

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

令和5年9月

国土交通省 道路局

# 目次

1. はじめに	1
2. 現状と課題	2
3. カーボンニュートラルを実現するための4つの柱	3
4. 個別施策の方向性	5
(1) 道路交通の適正化	5
1) 道路ネットワークの構築	5
2) 渋滞ボトルネックの解消	5
3) 自動車利用の抑制・分散の取組	6
4) 自動運転の実装	6
(2) 低炭素な人流・物流への転換	7
< 人流：低炭素な道路交通 >	7
1) 新たなモビリティの導入	7
2) 公共交通の利用促進	7
3) 自転車の利用促進	8
4) 快適な歩行空間の整備	8
< 物流：低炭素な物流輸送 >	9
5) 輸送量の向上	9
6) 輸送の効率化	9
7) モーダルシフトとの連携	10
(3) 道路交通のグリーン化	10
< 走行環境 >	10
1) 電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車の開発・普及促進	10
< 発電 >	11
2) 再生可能エネルギーの活用・支援	11
< 送電 >	11
3) 送電網の収容に道路網を活用	11
< 給電 >	11
4) 電気自動車・燃料電池自動車への充電・充てん環境の構築	11
< 蓄電 >	12
5) 蓄電池の活用	12
(4) 道路のライフサイクル全体の低炭素化	12
1) 道路インフラの長寿命化	12
2) 道路の計画・建設・管理の低炭素化	13
3) CO <sub>2</sub> の吸収・低炭素材料の活用	13
5. おわりに	14

## 1. はじめに

地球温暖化に伴う気候変動により、世界各地で、極端な高温、海洋熱波、大雨の頻度と強度の増加、干ばつの増加、強い熱帯低気圧の割合の増加等の気象及び気候の極端現象が増加しており、各国で地球温暖化への対応が進められている。

米国では 2021 年 11 月に成立したインフラ投資雇用法 (IIJA) により、2022 年度から 5 年で総額 1 兆ドル規模を拠出し、道路や橋の修復及び大規模な事業支援の他、クリーンエネルギーの推進や炭素回収、交通機関の電化・低炭素排出手段への転換などの投資を促進し、気候変動対策を重視した取組を支援している。

欧州においても 2020 年 1 月に欧州グリーンディール投資計画を策定し、2050 年までにカーボンニュートラルを実現するための計画として、10 年間で少なくとも官民合わせて 1 兆ユーロの投資を行うとしている。

このような情勢の中、我が国も 2020 年 10 月に内閣総理大臣の所信表明演説において、「2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち 2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言し、気候変動問題に国を挙げて対応する強い決意を表明した。

かかる方針の下で、2021 年 10 月に「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、国土交通省においても、2021 年 12 月に「環境行動計画」をとりまとめ、持続可能で強靱なグリーン社会の実現に向けて、効果的かつ効率的に、課題に対応していくこととした。

また、2023 年 2 月には「GX 実現に向けた基本方針」、2023 年 7 月には「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」が閣議決定され、エネルギー安定供給と脱炭素分野で新たな需要・市場を創出し、日本経済の産業競争力強化・経済成長につなげていくとしている。

このような流れを受けて、道路分野においても 2050 年カーボンニュートラルの実現を目指すため、「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略」の中間とりまとめを行った。

## 2. 現状と課題

我が国の2020年度のCO<sub>2</sub>排出量は10.4億t-CO<sub>2</sub>である。インフラ整備によって排出されるものやインフラの整備によって排出量の削減に貢献できるものなど、国土交通省所管施策（インフラに関わりのある分野）のCO<sub>2</sub>排出量は6.4億t-CO<sub>2</sub>であり、国内排出量の概ね3分の2（62%）を占めている。また、地球温暖化対策計画（2021年10月閣議決定）において国土交通省所管施策の2030年度削減量目標値の合計は約5,300万t-CO<sub>2</sub>とされている。

一方で、道路を走行する自動車からの排出量と、道路事業のライフサイクル全体の排出量等を含めて、道路分野における2021年度の排出量は約1.75億t-CO<sub>2</sub>で、国内排出量の約16%を占めている。地球温暖化対策計画（2021年10月閣議決定）に記載の道路分野単独での2030年度削減量目標値が約240万t-CO<sub>2</sub>に過ぎないことを踏まえれば、排出量と目標値に大きなギャップがあり、カーボンニュートラルを実現するためには、道路交通に関連する分野の果たすべき役割は大きい。

