



# 2021年度 阪神高速グループの 主な取り組み

2021年6月29日  
阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長 吉田 光市

## 目次

1. 営業状況について
2. ネットワーク整備について
3. リニューアルプロジェクトについて

### <トピックス>

4. 安全・安心・快適への取組
5. デジタル技術の活用による  
新たな価値創造に向けた取組
6. 社会貢献活動等

# 1. 営業状況について

# 営業状況（2020年度）

2020年度	上期計	10月	11月	12月	1月	2月	3月	下期計	2020年度計
交通量 <sup>※</sup> （台/日） 〔前年同期比〕	610,500 〔84.8%〕	702,424 〔98.3%〕	668,630 〔91.3%〕	679,321 〔93.2%〕	592,874 〔88.1%〕	650,837 〔95.1%〕	717,681 〔108.4%〕	668,921 〔95.2%〕	639,630 〔89.9%〕
料金収入 <sup>※</sup> 【税抜】 （百万円） 〔前年同期比〕	77,000 〔84.9%〕	14,914 〔98.6%〕	13,564 〔91.3%〕	14,391 〔93.5%〕	12,607 〔87.9%〕	12,510 〔94.7%〕	15,188 〔108.1%〕	83,173 〔95.1%〕	160,173 〔89.9%〕

料金収入前年同期比について、税抜での比較であり、2月はうろ年による日数の影響を補正している  
また、前年2月よりコロナウイルス感染症による影響がみられ、料金収入の前々年同期比は2月89.9%、3月94.8%である

## 〔新型コロナウイルス感染症による影響〕

### 2020年10月以降の交通量・料金収入について

- ・緊急事態宣言が発令された2021年1月は対前年で1割強の減少
- ・その他の期間については、対前年比で1割未満の減少

### 【特異事象】

#### 2019年度

- 5月24日～6月3日 3号神戸線(湊川～京橋)でリニューアル工事により通行止め
- 6月27日～6月30日 G20 大阪サミットにより大規模交通規制
- 8月15日～8月16日 4号湾岸線・5号湾岸線の一部区間で台風10号の影響により一時通行止め
- 10月12日 4号湾岸線・5号湾岸線等の区間で台風19号の影響により一時通行止め
- 11月20日～11月30日 4号湾岸線リニューアル工事により通行止め

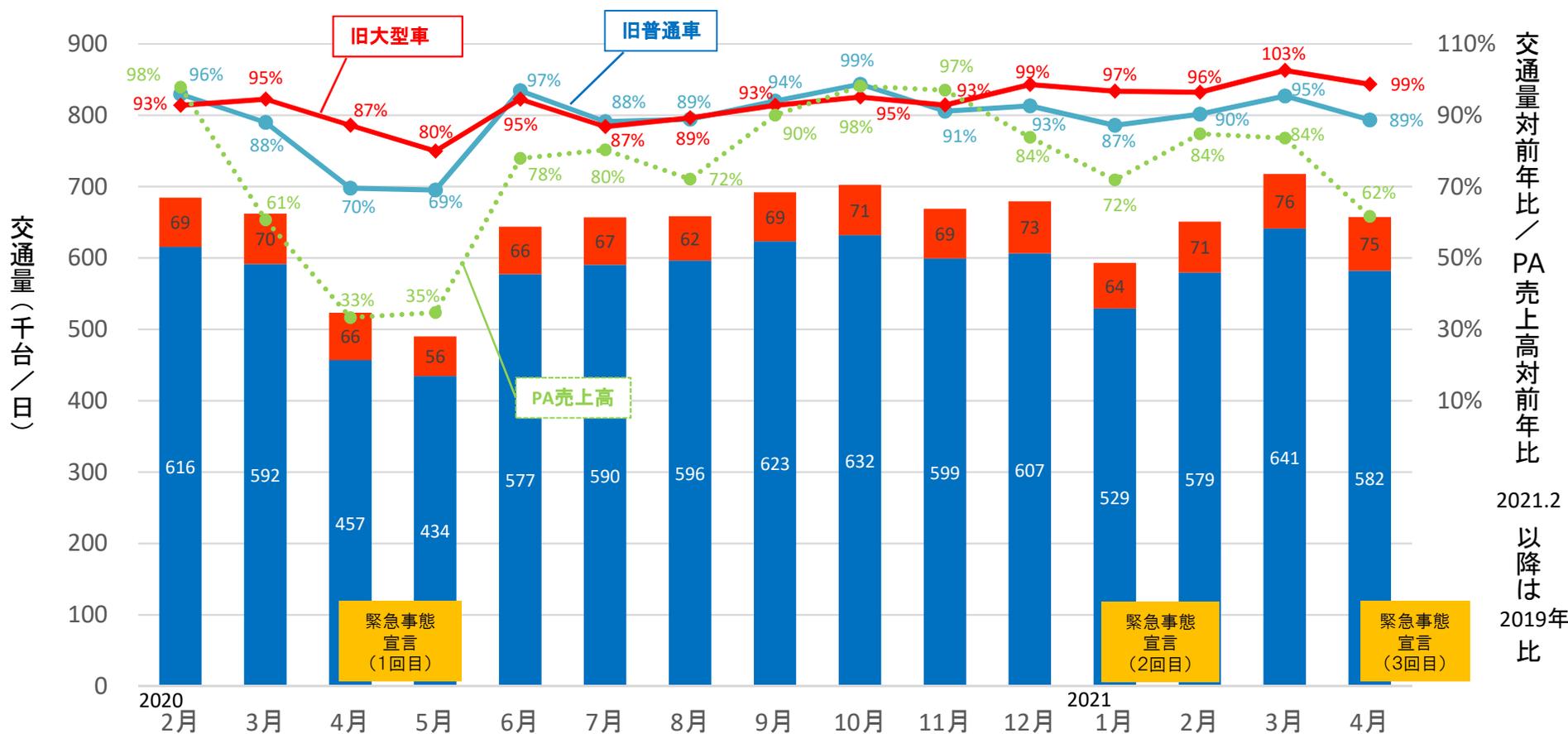
#### 2020年度

- 11月10日～11月20日 1号環状線（梅田～夕陽丘）でリニューアル工事により通行止め
- 11月10日～11月27日 12号守口線（南森町・扇町付近）でリニューアル工事により通行止め

※2020年3月29日以降は、6号大和川線（7.7km）開通後の実績

# 新型コロナウイルス感染症影響下における交通量等推移

- 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により交通量やPA売上高が減少
- 2回目の緊急事態宣言では、1回目ほどではないものの、交通量やPA売上高の減少が顕著
- 新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた期間においても旧大型車は旧普通車より落ち込みが小さい
- 前年並みに回復した2020年10月に着目し交通状況の分析を行った結果、新型コロナウイルス感染症の影響下における行動変容が窺える



