

滋賀県道路脱炭素化推進計画 (案)

令和8年 10 月

滋賀県
道路整備課・道路保全課

1	目次	
2	1. 策定の背景・趣旨	3
3	1.1 計画の位置づけ	3
4	2. 道路の脱炭素化の目標	4
5	2.1 「道路管理分野」の目標	4
6	2.1.1 「道路管理分野」全体の CO ₂ 排出量	4
7	2.1.2 「道路管理分野」全体の CO ₂ 削減目標	4
8	2.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎の CO ₂ 削減目標	4
9	2.2 「道路整備分野」の目標	5
10	2.3 「道路利用分野」の目標	5
11	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 ...	6
12	3.1 道路管理分野	6
13	3.1.1 道路関係車両の電動化	6
14	3.1.2 道路照明の LED 化	6
15	3.1.3 再生可能エネルギー活用	7
16	3.2 道路整備分野	8
17	3.2.1 低炭素アスファルトの導入	8
18	3.2.2 低炭素コンクリートの導入	8
19	3.3 道路利用分野	9
20	3.3.1 渋滞対策の推進	9
21	3.3.2 電動車の急速充電器の設置	9
22	3.3.3 自転車の利用促進	10
23	3.4 ロードマップ	11
24	4. その他計画の実施に関し必要な事項	12
25	4.1 道路整備の推進	12
26	4.2 脱炭素化施設の設置	12
27	4.3 次世代を見据えた取組	12
28	4.4 定期的な計画のフォローアップと見直し	12
29		

1. 策定の背景・趣旨

18世紀に始まった産業革命期以降、化石燃料を大量に消費することで私たち人類は経済成長を続けてきましたが、大気中の温室効果ガスの濃度はかつてないほどに上昇しています。地球温暖化によるここ数十年の気候変動は、自然環境への影響だけでなく、自然災害や健康被害、生態系への影響など様々な課題を引き起こしており、温室効果ガス排出削減に向けた取組は世界中にひろがっています。日本においても、2020年10月「2050年カーボンニュートラル」の宣言が政府から出されました。こうした脱炭素化に向けた世界的な潮流が加速化する中で、本県においても、国に先立って2020年1月にCO₂排出量実質ゼロ（2050年）を目指す、しがCO₂ネットゼロムーブメント・キックオフ宣言を行いました。

こうした背景のもと、道路分野でも「道路法等の一部を改正する法律」（令和7年（2025年）10月施行）により、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である「道路脱炭素化基本方針」を定めた基本方針に即して、各道路管理者は、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である「道路脱炭素化推進計画」を定め、脱炭素化を促進する新たな枠組みが導入されました。これを受けて、県として上位計画である「滋賀県CO₂ネットゼロ社会づくり推進計画」の道路分野として具体的な取組内容、整備指標を明確化した「滋賀県道路脱炭素化推進計画」を策定するものです。

なお、整備指標は上位計画に合わせて2013年度を基準とし、2030年度、2040年度の目標を設定し、2047年度までにCO₂ネットゼロを目指します。

1.1 計画の位置づけ

本計画は「道路脱炭素指針基本方針」に基づくほか、表-1に示す条例および上位・関連計画との整合に配慮している。

表-1 滋賀県の脱炭素化に関する条例および上位・関連計画

計画名等	備考
滋賀県基本構想	
滋賀県CO ₂ ネットゼロ社会づくりの推進に関する条例	
滋賀県CO ₂ ネットゼロ社会づくり推進計画	2021年度-2040年度
滋賀県道路整備マスタープラン（第3次）	2022年度-2041年度
滋賀県道路整備アクションプログラム2023	2023年度-2033年度
滋賀県自転車活用推進計画	第2次 2023年度-2026年度 第3次 2027年度-2030年度

2. 道路の脱炭素化の目標

2.1 「道路管理分野」の目標

2.1.1 「道路管理分野」全体の CO₂ 排出量

本計画における目標の基準年度となる 2013 年度の道路管理分野の CO₂ 排出量を示す。
なお、「道路設備・施設の電力消費による CO₂ 排出量」は、2014 年度を基準とする。

表 2-1-1 道路管理分野における CO₂ 排出量

区分	CO ₂ 排出量
	2013 年度（基準年度）
道路関係車両からの CO ₂ 排出量	85t
道路照明の電力消費による CO ₂ 排出量	3,495t
道路設備・施設の電力消費による CO ₂ 排出量	1,165t
計	4,745t

2.1.2 「道路管理分野」全体の CO₂ 削減目標

本計画の「道路管理分野」全体における目標年度及び目標削減率は以下のとおり。

表 2-1-2 道路管理分野における CO₂ 削減目標

	2030 年度	2040 年度
CO ₂ 目標削減率	27%	33%
CO ₂ 目標削減量	1,263t/年	1,560t/年

2.1.3 「道路管理分野」の個別施策毎の CO₂ 削減目標

「道路管理分野」全体の CO₂ 削減目標達成に向けて、「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活用」により、2013 年度比でそれぞれ 2040 年度までに以下の通り CO₂ を削減する。なお、再生可能エネルギーについては、2014 年度とする。

