



阪神高速グループ CSRレポート 2020



阪神高速グループ 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性インクを採用しています。また、大豆油インクを包んだ植物性インクを使用しています。

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。

【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2020」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：2019年4月1日～2020年3月31日（一部左記期間外を含みます）
 ■ お問い合わせ先：経営企画部 CSR推進室 TEL.06-6203-8888

目次

P.03	トップメッセージ	P.27	最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して	1
P.05	阪神高速の事業とネットワーク	P.31	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	2
P.07	関西の発展に貢献してきた阪神高速道路	P.35	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	3
P.09	価値創造のプロセス	P.39	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	4
P.11	CSRマネジメント	P.43	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	5
P.13	ビジョン2030達成に向けて	P.53	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	6
P.15	中期経営計画の達成状況	P.60	第三者意見	
P.17	さらなるお客さま満足に向けた取り組み	P.61	会社概要	
P.19	特集① ミッシングリンクの解消に向けた建設事業の推進			
P.23	特集② G20大阪サミットに関する取り組み			
P.25	特集③ ステークホルダーダイアログ			



阪神高速グループは、事業を通じて、積極的にSDGs(持続可能な開発目標)の達成に貢献します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

エスディー・ジー・ズ
SDGsとは ———— 持続可能な開発目標
 現在、国連主導のもと、全世界でSDGsの目標達成に向けた取り組みが進められています。SDGsが目指すのは、経済成長、社会問題の解決、環境保全がバランス良く達成された持続可能な社会。17項目の目標達成のためには、政府だけでなく企業にも大きな役割が求められています。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。



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、
CSR経営を推進し、さらなる

先進の 道路サービスへ

挑戦します。

代表取締役社長

吉田 光市



阪神高速グループが果たしてきた役割

当社の前身の阪神高速道路公団の誕生は1962年。日本が高度経済成長を迎えるなか、関西都市圏への急激な産業と人口の集中による交通事情の悪化への抜本的解決策として、自動車専用道路の整備をミッションとして設立されました。その後、大阪万博や関西国際空港の開港などを節目として、円滑な車両交通の確保のための道路整備を着実に進めてきました。1995年の阪神・淡路大震災では、3号神戸線を中心に甚大な被害を受けましたが、関西の皆さまの後押しにより1年8カ月での早期復旧を成し遂げ、関西経済の復興に大きな役割を果たすことができました。

現在の阪神高速道路ネットワークの延長は258.1km。1日71万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%を担う関西の大動脈としてヒトやモノの流れを担い続けております。

関西の課題解決と発展に向けた取り組み

阪神高速グループは、関西を取り巻く課題の解決とさらなる発展に貢献すべくさまざまな取り組みを進めております。その一つは、関西の高速道路ネットワークのミッシングリンクの淀川左岸線(2期・延伸部)および大阪湾岸道路西伸部などの整備。次に、既存のネットワークの機能を100年後のお客さまにも安全・安心にご利用いただくための、老朽化した道路の大規模な更新や修繕。そして、南海トラフ地震や近年頻発化・激甚化している自然災害に備えた防災対策のほか、交通事故や逆走・誤進入の防止といった交通安全対策。お客さまに安全・安心・快適を今まで以上に感じていただく取り組みです。

さらには、生産年齢人口の減少やデジタル社会の進展に対応した先端技術の活用や、働き方を変えることによる業務の生産性と品質の向上のほか、2025年大阪・関西万博を見据えた取り組みも進めています。

同時に、国連が定めた持続可能な社会の実現に向け

たSDGsについても自らの経営課題として積極的に取り組んでいきます。

CSR経営の推進による企業価値の創造

阪神高速グループの理念は「先進の道路サービスへ」。「先進の」とは常に一步先であるということ、「道路サービス」とは、道路を利用するヒトにとって役立ち、良い気分を感じてもらおうようにすることです。最後の「へ」には、目指すべき方向へ常に歩んでいくという想いが込められています。また、この理念の具現化に向けて策定した「阪神高速グループビジョン2030」においては、2030年の実現イメージとして「6つのありたい姿」を掲げ、これをCSR経営の「6つの重要テーマ(マテリアリティ)」としています。

さらに、ビジョンの実現に向け、中期経営計画を策定しています。2019年を最終年度とする中期経営計画(2017~2019年度)においては、新料金体系への移行などの「高速道路を賢く使う取り組みの実現」、西船場ジャンクションや6号大和川線の全線開通などの「ネットワーク整備」、老朽化が進展する高速道路の構造物の「リニューアルプロジェクト」などを推進しました。そして2020年より始まる中期経営計画(2020~2022年度)においては、関西の課題解決と発展のための取り組みである「ネットワーク整備の推進」、「リニューアルプロジェクト」、「お客さま満足の向上」を3つの重点施策として掲げています。これらの施策はSDGsと密接に関連しており、施策の推進を通して、SDGsの目標達成に貢献できると考えています。

このように、阪神高速グループは、事業を通じてさまざまな社会課題の解決に貢献していくために、この「CSRレポート2020」などを通して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しながら、CSR経営を推進し、当社グループ一丸となって経営理念である「先進の道路サービスへ」を着実に実現していくことで、新たな企業価値を創造してまいります。

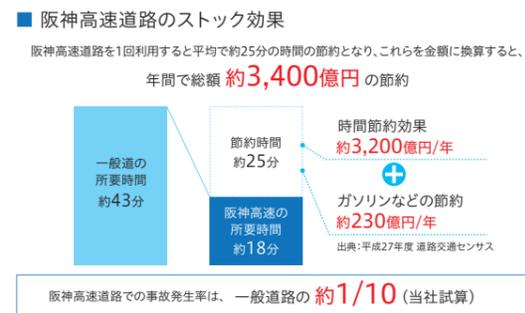
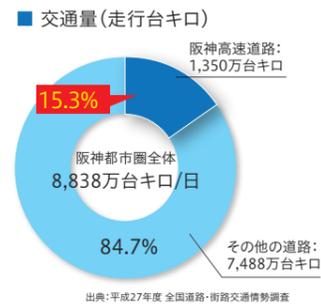
阪神高速の事業とネットワーク

阪神高速道路のネットワークは、総延長258.1kmに及び、関西の大動脈として、1日平均71万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258.1km、1日平均71万台が利用する関西の大動脈

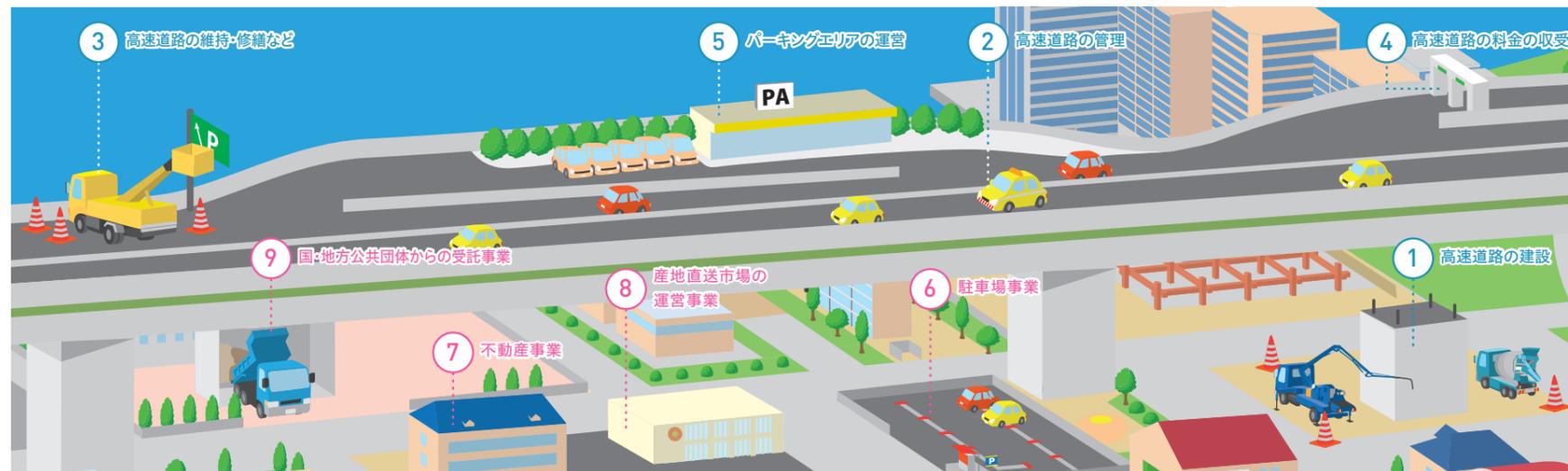
阪神高速道路は、阪神都市圏全体の交通量の15.3%を占めています。「時間の節約」、「安全で快適な走行」、「一般道路の渋滞緩和」など、さまざまなメリットをご提供することで、関西の経済活動や皆さまのくらしをサポートしています。



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、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。



高速道路事業

① 高速道路の建設

新たな高速道路の建設などを行っています。

② 高速道路の管理

高速道路でのパトロール、交通規制、重量違反車両の取り締まりなどを行っています。

③ 高速道路の維持・修繕など

高速道路の損傷などの点検と補修や老朽化した高速道路のリニューアルを行っています。

④ 高速道路の料金の収受

料金所で高速道路の料金をいただき、高速道路の維持・修繕や管理などに活かしています。

⑤ パーキングエリアの運営

高速道路でお客さまに休憩していただけるパーキングエリアを運営しています。

高速道路関連事業

⑥ 駐車場事業

高速道路の高架下などの敷地を利用して駐車場を運営しています。

⑦ 不動産事業

保有している不動産を活用して賃貸住宅などを提供しています。

⑧ 産地直送市場の運営事業

神戸市のベイエリアで大都市近郊型産地直送市場である「ナナ・ファーム須磨」を運営しています。

⑨ 国・地方公共団体からの受託事業

国や地方公共団体から道路の建設、管理、点検などを受託しています。

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

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

(注)JCT:ジャンクション、IC:インターチェンジ

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
- 2020(令和2)年
西船場JCT信濃橋渡り線が開通
6号大和川線鉄砲～三宅西間7.7kmが開通



西船場JCTの開通



6号大和川線の開通

営業延長と1日平均通行台数の推移

■:営業延長 ■:1日平均通行台数



※1 2011年12月までは、旧料金制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などをいう。

価値創造のプロセス

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



CSRマネジメント

阪神高速グループでは、CSR経営の推進がグループ理念の実現につながるものと考えています。そこで、阪神高速グループの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、情報セキュリティなど)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。

CSR推進体制

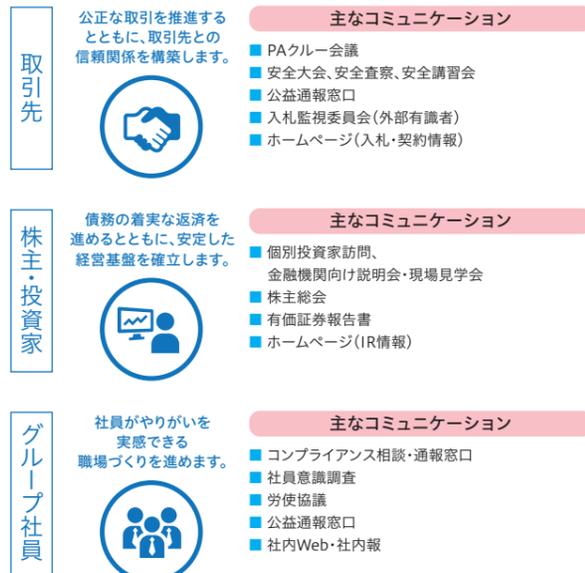
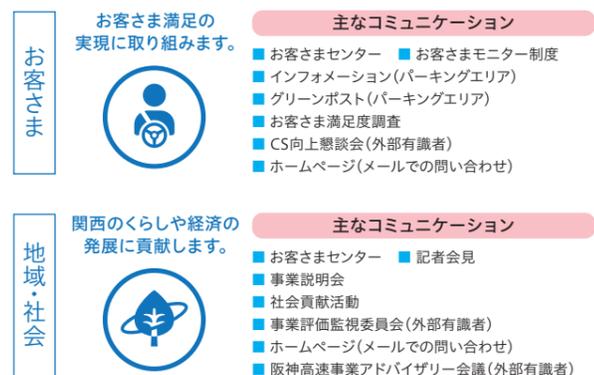
社長を委員長とする「CSR推進委員会」と「社会貢献部会」、「経営企画部 CSR推進室」が中心となって方針を決定していくうえで、活動主体となる本社および各局、さらにグループ会社と綿密な連携を図り、CSR活動を展開。現在のCSR活動が社会の課題や期待と合致しているかを常に検証しながら活動方針を定め、阪神高速グループ全体のCSR活動を推進しています。



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



SDGs(持続可能な開発目標)の達成に向けて

SDGsに関する阪神高速グループの考え方と取り組み方

阪神高速グループは、事業を通じて地域社会の発展に貢献することを目的としています。SDGs(Sustainable Development Goals)は、2015年9月、国連において採択された、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。「誰一人取り残さない」をスローガンに、17分野の目標、169のターゲットから構成され、国や地方公共団体のみならず、企業や個人も積極的に参画することが要請されています。

当社グループではSDGsを、以下のような観点(※)から地域社会とともに発展するための絶好の機会と捉え、中期経営計画(2020~2022年度)において位置付けています。今後、中期経営計画を実行する経営計画において、SDGs

を意識した進捗管理を行うとともに、関連する指標をCSRレポートなどにより毎年公表し、事業を通じてSDGs達成に向けて積極的に貢献します。

※阪神高速のSDGsへの取り組み方

- SDGs達成への貢献を通じて、当社グループの取り組みをわかりやすく発信し、地域社会において、当社グループの事業への理解を深めます。
- グループ社員が事業とSDGsとのつながりを意識し、社会への貢献を実感して自らの仕事に誇りを持つことで、事業の改善や創出につなげます。

阪神高速グループの事業とSDGsとの関係

阪神高速グループの事業とSDGsとの関連を踏まえ、SDGsとの関連を下図のように整理しました。当社グループでは、目標17「パートナーシップで目標を

達成しよう」を意識しつつ、事業と最も関連の深い目標11「住み続けられるまちづくりを」を中心に、すべてのSDGs目標の達成に貢献します。

阪神高速グループの事業とSDGsとの関係のイメージ図



各目標への取り組み内容

- ① 事業に最も関連が深いSDGs
 - 11 住み続けられるまちづくりを: リニューアル工事、渋滞対策、ネットワーク形成など
- ② 事業に関連が深いSDGs
 - 3 気候変動に具体的な対策を: 交通安全計画など
 - 8 働きがい、経済成長、イノベーション: 働き方改革など
 - 9 産業、科学、技術革新、持続可能な消費: 産官学技術連携による技術開発など
 - 12 持続可能な消費: 建設材料などのリサイクル
 - 13 気候変動に具体的な対策を: 災害対応力の強化など
- ③ 事業に関連するSDGs
 - 4 質の高い教育をみんなに: 小学校での総合学習などへの支援など
 - 7 持続可能なエネルギー: 道路照明設備のLED化など
 - 15 陸の豊かさを守ろう: 阪神高速グループの森づくり

