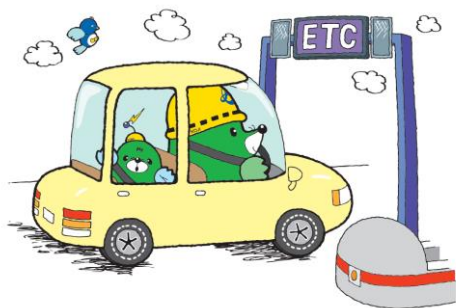




先進の道路サービスへ

ご説明資料

2022年9月



概要

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。

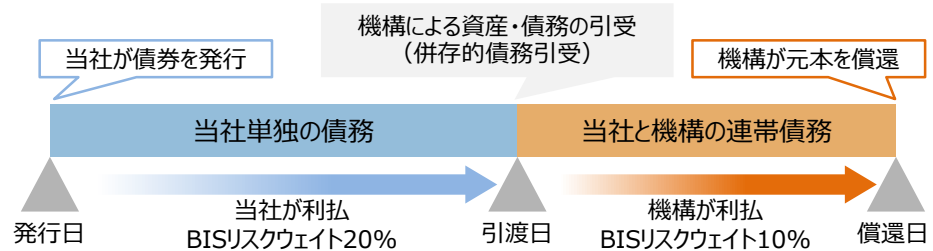


一般担保付

- 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。



2022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**しております。2022年度に発行予定の社債についても、**ソーシャル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、「**4年債 350億円**」での発行を予定しております。
- 2月発行社債も「**4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	1
阪神高速の設立	2
会社の発足（民営化の概要）	3
阪神高速の重要性	4
グループ経営体制	5

第2章 事業概要

阪神高速の営業路線と建設中路線	6
阪神高速の営業状況の推移	7

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	8
道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）	9
機構との協定	10
災害復旧事業の枠組み	11

第4章 社債（ソーシャルボンド）

発行予定社債（ソーシャルボンド）の概要	12
既発行社債一覧	13
道路建設関係債務の引渡し状況	14
債務引受のスキーム及び債務引受確認方法	15
ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク概要	16
ソーシャル・ファイナンスによるSDGsへの貢献	17
【別紙】レポート	18
【参考】投資表明投資家一覧	19

第5章 財務状況

2022年3月期 連結決算の概要	20
高速道路事業	21
関連事業	22
2022年3月期 連結財務諸表の概要	23
2023年3月期 連結業績の見通し	24
2023年3月期 個別業績の見通し	25
損益状況の推移	26

第6章 トピックス

1. 新型コロナウイルス感染症影響下における交通量等推移	27
2. 高速道路リニューアルプロジェクト ～進捗状況～	28
3. ETC専用料金所の運用開始について	29
4. 関連事業の展開	30
5. 未来へのチャレンジプロジェクト 第2回助成の実施について	31



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	708名（2022.3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（2022.3現在）	
営業路線	258.1km（2022.3現在）	
日平均通行量	約68万台（2021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。



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。

阪神高速の設立

- 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



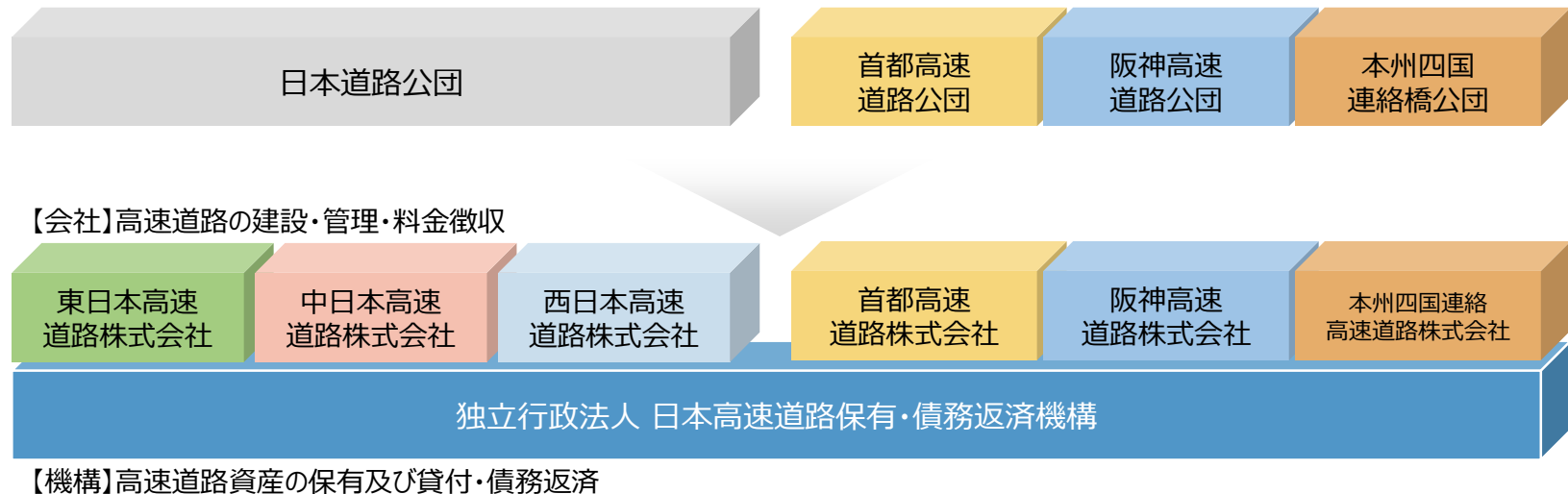
新聞記事（1960年（昭和35年）10月6日）

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



阪神高速の重要性

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

阪神高速
250.4km
(6.1%)

阪神都市圏全体
4,096km

利用量※2

阪神高速
1,350万台キロ/日
(15.3%)

阪神都市圏全体
8,838万台キロ/日

※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）

(2022年3月31日時点)

保全点検・維持修繕

阪神高速技術(株)



内外構造(株) (株)情報技術 (株)テクノ阪神
(株)ハイウェイ管制 阪神施設調査(株)

調査・設計・積算等

阪神高速技研(株)

(株)阪神eテック

(非連結子会社)
はんしんどぼくぎじゅつしじゅんしゃんはいゆうげんこうし
阪申土木技術諮詢(上海)有限公司



関連事業

(休憩所・駐車場・集客施設運営等)

阪神高速サービス(株)

(事業者支援コンサルティング事業)

阪高プロジェクトサポート(株)



料金収受

阪神高速トール大阪(株)

阪神高速トール神戸(株)



交通管理

阪神高速パトロール(株)



