



Bridge

Communication & Technology

資 料 編 2022

1. 令和3年度事業報告	1
2. 財務状況	13
3. 管理の状況	38
4. アウトカム指標	59
5. 行動計画2022－2024	78
6. 経済効果	97
7. 本州四国連絡橋の建設技術	114
8. 本州四国連絡橋の保全技術	116
9. 技術協力	123



1. 令和3年度事業報告

1. JB 本四高速グループの現況に関する事項

(1) 事業の経過及びその成果

JB本四高速グループ（以下「当社グループ」といいます。）は、高速道路事業として本州と四国を連絡する自動車専用道路等の維持、修繕、料金収受などの管理を行うとともに、関連事業として、サービスエリア・パーキングエリア（以下「サービスエリア等」といいます。）の休憩施設の運営、長大橋や道路に関する調査・設計の受託事業などを行っています。

当事業年度（令和3年4月～令和4年3月）における我が国の経済は、長引く新型コロナウイルス感染症の影響の下にあるものの、令和3年9月末の緊急事態宣言及び二度に渡るまん延防止等重点措置の解除以降は、厳しい状況は徐々に緩和され、持ち直しの動きが続いた一方、個人消費や雇用情勢など一部に弱さがみられました。

この様な環境の中、“交流と技術による地域貢献”を全体目標とした「行動計画2019-2021」の最終年度を迎え、安全かつ快適な交通の確保と地域間の交流を図るための取組を着実に進めるとともに、令和3年度までの取組を踏まえ、高速道路を取り巻く環境や社会環境等の変化にも対応するべく、次期3カ年の方向を示した「行動計画2022-2024」を策定しました。

当社グループが運営する高速道路事業においては、通行台数は前事業年度比5.6%増の38,355千台となり、料金収入は前事業年度比5.4%増の56,190百万円となりました。しかしながら、令和元年度比では、通行台数は13.2%減、料金収入は15.7%減となっており、コロナ感染拡大前までの回復には至っていない状況です。車種別に見ると、普通車等の通行台数が令和元年度比16.0%減であるのに対し、貨物自動車等の大型車通行台数は令和元年度比2.7%減にとどまっており、コロナ禍にあっても本四高速道路が物流などに重要な役割を果たしました。本四高速道路は本州四国間の交通を確保する生活・経済活動に欠かせない重要なインフラであることから、引き続き安全・安心・快適にご利用いただけるよう、サービスの充実、万全な維持管理に取り組みました。

関連事業においては、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動自粛等の影響を受けながらも、感染拡大防止の取組を継続しつつ、お客様に安心してご利用いただけるよう、地域の魅力発信などに取り組んだことにより、休憩所等事業においては前事業年度比17.8%増の1,120百万円となりました。受託事業においては本四備讃線の耐震補強工事が前事業年度で完了したことにより収益が減少したため、関連事業の収益は前事業年度比13.8%減の3,645百万円となりました。

この結果、当事業年度の営業収益は70,383百万円（前事業年度比0.1%増）、営業費用は70,047百万円（同1.8%減）、営業利益は336百万円、経常利益は553百万円となりました。ここから法人税等を控除した結果、親会社株主に帰属する当期純利益は370百万円（前事業年度は968百万円の純損失）となりました。

事業別の概況は、次のとおりです。

〔高速道路事業〕

当事業年度の高速道路事業については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」といいます。）との協定及び令和3事業年度の事業計画に基づき、改築、維持・修繕、料金収受・交通管理、地域連携推進等に取り組みました。

当事業年度の主な取組として、まず、前事業年度と同様に、新型コロナウイルス感染症拡

1. 令和3年度事業報告

大防止対策の徹底を図りました。国土交通省からの依頼を受け、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置下においては、ホームページや道路情報板によりお客様へ都道府県を跨ぐ移動自粛のお願いの呼びかけを行うとともに、4月29日から10月31日までの期間の土曜・日曜・祝日については、休日割引を適用しない措置をとりました。料金所においては、マスク着用の徹底、料金収受ブースへのビニールカーテンの設置、料金所社員間の接触・交流の原則禁止、代替要員の確保等、感染予防と共に感染時の対応にも努めました。また、サービスエリア等においても店舗での感染拡大防止の徹底に努め、お客様に安全、安心、快適にご利用していただくために必要な業務を着実に実施しました。

改築については、瀬戸中央自動車道の坂出北インターチェンジのフルインター化事業を継続し、用地取得を継続すると共に、道路改良及び橋梁工事を推進しました。

維持・修繕については、点検による状態の把握に努め、これにより発見された変状については、ご利用されるお客様への影響及び構造物としての機能損失を考慮し、優先的に補修すべき箇所から補修を実施し、それ以外の変状については計画的に補修を実施しました。

また、当社の経営理念に掲げた200年以上の長期にわたり利用される橋を目指し、瀬戸大橋の塗替塗装を継続して実施しました。さらに、道路の長期にわたる安全性を確保するために必要な大規模修繕事業として、橋梁の塩害対策工事及び盛土補強工事を引き続き実施しました。地震対策としては、大規模地震発生時における本州と四国を結ぶ道路ネットワークの機能確保に向けた対策を引き続き実施しました。特に代替路の無い海峡部区間については、神戸淡路鳴門自動車道の明石海峡大橋と大鳴門橋は平成28年度までに完了、瀬戸中央自動車道の瀬戸大橋区間は令和2年度までに完了し、西瀬戸自動車道においては生口橋と大島大橋の対策が完了しており、現在は多々羅大橋・大三島橋等の工事を実施しています。また、陸上部区間については、地震発生確率の高い地域にある橋梁の耐震補強を優先的に行い機能確保のための対策を完了するとともに、高速道路を跨ぐ橋梁の耐震対策等を推進しました。交通安全対策として、暫定二車線区間における正面衝突事故を防止するための緊急対策として、西瀬戸自動車道で中央分離帯にワイヤーロープ式防護柵を設置する工事を実施しました。

料金収受・交通管理については、道路の損傷への影響が大きく、交通安全上問題となる車両制限令違反車両に対し、車両制限令取締隊による取締り及び是正指導を実施しました。また、安全で快適な交通の確保のための交通管理に万全を期すとともに、持続可能な料金所機能の維持や感染症リスクの軽減を図るため、料金所のETC専用化等に着手しました。

地域連携の取組として、瀬戸内地域に立脚する企業として地域と連携した取組を加速させるための地域連携事業推進本部を立ち上げ、インフラツアーについては、新型コロナウイルス感染予防対策を徹底のうえ、地域の観光振興支援の観点から旅行会社が企画するツアーの受入れを行ったほか、来島海峡大橋では、国の施策である「インフラツーリズム魅力倍增プロジェクト」の取組として、地域活性化を目的としたモデル事業を実施しました。また、インフラツアーの更なる推進のため、明石海峡大橋ナイトツアー、塔頂体験とクルーズ等の地域の観光資源を組み合わせた新たな観光コンテンツの開発等に取り組みました。これらの取組に加え、与島を起点とした瀬戸内島旅ツアーの魅力向上を目的とした香川大学との共同研究や、モニターツアー等を実施しています。さらに、サイクリングフリーの継続を図るとともに、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置が解除された後の段階的緩和を受け、高速道路周遊パス「四国乗り放題プラン（JB本四高速セットプラン）」を、西日本高速道路株式会社と連携し販売しました。

安全防災については、台風、大雨、強風等による通行止めを余儀なくされましたが、通行止めが予測される概ね24時間前までにはその可能性を周知することに努め、不要不急の移動

を控えていただくとともに、迂回ルートを選択や運行計画等の変更をお願いし、さらに、気象予測による基準値超過時刻を基に事前に通行止めを行うことにより、お客様へ安全・安心な交通機能の提供ができました。

この結果、料金収入56,190百万円（前事業年度比5.4%増）に、道路資産完成高10,120百万円及びその他の売上高等426百万円を加えた高速道路事業の営業収益は、66,738百万円となりました。

一方、機構に支払う道路資産賃借料は、料金収入の実績が計画収入の一定割合を超えて変動した際に賃借料の増減算を行うことになっていることから、協定に基づく計画額34,259百万円より3,373百万円増額した37,632百万円となりました。道路資産賃借料に道路資産完成原価10,120百万円及び管理費用18,851百万円を加えた営業費用は、66,604百万円となり、高速道路事業営業利益は、133百万円となりました。

〔関連事業〕

関連事業については、本四高速道路を利用されるお客様の利便に供するためのサービスエリア等における休憩所等事業、受託事業としての鉄道施設管理、長大橋技術を活用した調査・設計等を実施しました。

このうち休憩所等事業については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、地元自治体の依頼等を踏まえ、サービスエリア等での営業時間の短縮を行いました。営業時間の短縮に当たっては、物流事業者等のお客様にご不便をお掛けしないよう、テイクアウト商品の拡充や飲食メニューの自動販売機での販売など、サービス水準の維持に努めました。

また、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、コロナ禍においてもお客様に安心してご利用いただけるよう、楽しさも提供できるソフトクリームロボットの導入や、地域と連携した特産品の販売会等の実施による地域の魅力発信などに年間を通じて取り組み、売上の向上に努めました。

また、受託事業の鉄道施設管理については、機構から本四備讃線及び本四淡路線の鉄道施設管理を受託し、瀬戸大橋の塗替塗装他の維持修繕等を実施しました。

さらに、これまで培ってきた長大橋の建設・管理技術を活用して、地方公共団体からの要請に基づき、岩城橋（愛媛県）建設への技術支援や大鳴門橋自転車道設置検討等の長大橋に関する技術支援を実施しました。

加えて、国から一般国道317号生口島道路及び大島道路の道路清掃作業、交通管理等を、地方公共団体から本四高速道路上における跨道橋点検業務等を、他の高速道路会社から関連する道路の料金収受、維持修繕等を受託しました。

この結果、休憩所等事業収入と受託業務収入を合わせた関連事業の営業収益が3,645百万円、営業費用が3,442百万円となり、関連事業営業利益は、202百万円となりました。

〔当社の個別の業績〕

当社の個別の業績は、高速道路事業営業損益については、営業収益が66,594百万円、営業費用が66,515百万円となり、高速道路事業営業利益は、78百万円となりました。

また、関連事業営業損益は、営業収益が2,405百万円、営業費用が2,290百万円となり、関連事業営業利益は、115百万円となりました。

この結果、全事業営業利益は193百万円、経常利益は415百万円となりました。また、法人税等を控除した当期純利益は334百万円となりました。

1. 令和3年度事業報告

(2) 資金調達等についての状況

① 資金調達

機構に引き渡す道路資産に係る借入金として、次のとおり機構及び金融機関より総額15,788百万円の借入れを行いました。

種 別	借 入 日	借 入 額
長期借入金（機構）	令和3年4月30日	7.5百万円
長期借入金（金融機関）	令和4年2月28日	15,500百万円
長期借入金（機構）	令和4年3月31日	280.5百万円

② 設備投資

当事業年度における当社グループでの設備投資の主な内容は、次のとおりです。

イ. 当事業年度に完成した設備

〔高速道路事業〕 料金所安全通路の設置

ロ. 当事業年度において継続中の主要設備の新設・拡充

〔高速道路事業〕 ETC設備等の更新

(3) 財産及び損益の状況

① 当社グループの財産及び損益の状況

(当期純利益▲は当期純損失)

区 分	第14期	第15期	第16期	第17期 (当事業年度)
売上高(百万円)	80,712	81,183	70,269	70,383
当期純利益(百万円)	486	792	▲968	370
一株当たり当期純利益(円)	60.87	99.10	▲121.00	46.29
総資産(百万円)	62,936	64,750	75,460	81,985

② 当社の財産及び損益の状況

(当期純利益▲は当期純損失)

区 分	第14期	第15期	第16期	第17期 (当事業年度)
売上高(百万円)	78,789	79,265	69,097	69,000
当期純利益(百万円)	199	318	▲766	334
一株当たり当期純利益(円)	24.93	39.80	▲95.76	41.78
総資産(百万円)	55,638	57,200	68,196	75,190

(4) 対処すべき課題

本四高速道路は、世界で最高の技術と最大の規模を誇る長大橋梁群を中心とする神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道及び西瀬戸自動車道で構成されており、当社グループは、お客様に安全、安心、快適にご利用いただけるよう、サービスを提供するとともに、本州と四国を結ぶ3ルートが地域の交流、活性化に貢献するよう努めています。

平成26年4月には、本四高速道路が全国路線網に編入され、全国共通水準を基本とする新たな通行料金が導入されました。この新たな料金は、令和5年度までの10年間の措置となっており、令和6年度以降の通行料金は当社グループにとって、重要な課題となっています。一方、当社の管理する本四高速道路の経済効果は、昭和63年から平成30年までの31年間で約41兆円と推計され、各方面から高い評価をいただいています。

令和3年度は、長引く新型コロナウイルス感染症の影響の下にあるものの、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の解除以降は、厳しい状況は徐々に緩和され、持ち直しの動きが続きました。本四高速道路においても、通行台数は徐々に回復して前事業年度比105.6%（小型車：106.1%、大型車：104.1%）となり、料金収入も前事業年度比105.4%となりましたが、感染拡大前の水準には戻らず、令和元年度比では、通行台数は13.2%減、サービスエリア等の売上は36.2%減となりました。今後も、急激な感染拡大を防止し、社会経済活動を継続するために、基本的な感染対策の徹底や積極的な検査の活用が求められるなか、当社及びグループ会社は、高速道路が国民の安定的な生活の確保及び社会の安定の維持に必要な物資を輸送する重要な社会基盤であるという認識のもと、「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に則った感染予防対策を徹底し、交通の確保に必要な不可欠な交通管制、交通管理、料金収受等の業務継続体制の確保に最優先で取り組んでいきます。サービスエリア等においては、感染予防対策を講じる一方、物流事業者等のお客様に快適にご利用いただけるよう、高速道路のサービス機能の維持に引き続き努めてまいります。

当社グループの経営安定化に向けて、料金収入、サービスエリア等売上の回復への取組は、令和4年度以降も引き続き重要な課題となっています。今後は、瀬戸内地域の自治体や観光施策を推進する事業者等との連携を更に強化し、インフラツアラーの更なる推進や、瀬戸内の魅力を発見・発信する地域内外のつながりを創出する拠点としてサービスエリア等を最大限活用すること等により、観光需要の回復に努め、瀬戸内地域の活性化に貢献してまいります。

今後も本四高速道路を安全・安心・快適にご利用いただけるよう、耐震補強工事や防災拠点の整備等の強靱化への取組を着実に実施するとともに、デジタル技術の活用を更に進めること等により、高速道路事業の高度化・効率化を推進します。また、ワークスタイル変革により更なる業務効率化を進め、組織力の向上にも努めてまいります。

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るとともに、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響等、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、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本四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の達成に貢献するために挑戦する取組を示した「行動計画2022-2024」を、令和4年3月に策定しました。

インフラ経営のリーディングカンパニーを目指して、「次世代への挑戦」に向けた第一歩である「行動計画2022-2024」の主な具体的取組は、次のとおりです。

〔「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・効率化を進め、耐震補強の推進、防災体制の強靱化、逆走防止対策、交通監視・施設監視・情報提供のシステム高度化、サービスエリア等の施設の整備等に取り組めます。

1. 令和3年度事業報告

〔「長大橋技術企業」として、「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、アセットマネジメントの高度化を目指して、新たな維持管理情報システムの構築や点検ロボットの開発、新たな点検手法の開発を進めるとともに、オープンイノベーションにより長大橋維持管理技術開発の構想を具現化します。また、当社グループが保有する技術を活用し、国内外の長大橋を技術支援します。

〔「瀬戸内企業」として、「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、地域内外のつながりを創出する拠点として、サービスエリア等を最大限活用し、インフラツアラーの更なる推進、瀬戸内地域の景観や地域資源を活かした島旅の活性化や、「ナショナルサイクルルート」に認定された西瀬戸自動車道や瀬戸内地域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た地域の魅力の発信等に取り組みます。

〔「成長し続ける企業グループ」への挑戦〕

業務の効率化、生産性向上への取組を図るとともに、出産・育児・介護との両立等、多様な働き方に対応し、社員のスキルアップを支援し、全ての世代が活躍できる環境を整えるとともに、社会貢献活動を通じ、地域社会の発展に貢献します。

(5) 主要な事業内容

①高速道路事業

イ. 高速道路の新設、改築及び高速道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理

②関連事業

イ. 休憩所等事業

ロ. 道路の維持・修繕、調査等の受託

ハ. 鉄道施設管理受託（本四備讃線等）

ニ. 長大橋の調査・設計等受託

ホ. その他の事業（占用施設活用事業）

(6) 主要な事業所及び使用人の状況

①当社の主要な事業所

事業所名	所在地
本 社	兵庫県神戸市中央区小野柄通4-1-22
東京事務所	東京都港区虎ノ門5-1-5
神戸管理センター	兵庫県神戸市垂水区名谷町549
鳴門管理センター	徳島県鳴門市鳴門町土佐泊浦字大毛18
岡山管理センター	岡山県都窪郡早島町早島2985
坂出管理センター	香川県坂出市川津町下川津4388-1
しまなみ尾道管理センター	広島県尾道市向島町6904
しまなみ今治管理センター	愛媛県今治市山路751-2

②使用人の状況（令和４年３月31日現在）

（１）当社グループの使用人の状況

区 分	使用人数（人）
高速道路事業	851
受託事業	
休憩所等事業	34
その他の事業	
全社（共通）	93
計	978

（注）使用人数には、臨時の使用人を含めておりません。

（２）当社の使用人の状況

使用人数	前事業年度末比増減	平均年齢	平均勤続年数
379名	4名減	44.5歳	21.9年

（注）１．使用人数は、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めております。

２．平均勤続年数は、本州四国連絡橋公団における勤続年数を通算しております。

（７）重要な親会社及び子会社の状況

①親会社の状況

該当事項は、ありません。

②子会社の状況

名 称	資本金 (百万円)	出資比率 (%)	本店所在地	主要な事業内容
J Bハイウェイ サービス株式会社	50	100	兵庫県 神戸市	休憩所等事業、料金収 受管理、交通管理
株式会社ブリッジ ・エンジニアリン グ	50	100	兵庫県 神戸市	点検管理、長大橋維持 修繕、道路修繕
J Bトールシステ ム株式会社	30	100	兵庫県 神戸市	料金収受機械保守整備、 料金収入・交通量のデ ータ管理

（８）主要な借入先及び借入額

借 入 先	借 入 残 高 (百万円)
農林中央金庫	12,000
株式会社七十七銀行	3,800
株式会社武蔵野銀行	3,400
株式会社山梨中央銀行	1,500
株式会社S M B C 信託銀行	1,500

1. 令和3年度事業報告

2. 株式に関する事項

①発行可能株式総数	32,000,000株
②発行済株式の総数	8,000,000株
③当事業年度末の株主数	11名
④株主の状況	

株主名	持株数 (株)	持株比率 (%)
財 務 大 臣	5,330,440	66.63
兵 庫 県	492,355	6.15
岡 山 県	343,962	4.30
香 川 県	343,962	4.30
神 戸 市	300,241	3.75
広 島 県	296,557	3.71
愛 媛 県	296,557	3.71
徳 島 県	270,171	3.38
大 阪 府	108,589	1.36
大 阪 市	108,589	1.36
高 知 県	108,577	1.36

(注) 持株比率は、表示単位未満の端数を四捨五入して表示しております。

3. 新株予約権等に関する事項

該当事項は、ありません。

4. 会社役員に関する事項

(1) 取締役及び監査役の氏名等

氏 名	地位及び担当	重要な兼職の状況
酒井孝志	代表取締役社長 会社の経営の総理	大阪ガス株式会社顧問
桑原徹郎	取締役 常務執行役員 (企画部、業務部)	
大江慎一	取締役 常務執行役員 (経営計画部、長大橋・技術部、保全部、 安全防災部)	
森 毅彦	取締役 常務執行役員 地域連携事業推進本部長 (総務部、人事部、地域連携事業企画部、 広域周遊観光渉外部、監査室)	
原田豊士	監査役 (常勤)	
本多佑三	監査役	大阪学院大学経済学部教授
南部真知子	監査役	株式会社神戸クルーザー会長 モロゾフ株式会社社外取締役 三共生興株式会社社外取締役

(注) 1. 取締役山本博之氏は、令和3年6月24日開催の第16回定時株主総会の終結の時をもって、辞任により退任しました。
2. 監査役本多佑三氏及び南部真知子氏は、会社法第2条第16号に定める社外監査役です。
3. 株式会社神戸クルーザー、モロゾフ株式会社及び三共生興株式会社と当社との間には、特別な利害関係はありません。

(2) 取締役及び監査役の報酬等の総額

区 分	人数	報酬等の額	摘 要
	(人)	(百万円)	
取締役	5	68	
監査役	3	22	
計	8	90	

(注) 1. 平成17年9月27日開催の創立総会において、取締役の報酬総額は年額150百万円以内、監査役の報酬総額は年額70百万円以内と決議されております。

なお、当社取締役の員数は8名以内、監査役の員数は4名以内と定款に定めております。

(3) 社外役員の主な活動状況

区 分	氏 名	主 な 活 動 状 況
監査役	本多佑三	当事業年度開催の取締役会12回全て及び監査役会12回全てに出席し、経営全般に係る助言及び提言を適宜行っております。
監査役	南部真知子	当事業年度開催の取締役会12回全て及び監査役会12回全てに出席し、経営全般に係る助言及び提言を適宜行っております。

