

沖縄総合事務局 道路脱炭素化推進計画

令和8年3月30日

沖縄総合事務局 開発建設部



目 次

1. 計画の背景と目的	2
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	
②沖縄総合事務局でのこれまでの道路分野での取り組み	
③沖縄総合事務局の道路脱炭素化推進計画策定の目的	
2. 計画の基本方針・目標	9
①沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性	
3. 分野別の主な施策	14
①道路管理分野	
②道路整備分野	
③道路利用分野	
4. その他計画の実施に関し必要な事項	26
①脱炭素化施設等の設置	
②道路協力団体との連携	
③ネイチャーポジティブ政策の推進	
④サーキュラーエコノミー政策の推進	
⑤歩道白舗装等の推進	
⑥伐採木等の再資源化・再利用化の促進	
5. ロードマップ	35

1. 計画の背景と目的

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

I. 政府

- **政府全体**の温室効果ガス排出量について、2013年度を基準として、2030年度までに50%、2035年度までに65%、2040年度までに79%削減することを目標としている。
- 庁舎等における省エネの徹底、太陽光発電の庁舎等への最大限の導入、新築建築物のZEB化、再生可能エネルギー等の脱炭素電源の優先的な調達、GX製品の率先調達、フロン類の排出抑制等の措置を講ずることとしている。

「政府の事務・事業に関する温室効果ガスの排出削減計画」概要

太陽光発電

設置可能な政府保有の建築物

(敷地含む)の**約50%以上**に**太陽光発電設備を設置**することを目指す。



新築建築物

今後予定する新築事業については原則ZEB Oriented相当以上とし、2030年度までに**新築建築物の平均でZEB Ready相当**となることを目指す。

※ ZEB Oriented: 30~40%以上の省エネ等を図った建築物、ZEB Ready: 50%以上の省エネを図った建築物

公用車

代替可能な電動車がない場合等を除き、新規導入・更新については2022年度以降全て電動車とし、ストック(使用する公用車全体)でも2030年度までに**全て電動車**とする。



※電動車: 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

LED照明

既存設備を含めた政府全体のLED照明の導入割合を2030年度までに**100%**とする。

再エネ電力調達

2030年までに各府省庁で調達する電力の**60%以上**を**再生可能エネルギー電力**とする。

廃棄物の3R + Renewable

プラスチックごみをはじめ庁舎等から排出される廃棄物の**3R + Renewable**を徹底し、**サーキュラーエコノミーへの移行**を総合的に推進する。



合同庁舎5号館内のPETボトル回収機

1. 計画の背景と目的

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

Ⅱ. 国(国土交通省)

- **国土交通省**が行う事務及び事業による温室効果ガスの総排出量について、2013年度を基準として、2030年度までに50%削減、2035年度までに65%削減、2040年度までに79%削減することを目標としている。
- 各個別対策に対して、具体的な目標が設定されている。

「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実施すべき措置について定める計画」

個別対策	具体的な目標
太陽光発電の導入	<ul style="list-style-type: none">• 2030年度には設置可能な建築物の約50%以上に太陽光発電設備が設置• 2040年度には100%設置されることを目指す。
新築建築物のZEB化	<ul style="list-style-type: none">• 今後予定する新築事業については原則ZEB Oriented相当以上とする• 2030年度までに新築建築物の平均でZEB Ready相当となることを目指す。• 2030年度以降は、建築物の特性や技術開発状況等を踏まえつつ、更に高い省エネルギー性能を目指す
公用車における電動車の導入	<ul style="list-style-type: none">• 国土交通省の公用車については、代替可能な電動車がない災害対応車や空港作業車等を除き、新規導入・更新については、全て電動車とする• ストック(使用する公用車全体)でも2030年度までに全て電動車とすることを目指す。• 現時点では代替可能な電動車がない場合であっても、対象期間内に新たな技術が実装され、代替可能となった場合には順次電動車とする。
再生可能エネルギー等の脱炭素電源由来の電力調達	<ul style="list-style-type: none">• 2030年度までに調達する電力の60%以上を再生可能エネルギーとすることを目指す• 2040年度においては、民間部門の脱炭素電源の調達状況を考慮した上で、調達する電力の80%以上を脱炭素電源由来の電力とすることを目指しつつ、目標達成に向けて調達する電力の排出係数の低減に継続的に取り組む。
LED照明の導入	<ul style="list-style-type: none">• LED照明のストックでの導入割合を、2030年度までに100%とすることを目指す。

出典:国土交通省「国土交通省がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実施すべき措置について定める計画」(R7.2)より抜粋して作成

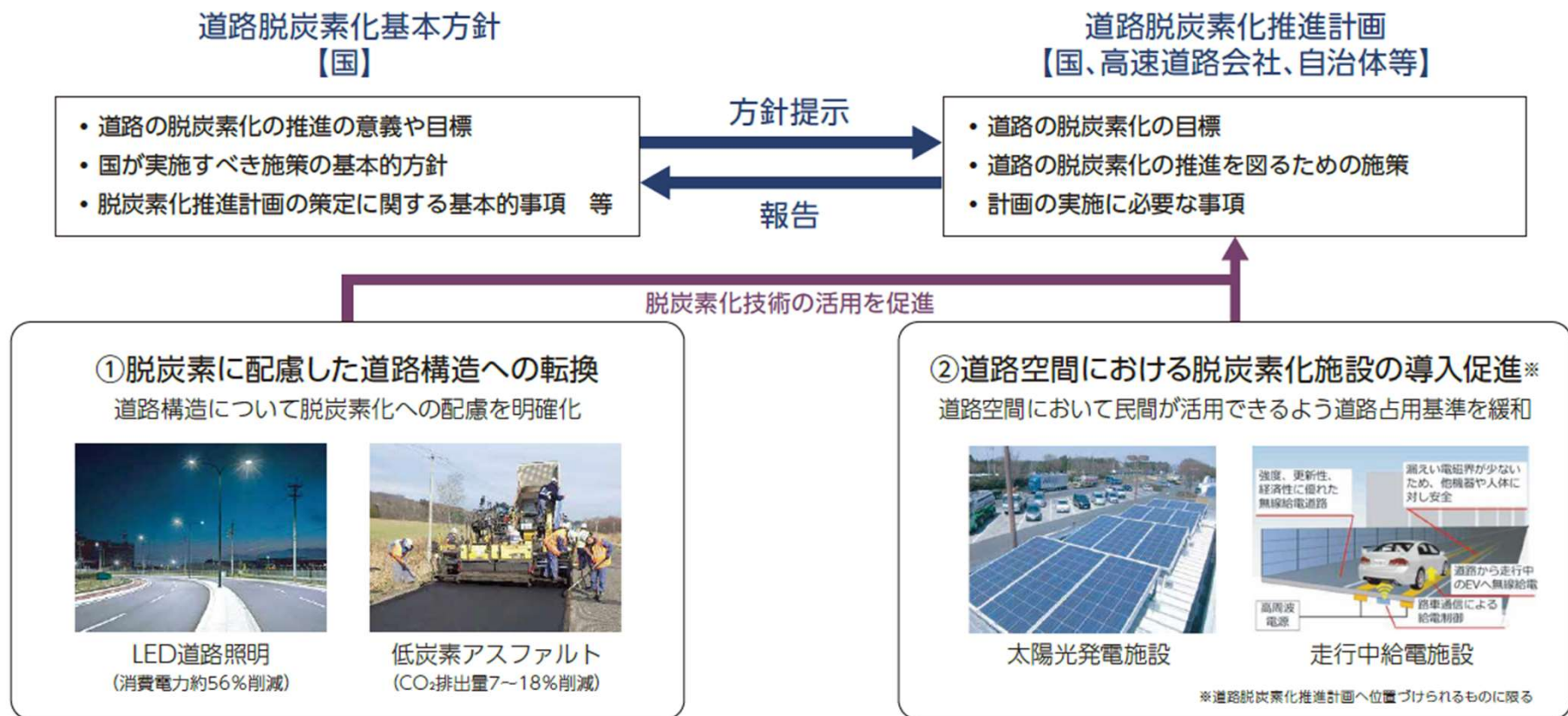
1. 計画の背景と目的

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

Ⅲ. 国(国土交通省/道路分野)

- 「道路の脱炭素化の推進」等を目的として、令和7年4月に道路法を改正し、この改正により、気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化を背景とした、地球温暖化対策としての我が国の温室効果ガス削減目標の達成に向け、道路管理者が協働して脱炭素化を促進する新たな枠組みが法的に導入された。
- 道路管理者と多様な関係者の連携による道路の脱炭素化を通じて、安全・安心で持続可能な道路ネットワークを未来に引き継ぐための道路行政を推進する。

道路管理者が協働して脱炭素化を推進する枠組み



1. 計画の背景と目的

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

Ⅲ. 国(国土交通省/道路分野)

