

インパクトレポート

(2023年度実績)

2024年11月



14号松原線喜連瓜破喜連瓜破付近 橋梁架け替え工事



3号神戸線リニューアル工事



阪神高速

先進の道路サービスへ

Point

- 当社は、2005年（平成17年）10月1日に、阪神高速道路公団の民営化に伴い国と地方公共団体の出資によって設立されました。

阪神高速道路ネットワーク

- 阪神高速道路のネットワークは、総延長258.1kmに及び、関西の大動脈として、1日平均約71万台のお客さまにご利用いただいております。
- また、大型車の交通量は阪神都市圏の一般道路の約5倍であり、物流の効率化に寄与するなど、関西の経済活動に大きく貢献しています。
- 「時間の節約」、「安全で快適な走行」、「一般道路の渋滞緩和」など、さまざまなメリットをご提供することで関西の経済活動や皆さまの暮らしをサポートしています。



社名
阪神高速道路株式会社
Hanshin Expressway Company Limited

代表者
代表取締役社長 吉田 光市

本社所在地
大阪市北区中之島三丁目2番4号

設立年月日
2005年（平成17年）10月1日

従業員数
739名（2024年3月現在）

資本金
100億円（+資本準備金 100億円）

株主	財務大臣	50.0%
	大阪府	14.4%
	大阪市	14.4%
	兵庫県	9.1%
	神戸市	9.1%
	京都府	1.5%
	京都市	1.5%

※ 政府及び地方公共団体による株式の常時1/3以上の保有義務あり

- 主な事業内容
- 高速道路の新設・改築
 - 高速道路の維持・修繕・その他の管理
 - 高速道路の休憩所等の運営
 - 国、地方公共団体等からの委託による道路の建設・管理・調査等

