

# 2022年度 阪神高速グループの 主な取り組み

2022年4月5日  
阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長 吉田 光市

## 目次

1. 営業状況について
2. ネットワーク整備について
3. リニューアルプロジェクトについて
  - ① 14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁架替え工事
  - ② 16号大阪港線 阿波座付近 縦目地の撤去工事
  - ③ 3号神戸線（摩耶～芦屋）リニューアル工事
4. 安全・安心・快適への取組
5. 社会貢献活動

# 1. 営業状況について

# 営業状況（2021年度）

| 2021年度                              | 上期計                | 10月                 | 11月                | 12月                 | 1月                 | 2月                   |
|-------------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|----------------------|
| ※1<br>交通量（台/日）<br>〔前々年同期比〕          | 663,587<br>〔92.1%〕 | 725,441<br>〔101.5%〕 | 722,050<br>〔98.6%〕 | 733,296<br>〔100.6%〕 | 648,023<br>〔96.3%〕 | 658,260<br>〔92.0%〕※2 |
| ※1<br>料金収入【税抜】<br>（百万円）<br>〔前々年同期比〕 | 83,204<br>〔91.7%〕  | 15,366<br>〔101.6%〕  | 14,622<br>〔98.4%〕  | 15,429<br>〔100.3%〕  | 13,770<br>〔96.0%〕  | 12,614<br>〔90.6%〕※2  |

## 〔新型コロナウイルス感染症による影響〕

- ・上半期は緊急事態宣言期間中を中心に新型コロナウイルス感染症の影響を強く受け、対前々年で1割弱の減少となったが、下半期に入ってから10月～12月は、その影響は限定的となった
- ・交通量は、まん延防止等重点措置期間であった1月は対前々年4%弱、2月は対2019年約8%の減少

## 【緊急事態宣言発令期間など〔大阪〕】

2021年度（下半期）：緊急事態宣言発令なし  
1月27日～3月21日は別途まん延防止等重点措置期間

## 【特異事象】

2019年度

10月12日

4号湾岸線・5号湾岸線などの一部路線で台風19号の影響により一時通行止め

11月20日～11月30日

4号湾岸線（南港北～大浜）・6号大和川線（三宝～鉄砲）でリニューアル工事により通行止め

2021年度

11月16日～11月26日

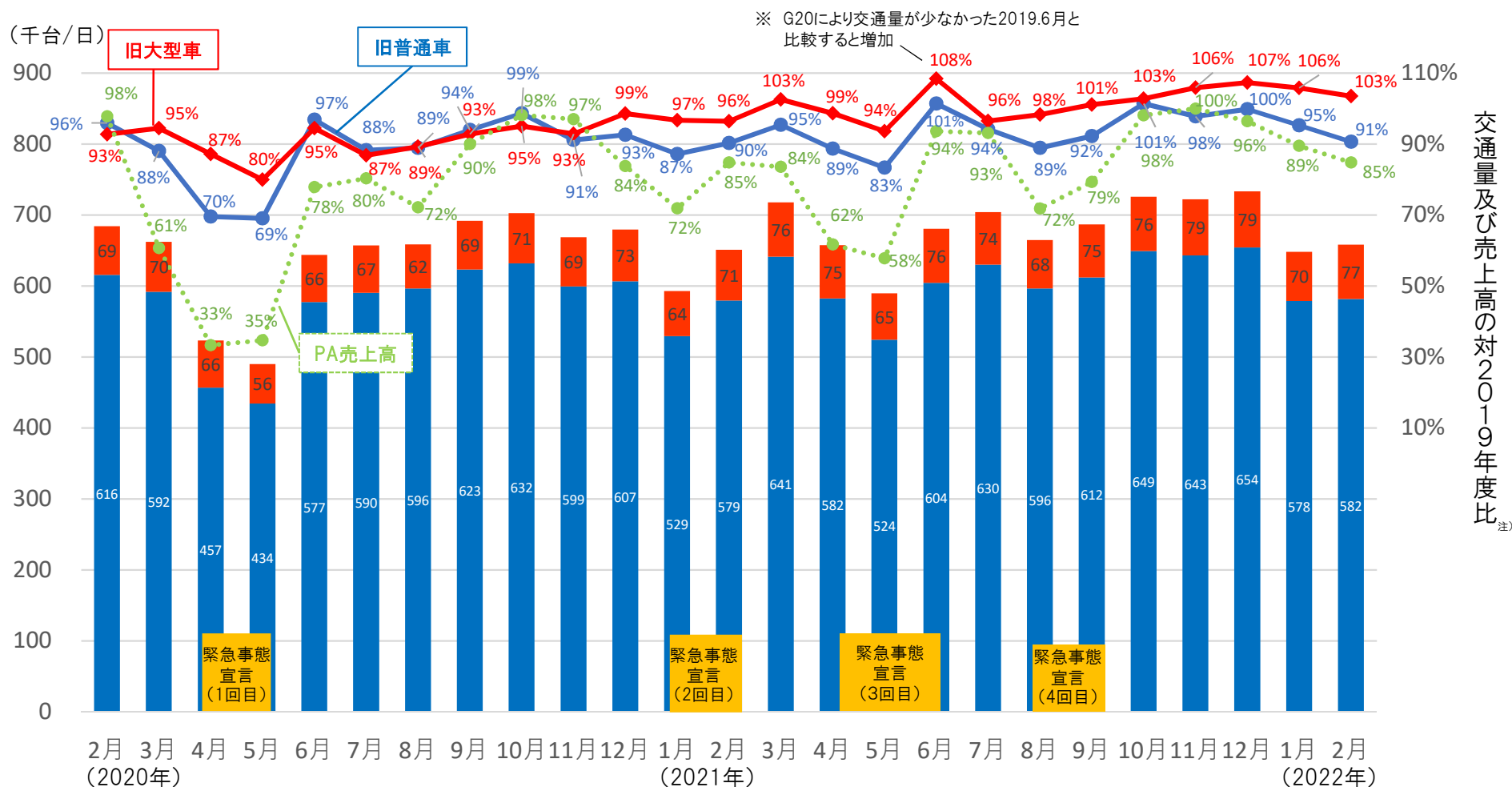
環状線北行（湊町入口～梅田出口）でリニューアル工事により通行止め

※1\_2020年3月29日以降は、6号大和川線（7.7km）開通後の実績

※2\_対2019年同期比

# 新型コロナウイルス感染症影響下における交通量等推移 (2020.2月～2022.2月)

- 新型コロナウイルス感染症の影響により交通量やPA売上高が減少。特に緊急事態宣言期間で顕著
- 新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた期間においても旧大型車は旧普通車より落ち込みが小さい
- 2021年10月以降は、感染症の影響は鈍化したものの、1月以降の感染拡大に伴う影響が表れている



交通量 凡例 ■ 旧普通車:軽・二輪、普通車、中型車 ■ 旧大型車:大型車、特大車

(参考)PA内店舗閉鎖期間  
 泉大津PA(陸側) : 2020.3.10~2020.6.9  
 中島PA : 2020.3.15~2020.4.30  
 京橋PA : 2021.4.1 ~ 2021.5.16  
 朝潮橋PA : 2021.9.1~

