

デジタル化や脱炭素化などの 環境変化に適応した 新たな価値創造への挑戦

デジタル社会や脱炭素社会の進展などの環境変化を見据え、当社グループの技術やノウハウをもとに、お客さまや地域社会などステークホルダーの皆さまとの協働を通じて、新たな価値の創造に挑戦します。さらに、事業活動を通じてCO₂削減等の環境保全、持続可能な社会の実現に貢献します。

2025年度までの達成目標

i-MOVEMENTの推進	最先端の事業運営を実現し、次世代の高速道路空間を創造			
i-Constructionの推進	ICTの全面活用による建設生産システム全体の生産性を向上			
自動運転(レベル4)の実現	高速道路での完全自動運転(レベル4)の実現のための路車間協調設備を構築			
CO ₂ の削減①	高速道路ネットワークの整備を通じて、一般道から高速道路への交通転換を図り、CO ₂ 排出量削減へ貢献			
CO ₂ の削減② [2021年度からの累計]	2025年度目標	2022年度		2023年度目標
	高速道路ネットワークの新規整備、渋滞対策、設備の省エネルギー化などに取り組むことで、排出量を5年間で累計16万t-CO ₂ 削減	目標	実績	
CO ₂ の削減③	社員のオフィス活動に関するCO ₂ 排出量を、2013年度を基準として2030年度に50%以上削減			

1 i-Construction[※]の推進

当社の建設現場では、i-Constructionを推進しており、調査・設計から施工・検査、さらには、維持管理・更新までのすべてのプロセスにおいてICTを導入することをめざしています。

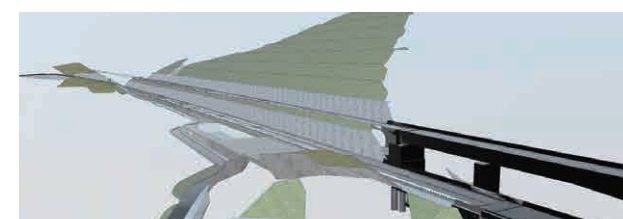
新東名高速道路でのICT活用工事をはじめ、一部現場においてICT舗装や3次元データの活用を行っています。

※「ICTの全面的な活用(iCT土工)」などの施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もっと魅力ある建設現場をめざす取組み



3次元モデル作成による可視化

業務の効率化・高度化を目的に、3次元モデルの作成要領を制定し、3次元モデルの作成・活用を行っています。3次元モデル作成により工事内容、施工計画や完成時のイメージを容易に把握・理解することができるようになるため、設計上の不具合箇所の早期発見、手戻りの減少による効率化やお取引先との打合せ、関係機関や地元住民の皆さまへの説明会の円滑化に寄与しています。



3次元モデルによる可視化



本線走行シミュレーションの映像

現場管理の効率化・高度化

マシンガイダンスを用いたICT土工では、建設機械周辺での丁張作業を行わずに施工が可能となるため、接触事故の危険性が減り、省力化のみならず安全性向上にも寄与しています。また、出来形検査では、点群データと設計データを重ね合わせ検査するなど現場管理の効率化・高度化を進めています。



ブルドーザーのマシンガイダンスによる敷き均し

遠隔臨場による施工管理の省力化

施工管理の省力化に向けた取組みとして、実施要領を制定し、ウェアラブルカメラ等を用いた遠隔臨場を行っています。



WEB会議システムを活用した遠隔臨場による立会検査

2 技術開発と革新的な技術の実装

NEXCO中日本グループの事業環境は急速に変化しており、近年めざましく発展した「デジタル技術」の活用や「CASE」など新しい時代の交通システムに対応していくための新技術や新サービスの導入が急務となっています。

将来にわたって事業を進めていく上で、経営方針を具現化するための戦略の一つとして技術の方向性や技術者の役割などを示す「技術戦略」を定め、「技術の目指すべき姿」への到達に向けて、NEXCO中日本グループの技術レベルを向上させるとともに、新たな技術開発に取り組んでいます。

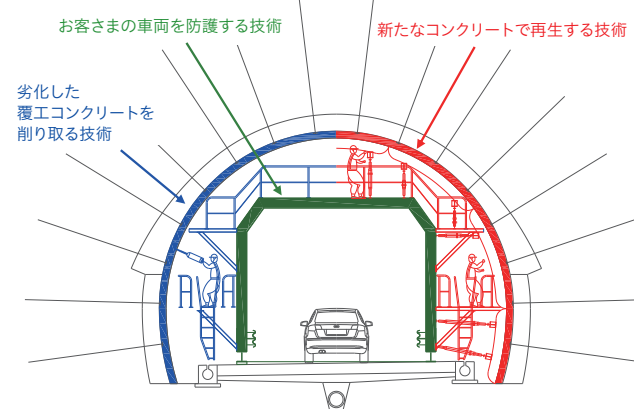
技術の目指すべき姿	
目指すべき姿①	安全を何よりも優先するための技術の構築
目指すべき姿②	高速道路の機能強化と進化を実現する技術の構築
目指すべき姿③	デジタル化(DX)や脱炭素化など環境変化に適応した新たな価値創造を実現する技術の構築
目指すべき姿④	上記を実現する継続的な人材育成

