

ソーシャル・ファイナンスの概要について

2019年8月



社名	阪神高速道路株式会社 Hanshin Expressway Company Limited
本社	大阪市北区中之島3-2-4
設立年月日	2005年（平成17年）10月1日
社員数	約700名
資本金	100億円（+資本準備金100億円）
目的	高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする
事業内容	<p>高速道路の新設・改築</p> <p>高速道路の維持・修繕・その他の管理</p> <p>高速道路の休憩所等の運営</p> <p>国・地方公共団体等からの委託による道路の建設・管理・調査等</p> <p>その他の事業</p>
営業路線	250.4km（2019年4月現在）
建設中路線	34.2km（2019年4月現在）

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。

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。

価値創造のプロセス

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

社会の課題

阪神高速が直面し、解決すべき主要な課題

1	交通事故 国内の交通事故発生件数 430,601件 国内の交通事故死者数 3,532人 国内の交通事故発生件数 3,532人
1	高速道路への誤進入 高速道路への歩行者・自転車等の進入発生件数/平成28年度実績 (出典: 2016年度 国土交通省) 3,678件
	自然災害 国内の自然災害による経済損失額 (出典: 2018年度 国土交通省 国土交通省) 約42兆円
2	渋滞による時間の損失 道路移動時間の渋滞が占める割合 (出典: 平成28年度 国土交通省(概算)) 約40%
3	インフラの老朽化 建設後50年以上経過する社会資本の割合 (出典: 国土交通省 交通情報提供事業の推進(2017年7月)) 道路橋 約63% (2033年3月) トンネル 約42% (2033年3月)
4	インフラ技術の輸出 2016年のインフラ受注実績 (出典: 2016年度 官報官誌) 海外からのインフラ受注金額 2020年の目標は約30兆円 約21兆円
5	地域経済の活性化 2015年の実質経済成長率 (出典: 2019年 東京都, 2018年 大阪府) 東京 2.1% 大阪 1.5%
	地球温暖化 世界のCO ₂ 排出量 (出典: 2019年 国連-エネルギー機関) 世界のCO ₂ 削減目標 2050年までに約240億トン 約331億トン
6	生産年齢人口の減少 2018年の生産年齢人口 (出典: 2019年 総務省) 2050年の生産年齢人口は推測5,275万人(2017年 内閣府) 約7,544万人
	年次有給休暇の取得率 2017年度日本の労働者の年次有給休暇取得率 (出典: 2018年 厚生労働省) 日本企業が掲げる2020年までの年次有給休暇取得率の目標は70% 51.1%

CSR活動の推進

中長期の視点に立った戦略的なCSR活動の推進

阪神高速グループの成長
地域・社会の持続的発展
への貢献

阪神高速グループ
ビジョン2030
～未来への道、私たちの挑戦～



中期経営計画

2017~2019

阪神高速グループのCSR活動

社会貢献活動

保有する人的・物的資源やノウハウを活かした取り組み

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

高速道路事業 高速道路関連事業

企業存続の基礎活動

コンプライアンス、リスクマネジメント、情報セキュリティ等

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

- 1** 最高の安全と安心を提供する阪神高速
- 2** もっと便利で快適なドライブを実現する阪神高速
- 3** 世界水準の卓越した都市高速道路技術で発展する阪神高速
- 4** お客さまや社会に満足をお届けする多彩なビジネスを展開する阪神高速
- 5** 関西の発展に貢献し、地域・社会から愛され信頼される阪神高速
- 6** 経営基盤を確立し、グループ社員がやりがいを実感できる阪神高速

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。

企業理念の実現

2030年のありたい姿と当社の挑戦

ビジョン2030達成に向けて

阪神高速グループビジョン2030

～未来への道、私たちの挑戦～

阪神高速の挑戦

中期経営計画 2017～2019

(重点施策)

