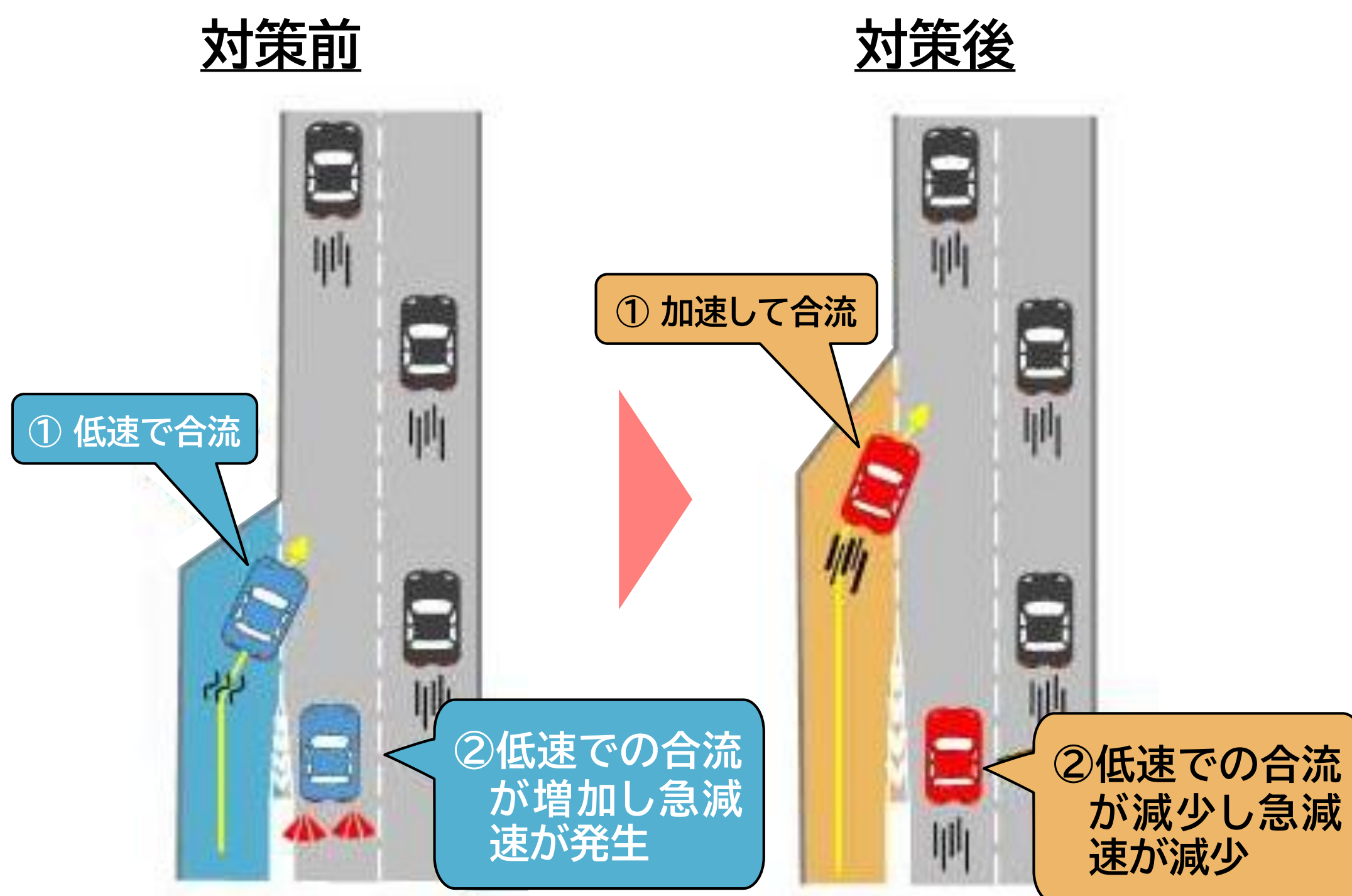


名阪国道の事故発生要因



【インター改良事業】加速車線の延伸

◆対策効果イメージ



その他の事故対策事業

◆注意喚起 電光標示板



◆注意喚起 カラー舗装



オメガ

Ωカーブ区間 での対策

交通安全対策
の取り組み

カーブの視認性向上・速度抑制等

Ωカーブ区間での交通安全対策

視線誘導標によるカーブの視認性向上のほか、減速マーキングによる注意喚起や段差舗装による**速度抑制対策**、中央分離帯の剛性化による**重大事故防止対策**などに取り組んでいます。



