

サステナブルなまちづくり

阪神高速グループのミッションは、「人の幸せにつながる、未来志向の安全・安心・快適な高速道路を実現する」ことです。先人が築き上げてきた資産を承継し、さらに新しい価値を付け加え、次世代に確実に引き継ぐことで、関西の持続的な発展に貢献していきます。

関西の発展を支えてきた交通ネットワークの歴史

**豊臣秀吉の時代から続く水上交易路が、
高速道路ネットワークに進化し、関西の発展・繁栄を支えています。**

「水都大阪」とともに生まれた大阪の交易路

豊臣秀吉の時代に数多くの堀川が開削され、「水の都」と呼ばれる街の原型が造り上げられました。縦横無尽に広がる堀川は、大阪の物流の動脈として「天下の台所」を支える重要な役割を担い、以後300年余り廃れることなく利用されてきました。



街の発展とともに開削された堀川

写真提供：水都大阪コンソーシアム

時代は河川舟運から自動車交通へ

1960年代の高度経済成長期における自動車の激増と道路事情の悪化が関西都市圏の経済・市民活動に深刻な影響を及ぼし、地元自治体などから都市高速道路の整備が強く求められました。環状線をはじめ1970年大阪万博の開催に向けて整備された阪神高速道路の多くは、貴重な水辺空間を活用しながら整備が進められてきました。



堂島川に建設中の環状線(中之島周辺)

関西都市圏の大動脈として高速道路ネットワークを拡大

その後、阪神高速道路は、大阪と神戸をつなぐ神戸線や関西国際空港と神戸を結び大阪ベイエリアの大動脈となる湾岸線が整備されるなど、阪神・淡路大震災からの復旧・復興を経て、ネットワークを拡大してきました。また、2020年に全線開通した大和川線や2025年大阪・関西万博のアクセス道路として期待される淀川左岸線も、環境や景観に配慮したトンネル構造であり、広い意味で水辺空間が活用されています。こういった高速道路ネットワークが関西のさらなる発展・繁栄に必要な不可欠になっています。



淀川の堤防沿いにトンネル構造で建設中の淀川左岸線(2期)

サステナブルなまちづくり実現のための 3つのキーワード

将来にわたる安全・安心・快適をつくるために3つのキーワードで取り組みを進めています。

1

サステナブル (持続可能)

新しいネットワークを使いながら、古いネットワークに手を入れることでネットワーク全体を使い続けていく。

📖 リニューアルプロジェクトの
着実な推進(構造物の長寿命化)
▶▶ P.27

2

インクルーシブ (包摂)

大阪、神戸、京都など多様な個性ある都市を新しい広域的なネットワークで一つにつないでいく。

📖 ネットワーク整備の推進
(ミッシングリンクの解消)
▶▶ P.30

3

レジリエント (強靱)

自然災害が起きた場合を想定し、被害にあっても速やかに復元し緊急輸送道路として機能する。

📖 災害に強い阪神高速
▶▶ P.33

明るい未来に向けて

2025年大阪・関西万博を契機に
未来社会の実現へ挑戦していきます。

開幕まで2年を切った2025年大阪・関西万博。今回の万博は、「未来社会の実験場」と位置付けられ、未来社会の実現に向けて、行動を起こすための契機となっています。

阪神高速グループは、その成功に貢献するとともに、CASE、MaaSとモビリティの世界が大きく変化するなかで、万博を契機に、次なるSociety5.0*に向け、道路の機能自体も時代に応じて機能アップすることを目指しています。

* Society5.0:「サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)



提供: 2025年日本国際博覧会協会

📖 2025年大阪・関西万博に向けて
▶▶ P.40

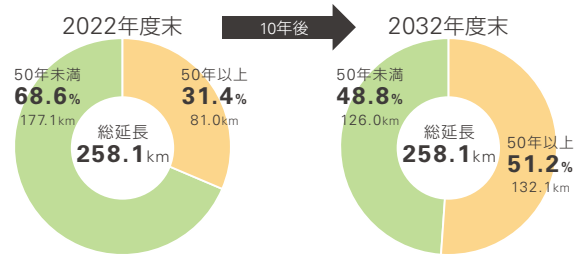


リニューアルプロジェクトの 着実な推進（構造物の長寿命化）

プロジェクト発足の意義と背景

阪神高速道路は開通から50年以上が経過し、車両の大型化、交通量の増加などによる「構造物の老朽化」に直面しています。定期的な点検や日々のメンテナンスに努めていますが、抜本的な改善には至っていない箇所が多くあります。そこで、高速道路の健全性を永続的に確保し、高速道路ネットワークの機能を将来にわたり維持していくため、2015年より「高速道路リニューアルプロジェクト」を立ち上げ、約91kmの区間で老朽化した構造物の抜本的な対策を実施しています。またこの度、新たに約22kmの区間においても対策の必要性があることが判明しました。100年先も安全・安心・快適にご利用いただける阪神高速道路を目指して、引き続きリニューアルプロジェクトを推進していきます。

