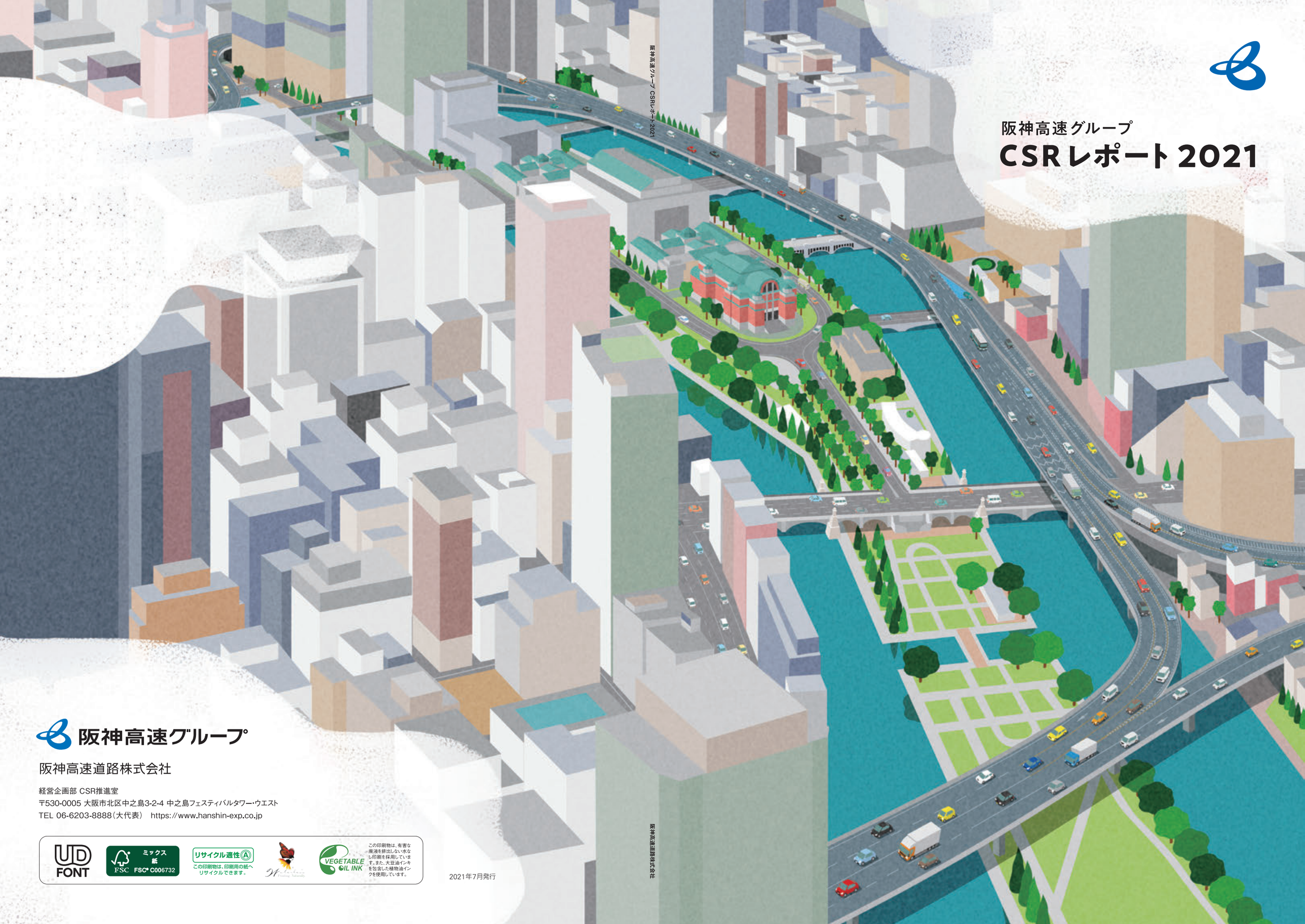


阪神高速グループ

CSRレポート2021

阪神高速グループ CSRレポート2021

阪神高速道路株式会社

2021年7月発行

阪神高速グループ

阪神高速道路株式会社

経営企画部 CSR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

UD FONT

ミックス紙 FSC FSC® C006732

リサイクル適性Ⓐ
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

VEGETABLE OIL INK
この印刷物は、有害な廃液を排出しない水なし印刷を採用しています。また、大豆油インキを含した植物油インクを使用しています。

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。

目　次

P.03　トップ対談
関西のより良い未来のためにできること
―私たちのチャレンジ―
P.07　阪神高速の事業活動とネットワーク
P.09　関西の発展に貢献してきた阪神高速道路
P.11　価値創造のプロセス
P.13　CSRマネジメント
P.15　ビジョン2030実現に向けて
P.17　中期経営計画2020～2022の達成状況
P.19　さらなるお客さま満足に向けた取り組み
P.21　新型コロナウイルス感染症対策に関する取り組み
P.23　特集① 高速道路リニューアルプロジェクト
1号環状線リニューアル工事2020南行の実施
P.25　特集② 阪神高速の交通管制システムが
全面リニューアル
P.27　特集③ ミッシングリンクの解消に向けた
建設事業の推進
P.31　最高の安全と安心を提供する
阪神高速を目指して　重要テーマ 1
P.35　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　重要テーマ 2
P.39　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　重要テーマ 3
P.43　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　重要テーマ 4
P.47　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　重要テーマ 5
P.55　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　重要テーマ 6
P.63　第三者意見
P.64　SDGs対応表
P.65　会社概要

【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2021」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、当社グループの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：
2020年4月1日～2021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/
■ お問い合わせ先：
経営企画部 CSR推進室　TEL.06-6203-8888

阪神高速グループは、事業を通じて、積極的にSDGs（持続可能な開発目標）の達成に貢献します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

SDGs（エスディージーズ）とは ―― 持続可能な開発目標

現在、国連主導のもと、全世界でSDGsの目標達成に向けた取り組みが進められています。SDGsが目指すのは、経済成長、社会問題の解決、環境保全がバランス良く達成された持続可能な社会。17項目の目標達成のためには、政府だけでなく企業にも大きな役割が求められています。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。

阪神高速道路株式会社
代表取締役社長
吉田光市

2020年に
阪神高速道路株式会社
代表取締役社長に就任。

株式会社 steAm
代表取締役社長
中島さち子

大阪・関西万博テーマ事業プロデューサー、内閣府 STEM Girls Ambassador、東京大学理学部数学科卒業、NY大学芸術学部ITP修士、国際数学オリンピック金メダリストであり、ジャズピアニストでもある。音楽・数学・STEAM教育・メディアアートなど多領域で活動中。

トップ対談

関西のより良い未来のためにできること ― 私たちのチャレンジ ―

大阪・関西万博テーマ事業プロデューサーと語る社会の変化と未来への想い

（文中敬称略）

大阪万博から始まった阪神高速の躍進は、今もなお進化し続ける

ーまずは吉田社長から阪神高速の歴史・事業についてお聞かせください。

吉田：1962年に前身の阪神高速道路公団として発足し、来年で満60年を迎えます。1970年の大阪万博の年までには、「関西の発展につなげよう」「都市基盤をしっかりつくろう」と8年間で74kmのネットワークをつくり、それが現在の中枢部分になりました。さらに米国に学び、渋滞や事故情報などを提供する道路交通管制システムを日本で初めて導入しました。以来、今日まで、時の課題に対応するため、遮音壁の設置や立体道路の活用など、新しい価値を創造し提供してきたと自負しています。

今では延長約260km、1日約70万台のお客さまにご利用いただいています。関西の皆さまのくらしや経済・社会活動を下支えするインフラ産業として24時間365日休まずに道路サービスを提供し続けることが私たちの使命です。加えて、次の世代により良い資産を引き継ぐためにも、ネットワーク網の整備や、リニューアル事業を推進することで未来のくらしも支えたい。そんな大きな責任を担っていると実感しています。当社は2005年に民営化した際に、経営理念として「先進の道路サービスへ」を掲げました。たった10文字ですが、とても良い言葉だと思っています。徹底したお客さま目線で、常により高みを目指してこれからも挑戦を続けていきます。

24時間365日道路サービスを提供する交通管制室（神戸）

考えさせる教育が未来を創る 問いを創り出せる社会へ

ー中島さんのご紹介を兼ねて、提唱されているSTEAM（スティーム）教育とはどういうものか教えていただけますか？

中島：STEAM教育の根源であるSTEM（ステム）教育は、米国が国の競争力を担保し、格差を是正し失業問題に処することが狙いで推進され、オバマ政権時代には国家戦略となりました。パソコンなどがない家庭環境の子どもたちにも21世紀リテラシーを届けるとともに「探究型・プロジェクト型」の学びを推進し、新カリキュラム開発や教員育成などが行われました。背後の思想は「未来を創るのは君たちだ。ゲームをするだけではなく創る側になれ。」というもの。今はインターネットの出現で多くの知識に簡単にアクセスできますが、本来それらを用いて何をするかが重要です。STEAM教育のAはArtsの頭文字で、リベラルアーツや「世界を見る新しい視点・問いを生み出す」ことを明示するもの。みんなが自由に問いを生み出せる環境をつくりつつ、新しいリテラシーを使い、発想・解決法をある程度形にするまでが大切ですね。

ー中島さんが実際に行ったSTEAM教育の事例をご紹介ください。

中島：例えば、2018年には徳島商業高校とカンボジアの高校生たちとともに、カンボジアの渋滞課題に向き合いました（経済産業省「未来の教室」実証）。そこには、数学だけでなく、技術や科学、工学、文化、法律、デザイン、リベラルアーツも含まれていました。カンボジアでは、国の急成長にあわせて車が急増する一方で道路舗装が追いついていません。また、カンボジアと日本の両高校が手分けして実際に動画やデータをとった結果、マナー違反があまりに多いとわかり、マナー教育が必要だと考えました。また、渋滞は数学でモデル化するとゲームのようにシミュレーションできます。ラウンドアバウトでのさまざまな車の動きの様子もわかり、渋滞解消には車間距離をとるべき、などの考察も得られました。これらは、生徒自身がカンボジアの教育庁にも提言しました。

吉田：確かにみんなが利己的になると全体の渋滞に影響する。そういう現場を実感しながら数学を使ったモデルを生かして分析したりするのは非常に面白いですね。大きな変化の時代にあって、創造性を育むことはとても大切だと思います。

カンボジアの交通状況

社会の変化・ニーズに合った、より質の高いサービスの提供を

ーコロナ禍での活動にどのような変化がありましたか？

吉田：1度目の緊急事態宣言下で交通量が最大約3割減少しました。インバウンド関係での観光バスなどの特大車はもちろん減りましたが、日常生活の荷物を運ぶ大型貨物は1割しか減らなかったのです。つまり、移動するヒトは減っても、モノの移動は止まらない。また、世の中の働き方、くらし方が変わってきており、交通渋滞の時間帯や流れにも変化が生じてきていることに気付かされました。その変化をしっかり分析し、お客さまサービスに

反映していかないといけません。感染しない対策をとる一方で、仮に感染しても事業は24時間365日止めないように、と私たちの役割の重要性を再度認識しました。

中島：実は、私はコロナ禍の前からZoomなどを活用し、日本の会社を経営しながらNYで研究をするという生活をしていました。大変ではありましたが、世界のどこにいてもみんなが協働できるとわかりました。学びの世界でも、打撃はありますが、リアルとオンラインのハイブリッドにより、場所や年齢を超えた共創の可能性も広がっていると感じています。

吉田：当社も数年前から、工事関係者との書類のやりとりをデジタル化し、現場も楽になりました。2021年度はペーパーレス、脱ハンコをさらに徹底していきます。料金収受においても今はETCが約95%ですが、今後、さらなるキャッシュレス・タッチレス化を目指していきたいと思っています。コロナは手強い相手ですが、感染症が人類の進歩を促してきたという歴史があると思っています。

社員一人ひとりがSDGsを意識し、事業を通じてSDGsに貢献

ー阪神高速の事業活動はSDGsに深く関わっていますが、特に注力されているところは？

吉田：インフラ産業としての私たちのミッションとSDGsのベースにある考え方は交わる部分が非常に大きいと感じています。各項目との関わりの濃淡はありますが、それぞれの仕事がSDGsの17項目のどの目標に関係するかを、社員一人ひとりが意識して取り組んでいます。なかでも一番関係が深いのは目標11の「住み続けられるまちづくりを」。先人の努力によって約260kmの道路延長が築かれていますが、まだまだ慢性的な渋滞が発生しており、ミッシングリンクを解消させるため、早期の

阪神高速グループの森での植樹会（2019年）

道路ネットワーク網の整備に尽力しています。また、高速道路もかなり老朽化しているので、昨年11月に、1号環状線の南行を10日間終日通行止めにしてリニューアル工事を行いました。ご不便をおかけしましたが、関西の未来につなげられるように、と今必要な仕事をしました。

さらには道路照明のLED化、森づくりなどを通じて、CO_2排出抑制や地球環境保全にも努めています。尼崎の森中央緑地での「阪神高速グループの森」づくりでは、社員が育成・管理活動を行っており、地元を流れる猪名川や武庫川流域で採取した種子から苗木を育て植樹するなど、地域のアイデンティティも大切にしています。これらの取り組みを進めていくことが、SDGsへの貢献にも寄与することになると考えています。

大阪・関西万博は、SDGsを達成するためのプラットフォーム

ー2025年の大阪・関西万博に向けて、どのような取り組みをしていますか？

吉田：まず私たちは、会場へのアクセス道路の整備に取り組んでいます。淀川左岸線の2期工事として新大阪から新御堂筋を

大阪・関西万博の会場イメージ　提供：2025年日本国際博覧会協会

経て会場まで行くルートをしっかりつくり上げ、できれば自動運転車両が走るなど、将来に向けての一つの形をみせたいですね。また、美装化による景観整備や、夢洲の近くにある天保山大橋・港大橋のライトアップなども行います。高速道路も50年が経つと“水都大阪の風景”そのものに溶け込んでいます。大阪らしさの一部を担っているという使命感で、これからも大阪の原動力になっていきたいです。

大阪・関西万博会場へのアクセス道路となる淀川左岸線2期（建設中）

中島：私のプロデュースするテーマ「いのちを高める」では、未来のあそび・学び・芸術・スポーツを模索しています。いのちとは生きることそのもの。いのち輝く未来社会とは、多様な一人ひとりが生きる喜びを感じ、未来の希望や価値をつくり出す当事者となる創造性の民主化社会。大変な時代に開催される万博だからこそ、万人や自然や万物のなかにあるいのちの可能性に気づき、みんなが元気になるようなことを仕掛けたい。その象徴としてのパビリオンにすると同時に、開催前から波を起こしていきたいですね。

都市をネットワークでつなげ、いのち輝くまちづくりを

ーSDGsのゴールと阪神高速のビジョンのゴールは2030年。そして、その先の未来社会はどうあってほしいですか？

吉田：「ビジョン2030」のありたい姿に対して、実現をイメージしながら日々邁進していくことが、当社グループのあくなきチャレンジだと思っています。私たちのミッションは「安全・安心・快適な道路サービス」を提供することです。突き詰めると、完全自動運転の世界があるのではと思います。デジタル技術や5Gを活用し、路車間での大量の情報のやりとりを通じて、運転をドライバーの技量に委ねるのではなく、全体最適のなかで制御することで、事故や渋滞のないストレスフリーな環境の提供につながっていきます。それをイメージ&デザインしながら、万博を一里塚として未来社会に貢献できたら、道路をあずかる者としては嬉しい限りです。

中島：私の場合、一つは「創造性の民主化」です。今までは一部の人が何かをつくり、他の人がそれを受け取る。多くの人が受動的な社会だったけれど、みんなのなかに眠っている創造性のかけらを今、花開かせられる。どの人も研究者やエンジニア、芸術家のように、多様な問いや視点を生み、それを形にもできる。多様な存在が未来の創り手としての喜びや可能性を感じ、交歓し、分断を壊して「協奏する」社会になると良いですね。

「未来の地球学校」という、世界中の幼小中高（特別支援含む）・大学・企業・博物館・官公庁などをつなぎ、共創するSTEAMプロジェクトも構想中です。子どもたちがAIなどを育て学び合い、目が見える人も見えない人も一緒にあそび、経済格差や国、年齢、性別、専門性などの分断を超えて出会い、共創し、生きる。大阪・関西万博では、その波のなかで、自然と人間とAIなどみんなが協奏する社会のきらめきを表現したいです。

吉田：AIや技術の進歩により、失業や格差が拡大するという悲観的なシナリオではなく、大阪・関西万博が目指すいのち輝く未来社会の楽観シナリオへ発展していくことを切に願います。どう未来をデザインするかには、感性や情緒が大切になってきます。日本の風土、自然環境のなかで育まれた厳父たる自然・慈母たる自然に対する畏怖と感謝。こういった日本的情緒が大阪・関西万博を通じて関西から世界に発信され、人類の未来に貢献できたら素晴らしいと思います。

関西の個性的な都市をネットワークとしてつなげるのが当社グループの仕事。多様であるとともに一つの関西のいのちがさらに輝くように挑戦を続けます。

阪神高速の事業活動とネットワーク

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64万台のお客さまにご利用いただいています。高速道路の建設、管理、維持修繕、料金の収受、パーキングエリアの運営など、高速道路ネットワークを着実に整備することで、皆さまに安全と安心、快適性と利便性をお届けし、毎日の豊かなくらしを支え続けています。さらに、駐車場事業、不動産事業、産地直送市場の運営、道路の建設や管理受託業務など、阪神高速グループの総合力を発揮した高速道路関連ビジネスを展開し、地域社会の発展に貢献してまいります。

阪神高速道路の事業活動

高速道路事業を中心に社会ニーズに応える多彩な事業を展開

高速道路事業では、将来にわたって高速道路を安心してご利用いただくために、建設や維持管理、料金所やパーキングエリア運営などの事業を展開。さらに高速道路事業で培った技術・ノウハウや、阪神高速グループの資産を有効活用することで、関連事業や新ビジネスを積極的に展開し、地域社会の発展や活性化に貢献しています。