注)2月及び3月については、2019年2月及び2019年3月との比

交通量及び売上高の対2019年度比<sup>注)</sup>

# 新型コロナウイルス感染症影響下の行動変容 時間帯別車種別交通量の変化（全線）

時間帯別交通量について利用用途（バス・タクシー：旅客、トラック・ライトバン：物流、乗用車）に区分し、2019年～2021年12月の同月比について分析した結果、以下の傾向がみられている

○24時間交通量について、旅客利用であるバス、タクシーは減少から回復傾向、トラック・ライトバンは年々増加（※①）

○朝夕の時間帯交通量について、これまでと同様乗用車、トラック・ライトバンは増加（※②）

○2019年と2021年の時間帯別交通量を比較すると、これまでと同様にトラック・ライトバンは、21時台、23時台を除く全ての時間帯で増加（※③）、全車や乗用車に関しては、5時台から19時台まで増加（※④）

車種別・朝夕交通量の変化(平日平均)【12月】

| 24時間計      | 2019年<br>12月 | 2020年<br>12月 | 2021年<br>12月 | 対2019年差<br>(2020年) | 対2019年比<br>(2020年) | 対2019年差<br>(2021年) | 対2019年比<br>(2021年) |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| バス         | 9,482        | 4,946        | 5,582        | ▲4,536             | ▲47.8%             | ▲3,900             | ▲41.1%             |
| タクシー       | 16,885       | 7,961        | 11,856       | ▲8,925             | ▲52.9%             | ▲5,030             | ▲29.8%             |
| トラック・ライトバン | 328,960      | 331,780      | 346,614      | 2,820              | 0.9%               | 17,653             | 5.4%               |
| 乗用車        | 380,599      | 370,913      | 389,432      | ▲9,685             | ▲2.5%              | 8,834              | 2.3%               |
| 【計】        | 735,926      | 715,600      | 753,483      | ▲20,326            | ▲2.8%              | 17,557             | 2.4%               |

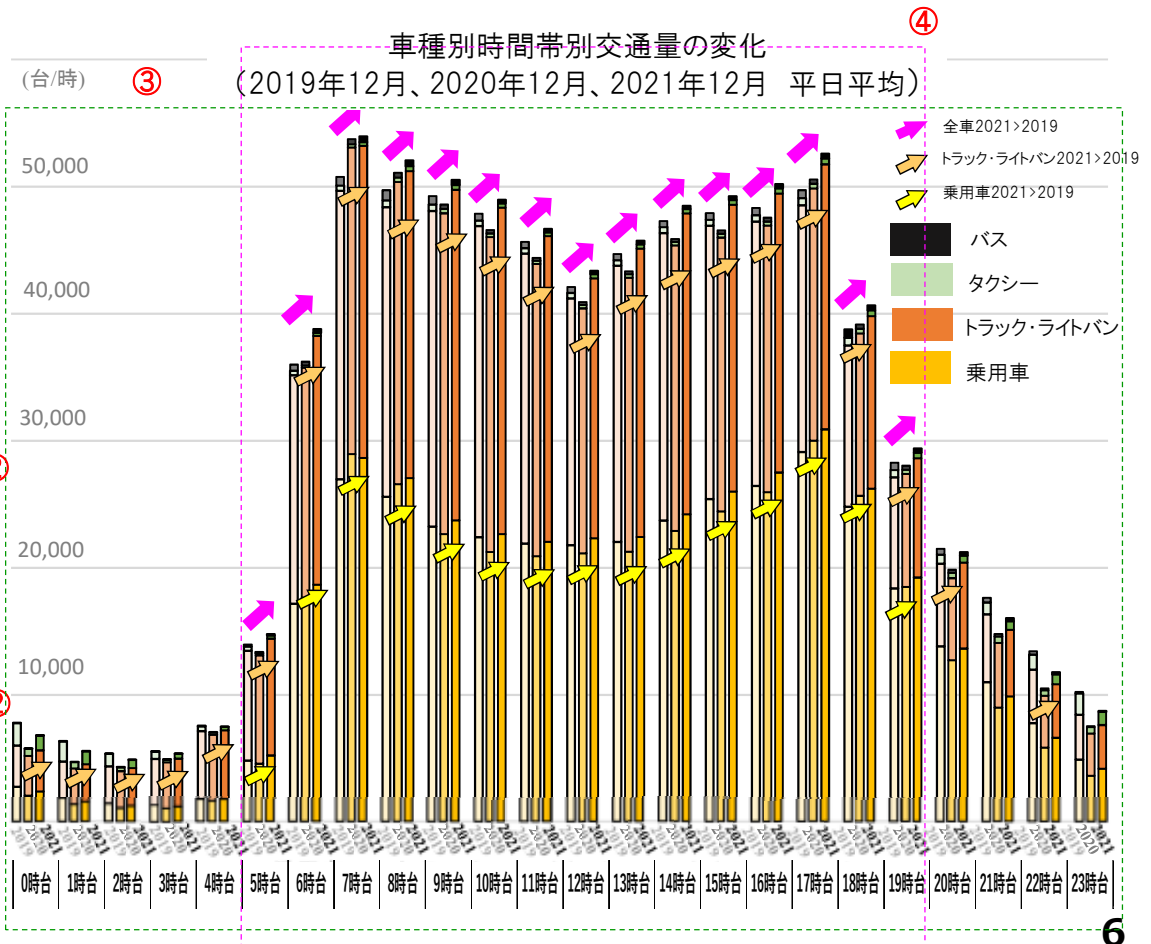
| 7-9時台計     | 2019年<br>12月 | 2020年<br>12月 | 2021年<br>12月 | 対2019年差<br>(2020年) | 対2019年比<br>(2020年) | 対2019年差<br>(2021年) | 対2019年比<br>(2021年) |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| バス         | 2,130        | 1,125        | 1,290        | ▲1,005             | ▲47.2%             | ▲840               | ▲39.4%             |
| タクシー       | 1,466        | 950          | 1,079        | ▲516               | ▲35.2%             | ▲387               | ▲26.4%             |
| トラック・ライトバン | 70,301       | 73,152       | 74,715       | 2,851              | 4.1%               | 4,414              | 6.3%               |
| 乗用車        | 75,849       | 78,207       | 79,461       | 2,359              | 3.1%               | 3,612              | 4.8%               |
| 【計】        | 149,746      | 153,435      | 156,545      | 3,689              | 2.5%               | 6,799              | 4.5%               |

| 17-18時台計   | 2019年<br>12月 | 2020年<br>12月 | 2021年<br>12月 | 対2019年差<br>(2020年) | 対2019年比<br>(2020年) | 対2019年差<br>(2021年) | 対2019年比<br>(2021年) |
|------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| バス         | 1,280        | 679          | 767          | ▲601               | ▲47.0%             | ▲513               | ▲40.1%             |
| タクシー       | 1,174        | 741          | 923          | ▲433               | ▲36.9%             | ▲251               | ▲21.4%             |
| トラック・ライトバン | 32,108       | 32,610       | 34,436       | 502                | 1.6%               | 2,328              | 7.3%               |
| 乗用車        | 53,941       | 55,687       | 57,136       | 1,747              | 3.2%               | 3,195              | 5.9%               |
| 【計】        | 88,503       | 89,718       | 93,262       | 1,215              | 1.4%               | 4,759              | 5.4%               |