2020年2月～2021年4月の交通量、交通量及びPA売上高※の対前年比の推移

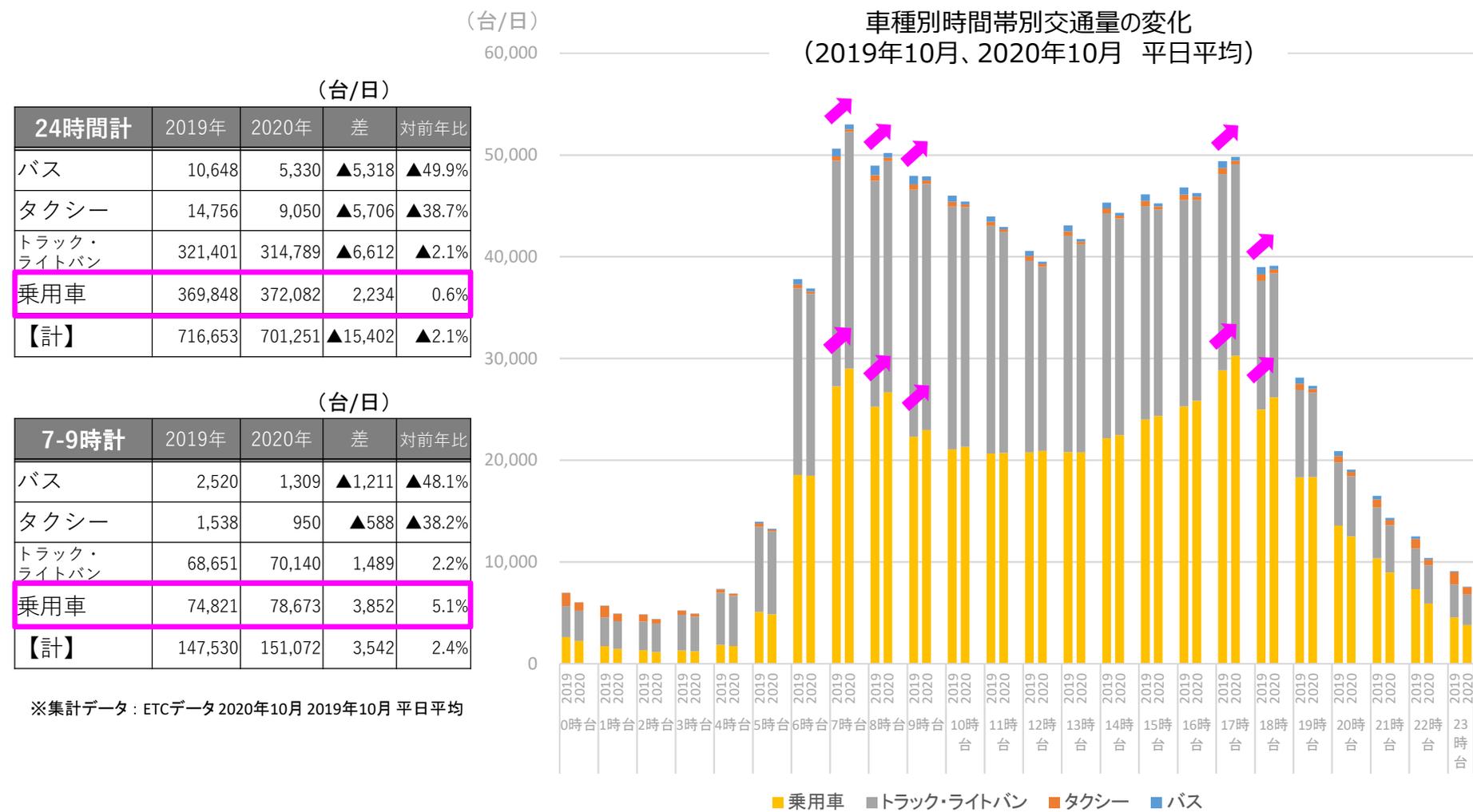
交通量 凡例 ■ 旧普通車:軽・二輪、普通車、中型車 ■ 旧大型車:大型車、特大型車

※ 店舗リニューアル工事に伴う店舗閉鎖期間  
 泉大津PA(陸側) : 2020.3.10～2020.6.9  
 中島PA : 2020.3.15～2020.4.30  
 京橋PA : 2021.4.1～2021.5.16

交通量対前年比 / PA売上高対前年比  
 2021.2以降は2019年比

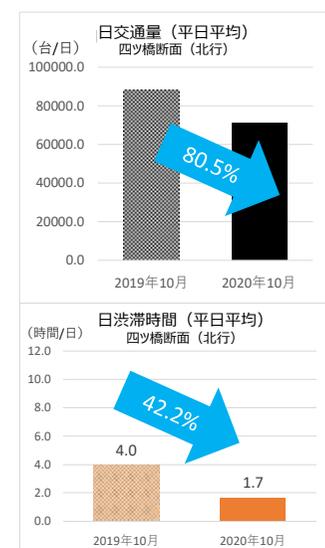
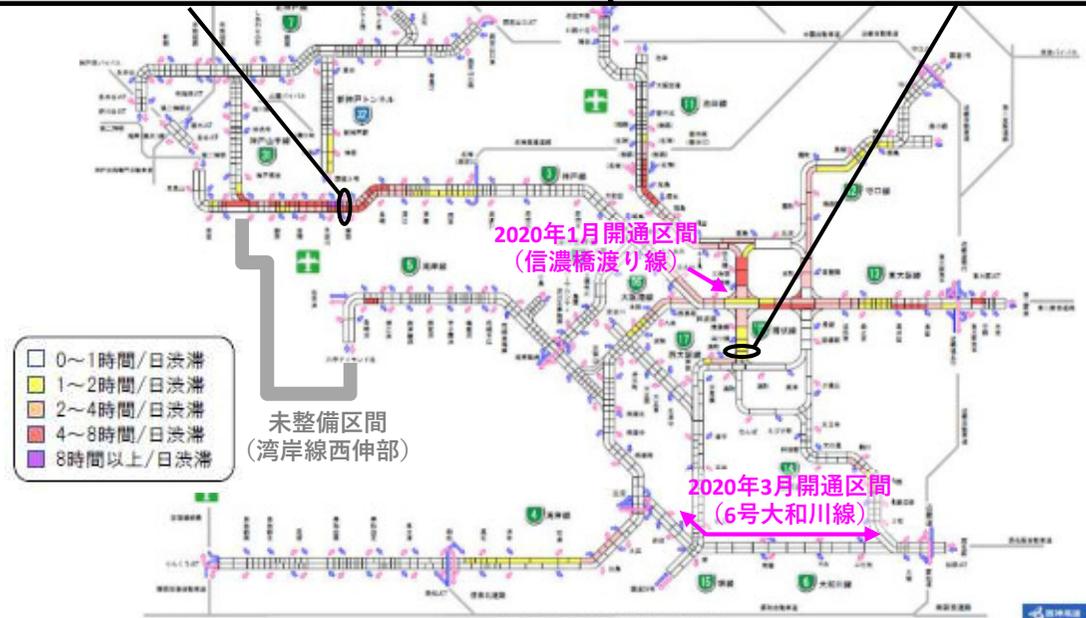
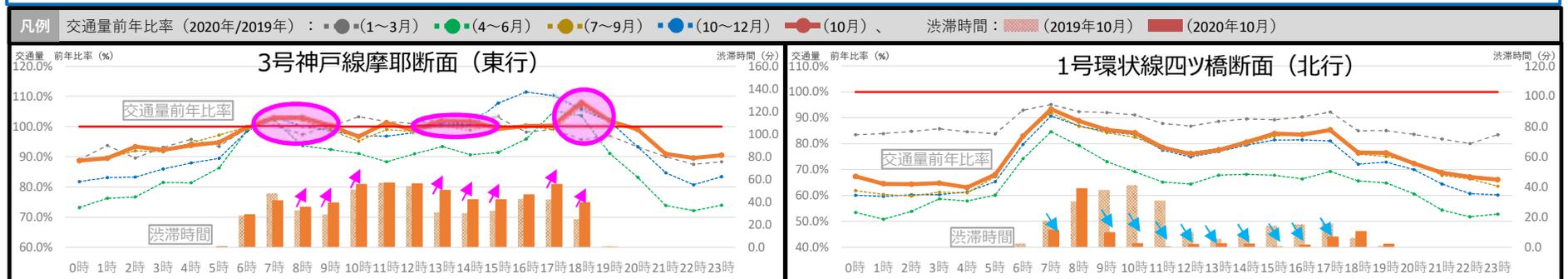
○全車種では交通量が約2%減少（2020年10月平日平均対前年比）しているが、車種別交通量で見ると、乗用車については微増している

○時間帯別交通量では、朝方や夕方の交通量が多い時間帯でさらに増加、夜間や昼間の交通量が少ない時間帯でさらに減少の傾向。特に、乗用車交通量の朝方・夕方における増加が大きい



# 新型コロナウイルス感染症影響下の行動変容（2）～渋滞多発地点～

- 渋滞多発地点である摩耶断面、四ツ橋断面とも、全線と同様、特に朝方・夕方への交通量シフトの傾向
- 3号神戸線摩耶断面（東行）は、並行する5号湾岸線未整備につき、容量不足から従前より日中通して渋滞。2020年度は日当り交通量は対前年減するも、渋滞時間は増。特に朝方・夕方などの時間帯で渋滞時間が増加の傾向
- 1号環状線四ツ橋断面（北行）は、大和川線・信濃橋渡り線の開通により分散化が図られ渋滞時間減少の傾向