高速道路事業

高速道路の建設

新たな高速道路の建設などを行っています。

高速道路の管理

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

高速道路の維持・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。

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。

高速道路関連事業

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。

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。

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。

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。

阪神高速が建設・整備・運営する路線図

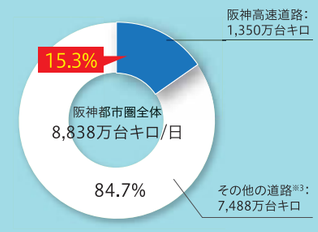
阪神高速道路ネットワーク

総延長258.1km、1日平均64万台（2020年度実績）が利用する関西の大動脈

阪神高速道路は、阪神都市圏※1全体の交通量の15.3%を占めています。「時間の節約」、「安全で快適な走行」、「一般道路の渋滞緩和」など、さまざまなメリットをご提供することで、関西の経済活動や皆さまのくらしをサポートしています。

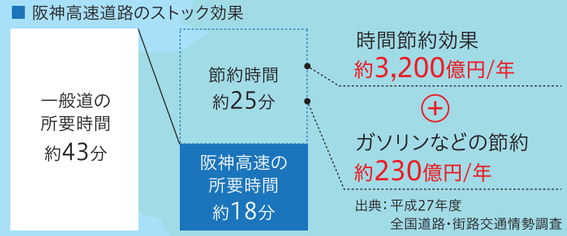
※1 阪神都市圏とは、大阪府・神戸市の全域と阪神間をあわせた地域をいう。
※2 走行台キロとは、1台の車が1kmを走行する単位をいう。
※3 道路とは、国道・府道・県道・指定市の主要道路をいう。

■ 交通量（走行台キロ※2）



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

■ 阪神高速道路のストック効果



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

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

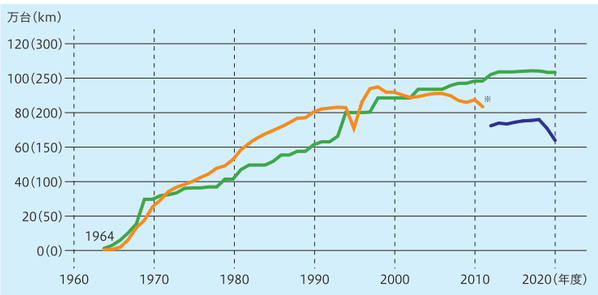
阪神高速道路は、2014年に開通50年、阪神高速道路株式会社は、2020年に設立15年を迎えました。阪神高速道路は、高度経済成長のさなかの1964年、土佐堀～湊町間で初めての区間が開通して以降、交通渋滞の解消、物流の効率化といったさまざまな課題の解決を目指しながら整備が進められました。阪神高速グループは、この50年あまり、高速道路サービスを提供し続けることで皆さまのくらしと経済を支え、関西の成長と発展に貢献してきました。

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激増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



※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。

阪神高速道路の歩み

1960

都市環状線と放射路線の整備

- 1962(昭和37)年　阪神高速道路公団が設立
- 1964(昭和39)年　1号環状線土佐堀～湊町間2.3kmが開通〈阪神高速道路初の開通〉
- 1965(昭和40)年　梅田～道頓堀間4.2kmが開通
- 1966(昭和41)年　3号神戸線京橋～柳原間3.3kmが開通
- 1969(昭和44)年　交通管制システムを導入

1970

都市環状線と放射路線の整備や大阪と神戸の直結

- 1970(昭和45)年　15号堺線湊町～堺間11.5kmが開通するなど、日本万国博覧会開催に向けて各路線が順次開通し、総延長74.1kmの高速道路網が完成

1980

湾岸線などの建設による機能的ネットワークの整備

- 1980(昭和55)年　14号松原線山王～松原JCT間11.2kmが開通
- 1981(昭和56)年　3号神戸線西本町～西宮IC間14.3kmが開通し、大阪・神戸間を直結

1990

兵庫地区の震災復旧と格子状ネットワークの整備

- 1992(平成4)年　立体道路制度を活用しビルを貫通する形で建設された梅田出口が開通
- 1994(平成6)年　関西国際空港と神戸を結ぶ湾岸線(2区間31.1km)が開通
- 1995(平成7)年　阪神・淡路大震災により3号神戸線などに甚大な被害が発生
- 1996(平成8)年　3号神戸線武庫川～深江間9.3kmの工事が完了し、全線が復旧開通

2000

- 2001(平成13)年　ETCサービスを開始
- 2003(平成15)年　31号神戸山手線神戸長田～白川JCT間7.3kmが開通し、7号北神戸線とあわせて神戸地区のネットワークが充実
- 2005(平成17)年　阪神高速道路株式会社が設立
- 2008(平成20)年　8号京都線上鳥羽～第二京阪道路接続部間5.5kmが開通

2010～

ミッシングリンクの解消に向けた整備

- 2012(平成24)年　距離料金を導入、新神戸トンネルを神戸市道路公社から移管
- 2013(平成25)年　2号淀川左岸線島屋～海老江JCT間4.3kmが開通
- 2017(平成29)年　6号大和川線三宝JCT～鉄砲間1.4kmが開通 新たな料金制度を導入
- 2019(平成31)年　8号京都線を京都市と西日本高速道路株式会社へ移管
- 2020(令和2)年　西船場JCT信濃橋渡り線が開通 6号大和川線鉄砲～三宅西間7.7kmが開通

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

建設中の1号環状線

開通後の1号環状線

大阪・神戸間直結

湾岸線の開通(りんくうJCT付近)

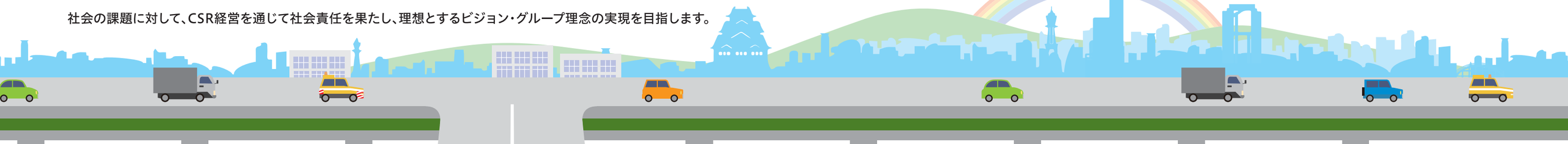
阪神・淡路大震災の被害

西船場JCTの開通

6号大和川線の開通

価値創造のプロセス

社会の課題に対して、CSR経営を通じて社会責任を果たし、理想とするビジョン・グループ理念の実現を目指します。



社会の課題

- 構造物の老朽化
- 災害の激甚化、頻発化
- 関西の成長に向けた、ネットワーク整備への期待
- 高速道路における交通安全上の課題の顕在化
- 急速なデジタル社会の進展
- 大阪・関西万博開催の決定
- SDGs達成への貢献や働き方改革
- 新型コロナウイルス感染症対策

高速道路ご利用のお客さま

地域・社会

投資家

CSR 経営の推進

地域・社会の持続的発展への貢献
阪神高速グループの成長

社会貢献活動
保有する人的・物的資源やノウハウを生かした取り組み

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

高速道路事業　高速道路関連事業

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、情報セキュリティなど

「阪神高速グループCSR基本方針」P.13

取引先

株主

グループ社員

経営資源（非財務資源・財務資源）

中期経営計画
2020～2022

達成状況については P.17～18

阪神高速グループビジョン2030

2030年のありたい姿（提供価値）

阪神高速が掲げる、6つの理想とするビジョン

- 重要テーマ 1　最高の安全と安心を提供する阪神高速
- 重要テーマ 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
- 重要テーマ 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
- 重要テーマ 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
- 重要テーマ 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
- 重要テーマ 6　経営基盤を確立し、グループ社員がやりがいを実感できる阪神高速

阪神高速グループでは、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。

事業を通じたSDGs達成への貢献

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

グループ理念の実現

関西の持続的な発展に貢献

CSRマネジメント

阪神高速グループでは、CSR経営の推進がグループ理念の実現につながるものと考えています。そこで、当社グループの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

❶ 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、情報セキュリティなど）を徹底しつつ、

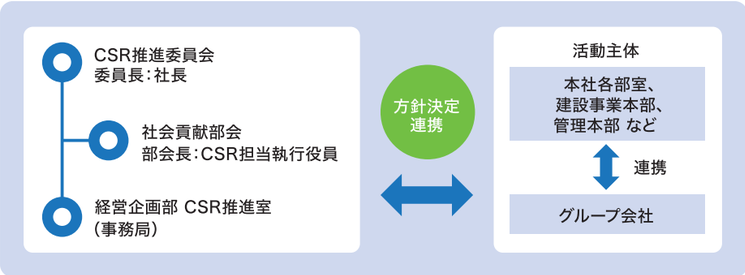
❷ 事業活動の遂行（高速道路事業の深化、関連事業のさらなる展開）を中核とし、

❸ さらに、保有する人的・物的資源やノウハウを生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

社長を委員長とする「CSR推進委員会」と「社会貢献部会」、「経営企画部CSR推進室」が中心となって方針を決定していくうえで、活動主体となる本社および各本部、さらにグループ会社と綿密な連携を図り、CSR活動を展開。現在のCSR活動が社会の課題や期待と合致しているかを常に検証しながら活動方針を定め、阪神高速グループ全体のCSR活動を推進しています。



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

取引先

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。

主なコミュニケーション
- PAクルー会議
- 安全大会、安全査察、安全講習会
- 公益通報窓口
- 入札監視委員会（外部有識者）
- ホームページ（入札・契約情報）

高速道路ご利用のお客さま

安全・安心・快適な道路サービスを提供します。

主なコミュニケーション
- お客さまセンター
- インフォメーション（パーキングエリア）
- グリーンポスト（パーキングエリア）
- お客さま満足度調査
- CS向上懇談会（外部有識者）
- ホームページ（メールでの問い合わせ）

株主・投資家

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。

主なコミュニケーション
- 個別投資家訪問、金融機関向け説明会・現場見学会
- 株主総会
- 有価証券報告書
- ホームページ（IR情報）

地域・社会

関西のくらしや経済の発展に貢献します。

主なコミュニケーション
- お客さまセンター
- 記者会見
- 事業説明会
- 社会貢献活動
- 事業評価監視委員会（外部有識者）
- ホームページ（メールでの問い合わせ）
- 阪神高速事業アドバイザリー会議（外部有識者）

グループ社員

社員がやりがいを実感できる職場づくりを進めます。

主なコミュニケーション
- コンプライアンス相談・通報窓口
- 社員意識調査
- 労使協議
- 公益通報窓口
- 社内Web・社内報

SDGs（持続可能な開発目標）の達成に向けて

SDGsに関する阪神高速グループの考え方と取り組み方

阪神高速グループは、事業を通じて地域社会の発展に貢献することを目的としています。SDGs（Sustainable Development Goals）は、2015年9月、国連において採択された、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。「誰一人取り残さない」をスローガンに、17分野の目標、169のターゲットから構成され、国や地方公共団体のみならず、企業や個人も積極的に参画することが要請されています。

当社グループではSDGsを、右記のような観点（※）から地域社会とともに発展するための絶好の機会と捉え、中期経営計画（2020～2022年度）において位置付けています。また、中期経営計画を実行する経営計画において、SDGsを意識した進捗管理を行うとともに、関連する指標をCSRレポートなどにより毎年公表し、事業を通じてSDGs達成に向けて積極的に貢献します。

※阪神高速グループのSDGsへの考え方

- ■SDGs達成への貢献を通じて、当社グループの取り組みをわかりやすく発信し、地域社会において、当社グループの事業への理解を深めます。
- ■グループ社員が事業とSDGsとのつながりを意識し、社会への貢献を実感して自らの仕事に誇りを持つことで、事業の改善や創出につなげます。

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との関係を下図のように整理しました。
当社グループでは、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」を意識しつつ、
事業と最も関連の深い目標11「住み続けられるまちづくりを」を中心に、すべてのSDGs目標の達成に貢献します。

阪神高速グループの事業とSDGsとの関係のイメージ図

各目標への取り組み内容

❶ 事業に最も関連が深いSDGs
- リニューアル工事、渋滞対策、ネットワーク形成など

❷ 事業に関連が深いSDGs
- 交通安全対策など
- 働き方改革など
- 産官学技術連携による技術開発など
- 建設資材などのリサイクル
- 災害対応力の強化など

❸ 事業に関連するSDGs
- 学校での総合学習などへの支援など
- 道路照明設備のLED化など
- 阪神高速グループの森づくり
- 入札談合など収賄行為の防止

ビジョン2030実現に向けて

阪神高速グループビジョン2030　～未来への道、私たちの挑戦～

中期経営計画 2020～2022

重要テーマ 1

P.31~P.34 ▶

2030年のありたい姿 ： 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**
14号松原線喜連瓜破付近、3号神戸線湊川付近などにおける大規模更新工事の本格実施など

■ **災害に強い阪神高速**
災害発生時に道路機能を確保するための耐震対策や、遠隔操作により迅速に入路閉鎖・解除ができる装置の整備など

■ **交通安全対策の実施**
カラー舗装やわかりやすい道路案内による交通安全対策や逆走・誤進入対策など

■ **良好な走行路面の確保**
道路の継ぎ目の段差解消や雨天時でも走りやすい舗装への打ち換え、舗装の損傷削減に向けた確実な維持管理など

■ **効率的な維持管理の実施**
最新技術を活用した損傷箇所の早期発見などの計画的かつ効率的な点検・補修の実施など

実現イメージ

■ 最高レベルの安全性と走りやすさが備わった高速道路
■ 将来にわたる使用のための管理・更新手法の実現
■ 災害発生時にはお客さまの安全を確保

阪神高速の挑戦

■ 交通事故ゼロに
■ 逆走・誤進入ゼロに

重要テーマ 2

P.35~P.38 ▶

2030年のありたい姿 ： 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

■ **ネットワーク整備や渋滞対策などによる円滑な交通の実現**
淀川左岸線2期・延伸部および大阪湾岸道路西伸部の事業推進、本線部や分合流部における道路構造的な検討や交通運用面での対策実施など

■ **より快適な走行を目指した情報提供の充実**
車線別情報や渋滞通過時間などの道路情報板の内容充実、料金検索サイトの充実、ETCお知らせアンテナの設置など

■ **パーキングエリアの充実をはじめとする新たなサービスの展開**
新たなパーキングエリア整備（本線料金所跡地3箇所）、コンビニの出店・自販機コンビニの充実など

実現イメージ

■ お客さまニーズに応じたルート選択や定時性を確保
■ 誰でも気軽に使える高速道路
■ 気軽に立ち寄り、ほっとできるパーキングサービス

阪神高速の挑戦

■ 渋滞のない快適な道路に
■ 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

重要テーマ 3

P.39~P.42 ▶

2030年のありたい姿 ： 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

■ **新たな技術開発、先進技術の適用**
防災・減災の取り組みと維持管理の最適化、大深度シールドトンネル建設や長大斜張橋建設への取り組み、点検・診断の高度化推進など

■ **自動車技術の進歩にも適応した先進的な交通運用技術の開発**
自動運転などの最新の自動車技術にも適応した交通運用技術の開発など

■ **卓越した技術力・ノウハウの持続的なイノベーション**
オープンイノベーションの積極的活用や優れた技術者の養成など

実現イメージ

■ 都市高速道路を建設・管理する総合的な技術
■ 先進的な交通運用技術
■ 卓越した技術力・ノウハウの持続的なイノベーション

阪神高速の挑戦

■ 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
■ 交通流の常時円滑化を実現する交通運用技術の開発

重要テーマ 4

P.43~P.46 ▶

2030年のありたい姿 ： 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

■ **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**
地方公共団体が管理する道路の維持管理業務、橋梁などの点検および補修設計、公共事業者の早期用地取得支援など

■ **新たな事業などへの積極的展開**
駐車場事業や不動産事業の収益性向上や規模拡大、お客さまや社会のニーズを捉えた新規事業の創出など

■ **国際事業の推進**
国際コンサルティング業務の受注の継続、国際プロジェクトの開拓・推進など

実現イメージ

■ 技術外販グループとして関西で不動の地位を確立
■ 海外事業基盤を確立
■ 積極的な事業展開による収益の柱の育成

阪神高速の挑戦

■ 技術外販を全国展開
■ 阪神高速が道路交通インフラO&Mの世界ブランドに
■ 関連事業の売上高と売上総利益を倍増

重要テーマ 5

P.47~P.54 ▶

2030年のありたい姿 ： 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靭化**
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、災害時の地域のライフラインとしての機能確保

■ **環境経営の推進**
道路照明LED化によるCO_2排出量の削減、グリーン調達の推進、環境分野での積極的な情報発信とコミュニケーションなど

■ **社会貢献活動による地域・社会の発展**
「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の推進など

実現イメージ

■ アジアゲートウェイとしての関西ポテンシャルの向上
■ 関西都市構造の強靭化
■ 社会貢献活動による地域・社会の発展
■ 環境負荷の少ない都市づくり

阪神高速の挑戦

■ 阪神高速によるストック効果で関西経済の飛躍に貢献
■ 先進のCSR経営推進企業に

重要テーマ 6

P.55~P.62 ▶

2030年のありたい姿 ： 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

■ **お客さまをはじめとしたステークホルダーの声を反映した経営**
お客さま満足の追求や積極的な広報展開、ステークホルダーとのコミュニケーションなど

■ **信頼性の向上**
コンプライアンスの徹底などによるコーポレート・ガバナンスの充実、グループ経営による品質の確保などグループ企業価値の向上など

■ **働き方を変える取り組みの推進**
働き方改革による業務の生産性・品質向上やワークライフ・バランスの推進など

実現イメージ

■ 安定した経営基盤・体制確立と債務の確実な返済
■ 企業価値を最大化するグループ経営体制の最適化
■ 仕事にやりがいを持ち、能力と熱意を発揮できる職場
■ 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

阪神高速の挑戦

■ 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
■ 関連事業の売上高と売上総利益を倍増

重点施策 ❶

リニューアルプロジェクト、災害対応力の強化

関連する重要テーマ：❶

■老朽化が進んだ構造物の大規模更新事業（喜連瓜破、湊川など）を本格的に実施します。
■災害発生時に、お客さまの安全を確保し、地域のライフラインとして機能させます。（緊急輸送道路機能の確保に向けた耐震対策の推進、入路遠隔閉鎖装置の整備など）

重点施策 ❷

ネットワーク整備の推進

関連する重要テーマ：❷❸

■淀川左岸線2期、淀川左岸線延伸部および大阪湾岸道路西伸部の事業を着実に推進します。
■大深度シールドトンネルや世界を代表する長大斜張橋の建設に向けて、技術開発を推進します。

