

アンケートへご協力をお願い

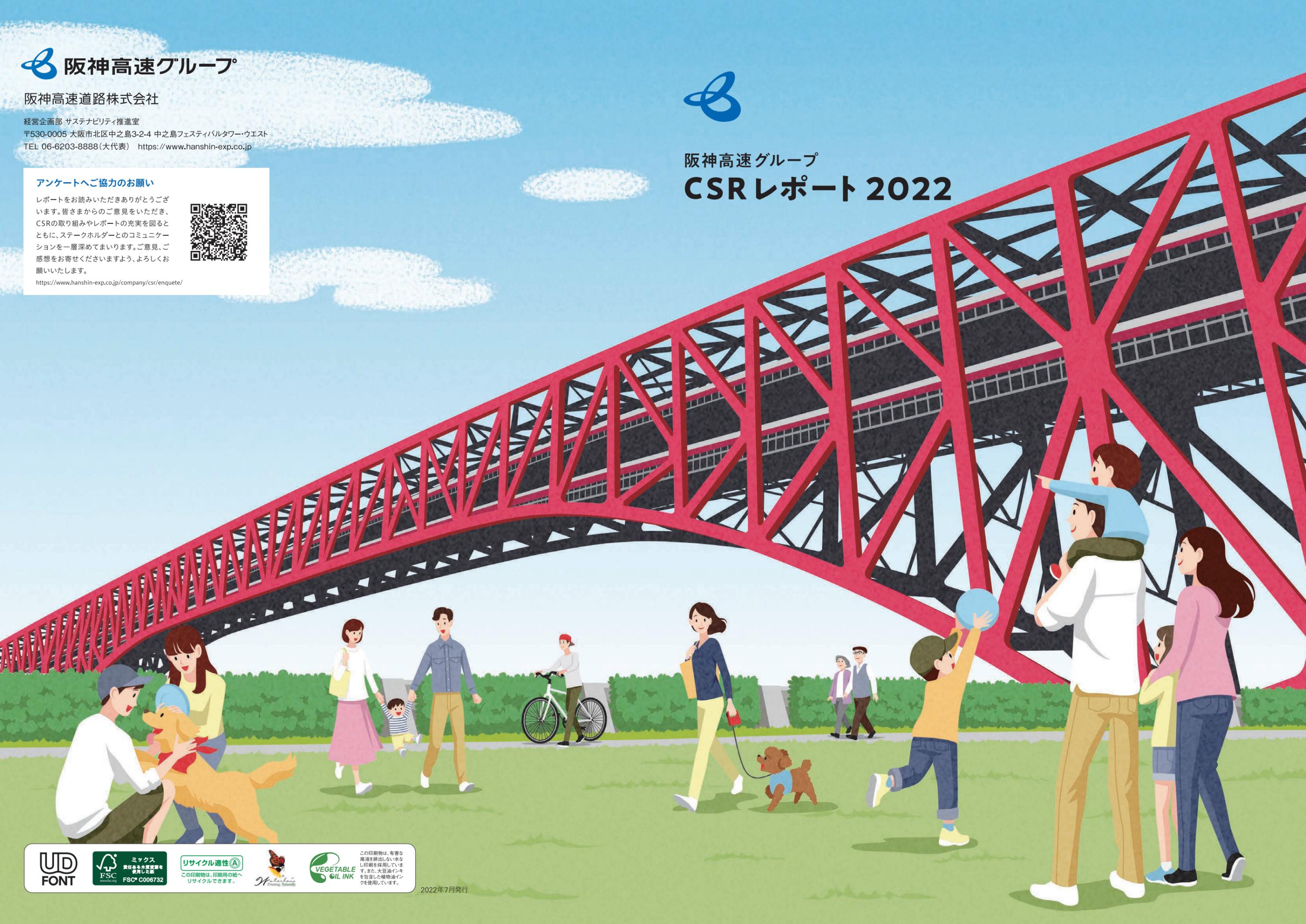
レポートをお読みいただきありがとうございます。  
皆さまからのご意見をいただき、  
CSRの取り組みやレポートの充実を図ると  
ともに、ステークホルダーとのコミュニケー  
ションを一層深めてまいります。ご意見、ご  
感想をお寄せくださいますよう、よろしくお  
願いいたします。



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



阪神高速グループ  
CSRレポート 2022



この印刷物は、有害な  
廃液を排出しない水性  
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  
クを使用しています。

## 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。

「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、絶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。

### 阪神高速の事業活動

## 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。

#### 高速道路事業

- 高速道路の建設
- 高速道路の管理
- 高速道路の維持・修繕など
- 高速道路の料金の収受
- パーキングエリアの運営

#### 高速道路関連事業

- 駐車場事業
- 不動産事業
- 産地直送市場の運営事業
- 国・地方公共団体からの受託事業

### 事業活動を通じたSDGs達成への貢献

持続可能な社会の実現を目指して、事業活動を行っています。



## Contents

- P.03 トップメッセージ
- P.04 トップ対談  
関西のサステナブルなまちづくりのために  
DXで未知なる価値のデザインと創造を
- P.07 特集① 100年先も安全・安心・快適な  
阪神高速道路であり続けるために
- P.09 特集② ミッシングリンク解消で  
関西のくらしをもっとサステナブルに
- P.13 ステークホルダーダイアログ  
未来へのチャレンジプロジェクト SDGs座談会
- P.17 価値創造のプロセス
- P.19 ビジョン2030実現に向けて
- P.21 中期経営計画2020～2022の達成状況
- P.23 さらにお客さま満足に向けた取り組み
- P.25 CSRマネジメント
- P.27 コーポレート・ガバナンス
- P.29 最高の安全と安心を提供する  
阪神高速を目指して
- P.33 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
- P.37 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.41 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.45 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.51 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.57 SDGs対応表
- P.58 第三者意見
- P.59 阪神高速のネットワーク
- P.60 関西の発展に貢献してきた阪神高速道路
- P.61 会社概要



### 【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2022」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、当社グループの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：2021年4月1日～2022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/>
- お問い合わせ先：経営企画部 サステナビリティ推進室 TEL.06-6203-8888



さらなる  
「先進の道路サービスへ」  
に向けて、新たな一歩を。

阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長  
吉田 光市

阪神高速道路は、258.1kmのネットワークを有する関西都市圏の大動脈として、関西のくらしや経済の発展を支えています。

阪神高速は、グループ理念として「先進の道路サービスへ」を掲げ、関西を取り巻く課題解決とさらなる発展に貢献するため、ネットワーク整備、道路の維持管理、お客さま満足向上、DX戦略や働き方改革の推進など、さまざまな取り組みを実施しています。また、持続可能な社会の実現に向けて、事業を通じたSDGs達成にも積極的に取り組んでいます。今年度は、「中期経営計画(2020~2022)」の最終年度にあたり、これまでの成果のうえに、敢然と諸課題にチャレンジし、着実に成果を上げていきたいと思っております。

今年の5月で、当社の前身の阪神高速道路公団が発足して60周年を迎えました。これまでに培った有形・無形の多くの財産を礎として、関西のさらなる発展に、そして当社グループのさらなる進化、成長に向けて、力強く新たな一歩を踏み出すとともに、今後とも、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、地域・社会から愛され信頼されるグループとなるよう、「徹底したお客さま目線」で、グループの総力を挙げて積極的に取り組んでまいります。



阪神高速道路株式会社 2020年に就任。  
代表取締役社長  
吉田 光市

吉田 光市

Special  
interview

生駒 京子

株式会社プロアシスト 代表取締役社長  
生駒 京子  
京都市生まれ。大学卒業後、大手ソフトウェア会社勤務、専業主婦を経て、株式会社プロアシストを設立。システム・AI開発などを行っている。経済産業省「ダイバーシティ経営企業100選」、内閣府「女性のチャレンジ賞 特別部門賞」などを受賞。現在、関西経済同友会代表幹事、大阪商工会議所一号議員、大阪産業局理事、日本WHO協会理事、生産技術振興協会理事、大阪大学招聘教授などを務める。

トップ対談

## 関西のサステナブルなまちづくりのために DXで未知なる価値のデザインと創造を

関西経済を担う、IT経営者とともに“DXを駆使したまちづくり”を語る。

※DX(デジタルトランスフォーメーション)とは、デジタルテクノロジーを駆使して、経営やビジネスプロセスを再構築することを指します。近年では、経営を取り巻く環境が急激に変化しています。そこを生き残るためには、デジタルテクノロジーを駆使して、経営の仕組みやビジネスプロセスをつくり替える必要があります。

(文中敬称略)

### 1970年万博から2025年万博へ。 「多様で一つの関西」のさらなる発展に向けて。

—吉田社長から阪神高速の事業とこれまでの歩みについてお願いします。

吉田: 阪神高速道路は、現在延長約260km、1日約70万台のお客さまにご利用いただき、阪神間の物流の約5割を担う重要な役割があります。関西のくらしや経済・社会活動を下支えするインフラ企業として、24時間365日休みなく道路サービスを提供し続けることが私たちの使命です。

1962年に前身の公団が発足し、私たちの歴史は、1970年大阪



万博に向けた道路整備を通してスタートしました。1号環状線やそこから延びる11号池田線をはじめとする放射路線など阪神高速道路の中核ネットワークを、万博開催を挟んだ初期の20年でつくり上げました。現在は新路線として、大阪湾岸道路西伸部と淀川左岸線2期・延伸部が事業中です。湾岸線は、阪神港や関西国際空港といった海と空の玄関口をつなぎます。また、淀川左岸線と一昨年の3月に完成した大和川線は、臨海部と京都・奈良など関西内陸部を広域的なネットワークでつなげます。いずれも、「多様で一つの関西」の形成とそのさらなる発展に不可欠な道路です。

#### —生駒社長からこれまでのご経歴をご紹介します。

**生駒:** 大学卒業後、一枚の履歴書からある大手ソフトウェア会社に入り、2度の出向なども経験しました。結婚後はしばらく専業主婦をしていたのですが、パブルが崩壊し、自分も何かしなければと思い、産業界に復帰しました。1994年に一人で現在の会社を立ち上げたのは自分の強みである信号処理<sup>(※1)</sup>から始め、お客さまの研究開発を加速させたかったからです。毎年新卒社員を採ると決め、色々な方々に助けられ、今年の4月で29年目、社員230名の会社になりました。現在私は「阪神高速道路がなければ仕事ができない」ほどのヘビーユーザー。阪神高速道路のおかげで仕事が継続できています。

(※1) コンピューターやマイクロコントローラーを使って画像や音声処理で見えないものを見えるようにする技術。

**吉田:** いつもご利用ありがとうございます。阪神高速道路が必要不可欠のお言葉をいただき、これ以上の喜びはありません。ゼロからの会社の立ち上げには、計り知れないご苦労があったかと思えます。今日の成長につながったのは、コア技術をお持ちだったこととさまざまな出会いを大切にされてきたことだとお話を伺って思いました。

## 水都1500年の歴史、その先の未来へ。 関西に活気と希望を。

—生駒社長は関西経済同友会でもご活躍されていますが、どのような発信をしていますか？

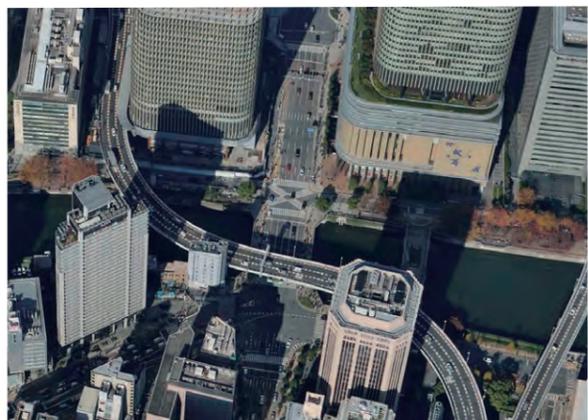
**生駒:** 関西経済同友会には、10年ほど前にとある会社の社長からのお声がけで入会し、異なる業界の方とのつながりもでき、自分の視野が広がりました。昨年、代表幹事へのお声がけがあり、周り

の応援をいただき決断しました。財界トップとして関西のまちづくりのために、関西の成長を担うインフラ企業とどのように協働できるかを考えています。さらに、最重要課題である万博の計画を、この一年でどれだけ頑張れるかがポイントかと思っています。まずは誘致活動をする事と、さらにコロナもまだ収束していませんから、切磋琢磨して解決策を見出すことも課題です。そして「関西をもっと盛り上げる」べく、良い形でインバウンドを再開させ、DXも普及させて、関西の活気を取り戻す仕掛けづくりをしたいですね。

**吉田:** 確かに、インフラ事業者として責任を持って関西のくらしや経済の発展に貢献しなければと思います。「水都大阪」といわれますが、現在の大川・堂島川につながる「難波之堀江」が5～6世紀に開削されました。我が国最初の土木工事であったといわれています。その後、豊臣秀吉の時代に横堀川をはじめ、現在の大阪市域を縦横に走る掘割が整備されました。瀬戸内海・大阪湾と淀川や大和川を結ぶこれら水路により、大阪は古代には遣隋使などが往来する政治・外交拠点として、近世には「天下の台所」・経済拠点として重要な役割を果たしてきました。約1500年もの間、時代に応じて持続的に発展・成長を続けてきた都市は世界にも例を見ないのではないかと思います。まさにサステナブル都市といえますが、その背景には舟運時代の交通インフラであるこの水路ネットワークの存在があったのだと思います。そして、自動車交通の時代になって、先人が築かれた貴重な水辺空間を、現在、環状線や淀川左岸線、大和川線など私たち阪神高速が活用させていただいており、大きな責任を感じています。先人から引き継いだインフラ資産に、私たちの時代にしっかりと必要な手を加え、次世代の、そして関西のさらなる発展に貢献していきたいと考えています。

**生駒:** 私が好きな中之島の川を阪神高速道路が船の代わりにつないでくださった。走っていて昼も夜もすぐまち並みが綺麗です。

**吉田:** 中之島5字橋は、2018年に「日本土木遺産」に認定されましたが、インバウンドのお客さまからも「クールだ」と人気があります。これは、1500年の時代時代に先人が築かれた水辺空間を巧みに活用して整備されたもので、大阪のシビックプライドといえるものだと思います。



明治に開削された中之島掘割、梅田入堀を活用した線形で万博の数年前に完成。

## 一人ひとりがSDGsを意識し、サステナブルに夢をつなぐ。

—SDGsのゴール「11.住み続けられるまちづくりを」は、阪神高速グループにとって最優先の取り組みですが、どのように進んでいますか？

**吉田:** SDGsの17の目標それぞれを、関係の濃淡はありますが、社員一人ひとりが自分の仕事とどう関係しているかを常に意識しています。なかでも関係が深いのが、SDGs目標11の“住み続けられるまちづくりを”です。3つのキーワードがあると考えており、まず1つめは“サステナブル”です。高速道路もかなり老朽化が進んでいるので、新しいネットワークを活用しながら古いネットワークに手を入れることで全体を持続可能に。2つめは“インクルーシブ”。今整備している新しいネットワークで関西の個性的で多様な都市を一つにつなぐことです。3つめは“レジリエント”、すなわち復元力。南海トラフなどの災害が起きた場合を想定し、被害があっても速やかに立ち直って緊急輸送道路として機能するように、さまざまな手立てを考えています。



事業中路線の大阪湾岸道路西伸部（駒栄付近）

加えて、Society 5.0といわれるように、今、世の中は大きな変化のなかにあり、DX、CASE<sup>(※2)</sup>、MaaS<sup>(※3)</sup>とモビリティの世界も大きく変わりつつあります。カーボンニュートラルも大きな課題です。インフラ(下部構造)は、経済社会活動(上部構造)の変化に対応し、自らも進化、高度化していかなければならないと考えています。

(※2) Connectedコネクテッド、Autonomous自動運転、Shared&Serviceシェアリング/サービス、Electric電動化の略。4つの技術要素を組み合わせ、安全快適で利便性の高い次世代のモビリティサービスを構築することを狙いとする。

(※3) Mobility as a Serviceの略。地域住民や旅行者のトリップ単位での移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済などを一括で行うサービス。移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

**生駒:** 国際金融都市OSAKA、中之島の未来医療国際拠点など、今後の関西には成長のきっかけになるような開発案件がたくさんあります。戻ってくるインバウンドをいかに良い動線で良いところに落とし込むかが重要ですね。例えば、高速道路の上を空飛ぶ車が通る2段構造の世界がもうすぐ実現するのではと期待しています。

**吉田:** 私も、センシングやAI、6Gなどの移動通信システム、DX関連技術の進化により路車間で大量のデータのやりとりが可能になり、高速道路上にデジタル軌道ともいうべきものが形成され、そこを完全自動運転の車が走る。さらにその上空を空飛ぶタクシーやドローンが通るといような妄想話を社内でした。ITのプロの生駒さんからお言葉をいただくと心強いです。



## 人を幸せにするDX戦略で安全・安心・快適な高速道路へ。

—関西経済の未来のために、関西のDX戦略についてはどうお考えですか？

**生駒:** 私はIT屋なのでDXの最先端にいるはず…でも単なるツールであるデジタルだけに頼るのは間違いです。DXの最終目的が「人の幸せ」であることを忘れてたくありません。

関西企業はモノづくりで素晴らしいのに、DX戦略では後れをとっているように感じます。万博や国際金融都市構想などで関西は様変わりするはず。そのためには仕組みをつくっていく必要があり、なかでも物流と道路は重要になってきます。「点と点」といわれる関西を、京都・奈良・大阪・兵庫と阪神高速道路でつなぐ“四都物語”というストーリーをつくり、「あっちまで足をのぼそう」とワクワクしながら走れるような仕掛けも考えてみたいですね。

**吉田:** DXの最終目的が「人の幸せ」であることに全面的に同意します。当社も昨夏にグループのDX戦略をまとめました。DX戦略では、「シームレスなインフラマネジメント」と「安全・安心・快適なモビリティサービス」を、新たな価値を創造する2大コンセプトとして進めています。特に、後者のことを突き詰めていくと、先ほど申し上げた完全自動運転の世界に行きつくように思っています。これが実現すると、例えば一人では運転が困難となった高齢者の移動が格段に広がるでしょうし、若者も運転から解放され、さまざまなエンタメで移動を楽しむといった世界が見えてきます。まさに、多様な立場の方々の一人ひとりの幸せの向上です。2025年万博が目指す「いのち輝く未来社会」、co-wellbeingにつながるものです。そしてこのことは、多くの関係者の共創のなかで実現していくものだと思います。

