



JB 本四高速

BRIDGE COMMUNICATION & TECHNOLOGY

本州四国連絡高速道路株式会社
Honshu-Shikoku Bridge Expressway Company Limited

本州四国連絡高速道路は、瀬戸内の大動脈として多くのお客様にご利用いただき、その経済効果は瀬戸中央自動車道が開通した1988年から2018年までの31年間の累積で約41兆円と推計される等、瀬戸内のみならず、我が国の経済・社会の発展に大きく寄与してきました。

一方、高速道路を取り巻く環境は、自然災害の激甚化・頻発化や構造物の高齢化により維持管理の重要性が近年益々増大するとともに、自動運転の実用化などモビリティ社会の変革への対応も求められています。また、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルスの影響等、社会環境も大きな変化を見せています。さらに、持続可能な世界を目指すSDGsの取組、脱炭素社会へ向けた動きやデジタル革命の進展等、次世代に向けた新しい潮流も加速しています。

こうした変化や潮流に適応し、持続可能な社会に貢献し続けるために、JB本四高速グループは、インフラを国民が持つ資産として捉え、整備・維持管理・利活用の各段階において、工夫を凝らした新たな取組を実施するという『インフラ経営』の視点から、国民の重要な資産である高速道路の潜在力を引き出すとともに、新たな価値を創造し、瀬戸内、ひいては我が国の持続的な発展を支え、SDGsの達成に貢献してまいります。

今後とも、皆様の一層のご理解とご支援を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。



本州四国連絡高速道路株式会社
代表取締役社長 後藤 政郎

経営理念

Bridge : Communication & Technology

私たちは、本州と四国を結ぶ世界に誇る橋を良好に保つことにより、人と物の交流と地域の連携を推進し、経済の発展と生活の向上に寄与します。

また、これまで培ってきた橋の建設、管理技術を活用して、広く社会に貢献します。

1. お客様に安全、安心、快適に利用していただけるよう、サービスの充実に努めます。
2. 200年以上の長期にわたり利用される橋をめざし、万全な維持管理に努めます。
3. 橋梁技術のフロンランナーとして、技術の継承・高度化を推進します。
4. 瀬戸内の美しい自然を大切にし、環境に配慮します。
5. 公正で効率的な運営により、経営の安定と成長をめざします。

本州四国連絡高速道路の概要

■ネットワーク図



(C)Product/VGL/Geoscience Agency/ARTBANK

■道路延長及び構造規格

項 目		一般国道28号 神戸淡路鳴門自動車道	一般国道30号 瀬戸中央自動車道	一般国道317号 西瀬戸自動車道	合 計
延 長		89.0km	37.3km	46.6km	172.9km
構造規格	規 格	第一種第2級	第一種第2級	第一種第3級	—
	設計速度 (km/h)	100	100	80	—
	車 線	6車線・4車線	4車線	4車線・2車線	—
長大橋数		2橋	6橋	9橋	17橋
開 通 年 度		平成10年4月	昭和63年4月	平成11年5月	—
事 業 費		1兆4,700億円	6,700億円	7,300億円	2兆8,700億円



明石海峡大橋（神戸淡路鳴門自動車道）



瀬戸大橋（瀬戸中央自動車道・本四備讃線）



来島海峡大橋（西瀬戸自動車道）

E28 神戸淡路鳴門自動車道

～世界最大級の吊橋と渦潮を渡る橋～

景勝・舞子の浜から明石海峡を渡り、淡路島を南下し、奇勝・うず潮で名高い鳴門海峡を渡る、全長89.0kmのルートです。このうち、大鳴門橋は昭和60年6月に開通し、明石海峡大橋が平成10年4月に開通しました。神戸淡路鳴門自動車道は、関西経済圏と四国を直結するルートとして、経済の活性化など大きな効果をあげています。



大鳴門橋

あしかいきょうおおし
明石海峡大橋 (愛称: パールブリッジ)

(平成10年4月5日供用)

●吊橋(橋長3,911m、中央支間長1,991m)

潮流が激しく、水深が深い明石海峡に架かる橋。橋梁技術の粋が集められた、世界最大級の長大吊橋です。



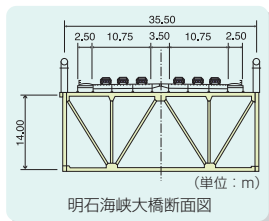
明石海峡大橋

おおなるときょう
大鳴門橋

(昭和60年6月8日供用)

●吊橋(橋長1,629m、中央支間長876m)

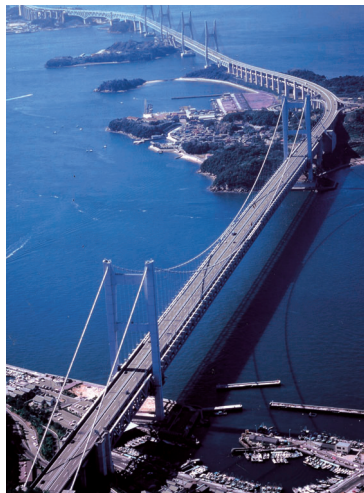
うず潮が目を惹きつける景勝地・鳴門海峡に架かる橋。うず潮に影響を及ぼさないように、主塔基礎には多柱基礎を採用しています。



E30 瀬戸中央自動車道

～道路と鉄道を渡す上下二層の長大橋梁群～

日本で最初に国立公園に指定された瀬戸内海の優美な多島海の真ん中を通る、道路と鉄道の併用ルートです。本州四国連絡橋3ルート先の先陣をきり、昭和63年4月に開通しました。ルートは道路37.3km、鉄道32.4kmで、海峡部9.4kmに架かる6橋を総称して瀬戸大橋と呼ばれています。吊橋、斜張橋、トラス橋など、世界最大級の橋梁が連なる姿は壮観です。



瀬戸大橋 (昭和63年4月10日供用)

児島から瀬戸大橋を望む (手前は下津井瀬戸大橋)

しもついでとおおし
下津井瀬戸大橋

●吊橋(橋長1,400m、中央支間長940m)

岡山、香川県境の下津井瀬戸に架かる橋。鷲羽山側のケーブル定着部は、瀬戸内海国立公園の景観に影響を与えないようにトンネルアンカーを採用しています。

ひつしじまばし
櫃石島橋

●斜張橋(橋長790m、中央支間長420m)

いやくるじまばし
若黒島橋

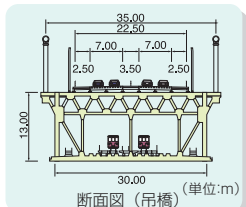
●斜張橋(橋長790m、中央支間長420m)

櫃石島橋と若黒島橋は櫃石島、若黒島、羽佐島を結び2連の斜張橋。2つの橋がつくる優美な姿は、白鳥が羽を広げた姿にたとえられています。

よしまばし
与島橋

●トラス橋(橋長850m、最大支間長245m)

羽佐島と与島を結び連続トラス橋。道路・鉄道併用のトラス橋としては世界に例をみないスケールの大きさを誇ります。



きたびさんせとおおし
北備讃瀬戸大橋

●吊橋(橋長1,538m、中央支間長990m)

みなみびさんせとおおし
南備讃瀬戸大橋

●吊橋(橋長1,648m、中央支間長1,100m)
幅3.2kmの備讃瀬戸に架かる本ルート最大の吊橋。南備讃瀬戸大橋は、道路・鉄道併用橋としては世界最大級の長大吊橋です。

E76 西瀬戸自動車道

～サイクリストの聖地～

かつて瀬戸内海最強の「村上水軍」が勇壮な海のロマンを繰り広げた芸予諸島の島々を縫う、全長59.4kmのルートです。西瀬戸自動車道(有料道路46.6km)と、国土交通省が整備した生口島道路(6.5km)及び大島道路(6.3km)からなる自動車専用道路は「瀬戸内しまなみ海道」の愛称で親しまれています。新尾道大橋以外の各橋には原動機付自転車及び自転車・歩行者専用の道路も併設され、島々に住む人々にとっての生活道路としての役割も果たしているほか、「サイクリストの聖地」として世界的にも注目されています。



多々羅大橋

しんのめいおおはし 新尾道大橋

(平成11年5月1日供用)
●斜張橋
(橋長546m、中央支間長215m)

いのしまおおはし 因島大橋

(昭和58年12月4日供用)
●吊橋
(橋長1,270m、中央支間長770m)

いくちばし 生口橋

(平成3年12月8日供用)
●斜張橋
(橋長790m、中央支間長490m)

たたらおおはし 多々羅大橋

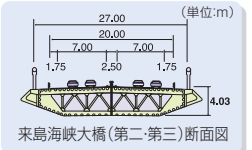
(平成11年5月1日供用)
●斜張橋(橋長1,480m、中央支間長890m)
広島県(生口島)と愛媛県(大三島)を結ぶ橋。中央支間長890mは斜張橋としては、完成当時世界最長。
鋼桁とPC桁の複合構造。
塔頂の高さは海面より226mあり、このルートの橋の中で最も高くなっています。

くるしまかいきょうおおはし 来島海峡大橋

(平成11年5月1日供用)
●吊橋(橋長4,105m、最大中央支間長1,030m:来島海峡第三大橋)
大島と今治の間の幅約4kmの来島海峡に架かる世界初の3連吊橋で、来島海峡第一大橋、来島海峡第二大橋、来島海峡第三大橋からなる橋です。橋上からは、瀬戸内海国立公園の景勝地として有名な来島海峡の眺めが楽しめます。第三大橋の今治側橋台はトンネルアンカーを採用し、地形変化が少なくなるように配慮しています。

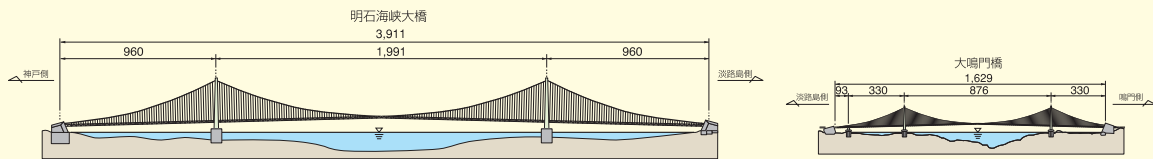


来島海峡大橋

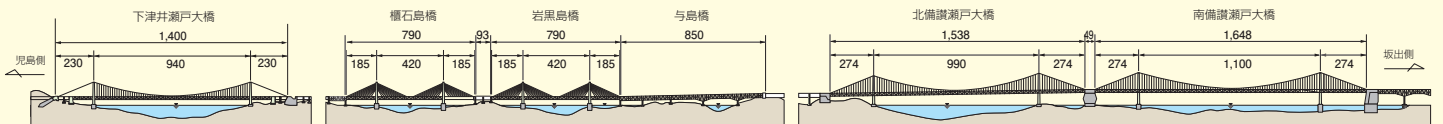


多数の長大橋梁群である本州四国連絡橋(全橋同一縮尺で表示)