阪神高速渋滞状況図 2020年10月平日平均

※ 車両検知器データを集計  
※ 渋滞：概ね30km/h以下の状態

## 2. ネットワーク整備について

# 阪神高速のネットワーク整備（1）～ネットワークの変遷～

- 阪神高速のネットワークは、都市内の交通課題を解決するため、昭和56年にかけて環状線と11号池田線などの放射路線を整備。
- その後、関西の広域的な発展に不可欠となる空港・港湾等をつなぐ臨海軸、臨海部と内陸部の接続を強化する東西軸、都心部への交通集中を軽減する大阪都市再生環状道路の整備を進めてきた。

昭和39年～昭和56年



昭和57年～現在



※32号新神戸トンネルは、平成24年度に神戸市道路公社から移管され、阪神高速道路のネットワークに組み込まれた

# 阪神高速のネットワーク整備（2）～現状～

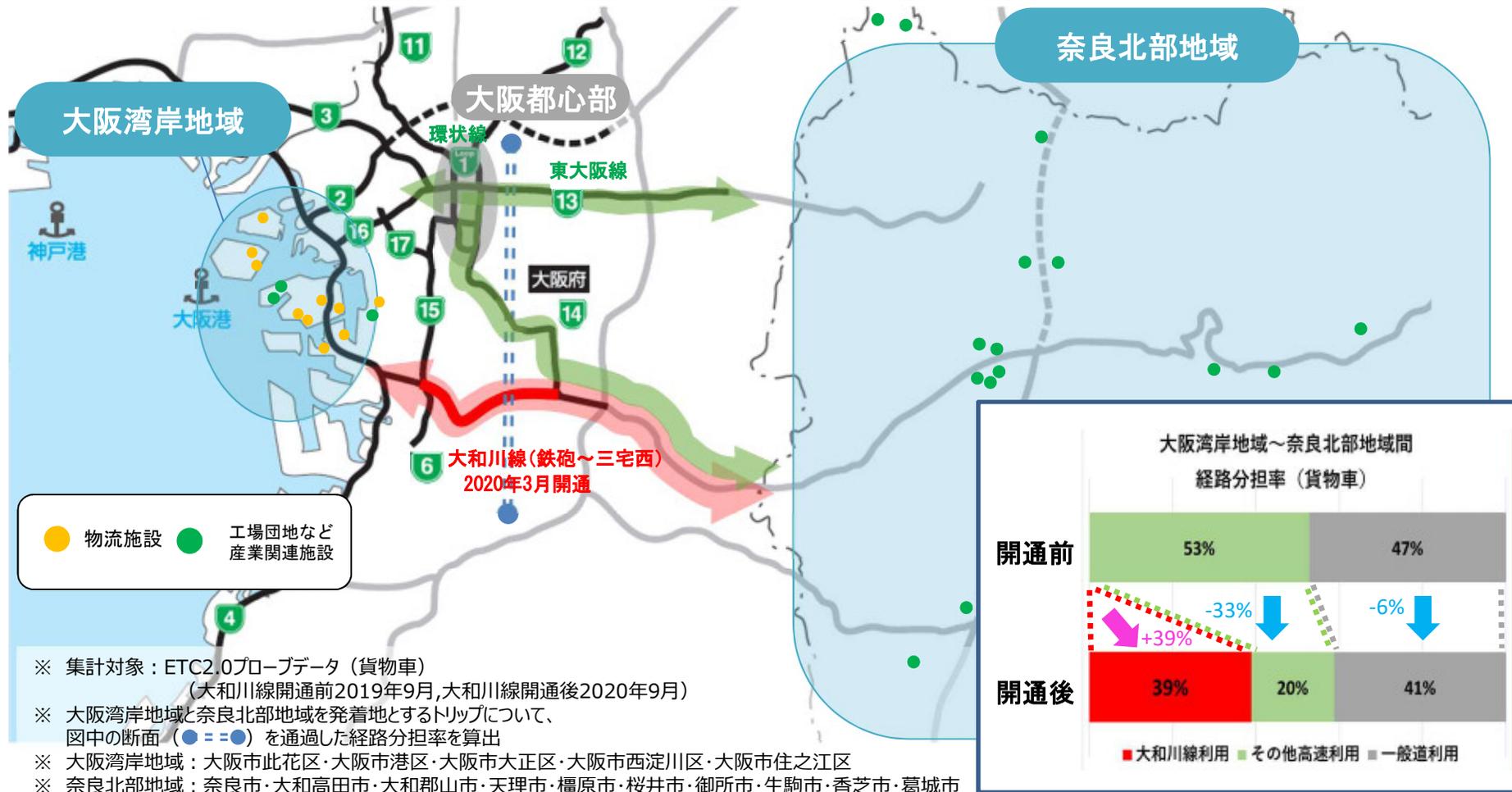
- 2020年1月に信濃橋渡り線、2020年3月に大和川線を開通
- 現在、淀川左岸線（2期）、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部を整備中



※淀川左岸線延伸部の延長は、西日本高速道路(株)の単独施行区間1.1kmは除いたもの

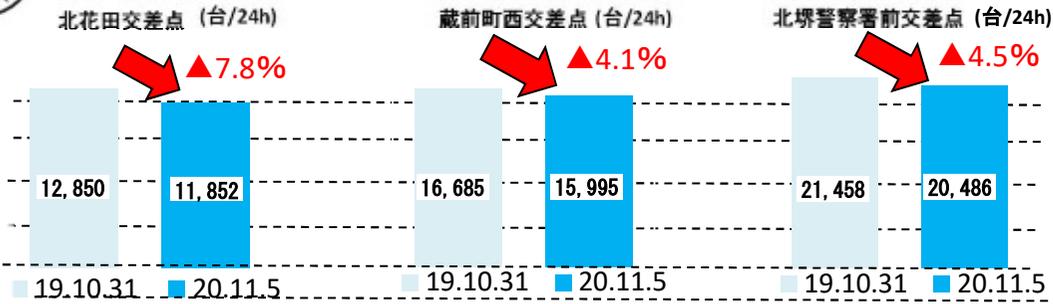
# 大和川線開通による効果（1）～経路転換～

- 1号環状線や13号東大阪線等の都心部は交通集中による渋滞が発生している
- 大和川線の全線開通（2020年3月）により、都心部通過を避けた経路転換が可能となった
- 大阪湾岸地域と奈良北部地域間の貨物車利用のうち、6号大和川線利用は約4割を占めており、広域利用における都心部通過利用からの経路転換が窺える



# 大和川線開通による効果（2）～一般街路の負担軽減～

○大和川線の主要な並行道路において、  
 走行速度の向上、東西交通量の減少など、交通負荷の軽減が見られる。



※ 断面交通量:  
 交通量調査結果を集計  
 (2019年10月31日、2020年11月5日実施)