視線誘導標（連続式LED）



□ 視線誘導標（シェブロンマーカ―）



減速マーキング



段差舗装



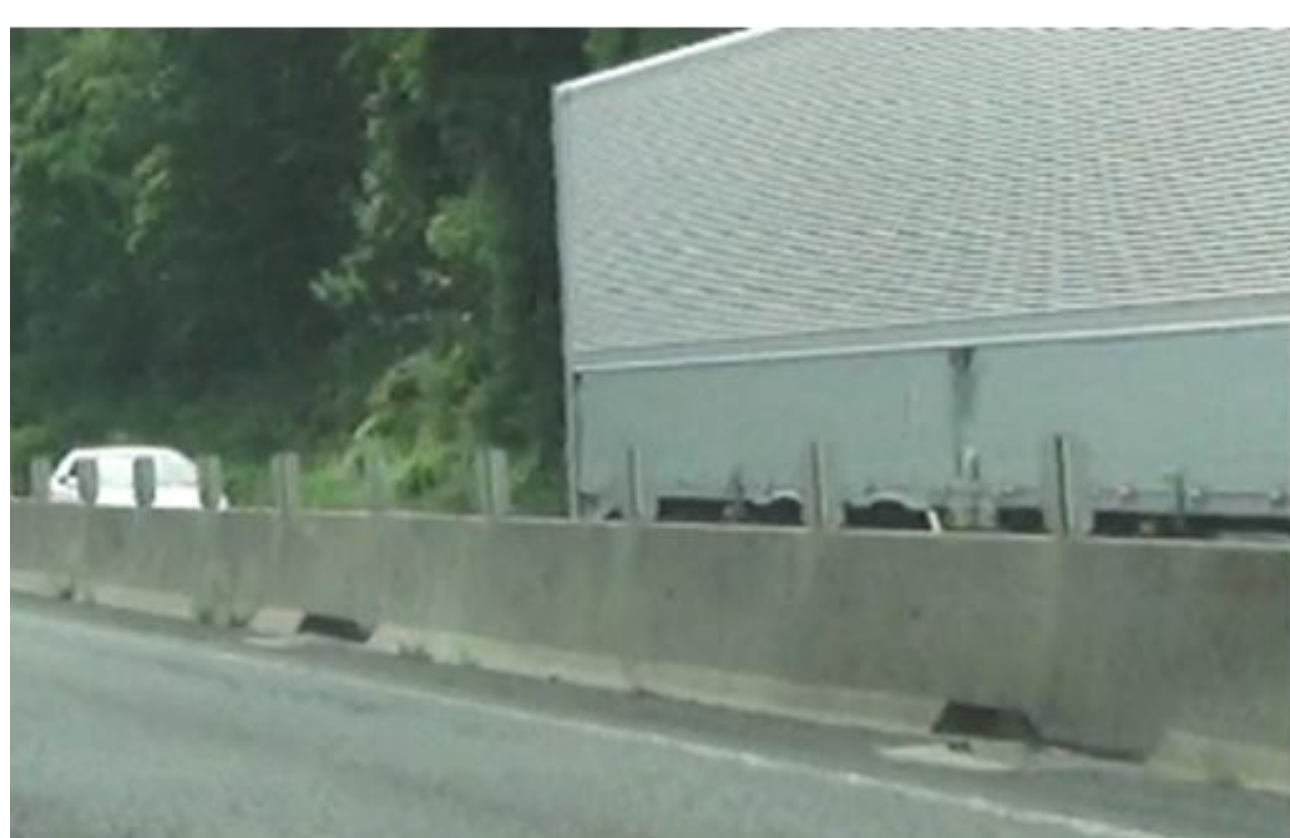
防眩設備



インターチェンジ改良



非常駐車帯



中央分離帯の剛性化



ガードレールの高機能化



車線変更抑制対策（リブ付き高輝度ライン）

オメガ

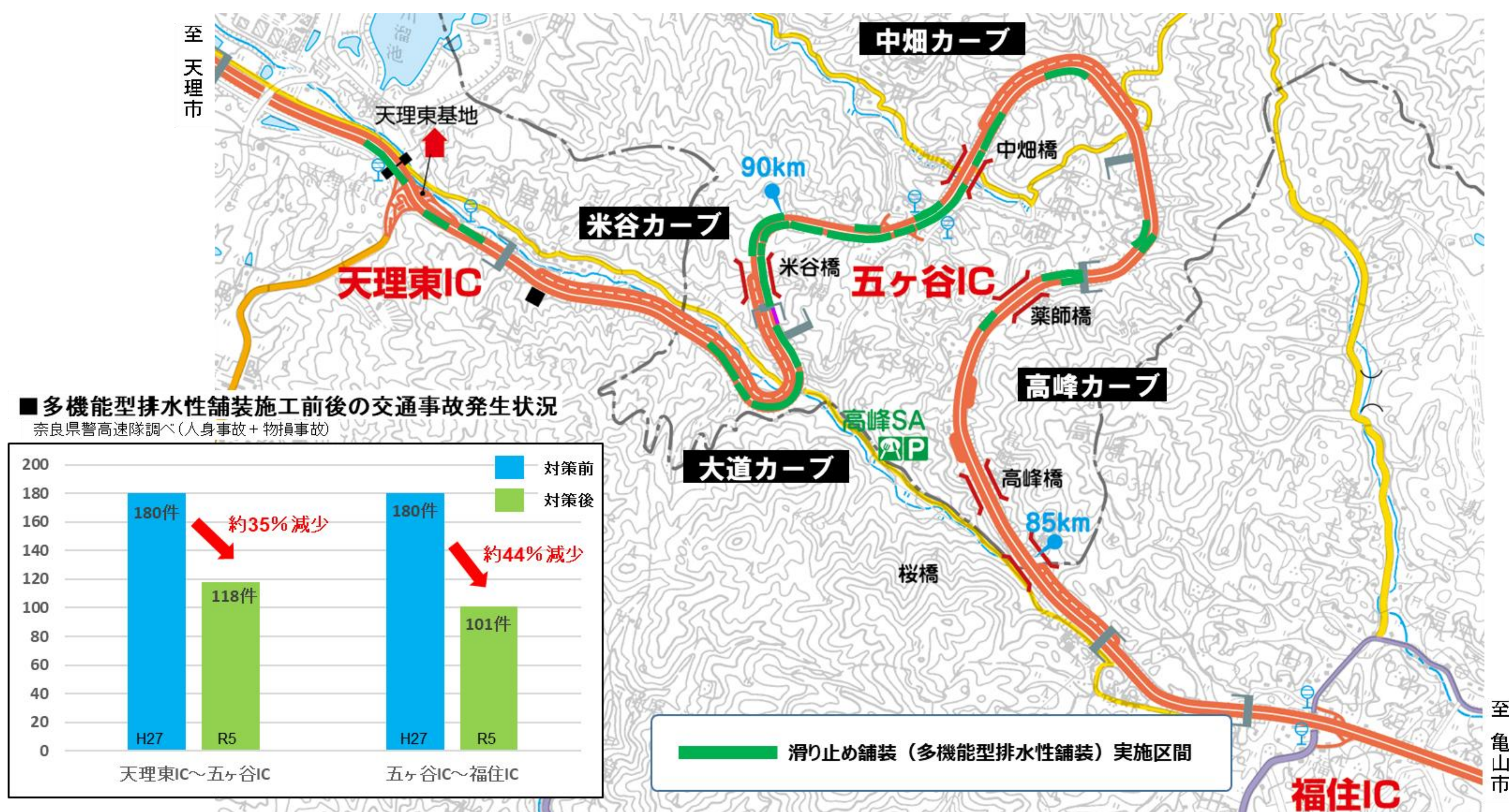