営業路線
258.1km（2024年3月現在）

事業中(建設)路線
28.9km（2024年3月現在）

日平均通行量
約71万台（2023年度）

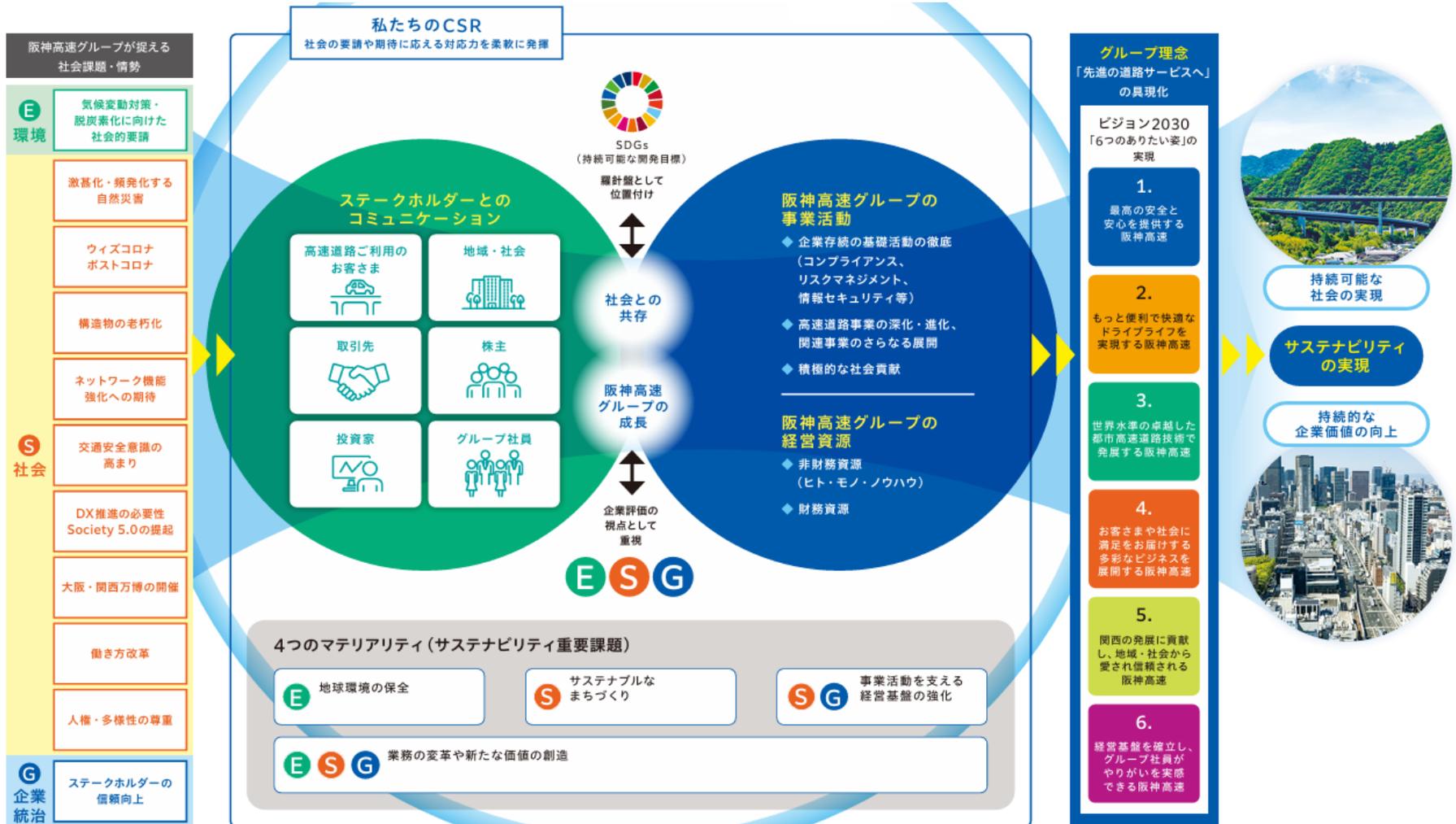
連結子会社
13社

サステナビリティ経営の実現に向けて

Point

- 近年、環境・社会課題がグローバルに拡大し、国や自治体だけでなく、企業、個人など社会全体で課題を解決し、持続可能な社会を実現することがより一層求められています。
- 阪神高速グループは、社会情勢の変化や社会の潮流を敏感に捉え、社会を構成する一員として「サステナビリティ」を共通の価値観と認識し、グループ理念のもと、持続可能な社会の実現に貢献するとともに、持続的な企業価値の向上を目指します。

阪神高速グループの価値創造プロセス



サステナビリティ経営の実現に向けて

Point

- 阪神高速グループは、社会を構成する一員としてサステナビリティを共通の価値観と認識し、グループ理念「先進の道路サービスへ」およびグループビジョン2030「6つのありたい姿」の実現に向け、2023年4月、中期経営計画（2023～2025）を策定しました。
- 関西の発展に貢献し、地域・社会から愛され信頼される阪神高速グループを目指し、グループ一丸となって本計画を推進しています。

グループ理念

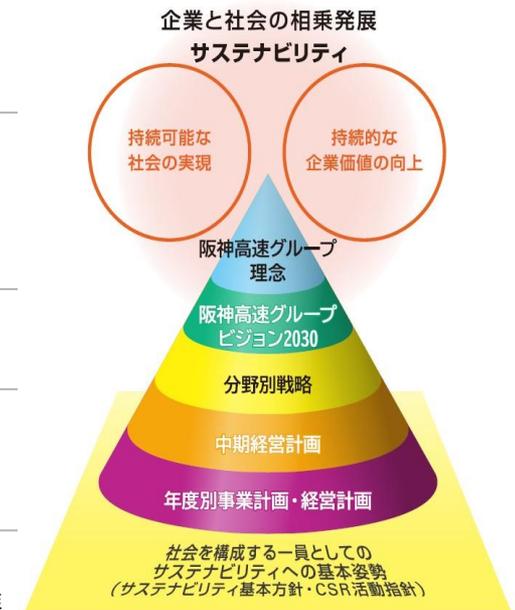
先進の道路サービスへ

阪神高速は安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さまの満足を実現し、関西のくらしや経済の発展に貢献します。

