



阪神高速道路株式会社

経営企画部 CSR推進室
〒530-0005
大阪市北区中之島3-2-4
中之島フェスティバルタワー・ウエスト
TEL 06-6203-8888(大代表)
<https://www.hanshin-exp.co.jp>



この印刷物は、有害な廃液を排出しない水なし印刷を採用しています。また、大豆油インキを包含した植物油インキを使用しています。

2019年6月発行

阪神高速グループ CSRレポート2019

阪神高速グループ CSRレポート 2019



阪神高速道路株式会社

阪神高速グループ理念

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。

「先進」とは、「今まで以上に良いこと、進歩していること」。

「道路サービス」とは、「高速道路を通じてお客さまにとって役立ち、

お客さまの期待を超えて満足していただくこと」。

「へ」に込められた想いは、「昨日より今日、今日より明日、

目指すべき方向へ常に歩み続けているということ」。

私たちのグループ理念「先進の道路サービスへ」には、

長年培ってきた道路事業に関する技術ノウハウの伝承はもちろんのこと、

たえず先進の技術を活用し、創意工夫を働かせることにより、

可能性を広げ、新しい価値を生み出したいという

私たちの想いが込められています。

【編集方針】

CSRとは、Corporate Social Responsibilityのことで、日本語では「企業の社会的責任」と訳されます。阪神高速グループでは、地域や社会の持続的発展に広く貢献し、地域や社会とともに成長していくことを目指して、積極的にCSRに取り組んでいます。この「阪神高速グループCSRレポート2019」では、ステークホルダーの皆さまとの「コミュニケーションツール」として、阪神高速グループのCSRの取り組みなどについて紹介しています。

■ 報告対象範囲

阪神高速道路株式会社
およびグループ会社6社

■ 報告対象期間

2018年4月1日～2019年3月31日（一部左記期間外を含みます）なお、本冊子に加え、当社ホームページにおいても、レポートを公開しています。
<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/report.html>

目次

P.03 トップメッセージ

P.07 阪神高速の事業とネットワーク

P.09 関西の発展に貢献してきた阪神高速道路

P.11 価値創造のプロセス

P.13 CSRマネジメント

P.15 ビジョン2030達成に向けて

P.17 中期経営計画の達成状況

P.19 さらなるお客さま満足に向けた取り組み

P.21 特集① 自然災害への対応に向けた取り組み

P.23 特集② ミッシングリンク解消に向けた建設事業の推進

P.25 特集③ Zen Traffic Dataプロジェクト

P.27 特集④ 働き方改革の推進

P.31 特集⑤ ステークホルダー座談会

P.33 最高の安全と安心を提供する
阪神高速を目指して

P.37 もっと便利で快適なドライブラيفを実現する
阪神高速を目指して

P.41 世界水準の卓越した都市高速道路技術で
発展する阪神高速を目指して

P.45 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を目指して

P.49 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を目指して

P.57 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を目指して

P.60 第三者意見

P.61 会社概要

重要テーマ
1

重要テーマ
2

重要テーマ
3

重要テーマ
4

重要テーマ
5

重要テーマ
6

トップメッセージ

すべてのステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを大切に、

さらなる
「先進の道路サービスへ」
挑戦します。

阪神高速道路株式会社
代表取締役社長

幸 和範

関西の発展とともに歩んだ歴史 阪神高速グループが果たしてきた役割

阪神高速道路公団は、日本が高度経済成長期を迎えるなか、都市への急激な産業と人口の集中による交通事情の悪化に対応するため、1962年に設立されました。

その後、1970年の大阪万博を契機に、阪神高速道路の整備が飛躍的に進展しました。千里の丘陵での会場整備と関連公共事業計画が開催の3年前に閣議決定され、約50kmの道路整備が急ピッチで進められました。ネットワークは都心部の環状線と放射路線の約75kmとなり、国を挙げてのビッグイベントにおいて、円滑な車両交通の確保という大きな役割と責任を果たすことができました。

その後も、関西国際空港の開港などを節目として、ベイエリア地域の交通処理や、内陸部からベイエリアへの

交通確保のための道路整備に取り組みました。

そして、1995年、阪神・淡路大震災の発生により、3号神戸線を中心とする延長約30kmの高速道路が甚大な被害を受け、関西の経済活動に大きなダメージを与えました。当初、その復旧には3年はかかるといわれていましたが、関西の皆さまの後押しと、すべての関係者の方々の知恵と努力により、1年8ヵ月で成し遂げることができました。3号神戸線の早期復旧は、神戸の街や関西経済の復興に励ましと希望を提供するなど大きな役割を果たしました。

このように、阪神高速道路は50年余りにわたって関西のヒトやモノの流れを担い、ステークホルダーの皆さまとともに歩んできました。今では、ネットワーク延長は約250km、1日に約72万台のお客さまにご利用いただき、阪神間の貨物輸送の約50%を担っています。阪神高速道路が果たす役割と責任はとても大きく、重いと感じています。

国と関西、政官財が思いをひとつに ミッシングリンク解消への取り組み

2017年、2つの大きなミッシングリンク解消のための事業がスタートしました。関西の長年の悲願であった、大阪湾岸道路西伸部の延長約15kmと、淀川左岸線延伸部の延長約8kmです。また、その財源も考慮した公平でシンプルな料金制度への移行も実現しました。

淀川左岸線延伸部は、都心部にある約10kmの環状道路の外側に形成される大きな環状道路の一部にあたる路線で、これが完成すると、大阪に全長約60kmの大きな環状道路が誕生することになります。

現在は、都心に目的がない車も、一旦、都心部の環状道路を経由してから郊外に移動することも多く、交通集中による渋滞の原因となっています。環状道路が完成すると、交通の分散によって効率的な交通処理が可能となり、環境の改善にも寄与します。それだけに期待が大きく、責任も重大です。現在、新しい組織を立ち上げ、関係機関としっかりとした連携を取りながら、着実に進み出しています。

将来にわたって安全・安心を届ける リニューアルプロジェクト

道路構造物の設計上の耐用年数は、おおむね50年程度とされてきました。一方、阪神高速道路は、道路延長のうち約4割が築40年を迎えていますが、丁寧な点検ときめ細やかな補修によって健全な状態が保たれています。それでも、今までの補修では十分でない箇所が出てきています。そういった箇所を大規模に更新・修繕するのがリニューアルプロジェクトです。今後、約10年かけてリニューアルを進めることとしており、現在、阪神高速道路の各路線でリニューアル工事を順次実施しています。

また、一度更新・修繕しても、10年、20年経過すると新たな不具合も出てきます。点検技術の向上により損傷状態を的確に把握し、傷む前に手当をする「予防保全」を実現することで、100年後にもお客さまに安全・安心にご利用いただけるネットワーク機能の確保を目指していきます。



天王寺公園から望む14号松原線

万ーに備えた、
自然災害へのより高度な対策

高速道路を運営していくうえで、自然災害は避けることのできない大きな脅威であり、特に昨年は、地震や台風、大雨、そして酷暑など、これまで以上に自然災害が猛威を振るいました。

阪神高速の責務は、このような自然災害に直面しても、安全を確認しながら、ヒトやモノのスムーズな移動を確保することです。例えば、一定規模以上の地震発生時は、ルールとして安全確保のために一旦通行止めにして、高速道路を走行しながらの点検と、高速道路の下からの点検の両方で安全を確認してから、お客さまに通行していただいています。昨年大阪北部地震の例では、通行止めから再開までの所要時間は約5時間でしたが、近年、経済活動や都市生活のスピードが早まっている中で、もっと短縮すべきとのご意見もいただくようになりました。

そこで、今年の1月18日、阪神・淡路大震災から24年を期して、点検時間の短縮と安全の確保を両立させるためのルール改正を行い、以前よりも早く、きめ細やかな判断で、通行止め時間を短縮できるようにしました。

自然災害がより激しくなると同時に、阪神高速道路への期待や要求のレベルも高まっていくなかで、社会や時代のニーズにいかに応えていくか。私たち阪神高速のさらなる進化が求められています。



万博を見据えた関西のまちづくりへの
貢献やインバウンドへの対応

2025年に大阪・関西万博が開催されます。人工島での開催のため、会場へのアクセスを現在の交通とどのように組み合わせ機能を確認していくのが、今後の大きな課題です。さらには、万博がゴールではなく、その先の関西のまちづくりやネットワークづくりを見据えて取り組むことが必要です。

また、現在も多くのインバウンドのお客さまが関西に来られています。今後さらに大きな潮流となると予想されるなか、一人でも多くの方に「関西に来て良かった」と心から感じていただけることが大切です。阪神高速では、2年前から「お客さま満足アッププラン」を策定し、「徹底したお客さま目線」でさまざまな企画やサービスを展開しており、今後はそのなかに「海外のお客さまの満足とは何か」ということをしっかりと組み込んでいかなければなりません。阪神高速は、そんな新たなフェーズにきていると思います。



大阪・関西万博の会場イメージ(経済産業省提供)

地域社会に果たすべき責任
CSRへの取り組みとSDGsへの貢献

CSRへの本格的な取り組みが始まったのは、公団から株式会社となった2005年以降で、当初は、ライトアップや高速道路周辺の美化などの社会貢献活動から始まりました。

阪神高速では、高速道路の料金収入をメンテナンスなどの管理費用に使用し、残りを建設費用の返済に充てるため、「高速道路事業」だけでは、いわゆる社会貢

献活動の財源がありません。そこで、地方自治体の道路の点検や補修といった「高速道路関連事業」を展開し、その利益の一部を財源として、社会貢献活動に取り組んでいます。「道路事業の徹底こそが地域社会への貢献」との考えを基本としながら、道路事業で得た技術やノウハウを活かして、少しでも社会のお役に立ち、地域の皆さまに喜んでいただける活動を展開することが、阪神高速グループのCSR基本方針です。

また、事業活動を含めたCSRを通じて、SDGsの目標達成に貢献することはとても大切です。建設事業では環境に配慮した材料の使用や、建設で発生するコンクリートくずやアスファルトくずに対してリデュース・リユース・リサイクルの3Rをテーマに活動しています。そういった活動の一つひとつをきちんと整理し、精査することで、より明確にSDGsの目標達成に貢献することができ、さらに阪神高速の未来に向けた企業像「ビジョン」やグループ理念の「先進の道路サービスへ」の実現につなげていけると考えています。

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT

GOALS

世界を変えるための17の目標

1 貧困をなくそう	2 飢餓をゼロに	3 すべての人に健康と福祉を	4 質の高い教育をみんなに	5 ジェンダー平等を實現しよう	6 安全な水とトイレを世界中に
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに	8 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう	10 人や国の不平等をなくそう	11 住み続けられるまちづくりを	12 つくる責任つかう責任
13 気候変動に具体的な対策を	14 海の豊かさを守ろう	15 陸の豊かさも守ろう	16 平和と公正をすべての人に	17 パートナリシップで目標を達成しよう	SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 2030年に向けて世界が掲げた「持続可能な開発目標」です

SDGs(持続可能な開発目標) 17の目標

阪神高速グループ理念
「先進の道路サービスへ」に込めた想い

グループ理念である「先進の道路サービスへ」は、民営化の際に掲げたものです。当時の役員と社員と一緒に、数年の歳月をかけ、議論を尽くして生まれました。

「先進の」とは、常に一步先を見るということ。例えば、

高速道路の遮音壁を最初に導入したのは阪神高速で、その後全国でルール化されています。他にも、一定の騒音レベル以上の住宅に二重窓やエアコンなどを助成する「防音工事助成」の制度や、沿道に「環境施設帯」を設け、道路からの騒音や振動を遮り、大気の質を改善する取り組みなど、いずれも阪神高速がいち早く取り組んだものです。そういった先見の明、「先進性」が阪神高速にはあります。沿道の方々や地域の皆さまと距離が近いことから、常にその方々の声を聞き、ご要望やご希望を叶えるために真摯に取り組んできた成果だと考えています。

「道路サービス」とは、一つには安全な構造物であるための維持・管理であり、また一つには、お客さまに安心してご利用いただけるサービスの提供です。阪神高速道路では年に1度、特定の路線を1週間程度通行止めにして、集中的に補修を実施しています。部分的な交通規制では、長期間にわたり渋滞によるご迷惑が生じるほか、走行車両による振動などで質の良い作業ができなためです。経済界の方々には「質の高いメンテナンスを実現するため、1週間ください」とご理解をいただいています。また、沿線にお住まいの方々には、工事対象区間の沿道の街区の全戸にお知らせし、ご不在の場合はお会いできるまで何度でもお伺いしています。さらに、工事終了後には、沿道の皆さまからのご意見や、「お客さまセンター」にお寄せいただいたご意見を参考に、工事方法やサービスの改善、向上に努めています。

阪神高速は、人々の生活に近く、地域社会に根ざした存在です。それは、大きな価値であると同時に大きな責任が伴います。だからこそ、お客さまをはじめ、すべてのステークホルダーの皆さまとの、一つひとつの対話がとても大切になります。

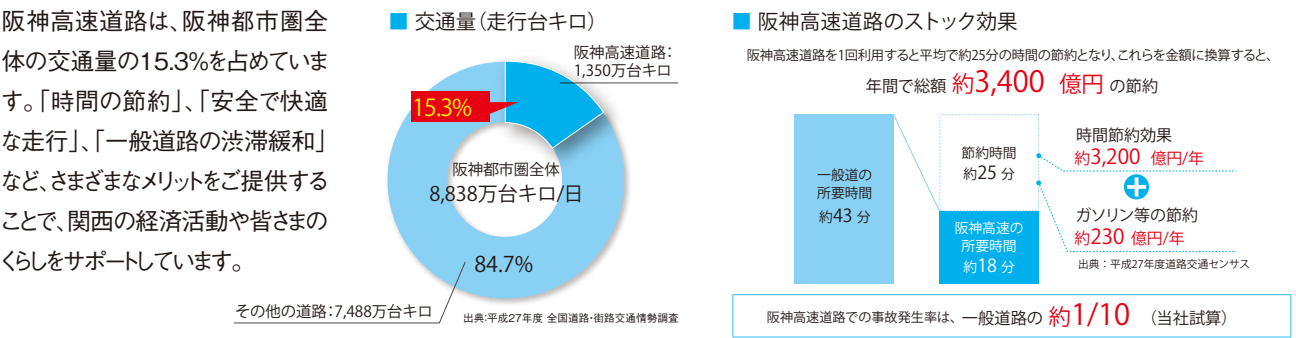
「安全・安心・快適なネットワークを通じて関西のくらしや経済の発展に貢献する」。これこそが阪神高速の使命です。すべてのステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを大切に、一段上の先進の道路サービスへ向けて、これからも挑戦を続けてまいります。

阪神高速の事業とネットワーク

阪神高速道路のネットワークは、総延長250.4kmに及び、関西の大動脈として、1日平均72万台のお客さまにご利用いただいています。高速道路の建設、管理、維持修繕、パーキングエリアの運営など、高速道路ネットワークを着実に整備することで、皆さまに安心と安全、快適性と利便性をお届けし、毎日の豊かなくらしを支えています。さらに、駐車場事業、不動産事業、産地直送市場の運営、道路の建設や管理受託業務など、阪神高速グループの総合力を発揮した高速道路関連ビジネスを展開し、地域社会の発展に貢献してまいります。

阪神高速道路ネットワーク

総延長250.4km、1日平均72万台が利用する関西の大動脈



(注) 阪神都市圏とは、大阪府・神戸市の全域と阪神間を合わせた地域をいう。道路とは、国道・府道・県道・指定市の主要道路をいう。走行台キロとは、1台の車が1kmを走行する単位をいう。



阪神高速道路の事業活動

高速道路事業を中心に社会ニーズに応える多彩な事業を展開

高速道路事業では、将来にわたって高速道路を安心してご利用いただくために、建設や維持管理、料金所やパーキングエリア運営などの事業を展開。さらに高速道路事業で培った技術・ノウハウや、阪神高速グループの資産を有効活用することで、関連事業や新ビジネスを積極的に展開し、地域社会の発展や活性化に貢献しています。



関西の発展に貢献してきた阪神高速道路

阪神高速道路は、2014年に開通50年、阪神高速道路株式会社は、2015年に設立10年を迎えました。阪神高速道路は、高度経済成長のさなかの1964年、土佐堀～湊町間で初めての区間が開通して以降、交通渋滞の解消、物流の効率化といったさまざまな課題の解決を目指しながら整備が進められました。阪神高速グループは、この50年あまり、高速道路サービスを提供し続けることで皆さまの暮らしと経済を支え、関西の成長と発展に貢献してきました。

阪神高速道路公団設立の経緯

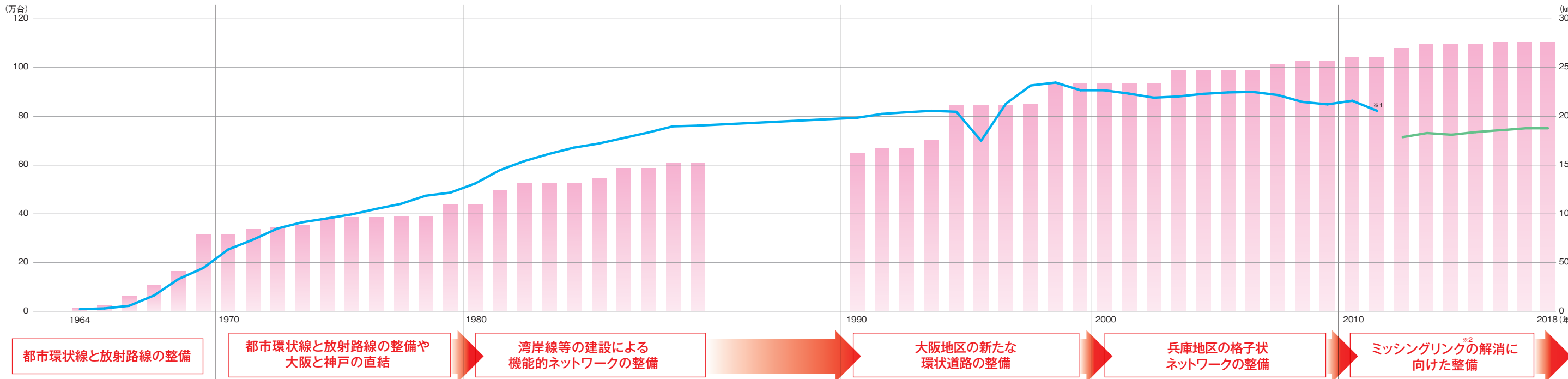
1960年代、高度経済成長によって自動車が激増して道路事情が悪化し、関西都市圏の経済活動や市民生活に深刻な悪影響が及びました。このため、1962年、地方自治体や地元経済団体の要望を受けて阪神高速道路公団を設立し、有料道路方式で速やかに都市高速道路を整備することになりました。



1960年代の交通渋滞

営業延長と1日平均通行台数の推移

赤字:阪神高速道路の課題 〃:営業延長 〃:1日平均通行台数



※1 2011年12月までは、旧料金区1回の利用を1台として集計。2012年1月より、対距離制移行(料金廃止)に伴い1回の利用につき1台として集計。
※2 「ミッシングリンク」とは、その区間が未整備となっているために道路のネットワークが有効に機能しない計画路線等をいう。

阪神高速道路50年の歩み

1960年代

- 1962(昭和37)年
阪神高速道路公団が設立
- 1964(昭和39)年
1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが開通
(阪神高速道路初の開通)
- 1965(昭和40)年
梅田～道頓堀間4.2kmが開通
- 1966(昭和41)年
3号神戸線京橋～柳原間3.3kmが開通
- 1969(昭和44)年
交通管制システムを導入



