

阪神高速グループ 環境行動計画

当初 策定	2012年 6月
第1回改定	2016年11月
第2回改定	2023年 1月
第3回改定	2025年 1月
第4回改定	2026年 3月

1. 環境行動計画の概要

阪神高速グループでは、環境ポリシー(基本理念・環境行動の方針)のもと、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、社員一人ひとりが意識を高め、豊かで住みよい社会を次世代に引き継ぐために、「阪神高速グループ環境行動計画」(以下「環境行動計画」といいます。)を策定し、すべてのステークホルダーと連携し、地球環境共生・貢献企業として積極的に行動します。

環境行動計画は、

- (1) 脱炭素社会への挑戦
- (2) 循環型社会の形成
- (3) より良い都市環境の創造と共生
- (4) 環境啓発とコミュニケーション

からなる「4つの柱」に分類するとともに、「(1)脱炭素社会への挑戦」については、さらに

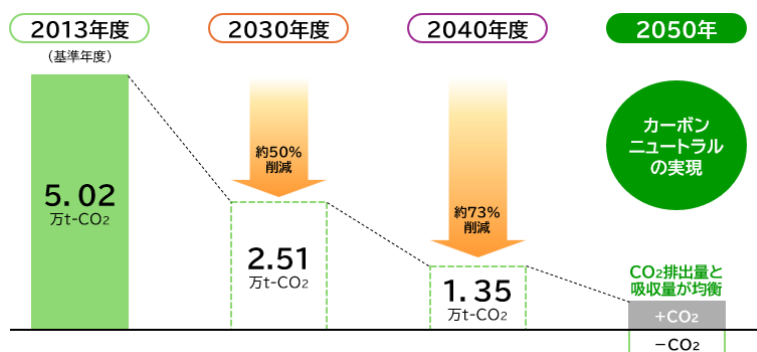
- 視点① より快適な高速道路サービスの提供(地域の自動車交通の円滑化)
- 視点② 社会インフラ企業としての自主努力(事業活動における脱炭素化)
- 視点③ 地域や社会との共創(地域や関係事業者との協働)

の「3つの視点」で捉えることで、総合的・包括的な取組を推進します。

なお、取組の推進に当たっては、阪神高速グループを構成する一人ひとりが、行動規範である「前向きな発想(私たちは、将来を的確に見通し、様々な可能性に積極的に挑戦します)」、「創意工夫(私たちは、自らの仕事に誇りと情熱を持ち、創意工夫と自己研鑽に励みます)」、さらには「コスト意識(私たちはコストと効果を十分に理解し、会社資産の有効・適切な活用を図ります)」を常に意識しながら、「グループの総合力」で課題解決に取り組みます。

これらの取組を通じ、阪神高速グループは、道路の管理・運用やオフィス活動(= Scope1 及び Scope2)により排出される温室効果ガス(CO₂)総排出量について、2013年度を基準として2030年度までに約 50%削減、2040年度までに約 73%削減を図り(注 1)、2050年カーボンニュートラル実現へ貢献することを目指します。

(図) 2050年に向けた目標



(1) 脱炭素社会への挑戦

① より快適な高速道路サービスの提供 (地域の自動車交通の円滑化)

当社グループは、これまで阪神高速道路のネットワーク整備や、自動車交通の円滑化により、地域全体の自動車交通から排出される温室効果ガスの抑制に貢献してきました。

今後さらに、阪神高速道路のネットワークの拡充・強化と、渋滞対策等による交通流の円滑化を推進し、シームレスな移動サービスのための交通マネジメントにも取り組むことで、地域全体の自動車交通から排出される温室効果ガスのさらなる削減に取り組みます。

② 社会インフラ企業としての自主努力 (事業活動における脱炭素化)

当社グループの事業活動の上流・下流も含めた CO₂排出量 (= サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量) においては、Scope1 は主に「業務用車両での燃料使用による排出」、Scope2 は「電力の使用による排出」、Scope3 は主に「建設・維持管理に投入される資材の製造や施工による排出」や「事業から出る廃棄物の輸送・処理に伴う排出」が該当します。