グループビジョン2030「6つのありたい姿」に向けた取組

6つのありたい姿	中期経営計画の主な取組
1. 最高の安全と安心を提供する阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ リニューアルプロジェクトの着実な推進 ■ 災害に強い阪神高速 ■ 交通安全対策・良好な走行環境の確保 ■ より合理的で効率的な維持管理の実施
2. もっと便利で快適なドライブライフを実現する阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ ネットワーク整備の推進 ■ 新しい技術を活用した渋滞対策の推進 ■ ETC専用化の推進 ■ お客さまにわかりやすい情報提供と新たなサービスの展開 ■ パーキングエリアの快適性・利便性の向上
3. 世界水準の卓越した都市高速道路技術で発展する阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大規模プロジェクト等のハード技術の開発 ■ シームレスで高度なインフラマネジメントの推進 ■ 将来を見据えた新たな技術の開発 ■ 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実現 ■ 卓越した技術力・ノウハウの強化
4. お客さまや社会に満足をお届けする多彩なビジネスを展開する阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関西の発展に向けた多彩な事業の展開 ■ 国際事業の推進
5. 関西の発展に貢献し、地域・社会から愛され信頼される阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ 社会経済活動の活性化や都市構造の強靱化 ■ 環境経営推進・脱炭素社会への挑戦 ■ 地域との連携・地域社会の活性化 ■ 社会貢献活動
6. 経営基盤を確立し、グループ社員がやりがいを実感できる阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> ■ ステークホルダーの声を反映した経営と信頼性の向上 ■ 働きがいを実感できる働き方改革・ダイバーシティ&インクルージョンの推進

〈サステナビリティ経営の概念図〉



環境ポリシー・環境行動計画

Point

- 阪神高速グループでは、2050年カーボンニュートラルの実現や持続可能な社会の実現に向けて、社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、環境行動に積極的に取り組む必要があることから、分野別戦略である「環境ポリシー」・「環境行動計画」を策定しています。
- 「環境行動計画」は「4つの柱」から構成し、このうち「脱炭素社会への挑戦」は、さらに3つの視点で捉えることで、CO2排出削減目標（2030年度までに50%削減（2013年度比）、2050年カーボンニュートラル）の達成に向けた総合的・包括的な取組を推進します。

環境ポリシー

基本理念

環境行動の方針

環境行動計画【4つの柱】の概要

① 脱炭素社会への挑戦



- 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）
- 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）
- 地域や社会との共創（地域や関係事業者との協働）

② 循環型社会の形成



- 廃棄物の削減・資源の循環的利用の促進（3Rの促進）
- 環境に配慮した製品・資材等の調達の推進

③ より良い都市環境の創造と共生



- 沿道環境の保全
- 生物多様性に配慮した自然環境の保全
- 良好な都市景観と道路空間の創造

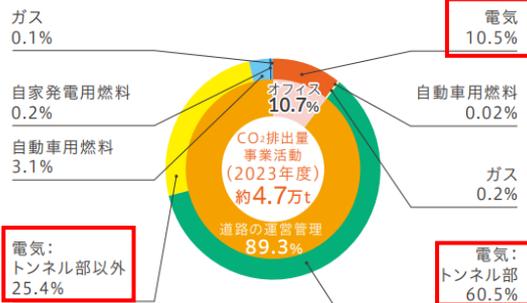
④ 環境啓発とコミュニケーション



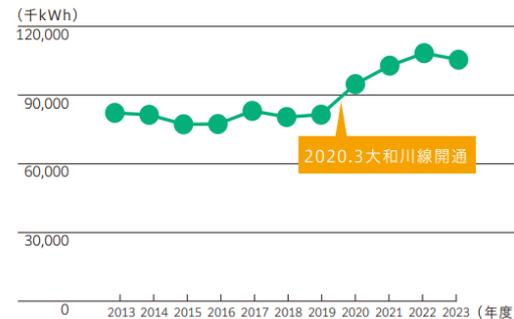
- 環境マネジメントの推進
- 社員の環境に関する意識の向上
- 環境コミュニケーションの実施