構造物が10年後に到達する経過年数比率
(2022年度末時点の供用区間対象)




構造物の老朽化が発生



現行の大規模更新・大規模修繕事業

リニューアルプロジェクトによる大規模更新・修繕箇所は阪神高速道路の広範囲に及びます。効率的かつ効果的に事業を実施するために、実施時期や社会的影響の低減などを考慮し、関係者と調整を行いながらプロジェクトを進めています。


3号神戸線 湊川
(1968年開通)



新設橋脚架設

- ▶ 耐久性の向上および最新の耐震基準へ適合するため、既設の橋脚間に新たな橋脚を設置する作業を完了


15号堺線 湊町
(1972年開通)



掘削後状況

- ▶ 先行施行分(全9基の鋼製基礎のうちの3基を対象)のうち1基は掘削完了し支取替に向けた準備を実施
- ▶ 残り2基については、掘削および保護コンクリートの撤去工事を実施中

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桁架替え工事を実施中
- ▶ 橋脚架設および既設桁撤去後に新設桁を順次架設



大規模更新工事の一例 ～喜連瓜破付近の橋梁架替え工事～

工事の目的

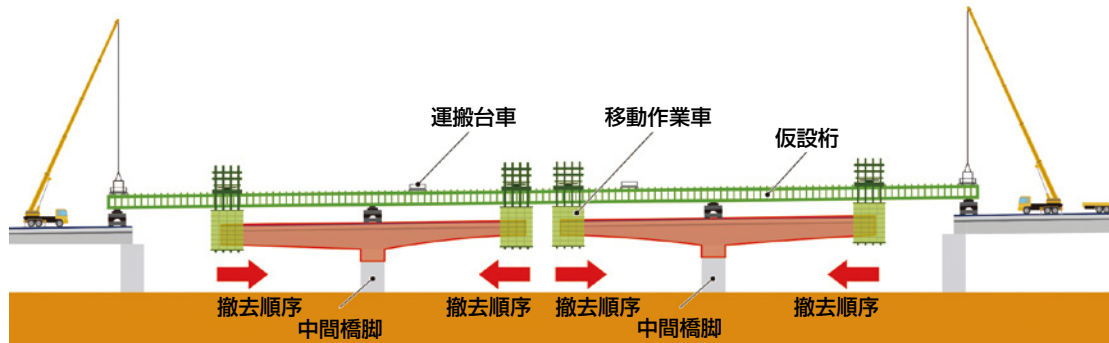
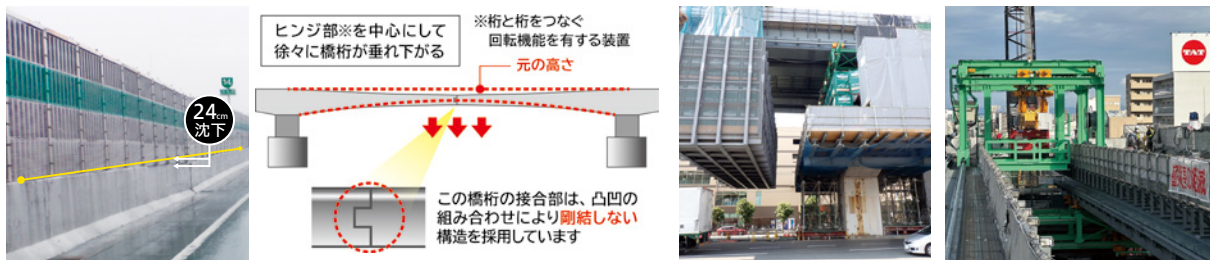
橋桁の中央部分が設計時の想定よりも大きく沈下。100年先を見据えた安全性の高い橋桁へ

喜連瓜破付近の橋梁は、供用から約40年経過したコンクリート橋です。経年とともに橋桁中央のヒンジ部を中心に設計時の想定を上回る垂れ下がりが進行し、路面が大きく沈下しました。

垂れ下がり解消のためにケーブルによる補強を行ったうえで、必要な調査点検を継続的に実施し、安全

に走行していただける状態で管理していましたが、抜本的な解決には至っていませんでした。

そこで、2020年に供用した6号大和川線をう回ルートとして活用し、2022年6月より14号松原線（喜連瓜破～三宅JCT）の終日通行止めを伴う橋梁架替え工事を行っています。



施工方法

周辺交通への影響を最小限にする方法を採用

架替えを行う橋梁がある瓜破交差点周辺付近は自動車・自転車・歩行者の交通が多い場所であり、都市内のため施工スペースにも制約があります。今回の工事では、既設コンクリート橋梁の撤去時に周辺地域への影響

