

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

	基本方針（案）項目	提出意見の概要	国土交通省の考え方
1	日本の地球温暖化対策の是非に関する意見	・CO2と温暖化に相関関係はあっても、因果関係ははまだ認められていない。日本の今の過熱は、太陽光パネルの反射やコンクリート・アスファルトによる蓄熱など、直接的に人為を原因としている。政府の温暖化対策とは、温暖化させるようにするものでしかない。	IPCC第6次報告書では、人間の活動が地球温暖化に影響を与えていることを「疑う余地がない」と記述され、気温上昇をあるレベルで止めるためには、CO2累積排出量を制限し、少なくとも正味ゼロ排出を達成し、他の温室効果ガスも大幅に削減する必要があるとしています。気温上昇を抑えるため、地球温暖化に影響を与えている温室効果ガスの排出の削減が必要と考えております。頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
2	基本方針全体に対する意見	・GHG排出量算定方法、低炭素材料の評価基準、新技術の安全・性能基準など、あらゆる規格・基準の策定にあたり、基本原則として、「国際標準（ISO等）との整合性を図り、海外展開を容易にすることを目的とする。」と明確に記述することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
3	道路脱炭素化推進計画の位置付けの明確化に関する意見	・地方公共団体は道路脱炭素化推進計画を「定めることができる」としているため、地方公共団体による計画策定は「任意である」ことを記載すべき。	頂いたご意見については、道路法第48条の67からすでに明らかであることから、あらためて本方針で記載する必要はないため、原案のままとします。
4	冒頭のまえがき	・「私道の公道化を促進する制度の検討」、「道路網全体の効率化と脱炭素化を加速するため、一定の条件を満たす私道を公道へと転換する際のインセンティブ（補助金制度など）の設定」を施策として含めることを提案する。	本方針は、道路法に基づき策定されるものであるため、道路法第2条で定義される「道路」について述べており、ご指摘の「私道」については対象に含まれないため、原案のままとします。また、頂いた「国による区画整理や再開発の推進」に関する御意見については、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
5	脱炭素に関する道路法の改正内容を追記すべきとの意見	・P1 5～8行目の記載に間違いは無いが、脱炭素に関する道路法の大幅な改正内容として、特に、第1条の2、第29条第2項、第48条の66、67で追加した内容を説明してほしい。	本方針は、今般の道路法改正内容を網羅的に記載するものではないため、原案のままとします。

