2023
環境行動計画

令和５年３月

いつも近くに
名古屋高速

はじめに

近年、世界規模で熱波や大雨、干ばつなど極端な気象現象が各地で発生するようになりました。国内でも台風や集中豪雨の発生により、甚大な災害につながる例が増加しており、気候変動の影響は我々の身近な問題として認識されています。また、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）では、「人為起源の気候変動は、世界中の全ての地域で、多くの気象及び気候の極端現象に既に影響を及ぼしている。」「気候システムの多くの変化は、地球温暖化の進行に直接関係して拡大する。」と報告されています。

2015 年 11 月～12 月にフランスのパリで開催された国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）においては、2020 年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際的な枠組みとして、「パリ協定」が採択されました。その中で地球温暖化による世界全体の平均気温の上昇を産業革命以前に比べて 2℃より十分下回る水準に抑えるとともに、1.5℃に抑える努力を追求することに言及しており、気候変動対策の重要性が世界各国で共有され、対応が進められています。

日本政府としてもパリ協定に批准し、翌年 2016 年に温室効果ガスの削減目標を掲げましたが、これをさらに進める形で 2020 年 10 月に「温室効果ガスの排出を 2050 年までに実質ゼロにする」、いわゆる 2050 年カーボンニュートラルを宣言し、そのための中間目標として 2030 年の目標値も示されました。カーボンニュートラルを世界レベルで達成するという趨勢を受けて、政府関係機関、国内自治体、民間企業等の「カーボンニュートラル」に向けた動きが活発化し加速しています。

一方、名古屋高速道路は 1 日に約 27 万台（2022 年度日平均交通量）のお客様にご利用いただき、名古屋都市圏の経済の発展を支える重要な役割を担い、かつ交通の円滑化を通じて環境負荷軽減にも寄与しているところですが、上記のような社会の状況を鑑み、昨年作成した中期経営計画（2022-2024）を受けて、公社としてさらに貢献していくための方針を「環境行動計画」として取りまとめました。

我々は、経営理念『いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速道路を目指します』に基づき定めた環境理念のもと、「環境行動計画」に示す施策を着実に取り組むことで脱炭素社会の実現に向けて貢献してまいります。

2023 年 3 月

名古屋高速道路公社理事長

新開　輝夫

目 次

第１章　基本的事項

（１）計画策定の背景 1
（２）環境理念 2
（３）計画の位置付け 2
（４）計画期間 2
（５）目標の設定 3
（６）施策の分類 4
（７）現状と課題 5
１）省エネルギー化の推進 5
２）循環型社会の実現 5
３）周辺環境の保全 6
４）環境技術の積極的な導入 6

第２章　目標達成のための施策

（１）施策の方向性 7
（２）分野別の取り組み 8
１）省エネルギー化の推進 8
２）循環型社会の実現 11
３）周辺環境の保全 12
４）環境技術の積極的な導入 14
（３）組織及び職員の取り組み 15
１）エコオフィス活動の推進 15
２）公用車利用時等の環境配慮 16
３）省エネルギー及び再生可能エネルギー設備の導入 17
４）グリーン購入の推進 17
５）職員の環境意識の醸成 17
（４）ロードマップ 18

第３章　計画の推進体制と進行管理

（１）推進体制 19
（２）進行管理 19

（参考）本計画に関連するＳＤＧｓの目標 20

第1章 基本的事項

（1）計画策定の背景

近年、地球温暖化による気候変動が、人々の生活、自然環境、社会、経済にも重大な問題を引き起こしており、気候変動に具体的な対策が求められるなど、地球環境を取り巻く状況は大きく変化しており、国・自治体・事業者において様々な取り組みが進められています。

政府の動向

国では、2011 年 3 月の東日本大震災を受けて、再生可能エネルギーの拡大等の取り組みを推進しています。2015 年 12 月に採択された国際的な枠組みである「パリ協定」では、各国の取り組みを強化することとされました。日本では、この動向を踏まえ、「地球温暖化対策計画」を策定し、計画に基づいた取り組みが進められてきました。2020 年 10 月には、国として 2050 年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロ（カーボンニュートラル）にすることが宣言され、2021 年 4 月には 2050 年目標と整合的で野心的な目標として、2030 年度の温室効果ガス排出量 46%削減（2013 年度比）を目指すことが新たに表明されました。そして、この目標を達成するために、2021 年 10 月に「地球温暖化対策計画」が改訂され、カーボンニュートラル実現に向けた取り組みを着実に推進していくことが示されました（図 1. 1）。

愛知県の動向

愛知県では、国の目標と整合を図る形で、県が既に策定してきた「あいち地球温暖化防止戦略 2030」を改定し、「カーボンニュートラルあいち」の実現に向けて施策・取り組みを強力に推進していくこととされています。

名古屋市の動向

名古屋市においても、「低炭素都市なごや戦略第 2 次実行計画」や「名古屋市役所環境行動計画 2030」、「第 4 次環境基本計画」（2021 年 9 月）をもとに、新たな削減目標の達成に向けて取り組みが進められています。

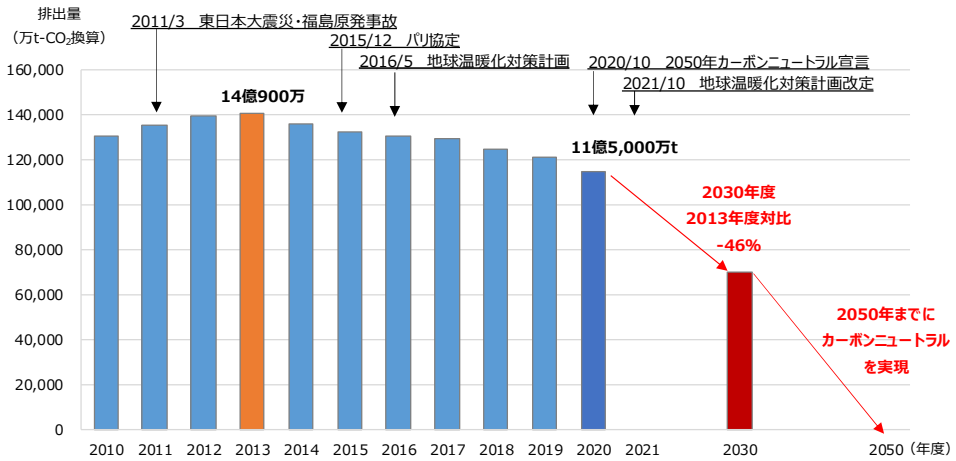


図 1.1 日本の温室効果ガス排出量の推移と削減目標

事業者としての責任

このように名古屋高速道路公社（以下「公社」）を取り巻く周囲の動向も気候変動対策推進の機運が高まっていますが、これらの問題は地球規模にわたるものであり、解決に向けて行動を起こすことは持続可能な社会を実現する SDGs に掲げられた 17 のゴールの達成につながります。さらに、昨今の企業経営では、ESG に配慮した企業に対して投資を行う「ESG 投資」が重要視されており、その中の E（環境）への取り組みを推進することが事業を効率的に運営する上で必要となってきています。

