



阪神高速グループ  
CSRレポート2018



【編集方針】

CSRとは、Corporate Social Responsibilityのことで、日本語では「企業の社会的責任」と訳されます。阪神高速グループでは、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て、積極的にCSRに取り組んでいます。この「阪神高速グループCSRレポート2018」では、ステークホルダーの皆さまとの「コミュニケーションツール」として、阪神高速グループのCSRの取り組みなどについて紹介しています。

■ 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

■ 報告対象期間  
2017年4月1日～2018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/csr/report.html

【阪神高速グループ理念】

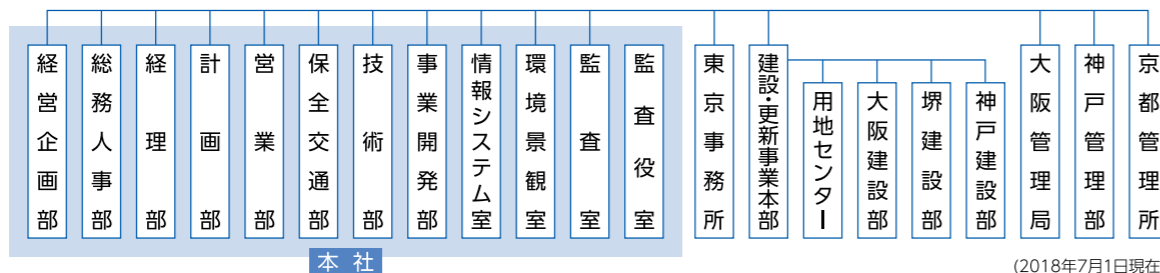
# 先進の道路サービスへ

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。

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 幸 和範  
 本社 〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3  
 設立年月日 2005年10月1日  
 社員数 666名(2018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、休憩所等の運営等  
 ②国、地方公共団体等からの委託による道路の建設・管理・調査等  
 ③その他の事業(駐車場事業、不動産事業等の関連事業)

組織概要

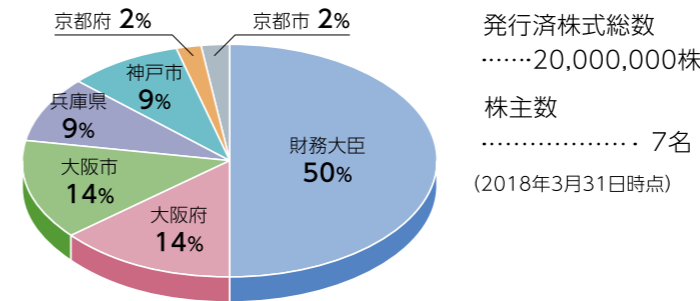


グループ会社 6社  
 連結子会社(グループ会社以外) 7社

阪神高速道路株式会社 経営方針

阪神高速は、お客さまや地域とのコミュニケーションを大切にします。  
 阪神高速は、公正で透明な経営を維持し、健全な発展を目指します。  
 阪神高速は、社会の期待に応えるため、迅速・的確・積極的に行動します。

阪神高速道路株式会社の株式等の状況

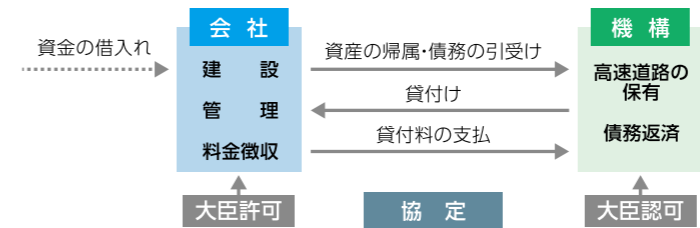


損益状況の実績(連結)

事業	科目	2017年度	2016年度
高速道路事業	営業収益	2,072	2,366
	料金収入等	1,869	1,739
	道路資産完成高	203	626
	営業費用	2,064	2,359
	道路資産賃借料	1,419	1,302
	道路資産完成原価	203	626
	管理費用	441	430
関連事業	営業利益	8	7
	営業収益	71	133
	営業費用	62	124
全事業営業利益	営業利益	8	8
	全事業営業利益	17	15

※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。

会社と機構の役割分担



阪神高速道路株式会社と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)は、「債務の確実な返済」「必要な道路を少ない国民負担で建設」「弾力的な料金設定や多様なサービスの提供」の3つの民営化の目的を実現するため、高速道路の建設、債務の返済などに関する役割を分担しています。

民営化後10年を迎えて、第三者も入れて行われた高速道路機構・各高速道路会社の業務点検(国土交通省とりまとめ)では、コスト縮減など、目的の達成に向けた10年間の取り組みの成果が評価されました。

未償還債務残高の推移



(注1) 阪神高速道路に係る高速道路機構の未償還債務残高の推移。  
 (注2) 数値は各事業年度期首時点における阪神圏と京都圏の残高を足し合わせたもの。

高速道路機構を通じて着実に債務を返済しています。

目次

- 01 阪神高速道路株式会社について
- 03 阪神高速グループの事業
- 05 トップメッセージ
- 07 関西の発展に貢献してきた阪神高速道路
- 09 阪神高速道路のいま
- 10 関西の未来と阪神高速
- 11 阪神高速が直面する課題と阪神高速の挑戦
- 13 阪神高速グループビジョン2030と中期経営計画(2017~2019)の達成状況
- 15 CSRマネジメント
- 17 お客さま満足アッププランの成果

重要テーマ

- 19 **1** 最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指して  
トピックス  
世界一安全な道路を目指す  
阪神高速道路の交通安全対策
- 25 **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を目指して  
トピックス  
ミッシングリンクの解消に向けた建設事業の推進
- 33 **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を目指して  
トピックス  
スーパーコンピュータ「京」を用いた防災・減災の高度化への取り組み
- 37 **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を目指して
- 39 **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を目指して
- 47 **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を目指して  
トピックス  
働き方改革の推進
- 54 | 第三者意見

# 阪神高速グループの事業

阪神高速道路のネットワークは、総延長260.5kmに及び、関西の大動脈として、1日平均約75万台のお客さまにご利用いただいています。

## 阪神高速道路ネットワーク



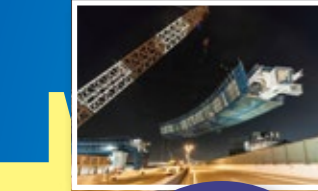
### 産地直送市場の運営事業

神戸市のベイエリアで大都市近郊型産地直送市場である「ナナ・ファーム須磨」を運営しています。



### 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。



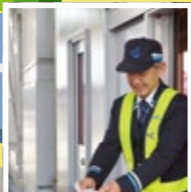
### 高速道路の管理

高速道路でのパトロール、交通規制、重量違反車両の取締りなどを行っています。



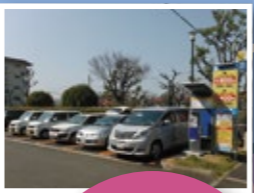
### 高速道路の料金の収受

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



### 駐車場事業

高速道路の高架下などの敷地を利用して駐車場を運営しています。



### 国・地方公共団体からの受託事業

国や地方公共団体から道路の建設、管理、点検などを受託しています。



### 高速道路の維持・修繕等

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。



### 高速道路のパーキングエリアの運営

高速道路でお客さま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。



### 不動産事業

保有している不動産を活用して賃貸住宅などを提供しています。



## 阪神高速グループ会社の概要

### 阪神高速サービス株式会社

- 2005年8月1日設立
- 資本金：4,000万円 ●社員数：61名
- 駐車場事業、不動産事業、パーキングエリア管理事業、ナナ・ファーム須磨事業 等

### 阪神高速技術株式会社

- 2005年10月5日設立
- 資本金：8,000万円 ●社員数：181名
- 阪神高速道路の保全点検、維持修繕 等

### 阪神高速パトロール株式会社

- 2005年1月4日設立
- 資本金：1,000万円 ●社員数：346名
- 阪神高速道路の交通管理 等

### 阪神高速トール大阪株式会社

- 2007年12月10日設立
- 資本金：5,000万円 ●社員数：519名
- 料金収受(大阪・京都地区)

### 阪神高速トール神戸株式会社

- 2007年12月10日設立
- 資本金：5,000万円 ●社員数：157名
- 料金収受(兵庫地区)

### 阪神高速技研株式会社

- 2009年4月1日設立
- 資本金：3,000万円 ●社員数：116名
- 調査、設計、積算、施工管理、システム管理、交通分析 等

※社員数は2018年3月31日現在のものです。

# トップメッセージ

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。

## 阪神高速グループの責任と企業理念 「先進の道路サービスへ」に込めた思い

阪神高速道路は、深刻な交通渋滞などの社会問題に対応するために整備が始められ、1964年に最初の区間が開通しました。その後、大阪万博の開催、関西国際空港の開港などを節目として整備が進められ、50年余りにわたって関西のヒトやモノの流れを担い、皆さまとともに歩んできました。今では1日に約75万台のお客さまにご利用いただく関西の大動脈として、皆さまのくらしや経済の発展を支えています。

阪神高速グループは、阪神高速道路の整備や管理を担い、24時間365日、確実に道路サービスを提供しています。そして、目的地に早く到着できるというだけでなく、お客さまに「安全・安心・快適」を感じていただくことが私たちの社会的責任であると考えています。この考えを表すのが企業理念「先進の道路サービスへ」です。「先進」とは、“今まで以上に良いこと、進歩していること”で、構造物や施設などのハード面だけでなく、優しさや温かさ、そして技術やノウハウといったソフト面でもこれまでを超えていくこと、「道路サービス」とは、お客さまにとって役立ち、良い気分を感じていただくことで、「へ」は常にその方向に進んでいることを示しています。

## すべては「現場」から、 そして「徹底したお客さま目線」で

私が入社した1972年頃は、道路公害問題でさまざまなご意見もあるなかで何とか地域の皆さまのご理解をいただきながら、阪神間のネットワーク整備に取り組んでいました。また、1994年の関西国際空港の開港に向けては、アクセス路となる湾岸線を開港までに開通させなければ会社の存在価値は無いとの決意のもと、開港半年前の全

線開通を実現しました。さらに、1995年の阪神・淡路大震災では、3号神戸線を中心に大きな被害を受けましたが、関西の皆さまの後押しと、すべての関係者の方々の知恵と不眠不休の努力により、3年かかるといわれた復旧を1年8カ月で成し遂げました。これらは、私自身が「現場」の最前線で携わった仕事で、こうした仕事を通じて常々「現場」の課題解決の重要性を身に染みて感じてきました。

「現場」とは「お客さま」のいらっしゃる場所でもありません。以前は、道路の管理者という目線で仕事をみる傾向もありました。例えば、管理者には「渋滞が何kmか」という情報があれば足ります。しかし、お客さまが求めるのは「何km」よりも「渋滞を通り抜けるのに何分かかかるか」という情報のはずです。今は「徹底したお客さま目線」で、こうした道路情報の提供の方法など、一つ一つ仕事のやり方を見直しています。

## 関西の皆さまの期待に応えるために

2017年、国と関西、そして政官財が思いを一つにして知恵を出し合うことで、関西の長年の悲願であった大阪湾岸道路西伸部と淀川左岸線延伸部が事業化され、また、その財源も考慮した公平、シンプルでシームレスな新たな料金制度への移行が実現しました。

阪神高速グループは、これらの新たな2つの事業を含め、その担い手として、ミッシングリンクの解消に向けたネットワークの整備に取り組めます。また、将来にわたって安全・安心・快適な高速道路サービスを提供し続けるため、老朽化しつつある高速道路について、リニューアルプロジェクトを進めます。加えて、お客さまにもっと安全・安心・快適を実感し満足していただけるよう、現在進めている「お客さま満足アッププラン」をさらに充実させます。そして、このような取り組みを着実に進めていくことで、関西の皆さまの期待に応えていきます。



## 「先進の道路サービスへ」に向けた決意

阪神高速道路公団には、高い技術力や堅実な仕事ぶりに加えて、地域のニーズをくみ取り、全国に先駆け新しいことに挑戦しようという「やんちゃ」さがありました。梅田出口のビルを貫く構造などが良い例です。未来に向けて、以前からの良き伝統も受け継ぎつつ、世界に先駆けるような夢を実現するプロジェクトに果敢に挑戦していきます。

また、社員一人ひとりがお客さま満足向上の担い手であることを認識し、常にもう一段上の安全・安心・快適の実現に向けて、昨日より今日、今日よりもより良い明日を目指し、自ら考え行動することで「先進の道路サービスへ」に向けて挑戦していきます。

そのためにも、すべての社員が働き甲斐を感じながら、効率よく仕事をする中で、その持てる力を最大限発揮できるようにしていく必要があります。2018年度、阪神高速グループでは「働き方をかえて新たな挑戦へ」をスローガンに掲げました。このスローガンのもと、社員が業務の生産性や品質の向上を実現し、ワーク・ライフ・バランスが充実するよう労働環境の整備に取り組んでいきます。このような働き方の改革は、「お客さま満足」「社員満足」「会社満足」という3つの満足の実現と、これらのさらなる好循環につながると考えています。

## 「先進のCSR経営推進企業」という 高みを目指して

阪神高速グループでは、2016年に「阪神高速グループビジョン2030～未来(あす)への道、私たちの挑戦～」を策定しました。ここでは6つの「ありたい姿」に向けて「徹底したお客さま目線」で取り組むことに加え、「阪神高速の挑戦」として2030年のさらに先に向けてチャレンジングな目標を掲げています。

阪神高速グループは、このビジョンを具体的な目標としながら、これからも安全・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することを目指します。そして、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションをこれまで以上に大切にしながら、グループ一丸となって、「阪神高速の挑戦」に掲げた「先進のCSR経営推進企業」という高みを目指します。

阪神高速道路株式会社  
代表取締役社長

幸和範

# 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、2014年に開通50年、阪神高速道路株式会社は、2015年に設立10年を迎えました。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50年あまり、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。

## 阪神高速道路公団設立の経緯

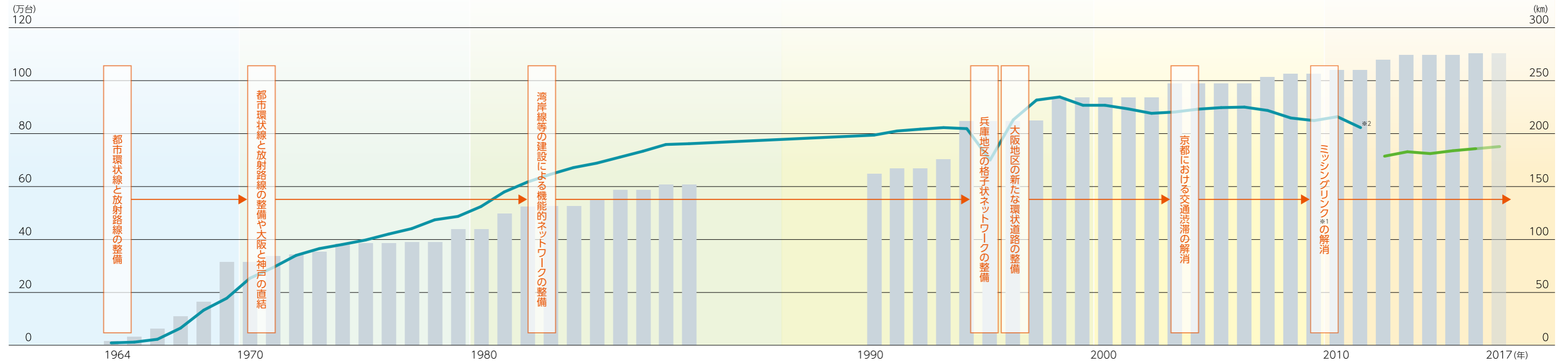
1960年代、高度経済成長によって自動車が増加して道路事情が悪化し、関西都市圏の経済活動や市民生活に深刻な悪影響が及びました。このため、1962年、地方自治体や地元経済団体の要望を受けて阪神高速道路公団を設立し、有料道路方式で速やかに都市高速道路を整備することになりました。



1960年代の交通渋滞

## 営業延長と1日平均通行台数の推移

赤字：阪神高速道路の課題 ■：営業延長 ■：1日平均通行台数



※1 「ミッシングリンク」とは、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等をいう。  
 ※2 2011年12月までは、旧料金圏1回の利用を1台として集計。2012年1月より、対距離制移行(料金圏廃止)に伴い1回の利用につき1台として集計。

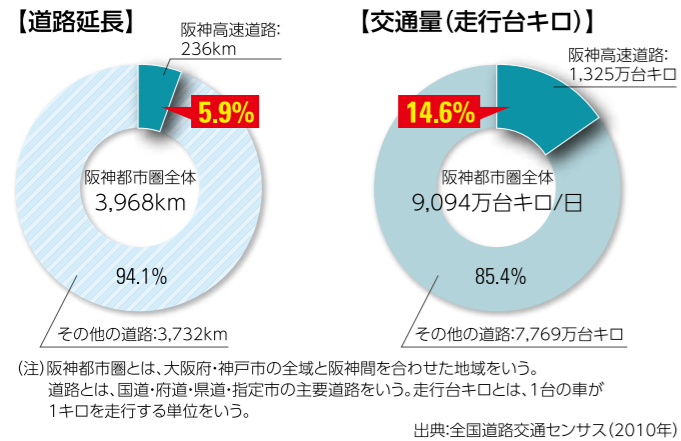
60s	70s	80s	90s	00s	10s
<b>阪神高速道路50年の歩み</b> 1962(昭和37)年 阪神高速道路公団が設立 1964(昭和39)年 1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが開通 (阪神高速道路初の開通) 1965(昭和40)年 梅田～道頓堀間4.2kmが開通 1966(昭和41)年 3号神戸線京橋～柳原間3.3kmが開通 1969(昭和44)年 交通管制システムを導入  建設中の1号環状線  開通後の1号環状線	1970(昭和45)年 15号堺線湊町～堺間11.5kmが開通するなど、日本万国博覧会開催に向けて各路線が順次開通し、総延長74.1kmの高速道路網が完成	1980(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  ビルを貫通する梅田出口	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  湾岸線の開通(りんくうJCT付近) 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	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号京都線土佐堀～第二京阪道路接続部間5.5kmが開通	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号大和川線三寶JCT～鉄砲間1.4kmが開通 新たな料金制度を導入 (注)JCT：ジャンクション、IC：インターチェンジ  大和川線三寶ジャンクション
<b>関西のできごと</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>千里ニュータウン街開き</li> <li>国道43号、名神高速道路(栗東～尼崎)が開通</li> <li>東京オリンピック開催</li> <li>堂島地下センター開業</li> <li>日本の人口が1億人を突破</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本万国博覧会開催</li> <li>石油危機</li> <li>なんばCITY開業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神タイガース優勝</li> <li>昭和天皇崩御</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際花と緑の博覧会(鶴見緑地)開催</li> <li>バブル崩壊</li> <li>関西国際空港開港</li> <li>阪神・淡路大震災</li> <li>明石海峡大橋開通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ユニバーサル・スタジオ・ジャパン開業</li> <li>神戸空港開港</li> <li>リーマンショック</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第二京阪道路全線開通</li> <li>東日本大震災</li> <li>グランフロント大阪開業</li> <li>あべのハルカス開業</li> </ul>

