

GXの実現に向けた国土交通省の取組について

2026年6月
国土交通省 総合政策局

再生可能エネルギーの導入・利用拡大

空港、鉄道、道路、ダム、上下水道、港湾、公的賃貸住宅、官庁施設等の多様なインフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の導入促進など、再生可能エネルギーの最大限の導入に向けた取組を推進。

■ 太陽光発電の導入促進

空港

- ・空港脱炭素化推進計画を作成し、太陽光発電の導入を促進



※仙台空港
再エネ発電合同会社提供

道路

- ・管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への導入を推進



道路における太陽光発電の活用

鉄道

- ・官民連携プラットフォームにおける情報共有、協力体制の構築等を通じて、鉄道アセットを活用した再エネ導入等を推進



丸ノ内線四ツ谷駅
(東京メトロ提供)

港湾

- ・港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成等を通じて、港湾における太陽光発電の導入を推進

上下水道

- ・上下水道施設における再エネ設備の導入支援、新たな再エネ設備の設置方法についての技術実証等により導入促進

官庁施設

- ・国土交通省環境行動計画に基づき、官庁施設における太陽光発電の導入を推進

公的賃貸住宅

- ・UR賃貸住宅において、2022年度より設計を行う新築住宅に設置を原則化
- ・公営住宅において、2022年度より公営住宅等整備基準において設置を原則化

ペロブスカイト太陽電池のインフラ空間への導入

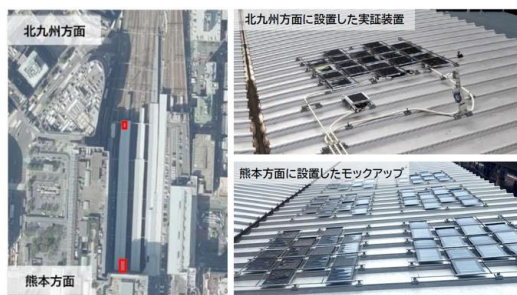
- 道路・鉄道・空港・港湾等のインフラ空間におけるペロブスカイト太陽電池の導入を進めるため、関係省庁間での連携によるプロジェクト形成等を通じて、実証・社会実装モデルの創出を推進。
- また、インフラ空間等における事業者の設置ニーズの調査、および開発メーカーへの情報提供等を通じて事業者・メーカー間でのマッチングへの寄与も検討。
- インフラ空間等での設置拡大にあたっては、安全性等への対応も必要であり、設計・施工ガイドライン(2026年3月策定※)や、GI基金の拡充による研究開発等の技術動向も踏まえ、積極的な導入検討を進めていく。
- 横浜グリーンエキスポでは、関係省庁と連携し、日本政府苑内の施設でのペロブスカイト太陽電池の活用等を検討。

※2026年3月18日 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)より公表

GI基金による実証事例



東京国際クルーズターミナル 4階デッキ
(出典:積水化学工業HP)



博多駅第2ホーム
(出典:JR九州、エネコートテクノロジーズ、日揮HP)



神戸空港制限区域内緑地帯
(出典:積水化学工業HP)

社会実装モデルの創出に向けた導入支援事業例

R7年度導入支援事業において、高速道路会社として初めてNEXCO西日本が採択され、R8年内での設置完了予定。

<設置予定場所>

名神高速道路 桂川PA(上り)
障がい者用駐車スペース上屋の屋根



位置図:名神高速道路 桂川PA(上り)



ペロブスカイト太陽電池設置予定箇所(遠景)

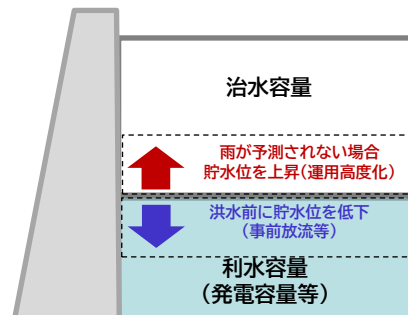


ペロブスカイト太陽電池設置予定箇所(近景)
(提供:NEXCO西日本)

再生可能エネルギーの導入・利用拡大

■水力発電の導入促進

- ・治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」の取組を推進
- ・具体的には、ダムの運用の高度化、既設ダムの発電施設の新増設、ダム改造・多目的ダムの建設を推進



ダムの運用の高度化イメージ

■下水道バイオマスの導入促進

- ・下水道バイオマス発電の推進に向けた革新的技術の導入促進
- ・下水道の終末処理場において省エネルギー、創エネルギー又は再生可能エネルギーに関する技術の導入等を行う事業について、「カーボンニュートラル地域モデル処理場計画」制度を創設し、集中的に支援



