



2025年度 阪神高速グループの 主な取り組み

2025年12月2日
阪神高速道路株式会社
代表取締役社長 上松 英司

目 次

1. 営業状況

2. 事業進捗状況

- 阪神高速のネットワーク整備
- 高速道路リニューアルプロジェクト

3. トピックス

- 大阪・関西万博における取り組み
- カーボンニュートラルに関する技術開発
- 会社設立後20年間の成果

1. 営業状況

2025年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	上半期計	10月	期間累計
通行台数 (台/日) 〔2024年度同期比〕	743,530 〔104.7%〕	728,779 〔103.2%〕	748,205 〔105.7%〕	775,341 〔104.8%〕	759,451 〔106.3%〕	776,852 〔105.7%〕	755,346 〔105.1%〕	777,339 〔104.3%〕	758,532 〔105.0%〕
料金収入【税抜】 (百万円) 〔2024年度同期比〕	15,661 〔109.1%〕	15,986 〔107.0%〕	15,690 〔104.6%〕	16,763 〔104.1%〕	16,713 〔106.0%〕	16,277 〔104.6%〕	97,091 〔105.9%〕	16,787 〔103.8%〕	113,878 〔105.6%〕

〔通行台数〕

・今年度4月～10月の通行台数は1日平均75.9万台 前年度同期比105.0%となっております。昨年12月の喜連瓜破通行止め工事完了
〔※1〕や、大阪・関西万博の開催〔※2〕等により通行台数が増加したことが一因となり、前年度同期比は高い伸び率となっております。

〔料金収入〕

・今年度4月～10月の料金収入は1,138.8億円 前年度同期比105.6%となっており、通行台数と同様、高い伸び率となっております。
(2024年6月1日 料金改定実施)