※集計データ：ETCデータ

※車種区分：利用用途に応じて区分

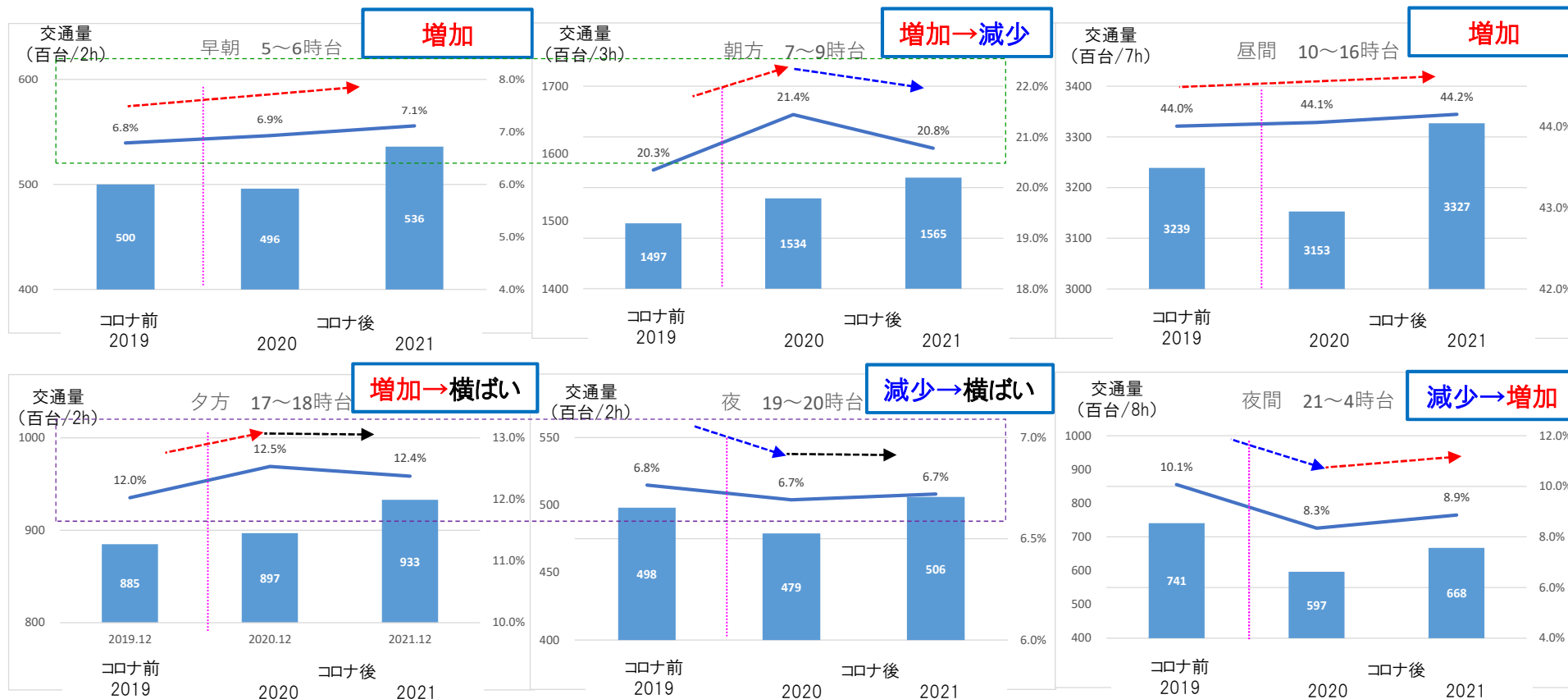
バス  
タクシー } 旅客  
トラック・ライトバン } 物流  
乗用車



# 新型コロナウイルス感染症影響下の行動変容（12月3ヶ年比較）

<24時間交通量に占める各時間帯交通量の比率 および全車交通量 12月>

■ 交通量 ■ 24時間交通量に占める比率



## < 24時間交通量に占める各時間帯交通量の比率 >

※ETCデータ(平日平均)  
2019.12,2020.12,2021.12

- ・ 朝方利用はコロナ後増加から減少に、早朝利用は増加 → 早朝の時間帯利用へシフト
- ・ 昼間利用はコロナ後増加
- ・ 夕方利用はコロナ後増加から横ばいに、夜利用は減少から横ばい
- ・ 夜間利用はコロナ後減少から増加に転じた

## < 交通量 >

- ・ 夜間を除いて、いずれの時間帯も2019,2020年と比較して2021年は増加
- ・ 朝方夕方利用は年々増加した一方、早朝、昼間、夜、夜間利用は2020年に減少するも2021年に増加に転じた

## 2. ネットワーク整備について



○ 阪神高速では、  
 お客さまの利便性向上、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を整備中



※淀川左岸線延伸部の延長は、西日本高速道路(株)の単独施行区間1.1kmは除いたもの

# 建設中路線の状況（1）～淀川左岸線（2期）、淀川左岸線延伸部～

## 淀川左岸線(2期)

- 大阪市より受託している海老江地区及び豊崎地区の工事（開削トンネル・換気所・橋梁）で、土留壁工、掘削工及び橋脚工等を実施中

## 淀川左岸線延伸部

- トンネル及びシールド立坑等の設計検討、堤防・道路一体構造の安全性等の検討を実施中  
また、本体工事着手に向けて、地中障害物撤去工事等を実施中



換気所部掘削工の実施状況



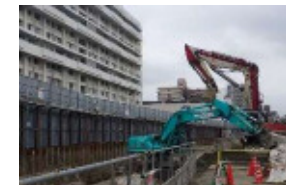
RC橋脚工の実施状況



換気所部土留工の実施状況



河川内鋼管矢板基礎工の実施状況



地中障害物撤去準備工の実施状況



縦断図



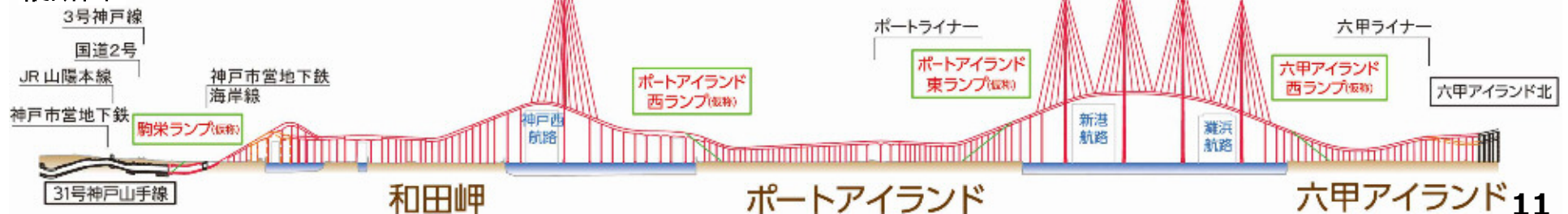
# 建設中路線の状況（2）～大阪湾岸道路西伸部～

## 大阪湾岸道路西伸部

- 有識者委員会において海上長大橋の橋梁形式が選定され、2019年12月に公表。長大橋の基礎構造をはじめ、上部構造に対する耐震、耐風、景観等の観点において、様々な課題に対し引き続き検討を実施中
- 当社事業区間での工事の状況
  - ・六甲アイランド地区：橋梁上部工事を2021年3月に契約、現在詳細設計を実施中  
橋梁下部工事を2021年8月に契約、2022年1月より支障物撤去工に着手
  - ・駒栄地区：開削トンネル工事において函体工を実施中