(4) 社外役員の報酬等の総額

	人数	報酬等の額	親会社又は当該親会社の子会社からの役員報酬等
	(人)	(百万円)	(百万円)
社外役員の報酬等の総額等	2	6	—

5. 会計監査人に関する事項

(1) 会計監査人の名称

有限責任 あずさ監査法人

(2) 会計監査人の報酬等の額

	支払額
	(百万円)
当事業年度に係る会計監査人の報酬等の額	16

(注) 1. 公認会計士法第2条第1項の監査業務に対する報酬を記載しております。

2. 監査役会は、日本監査役協会が公表する「会計監査人との連携に関する実務指針」を踏まえ、会計監査人の監査計画の内容、職務遂行状況、監査報酬の見積り根拠等を確認し、検討した結果、会計監査人の報酬等の額について、会社法第399条第1項の同意を行っております。

(3) 会計監査人の解任又は不再任の決定の方針

当社の都合による場合のほか、当該会計監査人が、会社法・公認会計士法等の法令に違反・抵触した場合及び公序良俗に反する行為があったと判断した場合には、その事実に基づき、当該会計監査人の解任又は不再任を株主総会の付議議案とする方針です。

6. 業務の適正を確保するための体制等の整備に関する事項

(1) 決議の内容の概要

当社は、会社法第362条第4項第6号及び同条第5項の規定に基づき、業務の適正を確保するために必要な「内部統制システムの構築の基本方針」を下記のとおり取締役会で決定しております。（最終改正：平成27年9月24日）

①取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合し、かつ、効率的に行われることを確保するための体制

取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保し、かつ、効率的に行われることを確保するため、次のような体制を整備するとともに、各取締役及び執行役員は責任を持ってそれぞれの担当業務の執行に必要な諸規程の整備等を行います。

- ・取締役会を原則として毎月1回開催します。
- ・全社的に影響を及ぼす重要事項については、あらかじめ、多面的な検討を経て慎重に決定するために、取締役、常勤監査役及び主要な使用人から成る経営会議を組織し、原則として毎月1回審議します。
- ・コンプライアンス委員会等を定期的で開催し、業務の適正な執行の確保を図ります。また、法令違反行為等に関する通報・相談窓口を社内及び社外（弁護士）に設置し、不正行為等の早期発見と是正を図るとともに、通報等を行った者に対しては、不利益な取扱いをしない旨を定め、実効性を確保します。
- ・コンプライアンス意識の醸成及び浸透を図るため、コンプライアンス研修を徹底します。
- ・監査室において内部監査を行い、その結果を取締役会及び監査役会に報告します。
- ・反社会的勢力には、毅然として対応し、一切の関係を遮断することとし、そのために必要な態勢の整備を図ります。

②取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役の職務の執行に係る文書は、社内規程に従って適切に保存し、管理を行います。

③損失の危険の管理に関する規程その他の体制

損失の危険の管理は、各取締役及び執行役員が責任を持ってそれぞれの担当業務について諸規程の整備等を行い、管理体制を整えます。

また、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、全社的視点から適切に管理します。

④会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

子会社を含めた企業集団における業務の適正を確保するため、グループ会社規程を整備し、グループ会社経営会議等を通じた子会社との密接な連携に努めます。

また、グループ一体となったリスクマネジメントの運用及びコンプライアンスの推進に努めます。

⑤監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項及び監査役の当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

監査役の職務の補助は、監査役の指示に従い、監査室に所属する使用人が行います。

また、監査役の職務を補助する使用人の取締役からの独立性を確保するため、監査室に所属する使用人の人事考課及び人事異動並びに監査室の組織変更については、事前に監査役と協議します。

⑥取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制

取締役及び使用人は、法定事項に加え、会社及び子会社の経営に重大な影響を及ぼすおそれのある事実を発見したときは監査役に速やかに報告します。また、監査役からの求めに応じて、重要事項に関する取締役の決定内容及び監査室が行う内部監査の結果について遅滞なく報告します。

監査役へ報告等を行った者に対しては、そのことを理由として、不利益な取扱いはい行いません。

⑦その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

監査役の監査が実効的に行われることを確保するため、取締役と監査役が定期的にコミュニケーションを図るとともに、重要な会議には常勤監査役の出席を求めるなど情報の提供に努めます。

また、監査役の職務の執行について生ずる費用の前払の請求等をしたときは、適切にその費用の処理を行います。

(2) 体制の運用状況の概要

当社の「内部統制システムの構築の基本方針」の運用状況の概要は、以下のとおりです。

①取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合し、かつ、効率的に行われることを確保するための体制

当事業年度において、定例の取締役会を12回、経営会議を13回開催し、全社的に影響を及ぼす重要な事項の審議及び業務の執行状況の報告を行いました。また、社外の有識者を含むコンプライアンス委員会を開催し、コンプライアンスを推進するための具体的な方針として、「コンプライアンス推進に関する方針」を策定し、社内に周知しています。その進捗状況や達成状況は定期的にフォローアップを行い、コンプライアンス態勢の堅持に努めています。

また、内部監査計画に基づく全社的な内部監査を実施するとともに、不当要求対応マニュアル等のコンプライアンスに関するマニュアルの周知、全社員を対象としたeラーニングや、コンプライアンス意識の更なる向上のため、社会的関心の高い事例をテーマに少人数によるグループディスカッション（職場討議）など、コンプライアンス研修を実施しています。

②取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役会規程、経営会議規程、文書管理規程等に基づき、取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理を行っています。

1. 令和3年度事業報告

③損失の危険の管理に関する規程その他の体制

リスク管理規程に基づき、各部門で当社のリスクを管理する体制を整えて、PDCAサイクルによる不断の見直しを行うとともに、リスクマネジメント委員会を開催し、その状況を確認しています。

また、異常気象時のお客様の安全確保や南海トラフ地震発生時の緊急輸送路としての機能を着実に確保するため、関係機関と連携した防災訓練の実施、道路啓開に必要な資機材の確保等の防災体制の構築に努めるとともに、甚大な災害時に本四高速道路の交通を確保する事業継続計画を策定し、必要な対策を講じています。工事等の安全管理については、事故・インシデント再発防止検討会を設置し、原因究明、再発防止策を徹底して議論・改善し、安全に関するレベル向上を図るとともに、労働災害ゼロ及び第三者への被害ゼロを目指した工事安全活動の実施、また、防犯対策については、料金所等における防犯体制の強化等に努めています。

情報資産の保全については、ソフト・ハードともに情報セキュリティ対策の強化を図っています。特にソフト面では、社員等の情報セキュリティに関する意識向上に向けた訓練や、社内の情報システムのセキュリティ検査を実施しています。

④会社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

当社と全子会社で構成するグループ会社経営会議を毎月開催し、ガバナンスの強化を図るとともに、グループ会社規程の整備や当社から子会社への監査役の派遣、子会社の監査を実施しています。そのうち、四半期に1回開催する会議では、子会社におけるリスクマネジメントの運用状況、コンプライアンスに係る取組状況を確認しています。また、リスクマネジメント委員会及びコンプライアンス委員会では、全子会社が参加し、連携した取組を実施しています。

⑤監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項及び監査役の当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

監査室に所属する社員が、監査役の指示に基づき、監査役の職務を補助しています。また、監査室に所属する社員の人事異動は、事前に監査役と協議しています。

⑥取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制その他の監査役への報告に関する体制、その他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

主要な稟議書その他業務執行に関する重要な書類は、常勤監査役の閲覧に付しています。また、取締役等は、当社グループの業務全般に関する重要事項等の報告を行っています。

さらに、取締役会、経営会議その他当社の主要な会議に監査役が出席すること、定例の取締役会の終了後に、監査役と取締役等との間で業務全般について情報交換を行うことなどにより、監査役との情報共有に努めています。

7. 株式会社の状況に関する重要な事項

該当事項は、ありません。

2. 財務状況

(1) 連結決算

連結貸借対照表

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (令和4年3月31日) 金額	令和2事業年度 (令和3年3月31日) 金額	令和元事業年度 (令和2年3月31日) 金額
資産の部			
流動資産			
現金及び預金	19,028	8,510	24,711
未収入金	6,803	8,409	6,272
有価証券	15,900	22,400	-
棚卸資産	14,900	9,305	8,344
その他	531	379	94
貸倒引当金	△ 0	△ 1	△ 2
流動資産合計	57,162	49,003	39,419
固定資産			
有形固定資産			
建物及び構築物	8,367	8,599	8,705
機械及び運搬具	5,503	6,741	5,558
土地	8,693	8,699	8,699
リース資産	251	243	188
その他	572	671	853
無形固定資産	706	818	598
投資その他の資産			
投資有価証券	6	6	6
長期未収入金	5	9	11
繰延税金資産	203	198	274
その他	517	479	461
貸倒引当金	△ 5	△ 9	△ 24
固定資産合計	24,822	26,457	25,330
資産合計	81,985	75,460	64,750
負債の部			
流動負債			
未払金	9,052	7,466	12,614
リース債務	81	80	68
未払法人税等	235	182	284
受託業務契約負債	206	-	-
契約負債	459	-	-
前受金	1	183	652
賞与引当金	522	497	504
その他	477	580	722
流動負債合計	11,036	8,990	14,846
固定負債			
長期借入金	34,831	30,209	12,231
リース債務	192	186	135
長期未払金	142	190	238
退職給付に係る負債	9,598	9,752	10,398
役員退職慰労引当金	60	41	61
ETCマイレージサービス引当金	-	462	566
負ののれん	419	522	624
その他	476	495	476
固定負債合計	45,720	41,859	24,732
負債合計	56,756	50,850	39,579
純資産の部			
株主資本			
資本金	4,000	4,000	4,000
資本剰余金	4,000	4,000	4,000
利益剰余金	17,916	17,545	18,513
株主資本合計	25,916	25,545	26,513
その他の包括利益累計額			
退職給付に係る調整累計額	△ 687	△ 936	△ 1,343
その他の包括利益累計額合計	△ 687	△ 936	△ 1,343
純資産合計	25,228	24,609	25,170
負債・純資産合計	81,985	75,460	64,750

2. 財務状況

連結損益計算書

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)		令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)		令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
営業収益	70,383		70,269		81,183	
営業費用						
道路資産賃借料	37,632		35,399		47,292	
高速道路等事業管理費及び売上原価	29,913		32,023		28,999	
販売費及び一般管理費	2,501	70,047	3,908	71,331	4,103	80,395
営業利益（△は損失）	336		△ 1,062		787	
営業外収益						
受取利息	2		2		2	
有価証券利息	0		1		0	
土地物件貸付料	85		87		89	
負ののれん償却額	102		102		102	
雑収入	33	223	85	278	70	265
営業外費用						
支払利息	0		-		-	
雑損失	6	6	7	7	12	12
経常利益（△は損失）	553		△ 790		1,040	
税金等調整前当期純利益	553		△ 790		1,040	
(△は損失)						
法人税、住民税及び事業税	210		151		248	
法人税等調整額	△ 27		26		△ 0	
当期純利益（△は損失）	370		△ 968		792	
親会社株主に帰属する当期純利益	370		△ 968		792	
(△は損失)						

連結株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)	令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)	令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	金額	金額	金額
株主資本			
資本金			
当期首残高	4,000	4,000	4,000
当期変動額	-	-	-
当期変動額合計	-	-	-
当期末残高	4,000	4,000	4,000
資本剰余金			
当期首残高	4,000	4,000	4,000
当期変動額	-	-	-
当期変動額合計	-	-	-
当期末残高	4,000	4,000	4,000
利益剰余金			
当期首残高	17,545	18,513	17,721
当期変動額			
親会社株主に帰属する当期純利益（△は損失）	370	△ 968	792
当期変動額合計	370	△ 968	792
当期末残高	17,916	17,545	18,513
株主資本合計			
当期首残高	25,545	26,513	25,721
当期変動額			
親会社株主に帰属する当期純利益（△は損失）	370	△ 968	792
当期変動額合計	370	△ 968	792
当期末残高	25,916	25,545	26,513
その他の包括利益累計額			
退職給付に係る調整累計額			
当期首残高	△ 936	△ 1,343	△ 1,183
当期変動額			
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	248	406	△ 159
当期変動額合計	248	406	△ 159
当期末残高	△ 687	△ 936	△ 1,343
純資産合計			
当期首残高	24,609	25,170	24,538
当期変動額			
親会社株主に帰属する当期純利益（△は損失）	370	△ 968	792
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	248	406	△ 159
当期変動額合計	618	△ 561	632
当期末残高	25,228	24,609	25,170

2. 財務状況

連結注記表

連結計算書類の作成のための基本となる重要な事項に関する注記

1. 連結の範囲に関する事項

- (1) 連結子会社の数 3 社
連結子会社の名称
J B ハイウェイサービス(株) (株)ブリッジ・エンジニアリング J B トールシステム(株)
(2) 非連結子会社の名称等
該当事項はありません。

2. 持分法の適用に関する事項

持分法を適用していない非連結子会社の名称等
該当事項はありません。

3. 連結子会社の事業年度等に関する事項

すべての連結子会社の事業年度の末日は、連結決算日と一致しております。

4. 会計方針に関する事項

- (1) 重要な資産の評価基準及び評価方法
- ①有価証券
満期保有目的の債券 …… 償却原価法（定額法）
その他有価証券
市場価格のない株式等 …… 移動平均法による原価法
 - ②棚卸資産
主として個別法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）によっております。
- (2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法
- ①有形固定資産（リース資産を除く）
定額法を採用しております。
主な耐用年数は以下のとおりであります。

建物及び構築物	2～60年
機械及び運搬具	2～17年
その他	2～20年
 - ②無形固定資産（リース資産を除く）
定額法を採用しております。
なお、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づいております。
 - ③リース資産
所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産については、リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しております。
- (3) 重要な引当金の計上基準
- ①貸倒引当金
債権の貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。
 - ②賞与引当金
従業員に対して支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき当連結会計年度に見合う額を計上しております。
 - ③役員退職慰労引当金
役員の退職慰労金の支給に充てるため、内規に基づき当連結会計年度末要支給額を計上しております。

(4) 退職給付に係る会計処理の方法

①退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

②数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定年数（10年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定年数（10年）による定額法により按分した額を、発生翌連結会計年度から費用処理することとしております。

(5) 収益及び費用の計上基準

当社及び連結子会社の顧客との契約から生じる収益に関する主要な事業における主な履行義務の内容及び当該履行義務を充足する通常の時点（収益を認識する通常の時点）は次のとおりであります。

①高速道路事業

高速道路事業においては、高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧及びその他の管理等を行っております。料金収入は、顧客が当社の管理する道路を通行した時点で収益を認識しております。なお、ETCマイレージサービス制度に係る将来の無料走行に使用できるポイント等を付与した場合、当該ポイント等にて追加のサービスを顧客に提供したものと、将来、当該サービスが顧客に移転した時に履行義務が充足するものとして収益を認識しております。道路資産完成高は、高速道路事業等会計規則（平成17年国土交通省令第65号）に基づき、仕掛道路資産を独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に引き渡した時点で収益を認識しております。

②受託事業

受託事業においては、国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等及びその他委託に基づく事業を行っております。主として、履行義務を充足するにつれて、一定の期間にわたり収益を認識しております。ただし、契約における取引開始日から履行義務の全部を充足すると見込まれる時点までの期間が短い等、重要性が乏しい場合は、引渡し時点において履行義務が充足されたものとして収益を認識しております。

5. 負ののれんの償却に関する事項

負ののれんは、20年間で均等償却しております。

6. 会計方針の変更

収益認識に関する会計基準等の適用

「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を当連結会計年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することとしております。これにより、従来受託業務収入に関して、進捗部分について成果の確実性が認められる工事については工事進行基準を、その他の工事については工事完成基準を適用していましたが、一定の期間にわたり充足される履行義務については、履行義務の充足に係る進捗度を見積り、当該進捗度に基づき収益を一定の期間にわたり認識する方法に変更しております。一定の期間にわたり充足されるものでない場合には、一時点で充足される履行義務として受託業務完了時で計上しております。

また、従来はETCマイレージサービス制度による無料走行に備えるため、ポイント発行残高に対する将来の使用見込額を「固定負債」の「ETCマイレージサービス引当金」に計上し、引当金繰入額は「管理费用」に計上しておりましたが、ポイントを履行義務として識別し、「料金収入」から控除する方法に変更しております。なお、前連結会計年度において、「固定負債」に表示していた「ETCマイレージサービス引当金」は、当連結会計年度より「流動負債」の「契約負債」として表示しております。

収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過措置に従っており、当連結会計年度の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、当連結会計年度の期首の利益剰余金に加減し、当該期首残高から新たな会計方針を適用しております。

この結果、当連結会計年度の営業収益が1,294百万円、販売費及び一般管理費が同額それぞれ減少しておりますが、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益に与える影響はありません。また利益剰余金の当期首残高に与える影響はありません。

時価の算定に関する会計基準等の適用

「時価の算定に関する会計基準」（企業会計基準第30号 2019年7月4日。以下「時価算定会計基準」という。）等を当連結会計年度の期首から適用し、時価算定会計基準第19号及び「金融商品に関する会計基準」（企業会計基準第10号 2019年7月4日）第44-2項に定める経過措置に従って、時価算定会計基準が定める新たな会計方針を、将来にわたって適用することとしております。なお、連結計算書類に与える影響はありません。

2. 財務状況

連結貸借対照表に関する注記

1. 有形固定資産減価償却累計額 14,073百万円
2. 保証債務
日本道路公団等民営化関係法施行法第16条により連帯した債務 23,100百万円
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条により連帯した債務 24,000百万円
3. 固定資産の圧縮記帳額
国庫補助金等による固定資産の圧縮記帳額は76百万円であり、連結貸借対照表計上額はこの圧縮記帳額を控除しております。

連結株主資本等変動計算書に関する注記

当連結会計年度の末日における発行済株式の種類及び数
普通株式 800万株

金融商品に関する注記

1. 金融商品の状況に関する事項

資金運用については、安全性の高い預金等に限定し、資金調達については、銀行借入によっております。営業債権である未収入金に係る信用リスクは、社内規程に沿ってリスク低減を図っております。また、有価証券及び投資有価証券は、主として譲渡性預金、国債、地方債であります。借入金は、主として独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に引き渡す道路資産に係る借入金であります。

2. 金融商品の時価等に関する事項

令和4年3月31日における連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。なお、市場価格のない非上場株式等（連結貸借対照表計上額6百万円）は次表には含めておりません。また、「現金」は注記を省略しており、「預金」、「未収入金」、「有価証券」、「未払金」は短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、注記を省略しております。

（単位：百万円）

	連結貸借対照表計上額 （＊）	時価（＊）	差 額
（１）長期借入金	(34,831)	(34,825)	△5

（＊）負債に計上されているものについては、（ ）で示しております。

（注）時価の算定に用いた評価技法及びインプットの説明

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しております。

レベル1の時価：同一の資産又は負債の活発な市場における相場価格により算定した時価

レベル2の時価：レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

（１）長期借入金

変動金利による借入金の時価は、金利が一定期間で更新されることから、時価は帳簿価額とほぼ等しいと考えられるため、当該帳簿価額によっております。固定金利による借入金の時価は、元利金の合計額を同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて計算する方法によっており、その時価をレベル2の時価に分類しております。

賃貸等不動産に関する注記

1. 賃貸等不動産の状況に関する事項

当社及び当社の一部の連結子会社では、東京都その他の地域において、賃貸用のオフィスビル等（土地を含む。）を所有しております。

2. 賃貸等不動産の時価に関する事項

（単位：百万円）

連結貸借対照表計上額	時価
2,578	4,893

- （注） 1 連結貸借対照表計上額は、取得原価から減価償却累計額を控除した金額であります。
 2 当連結会計年度末の時価は、主として「不動産鑑定評価基準」に類似する方法に基づく金額であります。

道路資産賃借料に係る未経過リース料当期末残高相当額

道路資産賃借料

一年以内	29,912百万円
一 年 超	1,681,240百万円
合 計	1,711,152百万円

令和4年3月25日締結の一般国道28号（本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））等に関する協定に基づくものであります。

1. 当社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、道路資産の貸付料を含む協定について、おおむね5年ごとに検討を加え、必要がある場合には、相互にその変更を申し出ることができるとされております。ただし、道路資産の貸付料を含む協定が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第17条に規定する基準に適合しなくなった場合等、業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合には、上記の年限に関わらず、相互にその変更を申し出ることができるとされております。
2. 道路資産の貸付料は、実績料金収入が、計画料金収入に計画料金収入の変動率に相当する金額を加えた金額（加算基準額）を超えた場合、当該超過額（実績料金収入－加算基準額）が加算されることとなっております。また、実績料金収入が、計画料金収入から計画料金収入の変動率に相当する金額を減じた金額（減算基準額）に足りない場合、当該不足額（減算基準額－実績料金収入）が減算されることとなっております。

税効果会計に関する注記

繰延税金資産及び繰延税金負債の発生 の主な原因別の内訳

（繰延税金資産）

	百万円
退職給付に係る負債	2,955
賞与引当金	139
E T Cマイレージサービス引当金	140
未払事業税	41
税務上の繰越欠損金	346
その他	111
繰延税金資産小計	3,735
評価性引当額	△ 3,477
繰延税金資産合計	258

（繰延税金負債）

	百万円
子会社時価評価差額	△ 54
繰延税金負債合計	△ 54
繰延税金資産（負債）の純額	203

2. 財務状況

関連当事者との取引に関する注記

兄弟会社等

(単位：百万円)

種類	会社等の名称	住所	資本金	事業の内容	議決権等の所有（被所有）割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額	科目	期末残高
主要株主が議決権の過半数を所有している会社等	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	神奈川県横浜市西区	5,617,878	高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸付、承継債務の返済等	—	道路資産の借受	道路資産賃借料(注1)	37,632	未払金	6,851
						道路資産の引渡	道路資産完成高	10,120	未収入金	864
						債務保証	債務保証(注2)	23,100	—	—
							債務保証(注3)	24,000	—	—