5号湾岸線
天保山大橋

- ・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。



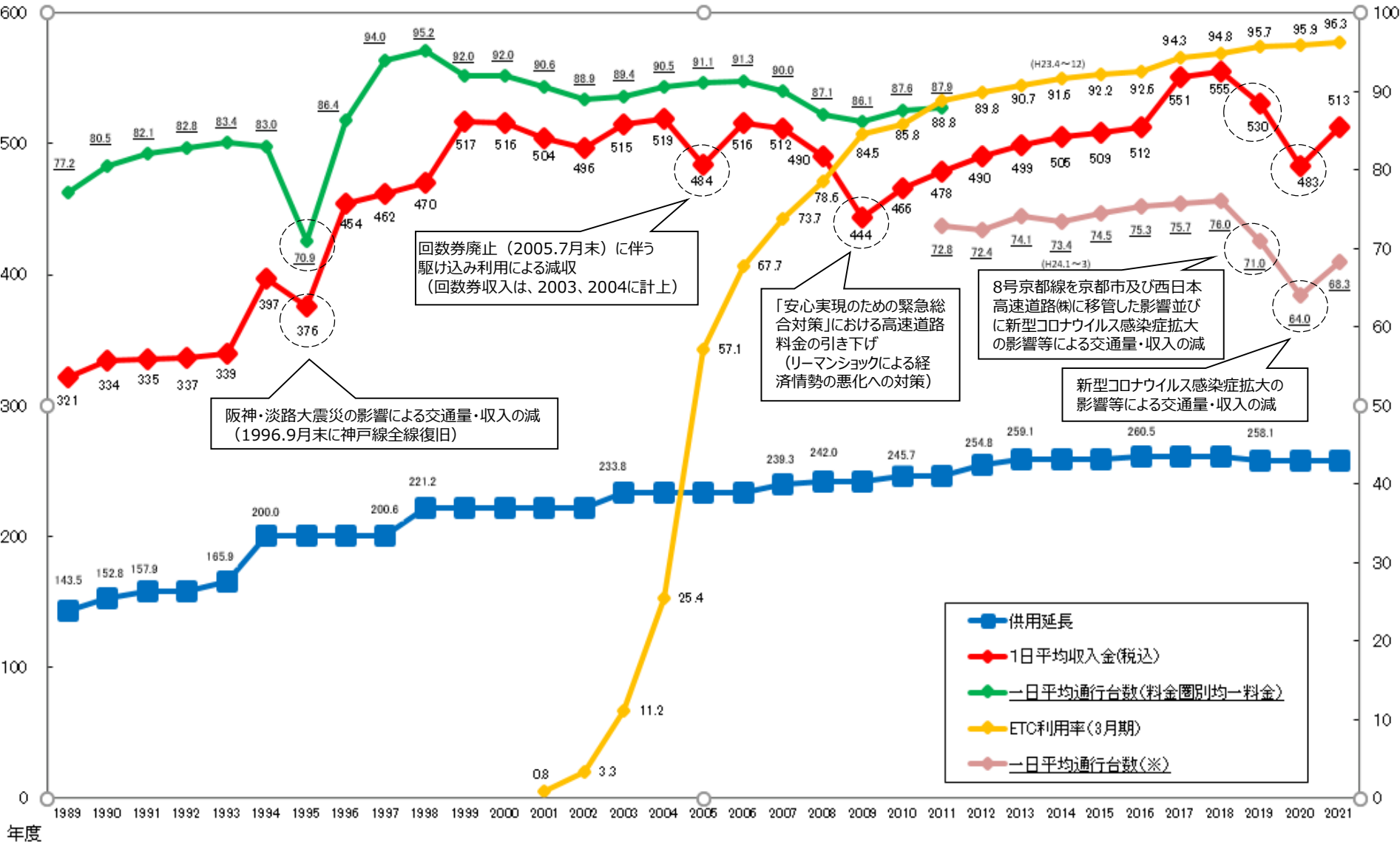
阪神高速の営業路線と建設中路線



阪神高速の営業状況の推移

一日平均収入金(百万円)
供用延長(km)

一日平均通行台数(万台)
ETC利用率(3月期)(%)



※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。

第3章 高速道路事業のスキーム・協定



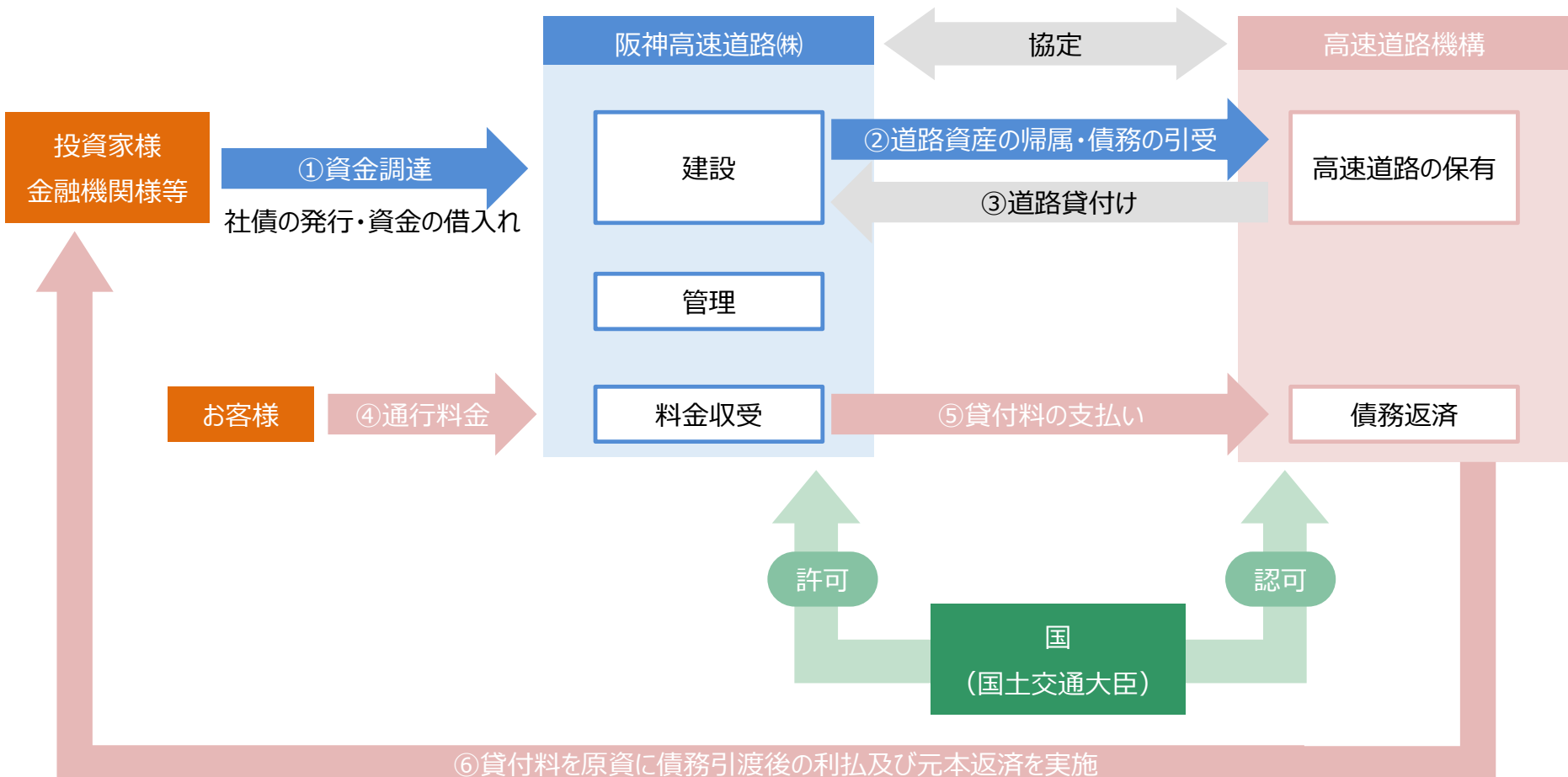
- ・阪神高速道路では珍しい、沿線に自然があふれる北神戸線。
- ・「金泉」が有名な有馬温泉や六甲山へのアクセスに便利です。