### 縦断図



### 3. リニューアルプロジェクトについて

# サステナブルな高速道路ネットワークの形成に向けて

- 都市内の交通課題を解決するため、1号環状線や11号池田線などの放射路線の整備からはじまった阪神高速道路。現在、総延長の約4割にあたる路線が開通から40年を超えている
- 現在、大阪都市再生環状道路など、関西経済発展に不可欠な広域ネットワークの整備に努めているところであり、一昨年の大和川線全線開通など着実に進展しているところ
- 100年先も安全・安心・快適にご利用いただくため、新たなネットワークを活用しつつ、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（大規模更新・修繕事業）」を推進

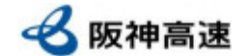


■ 29年以下(破線は建設中路線) ■ 30~39年 ■ 40年以上

(2022年3月末時点)



# 高速道路リニューアルプロジェクト ～実施状況～



- 大規模更新事業 6 箇所のうち、3号神戸線湊川付近及び15号堺線湊町付近の 2 箇所で施工中
- 14号松原線 喜連瓜破付近は、2022年6月1日より高速上を通行止めし、橋梁架替え工事に着手予定
- 過去の車線拡幅工事で設置した縦目地（継ぎ目）が原因で損傷及び異常音が生じている16号大阪港線（西行）阿波座付近において、縦目地を撤去する大規模修繕工事を実施中
- 3号神戸線（摩耶～芦屋）で2022年4月15日より10日間、終日通行止め工事を実施予定

## 事業箇所と主な進捗状況

### 3号神戸線 湊川 (1968年開通)



- 耐久性の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を7基設置する工事を実施中

### 15号堺線 湊町 (1972年開通)



- 先行施工分（全9基の鋼製基礎のうち1基を対象）の施工に必要な地下空間を確保するための準備作業を一般道路の一部を夜間規制しながら実施中

### 14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



- 2022年6月より松原線の一部区間にて上下線通行止めをし、橋梁全体を鋼製の連続桁へ架け替える工事を実施予定

- : 大規模更新箇所(約5km)
- : 大規模修繕箇所(約86km)



### 16号大阪港線 阿波座 (1997年車線拡幅)



- 縦目地構造を解消し、安全性の向上、騒音の低減を図るため、中央大通（四つ橋筋～あみだ池筋間）にて、梁拡幅等の工事を実施中
- 高速上の車線規制により桁を撤去・新設予定

# ①14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁架替え工事（1）～通行止めの概要～

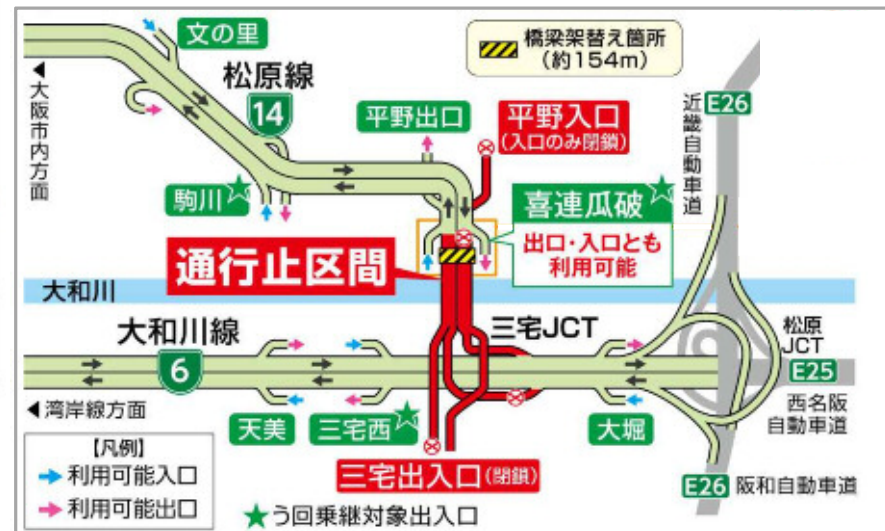


きれうりわり  
 14号松原線 喜連瓜破付近の橋梁架替え工事に伴い、  
**2022年6月1日（水）午前4時から2025年3月末（予定）までの約3年間**  
 喜連瓜破～三宅JCT間で終日通行止めを実施します



通行止め区間周辺の一般道路で渋滞が予想されますが、う回しやすい料金設定にする等、**皆さまへの影響が最小限となるよう、さまざまな取り組みに尽力してまいります。**

高速道路をご利用されるお客さま、並びに沿道にお住まいの皆さまには**長期にわたりご迷惑、ご不便をおかけいたしますが、何卒、ご理解とご協力をお願いいたします。**





# ①14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁架替え工事（2） ～う回のお願～

## ■ 高速道路を利用したう回のお願（う回ルートのご案内）

通行止め期間中は、喜連瓜破周辺の一般道路において、渋滞が予想されます  
 都心発着及び都心通過でご利用されるお客さまは、高速道路を利用したう回のご検討をぜひお願いいたします  
 期間中のう回に際して、料金調整を行います

### ● 都心**発着**利用での高速道路を利用したう回



### ● 都心**通過**利用での高速道路を利用したう回



一般道路で  
混雑が予想されます



■ : 通行止め区間

※西名阪自動車道、阪和自動車道において  
環状線までの所要時間の比較を提供予定





### ■ 高速道路を利用したう回の際の料金調整

『大阪都心部 ⇄ 西名阪自動車道・南阪奈道路』をご利用される場合には、14号松原線のう回ルートである近畿自動車道・13号東大阪線や6号大和川線等を利用するルートが、通行止め前の14号松原線ルートと同一の料金（ETC車対象）でご利用いただけます

<柏原→土佐堀の利用料金例>  
普通車/ETC車

|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| <b>14</b> ルート | 16.5km | 1,110円 |
| ※松原線は通行止め前の料金 |        |        |
| <b>12</b> ルート | 33.5km | 1,110円 |
| <b>13</b> ルート | 20.7km | 1,110円 |
| <b>6</b> ルート  | 27.8km | 1,110円 |



### ■ 高速道路を利用したう回促進のためのキャンペーン

通行止め開始から2022年6月30日24時までに、高速道路を使って「大阪都心部 ⇄ 松原JCT等」間をご利用いただいたお客さまを対象に「高速つかってくるっとう回キャンペーン」を実施します