劣化した道路を修復する技術

狭小部での劣化した覆工コンクリートを削り取る技術、新たなコンクリートで再生する技術、お客様の車両を防護する技術の3つの技術を組み合わせることで、長期間の通行止めを行わずにお客さまにご利用いただきながら、劣化したトンネルの覆工機能を再生する技術を開発しています。



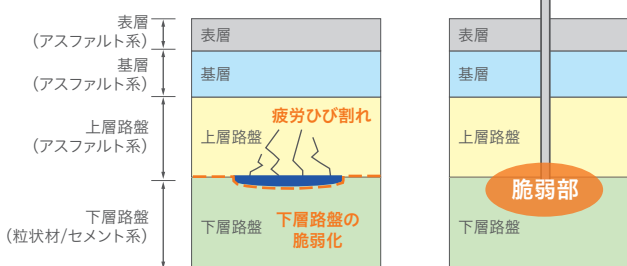
覆工機能を再生する施工方法



覆工再生の施工イメージ

舗装を開削しない深層部の補修技術

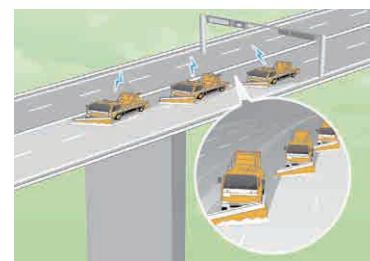
脆弱化した舗装の深層部(上層路盤・下層路盤)を補修するには、舗装の上層部(表層・基層)を含めて打ち替える必要があるため、工事に要する車線規制時間が長く、コストが上昇するといった課題があります。そこで、舗装を開削することなく路面から脆弱化した箇所を直接補修する技術の開発を行っています。



新たな舗装深層部補修技術のイメージ

雪氷作業に係る自動運転車両の開発

冬季でもお客さまに安全に高速道路をご利用いただけるよう、凍結防止剤の散布や積雪の除去などの雪氷作業を実施しています。少子高齢化や大型車免許取得者の減少により、将来、作業員不足の懸念があるため、少人数の作業員でも雪氷作業を実施できるように維持管理車両(雪氷車両)の自動運転(支援)技術を開発しています。



維持管理車両の自動運転化のイメージ

鉄筋の腐食を抑制する技術

塩害で劣化した既設コンクリートの補修工法として、一般的に表面被覆工法を用いていますが、すでにコンクリート内に浸透した塩化物イオン等による鉄筋腐食を防止する効果が無いなどの課題があります。そこで、外部からの塩化物イオン等の浸入を抑制するとともに鉄筋の防錆効果を有する表面含浸材(商品名:アクアシール防錆剤プラス)を開発しました。

アクアシール防錆剤プラスの吸水防止層及び非腐食環境のメカニズム

高粘度・高濃度 → 1回塗りで規定量の塗布が可能(施工性に優れる)

高浸透性 → 塗布後、特殊添加剤がコンクリート表面に残り、含浸材、防錆剤の揮発を抑え、コンクリート内部に深く浸透。

● シラン・シロキサン
◆ 防錆剤
▲ 特殊添加剤

特殊添加剤が表面に残り成分の揮発を抑制

特殊添加剤は剥離

吸水防止層 4mm~6mm

養生中

養生完了

本製品は吸水防止効果のある表面含浸材に浸透性防錆剤を追加配合したもので、以下の特徴を有しています。

①シラン・シロキサン系の表面含浸材による防止層を形成し、塩化物イオンや水の浸入を抑制(図中「養生完了」の青色部分)

②浸透性防錆剤が鉄筋近傍まで浸透し、鉄筋周囲に防水性の膜を形成することによる鉄筋腐食を抑制(図中「養生完了」の黄色部分)

③コンクリート表面の状態確認が可能

共同研究者の声

既設コンクリート構造物の延命化

なかもと よしひこ
大同塗料株式会社 技術部長 仲本 善彦様



「今ある高速道路を延命化させよう」という思いから、中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社、株式会社シーテックと共同研究を行い、浸透性防錆剤を配合したシラン・シロキサン系表面含浸材を開発しました。多少の塩分を含んだ既設構造物に対して鉄筋腐食抑制効果を発揮し、既設構造物の延命化につながることを期待しています。

