

Hanshin Expressway

道をつなげ
未来を拓く

vol.01
大阪編



 阪神高速道路株式会社

私たちは、お客様の安全・安心・快適、関西の発展のため、今までも、これからも、皆さまに愛され、信頼される「関西都市圏の大動脈」阪神高速を実現していきます。

Contents

公益社団法人 関西経済連合会

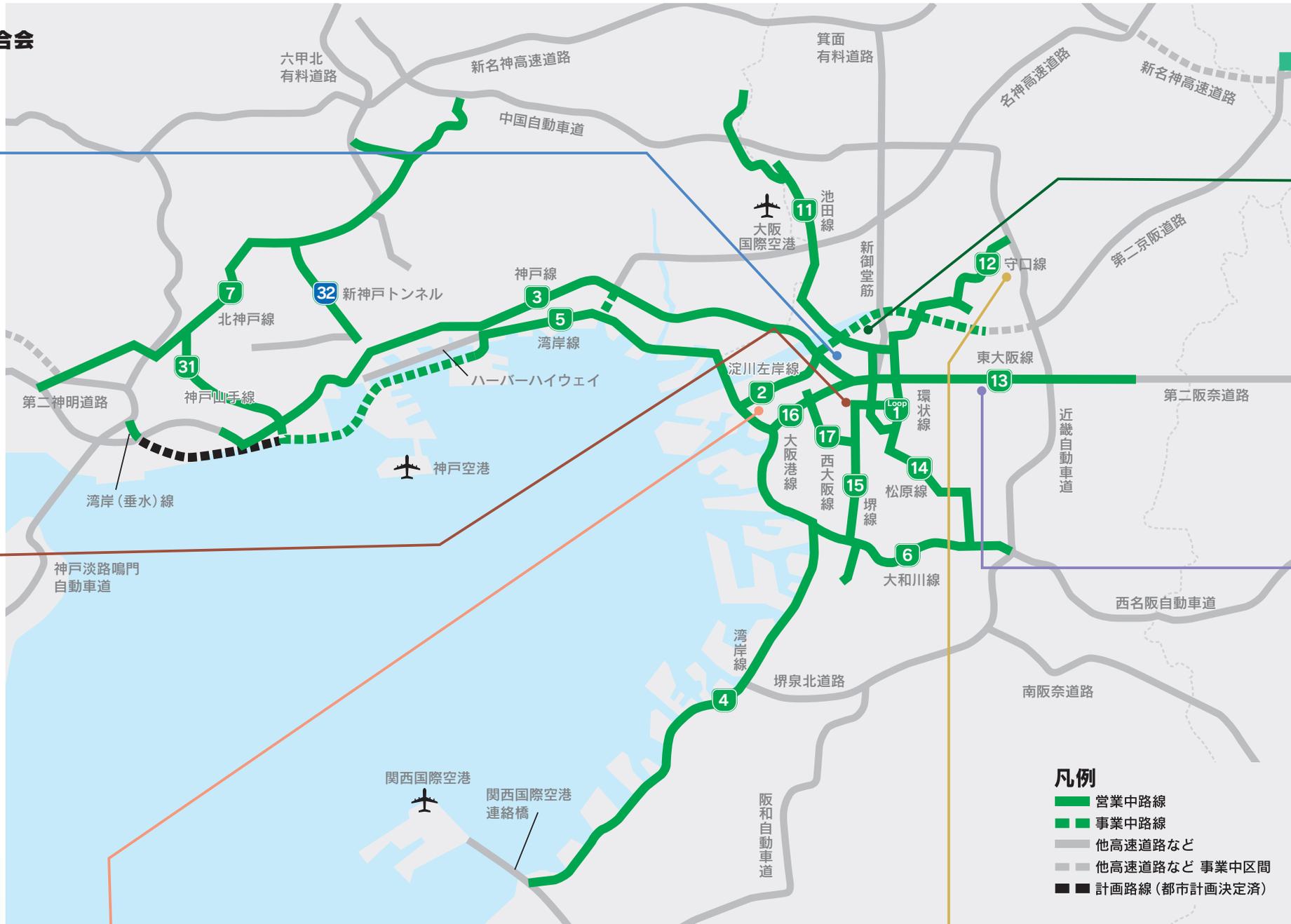


P4-5

株式会社 蓬菜



P12-13



株式会社 プロロジス 日本法人



P6-7

株式会社 アオキ



P10-11

合同会社ユー・エス・ジェイ

P14-15

Universal Studios Japan TM & © Universal Studios.
All rights reserved.