公社においても国の考え方を基本に高速道路事業に関わる CO_2 排出量の削減を目指し、道路事業者として脱炭素社会に向けて貢献していきます。

（2）環境理念

公社が持続可能な社会の実現に向けた取り組みとともに、従来から実施している３R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進による循環型社会の実現および、騒音や大気環境の改善等の高速道路の周辺環境の保全を継続していくために、公社経営理念『いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速道路を目指します』に基づき、環境分野における公社の姿勢を「環境理念」として設定しました。（図 1. 2）

（3）計画の位置付け

「名古屋高速環境行動計画」（以下「本計画」）は、環境理念を具現化し、かつ、国の施策である「2050 年カーボンニュートラルの実現」に追随し、国の考えに基づき設定した目標値を達成するために策定しました。中期経営計画（2022～2024）において本計画の策定を位置付け、初年度の 2022 年度に策定完了、以後施策を推進することとしています。（図 1. 2）

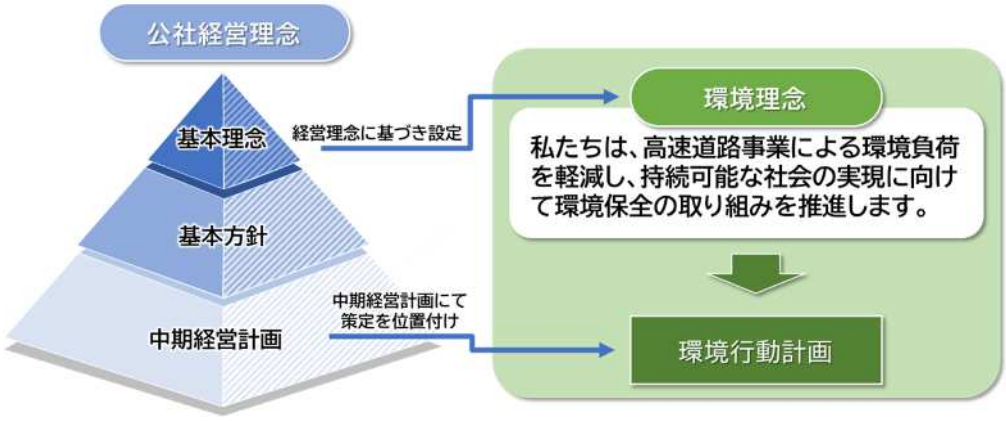


図 1.2　計画の位置づけ

（4）計画期間

国においてはカーボンニュートラルの実現に向けて、中期目標として 2030 年度目標（2013 年度比 46%削減）を設定しています。この考えに基づき、本計画は、2050 年カーボンニュートラルの実現を見据えた 2030 年度を目標とし、計画期間を 2023 年度から 2030 年度としました。

【計画期間】	2023 年度（令和 5 年度）　～　2030 年度（令和 12 年度）

（5）目標の設定

名古屋高速道路を利用する自動車交通などの社会活動および道路の維持管理等から CO_2 が排出されるため、その削減目標を設定しました。

公社事業による CO_2 排出量

2018 年度に公社の事業に関連して排出した CO_2 は約 20 万 t です。その CO_2 排出量のうち、約 95%は高速道路を走行する自動車交通によるものであり、残りの約 5%は道路の維持管理等の事業活動（以下「事業活動」）によるものです。そして、事業活動による排出量のうち、9 割以上は道路照明等の電力由来のものとなっています。(図 1. 3)

図 1.3　公社の事業に関連する CO_2 排出量の内訳
（2018 年度実績）

公社事業活動での CO_2 の削減目標

本計画では、事業者としての努力により削減可能な事業活動に伴う CO_2 排出量の削減に取り組んでまいります。CO_2 排出量の削減目標値は国の考え方を参考に設定しました。基準年度を 2018 年度として、2030 年度の事業活動による CO_2 排出量を 2018 年度比 39%削減（2013 年度比 46%削減に相当）することを目指します。（図 1. 4）

また、2030 年度以降は、本計画の取り組みの継続・強化に加え、新技術等を活用した対策により、CO_2 排出量の削減を進め、残る排出量については、「排出量取引制度」や「カーボンオフセット」の取り組み検討によりカーボンニュートラルの実現を目指していきます。

