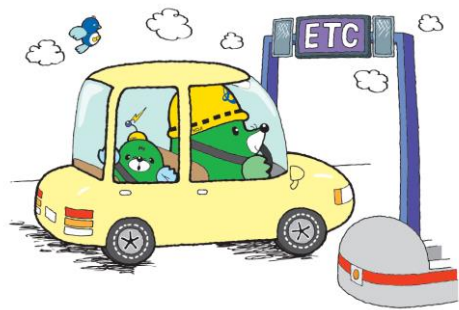


先進の道路サービスへ

ご説明資料

2023年9月



政府及び地方公共団体との結びつき

- **株主は政府50%、地元地方公共団体50%。**
政府及び地方公共団体は会社の総株主の議決権の三分の一以上に当たる株式を保有する義務があります。
- 会社が高速道路を新設・改築し料金を徴収するためには、高速道路機構と協定を締結し、国土交通大臣の許可が必要とされています。
- その他代表取締役等の選定、**社債発行**、借入等についても**国土交通大臣の認可が必要**とされるなど、政府等と密接に結びつき、公共性の高い事業を行っています。
- 法律・契約上の強固なサポート、債務返済の枠組みを背景に、**日本国債と同等の格付を取得**しています。(R&I : AA+)

安定した経営状況

- 会社と機構が締結した協定に基づき、会社は機構から道路資産を借り受けた上で、お客さまより料金を収受し、料金収入から機構への貸付料を支払っています。
- 会社と機構が締結している協定は、会社の実績料金収入が計画料金収入と乖離した場合、機構に支払う貸付料を一定の範囲に抑え、**会社経営の安定化を担保する仕組み**（1%ルール）となっています。

社債発行の意義

- 新規路線の建設費用、道路資産を形成することとなる修繕費のための社債発行です。
- 社債発行が当社経営理念「先進の道路サービスへ」の一助となり、**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、関西の暮らしや経済の発展に貢献**します。
- 調達した資金は、社会的課題の解決に向けた事業に充当し、積極的に**SDGs（持続可能な開発目標）の達成に貢献**します。

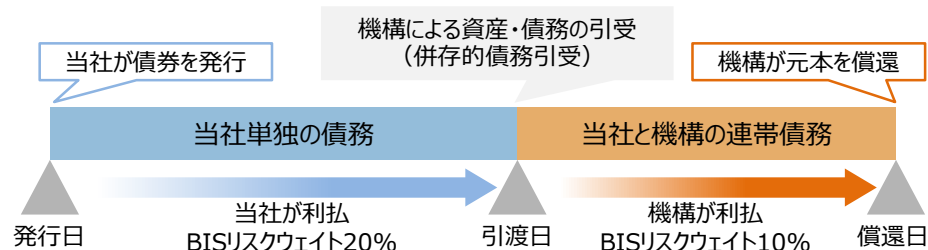


一般担保付

- 会社の社債権者は、会社の財産について**他の債権者に先立って**自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
- 債務引受後は、機構の財産についても一般担保権を有します。

債務引受の仕組みとBISリスクウェイト

- 機構による道路資産と債務の引受後、当該債務については当社と機構の連帯債務となります。
- 債務引受により、BISリスクウェイトは**20%から10%**となります。



2023年度発行予定社債

- 当社は、2019年8月にソーシャルファイナンスのフレームワークを策定し、格付投資情報センター（R&I）より外部評価を取得したことにより、2019年10月債からソーシャルボンドとして社債を発行しておりました。今回新たにサステナビリティ・ファイナンスフレームワークを策定し、R&Iより外部評価を得たことで、2023年度からは**サステナビリティボンドとしての起債を予定**しております。
- 10月発行社債は、「**3年債 150億円**」での発行を予定しております。
- 2月発行社債も「**3年債**」での発行を予定しております。発行額につきましては、事業の進捗等を見極め、決定いたします。

第1章 会社概要

企業概要	4
阪神高速のネットワーク	5
阪神高速の設立	6
会社の発足（民営化の概要）	7
阪神高速の重要性	8
グループ経営体制	9

第2章 事業概要

高速道路リニューアルプロジェクト	11
環境関連の取組方針	12
環境関連の主な取組（脱炭素社会への挑戦）	13
阪神高速の営業状況の推移	14

第3章 高速道路事業のスキーム・協定

高速道路事業実施スキーム	16
道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）	17
機構との協定	18
災害復旧事業の枠組み	19

第4章 社債（サステナビリティボンド）

発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要	21
既発行社債一覧	22
道路建設関係債務の引渡し状況	23
債務引受のスキーム及び債務引受確認方法	24
サステナビリティ・ファイナンスフレームワーク概要①	25
サステナビリティ・ファイナンスフレームワーク概要②	26
インパクトレポート概要	27
【参考】レポートिंग	28
【参考】投資表明投資家一覧	29

第5章 財務状況

2023年3月期 連結決算の概要	31
高速道路事業	32
関連事業	33
2023年3月期 連結財務諸表の概要	34
2024年3月期 連結業績の見通し	35
2024年3月期 個別業績の見通し	36
損益状況の推移	37

第6章 トピックス

1.ETC専用料金所の運用開始	39
2.関連事業の展開	40
3.お客さま満足向上の取組	41
4.大阪・関西万博での取組	42



16号大阪港線（上路）・4号湾岸線（下路）
港大橋

- 全長980mのトラス橋。
- 中央径間510mは世界第3位、日本では第1位の長さ。
- 完成したのは1974年。それから40年以上、大阪港のランドマークとして変わらぬ存在感を見せています。



©A.M/J-7



社名	阪神高速道路株式会社 Hanshin Expressway Company Limited	
代表者	代表取締役社長 吉田 光市	
本社所在地	大阪市北区中之島三丁目2番4号	
設立年月日	2005年（平成17年）10月1日	
従業員数	729名（2023.3現在）	
資本金	100億円（+資本準備金 100億円）	
株主	財務大臣	50.0%
	大阪府	14.4%
	大阪市	14.4%
	兵庫県	9.1%
	神戸市	9.1%
	京都府	1.5%
	京都市	1.5%
	※ 政府及び地方公共団体による株式の常時1/3以上の保有義務あり	
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高速道路の新設・改築 ■ 高速道路の維持・修繕・その他の管理 ■ 高速道路の休憩所等の運営 ■ 国、地方公共団体等からの委託による道路の建設・管理・調査等 	
建設中路線	26.5km（2023.3現在）	
営業路線	258.1km（2023.3現在）	
日平均通行量	約70万台（2022年度）	

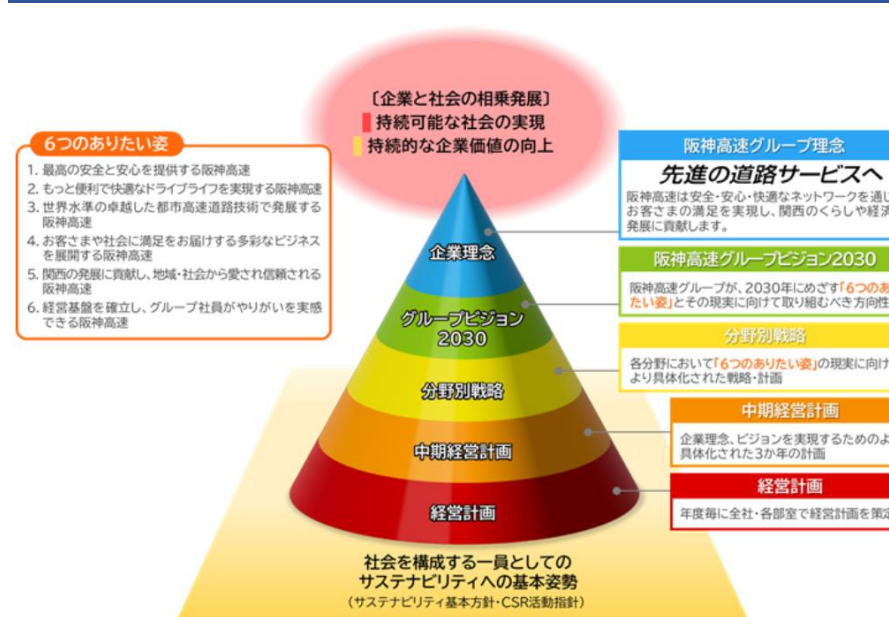
グループ会社	阪神高速サービス(株)
	阪神高速技術(株)
	阪神高速パトロール(株)
	阪神高速トール大阪(株)
	阪神高速トール神戸(株)
連結子会社 (グループ会社以外)	阪神高速技研(株)
	7社

企業理念

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。

サステナビリティ経営





- 昭和30年代、関西都市圏では、日本の経済成長にあわせて過密化が進展。
- 激増の一途にある自動車交通に対する道路整備が遅れ、とりわけ大阪、神戸の都心部では渋滞が恒常化し、経済活動と市民生活に深刻な影響。

■ このような中、交通事情の改善を求める地元自治体並びに地元経済団体の強い要望を背景として、阪神高速道路公団は、1962年（昭和37年）、国と地元自治体の出資により設立。

- 1962年（昭和37年）5月 阪神高速道路公団 設立（※）
- 1964年（昭和39年）6月 環状線 土佐堀～湊町
2.3km開通（最初の開通）

（※）日本道路公団 1956年（昭和31年）4月
首都高速道路公団 1959年（昭和34年）6月
本州四国連絡橋公団 1970年（昭和45年）7月



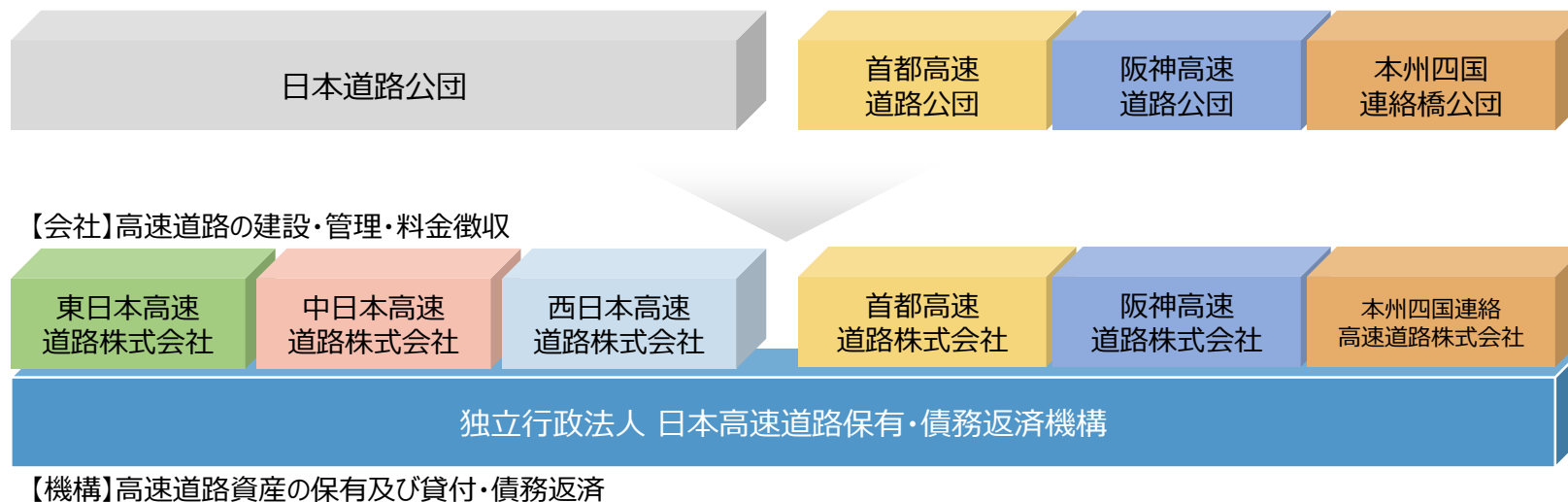
新聞記事（1960年（昭和35年）10月6日）

2005年（平成17年）10月：阪神高速道路公団から民営化、阪神高速道路株式会社発足

■ 民営化の3つの目的

- ① 四公団合計で約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- ② 真に必要な道路を、できるだけ少ない国民負担で建設
- ③ 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの提供

