

阪神高速グループ  
サステナビリティレポート2023

# Sustainability Report 2023



## 阪神高速グループ

阪神高速道路株式会社

経営企画部 サステナビリティ推進室  
〒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  
TEL 06-6203-8888(大代表) <https://www.hanshin-exp.co.jp>

### ● 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、サステナビリティ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/sustainability/enquete/>

# 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。

## 阪神高速グループビジョン2030

阪神高速グループは、2030年に目指す姿として6つの「ありたい姿」を掲げ、その実現に向けて、グループ社員が「徹底したお客さま目線」で取り組むことを通じ、グループ理念の具現化を図ります。

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

阪神高速グループは、グループ理念のもと、持続可能な社会の実現と持続的な企業価値の向上を目指すため、「サステナビリティ基本方針」および「CSR活動指針」を新たに策定し(▶▶▶ P.11)、サステナビリティを経営の基盤とする姿勢を明確にしました。

これに伴い、2017年より発行してきたCSRレポートを「サステナビリティレポート」に改めました。「サステナビリティレポート2023」において、特にお伝えしたいのは以下の2点です。

### 1) 阪神高速グループのサステナビリティ経営の方向性を示す

2023年1月に特定したサステナビリティ重要課題(▶▶▶ P.16)を紙面構成の軸としたうえで、社会課題解決と企業価値向上への取り組みを説明しています。また、新たに策定した「中期経営計画(2023~2025)」の概要や目標も紹介しています。

### 2) ESG視点での情報開示を強化

企業評価の視点として重視されているESG(環境・社会・企業統治)に関する情報開示を強化しました。当社グループが取り組むべきサステナビリティ重要課題について、ESGの観点からも情報開示を行っています。

## CONTENTS

P.01 ... 阪神高速グループ理念／阪神高速グループビジョン2030

P.03 ... 阪神高速グループの全体像

P.03 ... 阪神高速道路は関西の大動脈

P.04 ... 関西の発展に貢献してきた阪神高速道路

P.05 ... 阪神高速グループの事業活動

P.07 ... トップメッセージ

P.09 ... 阪神高速グループの新たな方向性

P.09 ... 価値創造プロセス

P.11 ... 「サステナビリティ基本方針」と「CSR活動指針」の策定

P.13 ... 阪神高速グループ 中期経営計画

P.16 ... サステナビリティ重要課題の特定

P.17 ... 阪神高速グループのサステナビリティ

P.17 ... Materiality 1 地球環境の保全  
特集「環境ポリシー」「環境行動計画」の改定

P.25 ... Materiality 2 サステナブルなまちづくり

P.41 ... Materiality 3 事業活動を支える経営基盤の強化

P.49 ... Materiality 4 業務の変革や新たな価値の創造

P.53 ... ガバナンス報告

P.53 ... コーポレート・ガバナンス

P.56 ... リスクマネジメントの推進／情報セキュリティの強化

P.57 ... コンプライアンスの推進

P.59 ... 阪神高速事業アドバイザー会議議長メッセージ

P.60 ... SDGs対応表

P.61 ... 会社概要

### 【編集方針】

「サステナビリティレポート2023」は、阪神高速グループのサステナビリティに関する取り組みをステークホルダーの皆さまにわかりやすく伝えることを目的としています。本レポートが対話のきっかけとなり、皆さまと当社グループとの良好な関係構築の一助となれば幸いです。

■ 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(一部左記会社以外を含みます)

■ 報告対象期間：2022年4月1日～2023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。

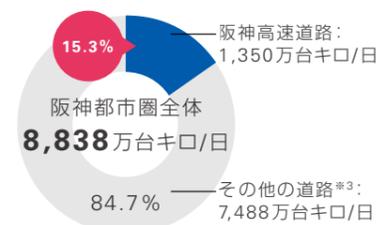
<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/sustainability/report/>

■ 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(大代表)

# 阪神高速道路は関西の大動脈 (阪神高速のネットワーク)

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70万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>)



## 阪神高速道路のストック効果



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査  
<sup>※1</sup> 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。 <sup>※2</sup> 走行台キロとは、1台の車が1kmを走行する単位をいう。  
<sup>※3</sup> 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

 建設中の1号環状線	<b>1960</b> 1964年 営業延長 <b>2.3km</b>	都市環状線と放射路線の整備	1962(昭和37)年 阪神高速道路公団が設立 1964(昭和39)年 1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが開通 (阪神高速道路初の開通) 1965(昭和40)年 梅田～道頓堀間4.2kmが開通 1966(昭和41)年 3号神戸線京橋～柳原間3.3kmが開通 1969(昭和44)年 交通管制システムを導入
 開通後の1号環状線	<b>1970</b> 1970年 営業延長 <b>74.1km</b>	都市環状線と放射路線の整備や大阪と神戸の直結	1970(昭和45)年 15号堺線湊町～堺間11.5kmが開通するなど、日本万国博覧会開催に向けて各路線が順次開通し、総延長74.1kmの高速道路網が完成
 大阪・神戸間直結	<b>1980</b> 1981年 営業延長 <b>117.6km</b>	湾岸線などの建設による機能的ネットワークの整備	1980(昭和55)年 14号松原線山王～松原JCT間11.2kmが開通 1981(昭和56)年 3号神戸線西本町～西宮IC間14.3kmが開通し、大阪・神戸間を直結
 湾岸線の開通(りんくうJCT付近)	<b>1990</b> 1994年 営業延長 <b>200.0km</b>	兵庫地区の震災復旧と格子状ネットワークの整備	1992(平成4)年 立体道路制度を活用しビルを貫通する形で建設された梅田出口が開通 1994(平成6)年 関西国際空港と神戸を結ぶ湾岸線(2区間31.1km)が開通 1995(平成7)年 阪神・淡路大震災により3号神戸線などに甚大な被害が発生 1996(平成8)年 3号神戸線武庫川～深江間9.3kmの工事が完了し、全線が復旧開通
 阪神・淡路大震災の被害	<b>2000</b> 2003年 営業延長 <b>233.8km</b>	ミッシングリンクの解消に向けた整備	2001(平成13)年 ETCサービスを開始 2003(平成15)年 31号神戸山手線神戸長田～白川JCT間7.3kmが開通し、7号北神戸線とあわせて神戸地区のネットワークが充実 2005(平成17)年 阪神高速道路株式会社が設立 2008(平成20)年 8号京都線上鳥羽～第二京阪道路接続部間5.5kmが開通
 西船場JCTの開通	<b>2010～</b> 2021年 営業延長 <b>258.1km</b>		2012(平成24)年 距離料金を導入、新神戸トンネルを神戸市道路公社から移管 2013(平成25)年 2号淀川左岸線島屋～海老江JCT間4.3kmが開通 2017(平成29)年 6号大和川線三宝JCT～鉄砲間1.4kmが開通 新たな料金制度を導入 2019(平成31)年 8号京都線を京都市と西日本高速道路株式会社へ移管 2020(令和2)年 西船場JCT信濃橋渡り線が開通 6号大和川線鉄砲～三宅西間7.7kmが開通

(注)ミッシングリンク：その区間が未整備となっているために道路のネットワークが有効に機能しない計画路線など。  
JCT:ジャンクション IC:インターチェンジ

# 阪神高速グループの事業活動

## 高速道路事業

### 高速道路の建設

新たな高速道路の建設などを行っています。



### 高速道路の管理

高速道路でのパトロール、交通規制、重量違反車両の取り締まりなどを行っています。



### 高速道路の料金の収受

料金所で高速道路の料金をいただいて、高速道路の維持・修繕や管理などに生かしています。



### 高速道路の維持・修繕など

高速道路の損傷などの点検と補修や老朽化した高速道路のリニューアルを行っています。



### パーキングエリアの運営

高速道路でお客様に休憩していただけるパーキングエリアを運営しています。



## 高速道路関連事業

お客さまや社会のニーズに応えるため、多彩な事業を展開しています。

### 道路資源活用事業



道路マネジメント・技術外販事業  
(橋梁の点検)



用地取得支援事業  
(用地研修)

### 一般事業



駐車場事業  
(「阪高ファインパーク」の運営)



不動産事業  
(賃貸住宅)



国際事業  
(海外の研修生受け入れ)



休憩所事業  
(レストラン・売店・自動販売機)



産直事業  
(ナナ・ファーム須磨)



リースレンタル事業  
(太陽光発電システム)

## 阪神高速グループの概要 (2023年3月31日現在)



### 阪神高速技術(株)

**保全点検・維持修繕**  
阪神高速道路の点検から補修までを迅速に行い、現場から得られるノウハウを技術開発や品質管理に活用することで、構造物を良好なコンディションで長持ちさせます。

### 内外構造(株)

道路構造物の保全点検

### (株)情報技術

料金収受設備の保全点検・維持修繕  
システム開発運用管理

### (株)テクノ阪神

機械設備の保全点検・維持修繕

### (株)ハイウェイ管制

電気通信設備の保全点検・維持修繕

### 阪神施設調査(株)

建物の保全点検・維持修繕



### 阪神高速技研(株)

#### 設計・積算・システム管理

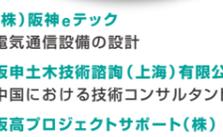
阪神高速道路の技術ノウハウを継続的に蓄積することで、調査設計・積算・情報管理など、各技術分野における阪神高速道路(株)の業務をバックアップします。



### 高速道路管理事業



### 阪神高速道路(株)



### 関連事業



### 阪神高速パトロール(株)

**交通管理**  
阪神高速道路上の交通パトロールを行い、事故・故障で困りのドライバーの安全確保、落下物処理など24時間体制で快適なドライブをサポートします。

### 阪神高速トール大阪(株) 阪神高速トール神戸(株)

#### 料金収受

阪神高速道路の玄関である料金所において、迅速・正確・丁寧な対応をモットーに、お客さまに気持ちよく阪神高速道路をご利用いただけるように料金収受業務を行います。



### 阪神高速サービス(株)

#### 休憩施設および駐車場施設運営など

阪神高速道路の高架下駐車場、パーキングエリアの管理運営、不動産の賃貸、スルーウェイカード事業、産直市場「ナナ・ファーム須磨」の運営など、広い分野でお客さまや社会のニーズに応えるサービスを提供し、グループの企業価値の最大化に貢献しています。



# トップメッセージ

さまざまな「つながり」を大切にしながら、サステナビリティを実現

阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長

吉田 光市

## 公団発足から60年を迎えて

当社は、前身である阪神高速道路公団が1962年に発足して以来、お陰さまで2022年で60年を迎えました。この間、先人たちが約260kmの高速道路ネットワークを整備してきたことに敬意を表するとともに、阪神間の物流の5割を担うという非常に大きな役割を、関係の皆さまの一定の信頼を得て担わせていただいていることに深く感謝いたします。

2022年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が未だ続かなか、物流量の継続的な増加が見られました。それにより、経済・社会活動を下支えする道路インフラの重要性を再認識するとともに、エッセンシャルワーカーとして事業継続という責務を全うできたことは、私たちの誇りにもなっています。

一方、課題としてはネットワークの老朽化があります。1970年に開催された大阪万博に向けて1号環状線やそこから延びる11号池田線などの初期ネットワークを整備しましたが、開通から50年以上が経ち、道路の劣化が目立ち始めています。私たちは、関西の発展を下支えするインフラ企業として、今だけではなく次の世代に道路資産を引き継ぐことが何よりも重要だと考えています。

そのため、高速道路をご利用の皆さまをはじめ多くの方々のご理解とご協力のもと、リニューアルプロジェクトを推進しています。

また、サステナビリティ課題への対応も私たちが果たすべき責務と考えています。人口減少や少子高齢化、DX（デジタルトランスフォーメーション）、CASE<sup>\*1</sup>、MaaS<sup>\*2</sup>など、社会の上部構造は大きく変化しています。そのため、下部構造を担う私たちインフラ企業も常に進化することが求められます。新しい時代にふさわしい価値を提供していくために、社会課題の変化を鋭敏に捉え、関西の経済・社会活動を下支えするという私たちの基本的な責務を果たしていく方針です。

<sup>\*1</sup> CASE…Connected（コネクテッド）、Autonomous（自動運転）、Shared & Service（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字をつなげた造語。

<sup>\*2</sup> MaaS…Mobility as a Serviceの略。バス、電車、タクシーなどあらゆる公共交通機関を自動運転技術やAIを活用して結びつけ、人々がシームレスに移動できるようにするシステムのこと。

## サステナビリティに関する考え方

サステナビリティ課題に取り組むためには、まず「サステナビリティとは何か」を社員一人ひとりが理解する必

要があります。私は好きな言葉として、「不揃いで総持ち」という、法隆寺の宮大工の方が言われた言葉をよく紹介しています。約1300年前から今に残る建造物はさまざまな性質を持つ木が支えており、このことから不揃いでありながらも多様な個が一つの大きなものを支えていることを表した言葉となっています。これは、まさにダイバーシティ&インクルージョンをはじめとするサステナビリティのあり方に通じるものがあると考えています。この言葉は、社員からも印象に残ったという声を聞くことができ、サステナビリティの組織文化への浸透の一助にもなっていると感じています。

現在、サステナビリティ課題はカーボンニュートラルをはじめとする地球環境問題、経済・地域格差や人口減少、少子高齢化などが挙げられますが、これらは、誰かひとりの努力によって簡単に解決できるものではありません。しかしながら、SDGs（持続可能な開発目標）の理念にもあるように、私たち一人ひとりが自分ができることを考え行動することで、より大きな課題の解決につながるのではないかと考えています。サステナビリティの専門家である河口真理子氏は「来所を知る」ということを言われています。この言葉を私なりに解釈すると、人類が生まれた起源や、地球という星に生まれたということに思いを馳せること、また地球という空間だけではなく、時間を超え、人や自然、社会とのさまざまなつながりがあるからこそ今の自分があり、そのことに感謝の気持ちをもって社会に貢献することと理解しました。サステナビリティを推進するにあたり、こうした「つながり」を意識しそのなかで一人ひとりが置かれた立場で為すべきことを為すことが、一隅を照らす光となります。その光が集まるとやがては地球全体を照らす光となり、地球規模の課題解決につながるものと考えています。

## 阪神高速グループが目指すもの

阪神高速グループでは、2016年に「CSR基本方針」を策定し、CSR経営を推進してきました。一方で、「環境」「社会」「経済」の三面でバランスを取るというサステナビリティの考えをこれまで以上に企業活動へ反映するため、新たに「サステナビリティ基本方針」と「CSR活動指針」を策定しました。これは従来の考え方と大きく異なるも

のではなく、「三方よし」という日本に根付いた組織風土に「次世代よし」を加えてより進化させ、積極的に社会に新しい価値を提供し、次の世代に確実に引き継いでいこうという基本姿勢を示したものです。

また、阪神高速グループビジョン2030の「6つのありたい姿」を起点に4つのサステナビリティ重要課題を特定しました。

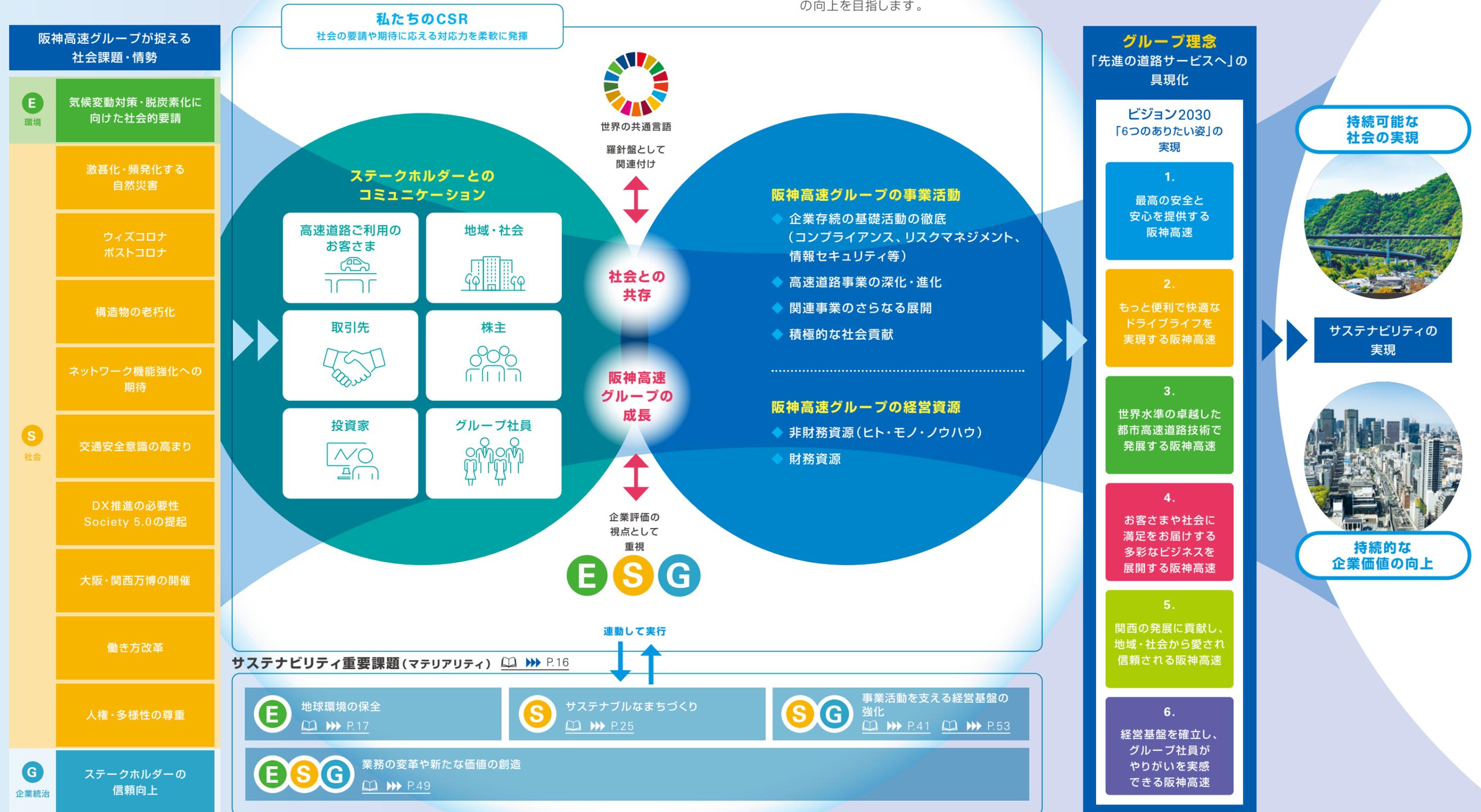
1つ目は「地球環境の保全」です。カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガス排出量の削減に取り組みます。2つ目は、SDGs目標11にも大きく関係する「サステナブルなまちづくり」です。3つのキーワード「サステナブル」「インクルーシブ」「レジリエント」を軸に取り組む方針であり、「サステナブル」は冒頭で述べたリニューアルプロジェクトの推進、「インクルーシブ」は大阪・神戸・京都といった関西の多様な都市を一つにつなぐ新たな道路ネットワークの構築、「レジリエント」では災害で被害を受けても速やかに立ち直り、緊急輸送道路として機能する災害に強い高速道路づくりを進めていきます。3つ目は「事業活動を支える経営基盤の強化」として、主に働き方改革やダイバーシティ&インクルージョンに取り組んでいきます。最後に、4つ目は「業務の変革や新たな価値の創造」として、主にDXの推進を掲げています。2025年は、未来社会の実験場と位置付けられる大阪・関西万博が開催される年であり、私たちがモビリティの世界で提供できる新たな価値について取り組むことで、万博にも貢献し、次世代にレガシーを残していきたいと思っています。