7号北神戸線



高速道路事業実施スキーム

- 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

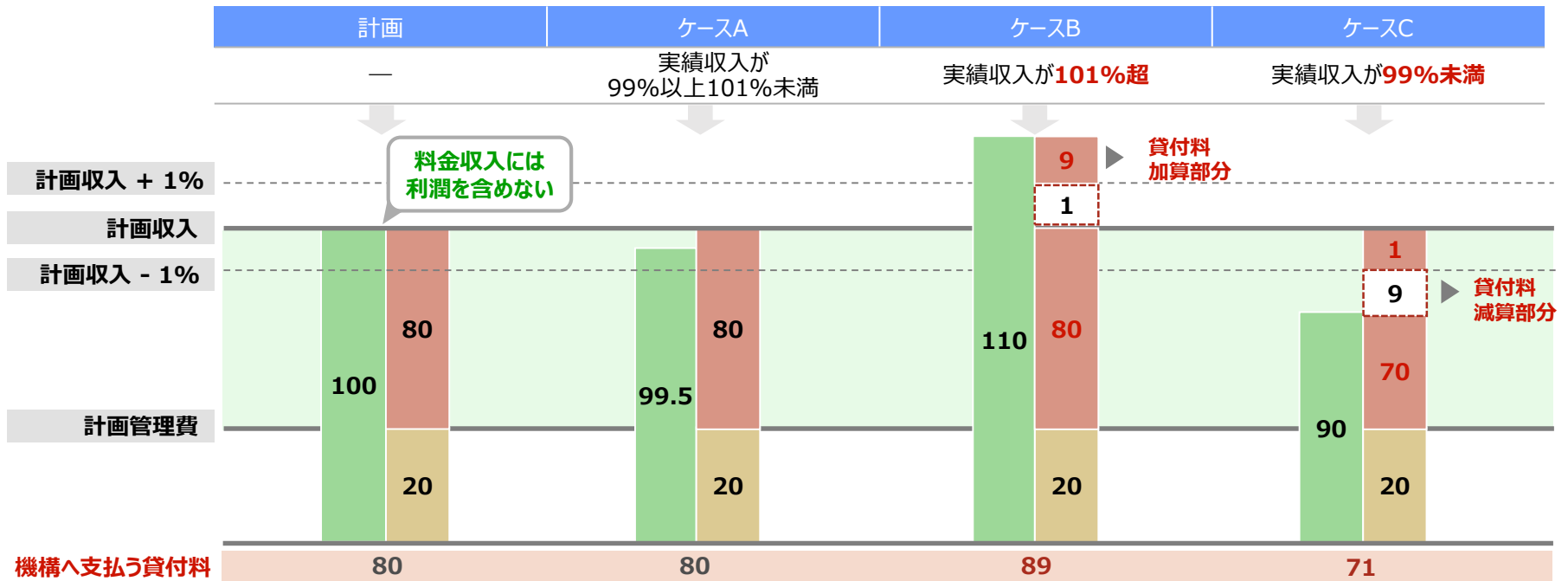


道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）

■ 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**



※ 各数値は参考です

■ 料金収入 ■ 貸付料 ■ 管理費

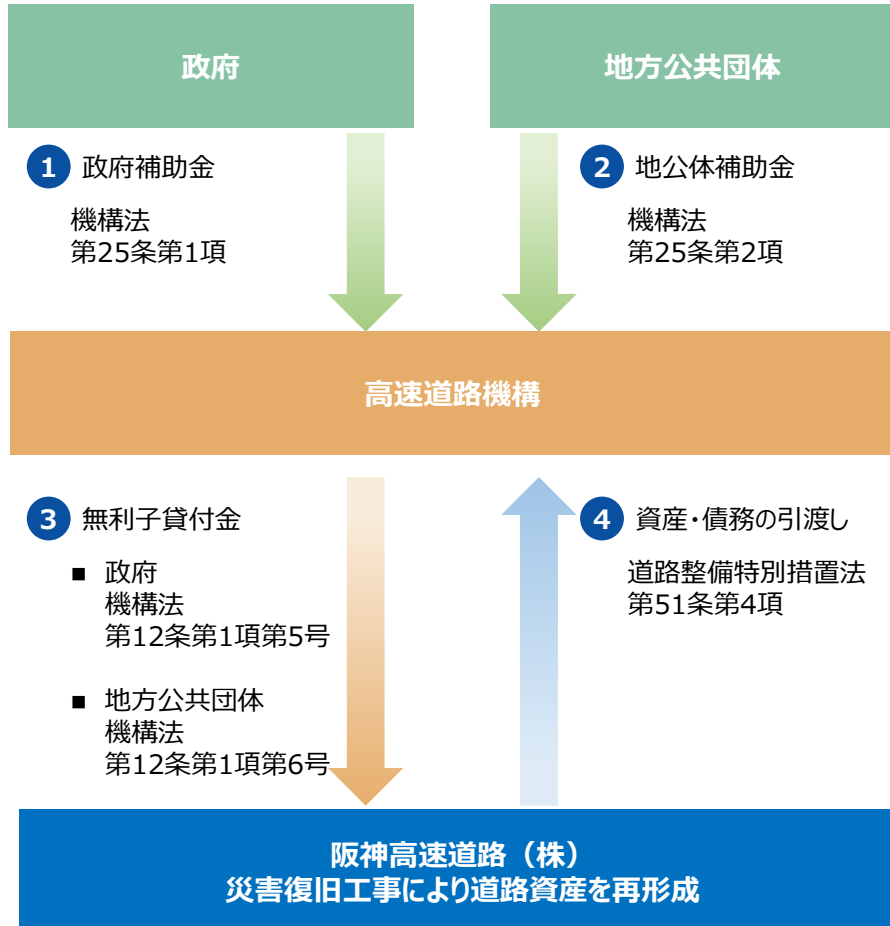
会社の自主性を尊重した高速道路事業

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。

<p>協定の名称</p>	<p>大阪府道高速大阪池田線等に関する協定 ※ 「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>
<p>協定の内容</p>	<p>①対象となる高速道路の路線名 ②会社が行う工事の内容 ③機構が会社から引き受ける債務の限度額 ④機構が会社に対して行う無利子貸付けの貸付計画 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 ⑥会社が徴収する料金の額及び徴収期間</p>
<p>料金徴収期間</p>	<p>約57年（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） ※ 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。</p>
<p>協定のポイント</p>	<p>①真に必要な道路の確実な整備 — 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 ②多様で弾力的な料金割引 — 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 ③管理の適正な水準の確保 — 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 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） — 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>

災害復旧事業の枠組み

- 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。

第4章 社債 (ソーシャルボンド)



16号大阪港線
阿波座ジャンクション

- ・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。



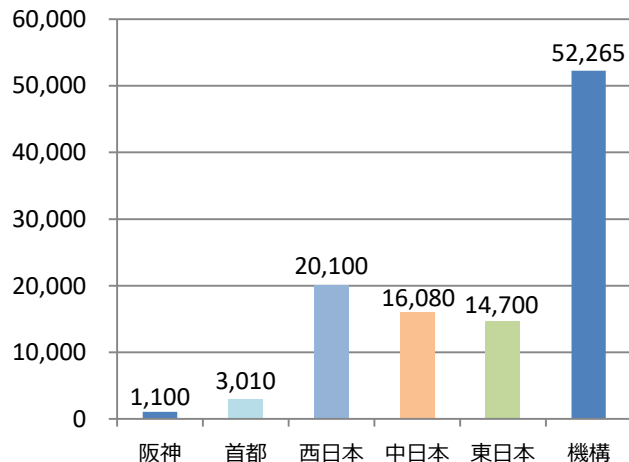
発行予定社債（ソーシャルボンド）の概要

発行予定社債（ソーシャルボンド）の概要

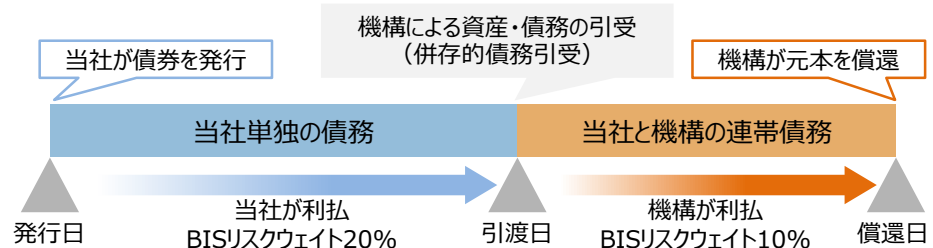