# 阪神高速道路のいま

高速道路の利用には、一般道路と比べて、①移動時間を短縮し、概ね予定どおりの時間に目的地に到着できる、②安全で快適に走行できるなどのメリットがあります。阪神高速道路は、①物流経費の軽減や貨物取扱量の増加による物流の活性化、②人の移動や物流の拡大による地域の活性化、③一般道路の渋滞緩和等による環境の改善などに役立っています。

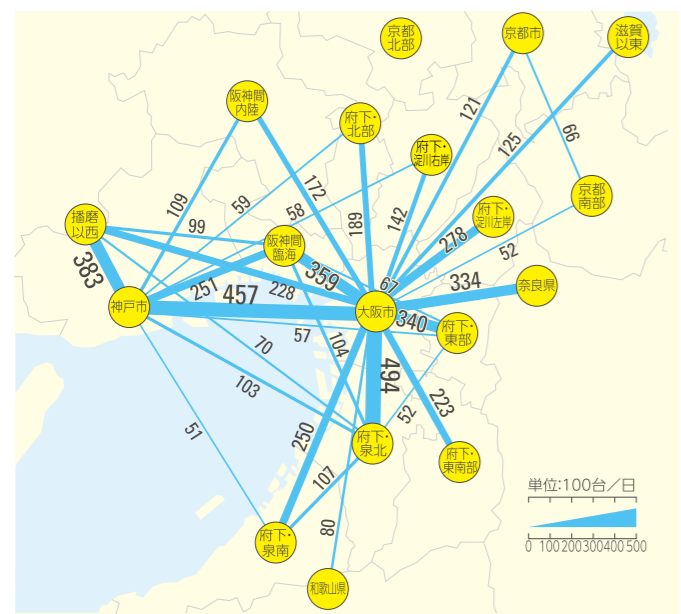
## ■ 阪神都市圏における阪神高速道路の占める割合

阪神都市圏において、阪神高速道路は、道路延長では全体の5.9%に過ぎませんが、交通量では全体の14.6%を占めており、関西の交通の根幹を担っています。



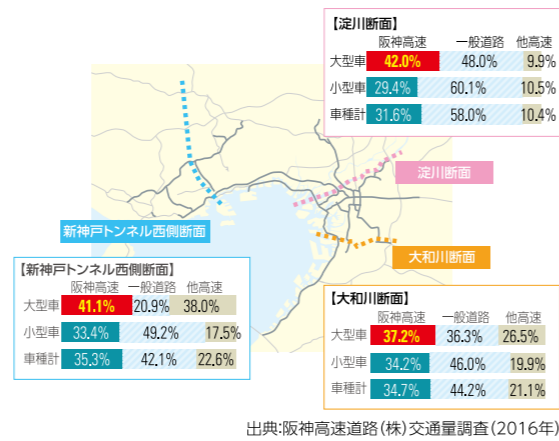
## ■ 阪神高速道路の利用状況(目的地)

阪神高速道路は、関西の各地域間を結び役割を果たしており、都市圏の拡大に寄与しています。



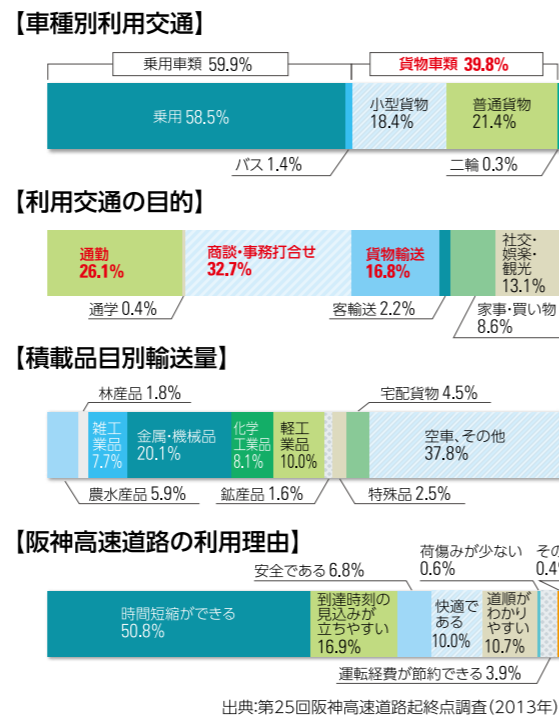
## ■ 大型車交通の分担

阪神高速道路は、多くの交通、特に大型車交通を分担しており、関西の物流を支えるとともに一般道路の混雑緩和等に大きな役割を果たしています。



## ■ 阪神高速道路の利用状況(内訳)

阪神高速道路は、ビジネスでの利用が多くを占めており、また、運ばれる積載物も多岐にわたるなど、関西における経済活動を支えています。



# 関西の未来と阪神高速

## ■ 阪神高速道路のストック効果

阪神高速道路を1回利用すると平均で約25分の時間の節約となり、これらを金額に換算すると、

年間で総額 **約3,400億円** の節約

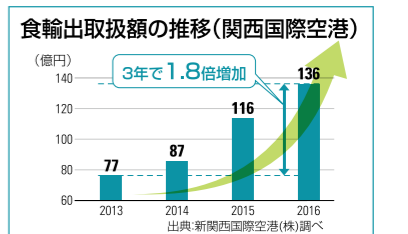
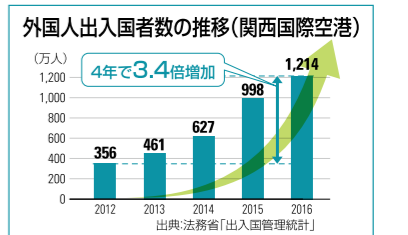
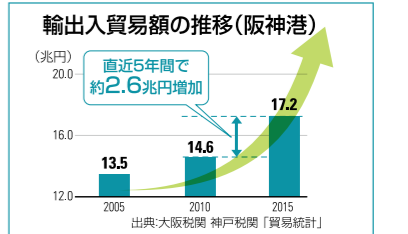


阪神高速道路での事故発生率は、一般道路の **約1/10** (当社試算)

## ■ 関西の成長可能性(ポテンシャル)と阪神高速道路

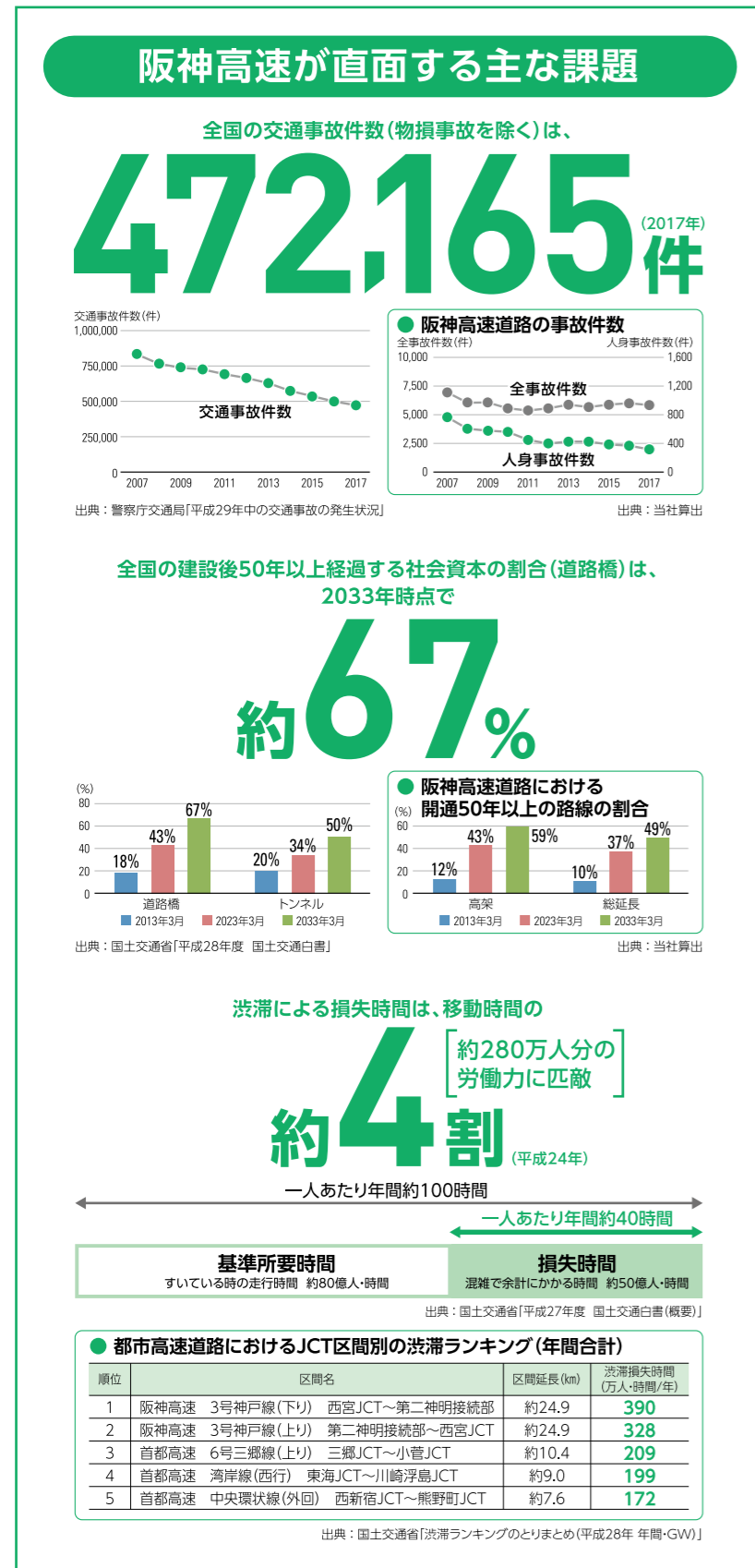
関西には、阪神港、関西国際空港、神戸空港などがある大阪湾ベイエリアをはじめとして、大型物流施設が多数立地しています。ミッシングリンクを解消し、効率的な物流を実現することが、さらなる企業投資を促進すると期待されます。すでに、阪神高速道路の沿線には、先端医療、航空・宇宙、ロボット、エネルギーなどの次世代産業の製造・研究開発拠点が数多く立地しており、こうした次世代産業がこれからの関西の成長と発展を担うことが期待されます。

また、京都や姫路城をはじめとする数多くの世界遺産などの豊富な観光資源があり、関西国際空港などからの外国人観光客は急速に増加しています。阪神高速道路は、観光地を結んで、外国人観光客の周遊エリアを広げています。外国人観光客によるインバウンド消費の拡大は、関西の成長を後押しします。加えて、卸売市場や酒処に近く、阪神港などでアジア市場と直結する関西は、食の輸出に「地の利」があります。阪神高速道路を含む高速道路ネットワークは、関西の生産地と輸出拠点を結んでいます。食の輸出の拡大は生産地である地方の創生を後押しします。



# 阪神高速が直面する課題と阪神高速の挑戦

阪神高速グループビジョン2030では、2030年にめざす姿として6つの「ありたい姿」を掲げており、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て、グループ理念「先進の道路サービスへ」の具現化を図ります。また、さらに、その先に向かって進み続ける方向を示す究極の目標として、「阪神高速の挑戦」を掲げています。



## 阪神高速 グループビジョン2030 ~未来への道、私たちの挑戦~

阪神高速の挑戦	2030年のありたい姿	実現イメージ	掲載ページ
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故ゼロに</li> <li>逆走・誤進入ゼロに</li> </ul>	<h3>1 最高の安全と安心を提供する阪神高速</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最高レベルの安全性と走りやすさが備った高速道路</li> <li>将来にわたる使用のための管理・更新手法の実現</li> <li>災害発生時にはお客さまの安全を確保</li> </ul>	<b>重要テーマ 1</b> P.19-24
<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞のない快適な道路に</li> <li>すべてのお客さまに満足していただけるパーキングエリアに</li> </ul>	<h3>2 もっと便利で快適なドライブを実現する阪神高速</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>お客さまニーズに応じたルート選択や定時性を確保</li> <li>誰でも気軽に使える高速道路</li> <li>気軽に立ち寄り、ほっとできるパーキングサービス</li> </ul>	<b>重要テーマ 2</b> P.25-32
<ul style="list-style-type: none"> <li>永続的な安全が確保されたメンテナンスしやすい高速道路の開発</li> <li>交通流の常時円滑化を実現する交通運用技術の開発</li> </ul>	<h3>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</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市高速道路を建設・管理する総合的な技術</li> <li>先進的な交通運用技術</li> <li>卓越した技術力・ノウハウの持続的なイノベーション</li> </ul>	<b>重要テーマ 3</b> P.33-36
<ul style="list-style-type: none"> <li>技術外販を全国展開</li> <li>阪神高速が道路交通インフラO&amp;Mの世界ブランドに</li> <li>関連事業の売上高と売上総利益を倍増</li> </ul>	<h3>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</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術外販グループとして関西で不動の地位を確立</li> <li>海外事業基盤を確立</li> <li>積極的な事業展開による収益の柱の育成</li> </ul>	<b>重要テーマ 4</b> P.37-38
<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神高速によるストック効果で関西経済の飛躍に発展</li> <li>先進のCSR経営推進企業に</li> </ul>	<h3>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</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アジアゲートウェイとしての関西ポテンシャルの向上</li> <li>関西都市構造の強靱化</li> <li>社会貢献活動による地域・社会の発展</li> <li>環境負荷の少ない都市づくり</li> </ul>	<b>重要テーマ 5</b> P.39-46
<ul style="list-style-type: none"> <li>社員全員がやりがいとチャレンジ精神を持てるグループに</li> <li>関連事業の売上高と売上総利益を倍増</li> </ul>	<h3>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</h3>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安定した経営基盤・体制確立と債務の確実な返済</li> <li>企業価値を最大化するグループ経営体制の最適化</li> <li>仕事にやりがいを持ち、能力と熱意を発揮できる職場</li> <li>徹底したお客さま目線で考え、その使命を達成する社員の集団</li> </ul>	<b>重要テーマ 6</b> P.47-53

阪神高速グループでは、この6つの「ありたい姿」をCSRの重要テーマ(マテリアリティ)としています。

# 阪神高速グループビジョン2030と中期経営計画

# (2017~2019)の達成状況

中期経営計画(2017~2019)では、2030年の「ありたい姿」を柱として、2017年度から2019年度までの3年間で取り組む重点施策や数値目標をとりまとめています。

## 中期経営計画(2017~2019)

	重点施策
1 最高の安全と安心を提供する阪神高速	<ul style="list-style-type: none"> <li>①道路構造物を将来にわたって健全な状態に管理する大規模更新・大規模修繕(リニューアルプロジェクト)の実施 15号堺線湊町付近、3号神戸線湊川付近等</li> <li>②維持管理の高度化・効率化 定期点検の実施、舗装計測データから補修箇所を検出する技術の導入、保全・交通関係データの相互活用等</li> <li>③交通安全対策の実施 カラー舗装や案内標識の改善によるわかりやすい道路案内による交通安全対策、逆走対策等</li> <li>④災害発生時の機能維持 熊本地震での被災を踏まえた橋梁の耐震補強、地震・津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①ミッシングリンクの整備 大和川線、西船場ジャンクション、淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部等</li> <li>②利用しやすい料金体系の構築 新たに導入した料金体系の周知・定着と交通量への影響についての調査・分析、企画割引の拡充等</li> <li>③渋滞対策の推進 速度回復誘導灯の導入、経路によらない料金設定による都心流入交通の分散化等</li> <li>④走行快適性の向上 短区間ジョイントの解消(ジョイントレス)、本線料金所の撤去、ETC2.0の普及(転換)促進等</li> <li>⑤ほっとできるパーキングサービスの提供 本線料金所跡地を利用したミニパーキングエリア整備、路外パーキングサービス実施箇所の増設等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①都市高速道路技術の発展・蓄積 耐震性能と地震後の復旧性が高い鋼管集成橋脚の開発、軽量かつ耐久性の高いUFC床版の実用化等</li> <li>②交通運用技術の開発 自動運転技術の発展に向けた事業者との連携によるデジタル地図やナビゲーションシステム技術の高度化等</li> <li>③技術力・ノウハウの持続的なイノベーション 産官学の連携、AIやロボット技術等最先端技術の活用のための技術開発等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開 大阪港咲洲・夢咲トンネル等の管理におけるノウハウの活用、ODA等の国外でのコンサルティング業務等</li> <li>②新たな事業への積極的展開 駐車場事業の拡大と収益性向上、保有資産の有効活用、お客さまや社会のニーズを捉えた新たな事業の創出等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①道路事業の実施による経済社会活動の活性化 ミッシングリンクの解消による道路ネットワークの冗長性の確保、BCPの改訂等による災害対応力の強化等</li> <li>②地球環境保全への配慮 環境ロードプライシングの利用促進、使用エネルギー・温室効果ガス排出量の削減等</li> <li>③地域・社会との交流 ライトアップ等地域と一体となった景観形成、社会貢献活動の推進等</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>①お客さまをはじめとするステークホルダーの声を反映した経営 お客さま満足アッププランの策定・実施、CSRマネジメントの推進、幅広い広報と双方向コミュニケーション、CSマインドの醸成等</li> <li>②経営基盤の強化 新技術・新工法の活用、管理業務の合理化等による経営の効率化、グループ経営による品質確保等</li> <li>③良好な職場環境づくり 女性の活躍の推進、ワーク・ライフ・バランスの推進等</li> <li>④人材育成 阪神高速スキル・マインドを継承するプロフェッショナル人材の育成等</li> </ul>

