
**地方公共団体向け
道路脱炭素化推進計画
策定マニュアル
(解説)**

**令和7年10月
国土交通省 道路局**

目次

0. はじめに	1
(1) 本マニュアルについて	(2) 道路脱炭素化の協働の枠組み
(3) 道路脱炭素化推進計画とは	(4) 計画の対象範囲
(5) 計画への記載事項	
1. 道路の脱炭素化の目標	7
1-1. 目標設定の基本的な考え方	
(1) 計画期間	(2) 目標年度・基準年度
(3) CO ₂ 削減目標の算定の流れ	
1-2. 【道路管理分野】のCO ₂ 削減目標の算定	
(1) CO ₂ 削減目標の算定	(2) 基準年度のCO ₂ 排出量の算定
(3) 目標とするCO ₂ 削減率・削減量の設定・算定	(4) 個別施策によるCO ₂ 削減量の算定
1-3. 【道路整備分野】【道路利用分野】のCO ₂ 削減目標の算定	
(1) CO ₂ 削減目標の算定	(2) 個別施策によるCO ₂ 削減量の算定
2. 2. 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	28
2-1. 個別施策に関する記載事項	
2-2. 計画に位置付ける施策例及び参考情報	
(1) 【道路管理分野】	(2) 【道路整備分野】
(3) 【道路利用分野】	
3. その他計画の実施に関し必要な事項	44
3-1. 脱炭素化施設等の設置	
3-2. 道路協力団体の協力	
3-3. 計画の公表と報告	

0 はじめに

0 はじめに (1) 本マニュアルについて

道路脱炭素化基本方針の三. 2 (1) に基づき、**地方公共団体の道路管理者向け**に計画の策定を支援するために、国土交通省道路局が作成したものです。別冊の「地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル（ひな型）」と併せてご活用ください。

道路脱炭素化基本方針（令和7年10月 国土交通省策定）

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

2. 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) 目標達成のための施策

道路脱炭素化推進計画には、計画期間や目標に加え、政府が実施する施策の基本的な方針等を踏まえ、「道路管理分野」、「道路整備分野」、「道路利用分野」に大別し、各分野における目標達成のための具体的な施策内容やロードマップについて記載する。

なお、**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**する。その際、計画策定に当たって、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第21条に基づく地方公共団体実行計画との整合が図られるよう、国土交通省及び環境省は連携して取り組む。

- 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

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、高速道路会社、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 脱炭素に配慮した道路構造への転換

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



太陽光発電施設



走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

道路脱炭素化推進計画とは、国土交通大臣が定める「道路脱炭素化基本方針」に即して、道路管理者が定めることができる、**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**
⇒ 計画の記載については次ページ以降に詳述

1. 道路の脱炭素化の目標

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**
- 短期的な目標として2030年度削減目標の設定が望ましい
- 主要な施策の目標については、**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

道路整備分野・道路利用分野【Scope3】

- 対象とする道路・地域の状況を踏まえて**個別施策毎に**、CO₂排出の削減量、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

政策集に記載の施策目標例（地方自治体）

- 道路照明LED化・道路関係車両電動化：
80%（2030年度）100%（2040年度）
- 再生エネルギー活用：55%（2030年度）65%（2040年度）

2. 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

- 「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

3. その他計画の実施に関し必要な事項 脱炭素化施設等の設置

- 道路区域内に脱炭素化施設等（太陽光発電設備、サイクルポート等）を設置させる場合は、計画に施設内容や用途等を記載

道路協力団体の協力

- 道路協力団体の協力を得て施策を実施する場合は**具体的な業務内容を計画に記載**

計画の公表と報告

- 推進計画を策定・変更したときは、国土交通大臣に報告（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
- 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ことが望ましい

0 はじめに (4) 計画の対象範囲

【道路管理分野】 【道路整備分野】 【道路利用分野】 の3分野が対象

分野	Scope	定義
道路管理	Scope1, 2	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係車両（パトロール車や公用車など）における燃料・電気の使用に伴う排出 道路照明における電気の使用に伴う排出 道路設備・施設における電気の使用に伴う排出
道路整備	Scope3	<ul style="list-style-type: none"> 道路の建設及び修繕工事に使用する建設機械における燃料・電気の使用に伴う排出 道路の建設及び修繕工事に使用する建設材料の製造過程等における排出
道路利用		<ul style="list-style-type: none"> 道路における自動車の走行による燃料・電気の使用に伴う排出

0 はじめに (5) 計画への記載事項

- ・ **目標、目標達成のための施策、計画実施に必要な事項**の3項目※₁
- ・ 基準年度のCO₂排出量※₂や削減目標、取組内容、ロードマップ等を記載

項目	内容
道路の脱炭素化の目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標年度 ・ 【道路管理分野】 : 分野全体及び取組ごとのCO₂削減目標 ・ 【道路整備分野】 : 取組ごとのCO₂目標削減量や整備指標※₃ ・ 【道路利用分野】 : 取組ごとのCO₂目標削減量や整備指標※₃
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各分野ごとに、実施する取組、取組ごとの目標、ロードマップ ・ 【道路管理分野】 : 以下の取組に関して必ず記載 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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の活用（自家消費（太陽光発電などの電気を直接利用すること）による電力調達を含む） ・ 【道路整備分野】 : 目標の設定状況に応じて記載 ・ 【道路利用分野】 : 目標の設定状況に応じて記載
道路脱炭素化推進計画の実施に関し必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 脱炭素化施設等の設置 ・ 道路協力団体の協力が必要な事項

※₁ 計画への記載事項については、当該マニュアルに留意して作成するほか、地方公共団体実行計画と連動することも考えられる
 ※₂ 道路分野においては、温室効果ガスのうちCO₂以外（メタン、一酸化窒素及びフロン等）の排出は少ないと考えられるため、CO₂の排出・削減のみを対象とする。なお、地方公共団体実行計画にて、算定されている温室効果ガス総排出量と混同しないよう留意する
 ※₃ 対象とする道路や地域の状況を踏まえて目標を設定

1

道路の脱炭素化 の目標

「計画期間：2040年度まで」、「基準年度：2013年度」が基本

(1) 計画期間

- ・ **計画期間**は、地球温暖化対策計画(2025年2月28日閣議決定)に準じて、**2040年度までと設定**※1

(2) 目標年度・基準年度

- ・ 計画期間である**2040年度の削減目標を設定**
- ・ 短期的な目標として、**2030年度の削減目標も設定することが望ましい**
- ・ **基準年度**は、**2013年度と設定**
- ・ ただし、2013年度のCO₂排出量の算定が難しい場合は、なるべく2013年度に近く、CO₂排出量が把握可能な年度を基準年として設定