発行額	750億円程度（2022年度） （うち、10月350億円を発行予定、2月は発行額未定）
年限	10月：4年 / 2月：4年
資金の使途	全額が高速道路株式会社法第5条第1項第1号に定める高速道路の新設、改築又は同項第2号に定める修繕、災害復旧に要する事業資金に充てられます。
一般担保	会社の社債権者は会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。 また、債務引受がなされた場合、本社債権者は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の財産についても他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
格付け	株式会社格付投資情報センター：AA+（日本国債と同格）
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、2022年3月末現在）



償還までの元利払の流れ



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

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）

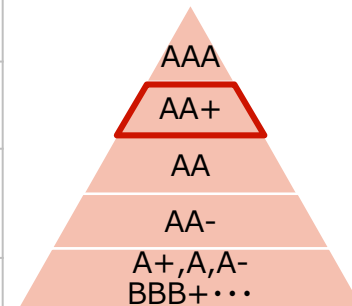
- 関西の社会経済にとって重要な役割を担う阪神高速道路を管理・運営する。
- 高速道路網を独占的に保有する日本高速道路保有・債務返済機構とともに高速道路の運営システムの一翼を担う。政策上の重要性は極めて高い。格付には政府の信用力を強く反映させている。
- 高速道路の建設に必要な資金を調達するために発行する社債は、道路資産が機構に帰属する際に、機構により併存的に債務引受される。R&Iは、債務を引き受けるスキームの確実性は高いとみている。

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！

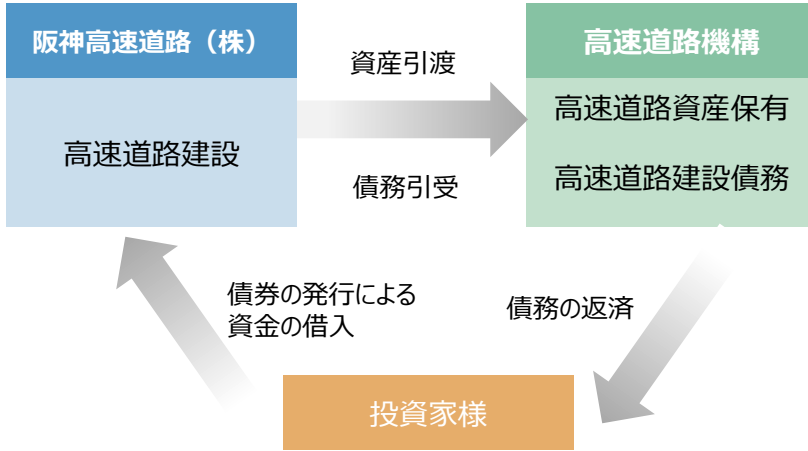
調達年度	回号	金額 (億円)	年率	スプレッド	発行 価格	条件決定日	発行日	償還日	年限	格付 R&I	債務引受 実施日
2006	1	50	1.440%	17bp	99.95	2007.3.9	2007.3.15	2013.3.19	6年	AA+	2010.12.28
2007	2	100	1.150%	21bp	99.99	2008.2.22	2008.2.28	2013.3.19	5年	AA+	2010.12.28
2008	3	150	1.150%	43bp	99.98	2009.2.13	2009.2.26	2013.12.20	5年	AA+	2010.12.28
2009	4	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+	未
	24 (※)	300	0.040%	—	100	2021.2.10	2021.2.25	2025.3.19	4年	AA+	未
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

