

中部の原動力は地域連携 ～ものづくりの知恵と、みちづくりの技術で進める道路脱炭素～

序章 計画の背景と目的

序.1 政府が実施する道路脱炭素化推進施策の基本的な方針

序.2 中部地方整備局管内の特徴 と これまでの道路分野での取り組み

第1章 中部地方整備局における計画の基本方針・目標

1.1 中部地方整備局の道路脱炭素化推進計画策定における基本方針

1.2 中部地方整備局管内の道路脱炭素化の目標達成に向けた施策

第2章

分野別重点施策

2.1 道路管理分野

- (1) 道路照明のLED化
- (2) 道路管理における再生可能エネルギー活用
- (3) 道路関係車両の電動化
- (4) 道路空間への太陽光発電施設の導入

2.2 道路整備分野

- (1) 低炭素アスファルトの導入促進
- (2) 低炭素コンクリートの導入促進
- (3) 予防保全による長寿命化の推進
- (4) 低炭素建設機械の導入促進
- (5) 道路緑化

2.3 道路利用分野

- (1) 道の駅でのEV急速充電器の設置促進
- (2) 自動車の使用済みバッテリーの再活用
- (3) 自転車利用促進
- (4) 歩行空間の整備
- (5) モビリティハブ等の交通結節点の整備
- (6) ダブル連結トラックの利用環境の整備
- (7) 主要渋滞箇所における渋滞対策
- (8) TDM（交通需要マネジメント）の実施
- (9) 立体交差化や踏切迂回路整備等の推進
- (10) 路上工事の縮減による交通渋滞の緩和

第3章

その他計画の実施に関し必要な事項

3.1 道路占用許可基準の緩和による脱炭素化施設等の設置

3.2 道路協力団体との連携

3.3 日本風景街道との連携

3.4 ネイチャーポジティブ政策の推進

3.5 サーキュラーエコノミー政策の推進

3.6 ロードマップ

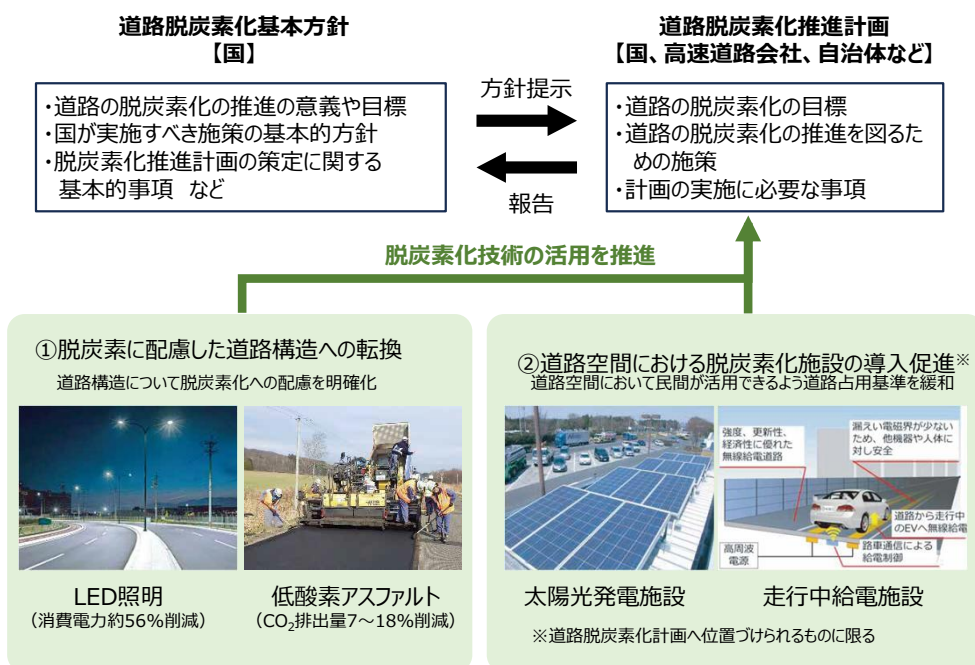
序章. 計画の背景と目的

序.1 政府が実施する道路脱炭素化推進計画の基本的な方針

(1) 取り組み背景

- 道路は、我が国の経済成長を支え安全安心な暮らしを確保する重要な社会基盤である一方、国内CO₂排出量の約18%を占めており、脱炭素に向けた責任を果たすことが求められています。
- このような背景のもと、2025年4月に道路法が改正され、道路管理者による脱炭素化の新たな枠組みが法的に位置づけられました。
- 改正道路法に基づき、道路管理者が協同して、道路の脱炭素化を推進するため、政府は「道路の脱炭素化の推進に関する基本方針（道路脱炭素化基本方針）」を2025年10月に策定しました。
- 道路脱炭素化基本方針内で目標としている、2050年度のカーボンニュートラルの実現に向けて、取り組みを推進します。

道路管理者が協働して脱炭素化を推進する枠組み



出典：国土交通省「地方公共団体向け脱炭素化推進計画策定マニュアル（解説）（R7.10）」より抜粋して作成

道路脱炭素化基本方針

■ 道路脱炭素化の推進の意義

- 地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化などの懸念から、我が国全体の目標や対策が強化(地球温暖化対策計画)されました。
- 道路は国内CO₂排出量の約18%を占めており、道路施策の目標設定の具体化や施策内容の拡充など取組強化が必要です。

道路全体のCO₂排出量の削減目標

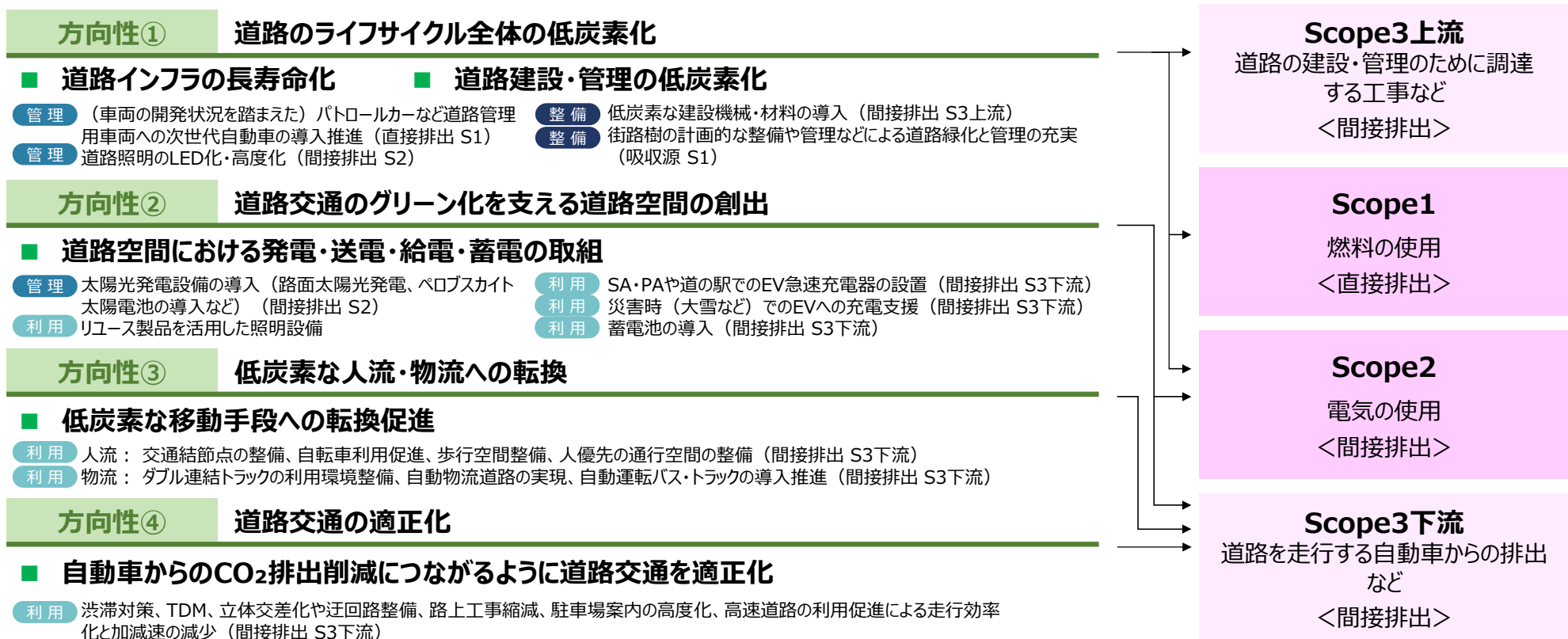
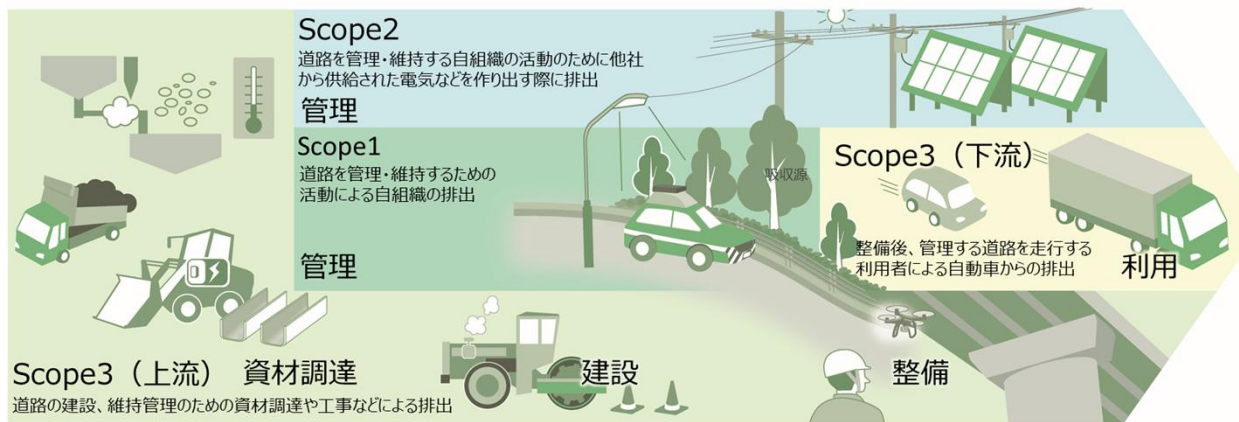


出典：国土交通省「道路脱炭素化基本方針」より抜粋して作成

序章. 計画の背景と目的

(2) 国（国土交通省／道路分野）：道路脱炭素化の政策の基本的な方向性と道路分野の関係性

- 施策の基本的な4つの方向性**に沿って施策を構築し、2040年度までの削減目標の設定やフォローアップを行うとともに、道路管理者の協働や関係者の連携により取組を推進する「協働による重点プロジェクト」を実施し、脱炭素化の取組を積極的に推進します。