が最小限になるよう一般道路の通行をできるだけ妨げない工法を採用しました。また、新設橋梁の架設時には、短期間の一般道路の規制で施工可能な工法を採用しました。

お客さまへの影響が最小限になるよう、さまざまな取り組みを進めます

リニューアルプロジェクトを進めるにあたり、大規模な通行止めや車線規制を伴う工事があり、お客さまにはご迷惑・ご不便をおかけしています。阪神高速では、混雑区間を避けたい回ルートに対し利用しやすい料金設定を行うなど、お客さまへの影響が最小限となるようにさまざまな取り組みに尽力していきます。また、通行止めの詳細情報やう回情報、渋滞予測などは特設サイトを開設し情報発信していますので、ぜひご覧ください。

喜連瓜破付近橋梁大規模更新工事 特設サイト
<https://www.hanshin-exp.co.jp/renewal/kireuriwari/>



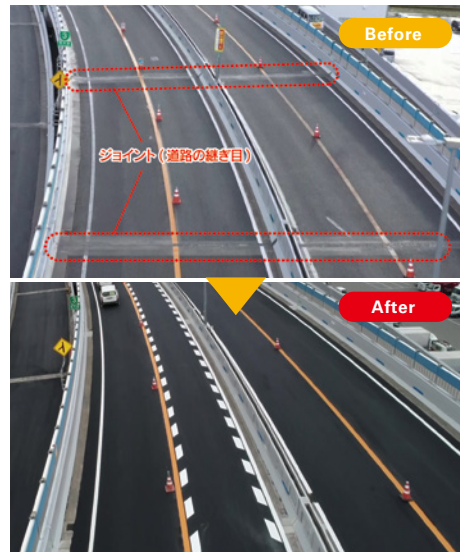
2022年度に完了したリニューアル工事について

3号神戸線 (2022/4/15～4/25)

前回実施した大規模な通行止め工事から10年以上が経過し、舗装などに損傷が頻発している状態でした。損傷部を含む舗装を全面的に更新したほか、継手部分をジョイントレス化するなど、安全・安心・快適に使い続けるための対策を行いました。



リニューアル工事区間(摩耶～芦屋)



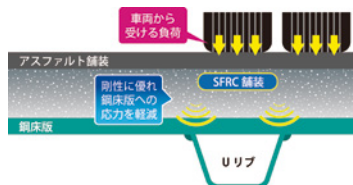
ジョイントレス工事前後

4号湾岸線 (2022/11/15～11/25)

関西国際空港の開港に先駆けて1994年4月に開通して以来、約28年が経過しており、鋼床版の疲労対策が必要な状態でした。床版の耐久性を高め、ひび割れの進行を防ぐ高性能な舗装への更新を行うなど、長寿命化対策を実施しました。



SFRC舗装施工



SFRC舗装施工による補強イメージ



リニューアル工事区間(貝塚～りんくうJCT)

VOICE

高速道路に願いを

私は、入社後まもなく2022年神戸線リニューアル工事を経験いたしました。高速道路には、目に見える安全対策はもちろん、目に見えない構造物の長寿命化など、お客さまに対するさまざまな社員の「願い」が散りばめられていることを知りました。例えば、芦屋本線料金所では、「生産性を向上させて地域の持続可能な発展に貢献したい」という願いを込めて、ETCレーンのカラー舗装を延長しました。これからは、私の「願い」を形にし、お客さまに持続可能な高速道路をご提供できるよう、尽力してまいります。



神戸管理・保全部
保全部管理課
植永 智也



ネットワーク整備の推進 (ミッシングリンクの解消)

