

NEXCO 中日本 環境報告書 2007



お読みいただくにあたって

今日において、高速道路は、その開通延長も 8,300km を超え、わが国の社会・経済活動を支えるとともに、私たちの日常生活にとって欠かせない社会資本の一つになっています。中日本高速道路(株)(以下「NEXCO 中日本」)は、中日本エリアにおける高速道路の建設、保全・サービス及びサービスエリア事業などを行っています。

今後の高速道路事業の遂行に当っては、従来にも増して環境に対する配慮に重点をおき、環境対策の立案と行動計画の策定並びにその実行に努めていくこととしています。

そのためには、NEXCO 中日本の役割や取組みについて、お客さまをはじめ広く国民の皆様から、より一層のご理解をいただく必要があります。

この“環境報告書”では、NEXCO 中日本の役割や環境に対する取組みをまとめるとともに、その解説に努めました。

	目 次	頁
報告対象組織	1 . はじめに	
・ NEXCO 中日本(株)	1.1 ご挨拶	3
本社 (名古屋)	1.2 環境に対する理念と基本方針	4
支社 (名古屋, 横浜, 八王子, 金沢)	1.3 環境マネジメントへの取組み	5
中央研究所 (1)	1.4 会社の事業概要	8
工事事務所 (19 箇所)		
技術事務所 (2 箇所)	2 . 高速道路の役割と環境	
保全・サービスセンター (24 箇所)、	2.1 高速道路の役割	11
東京事務所 (1 箇所)	2.2 環境と道路の関わり	17
(1)2007.4.2 に NEXCO 中日本、東日本		
高速道路(株)及び西日本高速道路(株)の共同	3 . 地球温暖化抑制への取組み	
新設分割により(株)高速道路総合技術研究	3.1 交通渋滞対策の実施	19
所となりました。	3.2 高速道路法面の樹林化	28
・ 中日本エクシス(株) (NEXCO 中日本の 100%子会社) ^(2)	4 . 資源の 3 R 推進	
本社 (名古屋)	4.1 資源の 3 R 推進への取組み	29
支店 (川崎、静岡、八王子、名古屋、	4.2 省資源・省エネルギーへの取組み	39
岐阜、松本、金沢)	4.3 グリーン購入への取組み	42
東京事務所 (1 箇所)	4.4 化学物質の管理・対策	43
サービスエリア (162 箇所)		
(2)報告書中の数値データは、NEXCO 中	5 . 地域環境への配慮	
日本と中日本エクシス(株)の集計値です。	5.1 大気汚染対策	48
報告対象期間	5.2 騒音対策	49
・ 2006 年 4 月 1 日～2007 年 3 月 31 日の活動実	5.3 光害対策	51
績を中心に記載しております。	5.4 エコロードの推進とロードキル対策	53
ただし、一部の実績データについてはそれ以	5.5 景観への配慮	59
前のものについても記載しています。	5.6 工事中の騒音・振動・水質汚濁対策	60
発行日及び次回発行予定		
・ 2007 年 8 月 22 日	6 . お客様や地域の皆様とともに	
・ 次回は 2008 年の発行を予定しています。	6.1 環境コミュニケーション	61
参考にしたガイドライン	6.2 地域連携	63
・ 環境省「環境報告書ガイドライン(2003 年度	6.3 その他の社会貢献活動	66
版)」		
作成部署及び連絡先	7 . 会社概要	68
・ 企画本部 経営企画部 経営企画チーム		
電話番号 : 052-222-3440 (直通)	8 . 環境懇談会の概要	71
FAX 番号 : 052-232-3736 (直通)		
e-mail : eco@c-nexco.co.jp	9 . 第三者コメント	72
ホームページの URL		
・ URL: http://www.c-nexco.co.jp/		

1. はじめに

1.1 ご挨拶

日頃から NEXCO 中日本の高速道路事業にご協力いただきありがとうございます。

地球環境問題は 21 世紀における人類の最重要課題の一つであり、企業としても地球社会の一員として全力を挙げて取り組まなければならないと考えます。

NEXCO 中日本は、大都市圏を結ぶ東名・名神・中央道・北陸道などの重交通路線を常に安全・安心・快適にご利用いただくための保全・サービスを充実し、第二東名・新名神・東海北陸道など新路線の整備による信頼性の高いネットワークの形成を進め、サービスエリアでのお客様満足の向上と地域と連携した新たな事業を積極的に展開することにより、地域の発展と暮らしの向上、更に広く日本の経済社会全体の活性化に貢献してまいります。

本年 4 月に定めた経営理念の中で、環境、社会などあらゆる面において良き企業市民としての責任を果たし、社会に信頼される企業、一言で言えば「良い会社で強い会社」をめざして邁進^{まいしん}することといたしました。

NEXCO 中日本は、環境を経営における最重要課題の一つとして位置付け、積極的に取り組んでおります。社内に設けた環境委員会を中心に、取り組むべき課題をまとめ、環境理念とそれに基づく 4 つの環境基本方針を策定し、それぞれの方針のもとに具体的な行動計画を立てて全社をあげて取り組んでおります。今回、このような私たちの活動を皆さまに広くお伝えし、ご理解いただくため、環境活動などを紹介した「環境報告書」を作成しました。この報告書を通じて一人でも多くの皆さまに私たちの考えや取組みについてご理解をいただけることを期待するとともに、皆さまからのご意見、ご助言を賜りますようお願い申し上げます。



代表取締役会長 CEO

矢野 弘典

1.2 環境に対する理念と基本方針

NEXCO中日本は、以下の環境理念及び環境基本方針のもと、地球環境との共生の実現にむけて、環境への取組みを推進してまいります。

【環境理念】

私たち NEXCO 中日本は、高速道路ネットワークを早期かつ効率的に整備し、安全で安心できる高速道路空間を確保し、お客様がより多くの機会にご利用いただけるよう質の高いサービスを提供することにより、都市や地域の社会・経済活動や日常生活の基盤を支えています。

このような事業活動を通じて、渋滞の解消などにより地球温暖化を抑制するとともに、資源の3R（リデュース（抑制）・リユース（再利用）・リサイクル（再生使用））を推進し、環境負荷低減と地域環境への配慮に努めて参ります。

【環境基本方針】

.地球温暖化抑制への取組み

高速道路ネットワークの整備やE T Cの普及促進に努め、都市圏の渋滞解消や物流の円滑化により、地球温暖化の抑制に貢献します。

.資源の3R推進

循環型社会形成のため、資源の3R推進に努め環境負荷を低減します。

.地域環境への配慮

あらゆる事業活動を通じ、騒音・大気などの道路周辺環境への負荷低減に努めます。また、地域の動植物の生息・生育環境への影響を極力減らすエコロード（自然環境に配慮した道づくり）を推進します。

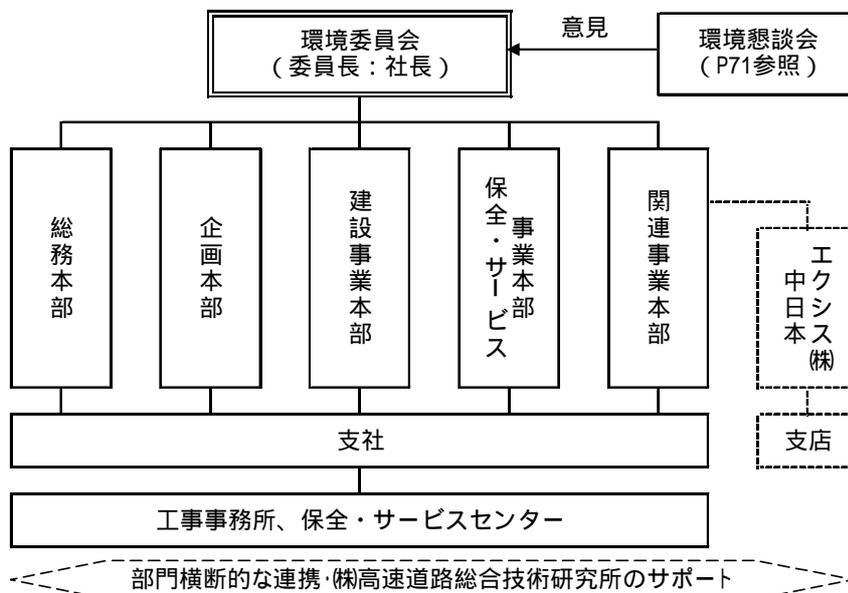
.お客様や地域の皆様とともに

お客様や社会との環境コミュニケーションを大切にし、地域との連携を進めます。

1.3 環境マネジメントへの取組み

1.3.1 社内推進体制

NEXCO 中日本ではグループ全体での環境保全活動を推進することを目的に環境委員会を設置し、環境への取組みに対する目標設定（P）、目標達成に向けた取組み（D）、目標達成状況の分析（C）、取組み内容の改善・向上に必要な措置の実施（A）による環境マネジメントに取り組んでいます。



また、環境保全活動を実施する現地組織・研究開発機関として、

- ・ 工事事務所では、建設段階に伴う地域の窓口として、工事説明会をはじめとし、地域の皆様とのコミュニケーションを積極的に行っています。
- ・ 保全・サービスセンター（2006年8月1日に、管理事務所から名称変更）では、道路の維持補修や災害復旧などの業務を行うとともに、お客様からの各種お問い合わせへの対応や地域の皆様とのコミュニケーション活動を行っています。また、7箇所のリサイクルプラントでは、高速道路内で発生した植物資源をリサイクルしています。（詳細はP30に記載）
- ・ 中央研究所（現：(株)高速道路総合技術研究所（略称：NEXCO 総研）：東京都町田市）を中心に環境保全に関する様々な調査・研究及び技術開発を進めてきており、これまでも高機能舗装や高性能な遮音壁をはじめとした研究開発の成果を積極的に現場に反映させるなど、より環境に配慮した高速道路空間の確保に努めています。
- ・ 緑化技術センター（現(株)高速道路総合技術研究所で運営：滋賀県湖南市）では、NEXCO 東日本、NEXCO 西日本と連携して、地域性苗木の生産などの緑化技術の開発に取り組んでいます。



1.3.2 環境マネジメントの推進

NEXCO 中日本では、法規制の遵守とともに、建設副産物のリサイクルなどに具体的な数値目標を設定し、その達成に向けた取組みを進めています。また、こうした取組みを徹底するため社員の環境教育、緊急事態に備えた体制の整備、請負事業者への環境保全のための協力依頼などを進めています。

(1) 社内での環境コミュニケーション

全社員に対し、環境に関連する基礎知識を習得するため、社内LANを活用し啓発活動を実施しています。今後は、専門研修の実施を検討していきます。また、業務研究発表会などにおいて、環境配慮への取組み内容を積極的に報告するようにしています。

(2) リスクマネジメント体制の構築

NEXCO 中日本グループにおいて発生するリスクを適切に管理する全社横断的なリスクマネジメントに取り組んでおり、2006 年度内にこれらを実施するための規程などを整備し体制を構築しました。今後はこの体制をもとにリスク管理の充実・強化を図るとともに、研修の実施などを進めていきます。また、その中で環境法令の遵守をはじめとする環境に関するリスクについても適切に管理することとしています。

(3) コンプライアンスの取組み

NEXCO 中日本では、良き企業市民として社会的責任を全うし、国民の皆様・お客様に支持していただける会社をめざして、法令を遵守し不正を根絶することはもとより、より高度な倫理観を確立するため、継続的にコンプライアンス意識の醸成を図っています。

具体的には、2005 年 12 月 8 日に倫理行動規範及び倫理行動規準を定めたほか、コンプライアンス相談窓口の設置、コンプライアンスに関する研修・講演会などの継続的な実施などに取り組んでいます。

また、2006 年度に NEXCO 中日本が当事者又は参加人となった環境に関する訴訟・調停などは圏央道関連で 3 件あり、係争中です。

1.3.3 環境に対する取組み内容(総括)

NEXCO中日本では、高速道路の建設、保全・サービス、S A・P Aにおける営業など、あらゆる事業活動を通じて環境へ配慮した取組みを行っています。以下は、その主な取組みの内容をまとめたものです。

経営計画(2006年度から2010年度)に基づく主な取組み事項		単位	2006		自己評価	2007 目標値	長期計画 (2010)	頁	
			目標値	実績値					
環境保全	1・地球温暖化防止への貢献	・交通渋滞対策の実施							19
		高速道路網の整備(早期開通へ努力)	km	15km	6km(1)		35km	100km(累計)	20
		E T C利用率	%	73%	69%(2)		74%	78%	24
		E T C利用率9割に対応するE T C車線の整備 レーン数	レーン数	27レーン	26レーン(3)		36レーン	166レーン	24
		工事渋滞の削減	工事車線 規制時間	前年度 59以下	59		前年度以下	毎年度 前年度以下	26
		・高速道路法面の樹林化	樹林化 面積比率 (対象1,300ha)	89% (累計1,153)	89% (累計1,153)		90% (累計1,173)	100% (累計1,300)	28
	2・循環型社会形成の推進	・資源の3Rの推進							29
		発生土の有効活用	再利用率	長期計画以上	99.9%		長期計画以上	95%以上	29
		アスファルト・ コンクリート塊(4)	再資源化率	長期計画以上	99.0%		長期計画以上	98%以上	29
		コンクリート塊(4)	再資源化率	長期計画以上	99.8%		長期計画以上	96%以上	29
		建設発生木材(4)	再資源化・縮減率	長期計画以上	98.1%		長期計画以上	95%以上	29
		利用済み通行券	リサイクル率	100%	100%		100%	100%	31
		休憩施設内のレストラン 厨房排水処理を滞留 式グリーストラップから バイオ式へ取替え	取替え率 (累計)	81% (累計142基)	81% (累計142基)		85% (累計149基)	100% (累計175基)	37
	エコショップ	展開店舗数	1店舗	8店舗		累計 18店舗	累計 40店舗	45	
	3・沿道生活環境の保全	・営業中の高速道路からの騒音対策							
		遮音壁の設置	設置延長	878km	878km		882km	901km	48
		高機能舗装の設置	設置率 (対象6,300km 車線)	70% (4,375km 車線)	71% (4,432km 車線)		73% (4,569km 車線)	78% (4,880km 車線)	49

1：圏央道のおきる野～八王子J C T間(9km)は3ヶ月遅れの2007.6月開通。

2：休日及び一般有料道路でのE T C利用台数の伸び悩みによる。普及促進策を引続き実施予定。

3：安全対策工との調整により、施工時期を変更。

4：2006年度完了工事における工事全体数量が対象。

1.4 会社の事業概要

■管内図



■事業データ

2007年7月1日現在

項目			備考
営業延長[km]		1,702	2007.7.1現在
利用台数[万台/日]		165	2006年度実績
営業収入[億円]		6,103	2006年度PLベース
建設延長[km]		469	2007.7.1現在
休憩施設	施設数[カ所]	サービスエリア	162
	店舗売上高[億円]		1,390
			2007.7.1現在 上下線別で無人施設16カ所含む (この他に会社が敷地を保有しないサービスエリア13箇所(上下別)有り)
			2006年度実績

1.4.1 高速道路事業

■高速道路事業

信頼性の高い高速道路ネットワークを構築するとともに、良好な保全・サービスにより安全で安心できる高速道路を提供します。

事業の実施にあたっては、NEXCO中日本グループ一体となって、安全管理に万全を期すとともに、地域や沿道の環境保全に配慮し、温室効果ガス排出の削減に努めます。また、料金サービスの充実やきめ細やかで迅速な道路交通情報の提供を進めます。

：独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

1. 機構と締結した「協定」の完成年度、事業費の範囲で事業を進めるのはもちろんですが、地域の期待に応えられるよう、地域の協力を得ながら「早期開通」、更なる「コスト削減」に努めます。
2010年度までに、100kmの高速道路を新規に開通させます。



●建設中の新名神高速道路



●開通式
中部横断自動車道・豊稔～南アルプス間



●建設中の東海北陸自動車道
飛騨トンネル

2. 建設コスト・管理コストの削減に取り組みます。
3. 品質管理・安全管理に関する取り組みを進めます。
4. ネットワーク機能の向上や安全対策、渋滞対策の推進のため、4車線化などの車線増設などを行います。
5. スマートICの完成などにより、高速道路の利便性向上を図ります。



●集中工事



●スマートIC(東名阪自動車道・龜山PA)

6. 安全・快適な道路環境の確保や環境対策を実施します。



●除雪作業



●交通管理隊



●道路管制センター

7. ETCの普及・利用促進及び各種割引の充実を図ります。
8. アウトカム指標を用いた事業目標を設定します。



●ETCレーンの運用状況

1.4.2 関連事業（サービスエリア事業、新事業など）

■関連事業

「より快適」「より便利」「より楽しい」サービスエリアの実現に向け、中日本エクシス株式会社が中核となって、地域社会とも連携し、お客様のご要望にお応えした商品・サービスを心を込めてご提供します。

また、道路資産を活用し、地域に密着した事業を展開するとともに、高速道路やサービスエリアをご利用されるお客様に「便利」で「楽しい」空間をお届けします。

1. コンビニエンス・ストアの導入など新業態や、新商品の導入を進め、より便利なサービスエリアを実現します。



● 高速道路限定のお弁当「違井」



● 高速道路に初出店した「スターバックス・コーヒー」



● 産直野菜を販売する「やさい村」

2. おもてなしの心でお客様をお迎えするサービス・企画を推進します。

3. 快適な営業施設を創造するとともに、環境にやさしいサービスエリアを目指します。

4. 第二東名など、今後開通する区間において、地方自治体や企業などとの連携を図りながら新しいコンセプトのサービスエリアの企画を進めます。



● サービスエリア・コンシェルジュ

5. 会員カード「プレミアムドライバースカード」について、発行開始後5年間に会員数50万人を目指してその普及促進を図り、高速道路やサービスエリア・パーキングエリアをご利用されるお客様へのサービスの質の向上に努めます。



● プレミアムドライバースカード

6. あらゆる関連事業の可能性を追求しつつ、新しいビジネスの企画・開発を推進していきます。

7. 高速道路の高架下スペースなどを活用した事業の企画・開発を推進していきます。



● ドライブ情報サイト「高速日和」
<http://kousokubiyori.jp/>

8. 既存の物流拠点の利用促進を図るとともに、地方自治体や企業などとの連携を図りながら新たな物流拠点などの整備を進めます。

9. 蓄積した技術・ノウハウを活かし、コンサルティング業務を行います。

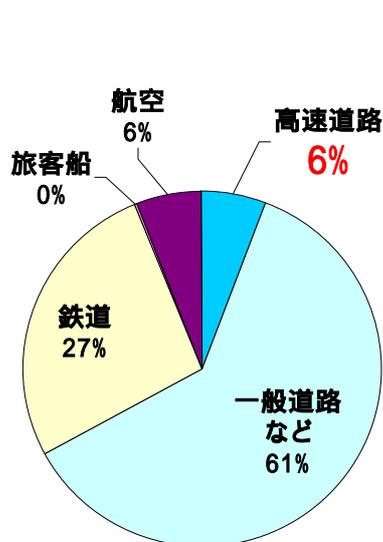


● 飛騨トンネルの貫通石を使ったオリジナル商品「招福さるばば」

2. 高速道路の役割と環境

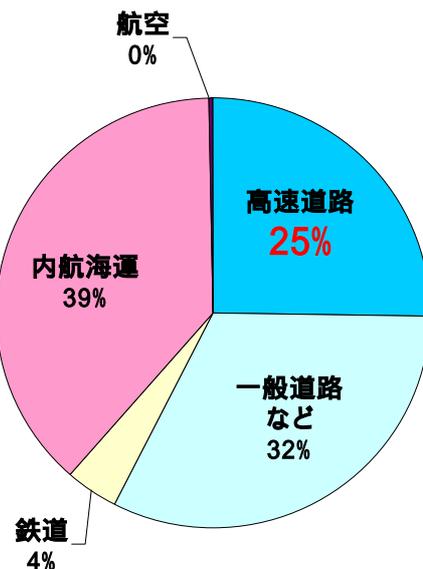
2.1 高速道路の役割

高速道路は、地域間の時間距離の飛躍的短縮など交通機能の向上を通じて、地域間相互の交流や都市交通の円滑化、沿線地域の産業の活性化、広域的な都市圏の形成、行動圏の拡大による日常活動の活発化、空港・港湾など他の交通インフラとの有機的結合による人・モノ・情報の流れの円滑化など、我が国の社会経済活動の根幹を支える社会基盤となっています。



