

大阪府道高速大阪池田線等に関する
維持、修繕その他の管理の報告書
(令和5事業年度)

2024年12月



阪神高速道路株式会社

目次

	ページ
第1章 基本的方針・管理の水準等	1
1-1. 基本的方針	1
1-2. 管理の水準	1
1-3. 対象路線	2
第2章 高速道路管理業務の実施状況	3
2-1. 安全・安心の追求	3
2-1-1. 資産健全度の確保	3
2-1-2. 本線事故の削減	24
2-1-3. 自然災害への対応等	29
2-2. 快適・便利の向上	32
2-2-1. 定時性・確実性の確保	32
2-2-2. 情報提供の多様化・高度化	36
2-2-3. 休憩施設の安全性・利便性向上等	37
2-2-4. 高速道路の利用促進・ETCの普及促進	39
2-3. 環境保全への貢献	45
2-3-1. 道路設備の省エネルギー対策	45
2-3-2. その他の取り組み	46
2-4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施	47
2-4-1. 確実で心のこもった料金収受	47
2-4-2. 不正通行対策	48
2-4-3. 高架下管理業務	48
2-4-4. 交通管理業務	49
2-5. お客さま満足（CS）実現に関する取り組み	52
第3章 高速道路管理業務に関する各種データ	53
3-1. 高速道路管理業務に要した費用等	53
3-1-1. 計画管理費	53
3-1-2. 修繕費（債務引受額）	55
3-1-3. 特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）	56
3-2. アウトカム指標等一覧	57
《参考》 道路資産データ等	60
①道路構造物延長	60
②交通量	60
③ETC利用率	60
④異常気象による通行止め	61

第1章 基本的方針・管理の水準等

1-1. 基本的方針

阪神高速道路は、258.1km（令和6年3月末時点）のネットワークを有する関西都市圏の大動脈です。

阪神高速グループは、「先進の道路サービスへ」をグループ理念として掲げ、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ため、様々な施策に取り組んでいます。

阪神高速グループでは、2030年のありたい姿を示した「阪神高速グループビジョン2030」（2016年4月策定）を実現するための具体的な計画として、2023年4月に「中期経営計画（2023～2025）」を策定し、3年間で取り組む重点施策や数値目標を掲げ、各施策を着実に推進しています。その中では、リニューアルプロジェクトの本格実施や災害対応力の強化など、お客さまの安全・安心の提供に関する取り組みを最優先課題に掲げています。このほか、関西の成長に向けたネットワーク整備の着実な推進、交通事故削減や新たなPAの整備等のお客さま満足向上の取り組み等についても盛り込んでいます。本計画の確実な達成に向けて、阪神高速グループ一丸となって取り組んでまいります。

また、南海トラフ地震等に備えた災害時におけるネットワークの機能強化や、近年頻発化・激甚化する自然災害への対応、逆走・誤進入をはじめとする安全に関わる社会的な課題も顕在化していることから、2020年3月に策定した「高速道路における安全・安心実施計画」及び2024年3月に作成した「交通安全対策 基本計画（2024-2028）」に沿って、これらの課題に計画的かつ着実に対応してまいります。

1-2. 管理の水準

大阪府道高速大阪池田線等に関する協定（以下「協定」という。）第13条に基づき、高速道路を常時良好な状態に保つように適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕その他の管理を行い、もって一般交通に支障を及ぼさないよう努めるべく、「維持、修繕その他の管理の仕様書（令和5年11月）」（以下「管理の仕様書」という。）により高速道路の管理を実施しています。

なお、この仕様書に記載している管理水準は、通常行う管理水準を示したものであり、繁忙期や閑散期の違い、気象条件、路線特性など現地の状況に則した対応を図るため、現場の判断によって変更することがあります。

1-3. 対象路線

当社が維持、修繕その他の管理を行う対象は下表のとおりです。

対象期間	路線名等		
	路線名	供用開始時期	延長 (km)
令和5年4月1日 ～ 令和6年3月31日	大阪府道高速大阪池田線	昭和39年度～平成10年度	30.2
	大阪府道高速大阪守口線	昭和43年度～昭和46年度	10.8
	大阪府道高速大阪東大阪線	昭和44年度～平成9年度	19.7
	大阪府道高速大阪松原線	昭和54年度	11.2
	大阪府道高速大阪堺線	昭和44年度～昭和50年度	13.4
	大阪府道高速大阪西宮線	昭和56年度	7.0
	大阪府道高速湾岸線	昭和49年度～平成6年度	41.5
	大阪府道高速大和川線	平成24年度～令和元年度	9.7
	大阪府道高速道路森小路線	昭和43年度	1.3
	大阪府道高速道路西大阪線	昭和44年度	3.8
	大阪府道高速道路淀川左岸線	平成6年度～平成25年度	5.6
	兵庫県道高速大阪池田線	平成10年度	2.6
	兵庫県道高速神戸西宮線	昭和41年度～昭和44年度	25.3
	兵庫県道高速大阪西宮線	昭和56年度	7.3
	兵庫県道高速湾岸線	平成6年度	14.3
	兵庫県道高速北神戸線	昭和60年度～平成15年度	32.3
	神戸市道高速道路2号線	平成15年度～平成22年度	9.1
	神戸市道高速道路北神戸線	平成10年度	3.3
	神戸市道高速道路湾岸線	平成10年度	1.2
	神戸市道生田川箕谷線 (新神戸トンネル)	平成24年度	8.5
	合計	258.1	

第2章 高速道路管理業務の実施状況

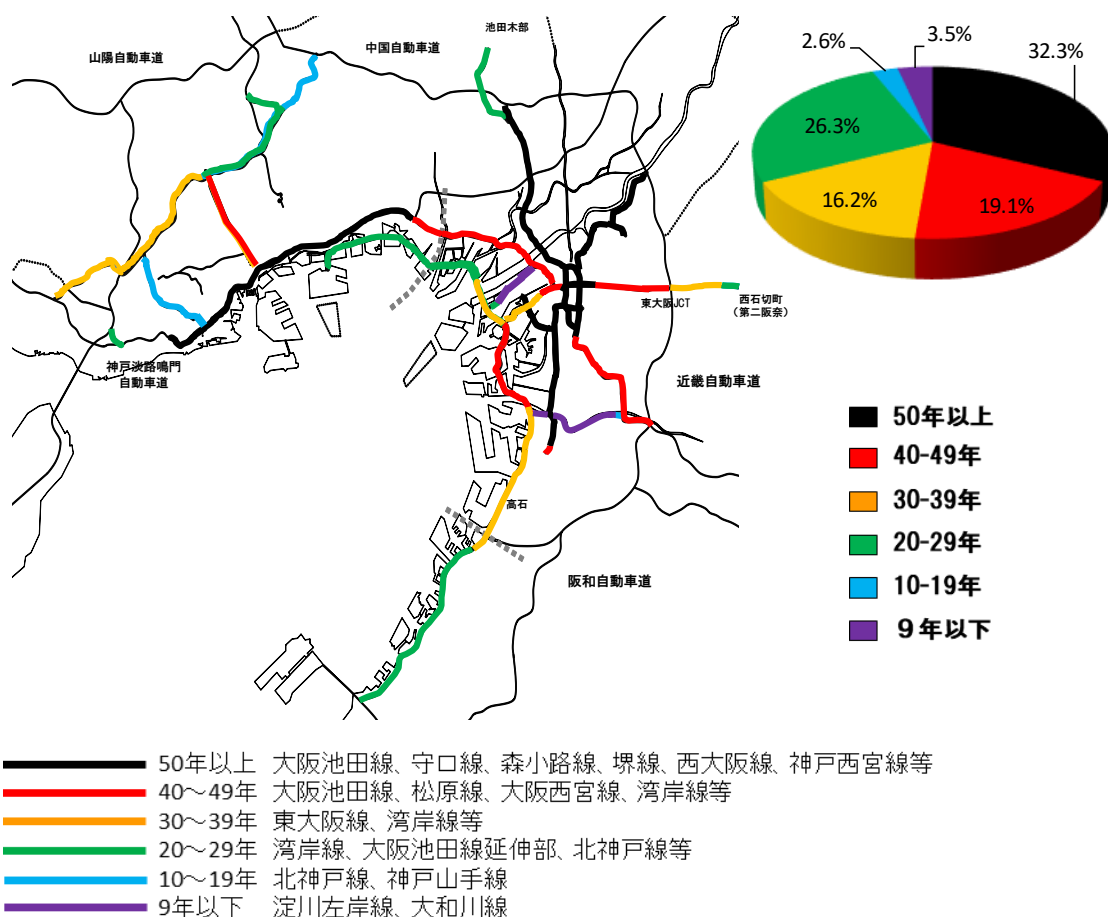
2-1. 安全・安心の追求

2-1-1. 資産健全度の確保

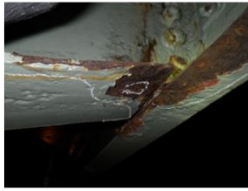
(1) 道路資産の現状

阪神高速道路の総延長のうち、経過年数50年以上の構造物が約32.3%（約83km）、40年以上が約51.4%（約133km）あり、老朽化が進んでいます。構造物比率については、橋梁やトンネルなどの比率が合わせて約91%と高く、管理内容が多岐にわたります。

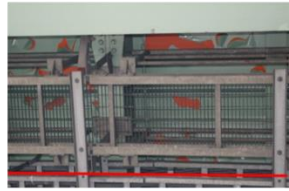
		供用延長				備考
		全体	土工延長	橋梁延長	トンネル延長	
全線	延長 (km)	258.1	23.6	202.1	32.4	令和6年 3月末時点
	比率 (%)	100	9.1	78.3	12.6	



阪神高速道路の経過年数



鋼桁部の損傷
(漏水による腐食)



塗膜劣化



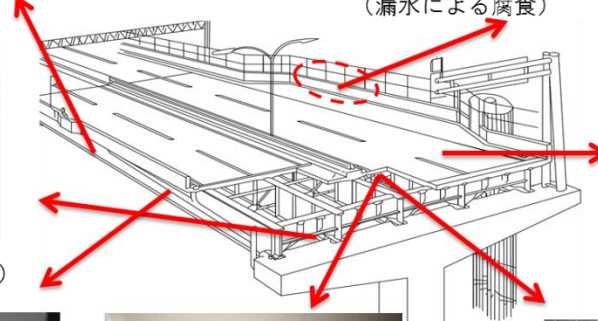
鋼製高欄部の損傷
(漏水による腐食)



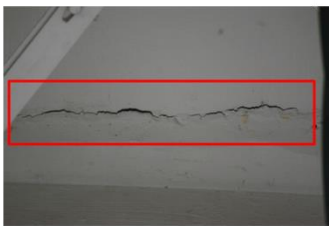
コンクリート高欄部の損傷
(剥離・鉄筋露出)



伸縮装置の損傷 (止水破損)



舗装の損傷
(ひび割れ・ポットホール)



コンクリート桁の損傷 (ひび割れ)



鋼床版のき裂



RC床版の損傷 (鉄筋露出)

道路の損傷状況

(2) 構造物の計画的な点検・補修

構造物の点検・補修を計画的に行うことにより、構造物を長く使用できるとともに、お客さまの安全・安心に寄与できると考えられるため、日頃から定期的な点検を行って構造物の健全性を把握するとともに、細やかな補修・補強を実施して機能を維持しています。

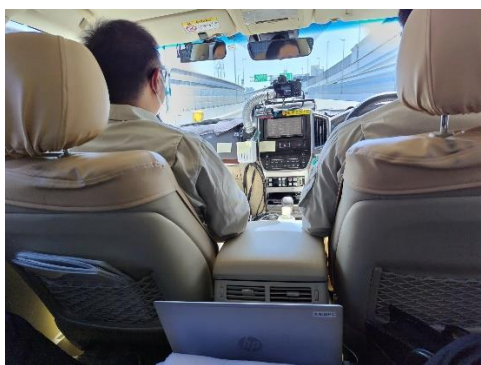
(2)-1 道路構造物の維持管理

(2)-1-1 構造物の点検

土木構造物の点検として、舗装・伸縮継手・付属構造物（遮音壁・排水設備）等の損傷や異常を早期に発見し、応急的な処理を行う日常点検（高速道路上の巡回（3回／週）、路下の巡回（2回／年）等）と、日常点検では発見することができない事象や構造物の損傷の有無、程度、進展状況を把握し、構造物健全性を把握する定期点検（近接目視等（1回／5年））を管理の仕様書に基づき、実施しています。

(2)-1-1-① 日常点検の実施状況

令和5年度の日常点検は全管理延長において実施し、常に安全かつ円滑な交通の確保及び第三者への被害を未然に防止することを目的とした管理水準を満足しました。



日常点検（路上）



日常点検（路下）

(2)-1-1-②省令に基づく定期点検の実施状況

定期点検は、肉眼により部材の変状等の状態を把握し、評価が行える距離まで接近して行い、必要に応じて、たたき及び簡単な計測を行います。また、近接目視点検困難箇所においては、ファイバースコープ、UAV（無人航空機）等の技術を活用し点検を実施しています。令和5年度の定期点検は計画通り（道路橋：114橋、トンネル：3チューブ、門型標識等：216基、大型カルバート：9基）実施しました。

