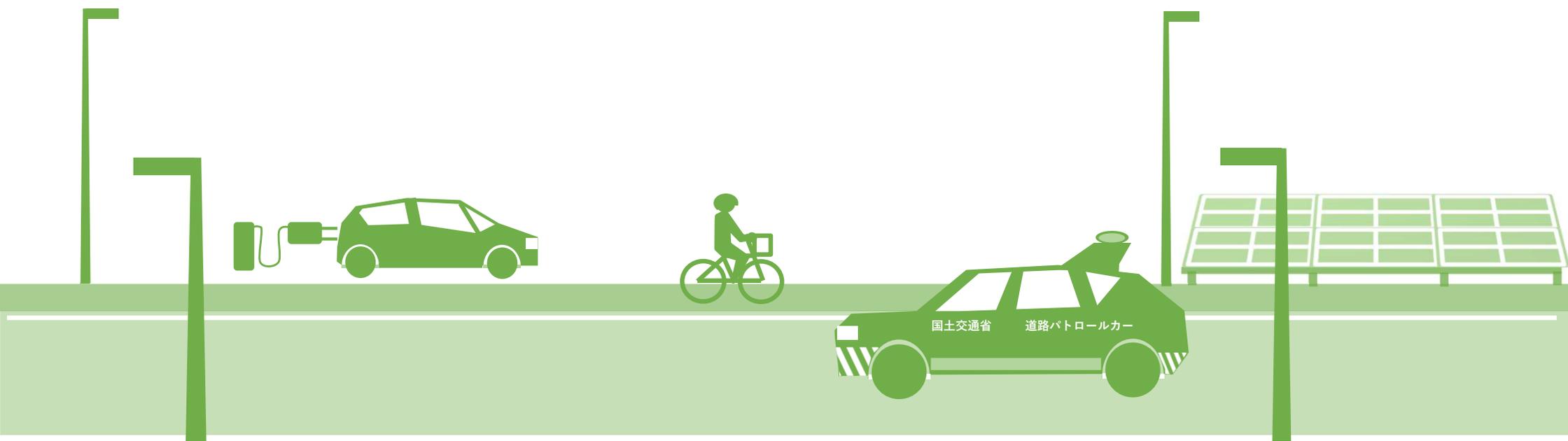


# 道路脱炭素化推進計画



国土交通省 関東地方整備局

令和8年3月

# 目 次

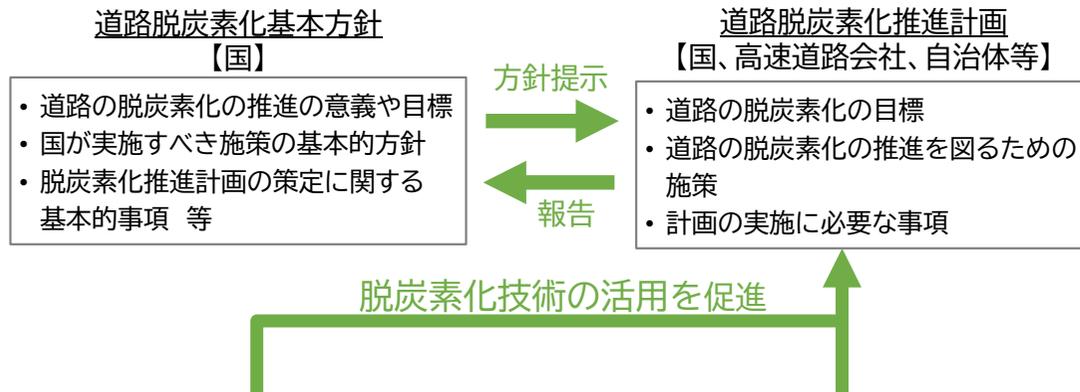
1. 計画の背景と目的	2
2. 計画の基本方針・目標	3
3. 分野別重点施策	5
4. その他計画の実施に関し必要な事項	21

# 1. 計画の背景と目的

## 道路脱炭素化基本方針と道路脱炭素化推進計画

- 2025年4月の道路法改正により、道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が道路脱炭素化推進計画を策定する枠組みを導入
- 2025年10月に道路脱炭素化基本方針が策定されたことから、関東地方整備局の管理する道路の道路脱炭素化推進計画を策定

### 道路管理者が協働して脱炭素化を推進する枠組み



#### ① 脱炭素に配慮した道路構造への転換

道路構造について脱炭素化への配慮を明確化



**LED照明**

(消費電力約56%削減)



**低炭素アスファルト**

(CO<sub>2</sub>排出量7~18%削減)

#### ② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

道路空間において民間が活用できるよう道路占用基準を緩和



**太陽光発電施設**

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る



**走行中給電施設**

### 道路全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減目標(道路脱炭素化基本方針)



出典:道路脱炭素化基本方針(概要版)(R7.10)【国土交通省】

出典:地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル(解説)(R7.10)【国土交通省】

## 2. 計画の基本方針・目標

### 道路脱炭素化に向け、関東地方整備局が取り組む施策

○ 関東地方整備局では、基本方針を踏まえて、道路脱炭素化に資する施策に取り組むものとし、

①道路管理分野 ②道路整備分野 ③道路利用分野 の3分野で個別の施策を推進し、道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す

その他の取り組みとして、多様な主体と連携した取り組みを実施し、ネイチャーポジティブ等の環境政策を推進

#### ■ 施策の基本的な方向性

##### ■ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

・道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO<sub>2</sub>排出量について、新技術積極的に取り入れながら削減を推進する。

##### ■ 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・普及や、再生可能エネルギーの活用・収用等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せながら、道路空間における発電・送電(電力系統整備への協力)・給電等(充電・充電インフラ設置への協力等)・蓄電(不安定な再生可能エネルギーへの対応等)の取組を、関係省庁・部局と連携して推進する。

##### ■ 低炭素な人流・物流への転換

・自動車による輸送を代替できる部分については、ハード整備と利用促進のためのソフト施策を両輪として、公共交通、自転車、新たなモビリティ、徒歩等の低炭素な移動手段への転換を促進する。低炭素な物流システムの構築についても促進する。

##### ■ 道路交通の適正化

・自動車からCO<sub>2</sub>の排出削減につながるよう、相対的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における対策を行い、道路交通の適正化を図る。

出典：道路脱炭素化基本方針(R7.10)【国土交通省】

#### ■ 具体的に取り組む施策

##### ①道路管理分野

- ・道路関係車両の電動化
- ・道路関係車両の稼働削減
- ・道路照明のLED化
- ・再生可能エネルギー活用
- ・道路空間への太陽光発電設備の導入

##### ②道路整備分野

- ・低炭素建設機械の導入促進
- ・低炭素アスファルトの導入促進
- ・低炭素コンクリートの導入促進
- ・道路緑化

##### ③道路利用分野

- ・バス等の交通結節点の整備
- ・自転車通行空間の整備
- ・主要渋滞箇所における渋滞対策
- ・道路交通の適正化
- ・TDMの導入促進
- ・EV急速充電器の設置促進
- ・シェアモビリティの活用促進

##### ④その他の取り組み

- ・道路協力団体等との連携
- ・ネイチャーポジティブの推進
- ・サーキュラエコノミーの推進

# 2. 計画の基本方針・目標

## 道路脱炭素化に向け、取り組む施策の目標

- 関東地方整備局では、道路脱炭素化に向けて取り組む施策の2030年度、2040年度までの目標値を設定
- 特に道路管理分野ではCO<sub>2</sub>排出量を2030年度に約7割削減、2040年度に約9割削減を目指す

