

**静岡県**  
**道路脱炭素化推進計画**

**令和8年3月**

**静岡県**

# 目次

道路脱炭素化推進計画 .....	1
<b>第 1 章 計画策定の背景</b> .....	4
1.1 気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化 .....	4
1.2 温室効果ガス排出量の現状 .....	4
1.3 道路法の改正 .....	5
<b>第 2 章 計画の目的と位置付け</b> .....	6
2.1 本計画の目的 .....	6
2.2 本計画の位置付け .....	6
<b>第 3 章 計画の目標と取組</b> .....	7
3.1 目標 .....	7
3.2 取組の方向性 .....	8
<b>第 4 章 道路の脱炭素化の分野ごとの指標</b> .....	9
4.1 「道路管理分野」の指標 .....	9
4.1.1 「道路管理分野」全体の CO <sub>2</sub> 排出量 .....	9
4.1.2 「道路管理分野」全体の CO <sub>2</sub> 削減目標 .....	9
4.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎の CO <sub>2</sub> 削減指標 .....	10
4.2 「道路整備分野」の指標 .....	11
4.2.1 「道路整備分野」全体の CO <sub>2</sub> 排出量 .....	11
4.2.2 「道路整備分野」の個別施策毎の整備指標 .....	11
4.3 「道路利用分野」の指標 .....	11
4.3.1 「道路利用分野」全体の CO <sub>2</sub> 排出量 .....	11
4.3.2 「道路利用分野」の個別施策毎の整備指標 .....	11
<b>第 5 章 道路の脱炭素化の個別の目標</b> .....	12
5.1 道路管理分野 .....	12
5.1.1 道路関係車両の電動化 .....	12
5.1.2 道路照明の LED 化 .....	13
5.1.3 再生可能エネルギー活用 .....	14
5.2 道路整備分野 .....	15

5.2.1 低炭素材料の導入促進 .....	15
5.2.2 主要渋滞箇所 .....	16
5.2.3 自転車通行空間の整備 .....	17
5.3 道路利用分野 .....	18
5.3.1 伊豆中央道、修善寺道路及び静浦有料道路の利便性向上 .....	18
5.3.2 富士山マイカー規制 .....	19
5.3.3 EV急速充電器の導入 .....	20
5.3.4 歩行者利便増進道路（ほこみち）の指定 .....	21
<b>第6章 ロードマップ</b> .....	<b>22</b>

# 第1章 計画策定の背景

## 1.1 気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化

地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害が激甚化・頻発化しており、気候変動対策の推進は、地球規模での対応が求められる喫緊の課題となっています。

2025年2月には、地球温暖化対策計画が閣議決定され、「温室効果ガスを2040年度に73%削減（2013年度比）することを目指す」とされています。

道路分野は、地域の経済成長や安全安心な暮らしを支える重要な社会基盤である一方、国内CO<sub>2</sub>排出量の約18%を占めていることから、道路管理者としても脱炭素の取組を強化する必要があります。



国道 362 号の土砂災害

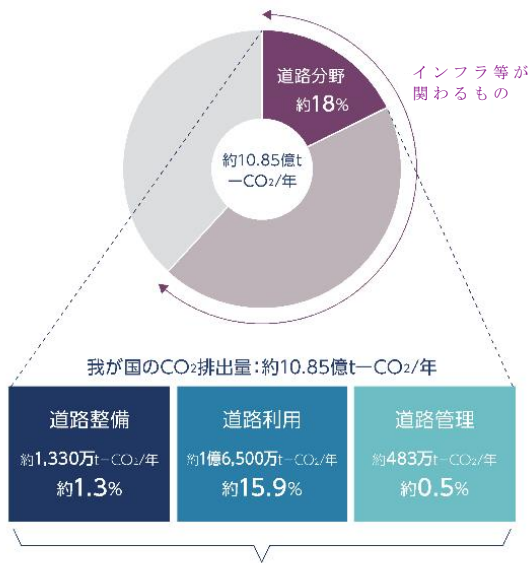


県道富士清水線(黄瀬川大橋)の被災

## 1.2 温室効果ガス排出量の現状

我が国の2022年度における温室効果ガス排出量は約10.85億tCO<sub>2</sub>であり、このうち道路分野（道路管理分野、道路整備分野、道路利用分野）は、約1.8億tCO<sub>2</sub>（約18%）です。

本県の2022年度における温室効果ガス排出量は約2,763万tCO<sub>2</sub>であり、このうち道路分野は約489万tCO<sub>2</sub>です。



道路分野の排出量 : 約1.8億t-CO<sub>2</sub>/年(全体の約18%)<sup>1)</sup>

図 1-1: 我が国の温室効果ガス排出量のうち道路分野における排出量(2022年度)

(出典: 道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 1.0)

	(万 tCO <sub>2</sub> )	
	全国	静岡県内
総排出量	108,500	2,763
道路分野排出量	18,313	489
道路整備	1,330	36
道路利用	16,500	439
道路管理	483	14

図 1-2: 全国と静岡県の温室効果ガス排出量(2022年度)

### 1.3 道路法の改正

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たことから、2025年6月に国が「道路脱炭素化基本方針」を策定しました。