## 達成状況と今後の目標

指標	目標 (2017年度)	実績 (2017年度)	目標 (2018年度)
道路構造物の点検率：2014年から当該年度の点検数(省令に基づくもの(累計))÷管理施設数			
橋梁	92%	92%	100%
トンネル	95%	95%	100%
道路付属物	98%	98%	100%
修繕着手済み構造物数 <sup>*1</sup>			
橋梁	32区間(要修繕数:195区間)	81区間(要修繕数:212区間)	115区間(要修繕数:239区間)
トンネル	0カ所(要修繕数:0カ所)	0カ所(要修繕数:0カ所)	0カ所(要修繕数:0カ所)
道路付属物	0カ所(要修繕数:0カ所)	0カ所(要修繕数:0カ所)	0カ所(要修繕数:12カ所)
橋梁の耐震対策			
橋脚の耐震補強完了率 <sup>*2</sup>	91%	91%	100%(2021年度末)
支保部補強完了率 <sup>*3</sup>	—	—	100%(2026年度末)
交通事故件数 <sup>*4</sup>	—	5,812件	2016年度比300件減
死傷事故率：1億台km(走行台数×走行距離)あたりの死傷事故件数 <sup>*5</sup>	20.6件/億台km	20.7件/億台km	20.5件/億台km
逆走事案件数 <sup>*5*</sup>	7件	6件	5件
人等の立入事案件数 <sup>*4*</sup>	310件	331件	310件
ミッシングリンクの解消			
大和川線			(2019年度末完成)
西船場ジャンクション			(2019年度末完成)
企画割引(乗り放題バス)			
実施日数	60日	58日	60日
販売件数	—	148,000件	—
渋滞損失時間：渋滞が発生することによるお客さまの年間損失時間(走行台数×時間)	907万台・時	969万台・時	963万台・時
路上工事による渋滞損失時間 <sup>*8</sup>	21万台・時	39万台・時	21万台・時
通行止め影響			
年間の平均通行止め時間：路線ごと(上下線別)の通行止め時間×距離÷営業延長 <sup>*9</sup>	—	2時間	—
通行止めによるお客さま影響台数：路線ごと(上下線別)の通行止め時間×時間別通行台数 <sup>*9</sup>	—	117,000台	—
快適走行路面率：快適に走行できる舗装路面の車線延長÷全車線延長	97%	97%	97%
高性能舗装率：本線の排水性舗装および密粒ギャップ舗装÷本線のアスファルト舗装	—	75%	—
ジョイントレス実施率：実施箇所÷ジョイントレス化対象箇所(100m区間内にジョイント数が5以上ある箇所)	—	0%	10% 13カ所(対象施設総数110カ所)
ETC利用率：ETC無線通行台数÷総通行台数			
ETC2.0利用率：ETC2.0無線通行台数÷総通行台数	95.0%	94.3%	95.0%
ETC2.0利用率：ETC2.0無線通行台数÷総通行台数	20.0%	15.8%	20.0%
関連事業の売上高	—	54億円	—
関連事業の営業利益	—	8億円	—
道路管理に起因するCO <sub>2</sub> 排出量：道路管理延長(km)あたりのCO <sub>2</sub> 排出量			
道路管理に起因するCO <sub>2</sub> 排出量	153t-CO <sub>2</sub> /km	154t-CO <sub>2</sub> /km	151t-CO <sub>2</sub> /km
グリーン購入率(グリーン購入適合/オフィス一括購入物品) <sup>*10</sup>			
グリーン購入率	90%	84%	90%
年間利用台数 <sup>*11</sup>			
年間利用台数	2.77億台	2.76億台	2.80億台
お客さま満足度(5段階)			
お客さま満足度	3.7点	3.6点	3.7点
年間総労働時間			
年間総労働時間	—	2,000時間未満	—
女性の育児休業取得率			
女性の育児休業取得率	—	100%	—
採用者に占める女性の割合			
採用者に占める女性の割合	—	21%	—
女性管理職の人数			
女性管理職の人数	—	3名	—

\*1 上記点検において、構造物の機能に支障が生じる可能性があり早期に措置を講ずべき状態と診断された管理施設のうち、修繕に着手した管理施設数(累計) \*2 兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋脚 \*3 兵庫県南部地震と同程度の地震においても路面の大きな段差が生じることなく、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁 \*4 当社調べ \*5 警察庁調べ、1/1~12/31間の年間値 \*6 交通事故または車両確保に至った逆走事案 \*7 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立ち入り、保護した事案 \*8 本線渋滞損失時間×路上工事に起因する渋滞量÷全渋滞量、渋滞量=渋滞距離×渋滞時間 \*9 雨、雪、事故に伴うもの \*10 金額ベース \*11 支払料金所における年間の通行台数



# CSRマネジメント

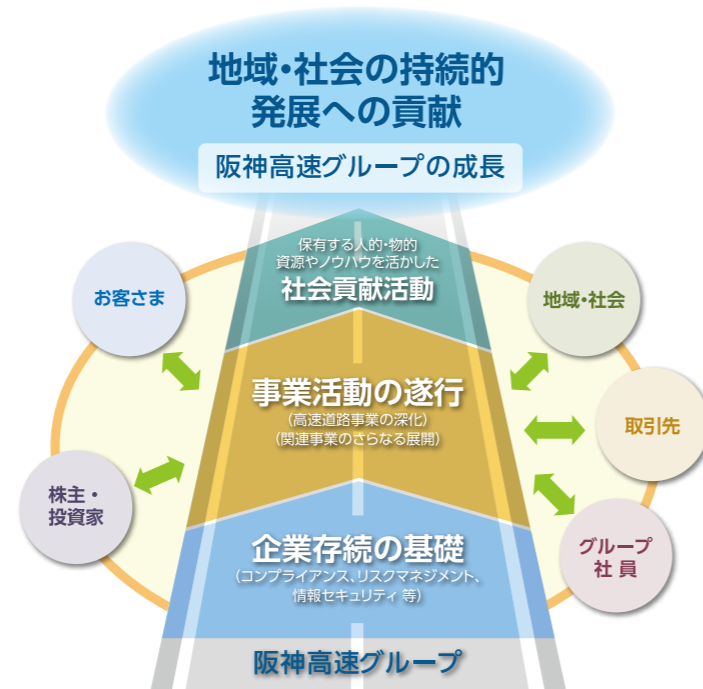
阪神高速グループでは、グループ理念の実現がCSR（企業の社会的責任）の推進につながるものと考えています。阪神高速道路開通50年、阪神高速道路株式会社設立10年を経て、グループのCSRの基本的な考え方をより明確にすることによって、CSRをさらに推進するため、2016年5月に「阪神高速グループCSR基本方針」を新たに策定しました。

## ■ 阪神高速グループCSR基本方針

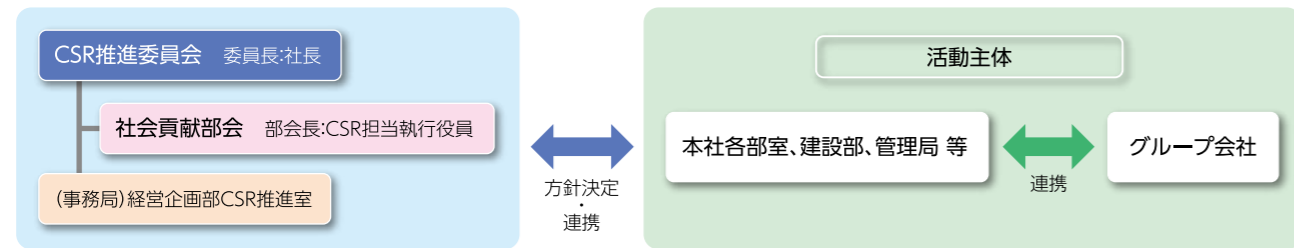
阪神高速グループは、すべてのステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図りながら

- ①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）を徹底しつつ、
- ②事業活動の遂行（高速道路事業の深化、関連事業のさらなる展開）を中核とし、
- ③さらに、保有する人的・物的資源やノウハウを活かした社会貢献活動を実施します。

これらの活動により、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。



## ■ CSR推進体制図



## SDGs (持続可能な開発目標)の達成に向けて

2015年9月、国連でSDGs (Sustainable Development Goals) が採択されました。SDGsとは「誰一人取り残さない」をスローガンに、あらゆる形態の貧困に終止符を打ち、不平等と闘い、気候変動に対処しながら、2030年までに持続可能な社会を目指すというマスタープラン(計画)で、17分野の目標、169のターゲットなどから成ります。国連では、この目標の達成を目指し、全世界的に、各国政府、企業、市民社会に行動を要請しています。関西のくらしや経済の発展への貢献を目指す阪神高速グループも、事業を通じてSDGsの達成に貢献していきます。



出所:グローバル・コンパクト・ネットワーク・ジャパンHPより

## ステークホルダーに対する責任とコミュニケーション

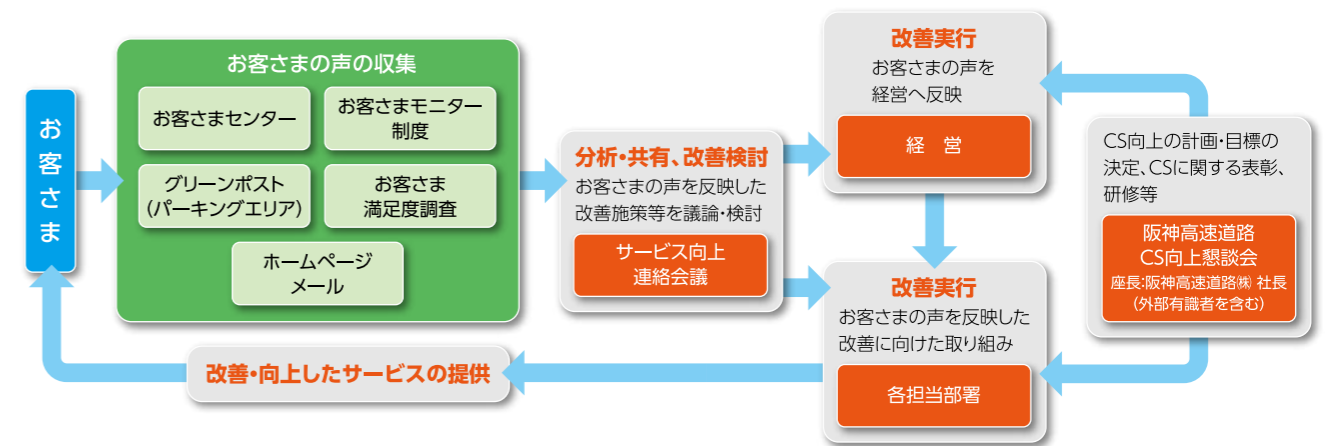
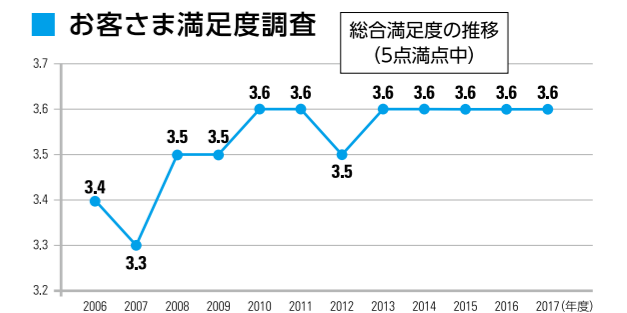
阪神高速グループでは、社会的責任を果たすため、さまざまなステークホルダーとのコミュニケーションを大切にしています。

阪神高速グループのステークホルダー	主なコミュニケーション	
<b>お客さま</b> お客さま満足の実現に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● お客さまセンター</li> <li>● お客さまモニター制度</li> <li>● インフォメーション(パーキングエリア)</li> <li>● グリーンポスト(パーキングエリア)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● お客さま満足度調査</li> <li>● CS向上懇談会(外部有識者)</li> <li>● ホームページ(メールでの問合せ)</li> </ul>
<b>地域・社会</b> 関西のくらしや経済の発展に貢献します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● お客さまセンター</li> <li>● 記者会見</li> <li>● 阪神高速事業アドバイザー会議(外部有識者)</li> <li>● 事業評価監視委員会(外部有識者)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業説明会</li> <li>● 社会貢献活動</li> <li>● ホームページ(メールでの問合せ)</li> </ul>
<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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PAグループ会議</li> <li>● 安全大会、安全査察、安全講習会</li> <li>● 公益通報窓口</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 入札監視委員会(外部有識者)</li> <li>● ホームページ(入札・契約情報)</li> </ul>
<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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 株主総会</li> <li>● 有価証券報告書</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 個別投資家訪問、金融機関向け説明会・現場見学会</li> <li>● ホームページ(IR情報)</li> </ul>
<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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コンプライアンス相談・通報窓口</li> <li>● 社員意識調査</li> <li>● 労使協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公益通報窓口</li> <li>● 社内Web・社内報</li> </ul>

## お客さまの声に対する取組体制

お客さまの声を活かして、常に経営やサービスの改善に取り組んでいます。

また、サービスへの評価やお客さまの満足度を定量的に把握するために、毎年、「お客さま満足度調査」を行っています。



## お客さまモニター制度

お客さまとのツーウェイコミュニケーションを大切にするため、2017年、モニターにご登録いただいたお客さまからご意見を頂戴する「お客さまモニター制度」を創設しました。モニターの皆さまにはWebによるアンケート調査やグループインタビューにご協力いただいています。割引制度、パーキングエリア、渋滞など、さまざまなことに関してご意見をいただいています。いただいたご意見を活かして、今後、グループ一丸となって、改善に努めていきます。

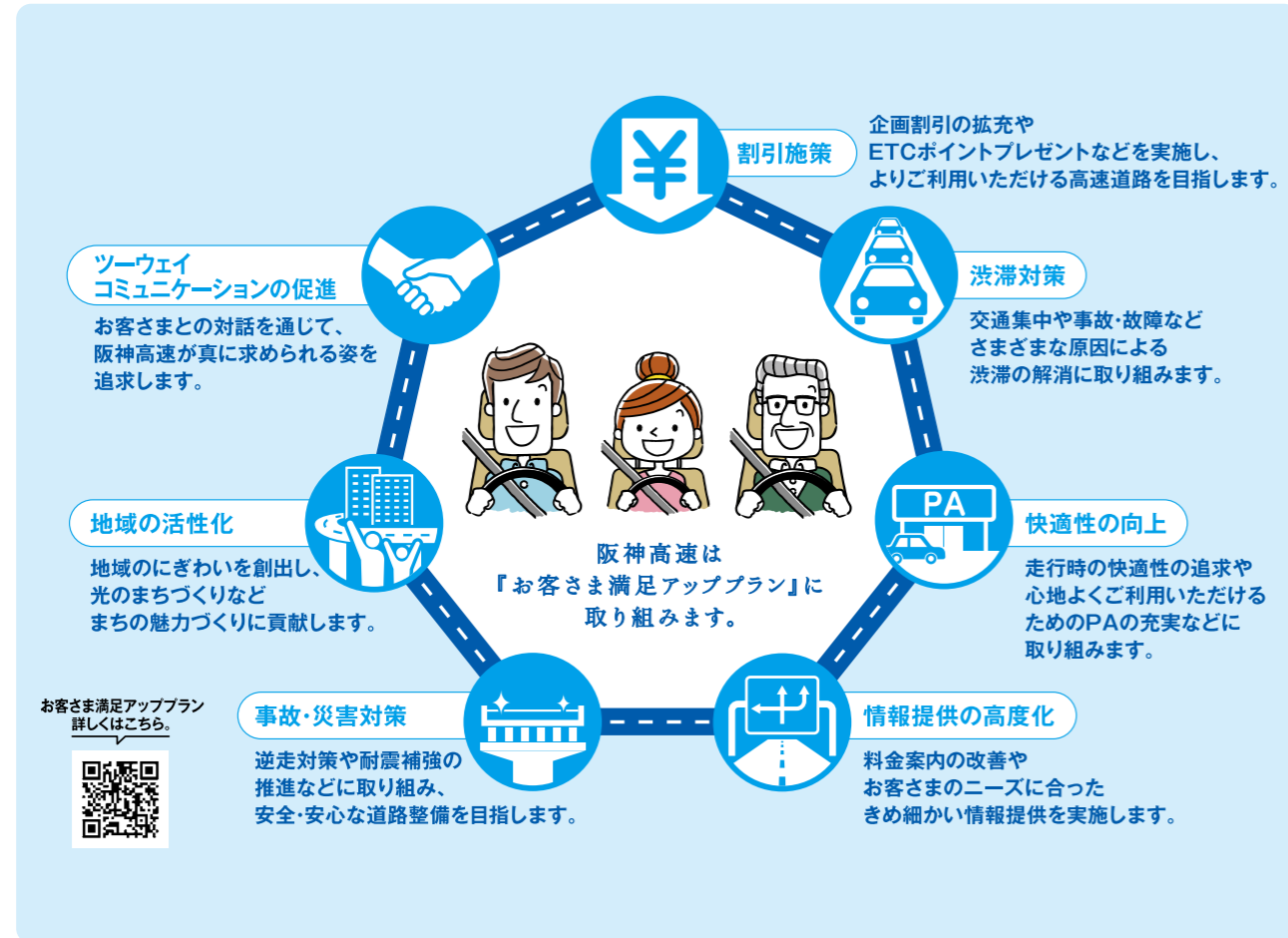


お客さまモニターの様子

# お客さま満足アッププランの成果

お客さまにもっと安全・安心・快適を実感、満足していただけるよう、2017年4月、お客さま満足向上のための新たな取り組みを、「お客さま満足アッププラン」として取りまとめ、実施していくこととしました。