通行止めの実施にあたり、

・『14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁大規模更新工事』特設サイト

・特設フリーダイヤル

を設置するとともに、

様々な広報媒体を用いて、通行止めの期間・区間等の情報を幅広くお知らせします

## ○『14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁大規模更新工事』特設サイト

通行止めに関する情報が事前にご確認いただけます

また期間中は、通行止めに関する最新情報を順次ご提供していく予定です

特設サイトでの主な情報提供内容

事業概要、工事期間中の料金、渋滞予測、工事進捗、各経路の所要時間 など



URL : <https://www.hanshin-exp.co.jp/renewal/kireuriwari/>

## ○特設フリーダイヤル

通行止めの期間や区間、利用できる出入口、工事期間中の料金、う回乗継情報、渋滞予測、工事概要等の各種お問い合わせにご利用いただけます

<フリーダイヤル> 0120-84-1620

<受付時間> 8:30～19:00

※受付時間は延長する期間があります。詳しくは特設サイトをご覧ください

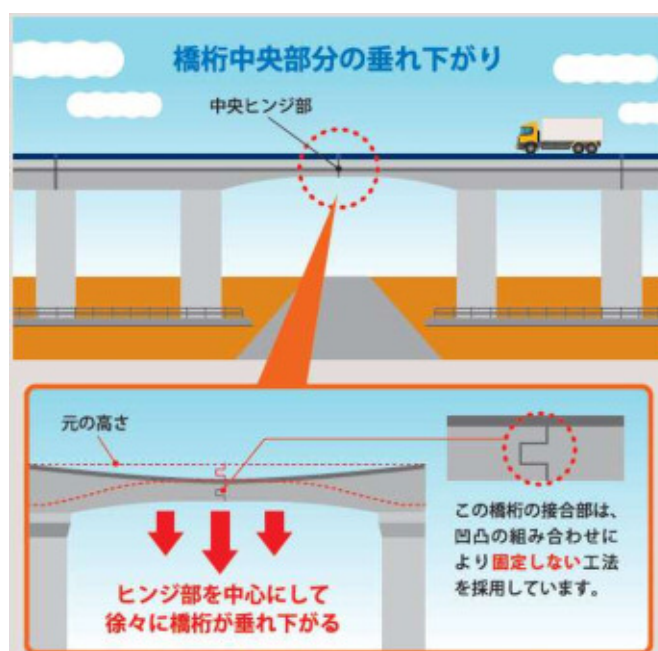
# ①14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁架替え工事（5）～工事実施の経緯～



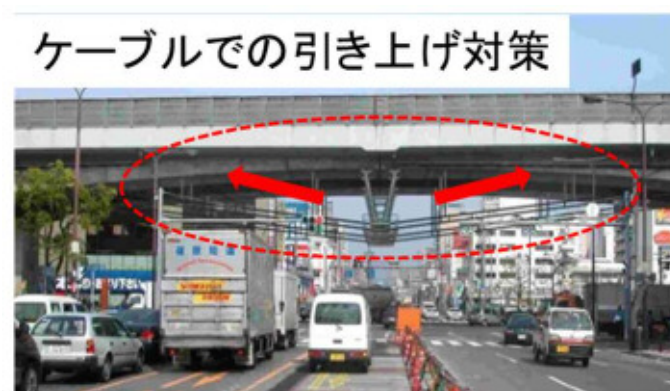
- 今回更新工事を行う喜連瓜破付近の橋梁は、供用から約40年経過したコンクリート橋で、主要交差点を跨ぐため橋長が長く橋桁の中央付近にヒンジ形式の継ぎ目を設けた構造を採用
- 経年とともに橋桁中央のヒンジ部を中心に設計時の想定を上回る垂れ下がりが進行し、路面が沈下
- 垂れ下がり解消するためケーブルによって補強を行ったうえで、継続的な調査点検により安全性を確保しているものの、抜本的な解決には至っていない状況
- 一方で、6号大和川線が2020年3月に全線開通し、14号松原線に対する広域う回ネットワークが整備



架替え工事箇所



ヒンジ部の構造



これらの状況を踏まえ、長期の健全性・耐久性を確保するために、橋梁架替え工事を実施



# ①14号松原線 喜連瓜破付近 橋梁架替え工事（6）～架替え工事の工法～



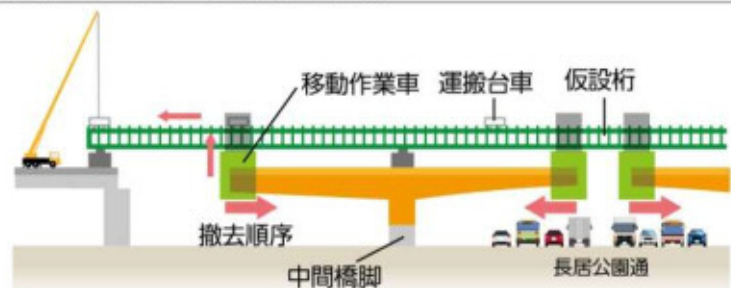
- 架替え工事の実施にあたり、**周辺環境への影響や交通量の多い直下の交差点等への交通影響を極力抑えることに主眼をおいて計画**
- 既設橋桁撤去では、小さなブロックに空中で分割・切断し徐々に撤去・搬出するなど、一般道路の通行を妨げない工法で計画
- 新たに架設する橋桁部は、直下の一般道路への交通影響を極力抑えるため、送り出し工法による架設や、一括架設を行うなど、交通影響を短時間に抑える工法を採用
- 騒音や、**交通量の多い一般道路への交通影響を極力抑える工法が必要な工事であることから、約3年程度の工事期間**を要する見込

## 橋梁架替え工事の流れ

### ①仮設桁の敷設



### ②既設コンクリート橋梁の撤去



### ③鋼製橋脚の架設(夜間)



### ④鋼製橋桁(側径間)の架設(夜間)



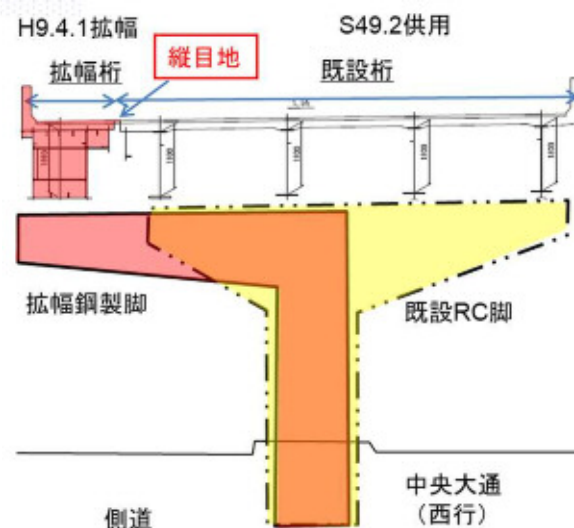
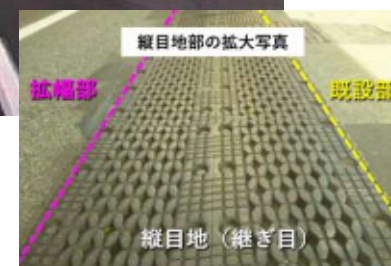
### ⑤鋼製橋桁(中央径間)の架設(夜間)