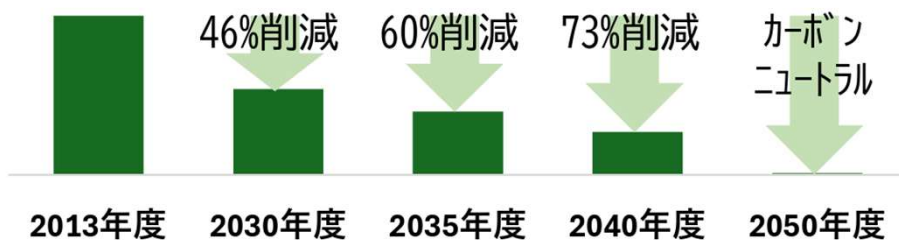
- 国土交通省「**道路脱炭素化基本方針**」(令和7年10月)において、道路の脱炭素化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、道路の脱炭素化の推進の意義および目標に関する事項、政府が実施すべき施策に関する基本的な方針、道路管理者による道路脱炭素化の目標設定、道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項等が定められている。

「道路脱炭素化基本方針」国土交通省 令和7年10月

■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・頻発化等が懸念
- 我が国全体の目標や対策が強化(地球温暖化対策計画)
- 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

■道路全体のCO2排出量の削減目標



■政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

1. 道路のライフサイクル全体の低炭素化
2. 道路交通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

■道路管理者による道路の脱炭素化の目標設定

Scope	目標設定
道路管理分野 【Scope1, 2】	<ul style="list-style-type: none">● 分野全体及び個別施策毎に2040年度の削減目標を設定● 短期的な目標として2030年度削減目標の設定が望ましい● 国が管理する道路では道路照明LED化・道路関係車両脱炭素化100%、再生エネルギー活用60%に留意して目標設定(※いずれも2030年度)
道路整備分野・道路利用分野 【Scope3】	<ul style="list-style-type: none">● 個別の施策内容や目標を可能な限り設定し、道路全体の削減目標に貢献

■その他基本的な事項

- 具体的な施策内容やロードマップを記載
- 脱炭素化施設等を設置させる場合は、計画に施設内容や用途等を記載し、道路利用者等の安全性に留意するとともに、脱炭素化に関わる施策に資するものを優先
- 道路協力団体を積極的に活用する
- 計画を策定・変更したときは公表
- 目標等の達成状況について定期的なフォローアップと公表を行う

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

1. 計画の背景と目的

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 Ⅲ. 国(国土交通省/道路分野)～施策の基本的な方向性

- 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

施策の基本的な方向性



- 道路インフラの長寿命化
- 道路建設・管理の低炭素化
 - ・低炭素な建設機械・材料の導入
 - ・(車両の開発状況を踏まえた)パトロールカー等道路管理用車両への次世代自動車の導入推進
 - ・道路照明のLED化・高度化
 - ・街路樹の計画的な整備や管理等による道路緑化と管理の充実

- 道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組
 - ・太陽光発電設備の導入(路面太陽光発電、ペロブスカイト太陽電池の導入等)
 - ・電力システムの整備、水素等のパイプラインの整備
 - ・SA・PAや道の駅でのEV急速充電器、水素ステーションの設置
 - ・公道上の走行中給電の技術開発・検証
 - ・災害時(大雪等)でのEVへの充電支援
 - ・蓄電池の導入

- 低炭素な移動手段への転換促進
 - ・人流: 交通結節点の整備、自転車利用促進、歩行空間整備、人優先の通行空間の整備
 - ・物流: ダブル連結トラックの利用環境整備、中継輸送の推進、自動物流道路の実現、自動運転バス・トラックの導入推進

- 自動車からのCO2排出削減につながるよう道路交通を適正化
 - ・渋滞対策、TDM、立体交差化や迂回路整備、路上工事縮減、駐車場案内の高度化、高速道路の利用促進による走行効率化と加減速の減少
 - ・幹線道路都生活道路の機能分化の推進

1. 計画の背景と目的

② 沖縄総合事務局でのこれまでの道路分野での取り組み

- 沖縄総合事務局では、道路脱炭素化の取り組みとして車両電動化や、道路照明のLED化等をこれまでに実施。



▲従来のパトロールカー
(ガソリン車)



▲更新したパトロールカー
(ハイブリッド車)

【道路関係車両の電動化】



▲従来の道路照明
(高圧ナトリウム灯)



▲更新した道路照明
(LED照明)

【道路照明灯のLED化】



往路の混雑状況



復路の混雑状況

▲TDM実施前の混雑状況
(北部国道事務所「アシナビーGW」)



▲TDM概要図
(北部国道事務所「アシナビーGW」)

【TDM (交通需要マネジメント) の実施】



▲EV急速充電器
(道の駅いとまん)

【EV急速充電器の設置促進】

1. 計画の背景と目的

③ 沖縄総合事務局の道路脱炭素化推進計画策定の目的

- 沖縄総合事務局においても、所管する道路の特性や沖縄の実情を踏まえ、国の基本方針に基づいた実効性のある脱炭素化施策を推進していくため、計画を策定
- 沖縄総合事務局では、これまで実施してきた、カーボンニュートラル・低炭素に資する取組は、着実に継続
- 道路脱炭素化基本方針に基づく取組は、具体的な方策をもって取組を加速させる
- 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も野心的に取組む

③ 今後、実施の具体を検討する取組
【野心的取組】

② 道路脱炭素化基本方針に基づく道路分野の取組【加速させる取組】

① これまでの実施してきた、カーボンニュートラル・低炭素に資する道路分野の取組【継続的な取組】

方向性1:道路のライフサイクル全体の低炭素化

- 道路建設・管理の低炭素化
 - ③伐採木等の再資源化・再利用化の促進
 - ②低炭素材料の導入促進
 - ②管理用車両の電動化
 - ②道路照明のLED化・高度化

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

- 道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組
 - ③太陽光発電設備の導入
 - ②道の駅でのEV急速充電器の設置促進

方向性3:低炭素な人流・物流への転換

- 低炭素な移動手段への転換促進
 - ①公共交通利用促進(交通結節拠点の整備等)
 - ①自転車利用環境の改善

方向性4:道路交通の適正化

- 自動車からのCO2排出削減につながるよう道路交通を適正化
 - ①主要渋滞箇所における渋滞対策
 - ①TDM推進

2. 計画の基本方針・目標

① 沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性

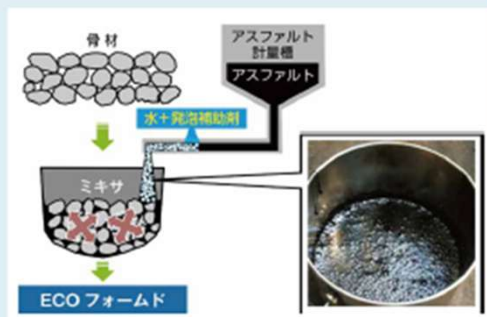
1. 道路のライフサイクル全体の低炭素化

- 沖縄総合事務局では、これまで実施してきた施策を含めて、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排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進する

■ 具体的取組の事例

■ 低炭素材料の導入促進

- ・施工課題等の有無を把握し、施工環境が整い次第、導入を推進
- ・活用に関する要件や評価基準等について検討を行う



アスファルトの中温化技術

■ 管理用車両の電動化

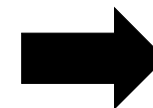
- ・公用車の車両耐用年数等を踏まえて順次電動車に切り替え電動化を推進
- ・総合評価落札方式等を活用した自動車購入、賃貸借契約を実施
- ・民間の技術開発状況に応じて電動車の導入検討、試行導入・検証を行う

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

- ・従来の高圧ナトリウム灯からLED照明に更新



▲従来の道路照明
(高圧ナトリウム灯)



▲更新した道路照明
(LED照明)

- ・パトロールカーおよび公用車について順次電動車に更新



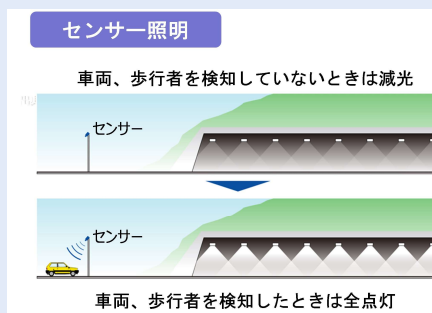
▲従来のパトロールカー
(ガソリン車)



▲更新したパトロールカー
(ハイブリッド車)

■ 道路照明のLED化・高度化

- ・既存照明の耐用年数等を踏まえて順次LEDに切り替え整備を推進
- ・センサー照明等の新技術の活用



2. 計画の基本方針・目標

① 沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性 2. 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出

- 沖縄総合事務局では、再生可能エネルギーの活用等を促進するため、災害時の対応強化の取組も合わせながら、道路空間における発電・給電等の取組を推進する

■ 具体的取組の事例

■ 太陽光発電設備の導入

- ・太陽光発電設備の導入推進
- ・コーポレートPPA等を活用した太陽光発電設備の導入可能性検討
- ・新技術技術開発・試行導入・検証の状況、導入検討・計画の策定・推進