3

パナソニックオペレーショナルエクセレンス 株式会社

P8-9



2

関西圏のさらなる経済発展をめざして活動する関西経済連合会
経済と密接に関わる道路の役割と今後のあり方について伺いました



専務理事
関 総一郎 氏

ネットワークの拡がり
関西経済の未来を切り拓く

関西地域を豊かにし
日本経済全体に貢献していく

公益社団法人 関西経済連合会（以下、関経連）は、関西圏に拠点をもち、企業・団体・学校法人を中心とした約1300の会員の方々を支えられ活動している経済団体です。

関西経済の発展と同時に、日本経済全体への貢献を目的としています。会員は関心や関係のある各種委員会に所属し、調査研究、活発な議論を行い、それを基に関経連として意見を取りまとめ、国や行政機関への政策提言を行っています。

自治体と共に働きかけ
新たな道路が着々と事業化

交通網をはじめとしたインフラ整備に関する活動を行っているのが、「国土・広域基盤委員会」です。

言うまでもなく、高速道路は経済活動を支える基盤であり、人々の便利

な暮らしの維持に欠かせません。関西圏の都市交通において、その役割を担っているのが阪神高速道路です。移動時間短縮による物流経費軽減や、貨物取扱量の増加に伴う物流の活性化、人の移動や観光振興による地域の活性化はもちろん、一般道路の渋滞緩和に役立ち、環境にも大いに貢献しています。

しかし、関西圏の都市環状ネットワークは首都圏や中部圏に比べると地形的な制約も多く、ミッシングリンク（未接続区間）が大きな課題です。そのため関経連では、2015

年6月に経済界と自治体により関西高速道路ネットワーク推進協議会を設立し、現在10団体で国への要望活動を行っています。結果としてこの10年間に、「淀川左岸線延伸部」「大阪湾沿岸道路西伸部」「名神湾岸連絡線」などの道路が着々と事業化されてきました。その過程では、阪神高速道路さんが有料事業として参画し



先駆ける関西、ファーストペンギンの心意気

技術力を発揮することにより、困難な建設現場の工事を可能にし、進捗を早められたと考えています。

万博で紹介された技術や
製品を社会へと実装する

関経連は夢洲で開催中の大阪・関西万博（以下、万博）にも、誘致段階から力を入れて取り組んできました。開幕後は連日多くの方々にご来場いただいています。鳥で開かれる万博は世界的に初めてということで、構想段階からアクセスの確保とその分散利用は大きな課題でした。関経連でも企業の皆さまに在宅勤務や時差出勤、混雑が予想される

箇所を迂回していただく働きかけをしてきました。

「淀川左岸線（2期）」については工期の延長が余儀なくされていますが、万博に間に合わせる形で暫定供用が実現しました。

ここでは自動運転の実証実験もされています。そういった意味では来場される方が未来を体感する機会にもなっています。今回の万博は一過性のイベントに終わらせまいよう、将来のモビリティ社会につなげてい



2025年大阪・関西万博開幕 テープカットセレモニー
©Expo2025

現在、関西圏ではインバウンド需要が増え、特に京都などではオーバートーリズムの問題が顕在化していますが、海外の世界的な観光都市と比べると、まだまだ工夫の余地があります。海外の方が日本で使うお金は年間およそ8兆円に上るとされ、今や観光業は自動車産業に次ぐ輸出産業です。交通ネットワークを充実させ、ぜひ広域周遊観光を促進し、

広域ネットワークが
関西経済の未来を拓く

くことも大きな狙いの一つです。その実現には、紹介されている自動運転や走行中給電の技術や製品が社会に実装されるということが大変大事だと考えています。また、万博ではリアルタイムで交通予測もされています。こうしたシステムを皆さまに使っていただければ、交通需要の平準化に役立ちますし、移動の計画を立てる際にも活用できます。今後はAIもどんどん実用化されてくるでしょうし、より精度が高く即時的な交通情報の提供が進むことを期待しています。

より多くのインバウンドの受け入れに尽力していきたいと考えています。

また、物流については大阪港と神戸港が「阪神港」として国際コンテナ戦略港湾に位置付けられています。今後さらに利用を活性化するためには、関西圏の高速道路を使った貨物の集約がとても重要です。

交通インフラへの取り組みは、陸海空全体を視野に入れて進めなければなりません。関西には3つの空港があることは大きな強みですが、空港へのアクセスのキャパシティは十分ではありません。特に日本は災害が多い国ですから、非常時に備えて鉄道と高速道路の複数ルートを、より有機的につなげていくことがポイントだと思っています。

