

道路脱炭素化基本方針

国土交通省
令和7年10月

この基本方針は、道路法(昭和27年法律第180号。以下「法」という。)第48条の66の規定に基づき、道路¹の脱炭素化²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、道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項等を定めるものである。

一 道路の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項

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・頻発化等が懸念されており、気候変動対策の推進は、我が国のみならず地球規模での対応が求められる喫緊の課題となっている。

こうした中、脱炭素社会の実現に向けて、我が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る。2025年2月に閣議決定された地球温暖化対策計画においては、「我が国の目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。また、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指す。」とし、「2050年ネット・ゼロの実現に向けた取組を着実に進めるとともに、2050年ネット・ゼロの実現に向け順調な減少傾向にある我が国の温室効果ガス排出・吸収量の実績を世界に示しつつ、パリ協定の運用を通じて、1.5℃目標の達成に向けた世界全体の気候変動対策の野心を向上する議論に積極

¹ 本方針においては、法第2条において定義される「道路」を指す

² 法第29条第2項において、「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2条の2に規定する脱炭素社会の実現に寄与することを旨として、道路の整備及び管理並びに利用に伴って発生する温室効果ガスの排出の量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を行うことをいい、道路の適正かつ合理的な利用(道路を構成する敷地の上の空間又は地下を有効に活用することを含む。)を通じて社会経済活動その他の活動に伴って発生する温室効果ガスの排出の量の削減を促進することを含む」と定義

的に貢献していく。」としている。

道路は、我が国の経済成長を支え、安全・安心な暮らしを確保する重要な社会基盤である一方、国内のCO₂排出量の約18% (2022年度)を占めている³状況にある。今後、法第1条の2に規定する基本理念を踏まえ、道路が脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていくためには、更なる道路管理者による協働の促進や、関係者との共創領域の深掘り等によって、道路施策の目標設定の具体化や施策内容の拡充をはじめとする取組を強化することが必要である。

2. 道路の脱炭素化の推進の目標

地球温暖化対策計画(令和7年2月18日閣議決定)の削減目標を踏まえ、道路におけるCO₂排出量を2013年度比で、2030年度46%、2035年度60%、2040年度73%削減の達成を目指す。

また、2050年度にはカーボンニュートラルの達成を目指す。

なお、道路における排出については、自らの事業活動による排出に伴う「道路管理分野」(Scope1,2)、自らの事業活動に関連する他者の排出に伴う「道路整備分野」・「道路利用分野」(Scope3)に大別して整理する⁴。

「道路管理分野」については、道路管理者の主体的な取組により排出量を削減できることから、分野全体に関わる定量的な削減目標を設定する。

一方で、「道路整備分野」・「道路利用分野」については、道路における排出の9割以上を占めているが、建設材料の製造過程等における排出削減や次世代自動車の普及・燃費改善など道路管理者の主体的な取組だけでは排出量の削減ができない分野である。このため、地球温暖化対策計画に掲げられた道路に関連する指標等を踏まえながら、関係者と連携・協働し、これに寄与する個別の施策内容や目標を可

³ 「総合エネルギー統計」(2013/2022)、「温対法に基づく事業者別排出係数の算出及び公表について」(2012/2021年度実績)等に基づき作成

⁴ 国際的に認められた温室効果ガス排出量の算定と報告の基準である、温室効果ガスプロトコルイニシアチブ(GHGプロトコル)に即して分類・整理

[Scope1] 道路管理者自らの事業活動による排出のうち燃料の使用によるもの

[Scope2] 道路管理者自らの事業活動による排出のうち電気の使用によるもの

[Scope3] 道路管理者自らの事業活動に関連する他者の排出(道路の建設・管理のために調達する工事等による排出又は道路を走行する自動車からの排出等)

能な限り設定することによって、道路における CO₂ 排出量の削減目標に貢献することとする。また、今後、これらの分野に関わる技術的な知見の向上や施策の充実等を行ったうえで、各分野における全体の定量的な削減目標を設定することとする。

