

Environment

【環境】

経営方針 4 脱炭素化をはじめとする地球環境保全への貢献



執行役員
技術本部長

前川 利聡

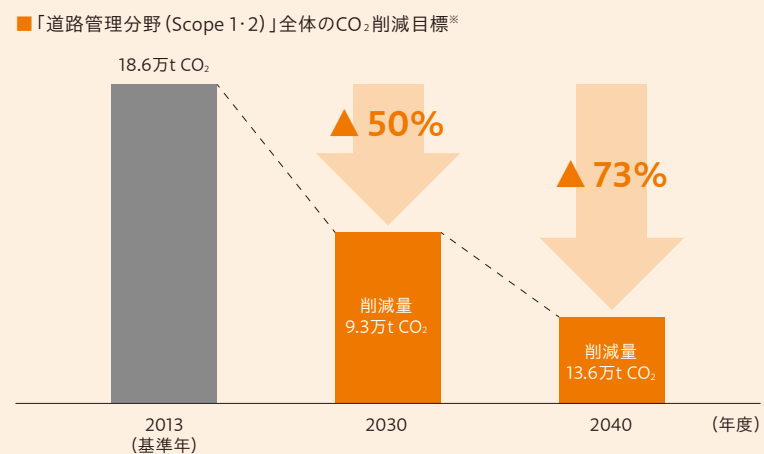
サステナブルな社会に向けて

日本政府は2050年までに温室効果ガスの排出実質ゼロ、すなわち「2050年カーボンニュートラル」をめざし、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することをめざし、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくことを宣言しています。その後、2025年10月に改正道路法が施行されて、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が導入されています。

当社グループでは、「中日本高速道路株式会社道路脱炭素

化推進計画（以下、「NEXCO中日本脱炭素化推進計画」という）を2026年3月に策定し、道路管理分野すなわちグループの事業活動におけるCO₂排出量の削減目標を2013年度比で2030年度50%、2040年度73%以上の高い目標を掲げています。そのための主な取組みとしては、2030年度までに道路関係車両の電動車化100%、道路・トンネル照明のLED化100%および再生可能エネルギー活用60%になります。また、道路整備分野および道路利用分野では、中温化アスファルトなどの低炭素材料導入など新たな取組みを推進するとともに休憩施設におけるEV急速充電器の整備なども継続していきます。

こうした脱炭素の取組みは、気候変動、生物多様性の損失および汚染という3つの世界的危機に対し、炭素中立（カーボンニュートラル）・自然再興（ネイチャーポジティブ）・循環経済（サーキュラーエコノミー）の政策を統合して相乗効果を発揮させることが重要であると考えています。ネイチャーポジティブの観点では、生態系に影響を及ぼすロードキルの対策など、サーキュラーエコノミーの観点では、再生アスファルト合材などの建設材料のリサイクルなどを推進していきます。それらの着実な実行に向けて、環境に関する長期的な戦略策定やNEXCO中日本脱炭素化推進計画の総合調整を一元的に担う部署として、2026年4月に「環境企画課」を設置しました。新たな組織を筆頭に、NEXCO中日本グループ一丸となって、脱炭素化をはじめとする地球環境保全に貢献してまいります。



※ 目標値については、社会情勢の変化や技術革新の進展等に基づき、柔軟に調整・見直しを行う

カーボンニュートラルに向けた道路脱炭素化の推進

地球温暖化に伴う気候変動の影響により、自然災害の激甚化・頻発化等が懸念される中、気候変動対策の推進は、地球規模での対応が求められる喫緊の課題となっています。

当社グループの事業もまた、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、環境マネジメントシステムを構築し、その目的・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。

■ 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・生育環境への負荷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。

サプライチェーン排出量

2024年度の当社グループの事業活動に関係する温室効果ガス排出量（サプライチェーン排出量）を算出しました。

2024年度の当社グループの事業活動に関係する温室効果ガス※のサプライチェーン全体の排出量は、約1,100万t-CO₂eqでした。

※ CO₂、CH₄（メタン）、N₂O（一酸化二窒素）、フロン類などの地球温暖化の主な原因になる気体の総称

Scope1

事業者自らによる温室効果ガスの直接排出を指し、当社グループにおいては、業務用車両（社用車、道路巡回車、標識車、除雪車など）の使用や、社屋や料金所における給湯施設の使用など、主に燃料の燃焼に伴う排出を対象としています。

