

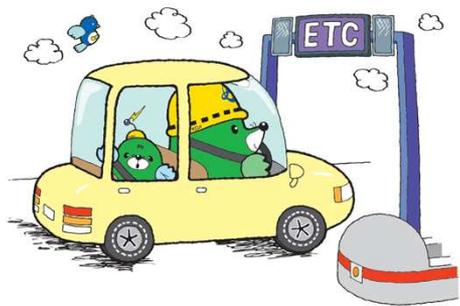


阪神高速

先進の道路サービスへ

ご説明資料

2021年11月



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	685名（2021.3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（2021.3現在）	
営業路線	258.1km（2021.3現在）	
日平均通行量	約64万台（2020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）

阪神高速の営業路線と建設中路線



■ 関西の高速道路ネットワークの整備に必要な資金を、主に**社債発行**により調達しております。

淀川左岸線（2期）、淀川左岸線延伸部の建設状況

淀川左岸線（2期）

- 大阪市より受託している海老江地区及び豊崎地区の工事（開削トンネル・橋梁・換気所）で、本体工事着手に向けた橋脚基礎工、地盤改良工及び土留壁工等を実施中。

淀川左岸線延伸部

- トンネル及びシールド立坑等の設計検討、堤防・道路一体構造の安全性等の検討を実施中。また、本体工事着手に向けて、地中障害物撤去工事等を実施中。



開削トンネル地盤改良工の実施状況



橋脚基礎工の実施状況



換気所土留壁工の実施状況



地中障害物撤去準備工の実施状況



大阪湾岸道路西伸部の建設状況

大阪湾岸道路西伸部

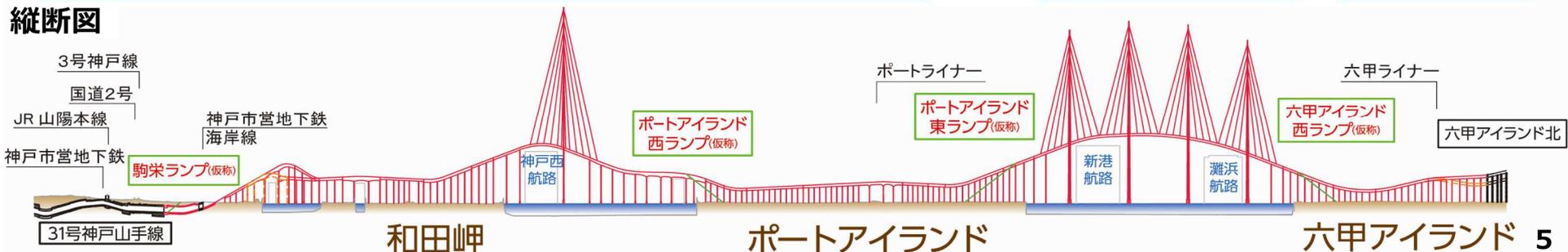
- 有識者委員会において海上長大橋の橋梁形式が選定され、2019年12月に公表。長大橋の基礎構造をはじめ、上部構造に対する耐震、耐風、景観等の観点において、様々な課題に対し引き続き検討を実施中。
- 当社事業区間での工事の状況
 - ・ 六甲アイランド地区：橋梁上部工事を2021年3月に契約、現在詳細設計を実施中。
橋梁下部工事を2021年8月に契約、現場着手に向け調整中。
 - ・ 駒栄地区：開削トンネル工事において掘削工を実施中。



掘削工の実施状況



縦断面図



- 大規模更新事業 6 箇所のうち、3号神戸線湊川付近及び15号堺線湊町付近の 2 箇所にて工事に着手。
- 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に着手。
- 14号松原線喜連瓜破付近は、橋梁架替工事の着手に向けた準備及び交通マネジメントの検討を実施中。

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2020年11月より着手

- : 大規模更新箇所(約5km)
- : 大規模修繕箇所(約86km)



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、2020年12月より中央大通（なにわ筋～あみだ池筋間）にて、車線規制を伴う工事を開始

15号堺線 湊町 (1972年開通)