**生駒:** 意志ある未来に「こういうものを提供したい」「こうりたい」をまち全体で考えて一緒につくっていけるといいですね。

**吉田:** 時代は今、大きな変化のなかにあります。取り巻く環境の変化や社会の価値観を感性鋭く捉え、ステークホルダーの皆さまの要請や期待にグループ一体となって応えていきたいと思っています。関西経済同友会の今年の一文字にも「挑」の漢字が紹介されましたが、関西に根差した企業として、今後も関西のくらしや経済の発展に貢献するとともに、私たち自身も進化、成長し、次世代の発展につながる価値ある取り組みに挑戦していきます。



保全交通部 保全企画課 主任 森川 信  
 管理本部 大阪保全部 保全事業課 主任 杉山 貴教  
 管理本部 大阪保全部 改築・更新事業課 主任 田中 邦彦  
 管理本部 大阪保全部 保全管理課 主任 前原 耀太

## 特集

# 1

### 100年先も安全・安心・快適な阪神高速道路であり続けるために — 持続可能で強靱なインフラ整備 —

阪神高速道路は、総延長258.1kmのうち4割以上が開通から40年を超え、老朽化が進んでいます。持続可能なまちづくりに貢献し、100年先も安全・安心・快適にご利用いただくため、さらなる長寿命化に取り組みます。

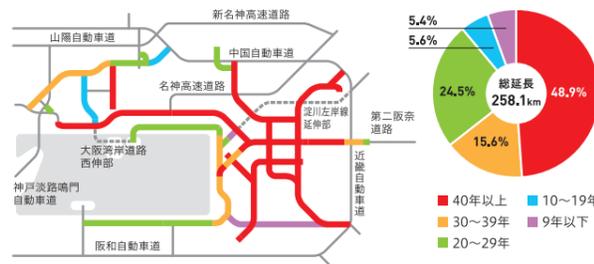


## 「高速道路リニューアルプロジェクト」はなぜ必要なのか — 持続可能な高速道路を目指して —

### 高速道路リニューアルプロジェクト発足とその意義

阪神高速道路は1964年の開通以来、ネットワークの拡充により広範囲へのアクセスを可能にし、利便性の向上を図ってきました。しかし現在、開通からの経過年数の増加や、車両の大型化、交通量の増加などによる「構造物の老朽化」に直面しています。定期的な点検や日々のメンテナンスに努めていますが、抜本的な改善には至っていません。繰り返し補修しても構造物の健全性を引き上げることが困難な箇所においては、将来致命的な損傷に進展し、通行止めなどの交通障害が発生するおそれがあります。そこで、学識経験者を交え長期的な視点で構造物のあり方を議論し、大規模な老朽化対策として2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げました。

これまでの取り組みとして、RC(コンクリート)床版へ高性能な防水を施して浸水を抑制したり、鋼床版の疲労き裂の発生を抑制するなど構造物の長寿命化を図る大規模修繕工事を進めています。また、著しい損傷が発生しているRC床版を耐久性の高い床版へ取り替える大規模更新工事も実施しています。阪神高速は高速道路リニューアルプロジェクトを推進することで、SDGsの「9.産業と技術革新の基盤をつくろう」「11.住み続けられるまちづくりを」の達成に貢献します。



(注) 2022年3月末時点  
 総延長258.1kmのうち、4割以上が開通から40年を超え、老朽化が進んでいます。



▶ **つまり、将来にわたって、より安全・安心・快適に高速道路を使っていたくためのプロジェクトです。**

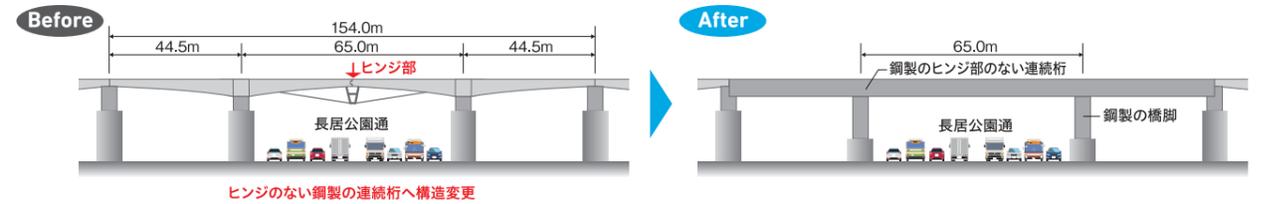
## 高速道路リニューアルプロジェクトの今 — 喜連瓜破付近の橋梁大規模更新工事現場より —

### TOPIC 01 100年先を見据えた安全性の高い橋桁へ

喜連瓜破付近の橋梁は供用から約40年経過しており、経年とともに橋桁中央のヒンジ部を中心に設計時の想定を上回る垂れ下がりが発生していたため、外ケーブルの設置により進行を抑えています。しかし、外ケーブルによる補強だけでは抜本的な解決には至っておらず、将来的な安全性が確保されていない状況です。阪神高速道路を将来にわたって安全・安心・快適にご利用いただくために、橋梁を架け替え、長期の健全性・耐久性を確保します。

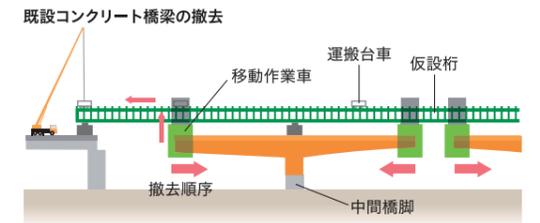


架け替えを実施する喜連瓜破付近の橋梁の現状



### TOPIC 02 交通影響に配慮した施工方法の採用

架け替えを行う橋梁がある瓜破交差点周辺は自動車・自転車・歩行者の交通が多く、都市内での施工のため、施工スペースに制約があります。今回の工事では、既設コンクリート橋梁の撤去時に周辺地域への影響が最小限になるよう一般道路の通行をできるだけ妨げない工法を採用しました。また、新設橋梁の架設時には、短期間の一般道路の規制で施工可能な工法を採用しました。



## 喜連瓜破付近 橋梁大規模更新工事の実現

橋梁架け替え工事に伴い、約3年間の交通規制を実施します。期間中は通行止め区間周辺の一般道路で渋滞が予想されます。2020年にう回路となる6号大和川線などのネットワークの整備が進んだことや、お客さまや地域の皆さまのご協力により、工事の実現が実現しました。う回しやすい料金設定にするなど、お客さまへの影響が最小限となるよう、引き続きさまざまな取り組みに尽力してまいります。

喜連瓜破～三宅JCT間 終日通行止め期間：  
 2022年6月1日(水)午前4時～2025年3月末(予定)まで



### Interview 阪神高速道路を長くご利用いただくために。これからのリニューアルプロジェクト

「高速道路リニューアルプロジェクト」は2015年にスタートしました。これからも最新の損傷状況を精査し、合理的かつ効率的に実施するために、実施時期や社会的影響の低減などを考慮し、関係者と調整を行いながらリニューアルプロジェクトを進めていく予定です。お客さまや沿道の皆さまにはご迷惑をおかけしますが、「高速道路リニューアルプロジェクト」について広くご理解いただけるよう、引き続き広報活動にも努めていきたいと思ひます。

保全交通部 保全企画課 主任 森川 信





大阪建設部企画課  
藤原理絵

建設企画部企画課  
川合将斗

神戸建設部湾岸西伸  
第二建設事業所  
出口翔理

特集

2

ミッシングリンク解消で関西の暮らしをもっとサステナブルに  
— 安全・安心・快適が持続するまちづくり —

大阪・関西万博を目前にひかえ、関西のまちは次第に活気が満ち溢れてきました。日常の暮らしをもっと快適に、また安全・安心が持続するまちづくりに貢献するためにも、私たちは全力でネットワークの整備に取り組んでいます。



ミッシングリンクはなぜ解消する必要があるのか

— 関西一円を結ぶ道路ネットワークの構築 —

ミッシングリンクとは、途中で切れている未整備区間のことを指し、阪神高速道路は関西経済を支えるインフラとして、物流や観光に大きな影響を与えるため、早期のミッシングリンクの解消が求められています。道路ネットワークの整備が進むことで複数の経路を選択できるようになり、都心部の渋滞緩和や、移動時間の短縮などで交通の円滑化が図られ、より快適な走行が可能となります。



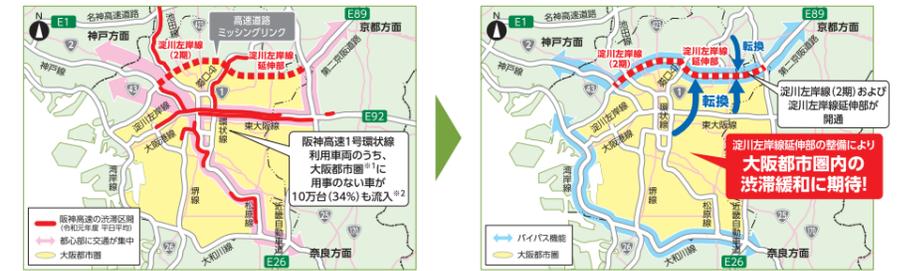
ミッシングリンクの解消による、くらしと環境へのメリット

ミッシングリンクの解消により、渋滞緩和や移動時間の短縮、環境負荷の軽減など、お客さまのくらしにさまざまなメリットをもたらします。また、関西経済の活性化や、災害に強いまちづくりにも貢献します。

メリット 01 都心部などへ集中する交通負荷の軽減、移動時間の短縮

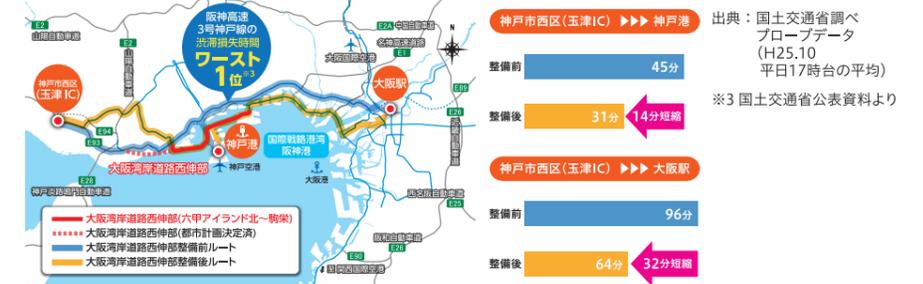
阪神高速道路では、現在、大阪と神戸の都心部を避けるルートが未整備であり、特に3号神戸線においては、全国都市高速道路のなかで渋滞損失時間がワースト1位になるなど、慢性的な渋滞が発生するという問題を抱えています。淀川左岸線(2期・延伸部)の完成により大阪都市圏の外周がネットワーク化され、都心部に用事のない交通を外周へ転換し、交通負荷を軽減します。また、大阪湾岸道路西伸部の完成により、国際戦略港湾や関西国際空港などの物流拠点への移動時間が大幅に短縮されるなど、物流の効率化も図れます。

[淀川左岸線延伸部 整備効果の例]



※1 大阪都市圏とは、大阪都市再生環状道路の内側の地域  
※2 大阪都市圏を通過する交通の流入台数は、H22全国道路・街路交通情勢調査結果より推計

[大阪湾岸道路西伸部 整備効果の例]



CO<sub>2</sub>排出量の削減にも貢献

新たなネットワークが完成することで、走行距離の短縮や渋滞緩和などが見込まれており、CO<sub>2</sub>排出量の削減など環境負荷軽減も期待されます。

メリット 02 事故や災害時の代替路を確保し、交通規制によるお客さまの負担を軽減

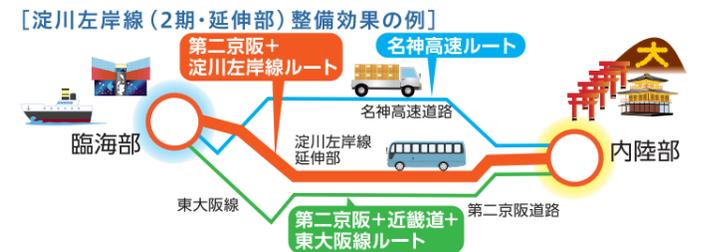
都市高速道路では、渋滞時に事故が発生しやすく、さらに事故車の撤去など通行規制による渋滞も発生しています。新たなネットワークの整備で交通事故などによる通行規制時の迂回路としての機能はもちろん、災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待されます。

[淀川左岸線(2期・延伸部) 整備効果の例]



メリット 03 新たな物流・観光ルートの整備で地域の活性化

ネットワークの整備により、利便性が向上し、沿線地域への企業誘致が促されるなど、地域経済の活性化が期待されます。また、大阪の臨海部はユニバーサル・スタジオ・ジャパン™などが立地するほか、新たな国際観光拠点となる舞洲まちづくりなど今後も多くの観光客が訪れると見込まれており、淀川左岸線(2期・延伸部)の整備により内陸部と臨海部とのアクセスが向上します。

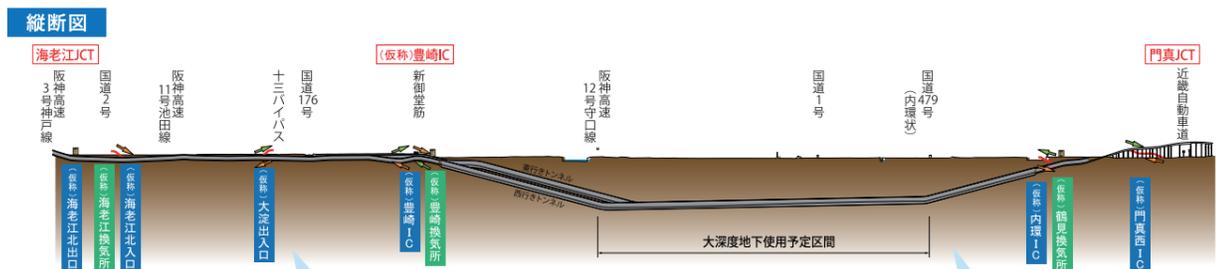


# ミッシングリンク解消に向けたプロジェクト

お客さまの利便性の向上、関西経済の活性化を目指し、ミッシングリンクの解消に向けた建設事業を進めています。

## TOPIC 01 「大阪都市再生環状道路」の完成を目指して

「大阪都市再生環状道路」の北側の一部を構成する道路として、国や大阪市との共同事業が進められています。都心部での事業であること、大深度地下シールドトンネル区間も含まれることなど、高い技術力を要する事業に挑んでいます。



### 淀川左岸線(2期)

- 開通済みの淀川左岸線(1期)と3号神戸線との接続部である海老江ジャンクションから、豊崎(国道423号新御堂筋)までの4.4kmを結ぶ路線。
- 本路線の大部分は開削トンネル構造で、河川堤防との一体構造となる計画です。共同事業者である大阪市と事業を進めています。
- 大阪・関西万博時のアクセスルートとしての活用を目指しています。
- 大阪市より当社が受託した海老江地区および豊崎地区の工事(開削トンネル・橋梁・換気所)については、現在、土留壁工、掘削工や橋脚工などを実施しています。



換気所および開削トンネル掘削工(海老江地区)

### 淀川左岸線延伸部

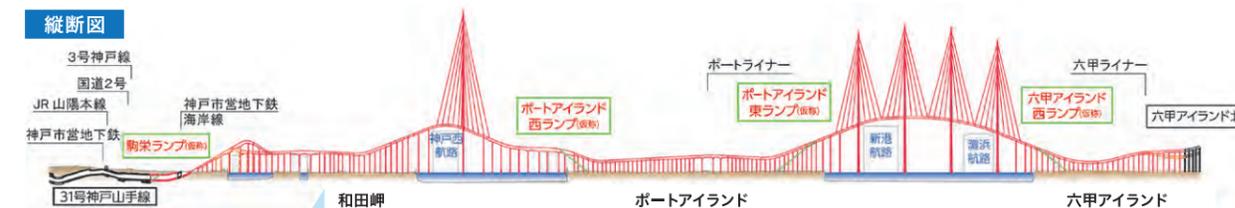
- 近畿自動車道の門真ジャンクションから、淀川左岸線(2期)の豊崎までの8.7kmを結ぶ路線。
- 本路線は、大部分が開削トンネル工法およびシールドトンネル工法によるトンネル構造。淀川左岸線(2期)と同様に、一部区間で河川堤防と一体構造となる計画です。共同事業者である国、NEXCO西日本と事業を進めています。
- 現在、当社においては、トンネルおよびシールド立坑などの設計検討、堤防・道路一体構造の安全性などの検討を実施しており、また、本体工事着手に向けて地中障害物撤去工事などを実施しています。



地中障害物撤去工事(豊崎地区)

## TOPIC 02 「大阪湾岸道路西伸部」では新ランドマークの長大橋の架設に向けて

神戸の新たなランドマークになることが期待される2つの「長大橋」の架設について、さまざまな技術的課題などへ対応していくため、有識者委員会での審議も踏まえ、鋭意検討を進めており、「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ました。さらなる事業推進に向け、耐震・耐風・景観などを考慮した設計検討を実施しています。



### 大阪湾岸道路西伸部

- 大阪湾岸道路の一部を構成し、供用中の5号湾岸線の六甲アイランド端末部から、ポートアイランド、和田岬を経由し、駒栄地区で供用中の31号神戸山手線へ接続する14.5kmの路線。
- 本路線は、六甲アイランドからポートアイランド間、ポートアイランドから和田岬間で、国際航路を跨ぐ形で長大橋を架設する計画です。共同事業者である国と事業を進めています。
- 現在、当社では神戸山手線との接続部付近において開削トンネルの函体工を、また、六甲アイランド地区では橋梁本体の施工に先立つ地中障害物撤去などの工事を実施しています。



トンネル函体工(駒栄地区)

