



阪神高速グループ サステナビリティレポート

# Sustainability Report 2024

阪神高速グループ サステナビリティレポート 2024



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/>



2024年6月発行

阪神高速道路株式会社



## 阪神高速グループ理念

# 先進の道路サービスへ

阪神高速は、安全・安心・快適なネットワークを通じて  
お客さまの満足を実現し、  
関西のくらしや経済の発展に貢献します。

「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  
実感できる阪神高速

## 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.15 Materiality1 地球環境の保全
P.03 トップメッセージ	P.23 Materiality2 サステナブルなまちづくり
P.05 阪神高速グループの全体像	P.39 Materiality3 事業活動を支える経営基盤の強化
P.05 阪神高速道路の歴史	P.47 Materiality4 業務の変革や新たな価値の創造
P.07 阪神高速道路は関西の大動脈	P.51 ガバナンス報告
P.09 中期経営計画	P.51 コーポレート・ガバナンス
P.09 阪神高速グループ 中期経営計画 (2023～2025)	P.54 リスクマネジメントの推進/ 情報セキュリティの強化
P.11 阪神高速グループのサステナビリティ	P.55 コンプライアンスの推進
P.11 価値創造プロセス	P.57 企業情報
P.13 サステナビリティ基本方針・CSR活動指針	P.57 ESGデータ集
P.14 4つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)	P.58 阪神高速グループの事業とSDGsとの関係
	P.59 会社概要
	P.61 阪神高速グループの事業活動

### 【編集方針】

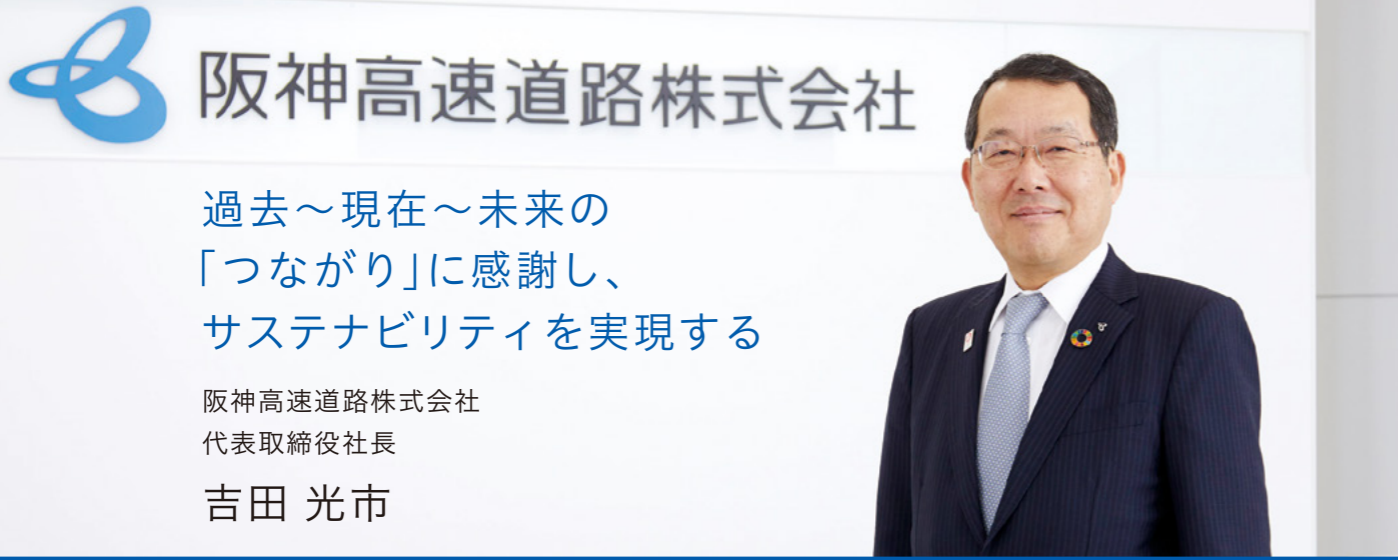
阪神高速グループは、2023年1月に「サステナビリティ基本方針」および「CSR活動指針」を策定しました。  
これにより、サステナビリティを経営の基盤に位置付け、グループ理念のもと、持続可能な社会の実現に貢献し、  
自らも持続的に進化・成長することを目指していく姿勢を明確にしました。  
本レポートでは、阪神高速グループの事業活動を通じたESG(環境・社会・企業統治)視点の取り組みを、  
4つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)に沿って、わかりやすい情報発信となるよう努めました。  
本レポートが、ステークホルダーの皆さまとの対話のきっかけとなれば幸いです。

■ 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：2023年4月1日～2024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、阪神高速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/catalog/index.html>

■ お問い合わせ先：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 TEL.06-6203-8888(大代表)



過去～現在～未来の  
「つながり」に感謝し、  
サステナビリティを実現する

阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長  
吉田 光市

中期経営計画(2023～2025)1年目の進捗

2023年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が収束し、交通量も以前の水準へと回復しました。その一方で、自然災害の激甚化、資材価格や人件費の高騰など、さまざまな課題が表面化しつつあります。さらに当社事業に関わる交通・モビリティの分野では、CASE<sup>※1</sup>やMaaS<sup>※2</sup>など、社会の上部構造が大きく変化しており、下部構造を担う私たちインフラ企業も常に変化していく必要があります。

こうした経営環境の中、阪神高速グループでは中期経営計画(2023～2025)のもと、4つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)解決に向けた取り組みを行っています。本計画は2025年の日本国際博覧会(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もあります。ステークホルダーの皆さまのご支援・ご協力を受け、2023年度は順調な滑り出しであったと評価しています。

具体的な取り組みとして、マテリアリティ1「地球環境の保全」では、2023年1月に改定した「環境ポリシー」「環境行動計画」に基づき、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、道路照明のLED化や太陽光発電をはじめと

した再生可能エネルギーの活用などを推進しました。

マテリアリティ2「サステナブルなまちづくり」では、「サステナブル」「インクルーシブ」「レジリエント」の3つをキーワードとして取り組みを進めています。「サステナブル」では、14号松原線喜連瓜破や16号大阪港線阿波座などのリニューアルプロジェクトを着実に進めており、これまで順調な進捗を見せています。「インクルーシブ」では、関西の多様な都市を1つに結びつけることを目指し、2025年の大阪・関西万博におけるシャトルバスのアクセスルートともなる淀川左岸線(2期)の整備を大阪市とともに進めたほか、大阪湾岸道路西伸部では海上部長大橋(新港・灘浜航路部)の基本構造を決定しました。「レジリエント」では緊急輸送道路としての機能を確保するため、道路の耐震対策や防災訓練などハード・ソフト両面から、安全・安心なまちづくりに取り組んでいます。

マテリアリティ3「事業活動を支える経営基盤の強化」では、冒頭に挙げた資材価格の高騰も踏まえ、デジタル技術などを活用し、経営の効率化を図っていく、ということが1つの重要なポイントです。また、ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョンの観点からは、多様な人材が

働きやすい環境を作るため、スライドワークや在宅勤務などを制度化しました。さらに2023年度は高速道路の上限料金の引き上げを発表しましたが、それにはまず私たちの経営姿勢に対するお客さまからのご理解や信頼を得ることが大前提です。そのため、私たちは「先進の道路サービスへ」というグループ理念のもと、効率的な経営やお客さまへのサービス向上に向けた決意を新たにし、多様なステークホルダーの皆さまとの積極的なコミュニケーションに努めました。

マテリアリティ4「業務の変革や新たな価値の創造」では、電気自動車の普及や自動運転化の進行といった社会の変化に対し、インフラを支える私たちならではの価値を提供していきます。具体的には、大阪・関西万博におけるシャトルバスの自動運転実装にあたって、道路側から先読み情報や合流支援システムによる情報提供を行います。また、ETCのネットワークを活用し、大阪・関西万博開催時の渋滞緩和につながるサービスにも挑戦していきます。

※1 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。  
※2 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なるシステムのこと。

社員一人ひとりの取り組みが  
サステナビリティの実現に結びつく

阪神高速グループは2023年1月にサステナビリティ基本方針を策定し、サステナビリティ経営を推進していますが、サステナビリティを真に実現するためには、社員一人ひとりがサステナビリティを自分のこととして捉えることが重要です。また、そうした志を持った社員たちが議論を交わし、協力し合う風土があることも阪神高速グループの強みであると考えています。その具体的な表れとして、社員自らの創意工夫で

環境に配慮した木材を使用した「泉大津大型専用PA」が2023年度グッドデザイン賞とウッドデザイン賞2023をダブル受賞したこと、また資金調達に関わるさまざまな部署が連携したことで、高速道路会社では初となるサステナビリティ・ファイナンスによる資金調達を実現したことなどが挙げられます。

また、2023年4月には、国際事業においてタイの公共インフラ維持管理を担う合弁会社を設立しました。同社の設立はタイの高速道路事業に関わる方々との長年にわたる交流をベースに双方の社会・経済の持続的な発展を、ビジネスとして具現させることを目指したものです。これも当社のサステナビリティの新しいチャレンジであると言えます。

ステークホルダーの皆さまへ

サステナビリティレポート2023における私からのメッセージのキーワードは、「つながり」でした。つまり、人も会社も自然や社会との多様なつながりや支え合いで成り立っているということです。その思いは今も変わりませんが、現在私は「過去～現在～未来」という「時間のつながり」をますます意識するようになってきました。1970年の大阪万博から受け継いだ高速道路のネットワーク、さらに遡って1500年の長きにわたって「サステナブル・シティ」として栄えてきた大阪・関西の水辺空間をレガシーとして利用させていただいていることに感謝し、次世代にその思いをつなげていきたいと思いをしています。

2025年大阪・関西万博の成功、そしてその先のサステナビリティの実現に向け、誠心誠意努めてまいりますので、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、よろしくお願いいたします。

# 阪神高速道路の歴史



**1964年**  
1号環状線(土佐堀~湊町 2.3km)が開通  
(阪神高速道路初の開通)

**1965年**  
1号環状線(梅田~道頓堀 4.2km)が開通

**1966年**  
3号神戸線(京橋~柳原 3.3km)が開通

**1969年**  
交通管制システムを導入

**1981年**  
3号神戸線(西本町~西宮IC 14.3km)が開通し、大阪・神戸間を直結

**1980年**  
14号松原線(山王~松原JCT 11.2km)が開通

**1992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年**  
関西国際空港と神戸を結ぶ湾岸線(2区間 31.1km)が開通

**1996年**  
3号神戸線(武庫川~深江 9.3km)の工事が完了し、全線が復旧開通

**1995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

**2001年**  
ETCサービスを開始

**2003年**  
31号神戸山手線(神戸長田~白川JCT 7.3km)が開通し、7号北神戸線とあわせて兵庫地区のネットワークが充実

**2005年**  
阪神高速道路株式会社が設立

**2012年**  
距離別料金を導入  
新神戸トンネルを神戸市道路公社から移管

**2013年**  
2号淀川左岸線(島屋~海老江JCT 4.3km)が開通

**2008年**  
8号京都線(上鳥羽~第二京阪道路接続部 5.5km)が開通

**2017年**  
6号大和川線(三宝JCT~鉄砲 1.4km)が開通

**2020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 7.7km)が開通

**2019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



**1962年**  
阪神高速道路公園が設立

**1970年**  
大阪万博開催に向けて15号堺線(湊町~堺 11.5km)などが順次開通

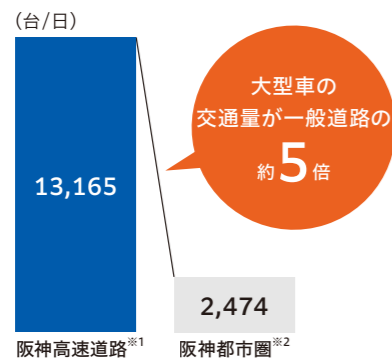
## 阪神高速道路は関西の大動脈（阪神高速のネットワーク）

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。また、大型車の交通量は阪神都市圏の一般道路の約5倍であり、物流の効率化に寄与するなど、関西の経済活動に大きく貢献しています。

「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。

### 〈一般道路と比べて約5倍の大型車交通量〉

大型車の交通量比較



出典：令和3年度 道路交通センサス

※1 阪神高速道路における大型車断面交通量の平均(平日)

※2 阪神都市圏の一般道路における大型車断面交通量の平均(平日)

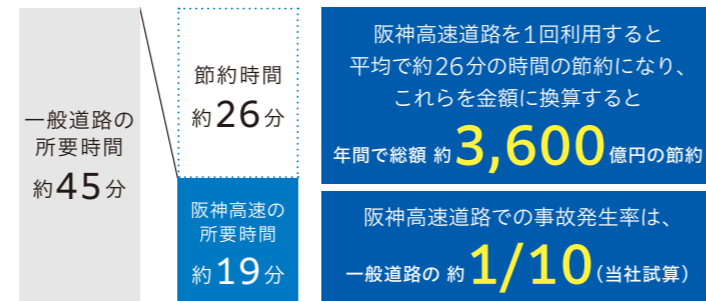
(上記大型車断面交通量の平均(平日)は、平日24時間大型車走行台キロの総計を総延長で除した値)

注) 阪神都市圏：大阪府・神戸市の全域と阪神間をあわせた地域をいう。一般道路：国道・府道・県道・指定市の主要道路をいう。

### 〈阪神高速道路の効果〉

平均的な利用距離に対する所要時間の比較

阪神高速の平均利用距離分の一般道路を走行する場合の平均所要時間と、阪神高速を利用する場合の平均所要時間の差により算出



### 〈阪神高速が建設・整備・運営する路線図〉



## 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。



写真提供：水都大阪コンソーシアム

街の発展とともに開削された堀川

### 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・繁栄に必要な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)

# 阪神高速グループ 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、グループ理念「先進の道路サービスへ」およびグループビジョン2030「6つのありたい姿」の実現に向け、2023年4月、中期経営計画(2023~2025)を策定しました。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を目指し、グループ丸となって本計画を推進しています。

## 「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



2023年度実績 / 2025年度目標		
死傷事故率	快適走行路面率	橋梁・トンネル・附属物の点検実施率
14.0 / 10.0 件/億台km	95 / 97 %	100 / 100 %

### 2 もっと便利で快適なドライブライフを実現する阪神高速

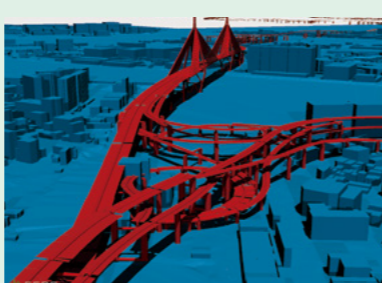
- ◆ ネットワーク整備の推進 ◆ 新しい技術を活用した渋滞対策の推進
- ◆ ETC専用化の推進
- ◆ お客さまにわかりやすい情報提供と新たなサービスの展開
- ◆ パーキングエリアの快適性・利便性の向上