〔※1〕 喜連瓜破通行止め工事期間 2022年6月1日～2024年12月7日

〔※2〕 大阪・関西万博開催期間 2025年4月13日～2025年10月13日

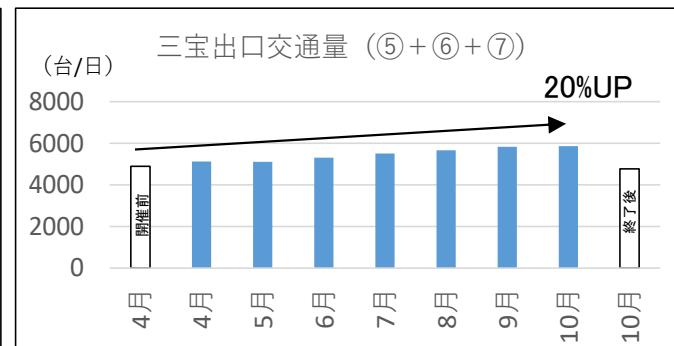
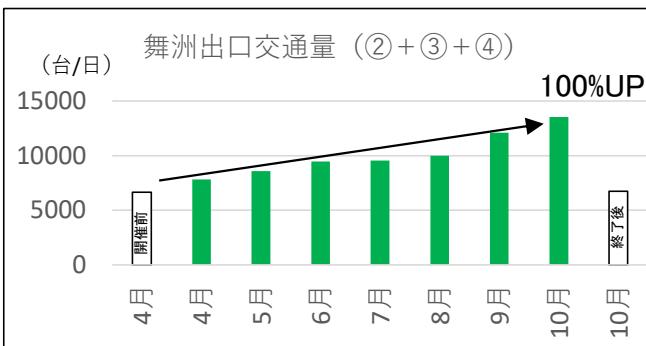
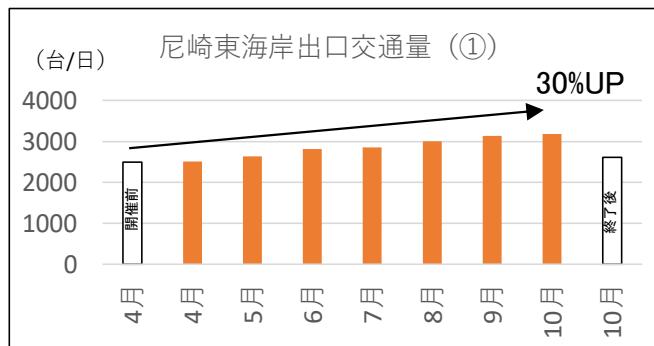
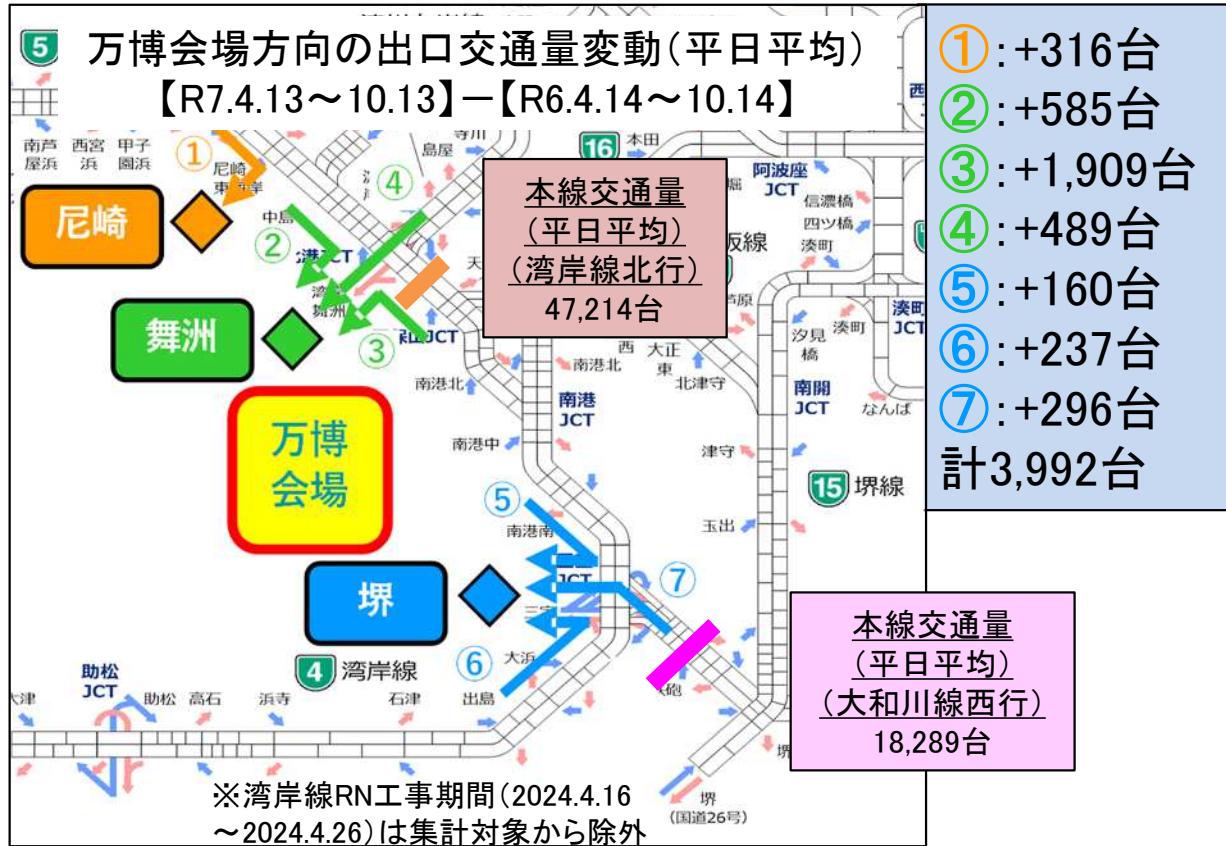
【特異事象】

2024年度

4月16日～4月26日 4号湾岸線(大浜～泉大津)でリニューアル工事により通行止め

8月27日～9月1日 台風10号の接近により長期間にわたる影響が発生

- 万博P&R駐車場最寄りの出口交通量は増加が見受けられましたが、万博会場周辺出口がある北港JCT付近を先頭とした大きな渋滞が常態化することはありませんでした。



- 前年同月(9月)と比較して、喜連瓜破通行止め工事の完了や大阪・関西万博の開催等により、阪神高速ネットワーク内の交通流動が大きく変化しています。



2. 事業進捗状況

○阪神高速では、お客様の利便性向上、関西経済の活性化などに寄与するミッシングリンクの解消に向け、現在、淀川左岸線(2期)、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備を推進しています。



淀川左岸線(2期)

- 大阪市より受託している海老江地区では本体工事は概ね完了しました。豊崎地区では、付属施設設置工及び換気所の掘削等を継続して実施しています。
 - 大阪・関西万博会場へ向かうシャトルバスのアクセスルートとして活用されました。