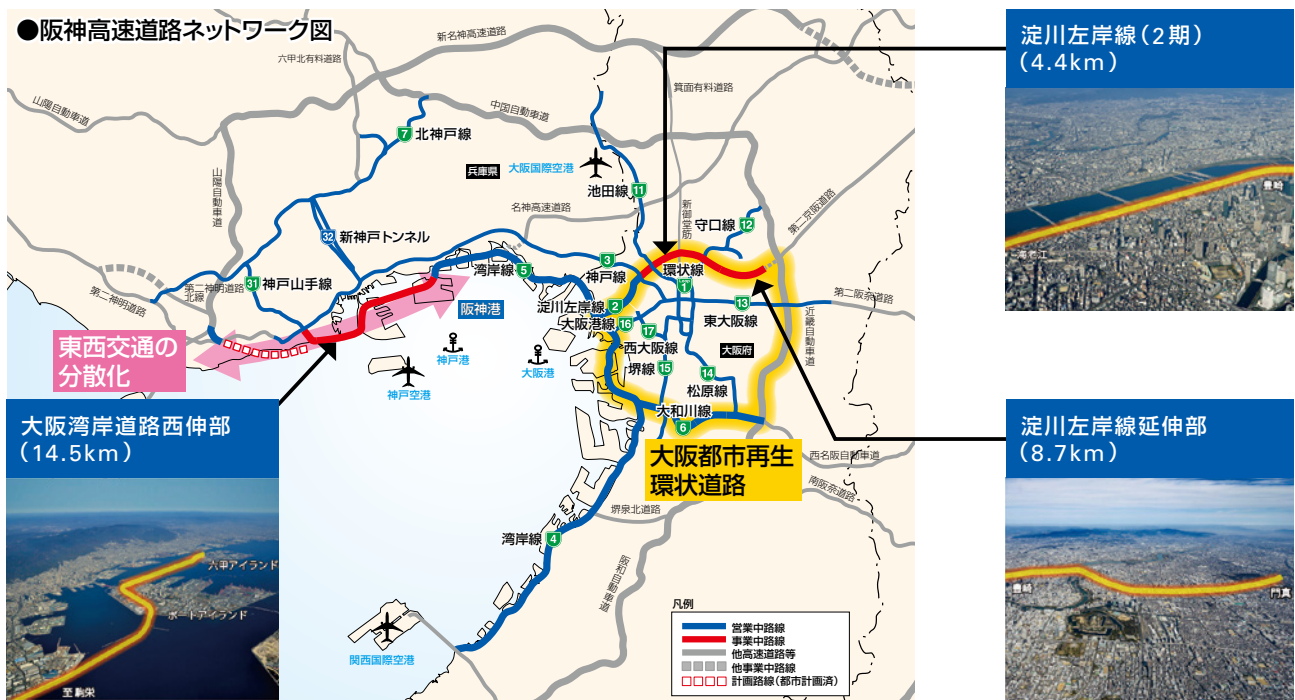
ミッシングリンクとは

ミッシングリンクとは途中で切れている未整備区間のことを指し、阪神高速道路は関西経済を支えるインフラとして、物流や観光に大きな影響を与えるため、早期の解消が求められています。道路ネットワークの整備が進むことで複数の経路を選択できるようになり、都心部の渋滞緩和や、移動時間の短縮などで交通の円滑化が図られ、より快適な走行が可能となります。

ミッシングリンク解消による、暮らしと環境へのメリット

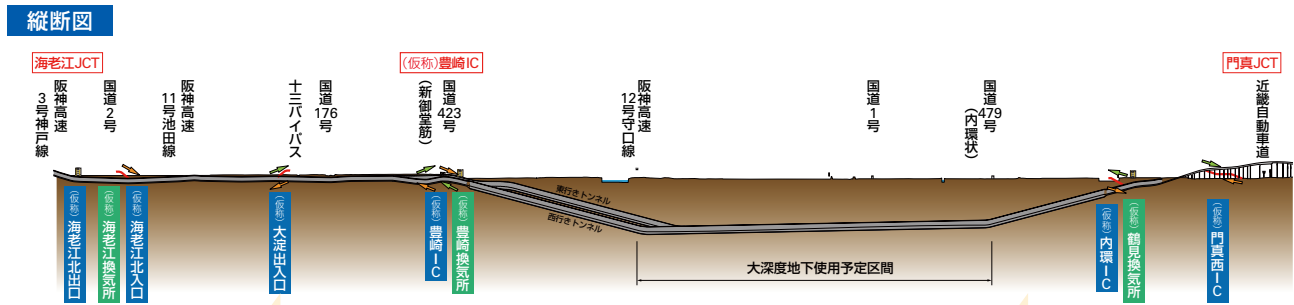
ミッシングリンクの解消により、渋滞緩和や移動時間の短縮、環境負荷の軽減など、お客さまの暮らしにさまざまなメリットをもたらします。また、関西経済の活性化や、災害に強いまちづくりにも貢献します。

- 都心部などへ集中する交通負荷の軽減、移動時間の短縮
- 自動車交通の円滑化によるCO₂排出量の削減
- 事故や災害時の代替路を確保し、交通規制によるお客さまの負担を軽減
- 新たな物流・観光ルートの整備で地域の活性化



「大阪都市再生環状道路」の完成を目指して

「大阪都市再生環状道路」の北側の一部を構成する道路として、国や大阪市との共同事業が進められています。都市部での事業であること、大深度地下シールドトンネル区間も含まれることなど、高い技術力を要する事業に挑んでいます。



淀川左岸線(2期)

- ▶ 開通済みの淀川左岸線(1期)と3号神戸線との接続部である海老江ジャンクションから、豊崎(国道423号(新御堂筋))までの4.4kmを結ぶ路線。
- ▶ 本路線の大部分は開削トンネル構造で、河川堤防との一体構造となる計画です。共同事業者である大阪市と事業を進めています。
- ▶ 大阪・関西万博時のアクセスルートとしての活用を目指しています。
- ▶ 大阪市より阪神高速が受託した海老江地区および豊崎地区の工事(開削トンネル・橋梁・換気所)については、現在、開削トンネルの函体工、橋梁の橋脚工および架設工などを実施しています。



橋梁架設工(海老江地区)