## ②16号大阪港線 阿波座付近 縦目地の撤去工事（1）～工事概要～



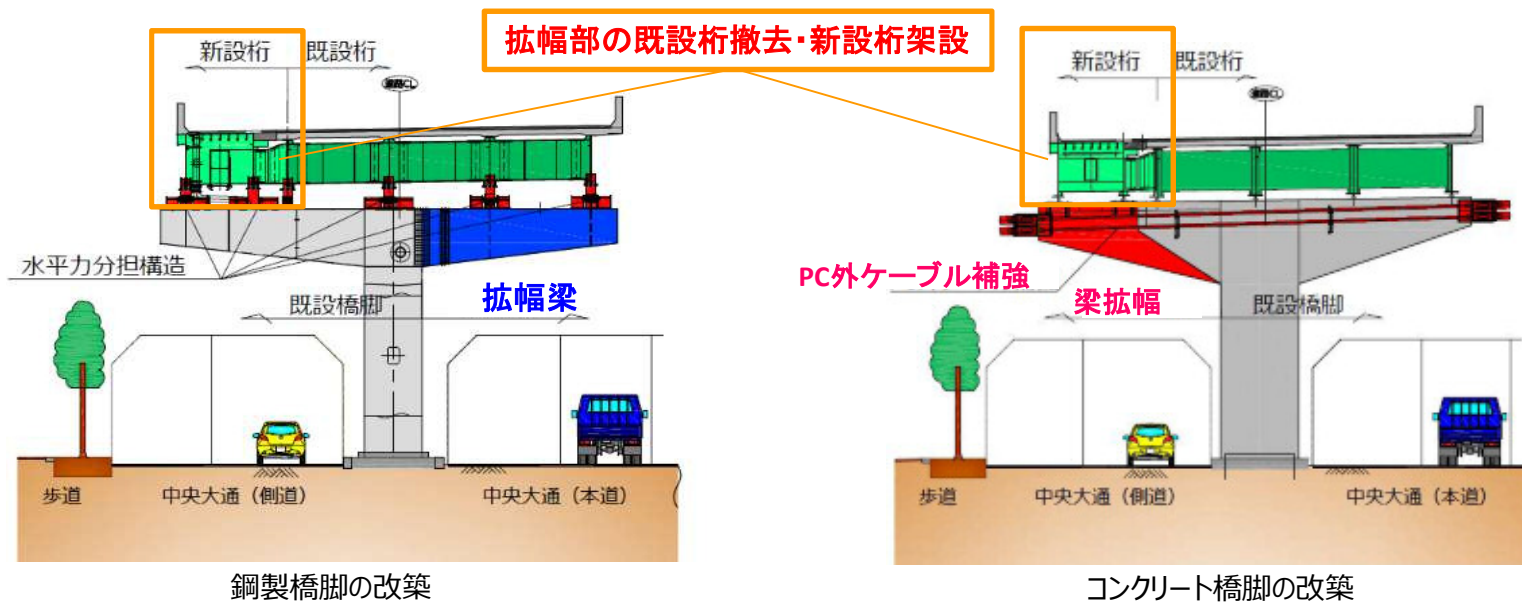
- 阿波座付近では、合流部での慢性的な渋滞対策として、1997年に車線拡幅工事を実施
- 拡幅部と既設部との境界には、施工当時主流だったゴム製の縦目地（継ぎ目）を採用
- 拡幅部と既設部で支点が異なるため、桁の挙動が異なることによるたわみ差が発生し損傷・異常音が発生  
⇒橋脚の拡幅・桁の取替えにより独立していた桁・床版を一体化させ、縦目地構造そのものを撤去



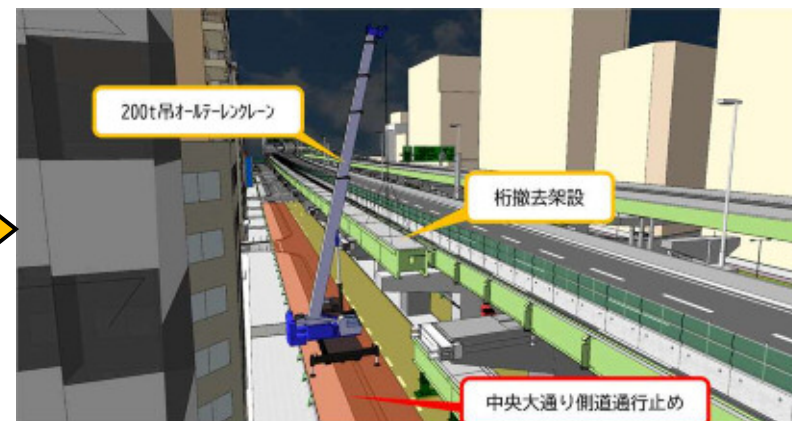


## ②16号大阪港線 阿波座付近 縦目地の撤去工事（2）～全体計画～

- 先行的に実施していた路下からの橋脚梁拡幅、梁のPC外ケーブル補強等が概ね完了
- 今後、既設拡幅部の桁の撤去を行い、新設桁の架設により上部工の一体化を実施



鋼製橋脚梁拡幅の施工状況

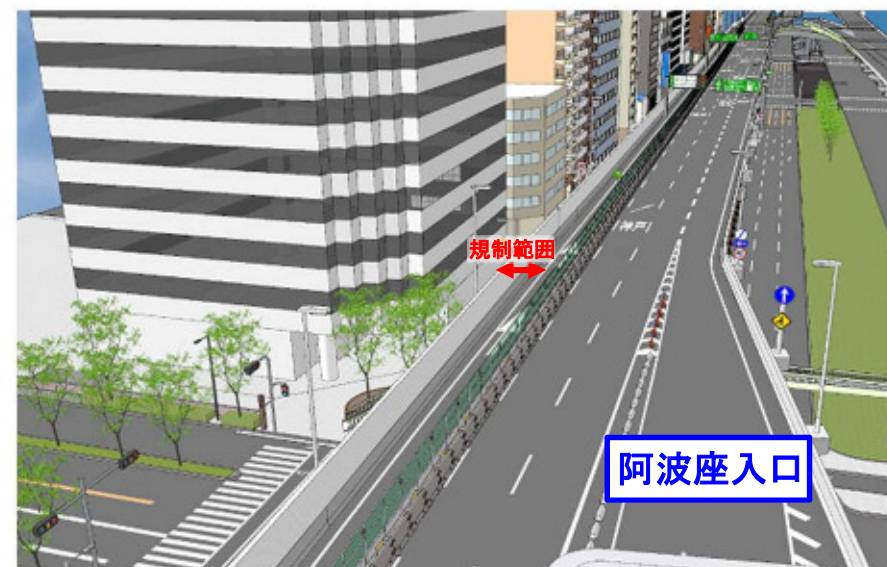
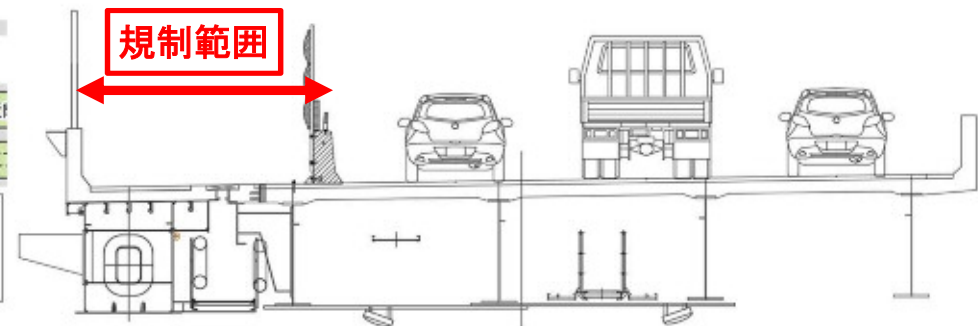


