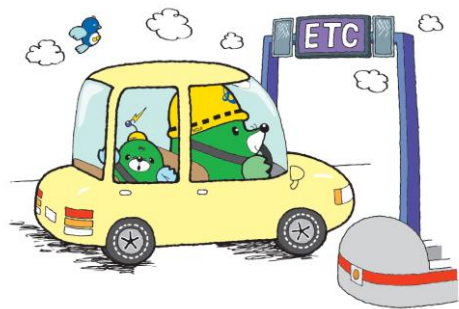




先進の道路サービスへ

ご説明資料

2024年12月



政府及び地方公共団体との結びつき

- 株主は政府50%、地元地方公共団体50%。
政府及び地方公共団体は会社の総株主の議決権の三分の一以上に当たる株式を保有する義務があります。
- 会社が高速道路を新設・改築し料金を徴収するためには、高速道路機構と協定を締結し、国土交通大臣の許可が必要とされています。
- その他代表取締役等の選定、社債発行、借入等についても国土交通大臣の認可が必要とされるなど、政府等と密接に結びつき、公共性の高い事業を行っています。
- 法律・契約上の強固なサポート、債務返済の枠組みを背景に、日本国債と同等の格付を取得しています。(R&I : AA+ JCR : AAA)

安定した経営状況

- 会社と機構が締結した協定に基づき、会社は機構から道路資産を借り受けた上で、お客さまより料金を収受し、料金収入から機構への貸付料を支払っています。
- 会社と機構が締結している協定は、会社の実績料金収入が計画料金収入と乖離した場合、機構に支払う貸付料を一定の範囲に抑え、会社経営の安定化を担保する仕組み（1%ルール）となっています。

社債発行の意義

- 新規路線の建設費用、道路資産を形成することとなる修繕費のための社債発行です。
- 社債発行が当社経営理念「先進の道路サービスへ」の一助となり、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、関西の暮らしや経済の発展に貢献します。
- 調達した資金は、社会的課題の解決に向けた事業に充当し、積極的にSDGs（持続可能な開発目標）の達成に貢献します。

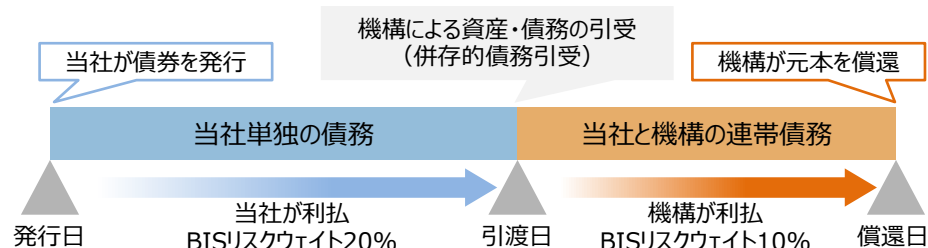


一般担保付

- 会社の社債権者は、会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
- 債務引受後は、機構の財産についても一般担保権を有します。

債務引受の仕組みとBISリスクウェイト

- 機構による道路資産と債務の引受後、当該債務については当社と機構の連帯債務となります。
- 債務引受により、BISリスクウェイトは20%から10%となります。



2024年度発行予定社債

- 当社は、2019年8月にソーシャルファイナンスのフレームワークを策定し、格付投資情報センター(R&I)からの第三者評価の取得以降、ソーシャルボンドを発行していましたが、2023年9月に新たにサステナビリティ・ファイナンスフレームワークを策定し、R&Iより第三者評価を得たことで、2023年度からはサステナビリティボンドとして発行しています。
- 10月に「3年債 250億円」の発行しました。2月も「3年債 250億円」を予定しています。

第1章 会社概要

企業概要	4
阪神高速のネットワーク	5
阪神高速の設立	6
会社の発足（民営化の概要）	7
阪神高速の重要性	8
グループ経営体制	9

第2章 事業概要

高速道路リニューアルプロジェクト	11
環境関連の取組方針及び主な取組	12
阪神高速の営業状況の推移	13

第3章 高速道路事業のスキーム・協定

高速道路事業実施スキーム	15
道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）	16
機構との協定	17
災害復旧事業の枠組み	18

第4章 社債（サステナビリティボンド）

発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要	20
既発行社債一覧	21
債務引受確認方法及び引受運用ルール	22
サステナビリティ・ファイナンスフレームワーク概要①	23
サステナビリティ・ファイナンスフレームワーク概要②	24
【参考】投資表明投資家一覧	25

第5章 財務状況

2023年度 連結決算の概要	27
高速道路事業の決算概要	28
関連事業の決算概要	29
連結財務諸表の概要	30
2024年度 連結業績の見通し	31
2024年度 個別業績の見通し	32
過去5年の損益状況の推移	33

第6章 トピックス

1.自動運転車における合流支援技術等の実装	35
2.阪神・淡路大震災から30年	36
3.「阪神高速おでかけバス」の販売	37



16号大阪港線（上路）・4号湾岸線（下路）
港大橋

- 全長980mのトラス橋。
- 中央径間510mは世界第3位、日本では第1位の長さ。
- 完成したのは1974年で、2024年が完成から50周年になります。



©A.M/J-7



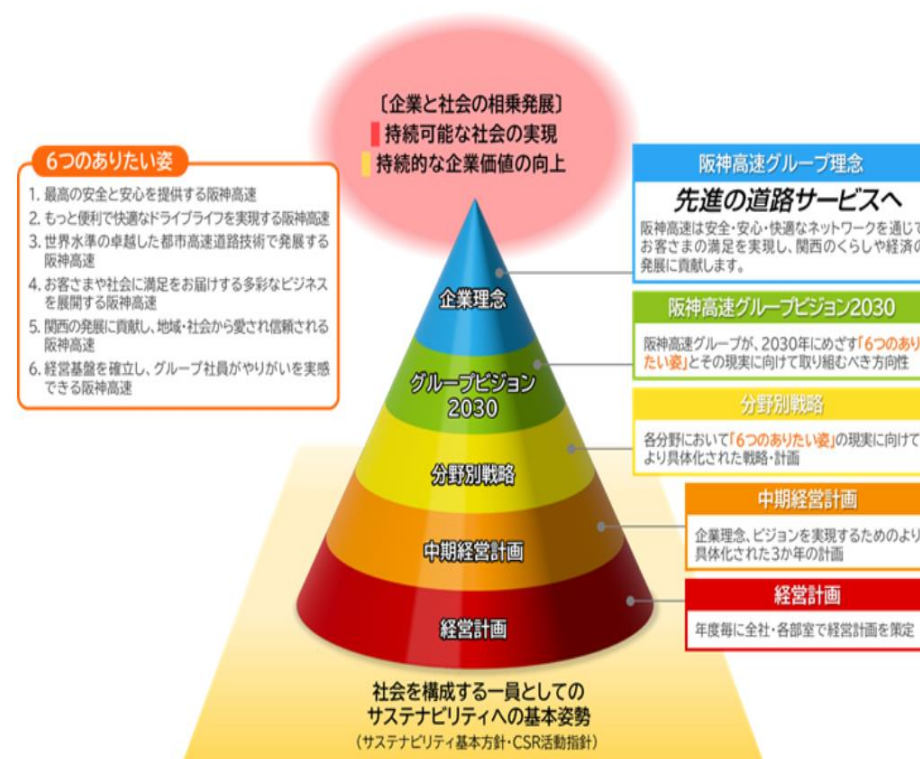
社名	阪神高速道路株式会社 Hanshin Expressway Company Limited	
代表者	代表取締役社長 吉田 光市	
本社所在地	大阪市北区中之島三丁目2番4号	
設立年月日	2005年（平成17年）10月1日	
従業員数	739名（2024.3現在）	
資本金	100億円（+資本準備金 100億円）	
株主	財務大臣	50.0%
	大阪府	14.4%
	大阪市	14.4%
	兵庫県	9.1%
	神戸市	9.1%
	京都府	1.5%
	京都市	1.5%
	※ 政府及び地方公共団体による株式の常時1/3以上の保有義務あり	
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高速道路の新設・改築 ■ 高速道路の維持・修繕・その他の管理 ■ 高速道路の休憩所等の運営 ■ 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 	
営業路線	258.1km（2024.3現在）	
事業中(建設)路線	28.9km（2024.3現在）	
日平均通行量	約71万台（2023年度）	
連結子会社	13社	

企業理念

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。

サステナビリティ経営





- 昭和30年代、関西都市圏では、日本の経済成長にあわせて過密化が進展。
- 激増の一途にある自動車交通に対する道路整備が遅れ、とりわけ大阪、神戸の都心部では渋滞が恒常化し、経済活動と市民生活に深刻な影響。

■ このような中、交通事情の改善を求める地元自治体並びに経済団体の強い要望を背景として、1962年（昭和37年）に国と地元自治体の出資により阪神高速道路公団が設立。