これらの排出源をターゲットとし、Scope1 及び Scope2 においては、電力等のエネルギー使用量のさらなる削減を徹底するとともに、再生可能エネルギーや脱炭素化電力の活用を検討を進めます。さらに Scope3 においては、ステークホルダーとの連携を強化しつつ、脱炭素化に寄与する建設資材や製品の開発・調達、新技術の活用等による構造物の長寿命化、ICT 施工の普及促進や革新的建設機械の導入拡大等を積極的に行い、事業活動から排出される温室効果ガスの削減に取り組みます。

(注 1) 基準年度である2013年度実績が不明な項目に関しては、現存する最も古い数値をもとに、2013年度(基準年度)のCO₂排出量を算定しています。また、2030年度および2040年度における CO₂総排出量の削減目標設定に当たっては、小売電気に係るCO₂排出係数が2030年度に0.0002500t-CO₂/kWh(電気事業低炭素社会協議会による)、2040年度に0.0000400t-CO₂/kWh(第7次エネルギー基本計画[2025年2月]による)を前提としています。

③ 地域や社会との共創（地域や関係事業者との協働）

次世代自動車普及のための環境整備に取り組むことにより、走行車両の燃費向上、走行車両から生じる温室効果ガスの低減・脱炭素化を図るほか、地域と連携した沿道での緑地整備や森づくり等を通じ、温室効果ガスの吸収源対策に取り組めます。

(2) 循環型社会の形成

リサイクルが発展・成長期から維持・安定期に入ってきていることを踏まえ、限りある資源を有効に活用し環境負荷を低減させるため、阪神高速道路の建設、管理・運用等の事業活動において、リサイクルの質の向上の観点から、より付加価値の高い再生材の利用方法に着目し、建設副産物を始めとする廃棄物の3R〔Reduce（発生抑制）・Reuse（再使用）・Recycle（再生利用）〕や物品のグリーン調達に取り組めます。

また、パーキングエリアでは、お客さまとともに廃棄物の削減に取り組めます。

(3) よりよい都市環境の創造と共生

阪神高速道路沿道の生活環境や自然環境の向上を目指し、沿道環境の保全と改善に取り組めます。また、都市環境と共生し魅力的な地域づくりに貢献できるよう、周辺地域と調和がとれ長期にわたって良好と感じていただける都市景観と道路空間の創造に取り組めます。

(4) 環境啓発とコミュニケーション

環境行動にかかるマネジメントを着実に実施し、社員の環境に関する意識の向上と、環境に高い配慮ができる人材育成のため、「サステナビリティ経営」の推進に重要な環境行動について、オフィスでの取組も含め社員への啓発活動を積極的に行います。

また、環境負荷低減効果を最大限に引き出すため、刊行物の発行、ホームページや環境イベント等を通じて環境情報を積極的に発信するなど、地域社会や行政、他事業者等のステークホルダーとコミュニケーションを図ります。

さらに、エコドライブの呼びかけ等を通じて、お客さまや地域の皆さまにも、自動車利用の効率化、省エネルギー化、脱炭素化への取組の輪を広げます。

2. 環境行動計画の主な取組

(1) 脱炭素社会への挑戦

① より快適な高速道路サービスの提供（地域の自動車交通の円滑化）

阪神高速道路のネットワークの拡充・強化と、渋滞対策等による交通流の円滑化をさらに推進し、シームレスな移動サービスのための交通マネジメントにも取り組むことで、地域全体の自動車交通から排出される温室効果ガスの削減に取り組みます。

(ア) 円滑な自動車交通の確保

- a) 一般道路も含めた地域の自動車交通の円滑化に寄与する、淀川左岸線（2期）及び延伸部、大阪湾岸道路西伸部並びに名神湾岸連絡線のネットワーク整備を推進します。
- b) 自動車交通の分散を図るため、渋滞を避ける利用のお願いや道路情報板、ETC2.0等を活用した道路交通情報の提供を積極的に行います。
- c) ボトルネック渋滞の発生箇所における車線運用の改良や既存設備の効果的な運用等による渋滞対策を推進します。
- d) 交通影響の低減を目的とした、工事の集約や工事時間の短縮、事故・故障車処理の迅速化を推進します。
- e) 安全・快適に走行するための看板・路面標示による注意喚起の改善や区画線の運用改善、お客さまへのきめ細かい情報提供等により、ハード・ソフト両面での交通安全対策を通じた事故削減に取り組みます。
- f) 混雑状況に応じた機動的な料金の導入等による交通の円滑化を検討します。

