

阪神高速道路株式会社の 提出資料

業務点検の概要

平成27年5月19日
阪神高速道路株式会社

1 経営全般の状況

会社概要

代表者 | 代表取締役社長 山澤 俱和

本社所在地 | 大阪府中央区久太郎町四丁目1番3号

設立年月日 | 平成17年(2005年)10月1日

従業員数 | 約670名 (H26速報値)

資本金 | 100億円 (+資本準備金 100億円)

主な事業内容 |
○ 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 | 13.9km

営業路線 | 259.1km

日平均通行台数 | 約74万台 (平成25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)
阪神高速技研(株)

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

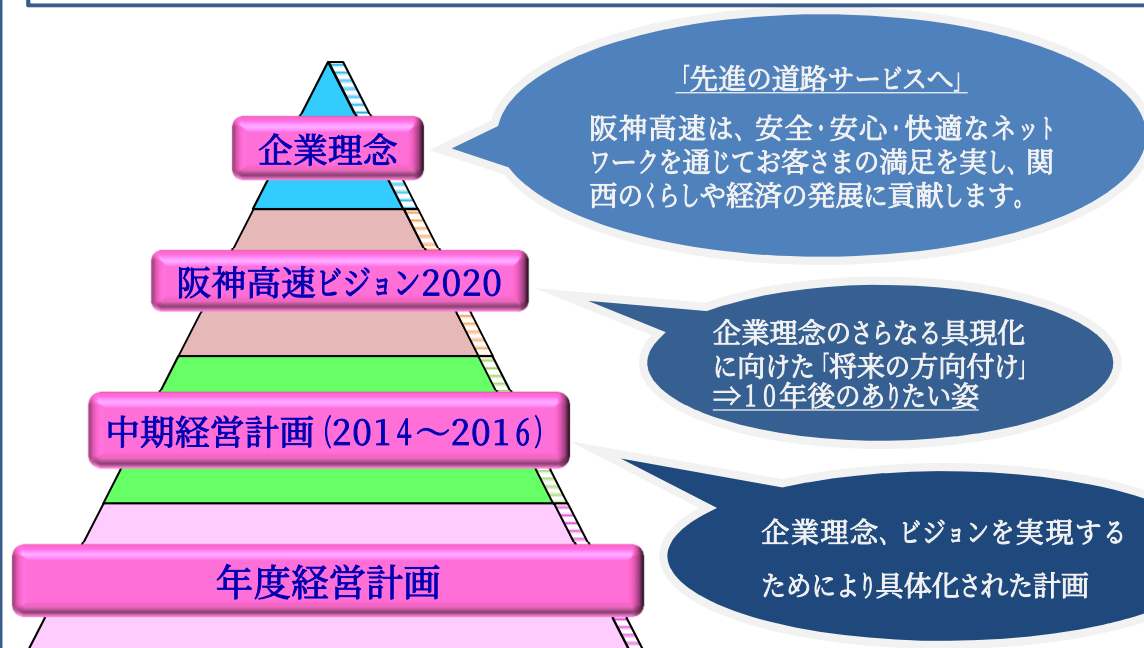
阪神高速は、お客さまや地域とのコミュニケーションを大切にします。
阪神高速は、公正で透明な経営を維持し、健全な発展を目指します。
阪神高速は、社会の期待に応えるため迅速・的確・積極的に行動します。

株主	国	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%

※所有株式数割合

経営マネジメント体制の構築

- 会社設立後、民営化の3つの目的（①債務の確実な返済、②必要な道路の早期かつ最小限の国民負担での建設、③民間ノウハウ発揮による多様で弾力的な料金設定とサービス提供）、いわば社会責任と経営責任を同時に実現するための経営マネジメント体制を構築
- 「先進の道路サービスへ」を企業理念とし、10年後のありたい姿である「阪神高速ビジョン2020」とそれを達成するための具体的な取り組みである「中期経営計画」を策定
- マネジメント改革の一環として、各部等が改善・改革すべき経営課題を明確化させ、達成状況・成果を経営陣がチェック・評価する「経営計画実績評価制度」を導入
- また、阪神高速マインドブックによる意識風土改革や職場での改善改革につなげるD.O.キャンペーン（提案681件）及び事務効率化を図る事務改善運動（提案73件）など、社員個々人の改善・改革の実践を図るための諸改革を実施



※経営計画・実績評価制度

「自主自立」「全員経営」等の基本的なマネジメントの考え方を具現化するためのシステム

- 各部門が中期・年度経営計画を策定することにより、改善・改革すべき経営課題を明確化。
- その達成状況・成果をチェック・評価し、次の計画に反映。

※阪神高速マインドブック

新しく誕生した会社の目的や方向性を社員一人ひとりが考えるための意識啓発冊子を全社員に配布



経営状況の推移

- 民営化以後、経営状況は概ね順調に推移
- 平成24年1月には、お客さまがより利用しやすい距離料金に移行するなど、利便性の向上や利用促進に向けて取り組みを実施
- 平成25年度は、道路構造物の安全性確保のため、利益剰余金を活用した緊急修繕事業の実施(32億円)により損失を計上

○単体損益計算書の推移

(単位:百万円)

項目		H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
高速道路事業	営業収益	104,340	186,570	207,184	212,492	165,906	235,996	216,045	221,993	316,073
	料金収入等	90,373	183,005	183,536	175,617	158,887	161,944	166,755	170,426	173,325
	道路資産完成高	13,966	3,564	23,647	36,875	7,018	74,052	49,290	51,566	142,747
	営業費用	99,723	185,427	204,361	209,192	163,015	233,695	214,434	220,407	318,410
	道路資産賃借料	64,932	140,688	139,999	131,399	113,711	116,050	122,367	127,752	131,606
	道路資産完成原価	13,966	3,564	23,647	36,875	7,018	74,052	49,290	52,886	146,009
	管理費用	20,824	41,173	40,714	40,918	42,285	43,592	42,776	39,767	40,794
	営業利益	4,617	1,143	2,822	3,299	2,890	2,301	1,611	1,585	△ 2,337
関連事業	営業収益	679	1,148	4,828	8,237	10,613	12,504	17,049	10,783	10,093
	受託事業収入	344	288	3,882	7,408	9,379	11,160	15,704	9,398	8,584
	その他の事業収入	334	860	945	828	1,234	1,343	1,345	1,384	1,509
	営業費用	641	933	4,653	8,111	10,280	12,240	16,789	10,575	9,891
	受託事業費	380	331	4,045	7,632	9,307	11,116	15,661	9,420	8,619
	その他の事業費	260	602	607	478	972	1,124	1,128	1,155	1,271
	営業利益	37	214	175	126	333	263	259	207	202
全事業営業利益		4,654	1,357	2,997	3,425	3,224	2,564	1,871	1,793	△ 2,135
経常利益		4,655	1,466	3,233	3,730	3,538	3,207	2,271	2,054	△ 1,841
税引前当期純利益		3,122	1,772	3,832	4,414	3,389	2,796	1,937	2,185	△ 1,802
当期純利益		1,179	1,251	2,503	3,117	1,889	1,734	1,330	1,095	△ 2,382
法人税、住民税及び事業税		1,943	439	1,302	1,297	1,590	1,043	971	1,161	476

(単位:万台)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
一日当たり通行台数 ※	90.6	91.3	90.0	87.1	86.1	87.6 (73.4)	(72.8)	72.4	74.1

※一日当たり通行台数(上段)・・・旧料金圏1回の利用を1台として集計(旧料金圏=阪神東線・西線・南線の3料金圏)
 ※一日当たり通行台数(下段)・・・阪神高速1回の利用を1台として集計(但し、H22年度及びH23年度4～12月は換算値)

経営状況の推移

- 建設関係借入金・社債により約4,600億円の資金調達を実施し、建設中路線やジャンクション等の整備促進に努め、H25年度までに6路線の新規路線(区間)の供用など4,027億円の道路資産とこれに見合う債務を機構に引渡し
- 高速道路事業により発生した剰余金105億円については、将来のリスク(将来の交通量減少に伴う収入減、自然災害による管理費増等)に備え、別途積立金として積み立て

○ 単体貸借対照表の推移

(単位:百万円)

項目	開始	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
流動資産	95,474	122,677	181,327	204,166	213,900	258,438	243,915	215,350	280,370	173,637
うち仕掛道路資産	59,562	71,762	119,225	138,270	145,594	182,438	159,899	164,502	204,452	121,021
固定資産	48,922	49,847	49,317	50,090	51,732	51,264	47,049	44,279	43,209	42,816
高速道路事業固定資産	34,700	35,803	36,067	38,461	40,660	39,400	35,863	34,093	34,123	32,428
関連事業固定資産	2,435	2,963	2,724	1,626	1,304	1,380	1,378	1,401	2,086	3,532
各事業共用固定資産	9,997	9,536	9,043	8,502	8,055	7,746	7,283	6,886	5,299	5,039
その他の固定資産	1,508	1,263	1,109	896	858	841	605	595	500	555
投資その他の資産	280	280	372	602	852	1,896	1,917	1,301	1,199	1,259
資産計	144,397	172,572	230,644	254,257	265,632	309,703	290,964	259,629	323,579	216,454
流動負債	28,385	38,222	55,048	57,206	45,240	77,076	71,108	84,253	115,826	55,946
固定負債	96,011	113,170	153,165	172,115	192,339	202,684	188,179	142,367	173,650	128,787
負債計	124,397	151,392	208,213	229,322	237,580	279,761	259,287	226,621	289,476	184,733
資本金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
資本剰余金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
利益剰余金	-	1,179	2,431	4,934	8,052	9,942	11,676	13,007	14,103	11,720
純資産計	20,000	21,179	22,431	24,934	28,052	29,942	31,676	33,007	34,103	31,720
負債・純資産計	144,397	172,572	230,644	254,257	265,632	309,703	290,964	259,629	323,579	216,454

○利益剰余金の事業別内訳

高速道路事業	-	1,176	1,921	4,758	7,791	9,416	10,987	12,152	13,086	10,568
関連事業	-	3	509	176	260	525	689	854	1,016	1,152

経営状況の推移

- グループ経営体制を構築し、理念・ビジョン等を共有することで、グループガバナンスを確立し、より一層のお客様サービスと効率性の向上を推進
- 連単差は小さく、概ね単体決算と同様の傾向

○ 連結損益計算書の推移

(単位: 百万円)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
営業収益	105,147	188,553	213,578	222,419	178,233	250,778	236,846	236,405	329,329
営業費用	100,464	186,414	210,013	218,724	173,855	247,356	234,124	233,885	330,782
営業利益	4,683	2,138	3,564	3,695	4,377	3,421	2,721	2,520	△ 1,453
経常利益	4,685	2,234	3,894	4,743	5,238	4,523	3,524	3,155	△ 988
税金等調整前当期純利益	3,152	2,539	4,576	5,218	5,282	5,901	2,526	3,269	△ 970
当期純利益	1,194	1,702	2,934	3,604	3,047	4,368	1,182	1,727	△ 1,945

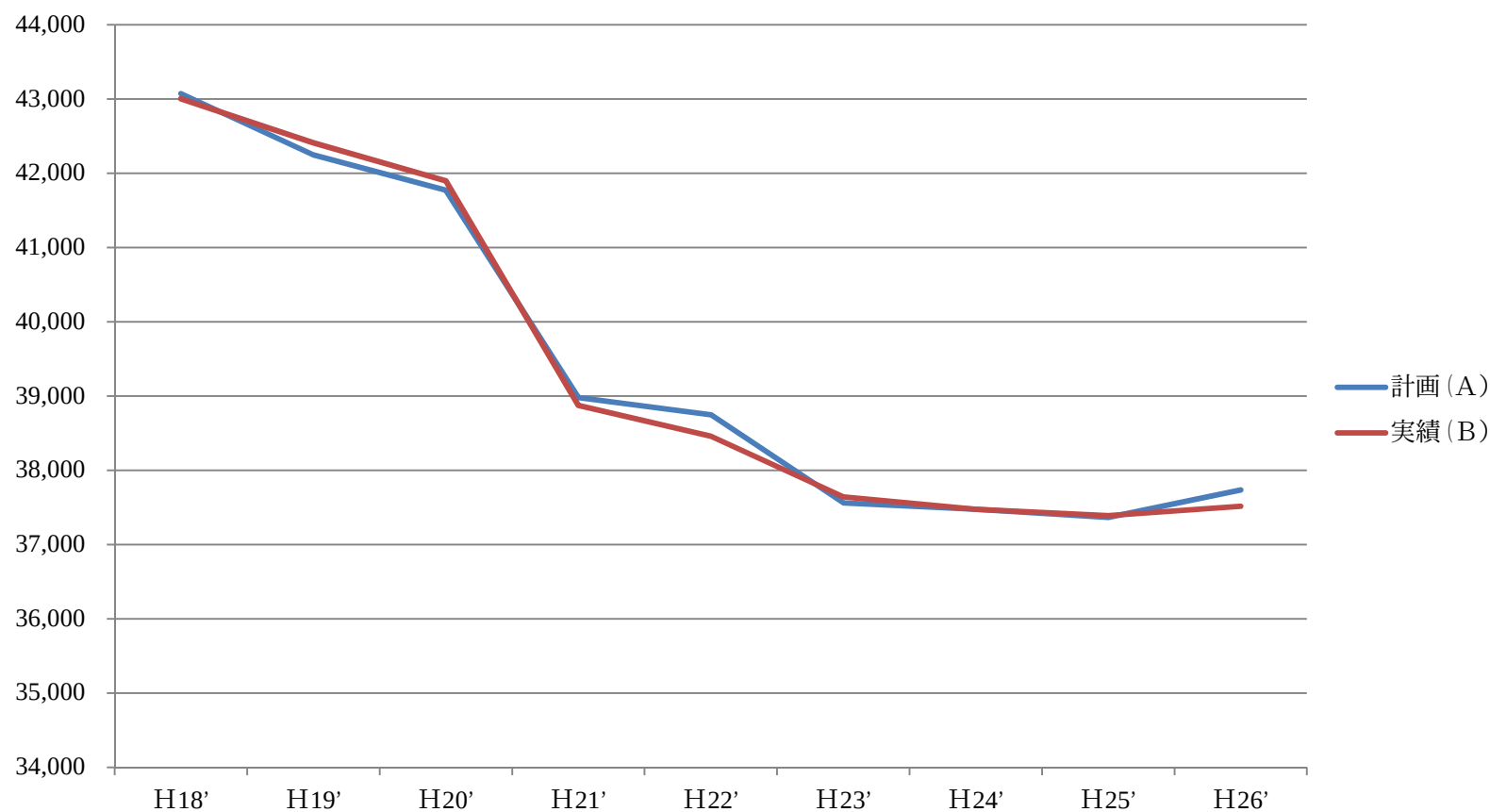
○ 連結貸借対照表の推移

(単位: 百万円)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
流動資産	123,102	182,585	205,996	217,637	264,366	249,700	219,455	284,172	176,576
固定資産	49,982	49,640	50,543	54,736	52,845	50,277	47,358	46,398	46,310
資産計	173,132	232,225	256,539	272,374	317,211	299,978	266,813	330,571	222,886
流動負債	38,391	55,750	58,023	45,946	77,384	72,338	84,131	115,334	54,560
固定負債	113,546	153,577	172,684	194,985	205,438	190,761	144,644	175,466	134,694
負債計	151,937	209,328	230,708	240,932	282,822	263,099	228,775	290,801	189,254
資本金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
資本剰余金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
利益剰余金等	1,194	2,897	5,831	11,442	14,389	16,878	18,038	19,770	13,631
純資産計	21,194	22,897	25,831	31,442	34,389	36,878	38,038	39,770	33,631
負債・純資産計	173,132	232,225	256,539	272,374	317,211	299,978	266,813	330,571	222,886

債務残高の推移 (機構)

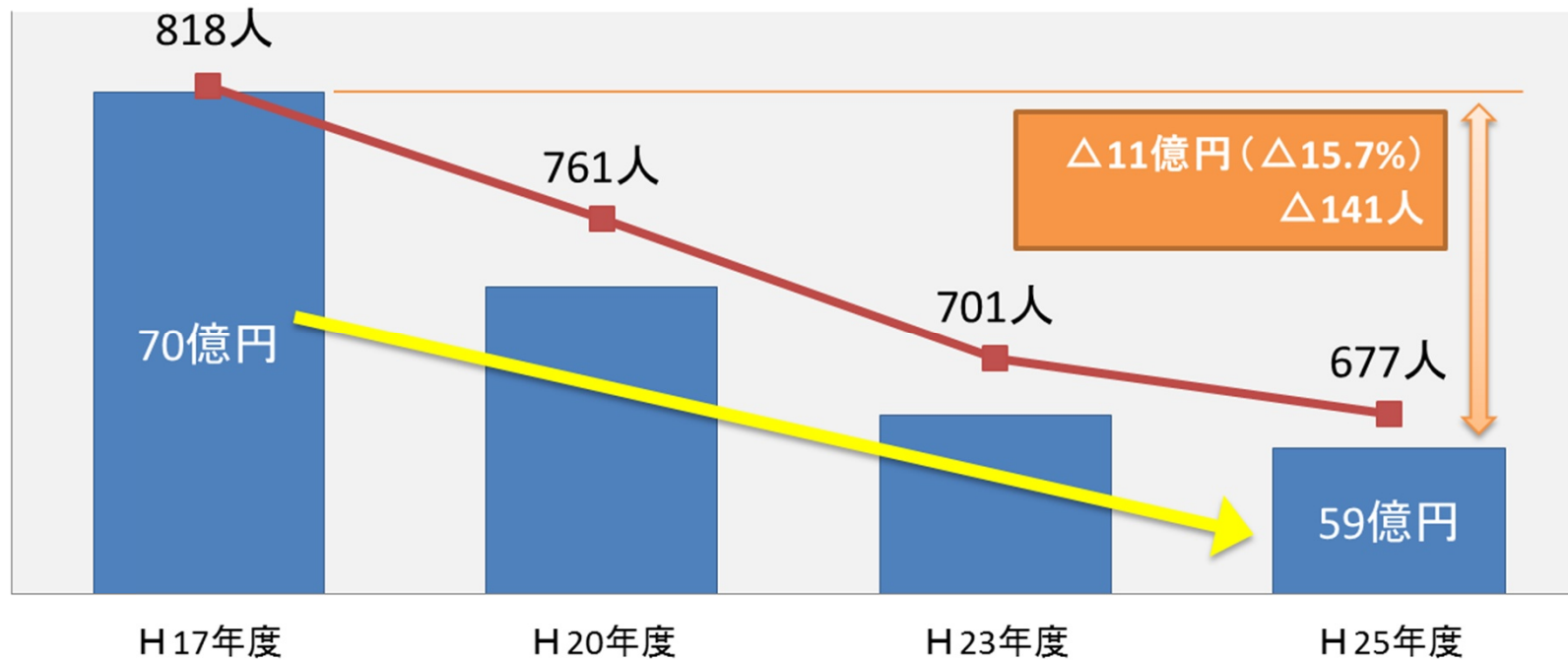
- (独) 日本高速道路保有・債務返済機構へ承継した債務は、概ね計画に従って減少



	(億円)								
	H18'	H19'	H20'	H21'	H22'	H23'	H24'	H25'	H26' (期首)
計画 (A)	43,073	42,249	41,773	38,979	38,746	37,559	37,473	37,363	37,737
実績 (B)	43,005	42,410	41,899	38,874	38,458	37,643	37,473	37,391	37,514

高速道路機構ファクトブック (2014) より

- H17年度の民営化以降、これまでに賞与の削減、採用人員の抑制、定期昇給の一時停止、新人事制度の導入などの人件費抑制の取り組みを進めることにより、人件費を縮減
- 安全・安心に直結した業務を担う企業として適正な事業執行体制を確保しながら、事業実態の変化に対応して、迅速に組織・人員体制の見直しを図りつつ、引き続き業務の効率化に努力

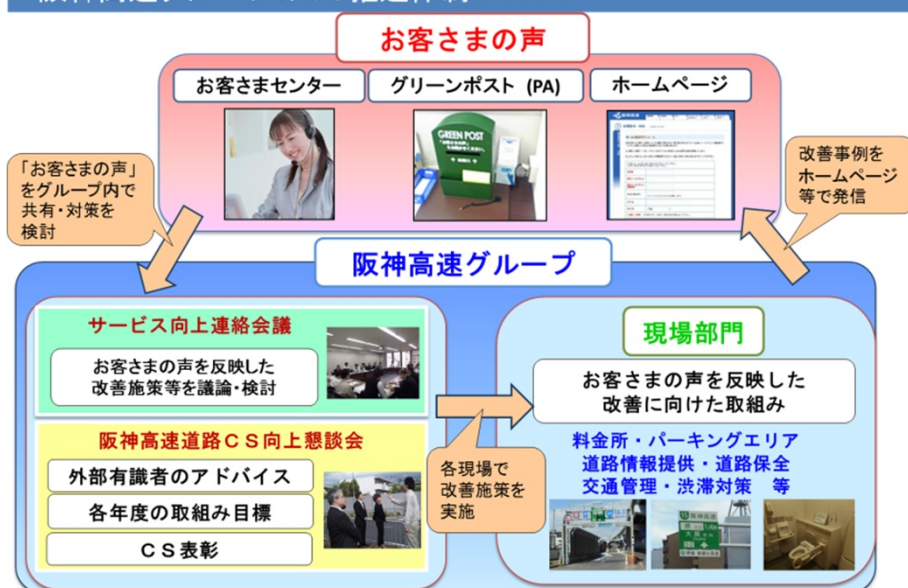


*人件費は、道路事業（計画管理費及び建設投資）が対象となり、役員及び社員に対して支給する報酬（給与）、賞与及びその他の手当の合計額です。
なお、法定福利費及び法定外福利費は含みません。

CSの向上 (お客さまの声のサービスへの反映)

- 阪神高速グループでは、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やご要望を、阪神高速グループ全体で共有し、対策を検討し改善を実施
また、お客さまの視点で考え、ご期待にお応えするサービスを自らが考え実践

阪神高速グループのCS推進体制



※民営化と同時にお客さまセンターを開設。現在、年中無休で営業

●お客さまの声を反映した改善事例の紹介

天保山入口での行先案内表示がわかりにくい。大阪市内方面に行きたかったが、間違えて泉佐野方面へ行ってしまった。利用者の観点を考えて、事前に看板で知らせるなどして欲しい。

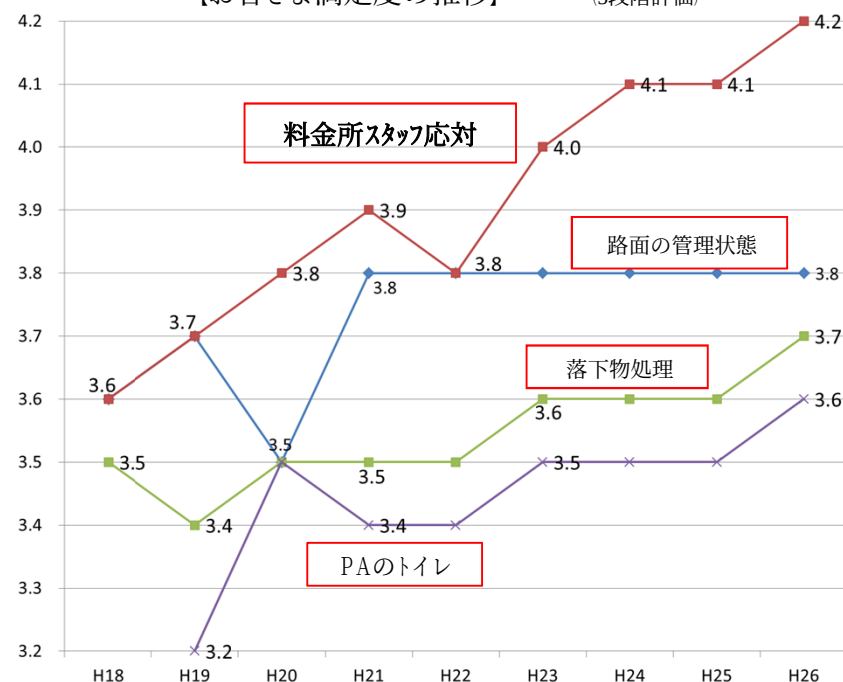


天保山入口手前の一般街路上にあるETC車のレーン案内看板について、入路のカーブ状況を反映させると共に、ETC車専用レーンの位置と行先方面を案内した看板に取り替えた。