2023年度環境実績

〈事業活動に起因するCO₂排出量〉



〈電力使用量の推移〉



事業活動に伴うCO₂排出量のうち、電力使用によるものが**約96.4%**とその大半を占めており、特に、電力使用量の多いトンネル部の開通により、2020年度以降電力使用量は増加傾向にあります。なお、2023年度は、道路照明のLED化の進捗などにより高速道路の維持管理に係る電力使用量が前年度に比べ減少しました。

注) 2022年度の調整後排出係数を使用して暫定値として算出

サステナビリティボンドの発行意義・起債概要

発行意義

- 新規路線の建設費用、道路資産を形成することとなる修繕費のための社債発行です。
- 社債発行が当社経営理念「先進の道路サービスへ」の一助となり、**安全・安心・快適なネットワークを通じて、お客さまの満足を実現し、関西のくらしや経済の発展に貢献**します。
- 調達した資金は、社会的・環境的課題の解決に向けた事業に充当し、積極的に**SDGs（持続可能な開発目標）の達成に貢献**します。

起債概要

- サステナビリティボンドの発行により投資家の皆さまから調達した資金は、当社を取り巻く社会的・環境的課題の解決に資するプロジェクトに充当されます。（詳細は次頁をご参照ください。）
- プロジェクトを通じて、国連の提唱するSDGsの達成に貢献しています。
- 次年度以降についてもサステナビリティボンドとして発行を継続して参る予定です。

	第29回社債	第30回社債
債券格付	AA+ (R&I)	AA+ (R&I)
年限	3年	3年
発行額	150億円	170億円
利率	0.320%	0.339%
条件決定日	2023年10月19日	2024年2月22日
発行日	2023年10月30日	2024年2月29日
償還日	2027年1月29日	2027年5月31日
第三者評価機関	R&I	R&I

SDGs（持続可能な開発目標）とは

「Sustainable Development Goals」の略。
 2015年9月の国連サミットで採択された、持続可能な社会をつくるために世界各国が2016年～2050年の15年間で達成を合意した17の目標と169のターゲット。企業にも目標達成に向けた対応が求められています。



サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク概要

Point

- 当社の「インフラの老朽化対策」や「省エネルギー化によるCO2排出量削減」等の高速道路事業が社会的・環境的課題解決に貢献する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則・グリーンボンド原則・サステナビリティボンドガイドラインや環境省のグリーンボンドガイドライン及び金融庁のソーシャルボンドガイドラインの枠組み要素を考慮し、サステナビリティ・ファイナンス（※）・フレームワークを策定しました。
- 本フレームワークの透明性を確保するために、評価機関であるR&Iから第三者評価を取得しました。

