

道路脱炭素化 基本方針(案) 概要

令和7年6月20日
国土交通省道路局



道路法の基本理念の創設

道路管理に関わる様々な関係者が、道路法によって実現すべき理念について認識を共有できるよう、新たに基本理念を創設

(この法律の目的)

第一条

この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

(基本理念)

第一条の二

道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、**道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮**しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み

- 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
- 脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和

背景・必要性



気候変動に伴う
災害の激甚化・頻発化

**地球温暖化
防止**

2030年度46%、2035年度60%、2040年度73%削減※
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%

※2013年度比

全ての道路管理者による積極的な取組が必要

改正概要

道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入

道路脱炭素化基本方針【国】

- ・ 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- ・ 国が実施すべき施策の基本的方針
- ・ 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項 等

方針提示

報告

道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】

- ・ 道路の脱炭素化の目標
- ・ 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- ・ 計画の実施に必要な事項

脱炭素化技術の活用を促進

① 脱炭素化の道路構造への転換

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
(CO2排出量7～18%削減)

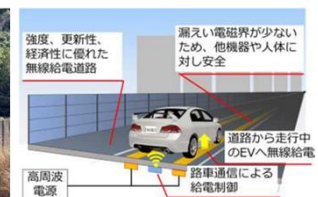
② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

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

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る



太陽光発電施設



走行中給電施設

道路脱炭素化の今後の進め方

令和7年4月16日

改正道路法 公布

令和7年6月20日

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会
(道路脱炭素化基本方針(案)について審議)

令和7年夏頃
(予定)

パブリックコメント

[・ 道路脱炭素化基本方針 (案) ・ 政省令改正]

令和7年10月1日
(予定)

改正道路法・政省令 施行
道路脱炭素化基本方針 策定
【策定者：国土交通大臣】

そのほか、計画策定マニュアル・脱炭素化政策集改定等も予定

令和7年度内 (地方整備局等)
(予定)

順次 (高速道路会社・地方公共団体等)

道路脱炭素化推進計画 策定
【策定者：各道路管理者】

改正道路法に基づく道路脱炭素化基本方針の策定

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（「道路脱炭素化基本方針」）を定め、社会資本整備審議会は、道路脱炭素化基本方針を調査審議

（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 道路脱炭素化基本方針は、地球温暖化の防止を図るための施策に関する国の計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 国土交通大臣は、道路脱炭素化基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、環境大臣その他の関係行政機関の長に協議しなければならない。

5 国土交通大臣は、道路脱炭素化基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

（社会資本整備審議会の調査審議等）

第七十九条

社会資本整備審議会は、国土交通大臣の諮問に応じ、国土開発幹線自動車道建設会議の権限に属せしめられた事項を除き、道路整備計画、道路脱炭素化基本方針、国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査審議する。

2 略

道路脱炭素化基本方針(案)(概要版)

国土交通省(令和7年〇月)

一 道路の脱炭素化の推進の意義 及び目標に関する事項

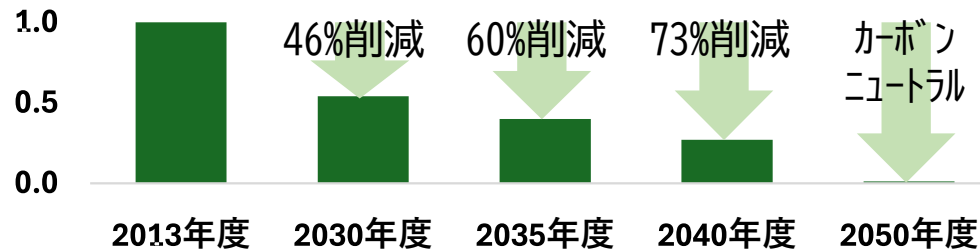
1 道路の脱炭素化の推進の意義

- 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、道路管理者による協働の促進や対策強化が必要。

2 道路の脱炭素化の推進の目標

道路全体の目標

(我が国全体の削減目標と同一に設定)



道路管理分野【Scope1,2】

分野全体に関わる**定量的な削減量**を目標(2040年度73%削減等)