■ 点検計画及び実績数量（定期点検）

対象 構造物	単位	管理 数量	R元年度		R2年度		R3年度		R4年度		R5年度		R元年度- R5年度 点検実施数 量	点検 実施率 (%)
			計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績		
橋梁	橋	311	27	27	69	69	45	45	56	56	114	114	311	100%
	径間	9,797	2,326	2,324	1,842	1,832	2,210	2,212	2,001	2,001	1,428	1,428	9,797	100%
トンネル	チューブ	37	0	0	7	10	16	16	8	8	3	3	37	100%
大型 カルバート	基	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	9	100%
門型 標識等	基	1,162	258	261	246	257	83	264	184	164	218	216	1,162	100%

※ 管理数量は令和6年3月31日時点の値



ファイバースコープ



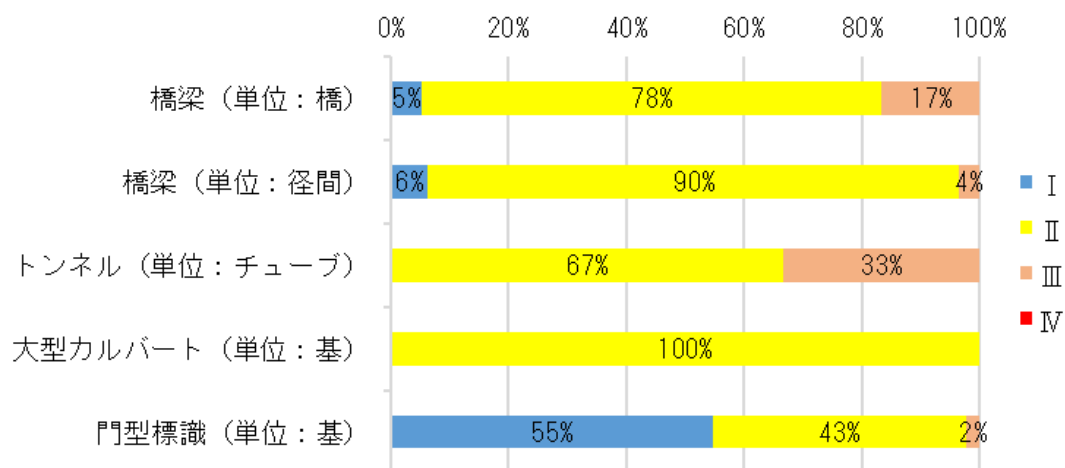
UAV（無人航空機）

(2)-1-1-③点検結果

令和5年度の点検結果を構造物別に見ると、橋梁（単位：径間）は約4%が判定Ⅲであり、今後、これらの損傷を早期に補修していく予定です。なお、判定Ⅳの損傷がある構造物は確認されませんでした。

国の判定区分		
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	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
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

■令和5年度点検箇所における省令に基づく判定区分



■平成 26 年度－令和 5 年度に点検した判定Ⅲ以上の補修状況

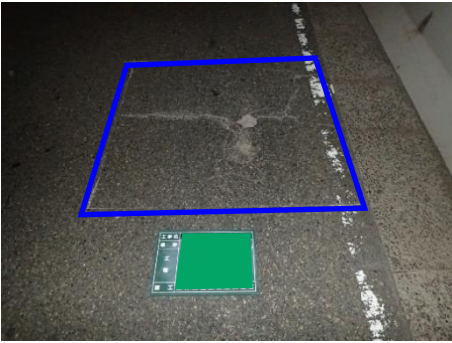

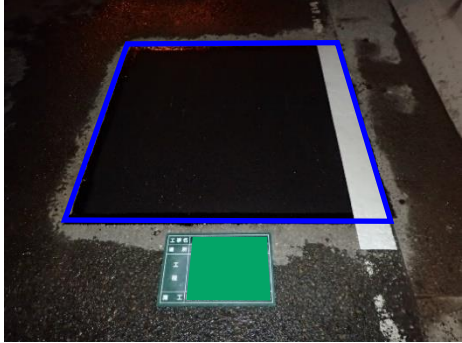



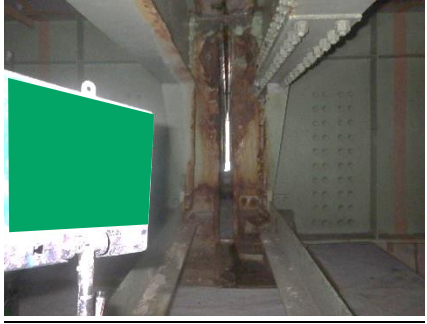


平成 26 年度以降に発見された損傷は次回の定期点検の実施年度末までに補修する予定としています。

点検年度	対象構造物	単位	判定区分Ⅲ施設数	H26～H30年度(補修済)	R1年度(補修済)	R2年度(補修済)	R3年度(補修済)	R4年度(補修済)	R5年度(補修済)	R6年度(計画)	R7年度(計画)	R8年度(計画)	R9年度(計画)	R10年度(計画)	合計
H26年度	橋梁	橋	27	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
		径間	72	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H27年度	橋梁	橋	10	4	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10
		径間	76	38	22	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H28年度	橋梁	橋	15	0	0	7	8	—	—	—	—	—	—	—	15
		径間	64	0	38	18	8	—	—	—	—	—	—	—	—
H29年度	橋梁	橋	12	2	0	5	4	1	—	—	—	—	—	—	12
		径間	45	9	3	14	10	9	—	—	—	—	—	—	—
H30年度	橋梁	橋	13	0	0	2	6	3	2	—	—	—	—	—	13
		径間	48	0	5	5	6	18	14	—	—	—	—	—	—
R1年度	橋梁	橋	18	—	7	0	5	2	3	1	—	—	—	—	18
		径間	149	—	21	0	51	23	29	25	—	—	—	—	—
R2年度	橋梁	橋	27	—	—	0	8	0	12	0	7	—	—	—	27
		径間	139	—	—	0	13	7	60	0	59	—	—	—	—
R3年度	橋梁	橋	17	—	—	—	0	8	6	0	0	3	—	—	17
		径間	180	—	—	—	0	17	77	0	0	86	—	—	—
R4年度	橋梁	橋	23	—	—	—	—	0	20	0	0	0	3	—	23
		径間	113	—	—	—	—	0	65	0	0	0	48	—	—
R5年度	橋梁	橋	19	—	—	—	—	—	0	17	0	0	0	2	19
		径間	50	—	—	—	—	—	0	29	0	0	0	21	—
R5年度	トンネル	チューブ	1	—	—	—	—	—	0	1	0	0	0	0	1
		付属物	基	5	—	—	—	—	—	0	2	0	0	0	3

(2)-1-2 構造物の補修

令和 5 年度の日常点検や定期点検の結果、速やか・緊急的に補修が必要な損傷が 2,578 箇所発見され、令和 5 年度中に全て補修を行いました。また、計画的に補修する損傷は、9,837 箇所が新たに発見され、過年度からの要補修損傷を含め、10,307 箇所の補修を行いました。令和 5 年度末時点で残存している要補修損傷については、今後も引き続き計画的に補修していく予定です。なお、補修は管理の仕様書等に基づき、実施しています。

点検種別	R4 年度末		R5 年度		R5 年度末
	要補修損傷件数	損傷発見数	補修件数	要補修損傷件数	
速やか・緊急的に補修が必要	0	2,578	2,578	0	
	日常点検	0	2,578	0	
	定期点検	0	0	0	
計画的に補修する損傷	19,366	9,837	10,307	18,896	
	日常点検	6,174	8,633	6,204	
	定期点検	13,192	1,204	12,692	

損傷及び補修事例	
緊急対応が必要な損傷	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <p data-bbox="437 636 703 674">補修前（舗装の損傷）</p> <p data-bbox="927 636 1310 674">補修後（舗装の部分打ち替え）</p> </div>
計画的に対応する損傷	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-bottom: 20px;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 20px;"> <p data-bbox="347 1124 810 1162">補修前（コンクリート床版のはく離）</p> <p data-bbox="938 1124 1321 1162">補修後（床版下面の鋼板補強）</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <p data-bbox="405 1559 703 1597">補修前（鋼桁等の腐食）</p> <p data-bbox="995 1559 1235 1597">補修後（塗装塗替）</p> </div>

(2)-1-2-① 舗装補修

舗装路面の健全性は、走行性に直結するため、舗装の状態を良好に保つことは、安全・快適な走行につながります。安全・快適な舗装路面を維持するため、上記の点検結果等に基づき、劣化した路面を計画的に補修しています。下記に示す指標「快適走行路面率」により舗装の補修実施状況を確認しています。

◆ 令和5年度の取り組みと成果

「快適走行路面率」向上のための取り組みとして、舗装の状態を日常点検や定期点検により把握し、損傷の状態等によって舗装打ち替えを実施しました。また、3号神戸線（京橋～摩耶）においてリニューアル工事による大規模な舗装打ち替え、7号北神戸線などにおいて車線規制工事による舗装打ち替え等を実施しました。その結果、実績値は95%となりました。



舗装補修（補修前）



舗装補修（補修完了後）

（単位：km）

年度	年度末車線総延長 A	年度期首に把握 (前年度のB-C)	当年度の点検等 により新たに発見	当年度に把握した早期に 補修が必要な延長 B	当年度補修延長 ※ C	快適走行路面率 (A-B+C) / A
R5	1,178	46	25	71	8	95%

※ MCI ≥ 5.6 に寄与する補修延長を記載。

◆ 令和6年度の目標、今後の取り組み

令和6年度の目標値は、現状の舗装補修実績を維持し、更なる安全・安心・快適な路面状況を確保するため97%に設定しました。令和6年度以降も引き続き、舗装の状態を良好に保つべく、点検結果に基づき効率的かつ計画的な補修を実施し、快適走行路面率の向上を目指します。具体的には、一定期間の車線規制工事を集中的に行う大規模な舗装補修工事等を実施する予定です。

【アウトカム指標】快適走行路面率

快適走行路面率 (単位:%)	R4年度 実績	R5年度 目標	R5年度 実績	R6年度 目標	中期目標 (R4~R7平均)
	96	96	95	97	97

◆ 指標の考え方

「快適走行路面率」は、路面のわだち掘れやひび割れによる不快感が少なく、お客さまが快適に感じる舗装の状態（MCI※=5.6以上）の延長が管理舗装延長に占める割合を示します。

《算出方法》

$$\text{快適走行路面率} = \frac{\text{MCI} = 5.6 \text{以上の舗装延長}}{\text{管理舗装延長}} \times 100 \text{ (\%)}$$

※MCI：路面の状態を表す管理指標。MCI ≥ 5.6 は路面のわだち掘れやひび割れによる振動や騒音が少なく、お客さまが不快に感じない舗装の状態、それ以下の場合に直ちに安全性に関わるものではありません。わだち掘れ量、ひび割れ率により算出。

(2)-1-3 その他管理業務

お客さまが安全かつ円滑に通行することを目的とした路面や排水設備等の清掃及び緑地管理業務を、管理の仕様書に基づき、実施しました。

緑地管理業務では、剪定、除草、清掃等に加え、のり面、トンネル坑口を対象に倒木危害の防止を目的とするリスク点検を実施し、お客さま影響、交通障害発生リスク低減を図りました。



路面清掃状況



雑木伐採作業状況

(2)-2 電気通信設備の維持管理

(2)-2-1 電気通信設備監視業務

各種電気通信設備の円滑な稼働を確保するためには、常時、設備の稼働状況を監視し、故障などの不具合発生時には障害処置など速やかに機能回復する必要があります。

設備監視では、各地区で電気、ETC など各種電気通信設備ごとに稼働状況の監視や制御を行うとともに、故障が発生した際の状況の全般を把握し、障害復旧方法の立案や緊急出動員への出動指示、緊急作業に関わる関係各所との調整等（工事規制等）を行い応急復旧処置、緊急障害調査を行いました。



設備監視（大阪地区）



設備監視（兵庫地区）

	不具合一次対応件数
	電気通信設備
令和5年度の実績	1,033件

(2)-2-2 点検の実施状況

本線の点検は管理の仕様書に基づき実施しています。受配電設備点検では、受配電設備の安全性確保、健全性保持、確実性確保のため、外観構造点検、電気特性測定、動作確認等を1回/1~3年実施しています。また、交通管制設備点検では、交通管制設備（ITV、情報板、ITSスポット、路側装置）の健全性保持、信頼性確保のため、外観構造点検、電気特性測定、動作確認等を1回/年実施し、信頼性のある健全な稼働を確保することを目的とした管理水準を満足しました。



受配電設備点検



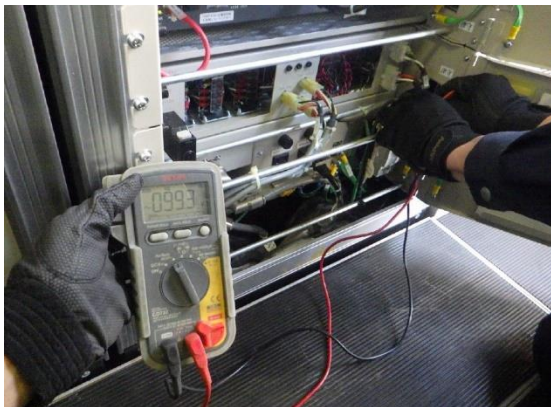
ITV 点検



情報板点検



ITS スポット点検



路側ラジオ点検

(2)-2-3 電気通信設備の補修

道路照明について、長寿命で省エネルギー性能に優れた LED 道路照明への取り替え補修を実施しました。



本線道路照明の取り替え前



本線道路照明の取り替え後

(2)-2-4 交通管制設備の補修

車両検知器に、経年劣化等による故障が発生したため、取り替え補修を実施し、信頼性のある健全な稼働を確保することを目的とした管理水準を満足しました。



車両検知ヘッド補修前



車両検知ヘッド補修後

(2)-3 機械設備の維持管理

(2)-3-1 機械設備監視業務

「安心・安全・快適」をお客さまへ提供するために、機械設備では、トンネル換気・防災設備や排水設備、軸重計測設備等の円滑な稼働を確保するため、常時、設備の稼働状況や故障発生状況を監視します。