取引条件及び取引条件の決定方針等

(注1) 令和4年3月25日締結の一般国道28号（本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））等に関する協定により支払っております。当該協定では、料金収入及び道路資産賃借料等を変更しておりますが、これに伴う損益への影響はありません。

道路資産の借受けに係る未経過リース料残高相当額は、1,711,152百万円であります。

(注2) 日本道路公団等民営化関係法施行法第16条により連帯した債務であります。

(注3) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条により連帯した債務であります。

収益認識に関する注記

「連結計算書類の作成のための基本となる重要な事項に関する注記 4. 会計方針に関する事項 (5) 収益及び費用の計上基準」に記載のとおりであります。

一株当たり情報に関する注記

一株当たり純資産額	3,153.56円
一株当たり当期純利益	46.29円

重要な後発事象に関する注記

該当事項はありません。

その他の注記

退職給付関係

1. 採用している退職給付制度の概要

当社及び連結子会社は、従業員の退職給付に充てるため、積立型及び非積立型の確定給付制度を採用しております。

確定給付企業年金制度では、給与と勤務期間に基づいた一時金又は年金を支給します。退職一時金制度では、退職給付として、給与と勤務期間に基づいた一時金を支給します。

当社は、規約型確定給付企業年金制度を採用しております。

また、一部の連結子会社は、簡便法により退職給付に係る負債及び退職給付費用を計算しております。

2. 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表	百万円
退職給付債務の期首残高	15,197
勤務費用	524
利息費用	84
数理計算上の差異の当期発生額	△ 85
退職給付の支払額	△ 408
退職給付債務の期末残高	15,312
(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表	百万円
年金資産の期首残高	5,444
期待運用収益	90
数理計算上の差異の当期発生額	△ 31
事業主からの拠出額	427
退職給付の支払額	△ 240
その他	24
年金資産の期末残高	5,714
(3) 退職給付債務及び年金資産と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債の調整表	百万円
積立型制度の退職給付債務	7,908
年金資産	△ 5,714
	2,194
非積立型制度の退職給付債務	7,404
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	9,598
	百万円
退職給付に係る負債	9,598
退職給付に係る資産	—
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	9,598
(4) 退職給付に関連する損益	百万円
勤務費用	524
利息費用	84
期待運用収益	△ 90
数理計算上の差異の当期の費用処理額	183
過去勤務費用の当期の費用処理額	23
その他	△ 56
確定給付制度に係る退職給付費用	669
(5) 退職給付に係る調整額	百万円
退職給付に係る調整額（税効果控除前）の内訳は次のとおりであります。	
過去勤務費用	23
数理計算上の差異	236
合計	260
(6) 退職給付に係る調整累計額	百万円
退職給付に係る調整累計額に計上した項目（税効果控除前）の内訳は次のとおりであります。	
未認識過去勤務費用	△ 153
未認識数理計算上の差異	△ 506
合計	△ 659

2. 財務状況

(7) 年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりであります。

国内債券	25%
国内株式	10%
外国債券	6%
外国株式	10%
保険資産（一般勘定）	34%
現金及び預金	2%
その他	13%
合計	100%

(8) 長期期待運用収益率の設定方法に関する記載

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しております。

(9) 数理計算上の計算基礎に関する事項

当連結会計年度末における主要な数理計算上の計算基礎

割引率	主として	0.6%
長期期待運用収益率	主として	2.0%
予想昇給率	主として	2.6%

(2) 個別決算

貸借対照表

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (令和4年3月31日)		令和2事業年度 (令和3年3月31日)		令和元事業年度 (令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
資産の部						
流動資産						
現金及び預金	17,442		7,212		22,376	
高速道路事業営業未収入金	6,324		7,767		5,749	
未収入金	489		457		442	
未収還付法人税等	-		56		12	
未収収益	1		0		1	
短期貸付金	670		70		970	
有価証券	15,900		22,400		-	
仕掛道路資産	14,291		8,845		7,213	
未成工事支出金	197		172		611	
貯蔵品	427		382		363	
受託業務前払金	7		25		16	
前払金	439		317		208	
前払費用	24		24		24	
その他の流動資産	14		14		14	
貸倒引当金	△0		△1		△2	
流動資産合計		56,230		47,745		38,002
固定資産						
高速道路事業固定資産						
有形固定資産						
建物	106		111		118	
構築物	3,152		3,171		3,101	
機械及び装置	5,399		6,599		5,402	
車両運搬具	89		116		96	
工具、器具及び備品	192		236		156	
土地	134		134		134	
建設仮勘定	80	9,155	84	10,454	266	9,276
無形固定資産		494		566		339
関連事業固定資産		9,650		11,021		9,616
有形固定資産						
建物	4		4		4	
構築物	269		251		254	
機械及び装置	48		61		73	
工具、器具及び備品	11		13		18	
土地	4,830		4,830		4,830	
建設仮勘定	0	5,164	1	5,162	-	5,182
無形固定資産		7		8		8
各事業共用固定資産		5,172		5,170		5,190
有形固定資産						
建物	1,178		1,242		1,301	
構築物	58		59		42	
機械及び装置	1		1		1	
車両運搬具	5		7		9	
工具、器具及び備品	47		31		38	
土地	2,159		2,159		2,159	
建設仮勘定	12	3,463	0	3,502	2	3,556
無形固定資産		153		183		194
投資その他の資産		3,617		3,686		3,750
関係会社株式	248		248		248	
長期貸付金	-		70		140	
長期前払費用	4		4		1	
長期未収入金	5		9		11	
繰延税金資産	116		97		109	
その他の投資等	151		151		140	
貸倒引当金	△5	520	△9	572	△11	640
固定資産合計		18,959		20,451		19,197
資産合計		75,190		68,196		57,200

2. 財務状況

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (令和4年3月31日)		令和2事業年度 (令和3年3月31日)		令和元事業年度 (令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
負債の部						
流動負債						
高速道路事業営業未払金	8,952		7,229		12,302	
未払金	1,067		996		1,011	
未払費用	3		2		1	
未払法人税等	192		82		121	
預り金	372		372		613	
受託業務前受金	-		181		651	
受託業務契約負債	206		-		-	
契約負債	459		-		-	
前受収益	5		5		5	
賞与引当金	298		277		293	
流動負債合計		11,559		9,147		15,001
固定負債						
道路建設関係長期借入金	34,831		30,209		12,231	
受入保証金	54		68		51	
退職給付引当金	8,336		8,242		8,505	
役員退職慰労引当金	24		16		28	
E T Cマイレージサービス引当金	-		462		566	
固定負債合計		43,246		38,998		21,382
負債合計		54,805		48,146		36,384
純資産の部						
株主資本						
資本金		4,000		4,000		4,000
資本剰余金						
資本準備金	4,000		4,000		4,000	
資本剰余金合計		4,000		4,000		4,000
利益剰余金						
その他利益剰余金						
安全対策・サービス高度化積立金	4,841		4,841		4,841	
別途積立金	5,343		6,328		6,239	
繰越利益剰余金	2,199	12,384	879	12,050	1,734	12,816
利益剰余金合計		12,384		12,050		12,816
株主資本合計		20,384		20,050		20,816
純資産合計		20,384		20,050		20,816
負債・純資産合計		75,190		68,196		57,200

損益計算書

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)		令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)		令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
高速道路事業営業損益						
営業収益						
料金収入	56,190		53,303		66,641	
道路資産完成高	10,120		12,381		8,841	
受託業務収入	0		0		0	
その他の売上高	281	66,594	285	65,970	399	75,884
営業費用						
道路資産賃借料	37,632		35,399		47,292	
道路資産完成原価	10,120		12,381		8,841	
管理費用	18,761		19,285		19,706	
受託業務費用	0	66,515	0	67,067	0	75,841
高速道路事業営業利益 (△は損失)		78		△ 1,096		42
関連事業営業損益						
営業収益						
休憩所等事業収入	357		423		428	
鉄道管理受託業務収入	926		1,909		1,047	
その他受託業務収入	1,121	2,405	793	3,126	1,905	3,381
営業費用						
休憩所等事業費	294		334		380	
鉄道管理受託業務費用	926		1,909		1,047	
その他受託業務費用	1,069	2,290	782	3,027	1,846	3,273
関連事業営業利益		115		99		107
全事業営業利益(△は損失)		193		△ 996		150
営業外収益						
受取利息	3		3		4	
有価証券利息	0		1		0	
受取配当金	81		74		56	
土地物件貸付料	115		115		118	
雑収入	23	225	62	257	11	192
営業外費用						
雑損失	3	3	1	1	9	9
経常利益 (△は損失)		415		△ 740		333
税引前当期純利益 (△は損失)		415		△ 740		333
法人税、住民税及び事業税		99		14		14
法人税等調整額		△ 18		11		0
当期純利益 (△は損失)		334		△ 766		318

2. 財務状況

株主資本等変動計算書

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)	令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)	令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	金額	金額	金額
株主資本			
資本金			
当期首残高	4,000	4,000	4,000
当期変動額	-	-	-
当期変動額合計	-	-	-
当期末残高	4,000	4,000	4,000
資本剰余金			
当期首残高	4,000	4,000	4,000
当期変動額	-	-	-
当期変動額合計	-	-	-
当期末残高	4,000	4,000	4,000
利益剰余金			
当期首残高	12,050	12,816	12,497
当期変動額			
その他利益剰余金			
安全対策・サービス高度化積立金			
当期首残高	4,841	4,841	4,841
当期変動額			
任意積立金の積立	-	-	-
当期変動額合計	-	-	-
当期末残高	4,841	4,841	4,841
別途積立金			
当期首残高	6,328	6,239	6,188
当期変動額			
任意積立金の積立	-	89	51
任意積立金の取崩	△ 985	-	-
当期変動額合計	△ 985	89	51
当期末残高	5,343	6,328	6,239
繰越利益剰余金			
当期首残高	879	1,734	1,467
当期変動額			
任意積立金の積立	-	△ 89	△ 51
任意積立金の取崩	985	-	-
当期純利益 (△は損失)	334	△ 766	318
当期変動額合計	1,319	△ 855	266
当期末残高	2,199	879	1,734
当期変動額合計	334	△ 766	318
当期末残高	12,384	12,050	12,816
株主資本合計			
当期首残高	20,050	20,816	20,497
当期変動額			
当期純利益 (△は損失)	334	△ 766	318
当期変動額合計	334	△ 766	318
当期末残高	20,384	20,050	20,816
純資産合計			
当期首残高	20,050	20,816	20,497
当期変動額			
当期純利益 (△は損失)	334	△ 766	318
当期変動額合計	334	△ 766	318
当期末残高	20,384	20,050	20,816

個別注記表

重要な会計方針に係る事項に関する注記

1. 有価証券の評価基準及び評価方法

子会社株式 …………… 移動平均法による原価法
満期保有目的の債券 ……… 償却原価法（定額法）

2. 棚卸資産の評価基準及び評価方法

仕掛道路資産 …… 個別法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）
未成工事支出金 …… 個別法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）
貯蔵品 …………… 移動平均法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）
但し、料金収受設備等に係る貯蔵品については、個別法による原価法（貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）

3. 固定資産の減価償却の方法

（1）有形固定資産

定額法を採用しております。
主な耐用年数は以下のとおりであります。

建物	2～50年
構築物	2～60年
機械及び装置	2～17年
車両運搬具	2～7年
工具、器具及び備品	2～20年

（2）無形固定資産

定額法を採用しております。
なお、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間（5年）に基づいております。

4. 引当金の計上基準

（1）貸倒引当金

債権の貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。

（2）賞与引当金

従業員に対して支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき当事業年度に見合う額を計上しております。

（3）退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しております。

退職給付引当金及び退職給付費用の処理方法は以下のとおりであります。

①退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定にあたり、退職給付見込額を当事業年度までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっております。

②数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定年数（10年）による定額法により按分した額を費用処理しております。

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定年数（10年）による定額法により按分した額を、発生翌事業年度から費用処理することとしております。

（4）役員退職慰労引当金

役員の退職慰労金の支給に充てるため、内規に基づき当事業年度末要支給額を計上しております。

2. 財務状況

5. 収益及び費用の計上基準

当社の顧客との契約から生じる収益に関する主要な事業における主な履行義務の内容及び当該履行義務を充足する通常の時点（収益を認識する通常の時点）は次のとおりであります。

（１）高速道路事業

高速道路事業においては、高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧及びその他の管理等を行っております。

料金収入は、顧客が当社の管理する道路を通行した時点で収益を認識しております。なお、ETCマイレージサービス制度に係る将来の無料走行に使用できるポイント等を付与した場合、当該ポイント等にて追加のサービスを顧客に提供したものと、将来、当該サービスが顧客に移転した時に履行義務が充足するものとして収益を認識しております。道路資産完成高は、高速道路事業等会計規則（平成17年国土交通省令第65号）に基づき、仕掛道路資産を独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に引き渡した時点で収益を認識しております。

（２）受託事業

受託事業においては、国、地方公共団体等の委託に基づく道路の新設、改築、維持、修繕等及びその他の委託に基づく事業を行っております。主として、履行義務を充足するにつれて、一定の期間にわたり収益を認識しております。ただし、契約における取引開始日から履行義務の全部を充足すると見込まれる時点までの期間が短い等、重要性が乏しい場合は、引渡し時点において履行義務が充足されたものとして収益を認識しております。

6. 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異の未処理額の会計処理の方法は、連結計算書類におけるこれらの会計処理の方法と異なっております。

7. 会計方針の変更

収益認識に関する会計基準等の適用

「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号 2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を当事業年度の期首から適用し、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識することとしております。これにより、従来受託業務収入に関して、進捗部分について成果の確実性が認められる工事については工事進行基準を、その他の工事については工事完成基準を適用していましたが、一定の期間にわたり充足される履行義務については、履行義務の充足に係る進捗度を見積り、当該進捗度に基づき収益を一定の期間にわたり認識する方法に変更しております。一定の期間にわたり充足されるものでない場合には、一時点で充足される履行義務として受託業務完了時で計上しております。

また、従来はETCマイレージサービス制度による無料走行に備えるため、ポイント発行残高に対する将来の使用見込額を「固定負債」の「ETCマイレージサービス引当金」に計上し、引当金繰入額は「管理費用」に計上していましたが、ポイントを履行義務として識別し、「料金収入」から控除する方法に変更しております。なお、前事業年度において、「固定負債」に表示していた「ETCマイレージサービス引当金」は、当事業年度より「流動負債」の「契約負債」として表示しております。

収益認識会計基準等の適用については、収益認識会計基準第84項ただし書きに定める経過的な取扱いに従っており、当事業年度の期首より前に新たな会計方針を遡及適用した場合の累積的影響額を、当事業年度の期首の利益剰余金に加減し、当該期首残高から新たな会計方針を適用しております。

この結果、当事業年度の料金収入が1,294百万円、管理費用が同額それぞれ減少しておりますが、営業利益、経常利益及び税引前当期純利益に与える影響はありません。また利益剰余金の当期首残高に与える影響はありません。

貸借対照表に関する注記

1. 有形固定資産減価償却累計額

高速道路事業有形固定資産減価償却累計額	9,933百万円
関連事業有形固定資産減価償却累計額	428百万円
各事業共有有形固定資産減価償却累計額	1,350百万円

2. 保証債務

日本道路公団等民営化関係法施行法第16条により連帯した債務	23,100百万円
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条により連帯した債務	24,000百万円

3. 関係会社に対する金銭債権又は金銭債務

短期金銭債権	903百万円
短期金銭債務	1,844百万円
長期金銭債務	17百万円

4. 固定資産の圧縮記帳額

国庫補助金等による固定資産の圧縮記帳額は76百万円であり、貸借対照表計上額はこの圧縮記帳額を控除しております。

損益計算書に関する注記

関係会社との営業取引

営業取引	
営業収益	381百万円
営業費用	9,573百万円
営業取引以外の取引	
営業外収益	34百万円

株主資本等変動計算書に関する注記

当事業年度の末日における発行済株式の種類及び数

普通株式	800万株
------	-------

税効果会計に関する注記

繰延税金資産及び繰延税金負債の発生 の主な原因別の内訳

(繰延税金資産)

	百万円
退職給付引当金	2,549
賞与引当金	91
E T Cマイレージサービス引当金	140
未払事業税	36
税務上の繰越欠損金	343
その他	16
繰延税金資産小計	3,178
評価性引当額	△ 3,052
繰延税金資産合計	126

(繰延税金負債)

	百万円
譲渡損益調整勘定	△ 10
繰延税金負債合計	△ 10
繰延税金資産（負債）の純額	116

道路資産賃借料に係る未経過リース料当期末残高相当額

道路資産賃借料

一年以内	29,912百万円
一 年 超	1,681,240百万円
合 計	1,711,152百万円

令和4年3月25日締結の一般国道28号（本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））等に関する協定に基づくものです。

2. 財務状況

1. 当社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、道路資産の貸付料を含む協定について、おおむね5年ごとに検討を加え、必要がある場合には、相互にその変更を申し出ることができることとされております。ただし、道路資産の貸付料を含む協定が独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第17条に規定する基準に適合しなくなった場合等、業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合には、上記の年限に関わらず、相互にその変更を申し出ることができることとされております。
2. 道路資産の貸付料は、実績料金収入が、計画料金収入に計画料金収入の変動率に相当する金額を加えた金額（加算基準額）を超えた場合、当該超過額（実績料金収入－加算基準額）が加算されることとなっております。また、実績料金収入が、計画料金収入から計画料金収入の変動率に相当する金額を減じた金額（減算基準額）に足りない場合、当該不足額（減算基準額－実績料金収入）が減算されることとなっております。

関連当事者との取引に関する注記

一 兄弟会社等

(単位：百万円)

種類	会社等の名称	住所	資本金	事業の内容	議決権等の所有（被所有）割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額（注4）	科目	期末残高（注4）
主要株主が議決権の過半数を所有している会社等	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	神奈川県横浜市西区	5,617,878	高速道路に係る道路資産の保有及び会社への貸付、承継債務の返済等	-	道路資産の借受	道路資産賃借料（注1）	37,632	高速道路事業営業未払金	6,851
						道路資産の引渡	道路資産完成高	10,120	高速道路事業営業未収入金	864
						債務保証	債務保証（注2）	23,100	-	-
							債務保証（注3）	24,000	-	-

取引条件及び取引条件の決定方針等

（注1）令和4年3月25日締結の一般国道28号（本州四国連絡道路（神戸・鳴門ルート））等に関する協定により支払っております。当該協定では、料金収入及び道路資産賃借料等を変更しておりますが、これに伴う損益への影響はありません。

道路資産の借受けに係る未経過リース料残高相当額は、1,711,152百万円であります。

（注2）日本道路公団等民営化関係法施行法第16条により連帯した債務であります。

（注3）独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条により連帯した債務であります。

二 子会社及び関連会社等

(単位：百万円)

種類	会社等の名称	住所	資本金	事業の内容	議決権等の所有（被所有）割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額	科目	期末残高
子会社	(株)ブリッジ・エンジニアリング	兵庫県神戸市中央区	50	点検管理 長大橋維持修繕 道路修繕	(所有) 直接100%	点検管理・長大橋維持修繕・道路修繕 役員の兼任	点検管理長大橋維持修繕等（注1）	7,280	高速道路事業営業未払金	1,781
							資金貸付（注2）	1,200	短期貸付金	670

取引条件及び取引条件の決定方針等

（注1）点検管理・長大橋維持修繕等の取引については、見積合わせなどの実施により、公正な価格で取引しております。

（注2）貸付金の利率については、市場金利を勘案し合理的に決定しております。

なお、取引金額は、当期に貸し付けた金額を記載しております。

収益認識に関する注記

連結注記表と同一内容であるため、注記を省略しております。

一株当たり情報に関する注記

一株当たり純資産額	2,548.05円
一株当たり当期純利益	41.78円

重要な後発事象に関する注記

該当事項はありません。

2. 財務状況

キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)	令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)	令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)
	金額	金額	金額
営業活動によるキャッシュ・フロー			
税引前当期純利益（△は損失）	415	△ 740	333
高速道路事業固定資産減価償却費	1,700	1,446	1,317
関連事業固定資産減価償却費	39	39	45
各事業共用固定資産減価償却費	165	165	176
貸倒引当金の増加額（△は減少額）	△ 4	△ 2	△ 0
退職給付引当金の増加額（△は減少額）	94	△ 262	△ 340
役員退職慰労引当金の増加額（△は減少額）	7	△ 11	7
賞与引当金の増加額（△は減少額）	21	△ 15	△ 5
E T Cマイレージサービス引当金の増加額（△は減少額）	-	△ 104	5
契約負債の増加額（△は減少額）	△ 2	-	-
受取利息及び受取配当金	△ 86	△ 79	△ 62
高速道路事業固定資産売却損益	△ 0	△ 1	△ 0
高速道路事業固定資産除却費	7	92	204
関連事業固定資産除却費	1	0	0
各事業共用固定資産除却費	0	0	0
高速道路事業営業未収入金の減少額（△は増加額）	1,443	△ 2,018	681
棚卸資産の減少額（△は増加額）	△ 5,517	△ 1,210	△ 1,644
その他の資産の減少額（△は増加額）	△ 132	△ 133	342
高速道路事業営業未払金の増加額（△は減少額）	1,758	△ 5,072	782
その他の負債の増加額（△は減少額）	124	△ 715	324
小 計	36	△ 8,625	2,168
利息及び配当金の受取額	85	79	62
法人税等の支払額	△ 31	△ 70	△ 26
法人税等の還付額	56	12	34
営業活動によるキャッシュ・フロー	146	△ 8,604	2,238
投資活動によるキャッシュ・フロー			
高速道路事業固定資産の取得による支出	△ 372	△ 2,944	△ 4,008
高速道路事業固定資産の売却による収入	0	1	0
関連事業固定資産の取得による支出	△ 41	△ 18	△ 21
各事業共用固定資産の取得による支出	△ 96	△ 134	△ 95
各事業共用固定資産の売却による収入	-	-	53
関係会社貸付けによる支出	△ 1,200	△ 500	△ 1,400
関係会社貸付金の回収による収入	670	1,470	1,370
その他	0	△ 11	△ 0
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 1,038	△ 2,137	△ 4,102
財務活動によるキャッシュ・フロー			
道路建設関係長期借入金による収入	15,788	31,025	12,012
道路建設関係長期借入金の返済による支出	△ 11,166	△ 13,047	△ 9,617
財務活動によるキャッシュ・フロー	4,622	17,978	2,395
現金及び現金同等物の増加額（△は減少額）	3,730	7,235	530
現金及び現金同等物の期首残高	29,612	22,376	21,845
現金及び現金同等物の期末残高	33,342	29,612	22,376