これを受け、本県では、「静岡県道路脱炭素化推進計画」を策定し、脱炭素化に資する取組を推進します。

#### 道路法

(道路脱炭素化基本方針)

第四十八条の六十六

国土交通大臣は、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針（以下「道路脱炭素化基本方針」という。）を定めるものとする。

2 道路脱炭素化基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 道路の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項
- 二 道路の脱炭素化の推進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針
- 三 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定に関する事項その他の次条第一項に規定する道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項四前三号に掲げるもののほか、道路の脱炭素化の推進のために必要な事項

3～5 (略)

(道路脱炭素化推進計画)

第四十八条の六十七

道路管理者は、道路脱炭素化基本方針に即して、その管理する道路に係る道路の脱炭素化の推進に関する計画（以下この条において「道路脱炭素化推進計画」という。）を定めることができる。

2 道路脱炭素化推進計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 道路の脱炭素化の目標
- 二 前号の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
- 三 前二号に掲げるもののほか、道路脱炭素化推進計画の実施に関し必要な事項

3、4 (略)

## 第2章 計画の目的と位置付け

### 2.1 本計画の目的

道路法改正や国の「道路脱炭素化基本方針」策定を受け、静岡県では、本計画を策定して、削減目標を設定し、脱炭素に向けた取組を進めます。

### 2.2 本計画の位置付け

本計画は、道路法改正や国の「道路脱炭素化基本方針」及び、「静岡県地球温暖化対策実行計画」等の関連する計画を踏まえ、道路における脱炭素化を推進するため、今後の取組を示すものです。

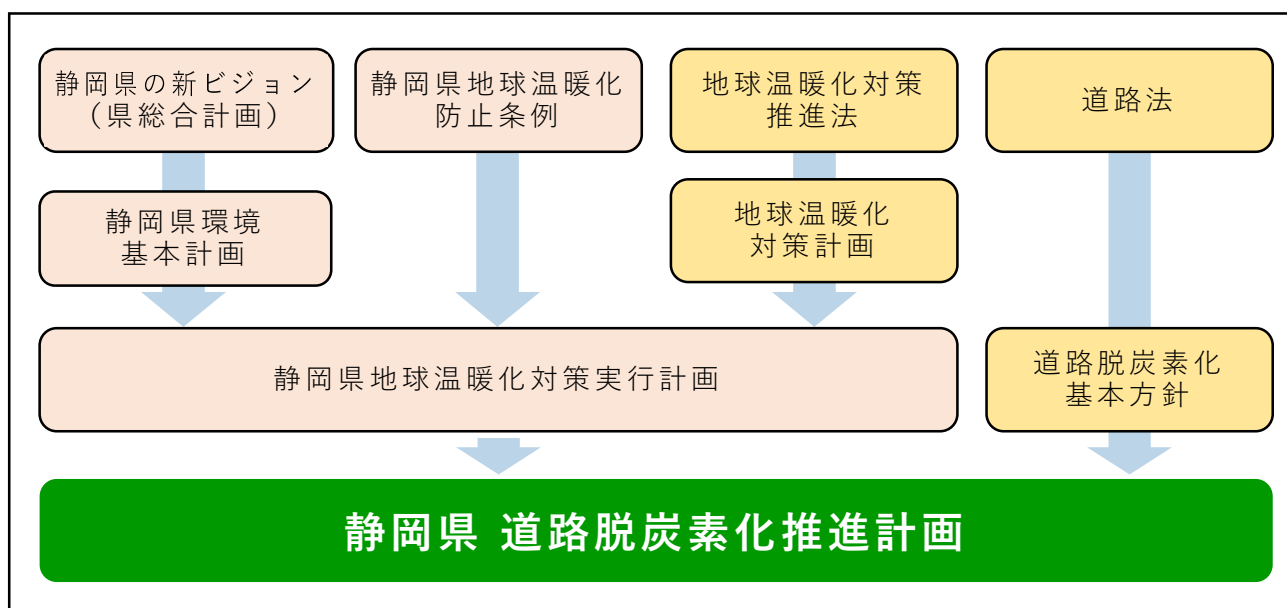




図 2-1 本計画の位置付け

## 第3章 計画の目標と取組

### 3.1 目標

対象路線	県管理道路 2,787km												
計画期間	2040 年度まで												
目 標	<p>【道路管理分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路関係車両の排出</li> <li>・道路照明やトンネル照明の電力消費 など</li> </ul> <p>➡2030 年度までに約 70%削減、2040 年度までに約 90%削減</p>												
	<table border="1"> <caption>図 3-1 県管理道路における道路管理分野の CO2 排出量</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>CO2 排出量 (tCO<sub>2</sub>)</th> <th>削減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013年度 (基準年度)</td> <td>18,803</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2030年度</td> <td>5,603</td> <td>約 70%削減 (▲13,200)</td> </tr> <tr> <td>2040年度</td> <td>1,803</td> <td>約 90%削減 (▲17,000)</td> </tr> </tbody> </table>	年度	CO2 排出量 (tCO <sub>2</sub> )	削減率	2013年度 (基準年度)	18,803	-	2030年度	5,603	約 70%削減 (▲13,200)	2040年度	1,803	約 90%削減 (▲17,000)
	年度	CO2 排出量 (tCO <sub>2</sub> )	削減率										
2013年度 (基準年度)	18,803	-											
2030年度	5,603	約 70%削減 (▲13,200)											
2040年度	1,803	約 90%削減 (▲17,000)											
<p>【道路整備分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路工事時の排出</li> <li>・アスファルト合材製造時の排出 など</li> </ul> <p>➡取組ごとの整備指標を設定</p>													
<p>【道路利用分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車、バス、貨物自動車などの排出</li> </ul> <p>➡取組ごとの整備指標を設定</p>													