(3) CO₂削減目標の算定の流れ ⇒ 次ページに詳述

① 道路管理分野

- ・ **分野全体の目標を算定**(CO₂削減率・CO₂削減量)
- ・ **目標達成のための取組と取組ごとの目標を設定**

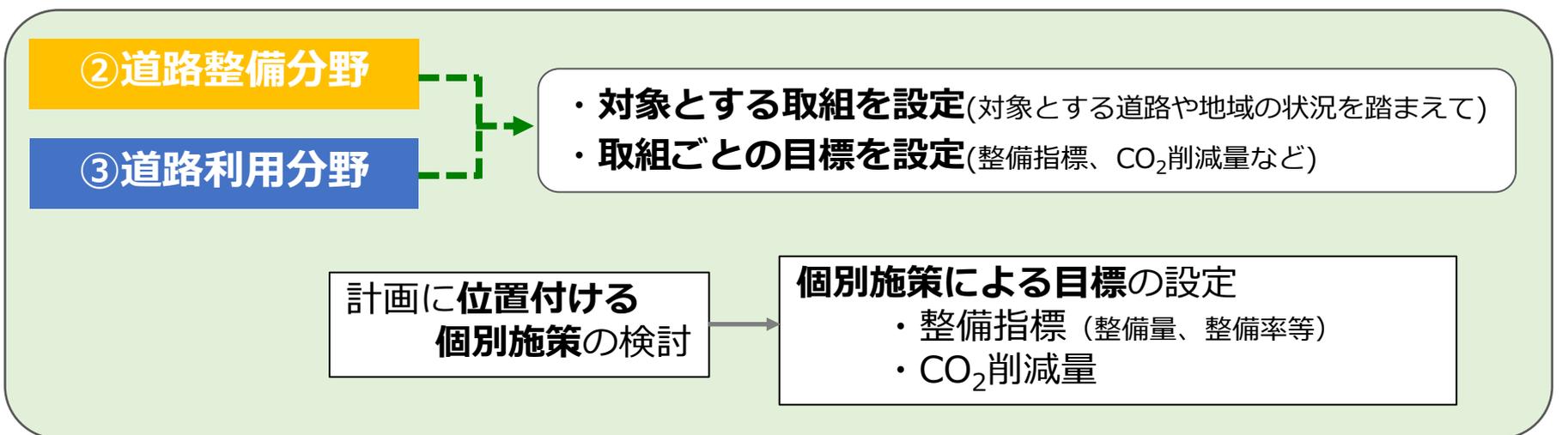
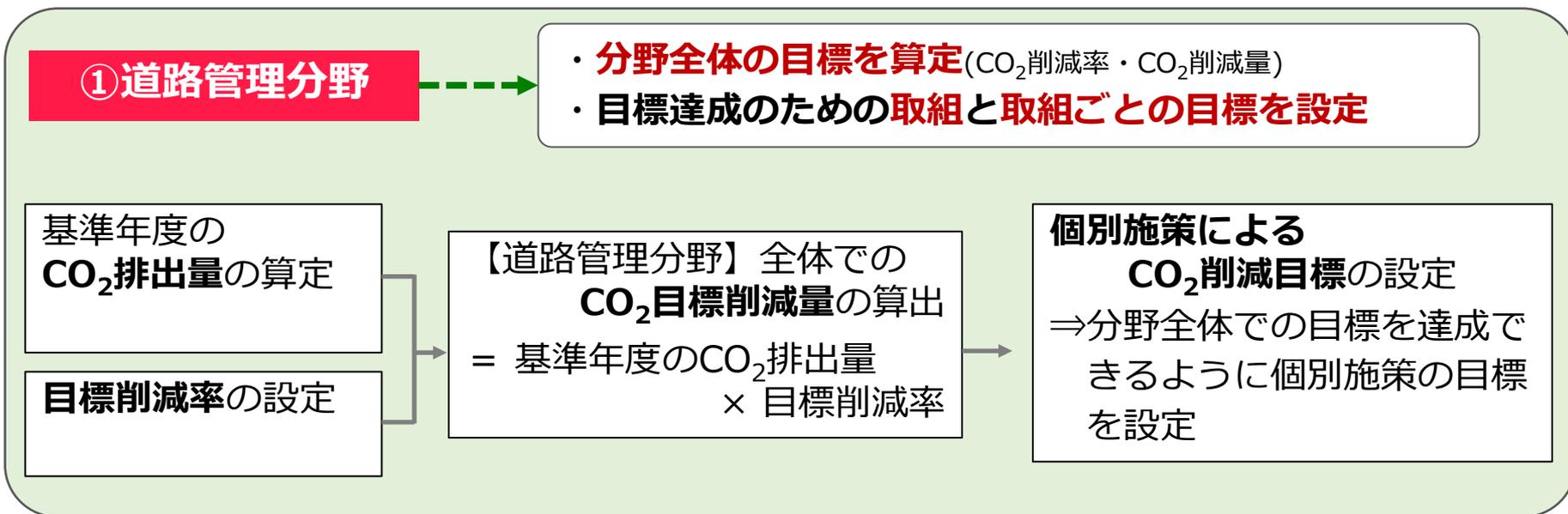
② 道路整備分野

③ 道路利用分野

- ・ **対象とする取組を設定**(対象とする道路や地域の状況を踏まえて設定)
- ・ **取組ごとの目標を設定**(整備指標、CO₂削減量など)

※1 地方公共団体実行計画の計画期間が2040年までになっていないことも考えられる。その場合は、地方公共団体実行計画の計画期間に沿う形で可とする。

(3) CO₂削減目標の算定の流れ



(1) CO₂削減目標の算定

①道路管理分野全体で目標とするCO₂削減量の算定

「**基準年度のCO₂排出量 × 目標削減率**」により算定

<道路管理分野全体のCO₂目標削減量の算出方法>

・2030年度※及び2040年度の**目標削減率を設定し、目標削減量を算出する。**

※ 短期的な目標として2030年度の目標も設定する場合

2030年度の**目標削減量** = 基準年度の**CO₂排出量** × 2030年度の**目標削減率**

2040年度の**目標削減量** = 基準年度の**CO₂排出量** × 2040年度の**目標削減率**

基準年度のCO₂排出量の算定(p.7~15)

基準年度の**道路管理分野**での**燃料消費量・電力消費量**の把握※

※道路関係車両、道路照明、道路設備・施設 ごとに算出

排出係数

基準年度の**道路管理分野**での**CO₂排出量**の算定

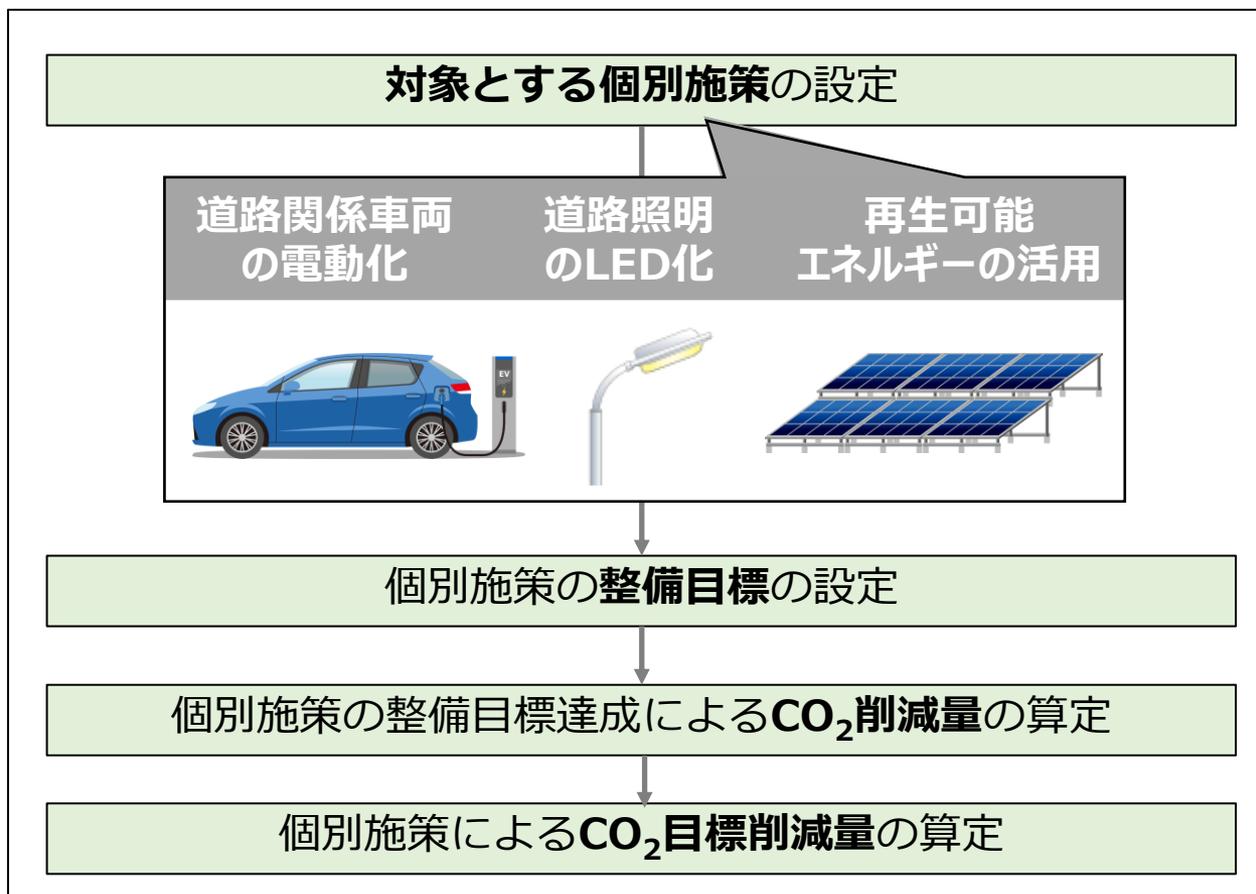
道路管理分野全体でのCO₂目標削減量の算定
= 基準年度のCO₂排出量 × 目標削減率

