

4. 主要渋滞箇所について

4.1 道路脱炭素化推進計画策定に向けた渋滞対策目標の設定

4.1 道路脱炭素化推進計画策定に向けた渋滞対策目標の設定

- 令和7年4月16日に公布され、同年10月1日施行された「道路法等の一部を改正する法律」に伴い、「道路脱炭素基本方針」が策定。
- 効果的な渋滞対策の推進及び対策に伴うCO₂削減を図るため、本渋滞対策協議会にて徳島県の目標値を設定することを提案。
- 今後達成状況について、継続的にフォローアップを行う予定。

道路脱炭素基本方針

全国目標は一般道路を対象に、
2030年までに主要渋滞箇所約500箇所解消※が目標
※対策実施後のモニタリング箇所を含む

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

1 政府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**
道路建設から管理までの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（道路照明のLED化、低炭素材料の開発・導入促進等）
- (2) 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・収容等を促進するため、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・給電等・蓄電の取組を推進（太陽光発電設備の導入、EV急速充電器の設置促進等）
- (3) 低炭素な人流・物流への転換**
自転車等の低炭素な移動手段への転換や、低炭素な物流システムの構築を促進（自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進、ダブル連結トラックの利用環境の整備等）
- (4) 道路交通の適正化**
ボトルネック箇所や局所的な渋滞箇所における対策を行い、道路交通を適正化（主要渋滞箇所の渋滞対策、「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活空間の適切な機能分化等）

渋滞対策の目標



■先進事例

- 右折待ち車両による直進阻害や車線変更をする車両が多いことから、車線専用の見直し（直右、直左レーンの分離）を実施



※1 社会資本整備審議会（道路分科会）第1回基本政策委員会資料3に基づく。
※2 対策実施後のモニタリング実施箇所を含む。
※3 都府県又は指定市町村の道路交通混雑緩和対策基本方針、道路利用者の時間的変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率利用、発生源の調整等により、交通量を調整し（交通行動の調整）する手法。

出典：左 道路局 道路分野の脱炭素基本方針（概要版） P.1
右 道路局 道路分野の脱炭素政策集ver2.0 P.19

渋滞対策目標（徳島県）

▼主要渋滞箇所数（R8.2月時点） 計：70箇所