(※) ソーシャルボンドとして発行

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22回社債の債権者各位
 阪神高速道路株式会社第22回社債（一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構重畳的債務引受条項付）につきましては、令和三年九月三十日付で、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。
 令和三年十月一日
 神奈川県横浜市西区高島一丁目一番二番二号
 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構
 理事 長 渡邊 大樹
 大阪府大阪市北区中之島三丁目二番四号
 阪神高速道路株式会社
 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4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

調達時期	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9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	

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）

(2021/12/20 19:00:00更新)
 検索の結果(5件中1~5件を表示)

銘柄の正式名称	阪神高速道路株式会社第22回社債(一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構重畳的債務引受条項付)		
銘柄略称	高速道路機構 22回	K SB	
ISINコード	JP377530AL20		
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	25,000,000,000
各社債の金額	10,000,000	機構関与方式	
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「交通課題の緩和」・「災害発生時のリスク軽減」等の高速道路事業が社会便益を対象とするソーシャルプロジェクトに資する取組であり、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素を考慮し、ソーシャル・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

（※）ソーシャル・ファイナンス = 社会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

1 調達資金の使途

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、社会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
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
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

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

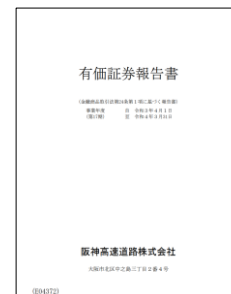
高速道路の修繕・災害復旧	高速道路の新設・改築	高速道路の特定更新
<ul style="list-style-type: none"> ■ 平成26年7月に道路法施行規則が改正され、5年に1回の頻度で道路構造物に対する近接目視による点検を実施することを義務付け ■ 当社でも当該点検を計画的、かつ確実に実施。また、この点検結果等を用いて構造物の健全度を診断し、維持・修繕等の措置を適切に実施。それらを記録・保存して、次回の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルの着実な実施に努めています。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国土交通省は、整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 <ol style="list-style-type: none"> (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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「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

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

- 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、CSR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（別紙参照）



Point

- ソーシャル・ファイナンス・フレームワークに基づいた資金調達は、国連の提唱する「持続可能な開発目標（SDGs）」、日本政府のSDGs実施指針等にも合致
- 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り組みに加え、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

グループビジョン2030 “ありたい姿に向けた施策”



- 交通安全対策アクションプログラムの推進
(総事故発生件数を2021年度までに2016年度比600件削減)
- 渋滞対策の推進
- 本線料金所撤去事業の推進による走行性の改善に伴う環境負荷の軽減



- 働き方改革の積極的推進
- 多様な働き方の実現（長時間労働の抑制、休暇取得の促進、ワークライフバランスの推進）
- 広く地域の観光業を促進するための地域と連携した企画の推進



- リニューアルプロジェクトの推進
- 大和川線、西船場JCTの2019年度内の供用
- 大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、淀川左岸線2期の着実な事業推進と新たなネットワーク構想の検討
- 予防保全の推進による高速道路の長寿命化
- 既存構造物を改良した高速道路の持続的発展
- 道路・交通分野における若手研究者の研究に対する助成制度
- グループビジョン2030に対応した研究技術開発の推進、産官学連携による革新的技術開発（オープンイノベーション）



- 国道43号、阪神高速3号神戸線沿道の環境改善のため、環境ロードプライシングの利用の促進
- 規制工事の集約化、排ガス対策型重機使用の指定
- 渋滞対策の検討及び実施による、円滑な交通流の実現
- 大和川線、西船場JCTの2019年度内の供用
- 大阪湾岸道路西伸部、淀川左岸線延伸部、淀川左岸線2期の着実な事業推進と新たなネットワーク構想の検討
- 総合防災訓練等による災害時対応力の向上促進、事業継続計画（BCP）の策定・運用
- 震災資料保管庫の活用等を通じ、被災経験の伝承及び今後の防災対策に係る施策推進への寄与
- 中長期の視点での道路建設事業
(大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部・淀川左岸線2期、リダンダンシー確保)や特定更新等工事等の推進



- 災害発生時の機能維持
(耐震補強、交通管制バックアップ、道路管理施設等の浸水対策、応急復旧資材の備蓄)
- 自然災害時におけるお客さまの安全確保に向けた対応力強化
- ネットワーク整備により災害時の緊急輸送路の利便性を向上



- 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
- ソーシャル・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ソーシャルボンドまたはソーシャルローンの調達額・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CSRレポート等にて公開します。
 - － 阪神高速グループビジョン2030 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyuu/vision/>
 - － 中期経営計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyuu/keieikeikaku/index.html>
 - － 阪神高速グループCSR情報 <https://hanshin-exp.co.jp/company/csr/>

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/kigyuu/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/ir/syuuusi_r2.html
 - － 道路建設関係債務の状況 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/files/saimunoyoikyoku.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「大阪湾岸道路西延伸部」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/kigyuu/kyoka/2009-0729-1436-4.html>
 - － 事業計画 <https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyuu/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/kigyuu/evaluation/index.html>
 - － 平成29年度の事業評価概要 https://www.hanshin-exp.co.jp/company/kigyuu/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/kigyuu/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/kigyuu/evaluation/20211214_hyouka.html

【参考】投資表明投資家一覧

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

（2022年6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
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 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
- 株式会社紀陽銀行
- 株式会社京都銀行
- 株式会社きんでん
- 株式会社小糸製作所
- 江東区
- 学校法人 神戸薬科大学
- 滋賀県
- 滋賀県信用保証協会
- 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
- 住友生命健康保険組合
- 双日労働組合
- 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
- 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
- 株式会社東日本銀行
- 株式会社船井総研ホールディングス
- 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
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 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
- 株式会社紀陽銀行 (外部リンク)
- 株式会社京都銀行 (外部リンク)
- 株式会社きんでん
- 株式会社小糸製作所
- 江東区
- 学校法人 神戸薬科大学
- 滋賀県
- 滋賀県信用保証協会 (外部リンク)



阪神高速道路株式会社債の購入

基金運用を通じた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月に株式会社総付投資情報センター（R&I）から、ソーシャル・フィ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」、「渋滞対策」、「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。

[参考（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）](#)