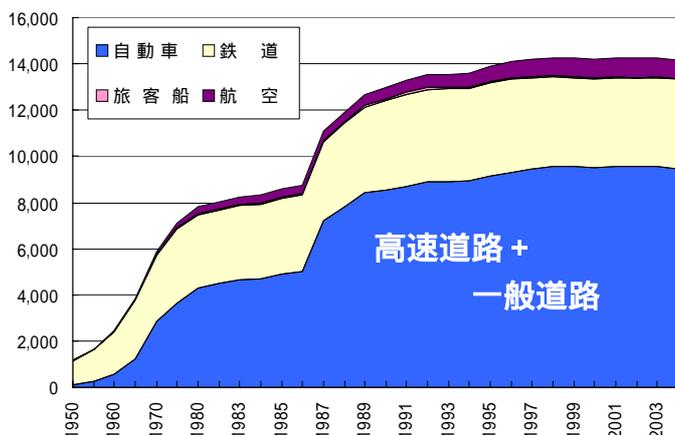
総数：14,184 億人キロメートル

総旅客輸送量に占める全国の高速度道路シェア（2004 年度）



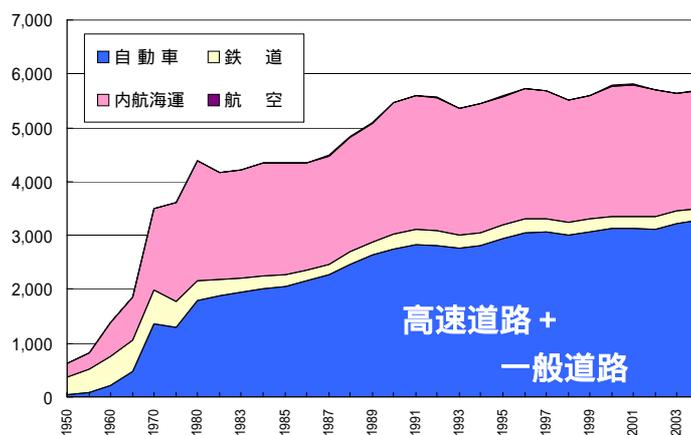
総数：5,700 億トンキロメートル

総貨物輸送量に占める全国の高速度道路シェア（2004 年度）



国内旅客輸送・輸送機関別推移

（人キロベース）



国内貨物輸送・輸送機関別推移

（トンキロベース）

- 1 高速道路は1999年度道路交通センサス（平日）をもとに推計、その他は国土交通省「陸運統計要覧」による。
- 2 1987年度からは軽自動車を含む数値になっている。

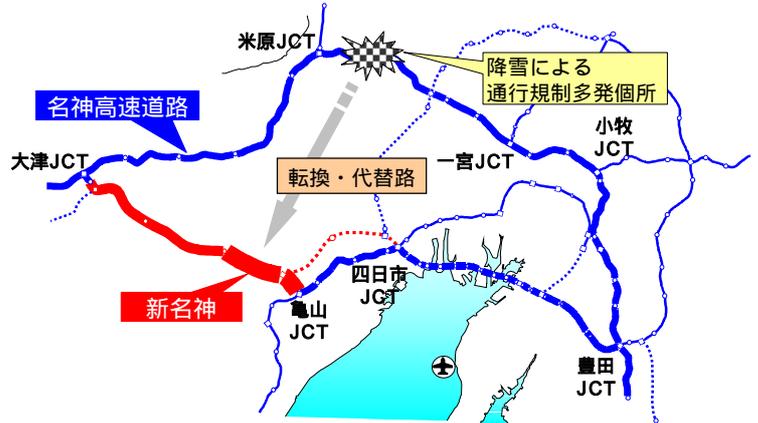
事例1：第二東名・新名神の整備によるネットワークの拡充・円滑な交通の確保

- ・ 我が国の大動脈である東名・名神は全国の高速度道路との比較で、延長7%に対し、交通量22%、貨物輸送量33%となっている一方、開通から40年経過し改修工事が増加しています。
- ・ 日常的な代替ルートとしてだけでなく、静岡県由比町（地震など災害時）、岐阜県関ヶ原町（降雪時）など緊急時においても重要な役割を果たします。

写真 主要交通網の集中する由比町



図 豪雪地区「関ヶ原」の代替路としての新名神



事例2：首都圏・中部圏の都市圏環状道路の整備による都市交通の円滑化・広域的な都市圏の形成

- ・ 都市圏の環状道路の整備により、首都圏や中部圏の都市圏交通の分散・緩和が図られるとともに、秩序のある都市圏域の形成が図られます。

首都圏



中部圏



図 都市圏における環状道路の整備状況

事例 3：東海北陸道全通による時間・距離短縮、白川郷へのアクセス向上など地域間交流の向上

- ・名古屋～富山間の所要時間が北陸道経由と比較して約 60km、国道 41 号と比較して約 1 時間 30 分短縮されます。
- ・世界遺産である白川郷合掌集落へのアクセス向上や中部・北陸間の文化圏の交流が期待されます。

図 東海北陸道全通による時間・距離短縮効果

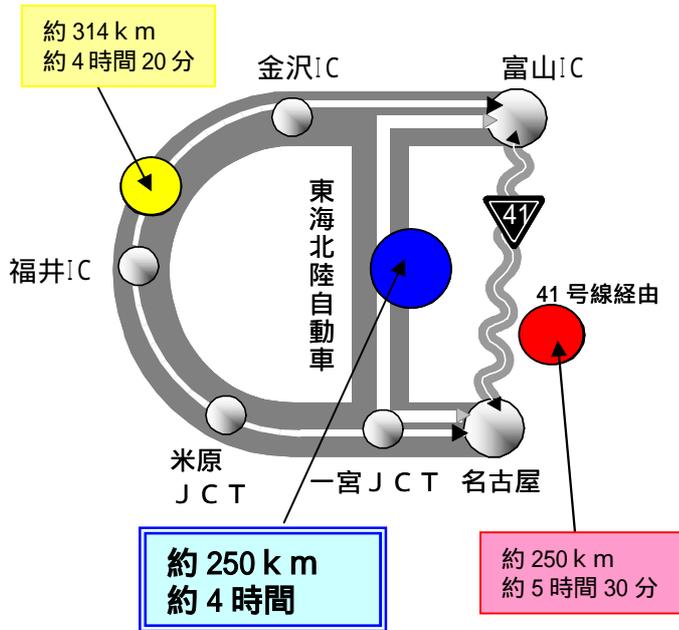


写真 白川郷合掌集落



図 白川村と高山市の時間短縮効果



図 東海北陸道による観光の利便性の向上

高速道路ネットワークにより観光地が結ばれ、周遊型観光の利便性が向上します。また、所要時間の短縮により、滞在時間が長くなります。

東海北陸自動車道沿線の主な観光地



●白川村停留場～高山市停留場間の所要時間について、所要時間を比較した。高速道路は規制速度、暫定2車線区間70km/h、一般道は「道路時刻表'05-'06」を使用して算出した。

事例 4：伊勢湾岸道による中部国際空港や名古屋港へのアクセス強化

- 中部 5 県の製造出荷額は全国の約 1/4、うち愛知県はその半分となっており、企業活動を支える基盤となっています。

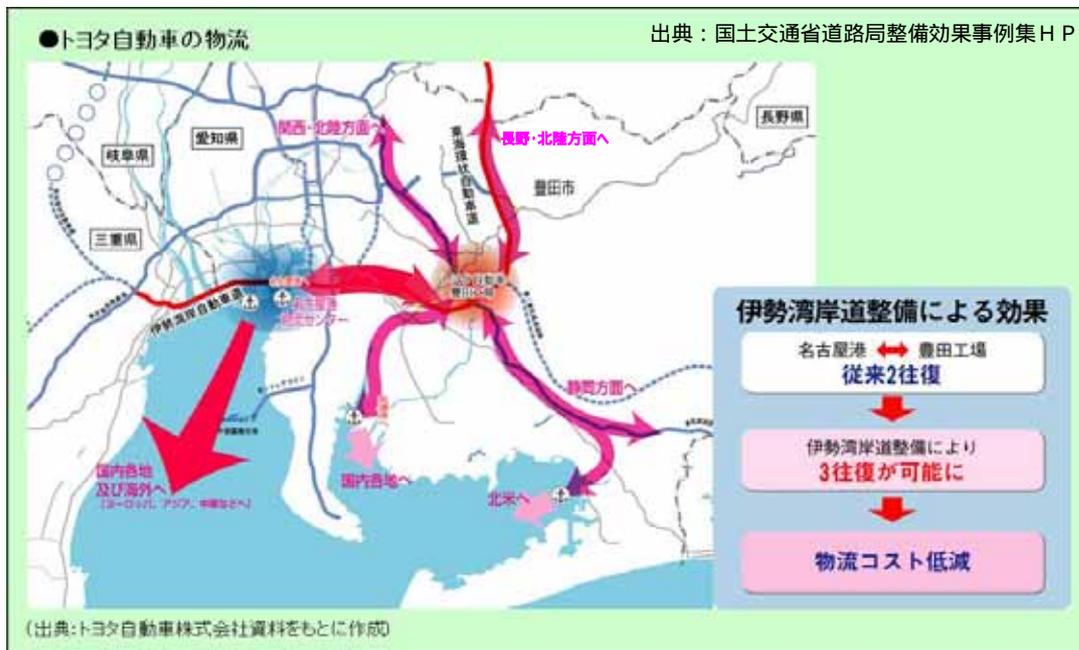


図 伊勢湾岸道の整備によるトヨタ自動車の物流の変化

【参考】伊勢湾岸道が東名から東名阪道までつながったことで、国道 23 号など一般道路の渋滞が約 17%減少しました。



CO₂ の削減量

56 万 t/年 (1)

森林面積 520km² に相当
東京都の約 1/4 に相当



1 森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイド (優良手法推計)

SPM^(2) の削減量

57t/年 (3)

500ml ペットボトル 約 57 万本に相当



2 浮遊粒子状物質
3 500ml ペットボトル 1 本は、SPM 約 100g として換算
(出典)東京都環境局 自動車公害対策部

NOx^(4) の削減量

800t/年 (5)

普通自動車 が 34 万台
電気自動車に置き換わる量に相当

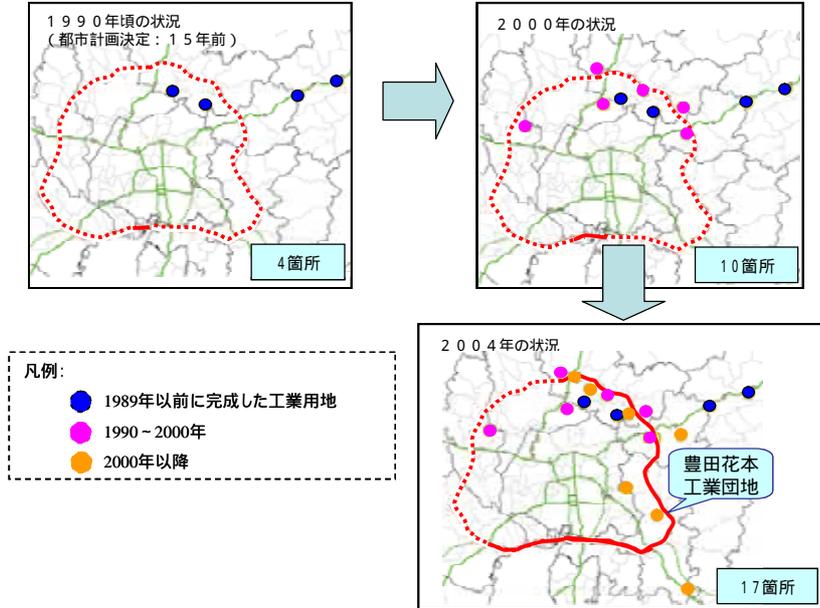


4 窒素酸化物
5 国土技術政策総合研究所資料をもとに普通自動車の排出量を算出
(出典)国土技術政策総合研究所資料 首都高速圏 H P

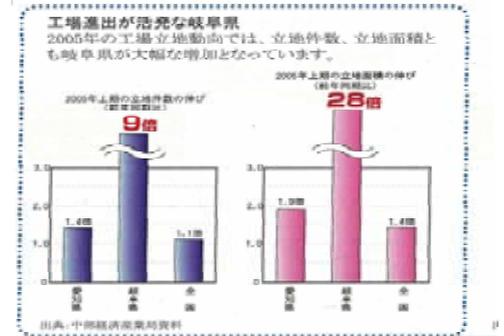
事例 5：東海環状道路の整備に伴う周辺工業団地の立地

- ・東海環状道路周辺には工業団地が 17 箇所で整備され、現在ではほぼ完売状況となっています。
- また、岐阜県の工場立地は 2005 年には前年に対して件数は 3.4 倍、面積では 5 倍と大幅に増加しています。

東海環状自動車道（2005年3月開通）周辺の工場立地状況



沿線自治体へのアンケート調査により国土交通省中部地方整備局が作成



岐阜県域における工場立地件数と面積
「立地」とは、工場などを建設するために1,000㎡以上の用地を取得することを言う



東海環状自動車道開通後の豊田花本工業団地

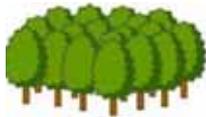
出典：国土交通省道路局整備効果事例集H P

【参考】 東海環状道路の整備に伴う CO₂ 削減効果

CO₂ の削減量

1.6 万 t/年 (1)

森林面積 15km² に相当
なごや東山の森の約 4 倍



1 森林の二酸化炭素吸収量は、
10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に
関するグッド・プラクティス・ガイ
ダンス(優良手法推計)

事例 6：高度医療機関へのアクセス向上

- ・現在整備を進めている紀勢道（近畿自動車道尾鷲勢和線）の整備により、熊野・尾鷲地区から高度医療施設（伊勢市）までの搬送時間が大幅に短縮されます。



図 紀勢道による搬送活動の時間短縮効果

事例 7：美しい国土との調和

- ・安藤広重の「東海道五十三次」は、江戸初期に整備された東海道の沿道風景として国民共通の国土像となっています。全国を結ぶ高速道路も、東名高速沿いの富士山や浜名湖、中央道の八ヶ岳、諏訪湖や甲府盆地の桃花、北陸道の立山連峰など、現代日本の国土風景を実感できる格好の場となっています。



写真 東名高速の浜名湖 SA で
浜名湖の眺望景観を創出

出典：「高速道路百景」 撮影者：田中耕二



写真 東名高速の由比 PA 付近では、駿河湾の海原を視線に留めながら低い山々の稜線を越えて頭をのぞかせる富士山を演出

出典：「高速道路百景」 撮影者：松崎喬



写真 4月中旬、桃畑の花で甲府盆地
全体が桃色に染まる景観を創出
(中央道 釈迦堂 PA 付近)

出典：「高速道路百景」 撮影者：田中耕二



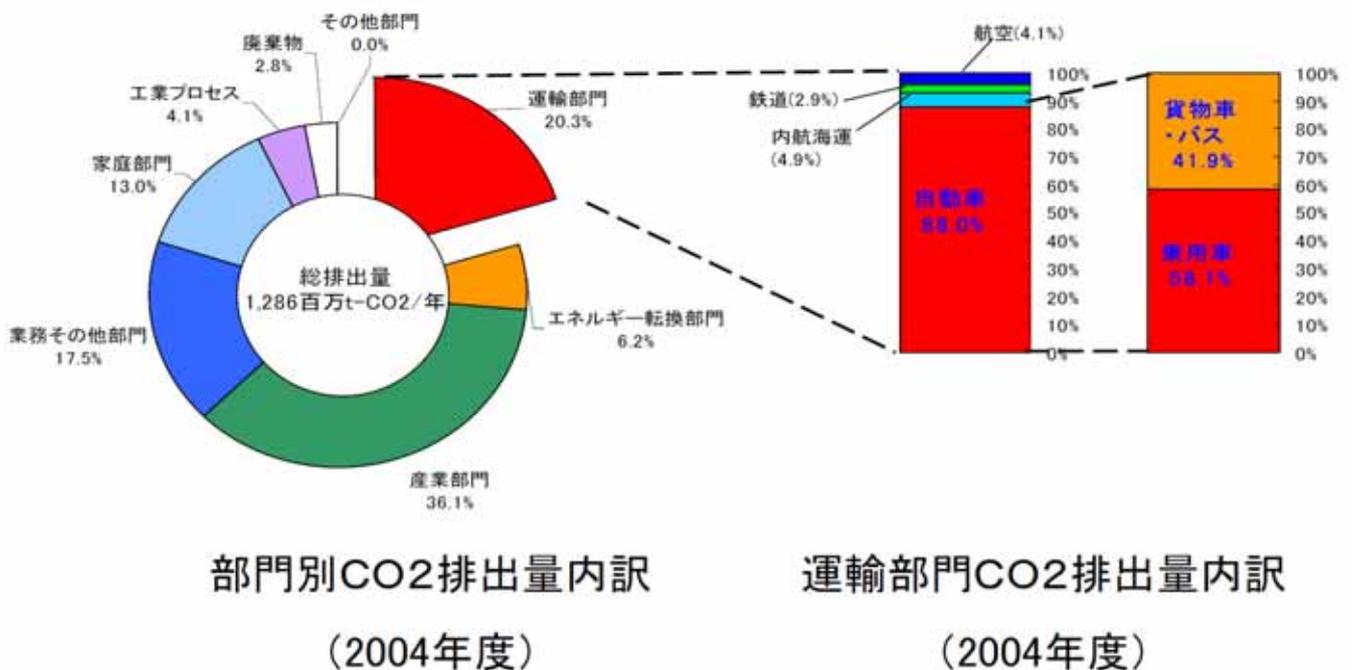
写真 立山連峰の眺望景観を創出
(北陸道 富山 IC 付近)

2.2 環境と道路の関わり

高速道路の事業を進めるにあたっては、地球環境の保全、自然環境との調和、沿道環境の改善といった視点から人と自然、地球にやさしい道路環境の形成に積極的に取り組んでまいります。

2.2.1 地球環境と道路事業

CO₂排出量については、2008年～2012年の5年間平均で1990年水準から6%削減させることとした京都議定書（2005年2月）の発効をうけて同年4月に「京都議定書目標達成方針」が閣議決定されました。日本の全CO₂排出量のうち約2割が運輸部門で占めており、さらにこのうち約9割（227百万t-CO₂）が自動車交通から排出されています。



出典：温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)公表値(2006.8.30)より作成
出典：国土交通省道路局HP

図 自動車交通からのCO₂排出量

「地球温暖化防止のための道路政策会議報告」（2005年12月国土交通省道路局）によれば、

『自動車交通からのCO₂排出量は自動車単体の燃費向上や渋滞解消による速度向上等により、1997年から微減傾向となっているが、今後とも様々な観点からの努力を続けていかなければ、再度増加傾向に逆戻りする恐れがある。具体的には、2010年までに経済状況の変化及び道路整備等の要因により、自動車交通全体の走行量（台・km）は全体で約3%増加すると見込まれており、その結果、CO₂排出量は約800万t-CO₂/年増加すると推定される。』

このような状況の中で、今後、主要渋滞ポイント対策や環状道路整備により約700万t-CO₂/年の削減、及びITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）の活用促進や路上工事の縮減等により約100万t-CO₂/年の削減を図り、今後少なくとも自動車交通からのCO₂排出量が増加しないよう政策を進めるべきである。』

とされています。

NEXCO 中日本としても「地球温暖化防止のための道路政策会議報告」を踏まえ、道路整備の計画的な促進などにより CO₂ 排出削減に取り組んでいるところです。

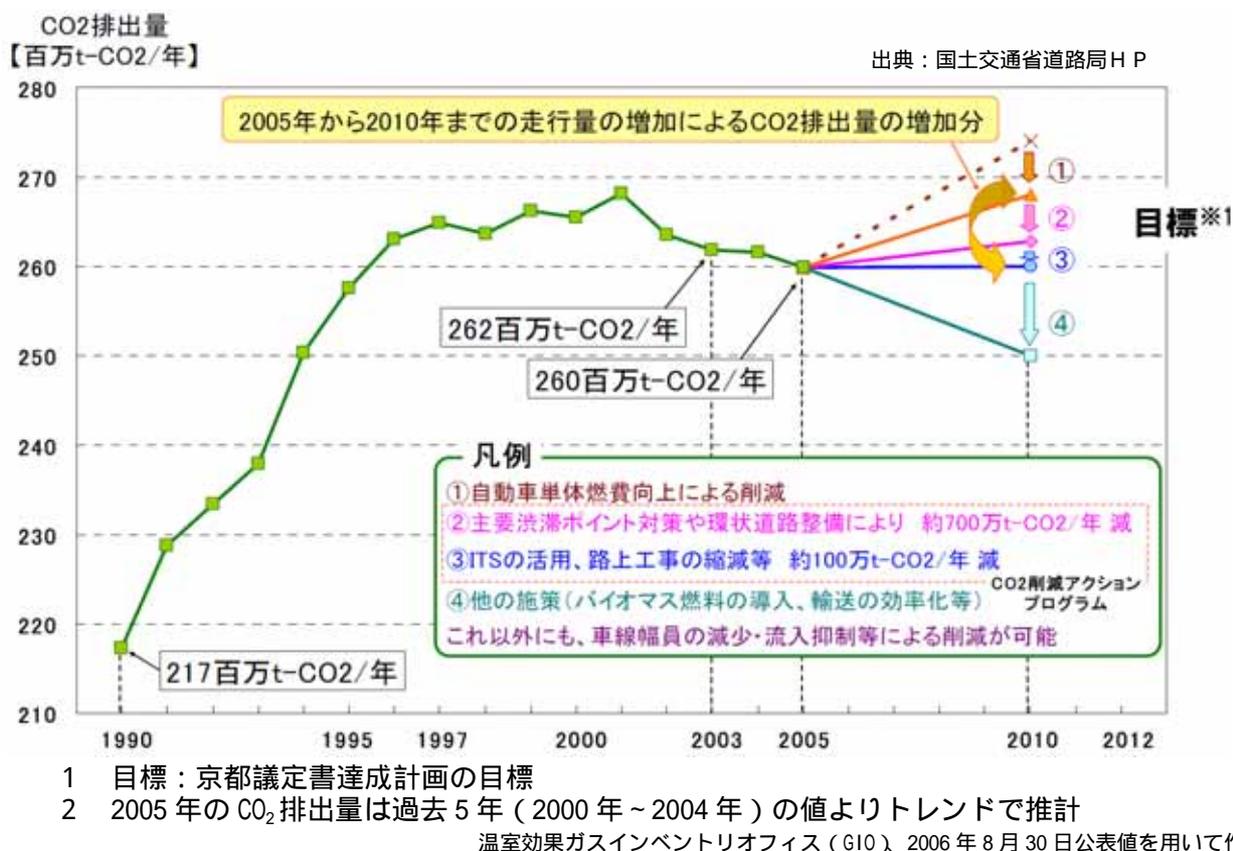


図 自動車交通による当面のCO₂削減目標

2.2.2 自然環境と道路事業

我が国は、緑豊かで地形の変化に富んだ国土と相まって、温暖湿潤気候特有の明瞭な四季の下、多種多様な動植物や自然景観に恵まれています。また、このような豊かな自然環境を確保すべく、自然の保全や生態系との共生が、昨今、社会的要請として企業活動にも求められているところです。このような要請に応えるべく、NEXCO 中日本の事業を進めていく中で、地形の改変に対する配慮、ビオトープなど動植物をはじめとする生態系への配慮、あるいは自然の景観と調和した道路構造の検討など、自然環境との調和を図るべく、さまざまな取組みを行っているところです。

