

経営効率化に向けた今後の取り組み

2023年12月22日

阪神高速道路株式会社

目次

はじめに	3
1. コストの縮減	5
1-1 建設事業の効率化	6
1-2 維持修繕業務の効率化	9
1-3 料金收受業務の効率化	11
2. お客さまサービスの向上	12
3. 地域への貢献	14
3-1 大阪・関西万博への協力	15
3-2 沿線自治体との連携、地域と調和した景観形成	17
4. 経営体制の効率化と経営の透明性向上	18
4-1 グループ経営体制	18
4-2 外部有識者等によるチェック及び情報の公開	21

はじめに

- 当社は、1962（昭和37）年に阪神高速道路公団として設立され、以来60年余りにわたり、関西の大動脈である阪神高速道路の建設・管理・運用という重要な役割を担わせて頂いております。そして、その実践に当たっては、「先進の道路サービスへ」をグループ理念とし、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、関西の暮らしや経済の発展に貢献するため、経営効率化のためのさまざまな施策に取り組んでまいりました。
- また、近年、当社をとりまく環境は劇的に変化しています。人口減少・高齢化及びこれに伴う働き手不足、自然災害の激甚化、インフラの老朽化という困難な課題に直面する一方で、地球環境の保全、デジタル革命の加速、ライフスタイルや価値観の多様化等の社会の要請にも応えていく必要があります。
- このような環境の変化や社会の要請にも対応し、お客さまや地域の皆さまにサステナブルな高速道路サービスを提供するため、当社阪神高速グループは、今後とも不断の経営効率化の取り組みを進めてまいります。
- ここに、①コストの縮減、②お客さまサービスの向上、③地域への貢献、④経営体制の効率化と経営の透明性向上 を内容とする阪神高速グループにおける経営効率化の今後の取り組みについて取りまとめをいたしました。

1. コストの縮減

建設事業の
効率化

維持修繕業務の
効率化

料金收受業務の
効率化

長寿命化や近年の労務費・資材費等の高騰といった社会環境の変化に対応するため、新技術の活用やDX(デジタルトランスフォーメーション)の推進等により生産性・効率性の一層の向上に努め、コスト縮減を実現

料金收受業務の更なる効率化を図るため、①全料金所での段階的な無人化・ETC専用化、②ETC利用率を向上させる取り組みを実施

2. お客様サービスの向上

お客さまのご要望や、サステナビリティの実現等の社会の要請等を踏まえて新たなサービスを展開

パーキングエリアの改善

新技術を活用した渋滞対策

情報提供の充実

阪神高速の利用促進

3. 地域への貢献

- ・交通課題への対応や機運醸成等、大阪・関西万博への協力
- ・沿線自治体等との連携イベントや、道路構造物による景観形成

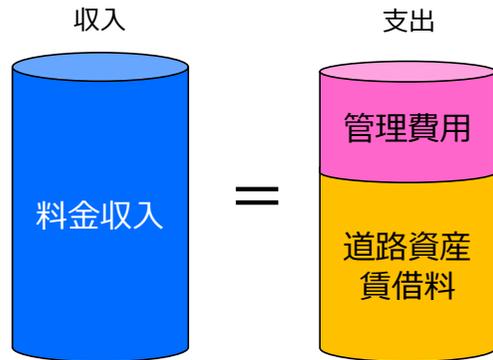
4. 経営体制の効率化と経営の透明性向上

- 高速道路の維持管理に必要な「連続性」「緊急性」「即時性」を確保しつつ、グループ経営体制を構築して自ら実施することにより、品質の維持・向上と効率性の向上を同時実現
- 事業環境の変化にも対応しつつ、更なる業務品質と生産性の向上に向けてグループ経営体制を進化
- 今後も社会の要請やお客さまのご意見等を踏まえ、経営の透明性を一層向上

1. コストの縮減

近年の労務費・資材費等の高騰等の社会環境の変化に対応するため、新技術の活用及びDXの推進等による建設事業、維持修繕業務のコスト縮減や、料金所の無人化・ETC専用化の拡大による料金收受業務のコスト縮減を実現します

高速道路事業の実施スキーム



料金収入は、機構(*)への道路資産賃借料の支払いと管理費用に充てられます

※独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構



機構は、会社が建設した道路資産を保有して会社に貸し付け、会社が支払う賃借料により、資産と併せて引き受けた債務を返済します

生産性・効率性向上の取り組み

1-1に記載【P6】

建設事業のコスト縮減・経費縮減の取り組み

- 新技術の活用・長寿命化
- 施工の効率化
- DXの推進
- 情報の高度化 等

1-2に記載【P9】

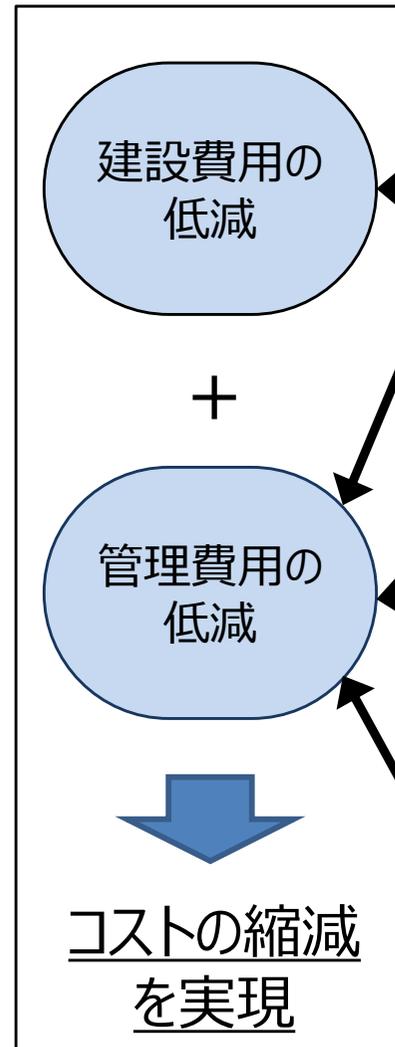
維持修繕業務のコスト縮減の取り組み

- 新技術の活用、点検・診断の高度化
- 損傷補修の集約化
- 電気代等の削減
- 高耐久な構造物の採用 等

1-3に記載【P11】

料金收受業務のコスト縮減の取り組み

- 無人化・ETC専用化の拡大
- 遠隔対応の集約化 等



1-1 建設事業の効率化

激甚化する災害に対する強靱化、長寿命化、近年の労務費・資材費等の高騰による建設コストの増加を抑制するため、新技術の活用や施工の効率化、DXの推進等に積極的に取り組み、初期投資コストを約1割縮減、工事における経費を約1割縮減します