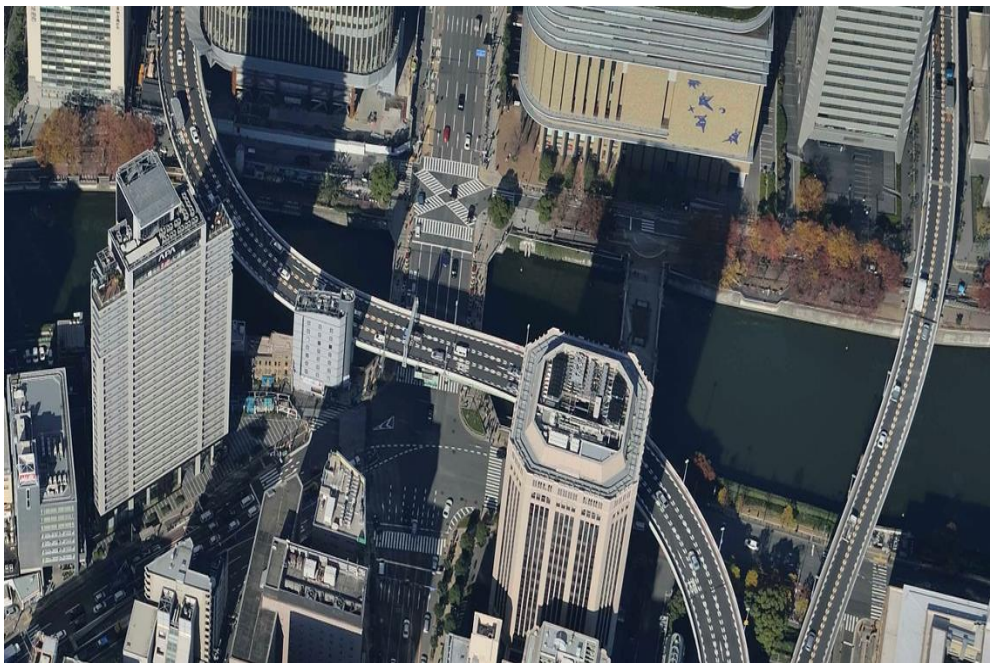
お問い合わせ

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

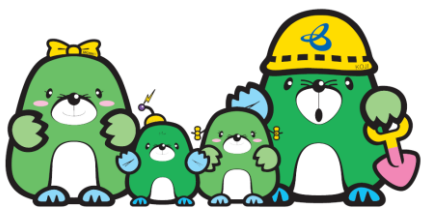
基金についての問い合わせは財政課へ、
 基金運用についての問い合わせは会計課へお願いします。

第5章 財務状況



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。



2022年3月期 連結決算の概要

当社グループの当期の連結業績は、**営業収益 2,179億円**（前年同期比+215億円）、**営業利益 34億円**（前年同期比+27億円）、**経常利益 36億円**（前年同期比+24億円）、**親会社株主に帰属する当期純利益は 26億円**（前年同期比+25億円）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1,703億円**
 （前年同期比6.4%増）（前々年同期比4.4%減）
 ※依然として新型コロナウイルス感染症の影響を受けているものの、その影響を大きく受けた前年同期を上回りました。1日あたり平均通行台数は、68.3万台（前年同期比6.8%増）となりました。
- **道路資産完成高は320億円**（前年同期比42.2%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1,242億円**（前年同期比3.5%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442億円**（前年同期比7.2%増）
- この結果、
営業収益は2,030億円（前年同期比10.8%増）
営業費用は2,005億円（前年同期比9.1%増）
営業利益は24億円（前年同期は営業損失6億円）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94億円（前年同期比24.7%増）
営業費用は94億円（前年同期比26.2%増）
- この結果、**営業損失は70百万円**
 （前年同期は営業利益35百万円）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等を展開したことにより、
営業収益は58億円（前年同期比0.4%増）
営業費用は47億円（前年同期比5.7%増）
- この結果、**営業利益は10億円**
 （前年同期比18.0%減）となりました。



主な増減内容

■ 営業収益

- 通行台数は、依然として新型コロナウイルス感染症の影響を受けているものの、その影響を大きく受けた前年同期を上回り一日当たり約68.3万台
- 料金収入は、前年同期比101億円増の1,703億円
- 道路資産完成高は、営業中路線の修繕工事等の完成等により、前年同期比95億円増の320億円

■ 営業費用

- 道路資産賃借料は、前年同期比41億円増の1,242億円
- 管理費用は、前年同期比29億円増の442億円

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区分		2022年3月期	2021年3月期	増減
営業収益	料金収入	1,703	1,601	+101
	道路資産完成高 ^(注)	320	225	+95
	その他売上	6	5	+0
		2,030	1,832	+197
営業費用	道路資産賃借料	1,242	1,200	+41
	道路資産完成原価 ^(注)	320	225	+95
	管理費用	442	412	+29
		2,005	1,838	+166
高速道路事業 営業利益		24	▲6	+30

(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

大阪市内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18億円増の94億円、
 営業費用は前年同期比19億円増の94億円となり、
 営業損失は70百万円（前年同期は営業利益35百万円）

■ 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0.2億円増の58億円、
 営業費用は前年同期比2億円増の47億円となり、
 営業利益は10億円（前年同期比2億円の減）

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区 分		2022年3月期	2021年3月期	増減
受託事業	営業収益	94	75	+ 18
	営業費用	94	75	+ 19
	営業利益	▲ 0	0	▲ 1
その他の事業	営業収益	58	57	+ 0
	営業費用	47	44	+ 2
	営業利益	10	12	▲ 2
関連事業	営業利益	9	13	▲ 3

2022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	2022年3月期	2021年3月期	増減
総資産	2,071	2,292	▲221
流動資産	1,538	1,755	▲217
（うち仕掛道路資産）	603	407	+ 196
固定資産	532	536	▲ 4
総負債	1,498	1,749	▲250
流動負債	328	450	▲ 122
固定負債	1,170	1,299	▲128
純資産	572	543	+ 29
株主資本	589	563	+ 26
資本金	100	100	-
資本剰余金	105	105	-
利益剰余金	384	357	+ 26
その他の包括利益累計額	▲ 16	▲ 20	+ 3

連結損益計算書

単位：億円〔単位未満切捨て〕

区分	2022年3月期	2021年3月期	増減
営業収益	2,179	1,963	+215
営業費用	2,179	1,956	+188
営業利益	34	7	+27
営業外収益	1	4	▲ 2
営業外費用	0	0	▲ 0
経常利益	36	11	+24
特別利益	0	0	+0
特別損失	2	2	▲ 0
税金等調整前当期純利益	34	8	+26
法人税等	8	7	+ 0
親会社株主に帰属する 当期純利益	26	0	+25

