

環境保全

WEB はウェブサイトのみに掲載している記事を示しています。

環境経営の推進

環境マネジメントの推進

- ▶ 「環境基本計画」に基づき活動を推進しています
- ▶ 中期計画「環境基本計画2015」の実績と「環境基本計画2020」の策定
- ▶ 「環境基本計画2020」および「環境アクションプラン2016」の策定

事業活動と環境負荷

- ▶ 活動全体での環境負荷について定量的な把握に努めています **WEB**

低炭素社会の実現

基本的な考え方

- ▶ 省エネや創エネによって、CO2排出量の削減に努めています **WEB**

交通渋滞の解消

- ▶ 高速道路整備やETC利用の普及促進で自動車交通によるCO2削減を目指しています **WEB**

省エネルギーの推進

- ▶ 電気使用量の3割以上を占めるトンネル照明のLED化を推進しています **WEB**
- ▶ オフィスでの省エネ活動を継続しています **WEB**
- ▶ SA・PA（店舗など）での省エネ活動を推進しています **WEB**

充電システムの整備

- ▶ SA・PAにおける急速充電システムの整備を進めています **WEB**

創エネルギーの推進

- ▶ SA・PAや料金所などへ太陽光発電設備の設置を進めています **WEB**

のり面の樹林化

- ▶ 高速道路の盛土 のり面を原則樹林化し、間伐や剪定などの維持管理も実施しています **WEB**
- ▶ TOPICS：高速・一定速度の走行による環境効果 **WEB**

CO2以外の温室効果ガス抑制

- ▶ フロン排出抑制の取り組みを進めています **WEB**

循環型社会の形成

建設副産物の3R

- ▶ 建設廃棄物や建設発生土の再利用・再資源化に努めています [WEB](#)

緑地管理の3R

- ▶ 刈草や剪定枝を緑化資材に転用する「緑のリサイクル」を行っています [WEB](#)
- ▶ 緑地の雑草を抑制する植物を植栽し、刈草の減量に努めています [WEB](#)

事業活動により発生する廃棄物の3R

- ▶ SA・PAで発生するゴミの3Rを進めています [WEB](#)
- ▶ 道路設備のリサイクルを進めています [WEB](#)
- ▶ 大型・特殊車両の再利用を促進しています [WEB](#)

水のリユース

- ▶ 水をリサイクル・リユースしています [WEB](#)

環境に配慮した調達

- ▶ 公共工事についても方針を定めてグリーン調達に取り組んでいます [WEB](#)

自然と共生する社会の推進

エコロード

- ▶ 2つの軸を定め、エコロードを推進しています [WEB](#)

生物多様性の保全

- ▶ 道路建設による自然の消失を最小限に抑えるため、建設前後にさまざまな対策を実施しています [WEB](#)
- ▶ 「地域性苗木」を育成・植栽し、生物多様性の保全に配慮しています [WEB](#)

野生動物の事故防止

- ▶ 動物侵入防止柵の設置に取り組んでいます [WEB](#)

沿道環境の保全

- ▶ 道路交通による騒音の低減に努めています [WEB](#)
- ▶ TOPICS：吉野川の環境保全 [WEB](#)

環境マネジメントの推進

「環境基本計画」に基づき活動を推進しています

NEXCO西日本グループでは2011年7月より、「環境方針」に基づく中期計画として「環境基本計画」を策定、環境保全に取り組んでおり、毎年、当計画に基づく具体的な目標（[アクションプラン](#)）を立て、その達成に取り組んでいます。この環境基本計画は、当社の環境方針に基づく「[低炭素社会](#)の実現」「[循環型社会](#)の形成」「自然と共生する社会の推進」という3つのテーマで構成しています。

環境方針

西日本高速道路株式会社は、事業活動が環境に及ぼす影響を真摯に捉え、高速道路事業者としてまた社会の一員として、社員の一人ひとりが、環境の保全・改善に積極的に取り組み、[持続可能な社会](#)の形成を目指します。

取り組みの実施にあたっては、環境側面に関係する法規制等を遵守し、環境目的・目標を定めるとともに、それらを定期的に見直すことで継続的に改善します。

(2008年策定、2011年一部改定)

低炭素社会の実現に取り組めます

未来を担う世代が生活の豊かさを実感できるよう、道路空間を活用した省エネルギー、創エネルギー及び緑化の推進に取り組めます。

循環型社会の形成に取り組めます

天然資源の消費を抑制し、環境への負荷を低減するため、廃棄物等の発生抑制（リデュース）、循環資源の再使用（リユース）及び再生利用（リサイクル）に取り組めます。

自然と共生する社会の推進に取り組めます




人と生きものが豊かに暮らせる社会を目指し、自然環境や人々の生活環境の保全と創出に取り組めます。

中期計画「環境基本計画2015」の実績と「環境基本計画2020」の策定

2011年度から2015年度にかけて、「環境基本計画2015」に基づき、グループ一体となって、環境の保全・改善に積極的に取り組みました。

そして2016年8月に、新たな中期計画「環境基本計画2020」を策定しました。今後も事業活動による環境への負荷が大きい電気使用量の削減を中心に、環境方針の3つの重点テーマの実現に取り組んでいきます。