作業性を向上させた床版防水技術

橋梁部の舗装補修において床版防水工を実施する場合、限られた規制時間の中で、現場で材料を加熱・溶解するなどの作業があり、効率性と安全性に課題があります。そこで、現場で加熱・溶解することなく、ローラ刷毛で塗布するだけで作業が完了する床版防水材(商品名:ハイウェイ・スラブボンド)を開発しました。これにより人力舗装補修における床版防水工の品質向上や施工時間の短縮、作業の安全性の確保が可能となりました。



新たな床版防水技術で作業を行う風景

TOPICS 業務研究発表会での技術開発事例表彰

当社では、社員の日頃の創意工夫等に基づく優れた取組みのグループ内での水平展開、技術力やプレゼンテーション能力の強化などの人材育成を目的として、グループ全体で行う「業務研究発表会」を開催しています。各予選会場から選ばれた優れた取組みが本選発表に臨み、2022年度は、左記の床版防水材「ハイウェイ・スラブボンド」の開発をグランプリとして表彰しました。



グループ会社での表彰状授与の様子

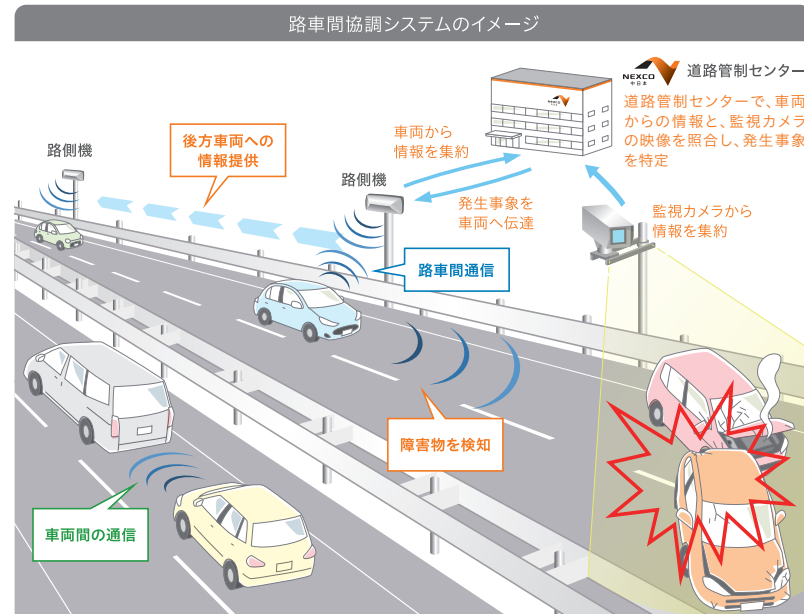
3 高速道路での完全自動運転(レベル4)の実現

自動運転を見据えた技術開発の推進

高速道路での自動車の完全自動運転(レベル4)を見据えて、路車間協調システムに関する実証実験等を通じて、自動運転支援の技術やシステムの開発に取り組んでいます。

自動車側で検知できない事故や渋滞などの情報を、より早く、より正確に自動運転車両を含むコネクテッド車両[※]に伝えることで、安全な走行や快適な走行の支援が可能になります。取組みの一環として、2023年度に新東名高速道路の建設中区間の一部を使用し路車間協調システムに関する実証実験を行う予定であり、当社と参加企業で実験に向けた準備を進めています。

[※]ICT端末としての機能を有し、車両と車両、車両と道路の間で、事故・渋滞などの情報の通信が可能な自動車



海外における多面的な事業の推進

アジア・北米を中心に海外事業を展開しています。フィリピンでは「NEXCO-CENTRAL Philippines Inc.」を設立し、ダバオ市バイパス建設事業のトンネル設備工事等に参画しています。

米国では「NEXCO Highway Solutions of America Inc. - A Subsidiary of NEXCO-Central」を設立し、舗装点検ソリューション等、道路管理に関するコンサルティング業務を行っています。

今後も着実に海外事業を推進していきます。



ダバオ市バイパス建設事業(フィリピン)

地域活性化ビジネス

東海環状自動車道 土岐南多治見ICに隣接する複合商業施設「テラスゲート土岐」にある温浴施設「土岐よりみち温泉」は2015年のオープン以来、多くのお客様にご好評いただき、「ニフティ温泉年間ランキング」で、岐阜県内第1位を7年連続獲得しています。また、静岡県浜松市を生産拠点としている中日本ファームすずなり株式会社では、新東名高速道路沿線の耕作放棄地等を活用して野菜を栽培・出荷することで、雇用創出や景観の改善、農地再生に貢献しています。