## ■ お客さま満足アッププランの概要



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。進捗状況などもご確認いただけます。

## お客さま満足アッププランの2017年度の成果

2017年度は、例えば以下のような取り組みを行いました。「お客さま満足アッププラン」は、今後も見直しや追加を行い、さらにお客さま満足の向上に努めていきます。

### もっとお得に

### 割引施策

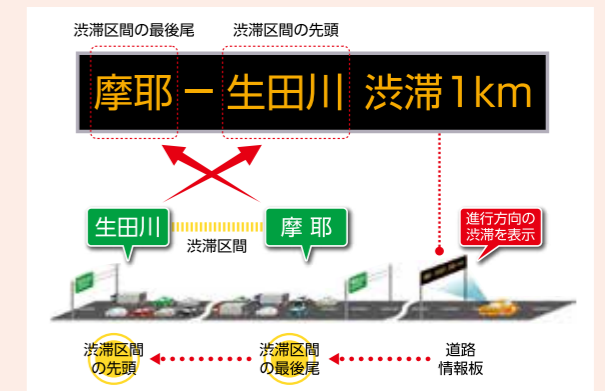
•阪神高速乗り放題パス(土日・祝日定額1日乗り放題)を提供し、のべ15万台のお客さまにご利用いただきました。



### さらに分かりやすく

### 情報提供の高度化

•道路情報板の渋滞表示をNEXCOと同じ「左側が手前」に変更して、見やすくしました。



### いつもスムーズに

### 渋滞対策

•年間約200件の工事を昼間から夜間に変更して、低騒音工法によって実施することで渋滞を削減しました。



### つねに安全・安心を

### 事故・災害対策

•全出口(153カ所)・分合流部(235カ所)で注意喚起を行い、逆走の防止を図りました。



### いつも心地よく

### 快適性の向上

•湾岸線リニューアル工事で舗装を打ち替えて、より走りやすくなりました。



### もっと魅力的に

### 地域の活性化

•湾岸線の長大橋のライトアップでにぎわいを創出しました。



### お客さまとともに

### ツーウェイコミュニケーションの促進



•新たに直接お客さまの声を伺うモニター制度を創設して、お客さまの声の反映を図っています。

お客さま満足アッププランの成果

## 最高の安全と安心を 提供する 阪神高速を目指して

阪神高速道路を将来にわたって健全で走りやすい状態に管理し、お客さまに最高の安全と安心を提供する阪神高速を目指します。

### 【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



### 【取り組みに関わりがあるステークホルダー】

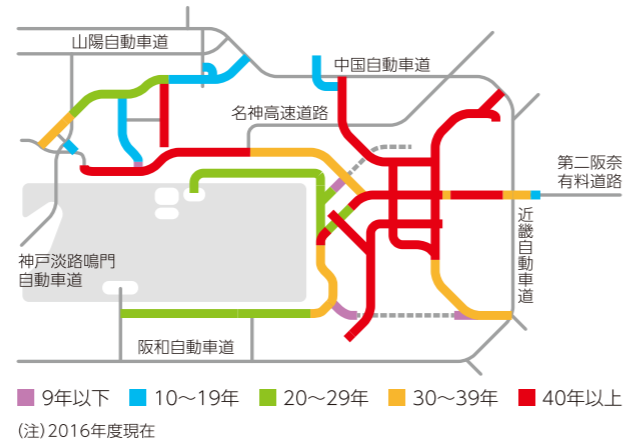


## 道路構造物を将来にわたって 健全な状態に管理する 「メンテナンスサイクル」と 「高速道路リニューアルプロジェクト」

いつまでも「安全・安心」に道路をご利用いただくため、点検、更新、維持、修繕に総力をあげて取り組みます。

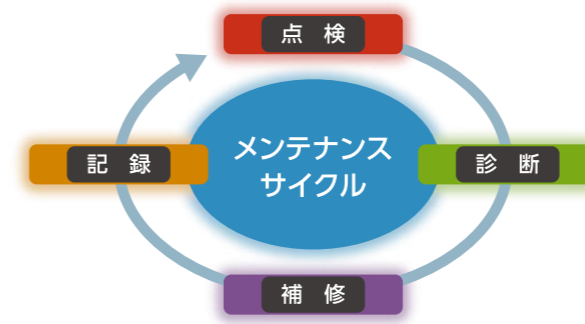
阪神高速道路は、営業開始から50年以上が経過し、2018年3月現在、阪神圏の総延長約250kmのうち約4割が開通から40年を超えています。また、交通量(阪神圏)は1日約72万台と膨大なうえ、大型車も一般道路に比べて多く、過酷な使用状況にあります。そのため、道路構造物の損傷が多く発生し、なかには繰り返し補修を行っても改善されない箇所もあります。

### 路線開通からの経過年数



## メンテナンスサイクルの着実な実施

高速道路は、橋梁・トンネル、舗装やジョイント(橋の継ぎ目)をはじめとする道路本体だけでなく、照明、排水設備といった付属構造物、電気通信設備、トンネル換気といった機械設備、パーキングエリア、料金所といった建築設備など、多くの施設で構成されています。これらで顕在化する損傷に適切に対応するため、点検～補修のメンテナンスサイクルを着実に実行しています。



### ■ 道路構造物・設備の点検

高速道路の点検には、日々行う日常点検と定期点検があります。

日常点検では、路面の損傷など、お客さまのご利用に影響する異常の早期発見に努めています。定期点検では、道路構造物の状態を詳しく調べるため、5年ごとに近接目視で、適切な状態に保たれているかを把握しています。

また、道路本体以外の設備についても、常時、稼働状況や故障、損傷が発生していないかを監視するとともに、定期的な点検を行い、適切に稼働するようにしています。



日常点検(路下)

### ■ 優先度を考慮した維持補修

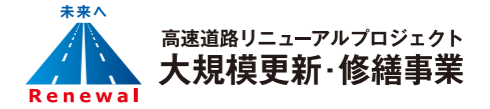
点検の結果を基に、損傷メカニズムを考慮して補修方法を検討するとともに、損傷の重大性やお客さまへの影響を考慮して優先度を設定して維持補修に取り組んでいます。また、不具合の改善に継続的に取り組むとともに、計画的に経年劣化に伴う塗装の塗り替え、ジョイントの取り替え、舗装の打ち替えなども行っています。

このような維持補修を行うにあたっては、ICT(情報通信技術)を活用して、効率化を図っています。



舗装の打ち替え

## さらなる長寿命化を目指す 高速道路リニューアルプロジェクト



特殊な構造や部材の老朽化のため、繰り返し補修を行っても損傷の改善が期待できない場合があります。

そのような箇所については、必要に応じて構造物の全体的な取り替え(大規模更新)を行います。また、取り替えまでは必要がない場合には、主要構造物の全体的な補修(大規模修繕)により、健全性の大幅な引き上げを図ります。

### ■ 湾岸線リニューアル工事の実施

2017年10月、約1カ月間、5号湾岸線(尼崎末広～北港JCT)において、大規模な車線・出入口規制を伴うリニューアル工事を行いました。この工事では、鋼床版の疲労き裂対策として、アスファルト舗装を強度の高い鋼繊維補強コンクリート(SFRC)舗装に置き換え、床版の健全性を高めました。また、集約的な補修によって、排水性舗装へと舗装を打ち替え、走行時の快適性や視認性の向上を図りました。

また、実施にあたって、ホームページなどに加えて、Twitterを新たに活用して、幅広く情報発信を行い、お客さまへの影響を最小限にすることに努めました。



5号湾岸線リニューアル工事

### ■ 15号堺線湊町付近の大規模更新

大阪ミナミの繁華街を横断する15号堺線湊町付近は、1972年当時、地下の複数の鉄道駅や地下街と同時に建設されました。その際、地下構造物の上に高速道路の基礎を設置する構造とする必要があり、地下構造物への荷重を軽減するため、鋼製の基礎を採用しました。その後、周辺環境が変化し、地下水位が上昇したため、鋼製基礎の腐食が進んでいます。そこで、耐久性、耐震性などに配慮し、鋼製基礎を活用して新設部材(コンクリート)と合成構造化する工法により造り替える予定です。



15号堺線湊町付近

定期点検(近接目視)

## 災害発生時の機能の確保

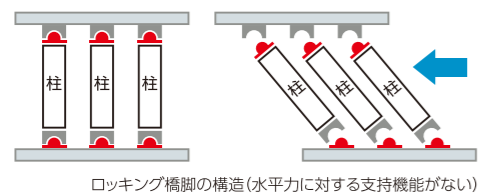
災害発生時にお客さまの安全を確保するとともに、緊急交通路としての道路機能を確保し、人命救助・早期復興に貢献します。

### 耐震対策

1995年に発生した阪神・淡路大震災において、1980年以前の基準により建設された橋脚に被害が集中したことを踏まえて、阪神高速道路では、1980年以前の基準により建設された橋脚の耐震補強などを進め、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、これまでの耐震補強により落橋・倒壊などの致命的な被害は出ませんでしたが、特殊な構造であるロッキング橋脚に多くの被害が出たほか、速やかに機能回復ができず緊急輸送の支障となったケースもありました。こうした課題を踏まえて、これまでのような落橋・倒壊対策だけでなく、地震による大規模災害時に早期に道路サービスを再開し、道路（緊急交通路）機能を確保できるよう、さらに耐震対策を進めています。

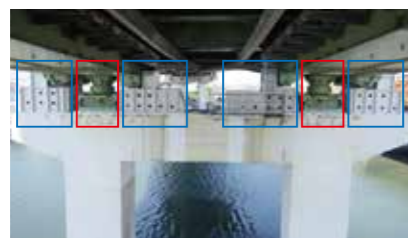
#### ロッキング橋脚の対策



ロッキング橋脚は、上下端がヒンジ構造の柱で構成され、水平力に対する支持機能がない特殊な構造であり、大規模地震による変位が生じると不安定となり落橋に至る可能性があるため、耐震補強を行います。

#### 支承部の補強

橋桁を支えている支承部に、大規模地震による水平力を分担する構造を付加することなどによって、路面に大きな段差が生じないようにし、被災後の速やかな道路機能の回復を目指します。



橋桁からの荷重を橋脚に伝える支承(赤囲み)とその補強部材(青囲み)

### 津波対策

南海トラフ地震などによる津波が発生し大規模災害となった場合にも、早期に道路サービスを再開し、道路（緊急交通路）機能を確保するため、拠点建物の防災対策、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ています。



応急復旧資材

### ソフト対策

迅速かつ的確な災害対応を行うために、阪神高速道路に関する地震・気象情報、被災状況、お客さま情報などの情報収集を行う総合防災訓練を実施しています。

また、南海トラフ地震と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。



備蓄品(お客さま用の水や非常食)

## 交通安全対策

お客さまに安全・安心に走行していただくため、24時間365日体制でパトロールや交通管制業務を行うとともに、交通事故を減ら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んでいます。

### 巡回

道路パトロールカーが巡回し、交通管制室と連絡を取りながら、交通事故や故障車、落下物などの早期発見に努めています。これらの異常事態が発生した場合には、二次的事故の防止のために、現場の交通規制や誘導、負傷者の応急救護、走行不能車両の移動などを迅速に行い、道路の機能の早期回復に努めています。



交通規制による落下物の回収

### 取り締まり

重さや寸法などの車両制限令違反車両は、重大事故につながるおそれがあり、道路構造にも悪影響を及ぼします。料金所や入口付近で随時、取り締まりを実施するとともに、料金所に計測装置を設置し、違反者への警告などを行っています。併せて、荷物の落下による事故のおそれのある積載不適当車両の取り締まりも実施しています。



本線料金所での取り締まり



回収した落下物

落下物は渋滞の原因となるほか、後続の車両に対し重大な事故を引き起こす原因になります。落下物を発見した場合には迅速に対応し、安全・安心で快適な道路の確保に努めています。また、落下物を未然に防ぐため、取り締まりを実施しています。

### 交通管制

道路上のカメラやお客さまなどからの通報により、渋滞、交通障害などの情報を収集・処理しています。交通障害などの事案発生時は、関係機関と連絡調整を行いつつ、道路パトロールカーに処理を指示し、併せて、速やかに道路情報板に表示して、きめ細かな情報を提供しています。



交通管制室

### VOICE

#### パトロール担当者の声



阪神高速パトロール株式会社  
四ツ橋交通管理課

大浦 睦宏(左)  
田中 勇真(右)

#### 逆走・誤進入発生時の現場対応

逆走車の情報を基に交通管制室と巡回車および高速隊で綿密に連携を取り、二次事故防止に向け、通行止め場所の調整を行い迅速に規制を開始します。

現場では、マニュアルで定められた規制とともに、複数の措置を実施します。まず視覚に対し、信号炎やパッシングなどの光を活用します。さらに安全な範囲で巡回車の位置を移動させ、圧迫感を与えることでさらに停止を促します。また、聴覚に対してサイレン・マイク・警笛にて警告を行います。

しかしマニュアルどおりにならないことが多く、状況に応じた臨機応変な判断・対応が常に求められます。刻々と状況が変わる高速道路上で最適な措置を取ることが、お客さまや我々隊員自身の安全を守ることに繋がります。

トピックス

# 世界一安全な道路を目指す 阪神高速道路の交通安全対策

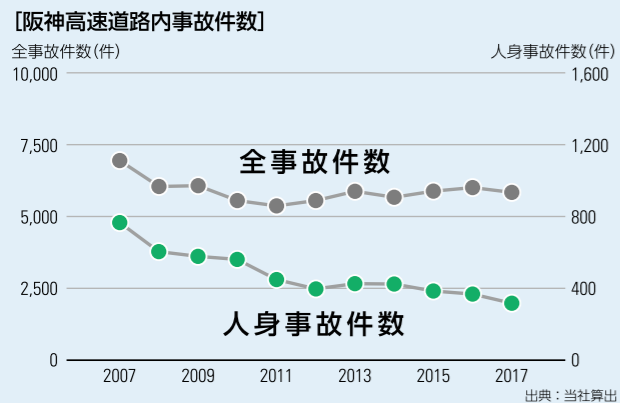


案内標識や舗装に、安全対策を目的としたカラー表示を採用した例  
(1号環状線 西船場JCT)

## 第3次交通安全対策 アクションプログラムの策定

阪神高速道路における交通事故発生件数は一旦減少傾向となったものの、ここ数年は横ばい、または増加となっています。また、全国的に社会問題となっている高速道路の逆走や誤進入への対処が求められるなど、安全性向上への取り組みに対する要請はより一層高まっています。

この状況を踏まえ、2017年度から2021年度までの主な取り組みを、第3次交通安全対策アクションプログラムに取りまとめ、2017年11月1日に公表しました。



### ■ データの分析を通じた事故多発区間の抽出

蓄積した事故の詳細な記録データを基に、天候、交通状況、道路構造、保全状況を加味して、事故の要因を多角的に分析できるシステムと体制を整備し、安全対策の立案に活用しています。

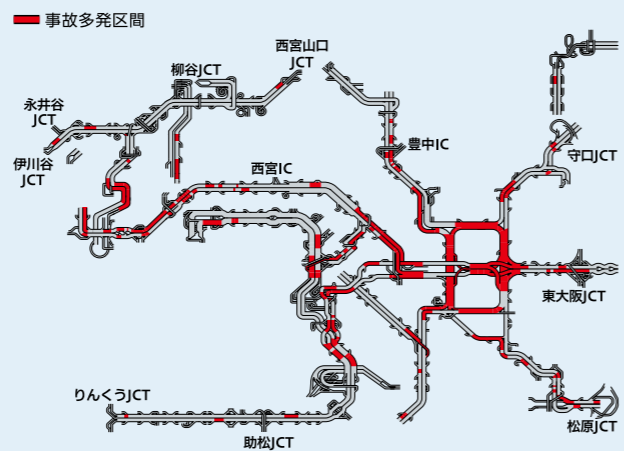
### ■ 詳細な分析に基づく交通事故多発区間の抽出

事故の起こりやすさ、すなわち交通状況や道路構造の類似性などを目安に、本線を約1,100区間に分け、各区間の過去3年間の事故率が、平均的な事故率に比べて高い区間170区間を「事故多発区間」として抽出しました。事故率とは

$$\text{事故率} = \frac{\text{事故件数}}{\text{区間延長} \times \text{交通量}}$$

のことで、

この事故多発区間について、事故を多発させる原因を詳細に分析したうえで、それらに応じて対策を行うことで、事故の削減を目指します。



### ■ 事故削減目標

第3次交通安全対策アクションプログラムに基づく対策により、2021年度における総事故発生件数を、2016年度実績の約6,000件から、600件以上削減することを目指します。

## さらなる交通安全対策

第3次交通安全対策アクションプログラムに基づき、次のようなさらなる対策を講じます。

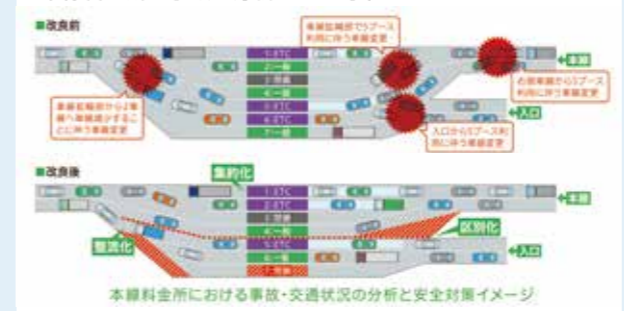
### ① 本線料金所付近における対策

本線料金所付近では、料金ブース部やその前後区間で発生している事故と交通状況を詳細に分析し、

- 9割以上のお客さまがETCを利用される現状にマッチしているか
- 不必要な車線変更を強いられ、事故が多発している箇所がないか

などといった視点から事故を多発させる要因を分析して対策を講じます。

#### 【本線料金所の事故の分析および対策イメージ】



### ② カーブ区間における対策

カーブ区間では、側面矢印の表示、LED点滅灯やすべりにくい舗装の設置などに加え、カーブの先の道路形状についてわかりやすくお伝えする看板の設置やカーブの先で起こる渋滞状況をお知らせする点滅灯の設置も行います。



カーブ区間における注意喚起看板

渋滞末尾警告装置の概要

### ③ 逆走・誤進入対策

2017年度内に、すべての出口一般道路接続部、合流部、パーキングエリアなどにおいて路面表示や案内表示などの基本的な対策を実施しました。今後も、逆走や歩行者、自転車などの誤進入についてさらに対策を進め、2020年度までに逆走による事故をゼロにすることを目指します。



出口一般道路接続部の逆走誤進入対策

高速入り口における誤進入対策

### ④ 安全運転を促す

「阪高SAFETYナビ」をホームページに開設し、インターネットでカウンセリングやトレーニングを受けていただくことや、注意点などの情報を提供することを通じて、安全運転を促しています。また、事故リスクをお知らせする手法の研究にも力を入れています。2017年度からは、パトロール隊員が安全運転の「コツ」をお伝えする「達人と学ぶ阪高運転の「コツ」」を紹介しています。