(イ) IT技術の活用・シームレスな移動サービスの提供

- a) お客さまのニーズや時代の変化に応え、パーソナライズされた安全・安心・快適なモビリティサービスの提供を目指し、プローブ情報と交通管制システムとの連携による情報提供、路車間通信を用いた安全走行支援、自動運転社会を見据えた車両制御のための情報支援に取り組みます。
- b) 都市部における MaaS の実現を見据え、渋滞等の緩和にもつながる最適な移動手段の組合せを導出し、お客さま一人ひとりに提案する技術開発を推進するとともに、関係団体等と連携し、スマートフォンなどの媒体を活用した移動関連サービスを提供します。

② 社会インフラ企業としての自主努力（事業活動における脱炭素化）

エネルギー使用量のさらなる削減を徹底するとともに、再生可能エネルギーや脱炭素化電力の活用の検討も進め、ステークホルダーとの連携を強化しつつ、工事における環境負荷低減の取組等を積極的に行うことで、事業活動から排出される温室効果ガスの削減に取り組めます。

(ア) 建設・維持管理工事における取組

- a) 燃費性能や省エネルギー性能の高い建設機械・設備・機器、革新的建設機械（電気、水素、バイオマスなど）等の導入・普及を促進します。
- b) 脱炭素化に寄与する建設機械の使用や建設資材・製品の調達、脱炭素の取組実績の工事発注における企業評価及び工事完成時に取組実施した工事に対し、工事成績評定への評価を実施します。

(イ) 道路の管理・運用における取組

- c) 道路照明のLED化については、順次LEDへの切替を進め、2030年度までに100%を目指します。
- d) 将来の次世代自動車の普及を見据えたトンネル換気設備の運用方法の見直し等、さらなる運転の効率化を検討します。
- e) 社屋や管理施設等の建物については、高い省エネルギー性能を満たした、環境に配慮した建物への転換を推進し、2030年度までに新築建築物の平均でZEB Ready相当となることを目指します。
- f) 太陽光発電設備については、設置可能な建築物（敷地を含む。）において2030年度までに50%、2040年度までに100%設置することを目指します。なお、ペロブスカイト太陽電池の活用については、社会実装の状況（生産体制や施工方法の確立、技術基準の整備等）等を勘案しながら検討します。
- g) 2030年度までに調達する電力の60%を再生可能エネルギー電力（グリーン電力証書、J-クレジット又は非化石証書等の購入による再生可能エネルギー由来の環境価値の活用を含む。）とすることを目指します。また、2040年度までに調達する電力の80%を脱炭素電源由来の電力とすることを目指します。なお、電力の調達に当たっては、安定供給が確実に図られることを最優先として、今後の電力市場やグリーン電力証書、J-クレジット又は非化石証書等の市場の動向、他の対策による温室効果ガスの排出削減状況等を注視しつつ、「1. 環境行動計画の概要」に掲げる脱炭素化目標達成に必要な範囲内で、再生可能エネルギー電力の調達量を検討します。

(ウ) 社用車に関する取組

- a) 代替可能な社用車については、2030年度までに全て電動車（HV・EV・PHV・FCV）へ転換することを目指します。また、導入済電動車についても、車両入替の時期等を勘案しながら、より環境にやさしい電動車への転換（マイルドHVからストロングHVなど）を推進します。
- b) 現時点では代替可能な電動車がない場合であっても、新たな技術が実装され代替可能となった場合には車両入替の時期等を勘案しながら、電動車への転換を推進します。
- c) 社用車については、引き続き効率的利用等を図るとともに、使用実態等に応じた台数の見直しを検討します。