淀川左岸線延伸部

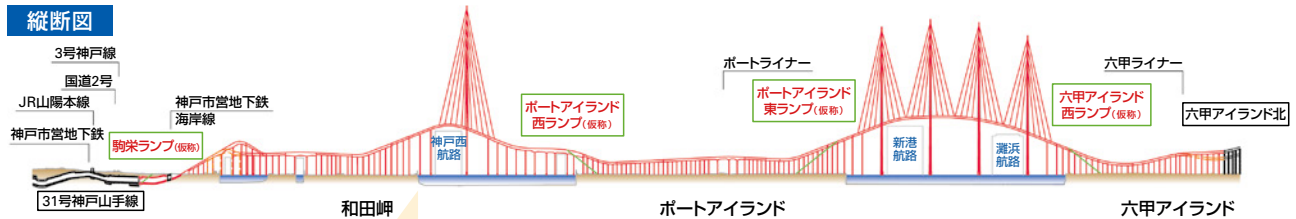
- ▶ 近畿自動車道の門真ジャンクションから、淀川左岸線(2期)の豊崎までの8.7kmを結ぶ路線。
- ▶ 本路線の大部分は開削トンネル工法およびシールドトンネル工法によるトンネル構造。淀川左岸線(2期)と同様に、一部区間で河川堤防と一体構造となる計画です。共同事業者である国、NEXCO西日本と事業を進めています。
- ▶ 現在、阪神高速において、トンネルおよびシールド立坑などの設計検討、堤防・道路一体構造の安全性などの検討を実施しています。また、本体工事着手に向けて地中障害物撤去工事などを実施しています。



地中障害物撤去工事(豊崎地区)

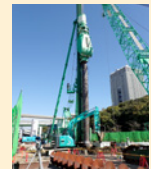
「大阪湾岸道路西伸部」では新ランドマークとなる長大橋の架設

神戸の新たなランドマークになることが期待される2つの「長大橋」の架設について、さまざまな技術的課題などへ対応していくため、有識者委員会での審議も踏まえ、鋭意検討を進めており、「災害時の道路機能確保」「景観性」および「維持管理性」などの観点から、橋梁形式が選定されました。さらなる事業推進に向け、耐震・耐風・景観などを考慮した設計検討を実施しています。



大阪湾岸道路西伸部

- ▶ 大阪湾岸道路の一部を構成し、供用中の5号湾岸線の六甲アイランド端末部から、ポートアイランド、和田岬を経由し、駒栄地区で供用中の31号神戸山手線へ接続する14.5kmの路線。
- ▶ 本路線は、六甲アイランドからポートアイランド間、ポートアイランドから和田岬間で、国際航路を跨ぐ形で長大橋を架設する計画です。共同事業者である国と事業を進めています。
- ▶ 現在、阪神高速では神戸山手線との接続部付近において開削トンネルの函体工を、また、六甲アイランド地区では橋梁本体の基礎工などの工事を実施しています。



基礎工
(六甲アイランド地区)

PICK UP!

お客さま・地域とのコミュニケーション

工事への理解と建設事業への親しみやすさを促進することを目的として、地域の方へ向けた現場見学会や地域のイベントでのPRを行っています。淀川左岸線では、現場の周辺の地域にお住まいの方を対象に現場見学会を行いました。大阪湾岸道路西伸部では、共同事業者である国土交通省と連携して模型、パネルなどを展示するイベントなどを実施しています。ほかにも、地域との交流に重きを置いて数多くの事業PRを行っています。

VOICE

「安全・安心なまちづくり」のために、
阪神高速が目指すゴール

道路ネットワーク拡充は、複数の経路選択を可能とし、移動時間の短縮や都心部の交通集中の軽減に加え、事故・災害時および大規模更新工事や大規模修繕工事に伴う交通規制の際の代替路としての機能も期待されます。お客さまの利便性・快適性の向上に加え、最高の安全・安心を提供するという阪神高速が目指すありたい姿の実現のため、リダンダンシーの確保は必要不可欠です。一日でも早いミッシングリンク解消を目指し、建設事業に取り組んでまいります。



建設企画部企画課
福岡 純一



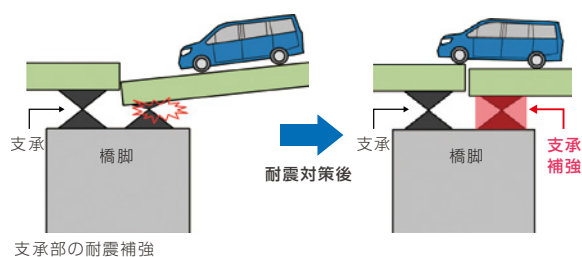
災害に強い阪神高速

1995年の阪神・淡路大震災で多大な被害を受けた経験と教訓を踏まえ、近い将来発生が予想されている南海トラフ地震などの災害発生時にお客さまの安全を確保するとともに、人命救助および緊急交通路の確保に取り組みます。

災害発生時における機能維持

道路構造物の耐震対策

1995年に発生した阪神・淡路大震災において、被害が集中した1980年以前の基準で建設された橋梁の落橋・倒壊対策は2011年度までに完了しました。2016年4月に発生した熊本地震では、被災地において、特殊な構造であるロッキング橋脚を有する橋梁が落橋に至ったほか、路面に段差が生じ速やかな機能回復ができず、緊急輸送の支障となったケースがありました。こうした課題を踏まえて、大規模地震の発生後に早期に道路（緊急輸送道路）機能を確保できるよう、さらに耐震対策（支承部の補強など）を進めています。