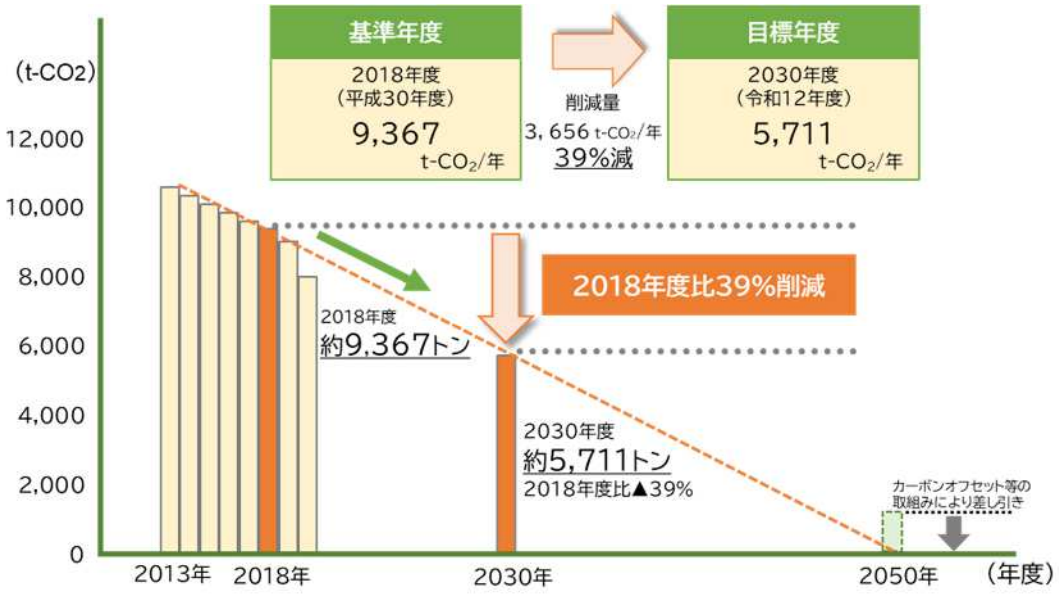


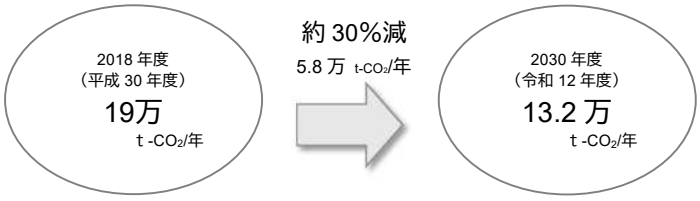
図 1.4　CO_2 削減イメージ

名古屋高速道路の自動車交通による CO_2 排出量について【参考】

2021 年度の国の地球温暖化対策計画※では運輸部門での 2030 年度の CO_2 削減見込みが示されており、そのうち高速道路利用の自動車交通に関係する対策は「次世代自動車の普及、燃費改善等」や「道路交通流対策」、「トラック輸送の効率化」等によるものとされています。

公社は交通インフラの事業者として、対距離料金制や都心へのアクセス向上の取り組み等により、これまで以上に高速道路の利用促進を図り、ネットワーク機能を最大限に発揮することにより社会全体でのCO_2 排出量の削減に貢献します。

＜名古屋高速道路をご利用頂く自動車からの CO_2 排出量の変化(試算)＞



名古屋高速道路を走行する自動車に対し国が示した「次世代自動車の普及、燃費改善等」、「道路交通流対策」、「トラック輸送の効率化」等の対策効果が見込まれるとした場合の試算です。2018 年度比で約 30%（約 5.8 万 t-CO_2）削減が見込まれます。

※地球温暖化対策計画（R3.10.22 閣議決定）

（6）施策の分類

計画策定にあたっては、施策を 4 つの分野に整理しました。（図 1. 5）

省エネルギー化の推進

消費するエネルギーの削減は CO_2 削減に直結することから、省エネルギー化を推進していきます。

循環型社会の実現

３Ｒを推進し、循環型社会の実現に貢献していきます。

周辺環境の保全

都市の良好な環境を維持・改善するため、名古屋高速道路周辺の環境保全に努めます。

環境技術の積極的な導入

事業者として、環境技術・ICT 技術の積極的な導入検討・実証を行っていきます。

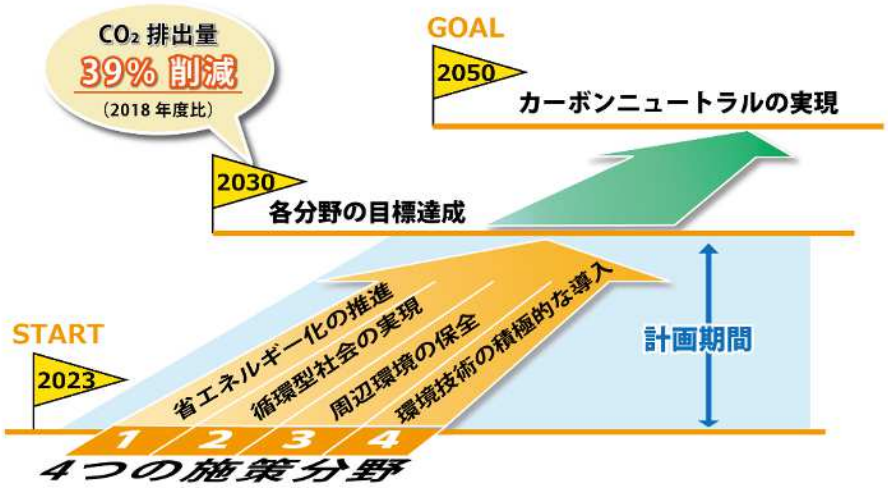


図 1.5　計画期間とカーボンニュートラル達成までのイメージ

（7）現状と課題

目標の達成に向けて効果的に施策を実施していくために、施策分野ごとにこれまでの公社の取り組み内容と今後取り組むべき事項について焦点を絞って整理しました。

1）省エネルギー化の推進

現　状

■名古屋高速道路の事業全体に関わる CO_2 排出量のうち、事業活動による排出量は全体の 4.7%の割合を占めています。

■事業活動による CO_2 排出量の内訳は電力由来が 9 割以上を占めています。

■公社ではこれまで、道路照明等の LED 化、黄金ビルの省エネルギー化を行うなど、事業活動によるエネルギー使用量の削減を推進してきました。

■また、3 ヵ所の料金所（楠、大山川、黒川）に太陽光発電を導入し、再生可能エネルギーの利用を推進してきました。

＜料金所に設置した太陽光発電＞

今後取り組む事項

■事業活動において使用するエネルギー由来の CO_2 排出量を削減する必要があります。

■高速道路事業者として、自動車からの CO_2 排出量削減に向けた動向等を注視しながら、関係機関への協力等を通じて、高速道路を走行する車両の CO_2 削減に貢献する必要があります。

2）循環型社会の実現

現　状

■公社事業から年間 14,593t の廃棄物（うち 49.8t は事務活動由来）が発生しており、そのうち、98%のリサイクルを実施しています。

■取り組みの一つとして、高速道路上に設置した横断幕再利用のワークショップを実施しています。

■物品調達では文具類を中心にグリーン調達を実施しています。

＜横断幕を再利用した
ネームホルダー＞

今後取り組む事項

■高速道路関連工事における建設副産物・廃棄物の発生抑制及びリサイクル率の向上により、廃棄物排出量を削減する必要があります。

■引き続き、工事及び事務用品の調達におけるグリーン購入調達の実施など、使用する製品に関する環境負荷低減のための取り組みが必要です。

3）周辺環境の保全

現　状

■沿道へ伝わる騒音の低減を図るため、高速道路を走行する車両により生じる騒音を遮蔽または吸音することのできる設備（遮音壁、低騒音舗装、高架裏面吸音板）を導入しています。