▲太陽光発電施設



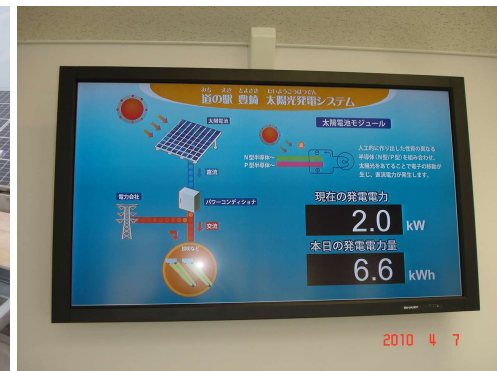
▲走行中給電施設

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

- ・太陽光発電について道の駅豊崎にて整備済み



▲道の駅豊崎 太陽光発電設備施工後



▲太陽光発電状況

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

- ・EV充電器について道の駅いとまんにて整備済み



▲道の駅いとまん EV充電施設

■ 道の駅等のEV急速充電器の設置促進

- ・道の駅等でEV充電器の設置を進めるため関係機関と連携
- ・調整済み防災拠点から占用許可に関する相談体制の構築を検討する
- ・道路管理者からの施策の周知等を通じEV充電器設置を促進



▲EV充電施設の設置の促進

2. 計画の基本方針・目標

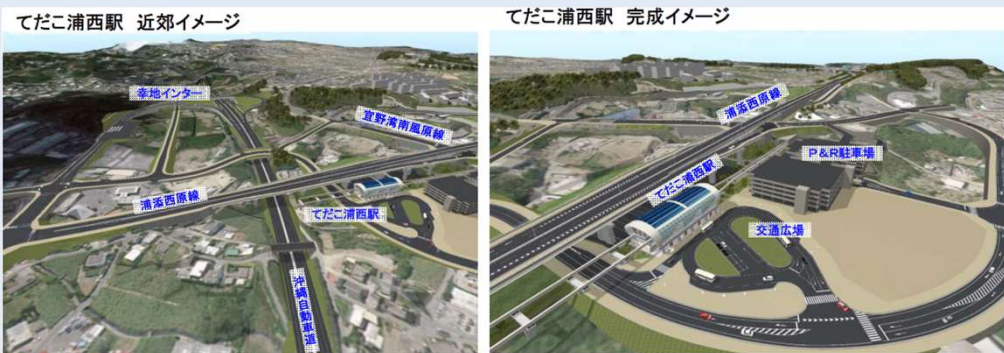
① 沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性 3. 低炭素な人流への転換

- 沖縄総合事務局では、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

■ 具体的取組の事例

■ 交通結節拠点の整備

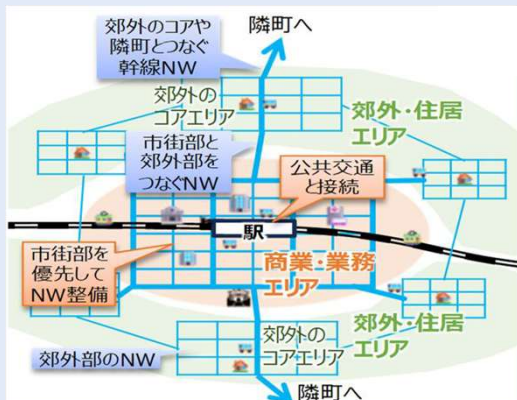
- ・交通結節点の整備推進やモノレール駅での交通結節の強化により公共交通の利便性向上



▲交通結節点整備のイメージ図(てだこ浦西駅P&R)

■ 自転車利用環境の改善

- ・自転車ネットワーク策定に向け自治体の支援実施
- ・直轄国道における自転車ネットワーク対象箇所の自転車通行空間確保



▲自転車ネットワークのイメージ図

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

沖縄本島の交通軸形成に向け、下記施策を推進中

- ・那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画に基づき、基幹バスシステムの推進(バスレーン整備等)
- ・交通結節点として沖縄市、名護市の2箇所にてバスタ整備を調査中

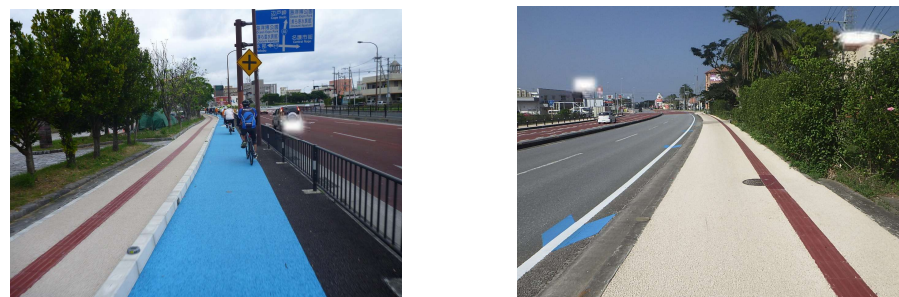


▲名護交通結節点整備方針

▲名護交通結節点整備イメージ図

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

- ・国道58号の一部区間などで自転車通行空間の整備を実施



▲自転車道整備状況(国道58号 名護市)

▲矢羽根整備状況(国道58号 名護市)

2. 計画の基本方針・目標

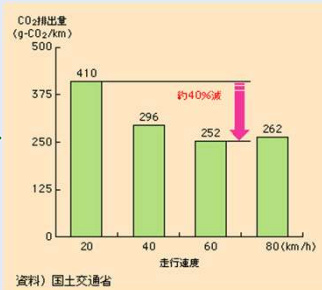
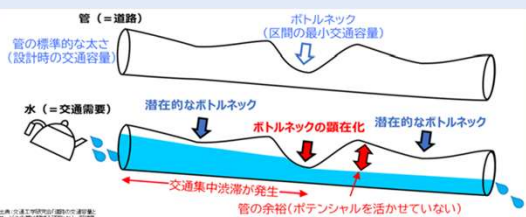
① 沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性 4. 道路交通の適正化

- 自動車からのCO2の排出量削減につながるよう、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における対策を行い、道路交通の適正化を図る

■ 具体的取組の事例

■ 主要渋滞箇所における渋滞対策

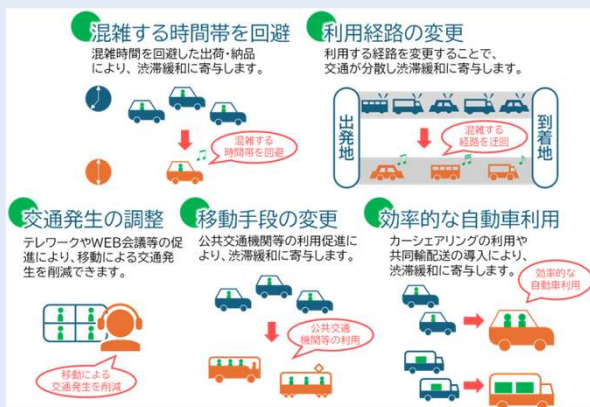
- ・ハード対策(バイパス新設/現道拡幅/交差点立体化等)
- ・局所的対策・ピンポイント対策(パフォーマンスマネジメント)



渋滞対策により自動車の走行速度が向上することによって、自動車からのCO2排出量が削減

■ TDM推進

自動車利用から、公共交通利用への転換を促し、過度の自動車利用を避けることで、道路を走行する自動車台数を削減し、さらに渋滞を減らすことで走行速度が向上して、自動車からのCO2排出総量が削減



沖縄総合事務局管内での取り組み事例

・沖縄地方渋滞対策推進協議会での議論を踏まえ各自治体における通勤時の時差出勤や観光交通等をターゲットにした経路変更等を促すTDMの社会実験の促進

2) 迂回ルート及び横断幕・立て看板設置箇所

▲迂回ルート及び横断幕・立て看板設置箇所

①横断幕

北部地域には宜野座ICからも行けます。

▲設置した横断幕

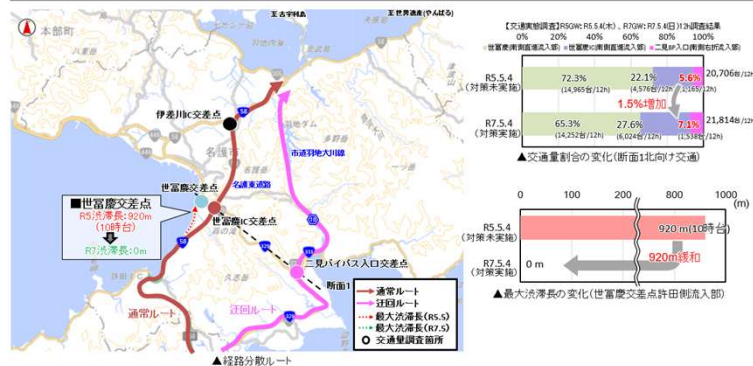
②立て看板

550mm
1400mm

▲設置した立て看板

I. 「経路分散」施策実施による効果検証(①北部方面向け)

・断面1を通過する北向け交通のうち、迂回ルートを通る交通割合がR5より約1.5%増加⇒一定の効果を確認
・世富慶交差点における最大渋滞長がR5年より約0.9km緩和⇒一定の効果を確認