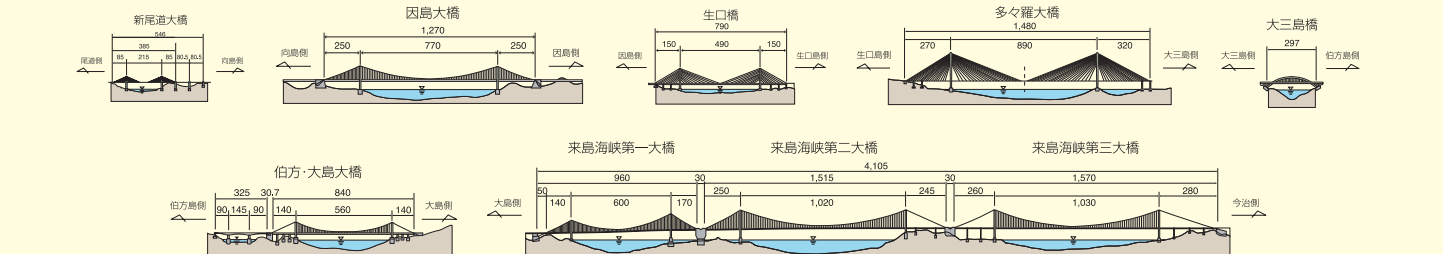
E28神戸淡路鳴門自動車道



E30瀬戸中央自動車道



E76西瀬戸自動車道



(単位:m)



J B 本四高速グループは、重要な社会インフラである本四高速道路の持つ可能性を最大限発揮させ、持続可能な発展に貢献するため、インフラ経営のリーディングカンパニーを目指して次世代への4つの挑戦に取り組みます。

社会環境の変化への対応

●SDGs 達成への貢献 ●脱炭素社会への取組 ●D X の推進

I. 持続可能な高速道路への挑戦

これからも安全、安心、快適に高速道路を利用していただくため、基盤となる高速道路事業の高度化・効率化の推進、SA・PAのサービス向上に取り組み、「持続可能な高速道路」を実現します。

<主な取組>

- 高速道路事業の高度化・効率化
- 本四高速道路の災害対応力の強化
- 本四高速道路の着実な維持管理
- 事故ゼロへの取組
- SA・PAの快適性と利便性の向上
- モビリティ社会に向けたサービスの進化
- 道路ネットワークの強化によるサービスの向上
- 広域交流への貢献

Ⅲ. 瀬戸内の未来への挑戦

瀬戸内の活性化を図るため、国、地方公共団体、大学、企業、地域に根ざす各種団体等、多様なパートナーとの連携を強化し、「瀬戸内の未来」につながる魅力を創り出します。

<主な取組>

- インフラツアーの更なる推進
- SA・PAを拠点とした地域連携の推進
- 島旅の活性化
- サイクリングによる地域発信
- 「せとうち美術館ネットワーク」の深化・発展

Ⅱ. 200年橋梁への挑戦

200年以上の長期にわたり利用される「200年橋梁」を実現するため、ロボット化、デジタル化等も駆使して維持管理技術の高度化を推進するとともに、高い技術力を有し国内外から評価される「長大橋技術企業」を目指します。

<主な取組>

- 長大橋技術の高度化
- J B 本四高速グループの技術による貢献
- 長大橋技術の発信

Ⅳ. 成長し続ける企業グループへの挑戦

これらに挑み「成長し続ける企業グループ」となるため、多様な働き方に対応し、不断の意識改革や効率的な業務遂行に努め、社員一人一人が向上心を持って生き生きと働く基盤づくりに取り組みます。

<主な取組>

- やりがいのある多様な働き方の実現
- J B 本四高速グループを支える人材の成長
- グループ経営基盤の強化
- 地域・社会への貢献
- 多様なパートナーとの連携

SDGs達成への貢献

社会を支える重要なインフラを担う企業グループとして、事業計画を通じて、持続可能な世界を目指すSDGsの達成に貢献します。

I. 持続可能な高速道路への挑戦



Ⅲ. 瀬戸内の未来への挑戦



お客様



地域社会



国際社会



取引先



株主



グループ社員

Ⅱ. 200年橋梁への挑戦



Ⅳ. 成長し続ける企業グループへの挑戦



脱炭素社会への取組

美しい瀬戸内の環境を次世代へ繋ぐため、事業活動を通じて脱炭素化に取り組みます。

温室効果ガス排出削減に関する国際的な枠組みを踏まえ、我が国においても脱炭素社会の実現に向け、様々な取組が進められており、

- ①自らのエネルギー消費削減に向け、道路照明等のLED化や社用車の電動化等を推進するとともに、
- ②社会全体のCO₂排出量削減に貢献するため、EV充電設備の拡充や渋滞対策の高度化を推進し、脱炭素社会の実現に貢献します。

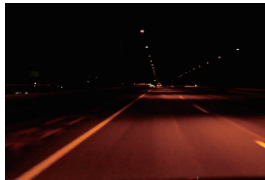
① 自らのエネルギー消費の削減

◆ 道路照明等のLED化

トンネルや橋梁等の道路照明のLED化を2024年度末までに完了させ、使用電力を削減するとともに、走行環境の改善を図ります。



トンネル照明



海峡部橋梁照明

◆ 社用車の電動化

業務用車両へ電気自動車等の導入を進め、電動車の普及に貢献します。



◆ 再生可能エネルギーの活用

管理上、構造上支障のない箇所を選定し、太陽光発電パネルを設置していきます。



◆ 資源の有効活用

循環型社会の構築（資源の3R、水資源の有効活用等）に向け、引き続き貢献します。



② 社会全体のCO₂排出量削減への貢献

◆ EV充電設備の拡充

電気自動車の更なる普及を見据え、SA・PAにおける充電設備の拡充を図ります。



◆ 渋滞対策の高度化

渋滞情報提供の高度化等の各種渋滞対策を推進し、CO₂排出量の削減に貢献します。



DXの推進

JB本四高速グループが一体となって、最新のICT技術やデジタル技術を活用し、情報資産の連携や有効活用を行い、お客様や社会のニーズをもとに、サービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、企業文化・風土を変革します。これにより、安全、安心、快適に利用いただける新たなサービスの提供や付加価値を創出します。

デジタルファースト

- 業務のデータ化・IT処理
- ICT技術、デジタル技術の活用

持続可能な 高速道路への挑戦

- 高度化された交通管制システム等により交通状況、施設状況をリアルタイムで把握し、AI情報処理も活用することにより、迅速かつ確かな交通管理・施設運用に取り組みます。
- デジタル技術を活用した災害情報収集や、常時遠隔監視により、災害対応力の強化を進めます。

情報資産連携・有効活用

- ビッグデータの活用
- 情報基盤の整備

瀬戸内の 未来への挑戦

- 地域のニーズ、シーズ等の情報を収集・蓄積し、最新のICT技術を活用して他地域と結びつけることで、瀬戸内地域の新たな魅力や価値を創出します。

JB本四高速グループ DX推進

200年橋梁への挑戦

- 長大橋維持管理のロボット化、最新のICT技術やデジタル技術を活用したアセットマネジメントの高度化を図り、生産性向上、業務効率化を推進し、高度な技術力と豊富な実務経験を持つ技術者を育成します。

成長し続ける 企業グループへの挑戦

- 電子決裁、RPA拡大等、ITツールを活用し、業務効率化を推進し、新たなサービスや付加価値を創出します。
- グループ全体でのシステム統合によりデータ共有、事務処理の一元化等、業務効率化を推進し、生産性を向上します。

業務プロセス改革

- 現状業務の可視化によるデジタル化の分析・整理
- 働き方改革による組織・業務変革

持続可能な高速道路への挑戦

本州と四国をつなぐ重要な社会インフラとして「持続可能な高速道路」を実現するため、防災・安全、保全、交通運用、ETC・サービスの各業務において最新のICT技術やデジタル技術を活用し、高速道路事業の高度化・効率化に取り組みます。

高速道路事業の高度化・効率化

防災・安全業務

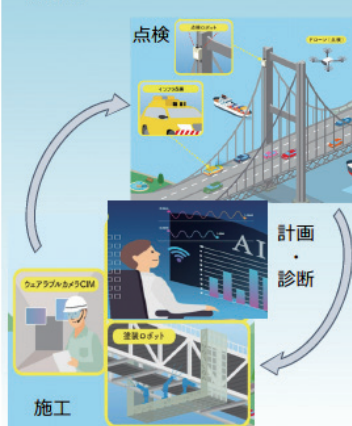
- ◆災害・異常時の自動検知等状況確認の高度化
- ◆防災体制時の情報共有システムの高度化
- ◆大雪時の迅速な状況把握、除雪作業の省力化
- ◆工事規制作業、作業車等に係る安全の高度化



出典：Earth Cameron Beccario

保全業務

- ◆PDCAの高度化（CIMを活用したプロトタイプ構築等）
- ◆点検（外業・内業）作業の高度化・効率化（自動化）
- ◆AIの活用による診断・判定の高度化
- ◆ロボットによる点検作業・維持補修作業の効率化
- ◆補修機材・補修材料の開発による効率化



交通運用業務

- ◆ETC2.0など多様な手法によるリアルタイム交通状況の把握
- ◆AI技術を用いた渋滞など交通状況予測の高度化
- ◆SNSなどを活用したタイムリーな交通情報の提供
- ◆自動運転など先進技術の導入による利便性の向上検討



ETC・サービス業務

- ◆ETC2.0やETCマッチングデータを活用した交通流動分析
- ◆ETC専用化によるキャッシュレス化の推進
- ◆SA・PAやスマートインターチェンジ等の利用実態把握手法の高度化
- ◆お客様の利便性向上（キャッシュレス、インバウンド対応等）



