

愛知県  
道路脱炭素化推進計画

2026年3月

愛知県

# 目次

1. はじめに.....	3
2. 計画概要.....	3
3. 道路の脱炭素化の目標.....	4
3.1 「道路管理分野」の目標.....	4
3.1.1 「道路管理分野」全体のCO <sub>2</sub> 排出量.....	4
3.1.2 「道路管理分野」全体のCO <sub>2</sub> 削減目標.....	4
3.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎のCO <sub>2</sub> 削減目標.....	4
3.2 「道路整備分野」の目標.....	5
3.3 「道路利用分野」の目標.....	6
4. 目標を達成するために行う道路の脱炭素化の推進を図るための施策に関する事項...	7
4.1 道路管理分野.....	7
4.1.1 道路関係車両の電動化.....	7
4.1.2 道路照明のLED化.....	8
4.1.3 再生可能エネルギー活用.....	8
4.2 道路整備分野.....	9
4.2.1 低炭素アスファルトの導入.....	9
4.2.2 低炭素コンクリート（代替材料）の利用促進.....	9
4.2.3 カーボンリサイクルコンクリートの導入.....	10
4.2.4 予防保全による長寿命化の推進.....	10
4.3 道路利用分野.....	11
4.3.1 自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進.....	11
4.3.2 主要渋滞箇所における渋滞対策の推進.....	11
4.3.3 EV急速充電器の設置促進.....	12
4.4 ロードマップ.....	13
5. その他計画の実施に関し必要な事項.....	14
5.1 脱炭素化施設等の設置促進.....	14

## 1. はじめに

国では、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、「地球温暖化対策計画」（2025年2月18日閣議決定）において、温室効果ガス排出量を2013年比で、2030年度には46%削減（さらに50%の高みに向けて挑戦）、2035年度及び2040年度にはそれぞれ60%削減、73%削減する目標を定めている。また、愛知県においても、「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」（2022年12月）を策定し、県内の温室効果ガス総排出量を2013年度比で、2030年度に46%削減することを目指している。

一方、国内のCO<sub>2</sub>排出量の状況を見ると、国内全体の概ね3分の2がインフラ分野に関わりのあるものとなっており<sup>※1</sup>、このうち、道路は、国内全体の約18%（2023年度）を占めている<sup>※2</sup>。このため、カーボンニュートラルの実現に向けては、道路分野においても、温室効果ガス排出量の削減に向けた取組を着実に進めていく必要がある。

こうした中、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、各道路管理者が「道路脱炭素化推進計画」を策定する枠組みが導入された。

以上を踏まえ、本県においても、道路の脱炭素化を計画的かつ着実に推進するため、「愛知県道路脱炭素化推進計画」を策定するものである。

※1: 出典) 道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ（2023年9月）  
（国土交通省）

※2: 出典) 道路脱炭素化基本方針（2025年10月）（国土交通省）

## 2. 計画概要

本計画は、道路管理分野、道路整備分野、道路利用分野の3つの分野ごとに、脱炭素化の目標、脱炭素化の推進を図るための施策などを定めたものである。

### 【計画期間】

2026年度から2040年度まで  
（目標値を算定するための基準年度は2013年度）

### 【対象路線】

愛知県が管理する道路法上の道路  
（愛知県道路公社、名古屋高速道路公社が管理する道路を除く。）

表 2-1 対象とする分野の範囲

分野	Scope	定義
道路管理	Scope1、2	・ 道路関係車両（パトロール車、公用車）の燃料・電気使用に伴う排出 ・ 道路照明の電気使用に伴う排出 ・ 道路設備・施設の電気使用に伴う排出
道路整備	Scope3	・ 道路の建設及び修繕工事に使用する建設材料の製造過程などにおける排出
道路利用		・ 道路を走行する自動車の燃料・電気使用に伴う排出

### 3. 道路の脱炭素化の目標

#### 3.1 「道路管理分野」の目標

道路管理分野のCO<sub>2</sub>削減目標達成のための取組は、以下のとおりである。

##### 3.1.1 「道路管理分野」全体のCO<sub>2</sub>排出量

本計画の「道路管理分野」全体における2013年度(基準年度)のCO<sub>2</sub>排出量は、表3-1のとおりである。

表3-1 道路管理分野におけるCO<sub>2</sub>排出量

区分	CO <sub>2</sub> 排出量
	2013年度(基準年度)
1. 道路関係車両からのCO <sub>2</sub> 排出量	0.2千t
2. 道路照明の電力消費によるCO <sub>2</sub> 排出量	25.3千t
3. 道路設備・施設の電力消費によるCO <sub>2</sub> 排出量	1.5千t
計	27.0千t