土岐よりみち温泉



中日本ファームすずなり株式会社 収穫したレタス

4 新たな事業領域への挑戦

ETC多目的利用サービスの拡大

ETCの決済技術を活用した情報処理事業を実施しています。現在は、アネスト岩田ターンパイク箱根、鳥飼仁和寺大橋などの有料道路やガソリンスタンドでETCX[※]での決済を行っています。今後駐車場等での事業拡大をめざしていきます。また本サービスを通じて社会の利便性向上に貢献していきます。

[※]ETCを利用した新しいキャッシュレス決済サービス



ガソリンスタンドでの決済

高速道路事業で培った技術の外販

高速道路事業で培った技術やノウハウを活かして、社会インフラの整備・維持管理における技術サービスや製品の販売など、積極的な技術外販を進めています。



パルカンバリア(人力移動を可能にした鋼製仮設防護柵)



NEXCO中日本グループの技術商品についてはこちらをご覧ください。

TOPICS

米国におけるAIを使った舗装診断サービスの展開

米国のテキサス州を拠点とする現地法人では、日本で培った知見を活かし、市販のアクションカメラで撮影した舗装の画像からAIを使って損傷を検知し、その結果に基づいて舗装の健全性を診断し地図上にわかりやすく表示するサービスなどを提供しています。同州プレイノ市から受注した約1,500kmのプロジェクトを含め、これまでに15件以上実施しています。



アクションカメラを用いた画像収集



AIを活用した舗装点検ソリューション(米国)

新しい街づくり

社会の変化や地域のニーズに応じた新しい街づくりとして、高速道路の高架下空間の活用や社宅跡地を活用した分譲住宅、近年では賃貸住宅ブランド「NC STYLE」を立ち上げ、新しい暮らしの始まりと上質でゆとりのある生活空間を提供する賃貸住宅を運営しています。

2023年3月にはNC STYLEシリーズ第2号物件となる「NC STYLE知立」が愛知県知立市内に完成しました。今後も新しい暮らしや新しい街づくりに貢献していきます。



NC STYLE知立

5 地域環境の保全と脱炭素化への貢献

環境方針

NEXCO中日本グループは、安全を何よりも優先し、安心・快適な高速道路空間を24時間365日お届けするとともに、高速道路ネットワークの効果を、次世代につながる新たな価値へ広げることにより、地域の活性化と暮らしの向上、日本の社会・経済の成長、世界の持続可能な発展に貢献し続けます。

当社の事業は、高速道路という社会インフラを通じて、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまのみならず、環境と広く関わりを持っています。このため当社は、環境マネジメントシステムを構築し、環境マネジメントの目的・目標を明らかにするとともに、環境法令及び当社が約束した事項の遵守並びに環境汚染の予防に努め、継続的な改善に取り組みます。また、環境マネジメントシステムの運用にあたり、その基準、手順等を定めて文書化し、定期的に見直します。さらに、NEXCO中日本グループ会社と連携し環境に関わる次に掲げる活動や技術開発に挑戦します。

環境に関わる経営上の重点施策

地球温暖化の抑制

高速道路ネットワークの整備や渋滞緩和、省エネルギー設備の積極的な採用、次世代自動車の普及を後押しする設備の整備など脱炭素化の取組みを推進し、地球温暖化の抑制に貢献します。

資源の3Rの推進

廃棄物の発生の抑制や、事業活動により発生する副産物の有効活用などの資源の3R(リデュース(発生抑制)、リユース(再使用)、リサイクル(再生利用))に努めます。

地域環境への配慮

動植物の生息・生育環境への負担を低減するエコロード(自然環境に配慮した道)づくりなど地域環境への配慮を推進します。

地球温暖化の抑制

2022年度は、当社管内において、高速道路をご利用いただく自動車から約816.1万tのCO₂が、また、維持管理で使用する電力などから約18.4万tのCO₂が排出されたと算定しています。

2021年度の日本の温室効果ガス(CO₂換算)総排出量は11億2,200万tとされており、当社管内の高速道路をご利用いただいたお客さまの車両及び当社の事業活動から排出されたCO₂は、日本の総排出量の約0.7%に相当するものと考えられます。

一方で、お客さまの高速道路のご利用や、当社の事業活動で排出するCO₂を削減するため、高速道路ネットワークの整備、省エネルギーの取組み、再生可能エネルギーの導入を行うことで、約154.4万tのCO₂を削減することができました。