道路整備・利用分野【Scope3】

個別施策の内容や目標を可能な限り設定し、全体の削減目標に貢献
(今後、分野全体の定量的な削減目標を検討)



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・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を推進

(太陽光発電設備の導入、EV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

(自転車の利用促進、ダブル連結トラックの導入促進等)



(4) 道路交通の適正化

ボトルネック箇所や局所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プラスの導入等)



2 重点的に推進する施策(今後5か年)

脱炭素化に併せて**コスト縮減**や**地域活性化**などの効果が高い施策について「**重点プロジェクト**」として推進

道路照明のLED化、再生エネルギーの活用、低炭素な材料の導入促進、自転車の利用促進、渋滞対策の推進、ダブル連結トラックの導入促進

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、 その他の道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項

1 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定

(1) 計画期間:2040年度までを設定

(2) 目標設定の考え方

道路管理分野【Scope1,2】

- 分野全体及び個別施策毎に**2040年度削減目標を設定**
- 短期目標として2030年度削減目標の設定が望ましい
- 主要な施策については、以下に留意して設定
 - ✓ 国が管理する道路:
道路照明LED化・道路関係車両電動車化 100% (2030年度)
再生エネルギー活用60%(2030年度)
 - ✓ 高速道路会社が管理する道路:
国が管理する道路と同様の対応が望ましい
 - ✓ 地方公共団体等が管理する道路:
国が管理する道路における進捗状況を踏まえ、
計画期間内のできる限り早い段階で同様の対応を目指す

道路整備・利用分野【Scope3】

- 対象道路・地域の状況を踏まえて**個別施策毎に**、CO2排出量の削減率、もしくは整備指標などの**目標を設定**

※ 各施策の目標設定に際しては、
「道路分野の脱炭素化政策集」を参考



2 その他の道路脱炭素化推進計画に関する基本的な事項

(1) 目標達成のための施策

- 「道路管理分野」、「道路整備分野」、「道路利用分野」に大別し、各分野の**具体的な施策内容**や**ロードマップ**を記載
- 政府は、地方公共団体の道路管理者向けの**「計画策定マニュアル」**を作成し、計画の策定を支援

(2) 脱炭素化施設等の設置

- 道路区域内へ脱炭素化施設等(太陽光発電施設、サイクルポート等)を設置する場合は、計画に施設内容や用途を記載
- 道路利用者の**安全性に留意**し、各道路管理者の**脱炭素化施策に資するものを優先**



(3) 道路協力団体の協力

- 脱炭素化施策の推進に際して、公益性や地域貢献活動を行う**「道路協力団体制度」**を積極的に活用することが望ましい
- 道路協力団体を活用する場合は具体的な業務を計画に記載

(4) 計画の公表と報告

- 計画を策定・変更したときは、**国は公表、国以外は国土交通大臣に報告**(国以外も公表に努める)
- 複数の道路管理者で**共同して計画策定も可能**(その場合における公表・報告は共同で行う)
- 目標の達成状況について、各道路管理者において、**定期的なフォローアップと公表**を行うことが望ましい

四 その他の道路の脱炭素化推進のために必要な事項

1 国による計画のフォローアップ

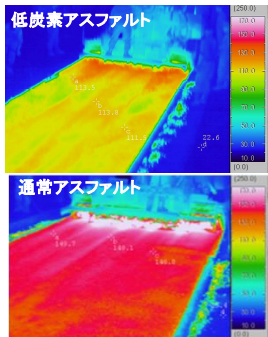
道路脱炭素化推進計画の策定状況や各道路管理者の取組の進捗状況について、国がフォローアップ調査を実施し、年次報告として取りまとめて公表

2 基本方針及び計画の見直し

地球温暖化対策計画や気候変動に関する国際的枠組みの見直し、脱炭素化の新技术の開発状況等を踏まえて、基本方針及び計画を定期的に見直し

3 新技术の活用

低炭素アスファルト、ペロブスカイト太陽電池、走行中給電等の新技术について、国が先導して現地実証等を行い、技術基準策定など活用環境を整備



提供: 積水化学工業(株)