淀川左岸線延伸部

- 豊崎地区では地中障害物撤去工事が完了しました。
 - トンネル部では有識者の助言を踏まえ設計検討を実施しています。
 - 堤防・トンネル一体構造の区間では安全性等の検討が完了し、仮堤防設置に向け国と調整を進めています。



大阪湾岸道路西伸部

- 駒栄地区では開削トンネル(本体)工事を実施しています。
- 六甲アイランド地区では橋梁の橋脚及び基礎工事を実施しています。
- 海上部長大橋(新港・灘浜航路部)では詳細設計を実施中です。

海上部長大橋(新港・灘浜航路部)外観イメージ



※さらなる建設への期待感醸成を目的として、海上長大橋の完成予想CGを、現実の視点場から自身のスマートフォン等で体験することができるARアプリをリリース(12/2)



縦断図



名神湾岸連絡線

- 共同事業者(国・NEXCO西日本)と事業の役割分担等を調整しています。
- 国と共に予備設計業務を実施しています。
- 渡航部における構造検討や、各JCT部における交通影響・施工法検討等を実施しています。

<平面図・縦断図>



- 14号松原線 喜連瓜破付近の大規模更新事業では、2024年12月に通行を再開し、引き続き街路の復旧工事を実施してまいりましたが、2025年10月に全ての工事を完了しました。
- 15号堺線 湊町付近等においては、引き続き大規模更新事業を実施しています。
- その他、床版や鋼桁の疲労き裂対策、コンクリート橋脚のひび割れ対策等の大規模修繕事業を順次進めています。
- 大阪・関西万博開催期間中は、本線通行止めを伴うような大規模工事を控えておりましたが、引き続きリニューアルプロジェクトを進めてまいりますので、事業へのご理解・ご協力をよろしくお願ひいたします。

事業箇所と主な進捗状況

3号神戸線 湊川(1968年開通)



新設橋脚設置状況

- 耐久性向上及び最新の耐震基準への適合のため、既設橋脚間に新たな橋脚の架設が完了
- 上部工の架け替えまでの健全性把握のためモニタリングを実施中

15号堺線 湊町(1972年開通)



埋戻し完了状況

- 先行施工分（全9基の鋼製基礎のうちの3基を対象）では軸体コンクリート工など本体工事が完了
- 残り6基についても順次着手予定

11号池田線 加島(1967年開通)



現地状況

- JR線を跨ぐ連続鋼製橋桁を対象に、耐久性向上等を考慮し、橋桁の連結化工事を実施中
- 桁補強工、耐震補強工を実施中

14号松原線 喜連瓜破(1980年開通)



工事完了状況

- 2022年6月より松原線の一部区間を上下線通行止めにより、橋梁全体を鋼製の連続桁へ架け替える工事を実施
- 街路復旧も含めて全ての工事が完了

3. トピックス

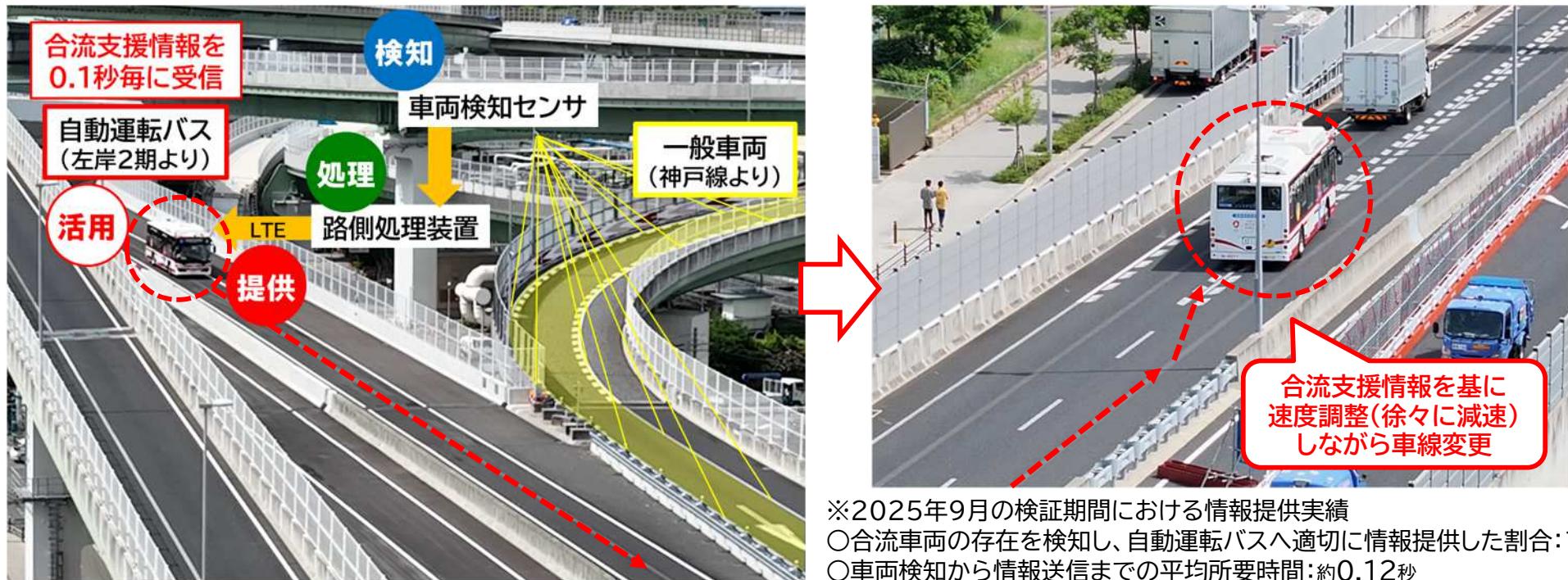
阪神高速は、関西の暮らしや経済・社会活動を下支えするインフラ企業として、2025大阪・関西万博の成功と関西経済のさらなる発展に貢献するため、万博関連プロジェクトを実施しました。