##### 3.1.2 「道路管理分野」全体のCO<sub>2</sub>削減目標

本計画の「道路管理分野」全体におけるCO<sub>2</sub>削減の目標年度及び目標削減率などは、表3-2のとおりである。

表3-2 道路管理分野におけるCO<sub>2</sub>削減目標

目標年度	2030年度	2040年度
CO <sub>2</sub> 目標削減量	19.6千t/年	25.7千t/年
CO <sub>2</sub> 目標削減率	72%	95%

##### 3.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎のCO<sub>2</sub>削減目標

道路管理分野のCO<sub>2</sub>削減策として、「道路関係車両の電動車<sup>※1</sup>化」、「道路照明のLED化」、「再生可能エネルギー活用」に関する取組を実施する。

なお、各取組の詳細については4.1に記載した。また、整備指標及びCO<sub>2</sub>削減量は、表3-3のとおりである。

表3-3 取組の実施によるCO<sub>2</sub>削減量

取組内容	各取組の整備指標			CO <sub>2</sub> 削減量(千t/年)	
	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動車 <sup>※1</sup> 化	0%	48% <sup>※2</sup>	91% <sup>※2</sup>	0.02	0.03
道路照明のLED化	0.3%	92%	94%	18.7	24.3
再生可能エネルギー活用	—	再エネ率 60% <sup>※3</sup>	脱炭素電源 80% <sup>※4</sup>	0.8	1.4
計				19.6	25.7

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

※2：代替可能な電動車がない車種を除く

※3：「愛知県電力の調達に係る環境配慮方針」に基づく電力調達の指標

※4：「2025.2.18閣議決定 地球温暖化対策計画」に基づく電力調達の指標

### 3.2 「道路整備分野」の目標

道路整備分野のCO<sub>2</sub>削減策として、「低炭素アスファルトの導入」、「低炭素コンクリート（代替材料）の導入」、「カーボンリサイクルコンクリートの導入」、「低炭素な建設機械の導入」に関する取組を実施する。

なお、各取組の詳細については4.2に記載した。また、整備指標は、表3-4のとおりである。

表 3-4 道路整備分野における施策の整備指標

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの導入	低炭素アスファルトの合材出荷率	—	6%	今後検討
カーボンリサイクルコンクリートの導入	カーボンリサイクルコンクリートの使用	—	試行導入 1件以上	今後検討

### 3.3 「道路利用分野」の目標

道路利用分野のCO<sub>2</sub>削減の取組として、「自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進」、「主要渋滞箇所における渋滞対策の推進」、「EV急速充電器の設置促進」の取組を実施する。

なお、各取組の詳細については4.3に記載した。また、整備指標は、表3-5のとおりである。

表 3-5 道路利用分野における施策の整備指標

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進	自転車通行空間の整備延長	70.6km <sup>※1</sup>	87km <sup>※2</sup>	今後検討
主要渋滞箇所における渋滞対策の推進	主要渋滞箇所の解消箇所数	—	34箇所	今後検討
「地方一体型」 ※3道の駅におけるEV急速充電器の設置推進	「地方一体型」 ※3道の駅におけるEV急速充電器の設置駅数の割合	—	100%	今後検討

※1：2022.4.1時点の整備延長

※2：愛知県自転車活用推進計画(2019～2026年度)に基づく2026年度までの目標値(累計延長)

※3：愛知県が管理する道路の沿線に位置し、駐車場等を愛知県が管理している道の駅

## 4. 目標を達成するために行う道路の脱炭素化の推進を図るための施策に関する事項

### 4.1 道路管理分野

道路管理分野のCO<sub>2</sub>削減目標達成のための取組は、以下のとおりである。

#### 4.1.1 道路関係車両の電動化

##### (2030年度までの取組)

パトロールカー及び公用車の電動車<sup>\*</sup>化を進め、道路関係車両におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

まずは2030年度までにパトロールカーは71%、公用車は23%の電動車化を進める。

##### (2040年度までの取組)

引き続き電動車化を進め、2040年度までにパトロールカーは100%、公用車は81%の電動車化を進める。

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

表 4-1 道路関係車両の電動車化率

対象車種	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
パトロールカー	0%	71%	100%
公用車	0%	23%	81%
合計	0%	48%	91%

## 4.1.2 道路照明のLED化

### (2030年度までの取組)

道路照明やトンネル照明のLED化を進め、道路照明におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減を目指す。

本県では、2014年4月に改訂した「道路構造の手引き」において、「道路照明に使用する光源は、高圧ナトリウムランプ（長寿命タイプ）からLED（発光ダイオード）を選定する」こととし、道路照明はLEDを標準とすることとした。また、2015年3月に一般部の道路照明をLED照明に交換した。