1. 本四高速道路の災害対応力の強化

◆耐震補強の推進

南海トラフ地震等の大規模地震が発生した際に、橋梁の被害を最小限に抑えて、緊急輸送道路としての機能を速やかに確保するため、橋梁の耐震補強を推進します。

◆防災体制の強靱化

近年の災害の激甚化を踏まえ、情報収集の高度化と迅速なオペレーションを目指して最新のICT技術の活用と降雨等の通行止めの最適化の検討を行い、お客様の安全・利便性の向上に取り組みます。

また、陸上自衛隊等と災害時の相互協力の協定締結に基づく関係強化やSA・PAを応援部隊の進出拠点等とするため必要な整備を進め、防災機能を強化します。



耐震補強工事
(水平力分担構造設置工)



陸上自衛隊との共同訓練

2. 本四高速道路の着実な維持管理

◆点検と補修の確実な実施

定期的な点検により構造物の劣化状況を的確に把握し、変状が軽微なうちに補修を行う予防保全に基づくメンテナンスを行い、ライフサイクルコストの最小化を目指した構造物の延命化に取り組みます。

また、環境負荷低減の取組として、塗装の長寿命化が期待できる独自開発の省工程型塗料の実橋適用を進めます。



◆大規模修繕の推進

老朽化の進展とともに一部の構造物で変状が発生しており、従来の修繕のみでは重大な変状に進展する恐れがあることから、大規模修繕を適切に実施し、構造物の延命化を図ることによって安全・安心な交通を確保します。

3. 事故ゼロへの取組

◆交通安全対策の推進

24時間365日安全、安心、快適なサービスの提供に向け、様々な交通安全対策を推進しています。

暫定2車線区間の中央分離帯部に正面衝突事故防止対策を順次実施します。

逆走等による重大事故を防止するため、新技術の運用・検証や誤進入対策を行います。

高速道路への人等の立ち入り防止対策を進めます。



正面衝突事故
防止対策



逆走防止対策



人等の立ち入り
防止対策

◆交通安全啓発活動の強化

SA・PAや人の集まる場所、広告媒体を活用し様々な交通安全啓発活動を実施します。また、適切な積載方法の指導、取締りを行い、落下物による事故防止の啓発活動を実施します。



高速バス背面広告



落下物防止キャンペーン

◆労働安全対策の推進

安全管理体制の強化・充実を図ると共に、安全意識・安全管理技術の向上のためVR等による研修や、近接センサーの取付けを行う等安全対策の高度化を推進し、工事関係者一体となって事故“ZERO”を目指します。

4. モビリティ社会に向けたサービスの進化

ETC2.0プローブデータや路上監視機器を活用し、迅速かつ的確な情報収集及び情報発信に取り組みます。

お客様により快適にご利用いただけるよう、ETCレーンの改良（複数化等）による利便性の向上やETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を進めます。



入口ETCレーンの改良（複数化）（坂出IC）

5. 道路ネットワークの強化によるサービスの向上

坂出北ICフル化事業等の推進により、物流の効率化、観光施設の連携、交流の促進等、機能強化及びサービスの充実を図ります。



6. 広域交流への貢献

◆ビッグデータの活用

ETCデータをはじめとする各種ビッグデータを活用し、目的別、車種別集計を組み合わせた多面的な分析を行い、本四高速道路の利用実態や重点立ち寄り場所等を把握し、利用活性化に資する取組を展開します。

AI等の先進技術を用いた天候、交通量、季節変動等の利用可能なデータの交通分析方法を検討します。

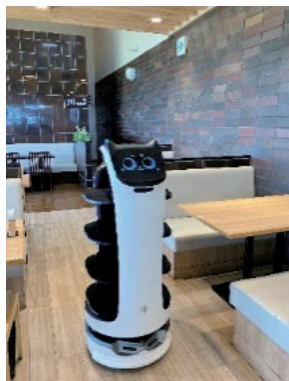
これら利用動向の分析結果をもとに、利用活性化による地域交流の促進・拡大を図ります。

◆地域と連携した交流の促進

瀬戸内周辺地域の経済界、自治体等の関係者と一体となって様々な分野での交流促進を図り、2028年度の交流人口について2013年度比1千万人増を目指します。

7. SA・PAの快適性と利便性の向上

新型コロナウイルス感染症の拡大防止の取組を継続しつつ、テイクアウト商品の充実、キャッシュレス決済の推進、配膳ロボットの活用等によるサービス品質向上に努めます。また、海外からのお客様への対応の充実等の取組を進めます。



配膳ロボット



テイクアウト商品

200年橋梁への挑戦

1. 長大橋技術の高度化

◆アセットマネジメント

本州四国連絡橋は代替路線のない重要な幹線道路であり、常に安全でスムーズな交通を確保するとともに、長大橋については200年以上の長期にわたり利用可能とすべく、長寿命化とライフサイクルコストの最小化を図る『アセットマネジメント』の考え方を導入して、体系的かつ確実な維持管理に取り組んでいます。

海峡部長大橋の特徴としては、まず、巨大な構造物で、管理を行う対象部位・施設数等が膨大であることが挙げられます。また、新材料や特殊構造を数多く採用しており、これらの耐久性は未知の領域です。さらに、海上にあるため、発錆などの劣化が早だけでなく、点検や補修のための接近手段が限られています。その上、代替道路がないため、通行止めが必要となるような大規模な工事は、できるだけ避けなければなりません。このため、劣化が進む前に抑制する「予防保全」の考え方を基本としてライフサイクルコストを最小化するように努めています。

◆アセットマネジメントの高度化

長大橋維持管理の高度化、更なる効率化を目指し、新たな点検手法の開発、点検ロボットの開発、補修作業の自動化、AIの活用、3次元CIMモデルの活用等の維持管理技術の開発を進めます。

また、点検の記録、橋の健全度評価、劣化の予測、補修計画、補修の履歴等のデータを一元的にシステムに保存し、情報を連携することで、より効果的で効率的な保全の実現に取り組みます。

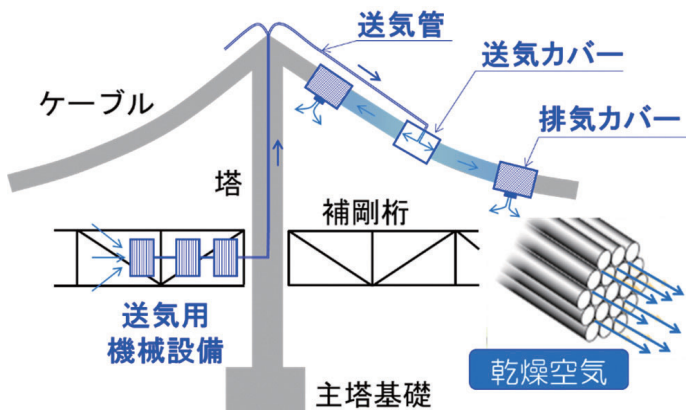


長大橋技術の高度化イメージ

◆長大橋維持管理技術の開発

吊橋のケーブルは、吊橋を構成する部材の中で最も重要な部材で、取替えが困難なため、確実な防食が必要です。そこで、ケーブル内に乾燥した空気を送り込んでケーブルの腐食を抑制する「送気乾燥システム」を開発し、本州四国連絡橋の吊橋全10橋に導入しています。この送気乾燥シ

ステムは、当社の技術支援により国内外の多くの吊橋で導入が進んでいます。

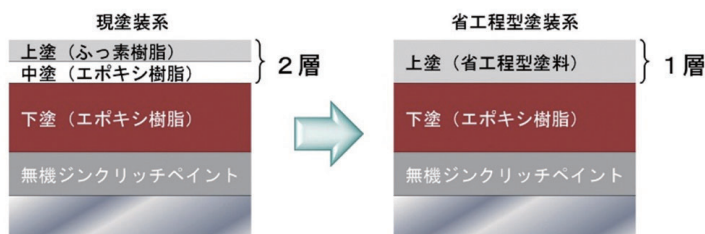


吊橋ケーブル送気乾燥システム

海峡部長大橋は、大部分が鋼製であり、腐食環境の厳しい海上部にあるため、長期にわたり機能を保全するには、錆を抑えるのが最も重要です。本州四国連絡橋では、建設段階において長期に耐久性が期待できる多層構造の塗装系、いわゆる重防食塗装を開発しました。重防食塗装は、下地に無機ジンクリッチペイントを用いて犠牲防食効果を期待し、この上に下塗としてエポキシ樹脂塗料を、さらに中塗を介して上塗には耐候性に優れるふっ素樹脂塗料（またはポリウレタン樹脂塗料）を塗り重ねたものです。

塗装の防食機能を確保するため、下塗が露出する前に中塗と上塗を塗替える予防保全を基本とし、定期的に塗替塗装を実施しています。塗替塗装の回数を減らすために、より耐久性を向上させた高耐久性ふっ素樹脂塗料を開発することで、ライフサイクルコストの削減に努めています。

また、中塗を省略し塗装作業を省力化するとともに、上塗を厚膜化することで塗替サイクルの長期化が期待できる省工程型塗料を開発、試行運用しています。

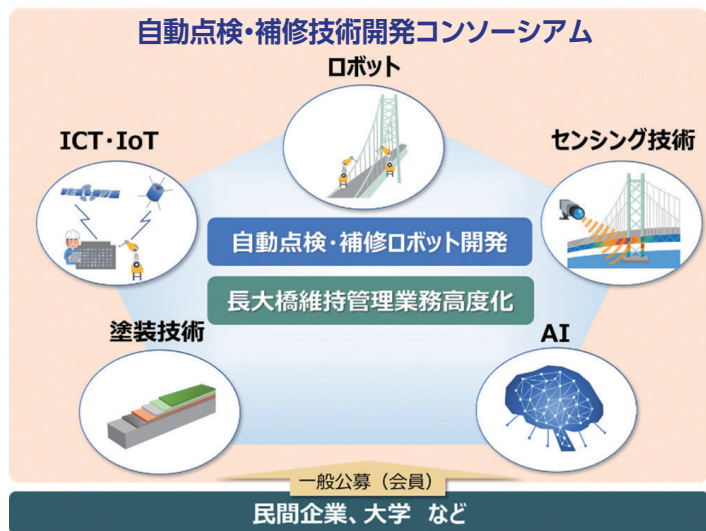


省工程型塗料の開発

◆オープンイノベーションによる長大橋維持管理技術の高度化

長大橋の維持管理を高度化するため、土木業界のみならず、異業種の企業や大学等とも連携し、オープンイノベーションによる長大橋維持管理技術の高度化を推進するため「自動点検・補修技術開発コンソーシアム」を設置しました。主にロボット工学、センシング技術、ICT・IoT、AI、塗装技術の5つの技術分野で長大橋維持管理技術開発の取り組みを具体化していきます。