＜各施策の目標値＞ ※目標値の設定が可能な施策について目標値を設定

### ① 道路管理分野

#### 道路関係車両の電動化



電動車化率  
・2030年度:100%

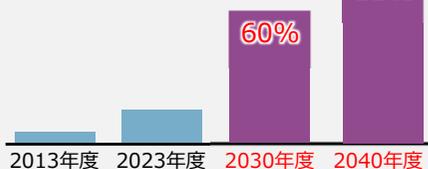
#### 道路照明のLED化



LED化率  
・2030年度:100%

#### 再生可能エネルギー活用

##### 再生エネ電力調達割合

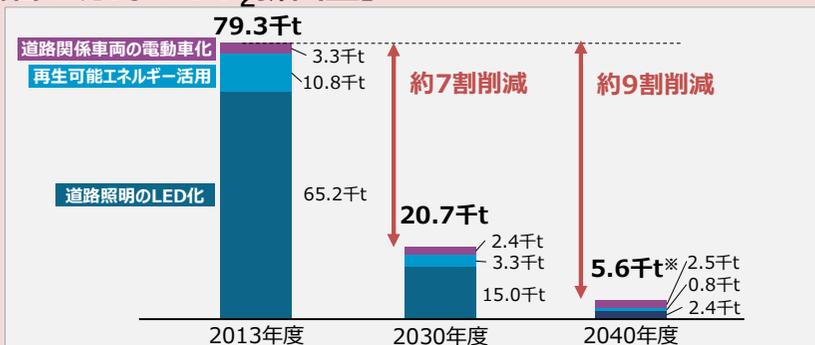


#### 道路空間への太陽光発電設備の導入



設置数  
・2030年度:14箇所  
・2040年度:23箇所  
※累計設置箇所数

#### 【道路管理分野のCO<sub>2</sub>排出量】



注) ※: 四捨五入の関係上、合計値が合わない  
備考)「道路空間への太陽光発電設備の導入」は設置数のみを目標設定しているため、本グラフにはそのCO<sub>2</sub>削減量は含まれていない。

### ② 道路整備分野

#### 低炭素アスファルトの導入促進



合材出荷率※1      工事件数※2

年度	合材出荷率※1	工事件数※2
2030年度	6%	25%
2040年度	14%	90%

※1: 関東地整以外の道路工事を含む道路全体の目標値  
※2: 当該年度に契約したAs舗装工事の件数に占める割合

### ③ 道路利用分野

#### 自転車通行空間の整備



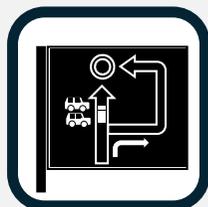
自転車道の整備延長  
・2030年度:250km  
・2040年度:400km

#### 主要渋滞箇所における渋滞対策



主要渋滞箇所の解消  
・2030年度:約100箇所  
・2040年度:今後検討

#### TDMの導入促進



TDM施策の実施箇所数  
・2030年度:2箇所  
・2040年度:今後検討

#### EV急速充電器の設置促進



EV急速充電器の設置数  
・2030年度:23口/23駅  
・2040年度:今後検討

# 3. 分野別重点施策

## ①道路管理分野 <道路関係車両の電動化>

### 施策目標

- パトロール車については耐用年数等も考慮し、電動車への交換を実施し、2030年度までの電動車化100%を目指す
- パトロール車のPHEV車については、効果検証結果や市場動向等を踏まえ、導入の検討を実施
- 公用車については耐用年数等も考慮し、電動車への交換を実施し、2030年度までの電動車化100%を目指す
- 標識車等のその他の道路管理車両については、民間の技術開発状況等に応じて、導入の検討を実施

指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動車化率	0.3%	10%	100%	100%
CO <sub>2</sub> 排出削減量(2013年度比)	—	—	0.09万t-CO <sub>2</sub> /年	0.08万t-CO <sub>2</sub> /年

備考)道路関係車両:パトロール車、公用車を対象とする。

CO<sub>2</sub>排出削減量:2030年度、2040年度の値は、パトロール車は2022年度、公用車は2023年度の道路関係車両の台数を用いてCO<sub>2</sub>排出量を算定し、2013年度のCO<sub>2</sub>排出量から差し引いた。

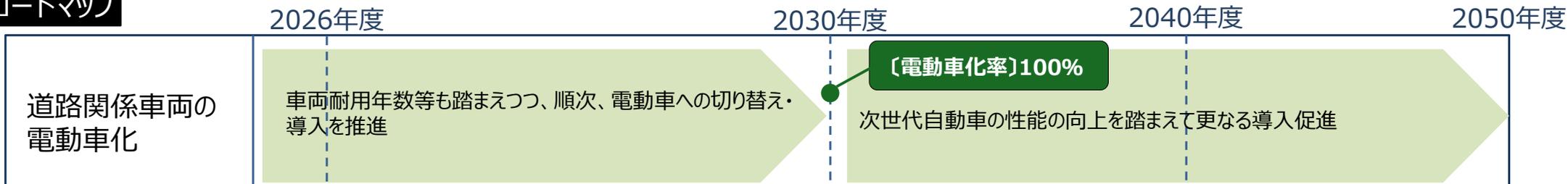
### 現在の状況

- 道路管理車両(パトロール車)は、2023年度で約10%がハイブリット(HV)車への切り替えを完了しており、引き続き電動車化を推進するとともに、プラグインハイブリット(PHEV)車についてCO<sub>2</sub>排出量の低減効果等の効果検証のために2025年末に試行導入
- 職員の移動に利用する公用車についても、約15%はHV車への切り替えが完了しており、引き続き、電動車化を推進



PHEV車のパトロール車  
(千葉国道事務所)

### ロードマップ



道路関係車両の  
電動車化

2026年度

車両耐用年数等も踏まえつつ、順次、電動車への切り替え・導入を推進

2030年度

[電動車化率]100%

次世代自動車の性能の向上を踏まえて更なる導入促進

2040年度

2050年度

# 3. 分野別重点施策

## ①道路管理分野 <DX推進による道路関係車両の稼働削減(効率化)>

### 施策目標

○パトロール車で取得した映像と位置情報を活用することで、道路管理者は現地へ行かずに状況確認が可能となる。  
この取組により、道路関係車両の稼働を削減(効率化)し、CO<sub>2</sub>排出量を目指す。

### 現在の状況

○ 道路維持管理作業等の効率化・高度化を図るため、DX推進に向けた取組を実施



出典：令和7年度第2回関東地方整備局インフラDX推進本部会議(R7.10)【関東地方整備局】

### ロードマップ

2026年度

2030年度

2040年度

2050年度

DX推進による道路関係車両の稼働削減(効率化)