同時に老朽化した道路は、今後も緻密な技術をもってリニューアルやメンテナンスをお願いしたいと思います。

関西経済の将来を考えるうえで、阪神高速道路の役割は極めて重要で、さらなる整備により経済成長が一層促されることを期待します。

阪神高速道路の利用状況や事業への影響、道路整備に寄せる期待などについて伺いました



シニアバイスプレジデント
執行役員 大阪事務所長 兼 営業部統括部長
浜野 晃宏 氏

物流不動産リーダー企業が重視する 施設の立地と交通網整備の関連性

日本進出から四半世紀 物流不動産のリーダー

当社は1983年にアメリカで創業、1999年に日本に進出し、これまでに国内で120棟の物流施設を開発してきました。物流不動産の所有・運営・開発のリーダー企業として、Fortune誌『世界で最も賞賛される企業2025』の不動産部門で2年連続



プロロジスパーク猪名川1・2 (写真左側が1、右側が2)

続の1位に選出されています。

物流施設開発においては主に3つの形態、複数企業が入居するマルチテナント型施設、一社専用のBTS(ビルド・トゥ・スツ)型施設、都市型施設を展開中です。倉庫の中の荷物は当社が取り扱うわけではなく、物流事業者、3PL(サード・パーティー・ロジステイクス)、メーカーなど、当社施設の入居企業様が荷物の保管や物流作業をされています。

設計から管理まで自社対応 顧客の要望受け開発・運営

コロナ禍では、ホテルやオフィスの不動産の需要が減った一方、果ごもり需要やEコマースへの転換の影響で、物流スペースの需要が伸びました。そのため物流不動産への新規参入が一気に増え、お客さまにとってはこれまで以上に選択肢が増えていきます。このような環境では、すぐにまねされてしまうような施設を提

供していても生き残れません。

当社は、設計から管理までインハウスで行っており、お客さまの要望や悩みをふまえて物流施設の開発や運営が可能な点が大きな強みです。たとえば今では一番面積を使っていた大手EC企業とは、同社が小規模だった頃からの付き合いですが、その成長過程で施設の仕様や場所を一緒に考え、決定してきており、お客さまと一緒に当社も成長してきました。また、近年では施設開発のみならず、物流DXなどのコンサルティングも行っています。不動産を超えた包括的なソリューションが提供できるようになったのも、長年お客さまの課題に伴走してきた成果です。

長期的な関係性を重視しているのはお客さまだけではありません。兵庫県猪名川町には延床面積が約11万坪のマルチテナント型施設があります。新名神高速道路開通前に土地を取得させていただきました。進出決

定から建物の完成まで約7年かかりましたが、いまでも地域の一員として毎年田植えの時期の前には、山の水源にまで出かけていき清掃しています。地域と共に活性化していくという姿勢を大切にしています。

駅・IC近が立地の決め手 渋滞状況の情報交換も密に

マルチテナント型施設のロケーション決定において重視するのは、まず働き手が確保できるエリアかどうか。入居企業が倉庫内の従業員を雇用される際に、駅から徒歩圏内であれば通勤しやすく理想的です。

次にICの近くであること。舞洲に立地する施設(プロロジスパーク大阪2)は阪神高速道路湾岸線「湾岸舞洲IC」から約2kmと近く、施設の特徴をお客さまに伝える際には、一番にPRしています。大阪の湾岸エリアではお客さまにとって阪神高速道路の存在は非常に重要です。淀川左岸線(2期・延伸部)の開通を心待ちにしています。
(2018)年の台風第21号のとき



プロロジスパーク東海1 完成イメージパース

に、舞洲に渡る橋が止まったか」となどと、尋ねられますが、実際には大きな問題にはなりません。出入りには、3ウェイあるからです。夢舞大橋、常吉大橋、此花大橋があり、緊急時の道路インフラが整っています。

あとは渋滞。独自の調査をしたうえで分析・予測も行います。お客さまによつては、自分で事前に実際に走って試す方も少なくありません。それだけ大事なのです。渋滞状況についてはお客さまに聞き取りも行っていきます。

また、交通インフラ関係者の方々と情報交換する機会も多く、道路整備の状況や渋滞について考えるためにコミュニケーションを重視しています。課題があれば当社でできることをま

市内と広域輸送の連携へ 湾岸線や淀川左岸線の延伸にも期待

当社のお客さまは、大阪市内への配送に留まらず、名神高速や新名神高速を利用して広域輸送に向かう企業が多く見受けられます。そのため、市内と広域輸送ネットワークとの適切な連携が非常に重要です。