■都市高速道路事業者として、良好な都市環境の形成に寄与するため、公社では、緑橋換気所の壁面や船見料金所の屋上を緑化し、都市の緑を増やすことに貢献しています。

■生態系への配慮として、道路照明の光が名古屋城の外堀に生息するヒメボタルへ届かないように施設設計をしています。

＜緑橋換気所（壁面緑化）＞

今後取り組む事項

■大気・騒音を引き続き監視し、良好な沿道環境を維持する必要があります。

■都市の生態系に配慮した事業を実施するとともに、さらに良好な環境づくりのために緑化を推進する必要があります。

4）環境技術の積極的な導入

現　状

■世の中の動向として、路面舗装型太陽光発電や CO_2 吸収コンクリート等の環境に関する新技術の研究開発が推進されています。

■また、ICT（情報通信技術）の普及による維持管理や交通管理の高度化が注目されているほか、ICT 施工の現場への導入が進んでおり、ICT 技術を活用した省エネ化・省人化が期待されています。

■公社では、ホームページを通して公社のニーズに適合する土木施工に関する新技術の募集を実施していますが、これまで、CO_2 排出量の削減や周辺環境保全の観点からの募集はしていません。

今後取り組む事項

■環境に関する最先端の技術募集や最新技術を用いた実証、ICT 技術の導入等を検討し、更なる環境負荷低減に貢献する必要があります。

第2章　目標達成のための施策

（1）施策の方向性

取り組む施策については、実施時期によって区分けしています。既に取り組んでおり目標達成に向けて継続して実施していく施策、あるいは検討後に比較的早期に実施可能な施策を「ステップ 1」、本計画の策定を機に新たに検討から始め、2050 年カーボンニュートラルに寄与する施策を「ステップ 2」としました。さらにそれぞれ「省エネルギー化の推進」、「循環型社会の実現」、「周辺環境の保全」、「環境技術の積極的な導入」の 4 つの分野について以下の方向性に沿って実施していきます。

＜実施時期＞

ステップ 1	・既に取り組みを始めており、継続することで目標年次に効果を期待する施策 ・比較的早期に実施可能な施策
ステップ 2	・国の方針と整合を図り、2050 年カーボンニュートラル実現に向けて、今後新たに検討を進めていく施策

＜分野別施策の方向性＞

施策分野	施策の方向性
省エネルギー化の推進	あらゆる施設・設備の省エネルギー化による カーボンニュートラルへの挑戦
循環型社会の実現	徹底した３Ｒの推進と資源の有効活用による 循環型社会の構築
周辺環境の保全	沿道環境対策と自然共生による良好な都市環境の創造
環境技術の積極的な導入	効果的に環境負荷低減を図るための最新の 環境技術・ICT 技術等の導入

（2）分野別の取り組み

1）省エネルギー化の推進

公社における電気等のエネルギー使用量の削減、クリーンエネルギー自動車の利用等、高速道路の維持管理等における省エネルギーの推進を行うとともに、太陽光発電の導入等による再生可能エネルギーの利活用を図ります。また、名古屋高速道路を利用する自動車からの CO_2 排出量削減を推進するため、エコドライブの啓発を行います。

＜主な施策と目標値＞

施策	指標	現状値 （2021 年度）	目標値 （2030 年度）
道路照明の LED への転換推進	道路照明の LED 転換率	39.3%	100%
庁舎の省エネルギー化	庁舎の電気使用量	2,992 千 kWh	2,145 千 kWh
道路管理用車両等の次世代自動車への転換	次世代自動車導入数	3 台	28 台

① 道路照明の LED への転換推進［ステップ 1］

名古屋高速道路では、都市高速道路を安全、快適に走行して頂くために高架部及びトンネル・半地下部に連続照明を採用しています。従来、道路照明にはナトリウム灯が採用されてきましたが、消費電力が少ない LED 照明を採用することで、使用電力の省エネルギー化を推進していきます。

具体的には、高速道路上の道路照明をナトリウム灯から LED へ転換していくことにより、省エネの効果が見込まれ、1 基あたり 96kg-CO_2／年の削減が期待されます。なお、LED は長寿命であることから、灯具入替等の維持管理の負担も削減できます。

＜トンネル内の LED 照明＞

② 庁舎の省エネルギー化［ステップ 1・2］

「ビルの省エネルギーガイドブック 2022」※によれば、オフィスビルは空調・換気と照明がエネルギー消費量の多くを占めているとされています。そのため、照明の LED 化や空調の高効率化が有効なエネルギー削減策となります。

公社では、黄金ビルの照明を LED 化するなどの省エネルギー化を進めています。今後は、公社が管理している庁舎等の建物改修のタイミングに合わせて、省エネルギー設備の導入等による建物の省エネ化を検討します。

※：一般財団法人 省エネルギーセンター

③ 道路管理用車両等の次世代自動車への転換［ステップ 1］

従来のガソリン車よりも CO_2 排出量が少ない次世代自動車として、FCV・EV・PHV・HV といった電動車及び燃焼効率が高い軽油を燃料とするクリーンディーゼル車の普及が進んでいます。また、FCV・EV・PHV は車両からの電力供給が可能であり、災害時の非常用電源としても活用でき、導入することによって防災力の向上につながります。

最新車両の動向を踏まえ、現在使用している道路管理用車両等の仕様を満たすものについては、次世代自動車の導入を推進します。

④ 道路施設（トンネル換気・料金所・道路標識）の省エネルギー化推進［ステップ 2］

高速道路上の設備は、道路照明以外にもトンネルの換気設備や料金所等の施設でエネルギーを消費しています。これらの設備について機器の入替や運用方法の見直しによる省エネルギー化の可能性を検討します。

また、既に一部導入されている超高輝度反射シートを使用した道路標識は標識を明るく保つための外部照明が不要となります。今後これを標準とし広く採用することで、省エネルギー化を推進します。

＜超高輝度反射標識板＞

⑤ 太陽光発電の導入検討［ステップ 1・2］

＜太陽光発電（大山川料金所）＞

CO_2 排出量を削減するためには、発電時に CO_2 を排出しない再生可能エネルギーから作られた電気を利用することが有効です。

名古屋高速道路沿道において導入可能な再生可能エネルギーとして、太陽光発電があります。そのため、公社が保有している施設や管理地における太陽光発電の導入可能性を調査・検討します。太陽光発電の導入により、設置面積 $10m^2$ あたり 0.3t-CO_2／年の削減が期待されます。

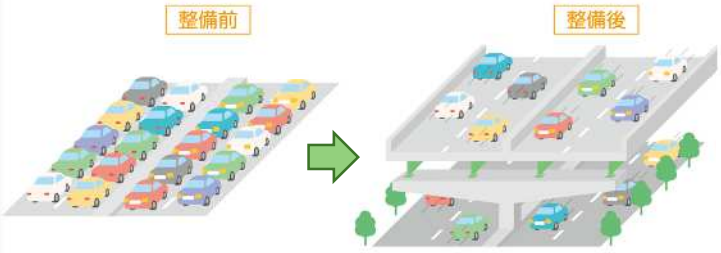
⑥ 環境負荷の小さい電力契約［ステップ 1］

公社の事業活動による CO_2 排出量の約 9 割が電力使用によるものです。そのため、再生可能エネルギー等の環境負荷の小さい電力を使用することは、CO_2 排出量を削減するために有効です。