引き続き、道路照明のLED化に取り組み、2030年度までに道路照明の94%、およびトンネル照明の60%をLED化する。

### (2040年度までの取組)

2040年度までに道路照明の97%をLED化する。

表 4-2 道路照明およびトンネル照明のLED化率

取組内容	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
道路照明LED化	—	94%	97%
トンネル照明LED化	—	60%	—※
合計	—	92%	94%

※：トンネル照明のLED化はトンネル修繕と同時に実施するため、2030年度以降の計画については、今後の点検結果に基づき、必要に応じて計画を見直す。

## 4.1.3 再生可能エネルギー活用

### (2030年度までの取組)

道路管理で使用する電力において、再生可能エネルギーの活用を進め、道路の日常管理におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減を目指す。まずは2030年度までに、道路管理を所管する事務所などで使用する電力の再生可能エネルギー比率を60%<sup>※1</sup>にする。

### (2040年度までの取組)

2040年度までに、道路管理を所管する事務所などで使用する電力のうち、脱炭素電源由来の電力の比率を80%<sup>※2</sup>にする。

表 4-3 調達電力の再生可能エネルギー比率

2013年度(基準年度)	2030年度	2040年度
14%	再エネ電力 60% <sup>※1</sup>	脱炭素電源由来の電力 80% <sup>※2</sup>

※1：「愛知県電力の調達に係る環境配慮方針」に基づく電力調達の指標

※2：「2025.2.18 閣議決定 地球温暖化対策計画」に基づく電力調達の指標

## 4.2 道路整備分野

道路整備分野の取組は、以下のとおりである。

### 4.2.1 低炭素アスファルトの導入

#### (2030年度までの取組)

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試行し、舗装工事におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減を目指す。

まずは、2030年度までに低炭素アスファルト合材を使用した試行工事を実施し、2030年度には、低炭素アスファルトの合材出荷率を6%にする。

#### (2040年度までの取組)

2030年度までの試行結果を踏まえ、取組の推進について検討する。

表 4-4 道路整備分野における施策の整備指標(低炭素アスファルトの導入)(再掲)

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの導入	低炭素アスファルトの合材出荷率	—	6%	今後検討

### 4.2.2 低炭素コンクリート(代替材料)の利用促進

#### (2030年度までの取組)

CO<sub>2</sub>排出量の多いセメントの使用を減らすため、産業副産物(高炉スラグ等)を使用した低炭素コンクリートの利用を促進し、道路整備におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

これまでに、本県では、産業副産物(高炉スラグ等)を利用したプレキャスト製品を「あいくる材<sup>\*</sup>」に認定し利用促進を図ってきた。

引き続き、あいくる材に認定した低炭素コンクリートの利用促進を図る。

#### (2040年度までの取組)

2030年度までの実施状況を踏まえ、さらなる利用促進を図る。

※あいくる材

- ・愛知県などが発注する公共工事において、率先利用が見込まれるリサイクル資材を「あいくる材」として認定し積極的な活用を図る制度
- ・このうち、CO<sub>2</sub>排出量削減の取組をした「あいくる材」については、通常のあいくる材とは別に認定し、建設局及び都市・交通局が発注する公共工事においては、当該「あいくる材」を使用した企業に対し工事成績評定にて加点する取組を行っている。



図 4-1 あいくる材の区分

#### 4.2.3 カーボンリサイクルコンクリートの導入

##### (2030 年度までの取組)

CO<sub>2</sub>を固定化する技術を用いたコンクリートの導入に向けた取組を推進し、道路整備におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

まずは、2030 年度までにカーボンリサイクルコンクリートの試行導入を 1 件以上実施し、効果や課題を確認する。

##### (2040 年度までの取組)

2030 年度までの試行結果を踏まえ、取組の推進について検討する。

表 4-5 道路整備分野における施策の整備指標（カーボンリサイクルコンクリートの導入）  
(再掲)

取組内容	整備指標	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
カーボンリサイクルコンクリートの導入	カーボンリサイクルコンクリートの試行導入	—	試行導入 1 件以上	今後検討

#### 4.2.4 予防保全による長寿命化の推進

##### (2030 年度までの取組)

予防保全の観点から、大規模修繕から損傷が軽微な段階での修繕へと転換し、長寿命化を図ることで工事による環境負荷を抑えるとともに、点検段階においても一部の橋梁定期点検の方法について、橋梁点検車を用いる従来の方法からドローンを活用した方法に転換する等、新技術を活用することで交通規制を低減し、渋滞緩和によるCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

##### (2040 年度までの取組)

2030 年度までの実施状況を踏まえ、さらなる取組の推進を図る。

## 4.3 道路利用分野

道路利用分野の取組は、以下のとおりである。

### 4.3.1 自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進

#### (2030年度までの取組)

「愛知県自転車活用推進計画」に基づく自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境を創出することで、自動車から自転車への転換を促し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