■ 激甚化する災害に対する強靱化 ■ 長寿命化への取り組み



阪神淡路大震災により倒壊した橋脚（3号神戸線）

設計荷重 (Kh)
0.1~0.3

約7倍

設計荷重 (Kh)
1.5~2.0

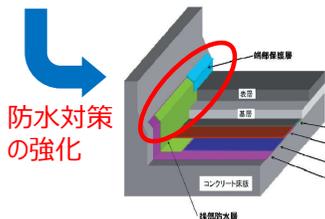
平成7年度以前

現在

耐震設計における設計荷重の改訂



コンクリート床版の陥没（12号守口線）



防水対策の強化

床版防水層の端部処理による対応

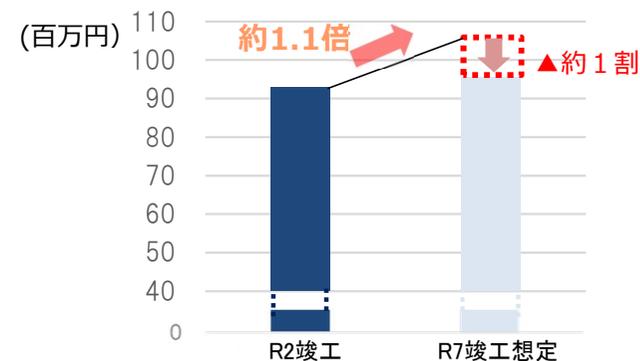
■ 資材費等の高騰



普通鋼鋼材単価の推移 (H27年度100換算値)

■ 建設コストの推移と将来見込み

将来見込まれるコスト増の抑制を図るため、新技術の活用や施工の効率化等により、初期投資コストを約1割縮減します



(西船場JCT鋼桁工事(渡り部))(海老江JCT鋼桁工事をイメージ) 鋼桁及び鋼製橋脚工事における純工事費の100t当たり単価※1

将来見込まれるコスト増の抑制を図るため、DXの推進や情報の高度化等により、工事における経費を約1割縮減します

■ 都市部における沿道に配慮した施工

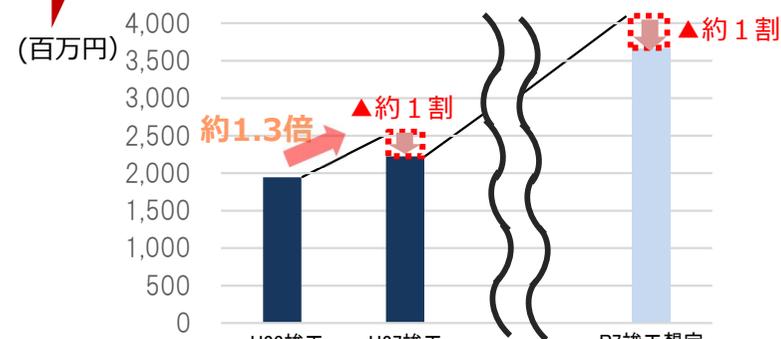


車線規制による上部工の施工状況 (西船場JCT)

■ 労務費等の高騰



公共工事設計労務単価の推移



開削トンネルにおける現場管理費のkm当たり単価※2

※1 R7の縮減前の金額は普通鋼鋼材単価のR2から上記工事の資材購入年度 (R3) までの増加率を乗じた値として設定

※2 H27及びR7の縮減前の金額は労務単価の増加率を乗じた値として設定 → 強靱化及び長寿命化等による更なる上振れリスクが見込まれる

建設事業の効率化に係る主な取り組み例 (1/2)

将来見込まれる建設コスト増の抑制を図るため、新技術の活用や施工の効率化等により、**初期投資コストを約1割縮減**します

分類	効率化の視点	番号	施策	効果等	今後
調査・開発	新技術の活用 ・ 長寿命化	①	鋼管集成橋脚の開発 特許 第5706952号 (平成27年3月6日登録)	鋼管集成橋脚の開発により通常の鋼製橋脚よりコスト縮減【▲約16% (2号淀川左岸線海老江JCT実績)】	適用拡大を検討
		②	高耐久な鋼床版の開発	疲労耐久性に優れる合理的な構造の開発による鋼重低減【▲約5%目標】	大阪湾岸道路西伸部で採用を検討
		③	シールドトンネルのセグメント構造の検討	セグメント幅の拡大による作業工数の低減、耐火性能の確保によるコスト縮減	淀川左岸線延伸部で採用を検討
		④	コンクリート床版の端部防水	床版への浸水を抑制することによる耐久性能の向上	全工事で適用を検討
設計・施工	施工の効率化	⑤	鋼桁の一括架設による規制回数 の減少	一括架設による規制回数の減少【通行止め回数▲25回 (2号淀川左岸線海老江JCT実績)】	適用拡大を検討
		⑥	変状計測における自動計測システム の活用	自動計測機器で変状計測を実施することによる省力化【作業員▲約700人 (2号淀川左岸線海老江JCT実績)】	適用拡大を検討
		⑦	無人掘削機の導入による省力化	人力掘削の減少に伴う掘削の省力化によるコスト縮減【▲約1%】	大阪湾岸道路西伸部で適用
		⑧	レーザースキャナによる掘り残し幅の 測定	レーザースキャナを用いることによる掘り残しの効率的かつ正確な管理	大阪湾岸道路西伸部で適用
		⑨	橋梁上部工における特殊ナットの 活用検討	特殊ナットを活用することによる桁吊足場の削減	大阪湾岸道路西伸部で採用を検討
	DXの推進	⑩	CIMの活用	CIMの活用による設計等の精度向上	適用拡大を検討
		⑪	3Dモデルによる走行シミュレーション 動画の活用	3Dモデルを用いたシミュレーション動画による設計等の精度向上	適用拡大を検討

※参考資料1-1を参照

建設事業の効率化に係る主な取り組み例 (2/2)

将来見込まれる建設コスト増の抑制を図るため、DXの推進や情報の高度化等により、工事における経費を約1割縮減します

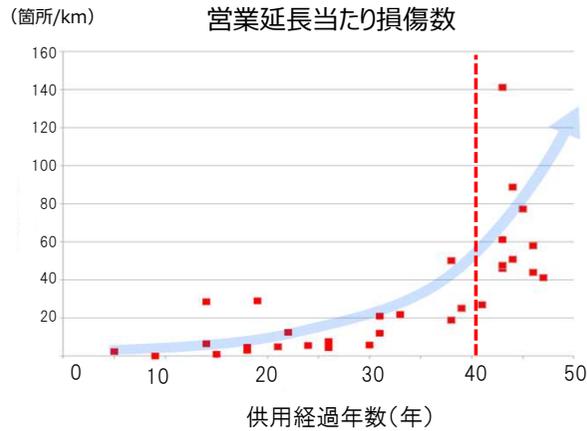
分類	効率化の視点	番号	施策	効果等	今後
現場管理	情報の高度化	⑫	Web会議の積極的活用	Web会議の積極的活用による省力化	適用拡大を検討
		⑬	ウェアラブルカメラ等によるWeb立会の促進	ウェアラブルカメラ等での立会による省力化	適用拡大を検討
		⑭	Webカメラを用いた安全監視システムの活用	Webカメラでのリアルタイム管理による省力化	適用拡大を検討
		⑮	コンクリート品質管理システムと阪神高速・工事情報等共有システム (Hi-TeLus) の連携	コンクリート品質管理システムと阪神高速・工事情報等共有システム (Hi-TeLus) の連携による省力化	適用拡大を検討
		⑯	施工管理におけるiPadの有効利用	施工管理業務支援アプリを活用することによる省力化	適用拡大を検討