実行目標計画の取り組み項目			活動内容	指標	環境基本計画2015	
					目標	実績
低炭素社会の実現	円滑な交通の確保	高速道路ネットワークの整備	新規高速道路のネットワーク整備を実施する	開通延長	109km	102km
		本線渋滞の削減	工事を効率的に実施することで本線渋滞の削減工事に伴う本線渋滞損失時間を削減する	本線渋滞損失時間	500万台・時間以下	348万台・時間
		ETC  レーンの複数設置	入口にETCレーンの複数設置を進める	設置箇所	384カ所	304カ所
	省エネルギーの推進	電気使用量の削減	道路施設の維持管理に要する電気使用量を削減する	電気使用量	2009年度実績より6%以上抑制する(2009年度81.3千kWh/km)	73.9千kWh/km(2009年度▲9.1%)
		車両の燃費向上	連絡車両についてエコドライブの実施や低公害車(低燃費・低排出ガス車)の導入により燃費を向上させる	燃費	2009年度実績より向上させる(2009年度14.07km/ℓ)	24.4%向上(2015年度17.51km/ℓ)
		ガス使用量の削減	オフィス活動に要するガス使用量を削減する	ガス使用量(都市ガス+LPガス)	2009年度実績より6%以上削減する(2009年度147,618m ³)	▲26.8%削減(2015年度108,028m ³)
		水使用量の削減	休憩施設(トイレ)の維持管理に要する水使用量を削減する	水使用量	2009年度実績より抑制する(2009年度1,633千m ³)	▲6.9%削減(2015年度1,521千m ³)
	創エネルギーの推進	太陽光発電の導入の推進	新設料金所等に太陽光発電を設置する	導入量	203kWh設置	370kWh設置
		EVスタンドの整備	サービスエリアなどに急速充電システムを整備する	設置箇所	123カ所設置	123カ所設置
	二酸化炭素吸収源対策	道路緑化等によるCO ₂ の固定	盛土  のり面  などの樹林化を推進する	整備面積	500ha以上実施する	666ha実施
技術開発	新技術・新材料の開発	省エネ型照明光源を導入する	設置灯数	省エネ型照明光源を導入する	842灯導入	

実行目標計画の取り組み項目			活動内容	指標	環境基本計画2015	
					目標	実績
循環型社会の形成	環境に配慮した製品・資材等の調達 の推進	グリーン調達  の推進	事務用品における特定調達物品などの調達率 100%を目指す	調達率	100%を目指す	100%
	廃棄物の発生抑制・資源の循環的利用の促進	維持管理車両の再利用 廃棄物の3R  (リデュース、リユース、リサイクルの推進)	維持管理車両のリユースを推進する	車両台数	リユースを継続する	毎年リユース実施 (5カ年合計189台)
			植物系廃棄物(草刈など)の有効活用を推進する	有効活用率	95%以上を目指す	95.9%
			建設発生土のリサイクルを推進する	有効活用率	80%以上を目指す	97.5%
			アスファルト・コンクリート塊のリサイクルを推進する	リサイクル率	99%以上を目指す	100%
			コンクリート塊のリサイクルを推進する	リサイクル率	99%以上を目指す	100%
			休憩施設での発生ゴミの再資源化を推進する	再資源化率	100%を目指す	100%
			建設発生木材のリサイクルを推進する	再資源化・縮減率	95%以上を目指す	99.0%
			建設汚泥のリサイクルを推進する	再資源化・縮減率	90%以上を目指す	99.7%
			バイオディーゼル燃料使用を拡大する	維持作業機械の使用量	9,600ℓ/年(以上)を維持する	13,897ℓ/年平均 (2015年度 13,886ℓ/年)
自然と共生する社会の推進	自然環境の保全	エコロードの推進	動物侵入防止対策を推進する(保全)	設置・改良延長	681km	498km
			動物侵入防止対策を推進する(建設)	設置延長	75km	96km
			森林再生事業「つなぎの森」を展開する	整備面積	43ha	39ha
	生活環境の保全	道路交通騒音対策	高機能舗装の敷設を推進する(保全)	敷設延長	974車線・km	2,469車線・km
			高機能舗装の敷設を推進する(建設)	敷設面積	1,104km ²	1,826km ²
			遮音壁  の設置を推進する(保全)	設置延長	9km	5km
			遮音壁の設置を推進する(建設)	設置延長	17km	33km