さらに今般、当社グループを取り巻く経営環境の変化を踏まえ、中期経営計画（2023～2025）を策定しました。本計画は、ビジョン2030の「6つのありたい姿」の実現に向けた計画であるとともに、2025年の大阪・関西万博に貢献し未来社会を描くためのアクションプランです。グループ一丸となってこの取り組みを推し進めることが、サステナビリティ重要課題の解決に資するものと考えています。

阪神高速グループ理念「先進の道路サービスへ」の「へ」は、あくなき挑戦を意味するものだと思っています。さまざまな「つながり」を大切にしながら、社会の一員としてサステナビリティの実現に挑戦していく所存ですので、ステークホルダーの皆さまには今後とも変わらぬご支援のほど、よろしくお願いたします。

# 阪神高速グループの新たな方向性

## 価値創造プロセス



近年、環境・社会課題がグローバルに拡大し、国や自治体だけでなく、企業、個人など社会全体で課題を解決し、持続可能な社会を実現することがより一層求められています。

阪神高速グループは、社会情勢の変化や社会の潮流を敏感に捉え、社会を構成する一員として「サステナビリティ」を共通の価値観と認識し、グループ理念のもと、持続可能な社会の実現に貢献するとともに、持続的な企業価値の向上を目指します。

# 「サステナビリティ基本方針」と「CSR活動指針」の策定

阪神高速グループは、社会情勢の変化や社会の潮流を敏感に捉え、社会を構成する一員として、「サステナビリティ」を共通の価値観と認識し、グループ理念のもと、持続可能な社会の実現に貢献し、持続可能な企業価値の向上を目指すため、2023年1月に新たに「サステナビリティ基本方針」と「CSR活動指針」を定めました。これらは、社会を構成する一員としての、サステナビリティへの基本姿勢を示すものです。

## サステナビリティ基本方針

環境・社会課題がグローバルに拡大し、社会全体で課題を解決することが求められている現代社会において、阪神高速グループも社会を構成する一員として、「サステナビリティ」を共通の価値観と認識し、「私たちのCSR=企業の基本的な責任にとどまらず、社会の要請や期待に対してグループ一体となって柔軟に responding していくこと」を実践することで、一人ひとりが輝き、多様な豊かさにつながる持続可能な社会の実現に貢献し、自らも持続的に進化・成長することを目指します。

## CSR活動指針

阪神高速グループは、自社を取り巻く社会の要請や期待、変化を感性鋭く捉え、グループ一体となって柔軟に responding していくために、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、以下の3つの活動を推進します。活動にあたっては、SDGs(持続可能な開発目標)を羅針盤として関連付けるとともに、ESG(環境・社会・企業統治)を重視して取り組みます。

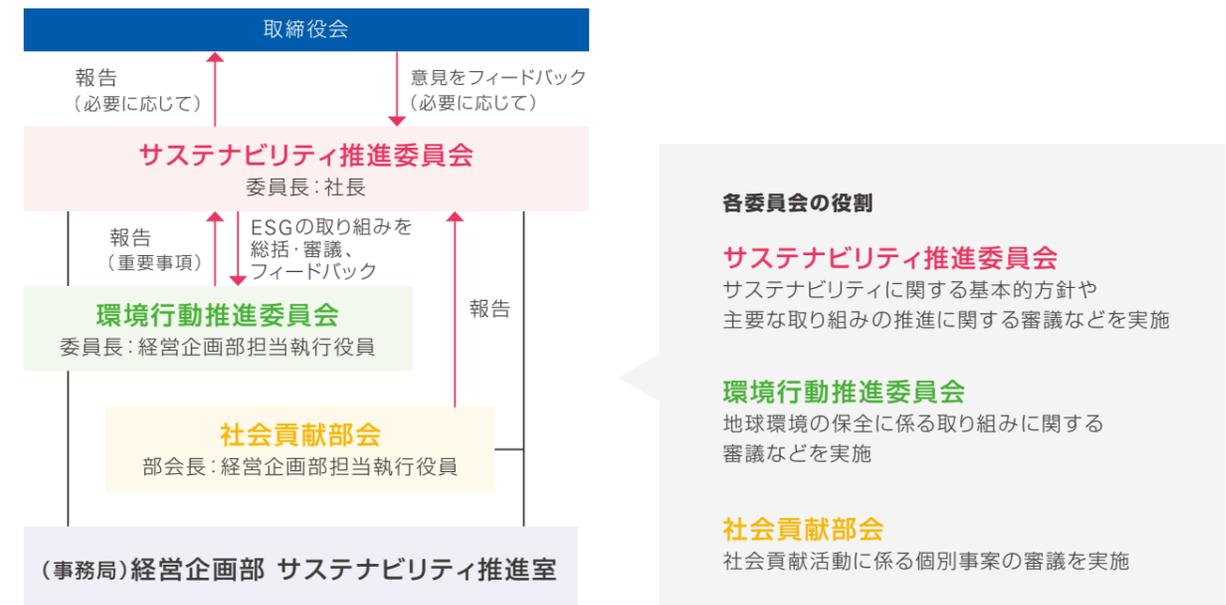
### 3つの活動内容

- 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)を徹底します
- 高速道路事業の深化・進化、関連事業のさらなる展開を図ります
- 経営資源(ヒト、モノ、ノウハウ等)を生かし、「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を実施します

## 推進体制

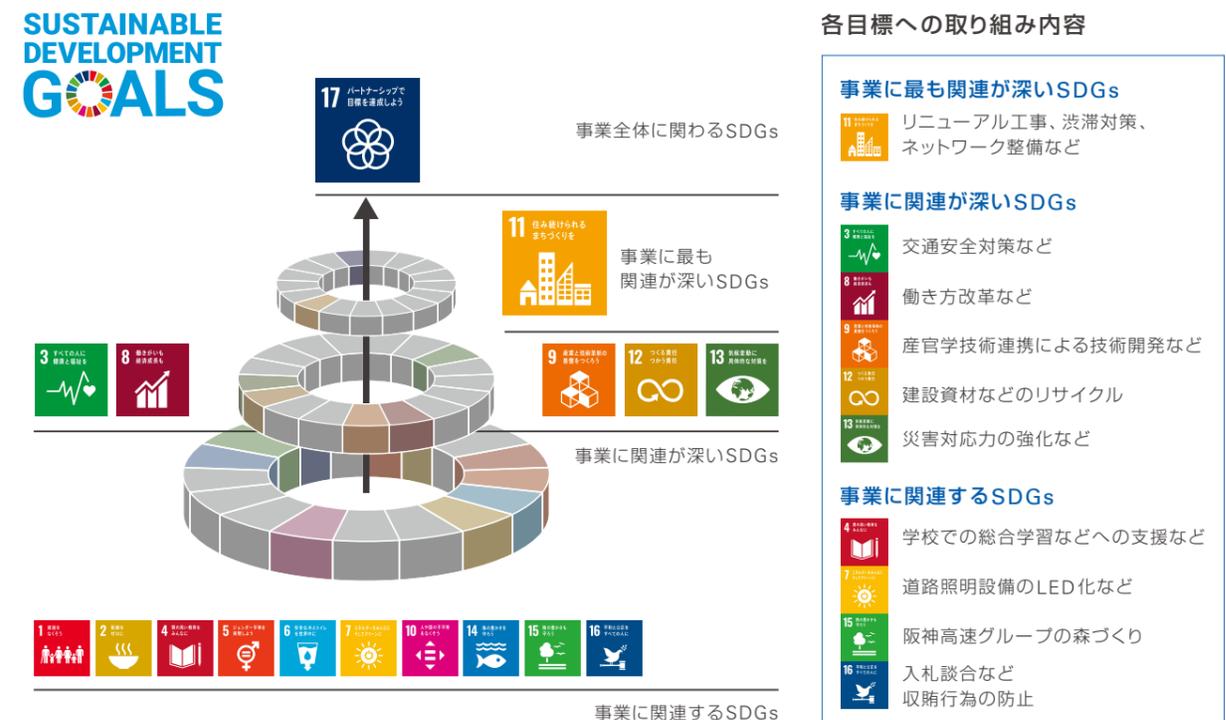
阪神高速グループでは、これまで「CSR推進委員会」を通じて、CSRマネジメントを推進してきました。2022年度は、主にサステナビリティ経営推進に向けた議論を行い、2023年1月に同委員会を発展的に改め、「サステナビリティ推進委員会」を設置しました。そして、その傘下に「環境行動推進委員会」および「社会貢献部会」を設置し、これらの体制のもと、事務局である経営企画部サステナビリティ推進室が中心となって活動主体である社内各部署やグループ各社と日常的に連携・調整を図りながら、持続可能な社会の実現と持続的な企業価値向上を目指していきます。

推進体制図



## 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との関係をこのように整理しています。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。



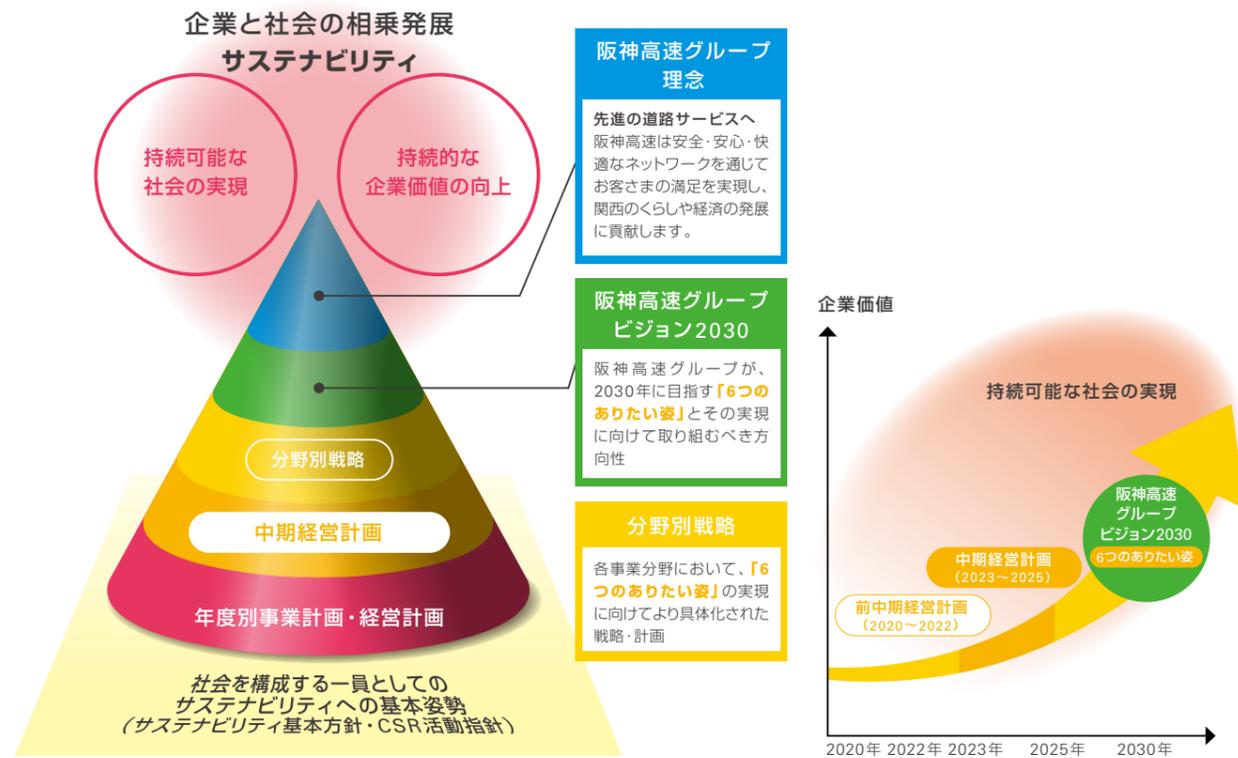
# 阪神高速グループ 中期経営計画

## 新中期経営計画 (2023~2025)

阪神高速グループは、社会を構成する一員としてサステナビリティを共通の価値観と認識し、阪神高速グループ理念と阪神高速グループビジョン2030を実現するために、分野別戦略を踏まえ、2023~2025年度の3年間に取り組むべき具体的な計画として、中期経営計画を策定しました。

本計画は、ビジョン2030の「6つのありたい姿」の実現に向けた計画であるとともに、当社グループが大阪・関西万博に貢献し未来社会を描くためのアクションプランとして、DXや、2050年のカーボンニュートラルを目指したGXを推進する取り組みを含め、3年間に取り組む具体的な施策を計画したものです。今後とも、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グループとなるよう、グループ丸となって、本計画を推し進めていきます。

### 中期経営計画の位置付け



### 阪神高速グループのサステナビリティ経営

環境・社会課題がグローバルに拡大し、国や自治体だけでなく、企業、個人など社会全体で課題を解決し、持続可能な社会を実現することがより一層求められている現代社会において、社会を構成する一員としてのサステナビリティへの基本姿勢(サステナビリティ基本方針およびCSR活動指針)を土台(大切に作るマインド)とし、その上に経営マネジメント体系を築いてグループ理念の具現化を図り、ひいては企業と社会の相乗発展を目指すこと。

### 「6つのありたい姿」と大阪・関西万博に対する取り組み

**1 最高の安全と安心を提供する阪神高速**

- ◆ リニューアルプロジェクトの着実な推進
- ◆ 災害に強い阪神高速
- ◆ 交通安全対策・良好な走行環境の確保
- ◆ より合理的で効率的な維持管理の実施

数値目標

死傷事故率 2025年度目標値	快適走行路面率 2025年度目標値	橋梁・トンネル・附属物の点検実施率 2025年度目標値
<b>10.0</b> 件/億台km	<b>97</b> %	<b>100</b> %

**2 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**

- ◆ ネットワーク整備の推進
- ◆ 新しい技術を活用した渋滞対策の推進
- ◆ ETC専用化の推進
- ◆ お客さまにわかりやすい情報提供と新たなサービスの展開
- ◆ パーキングエリアの快適性・利便性の向上

数値目標

渋滞損失時間 2025年度目標値	ETC専用料金所 2025年度目標値	各PAの提供サービス 2025年度目標値
<b>870</b> 万台・時	<b>110</b> カ所程度	<b>4.3</b>

※ お客さま満足度: 5段階評価

**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**

- ◆ 大規模プロジェクト等のハード技術の開発
- ◆ シームレスで高度なインフラマネジメントの推進
- ◆ 将来を見据えた新たな技術の開発
- ◆ パーソナライズされた安全・安心・快適なモビリティサービスの実現
- ◆ 卓越した技術力・ノウハウの強化

**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**

- ◆ 関西の発展に向けた多彩な事業の展開
- ◆ 国際事業の推進

数値目標

関連事業の営業収益(連結) 2025年度目標値	関連事業の営業利益率(連結) 2025年度目標値
<b>60</b> 億円	<b>14</b> %

**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**

- ◆ 社会経済活動の活性化や都市構造の強靱化
- ◆ 環境経営推進・脱炭素社会への挑戦
- ◆ 地域との連携・地域社会の活性化
- ◆ 社会貢献活動

数値目標

道路照明のLED化によるCO <sub>2</sub> 排出削減量 2023~2025年度合計目標値
<b>62.2</b> t-CO <sub>2</sub>

**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**

- ◆ ステークホルダーの声を反映した経営と信頼性の向上
- ◆ 働きがいを実感できる働き方改革・ダイバーシティ&インクルージョンの推進

数値目標

お客さま総合満足度 2025年度目標値	女性採用 2025年度目標値	男性の育休取得率 2025年度目標値
<b>4.0</b>	<b>4</b> 割	<b>100</b> %

※ お客さま満足度: 5段階評価

### 大阪・関西万博に貢献し、未来社会を描く阪神高速

交通円滑化への貢献

大阪・関西万博の気運醸成につながる地域のにぎわい創出

パーキングエリアでのインバウンド対応等のパーソナルサービス

新たなプロジェクトへのチャレンジによる価値の創造

## サステナビリティ重要課題の特定

サステナビリティ経営を推進するにあたり、取り組むべき課題を明確にするため、4つの「サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）」を特定しました。今後は、これらの課題解決に向け積極的・能動的に取り組むとともに、情報開示を進めていきます。

### サステナビリティ重要課題

- 地球環境の保全 (E)
- サステナブルなまちづくり (S)
- 事業活動を支える経営基盤の強化 (SG)
- 業務の変革や新たな価値の創造 (ESG)

## 前中期経営計画 (2020~2022) 達成状況

前中期経営計画は、構造物の老朽化や自然災害の激甚化、関西の成長に向けたミッシングリンクの整備への期待と大阪・関西万博の決定、高速道路における交通安全上の課題の顕在化といった経営環境を踏まえて策定しました。計画期間中、新型コロナウイルス感染症が拡大する状況下においても、重点施策であるリニューアルプロジェクト、災害対応力の強化、ネットワーク整備の推進、お客さま満足の上昇を中心にグループ一体となって取り組んできました。関連事業においては、一層の事業規模拡大に向けて事業を展開した結果、営業収益、営業利益ともに目標を達成しました。