建設中の1号環状線

1970年代

- 1970(昭和45)年
15号堺線湊町～堺間11.5kmが開通するなど、日本万国博覧会開催に向けて各路線が順次開通し、総延長74.1kmの高速道路網が完成



開通後の1号環状線

1980年代

- 1980(昭和55)年
14号松原線山王～松原JCT間11.2kmが開通
- 1981(昭和56)年
3号神戸線西本町～西宮IC間14.3kmが開通し、大阪・神戸間を直結



中之島西～神戸方面

1990年代

- 1992(平成4)年
立体道路制度を活用しビルを貫通する形で建設された梅田出口が開通
- 1994(平成6)年
関西国際空港と神戸を結ぶ湾岸線(2区間31.1km)が開通
- 1995(平成7)年
阪神・淡路大震災により3号神戸線などに甚大な被害が発生
- 1996(平成8)年
3号神戸線武庫川～深江間9.3kmの工事が完了し、全線が復旧開通



湾岸線の開通(りんくうJCT付近)



阪神・淡路大震災の被害

2000年代

- 2001(平成13)年
ETCサービスを開始
- 2003(平成15)年
31号神戸山手線神戸長田～白川JCT間7.3kmが開通し、7号北神戸線とあわせて神戸地区のネットワークが充実
- 2005(平成17)年
阪神高速道路株式会社が設立
- 2008(平成20)年
8号京都線上鳥羽～第二京阪道路接続部間5.5kmが開通

2010年代

- 2012(平成24)年
距離料金を導入、新神戸トンネルを神戸市道路公社から移管
- 2013(平成25)年
2号淀川左岸線島屋～海老江JCT間4.3kmが開通
- 2017(平成29)年
6号大和川線三宅JCT～鉄砲間1.4kmが開通
新たな料金制度を導入
(注)JCT:ジャンクション、IC:インターチェンジ



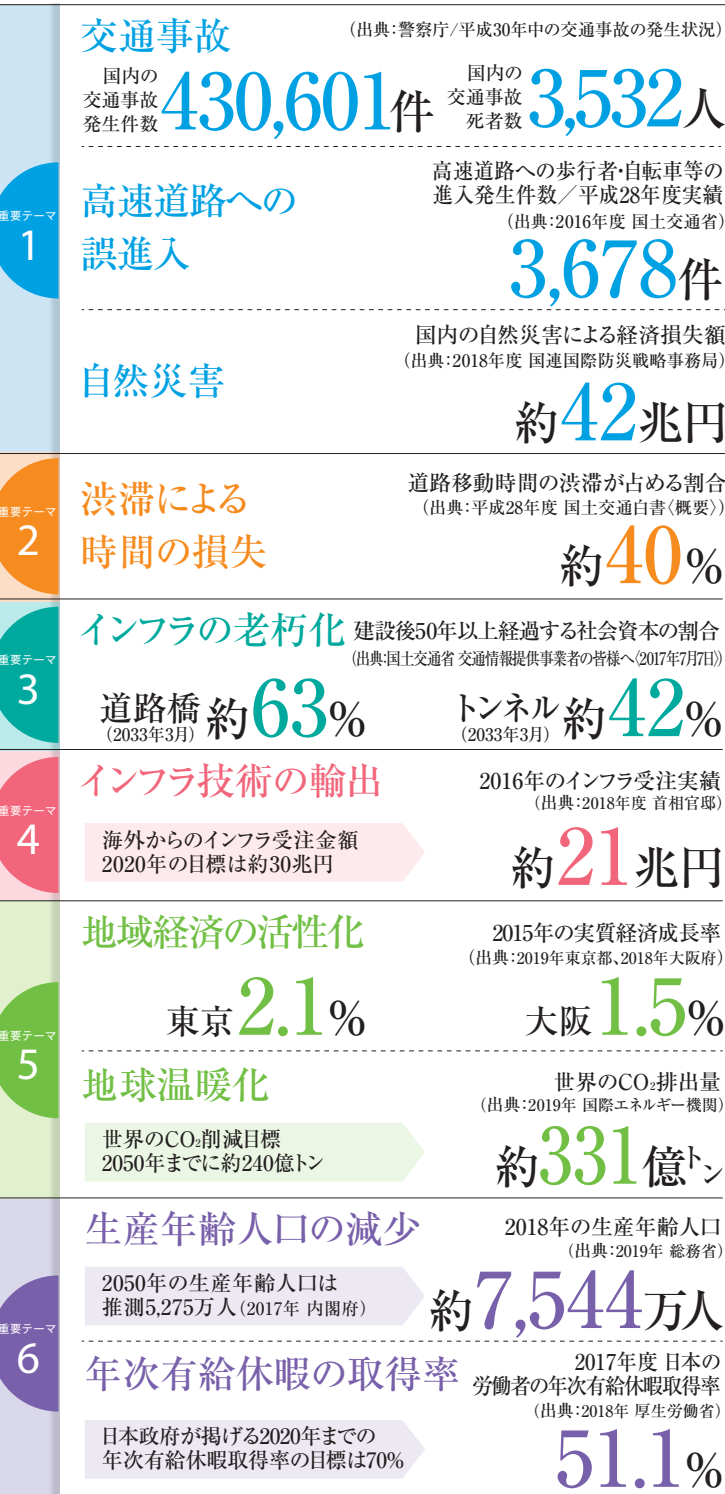
大和川線三宅JCT

価値創造のプロセス

社会の課題に対して、CSR活動を通じて社会的責任を果たし、理想とするビジョン、企業理念の実現を目指します。

社会の課題

阪神高速が直面し、解決すべき主要な課題



CSR活動の推進

中長期の視点に立った戦略的なCSR活動の推進



2030年のありたい姿 (提供価値)

阪神高速が掲げる、6つの理想とするビジョン



企業理念の実現

CSRマネジメント

阪神高速グループでは、グループ理念の実現がCSR(企業の社会的責任)の推進につながるものと考えています。そこで、グループのCSRの基本的な考え方をより明確にすることによって、CSRをさらに推進するため、2016年5月に「阪神高速グループCSR基本方針」を策定しました。

阪神高速グループCSR基本方針

- 阪神高速グループは、すべてのステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図りながら
- ①企業存続の基礎活動(コンプライアンス、リスクマネジメント、情報セキュリティ等)を徹底しつつ、
 - ②事業活動の遂行(高速道路事業の深化、関連事業のさらなる展開)を中核とし、
 - ③さらに、保有する人的・物的資源やノウハウを活かした社会貢献活動を実施します。
- これらの活動により、地域や社会の持続的発展に広く貢献し、地域や社会とともに成長していくことを目指します。

ステークホルダーに対する責任とコミュニケーション

阪神高速グループでは、社会的責任を果たすため、さまざまなステークホルダーとのコミュニケーションを大切にしています。

阪神高速グループのステークホルダー	主なコミュニケーション
 お客さま お客さま満足の実現に取り組めます。	■ お客さまセンター ■ お客さまモニター制度 ■ インフォメーション(パーキングエリア) ■ グリーンポスト(パーキングエリア) ■ お客さま満足度調査 ■ CS向上懇談会(外部有識者) ■ ホームページ(メールでの問合せ)
 地域・社会 関西のくらしや経済の発展に貢献します。	■ お客さまセンター ■ 記者会見 ■ 事業説明会 ■ 社会貢献活動 ■ 事業評価監視委員会(外部有識者) ■ ホームページ(メールでの問合せ) ■ 阪神高速事業アドバイザー会議(外部有識者)
 取引先 公正な取引を推進するとともに、取引先との信頼関係を構築します。	■ PAクルー会議 ■ 安全大会、安全査察、安全講習会 ■ 公益通報窓口 ■ 入札監視委員会(外部有識者) ■ ホームページ(入札・契約情報)
 株主・投資家 債務の着実な返済を進めるとともに、安定した経営基盤を確立します。	■ 個別投資家訪問、金融機関向け説明会・現場見学会 ■ 株主総会 ■ 有価証券報告書 ■ ホームページ(IR情報)
 グループ社員 社員がやりがいを実感できる職場づくりを進めます。	■ コンプライアンス相談・通報窓口 ■ 社員意識調査 ■ 労使協議 ■ 公益通報窓口 ■ 社内Web・社内報

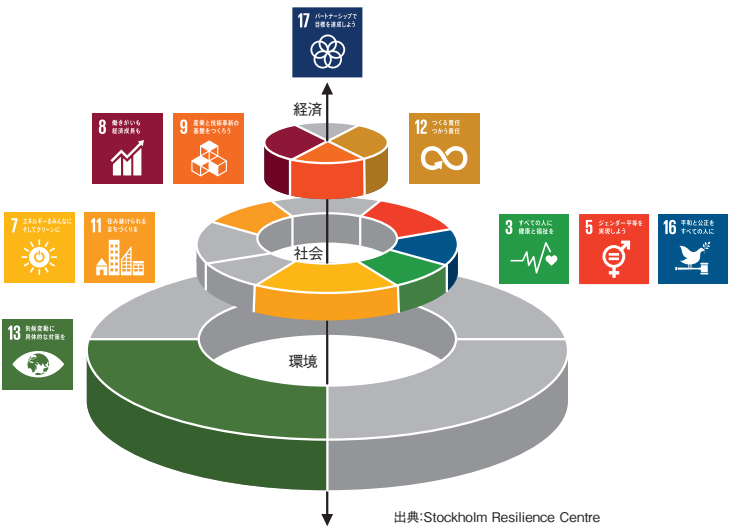
CSR推進体制

社長を委員長とする「CSR推進委員会」と「社会貢献部会」、「経営企画部CSR推進室」が中心となって方針を決定していくうえで、活動主体となる本社および各局、さらにグループ会社と綿密な連携を図り、CSR活動を展開。現在のCSR活動が社会の課題や期待と合致しているかを常に検証しながら活動方針を定め、阪神高速グループ全体のCSR活動を推進しています。



SDGs(持続可能な開発目標)の達成に向けて

2015年9月、国連でSDGs(Sustainable Development Goals)が採択されました。SDGsとは「誰一人取り残さない」をスローガンに、あらゆる形態の貧困に終止符を打ち、不平等と闘い、気候変動に対処しながら、2030年までに持続可能な社会を目指すというマスタープラン(計画)で、17分野の目標、169のターゲットなどから成ります。国連では、この目標の達成を目指し、全世界的に、各国政府、企業、市民社会に行動を要請しています。関西のくらしや経済の発展への貢献を目指す阪神高速グループも、事業を通じてSDGsの達成に貢献していきます。



阪神高速グループは17の目標のうち主に3、5、7、8、9、11、12、13、16、17の分野での目標達成に貢献しています。



SDGsの社内浸透活動

SDGsに関する理解浸透を図るため、社内報やイントラネットの活用による情報発信をはじめ、社外講師によるセミナーなどを実施しています。阪神高速グループと社会の持続可能性の関係や、事業を通じてSDGsに取り組む意義など、社員一人ひとりがSDGsへの理解を深められるよう努めています。



ビジョン2030達成に向けて

阪神高速グループビジョン2030

～未来への道、私たちの挑戦～

阪神高速 の挑戦

中期経営計画 2017～2019

(重点施策)

重要テーマ

1

2030年のありたい姿：最高の安全と安心を提供する阪神高速

■ 高速道路リニューアルプロジェクト - 大規模更新・大規模修繕 - の取り組み

15号堺線湊町付近、3号神戸線湊川付近等

■ 維持管理の高度化・効率化

定期点検の実施、舗装計測データから補修箇所を検出する技術の導入、保全・交通関係データの相互活用等



日常点検（路下）

■ 交通安全対策の実施

カラー舗装や案内標識の改善によるわかりやすい道路案内による交通安全対策、逆走対策等

■ 災害発生時の機能維持

熊本地震での被災を踏まえた橋梁の耐震補強、地震・津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化等

P.33～P.36

実現イメージ

- 最高レベルの安全性と走りやすさが備った高速道路
- 将来にわたる使用のための管理・更新手法の実現
- 災害発生時にはお客さまの安全を確保

- 交通事故ゼロに
- 逆走・誤進入ゼロに

重要テーマ

2

2030年のありたい姿：もっと便利で快適なドライブを実現する阪神高速

■ ミッシングリンクの整備

大和川線、西船場ジャンクション、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部等

■ 利用しやすい料金体系の構築

新たに導入した料金体系の周知・定着と交通量への影響についての調査・分析、企画割引の拡充等

■ 渋滞対策の推進

速度回復誘導灯の導入、経路によらない料金設定による都心流入交通の分散化等

■ 走行快適性の向上

短区間ジョイントの解消（ジョイントレス）、本線料金所の撤去、ETC2.0の普及（転換）促進等



3号神戸線における尼崎料金所の撤去

■ ほっとできるパーキングサービスの提供

本線料金所跡地を利用したパーキングエリア整備、路外パーキングサービス実施箇所を増設等

P.37～P.40

実現イメージ

- お客さまニーズに応じたルート選択や定時性を確保
- 誰でも気軽に使える高速道路
- 気軽に立ち寄り、ほっとできるパーキングサービス

- 渋滞のない快適な道路に
- すべてのお客さまに満足していただけるパーキングエリアに

重要テーマ

3

2030年のありたい姿：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

■ 都市高速道路技術の発展・蓄積

耐震性能と地震後の復旧性が高い鋼管集成橋脚の開発、軽量かつ耐久性の高いUFC床版の実用化等



海老江ジャンクション 多径間連続橋

■ 交通運用技術の開発

自動運転技術の発展に向けた事業者との連携によるデジタル地図やナビゲーションシステム技術の高度化等

■ 技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

産官学の連携、AIやロボット技術等最先端技術の活用のための技術開発等

P.41～P.44

実現イメージ

- 都市高速道路を建設・管理する総合的な技術
- 先進的な交通運用技術
- 卓越した技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

- 持続的な安全が確保されたメンテナンスしやすい高速道路の開発
- 交通流の常時円滑化を実現する交通運用技術の開発

重要テーマ

4

2030年のありたい姿：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

■ 高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開

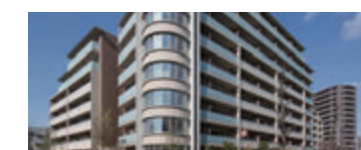
大阪湾咲洲・夢咲トンネル等の管理におけるノウハウの活用、ODA等の国外でのコンサルティング業務等

■ 新たな事業への積極的展開

駐車場事業の拡大と収益性向上、保有資産の有効活用、お客さまや社会のニーズを捉えた新たな事業の創出等



阪神高速道路高架下の駐車場



賃貸マンションリファート千里中央

P.45～P.48

実現イメージ

- 技術外販グループとして関西で不動の地位を確立
- 海外事業基盤を確立
- 積極的な事業展開による収益の柱の育成

- 技術外販を全国展開
- 阪神高速が道路交通インフラO&Mの世界ブランドに
- 関連事業の売上高と売上総利益を倍増

重要テーマ

5

2030年のありたい姿：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

■ 道路事業の実施による経済社会活動の活性化

ミッシングリンクの解消による道路ネットワークの冗長性の確保、BCPの改訂等による災害対応力の強化等

■ 地球環境保全への配慮

環境ロードプライシングの利用促進、使用エネルギー・温室効果ガス排出量の削減等



環境施設帯の例

■ 地域・社会との交流

ライトアップ等地域と一体となった景観形成、社会貢献活動の推進等



東神戸大橋のライトアップ

P.49～P.56

実現イメージ

- アジアゲートウェイとしての関西ポテンシャルの向上
- 関西都市構造の強靱化
- 社会貢献活動による地域・社会の発展
- 環境負荷の少ない都市づくり

- 阪神高速によるストック効果で関西経済の飛躍に貢献
- 先進のCSR経営推進企業に

重要テーマ

6

2030年のありたい姿：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

■ お客さまをはじめとするステークホルダーの声を反映した経営

お客さま満足アッププランの策定・実施、CSRマネジメントの推進、幅広い広報と双方向コミュニケーション、CSマインドの醸成等

■ 経営基盤の強化

新技術・新工法の活用、管理業務の合理化等による経営の効率化、グループ経営による品質確保等



阪神高速グループ安全大会

■ 良好な職場環境づくり

女性の活躍の推進、ワーク・ライフ・バランスの推進等

■ 人材育成

阪神高速スキル・マインドを継承するプロフェッショナル人材の育成等



安全査察

P.57～P.59

実現イメージ

- 安定した経営基盤・体制確立と債務の確実な返済
- 企業価値を最大化するグループ経営体制の最適化
- 仕事にやりがいを持ち、能力と熱意を発揮できる職場
- 徹底したお客さま目線で考え、その使命を達成する社員の集団

- 社員全員がやりがいとチャレンジ精神を持てるグループに
- 関連事業の売上高と売上総利益を倍増

阪神高速グループでは、この6つの「ありたい姿」をCSRの重要テーマ（マテリアリティ）としています。

中期経営計画2017～2019の達成状況

2018年度は、重要テーマに則した事業活動によって、各施策を着実に進展させることができました。2019年度以降においても、これまでの進捗を踏まえたなかで新たな経営課題や社会のニーズに挑み、阪神高速グループビジョン2030「ありたい姿」の実現に向けて取り組んでまいります。



重要テーマ 1

道路構造物の点検率				
2014年から当該年度の点検数(省令に基づくもの(累計))÷管理施設数				
	橋梁	トンネル	道路付属物	
2018年度	目標	100%	100%	
	実績	2014年度から当該年度の点検はすべて終了		
2019年度	目標	24%	—	20%

※1

修繕着手済み構造物数 ^{※2}			
	橋梁	トンネル	道路付属物
2018年度	目標	115箇所	—
	実績	119箇所	0箇所
2019年度	目標	157箇所	—

橋梁の耐震対策			交通事故件数 ^{※5}
橋脚の耐震補強完了率 ^{※3}		支保部補強完了率 ^{※4}	
2018年度	目標	—	—
	実績	92%	5,529件
2019年度	目標	100% (2021年度末)	100% (2026年度末)
	実績	—	5,500件

死傷事故率		逆走事案件数 ^{※6※7}	人等の立入事案件数 ^{※5※8}
1億台km(走行台数×走行距離)あたりの死傷事故件数			
2018年度	目標	20.5件/億台km	5件
	実績	17.3件/億台km	315件
2019年度	目標	17.3件/億台km	2件
	実績	—	300件

※1 2019年度から法令点検2巡目に入るため点検数及び点検率は初期化
※2 上記点検において、構造物の機能に支障が生じる可能性があり早期に措置を講ずべき状態と診断された管理施設のうち、修繕に着手した管理施設数(2015年度からの累計)
※3 兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷にとどまり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋脚
※4 兵庫県南部地震と同程度の地震においても路面の大きな段差が生じることなく、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁

重要テーマ 2

		企画割引(乗り放題バス)		渋滞損失時間	ミッシングリンクの解消	
		実施日数	販売件数	渋滞が発生することによるお客さまの年間損失時間(走行台数×時間)	大和川線	西船場ジャンクション
2018年度	目標	60日	180,000件	963万台・時	—	—
	実績	60日	186,000件	997万台・時	2019年度 完成予定	2019年度 完成予定
2019年度	目標	60日	186,000件	976万台・時	—	—

		路上工事による渋滞損失時間 ^{※10}	通行止め影響		快適走行路面率
		本線渋滞損失時間×路上工事起因する渋滞量÷全渋滞量、 渋滞量=渋滞距離×渋滞時間	年間の平均通行止め時間 路線ごと(上下線別)の 通行止め時間×距離÷営業延長 ^{※9}	通行止めによるお客さま影響台数 路線ごと(上下線別)の 通行止め時間×時間別通行台数 ^{※9}	快適に走行できる舗装路面の 車線延長÷全車線延長
2018年度	目標	21万台・時	—	—	97%
	実績	8万台・時	3時間	1,666,000台	96%
2019年度	目標	15万台・時	—	—	96%

