

コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方

阪神高速は、当社グループを取り巻くすべてのステークホルダーから信頼される企業グループであり続けるため、コーポレート・ガバナンスの充実を最重要課題の一つとして位置付けています。具体的には、経営の意思決定、業務執行および監督、さらにはグループの統制、情報開示などについて適正な体制を整備し、経営の健全性、効率性、および透明性の確保に努めています。

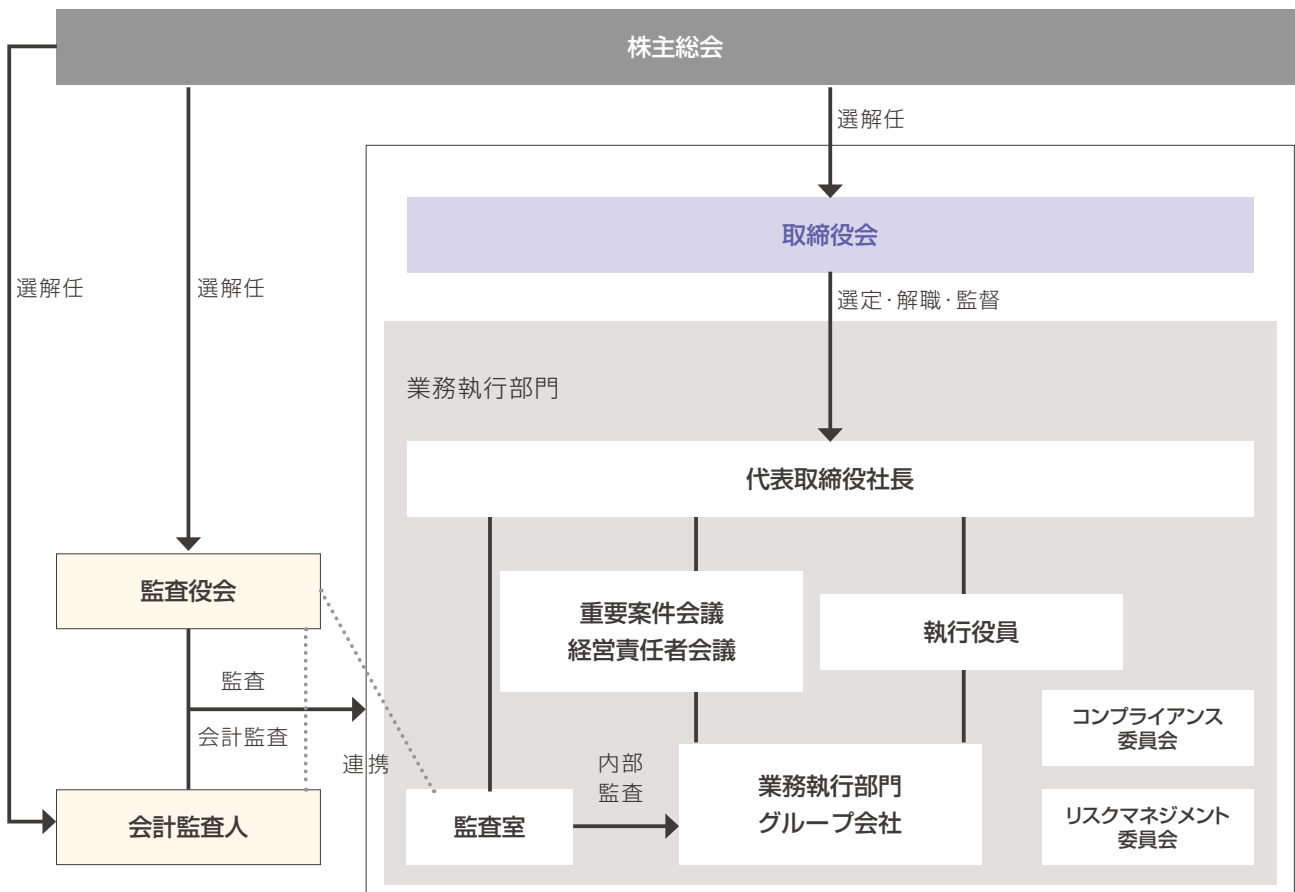
コーポレート・ガバナンス体制

取締役会は、経営に関する重要事項の決定および業務執行の監督を行い、代表取締役社長の指揮・監督のもと、取締役会において選任された執行役員（取締役による兼務を含む）が業務を執行しています。