(注)

(1) キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許資金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資からなっております。

現金及び現金同等物の期末残高と貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係
(令和4年3月31日)

現金及び預金勘定	17,442百万円
有価証券勘定に含まれる譲渡性預金	15,900百万円
現金及び現金同等物	33,342百万円

(2) 重要な非資金取引

当期において、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条の規定により、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が当社から債務引受した道路建設関係長期借入金は、11,166百万円であり、財務活動によるキャッシュ・フローの道路建設関係長期借入金の返済による支出△11,166百万円としております。

仕掛道路資産明細表

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位：百万円)

科	目	期首残高	当期増加額	当期減少額	期末残高	摘 要
用地費	土地代	-	-	-	-	
	労務費	11	0	-	11	
	外注費	9	0	-	9	
	経 費	1	2	-	3	
	金利等	0	0	-	0	
	一般管理費人件費	4	0	-	4	
	一般管理費経費	3	0	-	3	
	計	31	2	-	33	
建設費 (除却工事 費用その他 を含む。)	材料費	-	-	-	-	
	労務費	571	477	240	808	
	外注費	7,719	14,647	9,652	12,714	
	経 費	95	70	40	125	
	金利等	20	28	15	32	
	一般管理費人件費	201	160	81	279	
	一般管理費経費	206	179	89	297	
	計	8,814	15,564	10,120	14,257	
合	計	8,845	15,567	10,120	14,291	

上記のうち、高速道路の新設による建設中の仕掛道路資産の期末残高

路 線 名	期 末 残 高	摘 要
—	-	
合 計	-	

2. 財務状況

固定資産の取得及び処分並びに減価償却費明細表

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位：百万円)

区分	資産の種類	期首残高	当 増 加 額	期 減 少 額	期末残高	減価償却 累 計 額	当 減 価 償 却 費	差引期末 簿 価
高速道路事業	建物	200	1	-	202	96	6	106
	構築物	4,110	121	0	4,231	1,078	140	3,152
	機械及び装置	12,734	69	19	12,784	7,384	1,262	5,399
	車両運搬具	1,094	19	33	1,081	991	44	89
	工具、器具及び備品	574	21	20	574	382	65	192
	土地	134	-	-	134	-	-	134
	建設仮勘定	84	268	271	80	-	-	80
	計	18,933	501	345	19,089	9,933	1,520	9,155
	無形固定資産	566	107	179	494	-	179	494
	合 計	19,499	609	525	19,583	9,933	1,700	9,650
関連事業	建物	7	-	-	7	3	0	4
	構築物	497	35	2	530	260	15	269
	機械及び装置	86	-	-	86	38	12	48
	工具、器具及び備品	131	5	0	137	125	8	11
	土地	4,830	-	-	4,830	-	-	4,830
	建設仮勘定	1	35	36	0	-	-	0
	計	5,555	77	39	5,593	428	36	5,164
	無形固定資産	8	2	2	7	-	2	7
各事業共用	合 計	5,564	79	42	5,600	428	39	5,172
	建物	2,342	5	0	2,348	1,169	69	1,178
	構築物	134	1	0	135	77	3	58
	機械及び装置	6	0	0	6	4	0	1
	車両運搬具	13	0	0	12	7	2	5
	工具、器具及び備品	116	42	19	139	91	26	47
	土地	2,159	-	-	2,159	-	-	2,159
	建設仮勘定	0	35	23	12	-	-	12
	計	4,772	85	43	4,814	1,350	101 (97)	3,463 (3,340)
	無形固定資産	183	33	63	153 (148)	-	63	153
投資その他の資産	合 計	4,956	118	107	4,967	1,350	165	3,617
	関係会社株式	248	-	-	248	-	-	248
	長期貸付金	70	-	70	-	-	-	-
	長期前払費用	4	2	2	4	-	-	4
	長期未収入金	9	0	3	5	-	-	5
	繰延税金資産	97	18	-	116	-	-	116
	その他の投資等	151	0	1	151	-	-	151
	貸倒引当金	△ 9	△ 0	△ 3	△ 5	-	-	△ 5

(注) 1. 各事業共用固定資産の主なもの等

建物：社宅等 土地：社宅用地等

2. 各事業共用の有形固定資産及び無形固定資産の「期末残高」「当期減価償却費」及び「差引期末簿価」の欄の括弧書きは、高速道路事業に係る固定資産の配賦分を表示しております。

配賦基準：勤務時間比

3. 当期増減額のうち重要なもの

増加資産	高速道路事業	無形固定資産	：ソフトウェア（社内業務用ソフトウェア）	107百万円
	高速道路事業	構築物	：IC、料金所関連設備（トールゲート上屋（金属造）、料金所名称板）	106百万円
	高速道路事業	機械及び装置	：自走式作業用機械設備（維持管理用機械設備）	46百万円
減少資産	高速道路事業	車両及び運搬具等	：維持管理特殊自動車（特殊車体を架装した車両）	27百万円
	高速道路事業	機械及び装置	：料金収受機械設備（阻止機（三島）、踏板）	13百万円
	高速道路事業	工具・器具及び備品	：事務機器及び通信機器（映像伝送装置、料金自動収納機）	11百万円

4. 当期減価償却費は、当期減少額にかかる期中での減価償却費を含んでおります。

高速道路事業営業収益、営業外収益及び特別利益明細表

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)		令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)		令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
1. 営業収益						
料金収入	56,190		53,303		66,641	
道路資産完成高	10,120		12,381		8,841	
受託業務収入	0		0		0	
その他の売上高	281	66,594	285	65,970	399	75,884
2. 営業外収益						
受取利息	1		-		1	
有価証券利息	0		-		0	
受取配当金	74		58		56	
土地物件貸付料	77		54		73	
雑収入	20	174	57	170	6	138
高速道路事業営業収益等合計		<u>66,768</u>		<u>66,141</u>		<u>76,022</u>

高速道路事業営業費用、営業外費用及び特別損失等明細表

(単位：百万円)

区 分	令和3事業年度 (自 令和3年4月1日 至 令和4年3月31日)		令和2事業年度 (自 令和2年4月1日 至 令和3年3月31日)		令和元事業年度 (自 平成31年4月1日 至 令和2年3月31日)	
	金額		金額		金額	
1. 営業費用						
道路資産賃借料		37,632		35,399		47,292
道路資産完成原価						
用地費						
土地代	-		0		-	
労務費	-		2		-	
外注費	-		0		-	
経 費	-		0		-	
金利等	-		0		-	
一般管理費人件費	-		0		-	
一般管理費経費	-	-	0	5	-	-
建設費						
材料費	-		-		-	
労務費	217		315		229	
外注費	8,969		11,312		8,125	
経 費	36		53		36	
金利等	14		16		9	
一般管理費人件費	74		111		78	
一般管理費経費	81	9,394	111	11,921	71	8,552
除却工事費用その他						
材料費	-		-		-	
労務費	23		12		9	
外注費	682		430		271	
経 費	4		2		1	
金利等	0		0		0	
一般管理費人件費	7		4		3	
一般管理費経費	7	726	4	454	2	289
管理費用						
維持修繕費						
人件費	1,758		1,805		1,849	
経 費	7,978	9,737	7,518	9,323	7,476	9,325
管理業務費						
人件費	925		909		934	
経 費	6,264	7,190	7,225	8,135	7,620	8,554
一般管理費						
人件費	882		932		944	
経 費	951	1,834	894	1,826	881	1,826
受託業務費用		0		0		0
2. 営業外費用						
雑損失		3		0		3
高速道路事業営業費用等合計		<u>66,519</u>		<u>67,067</u>		<u>75,844</u>
3. 法人税、住民税及び事業税		59		-		7
4. 法人税等調整額		<u>△ 10</u>		<u>-</u>		<u>0</u>
高速道路事業営業費用等合計		<u>66,568</u>		<u>67,067</u>		<u>75,852</u>

2. 財務状況

長期借入金及び短期借入金の増減明細表

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

借入金の増減

道路建設関係長期借入金の増減

(単位：百万円)

借 入 先	期首残高	当期増加額	当期減少額	期末残高 (うち1年以内 返済予定額)
(独) 日本高速道路保有・債務返済機構	43	288	-	331 (-)
農林中央金庫	19,500	-	7,500	12,000 (-)
(株) みなと銀行	2,500	-	2,500	- (-)
(株) 七十七銀行	1,400	2,400	-	3,800 (-)
(株) 千葉銀行	1,400	-	-	1,400 (-)
(株) 筑波銀行	1,400	-	-	1,400 (-)
(株) 北洋銀行	1,400	-	-	1,400 (-)
(株) 大分銀行	700	-	-	700 (-)
(株) 佐賀銀行	700	700	-	1,400 (-)
(株) みずほ銀行	1,166	1,166	1,166	1,166 (-)
(株) 武蔵野銀行	-	3,400	-	3,400 (-)
(株) S M B C 信託銀行	-	1,500	-	1,500 (-)
(株) 京都銀行	-	1,000	-	1,000 (-)
(株) 山梨中央銀行	-	1,500	-	1,500 (-)
(株) 秋田銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 鹿児島銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 西京銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 滋賀銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 南都銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 琉球銀行	-	500	-	500 (-)
(株) 三井住友銀行	-	834	-	834 (-)
計	30,209	15,788	11,166	34,831 (-)

(注) 当期減少額は、全て独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第15条の規定により

(独) 日本高速道路保有・債務返済機構に債務引受けされております。

引当金明細表

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位：百万円)

区 分	期首残高	当期増加額	当期減少額		期末残高
			目的使用	その他	
貸倒引当金	10	1	3	1	6
賞与引当金	277	298	277	-	298
退職給付引当金	8,242	541	120	326	8,336
役員退職慰労引当金	16	7	-	-	24

(注) 1. 貸倒引当金の当期減少額その他は、一般債権の洗替え及び貸倒懸念債権の回収によるものであります。

2. 退職給付引当金の当期減少額その他は、企業年金への拠出によるものであります。

有価証券明細表

令和4年3月31日

(単位：百万円)

債 券	銘 柄	券面総額	貸借対照表計上額	摘 要
	—	—	—	
	計	—	—	
そ の 他	種 類	投資口数等	貸借対照表計上額	摘 要
	譲渡性預金	3	15,900	
	計	3	15,900	

投資有価証券明細表

令和4年3月31日

(単位：百万円)

債 券	銘 柄	券面総額	貸借対照表計上額	摘 要
	—	—	—	
	計	—	—	

会社役員又は支配株主との間の取引の明細

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位：百万円)

区 分	氏名又は名称	取引の内容	取引金額	摘 要
取締役	—	—	—	
監査役 (又は執行役)	—	—	—	
支配株主	—	—	—	

会社役員に支払った報酬等

令和3年4月1日から令和4年3月31日まで

(単位：百万円)

区 分	取締役		監査役		計		摘 要
	支給人員	支給額	支給人員	支給額	支給人員	支給額	
定款又は株主総会決議に基づく報酬等	名 5	68	名 3	22	名 8	90	
株主総会決議に基づく退職慰労金	—	—	—	—	—	—	
計	5	68	3	22	8	90	

従業員の状況

令和4年3月31日

従業員数（人）	平均年齢（歳）	平均勤続年数（年）	平均年間給与（千円）
379	44.5	21.9	7,995

- (注) 1. 平均勤続年数は、本州四国連絡橋公団における勤続年数を通算しております。
2. 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでおります。



3. 管理の状況

(1) 主要橋梁諸元

(単位 : m)

橋 名	形 式	橋 長	中央支間長	塔 頂 高	航 路 高
(神 戸・鳴 門 ルー ト)					
明 石 海 峡 大 橋	吊 橋	3,911	1,991	297	65
お 大 なる 鳴 と 門 橋	//	1,629	876	144	41
(児 島・坂 出 ルー ト)					
し 下 つ 井 瀬 戸 大 橋	吊 橋	1,400	940	149	31
ひ つ 櫃 石 島 橋	斜 張 橋	790	420	152	32
い わ 岩 くろ 島 橋	//	790	420	161	41
よ 与 島 橋	トラス橋	850	245 (最大支間長)	-	19
北 備 讃 瀬 戸 大 橋	吊 橋	1,538	990	184	65
南 備 讃 瀬 戸 大 橋	//	1,648	1,100	194	65
(尾 道・今 治 ルー ト)					
新 尾 道 大 橋	斜 張 橋	546	215	77	34
い ん の し ま 大 橋	吊 橋	1,270	770	145	50
い 生 口 橋	斜 張 橋	790	490	127	26
た 多 た ら 大 橋	//	1,480	890	226	26
お お み し ま 大 三 島 橋	アーチ橋	328	297	-	26
は 伯 か た 方 橋	桁 橋	325	145	-	26
お お し ま 大 島 大 橋	吊 橋	840	560	97	26
く る し ま 来 島 海 峡 第 一 大 橋	//	960	600	149	36
来 島 海 峡 第 二 大 橋	//	1,515	1,020	184	65
来 島 海 峡 第 三 大 橋	//	1,570	1,030	184	65

注 1) 塔頂高は、T.P. (東京湾中等潮位) よりの高さ。

注 2) 航路高は、N.H.H.W.L (略最高高潮面) よりの高さ。

(2) 各ルート（道路）

1. 神戸・鳴門ルート（E28 神戸淡路鳴門自動車道）

（単位：m）

内 容	神 戸 西 I C ・ 鳴 門 I C 間
1. 路 線 名	一般国道28号
2. 供 用 区 間	兵庫県神戸市西区見津が丘4丁目1番4（神戸西 I C）から 徳島県鳴門市撫養町木津字原山1338番12（鳴門 I C）まで
3. 延 長	89.0Km 橋梁部 96橋 約24.3km （うち明石海峡大橋3,911m、大鳴門橋1,629m） トンネル部 8ヶ所 約7.4km （布施畑トンネル854m、高塚山トンネル1,210m、舞子トンネル3,290m、 仁井トンネル429m、川井谷トンネル260m、第1鳴門トンネル201m、 第2鳴門トンネル374m、撫養トンネル770m） 土工部 約57.3km
4. 建 設 費	約9,700億円（明石海峡大橋関連区間） 約3,800億円（大鳴門橋関連区間）
5. 供 用 開 始	昭和60年6月8日 津名一宮 I C・洲本 I C間 昭和60年6月8日 西淡出入口・鳴門北 I C間 昭和62年5月23日 鳴門北 I C・鳴門 I C間 昭和62年10月8日 洲本 I C・西淡三原出入口間 平成9年10月4日 津名一宮 I C・洲本 I C（4車線化） 平成10年3月30日 鳴門北 I C・鳴門 I C（4車線化） 平成10年4月5日 神戸西 I C・津名一宮 I C間 平成30年2月17日 淡路島中央スマート I C 令和2年3月29日 淡路北スマート I C
6. 供 用 状 況	自動車専用道路 神戸西 I C・垂水 J C T・ I C間 4車線 制限速度 100km / 時 垂水 J C T・ I C・淡路 I C間 6車線 制限速度 80km / 時 淡路 I C・西淡三原 I C間 4車線 制限速度 100km / 時 西淡三原 I C・淡路島南 I C間 4車線 制限速度 80km / 時 淡路島南 I C・鳴門北 I C間 4車線 制限速度 70km / 時 鳴門北 I C・鳴門 I C間 4車線 制限速度 80km / 時 神戸西 I Cで山陽自動車道、布施畑 J C T・ I Cで阪神高速道路北神戸線、垂水 J C T・ I Cで第二神明道路北線・阪神高速道路湾岸垂水線、鳴門 I Cで高松自動車道と接続

3. 管理の状況

2. 児島・坂出ルート（E30 瀬戸中央自動車道）

（単位：m）

内 容	早 島 I C ・ 坂 出 I C 間
1. 路 線 名	一般国道30号
2. 供 用 区 間	岡山県都窪郡早島町早島字唐戸2722番2（早島 I C）から 香川県坂出市川津町字中原3791番1（坂出 I C）まで
3. 延 長	37.3km 橋梁部 42橋 約20.8km （うち下津井瀬戸大橋1,400m、櫃石島橋790m、岩黒島橋790m、与島橋850m、 北備讃瀬戸大橋1,538m、南備讃瀬戸大橋1,648m） トンネル部 4ヶ所 約1.5km （正面山トンネル538m、柳田トンネル387m、塩生トンネル408m、 鷲羽山トンネル205m） 土工部 約15.0km
4. 建 設 費	約6,400億円
5. 供 用 開 始	昭和63年4月10日 早島 I C・坂出 I C間
6. 供 用 状 況	自動車専用道路 早島 I C・坂出 I C間 4車線 制限速度 100km/時（早島 I C・児島 I C） 80km/時（児島 I C・坂出 I C） 早島 I Cで山陽自動車道、坂出 I Cで高松自動車道と接続

3. 尾道・今治ルート（E76 西瀬戸自動車道）

内 容	西 瀬 戸 尾 道 I C ・ 生 口 島 北 I C 間
1. 路 線 名	一般国道317号
2. 供 用 区 間	広島県尾道市高須町字オケウ保1219番10（西瀬戸尾道 I C）から 広島県尾道市因島洲江町字深久保20580番2（生口島北 I C）まで
3. 延 長	18.0km 橋梁部 21橋 約5.7km （うち新尾道大橋546m、因島大橋1,270m、生口橋790m） 土工部 約12.3km
4. 建 設 費	約370億円（新尾道大橋関連区間） 約680億円（因島大橋関連区間） 約440億円（生口橋関連区間）
5. 供 用 開 始	昭和58年12月4日 向東出入口・因島 I C間 平成3年12月8日 因島南 I C・生口島北 I C間 平成10年4月1日 因島北 I C・因島南 I C間 平成11年3月13日 西瀬戸尾道 I C・尾道大橋出入口間 平成11年5月1日 尾道大橋出入口・向東出入口間
6. 供 用 状 況	自動車専用道路 2車線（一部4車線） 制限速度 70km/時 原付・自転車歩行者道 因島大橋関連区間 幅員 4m 延長 1.4km 生口橋関連区間 幅員 2.5m 延長 1.2km（自転車、歩行者） 1.4km（原付自転車） 向東出入口 平成11年5月1日の全区間供用時廃止

内 容	生口島南 I C ・ 大島北 I C 間
1. 路 線 名	一般国道317号
2. 供 用 区 間	広島県尾道市瀬戸田町荻字宝仙原986番（生口島南 I C）から 愛媛県今治市宮窪町宮窪4658番2（大島北 I C）まで
3. 延 長	16.1km 橋梁部 26橋 約5.8km （うち、多々羅大橋1,480m、大三島橋328m、伯方・大島大橋1,230m） トンネル部 1ヶ所 約1.4km （宮窪トンネル1,420m） 土工部 約8.9km
4. 建 設 費	約1,300億円（多々羅大橋関連区間） 約 190億円（大三島橋関連区間） 約 410億円（伯方・大島大橋関連区間）
5. 供 用 開 始	昭和54年 5 月13日 大三島 I C・伯方島 I C間 昭和63年 1 月17日 伯方島 I C・大島北 I C間 平成11年 5 月 1 日 生口島南 I C・大三島 I C間
6. 供 用 状 況	自動車専用道路 2車線（一部4車線） 制限速度 70km／時 原付・自転車歩行者道 多々羅大橋関連区間 幅員 各2.5m 延長 1.5km 大三島橋関連区間 幅員 4m 延長 0.7km 伯方・大島大橋関連区間 幅員 4m 延長 1.5km

内 容	大島南 I C ・ 今治 I C 間
1. 路 線 名	一般国道317号
2. 供 用 区 間	愛媛県今治市吉海町名3614番1（大島南 I C）から 愛媛県今治市矢田字管ヶ谷甲150番（今治 I C）まで
3. 延 長	12.5km 橋梁部 8橋 約7.0km （うち、来島海峡第一大橋960m、来島海峡第二大橋1,515m、 来島海峡第三大橋1,570m） トンネル部 2ヶ所 約1.5km （吉海トンネル356m、近見山トンネル1,138m） 土工部 約4.0km
4. 建 設 費	約3,300億円（来島海峡大橋関連区間）
5. 供 用 開 始	平成11年 5 月 1 日 大島南 I C・今治 I C間
6. 供 用 状 況	自動車専用道路 2車線（一部4車線） 制限速度 70km／時 原付・自転車歩行者道 幅員 各2.5m 延長 3.8km