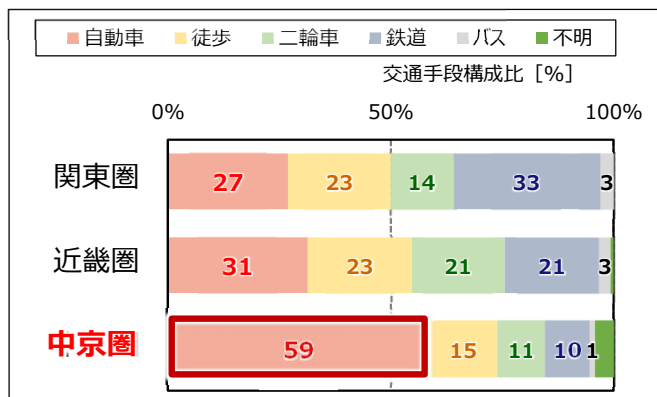
序章. 計画の背景と目的

序.2 中部地方整備局管内の特徴 とこれまでの道路分野での取り組み

(1) 地域概況・交通特性

- 中部地方整備局は、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び長野県の一部が所轄区域です。
- 中京圏における基幹分担率は、自動車が約6割であり、自動車依存度が近畿圏・関東圏の約2倍の水準と高く、中京圏を擁する愛知県のCO₂排出量は運輸部門において全国で最も高く、環境への負荷が懸念されます。
- 中部の交通流動は、愛知県では中部圏内各県とのOD交通量が多く、中部圏の中心を担っており、静岡県・長野県では関東圏とのOD交通量が多く、隣接する他都市圏との結びつきが強い傾向にあります。

○ 基幹分担率：都市圏別



自動車が約6割
近畿圏・関東圏の約2倍

【出典】
関東圏、東京区部
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30実施）
近畿圏、大阪市
第6回近畿圏パーソントリップ調査（R3実施）
中京圏、名古屋市
第6回中京都市圏パーソントリップ調査（R4実施）
※都市圏は、「関東圏：東京都市圏」・「近畿圏：京阪神都市圏」・「中京圏：中京都市圏」を指す

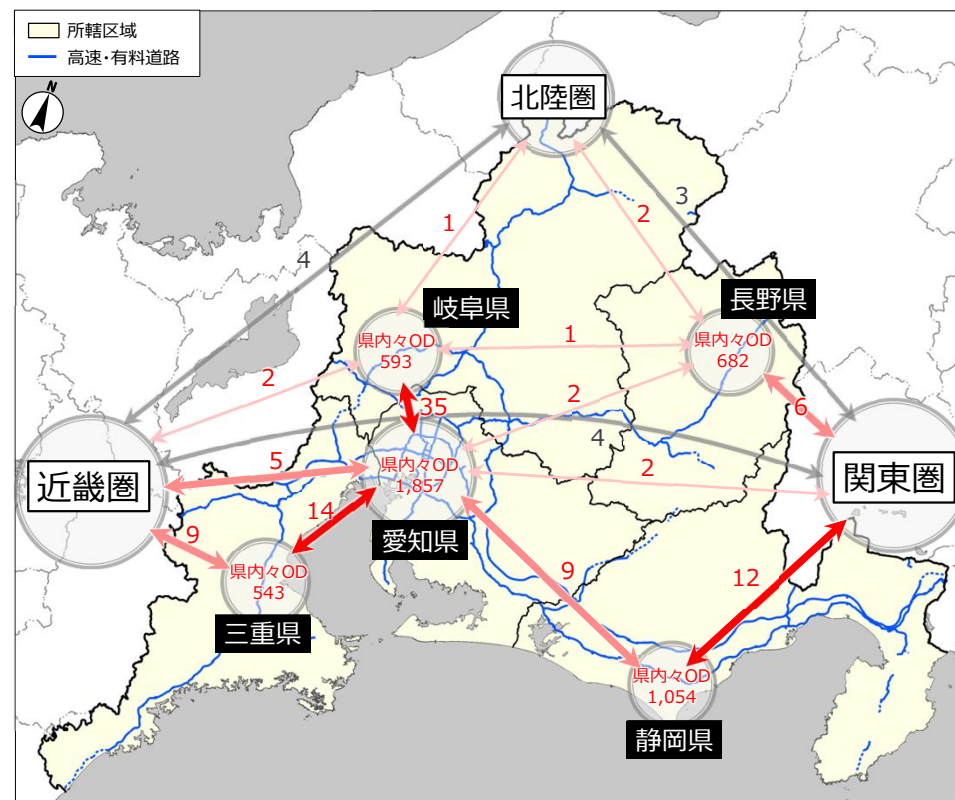
○ 部門別CO₂排出量現況推計 運輸部門：ワーストランキング

順位	地域	県	CO ₂ 排出量
1	中部	愛知県	10,996
2	関東	東京都	9,457
3	北海道	北海道	8,863
4	関東	神奈川県	8,621
5	関東	埼玉県	8,543

愛知県が運輸部門
ワースト1位

【出典】
環境省 部門別CO₂排出量の現況推計
2022年度 都道府県別データ一覧
※単位：1,000t-CO₂

○ 中部の交通流動



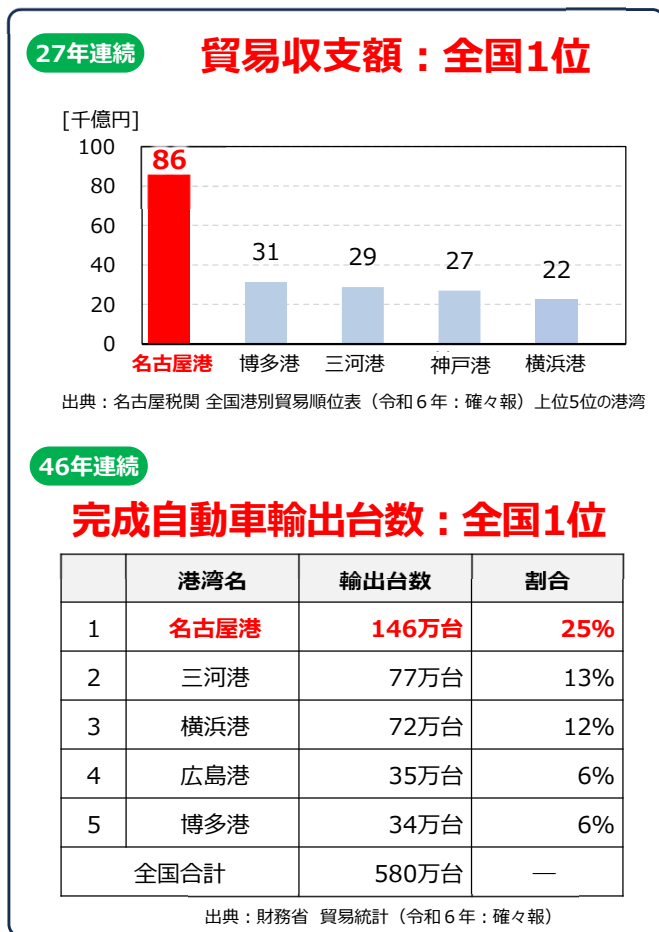
【出典】中部圏のOD交通量：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（平日：全車）
※単位：万トリップ/日、赤色：中部管内に関するOD

序章. 計画の背景と目的

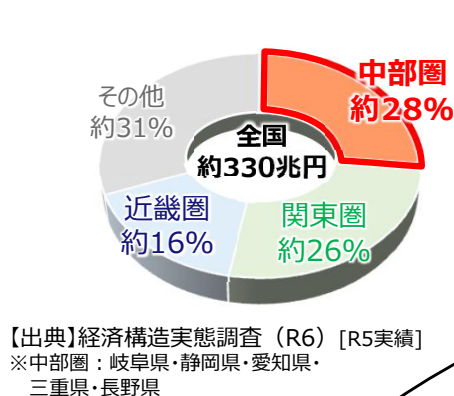
(2) 産業・物流特性

- 中部圏の製造品出荷額などは、全国の約3割を占めており、豊田市をはじめとして、多くの製造拠点が集積する国内最大のものづくり中枢圏を形成しています。
- 貿易収支額全国1位（27年連続）、取扱貨物量・輸出額も日本一となっている名古屋港をはじめ、多様な拠点が点在しており、日本の経済を牽引する地域です。
- 名古屋港を発着する物流は、中部圏域内を主軸として関東圏・近畿圏・北陸圏にも広く流動があります。