また、重要な経営課題への迅速かつ適切な対応を図るため、重要案件会議および経営責任者会議を開催しています。

さらに、コーポレート・ガバナンスの充実と業務の適正な遂行を実現するため、コンプライアンス委員会やリスクマネジメント委員会を設置しています。

ガバナンス体制図



監査役会について

阪神高速は、監査役会設置会社であり、監査役3名のうち2名は社外監査役であります。

監査役は、取締役会出席、報告聴取などにより、取締役の職務執行の監査を行い、監査役会に監査結果を報告しています。監査役会は、原則として毎月1回開催し、監査の方針・計画、監査報告の作成、会計監査人の選任などの監査業務に関する事項を審議のうえ決定し、監査の実施状況などに関する情報共有および意見交換を行っています。

社外取締役・社外監査役の選任および活動状況について

さらなる経営の監督・監査の強化を目的として、社外取締役・社外監査役を選任し、経営の健全性、効率性および透明性の確保に努めています。

社外取締役は、独立した立場から、企業経営の豊富な経験を生かし、取締役会などでの意見交換を通じて、事業運営全般を監視・監督しています。

また、社外監査役は、会社全体の業務の適正性を確保するという観点から、社外における豊富な実務経験や見識を生かし、監査業務を行っています。

内部統制システムについて

経営の健全性、効率性および透明性を確保するため、「取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制その他株式会社の業務並びに当該株式会社及びその子会社から成る企業集団の業務の適正を確保するために必要な体制」を定め、法令等遵守体制、情報保存管理体制、損失危険管理体制、効率性確保体制、企業集団内部統制などの体制を整備し、これに基づき適切な運用に努めています。

また、本体制の整備・運用状況については、監査役による監査や内部監査を通じて確認・評価しています。

阪神高速事業アドバイザー会議

阪神高速では、さらなる安全・安心・快適を目指した事業推進にあたり、有識者を委員とする「阪神高速事業アドバイザー会議」を設置しています。これまでに、現場視察も含め、14回の会議を開催し、経営改善や阪神高速グループの事業全般に関して助言をいただいています。2022年度は、4月に現場視察、11月に会議を開催し、委員から、ネットワーク整備、リニューアル工事、お客さま満足向上策、広報、料金のあり方などについて、幅広い助言をいただきました。今後とも、これら助言を踏まえ、当社グループの企業価値向上を図っていきます。



会議の様子



現場視察の様子

役員一覧 (2023年7月1日現在)

中野 健二郎

取締役会長^{*1}

1971年 4月 株式会社住友銀行(現株式会社三井住友銀行)入行
1998年 6月 同 取締役
2002年 6月 株式会社三井住友銀行常務執行役員
2004年 4月 同 常務取締役
2005年 6月 同 代表取締役専務
2006年 4月 同 代表取締役副頭取
2008年 4月 同 代表取締役副会長大阪駐在
2010年 6月 京阪神不動産株式会社(現京阪神ビルディング株式会社)
代表取締役社長
2013年 6月 丸一鋼管株式会社社外取締役(現在)
2016年 6月 京阪神ビルディング株式会社取締役会長
2016年 6月 エイチ・ツー・オー リテイリング株式会社社外取締役
(監査等委員)(現在)
2020年 6月 当社取締役会長(現在)

吉田 光市

代表取締役社長

1982年 4月 建設省採用
2005年 8月 国土交通省総合政策局建設業課長
2008年 7月 独立行政法人都市再生機構経営企画部長
2011年 7月 同 経営企画室長
2011年 9月 国土交通省大臣官房総務課長
2012年 9月 同 道路局次長
2013年 8月 同 大臣官房建設流通政策審議官
2015年 3月 復興庁統括官
2016年 6月 国土交通省大臣官房長
2017年 7月 同 国土交通審議官
2018年 12月 損害保険ジャパン日本興亜株式会社
(現損害保険ジャパン株式会社)顧問
2020年 6月 当社代表取締役社長(現在)