2023年度実績 / 2025年度目標		
渋滞損失時間	ETC専用料金所	各PAの提供サービス
1,019 / 870 万台・時	13 / 110 カ所	4.1 / 4.3 (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など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



2023年度実績 / 2025年度目標	
関連事業の営業収益(連結)	関連事業の営業利益率(連結)
64 / 60 億円	19 / 14 %

### 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




2023年度実績 / 2025年度目標	
道路照明のLED化によるCO <sub>2</sub> 排出削減量	
108.5 / 62.2 t-CO <sub>2</sub>	62.2 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

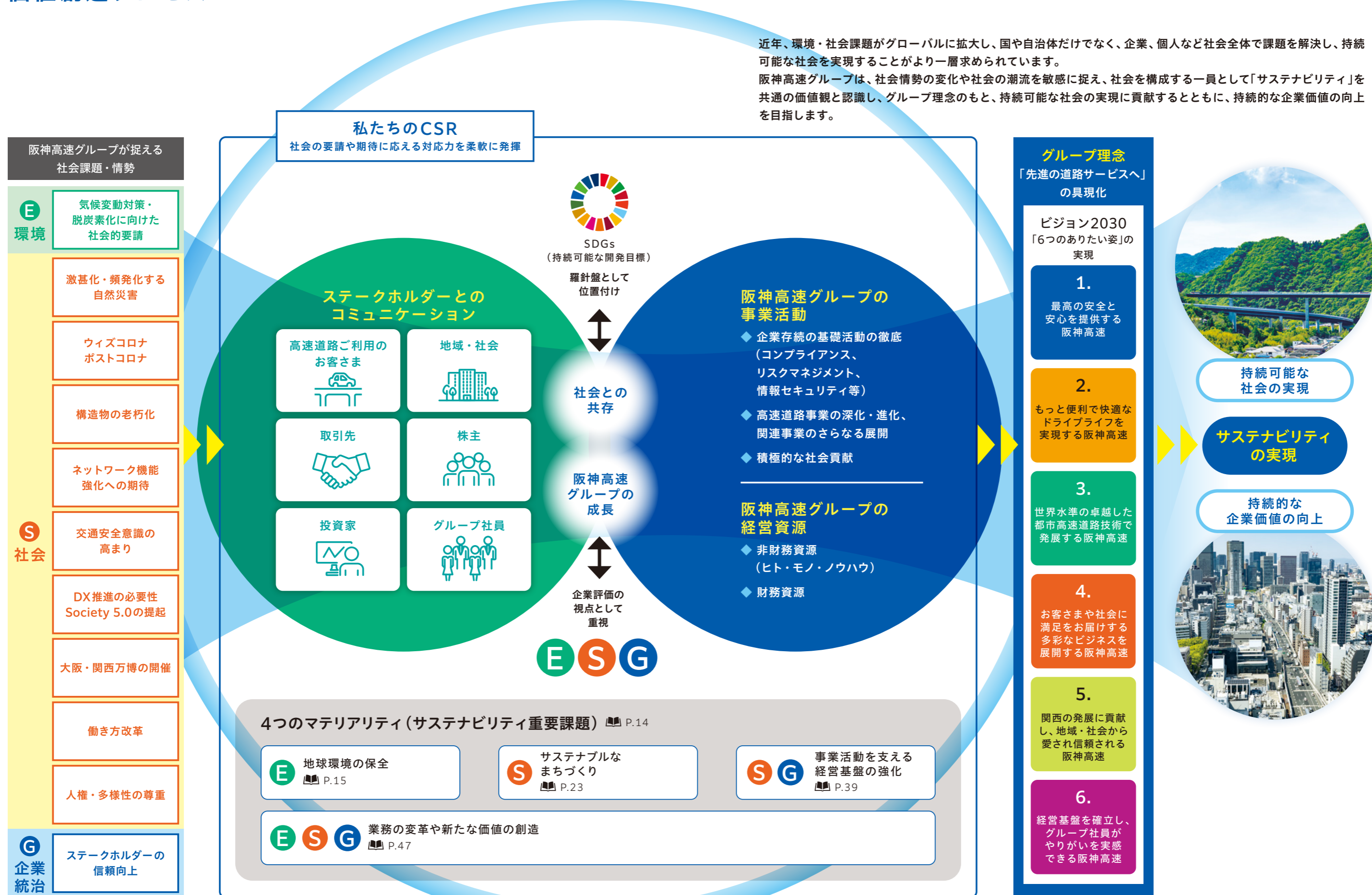


2023年度実績 / 2025年度目標		
お客さま総合満足度	女性採用	男性の育休取得率
4.0 / 4.0 (お客さま満足度: 5段階評価)	3 / 4 割	104.4 / 100 %

大阪・関西万博に貢献し、未来社会を描く阪神高速  P.38

交通円滑化への貢献	パーキングエリアでのインバウンド対応などのパーソナルサービス	大阪・関西万博の機運醸成につながる地域のにぎわい創出	新たなプロジェクトへのチャレンジによる価値の創造
-----------	--------------------------------	----------------------------	--------------------------

# 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。

トップメッセージ  
 阪神高速グループの全体像  
 中期経営計画  
 阪神高速グループのサステナビリティ  
 マテリアリティ1  
 マテリアリティ2  
 マテリアリティ3  
 マテリアリティ4  
 ガバナンス報告  
 企業情報

## サステナビリティ基本方針・CSR活動指針

阪神高速グループは、サステナビリティ経営推進に向けた議論などを行うため、「サステナビリティ推進委員会」を設置しています。また、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、2023年1月に策定した「サステナビリティ基本方針」「CSR活動指針」の具体化に向けた取り組みを推進しています。

### 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。

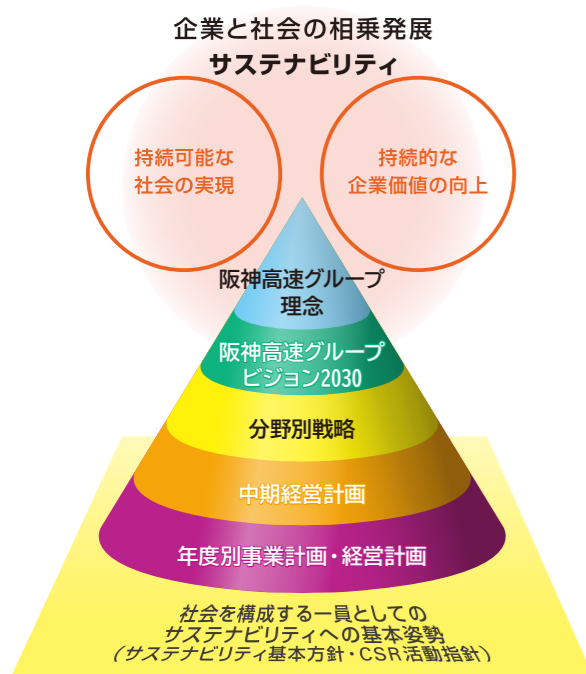
#### 3つの活動内容

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

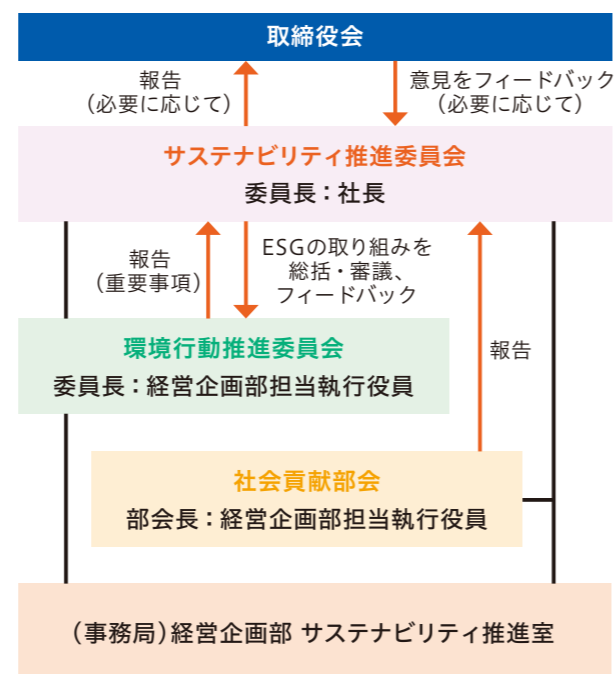
高速道路事業の深化・進化、関連事業のさらなる展開を図ります

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

### 〈サステナビリティ経営の概念図〉



### 〈推進体制図〉

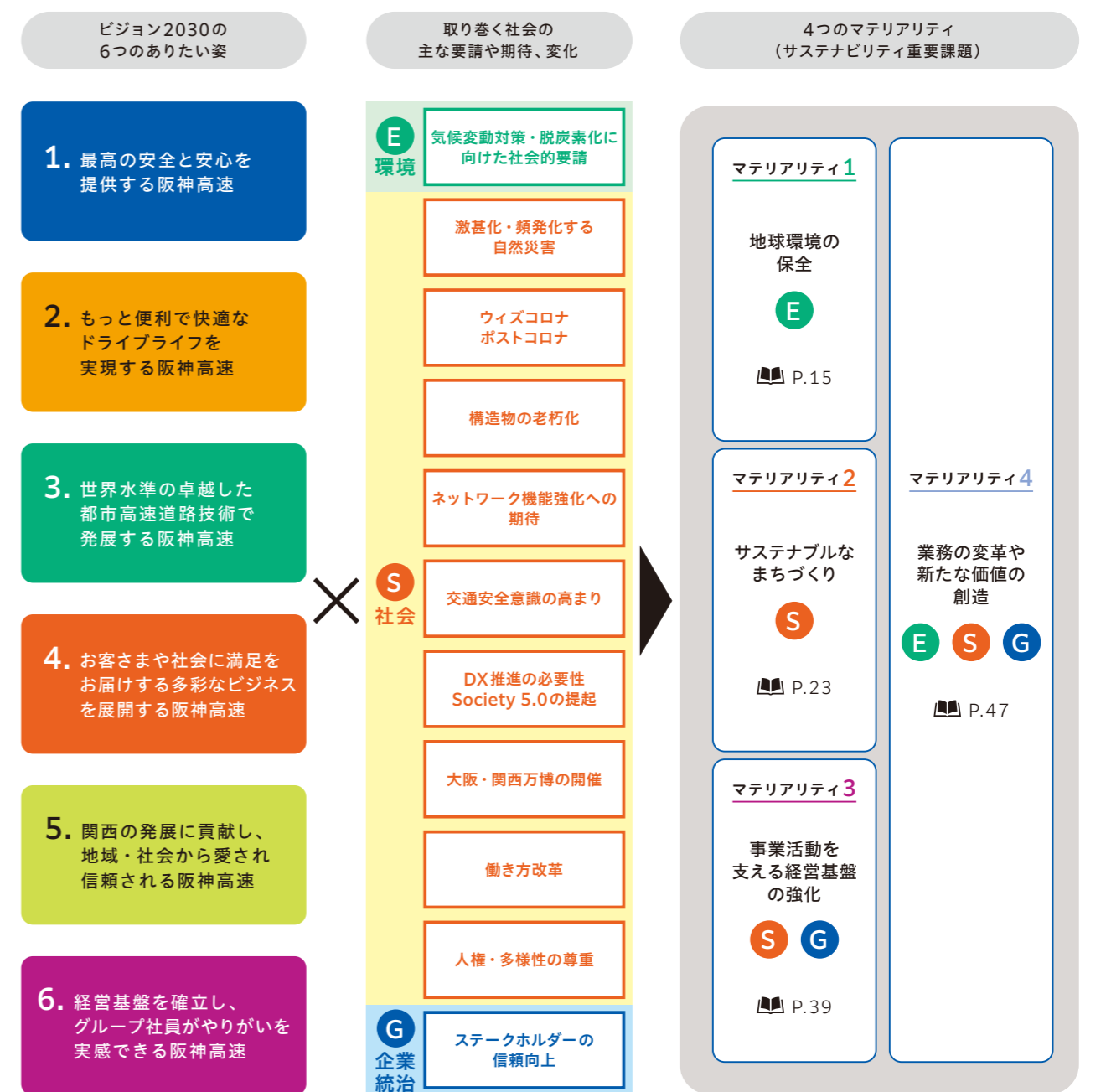


## 4つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)

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つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)」を特定しました。阪神高速グループでは、これらの課題解決に向けた取り組みを進めるとともに、その取り組み状況を本レポートや阪神高速ホームページなどを通じて、積極的に発信しています。

### 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「4つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)」を特定し、取締役会へ報告しました。特定した「4つのマテリアリティ(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もモニタリングしていきます。





# 地球環境の保全

## 基本的な考え方

阪神高速グループは、「環境行動計画」の着実な実行を通じ、「2050年カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現」を目指します。  
また、社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、地球環境共生・貢献企業として積極的に行動していきます。

## トピックス TOPICS

### 高架道路上における木造・木質化PA 「泉大津大型専用PA」

2022年4月、4号湾岸線(南行)に「泉大津大型専用PA」がオープンしました。本PAは泉大津本線料金所撤去後の高架道路上の跡地に当社初の木造建屋のPAとして整備したものです。また、休憩室およびトイレなどの内装に地域産材を活用した木質化にも取り組んでいます。

循環型資源である木材はCO<sub>2</sub>を固定し、SDGsの達成と脱炭素社会の実現に向けて重要な材料です。また、阪神高速のPAは「ほっと処(しょ)」をコンセプトに「きれい・あんしん」「やすらぎ」「ぬくもり」を感じていただける空間を目指しており、そのような観点からも木材の積極的活用が重要と考えています。

本PAは建物中央のトップライト(天窗)から放射状に木材の登り梁とつなぎ材を配置し、木構造が直接見える天井となっています。また内装材は、本PAの横を流れる大津川の上流に位置する大阪府泉州産の木材を用い、地産地消により材料輸送における環境負荷の軽減や地域資源循環などに貢献しています。休憩室の壁面は小さな木レンガの組み合わせにすることで、間伐材や未利用資源材を有効に活用するデザインとしました。そのような結果、休憩室内部は木の香りに包まれた明るくほっとできる空間となりました。

本PAのこれらの取り組みが認められ、2023年度グッドデザイン賞、ウッドデザイン賞2023および令和5年度木材利用優良施設等コンクール優秀賞を受賞しました。

今後もPAの新設やリニューアルなどにおいて積極的に木材を活用し、地球環境の保全に取り組んでまいります。

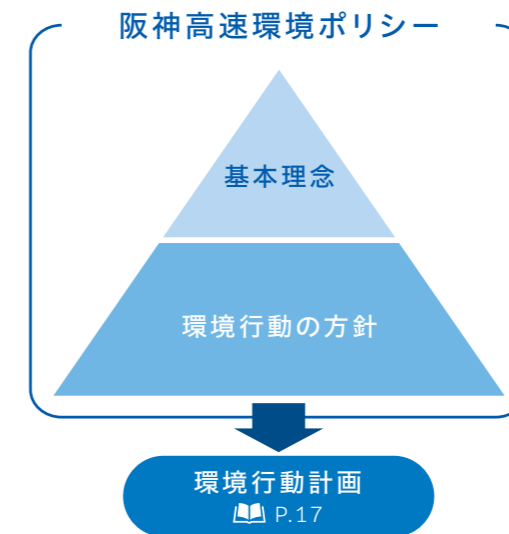


(上)泉大津大型専用PA外観 / (下)同PA内部

## 阪神高速の環境ポリシー ～持続可能な社会を目指して～

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、阪神高速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。