重点施策 ❸

お客さま満足の向上

関連する重要テーマ：❶❷❸

■交通事故削減や逆走・誤進入による事故ゼロに取り組みます。
■新たなパーキングエリアの整備（3箇所）や道路情報板などでの渋滞通過時間などの情報提供の充実に取り組みます。
■ICT・AIを活用した点検・診断技術の高度化や自動運転車にも適応する交通運用技術などの研究開発に取り組みます。

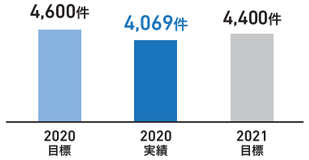
阪神高速グループでは、この6つの「ありたい姿」をCSRの重要テーマ（マテリアリティ）としています。

中期経営計画
2020～2022の達成状況

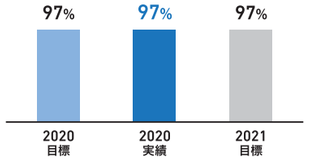
阪神高速グループは、2020年４月に「中期経営計画（2020～2022）」を策定しました。2020年度は、本計画の確実な達成に向けた初年度として、重要テーマに即した各施策を着実に推進しました。今後とも、経営環境の変化に対応し、お客さま満足の実現と関西のくらしや経済の発展に貢献すべく、さまざまな施策に取り組んでまいります。

重要テーマ 1

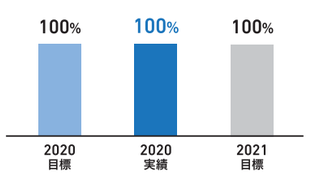
交通事故件数 4,069件



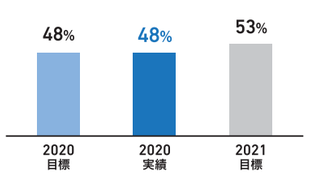
快適走行路面率
（良好な走行路面の割合）※1 97%



機能低下があり、対策を要する損傷の補修率 ※2 100%

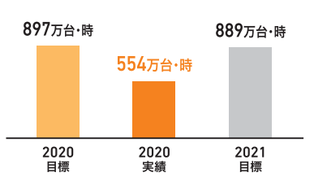


道路照明LED化率（本線照明） 48%

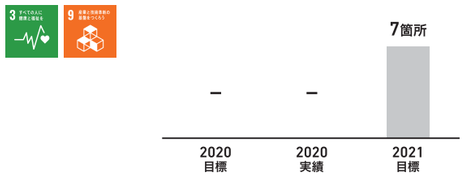


重要テーマ 2

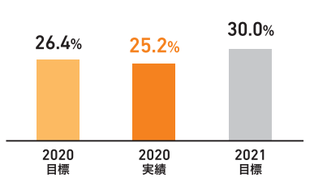
年間総渋滞損失時間 ※3 554万台・時



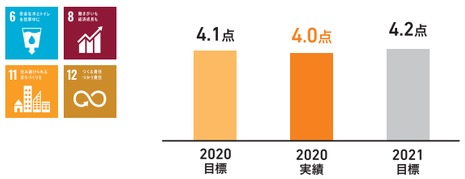
ETCお知らせアンテナ設置



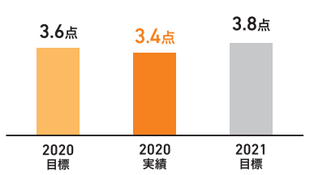
ETC2.0利用率 25.2%



各パーキングエリアの提供サービス
お客さま満足度（5点満点評価） 4.0点



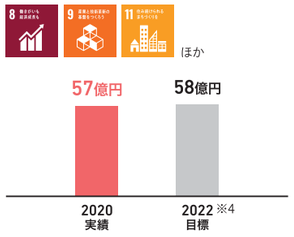
パーキングエリア数や設置箇所
お客さま満足度（5点満点評価） 3.4点



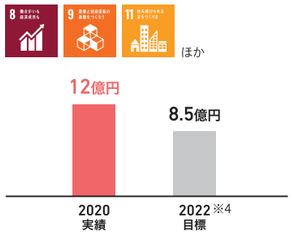
泉大津パーキングエリア（陸側）

重要テーマ 4

関連事業の営業収益（連結） 57億円



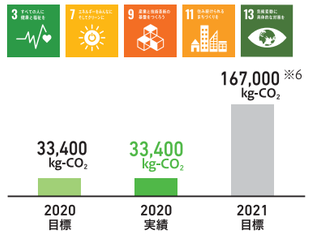
関連事業の営業利益（連結） 12億円



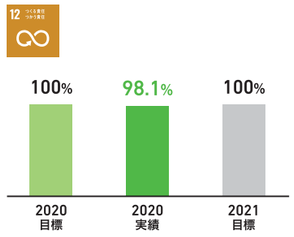
LED道路照明

重要テーマ 5

本線道路照明LED化によるCO₂排出の抑制量 ※5 33,400 kg-CO_2

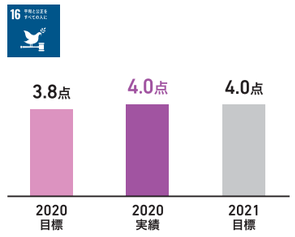


特定調達物品におけるグリーン調達率 98.1%



重要テーマ 6

お客さま満足度
5点満点評価 4.0点



※1 快適に走行できる舗装路面の車線延長÷全車線延長
※3 渋滞が発生し走行速度が低下することによりお客さまが1年間に損失した時間の総和
※5 CO_2排出の抑制量は、関西電力株式会社2018年度調整後排出係数（0.334）に固定して算出
※2 損傷の補修率＝（当該年度における修繕完了件数）/（当該年度計画上の修繕予定件数）（%）
※4 2022年度目標値
※6 2020年からの２カ年の施策による効果

さらなるお客さま満足に向けた取り組み

お客さまにもっと安全・安心・快適を実感し、より一層ご満足していただけるよう、お客さまの声をもとにサービスの改善を進めるとともに、「お客さま満足アッププラン」を取りまとめて各種取り組みを実施しています。

お客さま満足アッププランは、
ホームページに掲載しています。
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詳しくはこちら。

お客さまの声に対する取り組み体制

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

お客さま

お客さまの声の収集
- お客さまセンター
- グリーンポスト（パーキングエリア）
- ホームページメール
- お客さま満足度調査

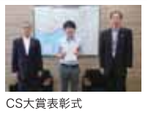
分析・共有、改善検討
お客さまの声を反映した改善施策などを議論・検討
- お客さま満足推進本部会議
- CS推進・発信ワーキンググループ

方針決定
お客さま満足の総合的な実現を目的としたCS向上の計画・目標を議論（外部有識者含む）
- 阪神高速道路CS向上懇談会

施策決定・改善実行
お客さまの声を経営へ反映
- 経営

お客さまの声を反映した改善に向けた取り組み
- 各担当部署

CSマインド醸成
日々の業務を通じて、お客さま満足を高めた活動を表彰
- CS表彰制度



CS大賞表彰式

改善・向上したサービス

お客さま満足アッププランの概要

新規路線の建設
大和川線 6

より便利に高速道路をご利用いただけるように、大和川線などの新規路線の建設を進めます。

情報提供の高度化
最新機器を利用してより細やかな情報を提供します。

走りやすさ向上
リニューアル工事などで舗装の打ち換え、橋の継ぎ目による段差の解消を行い、わかりやすい道路案内などで走りやすさ向上を図ります。

災害対応力強化
入口通行止め装置の設置や通行止め予測情報の提供により、よりすばやい災害対応を図ります。

渋滞対策
速度回復誘導灯による上り坂での速度低下の抑制など、さまざまな手法を検討していきます。

パーキングエリアの充実
PA

本線料金所跡地を利用して、都市高速ならではの、ほっとできるパーキングエリアを工夫していきます。

お客さまとのコミュニケーション
情報提供や対話などさまざまなコミュニケーション活動を行います。

お客さま満足アッププランの2020年度の成果

大和川線全線開通の効果
松原ジャンクション⇔堺浜間の所要時間が15分と、一般道に比べ34分、松原線ルートに比べ22分短縮されました。エヴァンゲリオンとタイアップし、PRも実施。多くのお客さまにご利用いただいています。

6号大和川線開通

細やかな情報を
有人料金所スタッフが、タブレット型情報端末を使って、渋滞情報や経路所要時間などの道路情報をお伝えしています。

料金所スタッフによる道路案内

もっと走りやすく
1号環状線（南行）のリニューアル工事では、舗装や橋の継ぎ目を補修するとともに、中之島ジャンクションや東船場ジャンクションでの合流の仕方を改良。また天神橋ジャンクションでの行先路面表示や、出口分岐でのカラー舗装などにより、もっと走りやすくなりました。

行先案内・道路標識（天神橋ジャンクション イメージ図）

災害に強く
災害が起こった際は、入口通行止め装置が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ります。2020年度は4箇所の入口に設置しました。

入口通行止め装置（助松入口）

よりスムーズに
11号池田線の塚本（上り）と福島（下り）で新たに速度回復誘導灯の設置・運用を開始しました。等間隔に並んだランプが流れるように青く点滅し、無意識の速度低下を防ぎ渋滞を抑制しています。

速度回復誘導灯（塚本）

都市高速Styleのパーキングエリア
高石本線料金所の跡地は、2021年3月30日から、高石パーキングエリア（北行）としてお客さまをお出迎えしています。

高石パーキングエリア（北行）

コミュニケーションを大切に
新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、2020年度はオンラインでグループインタビューを行い、お客さまの声を直接お聞きしました。

オンラインによるグループインタビュー

新型コロナウイルス感染症対策に関する取り組み

阪神高速道路は、関西のヒトやモノの流れを担う大動脈として、
関西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、24時間365日、絶えず道路サービスを提供できるよう、
新型コロナウイルス感染防止に向けた取り組みを行っています。

料金所などでの対策

料金所および営業所など施設内の定期的な換気、除菌、消毒を行うとともに、咳エチケットやマスク着用を徹底しています。

社員の対策

通勤時の感染リスクの軽減や職場の密状態を回避するためテレワーク(在宅勤務)、スライドワーク(時差出勤)、Web会議を積極的に活用しています。

パーキングエリアにおける対策

パーキングエリアをご利用されるお客さまに、感染防止対策の重要性をご理解していただくため、ポスター、デジタルサイネージ、館内放送などで広報を行っています。

お客さまが使用する共用設備の定期的な消毒を行っています。また、レストランや休憩施設においてパーテーションの設置や椅子を間引くなどにより、お客さま同士の間隔の確保に努めています。

建設現場での対策

3密回避のため、2m以上の間隔をあけて準備や朝礼などを実施しています。

工事現場の仮囲いに、近隣の方へのお知らせとして新型コロナウイルス感染拡大防止に関する事業所の取り組みを掲示しています。

お客さまに対する感染拡大防止の協力呼びかけ

緊急事態宣言発令下において、お客さまへの「不要不急の外出自粛」の呼びかけを、道路情報板やホームページ、SNSなどを通じて発信するとともに、ラジオ番組 赤maru「阪神高速maruごとハイウェイ！」(FM大阪)のなかでも行いました。

フードドライブの実施による子ども支援

コロナ禍の影響によって子どもの貧困が深刻化していることを受け、阪神高速グループ3社において、地域の子ども支援を行うことを目的とし、職場内にてフードドライブ※を実施しました。
集まった食品は、子どもの居場所づくり活動に取り組まれている支援団体へ引き渡され、同団体から対象のご家庭へ届けられました。

※各家庭で使い切れない未使用食品を持ち寄り、
それらをまとめて地域の福祉施設・団体などに寄贈する活動。

医療従事者への支援

新型コロナウイルス感染症に関する医療および療養に従事される方を支援するため、大阪府および兵庫県がそれぞれ設置した基金へ金銭支援を行いました。

TOPIC

1号環状線リニューアル工事2020南行での対策

2020年11月、阪神高速道路の一部区間を17日間の終日通行止めとし、「1号環状線リニューアル工事2020南行」を短期集中的に実施しました。多くの社員や複数の施工業者が関わる工事であるため、完工に向けて工事期間中に限らず、工事前の準備段階からさまざまな対策を講じました。

[取り組み例]

01 工事に関するお問い合わせに対応する特設フリーダイヤル拠点を通常の1拠点から2拠点に分散させ、お客さまサービス継続のためのリスク回避を行いました。

02 現地本部の人の分散に対応するため、キャンピングカーを利用した現地詰所を設置し、現場監督班の打ち合わせ・休憩場所として使用しました。

03 工事に携わる社員の万一の感染に備え、別部署からの応援体制を整備し、工事完工に向けた事業継続に万全を期しました。

キャンピングカー配置状況

特集 1

高速道路リニューアルプロジェクト

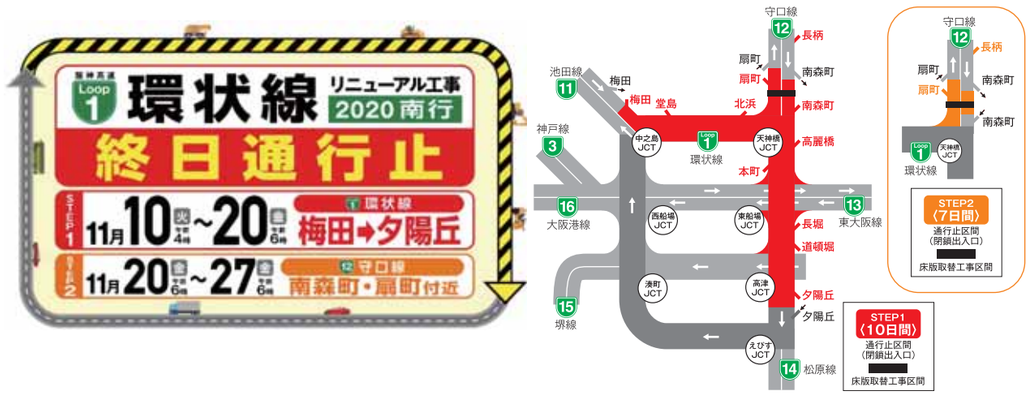
1号環状線リニューアル工事2020南行の実施

1号環状線リニューアル工事2020南行完了状況

2カ年による1号環状線のリニューアル計画

1号環状線は大阪市内中心部に位置し、放射状に延びた各路線と連絡する役割を担っています。1日のご利用台数は約25万台にも上り、大阪都市圏の道路ネットワークの最重要路線ともいえます。2001年、2002年に実施した、前回の大規模補修工事から約20年が経過し、舗装やジョイント（橋の継ぎ目）などに損傷が見られたほか、開通から50年以上経過していることもあり、老朽化によるRC床版のひび割れなどの構造物自体の損傷が進行していました。

そのため、1号環状線のリニューアル工事を2020年度と2021年度の2カ年にわたり南行と北行に分けて実施することを計画し、2020年度は11月に17日間の終日通行止め工事を実施しました。



取り組みを通じて達成に貢献するSDGs

終日通行止め工事の概要

「1号環状線リニューアル工事2020南行」では、1号環状線と接続する12号守口線の床版取替工事もあわせて実施するために、STEP1とSTEP2の2段階で終日通行止めを実施しました。

まずSTEP1として、1号環状線（梅田～夕陽丘間）と12号守口線の一部区間において10日間の終日通行止めを行い、12号守口線（南森町・扇町付近）におけるRC床版の取替工事に着手したほか、RC床版の高性能床版防水や、舗装の全面的な補修、劣化した伸縮継手の取替工事などを実施しました。

次にSTEP2として、通行止め区間を12号守口線（南森町・扇町付近）のみに縮小、さらに終日通行止めを7日間継続し、RC床版の取替工事を行いました。新設した床版には、薄型・軽量で耐久性の高い「超高強度繊維補強コンクリート床版」を採用することで構造物の長寿命化を図ったほか、最新の技術・工法を採用して工事期間の大幅な短縮を図り、阪神高速道路本線では初めてとなる床版取替工事を約17日間の通行止めで完了させました。

RC床版撤去状況

サービスの向上

1号環状線では、出口とジャンクションの連続分岐や、一つの車線が方面別に分かれる二股分岐など、複雑な分岐が多いため、意図せぬ方面への誤分岐が数多く発生していました。そこで今回の工事では、誤分岐対策として、方面案内がわかりやすくなるよう案内標識のレイアウト改良を全面的に行いました。また、工事区間の全出口には、誤退出防止のために青色のカラー舗装を施して出口分岐部であることを強調するとともに、出口案内標識にも同色の表示を取り入れました。そのほかにも、注意喚起看板の設置や合流部の区画線改良などにより交通の整流化対策を行いました。

わかりやすい案内標識への取り替えとカラー舗装の実施

通行止め工事期間中の交通影響対策

通行止め工事期間中は大阪市内中心部や11号池田線、12号守口線の大阪市内方面行きにおいて激しい渋滞の発生が予想されました。そのため、お車のご利用を控えていただくようお願いをするとともに、「広域う回」や「う回乗継」など渋滞区間を避けたご利用や、「時差利用」による渋滞時間を避けたご利用についての広報・周知を行いました。さらに、期間中の渋滞予測を反映したう回ルート（一般道含む）や所要時間を事前に確認できる「う回ルート検索システム」サービスを提供するなど、お客さまへの影響を少しでも緩和するための交通影響対策の充実にも努めました。

う回ルート検索システム

VOICE 工事へのご協力ありがとうございました

管理本部 大阪保全部 保全事業課

課長代理 **栗田 康弘**　　主任 **岩里 泰幸**

工事期間中は、通行止めや渋滞など、多くのお客さまや周辺の皆さまにご迷惑をおかけしました。おかげさまで快適に走行していただける道路が完成しました。工事にあたっては品質管理を徹底し、例えばジョイントの設置においても、段差が少しでもなくなるよう1mm単位で管理しました。工事期間中は天候にも恵まれ、通行止め区間の開放は当初の予定よりも少し前倒しすることもできました。2021年度は、同じく1号環状線で北行のリニューアル工事を予定しています。ご不便、ご迷惑をおかけしますが、安全・安心・快適な阪神高速道路を未来につなげるため、ご理解・ご協力をよろしくお願いいたします。

特集 2

阪神高速の 交通管制システムが全面リニューアル

2021年4月4日に阪神高速の交通管制システムを全面リニューアルしました。今回のリニューアルにより、お客さまへの情報提供がパワーアップするとともに、災害時のバックアップ体制も整備され、より安全・安心・快適な道路サービスを提供できるようになりました。