既設桁撤去および新設桁架設のイメージ

## ②16号大阪港線 阿波座付近 縦目地の撤去工事（3） ～交通規制について～



- 既設拡幅部の桁撤去・新設のために、16号大阪港線(天保山方面)拡幅部において車線規制を実施します
- 車線規制は、2022年6月中旬頃から2024年秋頃までを予定しています
- 期間中は、1号環状線からの合流部や、3号神戸線との分岐部の走行にご注意ください



車線規制のイメージ



### ③ 3号神戸線（摩耶～芦屋）リニューアル工事（1）～工事の概要～



○下記の期間・区間で、**終日通行止め**により実施します

【期 間】2022年4月15日（金）午前4時～4月25日（月）午前6時（10日間）

【区 間】阪神高速3号神戸線（摩耶～芦屋） 上下線 約10.3km

【閉鎖出入口】<上り線（大阪方面）出入口> <下り線（神戸・姫路方面）出入口>

出口：深江出口

出口：摩耶西行出口、魚崎出口

入口：摩耶東行入口、魚崎入口

入口：深江入口、西宮入口

#### ■工事区間 位置図





### ③ 3号神戸線（摩耶～芦屋）リニューアル工事（2）～事業の目的～

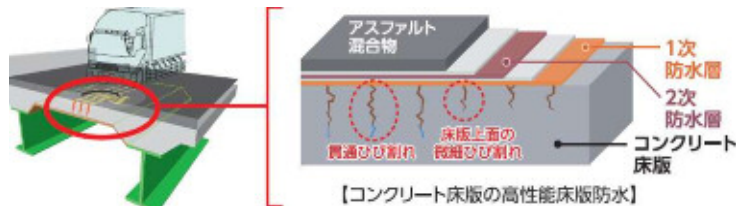


- 3号神戸線（摩耶～芦屋）は、1970年（昭和45年）の開通から50年以上が経過し、老朽化により鉄筋コンクリート床版（RC床版）や鋼床版の劣化が進んでいる状況
- さらに、2008年（平成20年）に実施した前回のリニューアル工事から10年以上が経過し、舗装の損傷や伸縮継手（橋梁の継ぎ目）の損傷（浮きなど）が増加
- そこで、安全・安心・快適を未来につなげるため、道路の長寿命化等に向けた3号神戸線（摩耶～芦屋）リニューアル工事を実施

#### 道路の耐久性・長寿命化

##### ▶コンクリート床版の防水機能を向上

舗装の下にあるコンクリート床版のひび割れに対して、浸透性の高い防水材料を塗布し、さらにもう一層の防水層を組み合わせた「高性能床版防水」を施すことで、床版への雨水の浸入を防ぎ、長寿命化を図ります。



【コンクリート床版の高性能床版防水】

##### ▶鋼床版の耐久性を向上

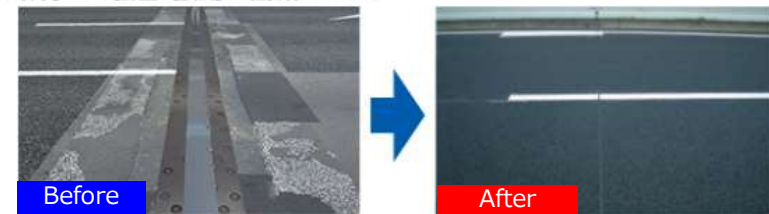
通常のアスファルト舗装に比べ、強度の高い鋼繊維補強コンクリート（SFRC）舗装を施すことで、鋼床版のき裂抑制の効果が期待できます。



#### 周辺環境の改善

##### ▶ジョイントレス化

橋と橋の継ぎ目（ジョイント）をなくすことで、走行時の安全性・快適性と周辺環境への騒音・振動を低減します。



#### 安全性・走行性の向上

##### ▶芦屋本線料金所のカラー舗装

芦屋本線料金所において、接触事故などのリスク低減を図るため、区画線変更や第5レーン（ETC専用）のカラー舗装を行います。



【リニューアル工事後の区画線・カラー舗装】

##### ▶より見やすい案内標識への取替え

車のヘッドライトでも明るく反射する超高輝度反射シートを採用した標識に取替えます。これにより、夜間の視認性向上を図ります。

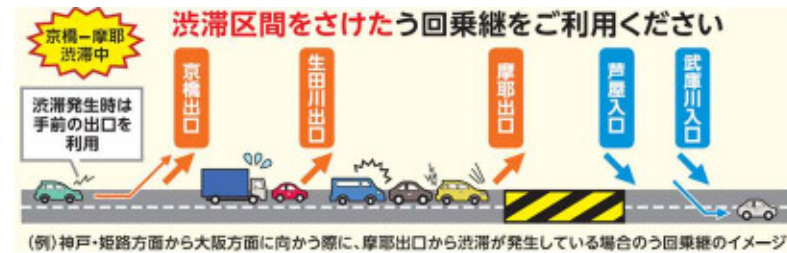


### ③ 3号神戸線（摩耶～芦屋）リニューアル工事（3）～交通影響・う回案内～



- リニューアル工事期間中は、通行止め区間端末（**摩耶東行出口・芦屋出口**）や**5号湾岸線**、3号神戸線と並走する**国道2号**や**国道43号**などで渋滞を予測しています
- 広域う回**など渋滞を避けたご利用や、**お車のご利用を控えていただく**ことをご検討ください。特設サイトにて、『**う回ルート**』や『**う回乗継の出入口**』等、ご利用計画に必要な情報を提供しております

3号神戸線（摩耶～芦屋間）リニューアル工事 **特設サイト** 3号神戸線リニューアル 検索



#### ■ 工事期間中の渋滞予想エリアと広域う回ルート



## 4. 安全・安心・快適への取組



# お客さま満足アッププラン（1）

お客さまにもっと安全・安心・快適を実感し、より一層ご満足していただけるよう、お客さまの声をもとにサービスの改善を進めるとともに、「お客さま満足アッププラン」を取りまとめ各種取り組みの実施を継続  
今年度も、お客さま満足アッププランを策定し、さらなるお客さま満足の実現を目指す

## ○乗り放題パスの拡充

「乗り放題パス」のご利用対象日を増やすとともに、提携観光施設の拡充等に努めお客さまがよりご利用しやすく、より満足いただける企画割引をご提供いたします。

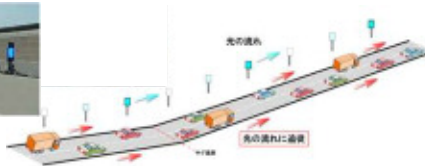


乗り放題パスのご利用対象日数を  
**5割増加**し、年間約59日実施！  
のべ**15万台以上**のお客さまがご利用！



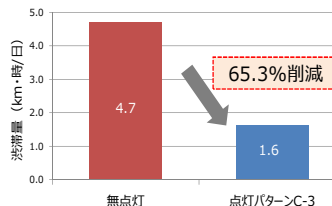
## ○速度回復誘導灯の展開

11号池田線上下に設置しました！



他に以下の箇所に設置し、速度向上効果による渋滞の早期解消効果が確認されています。

- ・3号神戸線上り深江付近
- ・13号東大阪線下り森之宮付近
- ・4号湾岸線上り大浜～三宝間



2017

2018

2019

2020

2021

2022

## ○もっとわかりやすく！

路線比較の情報提供で、お客さまの経路選択をサポート

神戸から1号環状線への、乗り継ぎを含む3つのルート  
の所要時間の比較情報を道路情報板で提供



## ○もっとほっとしたい！

ご好評いただいている本線料金所撤去跡地を利用したパーキングエリア。

2022年4月27日に泉大津大型専用PAがオープン。  
引き続き、中島本線料金所の撤去跡にもPA整備を進めます。

上記以外の取り組みも紹介しております  
詳細は、ドライバーズサイト（ニュース・トピックス）をご確認ください

# お客さま満足アッププラン（2）～泉大津大型専用PAのオープン～

- 2022年4月27日(水) 4号湾岸線(南行) 旧泉大津本線料金所跡地に新しく泉大津大型専用PAがオープン
- 既存の泉大津PAにおける大型車駐車マスの慢性的な満車状況を踏まえ、大型車専用として整備
- 阪神高速道路では初となる木造建屋のPAとして「ほっ」とできる空間を提供
- 中島本線料金所は2月27日に撤去完了。跡地は新PAとして整備を進める（2023年春オープン予定）