目標削減率の設定(p.16)

(1) CO₂削減目標の算定

②個別の道路施策によるCO₂目標削減量の算定

「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の活用」について、**整備指標**及び**CO₂目標削減量**を設定



(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

①算定対象

「道路関係車両からのCO₂排出量」、「道路照明の電力消費によるCO₂排出量」、「道路設備・施設の電力消費によるCO₂排出量」の別に算出

表 道路管理分野のCO₂排出量の分類

【道路管理分野】のCO ₂ 排出量の分類	分類に含むCO ₂ 排出量
道路関係車両からのCO ₂ 排出量	パトロールカー・標識車・散水車・排水管清掃車・側溝清掃車・路面清掃車等や、公用車からのガソリンや軽油等の燃料消費、電力消費に伴うCO ₂ 排出量を算出
道路照明の電力消費によるCO ₂ 排出量	道路照明灯、トンネル照明灯の電力消費に伴うCO ₂ 排出量を算出
道路設備・施設の電力消費によるCO ₂ 排出量	管理事務所、排気施設、排水設備、ロードヒーティング、中継所、表示板、料金所等の道路設備・施設の電力消費に伴うCO ₂ 排出量を算出

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

②算定概要

道路管理分野のCO₂排出量は、地球温暖化対策推進法施行令第3条第1項に定める活動の区分のうち、「**燃料の使用**」もしくは「**他人から供給された電気の使用**」の区分に係る排出量の算定方法の規定に従って算定

表 道路管理分野のCO₂排出量の分類と活動の区分の関係

【道路管理分野】のCO ₂ 排出量の分類		活動の区分
道路関係車両からのCO ₂ 排出量	ガソリン車、ハイブリッド車、ディーゼル車等の走行	燃料の使用
	電気自動車の走行	他人から供給された電気の使用
道路照明の電力消費によるCO ₂ 排出量		
道路設備・施設の電力消費によるCO ₂ 排出量		

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

③算定方法

- ・ CO₂を排出する**活動の区分ごと**に排出量を算定
- ・ 活動の区分ごとの排出量は、**活動量に排出係数を乗じて算定**

<道路管理分野のCO₂排出量の算定方法>

活動量 × 排出係数

道路関係車両のCO₂排出量[t-CO₂/年] = 道路関係車両の燃料消費量[L] × 排出係数[kg-CO₂/L] /1,000
+ 道路関係車両の電力消費量[kWh] × 排出係数[kg-CO₂/kWh] /1,000

道路照明のCO₂排出量[t-CO₂/年] = 道路照明の電力消費量[kWh] × 排出係数[kg-CO₂/kWh] /1,000

道路設備・施設のCO₂排出量[t-CO₂/年] = 道路設備・施設の電力消費量[kWh] × 排出係数[kg-CO₂/kWh] /1,000

<補足：活動量について>

- ・ 地方公共団体が自ら実測または関係事業者からデータの提供等により把握する。
- ・ ただし、道路管理の活動量のみを特定して把握することが困難である場合、**庁舎合計、他分野を含めた合算等の可能な単位での活動量の算出も可**とし、この場合、計画には、CO₂目標削減量に他分野等も含むことを記載する。

<補足：排出係数について>

- ・ **地球温暖化対策推進法施行令第3条第1項各号に規定する係数を用いることを原則**とする。
- ・ ただし、実測等に基づき同条第1項各号に規定する係数に相当する係数で適切と認められるものを算出できる場合、同条第1項各号に規定する係数に代えて、当該実測等に基づく係数を用いての算定も可とする。

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

④算定手順

(手順1) 基準年度の道路管理分野での活動量（燃料消費量・電力消費量）の把握

基準年度における道路管理分野での燃料消費量・電力消費量が把握可能か
(稼働時間等から消費量が推定できる場合も含む)

YES

(1 - 1) 道路管理分野での燃料消費量・電力消費量の把握※1

NO

(1 - 2) 道路管理分野が含まれる、可能な単位※2での
燃料消費量・電力消費量の把握※1
例) 庁舎全体、他分野を含めた合算、自治体全体での
電気の使用総量、(自動車の)燃料の使用総量等

※1:具体的な把握方法は、次ページ以降を参照
※2:可能な範囲でなるべく詳細な区分とする

(手順2) 地球温暖化対策推進法施行令第3条第1項各号に規定されている係数の把握

(手順3) 基準年度の道路管理分野でのCO₂排出量の算定

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

⑤-1 道路関係車両の燃料消費量の把握

燃料の使用記録や購入記録からの算定を基本とし、使用記録・購入記録が把握できない場合は、車の稼働時間や管理延長、巡視頻度を基に算定

<道路関係車両の燃料消費量の算定方法>

・道路関係車両の燃料消費量は、方法1・2・3のいずれかの方法で求める。

(方法1) 道路関係車両の燃料別の使用記録又は購入記録（請求書）等が分かる場合は、記録を元に燃料消費量を求める。

(方法2) 方法1の関連記録が不明の場合、車種別の稼働時間に時間当たり燃料消費量(下表)を乗じて燃料消費量を求める。

(方法3) 方法2の稼働時間も不明の場合、月別や年間の走行距離、出勤頻度から燃料消費量を求める。

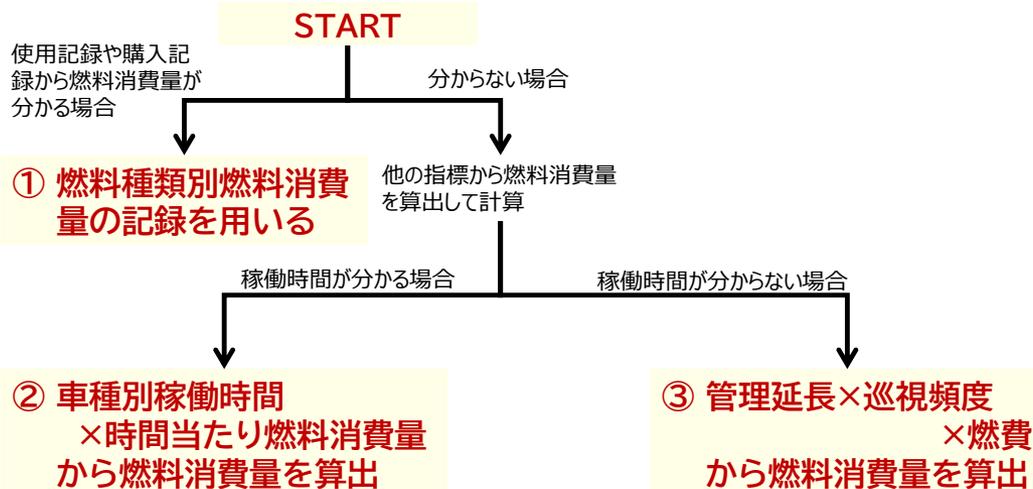


図 道路関係車両の燃料消費量の算定フロー

表 時間当たり燃料消費量の例

車種		燃料消費量
パトロール車	ガソリン車	6.1 L/h
	ディーゼル車	6.2 L/h
	ハイブリッド車	5.3 L/h
標識車		6.9 L/h
散水車		6.3 L/h
清掃車		13.0 L/h

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定⑤-2 道路関係車両の燃料の使用に伴うCO₂排出量の算定