- 1962年（昭和37年）5月 阪神高速道路公団 設立（※）
- 1964年（昭和39年）6月 環状線 土佐堀～湊町
2.3km開通（最初の開通）

（※）日本道路公団 1956年（昭和31年）4月
首都高速道路公団 1959年（昭和34年）6月
本州四国連絡橋公団 1970年（昭和45年）7月



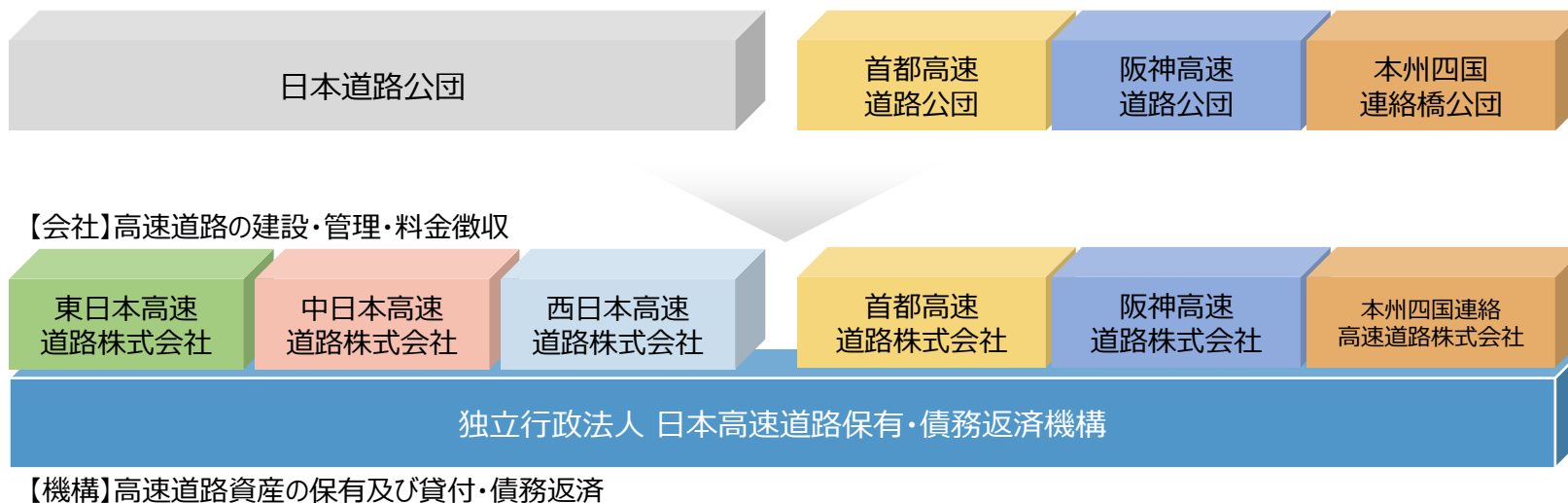
街中の様子

2005年（平成17年）10月：阪神高速道路公団から民営化、阪神高速道路株式会社発足

■ 民営化の3つの目的

- ① 四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- ② 真に必要な道路を、できるだけ少ない国民負担で建設
- ③ 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの提供

■ 民営化の概要



阪神高速の政策的な位置づけ

高速道路株式会社法（第一章 総則（会社の目的）より抜粋）

第一条 東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）は、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株式会社とする。

阪神都市圏全体※1の僅か約6%の道路延長で、約15%の利用量を支え、阪神都市圏の経済の発展と生活の向上に寄与

道路延長※2

阪神都市圏全体
4,169km

阪神高速
258.1km
(6.2%)

利用量※2

阪神都市圏全体
8,509万台キロ/日

阪神高速
1,307万台キロ/日
(15.4%)

※1 阪神都市圏：大阪府、神戸市、三田市、伊丹市、川西市、宝塚市、西宮市、尼崎市、芦屋市、猪名川町

※2 出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

(2024年3月31日時点)



【交通管理】

阪神高速パトロール(株)



阪神高速道路(株)



【保全点検・維持修繕】

阪神高速技術(株)

内外構造(株)

(株)情報技術

(株)テクノ阪神

(株)ハイウェイ管制

阪神施設調査(株)

【調査・設計・積算等】

阪神高速技研(株)

(株)阪神 e テック

【関連事業】

(休憩所・駐車場・集客施設運営等)

阪神高速サービス(株)

(事業者支援コンサルティング事業)

阪高プロジェクトサポート(株)

(タイ国における公共インフラ等維持管理事業)

(持分法非適用関連会社)

エイサイアム・インフラ

ASIAM Infra Co., Ltd.



【料金收受】

阪神高速トール大阪(株)

阪神高速トール神戸(株)





- 大阪港の表玄関である安治川を横断する、全長640mの天保山大橋。
- 標高4.5mの日本一低い山・天保山を見下ろすように建つ、主塔高152mのスレンダーな姿形。
- 真下には、「天保山渡し船」が運行し、近くにはユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどの施設もあります。

5号湾岸線 天保山大橋



©A.M/F-24-1



- 大規模更新事業 6 箇所のうち、3号神戸線湊川付近、14号松原線喜連瓜破付近及び15号堺線湊町付近の 3 箇所です工事を実施しています。
- 16号大阪港線（西行）阿波座付近で実施している大規模修繕工事では、新設桁の架設及び道路付属物等の設置が完了し、5月26日に高速道路上の固定規制を解除しました。

事業箇所と主な進捗状況

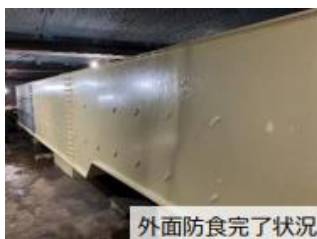
3号神戸線 湊川 (1968年開通)



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)



外面防食完了状況

- 先行施工分（全9基の鋼製基礎のうち3基を対象）の支承取替を完了
- 内外面の防食工及び躯体コンクリート工を実施中（万博までに概成予定）

14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



新設桁架設状況

- 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替える工事を実施
- 2024年12月に通行を再開予定

16号大阪港線 阿波座 (1997年車線拡幅)



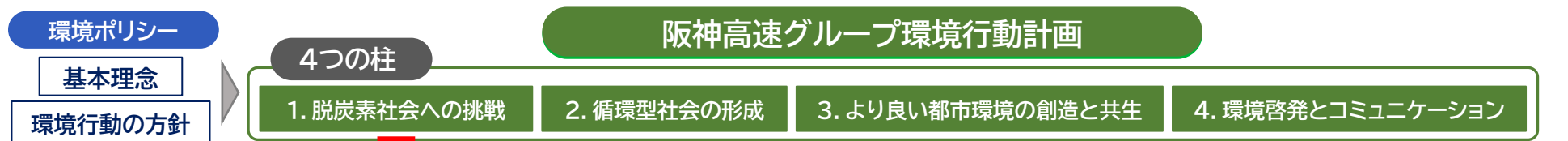
完了状況

- 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の架け替えを実施
- 街路の復旧工事等を実施中（2024年12月完了予定）





- 阪神高速グループでは、2050年カーボンニュートラルの実現や持続可能な社会の実現に向けて、社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、環境行動に積極的に取り組む必要があることから、分野別戦略である「環境ポリシー」・「環境行動計画」を策定しています。
- 「環境行動計画」は「4つの柱」から構成し、このうち「脱炭素社会への挑戦」は、さらに3つの視点で捉えることで、CO2排出削減目標（2030年度までに50%削減（2013年度比）、2050年カーボンニュートラル）の達成に向けた総合的・包括的な取組を推進します。



3つの視点

①より快適な高速道路サービスの提供(地域の自動車交通の円滑化)

阪神高速道路ネットワークの拡充・強化により、都市部へ集中する交通負荷の軽減を図るとともに、ボトルネック渋滞の発生個所における車線運用の改良など、さまざまな渋滞対策により円滑な自動車交通を確保することで、走行車両からのCO2排出量の削減に取り組んでいます。

一般道

CO₂排出量
約112.1万t/年

阪神高速道路

CO₂排出量
約85.4万t/年

→ 高速道路利用

自動車は時速60km~80kmで走行すると燃費が良く、CO₂排出量も少なくなります。一般道よりも効率よく走行できる環境を整える阪神高速道路のネットワーク整備そのものが地域全体のCO₂抑制に貢献しています。




= 約26.7万t-CO₂/年抑制
= 3.0万haの森林のCO₂吸収量（年間）
※出典：林野庁ホームページ

②社会インフラ企業としての自主努力(事業活動における脱炭素化)

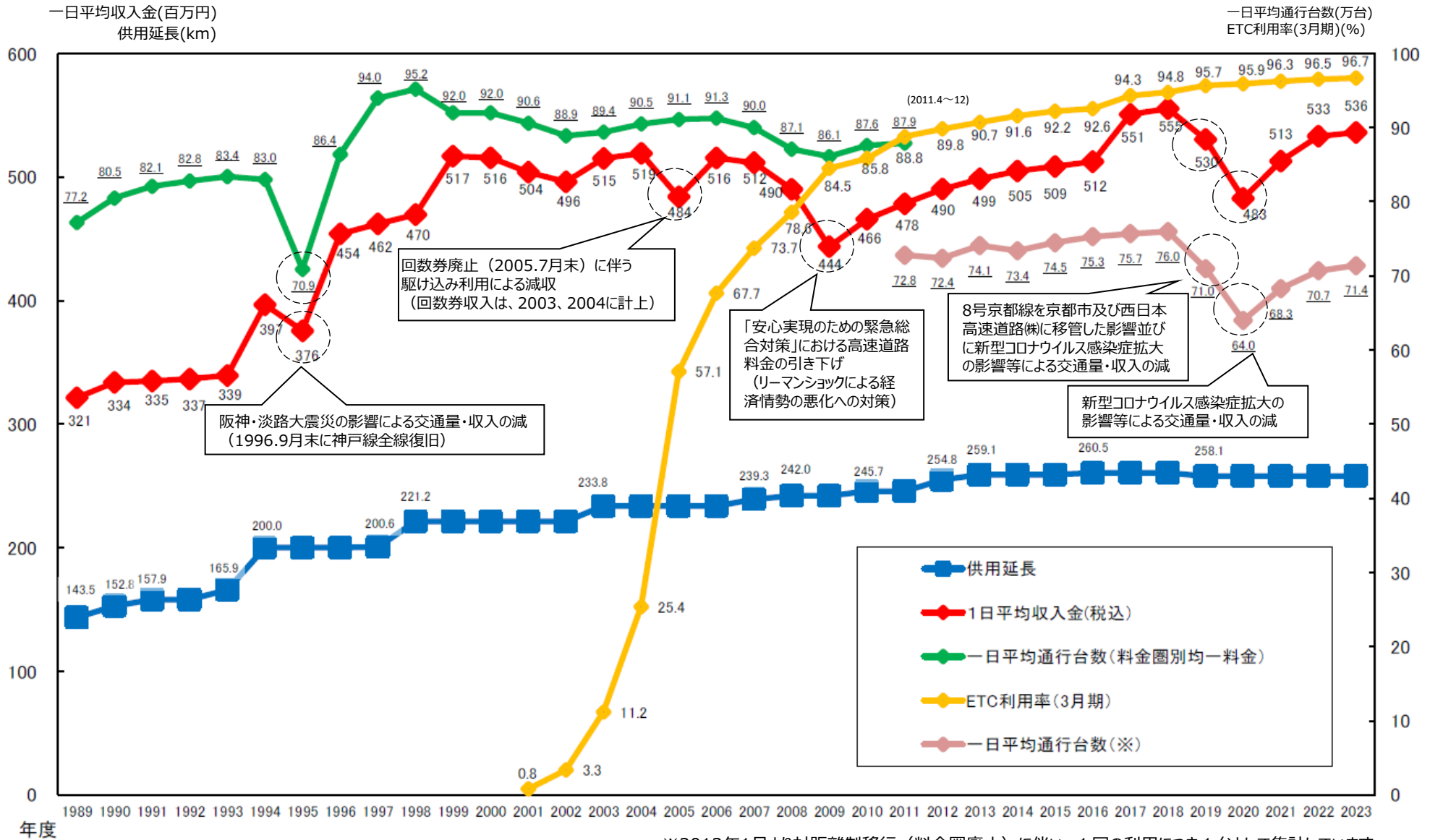
- 電力使用量の削減
CO2排出量の主な要因である電力使用量の削減に向け、道路照明のLED化を進めており、2023年度までに約65%をLED化しました。
また、オフィスにおいても、不要照明の消灯や適正な温度設定による空調設備の運転などにより、電力使用量の削減に取り組んでいます（右図上段：LED道路照明）
- 再生可能エネルギーの活用
トンネルやパーキングエリア、料金所など4箇所に太陽光発電設備を設置し、発電した電力はトンネルやパーキングエリアなどで使用する電力の一部に利用しています（右図中段：7号北神戸線長坂山トンネル坑口付近）