		高性能舗装率	ジョイントレス実施率	ETC利用	
		本線の排水性舗装および 密粒ギャップ舗装÷本線のアスファルト舗装	実施箇所÷ジョイントレス化対象箇所 (100m区間にジョイント数が5以上ある箇所)	ETC利用率 ETC無線通行台数÷総通行台数	ETC2.0利用率 ETC2.0無線通行台数÷総通行台数
2018年度	目標	—	10%	95.0%	20.0%
	実績	76%	10%	94.8%	18.8%
2019年度	目標	—	—	95.0%	22.3%

重要テーマ 4

		関連事業の売上高	関連事業の営業利益
2018年度	目標	—	—
	実績	57億円	8億円
2019年度	目標	55億円以上	8億円以上

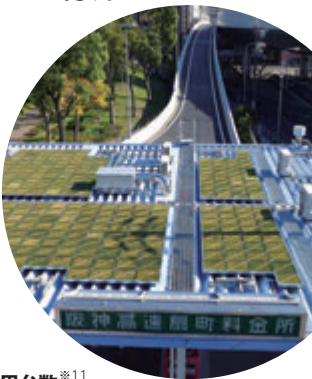
重要テーマ 5

		道路管理に起因するCO ₂ 排出量	グリーン購入率 ^{※10}	年間利用台数 ^{※11}
		道路管理延長(km)あたりのCO ₂ 排出量	グリーン購入適合÷オフィス一括購入物品	
2018年度	目標	151t-CO ₂ /km	90%	2.80億台
	実績	149t-CO ₂ /km	82%	2.77億台
2019年度	目標	150t-CO ₂ /km	90%	2.65億台

重要テーマ 6

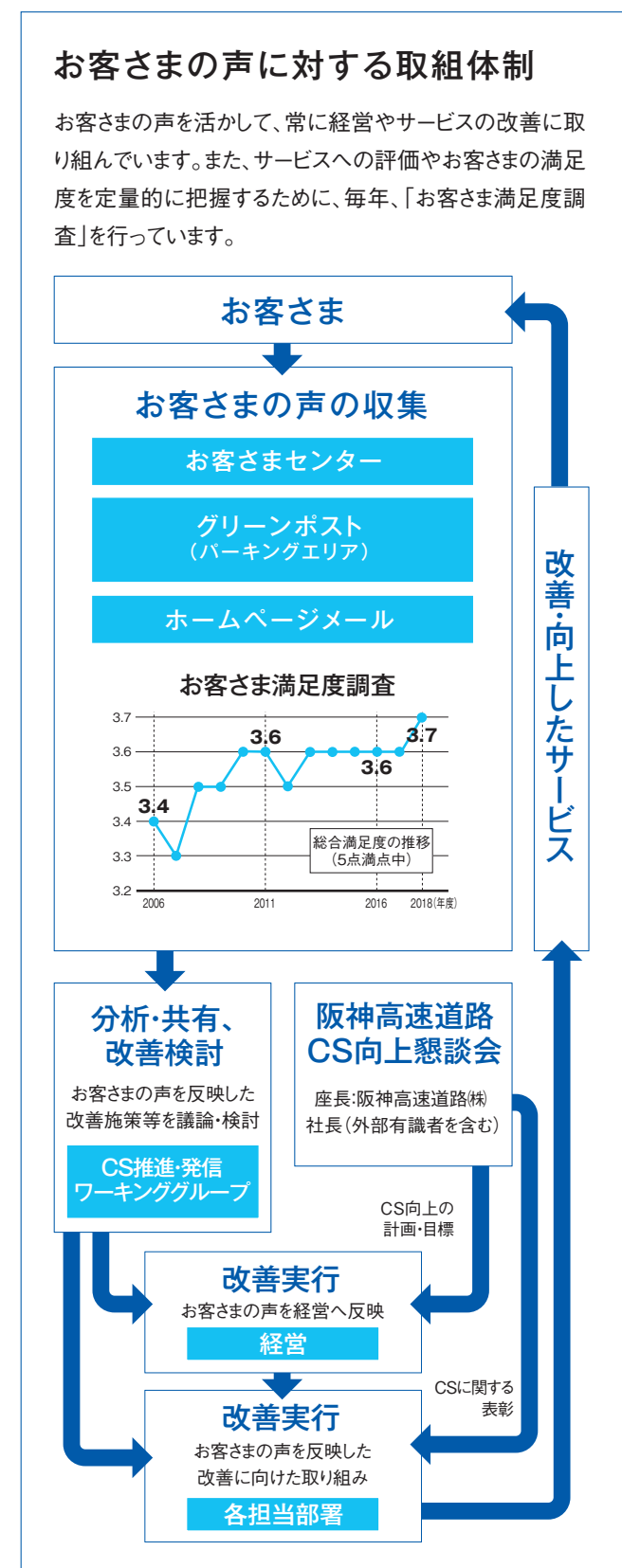
		お客さま満足度 (5段階)	年間総労働時間	女性の育児休業 取得率	採用者に 占める女性の割合	女性管理職の 人数
2018年度	目標	3.7点	—	—	—	—
	実績	3.7点	2,000時間未満	100%	32%	3名
2019年度	目標	3.7点	2,000時間未満の継続	100%の継続	—	—

※5 当社調べ ※6 警察庁調べ、1/1～12/31間の年間値 ※7 交通事故または車両確保に至った逆走事案 ※8 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立ち入り、保護した事案
※9 雨、雪、事故に伴うもの ※10 金額ベース ※11 支払料金所における年間の通行台数



さらなるお客さま満足に向けた取り組み

お客さまにもっと安全・安心・快適を実感し、より一層ご満足していただけるよう、お客さまの声をもとにサービスの改善を進めるとともに、「お客さま満足アッププラン」を取りまとめて各種取り組みを実施しています。



お客さま満足アッププランの概要



お客さま満足アッププランの2018年度の成果



もっとお得に

阪神高速ETC乗り放題バス(土日・祝日定額1日乗り放題)をご提供、のべ18万台のお客さまにご利用いただきました。



もっと魅力的に

パーキングエリア等で阪神高速道路沿線の地域とコラボしたイベントを実施して、沿線地域も盛り上げています。(7自治体と連携)



お客さまとともに

お客さまの声を伺うモニターインタビューを今年も実施、お客さまの声を満足につなげる取り組みを進めています。



お客さま満足アッププランは、ホームページに掲載しています。進捗状況などもご確認いただけます。



お客さま満足アッププラン詳しくはこちら。



自然災害への 対応に向けた取り組み

過去の経験を上回る自然災害の発生への対応が求められるなか、
「お客さま」の安全確保を第一優先としたうえで、「交通」「物流」の円滑化に取り組みます。
また、頻発化、激甚化する自然災害に対し、
安全の確保と経済に影響を与えないよう高速道路を管理運営していきます。



地震発生後の入口通行止め(3号神戸線 武庫川入口)

台風の大雨による高速道路上の滞水

大阪北部地震を踏まえた取り組み 2018年6月18日(月)

6月18日(月)7時58分頃、大阪北部を震源とするマグニチュード6.1の地震が発生しました。

この地震で一時、全線通行止めとなりましたが、緊急点検で安全を確認し、同日13時20分にすべての通行止めを解除しました。

こうした事態を踏まえ、阪神・淡路大震災以降の耐震補強の進捗や今回の地震では建造物の損傷も見られなかったことも鑑み、通行止めする震度をこれまでの震度5弱以上から震度5強以上に見直しました。

また、震度階の判定では、通行止め範囲を絞れる可能性を考慮し、分割エリア数をこれまでの2エリア(大阪、神戸で各1エリア)から6エリア(大阪、神戸で各3エリア)に見直してきめ細やかに運用していきます。

さらに、大規模災害発生時の円滑な対応等のため、2019年1月の本社移転時に常設の災害対策本部室を設置しました。

今後の災害発生時には、同室を活用し、より迅速な対応に努めていきます。



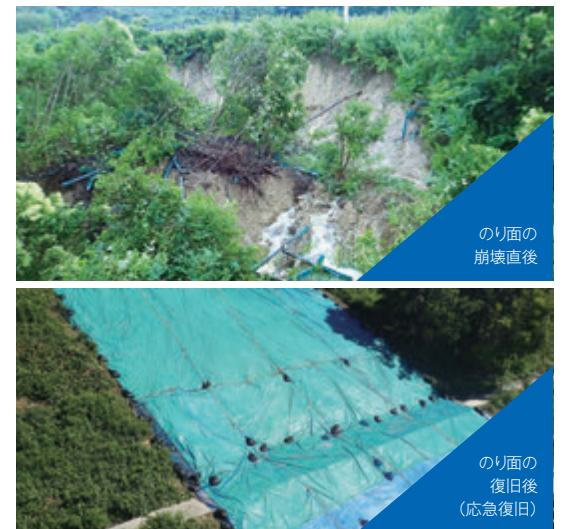
災害対策本部室
(新設)

平成30年7月豪雨における対応 2018年7月5日(木)～8日(日)

7月上旬、梅雨前線や台風第7号の影響により、西日本を中心に記録的な大雨となりました。

7号北神戸線藍那出口(東行き)では、連続雨量540mmという記録的な雨量となり、のり面が2箇所で崩落して同出口が閉鎖になりました。

阪神高速は、早期開放に向けて復旧作業に取り組み、崩落発生の日後の7月24日(火)、藍那出口(東行き)を交通開放しています。



のり面の
崩壊直後

のり面の
復旧後
(応急復旧)

相次ぐ台風を踏まえた取り組み 2018年9月4日(火)、30日(日)

9月に相次いで近畿地方に上陸した台風第21号、第24号では、最大瞬間風速58.8m/s、42.8m/sを記録しました。

阪神高速道路では、先に上陸した台風第21号の影響で、小型標識柱の倒壊や遮音壁および吸音装置の落下などの損傷や料金所の冠水被害などが生じました。

台風第21号の被害を受けた構造物は、応急対策を行うなどしたうえで、本補修を順次実施しています。

その後の台風第24号では、お客さまの安全確保のため、気象予測のデータを参考に、これまでに比べて早い時間からの通行止め予告を行い、そのうえで通行止めを実施しました。

この結果、阪神高速道路をご利用されるお客さまの被害を未然に防ぐことができました。

阪神高速では、今後必要な場合には早い時間からの交通規制も実施していきます。



パーキング
エリアの
側壁の損傷

案内看板の落下

Twitterによる 本線・出入口通行止め情報の配信

阪神高速では、道路状況に関する情報をタイムリーにお客さまに提供するとともに、お客さまの利便性を向上することを目的に、2018年10月23日(火)より通行止め情報(高速道路、出入口)の配信を始めました。

これは、阪神高速のTwitterをフォローいただくことで、リアルタイムに最新の通行止め情報(高速道路、出入口)が届くものです。

大雪予報時や自然災害による影響の発生時には、Twitterを通じて、お客さまに事前にきめ細やかな情報提供を行います。



Twitterによる
通行止め情報の配信

ミッシングリンク解消に向けた建設事業の推進

大阪都心部、大阪・神戸間では、都心部に向かう交通と都心部を目的地としない通過交通が混在することなどによって慢性的な渋滞が発生しており、物流、観光、交流など、経済活動が大きく阻害されています。そこで、お客さまの利便性の向上、関西経済の活性化などに寄与するミッシングリンクの解消に向けて、ネットワークの整備などに取り組んでいます。



①大和川線、②西船場ジャンクションにおける取り組み

大和川線は、三宝ジャンクション～鉄砲間および三宅西～松原線接続間あわせて2.0kmが開通しています。未開通区間である鉄砲～三宅西間7.7kmの2019年度の完成に向け、舗装や施設工事などを実施しています。

西船場ジャンクションは、16号大阪港線(東行き)と1号環状線(北行き)とを直接接続する渡り線の追加と、渡り線接続区間の車線増設を行っており、大阪港線側の車線増設は完成しています。残る区間の2019年度の完成に向け、桁架設などの工事を実施しています。

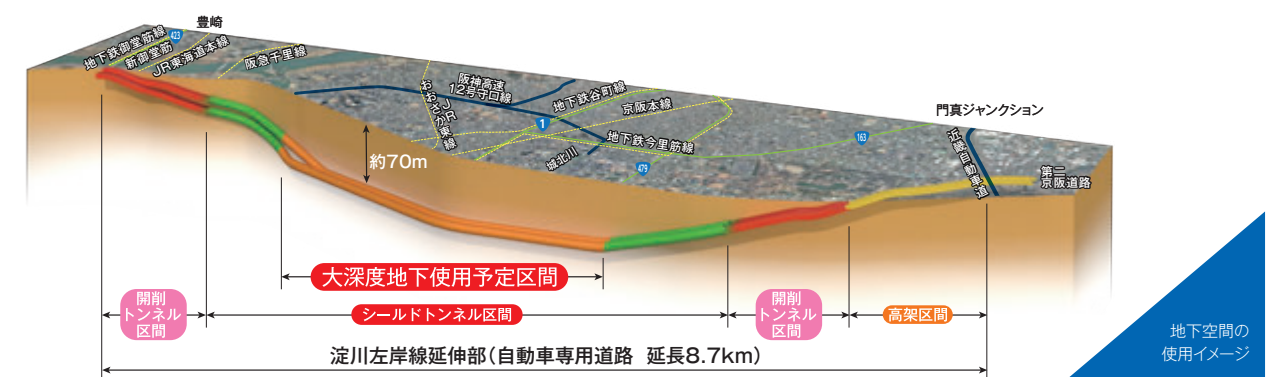


③淀川左岸線2期、④淀川左岸線延伸部における取り組み

淀川左岸線2期は、海老江ジャンクション～豊崎間4.4kmについて、共同事業者の大阪市とともに事業を進めています。

淀川左岸線延伸部は、近畿自動車道の門真ジャンクション～

淀川左岸線の豊崎間8.7kmの道路で、このうち、鶴見区緑地公園～豊崎付近までの7.6kmについて共同事業者の国とともに事業を進めています。整備により、都心に流入する交通を周辺に分散させることにより、都心部の渋滞緩和、利便性の向上、事故および災害時等の迂回機能の確保、臨海部と内陸部の物流ニーズ等に対応し、関西経済の活性化の支援等が期待されています。現地調査や設計等に加え、トンネルの構造、施工技術等について、有識者委員会で技術的検討も実施しています。



⑤大阪湾岸道路西伸部における取り組み

大阪湾岸道路西伸部のうち、六甲アイランド北～駒栄間14.5kmについて、共同事業者の国とともに事業を進めています。整備により、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とともに、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、災害や事故などの緊急時の代替機能確保等が期待されています。

現地調査や設計等に加え、2018年12月には起工式が行われ、駒栄地区ではトンネル工事に着手しました。また、港湾

を跨ぐ海上の長大橋は、有識者委員会において橋梁形式比較案が選定され、引き続き、橋梁形式決定に向けた検討を実施しています。



道路交通サービスの未来を切り拓く!

「交通世界の全てをデジタル化」し、自動運転などの研究開発を支援

Zen Traffic Dataプロジェクト



全てだから価値がある

交通世界の全てをデジタル化する

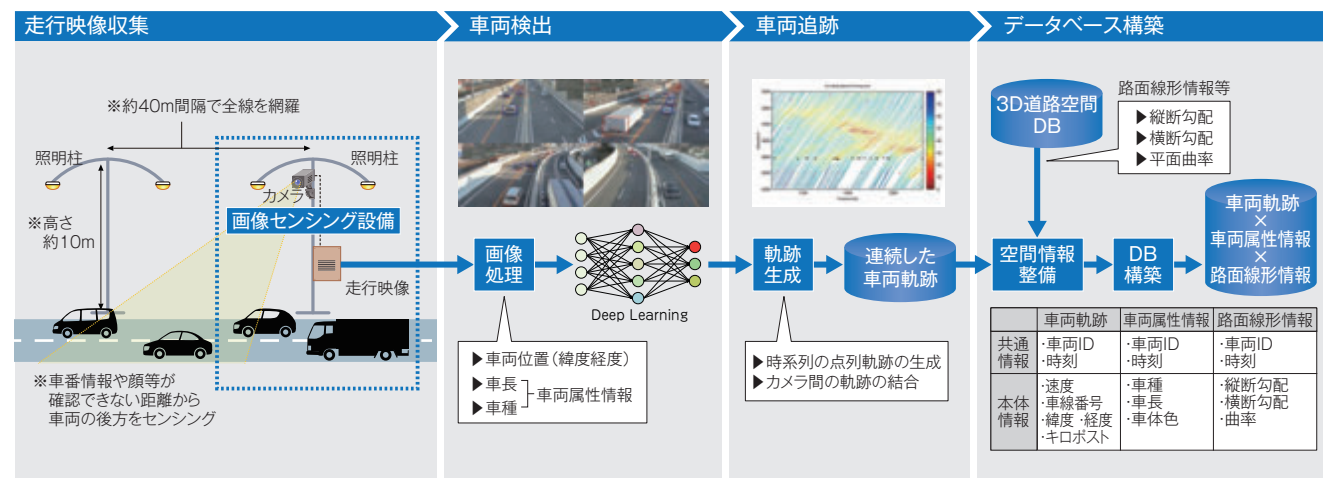
最適な交通サービスの創出や交通課題の解決にあたっては、まず、複雑な現実の交通現象を詳細に把握することが求められますが、それには周辺車両との相互作用などを分析可能にする全車両の挙動データが必要です。

そこで、阪神高速では、懸案の渋滞ボトルネックを対象に、画像センシングを活用して、対象区間を走行する全車両の挙

動を、車両軌跡データとしてデジタル化する取り組みを始めました。さらに、車間距離の算出に活用するための車長情報や、0.1秒間隔の走行位置での路面線形情報など、走行の安全性や円滑性に影響を与える外的要因を、車両軌跡データと関係化させています。

これにより、ドライバーの運転傾向やその相互作用など、これまで誰も知り得なかった複雑な現実の交通現象が、詳細に分析可能になります。

車両軌跡データ生成の流れ



(特許第6419260号)

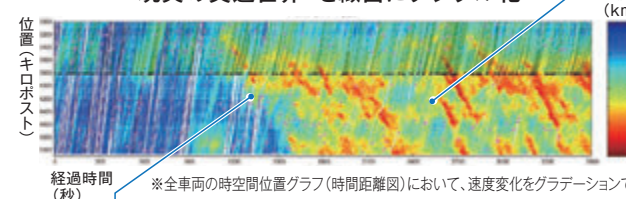
日本初! 現実の交通現象や運転傾向が解明できるデータで、自動運転などのさまざまな研究開発を支援

合流やカーブを含む広範囲・長時間の全車両を対象に、車両の動きに影響を及ぼすさまざまな要因が、車両軌跡と関係付いているため、車両の動きと各要因間の因果関係を把握することができます(特徴①、特徴②)。

また、バーチャル・リアリティ環境にデータを出力することで、車両の動きや運転席からの視野、渋滞や事故の発生状況等を現実さながらに再現できることから、これまで十分把握

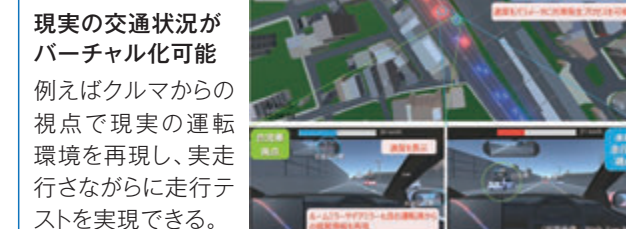
できていなかった交通事故の発生メカニズムやドライバーの運転傾向の解明などへの寄与が期待されています。これにより、実走行テストの代替を行うシミュレーション検証時に現実の交通世界を再現できることから自動運転における軌道計画やその安全性評価、バーチャル空間での各種センサ機能の検証などにも役立つものと期待しています(特徴③)。