3. 管理の状況

(3) 鉄道（管理を受託）

児島・坂出ルート（瀬戸大橋線）

内 容	茶 屋 町 駅 ・ 宇 多 津 駅 間
1. 路 線 名	本四備讃線
2. 供 用 区 間	全区间…岡山県倉敷市茶屋町（茶屋町駅）から香川県綾歌郡宇多津町（宇多津駅）まで 西日本旅客鉄道(株)営業区間…岡山県倉敷市茶屋町（茶屋町駅）から 同県倉敷市児島（児島駅）まで 四国旅客鉄道(株)営業区間…岡山県倉敷市児島（児島駅）から 香川県綾歌郡宇多津町（宇多津駅）まで
3. 延 長	32.4Km 西日本旅客鉄道(株)延長約13.8km 四国旅客鉄道(株)延長約18.6km ○橋梁部 約22.5km （うち下津井瀬戸大橋1,400m、櫃石島橋790m、岩黒島橋790m、与島橋850m、 北備讃瀬戸大橋1,538m、南備讃瀬戸大橋1,648m） ○トンネル部 約8.3km （蟻峰山トンネル 2,155m、福南山トンネル 3,653m、児島トンネル 1,605m、 神道山トンネル 593m、鷺羽山トンネル254m） ○土工部 約1.6km
4. 建 設 費	約4,800億円
5. 営 業 開 始	昭和63年 3 月20日 茶屋町駅・児島駅間 昭和63年 4 月10日 児島駅・宇多津駅間
6. 営 業 状 況	茶屋町駅・宇多津駅間 在来線複線（茶屋町駅で宇野線と、宇多津駅で予讃線と接続）
7. 附 帯 施 設	停車場（茶屋町駅、植松駅、木見駅、上の町駅、児島駅、宇多津駅） ※鉄道単独区間 L = 19.3kmは、西日本旅客鉄道(株)及び四国旅客鉄道(株)が架線、軌条とともに 橋及びトンネル等の維持管理を実施しています。また、共用区間（道路鉄道2階建て構造 部）L = 13.1kmは、四国旅客鉄道(株)が架線、軌条及び鉄道桁等の鉄道施設の維持管理を実施 しています。

(4) 交通事故・通行止等

	神戸淡路鳴門自動車道		瀬戸中央自動車道		西瀬戸自動車道		全 体	
	死傷事故率	死亡事故率	死傷事故率	死亡事故率	死傷事故率	死亡事故率	死傷事故率	死亡事故率
平成29年	4.4 (37)	0.0 (0)	1.0 (3)	0.3 (1)	5.9 (14)	0.4 (1)	4.0 (54)	0.1 (2)
平成30年	3.1 (26)	0.0 (0)	1.7 (5)	0.0 (0)	6.4 (15)	0.0 (0)	3.4 (46)	0.0 (0)
令和元年	4.6 (40)	0.0 (0)	2.0 (6)	0.0 (0)	4.5 (11)	0.8 (2)	4.0 (57)	0.1 (2)
令和2年	2.5 (17)	0.1 (1)	1.2 (3)	0.0 (0)	3.0 (6)	0.0 (0)	2.3 (26)	0.1 (1)
令和3年	2.9 (20)	0.0 (0)	0.4 (1)	0.0 (0)	5.7 (11)	0.5 (1)	2.8 (32)	0.1 (1)

※ () 内は、発生件数

死傷事故率とは、1万台の車両が1万km走行した場合に起こる死傷事故の発生割合を求めたものです。

死傷事故率 = 死傷事故件数 ÷ 走行億台キロ

死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 走行億台キロ

死傷・死亡事故件数 = (公財) 交通事故総合分析センター統計資料

2. 通行止

(単位：回)

	年度	橋 梁 名	発 生 事 象				合 計		
			異 常 気 象			交通事故		工 事	その他
			強 風	雨	雪・霧等				
自 動 車 道 神 戸 淡 路 鳴 門	平成 29 年度	明 石 海 峡 大 橋						0	
		大 鳴 門 橋	3	1			1	5	
	平成 30 年度	明 石 海 峡 大 橋	3	1			1	5	
		大 鳴 門 橋	5					5	
	令 和 元 年 度	明 石 海 峡 大 橋	2					2	
		大 鳴 門 橋	2					2	
	令 和 2 年 度	明 石 海 峡 大 橋	3					3	
		大 鳴 門 橋	2					2	
令 和 3 年 度	明 石 海 峡 大 橋	2					2		
	大 鳴 門 橋	7					7		

	年度	橋 梁 名	発 生 事 象					合 計	
			異 常 気 象			交通事故	工 事		その他
			強 風	雨	雪・霧等				
自動車道 瀬戸中央	平成29年度	瀬戸大橋	4				3	1	8
	平成30年度		2	1	1		3	2	9
	令和元年度		2				3		5
	令和2年度		3				3		6
	令和3年度		2						3

	年度	橋 梁 名	発 生 事 象							合 計
			異 常 気 象			交通事故	工 事	その他		
			強 風	雨	雪・霧等					
西 瀬 戸 自 動 車 道	平成 29 年度	新 尾 道 大 橋			1				1	
		因 島 大 橋			1	1			2	
		生 口 大 橋							0	
		多 々 羅 大 橋				1			1	
		三 島 大 橋				1			1	
		伯 方 大 島 大 橋	1			2		1	4	
	平成 30 年度	来 島 海 峡 大 橋	1			1			2	
		新 尾 道 大 橋		1					1	
		因 島 大 橋		1					1	
		生 口 大 橋	1					1	3	
		多 々 羅 大 橋	1					2	4	
		三 島 大 橋						1	2	
	令 和 元 年 度	伯 方 大 島 大 橋		1					2	
		来 島 海 峡 大 橋	1	1				1	3	
		新 尾 道 大 橋						1	0	
		因 島 大 橋							1	
		生 口 大 橋							0	
		多 々 羅 大 橋							0	
	令 和 2 年 度	三 島 大 橋				1			1	
		伯 方 大 島 大 橋					1		1	
		来 島 海 峡 大 橋							0	
		新 尾 道 大 橋				1			1	
		因 島 大 橋							0	
		生 口 大 橋							0	
令 和 3 年 度	多 々 羅 大 橋							0		
	三 島 大 橋							0		
	伯 方 大 島 大 橋							0		
	来 島 海 峡 大 橋							0		
	新 尾 道 大 橋		1					1		
	因 島 大 橋		1					1		
	令 和 3 年 度	多 々 羅 大 橋						0		
		三 島 大 橋						0		
	令 和 3 年 度	伯 方 大 島 大 橋						0		
		来 島 海 峡 大 橋				2		1	2	

3. 管理の状況

(5) 通行台数と料金収入

平成29年度～令和3年度

1. E28 神戸淡路鳴門自動車道

(単位：台)

料 金 所 名		年 度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
神戸西本線	普通車		2,347,680	2,752,254	2,779,095	2,033,615	2,328,559
	大特大型車		955,041	1,103,665	1,158,735	1,051,855	1,132,483
	中大型車		85,508	104,776	99,347	62,569	79,068
	軽自動車等		306,794	349,283	352,606	323,073	369,235
	計		438,542	524,170	543,857	409,933	477,627
	(日平均)		4,133,565	4,834,148	4,933,640	3,881,045	4,386,972
神戸西	普通車		211,621	226,806	215,262	194,258	212,655
	大特大型車		88,039	101,884	105,031	110,694	124,958
	中大型車		6,380	7,938	6,795	5,905	7,199
	軽自動車等		75,161	85,023	84,616	87,217	85,879
	計		59,439	62,502	61,141	55,720	60,899
	(日平均)		440,640	484,153	472,845	453,794	491,590
布施畑	普通車		2,633,254	2,738,144	2,870,511	2,095,256	2,378,569
	大特大型車		646,579	655,536	684,739	614,392	683,286
	中大型車		98,404	100,507	93,967	57,432	68,698
	軽自動車等		325,610	349,536	356,970	331,264	364,577
	計		464,458	506,285	560,287	444,592	503,533
	(日平均)		4,168,305	4,350,008	4,566,474	3,542,936	3,998,663
垂水第一	普通車		362,946	374,972	337,661	264,383	309,514
	大特大型車		184,781	184,521	167,343	156,413	176,796
	中大型車		13,505	15,058	12,881	10,314	12,656
	軽自動車等		70,871	71,468	68,196	63,178	70,537
	計		70,573	74,602	70,916	56,000	70,170
	(日平均)		702,676	720,621	656,997	550,288	639,673
垂水第二	普通車		2,927,936	2,793,433	2,776,035	2,281,853	2,475,111
	大特大型車		618,991	590,337	583,411	548,491	565,732
	中大型車		55,446	54,005	49,965	39,800	43,028
	軽自動車等		289,698	275,802	264,696	263,516	269,493
	計		832,411	830,002	841,967	746,174	818,183
	(日平均)		4,724,482	4,543,579	4,516,074	3,879,834	4,171,547
垂水第三	普通車		2,984,337	2,884,701	2,923,832	2,371,041	2,639,637
	大特大型車		639,557	620,443	603,553	562,994	597,023
	中大型車		56,471	55,995	51,799	39,341	44,632
	軽自動車等		290,080	278,532	270,832	266,695	276,922
	計		843,391	845,245	876,200	766,622	852,001
	(日平均)		4,813,836	4,684,916	4,726,216	4,006,693	4,410,215
淡路北スマート	普通車		—	—	1,031	109,527	150,538
	大特大型車		—	—	1	2,329	5,657
	中大型車		—	—	2	342	466
	軽自動車等		—	—	15	3,052	5,814
	計		—	—	269	31,567	45,343
	(日平均)		—	—	1,318	146,817	207,818
淡路第一	普通車		1,817,825	1,819,726	1,931,206	1,818,128	2,029,460
	大特大型車		290,689	288,016	290,932	297,696	300,776
	中大型車		50,541	48,969	46,817	41,953	42,707
	軽自動車等		218,860	209,356	206,882	200,632	203,006
	計		771,532	789,922	834,091	803,661	888,776
	(日平均)		3,149,447	3,155,989	3,309,928	3,162,070	3,464,725
淡路第二	普通車		221,805	222,355	230,907	208,956	244,913
	大特大型車		2,247	2,417	3,720	2,604	3,363
	中大型車		2,822	2,976	2,657	625	732
	軽自動車等		6,560	6,292	6,087	5,011	5,730
	計		56,378	57,988	60,818	56,899	67,986
	(日平均)		289,812	292,028	304,189	274,095	322,724
東浦	普通車		679,129	676,021	702,861	591,868	646,246
	大特大型車		22,187	20,353	22,089	23,998	25,452
	中大型車		8,957	7,102	6,774	2,114	2,694
	軽自動車等		55,402	57,876	58,233	50,618	55,718
	計		242,954	250,881	259,033	215,847	233,780
	(日平均)		1,008,629	1,012,233	1,048,990	884,445	963,890
北淡	普通車		440,199	448,745	513,561	531,919	611,013
	大特大型車		104,650	106,022	107,646	90,382	94,966
	中大型車		4,590	4,750	4,392	1,982	2,098
	軽自動車等		41,774	41,125	40,841	42,474	46,646
	計		196,691	201,469	218,718	217,256	233,040
	(日平均)		787,904	802,111	885,158	884,013	987,763
			2,159	2,198	2,418	2,422	2,706

(単位：台)

年 度		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
料金所名						
津 名 一 宮	普 通 車	989,996	977,710	981,452	804,605	881,484
	大 型 車	115,513	114,695	115,659	90,816	95,218
	特 大 型 車	13,438	12,362	11,182	3,661	4,315
	中 型 車	88,189	88,873	86,480	83,438	89,234
	軽自動車等	330,573	340,250	339,076	292,826	312,376
	計 (日平均)	1,537,709 4,213	1,533,890 4,202	1,533,849 4,191	1,275,346 3,494	1,382,627 3,788
ス 淡 路 島 中 央 ト	普 通 車	28,289	299,960	351,547	328,250	375,496
	大 型 車	1,471	11,137	13,319	18,277	30,179
	特 大 型 車	46	1,183	1,442	322	466
	中 型 車	1,602	19,953	24,236	26,842	31,637
	軽自動車等	10,426	105,588	121,188	116,463	127,766
	計 (日平均)	41,834 979	437,821 1,200	511,732 1,398	490,154 1,343	565,544 1,549
洲 本	普 通 車	1,492,156	1,256,092	1,219,547	988,302	1,044,022
	大 型 車	199,644	189,490	190,407	164,404	168,404
	特 大 型 車	16,123	15,172	14,402	11,662	13,330
	中 型 車	154,548	139,475	134,510	122,968	129,246
	軽自動車等	531,337	478,362	467,124	385,363	391,231
	計 (日平均)	2,393,808 6,558	2,078,591 5,695	2,025,990 5,535	1,672,699 4,583	1,746,233 4,784
西 淡 三 原	普 通 車	991,491	997,138	995,682	777,066	843,383
	大 型 車	209,002	205,234	207,651	212,137	230,595
	特 大 型 車	36,342	35,085	35,451	30,677	29,943
	中 型 車	151,904	151,828	151,539	142,840	146,462
	軽自動車等	412,453	409,709	411,036	332,846	350,299
	計 (日平均)	1,801,192 4,935	1,798,994 4,929	1,801,359 4,922	1,495,566 4,097	1,600,682 4,385
淡 路 島 南	普 通 車	693,450	717,341	750,058	555,249	611,300
	大 型 車	50,145	47,829	44,987	44,558	46,921
	特 大 型 車	13,060	11,877	10,789	5,796	6,657
	中 型 車	79,185	74,511	72,548	70,952	72,941
	軽自動車等	336,147	345,173	355,781	281,035	308,409
	計 (日平均)	1,171,987 3,211	1,196,731 3,279	1,234,163 3,372	957,590 2,624	1,046,228 2,866
鳴 門 北	普 通 車	960,584	982,475	1,077,619	707,489	779,430
	大 型 車	293,799	279,497	270,950	274,678	292,800
	特 大 型 車	41,097	40,183	41,068	29,836	28,377
	中 型 車	148,048	145,062	142,946	138,135	139,998
	軽自動車等	391,382	396,969	423,226	321,463	350,165
	計 (日平均)	1,834,910 5,027	1,844,186 5,053	1,955,809 5,344	1,471,601 4,032	1,590,770 4,358
鳴 門	普 通 車	1,512,455	1,458,507	1,409,867	880,845	975,227
	大 型 車	565,081	550,938	532,472	468,816	479,832
	特 大 型 車	61,596	59,885	56,259	48,898	50,950
	中 型 車	193,176	183,850	171,599	158,164	156,253
	軽自動車等	489,451	478,625	463,851	318,564	342,399
	計 (日平均)	2,821,759 7,731	2,731,805 7,484	2,634,048 7,197	1,875,287 5,138	2,004,661 5,492
鳴 門 本 線	普 通 車	3,231,329	3,271,992	3,505,170	2,149,200	2,425,448
	大 型 車	866,327	918,037	995,631	886,546	912,640
	特 大 型 車	68,458	68,923	72,512	42,046	47,788
	中 型 車	276,874	290,567	303,575	273,056	280,092
	軽自動車等	575,730	603,764	669,697	439,842	493,523
	計 (日平均)	5,018,718 13,750	5,153,283 14,119	5,546,585 15,155	3,790,690 10,385	4,159,491 11,396
橋 明 石 海 峡 大 橋	普 通 車	8,407,668	8,388,842	8,677,158	6,734,944	7,487,031
	大 型 車	1,991,586	2,020,402	2,080,748	1,877,641	1,930,984
	特 大 型 車	186,668	183,609	180,410	128,039	138,563
	中 型 車	820,256	815,550	810,202	767,629	792,693
	軽自動車等	2,129,326	2,177,910	2,289,202	1,948,967	2,157,213
	計 (日平均)	13,535,504 37,084	13,586,313 37,223	14,037,720 38,354	11,457,220 31,390	12,506,484 34,264
大 鳴 門 橋 橋 上	普 通 車	5,267,048	5,277,738	5,476,766	3,463,322	3,893,487
	大 型 車	1,718,549	1,741,904	1,790,385	1,621,012	1,663,004
	特 大 型 車	156,295	154,867	155,011	114,944	121,433
	中 型 車	605,862	608,403	607,384	563,023	568,933
	軽自動車等	1,371,029	1,390,486	1,452,780	1,012,473	1,116,743
	計 (日平均)	9,118,783 24,983	9,173,398 25,133	9,482,326 25,908	6,774,774 18,561	7,363,600 20,174
料金総収入(千円) (日平均)		36,799,692 100,821	37,085,645 101,605	38,330,786 104,729	30,419,898 83,342	33,574,769 91,986

- (注) 1. 各料金所の通行台数は出入交通量（本四高速道路への流入台数及び流出台数の合計）である。
2. 料金総収入は神戸淡路鳴門自動車道に係る営業成績に基づく額（通行実績に基づき集計した額）である。
3. 淡路島中央スマートは平成30年2月17日15：00に開通。
4. 淡路島中央スマートの平成29年度の日平均は開通日の平成30年2月17日を除いた値である。
5. 淡路北スマートは令和2年3月29日15：00に開通。
6. 淡路北スマートの令和元年度の日平均は開通日の令和2年3月29日を除いた値である。

3. 管理の状況

2. E30 瀬戸中央自動車道

(単位：台)

年 度		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
料金所名						
早島本線	普通車	3,593,138	3,548,393	3,545,405	2,462,646	2,609,996
	大型車	1,117,076	1,185,487	1,147,405	1,096,611	1,150,236
	特大型車	138,297	157,636	142,471	101,024	116,585
	中型車	399,421	418,999	408,859	374,879	388,235
	軽自動車等	847,624	862,111	892,961	656,096	686,539
	計 (日平均)	6,095,556 16,700	6,172,626 16,911	6,137,101 16,768	4,691,256 12,853	4,951,591 13,566
早島	普通車	1,356,894	1,361,954	1,373,688	1,020,714	1,050,734
	大型車	255,509	267,297	277,063	281,610	284,056
	特大型車	19,794	20,002	17,732	13,716	14,578
	中型車	202,558	203,540	205,983	206,483	202,117
	軽自動車等	389,167	392,071	400,855	305,367	316,573
	計 (日平均)	2,223,922 6,093	2,244,864 6,150	2,275,321 6,217	1,827,890 5,008	1,868,058 5,118
水島	普通車	1,396,250	1,389,094	1,403,813	1,143,138	1,201,015
	大型車	532,362	573,748	584,175	554,731	582,276
	特大型車	87,340	100,762	90,711	72,896	83,786
	中型車	250,758	271,750	272,366	258,441	260,795
	軽自動車等	449,921	461,908	473,469	396,437	409,550
	計 (日平均)	2,716,631 7,443	2,797,262 7,664	2,824,534 7,717	2,425,643 6,646	2,537,422 6,952
児島	普通車	1,072,364	1,057,045	1,098,073	860,921	884,618
	大型車	364,960	372,618	385,918	389,544	389,481
	特大型車	56,352	55,313	58,134	52,294	54,452
	中型車	181,204	176,510	176,604	183,453	182,103
	軽自動車等	442,392	445,827	465,531	383,766	392,928
	計 (日平均)	2,117,272 5,801	2,107,313 5,773	2,184,260 5,968	1,869,978 5,123	1,903,582 5,215
坂出北	普通車	867,356	877,268	903,907	753,732	784,724
	大型車	644,459	656,175	673,051	689,095	692,144
	特大型車	57,318	56,194	59,686	53,675	54,919
	中型車	288,364	282,652	288,217	300,837	297,384
	軽自動車等	341,710	356,196	378,300	315,994	328,764
	計 (日平均)	2,199,207 6,025	2,228,485 6,105	2,303,161 6,293	2,113,333 5,790	2,157,935 5,912
坂出	普通車	552,814	560,700	569,628	384,466	413,461
	大型車	187,246	187,352	182,446	181,635	179,977
	特大型車	29,662	28,011	27,080	24,278	25,921
	中型車	90,402	88,962	83,913	82,865	80,413
	軽自動車等	166,214	167,986	176,701	125,606	133,718
	計 (日平均)	1,026,338 2,812	1,033,011 2,830	1,039,768 2,841	798,850 2,189	833,490 2,284
坂出本線	普通車	3,140,176	3,139,054	3,159,745	2,070,975	2,199,698
	大型車	729,113	756,253	736,764	715,402	744,720
	特大型車	82,610	83,046	78,210	56,842	65,988
	中型車	335,584	350,166	349,376	327,133	332,701
	軽自動車等	698,982	710,850	748,031	501,526	541,760
	計 (日平均)	4,986,465 13,662	5,039,369 13,806	5,072,126 13,858	3,671,878 10,060	3,884,867 10,643
橋上交通量	普通車	4,571,820	4,582,812	4,641,439	3,220,465	3,404,849
	大型車	1,560,071	1,598,940	1,591,561	1,584,546	1,616,605
	特大型車	169,595	167,325	165,006	134,806	146,803
	中型車	710,915	717,845	717,946	708,068	707,164
	軽自動車等	1,212,242	1,237,569	1,302,666	945,306	1,005,354
	計 (日平均)	8,224,643 22,533	8,304,491 22,752	8,418,618 23,002	6,593,191 18,064	6,880,775 18,851
料金総収入(千円) (日平均)		20,913,669 57,298	21,134,937 57,904	21,384,028 58,426	17,524,295 48,012	18,500,046 50,685

与島立寄台数

(単位：台)

年 度		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
料金所名						
与島	普通車	527,077	528,479	533,825	327,736	361,022
	大型車	36,968	38,021	37,752	44,864	42,531
	特大型車	6,544	6,511	5,829	3,579	4,073
	中型車	29,526	29,447	28,600	28,763	30,312
	軽自動車等	140,253	142,420	149,404	100,885	109,188
	計 (日平均)	740,368 2,028	744,878 2,041	755,410 2,064	505,827 1,386	547,126 1,499

- (注) 1. 各料金所の通行台数は出入交通量（本四高速道路への流入台数及び流出台数の合計）である。
2. 料金総収入は瀬戸中央自動車道に係る営業成績に基づく額（通行実績に基づき集計した額）である。
3. 橋上交通量は児島～横石島間（県境断面）の交通量である。

3. E76 西瀬戸自動車道

(単位：台)