(目的)		(阪神高速の取り組み・効果)
交通円滑化への貢献	輸送拡大・利便性向上	淀川左岸線(2期)を駅シャトルバスの会場アクセスルートに活用
	安全走行支援	自動運転バスの安全走行を路車間協調による情報提供で支援
	輸送需要の平準化	ETCによるモビリティ認証技術で万博P&Rでのダイナミックプライシング実施に協力
		リアルタイム交通予測を用いた実証実験を行い効果等を検証
	情報の提供	阪神高速LINE公式アカウントに「万博専用タブ」を追加
地域への貢献 サービス向上	周辺観光地への誘客	高速道路会社間で連携し周辺地域の観光情報等を提供
	街全体での万博の盛り上げ等	長大橋等のライトアップ、構造物美装化により景観を演出
	多様なお客さまニーズに対応	デジタルサイネージで万博情報等の提供やお客さま遠隔対応を実施
次世代継承	大阪・関西の歴史と交通の関わりとその未来像の提示	最新技術による映像作品を万博バーチャル会場へ出展

自動運転バスの安全走行を路車間協調による情報提供で支援

- アクセスルートで運行する自動運転バス(京阪バスが運行する延べ586便)に対して高速道路側で検知した情報を送信・提供し、合流部における自動運転バスの安全走行を支援しました。(路車間協調)
- 車両検知センサで合流車両を適切に検知し、かつ速やかに自動運転バスへ情報提供※することによりスムーズな自動走行に寄与しました。
- 期間中1万5千人以上のお客さまに、路車間協調により安全に走行する自動運転を体験頂きました。

合流支援システムによる情報提供概要(海老江JCT)



今後の自動運転車の拡大や将来の完全自動運転化を見据えて、都市高速道路の果たすべき役割や課題の検討を行い、自動運転車を含めたすべてのお客さまへの安全・安心・快適な道路交通サービス提供のため、路車間協調等の自動運転技術の確立と実装に向けて取り組みます。

万博P&R利用料金ダイナミックプライシングへの貢献と未来社会への可能性

- 万博では、ETCによるモビリティ認証技術でインセンティブ対象車両を特定し、ダイナミックプライシング実現に貢献しました。
- 未来社会に向け、ETCによるモビリティ認証技術の信頼性や交通課題解決の可能性を確認しました。

万博P&Rで活用した ETCによるモビリティ認証技術

- ・万博P&Rでは、会場アクセスの混雑緩和を目的として料金を変動させるダイナミックプライシングを導入。
- ・阪神高速は、ETCによるモビリティ認証技術を用いて
①予約情報、②ETC入庫情報、③ETC通行履歴情報を自動的に認証／照合／判定することで混雑緩和へのインセンティブ(料金割引)の対象車両を特定。



ETCによるインセンティブ付与状況と 未来社会への可能性

(数値は博覧会協会からの公表値による)