排出量と目標値のギャップが大きいままでは、2050年カーボンニュートラルの実現という政府目標の達成は厳しい状況である。そのため、運輸部門だけでなく、産業部門や業務その他部門も含めて、更なる排出量の削減を目指すため、道路分野における取組の加速化と他分野との共創領域の深掘り、関係機関との更なる連携が不可欠である。

※国土交通省所管施策（インフラに関わりのある分野）のCO<sub>2</sub>排出量は、第32回社会資本整備審議会技術部会資料より算出

※削減量目標値は「社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会 第39回合同会議」資料より地球温暖化対策計画（2021年10月閣議決定）の数値を合計し算出

※エネルギー起源の二酸化炭素のうち、道路を通行する自動車からの排出量は、運輸部門（自動車、船舶等）の排出量約1.85億t-CO<sub>2</sub>のうち約1.60億t-CO<sub>2</sub>、道路工事等の道路整備や維持管理時の排出量は、産業部門の排出量約3.73億t-CO<sub>2</sub>のうち約1,330万t-CO<sub>2</sub>、道路管理における排出量は、業務その他部門の排出量約1.90億t-CO<sub>2</sub>のうち約140万t-CO<sub>2</sub>、合わせて、道路交通に関連する分野では約1.75億t-CO<sub>2</sub>となり、国内排出量全体の約16%を占める。（排出量は2021年度のものを使用。）

※各部門の排出量は温室効果ガスインベントリ資料「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2021年度）（確報値）」より作成。

### 3. カーボンニュートラルを実現するための4つの柱

道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」で描かれた将来の姿を念頭に、カーボンニュートラルの実現に向けた中長期的な施策の方向性や具体的な施策・ロードマップを整理し、脱炭素化の取組を主体的に力強く実施していく。

閣議決定された地球温暖化対策計画には、「**2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現**」との目標を掲げている。また、道路分野に関連のある運輸部門、産業部門、業務その他部門について、個別の目標・目安を設定しており、運輸部門35%、産業部門38%、業務その他部門51%が示されている。したがって、道路分野においても、CO<sub>2</sub>排出量を少なくとも35%以上削減する必要がある。また、カーボンニュートラルの実現に向けては、2050年に向けて更なる削減に取り組む必要がある。

取組に当たっては、テレワークの普及や少子高齢化の進展等の社会的な変化、さらにはカーボンニュートラルに資する技術的な進歩が想定され、それらの動向を踏まえつつ取り組む必要がある。

以上の認識のもと、新技術の開発をはじめとする技術的な手法だけでなく交通需要マネジメントの手法も総動員し、人々の行動変更を促すことを目指し、次の4つを柱とし、カーボンニュートラルの取組を実施していく。

#### ① 道路交通の適正化

～旅行速度の向上と車両の低速化による適正化～

- ・道路ネットワークの整備や渋滞対策等により、道路交通の円滑化と生産性の向上を図るとともに、生活空間の道路交通の低速化等、当該道路に求められる役割を踏まえた適切な機能分化を推進し、場所に応じた適正な移動により、CO<sub>2</sub>の排出量を削減する。

#### ② 低炭素な人流・物流への転換

- ・新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な交通手段の利用を促進することで、自動車から低炭素な交通手段への転換を進め、CO<sub>2</sub>の排出量を削減する。
- ・道路の面から輸送量の向上、効率化の取組を支え、低炭素な物流システムの構築を促進することで、CO<sub>2</sub>の排出量を削減する。

### ③ 道路交通のグリーン化

- ・ 再生可能エネルギーの活用の潮流を踏まえ、関係省庁・部局と連携し、次世代自動車の開発及び普及を促進させるとともに、道路空間における発電（再生可能エネルギーの導入等）・送電（電力系統整備への協力）・給電（充電・充電インフラ設置への協力等）・蓄電（不安定な再生可能エネルギーへの対応等）の取組を推進することで、道路交通のグリーンエネルギーへの転換を進め、CO<sub>2</sub>の排出量を削減する。