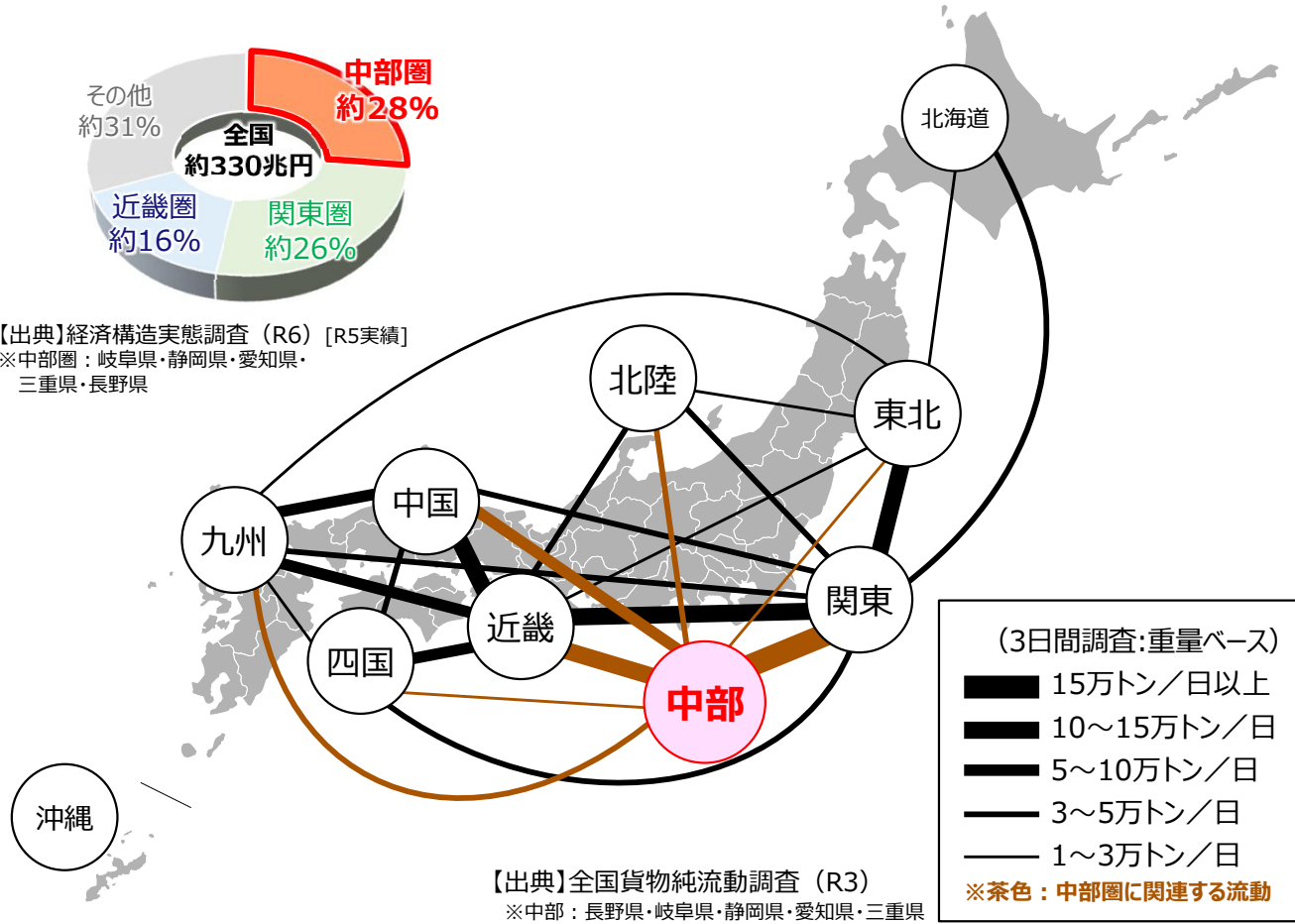
○中部の重要拠点：名古屋港



○製造品出荷額など



○ブロック間流動（貨物）

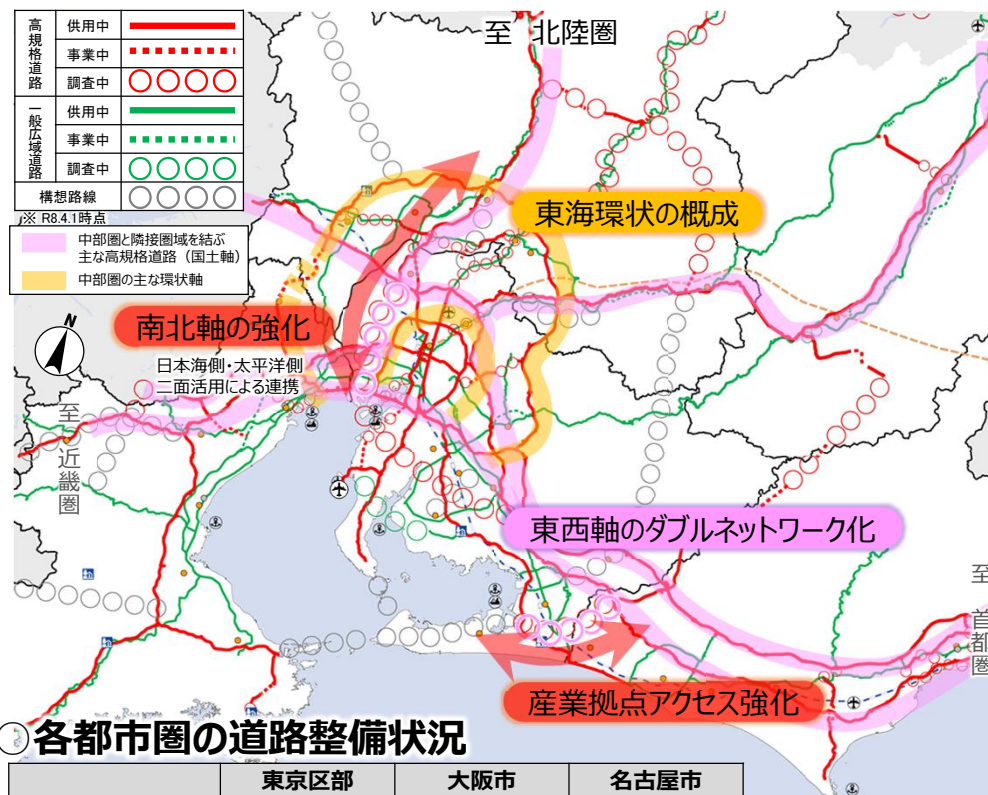


序章. 計画の背景と目的

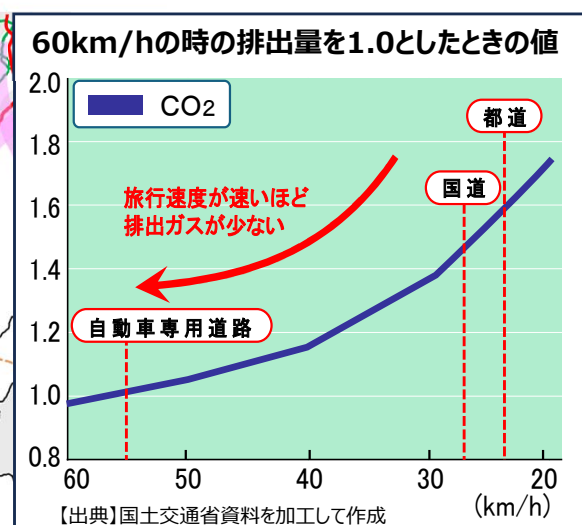
(3) 物流・人流の要衝を支える道路ネットワーク

- 中部圏は、首都圏と近畿圏の間に位置し、活況な物流・人流を支える道路ネットワークの整備が進んでおり、東名高速道路や新東名高速道路、伊勢湾岸自動車道等の強固な東西軸に加え、太平洋側と日本海側を結ぶ東海北陸自動車道等の南北軸が概成し、更には東海環状自動車道の整備が進められています。
- また、三大都市圏中心都市で比較しても道路整備水準の高い地域であるとともに、ドライバー負担の軽減や産業活動の支援等を目的として、ダブル連結トラック・中継物流・トラックの自動運転を全国に先駆け実装してきました。
- 今後、リニア中央新幹線の開通を契機とした日本中央回廊の形成、日本海側・太平洋側の都市間を結ぶ二面活用によるシームレスな拠点連結型国土の構築に向けて、当該地域の道路に求められる役割に対応していくことが必要です。

○管内の道路ネットワーク



○速度とCO2排出量の関係



自動車専用道路における加減速の少ない高速走行は、CO₂の排出量削減に貢献しています。

現在の名古屋市内の幹線道路を走る自動車からのCO₂排出量は、自動車専用道路ネットワーク※1の整備により、約23万t-CO₂/年※2削減されていると推定されます。

※1東海環状とその内側の自動車専用道路
 ※2中部地方整備局の試算による

中部地整内の取り組み事例

➤ **ダブル連結トラック**
 1台で大型トラック2台分の貨物輸送を可能とする連結車両



➤ **中継輸送**
 距離の荷物輸送を、途中の中継地点で分担する仕組み



➤ **トラック自動運転**

○各都市圏の道路整備状況

	東京区部	大阪市	名古屋市
道路面積 [km/人口:万人]	5.39	8.36	12.42

【出典】道路面積：全国道路・街路交通情勢調査（R3）、全国都道府県市区町村別面積調（R7）
 ※道路面積[km/人口:万人]：区間延長[km]×車線数/人口[万人]

第1章 中部地方整備局における計画の基本方針・施策

1.1 中部地方整備局の道路脱炭素化推進計画策定における基本方針

- 本計画は中部地方整備局管内の直轄国道を対象としています。
- 中部地方整備局管内は、我が国を代表する自動車産業などの産業を支える活況な物流に加え、自動車利用割合も高い地域です。一方で、愛知県をはじめ運輸部門のCO₂排出量も多いため、脱炭素化に向けて道路に求められる役割は大きいといえます。
- 本計画は、道路脱炭素化基本方針に基づき、道路脱炭素化に資する新たな技術や技術開発を注視、支援し、さらに脱炭素化を推進する対策に積極的に取り組むべく、地域と連携しながら具体的な方策をもって取り組みを着実に推進し、目標の達成を目指します。

○ 道路管理分野における具体的な目標およびCO₂削減量

		2013年度	2030年度	2040年度
方向性① 道路ライフサイクル全体の低炭素化	排出量	約48千 t-CO ₂ /年	約8千 t-CO ₂ /年 ※約8割減	約3千 t-CO ₂ /年 ※約9割減
管理	道路照明のLED化[S2]	目標 LED化率 11.8%	目標 LED化率 100%	目標 LED化率 100%
	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	-	約34千 t-CO ₂ /年	約39千 t-CO ₂ /年
管理	道路分野における再生可能エネルギー活用[S2]	目標 再エネ率 6.2%	目標 再エネ率 60%	目標 再エネ率 80%
	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	-	約6千 t-CO ₂ /年	約6千 t-CO ₂ /年
管理	道路関係車両の電動化[S1]	目標 電動車化率 2%	目標 電動車化率 100%	目標 電動車化率 100%
	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	-	約0.002千 t-CO ₂ /年	約0.01千 t-CO ₂ /年
方向性② 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	排出量	-	-	-
管理	道路空間への太陽光発電施設の導入[S2]	目標 設置数 3箇所	目標 設置数 13箇所	目標 設置数 23箇所
	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	-	-	-

※2013年度のCO₂排出量に対する目標削減割合

○ 道路整備分野・道路利用分野の具体的な目標

		2013年度	2030年度	2040年度
方向性① 道路ライフサイクル全体の低炭素化	整備	低炭素アスファルト工事件数 0%	低炭素アスファルト工事件数 30%	低炭素アスファルト工事件数 70%
方向性② 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	利用	-	設置率 100% 設置口数 40口	設置率 100% 設置口数 50口
方向性③ 低炭素な人流・物流への転換	利用	自転車ネットワーク整備延長 660km	自転車ネットワーク整備延長 960km	自転車ネットワーク整備延長 1,600km
	利用	ダブル連結トラックの利用環境の整備[S3 下流] 手続き数 22件	手続き数 65件以上	手続き数 110件以上
方向性④ 道路交通の適正化	利用	-	TDM施策数 累計 32箇所	TDM施策数 累計 82箇所

第1章 中部地方整備局における計画の基本方針・目標

1.2 中部地方整備局管内の道路脱炭素化の目標達成に向けた施策

- 目標達成に向け、各種道路施策に関する指標を設定し、進捗状況に合わせた追加の対策・確認を行うことで脱炭素化への貢献を着実に推進します。

道路管理分野

基本的な方向性	指標	具体的な取り組み
①道路のライフサイクル全体の多低炭素化	道路照明のLED化[S2]	・道路照明のLED化の推進、道路照明のライフサイクルコスト削減
	道路分野における再生可能エネルギー活用[S2]	・再生可能エネルギー由来の電力割合の拡大（再生エネルギーの活用）
	道路関係車両の電動化[S1]	・道路関係車両の電動化の推進
②道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	道路空間への太陽光発電施設の導入[S2]	・道路空間への太陽光発電設備の設置を推進 ・道の駅「伊豆月ヶ瀬」での路面太陽光パネルの実証実験の実施

道路整備分野

基本的な方向性	指標	具体的な取り組み
①道路のライフサイクル全体の多低炭素化	低炭素アスファルトの導入促進[S3上流]	・低炭素アスファルト舗装の発注者指定
	低炭素型コンクリートの導入促進[S3上流]	・低炭素型コンクリートの試行工事の実施 ・電線共同溝特殊部や側溝等低炭素コンクリートを使用したプレキャスト製品を採用
	予防保全による長寿命化の推進[S3上流]	・橋梁・トンネルの老朽化対策を予防保全に早期転換
	低炭素建設機械の導入促進[S3上流]	・次世代（低炭素）燃料使用工事の試行実施 ・電動化建設機械の試行継続 ・工事車両運行管理システムの試行工事実施
	道路緑化[S1吸収源]	・必要に応じた街路樹の植え替え ・道路整備時の植樹帯および緑地の整備