### 3.2 取組の方向性

	取組の方向性	道路施策
①	道路のライフサイクル全体の低炭素化	<p>道路インフラの長寿命化や道路照明のLED化等により、道路建設から管理までのCO2排出量削減を推進</p> <p>【事例】道路照明のLED化</p> 
②	道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	<p>再生可能エネルギー活用促進のため、太陽光発電を活用した電源供給などの取組を推進</p> <p>【事例】太陽光発電を活用した電源供給</p> 
③	低炭素な移動手段への転換	<p>自転車等の低炭素な移動手段への転換を促進</p> <p>【事例】自転車通行空間の整備</p> 
④	道路交通の適正化	<p>渋滞対策やマイカー規制の実施により道路交通を適正化</p> <p>【事例】渋滞対策の推進</p> 

## 第4章 道路の脱炭素化の分野ごとの指標

### 4.1 「道路管理分野」の指標

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

本計画における2013年度（目標の基準年度）の道路管理分野のCO<sub>2</sub>排出量は以下のとおりです。

表 4-1 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（t）
	2013年度（基準年度）※
道路関係車両からのCO <sub>2</sub> 排出量	220
道路照明の電力消費によるCO <sub>2</sub> 排出量	17,505
（うち道路照明）	（6,093）
（うち道路トンネル照明）	（11,412）
道路設備・施設の電力消費によるCO <sub>2</sub> 排出量	1,078
計	18,803

※道路照明については2015年の数値

#### 4.1.2 「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」全体における目標年度及び目標削減率は以下のとおりです。

表 4-2 道路管理分野におけるCO<sub>2</sub>削減目標

	2030年度	2040年度
CO <sub>2</sub> 目標削減率	70%	90%
CO <sub>2</sub> 目標削減量	13,200t/年	17,000t/年

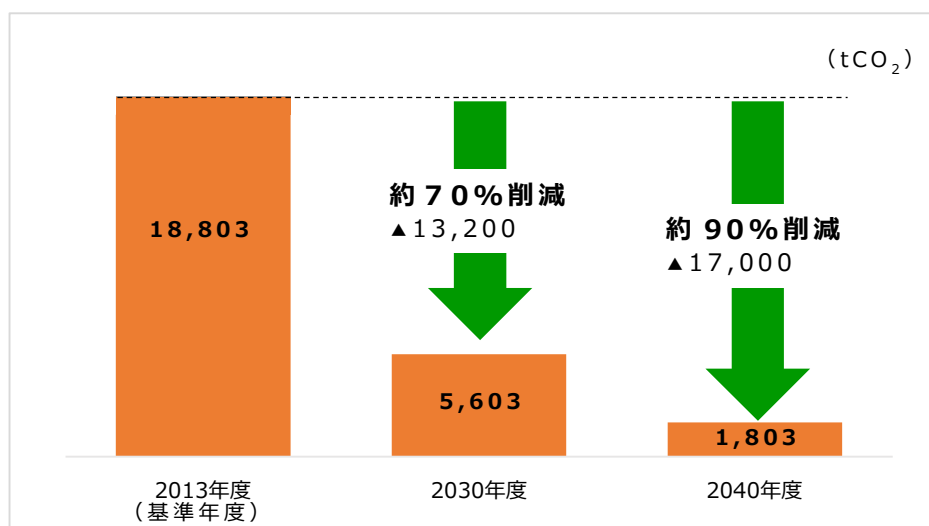


図 3-1 県管理道路における道路管理分野のCO<sub>2</sub>排出量（再掲）

### 4.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎の CO<sub>2</sub> 削減指標

「道路管理分野」全体の CO<sub>2</sub> 削減目標達成に向けて、「道路関係車両の電動化」、「道路照明の LED 化」、「再生可能エネルギー活用」により、2013 年度比でそれぞれ以下の通り CO<sub>2</sub> を削減する。

表 4-3 各取組の整備指標と CO<sub>2</sub> 削減量

取組内容	各取組の整備指標			CO <sub>2</sub> 排出量 (tCO <sub>2</sub> /年) 【CO <sub>2</sub> 削減量】		
	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
道路関係車両の電動化	0%	100%	100%	220	197 【23】	191 【29】
道路照明の LED 化	—	—	—	17,505	2,026 【15,480】	261 【17,244】
うち道路照明	6.8%	100%	100%	6,093	569 【5,524】	91 【6,002】
うちトンネル照明	0%	90%	100%	11,412	1,457 【9,955】	170 【11,242】
再生可能エネルギー活用	0%	30.6%	39.4%	1,078	764 【314】	640 【438】
計				18,803	2,987 【15,817】	1,092 【17,711】