### PICK UP

#### お客さま・地域とのコミュニケーション

工事への理解と建設事業への親しみやすさを促進することを目的として、地域のイベントに参加しています。淀川左岸線延伸部では、共同事業者である国、NEXCO西日本と連携して、近畿地方整備局近畿技術事務所が主催する「ふれあい土木展2021」へ参加し、ジオラマ模型や体験型シールド模型などによる事業PRを行いました。大阪湾岸道路西伸部では、共同事業者である国と連携して、地域イベントの開催時にジオラマ模型やVRなどによる事業PRを行いました。また、現場の仮囲いに設置したデジタルサイネージでは施工ステップ図や工事写真を多く掲示するなど、わかりやすい工事情報の発信にも取り組んでいます。



「ふれあい土木展2021」での事業PR



地域イベントでの事業PR

### Interview

#### 「安全・安心なまちづくり」のために、阪神高速が目指すゴール

都市の道路ネットワークとしては、都心と周辺都市を結ぶ放射線とそれらを結ぶ環状路線が備わっていることが機能として望まれます。しかし、関西では首都圏や中部圏と比べて環状ネットワークの整備が遅れており、現在、阪神高速で建設を進めている路線は関西の道路ネットワークにとって必要不可欠な重要路線といえます。地域の方々からも新路線開通に対する期待の声を寄せいただいております。お客さまの利便性向上、関西経済の活性化などのために、ミッシングリンクを1日でも早く解消できるように事業を推進していきます。

建設企画部企画課 川合 将斗





参加メンバー (以下敬称略) 左より 阪神高速道路株式会社 経営企画部 CSR推進室(取材時) 環境推進担当課長 南野 健一、同課長代理 今村 恵美子、NPO法人 いけだエコスタッフ 理事長 庄田 佳保里、同環境デザイン 佐々木 康之

## 阪神高速 未来へのチャレンジプロジェクト

### SDGs座談会



# 脱炭素への想いは同じ。地球環境との共生を目指して

阪神高速グループは地球環境保全を最重要課題とし、事業を通じて地球温暖化防止や脱炭素化に取り組んでいます。再生可能エネルギーによるまちづくりを目的とした活動に取り組み、当社グループが持続可能な社会の実現に貢献するために実施している「阪神高速 未来(あす)へのチャレンジプロジェクト」助成対象に選出されたNPO法人いけだエコスタッフと座談会を実施しました。

### 「阪神高速 未来(あす)へのチャレンジプロジェクト」とは？

市民団体による公益的な活動をサポートする阪神高速のプロジェクトです。SDGsの目標の一つである「17.パートナーシップ」で目標を達成しよう」で示されているように、協働により社会課題の解決を図り、地域・社会の持続的発展およびSDGs達成へ貢献します。2021年4月16日～6月23日まで募集した第1回助成では、数多くの団体から魅力ある53事業の応募があり、いけだエコスタッフをはじめとする8社が選出されました。

### プロフィール

#### NPO(特定非営利活動)法人 いけだエコスタッフ

大阪府池田市で、再生可能エネルギー、地球温暖化防止活動、3R、環境学習支援の4事業を軸に活動をするNPO法人。調査・研究・学習・広報・交流・実践を通じて、広く市民に環境保全の大切さを伝える事業などを行う。池田市内外および周辺地域の環境保全を図り、地球温暖化防止に努め、持続可能で豊かな生活環境を実現することを目的としている。

### 手づくりの小水力発電プロジェクトで“エネルギーの地産地消”を実現。

—いけだエコスタッフの普段の活動や、未来へのチャレンジプロジェクトでの取り組みについてお聞かせください。

**佐々木:** 私たちいけだエコスタッフは、「食とエネルギーの地域内循環」をテーマに、地域循環共生圏に基づくまちづくりの活動をしています。地域循環共生圏とは、環境省が提唱している地域資源を最大限活用しながら自立・分散型の社会形成を目指す考え方です。当団体では自立・分散型の地域循環ができるまちづくりというゴールに対して、食の取り組みでは、地域の皆さまへの草の根運動として、プラントベースレストランをオープンしました。週に1回の菜食でメタンガスなどによる地球温暖化を防止する提案です。

今回の助成対象になった小水力発電のプロジェクトは、日本四大植木産地の一つである池田市の細河地域に目をつけ、「エネルギーの地産地消」をテーマに、地域で発電して地域で消費することに挑戦する、小水力発電の取り組みです。官民連携や自治体にアクションする運動として、まずは地域創生のイベント「BOTAFES」での電力利用を目指して動き出しましたが、初段階では実現の目途がまったく立っていませんでした。しかし、阪神高速さまの「未来へのチャレンジプロジェクト」に応募し、助成をいただいたことで本格的な実施につながられました。

プロジェクトの流れとして、まずは地域を歩き回り、小水力発電に必要な取水口と発電場所の候補地の調査をしました。勉強しながら発電機の検討などを進めていき、自分たちで堰をつくって実験もしました。結果、無事発電に成功し、「BOTAFES」では調達した電力で充電したスマートEV(電動バイク)の試乗体験会を実施しました。細河地域には、市の防災備蓄庫や地域のシニア向けお弁当配送センターがあり、今後は小水力発電の本設置に向けた検討を進め、通常電力としてはもちろん、災害時にも役立つ24時間供給所として活用できればと考えています。



ターボ型水車による発電

—阪神高速は、いけだエコスタッフの活動のどのような点に共感しましたか？

**南野:** これまでモノの地産地消はありましたが、「小水力発電によるエネルギーの地産地消」はユニークな取り組みで印象的でした。川や小水路は日本全国に数多くあるので、「小水力発電」という形でエネルギーの地産地消をさまざまな場所でできたら素晴らしいですね。



**今村:** 大きな水力ダムがなくても発電できる点に将来性を感じます。水力に着眼したポイントを教えていただけますか？

**佐々木:** 太陽光発電設置は以前から進めており、過去10年間のリユース品販売の売上の一部で池田市内に5基設置することができました。つまり「エネルギーの地産地消」のモデルはつくってきたのですが、単一の電源だけでは多様ではない。例えば太陽光は夜稼働させられないし、バイオマス発電やバイオガス発電などいろいろありますが、小水力に関していえば農業用水路はどこにでもあることから着眼しました。

池田市もゼロカーボンシティ宣言を出し、いよいよSDGs未来都市を目指すことになりました。この活動が脱炭素やSDGsの目標達成につながり、地域の地産地消につながると訴え続けることで、他の地域や団体からも視察が来るなど、手応えを感じています。

**庄田:** 企業体なら当然収益を出さないといけませんが、地域団体やNPOのやるべき役割として、今回のプロジェクト助成で、ゼロを1にする作業にご協力いただけたと感謝しています。

**南野:** 小水力発電に最適な設置場所を探す時に、地域内の数多くの場所を歩き回って調査したとおっしゃっていましたね。プロジェクトについて地域の方のご理解はいかがでしたでしょうか。

**佐々木:** 実は私は池田市に在住していないため、知らないなら調べるしかないとの想いが上手く作用しました。小水力発電も本来であれば技術について先に考えるべきですが、私がしたこと8割は地元の人と話すことでした。関係性を築くのに関

はわかりましたが、今は応援してくれるまでになりました。そこそこが、終わってみて想定していなかった一番の成果です。

**今村:** 地域の人との対話を積み上げて成果につなげる、という部分に共感します。私たちの事業も沿線地域とのつながりが非常に大事です。地域との関係を構築した結果が実績となり、地域や地方自治体を巻き込んでムーブメントを起こされていることに熱意を感じます。応援してくれるまでになったというのはすてきなお話です。



小水力発電を設置するための候補地探し

### 脱炭素に向かってコツコツと。 地域が快適でいられる高速道路に。

**南野:** 阪神高速でも脱炭素に関するさまざまな取り組みを行っています。再生可能電力については太陽光発電の設備を設置し、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。

また、脱炭素において阪神高速ネットワークそのものが果たしている役割として、「交通円滑化によるCO<sub>2</sub>排出量の抑制」があります。今の社会を維持するためには、物流や人の移動の面で自動車交通は不可欠です。そうであれば、できる限りCO<sub>2</sub>の排出量が少ない移動をしていただくことが地球環境のためには望ましい。車を運転する際に、高速道路をご利用いただければ、一般道と比べストップ・アンド・ゴーによる排出増も少なくなり、最もCO<sub>2</sub>の排出量が少ないといわれる



LED照明を使用する泉大津大型専用パーキングエリア

時速60km～80kmで走行できます。その結果、一般道を走行するのに比べて1年間で2.6万haの面積の森林が吸収するCO<sub>2</sub>と同じ量の排出を抑制していると試算しています。

また、会社としても脱炭素社会の実現に向けた取り組みを実施しています。道路照明のLED化や、太陽光発電の利用、電気自動車利用者の方のための充電器の整備のほか、オフィスの省エネにも取り組んでいます。小水力発電プロジェクトなどの取り組みは事例として大変参考になり、地域とともに歩みたいという姿勢は阪神高速の企業理念にも通じるところがあります。

**佐々木:** 電気自動車の電池残量も、高速道路だと圧倒的に減りませんね。一般道よりも長く走れることを実感します。今の車には走行中のCO<sub>2</sub>排出量が表示されるものもあるので便利です。



**今村:** 阪神高速ではそのほか、「循環型社会の形成」を目指した取り組みも行って、事業で使用するエネルギーなどの流れはフローにして把握しています。また、グリーン購入法に沿って事務用品のグリーン調達目標を100%に掲げて取り組んでいるほか、使用済みの横断幕を鞆などの製品にアップサイクル製品にする取り組みも行って。沿道環境を改善する取り組みとしては、高速道路からの騒音を減らす遮音壁や、トンネル内部の空気を集めて有害物質を吸着し、空高く排気する換気所を設置しているほか、環境ロードプライシングといって、大型車を5号湾岸線へ誘導することで3号神戸線の環境負荷を減らす取り組みも実施しています。

### 次のフェーズは、まったく新しい 次世代型循環する「道の駅」の完成へ。

—いけだエコスタッフが取り組む「エネルギーの地産地消」について、今後の展望をお聞かせください。

**佐々木:** エネルギー面では次世代型循環する道の駅をつくり

たいと思っています。AIやIoTなどによる高効率なマッチングを実現させ、輸送などは多様な担い手が期待できます。またパッシブハウスという省エネルギーの建築工法で建物を建てたり、生物多様性に溢れる場所を生かした空間づくりなども実現していきたいです。



**庄田:** 地域が賑わう道の駅にするため、地域も巻き込み、経済を回すという計画で構想を続けてきましたが、今回、池田市が地方創生の補助金を受けてようやく一歩を踏み出しました。第三者の計画任せでなく、計画が地域循環を意識したものになっているか、カーボンニュートラルな仕組みとして成立しているかを、いろいろな人が集まるプラットフォームで自分たちの意見を発信することで、この構想を実現できればと考えています。

**南野:** それはユニークなプロジェクトで実現が楽しみです。「地域循環共生圏」を意識したまちづくりを目指しているという特色が社会に大きくアピールできれば素晴らしいですね。

**佐々木:** 気候変動はずっと昔からある問題です。世界規模の大きな目標としてはSDGsやパリ協定などがありますが、その他にも、2006年に発表されたスターンレビュー（英国財務省が実施した気候変動問題の経済的側面に関するレビュー）を受け、世界は一足先に動き出していたのに、日本は近年ようやくスタートしました。経済発展をしながら生物多様性を守り、金融業界もそこに投資し企業価値を見出さなければなりません。また、現在は、TNFD=生物多様性に関する財務情報も企業は開示していかなければならないというのが世界の潮流です。これで金融業界は一気に生物多様性への投資が予想されますが、日本でそれが表に出るのはおそらくもう少し先になるのではないかと予測しています。生物多様なエリアの道の駅なら、バックキャストिंगしてそれらも考慮すべきだと訴えていきたいです。

**今村:** 将来の目標に向かって今やるべきことを考えるのは、現実的です。カーボンニュートラルという待ったなしの課題に

対して、阪神高速の環境への取り組みにも生かしていきたいです。

### 持続可能な社会の実現のために、 「持続可能な取り組み」を考える。

**南野:** 阪神高速はこれまで、交通事情の改善を通じて現代社会に必要な自動車交通により生じる環境負荷の低減という使命を果たしてきました。それと同時にできるだけ事業活動から排出されるCO<sub>2</sub>を減らす施策にも取り組んでいます。カーボンニュートラルの達成は国を挙げて取り組まなければならない大きな社会課題でもあり、実現に向けて阪神高速グループが取り組めることは何か、今後どのようなステップで進めていくべきかをしっかり考えていきたいと思っています。

**庄田:** 環境問題は楽しくなければ続けられない。持続可能というのは、どれだけ良いことでも続かなければ意味がないということです。だから、いかに楽しく続けられるかは当法人の活動において大事にしていることの一つとなっています。地域の皆さんが無理のない範囲で楽しく参加し続けられる仕組みをどうつくるのか、これからも小さいところからチャレンジしていきたいと思います。

**今村:** 持続可能な社会を目指すという目標が大きすぎて「一体何から始めたらいいの？」となってしまいますが「小さなことから始める」といういけだエコスタッフさまの姿勢には、とても共感します。「楽しさ」ということでは、阪神高速道路はお仕事でご利用される方が多いので、いかに安全に目的地まで快適に移動していただくかということに目がいきがちですが、お客さまに楽しくドライブしていただきながら環境に貢献できることは何かを考えていきたいと思いました。

**南野:** 夢のある明るい未来を実現するためにも、このご縁を大切に育んでいきたいと思っています。



# 価値創造のプロセス

社会の課題に対して、CSR経営を通じて社会的責任を果たし、理想とするビジョン・グループ理念を実現することで、関西の持続的な発展に貢献します。

## 社会の課題

- ▶ 構造物の老朽化
- ▶ 災害の激甚化、頻発化
- ▶ 関西の成長に向けた、ネットワーク整備への期待
- ▶ 高速道路における交通安全上の課題の顕在化
- ▶ 急速なデジタル社会の進展
- ▶ カーボンニュートラルに向けた取り組み
- ▶ 2025年大阪・関西万博の開催
- ▶ SDGs達成への貢献や働き方改革
- ▶ 新型コロナウイルス感染症対策



中期経営計画  
2020~2022

達成状況については  
P.21~22

## 阪神高速グループビジョン2030

### 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

- |                   |                               |                   |                                  |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|----------------------------------|
| 重要テーマ<br><b>1</b> | 最高の安全と安心を提供する阪神高速             | 重要テーマ<br><b>2</b> | 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<br><b>3</b> | 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<br><b>4</b> | 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<br><b>5</b> | 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<br><b>6</b> | 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   |

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。

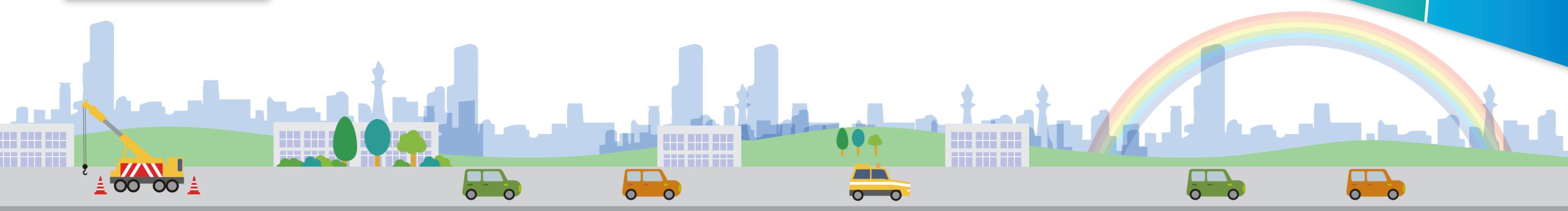
事業を通じた  
SDGs達成への貢献

**SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS**



グループ理念の実現

関西の持続的な発展に貢献



# ビジョン2030実現に向けて

## 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 2020～2022

#### 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

P.29-P.32

##### リニューアルプロジェクトの 着実な推進

14号松原線喜連瓜破付近、3号神戸線湊川付近などにおける大規模更新工事の本格実施など

##### 良好な走行路面の確保

道路の継ぎ目の段差解消や雨天時でも走りやすい舗装への打ち換え、舗装の損傷削減に向けた確実な維持管理など

##### 災害に強い阪神高速

災害発生時に道路機能を確保するための耐震対策や、遠隔操作により迅速に入口閉鎖・解除ができる装置の整備など

##### 効率的な維持管理の実施

最新技術を活用した損傷箇所の早期発見などの計画的かつ効率的な点検・補修の実施など

##### 交通安全対策の実施

カラー舗装やわかりやすい道路案内による交通安全対策や逆走・誤進入対策など

#### 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

#### 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

P.33-P.36

##### ネットワーク整備や渋滞対策 などによる円滑な交通の実現

淀川左岸線2期・延伸部および大阪湾岸道路西仲部の事業推進、本線部や分合流部における道路構造的な検討や交通運用面での対策実施など

##### より快適な走行を目指した 情報提供の充実

車線別情報や渋滞通過時間などの道路情報板の内容充実、料金検索サイトの充実、ETCお知らせアンテナの設置など

##### パーキングエリアの充実を はじめとする新たなサービスの展開

新たなパーキングエリア整備(本線料金所跡地3箇所)、コンビニの outlets・自販機コンビニの充実など

#### 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

#### 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

P.37-P.40

##### 新たな技術開発、 先進技術の適用

防災・減災の取り組みと維持管理の最適化、大深度シールドトンネル建設や長大斜張橋建設への取り組み、点検・診断の高度化推進など

##### 自動車技術の進歩にも適応した 先進的な交通運用技術の開発

自動運転などの最新の自動車技術にも適応した交通運用技術の開発など

##### 卓越した技術力・ノウハウの 持続的なイノベーション

オープンイノベーションの積極的活用や優れた技術者の養成など

#### 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

- 永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確立

#### 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

P.41-P.44

##### 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

地方公共団体が管理する道路の維持管理業務、橋梁などの点検および補修設計、公共事業者の早期用地取得支援など

##### 新たな事業などへの 積極的展開

駐車場事業や不動産事業の収益性向上や規模拡大、お客さまや社会のニーズを捉えた新規事業の創出など

##### 国際事業の推進

国際コンサルティング業務の受注の継続、国際プロジェクトの開拓・推進など

#### 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

#### 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

P.45-P.50

##### 社会経済活動の活性化や 都市構造の強靱化

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、災害時の地域のライフラインとしての機能確保

##### 環境経営の推進

道路照明LED化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減、グリーン調達推進、環境分野での積極的な情報発信とコミュニケーションなど