提供: (株)三菱総合研究所

その他の新技术: 路面太陽光発電、路上EVカーシェア等

4 意識の醸成

道路利用者や関係業団体など幅広いステークホルダーへの広報に努め、道路の脱炭素化の必要性に対する理解や協働を促進

5 多様な主体との連携

関係行政機関、民間企業、大学、日本風景街道とのパートナーシップ、道路協力団体等との連携



6 その他の環境政策との調和

ネイチャーポジティブ
生態系に影響を及ぼすロード
キルの対策等の推進



サーキュラーエコノミー
再生アスファルト等のリサイク
ル材料の利用等の推進



(参考) 道路脱炭素化推進計画における主な施策例 (地方公共団体)

道路管理分野



【道路照明のLED化】



【道路関係車両の電動車化】



【再エネ施設の活用(道路管理用)】

道路整備分野



【低炭素な材料の導入】



【低炭素な建設機械の導入】

道路利用分野



【道の駅等でのEV充電器の設置】



【シェアサイクルポートの設置】



【渋滞対策】

(参考) 道路分野の脱炭素化政策集 Ver1.0 (概要版) 1/3

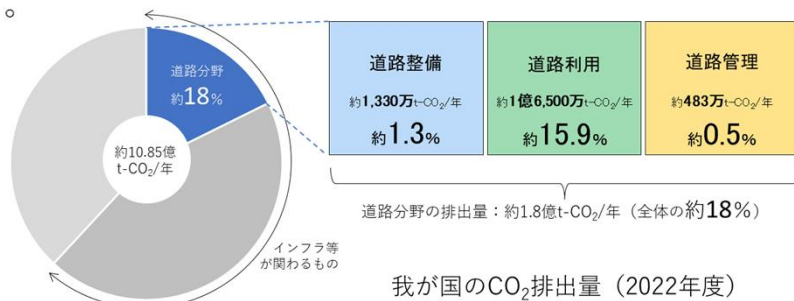
1, 2. はじめに, 現状

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・頻発化等が懸念される中、脱炭素社会の実現に向けた取組が世界各国で進められており、我が国においても、国全体の目標設定やその実現に向けた対策の強化が進められています。

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、次の方向性のもとで、道路の脱炭素化の取組を展開します。

- (1) ハード整備とソフト施策を両輪とした道路空間利活用の適正化、電動車の普及環境の整備など、低炭素で持続可能な道路交通を実現
- (2) ビッグデータやAIを活用した合理的な政策立案を行うとともに、日々進化する新技術を研究し、積極的に活用することで、取組の効果最大化を追求
- (3) 道路管理者間の連携を強化するとともに、関係行政機関、民間企業、大学など、多様な主体と共創し、分野横断的な取組を推進
- (4) 電動車や自動運転車の普及など新たなモビリティ社会の進展を見据えた、災害時における道路管理者としての新たな対策の導入を推進

道路分野については、道路整備、道路利用、道路管理を合わせて約1.8億t-CO₂/年（2022年度）を排出し、国内総排出量の約18%を占めており、脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要があります。



3. 基本的な政策の柱

①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・普及を促進するため、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進します。

<主な施策例>

SA・PAや道の駅での充電器の設置促進、公道上の走行中給電の技術開発・検証、安定した電力活用の観点での蓄電池の導入、太陽光発電設備の導入、大雪等の災害時におけるEVへの充電支援



②低炭素な人流・物流への転換

公共交通、自転車等の低炭素な移動手段への転換の促進、低炭素な物流システムの構築を促進します。

<主な施策例>

モビリティハブ等の交通結節拠点の整備、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、物流の効率化に寄与する中継輸送の推進、新しい物流形態となる「自動物流道路」の実現、路車協調システムの構築などによる自動運転トラックの導入推進



③道路交通の適正化

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箇所の対策を行い、道路交通の適正化を図ります。

<主な施策例>

主要渋滞箇所における渋滞対策、TDM（交通需要マネジメント）の実施、立体交差化や踏切迂回路整備等の推進、路上工事縮減による工事渋滞の緩和、需要サイドとも連携した高速道路インフラのポテンシャルを活かす取組、「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