③地域や社会との共創(地域や関係事業者との協働)

電気自動車普及のための環境整備として、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。今後、より高出力な充電器への更新や車椅子でも充電しやすいようバリアフリー化も進めていきます。（右図下段）

阪神高速の営業状況の推移



※2012年1月より対距離制移行(料金圏廃止)に伴い、1回の利用につき1台として集計しています。

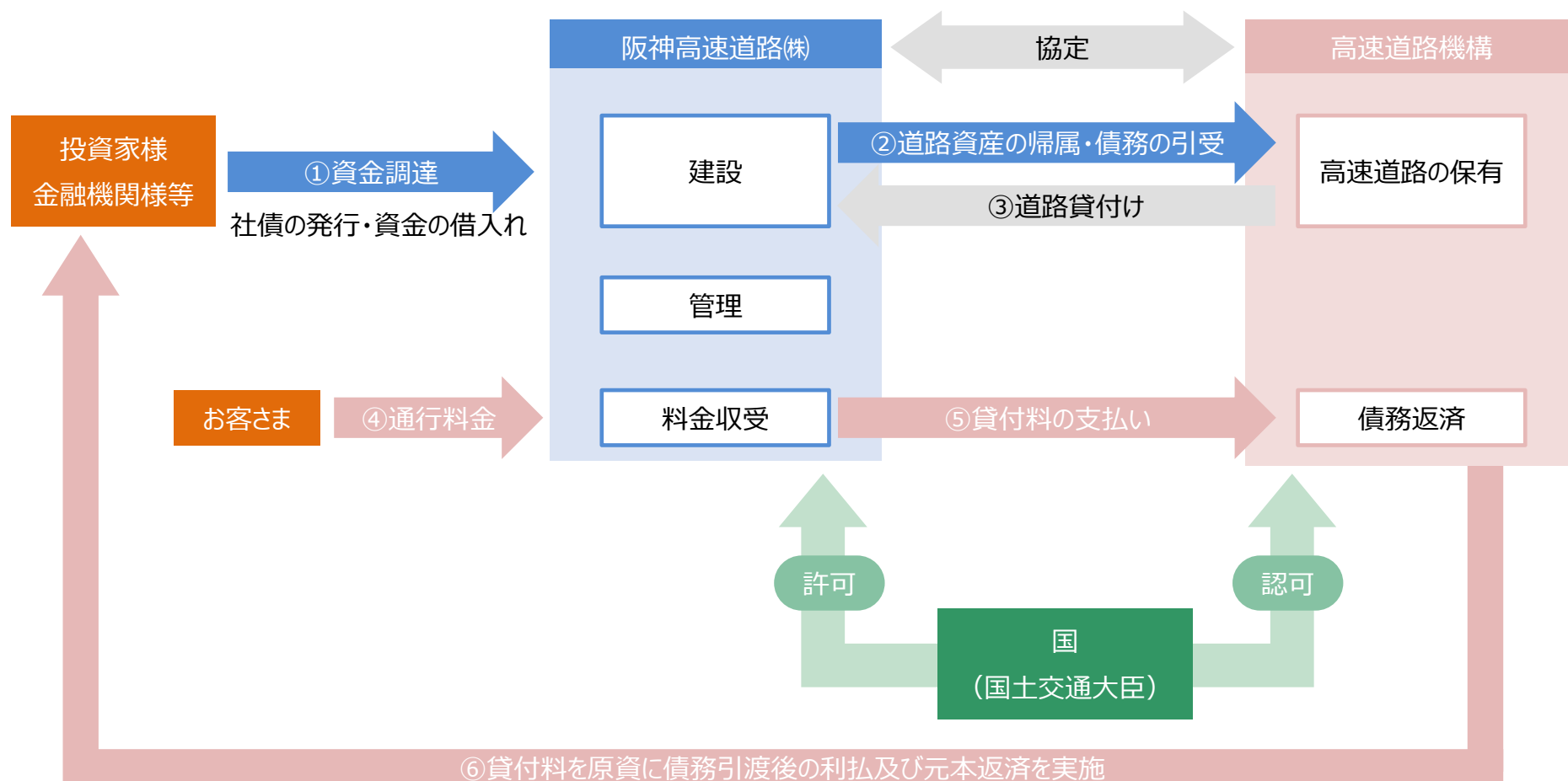


- 阪神高速道路では珍しい、沿線に自然があふれる北神戸線。
- 「金泉」が有名な有馬温泉や六甲山へのアクセスに便利です。

7号北神戸線



- 高速道路会社は、社債の発行や金融機関等からの借入れにより資金を調達し、高速道路を建設
- 建設が完了した高速道路資産及び資産に見合う債務を機構へ引渡し（引渡後は主たる債務者が機構へ変更）
- 機構は高速道路会社に高速道路資産を貸付
- 高速道路会社は機構から借り受けた高速道路を管理して、お客さまから通行料金をいただく
- 機構は、貸付料（料金収入から管理費を差し引いた額）を原資に、高速道路会社から引き渡された債務の利払及び元本返済を実施



道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）

■ 協定上の道路資産貸付料（計画貸付料） = （計画料金収入） - （計画管理費）

変動賃借料制度（1%ルール）

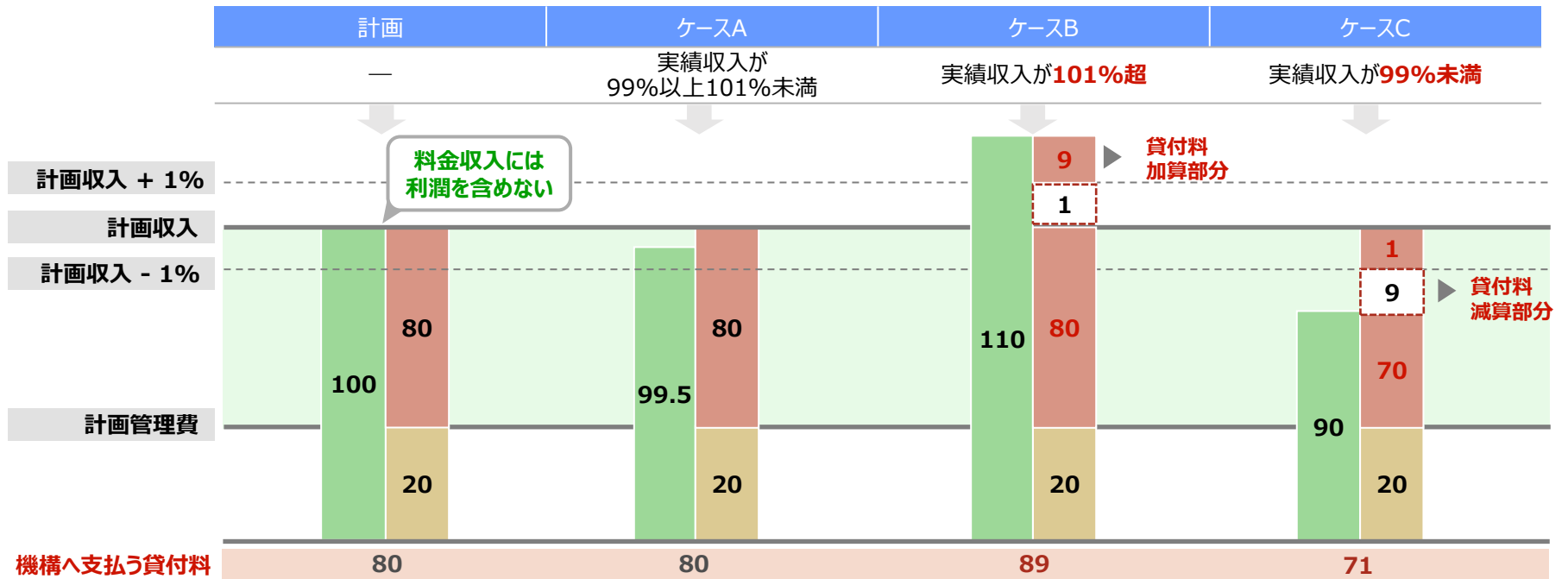
■ 計画料金収入に対して実績料金収入が**1%を超えて変動**した場合、**道路資産貸付料を変動**させ、会社の**損益に与える影響を一定の範囲に抑える**制度