支承部の耐震補強

入口遠隔閉鎖装置の設置

大阪北部地震（2018年6月）の際は、交通管理隊が現地で高速道路入口の閉鎖操作をする必要があり、安全確認に時間を要しました。

そのため、震度5強以上の地震が発生した際、遠隔操作ですばやく入口を閉鎖し、お客さまの安全を守る入口遠隔閉鎖装置の整備を86箇所完了しました（2022年度末時点）。



入口遠隔閉鎖装置（中之島入口）

津波対策

南海トラフ地震などにより津波が発生し大規模災害となった場合にも、災害対応活動を継続して実施するため、本社に非常用発電装置を備えた常設の災害対策本部室を整備しています。道路管理施設や電気通信施設の浸水対策、電源確保の強化、応急復旧資材の備蓄などを進め、早期に道路サービスを再開し、道路（緊急輸送道路）機能を確保するよう努めています。



変電設備のかさ上げ

社内体制強化、地域・社会との連携

事業継続計画（BCP）の策定および運用

南海トラフ地震およびこれに伴う津波や大阪の上町断層帯などを震源とする直下型地震に備えて事業継続計画（BCP）を策定し、運用しています。BCPでは、事前措置として災害発生時における損害を最小限にとどめる活動や対策を定めるとともに、災害発生時には人命救助や道路復旧による緊急交通路の確保を最優先に対応することとしています。また、発災時の効率的な即時対応、確実な事業継続を行ってBCPの実効性を高めるために総合防災訓練を実施し、顕在化した課題などについて継続的に検証・改善を行っています。



2022年度総合防災訓練

災害時相互協力協定の締結

災害発生時に応急対策と復旧を適正かつ円滑に実施するために、地方公共団体などと、情報や資機材の提供、お客さまへの情報提供などについての相互協力に関する協定を締結しています。

そのほか、陸上自衛隊と緊急車両の通行、資機材の提供などの連携に関する協定や建設関係団体と被害状況の調査、資機材の調達や応急対策に関する協定を締結するなど、関係機関との連携を図っています。



陸上自衛隊との合同実働訓練

津波避難ビルの指定

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



南島換気所

PICK UP!

防災体制の充実

当社ホームページの「防災体制の充実」において、阪神高速道路の防災体制を充実するための取り組みを紹介しています。

詳しくはコチラ





交通安全対策

阪神高速グループでは、交通事故を削減してより安全な高速道路とするため、交通安全対策に取り組むとともに、関係機関とも連携し交通安全啓発活動にも取り組んでいます。

阪高快適走行プロジェクトの推進

本プロジェクトでは、走りやすさへの課題を改善し、より安心して阪神高速道路をご利用いただくために、カラー舗装やわかりやすい案内表示に取り組むほか、スムーズに目的地に向かえるような情報の発信や走り方のコツをお知らせするコンテンツを拡充させるなど、ハードとソフト両面からさまざまな取り組みを実施しています。2022年度は、一部のレーンに交通が集中し、車両が錯綜していた本線料金所付近での交通を分散させるためのカラー舗装や、喜連瓜破大規模更新工事に伴う通行止め区間のう回路となる大和川線を、より安全にご利用いただくための走行のコツをお伝えする動画のホームページ上での公開などを行いました。



本線料金所の交通分散を図るカラー舗装



走行のコツをお伝えする走行動画

交通安全啓発活動の実施

「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT (通称SNDプロジェクト)」は、阪神高速道路(株)、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、(株)エフエム大阪の4社が手を取り合って、高速道路での危険運転を撲滅し、交通事故ゼロを目指すプロジェクトです。わき見をし「ながら」の運転や、スマートフォンを操作し「ながら」の運転、運転手の身勝手なあおり運転(イライラし「ながら」運転)などを防止するため、交通安全啓発活動の一環として、2022年度は「SNDメッセージキャンペーン」を夏と冬の2回にわたり開催しました。あわせて約2,400件のご応募がありグランプリ作品をもとにラジオドラマCMの制作も行いました。



SNDメッセージキャンペーン

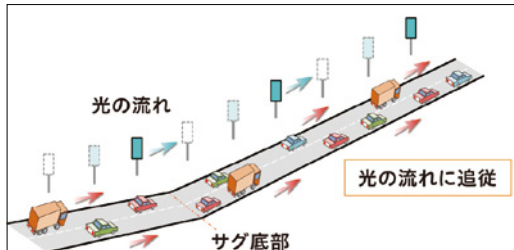


渋滞対策

阪神高速グループでは、阪神高速道路のネットワークの拡充・強化に加えて、交通運用や情報提供の充実、工事の集約・短縮などによる渋滞対策にも取り組んでいます。

速度回復誘導灯の設置

勾配が下りから上りへと変化するサグ部では、無意識に速度が低下してしまいます。そのような場所での速度低下の抑制や、渋滞中の速度回復を促すために、等間隔に設置した点滅灯を一定速度で流れるように、連続的に点灯させる「速度回復誘導灯」を現在全線で5箇所を設置しており、一定の効果が確認されています。引き続き、設置箇所を増やすことやさらなる効果向上に向けて検討しています。