④道路のライフサイクル全体の低炭素化

新技術を積極的に取り入れつつ、建設から管理までのライフサイクル全体のCO₂排出量の削減を推進します。

<主な施策例>

予防保全による長寿命化の推進、低炭素な建設機械の導入促進策の検討・導入、管理用車両を次世代自動車に転換、低炭素材料の開発導入促進、LEDの道路照明導入、道路管理における再生可能エネルギーの活用、道路緑化の推進と管理の充実、脱炭素化技術の海外展開の促進



4. 協働による2030重点プロジェクト

①LEDの道路照明への導入

国＋高速会社＋自治体

道路の日常管理における電力使用量のうち、道路照明が約7割を占めています。このため、従来の照明よりも消費電力を約56%削減できるLEDへの転換を促進します。また、LEDを標準化するための技術基準を改定、センサー照明など新技術の活用を進めます。



<2030年度の目標>
道路照明のLED化
国：100%
高速会社：100%
自治体：80%

CO₂以外の効果

LED化は寿命が約2.5倍長持ちでライフサイクルコストの縮減

④自転車の利用促進

国＋自治体＋民間企業

乗用車による移動の約4割が5km以下の短距離利用で1人乗りが中心となっています。このため、走行時にCO₂を排出しない自転車利用への転換を促進します。

また、電動アシスト自転車の普及への対応やD Xによる施策促進も行っています。



<2030年度の目標>
自転車通行空間の整備延長
12,000km
シェアサイクル導入市区町村数
500市区町村
「自転車通勤推進企業」宣言
プロジェクトの宣言企業・団体数
250企業・団体

CO₂以外の効果

サイクルツーリズムによる地域活性化、運動効果による健康寿命の延伸

②再生可能エネルギーの活用

国＋高速会社

道路の日常管理のエネルギー消費のうち電力使用が約8割を占めています。このため、CO₂排出量が石油火力発電に比べて約9割削減可能な再生可能エネルギーの活用について、電力調達時を入札要件とすることや道路空間への太陽光発電設備の設置により推進します。また、技術開発状況を踏まえ、ペロブスカイト太陽電池の活用を検討します。



<2030年度の目標>
再生電力調達割合
国：60%
高速会社：60%

CO₂以外の効果

エネルギー地産地消による地域活性化、非常時のエネルギー確保

⑤渋滞対策の推進

国＋高速会社＋自治体＋民間企業

渋滞等により約4割の移動時間のロスが生じており、経済損失につながっています。また、渋滞はCO₂の排出量を増加させ、渋滞等によるCO₂排出量は、日本の総排出量の1.3%に相当するため、主要渋滞箇所の対策を行います。また、TDM（交通需要マネジメント）や自動車ボトルネック踏切への対策等の渋滞対策を推進します。



<2030年度の目標>
主要渋滞箇所
約500箇所解消※
※：2023年度比、対策実施箇所などのモニタリング実施箇所含む

CO₂以外の効果

渋滞対策による地域活性化、オーバーツーリズムの解消、迅速な救急搬送

③低炭素な材料の導入促進

国＋高速会社＋自治体＋民間企業

アスファルト混合物の製造温度を30℃低減し、CO₂排出量を7～18%削減可能な「低炭素アスファルト」の導入を高速道路会社や自治体と協働で推進します。国直轄道路では、製造プラントの整った地域から、早期開放が求められる修繕工事等で導入を推進します。また、セメント代替材料としての産業副産物（高炉スラグ等）の利用や「CO₂固定化コンクリート」の活用にも取り組みます。