2. 計画の基本方針・目標

① 沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性 5. その他

● 沖縄固有の希少動物等の保全や自然景観と調和のとれた道路空間の創出など、自然と共存しながら道路脱炭素化の推進を図る。

■ 具体的取組の事例

■ ネイチャーポジティブ

- ・ 道路と自然の共存を目指し、沖縄での希少動植物等の保全に取り組み、自然環境に配慮した施策を実施。
- ・ 各施策について、関係団体と協力し、有識者を含む協力団体から意見を頂くなど協議会にて実施内容を検討



▲ 沖縄本島の世界自然遺産区域と希少動物

▲ 動物検知システムの例

沖縄総合事務局管内での取り組み事例

- ・ 沖縄特有の固有種を保全し、自然との共存を図る
- ・ 多様な関係者との連携によるロードキル対策検討
関係者：自治体、各道路管理者、有識者、環境省など

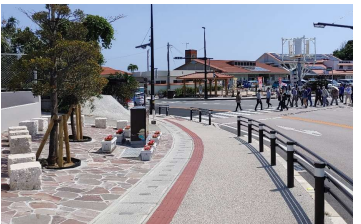


▲ ヤンバルクイナ注意標識の設置

▲ クイナフェンスの設置

沖縄総合事務局内での取り組み事例

- ・ 地域資源(琉球石灰岩)を使用した骨材の自然色を生かした歩道の白舗装
- ・ 観光施設等周辺や自然景観と調和のとれた白舗装整備による景観創出により、歩きたくなる歩道空間を創出し、ウォーカブルで低炭素な人流の形成を図る
- ・ 琉球石灰岩のポーラス(多孔質)構造による保水機能等のヒートアイランド対策効果に期待



▲ 歩道の白舗装状況①(国道58号名護市)

▲ 歩道の白舗装状況②(国道331号南城市)



▲ クイナトンネル (横断路)



▲ 路面標示

3. 分野別の主な施策

① 道路管理分野

I. 道路関係車両の電動化

取り組み指標	2013年度	2024年度	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動化率	15.2%	36.1%	100%	100%
（パトロールカーの電動化率）	（0.0%）	（50.0%）		
（公用車の電動化率）	（20.0%）	（32.1%）		
CO2排出削減量 2013年度比	—	—	0.003万t-CO2/年	0.003万t-CO2/年

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の電動車の取組状況(2024年度)
 - －総車両台数(パトロールカー、公用車):36台ーうち電動化率:36.1%
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - －車両耐用年数等を踏まえて、順次、電動車に切り替える。
 - －車両の調達手法:環境配慮契約法に基づき、総合評価落札方式等を活用した自動車購入、賃貸借契約を実施。
 - －他車両:民間の技術開発状況(例:NETIS)に応じて電動車の導入検討、試行導入・検証を行う。

<ロードマップ>

- ・パトロールカー、公用車:環境配慮契約法等に基づく自動車購入・調達を行う(～2030年度)
- ・他車両:民間の技術開発状況(例:NETIS)に応じて導入計画検討、試行導入・検証(～2030年度)
- ・検証結果を踏まえ、導入促進(2030年度～)



▲更新したパトロールカー
(ハイブリッド車)

沖縄トピック（沖縄の電動パト車は特別仕様？）

島嶼県である沖縄は、周囲を海に囲まれていることから、潮風等からの塩害の影響を受けやすい。県内の国道は沖縄本島を周回する路線が多く、台風の直前・直後には、潮風を受けながら道路パトロールによる安全巡視が行われる。車両には塩害を防ぐためのアンダーコートが施され、環境に負けない車両の導入を行っている。

3. 分野別の主な施策

① 道路管理分野

Ⅱ. 道路照明のLED化

取り組み指標	2013年度	2024年度	2030年度	2040年度
道路照明のLED化率	12.8%	68.7%	100%	100%
CO2排出削減量 2013年度比	—	—	0.8万t-CO2/年※1	0.9万t-CO2/年※2

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ <取組施策>

- ・現時点のLED化の取組状況(2024年度)
 - －道路照明灯の数：約1万灯
 - －道路照明灯のLED化率：68.7%
- ・目標達成に向けた取組施策：
 - －既存照明の耐用年数等を踏まえて、順次LEDに切り替え、道路照明やトンネル照明のLED化の整備を推進。
 - －車両や歩行者がいない場合には減光し、検知した場合には全点灯する仕組み等の新技術の活用。



▲トンネル照明LED化
(国道330号浦添市西原)

<ロードマップ>

- ・LED照明に切替(~2030年度)⇒2030年度にLED化率100%達成
- ・新技術(交通量に応じたセンサー照明等)の検討、試行・検証、導入(~2030年度)

沖縄トピック (環境に配慮した照明灯)

ウミガメの産卵が確認されている沿岸の道路においては、ふ化した子ガメが間違えずに海の方角に向かえるよう照明灯に工夫を行い、環境に配慮した道路管理を行っています。



※1 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2030年度のCO2排出削減量は、政府実行計画及び国交省実施計画にて定められた「2030年度までに調達する電力の60%以上を再生可能エネルギー（以下「再エネ」という。）電力とすることを目指す。」に基づき設定。
 ※2 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2040年度のCO2排出削減量は、政府実行計画にて定められた「2040年度においては、民間部門の脱炭素電源の調達状況を考慮しつつ、調達する電力の80%以上を脱炭素電源由来の電力とする」に基づき設定。

3. 分野別の主な施策

① 道路管理分野

Ⅲ. 再生可能エネルギー活用

取り組み指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
再生可能エネルギー活用 (電力調達割合)	0.01%	1.2%	60%	80%
CO2排出削減量 2013年度比	—	—	0.1万t-CO2/年※1	0.2万t-CO2/年※2

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の再生可能エネルギー活用の状況(2023年度)
 - －再エネ電力調達割合:1.2%
 - －沖縄総合事務局管内の電気の調達契約入札において「再生可能エネルギー比率」を要件化した発注を検討。
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - －電気の入札契約において、再エネ比率を上げるための要件の見直し・改善(再エネ証書の補完を含む)を行い、小売り電気事業者からの再エネ電力の購入割合のさらなる向上を図る。
 - －自家発自家消費型の太陽光発電設備の導入や、コーポレートPPAの事業スキームを活用した再エネ電力調達の推進。(※3 I 道路空間への太陽光発電設備の導入 で詳述)

<ロードマップ>

- ・電力調達時の再エネ比率の要件・基準の見直し・改善(～2030年度)
- ・更なる再エネ調達の移行を推進(2030年度～)
- ・自家発自家消費型の太陽光発電設備の導入推進(～2040年度)

沖縄トピック (新型エネルギー発電所数)

沖縄県は、温暖海洋性気候のため、海洋(海風)の影響を受けるため、天候も変わりやすく、海からの湿った空気により雲が発生し易い環境でもあります。そのため、意外にも日照時間は全国45位(総務省「社会生活統計指標」より)となっており、新エネルギー等で多数を占める太陽光による発電所数は全国最下位の数となっています。



▲太陽光発電設備(道の駅豊崎)

※1 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2030年度のCO2排出削減量は、政府実行計画及び国交省実施計画にて定められた「2030年度までに調達する電力の60%以上を再生可能エネルギー(以下「再エネ」という。)電力とすることを目指す。」に基づき設定。
 ※2 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2040年度のCO2排出削減量は、政府実行計画にて定められた「2040年度においては、民間部門の脱炭素電源の調達状況を考慮しつつ、調達する電力の80%以上を脱炭素電源由来の電力とする」に基づき設定。

3. 分野別の主な施策

① 道路管理分野

IV. 道路空間への太陽光発電設備の導入

取り組み指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
太陽光発電施設の設置数	2箇所	2箇所	4箇所	6箇所

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の太陽光発電設備の導入の状況(2023年度) - 2箇所
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - 太陽光発電設備の導入推進。
 - コーポレートPPA等の事業スキームを活用した太陽光発電設備の導入可能性の検討。
 - 新技術(ペロブスカイト、路面太陽光)の技術開発・試行導入・検証の状況、導入検討・計画の策定・推進。

<ロードマップ>

- ・ポテンシャル箇所の基本計画、設計検討の実施(~2040年度)
- ・橋梁の電気防食への太陽光パネル等の導入検討(~2040年度)
- ・道路付属物(バスタ等)への太陽光発電設置検討(~2040年度)
- ・新技術(ペロブスカイト、路面太陽光等)の導入検討、実証試験の実施(~2040年度)