ガソリン、軽油等の**燃料消費量に、CO₂排出係数を乗じてCO₂排出量を算定**

<道路関係車両の燃料の使用に伴うCO₂排出量の算定方法>

- ・ガソリン、軽油等を自動車用の燃料として使用した際に、排出されるCO₂排出量を算定する※1。
- ・総排出量算定期間における**燃料の種類ごとの使用量に、燃料の種類ごとの排出係数を乗じて、燃料の種類ごとの発熱量に換算する。**

$$\begin{array}{l} \text{燃料の種類ごとの} \\ \text{使用に伴う二酸化} \\ \text{炭素の排出量} \\ \text{(t-CO}_2\text{)} \end{array} = \begin{array}{l} \text{燃料の種類} \\ \text{ごとの使用量} \\ \text{(kl, 千m}^3\text{, tなど)} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{燃料の種類ごとの} \\ \text{排出係数}^{\ast 2} \\ \text{(t-CO}_2\text{/kl, t-CO}_2\text{/千m}^3\text{,} \\ \text{t-CO}_2\text{/tなど)} \end{array}$$

	ガソリン	軽油	CNG	LPG
排出係数	2.29	2.62	1.96	2.99
単位	t-CO ₂ /kl	t-CO ₂ /kl	t-CO ₂ /千m ³	t-CO ₂ /t

令和5年12月12日更新値

出典：環境省：温室効果ガス排出量 算定・報告 公表制度

(<https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/calc.html>)

算定方法及び排出係数一覧 (PDF)、(参考1) 燃料の使用に関する排出係数 (別表1 × 別表2 × (44/12))

※1 地方公共団体実行計画内で、CO₂排出量を算定しているので、その数値を引用することも考えられる。

※2 単位発熱量 × 炭素排出係数 × (44/12)

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

⑤-3 道路関係車両の電力消費量の把握

電気事業者からの請求書等から道路関係車両の電力消費量を算定することを基本とし、道路関係車両に限った電力消費量が分からない場合は、道路関係車両も含む、より大きな単位における電力消費量を算定

<道路関係車両の電力消費量の把握方法>

・方法1・2・3のいずれかの方法で求める。

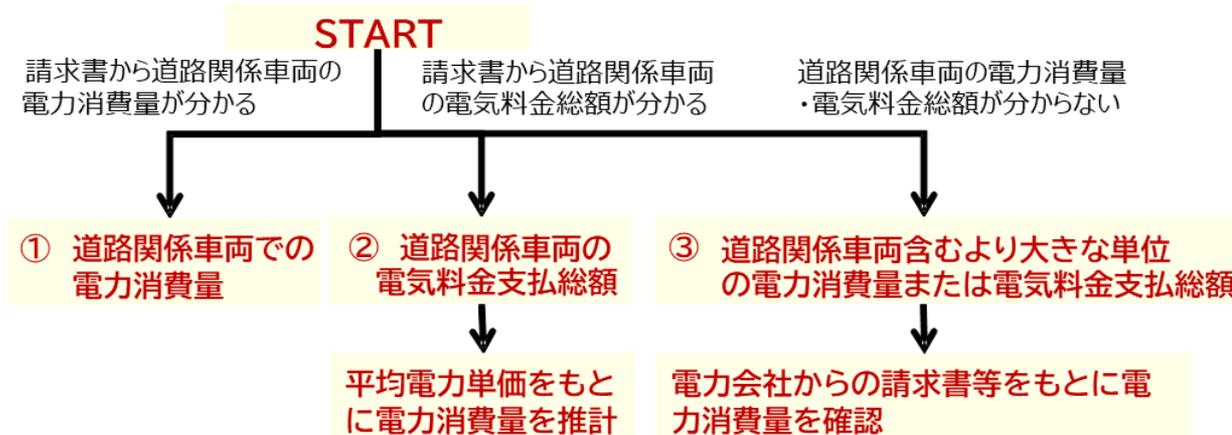
(方法1) 電気事業者からの請求書等から道路関係車両での電力消費量分かる場合は、

記録を元に電力消費量を求める。

(方法2) 方法1の関連記録が不明の場合、電気事業者からの請求書等から電気料金支払い総額を得て

平均電力単価※を乗じて電力消費量を求める。

(方法3) 方法2の電気料金等も不明の場合、道路関係車両を含むより大きな単位での電力消費量を確認する。



※ 平均電力単価は、「経済産業省：日本のエネルギー」に記述されている、**電力平均単価（産業用）**の値を用いる。
https://www.enecho.meti.go.jp/about/pamphlet/pdf/energy_in_japan_2024.pdf

図 道路関係車両での電力消費量の算定フロー

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定⑤-4 道路関係車両の電気の使用に伴うCO₂排出量の算定

電力消費量に、電気事業者ごとの排出係数を乗じて、CO₂排出量を算定

<道路関係車両の電気の使用に伴うCO₂排出量の算定方法>

- 電気自動車、プラグインハイブリッド車の使用に際し、電気事業者等から供給される電気が発電される過程で排出されたCO₂排出量から算定する。
- 電気事業者から供給される電気の使用量（単位：キロワット時（kWh））と排出係数を乗じて算定
- 電気事業者により単位発電量当たりのCO₂排出量（電気の排出係数）が異なるため、該当する電気事業者の基準年度における排出係数を選択し算定。

$$\begin{array}{ccc} \text{電力消費に伴う} & & \text{電気事業者から} \\ \text{CO}_2\text{排出量} & = & \text{供給される} \\ \text{(kg-CO}_2\text{)} & & \text{電気の使用量} \\ & & \text{(kWh)} \\ & & \times \\ & & \text{電気事業者ごとの} \\ & & \text{排出係数}^* \\ & & \text{(kg-CO}_2\text{/kWh)} \end{array}$$

※：電気事業者ごとの排出係数としては、調整後排出係数を用いる。各年度の電気事業者別排出係数は、「温室効果ガス排出量 算定・報告 公表制度（環境省：<https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/calc.html>）」にて確認できる。

電気事業者名	排出係数 (t-CO ₂ /kWh)	電気事業者名	排出係数 (t-CO ₂ /kWh)
北海道電力（株）	0.000681	関西電力（株）	0.000516
東北電力（株）	0.000589	中国電力（株）	0.000717
東京電力（株）	0.000522	四国電力（株）	0.000706
中部電力（株）	0.000509	九州電力（株）	0.000617
北陸電力（株）	0.000628	沖縄電力（株）	0.000763

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定

⑥-1 道路照明、道路設備・施設での電力消費量の把握

電気事業者からの請求書等から道路照明、道路設備・施設の電力消費量を抽出しての算定を基本とし、道路照明、道路設備・施設に限った電力消費量が分からない場合は、道路照明、道路設備・施設も含む、より大きな単位で算定

<道路照明、道路設備・施設の電力消費量の把握方法>

・方法1・2・3のいずれかの方法で求める。

(方法1) 電気事業者からの請求書等から道路照明、道路設備・施設での電力消費量分かる場合は、記録を元に電力消費量を求める。

(方法2) 方法1の関連記録が不明の場合、電気事業者からの請求書等から電気料金支払い総額を得て平均電力単価※を乗じて電力消費量を求める。

(方法3) 方法2の電気料金等も不明の場合、道路照明、道路設備・施設が含まれるより大きな単位での電力消費量を確認する。



※ 平均電力単価は、「経済産業省：日本のエネルギー」に記載されている、電力平均単価（産業用）の値を用いる。
https://www.enecho.meti.go.jp/about/pamphlet/pdf/energy_in_japan2024.pdf