年 度 料金所名		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
上新尾 ・向島 大橋 本線橋	普通車	3,256,038	3,185,277	3,263,362	2,562,406	2,575,529
	大型車	359,214	361,061	362,475	352,309	349,757
	中型車	56,952	57,329	57,251	43,895	44,549
	軽自動車等	322,705	313,855	311,415	292,279	286,019
	計	2,129,699	2,144,894	2,170,738	1,878,274	1,859,532
	(日平均)	6,124,608 16,780	6,062,416 16,609	6,165,241 16,845	5,129,163 14,053	5,115,386 14,015
向島	普通車	551,690	536,758	553,464	501,353	507,100
	大型車	45,488	42,058	43,136	40,558	39,768
	中型車	3,682	3,879	4,372	3,123	2,681
	軽自動車等	49,853	50,245	53,258	48,756	47,783
	計	645,857	630,122	656,457	622,430	620,587
	(日平均)	1,296,570 3,552	1,263,062 3,460	1,310,687 3,581	1,216,220 3,332	1,217,919 3,337
因島大橋橋上	普通車	3,539,360	3,450,917	3,553,290	2,835,649	2,867,745
	大型車	396,380	393,887	396,651	384,257	380,415
	中型車	59,660	59,510	60,643	46,528	46,754
	軽自動車等	360,610	351,998	354,245	329,327	321,588
	計	2,577,016	2,575,942	2,636,297	2,330,376	2,322,457
	(日平均)	6,933,026 18,995	6,832,254 18,719	7,001,126 19,129	5,926,137 16,236	5,938,959 16,271
因島北	普通車	1,557,694	1,524,444	1,527,824	1,349,120	1,335,963
	大型車	113,121	111,070	108,539	105,646	97,540
	中型車	11,220	10,735	11,339	9,456	8,128
	軽自動車等	152,248	147,145	151,455	142,150	135,319
	計	1,611,013	1,611,171	1,626,015	1,494,735	1,487,442
	(日平均)	3,445,296 9,439	3,404,565 9,328	3,425,172 9,358	3,101,107 8,496	3,064,392 8,396
因島南	普通車	510,664	486,353	500,381	448,590	431,616
	大型車	27,354	23,803	22,603	25,118	21,632
	中型車	3,487	3,061	3,812	2,670	2,526
	軽自動車等	55,864	54,610	56,707	57,821	53,532
	計	830,343	807,722	810,470	732,959	705,017
	(日平均)	1,427,712 3,912	1,375,549 3,769	1,393,973 3,809	1,267,158 3,472	1,214,323 3,327
生口橋橋上	普通車	2,492,330	2,412,826	2,525,847	1,935,119	1,963,398
	大型車	310,613	306,620	310,715	303,729	304,507
	中型車	51,927	51,836	53,116	39,742	41,152
	軽自動車等	264,226	259,463	259,497	244,998	239,801
	計	1,796,346	1,772,493	1,820,752	1,568,600	1,540,032
	(日平均)	4,915,442 13,467	4,803,238 13,160	4,969,927 13,579	4,092,188 11,211	4,088,890 11,202
生口島北	普通車	954,474	919,228	957,295	896,061	888,497
	大型車	50,976	47,146	46,009	44,948	50,775
	中型車	8,548	8,132	8,815	5,703	5,912
	軽自動車等	96,114	94,709	95,808	98,192	99,855
	計	1,233,777	1,214,659	1,224,200	1,135,519	1,101,025
	(日平均)	2,343,889 6,422	2,283,874 6,257	2,332,127 6,372	2,180,423 5,974	2,146,064 5,880
生口島南	普通車	125,980	121,734	137,888	106,467	118,117
	大型車	7,572	9,187	8,502	7,218	15,047
	中型車	4,302	4,546	4,848	2,539	3,325
	軽自動車等	12,524	12,175	12,946	11,818	14,993
	計	106,121	107,255	110,450	96,752	98,015
	(日平均)	256,499 703	254,897 698	274,634 750	224,794 616	249,497 684
多々羅大橋橋上	普通車	1,663,836	1,615,332	1,706,440	1,145,525	1,193,018
	大型車	267,209	268,661	273,208	265,999	268,779
	中型車	47,681	48,250	49,149	36,578	38,565
	軽自動車等	180,636	176,929	176,635	158,624	154,939
	計	668,690	665,089	707,002	529,833	537,022
	(日平均)	2,828,052 7,748	2,774,261 7,601	2,912,434 7,957	2,136,559 5,854	2,192,323 6,006
大三島	普通車	648,163	621,374	675,940	515,143	527,963
	大型車	58,881	58,932	59,290	46,326	45,258
	中型車	11,175	10,691	10,656	3,606	3,553
	軽自動車等	59,212	59,717	61,687	55,713	57,980
	計	649,704	637,447	656,209	571,784	576,771
	(日平均)	1,427,135 3,910	1,388,161 3,803	1,463,782 3,999	1,192,572 3,267	1,211,525 3,319

3. 管理の状況

(単位：台)

年 度		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
料金所名						
大三島橋橋上	普通車	1,798,201	1,753,460	1,836,022	1,261,526	1,319,303
	大型車	285,636	287,711	293,590	284,375	286,629
	特大型車	47,850	48,923	49,783	37,674	39,894
	軽自動車等	215,302	214,546	213,162	195,455	193,879
	計	948,296	944,048	977,473	778,391	798,981
	(日平均)	3,295,285 9,028	3,248,688 8,901	3,370,030 9,208	2,557,421 7,007	2,638,686 7,229
伯方島	普通車	570,870	562,848	599,225	514,516	496,299
	大型車	76,643	75,797	78,266	66,533	65,560
	特大型車	2,415	2,377	2,741	1,427	1,558
	軽自動車等	80,106	78,836	80,790	75,585	74,540
	計	751,360	745,780	746,358	673,003	664,717
	(日平均)	1,481,394 4,059	1,465,638 4,015	1,507,380 4,119	1,331,064 3,647	1,302,674 3,569
橋伯方・大島大橋上橋	普通車	1,978,507	1,936,136	2,029,021	1,437,654	1,486,694
	大型車	287,791	289,324	294,558	286,700	289,391
	特大型車	47,793	48,892	49,934	37,883	40,136
	軽自動車等	230,180	229,414	226,598	208,148	205,721
	計	1,199,806	1,190,542	1,218,601	999,712	1,005,738
	(日平均)	3,744,077 10,258	3,694,308 10,121	3,818,712 10,434	2,970,097 8,137	3,027,680 8,295
大島北	普通車	206,802	207,836	218,635	167,858	165,365
	大型車	21,967	22,756	25,747	22,487	21,575
	特大型車	3,582	3,780	4,057	1,828	1,612
	軽自動車等	36,334	36,302	37,670	35,974	34,908
	計	268,863	270,250	265,395	238,425	239,704
	(日平均)	537,548 1,473	540,924 1,482	551,504 1,507	466,572 1,278	463,164 1,269
大島南	普通車	480,795	485,543	491,902	405,041	403,294
	大型車	28,582	30,296	37,677	41,844	44,184
	特大型車	6,024	6,078	6,312	3,522	3,792
	軽自動車等	46,563	51,028	52,566	46,653	46,403
	計	593,122	603,303	593,769	526,740	528,856
	(日平均)	1,155,086 3,165	1,176,248 3,223	1,182,226 3,230	1,023,800 2,805	1,026,529 2,812
橋来島海峡大橋上橋	普通車	2,253,302	2,214,801	2,303,556	1,682,928	1,732,673
	大型車	294,406	296,864	306,488	306,057	312,000
	特大型車	50,235	51,190	52,189	39,577	42,316
	軽自動車等	240,485	244,470	241,856	219,549	217,978
	計	1,526,207	1,526,024	1,549,130	1,293,541	1,299,752
	(日平均)	4,364,635 11,958	4,333,349 11,872	4,453,219 12,167	3,541,652 9,703	3,604,719 9,876
今治北	普通車	983,412	974,483	998,471	838,177	831,682
	大型車	140,085	140,865	142,178	143,195	144,043
	特大型車	20,957	22,262	24,115	19,184	19,571
	軽自動車等	127,038	127,279	127,311	121,731	119,451
	計	1,000,513	1,003,309	1,004,125	901,098	894,104
	(日平均)	2,272,005 6,225	2,268,198 6,214	2,296,200 6,274	2,023,385 5,544	2,008,851 5,504
今治	普通車	1,269,890	1,240,318	1,305,085	844,751	900,991
	大型車	154,321	155,999	164,310	162,862	167,957
	特大型車	29,278	28,928	28,074	20,393	22,745
	軽自動車等	113,447	117,191	114,545	97,818	98,527
	計	525,694	522,715	545,005	392,443	405,648
	(日平均)	2,092,630 5,733	2,065,151 5,658	2,157,019 5,893	1,518,267 4,160	1,595,868 4,372
料金総収入(千円)		12,670,473	12,503,560	12,896,375	10,689,028	11,158,570
(日平均)		34,714	34,256	35,236	29,285	30,571

(注) 1. 各料金所の通行台数は出入交通量(本四高速道路への流入台数及び流出台数の合計)である。
2. 料金総収入は西瀬戸自動車道に係る営業成績に基づく額(通行実績に基づき集計した額)である。

4. 道路別通行台数

(単位：台)

道 路 名		令和3年度(4月～3月)	令和2年度(4月～3月)	前年度比(R3/R2)
E28 神戸淡路鳴門自動車道	年度計	18,909,546	17,210,434	109.9%
	(日平均)	(51,807)	(47,152)	
E30 瀬戸中央自動車道	年度計	9,137,062	8,768,956	104.2%
	(日平均)	(25,033)	(24,025)	
E76 西瀬戸自動車道	年度計	10,308,122	10,337,271	99.7%
	(日平均)	(28,241)	(28,321)	
3ルート合計	年度計	38,354,730	36,316,661	105.6%
	(日平均)	(105,081)	(99,498)	

※出口料金所における通行台数。

(単位：台)

路線名		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(瀬戸内しまなみ海道)	
橋梁名		明石海峡大橋	大鳴門橋	瀬戸大橋	新尾道大橋	因島大橋
供用日		平成10年4月5日	昭和60年6月8日	昭和63年4月10日	平成11年5月1日	昭和58年12月4日
1979年度	計					
昭和54年度	日平均					
1980年度	計					
昭和55年度	日平均					
1981年度	計					
昭和56年度	日平均					
1982年度	計					
昭和57年度	日平均					
1983年度	計					574,186
昭和58年度	日平均					4,825
1984年度	計					1,575,329
昭和59年度	日平均					4,316
1985年度	計		2,332,393			1,467,958
昭和60年度	日平均		7,853			4,022
1986年度	計		2,522,913			1,397,794
昭和61年度	日平均		6,912			3,830
1987年度	計		2,625,003			1,442,551
昭和62年度	日平均		7,172			3,941
1988年度	計		2,763,774	3,852,839		1,530,865
昭和63年度	日平均		7,572	10,823		4,194
1989年度	計		2,846,415	3,310,453		1,686,812
平成元年度	日平均		7,798	9,070		4,621
1990年度	計		3,037,134	3,580,230		1,742,833
平成2年度	日平均		8,321	9,809		4,775
1991年度	計		3,237,561	4,121,853		1,971,069
平成3年度	日平均		8,846	11,262		5,385
1992年度	計		3,221,984	4,370,372		2,094,992
平成4年度	日平均		8,827	11,974		5,740
1993年度	計		3,274,890	4,613,303		2,221,902
平成5年度	日平均		8,972	12,639		6,087
1994年度	計		3,216,558	4,996,115		2,316,671
平成6年度	日平均		8,812	13,688		6,347
1995年度	計		3,229,343	5,271,718		2,450,060
平成7年度	日平均		8,823	14,404		6,694
1996年度	計		3,459,776	5,551,893		2,504,101
平成8年度	日平均		9,479	15,211		6,861
1997年度	計		3,416,506	5,885,902		2,531,408
平成9年度	日平均		9,360	16,126		6,935
1998年度	計	9,237,927	6,032,408	5,764,363		2,783,343
平成10年度	日平均	25,614	16,527	15,793		7,626
1999年度	計	8,368,316	5,786,670	5,605,650	3,521,366	4,417,794
平成11年度	日平均	22,864	15,811	15,316	10,485	12,070
2000年度	計	9,089,036	6,326,762	5,352,201	3,514,992	4,129,215
平成12年度	日平均	24,901	17,334	14,664	9,630	11,313
2001年度	計	8,270,357	6,340,623	5,256,609	3,625,053	4,199,279
平成13年度	日平均	22,659	17,372	14,402	9,932	11,505
2002年度	計	8,376,549	6,452,472	5,144,906	3,631,214	4,174,720
平成14年度	日平均	22,949	17,678	14,096	9,949	11,438
2003年度	計	8,629,684	6,747,109	5,127,384	3,719,896	4,286,999
平成15年度	日平均	23,578	18,435	14,009	10,164	11,713
2004年度	計	8,762,147	6,827,487	5,077,074	3,826,018	4,384,134
平成16年度	日平均	24,006	18,705	13,910	10,482	12,011
2005年度	計	8,905,078	6,977,163	5,165,762	4,022,693	4,557,588
平成17年度	日平均	24,397	19,116	14,153	11,021	12,487
2006年度	計	9,155,701	7,098,838	5,268,119	4,337,128	4,883,254
平成18年度	日平均	25,084	19,449	14,433	11,883	13,379
2007年度	計	9,169,113	7,023,265	5,274,416	4,492,883	5,037,170
平成19年度	日平均	25,052	19,189	14,411	12,276	13,763
2008年度	計	9,181,102	7,028,040	5,467,698	4,659,239	5,196,597
平成20年度	日平均	25,154	19,255	14,980	12,765	14,237
2009年度	計	11,573,520	8,518,174	7,492,793	5,696,978	6,206,921
平成21年度	日平均	31,708	23,337	20,528	15,608	17,005
2010年度	計	11,801,909	8,602,777	7,562,085	5,749,517	6,261,197
平成22年度	日平均	32,334	23,569	20,718	15,752	17,154
2011年度	計	11,473,199	8,340,158	7,282,774	5,823,104	6,328,450
平成23年度	日平均	31,348	22,787	19,898	15,910	17,291
2012年度	計	11,767,592	8,479,901	7,402,312	5,882,352	6,372,299
平成24年度	日平均	32,240	23,233	20,280	16,116	17,458
2013年度	計	12,052,741	8,684,164	7,629,240	5,809,156	6,527,115
平成25年度	日平均	33,021	23,792	20,902	15,915	17,883

3. 管理の状況

(単位：台)

路線名		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(瀬戸内しまなみ海道)	
橋梁名		明石海峡大橋	大鳴門橋	瀬戸大橋	新尾道大橋	因島大橋
供用日		平成10年4月5日	昭和60年6月8日	昭和63年4月10日	平成11年5月1日	昭和58年12月4日
2014年度	計	12,577,003	8,623,567	7,617,100	5,761,622	6,534,184
平成26年度	日平均	34,458	23,626	20,869	15,785	17,902
2015年度	計	13,171,452	8,944,628	7,918,774	5,949,118	6,755,407
平成27年度	日平均	35,988	24,439	21,636	16,254	18,457
2016年度	計	13,358,911	9,059,233	8,030,869	5,978,479	6,775,425
平成28年度	日平均	36,600	24,820	22,002	16,379	18,563
2017年度	計	13,535,504	9,118,783	8,224,643	6,124,608	6,933,026
平成29年度	日平均	37,084	24,983	22,533	16,780	18,995
2018年度	計	13,586,313	9,173,398	8,304,491	6,062,416	6,832,254
平成30年度	日平均	37,223	25,133	22,752	16,609	18,719
2019年度	計	14,037,720	9,482,326	8,418,618	6,165,241	7,001,126
令和元年度	日平均	38,354	25,908	23,002	16,845	19,129
2020年度	計	11,457,220	6,774,774	6,593,191	5,129,163	5,926,137
令和2年度	日平均	31,390	18,561	18,064	14,053	16,236
2021年度	計	12,506,484	7,363,600	6,880,775	5,115,386	5,938,959
令和3年度	日平均	34,264	20,174	18,851	14,015	16,271
累 計		260,044,578	222,990,570	203,416,525	114,597,622	1159,951,124

(単位：台)

路線名		E76 西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)				
橋梁名		生口橋	多々羅大橋	大三島橋	伯方・大島大橋	来島海峡大橋
供用日		平成3年12月8日	平成11年5月1日	昭和54年5月13日	昭和63年1月17日	平成11年5月1日
1979年度	計			120,198		
昭和54年度	日平均			371		
1980年度	計			137,712		
昭和55年度	日平均			377		
1981年度	計			150,736		
昭和56年度	日平均			413		
1982年度	計			158,683		
昭和57年度	日平均			435		
1983年度	計			166,965		
昭和58年度	日平均			456		
1984年度	計			171,041		
昭和59年度	日平均			469		
1985年度	計			182,403		
昭和60年度	日平均			500		
1986年度	計			177,263		
昭和61年度	日平均			486		
1987年度	計			225,181	78,734	
昭和62年度	日平均			615	1,050	
1988年度	計			355,151	415,324	
昭和63年度	日平均			973	1,138	
1989年度	計			378,978	486,310	
平成元年度	日平均			1,038	1,332	
1990年度	計			410,427	541,270	
平成2年度	日平均			1,124	1,483	
1991年度	計	391,338		433,751	591,256	
平成3年度	日平均	3,403		1,185	1,615	
1992年度	計	1,307,419		451,785	636,743	
平成4年度	日平均	3,582		1,238	1,745	
1993年度	計	1,441,588		463,285	674,119	
平成5年度	日平均	3,950		1,269	1,847	
1994年度	計	1,515,364		477,055	713,058	
平成6年度	日平均	4,152		1,307	1,954	
1995年度	計	1,636,872		523,159	762,496	
平成7年度	日平均	4,472		1,429	2,083	
1996年度	計	1,673,586		546,234	799,431	
平成8年度	日平均	4,585		1,497	2,190	
1997年度	計	1,638,763		561,346	814,922	
平成9年度	日平均	4,490		1,538	2,233	
1998年度	計	1,782,135		610,596	884,153	
平成10年度	日平均	4,883		1,673	2,422	
1999年度	計	3,321,503	1,982,905	2,471,117	2,708,034	2,628,996
平成11年度	日平均	9,075	5,904	6,752	7,399	7,828
2000年度	計	2,838,888	1,467,785	1,924,176	2,169,441	2,241,587
平成12年度	日平均	7,778	4,021	5,272	5,944	6,141
2001年度	計	2,857,371	1,418,980	1,882,614	2,142,967	2,227,799
平成13年度	日平均	7,828	3,888	5,158	5,871	6,104
2002年度	計	2,817,392	1,372,687	1,818,313	2,101,276	2,127,636
平成14年度	日平均	7,719	3,761	4,982	5,757	5,829
2003年度	計	2,906,380	1,398,078	1,828,377	2,113,458	2,093,735
平成15年度	日平均	7,941	3,820	4,996	5,774	5,721
2004年度	計	2,980,577	1,430,993	1,870,204	2,189,979	2,160,380
平成16年度	日平均	8,166	3,921	5,124	6,000	5,919
2005年度	計	3,062,796	1,453,191	1,899,552	2,221,818	2,183,255
平成17年度	日平均	8,391	3,981	5,204	6,087	5,982
2006年度	計	3,295,048	1,684,734	2,119,486	2,472,982	2,471,140
平成18年度	日平均	9,028	4,616	5,807	6,775	6,770
2007年度	計	3,423,344	1,733,447	2,174,836	2,540,934	2,561,134
平成19年度	日平均	9,353	4,736	5,942	6,942	6,998
2008年度	計	3,581,848	1,827,240	2,257,649	2,604,695	2,685,585
平成20年度	日平均	9,813	5,006	6,185	7,136	7,358
2009年度	計	4,513,995	2,568,816	3,040,809	3,428,489	3,736,321
平成21年度	日平均	12,367	7,038	8,331	9,393	10,236
2010年度	計	4,575,705	2,568,630	3,052,151	3,435,362	3,827,483
平成22年度	日平均	12,536	7,037	8,362	9,412	10,486
2011年度	計	4,522,444	2,469,582	2,937,820	3,333,516	3,816,789
平成23年度	日平均	12,356	6,747	8,027	9,108	10,428
2012年度	計	4,524,871	2,466,670	2,925,250	3,339,322	3,844,454
平成24年度	日平均	12,397	6,758	8,014	9,149	10,533
2013年度	計	4,582,172	2,540,913	3,008,430	3,425,210	3,972,087
平成25年度	日平均	12,554	6,961	8,242	9,384	10,882

3. 管理の状況

(単位：台)

路線名		E76 西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)				
橋梁名		生口橋	多々羅大橋	大三島橋	伯方・大島大橋	来島海峡大橋
供用日		平成3年12月8日	平成11年5月1日	昭和54年5月13日	昭和63年1月17日	平成11年5月1日
2014年度	計	4,558,853	2,528,161	3,023,985	3,446,598	4,051,987
平成26年度	日平均	12,490	6,926	8,285	9,443	11,101
2015年度	計	4,769,004	2,706,500	3,174,789	3,610,674	4,228,554
平成27年度	日平均	13,030	7,395	8,674	9,865	11,553
2016年度	計	4,796,473	2,727,319	3,188,531	3,641,077	4,267,584
平成28年度	日平均	13,141	7,472	8,736	9,976	11,692
2017年度	計	4,915,442	2,828,052	3,295,285	3,744,077	4,364,635
平成29年度	日平均	13,467	7,748	9,028	10,258	11,958
2018年度	計	4,803,238	2,774,261	3,248,688	3,694,308	4,333,349
平成30年度	日平均	13,160	7,601	8,901	10,121	11,872
2019年度	計	4,969,927	2,912,434	3,370,030	3,818,712	4,453,219
令和元年度	日平均	13,579	7,957	9,208	10,434	12,167
2020年度	計	4,092,188	2,136,559	2,557,421	2,970,097	3,541,652
令和2年度	日平均	11,211	5,854	7,007	8,137	9,703
2021年度	計	4,088,890	2,192,323	2,638,686	3,027,680	3,604,719
令和3年度	日平均	11,202	6,006	7,229	8,295	9,876
累 計		102,185,414	49,190,260	66,410,148	75,578,522	75,424,080