第1章 中部地方整備局における計画の基本方針・目標

道路利用分野

基本的な方向性	指標	具体的な取り組み
②道路のグリーン化を支える 道路空間の創出	リユース製品を活用した照明設備 [S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光パネルと蓄電池を電源とする再エネルギー率100%の照明灯やデジタルサイネージの設置 自動車の使用済みバッテリーを再活用する新技術の実験フィールドの提供 商用電源に頼らない「ゼロ・エミッション道の駅」の設置
③低炭素な人流・物流への転換	自転車利用促進[S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> 各自治体に対する自転車ネットワーク計画・自転車活用推進計画策定の促進・支援 道路整備時の自転車通行空間の整備の原則化 自転車走りやすさマップの作成
	歩行空間の整備[S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> 人中心の道路空間のありかたの検討 快適な歩行空間の整備
	モビリティハブ等の交通結節拠点の整備 [S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> バスタの整備 道の駅駐車場の拡張
④道路交通の適正化	主要渋滞個所における渋滞対策[S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> バイパス整備、交差点立体化、車線拡幅等の整備 右左折レーンの設置、信号現示調整、ラウンドアバウト、反転交差点等の整備推進
	TDM（交通需要マネジメント）の実施 [S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> TDM施策の検討、実施 観光渋滞対策の検討、実施
	立体交差化や踏切迂回路整備等の推進 [S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> 市内中心部における信号連担箇所の立体化推進 直轄国道と交差する鉄道の立体化推進
	路上工事の縮減による交通渋滞の緩和 [S3下流]	<ul style="list-style-type: none"> 地域特性を踏まえた路上工事抑制期間を細かく設定 道路管理者、交通管理者、その他占用業者等が集まる道路工事調整会議を各地域で年1回以上開催

2.1 道路管理分野

(1) 道路照明のLED化

- 道路の日常管理における電力消費量のうち、約7割を占める道路照明のLED化を推進し、消費電力を削減することによりCO₂排出量を削減します。
- 中部地方整備局が管理する道路照明（トンネル部含む）約5.6万基について、2030年度までに100%のLED化を図り、道路照明のライフサイクルコストの低減にも寄与します。

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【LED化の取り組み事例】

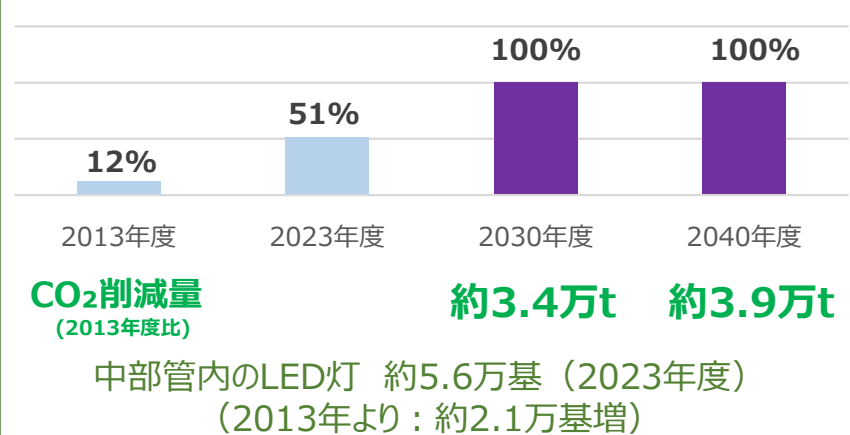


整備事例：国道1号 潮トンネル（静岡県藤枝市）



整備事例：国道246号（静岡県裾野市）

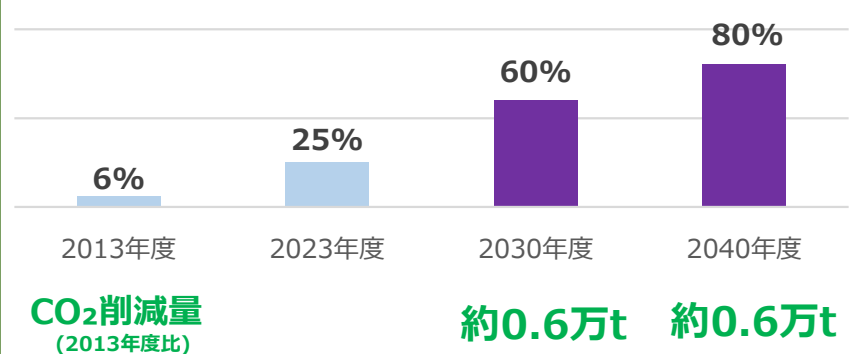
【LED化の目標】



(2) 道路管理における再生可能エネルギー活用

- 道路の日常管理におけるエネルギー消費量は、電力が約8割を占めています。その電力に再生エネルギーを活用することで、CO₂排出量を削減します。
- 中部地方整備局における電力調達時の入札要件として、再生可能エネルギー由来の電力割合を設定し、利用割合について、2030年度までに60%、2040年度までに80%を目指します。

【再生エネルギー活用率の目標】



(3) 道路関係車両の電動化化 [Scope1]

- 道路関係車両のうち、公務等で日常的に使用している公用車や、道路巡回に使っているパトロールカーは、ガソリン車が86%を占めています。
- 公用車、道路パトロールカーについて、車両の更新時期にあわせて電動車^{※1}への転換を進め、2030年度までに電動化100%を目指します。

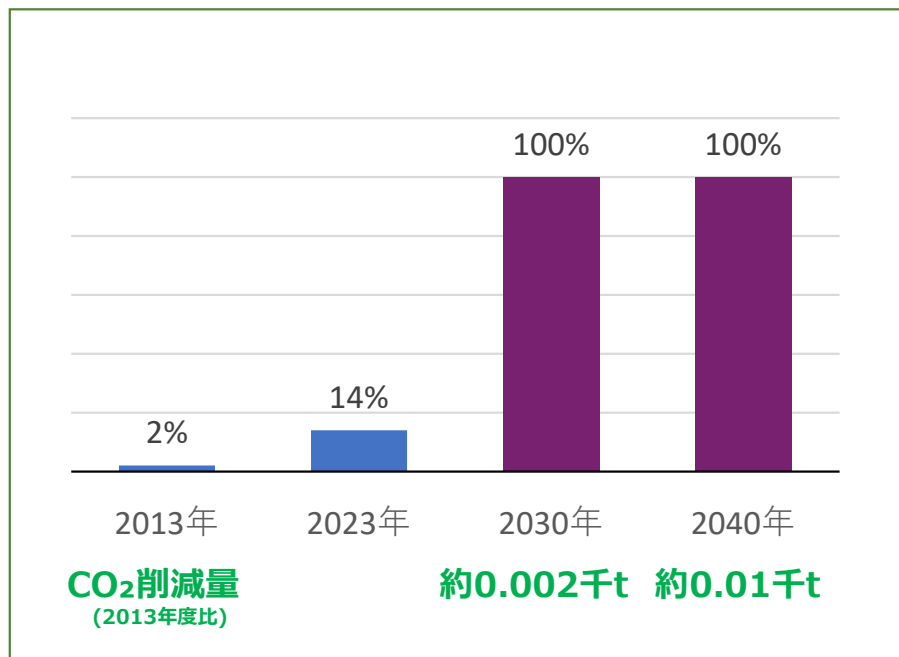
※1：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【道路関係車両電動化の導入目標】

○電動化率の推移



○整備例:公用車に電動車を導入



(4) 道路空間への太陽光発電施設の導入 [Scope2]

- 道路の日常管理におけるエネルギー消費量は、電力が約8割を占めています。
- 太陽光発電施設を導入することで、CO₂排出量を削減します。
- 中部地方整備局が管理する道路施設に、太陽光発電施設を計画的に整備し、2030年度までに13箇所、2040年度までに23箇所の設置を目指します。
- 新技術となるペロブスカイト太陽光電池などの新技術の試行や検討を進めます。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- **計画的な太陽光発電施設の整備**
 - 供用中路線は太陽光発電の設置が効果的な箇所へ計画的に整備（道の駅、トンネル電気室等）
 - 道路を新設・改築する際は、電気室の上屋等において、効果や施工・維持管理を検討し、太陽光発電施設整備を推進
 - 防災道の駅または各県1箇所の道の駅において、コンテナトイレの上屋に太陽光発電施設を整備
- **路面太陽光発電技術の実装に向けた現場実証の実施**
 - 道の駅「伊豆月ヶ瀬」において、利用者が歩く路面に太陽光発電パネルを設置し、耐荷性能や発電能力など、実装に向けたパネルの性能を確認

《施策の基本的な方向性》

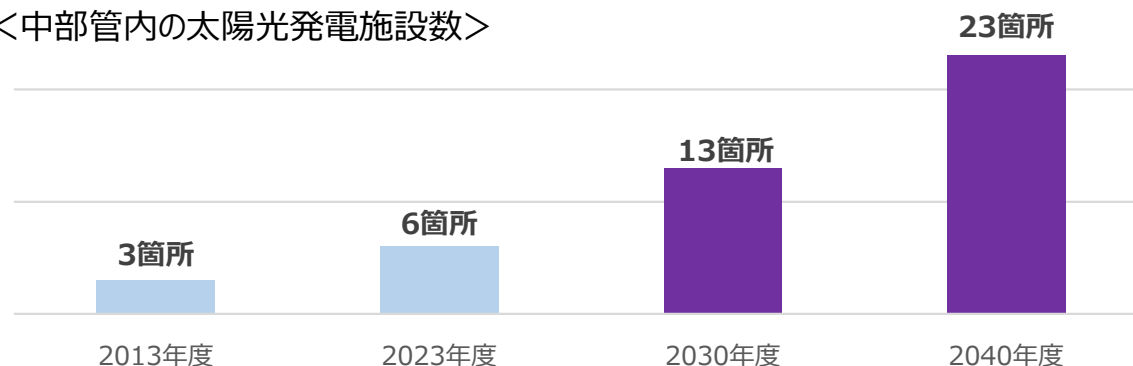
①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【太陽光発電施設の導入事例】



【太陽光発電施設の導入目標】

<中部管内の太陽光発電施設数>



2.2 道路整備分野

(1) 低炭素アスファルトの導入促進 [Scope3]

- 通常より低温で製造する技術を用いた低炭素アスファルト合材の導入を進め、舗装工事のCO₂排出量の低減を目指します。
- 2025年度より低炭素（中温化）技術の採用が効果的となる現場や施工条件を検証するため、舗装修繕工事において低炭素アスファルトの試行工事を実施しています（発注工事の約30%で試行）。
- 低炭素アスファルトをアスファルト混合物事前審査制度で認定し、試験業務の省力化を図ることで、地方自治体等の工事も含め、採用拡大を目指します。