①増収時：債務返済に還元することにより償還確実性を向上させる

※実績収入が計画収入の**101%超**だった場合（ケースB） ⇒ 計画収入の**101%を超える額**を計画の道路資産貸付料に**加算**

②減収時：会社の経営の不安定化を回避する

※実績収入が計画収入の**99%未満**だった場合（ケースC） ⇒ 計画収入の**99%未満から実績収入を除いた額**を計画の道路資産貸付料から**減算**



※ 各数値は参考です

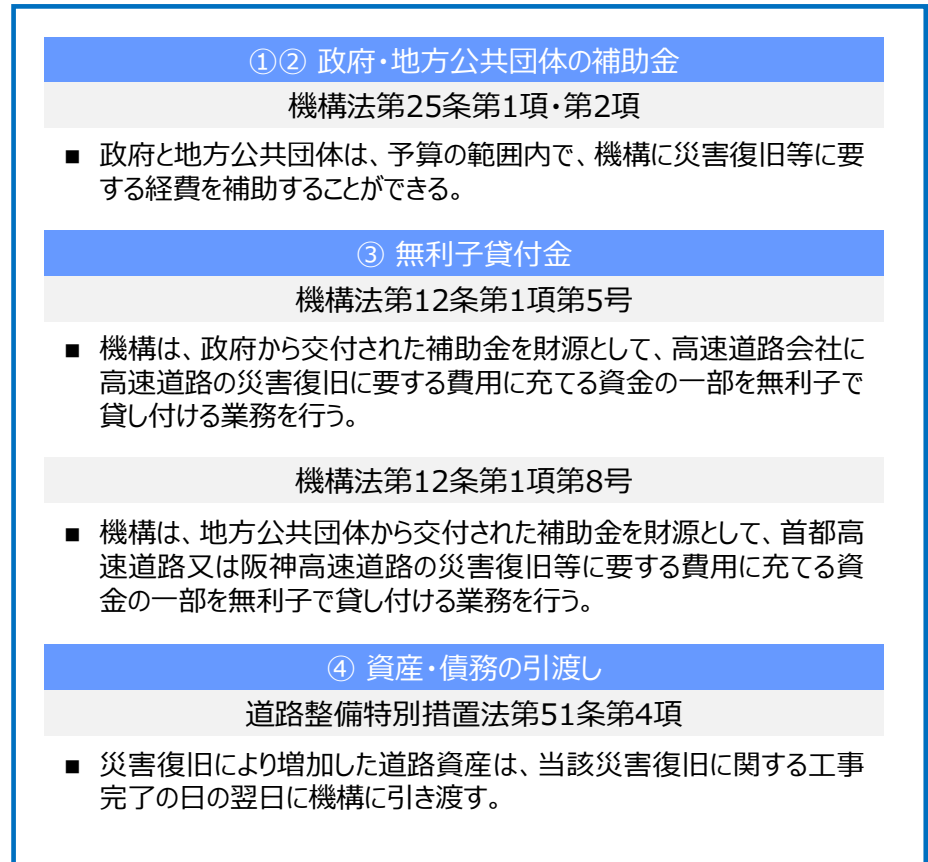
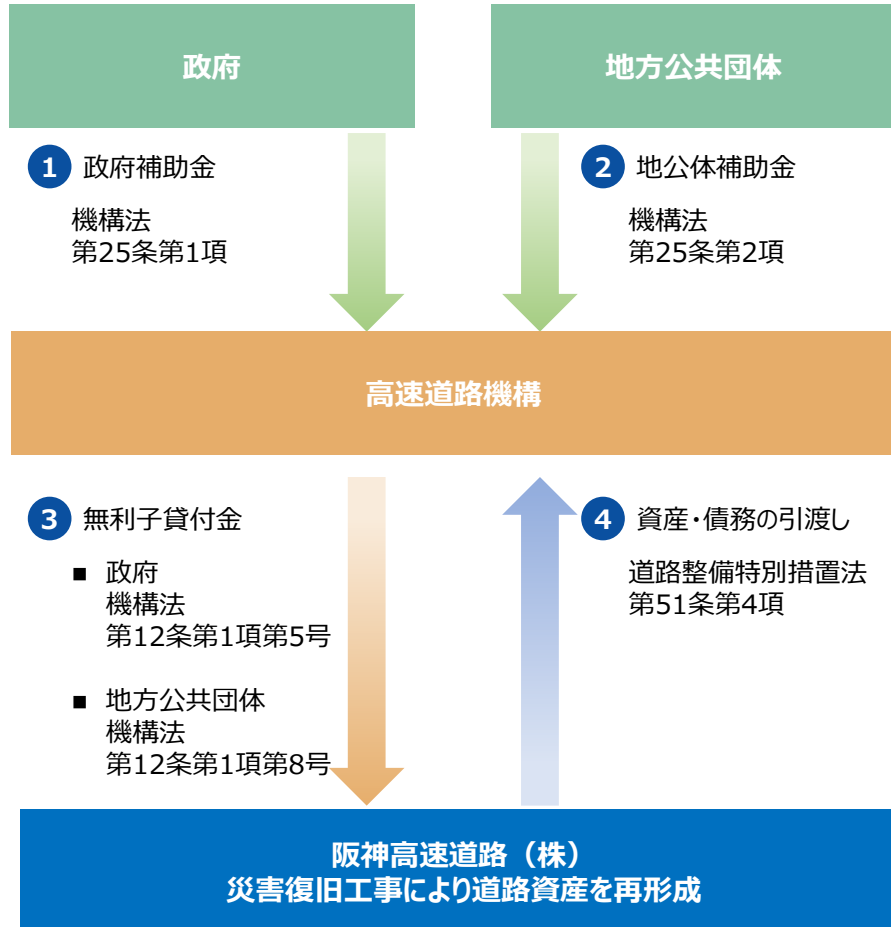
■ 料金収入 ■ 貸付料 ■ 管理費

会社の自主性を尊重した高速道路事業

旧公団が国の基本計画指示により高速道路の新設等を行っていた方式を改め、会社が高速道路機構と締結する「協定」に基づいて、高速道路の新設等を実施しています。

協定の名称	大阪府道高速大阪池田線等に関する協定 ※「京都市道高速道路1号線等に関する協定」については、2019年（平成31年）3月31日をもって期間満了の上終了し、道路の管理は京都市及び西日本高速道路株式会社に引き継がれております。
協定の内容	①対象となる高速道路の路線名 ②会社が行う工事の内容 ③機構が会社から引き受ける債務の限度額 ④機構が会社に対して行う無利子貸付けの貸付計画 ⑤機構が会社に対して貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間 ⑥会社が徴収する料金の額及び徴収期間
料金徴収期間	2071年（令和53年）3月31日まで ※ ← 民営化当初：45年（2050年（令和32年）9月まで） ※老朽化したトンネルや橋などの更新費用にかかる財源を確保するために当該期限を最大2115年（令和97年）9月まで延長する改正法が施行。 ※上記改正法の施行を受け、当社においては 2071年（令和53年）3月31日まで としております。
協定のポイント	①真に必要な道路の確実な整備 — 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設 ②多様で弾力的な料金割引 — 既にETCを活用した各種割引を実施しているが、会社による民間経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定が可能 ③管理の適正な水準の確保 — 道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の管理を実施 ④会社の自主性が活かされる仕組み（インセンティブの付与） — 建設に関するインセンティブとして、早期供用や建設コスト縮減等、会社の努力が認められた場合は、削減額の一部を機構から会社へ助成

- 災害により高速道路が被災した場合、通常の債務引受スキームとは別に、政府及び地方公共団体からの補助金を財源とした機構からの無利子貸付金により復旧作業を行うことが可能となる法的な枠組みが整備されています。





16号大阪港線
阿波座ジャンクション

- マニアの間では「西の横綱」の呼び声が高い阿波座JCT
（「東の横綱」は首都高速道路の箱崎JCT）
- 都会の限られた用地内に構造物を凝縮させたような
迫力あふれる姿が魅力です。

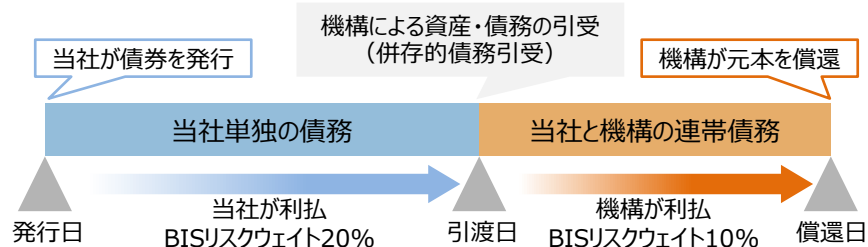


発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要

発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要

発行額	10月：250億円 2月：250億円 ※1,000万円単位で購入可能
年限	3年
資金の使途	高速道路の新設、改築又は修繕、災害復旧に要する事業
一般担保	会社の社債権者は会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。 また、債務引受がなされた場合、本社債権者は、機構の財産についても他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
格付け	株式会社格付投資情報センター（R&I）：AA+ 株式会社日本格付研究所（JCR）：AAA（日本国債と同格） ※2024年7月にJCRより新たに格付けを取得し、日銀適格担保要件を充足
調達方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市場のニーズを重視した発行を図ります。 ■ ディスクロージャー、IRを充実します。
BISリスクウェイト	20% ⇒ 10%（債務引受後） <ul style="list-style-type: none"> ■ 発行当初20%のリスクウェイトは機構の債務引受後10%に低下します。