【お客さま満足度の推移】

(5段階評価)



グループ経営体制の構築

- 道路の安全性の確保やお客さまサービスに直結する業務（交通管理・保全点検・維持修繕、料金収受等）については、グループ経営体制を構築し、当社の経営責任のもと資本の保有を行い、経営計画等経営上の重要事項の協議を行う等、お客さまサービスの向上、ノウハウの維持・向上、業務の効率化を推進
- グループ経営の効果を検証するため、グループ経営による品質の確保・向上の状況等について、客観的な指標を用いた継続的なモニタリングを実施

《保全点検・維持修繕》

阪神高速技術(株)

H17.10.5設立
(H18.3.3株式取得)

資本金:8,000万円

社員数:約150名

事業内容:阪神高速道路の日常的な保全点検・維持修繕業務全般



《交通管理》

阪神高速パトロール(株)

H17.1.4設立
(H19.4.1株式取得)

資本金:1,000万円

社員数:約260名

事業内容:阪神高速道路の交通管理（交通管制補助、巡回、取締補助）



《駐車場・PA、人材派遣、カード事業等》

阪神高速サービス(株)

H17.8.1設立
(H17.12.14株式取得)

資本金:4,000万円

社員数:約70名

事業内容:休憩施設に係る業務受託、駐車場の賃貸、カード事業等



阪神高速道路株式会社

先進の道路サービスへ

阪神高速技研(株)

H21.4.1設立
(H22.2.1株式取得)

資本金:3,000万円

社員数:約80名

事業内容:阪神高速道路の調査・設計・積算・システム管理業務等



《コンサルティング・システム管理》

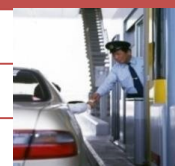
阪神高速トール大阪(株)

H19.12.10設立

資本金:5,000万円

社員数:約640名

事業内容:
阪神高速道路の料金収受業務
(大阪・京都地区)



《料金収受》

阪神高速トール神戸(株)

H19.12.10設立

資本金:5,000万円

社員数:約270名

事業内容:
阪神高速道路の料金収受業務
(神戸地区)



《料金収受》

- 会社設立後、各種の企業風土改革、経営マネジメント改革を実施
当社の使命達成と「先進の道路サービスへ」の経営理念の具現化に向け、「経営姿勢」「経営システム」が定着
- 経営状況は概ね順調に推移
道路賃借料1兆885億円、法人税等102億円を支払いつつ、剰余金117億円を積み立て経営基盤を強化
また、機構に引き継いだ債務は計画に沿って減少
- 一方、会社設立前後の採用抑制により人件費縮減に寄与したが、将来人員に課題

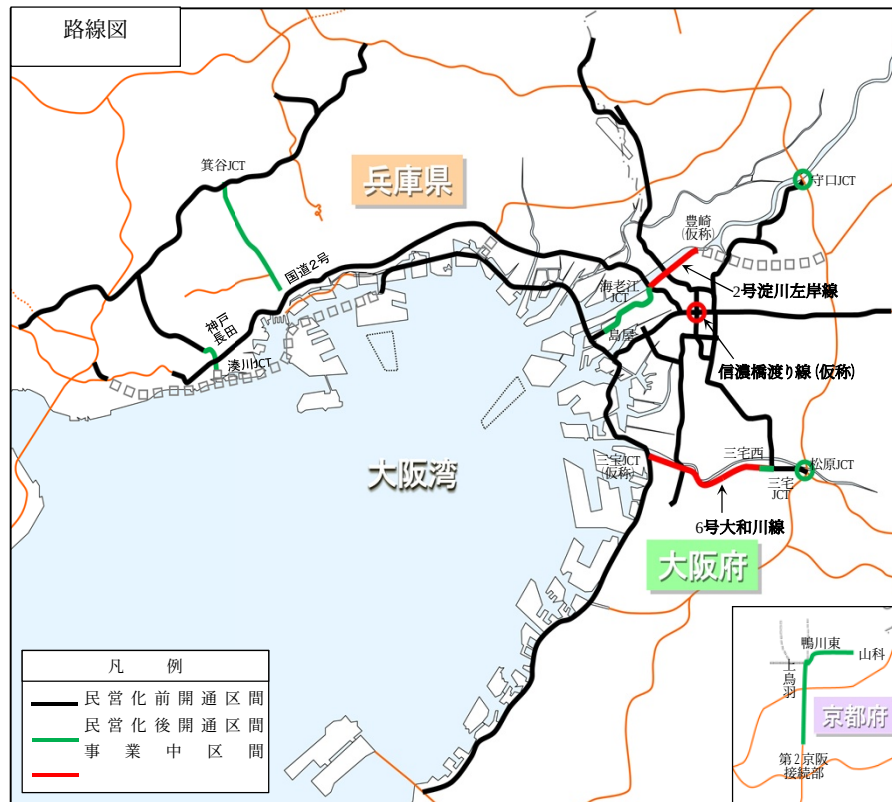
⇒ 今後、新たなビジョンをはじめとして、新たなステージへ向けて会社の将来像を構築していく必要
また、剰余金については、中・長期的な経営の安定の確保を前提に、高速道路の安全性確保やサービスの向上、CSR推進などへの活用が課題

2 高速道路事業の取組み状況

建設事業の概況

- 民営化後、6区間17.2km及び2箇所のJCTを機構との協定期間内に開通。ミッシングリンクの解消及び利便性の向上に寄与。また、新神戸トンネル有料道路(8.5km)を神戸市道路公社より移管
- 開通区間の債務引受限度額に対し▲約5%、約65億円のコスト削減
- 工期延期した大和川線やその他事業中路線については、引き続き関係機関と連携しながら早期供用に向けて取り組む

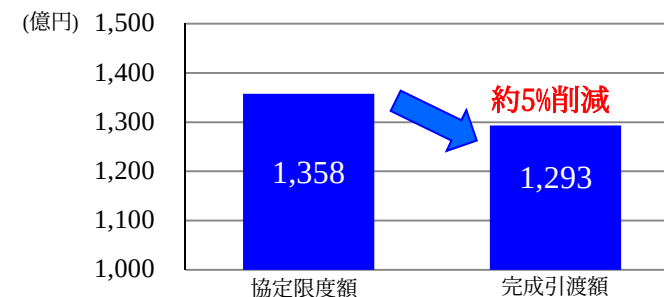
【民営化後の開通箇所】



【開通箇所の延長及び工期短縮期間】

	路線名	区間名	延長 (km)	協定完成予定 年月日	開通 年月日	短縮期間
1	8号京都線（油小路線）	上鳥羽～第2京阪道路接続部	5.5	H20.1.31	H20.1.19	0.4ヶ月短縮
2	8号京都線（新十条通）	山科～鴨川東	2.7	H20.5.31	H20.6.1	当初協定どおり
3	31号神戸山手線	湊川JCT～神戸長田	2.2	H23.3.31	H22.12.18	3.4ヶ月短縮
4	8号京都線（斜久世橋区間）	鴨川東～上鳥羽	1.9	H23.3.31	H23.3.27	0.1ヶ月短縮
5	6号大和川線	三宅西～三宅JCT	0.6	H25.3.31	H25.3.21	0.3ヶ月短縮
6	2号淀川左岸線	島屋～海老江JCT	4.3	H25.3.31	H25.5.25	1.8ヶ月遅延
7	守口JCT（改築）	近畿自動車道渡り線	—	H26.3.31	H26.3.23	0.3ヶ月短縮
8	松原JCT（改築）	近畿自動車道渡り線	—	H27.3.31	H27.3.28	0.1ヶ月短縮
合計			17.2	平均		0.4ヶ月短縮
9	32号新神戸トンネル	国道2号～箕谷JCT	8.5	H24.10.1 神戸市道路公社より移管		—
総合計			25.7			

【H27.3までに事業が完了した区間のコスト削減状況】



建設事業の概況

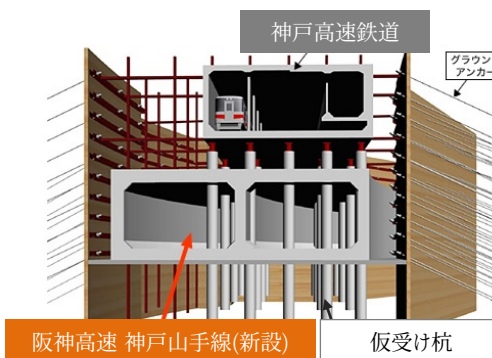
- 新技術の採用等による性能向上やコスト縮減、難工事への着実な取組等を実施
その結果、土木学会をはじめとした各団体における各種賞を受賞

■民営化後における主な受賞履歴一覧■

対象路線	受賞年度	表彰主催団体	受賞 タイトル	対象事案
淀川左岸線	平成25年	土木学会	技術開発賞	性能向上とコスト縮減を両立した鋼管集成橋脚の開発 [海老江JCT]
	平成25年	日本道路協会	優秀論文賞	性能向上とコスト縮減を両立した鋼管集成橋脚の実橋への適用 [海老江JCT]
神戸山手線	平成21年	土木学会	技術賞	国内最大の仮受け工事の計画と施工 [神戸高速鉄道交差部]
	平成22年	全日本建設 技術協会	全建賞	阪神高速神戸山手線(南伸部)の建設
京都線	平成19年	地盤工学会 関西支部	地盤技術賞	シールド余剰泥水を用いた流動化処理土によるトンネル路床の構築 [新十条通]
	平成23年	照明学会	照明普及賞	阪神高速道路8号京都線「斜久世橋区間」 [LED照明の採用]



【淀川左岸線 海老江JCT】
(鋼管集成橋脚)



【神戸山手線 神戸高速鉄道交差部】
(鉄道函体の仮受け工事)

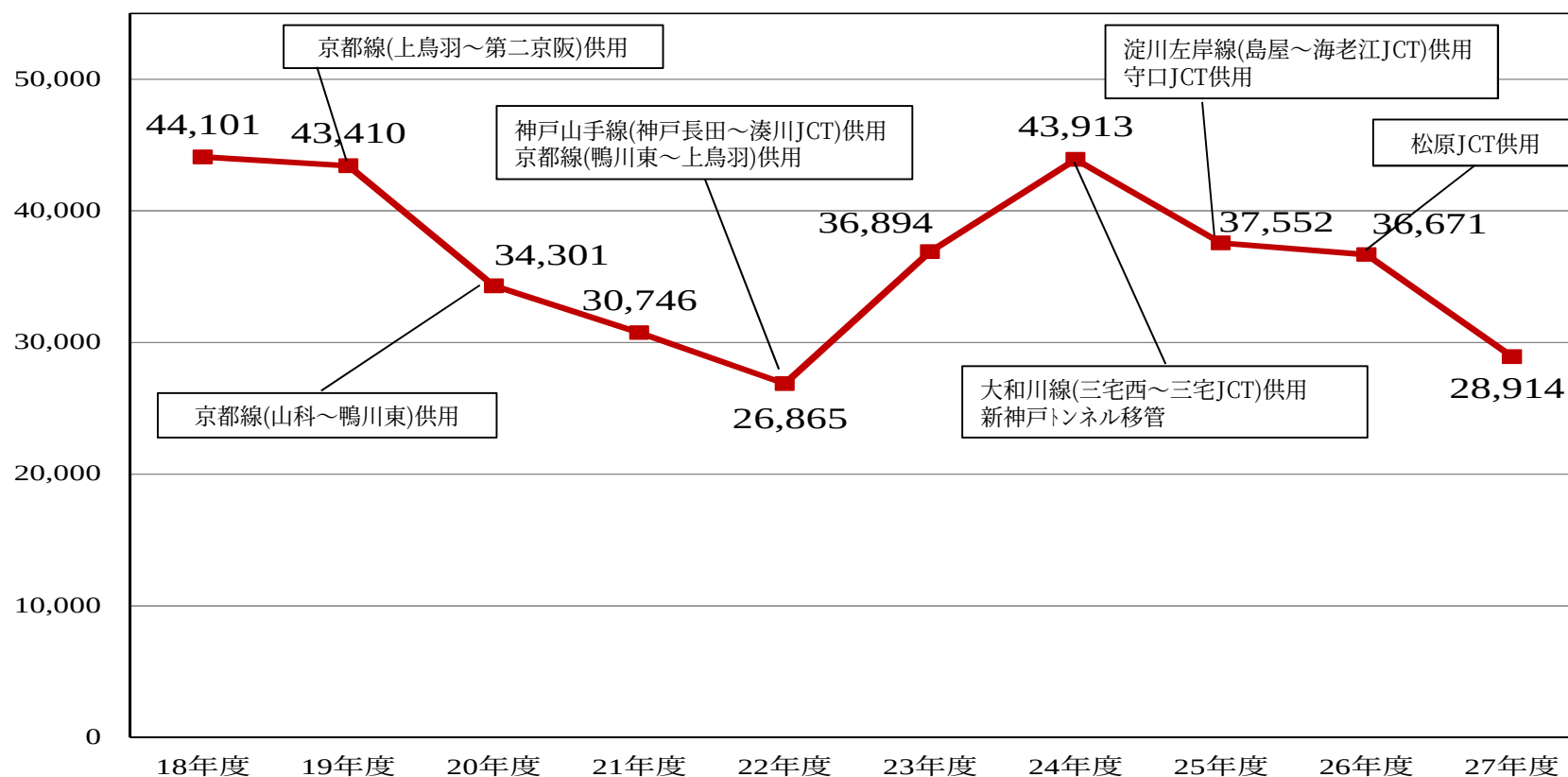


【京都線(斜久世橋区間)】
(LED照明の採用)

新設・改築予算の推移

○基本的に、各路線について計画どおり事業を進捗

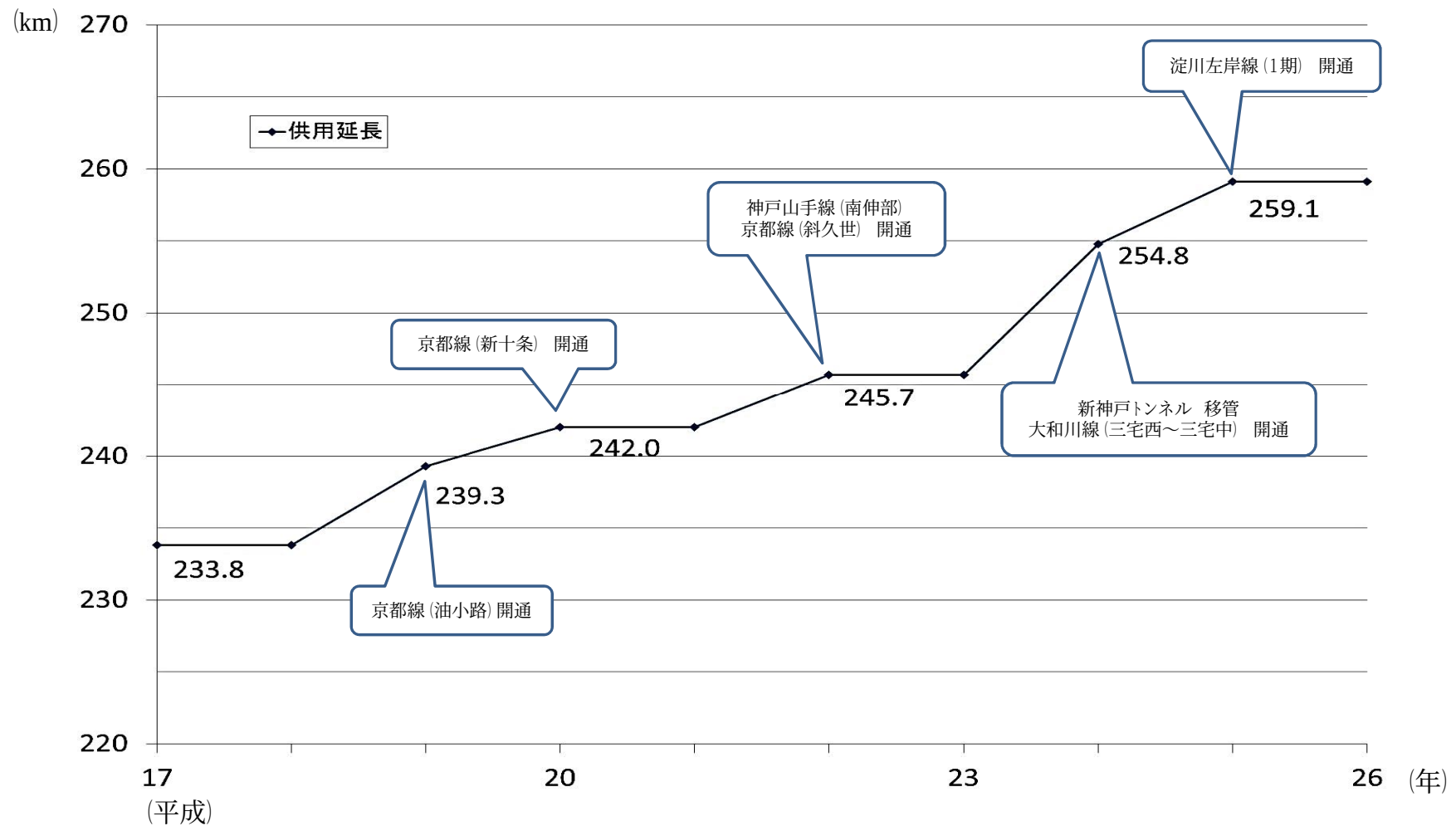
単位:百万円



※民営化は平成17年10月のため、17年度事業費は記載せず

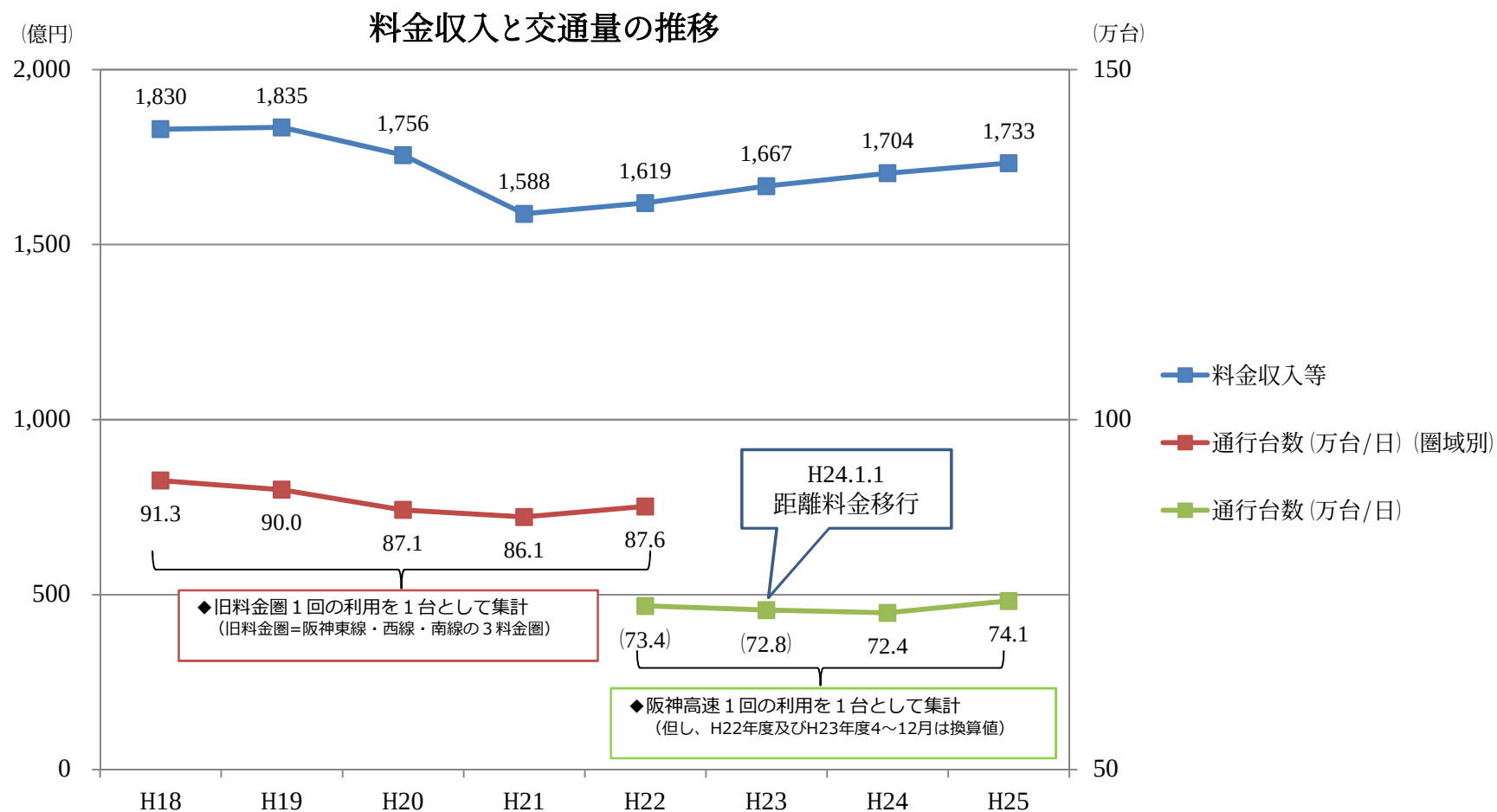
民営化後の管理延長の推移

- 現在事業中の大和川線及び淀川左岸線2期等の早期供用を目指す
今後も関西の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消に向け、関係機関と連携して取り組んでいく



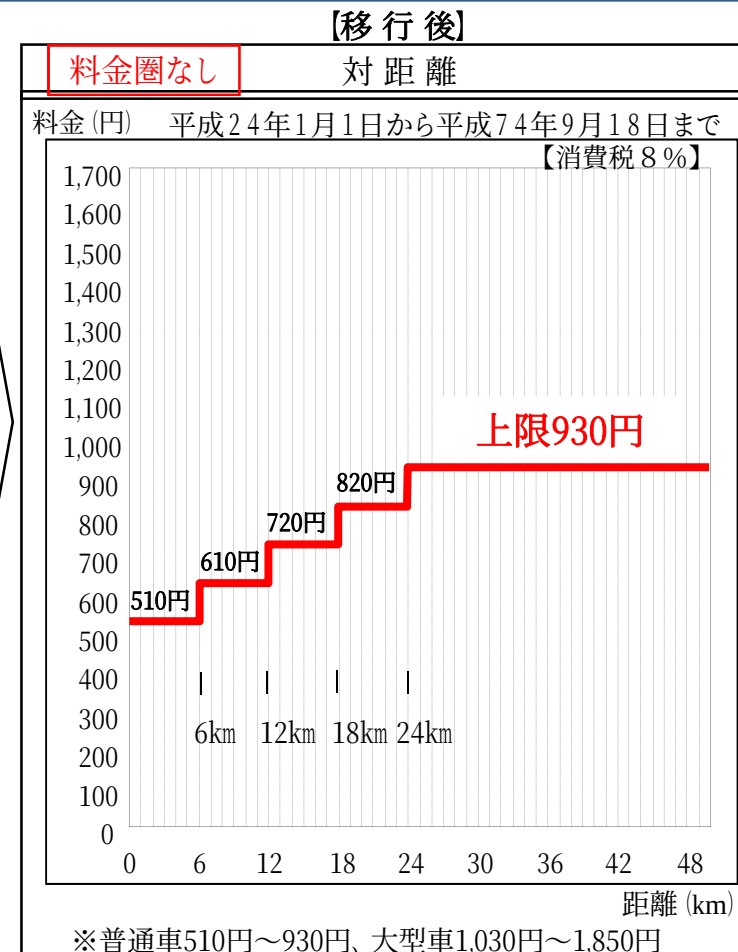
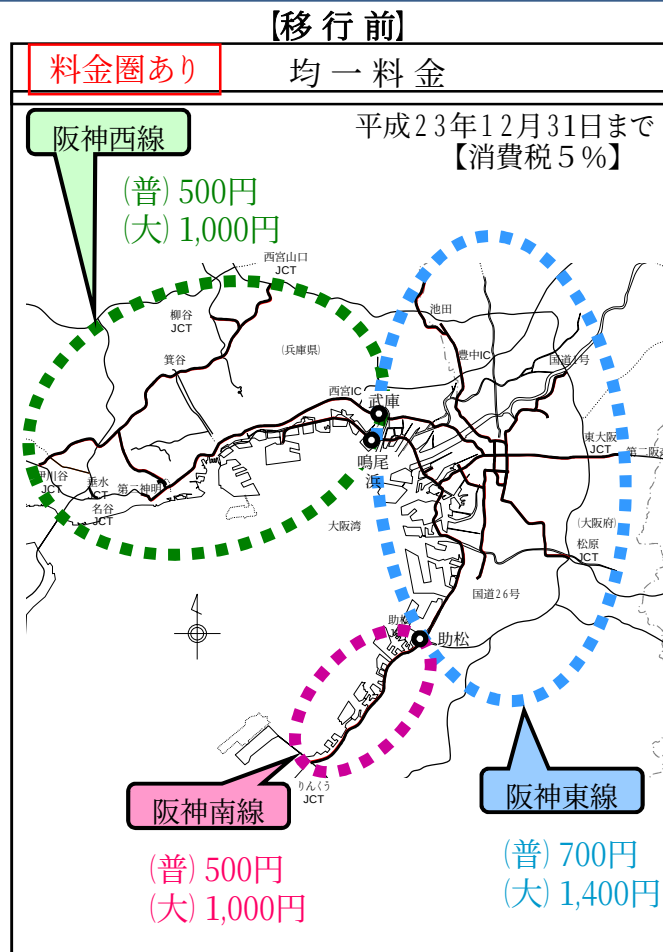
料金収入と交通量の推移