舞洲は大阪市内に近いことが大きな利点ですが、広域輸送を行う際には市内を通過しなければならぬという弱点も存在します。もし広域輸送がよりスムーズに行える環境を今後整備できれば、舞洲の魅力はさらに増すでしょう。現在進行中の湾岸線や淀川左岸線の延伸計画は、舞洲に拠点を置く企業にとって大きなメリットとなると考えられます。交通網の整備には時間がかかるものと理解していますが、阪神高速道路は私たちにあって不可欠な存在です。いつでもスムーズに利用できる状況が維持され、さらなる進化を遂げることを期待しています。



執行役員
物流本部 本部長
安藤 健太郎 氏

パナソニックグループの運営を支援するプロフェッショナル集団における物流部門のスペシャリストに高速道路に求める役割や期待を伺いました

柔軟なパートナーシップが課題解決のカギを握る

コーポレート業務に特化したグループ全体を成長へ導く

パナソニックオペレーショナルエクセレンス株式会社（以下、PEX）は、2022年4月にパナソニックが新たなグループ体制へと移行した際に、グループ各社のコーポレート業務を専門的に担う会社として設立されました。

グループ8社のうち7社では、暮らしに身近な家電をはじめ、映像や音響、住宅建材や設備、ハードウェアやソフトウェア、電気部品や多種多様な電池など、バラエティー豊かな構成で、製造販売と研究開発を行っています。これらの事業会社が各産業にしっかりと向き合い、競争力を研ぎ澄ましていくよう、私たちPEXでは、人事、経理、法務、物流などの事業といった事業を支える各種機能を集結させ、業務の高度化、効率化を図ることでグループ全体の

成長に貢献しています。

その中で物流部門は、各事業会社が製造したモノの供給において、不可欠な業務です。日本全国、そしてグローバルに広がる市場へと製品をお届けするために、輸送会社との窓口や、貿易に必要な税関手続などを担っています。業務上、最も重視していることは、輸送の安全と品質です。物流部門はパナソニックのモノづくりの「アンカー（最終走者）役」。お客さまのもとへ製品が遅延や破損なく正確に届くことを最優先とし、そのうえでコスト競争力を鍛えていくことを基本的な考え方としています。

これらの使命を果たすために、パートナーである輸送会社との協力は必須です。そのため物流業界の2024年問題対策にも、荷主として積極的に取り組んでいます。荷待ち時間や納品時間など、ドライバーの拘束時間を軽減できるよう従来の条件の見直しのほか、高速道路料金

の負担や搬入作業の対価の適正化にも努めながらWin-winの体制を強化しています。

阪神高速道路は円滑な物流に不可欠

現在、関西圏で扱っているパナソニックグループの製品の量は、月間でトラック約1万8千台に相当します。それらはまず関西地域の複数の物流拠点に運び込まれます。家電は兵庫県尼崎市、住宅建材は京都府久御山町、照明・エアコン・給湯器などは2025年2月に新設した京都府京田辺市の大規模物流センターに入り、そこから関西エリア、中四国、中部地方へと輸送します。

物流オペレーションにおいて幹線輸送は主軸なので、関西圏の主要都市部を網羅した阪神高速道路は必要不可欠なインフラと捉えています。

また材料の調達先は国内と海外があり、PEXの物流部門では、海外

調達輸入のオペレーションを行っています。神戸港と大阪港にコンテナで到着した材料は、兵庫県西宮市の物流拠点に集められ、そこから各地へ輸送されます。海路・陸路のトータルなリードタイムの短縮がテーマとなるので、阪神高速道路の大阪湾岸道路西伸部をはじめ、今後の延伸計画には非常に期待しています。

日頃からの情報共有が非常時に力を発揮

輸送の安全と品質をより高めていくためには、突発的な状況への対応が大きなポイントです。一つは事故渋滞や積雪・荒天による通行止めなどの情報を、いかにタイムリーに入手し、その対応を即座にお客さまに伝えられるかというところ。官民が連携して、道路管理者が発信する情報をダイレクトに民の運行システムに反映できるような状態が望ましいと考えています。