図 道路照明、道路設備・施設での電力消費量の算定フロー

(2) 基準年度のCO₂排出量の算定⑥-2 道路照明、道路設備・施設でのCO₂排出量の算定

電力消費量に、電気事業者ごとの排出係数を乗じて、CO₂排出量を算定

<道路照明、道路設備・施設のCO₂排出量の算定方法>

- 道路照明、道路設備・施設において、電気事業者等から供給される電気が発電される過程で排出されたCO₂排出量から算定する。
- 電気事業者から供給される電気の使用量（単位：キロワット時（kWh））と排出係数を乗じて算定
- 電気事業者により単位発電量当たりのCO₂排出量（電気の排出係数）が異なるため、該当する電気事業者の基準年度における排出係数を選択し算定。

$$\begin{array}{l} \text{電力消費に伴う} \\ \text{CO}_2\text{排出量} \\ \text{(kg-CO}_2\text{)} \end{array} = \begin{array}{l} \text{電気事業者から} \\ \text{供給される} \\ \text{電気の使用量} \\ \text{(kWh)} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{電気事業者ごとの} \\ \text{排出係数}^* \\ \text{(kg-CO}_2\text{/kWh)} \end{array}$$

※：電気事業者ごとの排出係数としては、調整後排出係数を用いる

電気事業者名	排出係数 (t-CO ₂ /kWh)	電気事業者名	排出係数 (t-CO ₂ /kWh)
北海道電力（株）	0.000681	関西電力（株）	0.000516
東北電力（株）	0.000589	中国電力（株）	0.000717
東京電力（株）	0.000522	四国電力（株）	0.000706
中部電力（株）	0.000509	九州電力（株）	0.000617
北陸電力（株）	0.000628	沖縄電力（株）	0.000763

(3) 目標とするCO₂削減率・削減量の設定・算定

- ・道路管理分野全体のCO₂目標削減率は、**2040年度73%を基本**
- ・「**CO₂目標削減量 = 基準年度のCO₂排出量 × CO₂目標削減率**」で算定

<道路管理分野全体のCO₂目標削減率の設定>

- ・2040年度および2030年度の道路管理分野全体のCO₂目標削減率は、以下を基本として設定する。

表 道路管理分野全体のCO₂目標削減率

2030年度	2040年度
46%	73%

- ・なお、**地方公共団体実行計画**でCO₂目標削減率等を定めている場合は、**目標の設定方法の整合を図ること**

<道路管理分野全体のCO₂目標削減量の算定>

- ・2040年度の目標削減量 = 基準年度（2013年度等）のCO₂排出量 × 2040年度の目標削減率
- ・2030年度の目標削減量 = 基準年度（2013年度等）のCO₂排出量 × 2030年度の目標削減率

$$\text{目標年度の目標削減量} = \text{基準年度のCO}_2\text{排出量} \times \text{目標年度の目標削減率}$$

(4) 個別施策によるCO₂削減量の算定

①対象とする個別施策

個別の施策として、「道路関係車両の電動車化」「道路照明のLED化」「再生可能エネルギーの活用」は必ず記載する。

施策	概要
道路関係車両の電動車化	各団体が保有・リース等で使用するパトロールカー、公用車等に対して、走行時に二酸化炭素の排出が少ない電動車（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車等）の導入を検討する
道路照明のLED化	道路照明やトンネル照明のLED化率を高め、道路管理分野の電力消費量を低減させる
再生可能エネルギーの活用	道路の日常管理において再生可能エネルギーを活用していくため、電力調達時の入札要件とすることや自ら太陽光発電施設等を設置し、発電した電力を利用することでCO ₂ 排出量の削減を目指す

②個別施策による対策実施目標の設定

個別施策の目標は、道路管理分野全体のCO₂目標削減量が達成できるように、右表の目標値に留意しつつ設定すること

施策内容	2030年度	2040年度
道路関係車両の電動車化	80%	100%
道路照明のLED化	80%	100%
再生可能エネルギーの活用	55%	65%*

(4) 個別施策によるCO₂削減量の算定③個別施策によるCO₂目標削減量の算定

- 個別施策毎のCO₂削減量は、**施策目標に対して、下表の計算式によって算定**する。
- 3つの施策による**CO₂削減量の合計が、「道路管理分野」全体のCO₂目標削減量を超える**ように各施策の施策目標を設定する。

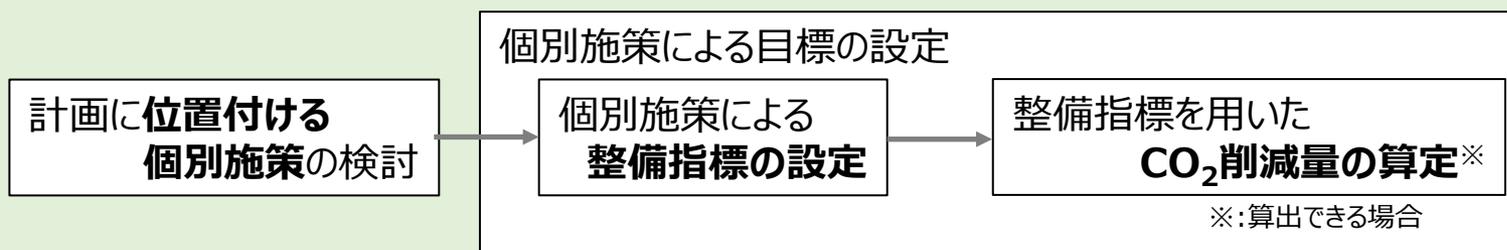
施策内容	CO ₂ 削減量算定方法
道路関係車両の電動化	<p>CO₂削減量 = 電動化される道路関係車両の台数^{※1}【台】 × 年間燃料消費量の減少分^{※2}【L/年・台】 × ガソリンのCO₂排出係数【kg-CO₂/L】</p> <p>※1：道路関係車両の台数 × 電動化率 ※2：ガソリン車の1km走行当たり燃料消費量 - 電動車の1km走行当たり燃料消費量</p>
道路照明のLED化	<p>CO₂削減量 = Σ{ [(基準年のランプ種類毎の単位当たり消費電力【kW】 × 点灯時間^{※3}【h】 × 2013年のCO₂排出係数【kg-CO₂/kWh】 - (LED照明灯の消費電力【kW】 × 点灯時間【h】 × 推計年のCO₂排出係数)] × LED化される灯数^{※4}【灯】 }</p> <p>※3：道路照明灯は12時間、トンネル照明灯は24時間 ※4：基準年の道路照明灯・トンネル照明灯別、ランプ種類別の灯数 × LED化率の目標</p>
再生可能エネルギーの活用	<p>CO₂削減量 = 基準年度の電気の排出係数 - 目標再エネ率達成時の排出係数^{※5}【kg-CO₂/kWh】 × 道路関係車両、道路設備・施設の年間電力消費量【kWh】</p> <p>※5：目標再エネ率55%の場合：約0.21kg-CO₂/kWh、65%の場合：0.13kg-CO₂/kWh（参考値）、 その他の目標を設定する場合、再エネ率（（特非）環境エネルギー政策研究所HP等より）と排出係数（環境省HP、電気事業者別排出係数一覧等より）の推移から近似式を導出する等により設定する</p>

(1) CO₂削減目標の算定

- 道路整備分野、道路利用分野では、**個別施策毎に目標を設定**
- **CO₂排出の削減量**もしくは**整備指標（整備量、整備率等）**などの目標を設定
- 個別施策毎の**CO₂削減量が算出困難である場合は、整備指標のみ目標を設定**

<道路整備分野・道路利用分野の目標の設定>

- 対象とする道路や地域の状況を踏まえて、**個別施策毎に、CO₂排出の削減量もしくは整備指標（整備量、整備率等）などの目標を設定**する。
- 個別施策のCO₂削減量を算定する場合、算定手順や使用したデータや排出係数等、算定根拠を記述する。
- 算定根拠の整理の方法としては、「**地球温暖化対策計画における対策の削減量の根拠**」を参考にすること。
- 国土交通省道路局が作成する「**道路分野の脱炭素化政策集ver2.0**」において、一部の道路施策によるCO₂排出量の削減量の**算定方法を記載しており参考とすることができる**。