○ 平成24年1月に利用距離に応じた公平な利用料金を実現するため、距離料金へ移行



距離料金への移行

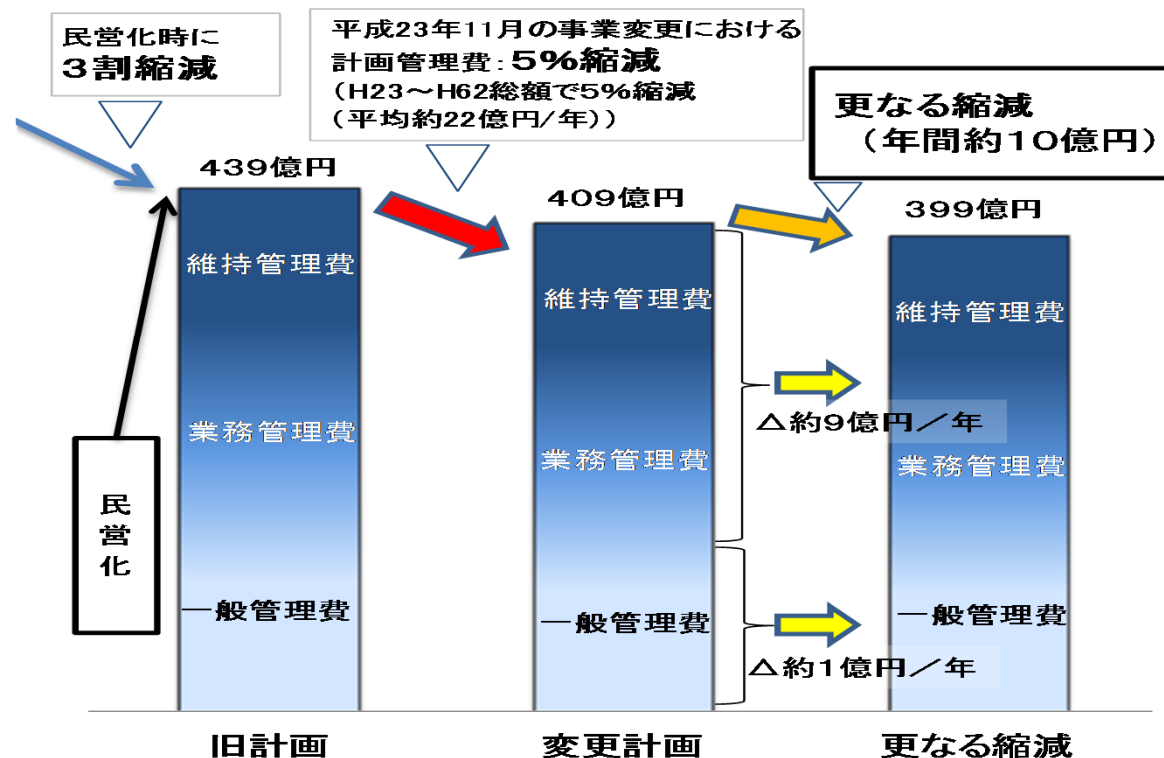
- 平成24年1月に、料金圏毎の均一料金から料金圏のない距離料金（普通車（ETC車）：500～900円）へ移行（普通車（現金車）は900円）
- 平成26年4月1日より消費税引上げに伴い普通車510～930円、大型車1,030～1,850円としている。
- 当面の割引（平成28年度末まで）
 - ・NEXCO、本四との乗継割引
 - ・西線内々利用割引
 - ・端末区間割引（池田線、西大阪線、東大阪線）
 - ・（事業者向け）大口・多頻度割引（拡充部分）



管理コスト縮減の取組み

- 管理コストについては、民営化時に舗装や塗装の材料等の新技術の導入などにより約30%のコスト縮減を達成 (対平成14年度比)
- また、平成23年の事業変更許可に際し、管理4業務における一括発注による諸経費の削減や営業所の再編などにより、平成62年度までの管理費合計額約1兆7,200億円に対して約5%、約856億円 (平均約22億円/年) のコストを縮減
- 加えて、さらなるコスト縮減として、現場の状況を考慮した点検頻度の設定等、きめ細やかな管理水準の設定やグループ会社の間接経費の見直し等の実施により、年間約10億円のコスト縮減を実施 (協定に反映済)

計画管理費の更なる縮減 (平成24年度計画管理費の例)



3つのアクションプラン(交通安全対策等)の実行

◆ 交通安全対策アクションプログラム

以下の対策等に取り組み、平成17年度の約7,300件に対し平成25年度は約5,900件に交通事故件数は大幅に減少(1,400件(約19%)減)

- ・カーブ対策：すべり止め舗装、カーブ区間の視線誘導、ITS技術を利用した速度抑制対策・渋滞末尾への追突防止対策
- ・分合流対策：ポストコーンによる整流化、道路案内の改善、区画線の改良、ITS技術による合流支援
- ・本線料金所での対策：混在レーン廃止による追突防止、レーン運用見直し、ETCレーンのカラー化
- ・落下物対策：料金所等における積載不良車両への是正指導の強化、落下物の迅速な回収
- ・ソフト対策：安全走行支援サイト(阪高SAFETYナビ)の展開

◆ 渋滞対策アクションプログラム

- ・道路ネットワークの整備と併せて、交通運用面での対策、情報提供の多様化等ソフト面での対策、工事の集約化による車線規制の削減等を推進
- ・例えば、平成20年度は、交通運用面での対策として、3号神戸線上り深江付近の勾配変化部(サグ部)において、渋滞を軽減させる対策として、上り坂であることを認知して頂くための水平ライン塗装や標識を設置



(深江付近に設置した水平標示)

◆ PA改善アクションプラン

お客さまに「ほっと」していただける場所として、「きれい・あんしん」「やすらぎ」「ぬくもり」を感じていただけるよう、改善事項等をアクションプランとして策定・実行

- ・洋式トイレ化、温水洗浄便座の導入、多機能トイレの増設・充実化
- ・PAの全面改装 全有人PA6か所をH20.4～H23.1に順次リニューアルオープン
(レストラン・売店を全面リニューアル改修、休憩ゾーンの拡大、喫煙室の設置)
- ・ホスピタリティの向上 PAクルー表彰評価制度やコンシェルジュの導入
- ・地球環境への配慮 電気自動車充電設備、屋上緑化 など



保全点検の取組み

- 構造物の損傷状況を把握し、補修計画作成のための基礎資料を得るべく詳細に点検する定期点検や、損傷や異常を早期に発見し、応急的な処理を行うため巡回等の方法で行う日常的な点検、および各種設備を円滑に稼働するために常時、設備の稼働状況や故障発生状況を監視する設備監視などを実施
また、トンネル天井板緊急点検(H24)や橋梁付属物等の安全総点検(H25)などの特別点検や、新技術の開発・導入にも取組み
- 発見された損傷や異常については、第三者や道路機能への影響に応じて緊急または計画的に補修を実施。なお、補修方法については、軽微な損傷は点検時の同時補修や、フレッシュアップ工事等による工事の集約化など、補修を効率化

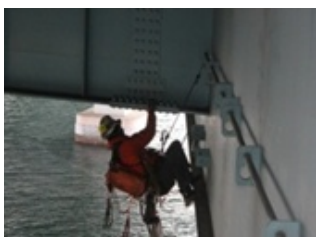
点検



橋梁 定期点検



トンネル換気設備 定期点検



ロープアクセス



3次元計測

補修



フレッシュアップ工事



点検時補修



照明柱取替



車両制限令違反車両の取締り

- 道路の劣化への影響が大きい大型車両の通行の適正化対策として、取締り専従班による単独又は警察との合同により車両制限令違反車両に対する取締りを実施
- 料金所に固定式軸重計測装置を設置し違反データを計測、一定基準以上の反復違反者に対し警告書を送付
- さらに、道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針を踏まえ、取締りを強化

■ 随時取締り (取締り専従班によるもの)

- ・取締り専従班(昼間帯6班、夜間帯2班)が高速道路上の料金所付近に於いて取締りを実施
- ・また、違反が確認された場合、指導警告や措置命令を実施

	単位	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
取締り回数	回・箇所	2,659	2,855	2,823	2,695	2,839	2,880	2,836	2,856
車限令違反	台	842	987	971	1,045	1,020	1,179	1,300	1,251
積載不適当車両	台	-	-	-	-	1,197	1,170	1,463	1,400



警察との合同の取締り状況

■ 取締りの強化

- ① 道路6会社統一の取締り基準を設けるとともに、機構及び道路6会社合同による悪質違反者に対する警告書発送や対面是正指導等の措置を新たに導入
- ② 新たに他の道路管理者と連携した取締りの実施
- ③ 警察と調整のうえ、車両制限令違反のうち、特に重量違反を繰り返す違反者等の告発を実施
- ④ 固定式軸重計測装置による違反車両に対する警告表示の基準を引き下げ(13t→12t)
- ⑤ 固定式軸重計測装置の増設 ⇒ ETC高速度対応型を6基増設予定
- ⑥ 車両制限令違反防止講習会時に配布している警告文書に警察による検挙情報を追加

ETC利用の推移

- ETC普及促進施策を積極的に実施してきたこともあり、民営化時点では約50%だったETC利用率は現時点では約92%まで着実に向上

・促進施策として、主に車載器の購入支援を実施。(車載器購入助成)

● 阪神高速におけるETC車載器の助成台数及び助成金額(民営化時点実施分以降)

助成台数: 約75万台

助成金額: 約39億円

【参考】現在実施中の車載器購入助成内容(平成26年11月～平成27年9月)

- ・対象者: 近畿2府4県(大阪府・兵庫県・京都府・滋賀県・奈良県・和歌山県)にお住まいの方で、新規にETC車載器を取付けられる方。
- ・車載器販売価格: 3,000円(四輪車用(12V専用)・アンテナ分離型・セットアップ済み)
- ・予定台数: 先着2,000台



・阪神高速のETC利用率は、**約50%から約92%**にまで向上。

	H17.10	H18.3	H19.3	H20.3	H21.3	H22.3	H23.3	H24.3	H25.3	H26.3	H27.3
ETC利用率	49.7%	57.1%	67.7%	73.7%	78.6%	84.5%	85.8%	88.8%	89.8%	90.7%	91.6%

- お客さまにも好評を博している企画割引は、阪神高速の利用促進と新たなお出かけ需要の創出に貢献
申し込み件数も着実に増加していることから、今後も、お客さまにとって一層魅力的な企画割引を提供できるよう
内容の充実に取り組むとともに、申込み利便の向上を図る施策等について検討・実施

➤ 企画割引について

交通容量に比較的余裕のある土休日の需要を喚起し、阪神高速の利用促進及びETCの普及促進を図るため、平成20年度より、お客さまに利用いただきやすい弾力的な料金設定（企画割引）を実施

なお、企画割引は、沿線集客施設との連携による地域活性化にも資するものであり、機構への貸付料の支払いに支障のない範囲で実施

直近に実施した企画割引（「ETC乗り放題パス」）の概要と現在までの実施状況は以下のとおり

阪神高速ETC乗り放題パス [2015 SPRING] の概要

内 容：阪神高速全線（京都線除く）が1,230円で1日乗り放題、2,260円で2日連続乗り放題

利用期間：平成27年3月14日（土）から平成27年4月12日（日）までの土・日曜日

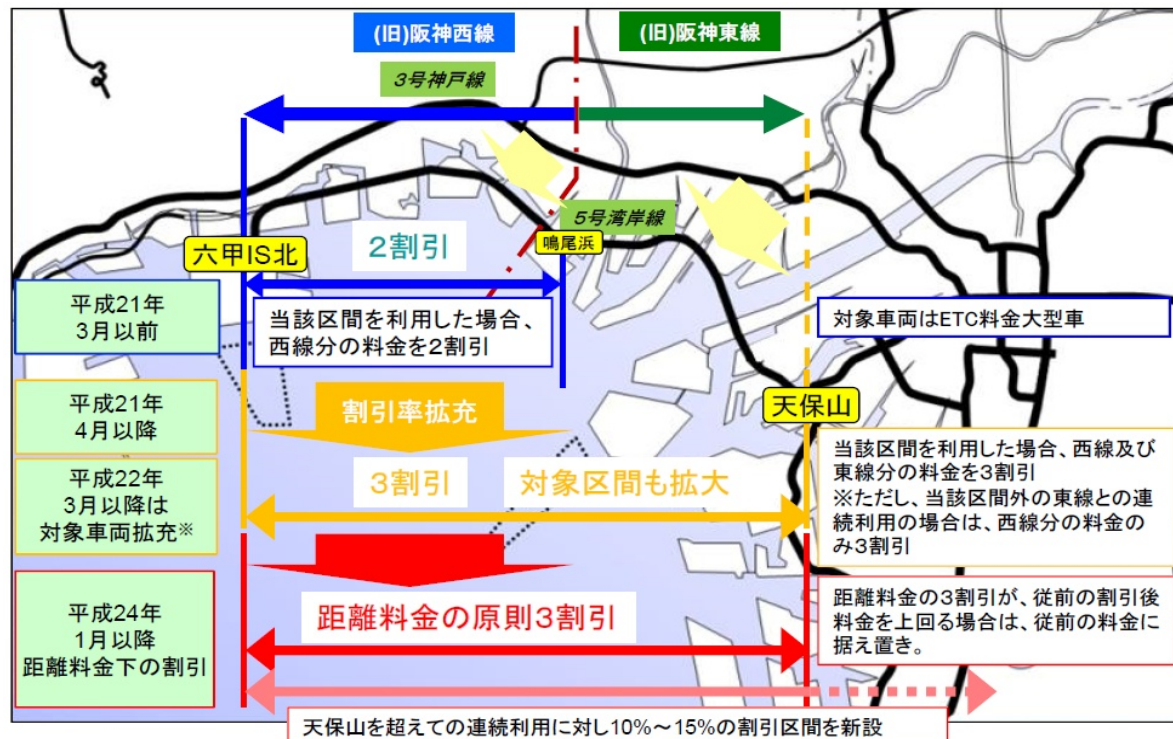
対象車両：ETCシステムを利用する普通車（大型車及びETCコーポレートカードは対象外）

＜現在までの実施状況＞

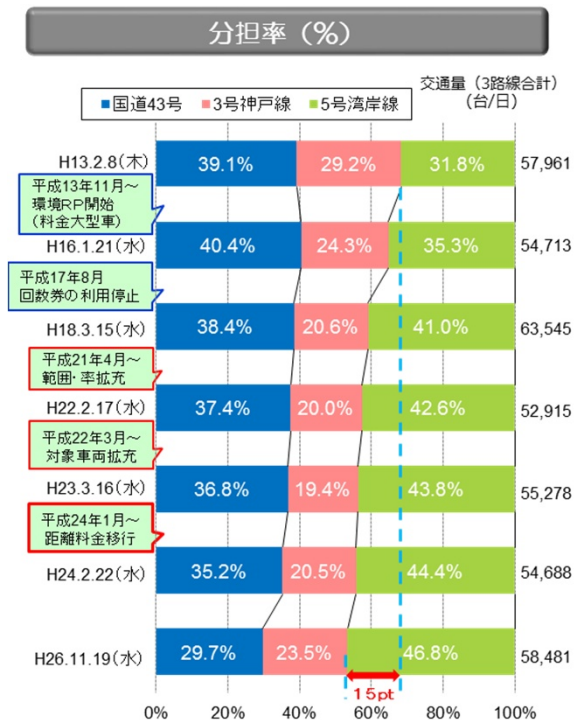
年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計
実施数（回）	5	3	3	2	4	3	4	24
申込数（件）	9,820	16,949	20,749	17,199	30,493	36,576	72,070	203,856

環境ロードプライシング

- 平成13年11月より試行開始
- センサス大型車の5号湾岸線、3号神戸線、国道43号の道路利用分担率について、5号湾岸線の分担率は環境ロードプライシング導入前の31.8%から46.8%に増加しており、大型車の湾岸線への迂回誘導は施策の拡充と共に進んでおり、国道43号沿線の環境改善に寄与している
- 今後も更に5号湾岸線への迂回を促進するべく、広報活動を行う



※平成22年3月からの対象車両の拡充は、センサス大型車(料金普通車)かつETCコーポレートカード利用で、事前登録を行った車を新たな割引対象としたもの。

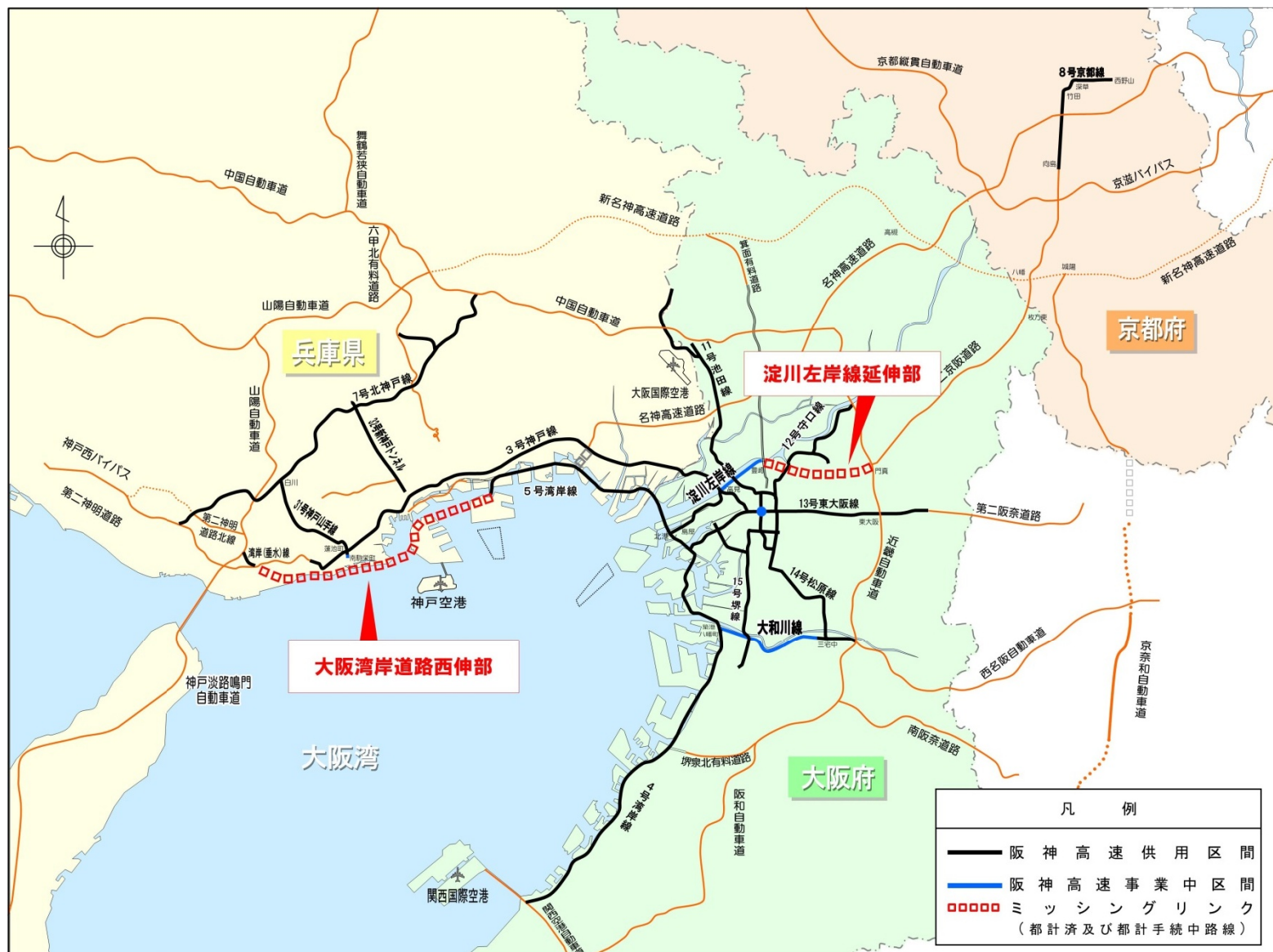


- 民営化時に約10%の建設コストの縮減を図るとともに、計画していた6区間と2JCTを5%のコスト縮減を図りつつ計画を前倒しして整備
また、お客さまの利便性向上に資する新神戸トンネルの阪神高速ネットワークへの編入を実施 (H17.10 233.8km ⇒ H27.4 259.1km)
- 高速道路の維持管理においては、民営化時に約30%コスト縮減等を図りつつ、点検・補修等の維持管理を適切に実施。また、平成23年の事業変更許可に際し約5% (約22億円／年) を、さらに24年度からは約10億円／年のコスト縮減を実施
また、3つのアクションプラン (交通事故、渋滞、PA改善) を実行するほか、企画割引を積極的に展開するなど、お客さまサービス向上に努力
(お客さま満足度 (総合) H19' 3.3 ⇒ H26' 3.6)
- ETCの普及促進 (H17.10 49.7% ⇒ H27.3 91.6%) に努めるとともに、その動向を踏まえ、料金所の無人化を積極的に展開 (28料金所 (平成26年度末現在))。今後、ETC義務化の議論等も踏まえつつ、進めていく必要
- 平成24.1にお客さまにわかりやすく、より利用しやすい距離料金へ移行

⇒ 阪神高速道路における渋滞削減等に向けたミッシングリンクの整備や阪神圏特有の課題を考慮したシームレスな料金体系の導入が必要
大規模更新・修繕事業については、新技術等も活用し、お客さまへの影響を極力少なくしながら効率的に事業を行っていく必要

【 参 考 】

○阪神圏のミッシングリンク（都市計画済及び都市計画手続中路線）



3 関連事業の取組み状況

パーキングエリア (PA) の現況

- 阪神高速道路では、有人PAを6箇所、無人PA及びミニPAを8箇所、計14箇所のPAを整備
- 都市内の狭小な土地に整備されているため小規模

◆PA位置図

◎ 有人PA

● 無人PA及びミニPA



PAの経営状況と施設改善の概況

- PA事業は、都市高速におけるお客さまの特性（短距離利用等）からPAの利用頻度が低く赤字となっていたが、サービス向上、増客・増収を目指し、平成19年度から平成22年度にかけて施設のリニューアルを実施
また、管理費の削減等により平成23年度に黒字化を達成
- 民営化後、PAにおけるお客さま満足度は着実に上昇

（単位：百万円）

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
PA事業 連結収益	182	140	137	155	148	164	164	165
PA事業 連結営業利益	▲ 62	▲ 77	▲ 62	▲ 51	▲ 35	25	36	38
PA売上（テナント）	711	692	635	636	603	666	682	685