車両走行空間の異常を検出、位置情報と併せて現地状況を確認

リアルタイム情報共有、巡回中の異常検出アラート、異常箇所の記録と出力、既存道路巡回支援システムとの連携

他の関連情報との重畳による、データ分析、傾向把握、措置方針策定(P)、措置実施(D)、評価(C)、改善(A)サイクルを図る

# 3. 分野別重点施策

## ①道路管理分野 <道路照明のLED化>

### 施策目標

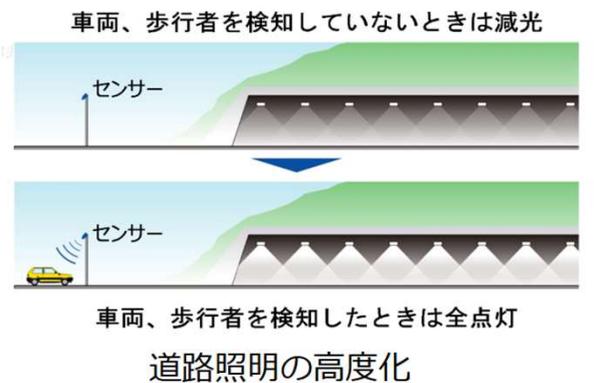
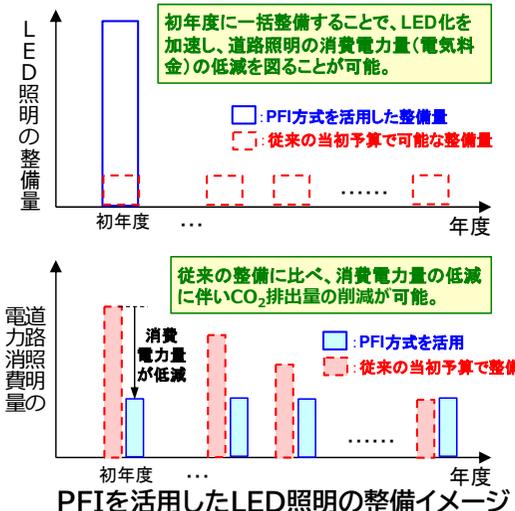
- 早期LED化が可能なPFI方式※を未LED化の残灯数が多い地区で採用、それ以外の地区ではリース方式、トンネル照明等の特殊部は従来発注方式を採用、2030年度までのLED化100%達成を目指す
- より一層の省エネルギー化を図るため、車両や歩行者がいない場合に減光、検知時に全点灯するセンサー照明を、交通量が少ないトンネルに導入
- 導入による効果検証や、トンネル以外(横断BOX、地下歩道等)への適用可能性について検討を行い、導入の拡大を図る
- さらに「道路照明施設設置基準」との整合をとりつつ、都市部において、道路照明灯減灯の実証実験を実施

※民間資金等活用道路修繕等事業:2025年度からの新規制度(国庫債務負担行為の年限に関する制度の拡充)

指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
道路照明LED化率	14.4%	30.2%	100%	100%
CO <sub>2</sub> 排出削減量(2013年度比)	—	—	5.0万t-CO <sub>2</sub> /年	6.3万t-CO <sub>2</sub> /年

### 現在の状況

- 関東地方整備局管内の道路照明 約10万灯※について消費電力を削減できるLED化を進めている。
  - 2023年度までに約30%のLED化が完了しており、2024年度より、従来の発注方式(単年度)に加え、リース方式(5か年)を採用し、LED化の加速化を図っている。
- ※明かり部、トンネル部の合計



出典：令和8年度道路関係予算概要(R8.2)【国土交通省】

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ①道路管理分野 <再生可能エネルギー電力調達、道路空間への太陽光発電設備の導入>

### 施策目標

- 太陽光発電設備について、道路空間での導入を推進
- さらに新技術である、路面太陽光発電技術について、社会実装を見据えた直轄一体型道の駅や直轄国道の歩行者空間での現地実証を行い、検証結果を踏まえ、歩行者空間における路面太陽光発電を推進
- ペロブスカイト太陽電池について、実用化に向けた民間の技術開発状況を踏まえ、性能試験等を通じて安全性を確保した上で、道路空間での積極的な活用を検討
- 再エネ契約の調達割合を上げるために、要件の見直しや改善を行い、再エネの調達割合の更なる向上を目指す

指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
太陽光発電施設の設置数(累計)	1箇所	5箇所	14箇所	23箇所
再エネ電力調達割合	4.5%	15.3%	60%	80%
CO <sub>2</sub> 排出削減量2013年度比	—	—	0.8万 t-CO <sub>2</sub> /年	1.0万 t-CO <sub>2</sub> /年

※CO<sub>2</sub>排出削減量:2030年度、2040年度の値は、それぞれの年度の電気のCO<sub>2</sub>排出係数の将来推定値を用いてCO<sub>2</sub>排出量を算定し、2013年度のCO<sub>2</sub>排出量から差し引いた。  
 ※再生可能エネルギーの電力調達は大規模施設(高圧電気)を対象としている。

### 現在の状況

○道路施設における再生可能エネルギーの活用に向けて、太陽光発電施設の整備や、再生可能エネルギーに関する新技術の導入に向けた実証、使用する電力における再生可能エネルギー比率の向上等を実施

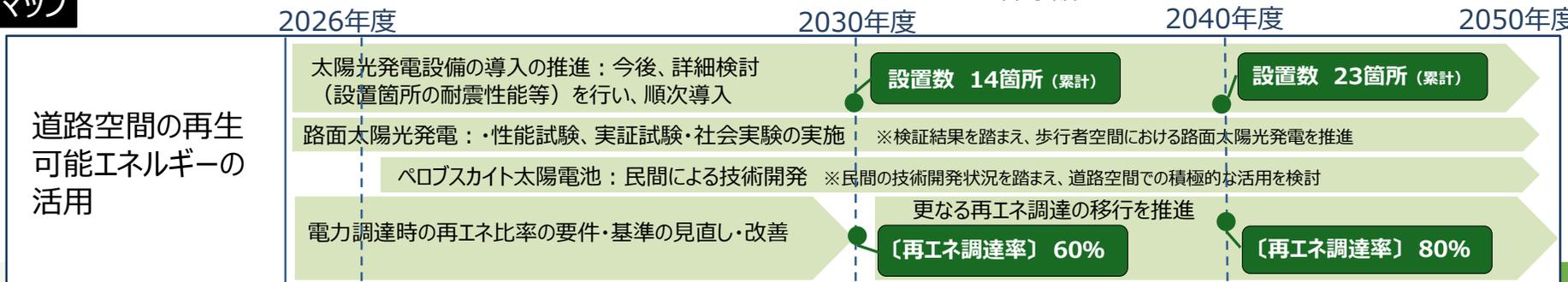


トンネル坑口部の太陽光発電施設 (東京都)



路面太陽光発電の実証実験(関東技術事務所 千葉県)  
 出典:第14回道路技術懇談会資料(R7.3)【国土交通省】

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ②道路整備分野 <低炭素建設機械の導入促進>

### 施策目標

○ 国の基準、認定制度、施工技術等の最新動向に応じて、モデル工事や促進工事等を実施

指標	2013年度	2030年度	2040年度
低炭素建設機械の導入	—	モデル工事・促進工事等※の実施	モデル工事・促進工事等※の実施

※具体的内容は、下記ロードマップに記載のとおり

### 現在の状況

- ”低炭素建設機械認定制度(2010年度～)” “燃費基準達成建設機械認定制度(2013年度～)”に加え、2023年度より”GX建設機械認定制度”を創設し、抜本的な動力源を見直した建設機械を普及促進させるとして建設施工現場におけるさらなる脱炭素化を目指す
- 建設現場のデジタル化・見える化を進め、作業工程を見直すことで作業の効率化を図り、更なる省人化を目指すICT施工Stage II※を2024年度から実施(2025年度実績:5件(2025.9時点))