Scope2

電気事業者から供給された電気の使用に伴う間接排出を指し、当社グループにおいては、高速道路上の

照明設備や路上設備、社屋、料金所、休憩施設などにおける電気の使用に伴う排出を対象としています。

Scope3【上流】

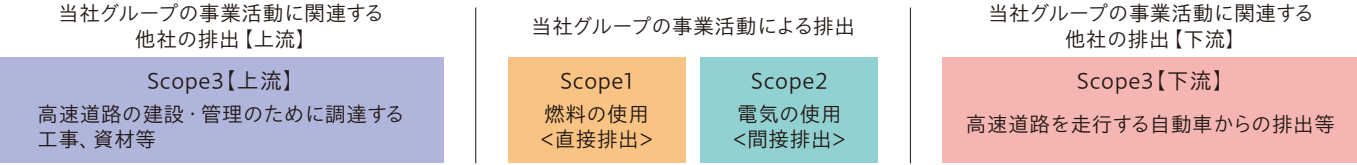
事業者の活動に関連する他社の排出のうち、購入した製品やサービスに関する活動を指し、当社グループにおいては、高速道路・休憩所の建設・管理などのために調達する工事に伴う排出や、社員の通勤や出張に伴う排出などを対象としています。

Scope3【下流】

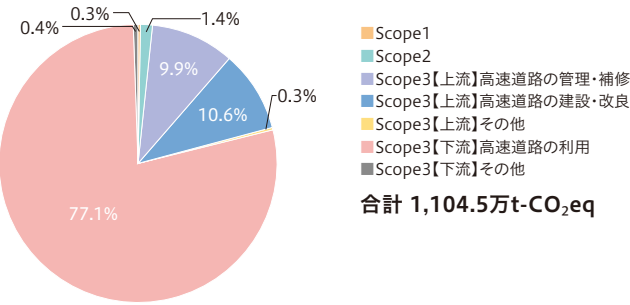
事業者の活動に関連する他社の排出のうち、販売した製品やサービスに関する活動を指し、当社グループにおいては、高速道路を走行する自動車からの排出などを対象としています。

当社グループの事業活動に関係する温室効果ガスのサプライチェーン全体の排出量を把握するとともに、今後は、当社グループの事業活動に関係する温室効果ガスのサプライチェーンの削減をめざします。

■ NEXCO中日本グループのサプライチェーン排出量の範囲



■ サプライチェーン排出量 (Scope1・2・3)



サプライチェーン 排出量	内容	2024年度における 排出量※1 (万t-CO ₂ eq)	
Scope1	燃料の使用など	3.1	0.3%
Scope2	電気の使用	15.5	1.4%
Scope3 【上流】	高速道路の管理・補修	109.6	9.9%
	高速道路の建設・改良	117.9	10.6%
	その他	3.3	0.3%
Scope3 【下流】	高速道路の利用※2	851.2	77.1%
	その他	3.9	0.4%
サプライチェーン排出量 合計		1,104.5	100.0%

※1「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン (Ver.2.7) (環境省 経済産業省)」、国総研資料第671号「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成22年度版)」に基づき算出し、組織境界は経営支配力基準としています。
※2「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 (国土交通省)」の旅行速度整理表の高速道路平均78.3 km/hを使用しています。

道路照明や建物照明のLED化

当社グループは、『環境方針』において環境に関わる経営上の重点施策のひとつとして、地球温暖化の抑制を掲げるとともに、ESG (環境・社会・ガバナンス) を重点テーマとした事業活動を推進しています。さらに、国内外の動きを踏まえ、サプライチェーンにおけるCO₂の排出量削減を推進するため、2050年のカーボンニュートラルの実現をめざし、国土交通省「道路脱炭素化基本方針 (2025年10月)」に基づき、新たに「道路脱炭素化推進計画 (以下、推進計画)」を2026年3月に策定しました。

Scope1・2 道路管理分野におけるCO₂削減

推進計画では、当社グループの道路管理分野におけるCO₂排出量を、個別施策を推進することで、2013年度比で2030年度に50%、2040年度に73%削減することをめざしています。

■ 2030年度達成目標

	2013年度 (基準年度)	2030年度 (達成目標)
道路関係車両の電動化※	2%	100%
道路照明のLED化	54%	100%
再生可能エネルギー活用	0%	60%

※電動車とは「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」を指します。

道路関係車両の電動化

社用車や管理用車両を、代替可能な電動車がない場合等を除き、電動車へ更新し、走行中のCO₂排出量を削減します。2030年度までに100%の更新をめざしています。

新築建築物のZEB化

新設する社屋等 (社屋、料金所、お手洗い、商業施設) は、原則ZEB Oriented相当以上とし、新築建築物平均でZEB Ready相当をめざしていきます。



ZEB化対応した富山保全・サービスセンター



ZEB Ready 認定書

道路・トンネル照明のLED化

高速道路における道路およびトンネル照明は、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。2030年度までに100%の交換をめざしています。2025年度までにトンネル照明約17,000灯のLED化を行いました。