阪神高速のPAは、民営化により道路事業と関連事業が一体となってお客さまサービスを提供する場として、お客さまにご利用いただきやすいよう、PAコンセプト「きれい・あんしん」、「やすらぎ」、「ぬくもり」を策定し、2段階でPA改善アクションプランを実行。

お客さま満足度 調査結果	調査開始	現在
PAトイレ	3.2 (H19)	3.6 (H26)
PA従業員の接客対応	3.3 (H22)	3.5 (H26)

（5点満点での評価）

	きれい・あんしん	やすらぎ	ぬくもり
第1次 アクションプラン (H19.12-H21.6)	全PAトイレ改修 有人PAリニューアル開始 ・朝潮橋・京橋（西行）・中島	積極的な広報展開 ・パンフレットやHP	スタッフコーチングの導入 ・PAクルー会議（継続中） ・統一ユニフォームの作成 PA部門の体制構築 ・PA連絡調整会議（継続中）
第2次 アクションプラン (H21.7-)	全有人PAリニューアル完了 ・京橋（東行）・泉大津（海）・ 泉大津（陸）	環境への取り組み ・屋上や壁面の緑化 ・急速充電器設置（有人PA） ・地元小学生による緑化活動 無線LAN整備（有人PA）	ホスピタリティの向上 ・PAクルー表彰・評価制度導入（継続中） ・コンシェルジュの導入（継続中）



【その他取り組み】

- ・地域特産品との連携
- ・各種イベント実施（交通安全運動、クリスマス、東北物産展・販売、開通50周年記念）
- ・インバウンド向け多国語表記
- ・テナント出店のプロポーザル公募
- ・道路情報ターミナルによるリアルタイムの情報提供

等

PAにおける施設改善の概況

PA改修概要

- 民営化前からのトイレや駐車場に対する強い要望に応えるため、明るく清潔感のあるトイレやより停めやすい駐車場に改修
また、あらゆる層のお客さまに快適にご利用いただけるような設備も積極的に取り入れ

トイレ

全PAについて明るく清潔感のあるトイレに改修し、女性やファミリー等のライトユーザーにも気を配った設備や機能を整備。

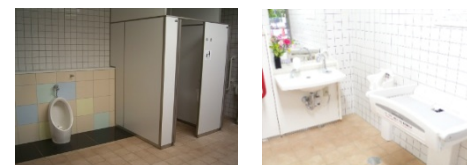
改修事例 (全PA14箇所)	民営化前	現在
全洋式に温水洗浄便座を導入	0% (0箇所)	100% (14箇所)
多機能トイレの充実 (オストメイト設置)	0% (0箇所)	71% (10箇所)
バリアフリー (段差解消)	100% (14箇所)	100% (14箇所)
パウダーコーナーの設置	0% (0箇所)	64% (9箇所)
ベビーチェア ベビーベッド	50% (7箇所) 79% (11箇所)	100% (14箇所) 93% (13箇所)
小児用便器の設置	43% (6箇所)	64% (9箇所)
大きめブースの導入	14% (2箇所)	57% (8箇所)



温水洗浄便座や多機能トイレの拡充



パウダーコーナーのある洗面所に整備



小児用便器やベビーベッドの設置

PAにおける施設改善の概況

駐車場

都市内の小規模なPAでも、より多くのお客さまに、より快適にご利用いただけるよう、機能的な工夫を実施。また、PA利用車両が本線まで滞留することはないが、一部PAの繁忙期の混雑時には、誘導等ソフト面で柔軟に対応

- ・駐車ますの増設(ミニPA)
- ・短時間優先駐車ますにより回転率を向上
- ・駐車枠線の二重線化や駐車枠のカラー舗装化により
整列駐車をサポート
- ・繁忙期の混雑時にはコンシェルジュによる誘導実施



カラー舗装 短時間優先駐車ます 二重線化

案内標識

あらゆる層のお客さまに一目見てわかるような案内標識やユニバーサルデザインを取り入れたサインを採用

- ・PA駐車場へ誘導する案内標識の改良
- ・誘導横断看板の設置
- ・PA内部のサイン改良等



誘導横断看板の設置



分かりやすいサイン

その他

先を急ぐ中でPAに立寄られたお客さまに、ほっと一息していただける空間を提供

- ・休憩ゾーンを広げ、レストラン・売店を全面リニューアル改修
- ・屋上緑化や観葉植物を取り入れた自然感あふれる空間に
- ・授乳室や喫煙室の設置
- ・阪神高速チャンネル、時間別のBGM
- ・防犯カメラ、AED、車いすの導入 等



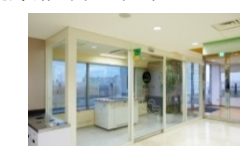
授乳室新設



屋上緑化や観葉植物の配置



車いす設置



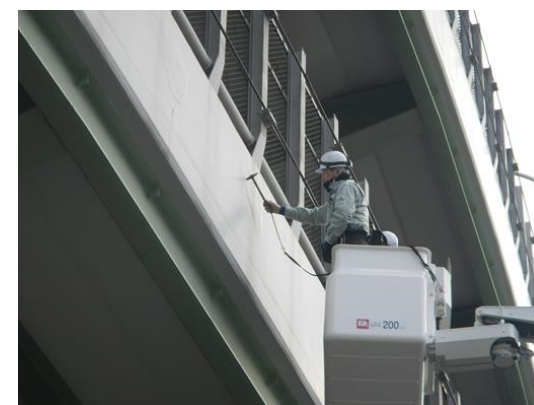
喫煙室設置

高速道路の維持管理ノウハウの活用等

- これまで培ってきた高速道路の維持管理の技術・ノウハウを活用し、公共インフラ管理者のニーズ等に応え社会に貢献

◆ 構造物点検等の技術・ノウハウを活用したグループ会社による社会への貢献

- ・神戸市) 神戸港港湾幹線道路の定期点検業務
- ・大阪府) 大阪中央環状線等における橋梁定期点検業務
- ・姫路市) 姫路バイパス跨道橋における第三者被害防止点検業務
- ・堺市) 府道大阪臨海線等の道路パトロール業務



[橋梁点検状況]

◆ 周辺の自動車専用道路等の管理受託

- ・大阪港咲州トンネル (約2.2km 大阪市港湾局:平成21年度～)
- ・夢咲トンネル
(約2.1km 国有港湾施設管理者 大阪市港湾局:平成21年度～)
- ・第二阪奈有料道路 (約13.4km 大阪府・奈良県両道路公社)
(奈良県側:平成24年度～、大阪府側:平成25年度～)



[第二阪奈有料道路]

◆ 公共インフラ事業者への用地取得業務支援

- ・用地事務全般を支援するアドバイザー業務の受注に向けて調整を実施
- ・近畿圏の府県用地対策連絡協議会での用地研修等の支援

- 高架下等の道路空間や保有する資産を有効に活用し、駐車場事業、保有資産有効活用事業等を展開

◆ 駐車場事業

- ・堂島川駐車場を始め、全体で238か所で事業を実施中
(大阪180箇所、兵庫58箇所)



〔駐車場事業(堂島川駐車場)〕

◆ 保有資産有効活用事業

- ・旧社宅跡地等を活用した賃貸住宅事業等を展開
- ・新たに、甲子園駐車場を転用し、賃貸住宅事業を展開する予定。



〔賃貸住宅(リファート千里中央)〕

海外事業の展開

- これまで培ってきた高速道路の建設・管理のノウハウを活かし、国際貢献、交流事業を実施。
収益事業である国際コンサルティング業務の受注額は着実に増加

1. 技術協力・技術交流

● JICA技術専門家派遣

JICAの要請により長期・短期技術専門家を派遣。
(民営化以降: 長期5か国7人、短期3か国5人)

● 技術協力協定 (MOU)

カンボジア国・公共事業運輸省 (H21)
タイ国・タイ高速道路公社 (H22)
中国・浙江省滬杭甬高速道路会社 (H19)
中国・上海市建設和交通委員会科学技術委員会弁公室 (H22)
中国・江蘇交通控股有限公司 (H26)

● 交流

JICA研修、MOU締結先などを通じて、海外から道路関係者、研修生等を受け入れ (年間約200~400人)

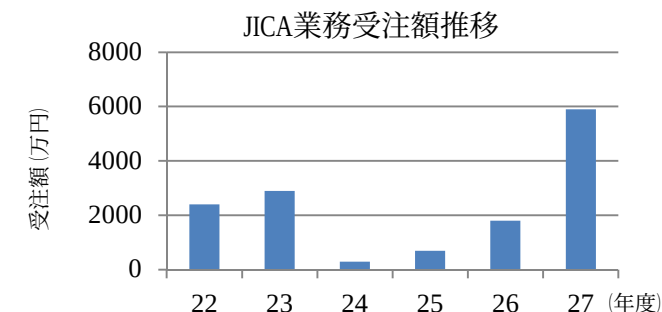


2. 国際コンサルティング事業

● (独) 国際協力機構 (JICA) 発注分

相手国	件名	年度
タイ	高速道路交通計画 (ITS/ETC) 技術支援	22
エチオピア	橋梁設計基準改訂支援	22
カンボジア	住民移転及び環境社会配慮に関する指導支援	23
フィリピン	橋梁日常維持管理ポケットブック作成支援	24
全世界	非自発的住民移転の生計回復・改善ハンドブック作成	25
ケニア	道路維持管理業務の外部委託化に関する監理能力強化	26
カンボジア	道路・橋梁の維持管理能力強化	27

- ケニア国道公社より「ケニア・モンバサ港周辺道路建設の設計・施工管理・維持管理等コンサルティング業務」を共同企業体により受注 (H25~H32、当社受注分約2億円)



- 中国現地法人『阪申土木技術諮詢 (上海) 有限公司』設立により、高速道路、地下鉄などのコンサルティング業務受注をはじめ、関連する事業を実施 (H23設立)

3. 海外投資事業

- JEXWAY (日本高速道路インターナショナル(株)) へNEXCO3社、首都高速道路と共同出資 (H23設立)

- PAについては、都市内の道路の制約から小規模で、経営的には厳しい条件であるが、「きれい・あんしん」、「やすらぎ」「ぬくもり」をコンセプトに、憩いのある施設に全面的に改良を実施するとともに、レストランの接客等において「おもてなしの心」でお客さまサービス向上に努力。また、コスト縮減努力などにより、PAの収益改善とお客さま満足を向上
- 高架下駐車場を中心に、高架下空間や保有資産の有効活用などの関連事業に鋭意取組み、地域活性化にも寄与
- 関連事業を一層拡大していくためには、これまで培ってきた高速道路の建設・維持管理や用地取得などの技術・ノウハウを活用し、公共インフラ管理者等のニーズに適切に応えていくことも重要

提出資料

阪神高速道路株式会社
平成27年 5月19日

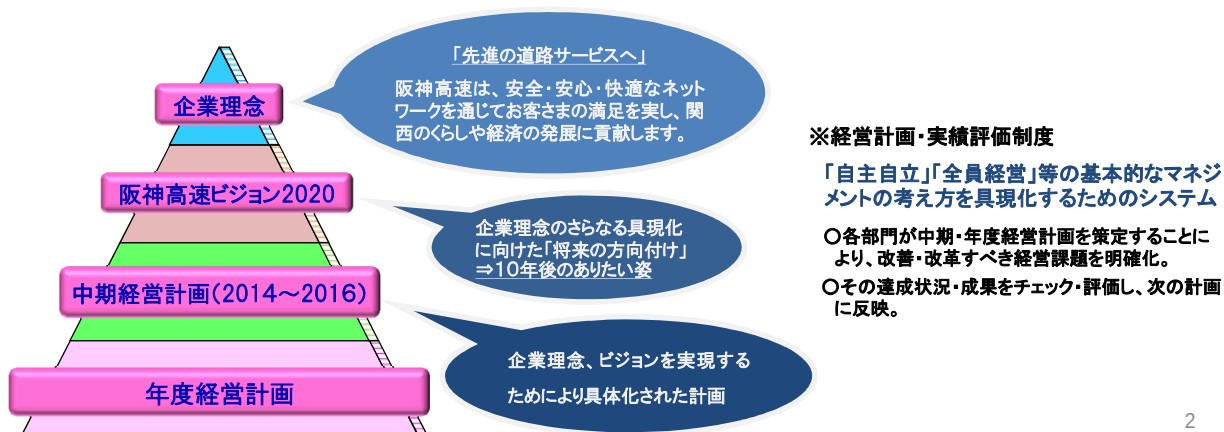
I 経営全般の状況

資料項目

- 1 経営マネジメント体制の構築
 - 1) 経営マネジメントシステムの構築
 - 2) 企業風土改革(企業理念等の浸透)
 - 3) 企業風土改革(改革・改善運動)
 - 4) 阪神高速ビジョン2020
 - 5) 中期経営計画
 - 6) 経営改善計画の策定
- 2 財務諸表
 - 1) 単体損益計算書
 - 2) 単体貸借対照表
 - 3) 連結損益計算書、連結貸借対照表
- 3 社員の状況
 - 1) 社員数、人件費の推移
 - 2) 社員数、人件費、平均年間給与の推移
 - 2) 女性社員の活用
- 4 入札・契約の競争性・透明性の確保
 - 1) 契約の競争性・透明性の確保
 - 2) 工事発注件数推移
 - 3) 入札契約情報の公表
 - 4) 入札・契約過程の監視・談合等への対応
- 5 お客さまの声の反映
- 6 グループ経営体制の構築
 - 1) グループ経営体制の構築
 - 2) ファミリー企業の再編・整理
- 7 不要資産の処分状況
- 8 総括

【項目】 1-1) 経営マネジメントシステムの構築

- 会社設立後、民営化の3つの目的(①債務の確実な返済、②必要な道路の早期かつ最小限の国民負担での建設、③民間ノウハウ発揮による多様で弾力的な料金設定とサービス提供)、いわば社会責任と経営責任を同時に実現するための経営マネジメント体制を構築
- 「先進の道路サービスへ」を企業理念とし、10年後のありたい姿である「阪神高速ビジョン2020」とそれを達成するための具体的な取り組みである「中期経営計画」を策定
- マネジメント改革の一環として、各部等が改善・改革すべき経営課題を明確化させ、達成状況・成果を経営陣がチェック・評価する「経営計画実績評価制度」を導入
- また、職場での改善改革につなげるDoキャンペーン(提案681件)及び事務効率化を図る事務改善運動(提案73件)など、社員個々人の改善・改革の実践を図るための意識風土改革を実施



2

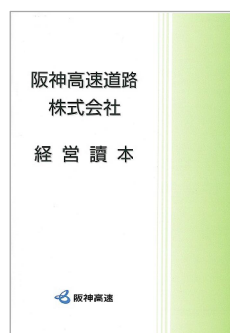
【項目】 1-2) 企業風土改革(企業理念等の浸透)

社員一人ひとりが企業理念「先進の道路サービスへ」を実践し、社会責任・経営責任を追求する軸のぶれない経営を実現していくための取り組みを展開



阪神高速マインドブック

新しく誕生した**会社の目的や方向性**を社員一人ひとりが考えるための意識啓発冊子を全社員に配布
[H17.10発刊]



阪神高速道路株式会社経営讀本

民営化後積上げてきた**経営姿勢や経営システム**を体系的に整理した意識啓発冊子を全社員に配布
[H21.10発刊]

企業理念に関する研修

新規採用社員及び昇格者を対象に、受講者の階層に応じて**企業理念の「理解・浸透」又は「実践・共有」の何れかに重点を置いた研修**を実施

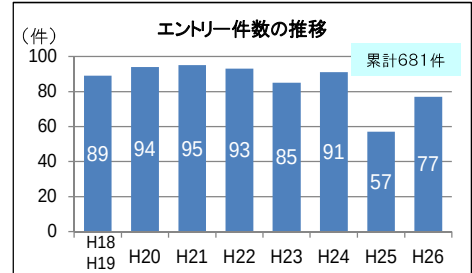
[H20年度～]



3

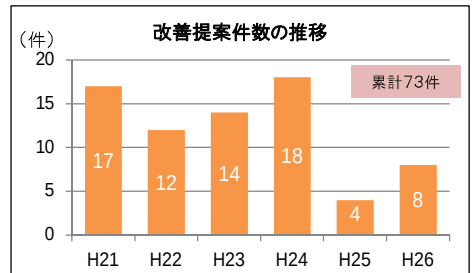
① Doキャンペーン

- 企業理念「先進の道路サービスへ」の具現化という視点から、**社員一人ひとりが自らの意思(=自主自立)で気軽に楽しく挑戦(=気づき即実践)**していこうという、一人ひとりの意識・行動の改善・改革運動として、平成18年11月にスタート。
- 平成26年度までに、**累計681件**の取り組みを受付。優れた取り組みに対しては、表彰を実施。



② 事務改善提案制度

- 「日々の仕事がやり易い会社、気持よく仕事ができる会社」作りを目的に、社員からのアイデア等を活用しながら、組織間の壁を乗り越えて**社内の基準・手続・仕事のやり方等を改善(簡素化・効率化など)**していく仕組みで、平成21年10月からスタート。(※平成26年度からはDoキャンペーンに統合)
- 平成26年度までに、**累計73件**の改善提案を受付。改善が実現した提案等、優れた提案に対しては、表彰を実施。



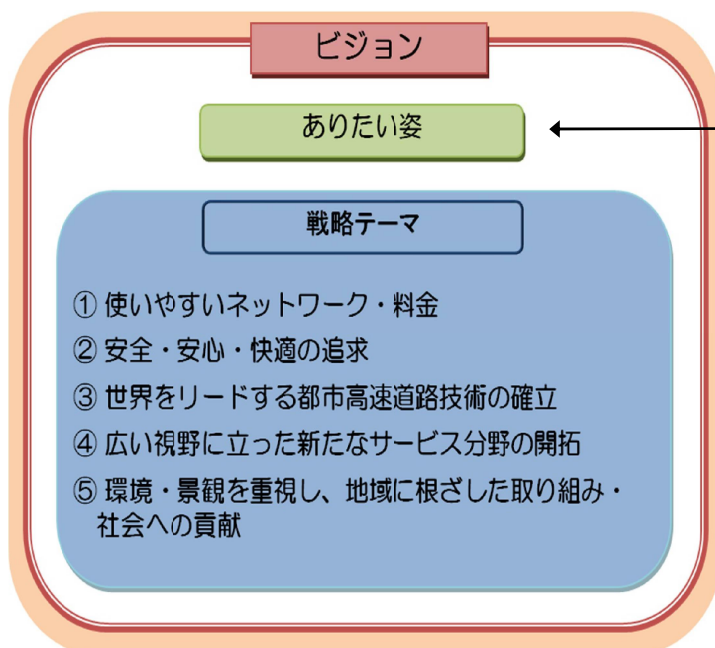
③ 事務改善(全社横断的取り組み)

- 社員からの改善提案とは別に、**全社横断テーマを設定し、事務の効率化を推進。**

【主な取り組み内容】

- 電子決裁の導入・積極的活用
- ノーペーパーの取り組みを通じた事務の効率化(→プロジェクト等導入、社内ルール制定、共有キャビネット導入 等)
- グループウェア等の有効活用(→機能、テクニック等の紹介・共有・活用)

4



企業理念を具現化すべく、高速道路事業、関連事業、新規事業、企業市民活動を柱におおむね10年後の当社の「ありたい姿」

○ 阪神高速は、高コストパフォーマンスで安全・安心・快適を極め、より多くのお客さまに利用いただける高度に発達した高速道路ネットワークサービスの提供

○ 保有する資産、技術、ノウハウ等の経営資源を最大限に、かつ有効に活用した、競争力のある関連事業・新規事業の関西、全国、世界に向けた展開

○ 地域と協働した活動等による魅力的なまちづくり支援、経営資源を活用した国際貢献や地球環境共生・貢献企業としての取り組み等の実施

により、お客さま、国・地方自治体、経済界、社員を含めたステークホルダーの期待に応え、環境先進地域として世界をリードする関西の活性化に大きく貢献している。

- 企業理念及び阪神高速ビジョン2020を具現化するための3年間の具体的計画である中期経営計画を策定
○民営化後、3次にわたり計画を策定し、計画的な業務執行を実施

中期経営計画 (2014～2016)

- (1)大規模更新・修繕等による長寿命化の推進
- (2)安全・安心・快適の追及 ー走りやすい道路の実現ー
- (3)より利用しやすく ー使いやすいネットワーク・料金ー
- (4)プロの仕事の徹底 ー世界をリードする都市高速道路技術の確立ー
- (5)関連事業・新規事業の展開 ー広い視野に立った新たなサービス分野の開拓ー
- (6)環境にやさしく、地域・社会とともに
ー環境・景観を重視し、地域に根ざした取組み・社会への貢献ー
- (7)阪神高速グループ全体の総合力の向上
ーグループ経営体制の強化とこれを支えるシステムの構築ー
- (8)持続発展する組織を目指して
ー生産性・効率性の向上とコスト削減による経営効率化ー

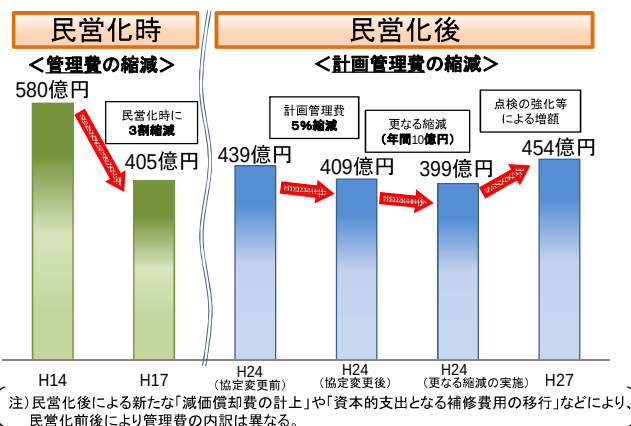
6

- 対距離制への移行に当たり、一層の経営改善を推進するため、外部有識者を委員とする『阪神高速道路株式会社経営改善委員会』を設置し、平成23年11月より5回にわたって委員会を開催
○平成24年3月には、委員会から『阪神高速道路株式会社の経営改善に関する提言』を受け、これに基づき、『阪神高速道路株式会社経営改善計画』を策定

1)経営改善計画によるコスト削減等

民営化時(平成17年度)の管理費30%削減(対平成14年度)、平成23年11月の事業変更における計画管理費約5%(平均約22億円/年)削減に加えて、資産の健全性及び「安全・安心」の確保に必要な管理水準を維持しつつ、グループ経営の一層の効率化などにより計画管理費を更に削減(約10億円/年)。また経営改善によるコスト削減の成果も活用し、お客さまサービスに取組み。

平成26年度末に、省令制定に伴う点検の強化(頻度及び手法の見直し)及び損傷補修強化による管理費を増額。



発注に係る透明性の向上について

項目	発注名	【現在】			【今後の方針】	
		国(近畿地方整備局)・地方公共団体(大阪府)	子会社との発注	子会社以外との発注	子会社との発注	子会社以外との発注
発注発注時の公表 (発注工事名、入札時等)	工事	○	○	○	○	○
	建設コンサル	○	×	○	○	○
	役務提供等	(国) × (地方公共団体) ○	×	×	○	○
入札・契約に関する情報の公表 (入札参加者の資格、入札者・入札金額、落札者・落札金額、落札理由等)	工事	○	○	○	○	○
	建設コンサル	○	○	○	○	○
	役務提供等	○	×	×	○	○
第三者機関によるチェック (競争参加資格の設定・確認、指名及び落札者決定の記録等)	工事	○	×	○	○	○
	建設コンサル	○	×	○	○	○
	役務提供等	○	×	○	○	○

【公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の適用】

義務 努力義務

2)発注の競争性、透明性の向上

効率性(コスト削減)及び品質(管理水準)の確保というグループ経営の効果が十分発現しているかという観点から、子会社への業務発注について再検証

- ①グループ経営の効果が十分発現していないと判断された業務については、一般競争入札など競争性の高い契約へ移行
- ②グループ経営の効果が発現していると判断された業務については、前述の子会社への発注費の見直しによるコスト削減に加えて、入札や契約に関する情報等の公表、第三者機関によるチェックを実施し、透明性を向上

【項目】 2-1) 経営状況(単体損益計算書)

○単体損益計算書の推移

(単位:百万円)