ビジョン2030達成に向けて

阪神高速グループビジョン2030

中期経営計画 重点施策 2017～2019

～未来への道、私たちの挑戦～

中期経営計画 重点施策 2020～2022

阪神高速の挑戦

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

重要テーマ
1

- 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号神戸線湊川付近など
- 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、逆走対策など
- 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など
- 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など

P.27-P.30

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

重要テーマ
2

- 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など
- 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、企画割引の拡充など
- 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など
- 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)促進など
- 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の増設など

P.31-P.34

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

重要テーマ
3

- 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床版の実用化など
- 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など
- 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やロボット技術など、最先端技術の活用のための技術開発など

P.35-P.38

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

重要テーマ
4

- 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
大阪湾岸・夢咲トンネルなどの管理におけるノウハウの活用、ODAなどの国外でのコンサルティング業務など
- 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など



阪神高速道路高架下の駐車場

P.39-P.42

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

重要テーマ
5

- 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の改訂などによる災害対応力の強化など
- 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など
- 地域・社会との交流
ライトアップなど地域と一体となった景観形成、社会貢献活動の推進など



環境施設帯の例

P.43-P.52

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

重要テーマ
6

- 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マインドの醸成など
- 経営基盤の強化
新技術・新工法の活用、管理業務の合理化などによる経営の効率化、グループ経営による品質確保など
- 良好な職場環境づくり
女性の活躍の推進、ワーク・ライフ・バランスの推進など
- 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など



阪神高速グループ安全大会

P.53-P.59

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。

重点施策 ①

リニューアルプロジェクト、災害対応力の強化

関連する重要テーマ：①

- 老朽化が進んだ構造物の大規模更新事業(喜連瓜破、湊川など)を本格的に実施します。
- 災害発生時に、お客さまの安全を確保し、地域のライフラインとして機能させます。(緊急輸送道路機能の確保に向けた耐震対策の推進、入路遠隔閉鎖装置の整備など)

実現イメージ

- 最高レベルの安全性と走りやすさが備わった高速道路
- 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

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

重点施策 ②

ネットワーク整備の推進

関連する重要テーマ：②

- 淀川左岸線2期、淀川左岸線延伸部および大阪湾岸道路西伸部の事業を着実に推進します。
- 大深度シールドトンネルや世界を代表する長大斜張橋の建設に向けて、技術開発を推進します。

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

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

重点施策 ③

お客さま満足の向上

関連する重要テーマ：①②

- 交通事故削減や逆走・誤進入による事故ゼロに取り組みます。
- 新たなパーキングエリアの整備(3箇所)や道路情報板などでの渋滞通過時間などの情報提供の充実に取り組みます。
- ICT・AIを活用した点検・診断技術の高度化や自動運転車にも対応する交通制御などの研究開発に取り組みます。

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

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

中期経営計画2017～2019の達成状況

2019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。2020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

2019年度	道路構造物の点検率			機能低下があり、対策を要する損傷の補修率 ※2	橋梁の耐震対策
	橋梁	トンネル	道路付属物	橋梁	橋脚の耐震補強完了率 ※3
目標	24%	-	20%	-	-
実績	24%	-	22%	100%	92%
2020年度	目標	42%	19%	43%	100%
					(2021年度末)

2019年度	交通事故件数 ※4	死傷事故率	逆走事件数 ※5※6	人等の立入事件数 ※4※7	道路照明LED化率	
	件数	1億台km(走行台数×走行距離)あたりの死傷事故件数	件数	件数	本線照明	
目標	5,500件	17.3件/億台km	2件	300件	-	
実績	4,714件	16.6件/億台km	5件	291件	46%	
2020年度	目標	4,600件	16.0件/億台km	2件	300件	48%

重要テーマ 2

2019年度	渋滞損失時間	路上工事による渋滞損失時間	通行止め時間 ※8	
	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)	本線渋滞損失時間×路上工事による渋滞損失時間(走行台数×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)	
目標	976万台・時	15万台・時	-	
実績	906万台・時	21万台・時	35時間(うち、工事関係16時間、G20大阪サミット関係17時間)	
2020年度	目標	940万台・時	25万台・時	-

2019年度	快適走行路面率	高性能舗装率	ジョイントレス実施率	
	快適に走行できる舗装路面の車線延長÷全車線延長	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区間にジョイントレスが5以上ある箇所)	
目標	96%	-	-	
実績	96%	80%	12%	
2020年度	目標	97%	-	-

※1 2019年度から法令点検2巡目に入るため点検数および点検率は初期化 ※2 損傷の補修率=(当該年度における修繕完了件数)/(当該年度計画上の補修予定件数)(%)
 ※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 当社調べ ※5 警察庁調べ、1/1～12/31間の年間値
 ※6 交通事故または車両確保に至った逆走事案 ※7 歩行者、自転車、原動機付自転車などが高速道路に立ち入り、保護した事案 ※8 雨、雪、事故に伴うもの

重要テーマ 2

2019年度	ミッシングリンクの解消		ETC利用		企画割引(乗り放題パス)	
	大和川線	西船場ジャンクション	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	実施日数	販売件数
目標	-	-	95.0%	22.3%	60日	186,000件
実績	2020年 3月29日開通	2020年 1月29日開通	95.7%	22.7%	61日	201,000件
2020年度	目標	-	-	26.4%	-	-

重要テーマ 4

2019年度	関連事業の売上高(連結)	関連事業の営業利益(連結)	
	目標	55億円以上	8億円以上
実績	50億円	9億円	
2022年度	目標	連結売上高 58億円	連結営業利益 8.5億円



泉大津パーキングエリア(陸側)

重要テーマ 5

2019年度	道路管理に起因するCO ₂ 排出量 道路管理延長(km)あたりのCO ₂ 排出量	グリーン購入率 ※10 グリーン購入適合÷オフィス一括購入物品	年間利用台数 ※11
	目標	150t-CO ₂ /km	90%
実績	147t-CO ₂ /km	94%	2.60億台
2020年度	目標	100%	2.46億台

重要テーマ 6

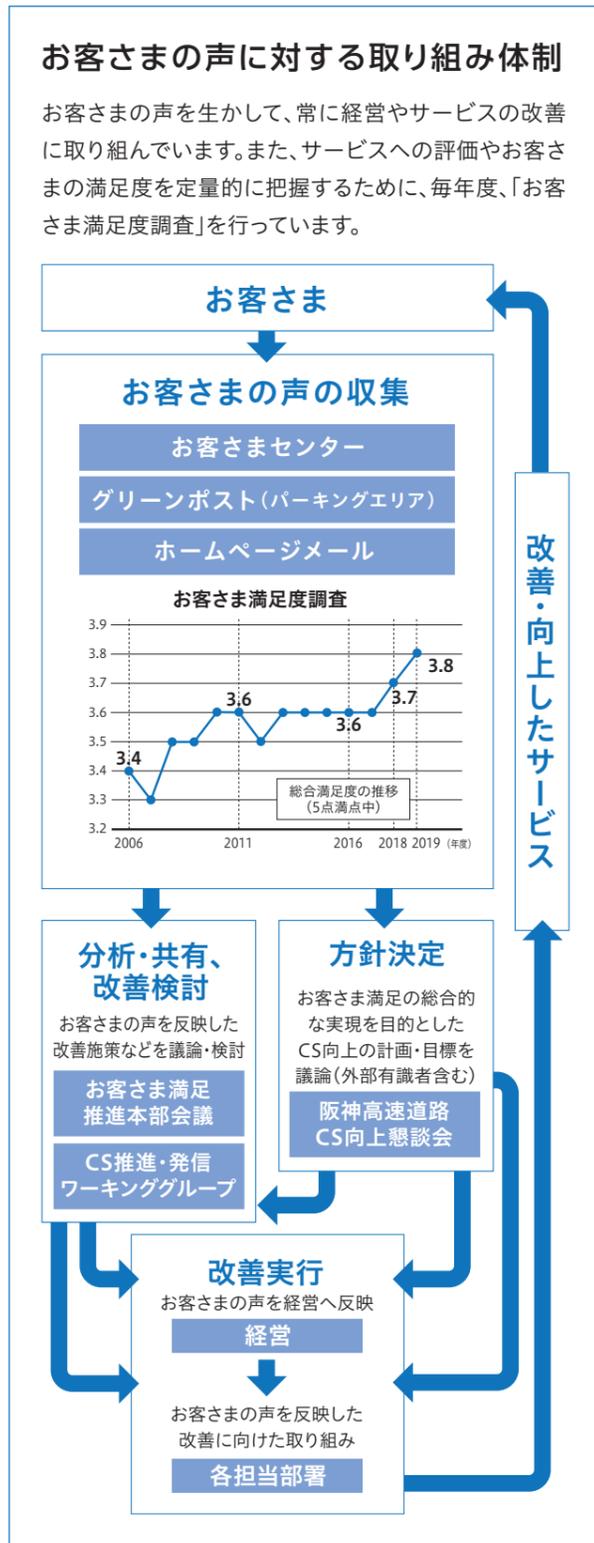
2019年度	お客さま満足度(5段階)	年間総労働時間	女性の育児休業取得率	採用者に占める女性の割合	女性管理職の人数
	目標	3.7点	2,000時間未満の継続	100%の継続	-
実績	3.8点	2,000時間未満の継続	100%の継続	31%	3名
2020年度	目標	3.8点以上	-	-	-

※9 2022年度目標値
 ※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の概要

- 割引施策**
企画割引などを実施し、よりご利用いただける高速道路を目指します。
- 渋滞対策**
交通集中や事故・故障などさまざまな原因による渋滞の解消に取り組みます。
- 快適性の向上**
走行時の快適性の追求や心地よくご利用いただけるためのパーキングエリアの充実などに取り組みます。
- 情報提供の高度化**
料金案内の改善やお客さまのニーズに合ったきめ細かい情報提供を実施します。
- 事故・災害対策**
逆走対策や耐震補強の推進などに取り組み、安全・安心な道路整備を目指します。
- 地域の活性化**
地域のにぎわいを創出し、光のまちづくりなどまちの魅力づくりに貢献します。
- ツーウェイコミュニケーションの促進**
お客さまとの対話を通じて、阪神高速が真に求められる姿を追求します。

お客さま満足アッププランの2019年度の成果

もっと気軽にさらに便利に

2019年度も阪神高速 ETC 乗り放題パス(土日・祝日定額1日乗り放題)を販売。およそ20万台のお客さまにご利用いただきました。



いつもスムーズに

直営でレッカー車を運用する機動支援隊(愛称 HEART ハート※)を発足。より速やかに事故車・故障車を移動し、渋滞の早期解消を図っています。



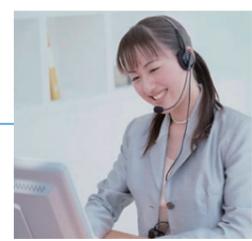
いつも心地よく

道路面と標識を連動させたカラー表示の案内を分岐5箇所を導入。迷わず安心して走行できるようになりました。



さらにわかりやすく

お客さまセンターの24時間営業を開始。普段はもちろん、地震や大型台風など緊急時にも、お客さまへのサポートを絶え間なく行っています。



つねに安全・安心を

高速道路走行中に地震が発生した時にとっていただきたい行動をドライバーズサイトに掲載。すべてのお客さまに安全・安心をお届けしています。



もっと魅力的に

阪神高速道路沿線の地域とコラボしたイベントや観光施設とのスタンプラリーを実施。まち全体を盛り上げています。



お客さまとともに

2019年度もお客さまの声を直接伺うモニターインタビューを実施。いただいたお声をお客さま満足につなげていきます。



取り組みを通じて
達成に貢献するSDGs



1 FEATURE 特集

ミッシングリンクの解消に向けた建設事業の推進

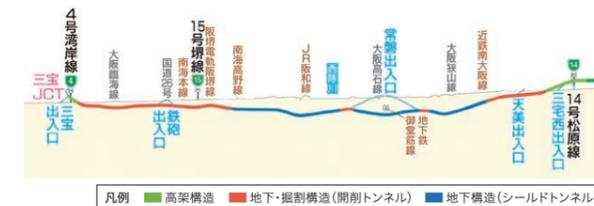
大阪都心部、大阪・神戸間では、都心部に向かう交通と、都心部を目的地としない通過交通が混在するため、慢性的な渋滞が発生しており、物流、観光、交流など、経済活動が大きく阻害されています。また、2025年に大阪・関西万博の開催が決定し、早期の道路ネットワークの整備が期待されています。

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や万博開催時のアクセスルートなどへの活用に向けて、ネットワークの整備などに取り組んでおり、2019年度においては、2020年1月29日に西船場ジャンクション信濃橋渡り線が、2020年3月29日に大和川線が全線開通し、阪神高速道路ネットワークがさらに充実しました。



[大和川線の開通] 湾岸線と松原ジャンクションが大和川線で直結

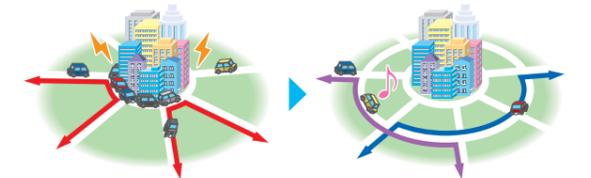
2020年3月29日、6号大和川線のうち、大阪府堺市堺区鉄砲町から松原市三宅西付近までの7.7kmが開通し、大阪都心部における新たな環状道路「大阪都市再生環状道路」の一翼を担う大和川線の全線が開通しました。



●道路渋滞・混雑の緩和

現在堺市と松原市を結ぶ東西の道路交通は大堀堺線などの幹線道路に集中しており、慢性的な渋滞が発生しています。大和川線の全線開通により、東西の道路交通が大和川線に転換されることで、幹線道路の渋滞の緩和や事故の減少につながり、東西方向のアクセス性の向上に寄与することが期待されます。また、車両の流れがスムーズになることで速度変化の少ない走行が可能になります。この効果により、二酸化炭素などの排出量が減少し、地球環境の保全・道路環境の改善に寄与することが期待されます。