<目標に対する具体的な取組（例）>

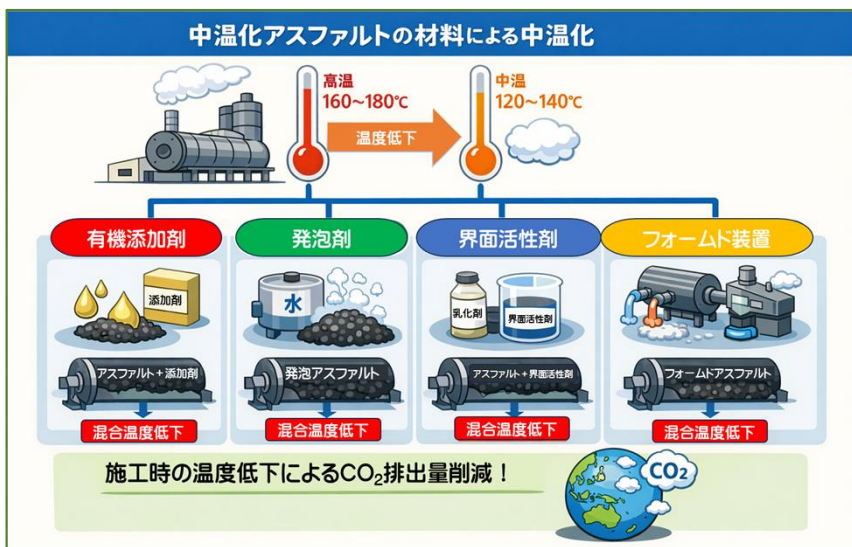
- 低炭素技術が効果的となる舗装工事を検証し、低炭素アスファルト舗装を発注者指定（2030年度までに全舗装工事の30%、2040年度までに全舗装工事の70%で低炭素アスファルトを使用）

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○低炭素（中温化）アスファルトの仕組み（例）



○低炭素（中温化）アスファルトの施工状況



(2) 低炭素型コンクリートの導入促進 [Scope3]

- コンクリート製造時のCO₂排出量が少ない原材料を活用し、道路整備に伴うCO₂排出量削減を目指します。
- 2025年度は、中部地整管内の直轄道路工事18件で低炭素プレキャストコンクリート製品を採用しました。
- 今後も試行工事を継続しつつ、2030年度までに用途等を指定して使用を原則化します（活用率100%）。

《施策の基本的な方向性》

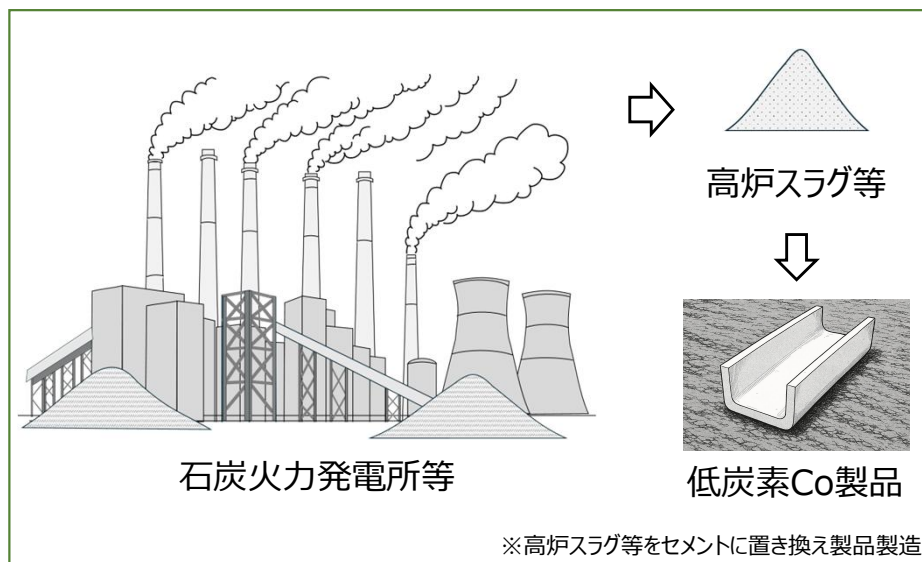
①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ 低炭素型コンクリートの試行工事の実施
- ・ 電線共同溝特殊部や側溝等 低炭素コンクリートを使用したプレキャスト製品を採用

【取り組み概要】

○低炭素型コンクリートの概要



○低炭素型コンクリート製品の採用



(3) 予防保全による長寿命化の推進

- 道路施設の老朽化に対し、計画的に修繕し予防保全への転換を図ることで、通行規制が必要な大規模修繕工事を減らし、工事に伴うCO₂排出量を削減します。
- 道路施設の定期点検に、点検支援技術等の新技术を活用するなど、点検時のCO₂排出量を削減しつつ、早期の予防保全への転換に取り組みます。

《施策の基本的な方向性》

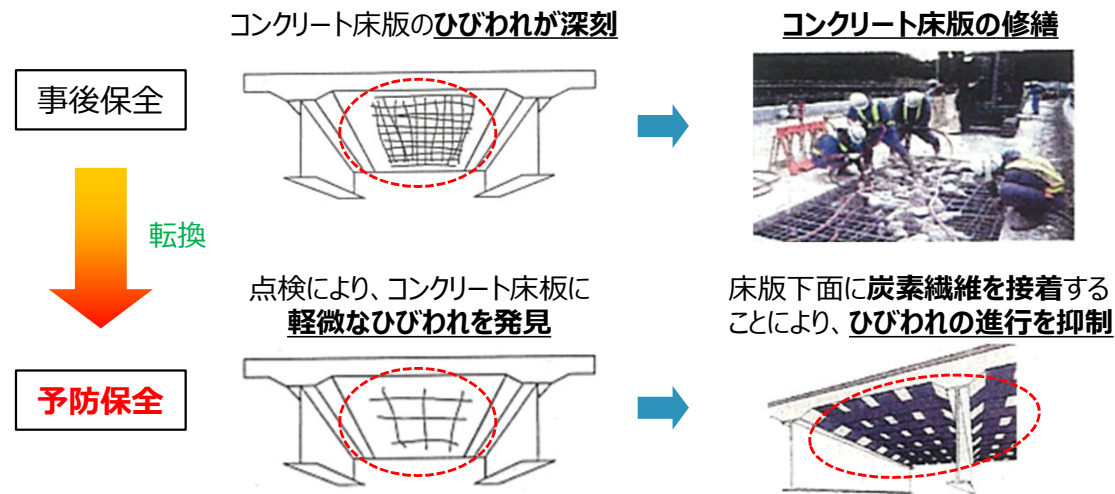
①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

<目標に対する具体的な取組（例）>

- 橋梁・トンネルの老朽化対策を予防保全に早期転換
 - 通行規制が必要な大規模修繕工事を低減
 - 点検支援技術等の新技术活用を推進



【予防保全への転換イメージ】



(4) 低炭素建設機械の導入促進 [Scope3]

- 2025年度に、電動化建設機械を使用した試行工事を1件実施しました。
- 次世代燃料の動向や電動化建設機械の開発状況を注視しつつ、将来的に現場導入の促進を図り、CO₂排出量削減を目指します。

<目標に対する具体的な取組(例)>

- ・ 次世代(低炭素)燃料使用工事の試行実施
- ・ 電動化建設機械の試行継続
- ・ 工事車両運行管理システムの試行工事実施

《施策の基本的な方向性》

- | |
|------------------------|
| ①道路のライフサイクル全体の低炭素化 |
| ②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出 |
| ③低炭素な人流・物流への転換 |
| ④道路交通の適正化 |

【取り組み概要】

○次世代(低炭素)燃料使用工事の試行実施



バイオ燃料(B100)適用状況

○電動化建設機械の試行継続



R7現場試行状況(有線式)

(5) 道路緑化

- 街路樹の巨大化・高齢化により、脱炭素に資するCO₂吸収量が減少しているため、街路樹を計画的に更新することでCO₂吸収量を向上し、低炭素化を図ります。
- 街路樹の巨大化による道路の視認性悪化や、高齢化による倒木の発生が確認されているため、街路樹を更新することで、視認性向上や倒木事故の削減を図るなど、道路の安全性を向上させます。

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

<目標に対する具体的な取組（例）>

- **計画的な街路樹の更新**
 - 街路樹更新計画を策定する等により計画的に実施
 - 通行空間の確保や落葉対策等も考慮し、更新する樹種を検討・選定
 - 成長後の樹冠を想定した植樹間隔などの配置検討
- **道路整備時の植樹帯および緑地の整備**
 - 道路を新設・改築する際は、道路の機能に応じ、植樹帯の効果や施工・維持管理を検討し、植樹帯整備を推進。また、ICのループ付近やのり面等は、視距の確保をした上で、維持管理を考慮し緑化を推進。環境との調和も図る。

【街路樹の更新イメージ】



巨大化・高齢化した街路樹



若い樹木へ植え替え

【街路樹の現状と課題】



街路樹の現状
(国道41号 愛知県名古屋市)



街路樹の現状
(国道19号 愛知県名古屋市)



巨大化による視認性悪化
(国道21号 岐阜県各務原市)



台風時の倒木事例
(国道1号 愛知県豊橋市)

2.3 道路利用分野

(1) 道の駅でのEV急速充電器の設置促進 [Scope3]

- 2025年度現在、中部地方整備局管内の直轄一体型道の駅において、EV急速充電器の設置率は85%です。
- 今後、2030年度までに、直轄一体型道の駅におけるEV急速充電器の設置率100%を目指し、EV車の利便性を向上させ、普及促進を図ることにより、CO₂排出量を削減します。
- 道路区域内にも設置を進めるため、道路占用許可基準の緩和措置を活用し、脱炭素化施設の設置の後押しをします。(3.1参照)
- EV急速充電器が設置された道の駅が分かるように、ホームページにおいて設置状況を情報提供することで、利便性の向上に取り組みます。

<目標に対する具体的な取組(例)>

- 「直轄一体型」道の駅※における急速充電器の設置駅数
 : 2030年度までに33駅(100%) … 現状は28駅(85%)
- 「直轄一体型」道の駅※における急速充電器の設置口数
 : 2030年度までに40~50口

※「直轄一体型」道の駅

中部地方整備局が管理する道路の沿線に位置し、駐車場等を中部地方整備局が管理している道の駅

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○道の駅でのEV急速充電器の設置



筆柿の里・幸田



(2) 自動車の使用済みバッテリーの再活用 [Scope3]

- 道の駅の照明や空調などに使用されている電力は、主に商用電源であり、CO₂排出の一因となっています。
- 災害などにより停電した際に、施設が使用できなくなる可能性があります。
- 地元の企業と連携し、使用済みの自動車バッテリーを蓄電池として再活用した照明灯や、デジタルサイネージの実証実験を道の駅で実施します。
- 今後、自動車の使用済みバッテリーを再活用したその他技術が開発された際は、道の駅を実験フィールドとして提供し、有効性の確認を行い、更なる脱炭素化施設の設置検討を進めます。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ 太陽光パネルと蓄電池を電源とする再エネルギー率100%の照明灯やデジタルサイネージの設置
- ・ その他自動車の使用済みバッテリーを再活用する新技術開発の際の実験フィールドの提供
- ・ 商用電源に頼らず、CO₂排出量を抑制する「ゼロ・エミッション道の駅」の設置

《施策の基本的な方向性》

- | |
|------------------------|
| ①道路のライフサイクル全体の低炭素化 |
| ②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出 |
| ③低炭素な人流・物流への転換 |
| ④道路交通の適正化 |