■ 民営化の概要



阪神高速の政策的な位置づけ

高速道路株式会社法（第一章 総則（会社の目的）より抜粋）

第一条 東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「会社」と総称する。）は、高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする株式会社とする。

阪神都市圏全体※1の僅か約6%の道路延長で、約15%の利用量を支え、阪神都市圏の経済の発展と生活の向上に寄与

道路延長※2

阪神都市圏全体
4,096km

阪神高速
250.4km
(6.1%)

利用量※2

阪神都市圏全体
8,838万台キロ/日

阪神高速
1,350万台キロ/日
(15.3%)

※1 阪神都市圏：大阪府、神戸市、三田市、伊丹市、川西市、宝塚市、西宮市、尼崎市、芦屋市、猪名川町

※2 出典：2015年（平成27年）全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

(2023年3月31日時点)





- ・大阪港の表玄関である安治川を横断する、全長640mの天保山大橋。
- ・標高4.5mの日本一低い山・天保山を見下ろすように建つ、主塔高152mのスレンダーな姿形。
- ・真下には、「天保山渡し船」が運行し、近くにはユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどの施設もあります。

5号湾岸線 天保山大橋



©A.M/F-24-1



- 大規模更新事業 6 箇所のうち、3号神戸線湊川付近、14号松原線喜連瓜破付近及び15号堺線湊町付近の3箇所にて工事を実施中
- 過去の車線拡幅工事で設置した縦目地（継ぎ目）において損傷及び異常音が生じている16号大阪港線（西行）阿波座付近において、縦目地を撤去する大規模修繕工事を実施中
- 3号神戸線(京橋～摩耶)で2023年5月19日～6月7日までの19日間、終日通行止め工事を実施

事業箇所と主な進捗状況

3号神戸線 湊川 (1968年開通)



新設橋脚梁架設

- 耐久性の向上及び最新の耐震基準への適合のため、既設橋脚間に新たな橋脚梁架設完了

15号堺線 湊町 (1972年開通)



掘削後状況

- 先行施工分（全9基の鋼製基礎のうち3基を対象）のうち1基は掘削完了し支承取替に向けた準備を実施
- 残り2基については掘削工及び保護コンクリート撤去工事を実施中

14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



橋梁撤去中

- 2022年6月より松原線の一部区間にて上下線通行止めをし、橋梁全体を鋼製の連続桁へ架け替える工事を実施中
- 一般街路への影響を最小限に撤去作業中



16号大阪港線 阿波座 (1997年車線拡幅)

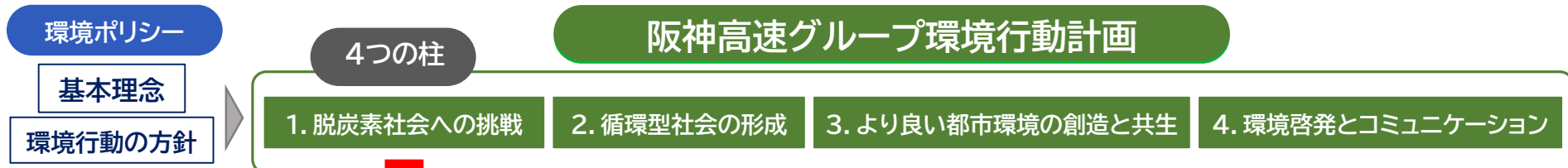


新設桁架設

- 縦目地構造を解消し、安全性の向上、騒音の低減を図るため桁架け替え工事を実施中
- 橋脚梁拡幅及び既設桁撤去後に新設桁を順次架設

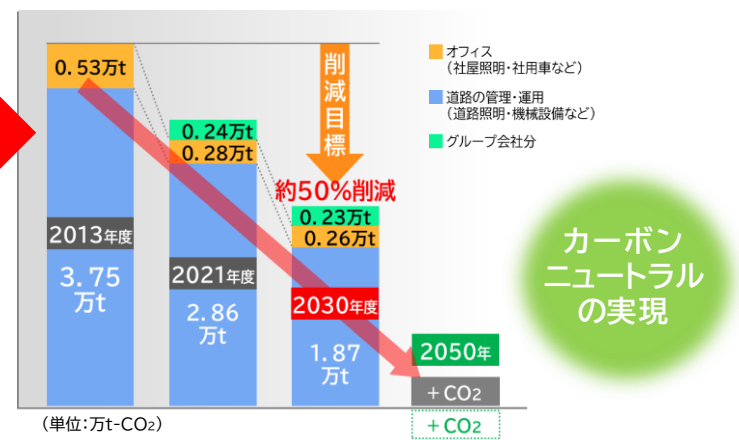


- サステナビリティ経営において、とりわけ気候変動対策・脱炭素化への対応は重要であるため、社員一人ひとりが地球環境に関する意識を高め、持続可能な社会の実現に向けて積極的に参画することが重要であるとの認識を持ち、地球環境共生・貢献企業として行動するため、当社の分野別戦略である「環境ポリシー」・「環境行動計画」を改定しました。
- 環境行動計画では、「環境ポリシー」をもとに、当社グループが取り組む環境関連の施策を体系的に取りまとめ、事業の全体像を「Scope 1排出量」により把握し、環境行動を4つの柱に分類しています。
- 2050年カーボンニュートラルの実現をゴールに定め、2030年度までに温室効果ガス総排出量※の2013年度比50%削減を目指し、3つの視点で総合的・包括的な取り組みを積極的に推進します。



- 3つの視点
- ①より快適な高速道路サービスの提供(地域の自動車交通の円滑化)
- ・高速道路ネットワークの拡充・強化
 - ・渋滞対策などによる交通流の円滑化、シームレスな移動サービスのための交通マネジメント、自動運転社会を見据えた情報支援による快適走行の提供
- ②社会インフラ企業としての自主努力(事業活動における脱炭素化)
- ・太陽光発電など再生可能エネルギーの活用促進
 - ・脱炭素化に寄与する建設資材や製品の開発・調達、新技術の活用等による構造物の長寿命化、革新的建設機械の導入拡大
 - ・脱炭素の取組実績の工事発注における企業評価の導入
- ③地域や社会との共創(地域や関係事業者との協働)
- ・走行車両から生ずる温室効果ガスを低減するため、電気自動車用急速充電器の高出力化等への転換 等

2050年カーボンニュートラルの実現をゴールに定め、2030年度までに総排出量※を約50%削減(2013年度比)を目指す



※ 阪神高速グループの道路の管理・運用やオフィス活動に起因するCO₂総排出量

1 より快適な高速道路サービスの提供（地域の自動車交通の円滑化）

- 阪神高速道路ネットワークの拡充・強化により、都市部へ集中する交通負荷の軽減を図るとともに、ボトルネック渋滞の発生個所における車線運用の改良や速度回復誘導灯の運用最適化など、さまざまな渋滞対策により円滑な自動車交通を確保することで、走行車両からのCO₂排出量の削減に取り組んでいます



大阪市西区西本町付近交通状況



自動車は時速60kmから80kmで走行したると燃費が良く、CO₂排出量も少なくなります。一般道よりも効率よく走行できる環境を整える阪神高速道路のネットワーク整備そのものが地域全体のCO₂抑制に貢献しています。

= 約**22.5**万t-CO₂/年抑制
= 2.5万haの森林のCO₂吸収量（年間）
※出典：林野庁ホームページ

2 社会インフラ企業としての自主努力（事業活動における脱炭素化）

- 電力使用量の削減
 - CO₂排出量の主な原因である電力使用量の削減に向け、道路照明のLED化を進めており、2022年度までに約63%をLED化しました。また、オフィスにおいても、不要照明の消灯やオフィスでの適正な温度設定による空調設備の運転などにより、電力使用量の削減に取り組んでいます（右図上段：LED道路照明）
- 再生可能エネルギーの活用
 - トンネルやパーキングエリア、料金所など4箇所にて太陽光発電設備を設置し、発電した電力はトンネルやパーキングエリアなどで使用する電力の一部に利用しています（右図下段：7号神戸線長坂山トンネル坑口付近）