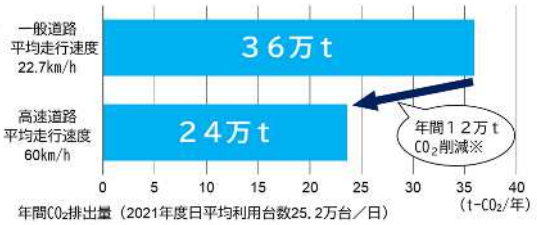
今後、公社で使用する電力を環境負荷が小さいものとするための電力需給契約の仕組みを検討します。

⑦ 高速道路ネットワークの充実と交通マネジメントの推進［ステップ 1］

高速道路ネットワークの整備により、一般道を走行していた車両が高速道路に転換することで、一般道の渋滞緩和、自動車交通の走行速度上昇が見込まれ、社会全体の CO_2 排出量が削減されます。さらに、高速道路の適切な交通運用や道路交通情報提供の充実等により適切に交通マネジメントを行い、ネットワーク機能を最大限に発揮することで、CO_2 排出量削減に努めます。



＜整備効果イメージと CO_2 排出量＞



※名古屋高速道路を平均走行速度 60km/h で走行した場合、全て一般道路を走行した場合に比べ、年間で約 12 万 t の CO_2 が削減されると推定されます。（2021 年度交通量及び H27 年度道路交通センサスデータによる試算）

⑧ 次世代自動車の普及に対応した環境づくり［ステップ 2］

カーボンニュートラル実現に向けて、政府の 2030 年の次世代自動車（FCV・EV・PHV・HV・クリーンディーゼル）の普及目標は 50～70%とされており、公社としては次世代自動車の普及状況に応じた将来的な課題等に対応していく必要があると考えております。

将来取り組むべき施策の一例として、高速道路近傍の EV 充電器等を利用しやすくする方策※が示されています。今後これら周囲の動向に注視し対応を検討していきます。

※：R5.2.3 高速道路 SA・PA における利便性向上の方向性　中間とりまとめ （独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構）

⑨ 高速道路を利用されるお客様への啓発活動［ステップ 1］

高速道路を走行する車両から排出される CO_2 を抑制するために、ホームページや高速道路上の看板・情報表示板等を通して、エコドライブ推進のための啓発を行います。

⑩ カーボンニュートラルに取り組む企業の評価方法の検討［ステップ 2］

高速道路の建設・維持管理等の工事を行う際に発生する CO_2 は、公社が直接排出するものではありませんが、公社の事業活動に関連していることから、排出抑制のための仕組みを検討します。

工事の入札時にカーボンニュートラルに取り組んでいる企業を評価する仕組みや工事成績評定にカーボンニュートラルへ取り組んだ企業を評価する仕組みを構築することで、工事の施工に係る CO_2 発生量を抑制するとともに、カーボンニュートラルに関連した最新技術等の導入についても推進します。

2）循環型社会の実現

高速道路の建設・維持管理時に発生する建設副産物を始めとする廃棄物の発生を抑制し、その再使用、再資源化に努めます。また、上記以外の企業活動における３Ｒ活動を広く実践するとともに、環境に配慮した製品・資材などの調達を推進します。

＜主な施策と目標値＞

施策	指標	現状値（2021 年度）	目標値（2030 年度）
建設副産物の再利用の推進	高速道路の工事により発生する廃棄物のリサイクル率	98%	100%
事業活動由来の発生材の再利用の推進	公社の事務活動による廃棄物発生量	17.7t	14.8t
リデュースの推進	紙使用量	11,142kg	10,785kg
グリーン購入の推進	グリーン購入による製品の調達率（一括購入分）	71%	100%

① 建設副産物の再利用の推進［ステップ 1］

「建設副産物」とは、建設工事に伴い副次的に発生した、「建設発生土」、「コンクリート塊」、「アスファルト・コンクリート塊」、「建設発生木材」、「建設汚泥」、「紙くず」、「金属くず」、等をいいます。工事における建設副産物の再資源化率を把握し、再資源化率を高く維持することで、資源循環の取り組みを進めていきます。

② 事業活動由来の発生材の再利用の推進［ステップ 1］

日頃、名古屋高速道路を維持管理する中で発生する廃棄物（発生材）について再利用を進めます。

高速道路では交通規制を伴う工事の予告や交通安全啓発などに横断幕を活用していますが、使用済みとなったたくさんの横断幕の廃棄について“資源の循環”という観点から問題意識を持っていました。

そこで、ターポリン素材で耐久性がある横断幕の特性を生かし、アップサイクルバックなどを製作するなどの取り組みを進めています。また、使用済みの横断幕からネームホルダーを製作するワークショップなどを開催し、一般の参加者へ資源の循環に関する普及啓発も行っています。

＜リサイクル横断幕ワークショップ＞

③ リデュースの推進［ステップ 1］

公社の事業活動により発生する廃棄物量を抑制するために、調達する消耗品量の見直しやペーパーレス化により紙の使用量を削減します。また、プラスチック製品から発生するごみは、海の生態系に甚大な影響を及ぼしており、海洋プラスチック問題として地球規模での問題となっています。公社では、本計画期間中にプラスチックごみ削減のための方針を定め、事務、啓発物品等で使用するプラスチック製品の削減等の取り組みを推進していきます。

④ グリーン購入の推進［ステップ 1］

３Ｒの取り組みを推進してもなお、新たに製品やサービスを購入する必要があります。新たな製品・サービスの購入においては、環境負荷ができるだけ小さい製品を環境負荷の低減に努める事業者から優先して購入すること（グリーン購入）が重要です。

社内で使用する紙類・文具類や工事で使用する資材等の調達の際、可能な限りグリーン購入を実施します。

3）周辺環境の保全

名古屋高速道路沿道における生活環境や自然環境への負荷を減らし、沿道環境の保全と改善に引き続き取り組みます。また、緑化の推進等により緑のある都市づくりに寄与します。