表 2-1-3 取組の実施による CO₂ 削減量

取組内容	各取組の整備指標			CO ₂ 削減量	
	2013 年度 （基準年度）	2030 年度	2040 年度	2030 年度	2040 年度
道路関係車両の電動化	0%	40%	100%	17t/年	43t/年
道路照明の LED 化	4.2%	100%	100%	827t/年	1,051t/年
再生可能エネルギー活用	13.4%	36%	40%	419t/年	466t/年
計				1,329t/年	1,560t/年

2.2 「道路整備分野」の目標

道路整備分野の CO₂ 削減策として、「低炭素アスファルトの導入」「低炭素コンクリートの導入」の取組を実施する。

なお、各取組の詳細については、8 ページの 3.2 のとおりとし、整備指標は次表 2-2-1 のとおりとする。

表 2-2-1 道路整備分野における施策の整備指標

取組内容	低炭素アスファルト使用工事数		
低炭素アスファルトの導入	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	0 件	舗装工事の 20%以上	全ての舗装工事

取組内容	低炭素コンクリート使用工事数		
低炭素コンクリートの導入	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	0 件	10 件以上	今後検討

2.3 「道路利用分野」の目標

道路利用分野の CO₂ 削減策として、「渋滞対策の推進」、「電動車の急速充電器の設置」、「自転車の利用促進（ビワイチ）」の取組を実施する。

なお、各取組の詳細については、9 ページの 3.3 のとおりとし、整備指標は次表 2-3-1 のとおりとする。

表 2-3-1 道路利用分野における施策の整備指標

取組内容	主要渋滞箇所数		
渋滞対策の推進	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	30 箇所	15 箇所	0 箇所

取組内容	道の駅の EV 急速充電器の設置箇所数		
電動車の急速充電器の設置	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	0 箇所	全ての道の駅 (14 箇所)	さらなる 高出力化

取組内容	自転車走行空間の整備延長（ビワイチ）		
自転車の利用促進 (ビワイチ)	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	0km	143km	北湖整備完了 (179km)

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

3.1 道路管理分野

道路管理分野の CO₂ 削減目標達成のための取組は、以下のとおりである。

3.1.1 道路関係車両の電動車化

各土木事務所が管理している道路管理・道路維持に使用する道路関係車両について、走行時に CO₂ 排出量が少ない電動車化として次世代自動車を導入し、車両から排出される CO₂ の削減を図る。

※次世代自動車：電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド車(HEV)

(2030 年度までの取組)

2030 年度までにパトロールカーは 40%の電動車化を進める。

(2040 年度までの取組)

2040 年度までにパトロールカーは 100%の電動車化を進める。

表 3-1-1 道路関係車両の電動車化

対象車種	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
パトロールカー	0%	40%	100%
合計	0%	40%	100%

3.1.2 道路照明の LED 化

既存または新設の道路照明を高効率・長寿命な LED に切り替えることで照明の電力消費と CO₂ 排出量の削減を図る。

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに道路照明およびトンネル照明の 100%を LED 化する。

表 3-1-2 道路照明およびトンネル照明の LED 化率

取組内容	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
道路照明 LED 化	0.0%	100%	100%
トンネル照明 LED 化	12.4%	100%	100%
合計	4.2%	100%	100%

3.1.3 再生可能エネルギー活用

道路の日常管理において消費する電力について、再生可能エネルギーを活用した電力の調達に順次切り替えることでCO₂の削減を図る。

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに道路管理に使用する電力の再生可能エネルギー比率を 36%にする。

(2040 年度までの取組)

2040 年度までに道路管理に使用する電力の再生可能エネルギー比率を 40%にする。

表 3-1-3 調達電力の再生可能エネルギー比率

2014 年度(基準年度)	2030 年度	2040 年度
13.4%	36%	40%

3.2 道路整備分野

道路整備分野の取組は、以下のとおりである。

3.2.1 低炭素アスファルトの導入

道路整備分野のCO₂削減策として、「低炭素アスファルトの導入」について、通常より低温で製造する技術を用いた低炭素アスファルト合材を使用し、舗装工事におけるCO₂排出量の低減を図る。

(2030年度までの取組)

2030年度までに試行工事として2030年度に県が発注する舗装工事のうち、20%以上の工事について、低炭素アスファルトを使用する。

(2040年度までの取組)

2030年度までの試行工事の結果を踏まえ、2040年度に県が発注する舗装工事のうち、全ての工事について、低炭素アスファルトを使用する。

表 3-2-1 道路整備分野における施策の整備指標

取組内容	低炭素アスファルト使用工事数		
	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
低炭素アスファルトの導入	0件	舗装工事の 20%以上	全ての舗装工事

※緊急工事等、低炭素アスファルトの使用が不適当な工事は除く

3.2.2 低炭素コンクリートの導入

道路整備分野のCO₂削減策として、「低炭素コンクリートの導入」について、製造時に最も多くのCO₂を排出するセメント量を減らし、代わりに高炉スラグやフライアッシュなどの産業副産物を配合する技術を用いたコンクリートやCO₂固定コンクリート等を使用し、工事におけるCO₂排出量の低減を図る。