- 2021年3月より先行施工分（全9基の鋼製基礎うちの1基を対象）の施工に先立ち、地下埋設物の移設に着手
- 2021年5月より、先行施工分について本格着手

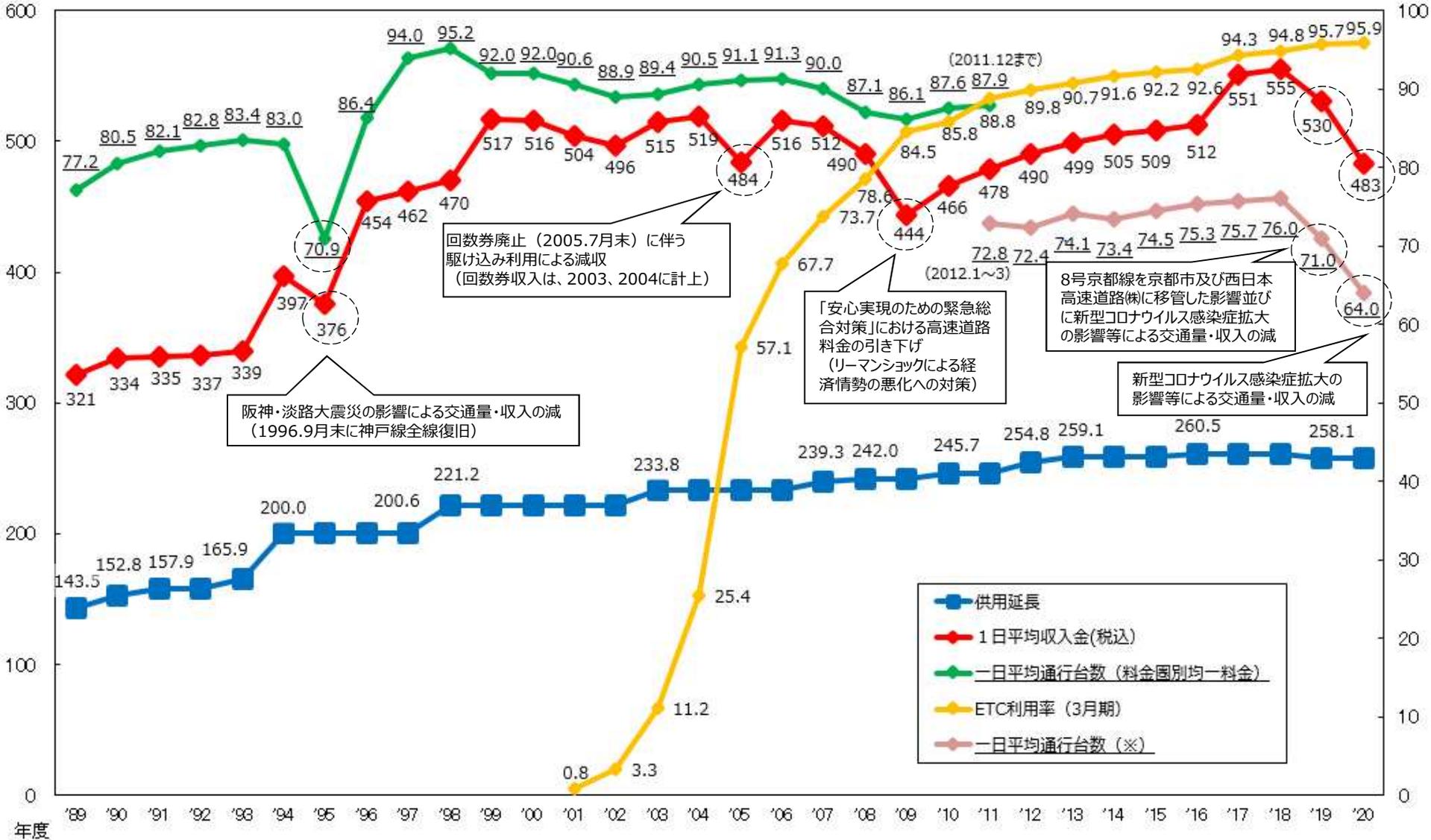
14号松原線 喜連瓜破 (1980年開通)