■ LED照明灯の交換状況



社屋等建物内のLED化

社屋等 (社屋、料金所、休憩施設トイレ、商業施設) の建物内照明のLED化は、2030年度までに100%の交換をめざしています。

再生可能エネルギーの取組み

太陽光発電による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、掘割部上部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しています。新東名高速道路 清水PAでは、屋根に設置した太陽光パネルにより、商業施設の消費電力量を約20%削減し、環境負荷低減に取り組んでいます。引き続き、社屋等 (社屋、料金所) の建物屋根に太陽光パネルの設置を推進していきます。

さらに、次世代型太陽電池 (ペロブスカイト等) の導入に向けて、製品の開発・流通状況に注視し、実現性の検討・実証を進めていきます。今後は、新たに再生可能エネルギーを2030年度までに、当社グループが使用する電力の再生可能エネルギー比率として、順次60%の調達をめざしています。

■ 太陽光パネルの設置



名二環 (名古屋南JCT～高針JCT間)



新東名 清水PA (集約)

低炭素素材の導入拡大

Scope3 道路整備分野(上流側)におけるCO₂削減

高速道路の建設・管理等の整備を行うために調達する工事、資材等のサプライチェーンにおける脱炭素化をめざし、活動を進めます。

中温化アスファルトの導入

2030年度に当社管内のアスファルト合材の6%を中温化アスファルト※で導入できるように、社内の技術基準の整備を進めます。

※アスファルト混合物の製造・施工温度を通常より約30℃低減し、CO₂削減および交通規制時間短縮に寄与する技術

環境配慮型コンクリートの導入

2050年カーボンニュートラルをめざし、「環境配慮型コンクリート設計・施工管理要領(低炭素型コンクリート編)」を2023年度に制定しています(本要領では、CO₂排出量が従来と比較して60%以下になるものを環境配慮型コンクリートとしています)。2024年7月に、本要領に基づき高速道路で初めて環境配慮型コンクリートを用いて、北陸自動車道 阿久和川橋(上り線)のコンクリート製防護柵を施工しました。今後は、他の構造物への適用を進めていきます。

脱炭素型の建設機械の導入

2030年度までに、次世代燃料の使用や電動建設機械を試行導入します。

Scope3 道路利用分野(下流側)におけるCO₂削減

高速道路をご利用いただいたお客さま車両から排出されたCO₂などの削減に取り組みます。

一般道から高速道路への交通転換によるCO₂削減効果

高速道路は一般道よりも安定した速度で走行ができることから、燃費効率も向上する傾向にあり、自動車から排出されるCO₂の削減も期待できます。

また、高速道路ネットワークの整備を進めることで、一般道から高速道路へのさらなる交通転換の促進も見込まれます。仮に、2025年度の当社管内の高速道路の全利用台数が、

一般道を利用した場合の排出量と比較すると、約156.9万t-CO₂の削減となります。

休憩施設におけるEV急速充電器の整備

電気自動車の普及に併せた高速道路での急速充電器の整備および更新を進めており、2025年度末時点で380口の充電器を設置し、サービスエリアでの充電待ちの改善に取り組んでいます。また、今後の急速な電気自動車の普及を見込み、150kW級の急速充電器のさらなる整備や、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。

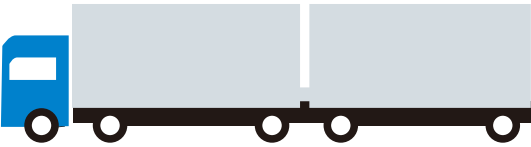
ダブル連結トラック駐車マスの整備

ダブル連結トラックは、1台で2台分の輸送が可能のため物流効率が向上し、結果としてCO₂排出量の削減効果が見込めます。ダブル連結トラックの普及を後押しする目的から、専用駐車マスの整備を進めており、2025年度末で計56カ所(196マス)の駐車マスを整備しています。