(2) 個別施策によるCO₂削減量の算定① 道路整備分野の個別施策によるCO₂目標削減量の算定

「標準排出量」と「脱炭素技術適用後排出量」の差分でCO₂削減量を求める

<道路整備分野の個別施策によるCO₂削減量の算定>

- 道路整備分野の個別施策によるCO₂削減量は、積算資料等を活用して算定する「標準排出量」と、低炭素の材料や工法を適用した場合の「脱炭素技術適用後排出量」の差分で求められる。

$$\text{「CO}_2\text{削減量」} = \text{「標準排出量」} - \text{「脱炭素技術適用後排出量」}$$

- 例えば、「低炭素アスファルトの導入」によるCO₂削減量は以下のように求める。

$$\begin{aligned} \text{CO}_2\text{削減量} = & \text{現状使用しているアスファルト製造過程での重油の使用量} \times \text{排出係数} \\ & - (\text{低炭素アスファルト製造過程での重油の使用量} \times \text{排出係数} \\ & + \text{フォームドアスファルト装置の稼働量} \times \text{排出係数}) \end{aligned}$$

標準排出量

脱炭素技術適用後排出量

- その他の施策によるCO₂削減量を求める場合は、国土技術政策総合研究所「**インフラ分野における建設時のGHG排出量算定マニュアル案** (<https://www.nilim.go.jp/lab/pcg/img/file8.pdf>)」(令和6年8月)が参考となる。

(2) 個別施策によるCO₂削減量の算定②道路利用分野の個別施策によるCO₂目標削減量の算定

施策による効果発現のメカニズムを考慮し、CO₂削減量の算定方法を検討

＜道路利用分野の個別施策によるCO₂削減量の設定＞

- 道路利用分野の個別施策によりCO₂排出量を削減する手段は、次の2つに大別される。
 - (手段1) 需要をコントロールして自動車の総走行量を適正化すること
 - (手段2) 走行燃費の向上等を通じて1台あたりのCO₂排出量を減らすこと
- 個別施策によるCO₂削減量の算定は、**施策による効果が(手段①)あるいは(手段②)のどちらで得られるかを考慮し、施策の特徴に応じて検討する。**
- (手段1)、(手段2)に関する施策でのCO₂削減量の算定方法の基本的な考え方は以下の通り。

$$\begin{aligned}
 \text{(手段1) CO}_2\text{削減量} &= \text{施策による自動車から他の交通手段への転換量} \\
 &\quad \times (\text{自動車のCO}_2\text{排出原単位} - \text{他の交通手段のCO}_2\text{排出原単位}) \\
 \text{(手段2) CO}_2\text{削減量} &= \text{施策が影響する範囲の走行量} \\
 &\quad \times (\text{施策実施前の走行速度によるCO}_2\text{排出原単位} \\
 &\quad - \text{施策実施後の走行速度によるCO}_2\text{排出原単位})
 \end{aligned}$$

- 例えば、「自転車の利用促進」による効果は(手段1)に該当し、CO₂削減量は以下のように算定する。

$$\begin{aligned}
 \text{CO}_2\text{削減量} &= \text{5km以下の自動車通勤の年間走行キロ} \\
 &\quad \times \text{自転車への転換率}[\%] \\
 &\quad \times \text{自動車のCO}_2\text{排出原単位}
 \end{aligned}$$

**施策による自動車から
自転車への転換量**

(自動車のCO₂排出原単位)
- (自転車のCO₂排出原単位 (=0))

2

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

2-1. 個別施策に関する記載事項

- ・道路の脱炭素化に向けた**取組ごとに、取組内容やロードマップを記載**
- ・取組は、**【道路管理分野】** **【道路整備分野】** **【道路利用分野】** に分類して記載

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化	導入計画検討	試行導入・検証		本格導入	
	道路照明のLED化	LED道路照明への交換・導入			センサー照明の導入検討	センサー照明の導入
	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			
		太陽光発電設備の設置検討	太陽光発電設備の設置・道路管理施設への電力供給			
道路整備分野	低炭素アスファルトの導入	導入計画検討	試行導入・検証		導入範囲拡大	
道路利用分野	自転車の利用促進	シェアサイクルポート設置箇所の拡大・自転車プローブデータ等の活用			自転車通行空間整備の充実	

図 ロードマップの整理イメージ

「道路分野の脱炭素化政策集ver2.0」等の施策を参考に位置付ける取組を検討

表 本マニュアルで解説する取組

分野	施策例
道路管理	<ul style="list-style-type: none"> ①道路関係車両の電動車化 ②道路照明のLED化 ③再生可能エネルギー活用 ④道路空間への太陽光発電設備の導入
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ①低炭素建設機械の導入促進 ②低炭素アスファルトの導入 ③低炭素材料の導入促進
道路利用	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車の利用促進 ②TDM（交通需要マネジメント）の実施 ③EV急速充電器の設置促進

※次ページ以降の解説にて示す、

各取組に関連する基準、マニュアル、ガイドライン、手引き、事例集等の文献・資料を参照されたい

【取組内容】

各団体が保有・リース等で使用する道路関係車両※¹に対して、走行時にCO₂排出量が少ない電動車※²を導入し、道路関係車両から排出されるCO₂削減を目指す。

※1 道路関係車両の例 : パトロールカー、清掃車、散水車、標識車、公用車等

※2 電動車の例 : 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車

【取組実現のための主な方策】

車両の調達時、環境配慮契約法に基づき、自動車購入及び賃貸借に係る契約の締結が必要

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
環境省：地方公共団体のための環境配慮契約導入マニュアル、2014年2月	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の購入及び賃貸借に係る契約に関する基本事項について記述 環境配慮契約の方法および地方公共団体における実例を解説
環境省：自動車の調達における総合評価落札方式による入札の実施について、2008年4月	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の調達における総合評価落札方式を運用する上での基本的な事項について記述

【留意事項】

- 電動車の調達にあたり、総合評価落札方式の評価を行う場合、環境性能の得点を、価格以外の要素の得点として設定する必要がある。設定する目標が達成可能なように、燃費性能やライフサイクルの燃料価格等の加算点の満点を設定する必要がある。
- 地方自治法施行令により地方公共団体が総合評価落札方式を導入する際は、学識経験者に意見を聞くことが求められる。

【取組内容】

既存または新設の道路照明を、従来比で約56%の電力削減が可能である、高効率・長寿命なLEDに切り替えることで、道路照明による電力消費とCO₂排出量の削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

LED道路照明の整備促進のためには、道路照明やトンネル照明のLED化率を高めるとともに、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を活用し、道路管理分野の電力消費量を低減させることが有効

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
道路照明施設設置基準： 2025年10月、国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> 道路照明の目的に脱炭素化の推進等への配慮について記載 光源の選定にLEDを標準とすることについて記載
LED道路・トンネル照明導入ガイドライン（案）： 2015年3月、国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> LED照明導入判断の考え方に関する解説 LED照明技術を道路・トンネル照明に適用する場合の基本的条件、照明設計手法、LED照明灯具の技術仕様などについて解説
LED道路・トンネル照明の設置に関する補完資料： 2015年3月、国土交通省	

【留意事項】

- 近年の新技術の活用状況等を踏まえ、「道路照明施設設置基準・同解説」（公益社団法人日本道路協会）の改訂が令和7年度内に予定されている。
- 国土交通省では、令和7年度には最新の技術動向を反映させたLED道路・トンネル照明導入ガイドライン（案）等を改訂予定である。新技術の活用においては、現場実証の結果や、改訂された「LED道路・トンネル照明導入ガイドライン（案）」を参考に検討していくことに留意する。

【取組内容】

道路の日常管理のエネルギー消費のうち約8割を占めている電力使用について、再生可能エネルギーを活用することでCO₂排出量の削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
自家発電	再生可能エネルギーの発電設備を建設して電力を作り、自家消費する
コーポレートPPA (電力購入契約)	再生可能エネルギーの発電設備の電力を、長期契約で購入する
再生可能エネルギー由来の 証書を購入	再生可能エネルギーの電力が生み出す環境価値を、証書で購入する
小売電気事業者から購入	再生可能エネルギー100%の電力を購入する

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
自然エネルギー財団：電力調達ガイドブック第8版(2025年版)、2025年1月	再生可能エネルギーを含む自然エネルギーの電力に関する基本的な事項を説明したうえで、電力調達方法について解説
公財) 東京都環境公社： クール・ネット東京	区市町村向けに公共施設における電力の調達について解説