カーボンニュートラル地域モデル処理場計画

■洋上風力発電の導入促進

- ・排他的経済水域 (EEZ) への拡大に伴う浮体式洋上風力発電の導入拡大を見据えた基地港湾の整備・運用改善や施工技術の開発



海外における浮体式洋上風力の基礎製造ヤード

運輸分野のGXの取組①(航空・鉄道)

■航空分野

航空法に基づいて策定された航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、SAFの導入促進や管制の高度化による運航の改善、環境新技術の導入などを推進する。

目標

- ・2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%を持続可能な航空燃料(SAF)に置き換える。
- ・国際・国内航空ともに、2050年までのカーボンニュートラル実現を目指す。

■SAFの導入促進

- ・経済産業省等と連携し、SAF製造・サプライチェーン整備を支援
- ・国産SAF利用拡大に向け、SAF官民協議会において、導入促進策について、制度検討、議論を推進

■運航の改善

- ・航空路、出発・到着、空港面といった場面ごとの運航効率の改善策及び運航全体の最適化を推進

■環境新技術の導入

- ・電動航空機や水素航空機などの環境新技術の実用化に向け、国際標準・安全基準の策定を目指す

■鉄道分野

水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等、鉄道分野の脱炭素化を推進する。

目標

- ・2030年代において、鉄道分野のCO2排出量(2013年度1,177万t)の実質46%に相当する量を削減することを目指す。

■鉄道事業の脱炭素化

- ・鉄道車両・設備の省エネ化、水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等を推進

※2025年4月に水素燃料電池鉄道車両の構造等に関する技術基準を整備



水素燃料電池鉄道車両
(JR東日本提供)

運輸分野のGXの取組②（自動車・道路・海事）

■自動車・道路分野

運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、EV、FCV等の次世代自動車の普及促進を図る。

目標

- ・2035年までに乗用車の新車販売 電動車（EV,FCV,PHEV,HV）100%
- ・2030年までに小型商用車の新車販売 電動車 20～30%
- ・2030年までに公共用の急速充電器3万口を含む充電インフラ30万口の整備

■次世代自動車の普及促進に向けた取組

- ・商用車における次世代自動車の導入及び商用電動車の劣化バッテリーを再利用した再エネ地産地消を促進
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置を促進
- ・走行中給電システムの技術開発を支援し、導入可能性を検討

■横浜グリーンエクスポでの取組

- ・来場者輸送の軸となる最寄駅からのシャトルバスについて、国産EVバスを活用

■海事分野

水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発等を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普及促進をはじめとする海事産業の国際競争力強化を推進する。

目標

- ・内航海運のCO2排出削減量を2030年181万吨、2040年387万吨に設定。（2013年度比）
- ・国際海運において2050年頃までのGHG排出ゼロを目指す。（2023年IMOにおいて合意）

■ゼロエミッション船等の導入・普及の促進

- ・ゼロエミッション船等の技術開発・実証・導入支援、および国内生産体制の整備支援
（実証状況）
大型アンモニア燃料船：2026年より実証運航開始
水素燃料船：2028年より実証運航開始
- ・ゼロエミッション船等の導入に向けた国際基準の整備等を推進

運輸分野のGXの取組③(港湾)

○2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、**脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等**を図る**カーボンニュートラルポート(CNP)の形成**を推進する。

「港湾脱炭素化推進計画」の作成

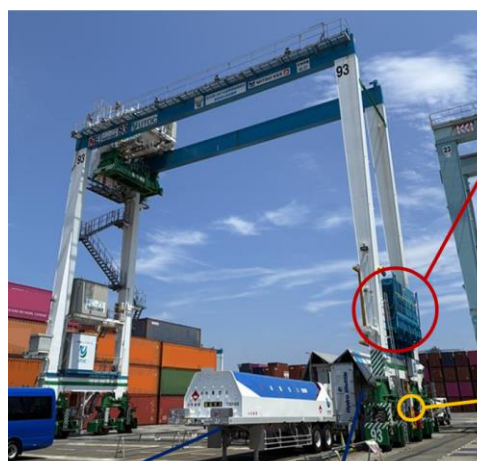
- 各港湾で、港湾管理者が設置した官民の関係主体による協議会にて温室効果ガス排出削減目標や脱炭素化のための事業等を整理
- 2026年3月末時点で74港湾で作成済

CNP認証

- コンテナターミナルにおける脱炭素の取組みについて、国土交通省が実施状況に応じて5段階で評価するもの
- これまでに11ターミナルを認証済

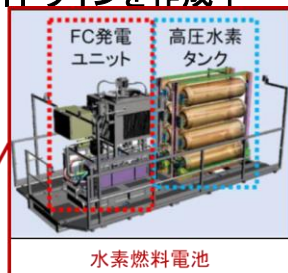
港湾荷役機械の脱炭素化

- 港湾運送事業者等は、国や港湾管理者の補助事業も活用しつつ、ハイブリッド型や電動型等の低炭素型荷役機械を導入
- 水素の燃料利用について、国土交通省と東京都が現地実証を行い、現在、安全かつ円滑な導入のためのガイドラインを作成中