### 基本理念

阪神高速グループは、社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、持続可能な社会の実現に向けて積極的に参画することが重要であるとの認識を持ち、地球環境共生・貢献企業として行動することを共有して参ります。  
その上で、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、温室効果ガス削減等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・運用を中心とした全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等を通じて様々な取組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。

### 環境行動の方針とは

①組織体制等、②事業活動、③コミュニケーションの3項目に区分し、高速道路の計画から廃棄物の処理までを視野に入れた総合的な環境行動の推進姿勢を示しています。

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」の詳細は阪神高速ホームページで紹介しています。



詳しくはコチラ

阪神高速グループ 環境行動計画

「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



カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けた、総合的・包括的な取り組みの推進

循環型社会の形成



廃棄物の削減、資源の循環的利用の促進(3Rの推進)、環境負荷の少ない製品や資材の調達

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、社員の環境行動意識向上と環境に高い配慮ができる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 脱炭素社会の実現に向けて

私たちは、社会インフラ企業として環境に配慮した設計・開発・調達・施工・管理・運用を行うことで、環境負荷の低減に向けた取り組みを推進しています。例えば、高速道路の照明をLED化したり、再生可能エネルギーを活用することで電力使用量の削減が可能となり、結果、CO<sub>2</sub>排出量の削減にもつながっています。また、あらゆるシーンで脱炭素化を意識するなど、「千里の道も一歩から」の気持ちを大切に、これからもグループ理念「先進の道路サービスへ」の実践を通じ、さらなる脱炭素社会の実現に向け邁進してまいります。



阪神高速道路株式会社  
保全交通部システム技術課  
課長代理  
森 友彦

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。

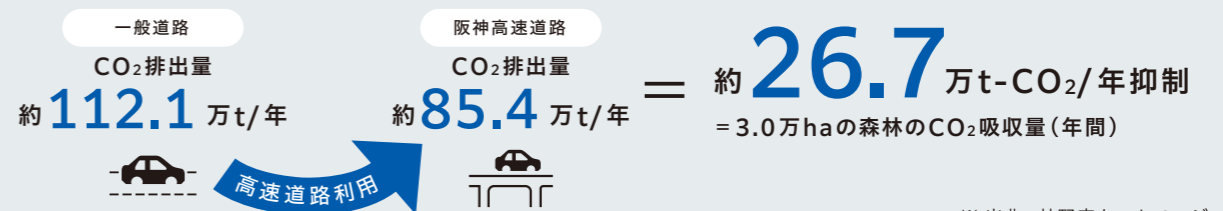
P.28、P.34



西船場ジャンクション

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。一般道路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。



※ 出典：林野庁ホームページ

## 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)

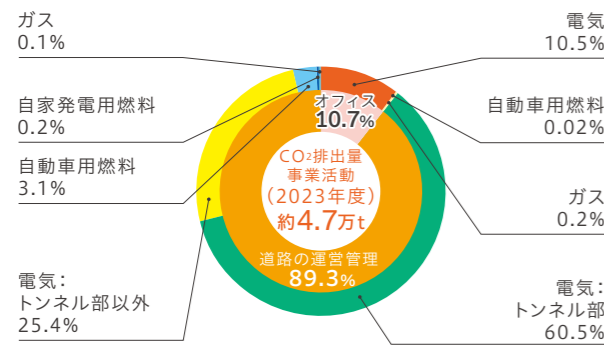
### カーボンニュートラル・脱炭素社会に向けた目指すべきゴール

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CO<sub>2</sub>排出量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ます。

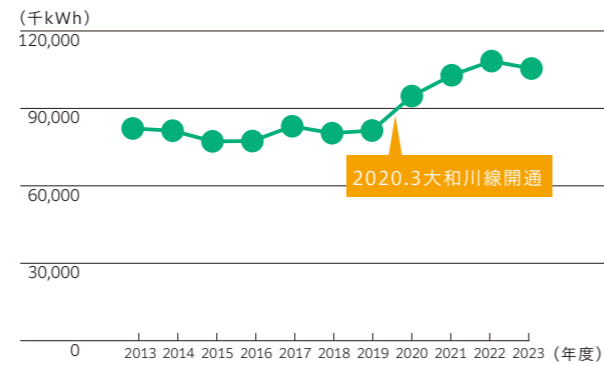
### 2023年度実績

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96.4%とその大半を占めており、特に、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。なお、2023年度は、道路照明のLED化の進捗などにより高速道路の維持管理に係る電力使用量が前年度に比べ減少しました。

#### 〈事業活動に起因するCO<sub>2</sub>排出量〉



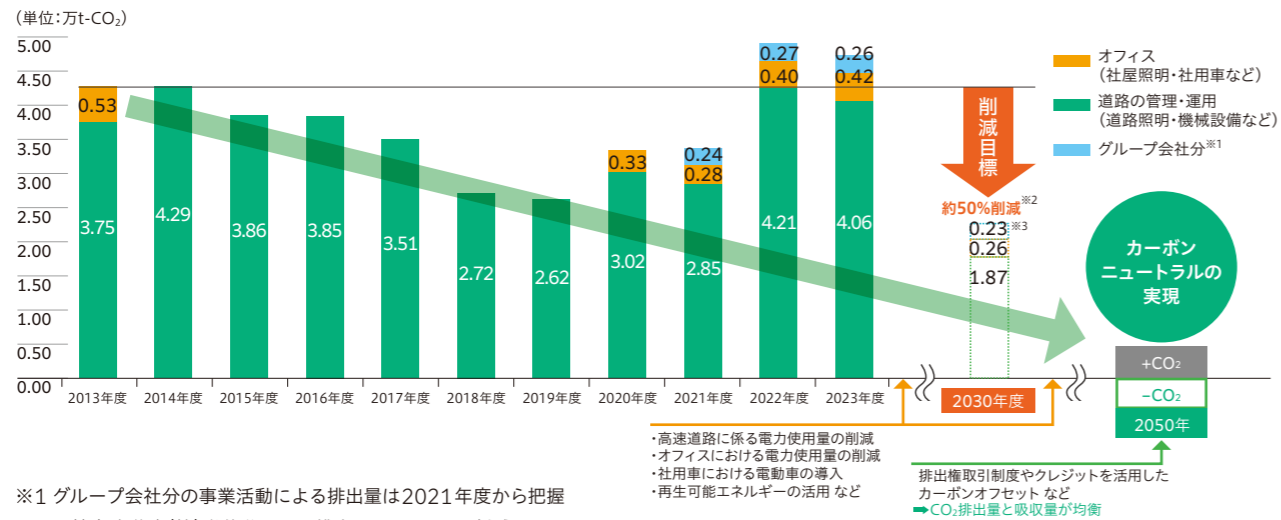
#### 〈電力使用量の推移〉



注)2022年度の調整後排出係数を使用して暫定値として算出

#### 〈CO<sub>2</sub>排出量および2050年に向けた目標〉

2022年度以降は、電気事業者のCO<sub>2</sub>排出係数の増加もありCO<sub>2</sub>排出量が増加しています。



※1 グループ会社分の事業活動による排出量は2021年度から把握

※2 阪神高速道路(株)単体分みの排出量比では50%削減となる

※3 2030年度のグループ会社分目標(0.23万t)は阪神高速道路(株)単体分オフィスの「2021年度実績→2030年度目標」の排出量削減率を適用して算出。この数値を合算すると、2030年度の排出量目標は、グループ全体では2013年度阪神高速道路(株)単体分の排出量比で45%削減となる。

注)2013年度から2022年度までは、当該年度の調整後排出係数を使用して算出

注)2023年度は、2022年度の調整後排出係数を使用して暫定値として算出

## 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化を進めています。2030年度の概成に向け、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。なお、現在代替可能な社用車については、すべて電動車となっています。



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

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。



注)京橋PA(東行・西行とも)は機器の老朽化・更新のため、2024年6月末からサービス休止

トップメッセージ  
阪神高速グループの全体像  
中期経営計画  
阪神高速グループのサステナビリティ  
マテリアリティ1  
マテリアリティ2  
マテリアリティ3  
マテリアリティ4  
ガバナンス報告  
企業情報

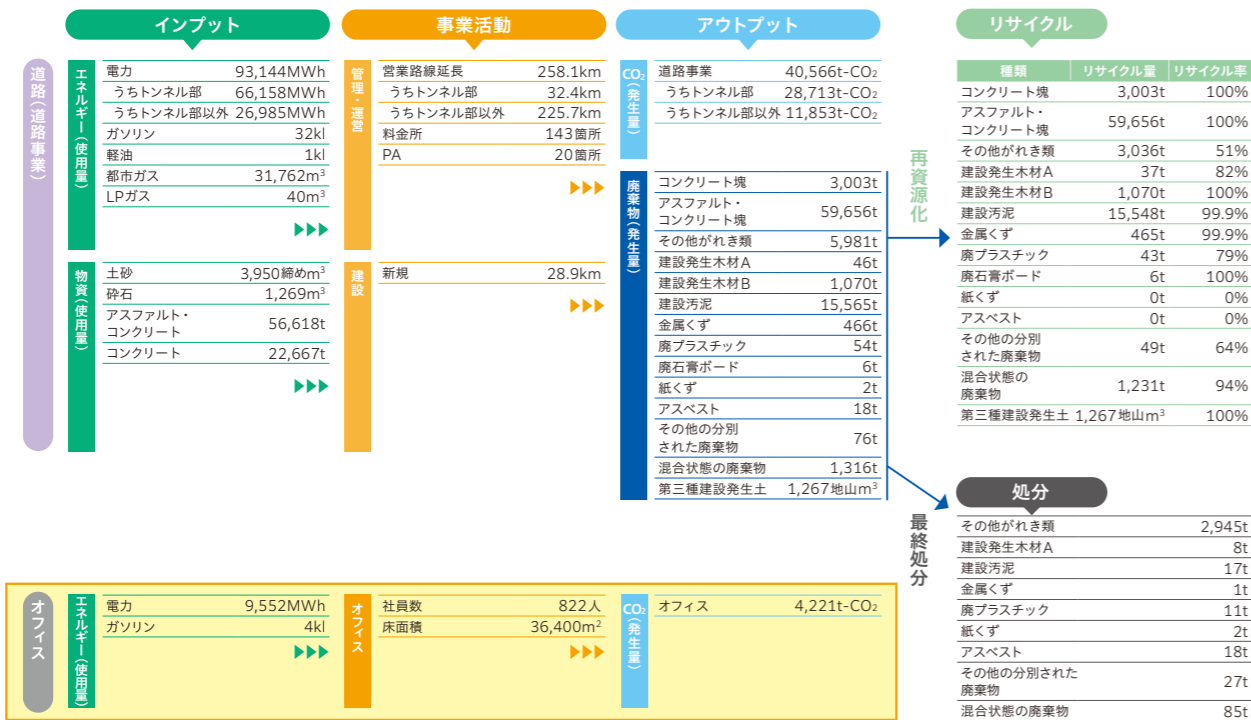
### 循環型社会の形成

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 (再利用)・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 2023年度〉



※ 当事業で使用され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。



てまえどりPOP

### 横断幕再生プロジェクト

阪神高速道路上に掲示し工事や通行止めなどの情報をお知らせしていた横断幕をリサイクルする「横断幕再生プロジェクト Re: loop 阪神高速」を実施しています。カラフルで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、使用済み横断幕を企業・団体に無償で提供し、有効活用していただく取り組みも実施しています。



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。



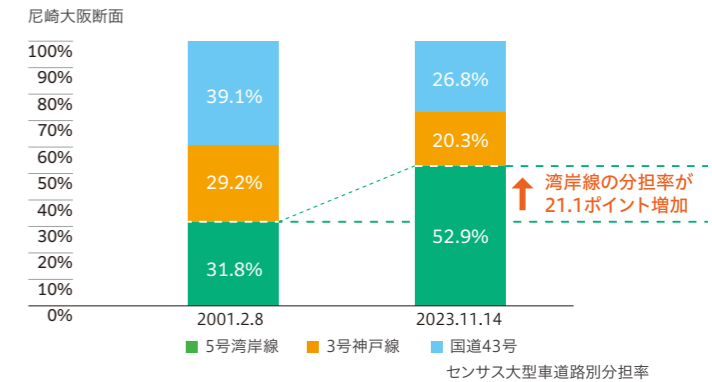
### 沿道環境の保全

#### 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、沿道環境の改善を図ることを目的として、並行する道路間の料金格差で、都心部や住宅地への交通流入を抑制する手法です。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、2023年11月には5号湾岸線の分担率が実施前に比べて21.1ポイント増加し52.9%となっています。

52.9%

21.1  
ポイント増加  
(2001年比)



### 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、阪神高速ホームページや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)

兵庫県立尼崎の森中央緑地\*での「阪神高速グループの森」づくりは7年目に入り、社員自ら除草や間伐作業を行い、多様性豊かな15種類の苗木は順調に成長し、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。

\* 尼崎の森中央緑地は、2023年10月、国の認定制度である生物多様性の保全が図られている区域「自然共生サイト」に認定されました。



阪神高速グループの森

## 基本的な考え方

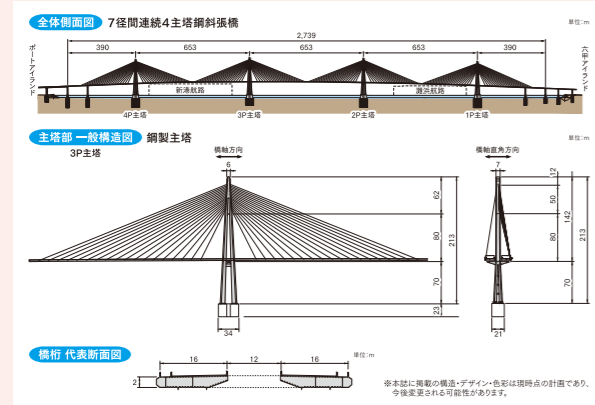
阪神高速グループのミッションは、「人の幸せにつながる、未来志向の安全・安心・快適な高速道路を実現する」ことです。先人が築き上げてきた資産を承継し、さらに新しい価値を付け加え、次世代に確実に引き継ぐことで、関西の持続的な発展に貢献していきます。

## トピックス TOPICS

### 大阪湾岸道路西伸部 海上部長大橋（新港・灘浜航路部）の基本構造が決定

大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの路線です。阪神臨海地域の交通負荷の軽減、阪神港への物流の効率化、緊急時の代替機能確保といった整備効果が期待されており、2016年度に公共事業として事業化、2017年度に公共事業と有料道路事業の合併施行方式が導入されました。

