



阪神高速

先進の道路サービスへ

ご説明資料

2020年9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	682名（2020.03現在）
資本金	100億円（+資本準備金 100億円）
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（2020.04現在）
営業路線	258.1km（2020.04現在）
日平均通行量	約71万台（2019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)

連結子会社 (グループ会社以外)	7社	
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



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。

2019年度の主なトピックス

ミッシングリンク解消に向けたネットワーク整備

- 2020年1月29日に**西船場JCT信濃橋渡り線が開通**しました。また、2020年3月29日に**6号大和川線の鉄砲～三宅西間7.7kmが開通**し、大阪都心部における新たな環状道路「大阪都市再生環状道路」の一翼を担う6号大和川線は全線開通しました。
- ミッシングリンクの解消に向け、淀川左岸線（海老江JCT～豊崎）、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）の整備推進に努めました。

6号大和川線

- 環状線を迂回するルートが形成され、都心部の高速道路の渋滞緩和が期待されます。また、事故や災害時等の迂回機能の確保も期待されます。
- 拠点の集積する臨海部と内陸部のアクセスが向上し、時間短縮による物流効率化等が期待されます。
- 堺市と松原市を結ぶ東西の道路交通が大和川線に転換し渋滞の緩和や事故の減少が期待されます。

臨海部～内陸部間のアクセス向上による時間短縮効果



※H27 全国道路・街路交通情勢調査 平均旅行速度を用いて算出

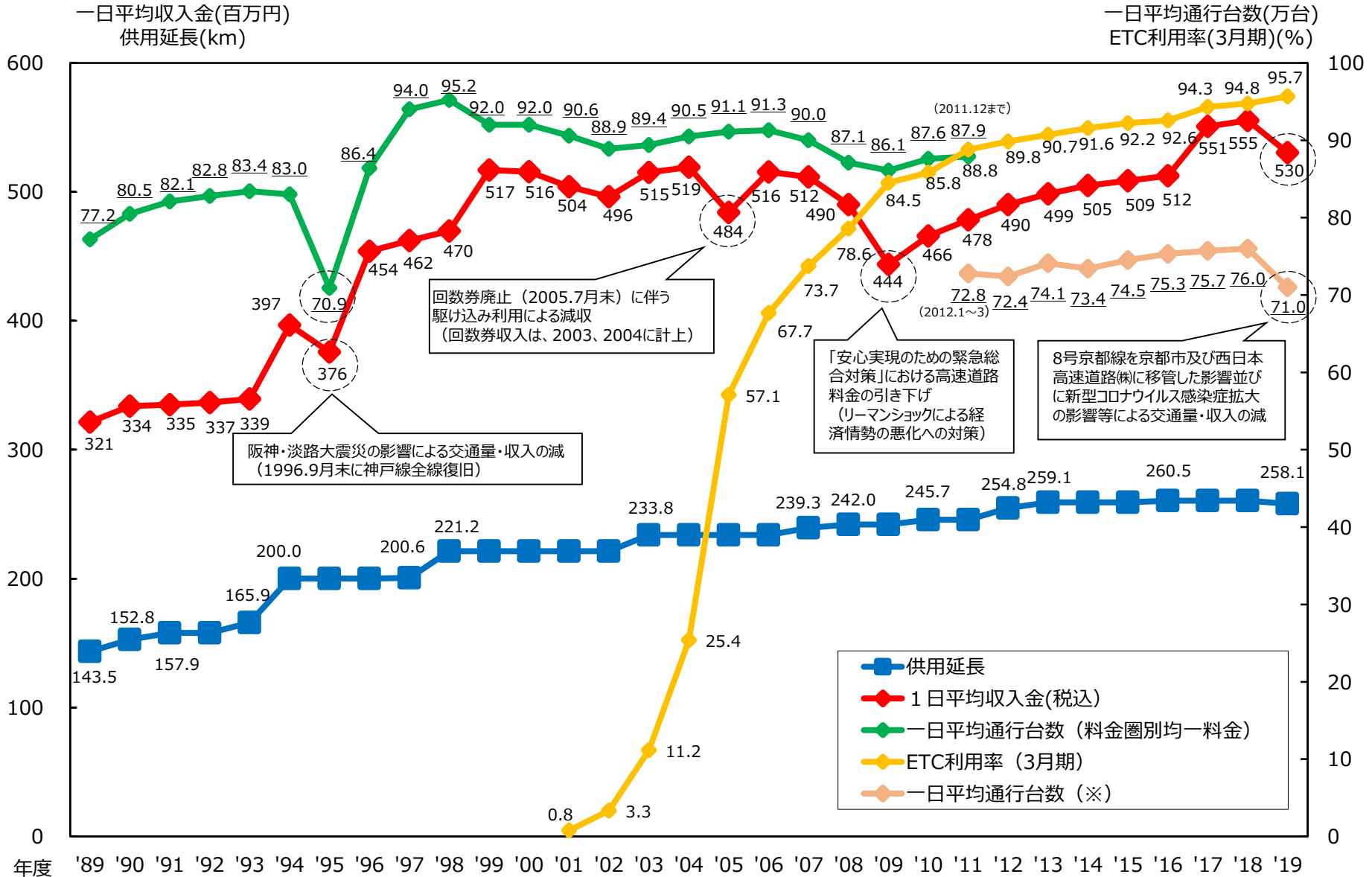


西船場ジャンクション (信濃橋渡り線)

- 信濃橋渡り線の開通により、環状線等を半周迂回する必要がなくなるため移動時間の短縮が可能となります。
- また、周回する交通が減少する環状線南半分の間において、混雑緩和が期待されます。