点検システムや材料、工法など個別の技術開発を推進しつつ、少子高齢化に伴う専門技術者不足にも対応するため、将来的には点検・変状確認・劣化予測・補修・記録の自動登録など塗替塗装に関する一連のプロセスを効率的に実施する、自動点検・補修ロボットの開発を目標としています。



2. 長大橋技術の発信

橋梁技術のフロントランナーとして、国内外で開催される橋梁や道路に関する会議の主催や参加、長大橋管理者との技術協定の締結などを通じて技術交流を行うとともに、積極的な技術情報発信を行い、世界のインフラメンテナンスのレベルアップに貢献しています。

当社の主催により、2022年に国際吊構造橋梁管理者会議（International Cable Supported Bridge Operators Conference: ICSBOC）を開催。



国際吊構造橋梁管理者会議

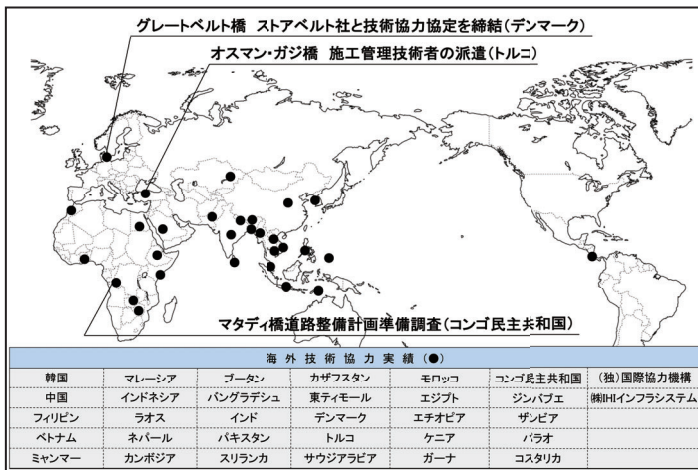


長大橋管理連絡会議

3. JB本四高速グループの技術による貢献

◆国内外の長大橋建設・維持管理への技術支援

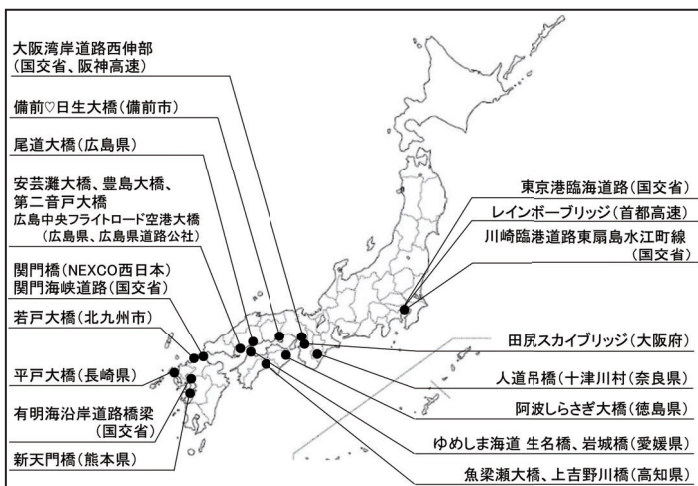
長大橋技術の普及・発展・国際協力に貢献するため、本四公団時代から培ってきた橋梁の建設・管理技術を活用し、国内外の長大橋建設・維持管理技術への技術支援に取り組むとともに、海外事業の新たな展開を目指します。



海外技術協力の実績 (2022年7月時点)



マタディ橋（コンゴ民主共和国）における橋梁点検の実施と技術指導（2022年6月）



国内技術協力の実績 (2022年7月時点)



ゆめしま海道岩城橋（愛媛県）



上吉野川橋（高知県）

瀬戸内の未来への挑戦

1. インフラツアーの更なる推進

「瀬戸内企業」として、「インフラ経営」の視点から、世界に誇る長大橋の塔頂体験等を実施し、地域への集客を促進します。

観光におけるキラーコンテンツである長大橋の塔頂体験等と瀬戸内地域に数多く点在するコンテンツを組み合わせた付加価値の高いツアーを実施し、地域の魅力を向上します。



明石海峡大橋夜間塔頂ツアー



クルーズと組み合わせたツアー



瀬戸大橋スカイツアー



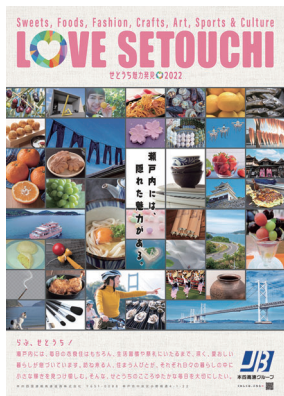
来島海峡大橋桁外面作業車乗車体験

2. SA・PAを拠点とした地域連携の推進

◆「せとうち魅力発見」キャンペーンの展開

地域と連携し、瀬戸内の魅力を発見・発信することで地域内外のつながりを創出する「架け橋事業」の拠点としてSA・PAを最大限活用します。

テナントや地域とともに、地域の食や特産品をテーマにしたイベントを四季を通じてSA・PAで開催し、より多くの方々に瀬戸内の魅力に触れていただく機会を提供することで瀬戸内地域への来訪に繋げる「せとうち魅力発見」キャンペーンを展開します。



せとうち魅力発見
キャンペーン

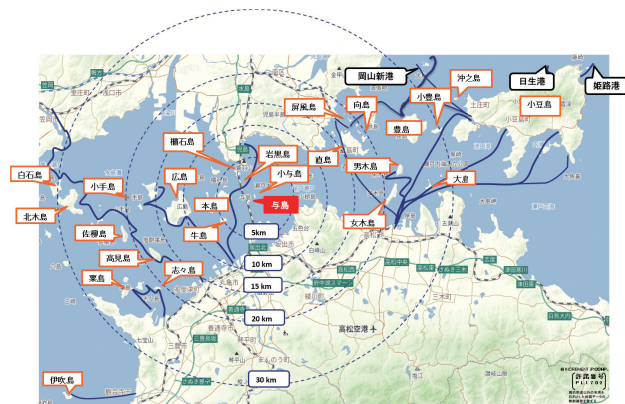


地域店のSA・PA出店

3. 島旅の活性化

◆塩飽諸島における島旅の実施

瀬戸内海は、島・海の織りなす優れた景観に恵まれ、海を通じた交易・交流拠点として栄えてきた歴史がありますが、現在の瀬戸内の定期航路は、行政区域毎に本州、四国から各島へ渡る南北の航路がほとんどであり、瀬戸内海を横切り多島美を愛でるルートはほとんど運航されていないのが現状です。こうした中、当社は、塩飽諸島を対象に、備讃瀬戸全体の島旅の魅力度向上、島々を船で訪れ、住民の方々から、食事のおもてなしを受けたり、地域の歴史、文化、自然を体験するなど、ふれあいを重視した観光スタイルの島旅による地域活性化に取り組んでいます。



瀬戸内海の主要航路



志々島の大楠



ジオツアー

◆せとうち島旅フェス

地域と連携し、「せとうち魅力発見」キャンペーンの一環として、「せとうち島旅フェス2022」を、2022年5月に瀬戸中央自動車道与島PAにて開催しました。このフェスのテーマは、「島旅 島々と出会って学ぶSDGs」とし、島々を紹介する島旅ステージや特産品等を販売するマルシェを展開するとともに、瀬戸大橋インフラツアーやフェス期間限定のクルーズを与島から発着させるなど、与島PAを拠点とした新しい地域連携を形成させるとともに、持続可能な島の暮らしと島旅の可能性を追求し、発現していく場としていくことを目的としています。



せとうち島旅フェス2022

4. サイクリングによる地域発信

◆サイクルルートとしての環境整備

2019年11月に西瀬戸自動車道が「ナショナルサイクルルート」に指定されました。日本を代表し、世界に誇りうる自転車道として、サイクリストの皆様が安全かつ安心して楽しめるように、統一感のあるピクトサインを設置するなど、利用環境の向上に取り組みます。

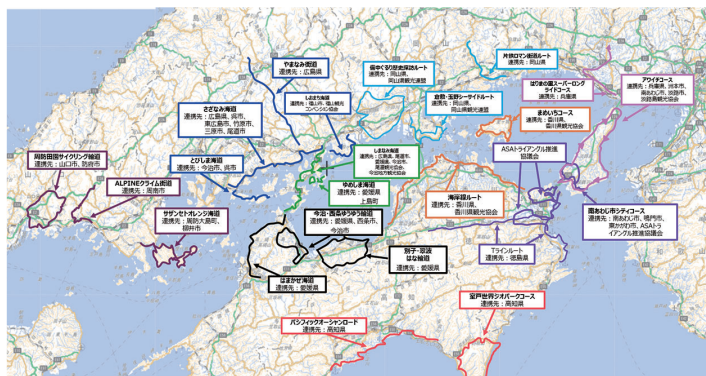


しまなみサイクリングコース

◆瀬戸内地域のサイクリングルートのネットワーク化の推進

しまなみ海道や淡路島一周（アワイチ）、四国一周など、瀬戸内地域全体に存するサイクリングルートをネットワーク化し、サイクリングを通じて地域の魅力を国内外に発信します。

国・公共団体及び地域経済団体と連携し、瀬戸内及びその周辺地域を、環境に配慮した、安全で快適な、世界にも認められる「サイクリングの推進エリア」に育てることに、瀬戸内及びその周辺地域のブランド価値の向上による持続的な地域振興を実現するため、広域での活動による誘客効果の波及を目的としたサイクリングルートのネットワーク化、道路環境や受入環境の整備など、安全で快適な走行空間の創出、国際大会等への積極的参画、環境に配慮するなどSDGsの観点も踏まえた国内外への情報発信等を実施していきます。