(単位:百万円)										
項目		H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
高速道路事業	営業収益	104,340	186,570	207,184	212,492	165,906	235,996	216,045	221,993	316,073
	料金収入等	90,373	183,005	183,536	175,617	158,887	161,944	166,755	170,426	173,325
	道路資産完成高	13,966	3,564	23,647	36,875	7,018	74,052	49,290	51,566	142,747
	営業費用	99,723	185,427	204,361	209,192	163,015	233,695	214,434	220,407	318,410
	道路資産賃借料	64,932	140,688	139,999	131,399	113,711	116,050	122,367	127,752	131,606
	道路資産完成原価	13,966	3,564	23,647	36,875	7,018	74,052	49,290	52,886	146,009
	管理費用	20,824	41,173	40,714	40,918	42,285	43,592	42,776	39,767	40,794
	営業利益	4,617	1,143	2,822	3,299	2,890	2,301	1,611	1,585	△ 2,337
関連事業	営業収益	679	1,148	4,828	8,237	10,613	12,504	17,049	10,783	10,093
	受託事業収入	344	288	3,882	7,408	9,379	11,160	15,704	9,398	8,584
	その他の事業収入	334	860	945	828	1,234	1,343	1,345	1,384	1,509
	営業費用	641	933	4,653	8,111	10,280	12,240	16,789	10,575	9,891
	受託事業費	380	331	4,045	7,632	9,307	11,116	15,661	9,420	8,619
	その他の事業費	260	602	607	478	972	1,124	1,128	1,155	1,271
	営業利益	37	214	175	126	333	263	259	207	202
	全事業営業利益	4,654	1,357	2,997	3,425	3,224	2,564	1,871	1,793	△ 2,135
経常利益	4,655	1,466	3,233	3,730	3,538	3,207	2,271	2,054	△ 1,841	
税引前当期純利益	3,122	1,772	3,832	4,414	3,389	2,796	1,937	2,185	△ 1,802	
当期純利益	1,179	1,251	2,503	3,117	1,889	1,734	1,330	1,095	△ 2,382	
法人税、住民税及び事業税		1,943	439	1,302	1,297	1,590	1,043	971	1,161	476
(単位:万台)										
項目		H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
一日当たり通行台数 ※		90.6	91.3	90.0	87.1	86.1	87.6 (73.4)	(72.8)	72.4	74.1

(単位:万台)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
一日当たり通行台数 ※	90.6	91.3	90.0	87.1	86.1	87.6 (73.4)	(72.8)	72.4	74.1

※一日当たり通行台数(上段)・・・旧料金圏1回の利用を1台として集計 (旧料金圏=阪神東線・西線・南線の3料金圏)
※一日当たり通行台数(下段)・・・阪神高速1回の利用を1台として集計 (但し、H22年度及びH23年度4～12月は換算値)

【評価と課題】

○平成24年1月には、お客さまがより利用しやすい料金体系とするため距離料金に移行するなど、利便性の向上や利用促進に向けて取り組んできた。

○平成25年度は、道路構造物の安全性確保のため、利益剰余金を活用した緊急修繕事業の実施(32億円)により損失を計上した。

8

【項目】 2-2) 経営状況(単体貸借対照表)

○単体貸借対照表の推移

(単位:百万円)

項目	開始	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
流動資産	95,474	122,677	181,327	204,166	213,900	258,438	243,915	215,350	280,370	173,637
うち仕掛道路資産	59,562	71,762	119,225	138,270	145,594	182,438	159,899	164,502	204,452	121,021
固定資産	48,922	49,847	49,317	50,090	51,732	51,264	47,049	44,279	43,209	42,816
高速道路事業固定資産	34,700	35,803	36,067	38,461	40,660	39,400	35,863	34,093	34,123	32,428
関連事業固定資産	2,435	2,963	2,724	1,626	1,304	1,380	1,378	1,401	2,086	3,532
各事業共用固定資産	9,997	9,536	9,043	8,502	8,055	7,746	7,283	6,886	5,299	5,039
その他の固定資産	1,508	1,263	1,109	896	858	841	605	595	500	555
投資その他の資産	280	280	372	602	852	1,896	1,917	1,301	1,199	1,259
資産計	144,397	172,572	230,644	254,257	265,632	309,703	290,964	259,629	323,579	216,454
流動負債	28,385	38,222	55,048	57,206	45,240	77,076	71,108	84,253	115,826	55,946
固定負債	96,011	113,170	153,165	172,115	192,339	202,684	188,179	142,367	173,650	128,787
負債計	124,397	151,392	208,213	229,322	237,580	279,761	259,287	226,621	289,476	184,733
資本金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
資本剰余金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
利益剰余金	-	1,179	2,431	4,934	8,052	9,942	11,676	13,007	14,103	11,720
純資産計	20,000	21,179	22,431	24,934	28,052	29,942	31,676	33,007	34,103	31,720
負債・純資産計	144,397	172,572	230,644	254,257	265,632	309,703	290,964	259,629	323,579	216,454

○利益剰余金の事業別内訳

高速道路事業	-	1,176	1,921	4,758	7,791	9,416	10,987	12,152	13,086	10,568
関連事業	-	3	509	176	260	525	689	854	1,016	1,152

【評価と課題】

○建設関係借入金・社債により約4,600億円の資金調達を実施し、建設中路線やジャンクションの整備促進に努め、H25年度までに6路線の新規路線(区間)の供用など4,027億円の道路資産とこれ見合う債務を機構に引き渡した。

○高速道路事業により発生した利益105億円については、将来のリスク(将来の交通量減少に伴う収入減、自然災害による管理費増等)に備え、別途積立金として積み立てている。

9

【項目】 2-3) 経営状況(連結損益計算書・連結貸借対照表)

○ 連結損益計算書の推移

(単位:百万円)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
営業収益	105,147	188,553	213,578	222,419	178,233	250,778	236,846	236,405	329,329
営業費用	100,464	186,414	210,013	218,724	173,855	247,356	234,124	233,885	330,782
営業利益	4,683	2,138	3,564	3,695	4,377	3,421	2,721	2,520	△ 1,453
経常利益	4,685	2,234	3,894	4,743	5,238	4,523	3,524	3,155	△ 988
税金等調整前当期純利益	3,152	2,539	4,576	5,218	5,282	5,901	2,526	3,269	△ 970
当期純利益	1,194	1,702	2,934	3,604	3,047	4,368	1,182	1,727	△ 1,945

○ 連結貸借対照表の推移

(単位:百万円)

項目	H17下	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
流動資産	123,102	182,585	205,996	217,637	264,366	249,700	219,455	284,172	176,576
固定資産	49,982	49,640	50,543	54,736	52,845	50,277	47,358	46,398	46,310
資産計	173,132	232,225	256,539	272,374	317,211	299,978	266,813	330,571	222,886
流動負債	38,391	55,750	58,023	45,946	77,384	72,338	84,131	115,334	54,560
固定負債	113,546	153,577	172,684	194,985	205,438	190,761	144,644	175,466	134,694
負債計	151,937	209,328	230,708	240,932	282,822	263,099	228,775	290,801	189,254
資本金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
資本剰余金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
利益剰余金等	1,194	2,897	5,831	11,442	14,389	16,878	18,038	19,770	13,631
純資産計	21,194	22,897	25,831	31,442	34,389	36,878	38,038	39,770	33,631
負債・純資産計	173,132	232,225	256,539	272,374	317,211	299,978	266,813	330,571	222,886

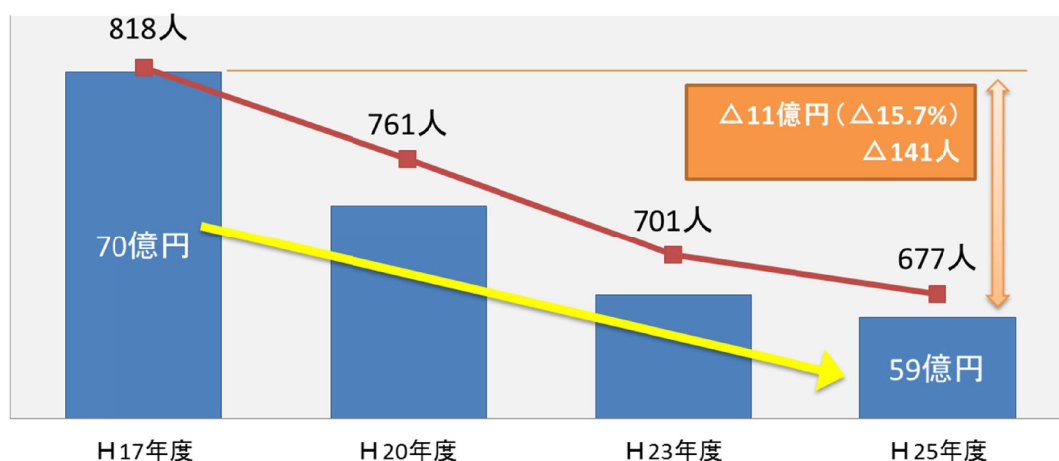
【評価と課題】

- グループ経営体制(H25年度:子会社7社)を構築し、理念・ビジョン等を共有することで、グループガバナンスの実現及び経営の透明性の確保に努めてきたところ。

10

【項目】 3-1) 社員の状況(社員数・人件費の推移)

社員の状況(社員数・人件費の推移)



*人件費は、道路事業(計画管理費及び建設投資)が対象となり、役員及び社員に対して支給する報酬(給与)、賞与及びその他の手当の合計額です。
なお、法定福利費及び法定外福利費は含みません。

- H17年度の民営化以降、これまでに賞与の削減、採用人員の抑制、定期昇給の一時停止、新人事制度の導入などの人件費抑制の取り組みを進めることにより、人件費を縮減
- 安全・安心に直結した業務を担う企業として適正な事業執行体制を確保しながら、事業実態の変化に対応して、迅速に組織・人員体制の見直しを図りつつ、引き続き業務の効率化に努力

11

【項目】 3-2) 社員の状況(社員数、人件費、平均年間給与の推移)

■社員数の推移

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
従業員数(人)	818	781	771	761	739	726	701	688	677

*従業員数は就業人員(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含みます。)であります。

■人件費の推移

	H17年度 (基準年度)	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
人件費(億円)	70	68	66	64	62	61	60	60	59
削減率(%)	—	▲2.9%	▲5.7%	▲8.6%	▲11.4%	▲12.9%	▲14.3%	▲14.3%	▲15.7%

*人件費は、道路事業(計画管理費及び建設投資)が対象となり、役員及び社員に対して支給する報酬(給与)、賞与及びその他の手当の合計額です。
なお、法定福利費及び法定外福利費は含みません。

■平均年間給与の推移

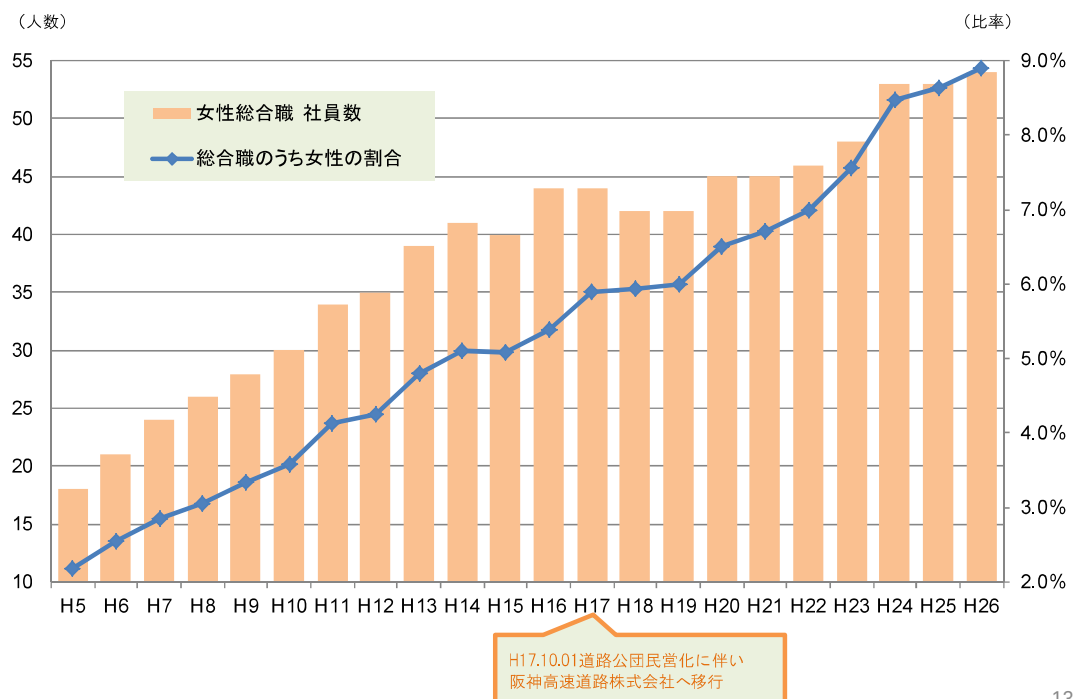
年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
平均年間給与(千円)	8,439	8,425	8,353	8,271	8,213	8,128	8,064	8,041

*平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。

12

【項目】 3-3) 社員の状況(女性社員の活用)

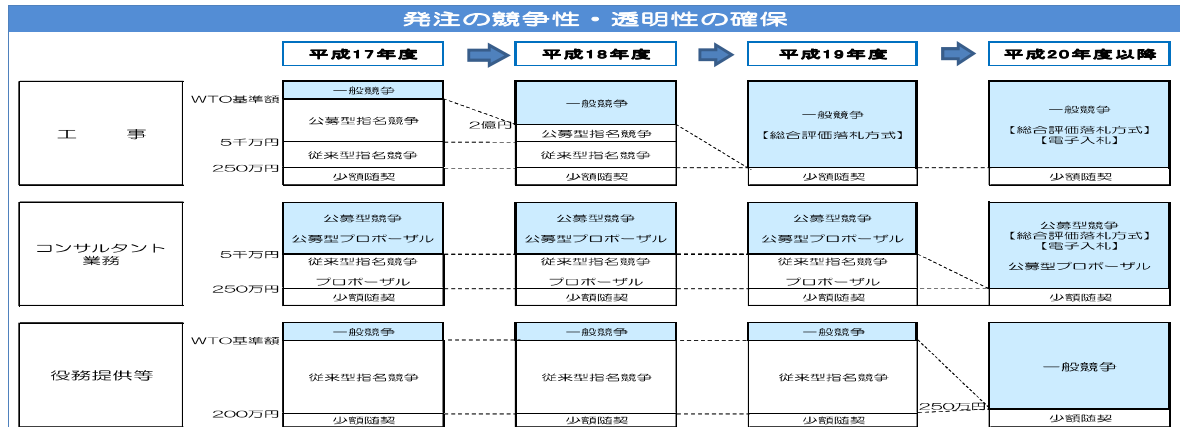
【女性総合職社員数・比率の推移】



13

① 更なる発注の競争性・透明性の確保

- 一般競争入札方式（公募型競争含む）を、平成20年度から契約制限価格250万円を超える発注に全面適用
- 工事は平成19年度から、コンサルタント業務は平成20年度から、競争入札に総合評価落札方式を全面適用
- 外部有識者を委員とする総合評価委員会を設置し、総合評価に関する公正性・透明性を確保
- 工事及びコンサルタント業務の入札では、平成20年度から電子入札を実施



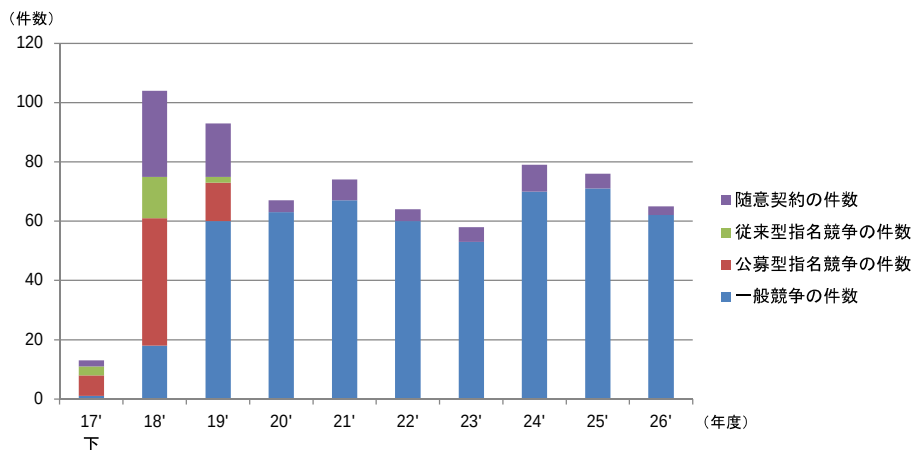
【評価と課題】

- 発注の競争性・透明性については、民営化後早期に大幅な向上を図っており、継続的に競争性・透明性の確保を図ることが必要

14

【項目】 4-2) 工事発注件数推移

<契約方法別工事発注件数推移>



	平成17年度 下期	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
全体の工事発注件数	13	104	93	67	74	64	58	79	76	65
競争入札	11	75	75	63	67	60	53	70	71	62
一般競争の件数	1	18	60	63	67	60	53	70	71	62
うち 総合評価落札方式の件数	1	18	60	63	67	60	53	70	71	62
公募型指名競争の件数	7	43	13	0	0	0	0	0	0	0
従来型指名競争の件数	3	14	2	0	0	0	0	0	0	0
随意契約の件数	2	29	18	4	7	4	5	9	5	3

(注) 随意契約には、250万円以下の少額随意契約を含まない。

15

② 入札・契約情報の公表

- 入札・契約情報の公表対象について、平成24年度から子会社との契約も加える等、契約制限価格が250万円を超える全ての発注に拡大
- 子会社においても、平成24年度から発注見通しと入札結果等を公表

項目		組織名	国（近畿地方整備局）・ 地方公共団体（大阪府）	【平成23年度以前】		【平成24年度以降】	
				阪神高速道路㈱		阪神高速道路㈱	
				子会社 との契約	子会社以外 との契約	子会社 との契約	子会社以外 との契約
発注見通しの公表 《発注工事名、入札時期等》	工事		○	○	○	○	○
	コンサルタント業務		○	×	○	○	○
	役務提供等		（国）×（地方公共団体）○	×	×	○	○
入札・契約に関する情報の 公表 《入札参加者の資格、入札 者・入札金額、落札者・落札 金額、随意契約理由等》	工事		○	○	○	○	○
	コンサルタント業務		○	○	○	○	○
	役務提供等		○	×	×	○	○
第三者機関による チェック 《競争参加資格の設定・確 認、指名及び落札者決定の経 緯等》	工事		○	×	○	○	○
	コンサルタント業務		○	×	○	○	○
	役務提供等		○	×	○	○	○

義務	努力義務
----	------

【評価と課題】

- 入札・契約情報の公表については、平成24年度以降は契約制限価格が250万円を超える全ての発注に拡大（子会社との契約を対象に追加）するなど更なる透明性の向上を図っており、継続的に透明性の確保を図ることが必要

16

③ 入札・契約過程の監視

- 外部有識者を委員とする入札監視委員会を設置し、公正中立な立場で入札・契約の過程及び契約内容を審議
- 審議対象を平成24年度から拡大（子会社との契約を追加）し、更なる公正性を確保
- 審議概要（質問・回答、意見等）はホームページ及び閲覧場所で公表し、透明性を確保

項目	内容
事務内容及び 会議開催頻度	（１）定例会議（入札の監視～競争参加資格の設定理由の審議等）：原則年４回開催（年間20件程度審議） （２）再苦情処理会議（入札及び契約の過程に関する再苦情処理）：必要に応じ開催
案件抽出方法	定例会議ごとに委任を受けた当審委員が、次のとおり案件を抽出。 （１）工事：①～④の方式ごとに各１件 ① 一般競争入札方式（政府調達協定対象） ② 一般競争入札方式（政府調達協定対象外） ③ 指名競争入札方式 ④ 随意契約方式 （２）コンサルタント業務：１件 （３）役務提供等：１件

④ 談合等への対応

- 公正入札調査委員会設置要領及び談合情報対応マニュアルを定め、談合情報等に対応

項目	年度（平成）	17年度 下期	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
公正入札調査委員会の審議対象となった案件数		0件	2件	1件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件
公正取引委員会に通報した案件数		0件	2件	1件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件
入札執行を取り止めた案件数		0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件

【評価と課題】

- ③ 入札・契約過程の監視については、民営化以前（平成6年度）から入札監視委員会を設置し、平成24年度から審議対象の拡大（子会社との契約を追加）による更なる公正性の確保を図っているところであり、継続的に公正性の確保を図ることが必要。
- ④ 談合等への対応については、民営化以前（平成7年度）から公正入札調査委員会を設置し、民営化後（平成20年度）には入札・契約方式の更なる透明性の向上（一般競争入札方式の全面適用、電子入札導入）を図るなど談合防止策に取り組んできたところであり、継続的に談合防止策を実施することが必要。

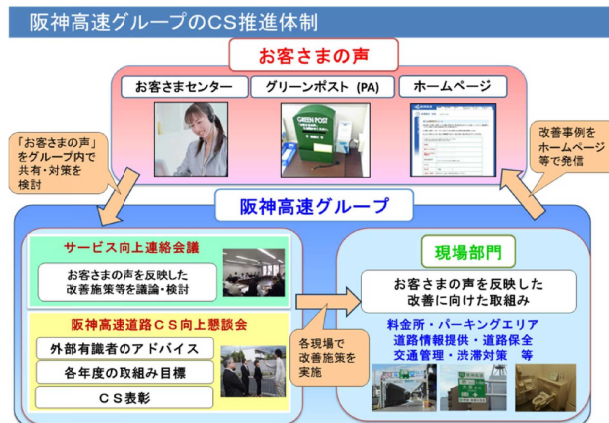
17

【項目】5 お客様の声を反映状況(1)

➤ お客様の声を把握・反映する仕組み

阪神高速グループでは、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やご要望を、阪神高速グループ全体で共有し、対策を検討し改善に結びつけている。

また、お客さまの視点で考え、ご期待にお応えするサービスを自らが考え実践している。



● お客様の声を反映した改善事例の紹介

天保山入口での行先案内表示がわかりにくい。大阪市内方面に行きたかったが、間違えて泉佐野方面へ行ってしまった。利用者の観点を考えて、事前に看板で知らせるなどして欲しい。



天保山入口手前の平面街路上にあるETC車の案内看板について、入路のカーブ状況を反映させると共に、ETC車専用レーンの位置と行先方面を案内した看板に取り替えた。



西大阪線大正東入口から堺線に向かうつもりでETCレーンに入ると200円課金された上に出口であった。高速に入ってからすぐに出口があるとは思わない。もっとわかりやすくしてほしい。



大正東入口より阪神高速に入り堺線に向かう車は本線合流後に右側車線に移る必要があり、誤って左側車線で直進すると北津守出口から出てしまうことになる。そこで、左側車線上にある6箇所の出口を示す路面標示の内3箇所について、本線へは右側車線へ行くよう促す路面標示に修正した。



18

【項目】5 お客様の声を反映状況(2)

➤ 当社のCS向上取り組み

● CS向上に向けた取り組み(CS表彰)

・グループ社員のCS向上に関する意識やモチベーションの向上を図るべく、優秀な取組事例を募集、表彰。

● CS向上研修

・社員のCSマインド向上を目的として、「CSとは何か」「先進の道路サービスを考える」等のテーマワークを行い、CSIについて様々な角度から考えてもらう研修。毎秋開催。

● CS向上セミナー(講演会)

・社員のCSマインド醸成・向上と「お客さま満足の向上」を考える機会として、CSIに取り組まれている著名人を招聘。毎冬開催。

● CSニュース「いちからCS」

・CS取り組みの紹介を通じて、社員がCSをより深く考え、理解の一助とするため、気軽に読めるニュース形式で隔月に社内イントラ配信。誌面では、CS向上の取り組み紹介や社内外で関係する有識者インタビューなどを掲載。

➤ 総合満足度の推移

平成18年度から行っている「阪神高速道路お客さま満足度調査」の直近の概要と、総合満足度の変遷は下記のとおり。

○ 平成26年度調査

- ・調査期間：平成26年9月19日～10月31日
- ・調査種別：料金所アンケート配布、PA聞き取り調査、Web、法人カード会員、DM
- ・回答数：4,896件