- 橋梁全体を架け替える事業の実施に向けて、既設橋梁の撤去・再構築の工事着手に向けた準備及び交通マネジメントの検討を実施中

阪神高速の営業状況の推移

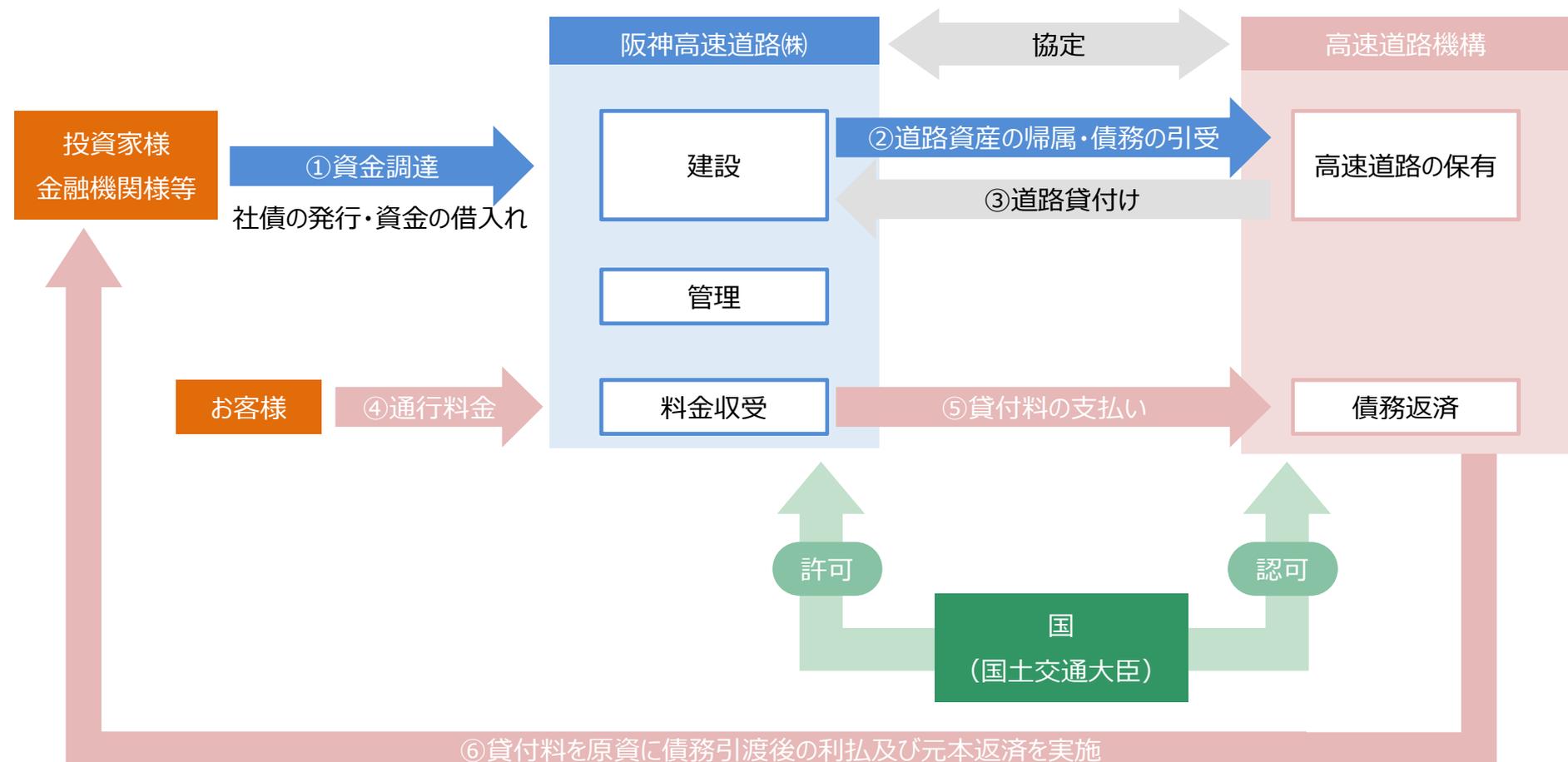
 一日平均収入金(百万円)
 供用延長(km)