※参考資料1-1を参照

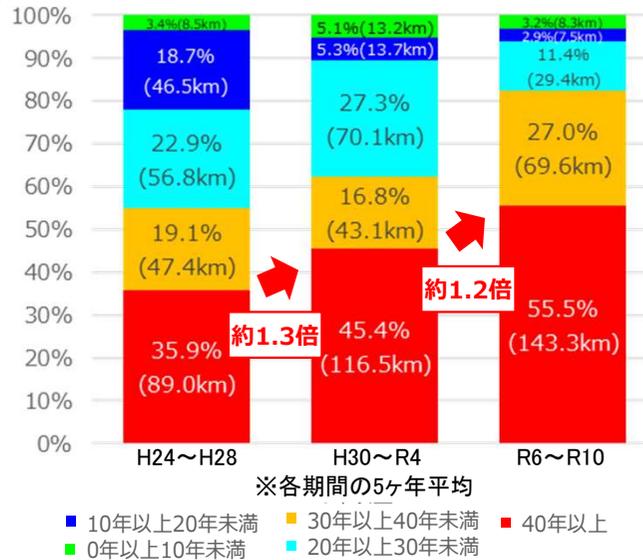
1-2 維持修繕業務の効率化

構造物の老朽化や近年の労務費・資材費等の高騰によるコストの増加を抑制するため、新技術の活用による効率化や構造物の高耐久化等に積極的に取り組み、維持修繕コストを約1割縮減します

■ 供用年数による損傷数の状況

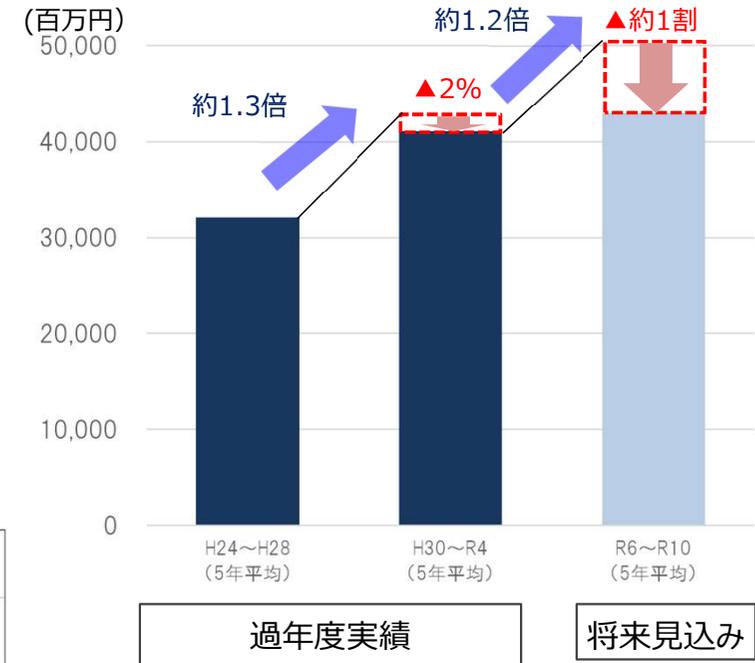


■ 開通からの経過年数比率の推移

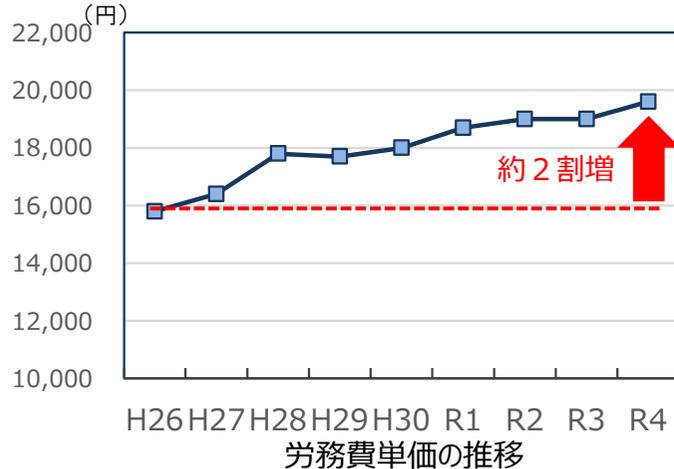


■ 維持修繕コストの推移と将来見込み

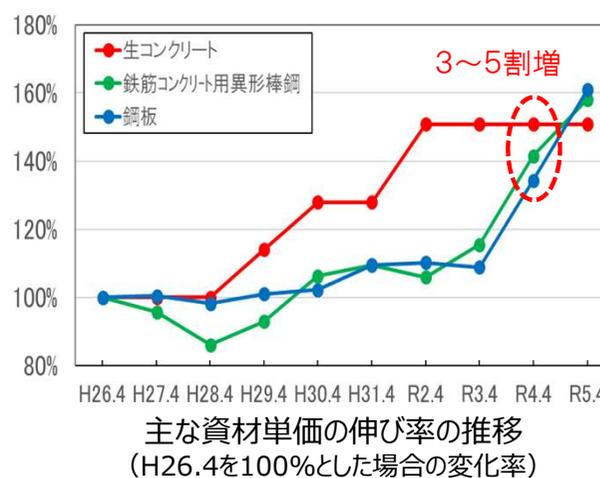
将来見込まれるコスト増の抑制を図るため、新技術の活用による効率化や構造物の高耐久化等により、**維持修繕コストを約1割縮減**します



■ 労務費高騰の状況



■ 主な資材費高騰の状況



※修繕費及び維持管理費の合計額
 ※H30~R4及びR6~R10の縮減前の金額(5ヶ年平均)は、H24~H28の修繕費及び維持管理費の実績(5ヶ年平均)に対し、開通からの経過年数40年以上の路線延長の増加率を乗じた値として設定
 ※労務費・資材費高騰による更なる上振れリスクが見込まれる
 ※将来についてはコスト抑制を一層推進しつつ必要額を確保