(6) 通行料金表等

1. E28 神戸淡路鳴門自動車道 (神戸西 I C・鳴門 I C間)

(通行1回当たり：単位円)

○現金車 (非 ETC車) 料金
(軽自動車等)

淡路北スマートは入口専用ですので、一般道に出ることができません。

4,560	4,400	3,510	3,300	3,040	-	2,780	2,510	2,300	2,150	310	200	神戸西
4,450	4,300	3,400	3,200	2,930	-	2,620	2,410	2,200	2,040	150	布施畑	260
4,350	4,190	3,300	3,090	2,830	-	2,570	2,300	2,100	1,940	垂水	200	360
2,510	2,300	1,410	1,200	1,000	-	680	410	200	淡路	2,410	2,570	2,720
2,360	2,200	1,310	1,100	840	-	520	310	東浦	260	2,620	2,720	2,880
2,150	1,940	1,100	840	630	-	310	北淡	360	520	2,880	2,990	3,140
1,890	1,730	840	630	360	-	津名一宮	410	680	840	3,200	3,300	3,460
-	-	-	-	-	淡路中央スマート	-	-	-	-	-	-	-
1,620	1,410	520	310	洲本	-	470	790	1,050	1,200	3,560	3,670	3,820
1,360	1,200	310	西淡三原	360	-	790	1,050	1,360	1,520	3,820	3,980	4,140
1,150	940	淡路島南	360	680	-	1,050	1,360	1,620	1,780	4,140	4,240	4,400
260	鳴門北	1,200	1,470	1,780	-	2,150	2,460	2,720	2,880	5,240	5,340	5,500
鳴門	310	1,410	1,730	1,990	-	2,360	2,670	2,930	3,140	5,450	5,550	5,710

(普通車)

(中型車)

6,860	6,600	5,290	4,920	4,610	-	4,140	3,770	3,460	3,250	410	310	神戸西
6,700	6,390	5,080	4,770	4,400	-	3,980	3,610	3,250	3,040	260	布施畑	410
6,550	6,290	4,920	4,610	4,240	-	3,820	3,460	3,140	2,930	垂水	360	630
3,720	3,460	2,150	1,830	1,470	-	1,000	630	310	淡路	4,030	4,190	4,450
3,560	3,250	1,940	1,620	1,260	-	840	410	東浦	410	4,300	4,500	4,770
3,200	2,930	1,620	1,310	940	-	470	北淡	630	890	4,770	4,920	5,190
2,830	2,570	1,260	890	570	-	津名一宮	680	1,150	1,410	5,240	5,450	5,710
-	-	-	-	-	淡路中央スマート	-	-	-	-	-	-	-
2,410	2,150	790	470	洲本	-	790	1,310	1,730	1,990	5,870	6,080	6,290
2,040	1,780	410	西淡三原	630	-	1,260	1,780	2,200	2,510	6,340	6,550	6,810
1,730	1,470	淡路島南	630	1,100	-	1,730	2,200	2,670	2,930	6,810	6,970	7,230
360	鳴門北	1,990	2,460	2,930	-	3,510	4,030	4,500	4,770	8,640	8,800	9,060
鳴門	520	2,360	2,830	3,300	-	3,930	4,400	4,870	5,130	9,010	9,170	9,430

(大型車)

(特大車)

16,500	15,920	12,620	11,840	11,050	-	10,060	9,170	8,430	7,960	1,000	680	神戸西
16,080	15,500	12,200	11,420	10,630	-	9,640	8,750	8,010	7,540	570	布施畑	5.0
15,770	15,140	11,840	11,100	10,320	-	9,270	8,430	7,700	7,230	垂水	3.8	8.8
8,800	8,220	4,920	4,140	3,350	-	2,360	1,470	730	淡路北スマート	11.3	15.1	20.1
8,380	7,750	4,450	3,720	2,880	-	1,890	1,000	東浦	5.4	16.7	20.5	25.5
7,600	7,020	3,720	2,930	2,150	-	1,150	北淡	8.8	14.2	25.5	29.3	34.3
6,760	6,130	2,830	2,100	1,260	-	津名一宮	10.1	18.9	24.3	35.6	39.4	44.4
-	-	-	-	-	淡路中央スマート	7.9	18.0	26.8	32.2	43.5	47.3	52.3
5,760	5,130	1,830	1,100	洲本	4.0	11.9	22.0	30.8	36.2	47.5	51.3	56.3
4,920	4,300	1,000	西淡三原	9.5	13.5	21.4	31.5	40.3	45.7	57.0	60.8	65.8
4,190	3,560	淡路島南	8.8	18.3	22.3	30.2	40.3	49.1	54.5	65.8	69.6	74.6
890	鳴門北	7.1	15.9	25.4	29.4	37.3	47.4	56.2	61.6	72.9	76.7	81.7
鳴門	7.3	14.4	23.2	32.7	36.7	44.6	54.7	63.5	68.9	80.2	84.0	89.0

(距離：km)

○ ETC車料金

(軽自動車等)

淡路北スマートから、本線を通行せず淡路SAを経由して、淡路まで通行した場合の通行料金

ETC車料金 (平日)

	ETC車料金 (平日)	ETC車料金 (休日)
軽自動車等	100	50

2,710	2,550	2,130	1,940	1,740	1,650	1,480	1,260	1,070	950	310	200	神戸西
2,600	2,440	2,020	1,830	1,630	1,540	1,370	1,150	960	840	150	布施畑	100
2,520	2,360	1,940	1,750	1,550	1,460	1,290	1,070	880	760	垂水	80	160
1,920	1,760	1,340	1,150	950	860	680	410	200	淡路北スマート	760	840	950
1,800	1,650	1,230	1,040	830	730	520	310	東浦	100	880	960	1,070
1,610	1,460	1,040	840	630	520	310	北淡	160	210	1,070	1,100	1,200
1,400	1,240	820	630	360	260	津名一宮	160	260	340	1,200	1,260	1,310
1,220	1,070	630	410	150	淡路中央スマート	130	260	370	450	1,310	1,360	1,410
1,140	980	520	310	洲本	80	180	310	420	500	1,360	1,410	1,470
930	770	310	西淡三原	160	210	310	420	550	600	1,470	1,520	1,570
740	580	淡路島南	160	260	310	420	550	650	710	1,570	1,620	1,680
260	鳴門北	470	580	680	730	840	940	1,050	1,150	1,990	2,040	2,100
鳴門	130	580	680	790	840	940	1,050	1,150	1,200	2,040	2,100	2,150

ETC車料金 (休日)

3. 管理の状況

淡路北スマートは入口専用ですので、一般道に出ることができません。

(普通車)

淡路北スマートから、本線を通行せず淡路SAを経由して、淡路まで通行した場合の通行料金

E T C車料金 (平日)

	ETC車料金 (平日)	ETC車料金 (休日)
普通車	100	50

3,340	3,150	2,620	2,390	2,130	2,020	1,810	1,530	1,300	1,150	360	260	神戸西
3,210	3,010	2,490	2,250	1,990	1,890	1,670	1,400	1,160	1,010	200	布施畑	130
3,110	2,910	2,390	2,150	1,890	1,780	1,570	1,300	1,060	910	垂水	100	180
2,360	2,160	1,640	1,400	1,140	1,040	820	520	260	淡路・淡路北スマート	910	1,010	1,150
2,210	2,020	1,490	1,260	1,000	890	680	360	東浦	130	1,060	1,160	1,300
1,980	1,780	1,260	1,020	760	650	410	北淡	180	260	1,300	1,360	1,470
1,700	1,500	980	740	470	360	津名一宮	210	340	420	1,470	1,520	1,620
1,490	1,290	770	520	200	淡路島中央スマート	180	340	470	550	1,620	1,680	1,730
1,380	1,180	660	360	洲本	100	240	390	520	600	1,680	1,730	1,780
1,120	930	360	西淡三原	180	260	370	520	680	760	1,780	1,890	1,940
890	690	淡路島南	180	340	390	520	680	810	890	1,940	1,990	2,100
310	鳴門北	580	730	840	890	1,050	1,200	1,310	1,410	2,460	2,510	2,570
鳴門	160	680	840	940	1,050	1,150	1,310	1,410	1,520	2,570	2,620	2,670

E T C車料金 (休日)

(中型車)

淡路北スマートから、本線を通行せず淡路SAを経由して、淡路まで通行した場合の通行料金

E T C車料金 (平日)

	ETC車料金 (平日)	ETC車料金 (休日)
中型車	100	100

3,980	3,740	3,120	2,830	2,520	2,390	2,140	1,810	1,520	1,350	410	310	神戸西
3,820	3,580	2,950	2,670	2,360	2,230	1,970	1,650	1,360	1,180	260	布施畑	310
3,700	3,460	2,830	2,540	2,240	2,110	1,850	1,520	1,240	1,060	垂水	260	410
2,800	2,560	1,930	1,650	1,340	1,210	950	630	310	淡路・淡路北スマート	1590	1,770	2,020
2,620	2,390	1,760	1,470	1,170	1,040	780	410	東浦	310	1,850	2,050	2,280
2,340	2,100	1,470	1,190	880	750	470	北淡	410	630	2,280	2,480	2,710
2,010	1,770	1,150	860	550	410	津名一宮	470	840	1,000	2,780	2,960	3,210
1,750	1,520	890	600	260	淡路島中央スマート	410	790	1,100	1,310	3,170	3,350	3,600
1,620	1,390	760	470	洲本	260	570	940	1,260	1,470	3,360	3,540	3,790
1,320	1,080	410	西淡三原	470	630	890	1,310	1,620	1,830	3,820	4,000	4,250
1,030	790	淡路島南	410	790	940	1,260	1,620	1,940	2,150	4,250	4,430	4,680
360	鳴門北	1,190	1,620	2,080	2,250	2,570	2,930	3,250	3,460	5,190	5,380	5,620
鳴門	360	1,550	1,980	2,410	2,570	2,830	3,200	3,560	3,720	5,550	5,730	5,980

E T C車料金 (休日)

(大型車)

淡路北スマートから、本線を通行せず淡路SAを経由して、淡路まで通行した場合の通行料金

E T C車料金 (平日)

	ETC車料金 (平日)	ETC車料金 (休日)
大型車	150	150

5,410	5,090	4,220	3,830	3,410	3,230	2,870	2,420	2,030	1,790	550	380	神戸西
5,190	4,860	4,000	3,610	3,180	3,000	2,650	2,200	1,810	1,570	330	布施畑	410
5,020	4,690	3,830	3,440	3,010	2,830	2,480	2,030	1,640	1,400	垂水	360	630
3,790	3,460	2,600	2,210	1,780	1,600	1,250	800	400	淡路・淡路北スマート	2,100	2,350	2,690
3,550	3,220	2,360	1,960	1,540	1,360	1,010	550	東浦	410	2,460	2,710	3,050
3,150	2,830	1,960	1,570	1,150	970	620	北淡	630	890	3,050	3,300	3,640
2,700	2,380	1,510	1,120	700	510	津名一宮	680	1,150	1,410	3,730	3,970	4,310
2,350	2,020	1,160	770	340	淡路島中央スマート	570	1,100	1,520	1,780	4,250	4,510	4,850
2,170	1,840	980	580	洲本	360	790	1,310	1,730	1,990	4,520	4,790	5,100
1,750	1,420	550	西淡三原	630	840	1,260	1,780	2,200	2,510	5,150	5,410	5,740
1,350	1,030	淡路島南	630	1,100	1,310	1,730	2,200	2,670	2,930	5,740	6,010	6,350
490	鳴門北	1,550	2,130	2,770	3,050	3,510	4,030	4,500	4,770	7,050	7,290	7,630
鳴門	520	2,040	2,620	3,260	3,510	3,930	4,400	4,870	5,130	7,540	7,780	8,120

E T C車料金 (休日)

(特大車)

淡路北スマートから、本線を通行せず淡路SAを経由して、淡路まで通行した場合の通行料金

E T C車料金 (平日)

	ETC車料金 (平日)	ETC車料金 (休日)
特大車	160	160

9,160	8,620	7,070	6,420	5,710	5,410	4,820	4,070	3,420	3,020	820	530	神戸西
8,790	8,240	6,700	6,040	5,340	5,040	4,450	3,700	3,050	2,640	440	布施畑	680
8,500	7,960	6,420	5,760	5,050	4,760	4,170	3,420	2,760	2,360	垂水	570	1,000
6,310	5,770	4,220	3,570	2,860	2,560	1,970	1,220	560	淡路・淡路北スマート	3,540	3,970	4,520
5,910	5,360	3,820	3,160	2,460	2,160	1,570	820	東浦	730	4,150	4,570	5,130
5,250	4,710	3,160	2,510	1,800	1,500	920	北淡	1,000	1,470	5,130	5,550	6,110
4,500	3,960	2,410	1,760	1,050	750	津名一宮	1,150	1,890	2,360	6,250	6,680	7,240
3,910	3,370	1,820	1,170	460	淡路島中央スマート	940	1,780	2,570	2,990	7,140	7,570	8,120
3,610	3,070	1,530	870	洲本	630	1,260	2,150	2,880	3,350	7,580	8,010	8,580
2,910	2,360	820	西淡三原	1,100	1,410	2,100	2,930	3,720	4,140	8,650	9,060	9,630
2,250	1,710	淡路島南	1,000	1,830	2,150	2,830	3,720	4,450	4,920	9,630	10,050	10,600
710	鳴門北	2,570	3,540	4,610	5,060	5,950	7,020	7,750	8,220	11,950	12,360	12,930
鳴門	890	3,380	4,360	5,430	5,870	6,750	7,600	8,380	8,800	12,760	13,190	13,740

E T C車料金 (休日)

2. E30 瀬戸中央自動車道（早島 I C・坂出 I C間）

（通行 1 回当たり：単位円）

○現金車（非 E T C 車）料金
（軽自動車等）

3,460	3,400	1,780	520	260	早島
3,250	3,200	1,570	360	水島	360
2,990	2,930	1,310	児島	410	680
1,680	1,570	与島 P A	1,680	1,990	2,250
—	坂出北	1,990	3,670	3,980	4,240
坂出	—	2,040	3,720	4,090	4,300

（普通車）

（特大車）

12,730	12,520	6,550	1,890	940	早島
12,050	11,790	5,870	1,150	水島	8.2
11,160	10,900	4,980	児島	10.6	18.8
6,180	5,920	与島 P A	7.6	18.2	26.4
—	坂出北	8.3	15.9	26.5	34.7
坂出	—	10.9	18.5	29.1	37.3

（距離：km）

○ E T C 車料金

（軽自動車等）

E T C 車料金（平日）

1,880	1,830	1,070	520	260	早島
1,710	1,650	890	360	水島	130
1,480	1,420	660	児島	180	260
820	760	与島 P A	630	790	840
—	坂出北	730	1,360	1,520	1,570
坂出	—	790	1,410	1,520	1,620

E T C 車料金（休日）

（中型車）

E T C 車料金（平日）

2,740	2,660	1,560	780	410	早島
2,480	2,390	1,290	500	水島	410
2,130	2,050	950	児島	520	840
1,190	1,100	与島 P A	1,430	1,950	2,340
—	坂出北	1,650	3,080	3,600	3,990
坂出	—	1,770	3,200	3,720	4,110

E T C 車料金（休日）

（特大車）

E T C 車料金（平日）

6,440	6,250	3,630	1,560	780	早島
5,830	5,640	3,020	950	水島	940
5,040	4,850	2,230	児島	1,150	1,890
2,810	2,620	与島 P A	3,350	4,520	5,440
—	坂出北	3,930	7,270	8,460	9,370
坂出	—	4,220	7,570	8,760	9,660

E T C 車料金（休日）

（中型車）

5,190	5,080	2,720	840	410	早島
4,870	4,770	2,410	520	水島	570
4,500	4,400	1,990	児島	680	1,100
2,460	2,410	与島 P A	2,780	3,300	3,720
—	坂出北	3,300	6,020	6,550	6,970
坂出	—	3,400	6,180	6,700	7,120

（大型車）

（普通車）

E T C 車料金（平日）

2,310	2,240	1,310	670	360	早島
2,090	2,020	1,090	410	水島	180
1,800	1,730	800	児島	210	340
1,000	930	与島 P A	790	940	1,050
—	坂出北	930	1,680	1,830	1,990
坂出	—	940	1,730	1,890	1,990

E T C 車料金（休日）

（大型車）

E T C 車料金（平日）

3,710	3,590	2,110	1,000	530	早島
3,340	3,230	1,740	640	水島	570
2,870	2,750	1,270	児島	680	1,100
1,600	1,480	与島 P A	1,910	2,620	3,170
—	坂出北	2,230	4,130	4,850	5,400
坂出	—	2,400	4,310	5,010	5,560

E T C 車料金（休日）

3. E76 西瀬戸自動車道（西瀬戸尾道 I C・今治 I C間）

（通行 1 回当たり：単位円）

○現金車（非 E T C 車）料金
（軽自動車等）

3,980	3,820	—	2,410	2,040	1,780	—	1,100	—	790	260	西瀬戸尾道
3,770	3,610	—	2,200	1,830	1,570	—	890	—	570	向島	310
—	—	—	—	—	—	—	—	—	因島北	730	940
3,190	3,030	—	1,620	1,250	990	—	310	因島南	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	生口島北	360	—	1,150	1,360
2,880	2,720	—	1,310	940	680	生口島南	—	—	—	—	—
2,300	2,140	—	730	360	大三島	840	—	1,200	—	1,990	2,200
1,980	1,820	—	410	伯方島	470	1,200	—	1,560	—	2,350	2,560
—	—	—	大島北	570	890	1,620	—	1,980	—	2,770	2,980
1,570	1,410	大島南	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	今治北	1,780	—	2,350	2,670	3,400	—	3,760	—	4,550	4,760
今治	—	1,940	—	2,510	2,830	3,560	—	3,920	—	4,710	4,920

（普通車）

3. 管理の状況

(中型車)

5,920	5,710	-	3,560	3,030	2,620	-	1,620	-	1,150	360	西瀬戸尾道
5,660	5,450	-	3,300	2,770	2,360	-	1,360	-	890	向島	520
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	1,260	1,570
4,770	4,560	-	2,410	1,880	1,470	-	470	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	630	-	1,890	2,200
4,300	4,090	-	1,940	1,410	1,000	生口島南	-	-	-	-	-
3,460	3,250	-	1,100	520	大三島	1,360	-	1,990	-	3,250	3,560
3,040	2,830	-	680	伯方島	730	1,940	-	2,570	-	3,830	4,140
-	-	-	大島北	890	1,520	2,670	-	3,300	-	4,560	4,870
2,360	2,150	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	2,930	-	3,820	4,450	5,600	-	6,230	-	7,490	7,800
今治	-	3,200	-	4,090	4,720	5,870	-	6,500	-	7,760	8,070

(大型車)

(特大車)

14,410	13,940	-	8,650	7,340	6,290	-	3,880	-	2,780	840	西瀬戸尾道
13,880	13,410	-	8,120	6,810	5,760	-	3,350	-	2,200	向島	6.6
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	6.7	13.3
11,680	11,210	-	5,920	4,610	3,560	-	1,150	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	1.5	-	11.4	18.0
10,530	10,060	-	4,770	3,460	2,410	生口島南	-	-	-	-	-
8,380	7,910	-	2,620	1,310	大三島	5.0	-	13.0	-	22.9	29.5
7,380	6,910	-	1,620	伯方島	6.8	11.8	-	19.8	-	29.7	36.3
-	-	-	大島北	4.3	11.1	16.1	-	24.1	-	34.0	40.6
5,760	5,290	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	7.3	-	17.9	24.7	29.7	-	37.7	-	47.6	54.2
今治	-	12.5	-	23.1	29.9	34.9	-	42.9	-	52.8	59.4

(距離：km)

○ E T C 車料金

(軽自動車等)

E T C 車料金 (平日)

2,450	2,340	-	1,580	1,390	1,200	-	760	-	580	260	西瀬戸尾道
2,310	2,200	-	1,440	1,250	1,060	-	620	-	440	向島	130
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	290	370
1,960	1,850	-	1,090	900	710	-	270	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	160	-	450	520
1,690	1,580	-	820	630	440	生口島南	-	-	-	-	-
1,410	1,300	-	540	350	大三島	310	-	470	-	760	830
1,220	1,110	-	350	伯方島	180	470	-	630	-	920	990
-	-	-	大島北	210	370	630	-	790	-	1,080	1,150
870	760	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	680	-	890	1,050	1,310	-	1,470	-	1,760	1,830
今治	-	730	-	940	1,100	1,360	-	1,520	-	1,810	1,880

E T C 車料金 (休日)

(普通車)

E T C 車料金 (平日)

2,950	2,800	-	1,900	1,660	1,420	-	910	-	690	310	西瀬戸尾道
2,770	2,620	-	1,720	1,480	1,240	-	730	-	510	向島	160
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	370	470
2,330	2,180	-	1,280	1,040	800	-	290	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	180	-	580	630
2,040	1,890	-	990	750	510	生口島南	-	-	-	-	-
1,690	1,540	-	640	400	大三島	420	-	600	-	1,000	1,050
1,450	1,300	-	400	伯方島	240	580	-	760	-	1,160	1,210
-	-	-	大島北	260	450	790	-	970	-	1,370	1,420
1,050	900	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	840	-	1,100	1,290	1,630	-	1,810	-	2,210	2,260
今治	-	890	-	1,150	1,340	1,680	-	1,860	-	2,260	2,310