- ・多い日は1日数千台を超える車両に対し184日間連続で漏らすことなく対象車両を特定。ETCの特徴である天候等に影響されない高い精度や安定した稼働を実証。
- ・ETCを活用したインセンティブ付与は日本初の試みであったが、その適用台数はP&R駐車場の事前予約台数(当日予約除く)の約6割にのぼり、未来社会でも交通課題解決にETCが貢献できる可能性を認識。

(参考)万博P&R利用料金ダイナミックプライシングの概要

舞洲P&R	尼崎・堺P&R
1台当たり 基本料金 5,500円	6,500円
P&R駐車場と P&Rシャトルバスの 利用料金を 合わせた料金	②混雑時間帯※1 +500円 ①繁忙期※2 +500円 ①閑散期※2 ▲500円 ③阪高中心部迂回※3 ▲500円 ④駐車分散 ▲500円 4,500円
	②混雑時間帯 +500円 ①繁忙期 +500円 ①閑散期 ▲500円 ③阪高中心部迂回(堺) ▲500円
指定出口(舞洲・淀川左岸舞洲・三宝・尼崎東海岸)を利用しない場合、上記に1000円加算	
一般道や阪神高速の混雑緩和に対するインセンティブとして 博覧会協会にて最大1500円を割り引き	

モビリティ認証パッケージの提供

○万博P&Rで実証した「ETCによるモビリティ認証技術」を多目的に利用するシステムやノウハウなどを『モビリティ認証パッケージ』として様々な企業・事業者のみなさまに提供します。

モビリティ認証パッケージ

ETCを多目的に利用するため、多様な場所へのETC路側機の導入やシステム・ノウハウなど一連の仕組みを提供し、交通混雑緩和や車両管理自動化などに課題をお持ちの多方面の企業・事業者サービスと連携を目指して展開。

●モビリティ認証パッケージの活用例

ETCスマート割 混雑を避けて阪神高速をETC通行すると事前予約した駐車場の利用料金が割引になるサービスです。[\(実証実験中\)](#)

大型商業施設 駐車場への来場・退場渋滞にお悩みの場合、経路や時間帯による交通混雑緩和がETCにより実現可能です。

物流センター 物流センターへの入退場受付業務で、天候等に影響されない高い精度の車両管理自動化がETCにより実現可能です。

●モビリティ認証パッケージの活用シーン



●モビリティ認証パッケージの特徴



天候、外乱、汚損等に影響されず
精度が高い



カメラ等より
故障が少ない



タッチレス、ワンストップで
認証できる



偽造困難で機密性や完全性が
担保されている



すべてのETCカードが使える
分かりやすさ

引き続き、様々な企業・事業者のみなさまと共に、お客さまサービス高度化、地域経済の発展、社会課題の解決に貢献し、安全・安心・快適な次世代モビリティサービスの実現を目指します。

脱炭素に関する技術開発の状況

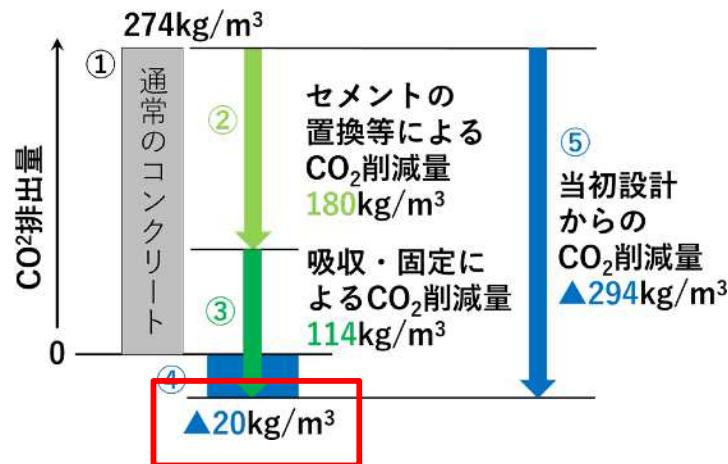
【背景】

- セメント・コンクリートは、社会基盤の整備において必要不可欠である一方、製造過程におけるCO₂排出量が多い素材であることから、低炭素化を進める意義と効果が大きい。

【課題】

- 道路分野では、CO₂排出量削減に貢献できる材料や製品の実構造物への普及拡大が必要。
- 高速道路構造物への実装に向けては適用構造、要求性能の観点で実証が不足。