▼「環境基本計画2020」および「環境アクションプラン 2016」

実行目標計画の取り組み項目			活動内容	指標	環境基本計画 2020	アクションプラン
					2020年度 (2016年 度～2020年度)	2016年度 (単年度目標)
低炭素社会の 実現	円滑な交通の確保	高速道路ネットワークの整備	新規高速道路のネットワーク整備を実施する	開通延長	67km	11km
	省エネルギーの推進	電気使用量の削減	オフィス活動に要する電気使用量を削減する	電気使用量	2015年度実績より5%削減する (2015年度 153kWh/m ²)	2015年度実績より1%削減する
			道路施設の維持管理に要する電気使用量を削減する	電気使用量	営業延長あたりの電気使用量を2015年度実績より5%抑制する(2015年度 73.9千kWh/km)	営業延長あたりの電気使用量を2015年度実績より1%抑制する(目標値 72.3千kWh/km)
	ガス使用量の削減	オフィス活動に要するガス使用量を抑制する	ガス使用量 (都市ガス+LPGガス)	2015年度実績より抑制する(2015年度 0.4m ³ /m ²)	2015年度実績より抑制する	
	太陽光発電の導入の推進	新設料金所等に太陽光発電を設置する	導入量	170kW設置する	新名神 城陽～八幡 20kW 新名神 高槻～神戸 140kW	
二酸化炭素吸収源対策	道路緑化等によるCO ₂ の固定	盛土のり面等の樹林化整備を推進する	整備面積	伐採・間伐・剪定を470ha実施する(供用区間)	伐採・間伐・剪定を94ha実施する	
				51ha実施する(新設区間)	新名神 城陽～八幡 1ha 新名神 高槻～神戸 25ha 東九州道 椎田南～豊前 6ha	
技術開発	新技術・新材料の開発	再生アスファルト混合物の適用性を検討する	—	再生アスファルト混合物の適用性を検討する	再生アスファルト混合物(市中一般再生骨材)の適用性を検討する	
		次世代車両用スタンド整備に向けた新エネルギー補充用技術を開発する	—	エネルギー供給システムに対応した、適切なインフラの整備	次世代自動車の社会動向を踏まえた、適時・適正なインフラの整備、インフラ技術を検討する	

実行目標計画の取り組み項目			活動内容	指標	環境基本計画 2020	アクションプラン
					2020年度 (2016年 度～2020年度)	2016年度 (単年度目標)
循環型 社会の 形成	環境に配 慮した製 品・資材 等の調達 の推進	グリーン 調達の推 進	工事用資材における特定 調達物品等の調達率の向 上を目指す	調達率	品目毎の調達率の 向上を目指す	同左
			事務用品における特定調 達物品等の調達率100% を目指す	調達率	調達率100%を目 指す	同左
	廃棄物の 3R (リ デュース、リ ユース、リ サイクル) の推 進		一般廃棄物(資源となるも のを除く)の排出量を減量 する	—	排出量を抑制し、 分別回収に努める	同左
			植物系廃棄物(草刈等) の有効活用率を推進する	有効活用率	95%を目指す	同左
			建設発生土のリサイクル を推進する	有効利用率	80%を目指す	同左
			アスファルトコンクリー ト塊のリサイクルを推進 する	リサイクル率	99%を目指す	同左
			コンクリート塊のリサイ クルを推進する	リサイクル率	99%を目指す	同左
			休憩施設での発生ゴミの 再資源化を推進する	再資源化率	再資源可能なもの について100%を 目指す	同左
			建設発生木材のリサイク ルを推進する	リサイクル率	95%を目指す	同左
			建設汚泥のリサイクルを 推進する	リサイクル率	90%を目指す	同左
	自然と 共生す る社会 の推進	自然環境 の保全	エコロー ドの推進	動物侵入防止対策を推進 する	設置・改良箇所	累計で352箇所設 置・改良する
				設置延長	92km設置・改良 する	新名神 城陽～八幡 0km 新名神 高槻～神戸 66km 東九州道 椎田南～ 豊前 7m
地域性苗木を設置する				設置本数	約5.9万本設置する	新名神 城陽～八幡 2,000本 新名神 高槻～神戸 約57,000本 東九州道 椎田南～ 豊前 0本
生活環境 の保全		道路交通 騒音対策	高機能舗装の敷設を推進 する	敷設延長	750車線・km敷設 する	高機能舗装を150 車線・km敷設する
			遮音壁の設置を推進する	設置延長	遮音壁を21km設 置する	新名神 城陽～八幡 0km 新名神 高槻～神戸 20km 東九州道 椎田南～ 豊前 0km