瀬戸内地域周辺の主なサイクリングコース

5. せとうち美術館ネットワークの深化・発展

◆せとうち美術館ネットワークの取組

地域の交流促進と活性化を図ること等を目的に、瀬戸内地域の魅力ある美術館や博物館など文化芸術施設をネットワーク化する「せとうち美術館ネットワーク」を2008年10月に立ち上げました。当初6施設で始まったこの活動は、

現在瀬戸内地域の9県81施設に及ぶ大きなネットワークとなっています。瀬戸内地域の美術館や博物館などのつながりを深化・発展させ、文化・芸術面から瀬戸内地域の活性化に貢献します。



せとうち美術館ネットワーク参加施設

◆せとうち美術館ネットワークの新たな展開

参加施設間の相互支援、発信力の強化、対話機会の創出等を通じ、ネットワークの活用による地域活性化を図ります。

定期的に開催する「せとうち美術館サミット」では、ネットワークの活用による地域活性化を図ります。新たな取組として、参加施設間の交流、情報交換を促進するため年間を通してテーマ別の会合を実施しています。また、参加施設とSA・PAや企業等とをつなぐビジネスマッチングの実施や、展覧会情報をタイムリーにお届けする情報誌「せとうちアート通信」の発刊・Web等の活用により、施設と地域の魅力を発信します。



せとうちアート通信



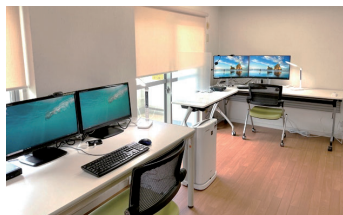
「せとうちアートセミナー」

成長し続ける企業グループへの挑戦

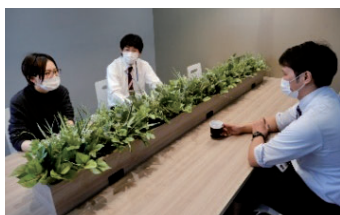
やりがいのある多様な働き方の実現

働き方改革を更に推進し、テレワークの充実や柔軟な勤務体系の導入等、多様な働き方の選択ができる環境整備に取り組めます。

仕事と育児・介護との両立等、多様なライフスタイルの実現に向け、社員が安心して持続的に働くことができるよう、働き方支援に取り組めます。



サテライトオフィスの試行



リフレッシュコーナー

JB本四高速グループを支える人材の成長

向上心をもって「次世代への挑戦」に取り組んでいく人材を育成するために、OJT、技術継承のための研修、見学案内による地域との交流等、様々な学習・成長の機会を提供し、社員のスキルアップを支援します。

多様な人材が活躍できる組織風土を醸成してダイバーシティ・インクルージョンを実現するとともに、社員のエンゲージメントを高めます。



専門技術研究の技術発表会



若手社員への技術継承

グループ経営基盤の強化

外部講師による講演会、職場討議、eラーニング等の社員教育を充実させ、コンプライアンス意識の向上に取り組めます。

リスク管理を含めたガバナンス強化に取り組むとともに、人材交流の促進等、グループ間のコミュニケーション活性化に向けた取組を進めます。

「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に則り、社会基盤としての役割を継続的に果たすよう、業務継続体制を確保するとともに、ポストコロナを見据え、グループ全体の経営力の強化を図ります。



外部講師による講演会



職場討議

地域・社会への貢献

橋梁の建設技術や長きにわたり本四高速道路を利用いただくためのJB本四高速グループの取組について、出前講座や校外学習等により理解を深めていただくとともに、地域の清掃活動等の社会貢献活動を通じ、地域の皆様との交流を深め、地域社会の発展に貢献します。

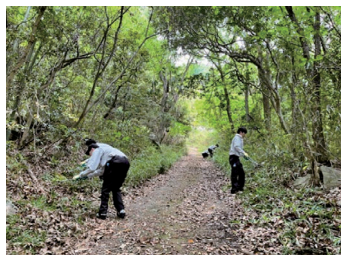


出前講座



校外学習

瀬戸内の島々では、高齢化・人口減少が顕著であり、空き家、獣害、耕作放棄地、海ごみ、交通、医療等の課題に直面しています。こうした課題に地域の皆様と共に取り組み、SDGsについて考えるきっかけの場として、「せとうち島塾」を開講しました。今後も社内研修として実施するとともに、企業研修としての可能性を追求していきます。



クリーンウォーク



海ごみ調査

多様なパートナーとの連携

国、地方公共団体をはじめ、大学、地域の経済団体、商工会議所、企業、農協、漁協、観光協会等、多様なパートナーとの連携を強化し、各種の取組において協働することにより、豊かな社会の実現に貢献します。



ストアベルト社との技術協力協定



神戸大学との共同研究
(鋼床版の疲労点検)

コーポレートガバナンス

当社では、経営の意思決定、業務遂行及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、効率性及び透明性の確保に努めています。

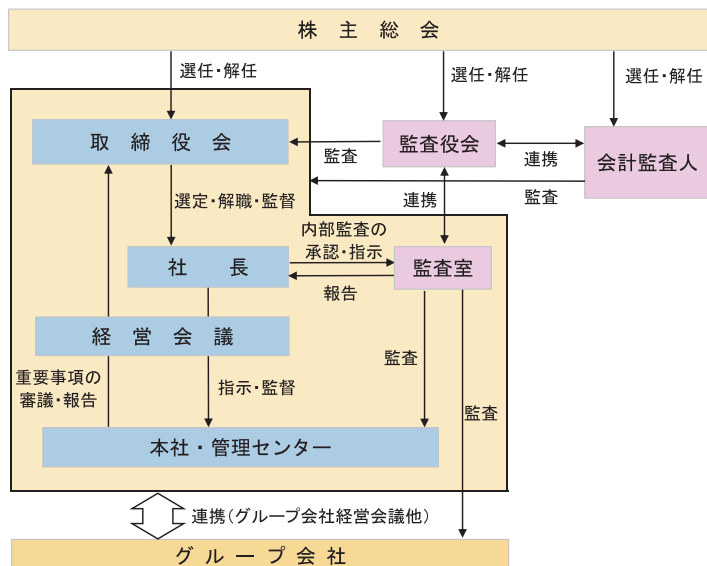
1. コーポレート・ガバナンス体制

取締役会には、監査役も出席し、経営方針を含む重要事項の決定や取締役の業務執行を監督しています。

取締役会の下には経営会議を設置し、経営に関する方針・計画及び業務執行に関する事項について審議・報告しています。

監査役会は、監査のための必要な決議など、適切な監査意見の形成を行っています。また、社外監査役の社外での知見を監査業務に活かし、経営の健全性・透明性の向上に努めています。

また、グループ会社の密接な連携を確保するため、グループ会社経営会議を設置しています。



2. 入札・契約制度

公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律等の適用を受けることから、契約の透明性・競争性の向上と不正防止のため、所要の措置を実施するとともに、入札・契約手続きにおける公正の確保と透明性の向上を図るため、学識経験者等の第三者を委員とする入札監視委員会において徹底した審査体制を構築しています。

3. コンプライアンス

役員及び社外の有識者を委員とするコンプライアンス委員会を設置し、業務の適正な執行の確保に努めています。また、「コンプライアンス推進に関する方針」を策定するとともに、法令違反行為等に関する通報・相談窓口の設置、「コンプライアンスマニュアル」の作成・周知、コンプライアンス意識及び知識向上のための研修実施など、より一層のコンプライアンス体制の強化を図っています。

4. リスクマネジメント

会社のリスクについて、全社的な視点から適切に管理し、会社の損害を防止及び軽減するため、リスクマネジメント委員会を設置しています。グループ会社においても、リスク管理に関する規程を整備し、リスク管理を行うとともに、相互に緊密に連携し、グループ一体となったリスクマネジメントの運用に努めています。

また、災害リスクへの備えとして、防災業務体制の構築、BCP（事業継続計画）の策定、さらには新型コロナウイルス感染症への対応など、安全・安心で円滑な交通のための業務継続の確保に取り組み、社会経済活動の維持に努めています。

5. 情報セキュリティ

業務上管理する情報資産の重要性を認識し、その保護の徹底を図ることによりお客様及び関係者の安全、安心、信頼性を確保するため、情報セキュリティポリシーをはじめとした諸規程を定め、適切な運営を図っています。

また、個人情報の保護についても、関係法令に基づき内部規程を整備し、取扱いに関する基本的事項を定めるなど、お客様をはじめとする個人の権利利益保護に努めています。

6. グループ経営

業務の適正の確保やグループ会社全体の発展を目的として、グループ会社規程を整備しており、グループ会社の密接な連携を図るため、グループ会社経営会議を設け、定期的に情報及び意見交換等を行っています。

また、「JB本四高速グループコンプライアンス指針」を制定し、グループとしてコンプライアンス意識の徹底を図るとともに、リスク管理においても、相互に密接に連携し、グループ一体となったリスクマネジメントの運用に努めています。