維持修繕業務の効率化に係る主な取り組み例

将来見込まれるコスト増の抑制を図るため、新技術の活用による効率化や構造物の高耐久化等により、**維持修繕コストを約1割縮減**します

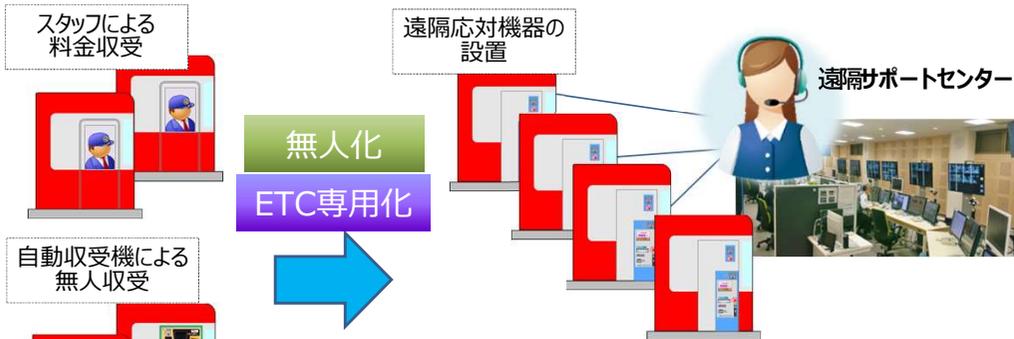
分類	効率化の視点	施策	効果等	今後
点検・診断	新技術の活用	① 鋼床版のき裂損傷を路上から確認できる新たな点検機器の活用 (『みつけるくんK』)	点検時の足場を削減 【▲8.6km/年】 検査効率の向上 【9m/日⇒150m/日】	鋼床版部全域で適用
		② 路面走行しながら舗装・伸縮装置等の点検が可能な車両の活用 (『ドクターパト2.0』)	交通規制の削減 【▲約300件/年】	トンネル部での点検へも順次適用対象を拡大
		③ AIを活用した舗装損傷診断の効率化	診断作業の効率化 【5日間・人⇒5分】	舗装の定期点検において適用継続
		④ 車載カメラシステムを用いた日常点検	点検時の人員削減 【3名/班⇒2名/班】	日常点検において適用を継続
	点検・診断の高度化	⑤ 特殊橋梁 (長大橋等) の点検結果の見える化 (3D化)	損傷箇所や経年変化の効率的な把握による補修計画に要する時間短縮等	特殊橋梁への適用に向け検討を継続
		⑥ 舗装打ち換え基準の高度化	舗装損傷の進行度合いのきめ細やかな判定による舗装補修の更なる集約化	舗装補修の対象判定への反映に向け検討を継続
補修工事	損傷補修の集約化	⑦ 漏水による損傷を受けやすい桁端部の補修工事の集約化	補修作業の集約による足場設置の削減 【約45件/箇所を集約補修】	損傷状況に応じて桁端部における補修のパッケージ化を推進
		⑧ 近傍での路上工事における規制の集約化	工事規制回数の削減 【▲約750件/年】	規制工事を対象に調整を実施
		⑨ 定期点検時に確認された補修をその場で応急的に措置	補修作業の削減及び第三者被害リスクの軽減 【6,000件/年の補修】	定期点検時において継続実施
	新たな舗装材料等の採用	⑩ 耐久性が高い舗装 (基層) 材料の適用	舗装の更新頻度の延長【耐用年数が約2倍】	鋼床版上の舗装の更新の際に適用拡大
		⑪ カーブ区間におけるすべり抵抗値及び耐久性の高い舗装 (表層) 材料の適用	舗装の更新頻度の延長【約3年⇒約10年】	カーブ区間や事故多発区間を中心に適用拡大
コスト維持	電気代等の削減	⑫ 道路照明のLED化	使用電力量の削減 【126Wh/台⇒63Wh/台】	全箇所へのLED化の適用
		⑬ 標識板の高輝度化	使用電力量の削減 【150Wh/台⇒皆減】	全箇所への適用に向け順次取替を実施
高耐久化の構造物の採用	高耐久な構造物の採用	⑭ 鋼床版部へ強度の高いSFRC舗装の施工	鋼床版の更新間隔の長期化、舗装損傷の軽減 (2015年より適用開始)	鋼床版でき裂等が顕在化した径間を対象に実施
		⑮ コンクリート床版部への高性能床版防水の施工	コンクリート床版の更新間隔の長期化、舗装損傷の軽減 (2018年より適用開始)	コンクリート床版でひび割れ等が進行した径間を対象に実施

1-3 料金收受業務の効率化

料金收受業務の更なる効率化を図るため、全料金所での段階的な無人化・ETC専用化と、ETC利用率向上のための取り組みを実施します

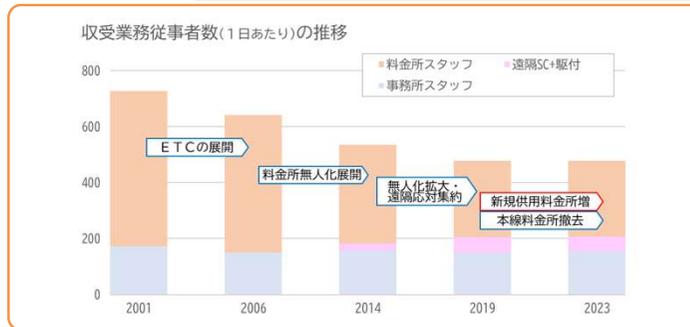
①全料金所での段階的な無人化・ETC専用化

個々の料金所にスタッフを配置する体制から、料金所に遠隔機器を設置し、お客さまとの対応は遠隔サポートセンターに集約して実施します



無人化・ETC専用化の拡大に向け、遠隔によるお客さまとの対応を更に効率化します

- (遠隔対応による業務内容例)
- ・ETCカード未挿入、通信異常への対応
 - ・障がい者割引、仮ナンバー車への対応
 - ・現金支払いのお客さまに対する後日請求



2012年～
自動收受機設置による無人化

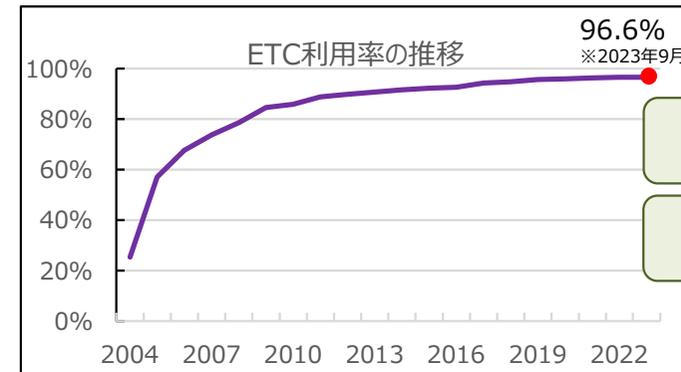
2017年～
遠隔対応の集約化

現在
全143料金所中 無人化50箇所
うちETC専用化13箇所

全料金所で段階的に無人化・ETC専用化を実施

②ETC利用率向上のための取り組み

無人化・ETC専用化を効率的に進めるためには、ETC利用率の向上が必要です



1日当たりの利用台数
約70万台

現金利用のお客さま
約2万台/日

※この他にETCカード課金による
通行0.5万台/日あり

ETC車載器の購入費用を助成するキャンペーンを継続的に実施します
(2023年度は11/13より実施中)