##### 社会貢献活動による 地域・社会の発展

「安全・安心」、「人づくり」、「地域・社会の活性化」、「環境」を重点テーマとした社会貢献活動の推進など

#### 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

#### 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

P.51-P.56

##### お客さまをはじめとしたステーク ホルダーの声を反映した経営

お客さま満足の追求や積極的な広報展開、ステークホルダーとのコミュニケーションなど

##### 信頼性の向上

コンプライアンスの徹底などによるコーポレート・ガバナンスの充実、グループ経営による品質の確保などグループ企業価値の向上など

##### 働き方を変える 取り組みの推進

働き方改革による業務の生産性・品質向上やワークライフ・バランスの推進など

#### 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、能力と熱意を發揮できる職場
- 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

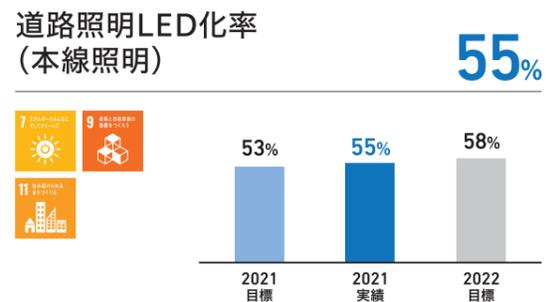
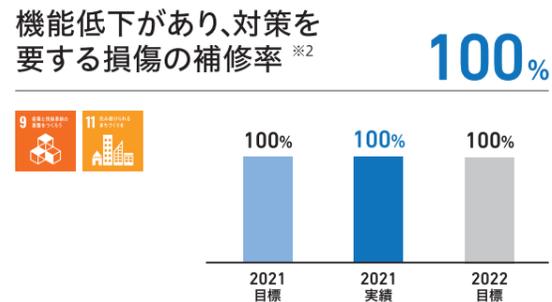
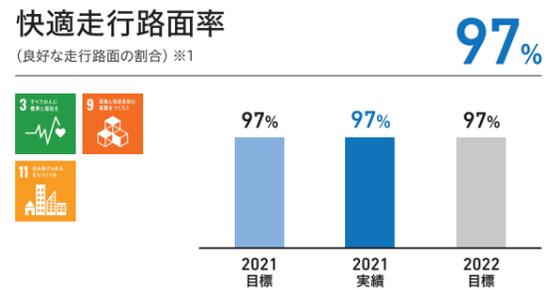
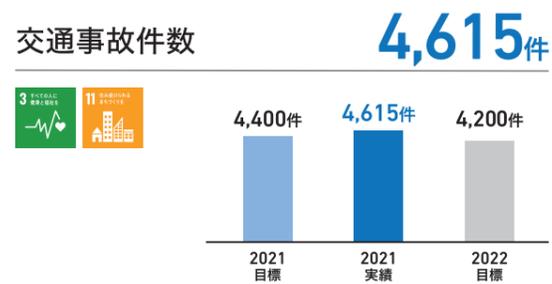
- 社員全員がやりがいとチャレンジ精神を持てるグループに
- 関連事業の売上高と売上総利益を倍増

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。

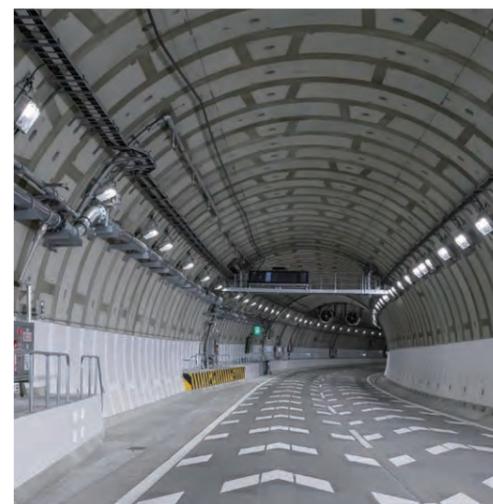
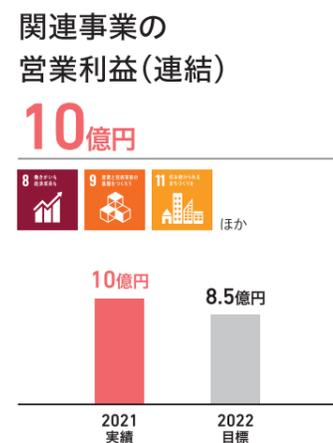
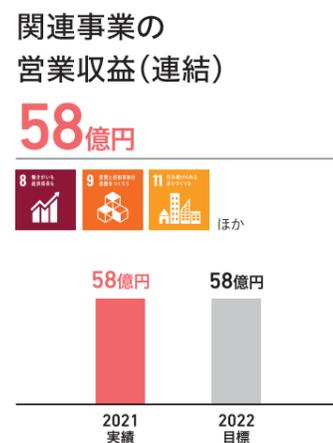
# 中期経営計画 2020～2022の達成状況

2021年度は、「阪神高速グループビジョン2030」を実現するための具体的な計画である「中期経営計画(2020～2022)」の確実な達成に向けた2年目として、重要テーマに即した各施策を着実に推進しました。引き続き、最終年度の目標達成に向けて注力するとともに、今後とも、経営環境の変化に対応し、お客さま満足の実現と関西のくらしや経済の発展に貢献すべく、さまざまな施策に取り組んでまいります。

## 重要テーマ1

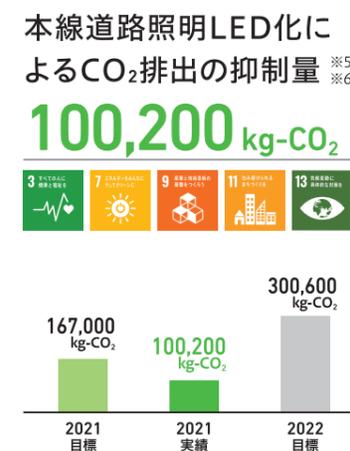


## 重要テーマ4



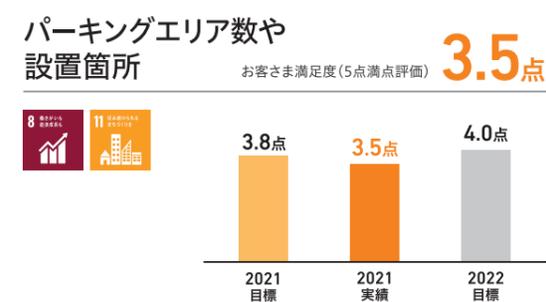
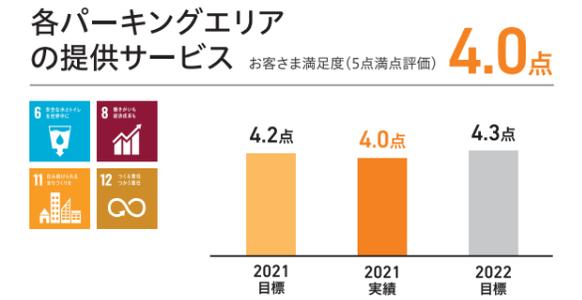
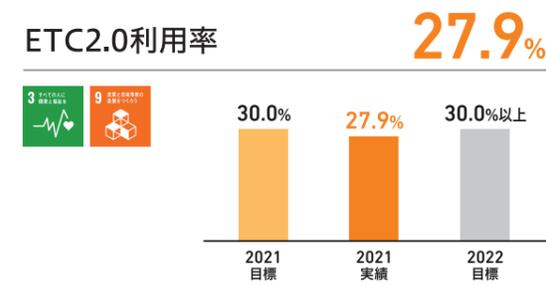
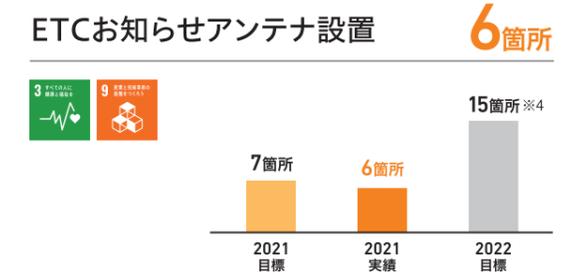
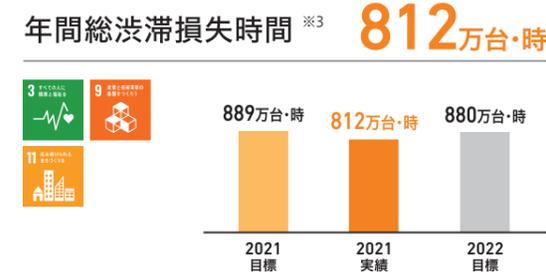
LED道路照明

## 重要テーマ5



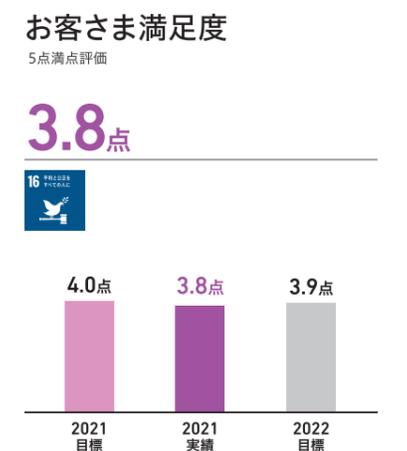
※1 快適に走行できる舗装路面の車線延長+全車線延長  
 ※2 渋滞が発生し走行速度が低下することによりお客さまが1年間に損失した時間の総和  
 ※3 CO<sub>2</sub>排出の抑制量は、関西電力株式会社2018年度調整後排出係数(0.334)に固定して算出

## 重要テーマ2



京橋パーキングエリア(テラス)

## 重要テーマ6



※2 損傷の補修率=(当該年度における修繕完了件数)/(当該年度計画上の修繕予定件数)(%)  
 ※4 2021年からの2カ年の累計  
 ※6 2020年からの施策による効果

# 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、お客さまの声に耳を傾けて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」を取りまとめた各種取り組みを実施しています。

企業情報  
お客さま満足アッププラン2022

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。

～もっとよくなる阪神高速～

阪神高速グループは、「在道の高速サービス」をグループ理念として、安全・安心・快適な高速ネットワークを通じて、お客さま満足の実現に、日々取り組んでいます。

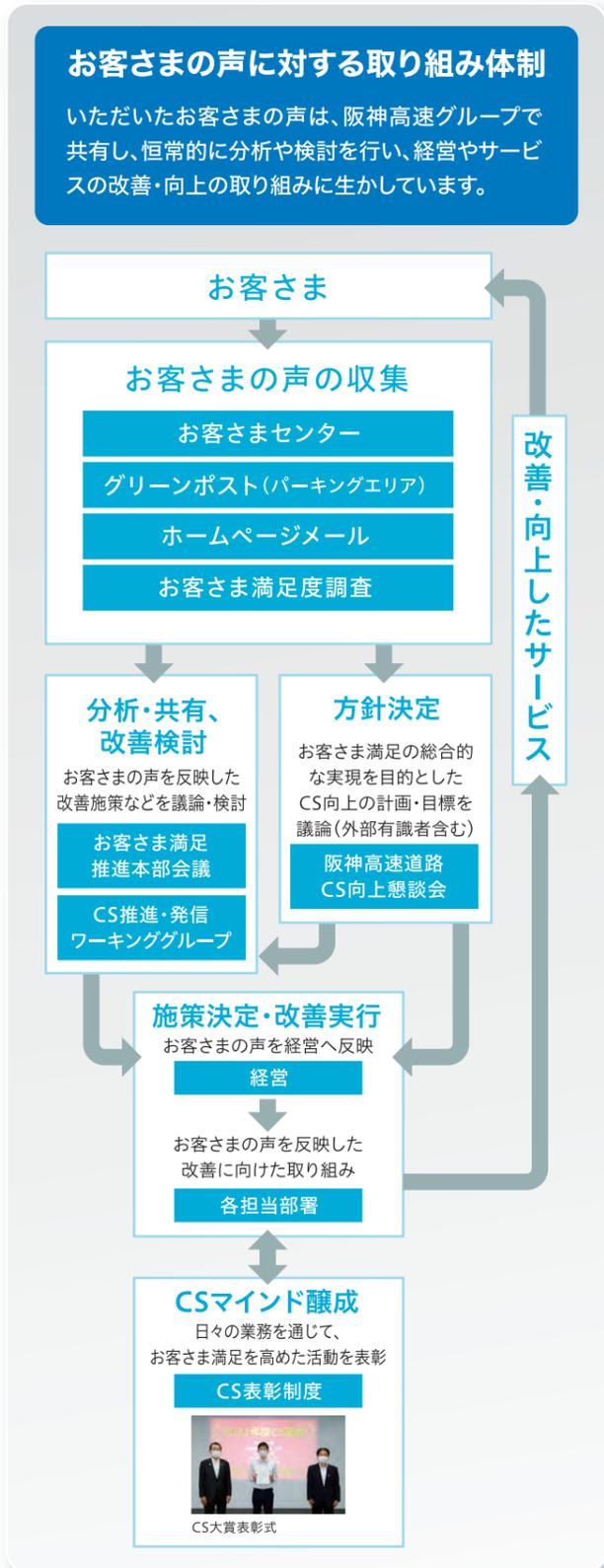
道路をご利用のお客さまの「困りごと」を汲み取り、日々改善していきたく、今より少しでも満足いただけるように、お客さまの声を積極的に取り入れたいと考えています。

そんな「もっとよくなる」取り組みを掲げていたため、2022年度は独自の取り組みをまとめたアッププランを、今後も、お客さまの声に耳を傾けながら、ますますのお客さま満足向上に向けてまいります。

●お客さま満足アッププラン2022（PDF）448KB

お客さま満足アッププラン  
詳しくはこちら。





施策決定・改善実行

お客さまの声を経営へ反映

経営

お客さまの声を反映した改善に向けた取り組み

各担当部署

CSマインド醸成

日々の業務を通じて、お客さま満足を高めた活動を表彰

CS表彰制度



CS大賞表彰式

### お客さま満足アッププランの概要



**走りやすさ向上**  
リニューアル工事で舗装の打ち換え、橋の継ぎ目による段差の解消、わかりやすい道路案内などを行い、走りやすさ向上を図ります。



**道路情報の充実化**  
新交通管制システムの導入により、快適な走行をより一層サポートします。



**ETCレーンの安全性向上**  
ETCカードの挿し忘れなどを、料金所の手前で、ETC車載器を通して音声や信号音によりお知らせします。



**地震災害対応力強化**  
入口を遠隔で閉鎖する装置の設置により、よりすばやい地震災害対応を進めます。



**路外パーキングサービスの向上**  
高速道路外の休憩サービス施設として、より利用しやすく、使いやすさ向上を図ります。



**お客さまとのコミュニケーション**  
情報提供や対話などさまざまなコミュニケーション活動を行います。

### お客さま満足アッププランの2021年度の成果

**もっと走りやすく**

1号環状線(北行)のリニューアル工事では、舗装や橋の継ぎ目を補修するとともに、誤分岐対策として案内標識の改良、壁面を活用した案内の充実、湊町ジャンクションでの合流形状の変更などにより、もっと走りやすくなりました。



1号環状線(北行)リニューアル工事

**よりきめ細やかに**

新システムにより、渋滞の通過時間や、高速道路会社で初となる、リアルタイム事故リスク情報の提供を開始し、道路情報板でお知らせする内容を充実させました。



事故リスク情報表示例  
事故多発区間 前方注意  
事故多発区間 車間保て  
事故多発区間 速度落せ

**安全走行をサポート**

ETCカードの挿し忘れなどで、料金所の閉閉バーが開かず急停車に至る場合があります。料金所の手前でETCカードの挿し忘れなどを音声や信号音によりお知らせしてお客さまの安全を確保する「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」を、2021年度は6箇所に設置しました。



ETCのカード未挿入お知らせアンテナ

**地震災害対応をすばやく**

震度5強以上の地震が発生した際、遠隔操作ですばやく高速道路入口を閉鎖し、お客さまの安全を守る入口遠隔閉鎖装置の整備を25箇所完了しました(2021年度末時点)。



入口遠隔閉鎖装置(中之島入口)

**もっと使いやすく**

路外パーキングサービスの利用制限時間を2時間に拡大したことで、さらに使いやすくなりました。



通行料金そのまま、阪神高速から立ち寄れる!  
ETC P 路外パーキングサービス  
対象車 ETC車載器を搭載した普通車、軽二輪  
お月3日 2021年4月1日(木)より制限時間が2時間に伸びました!