（※）社会的・環境的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段

1 調達資金の使途

- サステナビリティ・ファイナンスで調達した資金は、社会的・環境的課題解決に向けた以下のプロジェクトに充当します。

	当社が直面し、解決すべき主要な課題	適格プロジェクト	プロジェクトの概要
社会的要素 (ソーシャル)	インフラの老朽化対策	高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> ■ インフラの老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> — 安心と安全を未来に繋げるべくリニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）の実施
	交通安全確保： 交通事故・誤進入件数の削減	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事故ゼロ、交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> — 逆走および誤進入防止対策 — 本線料金所機能移転
	災害発生時の機能維持： 自然災害への対応		<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害発生時のリスク軽減と安全確保による機能維持 <ul style="list-style-type: none"> — 橋梁の耐震補強 — 地震、津波による大規模災害時の緊急交通路機能の強化
	渋滞対策： 渋滞による時間の損失削減	高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> ■ ミッシングリンク解消、リダンダンシーの確保等による関西都市構造の強靱化の実現 <ul style="list-style-type: none"> — 交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和 — 国際コンテナ戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化
環境的要素 (グリーン)	気候変動から増加した短時間強雨等を主因とした災害の防止	排水性舗装 【グリーン適格分類名】 気候変動への適応	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害対策 <ul style="list-style-type: none"> — 雨天時でも視認性の良い排水性舗装を施工することによる走行性の向上
	省エネルギー整備への投資によるCO2排出量削減	道路照明のLED化 【グリーン適格分類名】 エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> ■ 省エネルギー化によるCO2排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> — 使用電力量削減に向けたLED照明への切り替え
	脱炭素化設備導入によるCO2排出量削減	脱炭素化資材の導入 【グリーン適格分類名】 環境適応製品、環境に配慮した生産技術及びプロセス	<ul style="list-style-type: none"> ■ 脱炭素化の推進によるCO2排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> — 低炭素材料や、CO2を吸収・貯蔵した材料を構造物へ適用するための技術開発の推進

サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク概要

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

高速道路の特定更新

- 「道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）」が施行されたことを受け、2015年3月、日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という。）と締結する「大阪府道高速大阪池田線等に関する協定」に特定更新等工事を追加しました。
- これまで培ってきた技術力を活用して、道路構造物の長寿命化に向けた抜本的な対策を実施しています。

高速道路の修繕・災害復旧

- 2014年7月に道路法施行規則が改正され、5年に1回の頻度で道路構造物に対する近接目視による点検を実施することを義務付けられています。
- 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施しています。また、この点検結果等を用いて構造物の健全度を診断し、維持・修繕等の措置を適切に実施しています。それらを記録・保存して、次回の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルの着実な実施に努めています。

高速道路の新設・改築

- 国土交通省は、整備計画決定にあたって「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき、新規高速道路整備事業に係る事業評価を実施しています。
 - (1) 投資効率等の前提条件の確認
 - (2) 費用対便益の確認
 - (3) 事業の影響・事業実施環境の把握について、都道府県・政令都市等に意見を聞いた上で、学識経験者等から構成される第三者委員会の意見を聴取し、事業採択の可否を判断

3 調達資金の管理

- 調達資金は、高速道路事業等会計規則や高速道路株式会社法に基づき道路管理事業やその他事業から区分された道路建設等事業に充当され、当社会計システムにて厳格に管理しています。
- 充当状況は機構との協定に基づく収支予算明細にて開示しています。
- 調達資金は、原則調達年度内に対象プロジェクトに充当されますが、未充当資金は社内規定に基づいて譲渡性預金または大口定期預金を基本とした安全性の高い金融資産に限定して運用しています。

4 レポートिंग

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社及び機構のウェブサイトで公開しています。その他、当社業務全般や財務状況についても、サステナビリティレポートや有価証券報告書等を当社ウェブサイトで公開しています。



Point

- 2023年度において機構に帰属し、借受道路資産として当社が借り受けることとなった道路資産は、総額52,255百万円であり、その内訳は下記のとおりです。
- サステナビリティボンドの資金使途に該当しない事業も含まれます。

プロジェクト	2023年度実績		
	主な工事	帰属時期（※）	道路資産価額 （百万円）
高速道路の特定更新等	湊川付近鋼製橋脚工事 等	2023年6月	6,072
		2023年9月	3,707
		2023年12月	9,751
		2024年3月	874
高速道路の修繕	入口遠隔閉鎖装置設置工事 等	2023年6月	8,410
		2023年9月	6,262
		2023年12月	6,068
		2024年3月	11,107
合計			52,255

※仕掛道路資産が機構に帰属し、借受道路資産となった時期を記載。



インパクトレポート① (高速道路の特定更新)