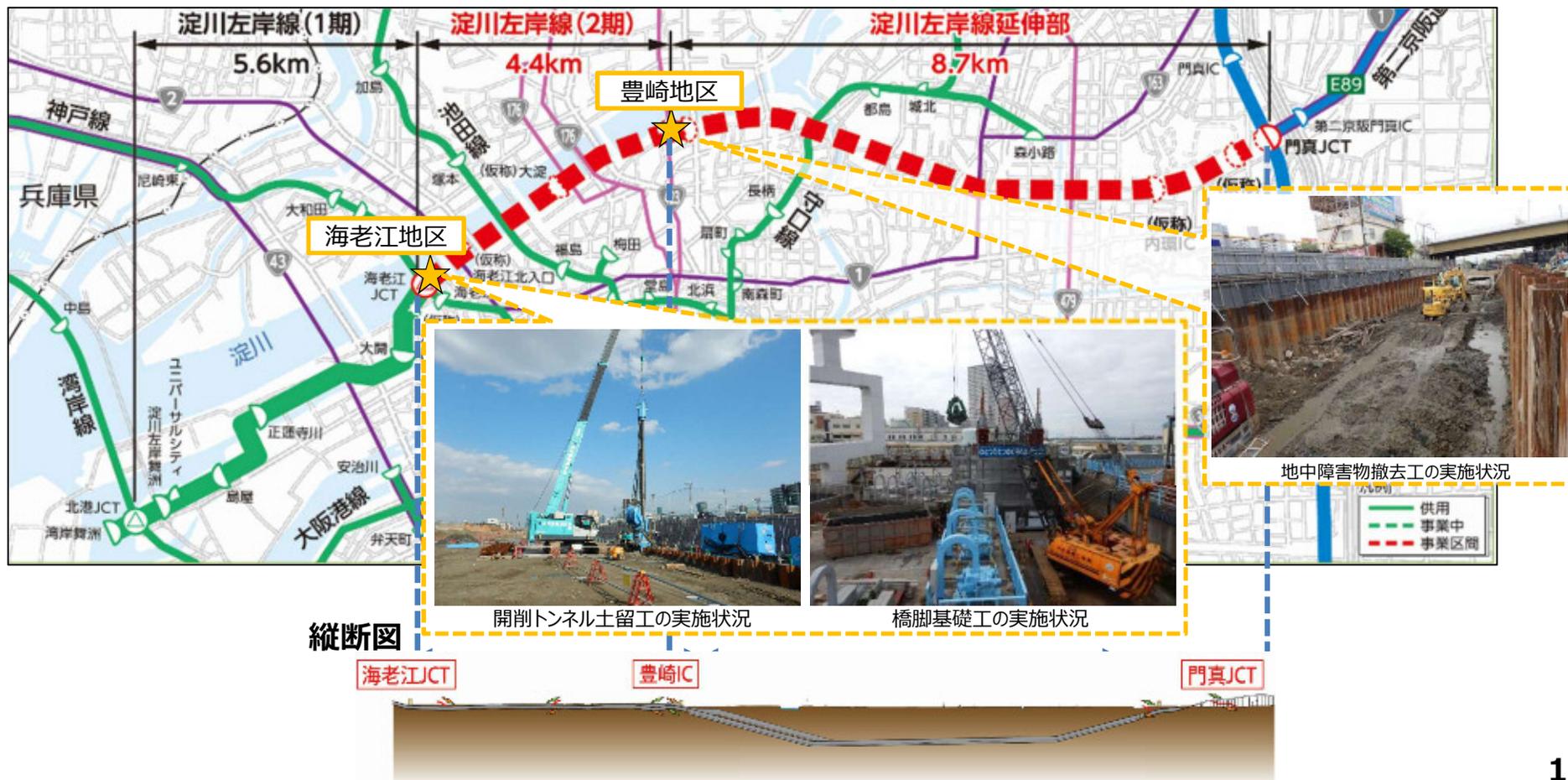
# 建設中路線の状況（1）～淀川左岸線（2期）、淀川左岸線延伸部～

## 淀川左岸線（2期）

- 大阪市より受託している海老江地区及び豊崎地区の工事（開削トンネル・橋梁・換気所）で、本体工事着手に向けた開削トンネル土留工や橋脚基礎工等を実施中。

## 淀川左岸線延伸部

- トンネル構造、施工方法等について検討中。また、本体工事着手に向けて、2020年3月契約済の地中障害物撤去工を実施中。



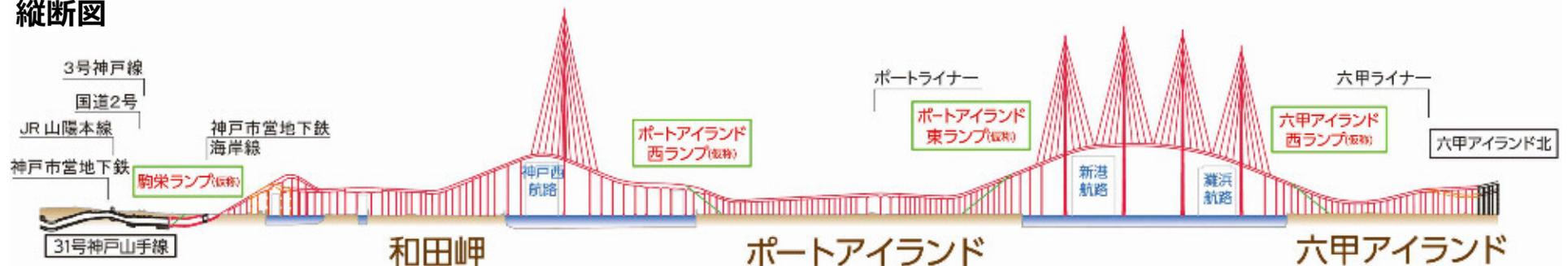
# 建設中路線の状況（2）～大阪湾岸道路西伸部～

## 大阪湾岸道路西伸部

- 有識者委員会において海上長大橋の橋梁形式が選定され、2019年12月に公表。  
引き続き各橋梁の基本構造の詳細検討等を実施。駒栄地区では開削トンネル工事を実施中。  
六甲アイランド地区では橋梁上部工事を2021年3月に契約済、下部工事を2021年4月に公告済。



### 縦断面図



### 3. リニューアルプロジェクトについて

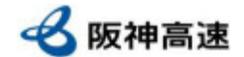
- 阪神高速道路を100年先も安全・安心・快適にご利用いただくため、構造物の長寿命化に向けた「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」を推進
- そのうち、繰り返し補修を行っても改善が期待できない箇所を対象に、構造物の全体的な取り替えなど抜本的な対策を行い、機能・性能の引き上げを図る「大規模更新事業」の工事に着手
- 大規模更新事業は、これまでにない規模で社会的影響が大きい工事となるため、阪神高速をご利用いただくお客さまや沿道の皆さまへのご迷惑を可能な限り抑える対策を検討

## 12号守口線における床版取替工事実施例



**安全・安心を未来へつなぐために、どうしても必要な工事です。  
交通規制によりご迷惑をお掛けしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。**

# 高速道路リニューアルプロジェクト（2）～1号環状線リニューアル工事①～



- 交通影響を踏まえ、2020年度に南行（完了）、2021年度に北行の2分割で終日通行止工事を実施
- 2021年度1号環状線北行は、11月に約10日間の実施に向けて関係機関と調整中

位置図



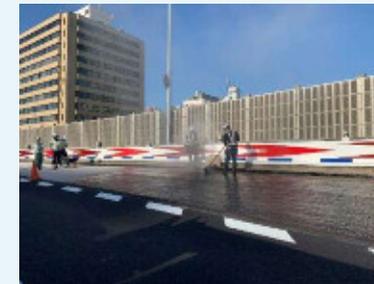
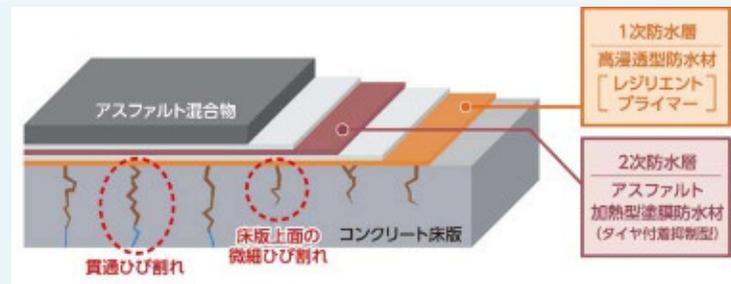
環状線リニューアル工事対象区間



年度	2021年度	2020年度
路線	1号環状線北行	1号環状線南行
実施時期	2021年11月の約10日間 (調整中)	2020年11月10日～26日 (完了)
影響見込台数	約12万台/日	約16万台/日
主な 工事内容	舗装補修、伸縮継手補修、 高性能防水など	舗装補修、伸縮継手補修、 高性能防水、RC床版取替など
前回実施年度	2002年	2001年

- 1号環状線は開通から50年以上が経過し、コンクリート床版のひび割れなどの損傷が進行するとともに、前回の大規模補修工事から20年近くが経過し、舗装や橋梁のつなぎ目である伸縮継手などで損傷が顕在化
- 2020年度の工事と同様に、構造物の長寿命化に向けた高性能床版防水の他、舗装の全面的な打ち換え、伸縮継手や道路標識の取り替えなどの工事を約10日間で集中的に実施予定

## 2021年度 1号環状線北行 主な工事内容



大規模修繕

構造物の長寿命化に向けた高性能床版防水の実施



舗装の劣化・損傷



舗装の全面的な打ち換え



伸縮継手の損傷



新しい伸縮継手への取り替え

## 維持修繕



誤退出防止に向けた出口部への青色カラー舗装の実施



視覚的に分かりやすい案内標識への取り替え



- 大規模更新事業 6 箇所のうち、3号神戸線湊川付近及び15号堺線湊町付近の 2 箇所にて工事に着手
- 過去の車線拡幅工事で設置した縦目地（継ぎ目）が原因で損傷及び異常音が生じている16号大阪港線（西行）阿波座付近において、縦目地を撤去する大規模修繕工事に着手
- 14号松原線喜連瓜破付近は、既設橋梁の撤去・再構築に関する設計及び施工方法の検討を実施中