**つながりを大切に**

お客さまの声を直接伺うグループインタビューのほか、SNSなどの情報発信、市民団体の公益的な活動への事業助成などを通してお客さまとのコミュニケーションを図りました。今後もお客さまとのつながりを大切にしていきたいと思います。



阪神高速の未来プロジェクト  
50周年 8事業

# 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、当社グループの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。目まぐるしく変化するニーズや価値観を感性鋭く捉え、事業を通じてステークホルダーからの期待や要請に応えてまいります。

## 阪神高速グループ CSR基本方針

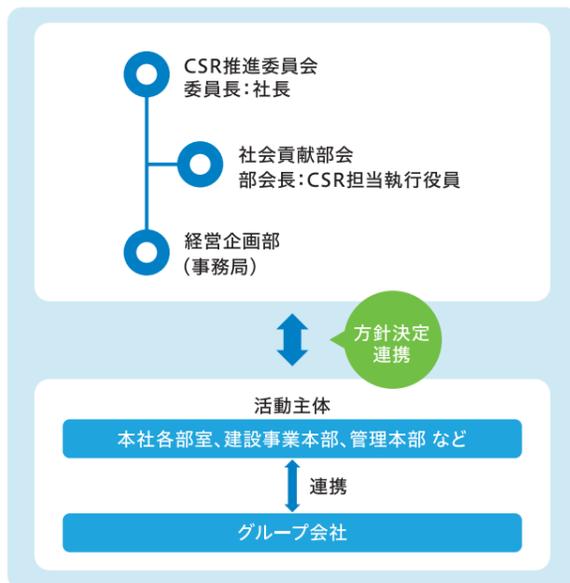
阪神高速グループは、すべてのステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図りながら

- 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生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」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本部、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

**高速道路ご利用のお客さま**  
安全・安心・快適な道路サービスを提供します。

主なコミュニケーション

- お客さまセンター
- 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(メールでの問い合わせ)

**地域・社会**  
関西のくらしや経済の発展に貢献します。

主なコミュニケーション

- 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(メールでの問い合わせ)
- 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。

主なコミュニケーション

- 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。

主なコミュニケーション

- 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。

主なコミュニケーション

- 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

## 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、右記のような観点(※)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。また、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。

※阪神高速グループのSDGsへの考え方

- 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との関係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
- 8 働き方改革など
- 9 産官学技術連携による技術開発など
- 12 持続可能な消費の推進
- 13 気候変動に具体的な対策を

##### 3 事業に関連するSDGs

- 4 質の高い教育をみんなに
- 7 再生可能エネルギー
- 15 陸の豊かさを保ち増進させる
- 16 平和と公正

# 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。

## 内部統制システムの整備

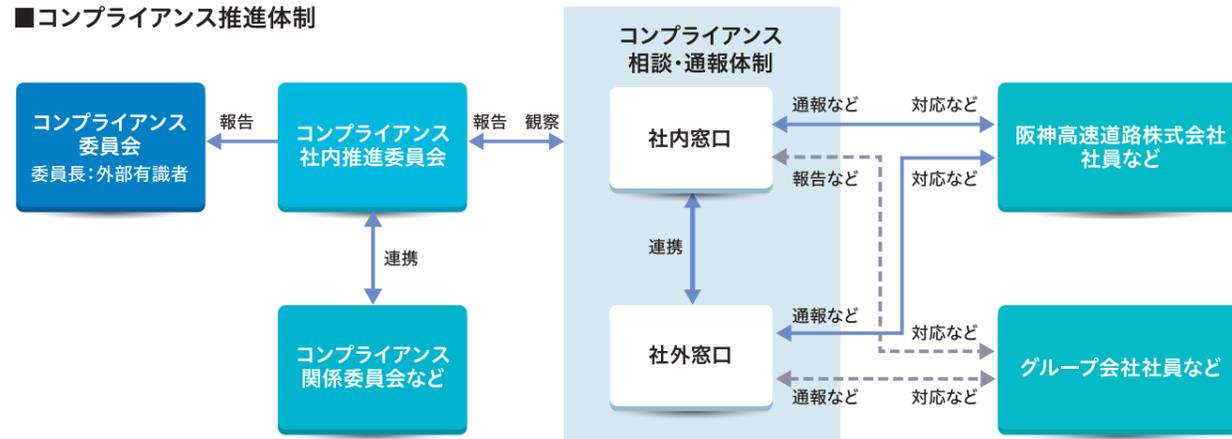
会社法などの規定に基づき、取締役会決議で会社および企業グループの業務の適正を確保するために必要な体制（内部統制システム）を整備しています。

## 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ます。

行動規範で掲げる「社会との調和」を具体化するため、「コンプライアンス基本方針」を策定するとともに、コンプライアンス委員会の設置、「コンプライアンスの手引き」の作成、「阪神高速グループコンプライアンス月間」（毎年10月）におけるさまざまな取り組みなどにより、コンプライアンスの意識向上、周知徹底を図っています。

### ■コンプライアンス推進体制



## 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、講演会を実施しています。

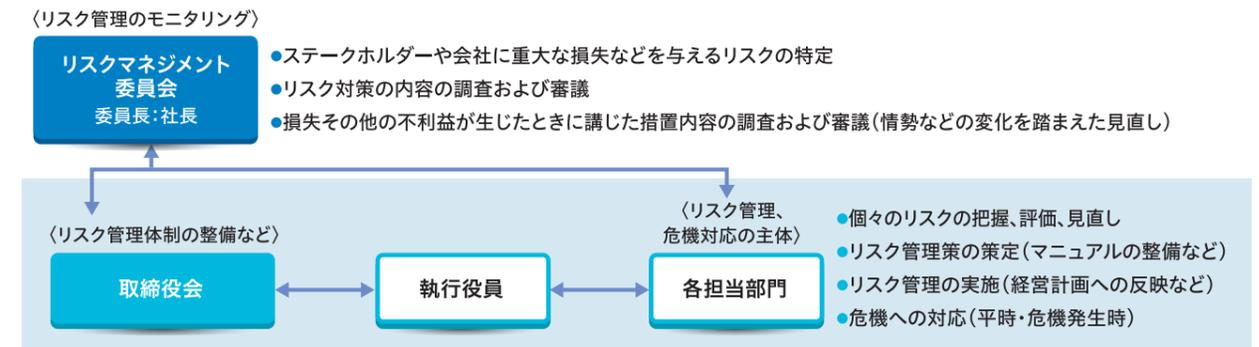


人権問題に関する講演会の様子

## 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



## 情報セキュリティの強化

近年企業へのサイバー攻撃が増えるなか、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より一層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社員の意識の向上にも努めています。

## 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

## 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。

## 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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路ご利用のお客さま 地域・社会 取引先



1号環状線リニューアル工事2021北行完了状況



### 1号環状線リニューアル工事 2021 北行の取り組み



安全・安心・快適を未来につなげるため、構造物の長寿命化に向けた「高速道路リニューアルプロジェクト」に取り組んでいます。その一環として1号環状線（北行）のリニューアル工事を行いました。

### 2カ年にわたるリニューアル工事

1号環状線は開通から50年以上、前回の大規模補修工事からも20年近く経過しており、舗装や伸縮継手の劣化が目立ち、走行の快適性が低下していました。安全性・走行性の向上、沿道環境の改善のため、2020年、2021年の2カ年にわたり1号環状線のリニューアル工事を行い、経年劣化などによる舗装や伸縮継手の損傷の補修をはじめ、高性能床版防水によるコンクリート床版などの構造物の長寿命化対策を実施しました。

また、わかりやすい道路案内の実現に向け、案内標識のレイアウトの改善やカラー舗装、合流部やカーブ区間での交通安全対策の実施、電気通信設備および機械設備の更新など、より走りやすい道路になるようサービス向上を図りました。



### 安全・安心・快適な走行を目指した品質管理の徹底

舗装面と橋梁のつなぎ目であるジョイントに段差があると、走行時に騒音・振動が発生してしまい、運転中のお客さまの安全性や快適性だけでなく、沿道の皆さまへも影響が及びます。舗装の打ち換え後、ジョイントを設置する作業では、平坦性を確保するため、通行止めの期間のなかで何度も修正作業を行うなど、1mm単位で舗装面とジョイント刃先の高さを調整し、品質管理を徹底しました。



伸縮継手(ジョイント)取り替えの様子

### お客さまや沿線地域への配慮

工事期間中は、大阪市内を中心に激しい渋滞が予想されたため、事前に高速道路上の情報板や横断幕、新聞広告、テレビ・ラジオCM、インターネット広告、電車広告、SNSでの発信など、さまざまな媒体を用いて広報を実施しました。また、沿線地域への配慮として、低騒音・低振動のSJS工法やIH式舗装撤去工法を採用し、騒音・振動対策に努めました。そのほか、2020年に実施した1号環状線（南行）のリニューアル工事で、床版の防水処理を施す際に異臭が発生し、多大なご迷惑をおかけしたことを踏まえ、今回の工事では防水材料に臭気を軽減する香料を添加するなど、臭気対策も行いました。



低騒音伸縮継手撤去工法（SJS工法）

### 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。

### 耐震対策

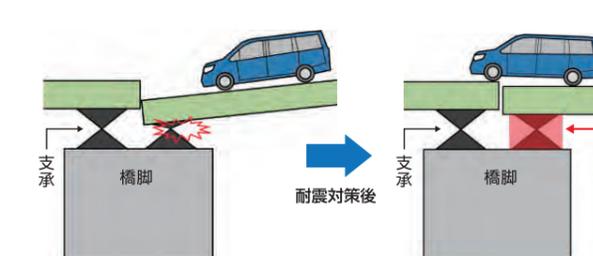
1995年に発生した阪神・淡路大震災において、1980年以前の基準で建設された橋脚に被害が集中したことを踏まえて、1980年以前の基準で建設された橋脚の耐震補強などを進め、2011年度までに完了しました。

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。被災地において、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。

#### 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

## 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。



変電設備のかさ上げ

## 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しています。



2021年度総合防災訓練

## 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。



## 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の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、資機材の提供などの連携に関する協定や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

## 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および遠里小野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。



遠里小野換気所

## 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。



## 交通管理業務

事故車・故障車や、法令に違反する車両などを早期に発見・処置することで、安全・安心・快適な道路の提供を目指しています。交通管制業務は常時カメラで交通状況を監視し、必要により警察・消防などと連携を取り適切な措置を講じるほか、情報板などでお客さまへの情報提供を行います。巡回業務は道路パトロールカーによる巡回で発見した事案の処置を行います。機動支援業務はレッカー車で障害車両の引き起こしや災害時の車両排除などを行い、取締業務では安易なロープ掛けなどにより荷崩れ事故などの危険性がある車両の発見・排除や、車両の重さや寸法などが違反している車両への警告・取り締まりを行います。これらの業務を適切に行うことでお客さまが安全に高速道路をご利用いただけるよう管理しています。



交通管制室



料金所での取り締まり



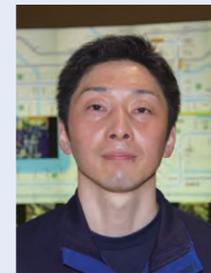
交通規制による落下物の回収



機動支援隊による横転車両の引き起こし

### VOICE

## 新システムでお客さまのサポートを



阪神高速/パトロール株式会社  
大阪交通管理所  
朝潮橋交通管制課 主任  
谷川 新作

新交通管制システムの機能に道路情報の提供があり、管制員とお客さまが直接つながる手段として、お客さまに対する気持ちを表しています。

事故などが発生した際、場所・車線・渋滞長を情報板に【〇〇～〇〇 左側事故注意】【〇〇～〇〇 事故渋滞5km】と表示することで、いち早くお客さまへ注意を促すとともに目的地へ向かうお客さまの経路選択がスムーズとなります。新システムにはAIが考えた情報提供もありますが、管制員が入力した情報もあり、「安全・安心・快適」に目的地へ到着していただきたいとの思いで情報提供を心掛けています。

## 阪高快適走行プロジェクト

阪神高速ではアクションプログラムなどを策定し、交通安全対策、渋滞対策を計画的に実施してきましたが、事故や渋滞の多発地点、環状線などの分岐と出口が輻輳している箇所や車線変更が難しい箇所においてはまだまだ走りやすさへの課題が数多く存在します。そんな走りやすさへの課題を改善し、より安心して阪神高速道路をご利用いただくために「阪高快適走行プロジェクト」を開始しました。本プロジェクトでは、分岐が連続する区間においてカラー舗装やわかりやすい案内表示に取り組むほか、スムーズに目的地に向かえるような情報の発信や走り方のコツをお知らせするコンテンツを拡充させるなど、ハードとソフト両面からさまざまな取り組みを実施しています。



分岐部でのカラー舗装



出口部に進入禁止看板などを設置



走行時の注意ポイントをホームページで紹介



走り方のコツをお伝えする走行動画

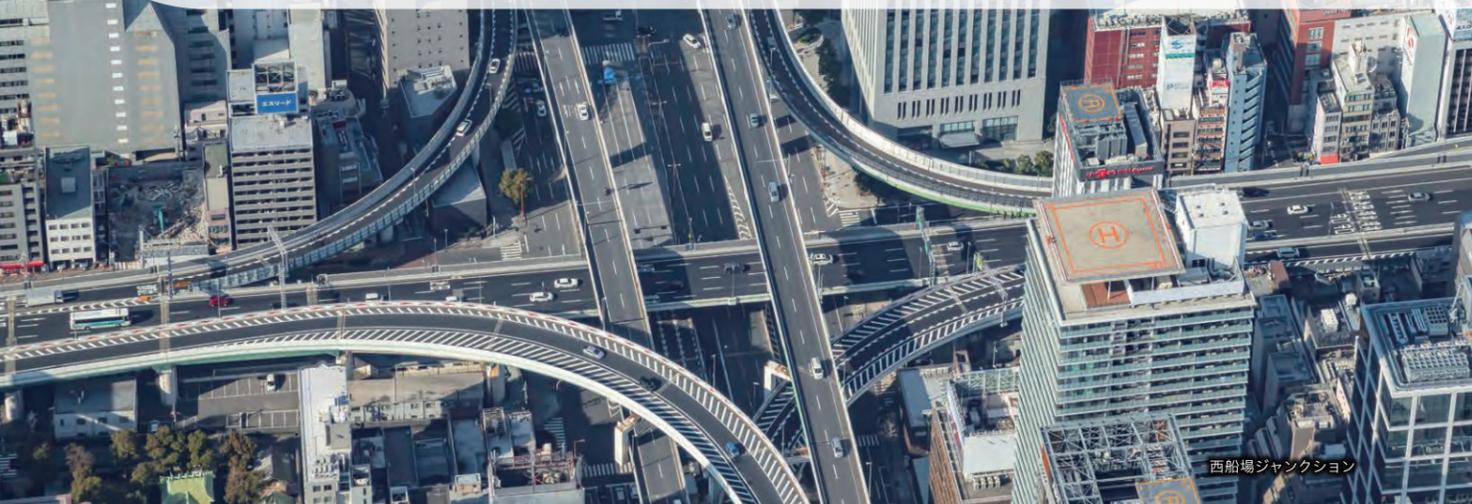
## もっと便利で快適な ドライブレイブを 実現する阪神高速を目指して

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  
「ドライブレイブ」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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路利用のお客さま 地域・社会 取引先



### 渋滞対策の推進

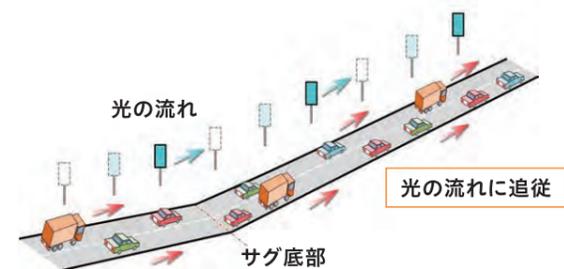
ネットワーク整備や工事の集約・短縮などによる対策に加えて、  
交通運用や情報提供の充実による渋滞対策にも取り組んでいます。



### 速度回復誘導灯の設置

下り坂から上り坂へと変化するサグ部のように無意識に速度を低下させてしまう箇所や、路面の上り下りが著しく変化する箇所では、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」を設置することにより、渋滞が減少しています。

引き続き、新たな設置箇所や点灯パターンの改善について検討しています。



速度回復誘導灯の効果(イメージ)



速度回復誘導灯を設置した区間



3号神戸線(東行)深江サグ部付近における速度回復誘導灯の設置



11号池田線(南行)塚本合流付近における速度回復誘導灯の設置

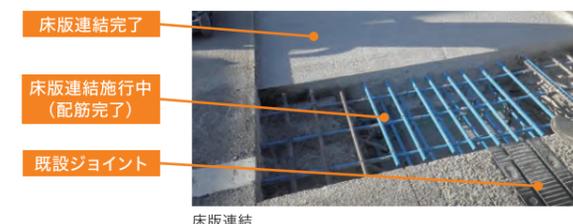
### 走行快適性の向上

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。



### 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、独自開発した床版連結技術の活用などによる短い橋桁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。



### 旧料金圏境の本線料金所の撤去

「距離料金」への移行による旧料金圏の廃止に伴い、安全性の向上と走行性の改善を目的として、不要になった本線料金所の撤去(機能移設)を2016年度より順次進めています。近年では、2021年5月に4号湾岸線(南行)の泉大津本線料金所、2022年2月に5号湾岸線(東行)中島本線料金所の撤去が完了しました。跡地には、新たに泉大津大型専用パーキングエリア(2022年4月オープン)、中島パーキングエリア(2023年春オープン予定・仮称)の整備を進めています。



撤去前



撤去後

### 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きめ細かなサービスを提供しています。その特性を十分に生かすべく、お客さまの安全に関わる注意喚起情報の充実を図るとともに、道路交通情報の提供頻度の見直しを行い、提供情報の最適化に努めています。今後も引き続き、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まいります。



ETC2.0を用いた情報提供によるサービスアップ

### 「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「阪神高速はしれGo!」では、通常時だけでなく、災害時・大規模イベント時にも快適にご利用いただけるよう、冗長性を確保しております。また、スマートフォン・PC・タブレットすべての媒体で英語でのご利用も可能になりました。

今後もお客さまにとってより使いやすいサービスとなるように、さらなる機能改善に取り組んでまいります。



PC版 阪神高速はしれGo!

英語版 阪神高速はしれGo!