CO₂削減量(2022年度)

取組み施策	CO ₂ 削減量
高速道路ネットワーク整備による効果	
一般道からの交通転換	149.8万t-CO ₂
2022年度における高速道路事業による削減	
高速道路の新規整備	0.6万t-CO ₂
渋滞対策	0.02万t-CO ₂
設備の省エネルギー化	1.9万t-CO ₂
小計	2.52万t-CO ₂
継続した省エネ・創エネ活動・グリーンインフラの整備による削減	
太陽光発電・水力発電	0.1万t-CO ₂
ヒートポンプ式融雪設備	0.1万t-CO ₂
のり面の樹林化	1.9万t-CO ₂
小計	2.1万t-CO ₂
合計	154.4万t-CO ₂

高速道路ネットワークの整備を通じたCO₂排出量の削減

高速道路をご利用いただく自動車は、一般道よりも燃費が良く安定した速度で走行できます。そのため、高速道路ネットワークの整備を通じて一般道から高速道路への交通転換が行われることで、自動車交通から排出されるCO₂を抑制できます。2022年度は当社管内の高速道路をご利用いただいたすべての車両が、仮に一般道をご利用いただいた場合と比べて、約149.8万tのCO₂を削減しました。



開通を迎えた新東名高速道路(伊勢原大山IC~新奈野IC)

事業活動によるCO₂排出量の削減

渋滞対策

交通渋滞の発生は、走行の定時性が損なわれることによる経済的損失はもとより、走行速度の低下や停止・発進を繰り返すことで、自動車から排出されるCO₂の増加にもつながります。そのため、当社では渋滞が激しい箇所を中心に、渋滞対策の取組みを推進しています。

2022年度は渋滞対策の実施効果により、約200t-CO₂を削減しました。

渋滞対策の施策についてはP.26を参照ください。



対策前



東名高速道路 横浜町田IC(下り線)の加速車線の延伸

高効率照明灯具(LED)への交換

トンネル内の老朽化した照明設備(ナトリウム灯等)をLED照明灯具等の高効率照明灯具に交換することで、照明灯具の使用電力を削減しています。2022年度は約3,300灯のLED化を行い、約18,800t-CO₂を削減しました。



LEDへの交換の状況

再生可能エネルギーの取組み

太陽光や水力などの再生可能エネルギーを休憩施設や道路施設の電力として活用し、CO₂排出量の削減を図っています。

名古屋第二環状自動車道 名古屋南JCT ~高針JCT間では、掘割^{※1} 上部のルーバー^{※2} 上に太陽光パネルを設置し、発電した電力を掘割区間の照明として利用することで環境負荷低減に取り組んでいます。

※1 地面を掘って道路を通したところ
 ※2 羽板(細長い板)状の部材を平行に複数並べたもの



太陽光パネルの設置

グリーンインフラの整備

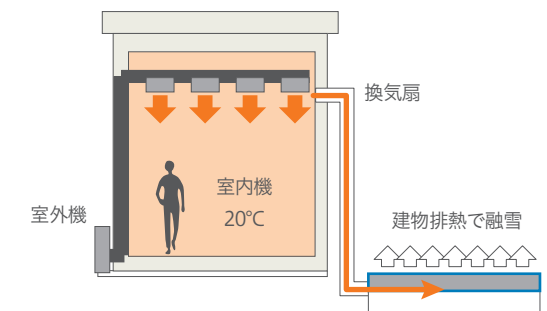
高速道路の盛土のり面を樹林化し、適切な維持管理を行うことで、グリーンインフラとして地球温暖化の抑制に寄与しています。当社では約1,800haの盛土のり面の樹林を整備しており、約18,600t-CO₂を炭素化合物として留め置くことで、大気中のCO₂を削減しました。



のり面の樹林化の状況

廃熱利用融雪システムの改良

当社は中部電力株式会社と共同で、寒冷地における除雪作業の省力化に向け、パーキングエリアや料金所などの建物内の換気扇から排出される排熱を路面の下に設置した空間に直接送り込んで利用する省エネルギーの融雪システムの改良を実施しました。2022年度は高山保全・サービスセンターにおいて本システムを導入しました。更なる展開に向けて検討を進めています。



事務所及びパーキングエリアにおける導入状況

▶ EV設備の拡充

電気自動車の普及に合わせた高速道路での急速充電設備の整備及び更新を進めており、2022年度末時点で129基(169口)の急速充電器を設置しています。1基で複数台に充電可能なマルチコネクタタイプの充電器の整備を拡大し、休日の昼間等に発生しているサービスエリアでの充電待ちの改善に努めます。また、今後の急速な電気自動車の普及を見込み、150kW級の高出力急速充電器の更なる整備や新たな充電方法などの新技術に関する検討を進めていきます。