■都市部を迂回するルートの形成による渋滞緩和



凡例
 大阪北部・京都方面～関空方面間のルート
 神戸方面～大阪南東部・奈良方面間のルート

大和川線の全線開通による整備効果

●アクセスの向上と物流効率化の支援

大和川線の全線開通により、高速道路ネットワークが強化され、拠点間のアクセスと利便性が向上し時間短縮につながります。現在、堺浜から松原ジャンクション間の一般道経由での所要時間はおよそ45分ですが、大和川線の利用により所要時間はおよそ16分と、大幅な時間短縮が可能となります。奈良県内の製造業が集中する西名阪沿線地域と阪神港との間のアクセスが向上するなど、物流効率化の支援も期待されます。



●ネットワークの強化(都心部を迂回するルートの形成)

阪神高速道路ネットワークは、1号環状線を中心として放射状に広がっています。このため、放射路線同士を往来する交通は環状線を経由する必要があり、その結果都心部では慢性的な渋滞が発生していました。大和川線が開通すると、環状線を迂回するルートが形成されることで渋滞区間を避けたルートの選択が可能となり、都心部の高速道路の渋滞緩和が期待されます。また、事故および災害時などの迂回機能を確保する効果も期待されます。



取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



[西船場ジャンクションの開通] 16号大阪港線と1号環状線北行きが直接接続

2020年1月29日、西船場ジャンクション信濃橋渡り線が開通し、あわせて1号環状線の増設車線と信濃橋入口についても同時に開放しました。



西船場ジャンクション信濃橋渡り線の開通による整備効果

大阪港線から池田・守口方面に向かうには、環状線などを半周迂回する必要がありましたが、信濃橋渡り線の整備により、大阪港線東行きから池田・守口方面へ向かうための環状線北行きに直接走行することができるようになり、走行距離が短縮されました。

● 時間的損失の解消

走行距離の短縮などにより、例えば、天保山入口から梅田出口への所要時間が約5分短縮されます。



● CO₂排出量の削減

走行距離の短縮により、車両からのCO₂の排出量が削減されるため、環境負荷が低減されます。また、これまで半周迂回していた区間の混雑が緩和されることによる環境負荷の低減も期待されます。



開通イベントの開催

2020年1月26日、西船場ジャンクション信濃橋渡り線の開通を記念して、地域の皆さまや関係者の方々への感謝の気持ちを込めた開通イベントを開催しました。



淀川左岸線2期、淀川左岸線延伸部における取り組み

淀川左岸線2期および淀川左岸線延伸部は、「大阪都市再生環状道路」の北側の一部を構成する道路です。その整備により、都心に流入する交通を周辺に分散させることで、都心部の渋滞緩和、利便性の向上、事故および災害時などの迂回機能の確保、臨海部と内陸部の物流ニーズなどに対応し、関西経済の活性化の支援などが期待されています。

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。共同事業者である大阪市などにより、地下埋設物などの移設や仮堤防設

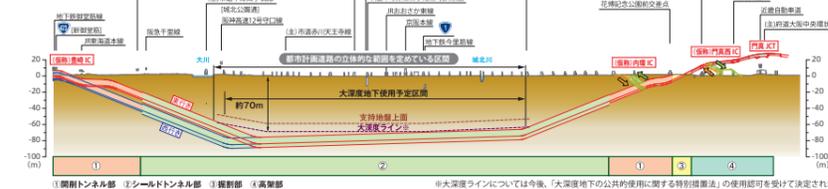
置などを実施しています。一方、大阪市より当社が受託した国道2号より以西の開削トンネル工事では、2019年6月に工事契約を締結し、トンネル本体の工事着手に向けて、準備工を実施しています。

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。現地調査や設計などに加えて、トンネルの構造、施工技術などについて、有識者委員会による技術的検討も引き続き実施しています。

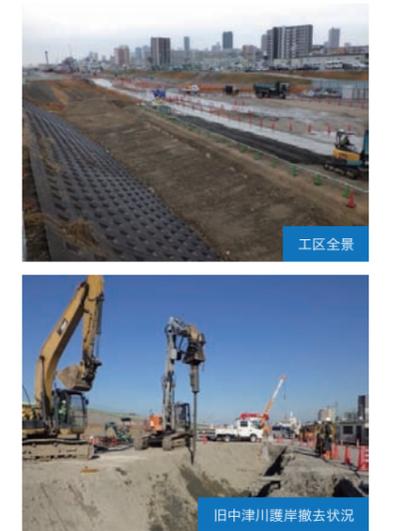
平面図



縦断面図



開削トンネル現場状況



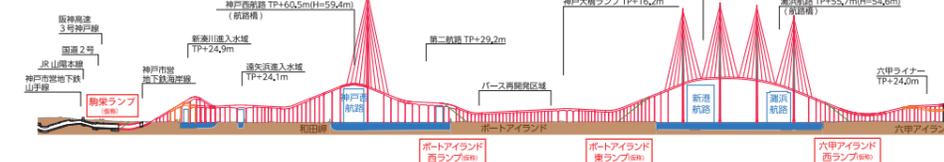
大阪湾岸道路西伸部における取り組み

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などが期待されています。

海上部を跨ぐ長大橋は、有識者委員会において「災害時の道路機能確保」、「景観性」および「維持管理性」などの観点から橋梁形式が選定され、2019年12月に公表されました。引き続き、早期の工事着手に向けた設計検討を実施しています。また、2018年度に着手した駒栄地区の開削トンネル工事については、2019年11月より土留壁工に着手し、工事の推進に努めています。



縦断面図



2 FEATURE 特集

G20大阪サミットに関する取り組み

取り組みを通じて
達成に貢献するSDGs



規制中の16号大阪港線阿波座入口

G20大阪サミットに関する取り組み①

G20大阪サミット開催に伴う交通規制

日本初のG20大阪サミットが2019年6月28日、29日に大阪市住之江区のインテックス大阪で開催されました。

G20サミットとは、メンバー国や招待国の首脳など、37の国や国際機関が参加し、経済分野を主要議題として毎年開催される国際会議です。今回は日本が初めて議長国を務め、我が国としてこれまで経験したことのない大規模な国際会議となりました。

阪神高速道路でも要人警護その他警備のため、区間ごとに公安委員会・大阪府警察による交通規制が、開催日の前後2日間を含めた6月27日～30日の間に実施されました。

G20大阪サミット開催にあたり、阪神高速では2018年から広報・連絡体制・交通規制について大阪府警察などと協議を重ね、交通規制に協力しました。



規制中の1号環状線信濃橋出口付近

G20大阪サミットに関する取り組み②

G20大阪サミット開催に関する事前広報

G20大阪サミットの期間前には当社の持つ媒体などを駆使し、周知・広報を行いました。

①チラシの配布

大阪府警察作成のものに加え阪神高速オリジナルのチラシを作成。料金所やパーキングエリアで配布するほか、コーポレートカードの請求書に同封し、周知を行いました。

②横断幕・道路情報板

阪神高速道路の本線上に横断幕を掲出したほか、本線や入口付近の一般道路に設置した道路情報板でも約2カ月にわたり事前広報を行いました。

③ホームページ・SNS

当社ホームページのほか、Twitter・Facebookの公式アカウントでも約1カ月前よりお知らせを行いました。

④TV・ラジオ

当社提供のラジオコーナーのほか、テレビ番組の情報コーナーなどでG20大阪サミットによる交通規制をお知らせしていただきました。

G20大阪サミットに関する取り組み③

G20大阪サミット開催に向けた連絡体制・現場体制

G20大阪サミットの本番を迎えると、これに伴う交通規制の開始および解除や、臨時業務(破壊行為・重大事故・構造物不具合・システム障害・大幅な交通規制の変更などの発生)の連絡については、当社と大阪府警察、JARTIC(日本道路交通情報センター)、その他関係機関との間で連絡体制を形成しました。

当社の各部署では、6月27日早朝から30日昼まで連続80時間以上にわたって必要人員を配置して対応体制を敷きました。また道路パトロールカーは通常時よりも増員し、入口や本線の交通規制、また道路上や高架下の安全確認を担いました。



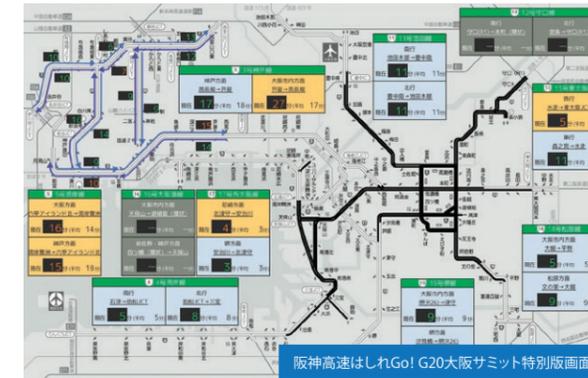
11号池田線豊中南出口付近

G20大阪サミットに関する取り組み④

交通規制期間中の交通情報提供

阪神高速の交通情報サービス「阪神高速はしれGo!」では、G20大阪サミットの開催に伴い、通常とは異なる交通状況が発生することを想定し、特別版を期間限定(6月26日～30日)で公開しました。

具体的には、通常時と比べて所要時間がどのような状況かをリアルタイムでお客さまへお伝えすることを目的として、通行止め区間までの所要時間を通常(統計値)とリアルタイムで比較表示する機能を追加し、所要時間MAPとして運用しました。



G20大阪サミットに関する取り組み⑤

交通規制期間中の交通状況

阪神高速道路では、大阪府内12路線で交通規制が行われました。阪神高速道路の大阪府内主要箇所における交通量(5時～17時)は、前年の40%以下となりました。

およそ1年以上かけて公安委員会が50%削減を目標に計画・実施してきた交通総量抑制の取り組みへの協力の結果、阪神高速道路の本線において渋滞は発生しませんでした。

我が国として史上最大級の国際会議となったG20大阪サミットは無事終了しました。阪神高速における協力対応も、大きな混乱を招くことなく終えることができました。



11号池田線中之島付近

取り組みを通じて
達成に貢献するSDGs



3 FEATURE 特集

ステークホルダーダイアログ SDGs達成への 貢献に向けた交通安全対策

阪神高速グループは、中期経営計画2020～2022において、事業を通して積極的にSDGsの達成に貢献していくことを重点施策として策定しています。今回は、当社グループの事業と関係の深い、SDGsの目標3に関連する「交通事故の削減」について、ステークホルダーからのご意見をお伺いし、企業価値の向上に活かすため、有識者を本社にお迎えしてダイアログを実施しました。(2020年3月5日開催。文中敬称略)



フリーアナウンサー

八木 早希

PROFILE

元・毎日放送アナウンサー。情報番組に出演するだけでなく、コミュニケーションに関する講演活動や大学の客員教授など、メディア以外の仕事でも幅広く活動している。

一般社団法人日本自動車連盟(JAF)
関西本部事業部長

小林 祐二

PROFILE

一般社団法人日本自動車連盟関西本部の事業部長であるとともに、阪神高速道路株式会社CS向上懇談会の委員を4年にわたって務めている。

阪神高速道路株式会社
取締役 兼 常務執行役員

関本 宏

※役職は2020年3月
当時のものです。

交通安全対策を通じた、 SDGsの目標達成への取り組み

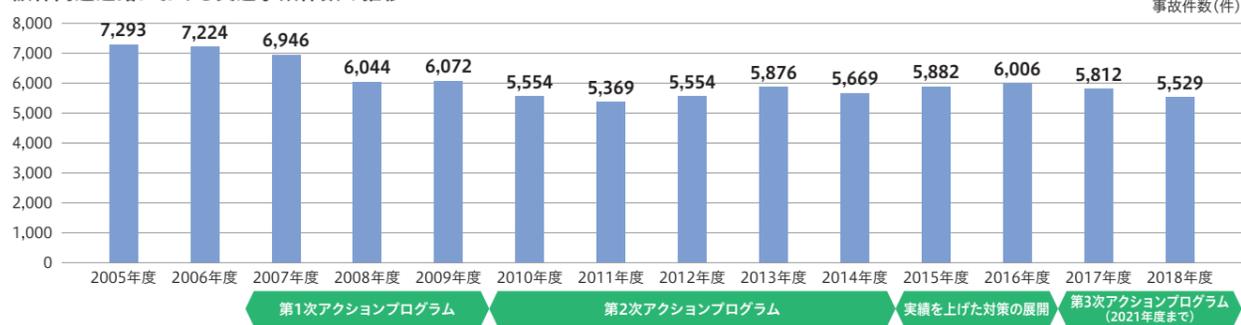
八木：初めに、SDGsと阪神高速グループとの関係、安全対策に関する現状認識などについてお聞かせください。

関本：阪神高速グループは、高速道路の整備や交通安全対策の推進を通じて、地域社会の発展に貢献することを目的としており、SDGsとの親和性が高いと考えます。例えば、目標11の「住み続けられるまちづくりを」に関しては、ネットワーク形成やリニューアル工事、渋滞対策などが当てはまります。また、目標3では、「2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。」が掲げられていますが、これは私どもの使命であり、総力を注いで取り組み続けている課題の一つです。

当社グループではSDGsが提唱された2015年以前から交通安全対策に取り組んでいます。2007年度「交通安全対策第1次アクションプログラム」では、カーブ区間・分合流区間・本線料金所・落下物への対策を4本の柱としました。さらに、2010年度「第2次アクションプログラム」では、わかりやすい道路案内の改善やWEBでの啓発活動にも取り組みました。現在は、「第3次アクションプログラム」を策定し、交通事故を未然に防ぐための対策や、事故発生後の安全確保などの対策を実行しています。

このような取り組みにより、阪神高速道路の交通事故は、2005年度に7,000件を超えていましたが、2018年度では約5,500件まで削減することができました。なお、2019年度においては、5,000件以下まで削減できる見込みです。

阪神高速道路における交通事故件数の推移



(出典:当社算出)

小林：JAFには、2018年度に228万件以上の救援要請がありました。およそ13.8秒に1件の割合です。「バッテリー上がり」「タイヤのパンク」「キー閉じこみ」が全体の約70%を占め、メンテナンス不足などの人的要因が多い状況です。特に高速道路ではタイヤの破裂が一般道路と比べて多く発生しています。タイヤの空気圧をチェックするだけでも、多くの事故や故障の防止につながります。