### 料金検索サイトの カラーバリアフリー化など

ホームページの料金検索サイトでは、画面全般において色の表現を多用しています。そこで2021年度においては、色覚多様性への配慮として、操作画面や路線図を刷新しました。お客さま自身が見やすいと感じる配色をお選びいただくことで、少しでも多くの方に快適にご利用いただけるよう努めています。このほか、出入口に方向制限のあるランプを選択した際に注意喚起情報を表示するなど、機能の充実を図っています。

## ほっとできるサービスの提供

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。



### パーキングエリアの改善・充実

ほっとしていただける空間「ほっと処」を提供するため、すべてのお客さまが気軽に立ち寄り、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。

2022年4月に、阪神高速道路パーキングエリアにおいて、「泉大津大型専用パーキングエリア」が新たにオープンし、「ほっと処」がさらに増えました。

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。



泉大津大型専用パーキングエリア



パーキングエリア(PA)設置状況

### 路外パーキングサービスの提供

限られたスペースでパーキングエリアを提供するという課題を、沿線企業さまのご協力のもと、ETCを活用し高速道路外の施設を「仮想パーキングエリア」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、5号湾岸線の尼崎テクノランド、11号池田線のロイヤルホームセンター豊中、3号神戸線のamadoの計3箇所で行っています。

2021年4月から利用制限時間を2時間に拡大したことで、多くのお客さまにご利用いただきました。



路外パーキングサービスイメージ図

### 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客さまからの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、外国人旅行者を対象に、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っています。

#### VOICE 先進のお客さまサービスを目指して



阪神高速トール神戸株式会社  
若宮営業所  
矢部 正豪

ETCをご利用のお客さまが95%を超えるなか、直接お客さまと関わりを持つ私たち料金所スタッフは、数少ない阪神高速の顔となっていることを強く感じています。お客さまからご質問を受けることも多く、料金所に配備されているタブレット「i-toll」を活用し、渋滞情報や料金案内など、きめ細やかなサービスの提供に努めています。「こんにちは」から「お気をつけて」までほんの数秒間ですが、運転で疲れたお客さまを気持ちのこもった対応で癒したい、そんな思いで日々頑張っています。

## 地域活性化×利用促進

沿線地域の活性化と阪神高速道路の利用促進を目的とした、さまざまな施策を実施しています。



### 阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」

阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」は、沿線地域活性化と阪神高速道路の利用促進を目的とし、お客さまが興味を持って沿線施設へ足を運んでいただけるようなお出かけ情報を月1回YouTubeで配信しています。



シリーズ16 石切筋神社、コンペイトウミュージアム八尾編

### お客さまとのコミュニケーション

お客さまにもっと阪神高速を身近に感じていただけるようニューノーマル(新しい生活様式)を意識したコミュニケーションを図りました。



ドライブ川柳

### ETC車載器購入助成キャンペーンの実施

近年のETC利用率の拡大などの社会情勢の変化を踏まえ、阪神高速は計画的にETC専用化などを推進しています。さらなるETCの普及促進に資するため、2021年度には当社を含む高速道路6会社が共同で「ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2022」を実施しました。このキャンペーンは、ETC/ETC2.0車載器購入時に最大1万円の割引を受けることができます。当社はカー用品店などへのチラシ・ポスター・ポケットティッシュなどの配布を通じて、1台でも多くのお車にETC車載器を導入いただけるよう努めました。引き続き各種施策を通してETC利用率の向上を目指してまいります。

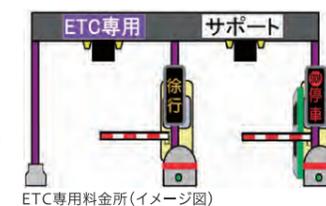


ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン2022 チラシ

#### TOPIC

### ETC専用料金所の運用開始について

混雑の緩和などお客さまの生産性の向上や、料金所スタッフやお客さまに対する感染症リスクの軽減などに資することから、ETC専用化などによる料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進します。阪神高速では、2022年5月に5箇所の料金所で運用を開始し、その後、順次拡大して2025年度までに110箇所程度(全体の8割程度)の料金所をETC専用料金所として整備する予定です。



ETC専用料金所(イメージ図)

# 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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路利用のお客さま 地域・社会 取引先

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)

## 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、技術力を生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。



## GISを活用した情報システムの開発

「阪神高速COSMOS」※は、阪神高速グループが保有する膨大な道路管理データを地図上で集約、展開することのできる情報システム群です。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、道路構造物や設備の効率的な維持管理、道路交通管理の高度化、迅速な災害対応活動の支援など、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, Operation and Service



阪神高速COSMOSの概念図



舗装損傷と鋼床版き裂発生位置の重ね合わせ表示例

## データが繋げるシームレスなインフラマネジメント ～計画・建設から維持管理・更新まで～

阪神高速では2021年7月に「DX戦略」を策定し、その基本方針に沿ってDXを推進しています。具体的な取り組みの一つに「CIM」※の適用があります。

CIMは、調査・計画段階などのライフサイクルの上流工程から3次元モデルを導入することで、その下流工程の設計、施工、維持管理の各段階においても3次元モデルを連携・発展させ、事業全体で関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産システムの効率化・高度化を図ることを目的としています。

阪神高速の建設(事業)中路線においても積極的にCIMを活用し、設計および施工の可視化・整合性の確保、判断の迅速化(工程遵守)、構造物情報の一元化・統合化を図っていきます。

※CIM: Construction Information Modeling/Management

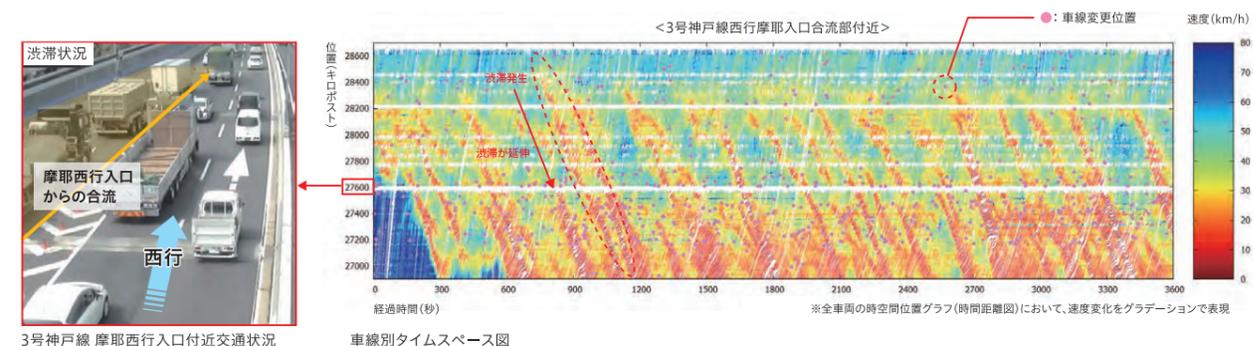


ジャンクション建設におけるCIM活用事例

## 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ています。現在、国内外あわせて60以上の組織で活用していただいています(2022年3月末現在)。

このデータをもとに、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に、幅広く活用されることを期待しています。



3号神戸線 摩耶西行入口付近交通状況

車線別タイムスペース図

## 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。道路メンテナンス2巡目点検を確実かつ円滑に実施するため、点検・検査の高度化・効率化に取り組んでいます。

### ドクターパト®2.0の導入・活用

「ドクターパト®2.0」は、交通規制を実施することなく、舗装・伸縮装置・トンネルを高速走行しながら点検することを目的に導入した車両です。この車両に搭載する特殊照明によって、舗装の表面やトンネルの覆工面に発生しているひび割れなどの損傷の検知が容易になります。さらに、路面のカラー画像が取得できるため、伸縮装置に生じているさび・腐食などが視認しやすくなります。

阪神高速グループでは「ドクターパト®2.0」を活用することなどにより、路面や構造物、設備や施設に発生する変状の予兆を捉え、早期補修を行う取り組み（予知保全）を推進していきます。



ドクターパト®2.0

### UAV※を活用した点検の試行

道路構造物の健全度評価の高度化や点検の効率化に向けて、水上や山間部の斜面など、構造物の近接目視が難しい箇所を対象にUAVを活用した点検を試行しています。

今後は近接目視と同等の点検・診断をUAVで行うことができるかを検証するとともに、効率的な点検に向けてUAV技術のインハウス化にも取り組んでいきます。

※UAV：Unmanned Aerial Vehicle（無人航空機）



UAVを活用した点検の試行

## 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昼間ではなく、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



IH式鋼床版舗装撤去工法による舗装撤去

## 非破壊検査技術を活用した点検技術の現場実装化

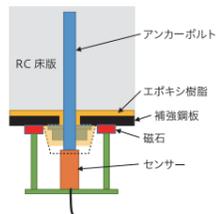
### 鋼板接着補強RC床版の内部損傷範囲推定技術の開発

開通後40年以上経過した鋼板接着補強RC床版では、大型車両の繰り返し走行による疲労蓄積により、コンクリート部に内部ひび割れや砂利化などの損傷が発生している箇所があります。しかしながら、床版底面に鋼板が接着されているため、内部の劣化状況の把握が目視点検では困難です。このため、車両通過時にコンクリート内部から発生する微小な波動であるAE（アコースティックエミッション）をセンサーで捉え、床版の劣化損傷程度を把握することで、床版の健全度を評価する非破壊検査技術を活用した点検技術の現場実装化に現在、取り組んでいます。

#### 非破壊で腐食の有無を点検



非破壊検査技術の試験施工の様子



断面図

## 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。

## 新たな価値を創造する新技術開発

企業などが保有する技術（シーズ）が、阪神高速グループの抱える課題（ニーズ）に対応するか、あるいは相互の技術融合により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」の公募相談会を春と秋の年2回開催しています。

これまでにコミュニケーション型共同研究により新たに開発した技術には、浸透型床版防水工法技術や急速施工技術などがあり、特許を取得しているものもあります。近年はコロナ禍においてもWebツールを有効活用し、実績を重ね、2021年からは試験施工のみの応募も受け付けています。

今後も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いきます。

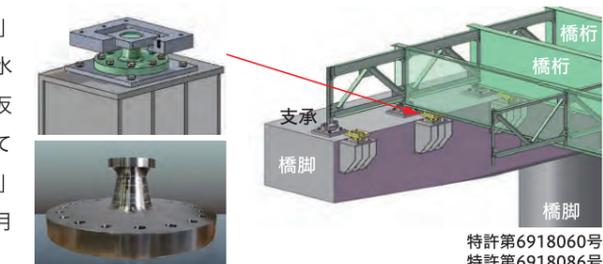
### コミュニケーション型共同研究の流れ



Webツールによるコミュニケーション型共同研究公募相談会の様子

## 高じん性鋳鋼を用いた支承部損傷制御装置の開発

高じん性鋳鋼を用いた支承部損傷制御装置「DCストッパー®」は、右図のように既設橋の支点部（支承）の耐震補強に使用する水平力分担装置です。大規模な地震が発生しても支承を護り、また仮に支承が壊れたとしても地震により橋桁に作用する水平力に対して確実、かつ粘り強く抵抗することができます。「DCストッパー®」は阪神高速と日本鑄造株式会社が共同で開発を進め、2021年7月には特許を取得しています。



高じん性鋳鋼を用いた支承部損傷制御装置「DCストッパー®」

特許第6918060号  
特許第6918086号

VOICE

### 国土技術政策総合研究所主催の官民共同研究への参画～自動運転の普及拡大に向けて～



保安交通部  
交通技術課  
山口 樹

阪神高速は自動運転社会の実現に向けて、2015年より国土技術政策総合研究所（国総研）主催の官民共同研究に参画しています。2021年度は、高速道路での合流時における自動運転走行支援システムの検討に関与し、国総研試験走路での実走実験に至りました。また、合流支援システムの研究と並行して2021年10月より、自車位置特定補助に関する研究、先読み情報に関する研究も開始しました。高速道路の維持管理を担う会社として、区画線や路面標示の整備により自動運転車の自車位置特定を補助したり、車両単独では検知できないトンネル部前方の情報など（先読み情報）を車両に提供することで、自動運転車が安全に走行できるよう支援していく必要があります。今後も自動運転の普及拡大に向け、官民共同で研究に取り組んでまいります。

# 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生かした事業や  
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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路ご利用のお客さま  
地域・社会  
取引先



泉大津パーキングエリア(海側)

## 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

高速道路事業を通じて蓄積した技術・ノウハウを活用し、地方公共団体の交通インフラ建設や管理業務などを実施しています。



関連する  
SDGsの目標

## 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生かして、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大阪市から受託しています。このほか、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）の定期点検および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



兵庫県道芦屋鳴尾浜線に架かる橋梁の定期点検

## 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っています。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、大都市部以外では公共用地取得を担う公共事業者の用地人材が枯渇し、危機的状況になっており、国が対策の検討を開始したところです。

阪神高速では、高速道路の用地取得で培ってきたノウハウを生かし、用地人材の育成と公共用地取得の支援をしています。

### 2021年度の実績

#### ①用地研修

公共事業者の初任者など各種階層別の研修を、従来の対面形式に加え、一部または全オンライン形式でも実施し、15日間、のべ647名の方が参加され、高い評価をいただきました。

#### ②Web発信

ホームページを随時更新し、用地経験の発信、用地人材の心得などの啓蒙、用地図書や業務実績の紹介などを行うとともに、公共事業者からいただいた質問にお答えしました。

#### ③書籍販売

公共事業者向けの補償に関する税制上の取扱いをまとめた「補償の税金ハンドブック 2021年度版」を出版し、全国の公共事業者必携の書として随時販売しています。

#### ④公共用地取得の支援

鉄道、道路、砂防などの事業について公共事業者から業務を受託し、用地アセスメント、登記問題、地元説明会開催、用地測量、物件調査算定、照合、用地交渉、収用裁決申請、審理対応などあらゆる場面の仕事を高品質で早期に完了するよう実施しました。特に今年度は、登記困難案件、特殊権利者調査、収用裁決関係で大きな成果が出ており、早期用地取得についても公共事業者から高い評価をいただいています。

## 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。



関連する  
SDGsの目標

## 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、駐車マスの幅を広く取ることや、コインパーキングではキャッシュレス対応可能な精算機の導入を行うなど、ご利用いただきやすい駐車場を目指しています。



阪高ファインパーク信濃橋第1



阪高ファインパーク竹見台

## 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(賃貸マンション、サービス付き高齢者向け住宅)や事業用定期借地のほか、駐車場と店舗を組み合わせたテナントビル事業など、幅広い不動産事業を展開しています。



アップコート喜連東(サービス付き高齢者向け住宅)



リラサーレ甲子園九番町(賃貸住宅)

## 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・売店を運営しています。レストランでは、特別メニューを提供する感謝祭を定期的に開催するなど、お客さまサービスの向上に努めるとともに、安心してご利用いただけるよう、新型コロナウイルス感染拡大防止対策としてアクリル板の設置や、いす・テーブルのこまめな清掃などを行っています。また、レストラン・売店がない無人パーキングエリアのうち「尼崎」「南芦屋浜」「高石」「泉大津大型専用」パーキングエリアにおいては、自販機コンビニ<sup>※</sup>を設置し、お客さまへ軽食の提供を行っています。

<sup>※</sup>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



パーキングエリア感謝祭



中島パーキングエリア



自販機コンビニ(泉大津大型専用パーキングエリア)

## 産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営事業

地域への貢献、活性化を目指して、神戸市須磨区で大都市近郊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<sup>※</sup>」として登録されています。

産地直送市場であるナナ・ファーム須磨では新型コロナウイルス感染症拡大への対策として、お客さまが使用される買い物かごやカートなどの除菌対応、店内の全面的な抗菌加工処理の実施、飲食部門でのアクリル板の設置、従業員の出勤時における検温、こまめな手指消毒およびマスク着用の徹底など、お客さまに安心してお買い物を楽しんでいただけるよう、取り組んでおります。

また、2021年度は須磨区の丘陵地域での高齢者などを中心とした食料品アクセス問題への対策の一環として、食料品などの出張販売活動も実施しました。このように日々地域の声を傾聴し、寄り添えることが阪神高速グループの強みです。

<sup>※</sup>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・ファーム須磨店内



新型コロナウイルス感染症拡大防止対策



出張販売の様子

## 総合リース・レンタル事業

他団体が管理する高速道路のLED道路照明灯やLEDトンネル照明灯を賃貸し、維持管理を受託しています。また、太陽光発電システム(2MW×3箇所)やLED道路照明灯(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。さらに、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。



太陽光発電システム(大阪湾岸流域下水道中部水みらいセンター)

国際事業推進による  
海外インフラシステム輸出への貢献

50年以上にわたる高速道路の建設・運営・管理に関する豊富な経験を生かし、世界各国の社会インフラに係る課題解決をお手伝いしています。



## 国際コンサルティング事業

開発途上国における道路ネットワークの課題を解決するため、インフラ整備需要が高まっているアジア・アフリカなどの各国を対象に、道路・橋梁の維持管理、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、持続的な社会・経済発展に貢献しています。ケニアでは、10年以上にわたる道路維持管理への技術協力により、全国の道路状況が改善し、現地で高く評価されているほか、モンバサ地区の長大橋や港湾周辺道路の建設といった円借款事業に参画しています。

モロッコでは、国営高速道路会社と技術協力覚書を締結し、橋梁点検技術を保有する株式会社特殊高所技術と協働することで、特殊高所技術(Ninja Tech)の普及と、現地点検員の育成に力を入れています。

また、チュニジアでは円借款により建設されたエクストラードーズ橋の維持管理能力強化、エチオピアでは軸重計運用維持管理に関わる能力強化を行うなど、それぞれの国にあわせた技術支援に取り組んでいます。



建設中のモンバサ南バイパス(ケニア)



モロッコ人技術者への特殊高所技術の資格取得研修

## 専門家派遣、研修などを通じた国際協力

長年、JICAを通じ開発途上国へ技術専門家として社員を派遣し、現地での技術移転を行っています。2010年より、阪神高速の社員がケニアの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ており、現地から高い評価を得ています。

また、例年は世界各国より多くのお客さま・研修生が当社を訪れていますが、コロナ禍において渡航が難しいため、現在はオンライン会議システムを活用し、交流を続けています。



ケニアへの長期技術専門家派遣

## VOICE

## タイ高速道路公社との協力関係

タイ高速道路公社  
研究開発部長

Theparit  
Ruttanapunyagorn

私たちタイ高速道路公社と阪神高速道路株式会社は、2010年に覚書を交わして以来、固い絆で結ばれて今日に至っています。この間、多くの社員が両国を行き来し、その交流は成功を収めてきました。

さらに、コロナ禍で直接会うことができないこの2年間においても、2020年6月と2021年9月の2度にわたってオンラインによるミーティングを開催し、強固な関係を継続してきました。2022年においても、こうした交流を続けていきたいと考えております。

私たちはこれまで技術・文化の双方において、公私にわたり互いに多くのことを学んできました。タイと日本の両国に通じる偽りのない謙虚な気持ちで、このつながりに感謝の意を表します。そして、12年の交流を経て、「同僚」の枠を超え、「友人」となった我々の絆を祝福したいと思います。

# 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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路利用  
お客さま  
地域・社会  
取引先



尼崎の森中央緑地と5号湾岸線

## 環境経営の推進



地球規模の課題である気候変動問題の解決に向け、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しました。阪神高速グループにおいても、持続可能な脱炭素社会の実現を目指し、当社グループの特性を生かしたさまざまな取り組みを進めることにより、地球環境の保全に努めてまいります。

### 環境ポリシー [基本理念]

環境経営の推進に関する基本的な考え方である「環境ポリシー」を定め、4つの重点分野において、阪神高速道路事業の特性を生かしたさまざまな施策の実施により、地球環境の保全に積極的に取り組んでいます。