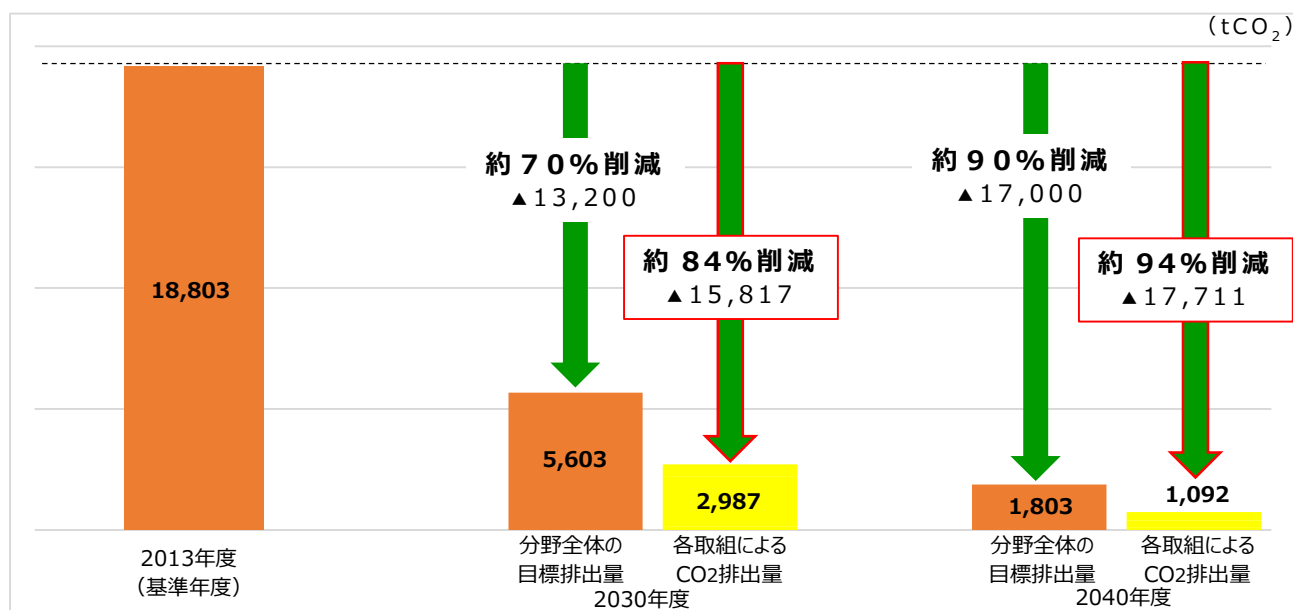


図 4-1 道路管理分野の CO<sub>2</sub> 削減量

## 4.2 「道路整備分野」の指標

### 4.2.1 「道路整備分野」全体の CO<sub>2</sub> 排出量

「道路整備分野」では、個別の施策ごとに指標を設定することで、道路全体の CO<sub>2</sub> 削減に貢献する。

### 4.2.2 「道路整備分野」の個別施策毎の整備指標

道路全体の CO<sub>2</sub> 削減に向けて、「低炭素アスファルト合材の利用」、「渋滞対策の実施」、「自転車通行空間の整備」に取り組む。

表 4-4 各取組の整備指標

取組内容	各取組の整備指標		
	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
低炭素アスファルト合材の利用率	0%	6%	14%
渋滞対策の実施箇所数	114 箇所	74 箇所	45 箇所
自転車通行空間の整備延長	1.8 km	450.0 km	今後検討

## 4.3 「道路利用分野」の指標

### 4.3.1 「道路利用分野」全体の CO<sub>2</sub> 排出量

「道路利用分野」では、個別の施策ごとに指標を設定することで、道路全体の CO<sub>2</sub> 削減に貢献する。

### 4.3.2 「道路利用分野」の個別施策毎の整備指標

道路全体の CO<sub>2</sub> 削減に向けて、「有料道路の利便性向上」、「富士山マイカー規制の実施」、「EV急速充電器の導入」、「歩行者利便増進道路の活用」に取り組む。

表 4-5 各取組の整備指標

取組内容	各取組の整備指標		
	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
有料道路の利便性向上	6,867 千台	10,827 千台	14,398 千台
（うち伊豆中央道）	(3,509 千台)	(5,977 千台)	(4,219 千台)
（うち修善寺道路）	(3,358 千台)	(4,850 千台)	(4,885 千台)
（うち静浦有料道路）	(一台)	(一台)	(5,294 千台)
富士山マイカー規制の実施日割合			
富士山スカイライン(富士宮口)	83%	100%	100%
ふじあざみライン(須走口)	59%	100%	100%
EV急速充電器の導入駅数	0 駅	2 駅	4 駅
歩行者利便増進道路の活用箇所数	0 箇所	10 箇所	今後検討

## 第5章 道路の脱炭素化の個別の目標

### 5.1 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。

#### 5.1.1 道路関係車両の電動化

(2030年度までの取組)

2030年度までにパトロールカー及び公用車は100%電動化を進める。

表 5-1 道路関係車両の電動化

取組内容	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動化	0% (0台/150台)	100% (150台/150台)	100% (150台/150台)