神戸港の主要航路である新港・灘浜航路および神戸西航路を跨ぐ2つの海上部区間に長大橋を有しているなど、本事業の設計・施工にあたっては高度な技術力と豊富な専門知識が必要となります。そのため、有識者委員会を設立し、助言を得ながら検討を進めており、2023年8月には新港・灘浜航路部の海上部長大橋について、具体的な設計に必要な「基本構造」を決定しました。



基本構造概要

- ◆ 地盤の載荷試験および土質調査や施工性等の検討を踏まえ、主塔基礎の先端位置等を設定
- ◆ 南海トラフ地震や兵庫県南部地震のような大規模な地震動を考慮した耐震検討を実施し、耐震性を確認
- ◆ 大型台風や現地の風況特性を踏まえた風洞試験を実施し、主塔・橋げたの形状を設定
- ◆ 「神戸の都市景観との調和」、「シンボル性」、「走行空間からの眺望性・演出性」等に着目した主塔のデザインと周辺環境の景観特性に配慮した色彩を選定

引き続き、合理的な設計・施工の実現を目指し、具体的な設計検討を進めていきます。



注) 構造・デザイン・色彩は現時点の計画であり、今後変更される可能性があります

📄 P.30

## 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。

2

インクルーシブ  
(包摂)

関西の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。

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。

📄 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.25

📄 ネットワーク整備の推進(ミッシングリンクの解消)  
P.28

📄 災害に強い阪神高速  
P.31

### 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・観光ルートの整備で地域の活性化

## 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1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、自動運転やMaaSなどモビリティの世界が大きく変化するなかで、道路の機能自体も時代に応じて進化することを目指しています。



提供：2025年日本国際博覧会協会

📄 P.38

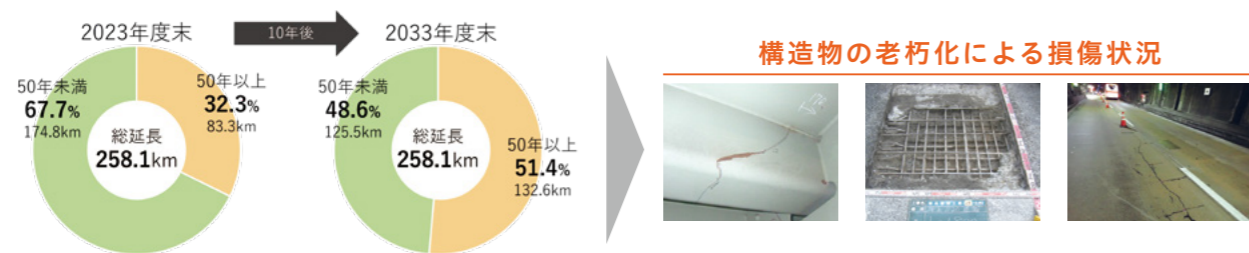
リニューアルプロジェクトの着実な推進(構造物の長寿命化)



プロジェクト発足の意義と背景

阪神高速は開通から60年が経過し、「構造物の老朽化」に直面しています。また、車両の大型化、交通量の増加など、過酷な使用状況に起因する劣化が発生しています。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、この度、新たに更新が必要であることが判明した約22kmを加えた、約113km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。

〈構造物が10年後に到達する経過年数比較(2023年度末時点の供用区間対象)〉



新たな更新事業の例

2023年度末に新たに事業化された箇所の例は以下のとおりです。

◆新たに更新が必要なトンネル(新神戸トンネル)

新神戸トンネルのPC舗装において、舗装版のひび割れやPC鋼材の破断が発生し、道路の供用に悪影響を及ぼしかねない致命的な損傷が発生するリスクが発覚しました。そこで、高強度・高耐久なコンクリート系舗装の更新に加えて、路盤の高耐久化を実施します。また、老朽化した構造物・設備などを更新します。



◆新たに更新が必要な橋梁の例(阿波座付近)

鋼製高欄の多くで腐食・減肉・破損などの水分に起因する損傷が内部で発生していることが確認されました。鋼製高欄は、密閉構造としても水分を完全に遮断することができず、一度浸入した水が抜けないことで劣化・損傷の発生要因となることが判明したため、水抜き孔、防錆処理などを施した新たな鋼製高欄への取替などを実施することで耐食性を向上します。



◆新たに更新が必要な橋梁の例(深江浜付近)

Uリブを有する鋼床版でデッキプレートに進展する疲労き裂が新たに発見されました。デッキプレート進展き裂は、デッキプレートを通するき裂に発展し、将来の路面陥没につながるリスクが存在します。抜本的な対策として、当て板などの恒久対策に併せて、鋼繊維補強コンクリート(SFRC)舗装などにより、鋼床版の剛性を向上させます。

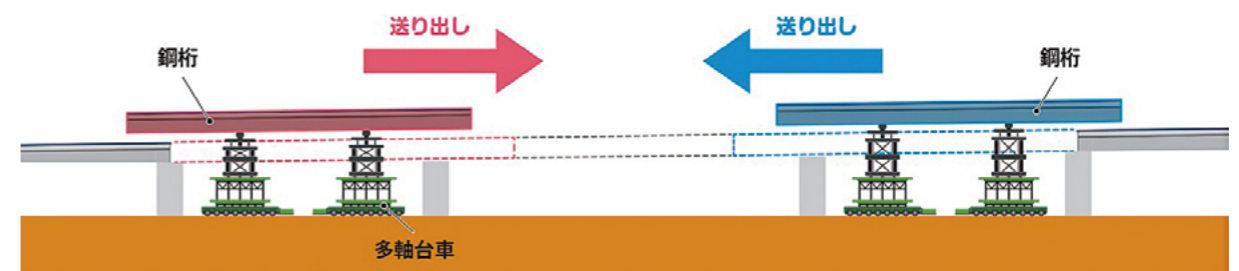


大規模更新工事の例 ~喜連瓜破付近の橋梁架替え工事~

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。より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。垂れ下がりを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は自動車・自転車・歩行者の交通量が多い場所であり、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。

**PICK UP** 喜連瓜破付近橋梁大規模更新工事特設サイト

通行止めの詳細情報やう回情報、渋滞予測などにつき、特設サイトを開設して情報発信し、お客さまへの影響が最小限になるよう努めています。

詳しくはコチラ

2023年度に完了したリニューアル工事

3号神戸線（京橋～摩耶）（2023/5/19～6/7）

1968年の供用から50年以上が経過し、交通量の大幅な増加や車両の大型化などにより、コンクリート床版などの損傷が進展していました。また、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、舗装や橋梁の継ぎ目に設置する伸縮継手（ジョイント）の損傷も顕在化している状況でした。そこで、構造物の長寿命化のため、高強度・高耐久のコンクリート床版への取替などを実施したほか、損傷部を含む舗装の全面的な更新を行い、伸縮継手部分の削減（ジョイントレス化）をしました。そのほか、京橋（西行）出口・PAへの案内改善やより見やすい案内標識への取替、事故多発区間における注意喚起のための施設設置など、安全・安心・快適に使い続けるための対策を行いました。



コンクリート床版の取替



京橋（西行）出口・PAへの案内改善



リニューアル工事区間（京橋～摩耶）

PICK UP

「阪神高速リニューアルプロジェクト」

大規模更新・修繕事業について、概要や事業意義に加え、事業毎に詳しく工事内容や規制情報などを阪神高速ホームページでご案内しています。

詳しくはコチラ



VOICE 安全・安心・快適を当たり前

高速道路の老朽化は加速しており、日々の仕事の中で、たくさんの損傷を目の当たりにします。老朽化しない構造物はなく、いかに長寿命化を実現するかということが大切な時代になりました。場合によっては大規模更新工事のように高速道路の一部を取り替えることで規制や通行止めを生じるものもあります。高速道路をご利用のお客さまや沿道にお住まいの方々への影響をできる限り最小限にすることを念頭に置きつつ、構造物のそばで寄り添っていきながら、安全・安心・快適を「当たり前」に継続してお届けできるように、尽力してまいります。



阪神高速道路株式会社  
管理本部大阪保全部保全管理課  
安積 恭子

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、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。



VOICE 関西の発展に貢献し、地域から信頼される阪神高速を目指して

2025年4月から大阪・関西万博が開催される予定です。建設中の淀川左岸線（2期）区間は、万博会場までのシャトルバスのアクセルートとして利用が予定されています。現在、関係自治体と協力して取り組みを進めており、引き続き万博交通の輸送円滑化などに貢献してまいります。また、1日も早く高速道路ネットワークを整備し、ミッシングリンクを解消することで、高速道路をご利用のお客さまや沿道にお住まいの方々にとって安全・安心・快適な阪神高速道路を提供できるよう取り組んでまいります。

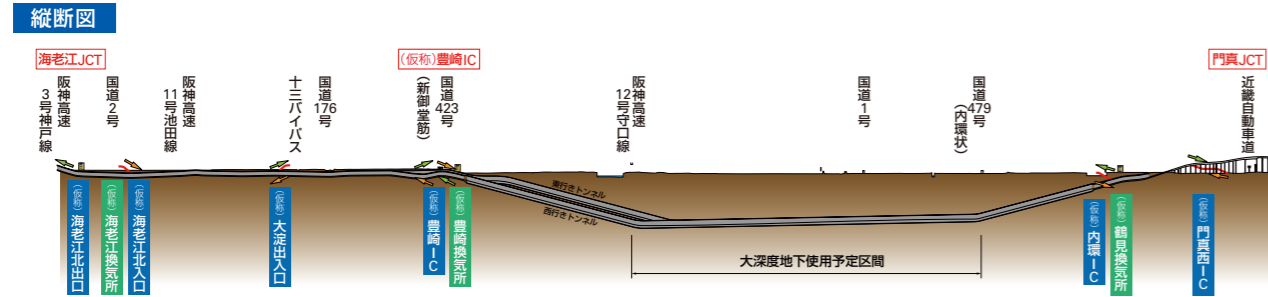


阪神高速道路株式会社  
建設事業本部大阪建設部  
企画課長  
谷 和博

トップメッセージ  
 阪神高速グループの全体像  
 中期経営計画  
 阪神高速グループのサステナビリティ  
 マテリアリティ1  
 マテリアリティ2  
 マテリアリティ3  
 マテリアリティ4  
 ガバナンス報告  
 企業情報

「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、西日本高速道路(株)との共同事業で進めています。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)

- ◆ 営業中の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を結ぶ路線です。
- ◆ 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となっています。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ラートとしての暫定活用を目指しており、大阪市より阪神高速が受託した箇所については、開削トンネルの函体工、橋梁の桁架設工、床版工および換気所の構築などを実施しています。



工事進捗状況(海老江地区)

淀川左岸線延伸部

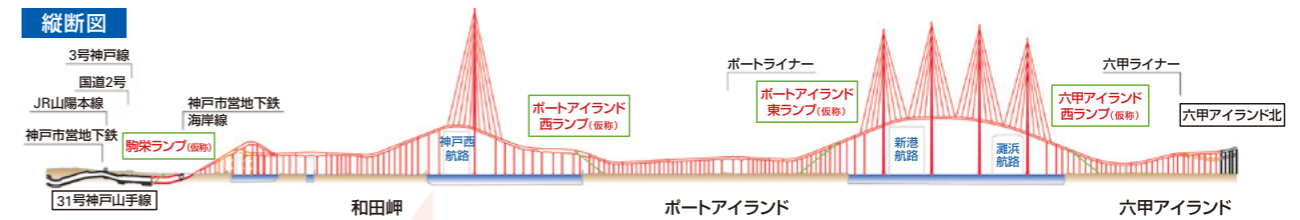
- ◆ 近畿自動車道の門真ジャンクションから、淀川左岸線(2期)の豊崎までの8.7kmを結ぶ路線です。
- ◆ 本路線の大部分は開削トンネル工法およびシールドトンネル工法によるトンネル構造です。淀川左岸線(2期)と同様に、一部区間で河川堤防と一体構造となる計画です。共同事業者である国、西日本高速道路(株)と事業を進めています。
- ◆ 現在、阪神高速において、トンネルおよびシールド立坑などの設計検討を実施しています。また、本体工事着手に向けて地中障害物撤去工事などを実施しています。



地中障害物撤去工(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海上部長大橋の建設

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「海上部長大橋」では、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・助言も踏まえ、鋭意検討を進めています。「災害時の道路機能確保」「景観性」および「維持管理性」などの観点から踏まえ、2019年12月に橋梁形式が選定され、その後、基礎および上部構造に対する耐震、耐風、景観などの観点から検討を進め、新港・灘浜航路部については、2023年8月に海上部長大橋の基本構造を決定し、工事に向け設計を進めています。



大阪湾岸道路西伸部

- ◆ 大阪湾岸道路の一部を構成し、営業中の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、長田区駒栄地区で営業中の31号神戸山手線へ接続する14.5kmの路線です。
- ◆ 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海上部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工事を、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)

「名神湾岸連絡線」の一日も早い完成を目指して

名神湾岸連絡線は3号神戸線・5号湾岸線と一体となって機能し、大阪湾ベイエリアの高速道路ネットワークを形成する路線です。2024年度から阪神高速も事業に参画し、建設・管理に係る技術・ノウハウなどを活用して、整備を推進していきます。



名神湾岸連絡線

- ◆ 3号神戸線・名神高速道路と5号湾岸線を接続する2.7kmの路線です。
- ◆ 本路線の大部分は高架構造です。共同事業者である国・西日本高速道路(株)と事業を進めています。

※ R6.3.12 社会資本整備審議会 道路分科会 第24回事業評価部会 資料より抜粋加工

トップメッセージ  
 阪神高速グループの全体像  
 中期経営計画  
 阪神高速グループのサステナビリティ  
 マテリアリティ1  
 マテリアリティ2  
 マテリアリティ3  
 マテリアリティ4  
 ガバナンス報告  
 企業情報





### 災害に強い阪神高速

阪神高速グループでは、1995年の阪神・淡路大震災で甚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輸送道路の確保に取り組んでいます。

### 災害発生時における機能維持

#### 事業継続計画(BCP)の策定および運用

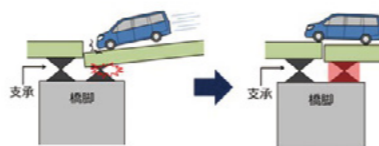
南海トラフ地震およびこれに伴う津波や大阪の上町断層帯などを震源とする直下型地震に備えて事業継続計画(BCP)を策定し、運用しています。BCPでは、事前措置として災害発生時における損害を最小限にとどめる活動や対策を定めるとともに、災害発生時には人命救助や道路復旧による緊急輸送道路の確保を最優先に対応することとしています。また、発災時の効率的な即時対応、確実な事業継続を行ってBCPの実効性を高める総合防災訓練や早期に緊急輸送道路を確保する道路啓開訓練などを実施し、顕在化した課題などについて継続的に検証・改善を行っています。