2.2.3 沿道環境と道路事業

高速道路は我が国の社会経済活動に不可欠な社会基盤ですが、その一方で道路周辺的生活環境との関わりも大きいことから、沿道環境の保全が極めて重要な課題となっています。沿道環境に係わる主な環境要素としては、騒音・振動、排出ガス、日照障害や電波障害などがあり、これらの課題に対しては、道路事業者のみならず、自動車メーカーによる取組みなど関係する様々な分野からの取組みが求められています。こうした要請に対し、NEXCO 中日本では、環境施設帯や遮音壁の設置、高機能舗装や路面の平坦性の確保などにより騒音・振動の対策を行うほか、住宅に対する防音工事や日照障害に対する費用負担などによりこれらの課題に取り組んでいるところです。

3 . 地球温暖化抑制への取組み

自動車走行に伴う CO₂ の排出については、「2.2.1 地球環境と道路事業」で述べたとおり様々な対策を進めています。交通渋滞時には、通常走行時に比べて余分な CO₂ が排出されることから、CO₂ の排出を抑制する取組みとして、高速道路網の早期整備や ETC 利用の拡大などによる渋滞緩和や高速道路の利用促進を進めるとともに、CO₂ 吸収源としての道路緑化の推進に取り組んでいます。

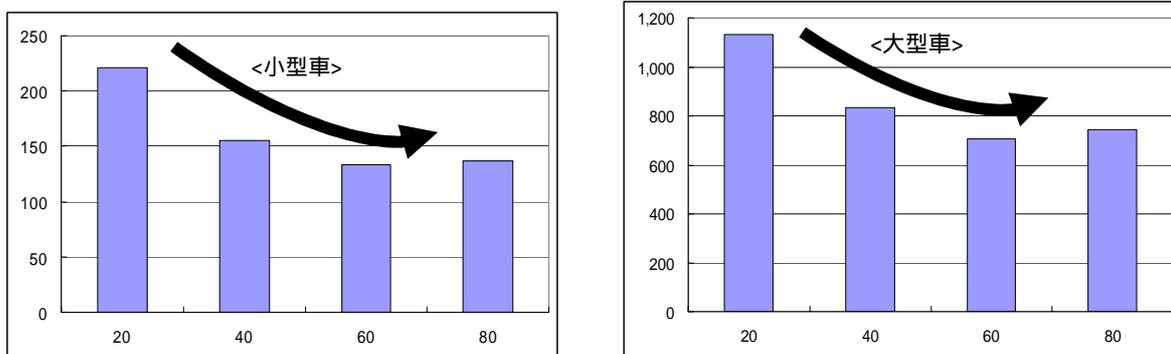


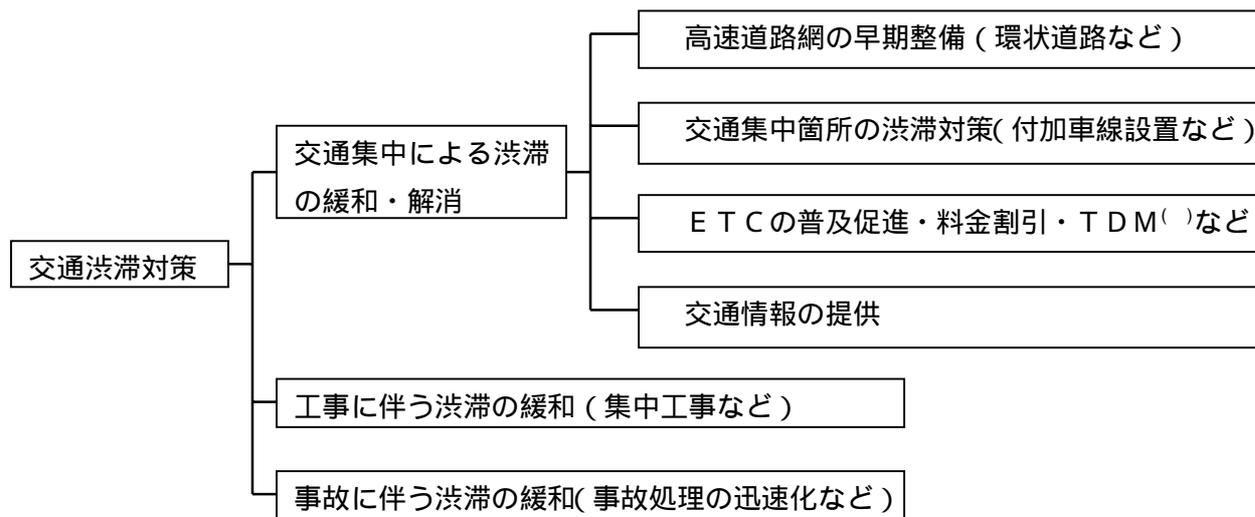
図 旅行速度と CO₂ 排出量の関係

(出典：国土技術政策総合研究所資料 141 自動車排出係数の算定根拠より作成)

3.1 交通渋滞対策の実施

NEXCO中日本で管理する高速道路の交通渋滞による時間ロスは、年間約666万台・時間となっていますが、この時間損失に加え、円滑な走行に比較してより多くのCO₂発生にもつながっています。

交通渋滞の形態は、以下に示す「交通集中による渋滞」「工事に伴う渋滞」「事故に伴う渋滞」に大別され、NEXCO中日本では「高速道路網の早期整備」や「ETCの普及促進」、「集中工事の実施」など、渋滞の形態に応じた対策を実施することで、地球温暖化対策に取り組んでいます。

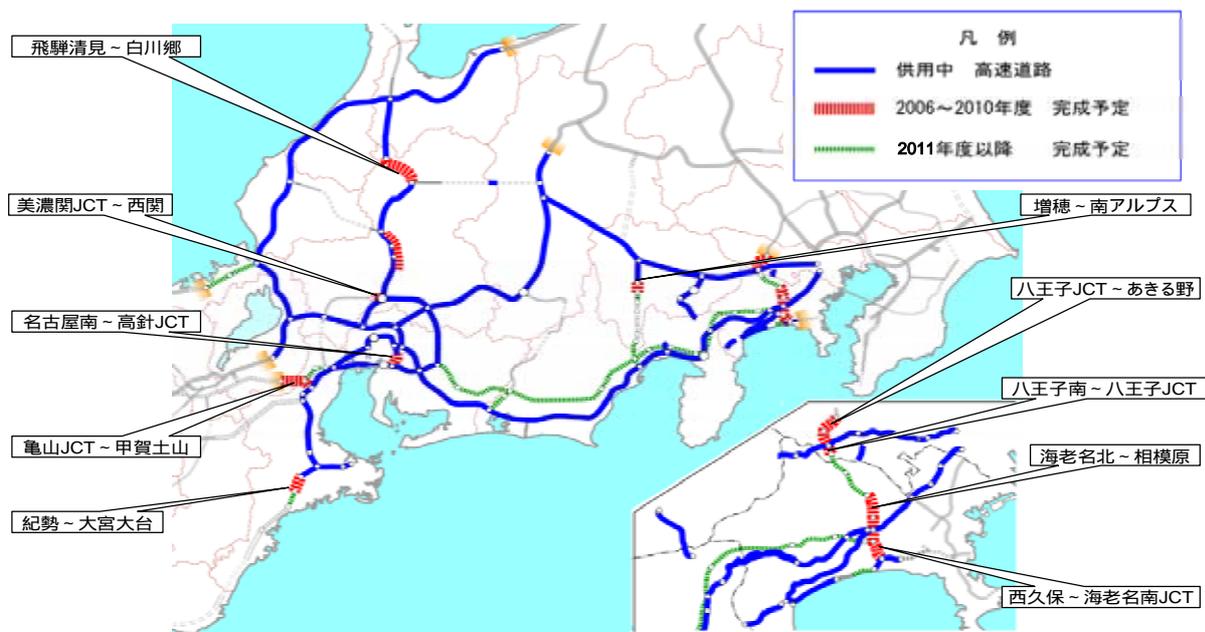


：交通需要マネジメント (Traffic Demand Management) とは、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法です。円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化が図られます。

3.1.1 交通集中による渋滞の緩和・解消

(1) 高速道路網の早期整備

NEXCO 中日本では大都市圏における通過交通や都市内交通の集中の軽減などによる交通渋滞の緩和・解消をめざして、高速道路網の早期整備を進めています。この整備により、渋滞の少ない高速道路空間を確保するとともに、停車・発進によるCO₂発生負荷の大きい一般道路から、定速走行によるCO₂発生負荷の小さい高速道路への交通の転換を図ります。



2006年度から2010年度までの5年間で以下の100kmの高速道路を新規に開通させます。

路線名	区間(IC・JCT 名は仮称を含む)	延長	完成年度	備考
東海北陸道	飛騨清見～白川郷	26km	2007	東海北陸道全通
中部横断道	増穂～南アルプス	6km	2006.12月	
近畿道(名古屋2環)	名古屋南～高針JCT	12km	2010	名古屋2環と第二東名が接続
近畿道(新名神)	亀山JCT～甲賀土山	13km	2008年春	甲賀土山～大津JCT(西日本高速道路(株)施行)と合わせ東名阪と名神を連絡
紀勢道	紀勢～大宮大台	10km	2008	
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	西久保JCT～海老名南JCT	8km	2010	新湘南パイパスと東名高速を連絡
	海老名北～相模原	10km	2010	
	八王子南～八王子JCT	2km	2009	
	八王子JCT～あきる野	9km	2007.6月	中央道と関越道を連絡
東海環状道	美濃関JCT～西関	3km	2008	〔今後会社の事業として申請する予定〕
計		100km		

圏央道の整備では、2007年度に中央道と関越道を連絡させ、2010年度までに、新湘南バイパスと東名高速をつなげ、東名高速と中央道間の延長の約50%を開通させます。

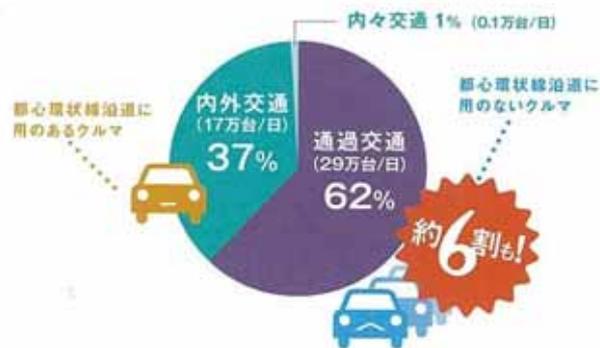
首都高速都心環状線を利用する交通のうち約6割が通過交通であり、「地球温暖化防止のための道路政策会議報告」によれば、首都圏三環状道路の緊急整備により2012年までに約50~100万t-CO₂/年の削減効果があると試算されています。



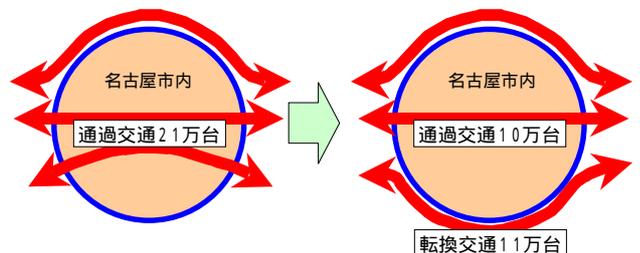
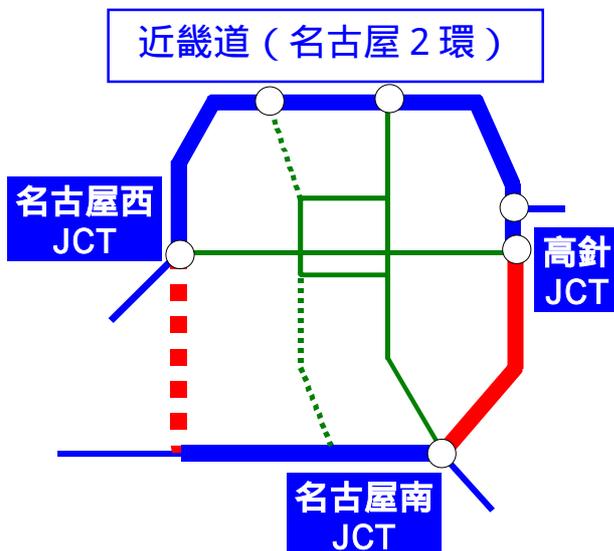
圏央道が全線完成した場合の効果の例

	横浜港 八王子の所要時間
既存道路経由	138分
圏央道経由	50分 ← 88分短縮

都心環状線を利用する交通の内訳



近畿道（名古屋2環）の名古屋南～高針 JCT の開通により、一般道路を利用していた名古屋市内の通過交通約11万台（年間）が高速道路に転換することを見込んでおり、これにより、都市内交通の混雑緩和や沿道環境の改善が図られ、CO₂の抑制に寄与します。

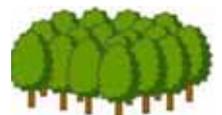


市内通過交通: 21万台 10万台に半減

CO₂の削減量

5.9万 t/年 (1)

森林面積 56km² に相当
名古屋市天白区と緑区に相当



1 森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算
(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイドンス(優良手法推計)

(2) 交通集中箇所の渋滞対策

付加車線の設置

交通集中により渋滞の発生しやすい箇所の車線数を増やす(付加車線の設置)事業を進めています。これにより年間約6万台・時間の渋滞損失時間が削減し、CO₂の発生が抑制されます。

付加車線設置区間

路線名	区間	延長	完成年度
東名阪道(上下)	四日市 JCT ~ 亀山東 JCT	5.5km	2008
中央道(上)	小仏トンネル付近	1.8km	2007
中央道(下)	元八王子バス停付近	1.0km	2009
東名(上)	海老名サービスエリア付近	0.9km	2008
計		約9km	



(写真) 小仏トンネル付近の付加車線設置工事

暫定2車線(対面交通)区間の4車線化

東海北陸道において、暫定2車線(対面交通)区間を4車線化する事業を進めています。これにより瓢ヶ岳PA~白鳥間で2005年に約120回あった渋滞が解消(年間約5万台・時間の渋滞損失時間の削減)し、CO₂の発生が抑制されます。

暫定2車線(対面交通)の4車線化区間

路線名	区間	延長	完成年度
東海北陸道	フクベガタケ 瓢ヶ岳PA ~ 郡上八幡	8km	2008
	郡上八幡 ~ ぎふ大和	5km	2009
	ぎふ大和 ~ 白鳥 <small>シロトリ</small>	5km	2008
計		18km	

暫定2車線時

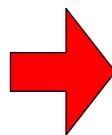


苅安トンネル付近を先頭とした渋滞が発生

4車線化後



渋滞解消



(写真) 4車線化整備の効果の事例: 美並 IC (岐阜県郡上市) 付近

【トピック】 スマート IC 整備などによる高速道路の利便性向上

スマート IC (サービスエリア接続型) については、国が定めた本格導入の仕組みに基づき、地元の要望を踏まえ整備を推進しています。これにより高速道路の利用が促進され、CO₂ の発生が抑制されます。

2006 年度本格導入箇所	北陸道	入善スマート IC 徳光スマート IC
	中央道	双葉スマート IC
2007 年度本格導入箇所	東名	富士川スマート IC 遠州豊田スマート IC
	東名阪道	亀山 PA スマート IC
社会実験中 (は準備中)	北陸道	南条スマート IC
	東海環状	鞍ヶ池スマート IC()



写真 北陸道 徳光スマート IC

また、2009 年度までに以下の追加 JCT・IC の完成により、高速道路の利便性が向上し、より便利に高速道路をお使いいただけるようになります。

<ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路(圏央道、三遠南信道など)と接続 中央道と三遠南信道が 2007 年度に接続 (飯田南 JCT) など
<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路(名古屋高速道路など)と接続 東名阪道と名古屋高速道路(都心方面)が 2007 年度に接続(清洲 JCT) など
<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化 IC の整備 中央道都留 IC (河口湖方面) が 2009 年度に完成 北陸道白山 IC の整備に着手 など

(3) ETC の普及・利用促進

渋滞の緩和・解消に有効な ETC の普及・利用促進を進めるため、ETC 車載器リース制度やマイレージポイントプレゼントなどの車載器購入支援や、サービスエリア・大型商業施設における ETC ワンストップサービスを実施するとともに、2010 年までに ETC 利用率 90% に対応できるレーンや機器故障時などのバックアップ用レーンを含む 166 レーンを整備することとしています。

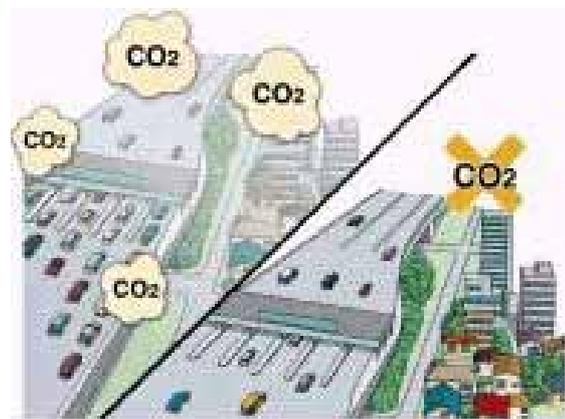


図 ETC の普及による CO₂ 排出量削減効果

ETC は料金所での一旦停止がなくなるとともに、料金所付近の渋滞緩和・解消にも寄与します。現在、NEXCO 中日本管内の ETC 利用率が約 7 割となっており、交通量の多い料金所での渋滞が大幅に緩和されてきています。例えば、東名高速の東京本線料金所において、ゴールデンウィークの渋滞はほぼ解消されました。また、横浜町田料金所では年間 3,500t-CO₂ が削減されたと試算されました。

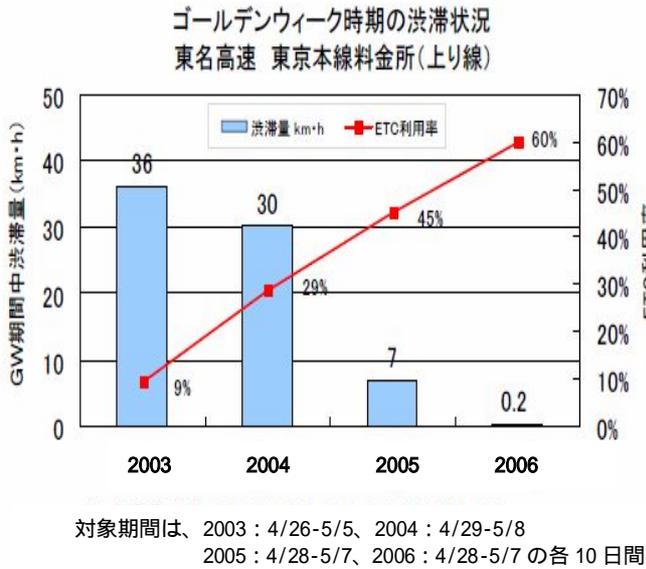


図 東京本線料金所の ETC による渋滞緩和

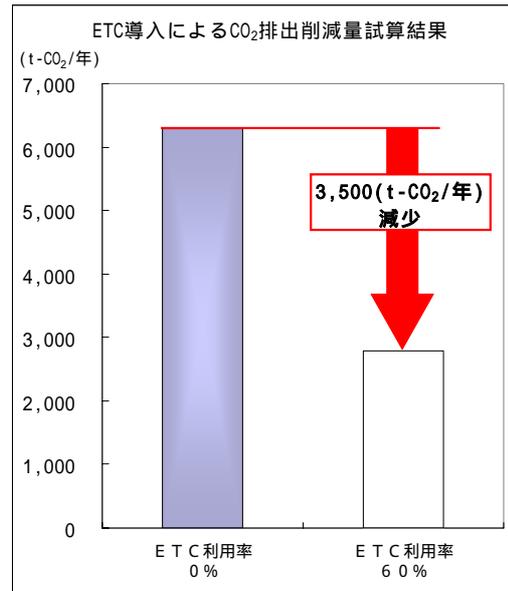


図 横浜町田料金所の ETC による CO2 削減量

【トピック】ETCを活用した料金TDMによる渋滞対策

東名高速の大和トンネル付近では週末の休日や交通混雑期には交通集中による渋滞が頻発しています。NEXCO 中日本では、過去の正月期における交通特性を踏まえ、「東名お正月限定早朝割引」を企画し、2007年の正月2日から4日にかけて、交通量の少ない時間帯にご利用をシフトしていただくよう早朝時間帯の料金割引を実施しました。その結果、昨年に比べ交通の総量が増えたことや事故の影響もあり渋滞の解消までは至りませんでした。割引を実施した時間帯の交通量が大きく増加し、割引を実施しなかった場合を比較すると約35%の渋滞減少効果があったと推定される結果になりました。