事業活動と環境負荷

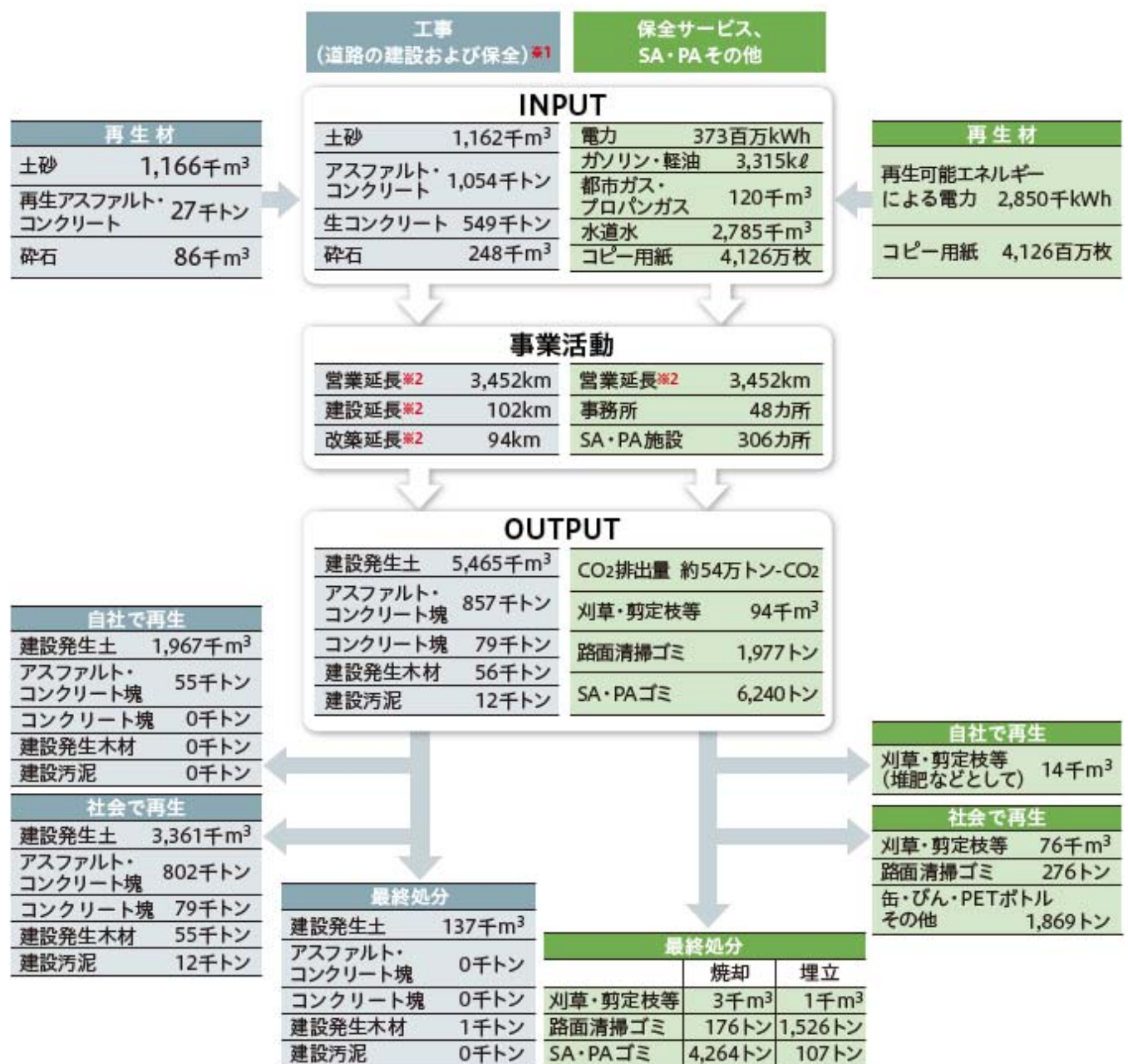
活動全体での環境負荷について定量的な把握に努めています

当社グループでは、高速道路の建設、維持管理、SA・PAなど休憩施設の運営などすべての事業活動が環境にどの程度負荷を与えているのか、できる限り定量的に把握するよう努めながら、環境に配慮したさまざまな取り組みを推進しています。

これらの事業活動による2015年度の環境負荷の**マテリアルフロー**（原材料から廃棄物までのモノの流れ）は以下のとおりです。主なものとして、1,162千m³の土砂、1,054千トンのアスファルト・コンクリート、549千トンの生コンクリート、4,126万枚のコピー用紙、373百万キロワットアワーの電気使用量、3,315キロリットルの自動車燃料、2,785千m³の水道水などがあります。

また、高速道路の建設では、**盛土** 工事で大量の土砂を必要とする一方、切土部分では大量の土砂を排出します。そこで当社では、土砂の最終処分が少なくなるよう、自社または自治体等関係機関での再生利用を推進しています。2015年度の最終処分量は、137千m³となりました。

▼事業活動に伴うマテリアルフロー



※1：2015年度にしゅん功（完了）した工事のマテリアルフロー

※2：2016年3月末現在

低炭素社会の実現

事業活動や管内の高速道路の自動車交通によって発生するCO2排出量を削減するため、電気使用量の削減や太陽光発電の導入、[のり面](#)の樹林化、渋滞対策などを実施しています。