※ICT施工Stage IIとは建設現場における建設機械の位置情報や稼働状況、施工履歴など様々な情報(施工データ)をリアルタイムに集約し活用することで、建設現場のデジタル化・見える化を進めるとともに、必要な資機材配置や作業工程などを見直すことで作業の効率化を図り、更なる省人化を目指す取組み。



GX建設機械(電動バックホウ)による工事(東京都)



ICT施工Stage IIによる施工状況(茨城県)

### ロードマップ

	2026年度	2030年度	2040年度	2050年度
低炭素建設機械の導入促進		エネルギー効率向上(燃費向上) : 燃費基準達成建設機械認定制度の認定型式の使用原則化(油圧ショベル)普及状況等により他機種へ順次拡大		
		エネルギー効率向上(電動化推進) : 直轄工事におけるGX建設機械認定制度の認定型式を使用したモデル工事・促進工事の実施		
		次世代燃料使用促進 : 直轄工事における次世代燃料等を活用したモデル工事・促進工事の実施		
		施工の効率化 : ICT施工原則化(+対象工種の順次拡大)、ICT施工Stage IIの推進、チルトロータリー等の新たな施工技術の活用促進		

# 3. 分野別重点施策

## ②道路整備分野 <低炭素アスファルトの導入促進>

### 施策目標

- 中温化技術の可能なプラントが整いつつある、首都圏を中心に30℃程度低減の試行を継続し、実績を積み上げ、地方部において、プラントの整備状況を踏まえ、順次試行を拡大
- 試行の実績やアスファルト合材の価格情勢等を踏まえ、発注者指定型の活用も検討
- 低炭素(中温化)アスファルト混合物の普及・拡大に向けて、2026年度内にアスファルト混合物事前審査制度による認定を目指す
- さらに、中温化技術以外の新技術(例:バイオアスファルト等)についても、民間の技術開発状況や価格情勢等に応じて、活用を検討

関東地整 指標	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの工事件数割合 (当該年度に契約したAS舗装工事の件数に占める割合)	25%	90%

全国指標	2013年度	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの合材出荷率*	0.3%	6%	14%

※全国の合材出荷率の数値(「道路分野の脱炭素化政策集Ver.2.0」)

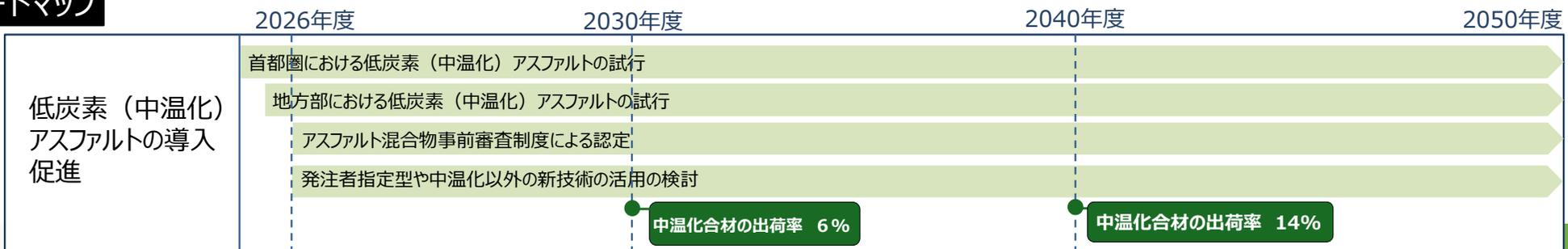
### 現在の状況

- 2023度より首都圏における舗装工事において、通常と比べて製造温度を10℃～20℃低減しCO2排出量を削減した低炭素(中温化)アスファルトの試行を実施
- 2024度はよりCO2排出量の削減効果の高い、製造温度を30℃低減させた低炭素(中温化)アスファルトの試行を実施
- 2025年度からは中温化が可能なプラントがある地方部にも試行を拡大



低炭素(中温化)アスファルトの施工状況  
(群馬県)

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ②道路整備分野 <低炭素型コンクリートの導入促進>

### 施策目標

- 引き続き、低炭素型コンクリート試行工事の実施を推進
- 試行工事を踏まえ、用途等を指定して使用を原則化し、順次対象を拡大
- 品質、コスト、供給体制等の動向を踏まえ、排出削減割合を順次引上げ
- さらに、CO<sub>2</sub>固定化コンクリートについて、民間の技術開発状況に応じて試行・検証等を行い活用を検討

指標	2013年度	2030年度	2040年度
低炭素型コンクリートの導入	—	用途等を指定して使用を原則化し、 順次対象を拡大	排出削減割合を順次引上げ

### 現在の状況

- 2024年度より低炭素型コンクリートを使用したプレキャスト製品を導入する試行を一部工事で実施。2025年度より対象を拡大し、原則、プレキャストコンクリートを活用する全ての工事を対象に試行を実施
- ※2025年度：試行対象工事（道路分野）：42件、うち低炭素型コンクリートの活用（予定）工事：9件（2026.2末時点）

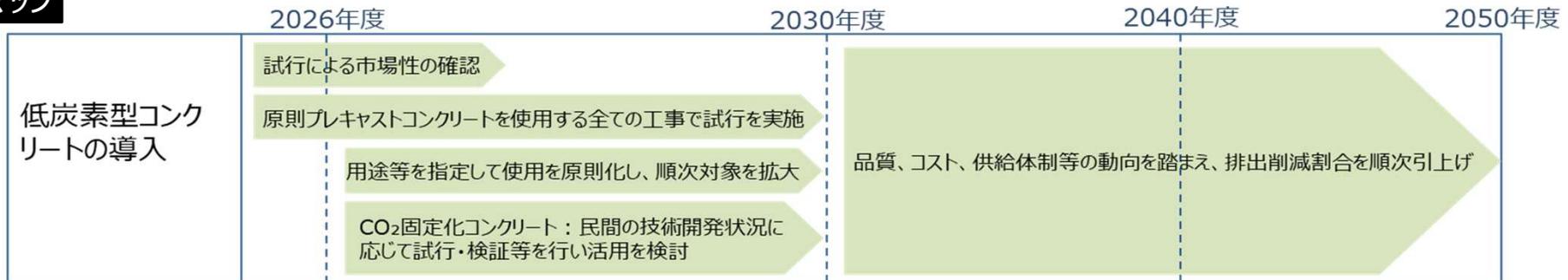


低炭素コンクリートの施工実績  
(茨城県：電線共同溝特殊部)



低炭素コンクリートの施工実績  
(栃木県：U型側溝)

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ②道路整備分野 <道路緑化>

### 施策目標

- 環境施設帯等の道路緑化に適した空間について、周辺状況を踏まえつつ、適切な街路樹管理による道路緑化を推進
- 街路樹点検結果等により植え替え等が必要な樹木については、地域特性や歩道幅員、植栽基盤の広がり留意し、樹木の成長特性やカーボンニュートラルに資する樹種（常緑樹など）を検討

### 現在の状況

- 沿道的环境保全を図ることやうるおいのある緑豊かな空間を創出することを目的に環境施設帯を設置し、道路緑化を推進
- 国道では、イチヨウやプラタナス、ケヤキなどの約68,000本の高木があり、樹齢が古く、幹周60cm以上の樹木も数多く存在
- 高木については、街路樹点検結果等に基づき、良好な樹木状態を維持