2007年1月2日～4日に次の東名高速の入口料金所又は出口料金所を午前6時から午前9時までの間にETCでご利用のお客様を対象に「お正月限定早朝割引」を実施。

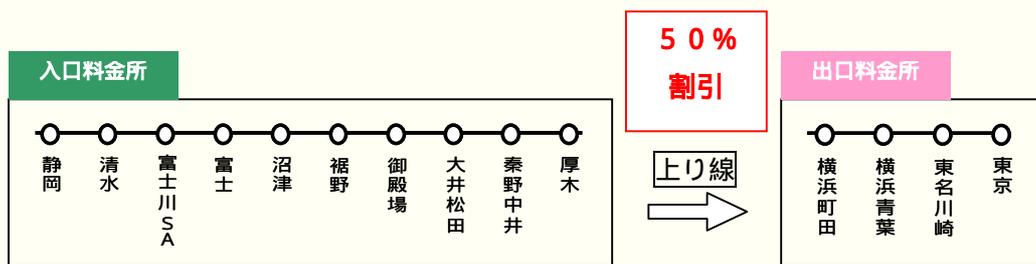
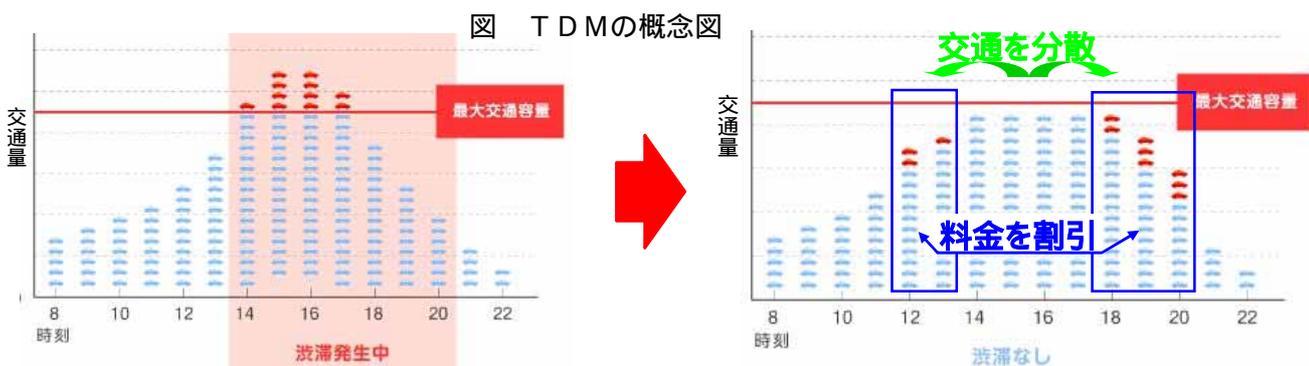


図 - 東名お正月限定早朝割引の概要



(4) 交通情報の提供

VICS^()や道路交通情報板、ハイウェイラジオ、携帯電話ツールなどにより、リアルタイムで交通情報を提供しています。また、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆などのハイシーズンを含め渋滞予測情報を提供することで、交通を分散し渋滞の緩和に努めています。

冬季には、NEXCO 西日本と共同で、冬の雪道情報サービス(ユキイロ.com)を開設し、雪氷対策などの取組みをお客様に理解していただくとともに、冬期間の高速道路事情をお知らせし、交通混乱を最小限度に抑えるとともに、チェーン携行などの冬用装備に対する注意喚起を行っています。

VICS (Vehicle Information and Communication System) とは、VICS センターで編集、処理された渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する画期的な情報通信システムです。

ドライブ・カレンダー

路線名(方向)	東名高速道路(上り)
区間	秦野中井IC ~ 横浜町田IC
日時	2007年6月24日
時間帯	15:00~21:00

ボトルネック箇所	大和TN付近
ピーク時の渋滞長	20km (17時頃)
通常所要時間	00:12
渋滞所要時間	00:48 (+ 00:36)

時間帯別渋滞状況

時間帯	渋滞距離
16時台	10km
17時台	20km
18時台	20km
19時台	13km
20時台	7km

3.1.2 工事に伴う渋滞の緩和

工事に伴う渋滞を削減し、高速道路をより安全で快適にご利用いただけるよう、集中工事の採用により車線規制時間を減らしています。

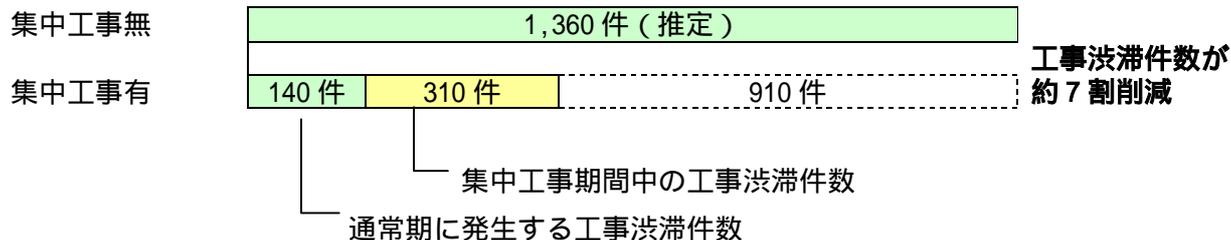
路上工事による車線規制時間 〔単位：時間/km・年〕(暦年)	2006年 目標値	前年を下回るよう努め、定期的に チェック(2005年実績：59)
	2006年 実績値	59
	2007年 目標値	前年を下回るよう努め、定期的に チェック

2006年度においては、工事の重点化・集約化、東名集中工事規制箇所の集約や部分解除の積極的実施により前年度並の車線規制時間となりました。

今後も、集中工事などの実施による工事の一層の集約化・車線規制時間の削減を行うとともに、交通状況や工事渋滞状況を常に分析し、迅速な対応を実施することで、工事渋滞の削減を図っていきます。

事例：集中工事による工事渋滞件数の削減

・東名(東京IC～一宮IC)の削減例



【トピック】 夜間通行止による集約工事の実施

東富士五湖道路は暫定2車線の対面区間(富士吉田IC~須走IC間)であるため、当該区間の維持作業などについては片側交互通行規制により実施していました。しかし、山中湖~須走間の籠坂トンネル(約3km)では夜間交互通行の回避 昼夜を問わず滞留車両の最後尾がトンネル内とならない処置が必要であることから、交通規制延長を長く(約3.5km)し、その結果、通常通過時間を大きく越える待ち時間(平均20分、最長40分)が生じていました。

この改善策として2005年11月に試行的に交通量が少ない夜間の通行止により集約的に工事を実施しました。その結果、約8割のお客さまから一定の理解を得ることができたため、2006年より年1回定期的に夜間通行止による集約工事を実施しています。

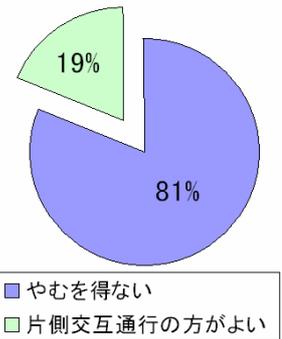


図 通行止の是非(アンケート結果)

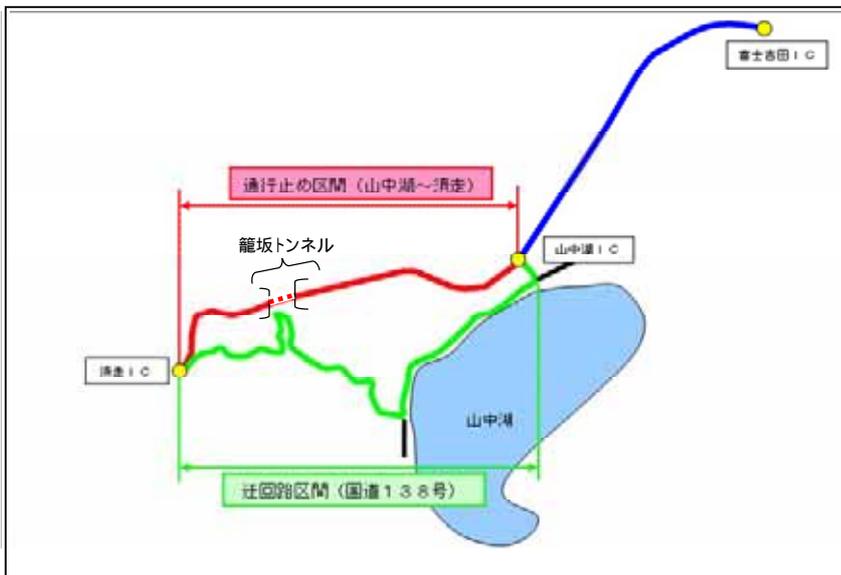


写真 工事状況(舗装補修)



写真 工事状況(照明設備の清掃・交換)

3.2 高速道路^{のり}法面の樹林化

3.2.1 盛土法面の樹林化

高速道路沿線の生活環境や自然環境との調和を図るとともに、高速道路の走行車両が排出するCO₂を吸収するため、高速道路法面に樹木を植えて法面の樹林化を進めています。樹林1ha当り年間10.6tのCO₂を吸収するとされています。NEXCO 中日本の高速道路法面の樹林面積は約1,153ha（東京ドーム約250個分の面積）であり、年間約1.2万tのCO₂を吸収すると考えられます。

事業内容	対象数量	2006計画	2006実績	2007計画	2008～2010計画
法面樹林化（ha）累計	1,300	1,153	1,153	1,173	1,300
進捗率（％）		89％	89％	90％	100％

自然遷移による樹林化を含む

森林の二酸化炭素吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年として換算

(出典)土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法推計)



写真 法面樹林の状況（東名高速富士付近）

3.2.2 切土法面の樹林化

切土法面は一般的には土壌が劣悪で、岩が露出し、盛土法面よりも勾配が急なため植栽の条件としては大変厳しい場所です。圏央道では、周辺地域に調和した多種類の苗木を切土法面に植栽することにより、早期の自然回復（樹林化）を行っています。



植栽直後（2000.5）



植栽6年後（2006.5）

4 . 資源の 3 R 推進

4.1 資源の 3 R (リデュース・リユース・リサイクル) 推進への取組み

4.1.1 建設副産物に対する取組み

道路工事における建設副産物のリサイクルに努めています。

主要な取組みとしては、以下のものがあります

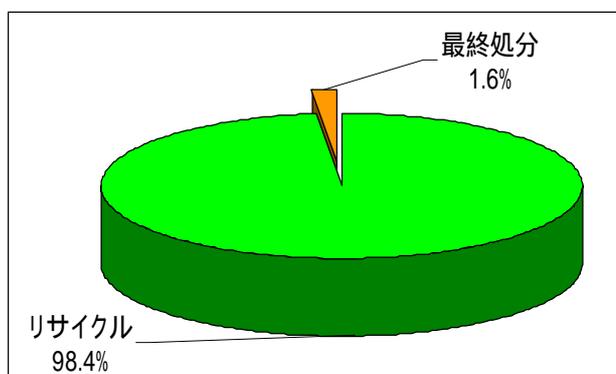
- ・ 建設副産物の発生が少ない設計・施工、適切な工法選択などによる排出抑制
- ・ 建設発生土の現場内利用や汚泥の脱水などによる縮減
- ・ 他機関の工事などとの調整による建設副産物の利用促進

2006年度完了工事における建設副産物のリサイクル率は、建設発生土が99.9%、アスファルトコンクリート塊が99.0%、コンクリート塊が99.8%、建設発生木材が98.1%といずれも長期目標を達成しています。NEXCO中日本では発注している複数の工事間で建設発生土の土量配分計画を立てて利用に努めており、今後も長期目標値の達成を堅持していきます。

目標・実績

項目	2006計画	2006実績	2007計画	長期目標(2010)
建設発生土再利用率 (発生量)	長期目標以上	99.9% (360万m ³)	長期目標以上	95%以上
アスファルトコンクリート塊 再資源化率(発生量)	長期目標以上	99.0% (23万t)	長期目標以上	98%以上
コンクリート塊再資源化率 (発生量)	長期目標以上	99.8% (5.4万t)	長期目標以上	96%以上
建設発生木材再資源化・縮減率 (発生量)	長期目標以上	98.1% (2.2万t)	長期目標以上	95%以上

注)目標・実績値は2006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を取り扱う一定規模以上の工事における再資源化率などを記載
長期目標について、建設発生土は国土交通省の「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」(2003年5月)、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2002」(2002年5月)における計画の目標を当社の目標としています。建設発生土を除く建設副産物は、これらを含めた全体で31万t発生し、そのリサイクル率は98.4%となっています。



NEXCO 中日本における建設発生土を除く
建設副産物のリサイクル比率



建設現場での掘削の状況

建設現場での
埋め戻し利用の状況



4.1.2 営業中高速道路の維持管理における取組み

営業中高速道路の維持管理において発生する廃棄物には刈草などの植物資源、路面清掃による土砂、利用済みの通行券などがあります。これらについても極力リサイクルに取り組み、廃棄物の減量に努めています。

(1) 植物管理による発生材対策

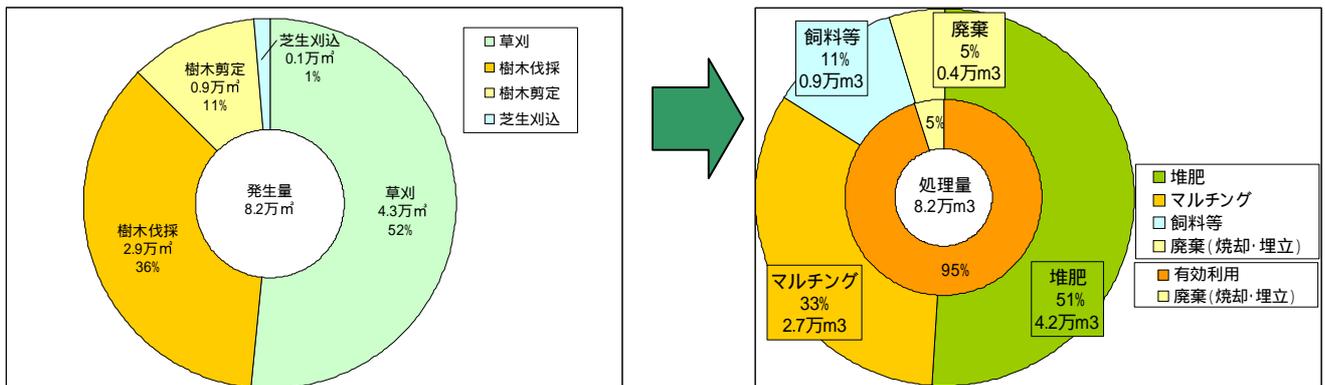
高速道路内で発生した植物資源を堆肥化・チップ化して道路法面の樹林化用資材として再利用しており、そのために7箇所()のリサイクルプラントを運用しています。

高速道路内で繁茂し過ぎた樹木や雑草は、適切に剪定・草刈りを行ったうえ、堆肥化やチップ化を行い、道路法面の樹林化用資材などとして再利用し、廃棄物の削減に取り組んでいます。

なお2006年度のリサイクル率は、95%となっています。

東名高速 旧鮎沢PA・旧日本坂PA、中央道 河口湖IC、伊勢湾岸道 みえ川越IC、北陸道 黒部IC・金津IC、緑化技術センター

[緑のリサイクル量] (2006年度)



高速道路法面の草刈など



破碎した刈草などを発酵・堆肥化
(みえ川越緑化資材リサイクルプラント)



刈草などを破碎
(河口湖緑化資材リサイクルプラント)



完成した堆肥を再び高速道路の緑化に利用
(みえ川越緑化資材リサイクルプラント)

【トピック】維持管理作業の効率化への取組み

事例：グランドカバープランツを用いた緑化

草刈などの維持管理を軽減し発生材を削減するために、グランドカバープランツ（ツタなどの地面を被覆するように生育する植物）を活用した緑化にも取り組んでいます。



グランドカバープランツによる
東名高速の中央分離帯緑化

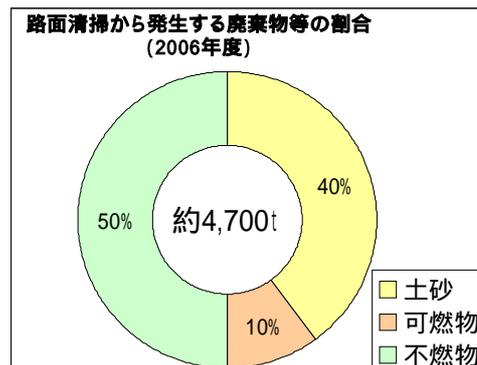
(2) 路面清掃に伴う発生材の処理

路面清掃による発生材は分別の上、利用可能なものは再利用・リサイクルを行っています。

路面清掃は、路面上にある落下物やごみ・土砂などを収集・清掃する作業であり、高速道路での安全な高速走行を確保するために実施しています。

路面清掃から発生する廃棄物は、2006年度は約4,700tで、その内訳は土砂40%、可燃物10%、不燃物50%となっています。路面清掃から発生する廃棄物は、分別のうえペットボトルなど可能なものは再利用やリサイクルに回すなど、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に従って適正に処理しています。

路面清掃から発生する廃棄物等の割合
(2006年度)



(3) 使用済み通行券の処理

高速道路などを通行する際に使用している通行券には再生紙を使用しており、使用済みの通行券は100%リサイクルされています。また、ETCの普及により通行券の使用量自体も徐々に減少しています。

目標・実績

対象項目	2006年度実績	2007年度計画	長期目標(2010)
利用済み通行券のリサイクル	100% (166t)	100% (123t)	100%

(4) ガードレールの再メッキによる再利用

既営業路線のガードレール改良などで発生したガードレールを再メッキし、新規建設路線に再利用しています。

圏央道のあきる野～八王子JCT間の事例



メッキ処理前



亜鉛メッキ処理後



ガードレールの再利用

(5) ジェットファン・送風機・集塵機装置の再利用

他の既営業路線の4車線化工事により発生したジェットファン・送風機・集塵機装置をオーバーホールして新規建設路線に再利用しています。

圏央道のあきる野～八王子JCT間の事例



撤去搬出状況



整備前



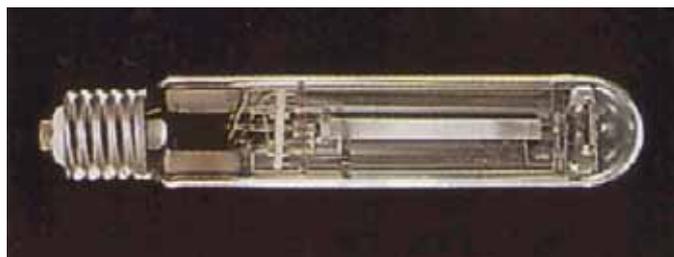
整備後

(6) ランプの長寿命化による廃棄物の削減

道路照明やトンネルの入口部に使用している『高圧ナトリウムランプ』について長寿命化に取り組み、高圧ナトリウムランプの寿命を従来の約18,000時間から約24,000時間に約30%伸ばすことができました。ランプの長寿命化が廃棄物の削減、環境負荷の軽減およびランニングコストの低減にもつながっています。



ナトリウムランプによる道路照明

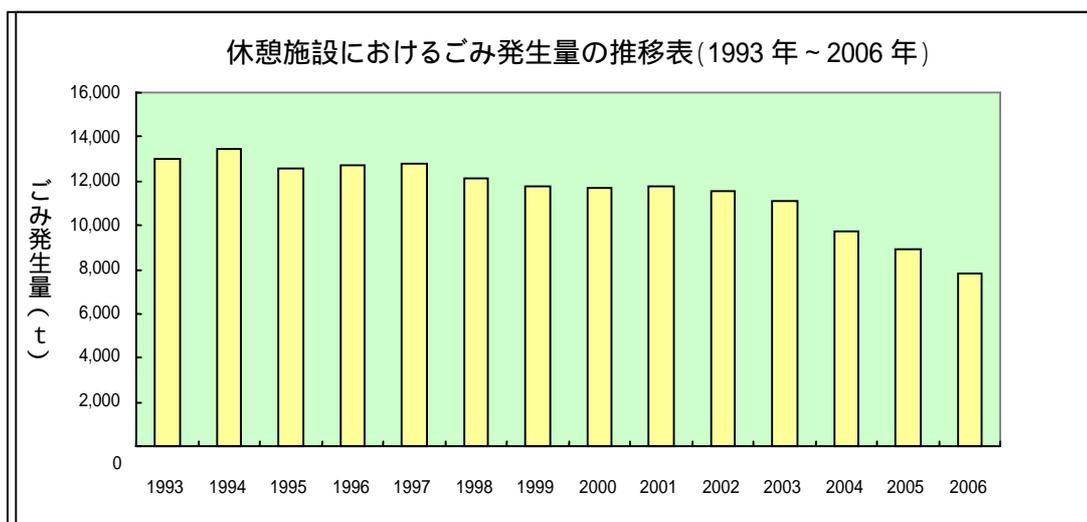


長寿命化したランプ

4.1.3 休憩施設における取組み

休憩施設におけるごみの発生量は、ごみ減量化の取組みや社会的意識の高まりの中で、1994年度のピーク時約13,400 t に比べ2006年度では約7,800 t (約42%減)まで減少し、年々減少傾向にあります。なお、NEXCO中日本の休憩施設で発生するごみの約60%が高速道路外から持ち込まれたものです。

今後もNEXCO中日本グループは、休憩施設において多様な業態・サービスを導入してまいります。引き続き、テナントやお客様の協力をいただきながら、地球環境への負荷低減の観点から循環型社会へ向けた3 Rの推進へ向け、取組みをさらに進めてまいります。