高速道路の特定更新

- 当社の管理路線の総延長258.1kmのうち5割以上が開通から40年を超え、車両の大型化、交通量の増加等から「構造物の老朽化」に直面
- 度重なる補修でも、構造物の健全性を引き上げることが困難な箇所も存在。将来の致命的な損傷やそれによる交通障害の発生を防ぐため、大規模な老朽化対策として2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げ
- 代表的な例としては、喜連瓜破付近の橋梁の架け替えを実施。それに伴い、2024年12月7日（予定）まで約2年半の交通規制を実施。これは、2020年にう回路となる6号大和川線などのネットワークの整備が進んだこと、お客さまや地域の皆さまのご協力によるもの
- 持続可能なまちづくりに貢献し、100年先も安全・安心・快適にご利用いただくため、更なる長寿命化に邁進



14号松原線喜連瓜破付近
橋梁架け替え中(現在は完了し、12月に通行を再開予定)



3号神戸線湊川付近
新設橋脚設置完了



16号大阪港線阿波座付近
新設橋桁架設完了(5月に規制解除)

インパクトレポート

プロジェクトの概要	アウトプット指標			アウトカム指標	インパクト指標
高速道路の特定更新	路線名	対策工種	2024年3月時点進捗状況	快適走行路面率：95%	インフラの老朽化対策
	<大阪地区>				
	1 1号池田線大豊橋付近	橋梁の架け替え	関係管理者協議を実施中		
	1 3号東大阪線法円坂付近	橋梁の架け替え	更新案の検討を実施中		
	1 4号松原線喜連瓜破付近	橋梁の架け替え	既設橋桁の撤去が完了		
	1 5号堺線湊町付近	鋼製基礎の長寿命化改良	先行橋脚基礎工事を実施中		
	<神戸地区>				
	3号神戸線京橋付近	橋梁の架け替え	関係管理者協議を実施中		
	3号神戸線湊川付近	橋梁の架け替え及び橋脚の増設	下部工事が完了。上部工事の計画中		
※損傷が顕在化した構造物に対して、繰り返し補修を行った場合でも改善が期待できないものの構造物の全体的な取り替え（大規模更新）を必要としないレベルの箇所に関しては、主要構造の全体的な補修（大規模修繕）を実施。 2023年度においては、3号神戸線のリニューアル工事等により、お客さまに快適に走行いただけるよう床版の補強等に加えて舗装補修を実施。					

インパクトレポート②（高速道路の修繕・災害復旧）

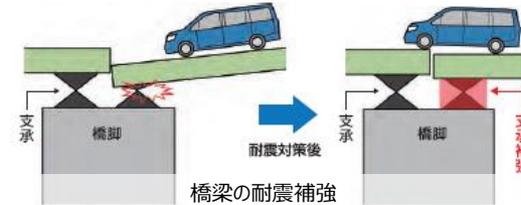


高速道路の修繕・災害復旧

- 料金所での分かりやすい道路案内（視認性の向上が期待できる案内看板の設置）による逆走・誤進入対策を通じて、逆走・誤進入件数の削減に貢献
- また、災害発生時にお客さまの安全を確保するとともに、緊急交通路としての道路機能を確保し、人命救助・早期復興に貢献するため、橋脚等の耐震補強を推進
- 更に、南海トラフ地震などにより津波が発生し大規模災害となった場合にも、災害対策活動を継続して実施するため、本社に非常用発電装置を備えた常設の災害対策本部室を整備。道路管理施設や電気通信施設の浸水対策、電源確保の強化、応急復旧資材の備蓄などを進め、早期にサービスを再開し、道路（緊急交通路）機能を確保すべく対策



3号神戸線京橋入口の案内の前後



インパクトレポート

プロジェクトの概要	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト指標
高速道路の修繕	修繕事業の完成高： 約318億円 ※各種安全対策を実施（3号神戸線若宮付近（カーブ対策）、3号神戸線京橋入口（出入口誤進入対策）等）	死傷事故率：14.0件/億台キロ 逆走事故件数：4件	交通安全確保： 交通事故・逆走・誤進入件数の削減 災害発生時の機能維持： 自然災害への対応