浜松SA(下り)に設置した150kW級の高出力急速充電器(写真右側)

▶ 水素ステーションの設置

東名高速道路 足柄SA(下り)に2023年の開業をめざして、全国の高速道路で初めてとなる水素ステーションの整備を進めています。環境対応車である燃料電池自動車(FCV)に水素を充填できる場を提供することで、環境の保全と脱炭素化に貢献します。



足柄SA(下り)水素ステーションイメージ(岩谷産業株式会社提供)

▶ CO₂排出量削減に寄与する新材料の活用

コンクリートの材料であるセメントは製造過程で大量のCO₂が発生します。当社の事業でもコンクリートを多く使用していることから、脱炭素化に貢献するため環境配慮型コンクリート※の導入に向けた取組みを開始しています。

※セメントの一部を産業副産物等に置き換えることで、CO₂排出量を削減できるコンクリート

資源の3Rの推進

■ 建設発生土における取組み

高速道路の事業活動が環境に与える影響を可能な限り少なくするため、資源の再利用(リユース)に努めています。高速道路の建設工事において発生する建設発生土を周辺の工事等で有効利用する計画を立て、事業を進めています。社会での有効利用も含

め、2022年度の再利用率は当社で定める長期計画値(95%)を上回る99.1%でした。

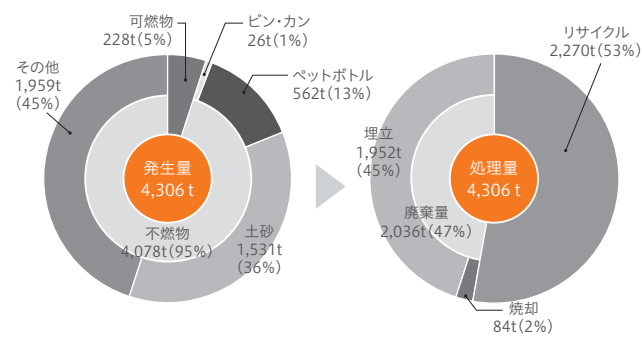


高速道路の建設工事で発生する建設発生土(例)

■ 発生材やごみのリサイクル

高速道路の路面清掃により発生したごみや土砂を分別し、ビン・カン・ペットボトルなど再資源化できるものはリサイクルし、再資源化できないものは廃棄物処理法に基づき、適切に処分しています。また、サービスエリアに分別回収できるゴミ箱を設置し、リサイクルに努めており、2022年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は74%でした。

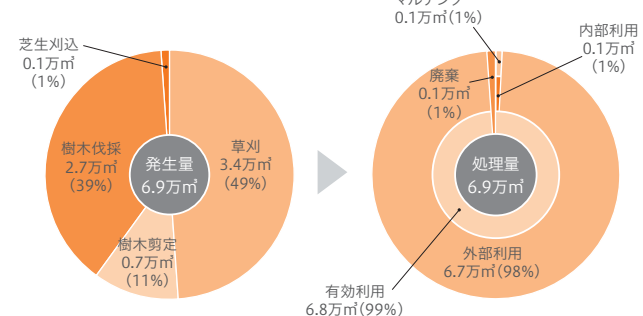
■ 路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2022年度)



■ 緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や刈草作業で発生した植物発生材は、マルチング材(植物を植えた地表面を覆うためにチップ化したもの)にリサイクルしています。マルチング材はのり面等の防草対策に活用しています。2022年度の植物発生材のリサイクル率は99%でした。

■ 緑のリサイクル量(2022年度)