<p>1</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 高速道路リニューアルプロジェクト <ul style="list-style-type: none"> 大規模更新・大規模修繕の取り組み 15号堺線磯町付近、3号神戸線磯川付近等 ■ 維持管理の高度化・効率化 <ul style="list-style-type: none"> 定期点検の実施、舗装計測データから補修箇所を検出する技術の導入、保全・交通関係データの相互活用等 日常点検（路下） ■ 交通安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> カラー舗装や案内標識の改善によるわかりやすい道路案内による交通安全対策、逆走対策等 ■ 災害発生時の機能維持 <ul style="list-style-type: none"> 熊本地震での被災を踏まえた橋梁の耐震補強、地震・津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事故ゼロに ■ 逆走・誤進入ゼロに
<p>2</p>	<p>2030年のありたい姿：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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ミッシングリンクの整備 <ul style="list-style-type: none"> 大和川線、西船場ジャンクション、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部等 ■ 利用しやすい料金体系の構築 <ul style="list-style-type: none"> 新たに導入した料金体系の周知・定着と交通量への影響についての調査・分析、企画割引の拡充等 ■ 渋滞対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> 速度回復誘導灯の導入、経路によらない料金設定による都心流入交通の分散化等 ■ 走行快適性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 細区間ジャンクションの解消（ジョイントレス）、本線料金所の撤去、ETC2.0普及（転換）促進等 ■ ほぼできるパーキングサービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> 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等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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、ほぼできるパーキングサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>3</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都市高速道路技術の発展・蓄積 <ul style="list-style-type: none"> 耐震性能と地震後の復旧性が高い鋼管集成構架の開発、軽量かつ耐久性の高いUPC床版の実用化等 ■ 交通運用技術の開発 <ul style="list-style-type: none"> 自動運転技術の発展に向けた事業者との連携によるデジタル地図やナビゲーションシステム技術の高度化等 ■ 技術力・ノウハウの持続的なイノベーション <ul style="list-style-type: none"> 産官学の連携、AIやロボット技術等最先端技術の活用のための技術開発等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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開発
<p>4</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> 大阪湾岸・夢咲トンネル等の管理におけるノウハウの活用、O&M等の国外でのコンサルティング業務等 ■ 新たな事業への積極的展開 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場事業の拡大と収益性向上、保有資産の有効活用、お客さまや社会のニーズを捉えた新たな事業の創出等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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増増
<p>5</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 道路事業の実施による経済社会活動の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ミッシングリンクの解消による道路ネットワークの冗長性の確保、BCPの改訂等による災害対応力の強化等 ■ 地球環境保全への配慮 <ul style="list-style-type: none"> 環境ロードプライシングの利用促進、使用エネルギー・温室効果ガス排出量の削減等 ■ 地域・社会との交流 <ul style="list-style-type: none"> ライトアップ等地域と一体となった景観形成、社会貢献活動の推進等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<p>6</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> お客さま満足アッププログラムの策定・実施、CSマネジメントの推進、幅広い広報と双方向コミュニケーション、CSマインドの醸成等 ■ 経営基盤の強化 <ul style="list-style-type: none"> 新技術・新工法の活用、管理業務の合理化等による経営の効率化、グループ経営による品質確保等 ■ 良好な職場環境づくり <ul style="list-style-type: none"> 女性の活躍の推進、ワーク・ライフ・バランスの推進等 ■ 人材育成 <ul style="list-style-type: none"> 阪神高速スキル・マインドを継承するプロフェッショナル人材の育成等 	<p>実現イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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と考え、その使命を達成する社員の集団 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 社員全員がやりがいとチャレンジ精神を持有的グループに ■ 関連事業の売上高と売上総利益を増増

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。

Point

当社の「交通課題の緩和」・「災害発生時のリスク軽減」等の高速道路事業が社会便益を対象とするソーシャルプロジェクトに資する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素を考慮し、ソーシャル・ファイナンス（※）・フレームワークを策定