今後も、ダブル連結トラック対象路線の拡充状況や休憩ニーズを踏まえ、必要な駐車マスを整備していきます。

■ダブル連結トラック

1台で2台分の輸送



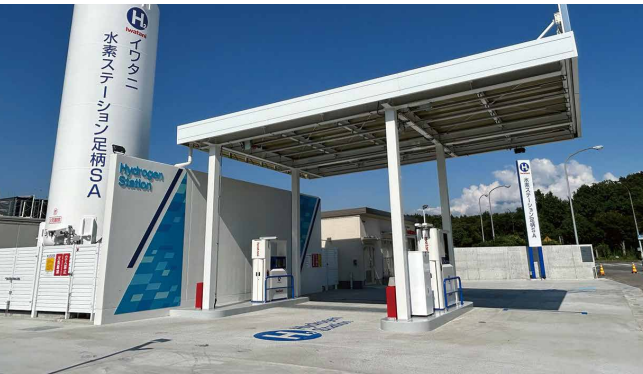
渋滞対策

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に加え、走行速度の低下や停止・発進の繰り返しによる、自動車から排出されるCO₂の排出量の増加にもつながるため、渋滞が激しい箇所を中心に、渋滞対策の取組みを進めています。2025年度は、渋滞対策の実施効果により、約1,300t-CO₂を削減しました。

水素ステーションの設置

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よう、東名高速道路 足柄SA(下り)の水素ステーション※を、2023年に全国の高速道路で初めて開業しました。

※岩谷産業株式会社との共同事業



足柄SA(下り)水素ステーション

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。2030年度までに、建設事業において、約10万本の中低木の植樹をめざしています。

■グリーンインフラ整備例



のり面の樹林化の状況

ネイチャーポジティブに向けた生態系保全の推進

動植物の生息・生育環境への負荷を低減するエコロード(自然環境に配慮した道)づくりに取り組み、生物多様性の保護、生態系サービスの向上によるネイチャーポジティブ(自然再興)の実現をめざします。

現場における野生動植物保護の取組みの推進

新規開通した東海環状自動車道の自然環境豊かな箇所の盛土のり面には、地元の種子から育成した地域性苗木を約3,000本植樹しました。

地域と連携した環境保全活動の推進

クロサンショウウオやヒメタイコウチなど、当社が実施する工事範囲内に生息が確認された希少生物等について、生態系への影響を最小限とするために生息環境の保全活動を行っています。

代わりの生息地となるビオトープを整備し、生息地として定着させるなど、工事中から完了後の現在に至るまで、地域の専門家と連携して生息環境の定期的な整備・管理を行っています。



盛土のり面における地域性苗木



盛土のり面における地域性苗木(拡大)

循環型社会に向けた資源の有効利用の推進(3Rの推進)

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)に取り組んでいます。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、2025年度の再利用率は、当社で定める長期計画値(95%)を上回る98.5%となっています。

■ 3Rの推進状況

項目	指数	長期計画値	2025年度		2026年度 計画値
			目標値	実績値	
建設発生土	再利用率(発生量)	95%以上	長期計画値以上	98.5% (1,005千㎡)	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% (681千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	98.5% (143千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	96.6% (15千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2025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、コンクリート塊および建設発生木材は、国土交通省の「建設リサイクル推進計画2020」(2020年9月)の2025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

再資源化材料の利用拡大

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。再資源化材料の利用拡大を推進していきます。

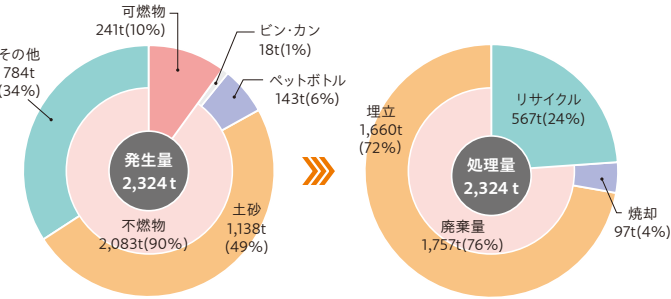


高速道路の建設工事で発生する建設発生土(例)

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、サービスエリアでは分別回収できるごみ箱を設置し、リサイクルに取り組んでおり、2025年度のビン・カン・ペットボトルのリサイクル率は71%となっています。

■ 路面清掃に伴う発生材のリサイクル量(2025年度)

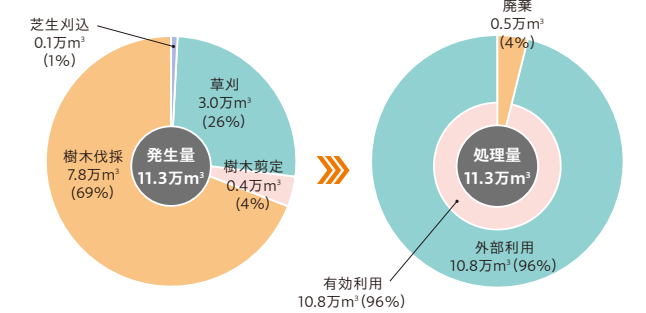


緑のリサイクル

高速道路内の樹木剪定や草刈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、のり面等の防草対策に活用しています。2025年度の植物発生材のリサイクル率は96%となっています。