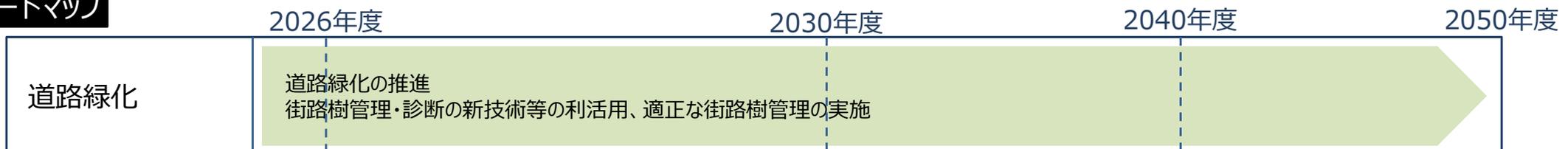


新設道路における道路緑化の事例  
(千葉県)



適切な街路樹管理の例  
(東京都)

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <バスタ等の交通拠点整備による低炭素な交通モードの利用促進>

### 施策目標

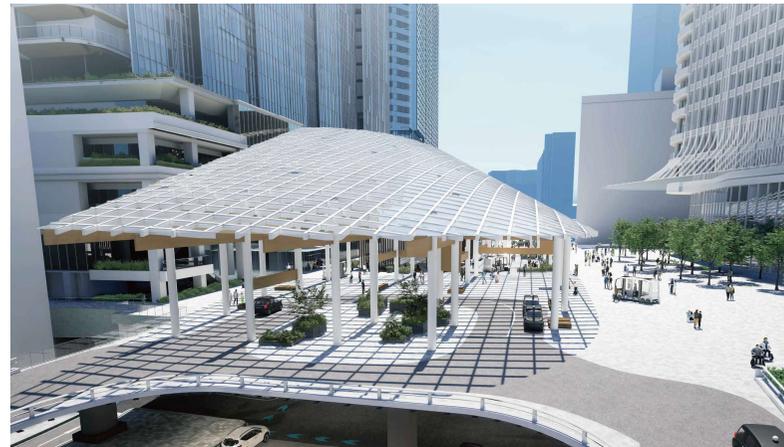
- 現在、事業中である、品川駅西口の上空デッキ北側は2030年度までの供用※、追浜駅交通ターミナルは概ね10年後の供用を目指しており、今後、新たなモビリティ事業の運営などを担う民間事業者の公募を予定
- 地球温暖化の進行を抑制するため、電気自動車や自転車等の低炭素な交通モードの利用促進を図る
- 周辺開発など関連事業と連携を図りながら、多様な交通モード間をシームレスに連携することにより公共交通機関の利便性向上を図り、自動車利用からの公共交通への転換を目指す
- 自動運転の新技术を活用し、利用者の移動を支援する新しいモビリティサービスの導入を目指す
- 新たなモビリティの導入により、既存交通との連携による駅周辺の回遊性の向上を目指す

※交通ターミナルを除く。また、今後の関係者協議、現地の状況によってスケジュールが前後する可能性がある

指標	2013年度	2030年度	2040年度
バスタ等の交通結節点整備	—		バスタ等の交通結節点整備により公共交通機関の利便性を向上

### 現在の状況

- 2016年4月にバスタ新宿が供用しており、その他では品川駅西口基盤整備、追浜駅交通ターミナル整備事業にて事業を推進
- 品川では日本の顔となる「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の創造を目指し、官民が連携して計画を検討を進めている
- 道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用し、自動車・バス・タクシー・リニア・新幹線・在来線・地下鉄・新たなモビリティ等の多様で階層的な交通モードをシームレスにつなぐことを目指しており、デッキ整備の段階に合わせてモビリティネットワークを進化させることを目指している



品川駅西口駅前広場 整備イメージ※今後変更となる場合があります

**品川** 新たなモビリティのイメージ

移動用小型車 (01) 遠隔操作型小型車 (02)

乗合型車両 (03)  
(移動用小型車・遠隔操作型小型車に加えて)

※1: TOYOTA HP ※2: ゲキタイン/HP

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <自転車通行空間の整備>

### 施策目標

- 道路管理者間の相互調整を進めるため、自転車ネットワーク計画調整会議を設置し、面的な自転車ネットワークの連続性の確保など、自転車活用の更なる推進に向けた検討を推進
- 直轄国道において、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を進める
- トリップ長が5km以上の比較的距離の長い移動や、移動途中での自転車の活用を促進するため、サイクルトレイン・サイクルバス、シェアサイクルを普及促進
- 自転車ネットワーク路線の選定において重視すべき地域課題等を整理
  - ⇒歩行者と自転車が混在する駅周辺の道路における交通安全の確保
  - ⇒中高生の自転車通学における交通安全

指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
直轄国道における自転車通行空間の整備延長	—	約123km	約250 km	約400 km

備考)自転車通行空間の整備による自転車利用の変化、CO<sub>2</sub>削減量の算出は難しいことから、自転車通行空間をどの程度整備されたかを整備指標として想定

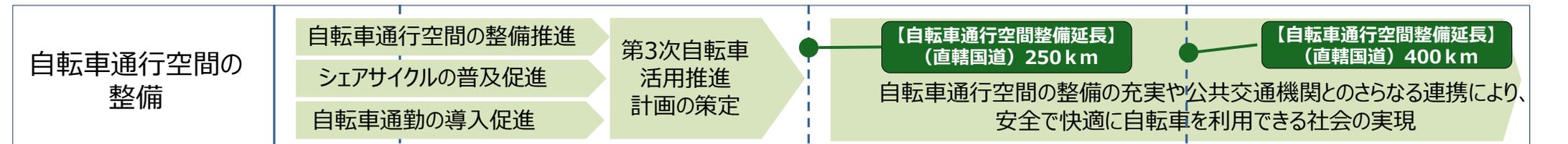
### 現在の状況

- これまでは、自転車事故や自転車利用が多い自治体に対して自転車ネットワーク計画作成等の働きかけを実施
- 自転車ネットワーク計画の位置づけのある自転車活用推進計画は71市区町村が策定済み
- 直轄国道においても、自転車通行環境整備に取り組んできており、
  - ・自転車道20km
  - ・自転車専用通行帯23km
  - ・車道混在80 km
 合計123 kmを整備



管内における自転車通行空間整備事例

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <主要渋滞箇所における渋滞対策>

### 施策目標

- 事業中箇所は事業の促進、事業未着手箇所については早期の事業着手を図る
- 警察、道路管理者、関係機関等が連携し対策の検討を進め、ハード対策※1と信号現示改良の連携による相乗効果を図る
- ハード対策とともにゾーン30プラス等のソフト対策を実施することで道路交通の適正化を図り、さらに新たな取り組みについても検討
- 渋滞対策と安全対策による相乗効果の可能性について検討を行い、対策効果の評価、改善のPDCAサイクルを確立する

指標	2013年度	2025年度	2030年度	2040年度
主要渋滞箇所数	—	約750箇所	約100箇所解消	今後検討

備考) 対策実施後のモニタリング実施箇所を含む。渋滞対策に伴うCO<sub>2</sub>削減量の算出は難しいため、主要渋滞箇所がどの程度解消されたかを整備指標として想定する。