もう一つは大地震などの災害時です。BCP（事業継続計画）の観点から、ハザードマップシステムを導入しています。地震が起きたとき、

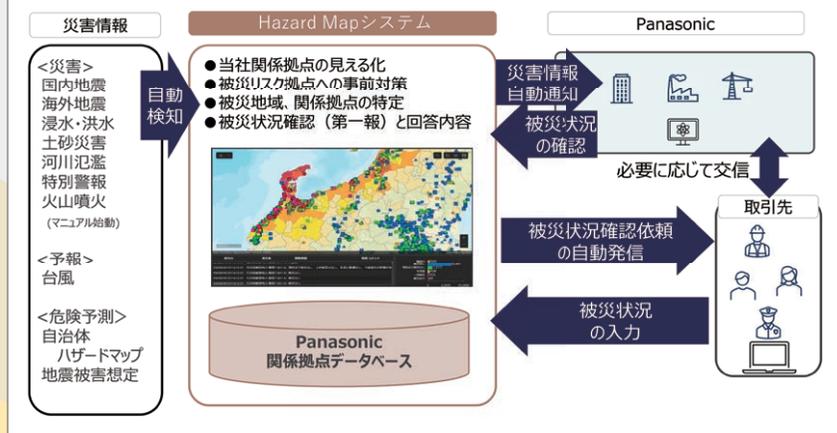
対象トラックや輸送会社の状況が瞬時に掴める仕組みです。そこに災害時の交通情報を提供していただき、さらに積雪や事故の状況といったリアルタイムな情報も加えられたら、理想的です。

日本は自然災害が多い国。パナソニックグループは国内に多くの拠点があるため、これまでに被災した経験もあり、その際には助けていただいたこともありました。

今後は災害時の安全対策や被災した地域への応援をいち早くできるように、社内ルールやマニュアルを整備しているところです。こうしたことで被災地の方々に対して、よりタイムリーなサポートができると思います。何か一つの問題が起きたとき、どこにどう影響するのかシミュレーションし、対策をとることが重要です。

また、年2回、パートナーミーティングを開催し、

◆BCP対策の一つ、ハザードマップシステム活用イメージ
災害事象を自動で検知し、災害エリアにある自社拠点および取引先拠点に同時に通知を行い、被害状況をタイムリーに把握し、迅速なアクションを取る目的



淀川左岸線整備(2期)の整備に寄せる期待、老朽化対策の重要性などについて伺いました

阪神高速道路と一緒に発展する「最強の中小企業」への挑戦

航空機部品製造で培った技術
目指すは「最強の中小企業」

当社はボーイング社認定工場であり、最新鋭機の機体部品製作加工などの金属加工や、炭素繊維複合材料(CFRP)の加工を柱とした会社です。また、航空機部品製造で培った技術と品質保証を生かし、航空機業界以外の多方面のモノづくりにも挑戦しています。

目指すは「最強の中小企業」。「最強」とは「潰れない会社」という意味合いを含んでいます。潰れない会社になるための多角化展開の軸となるのは医療・食品・インフラです。どの事業も絶対的に安全性が重視され、品質保障が最優先される点が共通しています。

具体的には大阪公立大学と「医療コンソーシアム」を設立したり、食品加工大手飲食チェーン店からの依頼で軟骨剥ぎ取り装置などの開発を

手掛けるなど、中小企業ならではの機動力を発揮しています。また、当社の創業(1961年)当時は、まさに社会資本が全国に普及していく時代でした。今後はこれらの老朽化問題にも注力していきたいと思っています。

阪神高速道路とともに発展
利用しなければ成り立たない

当社は阪神高速道路と一緒に発展してきたという思いがあります。振り返ると、1990年代初頭から大手取引先との往来で頻繁に利用するようになりました。直近では、2年前に奈良県川西町の会社と資本提携し、さらに利用頻度が増えました。

30年前、現本社工場に移転してきた折に阪神・淡路大震災が発生しました。多くのインフラが打撃を受けたなかで復興を支えてくれたのは道路でした。道があるからつながっていく。そんな当たり前のことを実感

緩和はビジネスの拡大にもつながり
ます。

目立たない道路の老朽化対策
大阪らしい発信に期待も

構造物の長寿命化に向けた14号松原線の取り組みは良かった。地域にとって通行止めによる渋滞などの不都合があったにもかかわらず、周辺住民の理解があったと思います。関西でいう前向きな意味の「しゃーない」、頑張つてという意味のメールがあったと思います。

阪神高速道路の道路老朽化対策などはもって知ってもらいたいこと、目の前で実際に現場を見てもらうことも大切ではないでしょうか。重要なのに地味で目立たないから。

大阪らしい形の発信があってもいいのではと思います。普通の日常業務を面白く伝えてみる、たとえば「橋はとて高く点検するのは実はすごく怖い」。そんな自虐ネタもときには交えて自分がやっていることがどう役立っているかを多くの人に知ってもらえることは、仕事のモチベーションになりますよね。

発信することでファン作りにもつながっていくと思います。高速道路は当たり前にある存在、当たり前前に利用し、お金を払うものですが、私はそこに「ありがとう感」がもつと芽生えたいと思います。