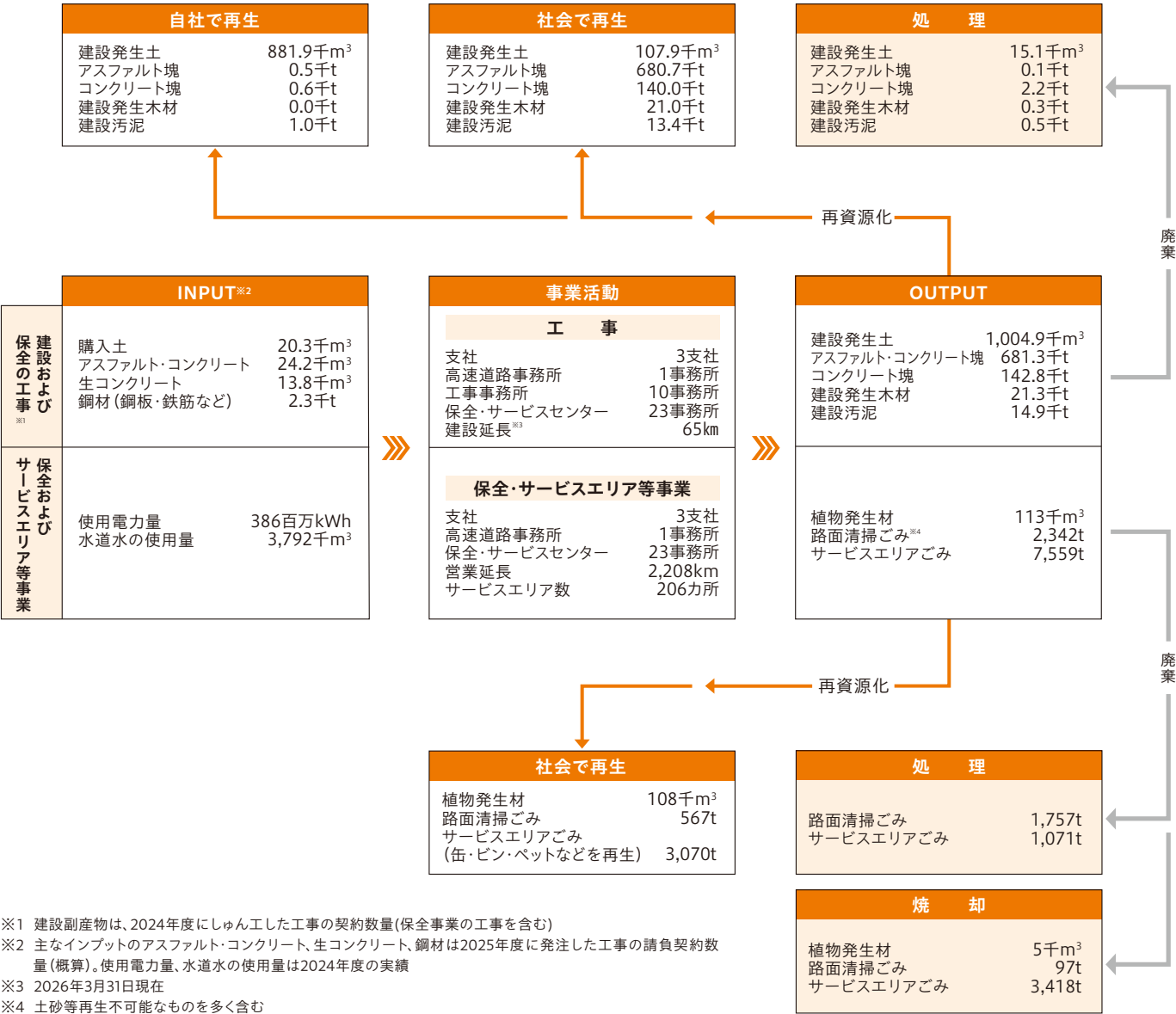
これらの取組みにより、高速道路事業で発生する資源の再利用・再資源化状況の把握につなげていきます。今後も、循環経済の推進をめざします。

■ 緑のリサイクル量(2025年度)



マテリアルフローの可視化と情報公開

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2025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、2024年度にしゅん工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2025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2024年度の実績

※3 2026年3月31日現在

※4 土砂等再生不可能なものを多く含む