特徴① 合流やカーブ、車線変更や渋滞末尾の延伸など、“現実の交通世界”を緻密にデジタル化



特徴② 車両の動きに影響を与える各要因を関係化

特徴③ 現実の交通状況がバーチャル化可能



	車両軌跡	車両属性情報	路面線形情報	周辺車両情報
共通情報	車両ID 時刻	車両ID 時刻	車両ID 時刻	車両ID 時刻
本体情報	速度 車線番号 緯度 経度 キロポスト	車種 車長 車体色	縦断勾配 横断勾配 曲率	車両ID①・車間距離① 車両ID②・車間距離② 車両ID③・車間距離③ 車両ID④・車間距離④ 車両ID⑤・車間距離⑤ 車両ID⑥・車間距離⑥



車両軌跡データを研究機関に開放し、自動運転などの研究開発を支援

自動運転などの道路交通サービスの発展に寄与する研究開発の支援を目的に、阪神高速が保有する車両軌跡データの利活用プロジェクト“Zen Traffic Data”(https://zen-traffic-data.net/)をスタート。

現在、国内外の大学・研究機関などに活用いただいています(同データには個別車両及び個人が識別・特定できる情報は含まれません)。

データ利用の流れ



VOICE 学識経験者の声



阪神高速道路株式会社
交通技術委員会委員長
東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
朝倉 康夫

交通データサイエンスの最先端

全ての車両を複数の路側カメラで観測し、画像解析により走行軌跡を高い精度でデータ化する。世界のどこを見渡してもZen Traffic Dataのような交通ビッグデータは存在しません。ZTDは最新の交通流理論を検証するうえで有用であるだけでなく、インシデントの検出や波及メカニズムを解析し、安全で円滑な交通流の確保方策を検討するうえでも、極めて価値が高い最先端のデータです。

働き方改革の推進

阪神高速グループでは、2019年度のグループスローガンを「働き方を変えて新たな挑戦へ～更なる深化と充実を～」としました。より良い労働環境の整備と業務の生産性や品質の向上などを一体として目指し、社員一人ひとりが効率よく、持てる力を最大限発揮し、働きがいを感じながら働けるよう、働き方改革を進めることで、さらなるお客さま満足の実現を目指します。



業務の効率化・コミュニケーションの活性化

業務の生産性や品質の向上、効率的な情報の共有や迅速な意思決定が図られるよう、オフィスの移転を契機としたオフィス環境の改善のほか、社員による日々の業務における改善提案の活性化などにも取り組んでいます。業務の効率化が進み、社員間のコミュニケーションが活性化する職場環境づくりに取り組むことで、さらなるお客さまサービスの向上につなげていきます。

【主な取り組み】

- ①フリーアドレスへの移行を見据えての社内LANおよびビジネスフォンの無線化、機能性の高いデスクの配置
- ②多様なスタイルでの会議・打合せが実施可能となるスペースの整備、テレビ会議システムの拡充、会議室予約システムの導入
- ③紙文書のストックを半減、文書保存の電子化の促進
- ④会議の実施ルールの改定など



ペーパーレス会議の様子

【今後の取り組み】

- ①社員が使用する情報端末のモバイル化
- ②さらなる文書の電子化・共有化
- ③AIやICTを活用した定型業務の省力化
- ④これまでの仕事の手順や手続きなどの不断の見直し

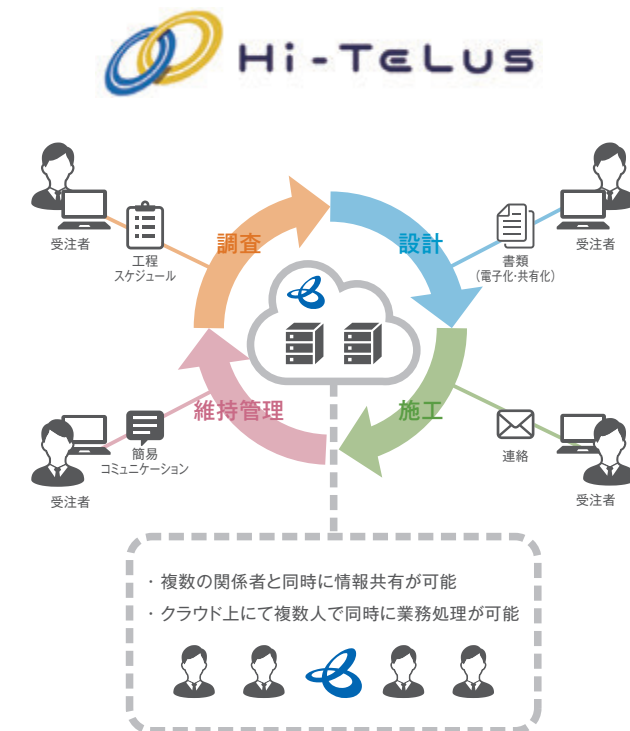
業務の進め方の見直し

阪神高速グループの業務は、建設会社、設計コンサルタント会社、関連業界団体など多くの会社や団体との相互協力で成り立っており、一体となって働き方改革を進めていくことが求められます。各種手続きの簡素化、効率化、働きやすい就業環境の整備などにより関係者間でのより質の高いコミュニケーションの創出に取り組んでいきます。

【主な取り組み（工事調達における例）】

- ①包括型契約方式の導入など工事調達手法のさらなる改善
- ②受発注者で情報共有等を行うシステムの構築
- ③柔軟な工期設定等を可能とする余裕期間制度の導入
- ④工事の週休2日化を促進する制度の導入
- ⑤ワーク・ライフ・バランス（WLB）関連の認定（「くるみん・プラチナくるみん認定」、「えるぼし認定」、「ユースエール認定」）を保有する場合に技術評価点を加算

また、受発注者間での円滑な情報共有や各種手続きの簡素化・効率化を図るため、各種業務情報の利活用を可能とする「阪神高速・工事情報等共有システム（Hi-TeLus）」を整備し、データ共有機能などの一部機能の試行運用を、工事受注者との間で開始しました。



人的資源の充実

徹底したお客さま目線で考え、使命を達成する社員の集団となることを目指しています。

プロフェッショナル人材の育成

阪神高速グループの仕事には、専門性の高い技術力やノウハウが必要であり、社員には、こうした技術力やノウハウを習得し、確実に継承・伝承していくことが求められます。また、内外の環境変化に柔軟に対応する必要もあります。

そこで、グループの強みである高いマネジメント力などの「阪神高速スキル」を有し、徹底したお客さま目線で行動できる「プロフェッショナル人材」の育成に向けて、研修ツールの拡充や社員のキャリアデザイン支援の強化など人材育成に資する取り組みを順次進めています。

【主な取り組み】

① OJT (On-the-Job Training)	● 配置転換（ジョブローテーション） ● 人事評価面談
② OFF-JT (Off-the-Job Training)	● 階層別・部門別研修などの社内研修 ● 外部派遣研修（国土交通大学校など）
③ 自己啓発支援	● 資格取得などの支援制度 ● 留学支援制度
④ 「気づき」・「やる気」の醸成	● 公募型社内研修 ● 外部派遣研修（希望制）



階層別研修の様子



部門別研修の様子

多様な働き方の実現

サービス残業の根絶など適正な労働時間管理の徹底を図るとともに、育児・介護との両立の支援やワーク・ライフ・バランスの推進など、安心して働ける職場づくりを進めてきました。今後はもっと働きやすい職場づくりに向けて柔軟な勤務体系の導入を進め、社員一人ひとりがさらに効率的に仕事ができるよう環境整備を行います。

長時間労働の抑制

仕事の効率化と併せて役員・管理職がリーダーシップを発揮し、時間外勤務の削減に取り組み、長時間労働の抑制とともに社員の健康増進に努めています。

[主な取り組み]

- 健康と家庭を考える日※や定時退社週間（年2回）の実施

※健康と家庭を考える日:社員が健康管理に努めつつ、仕事以外の時間を確保できるよう、毎週水曜日と給与支給日に定時退社を促しています。

休暇の取得促進

社員が心身をリフレッシュし、メリハリのある生活を実現できるよう、計画的かつ有意義な休暇取得のための取り組みを進めています。

[主な取り組み]

- プラス月イチ休暇 ● 連続休暇の取得促進
- ポジティブ・オフ運動※
- 年次有給休暇取得促進期間（10月・11月）の設定

※ポジティブ・オフ運動:休暇を取得して外出や旅行などを楽しむことを積極的に促進し、「休暇（オフ）を前向き（ポジティブ）に捉えて楽しもう」という運動。

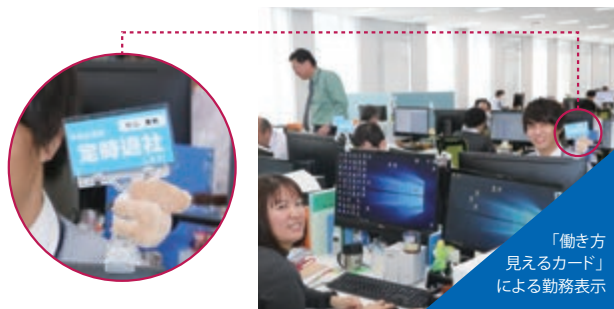
育児と仕事の両立の支援

阪神高速の女性社員の育児休業取得率は会社発足以来、10年以上連続で100%を継続しています。

配偶者が妊娠・出産した際の制度を社員に周知するなど、男性社員が育児休業を取得しやすい職場環境づくりにも努めています。

介護と仕事の両立の支援

介護への不安を払拭し、社会問題となっている介護離職を防止するため、介護制度に関するガイドブックを作成し、介護と仕事の両立を支援しています。



「働き方
見えるカード」
による勤務表示



連続休暇を
取得して
リフレッシュ

育児休業者の推移

年度	育休取得者	うち男性
2010	4	1
2011	6	1
2012	1	1
2013	0	0
2014	5	0
2015	6	2
2016	2	0
2017	7	2
2018	3	1

※男性社員は、育児休業とは別に、配偶者が出産する際に3日間、配偶者の産前または産後に5日間の有給休暇を取得できます。

安心して働ける職場環境の整備

衛生委員会の設置や産業医による定期的な職場巡視活動を行うとともに、健康診断やストレスチェック、産業保健スタッフによる保健指導、メンタルヘルスケア研修などを実施しています。

VOICE 女性社員の声

職場の理解に支えられ
子供と貴重な時間が過ごせています。



技術部 国際室
遠藤 宏美

育児休業を取得するにあたり、多くの諸先輩の前例があったため、不安なく1年間出産・子育てに専念できました。

現在、私は育児短時間勤務制度を利用していますが、育児に対しては人それぞれ考え方が異なります。これはあくまで個人的な意見ですが、私としては出産後も仕事を続けていくという思いの中で、子供と過ごす時間を少しでも確保していきたくったため、この制度を活用しようと決めました。

短時間勤務制度の利用にあたっては、職場の皆さんのご理解とご協力が不可欠ですが、上司も同僚もいざという時にサポートを申し出てくださる、大変ありがたい職場環境であることに感謝しています。

国際室では、主に契約管理や社内外調整等のバックアップ部門の業務に従事しています。勤務中は自分自身の仕事のスキルを磨きつつ、朝と夜は子供との時間を大切に、仕事と育児が両立できていることに大きな喜びを感じています。勤務時間の制約はありますが、限られた時間のなかでこれからもフットワークよく何でも挑戦していきたいと思っています。

現在は職場の皆さんにサポートをしてもらっている立場ですが、今後、職場の方々が短時間勤務制度を利用するといった現在の私と同じ立場になった際には、私自身が積極的にサポートしていきたいと思っています。

VOICE 男性育児休業取得者の声

男性向け育児支援制度と
理解ある職場環境により、
父親として今しかできない経験を。

管理本部 神戸管理・保全部 施設工事課
石原 大輔

育児休業を取得したことで、日々猛烈な速さで成長していく子供を1年間じっくりとそばで見られていたことは父親として非常に貴重な経験でした。また、会社での仕事にはもちろん大変さがありますが、育児にもまた違った意味での大変さがあるということを身をもって経験でき、その経験を踏まえて、夫婦で育児に関する価値観のすり合わせをじっくりできたことが大きなメリットかと思います。

また、言葉での意思疎通ができず、こちらの思うように動いてくれない子供の世話を経験することで、相手の気持ちや行動の意図を推し量ろうとする姿勢や気持ちにゆとりを持って物事に接する姿勢が身に付いたと感じています。

今回私は1年間という長期間の育児休業を取得しましたが、会社としての育児支援制度はもちろんのこと、職場の方々が休業期間中も我が家のことを気にかけてくださり、復職後もしっかりとサポートがあったので不自由を感じることはありませんでした。

今後はこの貴重な経験を活かして、育児休業取得を考えている後輩社員へのアドバイス、働き方改革を意識した効率的な業務への取り組み等を実践していきたいと考えています。

ステーキホルダー座談会

2019年1月28日(月)「ナナ・ファーム須磨」にて

お客さまと、ともに考える 産地直送市場のあり方

阪神高速グループでは、ステーキホルダーの皆さまとさまざまなコミュニケーションをとりながら、健全で効率的な経営を行っています。今回は、当社グループの阪神高速サービス株式会社が運営する「ナナ・ファーム須磨」において、日頃より当施設をご利用いただいているお客さまと、当社グループのスタッフによる座談会を実施いたしました。



(左側手前から)ステーキホルダー／新宅さま、栗山さま、森さま、木村さま、片岡さま ※本文中、敬称略
(右側手前から)阪神高速道路／CSR推進室 室長 宮木 阪神高速サービス／取締役 田代 ナナ・ファーム須磨／副店長 福井、スタッフ 神垣 阪神高速サービス／経営企画室 室長 樋口

産直市場ならではの、選ぶ楽しさを体感

福井：日頃、「ナナ・ファーム須磨」をどのようにご利用いただいていますか。

木村：子供の送り迎えのときや、家に広告が届いたときに来しています。

森：お友達と一緒に来ます。淡路島のタマネギや人参の種類が豊富で、道の駅にあるような食品が買えるのがいいですね。

福井：陳列やレイアウト、値札の大きさなど、何かお気づきの点はありますか。

新宅：同じ種類の野菜でも、店内で売り場が点在して見にくく感じます。同じブロックにあったほうが選びやすいです。

神垣：いろいろ見比べができるところが、当店のいいところでもありますので、選ぶ楽しさと買いやすさが両立できるように努めていきたいと思っています。



地元貢献と地域活性化を目的とした大都市近郊型の産直市場。兵庫県近郊の300軒もの農家から取り寄せた新鮮な野菜をはじめ、瀬戸内海産の季節の鮮魚、地元・兵庫の牛肉や鶏肉を販売。

お客さま目線で、もっと便利で楽しいお店に

神垣：接客やサービスで何かお気づきの点はありますか。

片岡：珍しい野菜や食材は、購入させる工夫が必要だと思います。調理方法がわからない食材もあるので、商品の近くにレシピがあればいいですね。そうすれば、一緒に調味料も買うと思います。

栗山：お魚売り場で気になるのは、「どこかの漁港で水揚げされた」とか「煮付けに最適なお魚」とか、POPでもいいのでアピールしてほしいです。また「今日はこんな魚が入ったよ」と声掛けしてもらえれば、もっと興味が持てると思います。

木村：私は、無添加の商品の種類をさらに増やして、ソーセージやハムなどの加工品も無添加のものを置いてほしいなと思います。

新宅：ポイントカードのPRが少ないと思います。売り場やレジで、もっと特典の説明などとしてはどうですか。

福井：毎月1日から10日まで、500ポイントや1000ポイントが当たるイベントを半年以上前から実施していますが、まだまだご案内が足りていないようですね。

栗山：薬局などでは「何日はポイント5倍」とか、毎回お会計のときにいわれるので、覚えてしまいますよね。

福井：当店のイベントにご参加いただいたことはありますか。

森：3回ほど、ミニコンサートを見に来ました。最後にお店の商品が貰えるじゃんけん大会もあって、楽しかったです。

神垣：それは年に2回、ラジオの公開放送のときに行っているイベントですね。他にも、毎月29日の「福の日」のイベントや、農家さんを招いての直売会、毎週木曜日の朝市など、もっと安心安全な食材を知っていただくという趣旨で、さまざまなイベントを開催しているんですよ。

樋口：ちなみに、そういったお店の情報はSNSか何かでチェックされているのですか。

片岡：スマホやパソコンでお店のホームページを見るのは面倒なので、メールやチラシなどを送っていただくと嬉しいです。



社会に貢献するお店づくりを目指して

神垣：本日いただいたご意見を参考に、皆さまにお届けできる情報を考えて発信していきます。「やりたいな」と思いながらできていなかったことで、今日は皆さまに背中を押していただけたこともあるので、とても有意義でした。またご来店いただいたときに、何か気になることがあれば、ご遠慮なくお声掛けください。

福井：皆さまのご意見と、先日の改善会議の内容が大きく的がずれていなかったのも、お客さまのご要望と私たちが動こうとしている内容が、反対を向いているわけではないと実感することができました。私たちが考えていることを、信念を持って行動に移していきたいと思っています。これから変わっていく「ナナ・ファーム須磨」に、ぜひご期待ください。

宮木：「ナナ・ファーム須磨」の、「安心安全を提供することで、地域社会に貢献する」という考えは、阪神高速の企業理念に通じます。皆さまの暮らしに役立つ、価値あるお店に育てていくことが私たちの使命です。ぜひ、これからもご協力ください。

樋口：阪神高速は道路を通して安心安全を提供していますが、「ナナ・ファーム須磨」も地域の皆さんに貢献するという点で、かたちは違えど共通していると思っています。今日はいろいろとご意見をいただいたので、地域の皆さまのご要望にお応えできるよう、スタッフ一同頑張っていきたいと思っています。

田代：皆さまのご意見は、できることから速やかに実現させていきます。よりお客さまに愛される「ナナ・ファーム須磨」にするべく、安全安心で、そしてちょっとニッチな食材を、引き続き提供していきたいと思っています。「ナナ・ファーム須磨」は地域貢献はもちろん、地域活性化や観光振興にもお役に立てればと思っています。本日は、たくさんの貴重なご意見をありがとうございました。

VOICE 座談会を終えて



ナナ・ファーム須磨 店長 咲間 穰二

高付加価値な店づくりを目指します。

お客さまに喜んでいただくために、野菜や加工食品、鮮魚の販売手法などは、まだまだ工夫の余地があったと感じました。また、店頭でのお客さまへのご案内、イベント情報の発信方法など、具体的にご指摘いただき大変参考になりました。今回の座談会を、さらに付加価値の高いお店への成長に活かせるよう、スタッフ一同取り組んでまいります。

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー



最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

阪神高速道路を将来にわたって健全で走りやすい状態に管理し、お客さまに最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指します。



劣化した橋脚（梁部）の切断・撤去（16号大阪湾線）



「高速道路リニューアルプロジェクト」 －大規模更新・大規模修繕－の取り組み

いつまでも「安全・安心」に道路をご利用いただくため、点検、更新、維持、修繕に総力をあげて取り組みます。

さらなる長寿命化を目指す高速道路リニューアルプロジェクト

阪神高速道路は、営業開始から50年以上が経過し、2019年4月現在、総延長約250kmのうち、約4割（約100km）が開通から40年を超えています。

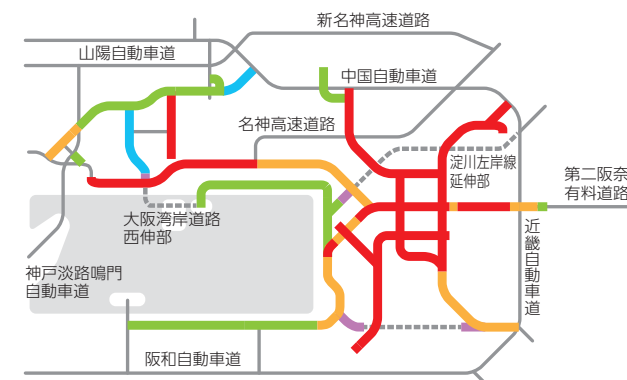
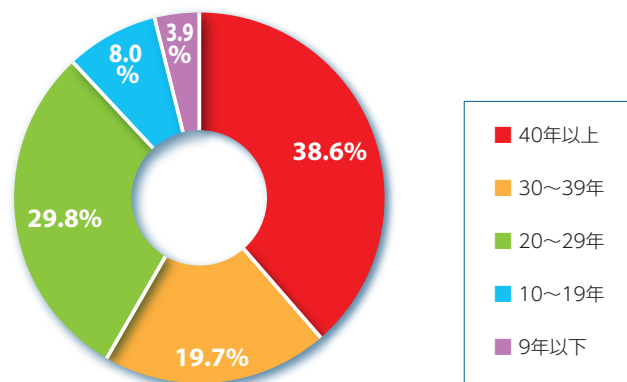
また、交通量は、1日約72万台と非常に多く、大型車も一般道路に比べて多く、過酷な使用状況にあります。