交通事故の削減や渋滞解消に向けて

八木：事故や故障を減らすためには、ドライバーの意識も重要ですね。交通安全対策として、具体的にどのような取り組みをされていますでしょうか。

関本：事故データベースなどを活用し、事故多発区間を中心とした交通安全対策を推進しました。

例えば、速度を低減させる「路面表示の改善」、分岐部での行き先間違いなどを防ぐ「カラー舗装と案内標識内のカラー矢印の連動」、速度低下による渋滞を削減する「速度回復誘導灯の設置」※、合流部における渋滞を緩和する「合流方法の改善」※、不要になった旧料金圏境にある「本線料金所の撤去」※、すべての方にわかりやすい看板表示に改善した「逆走・誤進入対策」など、さまざまな施策を実行しています。(※詳しくはP.31～32)

路面表示の改善(速度抑制用の矢印)



カラー舗装と案内標識内のカラー矢印の連動



合流部における対策



小林：道路の形状や事故データを分析して、的確に対策された成果が、実際に数字としても表れていますね。

関本：事故後の対策も重要です。2019年度にはレッカー車を配備した「機動支援隊」を発足し、事故現場へいち早く到着できるようにしました。JAFさまをはじめとした民間のロードサービス会社と連携して迅速に事故車を安全な場所に誘導することにより、早期の渋

滞解消、渋滞後尾への追突事故などの減少が期待できます。

八木：とても心強い連携ですね。その他、JAFではどのような安全対策や支援活動をされていますか。



小林：企業や自治体、学校からの依頼で交通安全講習会に講師を派遣するほか、インストラクターが指導する実技型講習会を全国で開催しています。また、調査活動として「チャイルドシートの使用状況」や「シートベルトの着用率」、「信号機のない横断歩道での一時停止率」などを調査し、その結果をメディアに提供しています。例えば、一時期、兵庫県では停止率が低かったため、兵庫県警とラジオ関西とともに共同キャンペーンを実施しました。その結果、2019年の「信号機のない横断歩道での一時停止率」の調査結果は、全国平均が17.1%のなかで兵庫県は43.2%でした。メディアや警察との連携などによって、大幅に改善できたと思います。

八木：インフラ整備などのハード面だけでなく、ドライバーや生活者の意識というソフト面の改善も大切ですね。

関本：当社グループが取り組む啓発活動として、ウェブサイトでの安全運転支援「阪高SAFETYナビ」があります。安全運転に対するさまざまなコンテンツをご提供し、お客さまの安全運転の知識や意識を高める支援をしています。また、2020年4月から西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、株式会社エフエム大阪とともに危険運転撲滅活動「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT」を立ち上げ、交通事故ゼロを目指して4社が持続的に取り組むことを約束しています。

小林：JAFでは、交通マナーなどの実態調査を踏まえ、交通社会を変えるきっかけとして、「思いやりティドライブ」キャンペーンを展開し、「車間距離を空けた運転」「雨や雪の日の減速」「どうぞ。ありがとうの合図」など、思いやりのある行動をホームページなどで呼びかけています。

SDGs達成への貢献を目指して

八木：企業だけでなく、一人ひとりがSDGsや交通事故削減に貢献できることがあるんですね。最後にSDGsへの貢献を見据えて意気込みをお聞かせください。

小林：SDGsは一企業だけでは達成できないもので、さまざまな企業さまと同じ目標を持つことで達成できると考えます。引き続き、阪神高速グループと力を合わせて取り組んでいきたいと考えます。

関本：SDGsは個々の目標が独立しているのではなく、それぞれが相互に関係しています。交通安全対策というテーマに対しては、目標3だけでなく、目標9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標12「つくる責任、つかう責任」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」などとも関係しています。交通事故削減に向けて当社グループの総力を挙げて取り組み、SDGs達成に貢献することで地域社会の信頼を得たいと考えます。

八木：本日はどうもありがとうございました。



15号堺線玉出入口ランプ橋 床版取替工事

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。

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 地域・社会 取引先



「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

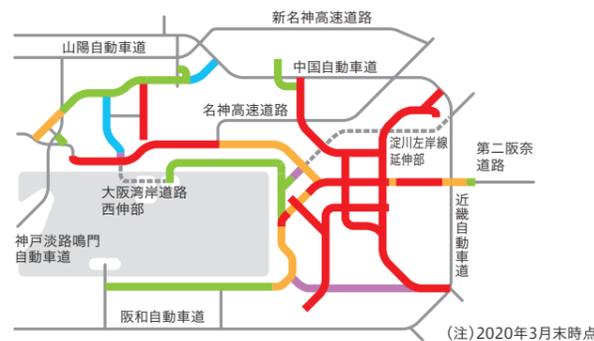
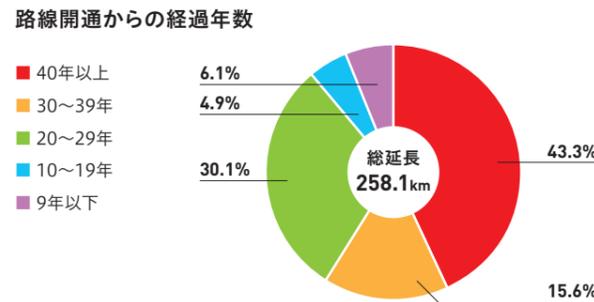
いつまでも「安全・安心」に道路をご利用いただくため、点検、更新、維持、修繕に総力を挙げて取り組みます。

高速道路リニューアルプロジェクト① さらなる長寿命化を目指して

阪神高速道路は、営業開始から50年以上が経過し、2020年4月現在、総延長258.1kmのうち、約4割（約110km）が開通から40年を超えています。

また、交通量は、1日70万台以上と非常に多く、大型車も一般道路に比べて多いため、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。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、長寿命化に向けた抜本的な対策を行うため、これまで培ってきた技術力を活用して、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。



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



高速道路リニューアルプロジェクト② 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。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。また、2018年度からは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を進めており、15号堺線玉出入口において日本初の平板型UFC床版への取り替えを実施しました。さらに、2019年度には、西船場ジャンクション事業において超軽量のワッフル型UFC床版を採用し、1号環状線信濃橋入口の更新を行いました。



PC桁の外ケーブル補強



SFRC舗装の施工



ワッフル型UFC床版への取り替え

高速道路リニューアルプロジェクト③ 3号神戸線・4号湾岸線リニューアル工事

2019年度は、3号神戸線および4号湾岸線において、それぞれ10日間連続の通行止めを行い、リニューアル工事を実施しました。この工事では、多くの損傷が発生している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での所要時間の表示やTwitterなどのSNSを用いたお知らせを行うなど、経路選択が可能になるように多様な手法でお客さまへの情報発信を実施しました。



仮設情報板（所要時間表示）

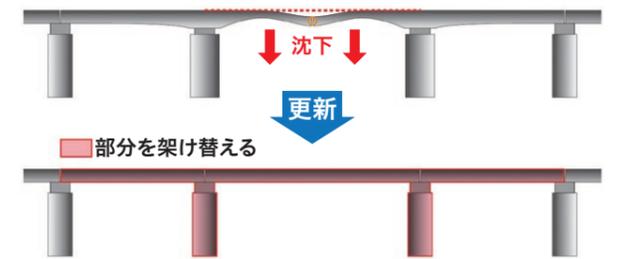
高速道路リニューアルプロジェクト④ 14号松原線喜連瓜破付近の大規模更新

阪神高速道路では、6箇所を大規模更新の対象として、構造物の全体的な造り替えを行う計画をしています。2019年度は、14号松原線喜連瓜破付近で橋梁全体を架け替える工事の実施に向けた設計などを開始し、事業を進めました。

大規模更新の対象箇所



老朽化に伴いコンクリート橋梁の中央（ヒンジ）部で垂れ下がりが進行



橋梁を架け替え、元の高さに戻す大規模更新を実施



喜連瓜破付近の橋梁架け替え

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 道路の巡回

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。また、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うことで、道路の機能の早期回復を図っています。



交通規制による落下物の回収

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② 重量違反車両などの取り締まり

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るとともに、道路への負担も大きく悪影響を及ぼします。料金所や入口付近で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。あわせて、積荷を落下させる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、あわせて、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

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

「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、過去の事故発生状況の分析を踏まえた抜本的な安全対策、標識や路面でのカラー表示による案内などを通じた、より走りやすい走行空間の創出を着実に進めています。また、逆走対策や誤進入対策にも引き続き注力します。



VOICE パトロール担当者



阪神高速パトロール株式会社
京橋交通管理課
瀬口 剛史

レッカー隊（機動支援隊）は、道路上で自力走行ができなくなった車両などの処理に際し、必要に応じて出動し、最寄りの非常駐車帯などで移動させて、お客さまの安全を確保するとともに、交通規制されていた車線をより早く通行可能とするなど、事案処理能力の強化を目的として新たに発足しました。地震や台風などの災害により放置車両が発生し、消防・警察などの緊急車両の通行に支障がある場合は、法律に基づき車両を移動させることもあります。現場では、従来の黄色のパトロールカーと互いに協力し、お客さまの安全を第一に、素早く確実な処理に努めます。

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



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。

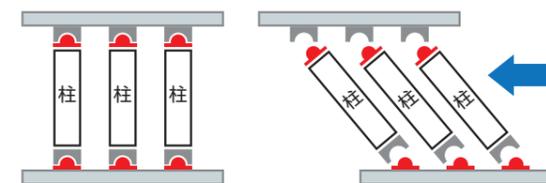
災害発生時の機能維持① 耐震対策

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キング橋脚に多くの被害が出たほか、路面に段差が生じ速やかな機能回復ができず緊急輸送の支障となったケースがありました。

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。

ロッキング橋脚の対策

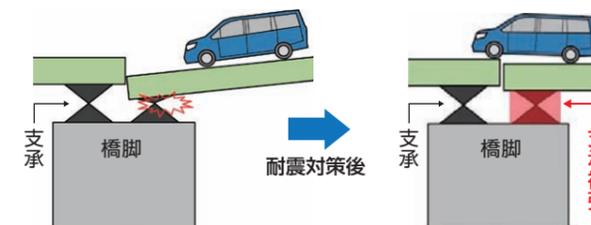
ロッキング橋脚は、上下端がヒンジ構造の柱で構成され、水平力に対する支持機能がない特殊な構造であり、大規模地震による変位が生じると不安定となり落橋に至る可能性があるため、耐震補強を行っています。



ロッキング橋脚の構造：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負担する構造を付加することで、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。



支承部の耐震補強

災害発生時の機能維持② 津波対策

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、災害対応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しています。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。



変電設備のかさ上げ

災害発生時の機能維持③ ソフト対策

迅速かつ確か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しています。



総合防災訓練の様子

1 阪神高速グループの安全・安心の提供
2 阪神高速グループの社会貢献
3 阪神高速グループの環境対策
4 阪神高速グループの防災対策
5 阪神高速グループの事業継続計画
6 阪神高速グループの顧客満足



三宝ジャンクション

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

お客様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「ドライブライフ」をすべてのお客様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



お客様 地域・社会 取引先

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。

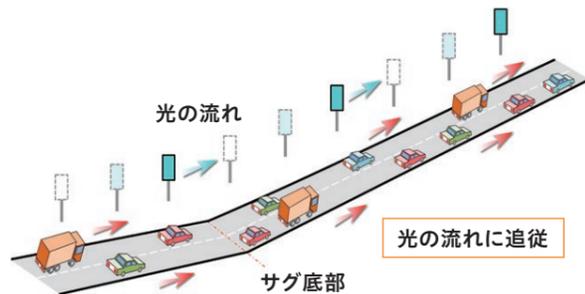
渋滞対策の推進①

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、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」を設置することにより、渋滞が減少しています。

また、路面の上り下りの変化が著しく変化する場合でもサグ部と同様に渋滞が発生している箇所もあり、これらサグ部以外でも渋滞減少効果が期待されます。



速度回復誘導灯の効果(イメージ)



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



速度回復誘導灯を設置した区間



4号湾岸線大浜～三宝間における速度回復誘導灯の設置

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



お客様 地域・社会 取引先

渋滞対策の推進②

「より走りやすい合流」を目指して

より円滑に阪神高速道路を走行いただけるように、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を進めています。これまで、1号環状線・15号堺線合流部付近での車の流れの円滑化、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、阿波座ジャンクション合流部の形状改善などに取り組んできました。2019年度は、南港ジャンクション合流部を対象に、より走りやすくご利用いただけるように車線運用を見直しました。

今後も詳細な分析に基づく合流形状や車線運用の改善を行い、安全性と走りやすさの向上を目指します。

これまで

5号湾岸線側から1車線、4号湾岸線側から2車線が合流



リニューアル工事後

5号湾岸線側から2車線、4号湾岸線側から1車線が合流



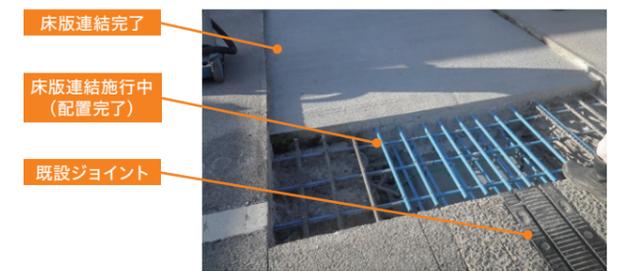
走行快適性の向上

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、走行コストを低減できるだけでなく、騒音や振動の低減などにもつながり、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、段差ができてにくいジョイント(簡易鋼製ジョイント)を設置するなど、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

安全性の向上と走行性の改善のため、不要となった本線料金所の撤去を進めています。また、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。

2016年度に、尼崎、南芦屋浜の本線料金所を撤去し、その後の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。また、2020年3月に高石本線料金所の撤去が完了しました。

今後、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。



南芦屋浜料金所



高石本線料金所

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

阪神高速道路の最新の交通情報を提供するサービス「阪神高速はしれGo!」は、モバイル版に加え、2019年4月23日よりPC・タブレット版も公開しました。PC・タブレット版の公開後も、モバイル版も含め、より見やすい路線図への刷新や、ライブカメラ画像の大幅増設など、お客さまがより使いやすいよう改善を続けています。

今後もサービス向上に向けた取り組みに努めるとともに、災害時の情報提供ツールとして活用できるよう検討・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

ホームページの料金検索サイトについて、阪神高速道路の通行料金を郵便番号から検索、さらに観光施設などを起終点とした検索が可能になりました。

また、2019年度においては、使いやすさの向上を目指し、次のようなサービスの追加ならびに既存機能の充実化を図りました。

- ①施設情報に係る機能の追加
(立寄り設定、出口から目的地までのルート案内追加)
- ②経由地(通過点)の追加、検索条件入力画面の改善
- ③多言語対応(中国語・韓国語)の追加

走行快適性の向上⑥

ETC2.0を用いた情報提供によるサービスアップ

ETC2.0は、高速道路利用料金の課金機能に加えて、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間隔でアンテナ(ITスポット)を設置しており、きめ細かな情報提供が可能となっています。そのため、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。