### ④ 道路のライフサイクル全体の低炭素化

- ・ 道路の計画・建設・管理等におけるライフサイクル全体で排出されるCO<sub>2</sub>の排出量を削減する。

## 4. 個別施策の方向性

### (1) 道路交通の適正化

#### ～旅行速度の向上と車両の低速化による適正化～

ガソリン等の化石燃料を用いる内燃機関により走行する車両は、走行速度の低下によりCO<sub>2</sub>排出量が増加することから、道路ネットワークの整備や渋滞ボトルネックの対策等により旅行速度の向上を図ることで、CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待できる。また、生活空間における自動車の低速度化・進入抑制を促す取組により、「生活道路は人が優先」という意識の社会的浸透を図り、場所に応じた適正な移動方法を選択できるような環境を整備することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

#### 1) 道路ネットワークの構築

- ・三大都市圏の環状道路、地方部の高規格道路の整備や四車線化など、大都市圏・地方部において、道路ネットワークの構築を推進し、生産性を高めるとともに、旅行速度を向上させ、CO<sub>2</sub>の排出が少なくなる走行環境を整備する。

#### 2) 渋滞ボトルネックの解消

市街地等における渋滞ボトルネックを解消し、交通を円滑化する。

##### (道路の部分改良の機動的・面的実施)

- ・バイパス整備等によるネットワーク整備に加え、道路の交差点改良・部分改良の機動的・面的な実施や、沿道施設へのアクセスに関する道路交通アセスメント等の取組により渋滞の解消・緩和を推進し、交通の流れを円滑化する。

##### (踏切対策)

- ・開かずの踏切対策における立体交差化や、踏切道周辺の迂回路整備などの対策により、交通の流れを円滑化する。

##### (道路案内の充実)

- ・わかりやすい案内標識等の充実に加えて、道路情報板やETC2.0等を活用した効果的な情報提供を行うことで、道路利用者の効率的な移動を実現する。

(路上工事縮減)

- ・ 路上工事に起因する渋滞を抑制するため、路上工事抑制期間の設定、道路工事調整会議の実施等により、路上工事の縮減及び路上工事に伴う渋滞を緩和する。

(駐車場予約システム)

- ・ 観光地等において、駐車場予約サービスやパークアンドライド等の導入により、空き駐車場を探して移動する「うろつき交通」による交通渋滞等を抑制する。

3)自動車利用の抑制・分散の取組

(料金施策等による交通容量を有効活用する取組)

- ・ ETC2.0等の各種データに基づき道路のサービスレベルをきめ細かく分析し、料金施策を含めた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、交通容量を有効活用する取組を社会全体で推進する。

(生活道路は人が優先という意識の社会的浸透と機能分化)

- ・ 生活空間において、「ゾーン30プラス」をはじめとする面的な速度規制、進入抑制及び速度抑制による交通安全対策等を行うことで、車両の低速度化を促し、「生活道路は人が優先」という意識の社会的浸透を目指す。生活空間における交通安全対策に合わせて、必要に応じて、幹線道路の整備も推進し、道路の適切な機能分化を推進する。

4)自動運転の実装

- ・ 自動運転移動サービスは、地域公共交通の維持や車両の最適な制御による交通の適正化により、CO<sub>2</sub>排出量の抑制・削減が期待されることから、交差点センサ等の実証実験を通じ、その実現・普及拡大に向けた取組を推進する。
- ・ 物流課題の解決に資する自動運転トラックの実現のため、新東名や東北道等において、自動運転専用レーンを設定し、合流支援情報や工事規制情報の提供等に関する取組を推進することで、車両の最適な制御による交通の適正化を図る。

## (2) 低炭素な人流・物流への転換

自動車による移動・輸送は多くのCO<sub>2</sub>を排出していることから、時差出勤やパークアンドライド、テレワーク、エコドライブの推進等の社会全体への働きかけを実施することで、低炭素な交通手段への転換を誘導し、利用者の交通行動の変更を促してきているが、更なる交通行動の変更を促すことがカーボンニュートラルの実現に当たっては重要である。

乗用車の総トリップのうち、5km以下のトリップ数に対する割合は約7割を占めているが、比較的距離の短い移動については、自動車以外の方法での移動が可能な場合がある。その場合、利用者のニーズに応じて、低炭素な交通手段を選択できるよう利用環境の整備と利用の促進を進めていく必要がある。