目標・実績

対象項目	2006計画値	2006実績値	2007計画値	長期目標(2010)
エリアごみ発生量(A) (対1994比)	8,837 t (65.8%)	7,802 t (58.1%)	7,802 t (58.1%)	7,802 t (58.1%)
リサイクル量(B) リサイクル率(B/A)	2,840 t (32.1%)	2,575 t (33.0%)	2,680 t (34.3%)	2,704 t (34.6%)

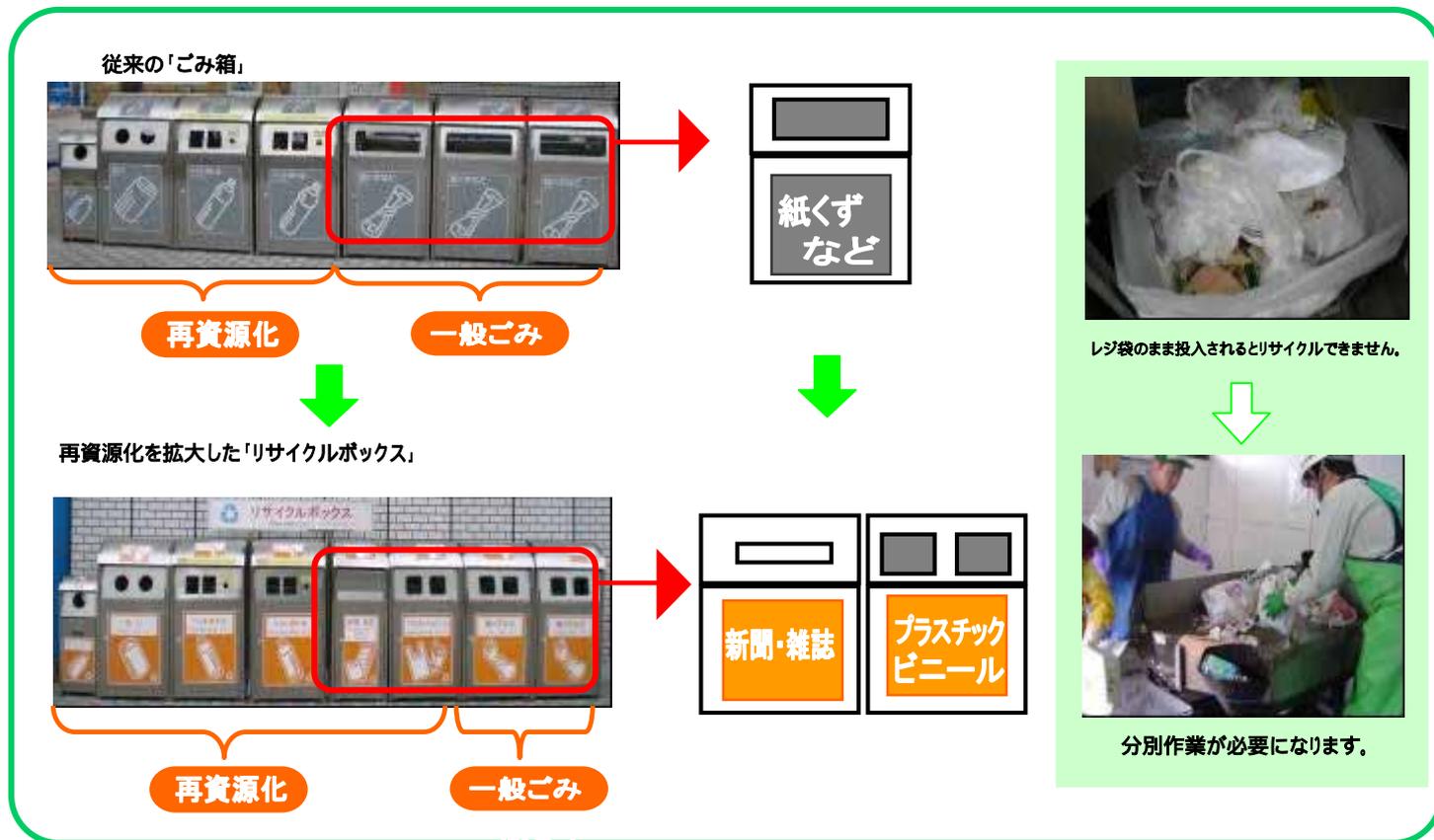
(1) ごみの分別とリサイクル

サービスエリアでは、お客様のご理解とご協力のもと、地球環境にやさしい「エコ・エリア」をめざして、ごみの削減やリサイクルなど環境負荷低減に取り組み、循環型社会に向けた3Rの推進に努めています。

- 1 ごみゼロ化をめざし、廃棄物の排出削減に努めるため、「ごみ箱」から「リサイクルボックス」へ名称を変更しました。
- 2 4分別「紙くずなど」「カン」「ビン」「ペットボトル」から、6分別「紙くずなど」「カン」「ビン」「ペットボトル」「プラスチック・ビニール」「新聞・雑誌」へ2種類を増設しました。
- 3 持込みごみの削減及びリサイクル推進に向けた一次分別の向上を図るため、分別されず大きな袋ごとは入らないように投入口を工夫しました。

ごみのゼロ化をめざして再資源化率を高めます

「ごみ箱」から「リサイクルボックス」へ



そして「リサイクルステーション」へ



リサイクルには正しい分別が不可欠です！
リサイクル専用のコーナーを設置しスケルトンタイプの扉にしています。合わせて、分別のお願いやエコPRを発信しています。

スケルトンタイプ = 中身が見えます！

ごみのリサイクル作業（ペットボトルの例）

リサイクルボックスから回収



エリア裏側のお客様から見え
ない分別作業場へ回収します。

分別及びキャップ外し作業



正しく分別されてない他のごみを取り除き
キャップを外します。全て手作業で行われます。

ペットボトル減容



プレスして容積を小さくします。

固められたペットボトルの山



エリアからリサイクル工場へ運搬



資源化施設

空き缶やビンも全て手作業で完全分別してからリサイクル工場へ搬出します。



(2) 可燃ごみの処理

休憩施設で発生する可燃ごみは、地元自治体のごみ処理施設に搬入・焼却されています。



搬入状況

なお、自治体施設の処理能力などにより処理が困難な場合には、NEXCO中日本グループ自らが処理施設（2箇所）を設置し、休憩施設から発生する可燃ごみの焼却処理を行っています。



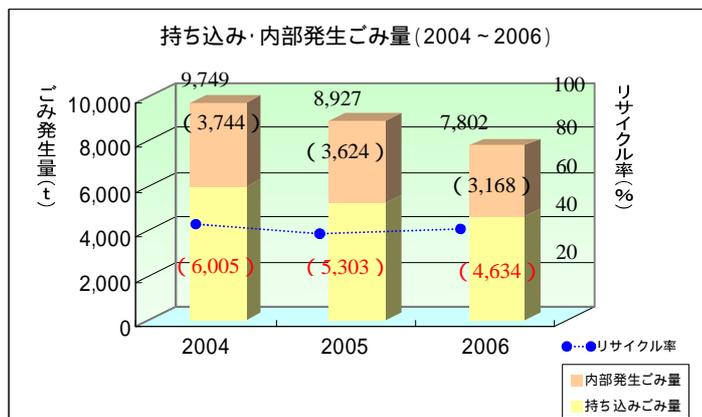
足柄SA ごみ処理施設



一宮御坂IC ごみ処理施設

(3) 持込ごみの抑制

NEXCO中日本の休憩施設で発生するごみの約60%が高速道路外から持込まれたごみ（粗大ごみ、家庭ごみ、観光地で発生したごみ、大量の弁当の空き箱など）でした。ごみの持込み防止はお客様一人ひとりのモラルの向上が不可欠であることから、サービスエリアに啓発看板やポスターを掲示することにより、高速道路外のごみが持込まれないよう取り組んでいます。



内部発生ごみ量及び持込みごみ量の数値は、主要SAでのサンプリング調査結果（2005年実施）による推定率を使用

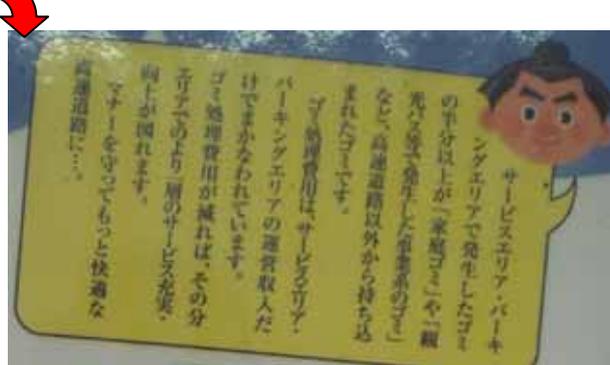
主要SAでのサンプリング調査結果（2005年実施）



持込防止啓発エコテッシュ



持込防止看板・ポスター



(4) 不法投棄防止対策

持ち込みごみの抑制などの啓発やマナー向上のPRを行うとともに、監視カメラや防犯灯の設置などの対策を進めています。

監視カメラ、防犯灯の設置

不法投棄禁止看板の設置

交通パトロールの巡回時のチェック強化

警察への巡回強化など要請（高速隊・所轄警察署）

ホームページでの処罰規定の周知



不法投棄物一例



不法投棄禁止看板

ゴミの不法投棄禁止

ゴミを不法投棄した場合は、法律により5年以下の懲役または1千万円（法人の場合は1億円）以下の罰金に処せられます。

中日本高速道路株式会社
中日本エクス株式会社
県警察

(5) トイレトペーパーのタイプの変更

お手洗いに設置しているトイレトペーパーは1995年から全て芯なしタイプを使用しており、2006年度では約28tのごみの減量を図っています。



芯ありタイプ



芯なしタイプ

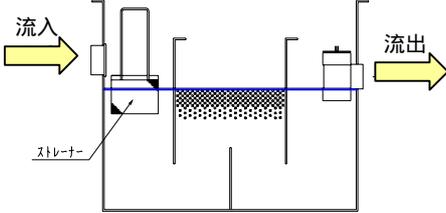
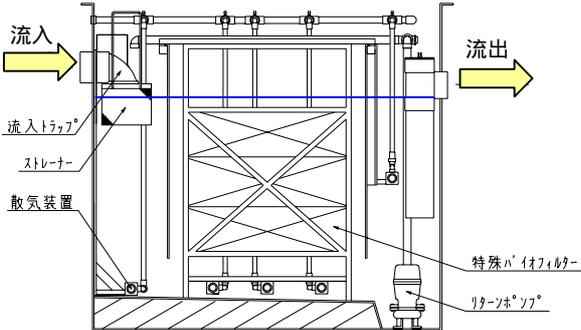
(6) 厨房排水施設の改良

厨房排水施設を改良し、油脂などの産業廃棄物の発生の抑制を進めています。

休憩施設のレストランなどの厨房から排出される雑排水に対しては、これまで滞留式グリーストラップ(従来型)にて油脂成分の除去を行ってきました。しかし、この滞留式は油脂の凝結物が発生し、それを産業廃棄物として別途処分する必要があるため、油脂成分が微生物によって分解され、産業廃棄物の発生が抑制できるバイオ式へと、順次更新しています。

計画・実績

設置率 (対象数量)	2006 計画値	2006 実績値	2007 計画値 (累計)	長期計画 2010 (累計)
(175 基)	81% (142 基)	81% (142 基)	85% (149 基)	100% (175 基)

	滞留式グリーストラップ(従来型)	バイオ式グリーストラップ
構造	 <p>流入 →</p> <p>流出 →</p> <p>ストレーナー</p>	 <p>流入 →</p> <p>流出 →</p> <p>流入トラップ[®]</p> <p>ストレーナー</p> <p>散気装置</p> <p>特殊バイオフィルター</p> <p>リターンポンプ[®]</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ストレーナー：流入水中のゴミ類を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ストレーナー - 流入水中のゴミ類を受ける。 ・流入トラップ[®] - 厨房への臭気の逆流を防止する。 ・散気装置 - 微細気泡を発生し、バイオ菌に酸素を供給する。 ・特殊バイオフィルター - バイオ菌が生物膜として生息する。 ・リターンポンプ[®] - 沈降したバイオ菌を返送する。

4.2 省資源・省エネルギーへの取組み

4.2.1 省電力・省エネルギー

(1) 省エネ型機器の採用

時代の最新技術を活用し、道路設備の省電力化に努めています。

老朽化したトンネル照明設備（ナトリウム灯照明）を更新する際に、Hf（高周波型）蛍光灯などの高効率型照明灯具に換えていきます。これにより使用電力を約30%削減しています。

また、東海北陸道の白川郷ICにおいては、路面の融雪装置に飛驒トンネルからの湧水を熱源としたヒートポンプ方式を採用し、電熱線方式に比べて使用電力を約70%削減しています。現在建設中の飛驒清見IC～白川郷IC間でも同様の融雪設備を採用する予定です。



サービスエリアにおいては、商業施設などの照明器具の安定器具及びランプを、省エネタイプの器具に取り替えることで、最大 25%程度の電力使用量が削減できることから、商業施設のリフレッシュなどの工事に合せて順次更新しています。

(2) トンネル換気運転制御の改善

トンネル換気設備などの道路設備の運転制御について、トンネル内の環境にきめ細かく配慮した運転制御を行うことにより、省電力化に努めています。

トンネルを走行される方々の視認性を確保し、安全で快適に走行していただくために換気設備を設置しています。換気設備は、トンネル内の環境の変化に応じて運転していますが、長大トンネルになれば多大な電力を消費します。そこで NEXCO 中日本では、トンネル換気設備の制御プログラムにトンネル内環境条件の変動予測を取り入れることなどによるきめ細かい運転制御に取り組んでいます。こうした努力により、延長約 8.5 kmの長大トンネルである恵那山トンネルでは、2001 年当時に比べて使用電力量の 30%削減しました。今後、新たに建設する区間においてもこの技術を活用し、省エネルギー化に努めていきます。

(3) 太陽光発電システムの導入

NEXCO 中日本では、東名高速足柄 SA(上)と中央道談合坂 SA(上)に太陽光発電システムを導入し、主にお手洗い棟の照明用電源として活用中です。今後も技術開発の動向を注視しつつ、クリーンな自然エネルギーの活用を進めます。

地球環境保全のためには、CO₂を排出しないクリーンなエネルギーに転換していく必要があります。化石燃料に代わる自然エネルギーとしては太陽光、風力、水力、地熱及びバイオマスなどがあります。これらの発電単価は火力発電の2倍~3倍に上るため、一挙に採用することは経済的に困難ですが、徐々にこれらのシェアを拡大し、環境負荷を低減していく必要があります。NEXCO 中日本は地球環境保全のため、今後も、自然エネルギーの採用に努めます。



(4) 効率的な土運搬

第二東名の静岡市の建設現場では、約450万m³の土を運搬するにあたって、工事中の高速道路本線を活用すべく綿密な施工計画を立案し、路面整備や走行の安全確保を図ることにより、通常は速度20km/hであるのに対し、50km/hで走行することが可能となりました。これにより、約30%のCO₂発生抑制と運搬経費の大幅な削減が実現できました。



写真 高速土運搬の状況

(5) クールビズ・ウォームビズ

温室効果ガス削減のため、事務室室内温度を夏は28℃に、冬は20℃に設定しています。

4.2.2 節水対策

サービスエリアにおけるトイレと洗面水栓に節水機能を導入すると共に、快適性を損なうことのないよう臭気対策の技術導入を行い、消費水量の減量に努めます。

また、サービスエリアのテナントにおいても、厨房内蛇口まわりに「節水」「節電」などの表示を貼付し、節水・節電に取り組んでいます。

公衆用大便器の1回当たりの洗浄水量は通常、約15リットルです。この洗浄水量を絞り込むことによって節水を図る一方、便器の臭気対策技術を試験導入して快適性を確保すると共に、和式便器であれば噴出水圧、洋式便器であれば水流などを改良することによって洗浄効果を落とすことなく洗浄水量を減量する技術が衛生機器メーカーによって開発されています。これらの検証結果を踏まえ、NEXCO中日本では、休憩施設お手洗いの新設・改良に当り、節水性能の優れた方式を採用していきます。



厨房における節水・節電の励行状況

4.3 グリーン購入への取組み

国及び独立行政法人などは、「国等による環境物品等の調達に関する法律」(グリーン購入法、2001年4月1日施行)により、環境負荷の低減に資する原材料、部品、製品及び役務の調達を総合的かつ計画的に推進することとなっています。NEXCO 中日本はこの法律に定める国等の機関には該当しませんが、法律の趣旨に沿って環境にやさしい物品の調達に取り組んでいます。

事例1：トイレトーパー（サービスエリア）

「環境物品等の調達に関する基本方針」(環境省)に定める古紙配合率()100%のものをすべてのサービスエリアで購入し使用しています。

：古紙の配合率は、再生紙の原料パルプに占める古紙パルプの割合で、数字が高いほど古紙の配合率が高くなります。

事例2：業務用一般車両

業務用一般車両の更新時に、ハイブリット車、天然ガス(CNG)自動車、低排出ガス・低燃費車などの低公害車の導入を進めており、2007年度には100%低公害車に更新する予定です。

また、道路巡回車及び維持作業車は鳴動サイレン搭載などの改造を施すため、グリーン購入法の規制対象外ですが、NEXCO中日本では、その場合でもベース車両には、低排出ガス基準適合車を採用することとしています。

業務用一般車両の更新計画・実績

対象数量	2006計画	2006実績	2007計画 (累計)	長期計画 (2007)
470台	157台 (33%)	157台 (33%)	470台 (100%)	470台 (100%)

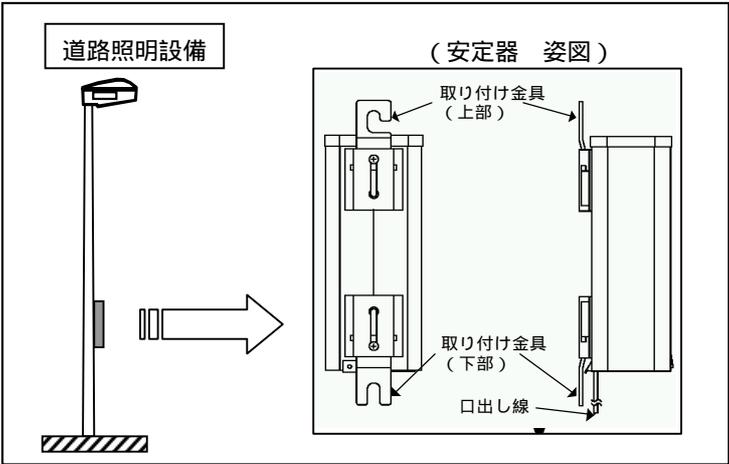
事例3：オフィス関連物品

コピー用紙や文房具などの事務用品やパソコンなどの情報機器類などについて、環境に配慮した製品の購入を進めています。

4.4 化学物質の管理・対策

4.4.1 PCB(ポリ塩化ビフェニール)対策

NEXCO中日本では、道路照明や受配電設備などに使用していた安定器やトランスなどのPCB含有製品の全数交換を完了し、現在は適正かつ厳重な保管を行っているところです。そして今後は、法令に基づき2016年度までに全数処分を完了します。



PCBは、かつて電気機器用絶縁油として使用されていましたが、1968年のカネミ油症事件以後、その猛毒性が問題となり、1972年に製造が打ち切られました。そして電気事業法や『PCB廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法』(2001年)により、PCB含有製品の適正な管理～処分が義務付けられています。

4.4.2 アスベスト対策

NEXCO中日本は、規制対象となるアスベスト吹付材については飛散防止などの暫定対策を実施した上で、完全封じ込めや撤去工事などの抜本対策を実施し、2008年度までに対象となる全ての吹付材の撤去を完了する予定です。

また作業を実施する場合は、作業員の安全に配慮し、関係法令に従って適切に実施します。



写真 ビニルシートによる飛散防止処理(暫定)

アスベストについては、大気汚染防止法及び石綿障害予防規則などにより、非アスベスト製品への代替化の努力義務、除去作業の届出義務及び飛散防止措置などが規定されています。なお、2006年9月に関係法令が改正され、規制対象とするアスベスト濃度が1%から0.1%に引き下げられました。

計画・実績

アスベスト濃度	対象数量	2006 計画	2006 実績	2007 計画	長期計画(2008)
含有率 0.1%以上	12,341 m ² (30箇所)	4,484 m ² (36%)	5,362 m ² (43%)	7,861 m ² (64%)	12,341 m ² (100%)

4.4.3 ディーゼル車など大型車の排出ガス抑制対策

NEXCO 中日本では、自動車 NOx・PM 法が規制対象とする大都市地域に限らず、全ての地域において、排出ガス規制適合車を採用していきます。

自動車排出ガスの主な成分としては、一酸化炭素 (CO)、二酸化炭素 (CO₂)、窒素酸化物 (NOx) 及び粒子状物質 (PM) などがあります。このうち大気汚染の主要な原因になっているのは、光化学スモッグを引き起こす窒素酸化物と、ディーゼルエンジンの黒煙の粒子である粒子状物質です。国は、これらの有害物質による大気汚染を抑制するため、2001年6月に自動車 NOx 法 (1) を改正し、自動車 NOx・PM 法 (2) を制定しました。この法律により、排出ガス規制に適合した車両でなければ指定された大都市地域 (首都圏、近畿圏、愛知・三重圏) 内で所有・使用してはならないこととされています。

- 1: 正式名称: 『自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減に関する特別措置法』(1992年6月公布)
- 2: 正式名称: 『自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法』(2001年6月公布)