＜主な施策と目標値＞

施策	指標	現状値 （2021 年度）	目標値 （2030 年度）
大気環境対策の推進	エコドライブ啓発活動	実施中	継続実施
騒音・振動対策の推進	低騒音舗装の敷設率	86.1%	100%
騒音・振動対策の推進	遮音壁の設置	必要箇所に設置	新規事業区間への設置

① 大気環境対策の推進［ステップ 1］

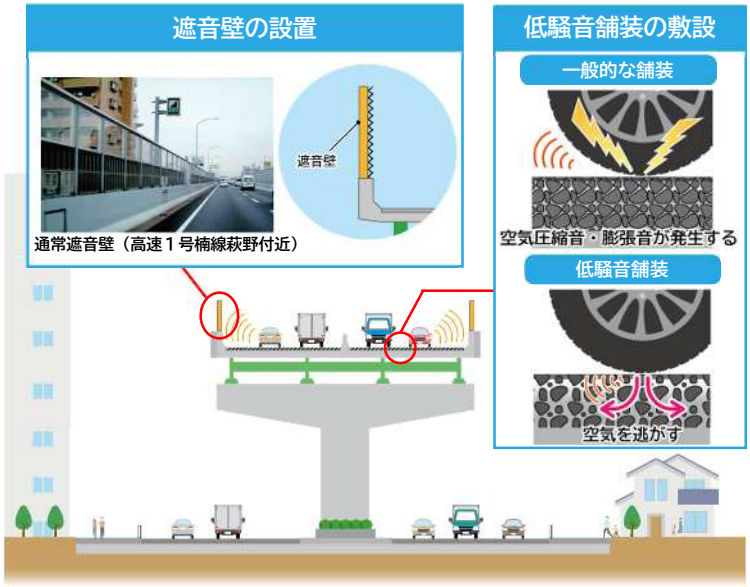
高速道路を走行する車両から排出される大気汚染物質を抑制するために、ホームページ、ラジオ広報、高速道路上の看板・情報表示板等を通して、エコドライブ推進のための啓発を行います。

また、環境負荷の小さい次世代自動車に関係する周囲の動向に注視しながら、次世代自動車の普及に対応した環境づくりに貢献していきます。

＜エコドライブ啓発用のチラシ＞

② 騒音・振動対策の推進［ステップ 1］

公社では、騒音・振動対策として、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設、高架裏面吸音板の設置とそれらの適切な維持管理に努めてきました。今後新たに整備する出入口や連絡路にも適切に環境保全対策を実施するとともに、周辺環境の把握及び維持管理を継続し、騒音・振動の発生を抑制します。



＜周辺環境保全の取り組み＞

③ 建物・料金所等の緑化［ステップ 1］

＜屋上緑化（船見料金所）＞

建物や料金所の屋上、公社管理地を活用した緑化を推進・継続し、良好な景観形成に貢献していきます。また、緑化を実施することでヒートアイランド現象の抑制や建物内部の気温上昇を抑制するといった効果があります。

④ 生物多様性に配慮した緑化の推進［ステップ 1］

名古屋市では「都心の生きもの復活事業」として、都心において事業者・市民団体等との協働により、生物多様性に配慮した緑化等を進め、生態系の回復を図るとともに、生物多様性の大切さを伝える場を創出する取り組みを進めています。公社は従来から名古屋城外堀に生息するヒメボタルの保護の目的で道路照明にパイプ照明を採用するなど、自然環境の保全に取り組んできており、生物多様性に配慮した緑化についても名古屋市と連携して進めていきます。

＜パイプ照明（中区丸の内付近）＞

4）環境技術の積極的な導入

最新の環境技術等の導入を図ることで、環境負荷を低減するとともに、社会に先進技術が普及することに貢献します。

カーボンニュートラル社会の実現に貢献するためには、環境負荷の低減に寄与する環境技術の導入が不可欠であり、道路事業に合った様々な最新技術の導入検討を推進していきます。

＜主な施策と目標＞

施策	指標	現状 （2021 年度）	目標 （2030 年度）
ホームページでの技術提案募集を通じた環境技術の採用	環境技術の導入	未実施	実施

① 環境技術の導入検討と試行［ステップ 2］

道路に適用可能な環境負荷の小さい技術、環境負荷の低減に寄与する技術の研究・開発が進められています。こうした技術が社会に普及していくためには、技術適用の場が必要です。

公社では、最新の技術情報を収集するとともに、導入可能なものについては積極的に導入していきます。また、企業から最新の技術を提供する機会として、ホームページでの技術提案募集を行います。また超高輝度反射シートを使用した標識など、既に一部に導入されている技術についても標準化し設置箇所を拡大していきます。

② 工事現場における ICT 技術の導入検討［ステップ 2］

工事現場において、ICT 建設機械（施工機械の作業装置を自動制御する技術やオペレーターの操作を補助する技術）を活用することにより、施工の安全性及び効率化をもたらし、建設機械から排出される CO_2 排出量を削減することができます。国土交通省では、2016 年度から建設生産プロセスにおいて ICT 等を活用する i-Construction に取り組んでおり、ICT 技術の普及が進んでいます。また、愛知県においても、ICT 技術を活用した工事を普及するための取り組みが進められています。

このような周囲の動向に注視し、公社においても、高速道路の建設や維持管理等の工事に ICT 技術の導入を促進する仕組みを検討し、工事施工に伴う CO_2 排出量の削減に努めます。

（3）組織及び職員の取り組み

事業活動に伴い発生する CO_2 排出量の削減を始めとする環境負荷低減を図っていくためには社内各部署の横断的な取り組みと職員一人一人の環境意識の向上が不可欠であり、その上で削減に向けての取り組みを着実に実践していく必要があります。そこで、職員自らが率先してできる取り組み事項の方針を定め、その方針に基づき、各職場での自主的な取り組みを推進していきます。

1）エコオフィス活動の推進

社内での活動等で消費するエネルギーを削減するため、全ての職員が実施を心掛ける取り組みです。

【電気使用量の削減】

執務室での取り組み
・ 事務室等の空調設定温度は、暖房温度20度、冷房温度28度を目安とする。 ・ カーテンやブラインドを効率的に活用し、冷暖房効率を高める。 ・ 昼休みや残業時の不要照明は消灯する。 ・ 会議室、給湯室及びトイレなどを使用しない時は消灯する。 ・ 終業時、最後に退室する者は、必ず消灯を行う。
OA機器の取り組み
・ 周辺照度に合わせてディスプレイ輝度を下げる。 ・ プリンタ及びコピー機の節電設定を徹底する。 ・ コピー終了後、プリンタ及びコピー機は節電モードに戻す。
働き方など
・ 2UP3DOWN運動に努め、エレベーターの使用を控える。 ・ ノー残業デーを徹底する。