物流輸送については、従来型のトラックによる輸送から、輸送量の向上と輸送の効率化のため、新しい輸送形態にシフトさせ、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。

### <人流：低炭素な道路交通>

#### 1) 新たなモビリティの導入

- ・ 近年、電動キックボード等の新たなモビリティの開発・活用が進んでいる。
- ・ トリップ長が5km以下の比較的短い距離の移動時に、低炭素な交通手段である新たな小型モビリティが活用される環境を整備し、自動車からの転換を図るとともに、シェアリングサービスの普及の促進による多様なモビリティの利用機会を創出する。
- ・ 新たなモビリティに対応したモビリティハブ等の交通結節の拠点の整備を推進するとともに、民間事業者が所有するプローブデータを含めた各種データを活用し、新たなモビリティがまちに及ぼす影響を分析しつつ、多様なモビリティの利用環境の向上を図る。

#### 2) 公共交通の利用促進

- ・ 日々の生活の可能な範囲において、多くの人員輸送が可能な公共交通の利用を促進することは、渋滞対策に資するだけでなく、人の移動が効率化されることにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減につながる。

- ・ BRT 等の公共交通の導入を支援するとともに、自動運転の活用も視野に入れ、鉄道、バス、タクシー等の交通手段をつなぐ様々な規模・タイプの交通拠点としてバスタ等の整備を行うとともに、MaaS を活用した公共交通等との連携を進め、自動車から公共交通への転換を進める。
- ・ 地域公共交通の維持及び促進の観点から、自動運転の実現に向けて、交差点センサ等を活用した実証実験・実装に向けた取組を進める。

### 3) 自転車の利用促進

- ・ 走行時に CO<sub>2</sub> を排出しない自転車が活用されるよう、自動車、歩行者と分離された走行環境を整備し、自動車から自転車への転換を図る。
- ・ また、トリップ長が 5km 以上の比較的距離の長い移動や移動途中での自転車の活用を促進するため、サイクルトレイン・サイクルバス、シェアサイクルの普及を図る。

### 4) 快適な歩行空間の整備

- ・ 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用や道路協力団体との協働を図るなどにより、居心地が良く歩きたくなる道路空間を形成し、自動車による移動から徒歩による移動への転換を促進する。また、緑陰形成機能や景観向上機能などの道路緑化が果たす役割も踏まえ、快適な歩行空間の整備を推進する。
- ・ 生活空間において、「ゾーン 30 プラス」をはじめとする面的な速度規制、進入抑制及び速度抑制による交通安全対策等を行うことで、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進し、「生活道路は人が優先」という意識を社会的に浸透させることで、自動車利用を抑制する。また、人優先の安全・安心な通行空間の整備に当たっては、例えば、車両速度の抑制を図る際に、植樹ますにより狭さく部や屈曲部を設ける等、景観の向上等の観点も踏まえた工夫を図る。

## < 物流：低炭素な物流輸送 >

### 5) 輸送量の向上

#### (ダブル連結トラック)

- ・ 1 台で従来型のトラック 2 台分の輸送が可能なダブル連結トラックは、深刻なドライバー不足を背景として活用が進められている。ダブル連結トラックの利用により、トラック輸送の省人化や輸送の効率化が図られるとともに、走行時の CO<sub>2</sub> 排出量が削減されることから、物流事業者による利用を促進するため、利用環境の整備を推進する。
- ・ 具体的には、運行状況や事業者のニーズを踏まえて、対象路線（迂回区間として有効な区間等）の拡充を検討するとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車場の整備や特殊車両通行手続きの迅速化を図るなど、ダブル連結トラックの利用環境の整備を推進する。

#### (新たな物流システムの導入検討)

- ・ 平時・災害時を問わない安定した物流の確保、並びに物流の効率化のため、車道以外の道路空間（中央帯・地下等）を活用した新たな物流システムの利活用の可能性や、自動化等の新技術を活用した新たな物流形態の実現に向けた方策などを検討し、物流の効率化を進め、CO<sub>2</sub> 排出量の削減を行う。

### 6) 輸送の効率化

#### (自動運転トラック)

- ・ 自動運転の実現に向けて、自動運転専用レーンを設定し、合流支援情報や工事規制情報の提供等に関する取組を推進する。
- ・ 高速道路の SA・PA において機能高度化施設（自動運転車両の拠点施設）と一体となり整備される駐車場の整備費用の一部を支援する制度も活用しながら、官民の役割分担の下、高速道路における自動運転の拠点施設の整備を推進する。