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

1 調達資金の使途

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

社会的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な社会的課題)	適格プロジェクト	プロジェクトの概要
交通安全確保： 交通事故・誤進入件数の削減	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故ゼロ、交通安全の確保 ・ 逆走および誤進入防止対策 ・ 本線料金所機能移転
災害発生時の機能維持： 自然災害への対応		<ul style="list-style-type: none"> ● 災害発生時のリスク軽減と安全確保による機能維持 ・ 橋梁の耐震補強 ・ 地震、津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化
渋滞対策： 渋滞による時間の損失削減	高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> ● ミッシングリンク解消、リダンダンシーの確保等による関西都市構造の強靱化の実現 ・ 交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和 ・ 国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化
インフラの老朽化対策	高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> ● インフラの老朽化対策 ・ 安心と安全を未来に繋げるべくリニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）の実施

- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容や進捗状況等については独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下高速道路機構）との協定により決定されており、当社ウェブサイト等で確認可能

（※）ソーシャル・ファイナンス＝社会的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

高速道路の修繕・災害復旧

- 平成26年7月に道路法施行規則が改正され、5年に1回の頻度で道路構造物に対する近接目視による点検を実施することを義務付け
- 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施。また、この点検結果等を用いて構造物の健全度を診断し、維持・修繕等の措置を適切に実施。それらを記録・保存して、次回の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルの着実な実施に努めています。

高速道路の新設・改築

- 国土交通省は、整備計画決定にあたって「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき、新規高速道路整備事業に係る事業評価を実施
 - (1) 投資効率等の前提条件の確認
 - (2) 費用対便益の確認
 - (3) 事業の影響・事業実施環境の把握について、都道府県・政令都市等に意見を聞いた上で、学識経験者等から構成される第三者委員会の意見を聴取し、事業採択の可否を判断

高速道路の特定更新

- 「道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）」が施行されたことを受け、2015年（平成27年）3月、日本高速道路保有・債務返済機構と締結する「大阪府道高速大阪池田線等に関する協定」に特定更新等工事を追加
- これまで培ってきた技術力を活用して、道路構造物の長寿命化に向けた抜本的な対策を実施

3 調達資金の管理

- 調達資金は、高速道路事業等会計規則や高速道路株式会社法に基づき道路管理事業やその他事業から区分された道路建設等事業に充当され、当社会計システムにて厳格に管理
- 充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算明細にて開示
- 調達資金は、原則調達年度内に対象プロジェクトに充当されるが、未充当資金は社内規定に基づいて譲渡性預金または大口定期預金を基本とした安全性の高い金融資産に限定して運用

4 レポーティング

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社及び高速道路機構のウェブサイトで公開。その他、当社業務全般や財務状況についても、CSRレポートや有価証券報告書等を当社ウェブサイトで公開（別紙参照）

Point

ソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づいた資金調達は、国連の提唱する「持続可能な開発目標（SDGs）」、日本政府のSDGs実施指針等にも合致