(エ) オフィスでの取組

- a) 社屋等の建築物照明のLED化については、新築・改築時にLED照明を標準設置するとともに、既存照明についても費用の平準化を図りつつ順次LEDへの切替を進め、2030年度までに概成を目指します。
- b) 調光システムによる適切な照度調整や適正な温度設定による空調設備の運転等により電力使用量の抑制を推進します。
- c) 再生可能エネルギー電力の調達が可能となる建築物（賃貸ビルを含む。）については、電力使用の実態、調達コスト等を勘案しながら再生可能エネルギー電力への転換を推進します。

(オ) 業務の変革

AIなど最新のデジタル技術等を活用し、道路の維持管理の高度化・効率化、運用体制の強化や構造物の長寿命化対策を推進します。

(カ) 新技術の開発

- a) 脱炭素化に資する技術（中温化舗装、低炭素コンクリート等）や循環型社会の形成に資する技術（鋼床版疲労損傷対策技術、コンクリート構造物の長寿命化に関する技術、再生舗装材料など）については、当社による試験施工の成果等を踏まえながら、導入に向けた取組を推進します。
- b) ペロブスカイト太陽電池については、社会実装の状況（生産体制や施工方法の確立、技術基準の整備等）等を勘案しながら研究開発に取り組み、高速道路環境下における導入に向けた取組を推進します。

③ 地域や社会との共創（地域や関係事業者との協働）

次世代自動車普及のための環境整備に取り組むことで、走行車両の燃費向上、走行車両から生じる温室効果ガスの低減・脱炭素化を図るほか、地域と連携した沿道での緑地整備や森づくり等を通じ、温室効果ガスの吸収源対策に取り組みます。

(ア) 次世代自動車の普及促進

- a) 高速道路上の有人PAに設置した電気自動車用急速充電器の高出力化等を推進します。
- b) 高速道路を走行する電気自動車への無線給電の実現に向けた研究を行います。
- c) 電動車の普及状況等を勘案しながら、高架下等に整備された駐車場における電気自動車の充電ニーズを踏まえた対策を検討します。

(イ) 地域との協働によるCO₂吸収の取組

環境省による「自然共生サイト」に認定された尼崎の森中央緑地において、「阪神高速グループの森づくり活動」を展開し、地域の生物多様性に配慮した自然再興（ネイチャーポジティブ）の取組を推進します。

(2) 循環型社会の形成

① 循環経済（サーキュラーエコノミー）実現に向けた3R+リニューアブルの推進

(ア) 高速道路リニューアルプロジェクトの着実な推進

高速道路リニューアルプロジェクトの着実な推進を通じ、既存ストックを活用しながら良質なインフラへの更新を推進します。

(イ) 廃棄物の発生抑制（リデュース）の取組推進

企業活動におけるペーパーレス化や備品の長期使用、パーキングエリアにおける廃棄物の分別回収やフードロスの削減（災害用備蓄食の寄付、手前どり呼びかけ及び期限間近の商品の割引販売等）等を通じ、廃棄物の発生抑制（リデュース）の取組を推進します。