償還までの元利払の流れ



機構による道路資産と債務の引受後、当社は当該債務について連帯債務となります。また、債務引受によりBISリスクウェイトは20%から10%になります

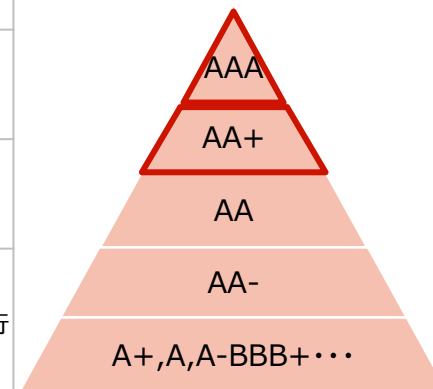
格付

- 当社債は**日本国債と同等**の格付

評価のポイント（JCRLレポートから抜粋）

- 国（議決権比率49.99%）のほか、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市、京都府、京都市が出資する特殊会社。
- 阪神高速道路の建設・管理運営を行っている。
- 格付には、法令上国との結びつきが強いこと、政策上の重要性が極めて高い事業を行っていること、高速道路事業のスキームにより債務返済の確実性が担保されていることなどを反映している。

	R&I	JCR
AAA	信用力は最も高く、多くの優れた要素がある	債務履行の確実性が最も高い
AA	信用力は極めて高く、優れた要素がある	債務履行の確実性は非常に高い
A	信用力は高く、部分的に優れた要素がある	債務履行の確実性は高い
BBB	信用力は十分であるが、将来環境が大きく変化する場合、注意すべき要素がある	債務履行の確実性は認められるが、上位等級に比べて、将来債務履行の確実性が低下する可能性がある



10月と2月に定例発行をしています。第29回債からはサステナビリティ債として発行を開始しました。

調達年度	回号	金額 (億円)	年率	スプレッド	発行 価格	条件決定日	発行日	償還日	年限	R&I 格付	JCR 格付	債務引渡 実施日	債務引渡までの 期間
2006	1	50	1.440%	17bp	99.95	2007.3.9	2007.3.15	2013.3.19	6年	AA+	-	2010.12.28	3.8年
2007	2	100	1.150%	21bp	99.99	2008.2.22	2008.2.28	2013.3.19	5年	AA+	-	2010.12.28	2.8年
2008	3	150	1.150%	43bp	99.98	2009.2.13	2009.2.26	2013.12.20	5年	AA+	-	2010.12.28	1.8年
2009	4	250	0.678%	15bp	100	2010.2.4	2010.2.19	2014.12.19	5年	AA+	-	2012.3.30	2.1年
2010	5	100	0.381%	10bp	100	2010.10.20	2010.10.29	2015.9.24	5年	AA+	-	2012.3.30	1.4年
	6	150	0.589%	7bp	100	2011.2.3	2011.2.14	2015.12.18	5年	AA+	-	2013.3.29	2.1年
2011	7	150	0.448%	14bp	100	2012.2.16	2012.2.23	2016.12.20	5年	AA+	-	2013.6.28	1.3年
2012	8	100	0.336%	14bp	100	2012.10.4	2012.10.12	2017.9.20	5年	AA+	-	2013.12.27	1.2年
	9	250	0.284%	14bp	100	2013.2.7	2013.2.25	2017.12.20	5年	AA+	-	2014.3.31	1.1年
2013	10	100	0.340%	13bp	100	2013.10.3	2013.10.11	2018.9.20	5年	AA+	-	2015.3.31	1.5年
	11	150	0.319%	12bp	100	2014.2.6	2014.2.27	2018.12.20	5年	AA+	-	2015.9.30	1.6年
2014	12	250	0.170%	—	100	2015.2.5	2015.2.12	2018.12.20	4年	AA+	-	2016.3.31	1.1年
2015	13	150	0.180%	15bp	100	2015.10.7	2015.10.14	2019.9.20	4年	AA+	-	2016.9.30	1.0年
	14	350	0.100%	—	100	2016.2.10	2016.2.25	2019.12.20	4年	AA+	-	2017.3.31	1.1年
2016	15	250	0.010%	—	100	2016.10.6	2016.10.13	2019.12.20	3年	AA+	-	2018.3.30	1.5年
	16	150	0.010%	—	100	2017.2.10	2017.2.27	2020.3.19	3年	AA+	-	2019.3.29	2.1年
2017	17	200	0.030%	—	100	2017.10.5	2017.10.12	2020.12.18	3年	AA+	-	2019.6.28	1.7年
	18	100	0.020%	—	100	2018.2.2	2018.2.27	2021.3.19	3年	AA+	-	2020.3.31	2.1年
2018	19	400	0.020%	—	100	2018.10.5	2018.10.12	2021.12.20	3年	AA+	-	2020.9.30	2.0年
	20	300	0.001%	—	100.001	2019.2.8	2019.2.26	2021.2.26	2年	AA+	-	2020.3.31	1.1年
2019	21 (※1)	550	0.001%	—	100.001	2019.10.3	2019.10.9	2020.10.9	1年	AA+	-	2020.3.31	0.5年
	22 (※1)	250	0.005%	—	100	2020.2.7	2020.2.27	2023.3.20	3年	AA+	-	2021.9.30	1.6年
2020	23 (※1)	350	0.050%	—	100	2020.10.2	2020.10.14	2024.12.20	4年	AA+	-	2023.3.31	2.5年
	24 (※1)	300	0.040%	—	100	2021.2.10	2021.2.25	2025.3.19	4年	AA+	-	2023.6.30	2.3年
2021	25 (※1)	100	0.030%	—	100	2021.10.1	2021.10.14	2026.3.19	4年	AA+	-	2023.12.28	2.2年
	26 (※1)	100	0.110%	10bp	100	2022.2.10	2022.2.25	2026.6.19	4年	AA+	-	2024.3.29	2.1年
2022	27 (※1)	350	0.270%	25bp	100	2022.10.7	2022.10.14	2027.3.19	4年	AA+	-	未	未
	28 (※1)	150	0.305%	25bp	100	2023.1.27	2023.2.14	2026.6.19	3年	AA+	-	2024.9.30	1.6年
2023	29 (※2)	150	0.320%	16bp	100	2023.10.19	2023.10.30	2027.1.29	3年	AA+	-	未	未
	30 (※2)	170	0.339%	16bp	100	2024.2.22	2024.2.29	2027.5.31	3年	AA+	-	未	未
2024	31 (※2)	250	0.588%	15bp	100	2024.10.8	2024.10.17	2028.1.31	3年	AA+	AAA	未	未

(※1) ソーシャル債として発行 (※2) サステナビリティ債として発行

債務引受確認方法

1 官報、日本経済新聞公告による確認

債務引受に係るお知らせ
 阪神高速道路株式会社第23回社債の
 債権者各位
 阪神高速道路株式会社第23回社債（一般担
 保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務
 返済機構併存的債務引受条項付）につきま
 して、令和五年三月三十一日付で、独立行政
 法人日本高速道路保有・債務返済機構が債
 権引受を行い、阪神高速道路株式会社と連帯し
 て弁済の責めを負うことになり、社債管理者
 は、右記社債にかかる管理委託契約の関連条
 項を独立行政法人日本高速道路保有・債務返
 済機構が承認したことを確認いたしましたの
 でお知らせいたします。
 令和五年四月三日
 神奈川県横浜市西区高島一丁目一番一
 号 独立行政法人日本高速道路保有・
 債務返済機構
 理事 長 高松 勝
 大阪府大阪市北区中之島三丁目二番四号
 代表取締役社長 吉田 光市

2 当社・高速道路機構HPによる確認

道路建設関係債務の状況（令和5年4月1日現在）

1. 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構引渡対象債務の状況

引渡時期	形態	弁済期日	金額（百万円）	
			引渡済	引渡未了
旧阪神高速道路 公園から承継	金融機関借入	平成22年9月	7,553	7,553
旧阪神高速道路 公園から承継	政府借入金	平成23年9月	61,742	61,742
平成18年3月	金融機関借入	平成23年3月	11,000	11,000
平成19年3月	第1回普通社債	平成25年3月	5,000	5,000
平成20年2月	第2回普通社債	平成25年3月	10,000	10,000



3 証券保管振替機構HPによる確認

銘柄公示情報（一般債）

(2023/05/30 19:00:00更新)
 検索の結果（7件中1～7件を表示）

銘柄の正式名称	阪神高速道路株式会社第23回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構併存的債務引受条項付）		
銘柄略称	高速道路機構 23回	K	S B
ISINコード	JP377530ALA2		
発行代理人	株式会社みずほ銀行	支払代理人	株式会社みずほ銀行
発行通貨	円	社債の総額	35,000,000,000
各社債の金額	10,000,000	機構間与方式	
利付割引区分	固定利率		
利払通貨	円		
利払日	2月28日	8月28日	

4 幹事証券会社や社債管理者へのお問い合わせ

債務引受運用ルール

1	工事完了届の提出	《当社⇒機構》 工事完了日前日までに事業ごとに工事完了届を提出
2	債務引受契約の締結	《当社⇔機構》 工事完了日までに事業ごとに債務引受契約（道路資産の内容及び機構への資産帰属日、資産帰属に伴う債務引受を規定）を締結（債務引受に関しては金額のみ記載、対象債務は未確定）
3	対象債務の選定	《当社》 四半期ごと にまとめて、債務引受の対象となる債務を選定。対象債務は、 原則として弁済期日到来順
4	対象債務の確定	《当社⇔機構》 機構による確認後、債務引受の対象債務につき確認書を締結
5	債権者への通知（告知）	《当社+機構⇒投資家様》 会社・機構の連名にて、債権者に対して併存的（重疊的）に債務が引き受けられた旨を通知（公告）