道路関係車両

## 5.1.2 道路照明の LED 化

### (2030 年度までの取組)

2030 年度までに道路照明は 100%、トンネル照明は 90%を LED 化する。

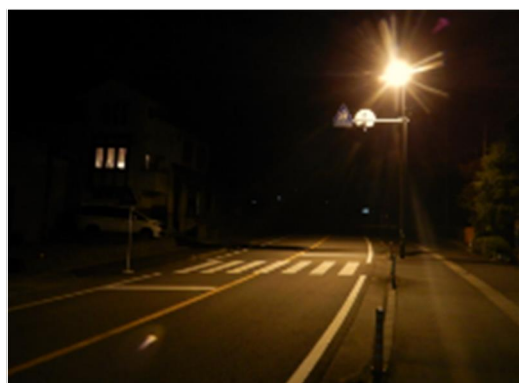
### (2040 年度までの取組)

2040 年度までに道路照明およびトンネル照明の 100%を LED 化する。

表 5-2 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
道路照明の LED 化	6.8%※ (675 灯/9,931 灯)	100% (10,718 灯/10,718 灯)	100% (10,718 灯/10,718 灯)
トンネル照明の LED 化	0% (0 灯/9,300 灯)	90% (8,370 灯/9,300 灯)	100% (9,300 灯/9,300 灯)

※道路照明については 2015 年の数値



道路照明灯の LED 化



トンネル照明灯の LED 化

### 5.1.3 再生可能エネルギー活用

#### (2030 年度までの取組)

2030 年度までに道路管理に使用する電力消費量に対する再生可能エネルギーの導入比率を 30.6%にする。

#### (2040 年度までの取組)

2040 年度までに道路管理に使用する電力消費量に対する再生可能エネルギーの導入比率を 33.2%にする。

また、次世代の「ペロブスカイト太陽電池」の導入についても実証実験等の状況を鑑み、道路区域内での導入を検討していく。

表 5-3 調達電力の再生可能エネルギー比率

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
調達電力の再生可能エネルギー活用比率	0%	30.6%	39.4%

### 【路面太陽光発電技術の実証実験】

国では、道路空間での再生可能エネルギーの創出及び活用を進めています。令和 7 年度には、路面太陽光発電技術を道路空間に導入するにあたり求める性能等を確認するため、新たな技術を公募し、令和 8 年度から全国 5 か所で実証実験が行われる予定です。

県内では、道の駅 伊豆月ヶ瀬（伊豆市）が「剛性ブロック舗装型路面太陽光発電システム」の実験箇所として選定されました。

	実証実験場所	所在地
1	一般国道 414 号 道の駅伊豆月ヶ瀬	静岡県伊豆市
2	一般国道 357 号 千葉銀行本店前	千葉県千葉市
3	一般国道 4 号 道の駅しもつけ	栃木県下野市
4	一般国道 17 号 道の駅おおた	群馬県太田市
5	一般国道 4 号 道の駅三本木	宮城県大崎市

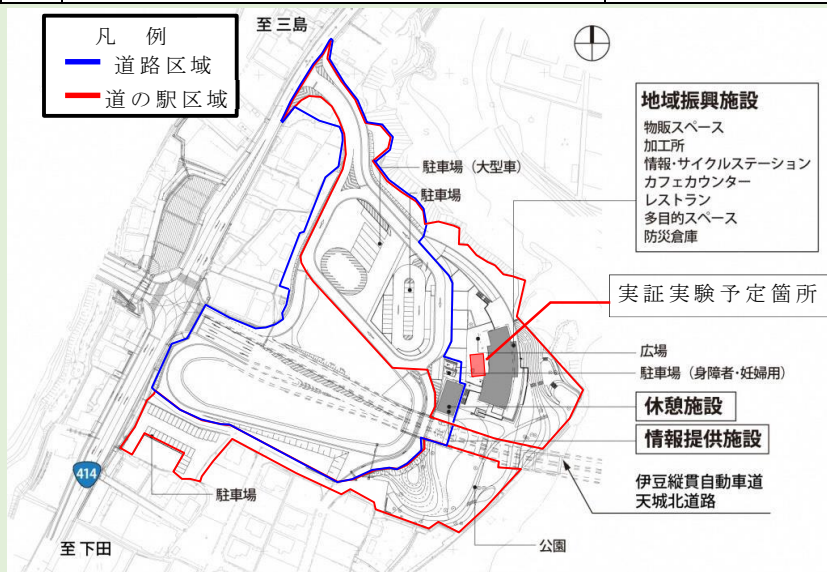


図 5-1 道の駅「伊豆月ヶ瀬」

## 5.2 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。

### 5.2.1 低炭素材料の導入促進

(2030年度までの取組)

2030年度までに県が発注する舗装工事で使用するアスファルトのうち、低炭素アスファルト合材を6%利用する。

(2040年度までの取組)

2040年度までに県が発注する舗装工事で使用するアスファルトのうち、低炭素アスファルト合材を14%利用する。

また、低炭素コンクリートの導入促進に向けて、新たなインセンティブにつながる制度の活用についても検討を進める。

表 5-4 低炭素アスファルト合材の出荷割合

取組内容	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
低炭素アスファルト合材 の出荷割合	0%	6%	14%