※総合満足度の数値は、満点5.0ポイント中の評価

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
総合満足度	3.4	3.3	3.5	3.5	3.6	3.6	3.5	3.6	3.6

【評価と課題】

民営化後これまでの間、お客さまの声に真摯に取り組み、また社員のCSIに対する意識向上のための各種施策を着実に行った結果が、お客さま満足度調査における総合満足度に反映されたと思われる。

課題として、徹底したお客さま目線でお客さま満足の更なる向上を図るべく、潜在的なお客さまの声や多様なニーズの把握に向けた取り組みを検討する必要がある。

19

【項目】 6-1) グループ経営体制の構築

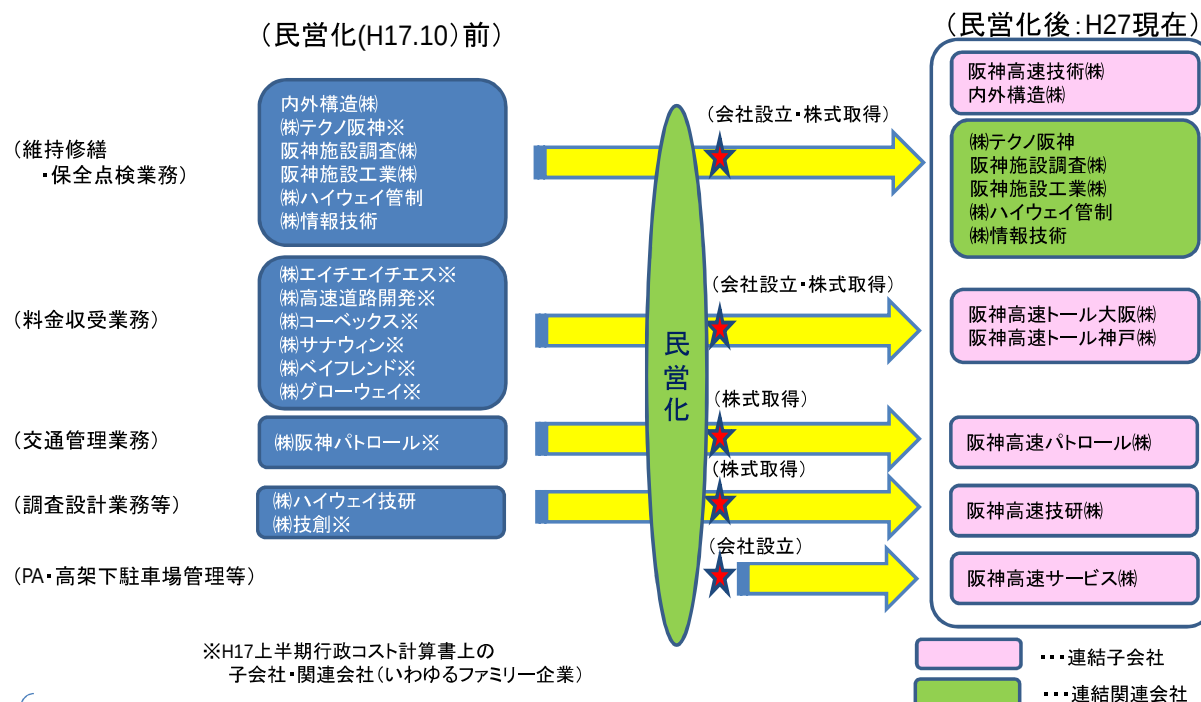


【評価と課題】

○道路の安全性の確保やお客さまサービスに直結する業務(交通管理・保全点検・維持修繕、料金收受等)については、グループ経営体制を構築し、当社の経営責任のもと資本の保有を行い、経営計画等経営上の重要事項の協議を行う等、お客さまサービスの向上、ノウハウの維持・向上、業務の効率化を推進

20

【項目】 6-2) いわゆるファミリー企業の再編・整理



【評価と課題】

- 民営化後、いわゆるファミリー企業の再編、新会社の設立を経てグループ化を推進することにより、当社の経営方針の徹底及び経営の透明性を確保するとともに、効率性(コスト縮減)及び品質(管理水準)の確保のバランスに配慮しながら、「安心・安全」を基本とする品質(管理水準)の高い都市高速道路サービスの提供に取り組んできたところ
- 更なる品質(管理水準)及び効率性の確保の一層の向上などのグループ経営の改善を継続的に図ることが必要

21

【項目】 7 不要資産の処分状況

平成27年4月1日現在

	種 別	民営化前の状況		民営化後の状況					
		注1 対象資産数 (A)	処分済数(用途変 更等含む) (B)	対象資産数 (民営化当初) (C)	追加資産 (D)	民営化後処分対象 としたもの (E=C+D)	処分済 (用途変更等を含む) (F)	対象資産数 平成27年4月1日現在	民営化後の 進捗率 (箇所数による) (F/E)
		簿価	売却額	注2 簿価	注2 簿価	簿価	売却額	簿価	
阪神高速道路公団 (阪神高速道路(株))	未利用地	659箇所	509箇所	150箇所	11箇所	161箇所	142箇所	19箇所	88.2%
	宿舎	55戸	55戸	-	-	-	-	-	-
	建物数	-	-	0箇所	15箇所	15箇所	15箇所	0箇所	-
	戸 数	-	-	0戸	0戸	0戸	0戸	0戸	-
	保養施設	1箇所	1箇所	0箇所	2箇所	2箇所	2箇所	0箇所	-
	分室	1箇所	1箇所	0箇所	0箇所	0箇所	0箇所	0箇所	-
	金額(百万円)	31,627	13,326	1,509	2,370	3,879	3,624	402	

注1 対象資産(A)は、H15.3以降に処分対象とした資産。簿価はH15年度末現在(追加された場合は、追加時点の簿価を加算)

注2 資産評価委員会において決定した評価額(会社の簿価)。

注3 用途変更にて処分済とした案件については、簿価額とは関係なく、処分価格を「0」としている。

注4 「未利用地」には、道路残地、宿舎跡地、旧代替地が含まれる。

【評価と課題】

- 民営化後、狭小な土地が多い等処分が困難な中で不要資産の処分に鋭意努力し、大半の資産の処分を実施
- 残された資産は、極めて利用価値の少ない土地であるが、引き続き処分に努力していく必要

22

I 経営全般 の総括

- 会社設立後、各種の企業風土改革、経営マネジメント改革を実施
当社の使命達成と「先進の道路サービスへ」の経営理念の具現化に向け、「経営姿勢」「経営システム」が定着
- 経営状況は概ね順調に推移
道路賃借料1兆885億円、法人税等102億円を支払いつつ、剰余金117億円を積み立て経営基盤を強化
また、機構に引き継いだ債務は計画に沿って減少
- 一方、会社設立前後の採用抑制により人件費縮減に寄与したが、将来人員に課題

⇒ 今後、新たなビジョンをはじめとして、新たなステージへ向けて会社の将来像を構築していく必要
また、剰余金については、中・長期的な経営の安定の確保を前提に、高速道路の安全性確保やサービスの向上、CSR推進などへの活用が課題

23

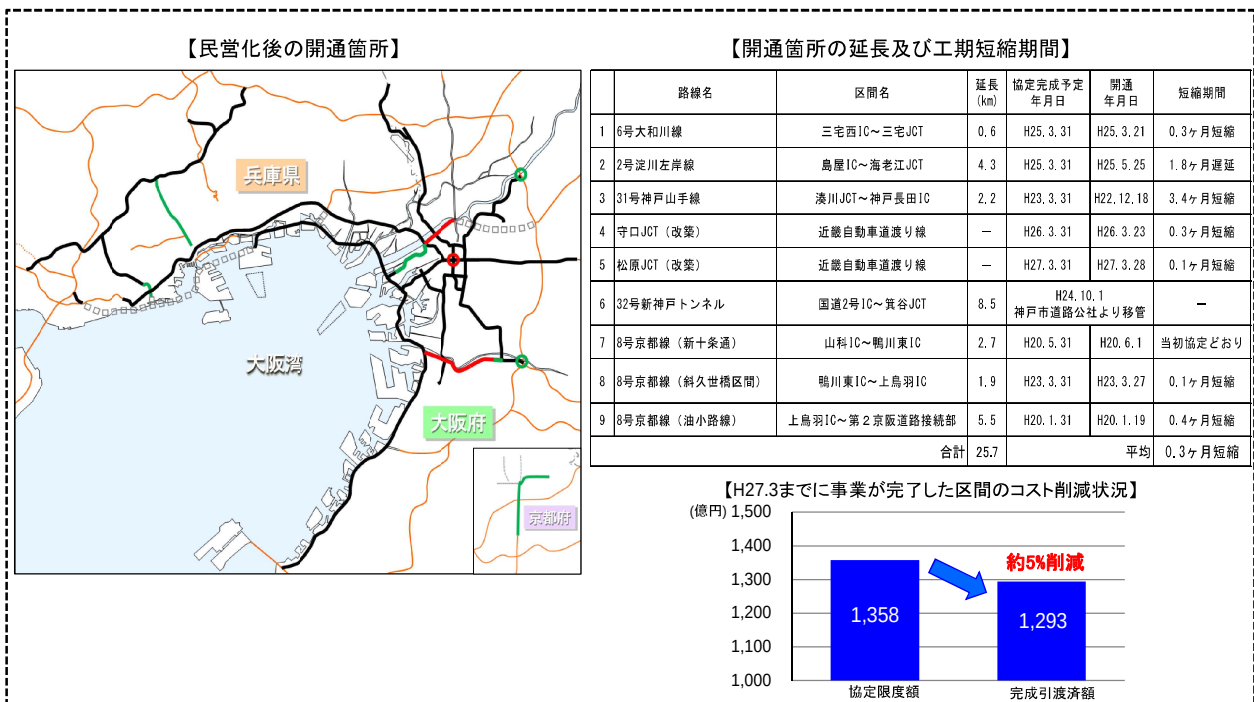
Ⅱ 高速道路事業の取組み状況

資料項目

- | | |
|---|-------------------------|
| 1 建設事業の概況 | 7 アウトカム指標の推移 |
| 2 予算(新設費・改築費)の推移 | 8 ETC普及促進策の実施とETC利用率の推移 |
| 3 管理延長の推移 | 9 企画割引などの取組み |
| 4 料金収入と交通量の推移 | 10 環境ロードプライシング |
| 5 計画管理費の推移
1)計画管理費の推移
2)管理コストの縮減 | 11 路外パーキングサービス |
| 6 道路管理の状況
1)保全点検
2)交通管理
3)交通安全対策
4)通行止めの状況
5)渋滞対策と渋滞の状況
6)グループ会社によるお客さまサービス向上への取組 | 12 技術開発の状況 |
| | 13 総括 |

24

【項目】 1 建設事業の概況



【評価と課題】

- 民営化後、6区間17.2km及び2箇所のJCTを機構との協定期間内に開通。また、神戸市道路公社で管理されていた新神戸トンネル有料道路(8.5km)を、阪神高速道路へ移管。ミッシングリンクの解消及び利便性の向上に寄与。
- 平均0.3ヶ月の前倒し開通。開通区間の債務引受限度額に対し▲約5%、約65億円のコスト削減
- 工期延期した大和川線や、その他事業中路線については、引き続き関係機関と連携しながら、早期供用に向けて取り組む。

25

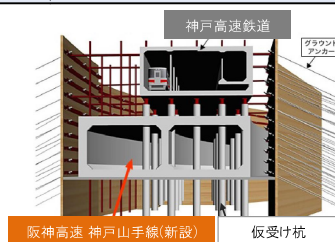
【項目】 1 建設事業の概況(2)

■民営化後における主な受賞履歴一覧■

対象路線	受賞年度	表彰主催団体	受賞 タイトル	対象事業
淀川左岸線	平成25年	土木学会	技術開発賞	性能向上とコスト縮減を両立した鋼管集成橋脚の開発 [海老江JCT]
	平成25年	日本道路協会	優秀論文賞	性能向上とコスト縮減を両立した鋼管集成橋脚の実橋への適用 [海老江JCT]
神戸山手線	平成21年	土木学会	技術賞	国内最大の仮受け工事の計画と施工 [神戸高速鉄道交差部]
	平成22年	全日本建設 技術協会	全建賞	阪神高速神戸山手線(南仲部)の建設
京都線	平成19年	地盤工学会 関西支部	地盤技術賞	シールド余剰泥水を用いた流動化処理土によるトンネル路床の構築 [新十条通]
	平成23年	照明学会	照明普及賞	阪神高速道路8号京都線「斜久世橋区間」 [LED照明の採用]



【淀川左岸線 海老江JCT】
(鋼管集成橋脚)



【神戸山手線 神戸高速鉄道交差部】
(鉄道函体の仮受け工事)



【京都線(斜久世橋区間)】
(LED照明の採用)

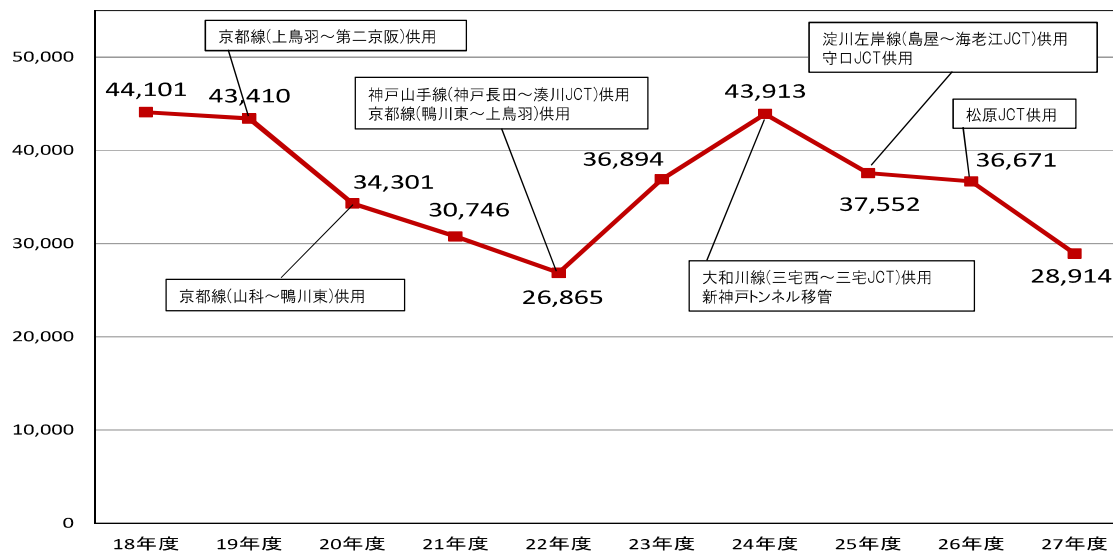
【評価と課題】

- ・ 新技術の採用等による性能向上やコスト縮減、難工事への着実な取組等を実施
- ・ その結果、土木学会をはじめとした各団体における各種賞を受賞

26

【項目】 2 予算(新設・改築費)の推移

単位: 百万円



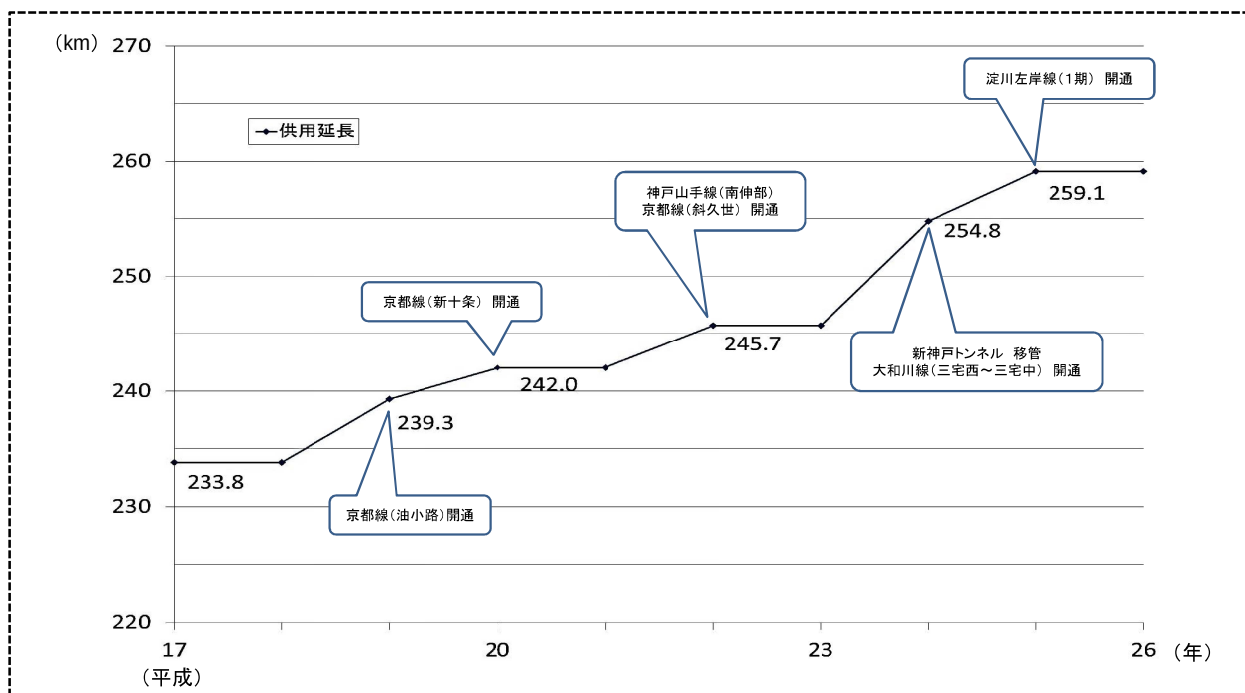
※平成17年10月に民営化のため、17年度事業費は記載せず

【評価と課題】

- ・ 各路線について、基本的に計画どおり事業を進捗している。

27

【項目】 3 管理延長の推移

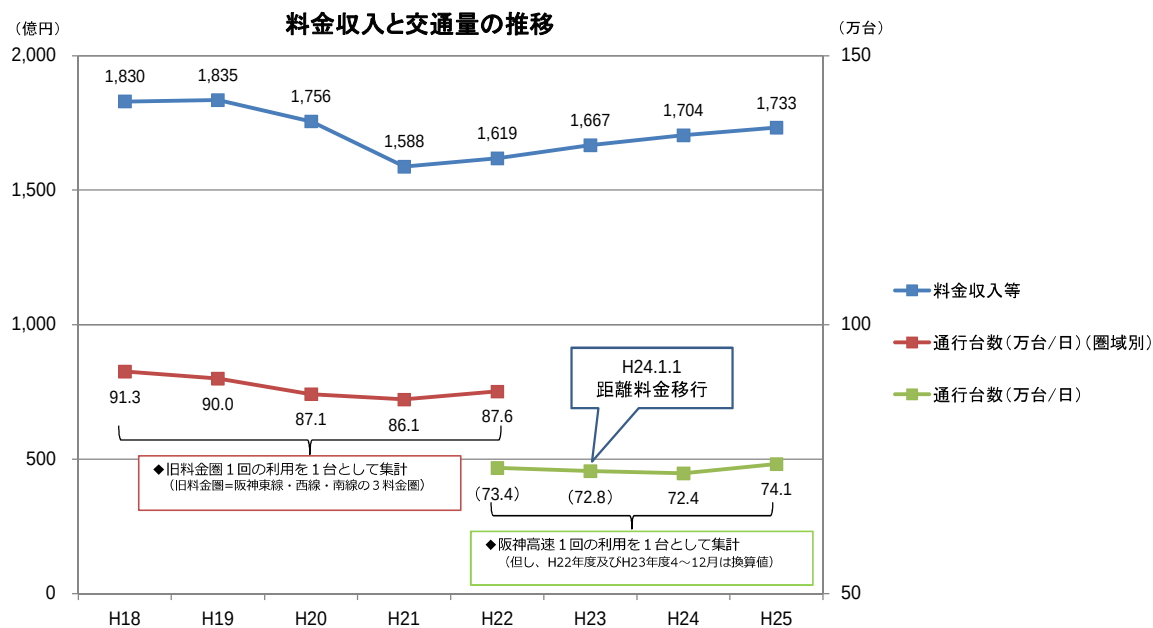


【評価と課題】

- 現在事業中の大和川線及び淀川左岸線2期等の早期供用を目指す。
- 今後も関西の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消に向け、関係機関と連携して取り組んでいく。

28

【項目】 4 料金収入と交通量の推移

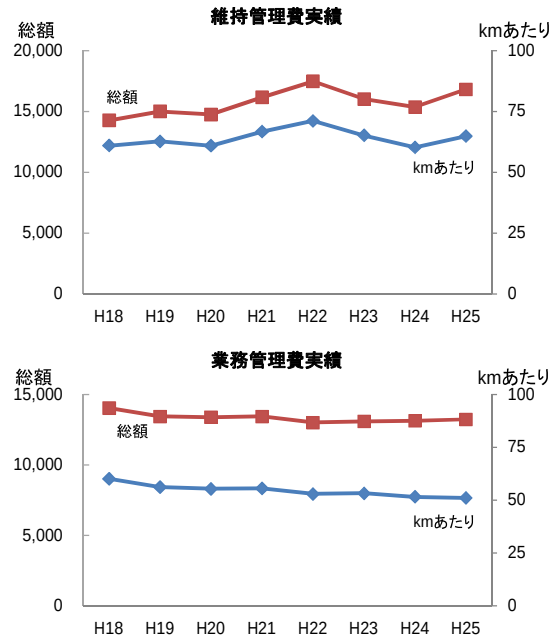
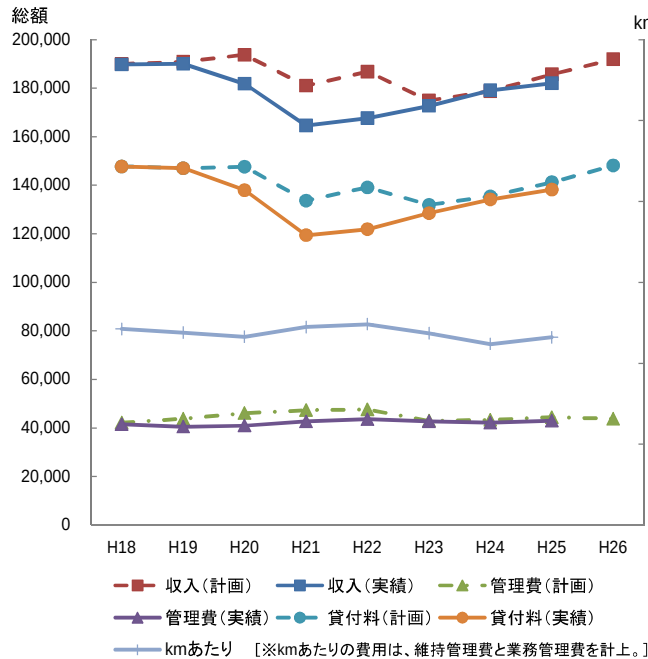


29

【項目】 5-1) 計画管理費の推移

収入・貸付料・管理費の計画と実績

(単位:百万円 税込)



【評価と課題】

- ・計画料金収入に満たない年度は、管理費の縮減を図りつつ、適正な管理を実施。
- ・維持管理費は民営化当初から構造物の老朽化、車両の大型化などの影響により増加傾向。
- ・業務管理費は自動料金収受機の導入等による料金収受業務の効率化に伴い、やや減少傾向。
- ・一般管理費は会社資産投資実績による増減はあるものの概ね横ばい。

30

【項目】 5-2) 管理コストの縮減

■民営化時の管理費の縮減

《約30%の管理費のコスト縮減を実施(H14年度比)》

■民営化後の計画管理費の縮減

《年平均22億円(5%)の縮減》(H23.6協定に反映)

- ・電力調達手法見直し等による光熱水費の縮減
- ・ETC収納手数料(手数料率の引き下げ等)の縮減
- ・管理部局の共通部門化の合理化等による人件費の縮減
- ・料金徴収設備等の更新期間長期化に伴う減価償却費等の縮減
- ・塗装の長寿命化等による土木補修費の縮減
- ・契約一元化により交通管理業務費の縮減
- ・点検項目の集約化等による構造物点検費の縮減
- ・社内システムの保守管理の内製化等による縮減

《10億円/年の縮減》(更なるコスト縮減 H24以降(経営改善計画))