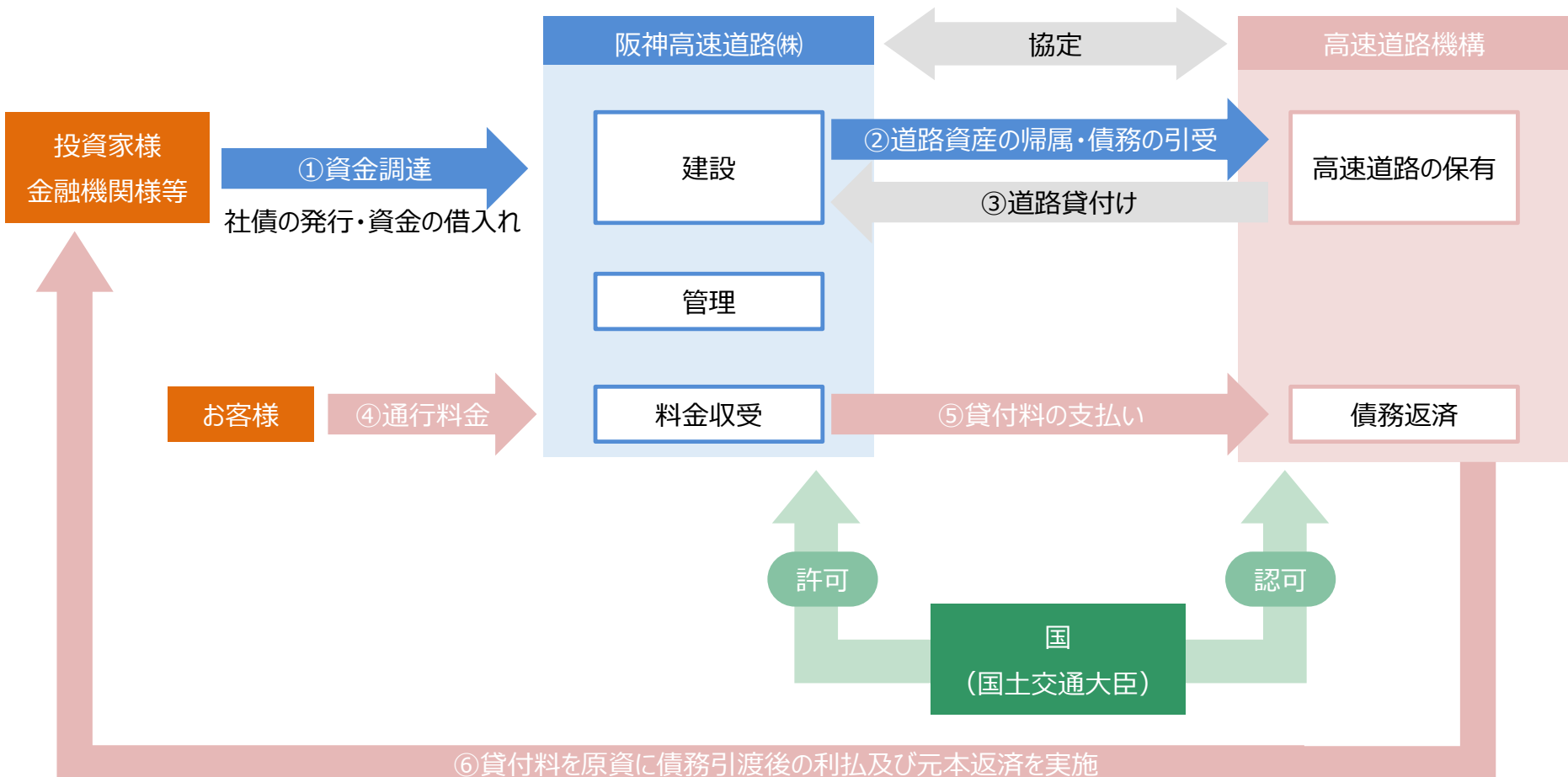
阪神高速の営業状況の推移



※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

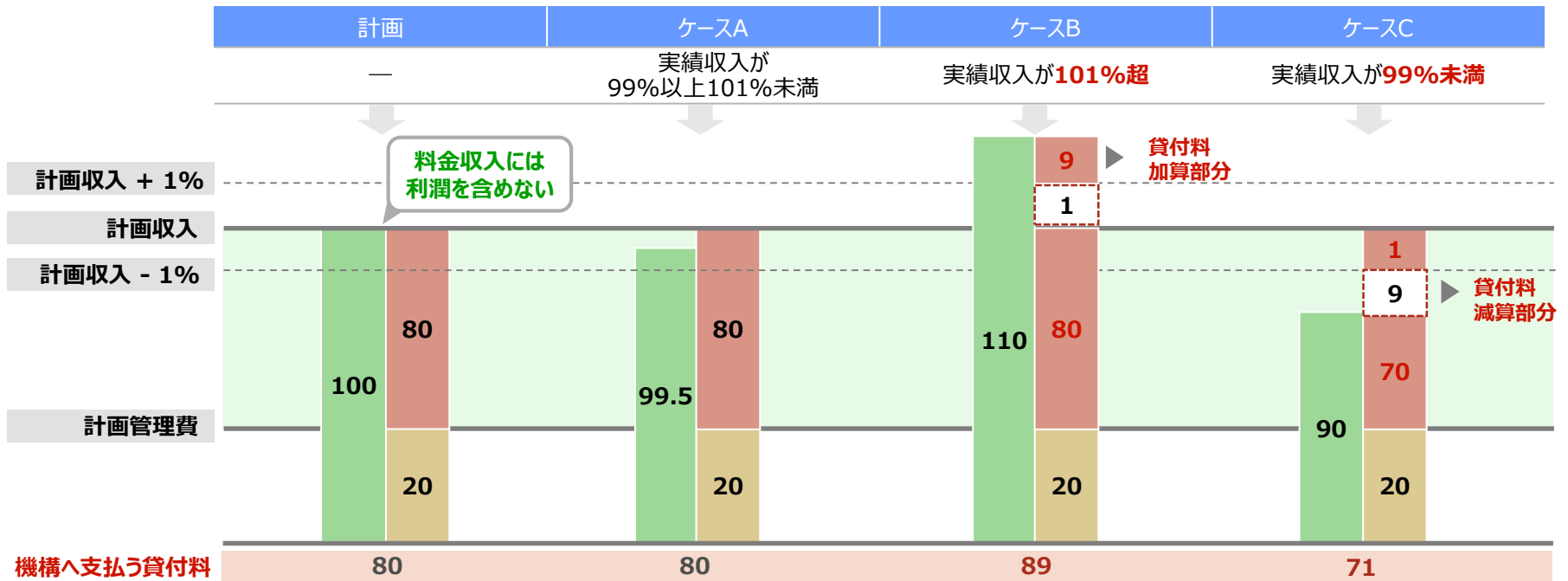


道路資産の貸付料のしくみ（1%ルール）

■ 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**



2020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 **3,702億円**（前年同期比 + 1,395億円）、営業利益 **15億円**（前年同期は営業損失4億円）、経常利益 **21億円**（前年同期比 + 14億円）、親会社株主に帰属する当期純利益は **13億円**（前年同期比▲21億円）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1,781億円（前年同期比5.1%減）
 ※ 8号京都線を京都市及び西日本高速道路株式会社に移管した影響並びに新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により前年度を下回りました。