#### 【低炭素アスファルト合材（中温化アスファルト混合物）とは】

低炭素アスファルト合材とは、アスファルトの粘度を一時的に低下させる中温化技術を用いて、製造・施工温度を通常よりも低減させることが出来る材料のことです。これは、通常の加熱アスファルト混合物と同等の品質を確保でき、製造温度を低減することで、骨材の加熱に必要な燃料消費量を減少させることが出来るため、CO<sub>2</sub>排出量を削減します。

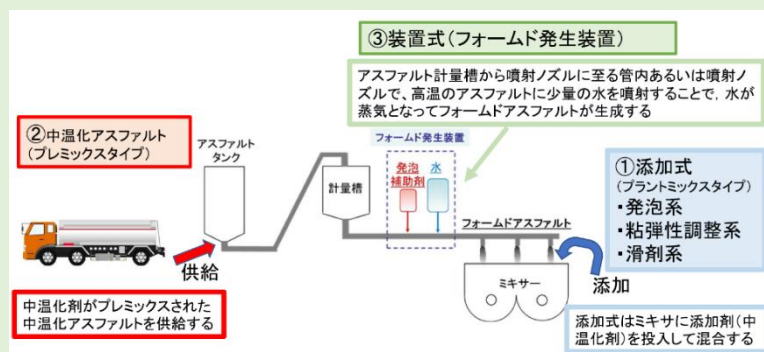


図 5-2 中温化技術の概要

#### 【(参考) 低炭素コンクリートの J-クレジット取得に向けた取組】

静岡県では、CO<sub>2</sub>排出量の少ない高炉セメント B 種コンクリートの使用による J-クレジット化について、令和 8 年 3 月に静岡県生コンクリート工業組合との協定を締結し、鹿島建設の「ポルトランドセメント配合量の少ないコンクリートの使用プロジェクト」へ入会することで、J-クレジットの取得に向けた取組を進めています。

「J-クレジット」とは、省エネ・再エネ設備の導入や森林管理等による温室効果ガスの排出削減・吸収量をクレジットとして国が認証する制度。高炉セメント B 種コンクリートは普通セメントに比べて CO<sub>2</sub> 排出量が 40% 少ないため、その差分 (CO<sub>2</sub> 削減量) をクレジットとして取得し、CO<sub>2</sub> を削減したい企業に売却することで収入を得ることができます。

## 5.2.2 主要渋滞箇所

### (2030 年度までの取組)

2030 年度までに県内の主要渋滞箇所 113 箇所のうち、39 箇所の渋滞対策を実施する。

### (2040 年度までの取組)

2040 年度までに県内の主要渋滞箇所 113 箇所のうち、68 箇所の渋滞対策を実施する。

表 5-5 主要渋滞箇所における渋滞対策実施数

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
渋滞対策実施数	0 箇所	39 箇所	68 箇所



バイパス整備(富士川かりがね橋)

富士川橋西(主要渋滞箇所)の最大渋滞長(m)

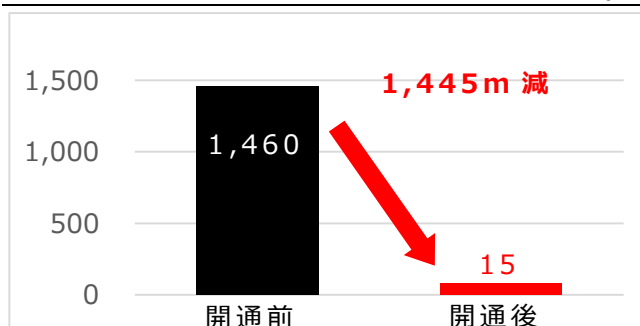


図 5-3 バイパス整備による渋滞の解消



交差点改良(県道古奈伊豆長岡停車場線)

### 5.2.3 自転車通行空間の整備

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに自転車通行空間を 450 km 整備する。

(2040 年度までの取組)

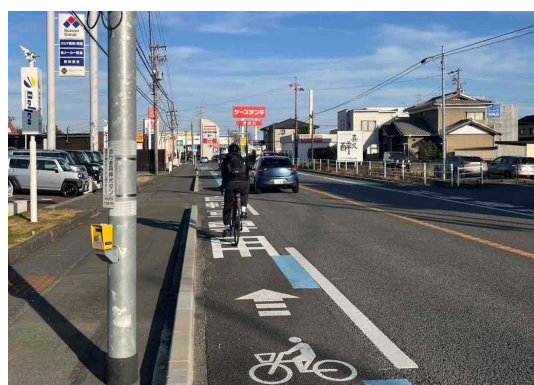
2030 年度までの実施状況を踏まえ、更なる自転車通行空間の整備を進める。

表 5-6 自転車通行空間の整備延長

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
自転車道の整備延長	0.2 km	0.2 km	今後検討
自転車専用通行帯の整備延長	1.6 km	3.1 km	
矢羽根型路面標示の整備延長	0 km	446.7 km	
自転車通行空間の整備延長	1.8 km	450.0 km	



自転車道



自転車通行帯



矢羽根型路面標示

## 5.3 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。

### 5.3.1 伊豆中央道、修善寺道路及び静浦有料道路の利便性向上

(2030年度までの取組)

有料道路は、一般道より走行性が高いため、通行車両からのCO<sub>2</sub>排出量は少ないため、2030年度までに地方有料道路において、ETC導入等による利便性向上を図り、利用台数を10百万台にする。