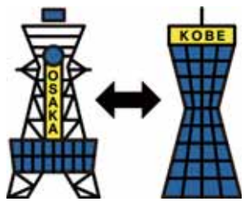
リニューアルされた交通管制室（大阪地区）

有事に対応した安心のバックアップ！ ――相互バックアップで万が一にも対応！――

【より安心に】 災害による障害に備え、地区間の相互バックアップ機能を強化！

阪神高速の交通管制システムは、大阪と神戸の2箇所に導入されています。災害による障害発生時にも交通管制を継続するため、2箇所の交通管制システムを相互にバックアップします。交通管制室では大型フリーパネルで多くの道路情報を効率的に集約することで、多彩な情報提供に対応し、円滑な交通管制を行っています。

これからも当社は、安全・安心・快適な道路サービスを通じて、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。



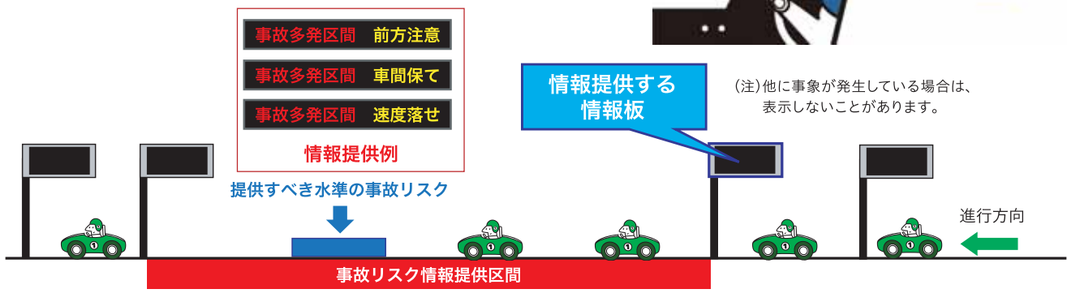
取り組みを通じて達成に貢献するSDGs

情報板がパワーアップ！

――より充実した道路情報でお客さまの運転をサポート！――

【より安全に】 高速道路会社初！事故リスクに関する情報提供を開始！

事故リスクとは、ある時点・場所における事故の起こりやすさのことをいいます。阪神高速では、現在の天候や交通状況に基づき、事故リスクをリアルタイムで算出し、リスクが高い場合に注意喚起情報を提供する仕組みを高速道路会社で初めて導入しました。これにより、お客さまの安全運転をサポートし、事故や、それに係る社会影響の軽減に努めます。



【より快適に】 渋滞通過時間の提供を開始！

本線および入口情報板で渋滞区間の通過に要する時間を提供します※。

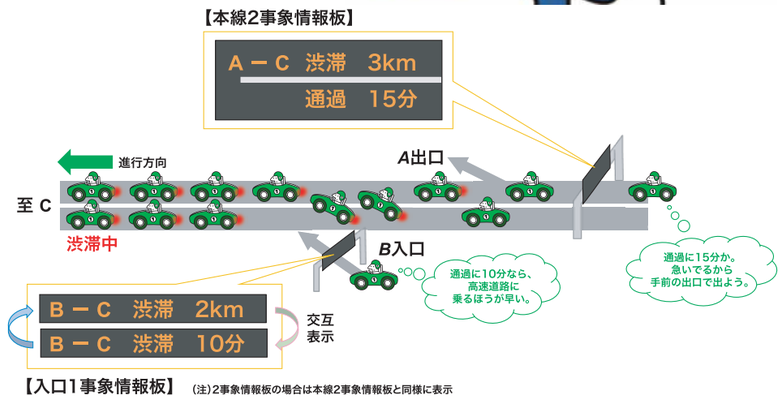
従前より案内している「渋滞の長さ」に加えて、「通過時間」を提供し、お客さまの渋滞状況の把握や経路選択の最適化を支援します。

※自然渋滞のみを提供対象とし、他に事象が発生している場合は、表示しないことがあります。

渋滞や事故などの事象を1件案内する情報板を1事象情報板、2件案内する情報板を2事象情報板といいます。（下記写真は過去の案内の一例）

■入口1事象情報板

■本線2事象情報板



情報更新もスピードアップ！

――急変する道路情報をお届けし、お客さまの運転をサポート――

情報の更新頻度が従来の2分半から1分に短縮されました。時々刻々と変化する渋滞状況や、それに伴う所要時間の情報をより正確にお届けすることで、お客さまの快適な運転をサポートします。

特集 3

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ため、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。また、2025年に大阪・関西万博の開催が決定し、早期の道路ネットワーク網の整備が期待されています。
2019年度には、大和川線と西船場ジャンクション信濃橋渡り線が全線開通し、阪神高速道路ネットワークはさらに充実しました。引き続き、お客さまの利便性の向上、関西経済の活性化などに寄与するミッシングリンクの解消や万博開催時のアクセスルートなどへの活用に向けて、建設事業の推進に取り組んでいます。

大阪湾岸道路西伸部(14.5km)

淀川左岸線2期(4.4km)

淀川左岸線延伸部(8.7km)

阪神高速道路ネットワーク図

西船場ジャンクション(信濃橋渡り線)
2020年1月29日全線開通

大和川線(7.7km)
2020年3月29日全線開通

凡例
- 営業中路線
- 営業中路線(2019年度開通)
- 建設中路線
- 他高速道路など
- 他高速道路など 建設中区間
- 計画路線(都市計画決定済)

取り組みを通じて達成に貢献するSDGs

淀川左岸線2期、淀川左岸線延伸部における取り組み

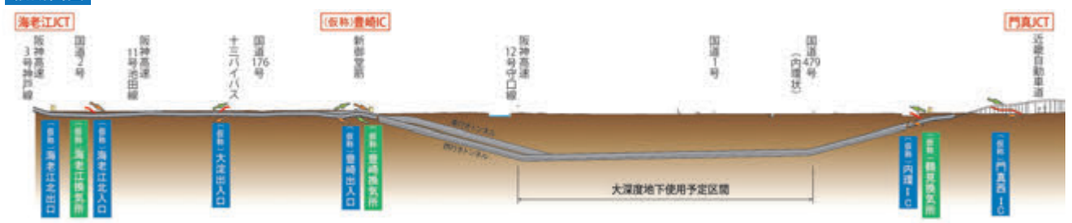
淀川左岸線2期および淀川左岸線延伸部は、「大阪都市再生環状道路」の北側の一部を構成する道路です。その整備により、都心に流入する交通を周辺に分散させることで、都心部の渋滞緩和、利便性の向上、事故および災害時などのう回機能の確保、臨海部と内陸部の物流ニーズなどに対応し、関西経済の活性化への支援などが期待されています。

淀川左岸線2期は、海老江ジャンクション～豊崎間4.4kmについて、共同事業者の大阪市とともに事業を進めています。工事は大阪市などにより、地盤改良や仮堤防設置などが実施されています。一方、大阪市より当社が受託した海老江地区および豊崎地区の工事(開削トンネル・橋梁・換気所)については、本体工事着手に向けた開削トンネル土留工や橋脚基礎工などを実施しています。

淀川左岸線延伸部は、近畿自動車道の門真ジャンクション～淀川左岸線の豊崎間8.7kmの道路で、このうち、鶴見区緑地公園～豊崎付近までの7.6kmについて、共同事業者の国とともに事業を進めています。トンネルの構造、施工技術などについて、設計検討を実施しており、有識者委員会による審議のうえ、2020年2月には大深度地下空間を特定、公表しました。また、豊崎地区では本体工事着手に向けて、地中障害物撤去工などを実施しています。

平面図

縦断面図

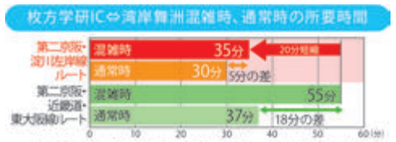


整備効果

開削トンネル土留工(海老江地区)

橋梁下部工(海老江ジャンクション)

枚方学研IC⇔湾岸舞洲混雑時、通常時の所要時間



出典:
ETC2.0プローブデータ
(R1.10平日)
枚方学研IC→湾岸舞洲

特集3 ミッシングリンクの解消に向けた建設事業の推進

取り組みを通じて
達成に貢献するSDGs

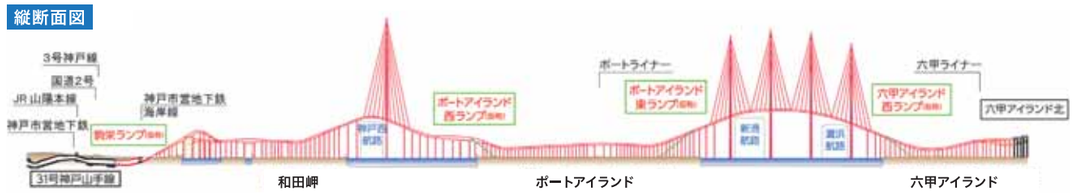
大阪湾岸道路西伸部における取り組み

大阪湾岸道路西伸部のうち、六甲アイランド北～駒栄間14.5kmについて、共同事業者の国とともに事業を進めています。整備により、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和を図るとともに、国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化、災害や事故などの緊急時の代替機能確保などが期待されています。

海上部を跨ぐ長大橋は、有識者委員会において「災害時の道路機能確保」、「景観性」および「維持管理性」などの観点から橋梁形式が選定され、2019年12月に公表されました。引き続き、早期の工事着手に向けて設計検討を実施しています。一方、六甲アイランド地区の高架橋は、上部工事を2021年3月に工事契約を行いました。また、2018年度に着手した駒栄地区の開削トンネル工事では、2020年11月より掘削工に着手し、工事の推進に努めています。

平面図

縦断面図



橋梁模型

開削トンネル掘削工

整備効果

	神戸市西区(玉津IC) ▶▶▶ 神戸港	神戸市西区(玉津IC) ▶▶▶ 大阪駅
整備前	45分	96分
整備後	31分	64分
	14分短縮	32分短縮

出典:国土交通省調べ プローブデータ(H25.10 平日17時台の平均)

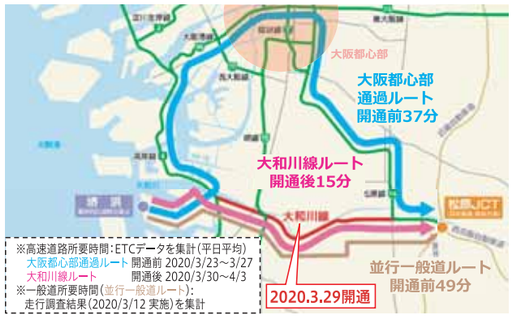
大和川線、西船場ジャンクションの開通による整備効果

2020年1月・3月にそれぞれ開通した、西船場ジャンクション信濃橋渡り線と6号大和川線は、着実にネットワーク整備による効果を発揮しています。

[大和川線]

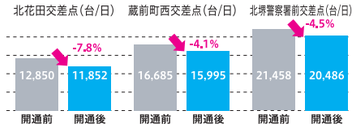
大和川線の開通により、大阪都心部の通過を必要としないルートが形成されたことで、走行距離や所要時間の短縮が図られ利便性が向上するとともに、都心部の交通負荷の軽減に寄与しています。

●時間短縮効果[堺浜➡松原JCT]
並行一般道49分 ➡大和川線15分(34分短縮)
大阪都心部通過37分 ➡大和川線15分(22分短縮)



並行道路の交通負荷の軽減(**並行道路の走行速度向上・東西交通量の減少**)が見られます。

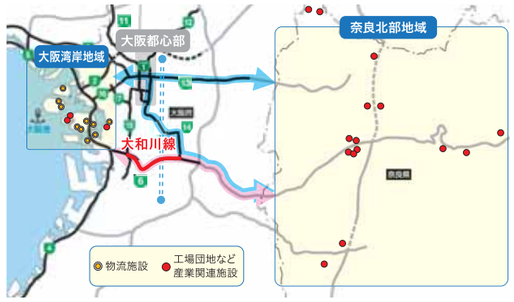
東西交通量の変化



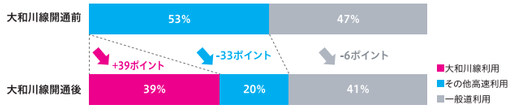
※断面交通量:
交通量調査結果を集計
(2019年10月31日、
2020年11月5日実施)

大阪湾岸地域と奈良北部地域とを結ぶ広域の利用にも貢献しています。

●大阪湾岸地域と奈良北部地域を往来する貨物車両のうち大和川線利用は約4割



大阪湾岸地域～奈良北部地域間 経路分担率(貨物車)

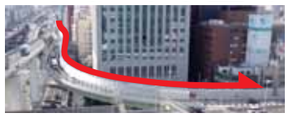


※集計対象:ETC2.0プローブデータ(大和川線開通前2019年9月、大和川線開通後2020年9月)
※大阪湾岸地域と奈良北部地域を発着地とするトリップについて、図中の断面(●= = = =●)を通過した経路分担率を算出

大和川線の開通

[西船場ジャンクション]

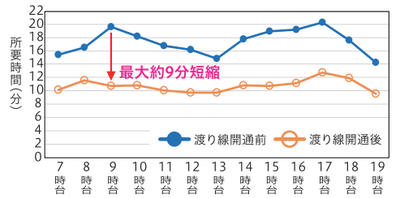
走行距離や所要時間の短縮が図られ、利便性が向上しました。



西船場ジャンクション

●時間短縮効果
天保山入口 ➡ 梅田出口 最大約9分短縮

時間帯別所要時間(平日平均)天保山入口→梅田出口



【使用データ】
ETCデータ 開通前:2019/1/31～2019/3/1 開通後:2020/1/30～2020/2/28

※この資料における数値は、新型コロナウイルスによる交通影響が含まれておりますので、あくまでも参考値となります。

重要
テーマ
1

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

高速道路ご利用のお客さま　地域・社会　取引先

12号守口線床版取替施工状況

未来へ
Renewal
高速道路リニューアルプロジェクト
大規模更新・修繕事業

「高速道路リニューアルプロジェクト」－大規模更新・大規模修繕－の取り組み

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、修繕に総力を挙げて取り組みます。

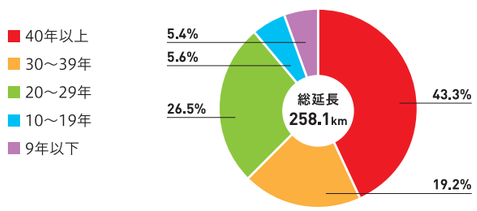
さらなる長寿命化を目指して

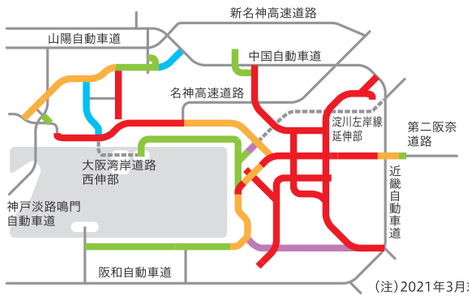
阪神高速道路は、営業開始から半世紀あまりが経過し、総延長258.1kmのうち4割以上が開通から40年を超え、老朽化が進んでいます（2021年3月末現在）。

また、交通量は1日70万台以上におよび、大型車も一般道路に比べて多いため、過酷な使用状況にあります。高速道路は、橋梁・トンネル・舗装・ジョイントをはじめとする道路構造物だけでなく、照明や排水設備といった付属構造物、電気通信施設、トンネル換気などの機械設備、パーキングエリアや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。阪神高速道路では、すべての構造物や設備を対象に日々の点検と定期点検、さらに点検結果を基にした維持補修を着実に行っていますが、繰り返し補修しても抜本的な改善に至らず、全体的・部分的に取り替えが必要な箇所が存在します。

そこで、長寿命化に向けた抜本的な対策を行うため、これまで培ってきた技術力を活用して、2015年度から高速道路リニューアルプロジェクトを実施しています。

路線開通からの経過年数





（注）2021年3月末時点

これまでの取り組み

高速道路リニューアルプロジェクトでは、構造物の健全性を大幅に引き上げるために、最新の基準に基づき構造物の全体的な取り替えなどを行う「大規模更新」と、床版や橋桁、橋脚といった主要構造を全体的に補修・補強する「大規模修繕」に取り組んでいます。

これまでの取り組みとして、疲労き裂が発生している鋼床版では、鋼繊維を混合したコンクリート舗装（SFRC舗装）による補強を進めてきたほか、ひび割れや砂利化が発生した鉄筋コンクリート床版においては、劣化の要因となる床版への雨水の浸入を防ぐ高性能床版防水の施工や、より耐久性の高い床版に取り替える工事などを行ってきました。

工事の実施にあたっては、通常の工事に比べて長期間の交通規制が必要となるため、社会的影響を軽減するための工夫や丁寧な情報発信に努めています。

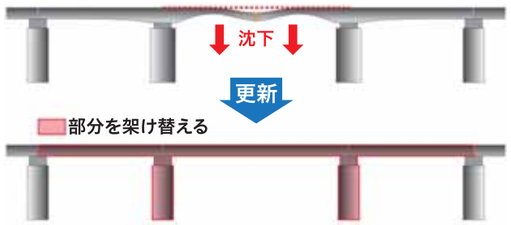
SFRC舗装の施工

12号守口線床版取替工事における平板型UFC床版設置状況

14号松原線喜連瓜破付近などの大規模更新

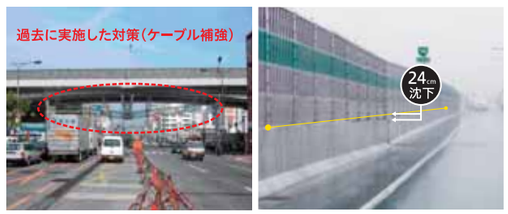
阪神高速道路では、6箇所を大規模更新の対象として構造物の全体的な造り替えなどを計画しています。3号神戸線湊川付近では、耐久性の向上のため、既設橋脚間に新たな橋脚を設置する工事に着手しました。15号堺線湊町付近では、鋼製基礎の造り替えを行う全9基のうち1基を対象としたパイロット工事に着手しました。また、14号松原線喜連瓜破付近では、橋梁全体の架け替え工事に伴う交通影響と周辺地域への社会的影響をできる限り軽減するため、有識者や経済団体などのメンバーで構成する検討会を設置し、施工計画や交通施策などの検討を進めています。