基本的な考え方

省エネや創エネによって、CO2排出量の削減に努めています

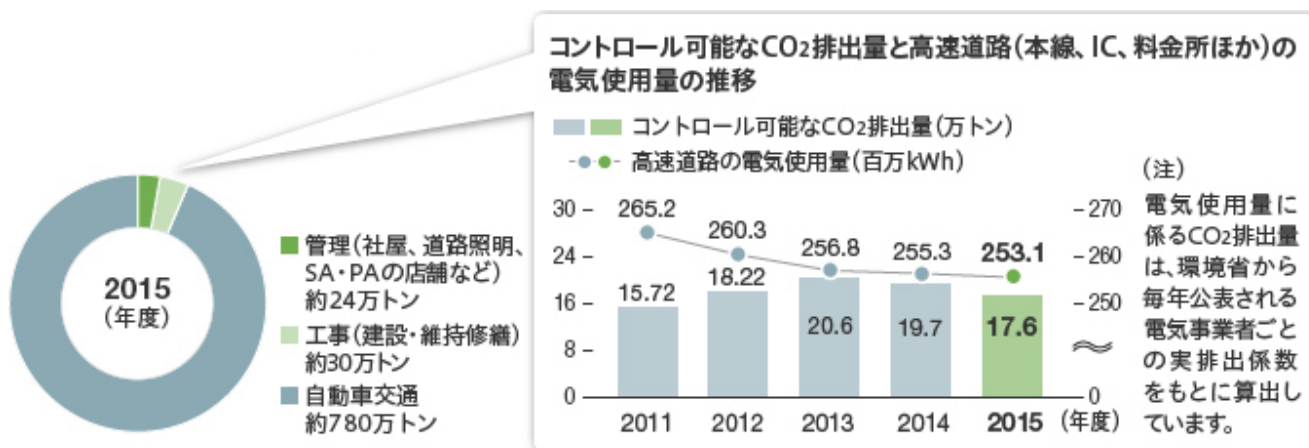
当社グループが管理する高速道路におけるCO2排出量の多くは自動車交通に起因しています。そのため、当社では、CO2排出量削減のため、交通渋滞の解消に向けて取り組んでいます。

また当社では、事業活動で使用する電気使用量に伴うCO2排出量が大きいため、道路施設、オフィスや店舗等の電気使用総量削減と、[盛土](#)[のり面](#)の樹林化等によるCO2の吸収・固定に取り組むなど、省エネルギーを推進しています。

さらに、太陽光発電の導入など、創エネルギーの推進にも取り組んでいます。

2015年度の高速道路（本線、IC、料金所ほか）における電気使用量は253.1百万kWhで、2011年度比で約4.5%の減少となりました。今後もCO2排出量の削減に向け継続して取り組んでいきます。

▼NEXCO西日本管内の高速道路におけるCO2排出量の内訳



交通渋滞の解消

高速道路整備やETC 利用の普及促進で自動車交通によるCO2削減を目指しています

自動車は加速時に多量の燃料を消費するため、高速道路の整備やETC利用の普及による走行速度の一定化は、自動車交通によるCO2排出量の削減に大きな効果をもたらします。また、2015年度のETC利用率は87.6%となり、ETC運用開始前と比較して、CO2排出量が約1.7万トン削減されたものと推定されます。

2015年度は新規の開通はありませんでしたが、2016年度は2区間11kmの開通を目標としています。

今後も高速道路整備やETCレーンの複数化により交通混雑を解消することで、自動車交通によるCO2排出量削減に貢献してまいります。

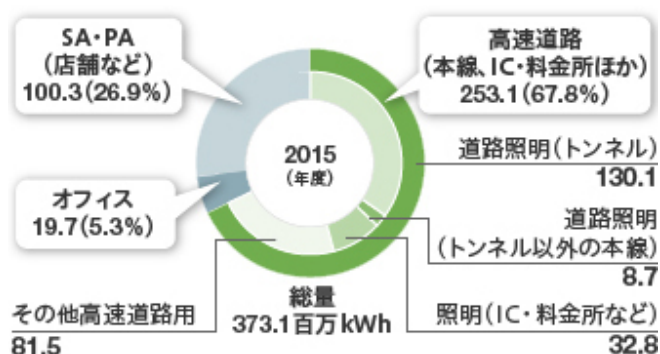
省エネルギーの推進

電気使用量の3割以上を占めるトンネル照明のLED化を推進しています

当社グループが使用する電気の3割以上は、高速道路のトンネルに設置された照明です。これらをすべてLED化すると、トンネルでの電気使用量の約4割の削減が見込まれます。このため、当社ではトンネル照明のLED化を推進しています。

現段階では2016年度までに全体の7.2%にまで拡大する計画を立てています。2015年度末時点で63本のトンネルでLED化を完了し、2016年度は新たに18本のトンネルのLED化を予定しています。

▼電気使用量の内訳（単位：百万kWh）



オフィスでの省エネ活動を継続しています

2015年度も、前年度に引き続きオフィスにおける省エネ活動の取り組みとして、執務室内の照明の調整や昼休みの一斉消灯、エレベーターの稼働台数制限、空調温度の設定、パソコンの省エネモード設定などを実施しました。これによって、執務室床面積あたりの電気使用量を、2014年度比で約2.3%程度削減することができました。

今後も引き続き、オフィスにおける省エネ活動に取り組んでまいります。


SA・PA（店舗など）での省エネ活動を推進しています

SA・PA等営業施設への使用電力最適化システムの導入を推進しています。このシステムは、人のいる空間の温度を感知し、空調機の過剰運転を防止するとともに、空調機の使用電力量を監視することで一定の電力量を超えないように制御するもので、導入によって1施設あたり約5%の電力使用量削減が見込まれます。