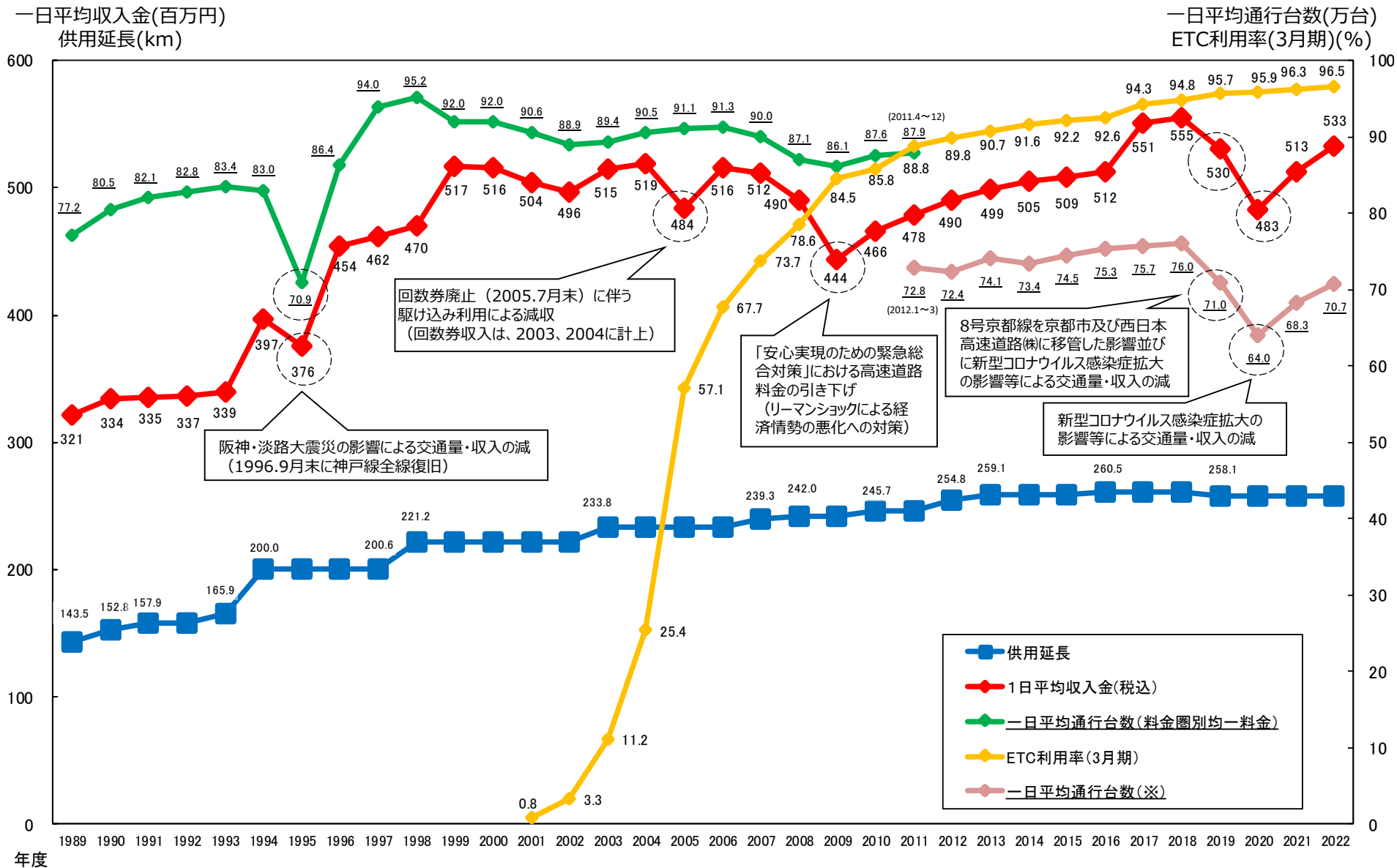


3 地域や社会との共創（地域や関係事業者との協働）

- 環境面に優れた電気自動車が安心して阪神高速道路を走行できるよう、すべての有人パーキングエリア（6箇所）に急速充電器を設置しています。今後、お客様のニーズなどを踏まえ、より高出力な充電器への更新などを進めていきます。



阪神高速の営業状況の推移



※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台として集計しています。

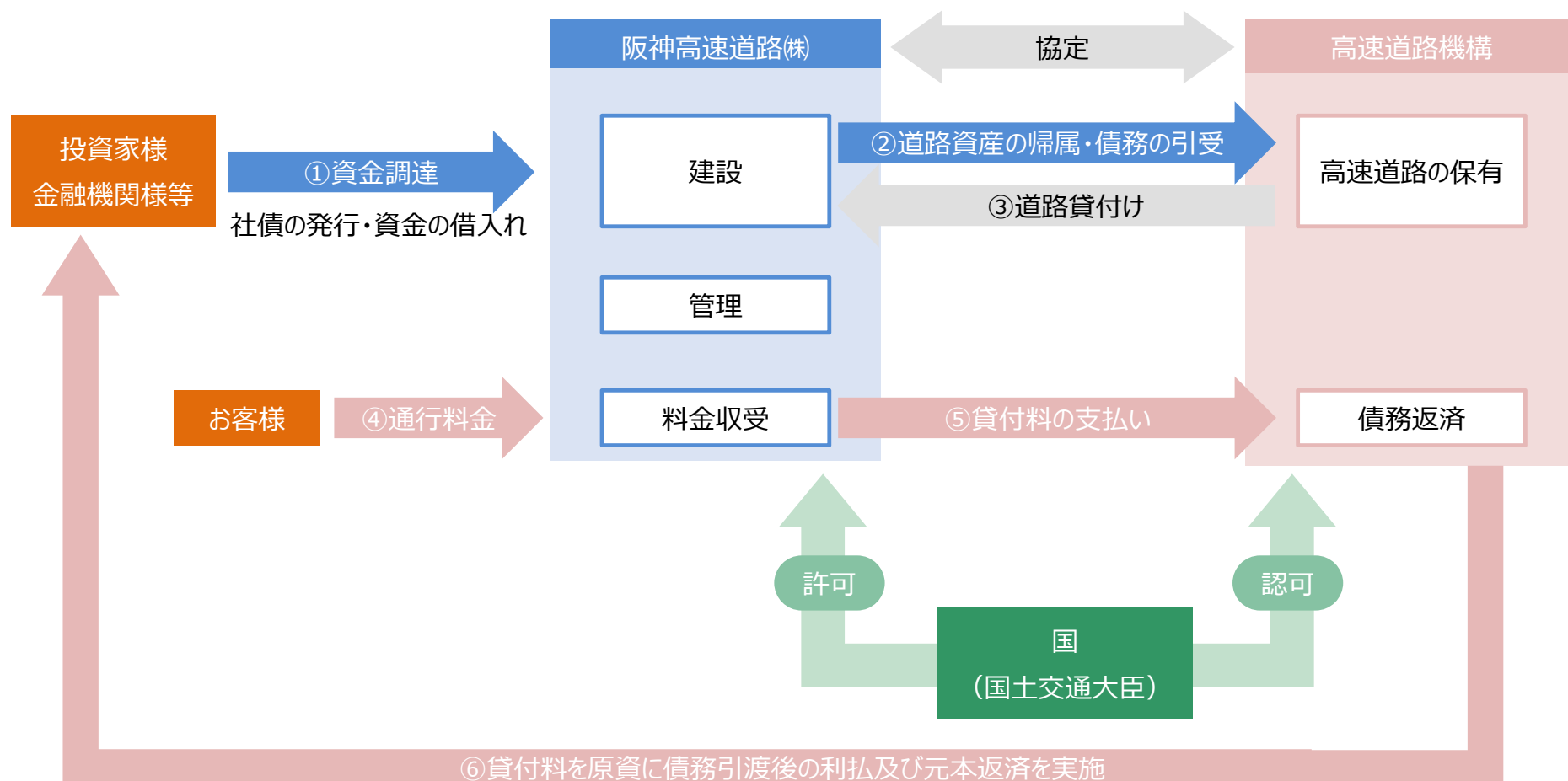


- ・阪神高速道路では珍しい、沿線に自然があふれる北神戸線。
- ・「金泉」が有名な有馬温泉や六甲山へのアクセスに便利です。

7号北神戸線



- 高速道路会社は、社債の発行や金融機関等からの借入れにより資金を調達し、高速道路を建設
- 建設が完了した高速道路資産及び資産に見合う債務を機構へ引渡し（引渡後は主たる債務者が機構へ変更）
- 機構は高速道路会社に高速道路資産を貸付
- 高速道路会社は機構から借り受けた高速道路を管理して、お客様から通行料金をいただく
- 機構は、貸付料（料金収入から管理費を差し引いた額）を原資に、高速道路会社から引き渡された債務の利払及び元本返済を実施

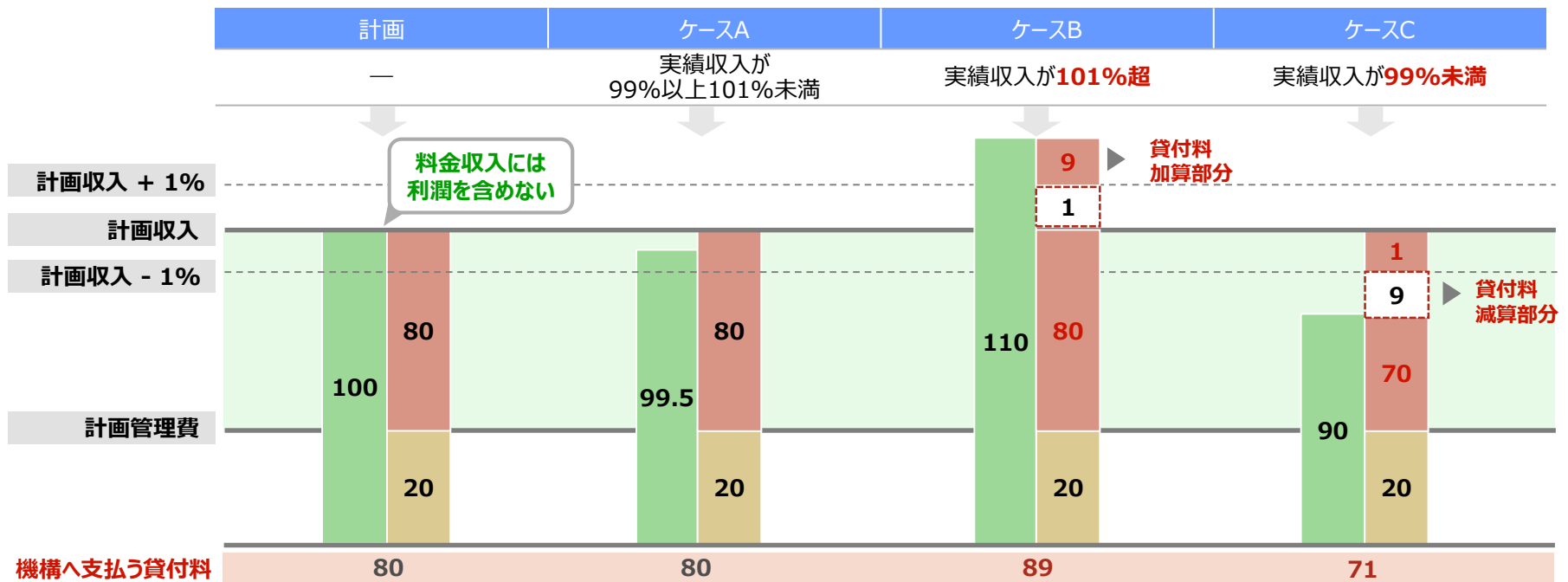


道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）

■ 協定上の道路資産貸付料（計画貸付料） = （計画料金収入） - （計画管理費）

変動賃借料制度（1%ルール）

- 計画料金収入に対して実績料金収入が**1%を超えて変動**した場合、**道路資産貸付料を変動**させ、会社の**損益に与える影響を一定の範囲に抑える**制度（増収時には債務返済に還元することにより償還確実性を向上させ、減収時には会社の経営の不安定化を回避することを目的とする）
 - 実績収入が計画収入の**101%超**だった場合（ケースB） ⇒ 計画収入の**101%を超える額**を計画の道路資産貸付料に**加算**
 - 実績収入が計画収入の**99%未満**だった場合（ケースC） ⇒ 計画収入の**99%未満から実績収入を除いた額**を計画の道路資産貸付料から**減算**