水素トレーラー

移動式水素ステーション



現地実証(2025年8月・横浜港)

代替燃料の供給

- LNGの供給は、3隻のバンカリング船が就航、供給体制が整いつつある
- 低炭素メタノールやアンモニアの供給についても、ガイドラインを踏まえ、複数の企業が事業化を進めており、うち1社は、2029年から低炭素メタノールの供給開始を予定



供給トライアル(2026年2月、横浜港)

写真提供: 商船三井、国華産業、三菱ガス化学、出光興産、横浜市

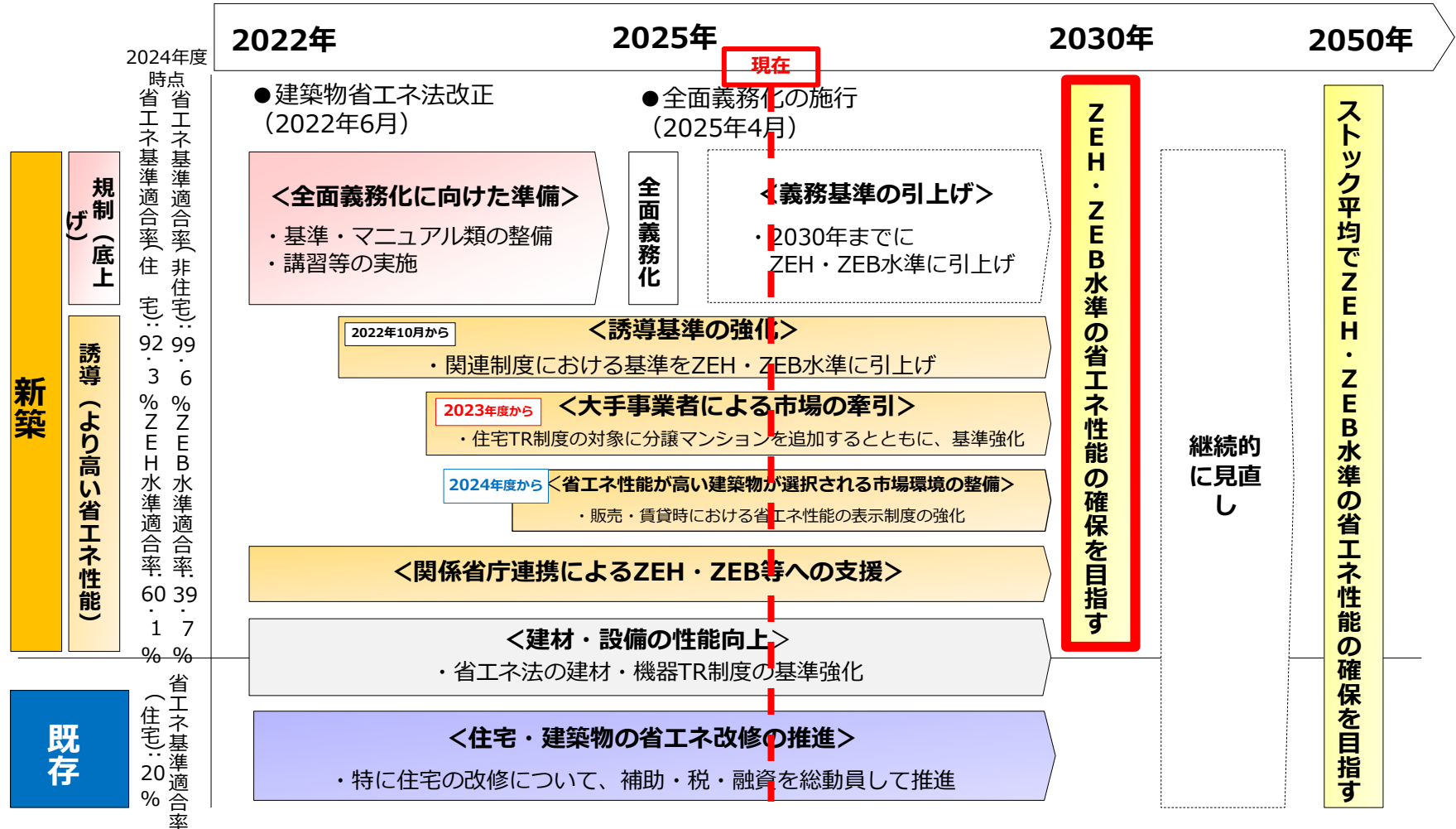
水素等の受入環境の整備

- 水素社会推進法に基づく支援等により海外から調達したアンモニアの利用など、黎明期のユースケースづくりが進められている
- 2026年3月、港湾での水素・アンモニアの受入に関して、安全かつ効率的な施設配置を検討する際の留意点につき運用面も考慮しつつ整理したガイドラインを策定・公表