今後は、各アンテナから配信されている提供内容の妥当性の検証や、提供頻度の見直しを実施し、お客さまにより良い情報を提供できるように改善を図っていきます。

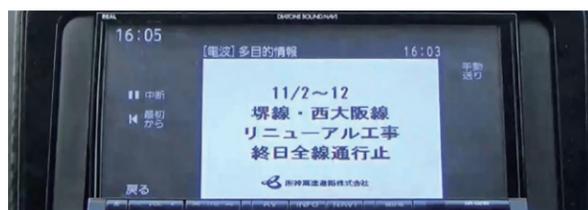
走行快適性の向上⑤

渋滞増加傾向の表示の拡充

渋滞を通過する時間が増加傾向にある場合に▲のシンボルを表示する「増加傾向表示」について、表示対象の情報板を拡充し、お客さまへのきめ細かな渋滞情報の提供に努めました。



渋滞増加傾向表示例



リニューアル工事広報



ETC2.0を用いた情報提供によるサービスアップ

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



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、トイレの改修をはじめとした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、すべての有人パーキングエリアにおいて、JNTO(日本政府観光局)認定外国人観光案内所のカテゴリー1※を取得するとともに、施設案内表示やレストランメニュー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ます。

2020年度は、泉大津パーキングエリア(陸側)および中島パーキングエリアにコンビニが初出店するほか、新たに新高石パーキングエリア(仮称)がオープンする予定です。

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

※常駐でなくとも、何らかの方法で英語対応可能で、地域の案内を提供する外国人観光案内所。



パーキングエリア(PA)設置状況

VOICE パーキングエリアコンシェルジュ



泉大津パーキングエリア
コンシェルジュ
鈴木 博子

訪日外国人へもおもてなしの心を広げる

今年度より実践的なアナウンス技術を学んだことで、お客さまにより的確なご案内やサービスをお届けできるようになりました。東京オリンピック・パラリンピック以降ますます増加が見込まれる、訪日外国人への接客方法を身につけ、国内外のお客さまに対しておもてなしの心でお迎えいたします。

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

パーキングエリアを増やしてほしいというお客さまの声に応えるため、ETCを活用して高速道路の外(路外)にある施設を「仮想PA」としてご利用いただける「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号湾岸線の尼崎テクノランド駐車場、11号池田線のロイヤルホームセンター豊中駐車場に加えて、2020年3月から3号神戸線(神戸方面行き)のamado駐車場でサービスを開始しました。



尼崎テクノランド駐車場(尼崎末広)



ロイヤルホームセンター豊中駐車場(豊中南)



amado駐車場(尼崎東・神戸方面)

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タブレット端末や多言語に対応した案内地図などを活用し、国内・国外を問わず、お客さま対応の充実を図ります。





サイバーインフラマネジメント(サイバー(仮想)空間の阪神高速道路3次元モデル)

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。



メンテナンス時代の到来に先駆けた都市高速道路技術の開発

維持管理のさらなる高度化や効率化、災害に強い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都市高速道路技術の開発① GISを活用した情報共有プラットフォームの開発

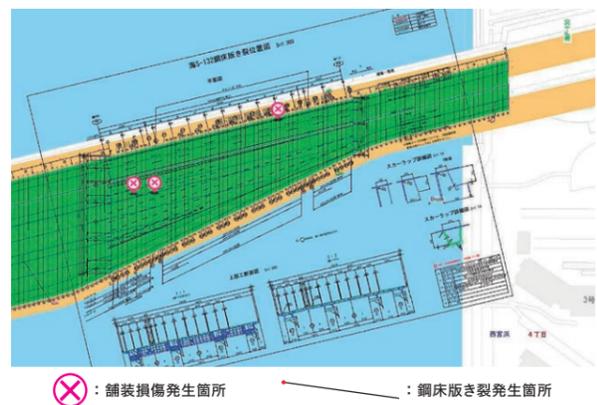
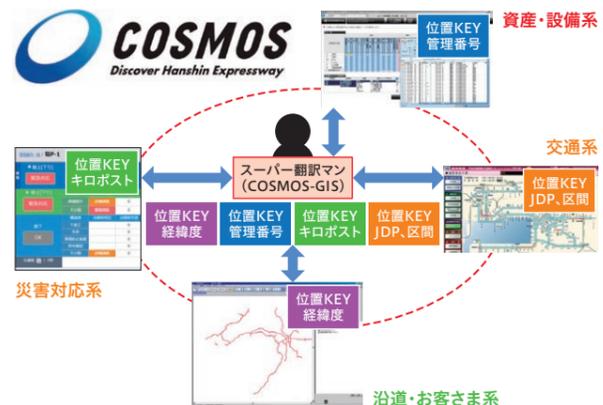
阪神高速COSMOS[※]は、阪神高速道路に関連する複数の管理事業情報を集約・統合し、地図上での可視化・重ね合わせを可能にするGISプラットフォームです。

本システムは、世界測地系の緯度経度のほか、構造物の管理番号、キロポストなどといった位置情報に関する互換性を持っていることから、さまざまなデータを地図上で重ね合わせて表示することが可能となっています。

これにより、システムが持つ膨大なデータから必要な情報を抜き出し可視化することで、分析作業の効率化・高度化が期待できます。

本システムを活用し、構造物の効率的な維持管理や交通管理の高度化など、幅広い分野における情報共有と新たな価値の創造に取り組んでまいります。

※COSMOS: Communication Systems for Maintenance and Operation Service



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



メンテナンス時代の到来に先駆けた都市高速道路技術の開発② 簡易な測定で橋の動きを捉える技術の開発

鋼製の橋で、内部に発生した力を測定する場合に、これまでは、「ひずみゲージ」という電気抵抗を使った計測部品を使用し、発生した力を推定していました。しかし、この方法では、ゲージの貼り付けや計測機器のセットに足場や高所作業車が必要で、高架下の道路の交通規制も必要でした。新たな共同研究により開発した赤外線カメラを用いた測定

技術では、遠方の高架下から赤外線カメラで取得した温度の画像を基に、解析処理により発生した桁の応力(内部に発生した力)を測定することができます。このため、作業用足場なども不要で、これまでの技術と同精度、かつ簡易な測定が可能になりました。

従来法(ひずみゲージ)



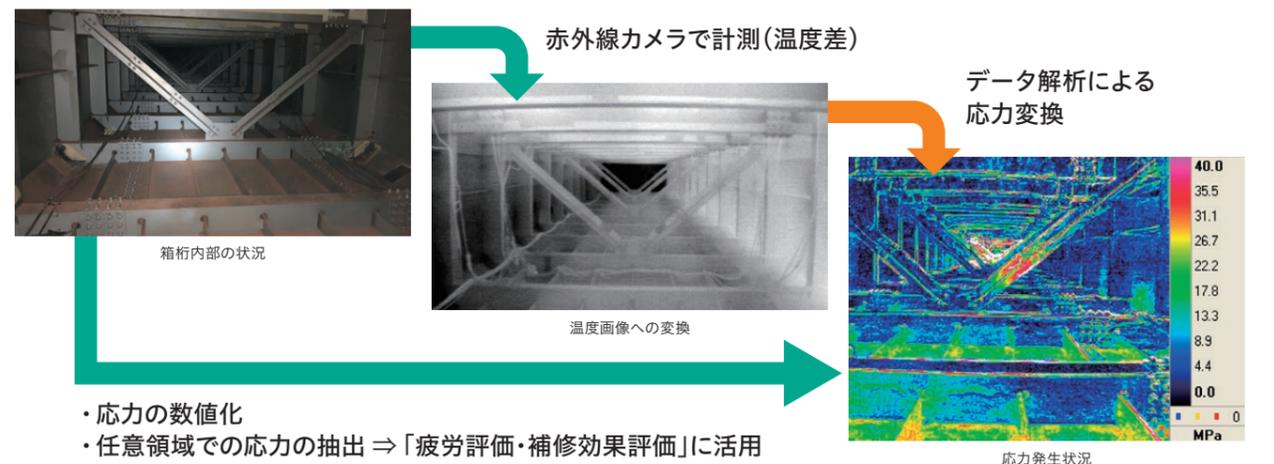
ひずみゲージ
高所作業車などを利用したひずみゲージの設置

開発法(赤外線カメラ)



赤外線カメラにより遠方から撮影

赤外線カメラによる応力(内部に発生した力)の可視化



VOICE 開発担当者



技術部技術推進室 青木 康素

赤外線カメラを用いた鋼橋の応力測定技術

赤外線カメラを用いた「実働応力測定技術」では、高架下から赤外線カメラで遠方より撮影した温度の画像を基に、解析処理により応力を測定することが可能です。これにより、従来技術と同精度でありながら、機械や人手をかけずにより簡易に応力測定を実施することができます。技術の精度は、現地の橋梁を対象として比較測定を行い確認しました。今後この技術を用いて橋の動きを捉え、点検・診断や補修・補強で活用していきたいです。

1 環境の持続可能な発展に貢献するSDGs
2 世界水準の卓越した都市高速道路技術の開発
3 世界水準の卓越した都市高速道路技術の開発
4 世界水準の卓越した都市高速道路技術の開発
5 世界水準の卓越した都市高速道路技術の開発
6 世界水準の卓越した都市高速道路技術の開発

メンテナンス時代の到来に先駆けた都市高速道路技術の開発③
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、交通規制を行う必要がありました。

そこで、交通規制を伴わず、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、阪神高速道路にあ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。

現在、本車両の実用化に向けた本格的なデータ取得を進めており、継続調査から得られたデータを分析することで対策に向けた判断基準を構築し、維持管理の高度化・効率化を目指します。



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ー変位計などで、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都市高速道路技術の開発④
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機会が多くあります。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



IH式鋼床版舗装撤去工法による舗装撤去

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



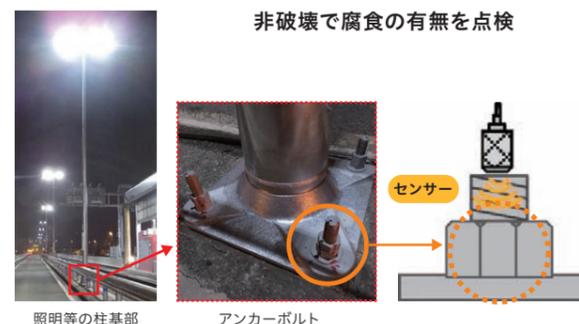
技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

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

超音波によるボルト劣化診断プログラムの開発

高速道路上には数多くの照明柱や遮音壁などが設置されています。近年、それらの柱基部を固定しているボルトの腐食が懸念されております。腐食が進行すると、倒壊を引き起こす可能性もあり、適切な維持管理が必要不可欠です。これらのボルトに関しては、近接目視点検もしくはたたき点検を行っていますが、ボルトが埋め込まれて隠れている部分の腐食状態を正確に把握することは困難です。このため、超音波を使った非破壊検査を使って、目視困難な部分の腐食状況を点検・診断する手法の開発に取り組みました。現在、現場での実装に向けて、取り組みを実施しています。



非破壊で腐食の有無を点検

技術力・ノウハウの持続的なイノベーション②
高性能遮音壁の開発

既設遮音壁の上部に設置されている消音装置に替わる新たな装置を開発しました。新装置では、既設消音装置と比較してふくらみのない形となっており、耐風面でも有利となっています。

また、当社の遮音壁に強固に設置できる構造の開発や、衝突荷重などの試験を行い、実用化へ向けて検討を進めています。



高性能遮音壁の開発

技術力・ノウハウの持続的なイノベーション③
車両軌跡データを活用した交通マネジメントの高度化

複雑な「現実の交通現象」を詳細に把握するために、関連するすべての情報を車両軌跡データとしてデジタル化し、多様な道路交通サービスの発展を目的に、プロジェクト“Zen Traffic Data”として外部に公開しました。

このデータは、例えば、渋滞や事故の発生状況などを再現し、交通事故の発生メカニズムを解明することによる快適な道路交通サービスの提供や、自動車関連分野における自動運転などの新技術の発展など、幅広く活用されることを期待しています。



技術力・ノウハウの持続的なイノベーション④
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を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」を実施しており、2019年度は4件、累計で44件契約を行っています。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。



1 阪神高速グループの持続的な成長を支えるための取り組み
2 世界水準の卓越した都市高速道路技術の発展
3 世界水準の卓越した都市高速道路技術の発展
4 世界水準の卓越した都市高速道路技術の発展
5 世界水準の卓越した都市高速道路技術の発展
6 世界水準の卓越した都市高速道路技術の発展



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。

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



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、交通管理・管制、設備監視、挙動観測などの業務を包括して受託するとともに、大阪港咲洲トンネルの構造物定期点検についても大阪市から受託して

います。これらの他にも、阪神高速5号湾岸線と併行する兵庫県道芦屋鳴尾浜線に架かる道路橋3橋（鳴尾橋、西宮港大橋、夙川橋）の耐震補強設計業務を兵庫県から受託しました。



大阪港咲洲・夢咲トンネルの管理



一般県道芦屋鳴尾浜線に架かる橋梁の耐震補強設計

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



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

猛烈な勢いで進む人口減少と少子高齢化、毎年のように発生する大規模自然災害が課題となる一方で、インバウンドが急激に増加しています。そのようななかで、我が国は今、交通インフラを含む新たなまちづくりと国土の強靱化が強く求められています。しかし、公共用地取得を担う公共事業者*の用地人材の枯渇は危機的状況になっています。そこで、阪神高速道路の建設で培ってきたノウハウを活かし、用地人材の育成と公共用地取得の支援をしています。

*公共事業を行う地方公共団体（起業者）



用地補償研修の風景

2019年度の実績

①用地研修

公共事業者の初任者向け、専門技術者向け、用地交渉員向けなどの研修を延べ約30日、800名強の参加者を得て実施し、高い満足度を得ることができました。また、公共事業者のご要望にお応えして講演会・シンポジウムも実施し、120名の方に参加いただきました。

②WEB発信

ホームページをリニューアルし、用地経験の発信、用地人材の心得などの啓蒙、用地図書の紹介などを行うとともに、公共事業者からいただいた30件以上の質問にお答えしました。

③公共用地取得の支援

公共事業者から業務を受託し、質の高い用地を早く、すべて買収できるよう用地取得を実施・支援し、早期のインフラ整備に貢献しました。

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。



脇浜海岸通



敷津東



牧野団地（道路区域外）

1 国土の強靱化に貢献するSDGs
2 国土の強靱化に貢献するSDGs
3 国土の強靱化に貢献するSDGs
4 国土の強靱化に貢献するSDGs
5 国土の強靱化に貢献するSDGs
6 国土の強靱化に貢献するSDGs