統括監視において、各種設備の稼働状況の把握や故障が発生した際の状況の全般を把握し、緊急出動員への出動要請、関係各所への連絡・緊急作業に関わる作業調整等（工事規制等）を行いました。

また、常時監視では、各種機械設備ごとに稼働状況の監視や制御を行うとともに、機械設備の不具合発生時は、お客さまへ影響を与える不具合に速やかに対

応するために応急復旧処置、緊急障害調査を行いました。

	故障対応件数
	機械設備系
令和5年度の実績	1053件 (故障対応率 98.7%)

(2)-3-2 点検の実施状況

機械設備の点検は管理の仕様書に基づき実施しています。お客さまへ影響を与える不具合の発生を抑制するため、トンネル換気設備定期点検は、ジェットファン、排風機、集塵機等の設備を触診や計測器による電氣的測定、内部の整備を1回/年の頻度で実施しています。車両重量計設備定期点検は、軸重計の計測装置や検出部等の分解整備や試験測定、走行試験を1回/2年の頻度で実施しています。

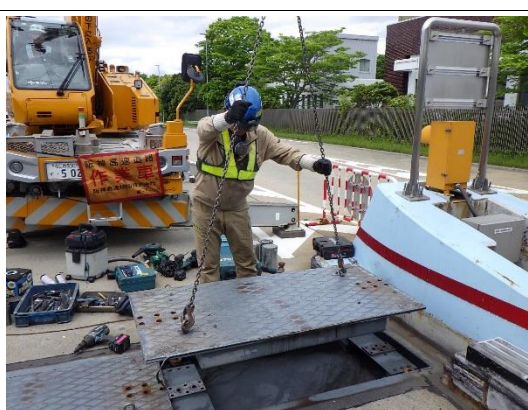
点検種別	作業水準	備考
トンネル換気設備定期点検	1回/年	触診、電氣的試験測定等
車両重量計設備定期点検	1回/2年	整備、試験車両による動作、試験測定等

作業名	作業内容	管理の仕様書の標準作業頻度	令和5年度点検実施数/管理数
トンネル換気設備保守	ジェットファン、集塵機等の故障の発見、原因究明を実施し、必要な補修部品の取り替えを行う。	1回/年	18/18* 100% (100%)
車両重量計設備保守	車両重量計設備の故障の発見、原因究明を実施し、必要な補修部品の取り替えを実施して、測定精度を確保する。	1回/2年	246/246 100% (100%)

※換気設備を有するトンネルの管理数



トンネル換気設備定期点検



車両重量計設備定期点検

緊急対応が必要な損傷※

点検種別		令和4年度末 残存損傷数	令和5年度		令和5年度末 残存損傷数
			損傷発見数	補修件数	
トンネル換気設備	箇所	0	1	1	0
車両重量計設備	レーン	0	0	0	0

※判定ランク S：機能の喪失又は機能低下が著しい重大な故障を及ぼしており、防災安全及び道路通行に支障をきたすもの。

計画的に対応する損傷※

点検種別		令和4年度末 残存損傷数	令和5年度		令和5年度末 残存損傷数
			損傷発見数	補修件数	
トンネル換気設備	箇所	1	26	27	0
車両重量計設備	レーン	11	93	100	4

※判定ランク A：機能の喪失又は機能低下が著しい重大な故障を及ぼしており、部分的な防災安全及び道路通行に支障をきたす恐れがあるもの。

(2)-3-3 機械設備の補修

点検結果に基づきお客さまへ影響を与える不具合は速やかに、また設備の老朽化の進んでいるものについては、計画的に補修を実施し、良好な状態を維持することを目的とした管理水準を満足しました。

新神戸トンネル、神戸長田トンネル、正蓮寺川トンネルの換気設備のうち、運転時間及び経年劣化により整備優先度の高い機器から順に分解整備を実施しました。



正蓮寺川トンネル ジェットファン分解整備

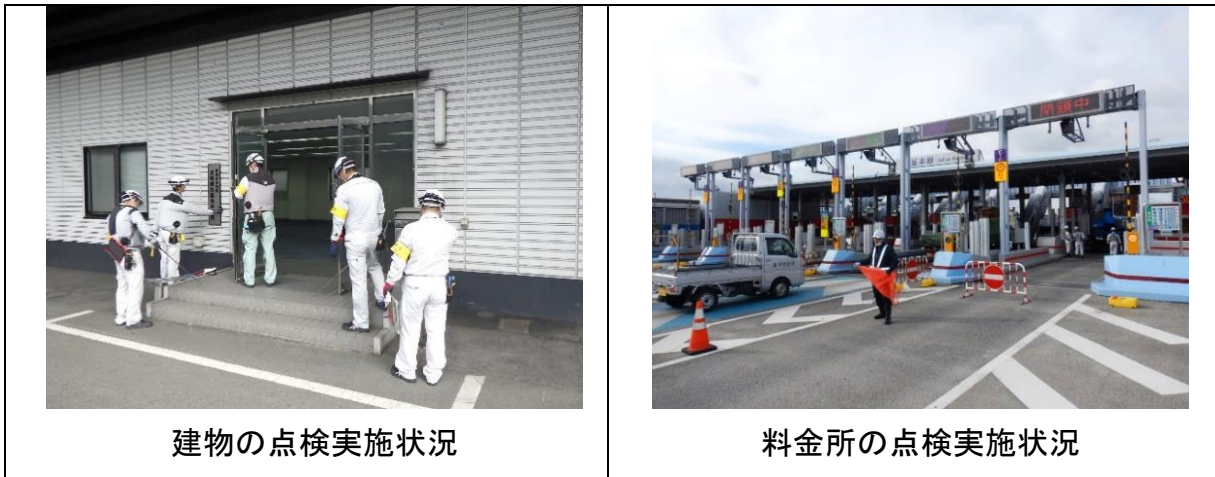


新神戸トンネル 南換気所 2号排風機 分解整備

(2)-4 建築物（料金所・管理用建物）の維持管理

(2)-4-1 点検の実施状況

建築物の点検は管理の仕様書に基づき実施しています。お客さまへ影響を与える不具合の発生を抑制するために、料金所及び建物の点検を実施します。料金所は、車両が通行する施設で、また多数の設備・付属物等が設置されており、通行にあたっては安全な状態に維持管理する必要性が非常に高いことから、3回／年の点検を実施しています。建物は1回／年点検しています。



建物の点検実施状況

料金所の点検実施状況

緊急対応が必要な損傷※

点検種別		令和4年度末 残存損傷数	令和5年度		令和5年度末 残存損傷数
			損傷発見数	補修件数	
建物点検	箇所	0	0	0	0
料金所点検	箇所	0	0	0	0

※判定ランク S：安全性や第三者への影響のため緊急に対策が必要な損傷

計画的に対応する損傷※

点検種別		令和4年度末 残存損傷数	令和5年度		令和5年度末 残存損傷数
			損傷発見数	補修件数	
建物点検	箇所	9	48	31	26
料金所点検	箇所	7	15	8	14

※判定ランク A：放置しておくとも将来的に落下飛散につながる損傷

(2)-4-2 建築物等の補修

点検結果に基づき早期に対応が必要なものや設備の老朽化の進んでいるものについては計画的に補修を実施し、建築物の機能を維持することを目的とした管理水準を満足しました。

<料金所の補修>



料金所アイランド損傷（補修前）



料金所アイランド損傷（補修後）

<建物の補修>



伊丹 TN 電気室屋上防水（補修前）



伊丹 TN 電気室屋上防水（補修後）

(3) 道路構造物の更なる安全性向上について

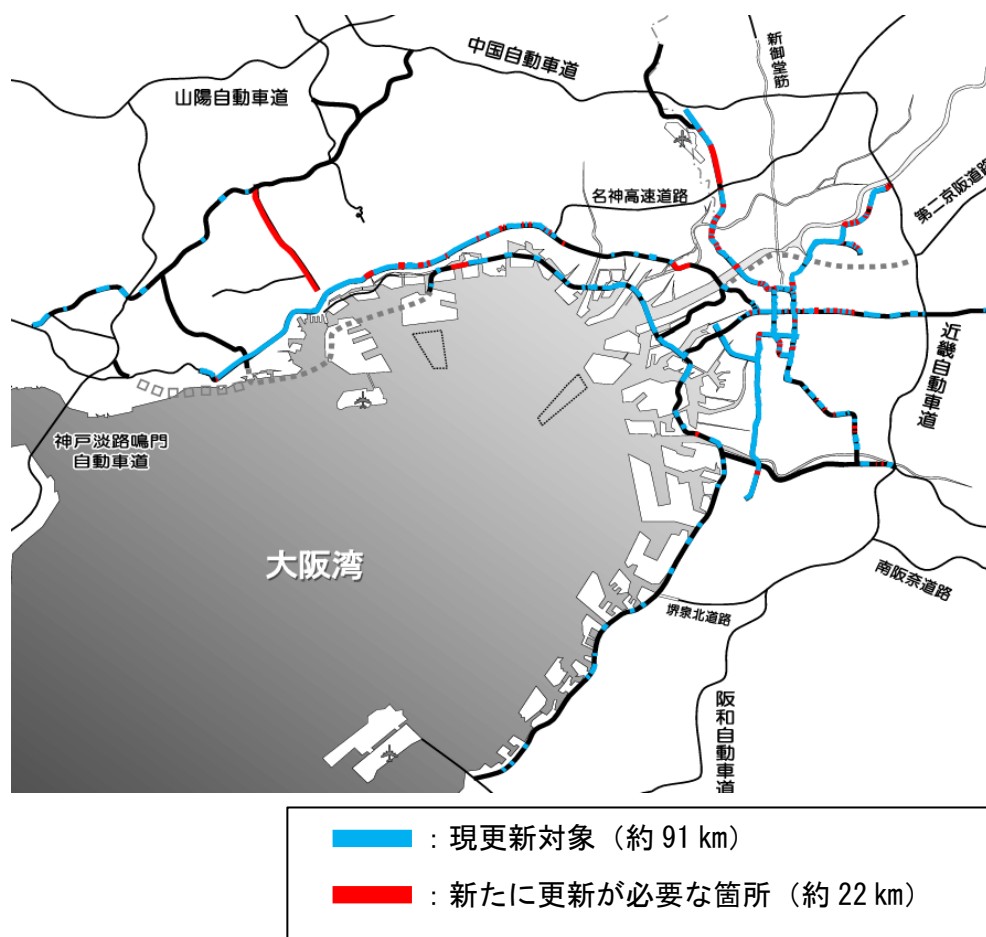
(3)-1 リニューアルプロジェクトの実施

阪神高速道路は、供用から50年以上経過した構造物が3割以上を占めるなど、老朽化が進展するとともに、極めて過酷な使用状況となっています。

平成27年度より、繰り返し補修を実施しても構造物の健全性を引き上げることができず、致命的な損傷に進展し、通行止めが発生する恐れのある箇所について、リニューアルプロジェクトを実施しています。

また、従来の知見だけでは対応が困難な損傷メカニズム等の新たな知見や想定以上に損傷が顕著となっている約22kmの区間について新たに事業化しました。

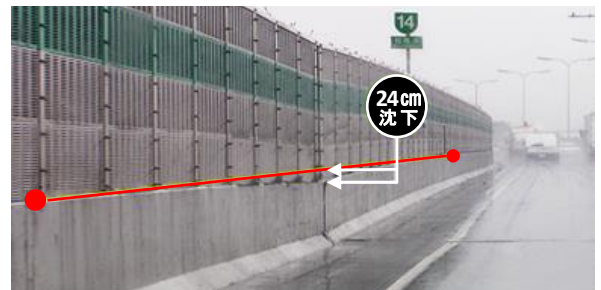
■ リニューアルプロジェクトの実施箇所



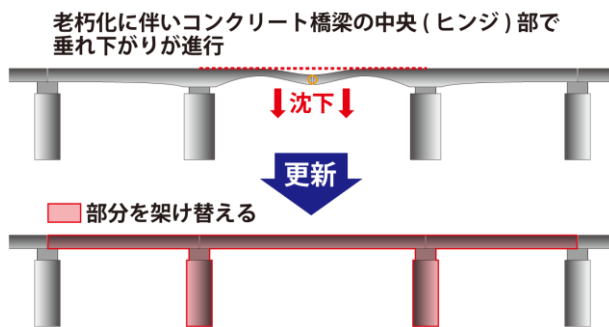
【事例：14号松原線 喜連瓜破付近】

14号松原線 喜連瓜破付近については、主要な幹線道路の交差点を跨ぐために、長い橋長とする必要がありました。建設当時合理的とされていた構造を採用しましたが、コンクリート橋梁の中央付近にあるヒンジ部が徐々に垂れ下がり、これに伴い路面が大きく沈下しています。垂れ下がった橋梁をケーブルで引き上げる等の対策を行いましたが、十分な回復が見られず再び沈下が進行する恐れがありました。