【低炭素コンクリート、CO₂を貯蔵したコンクリートの導入により期待できること】



- 高炉スラグを使用してさらにCO₂を吸収させた材料をセメントの代わりに使用

材料製造時に発生するCO₂排出量を上回るCO₂排出量を吸収・固定することでCO₂排出量収支がマイナスとなるカーボンネガティブを実現

※中央分離帯への試験施工におけるCO₂削減量(試算値)

【高速道路施設への実装に向けて検証が求められる事項】

・適用構造の検討

(中央分離帯に試験施工として実施)

・高速道路構造物としての要求性能 (耐久性、安全性等)



再生可能エネルギー技術開発の状況

[背景]

○CO₂排出量の主な要因である電力使用量の削減に向けては、再生可能エネルギーのさらなる活用が求められている。

[課題]

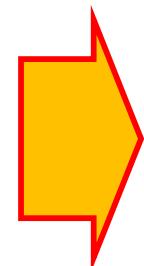
○従来型のシリコン太陽電池を設置するためには、荷重制限等のない用地の確保が必要。

○高速道路施設への実装に向けては、発電量、適用構造、基礎性能の観点で実証が不足。

【国内固有の新技术であるペロブスカイト太陽電池の導入により期待できること】



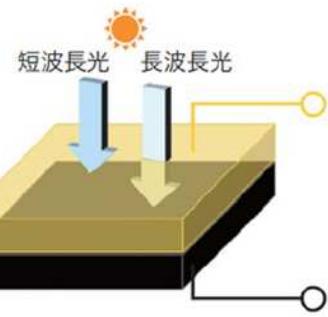
シリコン太陽電池発電設備(導入済)



➤ シリコン太陽電池と比較して発電効率が高く、薄くて軽い特徴を持つペロブスカイト太陽電池を導入

設置の自由度が向上することに加えて発電量も増加することから**再生可能エネルギーへの転換**を進められる

<タンデム型ペロブスカイト太陽電池の事例>



ペロブスカイト層
シリコン太陽電池

※タンデム型は、シリコン層、ペロブスカイト層でそれぞれ異なる波長光を受けることができるため、発電効率が高い

【高速道路施設への実装に向けて検証が求められる事項】

・**高架下空間などの低照度箇所**での発電量
(特徴である高い発電効率を活かせるか)

・**既設の高速道路施設**への適用可能性
(特徴である薄さ、軽さを活かせるか)

・**供給電源**としての基礎性能
(発電効率、発電量、耐久性)