- ・きめ細やかな管理水準の設定によるメリハリの効いた管理
- ・グループからの外注費の精算
- ・グループ会社への間接経費の考え方を見直し
- ・事務用経費、庁舎関係費等の一般経費の縮減
- ・時間外勤務縮減等による人件費の縮減

■民営化後の修繕費の縮減

《約3億円/年の縮減》(H23.6協定に反映)

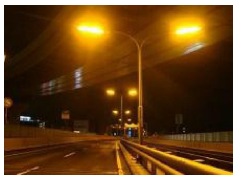
- ・トンネル施設更新の長期化及び電気設備等の汎用製品の採用による縮減
- ・管理部局の共通部門化の合理化等による人件費の縮減

【評価と課題】

- 民営化以降からコスト縮減に取り組み、民営化当初に比べて、計画管理費で約22+10億円/年、修繕費で約3億円/年のコスト縮減を実施
- これまでの実績としては、順調な事業推進、適切な管理を行いつつ、コストを縮減
- 管理費におけるコスト縮減については、今後も継続して縮減に取組み
- また、今年度より実施する特定更新等工事や損傷補修強化による構造物の機能回復・向上の効果と老朽化等による損傷数の推移に注視し、維持管理費、修繕費の精査が必要

31

【項目】6-1) 保全点検

点検	作業名	管理の仕様書の標準作業頻度		
土木	橋梁点検	定期点検 1回/5年		
	トンネル点検	定期点検 1回/5年		
	路上点検	日常点検 本線部:3回/週		
	路下点検	日常点検 陸上部:6回/週		
電気通信設備	受配電設備点検	定期点検 1回/年		
	交通管制設備点検	定期点検 1回/年		
機械設備	トンネル換気設備保守	定期点検 1回/年		
	軸重計測装置保守	定期点検 1回/年		
建築物	建物保守	定期調査 1回/年		
	料金所保守	定期調査 3回/年		
補修				
				
フレッシュアップ工事	点検時補修	照明柱取替		

【評価と課題】

構造物の損傷状況を把握し、補修計画作成のための基礎資料を得るべく詳細に点検する定期点検や、損傷や異常を早期に発見し、応急的な処理を行うため巡回等の方法で行う日常的な点検、および各種設備を円滑に稼働するために常時、設備の稼働状況や故障発生状況を監視する設備監視などを実施してきた。また、トンネル天井板緊急点検(H24)や橋梁付属物等の安全総点検(H25)などの特別点検や、新技術の開発・導入にも取り組んできた。

発見された損傷や異常については、第三者や道路機能への影響に応じて緊急または計画的に補修を実施してきた。補修方法については、軽微な損傷は点検時に同時に補修したり、フレッシュアップ工事等により工事の集約化を図るなど、補修の効率化に努めてきた。しかし、構造物の老朽化等により損傷は増加傾向にあり、要補修損傷が残存している実態もあるため、今後、補修体制の強化や、より一層の効率化が求められる。

32

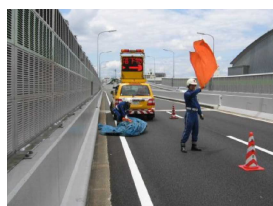
【項目】6-2) 交通管理

交通管理状況

	単位	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
取締り回数	回・箇所	2,659	2,855	2,823	2,695	2,839	2,880	2,836	2,856
車限令違反	台	842	987	971	1,045	1,020	1,179	1,300	1,251
積載不適当車両	台	-	-	-	-	1,197	1,170	1,463	1,400



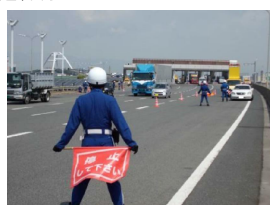
交通管制室



落下物の回収



ポットホールの緊急対応



車両制限令等違反車両等の取締り



警察との合同取締り

【評価と課題】

ITVカメラや車両検知器等により常に道路状況を監視し、交通管制及びトンネル防災管制を行っているほか、道路パトロールカーが交通管制室と無線で連絡を取りながら、24時間体制で定期的又は臨時に道路を巡回することにより、交通事故、車両火災、通行車両等による道路損傷や汚損、落下物、異常気象、故障車両、逆走車や歩行者等の誤進入といった異常事態についても早期に発見、対応を実施している。平成23度からは巡回時にポットホールの緊急対応も併せて実施しており、機能の早期回復や交通影響軽減に努めている。

また、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を目的に、平成23年度までに設置した高度化軸重計測装置なども活用し、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する指導・取締りを実施している。

今後は、災害対策基本法の改正に伴い、災害時のより迅速な対応が求められる。

33

【項目】6-3) 交通安全対策

交通事故件数

	単位	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
交通事故件数	件	7,293	7,224	6,946	6,044	6,072	5,554	5,369	5,554	5,876
増減	件		-69	-278	-902	28	-518	-185	185	322
増減(累計)	件		-69	-347	-1,249	-1,221	-1,739	-1,924	-1,739	-1,417

第2次交通安全対策アクションプログラムの主な取り組み

安心できる対策



カーブ区間での滑り止め対策等

見える対策



分岐が連続する区間での道路案内の強化

伝える対策



阪高SAFETYナビ



追突多発区間での集中的な注意喚起



出口での逆走防止対策



NAVI de HANSHIN 利用イメージ

【評価と課題】

第1次アクションプログラム(H19～21)においてはカーブ区間や分合流部、本線料金所を対象としてすべり止めや速度抑制、注意喚起などハードウェア対策を積極的に実施。その結果、交通事故件数は平成17年度比で1,000件減の目標に対し、1,221件減を達成

第2次アクションプログラム(H22～24)においては、第1次と同様のハードウェア対策に加えて、第1次で得られた知見を元にWebやITSを活用したソフトウェア対策を実施。その結果、交通事故件数は平成21年度比で1,000件減の目標に対し、518件減。このため引き続き、車両相互の事故削減に注力したPhase2(H25～26)を策定し、平成24年度比で500件減を目標として対策を実施。しかし、平成24、25年度においては、交通量増の影響により前年度比で件数増

今後は、これまでの対策に加え、重点対策箇所における交通管理者等との連携など、更なる対策の検討が必要

34

【項目】6-4) 通行止めの状況

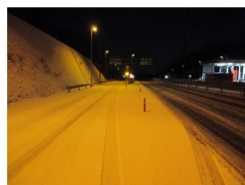
本線通行止め

	H21	H22	H23	H24	H25	H26
回数	65	61	104	92	74	155
工事	13	10	22	34	30	57
事故	30	26	12	27	24	30
災害(雪)	6	10	54	4		29
災害(雨)			4		9	11
災害(風)	10			14		4
災害(その他)						2
その他	6	15	12	13	11	22

暦年で、路線別・区間別・上下別に集計

フレッシュアップ工事

年度	路線	日数
H18	12号守口線	8昼夜
H19	15号堺線・17号西大阪線	8昼夜
H20	3号神戸線(摩耶～芦屋)	8昼夜
H21	13号東大阪線・16号大阪港線	8昼夜
	3号神戸線(湊川～京橋)	8昼夜
H22	14号松原線・1号環状線	8昼夜
	3号神戸線(京橋～摩耶)	8昼夜
H23	—	—
H24	13号東大阪線	8昼夜
H25	11号池田線	8昼夜
H26	12号守口線	8昼夜



【評価と課題】

工事については、定期的に昼夜連続通行止めによるフレッシュアップ工事を実施するほか、積極的に工事の集約化を図っており、補修の効率化や交通影響の低減に努めている。

災害については、平成23年と平成26年に積雪による通行止めが広範囲に発生しており、再開までに最長4日程度を要した区間もある。

災害時の再開については、災害対策基本法の改正に伴い、今後、より迅速な対応が求められる。また、ITを活用して効率的な除雪を可能とするシステム整備などの対策に取り組む。

35

渋滞対策と渋滞の状況

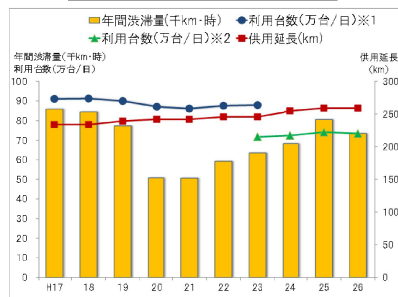
【1. 渋滞対策】

ネットワークの整備を進めるとともに、「新渋滞対策アクションプログラム」(平成18年3月策定、平成23年7月改訂)を策定し、交通運用面での対策や、情報提供の多様化といったソフト面での施策を中心に渋滞対策を進めてきた。

【2. 渋滞の状況】

民営化以降、渋滞対策の効果や利用台数の減少もあり、渋滞量が減少する傾向が見られていたが、平成22年度以降は、神戸線～湾岸線の乗継交通の増加や第二京阪道路の接続に伴い、局所的な交通集中が発生しており、渋滞量が増加する傾向にある。

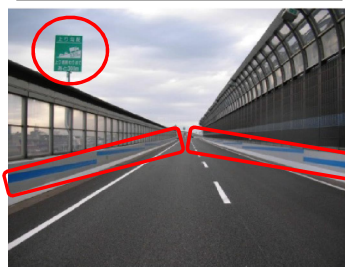
交通集中による渋滞量の推移



※1: 旧料金圏1回の利用を1台として集計。H23年度はH23.4.1～12.31で集計
※2: 阪神高速1回の利用を1台として集計。H23年度はH24.1.1～3.31で集計

深江サグ部における対策 (登坂部水平ライン塗装、注意喚起標識設置)

対策後、魚崎入口～深江出口間で渋滞が減少



阪神高速はしれGo!による道路情報の提供

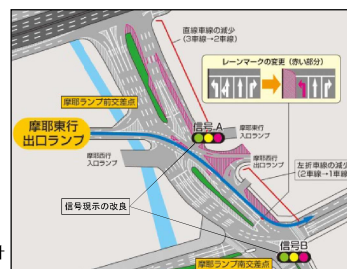
阪神高速渋滞地図
渋滞状況を地図で表示。渋滞、混雑、通行止めが一目でわかる！



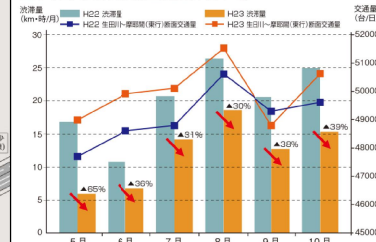
現在の路線情報
全線の出入口渋滞情報及び、路線別の規制情報を一覧表示！



3号神戸線東行摩耶出口付近における対策(関係機関との連携による交差点改良)



■摩耶出口先頭の渋滞量変化(平日平均)



【評価と課題】

深江サグ部や摩耶出口他個別対策により渋滞低減が見られたものの、未だ慢性的に深刻な渋滞が発生している路線・区間があり、引き続き渋滞対策に取り組む必要がある。

36

交通管理業務における取り組み

・夏場における故障や事故処理時及び雨天時における車外待機等の対応のために、ドリンクやレインコートを携行しお客さまに提供するサービスを実施し、お客さまの体調維持等サービス向上に努めている。



【ドリンク・レインコートの提供】

・従来、構造物に対する緊急対応については、別途、保全班にて補修を実施していたが、交通管理の巡回班が巡回時に併せてポットホールの緊急対応を実施することで、機能の早期回復、交通影響の軽減に努めている。



【ポットホールの緊急対応】

料金収受業務における取り組み

・料金自動収受機を導入し、無人運用を行っている料金所では、24時間体制で遠隔対応スタッフがお客さまに提供しており、外国人や聴覚障がいのお客さまには、必要に応じて、料金自動収受機側の表示画面を通じて筆談でお客さまに提供している。
・なお、京都地区の料金自動収受機においては、表示画面に遠隔監視スタッフの映像を出力する機能がないため、料金自動収受機に聴覚障がいのお客さま向けの「ご利用案内」と、遠隔対応がスムーズに行えるように「聴覚障がいマーク」を設置し、少しでもご利用しやすいようにすることでサポート体制の強化に努めている。



【評価と課題】

交通管理業務において、巡回時にポットホールの緊急対応も併せて実施することにより、機能の早期回復や交通影響の軽減に努めている。また、ドリンクやレインコート(雨天時用)を携行し、事故や故障時の処理中にお客さまに提供しお客さまの体調維持に努めている。
料金収受業務においては、聴覚障がいのお客さまが、現行の料金自動収受機を少しでもご利用しやすいように、料金自動収受機に「ご利用案内」と、取り外し式「聴覚障がいマーク」を設置し、聴覚障害のお客さまに対するサポート体制の強化に努めている。

37

【項目】 7 アウトカム指標の推移

指標名	単位		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	寸評	備 考
道路構造物保全率(橋脚補強完了率)	%	目標	97.7	98.6	98.8	100	100	100	100	—	—	—	◎ 達成	※H23年度で補強完了
		実績	97.7	97.9	98.1	98.7	99.8	99.8	100	—	—	—		
道路構造物保全率(橋梁)	%	目標	—	—	—	—	—	—	88	88	88	89	○ 管理水準維持	
		実績	—	—	—	—	—	88	87	88	89			
道路構造物保全率(舗装)	%	目標	99.1	99.2	99.3	99.4	99.5	99.7	91	92	89	91	○ 管理水準維持	※H23年度より算出方法が変更 H22以前はMCIが4.0以上の割合、 H23以降はMCIが5.2以上の割合 H22実績の[]内はMCIが5.2以上の割合
		実績	99.1	99.2	99.3	99.4	99.4	98.6 [91]	92	88	91			
死傷事故率	件/徳台キロ	目標	29.5	27.2	27.2	27.2	24.6	22	25.5	25.5	24.5	23.9	○ 改善	
		実績	29.1	29.7	29.2	24.6	23.3	27	25.5	25.1	24.7			
工事渋滞損失時間	万台・時/年	目標	15.6	16.1	16.0	15.8	15.8	15.4	20.0	20.0	20.0	20.0	△ 悪化	
		実績	15.2	17.6	18.2	16.0	15.4	26.4	17.5	19.9	25.2			
路上工事による車線規制時間	時/km	目標	144	138	134	110	107	115	130	130	130	130	△ やや増加	※[]内は事前広報(ホームページ、 路側ラジオ、横断幕、道路情報板等 による広報)を実施した規制時間
		実績	135	103	112	107	122	123	112 [107]	120 [113]	137 [128]			
本線渋滞損失時間	万台・時/年	目標	535	520	520	490	320	320	440	415	425	530 [876]	△ やや増加	※[]内は実際の走行速度と規制速度 で走行した場合の旅行時間の差に 交通量に乗じたもの
		実績	553	547	503	341	320	413	419	449	530 [876]			
ETC利用率	%	目標	—	90	85	85	85	88	88	—	—	—	○ 向上	
		実績	57	68	74	79	85	86	—	—	—			
顧客満足度	ポイント	目標	3.1	3.2	3.4	3.4	3.5	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6	○ 改善	
		実績	3.0	3.4	3.3	3.5	3.5	3.6	3.6	3.5	3.6			

【評価と課題】

道路構造物保全率(橋脚補強完了率)やETC利用率については、民営化後の着実な改善の様子を追うことができた他、道路構造物保全率(橋梁、舗装)など、常に一定の水準を確保することが望ましいものについては、その様子が見て取れるものとなっている。特に、道路構造物保全率(舗装)は、H22年度までほぼ100%に近い水準で管理できたことから、より厳しい基準で管理することにより、さらなる安全・快適な路面状態を維持することに寄与している。

また、その他継続的に数値の改善が望ましい指標については、やや増減はあるものの、民営化後10年間で着実に数値が改善されていることから、アウトカム指標を用いた管理について、一定の効果が見られる。

ただし、これら指標を公表される上で、他社の数字と一律横並びにされることについては、各社様々な条件、状況が異なる中で、一部の会社の管理水準が他社より劣っているとの誤解を一般の方に与える恐れが懸念される。また、路上工事による車線規制時間など、会社が頑張れば結果的に数値が悪化することがあるものについては、必要な管理が適切に行われているということをより一般の方にわかりやすく理解していただける指標に改善する余地があると考えており、関係機関と引き続き調整を行っていく。

今後は、目標を設定する意義も検討の上、目標を設定することなく実績を管理していくものについては「管理実績指標」とすることで関係機関と調整中。

38

【項目】 8 ETC普及促進策の実施とETC利用率の推移

・促進施策として、主に車載器の購入支援を実施。(車載器購入助成)

● 阪神高速におけるETC車載器の助成台数及び助成金額(民営化時点実施分以降)

助成台数: 約75万台
助成金額: 約39億円

【参考】現在実施中の車載器購入助成内容(平成26年11月～平成27年9月)

- ・対象者: 近畿2府4県(大阪府・兵庫県・京都府・滋賀県・奈良県・和歌山県)にお住まいの方で、新規にETC車載器を取付けられる方。
- ・車載器販売価格: 3,000円(デンソー製DIU-9400)
(四輪車用(12V専用)・アンテナ分離型・セットアップ済み)
- ・予定台数: 先着2,000台



・阪神高速のETC利用率については、**約50%から約92%**にまで向上。

	H17.10	H18.3	H19.3	H20.3	H21.3	H22.3	H23.3	H24.3	H25.3	H26.3	H27.3
ETC利用率	49.7%	57.1%	67.7%	73.7%	78.6%	84.5%	85.8%	88.8%	89.8%	90.7%	91.6%

【評価と課題】

ETC普及促進施策を積極的に実施してきたこともあり、民営化時点では約50%だったETC利用率は現時点では約92%まで着実に向上

39

企画割引について

交通容量に比較的自由のある土休日の需要を喚起し、阪神高速の利用促進及びETCの普及促進を図るため、平成20年度より、お客さまに利用いただきやすい弾力的な料金設定(企画割引)を行ってきたところ。なお、企画割引は、沿線集客施設との連携による地域活性化にも資するものであり、機構への貸付料の支払いに支障のない範囲で実施。

直近に実施した企画割引(「ETC乗り放題パス」)の概要と現在までの実施状況は以下のとおり。

阪神高速ETC乗り放題パス【2015 SPRING】の概要

内 容：阪神高速全線(京都線除く)が1,230円で1日乗り放題、2,260円で2日連続乗り放題
利用期間：平成27年3月14日(土)から平成27年4月12日(日)までの土・日曜日
対象車両：ETCシステムを利用する普通車(大型車及びETCコーポレートカードは対象外)

＜現在までの実施状況＞

年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	合計
実施数(回)	5	3	3	2	4	3	4	24
申込数(件)	9,820	16,949	20,749	17,199	30,493	36,576	72,070	203,856

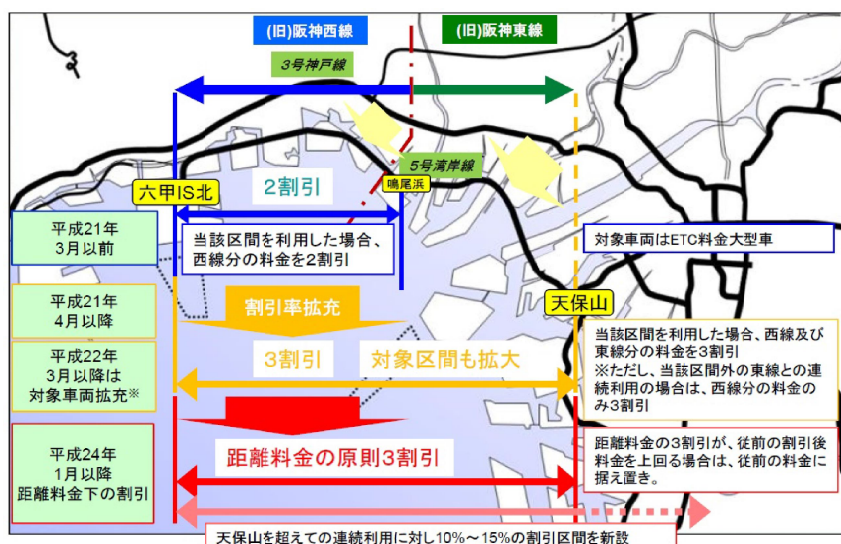
【評価と課題】

企画割引が、阪神高速の利用促進と新たなお出かけ需要の創出に貢献していることがお客さまアンケート結果からも裏付けられており、好評を博しているところ。また、着実に申込み件数も増加していることから、企画割引がお客さまに認知・評価されており、一定の成果をあげているものと思料。

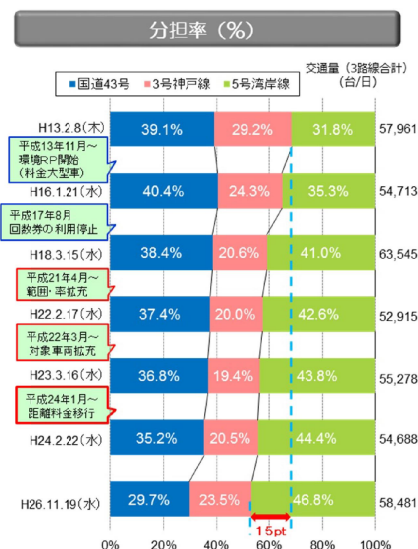
今後も、お客さまにとって一層魅力的な企画割引を提供できるよう内容の充実に取り組むとともに、申込み利便の向上を図る施策等について検討・実施を進めていく。

40

【項目】10 環境ロードプライシング



※平成22年3月からの対象車両の拡充は、センサス大型車(料金普通車)かつETCコーポレートカード利用で、事前登録を行った車を新たな割引対象としたもの。



【評価と課題】

- 平成13年11月より試行開始
- センサス大型車の5号湾岸線、3号神戸線、国道43号の道路利用分担率をみると、5号湾岸線の分担率は環境ロードプライシング導入前の31.8%から46.8%に増加しており、大型車の湾岸線への迂回誘導は施策の拡充と共に進んでおり、国道43号沿線の環境改善に寄与
- 今後も更に5号湾岸線への迂回を促進するべく、広報活動を実施

41

●路外パーキングサービス

路外パーキングサービスとは、高速道路におけるPA施設の整備にあたり、ETC技術を利用して高速道路外の沿道駐車場施設を高速道路上のPAのご利用いただき、お客さまサービスの拡大を図るもので、社会実験として実施しているもの。

- ◆対象施設 下図(平成27年度は尼崎テクノランドで実施)
- ◆実験期間 平成20年度～
- ◆対象 ETC車載器を搭載した普通車(2t以下)※自動二輪を除く
- ◆料金の扱い
 - ・一旦高速道路を降りるため2回利用となるが、1回利用の料金として処理(順行方向に限る)
 - ・有料駐車場においては別途駐車料金が必要

《路外パーキングサービスの仕組み》



《路外パーキング位置図(現在実施箇所は赤色)》



【評価と課題】

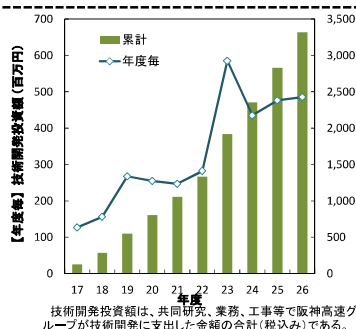
社会実験として7年間の実績があり、この間、広報展開で一定の認知度向上が図られ、また、アンケート等からお客さまの路外PAに期待される機能の把握等にも努めてきたところ。今後は、本格導入に向け、更なる認知度向上を目指すとともに運用上の課題の把握と対応策の検討を進めていく。

42

1. 技術開発の取り組み

●技術開発への投資

構造技術部門(建設系・保全系)、電気通信・施設技術部門、交通技術部門、グループ会社の阪神高速技術㈱、阪神高速技術㈱、それぞれにおいて技術開発へ投資している。10年間の投資額は約3,300(百万円)であり、阪神高速グループの技術戦略に資する技術開発を推進している。