老朽化に伴いコンクリート橋梁の中央（ヒンジ）部で沈下が進行



橋梁を架け替え、元の高さに戻す大規模更新を実施

大規模更新の対象箇所



架け替えを検討している喜連瓜破付近の橋梁の現状

災害発生時の機能維持

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

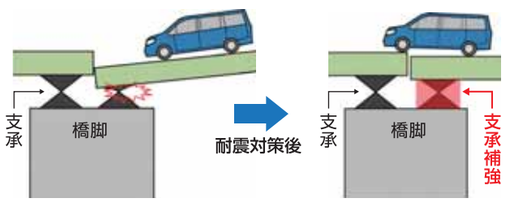
1995年に発生した阪神・淡路大震災において、1980年以前の基準により建設された橋脚に被害が集中したことを踏まえて、阪神高速では、1980年以前の基準により建設された橋脚の耐震補強などを進め、2011年度までに完了しました。

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、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被災地でありました。

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、大規模地震の発生後に早期に道路（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。

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で、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。



支承部の耐震補強

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（緊急交通路）機能を確保するよう努めています。

変電設備のかさ上げ

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しています。

2020年度総合防災訓練

地域・社会との連携

地域・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。

自衛隊との合同実働訓練

津波避難ビルの指定

4号湾岸線泉大津パーキングエリア11階展望施設は泉大津市から、6号大和川線南島換気所および遠里小野換気所の屋上は堺市から津波避難ビルの指定を受けており、津波などによる浸水の際に一般街路から緊急的に一時避難できるようにしています。

遠里小野換気所

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んでいます。

交通管理業務

事故車・故障車や、法令に違反する車両などを早期に発見・処置することで、安全・安心・快適な道路の提供を目指しています。管制業務は常時カメラで交通状況を監視し、必要により警察・消防などと連携を取り適切な措置を講じます。巡回業務は道路パトロールカーによる巡回で発見した事案の処置を行います。機動支援業務はレッカー車により障害車両の引き起こしや災害時の車両排除などを行い、取締業務では車両の重さや寸法などが違反している車両を取り締まります。これらの業務を適切に行うことでお客さまが安全に高速道路をご利用いただけるよう管理しています。

交通規制による落下物の回収

料金所での違反車両取り締まり

第3次アクションプログラムに基づく着実な安全対策の実施

「阪神高速道路の交通安全対策第3次アクションプログラム」に基づき、「事故多発区間」を中心に、事故発生状況の分析に基づく安全対策、標識改良やカラー舗装によるわかりやすい案内などを通じた、より走りやすい走行空間の創出を着実に進めています。また、逆走・誤進入対策にも引き続き注力します。

重要テーマ 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

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
「ドライブライフ」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

高速道路ご利用のお客さま　地域・社会　取引先

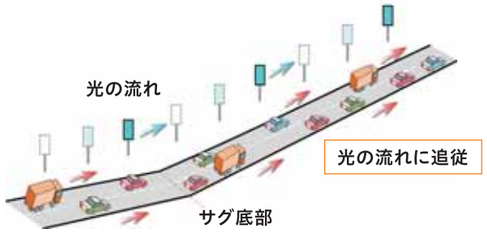
西船場ジャンクション

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。

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、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」を設置することにより、渋滞が減少しています。また、路面の上り下りが著しく変化する場合でもサグ部と同様に渋滞が発生している箇所もあり、これらサグ部以外でも渋滞減少効果が期待されます。



速度回復誘導灯の効果（イメージ）

速度回復誘導灯を設置した区間

3号神戸線（東行）深江サグ部付近における速度回復誘導灯の設置

11号池田線（南行）塚本合流付近における速度回復誘導灯の設置

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、走行コストを低減できるだけでなく、騒音や振動の低減などにもつながり、快適性・安全性に大きな影響を与えます。このため、阪神高速が独自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、段差ができにくいジョイント（簡易鋼製ジョイント）を設置するなど、平坦性の向上に取り組んでいます。

床版連結

旧料金圏境の本線料金所の撤去

「距離料金」への移行による旧料金圏の廃止に伴い、安全性の向上と走行性の改善を目的として、不要になった本線料金所の撤去（機能移設）を2016年度より順次進めています。近年では、2020年3月に4号湾岸線（北行）の高石本線料金所の撤去が完了し、2021年3月、その跡地に高石パーキングエリアをオープンしました。引き続き、泉大津、中島の各本線料金所の撤去を行い、新たなパーキングエリアの整備を進めます。

高石本線料金所

ETC2.0を用いた情報提供によるサービスアップ

ETC2.0は、高速道路利用料金の課金機能に加えて、走行中のお客さまに、渋滞回避や安全運転を支援するきめ細かなサービスを提供しています。その特性を十分に生かすべく、お客さまの安全に資する注意喚起情報の充実を図るとともに、道路交通情報の提供頻度の見直しを行い、提供情報の最適化に努めています。今後も引き続き、お客さまにより良い情報を提供できるように改善を図っていきます。

ETC2.0を用いた情報提供によるサービスアップ

「阪神高速はしれGo!」のサービス向上に向けた取り組み

阪神高速道路の最新の交通情報を提供するサービス「阪神高速はしれGo!」では、通常時のご利用はもちろん、災害時や大規模イベント時でも快適にご利用いただけるよう、簡易表示版を別途作成し、アクセス集中時の冗長性確保に努めました。

今後もお客さまにとってより使いやすいサービスとなるように、さらなる機能改善に取り組んでまいります。

PC版阪神高速はしれGo!

料金検索サイトの利便性向上

ホームページの料金検索サイトでは、路線図上で出発地を選択するだけで各出口までの阪神高速道路の通行料金が一目でわかる料金表示サービスを開始しました。

また、検索したルートの出入口などを実際の映像でご覧いただくことができる走行動画もリニューアルし、さらに見やすくなりました。このほか、2020年度においては、スマホ版の快適さを追求し、路線図表示の改善やGPS機能の設定など、機能の充実を図っています。

ほっとできるサービスの提供

お客さまの目線で考え、パーキングエリアや料金所などで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「ほっと処(しょ)」(「ほっ」とできる空間)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。有人パーキングエリアの総合案内役(コンシェルジュ)は、サービス向上のため全員がサービス介助基礎検定を取得しています。

2020年度は、阪神高速道路パーキングエリアでは初となるコンビニが泉大津パーキングエリア(陸側)および中島パーキングエリアに出店しました。取り扱い商品が増えることにより利便性やサービス向上を図りました。また、新たに「高石パーキングエリア」がオープンし、「ほっと処」がさらに増えました。

今後、さらにお客さまのニーズを把握して、施設の改善や接客マナーの向上を図り、魅力あるパーキングエリアを目指します。

高石パーキングエリア

パーキングエリア(PA)設置状況

路外パーキングサービスの提供

お客さまの便利で快適なドライブをサポートするため、地域の企業さまのご協力のもと、ETCを活用して高速道路外の施設を“仮想パーキングエリア”としてご利用いただける「路外パーキングサービス」の社会実験を、5号湾岸線の尼崎テクノランド、11号池田線のロイヤルホームセンター豊中、3号神戸線のamadoの計3箇所で実施しています。2021年4月からご利用可能時間を2時間に拡大し、よりご利用いただきやすくなりました。

尼崎テクノランド(尼崎末広)

ロイヤルホームセンター豊中(豊中南)

amado(尼崎東・神戸方面)

料金所スタッフによるお客さま応対の充実

料金所スタッフは、交通状況や沿線情報などについてお問い合わせを受けることも多く、知識と応対のスキルが必要です。こうしたスキルの一層の向上に加え、外国人旅行者を対象に、各料金所内に備えているタブレット端末や多言語に対応した案内地図などを活用し、国内・国外を問わず、お客さま応対の充実を図っています。

地域活性化×利用促進

沿線地域の活性化と阪神高速道路の利用促進を目的とした、さまざまな施策を実施しています。

GoToトラベル阪神高速周遊パス

新型コロナウイルス感染症拡大により深刻な影響を受けた観光需要を喚起し、関西地域の経済再活性化に貢献するため、国が実施する「GoToトラベル事業」に参画し、事業の対象となる宿泊セット型ETC乗り放題パスである「阪神高速周遊パス」を販売しました。今後もさまざまな施策を通して、関西地域の活性化に取り組んでまいります。

GoToトラベル阪神高速周遊パスのロゴ

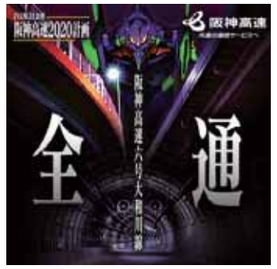
阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」

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開設しました。動画によってお客さまに興味を持っていただき、実際に阪神高速道路を利用して、沿線施設へ足を運んでいただけるようなお出かけ情報に特化したページを月1回の頻度で更新しています。

シリーズ1 SENNAN LONGPARK編

時代のトレンドを意識した斬新で話題性のある企画

2020年度は、大和川線の全線開通(2020年3月29日)をより多くのお客さまに知っていただき、ご利用いただくことで、大和川線の整備効果である、拠点間のアクセスと利便性の向上、渋滞の緩和などを実感していただくため、時代のトレンドを意識した斬新で話題性のある企画を公募した結果、映画『シン・エヴァンゲリオン劇場版』の公開を控えた、世界的な人気アニメ「エヴァンゲリオン」とコラボレーションしました。特設Webサイト、メディアやSNSを活用した広報のほか、拡張現実の技術を活用したARスタンプラリーや、フォトスポットなどを設置したパーキングエリアで、お客さまにドライブライフを楽しんでいただきました。今後もお客さまに豊かで楽しいドライブライフを実現していただけるよう、さまざまな施策に取り組んでまいります。



メインビジュアル ©カラー

特設Webサイト ©カラー

ARスタンプラリー ©カラー

VOICE 動画配信でお出かけ情報をより伝わりやすく

営業部 利用促進課
岩本 望

阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」は、地域活性化と阪神高速道路の利用促進を目的に配信しているYouTube動画です。ご家族やお友達とのお出かけに役立つ沿線施設情報に加え、阪神高速道路の走行動画で高速道路利用時の注意点やお役立ち情報なども配信することで、普段阪神高速道路のご利用機会が少ない方や女性、高齢者の皆さまにも安心して高速道路をご利用いただけます。ぜひお出かけの参考にしていただき、チャンネル登録と「いいね」をお願いいたします。

重要テーマ 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

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

高速道路ご利用のお客さま　地域・社会　取引先

サイバーインフラマネジメント（サイバー空間と現実空間の重ね合わせ）

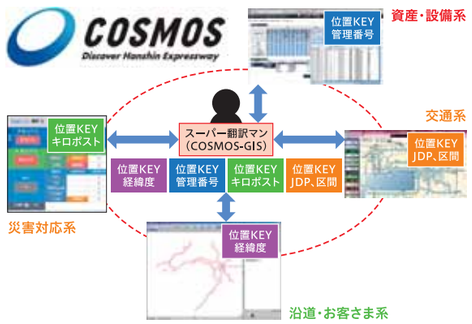
メンテナンス時代の到来に先駆けた都市高速道路技術の開発

維持管理のさらなる高度化や効率化、災害に強い高速道路を目指して、
技術力を生かした高品質でより合理的な都市高速道路の技術開発を進めています。

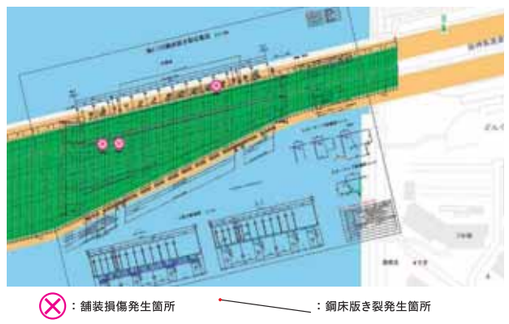
GISを活用した情報共有プラットフォームの開発

阪神高速COSMOS※は、阪神高速道路に関連する複数の管理事業情報を集約・統合し、地図上での可視化・重ね合わせを可能にするGISプラットフォームです。本システムは、世界測地系の緯度経度のほか、構造物の管理番号、キロポストなどといった位置情報に関する互換性を持っていることから、さまざまなデータを地図上で重ね合わせて表示することが可能となっています。

これにより、システムが持つ膨大なデータから必要な情報を抜き出し可視化することで、分析作業の効率化・高度化が期待できます。本システムを活用し、構造物の効率的な維持管理や交通管理の高度化など、幅広い分野における情報共有と新たな価値の創造に取り組んでまいります。　※COSMOS : Communication Systems for Maintenance, Operation and Service



阪神高速COSMOSの機能イメージ

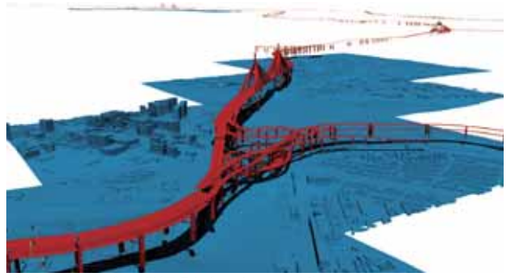


舗装損傷と鋼床版き裂発生位置の重ね合わせ表示例

サイバーインフラマネジメント技術の開発

阪神高速では2019年より『サイバーインフラマネジメント』を掲げています。現実空間にある橋やトンネルといった道路構造物と同じ性質・挙動を示すモデルをサイバー（仮想）空間に構築し、阪神高速道路を再現します。これをデジタルツインモデルといいます。サイバーインフラマネジメントは、サイバー空間内でさまざまなシミュレーションを行い、そこで得た知見を現実世界に反映する新しいマネジメント技術です。例えば、サイバー空間において、近い将来発生が想定される南海トラフなどの大規模な地震を発生させ、構造物の被災状況をシミュレーションし、得られた結果を現実世界で事前対策や復旧計画の策定に生かしたり、サイバー空間内の構造物に対して将来の劣化シミュレーションを行い、構造物ごとに最適なメンテナンスサイクルを求めたりすることが可能となります。また、シミュレーションのターゲットは構造物だけでなく、発生した被害状況を考慮した通行止めや交通渋滞など阪神高速道路上の交通流への影響評価も可能であることから、防災・減災対策など高度な意思決定にも活用していきたいと考えています。

今後もさまざまな場面を想定したシミュレーションにより新たな価値を創出し、企業理念である「先進の道路サービスへ」の実現に資するサイバーインフラマネジメントを推進していきます。


デジタルツインモデルの例（天保山ジャンクション付近）

サイバーインフラマネジメント構想の概念

VOICE

都市高速道路の防災・減災対策の高度化を目指します

技術部 技術推進室
田中 将登

阪神高速道路は、阪神・淡路大震災により多大な被害を受け、社会に甚大な影響を及ぼしました。私たちには過去の経験を風化させることなく、教訓として受け継いでいく使命があります。阪神高速道路のデジタルツインモデルに関する一つの活用法として、南海トラフ地震などの大規模地震に対する防災・減災対策の高度化に向けた検討に取り組んでいます。今後も高速道路を利用されるお客さまや周辺住民の方々に安全・安心・快適な道路サービスを提供できるようサイバーインフラマネジメントを推進していきます。

車両軌跡データを活用した交通マネジメントの高度化

複雑な「現実の交通現象」を詳細に把握するために、関連するすべての情報を車両軌跡データとしてデジタル化し、多様な道路交通サービスの発展を目的に、プロジェクト“Zen Traffic Data”として外部に公開しています。

このデータをもとに、渋滞や事故の発生状況などを再現し、交通事象の発生メカニズムを解明することによる快適な道路交通サービスの提供や、自動車関連分野における自動運転などの新技術の発展など、幅広く活用されることを期待しています。

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。道路メンテナンス2巡目点検を確実かつ円滑に実施するため、点検・検査の高度化・効率化に取り組んでいます。

すべり抵抗調査車両の導入

急カーブ区間は、舗装の劣化に伴い雨天時にスリップ事故が発生しやすい傾向にあります。従来、路面のすべり抵抗を把握するための調査では、交通規制を行う必要がありました。

そこで、交通規制を伴わず、車両を走行させながら連続的にすべり抵抗を把握できる、米国で開発された車両「RT3®Curve」をベースに、車両構造改造、位置情報を把握するソフトウェアの開発、動画撮影機能の付加など、阪神高速道路にあわせた改良を独自に行い、すべり抵抗調査車両を導入しました。

現在、本車両の走行による継続的なデータ取得を進めており、調査から得られたデータを分析することで交通安全対策・維持管理の高度化・効率化を目指します。

すべり抵抗調査車両（RT3®Curve）

ドクターパト®による路面点検

「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、路面の性状調査（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舗装点検専用車両です。走行しながら調査することで、お客さまにご迷惑をおかけする交通規制を回避することができます。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。阪神高速ではこれまで培ってきた知見をもとにさらなる路面点検の技術開発に取り組んでいきます。

工事騒音を軽減する技術の採用

低騒音工法の採用

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はなく、夜間に工事を実施する場合が多くあります。しかし、夜間の工事では沿道地域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※1）やIH式鋼床版舗装撤去工法※2といった新たな技術を採用しています。

※1 ジョイントを特殊なワイヤーにより一括で切断し、撤去する工法

※2 電磁誘導加熱技術（IH）により、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剥ぎ取りやすくする工法

IH式鋼床版舗装撤去工法による舗装撤去

非破壊検査技術の開発

鋼板接着コンクリート床版損傷スクリーニング技術の開発

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、車両通過時にコンクリート床版内部から発生する微小な波動であるAE（アコースティックエミッション）をセンサーで捉え、床版の劣化損傷位置情報を得ることによって、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。

照明などの柱基部　アンカーボルト

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。

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み出せるかを議論（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。

コミュニケーション型共同研究の流れ

Step1 公募 ▶ Step2 企画書の提出・審査・選定 ▶ Step3 協定の締結 ▶ Step4 共同研究の開始

新たな片面施工高力ボルトの開発

鋼構造物のボルト接合時に、施工する空間が狭い状況では、片面からの施工が可能な「片面施工高力ボルト（ワンサイドボルト）」を使用しています。これまで、橋などの大きな力が加わる構造物で、このような用途の高力ボルトを使用する場合、1社の製品に限定されてしまう状況にあり、材料入手の容易さやコスト面での競争性に課題がありました。今回、「コミュニケーション型共同研究」で応募のあったポップリベット・ファスナー株式会社との共同研究により、新たな構造を用いた片面施工高力ボルトを開発しました。開発では、鋼製の床版（橋の床部分）の補強における適用性を実験と解析により評価しました。

