



現場や日々の業務を取り巻く業界の状況はめまぐるしく変化しています。

本コーナーでは、今話題となっている現場の動きや制度の改正など、幅広いトピックを取り上げ、“土木”に関わる皆様の業務に役立つ情報をお届けします。

テーマ▶ 改正道路法施行 ～道路管理者が脱炭素推進～

改正道路法に基づく道路管理者の脱炭素の取り組みが一段と進んでいく。道路の脱炭素化のための基本方針を国土交通省が定め、道路管理者がそれに即した計画を策定し、工事や維持管理などでさまざまな施策が講じられる。照明のLED化、二酸化炭素(CO₂)排出量の少ない低炭素アスファルトの利用、道路空間への発電・給電施設の設置などが実施される見通しで、施工者も対応が求められることになる。



施工者の脱炭素の取り組みも求められてくる(撮影：日刊建設工業新聞社)

基本方針を踏まえた推進計画策定

政府は2040年度までに温室効果ガスの排出量を13年度比で73%削減する目標を掲げている。道路関連分野からのCO₂排出量は全体の18%を占めており、さまざまな主体による排出削減が必要になっている。改正道路法は10月1日の施行。国による「道路脱炭素化基本方針」の提示と、国・高速道路会社・地方自治体などの「道路脱炭素化推進計画」の策定、道路を脱炭素に配慮した構造とし、占用許可基準を緩和するといった道路の脱炭素を促す新しい枠組みが整えられた。

基本方針は、道路のCO₂排出削減のために施策を拡充し、取り組みを強化することをうたった。政府と同じくガスを13年度比で30年度に46%削減、35年度に60%削減、

40年度に73%削減、50年度のカーボンニュートラルという脱炭素の目標を設定した。道路管理分野は40年度の73%削減、道路の整備、利用の両分野は可能な限りの目標を設定して削減に貢献し、分野全体の目標を今後設定する。

施策の基本的な方向性を▽道路のライフサイクル全体の低炭素化▽道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出▽低炭素な人流・物流への転換▽道路交通の適正化一とした。重点的に推進する施策には、道路照明のLED化、施工時の温度低減によって労働環境を改善する低炭素な材料の導入促進、再生可能エネルギーの活用などを挙げた。

改正概要

背景・必要性



気候変動に伴う
災害の激化・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



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

「道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み」(国土交通省) <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001913235.pdf>をもとに作成

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)



2. 重点的に推進する施策(今後5か年)

CO₂排出削減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、再生可能エネルギーの活用、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

「道路脱炭素化基本方針(概要版)」(国土交通省) <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001913236.pdf>をもとに作成

脱炭素化の目標を定め、取り組みを推進

推進計画には、道路管理者ごとの脱炭素化の目標、推進する施策、実施に必要な事項を記載する。国交省の地方整備局は25年度中に推進計画を策定し、高速道路会社と地方自治体などは順次策定していくことになる。国交省は地方自治体向けの計画策定マニュアルと、目標や施策の検討などの参考にしてもらう政策集をまとめた。相談窓口も設ける。

政策集には、工事発注につながってくる事業や、技術開発に役立つ取り組みが列挙された。道路照明は国、高速道路会社とも30年度に100%LED化する。「低炭素な材料の導入促進」として、アスファルト混合物の製造に伴うCO₂排出量を7～18%削減できる低炭素アスファルト

の導入を促進する。低炭素アスファルトはアスファルト合材に占める出荷率を40年度に14%(23年度1.6%)に高めることにしている。

合材の製造温度が低い中温化混合物や中温化技術の開発、採用に意欲を見せる建設会社は多い。東京都や首都高速道路会社のように中温化混合物や中温化技術の採用に積極的な道路管理者もいる。環境省が高速道路工事で電動建機の普及促進を支援するなど、道路工事の脱炭素を巡る取り組みが活発な中、改正道路法の施行によって道路管理者の動きが加速するだけに、施工者の対応が注目されることになりそうだ。