高速道路は、橋梁・トンネル・舗装・ジョイント（橋の継ぎ目）をはじめとする道路構造物だけでなく、照明や排水設備といった付属構造物、電気通信施設、トンネル換気などの機械設備、パーキングエリアや料金所といった建築設備など、多くの施設で構成されています。

阪神高速道路では、すべての構造物や設備を対象に日々の点検と定期点検、さらに点検結果を基にした維持補修を着実に進めていますが、繰り返し補修しても抜本的な改善に至らず、全体的・部分的に取り替えが必要な箇所が存在します。

そこで、これまで培ってきた技術力を活用して、長寿命化に向けた抜本的な対策を行うため、2015年度から高速道路リニューアルプロジェクトを実施しています。

路線開通からの経過年数



(注) 2019年3月末時点

1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

2 もっと便利で快適なドライブを実現する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

これまでの取り組み

高速道路リニューアルプロジェクトの初年度である2015年度には、11号池田線・13号東大阪線で、コンクリート橋梁の中に組み込まれている高強度な鋼材の腐食対策として、新たな鋼材による外ケーブル補強工事を開始しました。

また、2016年度からは、4号・5号湾岸線を中心に、鋼床版のき裂対策として鋼繊維の入ったコンクリートを使用したSFRC舗装による補強を大規模に実施しています。

2018年度は、15号堺線玉出入口で、大型車の繰り返し荷重によって陥没や内部ひび割れが発生したコンクリート床版の更新対策として、日本初の平板型UFC床版（P.44参照）への取り替えなどを実施しています。



PC桁の外ケーブル補強



平板型UFC床版への取り替え

堺線・西大阪線リニューアル工事

2018年度は、15号堺線・17号西大阪線を10日間連続で通行止めし、リニューアル工事などを実施しました。

この工事では、約10年前に施工した舗装やジョイントの大規模な補修のほか、コンクリート床版の上に高性能床版防水を実施するなど、高速道路の長寿命化の実現に向けてリニューアルプロジェクトの着実な進捗を図りました。

工事期間中の渋滞関連情報は、専用のWEBサイトに掲載するとともに、高速道路上に設置した仮設情報板への掲載やSNSを用いたお知らせを行うなど、お客さまへの経路選択が可能になるように多様な手法で情報発信を実施しました。



高性能床版防水



仮設情報板（所要時間表示）

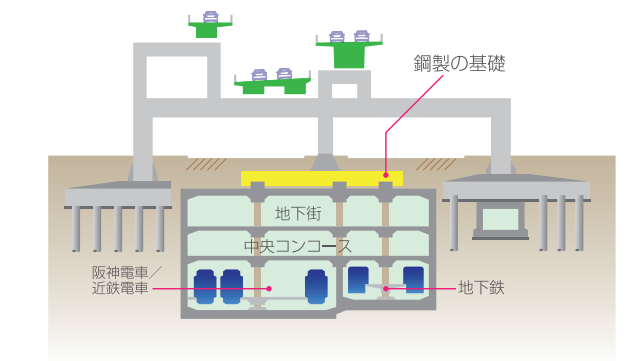
15号堺線湊町付近・3号神戸線湊川付近の大規模更新

大規模更新の対象6箇所において、構造物の全体的な造り替えを行う計画をしています。2018年度は、15号堺線湊町付近では鋼製の橋脚基礎を造り替える工事、3号神戸線湊川付近では上部工の架け替えに先立ち橋脚を設置する工事の実施に向けた設計等を行い、事業を進めました。

大規模更新の対象箇所



湊町付近の複雑な構造物



湊川付近 ※イメージであり今後の検討により決定

交通安全対策

お客さまに安全・安心に走行していただくため、24時間365日体制でパトロールや交通管制業務を行うとともに、交通事故を削減してより安全な高速道路とするため、交通安全対策に取り組んでいます。

交通安全対策①

巡回

道路パトロールカーが巡回し、交通管制室と連絡を取りながら、交通事故や故障車、落下物などの早期発見に努めています。

これらの異常事態が発生した場合には、二次的な事故の防止のために、現場の通行規制や誘導、走行不能車両の移動などを迅速に行い、道路の機能の早期回復に努めています。



交通規制による落下物の回収

交通安全対策②

取り締まり

重さや高さなどを定める車両制限令に違反している車両は、重大事故につながるおそれがあり、道路構造にも悪影響を及ぼします。料金所や入口付近で随時、取り締まりを実施するとともに、料金所に計測装置を設置し、違反者への警告などを行っています。併せて、荷物の落下による事故のおそれのある積載不適当車両の取り締まりも実施しています。



料金所での違反車両取り締まり

交通安全対策⑤

第3次アクションプログラムに基づく着実な安全対策の実施

2017年度に策定した「阪神高速道路の交通安全対策第3次アクションプログラム」に基づき、「事故多発区間」を中心に、これまでの事故発生状況の分析を踏まえた抜本的な安全対策、わかりやすい注意喚起、カラー表示などの安全対策を着実に実施しています。また、逆走対策や誤進入対策にも引き続き注力します。

交通安全対策③

落下物対策

落下物は渋滞の原因となるほか、後続の車両に対し重大な事故を引き起こす原因になります。落下物を発見した場合には迅速に対応し、安全・安心で快適な道路の確保に努めています。また、落下物を未然に防ぐため、取り締まりを実施しています。



阪神高速道路で回収した落下物

交通安全対策④

交通管制

道路上のカメラやお客さまなどからの通報により、渋滞、交通障害などの情報を収集・処理しています。交通障害などの事案発生時は、関係機関と連絡調整を行いつつ、道路パトロールカーに処理を指示し、併せて、速やかに道路情報板に表示して、きめ細かな情報を提供しています。



交通管制室

災害発生時の機能維持

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・早期復興に貢献します。

災害発生時の機能確保① 耐震対策

1995年に発生した阪神・淡路大震災において、1980年以前の基準により建設された橋脚に被害が集中したことを踏まえて、阪神高速では、1980年以前の基準により建設された橋脚の耐震補強などを進め、2011年度までに完了しました。

2016年4月に発生した熊本地震では、これまでの耐震補強により落橋・倒壊などの致命的な被害は出ませんでした。特殊な構造であるロックンギ橋脚に多くの被害があり、速やかに機能回復ができず緊急輸送の支障となったケースもありました。

こうした課題を踏まえて、これまでのような落橋・倒壊対策だけでなく、大規模地震の発生後に早期に道路（緊急交通路）機能を確保できるよう、さらに耐震対策を進めています。



ロックンギ橋脚

災害発生時の機能確保②

津波対策

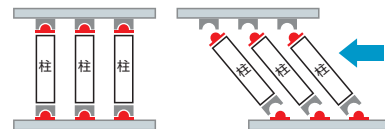
南海トラフ地震などによる津波が発生し大規模災害となった場合にも、災害対応活動を継続して実施するため、本社機能を大阪市北区中之島に移転するとともに非常用発電装置を備えた常設の災害対策本部室を整備しました。道路管理施設や電気通信施設の浸水対策、電源確保の強化、応急復旧資材の備蓄などを進め、早期に道路サービスを再開し、道路（緊急交通路）機能を確保するよう努めています。



災害対策本部の様子

ロックンギ橋脚の対策

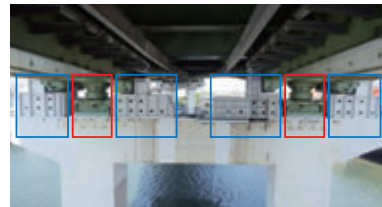
ロックンギ橋脚は、上下端がヒンジ構造の柱で構成され、水平力に対する支持機能がない特殊な構造であり、大規模地震による変位が生じると不安定となり落橋に至る可能性があるため、耐震補強を行います。



ロックンギ橋脚の構造：水平力の支持機能がない橋脚

支承部の補強

橋桁を支えている支承部に、大規模地震による水平力を分担する構造を付加することなどによって、路面に大きな段差が生じないようにし、被災後の速やかな道路機能の回復を目指します。



橋桁からの荷重を橋脚に伝える支承(赤)とその補強部材(青)

災害発生時の機能確保③

ソフト対策

迅速かつ的確な災害対応を行うために、阪神高速道路に関する地震・気象情報、被災状況、お客さま情報などの情報収集を行う総合防災訓練を実施しています。

また、南海トラフ地震とこれに伴う津波や大阪の上町断層帯などを震源とする直下型地震に備えて事業継続計画（BCP）を策定し、運用しています。BCPでは、事前措置として災害発生時における損害を最小限にとどめる活動や対策を定めるとともに、災害発生時には人命救助や道路復旧による緊急交通路の確保を最優先に対応することとしています。また、2018年に発生した大阪北部地震を踏まえ、より迅速に復旧活動ができるよう、情報収集、応急対応などの初動活動を行う体制を強化しました。



応急復旧資材

防災訓練（段差の応急対策）の様子

VOICE パトロール担当者の声



阪神高速パトロール株式会社
西淀川交通管理課

橋本 裕至(左)

岩崎 等(右)

災害発生時の現場対応

非常に強い台風が上陸した際には、阪神高速道路も大きな被害が発生することが予想されるため、現場での作業は非常に危険を伴います。しかし、暴風により通行しているトラックが横転するなどした際には、お客さまの安全を確保することが急務となります。

現場では、隊員同士お互い連携し安全を確保しながら、お客さまを安全な場所へと誘導するとともに、後続車が巻き込まれることがないように迅速かつ的確な措置に努めます。

もっと便利で快適な ドライブラيفを実現する阪神高速を目指して

お客さまのニーズに応じた道路サービスを追求し、
もっと便利で快適な阪神高速道路が身近にある豊かで楽しい生活スタイル
「ドライブラيف」をすべてのお客さまに実現できる阪神高速を目指します。



取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー

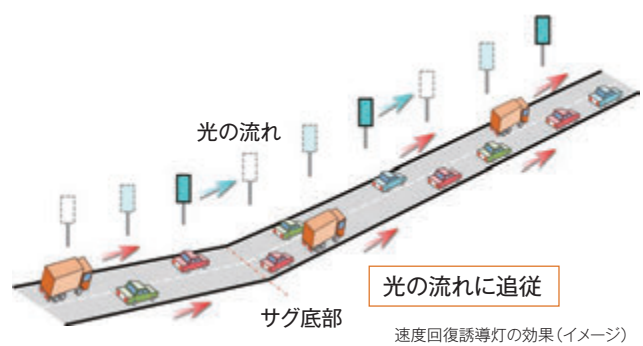


渋滞対策の推進

ネットワーク整備や工事の集約・短縮などによる対策に加えて、
交通運用や情報提供の充実による渋滞対策にも取り組んでいます。

渋滞対策の推進① サグ部の速度回復誘導灯の設置

サグ部(下り坂から上り坂へと変化する場所)では、無意識に速度を低下させてしまうことで、渋滞が発生します。そこで、3号神戸線(東行き)深江サグ部(深江～芦屋)では、等間隔に設置した点滅灯を一定速度で流れるように連続的に点灯させて、速度低下の抑制や渋滞中の速度回復を促す「速度回復誘導灯」



3号神戸線(東行き)深江サグ付近に設置した速度回復誘導灯

を設置したところ、深江サグ～魚崎間の渋滞が大きく減少しました。「速度回復誘導灯」は、サグ部に限らず、縦断勾配の変化の激しい13号東大阪線(東行き)森之宮付近でも効果を発揮しており、今後、適用可能な渋滞発生箇所を設置を拡げていきます。

速度回復誘導灯を設置した区間



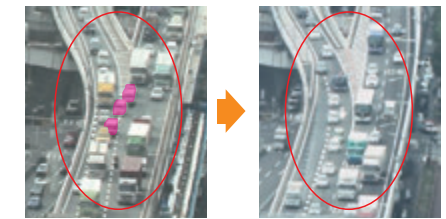
13号東大阪線(東行き)森之宮付近に設置した速度回復誘導灯



渋滞対策の推進② 緻密な分析による、より「走りやすい合流」を目指して

阪神高速道路は多くのお客さまにご利用いただくことから、入口やジャンクションなどの「合流部」をより走りやすくする取り組みが重要と考えています。これまでに、1号環状線と15号堺線の合流部付近における車の流れの円滑化、3号神戸線(大阪市内行き)中之島西～西長堀間における車線減少の形状改善などを実施してきました。2018年度は、西船場JCT事業における大阪港線の付加車線の先行運用にあわせ、阿波座JCT合流部を「走りやすい」形状に改善しました。2019年度は、大規模な工事等の機会を活用し、合流の形や車線の運用を改善し、安全性と走りやすさの向上を目指します。

完成後における交通状況の変化(阿波座JCT合流)



- 阿波座JCTは、大阪港線から神戸線車線への合流が日常的に行われ、交通流が阻害されていた
- 拡幅車線設置による車線整理によって、大阪港線から神戸線車線への合流が大幅減少
- 神戸線からの阿波座出口利用が大阪港線の影響を受けなくなり、停滞減→事故件数が減少

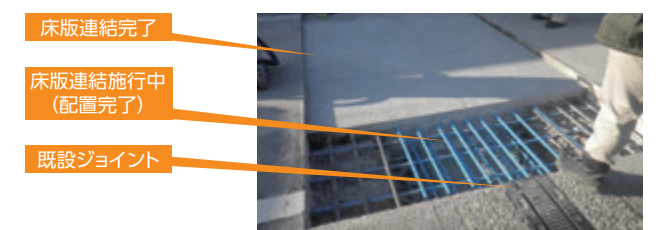
走行快適性の向上

走りやすい路面の確保や情報提供の多様化に取り組んでいます。

走行快適性の向上① 道路の平坦性の向上

道路の平坦性は、燃費やタイヤの摩耗状況の改善など、走行コストの低減だけでなく、騒音や振動の低減など、快適性・安全性に大きな影響を与えます。

このため、阪神高速が独自開発した床版連結技術の活用などによる短い区間でのジョイントの解消(ジョイントレス化)や、段差がでにくいジョイント(簡易鋼製ジョイント)の設置など、平坦性の向上に取り組んでいます。



床版連結

走行快適性の向上②

旧料金圏境の本線料金所の撤去

本線料金所の撤去は、安全性の向上と走行性の改善につながるとともに、その跡地はパーキングエリアとしてご利用いただけるように計画しています。

2012年度には、不要となった本線料金所(尼崎、南芦屋浜)を撤去し、武庫川、甲子園浜に入口料金所を新設しました。



2019年3月には、3号神戸線(大阪市内行き)尼崎パーキングエリアと5号湾岸線(神戸市内行き)南芦屋浜パーキングエリアがオープンしました。

今後、高石、泉大津、中島の各本線料金所を撤去し、新しいパーキングエリアを整備します。



尼崎パーキングエリア(3号神戸線 大阪市内行き) 南芦屋浜パーキングエリア(5号湾岸線 神戸市内行き)

走行快適性の向上③

阪神高速はしれGo!のサービス向上に向けた取り組み

最新の交通情報をお手元のモバイル端末から手軽に確認できる「阪神高速はしれGo!」について、さらなるサービスの充実を図るべく、これまでのモバイル版に加え、新たに「PC版阪神高速はしれGo!」のサービスを2019年4月23日にリリースしています。

今後は、お客さまからのご要望が多いライブカメラ画像提供箇所の増設、より見やすい路線図への改善など、サービスの向上に努めるとともに、災害時の情報提供ツールにもできるよう開発を進めます。



PC版阪神高速はしれGo!

走行快適性の向上④

料金検索サイトの利便性向上

2017年6月の新料金移行に併せて、ホームページの料金検索サイトについて、阪神高速道路だけでなく、全国すべての高速道路の通行料金を検索できるサービスを開始しました。

また、2018年度においては、次のようなサービスを追加しました。
①郵便番号、駅名、観光施設などを起終点とした料金・経路検索
②英語版サイトの開設 ③検索速度の向上

走行快適性の向上⑤

渋滞増加傾向の表示の拡充

お客さまに渋滞についてきめ細やかな情報をお伝えするため、渋滞を通過する時間が増加傾向にある場合、▲のシンボルを表示する、「増加傾向表示」を2019年3月から本格導入しています。

2019年度も増加傾向を表示する情報板の整備に引き続き取り組みます。



走行快適性の向上⑥

ETC2.0によるサービスアップ

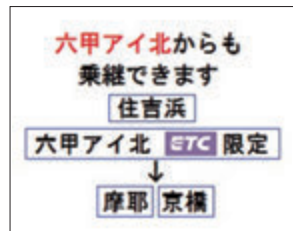
ETC2.0は、高速道路利用料金の課金の機能に加えて、走行中のお客さまに、渋滞回避や安全運転を支援するサービスを提供しています。

阪神高速道路では3～4km間隔にアンテナ（ITSスポット）を設置しており、きめ細やかな情報提供が可能となっています。

そのため、ETC2.0の高いポテンシャルを活かし、従来の標識や看板では表示しきれなかった乗継や路外パーキングエリアに関する情報、リニューアル工事に関する規制情報などの提供も開始しています。2019年度も、リニューアル工事をはじめとする各種情報の提供媒体として活用します。



リニューアル工事広報



乗継ルート広報

ほっとできるパーキングサービスの提供

お客さまの目線で考え、パーキングエリアや料金所などで質の高いサービスを提供します。

ほっとできるパーキングサービスの提供① パーキングエリアの改善・充実

すべてのお客さまが気軽に立ち寄り、ほっとしていただける「ほっと処」（「ほっ」とできる空間）を提供するため、トイレ、レストラン、駐車場の改修、授乳室の設置など施設の充実とスタッフによるおもてなしの質の向上に取り組んでいます。有人パーキングエリアの総合案内役（コンシェルジュ）は、サービス向上のため全員がサービス介助基礎検定を取得しています。また、外国人旅行者の増加を受け、施設案内表示やレストランメニュー



パーキングエリア（PA）設置状況

などの多言語表示やタブレット端末を用いた翻訳案内を行っているほか、泉大津パーキングエリア（陸側）の売店では免税サービスを行っています。

2018年度は、白川パーキングエリアの駐車スペースを拡張（6月）、湊町パーキングエリアおよび弁天町ミニパーキングエリアの改修（11月）を行いました。さらに2019年3月には新たに尼崎パーキングエリア（旧尼崎ミニパーキングエリア改修）、南芦屋浜パーキングエリア（新規）の2つがオープンしています。

今後、さらにお客さまのニーズを把握して、施設の改善や接客マナーの向上を図り、魅力あるパーキングエリアを目指します。



南芦屋浜パーキングエリア

1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

改善事例：湊町パーキングエリア

湊町パーキングエリアは、全体的に明るく開放的な色彩を採用し、間接照明を使用することで暖かみのある空間をお客さまに提供することをコンセプトとして、ひと・車・情報が「^{あつ}湊まる」、ほっと一息つけるパーキングエリアへと生まれ変わりました。