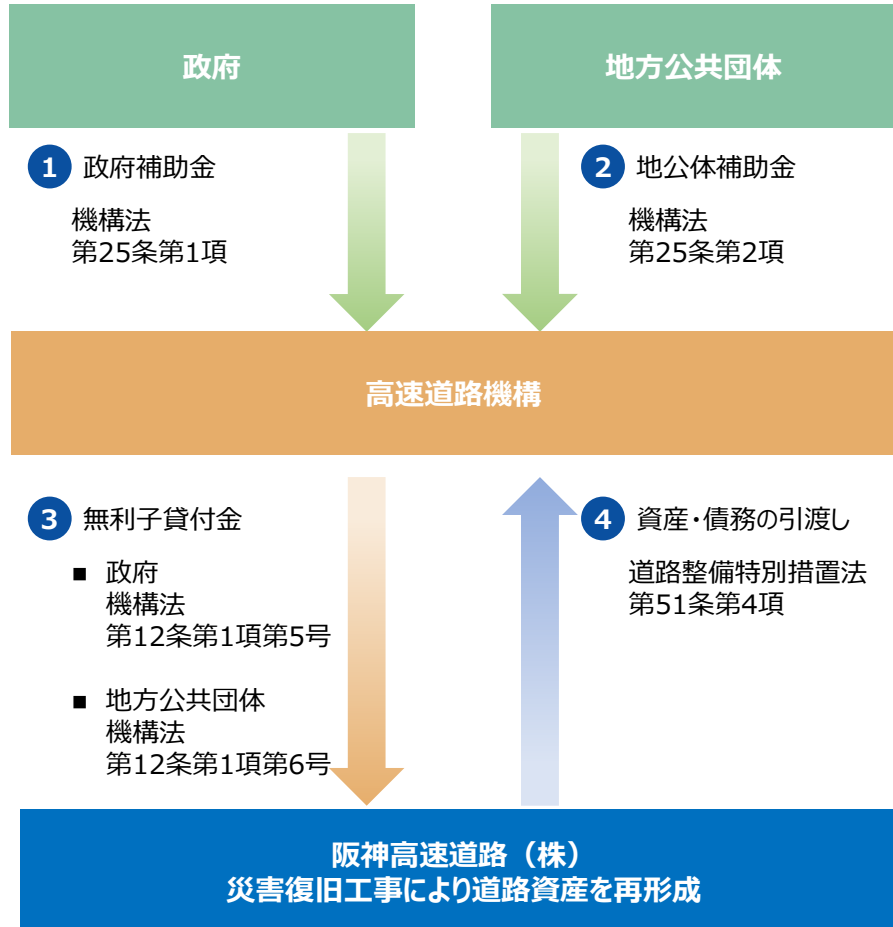


会社の自主性を尊重した高速道路事業

旧公団が国の基本計画指示により高速道路の新設等を行っていた方式を改め、会社が高速道路機構と締結する「協定」に基づいて、高速道路の新設等を実施。

協定の名称	<p>大阪府道高速大阪池田線等に関する協定</p> <p>※ 「京都市道高速道路1号線等に関する協定」については、2019年（平成31年）3月31日をもって期間満了の上終了し、道路の管理は京都市及び西日本高速道路株式会社に引き継がれております。</p>
協定の内容	<p>①対象となる高速道路の路線名</p> <p>②会社が行う工事の内容</p> <p>③機構が会社から引き受ける債務の限度額</p> <p>④機構が会社に対して行う無利子貸付けの貸付計画</p> <p>⑤機構が会社に対して貸し付ける道路資産の内容並びにその貸付料の額及び貸付期間</p> <p>⑥会社が徴収する料金の額及び徴収期間</p>
料金徴収期間	<p>2062年（令和44年）9月まで） ※ ← 民営化当初：45年（2050年（令和32年）9月まで）</p> <p>※ コスト縮減等により当初、民営化後45年で債務を完済することとされていたが、供用開始後の経過年数30年以上の区間が4～5割を超え、その老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を進めるとともに、高速道路の有効活用を通じて維持更新負担の軽減等を図るため、「道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）」が施行されたことを受け、2015年（平成27年）3月に特定更新等工事を追加し、その必要な財源を確保するため阪神圏の料金徴収期間について、約12年延長（2062年（令和44年）9月まで）。</p> <p>※老朽化した構造物の更新費用等にかかる財源を確保するために当該期限をさらに最大2115年（令和97年）9月まで延長する改正法が施行。</p>
協定のポイント	<p>①真に必要な道路の確実な整備</p> <p>— 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設</p> <p>②多様で弾力的な料金割引</p> <p>— 既にETCを活用した各種割引を実施しているが、会社による民間経営センスを活かした更なる多様で弾力的な料金設定が可能</p> <p>③管理の適正な水準の確保</p> <p>— 道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の管理を実施</p> <p>④会社の自主性が活かされる仕組み（インセンティブの付与）</p> <p>— 建設に関するインセンティブとして、早期供用や建設コスト縮減等、会社の努力が認められた場合は、削減額の一部を機構から会社へ助成</p>

- 災害により高速道路が被災した場合、通常の債務引受スキームとは別に、政府及び地方公共団体からの補助金を財源とした機構からの無利子貸付金により復旧作業を行うことが可能となる法的な枠組みが整備されています。



①② 政府・地方公共団体の補助金
機構法第25条第1項・第2項

- 政府と地方公共団体は、予算の範囲内で、機構に第12条第1項第5号の業務に要する経費を補助することができる。

③ 無利子貸付金
機構法第12条第1項第5号

- 機構は、政府から交付された補助金を財源として、高速道路会社に高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務を行う。

機構法第12条第1項第6号

- 機構は、地方公共団体から交付された補助金を財源として、首都高速道路又は阪神高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付ける業務を行う。

④ 資産・債務の引渡し
道路整備特別措置法第51条第4項

- 災害復旧により増加した道路資産は、当該災害復旧に関する工事完了の日の翌日に機構に引き渡す。



- ・マニアの間では「西の横綱」の呼び声が高い阿波座JCT（「東の横綱」は首都高速道路の箱崎JCT）
- ・都会の限られた用地内に構造物を凝縮させたような迫力あふれる姿が魅力です。

16号大阪港線 阿波座ジャンクション



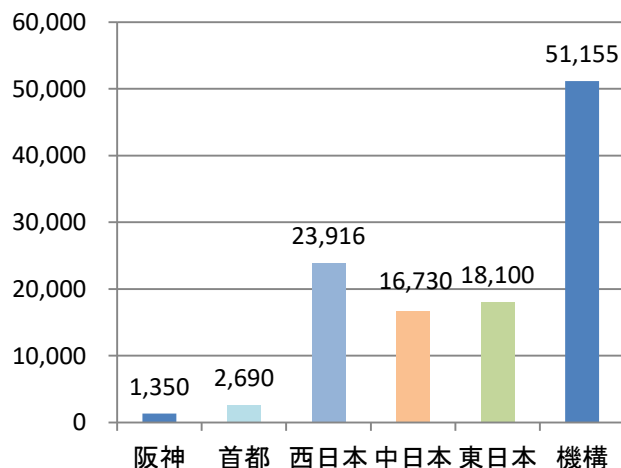
発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要

発行予定社債（サステナビリティボンド）の概要

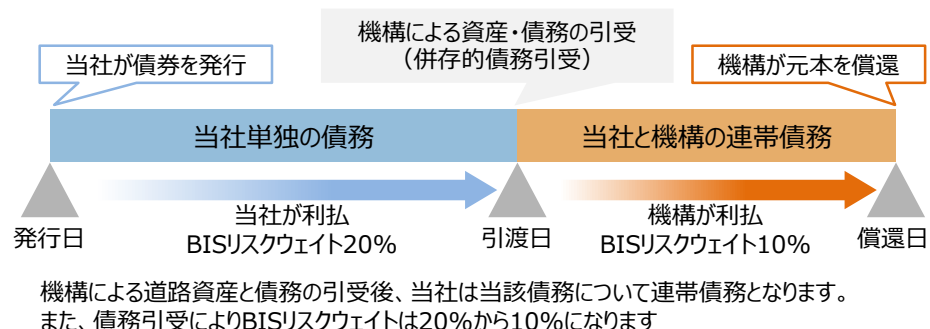
発行額	400億円（2023年度） （うち、10月150億円を発行予定、2月は発行額未定）
年限	10月：3年 / 2月：3年
資金の使途	全額が高速道路株式会社法第5条第1項第1号に定める高速道路の新設、改築又は同項第2号に定める修繕、災害復旧に要する事業資金に充てられます。
一般担保	会社の社債権者は会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。 また、債務引受がなされた場合、本社債権者は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の財産についても他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
格付け	株式会社格付投資情報センター：AA+（日本国債と同等）
調達方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市場のニーズを重視した発行を図ります。 ■ ディスクロージャー、IRを充実します。
BISリスクウェイト	20% ⇒ 10%（債務引受後） <ul style="list-style-type: none"> ■ 発行当初20%のリスクウェイトは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の債務引受後は10%に低下します。

高速道路債券の発行残高

（単位：億円、2023年3月末現在）



償還までの元利払の流れ

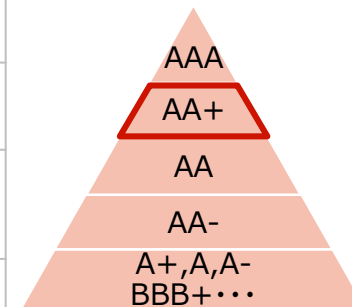


格付け

■ 当社債は日本国債と同等の格付け

- R&I (AA+)**
- 評価のポイント（レポートから抜粋）
- 関西の社会経済にとって重要な役割を担う阪神高速道路を管理・運営する。
 - 高速道路網を独占的に保有する日本高速道路保有・債務返済機構とともに高速道路の運営システムの一翼を担う。政策上の重要性は極めて高い。格付には政府の信用力を強く反映させている。
 - 高速道路の建設に必要な資金を調達するために発行する社債は、道路資産が機構に帰属する際に、機構により併存的に債務引受される。R&Iは、債務を引き受けるスキームの確実性は高いとみている。

AAA	信用力は最も高く、多くの優れた要素がある。
AA	信用力は極めて高く、優れた要素がある。
A	信用力は高く、部分的に優れた要素がある。
BBB	信用力は十分であるが、将来環境が大きく変化する場合、注意すべき要素がある。