■ 工事におけるリサイクル

高速道路の建設や保全の工事では、土砂、アスファルト、コンクリートなどの建設副産物が発生していますが、可能な限り再生資源としてリサイクルをしています。

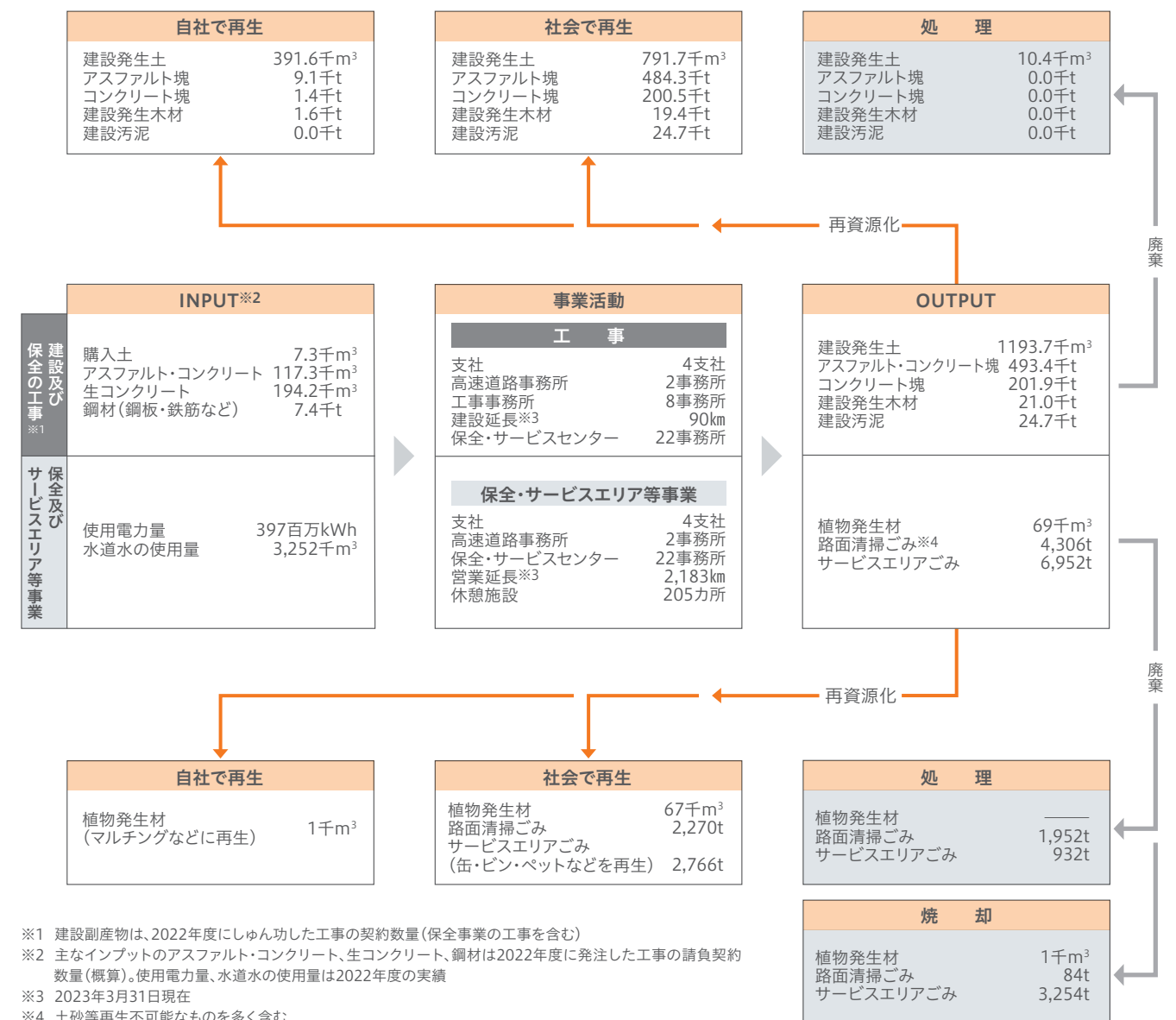
項目	指数	長期計画値	2020年度		2021年度計画値
			目標値	実績値	
資源の3R推進					
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	99.1% (1,194千㎡)	長期計画値以上
アスファルト・コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	100.0% (493千t)	長期計画値以上
コンクリート塊	再資源化率(発生量)	99%以上	長期計画値以上	100.0% (202千t)	長期計画値以上
建設発生木材	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100.0% (21千t)	長期計画値以上
建設汚泥	再資源化・縮減率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	100.0% (25千t)	長期計画値以上

・上記表の「資源の3R推進」では、目標・実績は2022年度に完了した「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」に定める特定建設資材の工事での再資源化率等を記載。長期計画値について、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊及び建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2020」(2020年9月)の2024年度達成基準値を当社の計画値とし、それ以外については当社独自の計画値を記載

・土壌汚染対策法に定める基準を超えた特定有害物質を含む土砂・汚泥など、リサイクル不可能なものは控除して算出

■ 事業活動に伴うマテリアルフロー

高速道路やサービスエリアの建設、維持管理を行う上で、その事業活動が環境に与える影響(環境負荷)の定量的な把握に努めています。事業活動に関する2022年度の環境負荷のマテリアルフローは以下のとおりです。



※1 建設副産物は、2022年度にしゅん功した工事の契約数量(保全事業の工事を含む)

※2 主なインプットのアスファルト・コンクリート、生コンクリート、鋼材は2022年度に発注した工事の請負契約数量(概算)。使用電力量、水道水の使用量は2022年度の実績