2015年度までに12カ所に導入しており、今後も削減効果の見込まれる店舗への導入を検討していきます。

充電システムの整備

SA・PAにおける急速充電システムの整備を進めています

政府が掲げる低炭素社会  の実現にあたり、次世代自動車（電気自動車やプラグインハイブリッド車）の普及は必要不可欠であるといわれています。

高速道路の利便性向上、地域への貢献および次世代自動車の普及・技術発展の実現に向けいっそうの推進が図れ、高速道路の価値最大化に寄与することを目的とし、ジャパンチャージネットワーク（株）との業務提携を結び、協働により、次世代自動車用急速充電インフラの整備を進めました。2015年度は、新たに16カ所の整備を進め、2016年3月末時点で累計123カ所※に設置しております。

※ハイウェイオアシス  への設置は含まない

創エネルギーの推進

SA・PAや料金所などへ太陽光発電設備の設置を進めています

太陽光発電設備をSA・PAや料金所、高速道路の遮音壁などに設置し、その電力を休憩施設や道路設備に活用しています。

2015年度は、料金所などに新規に4カ所（合計40キロワット）の太陽光発電設備を整備行いました。2016年3月現在の発電設備容量の合計は2,693キロワット（計73カ所）でした。

今後も太陽光発電整備による創エネルギーの拡大を進めていきます。

のり面の樹林化

高速道路の盛土のり面を原則樹林化し、間伐や剪定などの維持管理も実施しています

高速道路を建設する際には、樹木の伐採が避けられません。そこで、当社グループでは、盛土のり面やICの敷地内などを原則樹林化しています。樹林化は、周辺的生活・農耕・自然などの環境保全に加え、CO2を吸収・固定し地球温暖化の抑制にも寄与するものと考えています。

また、樹木の剪定や間伐などの維持管理を継続的に行い、健全な樹林形成にも取り組んでいます。



のり面の樹林化

高速・一定速度の走行による環境効果 高速道路は、CO2排出の抑制に有効です

当社管内の高速道路を走行する自動車のCO2排出量は、年間約780万トン（2015年度）と推計されます。これらの自動車が一般道路と同じ速度で走行した時のCO2排出量は、年間約820万トンで、高速道路は年間で約40万トンのCO2排出を抑制していることとなります。

また、自動車の走行ではCO2のほか、粒子状物質（PM）、窒素酸化物（NOx）などが排出されます。高速道路では走行速度が一般道路に比べて一定で速いため、これらの排出が減り、大気汚染も抑制されています。

▼高速・一定速度の走行による温室効果ガス排出の削減量※



※「自動車排出係数の算定根拠」
（2003年12月国土交通省国土技術政策総合研究所）より作成。

CO2以外の温室効果ガス抑制

フロン排出抑制の取り組みを進めています

低炭素社会 ☑ 実現に向けた取り組みの一環として、CO2よりもオゾン層を破壊する影響が大きく、**地球温暖化** ☑ の要因の一つになっているフロンガスの排出抑制に取り組んでいます。2015年度は、2015年4月に施行されたフロン排出抑制法※を受け、各社屋や料金所、休憩施設等で使用している業務用エアコンや製氷機等の簡易点検、詳細点検を実施しました。点検の結果、2015年度の「フロン類算定漏えい量」は18CO2トンでした。

※フロンガスを発生する設備・機器の使用にあたって、設備の管理者に対して、フロンガス漏えいの有無を調べる簡易点検もしくは定期点検の実施と、漏えいを発見した場合の設備整備と修理点検の記録作成、一定量（1,000CO2トン）以上の漏えいがあった場合の報告を義務付けた法律。

循環型社会の形成

天然資源の消費を抑制し、事業活動に伴って発生する廃棄物の3R（Reduce[削減]・Reuse[再利用]・Recycle[再資源化]）を推進するとともに、環境負荷の少ない製品・資材を調達するグリーン調達に取り組んでいます。

建設副産物の3R

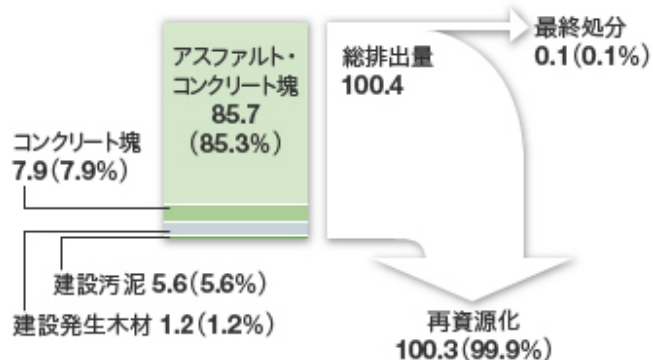
建設廃棄物や建設発生土の再利用・再資源化に努めています

事業活動に伴って排出される建設廃棄物・建設発生土などの現場内での再利用を推進し、現場で再利用しきれないものについても、他の工事現場や再資源化工場への持ち込みを進めるなど、最終処分（埋め立て）をできるだけ少なくしています。