【取り組み概要】

○使用済みバッテリーを活用した照明灯



(3) 自転車利用促進 [Scope3]

- 安全で快適な自転車通行空間の整備推進、駐輪場の整備推進、シェアサイクルの普及促進、自転車通勤の導入促進などの取組により、自動車利用から自転車利用への転換を促進し、CO₂排出量の削減を目指します。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- 各自治体に対する自転車ネットワーク計画・自転車活用推進計画策定の促進・支援
- 自転車通行空間の整備
 - 2030年度までの中部管内延長：**960 km（目標）**
 - 2040年度までの中部管内延長：**1,600 km（目標）** ※地方道を含む
- 道路整備時（バイパス整備、電線共同溝等）の自転車通行空間の整備の原則化
- 自転車走りやすさマップの作成

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

- シェアサイクルポートの設置



➢ 名古屋市を中心に、街中の移動利便性向上を図るため、事業者と連携し歩道橋下等の活用余地部を利用したシェアサイクルポートや駐輪場の設置を推進する。

←大須歩道橋（名古屋市大須地区）下のシェアサイクルポート

【取り組み概要】

○自転車通行空間の整備

- 管内の直轄国道において、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備を推進する。
- 直轄国道以外の路線においても、各地方公共団体における計画策定・推進を支援し、一体的な自転車ネットワークの形成を図る。



自転車通行空間整備事例（名古屋市大須地区）

○自転車走りやすさマップ

- 名古屋市内のケーススタディ箇所において自転車の実走行調査を行い、車体に取り付けた記録データや被験者へのアンケート等から走りやすさモデルを作成。
- サイクリング関連事業者とデータ活用等様々な観点での連携・調整も視野に、より高精度かつ広範囲な走りやすさマップの作成を進める。

◆ケーススタディ箇所（走行経路）

◆被験者（走行中）の様子

ヘルメットにGoProを取り付け
スマートフォンを取り付け（加速度記録アプリ）

◆アウトプットイメージ（走りやすさのマップ）

◆アウトカムイメージ（自転車利用者の行動変容）

【アウトカム】
自転車利用による行動変容を促進し、CO₂削減が期待

自転車の走りやすさを明示化する「走りやすさマップ」を作成・公表することにより、自転車や歩行者が安心・安全に通行できる環境を形成することで、自転車および徒歩へ移動手段を転換することにより、CO₂削減に貢献することが可能となる。

(4) 歩行空間の整備 [Scope3]

- 中部地整管内の地方部では、2 km～5 kmの距離を移動する際、自動車を使う割合が5割を占めており、自動車依存が高いといえます。
- 短距離移動の手段を自動車から徒歩や自転車、公共交通機関に転換できるような歩行空間の整備を推進することでCO₂排出の抑制を目指します。

<目標に対する具体的な取組(例)>

- ・ 人中心の道路空間のありかたの検討
- ・ 快適な歩行空間の整備

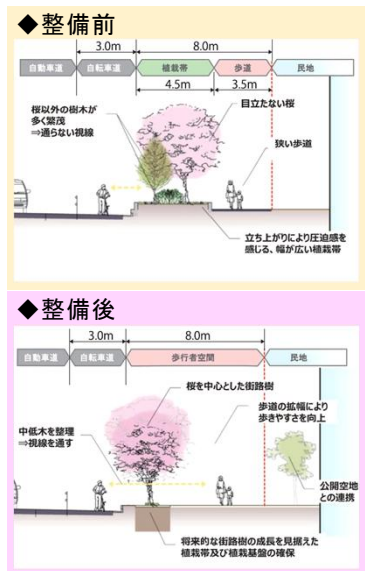
《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○桜通歩道空間再整備事業

- ・歩行空間を圧迫していた植栽柵を撤去し、約3.5mの歩道幅員を拡幅することで、利用者の歩きやすさや休憩スペースを確保
- ・沿道民地の公開空間と連携した歩道空間を整備

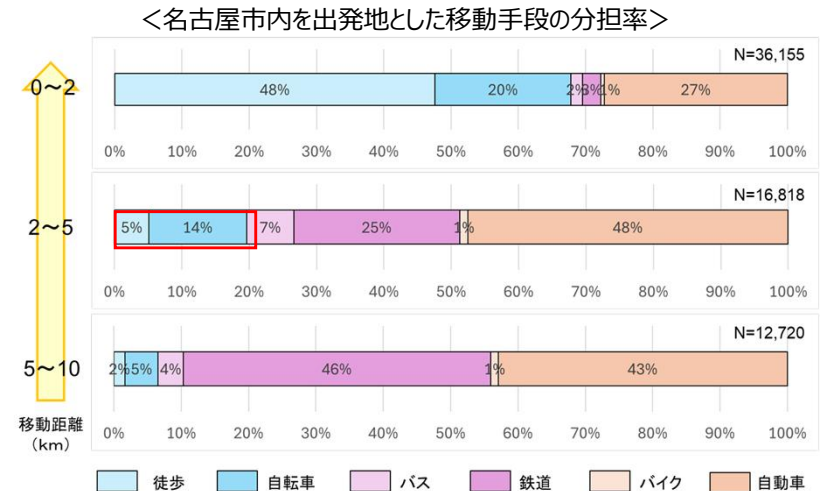


整備済み箇所（桜通本町交差点北西側）

○短距離の自動車利用を歩行移動に転換させる取組

- ・特に5km以下の移動について徒歩や自転車での移動を促進するための歩道整備

▼移動距離による移動手段の分担率



※第6回中京都市圏パーソントリップ調査マスターデータより集計
 なお、調査票情報を利用して作成した統計及び調査研究の成果等については、関係資料等整備の上、適切に保存するものとする。

(5) モビリティハブ等の交通結節拠点の整備 [Scope3]

- バスターミナルなどの交通結節拠点の整備が進んでおらず、乗り換え場所が交通機関ごとに遠かったり、わかりにくいなどで利便性が低く、公共交通の利用促進に繋ぐことができていません。
- そのため、自家用車に頼ることが多くなり、渋滞の原因となるなどCO₂排出増加の一因となっています。
- 交通の拠点となるバスタの整備や、道の駅駐車場を拡張し、サイクルステーションなどを設置し、CO₂排出量を削減します。

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ バスタの整備
- ・ 道の駅駐車場の拡張

【取組み概要】

○バスタ整備



一般国道1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業 パース図
出典：第12回 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

○道の駅駐車場の拡張



サイクルステーション、モビリティステーションを設置し周辺観光地への
移動手段の低炭素化を促進

(6) ダブル連結トラックの利用環境の整備 [Scope3]

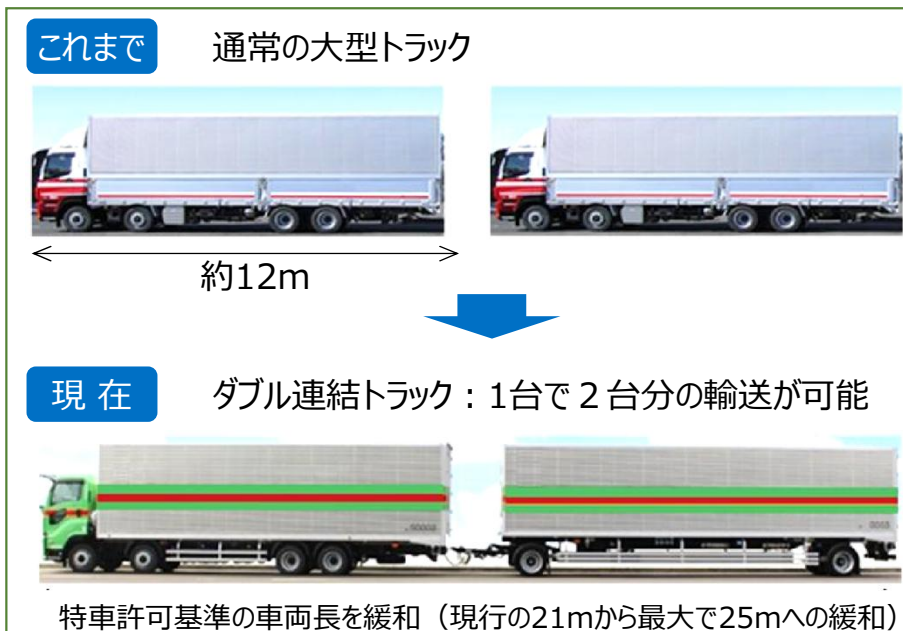
- ダブル連結トラックの2024年度における年間手続き件数（全国274件）のうち、中部地整では22件の手続きを実施しました。
- ダブル連結トラックの特車申請について、早期に許可がされるよう道路管理者に働きかけを行うなど、ダブル連結トラックが導入しやすい環境を作ります。
- これにより、2030年度までに中部地整で年間65件以上、2040年度までに年間110件以上のダブル連結トラック通行手続きを行います。
- 1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの利用が増えることで、CO₂排出の抑制を目指します。

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○ダブル連結トラックの概要



○走行中のダブル連結トラック（25m車両）



(7) 主要渋滞箇所における渋滞対策 [Scope3]

- ボトルネック箇所や局所的な渋滞が発生している箇所において、局所的・面的な対策を行い、主要渋滞箇所を解消し、渋滞に起因するCO₂排出量の削減を目指します。
- 渋滞対策を関係機関と一体となって推進することで、2040年度までに主要渋滞箇所118箇所の解消を目指します。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ バイパス整備、交差点立体化、車線拡幅等の整備
- ・ 右左折レーンの設置、信号現示調整、ラウンドアバウト、反転交差点等の整備推進

《施策の基本的な方向性》

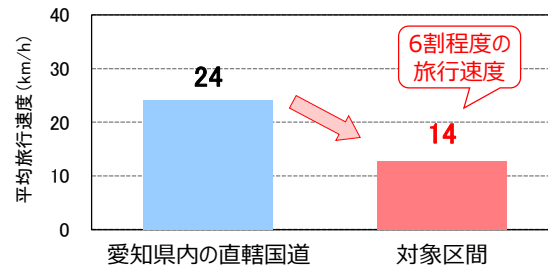
①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○名岐道路整備による効果



▼国道22号の旅行速度の変化



【現況】平均 **14 km/h**

【整備後】平均 **32 km/h**



平均旅行速度出典：
ETC2.0プローブ情報
(R6年10月平日平均 7時台上り)

【現況】【整備後】出典：
ETC2.0プローブ情報
(R6年10月平日平均 7時台上り)
【現況】一宮中～一宮木曾川IC/
【整備後】一宮IC～一宮中（整備済
み区間）と同等になると想定