池田線から環状線に合流する際の「コツ」

達人と学ぶ阪高運転の「コツ」

## VOICE 学識経験者の声



阪神都市圏  
交通事故リスクマネジメント研究会  
委員長  
愛媛大学大学院理工学研究所

吉井 稔雄 教授

### 事故リスクを究め、安全走行を目指します。

阪神高速道路株式会社事務局を務める当研究会では、統計的な交通事故情報などから生成した事故リスク情報の活用により、都市圏全域での交通事故削減を目的とした研究を行っています。事故リスク情報を考慮した経路検索手法を構築し、2017年には、スマホナビにおいて事故リスク情報を考慮した経路案内の試験的提供を開始しました。

今後も、事故リスクの研究などを通じて、より安全な道路の実現に向けて協力したいと考えております。

## もっと便利で快適な ドライブレイブを実現する 阪神高速を目指して

お客さまのニーズに応じた道路サービスを追求し、もっと便利で快適な阪神高速道路が身近にある豊かで楽しい生活スタイル「ドライブレイブ」をすべてのお客さまに実現できる阪神高速を目指します。

【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



【取り組みに関わりがあるステークホルダー】



## トピックス

### ミッシングリンクの 解消に向けた 建設事業の推進

大阪都心部、大阪・神戸間では、都心部に向かう交通と都心部を目的地としない通過交通が混在することなどによって慢性的な渋滞が発生しており、物流、観光、交流など、経済活動が大きく阻害されています。

関西経済界と地元地方公共団体は一体となって、その原因となっているミッシングリンクを解消するため、ネットワークの早期整備を求めてきました。

2017年3月、こうしたミッシングリンクのうち、大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)と淀川左岸線延伸部について、公共事業と有料道路事業との合併施行方式\*により事業化されることが決定しました。このことを受けて、すでに事業中の大和川線、淀川左岸線、西船場ジャンクションに加え、この2路線についても事業に着手しました。

\*合併施行方式：公共事業と有料道路事業を併用して道路を整備する方式

#### ■ 大阪湾岸道路西伸部

大阪湾岸道路西伸部は、名谷ジャンクションから六甲アイランド間の約21kmの路線のうち、六甲アイランド～駒栄間が事業化されています。整備によって、神戸・阪神地域の渋滞や沿道環境などの問題を改善し、地域の活力の向上に寄与することが期待されています。

2017年度より、設計などに着手し、国とともに事業を進めています。



#### ■ 時間短縮効果

地域間の所要時間の短縮  
(神戸市西区(玉津IC)～大阪駅)  
現況 96分 → (整備後) 64分 **32分短縮**  
(神戸市西区(玉津IC)～神戸港)  
現況 45分 → (整備後) 31分 **14分短縮**  
出典:国土交通省調べ  
(2013年10月平日の17時台の平均旅行時間)

#### ■ 沿道環境の改善効果 (大型車種のNOx排出係数)

渋滞時 36km/h → 0.39g/km・台  
解消時 62km/h → **約30%減少**  
約30km/h 速度向上  
NOx(国土技術政策総合研究所資料 第714号2.1より計算)

※2016.3.10 社会資本整備審議会道路分科会第13回事業評価部会資料を基に当社作成



#### ■ 淀川左岸線延伸部

淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、淀川左岸線、新御堂筋(大阪市北区豊崎)と近畿自動車道、第二京阪道路(門真市稗島)を結び約8.7kmの道路です。整備によって、大阪都市圏の渋滞緩和や臨海部と内陸部の連携強化が期待されています。

2017年度より、調査、設計などに着手し、国とともに事業を進めています。



#### 大阪都市圏の通過交通(通過交通の割合)\*

現況 **10万台/日 31%** → 将来 **7万台/日 20%**

\*台数および割合は阪神高速1号環状線利用交通のうち大阪都市圏に用事のない交通  
出典:【現況】H17道路交通センサス  
【将来】H17道路交通センサスに基づくH42将来推計結果

※2016.12.16 社会資本整備審議会道路分科会第14回事業評価部会資料を基に当社作成

#### ■ 大和川線、淀川左岸線、西船場ジャンクション

大和川線は、三宝ジャンクション～鉄砲間および三宅西～松原線接続間あわせて2.0kmが開通しています。残る鉄砲～三宅西間7.7kmの2019年度末の完成に向け、大阪府および堺市と事業を進めています。

淀川左岸線は、北港ジャンクション～海老江ジャンクション(5.6km)が開通しており、海老江ジャンクション～豊崎(4.4km)について、大阪市とともに事業を進めています。

西船場ジャンクションは、2019年度の完成に向け、16号大阪港線(東行き)と1号環状線(北行き)とを直接接続する渡り線の追加と、スムーズな車線変更を可能にする車線の増設を行っています。そのうち大阪港線阿波座合流区間の増設車線を、2018年5月28日に開放しました。



## 新たな料金体系への移行の効果

公平・シンプルでシームレスな利用しやすい料金体系に移行しました。

### 新たな料金体系の概要

これまで近畿圏の高速道路料金は、整備の経緯の違いなどから均一料金区間と対距離料金区間が混在していました。また、道路の管理主体も、高速道路会社と地方道路公社が混在し、お客さまの利便性や管理の効率性の面で課題が生じていました。さらに、都心部へ流入する車両が特定の路線に集中し、渋滞が発生するといった問題がありました。

このため、2017年6月3日より新たな料金体系へ移行しました。

### 料金体系の整理・統一

これまでの近畿圏の高速道路は管理主体ごとに料金体系が異なり、1kmあたりの料金にばらつきがありました。これを統一し「高速自動車国道の大都市近郊区間の水準」を基本とする料金としました。また、阪神高速道路の阪神圏では普通車と大型車の2車種区分でしたが、NEXCO西日本と同じ5車種区分に統一しました。

### 「経路によらない同一料金」導入

大阪と神戸の都心部への流入に関して、特定の路線に集中する交通の分散の観点から、NEXCO西日本などの道路との間で、経路によらない起終点間の最安料金としました。

### 8号京都線の移管

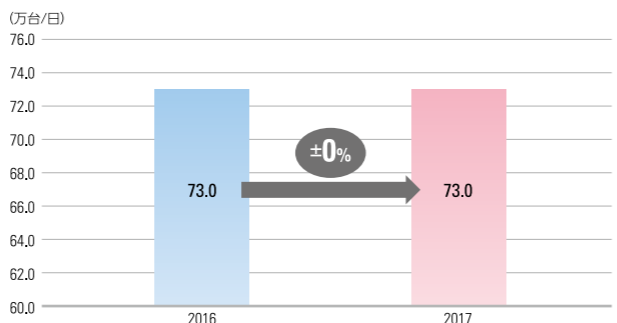
2019年4月に、8号京都線をNEXCO西日本と京都市へ移管する予定で、準備を進めています。

## 新たな料金導入後の交通状況

### 交通量の変化

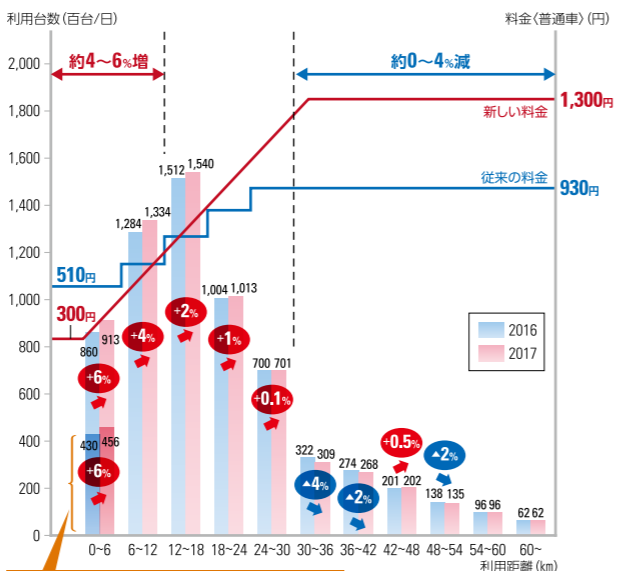
新たな料金導入後も利用台数はほぼ横ばいとなっています。また、阪神高速道路の短距離利用(12km迄)の交通量は、約4~6%増加となる一方、長距離利用(30km~)は約0~4%減少しました。

### 利用台数



※営業データによる集計  
※[2016.6~2016.9の平均]と[2017.6~2017.9の平均]を比較

### 阪神高速道路の利用距離別の交通量の変化



### 短距離区間利用割引

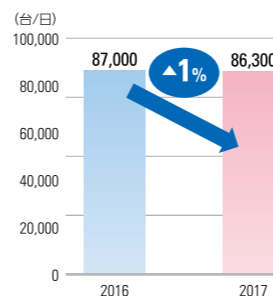
※ETCデータによる集計  
※[2016.6~2016.9の平均]と[2017.6~2017.9の平均]を比較

### 東大阪線の交通状況の変化と一般道への影響

過度な交通集中が生じていた東大阪線(渋滞損失が全国の都市高速のなかでファースト6位\*)において、交通量(森之宮~高井田)は約1%減少し、渋滞損失時間は約2割減少するなど渋滞が緩和しました。

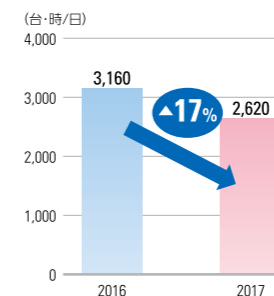
※都市高速道路の交通状況ランキング(2016年)国土交通省

### 交通量



※トラカンデータによる集計  
※対象区間:森之宮~高井田  
※[2016.6~2016.9の平均]と[2017.6~2017.9の平均]を比較

### 渋滞損失時間



※対象区間:東大阪JCT~東船場JCT

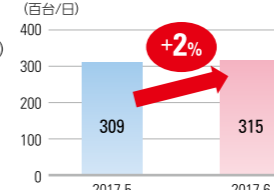
また、東大阪線の全体の交通量は減少していますが、短距離利用(12km迄)は、約2%増加しました。

これにより、東大阪線と並行する一般道において、主要渋滞箇所を含む区間の断面交通量は約2%減少となり、渋滞緩和に貢献しました。



※ETCデータによる集計  
※[2017.5の平日平均]と[2017.6の平日平均]を比較  
(GW中の5月1日・5月2日は集計から除く)  
※対象区間:東船場JCT~東大阪JCT間で利用距離が12km以下のみ抽出

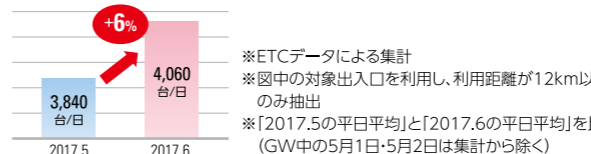
### 利用台数



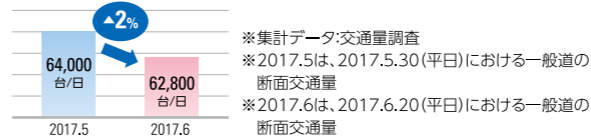
### 法円坂出入口での短距離利用イメージ



### 法円坂出入口利用台数



### 大阪市道築港深江線法円坂付近の交通量



※集計データ:交通量調査  
※2017.5は、2017.5.30(平日)における一般道の断面交通量  
※2017.6は、2017.6.20(平日)における一般道の断面交通量

## 「経路によらない同一料金」導入の効果

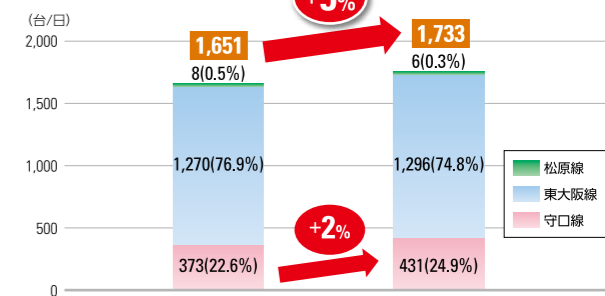
第二京阪の対距離制導入や都心流入割引の導入により、第二京阪と大阪都心間の利用は約5%増加しました。

また、第二京阪と都心間の交通について守口線の分担率が約2%増加しており、都心流入割引の導入も一定の効果が現れています。特に、東大阪線での事故発生時に守口線の分担率が上昇する結果となりました。

### 第二京阪から大阪都心間の経路分担率

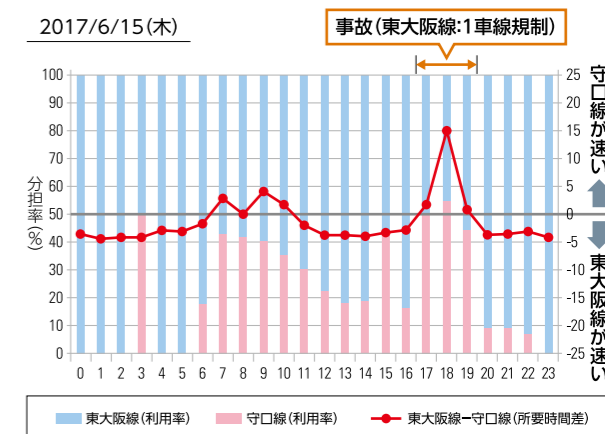


### 利用台数



※ETCデータによる集計  
※[2016.6~7の平日平均]と[2017.6~7の平日平均]を比較  
※第二京阪と環状線間の交通量(台/日)を集計  
※( )内は各路線を経由する交通量の割合

### 東大阪線-守口線の時間帯別の経路分担率



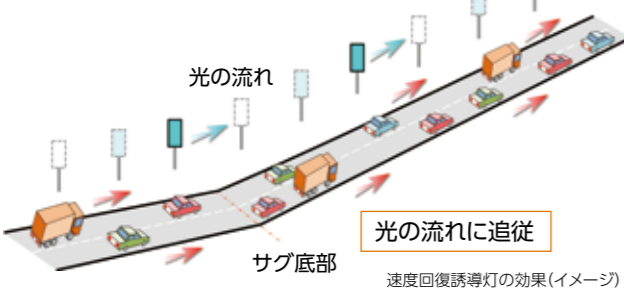
※分担率はETCデータによる集計、所要時間差はトラカンデータによる集計  
※分担率は、第二京阪から環状線へ向かう交通のうち、各路線を経由する交通量の割合(860台/日のデータ)  
※所要時間は、第二京阪・寝屋川南IC~1号環状線・道頓堀を対象に集計

## 渋滞対策の推進

ネットワーク整備や工事の集約・短縮などによる対策に加えて、交通運用や情報提供の充実による渋滞対策にも取り組んでいます。

### サグ部の速度回復誘導灯の設置

サグ部(下り坂から上り坂へと変化する場所)では、無意識に速度を低下させてしまうことで、渋滞が発生します。そこで、3号神戸線上り深江サグ部(深江～芦屋)では、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て、速度低下の抑制や渋滞中の速度回復を促す「速度回復誘導灯」を設置したところ、深江サグ～魚崎間の渋滞が大きく減少しました。今後、適用可能な他の渋滞発生箇所にも設置を進めていきます。



● 渋滞緩和が確認された区間



### 合流部の車線運用の見直し

環状線と界線の合流部付近における合流の円滑化や安全性の向上のため、車線変更を抑制することを目的に、区画線の白実線化および目的地の事前表示を行いました。これにより、車線変更は約1割減少し、車両同士の事故は約2割の減少がみられたことから、他の合流箇所への展開を検討します。



## 走行快適性の向上

走りやすい路面の確保や情報提供の多様化に取り組んでいます。

### 道路の平坦性の向上

道路の平坦性は、燃費やタイヤの摩耗状況の改善など走行コストの低減だけでなく、騒音や振動の低減など、快適性・安全性に大きな影響を与えます。このため、自ら開発した床版連結技術の活用などによる短い区間でのジョイントの解消(ジョイントレス化)や、段差ができてにくいジョイント(簡易鋼製ジョイント)の設置など、平坦性の向上に取り組んでいます。



### 旧料金圏境の本線料金所の撤去

2012年の料金圏の廃止に伴い、入口(武庫川、甲子園浜)に料金所を新設することで不要となった本線料金所(尼崎、南芦屋浜)を撤去しました。本線料金所の撤去は、安全性の向上と走行性の改善につながるとともに、その跡地はパーキングエリアとしてご利用いただけるようになります。今後、高石、泉大津、中島の各本線料金所を撤去します。



3号神戸線における尼崎料金所の撤去

## モバイル機器への情報提供

最新の交通情報をお手元のモバイルから手軽に確認できる「阪神高速はしれGo!」のサービスを提供しています。外国のお客さまにもご利用いただけるよう、英語版も提供しています。



### 料金検索サイトの利便性向上

2017年6月の新料金移行に併せて、ホームページの料金検索サイトについて、阪神高速道路だけでなく、全国すべての高速道路の通行料金を検索できるサービスを開始しました。

- また、その後、次のようなサービスを追加しました。
- ①SA・PA(休憩施設)や阪神高速道路周辺の観光施設の情報提供
  - ②所要時間の検索結果への全国の高速道路(一部を除く)の渋滞予測を反映
  - ③スマートフォンでの操作に適した画面の表示





## 世界水準の卓越した 都市高速道路技術で発展する 阪神高速を目指して

卓越した都市高速道路技術のイノベーションに挑戦し続け、経営基盤となる世界水準の技術力を発展・蓄積することにより、高品質かつ効率的に高速道路を建設・更新、管理する阪神高速を目指します。

【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



【取り組みに関わりがあるステークホルダー】



海老江ジャンクション

### 都市高速道路技術の発展・蓄積

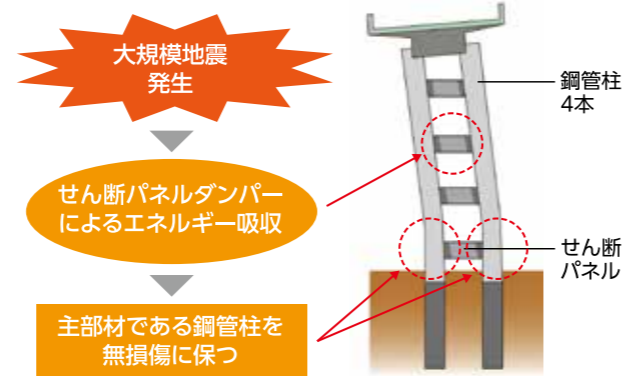
災害に強い都市高速道路を目指して、技術力を活かした高品質でより合理的な都市高速道路の建設と管理に取り組んでいます。