ブルーインフラの保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用

- 地球温暖化対策計画(2025年2月閣議決定)におけるブルーカーボンの数値目標を達成するため、ブルーインフラの取り組みを進める。
- 浚渫土砂等を活用し、CO2吸収源の拡大と生物多様性による豊かな海の実現に向け、ブルーインフラの保全・再生・創出を進める。

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、住宅・建築物分野では、2025年4月、新築について、省エネ基準への適合を全面的に義務化。
- 今後は、2030年以降の新築について、ZEH・ZEB水準の確保を目指すとともに、2050年に、ストック平均でのZEH・ZEB水準の確保を目指す。
- また、2030年において新築戸建住宅の6割に太陽光発電設備が設置されることを目指し、住宅トップランナー基準に太陽光発電設備の設置率を規定する等、取組を促進しているところ。



GXに係る最近の法改正等

道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み

令和7年10月1日施行

- 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

背景・必要性



気候変動に伴う
災害の激甚化・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



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

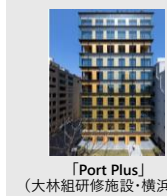
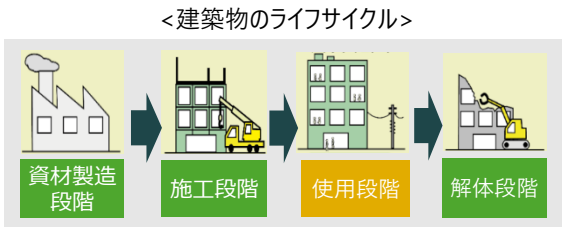


走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

令和8年3月27日：閣議決定

背景・必要性



設計・施工の変革を促進
(省エネ、低炭素建材・リサイクル材等の採用、長寿命化、ストック活用等)
《木材活用による脱炭素の例》
ライフサイクルカーボンの比較により**木造**を採用することで**製造時CO₂排出を削減**

これまで使用段階の省エネに着目。2025年4月に省エネ基準適合を全面義務化。

省エネ・低炭素建材・設備の**投資・イノベーション**、日本の技術の**海外展開**を促進
《新技術の例》**ペロブスカイト太陽電池**

➡ **資材製造から解体までのライフサイクル全体の省エネ・省資源・脱炭素の取組を評価する仕組みを創設**

➡ **2030年の新築ZEH・ZEB水準、2050年のストック平均ZEH・ZEB水準の目標に向けて、進展する省エネ技術に対応する仕組みを創設**
※ZEH：ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス、ZEB：ネット・ゼロ・エネルギー・ビル

建築物のライフサイクルでの省エネ・省資源・脱炭素の取組を通じ、**エネルギー安全保障**にも貢献

法案の概要

1. 建築物のライフサイクルカーボン評価制度

- 建築主、建築士、建設業者、建築材料・建築設備の製造事業者等の**関係者の役割を明確化**
- 国が建築物ライフサイクルカーボン評価の**指針(統一の算定ルール)**を策定
- 一定の建築物の新築等について、**建築主は、着工前の建築物ライフサイクルカーボン評価結果を国に届出**

大規模 事務所 全ての建築物 (住宅・非住宅)
5,000㎡ 建築主の国への届出
建築士の建築主への説明制度
第三者認証・表示制度 (以下の3.参照) 等

2-①. 先導的な省エネ技術の評価する大臣認定

- 先導的な省エネ技術を用いた建築物において、**大臣が個別にZEH・ZEB水準適合を認定**

【先導的な省エネ技術の例：自然換気システム】

自然風の風向き、外気、自然換気、オフィス、アトリウム、気象センサー

風向・風速、室内外の温度差等をセンサーで検知して窓を開閉し、自然通風を利用して空調エネルギーを削減

2-②. 上位住宅トップランナー制度

- **概ね市場の1/4を占める住宅供給事業者は、中長期計画を策定し、取組状況を毎年度報告**

ZEH水準超
ZEH水準程度
省エネ基準
住宅トップランナー (上位1/2を占める事業者)
上位住宅トップランナー (上位1/4を占める事業者)

3. 建築物の環境性能の第三者認証・表示制度

- 建築主等は、建築物のライフサイクルカーボン評価結果及び省エネ性能について、登録機関による第三者認証を受け、**標章を表示することができることとし、紛らわしい表示を禁止**

4. その他

- 法律名を「建築物のエネルギー消費性能の向上**及び脱炭素化の促進**に関する法律」とする等の措置を講じる