10月と2月の定例発行を継続的に実施。第21回債よりソーシャルボンドの発行を開始し、今回債以降はサステナビリティボンドの発行を予定。

調達年度	回号	金額 (億円)	年率	スプレッド	発行 価格	条件決定日	発行日	償還日	年限	格付 R&I	債務引受 実施日
2006	1	50	1.440%	17bp	99.95	2007.3.9	2007.3.15	2013.3.19	6年	AA+	2010.12.28
2007	2	100	1.150%	21bp	99.99	2008.2.22	2008.2.28	2013.3.19	5年	AA+	2010.12.28
2008	3	150	1.150%	43bp	99.98	2009.2.13	2009.2.26	2013.12.20	5年	AA+	2010.12.28
2009	4	250	0.678%	15bp	100	2010.2.4	2010.2.19	2014.12.19	5年	AA+	2012.3.30
2010	5	100	0.381%	10bp	100	2010.10.20	2010.10.29	2015.9.24	5年	AA+	2012.3.30
	6	150	0.589%	7bp	100	2011.2.3	2011.2.14	2015.12.18	5年	AA+	2013.3.29
2011	7	150	0.448%	14bp	100	2012.2.16	2012.2.23	2016.12.20	5年	AA+	2013.6.28
2012	8	100	0.336%	14bp	100	2012.10.4	2012.10.12	2017.9.20	5年	AA+	2013.12.27
	9	250	0.284%	14bp	100	2013.2.7	2013.2.25	2017.12.20	5年	AA+	2014.3.31
2013	10	100	0.340%	13bp	100	2013.10.3	2013.10.11	2018.9.20	5年	AA+	2015.3.31
	11	150	0.319%	12bp	100	2014.2.6	2014.2.27	2018.12.20	5年	AA+	2015.9.30
2014	12	250	0.170%	—	100	2015.2.5	2015.2.12	2018.12.20	4年	AA+	2016.3.31
2015	13	150	0.180%	15bp	100	2015.10.7	2015.10.14	2019.9.20	4年	AA+	2016.9.30
	14	350	0.100%	—	100	2016.2.10	2016.2.25	2019.12.20	4年	AA+	2017.3.31
2016	15	250	0.010%	—	100	2016.10.6	2016.10.13	2019.12.20	3年	AA+	2018.3.30
	16	150	0.010%	—	100	2017.2.10	2017.2.27	2020.3.19	3年	AA+	2019.3.29
2017	17	200	0.030%	—	100	2017.10.5	2017.10.12	2020.12.18	3年	AA+	2019.6.28
	18	100	0.020%	—	100	2018.2.2	2018.2.27	2021.3.19	3年	AA+	2020.3.31
2018	19	400	0.020%	—	100	2018.10.5	2018.10.12	2021.12.20	3年	AA+	2020.9.30
	20	300	0.001%	—	100.001	2019.2.8	2019.2.26	2021.2.26	2年	AA+	2020.3.31
2019	21 (※)	550	0.001%	—	100.001	2019.10.3	2019.10.9	2020.10.9	1年	AA+	2020.3.31
	22 (※)	250	0.005%	—	100	2020.2.7	2020.2.27	2023.3.20	3年	AA+	2021.9.30
2020	23 (※)	350	0.050%	—	100	2020.10.2	2020.10.14	2024.12.20	4年	AA+	2022.3.31
	24 (※)	300	0.040%	—	100	2021.2.10	2021.2.25	2025.3.19	4年	AA+	2023.6.30
2021	25 (※)	100	0.030%	—	100	2021.10.1	2021.10.14	2026.3.19	4年	AA+	未
	26 (※)	100	0.110%	10bp	100	2022.2.10	2022.2.25	2026.6.19	4年	AA+	未
2022	27 (※)	350	0.270%	25bp	100	2022.10.7	2022.10.14	2027.3.19	4年	AA+	未
	28 (※)	150	0.305%	25bp	100	2023.1.27	2023.2.14	2026.6.19	3年	AA+	未

(※) ソーシャルボンドとして発行

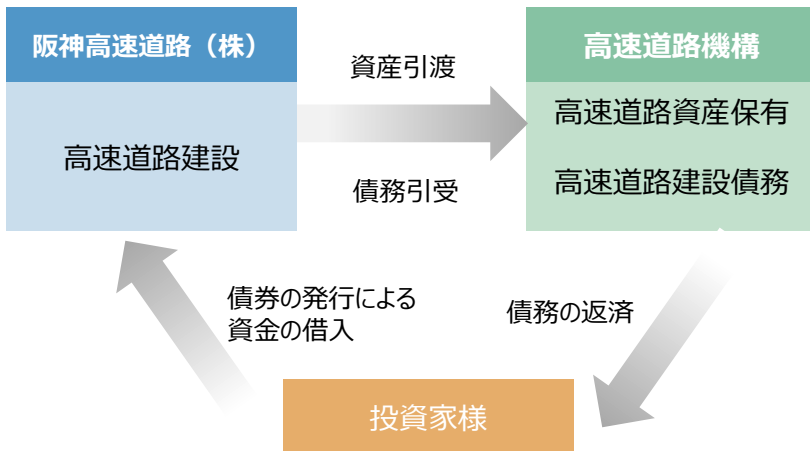
道路建設関係債務の引渡し状況 (2023年7月末時点)

借入形態	発行・借入	償還・返済	金額 (億円)	引渡	年度																					
					2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
民間金融機関借入	2006年3月	2011年3月	110	済	借入		引渡		返済																	
普通社債第1回	2007年3月	2013年3月	50	済		発行			引渡		償還															
普通社債第2回	2008年2月	2013年3月	100	済			発行			引渡		償還														
民間金融機関借入	2012年9月	2013年8月	366.7	済						借入	引渡	返済														
普通社債第3回	2009年2月	2013年12月	150	済			発行			引渡		償還														
民間金融機関借入	2007年3月	2014年2月	75	済		借入				引渡		返済														
普通社債第4回	2010年2月	2014年12月	250	済				発行		引渡		償還														
民間金融機関借入	2008年3月	2015年2月	75	済		借入				引渡		返済														
普通社債第5回	2010年10月	2015年9月	100	済					発行	引渡		償還														
普通社債第6回	2011年2月	2015年12月	150	済						発行		引渡		償還												
民間金融機関借入	2009年3月	2016年2月	76	済			借入				引渡		返済													
民間金融機関借入	2011年3月	2016年2月	50	済					借入			引渡		返済												
普通社債第7回	2012年2月	2016年12月	150	済						発行		引渡		償還												
民間金融機関借入	2010年3月	2017年2月	30	済				借入				引渡		返済												
民間金融機関借入	2012年3月	2017年2月	65	済						借入		引渡		返済												
民間金融機関借入	2012年3月	2017年2月	15	済						借入		引渡		返済												
普通社債第8回	2012年10月	2017年9月	100	済							発行	引渡		償還												
普通社債第9回	2013年2月	2017年12月	250	済							発行	引渡		償還												
民間金融機関借入	2013年3月	2018年2月	65	済							借入	引渡		返済												
民間金融機関借入	2013年3月	2018年2月	15	済							借入	引渡		返済												
普通社債第10回	2013年10月	2018年9月	100	済								発行	引渡		償還											
普通社債第11回	2014年2月	2018年12月	150	済								発行	引渡		償還											
普通社債第12回	2015年2月	2018年12月	250	済									発行	引渡		償還										
民間金融機関借入	2014年3月	2019年2月	80	済								借入		引渡		返済										
民間金融機関借入	2015年3月	2019年2月	85	済									借入	引渡		返済										
普通社債第13回	2015年10月	2019年9月	150	済									発行	引渡		償還										
普通社債第14回	2016年2月	2019年12月	350	済										発行	引渡		償還									
普通社債第15回	2016年10月	2019年12月	250	済										発行	引渡		償還									
民間金融機関借入	2016年3月	2020年2月	80	済									借入		引渡		返済									
普通社債第16回	2017年2月	2020年3月	150	済											発行	引渡		償還								
普通社債第21回	2019年10月	2020年10月	550	済												発行	引渡		償還							
普通社債第17回	2017年10月	2020年12月	200	済												発行	引渡		償還							
民間金融機関借入	2017年3月	2021年2月	60	済											借入		引渡		返済							
普通社債第20回	2019年2月	2021年2月	300	済													発行	引渡		償還						
普通社債第18回	2018年2月	2021年3月	100	済													発行	引渡		償還						
普通社債第19回	2018年10月	2021年12月	400	済													発行	引渡		償還						
民間金融機関借入	2018年3月	2022年2月	50	済												借入		引渡		返済						
民間金融機関借入	2019年3月	2022年2月	50	済													借入		引渡		返済					
普通社債第22回	2020年2月	2023年3月	250	済														発行	引渡		償還					
民間金融機関借入	2019年9月	2023年8月	50	済													借入		引渡		返済					
民間金融機関借入	2021年3月	2024年3月	50	済														借入		引渡		返済				
民間金融機関借入	2020年9月	2024年8月	50	済															借入		引渡		返済			
普通社債第23回	2020年10月	2024年12月	350	済															発行		引渡		償還			
普通社債第24回	2021年2月	2025年3月	300	済															発行		引渡		償還			
民間金融機関借入	2022年3月	2025年3月	50	済																借入		引渡	返済			
民間金融機関借入	2021年9月	2025年8月	50	未了																	借入		返済			
普通社債第25回	2021年10月	2026年3月	100	未了																	発行		償還			
民間金融機関借入	2023年3月	2026年3月	150	未了																		借入	返済			
普通社債第26回	2022年2月	2026年6月	100	未了																	発行		償還			
普通社債第28回	2023年2月	2026年6月	150	未了																		発行	償還			
民間金融機関借入	2022年9月	2026年8月	50	未了																		借入	返済			
普通社債第27回	2022年10月	2027年3月	350	未了																		発行	償還			

債務引受のスキーム及び債務引受確認方法

債務引受事務

■ イメージ図



債務引受運用ルール

1	工事完了届の提出	《当社⇒機構》 工事完了日前日までに事業ごとに工事完了届を提出
2	債務引受契約の締結	《当社⇔機構》 工事完了日までに事業ごとに債務引受契約（道路資産の内容及び機構への資産帰属日、資産帰属に伴う債務引受を規定）を締結（債務引受に関しては金額のみ記載、対象債務は未確定）
3	対象債務の選定	《当社》 四半期ごと にまとめて、債務引受の対象となる債務を選定。 対象債務は、原則として 弁済期日到来順
4	対象債務の確定	《当社⇔機構》 機構による確認後、債務引受の対象債務につき確認書を締結
5	債権者への通知（告知）	《当社+機構⇒投資家様》 会社・機構の連名にて、債権者に対して併存的（重畳的）に債務が引き受けられた旨を通知（公告）

債務引受確認方法

1 官報、日本経済新聞公告による確認

債務引受に係るお知らせ
 阪神高速道路株式会社第23回社債の債権者各位
 阪神高速道路株式会社第23回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構併存的債務引受条項付）につきましては、令和5年3月31日付で、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が債務引受を行い、阪神高速道路株式会社と連帯して弁済の責めを負うことになり、社債管理者は、右記社債にかかる管理委託契約の関連条項を独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が承認したことを確認いたしましたのでお知らせいたします。
 令和5年4月3日
 神奈川県横浜市西区高島一丁目一番二号
 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
 理事 長 高松 勝
 大阪府大阪市北区中之島三丁目二番四号
 代表取締役社長 吉田 光市

2 当社・高速道路機構HPによる確認

道路建設関係債務の状況（令和5年4月1日現在）

1. 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構引渡対象債務の状況

償還時期	形態	弁済期日	金額（百万円）	
			引渡済	引渡未了
旧阪神高速道路公園から承継	金融機関借入	平成22年9月	7,553	7,553
旧阪神高速道路公園から承継	政府借入金	平成23年3月	61,742	61,742
平成18年3月	金融機関借入	平成23年3月	11,000	11,000
平成19年3月	第1回普通社債	平成25年3月	5,000	5,000
平成20年2月	第2回普通社債	平成25年3月	10,000	10,000

当社HP

3 証券保管振替機構HPによる確認

銘柄公示情報（一般債）

(2023/05/30 19:00:00更新)
 検索の結果（7件中1～7件を表示）

銘柄の正式名称	阪神高速道路株式会社第23回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構併存的債務引受条項付）		
銘柄略称	高速道路機構	23回	K S B
ISINコード	JP377530ALA2		
発行代理人	株式会社みずほ銀行	支払代理人	株式会社みずほ銀行
発行通貨	円	社債の総額	35,000,000,000
各社債の金額	10,000,000	機構間与方式	
利付割引区分	固定利率		
利払通貨	円		
利払日	2月28日	8月28日	

4 幹事証券会社や社債管理者へのお問い合わせ



Point

当社の「インフラの老朽化対策」や「省エネルギー化によるCO₂排出量削減」等の高速道路事業が社会的・環境的課題解決に貢献する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則・グリーンボンド原則・サステナビリティボンドガイドラインや環境省のグリーンボンドガイドライン及び金融庁のソーシャルボンドガイドラインの枠組み要素を考慮し、サステナビリティ・ファイナンス・フレームワークを策定。