そのため、令和4年6月から14号松原線の一部区間を約3年間終日通行止めにし、橋梁全体を架け替える工事を実施しています。令和5年度は一般街路への影響を最小限に抑える工夫を行いながら、既設梁の撤去を実施しました。



従来のケーブル補強状況



橋桁の架け替え図

中央ヒンジ部の沈下



既設梁撤去後の状況

【事例：3号神戸線 コンクリート床版の取替】

3号神戸線リニューアル工事に合わせて、著しく損傷したコンクリート床版（2箇所）を新しい床版に取り替える工事を実施しました。新しい床版には、高強度・高耐久のプレキャスト製品を用いた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りました。



コンクリート床版の撤去状況



コンクリート床版の設置状況

【事例：SFRC 舗装】

鋼床版は通過交通による負担で溶接部及びその周辺において疲労き裂が発生しています。鋼床版に生じる応力を軽減させるため、アスファルトと鋼床版の間に特殊繊維を混合したSFRC舗装を施工しています。

令和5年度は3号神戸線リニューアル工事において車線規制を行いSFRC舗装の施工を行いました。



SFRC 舗装施工状況

(3)-2 耐震補強工事の推進

阪神高速道路は、兵庫県南部地震で被害があった1979年（昭和54年）以前の基準で設計された一般橋梁（「緊急輸送路の耐震補強3ヶ年プログラム」（2005年（平成17年）6月））が対象とする橋梁の耐震対策（橋脚補強、上部工補強）を進め、2011年度（平成23年度）に落橋・倒壊に係る耐震補強を完了しています。

現在は、熊本地震等を踏まえたロッキング橋脚等の補強や、被災後の速やかな機能回復に対応する補強に着手し、耐震化をさらに推進しています。

令和5年度においては、橋脚補強及び上部工耐震に係る施工を実施しました。



上部工の耐震補強

2-1-2. 本線事故の削減

(1) 事故件数の現状

令和5年度の当社集計による総事故件数は4,803件でした。そのうち追突事故が1,524件、施設接触事故1,258件、車両接触事故が1,352件等となっており、令和4年度（総事故件数4,534件）と比較すると総事故件数は269件増加し、特に、施設接触事故が284件増加しました。一方で、追突事故は63件減少しました。

(2) 交通安全対策

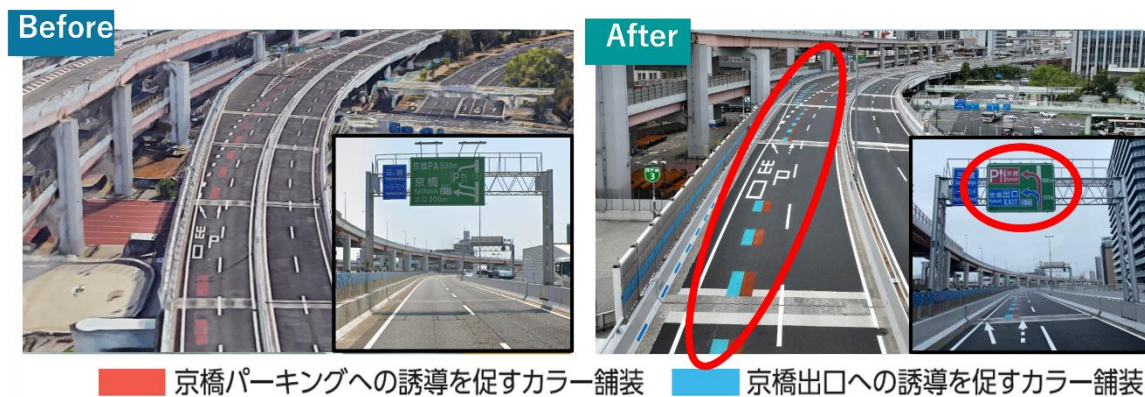
令和5年度は、神戸線リニューアル工事区間等を中心とした標識の改善やカラー舗装等による案内の改善、追突に対する注意喚起等を実施したほか、安全運転を啓発する広報等のソフト面からの安全対策を実施しました。また、「交通安全対策 基本計画 2024-2028」を策定しました。

◆ 令和5年度の具体的な取り組み

ハード面では、神戸線リニューアル工事区間を中心に標識の取り替え及びカラー舗装による案内の改善や、「追突注意」路面標示の設置等を実施しました。ソフト面では、追突事故に対して注意喚起をする内容のチラシを作成し、警察署や免許センター、イベント等での配布、PAへの配架を行いました。

《取り組み例》

○ハード面安全対策の実施事例



看板及びカラー舗装による案内の改善



「追突注意」路面標示

○ソフト面安全対策の実施事例

⚠️ 阪神高速道路をご利用のお客さまへ 🚗

渋滞中の追突事故にご注意ください!

渋滞中の追突事故が起きやすいケースは？

出入口部

入口直後の渋滞や、出口から本線上まで伸びてきた渋滞に気づかず衝突

カーブ部

カーブ先の低速車注意

カーブ先の渋滞に気づかず衝突

サブ部(勾配が上りに変化)

上り坂になったことに気づかず速度低下した車両に衝突

車線変更時

誘引な車線変更により、車間距離が詰まり衝突

追突事故を起こさないためにはどうすればいいの？

常に車間距離や走行速度を意識し、情報板や路面標示・看板の案内に従って走行してください

情報板を見かけられた際は

阪神高速の道路情報板で「事故多発区間 前方注意」の表示を見かけられた際は、より一層安全運転を心がけてください。今まさに走行中の区間で事故よりも追突事故が起こりやすくなっていることをお知らせしています。

路面標示や看板を見かけられた際は

追突事故が頻繁に発生している箇所や上り坂であることに気づきにくい箇所では、路面標示や看板で注意喚起を行っています。見かけられた際は特に気をつけてください。

その他、阪神高速の交通情報サイト「走れGo」ではリアルタイムの交通状況を配信しています。走行前にご確認頂き、渋滞を避けた経路や時間帯への変更もぜひご確認ください。

阪神高速

お問い合わせ 阪神高速お客さまセンター(受付24時間)

〒590-0001 大阪府吹上区吹上 1-1-1

TEL.06-6576-1484

阪神高速の交通安全について <https://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/>

QRコード

追突事故に対する注意喚起のチラシ

◆ 今後の取り組み

令和6年度は、令和5年度末に策定した「交通安全対策 基本計画 2024-2028」に基づき、詳細な分析に基づく安全対策や、その類似箇所への展開等を通じて、交通安全性の更なる底上げを図っていきます。

【アウトカム指標】死傷事故率

死傷事故率 (単位：件／ 億台キロ)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
	14.1	10.2	14.0	10.1	10.0

◆ 指標の考え方

「死傷事故率」は、1年間に1万台の車両が1万km走行した場合に起こる死傷事故の件数による指標で示します。

《算出方法》

$$\text{年間死傷事故率} \quad (\text{件/億台キロ}) = \frac{\text{死傷事故件数}^{\ast}}{\sum (\text{区間長} \times \text{区間交通量})} \times 100 \quad (\%)$$

※死傷事故件数は暦年（1月～12月）の警察統計データによる

◆ 令和6年度目標値の考え方

令和5年度の実績14.0件/億台キロであるが、段階的に削減して令和7年度中期目標の10.0件/億台キロ達成を目指し、令和6年度は10.1件/億台キロを目標とします。

(3) 逆走・誤進入防止対策

本線・出入口からの逆走及び誤進入は、死亡事故が発生するなど、社会的な問題であることから、過年度から国や他高速道路会社と同様に対策に取り組んでおり、平成28年度に全ての出口一般道路接続部における矢印路面表示、側面高輝度矢印板、注意喚起看板の設置による逆走対策を完了させました。また、平成29年度には、出口部、入口合流部、JCT・PA等計約400箇所を対象とした矢印路面表示、側面への矢印板設置、ラバーポールの設置、進入禁止看板の設置といった標準的な対策が完了しました。令和2年度には、歩行者・自転車・原付による誤進入対策として、令和元年度より推進してきた視覚的に分かりやすいピクトグラムを用いた誤進入防止看板の全入口での設置が完了しました。

令和5年度は、依然として逆走や誤進入が多く発生している出入口に対して、案内改善やカラー舗装等による対策を実施しました。また、逆走や誤進入に関して注意喚起を行う広報等のソフト面からの安全対策を実施しました。

◆ 令和5年度の具体的な取り組み

ハード面では、逆走や誤進入の多い出入口において、方面を示す案内看板の改善、カラー舗装の色変更による改良、進入禁止看板や側面矢印板の増設等の対策を実施しました。ソフト面では、原付や自転車、歩行者等による誤進入に対して注意喚起をする内容のチラシを作成し、警察署や免許センター等での配布を行いました。



方面案内看板の改良



進入禁止看板及び側面矢印板の増設



カラー舗装を明るい色に変更



誤進入に対する注意喚起のチラシ

◆ 今後の取り組み

令和6年度は、令和5年度末に策定した「交通安全対策 基本計画 2024-2028」に基づき、逆走や誤進入が多発している区間に対して更なる対策を実施するとともに、類似した箇所への展開を図っていきます。

【アウトカム指標】 逆走事故件数・逆走事案件数・人等の立入事案件数

逆走事故件数 (単位：件)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
	2	0	4	0	0

※警察の協力を得て高速道路会社で整理（暦年ベース）

逆走事案件数 (単位：件)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
	6	—	7	—	—

※警察の協力を得て高速道路会社で整理（暦年ベース）

人等の立入事案件 数	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
	338	300	382	290	280
(単位： 件)	歩行者	78	—	122	—
	自転車	43	—	38	—
	原付	217	—	222	—

◆ 指標の考え方

逆走事案件数とは、交通事故又は車両確保に至った逆走事案の件数をいい、人等の立入事案件数とは、高速道路上での歩行者等の保護件数をいいます。

◆ 令和 6 年度の目標値の考え方

令和 6 年度の逆走事故の目標値については、令和元年度に策定した「高速道路における安全・安心実施計画」における目標「2029 年までに逆走による重大事故ゼロ」を念頭に置き、令和 5 年度同様に目標を 0 と設定しました。

人等の立入事案件数については、令和 5 年度の目標（300 件）に対して令和 5 年度実績は 382 件と目標未達でしたが、令和 7 年度の中期目標（280 件）の達成を目指し、令和 6 年度は 290 件を目標としました。

2-1-3. 自然災害への対応等

令和2年12月「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されたことを踏まえ、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策に取り組んでいます。大雪によるスタック車両発生時に速やかに対応する必要があるため、グループ会社と連携し、現場の状況把握、救援作業、車両の移動作業を実施できるようにしています。また、近い将来に南海トラフ巨大地震の発生可能性が示唆されているため、大規模な地震・津波への対応も実施するなど、雪氷対策や交通事故、自然災害等による緊急作業は管理の仕様書に基づいて対応しています。

○総合防災システム

総合防災システムは、阪神高速道路で発生する災害に関する被災状況や地震・気象情報、お客さま情報の収集管理を行い、災害対応業務を迅速かつ的確に行えるよう支援するツールです。

令和5年度は、社員参集、点検及び被害の状況などの情報を俯瞰できるポータル画面機能の改修等を行いました。

更なる災害対応の迅速化、的確化に向け、日々課題検討・検証等を行っています。



ポータル画面機能



震源地	震度	発生時刻	震害状況
兵庫県	1	11:25:00	軽微な被害
大阪府	2	11:25:00	軽微な被害
京都府	2	11:25:00	軽微な被害
奈良県	2	11:25:00	軽微な被害
和歌山県	2	11:25:00	軽微な被害
徳島県	2	11:25:00	軽微な被害
香川県	2	11:25:00	軽微な被害
愛媛県	2	11:25:00	軽微な被害
高知県	2	11:25:00	軽微な被害
福岡県	2	11:25:00	軽微な被害

地震情報のリアルタイムな把握

○大規模地震における緊急輸送道路確保に向けた取り組み

大規模地震が発生した場合、事業継続計画（BCP）に基づいて緊急輸送道路としての機能を回復できるように、阪神高速グループ全体で連携した情報共有訓練を含む総合防災訓練を実施しました。また、大地震により高架橋ジョイント部に段差及び目開きが発生し、高速道路本線に車両が放置された想定で、放置車両を移動した後、路面段差等を応急復旧して緊急交通路を確保する道路啓開訓練を実施しました。



総合防災訓練状況



道路啓開訓練状況

○大雪対策の強化について

大雪時に車両の立ち往生などが発生した際に迅速な現場対応を可能とすることを目的として、立ち往生が想定される箇所で既設の交通流監視カメラの死角となっている箇所に、新たに交通流監視カメラを設置し、監視の強化を開始しました。



交通流監視カメラ設置例

○入口遠隔閉鎖装置の整備について

震度5強以上の地震が発生した時、お客さまの安全確保を含め迅速な入路閉鎖が必要となります。従来は、現地で交通管理隊（巡回班）等が入路閉鎖（開放）の操作をしていたため時間を要していましたが、管制室からの遠隔操作制御により迅速に入路を閉鎖（開放）する装置を整備しています。これにより、管制室から遠隔で入路を閉鎖（開放）できるため、これまでよりも早く入路閉鎖（開放）が可能となります。令和5年度時点で現地機器整備予定の86か所全ての整備が完了しました。