 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。

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

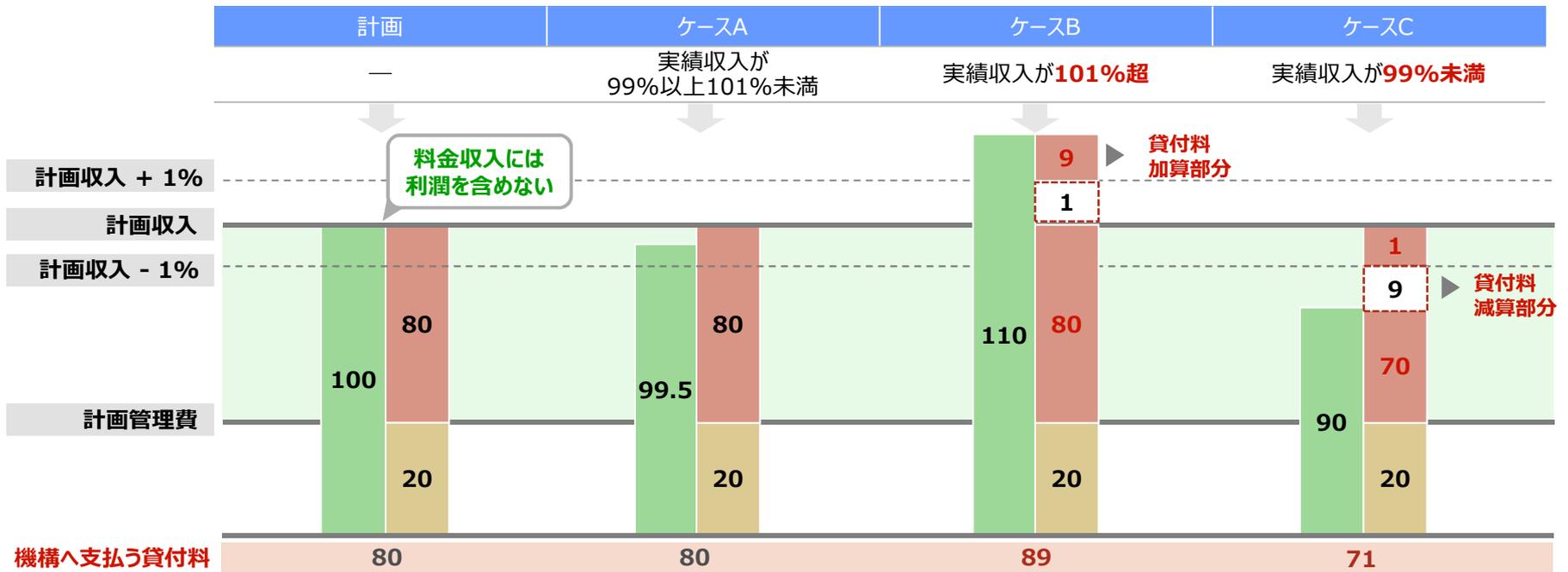


道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）

■ 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

2021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 1,963億円**（前年同期比▲1,738億円）、**営業利益 7億円**（前年同期比▲8億円）、**経常利益 11億円**（前年同期比▲10億円）、**親会社株主に帰属する当期純利益は 73百万円**（前年同期比▲12億円）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1,601億円**（前年同期比10.1%減）
 ※新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により前期を下回りました。
- ◆ **道路資産完成高は225億円**（前年同期比87.6%減）
 ※前期は6号大和川線（鉄砲～三宅西）開通の影響等により、多額の完成高が計上されていたため、当期は大幅に減少しております。
 ※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1,200億円**（前年同期比12.7%減）
 ※料金収入の減少に伴い、高速道路機構との協定に基づく計画額1,390億円から189億円減額されております。
- ◆ **管理費用は412億円**（前年同期比1.3%増）
- ◆ この結果、
営業収益は1,832億円（前年同期比49.0%減）
営業費用は1,838億円（前年同期比48.8%減）
営業損失は6億円（前年同期は営業利益4億円）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75億円（前年同期比30.8%増）
営業費用は75億円（前年同期比33.8%増）
- ◆ この結果、**営業利益は35百万円**（前年同期比77.4%減）となりました。

その他の事業

- ◆ 休憩施設の運営、駐車場施設の運営、道路マネジメント事業、事業者支援コンサルティング事業等を展開したことにより、
営業収益は57億円（前年同期比15.1%増）
営業費用は44億円（前年同期比10.1%増）
- ◆ この結果、**営業利益は12億円**（前年同期比36.7%増）となりました。



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

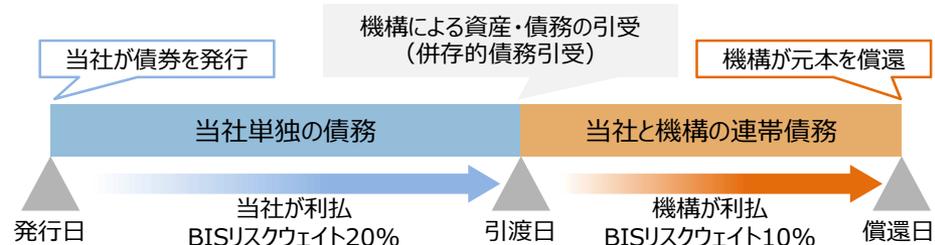
資金の用途	全額が高速道路株式会社法第5条第1項第1号に定める高速道路の新設、改築又は同項第2号に定める修繕、災害復旧に要する事業資金に充てられます。
一般担保	会社の社債権者は会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。 また、債務引受がなされた場合、本社債権者は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の財産についても他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
格付け	株式会社格付投資情報センター：AA+（日本国債と同格）
調達方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市場のニーズを重視した発行を図ります。 ■ 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、2021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）