当たり前前にある道路にも
感謝できる人を育てたい

東大阪地域に根ざした企業として、中・高生への工場見学を受け入れなど、モノづくりの魅力を伝える活動を積極的に行っています。日本はモノづくりが支えてきたと思えます。「日本ってあんまり資源がない国って知っている? 資源がなかったら



CFRP 加工作業現場



航空機の金属加工部品

させられました。私はインフラの中で道が一番大事だと思っています。この地域にある企業は阪神高速道路を使わないと成り立たません。納品にも材料調達にも、いわば生命線ですよ。

ネットワークの整備では、淀川左岸線(2期)の整備動向に注目しています。また、接続という意味では信濃橋渡り線の開通などは本当に便利になったと評価しています。

さらに神戸方面へは湾岸線です。大阪湾岸道路西伸部の整備には期待しています。やはり工業団地が真ん中に位置していますから。大口の取引先がある鳴門方面に行く機会も多いですし、西伸部の整備による渋滞

何を売る?」と子供たちに聞かれます。モノづくりの現場を将来の職業の選択肢として考えてもらえるきっかけになればと。受け入れは現場のスタッフにとってもプラスです。自分たちでは日々のささいなことだと思っけていても、「わあすごいっ」と子供らが目を輝かせて反応してくれるので、とても土気があがります。信じ合うもの同士が集まれば、自然と成功するものだと考えています。でも、今の時代では「信じ合う」ということが難しくなった、現代社会は「疑う」ことが当たり前になっていく風潮があると感じます。

特に今の若い世代に対しては教育が必要だと感じています。私たちの世代がしっかりと受け止め、教育していく必要がある。人に教えられないような立場ではないですが、当社がその受け皿になるつもりです。

企業は学校教育の延長線上にあり、「企業は教育の最後の砦」。高速道路のように当たり前にあるもの、それに関わる人々に対して感謝し、また感謝できる人、想像できる人を育てていきたいと考えています。



左から
株式会社 蓬菜 営業部営業支援課 係長 八田 実紀 氏
株式会社 551 蓬菜 製造部係長 友野 英昭 氏
木津運送株式会社 常務取締役 西村 英二 氏
木津運送株式会社 主任 桐島 良一 氏

551の豚まんでおなじみの株式会社蓬菜に、関西限定の出店方針と、食材輸配送に不可欠な高速道路ネットワークへのお考えを伺いました

変わらない豚まんのおいしさを 365日お届けするために

鮮度最優先をモットーに アツアツを実演販売

「食べものは出来立てが一番！」。551 HORAIのこの信条は、創設者の羅邦強（らほうきょう）が、同じ台湾出身の仲間2人と1945（昭和20）年に「蓬菜食堂」を始めた頃からの想いです。創業当時はカレーライスを提供していたのですが、売り上げが伸び悩んだとき、創業者は故郷の味である慢頭（まんとう）が神戸の南京町で売られていたことをヒントに、大阪の人の口に合うように材料や味付けを工夫し、「豚まん」として創業の翌年から売り出しました。その後、実演販売も開始して、アツアツをお土産として持ち帰っていただけるようになり、大阪の皆さまにたちまち人気を博したと聞いています。やがて創設仲間の3人はそれぞれ独立し、1964（昭和39）年に株式会社蓬菜が発足しました。

現在当社では、主力の豚まんをはじめ、焼餃子、アイスキャンデーなどの製造販売と、チャイニーズレストランの経営を関西圏で行うほか、通販や全国の百貨店などでの催事販売を実施しています。創業から80年の歩みとともに規模は拡大してきましたが、おいしさをお届けするこだわりはそのまま。自分が食べる立場で作り、自分が買う立場でお客さまに接し、常にお客さまの身になって仕事に取り組み、「食」を通して人を幸せにしたいという創業者の想いを、会社の方針として受け継いでいます。

それが「鮮度最優先」というモットーとなり、大阪市浪速区の工場から150分圏内に限定した店舗展開や、豚まんを一つひとつお客さまが見ている前で手包みで仕上げ、出来立てをお渡しするという実演販売のスタイルを守り続けることにつながっています。

551のおいしさを支える 臨機応変な連携プレー

どの時間帯に買っていたとしても、出来立てのおいしさを提供できるよう、当社では生地（ネタ）や餡（カヤク）を工場から各店に1日複数回運んでいます。551の特徴的な豚まんの皮の甘みとモチモチ感は、ネタの発酵状態が命。それは作り置きできないものです。そのため工場では、すぐに使えるもの、1時間後や3時間後に使えるものというように、発酵状態の違う3種類のネタを用意しています。