片面施工高力ボルト

TOPIC

先進技術の研究開発へチャレンジ

阪神高速道路技術センターは、長年にわたり阪神高速道路に関する調査研究を行ってきており、他にはない学識経験者などのネットワークなど高度かつ多様な技術的知見・資産を保有し、阪神高速グループ各社と一体となり研究・技術開発を推進してきました。今後予想される労働人口の減少などの課題に対し、なお一層、業務の高度化・効率化を図る必要があります。また、輪荷重試験などの基礎的研究に加え、DX技術などを積極的に活用した研究開発の促進が重要となっていることから、研究体制の強化とともに、名称を「阪神高速先進技術研究所」に改め、2020年7月に再出発しました。

輪荷重走行試験

（一財）阪神高速先進技術研究所
公式キャラクター テクノザウルスくん

土木遺産の認定

土木学会選奨土木遺産は、土木遺産の顕彰を通じて歴史的土木構造物の保存に資することを目的として、2000年に認定制度が設立されました。阪神高速の管理する施設では、これまで、「阪神・淡路大震災による被災構造物群」、「中之島S字橋」が認定を受けています。今回、「ビル・高架道路・地下鉄駅の一体整備（船場センタービルほか）」が、小規模な専門卸売店が密集する船場地区で、店舗ビルと高架道路・地下鉄駅を一体整備するという卓抜したアイデアを実現したことが評価され、3件目の認定を受けました。

選奨土木遺産ビル一体化

2020土木学会選奨土木遺産
ビル・高架道路・地下鉄駅の一体整備

重要
テーマ
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

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生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

泉大津パーキングエリア（陸側）

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、設備監視、挙動観測などの業務を包括して大阪市から受託しています。このほか、豊中市から名神口歩道橋の点検業務を受託するとともに、阪神高速5号湾岸線と並行する兵庫県道芦屋鳴尾浜線に架かる道路橋3橋（鳴尾橋、西宮港大橋、夙川橋）の耐震補強の設計業務を兵庫県から受託しています。

大阪港咲洲・夢咲トンネルの管理

一般県道芦屋鳴尾浜線に架かる橋梁の耐震補強設計

用地取得支援事業

猛烈な勢いで進む人口減少と少子高齢化、毎年のように発生する大規模自然災害が課題となっています。そのようななかで、我が国は今、交通インフラを含む新たなまちづくりと国土の強靭化が強く求められています。しかし、公共用地取得を担う公共事業者※の用地人材の枯渇は危機的状況になっています。そこで、阪神高速道路の建設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。

※公共事業を行う地方公共団体（起業者）

用地研修の風景

2020年度の実績

①用地研修

公共事業者の初任者向け、専門技術者向け、用地交渉員向けなどの研修を新型コロナウイルス感染症対策を施し、のべ約15日、824名の参加者を得て実施し、高い満足度を得ることができました。

②Web発信

ホームページを随時更新し、用地経験の発信、用地人材の心得などの啓蒙、用地図書の紹介などを行うとともに、公共事業者からいただいた質問にお答えしました。

③書籍販売

公共事業者向けの補償に関する税制上の取り扱いをまとめた「補償の税金ハンドブック 2020年度版」を出版し、全国の公共事業者必携の書として随時販売しています。

④公共用地取得の支援

鉄道事業者、道路事業者などの公共事業者から業務を受託し、用地アセスメント、地元説明会開催、用地測量、物件調査算定、照合、用地交渉、収用裁決申請、審理対応などあらゆる場面の仕事を高品質で早期に完了するよう実施しました。特に今年度は、大きなマンション用地の取得を2件、収用裁決関係を3件、特殊な権利者調査1件で成果が出ました。早期用地取得では、すべての公共事業者から高い評価をいただいています。

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）の設置など、セキュリティ強化に努めているほか、駐車ますの幅を広く取ることで、お使いいただきやすい駐車場を目指しています。

阪高ファインパーク敷津東

阪高ファインパーク牧野団地（道路区域外）

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。レストランでは、特別メニューを提供する感謝祭を定期的に開催するなど、お客さまサービスの向上に努めています。また、レストラン・売店がない無人パーキングエリアのうち尼崎パーキングエリア、南芦屋浜パーキングエリア、さらに新たに開設した高石パーキングエリアにおいて、自販機コンビニ※を設置し、お客さまへ軽食の提供を行っています。

2020年度は、泉大津パーキングエリア（陸側）および中島パーキングエリアに阪神高速道路初となるコンビニ（店舗）が出店しました。

※サンドイッチやおむすびなどの軽食、デザートなどを販売する自動販売機

中島パーキングエリア

泉大津パーキングエリア（陸側）

自販機コンビニ（高石パーキングエリア）

パーキングエリア感謝祭

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のほか、駐車場と空中店舗を組み合わせたフィル・パーク事業などを行っています。2020年度には、新たに賃貸住宅1棟、サービス付き高齢者向け住宅1棟が完成するなど、幅広い不動産事業を展開しています。

リラフォート千里中央（賃貸住宅）

アップコート喜連東（サービス付き高齢者向け住宅）

リラサーレ甲子園九番町（賃貸住宅）

産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」の運営事業

地域への貢献、活性化を目指して、神戸市須磨区で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。

2020年度には無料開放している芝生広場のベンチテーブルおよびコミュニティコートのチェアの更新を行いました。引き続き地域の皆さまのくつろぎの場としてご利用いただけるよう取り組んでまいります。

また、ナナ・ファーム須磨の敷地を有効活用し地域のにぎわいづくり、新しい高速道路利用の提案を目指して「ファミリーロッジ旅籠屋 神戸須磨店」、「神戸須磨キャンピングカーレンタルセンター」をオープンしました。

※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が登録（2017年）したもの。

ナナ・ファーム須磨店内

ファミリーロッジ旅籠屋 神戸須磨店

キャンピングカーレンタル事業

VOICE 兵庫の自然の恵みと新たな魅力をお客さまに届けるために

ナナ・ファーム須磨
店長
福井 美昭

ナナ・ファーム須磨は、おかげをもちまして、2021年4月でオープン10周年を迎えました。2020年6月に「ファミリーロッジ旅籠屋 神戸須磨店」、2021年1月に「神戸須磨キャンピングカーレンタルセンター」を敷地内にオープン。市場に新たな魅力を加えて、これからも地域に密着した産地直送市場としてお客さまに喜んでいただけるよう努力してまいります。

総合リース・レンタル事業

他団体が管理する高速道路のLED道路照明灯やLEDトンネル照明灯を賃貸し、維持管理を受託しています。また、太陽光発電システム（2MW×3箇所）やLED道路照明灯（約25,000灯）を周辺地方公共団体に賃貸し、維持管理を受託しています。さらに、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全国の地方公共団体や民間会社にリース・レンタルし、道路の補修、維持管理をサポートしています。

LEDトンネル照明灯（播但連絡道路西山トンネル）

重要テーマ 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

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

環境への取り組みに関する基本的な考え方である「環境ポリシー」のもと、
阪神高速グループの特性を生かしたさまざまな取り組みを行い、地球環境の保全に努めています。

環境ポリシー［基本理念（要約）］

- 地球環境保全を重要課題と認識し、阪神高速道路の建設・管理に伴う環境負荷の軽減に努めます
- 都市環境との調和を重視し健全な都市づくりに貢献します
- お客さまへの働きかけや地域社会との連携を通じ、環境負荷軽減効果を最大限に引き出します
- 持続可能な社会の実現に向け、社員の環境意識を高め、地球環境共生・貢献企業として行動します

この理念を踏まえ、阪神高速グループでは、次の4つの分野に重点を置き、持続可能な社会の構築に向けた環境施策を展開しています。

❶脱炭素社会への挑戦　❷循環型社会の形成　❸より良い都市環境の創造と共生　❹環境啓発及び社会貢献等

脱炭素社会への挑戦

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脱炭素化に取り組んでいます。

交通円滑化によるCO_2排出量の抑制

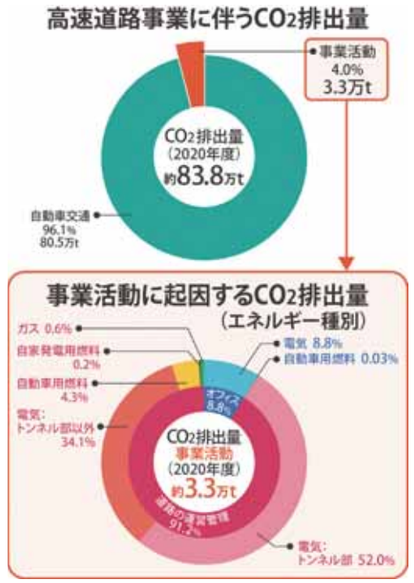
自動車は、時速60kmから80kmでの走行で燃費が改善し、CO_2の排出も少なくなります。高速道路は一般道よりも効率良く走行できるため、CO_2排出量の抑制につながります。

阪神高速道路を走行する自動車からのCO_2排出量は約80.5万t/年と推計されます。これらの自動車が一般道を走行したとすると約101.7万t/年となり、阪神高速道路の利用により約21.2万t、20%以上のCO_2が抑制されたことになります。これは2.4万haの森林が1年間に吸収する量に匹敵します。

※出展：林野庁HP、大阪城公園HP

事業活動に伴うCO_2排出の要因

2020年度の阪神高速道路の事業活動に起因するCO_2排出量は3.3万tでした。その内訳は、道路照明や換気設備など道路事業に関わる電力が約86.0%、オフィスに関わる電力が約8.8%、パトロールカーなどの燃料などから排出されたものが約5.1%となっており、電力使用によるものが大半を占めています。



オフィスなどの省エネルギー化

オフィスにおける不要照明の消灯やLED照明の導入などによる、省エネルギーや脱炭素化に取り組んでいます。

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（4箇所）の位置図

道路管理における省エネルギー化

高速道路や管理施設において、エネルギー削減に向けた取り組みを実施しています。

［取り組み例］

●LED道路照明の設置

CO_2排出量の主な要因である電力量の削減に向け、LED道路照明への切り替えを進めています。高速道路本線の照明のうち、約48%をLED化しました。道路照明のLED化は、省エネルギーにつながるとともに、長寿命なことからメンテナンス回数が少なくなります。

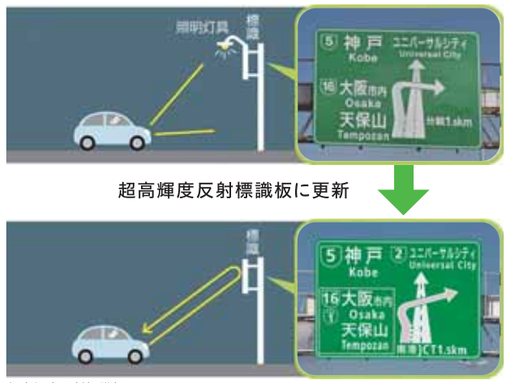
LED道路照明

●太陽光発電の実施

トンネルやパーキングエリア、料金所などの空いたスペースを活用し、太陽光発電を実施しています。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。

●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。



超高輝度反射標識板

循環型社会の形成

高速道路の建設・管理、オフィスでの活動を含む事業活動において、環境負荷の少ない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。

マテリアルフロー 当社単体 2020年度

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

インプット

エネルギー（使用量）

電力	90,367MWh
うちトンネル部	54,586MWh
うちトンネル部以外	35,781MWh
ガソリン	29kl
軽油	1kl
都市ガス	77kNm³
LPガス	3kNm³

物資（使用量）

土砂	43,459締め㎥
砕石	18,739㎥
アスファルト・コンクリート	26,574t
コンクリート	100,503t
コンクリートおよび鉄から成る建設資材	11t
木材	1t
石膏ボード	24t
塩化ビニル管・継手	5t

事業活動

管理・運営

営業路線延長	258.1km
うちトンネル部	32.4km
うちトンネル部以外	225.7km
料金所	144箇所
パーキングエリア	19箇所

建設

新規延長	26.5km

アウトプット

CO_2（発生量）

道路事業	28,997t-CO_2
うちトンネル部	17,358t-CO_2
うちトンネル部以外	11,638t-CO_2

廃棄物（発生量）

コンクリート塊	45,029t
アスファルト・コンクリート塊	48,074t
その他がれき類	17,439t
建設発生木材A	278t
建設発生木材B	1,158t
建設汚泥	107,857t
金属くず	178t
廃塩化ビニル管・継手	7t
廃プラスチック	55t
廃石膏ボード	50t
紙くず	7t
アスベスト	0.2t
その他の分別された廃棄物	151t
混合状態の廃棄物	6,385t
第一種建設発生土	700地山㎥
第二種建設発生土	360,237地山㎥
第三種建設発生土	4,934地山㎥

道路（道路事業）

オフィス

エネルギー（使用量）

電力	9,245MWh
ガソリン	5kl

オフィス

社員数	685人
床面積	37,200㎡

CO_2（発生量）

オフィス	2,951t-CO_2

リサイクル（再資源化）

	リサイクル量	リサイクル率
コンクリート塊	45,029t	100%
アスファルト・コンクリート塊	48,074t	100%
その他がれき類	15,847t	91%
建設発生木材A	278t	100%
建設発生木材B	1,158t	100%
建設汚泥	107,190t	99%
金属くず	178t	100%
廃塩化ビニル管・継手	7t	100%
廃プラスチック	55t	100%
廃石膏ボード	24t	48%
紙くず	7t	100%
アスベスト	0t	0%
その他の分別された廃棄物	151t	100%
混合状態の廃棄物	6,312t	99%
第一種建設発生土	700地山㎥	100%
第二種建設発生土	360,237地山㎥	100%
第三種建設発生土	4,934地山㎥	100%

処分（最終処分）

	処分量
その他がれき類	1,593t
建設汚泥	667t
廃石膏ボード	26t
アスベスト	0.2t
混合状態の廃棄物	73t

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、70品目を対象に調達を行いました。また、事務用品などのグリーン調達率は98.1%となりました。2020年度からは調達率100%の目標達成に向け取り組んでいます。

横断幕再生プロジェクト

阪神高速道路で使用し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横断幕の特性を生かし、バッグやテント幕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。

アップサイクル品の一例

より良い都市環境の創造と共生

騒音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

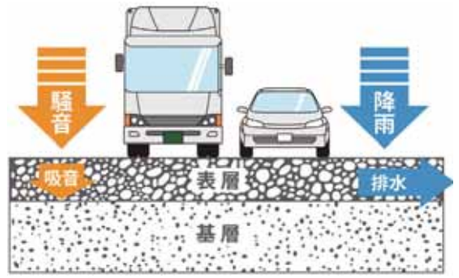
●遮音壁の設置

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

●高機能舗装の敷設

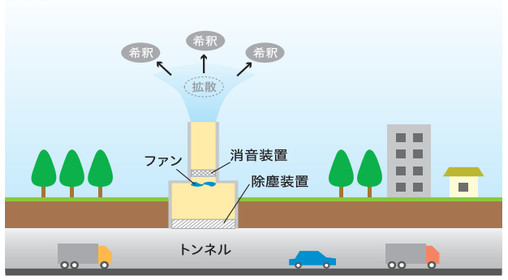
道路交通の騒音は、タイヤと舗装の間で空気が圧縮・膨張することが一因です。こうした騒音を低減するため、多くの空隙（すきま）を有する「高機能舗装」を進めています。「高機能舗装」は排水性に優れているため、降雨時に雨水が速やかに舗装に浸透し、タイヤの滑りや水はねを防止して路面標示が見やすくなるなど、走行安全性も向上します。



高機能舗装の仕組み

●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、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。



（注）トンネルにおける換気設備の一般的な働きをわかりやすく図解したものです。
各トンネルによって、実際の機器などの配置は異なります。

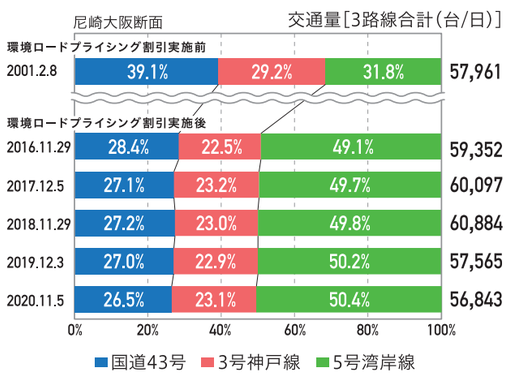
●環境施設帯の整備

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、騒音の軽減、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

●「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号神戸線沿線の環境改善のため、2001年11月から、5号湾岸線の大型車の料金を割り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

周辺環境との調和

●周辺環境と調和した換気所デザイン

大和川線の浅香山換気所では、敷地に隣接する浅香山浄水場のシンボルである円形の高架配水池と調和させるため、楕円形の排気塔や隣接する大和川の形状にあわせた曲面状の外壁とし、また5つの換気所の共通の取り組みとして、水の流れを意識した水平ラインによる外壁デザインとしています。このように、トンネル内の空気を換気する換気所は建物の高さや規模が大きくなるため、圧迫感の軽減に配慮し、周辺環境に調和した敷地を含めたデザインとしています。

浅香山換気所

●港大橋・東神戸大橋（湾岸線）のライトアップ

大阪湾ベイエリアのにぎわいの創出と活性化に貢献するため、湾岸線の港大橋と東神戸大橋でライトアップを実施しています。

東神戸大橋

●景観に配慮した道路構造物の整備

大阪湾岸道路西伸部では、「みなと神戸」にふさわしい、世界に誇れる景観を目標に検討・設計のうえ整備を進めています。

大阪湾岸道路西伸部模型 神戸西航路部

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、保有する人的・物的資源やノウハウ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。

人づくり

交通遺児の修学・進学の支援

阪神高速道路上の事故でお亡くなりになった方のお子さまに対する高等学校での修学資金支援を、（一財）阪神高速地域交流センターにおいて行っています。また、グループ社員による募金と阪神高速からの寄付をあわせて（マッチングギフト）、大学などへの進学祝金をお贈りしています。

若手研究者助成制度

若手研究者の育成に寄与する社会貢献の一環として、（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とともに、都市の高速道路に関する研究に対して資金を助成しています。2020年度は、構造物、交通工学などの分野から応募いただき、4件の研究に助成を行いました。また、2019年度の助成研究の報告会を開催し、研究者と活発な議論を交わしました。