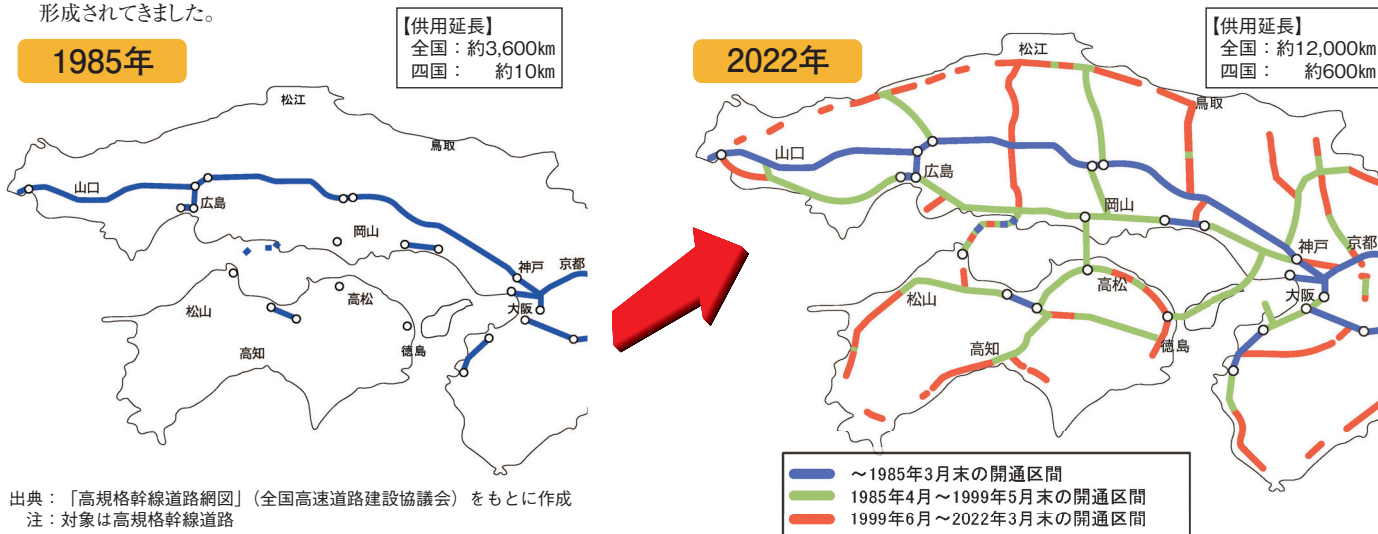
整備効果



詳しくはこちら

高速道路ネットワークの拡充と3時間圏域の変化

- 大鳴門橋開通前の1985年3月時点では、瀬戸内地域周辺の高速道路は中国道を除き、部分的に完成している状況でした。その後、本四高速道路を含め、本州側、四国側ともに、順次高速道路の整備が進められ、瀬戸内地域周辺では高速道路による広域交通ネットワークが形成されてきました。



- 高速道路ネットワークの整備により、瀬戸内地域などの主要都市からの3時間圏域は大きく広がりました。例えば、1985年当時では徳島市から3時間で到達できるのは淡路島まででしたが、現在では神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道を利用することにより、大阪府・兵庫県・岡山県の大部分に到達できるようになっています。

【神戸市 発】



【岡山市 発】



【広島市 発】



各県庁所在都市から3時間以内に到達できる本州側・四国側の市町村

■ 1985年 3月
■ 2022年 3月

【徳島市 発】



【高松市 発】



【松山市 発】



【高知市 発】



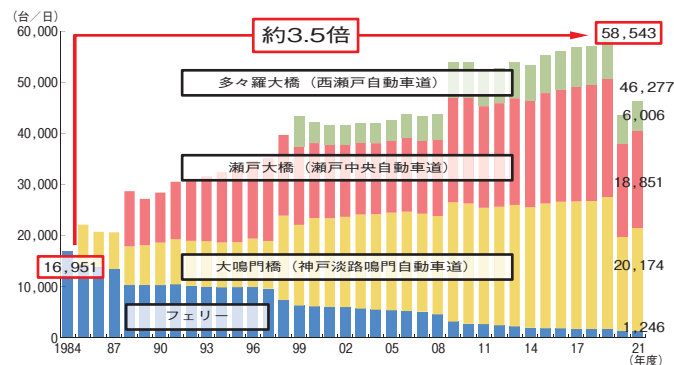
出典：「道路時刻表」（道路整備促進期成同盟会全国協議会）、
「全国フェリー・旅客船ガイド」（日刊海事通信社）ほかより作成
注：自動車での3時間圏域

出典：1985年及び2020年国勢調査（総務省統計局）より作成
注：2022年3月時点1985年は1985年3月（大鳴門橋開通前）時点

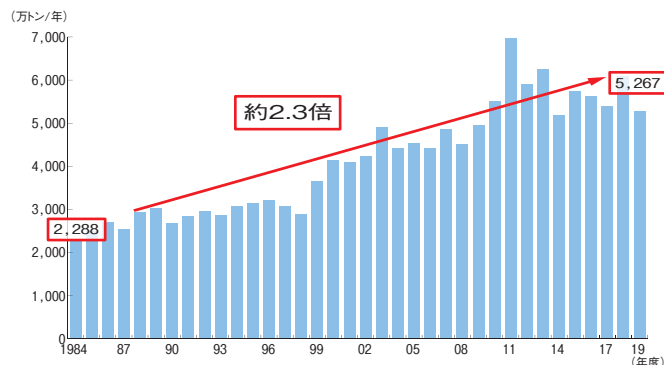
本四間の自動車交通量・自動車貨物流動量の推移

- 本四架橋の開通により、1984年度から2019年度にかけて本州と四国間の自動車交通量が約3.5倍、自動車貨物流動量が約2.3倍と大幅に増加しました。2020年度以降は新型コロナウイルス感染拡大による移動自粛等の影響により、自動車交通量は減少しました。

■本四間自動車交通量の推移



■本四間自動車貨物流動量の推移



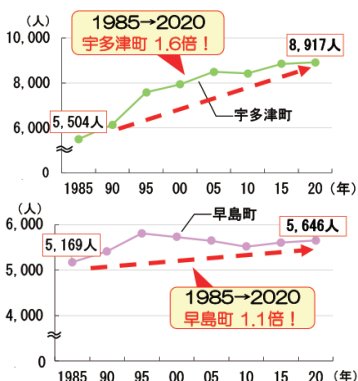
※全国の自動車交通量は1985年度から2015年度の間で約1.4倍に増加
出典：JB本四高速資料、「四国における運輸の動き」（四国運輸局）
「全国道路・街路交通情勢調査」平均交通量（高速道路+一般道路）（国土交通省）より作成

※全国のブロック間の自動車貨物流動量は1984年度と2019年度の間で約1.3倍に増加
出典：「貨物・旅客地域流動調査」（国土交通省）より作成
注：地域内の流動は含まない

本四架橋が地域・経済の活性化に貢献

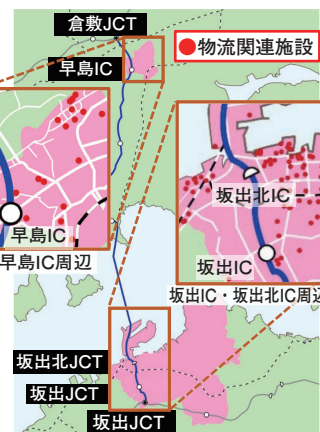
- ★坂出・坂出北IC、早島IC近辺に物流拠点が形成、就業者数が増加
- 香川県坂出市・宇多津町や岡山県早島町では、各自治体による立地促進対策等により、物流関連施設の立地が相次いでいます。
- 就業者数は香川県・岡山県全体では減少傾向にあるのに対して、宇多津町・早島町では増加しています。

■宇多津町と早島町における就業者数の推移



注：15歳以上就業者数
出典：「国勢調査」（総務省統計局）より作成

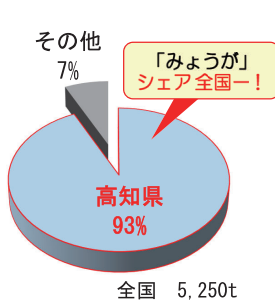
■物流関連施設立地状況



出典：RESAS ほかをもとに作成

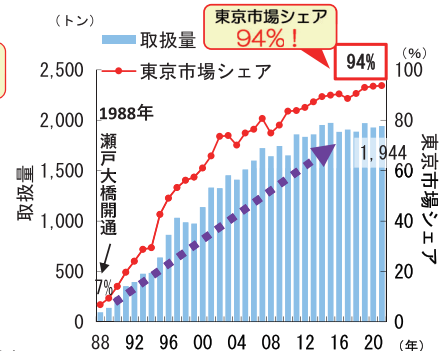
- ★高知県産「みょうが」が大都市の市場を独占
- みょうがは温暖で降水量の多い気候が栽培に適しており、ハウスと露地栽培で一年中出荷している高知県がシェア全国一です。
- 高速ネットワークの拡充により、新鮮なみょうががトラック輸送で頻りに出荷できるようになったこと等も背景に、東京・大阪市場でのシェアを独占するまでに成長しています。

■みょうがの全国シェア (2020年)



出典：「地域特産野菜生産状況調査」（農林水産省）より作成

■東京都中央卸売市場における高知県産みょうがの取扱量とシェア

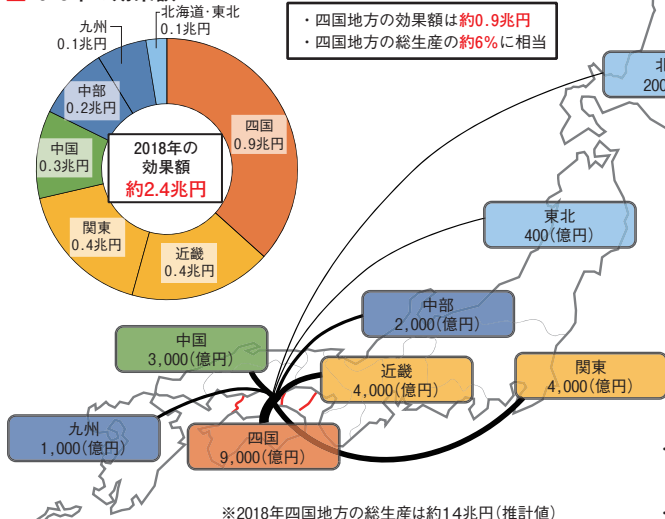


出典：「東京都中央卸売市場年報」より作成

本四架橋開通による経済効果

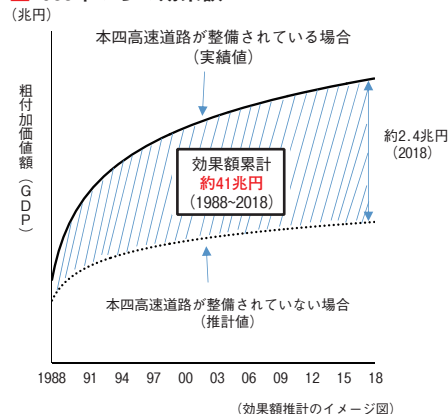
- 本四架橋の経済効果は全国におよび、2018年（単年）の効果額は約2.4兆円、このうち四国地方の効果額は約0.9兆円、四国地方の総生産の約6%に相当します。
- また、瀬戸中央自動車道が開通した1988年から2018年までの累計（31年間）で、全国の効果額は約41兆円となっています。