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

政府は、道路分野において①ハード整備とソフト施策を両輪とした取組の推進、②ビッグデータやAIの利活用及び新技術の積極的な活用、③道路管理者間の連携強化及び分野横断的な取組の推進、④災害時における道路管理者としての新たな対策の導入、に留意しつつ、以下の基本的な方向性の下で推進する。

(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。
- ・ [主な施策] 道路照明の LED 化、道路管理における再生可能エネルギーの活用、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、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、道路緑化 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⁵も併せながら、道路空間における発電・送電(電力系統整備への協力)・給電等(充電・充てん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、関係省庁・部局と連携して推進する。

⁵ 電柱倒壊による道路閉塞を防ぐための無電柱化の推進、停電時においても電力の供給が可能な蓄電設備の道路空間への設置、大雪等で車両滞留が発生した際の電動車への充電支援等の取組など

- ・ [主な施策] 太陽光発電設備の導入、SA・PA や道の駅での EV 急速充電器の設置促進、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、大雪等の災害時における EV への充電支援等

(3) 低炭素な人流・物流への転換

- ・ 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。低炭素な物流システムの構築についても促進する。
- ・ [主な施策] 自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進(自転車通行空間の整備を含む)、モビリティハブ等の交通結節拠点の整備、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バス・トラック等の自動運転車の導入推進 等

(4) 道路交通の適正化

- ・ 自動車からの CO₂ の排出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。
- ・ [主な施策] 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 等

また、政府は、道路の建設・管理のために調達する工事等による排出削減のため、技術基準や調達方法の見直しなど⁶、脱炭素に配慮した道路構造への転換に向けた検討を行い、各道路管理者における取組を推進する環境を整備する。

⁶ 「国土交通省土木工事の脱炭素アクションプラン」(令和7年4月)等

2. 重点的に推進する施策

政府は、今後5か年で各道路管理者や関係者との協働により、重点的に推進する施策として、CO₂排出削減に併せてコスト削減や地域活性化などの効果が高い、以下の施策について「重点プロジェクト」として推進する。

重点プロジェクトとCO₂排出削減以外の効果例

- ・ 道路照明のLED化：ランプの長寿命化によるライフサイクルコストの削減 等
- ・ 再生可能エネルギーの活用：エネルギーの地産地消による地域活性化 等
- ・ 低炭素な材料の導入促進：施工時の温度低減による労働環境の改善 等
- ・ 自転車の利用促進：健康寿命の延伸、サイクルツーリズムによる地域活性化 等
- ・ 渋滞対策の推進：オーバーツーリズムの解消、迅速な救急搬送 等
- ・ ダブル連結トラックの導入促進：ドライバー不足への対応 等

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に関する事項

(1) 計画期間

- ・ 地球温暖化対策計画を踏まえ、2040年度までを計画期間と設定する。

(2) 目標設定の考え方

「道路管理分野」について、分野全体及び個別施策毎の2040年度削減目標を設定する。また、短期的な目標として、2030年度削減目標についても設定することが望ましい。なお、本分野における主要な施策の目標設定については、以下に留意して設定する。

- ・ 国が管理する道路は、短期的な目標として2030年度までに、道路照明の

LED 化及び道路関係車両の電動化⁷について 100%⁸、再生可能エネルギー活用については 60%⁹を目指す。

- ・ 高速道路株式会社が管理する道路は、国が管理する道路と同様に対応することが望ましい。また、地方公共団体等が管理する道路は、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ことが望ましい。

「道路整備分野」・「道路利用分野」については、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。なお、各施策の目標設定に際し、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」¹⁰を参考とすることができる。

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。

⁷ 電動車とは、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を指す

⁸ 道路関係車両の電動化については、代替可能な電動車がない場合を除く

⁹ 自家消費（太陽光発電などで発電した電気を直接利用すること）による電力調達を含み、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ことを旨とする。また、太陽光発電施設は、設置可能な箇所において 2030 年度には 50%以上、2040 年度には 100%設置することを旨とする。