Point

- 当社の「インフラの老朽化対策」や「省エネルギー化によるCO₂排出量削減」等の事業が社会的・環境的課題解決に貢献する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるサステナビリティボンドガイドラインの枠組み要素を考慮し、サステナビリティ・ファイナンス・フレームワークを策定しました。
- 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(株)格付投資情報センター)から第三者評価を取得しました。

1 調達資金の使途

- サステナビリティ・ファイナンス(※)で調達した資金は、社会的・環境的課題解決に向けた以下のプロジェクトに充当します。

※社会的・環境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

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
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 <ul style="list-style-type: none"> — 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
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 <ul style="list-style-type: none"> — 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 <ul style="list-style-type: none"> — 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 <ul style="list-style-type: none"> — 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
環境的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な環境的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
気候変動から増加した短時間強雨等を主因 とした災害の防止	排水性舗装	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害対策 <ul style="list-style-type: none"> — 平坦性の回復に加えて、雨天時でも視認性の良い排水性舗装を施工することによる走行性の向上
省エネルギー整備への投資による CO ₂ 排出量削減	道路照明のLED化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 省エネルギー化によるCO₂排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> — 使用電力量削減に向けたLED照明への切り替え
脱炭素化設備導入によるCO ₂ 排出量削減	脱炭素化資材の 導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 脱炭素化の推進によるCO₂排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> — 低炭素材料や、CO₂を吸収・貯蔵した材料を構造物へ適用するための技術開発の推進

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

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しました。
- 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しています。

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られています。
- 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

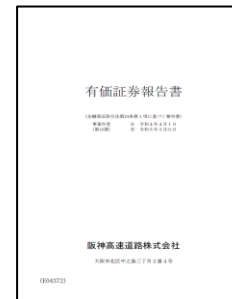
- 国土交通省は、整備計画決定にあたって「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき、新規高速道路整備事業に係る事業評価を実施しています。
 - (1) 投資効率等の前提条件の確認
 - (2) 費用対便益の確認
 - (3) 事業の影響・事業実施環境の把握について、都道府県・政令都市等に意見を聞いた上で、学識経験者等から構成される第三者委員会の意見を聴取し、事業採択の可否を判断

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しています。
- 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しています。
- 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ますが、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しています。

4 レポートिंग

- 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しています。その他、当社業務全般や財務状況についても、サステナビリティ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しています。



【参考】投資表明投資家一覧

■ 当社サステナビリティボンドへ投資表明をいただいた109の投資家様を当社HPでご紹介しています（50音順）

（2024年10月末時点）

ATグループ健康保険組合
FYH株式会社
SCSK健康保険組合
株式会社SOKUSHIN
SUN-Aテック株式会社
芦屋市
安曇野市
奄美信用組合
株式会社阿波銀行
株式会社石井マーク
株式会社 板倉不動産
ウエスタン・アセット・マネジメント株式会社
江戸川区
大阪商工信用金庫
株式会社大分銀行
株式会社 大阪電業社
株式会社 大浜組
岡山市
奥友建設 株式会社
株式会社 オフロードワークス
オリエントコーポレーション健康保険組合
社会福祉法人恩鳥福祉会
有限会社 オーシュー工芸
貝塚市
香芝市
独立行政法人環境再生保全機構
岸和田市
株式会社木津川工業所
株式会社 京都建材サービス
京都信用保証協会
キンキ道路株式会社
株式会社 ケイアールティ
株式会社弘進製作所
社会福祉法人 神戸市身体障害者団体連合会
独立行政法人国際交流基金

株式会社コロモ
公益財団法人 埼玉県市町村振興協会
株式会社サイシン
相模原市
里皮フ科・小児科クリニック
三協金属株式会社
静岡市
静岡州市町総合事務組合
四條畷学園
株式会社 精 研
世田谷区
全国商工業協同組合連合会
高井工業株式会社
医療法人 高樹会
ダイヘン健康保険組合
大和アセットマネジメント株式会社
株式会社大和ネクスト銀行
千葉市
独立行政法人中小企業基盤整備機構
東京高速道路株式会社
東洋製薬化成株式会社
戸田工業株式会社
学校法人 獨協学園 獨協医科大学
トーア再保険株式会社
公益財団法人豊田加茂環境整備公社
直方市
中井商工 株式会社
長野県住宅供給公社
長野赤十字病院
株式会社 ナニワボールト
ニチレキ株式会社
西之表市
西宮市
株式会社 西村運輸倉庫
株式会社日本一特許情報センター
公益財団法人 日本財団
日本フッソ工業株式会社
日本マテリアイド株式会社
日本再共済生活協同組合連合会
仁淀鉄鋼株式会社

野添産業株式会社
株式会社ハウ・ツウ・ライブ
早月川沿岸土地改良区
阪神金属興業株式会社
株式会社 八代塗装
株式会社東日本銀行
株式会社 輝 workspace
株式会社 平川製作所
広島市
兵庫県
社会福祉法人 兵庫県社会福祉協議会
有限会社 藤の棚商会
文京区
平和興業株式会社
福島さくら農業協同組合
ふくしま未来農業協同組合
北海道信用保証協会
株式会社北洋銀行
株式会社堀内機械
一般財団法人 本州四国連絡高速道路協会
株式会社マブチ
松村石油化成株式会社
三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社
道野興産株式会社
株式会社三菱UFJ銀行
三宅町
学校法人 村上学園
村上市
学校法人 桃山学院
株式会社 森田商店
株式会社 盛田工業所
株式会社 盛田工務店
公益財団法人 横須賀芸術文化財団
株式会社 ライズコーポレーション

当社HP

● 投資表明投資家・融資表明金融機関一覧

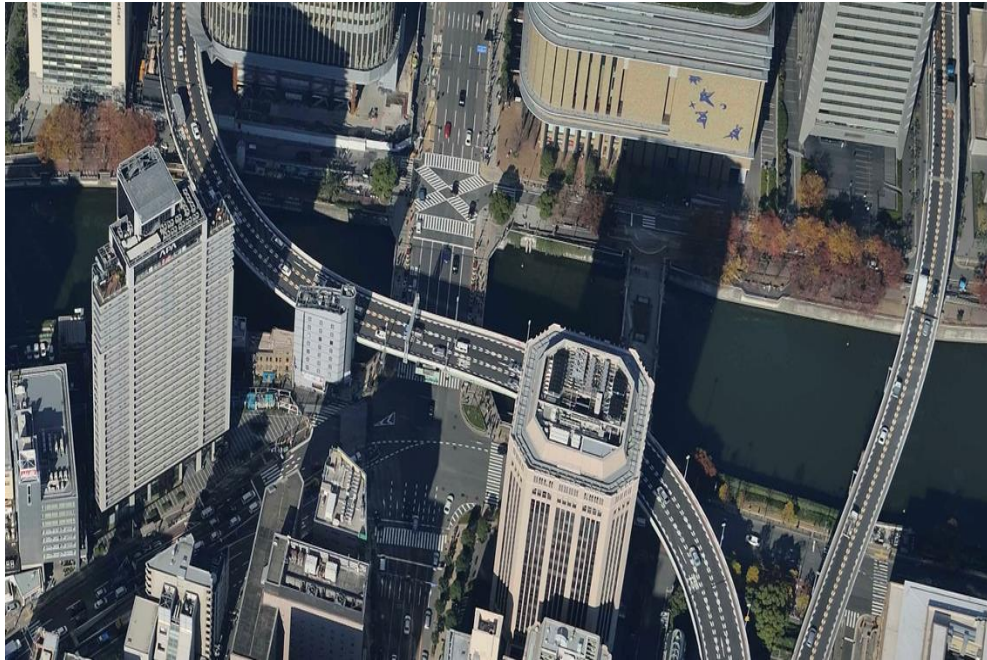
本フレームワークによる資金調達に際して、投資・融資表明をいただいた投資家・金融機関をご紹介します。
（50音順）

ソーシャルボンド

■ 芦屋市 (外部リンク)

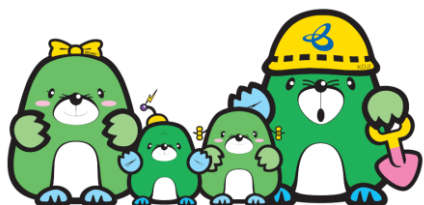
- アセットマネジメントOne株式会社
- 株式会社阿波銀行
- 株式会社池田泉州銀行
- 株式会社岩手銀行
- 岩手県商工会連合会
- ウエスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 江戸川区
- 一般財団法人 大井伊助積善会
- 株式会社大分銀行
- 社会福祉法人 大阪市中央区社会福祉協議会
- 外国運輸金融健康保険組合
- 独立行政法人環境再生保全機構
- 関東のつき健康保険組合

※ 詳細は「お問い合わせ」よりお問い合わせください。



11号池田線
中之島S字橋

- 11号池田線の中の島付近の区間は当時すでにビルが林立しており、その谷間を縫うように走る区間のため、その線形の決定には慎重な検討が繰り返されました。
- 都市部での高速道路建設においては、用地取得や複雑な線形、電気・ガス管など既設の地下埋設物による制約等、通常の場合とは異なる様々な制約が加わります。
- こういった諸問題に対するベストアンサーとして当時世界でもまれにみるS字橋の採用が決定しました。



当社グループの当期の連結業績は、営業収益 **2,528億円**（前年同期比+26億円）、
営業利益 **40億円**（前年同期比+16億円）、経常利益 **42億円**（前年同期比+17億円）、
親会社株主に帰属する当期純利益は **25億円**（前年同期比+7億円）となりました。
事業別の業績等の概要は、次のとおりです。

高速道路事業

- **料金収入**は1,782億円（前年同期比0.8%増）
※通行台数が回復し、前年同期を上回りました。
- **道路資産完成高**は522億円（前年同期比3.3%減）
- **道路資産賃借料**は1,312億円（前年同期比0.2%減）
- **管理費用**は447億円（前年同期比0.5%増）
- この結果、
営業収益は2,312億円（前年同期比0.1%減）
営業費用は2,283億円（前年同期比0.8%減）
営業利益は29億円（前年同期比105.9%増）
となりました。