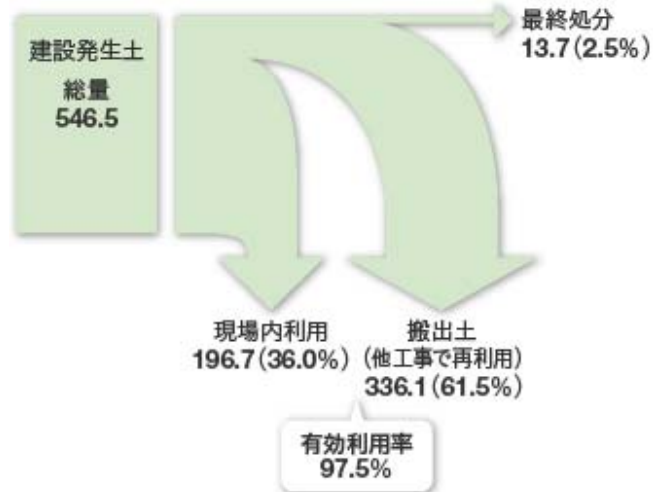
また、アスファルト・コンクリート塊やコンクリート塊といった建設廃棄物についてはコンクリートや舗装の骨材や基礎砕石として、建設発生土は道路の盛土材などとして、再利用しています。

今後も建設副産物の3Rの推進に取り組んでいきます。

▼建設廃棄物の再資源化の状況（単位：万トン）



▼建設発生土のリサイクルの状況（単位：万トン）



自工区および他の建設工事で発生した土砂を受け入れ、利用

緑地管理の3R

刈草や剪定枝を緑化資材に転用する「緑のリサイクル」を行っています

高速道路の緑地帯からは、維持管理の際に刈草や剪定枝が大量に発生します。これらから、主に建設事業で使用する堆肥やチップを自社プラントで製造する「緑のリサイクル」を行っています。2015年度は約2,640m³の堆肥を生産しました。

緑地の雑草を抑制する植物を植栽し、刈草の減量に努めています

高速道路周辺の緑地帯の草刈りの手間軽減と刈草の減量化を図るために、当社では選抜育種した地面を覆うようにして伸びる性質のテイカカズラ（商品名：eQカズラ）を植栽しています。eQカズラは、生育に伴い地表面を覆い隠すことで雑草の侵入を抑制するため、維持管理コストを従来約10分の1にでき、生態系への悪影響もありません。エコエリア山田の太陽光発電設備周辺にも防草対策として植栽しています。

2015年度は高速道路周辺の緑地帯に約11万本を植栽し、2016年度は9万本を植栽する計画です。

なお、この技術は、当社とグループ会社のNEXCO西日本エンジニアリング九州が共同で開発（特許：第4642049号）しています。



eQカズラによる雑草抑制（エコエリア山田）

事業活動により発生する廃棄物の3R

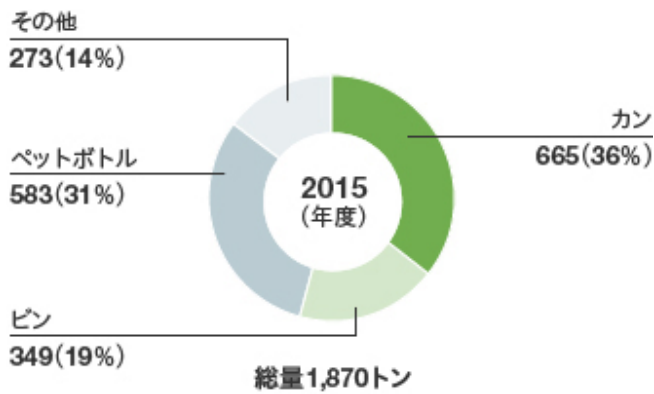
SA・PAで発生するゴミの3Rを進めています

当社グループでは、お客さまにゴミの分別のご協力をいただくとともに、よりきめ細かな分別を実施し、SA・PAにおけるゴミの3Rを推進しています。

再資源化可能なゴミはリサイクル工場に運搬し、資源の有効利用に貢献しています。2015年度は、SA・PAで発生したゴミ6,240トンのうち約30%にあたる1,870トンを再資源化しました。

今後もお客さまに引き続きゴミの分別にご協力いただきながら、ゴミの削減・再資源化に取り組んでいきます。

▼SA・PAのゴミ再資源化を図った廃棄物の内訳（単位：トン）



道路設備のリサイクルを進めています

不要となったトンネル設備（ジェットファン [🔗](#)・送風機・集塵機装置）を回収し、分解・整備（オーバーホール [🔗](#)）して、新設が必要な箇所にて再使用しています。

▼オーバーホール前後のジェットファン



オーバーホール後



オーバーホール前

大型・特殊車両の再利用を促進しています

当社グループでは、高速道路での使用には耐えられず更新時期を迎えた除雪車などの大型・特殊車両について、解体処分をせず一般競争入札で売却することで、資源の有効利用を図っています。売却された車両は再整備のうえ、国内の一般道や海外で再利用されます。

2015年度は標識車や散水車、除雪車など31台を売却しました。今後も車両の再利用を推進し、資源の有効利用を図っていきます。



除雪車

水のリユース

水をリサイクル・リユースしています

SA・PAのトイレにおいて、洗面・手洗いなどの雑排水を再生処理し、便器洗浄水に再利用しています。2015年度末までに計25カ所のSA・PAで整備が完了しました。

今後も水のリサイクル・リユースに取り組んでいきます。

環境に配慮した調達

公共工事についても方針を定めてグリーン調達に取り組んでいます

当社では、環境省の「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に準じて、[グリーン調達](#) の基本方針を定めています。