#### (中継輸送)

- ・ 物流事業者が中継輸送を実施することにより、ドライバーの労働環境改善等につながるとともに、物流の効率化等による CO<sub>2</sub> 排出量の削減が可能となることから、拠点整備等により中継輸送の実施環境の整備を推進する。

#### 7) モーダルシフトとの連携

- ・トラックによる輸送に比べ、大量輸送が可能な鉄道や船舶の輸送はCO<sub>2</sub>排出量が少ない。300km以上の中長距離の輸送において、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換するモーダルシフトを行う例が増加している。
- ・このような背景を踏まえ、物流輸送の効率化を図るため、利用量・取扱量（物流等）の増加が図られるなどの機能強化を行っている空港、港湾、貨物駅等の交通拠点へのアクセス道路の整備を支援することで、モーダルシフトを促進し、CO<sub>2</sub>排出量の削減を行う。

### (3) 道路交通のグリーン化

走行車両を電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車に置き換える道路交通のグリーン化により、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。次世代自動車の開発・普及を関係機関と協力して促進するとともに、道路内での発電・送電・給電・蓄電の取組を進める。

#### < 走行環境 >

- 1) 電気自動車・燃料電池自動車等の次世代自動車の開発・普及促進
  - ・電気、水素等のクリーンなエネルギーを使用する次世代自動車の普及には、引き続き、自動車メーカー等による研究開発が重要である。次世代自動車の普及促進に向け、経済産業省等の関係機関と連携し、次世代自動車の開発を促進する。
  - ・大型の次世代自動車の普及に向けた後押しを行うため、物流拠点を結ぶ主要な道路などを対象に、大型の次世代自動車の寸法等の大型化の動向を確認した上で、車両の幅や長さ等の一般的制限値の緩和や道路構造の基準見直しなどを検討する。

## < 発電 >

### 2) 再生可能エネルギーの活用・支援

- ・ CO<sub>2</sub> の排出量の削減を目的に、再生可能エネルギーを道路管理に活用するため、安全かつ円滑な道路交通の確保を前提に、管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への太陽光発電設備の導入を推進する。再生可能エネルギーの導入に当たっては、PPA (Power Purchase Agreement) 等の第三者所有による導入可能性の検討等、効率的・効果的な導入手法を検討する。
- ・ 再生可能エネルギーの更なる活用に向け、今後の技術開発の状況を踏まえ、路面太陽光発電やペロブスカイト太陽電池等の次世代型太陽電池の導入可能性等を検討する。また、道路空間やその周辺において、風力等の太陽光以外の再生可能エネルギーの活用可能性を検討する。

## < 送電 >

### 3) 送電網の収容に道路網を活用

- ・ 再生可能エネルギーの利用を広域的に行えるように、再生可能エネルギーの供給ポテンシャルが高い地域と電力需要地を結ぶ電力の広域連携システムの整備等、再生可能エネルギー導入拡大に向けて重要となる電力システムの整備に対して、道路空間の活用可能性を関係者と連携して検討する。

## < 給電 >

### 4) 電気自動車・燃料電池自動車への充電・充てん環境の構築 (高速道路や道の駅等での電気自動車の充電環境)

- ・ 電気自動車の普及に当たっては、目的地までの走行距離が長い場合も想定し、移動経路上での充電(経路充電)の環境構築が重要である。
- ・ 高速道路においては、電気自動車の充電環境の充実のため、SA・PAにおける急速充電器について、充電事業者等が行う充電器の設置を促進する。また、給電環境を拡大するため、高速道路の路外に設置された急速充電器も利用できるように、新たな課金・決済の導入を検討する。
- ・ 道の駅においても、充電事業者等が行う充電器の設置を促進するとともに、充電施設案内サインの整備を行う等、充電環境の充実を図る。

- ・都市部等の路外の充電機器が不足している地域においては、道路区域内に充電器を占用で設置することも想定される。その場合、自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通を確保することを前提に、充電事業者が行う道路区域内での占用による急速充電器の設置を支援する。

(走行中給電システム)