■直近5年間のキャンペーン実施実績

キャンペーン実施期間	対象台数	実施目的
2018/11/30 ~ 2019/3/31	5,000	二輪車のETC利用率向上・利用促進
2022/1/27 ~ 2022/6/30	30,000	ETC専用化実施における非ETC車対策
2023/4/3 ~ 2023/6/2	15,000	ETC専用化拡大における非ETC車対策
2023/11/13 ~ 2024/1/31	15,000	ETC利用率向上

■実施中キャンペーンチラシ

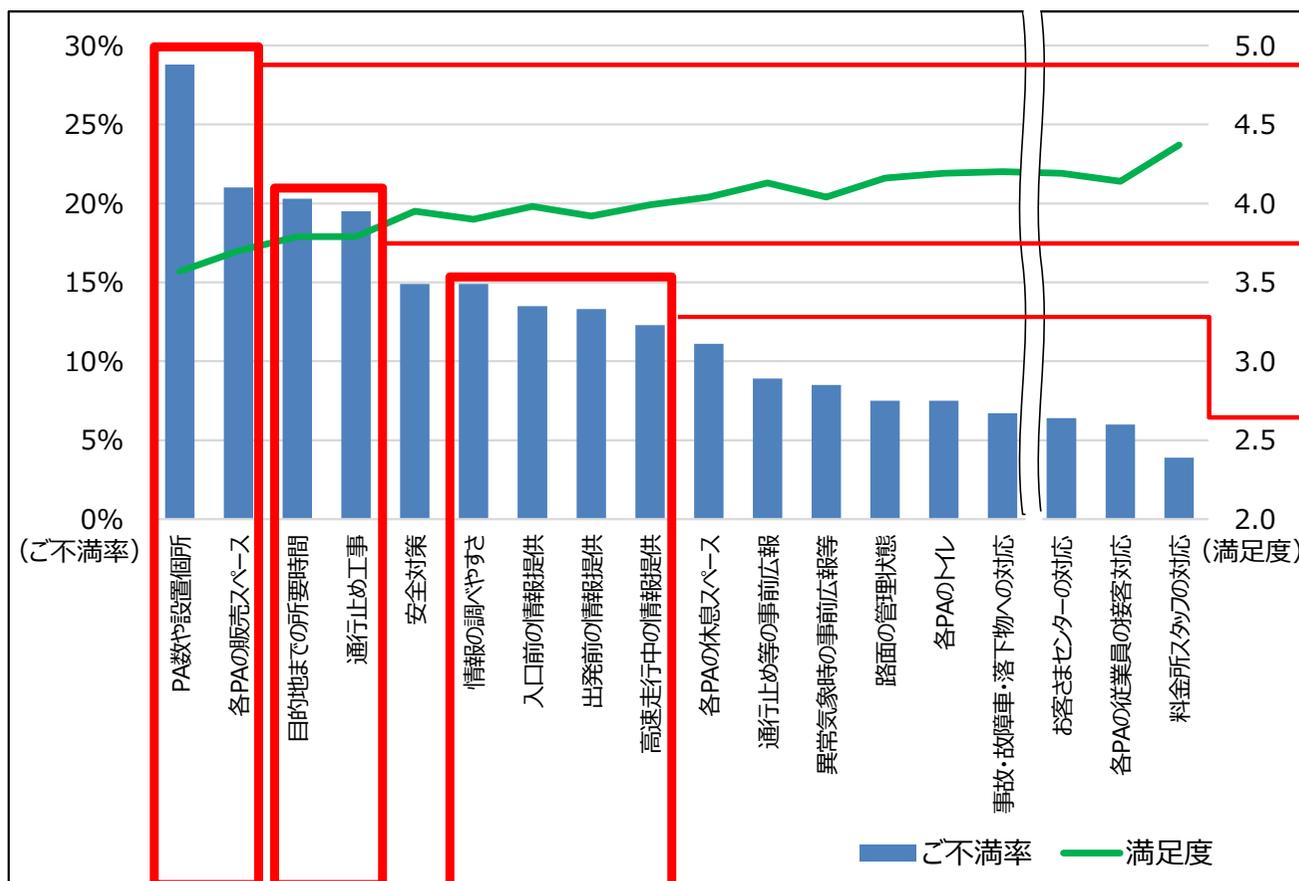


今後、キャンペーン時のアンケート結果を活用し、お客さまのご要望等に的確に対応する効果的な取り組みを検討します

2. お客様サービスの向上

お客様満足度調査において特にご要望が多い「パーキングエリアの改善」「渋滞対策」「情報提供の充実」に真摯に対応し、更なる改善に努めるとともに、お客様のご要望の変化、サステナビリティの実現等の社会の要請等を踏まえつつ、新たなサービスを展開します

(お客様満足度調査結果 (2022年))



調査結果を踏まえた対応

①パーキングエリア (PA) の改善

- ・ PAの新設
- ・ 多様なニーズへの対応

②新技術を活用した渋滞対策

- ・ 渋滞緩和施策の実施
- ・ 通行止め工事の社会的影響抑制

③情報提供の充実

- ・ 情報の精度とわかりやすさを向上

(各調査項目毎のご要望に加え、自由意見欄でも上記①②③に係るご要望を多数頂戴している)

※ 「ご不満率」と「満足度」について

各項目について「不満」「どちらかといえば不満」「どちらかといえば満足」「満足」の4段階又は「利用していないのでわからない」でご回答頂いた結果により次のとおり算出
 ご不満率… 各項目のご回答数のうち「不満」「どちらかといえば不満」が占める割合 (「利用していないのでわからない」は回答数から除く)
 満足度… 4段階 (不満:1点、どちらかといえば不満:2点、どちらかといえば満足:4点、満足:5点) で得たご回答の平均値

2. お客さまサービスの向上

①パーキングエリアの改善

お客さまからご要望が多いパーキングエリア（PA）の増設に取り組むほか、多様なニーズとその変化に対応するため、子育て支援、ユニバーサルデザイン化、インバウンド対応等の取り組みを引き続き推進します

■ PAの新設

中島本線料金所跡地に中島PA（仮称）を建設中



■ 授乳室、オストメイト対応トイレの設置



授乳室

オストメイト対応トイレ

■ ユニバーサルデザイン化



ゴミ箱のピクトグラム（全PAで統一）

■ インバウンド対応



コンシェルジュカウンターの改装イメージ

多言語表記・ピクトグラム

③情報提供の充実

お客さまからのご要望が多い情報提供の充実を図るため、出発前・出発後にそれぞれ必要な情報を簡単に入手できるよう、情報の精度とわかりやすさを向上します

■ 所要時間情報の精度向上

交通データを活用して渋滞時等の所要時間の予測精度を向上させ、より価値の高い情報提供を実施します



新交通管制システム

渋滞通過時間情報の提供状況



■ LINE公式アカウントによる情報サービスの提供

お客さまが阪神高速に関する情報（料金・経路検索、交通情報、ETC利用履歴等）を一括して入手できるよう、LINEアプリを活用した情報サービスの提供に取り組みます



出典：LINEヤフー(株)HP

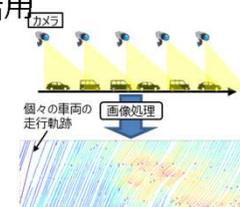
操作画面イメージ

②新技術を活用した渋滞対策

- 渋滞を緩和しスムーズな走行環境を実現するため、AI等を活用し、渋滞対策の高度化を図ります
- 通行止め工事による渋滞等の社会的な影響を抑制するため、通行止め工事の工期短縮や、通行止めを回避する車線運用の工夫等に取り組みます