※3 2023年3月31日現在

※4 土砂等再生不可能なものを多く含む

地域環境への配慮

伊勢自動車道における環境保全活動の取り組み

伊勢自動車道は、伊勢神宮の内宮と外宮の間及び伊勢志摩国立公園内を一部通過することから、計画当初より神宮司庁や環境庁（現：環境省）との協議が行われ、自然環境に配慮された道路づくりを行うことが求められました。その後、沿線の生態系の保全に係る事前調査と様々な環境保全策を実施し、1993（平成5）年に開通しました。開通30周年を迎え、当時行った保全策の効果検証を実施しました。

▶ 高速道路のり面の樹林化

道路建設により地形が変わることで生じる周辺樹林への間接的影響の軽減や動植物の生息・生育空間、景観等の保全に配慮して植生復元を図ることを目的に、切土及び盛土のり面の樹林化を行っており、30年を経て良好な生育が確認されました。



開通後1年 (H6/1994)



開通後10年 (H15/2003)



開通後30年 (R5/2023)

▶ 希少な植物の生育状況

伊勢自動車道の周囲約200mの範囲で生育が確認されたレッドデータブック（環境省及び三重県）掲載の絶滅危惧種や、自然公園法に基づく国立公園指定植物などの学術上注目すべき植物種の個体群について、生育状況を確認したところ、138地点において、13種、計2,127個体の生育が確認されました。このうち「マツバラシ」(環境省：準絶滅危惧、三重県：絶滅危惧Ⅱ類)は高速道路のり面に生育していました。



確認された希少な植物(左から三重県：絶滅危惧Ⅱ類の「ヒナノシャクジョウ」、「コモウセンゴケ」、「マツバラシ」)

▶ 動物の移動路の確保

伊勢自動車道の存在により、動物の生息域が孤立してしまうことを避けるため、横断路（オーバークリッジ、アンダーパスなど）が設置されています。設置された横断路において動物の利用状況を調査した結果、タヌキやアナグマ、ニホンジカなど高速道路の開通前に確認されたすべての中・大型動物種の利用が確認され、横断路を活用して広範囲に活動できていることが確認できました。



横断路を利用していた動物(左：タヌキ、右：アナグマ)

地域の声

宮域に配慮した取り組み

神宮司庁様

平成6年の開通当初より、伊勢自動車道への環境保全活動に従事し、開通30周年を迎えた現在では周辺環境に良好な成果が認められている旨の報告を受けております。伊勢自動車道は一部神宮の宮域を通過しており、NEXCO中日本の宮域に配慮した取り組みには感謝申し上げます。全国から多くの参拝者を受け入れる伊勢志摩地域の動脈として、地域社会・周辺環境への益々のご貢献並びにNEXCO中日本の更なるご発展をご祈念申し上げます。

環境イベントへの出展

当社グループの環境に関する取り組みを幅広く知っていただくため、2010年から日本最大級の環境イベント「エコプロ」に出展しています。2022年度は、約5,300名のブース来場者に対して、エコロードや地域性苗木による緑化、再生可能エネルギーの導入などについて紹介しました。



エコプロにて子どもたちに当社の取り組みを紹介



来場者でにぎわうブース

TOPICS

オフィス活動に関する温室効果ガス削減目標の策定

当社では、温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画（実施計画）を2023年3月に策定しました。

この実施計画に基づき、当社の社員のオフィス活動に関して、2030年度までに、温室効果ガスの排出を50%以上削減します。

項目	対象範囲等	2030年度の目標値	2022年度までの実績
太陽光発電の導入	設置可能な社屋(敷地含む) ^{※1}	約50%以上	約18%
新築建築物のZEB化	新築建築物	平均でZEB Ready ^{※2} 相当	1社屋を建替工事に着手
電動車 ^{※3} の導入	社用車(代替不可車両除く)	100%(すべて)	約14%
再生可能エネルギー電力の調達		60%以上	0%
LED照明の導入	既存・新設社屋 ^{※1}	100%	約17%
温室効果ガス削減目標	2013年度を基準とした排出量	50%以上削減	19%削減(2021年度時点)

※1 賃貸社屋を除く

※2 省エネでエネルギー50%以下まで削減した建物

※3 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

オフィス活動における温室効果ガス排出量は、2022年度時点で約0.86万t-CO₂であり、2013年度を基準として、約20%削減しています。

項目	2013年度	2022年度	2030年度(見込み)
オフィス活動における温室効果ガス排出量	1.08万t-CO ₂	0.86万t-CO ₂	0.41万t-CO ₂