## 事業箇所と主な進捗状況

### 3号神戸線 湊川 (1968年開通)



- 耐久性の向上及び最新の耐震基準への適合のため、既設橋脚間に新たな橋脚を7基設置する工事を2020年11月より着手

### 15号堺線 湊町 (1972年開通)



- 2021年3月より先行施工分（全9基の鋼製基礎うちの1基を対象）の施工に先立ち、地下埋設物の移設に着手
- 2021年5月24日より、先行施工分について本格着手

### 14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



- 橋梁全体を架け替える事業の実施に向けて、既設橋梁の撤去・再構築に関する設計、施工方法及び交通マネジメントの検討を実施中

- : 大規模更新箇所(約5km)
- : 大規模修繕箇所(約86km)



### 16号大阪港線 阿波座 (1997年車線拡幅)



- 縦目地構造を解消し、安全性の向上、騒音の低減を図るため、2020年12月より中央大通（なにわ筋～あみだ池筋間）にて、車線規制を伴う工事を開始

# 14号松原線 喜連瓜破橋の架け替え（1）～事業経緯～

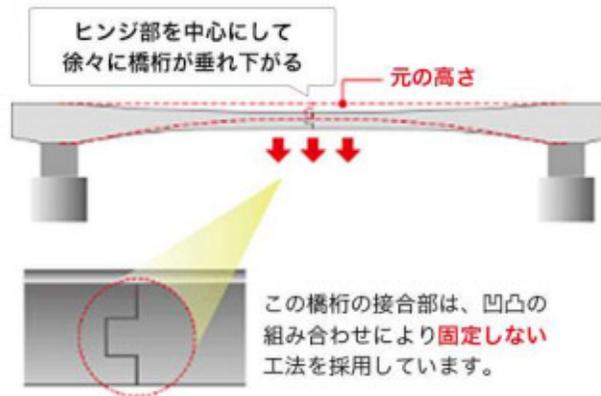
## 1980年 開通

構造力学的に合理性が高い設計として一般的だった構造を採用



## 1985年頃～

年月の経過に伴い橋梁の中央部が徐々に垂れ下がり、想定を超えて路面が沈下。段差解消のため舗装補修・経過観測等を実施。



橋桁の中央付近が設計時の想定よりも大きく沈下

## 2003年

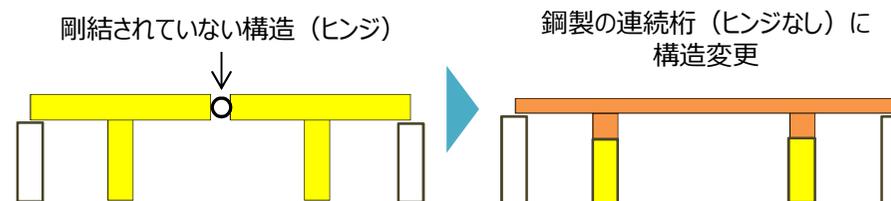
経年的な沈下を改善するため外ケーブルによる補強を実施



ケーブルで左右から引き上げて中央を持ち上げる対策を実施

## 2013年～2015年

阪神高速道路を長期にわたり安全、安心、快適に活用して行くため、橋梁の架け替え事業が決定



架け替え工事を実施予定

# 14号松原線 喜連瓜破橋の架け替え（2） ～施工検討の状況～

- 喜連瓜破橋は、供用から約40年経過した中央にヒンジ部があるラーメン箱桁橋
- 中央のヒンジ部を中心に設計当初に想定された以上の垂れ下がりが進行
- これまで各種対策工事を行うとともに、経過観測を実施。抜本的な対策には至っていない
- 今後も垂れ下がりによる路面の段差が生じる恐れがあるため、架け替えを実施予定
- 大和川線の全線開通によりネットワーク網が整備され、広域迂回が可能な環境が整備



- 当該事業箇所は、密集市街地であり、橋梁の架け替えを行う場合、交通規制に伴う渋滞など沿道・近隣に多大な影響が生じることが予想される
- 影響を最小限にとどめる施工方法と、それに伴う交通マネジメントの検討が必要であり、『阪神高速14号松原線大規模更新工事(喜連瓜破付近橋梁架替え工事)に関する実施検討会』を設立
- 施工時の大規模な交通規制により、渋滞の延伸など一定程度の交通影響が発生することが予想されるため、交通影響を抑制するための対策など、お客さまの利用状況を踏まえた詳細な検討を継続して実施

## 4. 安全・安心・快適への取組

## 1. ETC専用化等の進め方に係る基本的考え方

- 以下の基本的考え方を踏まえつつ、各高速道路会社の実情に応じて推進
  - ・ 都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的に推進
  - ・ ETC利用率・非ETC車の交通量・近隣ICでの代替性等を考慮し、一部料金所で試行的に開始し、運用状況等を踏まえながら、順次拡大
  - ・ 料金精算機が導入されている場合は、当面の間、料金精算機とETCを併用することも検討
  - ・ 実際の導入に当たっては、早期に周知・広報することにより、利用者の混乱を回避

令和2年12月17日、国土交通省・高速道路会社6社 公表資料より

## 2. ロードマップ

	料金所数 (※2)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
阪神高速	144	導入準備		5箇所程度 で導入	順次拡大(8割程度) (5→110箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		

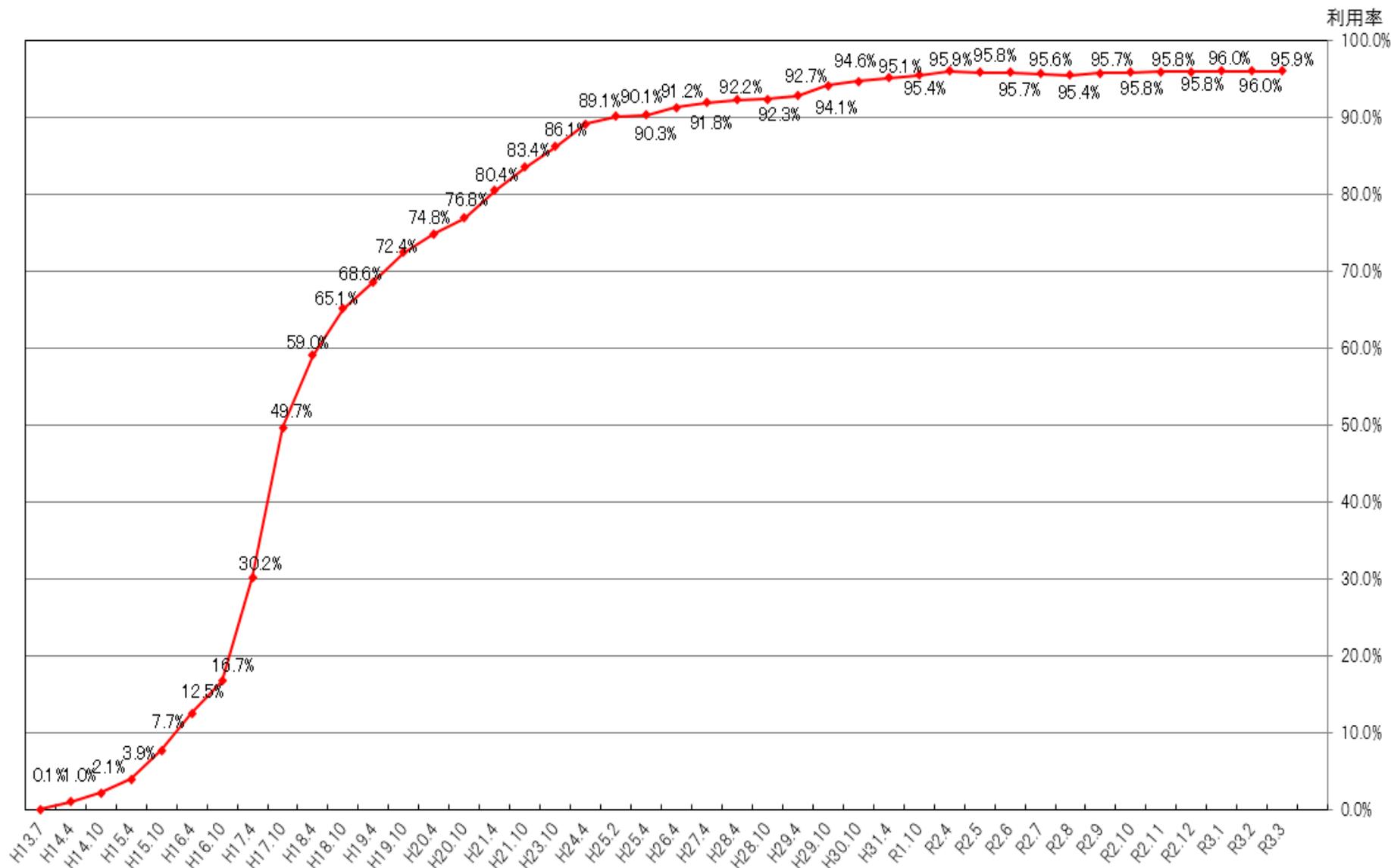
※2 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