本フレームワークの透明性を確保するために、第三者評価機関であるR&Iから外部評価を取得。

1 調達資金の使途

- サステナビリティ・ファイナンスで調達した資金は、社会的・環境的課題解決に向けた以下のプロジェクトに充当

社会的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な社会的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
インフラの老朽化対策	高速道路の 特定更新	<ul style="list-style-type: none"> ■ インフラの老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> － 安心と安全を未来に繋げるべくリニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）の実施
交通安全確保： 交通事故・誤進入件数の 削減	高速道路の 修繕・災害 復旧	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事故ゼロ、交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> － 逆走および誤進入防止対策 － 本線料金所機能移転
災害発生時の機能維持： 自然災害への対応		<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害発生時のリスク軽減と安全確保による機能維持 <ul style="list-style-type: none"> － 橋梁の耐震補強 － 地震、津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化
渋滞対策： 渋滞による時間の損失 削減	高速道路の 新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> ■ ミッシングリンク解消、リダンダンシーの確保等による関西都市構造の強靱化の実現 <ul style="list-style-type: none"> － 交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和 － 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

環境的課題 (当社が直面し、解決すべき主要な環境的課題)	適格 プロジェクト	プロジェクトの概要
気候変動から増加した短時間強雨等を主因とした 災害の防止	排水性舗装	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害対策 <ul style="list-style-type: none"> － 平坦性の回復に加えて、雨天時でも視認性の良い排水性舗装を施工することによる走行性の向上
省エネルギー整備への投資によるCO ₂ 排出量削減	道路照明のLED化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 省エネルギー化によるCO₂排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> － 使用電力量削減に向けたLED照明への切り替え
脱炭素化設備導入によるCO ₂ 排出量削減	脱炭素化資材の導入	<ul style="list-style-type: none"> ■ 脱炭素化の推進によるCO₂排出量削減 <ul style="list-style-type: none"> － 低炭素材料や、CO₂を吸収・貯蔵した材料を構造物へ適用するための技術開発の推進

(※) サステナビリティ・ファイナンス = 社会的・環境的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段



2 プロジェクトの評価と選定プロセス

高速道路の特定更新

- 「道路法等の一部を改正する法律（平成26年法律第53号）」が施行されたことを受け、2015年（平成27年）3月、日本高速道路保有・債務返済機構と締結する「大阪府道高速大阪池田線等に関する協定」に特定更新等工事を追加
- これまで培ってきた技術力を活用して、道路構造物の長寿命化に向けた抜本的な対策を実施

高速道路の修繕・災害復旧

- 平成26年7月に道路法施行規則が改正され、5年に1回の頻度で道路構造物に対する近接目視による点検を実施することを義務付け
- 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施。また、この点検結果等を用いて構造物の健全度を診断し、維持・修繕等の措置を適切に実施。それらを記録・保存して、次回の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルの着実な実施に努めています。

高速道路の新設・改築

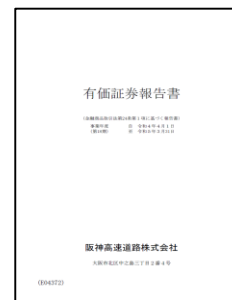
- 国土交通省は、整備計画決定にあたって「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき、新規高速道路整備事業に係る事業評価を実施
 - (1) 投資効率等の前提条件の確認
 - (2) 費用対便益の確認
 - (3) 事業の影響・事業実施環境の把握について、都道府県・政令都市等に意見を聞いた上で、学識経験者等から構成される第三者委員会の意見を聴取し、事業採択の可否を判断

3 調達資金の管理

- 調達資金は、高速道路事業等会計規則や高速道路株式会社法に基づき道路管理事業やその他事業から区分された道路建設等事業に充当され、当社会計システムにて厳格に管理
- 充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算明細にて開示
- 調達資金は、原則調達年度内に対象プロジェクトに充当されるが、未充当資金は社内規定に基づいて譲渡性預金または大口定期預金を基本とした安全性の高い金融資産に限定して運用

4 レポートिंग

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社及び高速道路機構のウェブサイトで公開。その他、当社業務全般や財務状況についても、サステナビリティレポートや有価証券報告書等を当社ウェブサイトで公開



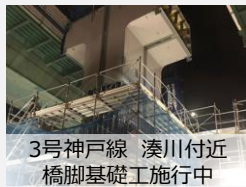
Point

- 我が国は、「地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進」、「切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害に対するリスクの軽減」、「インフラの老朽化」、「交通安全の確保」、「環境保全」等、あらゆる社会的課題を抱えている。
- 当社を取り巻く社会的課題及び各プロジェクトにおける具体的な取組に加え、環境への影響も配慮しつつSDGs達成に向けて貢献すべく、業務を遂行しており、その進捗状況や結果をインパクトレポートに取りまとめて公表している。
(※2023年度以前はソーシャル・ファイナンスに基づいたレポートのみ掲載)

高速道路事業を通じた課題の解決

高速道路の特定更新

アウトプット



高速道路の修繕・災害復旧

アウトプット



高速道路の新設・改築

アウトプット



アウトカム

指標	2022年度 目標	2022年度 実績
快適走行路面率	97%	97%

アウトカム

指標	2022年度 目標	2022年度 実績
交通事故件数	4,400件	4,615件

アウトカム

指標	2022年度 目標	2022年度 実績
渋滞損失時間	889万台/時	812万台/時

実際のインパクトレポートは、当社HP（企業情報サイト IR情報内）をご覧ください
<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/document/index.html>



- 当社事業に係る計画・実績について、事業計画や決算情報等を作成し当社ウェブサイトにて公開
- サステナビリティ・ファイナンスに係る定期レポートイングとして、本フレームワークに基づくサステナビリティボンドまたはサステナビリティローンの調達額・資金の充当状況等を当社ウェブサイト等で公開

1 当社業務全般に係るレポートイング

- 高速道路の新設と改築、維持と修繕に加えて、防災や安全に対する対策、利便性の向上、災害発生時の対応、環境保全への取り組み等を阪神高速グループサステナビリティレポート等にて公開します。
 - 阪神高速グループ：サステナビリティレポート https://www.hanshin-exp.co.jp/company/sustainability/pdf/sustainability_report_a3.pdf
 - 中期経営計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/keieikeikaku/index.html>
 - 阪神高速道路グループビジョン2030 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/vision/>

2 財務状況に係るレポートイング

- 有価証券報告書、決算情報を当社ウェブサイトにて公表します。
 - 有価証券報告書・決算情報 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/>

3 資金使途に係るレポートイング

- 資金の充当状況は、当社及び機構ウェブサイトの収支予算の明細等にて公開します。調達資金に係る債務は、対象プロジェクトにおいて完成した道路資産とともに機構に引き渡されます。債務の引き渡し状況は、当社ウェブサイトにて公開します。
 - 当社の収支予算の明細（当社ウェブサイト内） <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/kyoka/index.html>
 - 当社の収支予算の明細（高速道路機構ウェブサイト内） <https://www.jehdra.go.jp/syuusi35.html>
 - 道路建設関係債務の状況 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/files/saimunoyokyo.pdf>

4 事業状況に係るレポートイング

- 高速道路の新設・改築に係る進捗状況や開通予定情報、修繕・特定更新等に係る進捗状況のアウトプット・アウトカム等を当社ウェブサイトにて公開します。下記一例以外にも、「淀川左岸線延伸部」や「大阪湾岸道路西伸部」等の情報を公開しています。
 - 開通予定区間 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/torikumi/building/index.html>
 - 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（※資金使途に該当しない業務も含まれます）※各種施策によるアウトカム一覧も掲載 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/kyoka/2009-0729-1436-4.html>
 - 事業計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/plan/index.html>

5 事業評価に係るレポートイング

- 当社の事業評価監視委員会において実施した事業再評価及び事後評価の結果を当社ウェブサイトにて公開します。事業の必要性等を社会情勢等の変化も踏まえながら、投資効果の再評価や進捗状況を開示しております。
 - 事業評価監視委員会について <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/index.html>
 - 平成29年度の事業評価概要 https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20171107_4.pdf
 - 平成29年度の事業再評価について（淀川左岸線） https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20171107_5.pdf
 - 令和3年度の事業再評価について（淀川左岸線延伸部） https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyou/evaluation/20211214_hyouka.html

■ 当社ソーシャルボンドへ投資表明をいただいた69投資家様を当社HPでご紹介しております（50音順）

（2023年7月末時点）

- 芦屋市
- アセットマネジメントOne株式会社
- 株式会社阿波銀行
- 株式会社池田泉州銀行
- 株式会社岩手銀行
- 岩手県商工会連合会
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 江戸川区
- 一般財団法人 大井伊助積善会
- 株式会社大分銀行
- 社会福祉法人大阪市中央区社会福祉協議会
- 外国運輸金融健康保険組合
- 独立行政法人環境再生保全機構
- 関東めつき健康保険組合
- 北九州市
- 株式会社九州三田技術コンサルタンツ
- 株式会社紀陽銀行
- 株式会社京都銀行
- 京都信用保証協会
- 株式会社きんでん
- 株式会社小糸製作所
- 江東区
- 神戸環境クリエイト（株）
- 学校法人 神戸薬科大学
- 独立行政法人 国際交流基金
- 滋賀県
- 滋賀県信用保証協会
- 株式会社静岡銀行
- 静岡県
- 株式会社十六銀行
- 湘南信用金庫
- 信金中央金庫
- 財団法人 新日本宗教団体連合会
- 株式会社新免鉄工所
- 住友生命健康保険組合
- 双日労働組合
- 第一生命保険株式会社
- 第一フロンティア生命保険株式会社
- 大同生命健康保険組合
- 大和証券投資信託委託株式会社
- 株式会社大和ネクスト銀行
- 一般財団法人建設物価調査会
- 中国道路株式会社
- 独立行政法人中小企業基盤整備機構
- 株式会社東海理化電機製作所
- 東京海上アセットマネジメント株式会社
- 東京信用保証協会
- 株式会社東京臨海ホールディングス
- トーア再保険株式会社
- 株式会社名古屋銀行
- 新潟県信用保証協会
- 公益財団法人日本財団
- 日本再共済生活協同組合連合会
- 日本地震再保険株式会社
- 農林中央金庫
- 株式会社八十二銀行
- 範多機械株式会社
- 株式会社東日本銀行
- 株式会社ビジョンセンシング
- 株式会社船井総研ホールディングス
- 丸栄自動車株式会社
- 三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社
- 株式会社三菱UFJ銀行
- 三菱UFJ信託銀行株式会社
- 明治安田アセットマネジメント株式会社
- 明星工業株式会社
- 名糖健康保険組合
- 株式会社もみじ銀行
- 龍建設工業株式会社



● 投資表明投資家・融資表明金融機関一覧

本フレームワークによる資金調達に際して、投資・融資表明をいただいた投資家・金融機関をご紹介します。（50音順）

ソーシャルボンド

● **芦屋市** [（外部リンク）](#)

- アセットマネジメントOne株式会社
- 株式会社阿波銀行
- 株式会社池田泉州銀行
- 株式会社岩手銀行
- 岩手県商工会連合会
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 江戸川区
- 一般財団法人 大井伊助積善会
- 株式会社大分銀行
- 社会福祉法人大阪市中央区社会福祉協議会
- 外国運輸金融健康保険組合
- 独立行政法人環境再生保全機構
- 関東めつき健康保険組合