#### 鋼管集成橋脚の開発、実用化と適用拡大

先進的な構造・設計手法の研究・開発など、長大橋を含む橋梁技術の向上に取り組んでいます。その一つに耐震性能の向上と大規模地震発生時の早期復旧を目指した、鋼管集成橋脚の開発があります。鋼管集成橋脚は、柱となる4本の鋼管と複数段の横つなぎ材で構成し、大規模地震発生時には横つなぎ材を先に損傷させて地震エネルギーを吸収し、橋梁の揺れを制御することで耐震性能が向上します。また、復旧時には横つなぎ材の取り替えだけで元通りの形状に戻せるため、早期復旧も図られます。また、既製品である鋼管を主部材とするため、コストが縮減できるほか、製作・架設の期間を短縮できます。すでに海老江ジャンクションや建設中の西船場ジャンクションで採用しているほか、2017年度に事業に着手した大阪湾岸道路西伸部でも採用を念頭に検討しています。

さらに、その安全性や経済性に着目して、現在、多径間連続橋\*での採用についても構造検討を進めています。

\*複数の支間(橋脚と橋脚との間)からなる伸縮装置のない一続きの高架橋



多径間連続橋

### メンテナンス時代の 到来に先駆けた技術開発

維持管理のさらなる高度化、効率化を目指し、技術開発を進めています。

#### 点検・検査技術の高度化と効率化

道路構造物の損傷への対策を講じるうえで必要な基礎情報を得るには、点検・検査が必要です。さまざまな新技術により、点検・検査の高度化・効率化に取り組んでいます。

#### ドクターパト®の開発

「ドクターパト®」は、搭載したラインスキャンカメラやレーザー変位計などで、路面の性状(ひび割れ、平坦性、わだち掘れ)を、規制速度で走行しながら調査できる点検専用車です。走行しながら調査することで、交通規制を回避することができます。現在、撮影した路面の画像からAIを用いて、自動的に舗装のひび割れを検出する技術の開発に取り組んでいます。また、ひび割れ率を自動的に算出できるようにすることで効率化・コスト削減を図っています。



ドクターパト®



AIを用いた舗装ひび割れ検出技術

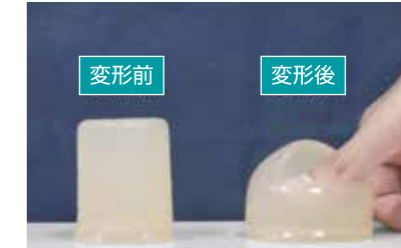
#### 補修材の開発

高速道路の維持管理におけるさまざまな課題を解決し、維持管理のさらなる高度化・効率化を図るため、新しい補修材を開発しています。

#### 止水材の開発

トンネルの管理において、コンクリートの隙間(構造目地)からの漏水は、構造物の老朽化を促進するだけでなく、走行

するお客さまの安全性にも影響を及ぼします。そのため、漏水対策としてその隙間を閉塞する必要がありますが、従来の材料では、湿潤状態のコンクリートに対し、十分な付着強度を確保することができませんでした。また、地震などにより生じる大きな地盤の変動にも構造物が追従可能となる柔軟性の側面からも課題がありました。現在、これらの課題に対応すべく接着性、柔軟性の高い優れた止水材(AQUACEPTER®)を開発中です。



開発中のAQUACEPTER®

\*柔軟性に富んだ材料で、大きな伸縮量に追従が可能

#### 防草固化材の開発

土工区間などで使用するため、短時間で強度が発現し、防草効果も高いデンカフセグラス(防草固化材)を開発中です。施工方法も簡易なため汎用性が高く、また、劣化すると土に戻るため沿道の環境にも優しい素材です。

### 工事騒音を軽減する技術の開発

都市部に位置し、交通量の膨大な阪神高速道路では、交通への影響が大きい日中でなく、夜間に工事を実施する機会が多くあります。しかし、夜間の工事では特に周辺への工事騒音が問題となります。このため、工事騒音を大幅に低減でき、かつ工事時間も短縮できる技術の開発に取り組んでおり、ジョイント低騒音撤去工法(SJS工法\*)やIH式鋼床版舗装撤去工法\*\*といった新たな技術を採用しています。

\*1 ジョイントを特殊ワイヤーにより一括切断し、撤去する工法  
\*2 電磁誘導加熱技術(IH)によって鋼床版を発熱させ、舗装下面の接着層を軟化させることで舗装をはぎ取りやすくする工法



SJS工法による  
ジョイントの撤去

## 技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

産官学が連携してイノベーションを目指します。

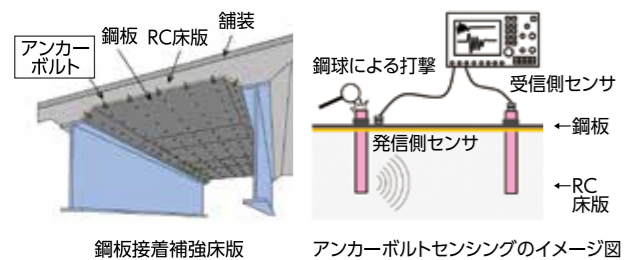
### 非破壊検査技術の開発

NEXCO西日本とともに、京都大学に「インフラ先端技術共同研究講座」を開設し、最先端の非破壊検査技術の開発を進めています。

### アンカーボルトを活用した検査技術の開発

開通後40年以上経過した一部の鋼板接着補強床版では、大型車両の繰り返し走行による疲労により、コンクリートの砂利化や内部ひび割れなどの損傷が発生していますが、鋼板が接着されているため、内部の劣化状況が把握しづらいという課題があります。

このため、鋼板接着補強時に設置するアンカーボルトを活用してコンクリート床版のひび割れなどを発見し、健全性を評価できる非破壊検査技術の開発に取り組んでいます。



### UFC道路橋床版の開発と実用化

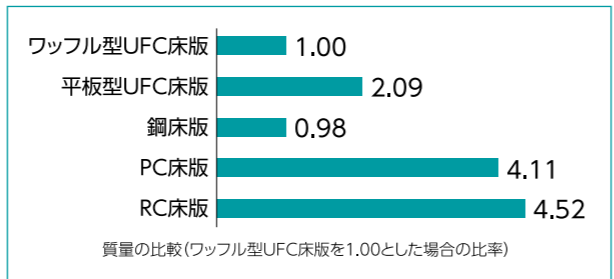
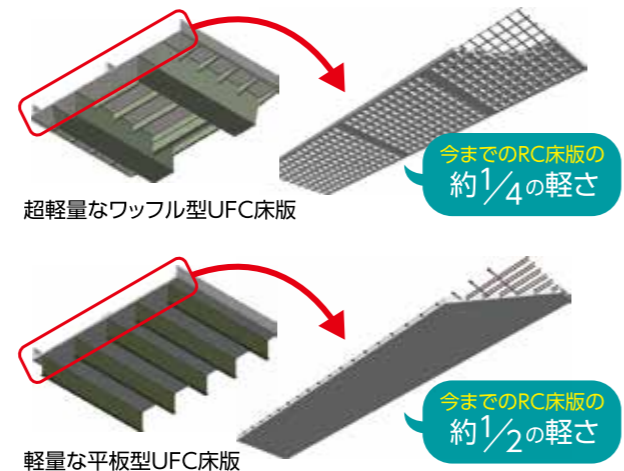
阪神高速道路では、大型車の繰り返しの走行の荷重によって、コンクリート床版のひび割れや鋼床版の金属疲労き裂が顕在化しています。

このため、軽量で耐久性の高いコンクリート系の道路橋床版の開発を目指して共同研究を行い、2011年、日本で初めて、超高強度繊維補強コンクリート(UFC:Ultra High Strength Fiber Reinforced Concrete)を使用した道路橋床版を開発しました。

UFC床版は、従来のRC床版よりも軽量なため、橋梁全体としてコスト削減が可能です。また、耐久性が高く、管理費用も含めたライフサイクルコスト(LCC)の面でも優れて

おり、新設だけでなく、既設の床版の取り替えにも採用できます。

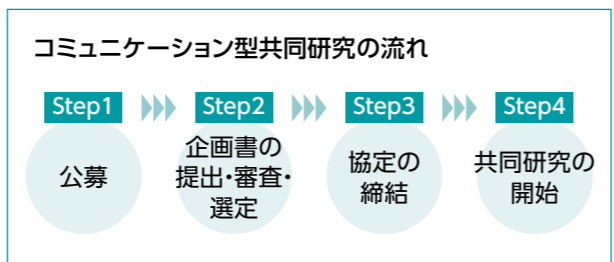
土木学会技術評価委員会で安全性および使用性について評価証を取得しており、西船場ジャンクション事業(信濃橋入路)で採用を予定しています。



### コミュニケーション型共同研究による技術開発

企業などの保有する技術が、阪神高速グループが抱える課題解決に役立つか、相互の技術の融合で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「コミュニケーション型共同研究」を実施しています。

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おり、特許の取得も視野に入れています。

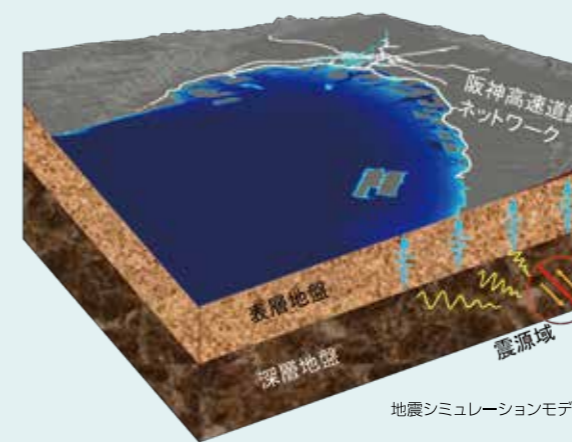


## トピックス

# スーパーコンピュータ「京」を用いた防災・減災の高度化への取り組み

1995年に発生した阪神・淡路大震災において、阪神高速道路は甚大な被害を受けました。その後、全国各地で橋脚の耐震補強や落橋防止対策が実施され、阪神高速道路でも対策を実施しています。しかし、2011年の東日本大震災や2016年の熊本地震では、橋脚を含む道路構造物が大きな被害を受けており、関西においても、南海トラフ地震などの巨大地震の発生が懸念されているなかで、さらなる防災・減災対策が求められています。

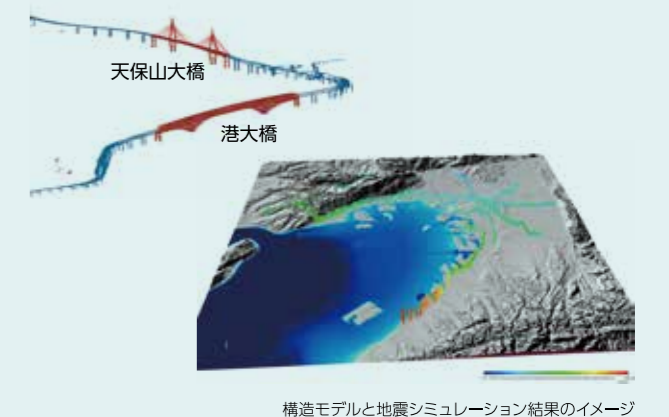
巨大地震が発生した場合、その被害は広域に及ぶことが想定され、阪神高速道路のような総延長約260kmの道路ネットワークの防災・減災対策を検討するためには、道路ネットワーク全体を対象とした大規模な解析モデルを構築し、地震被害シミュレーションを行う必要があります。しかし、従来のコンピュータの計算能力では、このような大規模なシミュレーションを行うことは困難でした。そこで、従来のコンピュータをはるかに凌ぐ計算能力を有するスーパーコンピュータ「京」を用いることにしました。



### スーパーコンピュータにより実現できること

阪神高速道路全線に約9,000基ある橋脚や橋桁の寸法など設計図面情報をデジタルデータ化します。それらを基に、実際の構造物に近い構造モデル(仮定の阪神高速道路)を再現します。この構造モデルを使い、スーパーコンピュータ「京」を用いて、南海トラフ地震などで想定されるさまざまな震源域の地震動を発生させ、構造物の揺れ方や被害レベルを解析します。

例えば、路線単位の大規模シミュレーションにより、路面の段差の発生位置や段差量を把握して、緊急輸送道路の確保の観点から、被災後速やかに機能回復するための対策の検討に役立てます。また、被災してから復旧計画を立てるのではなく、さまざまなシミュレーションに基づく被害予測によりあらかじめ復旧計画を立案しておくことも可能となり、より速やかな復旧につながることを期待されます。



### VOICE 開発者の声



技術部 技術推進室 課長代理

篠原 聖二

### 耐震性の高い都市高速道路の実現を目指します。

阪神・淡路大震災では、阪神高速道路の倒壊現場が震災の象徴のようになってしまいました。次に大規模な地震が発生したときには、阪神高速道路はピクともせず、緊急輸送道路としての機能を十分に発揮し、道路の利用者や周辺の住民の方々から、「阪神高速道路があって良かった」と言ってもらえるように、スーパーコンピュータのような先進技術を活用して、耐震性の高い都市高速道路の実現に向けた技術開発を推進していきます。

## 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を目指して

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を活かした事業や新たなビジネスなど多彩な関連事業を展開する阪神高速を目指します。

### 【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



### 【取り組みに関わりがあるステークホルダー】



フィル・パークHS新町

## 高速道路事業で培った技術・ノウハウを活用した事業展開

地方公共団体などにおける交通インフラ建設や管理業務に、高速道路事業を通じて蓄積した技術・ノウハウを提供しています。

### 維持管理技術・ノウハウを活用した事業

交通管理や施設管理の経験を活かして、大阪港咲洲トンネルと夢咲トンネルの維持管理を大阪市から受託しています。

また、13号東大阪線と直結する第二阪奈有料道路について、大阪府道路公社からトンネルの維持管理・修繕、交通管理・管制、設備監視などの業務を包括して受託するとともに、奈良県道路公社から道路維持業務を受託しています。これらの他にも、兵庫県から湾岸側道の点検業務や、豊中市から名神口跨道橋の点検補修業務を受託しました。



大阪港咲洲・夢咲トンネルの管理



第二阪奈有料道路の管理

### 用地取得支援事業

高速道路の用地確保の経験を活かし、地方公共団体などから受託して道路や鉄道など公共インフラの用地取得の支援を行っています。

## 新たな事業への積極的展開

阪神高速グループの資産を有効活用した関連事業を積極的に展開し、地域の活性化に貢献していきます。また、社会の変化に応え、新しい事業にも取り組んでいきます。

### 駐車場事業

阪神高速道路の高架下や周辺の地域約300箇所において、月極駐車場・コインパーキングを展開しています。防犯カメラ(全駐車場)、自動門扉(一部)を設置するなど、セキュリティ強化に努めているほか、駐車スペースを広く取ることで、お使いいただきやすい駐車場を目指しています。



阪神高速道路高架下の駐車場

### 休憩所事業

阪神高速道路のパーキングエリアにおいて、レストラン・売店を運営しています。季節の彩りを添えた特別メニューを取りそろえた「感謝祭」などを開催しています。

### 不動産事業(保有資産活用事業)

保有地の有効活用を図ることを目的に、賃貸住宅事業や事業用定期借地などを行っています。2017年には大阪市西区で駐車場として活用していた保有地において、新たに駐車場と空中店舗を組み合わせた「フィル・パークHS新町」の運営を開始し、企業主導型保育所を誘致しました。



賃貸マンション  
リラフォート千里中央

## 産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営事業

地元への貢献と地域の活性化を目指して、須磨に面したベイエリアに大都市近郊型産地直送市場を運営しています。ここでは、兵庫の生鮮三品(青果・鮮魚・精肉)を中心に、契約農家や地元漁港から届いた新鮮で安全・安心な食材を提供しています。「ナナ・ファーム須磨」は、須磨海岸などの4施設とともに、「みなとオアシス須磨\*」として登録されています。



ナナ・ファーム須磨



\*地域住民の交流や観光の振興を通じて地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として国土交通省港湾局に登録したものです。

### カード事業

ETC機能を持つ阪神高速ブランドの「スルーウェイカード」を発行しており、現在、関西を中心に約18万人の方に加入いただいています。

### リースレンタル事業

パトロールカー、標識車などの道路維持作業用自動車や工事に使用する特殊車両をリース・レンタルで提供し、道路の補修、維持管理をサポートしています。また、太陽光発電システムやLED道路照明灯を賃貸し、維持管理を受託しています。

### 会員制駐輪場事業

大阪市内でスポーツバイクに特化した室内型会員制駐輪場「ヴェロスタ肥後橋店」を運営しています。

### インフラツーリズム

阪神高速道路の施設や工事現場(大和川線のトンネルなど)をご覧ください。インフラツアーを開催しています。

## 関西の発展に貢献し、 地域・社会から愛され信頼される 阪神高速を目指して

関西とともに発展し、美しく豊かで住みやすい関西に貢献するため、企業活動を通じて地域の活性化、環境保全などに取り組み、地域・社会から愛され信頼される阪神高速を目指します。

### 【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



### 【取り組みに関わりがあるステークホルダー】



## 環境経営の推進

阪神高速グループビジョン2030の実現に向けて「環境行動計画」を定めて環境経営に取り組んでいます。



### ■ エコアクション21の認証取得

「エコアクション21」は、環境省が定めたガイドラインに基づき認証を受ける「日本独自の環境マネジメントシステム」です。

環境行動計画の実践により、全部署で、「エコアクション21ガイドライン」の適合認証を取得しています。

なお、このガイドラインに基づき作成する「環境活動レポート」は、当社のホームページで公開している阪神高速道路株式会社「環境の取り組み2018」で公表しています。

(<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/torikumi/eco/kankyorepoto.htm>)