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。また、レストラン・売店がないパーキングエリアのうち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、自販機コンビニ※を設置し、お客さまへ軽食の提供を行っております。

2020年度は、泉大津パーキングエリア（陸側）および中島パーキングエリアに阪神高速パーキングエリア初となるコンビニ（店舗）が出店します。

※サンドイッチやおむすびなどの軽食、デザートなどを販売する自動販売機



パーキングエリア自販機コンビニ



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。

2019年には、新たに土地を2箇所取得し、サービス付き高齢者向け住宅および新たな賃貸住宅事業に着手しました。



リラフォート千里中央（賃貸住宅）



フィル・パークHS新町（駐車場+空中店舗）



リラサーレ西宮えびす前（賃貸住宅）

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



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。

2019年度には、お客さまにより便利にお買い物を楽しんでいただくために、直営店においてクレジットカード・電子マネーによる決済環境を整えました。

※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。



ナナ・ファーム須磨

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。

VOICE 産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営事業



ナナ・ファーム須磨 店長 福井 美昭

兵庫の自然の恵みをお客さまに届けるために

ナナ・ファーム須磨の使命としての新味、地産地消、つながりの3つの役割を大切に、これからは地域に密着した産直市場としてお客さまに喜んでいただけるよう努力してまいります。また、お買物の後に2階に併設した海鮮レストランでも新鮮な魚介料理を味わっていただけるよう新しいメニューづくりにも取り組んでまいります。

新たな事業への積極的展開⑥

リース・レンタル事業

パトロールカー、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全国の地方公共団体や民間会社にリース・レンタルし、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）を周辺地方公共団体に賃貸し、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

インフラツアーの実施

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、阪神高速道路の普段入ることのできない建設現場や施設の裏側体験を内容としたインフラツアーを企画しています。

2019年度は港大橋の登頂体験および大和川線建設現場見学を主としたツアーを実施し、各回募集人数以上の応募をいただきました。



インフラツアーでの見学風景

1 環境の持続可能な発展への貢献
2 地域社会の発展と持続可能性の向上
3 従業員の成長と人材育成
4 社会と協働して持続可能な社会の実現
5 顧客の満足と信頼の獲得
6 透明性の高い情報開示と説明責任の果たし



港大橋

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。



環境経営の推進

環境の取り組みに関する基本的な考え方である「環境ポリシー」のもと、4つの重点分野において、阪神高速グループの特性を活かしたさまざまな取り組みを行い、地球環境の保全に積極的に取り組んでいます。

環境ポリシー

[基本理念]

阪神高速グループは、豊かで住みよい社会を次世代に引き継ぐため、温室効果ガスの抑制を始めとした地球環境の保全を重要な課題と認識し、阪神高速道路の建設、管理という企業活動に伴う環境負荷の軽減に努めます。また、都市の環境や景観との調和を重視した健全な都市づくりに貢献します。

さらに、阪神高速道路を利用されるお客さまへの働きかけや地域社会との連携などを通じた様々な取組を実施することにより、阪神高速道路の環境負荷軽減効果を最大限に引き出します。

これらの実現のために、阪神高速グループの社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、持続可能な社会の形成に積極的に参画することが重要であるとの認識を持ち、地球環境共生・貢献企業として行動して参ります。

この理念を踏まえ、阪神高速グループでは、次の4つの分野に重点を置き、持続可能な社会の構築に向けた環境施策を展開しています。

- ① 低炭素社会への挑戦
- ② 循環型社会の形成
- ③ より良い都市環境の創造と共生
- ④ 環境啓発及び社会貢献等

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



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、エネルギー削減に向けた取り組みを実施しています。2019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8.9%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

LED道路照明への取り替えを進め、高速道路本線の照明のうち、約46%をLED化しました。道路照明のLED化は、省エネルギーにつながるとともに、長寿命なことからメンテナンス回数が少なくなります。



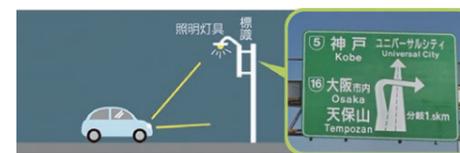
LED道路照明

● 太陽光発電の実施

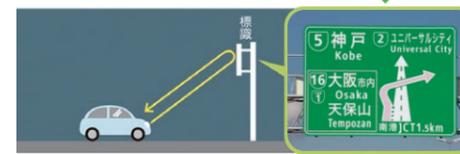
トンネルやパーキングエリア、料金所などの空いたスペースを活用し、太陽光発電を実施しています。発電した電力は、トンネルやパーキングエリアなどで使用する電力の一部に利用しています。

● 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に更新



超高輝度反射標識板

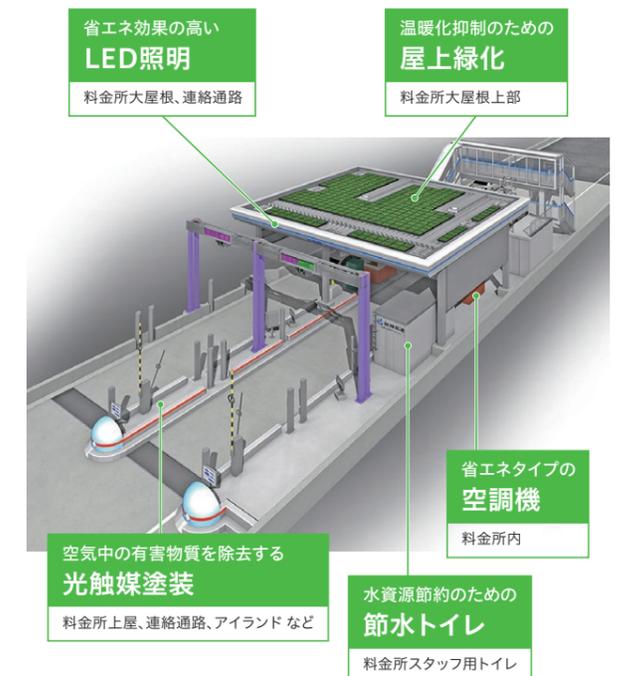
オフィスなどの省エネルギー化

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る、省エネルギーや低炭素化に取り組んでいます。

2019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6.3%削減しました。

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、照明のLED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2019年度までの6箇年で24箇所実施しました。



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

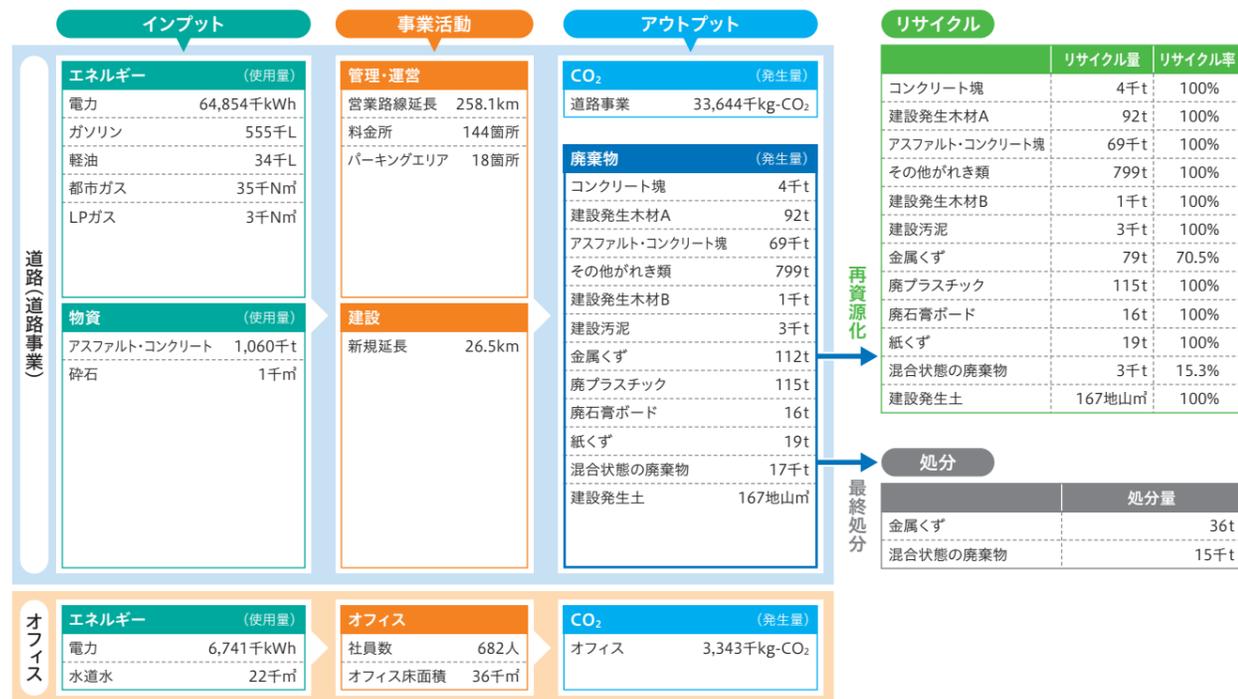
1 環境の発展に貢献し、地域・社会から愛され信頼される阪神高速を目指して
2 低炭素社会への挑戦
3 循環型社会の形成
4 より良い都市環境の創造と共生
5 環境啓発及び社会貢献等
6 環境経営の推進① 低炭素社会への挑戦

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食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。

マテリアルフロー 当社単体 2019年度



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。高速道路の建設・維持修繕工事において、2019年度は20品目の調達を行いました。また、事務用品は2019年度の目標調達率90%を達成しました。今後、さらなる調達率の向上に向け努力していきます。

横断幕再生プロジェクト

阪神高速道路で使用した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、バッグや防草シート、担架などにリサイクルし、用途を広げています。

●プロジェクト第1弾 Re:ppi

子どもたちの交通安全を見守るという役目を持ったカラフルでかわいい動物のイラストがプリントされたバッグです。

●プロジェクト第2弾 Re:loop阪神高速 やまとびと

横断幕の特性や意匠を残しながら機能的かつ実用的にアップサイクル（元の製品よりも価値の高いモノを生み出すリサイクル）した、日常生活に役立つ世界に一つのバッグです。



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

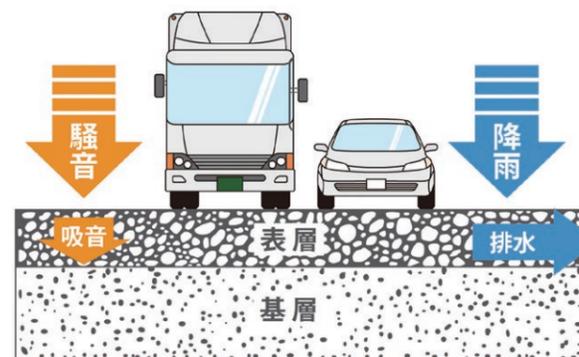
走行する自動車からの騒音を低減するため、吸音効果の高い遮音壁などを設置しています。



遮音壁の例

●高機能舗装の敷設道路

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。



高機能舗装の仕組み

●環境施設帯の整備

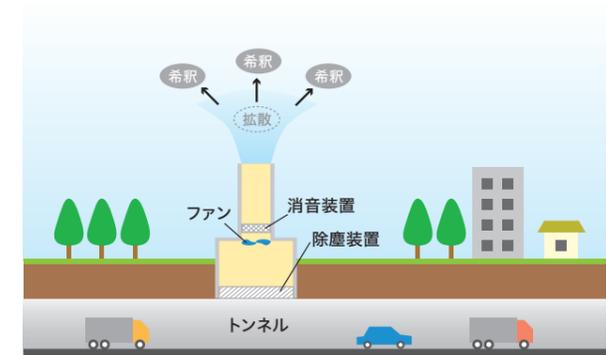
沿道のまとまった土地を植樹帯とする環境施設帯を整備して、騒音の軽減、大気質の改善、緑化による潤い創出などに取り組んでいます。



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、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働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。

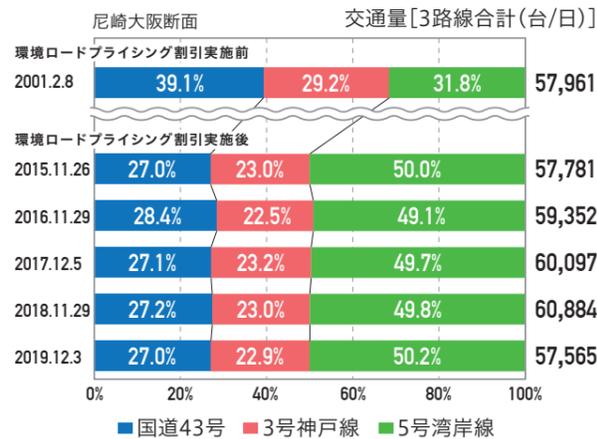
1 環境経営の推進①
2 環境経営の推進②
3 環境経営の推進③
4 環境経営の推進④
5 環境経営の推進⑤
6 環境経営の推進⑥

●「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。



以降、割引率や対象車種の拡大などにも取り組み、徐々に、国道43号から5号湾岸線にシフトする大型車が増加しています。



センサス大型車道路別利用状況・分担率

周辺環境との調和

●周辺環境と調和した換気所デザイン

2020年3月29日に全線開通した大和川線の浅香山換気所では、敷地に隣接する浅香山浄水場のシンボルである円形の高架配水池と調和させるため、楕円形の排気塔や隣接する大和川の形状にあわせた曲面状の外壁とし、また5つの換気所の共通の取り組みとして、水の流れを意識した水平ラインによる外壁デザインとしています。このように、トンネル内の空気を換気する換気所は建物の高さや規模が大きくなるため、圧迫感の軽減に配慮し、周辺環境に調和した敷地を含めたデザインとしました。



浅香山換気所

●港大橋・東神戸大橋（湾岸線）のライトアップ

大阪湾ベイエリアのにぎわいの創出と活性化に貢献するため、湾岸線の港大橋と東神戸大橋でライトアップを実施しています。



東神戸大橋

●地域と一体となった橋脚のライトアップ

大阪市を中心部である中之島エリア（堂島川など）においては、光のまちづくり推進委員会と連携し、2008年から橋脚のライトアップ(41基)を実施しており、地域の活性化と夜間景観の形成に寄与しています。



中之島エリアでのライトアップ



環境経営の推進④

環境啓発及び社会貢献等

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、エコバッグの配布によるレジ袋削減活動や、使用済み横断幕リサイクルワークショップなどを通じ環境に関する啓発活動も行っていきます。