検証状況



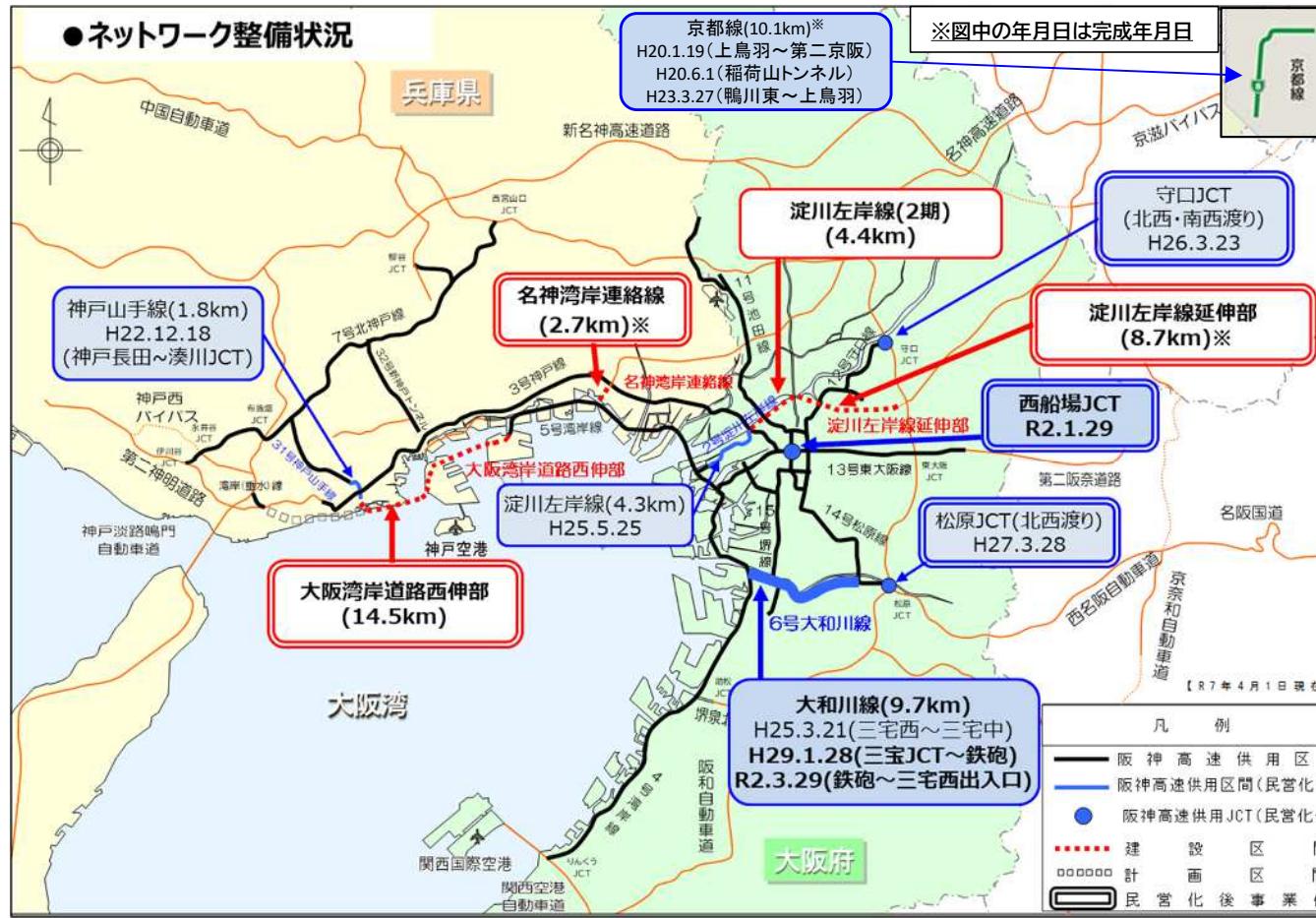
太陽光が当たりにくい高架下



日当たりの良い建物鉛直面

- 近畿圏は大阪都心部の環状道路及び神戸線の代替路線が未整備のため、関西経済の発展を阻害する渋滞の発生等を背景として、早期のネットワーク整備が地域社会からの要請。
- 京都線 (10.1km: H23.3全線開通)、大和川線(9.7km: R2.3全線開通)、西船場JCT (R2.1開通)等会社設立後20年で25.9km※及び3箇所のJCTを整備。
- 淀川左岸線 (2期) に加え、H29に淀川左岸線延伸部・大阪湾岸道路西伸部、R6に名神湾岸連絡線が新たに事業化され、ミッシングリンク解消に向け整備を推進。

※ 京都線 (10.1km) はR1.4に京都市等に移管



H29.1.28 大和川線（三宝JCT～鉄砲）供用



大阪湾岸道路西伸部海上部長大橋外観イメージ

- 大規模地震発生時の道路機能の早期回復・確保のため、道路構造物の耐震対策を引き続き推進中
- 南海トラフ地震による津波対策として、電気通信施設等の浸水対策等を実施中
- BCP対応力の高い建物への本社移転、発災時にも継続的に運用できる災害対策本部室の常設
- 震度5強以上の地震発生時、遠隔操作で素早く入口閉鎖できる入口遠隔閉鎖装置の整備を促進
- 地方公共団体等や陸上自衛隊、建設関係団体と協定を締結し災害時の応急対策等で連携

これまでに経験した大規模地震において顕在化した課題への取り組み状況

東日本大震災(2011年3月11日 14:46発生)

※管内の最大震度3

- ・政府が公表した「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」等を踏まえた地震・津波対策検討の結果を反映
 - ⇒ 重要施設、緊急車両等の浸水対策(変電設備、駐車場のかさ上げ等)
 - ⇒ 本社の移転、防災拠点の整備(災害対策本部室の常設等)
 - ⇒ BCP計画、防災体制(津波対策)を見直し

大阪北部地震(2018年6月18日 7:58発生)

※管内の最大震度6弱

※ 阪神高速の全線が通行止め(通行再開まで最大で5時間22分)

- ・「全線通行止まで」と「通行止解除まで」に時間を要したことから、
 - ⇒ 地震発生時の「通行止め範囲」、「通行止め解除の措置条件」の見直し
 - ⇒ 入口遠隔閉鎖装置の整備