■2018年の効果額



※2018年四国地方の総生産は約14兆円（推計値）

■1988年からの効果額



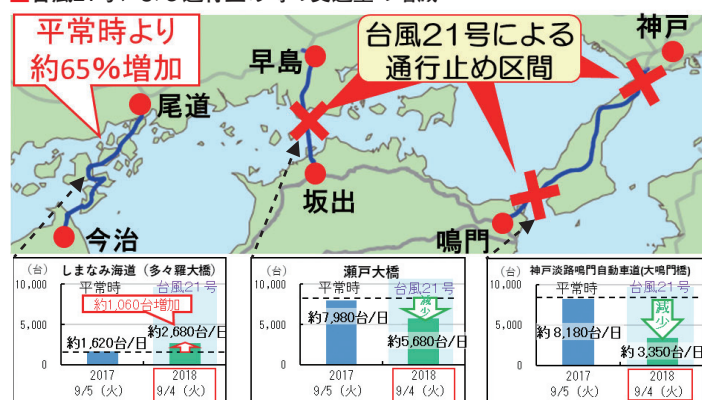
【推計方法】

- ・地域間・産業間の取引関係が整理されている地域間産業連関表をもとに、本州と四国間の取引額から本四架橋利用分を抽出（減少）させ、地域間産業連関表より導き出されるモデル式を用いて本四架橋が整備されていない場合の縮小した粗付加価値額（≒ GDP）を推計。
- ・実際の粗付加価値額（本四架橋が整備されている場合）と比較することにより、本四架橋の効果額を計測。

本四高速道路が安心・安全に寄与

- ★2ルートで通行止めの際、残りのルートが迂回路として機能
- 2018年は豪雨や台風が多発して各種交通機関の通行止め・運休が発生しました。
- 2018年9月の台風21号により、神戸淡路鳴門自動車道と瀬戸大橋が通行止めとなりましたが、しまなみ海道が迂回路として機能し、交通量が約65%増加しました。

■台風21号による通行止め時の交通量の増減



※ 対象は中型車以上 出典：J B 本四高速資料

- ★命をつなぐ血液製剤の四国への安定供給を可能に
- 昔は血液製剤を各県で検査・製造していたため、必要な血液が不足することがありました。
- 本四架橋が3ルートあることで、確実に搬送できることから、2012年4月以降、中四国ブロック血液センター（広島県）に集約して検査・製造することで、血液製剤の四国への安定的かつ効率的な供給が可能になりました。

■中四国ブロック血液センター⇄四国間の輸送ルート



出典：日本赤十字社中四国ブロック血液センター提供資料をもとに作成



令和3事業年度決算

損益計算書

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位:億円)	
科 目	金 額
高速道路事業営業損益	
営業収益	665
営業費用	665
高速道路事業営業利益	0
関連事業営業損益	
営業収益	24
営業費用	22
関連事業営業利益	1
全事業営業利益	1
営業外収益	2
営業外費用	0
経常利益	4
税引前当期純利益	4
法人税、住民税及び事業税	0
法人税等調整額	△0
当期純利益	3

貸借対照表

令和4年3月31日現在

※単位未満切捨て

(単位:億円)			
科 目	金 額	科 目	金 額
資産の部		負債の部	
流動資産	562	流動負債	115
固定資産	189	固定負債	432
高速道路事業固定資産	96	負債合計	548
有形固定資産	91	純資産の部	
無形固定資産	4	株主資本	203
関連事業固定資産	51	資本金	40
有形固定資産	51	資本剰余金	40
無形固定資産	0	利益剰余金	123
各事業共用固定資産	36	安全対策・サービス 高度化積立金	48
有形固定資産	34	別途積立金	53
無形固定資産	1	繰越利益剰余金	21
投資その他の資産	5	純資産合計	203
資産合計	751	負債・純資産合計	751

高速道路事業営業損益

高速道路事業については、料金収入、機構へ引き渡した資産の売上である道路資産完成高等の営業収益665億円に対し、道路資産賃借料、道路資産完成原価及び道路の管理費用の営業費用が665億円となり、営業利益は、0.7億円となりました。

関連事業営業損益

関連事業については、サービスエリア等の休憩所等事業の利益が0.6億円となり、これに国及び地方公共団体からの委託による長大橋に関する調査・設計等の受託事業等の利益を加え、関連事業全体の営業利益は、1.1億円となりました。

高速道路事業及び関連事業を合わせた全事業営業利益は、1.9億円となり、これに営業外収益2.2億円等を加減した経常利益は、4.1億円となりました。これに法人税等を控除した当期純利益は、3.3億円となりました。

剰余金処分

繰越利益剰余金 21 億円

・うち高速道路事業に係る利益 2.1 億円

（予期せぬ災害及び料金収入が大きく下回った場合等）
に対処するため、別途積立金として積み立てる。）

事業計画


[詳しくはこちら](#)

令和4事業年度事業計画の概要

事業計画は、高速道路株式会社法第10条に基づき、高速道路株式会社が、毎事業年度の開始前に、その事業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けることとなっています。

令和4事業年度の事業計画では、高速道路の維持修繕などの高速道路事業で約850億円、SA・PAの管理などの高速道路事業以外の関連事業で約41億円、事業全体としては総額約891億円の事業費を予定しています。

なお、当事業年度の資金計画では、約644億円の資金を民間金融機関からの借入金等により調達する予定です。

●高速道路事業に係る事業計画

事業区分	事業の概要	実施の内容	所要資金の額
高速道路の新設、改築	一般国道30号及び一般国道317号の改築	スマートインターチェンジ(1箇所)及びインターチェンジ(1箇所)の整備	10億円
高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理	一般国道28号、一般国道30号、一般国道317号、計3路線172.9kmの維持、修繕等	【営業的支出】 清掃、点検、道路機能の維持、料金収受及び交通管理業務等 (183億円) 【資本的支出】 橋梁の耐震補強・修繕、電気・通信・機械設備の更新等 (616億円)	800億円
	一般国道28号、一般国道30号、一般国道317号、計3路線172.9kmの大規模修繕	橋梁大規模修繕、土工大規模修繕	40億円
計			850億円

※単位未満四捨五入のため、計において一致しない場合があります。

●高速道路事業以外の事業に係る事業計画

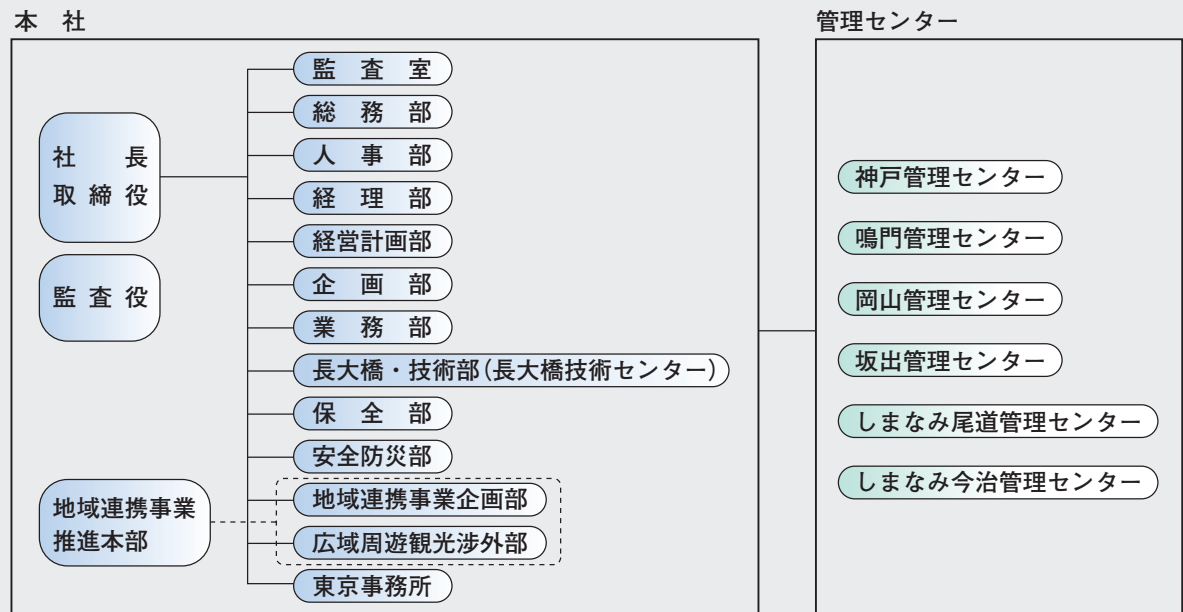
事業区分	事業の概要	実施の内容	所要資金の額
高速道路の休憩所、給油所等の建設・管理	淡路サービスエリアなど19箇所のSA・PA等の管理	SA・PAトイレ・駐車場の維持管理等	5億円
国、地方公共団体等の委託に基づき行う道路の新設、改築、維持、修繕等	道路の維持・管理等に関する受託	生口島道路、大島道路の管理受託等	18億円
(独)日本高速道路保有・債務返済機構の委託に基づき行う本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	本四淡路線、本四備讃線、計35.9kmの管理	道路・鉄道共用施設に係る維持修繕等	16億円
国、地方公共団体等の委託に基づき行う長大橋に関する調査、設計、試験及び研究等	長大橋に関する調査、設計、試験及び研究等	橋梁技術支援等	3億円
その他の事業	占用施設活用事業として駐車場3箇所、不動産の賃貸業3箇所等	舞子高架橋下駐車場等	0億円
計			41億円