総合防災訓練

#### 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。震度5強以上の地震が発生した際、遠隔操作ですばやく高速道路入口を閉鎖し、お客さまの安全を守る入口遠隔閉鎖装置の整備を86箇所で行っています。新たに21箇所の高速道路入口にも整備を予定しています。



入口遠隔閉鎖装置

#### 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)機能を確保するよう努めています。



変電塔のかさ上げ

### 地域・社会との連携

#### 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。



自衛隊との合同実動訓練

#### 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、それぞれ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

#### 令和6年能登半島地震災害への対応

能登半島地震の発生に際し阪神高速道路(株)では、大規模災害発生時に備え常時備蓄している非常食の中から3,000食分を石川県に提供しました。また、社員有志から寄せられた義援金に災害時義援金マッチングギフト制度による会社拠出金を合わせて寄付するなど、阪神高速グループ全体で総額約420万円の義援金を、日本赤十字社などを通じて寄付しました。

PICK  
UP

**防災体制の充実**

阪神高速ホームページの「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

#### VOICE お客様の安全・安心・快適を守ります

阪神高速パトロール(株)の業務では、パトロールカーなどの管理車両を走行させることが必要なため、一見すると脱炭素社会への貢献は難しい側面があると捉えられるかもしれません。しかしながら、事故発生時などにおける安全確保や交通停滞解消に向けた対応は、阪神高速道路の円滑な交通の早期回復につながる側面があり、間接的に環境への貢献にもつながっていると考えています。これからも、お客さまの安全・安心・快適を守りつつ、環境改善意識を大切にしながら、日々の業務に取り組んでまいります。



阪神高速パトロール株式会社  
大和川交通管理課 主任  
木村 祐介

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。



交通安全対策基本計画の推進

社会状況の変化やこれまでの交通安全に関する各種取り組みの成果および課題を踏まえ、今後、交通安全対策のさらなる実効性向上や底上げを実現していくための方針を「交通安全対策 基本計画(2024-2028年度)」としてとりまとめました。2024年度は、本基本計画の第1期(2024-2025)として、追突事故などの多発区間に対し効果・実績のある施策を確実に推進しつつ、特に多発する区間などを対象に詳細分析を通じて実効性の向上を図っていきます。また第2期(2026-2028)以降の、さらなる底上げを見据え、実効性があり汎用性も高い施策の展開に向けた考え方の整理や新技術の開発、交通安全コンテンツの作成に注力していきます。



交通安全対策基本計画

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)および(株)エフエム大阪の4社が協同して、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。スマホ操作し「ながら」や、イライラし「ながら」などの危険運転を防止するための交通安全啓発活動の一環として、2023年度は「伝えよう! 届けよう! 冬のSNDメッセージキャンペーン」を開催しました。1,700件を超える応募があり、グランプリ作品によるラジオドラマCMの制作を行いました。また、警察とも協力し、歩行者などによる高速道路への誤進入に対する注意喚起チラシを制作し、大阪府下の警察署などで配布を行いました。



SND審査会

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、カラー舗装や分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。2023年度は、近畿道と接続する守口、東大阪、松原の各JCTおよび直前出口の連続分岐区間を対象に、出口を示す矢印を青色に着色した案内標識を設置するとともに、路面も同色のカラー舗装を施すことで、分かりやすい道路案内の実現を図りました。



分かりやすい案内標識・カラー舗装

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、拡幅や車線運用の変更、速度回復誘導灯の設置などのボトルネック対策、う回を促すための情報提供の充実や料金施策、工事による渋滞を削減するための工事の集約・短縮などの渋滞対策に取り組んでいます。

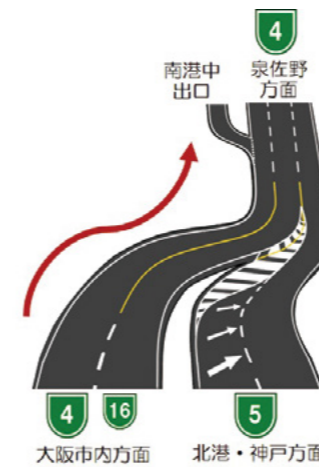


車線運用の変更

南港JCTの4号湾岸線・5号湾岸線合流部において、交通量が増加した5号湾岸線側が2車線のままで合流するように、車線運用を変更しました。その結果、南港JCT付近の渋滞時間が変更前には約2.9時間(2018年12月平日平均)でしたが、変更後(2019年12月平日平均)には約0.1時間と大幅に削減されました。

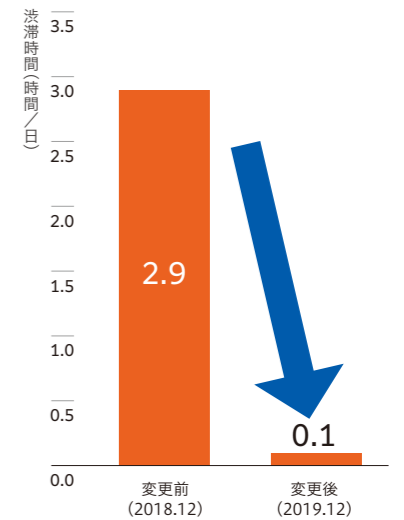
【変更前】

5号湾岸線側から1車線、4号湾岸線側から2車線が合流



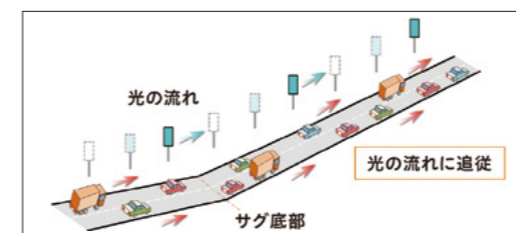
【変更後】

5号湾岸線側から2車線、4号湾岸線側から1車線が合流



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、ボトルネックとなりがちです。そのような場所において速度回復を促すため、等間隔に設置した点滅灯を一定速度で連続的に点灯させる「速度回復誘導灯」を設置しています。現在全線で5か所に設置していますが、さらなる効果向上にむけて引き続き検討を進めています。



速度回復誘導灯の効果(イメージ)



速度回復誘導灯(3号神戸線(東行)深江付近)



### 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提供しています。

今後も、施設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。



朝潮橋パーキングエリア

### 利用促進を通じた地域活性化

#### ■ 阪神高速企画割引

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2023」を昨年度に引き続き販売しました。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、あわせて雑誌広告や沿線自治体などと連携した利用促進キャンペーンを実施することにより、およそ30万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。



阪神高速企画割引

#### ■ 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。



2023年9月号 準備ゼロでも楽しめる“おしゃピク”スポットを2か所紹介！手軽にリフレッシュ！

### 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、2023年度までに13カ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専用化すべく準備を進めています。



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。運営する駐車場では、月極駐車場などの空き枠をアプリで事前予約して利用できる駐車場予約サービス「リザパー」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



駐車場予約サービス「リザパー」

### 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。



建設中のモンパサ南バイパス(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。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。2025年1月には、震災から30年を迎えますが、震災資料保管庫を通じて、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し、被災経験を継承していきます。



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)が設けるブルーカーボン・オフセット制度を活用し、大阪湾岸道路西伸部沿線で海洋生態系の育成・保全活動に取り組む自然再生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2023年1月に購入しました。また、須磨海岸においてNPO法人が実施しているビーチクリーン活動に、大阪湾の海洋保全活動の一環として参加しました。今後もこれらの取り組みを通して、地域活動を応援し、美しい海の保全に貢献していきます。



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

供用中の積層ゴム支承を対象としたAE法による残存耐震性能評価手法の確立に向けた研究

この度は、阪神高速若手研究者助成\*を賜りまして深く感謝申し上げます。ゴム支承の作製、軸力・せん断の載荷試験を実施できる機器が大学内にはなく、基礎研究から発展させるためには研究費が必要でした。行き詰っていた時にこの貴重な助成を頂いたことは、私の研究にとって大きな進展となり、同時に高速道路を管理する阪神高速道路(株)から助成決定してもらったことが大きな励みとなりました。安全な社会インフラ基盤の構築に寄与できるよう、さらに研究を精一杯進めてまいります。

\*「阪神高速若手研究者助成」とは、阪神高速道路(株)、(一財)阪神高速先進技術研究所および(一財)阪神高速地域交流センターが実施している、都市の高速道路に関連する分野における若手研究者の育成を目的とした助成制度のことです。



立命館大学  
理工学部環境都市工学科  
准教授  
川崎 佑磨

2025年  
大阪・関西万博開催に向けて

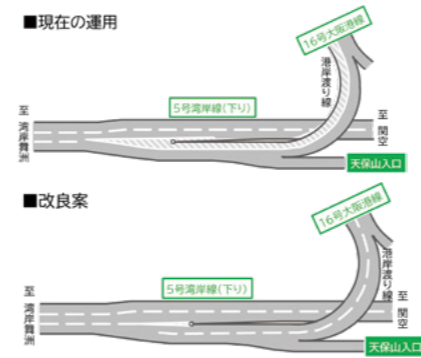


阪神高速は、関西のくらしや経済・社会活動を下支えるインフラ企業として、大阪・関西万博の成功に貢献し、未来社会を描きます。

©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。



ボトルネック対策(天保山JCT渡り線)  
◆万博交通量増に対応するため、容量拡大(2車線化)を実施

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、パーキングエリア内設備の多言語対応、ピクトグラム表示の充実などの取り組みを進めます。また、大阪・関西万博開催に向けた機運醸成や沿線自治体を含む地域との連携を進めます。



インフォメーション  
◆コンシェルジュカウンターをリニューアル  
◆視認性の高いインフォメーションサインの整備

泉大津PAにおける万博プロモーションスポット  
◆万博開幕500日前に合わせて設置(2023.11.30~)  
◆機運醸成、デジタルサイネージを使った情報発信

3 大阪・関西万博の機運醸成につながる地域のにぎわい創出

大阪・関西万博の機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周辺環境と調和のとれた道路構造物の美化化に取り組めます。

また、バーチャル技術(VRなど)を活用した臨場感あふれる映像を制作・提供し、大阪の交通ネットワークの歴史や街の成り立ちなどを知っていただく機会を創出します。

中之島エリア橋脚  
ライトアップ

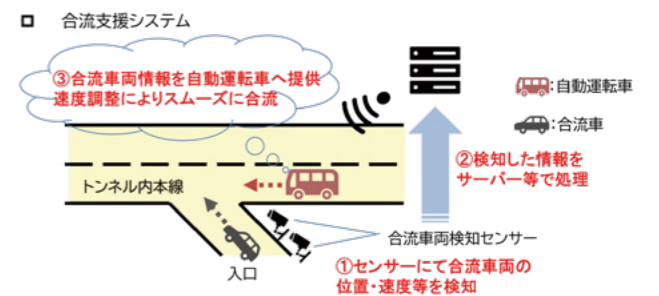


万博開幕500日前 特別ライトアップ  
◆水都大阪コンソーシアム主催のイベントと連携し、万博公式キャラクター「ミャクミャク」にちなんで「青」と「赤」を基調にした動的演出を実施(2023.11.30~12.25)

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などの緩和にもつながる最適な移動の組合せを導出・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車位置特定技術の提供などを通じて協力します。



自動運転車合流支援システム実装のイメージ

トップメッセージ  
阪神高速グループの  
全体像  
中期経営計画  
阪神高速グループの  
サステナビリティ  
マテリアリティ1  
マテリアリティ2  
マテリアリティ3  
マテリアリティ4  
ガバナンス報告  
企業情報

# 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。

## トピックス TOPICS

### 高速道路会社で初となる サステナビリティ・ファイナンスによる資金調達

阪神高速道路(株)が行う高速道路の建設などの事業に必要な資金は、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調達に努めています。阪神高速道路(株)では2019年にR&I(株式会社格付投資情報センター)から第三者評価を取得し、社会的課題解決に向けたプロジェクトのみに充当することを目的とするソーシャル・ファイナンスによる資金調達を行うことでリニューアルプロジェクトや渋滞対策などに取り組んできました。

一方、今般のサステナビリティ経営の推進にあたり、カーボンニュートラルの実現に向けた環境関連のプロジェクトも本格化しています。

そのような状況も踏まえ、社会的課題のみならず環境的課題の解決に向けたプロジェクトにも充当することを目的として、2023年9月にR&Iからサステナビリティ・ファイナンスに係る第三者評価を高速道路会社で初めて取得しました。2023年度は470億円をサステナビリティ・ファイナンスとして調達し、その資金をリニューアルプロジェクトや道路照明のLED化などの事業に充当しています。

引き続き事業活動に必要な不可欠な資金をサステナビリティ・ファイナンスによって安定的に調達し、社会的・環境的課題解決につながる事業を通じて持続可能な社会の実現および持続的な企業価値の向上を目指しています。



大規模更新工事(喜連瓜破付近)



LED道路照明



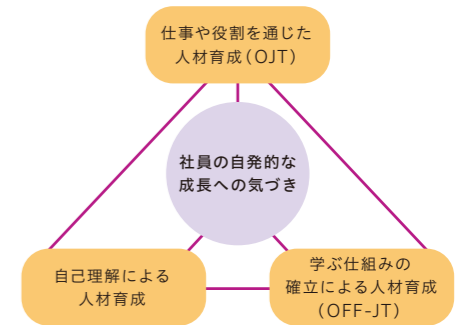
## 働きがいを実感できる働き方改革・DE&Iの推進

阪神高速グループがこれからも進化を続けていくためには、社員が働きがいと成長を実感できる組織づくりが必要です。そのために社員自らがキャリアデザインを描き、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していきます。

## 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、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、外部派遣などの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、社員一人ひとりの成長欲求の支援に努めています。



## 〈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 新任課長代理研修	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	国内留学制度
主任	新任主任研修	広報マインド研修 語学セミナー		海外留学制度
中堅	中堅社員研修	CS向上セミナー 人権研修		オナメント型研修 資格等取得支援制度
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		海外留学制度
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

トップメッセージ  
阪神高速グループの全体像  
中期経営計画  
阪神高速グループのサステナビリティ  
マテリアリティ1  
マテリアリティ2  
マテリアリティ3  
マテリアリティ4  
ガバナンス報告  
企業情報

ダイバーシティ・エクイティ&インクルージョン(DE&I)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います。引き続き、休暇休業、スライドワークおよび在宅勤務など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

- ◆ 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。
- ◆ 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、在宅勤務制度を導入しています。また、各種休暇休業制度を設けるだけでなく、取得しやすい職場環境づくりについても取り組んでいます。

主な取り組み

- ◆ 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。
- ◆ 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

阪神高速道路(株)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おり、男性の育児休業取得率が近年大幅に上昇しています。また、次世代育成支援対策推進法に基づく「子育てサポート企業」として認められ、2021年1月、通算4回目の「くるみん認定」を受け、育児と仕事の両立の支援を推進しています。