若手研究者助成報告会

VR360°バーチャル現場見学会

地域の皆さまをはじめ多くの皆さまに、土木に親しみを感じ、阪神高速の事業や取り組みに理解を深めていただく機会として、当社では「土木の日」（11月18日）協賛行事として土木体験イベントを例年開催しています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により対面イベントの開催が困難な状況でしたが、これに代わるコンテンツとして技術力PRサイト「技術のチカラ」内に特設サイト「VR360°バーチャル現場見学会」を開設しました。特設サイトでは2020年11月に実施した1号環状線リニューアル工事2020南行に関する工事現場のVR映像を公開しています。

VR360°バーチャル現場見学会

VR360°バーチャル現場見学会特設サイト

震災経験の伝承

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、特徴的な被災構造物を多数展示している施設です。当施設は1999年に開設され、行政関係者や大学などの専門技術者、教育機関の防災学習などを中心に見学されてきました。2009年のリニューアル以後は、毎月第1・第3水曜日と日曜日に一般公開し（事前予約制）、より多くの方々にご来館いただいています。また、阪神・淡路大震災から26年以上が経過し、当時の阪神高速道路の復旧に関する経験や教訓、先人の想いを広く伝承していくために、外部機関と連携した企画も実施しています。

震災資料保管庫案内の様子

VOICE

あれから26年「阪神・淡路大震災」

技術部 技術企画課
主任
増田 崇晃

これまで当社には、誰もが経験したことのない甚大な地震災害という困難な状況のもと、希望を失うことなく、早期復旧実現に向けて第一線で活躍してきた「人財」が数多く在籍していました。しかし、そのような「人財」も齢を重ね、今や社員の6割以上が震災復旧を経験していません。今後起こり得る災害に備え、私たちは貴重な経験者の「記憶」を映像や文章で「記録」し、後世へ伝えていくことで過去を未来に生かす取り組みを進めてまいります。

安全・安心

高速道路での交通事故につながる危険運転を撲滅し、交通事故ゼロを目指すべく、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、FM大阪と共同で、ラジオ放送やメッセージキャンペーンなどの交通安全啓発活動を行っています。

SND STOP! NAGARA DRIVING PROJECT
交通事故をゼロにするための危険運転撲滅プロジェクト

SNDプロジェクトのロゴマーク

地域・社会の活性化

NPO法人への賞味期限切迫非常食の寄付

賞味期限間近の非常食をNPO法人（フードバンクなど）に寄贈し、支援を必要とする方を支える福祉施設や団体などに分配していただくとともに、廃棄ロス削減にも寄与しています。

2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）開催に向けて

2025年大阪・関西万博開催に向けて、アクセス道路としての機能確保、インバウンドを含むさまざまなお客さまへのおもてなし、美装化・景観の向上などの施策を推進しています。大阪・関西万博を契機に阪神高速道路をより快適にご利用いただけるように新たな技術の開発にもチャレンジし、大阪・関西万博のコンセプトである「未来社会の実験場」を阪神高速道路でも体現していきます。

提供：2025年日本国際博覧会協会

環境

「阪神高速グループの森」づくり

「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、「阪神高速グループの森」づくりを実施しています。2017年12月から、150㎡の敷地に約200本の苗木を育成し、近隣の野山で採取した種子からの苗木を植樹することで、地域の生物多様性保全にも寄与しています。また、森の育成管理活動を通じて社員の環境意識向上にも取り組んでいます。

※「尼崎21世紀の森構想」とは、尼崎市南部の臨海地域（約1,000ha）で、森と水と人が共生する環境創造のまちづくりを進めるため、市民、行政、企業などの参画と協働により、100年かけて森づくりを行うもの。

阪神高速グループの森

エコドライブの推進

エコドライブの啓発や社用車への環境配慮型車両の導入により、道路の管理で使用する自動車の燃料およびCO_2排出量の削減に取り組んでいます。

オリジナルエコバッグ配布によるレジ袋削減活動

環境省が推進するプラスチックごみ削減活動「プラスチック・スマート」に賛同、オリジナルエコバッグを作成・配布し、レジ袋の削減に努めています。

環境情報の発信

公式ホームページに環境関連のページを設け、道路事業による環境負荷の状況や負荷低減への取り組みなどの情報を公開しています。また、Twitter、Facebook、環境イベントなどさまざまな媒体を通じ、環境への取り組み情報を発信しています。

咲洲こどもEXPO2020

国際事業を通じた社会貢献

50年以上にわたる高速道路の運営・管理に関する豊富な経験を生かし、世界各国の道路や橋についての課題解決をお手伝いしています。

国際コンサルティング業務の実施

開発途上国では、道路ネットワークの整備、運営・管理において多くの課題を抱えています。阪神高速はその課題を解決するため、アジア、アフリカ各国を対象に、道路・橋梁の維持管理、そして環境社会配慮などの分野を中心に国際コンサルティング事業を展開しています。

ケニア共和国モンバサ地区での活動

アフリカ大陸の東部に位置するケニア共和国は、当社の国際事業の重点国であり、道路維持管理の分野において国際協力機構（以下「JICA」という）およびケニア国道公社よりコンサルティング業務を受注しています。また、地域最大の国際貿易港を持ち、ウガンダやタンザニアなどに続く東アフリカ北部回廊の起点として開発が進む一方、道路インフラの整備や慢性化する渋滞、交通量のさらなる増加への対応が求められている東部モンバサ地域に着目しています。当社では、この地域において生じている課題に対し、日本のODAにより現地で進行している大型プロジェクトに他企業と共同で参画し、道路完成後の維持管理に関する技術支援などを担当することで、これらの課題解決に向けた一翼を担います。

モンバサ地域を対象としたコンサルタント業務の受注実績

件名	期間	発注者
モンバサ港周辺道路建設の設計・施工管理・維持管理等コンサルティング業務	2013-2025	ケニア国道公社
モンバサゲートブリッジ建設事業準備調査	2016-2019	JICA
モンバサゲートブリッジ建設事業詳細設計業務	2020-2022	JICA

ケニアの道路整備状況

モンバサ位置図

専門家派遣、研修などを通じた国際協力

長年JICAを通じて開発途上国へ社員を派遣し、技術指導を行っています。2010年より、ケニアにて当社社員が長期専門家として道路関係機関のメンテナンス能力強化に従事し、現地から高い評価を得ています。また、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。毎年、海外の政府・道路関係機関職員、学術研究者などの研修生が当社を訪れ、高速道路の運営・管理に関する研修を通して交流を深めています。

タイ高速道路公社からの研修生

モロッコ国営高速道路会社などからの研修生

VOICE　コロナ禍の世界で再認識する道路の大切さ

技術部
シニアエキスパート
小椋 健司

新型コロナウイルスの世界的な蔓延により国際間の人の往来が難しい状況下でも生活物資の物流を支える道路インフラの重要性は世界の共通認識となっています。このパンデミックのなか、道路行政を司る新興国の政府関係者を対象としたJICA道路行政研修がオンラインで開催されました。オンラインのため時差を考慮し、中東アフリカ地域とアジア地域の2回に分けての研修となりました。都市封鎖が行われた国から参加された行政官もいらっしゃり、オンラインでの開催でしたが、道路インフラの重要性が際立った現下の情勢を反映し、実務家同士の白熱した研修となりました。

重要テーマ 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

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阪神高速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

ステークホルダーとのコミュニケーションを生かした経営

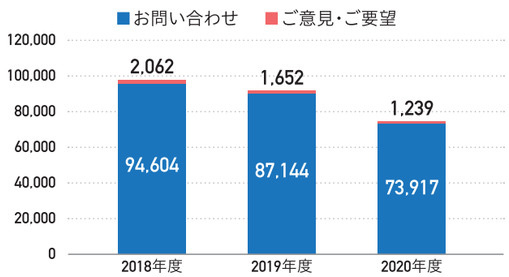
ステークホルダーの皆さまとコミュニケーションを図りながら、健全で効率的な経営を行っていきます。

お客さまの声に真摯に応えるため

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度向上を目指し、総合的なお問い合わせ窓口として「阪神高速お客さまセンター」を設置し、24時間・365日、日本語や英語など計5言語にて、お客さまからのさまざまなお問い合わせに対応しています。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ズ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ご用意しており、1日あたり約200件のお問い合わせやご意見、お褒めの言葉が寄せられています。2020年度においては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による緊急事態宣言発令に伴い、受付件数は前年度に比べ減少し、約75,000件のお問い合わせやご意見を賜りました。

当社グループでは、より安全・安心・快適に阪神高速道路をご利用いただけるよう、これからも徹底したお客さま目線で、いただいたご意見やご要望などのお客さまの声を当社グループ全体で共有・分析し、さらに改善につなげていくことで、お客さまサービスの向上に努めていきます。



受付件数推移（年度別）

安全・安心を追求した情報提供サービスを実施

阪神高速グループでは、お客さまからのお電話での問い合わせに対するご案内だけではなく、お客さまご自身が料金や経路案内、工事情報などを自由にお調べいただけるよう、Webサイトなどにおける情報提供サービスの実施とその改善なども行っています。

2020年度に実施した主な取り組みとして、料金・経路・所要時間検索サイト内における経路案内の動画を改善しました。お客さまがお調べになったルート上の出入口・分合流などの走行ポイントを収録した走行動画では、道路上の標識をイラスト化して表示することで、ご利用前に標識の内容を確認していただくことができ、安心して阪神高速道路をご利用いただけるようになりました。また「前方信号あり」「合流注意」などの交通安全情報もイラストでわかりやすく表示し、より安全にご利用いただくための工夫を行い、新しく生まれ変わりました。

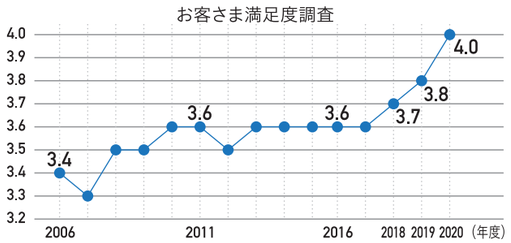
今後もお客さまに安全・安心・快適をお届けできるよう情報提供サービスの向上に取り組んでまいります。

料金・経路・所要時間検索サイト　画面例・走行動画例

お客さま満足度調査の実施

阪神高速道路をご利用のお客さまの満足度や道路サービスへの評価を定量的に把握するために、毎年度、「お客さま満足度調査」を行っています。2020年度の調査では、お客さま総合満足度4.0ポイントになりました。また、数値にはあらわれないお客さまの気持ちや考えを直接お聞きするために、グループインタビューや社員によるヒアリングなども行っています。

多角的に集めた声を、さまざまな分野の取り組みに生かし、さらなるサービスの向上を目指してまいります。



総合満足度の推移（5点満点中）

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、企業価値の向上に努めています。

阪神高速事業アドバイザリー会議

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、経営改善や当社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、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、定期的な再評価と事後評価を実施しています。

阪神高速道路CS向上懇談会

お客さま満足（CS）の総合的な実現を図るため、「阪神高速道路CS向上懇談会」を設置し、高速道路利用関係者、ホスピタリティの専門家、お客さま相談の専門家など、有識者からお客さま満足について幅広いアドバイスをいただいています。

コンプライアンス委員会

阪神高速グループのコンプライアンスの徹底を図るために「コンプライアンス委員会」を設けています。

情報セキュリティ委員会

会社が保有する情報資産を適正に取り扱うため、体制の整備を推進することを目的として有識者を含めた「情報セキュリティ委員会」を設けて、情報セキュリティ対策の改善や新たな取り組みに対する助言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に「阪神高速道路株式会社入札監視委員会」を設けています。

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

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、マスコミ現場見学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るとともに、ホームページ、Facebook、Twitterを通じて、当社の事業やイベント情報も発信しています。

また、ホームページでは、災害などの緊急時にアクセスしやすい環境を整え、Facebook、Twitterとあわせて、台風接近時および降雪時の通行止め予測・開始・解除といった即時性の高い情報をきめ細かく発信しています。

1号環状線（南行）リニューアル工事 マスコミ現場見学会

ソーシャル・ファイナンスによる資金調達とIR活動

高速道路の建設などに必要となる資金は、社債の発行や金融機関などからの借入により調達しており、事業を着実に進めるため、資金調達コストの圧縮と安定的な資金の調達に努めています。阪神高速は、国際資本市場協会（ICMA）が定めるソーシャルボンド原則に基づくソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、2019年8月に第三者評価を格付投資情報センター（R&I）から取得しました。これにより現在「ソーシャル・ファイナンス」として資金調達を行っています。「ソーシャル・ファイナンス」とは、社会的課題解決に向けたプロジェクトに充当することを目的とした資金調達手段のことをいい、当社では調達した資金を高速道路事業に充て、「交通安全確保」、「災害発生時の機能維持」などの社会貢献活動に取り組んでいます。

また、当社では投資家・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。2020年度においては新型コロナウイルス感染拡大防止のため、Web会議システムや電話会議システムなどを活用したリモートIRにも積極的に取り組みました。

今後もソーシャル・ファイナンスにより調達した資金を活用し、より多くの方々に当社事業の取り組みについて理解を深めていただきながら、引き続き社会貢献活動に努めてまいります。

投資家向け現場見学会

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

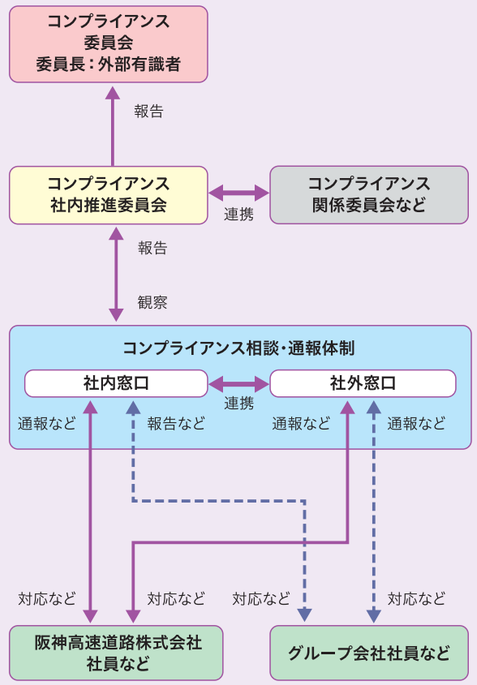
会社法などの規定に基づき、取締役会決議で会社および企業グループの業務の適正を確保するために必要な体制（内部統制システム）を整備しています。

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ます。

行動規範で掲げる「社会との調和」を具体化するため、「コンプライアンス基本方針」を策定するとともに、「コンプライアンス委員会」の設置、「コンプライアンスの手引き」の作成、「阪神高速グループコンプライアンス月間」（毎年10月）におけるさまざまな取り組みなどにより、コンプライアンスの意識向上、周知徹底を図っています。

■コンプライアンス推進体制



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り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、研修などを通じて阪神高速グループの社員の意識の向上にも努めています。

公正な取引の推進

発注の競争性・透明性・公正性の向上を図っています。

［主な取り組み］

①契約制限価格が250万円を超える発注は、原則として一般競争入札を実施

②工事および建設コンサルタント業務等の入札は、原則として総合評価落札方式で電子入札を実施

③工事は四半期ごと、建設コンサルタント業務等および購入等は半期ごとに年間発注見通しを公表

④入札契約の都度、入札結果や契約の内容などを公表

⑤「入札監視委員会」において、入札・契約の過程および契約内容を審議

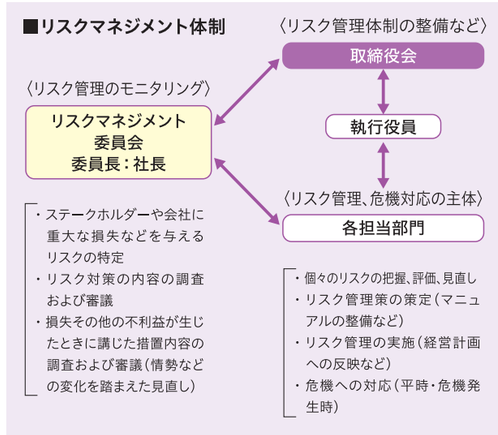
⑥入札談合に関する情報の通報などがあった場合、「公正入札調査委員会」において対応などについて審議

⑦工事および建設コンサルタント業務等の契約手続きにおいて、受注者などに対して、暴力団等排除のための誓約書の提出を義務付け

リスクマネジメントの推進

各担当部門において、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を年2回以上開催し、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、リスク管理のモニタリングを行うとともに、新たに発生した事案への対応などのリスク対策について、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企業価値の向上

阪神高速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、当社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。

人権の尊重

「コンプライアンス基本方針」に「人権の尊重」を掲げるとともに、阪神高速グループ一体となって人権尊重・人権教育および啓発など（以下「人権啓発」という）に取り組んでいます。社員への人権啓発にあたっては、同和問題を中心にさまざまな人権問題に関する研修を継続的に行っています。

また、毎年12月の人権週間にあわせて、当社グループ全体での啓発に資するべく「人権標語」の募集を行うとともに、講演会を実施しています。

人権問題に関する講演会の様子

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、阪神高速グループ一体で「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を実施しています。

安全査察

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、阪神高速グループ全体で、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。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安全表彰をし、安全管理意識の向上を促しています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から安全大会は中止し、工事安全管理優秀受注者表彰式のみ開催しました。さらに上述のような重大事故を未然に防止するため、既契約工事を対象に「重大事故リスクアセスメント」の試行も行っています。

工事安全管理優秀受注者表彰式

DXの推進

社会環境の変化や業務の高度化・効率化などに対応するため、阪神高速グループ全体でデジタルトランスフォーメーション（DX）に取り組み、お客さまや現場を起点とした業務の変革と新たな価値を創造し、今と未来の関西を支える先進の道路サービスを実現します。

デジタル社会への対応

デジタル技術戦略室の設置

会社が保有するデータや情報を「重要組織資産」と捉え、一元的な戦略を策定してマネジメントを推進するデジタル技術戦略室（DXO:Digital Transformation Office）を設置しました。現場からトップまでグループ社員一人ひとりがデジタルトランスフォーメーション（DX）を推進していく気持ちを持てるような環境の構築に取り組み、デジタル技術を用いたデータの利活用を推進し、「生産性向上と省力化」、「業務の品質向上と高度化」、「お客さまサービスのさらなる向上」など、業務の変革や「先進の道路サービスへ」に資する新たな価値の創造を目指します。