- **道路資産完成高**は1,808億円（前年同期比420.6%増）
 ※ 6号大和川線（鉄砲～三宅西）開通の影響等により前年度を大きく上回りました。
- **道路資産賃借料**は1,375億円（前年同期比5.3%減）
- **管理費用**は407億円（前年同期比7.7%減）
- この結果、
営業収益は3,597億円（前年同期比61.1%増）
営業費用は3,592億円（前年同期比60.0%増）
営業利益は4億円（前年同期は営業損失12億円）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57億円（前年同期比200.5%増）
営業費用は56億円（前年同期比187.8%増）
- この結果、**営業利益**は1億円（前年同期は営業損失30百万円）となりました。

その他の事業

- 休憩施設の運営、駐車場施設の運営、道路マネジメント事業等を展開したことにより、
営業収益は50億円（前年同期比11.5%減）
営業費用は40億円（前年同期比15.6%減）
- この結果、**営業利益**は9億円（前年同期比12.2%増）となりました。



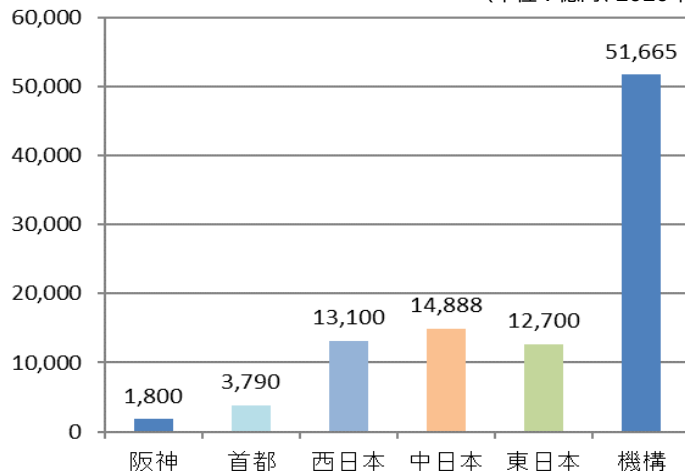
社債の概要

社債の概要

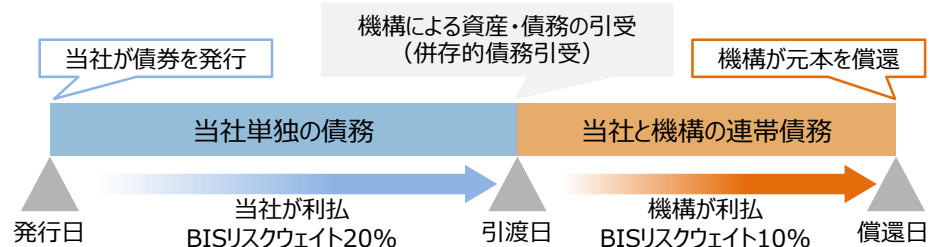
資金の用途	全額が高速道路株式会社法第5条第1項第1号に定める高速道路の新設、改築又は同項第2号に定める修繕、災害復旧に要する事業資金に充てられます。
一般担保	会社の社債権者は会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。 また、債務引受がなされた場合、本社債権者は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の財産についても他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有します。
格付け	株式会社格付投資情報センター：AA+（日本国債と同格）
調達方針	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市場のニーズを重視した発行を図ります。 ■ 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、2020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）