健康経営の推進

阪神高速道路(株)では、ストレスチェック制度の導入、メンタルヘルセルフケアや働く女性の健康をテーマとした研修などの実施、さらには健康保険組合との合同健康セミナー(コラボヘルス)を開催するなど、社員の健康保持増進に向けた取り組みを推進しています。また、毎週水曜日、給与・賞与支給日を定時退社促進日(健康と家庭を考える日)とするほか、休暇を取得しやすい職場環境づくりにも努めています。この結果、2024年3月、「健康経営優良法人(大規模法人部門)」の認定を受けました(3回目)。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、健康経営の普及を目的とした「健康経営アライアンス」に参画するなど積極的に健康経営を推進していきます。



健康セミナー



**PICK UP** 「健康経営の取り組み」  
阪神高速ホームページの「企業概要」において、健康経営の具体的な取り組みを紹介しています。  
詳しくはコチラ

阪神高速道路(株) 人材関連データ

項目	単位	期間	2021年度	2022年度	2023年度	
社員数	合計	人	期末	708	729	739
	男性	人	期末	571	589	594
	女性	人	期末	137	140	145
採用者数 (キャリア採用含む)	合計	人	年度	41	44	39
	男性	人	年度	34	36	27
	女性	人	年度	7	8	12
採用3年以内の離職者数(キャリア採用含む)	人	期末	1	1	1	
女性管理職比率	%	期末	1.4	3.5	4.1	
平均勤続年数	合計 (平均年齢)	年 (歳)	期末	16.9 (43.2)	16.0 (42.8)	15.6 (42.4)
	男性	年	期末	16.5	15.6	15.3
	女性	年	期末	18.6	17.3	16.9
男女別育児休業取得率	男性	%	年度	39.3	61.9	104.4
	女性	%	年度	100	100	100
育児休業後復職率	%	年度	100	100	100	

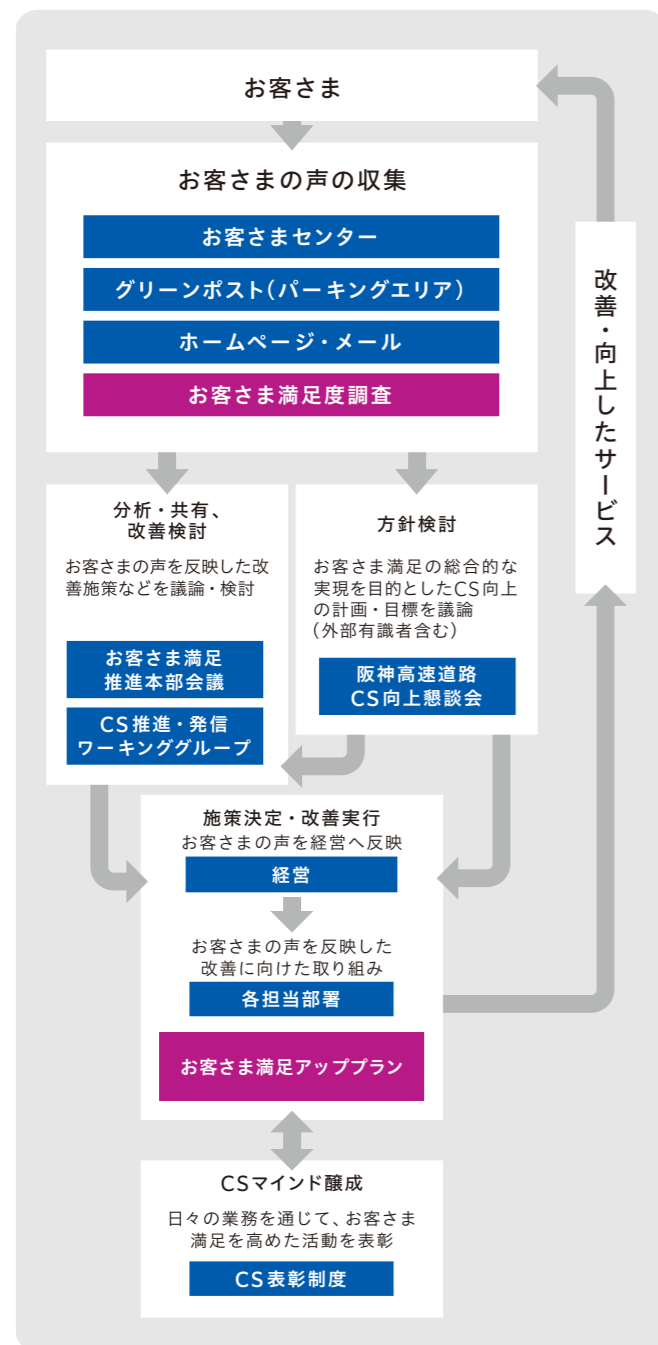
※ 男性の育児休業取得率は、当該年度に育児休業をした男性労働者数/当該年度に配偶者が出産した男性労働者数  
※ 女性の育児休業取得率は、翌年度6月末までに育児休業をした女性労働者数(育児休業を申し出ている者も含む)/当該年度に出生した女性労働者数

### 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ています。

### お客さまの声にお応えするために

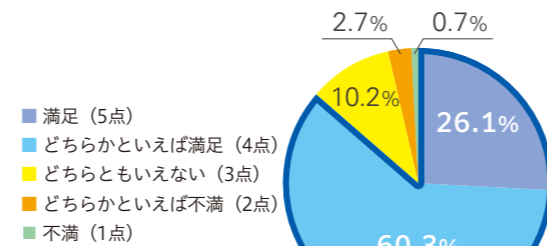
阪神高速グループでは、いただいたお客さまの声をグループ内で共有し、恒常的に分析や検討を行うことで、経営やサービスの改善・向上の取り組みに生かしています。



### 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」を実施しています。2023年度の調査では、お客さま総合満足度は4.0ポイントでした。今後も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〉  
2023年度総合的な満足度 **4.0**



**86.4%**  
のお客さまが満足側に評価

### お客さま満足アッププラン

阪神高速道路(株)では、「お客さま満足度調査」などの「お客さまの声」に耳を傾けて取り組んでいるサービス向上施策「お客さま満足アッププラン」を毎年度取りまとめています。今後もお客さまや地域社会の皆さまの期待に応え、安全・安心・快適を実感し、より一層ご満足いただけるよう取り組んでいきます。

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。

詳しくはコチラ



### 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、グループ一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	主なコミュニケーション	内容
高速道路ご利用のお客さま	お客さまセンター	P.45
	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
	料金所、遠隔サポートセンター	料金所スタッフがタブレット「i-toll」を活用し、外国人旅行者を含むお客さまからの問い合わせに対応。渋滞情報や料金案内などの提供
	お客さま満足度調査	P.43
地域・社会	記者会見	社長による定例記者会見を年2回(春・秋)実施し、阪神高速グループの主な取り組みを発信
	現場見学会	P.45
	経済団体活動	各種委員会活動などに参画し、経済団体の一員として関西活性化の取り組みなどに協力
	ホームページ、SNS	P.45
取引先	業界団体との意見交換	受注者の働き方改革などを推進するため、阪神高速の事業に関する業界団体との意見交換を定期的実施
	安全大会、優良者表彰	P.46
	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
株主・投資家	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
	IR活動	P.46
グループ社員	チャレンジアップ運動、CS表彰	P.50
	社内ラジオ	P.46
	社内報	社内コミュニケーションツールとして「頑張る社員の姿」を毎月取り上げることで、連帯感醸成や家族の仕事への理解・サポートを期待

## Materiality3

### 事業活動を支える経営基盤の強化

#### ステークホルダーとのコミュニケーション

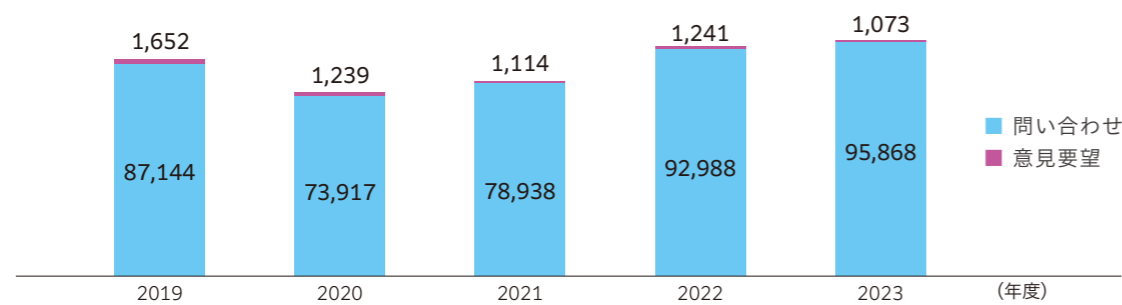
##### ■お客さま(事例)

###### 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問い合わせに対応しています。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、2023年度においては、約97,000件(1日あたり約270件)の問い合わせ・ご意見・ご要望をいただきました。

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。

##### 〈受付件数推移〉



##### ■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、X(旧Twitter)などを通じて、阪神高速の事業やイベント・ドライブ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、X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細かく発信しています。



マスコミ現場見学会

###### お客さま・地域の方への事業PR

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、地域の方に現場見学会へ来ていただいたり、阪神高速道路(株)が地域のイベントに参加したりしています。淀川左岸線では、現場の周辺地域にお住まいの方を対象に現場見学会を実施するなど事業PR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六甲アイランドなどで模型、パネルを展示し、事業を知っていただくイベントを実施しています。このほか、地域との関わりを大切にし、ナナ・ファーム須磨でのイベント実施や地元イベントへの出展など、数多くの事業PRを行っています。



建設中路線の事業PR

##### ■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、2023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。



安全査察

##### ■株主・投資家(事例)

###### IR活動

阪神高速道路(株)では、対面・Webを活用し、関西地域にとどまらず、全国の投資家へ事業概要や経営・財務状況の説明を行っています。さらに、ホームページでの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。現場見学会では工事現場などの見学を通じて事業の重要性やスケール感などを実際に感じていただいています。今後もより多くの方々へ理解を深めていただけるようコミュニケーションを続けていきます。



金融機関向け現場見学会

##### ■グループ社員(事例)

###### 社内ラジオ“こころラジオ”

社員のリアルな声を届ける社内ラジオ「こころラジオ」(略して“こころラジオ”)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。“こころラジオ”の配信によって、社員同士のコミュニケーションの活性化にもつながっています。



ラジオ配信の様子

#### VOICE お客さまからの貴重な声を社内に届けます

ETC普及率が9割を超え、お客さまと接する機会が減る中、お客さまの声を直接聞くことができるのがお客さまセンターです。お客さまセンターに寄せられる声には「こういう点がわかりにくかった」「こう変えたら便利なのに」などのサービス向上のためのヒントが多数散りばめられています。

お客さまセンターはお客さまからのお問い合わせにお答えするとともに、お客さまの声を会社全体に届ける重要な役割を担っていると考えます。今後も「阪神高速の顔」として、お客さま一人ひとりと向き合うお客さまセンターを目指してまいります。



阪神高速道路株式会社  
営業部お客さまセンター  
主任  
濱家 未奈



# 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。

## トピックス TOPICS

### タイ王国における公共インフラ等維持管理会社「ASIAM Infra」の設立

2023年4月、タイ王国における公共インフラ等維持管理会社ASIAM Infra Company Limited (以下、ASIAM Infra)を、タイ王国のDon Muang Tollway Public Company Limited (以下、DMT)、日本の(株)ケー・エフ・シー、YK アクロス(株)および阪神高速道路(株)の出資によって設立しました。

タイ王国では首都バンコクを中心としてインフラ整備が進められてきましたが、近年、橋梁の老朽化に起因すると想定される事故が発生するなど、老朽化対策と効率的なメンテナンスの必要性が高まっています。一方、維持管理に対するノウハウは不足しており、課題解決が急務となっています。

そこで、阪神高速グループの半世紀以上にわたる高速道路維持管理と海外事業の経験、(株)ケー・エフ・シーが保有する最先端の建設・補修資材、YKアクロス(株)が培ってきた現地でのビジネスネットワーク、そしてタイ王国バンコクのドムアン有料高速道路の運営・維持管理を行っている DMT が、それぞれの実績を持ち寄り、ASIAM Infraを設立しました。

ASIAM Infraは、今後タイ王国における構造物の点検・診断、設計、補修・改修・補強、材料販売までを包括的に行う維持管理ビジネスを展開し、タイ王国インフラの持続可能な発展に寄与するとともに、将来的にはビジネスエリアをアジア圏に拡大することを目指します。

阪神高速道路(株)は、半世紀以上にわたる高速道路維持管理と海外事業の経験を生かし、タイ王国にお

ける構造物の維持管理を包括的に行うASIAM Infraの出資者として、今後も同国のインフラの持続可能な発展に寄与してまいります。



2023年4月 合併契約締結式



2023年7月 設立式典

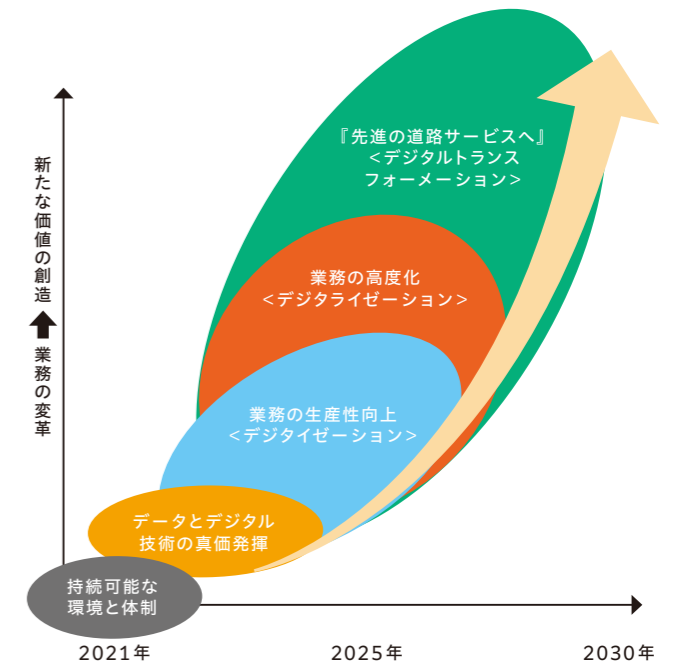
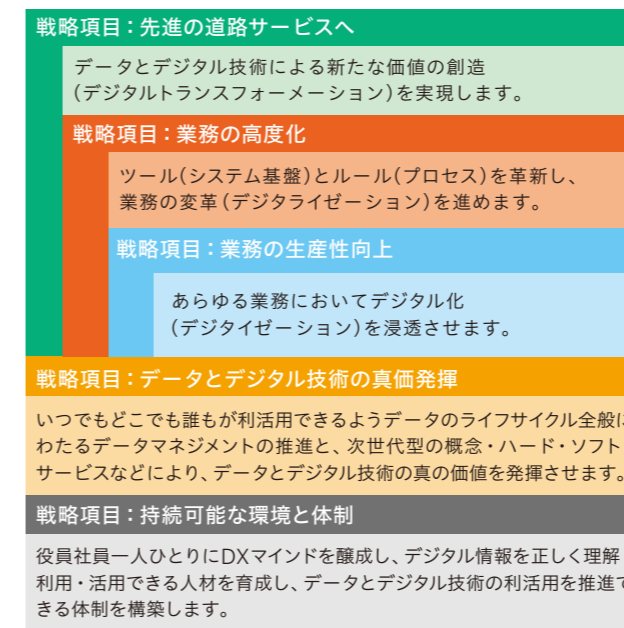
## DX(デジタルトランスフォーメーション)の推進

