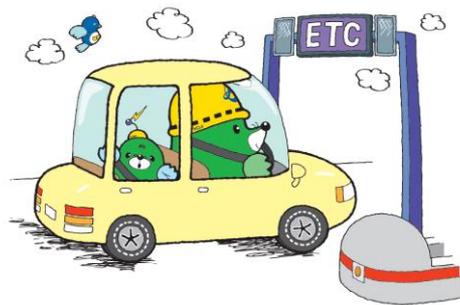




先進の道路サービスへ

インパクトレポート

2023年11月



当社事業の社会的意義について

Point

- 我が国は、「地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進」、「切迫する巨大地震・津波や激甚化する災害に対するリスクの軽減」、「インフラの老朽化対策」、「交通安全の確保」、「環境保全への取り組み」等、あらゆる社会的課題を抱えている。このような課題への対応に加え、当社のグループ理念と阪神高速グループビジョン2030の実現に向けて、高速道路事業を通じた社会貢献を実施。

我が国の課題

 地方圏の産業・観光投資を
 誘発する都市・地域づくりの推進

 切迫する巨大地震・津波や
 激甚化する気象災害に対するリスクの軽減

インフラの老朽化対策

交通安全の確保

環境保全への取組

2030年に向けた当社のありたい姿

最高の安全と安心を提供する阪神高速

 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

 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

 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

 関西の発展に貢献し、地域や社会
 から愛され信頼される阪神高速

 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

高速道路事業を通じた課題の解決・ありたい姿の実現

高速道路事業

高速道路の修繕・災害復旧



交通規制による落下物の回収



逆走防止対策

高速道路の新設・改築


 淀川左岸線（2期）
 橋げたの設置（海老江地区）

 架台設置中
 大阪湾岸道路西伸部
 地中連続壁の施工（駒栄地区）

高速道路の特定更新



鋼床板の疲労き裂



RC床板の損傷

 Next
 Step

- 気候変動対策・脱炭素化への対応を従前以上に推進すべく、弊社は2023年1月に「環境ポリシー」並びに「環境行動計画」を改定
- その中でも「脱炭素化への挑戦」に向けて、2023年9月にR&Iより第三者評価を取得した「サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク」に基づき、10月よりサステナビリティボンドを発行。今後、債券発行で調達した資金は、排水性舗装の導入・道路照明のLED化・脱炭素化資材の導入等も含むプロジェクトに充当していく方針



Point

- 当社の「交通課題の緩和」・「災害発生時のリスク軽減」等の高速道路事業が社会便益を対象とするソーシャルプロジェクトに資する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素を考慮し、ソーシャル・ファイナンス（※）・フレームワークを策定
- 本フレームワークの透明性を確保するために、第三者評価機関であるR&Iから外部評価を取得

（※）ソーシャル・ファイナンス = 社会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

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、社会的課題解決に向けた以下のプロジェクトに充当

社会的課題 (当社が直面し、解決すべき 主要な社会的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
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"> ■ 交通安全対策、逆走・誤進入対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> — 本線料金所等への安全対策の実施 — 出入口への看板等の設置
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道路啓開機動力の強化
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 — 国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化
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

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
- 充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算明細にて開示
- 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るが、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

4 レポーティング

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社及び高速道路機構のウェブサイトで公開。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



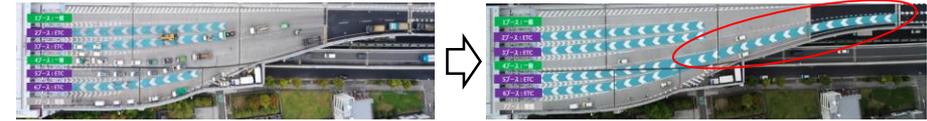
2 プロジェクトの評価と選定プロセス

高速道路の修繕・災害復旧	高速道路の新設・改築	高速道路の特定更新
<ul style="list-style-type: none"> ■ 平成26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 ■ 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施。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。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。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ol style="list-style-type: none"> (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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「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（平成27年）3月、日本高速道路保有・債務返済機構と締結する「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 ■ 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