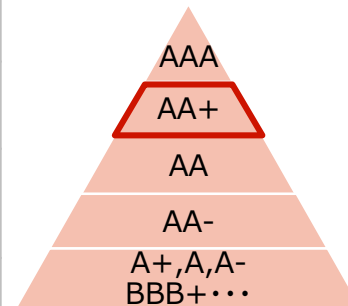
- 関西の社会経済にとって重要な役割を担う阪神高速道路を管理・運営する。
- 高速道路網を独占的に保有する日本高速道路保有・債務返済機構とともに高速道路の運営システムの一翼を担う。政策上の重要性は極めて高い。格付には政府の信用力を強く反映させている。
- 高速道路の建設に必要な資金を調達するために発行する社債は、道路資産が機構に帰属する際に、機構により併存的に債務引受される。R&Iは、債務を引き受けるスキームの確実性は高いとみている。

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 調達資金の使途

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、社会的課題解決に向けた以下のプロジェクトに充当

社会的課題 (当社が直面し、解決すべき 主要な社会的課題)	適格プロジェクト	プロジェクトの概要
交通安全確保： 交通事故・誤進入件数の削減	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事故ゼロ、交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> — 逆走および誤進入防止対策 — 本線料金所機能移転
災害発生時の機能維持： 自然災害への対応		<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害発生時のリスク軽減と安全確保による機能維持 <ul style="list-style-type: none"> — 橋梁の耐震補強 — 地震、津波による大規模災害時の道路啓開機動力の強化
渋滞対策： 渋滞による時間の損失削減	高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> ■ ミッシングリンク解消、リダンダンシーの確保等による関西都市構造の強靱化の実現 <ul style="list-style-type: none"> — 交通渋滞や沿道環境などの交通課題の緩和 — 国際戦略港湾である阪神港の機能強化による物流の効率化
インフラの老朽化対策	高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> ■ インフラの老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> — 安心と安全を未来に繋げるべくリニューアルプロジェクト（大規模更新・大規模修繕）の実施

- 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は、国連の提唱する「持続可能な開発目標（SDGs）」、日本政府のSDGs実施指針等にも合致
- 当社を取り巻く社会的課題及び各プロジェクトにおける具体的な取り組みに加え、環境への影響も配慮しつつSDGs達成に向けて貢献すべく、業務を遂行

グループビジョン2030 “ありたい姿に向けた施策”



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



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



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



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



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



【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投資家様を当社HPでご紹介しております（50音順）

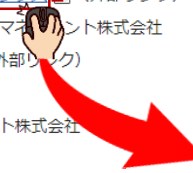
（2020年8月末時点）

- 株式会社池田泉州銀行
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- 株式会社京都銀行
- 湘南信用金庫
- 信金中央金庫
- 大和証券投資信託委託株式会社
- 株式会社名古屋銀行
- 日本財団
- 農林中央金庫
- 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
- 株式会社もみじ銀行

● 投資表明投資家一覧

本フレームワークによる資金調達に際して、投資表明をいただいた投資家をご紹介します。（50音順）

- 株式会社池田泉州銀行
- ウェスタン・アセット・マネジメント株式会社
- [株式会社京都銀行](#) (外部リンク)
- [湘南信用金庫](#) (外部リンク)
- 信金中央金庫
- 大和証券投資信託委託株式会社
- 株式会社名古屋銀行
- 日本財団
- 農林中央金庫
- [株式会社船井総研ホールディングス](#) (外部リンク)
- 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](#) (外部リンク)
- 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
- 株式会社もみじ銀行



2020年2月19日

各 位
株式会社船井総研ホールディングス
代表取締役社長 プールヒロシ 高橋 様

阪神高速道路株式会社が発行する「ソーシャルボンド」への投資に関するお知らせ

当社は、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22回社債（一般社債付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構直営的債務引受発行）、以下「本債券」という）への投資を決定しましたので、お知らせします。

記

「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（環境・社会・ガバナンス）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旨、格付投資情報センター（IIRC）からセカンドオピ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、同社が担う高速道路事業に充當され、「交通安全確保」、「災害発生時の機能維持」、「改善対策」、「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、国連の策定する持続可能な開発目標（SDGs）⁽⁸⁾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」等の達成にも貢献します。