改修前



休憩室

改修後



外観

休憩室



トイレ

コンシェルジュ室前

ほっとできるパーキングサービスの提供②

路外パーキングサービスの提供

阪神高速では、パーキングエリアの不足を解消するため、ETCを活用して高速道路の外（路外）にある施設をパーキングエリアのようにご利用になれる「路外パーキングサービス」の社会実験を実施しています。5号湾岸線尼崎末広出口付近の尼崎テクノランド駐車場および11号池田線豊中南出口付近のロイヤルホームセンター豊中駐車場でサービスを展開しています。



尼崎テクノランド駐車場



ロイヤルホームセンター豊中駐車場

ほっとできるパーキングサービスの提供③

料金所スタッフによるお客さま対応の充実

料金所スタッフは、交通状況や沿線情報などについてお問い合わせを受けることも多く、知識と対応のスキルが必要です。こうしたスキルの一層の向上に加え、外国人旅行者の増加を受け、各料金所内に備えている英語版のご利用案内リーフレットや3カ国語（英語・中国語・韓国語）で表示した料金案内ボードを活用し、お客さまへの対応の充実を図ります。



VOICE パーキングエリアコンシェルジュの声

京橋パーキングエリア
コンシェルジュ

吉田 学

お客さまをお迎えするおもてなしの心

CS研修を積み重ねたことで、お客さまと触れ合う回数が増えました。自信と共に技術も身につけることができました。これからもお客さまに「ほっ」としていただけるように、おもてなしの心でお迎えいたします。

世界水準の卓越した都市高速道路技術で 発展する阪神高速を目指して

卓越した都市高速道路技術のイノベーションに挑戦し続け、
経営基盤となる世界水準の技術力を発展・蓄積することにより、
高品質かつ効率的に高速道路を建設・更新・管理する阪神高速を目指します。

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー



サイバー空間と現実空間のイメージ

都市高速道路技術の発展・蓄積

災害に強い都市高速道路を目指して、技術力を活かした
高品質でより合理的な都市高速道路の建設と管理に取り組んでいます。

床版取替の急速化、床版の高耐久化への取り組み

自動車に乗る舗装の下にある、橋梁の床部分となるコンクリート床版（RC床版）の取替・更新を行う場合、コンクリートの打設・養生など現場作業が多く存在するため、従来は長い施工時間が必要でした。また、床版同士をつなぐ継手の形状により、一定以上の床版の厚さが必要となり、取り替え後、重量が増加するという課題もありました。さらに、従来の床版よりも高い耐久性が求められています。

そこで、床版の継手形式に注目し、取替の急速化、床版の高耐久化を実現する「HSプレストレスジョイント」の開発を行いました。

HSプレストレスジョイントの特徴

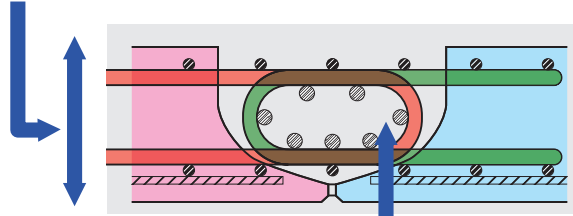
このジョイントは、プレキャスト床版同士をオスボルトとメスボルトでワンタッチに接合し、さらに強固にするためのプレストレス（軸力）も導入します。これにより従来よりもコンパクトで、耐久性が高く、急速施工可能な形式を実現しました。

また、強度の高いコンクリートを新しく設置する床版に使用することで、既に設置されていた床版と同じ厚みで、耐久性の高い床版が設置可能となります。

接合部の安全性については、実物大試験を実施し、確認しました。

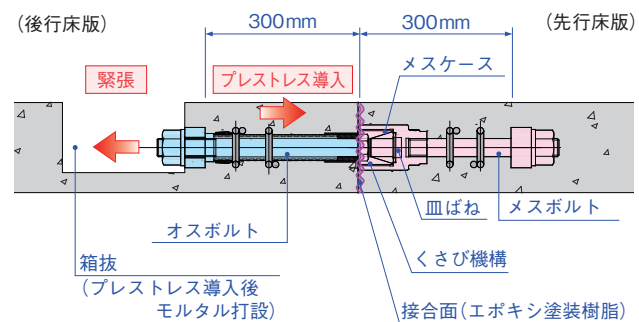
従来式

・継手内の配筋形状から、一定以上の床版厚さが必要



・継手内の現場作業が多く施工性の改善が必要
・現場打ちRC構造部の長期耐久性に改善の余地

HSプレストレスジョイント



1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

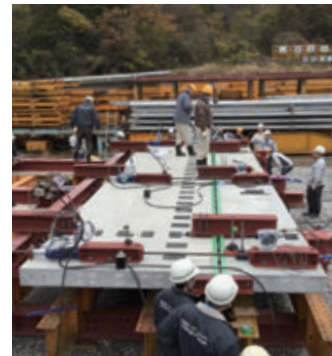
2 もっと便利で快適なドライブライフを実現する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して



HSプレストレスジョイントを使った接合状況



接合部安全性確認のための実物大試験状況



HSプレストレスジョイントを配置した新設床版

VOICE 開発者の声



技術部技術推進室
伊佐 政晃

耐久性の高い都市高速道路の実現を目指します。

本手法はまだいくつかの課題があります。その一つに、実物大のプレキャスト床版を用いた施工性試験を実施した際に、一部の接合部で緊張力が設計値を下回ることが確認されています。今後はその原因と対策を検討し、品質管理手法を整理していきます。安全・安心・快適な阪神高速を目指して、耐久性に優れ、かつ取り替えの際の通行止め期間を短くできるこの継手構造の研究開発を進めていきます。

メンテナンス時代の到来に先駆けた技術開発

維持管理のさらなる高度化、効率化を目指し、技術開発を進めています。

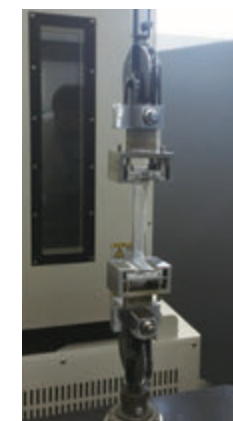
メンテナンス時代の到来に先駆けた技術開発① 補修材の開発

高速道路の維持管理におけるさまざまな課題を解決し、維持管理のさらなる高度化・効率化を図るため、新しい補修材を開発しています。

大きなびる止水材開発

コンクリートの隙間（構造目地）からの漏水は、構造物の老朽化を促進するだけでなく、走行するお客さまの安全性にも影響を及ぼします。そのため、漏水対策としてその隙間を閉塞する必要があります。また、地震などにより生じる大きな地盤変動にも構造物が追従できることが求められます。これらの課題に対応すべく、接着性や柔軟性に優れ、施工が比較的容易な止水材（アクアセプター）を開発しました。

現在、トンネル目地部での漏水対策で使用していますが、今後は伸縮装置の止水など、材料の特徴を活かしたさらなる活用を進めることで、構造物の長寿命化を目指します。



引張試験



施工状況

メンテナンス時代の到来に先駆けた技術開発② 点検・検査技術の高度化と効率化

道路構造物の損傷への対策を講じるうえで必要な基礎情報を得るには、点検・検査が必要です。さまざまな新技術により、点検・検査の高度化・効率化に取り組んでいます。

すべり抵抗調査車両の導入

急カーブ区間は、舗装の劣化に伴い雨天時にスリップ事故が発生しやすい傾向にあります。

従来、路面のすべり抵抗を把握するための調査では、車線規制を行う必要がありました。

そこで、車線規制を伴わず、車両を走行させながら連続的にすべり抵抗を把握できる、米国で開発された車両「RT3[®] Curve」をベースに、車両構造改造、位置情報を把握するソフトウェアの開発、動画撮影機能の付加など、阪神高速道路に合わせた改良を独自に行い、すべり抵抗調査車両を導入しました。

今後、本格的なデータ取得を開始することとしており、カーブ区間のすべり抵抗を継続的に調査し得られたデータの分析

を行い、対策に向けた判断基準を構築したうえで実用化を目指していきます。

すべり抵抗調査車両 (RT3[®] Curve)ドクターパト[®]による路面点検

「ドクターパト[®]」は、搭載したラインスキャンカメラやレーザ変位計などで、路面の性状調査（ひび割れ、平坦性、わだち掘れ）を、規制速度で走行しながら調査できる舗装点検専用車両です。走行しながら調査することで、お客さまにご迷惑をおかけする交通規制を回避することができます。現在、撮影した路面の画像からAIを用いて、自動的に舗装のひび割れを検出する技術の開発に取り組んでいます。また、ひび割れ率を自動的に算出できるようにすることで効率化・コスト削減を図っています。

ドクターパト[®]

メンテナンス時代の到来に先駆けた技術開発③ 工事騒音を軽減する技術の採用

低騒音工法の採用

都市部に位置し、交通量の膨大な阪神高速道路では、交通への影響が大きい日中ではなく、夜間に工事を実施する場合があります。しかし、夜間の工事では沿道地域への工事騒音が問題となります。このため、工事騒音を大幅に低減でき、かつ工事時間も短縮できる技術の開発に取り組んでおり、ジョイント低騒音撤去工法（SJS工法^{※1}）やIH式鋼床版舗装撤去工法^{※2}といった新たな技術を採用しています。

※1: ジョイントを特殊なワイヤーにより一括で切断し、撤去する工法
※2: 電磁誘導加熱技術（IH）により、鋼床版を発熱させ、舗装下面の接着層を軟化させることで舗装を剥ぎ取りやすくする工法



SJS工法によるジョイントの撤去

技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

産官学が連携してイノベーションを目指します。

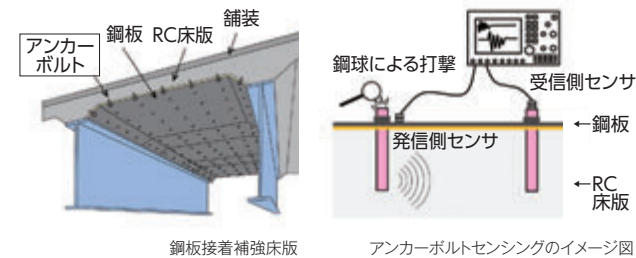
技術力・ノウハウの持続的なイノベーション① 非破壊検査技術の開発

NEXCO西日本とともに、京都大学に「インフラ先端技術共同研究講座」を開設し、最先端の非破壊検査技術の開発を進めています。

アンカーボルトを活用した検査技術の開発

開通後40年以上経過した一部の鋼板接着補強床版では、大型車両の繰り返し走行による疲労により、コンクリートの砂利化や内部ひび割れなどの損傷が発生していますが、鋼板が接着されているため、内部の劣化状況が把握しづらいという課題があります。

このため、鋼板接着補強時に設置するアンカーボルトを活用してコンクリート床版のひび割れなどを発見し、健全性を評価できる非破壊検査技術の開発に取り組んでいます。



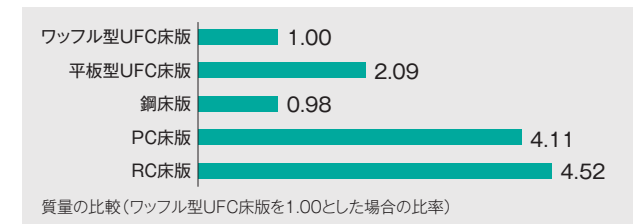
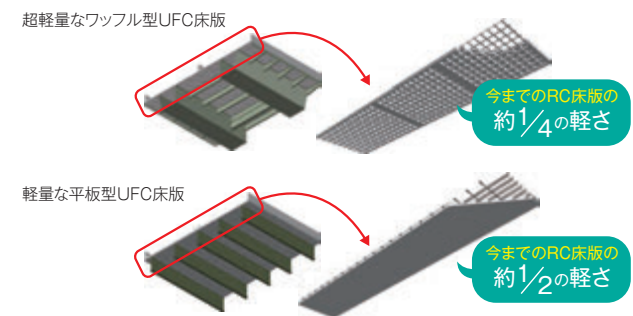
技術力・ノウハウの持続的なイノベーション② UFC道路橋床版の開発と実用化

阪神高速道路では、大型車の繰り返しの走行の荷重によって、コンクリート床版のひび割れや鋼床版の金属疲労き裂が顕在化しています。

このため、軽量で耐久性の高いコンクリート系の道路橋床版の開発を目指して共同研究を行い、2011年、日本で初めて超高強度繊維補強コンクリート（UFC: Ultra High Strength Fiber Reinforced Concrete）を使用した道路橋床版を開発しました。

UFC床版は、従来のRC床版よりも軽量なため、橋梁全体としてコスト縮減が可能です。また、耐久性が高く、管理費用も含めたライフサイクルコスト（LCC）の面でも優れており、新設だけでなく、既設の床版の取り替えにも採用できます。

土木学会技術評価委員会で安全性および使用性について評価証を取得しており、西船場ジャンクション事業（信濃橋入路）でワッフル型のUFC床版の採用を予定しています。

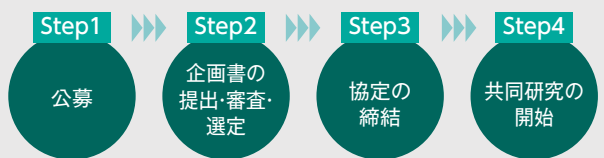


技術力・ノウハウの持続的なイノベーション③ コミュニケーション型共同研究による技術開発

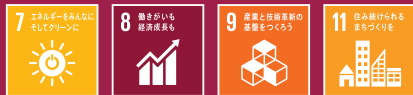
企業などの保有する技術が、阪神高速グループが抱える課題解決に役立つか、相互の技術の融合で新たな価値が生み出せるかを議論（コミュニケーション）したうえで、有意義な成果が期待される場合に共同研究を行う「コミュニケーション型共同研究」を実施しています。

ニーズへの適用性の検討やニーズに応じたさらなる研究開発と実用化に向けた実装、試作、試験施工などに取り組んでおり、特許の取得も視野に入れています。

コミュニケーション型共同研究の流れ



取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー



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を目指して

お客さまや社会のニーズに応えるため、
グループの技術・ノウハウなどの強みを活かした事業や新たなビジネスなど
多彩な関連事業を展開する阪神高速を目指します。



尼崎パーキングエリア

高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開

地方公共団体などにおける交通インフラ建設や管理業務に、
高速道路事業を通じて蓄積した技術・ノウハウを提供しています。

高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開① 維持管理技術・ノウハウを活用した事業

交通管理や施設管理の経験を活かして、大阪港咲洲トンネルと夢咲トンネルの維持管理を大阪市から受託しています。また、13号東大阪線と直結する第二阪奈有料道路について、大阪府道路公社からトンネルの維持管理・修繕、交通管理・管制、

設備監視などの業務を包括して受託するとともに、奈良県道路公社から道路維持業務を受託しています(2019年3月末まで)。これらの他にも、緊急輸送道路を跨ぎ、これに隣接する大学管理の跨道橋やゴルフ場内の橋梁の点検業務を受託しました。



大阪港咲洲・夢咲トンネルの管理



跨道橋点検

1 最高の安全と
安心を提供する
阪神高速を目指して

2 もっと便利で快適な
ドライブライフを実現する
阪神高速を目指して

3 世界水準の卓越した
都市高速道路技術で発展する
阪神高速を目指して

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
展開する阪神高速を目指して

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を目指して

6 経営基盤を確立し、
グループ社員がやりがい
実感できる阪神高速を目指して

高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開② 用地取得支援事業

公共事業者(起業者)の用地人材不足が顕著になっています。
私たちは、高速道路の用地取得で培った計画的用地取得の経験を活かし、用地人材の育成、用地取得交渉の実施、補償相談、土地収用実施等を支援しています。この支援を通じて、適正な補償の確保と公共事業の早期完成を実現していきます。



用地補償研修の風景

新たな事業への積極的展開

阪神高速グループの資産を有効活用した関連事業を積極的に展開し、
地域の活性化に貢献していきます。
また、社会の変化に応え、新しい事業にも取り組んでいきます。

新たな事業への積極的展開① 駐車場事業

阪神高速道路の高架下や周辺地域約300箇所において、月極駐車場・コインパーキングを展開しています。防犯カメラ(全駐車場)、自動門扉(一部)の設置など、セキュリティ強化に努めているほか、駐車ますの幅を広く取ることで、お使いいただきやすい駐車場を目指しています。



臨浜海岸通



敦津東



牧野団地(道路区域外)

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を目指して

新たな事業への積極的展開② 休憩所事業

阪神高速道路のパーキングエリアにおいて、レストラン・売店を運営しており、季節の彩りを添えた特別メニューを提供する感謝祭などを開催しています。



新たにオープンした尼崎パーキングエリアおよび南芦屋浜パーキングエリアでは、阪神高速道路では初となる自販機コンビニ※を設置しました。

※サンドイッチやおむすびなどの軽食、デザート等を販売する自動販売機

新たな事業への積極的展開③ 不動産事業（保有資産活用事業）

保有地の有効活用を図ることを目的に、賃貸住宅事業や事業用定期借地のほか、駐車場と空中店舗を組み合わせたフィル・パーク事業などを行っています。

2018年には、スポーツクラブに賃貸している土地の一部を合意解約してコンビニエンスストアに賃貸し、収益性を向上しました。また、西宮市で新たに土地を2箇所取得し、賃貸住宅の運営を開始しました。



リラフォート千里中央（賃貸住宅）



リラサーレ西宮えびす前（賃貸住宅）



フィル・パークHS新町（駐車場＋空中店舗）



ローソン淀川塚本一丁目店（事業用定期借地）

1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

新たな事業への積極的展開④

産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営事業

地元への貢献と地域の活性化を目指して、神戸市須磨区で大都市近郊型産地直送市場を運営しています。ここでは、兵庫の生鮮三品（青果・鮮魚・精肉）を中心に、契約農家や地元漁港から届いた新鮮で安全・安心な食材を提供しています。「ナナ・ファーム須磨」は、須磨海岸などの4施設とともに、「みなとオアシス須磨※」として登録されています。また、お客さまからのご要望に応え、2018年には焼きたてパンを提供する直営店「ぱんdeナナ」を開店しました。

※地域住民の交流や観光の振興を通じて地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として国土交通省港湾局が登録（2017年）したものです。

P.31の特集記事もご覧ください。



新たな事業への積極的展開⑤

カード事業

ETC機能を持つ阪神高速ブランドの「スルーウェイカード」を発行しており、現在、関西を中心に約18万人の方にご加入いただいています。

新たな事業への積極的展開⑥

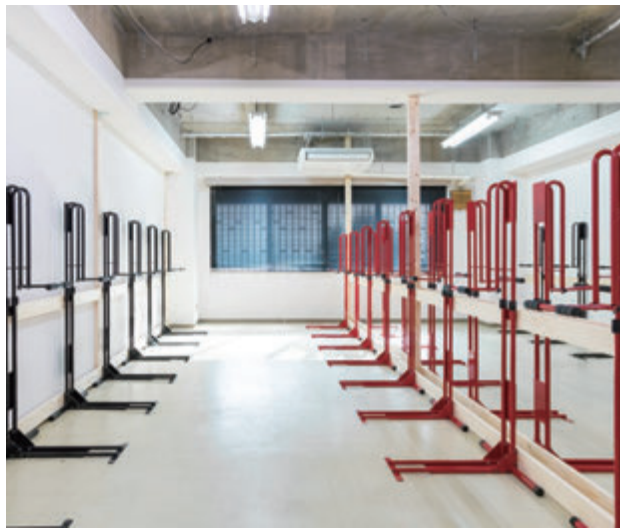
リースレンタル事業

バトロールカー、標識車などの道路維持作業用自動車や工事に使用する特殊車両をリース・レンタルで提供し、道路の補修、維持管理をサポートしています。また、太陽光発電システム（2MW×3箇所）やLED照明灯（約25,000灯）を賃貸し、維持管理を受託しています。