【留意事項】

- 発電設備の環境負荷 : 発電設備の建設・運転時に環境に与える影響が小さい
- 燃料の持続性 : 再生可能エネルギーで電力を作り、有害な廃棄物を生み出さない
- 追加性 : 再生可能エネルギーの発電設備を新設して、既設の火力発電や原子力発電を代替する
- 地域貢献 : 地域社会が発電事業の恩恵を受ける(産業振興、雇用創出、廃棄物削減等)

【取組内容】

道路の日常管理のエネルギー消費の8割を占める電力使用について、再生可能エネルギーに転換するため、道路空間への太陽光発電設備設置を推進する。

【取組実現のための主な方策】

- 道路空間への太陽光発電設備導入にあたっては、上屋（料金所、電気室、トイレ等）、中央帯・未利用地等への導入が主流だが、設置場所に応じ、自立設置型・内蔵型・（内蔵型以外の）一体的設計型から設置型式を選定する。
- 企画立案、設計・施工、運用・管理の段階において、太陽光発電設備を設置することで、道路構造物や道路附属物の設置目的を妨げる場所は避けるとともに以下の観点に留意して設置場所を選定する。

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
国土交通省道路局：道路における太陽光発電設備の設置に関する技術面の考え方、2023年3月	● 道路管理者を対象にした、道路利用者の安全確保や道路管理等の観点からの、設置場所の考え方や留意点の解説
国土交通省道路局：道路法施行令の一部改正について 別紙1「発電設備の占用許可基準について」、2013年3月	● 道路管理者以外が道路区域に太陽光発電設備を設置する場合の占用許可基準の解説
資源エネルギー庁：事業計画策定ガイドライン（太陽光発電）、2025年4月	● 企画立案から当該発電設備の撤去及び処分が完了するまでの期間を対象とした、事業計画策定の進め方の解説
一般社団法人太陽光発電協会：太陽光発電システムの不具合事例とその対処例、2020年3月	● 設計・施工・運転・保守点検等に関する初期不良や不具合の事例とそれらの対処例の解説

⇒ 次ページに続く

【留意事項】

- 設置にあたっては、以下の観点に留意して設置場所を選定する。
 - ・ 道路交通の安全・円滑の確保
 - ・ 道路の維持管理作業（巡回・点検・措置）への影響
 - ・ 道路構造物・道路附属物の構造への影響
 - ・ 周辺環境への影響
 - ・ 電力需要地との距離
- 設置主体が道路管理者の場合は道路附属物として、その他の場合は占用物としての設置となり、設置場主体により必要となる手続きが異なるため、企画立案時に検討することが必要となる。

【取組内容】

道路整備時に使用する建設機械の電動建機の普及・促進とあわせて、施工現場内での軽油代替燃料転換促進や施工の効率化を進め、CO₂排出量削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
エネルギー効率の良い建設機械の使用原則化と普及/活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・低炭素型建設機械認定制度、燃費基準達成建設機械認定制度、GX建設機械認定制度によって認定されている建設機械を道路工事において使用し、燃料使用量の削減・CO₂排出量の削減を目指す ・対象の建設機械には、電動ショベル、電動ホイールクレーン等があり、今後の開発によりさらなる機種増加・性能向上が期待される
次世代燃料の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・軽油に代わる代替燃料としてバイオ燃料等の活用が期待されており、従来の建設機械にそのまま活用が可能
効率的な施工技術原則化・普及/活用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・施工の時間短縮が見込まれるICT施工や、建設現場における建設機械の位置情報や稼働情報、施工履歴などの情報を活用することで作業の効率化を図ることにより、燃料使用量の削減・CO₂排出量削減を目指す

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
国土交通省：建設施工・建設機械の地球温暖化対策に関する国土交通省ホームページ (https://www.mlit.go.jp/tec/constplan/sosei_constplan_tk_000005.html)	<ul style="list-style-type: none"> ・低炭素型建設機械認定建機、燃費基準達成建設機械認定建機、GX建設機械認定建機の一覧公開

⇒ 次ページに続く

【留意事項】

- 令和5年10月に、国土交通省にて電動建機の普及促進を図るためのGX建設機械認定制度を創設し、2030年を目途に電力消費量基準値を設定した恒久規程への移行を予定している。また、環境省事業として国交省GX建設機械認定型式の購入補助金の措置もなされているため、(R6年度予算：1,822百万円の内数、R6年度補正予算：40,000百万円の内数)、必要に応じ補助金を活用しながら取組を推進することが望ましい。

【取組内容】

通常より低温で製造する中温化技術を用いた低炭素アスファルト合材の積極的な導入を促進し、舗装におけるCO₂排出量の低減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

- アスファルト舗装工事における低炭素アスファルト合材の導入を高速道路会社や自治体との協働で推進
- 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の導入を推進

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
一般社団法人 日本道路建設業協会、一般社団法人 日本アスファルト合材協会：低炭素（中温化）アスファルト舗装の手引き、2024年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施工管理：低炭素アスファルト合材も通常のアスファルト合材と同様 ・ 性能評価：中温化舗装は、わだち掘れ量やMCI(舗装の維持管理指数)において通常舗装と同等と評価されている ・ 副次的効果：施工時の温度低下により、作業者の労働環境が改善。また、交通開放までの時間短縮により、交通渋滞の緩にもつながり、交通車両からのCO₂排出量も削減可能

【留意事項】

- 同一条件下で製造した通常の場合と中温化合材のCO₂排出量の差は、材料加熱に使用した燃料使用量の差と見なすことができるため、連続製造時の燃料使用量に、燃料ごとのCO₂排出原単位を乗じることでCO₂排出量の算出が可能である。ただし、少量製造では燃料使用量が安定せず、正確に計測できない点に留意する。

【取組内容】

低炭素型コンクリートは、CO₂排出量の多いセメントの使用を大幅に減らすことなどで、製造時のCO₂排出量を半減させる。活用を推進することで、道路整備に伴うCO₂排出量削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
低炭素型コンクリートの導入	<p>コンクリートの脱炭素化に向け、コンクリート製造時にCO₂排出量の少ない原料を使用したコンクリートを活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 技術開発の進むCO₂をコンクリートに固定・吸収する技術について、供給体制・費用対効果等を見定めつつ活用。 直轄工事でのコンクリートの脱炭素化を促進することで、建設現場における脱炭素化の取組の底上げを図る。

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
国土交通省：低炭素型コンクリート試行工事のポイント、2025年3月	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省発注工事においても広い地域で普及しており、全国17道府県で51件、約11,000m³実施されている。（令和6年末時点） 半数近くは排出削減に要する費用が市場価格※以下 ※J-クレジット平均販売価格 再エネ：3,246円/t-CO₂（2023年5月） 試行実績のほとんどが高炉スラグ微粉末置換のプレキャスト製品を使用
国土交通省：低炭素型コンクリート試行工事について、2025年7月	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素型コンクリートの具体的内容と、試行対象となる工事について説明 低炭素型コンクリート試行工事の発注方法、施工数量の協議、工事費の積算、活用効果等の調査について解説

【留意事項】

- 国土交通省では、低炭素型コンクリートを費用対効果を踏まえ試行的に活用

【取組内容】

安全で快適な自転車通行空間の整備推進、駐輪場の整備推進、シェアサイクルの普及促進、自転車通勤の導入促進などの取組により、自動車利用から自転車利用への転換を促進し、CO₂排出量の削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
自転車通行空間の整備推進	公共交通施設や居住地区へのアクセスなどを中心に、自転車専用通行帯等の計画的な整備を推進
駐輪場の整備推進	地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進
シェアサイクルの導入促進	公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化等によりシェアサイクルの普及を促進
自転車通勤の導入促進	広報啓発や環境整備等の取組に対する支援策により自転車通勤の導入を促進