●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。

2019年度は4月23日に第2回植樹会を行い、75本の苗木を植樹しました。また、9月3日に若手社員を対象とした環境勉強会を実施し、森の育成管理活動を行いました。

※「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。



阪神高速グループの森での植樹会

●オリジナルエコバッグ配布によるレジ袋削減活動

環境省が推進するプラスチックごみ削減活動「プラスチック・スマート」に賛同する社員にオリジナル製作のエコバッグを配布し、レジ袋削減に取り組んでいます。



●エコドライブの推進

環境に配慮した自動車使用の促進のため、エコドライブの啓発や社用車の環境配慮型車両の導入などを推進し、道路の管理で使用する自動車の燃料およびCO₂排出量の削減に取り組んでいます。

●使用済み横断幕のリサイクルワークショップ

使用済み横断幕を利用したワークショップの開催や、おおさかATCグリーンエコプラザでの展示など、阪神高速の環境情報やリサイクル活動の発信を行っています。

●森の文化祭in尼崎の森中央緑地

2019年5月25日 尼崎の森中央緑地

阪神高速グループの森づくりに参画している尼崎の森中央緑地で開催された「第4回森の文化祭」に参加し、ワークショップを行いました。



第4回森の文化祭 ワークショップ

●エコワールドフェス～未来につながるSDGs～

2019年8月18日 おおさかATCグリーンエコプラザ

小学生を対象に環境学習ができるイベントに参加しました。ワークショップを行い、「エコキッズ新聞」のこども記者から取材を受けました。



エコワールドフェス 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、情報や資機材の提供、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。



自衛隊との合同実働訓練

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階展望施設は泉大津市から、6号大和川線南島換気所の屋上は堺市から津波避難ビルの指定を受けており、津波など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

社会貢献活動の推進

「阪神高速グループ社会貢献活動方針」に基づき、阪神高速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。

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



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。



西宮市交通安全フェスティバル

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、阪神高速道路での交通事故でお亡くなりになった方のお子さまなどの、高等学校での修学資金を支援しています。また、グループ社員個人からの募金に阪神高速からの寄付を加えたマッチングギフトにより、大学などへの進学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。2019年度は、阪神高速の防災対策などをテーマとして実施しました。



出前講座

社会貢献活動の推進④

現場見学会の開催

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、建設現場での現場見学会や「土木の日」(11月18日)協賛行事として震災資料保管庫での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」協賛行事



大和川線建設現場見学会

社会貢献活動の推進⑤

若手研究者助成制度

若手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および(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する研究に対して資金を助成しています。2019年度には、構造物、交通工学、経済など幅広い分野から応募いただき、4件の研究に助成を行いました。

1 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 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 重点テーマとして「安全・安心」「人づくり」「地域・社会の活性化」「環境」に取り組む。
4 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。
5 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。
6 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。

社会貢献活動の推進⑥

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。



道具屋筋モノづくり展示・ワークショップ

社会貢献活動の推進⑦

沿線大学との連携活動

大和川線広報において、2大学と連携活動を展開。阪南大学と大和川線知名度アップに資する調査研究やSNS配信を利用したPR動画を作成しました。また、大阪芸術大学とイベントグッズデザインやPRポスターなどを作成しました。



阪南大学との連携活動



大阪芸術大学との連携活動

社会貢献活動の推進⑧

NPO法人への非常食の寄付

賞味期限間近の非常食をNPO法人（フードバンク）に寄贈し、児童養護施設、母子生活支援施設などに分配していただくとともに、廃棄ロスをなくすことに貢献しています。

社会貢献活動の推進⑨

2025年日本国際博覧会 （大阪・関西万博）開催に向けて

阪神高速グループは、2025年大阪・関西万博開催に向けて、交通の円滑化、インバウンドを含むさまざまなお客さまサービスの向上、景観の向上などの施策を推進します。

社会貢献活動の推進⑩

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、今後の防災対策の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、行政関係者や大学などの専門技術者、教育機関の防災学習などを中心に見学されてきました。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し（事前予約制）、より多くの方々にご来館いただいています。

また、阪神・淡路大震災から25年が経過し、当時の阪神高速道路の復旧に関する経験や教訓を広く伝承していくためにも、外部機関が主催するイベントなどでの講演活動へも積極的に参加しています。



被災した橋脚の展示



震災資料保管庫特別開館の様子

国際事業を通じた社会貢献

50年以上にわたる高速道路の運営・管理に関する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。

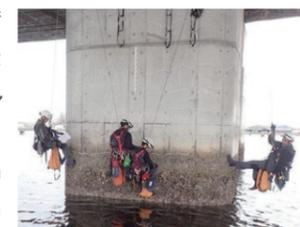
国際事業を通じた社会貢献①

国際コンサルティング事業の展開

開発途上国では、道路ネットワークの整備、運営・管理において多くの課題を抱えています。当社はその課題を解決するため、アジア、アフリカを中心とした国々を対象に、道路橋梁維持管理や環境社会配慮などの分野において、国際コンサルティング事業を展開しています。

Ninja-tech技術移転および構造物維持管理技術支援（モロッコ）

モロッコ国営高速道路会社に対し、橋梁の点検・診断のアドバイザー業務を実施。また、株式会社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目的として、2018年に3名が来日。2019年には同社職員など4名に研修を行い、Ninja-tech資格を授与しました。



特殊高所技術1級資格の取得

環境社会配慮に関する実施能力向上（カンボジア）

カンボジアでは、道路敷地の不法占用が課題となっています。当社はこの課題解決のため、JICA技術協力プロジェクトに参画。JICAが招聘した同国公共事業省の職員を対象に、我が国の道路用地管理の法制度や道路管理実務について研修を実施し、同職員の能力向上に寄与しました。



研修の様子

国際事業を通じた社会貢献②

専門家派遣、研修などを通じた国際協力

長年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。2013年より6年間、ケニアにて当社社員が長期専門家として道路関係機関のメンテナンス能力強化に従事し、現地から高い評価を得ました。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。

2019年度には、海外の政府・道路関係機関職員、学術研究者など、約40カ国・約180名に対し、高速道路の運営・管理に関する研修を行いました。



パトロール車両の積載機材の紹介の様子

VOICE 国際協力担当者

培った国際経験を、関西の力に。



技術部 国際室
林 訓裕

国や地域が異なるということは、当然ながら文化や習慣、価値観も異なります。そのようななかで業務を進めていくには、日本でのやり方をそのまま持ち込み、指導しても上手くいくことはほとんどありません。現地関係機関と同じ目線に立ち、異なる文化や価値観を理解することで信頼関係を構築し、彼らのニーズに合ったやり方にカスタマイズしていくことがとても重要になります。ここで活かされるのが、当社が長年培ってきた技術力や現場対応力、コミュニケーション力です。今後も海外での活躍の場はさらに増えることが想定されるため、これらにさらに磨きをかけることで各国の課題解決に資するとともに、そこで得た経験を国内事業に還元していくことを目指しています。

1 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

2 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

3 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

4 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

5 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

6 阪神高速グループは、社会貢献活動を通じて、地域・社会から愛され信頼される企業を目指しています。

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阪神高速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。



働き方改革の推進

阪神高速グループでは、2020年度のグループスローガンを「さらにかえよう働き方ー新たなステージに向けてー」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度の向上を実現します。



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



働き方改革の推進①

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。業務の効率化を進め、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たノートPCの導入、ペーパーレスに向けた文書保存の電子化の促進
- ②社内の経理事務の簡素化や議事録作成のアウトソーシングによる業務の効率化
- ③コミュニケーション活性化に向けたテレビ会議システムの更新
- ④会議の実施ルールの浸透を促進など

働き方改革の推進②

調達業務などの進め方の見直し

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ができる時間・環境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などを行うシステムの構築
- ③柔軟な工期設定など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

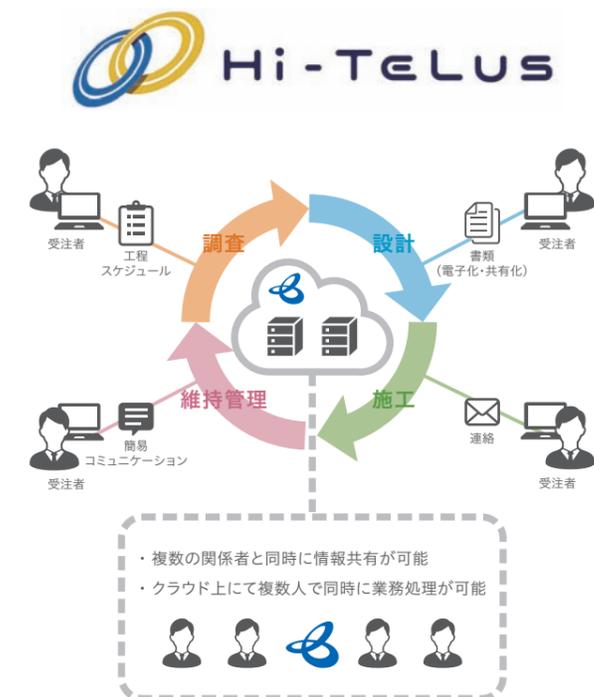
また、受発注者間などでの円滑な情報共有や各種手続きの簡素化・効率化を図るため、各種業務情報の利活用を可能とする「阪神高速・工事情報等共有システム（Hi-TeLus）」を整備し、土木関係工事への本格導入を開始しました。



ペーパーレス会議の様子

【今後の取り組み】

- ①さらなる文書の電子化・共有化
- ②AIやICTを活用した定型業務の省力化
- ③これまでの仕事の手順や手続きなどの不断の見直し



1 働き方改革の推進① 業務の効率化・コミュニケーションの活性化
2 働き方改革の推進② 調達業務などの進め方の見直し
3 働き方改革の推進③ 働き方改革の推進④ 働き方改革の推進⑤ 働き方改革の推進⑥ 働き方改革の推進⑦ 働き方改革の推進⑧ 働き方改革の推進⑨ 働き方改革の推進⑩ 働き方改革の推進⑪ 働き方改革の推進⑫ 働き方改革の推進⑬ 働き方改革の推進⑭ 働き方改革の推進⑮ 働き方改革の推進⑯ 働き方改革の推進⑰ 働き方改革の推進⑱ 働き方改革の推進⑲ 働き方改革の推進⑳ 働き方改革の推進㉑ 働き方改革の推進㉒ 働き方改革の推進㉓ 働き方改革の推進㉔ 働き方改革の推進㉕ 働き方改革の推進㉖ 働き方改革の推進㉗ 働き方改革の推進㉘ 働き方改革の推進㉙ 働き方改革の推進㉚ 働き方改革の推進㉛ 働き方改革の推進㉜ 働き方改革の推進㉝ 働き方改革の推進㉞ 働き方改革の推進㉟ 働き方改革の推進㊱ 働き方改革の推進㊲ 働き方改革の推進㊳ 働き方改革の推進㊴ 働き方改革の推進㊵ 働き方改革の推進㊶ 働き方改革の推進㊷ 働き方改革の推進㊸ 働き方改革の推進㊹ 働き方改革の推進㊺ 働き方改革の推進㊻ 働き方改革の推進㊼ 働き方改革の推進㊽ 働き方改革の推進㊾ 働き方改革の推進㊿ 働き方改革の推進

働き方改革の推進③

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な人材の育成

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。

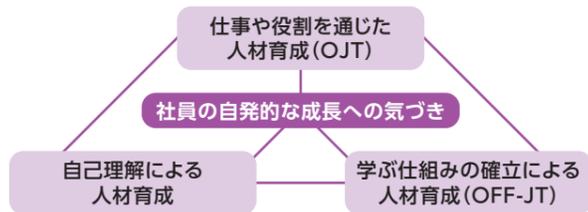
そこで、当社グループの強みである高いマネジメント力などの「阪神高速スキル」を有し、徹底したお客さま目線で行動できる「プロフェッショナルな人材」の育成に向けて、研修ツールの拡充や社員のキャリアデザイン支援の強化など「社員の自発的な成長への気づき」に資する取り組みを順次進めています。



部門別研修の様子



階層別研修の様子



働き方改革の推進④

多様な働き方の実現

仕事と生活の両立を実現していくために柔軟な働き方を推進し、安心して働ける職場づくりを進めてきました。今後はさらなる働きやすさを求め、社員一人ひとりがワーク・ライフ・バランスを実現し、これまで以上に効率的に仕事ができるよう環境整備を継続して行います。業務の生産性向上と社員が充実した生活を送ることのできる環境を目指します。

ライフスタイルにあわせた働き方の選択

社員のライフスタイルに柔軟に対応し、働き方にメリハリを与え業務の効率化と生産性の向上を図り、仕事と生活の両立を実現していくためにスライドワークを導入しています。

また、働く場所の選択肢を増やすことを目的に社内サテライトオフィスを設置し、移動時間を省略することで効率的に時間を活用できるような取り組みも実施しています。



「働き方見えるカード」による勤務表示

休暇の取得促進

社員が心身をリフレッシュし、イキイキとした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]

- ① プラス月イチ休暇
- ② 連続休暇の取得促進
- ③ ポジティブ・オフ運動*
- ④ 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。



サテライトオフィス

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs



取り組みに関わりあるステークホルダー



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。なお、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。

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
2019	4	2

育児休業者の推移

「子育てサポート企業」としての認定を受けました

2017年に次世代育成支援対策推進法に基づき、厚生労働省より「子育てサポート企業」としてくるみん認定を受けました。阪神高速道路株式会社としては、3回目の認定となります。

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。

安心して働ける職場環境の整備

衛生委員会を設置し、健康診断やストレスチェック、産業医や産業保健スタッフの面談などを行っています。また、健康セミナーや研修でメンタルヘルス対策や健康意識の向上を推進しています。ハラスメントの防止のために相談窓口も設置し、ハラスメントのない働きやすい職場づくりを行っています。



健康セミナー

VOICE 育児と仕事の両立



営業部 宮崎 浩太郎

各種支援制度と職場のサポートによる、充実した育児と仕事の両立

第二子が誕生する際に、子どもの出産に伴う休暇制度の活用や育児休業を1カ月ほど取得しました。第一子の時は、育児に関わる機会が少なかったこともあり、出産後の妻をサポートするためにも第一子の経験を活かして、育児休業の取得中は、楽しみながら子育てに専念しました。当社は、性別や年齢などにかかわらず、多様な働き方ができるような育児や介護に関する各種支援制度が整備されており、さらに職場の皆さまの理解や手厚いサポートもあります。職場復帰した後も、スライドワーク(時差出勤)や休暇制度などを活用して、充実した育児と仕事の両立ができています。これからは、より働きやすい環境を実現できるように、育児休業の取得などで得た経験や働き方などを、育児休業の取得を検討している社員などへ共有していきたいと思っています。