受託事業

- 国や地方公共団体等の委託に基づく道路の新設等の事業を受託したことにより、
営業収益は154億円（前年同期比17.9%増）
営業費用は155億円（前年同期比17.9%増）
- この結果、**営業損失**は67百万円
（前年同期は営業損失63百万円）となりました。

その他の事業

- 休憩施設の運営、駐車場施設の運営、道路マネジメント事業、事業者支援コンサルティング事業等を展開したことにより、
営業収益は64億円（前年同期比9.1%増）
営業費用は52億円（前年同期比7.1%増）
- この結果、**営業利益**は12億円
（前年同期比18.5%増）となりました。

単位：億円〔単位未満切捨て〕

主な増減内容

区 分		2024年3月期	2023年3月期	増減
営業 収益	料金収入	1,782	1,768	+14
	道路資産完成高 (注)1	522	540	▲ 17
	その他売上	7	6	+1
		2,312	2,315	▲ 2
営業 費用	道路資産賃借料	1,312	1,315	▲ 2
	道路資産完成原価 (注)1	523	540	▲ 17
	管理費用	447	445	+2
		2,283	2,300	▲ 17
高速道路事業 営業利益 (注)2		29	14	+14

■ 営業収益

- ・通行台数が回復し、一日当たり約71.4万台（前年同期比1.0%増）
- ・料金収入は1,782億円（前年同期比14億円増）
- ・道路資産完成高は、前期の大和川線事業完了に伴う反動等により、前年同期比17億円減の522億円

■ 営業費用

- ・協定に基づく道路資産賃借料は、前年同期比2億円減の1,312億円
- ・管理費用は、前年同期比2億円増の447億円

(注) 1 道路資産完成高とは、完成した道路資産の高速道路機構への引渡額をいい、道路資産完成原価とは、当該道路資産の建設に要した費用をいいます。

(注) 2 高速道路事業の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、安全対策やサービス高度化に資する事業に伴う損失が含まれております。

単位：億円(単位未満切捨て)

主な増減内容

区 分		2024年3月期	2023年3月期	増減
受託事業	営業収益	154	131	+23
	営業費用	155	131	+23
	営業利益	▲0	▲0	▲0
その他の事業	営業収益	64	59	+5
	営業費用	52	48	+3
	営業利益	12	10	+1
関連事業 営業利益		11	9	+1

■ 受託事業

大阪市道高速道路淀川左岸線に係る
 工事出来高の増等により、
 営業収益は
 前年同期比23億円増の154億円、
 営業費用は
 前年同期比23億円増の155億円となり、
 営業損失は67百万円
 (前年同期は営業損失63百万円)

■ その他の事業

休憩施設の運営、駐車場施設の運営、
 道路マネジメント事業、事業者支援コン
 サルティング事業等を展開したことにより、
 営業収益は
 前年同期比5億円増の64億円、
 営業費用は
 前年同期比3億円増の52億円となり、
 営業利益は12億円
 (前年同期比1億円の増)

連結財務諸表の概要

単位：億円(単位未満切捨て)

連結貸借対照表

区 分	2024年3月期	2023年3月期	増減
資産の部	2,501	2,523	▲ 21
流動資産	1,977	1,998	▲ 20
(うち仕掛道路資産)	1,043	769	+274
固定資産	524	524	▲ 0
負債の部	1,875	1,932	▲ 56
流動負債	474	406	+68
固定負債	1,400	1,525	▲ 124
純資産の部	625	590	+35
株主資本	632	607	+25
資本金	100	100	-
資本剰余金	105	105	-
利益剰余金	427	401	+25
その他の包括利益累計額	▲ 7	▲ 16	+9

連結損益計算書

区 分	2024年3月期	2023年3月期	増減
営業収益	2,528	2,501	+26
営業費用	2,487	2,478	+9
営業利益	40	23	+16
営業外収益	1	1	+0
営業外費用	0	0	▲ 0
経常利益	42	25	+17
特別利益	0	0	▲ 0
特別損失	0	0	▲ 0
税金等調整前当期純利益	41	25	+16
法人税等	16	7	+8
親会社株主に帰属する 当期純利益	25	17	+7

2025年3月期 連結業績の見通し

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区 分		2025年3月期 見通し (注)3	2024年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,202	2,312	+ 890
	料金収入	1,839	1,782	+ 56
	道路資産完成高 (注)1	1,363	522	+ 840
	その他売上	0	7	▲ 7
	関連事業	335	219	+ 116
		3,538	2,528	+ 1,010
営業 費用	高速道路事業	3,215	2,283	+ 931
	道路資産賃借料	1,355	1,312	+ 42
	道路資産完成原価 (注)1	1,383	523	+ 859
	管理費用	476	447	+ 29
	関連事業	330	207	+ 122
		3,545	2,487	+ 1,058
営業 利益	高速道路事業 (注)2	▲ 12	29	▲ 41
	関連事業	5	11	▲ 5
		▲ 6	40	▲ 47
経常利益		▲ 12	42	▲ 54
税金等調整前当期純利益		▲ 12	41	▲ 54
法人税等		5	16	▲ 11
親会社株主に帰属する当期純利益		▲ 17	25	▲ 43

連結業績の見通し

親会社株主に帰属する当期純損失は、親会社の損失25億円に連結子会社の利益等7億円を加えた17億円となる見通しです。

なお、連結業績の見通しのうち、親会社の見通し額は国土交通大臣から認可を受けた令和6年度（2024年度）事業計画に基づいています。

(注) 1 道路資産完成高とは、完成した道路資産の高速道路機構への引渡額をいい、道路資産完成原価とは、当該道路資産の建設に要した費用をいいます。

(注) 2 高速道路事業の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、安全対策やサービス高度化に資する事業に伴う損失が含まれております。

(注) 3 2025年3月期の業績見通しには、不確定な要因を含んでおり、将来の業績等を保証するものではありません。実際の業績等については、様々な要因により変化するものであることをご承知おき下さい。

2025年3月期 個別業績の見通し

単位：億円(単位未満切捨て)

区 分		2025年3月期 見通し (注)3	2024年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,202	2,305	+ 897
	料金収入	1,839	1,782	+ 56
	道路資産完成高 (注)1	1,363	522	+ 840
	その他売上	-	0	▲ 0
	関連事業	286	165	+ 120
		3,488	2,470	+ 1,018
営業 費用	高速道路事業	3,222	2,293	+ 929
	道路資産賃借料	1,355	1,312	+ 42
	道路資産完成原価 (注)1	1,383	523	+ 859
	管理費用	484	457	+ 26
	関連事業	283	163	+ 120
		3,506	2,456	+ 1,050
営業 利益	高速道路事業 (注)2	▲ 20	12	▲ 32
	関連事業	2	2	+ 0
		▲ 17	14	▲ 32
経常利益		▲ 24	20	▲ 44
税引前当期純利益		▲ 24	20	▲ 44
法人税等		1	8	▲ 7
当期純利益		▲ 25	11	▲ 37

個別業績の見通し

営業収益は、3,488億円
 (前年実績比1,018億円増)
 営業損失は、17億円
 (前年実績は営業利益14億円)
 当期純損失は、25億円
 (前年実績は当期純利益11億円)
 となる見通しです。

なお、見通し額は国土交通大臣から
 認可を受けた令和6年度(2024年度)
 事業計画に基づいています。

(注) 1 道路資産完成高とは、完成した道路資産の
 高速道路機構への引渡額をいい、
 道路資産完成原価とは、当該道路資産の
 建設に要した費用をいいます。

(注) 2 高速道路事業の営業利益には、
 高速道路事業の利益剰余金を活用した、
 安全対策やサービス高度化に資する
 事業に伴う損失が含まれております。

(注) 3 2025年3月期の業績見通しには、
 不確定な要因を含んでおり、将来の
 業績等を保証するものではありません。
 実際の業績等については、様々な
 要因により変化するものであることを
 ご承知おき下さい。

過去5年の損益状況の推移

(単位：億円)

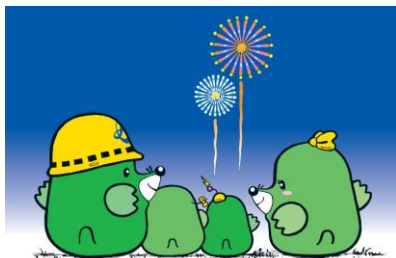
項目		2019年度 (R1年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)
連結	営業収益	3,702	1,963	2,179	2,501	2,528
	営業収益（道路資産完成高を除く）	1,893	1,738	1,859	1,961	2,006
	営業利益	15	7	34	23	40
	親会社株主に帰属する当期純利益	13	0.7	26	17	25



- 高さ150mの主塔から斜めに伸びた多数のケーブルが橋桁を吊る、全長885mの斜張橋。
- もともと大型フェリーが航行しており、桁下空間を広くとる必要があったため、中央径間長は485mという世界屈指の長さ。
- 青空に白鳥が羽を広げたような昼の姿、上層の高欄の照明が輝く夜の姿も美しい長大橋です。