## 3. 令和3年度試行導入予定

大阪地区、兵庫地区の計5箇所にて試行導入を予定

※関係機関との協議により変更の可能性あり

# (参考) 阪神高速の E T C 利用率の推移

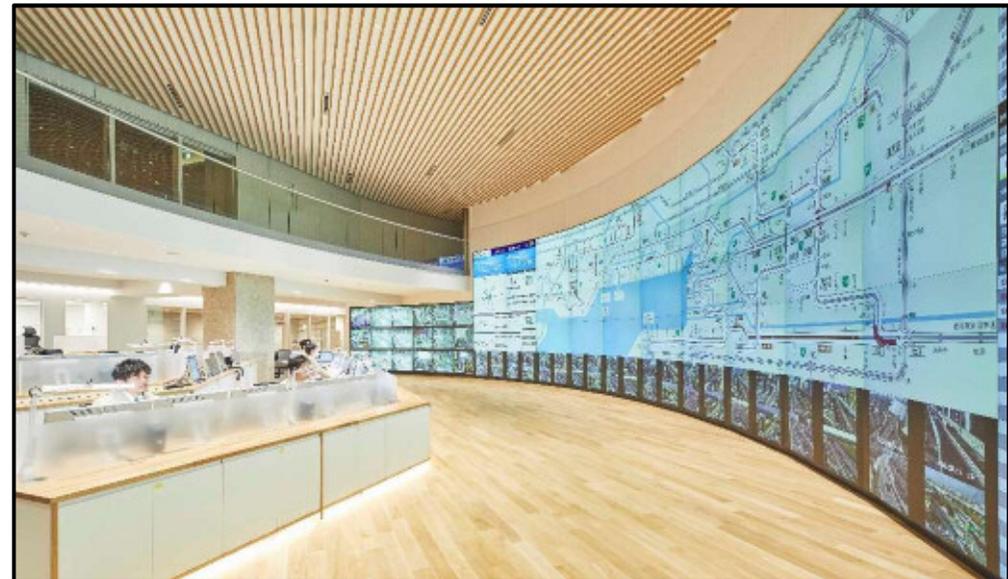


# 交通管制システム リニューアル（1）

- 高度経済成長期に阪神高速が開通して以降、深刻化する道路交通課題に対処するため、独自の調査・研究を経て、1969年に交通管制システムを開発・導入
- その後、道路ネットワークの拡充や技術の進展に伴い、改良および拡張を現在まで継続的に実施
- この度、より安全・安心・快適な道路サービスの提供を目指し、事故リスク情報を用いた交通マネジメント、情報提供の充実化、災害対応力強化を中心とする新機能を具備した新たな交通管制システムを導入



初代交通管制室及び文字情報板



新交通管制室

## 事故リスク情報を活用した注意喚起情報の提供



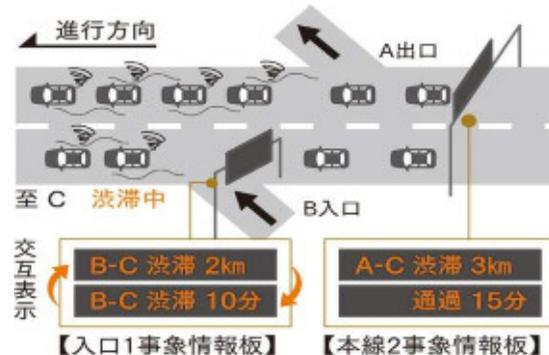
事故多発区間 前方注意

事故多発区間 車間保て

事故多発区間 速度落せ

現在の天候や交通状況に基づき、事故リスク（事故の起こりやすさ）をリアルタイムで算出し、**リスクが高い場合に「事故を起こさないためのアドバイス情報（注意喚起情報）」**を提供する仕組みを高速道路会社で初めて導入

## 渋滞通過時間の提供



自然渋滞が発生している場合において、従前より提供している「**渋滞長**」の表示に加えて、「**渋滞通過時間**」の情報を**本線・入口情報板**で提供し、交通状況の把握や経路選択を支援

※他に事案が発生している場合は表示されないことがあります

## 災害対応力強化



大規模災害（設備障害含む）で、大阪・神戸いずれかの管制室が被災した場合、**被災していない管制室で、全エリアの交通管制を実施可能**

## 走りやすさへの課題

- 阪神高速は、都市内の制約条件から、複雑な道路構造で走りにくい箇所があり、快適な走行を実現するためには、ハード面・ソフト面における更なる対策が必要
- 特に、大阪地区ネットワークの中心となる1号環状線は、交通量が多いだけでなく、4車線の一方通行で分合流部が多いとともに、分岐部については出口と放射路線への分岐が輻輳している  
(Ex.走りにくい箇所： 事故・渋滞多発箇所、分岐の連続、誤進入が多い入口、右側分合流の出入口 など)

だれもが安心して、もっと快適に阪神高速を使ってもらえるように…



## 阪高快適走行プロジェクト

- 阪高快適走行プロジェクトでは、分岐が連続する区間において**カラー舗装**や**分かりやすい案内表示**に取り組む他、誤進入が多い入口では**注意喚起看板**を設置するなどの**ハード対策**を実施するとともに、**スムーズに目的地に向かえるような情報の発信**や**走り方のコツをお知らせするコンテンツの拡充**といった**ソフト対策**も組み合わせた様々な取り組みを実施します

## ■ これまでの対策事例と今後の実施内容

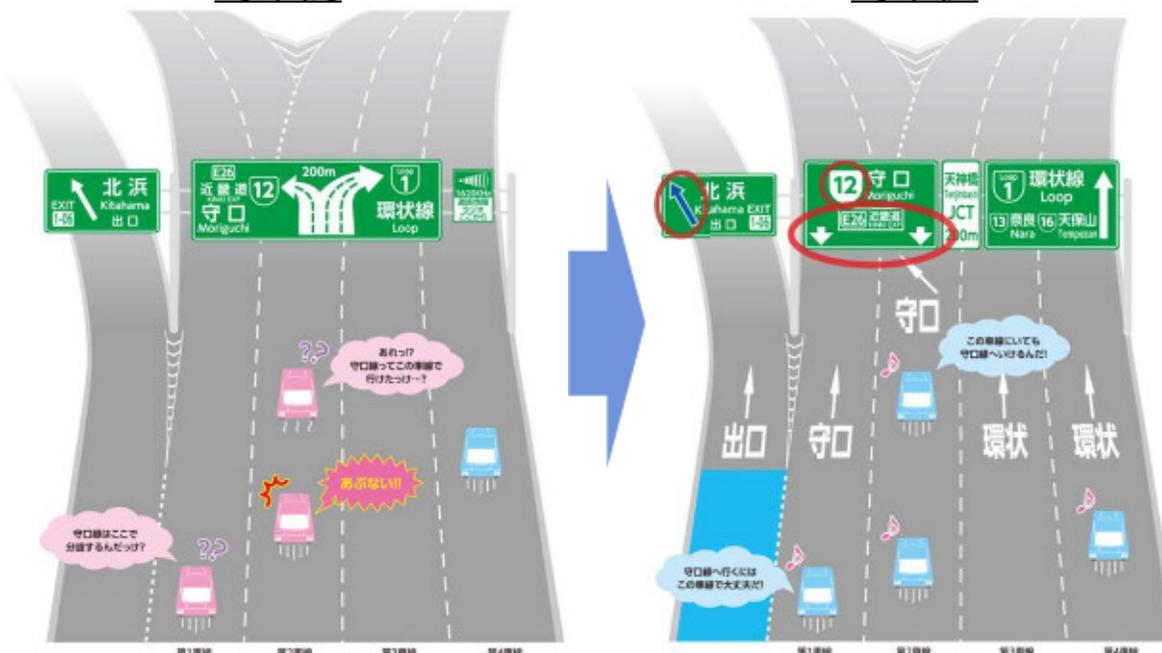
- 分岐が連続する区間や、誤進入が多発している入口などの走りにくい箇所を抽出し、実績のある効果的なハード対策を継続・応用して各箇所を実施していく
- ソフト対策として、走行上の注意ポイントや、安全で快適な走行方法について解説する走行動画などのコンテンツを当社HPドライバーズサイトに順次公開予定