速度回復誘導灯の効果(イメージ)



速度回復誘導灯を設置した区間



3号神戸線(東行)深江サグ部付近における速度回復誘導灯の設置



11号池田線(南行)塚本合流付近における速度回復誘導灯の設置

VOICE

お客さまに快適な走行を提供するために

阪神高速では、速度回復誘導灯以外にも渋滞対策としてソフト的な取り組みも行っています。2022年度には経路分散を目的として、3号神戸線京橋出口から5号湾岸線への乗継広報動画を、社員自らの手で作成してYouTubeにアップロードしました。引き続き渋滞対策に役に立つ動画を作成していく予定です。次回は渋滞を発生させにくくなるような運転手法のアニメーション動画を作成し、公開予定となっています。ぜひ動画をご視聴いただき、快適な阪神高速道路でのドライブライフをお楽しみください。



計画部調査課
熊谷 泰知



快適なモビリティサービスの提供

ヒトやモノを快適に運び、日々の暮らしや社会を豊かにするため、お客さまのニーズにきめ細やかに対応した質の高いサービスを提供します。

パーキングエリアの改善・充実

すべてのお客さまが気軽に立ち寄り、ほっとしていただける空間「ほっと処(しょ)」を提供するため、トイレの改修をはじめとした施設の充実とスタッフによるおもてなしの質の向上に取り組んでいます。また、レストラン・売店においては、定番から季節限定や地域の特徴を生かしたものなど、幅広いメニューや商品をご提供いたします。

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



泉大津パーキングエリア(海側)

利用促進を通じた地域活性化

阪神高速ETC乗り放題パス

関西都市圏の活性化と、休日の阪神高速道路の利用促進を図ることを目的に、阪神高速道路が定額で1日乗り放題となる土日祝限定「阪神高速ETC乗り放題パス2022」を販売しました。ご家族でご利用いただきやすい秋の行楽シーズンから春にかけて販売し、およそ21万台のお客さまにご利用いただきました。今後もより多くのお客さまにご利用いただけるよう、さらなるお客さまサービスの向上に努めていきます。



阪神高速ETC乗り放題パス2022

阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」

阪神高速ドライブチャンネル「どらちゃん」は、沿線地域活性化と阪神高速道路の利用促進を目的に、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などで配信しています。



2022年9月号前編
六甲ガーデンテラス&ROKKO 森の首ミュージアムを徹底取材!話題の癒しスポット巡り

ETC専用化によるキャッシュレス化・タッチレス化

近年のETC利用率拡大などの社会情勢の変化を踏まえ、ETC専用化などを推進しているところです。

阪神高速では、2022年度に13箇所の料金所で運用を開始しました。今後順次拡大し、2030年度頃までに全料金所をETC専用化すべく進捗させていきます。



西宮浜料金所



多彩な事業の展開

阪神高速グループは、お客さまや社会のニーズに応えるため、グループの技術・ノウハウなどの強みや資産を生かした事業を積極的に展開し、地域・社会の発展に貢献していきます。

技術・ノウハウ・資産を活用した事業の展開

道路マネジメント・コンサルティング事業

交通管理や施設管理の経験を生かして、大阪港咲洲トンネルと夢咲トンネルの維持管理、交通管理・管制などの業務を包括して大阪市から受託しています。また、一般道路の橋梁点検や耐震補強設計業務などを地方公共団体などからの委託を受け業務を実施しています。さらには、高速道路の用地取得で培ってきたノウハウを生かし、用地人材の育成と公共用地取得の支援をしています。



大阪港咲洲トンネル・夢咲トンネルの管理区間

新たな事業への積極的展開

駐車場事業や不動産事業など阪神高速グループの資産を有効活用した事業を展開しています。

また、地域への貢献や活性化を目指して、神戸市須磨区において大都市近郊型産地直送市場「ナナ・ファーム須磨」を運営しています。



ナナ・ファーム須磨

国際コンサルティング事業や研修などを通じた国際協力

50年以上にわたる高速道路の建設・運営・管理に関する豊富な経験を生かし、世界各国における道路ネットワークに係る課題解決をお手伝いしています。

特に、インフラ整備需要が高まっているアジア・アフリカなどの各国を対象に、道路・橋梁の維持管理、環境社会配慮などの分野において国際コンサルティング事業や研修業務を展開し、持続的な社会・経済発展に貢献しています。

また、これまでの国際活動の経験や、保有する技術力・ノウハウを生かして道路維持管理業務を現地展開する新たなビジネスモデルの確立に向けた検討を推進しています。



建設中のモンバサ南バイパス(ケニア)