高石入口への設置例

【アウトカム指標】 通行止め時間

※年度ベース

通行止め 時間	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)	
		19.6	—	13.1	—	—
(単位： 時間)	災害・ 悪天候	0.2	—	5.0	—	(単位：時 間)
	事故・ その他	0.4	—	0.7	—	—
	工事	19.0	—	7.4	—	—

◆ 指標の考え方

通行止め時間とは、単位営業延長（上下線別）あたりの、雨、雪、事故、工事等に
に伴い1年間に通行止めした時間をいいます。

2-2. 快適・便利の向上

2-2-1. 定時性・確実性の確保

(1) 概要

阪神高速道路では一部の区間・時間帯で渋滞が多発しており、これにより、阪神高速道路をご利用時の定時性・確実性に多大な影響を及ぼしていました。そのため、これらの渋滞の削減を目指し、抜本的対策である道路ネットワークの整備に加え、近年では、速度回復誘導灯の設置や車線運用の改善、都心流入割引の導入による東大阪線・神戸線からの利用分散など、交通運用面での対策や、新しい交通管制システムの運用による情報提供の高度化・多様化などのソフト面での渋滞対策にも注力してきました。

令和5年度は、過年度に主要渋滞箇所を設置した速度回復誘導灯について、その運用を継続するとともに、各種交通安全対策の実施による事故渋滞の削減、工事の集約化による路上工事時間の削減等に努めました。

以上の取り組み等の結果、令和5年度の阪神高速道路全線の本線渋滞損失時間は、令和4年度と比較して約5%減少する結果となりました。

【アウトカム指標】本線渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策実施箇所

(万台・時)

本線渋滞 損失時間 (単位：万台・時)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
		1,071	1,107	1,019	912
3号神戸線	313	—	260	—	—
4号湾岸線	143	—	162	—	—
13号東大阪線	164	—	144	—	—

※内訳は令和5年度における上位3路線の推移を記載

ピンポイント 渋滞対策実施 箇所(単位：箇所)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R4~R7 年度 累積目標	中期目標 (R4~R7 累計)
着手箇所	0	—	0	—	—
実施箇所	0	—	0	—	—
完了済箇所	3	—	3	—	—

◆ 指標の考え方

「本線渋滞損失時間」は、本線で渋滞等による速度低下が発生することによる年間損失時間を示します。

《算出方法》

$$\text{本線渋滞損失時間 (万台・時)} = \sum \left(\left(\frac{\text{車両検知器設置間距離}}{\text{旅行速度}} - \frac{\text{車両検知器設置間距離}}{\text{規制速度}} \right) \times \text{区間交通量} \right)$$

※旅行速度が規制速度を上回る場合は、渋滞損失時間を0とする。

「ピンポイント渋滞対策実施箇所」は対外的な渋滞対策に関する会議（他の道路管理者や警察等を構成員に含む協議会、WG等）において、データを用いて渋滞要因を分析し、具体的な対策を公表している箇所数を示します。

※ただし、ネットワーク事業及びネットワークと一連の事業は除く。

◆ 令和6年度の目標値の考え方

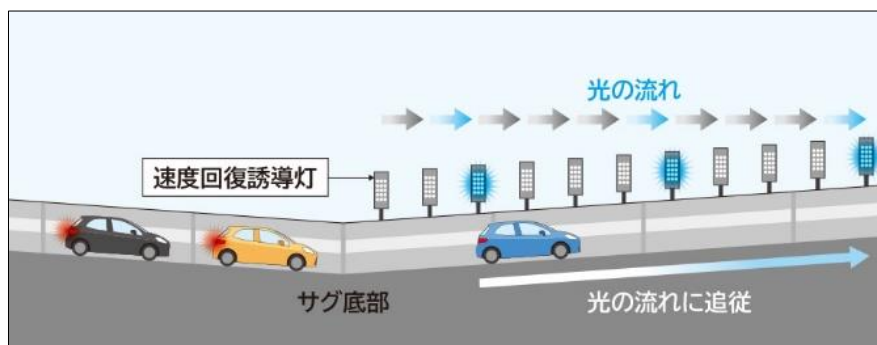
令和6年度の目標値については、中期経営計画（2023～2025）より設定しています。

(2) 令和5年度の主な取り組み

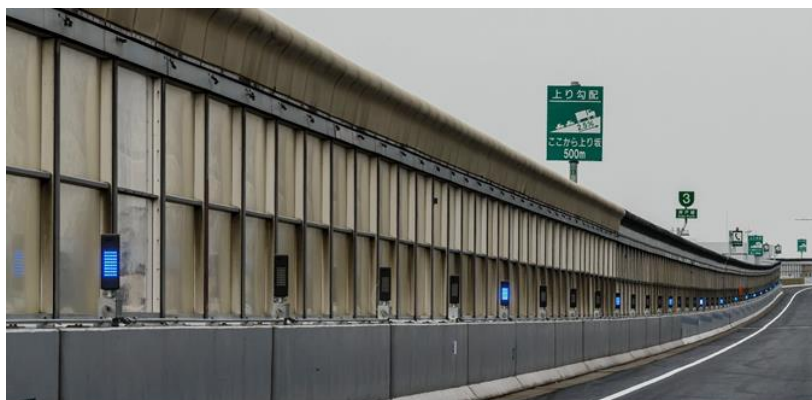
(2)-1 交通運用面での対策

○速度回復誘導灯の継続的な運用

過年度に渋滞多発地点へ設置した速度回復誘導灯について、令和5年度もその運用を継続し、上り坂での速度低下に起因する渋滞の削減を図りました。



速度回復誘導灯による速度低下抑制・速度回復のイメージ



速度回復誘導灯（3号神戸線上り・深江サグ部）

(2)-2 路上工事時間の削減

阪神高速道路では、最初の路線の供用から50年以上が経過し、総延長258.1kmのうち3割以上が供用から50年を超えています。また、膨大な交通量を抱え、過酷な使用状況であることは否めず、老朽化による規制工事の件数は増加傾向にあります。そのような状況の中で、社会的損失を伴う渋滞の削減や交通の円滑化に向けて、当社では工事規制調整による同一区間工事の集約化や交通影響の少ない時間帯での工事に努める等、工事規制に伴う渋滞の最小化を目指した取り組みを推進しています。

令和5年度に実施した取り組みとして、3号神戸線リニューアル工事では、工事の進捗に加え、所要時間実績情報の提供や出控え広報など、お客さまにリアルタイムできめ細やかな情報発信を行うため、HPだけでなくX(旧Twitter)及びFacebookを用いた広報活動を実施しました。また、14号松原線の橋梁架替え工事に伴う約3

年間の通行止め、16号大阪港線の阿波座付近における橋桁取替工事においては、HP上で回ルートの所要時間等を公開し、お客さまへ広域う回へのご協力をいただくための分かりやすい情報発信に努めました。

令和5年度の路上工事による渋滞損失時間については、14号松原線の通行止めに加え、16号大阪港線の阿波座付近における車線規制工事の対象期間の増により、前年度より増加しました。

(2)-3 旧料金圏境にある本線料金所の機能移設

平成27年度より、旧料金圏境にある本線料金所の機能移設が事業化されました。これは、平成24年1月1日から対距離制に移行し、料金圏が撤廃されたことを踏まえ、直近の入口に料金所を新設して機能を移設し、本線料金所を撤去するものです。本線料金所がなくなることで、交通安全性の向上、走行性の改善、環境負荷の軽減が見込まれます。また、料金収受、設備更新費等の維持管理コストの削減が可能となります。さらに、料金所の跡地を活用したPAの整備も進め、お客さまサービス水準の向上が期待できます。

令和5年度は、5号湾岸線中島本線料金所の跡地にて、中島PA（仮称）オープンのため整備を進めました。

(3) 今後の取り組み

新たな路線のネットワーク整備による抜本的な対策を推進するとともに、令和6年度の取り組みとして、6月から実施の新たな高速道路料金の導入後における交通状況に注視するとともに、速度回復誘導灯の更なる効果的な運用の検討を行います。

また、リニューアル工事や工事間の規制調整による同一区間工事の集約化など、工事規制に伴う渋滞の最小化を目指した工事規制計画を立案し、路上工事による車線規制時間の減少に努めます。さらに、低騒音工法（IH式舗装撤去工法、SJS-H（低騒音伸縮装置撤去）工法等）を積極的に活用することにより、交通影響の少ない夜間における工事実施に努めます。長期間の工事を実施している14号松原線の通行止めについては、大きな交通影響が続くことが予想されるため、広報活動を強化し、引き続きお客さまの工事へのご理解や広域う回へのご協力をいただけるような情報発信に努めます。

2-2-2. 情報提供の多様化・高度化

(1) ETC2.0 を活用した情報提供

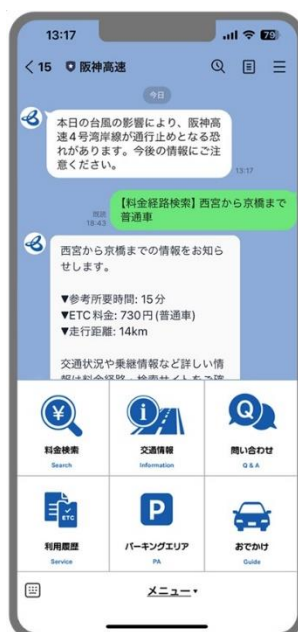
普及が進む ETC2.0 は、お客さまの運転する車両に備え付けの画面付きカーナビ、あるいは音声案内付き車載器を通じ、情報板や横断幕では提供しきれない様々なコンテンツを伝達できる機能があります。令和5年度は提供箇所を限定し、引き続き14号松原線大規模更新工事の広報情報の提供を行っています。



ETC2.0 を用いた情報提供

(2) LINE 公式アカウントによる情報提供

国内に多くのユーザーを持つコミュニケーションアプリ「LINE」を活用し、阪神高速の情報を提供する LINE 公式アカウントを開設しました。災害時等の大規模交通障害に関する情報をプッシュ配信することで、広域う回や車両利用の取りやめ等、減災を目指した情報提供に努めています。また、「阪神高速はしれ Go!」へのリンクやトーク画面上での料金検索など、阪神高速の情報を一元的に入手できるお客さまのお役に立つツールとして LINE 公式アカウントを活用しています。



LINE 公式アカウントを用いた情報提供（画面イメージ）

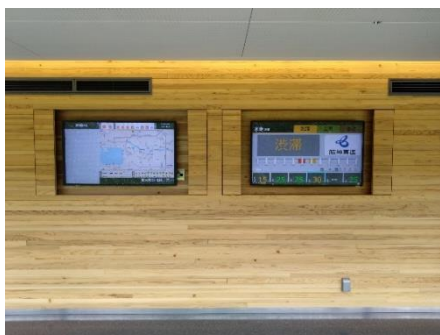
2-2-3. 休憩施設の安全性・利便性向上等

(1) お客さまにとって快適なパーキングエリアの実現

民営化以降、企業理念である「先進の道路サービスへ」をパーキングエリアでも実現するため、お客さまの声や従業員の意見、街中施設の調査等を通じて検討を重ね、トイレや駐車場、休憩施設等の改修に加え、従業員の対応向上等サービスの充実を図り、「きれい・あんしん」「やすらぎ」「ぬくもり」を基本理念に掲げて、それぞれの面について、継続的に改善に取り組んでいます。

令和5年度の重点的な取り組みとして、ミニPAを除く全PAで交通情報端末を更新し、また、一部の無人PAで非常時のお客さま対応のためインターフォンを設置したほか、森小路ミニPAにオストメイト対応トイレを設置し、全PAへの整備を完了しました。また、各PAにおいて、大阪・関西万博の開催を見据え、インバウンド等への対応のためピクトグラム及び多言語表記の統一など分かりやすい施設案内を進めています。

これからも多様化するお客さまニーズにお応えし、PAをご利用の全てのお客さまに「ほっ」としていただける处を目指してまいります。



交通情報端末の更新



非常用インターフォンの設置



オストメイト対応トイレの
整備完了



ピクトグラムの統一

◆「きれい・あんしん」では・・・

- ・ 交通情報端末の更新
- ・ 非常用インターフォンの設置
- ・ オストメイト対応トイレの全 PA 整備完了
- ・ ピクトグラムの統一



オストメイト対応トイレの
整備完了

◆「やすらぎ」では・・・

- ・ お客さまの要望を踏まえた品揃えの充実
- ・ 休憩ゾーンの快適性向上
- ・ 季節の飾りによるおもてなし空間の演出



お客さまの要望を踏まえた
品揃えの充実

◆「ぬくもり」では・・・

- ・ 全コンシェルジュのサービス介助基礎検定取得（随時）
- ・ PA クルーモニタリング調査（年 2 回）
- ・ PA クルー会議（年 2 回）
- ・ コンシェルジュ向け接客研修（年 2 回）
- ・ PA クルーに対するコーチングの実施（随時）
- ・ JNTO カテゴリー I の認定



サービス介助基礎検定取得

【アウトカム指標】 SA・PA 地元利用日数

SA・PA 地元 利用日数 (単位：日)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R4～R7 累 計)
	16	16	16	16	52