551の豚まん・焼売・焼餃子

各店舗では曜日や天候、ライブやスポーツなどのイベント情報に、経験則をプラスしてネタの種類と量を決めて工場に注文します。注文は配送のトラックが発する1時間前まで受け付け、工場からは配送を依頼している木津運送さんが、23台のトラックを走らせ、約60店舗に1日平均3〜4便、多いときには5便目を出して届けています。こうした体制は、店舗・工場・配送、三者の連携プレーがあつて初めて成り立つものです。この臨機応変で、きめ細かな食材の供給を年間通じて継続することにより、おいしさを守り続けています。また、お客さまに品切れでご迷惑をお掛けすることのないよう、さらに食品ロスをできる限り抑えられるような商品提供の実現に努めています。

阪神高速道路の整備とともに 関西圏で店舗を拡大

工場と店舗の往復時間の予測は必須。それを可能にするのが阪神高速道路をはじめとする道路網です。現在の工場は三代目になりますが、歴代のいずれの工場も浪速区内でし



豚まんは全て手包みしています

た。阪神高速道路へのアクセスがよく、事業の要でもある配送路線を変えないようにという狙いがあつたからです。現在の工場からは「湊町」をはじめとした阪神高速道路の出入口を使

の感謝が尽きません。365日安定した配送を維持できているのは阪神高速道路のみなさんのおかげだと実感しています。近年では大和川線の開通で、工場から東方面への所要時間が20分以上短縮されました。これにより周辺道路の混雑も緩和されました。まさに阪神高速道路の整備とともに店舗の拡大が進むといっても過言ではありません。今後も、工場から150分圏が広がれば、新たな出店も増えるかもしれません。関西の皆さまが豚まんを食べたいとき、より身近な地域で出来立てのおいしさをお届けできるように、阪神高速道路のこれからの発展にも期待しています。

い分け、大阪、兵庫、京都のほか、遠方では奈良県の橿原市、和歌山県のと歌山市、滋賀県の草津市の店舗まで配送しています。また、原材料も、野菜の産地や食肉工場から毎日トラックで決まった時間に食材が運び込まれています。だからこそ、日頃から高速道路の落下物を回収してくださったり、老朽化対策に伴う工事を行ったりと、命懸けで管理作業してくださる方へ



ネタのミキシング

いつ訪れても新鮮な楽しさがあるユニバーサル・スタジオ・ジャパン
ゲストを魅了し続ける理由と阪神高速道路への期待を伺いました



左から
セキュリティ&エマージェンシーマネジメント部
部長 有田 順一 氏
エクスターナル・アフケアーズ部
部長 萩庭 宏 氏

絶え間なく成長を続けることが ゲストの満足度を高める

トレンドをとらえる視点と
ゲストへの変わらぬ想い

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（以下USJ）が、映画の世界という非日常を体験できるテーマパークとして、大阪市此花区のベイエリアに開業したのが2001年のことです。観光戦略を重視した大阪市の都市計画により、USJの開業に合わせ、JRのユニバーサルシティ駅や阪神高速道路のユニバーサルシティ出口といったインフラも整備されました。

開業から20余年、世の中は大きく変わりました。特に2010年以降、インバウンドの増加や「クールジャパン」の推進によって、ジャパニーズコンテンツの価値が高まりました。当パークのアトラクションやショーでも、その頃から日本のアニメやキャラクターとのコラボレーションを強化しています。また、イン



Universal Studios Japan TM & © Universal Studios.
All rights reserved.

ターネットがより身近で便利なものとなり、動画や音楽配信、ゲームなど、余暇の選択肢が増えると、トレンドをジャンルにとらわれず取り入れる事業方針に転換、2021年には、スーパー・ニンテンドー・ワールドをオープンさせています。その間、コロナ禍もありましたが、それが逆に契機となり、テーマパークという現実の世界を忘れる空間で、リアルに家族や友人と楽しむ価値があらためて見直されたと思います。これは開業以来ずっと変わら

ない、USJの根源的な価値です。その価値をゲスト（USJを訪れるお客さま）に届けるクルー（USJで働く仲間）には、「CREW is the No.1 Attraction」という合言葉があります。ゲストへの積極的なコミュニケーションにより、驚きや感動を生むことで、クルーそのものが最高のアトラクションになるという意味です。たとえば、パーキングチームは、USJに車で来場されたゲストが最初に出会うクルーです。彼らは車両を安全に誘導することが仕事ですが、パークに着いた瞬間からワクワクしてもらおうと、霧吹きで地面にキャラクターを描くスプレーアートを披露しています。