### 1号環状線の連続分岐部における誤分岐・誤退出対策事例

- ✓ 環状線から分岐する路線に向かう車線を下向き矢印で表示
- ✓ 標識のルートマークの色を反転し、環状線から分岐する路線を強調
- ✓ 出口案内としてカラー舗装を導入し、出口案内の標識もカラー化

対策前

対策後



### 誤進入防止の対策事例



# 小型照明装置を用いた直感的な規制工事予告技術の開発

【阪神高速技術株式会社、株式会社テクノ阪神、大日本印刷株式会社 開発】

## 【現状】

- ・メンテナンスのため、高速道路上で規制を伴う工事を実施することが必要
- ・運転操作を誤りドライバーが規制内に進入するなど、重大な事故につながる事象が発生している
- ・特に規制工事は渋滞等の交通影響に配慮し、夜間に実施することが多い

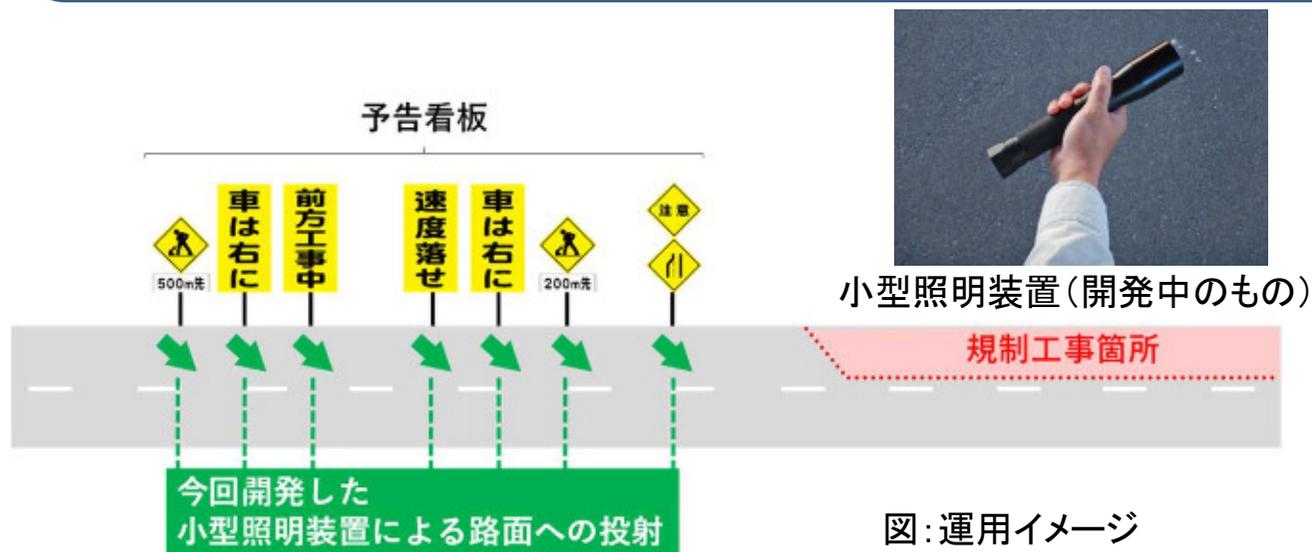
## 【新たな技術開発】

- ・夜間における規制工事を実施する際に、規制を知らせる予告看板に加え、路面に矢印を照射する小型照明装置を開発

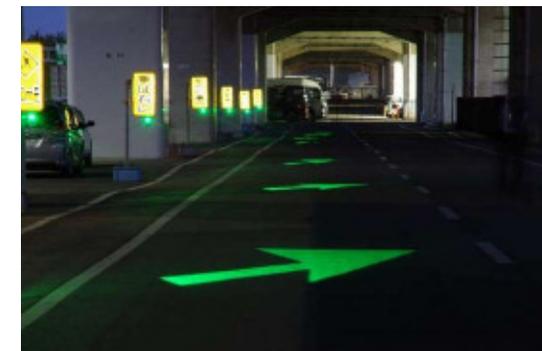
⇒ドライバーの方より直感的に早めの車線変更を促し、夜間に走行するドライバーと規制工事従事者の双方の安全性向上に寄与

## 【今後の展開】

- ・関係機関の協力のもと試験運用などの必要な確認を実施し、本開発技術の規制工事での導入に向けた取り組みを進めてまいります



図：運用イメージ



試験地内での照射の様子

# 本線料金所の撤去と新たなパーキングエリアの整備

- 2021年3月30日(火) 4号湾岸線(北行) 旧高石本線料金所跡地に新しく高石PAがオープン
- 2021年5月30日(日) 泉大津本線料金所を撤去し、スムーズな走行が可能に
- 泉大津本線料金所撤去跡地は、大型車専用のPAとして、2022年春頃オープンに向け整備を進める予定

## 本線料金所撤去計画



※各本線料金所の撤去後は、跡地利用として、新たなPAの整備を進めています。

## 高石PA (整備後)



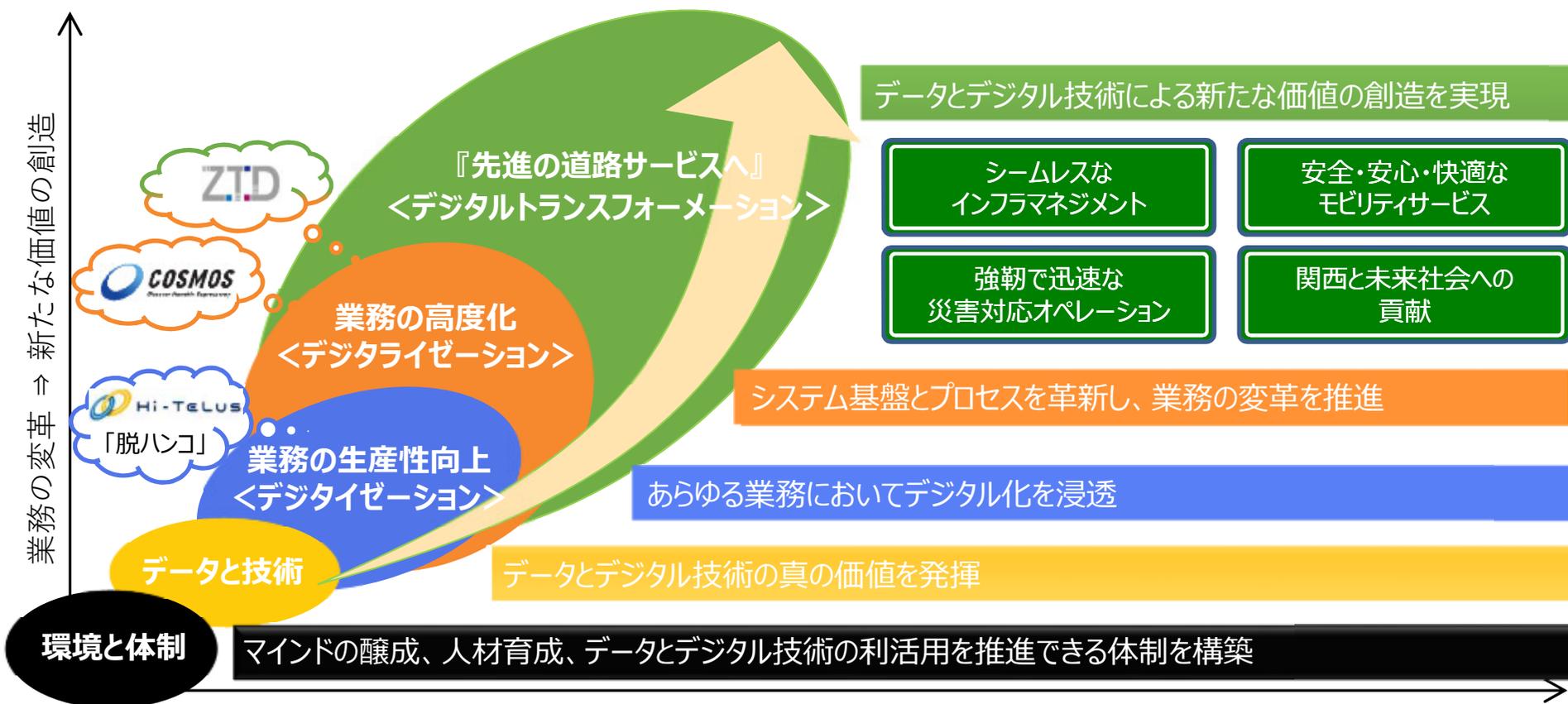
## 泉大津大型専用PA (整備イメージ)