## 低炭素社会への挑戦

高速道路ネットワークの整備による交通の円滑化を通じて地球温暖化防止に貢献するだけでなく、道路の維持管理などにおいても低炭素化に取り組んでいます。

### ■ 道路管理における省エネルギー化

高速道路や管理施設での管理において、エネルギー削減や太陽光発電利用にも取り組んでいます。2017年度の道路施設における電力使用量は、基準年度(2016年度)と比較して0.1%減少しました。引き続き、電力使用量削減の取り組みを推進します。

#### 取組例

- LED道路照明の設置  
高速道路本線の照明のうち、約40%をLED化しています。また、5号湾岸線東神戸大橋ほか5箇所の航空障害灯のLED化を実施しました。
- 太陽光発電の実施  
8箇所の設備を整備しており、発電設備容量の合計は、約210kwです。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。
- 超高輝度反射標識板の使用  
ヘッドライトの光だけで標識が明るく反射することから、照明設備が不要となり、メンテナンスの回数なども削減できます。



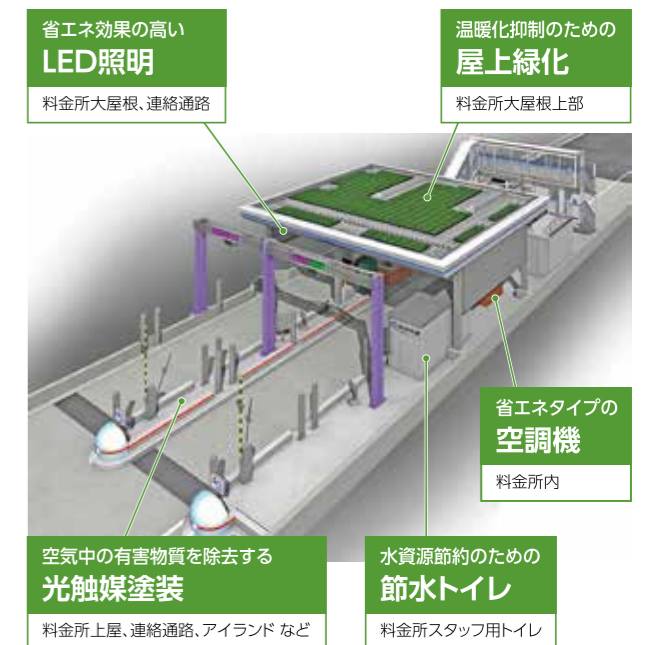
### ■ オフィスなどの省エネルギー化

オフィスにおける不要な照明の消灯やLED照明など節電型機器の導入、使用車両の電気自動車やハイブリッド車への更新などにより、省エネルギーや低炭素化に取り組んでいます。

2017年度のオフィスにおける電力使用量は、基準年度(2016年度)と比較して約3%削減しました。

### ■ 環境にやさしい料金所

建設や更新・補修を行う料金所を対象に、屋上緑化など環境に配慮した取り組みを行っています。2014年度から2017年度の4箇年に18箇所実施しました。



### ■ 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いただけるよう、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。

● 急速充電器(6箇所)と太陽光発電設備(8箇所)の位置図



堂島川の万博にちなんだ特別ライトアップ

## 循環型社会の形成

高速道路の建設・管理において、環境負荷の少ない工事用資材の調達や建設副産物をはじめとする廃棄物の3R(発生抑制、再使用、再資源化)などに取り組んでいます。

### ■ 廃棄物資源循環学会賞(有功賞)の受賞

大和川線の建設現場から発生する建設汚泥を公共の大規模土地造成事業に再生利用する「大和川線シルド発生土再生活用事業」において、グループ会社である阪神高速技術株式会社が、廃棄物資源循環学会賞(有功賞)を受賞しました(工事施工業者との共同受賞)。

### ■ グリーン調達の推進

グリーン購入法に沿った調達方針を定め、できる限り環境への負荷が小さくなるよう努めています。高速道路の建設・維持修繕工事においては、21品目の調達を行いました(2016年度)。また、事務用品においては、対象となる物品の約8割について調達を行いました(2017年度)。

### ■ 横断幕再生事業

高速道路で使用していた横断幕のリサイクルを行うプロジェクト「Re:loop 阪神高速」に取り組んでいます。カラフルで雨風に強い横断幕の特性を活かし、バッグや防草シート、担架などにリサイクルし、用途を広げています。

また、使用済み横断幕をリサイクルするワークショップの開催、おおさかACTグリーンエコプラザでの展示など、環境への取り組みやリサイクル活動の情報発信を行っています。



リサイクルバッグ

## より良い都市環境の創造と共生

騒音振動の低減や環境ロードプライシングなどによる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、景観など周辺環境との調和に配慮しています。

### ■ 沿道環境の改善

#### ● 遮音壁の設置

走行する自動車からの騒音を低減するため、吸音効果の高い遮音壁などを設置しています。



遮音壁の例

#### ● 環境施設帯の整備

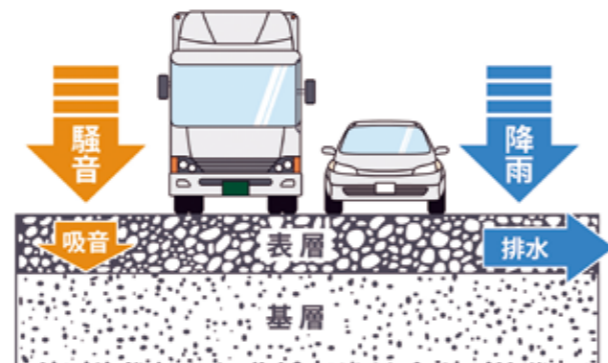
沿道のまとまった土地を植樹帯とする環境施設帯を整備して、騒音の低減、大気質の改善、緑化による潤い創出などに取り組んでいます。



環境施設帯の例

#### ● 高機能舗装の敷設

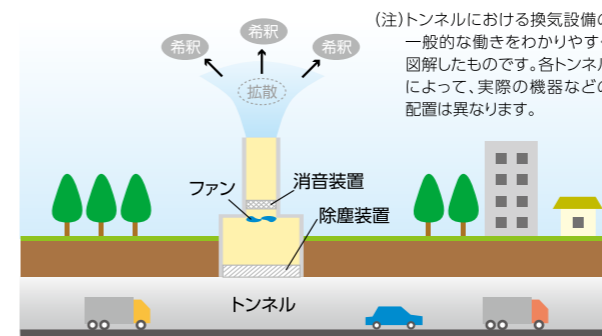
道路交通の騒音は、タイヤと舗装の間で空気が圧縮・膨張することが一因です。こうした騒音を低減するため、多くの空隙(すきま)を有する「高機能舗装」を進めています。「高機能舗装」は、排水性に優れているため、降雨時に雨水が速やかに舗装に浸透し、タイヤの滑りや水はねを防止して、路面標示が見やすくなるなど、走行安全性も向上します。



高機能舗装のしくみ

### ● トンネル区間の排気処理

長大トンネルでは、トンネル内の排気ガスを含んだ空気が坑口から漏れ出すことを抑えるとともに、空高く排気するために換気所を設置しています。また、この換気所には排気ガスに含まれる浮遊粒子状物質(SPM)を除去する除塵装置も設置しています。



## 「環境ロードプライシング割引」の実施

国道43号・阪神高速3号神戸線沿道の環境改善のため、2001年11月から、5号湾岸線の大型車の料金を割引くことで誘導する「環境ロードプライシング割引」を実施しています。以降、割引率や対象車種の拡大などにも取り組み、徐々に、国道43号から5号湾岸線にシフトする大型車が増加しています。



### ● センサス大型車道路別利用状況・分担率(%)

調査年度	分担率(%)			交通量[3路線合計(台/日)]
	国道43号	3号神戸線	5号湾岸線	
2001.2.8	39.1%	29.2%	31.8%	57,961
2013.11.19	31.6%	22.0%	46.4%	58,357
2014.11.19	29.7%	23.5%	46.8%	58,481
2015.11.26	27.0%	23.0%	50.0%	57,781
2016.11.29	28.4%	22.5%	49.1%	59,352
2017.12.5	27.1%	23.2%	49.7%	60,097

## ■ 周辺環境との調和

### ● 三宝ジャンクションのループ内緑化

6号大和川線三宝ジャンクションでは、周辺の景観に配慮して、ループ内緑化を行いました。



景観に配慮したループ内緑化

### ● 港大橋・東神戸大橋(阪神高速5号湾岸線)のライトアップ

大阪湾ベイエリアでは、大阪・関西を代表する長大橋である港大橋と東神戸大橋において、2025年国際博覧会の大阪・関西開催の実現や地域のにぎわいの創出と活性化に貢献するため、2017年12月から土・日・祝日などにライトアップを行っています。



港大橋



東神戸大橋

●地域と一体となった橋脚のライトアップ

大阪の中心部に位置する中之島エリア(堂島川など)において、2008年から橋脚(橋脚41基・延長1.7km)のライトアップを実施しています。

また、2017年11月からは、2025年国際博覧会の大阪・関西開催の実現に向けて、万博ロゴマーク色5色の演出による特別ライトアップを行っています。



堂島川の万博にちなんだ特別ライトアップ

環境啓発及び社会貢献等

地球環境の保全に関する社会貢献に取り組んでいます。また、使用済み横断幕のリサイクルのワークショップなどを通じた啓発活動も行っています。

●「阪神高速グループの森づくり」

2017年12月から、「尼崎21世紀の森構想」\*の拠点施設である、尼崎の森中央緑地で森づくりに参画しています。尼崎の森中央緑地は、5号湾岸線に隣接しており、この地において「阪神高速グループの森づくり」に社員一丸となって取り組みます。

また「生物多様性ひょうご基金」に寄付を行い、兵庫県知事より感謝状が贈呈されました。

\*「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年かけて森づくりが行うものです。



生物多様性ひょうご基金感謝状贈呈式

地域・社会との連携

地球・社会の安全・安心にも貢献しています。

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、資機材の提供、道路利用者への情報提供などについて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、資材の提供などの連携に関する協定を、また、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。

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階フロアや6号大和川線南島換気所の屋上は、それぞれ泉大津市と堺市から津波避難ビルの指定を受けており、緊急的に一時避難できるようにしています。



南島換気所

社会貢献活動の推進

グループ一体となって社会貢献活動に取り組んでいます。

【阪神高速グループ社会貢献活動方針】

①目的

阪神高速グループは、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。

②取組方針

保有する人的・物的資源やノウハウを活かして、社会貢献活動に取り組むことを基本とする。

③重点テーマ

「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取り組む。

交通安全啓発活動の実施

警察や地方公共団体と連携し、パーキングエリアや沿線地域で交通事故や落下物、逆走・誤進入の防止などの交通安全啓発活動を行っています。



イメージキャラクター「もぐらのコージくん」による啓発活動

交通遺児の修学・進学への支援

(一財)阪神高速地域交流センターでは、阪神高速道路での事故で亡くなられた方のお子さまなどの、高校での修学資金を支援しています。さらに2018年度からは、グループ社員個人からの募金に阪神高速道路株式会社からの寄付を加えたマッチングギフトにより、大学への進学の際の資金を支援します。

小学校での出前講座の開催

社員が小学校に出向いて、高速道路の役割や土木技術を楽しみながら学べる「出前講座」を行っています。



若手社員による講義

現場見学会の開催

地域の皆さまに、土木に親しみを感じ、当社の取り組みに理解を深めていただくため、現場見学会を行っています。また、「土木の日」(11月18日)協賛行事として、建設中の高速道路の見学会や土木体験イベントを開催しています。



「土木の日」現場見学会

MEC (Maintenance Engineer Community) での活動

(一財)阪神高速道路技術センターと連携し、地方公共団体などの実務者のための「道路・橋梁管理者のためのメンテナンス実務者コミュニティ(MEC)」を設け、維持管理やアセットマネジメントについての意見交換や現場見学を行っています。



MECによる現場見学

## 若手研究者助成制度

若手の研究者の育成を支援するため、(一財)阪神高速道路技術センター、(一財)阪神高速地域交流センターとともに、「阪神高速若手研究者助成基金」を設立し、都市の高速道路に関わりのある研究のための資金を助成しています。

## 阪神高速ミナミ交流プラザ「Loop A」の運営

ミナミまち育てネットワークや(一財)阪神高速地域交流センターと連携して「Loop A」を運営し、ミナミの活性化に貢献しています。ギャラリー展示やイベントのほか、地域の情報や阪神高速道路についての情報の発信の場として活用されています。

## 2025年国際博覧会の誘致への協力

オフィシャルパートナーとして、2025年国際博覧会の大阪・関西への誘致に協力しています。



千日前の設置看板

## 震災資料保管庫の公開

震災資料保管庫は、阪神・淡路大震災での被災経験を風化させることなく後世に継承し、今後の防災対策の研究の一助となるよう、特徴的な被災構造部を多数展示している施設です。2017年から、通常の開館日に加え、震災発生日の直前の土日にも特別開館し、多くの方々にご来館いただいています。



被災した橋脚の展示



震災資料保管庫特別開館の様子

## 海外事業を通じた国際貢献

経験豊富な技術者が、それぞれの国のニーズに応じた技術協力を行っています。

### 国際コンサルティング事業

道路に関する課題の解決に協力する国際コンサルティング事業を展開しています。これまでに、ケニア、カンボジア、タイ、エチオピア、フィリピン、ブータン、チュニジア、モロッコにおいて道路・橋梁の維持管理や用地取得などの分野の業務を実施し、高い評価を得ています。

#### ■ 道路維持管理業務の監理能力強化プロジェクト(ケニア)

ケニアにおけるJICA(国際協力機構)技術協力プロジェクトに、コンサルタントチームの一員として参画しました。このプロジェクトは、道路の維持補修業務の外部委託についての監理能力強化を目的としており、道路管理者に対して、積算や契約制度などの日本のノウハウの技術移転を行いました。



ケニアの現場での技術指導

#### ■ 環境社会配慮に関する実施能力向上支援(カンボジア)

JICA技術協力プロジェクトの一環として、カンボジアでの事前調査の結果を踏まえ、日本の道路用地管理に関する法制度や環境対策に関する実施体制などについて、講義や現場見学による研修を行いました。



カンボジアからの研修参加者

## 専門家派遣、研修などを通じた国際協力

JICAを通じ、新興国へ社員を派遣し、道路関係機関職員などの技術指導にあたっています。現在も、ケニアに長期専門家を派遣し、道路メンテナンス能力強化に取り組んでいます。特に、タイ、カンボジア、モロッコ、中国の道路関係機関とは技術協力などに関する覚書を締結し、技術者の相互派遣や研修などで交流を深めています。

2017年度には、海外の政府・道路関係機関の職員、学術研究者など、48カ国・のべ約300名が当社を訪れ、道路の運営・維持管理の研修を受講するなどしました。



海外の技術者の研修

### VOICE

#### 国際協力担当者の声



技術部国際室  
課長代理

玉川 大

#### 当社ならではの国際協力のあり方を模索しています。

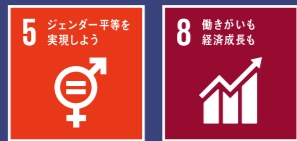
言うまでもありませんが、国が異なれば言語のみでなく、宗教や文化、思想、一般常識も異なります。そのような環境下で仕事をすると、言葉の壁以外にもさまざまな出来事に遭遇し、やはり戸惑うこともあります。一方で、だからこそ気づかされ、学ばされることもあり、必ずしも直接的(技術や手法)ではないにしても、間接的(もの見方や取り組み姿勢)に国内での仕事に活かされることもあるのではないかと感じています。現地カウンターパートの方々にも同じように感じてもらえることが大事なのではないかと思っています。まだまだ経験の浅い身ですが、そのような海外業務ならではの多様性を肌で感じつつ、日々の業務に従事しています。



## 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を目指して

これからも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続けるため、安定した経営基盤を確立するとともに、社員の誇りと情熱を持った取り組みがグループを成長させ、そこから社員が一層のやりがいを実感できる阪神高速を目指します。

### 【取り組みを通じて達成に貢献するSDGs】



### 【取り組みに関わりがあるステークホルダー】



## トピックス

# 働き方改革の推進

阪神高速グループでは、2018年度のグループスローガンを「働き方を変えて新たな挑戦へ」としました。より良い労働環境の整備と業務の生産性や品質の向上などを一体として目指し、社員一人ひとりが効率よく、持てる力を最大限発揮し、働きがいを感しながら働けるよう、働き方改革を進めることで、さらなるお客さま満足の実現を目指します。

### 業務の効率化

ペーパーレスの取り組みや効率的な会議の実施などに取り組むとともに、社員自らが気軽に楽しく業務を改善・改革する運動も進めています。今後、AIやICTの活用による定型業務の省力化やこれまでの仕事の手順や手続きなどの見直しにより業務の効率化を図ることで、さらなるお客さまサービスの向上につなげていきます。



### コミュニケーションの活性化

効率的な情報の共有や迅速な意思決定が図られるよう、テレビ会議システムなどの情報機器の導入により、社員間のコミュニケーションが活性化する職場環境づくりを行っています。今後、モバイル端末の導入を拡大するとともに、オフィススペースの改善を進めて世代・役職を超えた社員間の交流を活性化させ、風通しの良い組織づくりに取り組んでいきます。

### 業務執行方法の最適化

阪神高速グループの業務は、建設会社、設計コンサルタント会社、関連業界団体など多くの会社や団体との相互協力で成り立っており、一体となって働き方改革を進めていくことが求められます。これまでも業界団体との対話を通じて契約制度の改善に取り組んできましたが、今後、集約型契約方式の導入など工事調達手法の改善や請負者との情報共有システム構築など契約手続きの簡素化を通じて、一体となって働き方改革を進めていきます。

### 人的資源の充実

徹底したお客さま目線で考え、使命を達成する社員の集団となることを目指しています。

#### ■ プロフェッショナル人材の育成

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あり、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、内外の環境変化に柔軟に対応する必要もあります。

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人材」を育成する取り組みを進めています。

#### 主な取組

① OJT (On-the-Job Training)	• 配置転換(ジョブローテーション) • 人事評価面談
② OFF-JT (Off-the-Job Training)	• 階層別・部門別研修などの社内研修 • 外部派遣研修(国土交通大学校など)
③ 自己啓発支援	• 資格取得などの支援制度 • 留学支援制度
④ 「気づき」・「やる気」の醸成	• 公募型社内研修 • 外部派遣研修(希望制)