## 本線料金所撤去計画



## 泉大津大型専用PA（外観イメージ）



## 泉大津大型専用PA（内装イメージ）



## 泉大津大型専用PA（整備イメージ）



# E T C専用料金所の運用開始について（1）

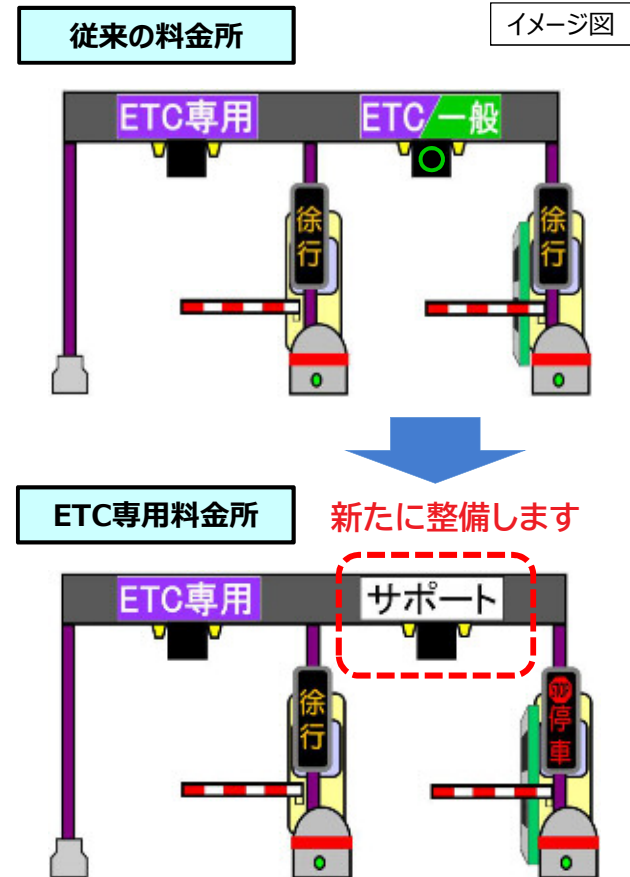


- 2022年5月27日(金) 阪神高速湾岸線・淀川左岸線の計5箇所料金所でE T C専用運用を開始
- E T C専用料金所には、新たに『サポート』レーンを整備
- E T C専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進
- 2025年度までに、110箇所程度（全体の8割程度）をE T C専用料金所として整備する予定

## E T C専用となる料金所位置図



## 『サポート』レーンの整備





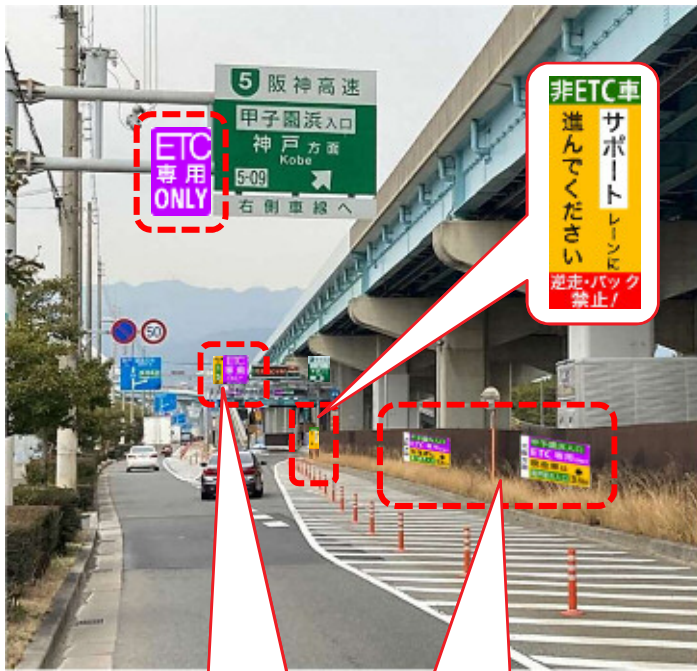
# E T C専用料金所の運用開始について（2）



- 標識や料金所周辺には案内看板を設置、誤ってご利用された場合は『サポート』レーンへ

## 案内看板を設置

イメージ図



現金車は  
南芦屋浜  
3.5km

**ETC  
専用  
ONLY**

神戸方面

甲子園浜入口  
**ETC専用 ONLY**  
現金車は ←  
南芦屋浜入口 3.5km

## E T C専用料金所

イメージ図



案内看板を設置します

- ETC専用料金所は、ETC車でのご利用をお願いします
- ETCが使えない状態(ETC車載器未設置、ETCカード未挿入等)で誤ってご利用された場合は、『サポート』と表示されたレーンを通り、料金自動収受機の横で一旦停止して、インターホンにより係員の指示に従ってください

## 6. 社会貢献活動



- 昨年4月にスタートしました本プロジェクトは、市民団体が阪神高速道路沿線で行う公益的な活動に対し、公募により助成を実施するもので、持続可能な開発目標（SDGs）の目標の1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・社会の持続的発展及びSDGs達成へ貢献していくもの
- 第1回助成として、地域防災、交通安全、再生可能エネルギーへの取り組み、若い世代の人材育成など、多岐に渡る事業（8事業）へ助成を行い、現在、各団体において事業を推進しているところ
- また、第2回助成について、下記のとおり募集中

## 《第1回助成事例》



「エネルギーの地産地消」をテーマに地域に流れる用水路を使った小水力発電



発電した電力を、電動スクーターに充電して試乗体験

（2021.11.13 池田市で開催されたBOTAFESにて、NPO法人いけだエコスタッフが中心になって実施）

## 第2回助成の概要

### ■ 募集分野

将来にわたって安全・安心に暮らしていけるための取り組みで、3つのテーマ（①安全・安心なまちづくり、②持続可能な環境づくり、③次世代を担う人づくり）に沿った事業プランを募集。特に、創意工夫があって、チャレンジ精神旺盛なプランを応援

### ■ 募集期間

2022年3月1日（火）～4月20日（水）

### ■ 助成金額及び件数

1事業あたり50万円以内で、合計8事業程度

### ■ 助成期間

1年間（2022年10月1日～2023年9月30日）



第2回助成の詳細は、当社HP（企業情報サイト CSR情報内）をご覧ください

[https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/challenge\\_project/](https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/challenge_project/)