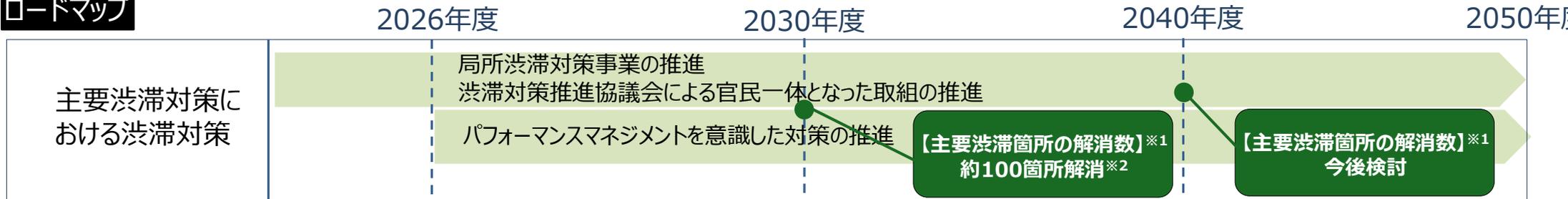
### 現在の状況

- 2013年1月に主要渋滞箇所が特定※2されて以降（関東管内、直轄国道で約870箇所）、交通管理者等とも連携しながらハード対策（バイパス新設/現道拡幅/交差点立体化等）及びソフト対策を推進しており、2025年9月時点で、約135箇所（約15%）が解除
- また近年では、ビッグデータ等を活用して、より効率的・効果的に渋滞対策を推進するための局所的対策・ピンポイント対策（パフォーマンスマネジメント）も実施

### 【取り組み事例】～右折レーン延伸による後続直進阻害の解消～



### ロードマップ



※1 バイパス整備や付加車線設置などの道路改良や道路付属物の設置をすることで渋滞を解消・緩和する対策 ※2 一般道路を対象

# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <道路交通の適正化～場所に応じた適正な移動を促進～>

### 施策目標

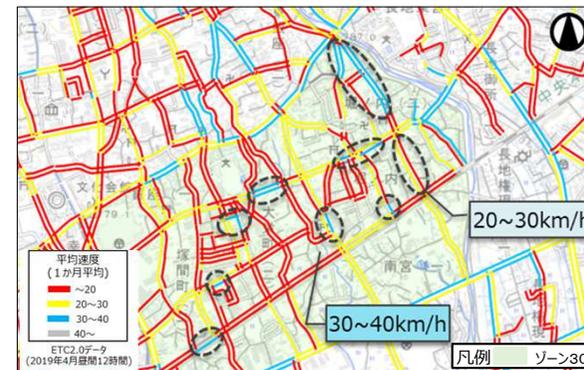
- 渋滞対策等による走行の効率化と「ゾーン30プラス」を始めとする交通安全対策により、幹線道路と生活道路の適切な機能分化を図る
- 生活道路における交通安全対策の取組が推進されるよう、技術支援を継続
- 「モデル地域」での取組から得られた知見を活用し、「モデル地域」以外においても通学路の面的な交通安全対策を推進
- 効率的・効果的な生活道路の交通安全対策が促進されるよう、交通事故データやETC2.0プローブデータ等の活用について、市区町村への周知・啓発活動を推進
- 市区町村との会議や説明会等を開催し、データを活用した分析・対策について働きかけや事例紹介を実施

### 現在の状況

- 「ゾーン30プラス」を始めとする面的な速度抑制等の交通安全対策が図れるよう、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間整備の技術支援を実施
- 小学校等周辺において面的な交通安全対策を促進する「モデル地域」を選定
- 【技術支援】
- ETC2.0プローブデータによる分析結果（速度超過、急ブレーキ発生など）の提供
- 可搬型ハンプの貸出し
- 物理的デバイスの整備に関する技術情報の提供
- 有識者(専門家)のあっせん



貸出しハンプによる試行状況(戸田市美女木地区)



ETC2.0分析事例(潜在的な危険個所の抽出)

※対策前の速度状況をETC2.0データを用いて把握

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <TDM(交通需要マネジメント)の導入促進>

### 施策目標

○ 料金施策を含めた交通需要マネジメント(TDM)により、特定の時期・時間帯・方向に偏在する交通需要を分散することで、交通容量を有効活用する取組を社会全体で推進

指標	2013年度	2025年度	2030年度	2040年度
TDM実施箇所数 (直轄のみ)	—	2箇所	2箇所	今後検討

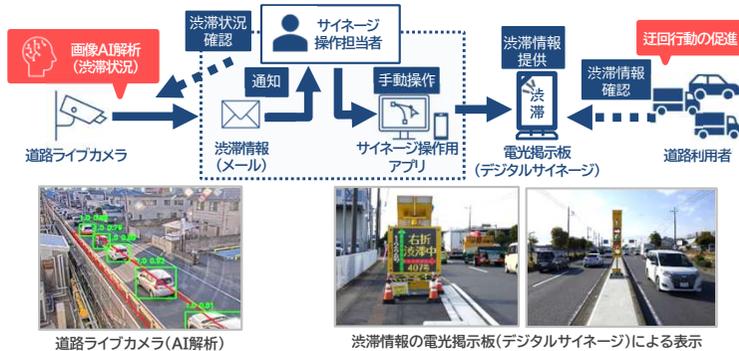
備考)TDM実施に伴うCO<sub>2</sub>削減量の算出は難しい。そのため、TDMが何箇所で開催されたかを整備指標として想定する。

### 現在の状況

○各地域で開催されている渋滞対策協議会等での議論も踏まえて、通勤時の時差出勤や経路変更等を促すTDMの社会実験を実施しており、各道路利用者や沿線企業等の協力もあって一定の効果が確認されている地域も存在

### ■管内におけるTDM取組事例

道路の混雑状況をAIで解析し、渋滞状況を道路利用者に提供することで、渋滞区間の迂回を促し、渋滞長が約600m減少するなど、交通流の変化が確認された。

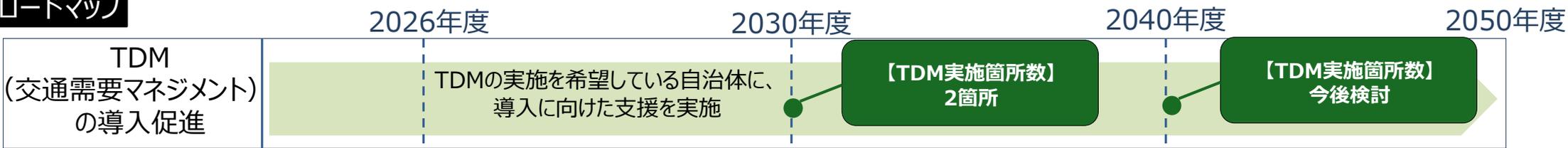


道路ライブカメラ(AI解析) 渋滞情報の電光掲示板(デジタルサイネージ)による表示  
出典:第28回群馬県域移動性(モビリティ)・安全性向上検討委員会(R7.9)【関東地整】