こうした感動体験をさまざまな形で提供し、満足度をきちんと調査しています。このようにパークとして成長し続けることが、ゲストに「また来たい」と思っていたただける魅力

を高めていくものと考えています。

USJから観光都市・大阪をもっと盛り上げていきたい

これまでのマーケティングの蓄積を大阪全体の観光の強化に生かしたいと、大阪府・市との連携を密にしています。「大阪来てな！キャンペーン」に参加し、さまざまな企画やイベントで盛り上げながら、ゲストをいかにUSJから大阪府・市内（以下、府・市内）の周遊へ、また府・市内からUSJへの来訪につなげるかという施策も自治体や観光事業者の皆さまと検討しているところです。

USJは、関東や中京方面から車で来場されるゲストはもちろん、関西国際空港からバスで来られるゲストも多くいらっしゃいます。そうした方々に府・市内で円滑に周遊していただくために、阪神高速道路は必要です。高速道路ネットワークをしっかりと維持・管理していただくことや、新規路線の延伸事業の推進、またそれを生かした高速バスなどの交通手段の整備が非常に重要になってくると考えます。

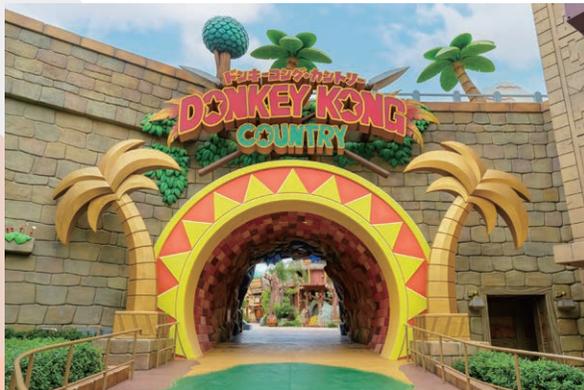
将来を見据えて計画的に
利便性や安全性を確保

今後の観光都市の推進には、人材の育成も不可欠です。地域への貢献活動の一つとして、大阪公立大学の通年講義なども行っています。また、大阪府育英会と連携した返済不要の奨学金制度のほか、2025年1月には、チャリティグッズの売上の一部、約400万円を大阪府の「子ども輝く未来基金」へ寄付するなど、次世代の応援に力を入れています。

大阪・関西万博の会期中、阪神高速道路の淀川左岸線（2期）が暫定的に開通し、万博会場へのアクセスルートとして、シャトルバスが運行されています。お客さまのスムーズな移動を可能にするだけでなく、市街地への車両の流入を抑え、渋滞回避効果も見込まれるでしょう。

また、高速道路はなくてはならないインフラであり、将来を視野に入れたメンテナンスも重要だと思っています。USJでも、安全を第一に年間で非常に多くの施設設備のメンテナンスを行っており、どのアトラ

クションがいつ休止となるか、ゲストへの影響をなるべく少なくするようスケジューリングし、通行止めなどの情報と同様に速やかにお知らせしています。大阪に多くのお客さまに何度も来ていただき、たくさんのお客さまを訪ねていただければ、またその中でUSJがこれからもずっと大きな役割を果たし続けられるよう、施設の魅力や利便性、安全性などを常にアップデートし、最大の満足度を提供し続けていきたいと思っています。



2024年にオープンしたドンキーコング・カントリー
© Nintendo
画像提供：ユニバーサル・スタジオ・ジャパン

阪神高速の建設・修繕・更新事業

今後も関西都市圏の発展のため高速道路ネットワークを拡大するとともに、既設構造物をサステナブルなものとするため、リニューアルプロジェクトを推進しています。

大阪湾岸道路西伸部

慢性的に渋滞している3号神戸線に並走する5号湾岸線を延伸することで、神戸沿岸部の時間信頼性を向上し、代替性を確保します。



淀川左岸線（2期・延伸部）

大阪都市圏の外周をネットワーク化することで、都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑にします。



大規模更新工事（喜連瓜破付近）

橋桁中央のヒンジ部の垂れ下がりの抜本的対策として、2年6か月にわたる通行止めを行い橋梁架替え工事を実施しました。



大規模修繕工事（阿波座付近）

縦目地構造を解消し、安全性の向上、騒音の低減のための桁の取替え工事を実施しました。



名神湾岸連絡線

名神高速道路の接続部で3号神戸線と5号湾岸線を繋ぐことによって、交通量をバランスよく分散させます。



- 凡例**
- 営業中路線
 - 事業中路線
 - 他高速道路など
 - 他高速道路など 事業中区間
 - 計画路線（都市計画決定済）