2023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		2023年3月期 見通し	2022年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,737	2,030	+1,707
	料金収入	1,779	1,703	+76
	道路資産完成高	1,956	320	+1,636
	その他売上	0	6	▲ 5
	関連事業	198	152	+46
		3,935	2,179	+1,756
営業 費用	高速道路事業	3,726	2,005	+1,721
	道路資産賃借料	1,315	1,242	+72
	道路資産完成原価	1,956	320	+1,636
	管理費用	455	442	+12
	関連事業	189	142	+47
		3,916	2,144	+1,772
営業 利益	高速道路事業	10	24	▲ 14
	関連事業	8	9	▲ 1
		19	34	▲ 15
経常利益		14	36	▲ 21
税金等調整前当期純利益		14	34	▲ 20
法人税等		5	8	▲ 3
親会社株主に帰属する当期純利益		9	26	▲ 16

連結業績の見通し

- 親会社株主に帰属する当期純利益は、親会社の利益0.3億円に連結子会社の利益等9億円を加えた9億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4年度（2022年度）事業計画に基づいています。

（注）2023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。

2023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		2023年3月期 見通し	2022年3月期 実績	増減
営業 収益	高速道路事業	3,736	2,023	+1,712
	料金収入	1,779	1,703	+76
	道路資産完成高	1,956	320	+1,636
	その他売上	-	0	▲0
	関連事業	150	109	+41
		3,887	2,133	+1,753
営業 費用	高速道路事業	3,732	2,014	+1,718
	道路資産賃借料	1,315	1,242	+72
	道路資産完成原価	1,956	320	+1,636
	管理費用	461	451	+9
	関連事業	148	106	+41
		3,880	2,121	+1,759
営業 利益	高速道路事業	3	9	▲5
	関連事業	2	2	▲0
		6	12	▲5
経常利益		1	17	▲16
税引前当期純利益		1	15	▲14
法人税等		1	0	+0
当期純利益		0	15	▲14

個別業績の見通し

営業収益は、3,736億円
 (前年実績比1,712億円増)
 営業利益は、6億円
 (前年実績比5億円減)
 当期純利益は、0.3億円
 (前年実績比14億円減)
 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4年度（2022年度）
 事業計画に基づいています。

(注) 2023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)

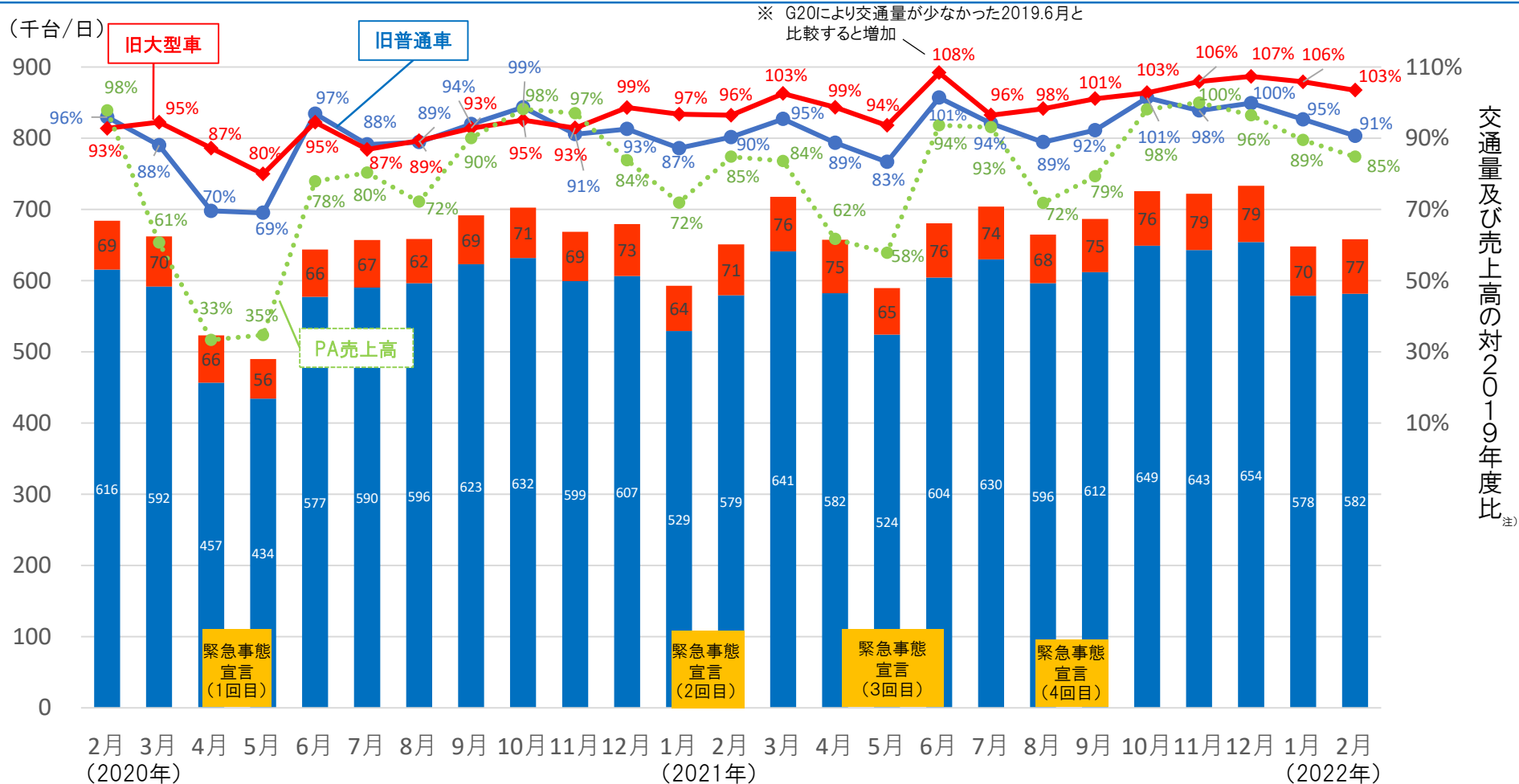
項目		2017年度 (H29年度)	2018年度 (H30年度)	2019年度 (R1年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)
連結	営業収益	2,142	2,306	3,702	1,963	2,179
	営業収益（道路資産完成高を除く）	1,939	1,958	1,893	1,738	1,859
	営業利益	17	▲ 4	15	7	34
	親会社株主に帰属する当期純利益	57	35	13	0.7	26
個別	営業収益	2,104	2,266	3,663	1,917	2,133
	営業収益（道路資産完成高を除く）	1,900	1,918	1,854	1,692	1,813
	営業利益	3	▲ 24	▲ 5	▲ 16	12
	当期純利益	53	▲ 14 (※1)	2	▲ 10 (※2)	15