【コピー用紙使用量の削減】

コピー機の利用
・ 両面コピーや両面印刷を徹底する。 ・ 毎月のコピー用紙購入枚数及び使用枚数を把握し管理する。 ・ ミスコピーを防ぐため、コピー前に原稿内容、サイズ、枚数の確認を徹底する。 ・ 必要に応じて、集約機能を活用する。 ・ コピーの使用前及び使用後にはリセットボタンを押して、ミスコピーを防ぐ。
会議等での工夫
・ 会議資料等の部数、ページ数及び予備部数は必要最小限にする。 ・ 会議運営の効率化を図るため、プロジェクター等を活用する。 ・ 社内会議は原則ペーパーレス化する。
その他の工夫
・ 使用済み用紙の裏紙利用や使用済み封筒の再利用をする。 ・ 送付状の簡素化に努める。 ・ 社内メールや共有フォルダを活用し、ペーパーレス化を推進する。 ・ 可能な限り資料の共有化を図り、個人での使用や保管を控える。

【一般廃棄物排出量の削減】

大事に使う
・ 備品などは良好な管理を行うことで、長期使用を心掛ける。 ・ 事務用品などの在庫管理を徹底する。 ・ 使い捨て製品の使用や購入を抑制する。 ・ プリンタからの印刷の際には濃度を薄めに設定し、省資源を図る。
ごみにしない
・ 紙コップやペットボトル等の使い捨て容器等を避け、マイカップやマイボトルを使用する。
再利用する
・ バインダーやファイルは再利用する。
リサイクルする
・ リサイクルボックスを活用し、オフィス古紙の再資源化を徹底する。 ・ びん、缶、ペットボトルは専用の回収箱等へ返却することを徹底する。

2）公用車利用時等の環境配慮

公用車の利用時及び調達時などに、全ての職員が実施を心掛ける取り組みです。

【エコドライブの徹底】

運転の工夫
・ ふんわりアクセル「e-スタート」でやさしい発進をする。 ・ 車間距離にゆとりをもって、加減速の少ない運転（定速走行）をする。 ・ 早めのアクセルオフとエンジンブレーキを活用する。 ・ エアコンの使用を控えめにする。 ・ 無用なアイドリングをやめる。
自動車の使い方
・ 燃費を把握し、エコドライブ推進に活用する。 ・ 渋滞を避け、余裕をもって出発する。 ・ タイヤの空気圧をこまめにチェックし、出発前に点検する。 ・ 不要な荷物は積まずに走行する。 ・ 駐車場所に注意し、交通渋滞を招かないように配慮する。

【自転車・公共交通機関等の利用】

自動車の利用を減らす
・ 近距離での移動は、徒歩や自転車を利用する。 ・ 可能な限り、公共交通機関を利用する。

【環境に配慮した自動車の使用】

自動車の低炭素化
・ 電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車、クリーンディーゼル車などを導入し、低炭素化を推進する。

3）省エネルギー及び再生可能エネルギー設備の導入

施設の運用管理において、エネルギーを効率的に利用すること、設備の改修時に配慮することなど、全ての施設で実施する取り組みです。

【施設管理における環境配慮】

利用者への啓発
・職員の省エネに関する活動を促進するため、掲示方法や情報伝達方法の工夫を行う。 ・庁内一斉消灯等のイベントを実施する。
設備の運転管理
・水圧調整及び節水機器を導入・活用する。 ・こまめに館内の温度チェックをし、効率的にエアコンを運転する。 ・エアコンのフィルターを定期的に清掃する。 ・エネルギー使用量の監視と制御を行うエネルギー管理システム（BEMS等）の導入を推進する。

【省エネルギー設備の導入】

省エネ・再エネ設備の導入
・施設の照明は全てLED化する。 ・施設のエネルギー消費を削減するため、施設改修時に実施可能な省エネ対策を検討する。 ・公社施設・管理地への太陽光発電の導入について調査・検討する。
みどりの導入
・施設や管理地で緑化を推進する。 ・みどりのカーテンを設置し、冷房の抑制に努める。

4）グリーン購入の推進

物品の調達や建設等の工事において、計画的に実施する取り組みです。必要に応じて、施設の計画や設計にも反映させます。

【グリーン購入の推進】

グリーン購入
・環境ラベリング対象商品など、環境に配慮した物品の調達を推進する。 ・製品やサービス調達時に、環境負荷低減を図る契約方法を検討する。 ・再生可能エネルギー由来の電力調達を推進する。 ・調達数量の把握・管理を行い、調達状況を適宜見直す。

5）職員の環境意識の醸成

環境に関する取り組みを持続的に実施していくために、職員一人ひとりの環境に関する基礎的な知識の習得及び環境問題に対する意識を向上させる取り組みです。

【環境意識の醸成】

環境意識の醸成
・社内広報等を活用して、環境に関する啓発を行う。 ・環境に関する職員研修を実施する。 ・庁内一斉消灯等のイベントを実施する。

（4）ロードマップ

CO_2 排出量の削減目標を達成するための分野別の取り組み内容を以下のロードマップに示します。

	～2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2050年
省エネルギー化の推進	①道路照明のLEDへの転換推進					
		②庁舎の省エネルギー化				
	③道路管理用車両等の次世代自動車への転換					
		④道路施設の省エネルギー化推進				
		⑤太陽光発電の導入検討				
		⑥環境負荷の小さい電力契約				
	⑦高速道路ネットワークの充実と交通マネジメントの推進					
		⑧次世代自動車の普及に対応した環境づくり				
	⑨高速道路を利用されるお客様への啓発活動					
		⑩カーボンニュートラルに取り組む企業の評価方法の検討				
循環型社会の実現	①建設副産物の再利用の推進					
	②事業活動由来の発生材の再利用の推進					
	③リデュースの推進					
	④グリーン購入の推進					
周辺環境の保全	①大気環境対策の推進					
	②騒音・振動対策の推進					
	③建物・料金所等の緑化					
	④生物多様性に配慮した緑化の推進					
環境技術の積極的な導入		①環境技術の導入検討と試行				
		②工事現場におけるICT技術の導入検討				