- ・走行距離に課題がある電気自動車が安心して移動できる環境を実現するため、走行中給電システムの技術開発を支援し、導入可能性を幅広く検討する。

(水素ステーション整備への協力)

- ・燃料電池自動車の普及促進に向けて、事業者と連携し、水素ステーションの設置場所の提供などに協力する。

## <蓄電>

### 5)蓄電池の活用

- ・再生可能エネルギーの道路管理への活用を検討する際には、再生可能エネルギーが天候等に左右される不安定なエネルギーであることや太陽光発電の夜間電力への活用、災害に伴う停電時の活用の観点から、導入コスト等を踏まえつつも蓄電池と合わせた活用を推進する。

## (4)道路のライフサイクル全体の低炭素化

道路の計画・建設・管理の各段階において、CO<sub>2</sub>の排出量を削減し、道路事業の低炭素化を目指す。

### 1)道路インフラの長寿命化

- ・道路施設のライフサイクル全体の低炭素化を実現するため、道路橋や舗装等について、予防保全の観点から計画的・集中的に長寿命化を図り、インフラの更新頻度を減らすことでCO<sub>2</sub>の排出量の削減を目指す。
- ・さらに、新技術の活用等により、道路のライフサイクル全体の長寿命化を図る。

## 2) 道路の計画・建設・管理の低炭素化

### (計画・設計)

- ・ 縦断勾配が緩やかで線形が良い道路等、計画段階から、走行を効率化する道路を設計し、車両の走行の燃費を考慮する等、必要コストも考慮しつつ、エネルギー効率の良い道路の計画・設計を推進する。

### (輸送・施工)

- ・ CO<sub>2</sub> 排出量の削減を図るため、カーボンニュートラルに資する新たな建設機械や建設輸送の導入・普及促進、プレキャスト化など工法の工夫、ICT施工などを活用する。

### (道路照明の LED 化・高度化)

- ・ CO<sub>2</sub> 排出量の少ない LED の道路照明への導入を推進するとともに、通行状況に応じ、調光制御（センサー照明）などを導入して、道路照明の高度化を図る。特に、直轄国道においては、2030年度の道路照明の LED 化概成を目指す。

### (道路管理用車両を次世代自動車に転換)

- ・ 道路管理用車両から排出される CO<sub>2</sub> 排出量を削減するため、パトロールカー、その他の大型車、特殊車両に次世代自動車を導入する見通しを作成するなど、次世代自動車の導入を積極的に推進する。

### (カーボンニュートラルに資する評価制度の導入)

- ・ CO<sub>2</sub> 排出量と削減量の評価方法を標準化し、民間企業等のカーボンニュートラルに対する取組を公平に評価できる仕組みの導入を検討する。

## 3) CO<sub>2</sub> の吸収・低炭素材料の活用

### (道路緑化の推進と管理の充実)

- ・ 街路樹は、景観向上機能や緑陰形成機能、環境保全機能等の多様な機能により道路空間や地域の価値向上の一翼を担っている。CO<sub>2</sub> の吸収源としての街路樹の機能を踏まえ、街路樹の健全な育成や機能の拡充により、カーボンマイナスを目指せるよう、道路緑化の推進を図るとともに、計画的な管理の充実に向けた考え方を整理・普及させる。

### (低炭素材料の開発導入促進)

- ・ CO<sub>2</sub> 固定化（吸収）コンクリートや中温化アスファルト舗装など、低炭素材料の導入を促進する。

## 5. おわりに

本中間とりまとめは、政府の目標である「2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現」を達成するため、道路分野の取組を加速化させるだけでなく、他分野との共創領域の深掘りや関係機関との更なる連携を行うために必要な取組を中間的にとりまとめたものである。

今後、中間目標年である2030年までの取組、最終目標年である2050年までの取組について、現在の排出量と2030年度削減量目標値に大きなギャップがあることを踏まえ、CO<sub>2</sub>削減量の数値目標の設定も含め、具体化を図り、ロードマップを検討・作成していく予定である。取組の具体化に当たっては、テレワークの普及や少子高齢化等の社会的・技術的な動向を踏まえつつ、施策の普及促進策や財源の確保、民間による投資の促進等も含め、検討・実施していく。また、具体化した取組については、フォローアップを行い、フォローアップ結果に基づき、取組を加速させていく予定である。