▲太陽光発電設備(道の駅豊崎)

沖縄トピック

(歩道上のソーラー発電)

与那原町は、東浜地区の歩道上に太陽光パネルを設置する「ソーラー歩廊」を整備する計画を進めている。

歩道の屋根部分を活用し、発電と日よけを兼ねる全長約500メートルの施設であり、町はエネルギーの地産地消を掲げ、脱炭素先行地域を目指し、住民理解を得ながら事業を進める方針である。



▲ソーラー歩廊イメージ図(おきなわパワーHD(株)より)

3. 分野別の主な施策

① 道路管理分野

■CO2排出削減量(2013年度比)

取り組み指標	2013年度	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動化によるCO2排出削減量	—	0.003万t-CO2/年	0.003万t-CO2/年
(削減割合)		(24%)	(24%)
道路照明のLED化によるCO2排出削減量	—	0.8万t-CO2/年※1	0.9万t-CO2/年※2
(削減割合)		(83%)	(97%)
再生可能エネルギー活用によるCO2排出削減量	—	0.1万t-CO2/年※1	0.2万t-CO2/年※2
(削減割合)		(66%)	(95%)
道路管理分野におけるCO2排出削減量	—	0.9万t-CO2/年	1.1万t-CO2/年
(削減割合)		(79%)	(96%)
(参考) 道路管理分野におけるCO2排出量	1.1万t-CO2/年	0.2万t-CO2/年	0.05万t-CO2/年

※1 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2030年度のCO2排出削減量は、政府実行計画及び国交省実施計画にて定められた「2030年度までに調達する電力の60%以上を再生可能エネルギー（以下「再エネ」という。）電力とすることを目指す。」に基づき設定。

※2 道路照明のLED化・再生可能エネルギー活用に関する2040年度のCO2排出削減量は、政府実行計画にて定められた「2040年度においては、民間部門の脱炭素電源の調達状況を考慮しつつ、調達する電力の80%以上を脱炭素電源由来の電力とする」に基づき設定。

3. 分野別の主な施策

② 道路整備分野

I. 低炭素アスファルトの導入促進

取り組み指標	2013年度	2023年度	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの合材出荷率	0%	0%	6%	14%
低炭素アスファルトの工事件数	0件	0件	全体の6%	全体の14%
CO2排出削減量 2013年度比	—	—	0.0003万t-CO2/ 年	0.0007万t-CO2/ 年

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の低炭素アスファルトの合材使用率(2023年度) - 0%
- ・目標達成に向けた取組施策：
 - －アスファルト混合物製造温度を低減する低炭素(中温化)アスファルトは、燃焼量の低減による「CO2排出削減」だけでなく、製造温度低減による「労働環境の改善」、「現道での工事規制の早期解放」が期待されることから、導入推進を図る。
 - －試行工事の実施より、沖縄での低炭素アスファルト施工が持続的に行えるよう、沖縄の環境下での施工課題等の有無を把握し、施工環境が整い次第、導入を推進していく。
 - －道路舗装工事の入札・発注において、低炭素アスファルト活用に関する要件や評価基準等について検討を行う。

<ロードマップ>

- －試行工事での低炭素アスファルトを施工(～2040年度)
- －現地や製造プラントを含む施工環境が整い次第、修繕工事等で導入(～2040年度)



沖縄トピック (舗装工事)

沖縄県における舗装工事は高温多湿な気候に加え、強い日差しと路面の照り返しで体感温度が非常に高く、熱中症となる危険性が高い中で施工しています。こうした中、低炭素(中温化)アスファルトの導入は県内舗装工事の労働環境の改善が期待できます。



3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

I. EV急速充電器の設置促進

取り組み指標	2013年度	2025年度	2030年度	2040年度
EV急速充電器の設置口数 (道の駅)	—	3口	※道の駅にて計画的かつ着実な設置を推進	

■目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点のEV急速充電器の設置口数の状況(2025年度) - 3口
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - 道の駅等におけるEV急速充電器の設置促進に向けて関係機関等との協力を努める。
 - 設置においては、防災拠点となっている箇所や自治体や事業者との調整が整った箇所から設置に必要な占用許可等に関する相談体制の構築の検討を行う。
 - 道の駅や交通拠点整備において、EV普及促進に向け、国による補助金など事業者等が参画しやすい施策などについて、道路管理者より周知等を行うなど、設置促進に向けた環境づくりに努める。

<ロードマップ>

- ・EV急速充電器設置促進に向けた関係機関等への協力(～2040年度)
- ・EV急速充電器設置箇所にかかる占用許可等への相談(～2040年度)
- ・補助金等の周知による設置促進に向けた環境づくり(～2040年度)



▲EV急速充電器(道の駅いとまん)

沖縄トピック (EV普及施策)

沖縄県は、沖縄の離島・過疎地域における移動手段の確保と脱炭素の両立を図るため、再生可能エネルギーと連携したEV導入を進め、持続可能で安心な地域交通の実現を目指す取り組みを実施しています。



▲離島EVカートの例(多良間村)

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野 II. 自転車利用促進

取り組み指標	2013年度	2025年度	2030年度	2040年度
自転車通行空間の整備延長(直轄国道)	4.2km	14.6km	自転車ネットワークと連携し、直轄国道における自転車通行空間を確保	
シェアサイクルの導入市町村数	—	12市町村	自治体の導入に合わせ、シェアサイクルポート設置の占用許可を検討	

■ 自転車通行空間の整備状況と計画

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の取組状況(2025年度)
 - － 自転車通行空間(直轄国道): 14.6km
 - － シェアサイクルの導入市町村数: 12市町村
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - － 自転車推進計画、自転車ネットワーク策定に向けた自治体への支援の実施。
 - － 直轄国道における自転車ネットワーク対象箇所
の自転車通行空間の確保。

<ロードマップ>

- ・自治体の自転車ネットワークと連携した、自転車通行空間の確保(~2040年度)
- ・自治体のシェアサイクル導入に合わせた、直轄国道上のポート設置に関する占用許可(~2040年度)

自転車通行空間の整備



▲自転車道整備状況(国道58号 名護市)



▲矢羽根整備状況(国道58号 名護市)

自転車シェアリングの普及



▲国道敷地内でのシェアサイクルポート設置

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

Ⅲ. 渋滞対策の推進(主要渋滞箇所における渋滞対策)

取り組み指標	2023年度	2030年度	2040年度
主要渋滞箇所数	166箇所	156箇所	146箇所

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ <取組施策>

- ・主要渋滞箇所数(2023年度) - 166箇所
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - 2013年1月に主要渋滞箇所が特定されて以降、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3月時点で38箇所以上(約2割)が主要渋滞箇所から解除になっている。
 - 渋滞対策の推進により自動車の走行速度が向上すれば自動車からのCO2排出量削減も期待されるため、これからは交通容量の拡大や混雑度の改善だけではなく旅行速度にも着目し、サービスレベルを向上させることも目的として各種対策を推進し、CO2削減に取り組む。

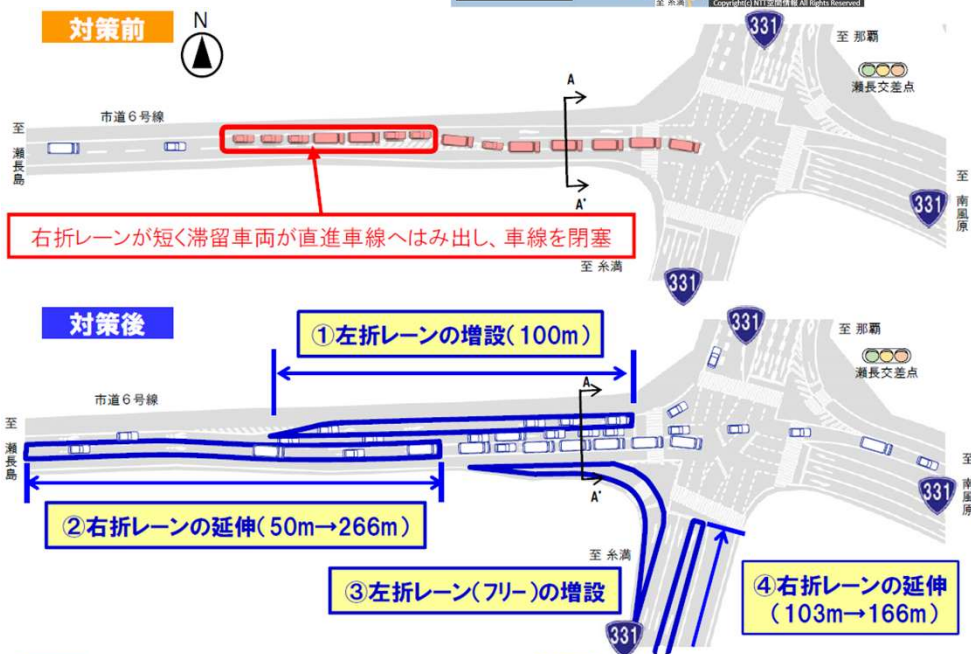
<ロードマップ>

- ・主要渋滞箇所の削減: 10箇所(2025~30年度)
- 10箇所(2031~40年度)