<2030年度の目標>
道路工事における
低炭素アスファルトの
合材出荷率
6%

CO₂以外の効果

労働環境の改善、交通開放までの時間短縮、冬季の舗装品質の確保

⑥ダブル連結トラックの導入促進

国＋高速会社＋民間企業

1台で通常の大型トラック2台分の輸送や、走行時のCO₂排出量の約4割削減が可能な「ダブル連結トラック」の導入を促進します。

また、ダブル連結トラックの通行区間やSA・PAの優先駐車マスの拡充など、利用環境の整備を推進します。



<2030年度の目標>
ダブル連結トラック
延べ通行手続き件数
650件

CO₂以外の効果

トラックドライバー不足や時間外労働規制の対応など物流問題の改善

5. 今後の道路分野の脱炭素化目標

主な指標

指標	2013年度	2030年度目標	CO ₂ 削減量 (2013年度比)
(1) 道路関係車両の電動化率	国直轄 2% (2013年度) 高速道路会社 62%(2022年度)	国直轄100% 高速道路会社100%	約0.1万t 約0.1万t
(2) 道路照明のLED化率	国直轄 11.8% 高速道路会社 2.3%	国直轄100% 高速道路会社100% 地方自治体80%	約27万t 約182万t
(3) 再生可能エネルギー活用 (電力調達割合)	国直轄 10.1% 高速道路会社 10.1%	国直轄60% 高速道路会社60%	約7.6万t 約28万t
(4) 太陽光発電施設の設置数	国直轄 20箇所 高速道路会社 159箇所	国直轄 122箇所 高速道路会社 299箇所	約2.9万t 約1.2万t
(5) 急速充電器の設置口数	SA/PA 640口 道の駅 943口 (2023年度)	SA/PA 2,000~2,500口 道の駅 1,000~1,500口	—
(6)	通勤目的の自転車分担率	15.2% (2015年度)	20.0%
	「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数	61企業・団体 (2023年度)	250企業・団体
	自転車通行空間の整備延長	1,247km (2016年度)	12,000km
	シェアサイクルの導入市区町村数	305市区町村 (2022年度)	500市区町村
(7) ダブル連結トラックの 延べ通行手続き件数	0件	650件	約0.1万t
(8) 高速道路の利用率	約16%	20%	約200万t
(9)	主要渋滞箇所数	8,239箇所 (2023年度)	約500箇所解消(2023年度比)
	TDM実施箇所数	61箇所 (2022年度)	累計250箇所(2023年度以降)
	自動車ボトルネック踏切数	573箇所	46箇所削減(2023年度比)
(10) 低炭素アスファルトの合材出荷率	約0%	道路全体 6%	約0.5万t
(11) 道路緑化(高木植樹数)	国直轄 1.4万本 (2022年度)	国直轄 約26万本(2025年度~2030年度)	約1万t

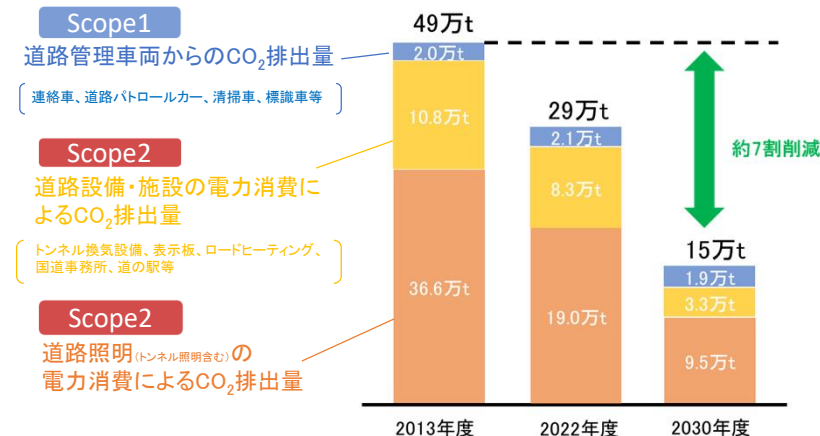
青字は達成目標値: 政府計画で関係する指標が位置付けられているなど確実な達成を目指すもの

黒字は努力目標値: 野心的な目標に向かって施策の推進に努めていくもの

各道路管理者や関係機関との連携により排出量削減に貢献

2030削減目標値(国直轄道路)

国の直轄道路では、道路管理車両の使用による燃料等の使用によるCO₂排出(Scope1)、道路照明、道路施設など電気の使用によるCO₂排出(Scope2)など、道路管理者の事業活動によるCO₂排出量を2030年度までに2013年度比で約7割削減を目指します。