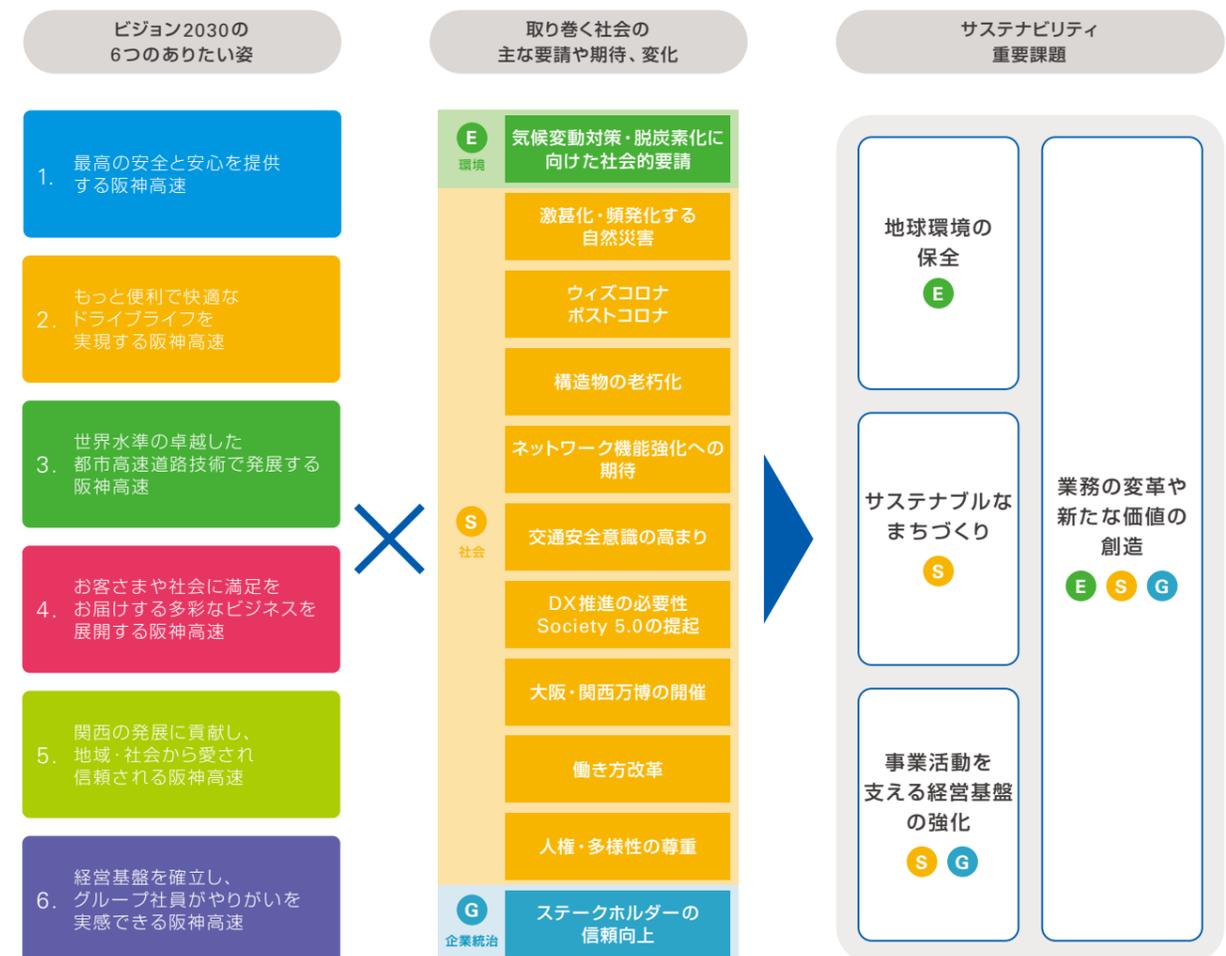
### 数値目標の達成状況

ありたい姿	指標	単位	2022目標値	2022実績値	コメント
1	交通事故件数	件	4,200	4,534	交通事故件数は過去から減少してきているが目標達成には至らなかった
1	快適走行路面率 (良好な走行路面の割合)*1	%	97	96	前回補修から時間が経過した路線での損傷が進行したため
1	機能低下があり、対策を要する損傷の補修率*2	%	100	100	達成
1	道路照明LED化率(本線照明)	%	58	63	達成
2	年間総渋滞損失時間 (万台・時)*3	万台・時	880	1,071	大規模更新・修繕事業の影響によるもの
2	ETCお知らせアンテナ設置	箇所	15	15	達成
2	ETC2.0利用率	%	30.0以上	29.6	ほぼ達成
2	各パーキングエリアの提供サービス (お客さま満足度(5点満点評価))	点	4.3	4.0	お客さま満足度は過去から向上してきているが目標達成には至らなかった
2	パーキングエリア数や設置箇所 (お客さま満足度(5点満点評価))	点	4.0	3.6	お客さま満足度は過去から向上してきているが目標達成には至らなかった
4	関連事業の営業収益(連結)	億円	58	59	達成
4	関連事業の営業利益(連結)	億円	8.5	10	達成
5	本線道路照明LED化によるCO <sub>2</sub> 排出の抑制量*4*5	kg-CO <sub>2</sub>	300,600	233,800	CO <sub>2</sub> 削減効果が高いトンネル部の着工が遅れたため
5	特定調達物品におけるグリーン調達率	%	100	99.7	ほぼ達成
6	お客さま満足度(5点満点評価)	点	3.9	4.0	達成

※1 快適に走行できる舗装路面の車線延長÷全車線延長  
 ※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)(%)  
 ※3 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  
 ※4 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  
 ※5 2020年からの施策による効果

### 特定のプロセス

2030年に目指す「6つのありたい姿」を起点として、日頃のコミュニケーションから認識した要請や期待、さらには社会情勢の変化をESG視点で整理のうえ、サステナビリティの実現のために重要と考えられるテーマを洗い出し、サステナビリティ推進委員会での議論を経て「サステナビリティ重要課題」として特定し、取締役会へ報告しました。特定したサステナビリティ重要課題は、サステナビリティ推進委員会でモニタリングしていきます。



# 地球環境の保全

## 特集

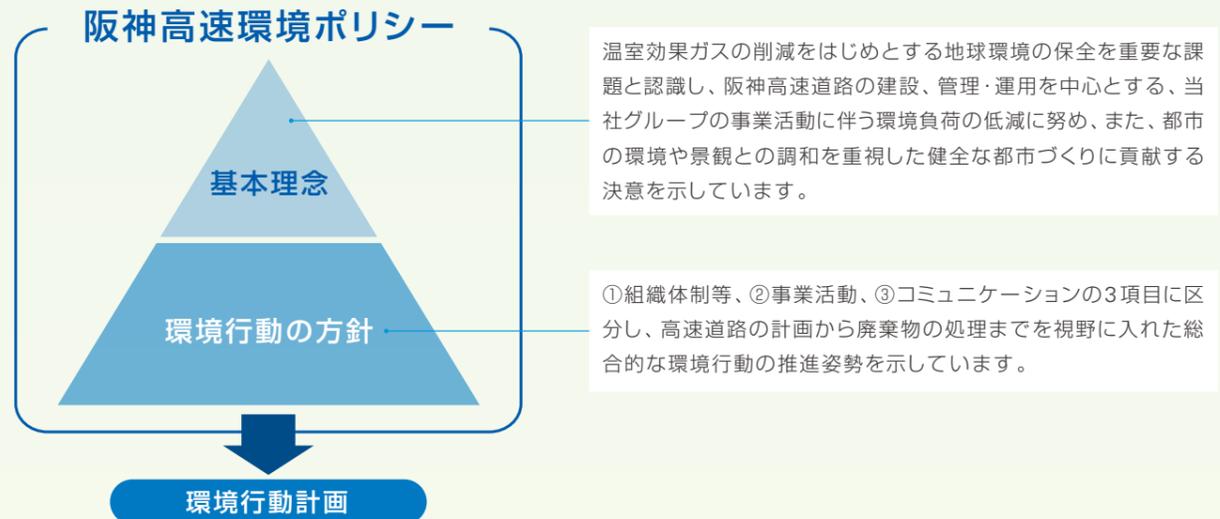
# 「環境ポリシー」の改定 「環境行動計画」

阪神高速グループは、脱炭素社会に向けた世界の潮流、社会情勢や周辺環境の変化に対応するため、世界の目標である「2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現」に重点を置き、積極的に環境行動を推進し、挑戦することが重要であるとの認識から、2023年1月に「環境ポリシー」と「環境行動計画」を改定しました。

私たち社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、豊かで住みよい社会を次世代に引き継ぐために、すべてのステークホルダーと連携し、地球環境共生・貢献企業として積極的に行動します。

### 環境ポリシーの概要

環境ポリシーは、「基本理念」「環境行動の方針」で構成し、これらに基づき、別途、「環境行動計画」を策定しています。この環境ポリシーを阪神高速グループ全体で共有し、すべてのステークホルダーとコミュニケーションを図り、当社グループの活動に透明性を持たせつつ、社会との信頼関係を構築します。



### 推進体制

“環境保全”にとどまらない積極的な“環境行動”を意識するため、「環境保全推進委員会」を「環境行動推進委員会」に名称変更し、「サステナビリティ推進委員会」の傘下に設置しました。また、委員構成を実務組織の長を中心に改編し、環境問題に取り組む姿勢を明確にしました。

そのうえで、豊かで住みよい社会を次世代に引き継ぐため、世界の目標である「脱炭素社会の実現」に重点を置き、温室効果ガス削減などの地球環境保全を

重要な課題と認識し、阪神高速道路の建設、管理・運用を中心としたすべての事業活動において環境負荷の低減に取り組みます。また、都市の環境や景観との調和を重視した健全な都市づくりに貢献します。

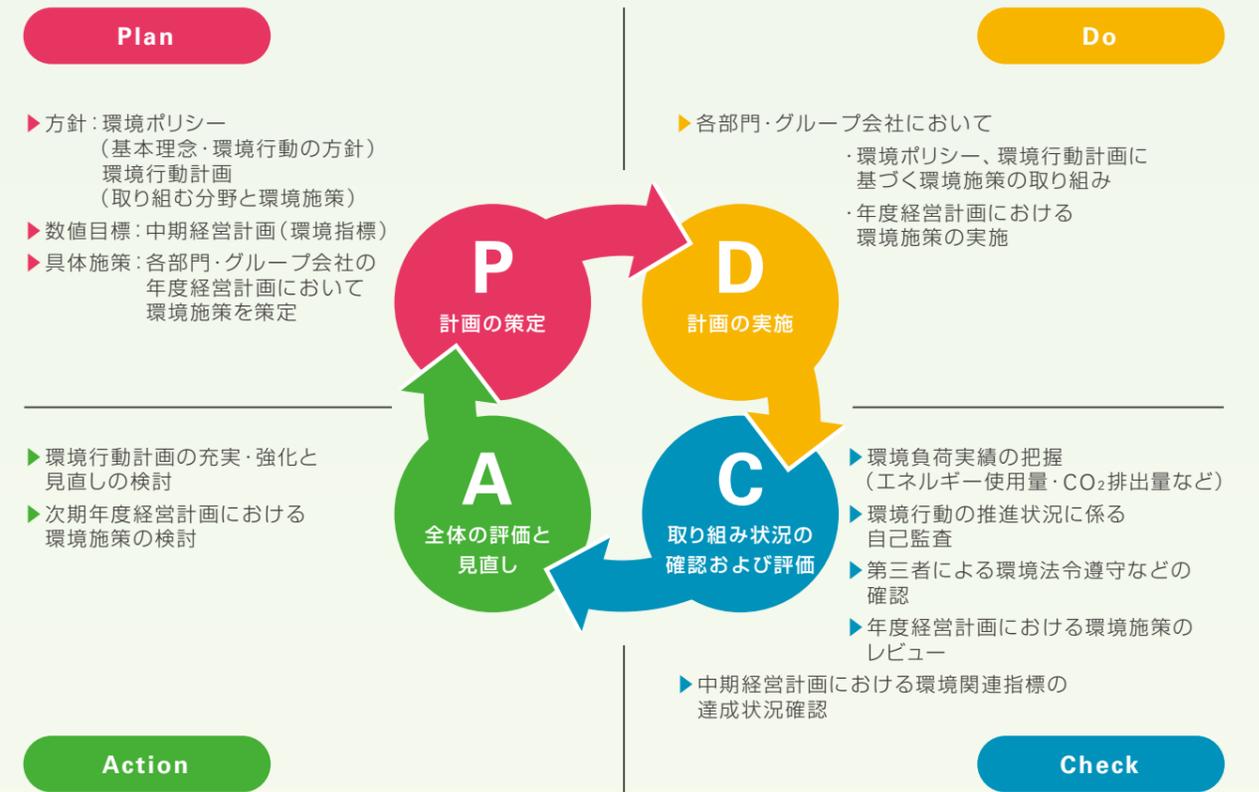
さらに、阪神高速道路を利用されるお客さまへの働きかけや地域社会との連携などを通じてさまざまな取り組みを実施することにより、阪神高速道路の環境負荷低減効果を最大限に引き出します。

📖 推進体制図 ▶▶ P.12

### 環境マネジメントの推進

事業活動に伴い発生する地球環境への負荷の低減、その他の地球環境の保全に資する環境施策を推進するため、「環境行動推進委員会」のもと、阪神高速グループが一丸となり、環境ポリシーに基づく環境行動

を推進します。また、PDCAサイクルにより環境行動の管理を行い、その推進状況などについては、刊行物や当社ホームページなどにより公表します。



## 環境行動計画の概要

「持続可能な社会の実現」に向けて具体的に取り組む環境行動を、環境ポリシーをもとに以下の4つの柱に分類し、SDGsとの関連性も明らかにしつつ、当社グループの事業活動に係る温室効果ガス排出状況の全体像を把握し、その削減に向けて、優先的に取り組むもの、効率的な取り組みができるもの、中長期の視

点を持って取り組むものを峻別したうえで、実現可能なものから順次実施することとしています。

環境行動計画は、今後の社会情勢の変化や技術革新の動向を踏まえ、適宜見直しを行いながら、充実・強化を図ります。

### 脱炭素社会への挑戦



国土交通省が示す脱炭素化などへの取り組みの方向性などを踏まえ、多角的な活動の推進

### 循環型社会の形成



リサイクルの質の向上の観点で付加価値の高い再生材の利用方法に着目した建設副産物の発生抑制・再利用・再生利用、物品のグリーン調達、廃棄物削減など

### より良い都市環境の創造と共生



阪神高速道路沿道の生活環境や自然環境の向上、沿道環境の保全と改善の推進、周辺地域との調和と長期にわたり良好な都市景観と道路空間の創造

### 環境啓発とコミュニケーション



環境マネジメントの着実な実施、オフィスでの取り組みを含めた社員への意識向上と人材育成のための啓発活動、ステークホルダーとのコミュニケーションの推進

## VOICE 脱炭素化の実現に向けて

阪神高速グループでは、サステナビリティ経営において、とりわけ気候変動対策・脱炭素化への対応は重要であると考えています。今回の改定では、社内外にどう発信したら伝わりやすいのかを検討しながら、関係部署にも協力いただき、作業を進めてきました。そのため、より具体的な取り組みについてもまとめることができました。従前から、地球環境保全を重要課題として取り組んでまいりましたが、今後もグループ社員一人ひとりが意識を高め持続可能な社会の形成を目指していきます。



経営企画部サステナビリティ推進室  
課長代理  
米谷 作記子

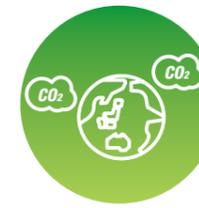
### PICK UP!

#### 「環境ポリシー」と「環境行動計画」

「環境ポリシー」と「環境行動計画」の詳細は当社ホームページで紹介しています。



詳しくはコチラ



## 脱炭素社会への挑戦

阪神高速グループでは、カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けた環境施策の方向性を、以下の3つの視点で捉え、総合的・包括的な取り組みを推進します。

### 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)
- 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)
- 3 地域や社会との共創 (地域や関係事業者との協働)

## 1 3つの視点に基づく取り組み 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)

### 円滑な自動車交通の確保

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箇所における車線運用の改良や速度回復誘導灯の運用最適化など、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CO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組んでいます。



大阪市西区西本町付近交通状況

📖 ネットワーク整備の推進 ▶▶ P.30

📖 渋滞対策 ▶▶ P.36

### 高速道路ネットワーク整備はCO<sub>2</sub>抑制に貢献しています。

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>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CO<sub>2</sub>抑制に貢献しています。



Materiality1

## 2 3つの視点に基づく取り組み 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)

### カーボンニュートラル・脱炭素社会に向けた目指すべきゴール

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をゴールに定め、2030年度までに50%削減(2013年度比)することを中間目標とし、事業活動における脱炭素化に取り組んでいきます。

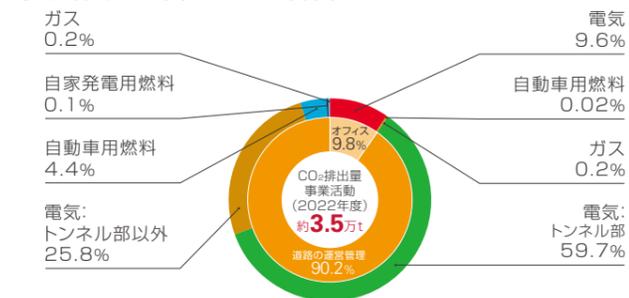
#### CO<sub>2</sub>排出量および2050年に向けた目標



### 2022年度実績

事業活動に伴うCO<sub>2</sub>排出量のうち、電力使用によるものが約95.1%とその大半を占めています。なお、電力使用量の多いトンネル部の開通により、2020年度以降電力使用量は増加傾向にあります。また、2022年度は、コロナ禍で減少していた交通量の回復などにより、電力使用量が増加しました。

#### 事業活動に起因するCO<sub>2</sub>排出量 (エネルギー種別)



【2021年度の調整後排出係数を使用】

#### 電力使用量の推移



## 事業活動における脱炭素化に向けた取り組み

### 電力使用量の削減

CO<sub>2</sub>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、2022年度までに約63%をLED化しました。また、オフィスにおいても、不要照明の消灯やオフィスでの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。



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箇所にて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。



太陽光発電(7号北神戸線長坂山トンネル坑口付近)