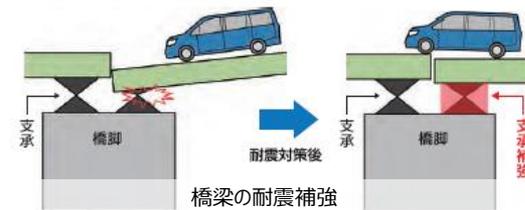
インパクトレポート①（高速道路の修繕・災害復旧）

高速道路の修繕・災害復旧

- 本線料金所での分かりやすい道路案内（ETCブースへ誘導するカラー舗装の延長等）による交通安全対策や、出入口部での看板等による逆走・誤進入対策を通じて、交通事故件数、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号神戸線芦屋本線料金所安全対策（カラー舗装延長）の前後



橋梁の耐震補強

インパクトレポート

アウトプット			
指標	2022年度実績		
	主な工事	帰属時期（※）	道路資産価額（百万円）
修繕事業の完成高	泉大津大型専用パーキングエリア新設工事など	令和4年6月	4,335
		令和4年9月	9,442
		令和4年12月	7,596
		令和5年3月	8,317

アウトカム		
指標	2022年度目標	2022年度実績
交通事故件数	4,200件	4,534件

インパクト
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

※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しております。

災害復旧事業については2022年度の実績はありません。

インパクトレポート② (高速道路の新設)

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、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



インパクトレポート

アウトプット

指標	路線名	2023年3月時点工事進捗状況
新設路線	<大阪地区>	
	大和川線	・合併施行区間も含めた全線が2020年3月29日に開通。河川復旧等の上面整備工事が2023年3月30日に完了
	淀川左岸線（2期）	・大阪市より受託している海老江地区および豊崎地区の工事では、橋脚工、桁架設工、掘削工および函体工等を実施中
	淀川左岸線延伸部	・豊崎地区では地中障害物撤去工事を実施中 ・トンネル部では有識者の助言を踏まえた設計検討を実施中
	<神戸地区>	
	大阪湾岸道路西伸部	・駒栄地区では開削トンネル工事において、函体工を実施中。六甲アイランド地区では橋梁の基礎工事として鋼管杭工を実施中。 ・海上長大橋では有識者の助言を踏まえた詳細検討を実施中

アウトカム

指標	2022年度目標	2022年度実績
渋滞損失時間	880万台/時	1,071万台/時

インパクト

渋滞対策：渋滞による時間の損失削減

インパクトレポート③ (高速道路の特定更新)

高速道路の特定更新

- 当社の総延長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
- 代表的な大規模更新の例としては、喜連瓜破付近の橋梁の架け替えが進行中。それに伴い、2025年3月末（予定）まで約3年間の交通規制を実施。これは、2020年にこの回路となる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



インパクトレポート

アウトプット			
指標	路線名	対策工種	2023年3月時点取り組み状況
特定更新 (大規模更新)	<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	既設橋桁の撤去を実施中
	1 5号堺線湊町付近	鋼製フーチングの長寿命化改良	先行橋脚基礎工事の実施中
	<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	下部工事の実施中	

アウトカム		
指標	2022年度 目標	2022年度 実績
快適走行路面率	97%	96%

インパクト
インフラの老朽化対策

※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）を行っております。

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り組みであり、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。
- 本フレームワークの透明性を確保するために、第三者評価機関であるR&Iから外部評価を取得

（※）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

社会的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な社会的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
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

環境的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な環境的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
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CO ₂ 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CO ₂ 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

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（平成27年）3月、日本高速道路保有・債務返済機構と締結する「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
- 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

高速道路の修繕・災害復旧

- 平成26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
- 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施。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。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
 - (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
- 充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算明細にて開示
- 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るが、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

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、当社及び高速道路機構のウェブサイトで公開。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



- ◆ 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>)



©A.M/E-58-2

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。QRコードよりご視聴ください。