### 働き方改革の実現に向けた5つの柱



### 多様な働き方の実現

サービス残業の根絶など適正な労働時間管理の徹底を図るとともに、育児・介護との両立の支援やワーク・ライフ・バランスの推進など、安心して働ける職場づくりを進めてきました。今後はもっと働きやすい職場づくりに向けて、テレワークや時差出勤など柔軟な勤務体系の導入を検討し、社員一人ひとりがさらに効率的に仕事ができるよう環境整備を行います。

#### ■ 長時間労働の抑制

仕事の効率化と併せて役員・管理職がリーダーシップを発揮し、時間外勤務の削減に取り組み、長時間労働の抑制とともに社員の健康増進に努めています。

#### 主な取組

- 健康と家庭を考える日<sup>※</sup>や定時退社週間(年2回)の実施

※健康と家庭を考える日：社員が健康管理に努めつつ、仕事以外の時間を確保できるように、毎週水曜日と給与支給日に定時退社を促しています。

### ■ 休暇の取得の促進

社員が心身をリフレッシュし、メリハリのある生活を実現できるように、計画的かつ有意義な休暇取得のための取り組みを進めています。

#### 主な取組

- ・計画的年休
- ・連続休暇の取得促進
- ・ポジティブ・オフ運動\*
- ・年次有給休暇取得促進期間(10月・11月)の設定

※ポジティブ・オフ運動：休暇を取得して外出や旅行などを楽しむことを積極的に促進し、「休暇(オフ)を前向き(ポジティブ)に捉えて楽しもう」という運動。

### ■ 育児と仕事の両立の支援

阪神高速道路株式会社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



2017年9月13日、次世代育成支援対策推進法に基づき、厚生労働省より「子育てサポート企業」としての認定を受けました。  
阪神高速道路株式会社としては、3回目の認定となります。

### 育児休業者の推移

年度	育休取得者	うち男性
2010	4	1
2011	6	1
2012	1	1
2013	0	0
2014	5	0
2015	6	2
2016	2	0
2017	7	2

※男性社員は、育児休業とは別に、配偶者が出産する際に3日間、配偶者の産前または産後に5日間の有給休暇を取得できます。

### ■ 仕事と介護の両立の支援

介護への不安を払拭し、社会問題となっている介護離職を防止するため、仕事と介護の両立を目的とした介護セミナーを毎年実施しています。

### ■ 安心して働ける職場環境の整備

衛生委員会の設置や産業医による定期的な職場巡回活動を行うとともに、健康診断やストレスチェック、産業保健スタッフによる保健指導、メンタルヘルスケア研修などを実施しています。

## 工事における労働安全の推進

工事に携わるすべての関係者が安全に安心して働ける職場環境を目指します。

### 現場での安全確保の取り組み

工事現場における事故防止と事故の再発防止のため、グループ一体で「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や安全講習会を実施しています。



安全直察

### 阪神高速グループ安全大会

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、グループ全体で、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。

「安全の日」には、安全管理の意識の一層の向上のため、発注者である阪神高速グループと受注者がともに安全講習を受講し、講演を聴講する安全大会を開催しています。また、現場での安全衛生に対する取り組みなどが特に優れた受注者に対して安全表彰をし、安全管理意識の向上を促しています。



阪神高速グループ安全大会

### VOICE

#### 男性育児休業取得者の声



建設・更新事業本部  
神戸建設部プロジェクト第二課

西海 能史

子供の成長をリアルタイムで実感できた育児休業。その経験で得たスキルを仕事でも活かしていきます。

「育児休業」を強く意識したのは、妻が妊娠中に体調を崩した際に、「育児は想像以上に変なこともかもしれない」と感じたことがきっかけでした。

休業期間は産後療養を終えたタイミングから約2カ月間、泣くわが子を抱きながらオロオロすることが日常茶飯事でそのたびに自分の無力さを感じました。

育児は限られた行動範囲で、幼い子供と恒常的に過ごすことになり精神的にも肉体的にも労力を要しますが、夫婦で協力することで、お互いのストレス軽減にもつながったと思います。一方、育児休業を取得したことで、子供の成長をリアルタイムで感じることができました。

こうした経験ができたのも、育児休業に関する職場の皆さんの理解があったからであり、とても感謝しています。

今後は、他人の気持ちを推し量って行動する能力や根気、ワーク・ライフ・バランスを意識した働き方を実践するなど、育児休業を取得したからこそ身に付けたスキルを業務に活かしていきたいと考えます。

#### 女性社員の声



経営企画部グループ経営推進課  
課長代理

西尾 美香

充実した制度とお互いを認め合う風土により、女性もいきいきと活躍できる職場です。

私は育児休業を2回取得したほか、子供たちが就学するまで早出勤制度を利用していました。この間、新規事業開発・広報・道路管理と幅広い分野の業務を経験し、限られた時間のなかでも、職場の皆さんのサポートのおかげで、キャリアに応じた仕事をすることができました。この間に得た各業務の専門知識、経験や人脈は、各部門の課題を捉えて阪神高速グループ全体の活性化につなげる今の仕事にも役立っており、とてもやりがいを感じています。

また、阪神高速グループでは多くの女性が活躍しており、女性の強みを活かしながらロールモデルとして活躍の場を切り開いている先輩や、新しいことや高いハードルにもチャレンジする後輩の姿に刺激を受ける毎日です。女性、育児中の社員、先輩・後輩など、立場は違ってもお互いを理解し、尊重する風土だからこそ、多くの女性が活躍できるのだと思います。

## コーポレート・ガバナンス

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、経営基盤の強化を最重要課題の一つと位置付け、経営の意思決定、業務執行・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。

### 内部統制システムの整備

会社法などの規定に基づき、取締役会決議で会社および企業グループの業務の適正を確保するために必要な体制(内部統制システム)を整備しています。

### コンプライアンスの徹底

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て取り組んでいます。

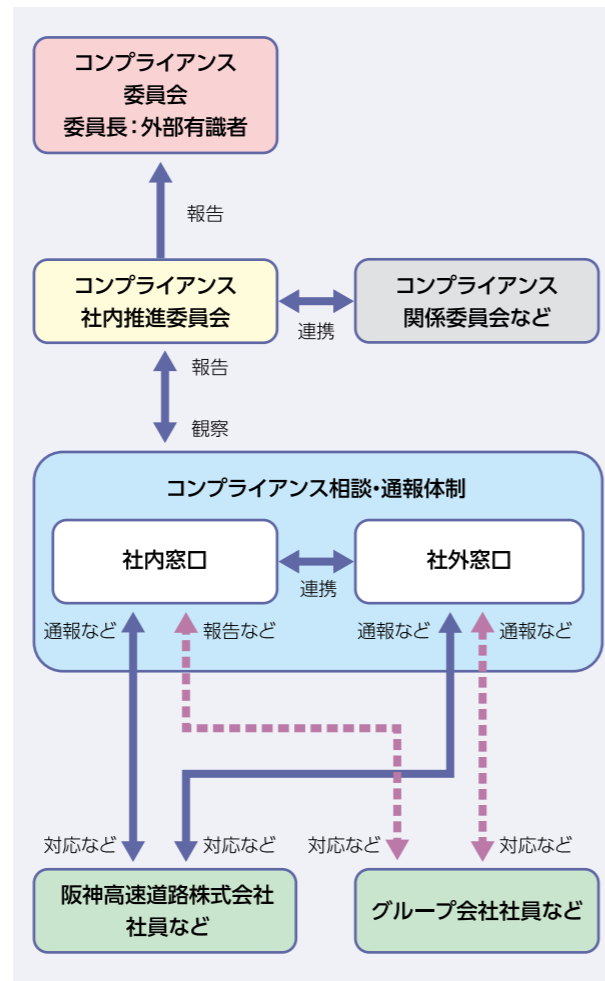
行動規範で掲げる「社会との調和」を具現化するため、「コンプライアンス基本方針」を策定するとともに、「コンプライアンスの手引き」を作成し、すべての社員などに周知徹底を図っています。

また、毎年10月を「阪神高速グループコンプライアンス月間」としてグループ全体でさまざまな取り組みを実施して、コンプライアンス意識の向上を図っています。

#### 主な取組

- 外部講師による講演会
- コンプライアンスをテーマとした職場ごとの会合
- コンプライアンス研修(集合型研修、eラーニング)

### ●コンプライアンス推進体制



### 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。

#### 主な取組

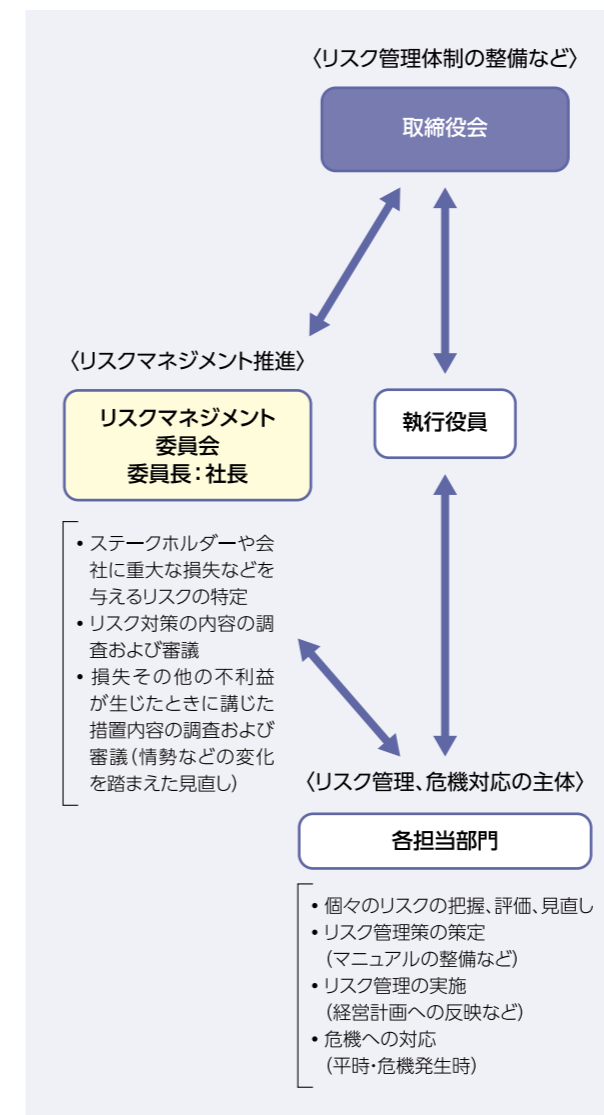
- 契約制限価格が250万円を超える発注は、原則として一般競争入札を実施
- 工事および建設コンサルタント業務などの入札は、原則として総合評価落札方式で電子入札を実施
- 工事は四半期ごと、建設コンサルタント業務および購入などは半期ごとに年間発注見通しを公表
- 入札契約の都度、入札結果や契約の内容などを公表
- 「入札監視委員会」において、入札・契約の過程および契約内容を審議
- 入札談合に関する情報の通報などがあった場合、「公正入札調査委員会」において対応などについて審議

## リスクマネジメントの推進

各部門において、業務執行の過程でのリスク要因の把握・認識やリスク対策の立案・実施などに取り組んでいます。

そのうえで、リスクマネジメント委員会において、事故、災害、システム障害、個人情報保護、コンプライアンス違反など、ステークホルダーや会社に重大な損失や不利益などの影響を生じさせる危険を「重大リスク」と特定し、リスク対策についての調査、審議などを行っています。

### ●リスクマネジメント体制



## グループ経営を通じたグループの企業価値の向上

グループの企業価値の向上を目的に、グループマネジメントの基本方針や規程を制定し、グループ全体での業務の適正化・円滑化や経営効率の向上を図っています。また、グループ会社の経営目標と、達成状況や課題を共有し、意見交換を行う場として、当社とグループ会社の社長からなるグループ会社経営計画報告会を定期的に開催するなど、相互の情報共有と連携の強化を図っています。

## 情報セキュリティの強化

社会インフラを支える企業として、情報資産の適正な取扱いと情報セキュリティの強化に取り組んでいます。具体的には、情報資産の機密レベルに応じた安全対策を実施するとともに、対策の実施状況を定期的に確認しています。また、研修などを通じてグループの社員の意識の向上にも努めています。

## 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、グループ一体となって人権尊重・人権啓発に取り組んでいます。

2017年度は、研修において、「人権課題」、とりわけ同和問題をカリキュラムに盛り込みました。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、大阪人権博物館(リパティおおさか)を研修会場とした講演会と施設見学会を実施しています。

## ステークホルダーとのコミュニケーションを活かした経営

ステークホルダーの皆さまとさまざまなコミュニケーションをとりながら、健全で効率的な経営を行っています。

### 有識者のご意見の反映

社外の有識者からご意見をいただきながら、企業価値の向上を図っています。

#### ■ 阪神高速事業アドバイザー会議

有識者7名を委員とする「阪神高速事業アドバイザー会議」を設置して、経営改善やグループの事業全般について助言をいただいています。

#### ■ 阪神高速道路株式会社事業評価監視委員会

事業の効率性および透明性の一層の向上を図るため、定期的な再評価と事後評価を実施しています。評価にあたっては、有識者を委員とする「阪神高速道路株式会社事業評価監視委員会」を設けて、評価や意見をいただいています。

#### ■ 阪神高速道路株式会社入札監視委員会

入札・契約の過程および契約内容の一層の公正性、透明性を確保するため、有識者3名を委員とする「阪神高速道路株式会社入札監視委員会」を設けて、入札・契約手続きの運用についての意見をいただいています。

### 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、社長による記者会見、マスコミ現場見学会・懇談会やプレスリリースなどを活用し、メディアを通じた積極的な情報発信に努めています。ウェブサイトでは、2018年3月に中国語、韓国語版を開設し、すでにある英語版とあわせ、外国からのお客さまへの情報提供を充実させました。さらにFacebookやTwitterでは、工事・道路状況や阪神高速グループのさまざまな取り組みなど、幅広い情報を発信しています。

### 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などからの借入により調達しています。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。

また、投資家・金融機関の皆さまに事業への理解を深めていただくため、個別投資家訪問、決算説明会や現場見学会などのIR活動を通じて、コミュニケーションの機会を設けています。



金融機関向け現場見学会

### 環境配慮融資による資金調達

2017年度、初めて環境配慮融資を利用した資金調達を実施しました。環境配慮融資は、金融機関が融資する際の判断基準として、融資先企業の環境への取り組みが考慮されるものです。阪神高速道路株式会社では株式会社三井住友銀行の「SMBC環境配慮評価融資」において、「環境行動計画」や「エコアクション21」に基づく取り組みが「企業経営において優れた環境配慮を実施している」と評価されました。なお、この融資による資金も高速道路の建設などに充当されます。

## 第三者意見

### 多彩なチャレンジに大きな期待

本レポートは、阪神高速道路(株)が策定した「グループビジョン2030」をもとに、そこから6種類のチャレンジする重要テーマ(ありたい姿)を選び、それぞれの達成目標を数値化するとともに、現在までの達成状況を同じく数値データを用いて示しています。さらに、それぞれのテーマごとに、チャレンジの中身や手法についての詳細な説明が多くのページを割いてなされています。担当部署の方々それぞれの経験や専門的知識を活かし、重要テーマにチャレンジされている様子を伺い知ることができ、心強く思う次第です。チャレンジを継続し、確実な成果を得ることは「お客さま満足」「社員満足」「会社満足」(巻頭の幸社長の言葉)を実現させ、会社の社会的貢献や社会的評価を高めることにつながります。重要テーマ2のところに出てくるミッシングリンクの解消事業ならびに新しい料金体系に関する解説は本レポートのハイライトにあたる部分です。3か所にわたる幹線の整備が完了すると、京阪神圏の都市高速道路の品質は飛躍的に高まり、関西経済の発展だけでなく、国際ビジネス・交流都市の生き残りをかけた都市間競争において京阪神圏が強い競争力を発揮するための強力な社会的基



近畿大学名誉教授 齋藤 峻彦

盤となります。新しい料金制度のほうは、当初心配された短距離利用がもたらす混雑現象もほとんど発生せず、新料金はいち早く利用者や地域に定着したとの印象を持ちます。高速道路サービスの中で、料金問題は利用者の満足が最も得られにくい項目であることは避けられませんが、新料金移行にさいし各種の割引制度を提供するなど、会社が細心の対応に努めたという辺りの説明があってもよかったのではないかと思います。高速料金の魅力改善には、異なる高速道路間の連携をさらに強化することの必要性をアピールすることも大切です。さらに、スパコン「京」を利用した防災・減災の取り組みの高度化を紹介したページも印象的です。大地震時に起こる被災状況の把握を「想定内」とし被災時の復旧活動の迅速化につなげようとする試みはチャレンジングで、取り組みの一層の深化が期待されます。最後に、本レポートは、冒頭のところで、ビジョン、中期経営計画、CSR基本方針などの相互関係が少しわかりにくかったものの、文章構成や写真図表の配置など、読み手の理解を手助けするための配慮が各所でなされ、理解しやすく読み応えのあるレポートに仕上げられていると感じました。

### ご意見を受けて

本レポートの発行にあたり、貴重なご意見をいただき、感謝申し上げます。また、「阪神高速グループビジョン2030」の実現に向けたチャレンジをはじめ、阪神高速グループの取り組みや本レポートについて、高い評価のお言葉をいただき、誠にありがとうございます。

2017年は、関西の長年の悲願であった大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線伸部の事業化と、公平・シンプルでシームレスな新たな料金制度への移行が実現した、阪神高速グループにとって大きな1年となりました。ご指摘にもあるとおり、本レポートでは、今後両路線などのネットワーク整備によって関西にもたらされる効果や、新たな料金制度への移行の効果について詳しく説明しました。料金の体系や割引制度については、常々、お客さまからさまざまなご意見をいただいておりますが、今後とも、ご理解をいただけるような説明を心がけるとともに、「お客さま満足アッププラン」の実現などを通じて、もっと満足いただけるサービスを提供すべく取り組んでまいります。

また、ご指摘も踏まえ、本レポートについても改善を図りながら、情報発信とコミュニケーションを通じて、お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまから信頼いただける企業であり続けられるようCSR経営を推進してまいります。

(2018年6月)



取締役  
兼 執行役員  
石川 卓弥



## 阪神高速道路株式会社

経営企画部 CSR推進室  
〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3  
TEL:06-6252-8121 (代表)  
<https://www.hanshin-exp.co.jp>