■ 新たなセンシング技術の活用

渋滞対策にとって重要な発生場所や原因の的確な把握のため、阪神高速が開発した新たな車両センシング技術を導入します



新たなセンシング技術（ZTD：Zen Traffic Data）の活用

- ・ 隙間なくカメラで撮影
- ・ 画像処理により、1台ずつの走行軌跡をデータ化

■ AIの活用

- ・ 下り坂から上り坂に変化するサグ部では、速度低下が起きやすく、渋滞が発生しやすいため、ドライバーに速度回復を促すことが効果的です
- ・ そのため、道路脇にペースメーカーとして設置した速度回復誘導灯の効果の更なる発現を目指し、AI技術を活用した点灯パターンの最適化を検討します



④阪神高速の利用促進

阪神高速の利用促進及びETCの普及促進、沿線地域の振興・活性化を図るため、お客さまの利便性を考慮した企画割引を実施します

「阪神高速ETC乗り放題パス2023」の概要

- ※ 現在実施中（実施期間）
- 2023年9月16日（土）～2024年3月31日（日）の土日祝 計64日間
- （受付）
- 各日先着5,000名、期間中最大10回登録可能



お客さまのニーズに応じて、受付人数の増枠、地区別料金の設定等、継続的に商品内容の充実を図り、多くのお客さまにご利用頂けるよう努めてきました

今後も、お客さまの利便性を考慮した企画割引を実施します

3. 地域への貢献

地域の活性化に貢献するため、2025年に開催される大阪・関西万博に協力するとともに、沿線自治体や施設と連携した施策を展開します

3-1 大阪・関西万博への協力



○万博開催に伴う交通課題への対応に協力するため、都市高速を管理している当社の技術やノウハウを生かした取り組みを実施します

3-1に記載【P15】

○万博開催に向けた機運醸成のため、橋梁等のライトアップやパーキングエリアへの万博プロモーションスポットの設置等に取り組みます

3-1に記載【P16】

3-2 沿線自治体や施設との連携



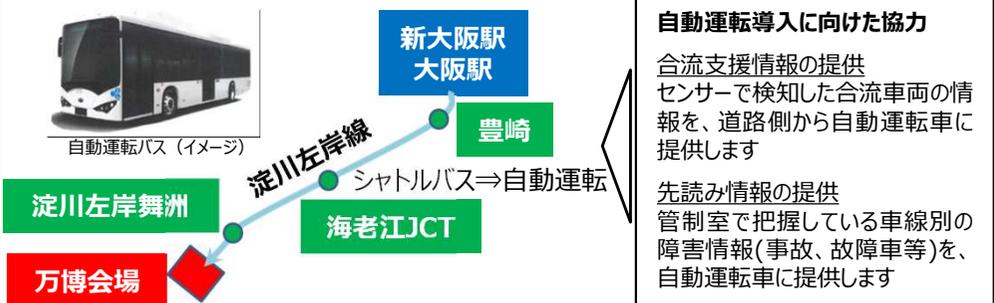
○沿線地域の振興や活性化、地域景観との調和のため、沿線自治体等と連携したイベントやキャンペーンのほか、道路構造物による景観形成を実施します

3-2に記載【P17】

【交通課題への対応】

① シャトルバスの自動運転に向けた協力

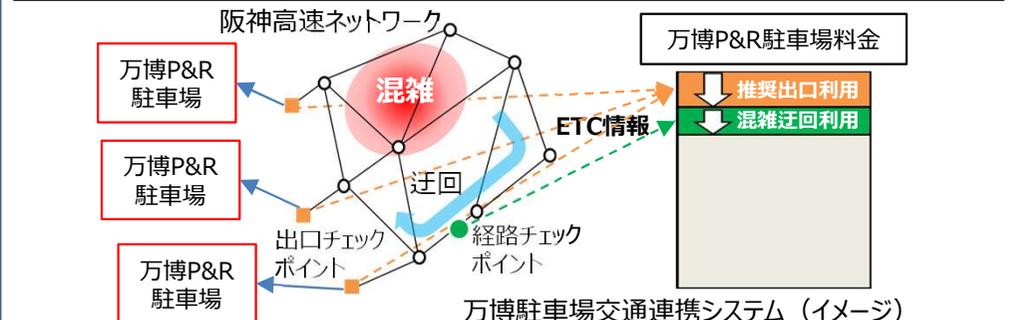
万博期間中のシャトルバスの輸送ルート（淀川左岸線）において関係機関で連携して検討する自動運転導入のため、技術支援等の協力を実施します



(阪神高速の取り組み)
 ・シャトルバスの自動運転に必要な合流支援情報や先読み情報提供に関する技術支援

② 万博駐車場交通連携システムへの協力

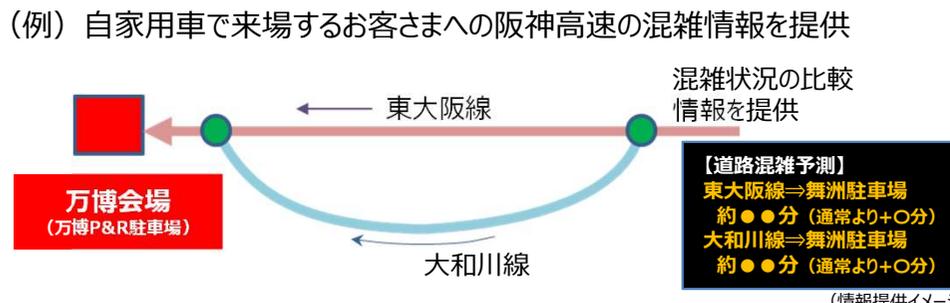
万博期間中の一般道や周辺地域への影響軽減のため、万博P&R駐車場を利用するお客さまで、阪神高速をご利用又は大阪中心部をう回された方を対象に、駐車場料金を相対的に引き下げる施策（インセンティブ）を関係機関で連携して検討します



(阪神高速の取り組み)
 ・高速道路利用履歴照合システムを利用した照合への協力

③ 万博来場MaaS※への協力

万博に来場されるお客さまの利便性向上のため、関係機関が協力し、来場ルートや混雑情報をわかりやすく提供します



(阪神高速の取り組み)
 ・予測システムの検討、混雑情報や予測情報の生成

※MaaS…Mobility as a Serviceの略。バス、電車、タクシー等、あらゆる公共交通機関を自動運転技術やAIを活用して結びつけ、人々がシームレスに移動できるようになるシステムのこと。