### 社用車における電動車の導入

代替不可能な場合を除き、社用車の新規導入・更新は、すべて電動車(ハイブリッド車や燃料電池車含む)への転換を推進しています。



電気自動車

## 3 3つの視点に基づく取り組み 地域や社会との共創(地域や関係事業者との協働)

### 次世代自動車の普及促進

#### 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できるよう、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。今後、お客さまのニーズなども踏まえ、より高出力な充電器への更新などを進めていきます。



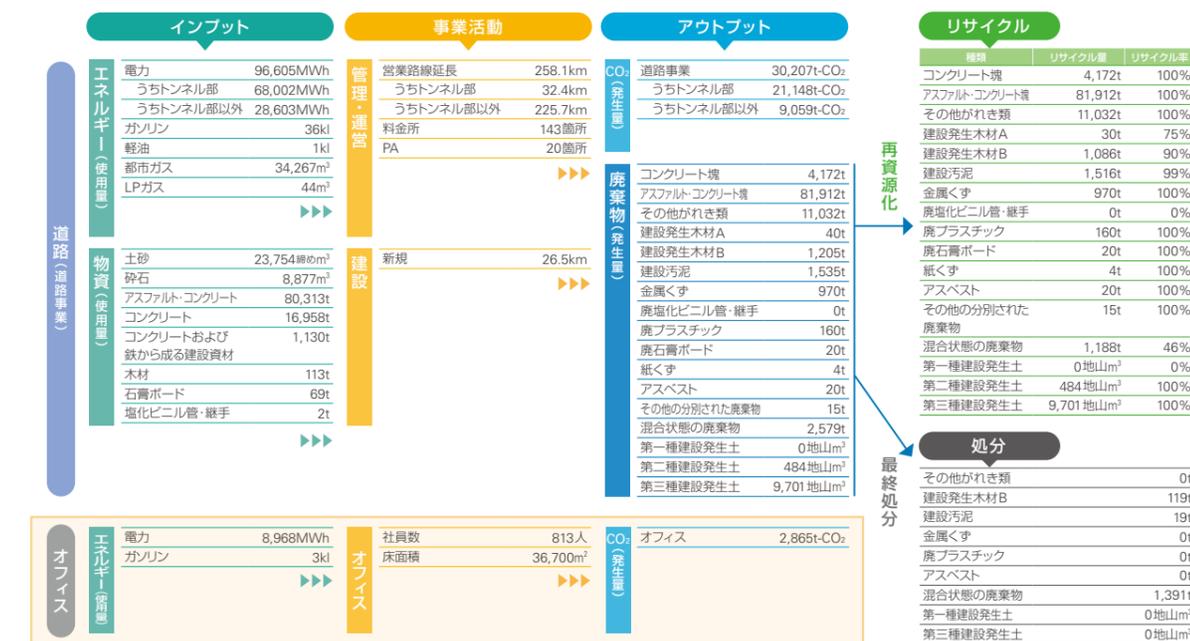


## 循環型社会の形成

限りある資源を有効に活用し、環境負荷を低減させるため、より付加価値の高い再生材の利用方法に着目し、建設副産物をはじめとする廃棄物の3R〔Reduce（発生抑制）・Reuse（再使用）・Recycle（再生利用）〕に取り組んでいます。また、グリーン購入法に沿った調達方針を定め、環境負荷の少ない資材の調達を推進し、調達可能な事務用品については、グリーン調達率100%を目指しています。

### 廃棄物の削減、資源の循環的利用の促進（3Rの推進）

マテリアルフロー図 阪神高速道路（株）単体 2022年度



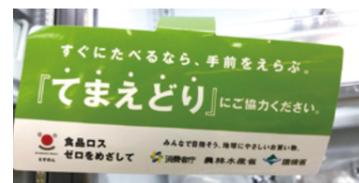
当社事業で使用するエネルギー・物資の入手から、リサイクル・処分までの流れを示しています。

### パーキングエリアにおける廃棄物の削減

賞味期限間近の商品の割引販売や「てまえどりPOP」の陳列棚への設置などにより、お客さまとともにフードロス削減に取り組んでいます。また、レストランなどから出る廃食用油については、すべてリサイクル処理を実施しています。

### 横断幕再生プロジェクト

横断幕再生プロジェクト【Re:loop 阪神高速】では、雨風に強い素材の特性を生かし、バッグなどに再利用しています。また、地球環境保全のため有効活用いただける企業・団体に無償で提供し、有効活用していただく取り組みも進めています。



てまえどりPOP



横断幕再生バッグ



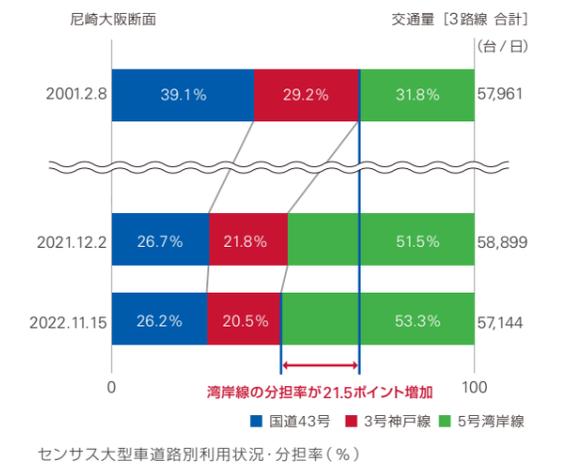
## より良い都市環境の創造と共生

阪神高速グループでは、遮音壁の設置、舗装の改良や環境ロードプライシングの実施などを通じ、騒音の低減や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、景観などの周辺環境との調和に取り組んでいます。

### 治道環境の保全

#### 環境ロードプライシングの実施

環境ロードプライシングとは、並行する有料道路の路線間での料金格差などで、都心部や住宅地への交通流入を抑制する政策手法であり、治道環境の改善を図る施策です。阪神高速では、国道43号・阪神高速3号神戸線沿道の大気環境改善のため、2001年11月から5号湾岸線の貨物車などの料金を割り引く「環境ロードプライシング割引」を実施しています。これにより交通転換が進み、2022年11月には5号湾岸線の分担率が実施前に比べて21.5ポイント増加し53.3%となっています。



## 環境啓発とコミュニケーション

環境行動に係るマネジメント(P.18)を実施し、社員に対する環境啓発研修などの実施を通じて、環境に高い配慮ができる人材育成と社員の環境行動意識の向上に取り組んでいます。また、当社ホームページやSNS、環境イベントなどを通じて環境情報を積極的に発信し、ステークホルダーとのコミュニケーションを図っています。

### 環境コミュニケーションの実施

#### 阪神高速グループの森づくり(生物多様性)

「尼崎21世紀の森構想」\*の拠点施設である尼崎の森中央緑地内での「阪神高速グループの森」づくりは6年目に入り、多様性豊かな15種類の苗木は順調に成長し、2023年3月には初めての間伐作業を行いました。森には昆虫や鳥が集まるなど、地域の生物多様性保全にも貢献しています。

\*「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

# サステナブルなまちづくり

阪神高速グループのミッションは、「人の幸せにつながる、未来志向の安全・安心・快適な高速道路を実現する」ことです。先人が築き上げてきた資産を承継し、さらに新しい価値を付け加え、次世代に確実に引き継ぐことで、関西の持続的な発展に貢献していきます。

## 関西の発展を支えてきた交通ネットワークの歴史

豊臣秀吉の時代から続く水上交易路が、高速道路ネットワークに進化し、関西の発展・繁栄を支えています。

### 「水都大阪」とともに生まれた大阪の交易路

豊臣秀吉の時代に数多くの堀川が開削され、「水の都」と呼ばれる街の原型が造り上げられました。縦横無尽に広がる堀川は、大阪の物流の動脈として「天下の台所」を支える重要な役割を担い、以後300年余り廃れることなく利用されてきました。



街の発展とともに開削された堀川

写真提供：水都大阪コンソーシアム

### 時代は河川舟運から自動車交通へ

1960年代の高度経済成長期における自動車の激増と道路事情の悪化が関西都市圏の経済・市民活動に深刻な影響を及ぼし、地元自治体などから都市高速道路の整備が強く求められました。環状線をはじめ1970年大阪万博の開催に向けて整備された阪神高速道路の多くは、貴重な水辺空間を活用しながら整備が進められてきました。



堂島川に建設中の環状線(中之島周辺)

### 関西都市圏の大動脈として高速道路ネットワークを拡大

その後、阪神高速道路は、大阪と神戸をつなぐ神戸線や関西国際空港と神戸を結び大阪ベイエリアの大動脈となる湾岸線が整備されるなど、阪神・淡路大震災からの復旧・復興を経て、ネットワークを拡大してきました。また、2020年に全線開通した大和川線や2025年大阪・関西万博のアクセス道路として期待される淀川左岸線も、環境や景観に配慮したトンネル構造であり、広い意味で水辺空間が活用されています。こういった高速道路ネットワークが関西のさらなる発展・繁栄に必要不可欠になっています。



淀川の堤防沿いにトンネル構造で建設中の淀川左岸線(2期)

# サステナブルなまちづくり実現のための3つのキーワード

将来にわたる安全・安心・快適をつくるために3つのキーワードで取り組みを進めています。

1

## サステナブル (持続可能)

新しいネットワークを使いながら、古いネットワークに手を入れることでネットワーク全体を使い続けていく。

リニューアルプロジェクトの着実な推進(構造物の長寿命化)  
▶▶ P.27

2

## インクルーシブ (包摂)

大阪、神戸、京都など多様な個性ある都市を新しい広域的なネットワークで一つにつないでいく。

ネットワーク整備の推進(ミッシングリンクの解消)  
▶▶ P.30

3

## レジリエント (強靱)

自然災害が起きた場合を想定し、被害にあっても速やかに復元し緊急輸送道路として機能する。

災害に強い阪神高速  
▶▶ P.33

## 明るい未来に向けて

### 2025年大阪・関西万博を契機に未来社会の実現へ挑戦していきます。

開幕まで2年を切った2025年大阪・関西万博。今回の万博は、「未来社会の実験場」と位置付けられ、未来社会の実現に向けて、行動を起こすための契機となっています。

阪神高速グループは、その成功に貢献するとともに、CASE、MaaSとモビリティの世界が大きく変化するなかで、万博を契機に、次なるSociety5.0\*に向け、道路の機能自体も時代に応じて機能アップすることを目指しています。

\* Society5.0:「サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)



提供：2025年日本国際博覧会協会

2025年大阪・関西万博に向けて  
▶▶ P.40

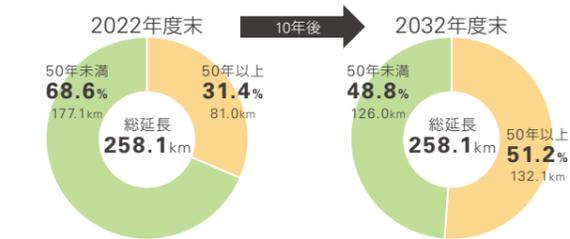


## リニューアルプロジェクトの 着実な推進（構造物の長寿命化）

### プロジェクト発足の意義と背景

阪神高速道路は開通から50年以上が経過し、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ない箇所が多くあります。そこで、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、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、約91kmの区間で老朽化した構造物の抜本的な対策を実施しています。またこの度、新たに約22kmの区間においても対策の必要性があることが判明しました。100年先も安全・安心・快適にご利用いただける阪神高速道路を目指して、引き続きリニューアルプロジェクトを推進していきます。

構造物が10年後に到達する経過年数比率  
(2022年度末時点の供用区間対象)



### 構造物の老朽化が発生



### 現行の大規模更新・大規模修繕事業

リニューアルプロジェクトによる大規模更新・修繕箇所は阪神高速道路の広範囲に及びます。効率的かつ効果的に事業を実施するために、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プロジェクトを進めています。

**3号神戸線 湊川 (1968年開通)**  
▶ 耐久性の向上および最新の耐震基準へ適合するため、既設の橋脚間に新たな橋脚を設置する作業を完了



**15号堺線 湊町 (1972年開通)**  
▶ 先行施行分(全9基の鋼製基礎のうち3基を対象)のうち1基は掘削完了し支取替に向けた準備を実施  
▶ 残り2基については、掘削および保護コンクリートの撤去工事を実施中



**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桁架替え工事を実施中  
▶ 橋脚架設幅および既設桁撤去後に新設桁を順次架設



### 大規模更新工事の一例 ～喜連瓜破付近の橋梁架替え工事～

#### 工事の目的

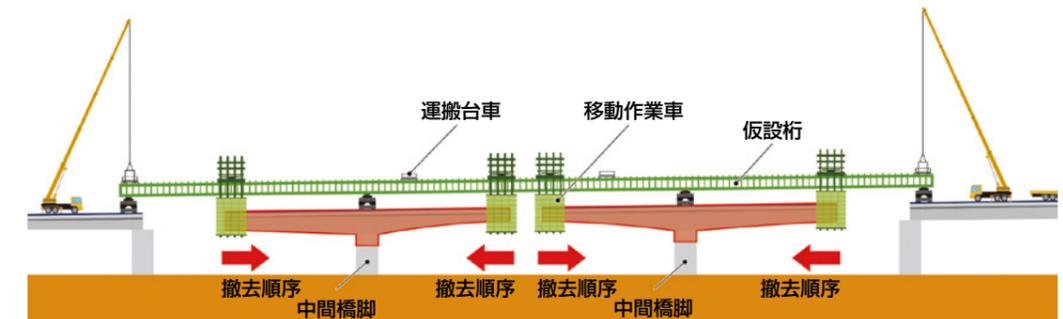
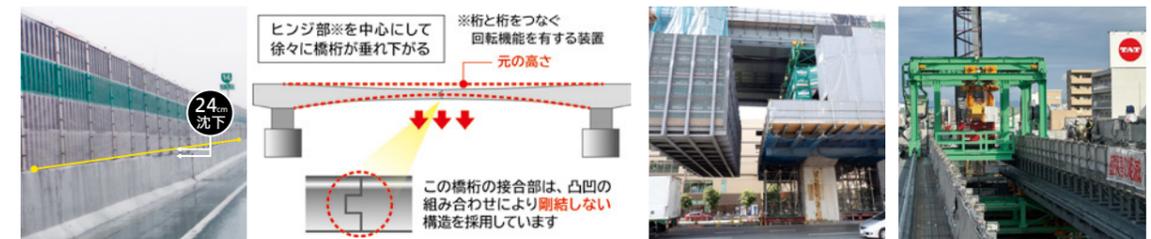
橋桁の中央部分が設計時の想定よりも大きく沈下。100年先を見据えた安全性の高い橋桁へ

喜連瓜破付近の橋梁は、供用から約40年経過したコンクリート橋です。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、路面が大きく沈下しました。

垂れ下がり解消するためにケーブルによる補強を行ったうえで、必要な調査点検を継続的に実施し、安全

に走行していただける状態で管理していましたが、抜本的な解決には至っていませんでした。

そこで、2020年に供用した6号大和川線をう回ルートとして活用し、2022年6月より14号松原線(喜連瓜破～三宅JCT)の終日通行止めを伴う橋梁架替え工事を行っています。



#### 施工方法

#### 周辺交通への影響を最小限にする方法を採用

架替えを行う橋梁がある瓜破交差点周辺付近は自動車・自転車・歩行者の交通が多い場所であり、都市内のため施工スペースにも制約があります。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。

### お客さまへの影響が最小限になるよう、さまざまな取り組みを進めます

リニューアルプロジェクトを進めるにあたり、大規模な通行止めや車線規制を伴う工事があり、お客さまにはご迷惑・ご不便をおかけしています。阪神高速では、混雑区間を避けたう回ルートに対し利用しやすい料金設定を行うなど、お客さまへの影響が最小限となるようにさまざまな取り組みに尽力していきます。また、通行止めの詳細情報やう回情報、渋滞予測などは特設サイトを開設し情報発信していますので、ぜひご覧ください。

喜連瓜破付近橋梁大規模更新工事 特設サイト  
<https://www.hanshin-exp.co.jp/renewal/kireuriwari/>



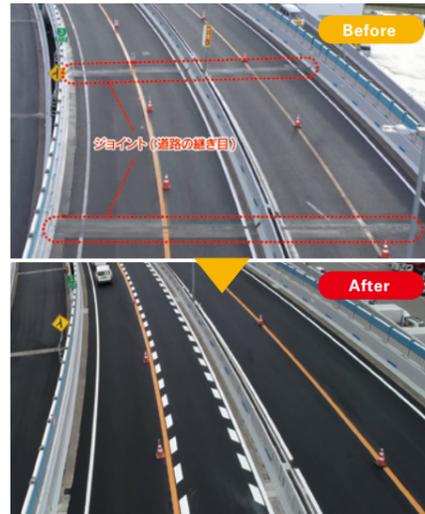
2022年度に完了したリニューアル工事について

3号神戸線 (2022/4/15~4/25)

前回実施した大規模な通行止め工事から10年以上が経過し、舗装などに損傷が頻発している状態でした。損傷部を含む舗装を全面的に更新したほか、継手部分をジョイントレス化するなど、安全・安心・快適に使い続けるための対策を行いました。



リニューアル工事区間(摩耶～芦屋)



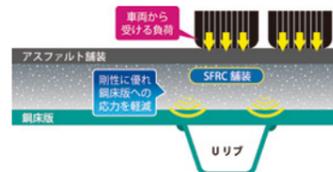
ジョイントレス工事前後

4号湾岸線 (2022/11/15~11/25)

関西国際空港の開港に先駆けて1994年4月に開通して以来、約28年が経過しており、鋼床版の疲労対策が必要な状態でした。床版の耐久性を高め、ひび割れの進行を防ぐ高性能な舗装への更新を行うなど、長寿命化対策を実施しました。



SFRC舗装施工



SFRC舗装施工による補強イメージ



リニューアル工事区間(貝塚～りんくうJCT)

VOICE 高速道路に願いを

私は、入社後まもなく2022年神戸線リニューアル工事を経験いたしました。高速道路には、目に見える安全対策はもちろん、目に見えない構造物の長寿命化など、お客さまに対するさまざまな社員の「願い」が散りばめられていることを知りました。例えば、芦屋本線料金所では、「生産性を向上させて地域のサステナブルな発展に貢献したい」という願いを込めて、ETCレーンのカラー舗装を延長しました。これからは、私の「願い」を形にし、お客さまにサステナブルな高速道路をご提供できるよう、尽力してまいります。



神戸管理・保全部  
保全管理課  
植永 智也



ネットワーク整備の推進  
(ミッシングリンクの解消)