●災害対策本部室の常設



災害対策本部室を使用した総合防災訓練の実施

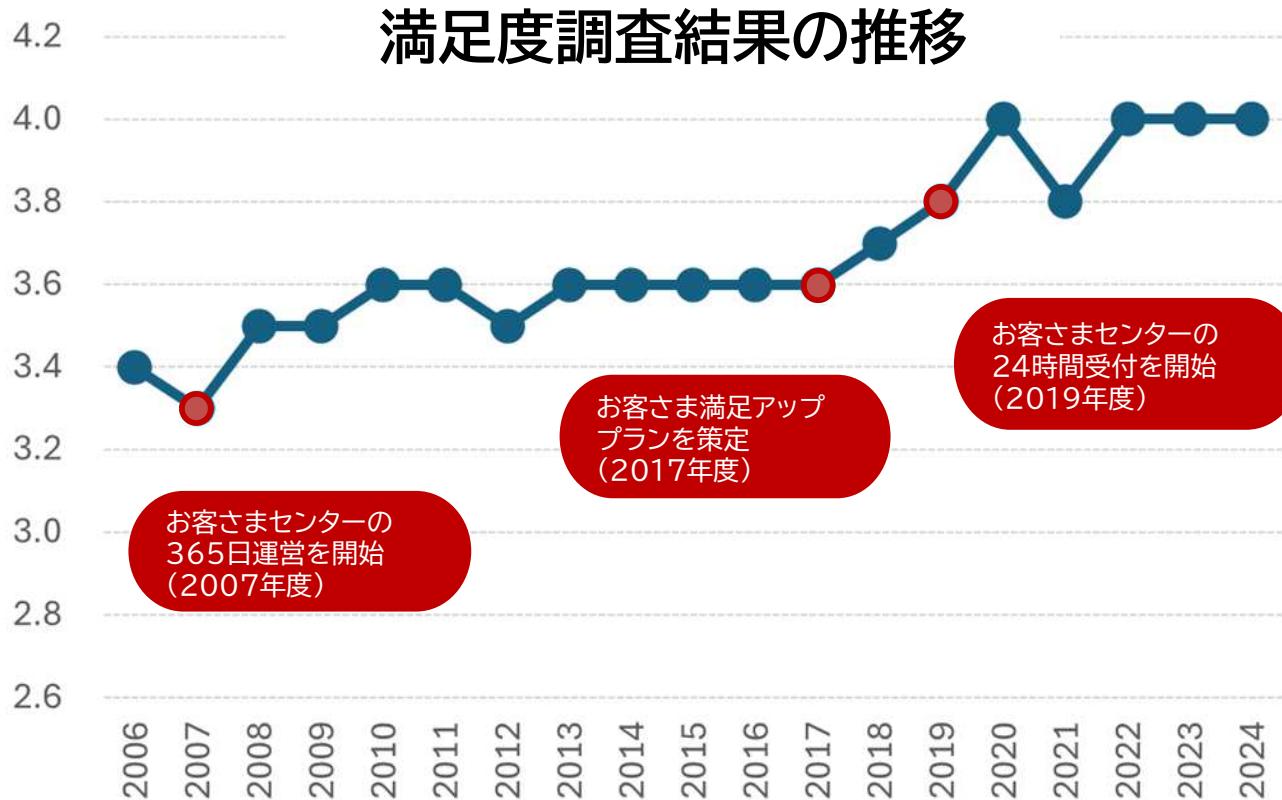
●入口遠隔閉鎖装置の整備



整備可能箇所(87箇所)へ整備済

※2025.12時点

- お客さまサービス向上の観点から、お客さまセンターの365日無休化(2007.8~)、24時間受付(2019.9~)を開始したほか、お客さま満足アッププランを毎年度策定(2017年度~)。
- 情報提供の充実を目的として、新交通管制システム導入(2021.4)による所要時間情報の精度向上、阪神高速LINE公式アカウント(2024.4~)によるオールインワンでの情報サービスの提供等を実施。
- 上記のほか、パーキングエリアの改善、渋滞対策、安全対策など、お客さまの声にお応えするサービス改善・向上を継続的に実施。
- お客さま満足度調査を毎年度実施しており、総合満足度は着実に上昇(2024年度は4.0)



※満足度：5段階（不満：1点、どちらかと言えば不満：2点、どちらともいえない：3点、どちらかといえば満足：4点、満足：5点）で得たご回答の平均値

所要時間情報の提供（2021年度）

- ＜所要時間情報の精度向上＞
- 情報更新間隔を2.5分→1分周期に短縮
 - 渋滞長に加え、「渋滞通過時間」を表示



渋滞通過時間情報の提供状況