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

基本方針（案）項目		提出意見の概要	国土交通省の考え方
6	一． 道路の脱炭素化推進の意義	<p>基本方針の理念として、世界の脱炭素化を主導することを目指すことを記述すべきとの意見</p> <p>・基本方針の理念として、「本方針の推進は、知的財産戦略本部決定『新たな国際標準戦略』を道路分野において実践するものであり、我が国が開発・実装した技術やシステムを国際標準として提案・獲得し、世界の道路脱炭素化をリードすることを目指す。」と明確に追記することを提案する。</p> <p>・基本方針の理念として、「本方針に基づく国内での先進的な取り組みを知的財産と一体で国際標準化し、世界のルール形成を主導することで、国際社会への貢献と我が国の経済成長を両立させる。」と明確に追記することを提案する。</p>	<p>ご指摘の通り、単なる国内の環境政策ではなく、地球規模の課題である気候変動対策に対応するため、本方針に基づき、道路の脱炭素化を推進していく必要があると考えています。</p> <p>なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。</p>
7	街路樹を積極的に活用し、吸収量を考慮すべきとの意見	<p>・目標は、炭素排出量だけでなく、街路樹を積極的に活用した吸収量も考慮すべき。</p> <p>・街路樹から排出される枝や葉の堆肥化など有効活用を図り、脱炭素化を一層進めるべき。</p>	<p>御指摘の点については、二． 1．（1）道路のライフサイクル全体の低炭素化の〔主な施策〕において、「道路緑化」を挙げており、CO2吸収量に関する施策も推進していくこととしています。</p> <p>なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。</p>
8	GHGプロトコルに即して分類・整理すべきとの意見	<p>・「道路管理分野」で、維持補修工事や点検などを建設会社などにアウトソーシングした場合、道路管理者のScope3は排出され、また「道路整備・利用分野」で、道路管理者が関係機関などへ打合せに行く場合の車両の燃料使用など、道路管理者のScope1, 2, 3は排出される。したがって、P2 7～8行目は、「なお、道路における排出については、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・整理する。」と修正することが必要である。</p> <p>・P2で、「『道路管理分野』（Scope1, 2）、『道路整備・利用分野』（Scope3）に大別」とあるが、この概念的な整理は分かりやすい一方で、厳密な定義とは乖離する可能性がある。そこで、「全てのGHG排出量の算定と分類は、GHGプロトコルスタンダードに規定される組織的境界（Organizational Boundary）の定義に基づき、Scope1, 2, 3を厳密に識別・適用することを原則とする。」と明記することを提案する。</p>	<p>ご指摘の点は、道路における排出に関する注釈4として、「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」と記載していることから、原案のままとします。</p> <p>ご指摘の点については、注釈4にて、「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」</p> <p>[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）」と記載のとおり、GHGプロトコルに即して、道路の排出分類を定義づけたものであり、十分説明がなされていると考えていることから、原案のままとします。</p>
9	一． 道路の脱炭素化の推進の目標 GHGプロトコルに加え、関連ISOに準拠すべきことを記述すべきとの意見	<p>・GHG排出量の算定・報告の枠組みについて、P2 脚注3で「GHGプロトコルに即して分類・整理」とあるが、「道路の設計、施工、維持管理、廃棄に至るライフサイクル全体のGHG排出量の算定・報告・開示は、GHGプロトコルおよび関連ISO規格（ISO 14064シリーズ、ISO 14067等）に厳密に準拠しなければならない。」と、義務として明確に規定することを強く求める。</p>	<p>ご指摘の点については、注釈4にて、「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」</p> <p>[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）」と記載のとおり、GHGプロトコルに即して、道路の排出分類を定義づけられ、十分説明がなされており、義務として明確に規定する必要はないと考えていることから、原案のままとします。</p> <p>なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。</p>
10	道路における排出量が多いこと、それを定量的に示すべきとの意見	<p>・施策検討にあたって、「道路利用分野」におけるCO2排出量が多いことを、定性的ではなく定量的に示してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「道路における排出の大部分を占めている」を「道路における排出の9割以上を占めている」に修正します。</p>
11	国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法」（平成24年度版）に、地球温暖化ガスの自動車走行の予測式等を追加すべきとの意見	<p>・P2 10行目以降で、「『道路整備・利用分野』については、個別の施策内容や目標を可能な限り設定することによって削減目標に貢献」とあるが、消極的な姿勢では目標達成は難しいのではないか。少なくとも、国土交通省の「道路環境影響評価の技術手法」（平成24年度版）に、温室効果ガスの自動車走行の予測式等を追加し、無期限に排出される温室効果ガスの環境影響評価をしてほしい。</p>	<p>頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。</p>