1 職員の働きやすさを高めるための取り組み
2 働きやすさを高めるための取り組み
3 働きやすさを高めるための取り組み
4 働きやすさを高めるための取り組み
5 働きやすさを高めるための取り組み
6 経営基盤を確立し、グループ社員がやりがいを覚悟する阪神高速を目指して

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取りながら、健全で効率的な経営を行っています。

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6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、経営改善や当社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。

コンプライアンス委員会

阪神高速グループのコンプライアンスの徹底を図るため、外部の有識者を委員とする「コンプライアンス委員会」を設けて助言をいただいています。

情報セキュリティ委員会

会社が保有する情報資産を適正に取扱うため、体制の整備を推進することを目的として有識者を含めた「情報セキュリティ委員会」を設けて、情報セキュリティ対策の改善や新たな取り組みに対する助言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

阪神高速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、災害時などにきめ細かな情報発信を行うとともに、お客さまへの情報提供環境を充実させ、災害などの緊急時にアクセスしやすい環境を整えています。

また、Facebook・Twitterでは、当社グループの取り組みやイベント情報など幅広い情報を発信しています。Twitterでは、通行止め情報をリアルタイムで発信するなど、即時性の高い情報を発信し、新たにYouTubeの公式チャンネルも開設しました。

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

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④

「ソーシャル・ファイナンス」による資金調達

阪神高速は、2019年度より「ソーシャル・ファイナンス」による資金調達を開始いたしました。「ソーシャル・ファイナンス」とは、社会的課題解決に向けたプロジェクトに充当することを目的とした資金調達手段です。当社は、これまでも調達した資金を高速道路事業に充て、「交通安全確保」、「災害発生時の機能維持」などの社会貢献活動に取り組んでまいりましたが、今回、国際資本市場協会（ICMA）が定義するソーシャルボンド原則に適合している旨、第三者評価機関である株式会社格付投資情報センター（R&I）の評価を受け、2019年8月に「R&Iソーシャルボンドオピニオン」を取得しました。

今後はソーシャル・ファイナンスにより調達した資金を活用し、より多くの方々に当社事業の取り組みについて理解を深めていただきながら、引き続き社会貢献活動に努めてまいります。



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

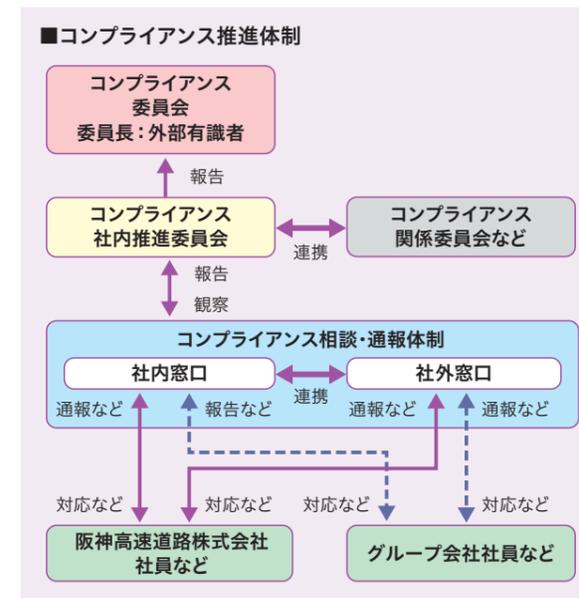
コンプライアンスの徹底

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]

- ① 外部講師による講演会
- ② コンプライアンスをテーマとした職場ごとの会合
- ③ コンプライアンス研修（集合型研修、eラーニング）



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。

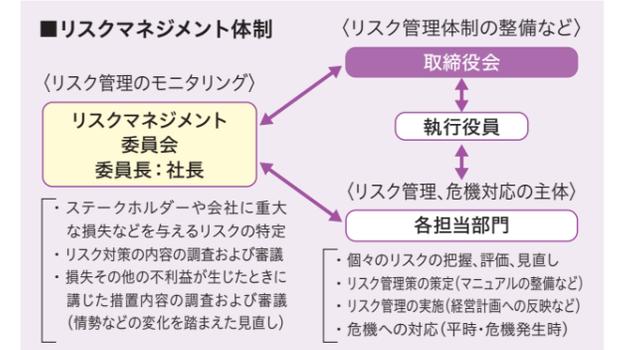
[主な取り組み]

- ① 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
- ② 工事および建設コンサルタント業務等の入札は、原則として総合評価落札方式で電子入札を実施
- ③ 工事は四半期ごと、建設コンサルタント業務等および購入等は半期ごとに年間発注見通しを公表
- ④ 入札契約の都度、入札結果や契約の内容などを公表
- ⑤ 「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
- ⑥ 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
- ⑦ 工事および建設コンサルタント業務等の契約手続きにおいて、受注者などに対して、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。



1 環境の持続可能性の確保
2 従業員の成長と活躍の促進
3 社会貢献の推進
4 地域社会との共生
5 株主・投資家への価値創造
6 経営基盤の強化と持続可能な成長の実現

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。

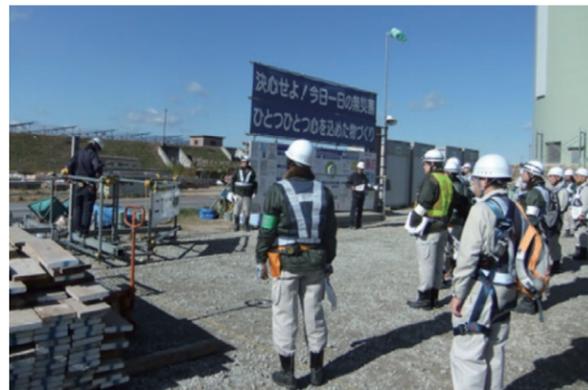
工事における労働安全の推進

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、阪神高速グループ全体で「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。



安全査察

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

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。さらに2019年度より、上述のような重大事故を未然に防止するため、既契約工事を対象に「重大事故リスクアセスメント」の試行も行っています。



阪神高速グループ安全大会

CSR経営の奥深さ

本レポートについて、「阪神高速事業アドバイザー会議」座長であり、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6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。



神戸大学 名誉教授
正司 健一

昨年に引き続き第三者意見を述べることになり、あらためて本レポートを熟読する機会を得ました。読後まず感じ入ったことは、昨年にも増して、CSR経営の推進によってその経営理念である「先進の道路サービスへ」を実現し、新たな企業価値を創造していくことに、いかに真摯に取り組んでいるかでした。そして、このような考えに基づいて我々の生活、経済活動にとってなくてはならない高速道路サービスを中心に、多彩なサービスを提供している阪神高速グループの存在が、とても頼もしく思えました。

ところで近年、CSR（※1）と並んで、CSV（※2）という言葉もよく聞かれます。一般に、CSVは企業が経済的価値だけを追い求めるのではなく、社会的な共通価値を創造して、社会に貢献することをも目指す考え方と説明されます。これを理論化し、企業活動の中心に据えることを提唱したマイケル・ポーターは、CSRは単なる善行だが、CSVは企業と地域社会が共同で価値を創造することであるとしました。これに対して、小生の同僚だった國部神戸大学教授は、「責任を取る」とは他者の求めに対して応答する

ことだから、両者は本質的に同様の概念であると説明しています。求めが実現されればそこに何らかの価値が必ず生まれるのだから、他者に責任を果たすことと他者に対する価値を創造することは同じことをいっていると捉えるべきだと。そうすると、一部にみられるCSRからCSVへといった議論はおかしいということになります。

企業は、他者のニーズを満たすことで他者にとっての価値を創造し、その結果として利益を獲得する仕組みといえます。そして我が国では、近江商人の「三方（売り手・買い手・世間）よし」、住友家の「自利利他公私一如」など、古くからCSRの理念に則ったかのような事業精神が説かれてきています。阪神高速グループの中核事業は、阪神エリアでの高速道路サービスの提供ですから、本質的に沿線の発展と運命共同体の関係にあります。それ故にCSR=CSVであることを実は強く意識されて活動していることが、本レポートを拝読して伺えます。もっとも事業体としての持続可能性を考えれば、経済的目標の追求は常に重要で、どのような共有価値を創造していくか検討する際にも無視はできません。一方で「責任」が他者に対するものである以上、その範囲を自ら限定できません。ではどのような価値を創造していくべきなのか。阪神高速が事業を通じて達成に貢献しようとしている「SDGs」は、まさにその一つの有力な指針と考えられます。

※1 Corporate Social Responsibility: 企業の社会的責任
※2 Creating Shared Value: 共通価値(または共有価値)の創造

ご意見を受けて

執行役員

上松 英司



本レポートの発行にあたり、正司先生には、昨年度に引き続き、阪神高速グループの取り組みについて貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございます。

当社グループの事業は、高速道路の整備や管理をはじめとして、元来、公共性が大変高いものです。このため、グループ理念である「先進の道路サービスへ」の実現に向けて日々業務に取り組むことが、CSRさらにはCSVの推進そのものであると考えています。しかしながら、事業の改善を怠る、あるいは、ステークホルダーとのコミュニケーションが不足す

れば、我々の取り組みが自己満足に陥る危険性があります。

このため、2015年に国連で採択されたSDGs（持続可能な開発目標）は、ご指摘のとおり、我々にとってまさに絶好の指針であると考えています。具体的には、①SDGsと業務とのつながりを明らかにして経営サイクルを回すことにより業務の見直しや改善につなげるとともに、②SDGsに関する取り組みや成果を積極的に発信し、地域社会における当社グループの理解を深めていきたいと考えています。

今年度の本レポートにおいても、SDGsに関するこのような考え方を示したうえで、事業と関連が深いSDGsの抽出や個々の事業とSDGsとの関係を明示するなどにより、当社グループのSDGsに関する取り組みをステークホルダーの皆さまによりわかりやすく伝えるように努めました。

今後、本レポートにより、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを一層深め、さまざまなご意見を謙虚に拝聴し、引き続き、業務や本レポートの改善に努めてまいります。

【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。



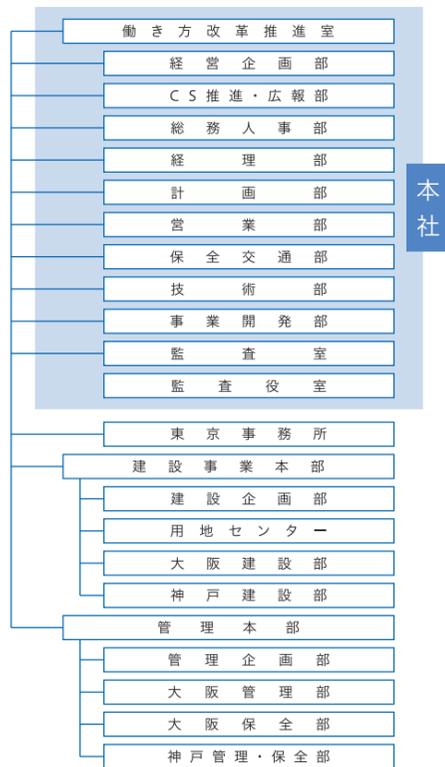
阪神高速道路株式会社 経営方針

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。

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 吉田 光市
 本社 〒530-0005 大阪府北区中之島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 682名(2020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、休憩所等の運営など
 ②国、地方公共団体等からの委託による
 道路の建設・管理・調査など
 ③その他の事業(駐車場事業、不動産事業などの関連事業)

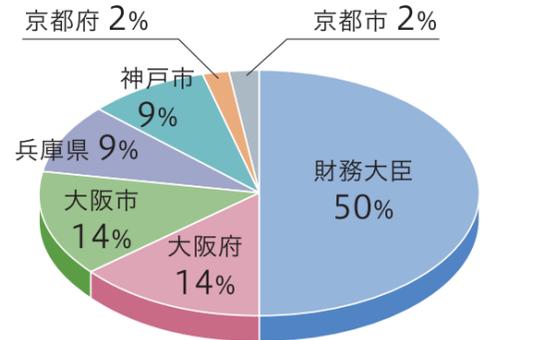
組織概要



(2020年7月1日現在)

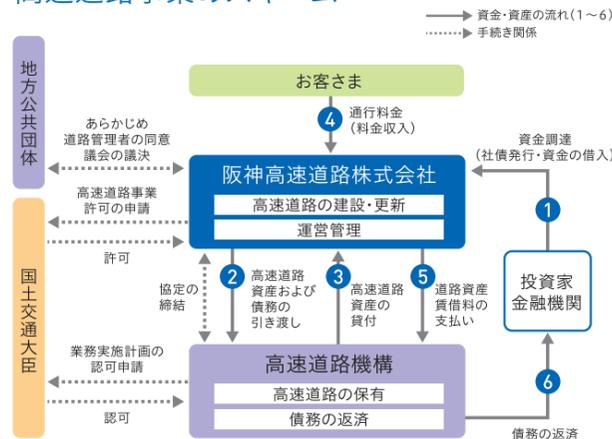
グループ会社 6社
 連結子会社(グループ会社以外) 7社

阪神高速道路株式会社の株式などの状況



発行済株式総数：20,000,000株
 株主数：7名 (2020年3月31日現在)

高速道路事業のスキーム



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、コスト削減など、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



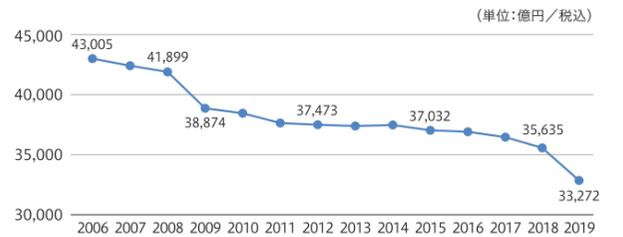
(2020年3月31日現在)

損益状況の実績(連結)

事業	科目	2019年度	2018年度	2017年度
高速道路事業	営業収益	3,597	2,232	2,072
	料金収入等	1,788	1,885	1,869
	道路資産完成高	1,808	347	203
	営業費用	3,592	2,245	2,064
	道路資産賃借料	1,375	1,452	1,419
	道路資産完成原価	1,808	350	203
関連事業	管理費用	407	441	441
	営業利益	4	△12	8
	営業費用	97	67	62
全事業営業利益	11	8	8	
全事業営業利益	15	△4	17	

※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のもの。
 (注3) 2018年度までは阪神圏と京都圏の残高を足し合わせたもの。
 2019年4月1日に京都線が京都市および西日本高速道路株式会社へ移管されたため、2019年度は阪神圏のみ。

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/>