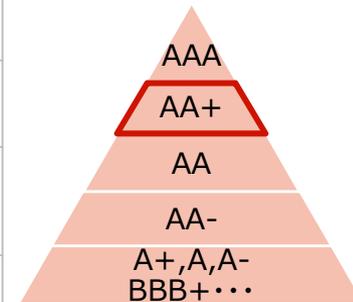
- 関西の社会経済にとって重要な役割を担う阪神高速道路を管理・運営する。
- 高速道路網を独占的に保有する日本高速道路保有・債務返済機構とともに高速道路の運営システムの一翼を担う。政策上の重要性は極めて高い。格付には政府の信用力を強く反映させている。
- 高速道路の建設に必要な資金を調達するために発行する社債は、道路資産が機構に帰属する際に、機構により併存的に債務引受される。R&Iは、債務を引き受けるスキームの確実性は高いとみている。

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。





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 調達資金の用途

- 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

- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容や進捗状況等については独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、高速道路機構）との協定により決定されており、当社ウェブサイト等で確認可能



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 レポートिंग

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社及び高速道路機構のウェブサイトで公開。その他、当社業務全般や財務状況についても、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、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



【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42投資家様を当社HPでご紹介しております（50音順）

（2021年10月末時点）

- 芦屋市
- アセットマネジメントOne株式会社
- 株式会社池田泉州銀行
- 株式会社若手銀行
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 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
- 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
- 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
- 住友生命健康保険組合
- 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
- 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
- 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
- アセットマネジメントOne株式会社
- 株式会社池田泉州銀行
- 株式会社若手銀行
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 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
- [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
- 滋賀県
- [滋賀県信用保証協会](#) (外部リンク)
- 静岡県
- 株式会社十六銀行
- [湘南信用金庫](#) (外部リンク)
- 信金中央金庫
- 住友生命健康保険組合
- 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
- 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



阪神高速道路株式会社が発行する「ソーシャルボンド」への投資について

令和元年11月6日

当金庫はSDGs施策のもと、このたび、阪神高速道路株式会社（以下、「当社」という）が発行するソーシャルボンド（阪神高速道路株式会社第21回社債（一般型付付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構監事の債務引当金預付）、以下「本債券」という）への投資を決定したことをお知らせいたします。

「ソーシャルボンド」とは、社会的課題の解決に資するプロジェクト（ソーシャルプロジェクト）の資金調達のために発行される債券のことであり、グリーンボンドとともに、ESG⁽¹⁾投資の対象となります。本債券は、ICMA（International Capital Market Association/国際資本市場協会）が定義するソーシャルボンド原則に適合する際、格付投資情報センター（RAI）からセントオビニオンを取得しております。

本債券の発行による調達資金は、当社が扱う高速道路事業に充てられ、「交通安全確保」、「災害発生時の対応維持」、「災害対策」、「インフラの老朽化対策」などの社会貢献活動に活用されます。高速道路事業は、国産の最先端持続可能な開発目標（SDGs）⁽²⁾のうち、「目標3：すべての人に健康と福祉を」、「目標8：働きがいも経済成長も」、「目標9：産業と技術革新の基盤をつくろう」、「目標11：住み続けられるまちづくりを」、「目標13：気候変動に具体的な対策を」の達成にも貢献します。

今後当金庫は、適切なリスク管理のもとで、同様の投資を継続的に実施していき、地域金融機関としての社会的使命・役割を果たしてまいります。

【本債券の概要】

銘柄	阪神高速道路株式会社第21回社債 【一般型付付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構監事の債務引当金預付】
年額	1年
発行額	550億円
発行日	令和元年10月9日

(1) ESGとは、環境（Environment）、社会（Social）、ガバナンス（Governance）の英略の頭文字を合わせた言葉。「ESG投資」とはこれらの要素を重視・選択して行う投資のこと
 (2) 持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が掲げる、国際機関が2030年までに達成すべき17の目標と169のターゲットのこと



- ◆ 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。



©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>