計画・実績

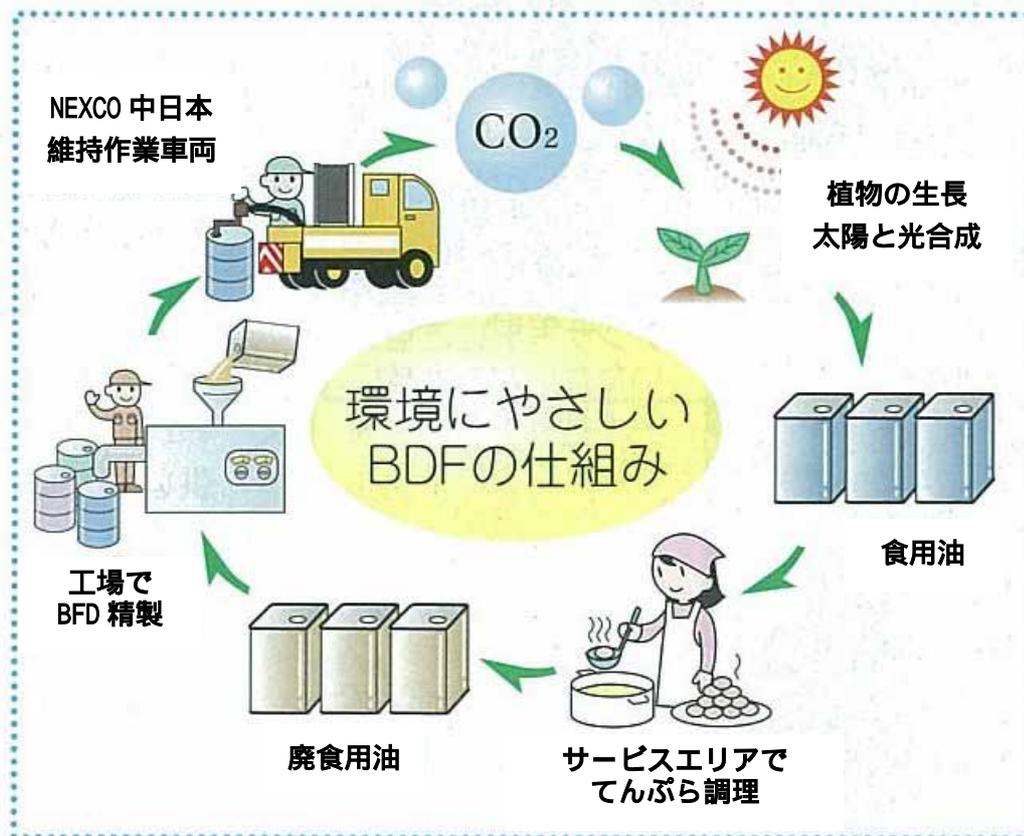
項目	対象数量	2006計画 (累計)	2006実績 (累計)	2007計画 (累計)	長期計画
NOx・PM法 対象区域内	192台	163台 (85%)	163台 (85%)	165台 (86%)	192台 (100%) 1
同法対象区域外 を含む全体数量	793台	414台 (52%)	414台 (52%)	445台 (56%)	793台 (100%) 2

1: 2011年度、 2: 更新時

【トピック】バイオディーゼル燃料（BDF）を維持作業車両で使用

NEXCO 中日本では 2006 年 12 月、道路維持作業用車両の軽油に代わる燃料としてバイオディーゼル燃料（BDF：Bio Diesel Fuel）の採用を開始しました。BDF は CO₂ 排出量削減と資源循環型社会の構築に貢献する環境にやさしい燃料です。今後、道路維持作業用車両 2 台で試験運用を行い、問題がないことを確認した上で、こうした植物系燃料の採用を拡大していきます。

BDF（Bio Diesel Fuel；バイオディーゼル燃料）とは、なたね油などの植物油からつくる植物由来の燃料で、軽油の代わりになります。植物は二酸化炭素（CO₂）を取り込んで成長しますから、これを燃やしても大気中に CO₂ が戻るだけで、地球温暖化防止京都議定書における CO₂ 排出量はゼロ・カウントです。しかも廃食用油の利用なので、資源循環型社会の構築にも貢献することになります。



【トピック】サービスエリアにおけるエコ・ショップの展開

NEXCO 中日本のサービスエリアにおいて導入を進めているセルフカフェショップや、コンビニエンスストアなどにおいては、ソーラーパネルやリサイクル材を用いるなど環境負荷低減を目的とした先行モデル「エコ・ショップ」の建設をテナントと協力して推進しています。

「エネルギーの使用の合理化に関する法律」の定めにより、床面積 2,000 m²以上の建築物を建築する場合に、建築物にかかるエネルギー使用の合理化に努めるよう規定されています。これらの営業施設の場合は法律に定める建築物には該当しませんが法律の趣旨に沿った取り組みを進めています。

計画・実績

対象数量	2006 計画	2006 実績	2007 計画	長期計画 (2010)
40 店舗	1 店舗 (3%)	8 店舗 (20%)	18 店舗 (45%)	40 店舗 (100%)

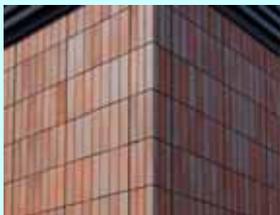
エコ・ショップにおける主なメニュー (はスターバックスコーヒー(株)の取組み)



太陽光発電システム
(Reduce)
店舗照明に必要なエネルギーの一部を自然エネルギーで供給



省エネLEDサイン
(Reduce)
看板照明へのLED使用により省電力



エコ・タイル
(Reduce)
外壁には酸化チタンにより、有害汚染物質 (NOx SOx) を分解、汚れもセルフクリーニングするタイルを採用



省エネ対応型空調機
(Reduce)
省電力かつ代替フロン使用



再築システム
(Reuse)
店舗解体時には約70%を再利用可能なユニット工法を採用



再生品使用ウッドデッキ
(Recycle)
廃木材と廃プラスチックの再資源化製品の採用

店舗で太陽光発電システムの導入

東名高速足柄 SA (上) に 2006 年 10 月にオープンしたエコ・ショップにおいては、最大で店舗照明の 60% の電力を自然エネルギーで供給しています。

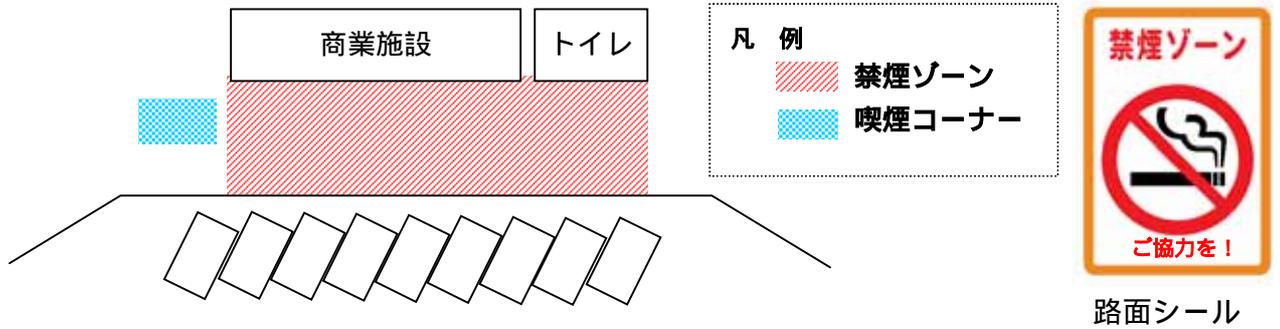
また、ショップ外壁に発電システムの看板を設置し、お客様に発電量をお知らせしています。



【トピック】サービスエリアの屋外における分煙化

サービスエリアの屋外における分煙化をめざして、歩道部などに「禁煙ゾーン」を設けるとともに、園地内などに「喫煙コーナー」を整備し、分煙化を推進していきます。(商業施設館内は完全禁煙化を実施しています。)

【屋外分煙化イメージ】



東名高速 港北PA(下)における喫煙コーナー設置例

5 . 地域環境への配慮

5.1 大気汚染対策

全国に設置された自動車排出ガス常時測定局（以下、自排局という。）のデータによれば、全国における沿道の二酸化窒素（NO₂）及び浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準達成状況を経年的に見ると次表のとおり、NO₂、SPMともに、達成率が向上し改善に向かいつつあります。

環境基準達成状況

			2001	2002	2003	2004	2005	備考
全国 自排局	NO ₂	環境基準達成率（％）	79	84	86	89	91	
		環境基準達成測定局数 / 測定局数	317 / 399	345 / 413	365 / 426	387 / 434	399 / 437	
	SPM	環境基準達成率（％）	47	34	77	96	94	
		環境基準達成測定局数 / 測定局数	150 / 319	123 / 359	301 / 390	393 / 409	385 / 411	

出典）環境省資料より作成

NEXCO中日本では、高速道路ネットワークの整備、付加車線の設置やETCの普及による走行速度の向上、更に高速道路法面の樹林化などにより、CO₂のみならず、NO_xやSPMの排出削減・抑制することで高速道路周辺の大気環境改善に貢献しています。以下にNEXCO中日本の大気汚染対策への取組み概要を示します。

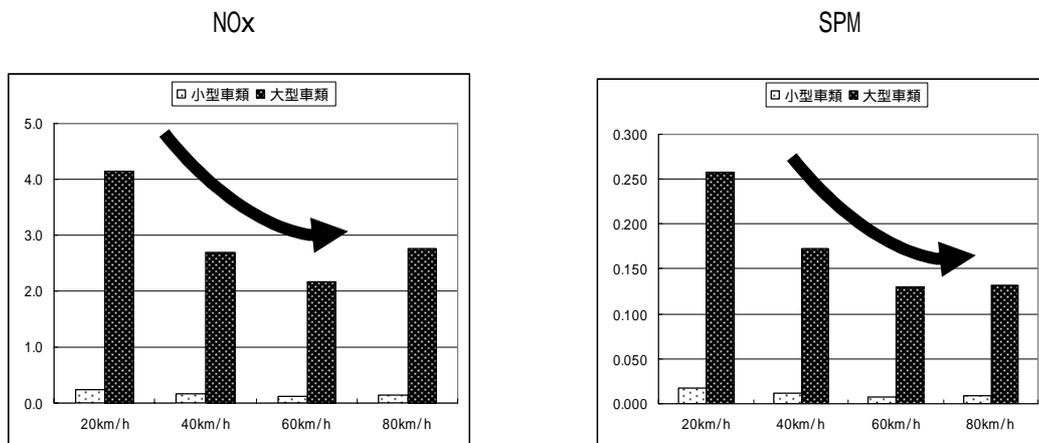
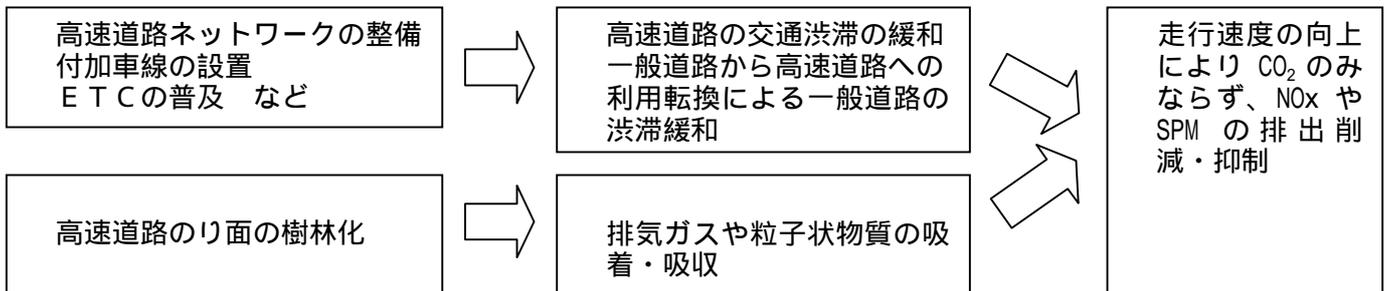


図 速度別排出係数の変化

（出典：国土技術政策総合研究所資料 141 自動車排出係数の算定根拠より作成）

5.2 騒音対策

道路交通騒音の低減に向け、NEXCO中日本では、道路の計画・設計段階から営業中段階まで、環境基準を遵守するため、遮音壁の設置、高機能舗装対策などさまざまな取組みを実施しています。

道路交通騒音対策の実施に当たっては、道路管理者だけではなく、沿線自治体、警察、さらには高速道路を利用されるお客様や自動車メーカーなど、関係者が一体となって取り組んでいます。

5.2.1 遮音壁の設置・環境施設帯の設置など

NEXCO中日本では、事前の騒音予測や、沿線の地方公共団体からの要請に基づき、遮音壁設置計画を立て、遮音壁を設置しています。

具体的には、経営計画「チャレンジV」において2006年度からの5ヶ年計画を策定しており、2010年度末までに新設23km、嵩上げ12kmを整備します。

また、住居の立地状況や土地利用の実情を勘案し、良好な住居環境を保全する必要があると認められる地域には、環境施設帯を設置しています。

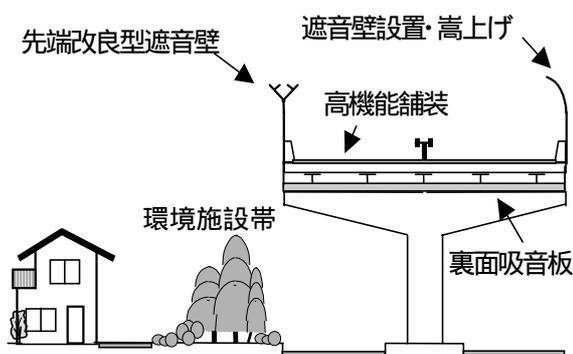
さらに、適切な道路構造の改善を行ってもなお、騒音の環境基準を超える住宅に対しては、緊急的措置として防音工事助成を行っています。

1998年環境庁告示第64号（2000年4月1日施行）では、環境基準を既設の道路に面する地域については、関係機関の協力の下に自動車単体対策、道路構造対策、交通流対策、沿道対策などを総合的に実施することより、環境基準の施行後10年以内を目処に達成されるよう努めることとされています。

また、幹線交通を担う道路に面する地域であって道路交通量が多くその達成が著しく困難な地域については、対策技術の大幅な進歩、都市構造の変革などとあいまって、10年を超える期間で可及的速やかに達成されるよう努めることとされています。

遮音壁の計画・実績(累計設置延長)

2006計画	2006実績	2007計画	長期計画 (2010)
878 k m	878 k m	882 k m	901 k m



騒音対策の概念図

【トピック】 技術開発の取組み

事例：新しい遮音壁の開発

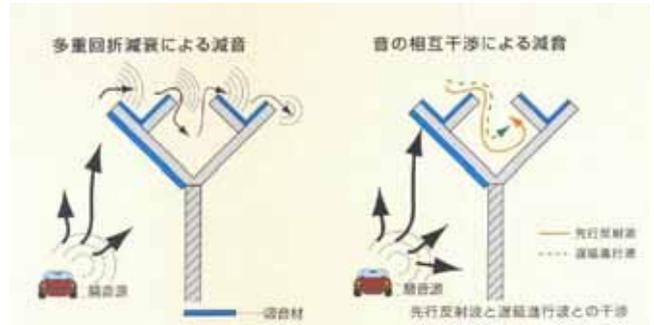
高速道路の騒音を防ぐために設置している遮音壁の先端の形を工夫して、減音効果（約2～5dB）をより高めた遮音壁や、騒音を吸収するリサイクル可能な素材を用いた遮音壁などの開発を行っています。

先端改良型遮音壁の主な特徴

遮音壁先端部：トナカイの角のような形状

遮音壁先端部のY型に回折点を4つにすることで多重回折により低減効果を大きくするとともに、相互干渉することで騒音を低減します。

遮音壁高が低く抑えられます。



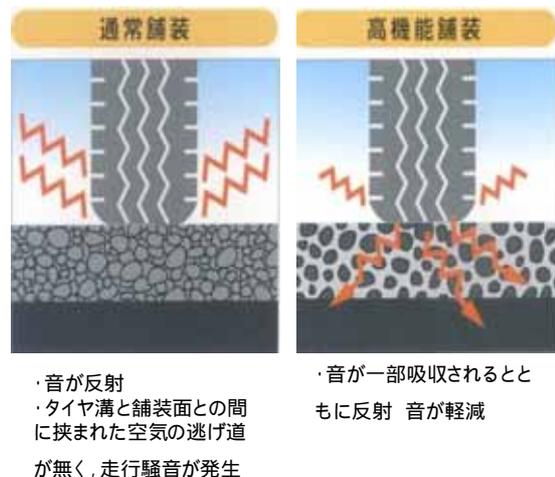
5.2.2 高機能舗装（水はねの少ない舗装）

NEXCO中日本では、路面を改善することにより自動車騒音を低減する取組みとして、高機能舗装の適用を進めています。高機能舗装は、通常の舗装に比べ騒音を低減する効果（約2～4dB）があります。

経営計画「チャレンジV」において2006年度からの5ヶ年計画を策定しており、2010年度末までに、約652 kmの高機能舗装化により、全体車線延長の約8割の対策を実施します。

高機能舗装の計画・実績

対象数量 (2005年度末)	2006計画 (累計)	2006実績 (累計)	2007計画 (累計)	2010計画 (累計)
約6,300km車線 (4,228km車線) 68%	147 km車線 (4,375km車線) 70%	204 km車線 (4,432km車線) 71%	137km車線 (4,569km車線) 73%	5ヵ年累計652km車線 (4,880km車線) 78%



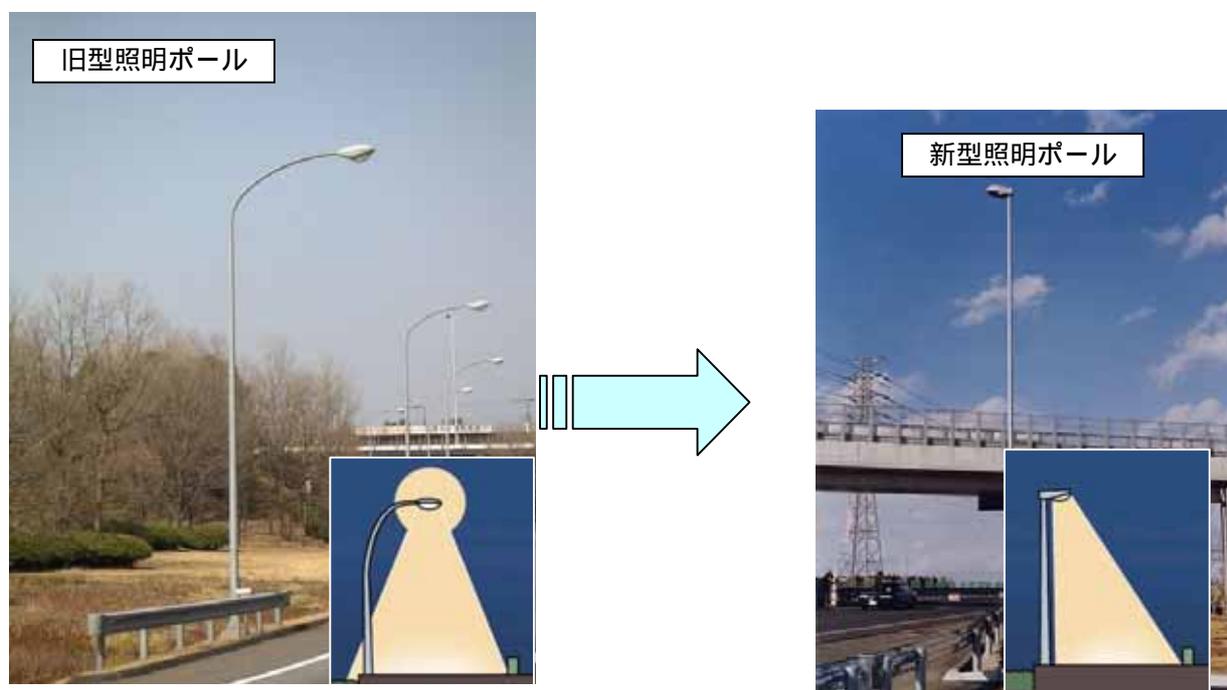
高機能舗装：騒音低減効果に加え、雨水を舗装内にしみこませて路面の水を排出することで、雨天時や雨上がり後でも安定した走行性を実現します。

5.3 光害対策

高速道路の道路照明が周辺の農作物などに悪影響を及ぼすことのないよう、光害の防止に努めます。

高速道路のインターチェンジやサービスエリア及び一定の条件を満たす重交通量区間の本線部には、交通安全のために道路照明を設置していますが、そこから洩れた光が道路に隣接する畑の農作物に影響を及ぼしたり、天体観測の支障となったりする場合があります。その対策として、NEXCO中日本では照明灯具の形状を、後方への光束洩れを防ぐ遮光板付きのタイプに変更しました。また、山間部のインターチェンジやサービスエリアなどに照明設備を整備する場合は、従来の照明鉄塔による高所照明方式に代えて、天体観測への影響の少ない低位置照明（低い所に照明を置いて照射する方式）を採用している他、既存照明には灯具に遮光板を取り付けるなどの対策を行い、光害の防止に努めています。

5.3.1 新型照明ポールの採用



周辺への影響を軽減するための照明のイメージ



5.3.2 低位置照明の採用

圏央道の八王子JCT付近では、周囲に生息する夜行性動物のムササビに配慮し、周りへの光漏れを少なくするために低位置照明を採用しています。



八王子 JCT

5.4 エコロードの推進とロードキル対策

5.4.1 エコロードの推進

道路の建設は、周辺の動植物の生息・生育基盤の消失・縮小、動物の移動経路の分断、生育環境の質的变化などをもたらすおそれがあります。このためNEXCO中日本では、道路建設に際して地域生態系への影響を回避・低減するとともに、新たな生息・生育環境の創出を目的とした「エコロード」（自然環境に配慮した道づくり）を進めており、今後も沿線環境の保全に努めていきます。