※従来から取り組んでいる施策を含みます。

図 2.1　脱炭素実現に向けたロードマップ

第3章　計画の推進体制と進行管理

（1）推進体制

本計画では、環境マネジメント会議を設け、各施策の担当者が施策の進捗、課題等の情報共有を行い、全社的に連携を図ります。

（2）進行管理

本計画の進行管理については、各部署が施策の計画・実施を行い、環境マネジメント会議により定期的な点検・評価を行いながら、着実に取り組みを推進します。取り組みの実施状況を環境マネジメント会議において検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、公社が持続的に事業を経営していくためには、公社の事業と深く関わりのある名古屋高速道路のお客様、沿道の皆様、地域社会との良好な関係を築いていくことが重要と考えます。そのため、計画の進捗状況及び公社が実施している環境に関する取り組みについて、ホームページ等をとおして、積極的に発信し、理解を得られるよう努めます。

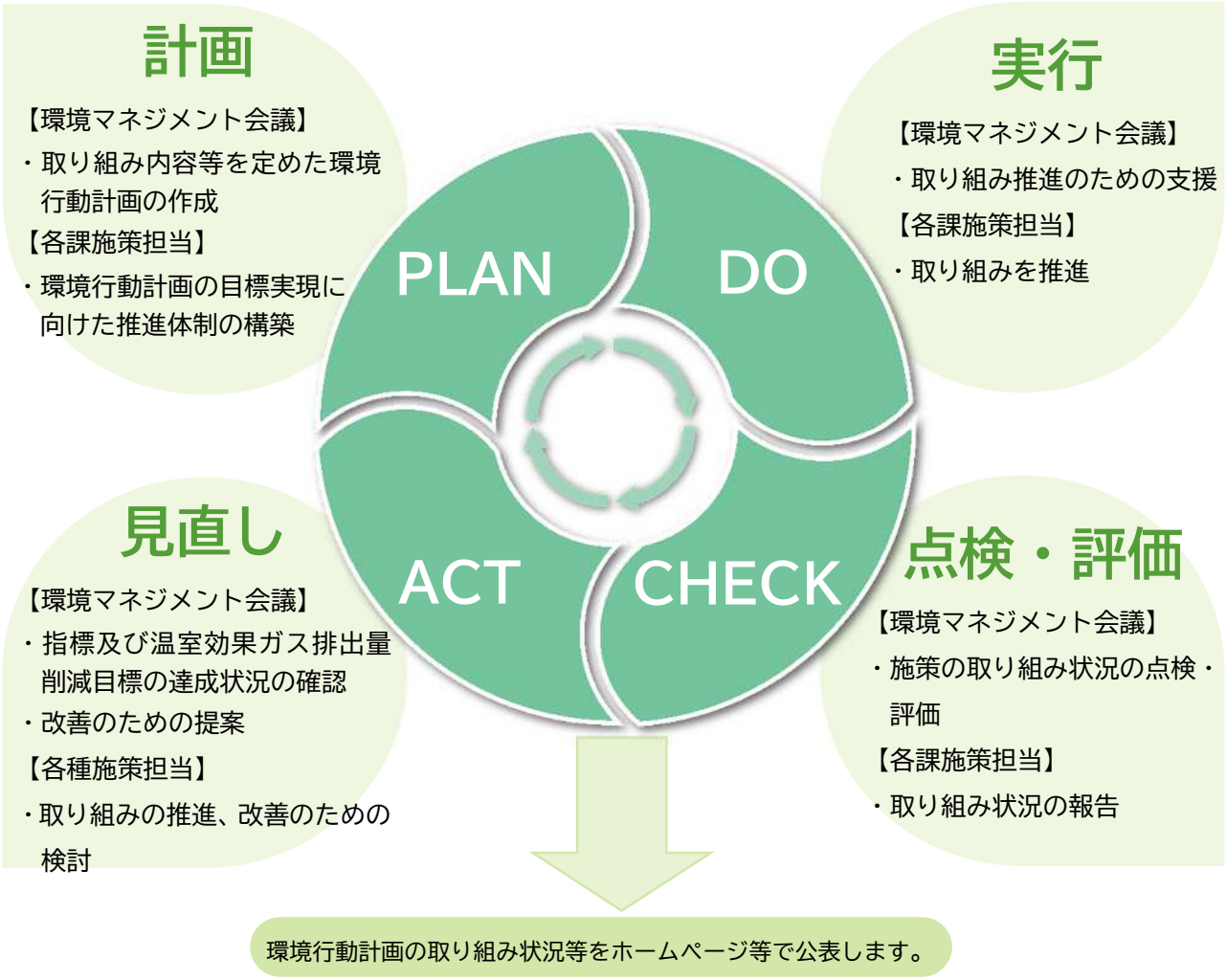


図 3.1　計画の推進体制と進行管理

(参考)本計画に関連する SDGs の目標

本計画に基づき、取り組みを実施することで、以下に示す SDGs の 10 のゴールの達成にも貢献していきます。

関連する SDGs の主な目標	
すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。	**つくる責任つかう責任** 持続可能な生産消費形態を確保する。
質の高い教育をみんなに すべての人々に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。	**気候変動に具体的な対策を** 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
エネルギーをみんなにそしてクリーンに すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。	**海の豊かさを守ろう** 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。	**陸の豊かさも守ろう** 陸域生態系の保護・回復・持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靭(レジリエント)で持続可能な都市及び人間住居を実現する。	**パートナーシップで目標を達成しよう** 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。

施策の分野	分野別の取り組み
1　省エネルギー化の推進	① 庁舎の省エネルギー化 ② 道路照明の LED への転換推進 ③ 公用車の次世代自動車への転換 ④ 道路施設（トンネル換気・料金所・道路標識）の省エネルギー化推進 ⑤ 太陽光発電の導入検討 ⑥ 環境負荷の小さい電力契約 ⑦ 高速道路ネットワークの充実と交通マネジメントの推進 ⑧ 次世代自動車の普及に対応した環境づくり ⑨ 高速道路を利用されるお客様への啓発活動 ⑩ カーボンニュートラルに取り組む企業の評価方法の検討
2　循環型社会の実現	① 建設副産物の再利用の推進 ② 事業活動由来の発生材の再利用の推進 ③ リデュースの推進 ④ グリーン購入の推進
3　周辺環境の保全	① 大気環境対策の推進 ② 騒音・振動対策の推進 ③ 建物・料金所等の緑化 ④ 生物多様性に配慮した緑化の推進
4　環境技術の積極的な導入	① 環境技術の導入検討と試行 ② 工事現場における ICT 技術の導入検討

名古屋高速道路公社環境行動計画
令和 5 年 3 月策定

経営企画部環境対策課
〒460-0008 名古屋市中区栄一丁目 8-16
TEL ： 052-222-8405
FAX ： 052-222-8418
E-mail： kankyotaisakuka@nagoya-expressway.or.jp

いつも近くに
名古屋高速