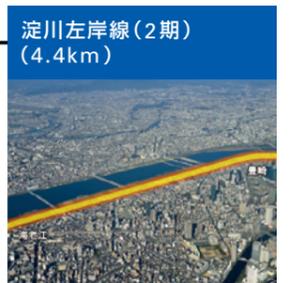
ミッシングリンクとは

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。

ミッシングリンク解消による、暮らしと環境へのメリット

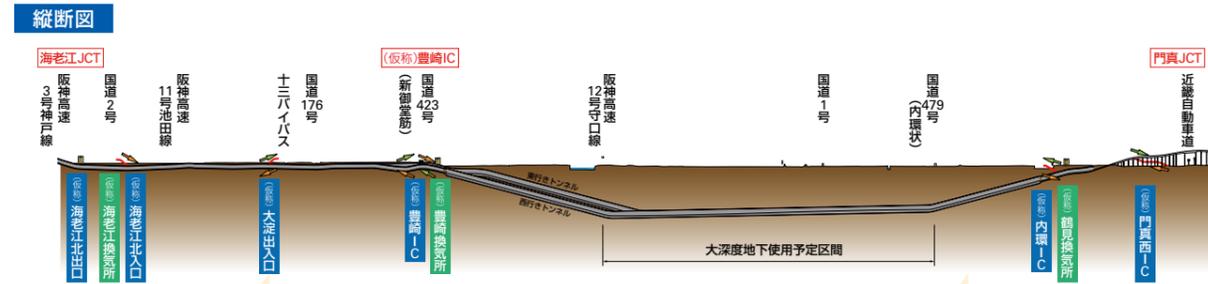
ミッシングリンクの解消により、渋滞緩和や移動時間の短縮、環境負荷の軽減など、お客さまの暮らしにさまざまなメリットをもたらします。また、関西経済の活性化や、災害に強いまちづくりにも貢献します。

- 都心部などへ集中する交通負荷の軽減、移動時間の短縮
- 自動車交通の円滑化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減
- 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
- 新たな物流・観光ルートでの整備で地域の活性化



「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。都市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。
- ▶ 大阪市より阪神高速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、開削トンネルの函体工、橋梁の橋脚工および架設工などを実施しています。



橋梁架設工(海老江地区)

淀川左岸線延伸部

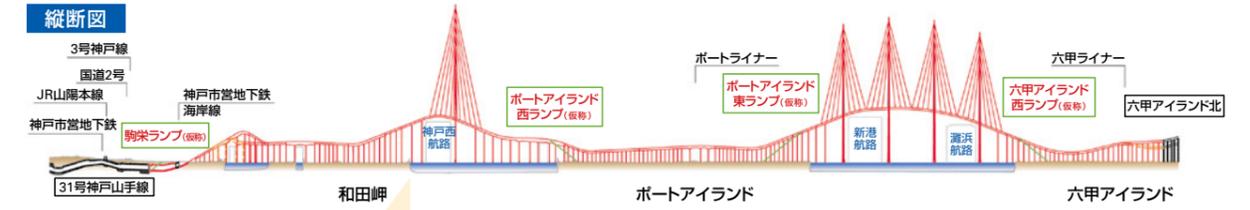
- ▶ 近畿自動車道の門真ジャンクションから、淀川左岸線(2期)の豊崎までの8.7kmを結ぶ路線。
- ▶ 本路線の大部分は開削トンネル工法およびシールドトンネル工法によるトンネル構造。淀川左岸線(2期)と同様に、一部区間で河川堤防と一体構造となる計画です。共同事業者である国、NEXCO西日本と事業を進めています。
- ▶ 現在、阪神高速において、トンネルおよびシールド立坑などの設計検討、堤防・道路一体構造の安全性などの検討を実施しています。また、本体工事着手に向けて地中障害物撤去工事などを実施しています。



地中障害物撤去工事(豊崎地区)

「大阪湾岸道路西伸部」では新ランドマークとなる長大橋の架設

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、阪神高速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基礎工などの工事を実施しています。



基礎工(六甲アイランド地区)

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、地域の方へ向けた現場見学会や地域のイベントでのPRを行っています。淀川左岸線では、現場の周辺の地域にお住まいの方を対象に現場見学会を行いました。大阪湾岸道路西伸部では、共同事業者である国土交通省と連携して模型、パネルなどを展示するイベントなどを実施しています。ほかにも、地域との交流に重きを置いて数多くの事業PRを行っています。

VOICE 「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

道路ネットワーク拡充は、複数の経路選択を可能とし、移動時間の短縮や都心部の交通集中の軽減に加え、事故・災害時および大規模更新工事や大規模修繕工事に伴う交通規制の際の代替路としての機能も期待されます。お客さまの利便性・快適性の向上に加え、最高の安全・安心を提供するという阪神高速が目指すありたい姿の実現のため、リダンダンシーの確保は必要不可欠です。一日でも早いミッシングリンク解消を目指し、建設事業に取り組んでまいります。



建設企画部企画課 福岡 純一



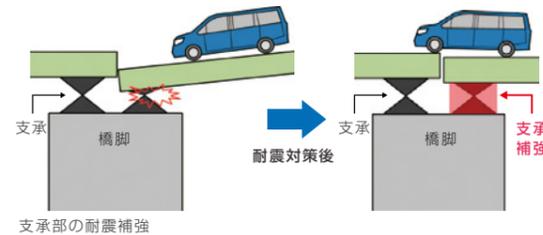
## 災害に強い阪神高速

1995年の阪神・淡路大震災で多大な被害を受けた経験と教訓を踏まえ、近い将来発生が予想されている南海トラフ地震などの災害発生時にお客さまの安全を確保するとともに、人命救助および緊急交通路の確保に取り組みます。

### 災害発生時における機能維持

#### 道路構造物の耐震対策

1995年に発生した阪神・淡路大震災において、被害が集中した1980年以前の基準で建設された橋梁の落橋・倒壊対策は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、被災地において、特殊な構造であるロッキング橋脚を有する橋梁が落橋に至ったほか、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、大規模地震の発生後に早期に道路（緊急輸送道路）機能を確保できるよう、さらに耐震対策（支承部の補強など）を進めています。



支承部の耐震補強

#### 入口遠隔閉鎖装置の設置

大阪北部地震（2018年6月）の際は、交通管理隊が現地で高速道路入口の閉鎖操作をする必要があり、安全確認に時間を要しました。

そのため、震度5強以上の地震が発生した際、遠隔操作ですばやく入口を閉鎖し、お客さまの安全を守る入口遠隔閉鎖装置の整備を86箇所完了しました（2022年度末時点）。



入口遠隔閉鎖装置（中之島入口）

#### 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（緊急輸送道路）機能を確保できるよう努めています。



変電設備のかさ上げ

### 社内体制強化、地域・社会との連携

#### 事業継続計画（BCP）の策定および運用

南海トラフ地震および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することとしています。また、発災時の効率的な即時対応、確実な事業継続を行ってBCPの実効性を高めるために総合防災訓練を実施し、顕在化した課題などについて継続的に検証・改善を行っています。



2022年度総合防災訓練

#### 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。



陸上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。



南島換気所

### PICK UP!

#### 防災体制の充実

当社ホームページの「防災体制の充実」において、阪神高速道路の防災体制を充実するための取り組みを紹介しています。

詳しくはコチラ





## 交通安全対策

阪神高速グループでは、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むとともに、関係機関とも連携し交通安全啓発活動にも取り組んでいます。

### 阪高快適走行プロジェクトの推進

本プロジェクトでは、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、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。2022年度は、一部のレーンに交通が集中し、車両が錯綜していた本線料金所付近での交通を分散させるためのカラー舗装や、喜連瓜破大規模更新工事に伴う通行止め区間のう回路となる大和川線を、より安全にご利用いただくための走行のコツをお伝える動画のホームページ上での公開などを行いました。



本線料金所の交通分散を図るカラー舗装



走行のコツをお伝える走行動画

### 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、阪神高速道路(株)、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、(株)エフエム大阪の4社が手を取り合って、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、2022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2,400件のご応募がありグランプリ作品をもとにラジオドラマCMの制作も行いました。



SNDメッセージキャンペーン

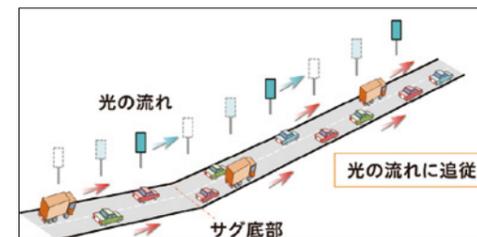


## 渋滞対策

阪神高速グループでは、阪神高速道路のネットワークの拡充・強化に加えて、交通運用や情報提供の充実、工事の集約・短縮など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

勾配が下りから上りへと変化するサグ部では、無意識に速度が低下してしまいます。そのような場所での速度低下の抑制や、渋滞中の速度回復を促すために、等間隔に設置した点滅灯を一定速度で流れるように、連続的に点灯させる「速度回復誘導灯」を現在全線で5箇所を設置しており、一定の効果が確認されています。引き続き、設置箇所を増やすことやさらなる効果向上に向けて検討しています。



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

### VOICE

お客さまに快適な走行を提供するために

阪神高速では、速度回復誘導灯以外にも渋滞対策としてソフト的な取り組みも行っていきます。2022年度には経路分散を目的として、3号神戸線京橋出口から5号湾岸線への乗継広報動画を、社員自らの手で作成してYouTubeにアップロードしました。引き続き渋滞対策に役に立つ動画を作成していく予定です。次回は渋滞を発生させにくくするような運転手法のアニメーション動画を作成し、公開予定となっています。ぜひ動画をご視聴いただき、快適な阪神高速道路でのドライブライフをお楽しみください。



計画部調査課  
熊谷 泰知



## 快適なモビリティサービスの提供

ヒトやモノを快適に運び、日々のくらしや社会を豊かにするため、お客さまのニーズにきめ細やかに対応した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

すべてのお客さまが気軽に立ち寄り、ほっとしていただける空間「ほっと処(しょ)」を提供するため、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。また、レストラン・売店においては、定番から季節限定や地域の特徴を生かしたものなど、幅広いメニューや商品をご提供いたします。

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。



泉大津パーキングエリア(海側)

### 利用促進を通じた地域活性化

#### 阪神高速ETC乗り放題パス

関西都市圏の活性化と、休日の阪神高速道路の利用促進を図ることを目的に、阪神高速道路が定額で1日乗り放題となる土日祝限定「阪神高速ETC乗り放題パス2022」を販売しました。ご家族でご利用いただきやすい秋の行楽シーズンから春にかけて販売し、およそ21万台のお客さまにご利用いただきました。今後もより多くのお客さまにご利用いただけるよう、さらなるお客さまサービスの向上に努めていきます。



阪神高速ETC乗り放題パス2022

#### 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に、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毎月YouTubeなどで配信しています。



2022年9月号前編  
六甲ガーデンテラス&ROKKO森の音ミュージアムを徹底取材!話題の癒しスポット巡り

### ETC専用化によるキャッシュレス化・タッチレス化

近年のETC利用率拡大などの社会情勢の変化を踏まえ、ETC専用化などを推進しているところです。

阪神高速では、2022年度に13箇所の料金所で運用を開始しました。今後順次拡大し、2030年度頃までに全料金所をETC専用化すべく進捗させていきます。



西宮浜料金所



## 多彩な事業の展開

阪神高速グループは、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や資産を生かした事業を積極的に展開し、地域・社会の発展に貢献していきます。

### 技術・ノウハウ・資産を活用した事業の展開

#### 道路マネジメント・コンサルティング事業

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・管制などの業務を包括して大阪市から受託しています。また、一般道路の橋梁点検や耐震補強設計業務などを地方公共団体などからの委託を受け業務を実施しています。さらには、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。



大阪港咲洲トンネル・夢咲トンネルの管理区間

### 新たな事業への積極的展開

駐車場事業や不動産事業など阪神高速グループの資産を有効活用した事業を展開しています。

また、地域への貢献や活性化を目指して、神戸市須磨区において大都市近郊型産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」を運営しています。



ナナ・ファーム須磨

### 国際コンサルティング事業や研修などを通じた国際協力

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、世界各国における道路ネットワークに係る課題解決をお手伝いしています。

特に、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や研修業務を展開し、持続的な社会・経済発展に貢献しています。

また、これまでの国際活動の経験や、保有する技術力・ノウハウを生かして道路維持管理業務を現地展開する新たなビジネスモデルの確立に向けた検討を推進しています。



建設中のモンバサ南バイパス(ケニア)



## 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、経営資源（ヒト・モノ・ノウハウ等）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。

### 被災経験の継承

震災資料保管庫は「地震で失ったもの、伝えるべきもの、そして生かさなければならぬもの」をコンセプトに、阪神・淡路大震災の被災構造物を展示しています。また、地震発生から全線復旧まで、623日間の緊迫した時間と関係者の対応を伝える展示、震災を教訓にした新技術なども紹介しています。阪神高速グループの安全・安心の原点を見つめ続けるための礎にするとともに、専門技術者や教育関係者だけでなく一般公開を行っており、多数のお客さまにもご来館いただいています。



震災資料保管庫案内の様子

### 外部団体との連携・協働による環境貢献活動

JBE（ジャパブルーエコノミー技術研究組合）で試行されているブルーカーボン・オフセット制度を活用し、大阪湾岸道路西伸部周辺で海洋生態系の育成・保全活動に取り組むプロジェクトを対象に販売された「Jブルークレジット」を当社として初めて購入しました。

また、3号神戸線若宮出入口近くの須磨海岸においてNPO法人が定期的実施しているビーチクリーン活動に、大阪湾の海洋環境保全の取り組みの一環として阪神高速グループも参加しました。



Jブルークレジット  
購入証書



砂浜清掃ボランティア活動

### VOICE 市民団体との協働で明るい未来を!

私たちの周りには社会課題が多数存在しており、社会全体で課題を解決し、持続可能な社会を実現していくことがより一層求められるようになってきました。そこで、阪神高速グループでは、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て助成を行う「阪神高速 未来（あす）へのチャレンジプロジェクト」を2021年4月から実施しています。このプロジェクトを通じ、市民団体の皆さまの熱い思いやそれぞれの取り組みが社会にとって不可欠であることを実感しました。プロジェクトでの出会いをきっかけにして得たつながりを継続し発展させていくことで、これまで取り組んでいなかった分野にもチャレンジするなど、相乗効果を発揮できればと考えています。



経営企画部  
サステナビリティ推進室  
河合 陽平

# 2025年 大阪・関西万博開催に向けて



阪神高速は、関西のくらしや経済・社会活動を支えるインフラ企業として、大阪・関西万博の成功に貢献し、未来社会を描きます。

©Expo 2025

## 1 万博開催期間中の交通円滑化への貢献

大阪・関西万博開催期間中の交通需要増加に対して、シャトルバス運行に向けた淀川左岸線2期区間の整備や、渋滞の原因となるボトルネック対策などのハード施策のほか、う回を促すTDMなどソフト施策も含めたトラフィックマネジメントを実施することで、阪神高速道路の渋滞緩和や快適な走行、万博交通の輸送円滑化などに貢献します。



シャトルバスアクセスルート  
う回路  
混雑する路線  
建設中路線  
ボトルネック箇所

## 2 パーキングエリアでの多様なニーズに対するサービス提供

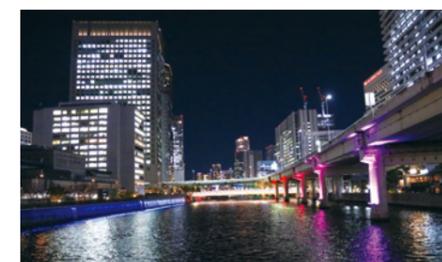
大阪・関西を訪れるお客さまの多様なニーズにお応えするため、コンシェルジュサービスやデジタルサイネージなどのコンテンツの多言語対応、ピクトグラム表示の充実などの取り組みを進めています。また、大阪・関西万博開催に向けた気運醸成や沿線自治体を含む地域との連携を進めています。



イメージ図

## 3 大阪・関西万博の気運醸成につながる地域のにぎわい創出

大阪・関西万博の気運醸成や地域活性化への貢献として、湾岸線長大橋や中之島エリアにおいて、環境にも優しいLED照明を用いたライトアップによる夜間景観の形成や、会場周辺や観光客が集まるスポットを中心に街や自然と調和のとれた道路構造物への修景による都市景観の形成に取り組めます。



中之島エリア橋脚ライトアップ(2022年12月から点灯)

## 4 新たなプロジェクトへのチャレンジによる価値の創造

お客さまの多様性に対応しつつ渋滞等の緩和にもつながる最適な移動の組み合わせを導出・提案する技術の開発および他の交通手段やさまざまな沿道施設などと連携した快適な移動サービスの提供を目指します。

大阪・関西万博会場へのシャトルバスアクセスルートにおいて、関係機関とともに、運行事業者が行う自動運転車の走行実装に対し、合流支援システムによる情報提供や自転車位置特定技術の提供などを通じて協力します。



合流支援情報提供システムのイメージ  
出典：国土技術政策総合研究所ホームページ

# 事業活動を支える 経営基盤の強化

## 基本的な考え方

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のコミュニケーションを大切に、要請や期待に柔軟に応えることで、持続可能な社会の実現に貢献し、自らも持続的に進化・成長することを目指します。

また、経営の根幹は「人」と考え、社員一人ひとりの自発的な成長欲求を支援することで、プロフェッショナルな人材の集団を目指します。

## 阪神高速道路(株) 人材関連データ

項目	単位	期間	2020年度	2021年度	2022年度	
社員数	合計	人	期末	685	708	729
	男性	人	期末	549	571	589
	女性	人	期末	136	137	140
採用者数 (キャリア採用含む)	合計	人	年度	34	41	44
	男性	人	年度	26	34	36
	女性	人	年度	8	7	8
採用3年以内の離職者数 (キャリア採用含む)	人	年度	1	1	1	
女性管理職比率	%	期末	1.1	1.4	3.5	
平均勤続年数	合計 (平均年齢)	年 (歳)	期末	17.5 (43.6)	16.9 (43.2)	16.0 (42.8)
	男性	年	期末	17.0	16.5	15.6
	女性	年	期末	19.2	18.6	17.3