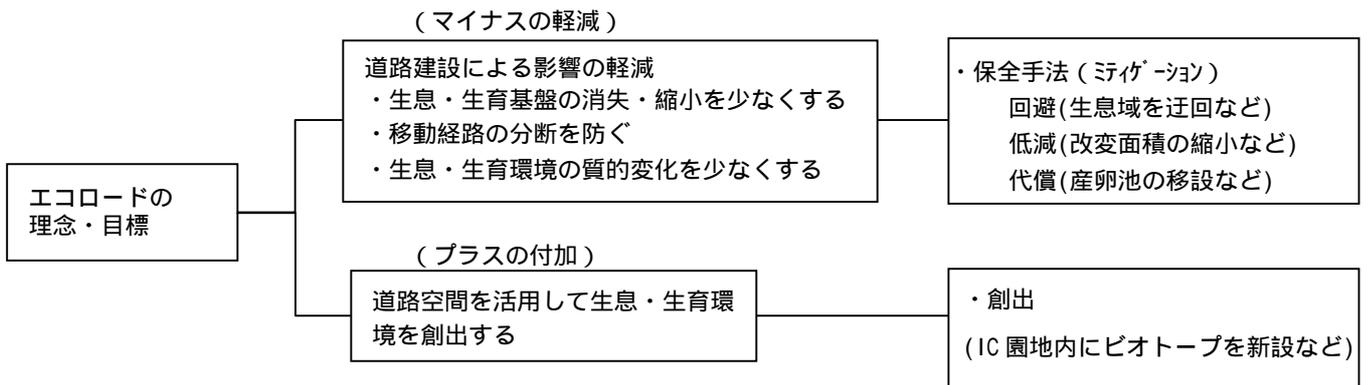
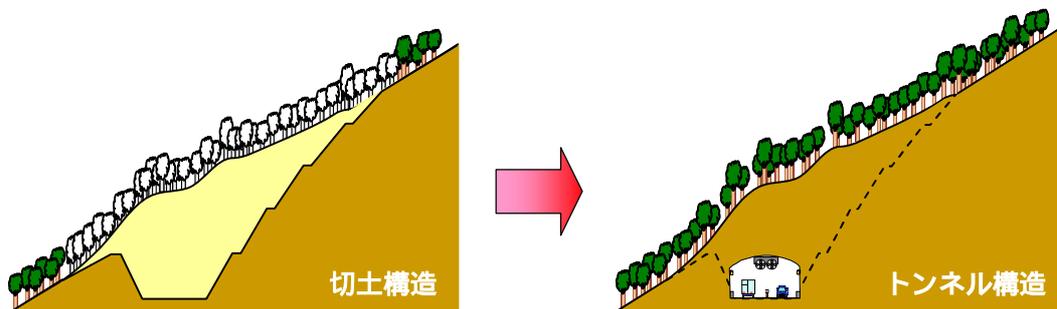


図 エコロードの取り組み

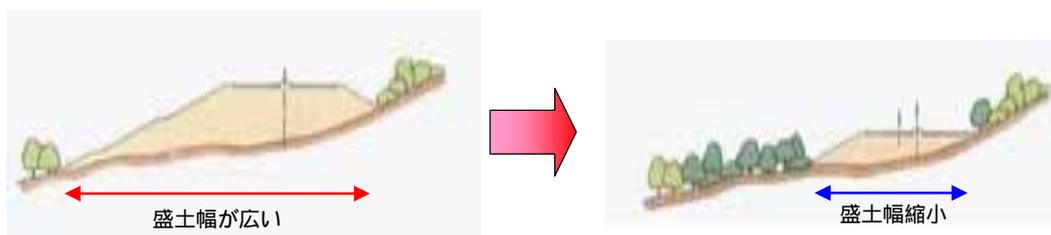
環境影響評価(アセスメント)で調査された自然環境の状況や検討された保全対策、人による自然の利用状況などをもとに、道路構造の細部を検討したうえで、現地の状況に応じて、次のような対策を実施しています。

(1) 地形改変の縮小

周辺の生態系に配慮して、地形改変の縮小、野生動植物の生息・生育域への影響を可能な限り少なくする道路構造を検討しています。



トンネル構造の採用による生態系の保全



盛土の縮小による生態系の保全

【トピック】 竹割型構造物掘削

急峻な斜面上に橋脚を施工するため構造物掘削を行う場合、従来の工法では広い面積の切土法面が発生し、その保護や用地上の問題が生じていました。そのため、橋脚の周囲に補強材で構成されたリング状の鉄筋コンクリート壁を構築し、その内側を吹き付けコンクリートと補強材によって鉛直に斜面を掘削する工法を開発しました。これにより地形変更の規模を縮小することができ、広い面積の切土法面発生による自然環境への影響を低減することも可能で、景観上も優れています。第二東名など急峻な地形が多い路線で積極的に採用しています。

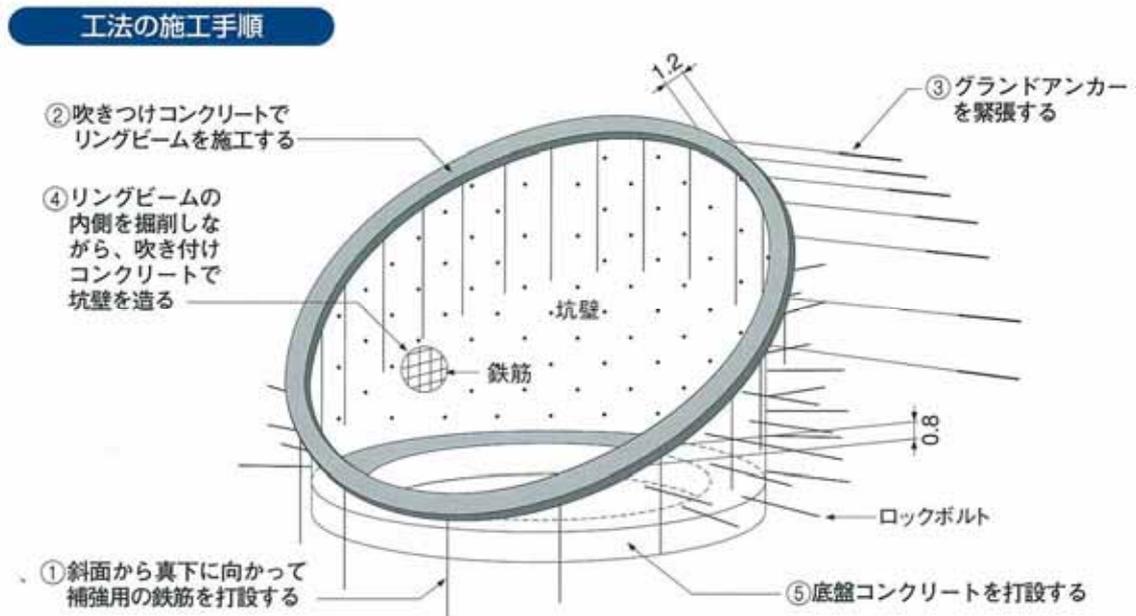
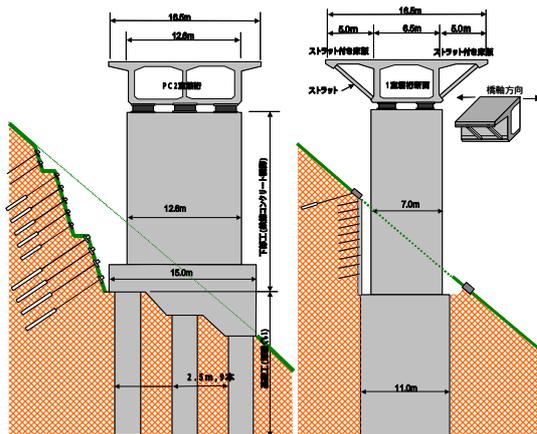


図 従来工法との比較



(従来工法) (竹割型)

掘削法面が小さくなります



写真 第二東名 芝川高架橋

(2) 希少動植物の保全

希少動物について、建設工事中において、オオタカの出現状況をモニタリングし、状況により工事を一時中断するなど、オオタカへの影響に配慮しています。

事例：圏央道でのモニタリング状況



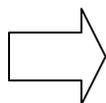
オオタカのモニタリング



工事停止を知らせる信号

オオタカは、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に基づく国内希少野生動物種であり、環境省発行のレッドデータブックにおいて絶滅危惧 II 類に選定されています。

希少植物の生育環境が消失・縮小してしまう場合には、可能な限り移植を行い、希少植物の保護・保全に努めます。レッドデータブックなどで指定されている注目すべき植物は、生育環境の近いところに移植し、地域植生の早期回復をめざしています。



希少植物の移植 (圏央道八王子 JCT 付近)

(3) 地域性苗木の使用

自然環境豊かな地域を通過する区間では、植物の多様な遺伝資源や形質を保全する必要から、地域内の植物の活用が望ましいとされています。このため NEXCO 中日本では、自然環境豊かな地域においては、その地域に自生する樹種による道路法面の緑化を行い、自然生態系の保全に努めています。建設現場やその周辺から、その地域に自生している樹木の種子をあらかじめ採取し、緑化技術センターで播種から苗木の育成を行った後、当該現場に植栽しています。発芽率や生産手法などが不明なものについて、その育成のノウハウを蓄積しています。



種子の採取

緑化技術センターでの育成

苗木の植栽

(4) ビオトープの整備

ビオトープは、代償・創出の観点から、道路空間を活用して動植物が生息・生育出来る環境を整備した空間です。池や湿地を創出することで、より多様な空間が確保され、多種多様な動植物の生息・生育が可能となります。



圏央道八王子 JCT 内整備されたビオトープ：雨水を利用した池を備えています

(5) 鳥類・魚類への配慮

既存の河川や沢などの付け替え改修では、必要に応じて水際部への蛇かごなどを用いる多自然型の工法を採用しています。

また、圏央道では排水路などに、雨水を利用した小鳥の水飲み場(バードオアシス)や、小動物(カエルやトカゲなど)が水路から這い上がれるような構造(斜路側溝)を設けたりしています。



けもの道



バードオアシス



斜路側溝

【トピック】 環境配慮の緑化技術

生態系保全に関する技術開発

外来生物法で外来牧草種は要注意リストに挙げられています。それらの草種を使用しない道路法面の保護工法の開発に取り組んでいます。



外来牧草種を使用しない緑化実験

育成草花による休憩施設の修景

緑化技術センターでは草花などを育成・管理し、サービスエリアなどの修景を行なってお客様へ良好な空間を提供しています。また、修景方法について、より効率的に修景可能な資材や手法などについても開発を行っています。



休憩施設での草花の修景



草花の育成

5.4.2 ロードキル対策

高速道路は、路線によっては自然豊かな地域や野生動物の生息地やその近くを通過する箇所が多数あり、走行中の自動車と野生動物の衝突など（ロードキル）が起きています。

自動車などの走行の安全を確保するとともに、野生動物を守るため、NEXCO中日本では、次のような、動物の本線内への侵入防止策とドライバーへの注意喚起の両面から対策を進めています。

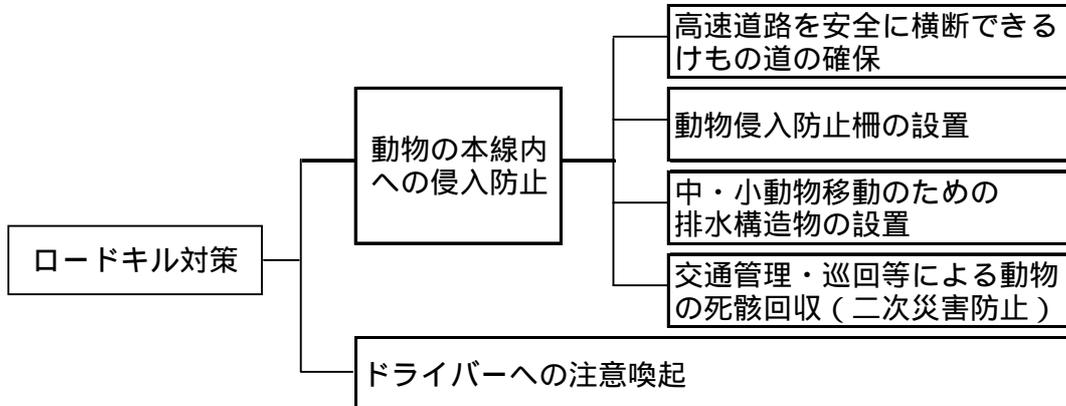


図 ロードキルの施策の体系

NEXCO中日本が管理する高速道路において、2006年度の動物のロードキル件数は5,726件で、このうち最も多いのはタヌキで全体の約3割強を占めています。

また、道路で災禍にあった動物の死肉を求めて鳥類が飛来するケースもあり、二次的なロードキルの一因ともなることから、速やかな死骸の回収に努めています。

事例：動物侵入対策

2006年度は5月から6月の約1ヶ月間で4回、東名高速にシカが侵入したため、緊急対策として、シカの生息地から特にシカの侵入の可能性が高いと思われる厚木IC～沼津ICの区間について、上り線（山側）のフェンスの高さをかさ上げするなどの対策を行いました。



ドライバーへの注意喚起

ニホンジカは跳躍力に優れ、侵入防止には高さ 2.5m の侵入防止柵が必要とされています。

5.5 景観への配慮

高速道路は、長期にわたり多くの人々に利用される社会資本であることから、周辺と調和した質の高い景観整備のために、路線選定から設計施工段階まで様々な取組みを進めています。

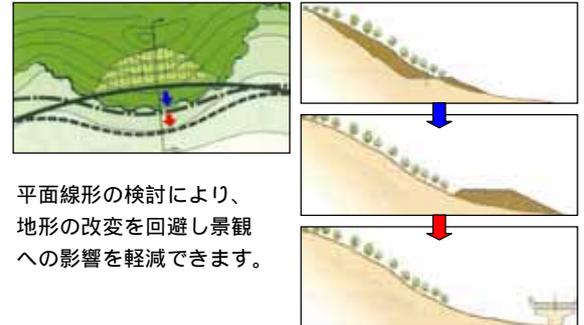
(1) 路線選定段階での配慮

高速道路景観の形成に当たっては、通過地域を代表する地形やドライバーにとってのランドマークを取り込み、シークエンス景観(動的な走行景観)を形成して、ドライバーに景観の変化を提供できるよう配慮します。

(2) 調査計画段階での配慮

地域の地形になじむ平面・縦断線形のバランスを考え、長大な切土や盛土を可能な限り回避し、地域景観に与える影響を小さくするよう道路構造を計画します。

また、休憩施設を計画する場合は、地域の持つ特性に充分配慮し、良好な眺望が得られる位置や計画高さの設定を行い、周辺既存林などの景観資源を取入れ、地域と調和しつつ、休憩するドライバーにも美しい景観を提供します。



平面線形の検討により、地形の改変を回避し景観への影響を軽減できます。

図 地形の改変の回避イメージ

(3) 設計段階での配慮

道路構造物は、周辺環境や景観に配慮し、細部にわたる丁寧な設計で、ドライバーや周辺地域の人々に受け入れ易い設計を行います。例えば、橋脚に丸みを与えることで直近にお住まいの方々への圧迫感を抑える設計、大規模な切土を鋭利に切り取らずに切り口を丸くラウンディングした設計などを行います。

特に、維持管理の作業性や完成後のイメージを念頭に置くことで、経済的に長期間良好な景観を保持できるよう配慮しています。



図 ラウンディングのイメージ

(4) 施工と日常の維持管理

施工段階では、計画時点の配慮事項を十分踏まえるとともに、景観向上に資する技術などの適用(例：透明な遮音壁)も考慮しています。更に、開通後の維持管理段階において、景勝地が眺望できる休憩施設では樹木の剪定を適切に行って視界を確保するなど、美しい景観の確保に努めています。

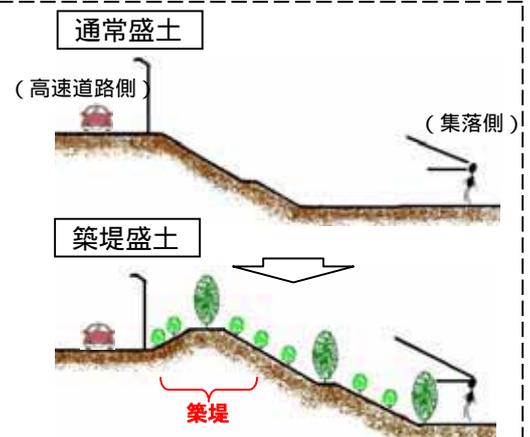
東海北陸道白川郷 IC 付近は、世界文化遺産である「白川郷合掌造り集落」の近傍を通過することから、集落からの視界に入る高速道路が当該地区の景観に違和感を与えないよう『減らす』『隠す』『馴染ませる』という景観対策コンセプトに基づき対策を行っています。

築堤盛土

ICの盛土部では、築堤を設け、かつ在来種のブナなどの植栽を行い、集落から照明ポールなどの道路附属施設が極力見えないよう配慮し、自然復元にも努めています。

その他の主な取組み

- ・ IC 切土部は、勾配を周辺地山の傾斜に合わせています。
- ・ 白川橋では、集落から見えにくくするため、縦断線形を見直し、橋脚高を可能な限り下げています。(約 18m)
- ・ 白川橋の色彩について、土壌や伝統的構造物の建物などに見られる『墨色』を基調にしています。



5.6 工事中の騒音・振動・水質汚濁対策

5.6.1 騒音・振動対策

(1) 計画・設計段階での配慮

高速道路の路線選定に当たっては、都市計画などの土地利用計画を勘案し、住居系地域の通過を極力避け、土地利用形態を考慮した適切な断面構造の選定や遮音壁により、沿道地域への影響の低減に努めています。

(2) 建設機械の選定

道路の建設に要する期間は比較的長期となるため、建設機械などの騒音・振動対策は、郊外部・都市部を問わず周辺住民の方々にとって関心の高い事項となっています。NEXCO 中日本では、状況に応じ国土交通省の基準を満たした低騒音・低振動型建設機械の利用の促進や工事時間制限などを進めています。

騒音・振動対策において、公害対策基本法、騒音規制法や振動規制法及び条例などに従って、工事の施工方法や低騒音・低振動型建設機械の選択、作業時間帯の設定などを行うことになっています。



舗装工事での低騒音型建設機械の事例

5.6.2 水質汚濁対策

トンネル工事により発生する汚濁水については、水質汚濁防止法や条例などに従って、水素イオン濃度 (pH) や浮遊物質量が許容限度値内となるよう、適切に処理を行っています。



例) 水素イオン濃度 (pH) は 5.8~8.6 の値になるよう pH 調整剤を用いて中和しています。また、汚濁水中に存在する浮遊物質量 (SS) は 200ppm 以下となるよう凝集沈殿させ浮遊物質を取り除いています。

6. お客様や地域の皆様とともに

6.1 環境コミュニケーション

6.1.1 環境コミュニケーションの推進

NEXCO中日本では、「積極的に情報公開を進め、説明責任を果たす」との経営方針のもと、今後も、NEXCO中日本における環境保全の取り組みやその結果などに関するご理解、ご支援をいただくため、環境報告書をはじめとする情報公開や対話による積極的な環境コミュニケーションを推進して参ります。

環境コミュニケーションの実績

(1) お客様とのコミュニケーション

ハイウェイガイドでは電話によるお客様からのお問合せ・ご意見・ご要望などを24時間・365日受け付けています。また、ホームページにてメールによるお問合せなども受け付けています。

2006年度に、ハイウェイガイド及びホームページに寄せられた全2,469件のご意見のうち、環境に関する苦情・要望などは61件でした。

このうち沿道環境に関するものは17件で、うち騒音に関するものが9件と最も多く、その他、排気ガス・振動・電波障害に関する苦情がありました。

また、休憩施設における喫煙所及び、ごみに関する苦情・要望も併せて16件ありました。

その他に、沿道において生活に密着した環境関連項目として草刈の要望が多く、21件となっています。

これは本社で受け付けた件数のみであり、現場には別途直接多数要望などをいただいております。

2007年度以降は本社だけでなく、支社・保全・サービスセンターなど現場に寄せられるご意見も集約できるよう体制の整備を行っているところです。

		メール	ハイウェイ ガイド	計	
沿道環境	騒音	7	2	9	17
	排気ガス	3	1	4	
	振動	2	0	2	
	電波障害	1	1	2	
工事	工事騒音	0	2	2	2
休憩施設	喫煙所	8	2	10	16
	ごみ	3	3	6	
道路維持	草刈	18	3	21	26
	落書き	3	0	3	
	樹木伐採	2	0	2	
合計		47	14	61	61

【トピック】 都市緑化フェアへの出展

緑化技術センターでは、2006年3月25日からの65日間、大阪で開催された「第23回全国都市緑化おおさかフェア」に出展し、高速道路事業における自然環境への配慮など、実施している様々な緑化への取り組みについて多くのお客様にご理解いただきました。



全国都市緑化おおさかフェア

【トピック】中部エコライフ・フェア2006への出展

2006年6月6日～8日の3日間、名古屋の立体型公園「オアシス21」で開かれた「中部エコライフ・フェア2006」に、名古屋工事事務所も出展し、名古屋環状2号線の環境対策や事業計画をPRしました。フェアは、6月の環境月間に合わせ、環境省が主催したもので、約40の団体・企業が、各々のブースで環境問題への様々な取組みのPRを行いました。