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

基本方針（案）項目		提出意見の概要	国土交通省の考え方	
12	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	脱炭素化への投資を促進するためのインセンティブを検討すべきとの意見	・企業投資を促進するため、「公共工事の入札・評価プロセスにおいて、国際標準（GHGプロトコル、ISO）を国に整備してもらいたい。『標準排出量原単位データベース』など、標準的手法で算定された工事全体のGHG排出量（カーボンフットプリント）を評価項目として導入し、優れた事業者に対してインセンティブを付与する仕組みを構築する。」と追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
13		道路脱炭素化推進計画の策定プロセスそのものに対する財政的支援制度を創設すべきとの意見	・脱炭素化事業に対する補助金だけでなく、「『道路脱炭素化推進計画の策定プロセスそのもの（現状調査、住民との合意形成等）に対する財政的支援制度』を創設する。」と追記することを提案する。	国だけでなく全ての道路管理者が計画を策定することは重要であると認識しており、「計画策定マニュアル」に加えて地方公共団体の道路管理者の計画の策定を支援するための方策を検討してまいります。なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
14		国内で実装された先進的な技術・運営ノウハウの海外展開を推進すべきとの意見	・「本方針に基づき国内で実装された先進的な技術・運営ノウハウ（低炭素材料、再生可能エネルギー、コンセッション等）を組み合わせた『日本の脱炭素道路パッケージ』を構築し、官民一体でその海外展開を強力に推進する。」と追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
15	二. 1.（1）道路のライフサイクル全体の低炭素化	GHG排出量評価にあたっては、ISO 14067に準拠したライフサイクルアセスメント（LCA）の手法を用いるべきとの意見	・P3 14行目「低炭素材料の開発・導入促進」の実効性担保のため、「アスファルト、コンクリート等の建設資材や道路構造物全体のGHG排出量評価にあたって、製品のカーボンフットプリントに関する国際規格（ISO 14067）準拠のライフサイクルアセスメント（LCA）手法の採用を推奨する。」と追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
16		新たな材料の活用推進に関する意見	・鉄鋼・電力分野の脱炭素化に伴う高炉スラグやフライアッシュの供給減少・枯渇リスクを踏まえ、「メタカオリンを添加したセメントの活用推進」および「メタカオリン添加セメントのJIS（日本産業規格）化の推進、および道路構造物への適用に向けた技術基準・示方類の整備を国が主導する」旨を追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
17		コンセッション方式の積極的活用に関する意見	・民間資金を道路インフラに呼び込むため、多様な主体との連携の具体策として、「コンセッション事業者による、運営の効率化や新たな収益機会の創出に資する脱炭素化技術の導入を奨励する」旨を追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます
18		道路インフラの熱環境対策の推進に関する意見	・「低炭素な材料の開発・導入促進」の具体例として、「遮熱・断熱技術の活用による道路インフラの熱環境対策と、それに伴う周辺地域を含めた広域的な省エネルギー化の推進」を明確に位置づけることを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
19		バイオディーゼルの活用推進に関する意見	・新技術の活用として、「バイオディーゼル活用による建設機械の脱炭素促進」を重点施策として盛り込むことを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
20		低炭素コンクリート製品の積極的導入に関する意見	・長寿命化と低炭素を両立したコンクリート製品を積極的に導入することが、道路のライフサイクル全体の低炭素化とコスト縮減に大きく貢献すると考える。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
21		企業の技術協力の機会を設置すべきとの意見	・国土交通省が主導する実証プロジェクトにおいて、コンクリート製品企業が製品供給や技術協力で積極的に参画できる機会を設け、その成果を広く公開することが社会実装の加速に繋がると考える。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
22		生物多様性向上に貢献する製品の活用の促進に関する意見	・「ネイチャーポジティブ」の観点について、グリーンインフラの社会実装を進めるため、生物多様性向上に貢献する環境保全型ブロックの活用がより促進される制度検討を期待する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
23	バイオマス材料を活用した舗装・防水技術の推進に関する意見	・低炭素材料の開発・導入促進策として、「バイオマス材料を活用した舗装・防水技術」を追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。	