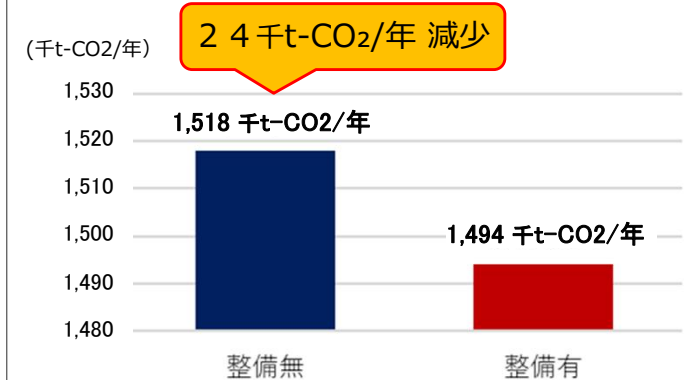
▼CO₂の排出量の変化

【名岐道路の整備によって】

- 現道から走行性が向上する名岐道路に交通が転換
- 他路線からも、新たな最短ルートとして広域的に転換

➡影響エリア全体の速度向上により燃費効率が改善

【名岐道路（一宮～一宮木曾川）の整備によるCO₂排出量の変化】



※平成24年2月23日付け事務連絡「CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の改定について」別紙「CO₂、NO_x、SPMの排出原単位」より算定

2.3 道路利用分野

(9) 立体交差化や踏切迂回路整備等の推進 [Scope3]

- 相対的に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が発生している箇所、開かずの踏切において速度低下が発生しており、市内中心部の直轄国道の立体交差化及び鉄道交差箇所の立体化を計画しています。
- 道路の立体交差化を推進することで主要渋滞箇所を解消し、CO₂排出削減を目指します。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ 市内中心部における信号連担箇所の立体化推進
- ・ 直轄国道と交差する鉄道の立体化推進

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

【取り組み概要】

○国道1号静岡バイパス 清水立体

- ・ 静岡市中心部において唯一平面で残る東名清水IC周辺においては、広域交通と地域交通に加え、清水ICから清水港に向かう交通等が輻輳し、激しい渋滞が発生しています。
- ・ 立体化によりこれらの交通を高架部と街路部に適正に分担させることで、渋滞緩和を図ります。



平面部の交通状況



清水立体 清水IC付近

○国道302号と交差する鉄道の立体化

- ・ 国道302号と名古屋鉄道名古屋本線との交差する踏切は、ピーク時の遮断時間が29分あり、事故や渋滞が発生しています。
- ・ 道路と鉄道を立体交差化し、渋滞緩和や、安全性の向上などを目指します。



国道302号と鉄道の交差部 (R8.1)

(10) 路上工事の縮減による交通渋滞の緩和 [Scope3]

- 路上工事が計画的に実施できるよう関係者調整を図り、路上工事縮減による工事渋滞緩和を推進し、CO₂排出量の削減を目指します。

《施策の基本的な方向性》

①道路のライフサイクル全体の低炭素化
②道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出
③低炭素な人流・物流への転換
④道路交通の適正化

<目標に対する具体的な取組（例）>

- 地域特性を踏まえた路上工事抑制期間を細かく設定
- 道路管理者、交通管理者、その他占用業者等が集まる道路工事調整会議を各地域で年1回以上開催

【取組み概要】

○路上工事抑制期間の設定

- 例年、交通量が増加する時期（GW、お盆、年末年始、年度末）に路上工事の抑制を行い交通渋滞の緩和を図ります。
- イベント等により交通量の増加が予想される場合、個別に路上工事抑制期間を追加して設定し、更なる交通渋滞の緩和に寄与します。（事例：ねんりんピック岐阜2025）

●抑制期間

【車線規制を伴うすべての工事】

①ゴールデンウィークの期間	令和7年4月26日(土)～令和7年5月6日(火)
②夏季観光及び帰省ラッシュの期間	令和7年8月9日(土)～令和7年8月17日(日)
③ねんりんピック岐阜2025に係る期間	令和7年10月17日(金)～令和7年10月21日(火)
④年末年始の休日等の期間	令和7年12月27日(土)～令和8年1月4日(日)
⑤年度末の期間	令和8年3月1日(日)～令和8年3月31日(火)

○道路占用調整会議の開催

- 各種工事が計画的に行われるよう工事の時期や方法等について関係者間で調整を図ります。



3.1 道路占用許可基準の緩和による脱炭素化施設等の設置

- 道路空間において、道路占用許可基準の緩和措置を活用し、脱炭素化施設の設置の後押しをします。
- 脱炭素化施設の設置により、CO₂排出削減を促進します。

太陽光発電設備/風力発電設備



【道路空間に設置できる脱炭素化施設】

脱炭素化施設が道路空間に増えることで
CO₂排出の削減が促進されます

※用途：道路管理施設への電力供給等

E V 充電機器/ E V 充電施設



※用途：E V 自動車の利用促進等

シェアサイクル器具/
シェア電動モビリティ



※用途：自転車の利用促進、電気を原動力とする原動機付自転車の利用促進等

水素供給施設



※用途：水素自動車の利用促進等

3.2 道路協力団体との連携

- 道路協力団体とは、道路空間の価値を向上させるため、除草のような維持管理やオープンカフェを設置し地域活性化を行うなど、幅広い活動を道路で行うことができる民間協力団体です。
- 道路法の改正により、道路協力団体の業務として、道路上にソーラーパネルやシェアサイクルポートなど、脱炭素に資する施設の設置および管理が可能となりました。
- 道路協力団体に対し、脱炭素化の取り組みに協力してもらえるよう広報するなど、啓蒙活動を進めていきます。

<道路協力団体の業務に脱炭素化施設等の設置又は管理が追加>

- 1号業務 道路清掃、花壇整備、軽易な工事
- 2号業務 交通確保、利便増進施設、**脱炭素化施設等（道路法改正で追加）**の設置又は管理
- 3号業務 道路の不具合箇所の発見及び道路管理者への通報
- 4号業務 道の駅の利用者ニーズ調査 など
- 5号業務 占用許可精度などに関する啓発活動
- 6号業務 1号～5号に附帯する業務

※道路管理者は、道路占用制度を活用した脱炭素化施設等の設置の促進を図るためには、施設内容や用途、必要に応じて設置場所を道路脱炭素化推進計画に位置付ける必要がある

<施設内容>

太陽光発電設備・風力発電設備
E V 充電機器・E V 充電施設
水素供給施設
シェアサイクル器具
シェア電動モビリティ器具

<主な用途>

道路管理施設への電力供給
E V 自動車の利用促進
水素自動車の利用促進
自転車の利用促進
電気を動力源とする原動機付自転車の利用促進

3.3 日本風景街道との連携

- 日本風景街道は、道路を舞台に、景観・自然・歴史・文化などの地域資源を活かし、住民や行政・企業など多様な主体が協働して、地域の魅力を高める運動です。
- 中部管内の風景街道には、サイクリングロードや農村地の豊かな自然を巡るルートが存在しています。
- これらを広くPRし、多くの方が訪れるようになることで、携わる住民や企業などの活動が活発化されます。さらに、自転車の利用促進や自然保護にもつながり、CO₂削減の後押しとなります。

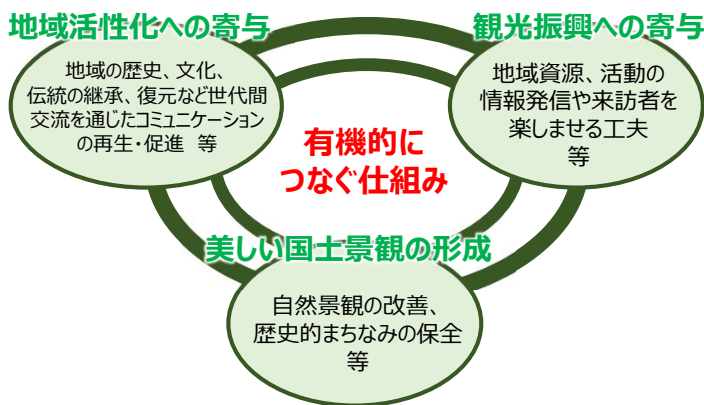
○E-BIKE（レンタサイクル）の周遊ルート



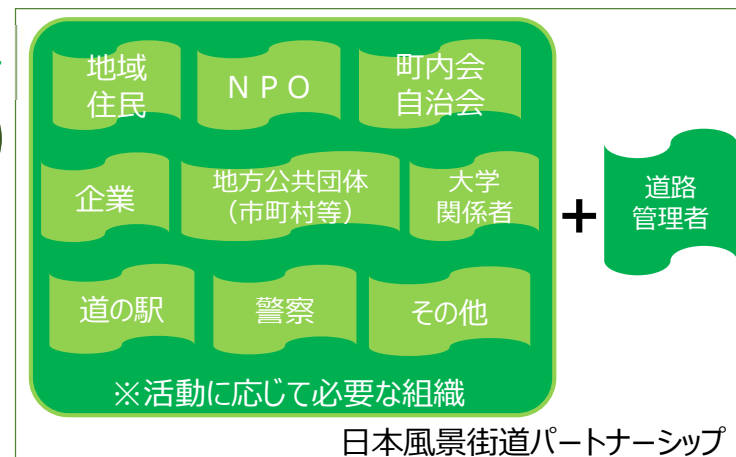
○サクラのてんぐ巣病駆除作業



○日本風景街道の理念



○多様な主体による協働

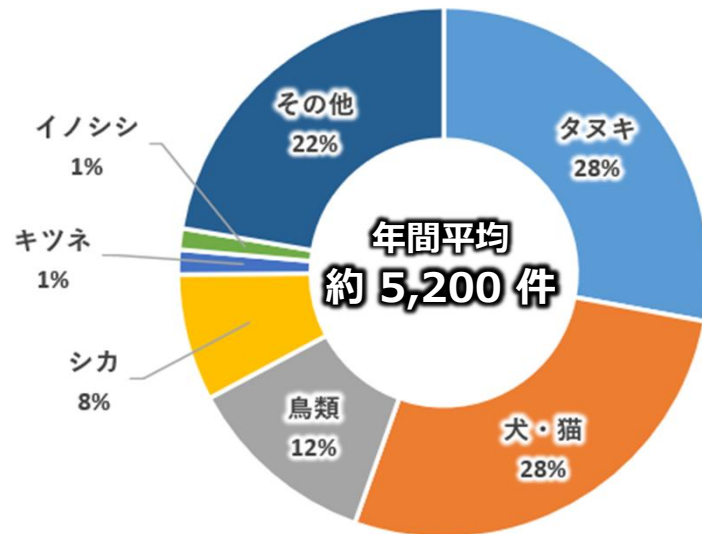


3.4 ネイチャーポジティブ政策の推進（ロードキル）

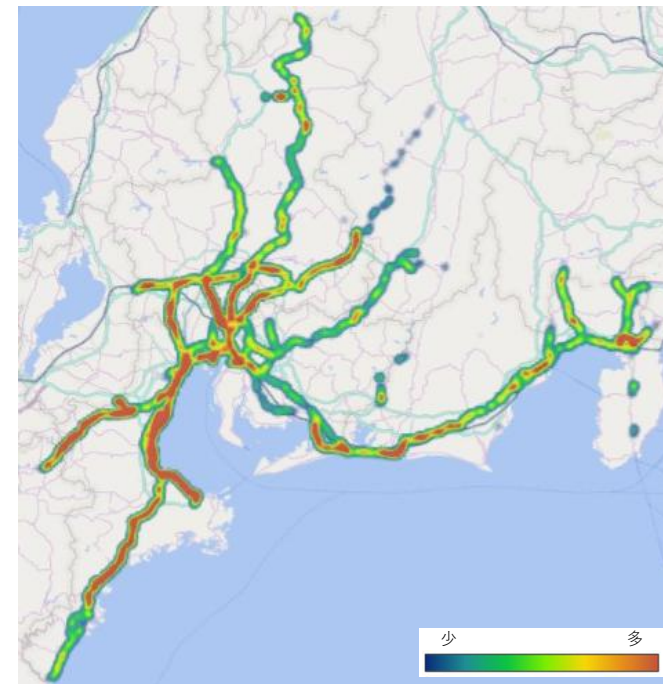
- ロードキルとは、車に轢かれたり水路に落ちたりするなど、野生動物が道路による影響で死んでしまうことをいいます。
- 道路により生息域が分断され、道路を横断せざるを得なくなることで車に轢かれたり、轢かれた動物が死ぬことで地域の生態系に影響を与えたりすることが問題となっています。