新たな事業への積極的展開⑦

会員制駐輪場事業

大阪市内でスポーツバイクに特化した室内型会員制駐輪場「ヴェロスタ肥後橋店」を運営しています。



ヴェロスタ肥後橋店

新たな事業への積極的展開⑧

インフラツーリズムの実施

より幅広い皆さまに阪神高速グループの事業を知っていただく取り組みの一つとして、阪神高速道路のインフラ施設や工事現場（大和川線のトンネルなど）をご覧いただくインフラツアーを年間を通して企画しています。

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー



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を目指して
関西とともに発展し、美しく豊かで住みやすい関西に貢献するため、
企業活動を通じて地域の活性化、環境保全などに取り組み、
地域・社会から愛され信頼される阪神高速を目指します。



港大橋

環境経営の推進

阪神高速グループビジョン2030の実現に向けて「環境行動計画」を定めて
環境経営に取り組んでいます。

エコアクション21の認証取得



「エコアクション21」は、環境省が定めたガイドラインに基づき認証を受ける「日本独自の環境マネジメントシステム」です。
環境行動計画の実践により、全部署で、「エコアクション21ガイドライン」の適合認証を取得しています。

なお、このガイドラインに基づき作成する「環境活動レポート」は、当社のホームページで公開している阪神高速道路株式会社「環境の取り組み2019」で公表しています。
(<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/report/>)

環境経営の推進① 低炭素社会への挑戦

高速道路ネットワークの整備による交通の円滑化を通じて地球温暖化防止に貢献するだけでなく、道路の維持管理などにおいても低炭素化に取り組んでいます。

道路管理における省エネルギー化

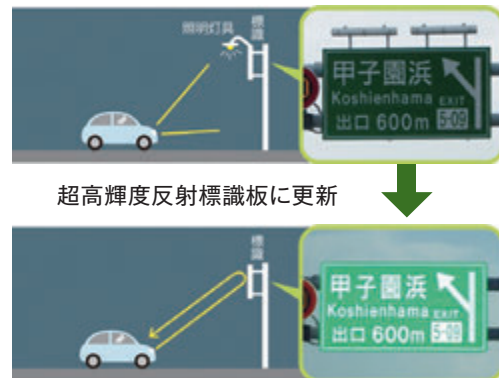
高速道路や管理施設での管理において、エネルギー削減や太陽光発電利用にも取り組んでいます。2018年度の道路施設における電力使用量は、基準年度(2016年度)と比較して3.7%減少しました。引き続き、電力使用量削減の取り組みを推進します。

【取り組み例】

- LED道路照明の設置
高速道路本線の照明のうち、約42%をLED化しています。
- 太陽光発電の実施
8箇所の設備を整備しており、発電設備容量の合計は、約210kWです。トンネルやパーキングエリアなどで使用する電力の一部に利用しています。

●超高輝度反射標識板の使用

ヘッドライトの光だけで標識が明るく反射することから、照明設備が不要となり、メンテナンスの回数なども削減できます。



超高輝度反射標識板

- 1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して
- 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を目指して
- 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を目指して
- 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を目指して
- 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を目指して
- 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を目指して

オフィスなどの省エネルギー化

オフィスにおける不要な照明の消灯やLED照明など節電型機器の導入、使用車両の電気自動車やハイブリッド車への更新などにより、省エネルギーや低炭素化に取り組んでいます。
2018年度のオフィスにおける電力使用量は、基準年度(2016年度)と比較して約2.7%削減しました。

電気自動車用急速充電器の設置

環境面に優れた電気自動車が安心して阪神高速道路を走行いただけるよう、すべての有人パーキングエリア(6箇所)に急速充電器を設置しています。



急速充電器(6箇所)と太陽光発電設備(5箇所)の位置図

環境経営の推進② 循環型社会の形成

高速道路の建設・管理において、環境負荷の少ない工事用資材の調達や建設副産物をはじめとする廃棄物の3R(発生抑制、再使用、再資源化)などに取り組んでいます。

グリーン調達の推進

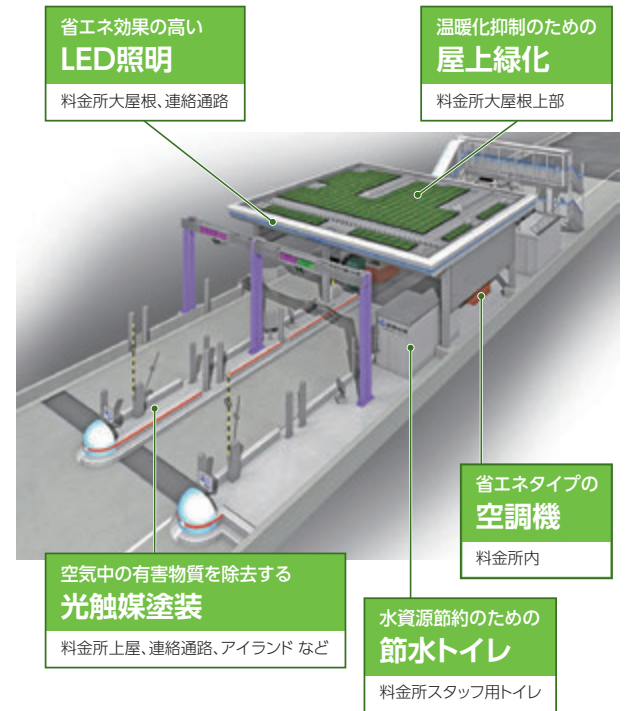
グリーン購入法に沿った調達方針を定め、できる限り環境への負荷が小さくなるよう努めています。
2018年度は高速道路の建設・維持修繕工事において、20品目の調達を行いました。また、事務用品においては対象となるもののうち約8割について調達を行いました。

横断幕再生プロジェクト

阪神高速では、産業廃棄物として処分されていた使用済みの横断幕をリサイクルする「横断幕再生プロジェクト Re:loop 阪神高速」を立ち上げ、環境に関する取り組みを行っています。
カラフルで雨風に強い横断幕の特性を活かし、これまでキッズバッグや防草シート、担架などにリサイクルしてきましたが、2018年度は新たにメッセンジャーバッグとトートバッグを作成し、販売しました。

環境にやさしい料金所

建設や更新・補修を行う料金所を対象に、屋上緑化など環境に配慮した取り組みを行っています。2014年度から2018年度の5箇年に20箇所実施しました。



リサイクルバッグ

環境経営の推進③ より良い都市環境の創造と共生

騒音振動の低減や環境ロードプライシングなどによる大気質の改善に取り組んでいます。また、地域との連携や社会への貢献のため、景観など周辺環境との調和に配慮しています。

沿道環境の改善

●遮音壁の設置

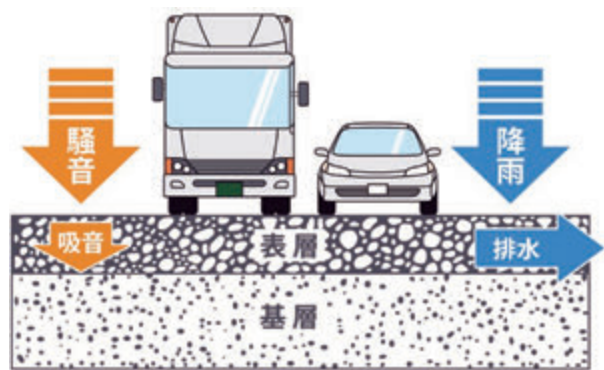
走行する自動車からの騒音を低減するため、吸音効果の高い遮音壁などを設置しています。



遮音壁の例

●高機能舗装の敷設

道路交通の騒音は、タイヤと舗装の間で空気が圧縮・膨張することが一因です。こうした騒音を低減するため、多くの空隙（すきま）を有する「高機能舗装」を進めています。「高機能舗装」は排水性に優れているため、降雨時に雨水が速やかに舗装に浸透し、タイヤの滑りや水はねを防止して路面標示が見やすくなるなど、走行安全性も向上します。



高機能舗装のしくみ

●環境施設帯の整備

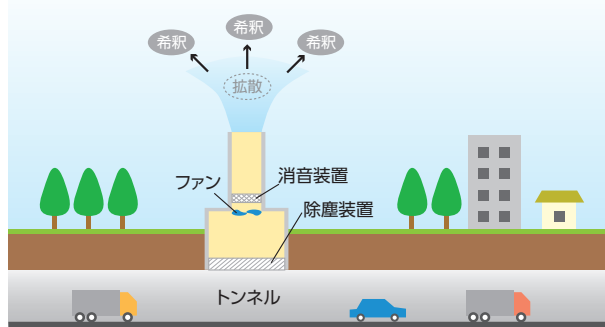
沿道のまとまった土地を植樹帯とする環境施設帯を整備して、騒音の軽減、大気質の改善、緑化による潤い創出などに取り組んでいます。



環境施設帯の例

●トンネル区間の排気処理

長大トンネルでは、トンネル内の排気ガスを含んだ空気が坑口から漏れ出すことを抑えるとともに、空高く排気するために換気所を設置しています。また、この換気所には排気ガスに含まれる浮遊粒子状物質（SPM）を除去する除塵装置も設置しています。



(注)トンネルにおける換気設備の一般的な動きをわかりやすく図解したものです。各トンネルによって、実際の機器などの配置は異なります。

●「環境ロードプライシング割引」の実施

国道43号・阪神高速3号神戸線沿線の環境改善のため、2001年11月から、5号湾岸線の大型車の料金を割引くことで誘導する「環境ロードプライシング割引」を実施しています。



周辺環境との調和

●土木学会デザイン賞の受賞

4号湾岸線と6号大和川線を接続する「三宝ジャンクション」が、土木学会デザイン賞2018において「優秀賞」を受賞しました。この賞は広く土木構造物や公共的空間を対象とし、計画や設計技術などによって周辺環境や地域と一体となった景観の創造や保全を実現した作品、およびその実現に貢献した関係者が顕彰されるものです。三宝ジャンクションについては、多種多様で複雑かつ多量の構造物について、デザインコンセプトであるジャンクション全体での統一感の確保、構造物間での連続性の向上、圧迫感の軽減を実現したことが評価され、阪神高速では初めてのデザイン賞受賞となりました。



三宝ジャンクション

●港大橋・東神戸大橋（阪神高速湾岸線）のライトアップ

大阪ベイエリアでは、大阪・関西を代表する長大橋である港大橋と東神戸大橋において、2025年国際博覧会の大阪・関西開催の実現や地域のにぎわいの創出と活性化に貢献するため、2017年12月から2019年1月までの土・日・祝日などにライトアップを行いました。



東神戸大橋

●地域と一体となった橋脚のライトアップ

大阪の中心部に位置する中之島エリア（堂島川など）において、2008年から橋脚（橋脚41基・延長1.7km）のライトアップを地域と協力して実施しています。

また、2017年11月から2019年1月まで万博ロゴマーク色5色の演出による特別ライトアップを行いました。



堂島川の万博にちなんだ特別ライトアップ

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を目指して

環境経営の推進④ 環境啓発および社会貢献等

阪神高速グループでは、阪神高速グループの森づくりを通して地球環境の保全につながる社会貢献に取り組んでいます。また、使用済み横断幕のリサイクルのワークショップを通じ環境に関する啓発活動も行っています。

●阪神高速グループの森

2017年12月から、「尼崎21世紀の森構想」※の拠点施設である、尼崎の森中央緑地で森づくりに参画しています。尼崎の森中央緑地は、5号湾岸線に隣接しており、この地において阪神高速グループの森づくりに社員一丸となって取り組んでいます。

※「尼崎21世紀の森構想」とは、尼崎市南部の臨海地域（約1,000ha）で、森と水と人が共生する環境創造のまちづくりを進めるため、市民、行政、企業などの参画と協働により、100年かけて森づくりを行うものです。



阪神高速グループの森での植樹会

2018年度は12月4日に第1回の植樹会を行い、コクサギ、イヌビワ、ヤブムラサキ、ガマズミ、アリマグミ、ヤマコウバシなど、10種類、141本の苗木を植樹しました。

●使用済み横断幕のリサイクルのワークショップ

おおさかACTグリーンエコプラザにおいて使用済み横断幕をリサイクルしたバッグなどを常設展示するとともに、使用済み横断幕をリサイクルするワークショップを開催しています。これにより、阪神高速における環境への取り組みやリサイクル活動の情報発信を行っています。



ワークショップ

地域・社会との連携

地域・社会の安全・安心にも貢献しています。

地域・社会との連携①

災害時相互協力協定の締結

災害発生時に応急対策と復旧を適正かつ円滑に実施するために、地方公共団体などと、情報、資機材の提供、お客さまへの情報提供などについて相互協力に関する協定を締結しています。

そのほか、陸上自衛隊と緊急車両の通行、資材の提供などの連携に関する協定を、また、建設関係団体と被害状況の調査、資機材の調達や応急対策に関する協定を締結するなど、関係機関との連携を図っています。



自衛隊との協定締結式

地域・社会との連携②

津波避難ビルの指定

4号湾岸線泉大津パーキングエリア11階フロアは、泉大津市から津波避難ビルの指定を、そのほか6号大和川線南島換気所の屋上は、堺市から同様に指定を受けており、津波等による浸水の際に一般街路から緊急的に一時避難できるようにしています。



南島換気所

1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

社会貢献活動の推進

グループ一体となって社会貢献活動に取り組んでいます。

〔阪神高速グループ社会貢献活動方針〕

①目的

阪神高速グループは、良き企業市民として地域・社会の持続的発展に貢献するとともに、自らも成長する。

②取り組み方針

保有する人的・物的資源やノウハウを活かして、社会貢献活動に取り組むことを基本とする。

③重点テーマ

「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取り組む。

社会貢献活動の推進①

交通安全啓発活動の実施

警察や地方公共団体と連携し、パーキングエリアや沿線地域で交通事故や落下物、逆走・誤進入の防止などの交通安全啓発活動を行っています。



交通安全啓発活動

社会貢献活動の推進②

交通遺児の修学・進学への支援

（一財）阪神高速地域交流センターでは、阪神高速道路での事故で亡くなられた方のお子さまなどの、高校での修学資金を支援しています。さらに2018年度からは、グループ社員個人からの募金に阪神高速道路株式会社からの寄付を加えたマッチングギフトにより、大学への進学の際の資金を支援しています。

社会貢献活動の推進③

小学校での総合学習などへの支援

阪神高速では、小学校で実施する「総合学習」などへの支援、協力を積極的に行っています。



大和川線現場見学会

社会貢献活動の推進④

現場見学会の実施

地域の皆さまをはじめ多くの皆さまに、土木に親しみを感じ、阪神高速の事業や取り組みに理解を深めていただく機会として、現場見学会を行っています。「土木の日」（11月18日）協賛行事として建設中の高速道路の見学や土木体験イベントを実施するなど多数開催しています。



土木の日

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を目指して

社会貢献活動の推進⑤

MEC活動 (Maintenance Engineer Community)

(一財)阪神高速道路技術センターと連携し、地方公共団体などの実務者のための「道路・橋梁管理者のためのメンテナンス実務者コミュニティ(MEC)」を設け、維持管理やアセットマネジメントについての意見交換や現場見学を行っています。



MECによる現場見学

社会貢献活動の推進⑥

若手研究者助成制度

若手の研究者の育成を支援するため、(一財)阪神高速道路技術センター、(一財)阪神高速地域交流センターとともに、「阪神高速若手研究者助成基金」を設立し、都市の高速道路に関わりのある研究のための資金を助成しています。2018年度には、構造物、舗装、交通工学、経済など幅広い分野から応募いただき、そのうちの3件に助成を行いました。

社会貢献活動の推進⑨ 震災経験の伝承

震災資料保管庫は、阪神・淡路大震災での被災経験を風化させることなく後世に継承し、今後の防災対策研究の一助となるよう、特徴的な被災構造物を多数展示している施設です。当施設は1999年に開設され、行政関係者や大学等の専門技術者、小学校の防災学習などを中心に見学されてきました。



被災した橋脚の展示

社会貢献活動の推進⑦

阪神高速ミナミ交流プラザ「Loop A」の運営

ミナミまち育てネットワークや(一財)阪神高速地域交流センターと連携して「Loop A」を運営し、ミナミの活性化に貢献しています。ギャラリー展示やイベントのほか、地域の情報や阪神高速道路についての情報発信の場として活用されています。



大阪芸術大学とコラボした大和川線PR展



開館10周年イベントこども科学体験教室



高速道路ジャンクションの世界展



社会貢献活動の推進⑧

2025年国際博覧会(大阪万博)誘致への協力

オフィシャルパートナーとして、2025年国際博覧会の大阪・関西への誘致に協力しました。今後開催の成功に向け、積極的に協力していきます。

2009年のリニューアル以後は、毎月第1・第3水曜日と日曜日に一般公開(事前予約制)し、より多くの方々にご来館いただいています。



震災資料保管庫特別開館の様子

1 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

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を目指して

海外事業を通じた国際貢献

過去の豊富な経験を活かし、さまざまな国の課題解決に取り組んでいます。

海外事業を通じた国際貢献① 国際コンサルティング事業の展開

開発途上国が抱える課題の解決に協力する国際コンサルティング事業を積極的に展開しています。これまでにアジアおよびアフリカを中心とした計8カ国を対象に、道路・橋梁維持管理や道路用地取得などの分野において業務を実施し、高評価を得ています。

Ninja-tech技術移転および構造物維持管理技術支援(モロッコ)

技術交流に関する覚書の締結先であるモロッコ国営高速道路会社に対し、構造物維持管理マニュアルの策定支援および、(株)特殊高所技術との協働による特殊高所技術(Ninja-tech)を用いた橋梁点検の技術移転を行い、同国における道路インフラ維持管理技術の向上に寄与しました。



特殊高所技術1級資格の取得

モンバサ港周辺道路開発にかかるコンサルタント業務(ケニア)

円借款事業により整備が進められているケニア国・モンバサ港周辺道路を対象に、道路法面構造物の維持管理に関する技術移転、軸重計測装置*設置に関する施工管理を行い、現地道路管理機関の技術力向上を図りました。

*路面上で車両の1本の車軸にかかる重さ(軸重)を計測する装置



現地での法面防護工維持管理技術セミナーの様子

海外事業を通じた国際貢献② 専門家派遣、研修などを通じた国際協力

過去よりJICAを通じて開発途上国へ社員を派遣し技術指導を行っています。現在もケニアに長期専門家を派遣し、道路関係機関のメンテナンス能力強化に取り組んでいます。また、タイ、カンボジア、モロッコ、中国の道路関係機関とは技術協力などに関する覚書を締結し、技術者の相互派遣や研修などで交流を深めています。

2018年度には、海外の政府・道路関係機関職員、学術研究者など、29カ国・のべ約170名に対し、道路維持管理、環境社会配慮に関する研修等を行いました。



研修の様子

VOICE 国際協力担当者の声

培った国際経験を、関西の力に。

技術部国際室
大谷 哲矢

国際協力事業に携わるうえで大切にしていることがあります。相手の立場に立ったうえで、自身の考えや情報を正確に伝えるということです。これは一見当たり前のことですが、言葉や宗教はもちろん社会制度や商慣習といった一般常識が異なる海外の方と話をしてみると、相手の理解を得る難しさに戸惑う場面があります。研修生の受入や技術交流では、ニーズにあわせて阪神高速の知見やノウハウを正確かつ根気強く伝えることが現地カウンターパートの方々や信頼関係を築くうえで欠かせません。ありがたいことに当社には海外の道路関係機関から高い期待が寄せられていると肌で感じています。この期待に沿えるよう日々の業務に邁進すると同時に国際協力の場で得た経験を国内での業務に活かしたいと思います。

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりがあるステークホルダー



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を目指して

これからも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続けるため、
安定した経営基盤を確立するとともに、
社員の誇りと情熱を持った取り組みがグループを成長させ、
そこから社員が一層のやりがいを
実感できる阪神高速を目指します。