上松 英司

代表取締役兼専務執行役員

1984年 4月 阪神高速道路公団採用
2015年 7月 当社技術部長
2017年 7月 同 経営企画部長
2019年 7月 同 参与
2020年 4月 同 執行役員
2021年 7月 同 常務執行役員
2022年 6月 同 代表取締役兼専務執行役員(現在)

南野 智一

取締役兼常務執行役員

1982年 4月 阪神高速道路公団採用
2015年 7月 当社総務人事部長
2019年 7月 同 執行役員
2022年 6月 同 取締役兼常務執行役員(現在)

山田 哲也

取締役兼常務執行役員

1991年 4月 建設省採用
2015年 7月 国土交通省東北地方整備局道路部長
2017年 7月 奈良県県土マネジメント部長
2020年 7月 復興庁統括官付参事官
2022年 6月 当社取締役兼執行役員
2023年 6月 同 取締役兼常務執行役員(現在)

※1 社外取締役

※2 社外監査役

田中 一史

取締役兼執行役員

1989年 4月 大阪府採用
2020年 4月 同 都市整備部都市計画室長
2021年 4月 同 都市整備部道路室長
2021年 11月 当社執行役員
2023年 6月 同 取締役兼執行役員(現在)

三田 豪士

常勤監査役^{*2}

1992年 4月 警察庁採用
2011年 8月 宮城県警察本部警務部長
2013年 8月 警察庁警備局付(内閣情報調査室)
2015年 8月 埼玉県警察本部警務部長
2017年 8月 警察庁刑事局犯罪鑑識官
2018年 1月 佐賀県警察本部長
2019年 8月 大阪府警察本部警務部長
2021年 8月 警察大学校警務教養部長兼警察政策研究センター付
2022年 6月 当社監査役(現在)

近藤 三津枝

非常勤監査役^{*2}

ジャーナリスト、キャスターとして、経済・環境問題をテーマに、
経済ドキュメンタリー番組などを制作

1997年 アメリカ国務省招待によりIVLP研修留学、
全米の企業を研究・取材
2005年 9月 衆議院議員(二期)
2013年 6月 公益財団法人松下社会科学振興財団評議員(現在)
2013年 7月 学校法人甲南女子学園理事(現在)
2015年 12月 日越大学構想の推進に関する有識者会議構成員
2018年 6月 当社監査役(現在)
2019年 5月 一般社団法人日本アセットマネジメント協会 顧問(現在)
2019年 5月 一般財団法人大阪府交通安全協会理事(現在)