阪神高速道路株式会社債の購入

基金運用を通じて社会貢献への取組として、阪神高速道路株式会社が発行する「ソーシャルボンド（社会貢献債）」を購入しました。（令和3年10月 額面1億円 期間4年）

阪神高速道路株式会社は、旧阪神高速道路公団から2005年10月に民営化され、日本高速道路保有・債務返済機構から資産を借り受け、運営管理を担っています。

阪神高速道路株式会社債は、令和元年8月に株式会社総務情報センター（R&I）から、ソーシャル・ファイナンスに関する外部評価を取得しており、調達した資金により、「交通安全確保」、「災害発生時の機能維持」、「汚濁対策」、「インフラの老朽化対策」などの社会貢献活動に取り組みとされています。

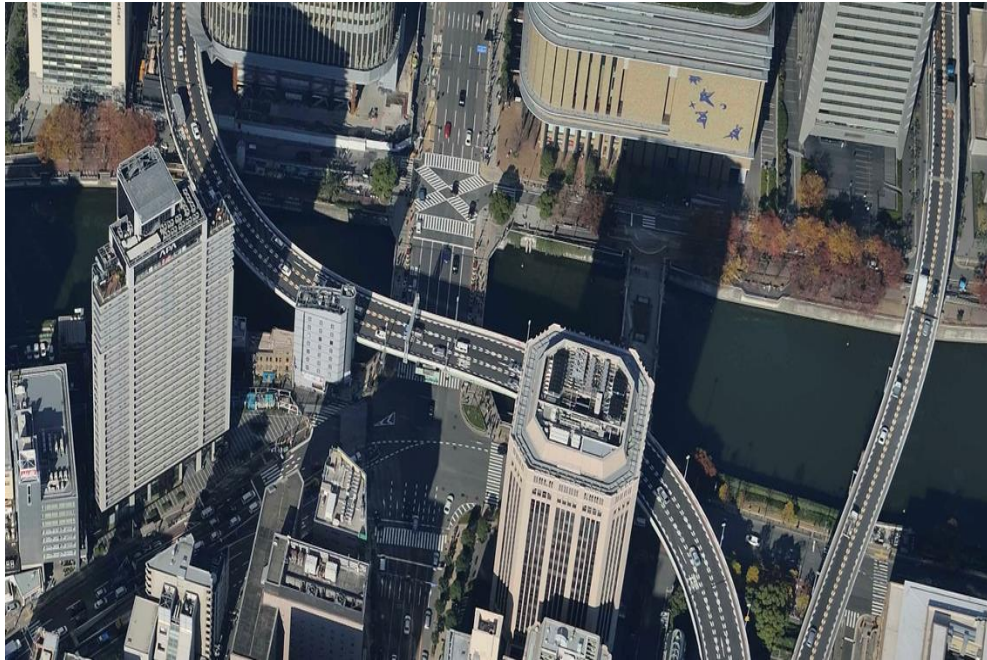
[概要（阪神高速道路ホームページ）](#) [（外部サイトへリンク）](#) [（別ウィンドウが開きます）](#)

お問い合わせ

総務部財政課
電話番号：0797-38-2011
ファックス番号：0797-38-2155

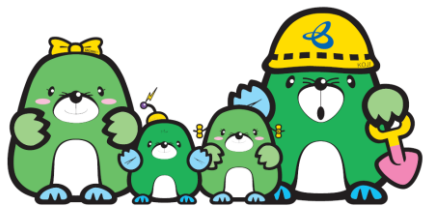
→ 市民の声
こちらにお寄せください

基金についての問い合わせは財務課へ、
基金運用についての問い合わせは会計課へお願いします。



11号池田線
中之島S字橋

- ・11号池田線の中之島付近の区間は当時すでにビルが林立しており、その谷間を縫うように走る区間のため、その線形の決定には慎重な検討が繰り返されました。
 - ・都市部での高速道路建設においては、用地取得や複雑な線形、電気・ガス管など既設の地下埋設物による制約等、通常の場合とは異なる様々な制約が加わります。
- こういった諸問題に対するベストアンサーとして当時世界でもまれにみるS字橋の採用が決定しました。



当社グループの当期の連結業績は、**営業収益 2,501億円**（前年同期比+322億円）、**営業費用 2,478億円**（前年同期比+333億円）、**営業利益 23億円**（前年同期比▲10億円）、**経常利益 25億円**（前年同期比▲10億円）、**親会社株主に帰属する当期純利益は 17億円**（前年同期比▲8億円）となりました。

事業別の業績等の概要は、次のとおりです。

高速道路事業

- **料金収入は1,768億円**（前年同期比3.8%増）
※新型コロナウイルス感染症の影響が弱まったことにより、通行台数が回復し、前年同期を上回りました。1日あたり平均通行台数は、70.7万台（前年同期比3.5%増）となりました。
- **道路資産完成高は540億円**（前年同期比68.9%増）
※完成した高速道路資産の機構への引き渡し額のことをいいます。
※同額の営業費用（道路資産完成原価）が計上されるため、損益には影響しません。
- **道路資産賃借料は1,315億円**（前年同期比5.8%増）
※協定等に基づく計画通りの賃借料を機構へ支払っております。
- **管理費用は445億円**（前年同期比0.6%増）
- この結果、
営業収益は2,315億円（前年同期比14.0%増）
営業費用は2,300億円（前年同期比14.7%増）
営業利益は14億円（前年同期比42.3%減）となりました。



受託事業

- 国や地方公共団体等の委託に基づく道路の新設等の事業を受託したことにより、
営業収益は131億円（前年同期比39.0%増）
営業費用は131億円（前年同期比38.7%増）
- この結果、**営業損失は63百万円**
（前年同期は営業損失70百万円）となりました。

その他の事業

- 休憩施設の運営、駐車場施設の運営、道路マネジメント事業、事業者支援コンサルティング事業等を展開したことにより、
営業収益は59億円（前年同期比2.0%増）
営業費用は48億円（前年同期比3.0%増）
- この結果、**営業利益は10億円**
（前年同期比2.3%減）となりました。



主な増減内容

■ 営業収益

- 通行台数は、新型コロナウイルス感染症の影響が弱まったことにより回復し、一日当たり約70.7万台（前年同期比3.5%増）
- 料金収入は、前年同期比64億円増の1,768億円
- 道路資産完成高は、大和川線事業の完了、営業中路線の修繕工事等の完成等により、前年同期比220億円増の540億円

■ 営業費用

- 協定に基づく道路資産賃借料は、前年同期比72億円増の1,315億円
- 管理費用は、前年同期比2億円増の445億円

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区分		2023年3月期	2022年3月期	増減
営業収益	料金収入	1,768	1,703	+ 64
	道路資産完成高 ^(注)	540	320	+ 220
	その他売上	6	6	▲ 0
		2,315	2,030	+ 285
営業費用	道路資産賃借料	1,315	1,242	+ 72
	道路資産完成原価 ^(注)	540	320	+ 220
	管理費用	445	442	+ 2
		2,300	2,005	+ 295
高速道路事業	営業利益	14	24	▲ 10

(注) 道路資産完成高とは、完成した道路資産の高速道路機構への引渡額をいい、道路資産完成原価とは、当該道路資産の建設に要した費用をいいます。

主な増減内容

- 受託事業
 大阪市道高速道路淀川左岸線に係る工事出来高の増等により、
 営業収益は前年同期比36億円増の131億円、
 営業費用は前年同期比36億円増の131億円となり、
 営業損失は63百万円（前年同期は営業損失70百万円）
- その他の事業
 休憩施設の運営、駐車場施設の運営、道路マネジメント事業、事業者支援コンサルティング事業等を展開したことにより、
 営業収益は前年同期比1億円増の59億円、
 営業費用は前年同期比1億円増の48億円となり、
 営業利益は10億円（前年同期比0.2億円の減）

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区 分		2023年3月期	2022年3月期	増減
受託事業	営業収益	131	94	+ 36
	営業費用	131	94	+ 36
	営業利益	▲ 0	▲ 0	+ 0
その他の事業	営業収益	59	58	+ 1
	営業費用	48	47	+ 1
	営業利益	10	10	▲ 0
関連事業	営業利益	9	9	▲ 0

2023年3月期 連結財務諸表の概要

連結貸借対照表

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区分	2023年3月期	2022年3月期	増減
総資産	2,523	2,071	+ 451
流動資産	1,998	1,538	+ 459
（うち仕掛道路資産）	769	603	+ 165
固定資産	524	532	▲ 8
総負債	1,932	1,498	+ 433
流動負債	406	328	+ 78
固定負債	1,525	1,170	+ 354
純資産	590	572	+ 17
株主資本	607	589	+ 17
資本金	100	100	-
資本剰余金	105	105	-
利益剰余金	401	384	+ 17
その他の包括利益累計額	▲ 16	▲ 16	+ 0

連結損益計算書

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区分	2023年3月期	2022年3月期	増減
営業収益	2,501	2,179	+ 322
営業費用	2,478	2,144	+ 333
営業利益	23	34	▲ 10
営業外収益	1	1	▲ 0
営業外費用	0	0	+ 0
経常利益	25	36	▲ 10
特別利益	0	0	▲ 0
特別損失	0	2	▲ 1
税金等調整前当期純利益	25	34	▲ 9
法人税等	7	8	▲ 1
親会社株主に帰属する 当期純利益	17	26	▲ 8

2024年3月期 連結業績の見通し

単位：億円(単位未満切捨て)

区 分		2024年3月期 見通し	2023年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,767	2,315	+1,452
	料金収入	1,788	1,768	+19
	道路資産完成高	1,978	540	+1,437
	その他売上	0	6	▲5
	関連事業	277	190	+87
		4,044	2,501	+1,543
営業 費用	高速道路事業	3,759	2,300	+1,458
	道路資産賃借料	1,312	1,315	▲2
	道路資産完成原価	1,980	540	+1,439
	管理費用	466	445	+21
	関連事業	270	180	+90
		4,030	2,478	+1,552
営業 利益	高速道路事業(注)1	7	14	▲6
	関連事業	6	9	▲3
		14	23	▲9
経常利益		10	25	▲14
税金等調整前当期純利益		9	25	▲15
法人税等		3	7	▲3
親会社株主に帰属する当期純利益		6	17	▲11

連結業績の見通し

- 親会社株主に帰属する当期純利益は、親会社の損失1億円に連結子会社の利益等7億円を加えた6億円となる見通しです。
- なお、連結業績の見通しのうち、親会社の見通し額は国土交通大臣から認可を受けた令和5年度（2023年度）事業計画に基づいています。

- (注) 1 高速道路事業の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、安全対策やサービス高度化に資する事業に伴う損失が含まれております。
- 2 2024年3月期の業績見通しには、不確定な要因を含んでおり、将来の業績等を保証するものではありません。実際の業績等については、様々な要因により変化するものであることをご承知おき下さい。

2024年3月期 個別業績の見通し

単位：億円(単位未満切捨て)