社員がパネルや模型で環境対策を説明し、NEXCO中日本のブランド・ロゴマークや、ETCの普及促進、後部座席シートベルト着用推進についてもPRしました。



環境対策について説明する社員

【トピック】現場見学会の開催

2月19日、第二東名・長尾川橋が完成し、旧静岡市と旧清水市がつながったことを記念して、ウォーキング大会を開催しました。静岡工事事務所が担当する猿田川橋と、清水工事事務所が担当する清水第四トンネルのそれぞれからスタートし、1,000名を超える市民の皆さまが参加してくださいました。途中には、各橋梁やトンネルについての説明コーナーを設け、スタンプラリー形式で楽しみながら第二東名について知っていただくことも出来ました。その他各地の建設現場でも現場見学会を開催しています。



(2) 国際交流の推進

NEXCO中日本ではこれまで蓄積した技術やノウハウをJICA(国際協力機構)などとも連携しつつ、海外での技術指導、専門家の派遣(2006年度実績延べ20人)や海外からの専門家や研修生の受け入れ(2006年度実績延べ161人)を実施しています。

【トピック】国際建設フォーラムが第二東名現場を視察

2006年3月10日、カザフスタン共和国大使、ケニア共和国大使を始め、在日各国大使館などの建設関係参事官・書記官ら26人(計21カ国)が、富士工事事務所の第二東名建設現場を、多国間で共有する課題に関する情報交換と国際的な相互理解を深めようと開かれた国際建設フォーラムの一環として視察しました。多くが建設を専門分野とする参加者であり、現場に向かうバスの中ではTBM(トンネル・ボーリング・マシーン)や橋梁の耐震構造などについて熱心な質疑応答が繰り広げられました。



6.1.2 エコロード・キャンペーンの推進

地球温暖化の大きな要因であるCO₂を削減するため、NEXCO 中日本などで構成するエコロード・キャンペーン実行委員会は2006年10月24日から2008年3月(予定)まで、エコドライブ、高速道路やETCの利用などをお客様に呼びかけるエコロード・キャンペーンを行っています。



キャンペーンステッカー



リーフレット

マスメディアを通しての情報発信、SA/PA、道の駅などでの情報発信を通じて地球温暖化防止のための社会的機運を醸成するとともに、キャンペーン専用WEBサイト(eco-road.jp)を開設し、NEXCO 中日本HPにもキャンペーン専用のバナーを掲載しています。さらに営業区域内で共通のポスター・パンフレット・ステッカーを活用することで、お客様に幅広くCO₂削減の取組みへの参加を呼びかけています。

NEXCO中日本で実施するETCの更なる普及促進に向けたキャンペーンやイベントなどでもエコロード・キャンペーンの推進に努めていきます。

6.2 地域連携

NEXCO中日本がより良い事業を進めるには、環境保全に配慮すると同時により地域の皆さまの理解を得ながら地域との連携を深めることが重要であると考えています。現在もパンフレットや掲示板による地域の皆様に対する情報発信を行っていますが、今後も経営計画「チャレンジ」に施策として掲げる「地域との連携」を踏まえ、双方向のより良いコミュニケーションをめざして積極的な取組みに努めます。

6.2.1 災害復旧支援

NEXCO 中日本は、インフラ事業者として災害時の高速道路本体の速やかな復旧による交通確保はもちろん、支援体制(地域支援本部)の構築など、各関係機関と連携した防災・災害復旧を実施し、防災パートナーとして地域との連携を行っています。

(1) 地方公共団体と防災協定を締結・合同防災訓練を実施

2006年4月7日、山梨県庁で、当社と山梨県は「包括的提携協定」を結びました。これはお互いに協力して地域社会の活性化及びご利用いただくお客様の利便向上に取組んでいこうというものです。具体的には、相互に情報・



意見の交換を行い、新規事業の展開、観光振興、情報提供、防災安全などについて、共同で取組むこととなっています。

また、近年その発災が危惧される東海地震などの大規模災害時に備え、工事中の第二東名を緊急輸送路として利用できるよう、2004年8月23日に静岡県と協定を締結し、合同訓練を実施しています。



静岡県との合同防災訓練

(2) 災害による一般道通行止めの場合、無料措置を実施し代替道路として提供

地震・大雨・大雪などにより主要な一般道路が通行不能となった場合には、高速道路を無料にして、迂回路として利用いただいています。

- ・2006年7月 冠水による国道20号の通行止めに伴う無料措置(中央道諏訪IC～長野道岡谷IC)

(3) 地震など大規模災害における各種災害復旧支援

2007年3月25日9時42分に発生した能登半島地震における復旧支援活動として、3月25日～5月31日の期間において災害救助車両が通行する場合には、全国の有料道路全区間を無料にして支援活動に協力しました。また、散水車を用いたの給水支援活動やサービスエリアでの募金活動、及び観光客の誘致活動を実施して復興支援活動にも協力しました。



給水活動



募金活動



観光振興キャンペーン

(4) 地域貢献型自動販売機の設置

大規模災害時には自動販売機内の飲料水を無料で提供できる自動販売機(地域貢献型自動販売機)を設置しています。御殿場ICの他計37箇所に、合計38台の地域貢献型自動販売機を設置しています。

(協力: コカ・コーラ セントラル ジャパン(株)、アサヒ飲料(株)、サントリーフーズ(株))



設置状況



告知看板

6.2.2 地域の方々との協働

(1) 地元生鮮品直売所「やさい村」の開設

SA/PA 周辺地域の生産者の方々と提携し、新鮮な産直野菜などを販売する「やさい村」を開設しています。これまで中央道談合坂 SA(上)などの4箇所の SA/PA で開設し、ご利用されるお客様から大変なご好評を得ています。



中央道談合坂 SA(上)のやさい村

(2) 自然観察とドングリ拾いイベントの実施

八王子工事事務所では、小学生を中心とした自然観察会とドングリ拾いを継続して行っています。緑化技術センターにおいて、拾っていただいたドングリなどの種子から苗木を育て、その土地の植物の遺伝子を引継いだオリジナルの地域性苗木として現場に植栽しています。



(3) 地域児童・生徒による壁画などの制作

地域の皆さまと高速道路の橋脚などに書かれた落書きを消し、高速道路近傍で通学・通園する小学生・幼稚園の子供たちに、壁画など大きな絵を発表できる場所を提供しました。



(4) 交通安全啓発活動

交通安全運動期間中、地域交通安全協議会や県警高速隊などの皆さまとともに、交通安全啓発用チラシ・グッズなどをお客様に配布し、交通安全を呼びかけています。



6.3 その他の社会貢献活動

6.3.1 ドクターヘリ運航への協力

NEXCO中日本の営業する6箇所のサービスエリアに、ヘリコプターが発着できる緊急用のヘリポートを整備しています。2006年度にはドクターヘリ5回の利用がありました。



航空写真



ヘリポート風景

6.3.2 サービスエリアへのAEDの設置

高速道路関連社会貢献協議会と協同して、サービスエリアにAEDを設置するとともに、万が一に備えNEXCO中日本グループ社員に加え、テナント従業員など約700人がAEDの操作についての講習を受講しました。

AEDとは、Automated External Defibrillatorの頭文字をとったものであり、自動体外式除細動器のことです。心臓の心室が小刻みに震え、全身に血液を送ることができなくなる心室細動などの不整脈が発生している状態を、心臓に電気ショックを与えることにより、正常な状態に戻す器械です。

2006年度までに44箇所に設置しました。2007年度には、更に53箇所に設置して支援体制の拡充を図ります。



6.3.3 埋蔵文化財の保護

埋蔵文化財は、国民の文化的財産です。NEXCO中日本では、文化財保護法に基づき事業区域内に存在する埋蔵文化財について、教育委員会との協議、指導のもと保護に努めています。

周知の埋蔵文化財の発掘調査は、路線計画決定後すみやかに実施すべく、関係教育委員会と協議を行い、予備調査（分布調査、試掘）を経て教育委員会の指導に基づき、必要に応じ本発掘調査などを実施しています。



埋蔵文化財の発掘調査

【トピックス】その他の取組み

(1) 地域特産物及び事業のPRイベント開催

飯田保全サービスセンターでは、「アップルインター（飯田IC）」として、お客様にPR及び地域振興を行っています。飯田インターに続く道は、アップルロードとしてりんごの木が植樹され地域の方々により景観整備されています。毎年、りんごの収穫の際には、地域の皆様と一体になって、道路美化、交通安全を願うとともに「りんごの街・いいだ」をアピールする収穫祭に参加しています。



(2) 出張講座の実施

高速道路の果たす役割や整備の仕組み、事業概要を幅広く御理解いただくために「出張講座」を行っています。

これは、原則として10名以上のグループを対象として申し込みがあれば、随時行っているものです。

また、高校や中学校での社会学習教材としても活用されています。写真は静岡市立服織中学校で教育活動の一環として行われている「生き方講座」の中で全校生徒約700名の皆さんにお話をさせていただいたものです。



(3) 清掃活動

インターチェンジ周辺はもとより、社屋周辺の清掃や河川などの清掃に参加しています。

<例> インターチェンジ周辺の清掃及び美化活動



<例> 社屋周辺



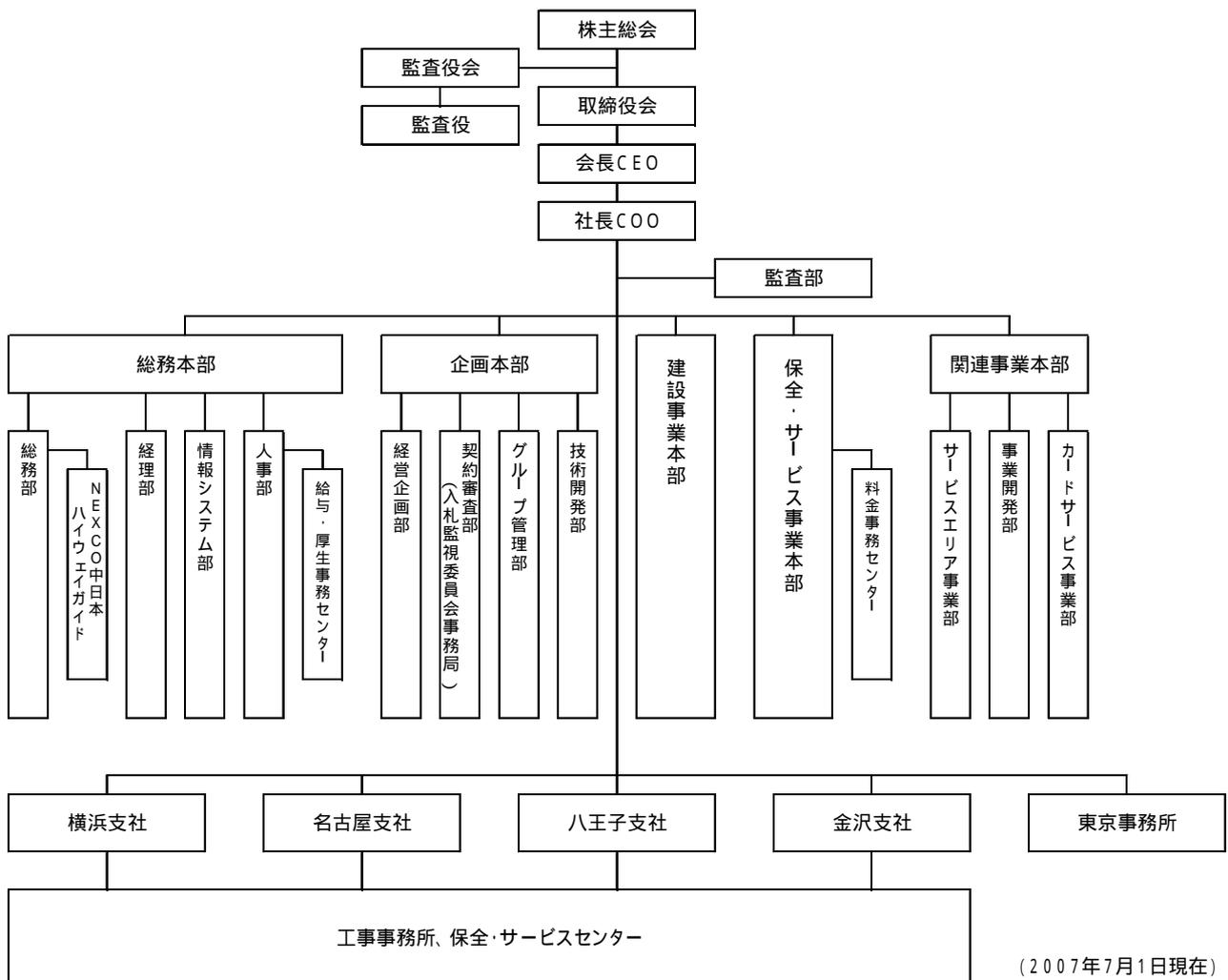
<例> 浜名湖畔の清掃



7. 会社概要

- 商 号 : 中日本高速道路株式会社
 (Central Nippon Expressway Company Limited)
- 代 表 者 : 代表取締役会長 CEO 矢野 弘典
 代表取締役社長 COO 高橋 文雄
- 従 業 員 数 : 約 2,400 人
- 本 社 所 在 地 : 名古屋市中区錦 2 丁目 18 番 19 号
- 資 本 金 : 650 億円
- 設 立 年 月 日 : 2005 年 10 月 1 日
- 目 的 : 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する(高速道路株式会社法第 1 条)
- 事 業 内 容 : ・高速道路の建設、保全・サービス事業
 ・サービスエリアその他の関連事業

組 織 図



(2007年7月1日現在)

事業・財務状況

項目		データ	備考	
高速道路事業	営業延長	1,702km	2007.7.1 現在	
	利用台数	165万台/日	2006年度	
	料金収入	6,103億円		
	建設中延長	469km	2007.7.1 現在	
関連事業	サービスエリア	施設数	162箇所	上下線別で無人施設 16箇所含む
		売上高	1,390億円	2006年度
	関連事業収益	93億円		
財政状況	総資産	9,955億円	2007.3末	
	資本 (純資産)	1,608億円 <small>資本金 650億円 資本準備金 716億円 利益剰余金 242億円</small>		

管内図



路線概要

建設中区間

	道路名	IC区間	建設延長 (km)	車線数	完成目標 年度
全国路線網	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	2	2007
	第二東名高速道路(仮称)	海老名南JCT ~ 豊田東JCT	255	4	2012~2020
	中部横断自動車道	吉原JCT ~ 富沢	21	2	2017
		六郷 ~ 増穂	10	2	2016
	東名阪自動車道	名古屋南 ~ 高針JCT	12	4	2010
	第二名神高速道路(仮称)	四日市JCT ~ 亀山JCT	33	4	2015-2018
	新名神高速道路	亀山JCT ~ (甲賀土山)注2	13	4	2008
	紀勢自動車道	紀伊長島 ~ 大宮大台	20	2	2008-2012
	舞鶴若狭自動車道	(小浜)注2 ~ 敦賀JCT	39	2	2014
	新湘南バイパス	茅ヶ崎海岸 ~ 大磯	6	4	2020
首都圏中央連絡自動車道	西久保JCT ~ 海老名南JCT	8	4	2010	
	海老名北 ~ 八王子JCT	27	4	2009-2012	
合計			470		

営業中区間

	道路名	IC区間	営業中延長 (km)	車線数	平均断面交通量 (千台/日)注4	利用交通量 (千台/日)注4、注5
全国路線網	中央自動車道	高井戸 ~ 河口湖	94	4-7	40	163
		大月JCT ~ 小牧JCT	273	4-6	33	91
	名神高速道路	小牧 ~ 八日市	87	4	64	74
	長野自動車道	岡谷JCT ~ 豊科	33	4	38	36
	東名高速道路	東京 ~ 小牧	347	4-7	79	432
	東海北陸自動車道	一宮JCT ~ 飛騨清見	117	2-4	14	44
		白川郷 ~ 小矢部砺波J	42	2	3	4
	中部横断自動車道	増穂 ~ 双葉J	16	2	2	2
	北陸自動車道	朝日 ~ 米原	282	4	24	97
	東名阪自動車道	高針JCT ~ 亀山	85	4	注6 61	233
		名古屋 ~ 上社JCT	1	4		
	伊勢自動車道	関JCT ~ 伊勢	69	4	22	34
	伊勢湾岸自動車道	豊田東JCT ~ 東海	31	6	38	79
		飛島 ~ 四日市JCT	19	6	40	39
	紀勢自動車道	勢和多気JCT ~ 大宮大台	14	2	5	2
	新湘南バイパス	藤沢 ~ 茅ヶ崎海岸	9	4	-	25
	西湘バイパス	西湘二宮 ~ 箱根口	15	4	-	42
	東富士五湖道路	富士吉田 ~ 須走	18	2	-	17
	小田原厚木道路	小田原西 ~ 厚木	32	4	-	68
	伊勢湾岸道路	東海 ~ 飛島	6	6	56	66
首都圏中央連絡自動車道	八王子JCT ~ (あきる野)注2	9	4	注7 (23)	注7 (1)	
東海環状自動車道	豊田東JCT ~ 美濃関JCT	73	4	13	36	
一の路線	箱根新道	山崎 ~ 箱根峠	14	4	-	8
	八王子バイパス	相原 ~ 打越	5	4	-	34
	西富士道路	<富士市>注3 ~ <富士宮市>注3	7	4	-	23
	中部縦貫自動車道(安房峠道路)	<上宝村>注3 ~ <安曇村>注3	6	2	-	3
合計			1,702		-	1,651

(注1) 数字は、端数処理により、合計で合わない場合がある。

(注2) ()内のICは他の高速道路会社の所掌。

(注3) < >内は接続道路との接点部地名(ICではない)。

(注4) 交通量は、平成18年度データである。

(注5) 利用交通量は、1回の利用につき1台とカウントしたインターチェンジ出口の取扱交通量の日平均値である。

(注6) 名古屋西~亀山間の交通量。

(注7) 2007.6.23~2007.6.30間の交通量で合計には含まない。

8. 環境懇談会の概要

NEXCO中日本では、環境に関する事項をはじめ、企業が社会や文化の発展に果たすべき役割・意義などについて、社外有識者に委員を委嘱し、当社経営陣との間で、大局的な観点から意見交換をさせていただくことを目的とした「環境懇談会」を設置しました。

座長	奥野 信宏	中京大学 総合政策学部長
委員	青山 佳世	フリーアナウンサー
	亀山 章	東京農工大学 農学部地域生態システム学科 教授
	川勝 平太	静岡文化芸術大学 学長
	城戸 真亜子	洋画家
	柴田 昌治	日本ガイシ株式会社 代表取締役会長
	嶋津 八生	NHK解説委員
	服部 力	建築家（株式会社服部都市建築設計事務所 主宰）
		（敬称略、五十音順）

第1回を2007年7月12日に開催し、環境報告書2007や当社が果たすべき役割などへのご意見をいただきました。

- ・ 民間企業は、環境報告書を発行しなければ、世間から評価されないし、環境にどう取り組むかについての哲学を持たないと投資の場でも相手にされない。さらに発行して終わりではなく、PDCAを回し継続することが大切である。
- ・ アジアとの貿易が実質上5割を超えているような状況にあって、日本海側と太平洋側を結ぶ横断道の整備は重要である。
- ・ 環状道路の整備で経済効果が上がり、時間のロスもなくなるし、環境負荷も減る。環状道路の整備も重要である。
- ・ 美しい国づくりの土台の整備を担うという観点からも、高い志、使命感を持って進めてほしい。
- ・ 環境も含め問題は知恵で解決できる。高機能舗装に代表される技術面の研究は継続して進めるべきである。
- ・ 構造物や付属物を含め、全体の寿命を延ばすように配慮することが、廃棄物を減らし環境に貢献することになる。
- ・ NEXCO 中日本の事業は公共性が高いので、環境への取組みについて子供を含めた幅広い層への広報を心がける必要がある。
- ・ 環境と景観の両立が必要である。土地に余裕を持てれば景観に配慮した植栽も可能である。道路を見せる、道路から見せる、道路を隠すなど、状況に応じた景観対応を図るべきである。
- ・ やさい村は地域の活性化にも役立っており、地域連携は大切である。これが発展して地域の文化や産業が高速道路を通じて広がれば、便利な道路が楽しい道路に進化するのではないかと。



写真 環境懇談会 開催状況



説明する経営陣

9. 第三者コメント

環境への取り組みの期待

企業による環境問題への取り組みと社員意識の高揚は、顧客と社会の信頼を得るために必須の要件である。

中日本高速道路株式会社については、一般企業による二酸化炭素排出抑制、ゴミ減量等についての取り組みの他に、次の二つが求められると思う。

第1は、風土・景観への配慮である。我々が次世代に残さなければならない環境は多様である。そのなかでも高速道路が各地の風景にあった施設であることは、次世代に残す資産として重要である。東海北陸自動車の白川郷インターチェンジの施設は、白川郷の風景に配慮しているとして評価が高いが、より積極的に高速道路網が風土に溶け込んで、地域の新たな風景になるようなものであることを期待したい。

第2は、次世代のための環境教育への貢献である。環境報告書の効果は、社会で広く読まれることによって倍増する。中日本高速道路株式会社のように公益性の高い企業については、環境報告書が、大学や環境に関心がある社会人の集まり、学校などで広く活用されることを目標にすべきだと思う。

特に小学校で教材として使われるようになれば、事業への理解とともに次世代の環境教育の意義は大きい。そのためには、小学生が関心をもって接することができるよう、特別な普及版が編集されることを期待する。



中京大学 総合政策学部長

奥野 信宏



中日本

中日本高速道路株式会社

企画本部 経営企画部 経営企画チーム

名古屋市中区錦 2-18-19 三井住友銀行名古屋ビル 〒460-0003

<http://www.c-nexco.co.jp>

2007年8月発行