## 5. デジタル技術の活用による 新たな価値創造に向けた取組

# デジタル技術の活用による新たな価値創造に向けた取組（1）

- データとデジタル技術の利活用を推進し、業務の生産性向上や高度化、そして「先進の道路サービスへ」を実現するための戦略を策定（2021年6月）。
- 戦略に基づき全社横断的にDXを推進するべく2021年7月 DX戦略本部を設置し、『新たな価値の創造』をめざします。



«DX推進イメージ»

○これまで実施してきた発注先とのやり取りを電子化する「Hi-TeLus」の拡大に加え、社内・グループ内の文書における押印を原則廃止するなど、電子化を推進。

## Hi-TeLus（阪神高速・工事情報等共有システム）

建設・維持に関する設計・工事の手続き等において、  
書面を中心としていた  
発注先との ✓日常の連絡・調整  
✓書類提出・取り交わし等  
を「丸ごと電子化」するHi-TeLus を導入し順次拡大

### 効果

#### 原則、全ての書類を電子化し、押印を廃止

電子化により紙書類を大幅に削減

**▲1,750,000枚／年**

(※A4相当、見込数)

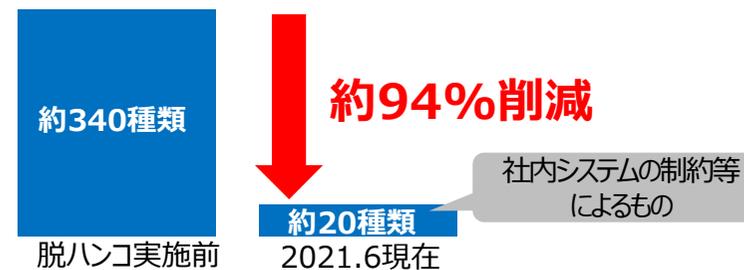
書類提出や手続等の移動時間等の削減  
**により、生産性を向上（推計18%向上）**

## 社内等における脱ハンコによる業務効率化

2021.4から社内・グループ内文書の押印を原則廃止し、  
社内手続きの ✓各種申請書・確認書等  
グループ会社からの ✓見積書・請求書等  
についてデジタル化を推進

例えば、グループ内の請求書件数 **約1,600件/年⇒脱ハンコ**

社内・グループ内文書の押印手続きの状況



- ・押印や郵送等がなくなり事務負担軽減
- ・在宅勤務下での業務継続も可能

電子決裁率 約94%

## 6. 社会贡献活動等

# 新たな社会貢献活動の実施について

- 地域・社会の持続的発展及びSDGs達成へ貢献することをめざし、新たに『阪神高速 <sup>あす</sup> 未来へのチャレンジプロジェクト』をスタートしました。
- このプロジェクトは、市民団体が阪神高速道路沿線で行う公益的な活動に対し、公募により助成を実施するもので、持続可能な開発目標（SDGs）の目標の1つである「17.パートナーシップで目標を達成しよう」で示されているように、協働により社会課題の解決を図るものです。このプロジェクトを通じ、長期にわたり継続的に地域・社会に貢献できる活動を応援し、明るい未来の共創に努めてまいります。



## 第1回助成の概要

### ■ 募集分野

将来にわたって安全・安心に暮らしていけるための取り組みで、3つのテーマ（①安全・安心なまちづくり、②持続可能な環境づくり、③次世代を担う人づくり）に沿った事業プランを募集。特に、創意工夫があって、チャレンジ精神旺盛なプランを応援

### ■ 募集期間

2021年4月16日～6月23日【募集は終了しています】

### ■ 助成金額及び件数

1事業あたり50万円以内で、合計8事業程度

### ■ 助成期間

1年間（2021年10月1日～2022年9月30日）

阪神高速の助成プログラム、はじまります！

阪神高速  
未来への  
チャレンジ  
プロジェクト

第1回  
助成  
上限金額 50万円 助成  
件数 8事業程度

応募期間 2021年4月16日(金)～6月23日(水)

地域と社会の明るい未来のために！！  
社会課題の解決に取り組むプロジェクトを応援します。

阪神高速グループは、「先進の道路サービス」をグループ理念とし、2030年を目標とする「阪神高速グループビジョン2030」に6つの「ありたい姿」を掲げ、課題を取り巻く課題の解決とあらゆる発展に貢献すべく、事業活動を行っています。また、社会貢献活動として地域・社会の持続的発展に貢献するとともに、自らも成長することを目的に、「安全・安心」「人づくり」「地域・社会の活性化」「環境」を重点テーマとして、社会貢献活動にも積極的に取り組んでいます。

地域・社会の持続的発展のためには、2015年9月の国連サミットで2030年に向けて採択された持続可能な開発目標「Sustainable Development Goals(以下、SDGs)」の目標達成に事業活動を通じて貢献するとともに、SDGsの目標の1つである「17.パートナーシップで目標を達成しよう」で示されているように、地域・社会の課題の解決のために事業を推進する市民団体と協働して、社会課題の解決に取り組むことが重要だと考えております。

そこで、本プロジェクトを実施し、ともに地域・社会の持続的発展を促進する当社グループのパートナーとなる団体の活動に助成を行うこととしました。皆さまからのご応募を心よりお待ちしております。

【応募】  
株式会社阪神高速（代表取締役社長 藤田 隆雄）〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
株式会社阪神高速（代表取締役社長 藤田 隆雄）〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
株式会社阪神高速（代表取締役社長 藤田 隆雄）〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
株式会社阪神高速（代表取締役社長 藤田 隆雄）〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1  
株式会社阪神高速（代表取締役社長 藤田 隆雄）〒100-0001 東京都千代田区千代田1-1-1

応募要領はこちら  
<http://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/>

**目 的** 写真撮影を通じて、広く一般のお客さまに、阪神高速道路を身近に感じ、親しみを持っていただくとともに沿線地域の魅力を再発見していただくこと、また応募作品によりフォトライブラリーの充実を図り、当社広報活動に広く活用していくこと

**実施方法** 募集対象：一般のお客さま（当社及びグループ会社の社員等の家族は可）

テーマ：「阪神高速のある風景」

応募作品：応募者自身が撮影した写真であるもの、未発表であるもの

表彰作品：応募作品の中から選考会において選定

作品の活用方法：WEBサイト、カレンダー、阪神高速道路地図、グループTwitterなどに掲載



**選定方法**

- ・阪神高速社員及び専門家による表彰候補選定の後、選考会により選定
- ・同一の応募者が複数の作品を応募された場合は、入選可能な作品数は一人につき1作品とする

**表彰方法** ・表彰状及び賞金の授与 <最優秀賞（1点）3万円 優秀賞（数点）2万円>

**募集期間** （2021年度）

2021年4月 ～ 2021年8月31日（火）（撮影期間：設定なし）