区 分		2024年3月期 見通し	2023年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,766	2,309	+1,457
	料金収入	1,788	1,768	+19
	道路資産完成高	1,978	540	+1,437
	その他売上	-	0	▲0
	関連事業	227	140	+86
		3,994	2,450	+1,544
営業 費用	高速道路事業	3,764	2,309	+1,455
	道路資産賃借料	1,312	1,315	▲2
	道路資産完成原価	1,980	540	+1,439
	管理費用	471	453	+18
	関連事業	225	139	+86
		3,990	2,448	+1,541
営業 利益	高速道路事業 ^{(注)1}	2	0	+2
	関連事業	2	1	+0
		4	1	+2
経常利益		▲0	6	▲7
税引前当期純利益		▲0	7	▲7
法人税等		1	▲0	+1
当期純利益		▲1	7	▲9

個別業績の見通し

- 営業収益は、3,994億円
(前年実績比1,544億円増)
営業利益は、4億円
(前年実績比2億円増)
当期純利益は、1億円
(前年実績は当期純利益7億円)
となる見通しです。

- なお、見通し額は国土交通大臣から認可を受けた令和5年度(2023年度)事業計画に基づいています。

(注) 1 高速道路事業の営業利益には、高速道路事業の利益剰余金を活用した、安全対策やサービス高度化に資する事業に伴う損失が含まれております。

- 2 2024年3月期の業績見通しには、不確定な要因を含んでおり、将来の業績等を保証するものではありません。実際の業績等については、様々な要因により変化するものであることをご承知おき下さい。

損益状況の推移

(単位：億円)

項目		2018年度 (H30年度)	2019年度 (R1年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)
連結	営業収益	2,306	3,702	1,963	2,179	2,501
	営業収益（道路資産完成高を除く）	1,958	1,893	1,738	1,859	1,961
	営業利益	▲ 4	15	7	34	23
	親会社株主に帰属する当期純利益	35	13	0.7	26	17
個別	営業収益	2,266	3,663	1,917	2,133	2,450
	営業収益（道路資産完成高を除く）	1,918	1,854	1,692	1,813	1,910
	営業利益	▲ 24	▲ 5	▲ 16	12	1
	当期純利益	▲ 14 (※1)	2	▲ 10 (※2)	15	7

※1 2018年度（平成30年度）における損失は、相次ぐ自然災害の影響等によるものです。

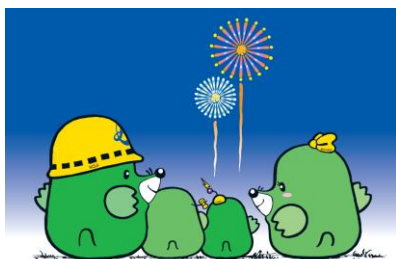
※2 2020年度（令和2年度）における損失は、新型コロナウイルス感染症の影響等によるものです。



- 高さ150mの主塔から斜めに伸びた多数のケーブルが橋桁を吊る、全長885mの斜張橋。
- もともと大型フェリーが航行しており、桁下空間を広くとる必要があったため、中央径間長は485mという世界屈指の長さ。
- 青空に白鳥が羽を広げたような昼の姿、上層の高欄の照明が輝く夜の姿も美しい長大橋です。

5号湾岸線 東神戸大橋

ダブルデッキ構造の上路は下り線（神戸方面行き）
下路が上り線（大阪方面行き）



1. ETC専用料金所の運用開始

2022年度運用開始ETC専用料金所13箇所



2022年5月運用開始 5箇所
 【5号湾岸線】
 西宮浜 甲子園浜
 【2号淀川左岸線】
 淀川左岸舞洲
 【4号湾岸線】
 高石 岸和田南(南行)

2023年3月運用開始 8箇所
 【5号湾岸線】
 深江浜(西行) 深江浜(東行)
 南芦屋浜
 【3号神戸線】
 海老江
 【4号湾岸線】
 浜寺 泉大津(北行)
 岸和田南(北行) 泉佐野北

料金所現地イメージ



ETC専用

サポート

もしくは

ETCサポート

ETCが使えない状態(ETC車載器未設置等)で誤ってご利用された場合は、『サポート』と表示されたレーンを通行し、料金自動収受機の横で一旦停止して、インターホンにより係員の指示に従っていただくことを案内

HPや街路での案内



早期の周知・広報 (阪神高速HP)



現在運用中ETC専用料金所の案内

2022年度に阪神高速の13箇所の料金所をETC専用料金所として運用を開始しました。今後、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進するため、ETCの普及状況や運用状況を踏まえ順次拡大に取り組みます。

2. 関連事業の展開

- * 阪神高速グループにおいてこれまで培ってきた技術・ノウハウを活用し、**周辺の自動車専用道路等の一体的管理、構造物点検、補修業務や海外事業を含む技術・補償コンサルティング事業**を実施しました。
- * 社会のニーズに応えるため、高架下等の道路空間を有効に活用した**駐車場事業**、お客さまサービス向上を目指した**休憩所事業**、保有資産の有効活用をはじめとした**不動産事業**等を展開しました。

〔高速道路の維持管理等の技術・ノウハウを活かした事業展開〕

- 地方公共団体が管理する道路橋等の耐震補強設計業務や点検業務を受注
- 道路や鉄道など公共インフラの用地取得支援業務を地方公共団体等から受託

〔周辺の自動車専用道路等の一体的管理受託〕

- 大阪港咲洲トンネル・夢咲トンネル（大阪市）の管理運営を受託

〔休憩所事業の展開〕

- PAにおいて、レストラン・売店を運営。一部の、無人PAにおいては、自販機コンビニを設置し、お客さまへ軽食の提供を実施



泉大津大型専用PA



朝潮橋PAレストラン再開

〔海外事業の展開〕

- アジア、アフリカを中心にJICA等からの国際コンサルティング業務を実施 ⇒ 2022年度は、新たに1案件を受注
- タイで、公共インフラ等維持管理を行う現地法人の設立を決定

〔道路空間や資産の有効活用〕

- 駐車場事業：高架下等の約300箇所月極・時間貸駐車場を展開 ⇒ 2022年度は、新たに道路区域内外6箇所で駐車場をオープン
- 不動産事業：賃貸住宅事業や事業用定期借地等を展開



阪高ファインパーク信濃橋第1
（阪神高速高架下）



阪高ファインパーク江の木町
（阪神高速高架下以外）

3. お客様満足向上の取組

*お客様にもっと“安全・安心・快適”を実感し、ご満足いただくための様々な施策の取組をまとめた『お客様満足アッププラン』を継続的に実施することで、ますますのお客様満足の上昇に努めました。

もっとおトクに！

土日祝限定 『阪神高速ETC乗り放題パス2022』を販売しました！

- ❖ 2022年9月17日（土）～2023年3月26日（日）の計59日間
- ❖ 事前登録で阪神高速が定額で1日乗り放題 <1日4,000名様限定>
- ❖ 阪神高速の沿線施設（約40施設）でお得に利用できる優待共通クーポンを提供



もっとほっとしたい！

○サービス向上のためパーキングエリアを増設しました！

- ✓ 2022年4月27日に4号湾岸線（南行）に泉大津大型専用PAをオープンしました。
- ✓ 阪神高速では初となる木造建屋の大型車専用PAです。
- ✓ 木レンガによるぬくもりにより「ほっ」とできる空間になっています。



4. 大阪・関西万博での取組

自動運転車における合流支援技術等の実装

- * 大阪・関西万博会場へのシャトルバスアクセスルートとなる淀川左岸線を含む経路での自動運転バスの実装に向けた協議等がなされているところ
- * 阪神高速がこれまで培ってきた画像処理技術の活用により、自動運転車から認識できない本線やランプを走行する車両の位置・速度等をデータ化、自動運転車に提供することで、自動運転車が安全に合流できるよう支援する合流支援技術について、バス事業者と協力し、実装を目指します

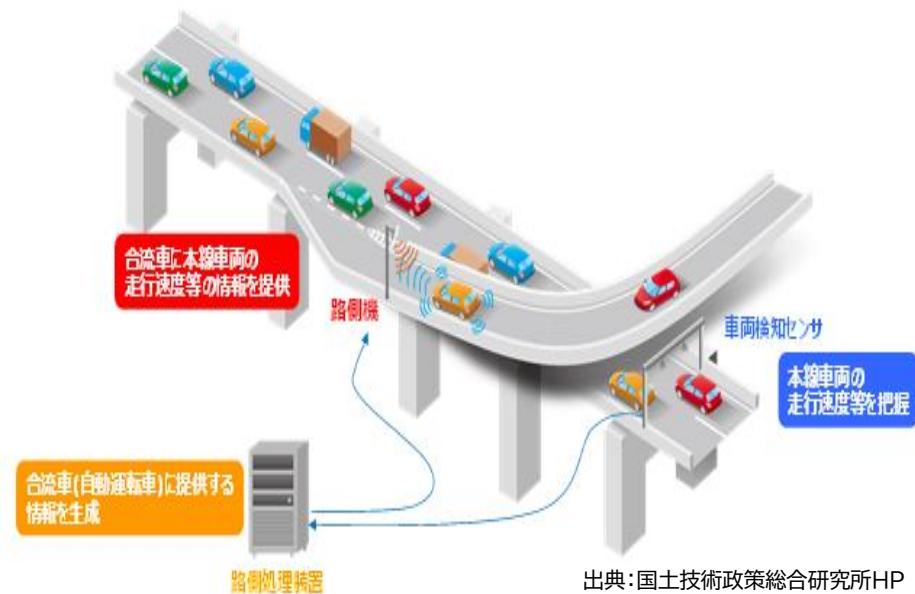
○シャトルバス運行ルート案と自動運転実装に向けての方針

※大阪市自動運転バス実装協議会資料より



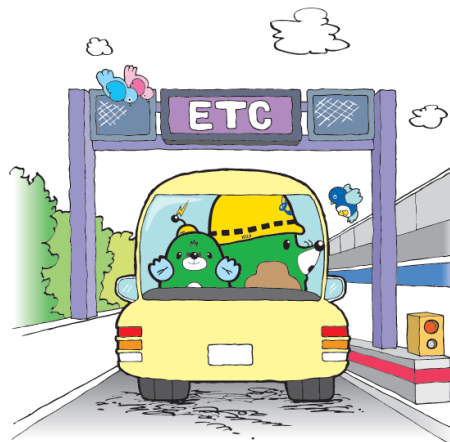
○阪神高速における合流支援システムの実装

今後の自動運転車の拡大、将来の完全自動運転化を見据え、大阪・関西万博会場へのシャトルバスアクセスルートにおいて、関係機関とともに、運行事業者が行う自動運転車の走行実装に対し、実装に関する調整を実施するほか、合流支援システムによる情報提供を実施



出典：国土技術政策総合研究所HP

- ◆ 本資料には将来の予測や見通しに関する記述が含まれていますが、こうした記述は将来の業績等を保証するものではありません。将来の業績等は経営環境の変化などにより、目標と異なる可能性があることにご留意下さい。
- ◆ 本資料は、当社の概要等についてご説明することを目的とするものであり、債券の募集又は売出を意図したものではありません。
- ◆ 本資料は、当社ウェブサイトにも掲載しております。 (<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/ir/document/index.html>)



©A.M/E-58-2

お問い合わせは・・・

阪神高速道路株式会社 経理部 資金課

〒530-0005 大阪市北区中之島三丁目2番4号

telephone: 06-6203-8888(代)

facsimile : 06-6203-8313

URL: <https://www.hanshin-exp.co.jp>