◆ 指標の考え方（算出方法）

地元が販売・イベント等により SA・PA を利用した延べ日数とします。

◆ 令和 6 年度の目標値の考え方

令和 6 年度の目標は、過年度の実績を考慮して設定しています。

令和 5 年度について、地元関係機関等にイベント等で PA を活用いただけるよう働きかけた結果、目標を達成しました。

今後も、PA の構造（外部との出入り不可）や利用用途の特性（大半が業務目的及び短時間休憩）等の制約がある中で、都市部の PA という好立地ならではの魅力・特色を活かして、地元特産品の PR イベントや多様なお客さまを対象とした啓発活動の催し等、地元の要望に応える新たな利用機会の創出に向けた検討・調整を図ります。

2-2-4. 高速道路の利用促進・ETC の普及促進

(1) 高速道路利用促進の取り組み

○企画割引（令和 5 年度）

阪神高速の利用促進、観光振興や地域活性化及びお客さま満足の向上に資するため、令和 5 年度は約 7 ヶ月間にわたる企画割引を計画し、「阪神高速 ETC 乗り放題パス 2023」を実施しました。阪神高速の沿線施設で利用できる共通クーポンの提供や新たな広報発信に取り組んだ結果、約 296 千件を販売しました。

(参考) 令和5年度に実施した企画割引

商品名	実施期間	価格
阪神高速 ETC 乗り放題パス 2023	2023年9月16日から 2024年3月31日までの土日祝 (計64日間) ※対象除外日 ●年末年始 (12月30日、31日、1月1日)	<p><普通車></p> 東・西地区 1,110円 東・西地区 (ETC2.0) 1,050円 全地区 1,680円 全地区 (ETC2.0) 1,600円 <p><軽・二輪></p> 東・西地区 960円 東・西地区 (ETC2.0) 910円 全地区 1,420円 全地区 (ETC2.0) 1,340円

土日祝限定 1日 阪神高速 乗り放題

ご利用前のWEB申し込みで

Wow! 阪神高速沿線等施設のお得なクーポンもついてる

阪神高速ETC乗り放題パス2023

2023年9月16日(土)～2024年3月31日(日)の土日祝
[2023年12/30・12/31・2024年1/1は対象外]のためご利用いただけません
期間中1枚のETCカードで10回までお申込み可能! 各限定日「5,000名様」限定

	全地区	地区別(東地区・西地区)	全地区	地区別(東地区・西地区)
普通車	1,680円	1,110円	1,420円	960円
普通車 (ETC2.0)	1,600円	1,050円	1,340円	910円

ETC ETC2.0 詳しくは専用webで! 阪神高速ETC乗り放題 阪神高速

阪神高速ETC乗り放題パスのご利用について

- ご利用前(当日6:00)までに専用WEBサイトにてETC番号、車種等登録
- 特典のクーポン情報を記載した要約完了メールを送信します
- ご利用当日は登録されたETCカード、車種で解除
- ご利用区間等によりご利用料金が確定します

※1枚のETCカードで10回までお申込みできます
※登録された車種のみ乗り放題/バスは適用しません。車種は阪神高速ご利用当日1回に限り変更可能です
ただし、車種の変更については登録済車種と同一車種の利用はできません
※ご利用予定日0時00分迄キャンセル可能です

※ご利用区間及びETC2.0車種でのご利用を事前に選択していただく必要はございません。ご利用当日の通行履歴等から判定し、ご利用料金が確定します
※ETC2.0の料金と異なる場合は、ご利用当日の全額のご通行履歴を以てETC2.0の料金とさせていただきます
※登録されたETCカードで、乗り放題/バス対象区間等、お申込みされた区間にご利用にならなかった場合は、乗り放題/バスのご利用料金は請求いたしません
ただし、ご利用可能回数はこちらのETCカードで利用されたものとして計算いたします

阪神高速ETC乗り放題パスの「ご利用区間」と「ご利用料金」について

阪神高速道路全線が「全地区」となります
「全地区」のご利用料金は(普通車 1,680円 (ETC2.0 : 1,600円)) [軽・二輪 960円 (ETC2.0 : 910円)] となります
阪神高速道路を「東地区」「西地区」の2つに分けることにより、さらにお得にご利用いただけます
お申し込み時は、ご利用区間(東地区・西地区)及びETC2.0車種等でのご利用の選択は必要ありません

東地区路線 普通車 1,110円 (ETC2.0 : 1,050円) 軽・二輪 960円 (ETC2.0 : 910円)
この地区の出入口が東地区の対象となります(この地区外の通過しご通行された場合は全地区料金となります)

西地区路線 普通車 1,110円 (ETC2.0 : 1,050円) 軽・二輪 960円 (ETC2.0 : 910円)
この地区の出入口が西地区の対象となります(この地区外の通過しご通行された場合は全地区料金となります)

「阪神高速ETC乗り放題パス」の詳細情報と登録はこちらから

阪神高速お客様センター TEL: 06-6576-1484

○利用促進活動 (令和5年度)

沿線集客施設等との連携企画「阪神高速を利用して『りんくうプレミアム・アウトレット』に行こう!」キャンペーンを3ヶ月間実施し、阪神高速をご利用のお客さまに特典を付与することで、利用機会の拡大・促進を図りました。また当年度の新しい取り組みとして、奈良県との共催、奈良市観光協会等の協力による「阪神高速を利用してパーク&ライドで古都奈良へ行こう!」キャンペーンを実施しました。奈良市内の交通混雑を避けたパーク&ライドによる観光を提案することで、阪神高速の利用機会の拡大・促進に留まらない、地域との連携も強化して実施しました。

また、阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」において、阪神高速の沿線地域活性化と利用促進を目的に、お客さまが興味を持って沿線施設へ足を運んでいただけるようなお出かけ情報を毎月 YouTube 等で配信しました。

○今後の取り組み

令和6年度については、ETC 企画割引に加え、引き続き、沿線施設等と連携を図り、利用促進に取り組めます。

【アウトカム指標】年間利用台数・企画割引

年間利用台数 (単位：百万台)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R7)
	258	258	261	266	276

企画割引	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期目標 (R4～R7 累計)
販売件数 (単位：千件)	208	134	296	296	720
実施件数 (単位：件)	1	—	1	—	—
販売件数 (観光施設との セット販売) (単位：千件)	0	0	0	0	0

◆ 指標の考え方

年間利用台数は、支払料金所における年間の通行台数です。また、企画割引は、各年度（4月～3月）における ETC 乗り放題パス及び周遊パスの販売件数及び実施件数です。

◆ 令和6年度の目標値の考え方

企画割引については、過年度の販売実績をベースに目標値を設定しています。

(2) ETC 普及促進の取り組み

令和 5 年度においては、二輪車及び四輪車に、ETC 車載器を新規に購入・セットアップ・取付される方を対象とした車載器購入助成を、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)と 3 社合同キャンペーンとして、令和 4 年度から継続して実施しました。また、令和 5 年 11 月から令和 6 年 1 月にかけて、当社単独で大阪・兵庫エリアキャンペーンを実施しました。

そのほか、ETC2.0 のメリットや各種サービス (ETC 利用照会サービス、ETC 利用履歴発行プリンタ、ETC パーソナルカード等) を紹介した PR 広報物の発行等を通じて訴求し、ETC への転換を促進しました。

なお、令和 5 年度末時点での ETC 利用率は 96.7% (令和 4 年度比 0.2%増) となりました。そのうち、ETC2.0 利用率は 32.7% (令和 4 年度比 3.1%増) となりました。

令和 6 年度については、引き続き ETC2.0 の普及促進に努めてまいります。

【アウトカム指標】 ETC2.0 利用率

ETC2.0 利用率 (単位 : %)	R4 年度 実績	R5 年度 目標	R5 年度 実績	R6 年度 目標	中期 目標 (R7)
	29.6 <small>(令和 5 年 3 月時点)</small>	32.7 <small>(令和 5 年 3 月時点)</small>	32.7 <small>(令和 6 年 3 月時点)</small>	34.9 <small>(令和 6 年 3 月時点)</small>	37.0

◆ 指標の考え方 (算出方法)

ETC2.0 利用率は、全通行台数 (総入口交通量) に占める ETC2.0 利用台数の割合を示します。

◆ 令和 6 年度の目標値の考え方

直近 1 年間の実績伸び率を維持する想定で令和 6 年度目標を設定しました。

(3) ETC 専用化の取り組み

令和2年12月17日に「ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について」を公表し、2030年度頃迄に全線にETC専用化を展開予定です。

ETC利用を推進することにより、以下のようなメリットがあることから、近年のETC利用率の拡大等の社会情勢の変化を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進してまいります。

- ・戦略的な料金体系の導入が容易になること等を通じた混雑の緩和など利用者の生産性の向上
- ・将来的な管理コストの削減
- ・高速道路内外の各種支払における利用者利便性の向上
- ・料金収受員の人員確保が困難な中での持続可能な料金所機能を維持
- ・料金収受員や利用者に対する感染症リスクの軽減

令和5年度末時点で、13料金所を「ETC専用料金所」として運用しています。



2-3. 環境保全への貢献

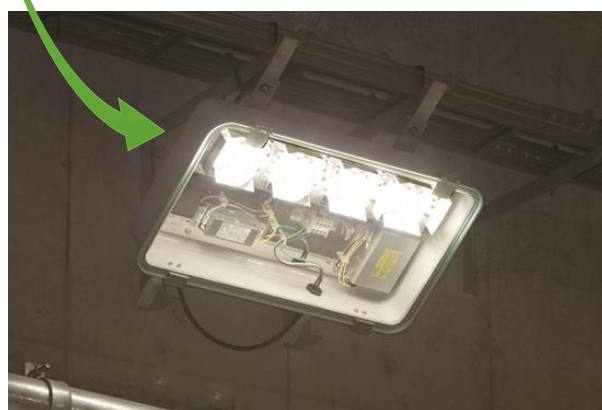
2-3-1. 道路設備の省エネルギー対策

■LED 道路照明

24 時間点灯しているトンネル部の道路照明だけでなく、明かり部の道路照明についても、新規建設路線における LED 照明灯具の採用や既供用路線での LED 照明灯具への計画的な取り替えを実施し、電気使用量や CO₂ 排出量を削減しています。また、演色性の向上により従来のナトリウム灯に比べて道路走行での視認性の向上や、長寿命化によりランプ交換保守作業が軽減され、工事規制の削減にも繋がっています。



明かり部道路照明 (LED)



トンネル部道路照明 (LED)

■超高輝度反射型道路案内標識への取り替え

従来の道路案内標識は、夜間の視認性を確保するために照明設備を用いていましたが、車両ヘッドライトの光で視認可能な超高輝度の素材に取り替え、照明設備が不要になりました。これにより、電気使用量や CO₂ 排出量の削減と、灯具交換に伴う工事規制や渋滞の削減に繋がっています。

2-3-2 その他の取り組み

■都市環境との調和

- ① 沿道環境負荷低減のため、環境ロードプライシングや環境施設帯の整備を継続実施します。
- ② 都市環境との調和を目指した構造物の景観整備を行い、快適な都市空間づくりを推進しています。

■高機能舗装やジョイントレス化の推進等

走りやすさと周辺環境の改善（騒音・振動の抑制）を目的に、雨天時でも視認性の良い排水性舗装への打ち替えのほか、損傷したジョイント（橋の継ぎ目）の取り替えや一部のジョイントをなくす工事を進めています。令和5年度は、3号神戸線リニューアル工事等において、大規模な舗装打ち替え、ジョイントの取り替え、一部のジョイントの撤去を実施しました。

■有人PAにおける電気自動車用急速充電サービスの提供

走行時に温室効果ガス・窒素化合物やエンジン音が発生しないなど、環境面に優れた電気自動車を、阪神高速道路においてもお客さまが安心して運転していただけるよう、阪神高速の全ての有人PA（右記6ヶ所）にて電気自動車用急速充電サービスを提供しています。



2-4. 日々の業務の着実かつ継続的な実施

2-4-1. 確実に心のこもった料金收受

阪神高速道路では、他の道路会社料金と合併徴収する料金所を除く大阪地区 93 箇所、兵庫地区 50 箇所の料金所（令和 6 年 3 月末時点）における料金收受業務を実施しています。

料金徴収を実施する料金所スタッフに対しては、「阪神高速道路」の顔であるという自覚を持って、お客さまに接するよう教育指導を行っています。この結果、当社が実施している「お客さま

満足度調査」において、「料金所スタッフ対応」の項目は、他項目と比べて高い評価を頂いており、これまでの調査でも高水準を維持しています。

今後とも、お客さまの声を受けた業務改善やヒューマンエラー減少に向けた取り組みを実施し、正確かつ円滑な通行料金の收受を実行して、お客さまに満足していただける阪神高速道路の一端を担ってまいります。



2-4-2. 不正通行対策

阪神高速道路では、通行料金について、ご利用される全てのお客さまに公平にご負担いただくべく、不正通行車両の対策を強化しています。

令和5年度の対策としては、以下のものを実施しました。

① 「不正通行監視システム」の活用

不正通行車両等の把握と当該車両等の情報をデータベース化することにより、常習者に対する警告文書の送付、通行料金・割増金等の着実な回収、警察等関係機関との緊密な連携による悪質な不正通行者の情報共有等を実施しました。