当社を取り巻く社会的課題及び各プロジェクトにおける具体的な取り組みに加え、環境への影響も配慮しつつSDGs達成に向けて貢献すべく、業務を遂行

	グループビジョン2030 “ありたい姿に向けた施策”
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全対策アクションプログラムの推進（総事故発生件数を2021年度までに2016年度比600件削減） 渋滞対策の推進 本線料金所撤去事業の推進による走行性の改善に伴う環境負荷の軽減
 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	<ul style="list-style-type: none"> 働き方改革の積極的推進 多様な働き方の実現（長時間労働の抑制、休暇取得の促進、ワークライフバランスの推進） 広く地域の観光業を促進するための地域と連携した企画の推進
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<ul style="list-style-type: none"> リニューアルプロジェクトの推進 大和川線、西船場JCTの2019年度内の供用 大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、淀川左岸線2期の着実な事業推進と新たなネットワーク構想の検討 予防保全の推進による高速道路の長寿命化 既存構造物を改良した高速道路の持続的発展 道路・交通分野における若手研究者の研究に対する助成制度 グループビジョン2030に対応した研究技術開発の推進、産官学連携による革新的技術開発（オープンイノベーション）
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国道43号、阪神高速3号神戸線沿道の環境改善のため、環境ロードプライシングの利用の促進 規制工事の集約化、排ガス対策型重機使用の指定 渋滞対策の検討及び実施による、円滑な交通流の実現 大和川線、西船場JCTの2019年度内の供用 大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、淀川左岸線2期の着実な事業推進と新たなネットワーク構想の検討 総合防災訓練等による災害時対応力の向上促進、事業継続計画（BCP）の策定・運用 震災資料保管庫の活用等を通じ、被災経験の伝承及び今後の防災対策に係る施策推進への寄与 中長期の視点での道路建設事業（大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部・淀川左岸線2期、リダンダンシー確保）や特定更新等工事等の推進
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<ul style="list-style-type: none"> 災害発生時の機能維持（耐震補強、交通管制バックアップ、道路管理施設等の浸水対策、応急復旧資材の備蓄） 自然災害時におけるお客さまの安全確保に向けた対応力強化 ネットワーク整備により災害時の緊急輸送路の利便性を向上

Point

当社事業に係る計画・実績について、事業計画や決算情報等を作成し当社ウェブサイトにて公開

ソーシャル・ファイナンスに係る定期レポーティングとして、本フレームワークに基づくソーシャルボンドまたはソーシャルローンの調達額・資金の充当状況等を当社ウェブサイト等で公開

1 当社業務全般に係るレポーティング

- 高速道路の新設と改築、維持と修繕に加えて、防災や安全に対する対策、利便性の向上、災害発生時の対応、環境保全への取り組み等を阪神高速グループCSRレポート等にて公開します。
 - 阪神高速グループビジョン2030 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/vision2030/>
 - 中期経営計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/keieikeikaku/index.html>
 - 阪神高速グループCSRレポート https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/files/report/csrreport_2019.pdf

2 財務状況に係るレポーティング

- 有価証券報告書、決算情報を当社ウェブサイトにて公表します。
 - 有価証券報告書・決算情報 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/>

3 資金使途に係るレポーティング

- 資金の充当状況は、当社及び機構ウェブサイトの収支予算の明細等にて公開します。調達資金に係る債務は、対象プロジェクトにおいて完成した道路資産とともに機構に引き渡しされます。債務の引き渡し状況は、当社ウェブサイトにて公開します。
 - 当社の収支予算の明細（当社ウェブサイト内） <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/kyoka/index.html>
 - 当社の収支予算の明細（高速道路機構ウェブサイト内） <https://www.jehdra.go.jp/syuu35.html>
 - 道路建設関係債務の状況 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/files/saimunoyokyo.pdf>

4 事業状況に係るレポーティング

- 高速道路の新設・改築に係る進捗状況や開通予定情報、修繕・特定更新等に係る進捗状況のアウトプット・アウトカム等を当社ウェブサイトにて公開します。下記一例以外にも、「淀川左岸線延伸部」や「大阪湾岸道路西伸部」等の情報を公開しています。
 - 開通予定区間 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/torikumi/building/index.html>
 - 大阪府道高速大阪池田線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書（※資金使途に該当しない業務も含まれます）※各種施策によるアウトカム一覧も掲載 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/kyoka/2009-0729-1436-4.html>
 - 事業計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/plan/index.html>

5 事業評価に係るレポーティング

- 当社の事業評価監視委員会において実施した事業再評価及び事後評価の結果を当社ウェブサイトにて公開します。事業の必要性等を社会情勢等の変化も踏まえながら、投資効果の再評価や進捗状況を開示しております。
 - 事業評価監視委員会について <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/index.html>
 - 平成29年度の事業評価概要 https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20171107_4.pdf
 - 平成29年度の事業再評価について（淀川左岸線） https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20171107_5.pdf