ステークホルダーとのコミュニケーションを活かした経営

ステークホルダーの皆さまとさまざまなコミュニケーションをとりながら、
健全で効率的な経営を行っていきます。

ステークホルダーとのコミュニケーションを活かした経営①

有識者のご意見の反映

社外の有識者からご意見をいただきながら、企業価値の向上を図っています。

阪神高速事業アドバイザー会議

有識者7名を委員とする「阪神高速事業アドバイザー会議」を設置して、経営改善やグループの事業全般について助言をいただいています。

阪神高速道路株式会社事業評価監視委員会

事業の効率性および透明性の一層の向上を図るため、有識者を委員とする「阪神高速道路株式会社事業評価監視委員会」を設けて、定期的な再評価と事後評価を実施しています。

阪神高速道路株式会社入札監視委員会

入札・契約の過程および契約内容の一層の公正性、透明性を確保するため、有識者3名を委員とする「阪神高速道路株式会社入札監視委員会」を設けて、入札・契約手続きの運用についての意見をいただいています。

阪神高速道路CS向上懇談会

お客さま満足（CS）の総合的な実現を図るため、「阪神高速道路CS向上懇談会」を設置し、高速道路利用関係者、ホスピタリティの専門家、お客さま相談の専門家など、外部の有識者からお客さま満足について幅広いアドバイスをいただいています。

ステークホルダーとのコミュニケーションを活かした経営②

積極的な情報発信

グループの取り組みや経営状況について、社長による記者会見、マスコミ現場見学会・懇談会やプレスリリースなどを活用し、メディアを通じた積極的な情報発信に努めています。ウェブサイトでは、災害などの緊急時にアクセスしやすい環境を整えるなど、お客さまへの情報提供環境をより充実させました。

また、Facebook・Twitterでは、グループの取り組みやイベント情報などを定期的に発信、さらにTwitterでは、新たにリアルタイムの通行止め情報を発信するなど、幅広い情報を発信しています。

ステークホルダーとのコミュニケーションを活かした経営③

資金調達とIR活動

高速道路の建設などに必要となる資金は、社債の発行や金融機関などからの借入により調達しています。事業を着実に進めるため、資金調達コストの圧縮と安定的な資金の調達に努めています。

また、投資家・金融機関の皆さまに事業への理解を深めていただくため、個別投資家訪問、決算説明会や現場見学会などのIR活動を通じて、コミュニケーションの機会を設けています。



金融機関向け現場見学会

1

最高の安全と
安心を提供する
阪神高速を目指して

2

もっと便利で快適な
ドライブライフを実現する
阪神高速を目指して

3

世界水準の卓越した
都市高速道路技術で発展する
阪神高速を目指して

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
展開する阪神高速を目指して

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を目指して

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を目指して

コーポレート・ガバナンス

すべてのステークホルダーから信頼される企業グループであり続けるため、

経営基盤の強化を最重要課題の一つと位置付け、経営の意思決定、業務執行・監督、さらにはグループの統制、
情報開示などについて適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性および透明性の確保に努めています。

コーポレート・ガバナンス①

内部統制システムの整備

会社法などの規定に基づき、取締役会決議で会社および企業グループの業務の適正を確保するために必要な体制（内部統制システム）を整備しています。

コーポレート・ガバナンス②

コンプライアンスの徹底

役員や社員一人ひとりが法令を遵守し、高い倫理観を持った行動をすることが企業活動の基本であると認識し、社会から信頼される企業であることを目指して取り組んでいます。

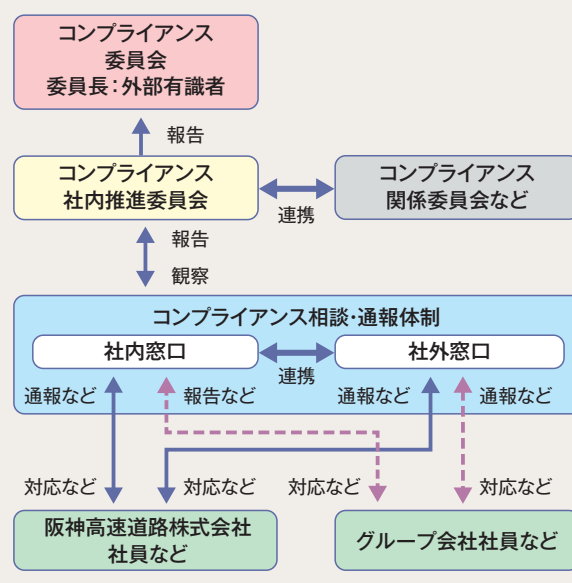
行動規範で掲げる「社会との調和」を具現化するため、「コンプライアンス基本方針」を策定するとともに、「コンプライアンスの手引き」を作成し、すべての社員などに周知徹底を図っています。

また、毎年10月を「阪神高速グループコンプライアンス月間」としてグループ全体でさまざまな取り組みを実施して、コンプライアンス意識の向上を図っています。

〔主な取り組み〕

- 外部講師による講演会
- コンプライアンスをテーマとした職場ごとの会合
- コンプライアンス研修（集合型研修、eラーニング）

■コンプライアンス推進体制



コーポレート・ガバナンス③

公正な取引の推進

発注の競争性・透明性・公正性の向上を図っています。

〔主な取り組み〕

- 契約制限価格が250万円を超える発注は、原則として一般競争入札を実施
- 工事および建設コンサルタント業務などの入札は、原則として総合評価落札方式で電子入札を実施
- 工事は四半期ごと、建設コンサルタント業務および購入などは半期ごとに年間発注見通しを公表
- 入札契約の都度、入札結果や契約の内容などを公表
- 「入札監視委員会」において、入札・契約の過程および契約内容を審議
- 入札談合に関する情報の通報などがあった場合、「公正入札調査委員会」において対応などについて審議
- 工事および建設コンサルタント業務などの契約手続きにおいて、受注者等に対して、暴力団等排除のための誓約書の提出を義務付け

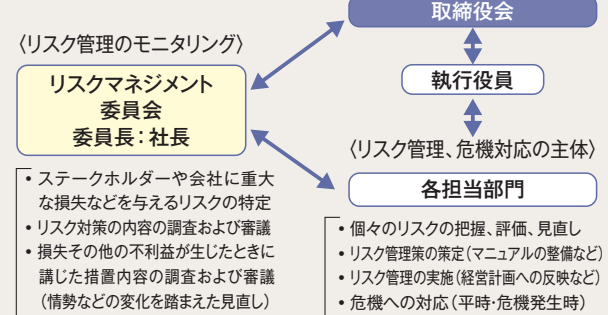
コーポレート・ガバナンス④

リスクマネジメントの推進

各担当部門において、業務執行の過程でのリスク要因の把握・認識やリスク対策の立案・実施などに取り組んでいます。

そのうえで、リスクマネジメント委員会を年2回以上開催し、事故、災害、システム障害、個人情報保護、コンプライアンス違反など、ステークホルダーや会社に重大な損失や不利益などの影響を生じさせる危険を「重大リスク」と特定し、リスク管理のモニタリングを行うとともに、新たに発生した事案への対応などのリスク対策について、調査、審議などを行っています。

■リスクマネジメント体制



コーポレート・ガバナンス⑤

グループ経営を通じたグループ企業価値の向上

阪神高速グループの企業価値の向上を目的に、グループマネジメントの基本方針や規程を制定し、当社グループ全体での業務の適正化・円滑化や経営効率の向上を図っています。また、グループ会社の経営目標と、達成状況や課題を共有し、意見交換を行う場として、当社とグループ会社の社長からなるグループ会社経営計画報告会を定期的に開催するなど、相互の情報共有と連携の強化を図っています。

コーポレート・ガバナンス⑥

情報セキュリティの強化

社会インフラを支える企業として、情報資産の適正な取扱いと情報セキュリティの強化に取り組んでいます。具体的には、情報資産の機密レベルに応じた安全対策を実施するとともに、対策の実施状況を定期的に確認しています。また、研修などを通じて阪神高速グループの社員の意識の向上にも努めています。

工事における労働安全の推進

工事に携わるすべての関係者が安全に安心して働ける職場環境を目指します。

工事における労働安全の推進①

現場での安全確保の取り組み

工事現場における事故防止と事故の再発防止のため、阪神高速グループ一体で「工事安全管理委員会」を設置しており、工事中事故ゼロを目指して、工事現場の安全管理状況の査察や安全講習会を実施しています。

工事における労働安全の推進②

阪神高速グループ安全大会

1987年2月10日に7号北神戸線の建設工事現場で発生した事故を教訓に、阪神高速グループ全体で、毎年2月10日を「安全の日」とし、この日を含む週を「安全週間」と定めています。

「安全の日」には、安全管理意識を向上させるため、発注者である当社グループと受注者がともに安全講習を受講し、講演を聴講する安全大会を開催しています。また、現場での安全衛生に対する取り組みなどが特に優良な受注者に対して安全表彰をし、安全管理意識の向上を促しています。

コーポレート・ガバナンス⑦

人権の尊重

「コンプライアンス基本方針」に「人権の尊重」を掲げるとともに、阪神高速グループ一体となって人権尊重・人権教育および啓発など(以下「人権啓発」という。)に取り組んでいます。

社員への人権啓発にあたっては、同和問題を中心にさまざまな人権問題に関する研修を継続的に行っています。また、毎年12月の人権週間にあわせて、当社グループ全体での啓発に資するべく「人権標語」の募集を行うとともに、大阪人権博物館(リバティおおさか)を研修会場とした講演会と施設見学会を実施しています。



人権研修会



安全査察



阪神高速グループ安全大会

第三者意見

さらなる前進に期待

神戸大学大学院 経営学研究科 教授

正司 健一

本レポートについて、「阪神高速事業アドバイザー会議」議長代理であり、交通インフラ分野の第一人者の正司氏に第三者意見を執筆していただきました。「阪神高速事業アドバイザー会議」とは、専門知識を有する7名の外部有識者で構成される、第三者委員会です。日頃から当社グループの経営改善や事業全般について、常に公正な立場で助言をいただいています。

本レポートを読んで何より感じたのは、グループの理念「先進の道路サービスへ」にいかにか真面目に取り組み、「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」することを使命として、地道で多様な努力をしているかです。それらはその内容、60ページ近くにわたるボリュームに象徴されています。理念の実現がCSRの推進につながるとする阪神高速グループならではのレポートといえるでしょう。SDGsと絡めながらの説明にも好感を持てます。

阪神高速グループが提供しているのは、基本「道路」というモノであり、移動サービスを実際に生産しているのは、その道路空間を利用している人々、すなわち顧客自身です。道路以外にも、例えば案内情報やパーキングエリアといったサービスも提供していますが、これらも移動という本源のニーズからすれば補助的な位置づけのものに過ぎません。しかし阪神高速グループは「道路サービス」を、「高速道路を通じてお客さまにとって役立ち、お客さまの期待を超えて満足していただくこと」と捉え、ハードとしての安全な構造物とともに安心して利用できるサービスを供給することで、地域に重要かつ信頼できる、いわば舞台装置を提供しています。これからは、単に道路サービスの提供にとどまらず、地域の皆さまへの新たな価値の提供を模索する

ことが大切になるでしょう。そのためには、自らの提供している道路ネットワーク沿線に、その活動範囲を限定しなくてもよいかもしれません。

ところで、期待を超えるサービスの水準を提供し続けることは容易なことではありません。よく言われるように、顧客の期待に際限はなく、当初は期待以上と判断されていたものも、いつかそれが当然と認識されるようになり、より高い水準が求められるようになります。最高水準を設定してしまうことは、進歩を諦めることにもつながってしまうので注意が必要ですが、一方で合理的な範囲を超える費用をかけてまで向上させることもできません。そのうえ、所掌外の一般道路の利用なくして人々の移動が完結しないこと、道路混雑が顧客各自の判断の結果、需要過多となって生じること、さらには日本高速道路保有・債務返済機構との間の制度的枠組といった制約があります。それだけに、自らの努力をステークホルダーの皆さまに正しく評価していただき、合理的な期待水準を形成していただくためにも、このレポートの果たす役割は大きいと考えます。このような視点に立ったとき、真摯な努力を積み重ねることはもちろんですが、この読み応えのあるフルバージョンに加えて、読みやすい目的に応じた要約版があればよいと思っています。

ご意見を受けて



取締役 兼 常務執行役員

小関 正彦

本レポートの発行にあたり、阪神高速グループの取り組みについて、貴重なご意見と高い評価のお言葉をいただき、誠にありがとうございます。

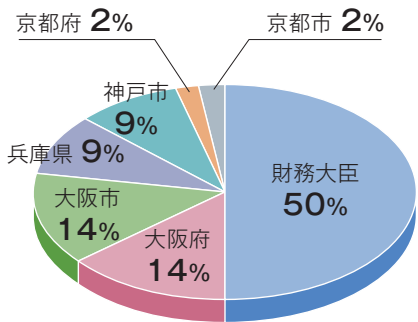
CSRの推進とグループ理念の実現は表裏一体であります。CSRはいわゆる社会貢献活動に限定したものではなく、当社グループの事業は高速道路の整備や管理にとどまるものではありません。グループ理念の実現を目指して、グループが一体となってCSRの推進に取り組むことが不可欠であると考えています。また、SDGsはCSRに関する社会の重要な共通言語のひとつです。今後とも、SDGsの浸透を図り、グループ社員一人ひとりが

CSRを自分ごととして捉えて考え、実践することにより、グループの事業を通じた社会への新たな価値の提供に取り組めます。

さらに、ステークホルダーの皆さまとの対話も重要な課題です。「お客さまの満足」とは何か、グループとして自己満足に陥ることなく、真摯に追及しなければなりません。そのためには、ご指摘にもありましたように、様々な制約があることを伝えることも含めて、ステークホルダーの皆さまとの率直なコミュニケーションが欠かせません。このようなことも踏まえ、本レポートの内容や形式についてどのように改良すべきか、引き続き常に検討しながら、わかりやすく質の高い情報発信に努めます。



阪神高速道路株式会社の株式等の状況



発行済株式総数：20,000,000株
株主数：7名
(2019年3月31日時点)

【阪神高速グループ理念】

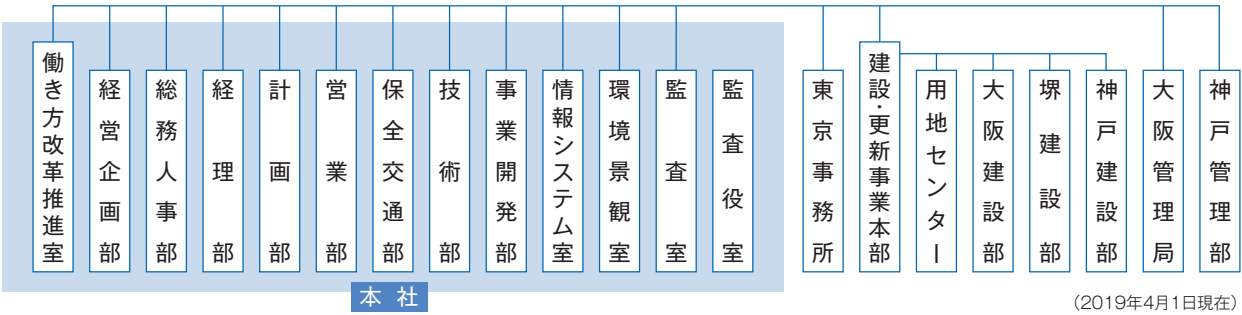
先進の道路サービスへ

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。

阪神高速道路株式会社の概要

社名	阪神高速道路株式会社
代表者	代表取締役社長 幸 和範
本社	〒530-0005 大阪市北区中之島3-2-4 中之島フェスティバルタワー・ウエスト
設立年月日	2005年10月1日
社員数	680名(2019年3月31日現在)
資本金	100億円(+ 資本準備金 100億円)
事業内容	①高速道路の建設・管理、休憩所等の運営等 ②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 ③その他の事業(駐車場事業、不動産事業等の関連事業)

組織概要

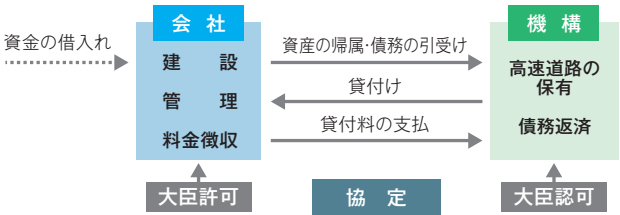


グループ会社 6社
連結子会社(グループ会社以外) 7社

阪神高速道路株式会社 経営方針

阪神高速は、お客さまや地域とのコミュニケーションを大切にします。
阪神高速は、公正で透明な経営を維持し、健全な発展を目指します。
阪神高速は、社会の期待に応えるため、迅速・的確・積極的に行動します。

会社と機構の役割分担



阪神高速道路株式会社と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)は、「債務の確実な返済」「必要な道路を少ない国民負担で建設」「弾力的な料金設定や多様なサービスの提供」の3つの民営化の目的を実現するため、高速道路の建設、債務の返済などに関する役割を分担しています。
民営化後10年を迎えて、第三者も入れて行われた高速道路機構・各高速道路会社の業務点検(国土交通省とりまとめ)では、コスト縮減など、目的の達成に向けた10年間の取り組みの成果が評価されました。

阪神高速グループ会社の概要

※社員数は2019年3月31日現在のものです。

阪神高速サービス株式会社
2005年8月1日設立
資本金：4,000万円 社員数：61名
駐車場事業、不動産事業、
パーキングエリア管理事業、
ナナ・ファーム須磨事業 等

阪神高速技術株式会社
2005年10月5日設立
資本金：8,000万円
社員数：176名
保全点検、維持修繕 等

阪神高速トール大阪株式会社
2007年12月10日設立
資本金：5,000万円
社員数：521名
料金収受(大阪地区)

阪神高速トール神戸株式会社
2007年12月10日設立
資本金：5,000万円
社員数：129名
料金収受(兵庫地区)

阪神高速パトロール株式会社
2005年1月4日設立
資本金：1,000万円
社員数：352名
交通管理 等

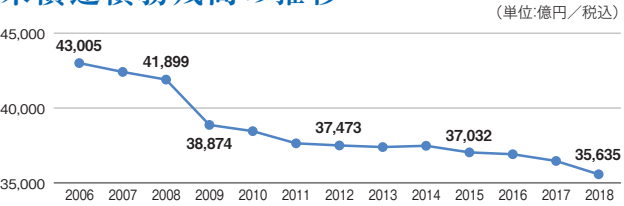
阪神高速技研株式会社
2009年4月1日設立
資本金：3,000万円
社員数：126名
調査、設計、積算、施工管理、
システム管理、交通分析 等

損益状況の実績(連結)

		(単位:億円)		
事業	科目	2018年度	2017年度	2016年度
高速道路事業	営業収益	2,232	2,072	2,366
	料金収入等	1,885	1,869	1,739
	道路資産完成高	347	203	626
	営業費用	2,245	2,064	2,359
	道路資産賃借料	1,452	1,419	1,302
	道路資産完成原価	350	203	626
	管理費用	441	441	430
関連事業	営業利益	△ 12	8	7
	営業収益	76	71	133
	営業費用	67	62	124
	営業利益	8	8	8
全事業営業利益		△ 4	17	15

※単位未満を切り捨て表示しているため、表上の計算は合わない場合があります。

未償還債務残高の推移



(注1) 阪神高速道路に係る高速道路機構の未償還債務残高の推移。
(注2) 数値は各事業年度期首時点における阪神圏と京都圏の残高を足し合わせたもの。

高速道路機構を通じて着実に債務を返済しています。

アンケートへご協力をお願い

レポートをお読みいただきありがとうございます。
皆さまからのご意見をいただき、CSRの取り組みやレポートの充実を図るとともに、ステークホルダーとのコミュニケーションを一層深めてまいります。ご意見、ご感想をお寄せくださいますよう、よろしくお願いいたします。

<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/enquete/>