【位置図】



【広域図】



3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

Ⅲ. 渋滞対策の推進(TDM(交通需要マネジメント)の実施)

取り組み指標	2023年度	2030年度	2040年度
TDM実施箇所数	1箇所	TDMの実施を引き続き検討	

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ <取組施策>

- ・TDM実施箇所数(2023年度) - 1箇所
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - 沖縄地方渋滞対策推進協議会での議論を踏まえ、各自治体における通勤時の時差出勤や観光交通等をターゲットにした経路変更等を促すTDMの社会実験の促進について沖縄総合事務局として支援する。
 - 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、交通量を有効活用する取組を社会全体で推進する。

<ロードマップ>

- ・TDM施策:引き続き実施
- ・自治体TDM施策への支援(2025~年度)

2) 迂回ルート及び横断幕・立て看板設置箇所



① 横断幕

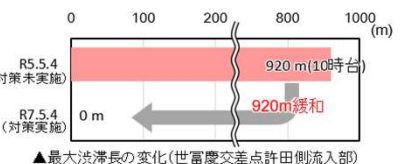
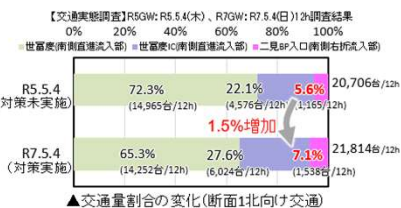


② 立て看板



I. 「経路分散」施策実施による効果検証(①北部方面向け)

- ・断面1を通過する北向け交通のうち、迂回ルートを通る交通割合がR5より約1.5%増加⇒一定の効果を確認
- ・世富慶交差点における最大渋滞長がR5年より約0.9km緩和⇒一定の効果を確認



3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

IV. 公共交通利用促進(交通結節拠点の整備等)

<計画目標>

- 交通結節点の事業化及び推進、公共交通輸送人員の増加
 - 交通結節点の整備推進やモノレール駅での交通結節の強化により公共交通の利便性向上。
 - 沖縄の交通課題である自動車依存からの脱却を目指しながら、交通転換による脱炭素化を目指す。

■目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- 現時点の取り組みの状況(2024年度):
 - バスレーンについて朝夕10kmの整備完了
 - 基幹急行バスを往復13便運航
 - 公共交通利用者4,594万人
- 目標達成に向けた取組施策:
 - 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画に基づき、基幹バスシステムの推進。
 - 基幹バス58号ルートへのバスレーンの整備延長を導入検討。
 - 交通結節点として沖縄市胡屋・中央地区、名護市名護漁港周辺の2箇所にてバスタ計画の調査中
 - 多機能バス停の設置を検討。
 - 将来の連節バスの運行も視野にバスベイの延長を導入検討。

<ロードマップ>

- 基幹バス58号ルートへのバスレーンの推進(2022~40年度)
- 主要バス停への多機能バス停の整備推進(~2040年度)



3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野 V. その他

<計画目標>

- ・高速道路※の利用向上
- ・道路緑化

■目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<高速道路※の利用向上 取組施策>

- ・目標達成に向けた取組施策：
 - －ハシゴ道路ネットワークの整備推進による高速道路※へのアクセス性向上
(参考)ハシゴ道路ネットワーク
 - ・南北を走る強固な【3本の柱】(国道58号・沖縄自動車道・国道329号)
 - ・3本の柱を支える【東西連絡道路】
 - ・高速道路を使いやすくする【インターチェンジ】

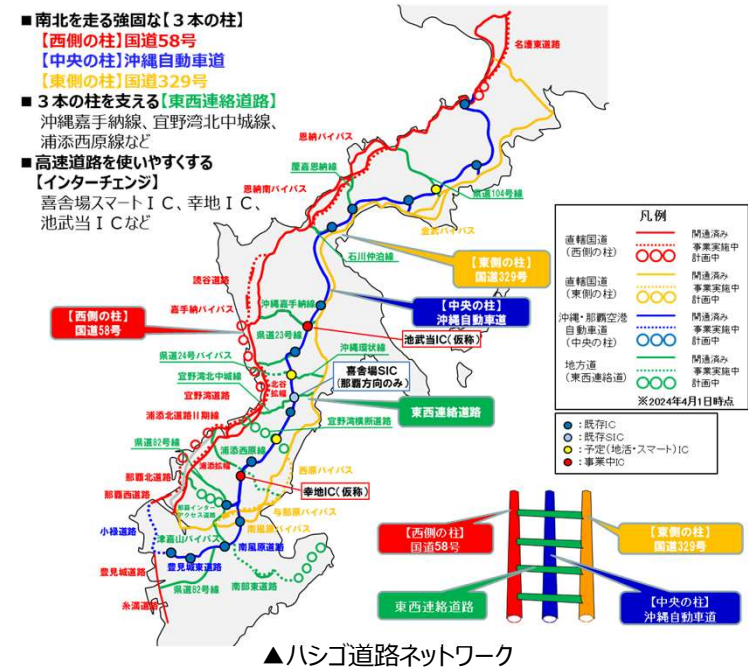
<道路緑化 取組施策>

- ・目標達成に向けた取組施策：
 - －道路整備に合わせた道路緑化の推進。
 - －街路樹管理・診断の充実に向けた、新技術等の採用の検討
 - －撤去街路樹の移植先確保など利活用に対する検討

<ロードマップ>

- ・高速道路の利用向上・道路緑化の取り組みを引き続き実施

※本項目における「高速道路」とは、高速自動車国道、高規格道路を指します。



▲連続する街路樹 (国道58号那覇市前島)



▲連続する街路樹 (国道331号糸満市真栄里)

4. その他計画の実施に関し必要な事項

① 脱炭素化施設等の設置

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を促進する。道路法施行令第16条の2に規定する脱炭素化施設等のうち、下表の施設の設置を促進する。

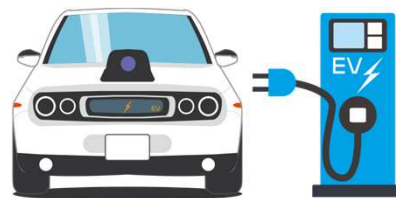
＜表 設置する脱炭素化施設等＞

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
EV充電機器、EV充電施設	電気自動車、プラグインハイブリッド車への給電
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	シェアサイクル・シェア電動モビリティポートとして運用

＜取組例の紹介＞

■EV充電機器、EV充電施設

道路利用分野の施策である、「EV急速充電器の設置促進」の目標達成に向け、道の駅等への、民間等による道路占用制度の活用による設置を促進する。



■シェアサイクル器具、シェアモビリティ器具

道路利用分野の施策である、「自転車利用促進」の目標達成に向け、歩道等の道路区域への、民間等による道路占用制度の活用による設置を促進する。



＜図 EV充電施設設置例 (道の駅(糸満市))＞



＜図 サイクルポートの例(国道敷地内)＞

4. その他計画の実施に関し必要な事項

② 道路協力団体との連携

■道路協力団体の協力を得て実施する必要がある道路の脱炭素化

- 1)花壇整備・植栽管理
- 2)太陽光発電設備又は風力発電設備の設置・管理
- 3)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
- 4)道の駅等におけるEV充電器機又は水素供給施設の設置に関するニーズ調査
- 5)道路の脱炭素化の推進に係る広報活動

(現在の取り組み)

1)特定非営利活動法人しまづくりネット

- ・地域に賦存する公共財産(幅広歩道、高架下空間、道路余剰地等)を活用して、自転車駐輪施設、パーク&バスライド駐車場、一般駐車場などのサービスを有料で市民に提供することで渋滞緩和を図り、その収入により経済的に自立した業務を実施することで、既存道路用地を活用した脱炭素化を図る。



パーク&バスライド一般有料駐車場



歩道上の有料自転車ラック

■今後の取り組みの方向性

引き続き関係協力団体と連携を図り脱炭素化に向けた取り組みを促進する

4. その他計画の実施に関し必要な事項

③ ネイチャーポジティブ政策の推進

- ・道路と自然の共存を目指し、沖縄での希少動植物等の保全に取り組み、自然環境に配慮した施策を実施。
- ・各施策について、関係団体と協力し、有識者を含む協力団体から意見を頂くなど協議会にて実施内容を検討。
(関係団体:環境省やんばる自然保護官事務所、沖縄県)(協力団体:県芸術大学、国頭村、沖縄ゆいまーるプロジェクトなど)
- ・地元学校関係者との連携により、学生作成のポスターを用いた周知