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

	基本方針（案）項目	提出意見の概要	国土交通省の考え方	
24	二. 1. (2) 道路交通のグリーン化を支える道路空間の創出	路面太陽光発電の社会実装加速に関する意見	・道路空間を最大限活用するため、「路面太陽光発電」を明記し、「公道での本格導入に向けた技術基準や導入ガイドラインを策定するとともに、社会実装を加速し、道路付属物や走行中給電等の電源として活用する」旨を追記することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
25		道路管理者が道路に設置された太陽光パネルのリサイクルの取組を行うことの必要性に関する意見	・太陽光パネルのリサイクルが大きな社会課題となっており、国や自治体が自ら率先してリサイクルに取り組むことが大変重要であるため、「道路管理者である国及び地方自治体は、道路に設置された太陽光パネルのリサイクルに率先して取り組むこととする。」との記載を追記することを提案する。	ご意見を踏まえ、四 6. その他の環境政策との調和に、「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。」を追記させていただきます。なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
26	二. 1. (3) 低炭素な人流・物流への転換	専用の自転車通行区間の整備を推進すべきとの意見	・「主な施策」にある「自転車利用環境の改善などによる自転車の利用促進（自転車通行区間の整備を含む）」について、「自転車通行区間の整備」を「専用の自転車通行区間の整備などの利用環境の改善」と明記することを提案する。	文意より、「自転車通行区間の整備」も「自転車利用環境の改善」に含まれていることから、原案のままとします。
27		車両重量の軽量化の必要性に関する意見	・道路のライフサイクル全体でのCO ₂ 削減を目指す上で、特に「車両重量の軽量化」は、走行時の効率改善と道路維持管理負担の軽減という二重の効果を有し、重要な意味を持っている。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
28		小型EVの必要性に関する意見	・日本の移動需要の約7割は半径20km圏内の短距離移動であること、また、日本が電材分野で高い技術力を有していることを踏まえ、小型EVの「充電インフラと連携した車両診断・安全管理」や「再エネや蓄電池と統合したスマート充電」に関するエネルギーマネジメントモデルを世界に先駆けて提示できる強みを有している。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
29		バス+小型EVの融合ネットワークの必要性に関する意見	・自転車シェアリングについては、ステーションの立地、自転車通行空間の整備状況、気象条件などの制約を踏まえ、全国的に展開するためには、バスを「幹線」、小型EVを「フィーダー」とするなど、「バス+小型EV」の融合ネットワークが有効であると考えます。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
30		超小型モビリティの利用を拡大する施策の推進に関する意見	・小型EVの普及・利用を促進するため、超小型モビリティ専用の簡易免許・限定免許を新たに設け、免許制度の柔軟化を促進することを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
31	地下道路空間活用に関する意見	・地下街などの地下部分も含めて道路の占有は認められているが、通路へのベンチやオープンカフェの設置など、歩行者の利便性向上につながる活用は、規制のため十分に進んでいない。地方公共団体が地下空間の活用ルールを単独で整備するのは難しく、国による指針やガイドラインの策定を要望する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。	
32	二. 1. (4) 道路交通の適正化	道路工事回数の削減のための施策に関する意見	・地中埋設物に関する工事の統合化を、基本方針に盛り込むことを提案する。国土交通省が他省庁やインフラ事業者と連携し、工事計画の調整・統合に向けたガイドラインを策定すべきである。 ・共同溝（C.C. BOX）の積極的な整備を基本方針に盛り込むことを提案する。主要幹線道路や再開発エリアにおいて、複数のインフラ埋設物を一元的に収容可能な共同溝の整備を推進すべきである。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
33		新規道路を建設すべきでないという意見	・道路交通の適正化に関しては、「ボトルネック箇所や、局所的な渋滞」への対応にとどまっているが、交通ネットワークの構築、物流の効率化などの名目で高規格の新規道路を建設することをやめるという根本的解決を記載すべきである。 ・重点プロジェクトとCO ₂ 排出削減以外の効果例として6項目があるが、そもそものCO ₂ 削減対策として最も重要な「これ以上の新規の高規格道路建設をしない」を追加することを求める。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
34	二. 2. 重点的に推進する施策	バイオ燃料の活用の位置付けに関する意見	・再生可能なエネルギーの活用として、地域で回収された廃食油を原料とした燃料を、地域の燃料として活用する事例を盛り込むことを提案する。 ・アスファルト合材プラントにおける燃料として、廃植物油（SV0）を活用する事例を盛り込むことを提案する。	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