●阪神高速グループの技術開発戦略

阪神高速は10年後のありたい姿として阪神高速ビジョン2020を掲げ、技術開発を推進している。

最新のITS技術等を活用した安全・安心・快適の追求

ジョイントレス阪神高速

地震対策減災への取組み
地震等の被害予測、機能
復旧手法構築、減災技術

超長期を視野に入れた
供用を実現

点検・診断による健全性
評価、耐久性向上による
長寿命化、都市内における
維持、修繕、更新施工

都市高速道路の建設・維持
管理・の経験を活かした
新規路線建設

徹底した維持管理の効率化
点検技術、維持管理手法、
アセットマネジメント

新しい構造、施工技術、
省資源化、環境対策

2. 技術開発の成果、コスト縮減

●鋼管集成橋脚

約10年間の技術開発によって、性能向上とコスト縮減を両立する新しい構造形式である鋼管集成橋脚を開発し、淀川左岸線海老江ジャンクションにおいて実現した。この開発は地震防災対策の推進に資する技術開発であり、この成果について、土木学会から平成25年度技術開発賞を授与された。



●移動体点検車の開発

お客様の安全・安心・快適のために、路面性状を測定することが必要であるが、従来の手法では交通規制が必要であった。この問題を解決するために移動体点検車を開発した。また、測定の内製化が可能となり、コスト縮減に資する技術開発といえる。



【評価と課題】

- 研究、技術開発戦略をたてて、安全・安心・快適の追求や、長寿命化、徹底した維持管理の効率化に資する技術開発を推進
- 阪神高速グループにおいて必要な技術開発が漏れなく、無駄なく統制をもって実施することが課題であり、平成23年からグループ全体で研究・技術開発マネジメント委員会を開催

43

Ⅱ 高速道路事業の取組み の総括

- 約10%の建設コストの縮減を図りつつ、計画していた6路線と2JCTを整備するとともに、お客さまの利便性向上に資する新神戸トンネルの阪神高速ネットワークへの編入を実施（H17.10 233.8km ⇒ H27.4 259.1km）
- 高速道路の維持管理においては、民営化時に約30%コスト縮減等を図りつつ、点検・補修等の維持管理を適切に実施。また、平成23年の事業変更許可に際し約5%（約22億円／年）を、さらに24年度からは約10億円／年のコスト縮減を実施
また、3つのアクションプラン（交通事故、渋滞、PA改善）を実行するほか、企画割引を積極的に展開するなど、お客さまサービス向上に努力
（お客さま満足度 H19' 3.3 ⇒ H26' 3.6）
- ETCの普及促進（H17.10 49.7% ⇒ H27.3 91.6%）に努めるとともに、その動向を踏まえ、料金所の無人化を積極的に展開（28料金所（平成26年度末現在））。今後、ETC義務化の議論等も踏まえつつ、進めていく必要
- 平成24.1にお客さまにわかりやすく、より利用しやすい距離料金へ移行

⇒ 阪神高速道路における渋滞削減等に向けたミッシングリンクの整備や阪神圏特有の課題を考慮したシームレスな料金体系の導入が必要
大規模更新・修繕事業については、新技術等も活用し、お客さまへの影響を極力少なくしながら効率的に事業を行っていく必要

44

Ⅲ 関連事業の取組状況

資料項目

- 1 関連事業の経営状況
（関連事業の連結収益と連結営業利益）
- 2 主な関連事業の概況
- 3 パーキングエリア（PA）事業の状況
 - 1) PAの設置状況
 - 2) PAの施設の状況
 - 3) PAのお客さまサービスの取組み参考1) PA改修概要
参考2) PA改修事例
- 4 海外事業の展開
- 5 総括

45

【項目】 1 関連事業の経営状況

●民営化以降の関連事業の連結決算推移【受託事業を除く】

(百万円)

	H17'(下半期)	H18'	H19'	H20'	H21'	H22'	H23'	H24'	H25'
(A) 関連事業連結収益	462	1,643	1,493	1,546	2,191	3,181	4,639	4,563	4,276
うち、休憩所事業	53	182	140	138	155	149	165	165	166
うち、駐車場事業	393	1,228	1,190	1,274	1,279	1,313	1,396	1,445	1,484
うち、道路マネジメント	0	0	0	0	517	631	638	681	857
それ以外	16	232	162	134	239	1,088	2,440	2,273	1,769
(B) 関連事業連結営業費用	352	1,256	930	970	1,731	2,857	4,619	4,176	3,858
(C) 関連事業連結営業利益	110	387	563	576	460	324	20	387	418

※上記金額については、セグメント間取引相殺後の金額

【評価と課題】

- 関連事業は、これまで培ってきた技術・ノウハウを活用し、道路マネジメント事業、ETC活用事業、コンサルティング事業(土木・補償・国際)等の新規事業を実施。また、社会のニーズに応えるため、駐車場事業等を着実に遂行。これらの取り組みにより事業を拡大し、関連事業連結収益も拡大。同連結営業利益についても、概ね順調に推移。今後は企画力、営業力、競争力の強化による新規事業の開発を含む更なる事業の拡大が課題。
- PA事業は、都市高速におけるお客さまの特性(短距離利用等)からPAの利用頻度が低く赤字となっていたが、サービス向上、増客・増収を目指し、平成19年度から平成22年度にかけてリニューアル工事を実施。また、グループ会社の運営による管理費の削減等により平成23年度に黒字化を達成。今後も収益性を確保しつつ、お客さま満足の向上に向けた施設更新等に対応するため、更なる増客・増収に寄与するサービスの充実に努める。

46

【項目】 2 主な関連事業の概況(1)

項目	内容	
PA事業	■PA施設の建設及び管理・運営(H17.11.1～) ○PAにおいてレストラン・売店・自動販売機による営業 ○有人PA…建物を保有しレストラン・売店部分をグループ会社に賃貸。 グループ会社が営業。 【朝潮橋、中島、泉大津(陸側・海側)、京橋(上り・下り)】 ○無人PA…グループ会社が営業(自動販売機の設置のみ)。 【湊町、森小路、前開(上り・下り)、白川(上り・下り)、弁天町、尼崎】 全14箇所	 朝潮橋PA  前開PA
駐車場事業	■高速道路区域を高速道路機構より占用許可を受け、阪神高速サービス(株)が管理・運営(H17.11.1～) ○全238箇所(大阪180箇所、兵庫58箇所) ○総収容台数 約8千台(月極・時間貸＝約9:1) ○利用率約8割弱程度(時間貸は契約台数に含まず) ■高速道路区域以外の駐車場(阪神高速サービス(株)が管理・運営) ○全51箇所(大阪37箇所、兵庫8箇所、京都1箇所、奈良5箇所)	
不動産の賃貸	■高速道路区域以外の会社所有地の不動産賃貸(H18.2～) ○会社所有の土地等(9箇所)を事業者へ賃貸(駐車場等) ・駐車場一時使用賃貸借契約 3箇所 ・土地賃貸借契約 2箇所(資材置場外) ・事業用定期借地契約 2箇所(フィットネスクラブ、ドラッグストア) ・不動産賃貸借契約(賃貸住宅) 2箇所(アビオ豊中本町、リファート千里中央)	 リファート千里中央  ドラッグストア

47

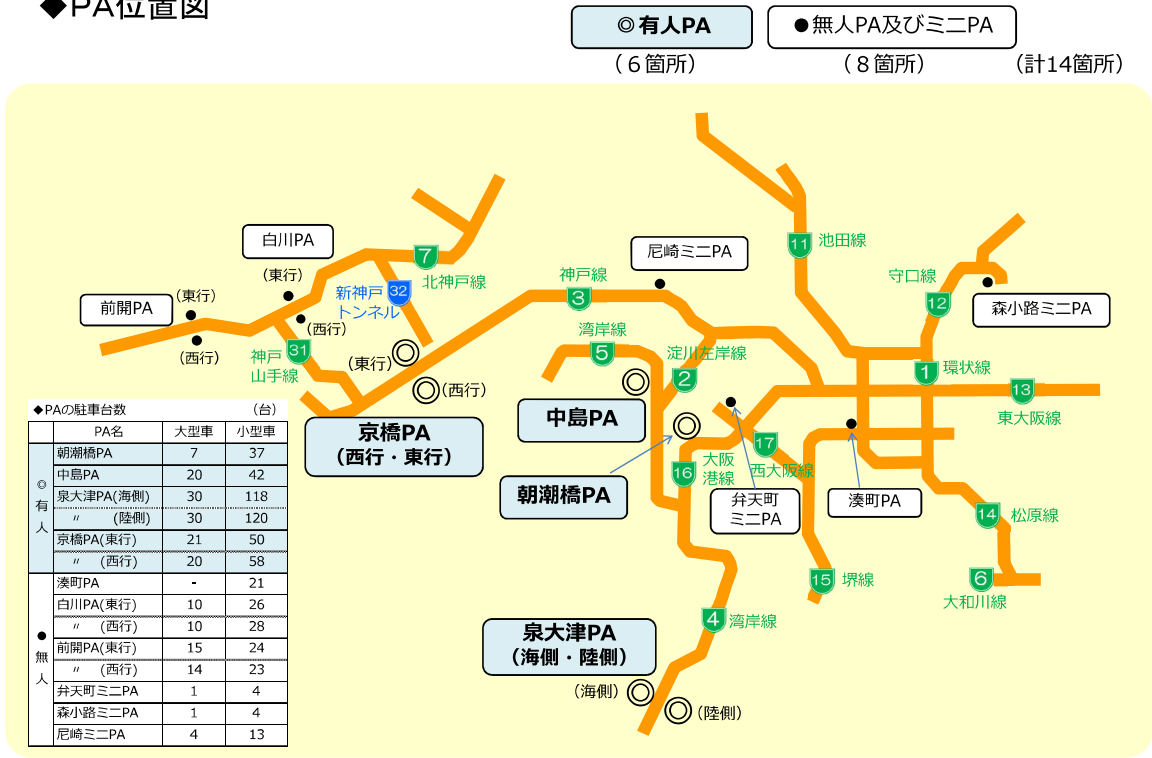
【項目】 2 主な関連事業の概況(2)

項目	内容	
道路マネジメント事業	■国、地方公共団体又は地方道路公社の委託に基づき行う道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理(代行)(H21.6.1～) ○大阪港咲洲トンネル(2.2km) 港湾法による大阪市の臨港交通施設。指定管理者制度による管理代行。H27年度から新たに指定(～H31) ○夢咲トンネル(2.1km) 国有港湾施設の管理を港湾管理者の大阪市より受託 ○第二阪奈有料道路(13.4km) 大阪府道路公社区域を協定に基づき受託 奈良県道路公社区域を公募に基づきグループ会社と受託	 
ETC活用事業	■ETC車載器の認証を活用したサービス事業(H21.8.12～) ○ETC電子マニフェスト(運行管理システム) ・大和川線シールド工事に係る再生土運搬 ・福島県内除染土壌等の輸送に係る実証 ・その他建設現場等での実験を含む活用	
土木コンサルティング 補償コンサルティング 国際コンサルティング	■公団時代から蓄積してきた高度な技術ノウハウを活用した技術支援等 ○土木コンサルティング(H17.11.1～) 調査・研究・コンサルタント(講演会での講師等含む)等のうち、グループ会社で実施できないもの ○補償コンサルティング(H19.4.1～) 公団時代から培ってきた高度な用地補償技術を活用した用地事務に係る各起業者の支援業務 ○国際コンサルティング(H21.4.1～) ODA事業を主体とした海外でのコンサルティング事業	

48

【項目】 3-1) PAの設置状況

◆PA位置図



49

【項目】 3-2) PAの施設の状況

施設名	路線名	上下線別	有人／無人	サービス施設供用年月日	直近改修日(レストラン等) ※印はトイレ等	駐車台数(台)(※)				公衆便所(カ所)				公衆電話(台)	無料休憩所	自動販売機	レストラン・喫茶	売店	無線LAN	発行プリンター	道路交通情報ターミナル	携帯電話充電器	電気自動車急速充電器
						大型車	小型車	二輪車	身障用	男性用	女性用	ベビーカー対応	多機能 オスト										
大阪地区	朝潮橋	16号大阪線	上	有人	H20.4.4	H20.4.1	7	37	○	○	○	○	○	1	○	—	○	○	○	○	○	○	○
	中島	5号湾岸線	下	有人	H6.4.2	H21.4.25 ※H20.6.30	20	42	○	○	○	○	○	1	○	—	○	○	○	○	○	○	○
	泉大津(海側)	4号湾岸線	上	有人	H8.4.15	2階	※H20.4.30	—	118	○	○	○	○	○	1	—	—	—	—	—	—	—	○
						3階	H22.4.29 ※H20.4.1	30	—	—	—	○	○	○	○	1	○	—	○	○	○	○	○
						11階	—	—	—	—	○	○	○	○	1	—	—	—	○	—	—	—	—
	泉大津(陸側)	4号湾岸線	下	有人	H8.7.18	2階	H23.1.20 ※H20.6.10	—	120	○	○	○	○	○	1	—	—	—	○	○	○	○	○
						3階	H23.1.20 ※H20.5.30	30	—	—	—	○	○	○	○	1	○	○	—	○	○	○	○
	湊町	15号堺線	上	無人	H14.4.4	※H19.10.30	—	21	○	○	○	○	○	1	—	—	—	○	○	—	○	—	—
兵庫地区	弁天町ミ	17号西大阪線	上	無人	S62.4.8	※H19.10.30	1	4	—	○	○	○	○	1	—	—	—	○	—	—	—	—	—
	森小路ミ	12号守口線	上	無人	H3.6.30	※H18.11.1	1	4	—	○	○	○	○	1	—	—	—	○	—	—	—	—	—
	京橋(東行)	3号神戸線	上	有人	S53.1.20	H22.7.17 ※H20.9.26	21	50	○	○	○	○	○	1	○	—	○	○	○	○	○	○	○
	京橋(西行)	3号神戸線	下	有人	S53.1.20	H20.7.19 ※H20.7.18	20	58	○	○	○	○	○	1	○	—	○	○	○	—	○	—	○
	前開(西行)	7号北神戸線	上	無人	H2.7.2	※H19.4.23	14	23	○	○	○	○	○	2	○	—	○	—	—	—	—	—	—
	前開(東行)	7号北神戸線	下	無人	H2.7.2	※H20.3.10	15	24	○	○	○	○	○	2	○	—	○	—	—	—	—	—	—
	白川(西行)	7号北神戸線	上	無人	H10.4.2	※H20.4.1	10	28	○	○	○	○	○	2	○	○	○	○	—	—	○	—	—
	白川(東行)	7号北神戸線	下	無人	H10.4.2	※H20.4.1	10	26	○	○	○	○	○	2	○	○	○	○	—	—	○	—	—
兵庫地区	尼崎ミ	3号神戸線	上	無人	H1.2.22	※H20.4.1	4	13	—	○	○	○	○	1	—	—	—	○	—	—	—	—	—

※ミニパーキングは非常駐車帯などを有効活用

50

【項目】 3-3) PAのお客さまサービスの取り組み

阪神高速のPAは、民営化により道路事業と関連事業が一体となってお客さまサービスを提供する場として、お客さまにご利用いただきやすいよう、PAコンセプト「きれい・あんしん」、「やすらぎ」、「ぬくもり」を策定し、2段階でPA改善アクションプランを実行。



	きれい・あんしん	やすらぎ	ぬくもり
第1次 アクションプラン (H19.12-H21.6)	全PAトイレ改修 有人PAリニューアル開始 ・朝潮橋・京橋(西行)・中島	積極的な広報展開 ・パンフレットやHP	スタッフコーチングの導入 ・PAクルー会議(継続中) ・統一ユニフォームの作成 PA部門の体制構築 ・PA連絡調整会議(継続中)
第2次 アクションプラン (H21.7-)	全有人PAリニューアル完了 ・京橋(東行)・泉大津(海)・泉大津(陸)	環境への取り組み ・屋上や壁面の緑化 ・急速充電器設置(有人PA) ・地元小学生による緑化活動 無線LAN整備(有人PA)	ホスピタリティの向上 ・PAクルー表彰・評価制度導入(継続中) ・コンシェルジュの導入(継続中)

【その他取り組み】

- ・地域特産品との連携
- ・各種イベント実施(交通安全運動、クリスマス、東北物産展・販売、開通50周年記念)
- ・インバウンド向け多国語表記
- ・テナント出店のプロポーザル公募
- ・道路情報ターミナルによるリアルタイムの情報提供
- 等

【評価と課題】

(評価)
PAのお客さま満足度上昇
(課題)
お客さまの声を速やかに改善に生かせる体制づくり

お客さま満足度 調査結果	調査開始	現在
PAトイレ	3.2(H19)	→ 3.6(H26)
PA従業員の接客対応	3.3(H22)	→ 3.5(H26)

(5点満点での評価)

トイレ

◆温水洗浄便座

全洋式便器に温水洗浄便座機能を付与し、快適性を向上させました。

【整備率】
民営化前 0%(0箇所)
現在 100%(14箇所)

【民営化前】



【現在】



◆多機能トイレの充実

民営化前には身障者用トイレとして設置していましたが、改修により、オストメイト、温水対応水栓、ベビーチェア、着替え台等を導入し、子供連れからお年寄りまで幅広いお客さまにご利用いただきやすいトイレにしました。

【整備率】(オストメイト設置率)
民営化前 0%(0箇所)
現在 71%(10箇所)

【民営化前】



【現在】



◆パウダーコーナーの設置

女性のお客さまにもPAのトイレを身近に感じていただけるよう、全有人PAと一部の無人PAにパウダーコーナーを設置しました。

【整備率】
民営化前 0%(0箇所)
現在 64%(9箇所)

【民営化前】



【現在】



52

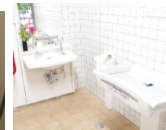
トイレ

◆ベビーチェア・ベビーベッドの拡充

女性やファミリーのお客さまにも快適にご利用いただきやすいようにベビーチェア・ベビーベッドを設置しています。

【整備率】
民営化前 ベビーチェア 50%(7箇所) ベビーベッド79%(11箇所)
現在 ベビーチェア100%(14箇所) ベビーベッド93%(13箇所)

【現在】



◆小児用便器の設置

幼児専用小便器を配置し、お子さまも使いやすいトイレに。ご家族の負担を軽減する機能を付与することで、ファミリー層をお迎えしやすくなりました。一部PAには男性トイレにも設置しています。

【整備率】
民営化前 43%(6箇所)
現在 64%(9箇所)

【現在】



◆大きめブースの設置

ベビーチェアやベビーベッド、手すりや小手洗いを備えた大きめブースを導入し、あらゆる層のお客さまにご利用いただきやすいようにしました。

【整備率】
民営化前 14%(2箇所)
現在 57%(8箇所)

【民営化前】



【現在】



53

駐車場

◆駐車枠の二重線化

ミニPAを除き駐車枠の二重線化により、駐車しやすくなったほか、乗降時のストレスを軽減することで、お客さまがPA内部にも入りやすいようにしています。

【整備率】

民営化前 0%(0箇所)
現在 82%(9箇所)

【民営化前】



【現在】



◆駐車枠のカラー舗装

ミニPA(非常駐車帯を有効活用したPA)においては、狭くて上記二重線化が難しいため、斜め向き駐車枠を採用しています。そこで、全ミニPAの駐車枠にカラー舗装を施すことで、お客さまが整列駐車しやすいよう工夫しています。

【整備率】

民営化前 0%(0箇所)
現在 100%(3箇所)

【現在】



◆短時間駐車枠の設置

狭い都市型PAでも多くのお客さまをお迎えできるよう、短時間駐車枠を設けました。

【整備率】

民営化前 0%(0箇所)
現在 21%(3箇所)

【現在】



54

バリアフリー

◆PA内の段差解消

民営化前に全てのPAでバリアフリー整備済み。高齢者のお客さまにも段差なくトイレをご利用いただけます。

【整備率】

民営化前 100%(14箇所)
現在 100%(14箇所)

【改修前】



【現在】



案内標識

- ・PA駐車場へ誘導する案内標識の改良
- ・誘導横断看板の設置
- ・PA内部のサイン改良

【現在】

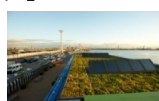


誘導横断看板の設置

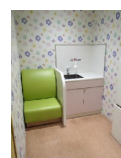
その他

- ◆休憩ゾーンを広げ、レストラン・売店を全面リニューアル改修
- ◆屋上緑化や観葉植物を取り入れた自然感あふれる空間に
- ◆授乳室や喫煙室の設置
- ◆阪神高速チャンネル、時間別のBGM
- ◆防犯カメラ、AED、車いすの導入 等

【現在】



屋上緑化や観葉植物の配置



授乳室新設



車いす設置



喫煙室設置

55

遠くからでもわかりやすい案内サイン(朝潮橋PA)



パウダールームの設置(泉大津PA)

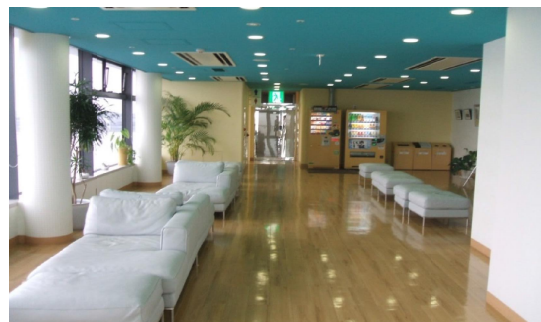


56

明るく開放的なレイアウトにより、入りやすいレストランに(朝潮橋PA)



各PAの特長を最大限に生かした休憩スペース(中島PA 景色を楽しめるくつろぎの空間)



57

通路をウッドデッキとして広げて通りやすく(中島PA)



ご当地「居留地」の雰囲気を取り入れたカフェスペース(京橋PA)



58

【項目】4 海外事業の展開

1. 技術協力・技術交流

● JICA技術専門家を派遣

公団時代よりJICAの要請により長期・短期技術専門家を派遣。(民営化以降:長期5か国7人、短期3か国5人)

● 技術協力協定(MOU)

カンボジア国・公共事業運輸省(H21)
タイ国・タイ高速道路公社(H22)
中国・浙江省滬杭甬高速道路会社(H19)
中国・上海市建設和交通委員会科学技術委員会弁公室(H22)
中国・江蘇交通控股有限公司(H26)

● 交流

JICA研修、MOU締結先などを通じて、海外から道路関係者、研修生等を受け入れ(年間約200~400人)



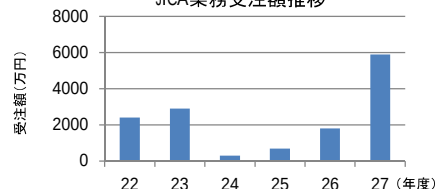
2. 国際コンサルティング事業

● (独)国際協力機構(JICA)発注分

相手国	件名	年度
タイ	高速道路交通計画(ITS/ETC)技術支援	22
エチオピア	橋梁設計基準改訂支援	22
カンボジア	住民移転及び環境社会配慮に関する指導支援	23
フィリピン	橋梁日常維持管理ポケットブック作成支援	24
全世界	非自発的住民移転の生計回復・改善ハンドブック作成	25
ケニア	道路維持管理業務の外部委託化に関する監理能力強化	26
カンボジア	道路・橋梁の維持管理能力強化	27

● ケニア国道公社より「ケニア・モンバサ港周辺道路建設の設計・施工管理・維持管理等コンサルティング業務」を共同企業体により受注(H25~H32、当社受注分約2億円)

JICA業務受注額推移



● 中国現地法人『阪申土木技術諮詢(上海)有限公司』設立により、高速道路、地下鉄などのコンサルティング業務受注をはじめ、関連する事業を実施(H23設立)

3. 海外投資事業

● JEXWAY(日本高速道路インターナショナル㈱)へNEXCO3社、首都高速道路と共同出資(H23設立)

【評価と課題】

- これまで培ってきた高速道路の建設・管理のノウハウを活かし、国際貢献、交流事業を実施。収益事業である国際コンサルティング業務の受注額は着実に増加

59

Ⅲ 関連事業の取組み の総括

- PAについては、都市内の道路の制約から小規模で、経営的には厳しい条件であるが、「きれい・あんしん」、「やすらぎ」「ぬくもり」をコンセプトに、憩いのある施設に全面的に改良を実施するとともに、レストランの接客等において「おもてなしの心」でお客さまサービス向上に努力。また、コスト縮減努力などにより、PAの収益改善とお客さま満足を向上
- 高架下駐車場を中心に、高架下空間や保有資産の有効活用などの関連事業に鋭意取組み、地域活性化にも寄与
- 関連事業を一層拡大していくためには、これまで培ってきた高速道路の建設・維持管理や用地取得などの技術・ノウハウを活用し、公共インフラ管理者等のニーズに適切に応えていくことも重要