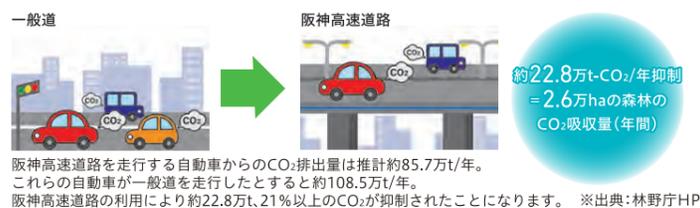


## 脱炭素社会への挑戦

脱炭素社会への実現に向け、高速道路ネットワークの整備による交通円滑化や事業活動におけるCO<sub>2</sub>排出量削減などに取り組んでいます。

### 阪神高速道路のネットワーク整備によるCO<sub>2</sub>抑制効果

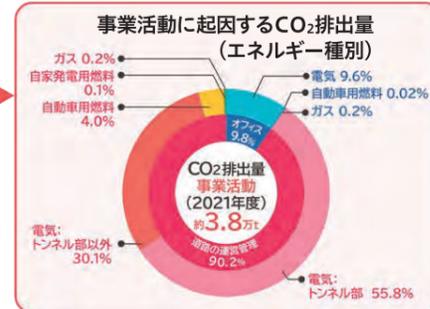
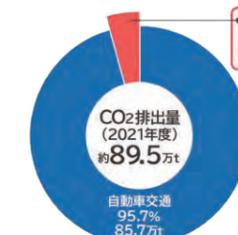
自動車は時速60kmから80kmで走行すると燃費が良く、CO<sub>2</sub>の排出量も少なくなります。高速道路は一般道よりも効率良く走行できるため、CO<sub>2</sub>排出量の抑制につながります。阪神高速道路のネットワークそのものがCO<sub>2</sub>抑制に貢献しています。



### 事業活動に伴うCO<sub>2</sub>排出の要因

2021年度の事業活動に起因するCO<sub>2</sub>排出量は3.8万tでした。その内訳は、道路照明や換気設備など道路事業に関わる電力が約85.9%、オフィス電力が約9.6%、社用車の燃料などが約4.5%となっており、電力使用によるものが大半を占めています。

### 高速道路事業に伴うCO<sub>2</sub>排出量



### 事業活動における省エネルギー化

高速道路や管理施設において、エネルギー削減に取り組んでいます。

[取り組み例]

#### ●LED道路照明の設置

CO<sub>2</sub>排出量の主な要因である電力量の削減に向け、LED道路照明への切り替えを進めています。LED照明は消費電力が削減できるとともに、長寿命のためメンテナンス回数が少なくなります。2021年度は約55%をLED化しました。



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4箇所ですべて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

ヘッドライトの光で標識が明るく反射することから、夜間の視認性を確保するための照明設備が不要となり、メンテナンスの回数も少なくなります。



超高輝度反射標識板

#### ●オフィスなどの省エネルギー化

不要照明の消灯やLED照明の導入などに取り組んでいます。

### 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。



電気自動車用急速充電器

### 環境に配慮したパーキングエリア整備

2022年4月、泉大津大型専用パーキングエリアをオープンしました。阪神高速では初となる木造のパーキングエリアであり、内部は木レンガによるぬくもりと天井のトップライトから降りそそぐ自然光により「ほっ」とできる空間となっています。また、建物周囲の緑化により環境に配慮するとともに、内装材の大部分に大阪府内産の木材を活用することにより適切な森林経営を促しています。



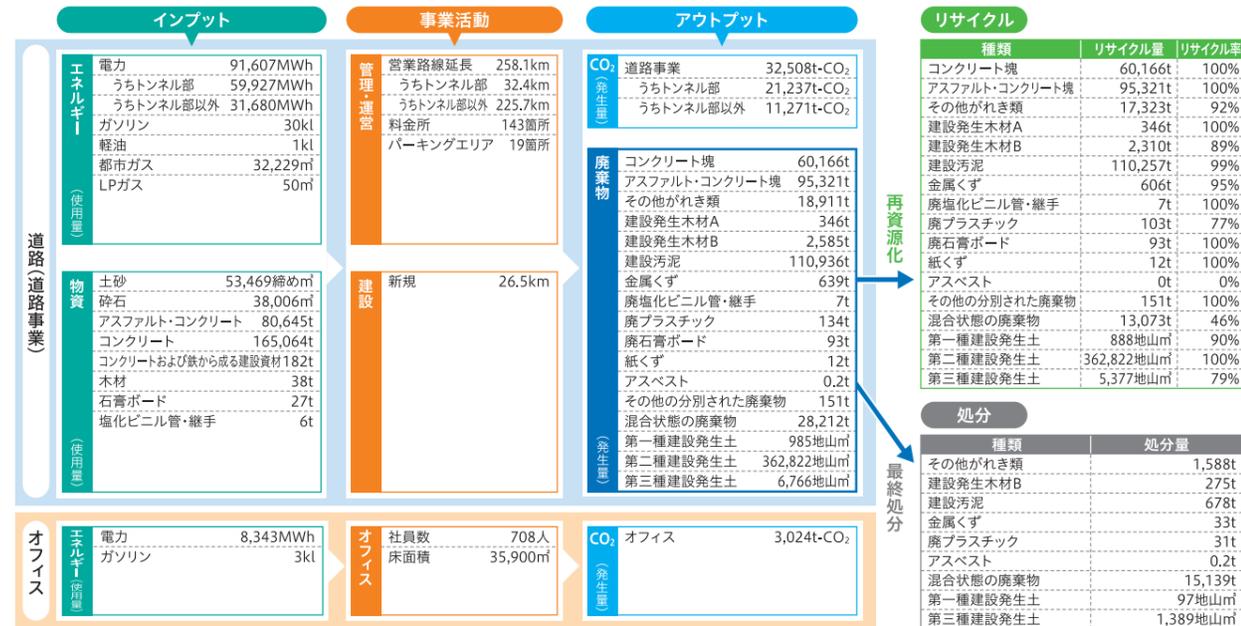
泉大津大型専用パーキングエリア

## 循環型社会の形成

事業活動において、環境負荷の少ない資材の調達や廃棄物の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 2021年度

当社事業で使用されるエネルギー・物資の入手から、リサイクル・処分までの流れを示しています。



### 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、グリーン調達率100%の目標達成に向け取り組んでいます。2021年度は高速道路の建設・維持修繕工事において、70品目を対象に調達を行いました。また、事務用品などのグリーン調達率は99.5%となりました。

### 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」を実施しています。「横断幕」とは、道路上に掲示し工事や通行止めなどの情報をお知らせするものです。カラフルで雨風に強い素材の特性を生かし、バッグやテント幕などに再利用しています。

また、使用済み横断幕を企業・団体に無償で提供し、有効活用していただく取り組みも実施しています。



横断幕再生バッグ

## 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

#### ●環境施設帯の整備

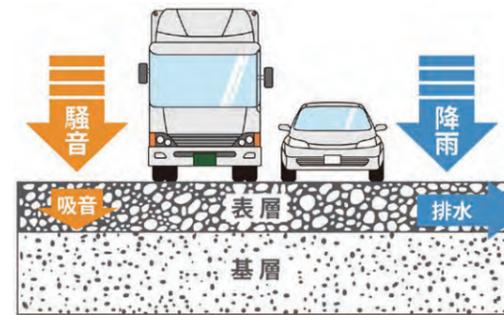
沿道のまとまった土地を植樹帯とする環境施設帯を整備して、騒音の軽減、大気質の改善、緑化による潤い創出などに取り組んでいます。



環境施設帯の例

### ●高機能舗装の敷設

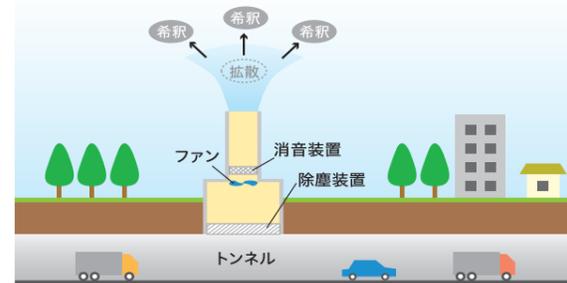
道路交通の騒音は、タイヤと舗装の間で空気が圧縮・膨張することが一因です。こうした騒音を低減するため、多くの空隙（すきま）を有する「高機能舗装」の敷設を進めています。「高機能舗装」は排水性に優れているため、降雨時は雨水が速やかに舗装へ浸透し、タイヤの滑りや水はねを防止して路面標示が見やすくなるなど、走行安全性も向上します。



高機能舗装の仕組み

### ●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。

### 周辺環境との調和

#### ●港大橋・東神戸大橋（湾岸線）のライトアップ

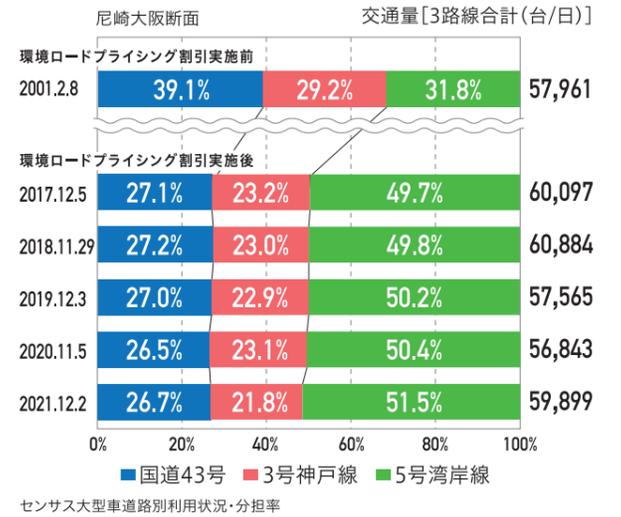
大阪湾ベイエリアのにぎわいの創出と活性化に貢献するため、湾岸線の港大橋と東神戸大橋でライトアップを実施しています。



港大橋

### ●「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、5号湾岸線の利用を促すべく、大型車の料金を割引く「環境ロードプライシング割引」を2001年11月から実施しています。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。



### ●景観に配慮した道路構造物の整備

大阪湾岸道路西伸部では、『「みなと神戸」にふさわしい世界に誇れる景観を創出する道路』をコンセプトにデザインの検討を行い、整備を進めます。



大阪湾岸道路西伸部 模型 新港・灘浜航路部

## 社会貢献活動の推進



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、自らも成長することを目的に、「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、保有する人的・物的資源やノウハウを生かした社会貢献活動にグループ一体となって取り組んでいます。

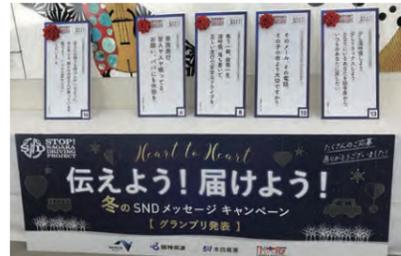
## 安全・安心

### 交通安全啓発活動の実施

「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT (通称SNDプロジェクト)」は、高速道路での危険運転を撲滅し、交通事故ゼロを目指すプロジェクトです。わき見をし「ながら」の運転や、スマートフォンを操作し「ながら」の運転、運転手の身勝手なあおり運転(イライラし「ながら」運転)などを防止するため、交通安全啓発活動の一環として、2021年度は「SNDメッセージキャンペーン」を夏と冬の2回にわたり開催しました。あわせて約2,100件のご応募があり、グランプリ作品によるラジオドラマCMの制作も行いました。



SNDプロジェクトのロゴマーク



冬のSNDメッセージキャンペーン

## 人づくり

### VR360°バーチャル現場見学会

地域の方をはじめとした多くの皆さまに、土木に親しみを感じていただきながら、阪神高速の事業や取り組みへの理解を深めていただく機会として、当社では例年「土木の日」協賛行事として土木体験イベントを開催しています。今年度も新型コロナウイルス感染拡大の影響により対面イベントを開催できなかったため、これに代わる取り組みとして、ホームページ「技術のチカラ」内の特設サイト「VR360°バーチャル現場見学会」で、リニューアル工事を中心に、普段は入れない工事現場をVR動画でいつでもご覧いただけるコンテンツの拡充を行いました。



VR360°バーチャル現場見学会



VR360°バーチャル現場見学会特設サイト



VR360°バーチャル現場見学会特設サイト

### 震災経験の伝承

震災資料保管庫は、阪神・淡路大震災の証を残すだけでなく、地震発生から全線復旧までの623日間の緊迫した時間と関係者の対応を伝える展示や、震災を教訓にした、新たな技術、災害支援や防災教育の取り組みも紹介しています。当施設は毎月第1・第3水曜日および第1・第3日曜日に一般公開しており、専門技術者、教育機関だけでなく、一般の方にも多数ご来館いただいています。当施設の取り組みは土木学会の第1回インフラメンテナス特別賞を受賞しました。



震災資料保管庫特別開館の様子

### 出前講座

2005年度より社員自らが小学校などに出向き、「地震防災」「環境」「渋滞」などをテーマとし、総合学習活動を支援する「出前講座」を継続実施しています。2021年度は、守口市立八雲東小学校と尼崎市立武庫南小学校の2校で出前講座を実施し、児童の皆さんに「高速道路の役割」や「高速道路の防災」についてクイズや体験を交えながらわかりやすく説明しました。



出前講座の様子(八雲東小学校)

## 地域・社会の活性化

### 賞味期限切迫非常食の寄付

賞味期限間近の非常食をNPO法人(フードバンクなど)に寄贈し、支援を必要とする福祉施設や団体などに分配していただくとともに、食品ロス削減にも寄与しています。

### 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)開催に向けて

2025年大阪・関西万博開催に向けて、アクセス道路としての機能確保、インバウンドを含むさまざまなお客さまへのおもてなし、美装化・景観の向上などの施策を推進しています。大阪・関西万博を契機に阪神高速道路をより快適にご利用いただけるように新たな技術の開発にもチャレンジし、大阪・関西万博のコンセプトである「未来社会の実験場」を阪神高速道路でも体現していきます。



提供: 2025年日本国際博覧会協会

## 環境

### 「阪神高速グループの森」づくり

「尼崎21世紀の森構想」\*の拠点施設である兵庫県立尼崎の森中央緑地内の150㎡の敷地において、2017年から「阪神高速グループの森」づくりを実施しています。近隣の野山で採取した種子からの苗木を植樹することで、地域の生物多様性保全にも寄与しています。また、森の育成管理活動を通じて社員の環境意識向上にも取り組んでいます。

\*「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の育成管理活動

### VOICE

### 尼崎の森中央緑地 生物多様性の森づくり



尼崎の森中央緑地  
パークセンター  
生物多様性  
コーディネーター  
石丸 京子

5号湾岸線尼崎末広出入口のすぐ西、海に突き出た緑の埋め立て地が兵庫県立尼崎の森中央緑地です。自然が失われた臨海部に人の手によって、0からどこまで「生物多様性」をつくり出すことができるかに挑戦する、全国的にも珍しい森づくりを行っています。地域のタネから育てた郷土苗13万本を植栽し、みんなの力で100年かけて「生き物いっぱいの森」を育てる壮大なプロジェクトです。2017年より「阪神高速グループの森」では15種類もの苗木を植え、多様性豊かな森を育てていただいています。森にはすでに昆虫や鳥が集まり「生き物いっぱいの森」が育ちつつあります。

### 環境情報の発信

公式ホームページやSNS、環境イベントなどを通じ、環境への取り組みを発信しています。



森の文化祭

### 砂浜清掃のボランティア活動

海洋環境保全に対する取り組みとして、阪神高速道路沿線区域周辺で砂浜清掃のボランティア活動を行っています。2021年度は3号神戸線沿線の須磨海岸において、現地でビーチクリーン活動を行っているNPO法人と連携し、実施しました。



砂浜清掃ボランティア活動

## 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

これからもお客様の満足を実現し、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。

取り組みに関わりがあるステークホルダー



高速道路ご利用の  
お客様 地域・社会 取引先



株主・投資家 グループ社員

### お客さま満足度調査の実施

阪神高速道路をご利用のお客さまの満足度や道路サービスへの評価を定量的に把握するために、毎年度、「お客さま満足度調査」を行っています。2021年度の調査では、お客さま総合満足度3.8ポイントでした。また、数値には表れないお客さまの気持ちや考えを直接お聞きするために、グループインタビューや社員によるヒアリングなども行っています。

お客さまの声に耳を傾けて、さらなるサービスの向上を目指してまいります。



### 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、企業価値の向上に努めています。

#### 阪神高速事業アドバイザー会議

有識者を委員とする「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。

#### 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に「コンプライアンス委員会」を設けています。

#### 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。

#### 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、「情報セキュリティ委員会」を設置し、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専門家よりいただいています。

#### 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、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。

#### 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に「阪神高速道路株式会社入札監視委員会」を設けています。

### 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、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るとともに、ホームページ、Facebook、Twitterを通じて、当社の事業やイベント情報も発信しています。

また、ホームページでは、災害などの緊急時にアクセスしやすい環境を整え、Facebook、Twitterとあわせて、台風接近時および降雪時の通行止め予測・開始・解除といった即時性の高い情報をきめ細かく発信しています。



1号環状線(北行)リニューアル工事 マスコミ現場見学会

## ステークホルダーとの コミュニケーションを生かした経営

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、健全で効率的な経営を行ってまいります。



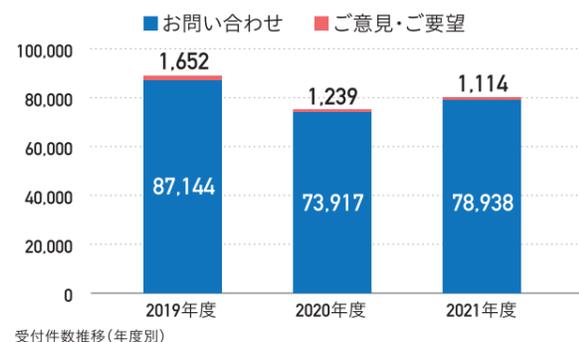
関連する  
SDGsの目標

### お客さまの声に真摯に応えるため

#### 阪神高速お客さまセンター

阪神高速グループは、さらなるお客さま満足向上を目指し、総合的なお問い合わせ窓口として「阪神高速お客さまセンター」を設置し、24時間・365日、日本語や英語など計5言語にて、お客さまからのさまざまなお問い合わせに対応しています。お客さまの声の受付手段として、電話や阪神高速ドライバーズサイトのお問い合わせフォーム、パーキングエリア設置のグリーンポストなどをご用意しており、1日あたり約220件のお問い合わせやご意見、お褒めの言葉が寄せられています。2021年度においては、2020年度と同様に新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、受付件数は同感染症が拡大する前に比べ減少しており、約80,000件のお問い合わせやご意見を賜りました。