ロードキルの現状

- 中部地方整備局が管理している道路では、毎年約5,200件のロードキルが発生しています。
- 愛知県内の都心部では犬・猫が、三重県や岐阜県の山間部ではシカやイノシシなど野生動物のロードキルが多く発生しています。
- 対策を実施しているものの、発生件数は横ばい傾向です。



中部地方整備局管内の直轄国道における動物種類別ロードキルの発生件数（R4～R6年度平均）



中部地方整備局管内の直轄国道におけるロードキルの発生場所（R4～R6年度平均）

3.4 ネイチャーポジティブ政策の推進（ロードキル）

- 道路と自然の共存を目指すため、動物の移動経路を確保するための施設や、注意喚起看板の設置などを行ってきました。
- 今後も、動物用の横断施設や注意喚起看板等の設置を検討します。
- 天然記念物のニホンカモシカの生息域である岐阜県北部の国道41号や、シカなどのロードキルが多い三重県の名阪国道にて、ドライバーへの注意喚起対策として、カーナビでお知らせするシステムの運用を検討します。

ロードキル対策



アニマルパスウェイを設置して、ヤマメの移動経路を確保しました。



カエルなどの両生類が水路に落ちてもしい上がれるような坂路をつけた水路を設置しました。

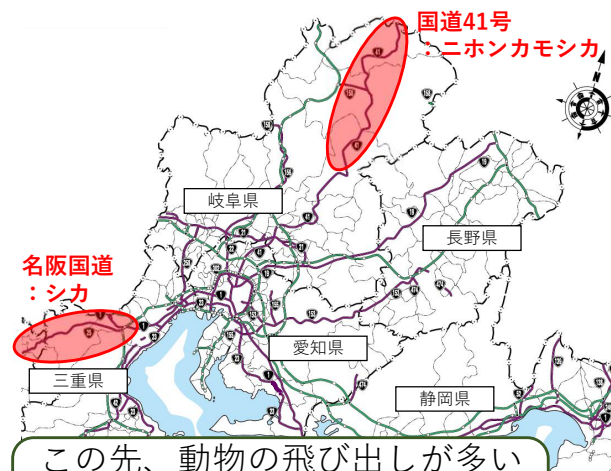


土砂敷舗装のボックスカルバートを設置して、シカやタヌキなどの移動経路を確保しました。



※画像はイメージです

動物の道路への飛び出しの注意喚起のため、看板を設置し、道路利用者に呼びかけを行います。



この先、動物の飛び出しが多い場所です。速度を落とすなど、注意して走行してください。



※画像はイメージです

動物の道路への飛び出しの注意喚起のため、カーナビを用いてドライバーに注意喚起を行います。

3.4 ネイチャーポジティブ政策の推進（ビオトープ等の設置）

- 中部地方整備局では、道路の整備により自然環境に影響を与える場合、ビオトープの設置や森林保護などの環境施設を設置します。
- 高山国道事務所では、近隣の高校と協定を締結し、学生とともにビオトープを管理しています。
- 今後も地域の関係者などと協力しながら、動植物の生息環境の保全に取り組みます。

ビオトープ等の設置

<これまでの取組>

- 道路の未利用地（インターチェンジ内）に動植物の生育環境を守るため、ビオトープを設置し、近隣の高校生とともに維持管理を行っています。



高山国道事務所 高校生ビオトープ生育調査の様子



高山国道事務所 ビオトープ整備前



高山国道事務所 ビオトープ整備後

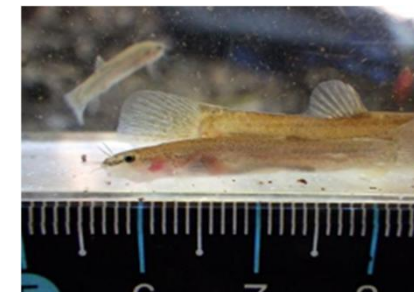
<これからの取組>

- 現在調査中路線の一宮西港道路および浜松湖西豊橋道路などの新規路線を計画する際、貴重種などが見られたり、道路により生育の分断が予測されるなど、自然環境への影響がある場合は、ビオトープや森林保護などの環境施設の設置を検討し、関係者との環境創生に取り組みます。

浜松湖西豊橋道路事業予定地周辺に見られる貴重種（例）



エンシュウムヨウラン



トウカイナガレホトケドジョウ

3.5 サーキュラーエコノミー政策の推進

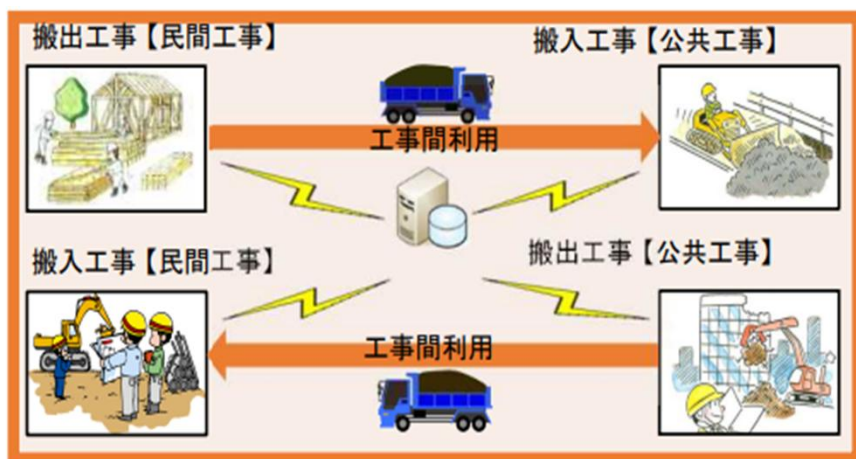
- 中部地方整備局では、建設発生土や産業廃棄物の発生を減らし、資源を循環利用する「サーキュラーエコノミー政策」の取り組みを推進していきます。

サーキュラーエコノミーの取り組み事例

○建設発生土の有効利用促進

- 建設発生土情報交換システムのマッチングを強化、建設発生土の現場内・工事間の利用促進を図る

官民マッチングシステムによる情報交換



出典：循環経済（サーキュラーエコノミー）に関する関係閣僚会議（内閣官房）
循環経済の実現に向けた国土交通省の取組について（国土交通省）

○建設廃棄物のリサイクル推進

- 建設廃棄物の再資源化を推進し、製造過程で排出されるCO₂排出量を抑制する



3.6 ロードマップ

取組分野	取組内容	2026年～	2030年度	2040年度	2050年度
道路管理分野	道路照明のLED化	LED道路照明への交換・導入	LED道路照明によるライフサイクルコストの低減化を維持 道路照明のLED化 100%		
	再生可能エネルギー活用	再エネ電源調達入の札要件検討・拡大、再エネ電力調達への移行	再エネ調達率 60%	再エネ調達率 80%	
	道路関係車両の電動車化	道路関係車両の電動車への転換・導入の推進	公用車・パトロールカー 電動車化率 100%		
	道路空間への太陽光発電施設の導入	既存の建物への太陽光発電設備の効果的な配置検討・設置 ペロブスカイト等の計画的な整備の推進	設置数 13箇所（累計）	設置数 23箇所（累計）	
道路整備分野	低炭素アスファルトの導入促進	舗装修繕工事における試行導入・検証の実施、舗装工事等に低炭素アスファルト合材の使用を指定 アスファルト混合物事前審査制度の活用、試験業務の効率化、地方自治体等への導入範囲の拡大	低炭素アスファルト工事件数 30%		
	低炭素型コンクリートの導入促進	低炭素型コンクリートの試行工事、検証の実施		低炭素型コンクリート使用の原則化維持 用途を指定した使用の原則化（活用率 100%）	
	予防保全による長寿命化の推進	国管理道路の橋梁・舗装等について計画的な予防保全への転換 点検支援技術等の新技術の活用を推進、計画的予防保全の定着			
	低炭素建設機械の導入促進	次世代（低炭素）燃料使用工事・電動化建設機械の試行、現場導入の拡大 工事車両運行管理システムの試行工事の実施			
	道路緑化	必要に応じた街路樹の植え替え 道路整備時の植樹帯および緑地整備			

カーボンニュートラルの実現

3.6 ロードマップ

取組分野	取組内容	2026年～	2030年度	2040年度	2050年度
道路利用分野	道の駅でのEV急速充電器の設置促進	直轄一体型道の駅におけるEV急速充電器の設置促進	EV急速充電器の維持・管理 EV急速充電器設置目標 100%		
	自動車の使用済みバッテリーの再利用	道の駅における使用済みバッテリーを再利用した道路附属施設の実証実験実施		「ゼロ・エミッション道の駅」の設置	
	自転車利用促進	道路整備時の自転車通行空間の整備推進 自転車走りやすさマップの作成	自転車通行空間の整備目標 960km	自転車通行空間の整備目標 1,600km	
	歩行空間の整備	人中心の道路空間のありかた検討、快適な歩行空間の整備推進			
	モビリティハブ等の交通結節拠点の整備	バスタ・道の駅などの交通結節点の整備の推進 交通結節点の整備による公共交通の利用促進、サイクルステーションやモビリティステーションの拡充促進			
	ダブル連結トラックの利用環境の整備	通行手続きの円滑化による利用促進	通行手続き年間目標 65件以上	通行手続き年間目標 110件以上	
	主要渋滞箇所における渋滞対策	バイパス整備、交差点立体化、車線拡幅等の整備 右左折レーンの設置、信号現示調整、ラウンドアバウト、反転交差点等の整備推進		主要渋滞箇所の解消目標 118件	
	TDM（交通需要マネジメント）の実施	移動における効率利用の促進、需要平均化に伴う渋滞緩和を目的としたTDM施策の推進	TDM施策の実施目標 32箇所	TDM施策の実施目標 82箇所	
	立体交差化や踏切迂回路整備等の推進	市内中心部における信号連坦箇所の立体化推進 直轄国道と交差する鉄道の立体化推進			
	路上工事の縮減による交通渋滞の緩和	地域特性を踏まえた路上工事抑制期間の設定 道路管理者、交通管理者、その他占用業者等が集まる道路工事調整会議を各地域で年1回以上開催			

カーボンニュートラルの実現