④ 大阪・関西万博期間中の交通需要増加への対応

万博期間中の交通量の増加に対応するため、ボトルネック部における交通円滑化対策を実施します



(阪神高速の取り組み)
 ・天保山ジャンクション(大阪港線→湾岸線への渡り線)、北港ジャンクション(湾岸舞洲出口)の2車線化

【機運醸成に向けた取り組み】

⑤ 長大橋や中之島エリアにおける景観照明による演出

万博開催に向けた機運醸成や地域活性化への貢献のため、湾岸線の長大橋や中之島エリアにおいて、環境に優しいLED照明を用いたライトアップにより夜間景観を形成します



天保山大橋 ※イメージ



港大橋



中之島エリア

(予定箇所)

天保山大橋（5号湾岸線）、港大橋（4号湾岸線）、
東神戸大橋（5号湾岸線）、中之島エリアの橋脚（1号環状線ほか）

⑥ パーキングエリア（PA）における万博プロモーションスポットの設置

万博開催に向けた機運醸成のため、万博の開幕500日前に合わせて、関西国際空港から万博会場（夢洲）へのルート上にある泉大津PAに設置した万博プロモーションスポット等、パーキングエリアにおける活動を展開します



泉大津PA(上り線)



泉大津PA(下り線)

①沿線自治体や施設との連携

沿線地域の振興及び活性化のため、パーキングエリア（PA）において沿線自治体と連携したイベント開催や地域の観光・地産品の情報を発信するとともに沿線施設等と連携したキャンペーンを実施します

PAを活用した沿線自治体との連携

- ・今後もPAでの地域連携イベントを開催
- ・全有人PAにデジタルサイネージ（DS）を設置し、自治体・団体が観光や地産品の情報を発信するツールとして活用



PAでの地域連携イベント



DSを使用した沿線地域の情報発信

沿線施設等と連携したキャンペーン

- ・「阪神高速を利用して『りんくうプレミアム・アウトレット』に行こう！」キャンペーンを2024年1～4月で実施予定
- ・奈良県、奈良市観光協会とのコラボ企画「阪神高速を利用してパーク＆ライドで古都奈良へ行こう！」キャンペーンを2024年1～3月で実施予定

※過去の実施例

りんくうプレミアム・アウトレットにご来場のお客さまへお買い物がお得になるクーポンシートをプレゼント

②地域と調和した景観形成

地域景観との調和を図り、地域の活性化等に寄与するため、景観面に配慮した道路構造物の建設や、地元のご要望等を踏まえた既存の道路構造物を活用した景観形成に取り組みます

今後の取り組み

- ・大阪湾岸道路西伸部の長大橋等の建設に当たっては、構造性能に加えて「神戸の都市景観との調和」「シンボル性」等にも着目したデザイン・色彩案を選定



大阪湾岸道路西伸部 新港・灘浜航路部 ※イメージ

- ・大阪市内の観光スポット（千日前付近・中之島付近）等において、既存の道路構造物を街並みや自然風景等と調和した景観形成に活用



御堂筋千日前（常設足場）※イメージ



千日前通での橋脚塗装状況

4. 経営体制の効率化と経営の透明性向上

4-1 グループ経営体制

【グループ経営体制構築の目的】

- 人口の密集する大都市機能を維持・向上するためには、阪神高速道路の管理・運用において「連続性（24時間365日）」「緊急性」「即時性」を確保することが不可欠です
- 連続性・緊急性・即時性が求められる業務について、グループ経営体制を構築して自ら実施することにより、品質（サービス水準）の維持・向上と、効率性の向上を同時実現しています

■ 高度な高速道路サービスのご提供

事故や渋滞、自然災害



人口の密集する大都市機能の維持・向上



高速道路上での事故に迅速に対応

安全な走行のため、道路上の落下物を即時回収

道路設備を点検し、故障時には迅速に対応

阪神高速道路の管理・運用に必要な機能を維持すべくグループ経営体制を構築

専門的技術・ノウハウを活かし安全・安心・快適に走行できる高速道路サービスを提供



連続性（24時間365日）

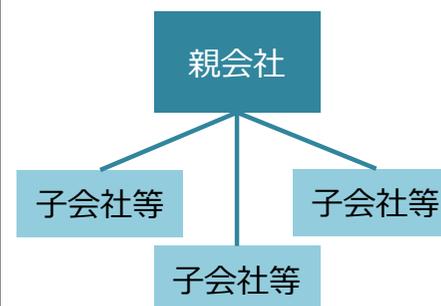


緊急性



即時性

■ グループ経営体制のメリット



- 意思決定の迅速化
- 専門能力の向上
- 柔軟な人事制度等の採用
- 親会社のスリム化 等



経営の効率化
業務効率性の向上
品質の向上

グループ経営体制を構築して自ら実施することにより、「品質の維持・向上」と「効率性の向上」を同時実現しています 18

4-1 グループ経営体制

【グループ経営体制の内容】

- 「連続性」「緊急性」「即時性」の必要性が高い管理4業務（保全点検・維持修繕(日常的なもの)・交通管理・料金収受）を中心に、専門的技術・知識を有する子会社等を分野別に置き、機能・役割を分担することで、グループ経営体制を構築しています
- グループ内においては、資本関係を構築することで適切なガバナンスを確保するとともに、グループ理念・目標等を共有しています