### 【交通需要マネジメント (TDM) の主な方策】

主な方策	具体的な取り組み
①自動車の効率的利用	乗用車：相乗り・カーシェアリング、貨物車：共同集配等
②経路の変更	交通状況・駐車場に関する情報提供等
③時間の変更	時差出勤・フレックスタイム導入等
④手段の変更	パーク&ライド、パーク&バスライド駐車場の利用、バス・鉄道等公共交通の活用、LRTやコミュニティバスの整備など公共交通機関の利便性向上策
⑤発生源の調整	在宅勤務・ノーマイカーデーの実施等

### ロードマップ



# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <EV急速充電器の設置促進>

### 施策目標

- 直轄一体型「道の駅」では、民間等が道路占用しやすい環境を構築するため、設置したEV急速充電器の稼働状況などから、利用ニーズが見込まれる箇所を確認し、適切な配置を促進
- 直轄一体型以外の「道の駅」には、引き続き、道の駅設置者や道路管理者に対し、補助制度に関する情報提供等を実施
- 「道の駅」以外の自動車駐車場やトンネルの上、高架下等空間においても、EV急速充電器の利用ニーズを確認するなど、関係機関と連携し、民間等が道路占用しやすい環境を構築

指標	2023年度	2030年度	2040年度
EV急速充電器の設置数	19口 / 22駅	平均1口以上の設置を目指す 23口 / 23駅※2	利用ニーズが見込まれる箇所の確認、適切にEV急速充電器を配置できるよう促す

### 現在の状況

- 直轄一体型「道の駅」では、19口※1のEV急速充電器を設置（2023年度時点）
- 直轄一体型以外の「道の駅」には、EV充電器の設置を促進するため、道の駅設置者や道路管理者に対し、補助制度に関する情報提供等を実施

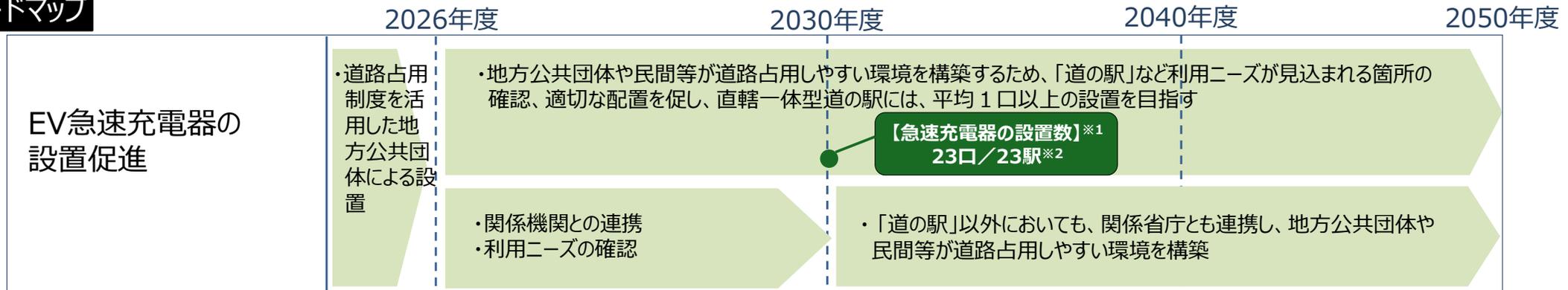


EV充電器設置事例(千葉県 道の駅「いちかわ」)



EV充電器設置事例(長野県 道の駅「しなの」)

### ロードマップ



※1 直轄一体型「道の駅」における設置数(市町村等の管理区域内への設置数も含む) ※2 2025年度時点の関東地方整備局管内の直轄一体型「道の駅」登録数 18

# 3. 分野別重点施策

## ③道路利用分野 <シェアモビリティの活用促進>

### 施策目標

- シェアモビリティの活用促進及び地域課題やニーズを踏まえたモーダルコネクトの強化に向けて、多様な移動手段を選べるモビリティハブを道路空間上に設置し、有用性等を検証する社会実験を実施
- 検証結果を踏まえ、持続可能な体制構築手法や有効活用方法を検討し、関係機関と調整しながら、道路空間を活用したシェアモビリティステーションの設置を促進
- EVカーシェアや新たなモビリティシェアについて、地域課題やニーズを踏まえた環境整備を促進

### 現在の状況

- シェアサイクルやカーシェア等を、公共交通を補完する交通手段として位置付け、路外へのステーション整備を基本としつつ、道路空間上へのステーションの配置も含めた交通モード間の接続(モーダルコネクト)の強化により、公共交通機関の利用を促進し、環境負荷を低減
- 駅に隣接し、利便性の高い箇所において、国道の歩道上に地方公共団体の道路占用によりシェアサイクル器具を設置
- 道路空間を活用した交通モード間の接続(モーダルコネクト)を強化する取り組みとして、大手町駅および新橋駅に近接した国道の路上にカーシェアリングステーション(ST)を設置し、有用性等を検証する社会実験を実施

(参考)シェアサイクル器具



シェアサイクル器具 (東京都 国道1号)

(参考)路上カーシェアステーション社会実験(一人乗りから複数人の乗車が可能な車両へ車種を拡大)



小型モビリティによる路上カーシェアST社会実験  
平成28年12月～令和2年9月  
(東京都 国道1号)



軽自動車による路上カーシェアST社会実験  
令和3年4月～令和5年1月  
(東京都 国道1号)



コンパクトカーによる路上カーシェアST社会実験  
令和5年2月～  
(東京都 国道15号)

### ロードマップ

2026年度

2030年度

2040年度

2050年度

シェアモビリティの活用  
促進

【シェアサイクル器具】道路占用制度を活用した地方公共団体による設置促進

【カーシェア・モビリティハブ社会実験】

関係機関と調整しながら、道路空間を活用したシェアモビリティステーション設置を促進

# 3. 分野別重点施策

## ④脱炭素化施設等の設置

- 道路法第33条第2項第3号にて定められている「脱炭素化施設等」(以下の施設等)について、道路管理者による設置または地方公共団体や道路協力団体等による道路占用制度を活用した設置を促進
- 本計画により位置づけられた脱炭素化施設等については、占用許可基準が緩和

### <設置または占用が想定される脱炭素化施設等>

#### ①道路法施行令第16条の2第1号

##### 太陽光発電施設



トンネル坑口部の太陽光発電施設(東京国道事務所東京都国道357号)

##### 風力発電設備



出典:資源エネルギー庁HP

#### ②道路法施行令第16条の2第2号

##### EV充電機器



##### 走行中給電設備



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

#### ③道路法施行令第16条の2第3号

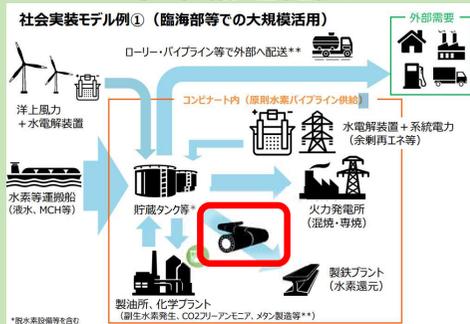
##### 水素ステーション



水素STの設置(東名 足柄SA(上り線))