社会貢献活動の推進

良き企業市民として地域・社会の持続的発展に貢献するとともに、自らも成長することを目的に、「安全・安心」「人づくり」「地域・社会の活性化」「環境」を重点テーマとして、経営資源（ヒト・モノ・ノウハウ等）を生かした社会貢献活動にグループ一体となって取り組んでいます。

被災経験の継承

震災資料保管庫は「地震で失ったもの、伝えるべきもの、そして生かさなければならないもの」をコンセプトに、阪神・淡路大震災の被災建造物を展示しています。また、地震発生から全線復旧まで、623日間の緊迫した時間と関係者の対応を伝える展示、震災を教訓にした新技術なども紹介しています。阪神高速グループの安全・安心の原点を見つめ続けるための礎にするとともに、専門技術者や教育関係者だけでなく一般公開を行っており、多数のお客さまにもご来館いただいています。



震災資料保管庫案内の様子

外部団体との連携・協働による環境貢献活動

JBE（ジャパブルーエコノミー技術研究組合）で試行されているブルーカーボン・オフセット制度を活用し、大阪湾岸道路西伸部周辺で海洋生態系の育成・保全活動に取り組むプロジェクトを対象に販売された「Jブルークレジット」を当社として初めて購入しました。

また、3号神戸線若宮出入口近くの須磨海岸においてNPO法人が定期的実施しているビーチクリーン活動に、大阪湾の海洋環境保全の取り組みの一環として阪神高速グループも参加しました。



Jブルークレジット
購入証書



砂浜清掃ボランティア活動

VOICE

市民団体との協働で明るい未来を!

私たちの周りには社会課題が多数存在しており、社会全体で課題を解決し、持続可能な社会を実現していくことがより一層求められるようになってきました。そこで、阪神高速グループでは、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て助成を行う「阪神高速 未来（あす）へのチャレンジプロジェクト」を2021年4月から実施しています。

このプロジェクトを通じ、市民団体の皆さまの熱い想いやそれぞれの取り組みが社会にとって不可欠であることを実感しました。プロジェクトでの出会いをきっかけにして得たつながりを継続し発展させていくことで、これまで取り組んでいなかった分野にもチャレンジするなど、相乗効果を発揮できればと考えています。



経営企画部
サステナビリティ推進室
河合 陽平

2025年 大阪・関西万博開催に向けて



阪神高速は、関西のくらしや経済・社会活動を下支えするインフラ企業として、大阪・関西万博の成功に貢献し、未来社会を描きます。

©Expo 2025

1 万博開催期間中の交通円滑化への貢献

大阪・関西万博開催期間中の交通需要増加に対して、シャトルバス運行に向けた淀川左岸線2期区間の整備や、渋滞の原因となるボトルネック対策などのハード施策のほか、う回を促すTDMなどソフト施策も含めたトラフィックマネジメントを実施することで、阪神高速道路の渋滞緩和や快適な走行、万博交通の輸送円滑化などに貢献します。



↔ シャトルバスアクセスルート
↺ う回路ルート
— 混雑する路線
⋯ 建設中路線
○ ボトルネック箇所

2 パーキングエリアでの多様なニーズに対するサービス提供

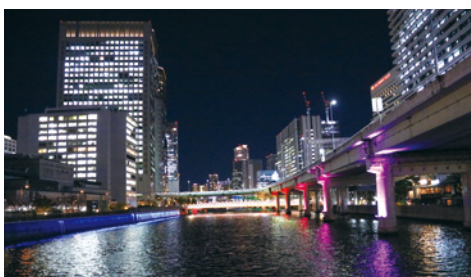
大阪・関西を訪れるお客さまの多様なニーズにお応えするため、コンシェルジュサービスやデジタルサイネージなどのコンテンツの多言語対応、ピクトグラム表示の充実などの取り組みを進めています。
また、大阪・関西万博開催に向けた気運醸成や沿線自治体を含む地域との連携を進めていきます。



イメージ図

3 大阪・関西万博の気運醸成につながる地域のにぎわい創出

大阪・関西万博の気運醸成や地域活性化への貢献として、湾岸線長大橋や中之島エリアにおいて、環境にも優しいLED照明を用いたライトアップによる夜間景観の形成や、会場周辺や観光客が集まるスポットを中心に街や自然と調和のとれた道路構造物への修景による都市景観の形成に取り組みます。



中之島エリア橋脚ライトアップ(2022年12月から点灯中)

4 新たなプロジェクトへのチャレンジによる価値の創造

お客さまの多様性に対応しつつ渋滞等の緩和にもつながる最適な移動の組み合わせを導出・提案する技術の開発および他の交通手段やさまざまな沿道施設などと連携した快適な移動サービスの提供を目指します。
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、合流支援システムによる情報提供や自車位置特定技術の提供などを通じて協力します。



出典：国土技術政策総合研究所ホームページ