当社は、本債券を始めとしたソーシャルボンド・グリーンボンドへの投資を継続的に実施することで、今後も社会的責任を果たしてまいります。

（本債券の概要）

業 種	阪神高速道路株式会社第22回社債
発 行 先	（一般社債発行、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構直営的債務引受発行）
年 限	3年
発行額	250億円
発行日	2020年2月27日

(8) 持続可能な開発目標（SDGs）とは、2016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」に記載されており、加盟国が2030年までに達成すべき17の目標と169のアプローチのこと

以上

- ◆ 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。
- ◆ 2020年度の業績見通しは、新型コロナウイルス感染症の影響により、今後の収入動向等が極めて不透明であることから、現時点では未定とさせていただきます。



©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>

広告等における表示事項 (金融商品取引法第37条に基づく表示事項)

本書面と一緒にご提供いたします各資料に記載した情報に基づき弊社と有価証券（みなし有価証券を含む、以下同様）の売買等のお取引をしていただく場合は、次の事項に十分ご注意ください。

お取引の手数料について

- ・お取引にあたっては、商品の購入対価の他に、個々のお取引ごとに、あらかじめお客様と弊社との間で決定した売買手数料(注1)をいただく場合があります。また、購入対価に含まれる場合や手数料をいただかないお取引もありますので、お取引の都度、ご確認ください。なお、非居住者のお客様につきましては、有価証券をお預かりする場合には、最大で1年間に2百万円(税込)の常任代理人手数料をいただく場合があります。

お取引いただく際にご留意いただくリスクについて

- ・デリバティブ取引や信用取引等の場合、あらかじめお客様と弊社との間で決定した担保や委託保証金を差し入れていただく場合があります。その場合、お取引の額は、通常、差し入れていただいた担保や委託保証金の額を上回ります(注2)。
- ・お取引の対象となる有価証券の種類により差異はありますが、金利水準、為替相場、株式相場、不動産相場、商品相場、排出権相場等の変動に伴い、金融商品の市場価格が変動すること等によって、損失が生じるおそれがあり、また、お取引の内容によっては、損失の額が差し入れていただいた担保や委託保証金の額を上回るおそれがあります。
- ・有価証券の発行者の業務又は財産の状況の変化等を直接の原因として損失が生じるおそれがあります。
- ・流通市場が十分に整備されていない場合や、市場環境の変化により流動性（換金性）が著しく低くなった場合、売却することができない、又は購入時の価格を大きく下回る価格での売却となるおそれがあります。また、かかる理由により有価証券の価格又は評価額を適正に算定できないおそれがあります。
- ・弊社がご案内する店頭デリバティブ取引の売付け価格等と買付け価格等には差がある場合があります。

お取引いただく際の経理、税務処理について

- ・金融商品の経理、税務処理については、事前に監査法人等の専門家に十分にご確認ください。

(注1) 売買手数料の額は、その時々々の市場状況や個々のお取引の内容等に応じて、お客様と弊社との間で決定しますので、本書面上にその額をあらかじめ記載することはできません。

(注2) 委託保証金の額等のお取引の額に対する比率は、その時々々の市場状況や個々のお取引の内容等に応じて、お客様と弊社との間で決定しますので、本書面上にその額をあらかじめ記載することはできません。

なお、手数料等及びリスク等は商品ごとに異なりますので、実際のお取引に当たっては、必ず締結される契約、契約締結前交付書面及び目論見書（作成される場合）、債券内容説明書（作成される場合）等を十分にお読みになり、お客様のご判断と責任に基づいてご契約ください。目論見書（作成される場合）、債券内容説明書（作成される場合）のご請求・お問合せは、下記の金融商品取引業者を含む取扱会社までお願いいたします。

商号等： 大和証券株式会社

金融商品取引業者 関東財務局長（金商）第108号

加入協会：日本証券業協会、一般社団法人日本投資顧問業協会、一般社団法人金融先物取引業協会、一般社団法人第二種金融商品取引業協会