¹⁰ 道路の脱炭素化の目標や具体的な取組、ロードマップ等について国土交通省道路局としてまとめた政策集

(2) 脱炭素化施設等の設置

道路占用制度を活用し、道路区域内に脱炭素化施設等(太陽光発電設備等)を設置させる場合は、計画に施設内容や用途等を記載する。施設の設置に際しては、道路利用者等の安全性に留意するとともに、各道路管理者が実施する脱炭素化に関わる施策に資するものを優先することとする。なお、政府は、設置に関する具体的な運用に係る基準等を作成し、各道路管理者に通知¹¹する。

(3) 道路協力団体の協力

道路の脱炭素化の施策の推進に際して、公益性の観点から地域貢献活動を行う道路協力団体¹²を積極的に活用することが望ましい。道路の脱炭素化に資する業務について、道路協力団体の協力を得て施策¹³を実施することが事前に決定している場合は、その協力する具体的な業務内容を道路協力団体の同意を得て記載する。なお、政府は、道路協力団体との連携に関する具体的な運用に係る基準等を作成し、各道路管理者に通知¹⁴する。

(4) 計画の公表と報告

法第 48 条の 67 に基づき、推進計画を策定・変更したときは、国土交通大臣である道路管理者にあつては計画を公表するものとし、国土交通大臣以外の道路管理者¹⁵にあつては、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しなければならない。

なお、複数の道路管理者で共同して計画を策定することも可能であり、その場合における計画の公表・報告は連名で行うこととする。

また、推進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、定期的なフォローアップと公表を行うことが望ましい。

¹¹ 脱炭素化施設等の占用許可基準に関する通知

¹² 法第 48 条の 60 に基づき指定された道路管理者の維持管理等業務に協力する団体

¹³ 道路管理の再生可能エネルギーの活用、SA・PA や道の駅での EV 急速充電器の設置促進、自転車の利用促進、自動車駐車場の設置による EV カーシェアリングの導入など

¹⁴ 道路協力団体が行う道路の脱炭素化の施策に係る道路占用等の取扱いに関する通知

¹⁵ 高速道路株式会社を含む

四 その他の道路の脱炭素化の推進のために必要な事項

1. 政府による道路脱炭素化推進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及び各道路管理者の取組進捗状況について、政府は、毎年、フォローアップ調査を実施し、調査結果については、国土交通省道路局でとりまとめる年次報告等において公表する。

2. 道路脱炭素化基本方針及び道路脱炭素化推進計画の見直し

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、道路脱炭素化基本方針及び道路脱炭素化推進計画の定期的な見直しを行う。

3. 新技术の活用

低炭素アスファルト¹⁶、ペロブスカイト太陽電池¹⁷、走行中給電¹⁸をはじめとする新技术¹⁹について、政府が先導して現地実証等を行い、技術基準の策定など活用環境を整備することで、新技术の活用を推進する。

4. 意識の醸成

道路管理者の取組や利用者によるエコドライブの推進等について、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す。

5. 多様な主体との連携

脱炭素社会の実現に向け、関係行政機関、民間企業、大学、日本風景街道のパートナーシップ、道路協力団体等と連携した取組を実施する。

¹⁶ アスファルト混合物の製造温度を低減することでCO₂排出量の削減が可能な技術

¹⁷ 薄くて軽く、折り曲げられる次世代の太陽電池

¹⁸ 道路の路面等から走行中の車両への電力供給が可能となる技術

¹⁹ 路面太陽光発電、路上EVカーシェア等

6. その他の環境政策との調和

気候変動、生物多様性の損失及び汚染という3つの世界的危機に対し、自然再興(ネイチャーポジティブ)・炭素中立(カーボンニュートラル)・循環経済(サーキュラーエコノミー)等の政策を統合し、相乗効果を図ることが重要である。道路分野においても、ネイチャーポジティブの観点で、生態系に影響を及ぼすロードキルの対策、サーキュラーエコノミーの観点で、再生アスファルトなどのリサイクルされた建設材料の利用、道路に設置された使用済太陽光パネルのリサイクル等を着実に推進する。なお、国が管理する道路においては、先行してネイチャーポジティブに関する今後の取組について具体化を図る。