(2040年度までの取組)

地方有料道路において、ETC導入等による利便性向上を図り、利用台数を14百万台にする。

表 5-7 地方有料道路の通行台数

取組内容	2013年度 (基準年度)	2030年度*	2040年度*
伊豆中央道の通行台数	3,509千台	5,977千台	4,219千台
修善寺道路の通行台数	3,358千台	4,850千台	4,885千台
静浦有料道路の通行台数	—	—	5,294千台
全体の通行台数	6,867千台	10,827千台	14,398千台

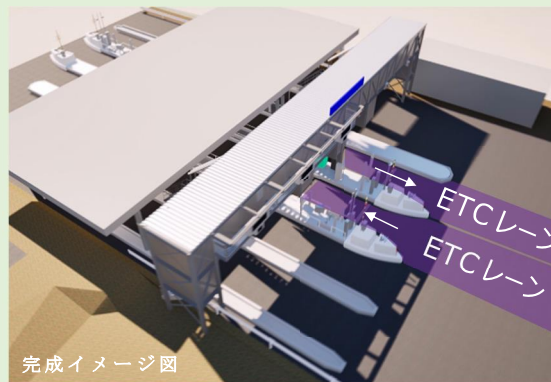
※伊豆中央道及び修善寺道路、静浦有料道路の交通量は道路公社が算出した推定交通量（R5.8）

### 【ETCの導入】

令和8年度末までの伊豆中央道及び修善寺道路へのETC導入に向けETC機器の製作やETCレーンの整備を行ってまいります。



現況写真



完成イメージ図

伊豆中央道（江間料金所）



現況写真



完成イメージ図

修善寺道路（大仁料金所）

### 5.3.2 富士山マイカー規制

(2030 年度までの取組)

富士宮口及び須走口において、開山期間の全期間でマイカー規制を実施する。

表 5-8 開山日に対する富士山マイカー規制の実施日割合

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
富士山スカイライン (富士宮口)	83% (52 日/63 日)	100% (開山期間全日)	100% (開山期間全日)
ふじあざみライン (須走口)	59% (37 日/63 日)	100% (開山期間全日)	100% (開山期間全日)



乗換駐車場（水ヶ塚駐車場）



五合目駐車場（富士宮口）

#### 【富士山マイカー規制の経緯】

〔目的〕

渋滞解消による富士山来訪者の安全と快適性の確保及び富士山の環境保全

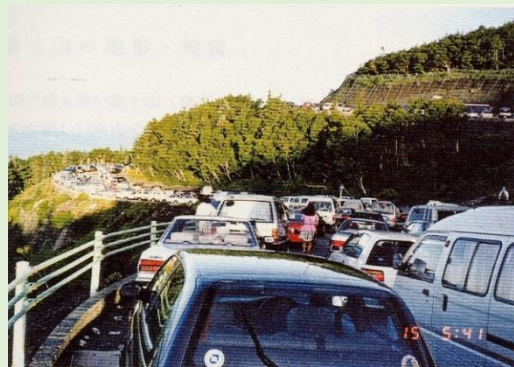
〔経緯〕

● 富士山スカイライン（富士宮口）

有料道路として道路公社が管理していた平成 5 年以前から、五合目の駐車待ちにより渋滞が発生していた。平成 6 年度の無料開放に伴い、更なる交通量増大が懸念されたため、マイカー規制を実施しています。

● ふじあざみライン（須走口）

開山期間中の土日や盆期間を中心に五合目の駐車場待ちにより、渋滞が発生していたことから、平成 19 年度から社会実験を実施し、平成 22 年度からマイカー規制を本格実施しています。



マイカー規制実施前の混雑状況

### 5.3.3 EV 急速充電器の導入

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに、EV 急速充電器を県管理道路沿いの一体型道の駅のうち、50%に導入する。

(2040 年度までの取組)

2040 年度までに、EV 急速充電器を県管理道路沿いの一体型道の駅のうち、100%導入する。



EV 充電施設

表 5-9 県管理道路沿いの一体型道の駅

設置済	未設置
富士川楽座（富士市）	川根温泉（島田市） 玉露の里（藤枝市） 伊豆月ヶ瀬（伊豆市）

表 5-10 EV 急速充電器の導入割合

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
県管理道路沿いの一体型道の駅への EV 急速充電器の導入割合	0 % (0 駅 / 3 駅)	50 % (2 駅 / 4 駅)	100 % (4 駅 / 4 駅)

#### 【充電インフラ整備促進に向けた指針】

令和 5 年 10 月に経済産業省は、中長期的に持続可能で、利便性の高い充電インフラの整備に向けた関係者の見通しを共有することにより、課題解決に向けて講じていく措置を明確化するために、「充電インフラ整備促進に向けた指針」を公表しました。

この指針では、「道の駅」への充電器設置目安を 898 口（2022 年）から、1000～1500 口（2030 年）としています。（道の駅に平均 1 口程度を想定）

#### 指針のポイント

##### (1) 世界に比肩する目標の設定

- ✓ 充電器設置目標を倍増（2030年までに15万口→30万口）、総数・総出力数を現在の10倍に  
⇒ 日本として、電動化社会構築に向け充電インフラ整備を加速