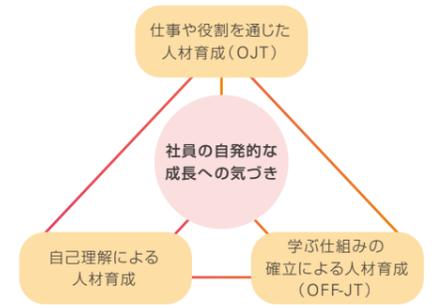
## 働きがいを実感できる 働き方改革・D&Iの推進

阪神高速グループがこれからも成長していくためには、グループ理念である「先進の道路サービスへ」を実現できる「プロフェッショナルな人材」の集団を目指す必要があります。これには、社員一人ひとりの成長が必要不可欠であり、自らがキャリアデザインを描き、自分で考えて行動できる人材となることが重要です。そのため、自分らしく働ける環境、自主的かつ能動的に能力開発に取り組める環境を整備することで、働きがいと成長を実感できる育成施策を推進しています。

## 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す。そのため社員には、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、社内外の環境変化にも柔軟に対応する必要があります。

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、階層別に求められる役割習得を目的とした研修機会だけでなく、専門知識や経験を積むための分野別研修、社外派遣などのOFF-JT機会のほか、自ら考え行動する主体的なマインドセットによる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。



## 人材育成プログラム体系

	階層別研修	分野別研修(抜粋)	外部派遣	その他支援
管理職	指導育成力向上研修 新任管理職研修	評価者研修 ラインケア研修 ハラスメント研修 リスクマネジメント 労働時間管理	社外ビジネススクール派遣	
課長代理	管理職登用前研修 課長代理研修	CS向上セミナー 人権研修	各種セミナー・フォーラム・学会など 自己選択型外部派遣研修	オンデマンド型研修 資格等取得支援制度 海外留学制度
主任	新任主任研修	広報マインド研修 語学セミナー		
中堅	中堅社員研修			
若手	タスクベーシック研修 3年目社員研修	セルフケア研修		
新人	新入社員研修	被評価者研修 CSマインド研修		メンター制度

## 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。これからも2020年度から試行している在宅勤務制度をはじめ、各制度の継続的な検証を行いながら、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。

### 多様な人材の採用に向けて

多様な人材が活躍できる組織づくりを目指し、新卒採用だけでなく、さまざまな視点や社会経験を有するキャリア採用も積極的に行うとともに、障がい者雇用にも取り組んでいます。

### 女性活躍推進についての取り組み

多くの女性社員がキャリアアップを果たし、男女ともにいきいきと活躍できるよう、社員のライフスタイルに応じた多様な働き方を実現するための行動計画を策定しています。

#### 主な取り組み

##### 1) 社員意識調査の継続実施

男女間で仕事のやりがいや職場における満足度に差が生じていないか定量的に評価・分析し、組織風土の改善に役立てています。

##### 2) 社外研修などの紹介

社外研修などへの参加を促すことで、仕事と生活を両立しながらキャリア形成、意欲向上、スキルアップできる風土を醸成しています。

### ライフスタイル／ライフイベントにあわせた働き方の選択

働き方改革やワークライフバランスに資する取り組みとしてスライドワークを導入し、在宅勤務の環境整備を進めています。また、各種休暇休業制度を設けるだけでなく、取得しやすい環境づくりについても取り組んでいます。

#### 主な取り組み

##### 1) 柔軟な勤務環境、休暇取得制度の整備

スライドワークや在宅勤務などの勤務環境を整備しています。また、「プラス月イチ休暇」をはじめとする年次有給休暇取得促進キャンペーンを実施するなど、休暇を取得しやすい職場環境づくりに努めています。

##### 2) 介護と仕事の両立の支援

介護制度に関するガイドブックを作成し、介護への不安を払拭し、仕事との両立を支援しています。

### 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。

#### 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、厚生労働省から「子育てサポート企業」としてくるみん認定を受けました。阪神高速道路(株)としては、4回目の認定となります。



項目	単位	期間	2020	2021	2022
男女別育児休業取得率	男性	% 年度	21.4	39.3	61.9
	女性	% 年度	100	100	100
育児休業後復職率	%	年度	100	100	100

※ 男性の育児休業取得率は、当該年度に育児休業をした男性労働者数/当該年度に配偶者が出産した男性労働者数  
 ※ 女性の育児休業取得率は、翌年度6月末までに育児休業をした女性労働者数(育児休業を申し出ている者も含む)/当該年度に出生した女性労働者数

### 健康経営の推進

ストレスチェック制度の導入や分析、メンタルヘルスセルフケアについての研修や健康保険組合と合同で健康セミナーを開催するなど、社員の健康の保持増進を図っています。また健康と家庭を考える日や定時退社週間を年2回設けるなどの取り組みも継続して実施し、2023年3月には「健康経営優良法人2023(大規模法人部門)」に認定されました。今後も社員が安心して働ける職場環境の整備を進めるとともに、積極的に健康経営を推進していきます。



健康セミナー

#### VOICE

社員がお互いに認め合える職場環境づくりを推進します

阪神高速では育児や介護を含む多様なライフイベントに柔軟に対応できるよう勤務制度や多彩な休暇制度が整備されています。私も出産・育児にあわせて会社の制度を活用して働き続けることができました。今では女性社員に限らず男性も含め多くの社員が制度を活用し、育児や介護と仕事を両立しています。

今後は両立支援に係る制度の推進だけではなくライフイベントを経験した女性社員のキャリア形成支援を図るとともに、あらゆる人材が組織のなかで一つとなり使命・目標を達成する集団となるよう、社員一人ひとりがその能力を最大限に発揮でき、お互いが認め合える職場環境づくりを推進します。



総務人事部 人事課  
担当課長  
上田 聡子

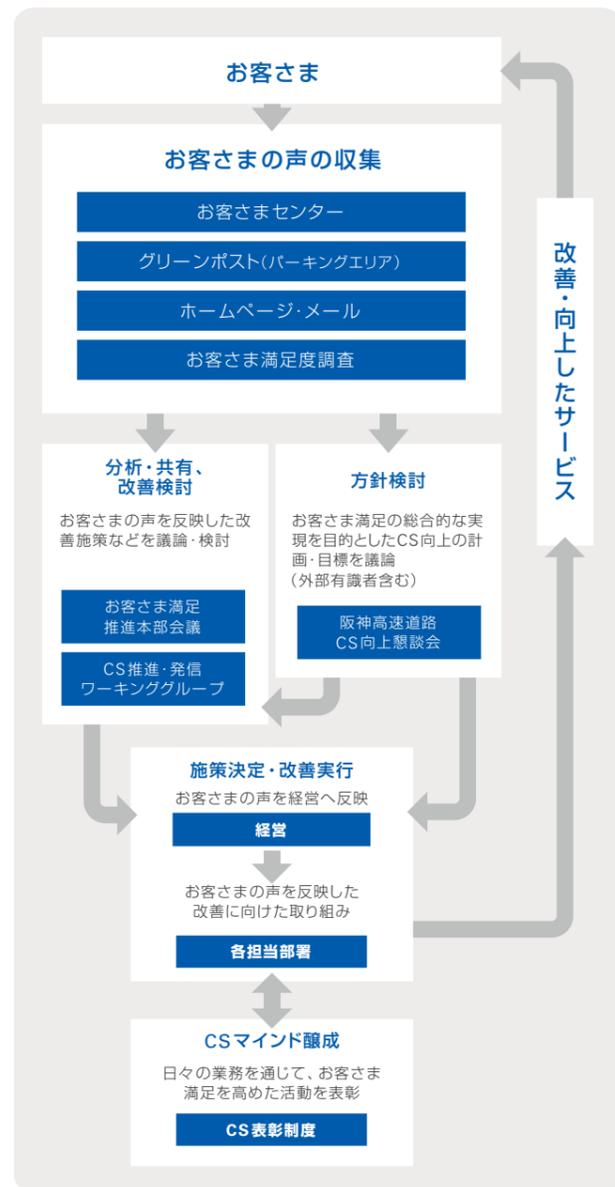


# ステークホルダーの声を反映した 経営と信頼性の向上

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、健全で効率的な経営を行い、ステークホルダーから信頼される企業グループを目指します。

## お客さまの声にお応えするために

阪神高速グループでは、いただいたお客さまの声をグループ内で共有し、恒常的に分析や検討を行い、経営やサービスの改善・向上の取り組みに生かしています。



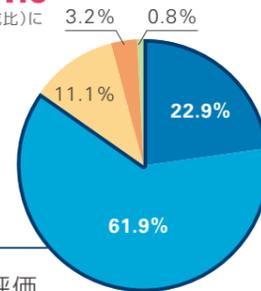
## お客さま満足度調査の実施

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。2022年度の調査では、お客さま総合満足度4.0ポイントでした。今後も、阪神高速グループすべての社員一人ひとりが、徹底したお客さま目線を持って行動し、お客さまの声を傾けながら、変化するお客さまのニーズを捉え、さらなるサービスの向上を目指していきます。

## 総合満足度

2022年度総合的な満足度 **4.0**  
※ 阪神高速道路の利用実態(車種別構成比)に応じて算出しています。

- 満足 (5点)
- どちらかといえば満足 (4点)
- どちらともいえない (3点)
- どちらかといえば不満 (2点)
- 不満 (1点)



**84.8%**のお客さまが満足側に評価  
※ 2021年度は82.8%のお客さまが満足側に評価

## お客さま満足アッププラン

お客さまにもっと安全・安心・快適を実感し、より一層満足していただけるよう、お客さまの声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」を取りまとめて各種取り組みを実施しています。

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。



## ステークホルダーとのコミュニケーション

阪神高速グループでは、取り巻く社会の主な要請や期待、変化を感性鋭く捉え、グループ体となって柔軟に応えていくため、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。

ステークホルダーと基本的な考え方	主なコミュニケーション	内容	頻度
<b>高速道路ご利用のお客さま</b> 安全・安心・快適な道路サービスを提供します。	お客さまセンター		随時
	有人パーキングエリア	有人パーキングエリアでは、コンシェルジュがさまざまな問い合わせに対応。道路交通情報などの提供	随時
	料金所・遠隔サポートセンターでの対応	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-to!!」を活用し、外国人旅行者を対象とした多言語に対応しているほか、渋滞情報や料金案内など、24時間体制できめ細やかなサービスを提供	随時
	お客さま満足度調査		年1回
<b>地域・社会</b> 関西のくらしや経済の発展に貢献します。	ホームページ (ドライバーズサイト)、SNS		随時
	記者会見	春と秋に社長の定例記者会見を実施し、阪神高速グループの主な取り組みを発信。2022年度は、ネットワーク整備やリニューアルプロジェクトの実施状況などを発信	年2回
	現場見学会	事業への関心・理解を深めていただくため、地域住民、学生、マスコミ、関係機関などへ工事現場などの案内を実施	随時
<b>取引先</b> 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。	経済団体の活動への参画	関西経済・財界の状況把握に努め、当社の経営に反映するとともに、各種委員会活動に参画し、経済団体が中心となる関西活性化の取り組みなどに協力	随時
	業界団体との意見交換会	工事・業務の契約方式や仕様書などを改善し、柔軟な調達や(受注者の)働き方改革を推進すべく、当社事業に關係する業界団体との意見交換会を実施	各団体 年1~4回
<b>株主・投資家</b> 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。	安全大会、優良者表彰		年1回
	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平性、透明性を図るため、社長の諮問機関として設置	原則年4回
<b>グループ社員</b> 社員がやりがいを実感できる職場づくりを進めます。	株主総会	毎年6月に定時株主総会を開催し、会社の経営に関して重要な事項(剰余金処分・役員選任など)を意思決定	年1回
	IR活動		随時
<b>グループ社員</b>	チャレンジアップ運動・CS表彰		随時/表彰は年1回
	社内ラジオ		月2回
<b>グループ社員</b>	社内報	社員の顔がわかるように社員の頑張っている姿などを紹介。また、社員の連帯感・モチベーションの維持向上、家族の仕事への理解・サポートなどを高めるためのコミュニケーションツールの一つとしているもの	月1回

## ステークホルダーとのコミュニケーション

### お客さま(事例)

#### 阪神高速お客さまセンター

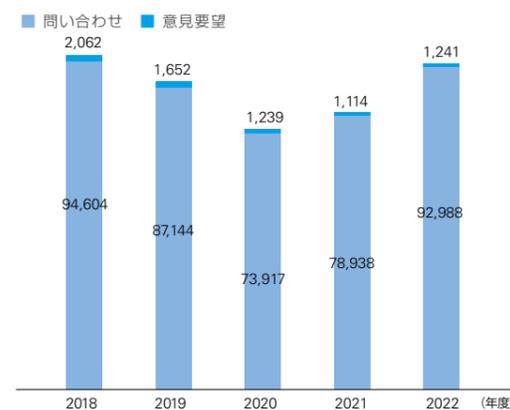
阪神高速グループは、さらなるお客さま満足向上を目指し、総合的なお問い合わせ窓口として「阪神高速お客さまセンター」を設置し、24時間・365日、日本語や英語など計5言語にて、お客さまからのさまざまなお問い合わせに対応しています。また、2023年4月よりお客さまのスマートフォンでお問い合わせを直感的に操作し解決いただけるWeb画面对応・SMS送信サービスを導入しました。お客さまの声の受付手段として、電話や阪神高速ドライバースサイトのお問い合わせフォーム、パーキングエリア設置のグリーンポストなどを用意しており、2022年度においては、約94,000件(1日あたり約250件)のお問い合わせ・ご意見・ご要望をいただきました。

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いきます。



Web画面对応・SMS送信サービス

#### 受付件数推移(年度別)



### 地域・社会(事例)

#### 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、記者会見やマスコミ現場見学会、プレスリリースなど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、台風接近時や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。

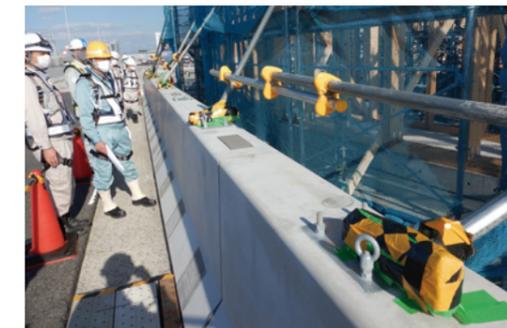


マスコミ現場見学会

### 取引先(事例)

#### 工事における労働安全の推進

工事現場における事故防止と事故の再発防止のため、「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。また、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、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。なお、2022年度において死亡事故・重大な事故は発生しませんでした。



安全直察

### 株主・投資家(事例)

#### 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となる資金は、社債の発行や金融機関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。阪神高速の資金調達は、2019年8月にR&I(格付投資情報センター)から、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として、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。また、当社では、個別投資家訪問、ホームページ上でのIR動画の公開、決算説明会や現場見学会などの多様な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いきます。



金融機関向け現場見学会

### グループ社員(事例)

#### 社内ラジオ“ここラジ”

グループ社員などのリアルな声を届ける社内ラジオ【ここから×ラジオ 略して“ここラジ”】を毎月2回配信しています。阪神高速グループ理念の浸透を目的に、グループ会社も含めた幅広い年齢層の社員をゲストに招き、仕事に対する想いなどのトークをラジオ形式でお届けしています。【ここラジ】を通して、社員同士のコミュニケーションの活性化につながることも期待しています。



ラジオ収録の様子

# 業務の変革や 新たな価値の創造

## 基本的な考え方

阪神高速グループでは、変化が著しくニーズが多様化する現代社会において、サステナビリティ重要課題である「地球環境の保全」、「サステナブルなまちづくり」、「事業活動を支える経営基盤の強化」に着実に対応していくため、あらゆる業務の生産性の向上や高度化を図ります。

また、積極的な技術開発や、企業などが保有する技術力・ノウハウを生かして、新たな価値の創造を目指します。

## DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進

### DX理念

阪神高速グループは、データとデジタル技術の利活用を通じて、業務の増大・高度化や社会環境の大きな変化に対応しながら、次の時代に相応しい道路資産、サービスおよび企業風土の構築を探索し、お客さまや現場を本位とした業務の変革や新たな価値の創造を実現します。

### DX基本方針

DXの理念のもと、持続可能な環境と体制のもとで人材のマネジメントを確立しつつ、データとデジタル技術の真価を発揮させながら、あらゆる業務においてデジタル化を浸透させていくことで生産性を向上させ、ツール(システム基盤)とルール(プロセス)の革新により高度化を図り、『先進の道路サービスへ』を目指します。

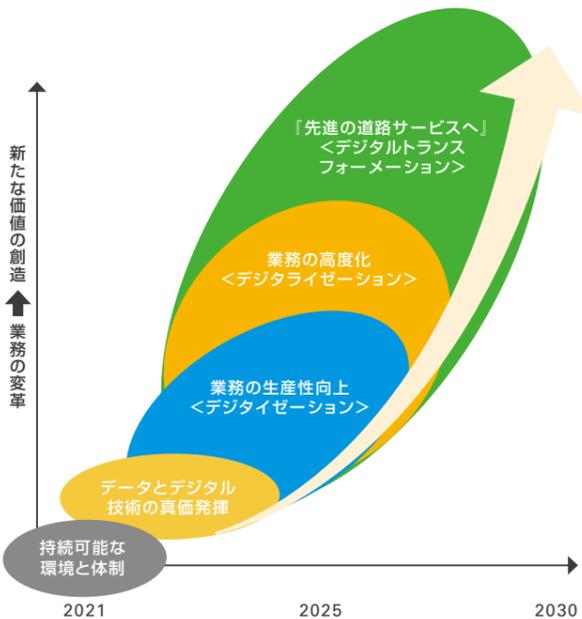
**戦略項目：先進の道路サービスへ**  
データとデジタル技術による新たな価値の創造(デジタルトランスフォーメーション)を実現します。

**戦略項目：業務の高度化**  
ツール(システム基盤)とルール(プロセス)を革新し、業務の変革(デジタルライゼーション)を進めます。

**戦略項目：業務の生産性向上**  
あらゆる業務においてデジタル化(デジタルイゼーション)を浸透させます。

**戦略項目：データとデジタル技術の真価発揮**  
いつでもどこでも誰もが活用できるようデータのライフサイクル全般にわたるデータマネジメントの推進と、次世代型の概念・ハード・ソフト・サービスなどにより、データとデジタル技術の真の価値を発揮させます。

**戦略項目：持続可能な環境と体制**  
役員社員一人ひとりにDXマインドを醸成し、デジタル情報を正しく理解・利用・活用できる人材を育成し、データとデジタル技術の利活用を推進できる体制を構築します。



## 業務プロセスの改廃、デジタル化の推進

業務棚卸により、業務プロセスの改廃、見直しを行い、必要に応じてデータとデジタル技術を活用した定型業務の自動化を進めるとともに、社内外のニーズを踏まえ、Hi-TeLusの改善を行い、工事・業務のさらなる効率化を進めます。