② 社員による監視・啓発活動の実施

料金所での不正通行監視、PAでの不正通行防止に関する啓発活動を実施しました。

③ ホームページやSNS等による不正通行対策強化の広報を実施

不正通行は有料道路制度の根幹を揺るがす犯罪行為であり、今後とも、あらゆる手段で厳正に対処します。

2-4-3. 高架下管理業務

道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）により、占用希望者の競合が見込まれる場合の占用者の選定手続の公平性及び透明性の向上、道路の適正な管理のための財源の確保につながる占用料収入の増加の観点から、占用料の多寡により占用者を選定する入札制度が導入されました。また、占用の事務について、道路整備特別措置法に基づき、平成27年度より機構から高速道路会社に委託されることとなりました。

【アウトカム指標】 占用件数・道路占用による収入・入札占用の実施件数

占用 (単位：件、百万円)	R4年度 実績	R5年度 目標	R5年度 実績	R6年度 目標	中期目標
占用件数	1,244	1,239	1,088	1,192	1,225
道路占用による収入	455	—	450	—	—
入札占用件数	1	1	0	1	3

◆ 指標の考え方（算出方法）

過去3年分の占用件数、占用料収入、入札占用の実績値。

※道路占用に係る令和5年度実績値、令和6年度目標値及び中期目標値は
（独）日本高速道路保有・債務返済機構が算出及び設定しています。

2-4-4. 交通管理業務

道路を通行できる車両の寸法や重量の最高限度は道路法・車両制限令に定められており、この限度を超える車両で許可なく通行した場合は、道路法の規定により罰せられます。阪神高速道路では、交通安全の確保、道路構造物の損傷の防止や沿道環境の保全のために、車両制限令等に違反して阪神高速道路を通行している車両に対し指導・取締りを実施し、道路法の規定に基づき（独）日本高速道路保有・債務返済機構名による措置命令書を交付することで、円滑な交通流の確保を目的とした管理水準を満足しました。



車両制限令違反車両等の取締

① 事案処理件数の実績

項目	事故	故障	落下物	合計
令和5年度	4,803件	6,260件	15,327件	26,390件
(令和4年度)	(4,534件)	(6,140件)	(15,361件)	(26,035件)

② 車両制限令違反車両等に対する取締業務の実績

車両制限令に違反して阪神高速道路を通行している車両に対しては、道路を著しく劣化させる要因となっていることを踏まえ、道路構造物の保全、道路法令違反抑止及び安全走行の啓発を目的とし、軸重超過・幅超過・高さ超過・長さ超過など、徹底した指導取締りを行ってきました。また、平成29年4月1日より、高速道路6会社で車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等の見直しを実施し、違反の程度に応じて点数を課すとともに累積点数により、講習会実施、

割引停止等の措置を講じました。令和5年度における違反車の引込み台数の実績（取締実績）は下記のとおりとなりました。

【アウトカム指標】

車限令違反車両取締実施回数・引込み台数・措置命令件数・即時告発件数

車限令違反取締 (単位:回、台、件)	R4年度 実績	R5年度 目標	R5年度 実績	R6年度 目標	中期目標 (R4~R7 平均)
取締実施回数	2,518	2,300	2,607	2,300	2,300
引込み台数	215	-	197		
措置命令件数	43	-	65		
即時告発件数	0	-	0		

◆ **指標の考え方(算出方法)**

取締実施回数、引込み台数、措置命令件数、即時告発件数は、それぞれ高速道路上で実施した車限令違反車両取締における回数、台数、件数を示します。

◆ **令和6年度の目標値の考え方**

中期目標の達成を目指す目標設定としました。

【取締頻度】

大阪及び兵庫各地区において、取締実施計画に基づき、午前・午後・夜間及び早朝帯において、週あたり合計約50回の取締りを実施しました。

令和6年度も、警察や国土交通省等の関係機関と連携しながら取締りを実施してまいります。

【積載不適當車両に対する取締り】

路上の落下物による事故を未然に防止するため、車両制限令違反車両の取締りに併せて、また巡回時にも必要に応じ、積載不適當車両に対する是正指導・取締りを実施しました。

項 目	指導・取締台数
令和5年度 積載不相当車両 に対する指導・取締実績 (下段()内：令和4年度実績)	490 台 (502 台)

【危険物積載車両の通行制限にかかる周知活動について】

「神戸長田トンネル」及び「新神戸トンネル」の一部区間については、危険物積載車両の通行が禁止又は制限されていることから、兵庫地区では、車両制限令違反車両の取締り時に、危険物積載車両の禁止又は通行制限に関する周知活動を併せて実施しています。

③ポットホールの緊急対応

交通管理隊による緊急対応が可能なポットホールについては、緊急用舗装合材をポットホールに敷きならし、スコップ等で締め固め緊急補修を実施（緊急補修後、夜間・休日等の交通量が少ないときに本補修を実施）しています。その場で緊急対応を行い現場から速やかに退去（平均処理時間：15分程度）することで、渋滞の影響を低減させています。令和5年度は470件の対応を実施しました。



ポットホールの緊急対応の様子

2-5. お客さま満足（CS）実現に関する取り組み

「先進の道路サービスへ」というグループ理念の下、安全・安心・快適なネットワークを通じてお客さまによりご満足いただくため、お客さまからいただいたご意見・ご要望をグループ全体で共有し、改善を図っています。

令和5年度は、「お客さま満足アッププラン2023」の実行、お客さまセンターに寄せられる「お客さまの声」や外部有識者を招いたCS向上懇談会の議論等を踏まえ、CS向上への取り組みを推進しました。また、お客さまに“安全・安心・快適”を今まで以上に感じていただくため、グループの総力を挙げて推進する「お客さま満足アッププラン2024」を策定しました。

当社に寄せられる「お客さまの声」を受け、改善への取り組みについて議論や検討を実施し、向上したサービスをお客さまにお届けするサイクルをより効果的なものとするよう、今後もグループ一丸となり、徹底したお客さま目線で考え、着実にCS向上を図ります。

【アウトカム指標】総合顧客満足度

総合顧客満足度 (単位：ポイント)	R4年度 実績	R5年度 目標	R5年度 実績	R6年度 目標	中期目標 (R7)
『阪神高速の総合満足度』	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0

◆ 指標の考え方

お客さま満足度調査において、阪神高速道路の「総合的な満足度」について5段階で評価していただいています。（満足＝5点、どちらかといえば満足＝4点、どちらともいえない＝3点、どちらかといえば不満＝2点、不満＝1点と配点し、それぞれの回答数により加重平均。）

◆ 令和6年度目標値の考え方

阪神高速グループの中期経営計画（2023～2025）における2025年度数値目標「4.0」をベースとし、過去数年の実績も踏まえた形で目標値を【4.0】と設定しました。

第3章 高速道路管理業務に関する各種データ

3-1. 高速道路管理業務に要した費用等

高速道路の維持、修繕その他の管理は、維持修繕業務（清掃、緑地管理、点検、補修等）や管理業務（料金收受、交通管理）等の費用計上される計画管理費と、新たに資産形成の対象となる修繕費・特定更新等工事費（債務引受額）により行っています。それぞれの令和5年度実績は以下のとおりです。

※端数処理の関係により計が合わない箇所があります。

3-1-1. 計画管理費

(1) 維持修繕費

[単位：億円（消費税抜き）、切り捨て]

業務名	主な業務内容	令和5年度 実績	(参考) 令和4年度 実績
清掃	路面、排水設備 等	12	9
	料金所、道路サービス施設 等	5	5
緑地管理	除草、剪定、点検 等	5	4
光熱水費	水道、電気 等	18	22
雪氷対策	凍結防止剤散布、除雪 等	5	5
保全点検	橋梁、土工、トンネル 等	20	22
	照明、通信、受配電 等	32	25
	トンネル換気、軸重計 等	22	19
	建物、料金所 等	2	5
道路本体及び付 属施設の補修	橋梁塗装塗替	4	4
	舗装補修	11	8
	伸縮継手補修	17	17
	道路構造物	29	26
	設備関係	20	21
その他	設計、測量、試験 等	4	5
計		212	203

令和5年度計画額：200億円

【主な増減理由】

- ・ 補修強化による増

(2) 管理業務費

[単位：億円（消費税抜き）、切り捨て]

業務名	令和5年度 実績	(参考) 令和4年度 実績
料金收受業務委託費	58	58
交通管理業務委託費	27	25
手数料等	24	24
その他	20	21
計	131	130

令和5年度計画額：125億円

【主な増減理由】

- ・体制強化による増

3-1-2. 修繕費（債務引受額）

[単位：億円、四捨五入]

業務名	令和5年度実績	
	主な工事内容	金額
工事費		278
橋梁修繕	橋梁塗装、高欄補修、伸縮継手補修等	28
トンネル修繕	トンネル内漏水対策等	0
のり面修繕	のり面对策	-
舗装修繕	舗装補修	29
交通安全施設修繕	滑り止め・合流注意対策等	3
交通管理施設修繕	道路情報板更新、車両重量計設備更新等	11
休憩施設修繕	休憩施設改修等	1
雪氷対策施設修繕	凍結防止関連設備更新	1
震災対策	-	-
環境対策	遮音壁改良等	13
トンネル防災	トンネル防災設備更新	5
のり面付属物設置	のり面土留め対策等	-
橋梁付属物設置	危険防止対策	12
トンネル施設修繕	トンネル換気設備改修等	16
電気施設修繕	道路照明設備更新、変電塔設備改修等	28
通信施設修繕	通信設備更新等	76
建築施設修繕	基地事務所改修等	1
機械施設修繕	機械設備更新等	52
その他	調査設計費、施工管理費、一般管理費、利息、消費税等	72
計		350

3-1-3. 特定更新等工事費（修繕）（債務引受額）

[単位：億円、四捨五入]

業務名		令和5年度実績	
		主な工事内容	金額
工事費			165
橋梁修繕	コンクリート構造物修繕	橋面防水、PC 桁補強等	39
	鋼構造物修繕	鋼高架橋床版取り替え、SFRC 舗装等	125
トンネル修繕		-	-
土工修繕		-	-
防護施設修繕		-	-
その他		施工管理費、測量及び試験費、一般管理費、利息、消費税等	60
計			224

3-2. アウトカム指標等一覧

アウトカム指標とは、お客さまに安全・安心・快適な高速道路サービスを提供するために、ご利用いただくお客さまの視点に立って、渋滞の緩和等、事業による効果や成果を分かりやすく示すための指標です。従前の業務量や費用という観点ではなく、実際に高速道路事業にもたらされた成果に観点をいたしました。

阪神高速道路株式会社 アウトカム指標一覧表(令和5年度)

指標分類	令和4年度実績値	令和5年度目標値	令和5年度実績値	令和6年度目標値	中期目標値 (令和4年度～7年度) ※1※2	コメント(実績・目標)	
I-1. 安全・安心の確保(交通安全対策)							
死傷事故をへらす	■死傷事故率 【単位:件/億台キロ】 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※3}	14.1	10.2	14.0	10.1	10.0	新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴う交通量の増加により走行台キロは増加したが、追突多発区間における注意喚起等を実施したこと等により死傷事故率は微減した。 これまでの交通安全対策における課題を踏まえ策定した「交通安全対策基本計画(2024-2028)」に基づき、詳細な分析に基づく対策やその類似箇所への展開等を通じて、交通安全性の底上げを図る。
人の立入をへらす	■人等の立入事件数 【単位:件】 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事件数	338	300	382	290	280	自転車による立入は減少した一方で、歩行者による立入が増加しており、総件数としては令和4年度に比べ増加した。 これまでの交通安全対策における課題を踏まえ策定した「交通安全対策基本計画(2024-2028)」に基づき、人等の立入が多発している区間に対してさらなる対策を実施するとともに、類似した箇所への展開を図る。
逆走事故を無くす	■逆走事故件数 【単位:件】 逆走による事故発生件数 ^{※3}	2	0	4	0	0	令和4年度に比べ、逆走事故、事件数は増加した。事故4件のうち、入口への誤進入に起因するものが1件、出口から逆走で進入したものが2件、本線合流時に転回したものが1件あった。また、認知症の疑いのある運転手による事案もあった。
	■逆走事案件数 【単位:件】 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数 ^{※3}	6		7			これまでの交通安全対策における課題を踏まえ策定した「交通安全対策基本計画(2024-2028)」に基づき、逆走多発区間に対してさらなる対策を実施するとともに、類似した箇所への展開を図る。