事務用品は、2006年度にグリーン調達率100%を達成し、2015年度も継続達成しています。公共工事に関しては、2015年度は対象とした66品目のうち、37品目についてグリーン調達しました。

引き続き、事務用品については環境省の方針に準拠するとともに、公共工事については、当社設計要領との整合性を確認したうえで、グリーン調達の方針に基づく調達を実施していきます。

自然と共生する社会の推進

動物侵入防止柵を設置するなど、野生動植物や自然環境の保全対策を反映させた道路整備を進めています。また、沿道地域の静穏な生活環境を守るため、[遮音壁](#) の新設・改良などを推進しています。

エコロード

2つの軸を定め、エコロードを推進しています

エコロードの推進にあたっては、道路による自然環境への影響を緩和する「マイナスの低減」、道路空間を利用して自然環境を創出する「プラスの付加」という2つの軸を定め、さまざまな対策に取り組んでいます。

マイナスの低減

1. 回避：保全対象部分を避けて路線を選定
2. 低減（最小化・均衡）：自然に及ぼす影響を最小化
3. 低減（修復・再生）：[のり面](#) や表土の緑化等
4. 代償：近隣に同様の生息・生育環境を整備

プラスの付加

道路のり面や環境施設帯、SAを活用し、緑化や水辺整備によって動植物の生育環境を創出


生物多様性の保全

道路建設による自然の消失を最小限に抑えるため、建設前後にさまざまな対策を実施しています

当社グループでは、建設事業ごとに工事着手前に自然環境の調査を実施し、学識経験者を交えた委員会等で最適な自然環境の保全対策を検討しています。必要に応じて構造変更による隣接湿地の保存や希少植物の移植などを実施し、自然環境に及ぼす影響の最小化や[生物多様性](#) の保全に努めています。

また、建設後においても、環境の経年変化や保全措置の効果を把握するためモニタリングし、適切な管理を行うことで、自然環境保全の質的向上にも努めています。

「地域性苗木」を育成・植栽し、生物多様性の保全に配慮しています

自然環境が豊かな地域で道路を建設する場合は、その地域に自生する樹木の種子を採取して育てた「地域性苗木」を高速道路ののり面  に植樹しています。地域性苗木は、地域の遺伝子を持つことから、「遺伝子の保全・種子の保全・生態系の保全」という生物多様性の保全に寄与できると考えています。

2015年度末までに約8.4万本の地域性苗木を植栽しており、今後も、建設工事が進む新名神高速道路などで積極的に取り組んでいきます。



地域性苗木の植樹

野生動物の事故防止


動物侵入防止柵の設置に取り組んでいます

高速道路に野生動物などが侵入すると、動物が車にひかれる危険があるばかりでなく、動物を避けようとしたドライバーが交通事故に巻き込まれる恐れがあります。

そこで、当社では、動物の道路への侵入防止柵を設置しています。また、ドライバーへの注意喚起を促すための標識設置などの対策も講じています。

沿道環境の保全

道路交通による騒音の低減に努めています

当社グループでは、騒音の緩和を道路事業者の重要な責任のひとつと捉え、沿道地域の土地の利用状況などを踏まえながら、 の増設やかさ上げによる遮音壁の改良などに努めています。

2015年度は、新たに開通した区間を中心に、1kmで遮音壁の設置工事を実施し、当社グループ管内の設置延長は、延べ1,043kmとなりました。また、遮音壁のかさ上げや取り換えなどの改良工事も実施しています。今後も、必要に応じて遮音壁の設置に努めていきます。

吉野川的环境保全

専門家や地域の方々の意見を取り入れ、吉野川的环境保全に取り組んでいます

四国横断自動車道の整備区間である徳島県の一級河川・吉野川の河口周辺は、干潟が広がる汽水域[□]となっています。このエリアには、絶滅危惧種を含む多種多様な希少生物が生息・生育しており、「東アジア・オーストラリア地域シギ・チドリ類重要生息地ネットワーク」でも渡り鳥の中継地として国際的に重要な湿地に挙げられるなど、生物多様性[□]が高度に確保された地域として知られていません。

そこで、当社では2013年8月、動植物・生態系・橋梁の専門家で構成する「吉野川渡河部の環境保全に関する検討会」を設置し、2015年度末までに6回開催してきました。

地域住民の皆さまからのご意見もいただきながら議論を進め、環境保全に配慮した橋梁形式の採用、工事中の対策および環境モニタリング調査の実施を決定し、その決定に基づき、2014年9月から環境モニタリング調査を開始するとともに、地域住民の皆さまが観察した生物生息情報もいただきながら、吉野川渡河部の環境についての議論を進めているところです。

また、2016年2月より、橋梁下部工3基の工事に着手しました。

今後も、工事の影響を注視しつつ、環境モニタリング調査計画のブラッシュアップなどを行い、専門家の意見を聞きながら、地域の方々とともに吉野川渡河部の環境保全と高速道路事業の両立に向け、全力で取り組んでまいります。