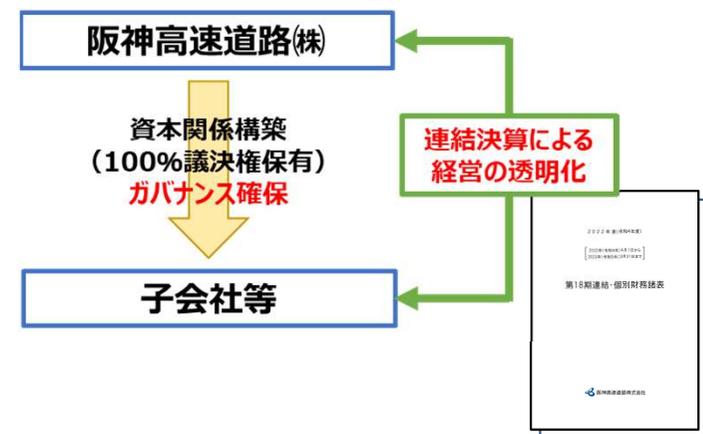
■ 阪神高速グループの経営体制

- ・ 管理4業務を中心とする業務については、グループ経営体制を構築し、機能・役割を分担

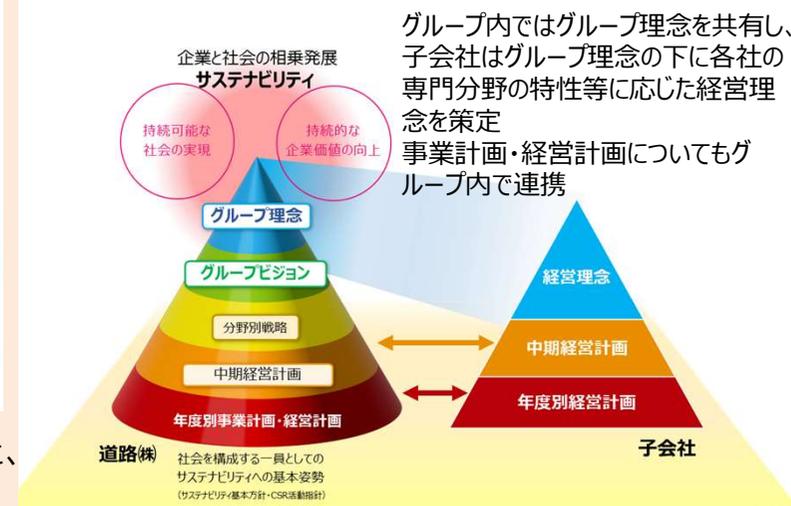


- ・ 阪神高速道路(株)は、投資、事業戦略の策定等、グループ全体の意思決定を実施。また、建設・更新等のプロジェクトについて、工事等の一部業務を外部発注して実施

■ 資本関係によるガバナンス確保



■ グループ理念・目標の共有等 「連結・個別財務諸表」



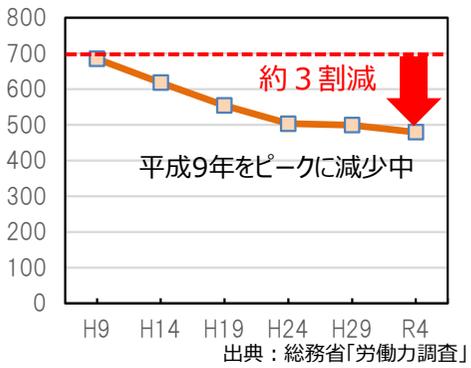
4-1 グループ経営体制

【グループ経営体制の進化に向けた今後の取り組み】

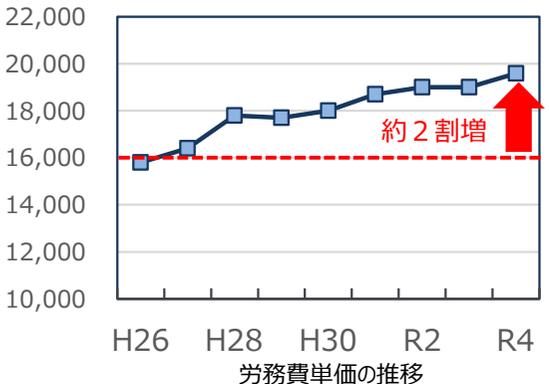
○今後の事業・経営環境の変化等にも対応しつつ、グループにおける業務の内容・分担、契約方式、業務実施体制を見直す等、更なる業務品質と効率性の向上に向けてグループ経営体制進化の取り組みを継続します

■ 事業・経営環境の変化

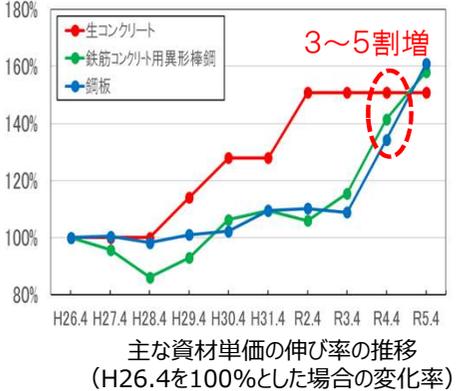
・建設業就業者数の推移



・労務費高騰の状況



・主な資材費高騰の状況



・DX等技術革新による生産性の向上



過去の点検情報、写真が点検現場で閲覧可能
結果は点検・保守管理システムへの登録が可能

・料金所の無人化・ETC専用化の進展



- ・自然災害の激甚化
- ・インフラ老朽化
- ・ライフスタイルや価値観の多様化
- ・サステナビリティの実現



【業務の内容・分担の見直し・精査】

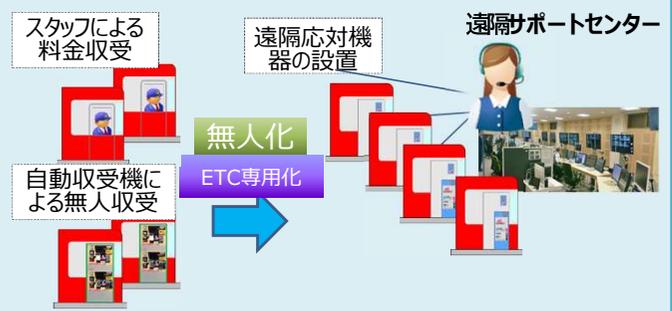
- ◆ 社会の変化や要請に対応し、既存の業務の見直しや新たなサービスを創出
- ◆ グループにおける業務分担を品質や効率性向上の視点で見直し

【グループ内取引に係る契約方式・積算方法の進化】

- ◆ 新技術の導入、グループ会社間での改善提案等に柔軟に対応できる契約方式等を適用

【業務実施体制の見直し】

- ◆ 業務形態の変化に対応し、料金收受業務体制を見直し（整理・統廃合等）等



事業・経営環境の変化等にも対応しつつ、更なる業務品質と効率性の向上に向けてグループ経営体制進化の取り組みを継続

- 多様な観点を取り入れるため、外部有識者から、阪神高速グループの経営効率化やお客さま満足等、事業全般に関する助言を得て、事業・施策・業務に反映しています
- 契約等の透明性を確保・向上するため、子会社との契約を含む契約情報を公表し、外部有識者で構成する入札監視委員会によるチェックを受けるほか、高速道路の維持管理業務の実施状況を毎年度公表しています
- 今後も、社会からの要請やステークホルダーのご意見等を踏まえつつ、一層の透明性向上を図ります

■ 阪神高速事業アドバイザー会議

- ・学識経験者、民間企業経営者や消費者団体の有識者等により構成しています
- ・高速道路事業に関する専門的知見のほか、お客さまからの視点も含めた多様な観点から、阪神高速グループの経営効率化や事業全般への助言を頂き、事業・業務に反映しています



■ 阪神高速道路CS向上懇談会

- ・お客さま満足（CS）に関する高い見識を持った有識者により構成しています
- ・CSの視点からの助言、提言を頂き、CSの総合的な実現のための施策に反映しています

■ 入札監視委員会

- ・弁護士、法学関係の学識経験者等から構成しています
- ・子会社の契約を含めた阪神高速グループの入札・契約について、公正中立の立場から客観的に審査を受けることで、透明性向上を図っています

■ 高速道路の維持管理についての報告

- ・毎年度、高速道路の管理業務の実施状況や、管理費の内訳情報等についてとりまとめた報告書を作成し、ホームページにて公表しています



「大阪府道高速大阪池田線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書」

今後も、社会からの要請やステークホルダーのご意見等を踏まえつつ、一層の透明性向上を図ります