### 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發揮させながら、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。



## 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~

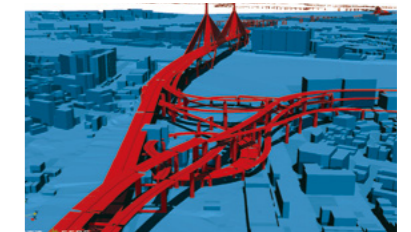
デジタル技術を活用し、道路のライフサイクル全般にわたるシームレスで高度なインフラマネジメントを推進します。

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、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。



ジャンクション建設におけるCIM活用事例



サイバー空間に構築した道路構造物

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共同研究公募相談会」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。阪神高速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、実用化した技術には、大規模更新事業などに適用し、特許の取得や各種技術賞などを受賞しているものもあります。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。



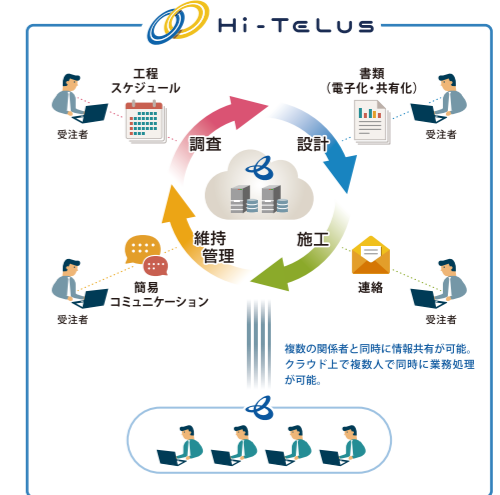
コミュニケーション型共同研究公募相談会の様子

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ています。また、建設業の働き方改革として、受発注者間での円滑な情報共有、各種手続きや工事書類の簡素化・効率化を図ります。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)」では、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することで工事・業務のさらなる効率化を進めています。各種データの利活用においては、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



チャレンジアップ運動、CS表彰

改善・改革の意識風土をグループ内に拡げることが目的に、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グループ内で共有し、称える「チャレンジアップ運動」や、グループ社員の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

VOICE

「先進の道路サービスへ」の実現に向けて 技術開発を推進します

グループ理念「先進の道路サービスへ」の実現に向けて、阪神高速グループが取り組むべき課題は、新規路線の建設、供用路線の維持管理から防災、交通安全対策、DXの推進、脱炭素化など、多岐にわたり、従来の技術や方法では解決できません。これらの課題を解決するために、グループ内の技術力強化に加え、一般の企業、研究機関などが保有されている技術、ノウハウなどもお借りするオープンイノベーションを通じて、技術開発をより一層推進してまいります。



阪神高速道路株式会社 技術部技術推進室 課長代理 鈴木 英之

「新技術の募集」

PICK UP

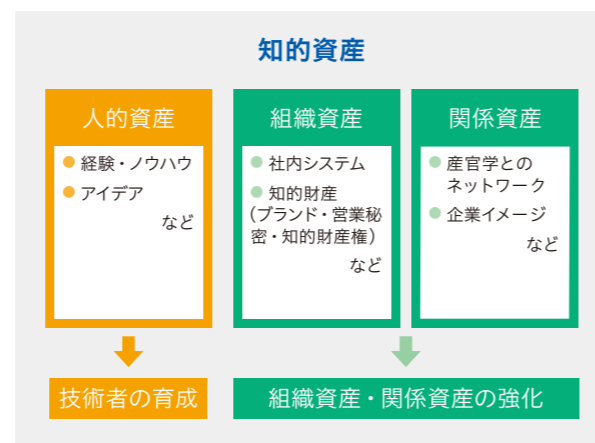
ホームページ「新技術の募集」は、新たな価値を創造する新しい技術を公募するサイトです。



詳しくはコチラ

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・利活用について、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。



「技術のチカラ」

PICK UP

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

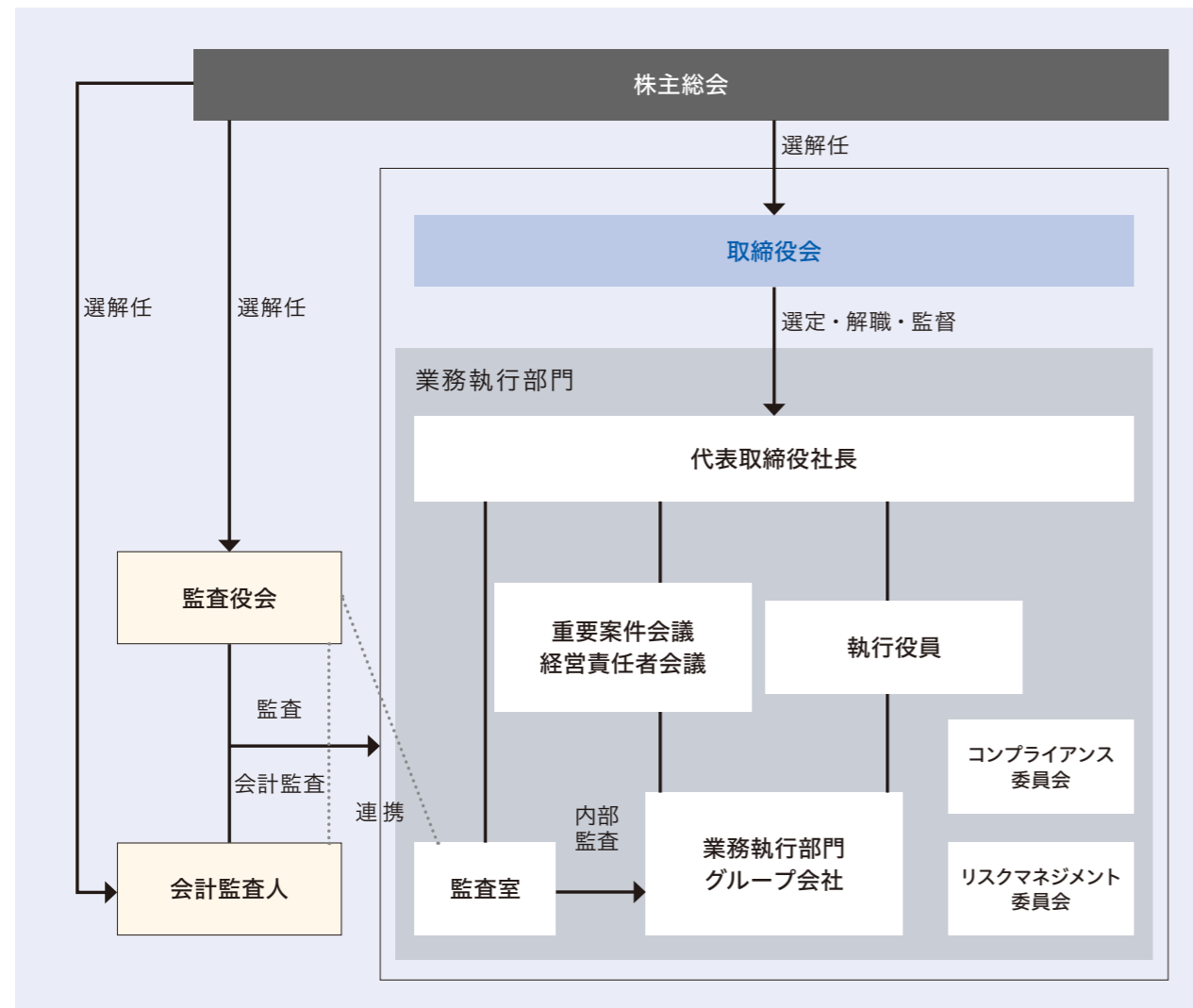
阪神高速グループでは、グループを取り巻くすべてのステークホルダーから信頼される企業グループであり続けるため、コーポレート・ガバナンスの充実を最重要課題の一つとして位置付けています。具体的には、経営の意思決定、業務執行および監督、さらにはグループの統制、情報開示などについて適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性および透明性の確保に努めています。

## 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

阪神高速道路(株)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

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

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

阪神高速道路(株)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。現場視察も含め、これまでに16回の会議を開催し、阪神高速グループの経営効率化や事業全般に関して助言をいただいています。2023年度は、4月に現場視察、12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、働き方改革などについて、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、阪神高速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(2024年6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)  
 2022年 6月 京阪神ビルディング株式会社特別顧問(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 奈良県土木マネジメント部長  
 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

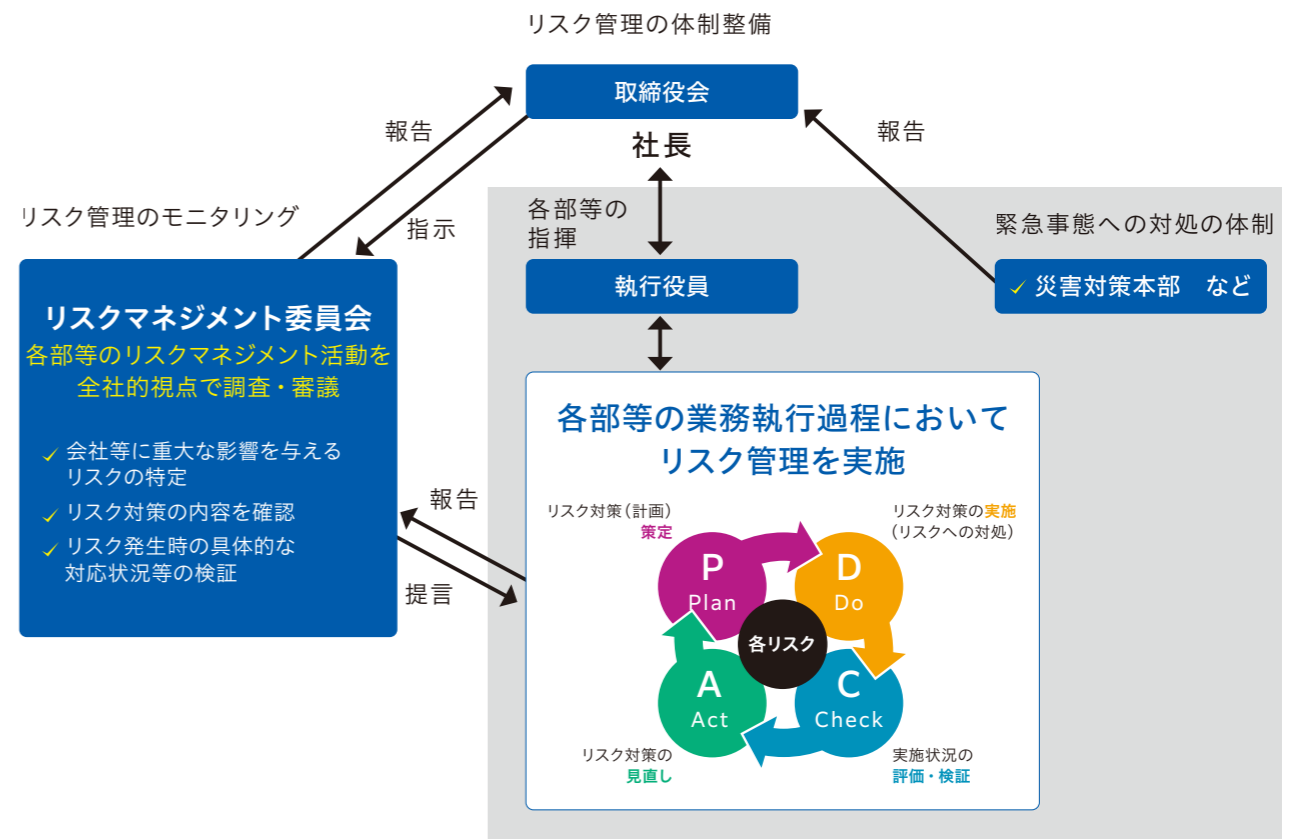
非常勤監査役※2  
 ジャーナリスト、キャスターとして、経済・環境問題をテーマに、経済ドキュメンタリー番組などを制作  
 1997年 アメリカ国務省招待によりIVLP研修留学、全米の企業を研究・取材  
 2005年 9月 衆議院議員(二期)  
 2013年 6月 公益財団法人松下社会科学振興財団評議員(現在)  
 2013年 7月 学校法人甲南女子学園理事(現在)  
 2015年12月 日越大学構想の推進に関する有識者会議構成員  
 2018年 6月 当社監査役(現在)  
 2019年 5月 一般社団法人日本アセットマネジメント協会顧問(現在)  
 2019年 5月 一般財団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

阪神高速道路(株)では、事業執行上のさまざまなリスクを把握・認識し、各担当部門において頻度や重要度に応じた対策を講じることで、経営への影響を最小限に抑制する仕組みを構築しています。また、社長を筆頭とした「リスクマネジメント委員会」において、経営上の重要なリスクの特定およびその対策などについて調査および審議することにより、阪神高速グループを取り巻くリスクを組織横断的に統括するリスクマネジメントを徹底しています。



情報セキュリティの強化

阪神高速道路(株)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の整備・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。

トップメッセージ  
 阪神高速グループの全体像  
 中期経営計画  
 阪神高速グループのサステナビリティ  
 マテリアリティ1  
 マテリアリティ2  
 マテリアリティ3  
 マテリアリティ4  
 ガバナンス報告  
 企業情報

## 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

阪神高速道路(株)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。

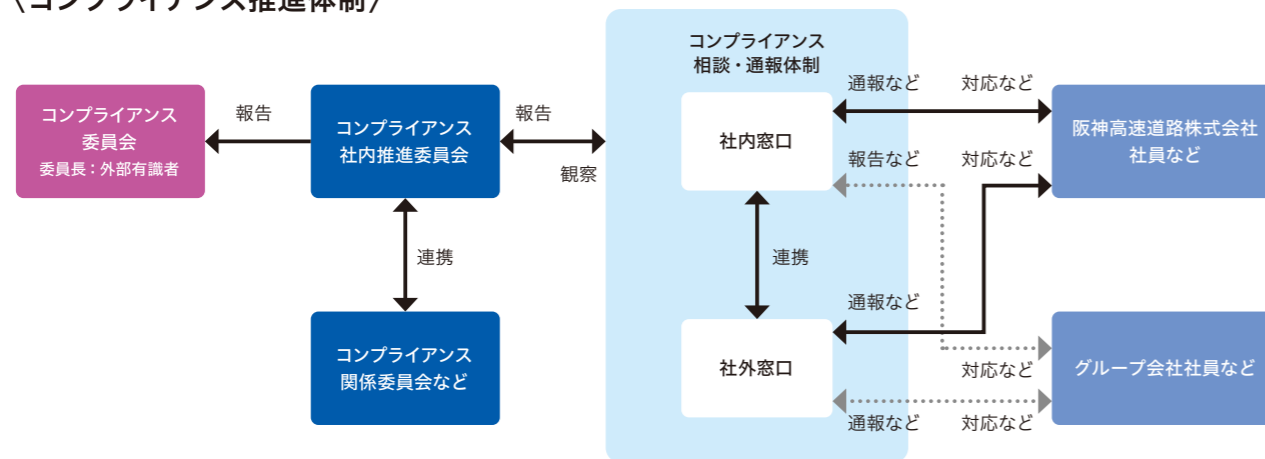
#### 阪神高速道路株式会社コンプライアンス基本方針

- 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

### コンプライアンス推進体制

行動規範で掲げる「社会との調和」を具現化するため、「コンプライアンス基本方針」を策定するとともに、業務の適正を確保するために必要な体制の整備の一環として、コンプライアンス委員会を設置するなど、コンプライアンス体制の確立や相談体制などについて整備し、適正かつ確実な実施を図っています。