※単位未満四捨五入のため、計において一致しない場合があります。

会社概要

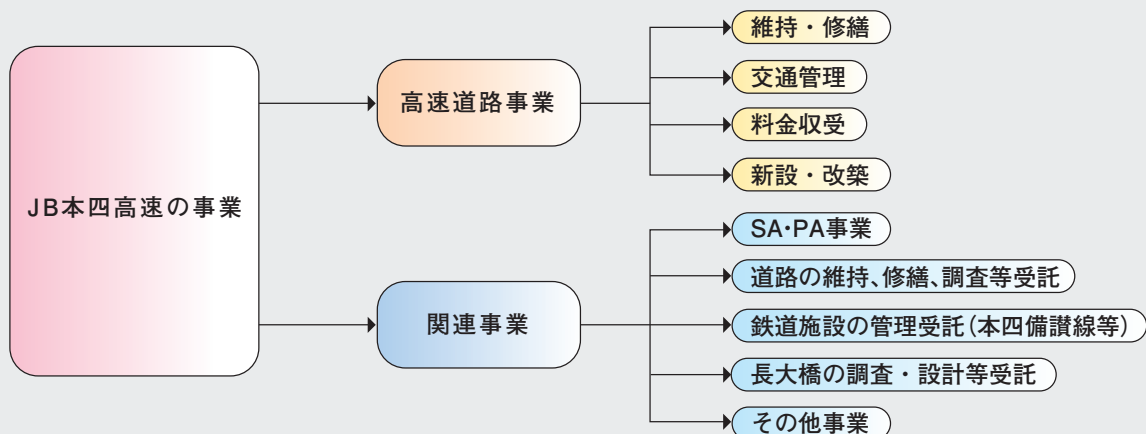
名称	本州四国連絡高速道路株式会社 Honshu-Shikoku Bridge Expressway Company Limited
代表取締役	代表取締役社長 後藤 政郎(ごとう まさお)
従業員数	384名
本社	神戸市中央区小野柄通4-1-22 アーバンエース三宮ビル
資本金	40億円
設立	平成17年10月1日
目的	高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とします。

組織図



事業内容

JB本四高速の事業は、高速道路株式会社法に基づき、安全・安心・快適な高速道路サービスを提供するとともに、債務の確実な償還を行うための高速道路事業と、お客様サービスの充実と収益の向上を図るための関連事業とに大別されます。



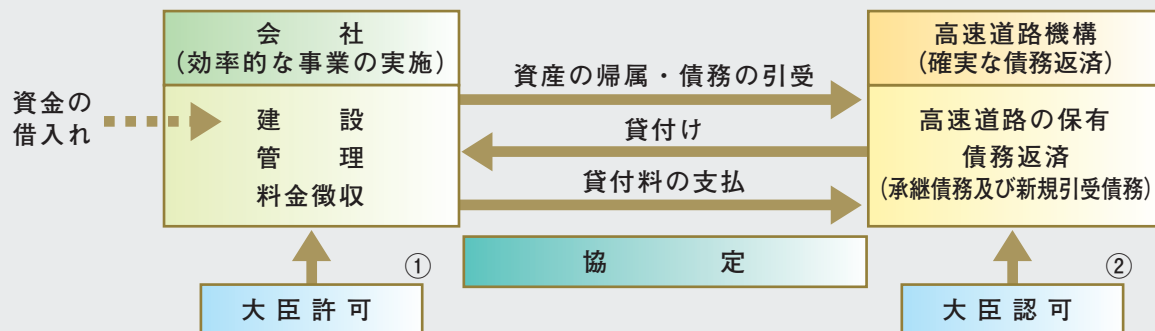
グループ会社

グループ会社は、いずれも当社の100%出資子会社です。

JBハイウェイサービス (株)		本四高速道路ブリッジエンジニア (株)		JBトールシステム (株)	
設立	平成17年11月21日	設立	昭和60年4月22日	設立	平成17年5月2日
主な業務	交通管理業務 車両制限令指導・取締業務 料金収受・管理業務 SA・PAの管理運営業務	主な業務	[株式取得: 平成18年6月28日] 点検管理技術業務 長大橋梁・道路の補修等業務 調査設計業務	主な業務	[株式取得: 平成21年3月10日] 料金収受システム・ETCの 保守管理業務、交通量や通行 料金等のデータ管理
資本金	50百万円	資本金	50百万円	資本金	30百万円
従業員数	218名	従業員数	281名	従業員数	108名
売上高	(R3) 2,312百万円	売上高	(R3) 7,443百万円	売上高	(R3) 1,286百万円
当期純利益	(R3) △171百万円	当期純利益	(R3) 133百万円	当期純利益	(R3) 75百万円

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構との協定

当社は、本州四国連絡橋公団の民営化により、その他の高速道路会社とともに、平成17年10月に設立されました。高速道路資産とその債務は、同時に設立された独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が保有し、当社を含む高速道路会社各社は、高速道路機構から高速道路資産を借り受け、運営管理を行っています。



①国土交通大臣への事業許可申請、許可（料金の額、徴収期間等を記載）

②国土交通大臣への業務実施計画認可申請、認可

沿革

1889年(明治22年) 5月	香川県議会議員大久保謙之丞が本州と四国の間に橋を建設する構想を提唱	1993年(平成5年) 7月	新尾道大橋起工式
1914年(大正3年) 3月	徳島県選出国会議員中川虎之助代議士が「鳴門架橋に関する建議案」を帝国議会に提出	1997年(平成9年) 3月	本社を神戸市に移転
1940年(昭和15年) 4月	内務省神戸土木出張所長原口忠次郎が鳴門海峡架橋を提案	1998年(平成10年) 4月	明石海峡大橋供用開始 (神戸淡路鳴門自動車道全線開通)
1953年(昭和28年) 8月	神戸市長原口忠次郎が、明石海峡架橋構想を固め調査準備に取りかかる	1998年(平成10年) 6月	明石海峡大橋とグレートベルト橋姉妹橋調印式
1955年(昭和30年) 4月	国鉄において本四淡路線(Aルート)調査開始	1999年(平成11年) 5月	新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋供用開始 (西瀬戸自動車道開通)
1955年(昭和30年) 5月	宇高連絡船「紫雲丸」事故(死者168人)	1999年(平成11年) 5月	多々羅大橋とノルマンディー橋姉妹橋調印式
1959年(昭和34年) 4月	建設省が調査開始(A・C・D・Eルート)	2003年(平成15年) 5月	本四債務負担軽減特措法公布 (有利子負債1兆3,400億円を国に承継)
1961年(昭和36年) 4月	建設省Bルート、国鉄B・C・Dルートの調査開始	2004年(平成16年) 6月	道路関係四公団民営化関係四法公布
1969年(昭和44年) 5月	新全国総合開発計画策定(3ルート決定)	2005年(平成17年) 10月	本州四国連絡高速道路株式会社設立
1970年(昭和45年) 7月	本州四国連絡橋公団設立	2006年(平成18年) 4月	生口島道路、大島道路開通(西瀬戸自動車道全線開通)
1973年(昭和48年) 9月	建設大臣及び運輸大臣から工事基本計画指示	2008年(平成20年) 5月	瀬戸大橋とオーレスン橋姉妹橋調印式
1973年(昭和48年) 10月	建設大臣及び運輸大臣から工事实施計画認可	2008年(平成20年) 10月	せとうち美術館ネットワーク発足
1973年(昭和48年) 11月	総需要抑制策の一環として本四起工式延期	2009年(平成21年) 5月	韓国道路公社との技術交流に関する覚書調印式
1975年(昭和50年) 12月	大三島橋起工式	2009年(平成21年) 7月	神戸大学との連携協力協定調印式
1976年(昭和51年) 7月	大鳴門橋起工式	2010年(平成22年) 12月	兵庫県との災害時等の相互協力協定締結式
1977年(昭和52年) 1月	因島大橋起工式	2011年(平成23年) 4月	徳島県との災害時等の相互協力協定締結式
1978年(昭和53年) 10月	児島・坂出ルート起工式	2011年(平成23年) 12月	日本高速道路インターナショナル株式会社との相互協力協定調印式
1979年(昭和54年) 5月	大三島橋供用開始	2012年(平成24年) 8月	岡山県との災害時等の相互協力協定締結式
1981年(昭和56年) 3月	伯方・大島大橋起工式	2012年(平成24年) 8月	香川県との災害時等の相互協力協定締結式
1983年(昭和58年) 12月	因島大橋供用開始	2014年(平成26年) 3月	全国路線網に編入
1985年(昭和60年) 6月	大鳴門橋供用開始	2015年(平成27年) 1月	陸上自衛隊(中部方面隊)との連携協定締結式
1986年(昭和61年) 4月	明石海峡大橋起工式	2017年(平成29年) 3月	四国旅客鉄道株式会社との連携・協力協定締結式
1986年(昭和61年) 5月	生口橋起工式	2018年(平成30年) 2月	淡路島中央スマートIC供用開始
1988年(昭和63年) 1月	伯方・大島大橋供用開始	2018年(平成30年) 7月	グレートベルト橋を管理するストアベルト社との技術協力協定調印式
1988年(昭和63年) 4月	瀬戸大橋とゴールデンゲート橋姉妹橋調印式	2019年(令和元年) 10月	愛媛県との瀬戸内しまなみ海道沿線の地域活性化に向けた包括的相互協力協定及び災害時等の相互協力協定締結式
1988年(昭和63年) 4月	児島・坂出ルート供用開始 (瀬戸中央自動車道全線開通・瀬戸大橋線開業)	2019年(令和元年) 11月	広島県との瀬戸内しまなみ海道沿線の地域活性化に向けた相互連携協力協定及び災害時等の相互協力協定締結式
1988年(昭和63年) 5月	来島海峡大橋起工式	2020年(令和2年) 3月	淡路北スマートIC供用開始
1988年(昭和63年) 7月	瀬戸大橋とファティ・スルタン・メハメット橋姉妹橋調印式		
1990年(平成2年) 8月	多々羅大橋起工式		
1991年(平成3年) 12月	生口橋供用開始		



JB 本四高速
 本州四国連絡高速道路株式会社
 Honshu-Shikoku Bridge Expressway Company Limited

■ 本 社 〒651-0088 神戸市中央区小野柄通4-1-22アーバンエース三宮ビル
 TEL.078-291-1000(代表) FAX.078-291-1363(総務部)

■ 東京事務所	〒105-0001 東京都港区虎ノ門5-1-5メトロシティ神谷町	TEL.03-3437-3084
■ 神戸管理センター	〒655-0852 神戸市垂水区名谷町549	TEL.078-709-0084
■ 鳴門管理センター	〒772-0053 鳴門市鳴門町土佐泊浦字大毛18	TEL.088-687-2166
■ 岡山管理センター	〒701-0304 岡山県都窪郡早島町早島2985	TEL.086-483-1100
■ 坂出管理センター	〒762-0025 坂出市川津町下川津4388-1	TEL.0877-45-5511
■ しまなみ尾道管理センター	〒722-0073 尾道市向島町6904	TEL.0848-44-3700
■ しまなみ今治管理センター	〒794-0072 今治市山路751-2	TEL.0898-23-7250

ホームページアドレス <https://www.jb-honshi.co.jp/>

ホームページ で して下さい