指標分類	令和4年度実績 (2巡目4年目)	令和5年度目標 (2巡目5年目)	令和5年度実績 (2巡目5年目)	令和6年度目標 (3巡目1年目)	中期目標 令和10年度 (3巡目最終年)	コメント(実績・目標)	
I-2. 安全・安心の確保(構造物保全)							
構造物を安全に安心して使いつける	■橋梁修繕着手率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した橋梁数の割合 ^{※4}	点検1巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は305区間、うち修繕に着手した橋梁は305区間であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した橋梁は305区間であり、修繕完了率は100%であった。	
		95.4%	100%	100% (100%)	100% (100%)	-	
	■橋梁修繕完了率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した橋梁数の割合 ^{※4}	点検2巡目に発見された要修繕橋梁に対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の橋梁は581区間、うち修繕に着手した橋梁は363区間であり、修繕着手率は62.5%であった。また、修繕の完了した橋梁は210区間であり、修繕完了率は36.1%であった。	
		49.1%	47.2%	62.5% (36.1%)	66.1% (39.0%)	-	
	■橋梁の点検率 【単位:%】 省令に基づく点検の実施率【累計】 ^{※5※6※7}	85%		100%		100%	令和元年度から省令点検の2巡目を開始し、橋梁の点検は全9797区間のうち9797区間で完了し、点検率は100%であった。(令和5年度点検実施数:1428区間)
	■トンネル修繕着手率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手したトンネル数の割合 ^{※4}	点検1巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検1巡目】 点検1巡目において、修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルはなかった。	
-		-	-	-	-		
■トンネル修繕完了率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了したトンネル数の割合 ^{※4}	点検2巡目に発見された要修繕トンネルに対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上のトンネルは6箇所、うち修繕に着手したトンネルは3箇所であり、修繕着手率は50.0%であった。また、修繕の完了したトンネル0箇所であり、修繕完了率は0%であった。		
	50.0%	50.0%	50% (0%)	57.1% (14.3%)	-		
■トンネルの点検率 【単位:%】 省令に基づく点検の実施率【累計】 ^{※5※6※7}	92%		100%		100%	令和元年度から省令点検の2巡目を開始し、トンネルの点検は全37箇所のうち37箇所が完了し、点検率は100%であった。(令和5年度点検実施数:3箇所)	
■道路附属物等修繕着手率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕(設計を含む)に着手した道路附属物等数の割合 ^{※4}	点検1巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検1巡目】 点検1巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は3施設、うち修繕に着手した道路附属物等は3施設であり、修繕着手率は100%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は3施設であり、修繕完了率は100%であった。		
	100%	100%	100% (100%)	100% (100%)	-		
■道路附属物等修繕完了率【単位:%】 点検1巡目:平成26年度から平成30年度(点検2巡目:令和元年度から当該年度の前年度)までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに補修や補強などの施設の機能や耐久性等を維持又は回復するための「対策」を完了した道路附属物等数の割合 ^{※4}	点検2巡目に発見された要修繕道路附属物等に対する修繕着手率(修繕完了率)				【点検2巡目】 点検2巡目の修繕が必要な区分Ⅲ以上の道路附属物等は24施設、うち修繕に着手した道路附属物等は11施設であり、修繕着手率は45.8%であった。また、修繕の完了した道路附属物等は8施設であり、修繕完了率は33.3%であった。		
	18.8%	12.5%	45.8% (33.3%)	48.3% (34.5%)	-		
■道路附属物等の点検率 【単位:%】 省令に基づく点検の実施率【累計】 ^{※5※6※7}	81%		100%		100%	令和元年度から省令点検の2巡目を開始し、道路附属物等の点検は全1171施設のうち1171施設が完了し、点検率は100%であった。(令和5年度点検実施数:225施設)	

阪神高速道路株式会社 アウトカム指標一覧表(令和5年度)

指標分類		令和4年度実績値	令和5年度目標値	令和5年度実績値	令和6年度目標値	中期目標値 (令和4年度～7年度) ※1※2	コメント(実績・目標)	
構造物に悪影響を及ぼす 違反をなくす	車限令違反取締実施回数 [単位:回] 高速道路上で実施下車限令違反車両取締の回数	2,518	2,300	2,607	2,300	2,300	令和5年度は、大規模更新工事等による迂回交通の影響を考慮して、複数班を集約して実施する集約料金所での取締りを回避し、他の複数料金所での単班取締りに振り替えたため、取締実施回数としては令和4年度と比べて増加した。 今後とも状況を鑑みつつ、効果的な取締りの実施を目指して取り組んでいく。	
	引き込み台数 [単位:回] 取締により引き込んだ台数	215		197				
	措置命令件数 [単位:件] 度値命令を行った件数	43		65				
	即時告発件数 [単位:件] 即時告発を行った件数	0		0				
道路に強い	■橋梁の耐震補強完了率 [単位:%] 15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合※8※9	97.3%	98.1%	97.7%	98.5%	98.9%	速やかな機能回復が可能な性能を示す耐震性能2を有する橋梁は、全263橋のうち257橋が完了。 工程見直しを実施したため、目標達成とはならなかった。	
II. 快適な走行サービスの提供								
渋滞をへらす	渋滞損失時間 [単位:万台・時] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	1,071	1,107	1,019	912	870	【渋滞損失時間・ピンポイント渋滞対策】 令和5年度は、令和4年度に引き続き大規模更新工事(喜連瓜破・阿波座)の影響によりコロナ禍以前の令和元年度よりは渋滞損失時間が多くなっている状況にはあるが、長期休暇時を対象とした渋滞予測情報の提供等を行った結果、目標値を達成した。 引き続き、交通状況を注視し、ボトルネック渋滞対策を推進するとともに、新たに渋滞発生した箇所について対策を検討実施する。 【通行止め時間】 災害・悪天候については、令和5年度に台風の接近により広範囲において通行止めが発生したことにより、通行止め時間が増加した。工事については、令和4年度はリニューアル工事が2回あったが、令和5年度は1回であったため、通行止め時間が減少した。引き続き、工事に係る通行止め時間を必要最小限に留めるように努める。	
	ピンポイント渋滞対策実施箇所 [単位:箇所] ピンポイント渋滞対策を実施している箇所数	新規着手箇所数	0		0			
		対策実施箇所数	0		0			
		完了箇所数 [H2以降の累計値]	3		3			
	■通行止め時間 [単位:時間] 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間※11	災害・悪天候	0.2		5.0			
		事故・その他	0.4		0.7			
		工事	19		7.4			
路上工事による渋滞を最小化する	路上工事による渋滞損失時間 [単位:万台・時] 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間※12	193	206	217	54	143	令和5年度については、大規模修繕事業等に伴う、通行止め・終日車線規制を適年実施したことにより、渋滞損失時間が前年度より増加した。引き続き、工事規制に係る広報活動の強化により影響緩和を図るとともに、同一区間工事の集約化、大規模更新工事等の工程短縮などにより、渋滞損失時間・交通規制時間短縮に努めていく。	
	交通規制時間 [単位:時間/km] 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	交通規制時間	221		234			
		集中工事※13を除く	126		123			
走りやすい道路を維持する	■快適走行路面率 [単位:%] 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	96%	96%	95%	97%	97% (平均)	3号神戸線(京橋～摩耶)リニューアル工事に伴う約17km・車線の舗装補修等を実施する一方、経年に伴う舗装損傷の増により快適走行路面率が微減した。 引き続き、計画的に舗装補修を実施していく。	
III. 地域との連携								
観光振興に貢献する	■企画割引						令和5年度は、秋の行楽シーズンから年度末の期間において企画割引を実施した。 引き続き、お客さまが利用しやすい企画割引の提供に努め、販売促進を図る。	
	販売件数 [単位:千件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数	208	134	296	296	720 (累積)		
	実施件数 [単位:件] 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	1		1				
地域に強い	販売件数(観光施設とのセット販売) [単位:千件] 観光施設の利用料金等とセット販売した企画割引の販売件数		0		0	0	令和5年度は、地元関係機関等にイベント等でPAを活用いただけるよう働きかけた結果、目標を達成した。 引き続き、地元関係機関に調整を実施していく。	
	■SA・PAの地元利用日数 [単位:日] 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	16	16	16	16	52 (累積)		

阪神高速道路株式会社 アウトカム指標一覧表(令和5年度)

指標分類		令和4年度 実績値	令和5年度 目標値	令和5年度 実績値	令和6年度 目標値	中期目標値 (令和4年度～7年度) ※1※2	コメント(実績・目標)
道路空間を地域に開放する	■占用						
	占用件数 [単位:件] 道路占用件数	1,244	1,239	1,088	1,192	1,225	占用申請に対し、機構との間で締結している事務委託契約等に基づき適切に対応し、令和4年度と比較して占用件数、占用料収入は共に減少した。令和6年度も占用ニーズに応じて道路空間の有効かつ適正な活用にに取り組んでいき、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
	道路占用による収入 [単位:百万円] 道路占用による収入	455		450			
資産を有効活用する	入札占用件数 [単位:件] 入札占用制度による占用件数	1	1	0	1	3	令和5年度は対象となる占用要望がなく入札占用の実績はなかった。引き続き、事務委託契約等に基づき適切に対応していく。
IV. コスト削減							
新技術の活用を続ける	■インセンティブ助成※14※15						
	認定件数 [単位:件] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の認定件数	0	1	0	1	4 (累積)	令和5年度は助成対象となる工事はなかった。引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト削減を目指していく。
	交付件数 [単位:件] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件数	0		0			
交付額 [単位:百万円] 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件額	0		0				
V. 総合的な取組の推進							
向上に努める	■総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価]	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	京橋入口の案内板を見やすく、路面のカラー舗装で先行をわかりやすくするなどの取り組みを行い、企画割引を令和5年度も実施するなど、顧客満足度の向上に努めた。引き続き、お客さまによりよいサービスを提供できることを目指し、総合顧客満足度の向上に取り組む。
お客さまを増やす	■年間利用台数 [単位:百万台] 支払料金所における年間の通行台数※16	258	258	261	266	276	令和5年度は、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い影響が改善しつつあることから、概ねコロナ禍以前の水準に回復した。
ETC2.0の普及促進	■ETC2.0利用率 [単位:%] 全通行台数(総入口交通量)に占めるETC2.0利用台数の割合	29.6%	32.7%	32.7%	34.9%	37.0%	ETC普及促進広報等の効果により、ETC2.0利用率が上昇した。さらなる普及促進に向け、引き続き各種広報施策等を実施する。

※1: 中期目標の期間は令和4年～令和7年度。
 ※2: 中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和7年度までの傾向(トレンド)等により算出した参考値であり、新たに会社の中期経営計画を策定する際などに見直す場合がある。
 ※3: 数値は1/1～12/31間の年間値。
 ※4: 平成26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年国土交通省告示第426号)に基づき橋梁/トンネル/道路附属物等毎に総合的に健全性が診断された橋梁/トンネル/道路附属物等。
 ※5: 令和元年度以降の省令点検2巡目については、管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率を示している。
 (管理施設数は平成31年4月1日時点の数量を基準とする。)
 ※6: 径間とは、高架橋及び橋等に係る支点(橋脚または橋台)間をいう。
 ※7: 表記上、小数第一位にて四捨五入している。
 ※8: 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梁の割合。
 ※9: 中期目標の年次は令和7年度とし、全ての対策重点地域※10で耐震補強を完了することとする。また、令和8年度までに全国で耐震補強の完了を目指すこととする。
 ※10: 全国地震動予測地図2016年版(地震調査研究推進本部)で示されている首都直下地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域。
 ※11: 上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間のべ時間・距離を営業延長で除算したもの。
 ※12: 本線渋滞損失時間に全体の渋滞量(渋滞距離と渋滞時間を乗じたもの)に対する路上工事に起因する渋滞量の割合を乗じたもの。
 ※13: 集中工事を除いた路上工事時間とは、お客様が迂回や時間・日程調整など回避行動をとることができるよう区間・期間を事前に広く広報した上で行う工事を除いた路上工事時間である。
 ※14: インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう。
 ※15: インセンティブ助成における令和6年度の目標及び中期目標は、認定件数について設定している。
 ※16: 支払い料金所を複数回通過した場合でも「1台」として集計。

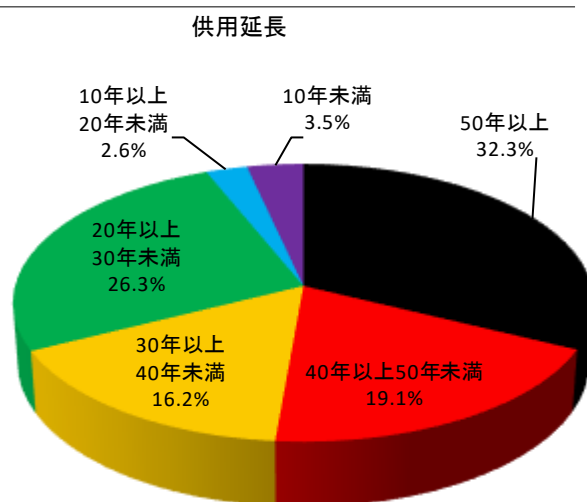
《参考》 道路資産データ等

①道路構造物延長

	供用延長(km)				経年数 ^{※1} (年)	備考
	全体	土工延長	橋梁延長	トンネル延長		
全線	258.1	23.6	202.1	32.4	39.0	令和6年3月末時点

※1) 経年数＝

$$\frac{\Sigma (\text{供用区間単位の延長} * 1 \text{ 供用区間単位の供用後年数})}{\text{供用延長}}$$



②交通量

	交通量(千台/日)						備考
	全体	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車	
全線	714	115	443	80	64	13	令和5年度平均

③ETC利用率

	ETC利用率(%)						備考
	全体	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車	
全線	96.7	91.4	97.2	98.4	99.7	99.4	令和6年3月時点

④異常気象による通行止め

(単位:回)

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
大阪	0	0	1	0	0	0	3	4	3	3	2	2	2
兵庫	0	0	3	5	0	0	4	4	3	0	1	1	1
京都	1	1	1	2	0	0	0	3	-	-	-	-	-
合計	1	1	5	7	0	0	7	11	6	3	3	3	3