(ウ) 廃棄物の再使用（リユース）の取組推進

現場発生材の別工事での再使用等、環境に配慮した資材の調達等を通じ、廃棄物の再使用の推進（リユース）の取組を推進します。

(エ) 廃棄物の再生利用（リサイクル）の取組推進

「横断幕再生プロジェクト」を通じた廃棄予定横断幕の有効活用、建設副産物の再生資源としての排出・利用等を通じ、廃棄物の再生利用（リサイクル）の取組を推進します。

(オ) 再生可能（リニューアブル）の取組推進

工事における環境負荷軽減工法・新技術の活用や事業活動における再生材の活用、再生可能エネルギー電力の調達、太陽光発電設備の整備などを通じ、再生可能（リニューア

ブル) の取組を推進します。

② 環境に配慮した製品・資材等の調達（グリーン調達）の推進

工事用資材や企業活動において使用する物品やサービスについて、グリーン購入法に適合した特定調達物品等の調達を推進します。

(3)より良い都市環境の創造と共生

① 沿道環境の保全

(ア) 大気汚染対策

国道43号及び阪神高速3号神戸線沿道の大气環境改善のため、阪神高速5号湾岸線の利用を誘導する環境ロードプライシングを継続して実施します。

(イ) 道路交通騒音・振動等対策

今後も沿道環境改善のために、必要な箇所への環境施設帯や遮音壁の整備を進めるほか、新技術や新工法による騒音・振動対策についても検討し実施します。

(ウ) 都市緑化の推進

新規路線建設時において、都市空間に潤いをもたらす緑化を推進します。

(エ) 周辺整備事業との連携

沿道環境の保全、都市環境の改善や潤いのあるまちづくりのため、周辺整備事業との連携を推進します。

② 自然再興（ネイチャーポジティブ）の推進

(ア) 新規路線建設時において、先住性生物の保護のための適切な措置の検討を推進します。

(イ) 環境省による「自然共生サイト」に認定された尼崎の森中央緑地において、「阪神高速グループの森づくり活動」を展開し、地域の生物多様性に配慮した自然再興（ネイチャーポジティブ）の取組を推進します。

③ 良好な都市景観と道路空間の創造

(ア) 地域の景観に関する計画や周辺環境等を把握し、維持管理とも両立した構造物の景観について検討します。

(イ) 地域の賑わい創出と活性化への貢献として、橋梁等の構造物のライトアップによる夜間景観の形成に地域と連携して取り組みます。

(4)環境啓発とコミュニケーション

① 環境マネジメントの推進

社内に設置する環境マネジメント体制を通じ、環境行動計画に基づく施策を全社横断的に推進します。

② 社員の環境に関する意識の向上

社員研修の実施、環境イベントや「阪神高速グループの森（尼崎中央緑地）」の育成管理活動への社員の参加等を通じ、社員の環境行動意識の向上に取り組みます。

③ 環境コミュニケーションの実施

(ア) 環境行動に関する広報の実施

各種媒体やイベント等を通じて、当社グループの環境に関する取組や環境実績を発信します。

(イ) エコドライブの推進

各種媒体やイベント等を通じて、阪神高速道路をご利用になるお客さまへのエコドライブの実践の呼びかけ等を行います。

(ウ) 地域や社会との共創を通じた地球環境保全への貢献

- a) 外部団体との連携・協働により、環境貢献ボランティア活動等を推進し、地域や社会全体の地球環境保全ならびに持続的発展に貢献します。
- b) 阪神高速グループの技術力・ノウハウなどを活かした道路マネジメント・コンサルティング事業（ライフサイクルコストを考慮した維持管理手法の積極提案）や不動産事業（賃貸住宅のZEH化の検討）等を通じ、地域や社会との共創を進め、社会全体のエネルギー・資源消費低減に貢献します。
- c) 「阪神高速 未来(あす)へのチャレンジプロジェクト」及び「阪神高速若手研究者助成」を通じ、環境課題に取り組む市民団体や若手研究者との連携の機会を創出します。

【参考】 阪神高速道路の脱炭素化推進に向けた主な取り組み（数値目標など）

《参考1》 [3](1)② 社会インフラ企業としての自主努力 関係 [阪神高速道路(株)単体]

（道路脱炭素化推進計画^(注2)・道路管理分野^(注3) 関係）

主な取組項目	整備指標			CO ₂ 排出削減量(2013年度比) (※5)	
	2013年度 実績 (基準年度)	2030年度 目標	2040年度 目標	2030年度 目標	2040年度 目標
(ア) 社用車の電動車化 (※1)	20%	100%	—	140t-CO ₂	140t-CO ₂
(イ) 道路照明のLED化	3%	100%	—	5,300t-CO ₂	5,300t-CO ₂
(ウ) 太陽光発電設備の整備 (※2)	23%	50%	100%	40t-CO ₂	70t-CO ₂
(エ) 調達する電力に占める再生可能 エネルギー電力の割合 (※3)	0%	60%	80%	16,400t-CO ₂	27,200t-CO ₂
【参考】道路管理分野における 削減目標 (※4)	—	—	—	21,300t-CO ₂	31,000t-CO ₂