当社グループでは、より安全・安心・快適に阪神高速道路をご利用いただけるよう、これからも徹底したお客さま目線で、いただいたご意見やご要望などお客さまの声を当社グループ全体で共有・分析し、さらに改善につなげていくことで、お客さまサービスの向上に努めてまいります。



## ソーシャル・ファイナンスによる資金調達とIR活動

高速道路の建設などに必要な資金は、社債の発行や金融機関などからの借入により調達しており、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。

阪神高速は、2019年8月にR&I（格付投資情報センター）からソーシャル・ファイナンスに係る外部評価を取得しています。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のことをいい、当社では調達した資金を高速道路事業に充当しています。

また、当社では、新型コロナウイルス感染防止対策を講じつつ、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、投資家・金融機関の皆さまとのコミュニケーションの機会を設けています。

今後もソーシャル・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、引き続き社会貢献に努めてまいります。



金融機関向け現場見学会（大阪湾岸道路西伸部 駒栄工区開削トンネル）

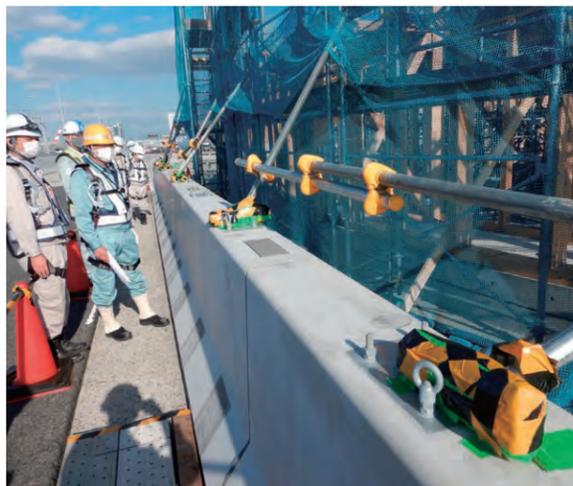
## 工事における労働安全の推進

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。



## 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を実施しています。



安全査察

## 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。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表彰をし、安全管理意識の向上を促しています。2021年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から安全大会は中止し、工事安全管理優秀受注者表彰式のみ開催しました。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」に取り組んでいます。



工事安全管理優秀受注者表彰式

## DXの推進



社会環境の変化や業務の高度化・効率化などに対応するため、阪神高速グループ全体でデジタルトランスフォーメーション（DX）に取り組み、お客さまや現場を本位とした業務の変革と新たな価値を創造し、今と未来の関西を支える先進の道路サービスを実現します。

## デジタル社会への対応

阪神高速グループがデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進するにあたり、基本的な考え方をDX戦略としてまとめました。

DX戦略では、現場からトップまでグループ社員一人ひとりがデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進していく気持ちを持てるような環境の構築に取り組み、デジタル技術を用いたデータの利活用を推進し、「生産性向上と省力化」「業務の品質向上と高度化」「お客さまサービスのさらなる向上」など、業務の変革や「先進の道路サービス」に資する新たな価値の創造を目指します。

戦略に基づき2021年7月にDX戦略本部を設置し、全社横断的にDXを推進しています。



阪神高速DXイメージ

## VOICE DXの推進に向けて



技術部  
デジタル技術戦略室  
エキスパート  
岡嶋 洋彰

阪神高速グループでは、データとデジタル技術の利活用を通じ、お客さまや現場を本位とした業務の変革、新たな価値の創造の実現を目指して、DXに取り組んでいます。DXの推進には、「X(Transformation) = 変革」が重要と考えています。業務の必要性を考え、業務を変革し、デジタル技術を活用して新たな価値の創造を実現したいと考えています。社員一人ひとりが自分事としてDXに取り組んでいくことが大切です。データとデジタル技術の利活用ができる仕組みの整備と、一人ひとりのマインドチェンジや会社風土の醸成に取り組んでまいります。

## 働き方改革の推進



阪神高速グループでは、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グループ一体となって目指し、社員一人ひとりが効率良く、持てる力を最大限発揮し、働きがいを感じられ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。

## 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多様な働き方実現のため、文書のデジタル化や脱ハンコを推進
- ②新たなWeb会議システムの導入および一層の利用促進
- ③社内既存システムでの社内通達などの一元管理による検索性・閲覧性の向上

## ダイバーシティの推進

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するとともに、一人ひとりが自分らしく能力を発揮し、安心して働ける職場づくりを進めてきました。今後もコロナ禍により試行実施された在宅勤務などの整備を継続して行い、多様な働き方による業務の生産性や働きがいの向上につながる環境を目指します。

## 女性活躍の推進

多くの女性社員が指導的役割を發揮し、男女ともにいきいきと活躍できるよう行動計画を策定することで、社員のライフイベントに応じた多様な働き方ができる環境づくりを進めています。

## ライフスタイルにあわせた働き方の選択

コロナ禍における生活の変化に対応するため、社員のライフスタイルに柔軟に対応する働き方の導入や、新型コロナウイルス感染症防止対策の一つとしてスライドワークの活用を積極的に行っています。



「働き方見えるカード」による勤務表示

## 休暇の取得促進

現在も昨年に引き続き、新型コロナウイルス感染症拡大の収束の兆しが見えない状況ですが、継続して心身のリフレッシュのための休暇取得をしやすい職場環境づくりを目指していきます。

## 【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 年次有給休暇取得促進期間（10月・11月）の設定

## 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。

年度	育児取得者	うち男性
2017	7	2
2018	3	1
2019	4	2
2020	8	3
2021	13	11

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



2021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」としての認定を受けました。阪神高速道路株式会社としては、4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

会社の業務運営において重要な要素の一つであることから、社員の健康の保持増進を図っています。メンタルヘルスセルフケアについての研修や、コロナ禍における運動不足の対策として、健康セミナーを実施しました。また、社員が働きやすい職場環境の整備のため、新任評価者の社員を対象にハラスメント研修を実施しています。



2021年度 健康セミナー

## 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、新たな気づきや社員同士の切磋琢磨に資する施策を順次進めています。



管理職研修の様子



評価者研修の様子

## VOICE

社員一人ひとりの自発的な成長欲求を支援し、  
プロフェッショナルな人材の集団を目指します総務人事部  
人事課 主任  
阪野 伸大

安定した経営基盤を確立し、やりがいを実感できるグループに成長するためには、自らがキャリアデザインを描き、自分で考えて行動することによる社員一人ひとりの成長が必要不可欠です。このため、若手のうちから主体的に業務に携わることができるよう、先輩・上司との関係構築支援やオンラインを活用した自己啓発支援、人材育成ツールとしての評価面談の活用など、自主的かつ能動的に能力開発に取り組める環境を整備しています。情熱・使命感を持って「プロフェッショナルな人材」の育成をこれからも推進してまいります。

## 技術者の育成

阪神高速では、技術者育成の一環として、OJTによるジョブ・ローテーションだけでは育成されにくい技術分野ごとの専門家の育成や、グループとして保有すべき技術の継承、蓄積を目指した、「技術継承プログラム」の活動を2014年度より実施しています。活動部門・分野を順次拡大しながら、現在は5部門・12分野で活動しており、2021年度からは「国際部門」の活動を新たに開始し、事務系社員も参画できるようになりました。当プログラムでは、現場での実地活動や、勉強会の開催、講演会、社内外の委員会への出席などの活動を行っています。



技術継承プログラムの様子

# SDGs対応表

関連するSDGs	重要テーマ											
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
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 ジェンダー平等を実現しよう												
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 陸の豊かさを守ろう												
16 平和と公正をすべての人に												
17 パートナースhipで目標を達成しよう												

# 第三者意見

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。

## コミュニケーションツールとしてのCSRレポート



神戸大学 名誉教授  
正司 健一

関西経済同友会代表幹事の生駒京子氏とのトップ対談で吉田社長が紹介されているように、阪神高速道路は1日約70万台の車が利用し、阪神間の物流の約半分を担っている関西都市圏の大動脈です。それだけに、このCSRレポート2022を通じて、阪神高速グループがその経営理念である「先進の道路サービスへ」のもと、地道な取り組みを着実に積み重ねていることがわかり、とても心強く、頼もしく感じることができました。これからは、都市高速道路の提供を基幹事業とする自らの強みと存在意義を基盤にして、まさに「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」し続けていってほしいと大いに期待しています。このレポートには、阪神高速グループの多岐にわたる活動が網羅的に収録され、いろいろなことが理解できる、読み応えのあるものになっています。もちろん、押さえるべきと考えられる項目が数多くあることは理解できますが、そのため文字量・情

報量はかなり多くなっています。また、重要な項目ほどその内容は継続的なものとなり、毎年、その内容はほとんど変わっていない印象を与えてしまう可能性があります。さらに、数多くの項目を扱うために、専門的な内容を読者に十分理解できるように、丁寧に説明するだけのスペースを確保するのが難しくなっているかもしれません。この結果、グループの地道な改善への積み重ねやその難しさを過小評価されることにつながってしまうとしたら、それは困ったことです。阪神高速グループと読者とのコミュニケーションツールとして、改善の余地はないか、常に点検してもらいたいと考えます。

実際には過去のもの比べて、読者に目を通していただくために改善を図った努力の跡が各所にみられます。今回加わった「ステークホルダーダイアログ」は興味深い企画でした。一方で、例えば、中期経営計画2020～2022の達成状況のページでは、グラフに情報を読み解く一助となるコメントがあればさらにわかりやすくなったのにと感じました。また、価値創造のプロセスで「経営資源(非財務資源・財務資源)」と表記され、CSRマネジメントのCSR基本方針では「人的・物的資源やノウハウ」とあるように、読者を戸惑わせるかもしれない表現が、一部に残っているように、評者には思えます。

より高質でわかりやすい情報提供に向けて、読者目線にたつて内容、そして用語を常に再精査するとともに、例えば、あえてレポートで紹介する項目を絞ることにして、より理解を深められるような余裕を生み出したり、より詳細な情報についてはホームページなどへ誘導することで対処するといったことも考えてはどうかなどと、愚考したところです。

## ご意見を受けて



代表取締役兼専務執行役員  
上松 英司

正司先生には、阪神高速グループの取り組みや本レポートについて、貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございます。

2021年度も、新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた一年でありましたが、社員一人ひとりが、「関西のくらしや経済を下支え」する使命を強く自覚し、高速道路サービスの提供を滞ることなく事業継続するとともに、2年間に渡った環状線リニューアル工事の完工、DX戦略の策定など、サステナブルな未来に向けての大きな成果を得られた一年でもありました。

2022年度は、グループスローガンとして「先進の道路サービスへ - 明るく 楽しく 一歩前進 -」を掲げました。変化が激しい現代社会において、「先進の道路サービスへ」を進むべき道を判断するにあたっての基軸・羅針盤として引き続き社員全員で共有するとともに、関西の発展のため、人類全体の「いのち輝く未来社会の実現」のために、明るく楽しく、歩を前に進めていきたいと思っています。

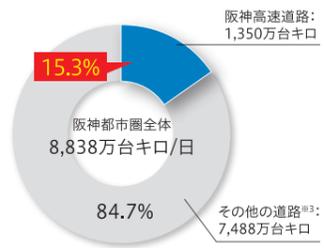
本レポートにつきましては、今回「双方向コミュニケーション」として、現代社会の重要課題である“脱炭素”をテーマとした「ステークホルダーダイアログ」を新たに加え、「インタビュー」や「Voice」などコラム記事の充実により、より親しみを感じていただけるレポートとなるよう改善に努めました。一方で、正司先生からご指摘いただいたとおり、情報量や表現などでさらなる改善・工夫が必要であることも強く認識いたしました。改めて、読者目線で本レポートを点検し、より興味深くわかりやすいコミュニケーションツールとして進化を図り、ステークホルダーの皆さまのニーズや期待に応えてまいります。

# 阪神高速のネットワーク

総延長258.1km、1日平均68万台(2021年度実績)が利用する関西の大動脈

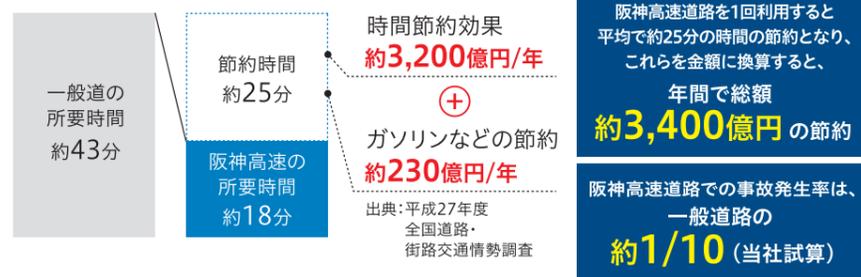
阪神高速道路のネットワークは、総延長258.1kmに及び、関西の大動脈として、1日平均68万台のお客さまにご利用いただいております。阪神都市圏<sup>※1</sup>全体の交通量の15.3%を占めています。「時間の節約」、「安全で快適な走行」、「一般道路の渋滞緩和」など、さまざまなメリットをご提供することで、関西の経済活動や皆さまの暮らしをサポートしています。

## ■ 交通量(走行台キロ<sup>※2</sup>)



出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

## ■ 阪神高速道路のストック効果



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

## ■ 阪神高速が建設・整備・運営する路線図



# 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、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60年、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。

## 阪神高速道路の歩み



【阪神高速グループ理念】

# 先進の道路サービスへ

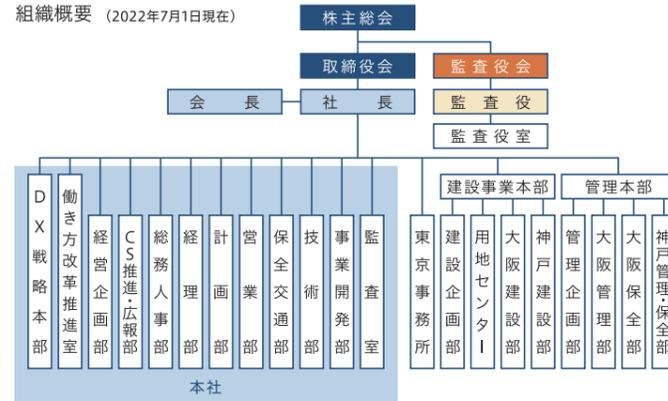
阪神高速は、安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さまの満足を実現し、関西のくらしや経済の発展に貢献します。

## 阪神高速道路株式会社経営方針

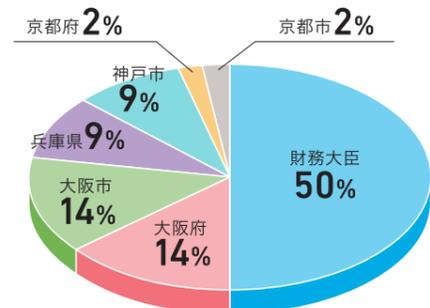
阪神高速は、お客さまや地域とのコミュニケーションを大切にします。阪神高速は、公正で透明な経営を維持し、健全な発展を目指します。阪神高速は、社会の期待に応えるため、迅速・的確・積極的に行動します。

## 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 708名(2022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)



## 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 (2022年3月31日現在)

## 損益状況の実績(連結)

(単位:億円)

事業	科目	2021年度	2020年度	2019年度
高速道路事業	営業収益	2,030	1,832	3,597
	料金収入等	1,709	1,607	1,788
	道路資産完成高	320	225	1,808
	営業費用	2,005	1,838	3,592
	道路資産賃借料	1,242	1,200	1,375
	道路資産完成原価	320	225	1,808
	管理費用	442	412	407
関連事業	営業利益	24	△6	4
	営業収益	152	133	108
	営業費用	142	120	97
全事業営業利益	営業利益	9	13	11
	営業利益	34	7	15

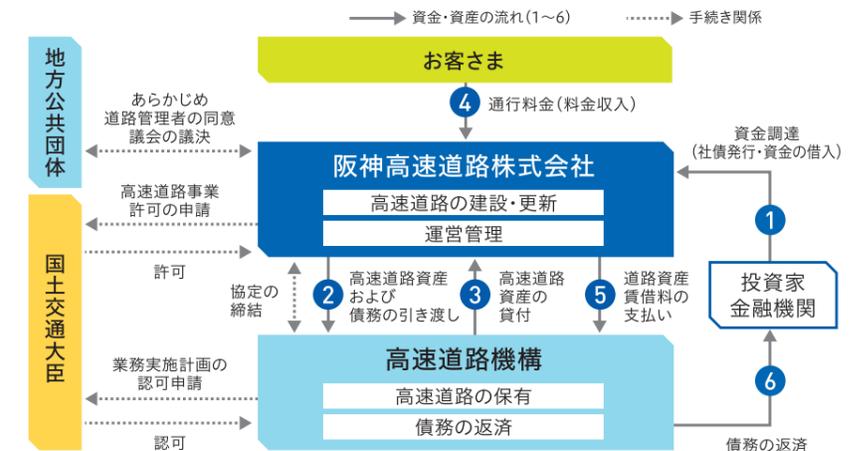
※単位未満を切り捨て表示しているため、表上の計算は合わない場合があります。

## 阪神高速グループの概要 (2022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は、高速道路の建設・更新事業を行い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)に資産と債務を引き渡すとともに、高速道路機構から借り受けた高速道路資産を運営管理することによって、高速道路機構へ道路資産賃借料を支払います。お客さまからいただく通行料金は、高速道路の管理費用と高速道路機構に支払う道路資産賃借料に充て、高速道路機構は賃借料収入をもとに債務を返済します。なお、通行料金の設定にあたっては利潤を含めないこととされています。



## 未償還残高の推移

高速道路機構を通じて着実に債務を返済しています。



(注1) 阪神高速道路に係る高速道路機構の未償還残高の推移。  
 (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日に京都圏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年度以降は阪神圏のみ。