大西 俊之

非常勤監査役

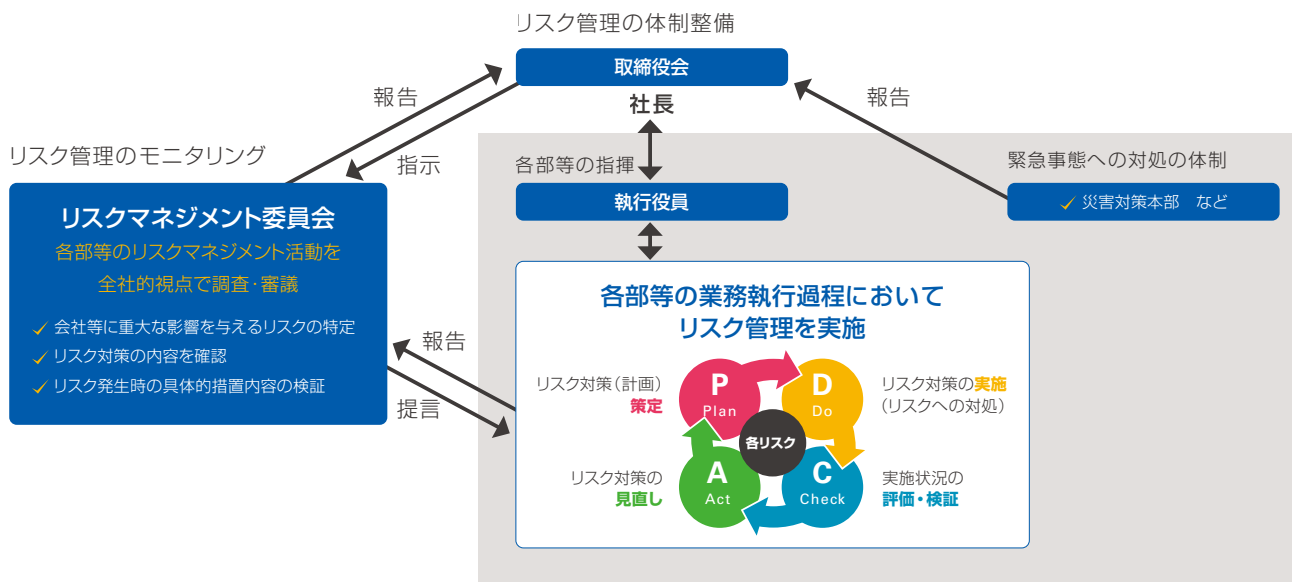
1980年 4月 阪神高速道路公団採用
2010年 7月 当社建設事業本部堺建設部長
2012年 7月 同 建設事業本部建設総括担当部長
2014年 7月 同 技術部長
2015年 7月 同 総務人事部付(阪神高速技研株式会社取締役常務執行
役員)
2017年 7月 阪神高速技研株式会社取締役常務執行役員
2018年 6月 同 代表取締役社長
2021年 6月 同 取締役相談役
2022年 6月 日本高速道路インターナショナル株式会社社外監査役
(現在)
2022年 6月 当社監査役(現在)

リスクマネジメントの推進

阪神高速は、高速道路事業という高い公共性を有する事業を営む企業として事故・災害などの発生に備えて、交通管制部門を24時間体制にするほか、社内規則に基づき、各担当部門においてリスクを把握し必要な対策を講じるなど、迅速かつ適切な対応ができる体制を整えております。

特に、災害、個人情報保護、コンプライアンスなど、会社等に重大な損失等を与えるリスクについては、リスク項目およびそれに紐づく要因を把握・認識し、必要なリスク対策を立案して実施し、適宜その内容の見直しを各担当部門が行うとともに、リスクマネジメント委員会において会社等に重大な損失等を与えるリスクの特定、リスク対策の内容および損失等が発生したときに講じた措置内容について調査および審議を行うなど、一連のマネジメントサイクルの継続的な実施を通じてリスク管理を推進する全社的な体制を運用しております。

また、リスクに係る重大な事象が発生した場合の緊急対応体制を整備し、リスクへの機動的な対応を図ることとしています。



情報セキュリティの強化

阪神高速では、安全かつ安定的で、お客さまおよび関係者から常に信頼していただける組織を目指し、業務上保有する情報資産の適正な取り扱いと情報セキュリティのより一層の強化に取り組んでいます。具体的には、情報資産の重要度に応じた安全対策の実施、標的型攻撃メール訓練などの社員教育の継続的な実施およびサイバー攻撃や情報漏洩への技術的な対策など、さまざまなリスクに対応すべく、物理的、人的および技術的なセキュリティ対策を重層的に講じています。

また、働き方改革およびデジタル化の進展に対応すべく、社内規則などの運用ルールの整備・改善や最新のICTソリューションを活用した安全対策も進め、阪神高速グループ全体としての情報セキュリティのさらなる強化に取り組んでいます。

コンプライアンスの推進

阪神高速道路株式会社コンプライアンス基本方針

阪神高速は、役員及び社員一人ひとりが法令を遵守し、高い倫理観を持った行動をすることが企業活動の基本であると認識し、以下の方針を実践することで、社会から信頼される企業であることを目指します。