また、データ蓄積および利活用基盤を構築し、既設システム基盤との連携を考慮した情報プラットフォームの整備を進めます。

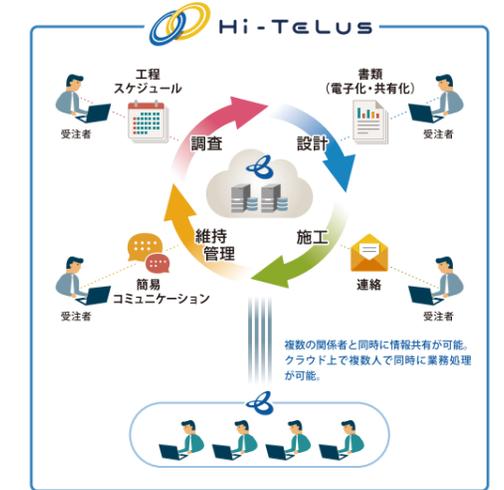


定型業務の自動化

## Hi-TeLusの改善

受発注者間での円滑な情報共有や各種手続きの簡素化・効率化を図るため、各種業務情報の利活用を可能とする「阪神高速・工事情報等共有システム(Hi-TeLus)」を構築し、工事・業務へ導入しました。

また、グループ会社が発注する工事・業務への導入、図面管理機能や受注者のアーカイブ出力機能追加など、システム利用者の意見を踏まえた改修を継続して実施しています。



## チャレンジアップ運動、CS表彰

改善・改革の意識を社内に拡げることがを目的に、身近な課題の解決に向けて社員が行った取り組みなどを全社で共有し、称える『チャレンジアップ運動』や、お客さまの視点に立ったCS推進活動の一環として、社員のCSマインド向上・モチベーション向上を図ることを目的に、日々の業務を通じて“お客さま満足”につながる行動を取った社員に対して『CS表彰』を実施しています。



チャレンジアップ運動・CS表彰 合同表彰式

オープンイノベーションによる研究の推進

企業などが保有する技術・シーズが、阪神高速グループが抱える課題・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まれるかを議論(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ための「コミュニケーション型公募相談会」を春と秋の年2回実施しています。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。当社グループが求める新たな技術はホームページでも公開しています。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。



コミュニケーション型公募相談会の様子

阪神高速道路株式会社 企業情報サイトより

新技術の募集



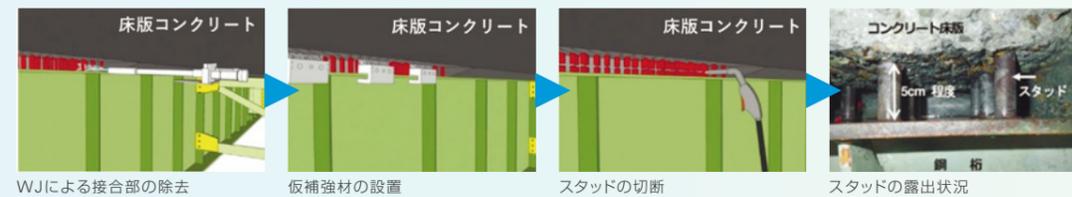
事例紹介

Hydro-Jet RD 工法(床版撤去技術)

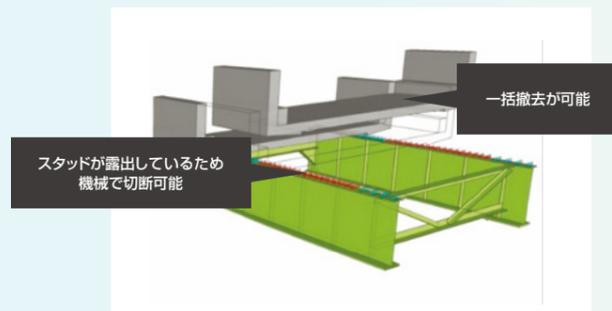
コミュニケーション型共同研究を活用して、供用下においてあらかじめ桁と床版の接合部のコンクリートをウォータージェット(以後、WJと表記)で取り除くことにより、通行止め工事期間

を短縮させることができる技術を開発しました。共同研究のなかでは、狭隙部に適用できるWJ装置、仮補強材などの開発を行いました。

「Hydro-Jet RD 工法」



「Hydro-Jet RD 工法」適用時



シームレスで高度なインフラマネジメントの推進~サイバーインフラ・CIM~

デジタル技術を活用し、道路のライフサイクル全般にわたるシームレスで高度なインフラマネジメントを推進します。建設事業においては、生産性向上のためBIM/CIMなどの3次元データ化を推進するとともに、保全部門への展開を見据え、これらデータの取得・蓄積を一元化するプラットフォームの構築を目指します。

また、データ融合、予測技術を具備するサイバーインフラマネジメントを目指して、道路インフラを再現するデジタルツインモデルの精緻化を推進するとともに、サイバー空間における構造物の劣化予測や地震時シミュレーションなどにより、事前対策や復旧計画の策定など、ストックマネジメントやリスクマネジメントを高度化し、安全性向上、価値創造に挑戦します。



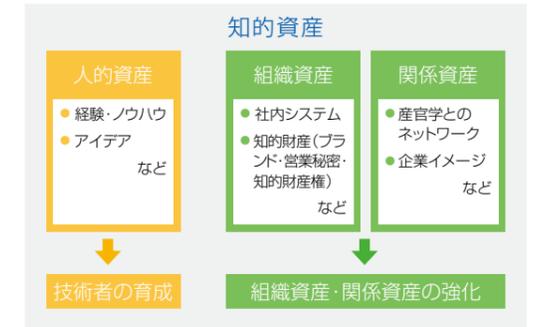
サイバー空間に構築した道路構造物



ジャンクション建設におけるCIM活用事例

組織資産・関係資産の強化

阪神高速グループでは、業務の変革や新たな価値の創造を推進していくために、企業競争力の源泉となる特許などの知的財産や社内システム・データベースなどの知的資産の確保・活用について、戦略的な取り組みを進めています。そのうち、組織資産の強化については、現場に密着した実用的な知財取得の検討や、自社の強みを発揮できる重要組織資産を抽出し、社内システムに限らず、例えば阪神・淡路大震災の被災経験の継承や都市内高速道路におけるリニューアル工事のマネジメントなど、これまでの都市高速道路運営に係るスキルやノウハウも含めて、保護・強化に取り組んでいます。また、関係資産の強化についても、外部関係者との交流機会へ積極的に参加するなど、道路事業や関連事業を通じて、良好なネットワークを構築・維持できるよう、信頼関係の構築に努めています。



PICK UP!

「技術のチカラ」

ホームページ「阪神高速 技術のチカラ」は、建設技術・維持管理・情報システム、耐震対策など、技術者の視点から阪神高速の技術を紹介するサイトです。

詳しくはコチラ



# コーポレート・ガバナンス

## 基本的な考え方

阪神高速は、当社グループを取り巻く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、コーポレート・ガバナンスの充実を最重要課題の一つとして位置付けています。具体的には、経営の意思決定、業務執行および監督、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。

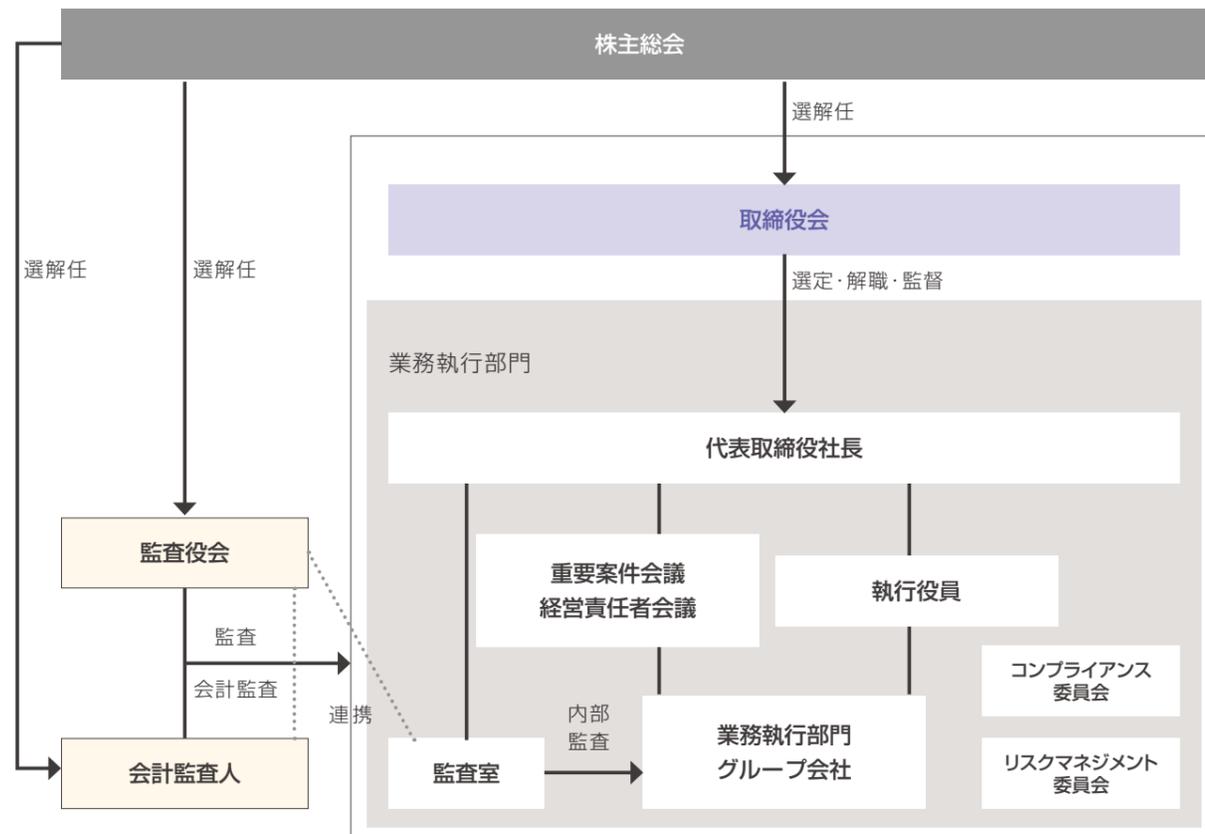
## コーポレート・ガバナンス体制

取締役会は、経営に関する重要事項の決定および業務執行の監督を行い、代表取締役社長の指揮・監督のもと、取締役会において選任された執行役員（取締役による兼務を含む）が業務を執行しています。

また、重要な経営課題への迅速かつ適切な対応を図るため、重要案件会議および経営責任者会議を開催しています。

さらに、コーポレート・ガバナンスの充実と業務の適正な遂行を実現するため、コンプライアンス委員会やリスクマネジメント委員会を設置しています。

### ガバナンス体制図



## 監査役会について

阪神高速は、監査役会設置会社であり、監査役3名のうち2名は社外監査役であります。

監査役は、取締役会出席、報告聴取などにより、取締役の職務執行の監査を行い、監査役会に監査結果を報告しています。監査役会は、原則として毎月1回開催し、監査の方針・計画、監査報告の作成、会計監査人の選任などの監査業務に関する事項を審議のうえ決定し、監査の実施状況などに関する情報共有および意見交換を行っています。

## 社外取締役・社外監査役の選任および活動状況について

さらなる経営の監督・監査の強化を目的として、社外取締役・社外監査役を選任し、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。

社外取締役は、独立した立場から、企業経営の豊富な経験を生かし、取締役会などでの意見交換を通じて、事業運営全般を監視・監督しています。

また、社外監査役は、会社全体の業務の適正性を確保するという観点から、社外における豊富な実務経験や見識を生かし、監査業務を行っています。

## 内部統制システムについて

経営の健全性、効率性および透明性を確保するため、「取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制その他株式会社の業務並びに当該株式会社及びその子会社から成る企業集団の業務の適正を確保するために必要な体制」を定め、法令等遵守体制、情報保存管理体制、損失危険管理体制、効率性確保体制、企業集団内部統制などの体制を整備し、これに基づき適切な運用に努めています。

また、本体制の整備・運用状況については、監査役による監査や内部監査を通じて確認・評価しています。

## 阪神高速事業アドバイザリー会議

阪神高速では、さらなる安全・安心・快適を目指した事業推進にあたり、有識者を委員とする「阪神高速事業アドバイザリー会議」を設置しています。これまでに、現場視察も含め、14回の会議を開催し、経営改善や阪神高速グループの事業全般に関して助言をいただいています。2022年度は、4月に現場視察、11月に会議を開催し、委員から、ネットワーク整備、リニューアル工事、お客さま満足向上策、広報、料金のあり方などについて、幅広い助言をいただきました。今後とも、これら助言を踏まえ、当社グループの企業価値向上を図っていきます。



会議の様子



現場視察の様子

役員一覧 (2023年7月1日現在)

中野 健二郎

取締役会長\*1

1971年 4月 株式会社住友銀行(現株式会社三井住友銀行)入行  
 1998年 6月 同 取締役  
 2002年 6月 株式会社三井住友銀行常務執行役員  
 2004年 4月 同 常務取締役  
 2005年 6月 同 代表取締役専務  
 2006年 4月 同 代表取締役副頭取  
 2008年 4月 同 代表取締役副会長大阪駐在  
 2010年 6月 京阪神不動産株式会社(現京阪神ビルディング株式会社)代表取締役社長  
 2013年 6月 丸一鋼管株式会社社外取締役(現在)  
 2016年 6月 京阪神ビルディング株式会社取締役会長  
 2016年 6月 エイチ・ツー・オー リテイリング株式会社社外取締役(監査等委員)(現在)  
 2020年 6月 当社取締役会長(現在)

吉田 光市

代表取締役社長

1982年 4月 建設省採用  
 2005年 8月 国土交通省総合政策局建設課課長  
 2008年 7月 独立行政法人都市再生機構経営企画部長  
 2011年 7月 同 経営企画室長  
 2011年 9月 国土交通省大臣官房総務課長  
 2012年 9月 同 道路局次長  
 2013年 8月 同 大臣官房建設流通政策審議官  
 2015年 3月 復興庁統括官  
 2016年 6月 国土交通省大臣官房長  
 2017年 7月 同 国土交通審議官  
 2018年 12月 損害保険ジャパン日本興亜株式会社(現損害保険ジャパン株式会社)顧問  
 2020年 6月 当社代表取締役社長(現在)

上松 英司

代表取締役兼専務執行役員

1984年 4月 阪神高速道路公団採用  
 2015年 7月 当社技術部長  
 2017年 7月 同 経営企画部長  
 2019年 7月 同 参与  
 2020年 4月 同 執行役員  
 2021年 7月 同 常務執行役員  
 2022年 6月 同 代表取締役兼専務執行役員(現在)

南野 智一

取締役兼常務執行役員

1982年 4月 阪神高速道路公団採用  
 2015年 7月 当社総務人事部長  
 2019年 7月 同 執行役員  
 2022年 6月 同 取締役兼常務執行役員(現在)

山田 哲也

取締役兼常務執行役員

1991年 4月 建設省採用  
 2015年 7月 国土交通省東北地方整備局道路部長  
 2017年 7月 奈良県県土マネジメント部長  
 2020年 7月 復興庁統括官付参事官  
 2022年 6月 当社取締役兼執行役員  
 2023年 6月 同 取締役兼常務執行役員(現在)

\*1 社外取締役

\*2 社外監査役

田中 一史

取締役兼執行役員

1989年 4月 大阪府採用  
 2020年 4月 同 都市整備部都市計画室長  
 2021年 4月 同 都市整備部道路室長  
 2021年 11月 当社執行役員  
 2023年 6月 同 取締役兼執行役員(現在)

三田 豪士

常勤監査役\*2

1992年 4月 警察庁採用  
 2011年 8月 宮城県警察本部警務部長  
 2013年 8月 警察庁警備局付(内閣情報調査室)  
 2015年 8月 埼玉県警察本部警務部長  
 2017年 8月 警察庁刑事局犯罪鑑識官  
 2018年 1月 佐賀県警察本部長  
 2019年 8月 大阪府警察本部警務部長  
 2021年 8月 警察大学校警務教養部長兼警察政策研究センター付  
 2022年 6月 当社監査役(現在)

近藤 三津枝

非常勤監査役\*2

ジャーナリスト、キャスターとして、経済・環境問題をテーマに、経済ドキュメンタリー番組などを制作

1997年 アメリカ国務省招待によりIVLP研修留学、全米の企業を研究・取材  
 2005年 9月 衆議院議員(二期)  
 2013年 6月 公益財団法人松下社会科学振興財団評議員(現在)  
 2013年 7月 学校法人甲南女子学園理事(現在)  
 2015年 12月 日越大学構想の推進に関する有識者会議構成員  
 2018年 6月 当社監査役(現在)  
 2019年 5月 一般社団法人日本アセットマネジメント協会 顧問(現在)  
 2019年 5月 一般財団法人大阪府交通安全協会理事(現在)