■目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

(1)ロードキル対策 ※ロードキルとは道路による影響で野生動物が死亡・負傷すること

①ドライバーへの注意喚起

- ・路面表示設置数：18箇所(国道58号)
- ・標識設置数：1基(国道58号)

②道路への侵入防止対策

- ・クイナフェンス設置、小動物横断路(トンネル)設置など

③カーナビでの周知及び注意喚起

- ・車載マルチメディア画面へのポップアップ表示と音声通知

(2)小動物保全施設(クイナフェンス等)の維持管理

- ・施設周辺の除草による小動物発見性向上、側溝・横断路清掃等による小動物移動機能の確保など
- ・道路内への進入防止フェンス等の補修による機能の確保

(3)環境保全への広報

- ・地元小学生によるポスター作成及び周知

(4)関係機関との連携による対策検討

- ・会議等での野生動物交通事故情報共有及び対象動物別の対策等の検討
- ・やんばる地域ロードキル発生防止に関する連絡会議、道路管理者WG

<ロードマップ(25年~30年)>

上記取組の継続のほか、以下の内容について検討を図る

- ・ロードキルホットスポットの選定、対策及び効果検証の実施
- ・官民連携によるカーナビ等の活用による認知強化
- ・地域住民、小学生、地元高校サイエンス部等とのロードキル対策の広報活動
- ・動物検知システムの活用による認知強化の検討



(1)-①関連写真



(1)-①関連写真



(1)-②関連写真



(1)-②関連写真道路下に「クイナトンネル(横断路)」



(2)関連写真(除草)



(3)関連写真

(♪ポーン) この先、動物の飛び出しが多い場所です。速度を落とし、周囲の動きに注意してください。



(1)-③関連写真

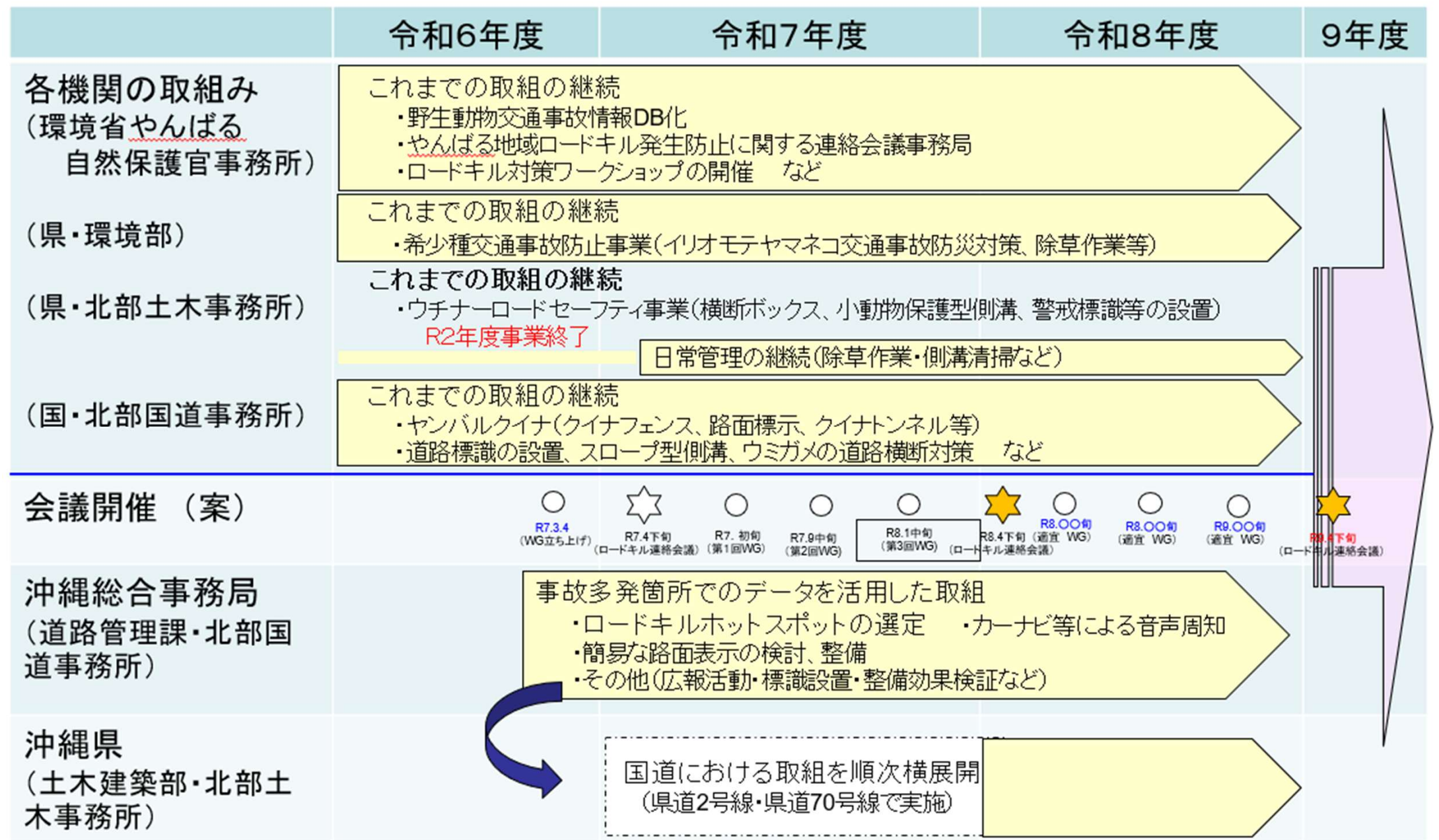
※画面はイメージです



(4)関連写真

4. その他計画の実施に関し必要な事項

③ ネイチャーポジティブ政策の推進



4. その他計画の実施に関し必要な事項

③ ネイチャーポジティブ政策の推進

【これまでの取組状況】

ヤンバルクイナ保全に向けては、これまでに次の取組を実施。

- ・平成17年、20年：ヤンバルクイナ注意標識 (ドライバーへの注意を促す)
- ・平成19年、21年、27年：クイナフェンスの設置 (山から道路に入らないようにする)
- ・平成22年：クイナトンネルの施工完了 (安全に道路下を横断出来る)
- ・令和4年度：路面標示(ピクトグラム)設置 (ドライバーへの注意を促す)

※ 国指定天然記念物であり、絶滅危惧種に指定されているヤンバルクイナは飛ぶことが出来ず、道路を横断する際に車に轢かれる事故が後を絶たない。そのため、ドライバーへの注意を促す目的として、注意標識や路面標示の設置及び道路への進入を防止する「クイナフェンス」の設置や道路を横断せずとも道路を渡る事が出来るよう、道路下に「クイナトンネル(横断路)」を設置する取組を実施している。



ヤンバルクイナ
注意標識の設置



クイナフェンスの
設置



クイナトンネル
(横断路)



路面標示

ケナガネズミ保全に向けては、令和7年度に次の取組を実施。

- ・ロードキル事故多発期の前に路面標示の設置 (ドライバーへの注意を促す)
- ・国頭村立 奥小学校の生徒によるケナガネズミの注意喚起ポスターの作成及びセブンイレブン沖縄店舗に設置 (広報活動)
- ・トヨタレンタカーのカーナビから画面表示及び音声通知 (ドライバーへの注意を促す)



国道58号 路面表示
(国頭村)



名護勝山病院前店



※カーナビの画面はイメージです

(ポーン)
この先、動物の飛び出しが多い場所です
速度を落とし周囲の動きに注意してください

4. その他計画の実施に関し必要な事項

③ ネイチャーポジティブ政策の推進

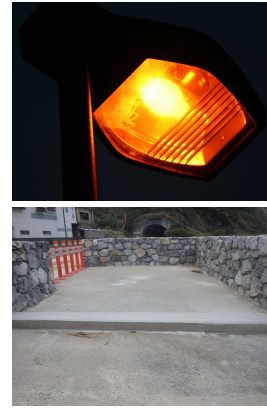
【これまでの取組状況】

ウミガメ保全に向けては、これまでに次の取組を実施。

- ・ウミガメ改良照明(カトルーパー、紫外線カットランプ)
砂浜に道路照明が当たらないようにする事で、明るい方向に歩く性質のある仔ガメが、間違えずに海に向かえるための対策
- ・ソフトポールの設置 (親ガメが道路に入らないようにする)
- ・ネット+植栽の設置 (親ガメが道路に入らないようにする)
- ・段差の設置 (仔ガメが道路に入らないようにする)



カトルーパー
(砂浜に光が届きにくい形)



オカガニ、オカヤドカリ保全に向けては、これまでに次の取組を実施。

- ・カニさんトンネル(横断路)の設置 (安全に道路下を横断出来る)
- ・カニ渡りネットの設置 (道路から護岸を乗り越えて海に移動出来る)
- ・カニ標識 (ドライバーへの注意を促す)
- ・スロープ型側溝、カニさんトンネル、護岸スリット (側溝からトンネルを
通って、スリット(溝)をつたって、道路を横断出来る)