Ωカーブ区間 での対策

交通安全対策
の取り組み

舗装の改良による対策

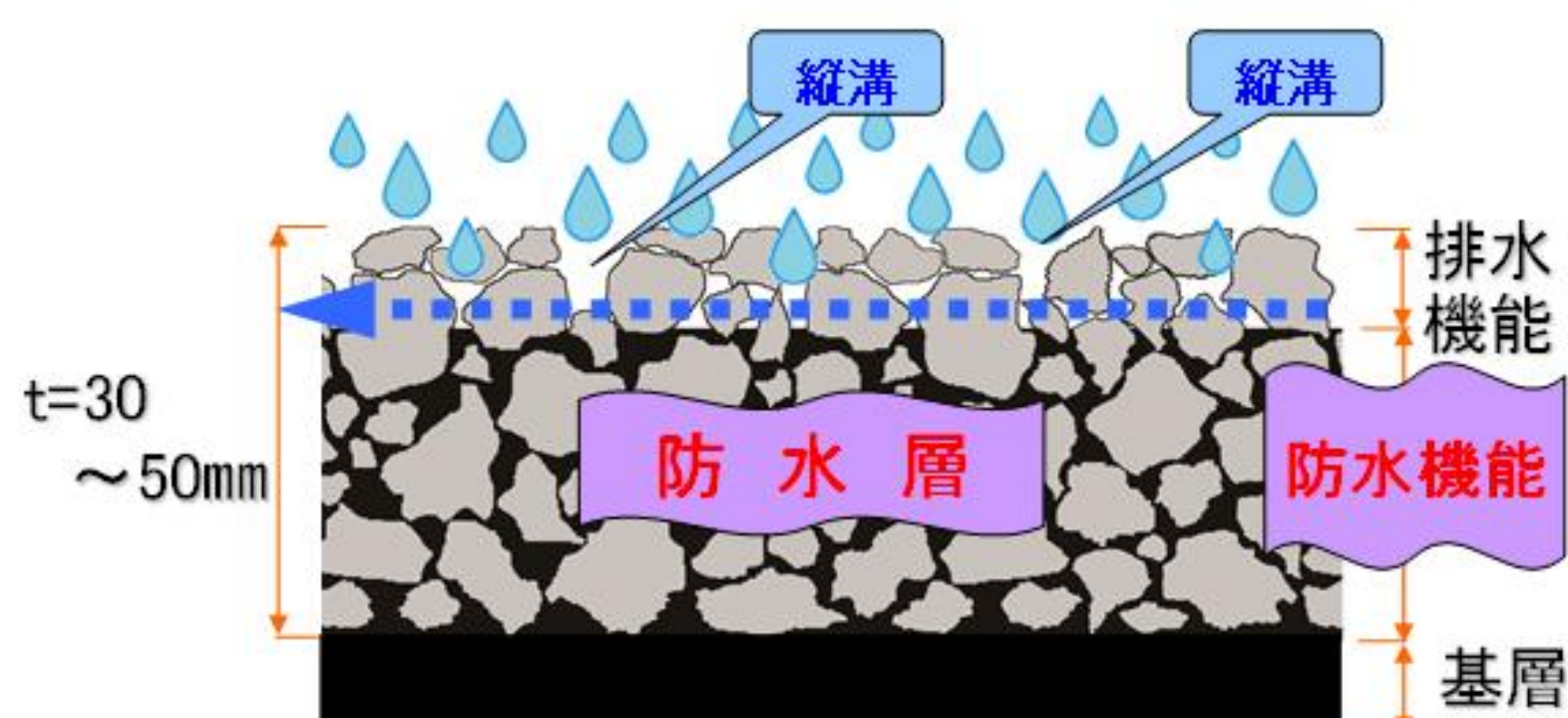
滑り止め舗装（多機能型排水性舗装）の実施

Ωカーブ区間では、湿潤時の事故が多く発生していることから、スリップ等を抑制するため、平成26年度以降、**滑り止め舗装（多機能型排水性舗装）**への舗装改良を進めています。



多機能型排水性舗装の特徴

- ・一層で排水機能と防水機能の2つの機能
- ・排水機能によるハイドロプレーニング等の防止により、安全性の向上
- ・凍結防止剤の流出が少なく、凍結防止機能の持続性向上
- ・路面を縦溝粗面に仕上げることで、ブラックアイスバーンの解消を図ることができる粗面系（ハイブリッド型）凍結抑制舗装
- ・耐流動性と骨材飛散抵抗性に優れている
- ・縦溝粗面効果により、昼夜ともに視認性が向上し、密粒度タイプの舗装に比べ、タイヤ路面騒音値が低減



対策前



対策後