#### 〈コンプライアンス推進体制〉



### 個人情報保護

阪神高速道路(株)では、個人情報について個人情報保護方針(プライバシーポリシー)を定め公表しています。個人情報保護の重要性を認識し、次の基本方針を定め個人情報の適切な管理と保護に努めていきます。

- 1 法令等の遵守
- 2 個人情報の取り扱い
- 3 個人情報の取得
- 4 正確性の確保
- 5 安全性の確保
- 6 委託先の監督
- 7 第三者への開示・提供
- 8 個人情報の開示等
- 9 ご要望・ご質問への対応
- 10 継続的な改善

### コンプライアンスの取り組み

阪神高速道路(株)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・通報があった時の対応、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、阪神高速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、コンプライアンス基本方針をルール化したものとして「コンプライアンスの手引き」を作成し、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。このほか、毎年10月を「阪神高速グループコンプライアンス月間」として、コンプライアンスや個人情報保護に関するさまざまな取り組みを実践することで、より一層の意識の啓発や知識の深化を図っています。

#### 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、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

阪神高速道路(株)では、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

## ESGデータ集

阪神高速グループサステナビリティレポート2024で取り上げた数値データを、E(環境)S(社会)G(企業統治)の観点から分類を行い、一覧表として整理しました。

### E 環境

道路照明のLED化によるCO <sub>2</sub> 排出削減量	P.10
高速道路ネットワーク整備によるCO <sub>2</sub> 排出の抑制	P.18
事業活動に起因するCO <sub>2</sub> 排出量	P.19
電力使用量の推移	P.19
阪神高速グループのCO <sub>2</sub> 排出量の推移	P.19
マテリアルフロー図 阪神高速道路(株)単体	P.21
環境ロードプライシング実施前後の大型車の道路分担率	P.22

### S 社会

大型車の交通量比較	P.07
平均的な利用距離に対する所要時間の比較	P.07
死傷事故率	P.09
快適走行路面率	P.09
橋梁・トンネル・附属物の点検実施率	P.09
渋滞損失時間	P.09
ETC専用料金所数	P.09
各PAの提供サービスに対するお客さま満足度	P.09
女性採用者数比率	P.10
構造物が10年後に到達する経過年数比較	P.25
渋滞対策前後の渋滞時間の比較	P.34
社員数	P.42
採用者数	P.42
採用3年以内の離職者数	P.42
女性管理職比率	P.42
平均勤続年数・平均年齢	P.42
育児休業取得率	P.10、P.42
育児休業後復職率	P.42

### G 企業統治

関連事業の営業収益(連結)・営業利益率(連結)	P.10
お客さま総合満足度	P.10、P.43
お客さまからの問い合わせ受付件数の推移	P.45
阪神高速道路(株)の株式などの状況	P.59
損益状況の実績(連結)	P.59
未償還残高の推移	P.60

## 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との関係を次のとおり整理しています。  
 阪神高速グループでは、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目標の達成に貢献することを目指しています。



### 各目標への取り組み内容

事業に最も関連が深いSDGs	事業に関連が深いSDGs	事業に関連するSDGs
11 住み続けられるまちづくりを リニューアル工事、渋滞対策、ネットワーク整備など	3 健康と福祉 交通安全対策など 8 働き方改革など 9 産業・技術革新の基盤をつくろう 産官学技術連携による技術開発など 12 持続可能な消費と生産 建設資材などのリサイクル 13 気候変動に具体的な対策を 災害対応力の強化など	4 質の高い教育をみんなに 学校での総合学習などへの支援など 7 再生可能エネルギー 道路照明設備のLED化など 15 陸域生態系保護 阪神高速グループの森づくり 16 平和と公正 入札談合など 収賄行為の防止

### VOICE みんなが幸せになることを願って

「大阪の海をきれいにしよう！」そんな思いから海のごみ拾いを始めました。環境活動を継続して12年目になりますが、子どもたちが安心して遊べる豊かな海を取り戻し、自然を学びみんなが幸せになることを大きな目的に活動しています。そんなチャレンジを応援してくれている「阪神高速 未来(あす)へのチャレンジプロジェクト」※には原資を含め、活動を支援していただき感謝しています。今後も引き続き、今までの街・川・海の清掃に加え、「海から学ぶストップ、プラスチックゴミ!ここから先は通さない!」を掲げ、海洋汚染、プラスチックゴミの現状、問題、解決への道を探る機会を創出し、活動していきたいと考えています。



NPO法人大阪海さくら  
理事長  
那須 睦美

※「阪神高速 未来(あす)へのチャレンジプロジェクト」とは、阪神高速グループ各社および(一財)阪神高速地域交流センターが実施している、阪神高速道路沿線における市民団体の公益的な活動を応援し、地域・社会の持続的発展およびSDGs達成へ貢献していくことを目的とした助成制度のことです。

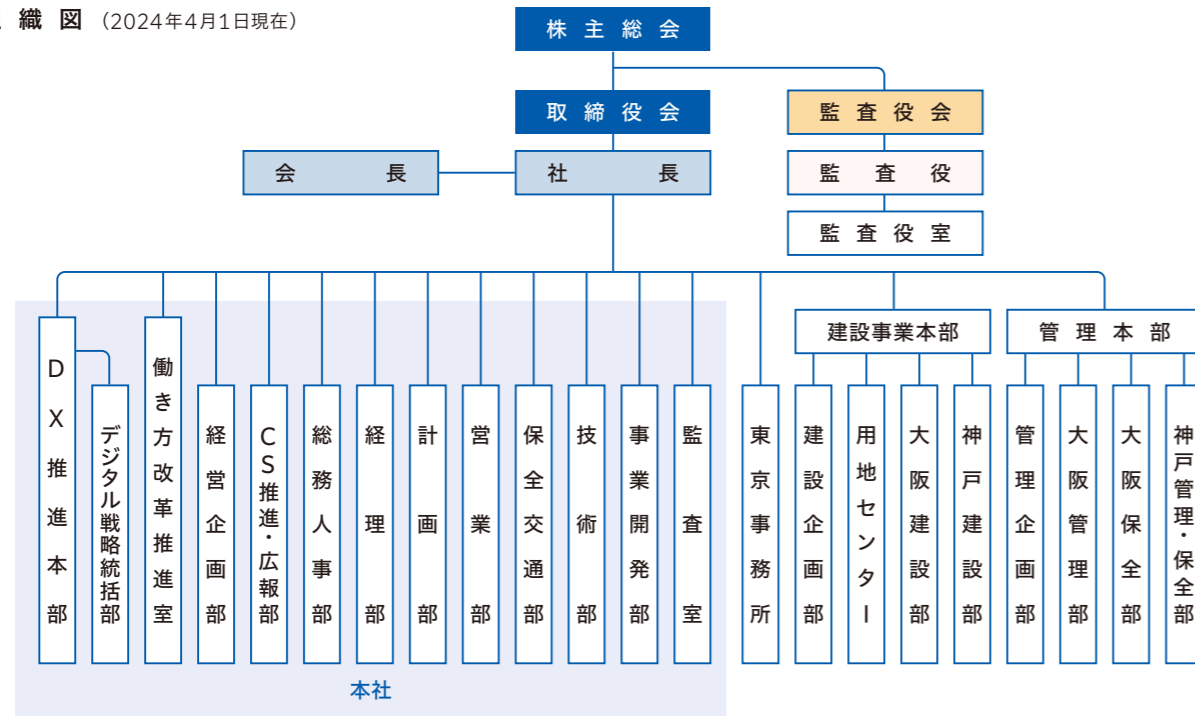
# 会社概要

## 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  
 代表者 代表取締役社長 吉田 光市  
 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  
 設立年月日 2005年10月1日

社員数 739名(2024年3月31日現在)  
 資本金 100億円(+ 資本準備金 100億円)  
 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)

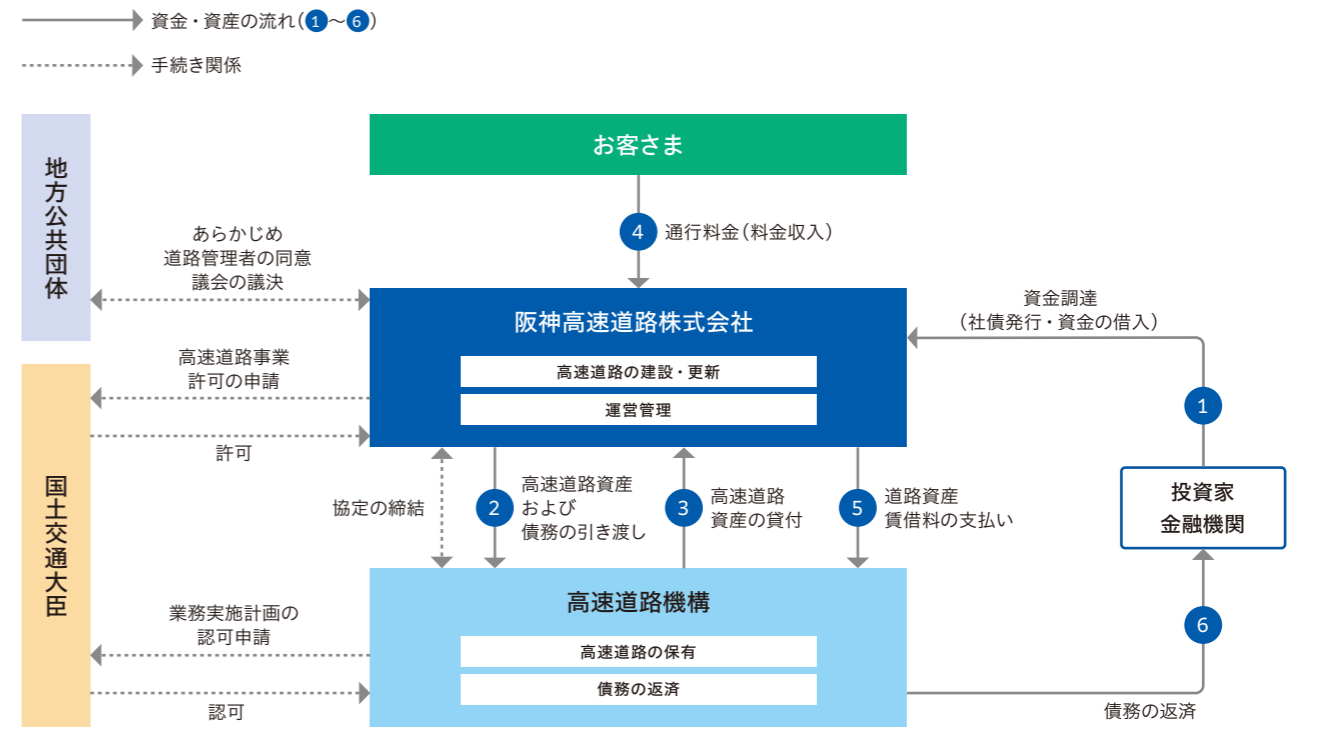
組織図 (2024年4月1日現在)



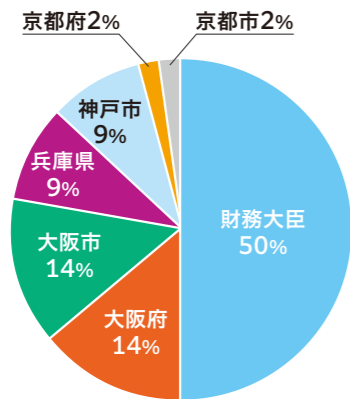
## 高速道路事業のスキーム

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 (2024年3月31日現在)

## 損益状況の実績(連結)

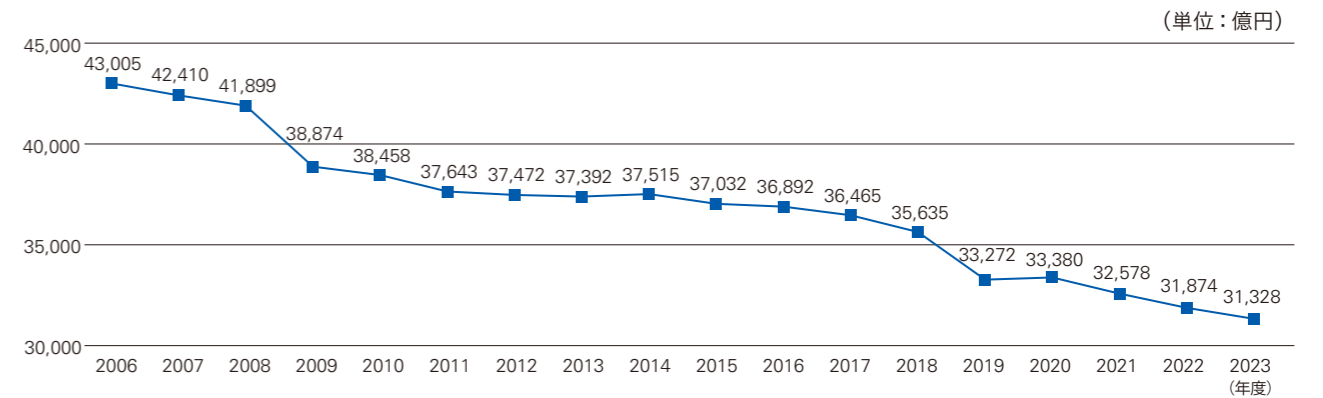
(単位：億円)

事業	科目	2023年度	2022年度	2021年度
高速道路事業	営業収益	2,312	2,315	2,030
	料金収入等	1,790	1,774	1,709
	道路資産完成高	522	540	320
	営業費用	2,283	2,300	2,005
	道路資産賃借料	1,312	1,315	1,242
	道路資産完成原価	523	540	320
	管理費用	447	445	442
関連事業	営業収益	219	190	152
	営業費用	207	180	142
	営業利益	11	9	9
全事業営業利益		40	23	34

注) 単位未満を切り捨て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。

# 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。



### 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。



### 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。



## 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）



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）

### 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）



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（2024年3月31日現在）