5号湾岸線 東神戸大橋

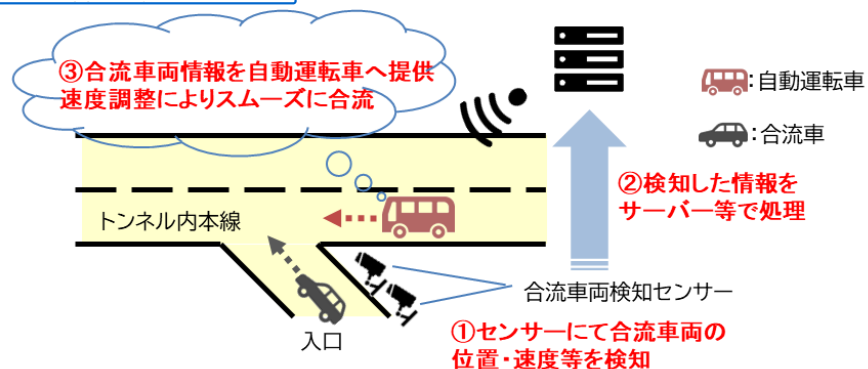
ダブルデッキ構造の上路は下り線（神戸方面行き）
下路が上り線（大阪方面行き）



1. 自動運転車における合流支援技術等の実装

- 今後の自動運転の拡大、将来の完全自動運転化（路車間協調）を見据え、万博会場へのシャトルバスアクセスルート（淀川左岸線（1期）及び（2期））において、関係機関と連携して、バス事業者が行う自動運転車の走行をインフラ側から支援する合流支援システム・先読み情報提供の実装に向けた取組を継続しています。

■合流支援システム



検知した一般車両の走行速度・車長等を自動運転バスに送信し、車線変更や減速判断に活用

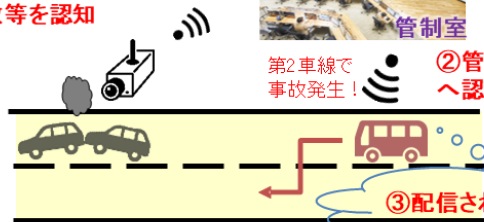
■先読み情報提供

- ①管制室にてトンネル内の事故等を認知



第2車線で事故発生！

- ②管制室より自動運転車へ認知した情報を配信



交通管制室で把握した淀川左岸線（1期）区間での路上障害等の情報を、自動運転バスで活用可能なフォーマットで配信、自動運転車の車線変更を支援



※大阪市自動運転バス実装協議会資料より引用

■：合流支援システムの実装予定箇所

2. 阪神・淡路大震災から30年

- 2025年1月17日に阪神・淡路大震災から30年を迎えます。当社は、震災で学んだ教訓を忘れることなく、今後発生が予想される南海トラフ巨大地震等に備えた対策や、津波に備えた対策に取り組んでいます。

- 特設サイトを開設

阪神高速の被害状況や復旧までの記録のほか、災害時にも『安全・安心な高速道路』であり続けるため、当社が取り組む高速道路の耐震対策、事業継続計画（BCP）、地方公共団体をはじめとする関係団体との災害時連携など防災・減災に関する取組について掲載しています。

震災関連イベントに関する情報も当サイトを通じて発信してまいります。

阪神・淡路大震災から30年特設サイト公開中

阪神・淡路大震災から30年
阪神高速の防災・減災への取り組み

つないでいく1.17
～より「安全・安心な高速道路」の実現に向けて～

阪神高速からのメッセージ
OUR MESSAGES

震災30年に寄せて つないでいく1.17
代表取締役社長 吉田 光希

勇気と希望を失わないために 復旧に役立った社員の願い
神戸警備自動車工業事業部 (復旧工事班) 幸 和範

兵庫県南部地震の概要
1995年（平成7年）1月17日午前3時46分、淡路島北端を震源とするM7.3の地震が発生しました。この地震は神戸市東灘区北西の六甲山地から淡路島にかけての大半の範囲内で引き起こされました。
詳しくみる

復旧へと立ち上がった人々の記録
被災現場に駆けつけた職員が直面した状況と復旧の行進を記録した日記。復旧工事に携わった工事関係者の記録を紹介します。
詳しくみる

阪神高速の被害
阪神高速道路では3号神戸線で635mにわたって倒壊、4か所で高橋したのをはじめ、5号淡路線でも1か所倒壊するなどの被害がありました。
詳しくみる

震災から復旧までの記録
1995年1月17日の地震発生から復旧工事を終えて1996年9月30日の3号神戸線全線開通までの623日の経過を辿ります。
詳しくみる

復旧を支えた技術
被害原因の調査結果から復旧まで3年はかかると言われました。しかし、神戸県は日本の大数であり、神戸の防災・物流機能の生命線であるため、日本経済にもえる影響は限りなく、早期復旧は最上の命題でした。
詳しくみる

被災経験の継承
阪神・淡路大震災での被災・復旧経験を継承化させることなく後世に語り継ぐため、震災資料保管館の一般公開を実現しています。
詳しくみる

阪神高速 震災30年

https://www.hanshin-exp.co.jp/earthquake/

主なトピックス

3. 「阪神高速おでかけパス」の販売 土日祝限定

- お客さまサービス向上と、阪神高速の利用促進、ETC2.0の普及促進に加え、観光施設周遊バスとのセット連携、提携施設のクーポン配布、モデルコースのPRを行い、観光目的利用の周遊による沿線及び関西地域の活性化を図ることを目的に、「阪神高速おでかけパス」を販売しています。

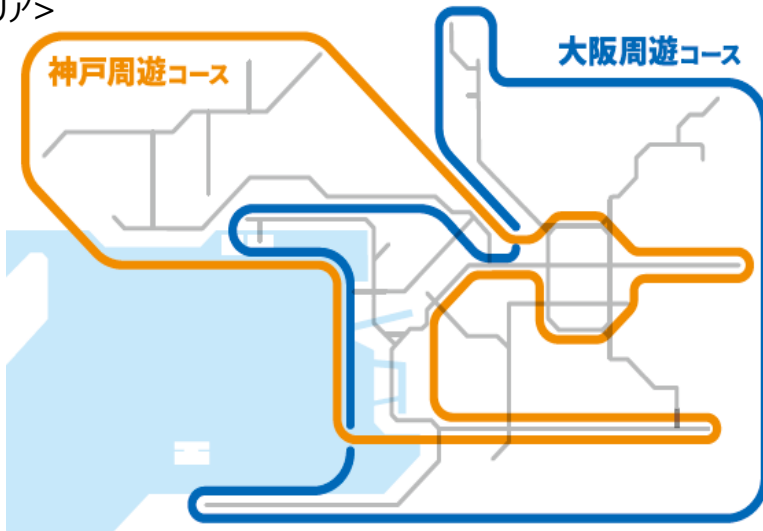
<利用期間> 2024年11月2日～2025年3月30日までの土日祝

<定員> 大阪・神戸の各コース先着2,500名（合計5,000名）

<対象者> ETCシステムを利用する普通車、軽・二輪
(ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用に限定)

<セット販売>各周遊コースの観光施設を1日周遊できる大阪観光局が販売する大阪楽遊バスと神戸観光局が販売するK O B E 観光スマートパスポートとのセット販売実施

<対象エリア>



選択したエリア内を1日定額で周遊!

阪神高速おでかけパス

大阪周遊コース 神戸周遊コース

大阪楽遊バス
Osaka e-Pass

+

KOBETOURISM
SMART
PASSPORT
KOBE観光スマートパスポート

とのセット購入でさらにお得!

土日祝
限定

\ 阪神高速沿線施設のお得なクーポン付き! /
阪神高速でお得におでかけ!

2024年11月2日(土)～2025年3月30日(日)の土日祝

【2024年 12/28・12/29・2025年 1/1・1/4・1/5】は対象除外日のためご利用いただけません

期間中1枚のETCカードで各コース最大5回までお申込み可能!

※お申込みは1日につき1コースまで

大阪周遊コース(料金)	阪神高速おでかけパス (高速道路周遊のみ)	大阪楽遊バス セットプラン	
		阪神高速おでかけバス	大阪楽遊バス
普通車	1,650円	1,450円	+
普通車 (ETC2.0)	1,560円	1,360円	
軽・二輪車	1,400円	1,240円	
軽・二輪車 (ETC2.0)	1,330円	1,170円	
1日券 2,400円→2,200円			

神戸周遊コース(料金)	阪神高速おでかけパス (高速道路周遊のみ)	KOBETOURISM SMART PASSPORT セットプラン	
		阪神高速おでかけバス	KOBETOURISM SMART PASSPORT
普通車	1,650円	1,450円	+
普通車 (ETC2.0)	1,560円	1,360円	
軽・二輪車	1,400円	1,240円	
軽・二輪車 (ETC2.0)	1,330円	1,170円	
1日券 プレミアム 4,500円→4,200円 または 1日券 ベーシック 2,500円→2,300円			

セット購入がお得です!



- 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しています。
- サステナビリティ・ファイナンスに係る定期レポートイングとして、本フレームワークに基づくサステナビリティボンドまたはサステナビリティローンの調達額・資金の充当状況等を当社ウェブサイト等で公開しています。

1 当社業務全般に係るレポートイング

- 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サステナビリティレポート等にて公開します。
 - 阪神高速グループ：サステナビリティ関連情報 [サステナビリティ | 阪神高速道路株式会社 \(hanshin-exp.co.jp\)](https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/keikeikaku/index.html)
 - 中期経営計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/keikeikaku/index.html>
 - 阪神高速道路グループビジョン2030 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/vision/>

2 財務状況に係るレポートイング

- 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トイング

- 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/syuusi35.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トイング

- 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トイング

- 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
 - 令和3年度の事業再評価について（淀川左岸線延伸部） https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20211214_hyouka.html

- 本資料には将来の予測や見通しに関する記述が含まれていますが、こうした記述は将来の業績等を保証するものではありません。将来の業績等は経営環境の変化などにより、目標と異なる可能性があることにご留意下さい。
- 本資料は、当社の概要等についてご説明することを目的とするものであり、債券の募集又は売出を意図したものではありません。
- 本資料や各プロジェクトにおける具体的な取組やその進捗状況等をとりまとめたインパクトレポートを当社HPで公表しています。

<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/document/index.html>



お問い合わせは・・・

阪神高速道路株式会社 経理部 資金課

〒530-0005 大阪市北区中之島三丁目2番4号

telephone: 06-6203-8888(代)

facsimile : 06-6203-8313

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