高速道路の新設・改築

- 道路ネットワーク整備によるミッシングリンクの解消・リダンダンシー確保は、渋滞緩和や移動時間の短縮、環境負荷の軽減などお客さまの暮らしにさまざまなメリットをもたらす
- 現在中心となっている事業は、淀川左岸線（2期）・淀川左岸線延伸部・大阪湾岸道路西伸部の建設
- 淀川左岸線（2期）・淀川左岸線延伸部については、国や大阪市との共同事業であり、「大阪都市再生環状道路」の北側の一部を構成する道路として実施中
- 大阪湾岸道路西伸部については、国との共同事業であり、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るための道路として実施中
- 名神湾岸連絡線については、直轄事業と有料道路事業の合併施行方式にて事業への参画が決定



インパクトレポート

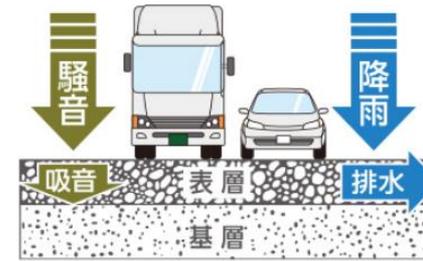
プロジェクトの概要	アウトプット指標		アウトカム指標	インパクト指標
高速道路の新設	路線名	2024年3月時点進捗状況	渋滞損失時間： 1,019万台・時間	渋滞対策： 渋滞による時間の損失削減
	<大阪地区>			
	淀川左岸線（2期）	<ul style="list-style-type: none"> ■ 海老江地区（橋梁）では床版工事を実施中 ■ 大阪市より受託している海老江・豊崎地区の工事（開削トンネル・換気所・橋梁）では、掘削工事およびトンネル本体工事、躯体工事、橋脚工事、桁架設工事、床版工事等を実施中 		
	淀川左岸線延伸部	<ul style="list-style-type: none"> ■ 豊崎地区では地中障害物撤去工事等を実施中 ■ トンネル部では有識者の助言を踏まえ設計検討、堤防・道路一体構造の安全性等の検討を実施中 		
	<神戸地区>			
大阪湾岸道路西伸部	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駒栄地区では開削トンネル工事においてトンネル本体工事を実施中 ■ 六甲アイランド地区では橋梁工事において基礎工事を実施中 ■ 新港・灘浜航路工区では、海上部長大橋の詳細設計契約に向けて手続き中 			

インパクトレポート④ (グリーンプロジェクト)

- Point**
- サステナビリティボンドによる調達資金は、下記のグリーンプロジェクトにも充当されています。
 - 各プロジェクトの環境改善効果を示すインパクト指標は以下のとおりとなります。

排水性舗装

- 路面上に停滞する雨水をスムーズに排水することを可能とする、排水性舗装の施工を通じて、気候変動から増加した短時間強雨等を主因とした交通事故のリスクの低減や災害の防止に貢献
- 近畿地方において短時間強雨の発生頻度は有意に増加しており、非常に激しい雨（1時間降水量50mm以上）の年間発生回数は増加傾向にあり、気象庁が2024年3月に発表した気候変動監視レポート2023によれば、地球温暖化による気温上昇に伴って大気中の水蒸気量が増加傾向にあることが短時間強雨の増加要因として挙げられている
- 排水性舗装道路は路面に雨水が溜まりにくく、水しぶきが上がるのを抑制し、視認性を高める効果を持つ
- 自然災害時におけるお客さまの走行の安全確保に向けた対応力を強化