##### (2) 高出力化

- ✓ 急速充電は、高速では90kW以上で150kWも設置。高速以外でも50kW以上を目安、平均出力を倍増（40kW→80kW）  
⇒ 充電時間を短縮し、ユーザーにとってより利便性の高まる充電インフラを整備

##### (3) 効率的な充電器の設置

- ✓ 限られた補助金で効果的に設置を進めるため、費用対効果の高い案件を優先（与入札制の実施）  
⇒ 費用低減を促進し、充電事業の自立化を目指す

##### (4) 規制・制度等における対応

- ✓ 充電した電力量（kWh）に応じた課金について、25年度からのサービスの実現。商用車を中心にエネマネを進め、コストを低減。  
⇒ ユーザー・事業者双方にとってより持続的な料金制度を実現。エネマネにより商用車の充電に伴う負荷を平準化・分散化

（出典：『充電インフラ整備促進に向けた指針』（令和 5 年 10 月 経済産業省））

### 5.3.4 歩行者利便増進道路(ほこみち)の指定

ほこみちを活用することにより、快適な歩行空間の整備を行い、徒歩や自転車、公共交通などの低炭素な交通手段の利用を促進する。

(2030年度までの取組)

静岡県管理道路沿いで、10箇所ではこみちを活用する。

(2040年度までの取組)

2030年度までの状況を踏まえ、更なるほこみち活用を推進する。

表 5-11 ほこみちの活用

取組内容	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
ほこみちの活用	0箇所	10箇所	今後検討



ほこみちの活用事例

表 5-12 ほこみち指定済み箇所

	路線名	箇所
1	(一) 沼津港線	沼津市上土町
2	(主) 三島富士線 (一) 吉原停車場吉原線	富士市吉原1丁目、 2丁目、4丁目
3	(一) 鷹岡富士停車場線	富士市本町
4	(主) 磐田停車場線	磐田市中泉
5	(一) 沼津停車場東沢田線	沼津市大手町1丁目
6	(一) 藤枝停車場線	藤枝市駅前

#### 【歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)とは】

歩行者利便増進道路制度は令和2年11月施行の改正道路法により創設された制度です。

道路管理者が管理路線の一部区間を歩行者利便増進道路に指定し、当該区間内に利便増進区域を指定することで、当該区域内における道路占用許可基準が緩和されます。

これにより、飲食施設や購買施設等の占用物件を設置しやすくなり、多くの人々で賑わう歩行者中心の道路空間整備に繋がることが期待されます。

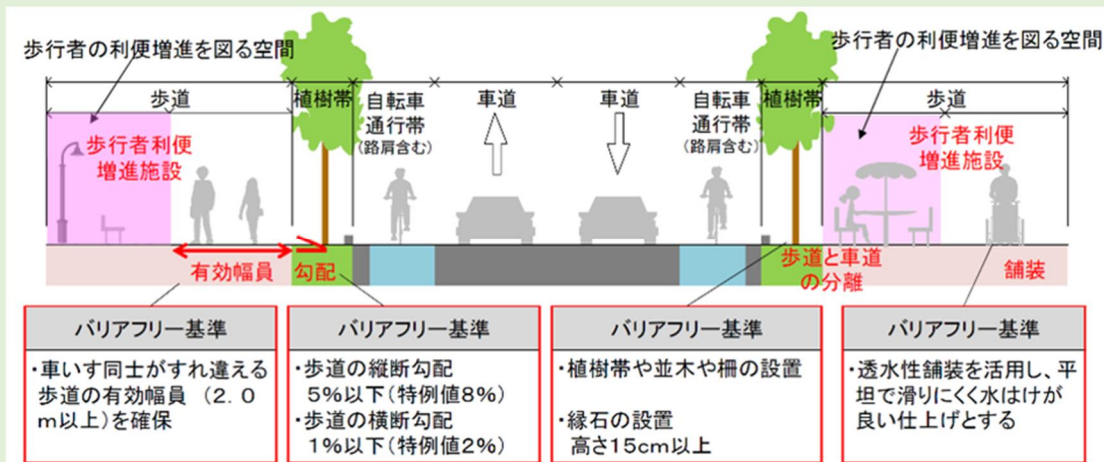


図 5-4 ほこみちのイメージ

(出典:国土交通省:歩行者利便増進道路(ほこみち)制度の詳細説明)

## 第6章 ロードマップ

5.1 から 5.3 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 6-1 静岡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	導入			維持・更新
	道路照明のLED化	LED 道路照明への交換・導入			維持・更新
	トンネル照明の LED化	LED 道路照明への交換・導入			
	再生可能エネル ギー活用	再エネ電源調達の入札要件検討		再エネ電力調達への移行	
道路整備 分野	低炭素材料の 導入促進	低炭素アスファルトの試行導入			試行結果を踏まえた 導入拡大
	主要渋滞箇所	渋滞対策の実施			
	自転車通行空間 の整備	自転車通行空間の整備			
道路利用 分野	地方有料道路の 利便性向上	ETC の導入		維持・更新	
	富士山マイカー 規制	富士山マイカー規制の実施			
	E V 急速充電器 の導入	E V 急速充電器の導入検討		E V 急速充電器の導入	維持・更新
	歩行者利便増進 道路の指定	歩行者利便増進道路の指定			維持・更新