- ※ 1 代替可能な車両がない場合を除くものとし、整備指標は代替可能な車両台数に占める割合を表しています。また、CO₂排出削減量には、台数の見直し等による削減効果を含みます。
- ※ 2 整備指標は、設置可能な建物・敷地等に占める割合とします。
- ※ 3 非化石証書の購入等環境価値の活用を含むものとします。
また、2040年度目標は脱炭素電源由来の電力が占める割合を表します。
- ※ 4 2013年度の道路管理分野にかかるCO₂排出量(42,512t-CO₂)をもとに算定した数字であり、(ア)～(エ)の合計ではありません。
- ※ 5 小売電力に係る排出係数は、直近実績値(0.0004150t-CO₂/kWh)を採用しています。

(注2) 正式名称は「阪神高速道路(株)道路脱炭素化推進計画」といい、阪神高速道路における脱炭素化を推進するため、2026年3月、阪神高速道路(株)が策定しました。阪神高速道路(株)単体を対象としており、「阪神高速グループ環境行動計画」の中から重点的に取り組む施策などをとりまとめたものとなっています。

(注3) 阪神高速道路(株)自らの事業活動によるCO₂排出を対象とした分野をいいます。

《参考2》 [3](1) ① より快適な高速道路サービスの提供 関係

③ 地域や社会との共創 関係

[阪神高速道路㈱単体]

 (道路脱炭素化推進計画・道路利用分野^(注4) 関係)

主な取組項目	整備指標(※6)		備考
	2018年度実績 (基準年度)	2028年度目標	
(7) 渋滞損失時間	997万台・時	2025年度と同等水準を維持	
(イ) PA設置の急速充電器の 高出力化等対応済箇所数	0カ所	4カ所	実施済 : 朝潮橋、泉大津[陸・海] 実施予定 : 中島

※ 6 基準年度とした2013年度実績の算出が困難なため、直近で算出可能な年度を基準年度としています。また、目標年度についても、現時点で設定可能な年度としています。

(注4) 阪神高速道路㈱自らの事業活動に関連する、他者のCO₂排出を対象とした分野のうち、阪神高速道路のご利用に関連する分野をいいます。

《参考3》 阪神高速道路の脱炭素化推進に向けたロードマップ [阪神高速道路(株)単体]

(道路脱炭素化推進計画 共通)

分野	取組内容	2026年度	2027年度	~2030年度	~2040年度
道路管理分野	社用車の電動化	車両更新に合わせ、代替可能な社用車の電動車への入替実施			代替可能になれば順次転換
	道路照明のLED化	耐用年数に応じて順次LEDへの切替を実施			(完了)
	太陽光発電の設置 (※既設4箇所除く)	順次設計・施工(5箇所)			順次設計・施工(8箇所)
	再生可能エネルギー電力調達	課題抽出・対応策検討		調達準備・調達開始	
道路整備分野 (注5)	省エネ性能の高い機械導入等	GX建設機械の認定機種の導入促進の検討・導入			開発状況に応じて導入拡大
	工事発注時の企業評価等の導入	カーボンニュートラルに関する取組実績の評価の継続			
	中温化舗装等の適用推進	低炭素材料の開発・導入促進			開発状況に応じて導入拡大
道路利用分野	ネットワーク整備推進	着実な事業の進捗			
	お客さまの行動変容を促す情報提供	積極的な道路交通情報の提供			
	渋滞対策の推進	各種渋滞対策の進捗			
	工事集約、事故等処理の迅速化	着実な工事集約、迅速な事故等処理			
	急速充電器の高出力化	機器更新に合わせ急速充電器の高出力化等に取り組む			
その他	イベント等を通じた情報発信	継続的な啓発・情報発信の実施			
	市民団体や若手研究者との連携・協働機会の提供	助成制度の展開			

(注5) 阪神高速道路(株)自らの事業活動に関連する、他者のCO₂排出を対象とした分野のうち、阪神高速道路の建設・維持管理工事に関連する分野をいいます。

《参考4》 道路管理分野にかかる 2013 年度(基準年度)のCO₂排出量 [阪神高速道路(株)単体]

(道路脱炭素化推進計画・道路管理分野 関係)

項目	2013年度(基準年度)のCO ₂ 排出量
a. 社用車	238t-CO ₂
b. 道路照明の電力消費	14,414t-CO ₂
c. 道路照明以外の道路設備・施設等の電力消費等	27,860t-CO ₂
計	42,512t-CO ₂