6. サステイナブルな取組に向けて

- 年次報告の公表**
指標の進捗や実績をフォローアップした年次報告を公表
- 政策集のバージョンアップ**
脱炭素化の新技術の開発状況、削減目標に関する国際的動向等を踏まえて、本政策集を機動的にバージョンアップ
- 各道路管理者による脱炭素化の取組の促進**
道路分野全体で脱炭素を進めるため、国だけでなく、高速道路会社、地方自治体など各道路管理者による脱炭素化の取組を促進
- 意識の醸成**
道路分野における脱炭素の必要性の理解を促すため道路利用者や関係企業団体との協働などの意識醸成
- ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーの政策推進**
カーボンニュートラルの取組と相乗効果を図るため、生態系に影響を及ぼすロードキル対策などのネイチャーポジティブの取組、再生アスファルトなどのリサイクル材料の活用などサーキュラーエコノミーの取組をあわせて推進

(参考) 道路管理に伴うCO2排出と道路脱炭素化の取組の関係

道路管理に伴うCO2排出量(2013年度)

約**469万** t-CO₂/年

排出内訳

道路関係車両
の排出

約**27万** t-CO₂/年

道路照明
の電力消費

約**235万** t-CO₂/年

トンネル照明
の電力消費

約**72万** t-CO₂/年

ロードヒーティング
の電力消費

約**58万** t-CO₂/年

その他
の電力消費

(排水設備・表示板・道の駅・SAPA等)

約**77万** t-CO₂/年

道路管理者
の取組

管理用車両を
次世代自動車に
転換
(**▲0.2万** t-CO₂/年)

LED道路照明の整備促進
(**▲209万** t-CO₂/年)

—

—

再生可能エネルギー活用
(**▲35.6万** t-CO₂/年)

(参考) 道路整備に伴うCO2排出と道路脱炭素化の取組の関係

道路整備に伴うCO2排出量(2013年度)

約**1,098万** t-CO₂/年

排出内訳

道路工事時の排出

約**275万** t-CO₂/年

アスファルト・合材製造時の排出

約**201万** t-CO₂/年

生コン製造時の排出

約**308万** t-CO₂/年

鉄鋼製造時の排出

約**314万** t-CO₂/年

道路管理者 の取組

低炭素建設機械の
導入促進

低炭素アスファルトの導入
(**▲0.5万** t-CO₂/年)

低炭素材料の導入促進

(参考) 道路利用に伴うCO2排出と道路脱炭素化の取組の関係

道路利用に伴うCO2排出量(2013年度)

約**1億9,316万** t-CO₂/年

排出内訳

乗用車の排出

約**10,754万** t-CO₂/年

バスの排出

約**450万** t-CO₂/年

二輪車の排出

約**84万** t-CO₂/年

貨物自動車の排出

約**8028万** t-CO₂/年

モビリティハブ等の
交通結節拠点の整備

自転車の利用促進
(**▲28万** t-CO₂/年)

ほこみちの活用等による
快適な歩行空間の整備

「ゾーン30プラス」を始めとする
交通安全対策による
幹線道路と生活道路の
適切な機能分化

—

—

ダブル連結トラックの利用環境の整備
(**▲0.1万** t-CO₂/年)

中継輸送の推進

「自動物流道路」の実現構築

路車協調システムの構築などによる
自動運転トラックの導入推進

需要サイドとも連携した、高速道路インフラのポテンシャルを活かす取組
(**▲200万** t-CO₂/年)

主要渋滞箇所での渋滞対策、TDM(交通需要マネジメント)の実施
「自動車ボトルネック踏切」解消のための立体交差化や
踏切迂回路整備等の推進
(**▲11万** t-CO₂/年)

駐車場予約システム等の導入により、駐車場を探す「うろつき交通」解消

路上工事縮減による工事渋滞の緩和

公道上の走行中給電の技術開発・検証

水素ステーション設置場所の提供協力

SA・PA、道の駅において充電事業者等が行う
EV急速充電器の設置促進

道路管理者 の取組