阪神高速DXイメージ

VOICE

お客さまと現場を起点とした変革と新たな価値の創造を目指して

技術部 デジタル技術戦略室
エキスパート
建部 実

阪神高速ではデータとデジタル技術を活用して、生産年齢人口減少、デジタル化、脱炭素、新型感染症、災害激甚化・多頻度化など大きな環境変化に対応しながら、お客さまと現場の両方の目線でこれまでの道路構造物、サービス、業務フローなどを次世代にふさわしい形に変革し、新たな価値の創造を実現したいと考えています。しかしながら、新たな価値創造は一朝一夕に実現できるものではなく、目指すべき全社最適な姿を描きながら、まずは社内外の垣根を超えてデータとデジタル技術をつないで共通利用できる仕組みの整備と、一人ひとりのマインドチェンジや会社風土の醸成に取り組んでまいります。

働き方改革の推進

阪神高速グループでは、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良く、持てる力を最大限発揮し、働きがいを感じられ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度の向上を実現します。

業務の効率化・コミュニケーションの活性化

業務の生産性や品質の向上、効率的な情報の共有や迅速な意思決定が図られるよう、オフィス環境の改善のほか、社員による日々の業務における改善提案の活性化などにも取り組んでいます。業務の効率化を進め、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に取り組むことで、さらなるお客さまサービスの向上につなげていきます。

［主な取り組み］

①多様な働き方実現のため、文書のデジタル化や脱ハンコを推進

②新たなWeb会議システムの導入および一層の利用促進

③業務の効率化に資する情報端末などの整備

④事務所移転を機にフリーアドレスへ移行（大阪建設部）

フリーアドレス勤務の様子

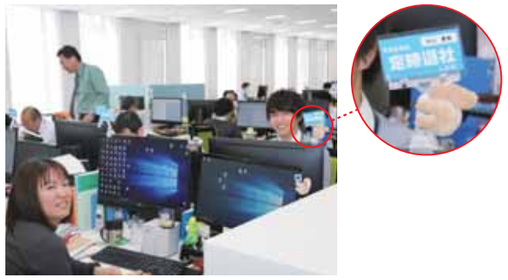
経営基盤を確立し、グループ社員がやりがいを実感できる阪神高速を目指して

多様な働き方の実現

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し、安心して働ける職場づくりを進めてきました。今後もコロナ禍により試行実施された在宅勤務などの整備を継続して行い、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。

ライフスタイルにあわせた働き方の選択

コロナ禍における生活の変化に対応するため、社員のライフスタイルに柔軟に対応する働き方の導入や、新型コロナウイルス感染症防止対策の一つとしてスライドワークの活用を積極的に行っています。



「働き方見えるカード」による勤務表示

休暇の取得促進

現在は、国内をはじめ世界各国で新型コロナウイルス感染症拡大の収束の兆しが見えない状況ですが、継続して心身のリフレッシュのための休暇取得をしやすい職場環境づくりを目指していきます。

[主な取り組み]

①プラス月イチ休暇

②連続休暇の取得促進

③年次有給休暇取得促進期間（10月・11月）の設定

介護と仕事の両立支援

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、介護制度に関するガイドブックを作成し、介護と仕事の両立を支援しています。

育児と仕事の両立支援

阪神高速の女性社員の育児休業取得率は会社発足以来、10年以上連続で100%を継続しています。配偶者が妊娠・出産した際の制度を社員に周知するなど、男性社員が育児休業を取得しやすい職場環境づくりにも努めています。

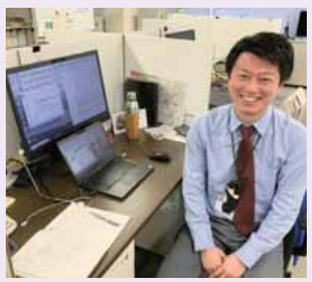
年度	育休取得者	うち男性
2015	6	2
2016	2	0
2017	7	2
2018	3	1
2019	4	2
2020	8	3

育児休業者の推移

「子育てサポート企業」としての認定を受けました

2021年に次世代育成支援対策推進法に基づき、厚生労働省より「子育てサポート企業」としてくるみん認定を受けました。阪神高速道路株式会社としては、4回目の認定となります。

VOICE 職場のサポートによる充実した育児と仕事の両立



管理本部
神戸管理・保全部
営業指導課
原 真奈仁

私は約3カ月半の育児休業を取得しました。妻は関西圏に知り合いがおらず、親兄姉は関東に住んでいて心寂しい状況でしたので、出産の際には育休を取得しようと以前から考えていましたが、育児の大変さは想像を超えており、聞くと経験するとではまったく異なっていました。幸い当社は理解を得やすい環境ですので、出産で疲れた妻を支え、子どもの成長に一喜一憂し、育児の大変さに押しつぶされそうになりながらもとても貴重な経験ができました。大変だったからこそ妻に任せるのではなく、2人で取り組むことができ良かったと思っています。

女性活躍の推進

多くの女性社員が指導的役割を果たせるよう女性活躍推進法に基づく行動計画を策定し、社員のライフイベントに応じた多様な働き方ができる環境づくりを進めています。

安心して働ける職場環境の整備

会社の業務運営において重要な要素の一つであることから、社員の健康の保持増進を図っています。メンタルヘルスセルフケアについて、研修や衛生委員会で取り組み、コロナ禍における運動不足の対策として、リモートによる健康セミナーを実施しました。また、パワーハラスメント防止などに関する規則を制定し、社内方針の明確化、周知に取り組み、ハラスメントのない働きやすい職場づくりを行っています。阪神高速は、2021年3月、健康経営優良法人2021（大規模法人部門）に認定されました。

2021 健康経営優良法人 Health and productivity

人的資源の充実

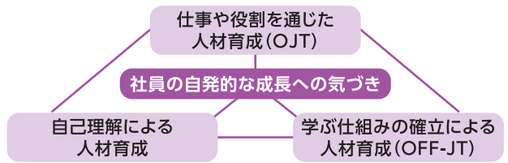
徹底したお客さま目線で考え、使命を達成する社員の集団となることを目指しています。

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、当社グループの強みである高いマネジメント力などの「阪神高速スキル」を有し、徹底したお客さま目線で行動できる「プロフェッショナルな人材」の育成に向けて、新たな気づきや社員同士の切磋琢磨に資する施策を順次進めています。

管理職研修の様子



評価者研修の様子

社員の「気づき」「成長」のキッカケとなるOFF-JTの機会提供～橋梁模型研究会～

阪神高速が例年出展している「建設技術展」において毎年開催されている『橋梁模型製作コンテスト』には、当社有志社員によるチームが2008年度より毎年出場しており、日常業務を離れて橋梁について学び、普段とは異なった視点で物事に取り組む機会が得られる点（OFF-JT）で高い効果があります。

一方、参加者決定から本番までが短期間であり、検討時間の不足や、単年ごとのチーム編成のため属人的なノウハウ伝承にとどまるなど、橋梁構造の本質的な学びにつながっていない状況が懸念されました。

そこで、2020年度からの新たな取り組みとして、通年で活動し継続的に橋梁構造について学び、検討を行う場として『橋梁模型研究会』の活動を開始しました。本研究会の活動を通じて得た学びの本来業務への還元、自ら考えることの習慣化などを目指します。

橋梁模型研究会

第三者意見

本レポートについて、「阪神高速事業アドバイザリー会議」座長であり、交通インフラ分野の第一人者の正司氏に第三者意見を執筆していただきました。「阪神高速事業アドバイザリー会議」とは、専門知識を有する外部有識者で構成される第三者委員会です。日頃から当社グループの経営改善や事業全般について、常に公正な立場で助言をいただいています。

変わる経営、変わらぬ原理

神戸大学 名誉教授
正司 健一

改めて2019年、2020年、2021年と3年分のCSRレポートをまとめて読んでみて、今さらのように感心したのは、CSR経営の推進を通じて地域や社会の持続的発展に貢献し、阪神高速グループ理念である「先進の道路サービスへ」の実現に向けて歩み続けている、その変わらぬ姿勢です。

企業（事業体）は継続し続けることが肝心なことから、継続事業体（Going Concern:企業の継続性とも訳される）と呼ばれることもあります。企業を取り巻く環境は常に変化するので、それに応じて企業も変わっていくことが必要になります。しかし、企業理念といった行動原理は、変わらず継続すべきものです。以前、経営戦略論の研究者から「変わる経営、変わらぬ原理」がとても大切だと聞いたことがあります。うまくいかなかった企業では、これを逆にした「変わらぬ経営、ころころ変わる原理」がよく見られるそうです。確かに、市場を取り巻く状況が変わっているのに、これまで行ってきた経営に固執し、継続の危機に直面した企業は少なくありません。阪神高速がそのグループ理念をいかに大切なものと捉え、CSR経営を推進することでその実現を目指し、関西の持続的な発展に貢献しようとしているかが、CSRレポートから一貫して、明白なメッセージとして読み取れたことは良かったと思います。

ところで、変えられるものであっても、それを実際に変えるにはかなりの勇気が必要です。逆に変えないことを堅持するにも度量が必要ですし、そもそも、何を変え、何を変えないかの峻別も実際には容易でありません。これらをいかにうまく成し遂げ続けていけるか、組織としての力が問われることになります。過去の成功体験に基づくビジネスモデルや商品が、いつまでもうまく機能する訳ではありません。万能薬は存在せず、適切に変革を行っていくことが常に必要になってきます。この点、トップ対談における吉田社長からの、「徹底したお客さま目線で、常により高みを目指してこれからも挑戦を続ける」との発言はとても心強い言葉です。吉田社長をはじめとした経営陣のリーダーシップに、大いに期待いたします。

本レポートは、冒頭のトップ対談に始まり、阪神高速道路の歴史やその経営ビジョン、戦略、中期計画の進捗状況の紹介、都市高速道路の高質化に関する3つの特集、さらにグループ理念実現に向けての2030年のビジョンを示す6つのありたい姿各々に関わる取り組みの紹介といった、豊富な内容から構成されています。読み応えのあるレポートですが、読みやすくするための工夫も随所に見られます。今後は、多様なステークホルダーとのコミュニケーションツールとしての本レポートが、阪神高速からの情報提供だけではなく、各種のフィードバックももらえる双方向のツールへ、さらに育っていけばと思っています。

ご意見を受けて

常務執行役員
上松 英司

正司先生には、本レポートの発行にあたり、阪神高速グループの経営姿勢や取り組みについて、貴重なご意見と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。

会社設立から15年が経過しましたが、設立時に掲げた理念「先進の道路サービスへ」は、当社グループの目的、到達すべき姿を表し、グループ社員のよりどころとして定着しています。

今、世の中では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより、働き方やくらし方が大きく変わりつつあります。このような時こそ原点に立ち返ることが重要と考え、2021年度のグループスローガンに「先進の道路サービスへ －ともに踏み出そう 新たな一歩を－」を掲げました。自らの使命を根源的に掘り返し、「先進」とは？「道路サービス」とは？を追求し、さらには「へ」に込められた想い「日に新た」のもと、徹底したお客さま目線に立ち、新しい時代・社会から求められる価値を提供してまいります。失敗を恐れず、新しい時代に向かって、グループ一体となって新たな一歩を踏み出していきたいと思っています。

また、今般、本レポートに加え、多様なステークホルダーの皆さまとの新たなコミュニケーションツールとして、持続可能な社会の実現に向けた当社グループの取り組みを簡潔に紹介したリーフレット「サステナビリティブック」を制作しました。ご指摘いただいたように、双方向コミュニケーションは重要な課題です。より多くの方々が本レポートなどをご覧になり、多くのご意見をいただけるよう、内容やアンケートなどの改善・充実に努め、ステークホルダーの皆さまの声を生かした経営を推進してまいります。

SDGs対応表

関連するSDGs ＼ CSRレポートコンテンツ	特集			重要テーマ1			重要テーマ2			重要テーマ3			重要テーマ4		重要テーマ5			重要テーマ6					
	特集1 高速道路リニューアルプロジェクト1号環状線リニューアル工事2020南行の実施	特集2 阪神高速の交通管制システムが全面リニューアル	特集3 ミッシングリンクの解消に向けた建設事業の推進	「高速道路リニューアルプロジェクト」ー大規模更新・大規模修繕ーの取り組み	災害発生時の機能維持	地域・社会との連携	交通安全対策	渋滞対策の推進	走行快適性の向上	ほっとできるサービスの提供	地域活性化×利用促進	メンテナンス時代の到来に先駆けた都市高速道路技術の開発	技術力・ノウハウの持続的なイノベーション	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	新たな事業への積極的展開	環境経営の推進	社会貢献活動の推進	国際事業を通じた社会貢献	ステークホルダーとのコミュニケーションを生かした経営	コーポレート・ガバナンス	工事における労働安全の推進	DXの推進	働き方改革の推進	CSRレポート2021掲載コンテンツ全体
1 貧困をなくそう																		●						●
2 飢餓をゼロに																	●							●
3 すべての人に健康と福祉を		●	●				●	●	●			●		●		●	●	●					●	●
4 質の高い教育をみんなに													●	●			●	●					●	●
5 ジェンダー平等を実現しよう																				●			●	●
6 安全な水とトイレを世界中に									●															●
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに															●	●								●
8 働きがいも経済成長も		●						●	●	●				●	●					●	●	●	●	●
9 産業と技術革新の基盤をつくろう	●	●	●	●			●	●			●	●	●	●	●	●	●						●	●
10 人や国の不平等をなくそう																				●			●	●
11 住み続けられるまちづくりを	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		●	●	●	●	●		●				●
12 つくる責任つかう責任															●	●	●	●	●	●				●
13 気候変動に具体的な対策を		●	●		●	●										●	●							●
14 海の豊かさを守ろう																	●							●
15 陸の豊かさも守ろう																	●							●
16 平和と公正をすべての人に																			●	●			●	●
17 パートナーシップで目標を達成しよう			●		●	●					●		●		●	●	●	●	●					●

【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。

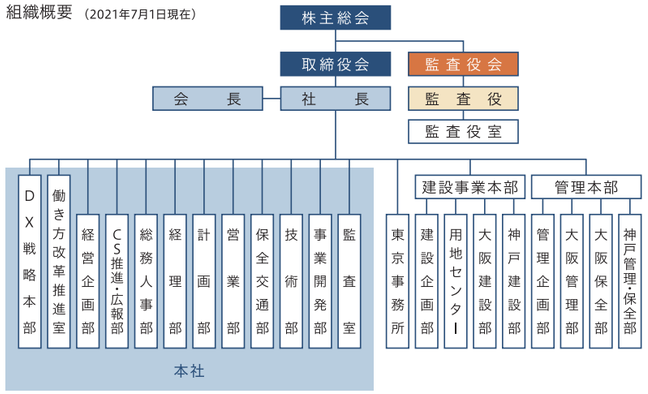
阪神高速道路株式会社経営方針

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。

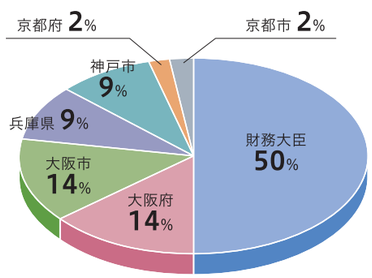
阪神高速道路株式会社の概要

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	685名（2021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）

組織概要（2021年7月1日現在）



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（2021年3月31日現在）

損益状況の実績（連結）

（単位：億円）

事業	科目	2020年度	2019年度	2018年度
高速道路事業	営業収益	1,832	3,597	2,232
	料金収入等	1,607	1,788	1,885
	道路資産完成高	225	1,808	347
	営業費用	1,838	3,592	2,245
	道路資産賃借料	1,200	1,375	1,452
	道路資産完成原価	225	1,808	350
	管理費用	412	407	441
	営業利益	△ 6	4	△ 12
関連事業	営業収益	133	108	76
	営業費用	120	97	67
	営業利益	13	11	8
全事業営業利益		7	15	△ 4

※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。

阪神高速グループの概要（2021年3月31日現在）

阪神高速技術㈱

保全点検・維持修繕

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

内外構造㈱
道路構造物の保全点検

㈱情報技術
料金収受設備の保全点検・維持修繕
システム開発運用管理

㈱テクノ阪神
機械設備の保全点検・維持修繕

㈱ハイウエイ管制
電気通信設備の保全点検・維持修繕

阪神施設調査㈱
建物の保全点検・維持修繕

阪神高速技研㈱

設計・積算・システム管理

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

㈱阪神 e テック
電気通信設備の設計

阪申土木技術諮詢（上海）有限公司
中国における技術コンサルタント

阪高プロジェクトサポート㈱
事業者支援コンサルティング

阪神高速パトロール㈱

交通管理

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

阪神高速トール大阪㈱
阪神高速トール神戸㈱

料金収受

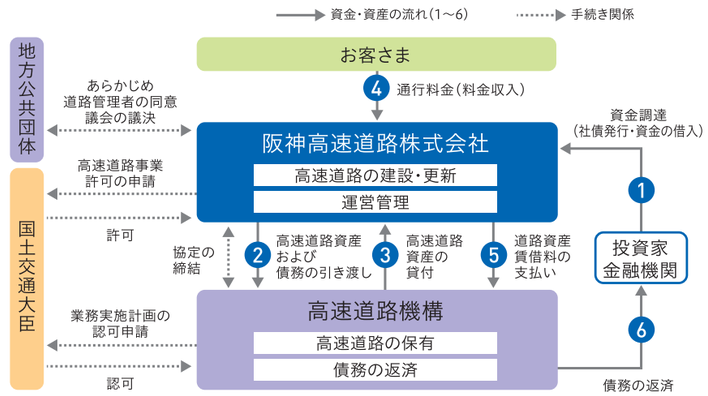
阪神高速道路の玄関である料金所において、迅速・正確・丁寧な対応をモットーに、お客さまに気持ちよく阪神高速道路をご利用いただけるように料金収受業務を行います。

阪神高速サービス㈱

休憩施設および駐車場施設運営 など

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

高速道路事業のスキーム

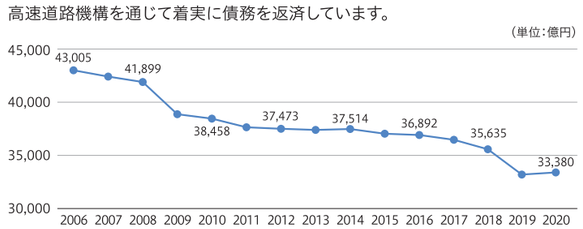


阪神高速道路株式会社は、高速道路の建設・更新事業を行い独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（高速道路機構）に資産と債務を引き渡すとともに、高速道路機構から借り受けた高速道路資産を運営管理することによって、高速道路機構へ道路資産賃借料を支払います。

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。

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。

アンケートへご協力のお願い

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、CSR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/csr/enquete/