※オカガニ類やオカヤドカリ類は、産卵のため海岸部と内陸部を行き来しているが、護岸等の道路構造物による移動の阻害や道路に進入し車に轢かれる事故が発生している。その対策として道路を横断せずとも道路を渡る事が出来るよう、道路下への横断路の設置や護岸を越えやすくするためのカニ渡りネットの設置を行っている。

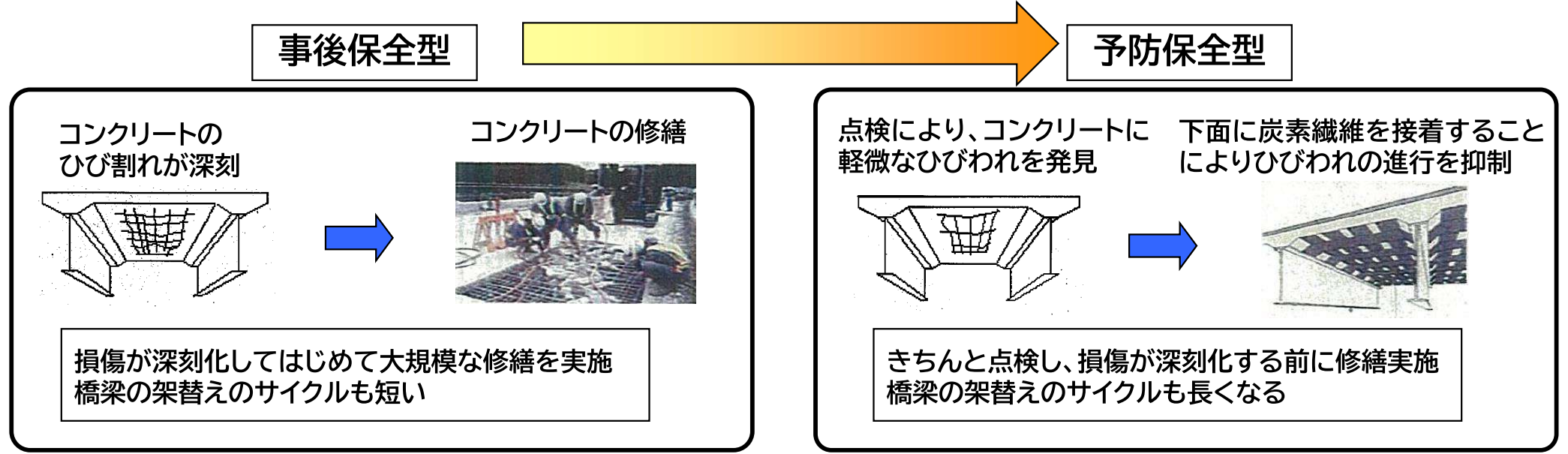


4. その他計画の実施に関し必要な事項

④ サーキュラーエコノミー政策の推進

取組例の紹介

- ・ 沖縄総合事務局では、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」へ移行し、構造物の長寿命化を図る
- ・ 予防保全型の修繕により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う



適切な管理により長持ちしている橋梁の例



長田橋
(昭和28年完成 供用年数71年 国道58号)



比謝橋
(昭和28年完成 供用年数71年 国道58号)

4. その他計画の実施に関し必要な事項

⑤ 歩道白舗装等の推進

現時点の白舗装整備率:36%(2025年度時点)

ヒートアイランド対策や歩行環境の改善を図る観点から、地域特性や周辺環境に配慮しつつ、白舗装の整備を計画的に進め、整備率の向上を目指していく。

①取組例の紹介

- ・ 琉球石灰岩を用いた白い舗装により、通常の黒い舗装に比べ蓄熱の緩和を図り、ヒートアイランド対策効果に期待。
- ・ 観光施設周辺や自然景観と調和のとれた白舗装整備による沖縄らしい景観形成に寄与

②今後の取組の方向性

- ・ 琉球石灰岩を用いた白舗装の推進を図る
- ・ 【その他舗装技術の採用検討】保水性の高い舗装について、新技術などを含めて採用を検討する

【琉球石灰岩を用いた舗装(白舗装)の特徴】

- ・ 琉球石灰岩を骨材に用いた舗装は、明度が高く路面の蓄熱を抑制しやすい特性を有する
地域固有の自然素材を活用することで、暑熱環境の改善と沖縄らしい景観形成の両立が可能となる
⇒沖縄の自然景観と調和した白舗装により、歩きたくなる歩道空間の創出
(ウォーカブルで低炭素な人流、自然景観と調和の取れた道路)



▲歩道の白舗装状況①(国道58号名護市)



▲歩道の白舗装状況②(国道331号南城市)

4. その他計画の実施に関し必要な事項

⑥ 伐採木等の再資源化・再利用化の促進

亜熱帯気候による頻繁な植栽の剪定



▲植栽が生い茂る状況
(国道58号宜野湾バイパス)

亜熱帯気候の影響により、沖縄の樹木は生長が旺盛で、街路樹の剪定回数が多く、廃棄処分時にCO₂を排出。

台風襲来による倒木や枝折れによる伐採



▲台風による倒木被害(国道331号)

毎年沖縄には多くの台風が襲来し、倒木や枝折れ等が発生。被害にあった植栽の廃棄処分時にCO₂を排出。

【参考】

沖縄地方の台風接近数:7.3回/年
(出典:気象庁データ
2015年~2024年の10年平均)

これまで焼却処分していた剪定・伐採木について
再資源化(バイオマス発電等への利用)・再利用を推進

■目標達成に向けた取組施策

<取組施策>

- ・再資源化
 - －バイオマス発電への活用検討を推進
- ・再利用
 - －マルチング材へのチップ化
 - －ベンチ等での活用
 - －琉球漆器への材料としての支給
 - －紅型等の染料利用
 - －事業による伐採予定木の移植 など

※バイオマス発電とは

- ・ バイオマス(動植物などから生まれた生物資源)を燃焼することで発電するもの。
- ・ 燃焼時に生じるCO₂はバイオマスが吸収したCO₂を再び大気に還すものであるため、大気中の二酸化炭素濃度上昇に影響しない、カーボンニュートラルな発電方法。
- ・ 本来廃棄される予定の原料を用いるためサーキュラーエコノミーにも寄与。

5. ロードマップ

		2024年度	2030年度	2040年度	2050年度
道路管理分野	道路関係車両の電動化	・パトロールカー、公用車：環境配慮契約法等に基づく自動車購入・調達を行う ・他車両：民間の技術開発状況に応じて導入計画検討、試行導入・検証。検証結果を踏まえ、導入促進	【電動車化率】 国直轄 100%※1		
	道路照明のLED化	・LED照明に切替 ・新技術の検討、試行・検証、導入	【道路照明のLED化率】 国直轄 100%		
	再生可能エネルギー活用	・電力調達時の再エネ比率の要件・基準の見直し・改善 ・更なる再エネ調達の移行を推進	【再エネ調達率】 国直轄 60%※2 ・自家発自家消費型の太陽光発電設備の導入推進	【再エネ調達率】 国直轄 80%※2※3	
	道路空間への太陽光発電設備の導入	・ポテンシャル箇所の基本計画、設計検討の実施 ・橋梁の電気防食への太陽光パネル等の導入検討 ・道路付属物(バスタ等)への太陽光発電設置検討 ・新技術の導入検討、実証試験の実施	【太陽光発電施設の設置数】 国直轄 2箇所	【太陽光発電施設の設置数】 国直轄 4箇所	
道路整備分野	低炭素アスファルトの導入促進	・現地や製造プラントを含む施工環境が整い次第、修繕工事等で導入	【低炭素アスファルトの合材使用率】 道路全体 6%	【低炭素アスファルトの合材使用率】 道路全体 14%	
道路利用分野	EV急速充電器の設置促進	・EV充電器設置促進に向けた関係機関等への協力 ・EV充電機器設置箇所にかかる占用許可等への相談 ・補助金等の周知による設置促進に向けた環境づくり			
	自転車利用促進	・自治体の自転車ネットワークと連携した、自転車通行空間の確保 ・自治体のシェアサイクル導入に合わせた、直轄国道上のポート設置に関する占用許可			
	渋滞対策の推進 (主要渋滞箇所における渋滞対策)	・主要渋滞箇所の削減：10箇所	【主要渋滞箇所数】 国直轄 156箇所 ・主要渋滞箇所の削減： 10箇所	【主要渋滞箇所数】 国直轄 146箇所	
	渋滞対策の推進 (TDM(交通需要マネジメント)の実施)	・TDM施策：引き続き実施 ・自治体TDM施策への支援			
	公共交通利用促進	・基幹バス58号ルートへのバスレーンの推進 ・主要バス停への多機能バス停の整備推進			
	その他	・引き続き取り組みを実施			

道路ライフサイクル全体のカーボンニュートラルの実現

カーボンニュートラルの実現