(2030年度までの取組)

2030年度までに試行工事10件とする。

(2040年度までの取組)

2030年度までの試行工事の結果を踏まえ、取組の推進について検討する。

表 3-2-2 道路整備分野における施策の整備指標

取組内容	低炭素コンクリート使用工事数		
	2013年度 (基準年度)	2030年度	2040年度
低炭素コンクリートの導入	0件	10件以上	今後検討

3.3 道路利用分野

道路利用分野の取組は、以下のとおりである。

3.3.1 渋滞対策の推進

これまでに国、県及び県警本部などで構成する滋賀県渋滞対策協議会では、県内における道路の渋滞対策を効率的に進めるため、2013 年度（平成 25 年）に「主要渋滞箇所」を選定し、主要渋滞箇所の解消に向けた取組を推進してきた。現道拡幅、バイパス整備、交差点改良など道路整備により主要渋滞箇所を解消し、渋滞に起因する CO₂排出量の削減を図る。

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに 2013 年度の主要渋滞箇所数 30 箇所を 15 箇所に減らす。

(2040 年度までの取組)

さらに渋滞対策を推進し、2013 年度の主要渋滞箇所 30 箇所を 2040 年度までに 0 箇所とする。

表 3-3-1 道路利用分野における施策の整備指標（再掲）

取組内容	主要渋滞箇所数		
	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	30 箇所	15 箇所	0 箇所

※主要渋滞箇所数は県管理道路を対象とする。

3.3.2 電動車の急速充電器の設置

道の駅における 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排出量の削減を図る。

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに EV 急速充電器の設置箇所数を 14 箇所とし、全ての道の駅に設置する。

(2040 年度までの取組)

さらに 2040 年度までに道の駅に設置した EV 急速充電器のさらなる高出力化とする。

表 3-3-2 道路利用分野における施策の整備指標（再掲）

取組内容	道の駅の EV 急速充電器の設置箇所数		
	2013 年度 (基準年度)	2030 年度	2040 年度
	0 箇所	全ての道の駅 (14 箇所)	さらなる高出力化

※直轄の道の駅は除く

3.3.3 自転車の利用促進(ビワイチ)

「自転車活用推進計画」に基づき自転車走行空間を整備し、より安全で快適な自転車利用環境を創出することで、自動車から自転車へ転換を促し、CO₂排出量の削減を図る。

(2030 年度までの取組)

2030 年度までに自転車走行空間の整備（ビワイチ）延長を 143km とする。

(2040 年度までの取組)

さらに自転車走行空間の整備（ビワイチ）を推進し、2040 年度までに北湖整備完了（整備延長 179km）とする。

表 3-3-3 道路利用分野における施策の整備指標（再掲）

取組内容	自転車走行空間の整備延長（ビワイチ）		
	2013 年度 （基準年度）	2030 年度	2040 年度
	0km	143km	北湖整備完了 （179km）

3.4 ロードマップ

2.1 から 3.3 に記載した取組毎に、実施時期をロードマップとして示す。

表 3-4 滋賀県の脱炭素化に係るロードマップ

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車化	ハイブリット自動車の導入			
	道路照明の LED 化	LED 道路照明への交換・導入			
	再生可能エネルギー活用	再生可能エネルギーの活用促進			
道路整備分野	低炭素材料の導入	導入計画検討	試行導入・検証		導入範囲拡大
道路利用分野	渋滞対策の推進	滋賀県道路整備アクションプログラムに基づく道路整備の推進			
	EV 急速充電器の設置	道の駅管理者との連携による EV 急速充電器の設置促進			
	自転車の利用促進の推進（ビワイチ）	自転車活用推進計画に基づく利用促進			

4. その他計画の実施に関し必要な事項

4.1 道路整備の推進

3.3.3 に掲げた渋滞対策の推進のため、滋賀県道路整備アクションプログラム 2023 の計画的な推進を行う。道路整備アクションプログラムの計画的な推進により、CO₂排出量を 5 年間で 17,800 t 削減する。

4.2 脱炭素化施設の設置

2.1.3 に掲げた再生可能エネルギー活用を推進するため、民間等による道路占用制度を活用した太陽光発電施設等の脱炭素化施設の設置について、交通安全や周辺環境に配慮しながら許可を検討します。

4.3 次世代を見据えた取組

道路脱炭素化の取り組みを、次世代を対象に啓発活動に取り組む。

(取り組み例)

けんせつみらいフェスタ等のイベントを利用した道路脱炭素化 PR

道路整備にかかる脱炭素材料、製品の PR

通学路・生活道路を教材化し、小中学校を対象に出前講座等の開催

4.4 定期的な計画のフォローアップと見直し

計画策定後は、施策の取組状況や各種指標に対する進捗状況を取りまとめ、フォローアップを行い、道路をとりまく社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。