出典:社会資本整備審議会 道路分科会 第63回国土幹線道路部会 資料2

##### 水素輸送施設



出典:経済産業省 資源エネルギー庁(2021年8月)「水素社会実現に向けた社会実装モデルについて」に加筆

#### ④道路法施行令第16条の2第4号

##### シェアサイクル器具



##### シェア電動モビリティポート



# 4. その他計画の実施に関し必要な事項

## ①道路協力団体等との連携

- 道路協力団体等の協力による脱炭素化の施策がある場合は、道路協力団体等の事前の同意を得て、道路脱炭素化推進計画に位置付け

### ■道路協力団体等の協力による脱炭素化の施策※

- 花壇整備・植栽管理
- 太陽光発電設備又は風力発電設備の設置・管理
- シェアサイクル器具又はシェア電動モビリティ器具の設置・管理
- 道の駅等におけるEV充電機器又は水素供給施設の設置に関するニーズ調査
- 道路の脱炭素化の推進に係る広報活動

※「道路法第48条の61」の規定を踏まえ「地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル（解説）」で記載された内容を参考に設定。

### ■取組施策

- 直轄国道で活動する道路協力団体等について、連携の可能性を検討



道路協力団体による花壇整備(山梨県)



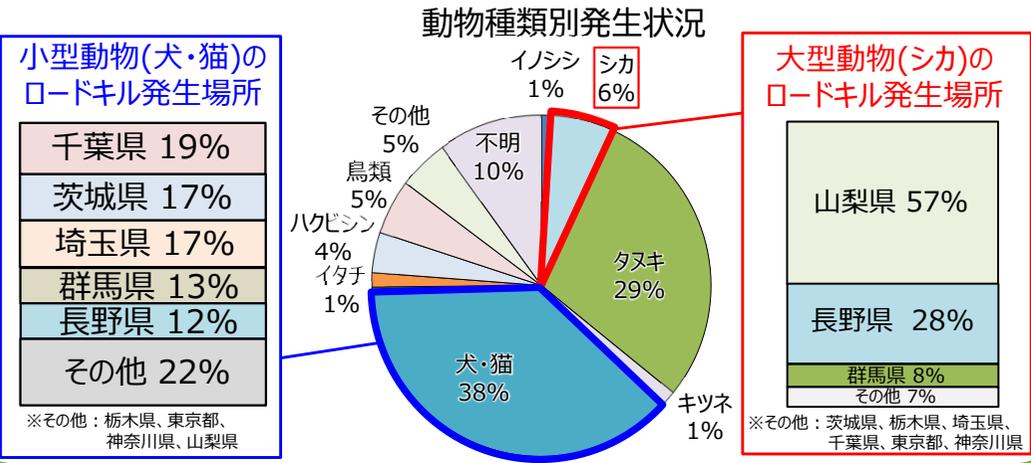
ボランティア・サポート・プログラム  
実施団体による花壇整備(東京都)

# 4. その他計画の実施に関し必要な事項

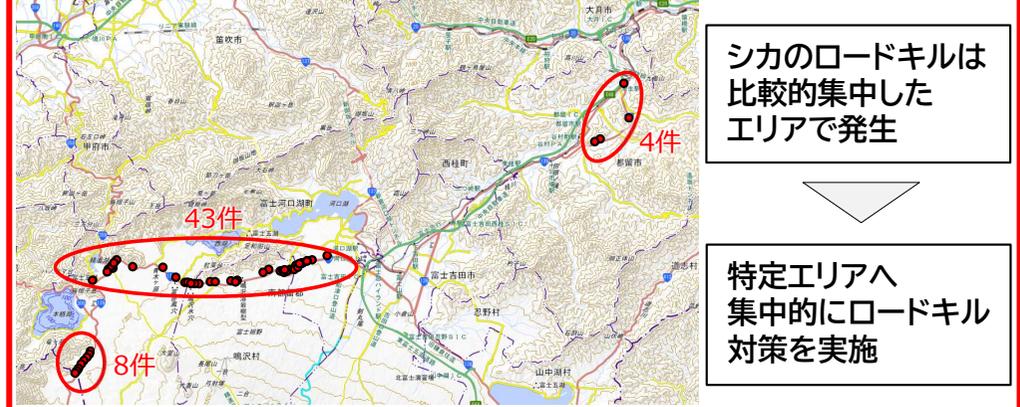
## ②ネイチャーポジティブ政策の推進

- カーボンニュートラルの取り組みと相乗効果を図るため、ネイチャーポジティブの観点で、生態系に影響を及ぼすロードキル対策を推進
- 管内の直轄国道ではR6年度に約4,110件のロードキルが発生
- 大型動物であるシカのロードキルは、山梨県内の国道139号で多発しており、ドライバーに対し、危険箇所を知らせる注意喚起の路面標記や標識等の効果的な対策を推進
- また、小型動物である犬・猫のロードキルも多く、広範囲で発生していることから、多くの道路利用者に注意喚起を促す広報活動(道路情報板・SNS)などを実施

■R6年度:管内の直轄国道ロードキル発生状況(約4,110件)



大型動物(シカ)のロードキル対策について  
■山梨県:国道139号:ロードキル(シカ)の状況(R5通報実績)



### 対策メニュー

### 小型動物(犬・猫)のロードキル対策について

#### ■対策メニュー(国道6号等)

道路情報板での注意喚起 (イメージ)



SNSでの注意喚起 (イメージ)

国土交通省 ●●事務所 (公式) @...

国道〇〇号の□□市付近で猫の飛び出しが多発しております。

特に夜間・早朝に注意が必要となりますので、スピードを控えめにするなど、安全運転にご協力願います。

#ロードキル #ネイチャーポジティブ



※道路分野のネイチャーポジティブ 今後の方向性 (2025.6 国土交通省)より抜粋



# 4. その他計画の実施に関し必要な事項

## ②ネイチャーポジティブ政策の推進

- その他、生物多様性の保全を目的に、道路の計画段階において動植物の生息状況の調査を行い、現地の状況を踏まえた環境保全対策を実施
- 環境保全対策の事例として、オオタカが走行中の車と衝突しないようにするネットの設置や希少な両生類の生息地となる代替池の整備、コンクリート側溝から小動物が脱出できる追い出し斜路の設置などの対策を実施
- 引き続き、生物多様性の保全の取り組みを推進

### ■生物多様性の保全に向けた取り組み

グリーンネット（オオタカシェルター）の設置



圏央道（川島～五霞）  
（埼玉県）

側溝に小動物の追い出し斜路を設置



圏央道（大栄～横芝）  
（千葉県）

希少な両生類の代替池への放流  
（アカハライモリ）



中部横断道（富沢～六郷）  
（山梨県）

# 4. その他計画の実施に関し必要な事項

## ③サーキュラーエコノミー政策の推進

- 道路構造物の維持管理にあたり損傷が顕在化してから修繕する従来の「事後保全型」から損傷が軽微な段階で補修を行う「予防保全型」へ移行
- 構造物の長寿命化を図ることで、大規模修繕や更新時に発生する廃材の削減や新たな建設資材の投入量を抑制する取り組みを行い、サーキュラーエコノミー政策を推進

### 適切な管理により長寿命化を図っている事例

路線:国道20号  
橋梁名:大和田橋  
場所:東京都八王子市  
橋長:121.1m  
架設年:1938年(昭和13年)  
供用年数:87年  
経過:



1938年 架設  
1985年 補修(橋面)  
1987年 補修(主桁)  
1988年 補修(主桁)  
1993年 補修(橋面)  
1995年 補修(橋面)  
1997年 補修(上部工)  
2002年 補修(橋脚)  
2007年 補修(主桁)  
2015年 補修(主桁等)

定期的な補修にて  
長寿命化を実現!