この「コンプライアンス基本方針」を「経営方針」、「行動規範」とともに絶えず意識して実践することによって、「企業理念」を実現し、企業市民の一員として阪神高速に求められる社会的な使命を果たしてまいります。

阪神高速道路株式会社コンプライアンス基本方針の項目

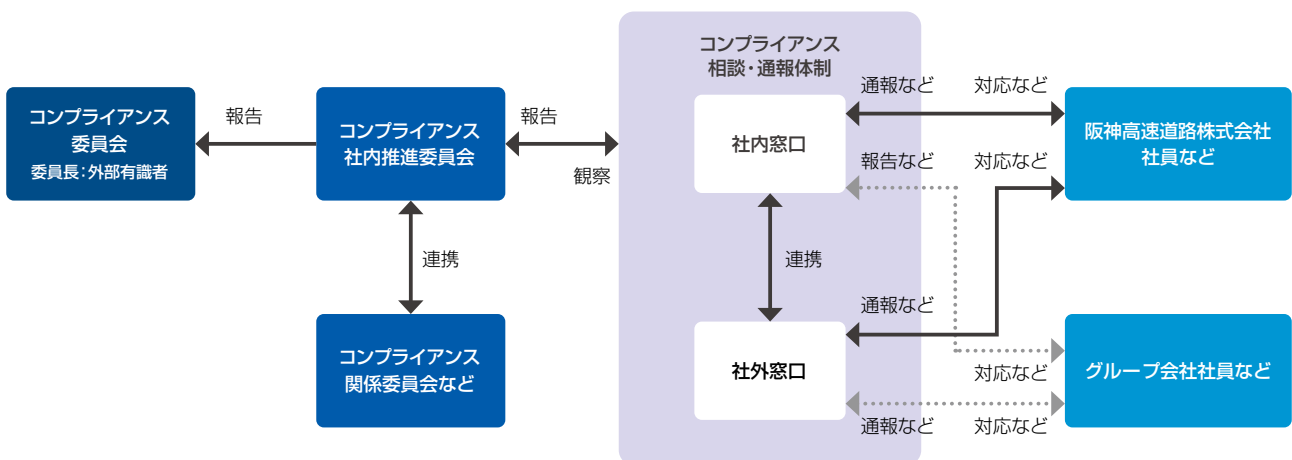
- 社会との調和
- 公正かつ透明な手続きによる適正な取引
- 個人情報保護の徹底
- 反社会的勢力との対峙
- 法令の精神の遵守
- 企業情報の積極開示
- 人権の尊重
- 経営トップによる関与

推進体制

役員や社員一人ひとりが法令を遵守し、高い倫理観を持った行動をすることが企業活動の基本であると認識し、社会から信頼される企業であることを目指します。

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

コンプライアンス推進体制



コンプライアンス徹底に向けた取り組み

阪神高速では、倫理に関する社員の行動規準、禁止事項、報告または申請が必要な事項を定めた倫理規程、コンプライアンスに関する相談・通報窓口、相談・通報があったときの対応、通報者の保護を定めた相談・通報に関する要領、個人情報の取り扱い、管理体制などを定めた個人情報に関する規則などを制定しています。情報開示に関しては、規則を制定したうえで、当社ホームページに開示手続きに関するページを設け一般に公開することにより、会社の経営の透明性の確保を図っています。

また、コンプライアンスの手引きを作成し、当社の業務に関連するものを選定し、社員一人ひとりがどのように行動すべきかを明らかにしています。

そして、コンプライアンスに関する意識の浸透度合いを把握するため、隔年でアンケートを実施しています。

人権の尊重

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

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



人権問題に関する講演会の様子

公正な取引の推進

発注の競争性・透明性・公正性の向上を図っています。

主な取り組み

- ① 契約制限価格が250万円を超える発注は、原則として一般競争入札を実施
- ② 工事および建設コンサルタント業務等の入札は、原則として総合評価落札方式で電子入札を実施
- ③ 工事は四半期ごと、建設コンサルタント業務等および購入等は半期ごとに年間発注見通しを公表
- ④ 入札契約の都度、入札結果や契約の内容などを公表
- ⑤ 「入札監視委員会」において、入札・契約の過程および契約内容を審議
- ⑥ 入札談合に関する情報の通報などがあった場合、「公正入札調査委員会」において対応などについて審議
- ⑦ 工事および建設コンサルタント業務等の契約手続きにおいて、受注者などに対して、暴力団等排除のための誓約書の提出を義務付け