大西 俊之

非常勤監査役

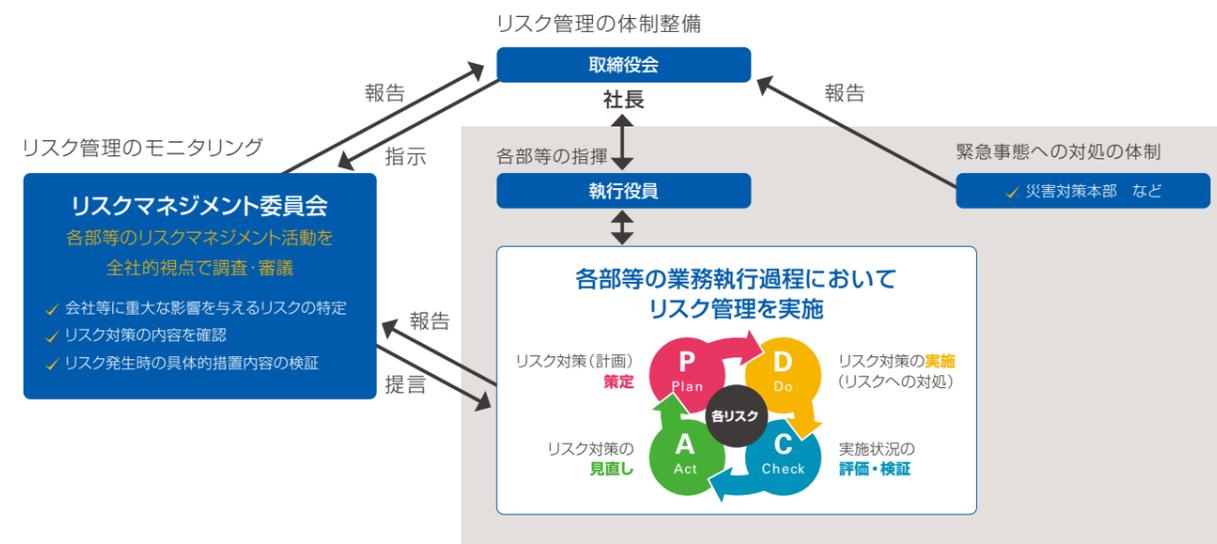
1980年 4月 阪神高速道路公団採用  
 2010年 7月 当社建設事業本部堺建設部長  
 2012年 7月 同 建設事業本部建設総括担当部長  
 2014年 7月 同 技術部長  
 2015年 7月 同 総務人事部付(阪神高速技研株式会社取締役常務執行役員)  
 2017年 7月 阪神高速技研株式会社取締役常務執行役員  
 2018年 6月 同 代表取締役社長  
 2021年 6月 同 取締役相談役  
 2022年 6月 日本高速道路インターナショナル株式会社社外監査役(現在)  
 2022年 6月 当社監査役(現在)

# リスクマネジメントの推進

阪神高速は、高速道路事業という高い公共性を有する事業を営む企業として事故・災害などの発生に備えて、交通管制部門を24時間体制にするほか、社内規則に基づき、各担当部門においてリスクを把握し必要な対策を講じるなど、迅速かつ適切な対応ができる体制を整えております。

特に、災害、個人情報保護、コンプライアンスなど、会社等に重大な損失等を与えるリスクについては、リスク項目およびそれに紐づく要因を把握・認識し、必要なリスク対策を立案して実施し、適宜その内容の見直しを各担当部門が行うとともに、リスクマネジメント委員会において会社等に重大な損失等を与えるリスクの特定、リスク対策の内容および損失等が発生したときに講じた措置内容について調査および審議を行うなど、一連のマネジメントサイクルの継続的な実施を通じてリスク管理を推進する全社的な体制を運用しております。

また、リスクに係る重大な事象が発生した場合の緊急対応体制を整備し、リスクへの機動的な対応を図ることとしています。



# 情報セキュリティの強化

阪神高速では、安全かつ安定的で、お客さまおよび関係者から常に信頼していただける組織を目指し、業務上保有する情報資産の適正な取り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、情報資産の重要度に応じた安全対策の実施、標的型攻撃メール訓練などの社員教育の継続的な実施およびサイバー攻撃や情報漏洩への技術的な対策など、さまざまなリスクに対応すべく、物理的、人的および技術的なセキュリティ対策を重層的に講じています。

また、働き方改革およびデジタル化の進展に対応すべく、社内規則などの運用ルールを整備・改善や最新のICTソリューションを活用した安全対策も進め、阪神高速グループ全体としての情報セキュリティのさらなる強化に取り組んでいます。

# コンプライアンスの推進

## 阪神高速道路株式会社コンプライアンス基本方針

阪神高速は、役員及び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、以下の方針を実践することで、社会から信頼される企業であることを目指します。

この「コンプライアンス基本方針」を「経営方針」、「行動規範」とともに絶えず意識して実践することによって、「企業理念」を実現し、企業市民の一員として阪神高速に求められる社会的な使命を果たしてまいります。

### 阪神高速道路株式会社コンプライアンス基本方針の項目

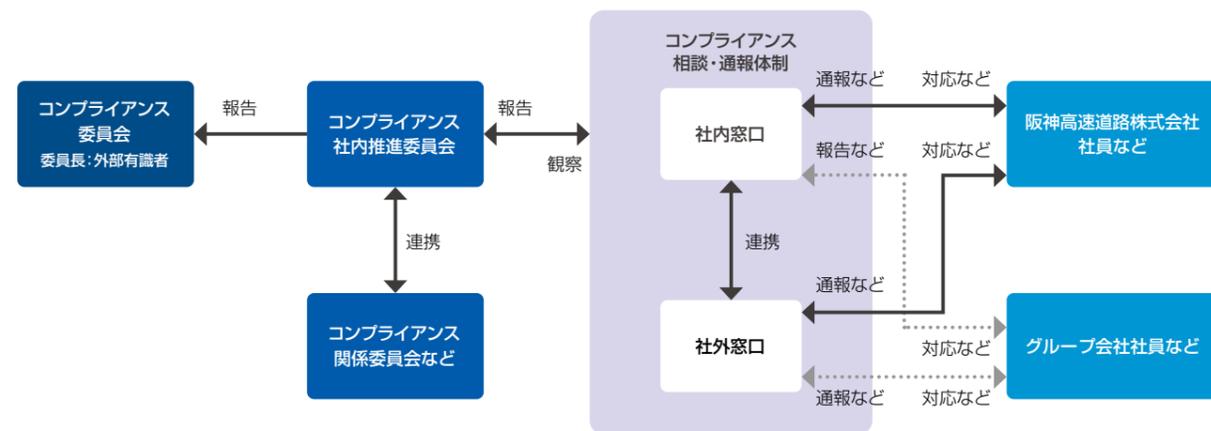
- 社会との調和
- 公正かつ透明な手続きによる適正な取引
- 個人情報保護の徹底
- 反社会的勢力との対峙
- 法令の精神の遵守
- 企業情報の積極開示
- 人権の尊重
- 経営トップによる関与

## 推進体制

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、「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



## コンプライアンス徹底に向けた取り組み

阪神高速では、倫理に関する社員の行動規準、禁止事項、報告または申請が必要な事項を定めた倫理規程、コンプライアンスに関する相談・通報窓口、相談・通報があったときの対応、通報者の保護を定めた相談・通報に関する要領、個人情報の取り扱い、管理体制などを定めた個人情報に関する規則などを制定しています。情報開示に関しては、規則を制定したうえで、当社ホームページに開示手続きに関するページを設け一般に公開することにより、会社の経営の透明性の確保を図っています。

また、コンプライアンスの手引きを作成し、当社の業務に関連するものを選定し、社員一人ひとりがどのように行動すべきかを明らかにしています。

そして、コンプライアンスに関する意識の浸透度合いを把握するため、隔年でアンケートを実施しています。

## 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

## 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

# 阪神高速事業アドバイザー会議座長 メッセージ

阪神高速グループのサステナビリティについて、「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健一氏にメッセージ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。



神戸大学 名誉教授  
正司 健一

## サステナビリティ経営と サステナビリティレポート

この度、阪神高速グループは、サステナビリティを経営の基盤とする姿勢を明確にし、4月にはサステナビリティ基本方針を公表した。

いうまでもなく阪神高速グループの中核をなす事業は都市高速道路の提供である。高速道路は我々の生活・経済活動にとって重要な社会インフラの一つであり、そのサービス水準は社会にさまざまな影響を与える。それだけに阪神高速グループが、持続可能な社会の実現と持続可能な企業価値の向上の同時達成を目指していくと宣言したことは、とても喜ばしく、これを愚直に実現していく姿を、大いに期待をもって見守りたい。

サステナビリティ（持続可能性）、サステナブルな社会、持続可能な発展（ないし開発）といった言葉が、一般に見聞きされるようになって久しい。それまでの環境報告書を拡張して、CSR報告書やサステナビリティ報告書を発行する企業が増えだしてから20年程たっているのではないだろうか。さらに今日では、文部科学省の学習指導要領の前文に「持続可能な社会を創る」担い手を育てることが学校の役割であると明記され、小中高の教科書にもSDGs（持続可能な開発目標）が取り上げられ、さまざまな科目で教えられている。

サステナビリティについては、つい環境のことが注目されがちかもしれないが、もちろんそれだけではない。有名な『成長の限界』(The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind, 1972)をとりまとめた

D. Meadows等が1992年に発表した『限界を超えて』(Beyond the Limits, 1992)では、持続可能な社会を、「世代を超えて持続される社会であり、その社会を維持している物理的・社会的システムを侵害しないだけの先見の明と柔軟性、知恵を備えた社会」と定義している。持続可能な発展の概念を示したものとよく引かれる国連の「環境と開発に関する世界委員会」(委員長: Brundtland元ノルウェー首相)の最終報告書(1987年)で示された理念も同じである。

その実現においては、環境面だけではなく、経済面、社会面を同時に考慮することが不可欠となる。近江商人の「三方(売り手・買い手・世間)よし」、住友家の「自利利他公私一如」など、古くから幅広いステークホルダーとの共存共栄の大切さが説かれていた我が国でも、このように視野の広がったそうそう簡単には解決できない問題に、企業として自主的に取り組み続けることはもちろん容易なことではない。

CSRについて、時にコンプライアンスの類似概念ととられることもあるようである。しかし、欧州委員会が「企業が、社会問題および環境問題を、事業活動およびステークホルダーとの相互関係に自主的統合する概念」と定義したように、それは本来、環境や社会に関する自主的活動のことで、コンプライアンスを超えるものである。そして阪神高速グループが2016年に定めたCSR基本方針でも、「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」と明言していた。

ただ、サステナビリティにせよCSRにせよ、それが自主的な活動であるからといって、企業がその範囲・内容を自由に決めてよいというわけではない。そもそも、無限にできるわけではないから、優先事項の識別も不可避となる。さらにその活動の正当性を担保するためには、ステークホルダーの意見を積極的に聴取するとともに、実行するプロセスの透明性が確保されていないといけない。このように考えると、本レポートの役割は非常に大きいことになる。

# SDGs対応表

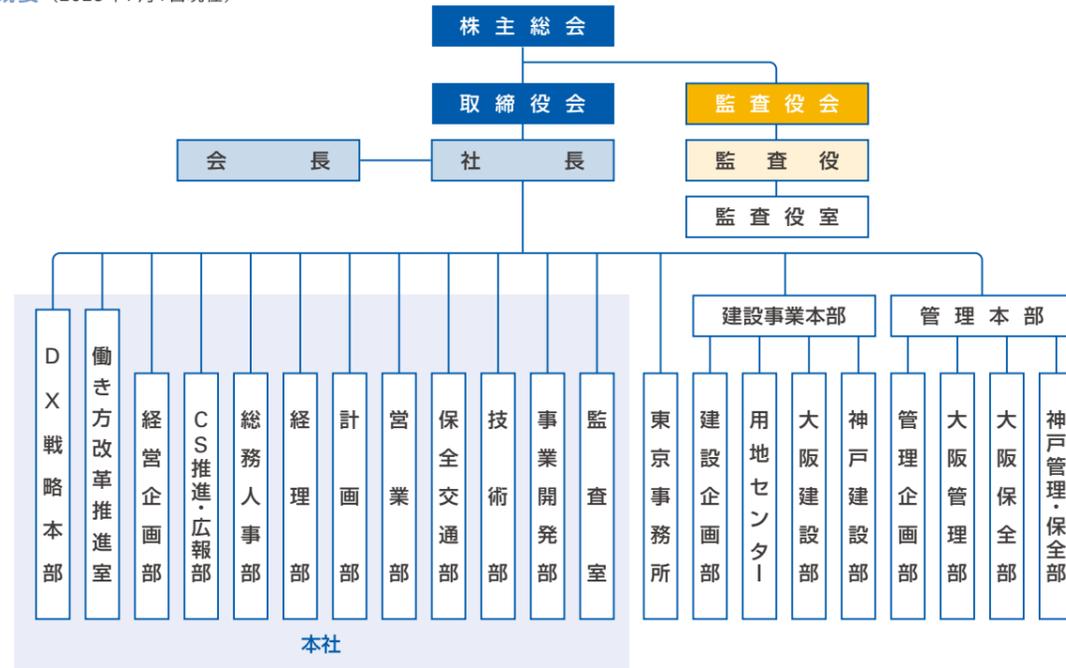
関連するSDGs	サステナビリティレポート2023掲載コンテンツ				マテリアリティ2 サステナブルなまちづくり							マテリアリティ3 事業活動を支える経営基盤の強化		マテリアリティ4 業務の変革や新たな価値の創造	ガバナンス報告	全体	
	脱炭素社会への挑戦	循環型社会の形成	より良い都市環境の創造と共生	環境啓発とコミュニケーション	リネオアルプロジェクトの着実な推進(構造物の長寿命化)	ネットワーク整備の推進(ミッドランズの解消)	災害に強い阪神高速	交通安全対策	渋滞対策	快適なモビリティサービスの提供	多彩な事業の展開	社会貢献活動の推進	2025年大阪・関西万博開催に向けて	働きがいを実感できる働き方改革・D&Iの推進	ステークホルダーの声を反映した経営と信頼性の向上		
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 パートナリシップで目標を達成しよう	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

# 会社概要

## 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	社員数	729名(2023年3月31日現在)
代表者	代表取締役社長 吉田 光市	資本金	100億円(+ 資本準備金 100億円)
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	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)
設立年月日	2005年10月1日		

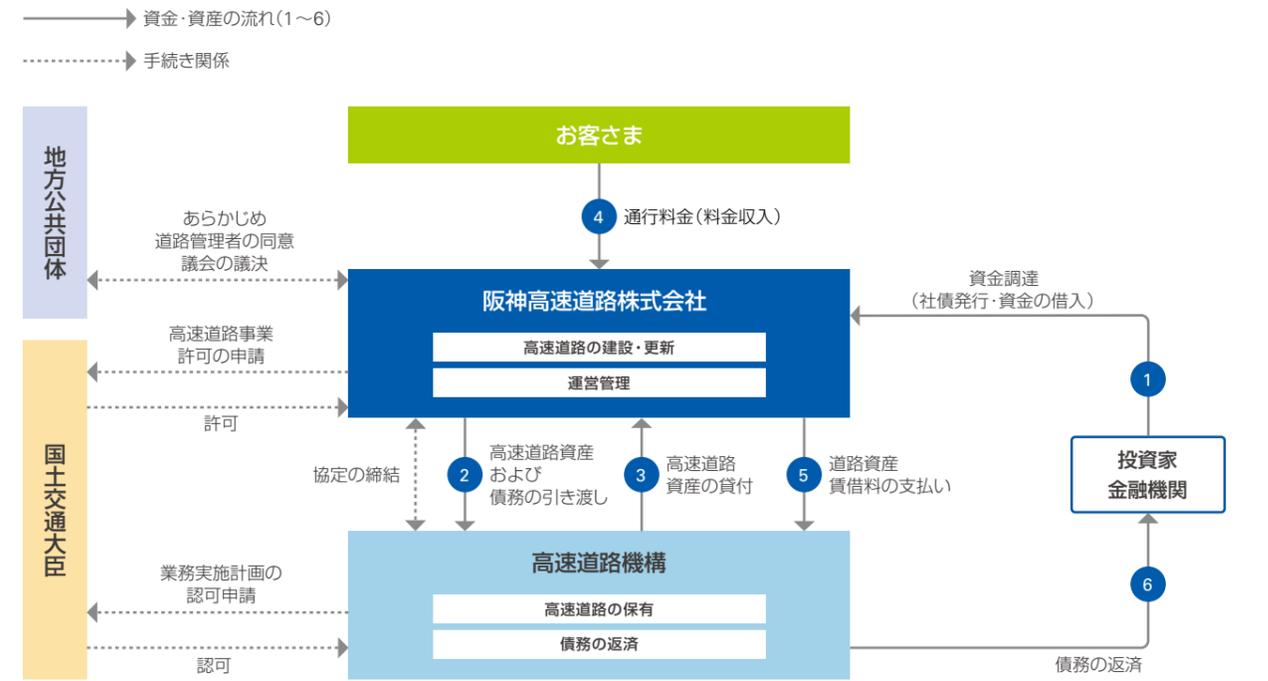
## 組織概要 (2023年7月1日現在)



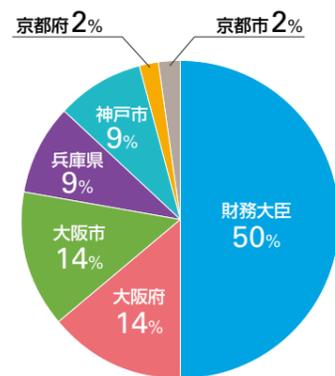
## 高速道路事業のスキーム

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。



## 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 (2023年3月31日現在)

## 損益状況の実績(連結)

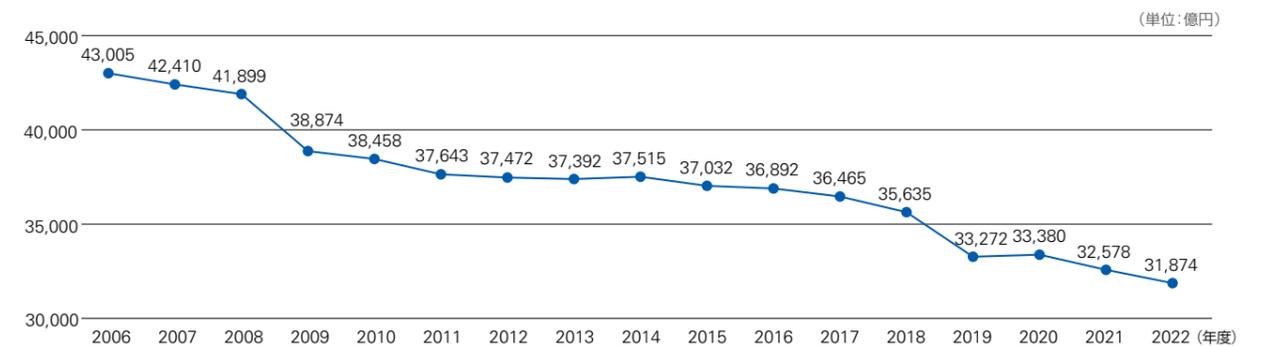
(単位: 億円)

事業	科目	2022年度	2021年度	2020年度
高速道路事業	営業収益	2,315	2,030	1,832
	料金収入等	1,774	1,709	1,607
	道路資産完成高	540	320	225
	営業費用	2,300	2,005	1,838
	道路資産賃借料	1,315	1,242	1,200
	道路資産完成原価	540	320	225
	管理費用	445	442	412
関連事業	営業収益	190	152	133
	営業費用	180	142	120
	営業利益	9	9	13
全事業営業利益		23	34	7

\* 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。

## 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。