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
国土交通省道路局・警察庁交通局：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、2024年6月	・ 自転車ネットワーク計画や設計についての考え方等
国土交通省都市局街路交通施設課：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第3版)、2025年3月	・ 自転車等駐車施策の考え方等
国土交通省自転車活用推進本部：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン、2023年9月	・ シェアサイクル導入に向けた手順、関連制度等
自転車活用推進官民連携協議会：自転車通勤導入に関する手引き、2024年7月	・ 自転車通勤導入時に検討すべき事項、支援制度等

【留意事項】

- 「**自転車通行空間の整備推進**」のための留意事項
 - ・ 地方版自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画を策定し、計画的な整備を実施すること
 - ・ シェアサイクル等によるプローブデータも活用し、利用目的に応じた、公共交通施設や居住地区へのアクセスなどを重点的に整備すること
 - ・ 自転車道、自転車専用通行帯については、空間再配分等の手法を活用し、整備の可能性を検討すること
 - ・ 他事業の改築等とも連携し、機会をとらえた自転車通行空間の整備を行うこと（自転車ネットワーク計画が未策定の場合も、自転車と歩行者の分離を基本とすること）
- 「**駐輪場の整備推進**」のための留意事項
 - ・ 自転車通勤・通学や買物利用等の駐輪ニーズに応じて、自転車ネットワークや公共交通と適切に連携すること
- 「**シェアサイクルの導入促進**」のための留意事項
 - ・ 地域の交通実態や都市構造を踏まえて日常利用、観光利用などの導入目的を明確化し、導入手法も検討すること
 - ・ 公共交通を補完する交通として、自転車ネットワークや公共交通と適切に連携すること
- 「**自転車通勤の導入促進**」のための留意事項
 - ・ 「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の活用のほか、自転車通勤の環境整備等の取組に対する支援策を図ること

【取組内容】

道路利用をする自動車の効率利用促進・需要平準化に伴う渋滞緩和によるエネルギーや、低炭素な移動手段への手段変更により、交通需要のマネジメントによる円滑な交通流を実現し、CO₂排出量削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
発生源の調整	勤務日数の調整、通信手段による代替（テレワーク、WEB会議）
手段の変更	公共交通機関の利用促進、自転車利用の推奨、パーク&ライド
経路の変更	道路上への電光掲示板の設置、SNS等を通じたリアルタイムな渋滞情報
時間帯の変更	時差出勤、フレックスタイムの導入
自動車の効率的利用	相乗り・シャトルバス、物資の共同配送、パーク&ライド

【留意事項】

- TDMについては関係する事業者との連携が必要
- 渋滞緩和に向けた事業者等の社会的理解の醸成が必要
- 検討段階から、各々の道路管理者・交通管理者及び関係機関などと必要な協議や手続きを実施することが望ましい

【取組内容】

道の駅等におけるEV急速充電器の設置促進を図り、EV車の利便性を向上させ、普及促進を図ることにより、CO₂排出量の削減を目指す。

【取組実現のための主な方策】

方策	概要
EV普及促進に向けた政策形成・誘導	自治体がEV普及促進に向けた取り組み方針を作成することで、事業者が参画しやすい環境を構築する。
適切な拠点の選定と拠点内での適切な設置	利用者の利便性を確保するため、またEV急速充電器は設置コストが高いため、適切な拠点を選定し設置促進する。

【参考情報】

文献・資料名等	記述内容・参考とすべき情報
経済産業省：充電インフラ整備促進に向けた指針、2023年	持続可能な充電インフラ整備促進に向けた指針について記述
特定非営利活動法人環境エネルギー政策研究所：地方自治体のEV普及戦略(2024年版)-EV充電インフラ整備ガイドライン、2024年	地方自治体が地域の特性を踏まえて電気自動車普及戦略を策定する指針について記述
CHAdEMO協議会：電気自動車用急速充電器の設置・運用に関する手引書、2022年	EV急速充電器の設置・運用に関する留意点について記述
国土交通省道路局：電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン、2023年	EV急速充電器の道路区域内での設置時に道路管理者が参考とする事項について記述

【留意事項】

- 「EV普及促進に向けた政策形成・誘導」のための留意事項
 - ・ 長期利用可能な占用制度の導入、国や自治体による補助金制度や税制優遇措置の積極的紹介等、事業者が参画しやすい環境を構築する。
- 「適切な拠点の選定と拠点内での適切な設置」のための留意事項
 - ・ 利用ニーズが見込まれる箇所に適切に配置し、安全に配慮した拠点内に設置することが必要。

3

その他計画の実 施に関し必要な 事項

- 道路占用制度を活用した脱炭素化施設等（太陽光発電設備等）の設置を行う場合には、**道路脱炭素化推進計画に位置付けること**
- 道路脱炭素化推進計画に記載する施設内容は、道路法施行令第16条の2に規定する以下のものが対象となり、これら設置する施設内容や用途、必要に応じて設置場所等を記載すること

- 1) 太陽光発電設備、風力発電設備
- 2) EV充電機器、EV充電施設
- 3) 水素供給施設
- 4) シェアサイクル器具、シェア電動モビリティ器具



- 脱炭素化施設等の設置に関する具体的な道路占用許可基準等に関しては、別途、道路管理者に通知する「**脱炭素化施設等に関する道路占用等の取扱いについて**」（令和7年10月1日付け国道利第41号、国道環第73号国土交通省道路局課長通知）を参照すること
- 太陽光発電設備の設置にあたっては、道路管理者を対象とした設置場所の考え方や留意点が記載されている「**道路における太陽光発電設備の設置に関する技術面の考え方**」（令和5年3月）を参照すること
- 事業者等が道路区域に太陽光発電設備を設置する場合、その**占用許可基準**に関しては、「**道路法施行令の一部改正について**」（平成25年3月1日付け国道利第10号国土交通省道路局課長通知）別紙「**発電設備の占用許可基準について**」を参照すること

- 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の施策については、**道路協力団体の事前の同意を得て、道路脱炭素化推進計画に位置付けること**
- 道路脱炭素化推進計画に記載する道路の脱炭素化に資する業務は、道路法第48条の61に規定する以下の主な業務の事例を参考とし、これら**業務内容や実施する団体の名称、必要に応じて業務を実施する区間等について道路協力団体の同意を得て記載**

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

6) 道路の脱炭素化の推進に係る広報活動



- 道路協力団体との道路の脱炭素化に係る連携に関しては、別途、道路管理者に通知する「**脱炭素化施設等に関する道路占用等の取扱いについて**」（令和7年10月1日付け国道利第41号、国道環第73号国土交通省道路局課長通知）を参照すること
- **道路協力団体の公募・審査・指定は、「道路協力団体指定準則**」（令和7年10月1日付け国道環第75号国土交通省道路局長通知）に従い実施すること

- 道路脱炭素化推進計画を策定・変更したときは、**計画を公表するように努めるとともに国土交通大臣に報告する**
- 複数の道路管理者で**共同して計画を策定した場合には、計画の公表・報告は連名で行う**
- 計画に位置づけた目標等に対する達成状況等について、各道路管理者において、**定期的にフォローアップと公表を行うことが望ましい**
- フォローアップの方法は任意であり、例えば、施策の進捗状況については、**地球温暖化対策計画の進捗状況に関する資料（下図）を参考とすることが考えられる**

1. 対策・施策の進捗状況と評価

(1) LED 道路照明の整備促進

対策評価指標、省エネ量、排出削減量の実績、推計と見込み

	単位		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
対策評価指標 直轄国道のLED 道路照明灯数	万基	実績	約7	-	-	-	-	-	-	約19	約22	約24	約26							
		見込み														約20				
省エネ量	万kL	実績	-	-	-	-	-	-	-	約0.5	約0.9	約1	約1.2							
		見込み														約0.9				
排出削減量	万t-CO ₂	実績	-	-	-	-	-	-	-	約4	約6	約7	約9							
		見込み														約5				

図 施策の進捗状況の整理例

出典) 中央環境審議会地球環境部会地球温暖化対策計画フォローアップ専門委員会・産業構造審議会イノベーション・環境分科会地球環境小委員会 合同会合(第3回)、資料4:2023年度における地球温暖化対策計画の進捗状況(案)、令和7年7月28日