阪神高速事業アドバイザー会議座長 メッセージ

阪神高速グループのサステナビリティについて、「阪神高速事業アドバイザー会議」座長であり、交通インフラ分野の第一人者の正司健一氏にメッセージを執筆していただきました。「阪神高速事業アドバイザー会議」とは、専門知識を有する外部有識者で構成される第三者委員会です。日頃から当社グループの経営改善や事業全般について、常に公正な立場で助言をいただいています。



神戸大学 名誉教授
正司 健一

サステナビリティ経営と サステナビリティレポート

この度、阪神高速グループは、サステナビリティを経営の基盤とする姿勢を明確にし、4月にはサステナビリティ基本方針を公表した。

いうまでもなく阪神高速グループの中核をなす事業は都市高速道路の提供である。高速道路は我々の生活・経済活動にとって重要な社会インフラの一つであり、そのサービス水準は社会にさまざまな影響を与える。それだけに阪神高速グループが、持続可能な社会の実現と持続可能な企業価値の向上の同時達成を目指していくと宣言したことは、とても喜ばしく、これを愚直に実現していく姿を、大いに期待をもって見守りたい。

サステナビリティ（持続可能性）、サステナブルな社会、持続可能な発展（ないし開発）といった言葉が、一般に見聞きされるようになって久しい。それまでの環境報告書を拡張して、CSR報告書やサステナビリティ報告書を発行する企業が増えだしてから20年程たっているのではないだろうか。さらに今日では、文部科学省の学習指導要領の前文に「持続可能な社会を創る」担い手を育てることが学校の役割であると明記され、小中高の教科書にもSDGs（持続可能な開発目標）が取り上げられ、さまざまな科目で教えられている。

サステナビリティについては、つい環境のことが注目されがちかもしれないが、もちろんそれだけではない。有名な『成長の限界』（The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind, 1972）をとりまとめた

D. Meadows等が1992年に発表した『限界を超えて』（Beyond the Limits, 1992）では、持続可能な社会を、「世代を超えて持続される社会であり、その社会を維持している物理的・社会的システムを侵害しないだけの先見の明と柔軟性、知恵を備えた社会」と定義している。持続可能な発展の概念を示したものとよく引かれる国連の「環境と開発に関する世界委員会」（委員長：Brundtland元ノルウェー首相）の最終報告書（1987年）で示された理念も同じである。

その実現においては、環境面だけではなく、経済面、社会面を同時に考慮することが不可欠となる。近江商人の「三方（売り手・買い手・世間）よし」、住友家の「自利利他公私一如」など、古くから幅広いステークホルダーとの共存共栄の大切さが説かれていた我が国でも、このように視野の広がったそうそう簡単には解決できない問題に、企業として自主的に取り組み続けることはもちろん容易なことではない。

CSRについて、時にコンプライアンスの類似概念ととられることもあるようである。しかし、欧州委員会が「企業が、社会問題および環境問題を、事業活動およびステークホルダーとの相互関係に自主的統合する概念」と定義したように、それは本来、環境や社会に関する自主的活動のことで、コンプライアンスを超えるものである。そして阪神高速グループが2016年に定めたCSR基本方針でも、「地域や社会の持続的発展に広く貢献し、地域や社会とともに成長していくことを目指します」と明言していた。

ただ、サステナビリティにせよCSRにせよ、それが自主的な活動であるからといって、企業がその範囲・内容を自由に決めてよいというわけではない。そもそも、無限にできるわけではないから、優先事項の識別も不可避となる。さらにその活動の正当性を担保するためには、ステークホルダーの意見を積極的に聴取するとともに、実行するプロセスの透明性が確保されていなければならない。このように考えると、本レポートの役割は非常に大きいことになる。