排水性舗装の効果



排水性舗装の施工例

リニューアル工事による排水性舗装の整備例

路線名	工事区間	施行延長
3号神戸線	京橋～摩耶	約17km

道路照明のLED化

- これまで使用していた高圧ナトリウム灯からLEDに切り替えることで、環境行動計画で掲げる道路の管理・運用のCO2削減、環境改善に貢献
- 当社グループの事業活動に伴うCO2排出量のうち、電力使用によるものが約96.4%とその大半を占めており、特に、電力使用量の多いトンネル部の開通により、2020年度以降電力使用量は増加傾向
- 当社では、交通に影響する光が連続的に存在する都市高速道路に対応できるようLED照明を共同開発し、2010年10月より採用。2023年度までに約65%の本線照明のLED化を実施
- 当社グループは2050年カーボンニュートラルの実現をゴールに定め、2030年度までに50%削減（2013年度比）することを中間目標とし、中期経営計画（2023～2025）の3カ年では62.2tのCO2排出量の削減に取り組む



従来の道路照明



LED化の道路照明

整備箇所数	LED化率	(推定) CO2削減量 (※)
1,280	約65%	108.5t

※算定式：消費電力削減量×CO2排出係数



アウトカム指標のご説明

アウトカム各指標の趣旨と過年度の実績値に対する振り返り

アウトカム指標／定義	指標の合理性	インパクト指標	2022年度実績	2023年度実績値(前年比)	振り返り
■ 高速道路の特定更新					
快適走行路面率 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	快適な走行が可能な道路サービスを未来につなげるために長寿命化に取り組む	インフラの老朽化対策	96%	95% (▲1%)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3号神戸線（京橋～摩耶）リニューアル工事により約17km・車線の舗装補修等を実施する一方、経年に伴う舗装損傷の増加により快適走行路面率が微減した ■ 引き続き、計画的に舗装補修を実施していく
■ 高速道路の修繕・災害復旧					
死傷事故率 自動車走行車両1億台キロあたり（1万台の自動車が1万キロ走行した場合に相当）の死傷事故件数	安全・安心な高速道路の実現に向けて、交通安全対策などのハードの改良を継続的に実施している。また、物流機能の生命線として防災・減災対策を進めている	交通安全確保：交通事故・逆走・誤進入件数の削減 災害発生時の機能維持：自然災害への対応	14.1件/億台キロ	14.0件/億台キロ (△0.1件/億台キロ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ コロナの5類感染症移行に伴う交通量の増加により走行台キロは増加したが、追突多発区間における注意喚起等を実施したこと等により死傷事故率は微減した ■ これまでの交通安全対策における課題を踏まえ策定した「交通安全対策基本計画（2024-2028）」に基づき交通安全性の底上げを図る
逆走事故件数 逆走による年間事故発生件数			2件	4件 (+2件)	
■ 高速道路の新設・改築					
渋滞損失時間 渋滞が発生することによる利用者による年間損失時間	関西経済の活性化に寄与するため、高速道路利用者の利便性向上に取り組む	渋滞対策：渋滞による時間の損失削減	1,071万台・時	1,019万台・時 (△52万台・時)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2023年度は、2022年度に引き続き大規模更新工事（喜連瓜破・阿波座）の影響があったが、2022年度に実施された他社路線通行止工事がなかったことや、速度回復誘導灯の継続的な運用等もあり、目標値を達成した。引き続き、交通状況を注視し、ボトルネック渋滞対策を推進するとともに、新たに渋滞発生した箇所について対策を検討実施する

- 本資料には将来の予測や見通しに関する記述が含まれていますが、こうした記述は将来の業績等を保証するものではありません。将来の業績等は経営環境の変化などにより、目標と異なる可能性があることにご留意下さい。
- 本資料は、当社の概要等についてご説明することを目的とするものであり、債券の募集又は売出を意図したものではありません。
- 通常のIR説明資料は、当社ウェブサイトに掲載しております。(<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/document/index.html>)

お問い合わせは・・・

阪神高速道路株式会社 経理部 資金課

〒530-0005 大阪市北区中之島三丁目2番4号
telephone: 06-6203-8888(代)
facsimile : 06-6203-8313
URL: <https://www.hanshin-exp.co.jp>



IR説明動画を配信しております。二次元コードよりご視聴ください。