まずは、現行計画（2019～2026年度）に基づき2026年度までに自転車通行空間を87km整備するとともに、計画見直しを踏まえ、さらなる取組の推進を図る。

#### (2040年度までの取組)

2030年度までの実施状況を踏まえ、さらなる取組の推進を図る。

表 4-6 道路利用分野における施策の整備指標(再掲)

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進	自転車通行空間の整備延長	70.6km <sup>※1</sup>	87km <sup>※2</sup>	今後検討

※1：2022.4.1時点の整備延長

※2：愛知県自転車活用推進計画(2019～2026年度)に基づく2026年度までの目標値(累計延長)

### 4.3.2 主要渋滞箇所における渋滞対策の推進

#### (2030年度までの取組)

現道拡幅、バイパス整備、交差点の立体化、道路と鉄道の立体交差化など、主要渋滞箇所の解消に向けた取組を推進し、渋滞に起因するCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

これまでに、国、県及び県警察本部などで構成する愛知県道路交通渋滞対策推進協議会<sup>※</sup>では、県内における道路の渋滞対策を効率的に進めるため、2012年度に「主要渋滞箇所」を選定し、主要渋滞箇所の解消に向けた取組を推進してきた。

引き続き本取組を関係機関が一体となって推進し、2030年度までに主要渋滞箇所34箇所を解消する。

#### (2040年度までの取組)

2030年度までの実施状況を踏まえ、さらなる取組の推進を図る。

※愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の構成員

国土交通省中部地方整備局、国土交通省中部運輸局、愛知県警察本部、愛知県、名古屋市、名古屋高速道路公社、愛知県道路公社、中日本高速道路株式会社名古屋支社、愛知県トラック協会、愛知県バス協会、愛知県タクシー協会、名古屋タクシー協会

表 4-7 道路利用分野における施策の整備指標(再掲)

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
主要渋滞箇所における渋滞対策の推進	主要渋滞箇所の解消箇所数	—	34箇所	今後検討

### 4.3.3 EV 急速充電器の設置促進

#### (2030年度までの取組)

道の駅におけるEV急速充電器の設置促進を図り、EV車の利便性を向上させ、普及促進を図ることにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

EV急速充電器の設置促進にあたっては、道の駅設置者である市町村等と連携することにより効果的な設置を目指す。

まずは、2030年度までに「地方一体型」※道の駅におけるEV急速充電器の設置駅数の割合100%を目指す。

#### (2040年度までの取組)

2030年までの設置状況を踏まえ、さらなる設置を検討する。

表 4-8 道路利用分野における施策の整備指標(再掲)

取組内容	整備指標	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
「地方一体型」※道の駅におけるEV急速充電器の設置推進	「地方一体型」※道の駅におけるEV急速充電器の設置駅数の割合	—	100%	今後検討

※：愛知県が管理する道路の沿線に位置し、駐車場等を愛知県が管理している道の駅

#### 4.4 ロードマップ

4.1 から 4.3 に記載した取組毎に、実施時期をロードマップとして示す。

表 4-9 愛知県の脱炭素化に係るロードマップ

取組分野	取組内容	2026 年度	2027 年度	～2030 年度	～2040 年度
道路管理分野	道路関係車両の電動車化	計画に基づく電動車への置換			
	道路照明の LED 化	LED 道路照明への交換・導入			
	再生可能エネルギー活用	再生可能エネルギーの活用推進			
道路整備分野	低炭素アスファルトの導入	低炭素アスファルトの試行工事の実施			試行結果を踏まえた導入拡大(予定)
	低炭素コンクリート(代替材料)の利用促進	低炭素コンクリート(代替材料)の利用促進			
	カーボンリサイクルコンクリートの導入	カーボンリサイクルコンクリートの試行導入			試行結果を踏まえた導入拡大(予定)
道路利用分野	自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進	愛知県自転車活用推進計画に基づいた自転車利用の促進			
	主要渋滞箇所における渋滞対策の推進	愛知県道路交通渋滞対策推進協議会による取組の推進			
	道の駅におけるEV急速充電器の設置推進	道の駅設置者との連携によるEV急速充電器の設置促進			

## 5. その他計画の実施に関し必要な事項

### 5.1 脱炭素化施設等の設置促進

民間等による道路占用制度を活用した脱炭素化施設等の設置に向け、課題やニーズを把握するため、民間事業者へのヒアリング等を実施し、再生可能エネルギー活用を始めとする道路の脱炭素化の取組を推進する。

設置を想定している脱炭素化施設等及びその用途については、表 5-1 に示すとおりである。

表 5-1 設置する脱炭素化施設等

施設	用途
太陽光発電設備、風力発電設備	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	E V 自動車の利用促進等
水素供給施設	水素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器具	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