※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。

1. 新型コロナウイルス感染症影響下における交通量等推移

- 新型コロナウイルス感染症の影響により交通量やPA売上高が減少。特に緊急事態宣言期間で顕著
- 新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けた期間においても旧大型車は旧普通車より落ち込みが小さい
- 2021年10月以降は、感染症の影響は鈍化したものの、1月以降の感染拡大に伴う影響が表れている



交通量及び売上高の対2019年度比^{注)}

交通量 凡例 ■ 旧普通車: 軽・二輪、普通車、中型車 ■ 旧大型車: 大型車、特大車

(参考)PA内店舗閉鎖期間
 泉大津PA(陸側) : 2020.3.10~2020.6.9
 中島PA : 2020.3.15~2020.4.30
 京橋PA : 2021.4.1 ~ 2021.5.16
 朝潮橋PA : 2021.9.1~

注)2月及び3月については、2019年2月及び2019年3月との比

2. 高速道路リニューアルプロジェクト ～進捗状況～



- 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箇所では施工中
- 過去の車線拡幅工事で設置した縦目地（継ぎ目）が原因で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（摩耶～芦屋）で2022年4月15日より10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)



- 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を7基設置する工事を実施中

15号堺線 湊町 (1972年開通)



- 先行施工分（全9基の鋼製基礎のうち1基を対象）の施工に必要な地下空間を確保するための準備作業を一般道路の一部を夜間規制しながら実施中

14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



- 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



16号大阪港線 阿波座 (1997年車線拡幅)



- 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、中央大通（四つ橋筋～あみだ池筋間）にて、梁拡幅等の工事を実施中
- 高速上の車線規制により桁を撤去・新設予定

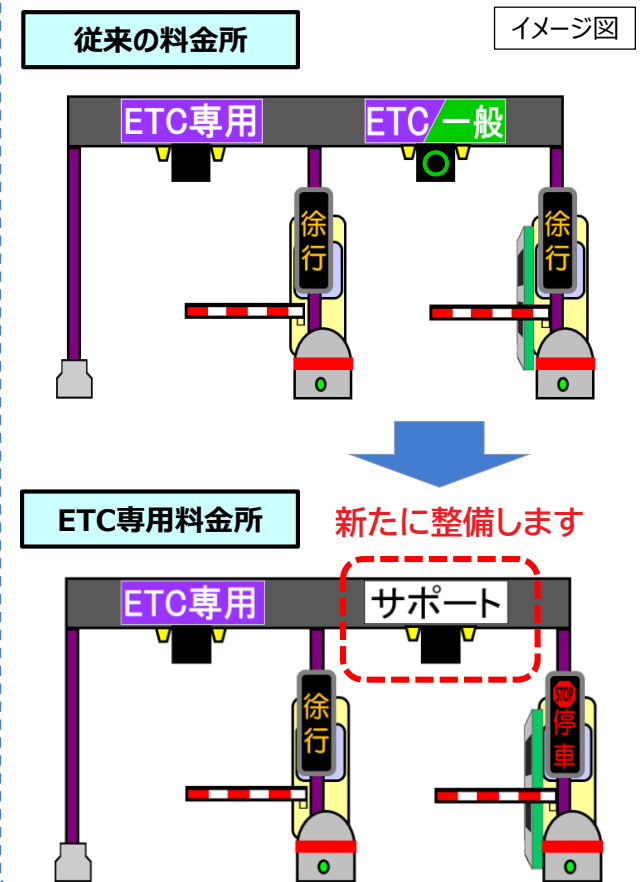
3. ETC専用料金所の運用開始について

- 2022年5月27日(金) 阪神高速湾岸線・淀川左岸線の計5箇所の料金所でETC専用運用を開始
- ETC専用料金所には、新たに『サポート』レーンを整備
- 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
- 2025年度までに、110箇所程度（全体の8割程度）をETC専用料金所として整備する予定

ETC専用となる料金所位置図



『サポート』レーンの整備



4. 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



一般県道芦屋鳴尾浜線
橋梁定期点検

〔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

〔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
⇒ 2021年度は、新たに2案件を受注

〔道路空間や資産の有効活用〕

- 駐車場事業：高架下等の約300箇所でも極・時間貸駐車場を展開
⇒ 2021年度は、新たに道路区域内外5箇所でも駐車場・駐輪場をオープン
- 不動産事業：賃貸住宅事業や事業用定期借地等を展開
⇒ 2021年度は、新たに賃貸住宅1件を取得



阪高ファインパーク信濃橋第1



シャルム千里山東

〔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

5. 未来へのチャレンジプロジェクト 第2回助成の実施について

- 昨年4月にスタートしました本プロジェクトは、市民団体が阪神高速道路沿線で行う公益的な活動に対し、公募により助成を実施するもので、持続可能な開発目標（SDGs）の目標の1つである「17.パートナーシップで目標を達成しよう」で示されているように、協働により社会課題の解決を図り、地域・社会の持続的発展及びSDGs達成へ貢献していくもの
- 第1回助成として、地域防災、交通安全、再生可能エネルギーへの取り組み、若い世代の人材育成など、多岐に渡る事業（8事業）へ助成を行い、現在、各団体において事業を推進しているところ
- また、第2回助成について、下記のとおり募集中

《第1回助成事例》



「エネルギーの地産地消」をテーマに地域に流れる用水路を使った小水力発電



発電した電力を、電動スクーターに充電して試乗体験

(2021.11.13 池田市で開催されたBOTAFESにて、NPO法人いけだエコスタッフが中心になって実施)

第2回助成の概要

■ 募集分野

将来にわたって安全・安心に暮らしていけるための取り組みで、3つのテーマ（①安全・安心なまちづくり、②持続可能な環境づくり、③次世代を担う人づくり）に沿った事業プランを募集。特に、創意工夫があって、チャレンジ精神旺盛なプランを応援

■ 募集期間

2022年3月1日（火）～4月20日（水）

■ 助成金額及び件数

1事業あたり50万円以内で、合計8事業程度

■ 助成期間

1年間（2022年10月1日～2023年9月30日）



第2回助成の詳細は、当社HP（企業情報サイト CSR情報内）をご覧ください

https://www.hanshin-exp.co.jp/company/csr/challenge_project/



- ◆ 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>



IR説明動画を配信しております。(2022年8月25日時点)