基本方針（案）項目		提出意見の概要	国土交通省の考え方
35		削減目標の設定根拠を示すべきとの意見	地球温暖化対策計画の削減目標を踏まえ2040年度73%削減の達成を目指すものとしています。
36	三. 1. (2) 目標設定の考え方	高速道路会社や地方公共団体も国と同様な対応をとるべきとの意見	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
37		道路分野の脱炭素化政策集の具体を記述すべきとの意見	脚注の10については、政策集の概要を説明しており、網羅的に政策集の情報を記載するものではないため、原案のままとします。
38	三. 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	道路脱炭素化推進計画策定のためのより実践的な支援策を提供すべきとの意見	国だけでなく全ての道路管理者が計画を策定することは重要であると認識しており、「計画策定マニュアル」に加えて地方公共団体の道路管理者の計画の策定を支援するための方策を検討してまいります。頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
39	三. 2. (2) 脱炭素化施設等の設置	路上における急速充電設備の設置を道路占用対象として位置づけ、ガイドライン等を策定すべきとの意見	路上（路肩、待避所等）における急速充電設備の設置に対する道路占用につきましては、各地方公共団体向けに、充電機器に係る道路占用の取扱いの参考となるよう「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」を定め、「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の策定について（技術的助言）（令和5年5月12日付け国道利第4号、国道国技第78号、国道環第23号）」により、地方公共団体あてに通知し、また、本ガイドラインを踏まえ、「電気自動車等のための充電機器に係る道路占用の取扱いについて（令和5年11月10日付け国道利第30号、国道メ企第56号、国道環第84号）」において、充電機器の占用許可基準を定め、各地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構あてに通知しているところです。
40	三. 2. (4) 計画の公表と報告	全ての道路管理者が道路脱炭素化推進計画を公表し、フォローアップすべきとの意見	推進計画について、各道路管理者の管理規模や体制の状況を鑑み公表するように努めることとしております。

道路脱炭素化基本方針（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等の概要と国土交通省の考え方

実施期間：令和7年8月6日～令和7年9月5日（30日間）

提出意見：計35件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理のうえで掲載しています。

※本案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進にあたって参考にさせていただきます。

	基本方針（案）項目	提出意見の概要	国土交通省の考え方
41	四. その他の道路の脱炭素化の推進のために必要な事項	道路脱炭素化推進計画の見直しの内容をを明確に記述すべきとの意見	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、脱炭素化の新技術の開発状況等を踏まえて定期的に見直すこととしており、明示的に見直し時期を記載はしていませんが、ご指摘のような見直しが必要とされないことはありません。
42	四. 1. 国による道路脱炭素化推進計画のフォローアップ	フォローアップ調査結果等は、第三者検証機関による検証を受けることが望ましいとの意見	GHG排出量の算定結果について国際規格に準拠した第三者検証を受けることは、データの信頼性を担保する有効な手段であると考えます。一方で、原則として全ての道路管理者に第三者検証を受けることについては、体制整備や費用負担の観点から慎重な検討が必要と考えております。なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
43		ペロブスカイト太陽電池のリスクを記述すべきとの意見	ペロブスカイト太陽電池の設置は、関係機関が策定するガイドラインに基づき安全性が担保される前提で行われると考えています。なお、例えば、鉛は、ペロブスカイト太陽電池に封止されており、現時点までに含有物の流出事案は確認していませんが、ご指摘のあったその他のリスクも含めて、今後、実証等によるデータを注視していきたいと考えています。
45	四. 3. 新技術の活用	国際標準戦略に基づき研究開発等を支援すべきとの意見	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
46		注記事項として例示されている新技術を本文に明記すべきとの意見	四. 3. 新技術の活用については、新技術を網羅的に記載しているものではないため、原案のままとします。頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
47		新技術の一つとしてバイオプラスチックを含めるべきとの意見	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
44	四. 3. 新技術の活用、 5. 多様な主体との連携	国交省が、道路工事に関する標準的な「GHG排出量原単位データベース」を整備・公開すべきとの意見	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
48		技術的サポート体制の構築に関する意見	国だけでなく全ての道路管理者が計画を策定することは重要であると認識しており、「計画策定マニュアル」に加えて地方公共団体の道路管理者の計画の策定を支援するための方策を検討してまいります。なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
49	四. 5. 多様な主体との連携	優れた技術を持つ国内企業との連携の必要性に関する意見	頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。
50	四. 6. その他の環境政策との調和	循環経済原則を新たな柱として位置づけるべきとの意見	道路の脱炭素化の推進のために必要な事項として、「循環経済（サーキュラーエコノミー）」も含めた「その他の環境政策との相乗効果を図る」こととしています。ご指摘の意図も十分に含まれており、ここでは関連する取組を網羅的に記載するものではないため、原案のままとします。なお、頂いた御意見は、今後の施策の実施に関する御意見として参考にさせていただきます。