E T C 車料金 (休日)

(中型車)

E T C車料金 (平日)

3,430	3,260	-	2,210	1,930	1,640	-	1,060	-	800	360	西瀬戸尾道
3,210	3,040	-	1,990	1,710	1,420	-	840	-	580	向島	360
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	880	1,150
2,690	2,520	-	1,470	1,190	900	-	320	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	470	-	1,270	1,590
2,370	2,200	-	1,150	870	580	生口島南	-	-	-	-	-
1,950	1,780	-	730	450	大三島	880	-	1,350	-	2,150	2,470
1,660	1,490	-	440	伯方島	520	1,300	-	1,770	-	2,570	2,890
-	-	-	大島北	670	1,100	1,730	-	2,200	-	3,000	3,320
1,220	1,050	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	1,580	-	2,250	2,680	3,310	-	3,780	-	4,580	4,900
今治	-	1,830	-	2,500	2,930	3,560	-	4,030	-	4,830	5,150

E T C車料金 (休日)

(大型車)

E T C車料金 (平日)

4,530	4,300	-	2,910	2,520	2,130	-	1,390	-	1,030	450	西瀬戸尾道
4,240	4,010	-	2,620	2,230	1,840	-	1,100	-	740	向島	520
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	1,100	1,550
3,520	3,290	-	1,900	1,510	1,120	-	380	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	580	-	1,650	2,100
3,140	2,910	-	1,520	1,130	740	生口島南	-	-	-	-	-
2,570	2,340	-	950	550	大三島	1,100	-	1,680	-	2,750	3,200
2,170	1,940	-	550	伯方島	730	1,700	-	2,280	-	3,350	3,800
-	-	-	大島北	830	1,430	2,280	-	2,860	-	3,930	4,380
1,620	1,390	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	2,080	-	2,910	3,510	4,360	-	4,940	-	6,010	6,460
今治	-	2,430	-	3,260	3,860	4,710	-	5,290	-	6,360	6,810

E T C車料金 (休日)

(特大車)

E T C車料金 (平日)

7,600	7,210	-	4,840	4,150	3,480	-	2,290	-	1,660	660	西瀬戸尾道
7,110	6,720	-	4,350	3,660	2,990	-	1,800	-	1,170	向島	840
-	-	-	-	-	-	-	-	-	因島北	1,760	2,500
5,860	5,470	-	3,100	2,410	1,740	-	550	因島南	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	生口島北	850	-	2,710	3,440
5,310	4,920	-	2,550	1,860	1,190	生口島南	-	-	-	-	-
4,290	3,900	-	1,530	840	大三島	1,770	-	2,620	-	4,480	5,210
3,610	3,220	-	850	伯方島	1,270	2,800	-	3,650	-	5,510	6,240
-	-	-	大島北	1,280	2,290	3,820	-	4,670	-	6,530	7,260
2,760	2,370	大島南	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	今治北	3,560	-	4,840	5,850	7,380	-	8,230	-	10,090	10,820
今治	-	4,150	-	5,430	6,440	7,970	-	8,820	-	10,680	11,410

E T C車料金 (休日)

(軽車両等)

(単位: 円)

区間	来島海峡大橋	伯方・大島大橋	大三島橋	多々羅大橋	生口橋	因島大橋
料金の額	200	50	50	100	50	50

※自転車等の通行料金は、企画割引「しまなみサイクリングフリー」実施期間中は無料となります。

- (注1) 神戸西、布施畑又は垂水から淡路SAを経由して神戸西、布施畑又は垂水までの区間を通行する自動車及び東浦、北淡、津名一宮、淡路島中央スマート、洲本、西淡三原、淡路島南、鳴門北又は鳴門から淡路SAを経由して東浦、北淡、津名一宮、淡路島中央スマート、洲本、西淡三原、淡路島南、鳴門北又は鳴門までの区間を通行する自動車については、淡路までの料金の額に淡路からの料金の額を加算するものとする。
- (注2) 早島、水島又は児島から与島PAを経由して早島、水島又は児島までの区間を通行する自動車及び坂出北又は坂出から与島PAを経由して坂出北又は坂出までの区間を通行する自動車については、与島PAまでの料金の額に与島PAからの料金の額を加算するものとする。
- (注3) 本表は、国が管理する生口島道路（生口島北IC～生口島南IC）及び大島道路（大島北IC～大島南IC）を含んで記載している。いずれも無料区間の自動車専用道路である。
- (注4) 料金の額には、消費税を含む。
- (注5) 軽自動車等・普通車のETC車料金（休日）は休日割引による割引後の料金である。

3. 管理の状況

(7) 車種区分

軽自動車等 (0.8)	●軽自動車 ●二輪自動車 (126cc以上・側車付きを含む)
普通車 (1.0)	●小型自動車 ●普通乗用自動車 ●トレーラ（けん引軽自動車と被けん引自動車（1車軸）との連結車両）
中型車 (1.2)	●普通貨物自動車（車両総重量8 t未満かつ最大積載量5 t未満で3車軸以下のもの及び被けん引自動車を連結していないセミトレーラ用トラクターで2車軸のもの） ●乗合型自動車（マイクロバス（乗車定員11人以上29人以下で車両総重量8 t未満のもの）） ●トレーラ（けん引軽自動車と被けん引自動車（2車軸以上）との連結車両及びけん引普通車と被けん引自動車（1車軸）との連結車両）
大型車 (1.65)	●普通貨物自動車（車両総重量8 t以上又は最大積載量5 t以上で3車軸以下、及び車両総重量25 t以下（ただし、最遠軸距5.5m未満又は車長9 m未満のものについては20 t以下、最遠軸距5.5m以上7 m未満で車長が9 m以上のもの及び最遠軸距が7 m以上で車長9 m以上11 m未満のものについては22 t以下）かつ4車軸） ●乗合型自動車（バス（乗車定員30人以上又は車両総重量8 t以上の路線バス及び車両総重量8 t以上で、乗車定員29人以下かつ車長9 m未満のもの）） ●トレーラ（けん引普通車と被けん引自動車（2車軸以上）との連結車両、けん引中型車と被けん引自動車（1車軸）との連結車両及びけん引大型車（2車軸）と被けん引自動車（1車軸）との連結車両）
特大車 (2.75 [3.0]) 海峡部	●普通貨物自動車（4車軸以上で、大型車に区分される普通貨物自動車以外のもの） ●トレーラ（けん引中型車と被けん引自動車（2車軸以上）との連結車両、けん引大型車と被けん引自動車との連結車両で車軸数の合計が4車軸以上のもの及び特大車がけん引する連結車両） ●大型特殊自動車 ●乗合型自動車（バス（乗車定員30人以上のもの及び車両総重量8 t以上で車長9 m以上のもの（いずれも路線バスを除く）））
軽車両等 (0.1)	（西瀬戸自動車道の自転車歩行者道のみ通行可） ●自転車 ●軽車両 ●原動機付自転車

（注）左欄の（ ）は、車種間料金比率

4. アウトカム指標

アウトカム指標（令和3年度）

本四高速道路における管理の適切な水準を確保し、お客様に満足いただけるサービスを提供できるよう取り組みの成果を定量的に評価する指標（アウトカム指標）を設けています。

令和3年度の実績値等は以下のとおりです。これまでの成果を今後の管理にフィードバックし、目標値の達成に向けて努力していきます。

アウトカム指標一覧

指標分類	令和2年度 実績値	令和3年度 実績値	令和4年度 目標値	中期目標値 ※1※2
I-1. 安全・安心の確保（交通安全対策）				
①死傷事故率【単位：件／億台キロ】 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数 ^{※5}	2.3	2.8	3.8	2.9
②人等の立入事案件数【単位：件】 歩行者、自転車、原動機付自転車等が高速道路に立入り、保護した事案件数	89	89	88	85
③逆走 逆走事故件数【単位：件】 逆走による事故発生件数 ^{※5} 逆走事案件数【単位：件】 交通事故又は車両確保に至った逆走事案件数 ^{※5}	0 0 5	2 0 5	0 0 -	0 0 -
I-2. 安全・安心の確保（構造物保全）				
④橋梁の点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【累計】	44% ^{※6}	60% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑤修繕着手済橋梁数【単位：橋】 当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した橋梁数 ^{※8} 下段は、要修繕橋梁数【単位：橋】 当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された橋梁数	2 ^{※14} 2 ^{※14}	2 ^{※14} 2 ^{※14}	- -	- -
⑥トンネルの点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【累計】	37% ^{※6}	59% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑦修繕着手済トンネル数【単位：箇所】 当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネルのうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手したトンネル数 ^{※8} 下段は、要修繕トンネル数【単位：箇所】 当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断されたトンネル数	0 ^{※14} 0 ^{※14}	0 ^{※14} 0 ^{※14}	- -	- -
⑧道路附属物等の点検率【単位：％】 省令に基づく点検の実施率【累計】	44% ^{※6}	67% ^{※6}	-	100% ^{※7}
⑨修繕着手済道路附属物等数【単位：施設】 当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した道路附属物等数 ^{※8} 下段は、要修繕道路附属物等数【単位：施設】 当該年度の前年度までに点検し、判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された道路附属物等数	0 ^{※14} 0 ^{※14}	0 ^{※14} 0 ^{※14}	- -	- -
⑩車線令違反取締 取締実施回数【単位：回】 高速道路上で実施した車線令違反取締の回数 引き込み台数【単位：回】 取締により引き込んだ台数 措置命令件数【単位：件】 措置命令を行った件数 即時告発件数【単位：件】 即時告発を行った件数	116 387 27 0	156 297 44 0	150 - - -	150 - - -
⑪橋梁の耐震補強完了率【単位：％】 15m以上の橋梁数に占める耐震性能2を有する橋梁数の割合 ^{※10※11}	52.3%	67.7%	69.7%	75%
⑫長大橋保全率【単位：％】 耐荷・耐久上問題となる損傷が発生しない長大橋梁の割合	100.0%	100.0%	100.0%	100%
II. 快適な走行サービスの提供				
⑬本線渋滞損失時間【単位：万台・時】 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	3	3	3	3
⑭通行止め時間【単位：時間】 雨、雪、事故、工事等に伴う年間の平均通行止め時間 ^{※3}	15	16	-	-
	6	14	-	-
	0	1	-	-
⑮路上工事による渋滞損失時間【単位：万台・時】 路上工事に起因する渋滞が発生したことによる利用者の年間損失時間	1	1	1	1
⑯路上工事による交通規制時間【単位：時間／km】 道路1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間	85	109	-	-
⑰快適走行路面率【単位：％】 快適に走行できる舗装路面の車線延長比率	95%	96%	95%	95%
III. 地域との連携				
⑱企画割引実施件数【単位：件】 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数	2	2	-	-
⑲SA・PAの地元利用日数【単位：日】 地元が販売・イベント等によりSA・PAを利用した日数	191	149	1,000	4,000 (4年間の累計値)
IV. コスト縮減				
⑳インセンティブ助成 ^{※13} 認定件数【単位：件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の認定件数 交付件数【単位：件】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件数 交付額【単位：百万円】 新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ助成の交付件額	1 1 88	1 0 0	1 - -	4 (4年間の累計値) - -
IV. 総合的な取組の推進				
㉑総合顧客満足度【単位：ポイント】 CS調査等で把握するお客様の満足度[5段階評価]	4.2	4.2	4.2	4.2
㉒年間利用台数【単位：百万台】 支払料金所における年間の通行台数	36	38	41	45
㉓ETC2.0利用率【単位：％】 全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数の割合 ^{※4}	23.6%	25.5	27.6%	33.6%

※1：中期目標の期間は令和4年度～令和7年度

※2：中期的なサービス水準を示すため、会社の現行中期経営計画期間内の取組計画をもとに、令和7年度までの傾向（トレンド）により算出した参考値であり、新たに会社の中期経営計画を策定する際などに見直す場合がある

※3：上下線別の通行止め時間（距離）を乗じた年間での時間・距離を営業延長で除算

※4：令和2年度実績値は令和3年3月時点、令和3年度実績値は令和4年3月時点の値

※5：数値は1/1000の年間値

※6：管理施設数に対する令和元年度から当該年度までの点検数の比率

※7：管理施設数に対する令和元年度から令和5年度までの点検数の比率

※8：平成26年7月より施行されたトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成26年国土交通省告示第426号）に基づき健全性が診断された橋梁、トンネル、道路附属物等

※9：修繕が完了したものを含む数値

※10：兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な耐震対策が完了した橋梁の割合

※11：中期目標の年次は令和3年度とし、重点対策地域等12で完了するとともに、令和8年度までに全国で耐震補強の完了を目指すものとする

※12：全国地震予測地図2016年版（地震調査研究推進本部）で示されている首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震等、今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域

※13：インセンティブ助成とは、高速道路の新設、改築又は修繕に要する費用の縮減を助成するための仕組みをいう

※14：点検2回目：令和元年度から令和5年度までに判定区分Ⅲと診断された橋梁、トンネル、道路附属物

4. アウトカム指標

①死傷事故率

交通事故減少のための対策を引き続き実施し、死傷事故の減少を目指します。

アウトカム指標

自動車走行1億台キロメートルあたりの年間死傷事故件数

○算出式

年間死傷事故件数／自動車走行億台キロメートル

○データ

年間死傷事故件数…

(公財)交通事故総合分析センター統計資料

自動車走行億台キロメートル…

JB本四高速営業実績

○実績値と目標値

(単位:件/億台・キロ)

令和2年度 実績値	2.3
令和3年度 目標値	2.3
令和3年度 実績値	2.8
令和4年度 目標値	3.8
中期目標値※	2.9

※中期目標年度は令和7年度

取組

交通事故を減らし、お客様に「安全・安心・快適」に本四高速道路をご利用いただけるよう、以下に掲げる各種の対策を実施しています。

○管制業務・道路巡回業務

管制室での管制業務や道路パトロールカーによる道路巡回業務を通じて、お客様への迅速かつ的確な情報提供及び迅速な現場対応に努めています。



渋滞の情報提供

○広報活動

SA・PA等において、掲示板にポスターを掲示したり、IC入口にて交通安全への呼びかけを展開したりすることで、本四高速道路をご利用のお客様に対し、交通安全の啓蒙を行っています。



交通安全啓発活動の状況



逆走に関する注意喚起ポスター

○高速バスへの車外広告の実施

高速バスの車外へ広告を貼り付け、「逆走」に関するPR活動を実施しています。



高速バス車外広告

○その他の施策例

- ・走行性の改善を図るため、舗装改良を実施
- ・逆走発生箇所への安全対策を継続検討
- ・人等の誤進入防止のための看板等の設置を実施
- ・車限隊による車両制限令取締り、積載不良車両への是正指導等
- ・工事規制箇所の視認性の改善

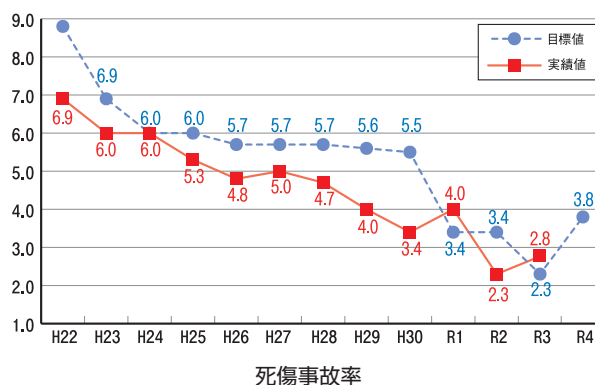
- ・ドライバーへの注意喚起のための施策
警察と連携した情報板等を用いた交通安全に関する啓発のための情報の掲出
混雑期間等における、渋滞に伴う追突事故防止を目的とした、後尾警戒車の配置
道路緊急ダイヤルの周知による道路上の異状の迅速な状況把握で措置等
- ・本四高速道路における交通事故等データの蓄積及び分析を更に進め、分析結果に基づく施策の検討
- ・関西圏域に本社のあるNEXCO西日本、阪神高速、JB本四高速及びF M大阪が協働して、危険運転撲滅プロジェクト「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT」を推進



SNDプロジェクト ロゴ

成果

令和3年度の死傷事故率は、前年度に比べ増加しましたが、交通安全広報活動や各種渋滞対策、暫定2車線区間にワイヤーロープの施工、凹凸路面標示等の各種安全対策の取り組みにより、死傷事故率は低水準となっています。



《参考》令和4年度の取組

令和元年実績値以下(新型コロナウイルスの影響を受ける前)を目標として、引き続き積極的な安全対策を推進し交通事故の減少に努めます。

4. アウトカム指標

②人等の立入事案件数

歩行者、自転車等の誤進入未然防止対策を推進し、立入による事故を防止します。

アウトカム指標

歩行者、自転車、原動機付自転車等が本四高速道路に立入り、保護された事案の件数

○実績値と目標値

	人等の立入事案件数
令和2年度 実績値	89
令和3年度 目標値	89
令和3年度 実績値	89
令和4年度 目標値	88
中期目標値※	85

※中期目標年度は令和7年度

取組

歩行者、自転車、原動機付自転車等が、本四高速道路内に誤進入することを未然に防止するために、インターチェンジの出入口やバスストップ、SA・PAのランプ部や立入防止柵に、進入・立入禁止を表示した標識や看板等を設置、改良するなどの対策を推進しています。

また、外国語表記などの対策も進めています。



多国語言語の進入禁止対策

本四高速道路内に歩行者等がいることの通報を受けた場合は、道路パトロールカーが出動し、早期に発見、保護に努めています。

令和3年度においては、新たに人の立入りが確認された箇所に注意看板やラバーポールによる注意喚起を行うなどの対策を実施しました。



多国語言語の立入禁止看板

《参考》令和4年度の取組

立入保護件数の目標を、前年度実績以下として、88件を採用し、引き続き外国語表記などの対策を行い、本四高速道路内への立入抑止に努めます。なお、原付道、自転車歩行者道にも誤進入対策を実施しており、今後も接続している道路管理者や交通管理者と連携して誤進入防止に努めます。

③逆走事故件数・逆走事案件数

本四高速では、国の安全安心計画で示す「2029年までに逆走による重大事故ゼロ」を目指し、道路標識、路面標示及びラバーポール等による、お客様への注意喚起を行う等、逆走防止対策を実施しています。

アウトカム指標

逆走事故件数及び逆走事案件数（数値は、1/1～12/31間の年間値）

○算出方法

1) 逆走事故件数

逆走による事故発生件数

2) 逆走事案件数

交通事故または車両確保に至った逆走事案件数

○実績値と目標値

（単位：件）

	逆走事故件数	逆走事案件数
令和2年度 実績値	0	5
令和3年度 目標値	0	0
令和3年度 実績値	2	5
令和4年度 目標値	0	—
中期目標値※	0	—

※中期目標年度は令和7年度

取組と成果

平成27年4月に公表した高速道路6会社統一の対策パターンによる対策について、平成28年度に全てのIC・JCT、休憩施設における、分合流部での逆走防止対策が完了し、平成30年度に、全ての料金所プラザの締切等対策を完了しています。その後、逆走案件が発生した場所においては、民間から公募した新技術として錯視効果を応用した路面標示、リバーシブル注意喚起板や、一般道からランプ出口への誤進入対策を実施しています。

これまで対策や広報活動等を実施してきましたが、逆走事故は2件、逆走事案件数は前年度と同数の5件発生しました。

（単位：件）

事故・確保地点		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			合 計		
		R1	R2	R3	R1	R2	R3	R1	R2	R3	R1	R2	R3
IC	事故	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1
	確保	1	0	0	0	1	0	1	2	2	2	3	2
SA・PA	事故	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0
	確保	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
本線	事故	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	確保	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1
計	事故	1	0	1	2	0	1	1	0	0	4	0	2
	確保	1	1	0	0	2	1	1	2	2	2	5	3
	合計	2	1	1	2	2	2	2	2	2	6	5	5

4. アウトカム指標



出口部誤進入対策（進入禁止板・矢印板）



一般道誤進入対策（路面標示）



防眩式逆走注意喚起標示

《参考》令和4年度の取組

令和4年度も、引き続き一般道路からの誤進入対策について、一般道路側管理者と協力し推進します。また、広報活動等により一層取り組んでまいります。

上記の取り組みを徹底し、事故件数・事案件数とも前年度実績値を下回る件数を目標値として設定します。

④～⑨主要構造物の点検実施率及び修繕着手済数

お客様にいつも安全に通行していただけるように、省令に基づき橋梁やトンネル及び道路附属物等主要構造物全数の点検を一定期間中に実施します。また、損傷が確認された構造物は計画的に修繕を行います。

アウトカム指標

令和元年度～令和5年度における、橋梁、トンネル及び道路附属物等の点検の進捗度合と修繕着手済数（道路附属物等には、大型カルバート、歩道橋、門型標識等が該当する）

○算出方法

点検率＝省令に基づく点検の実施率（累計）

修繕着手済数＝令和元年度から当該年度の前年度までに判定区分Ⅲ、Ⅳと診断された構造物のうち、当該年度までに修繕（設計を含む）に着手した数

取組と成果

平成26年7月1日に施行された「道路法施行規則の一部を改正する省令」及び「トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示」に基づいた点検を行いました。

令和3年度は、省令に基づく5カ年計画の3年目であり、橋梁76橋、トンネル6箇所、道路附属物等34施設の点検を実施しました。点検の計画を変更していますが、5カ年目の令和5年度には全て点検を完了するよう進めています。

また、令和2年度までに損傷が確認されていた橋梁12橋、道路附属物等3施設について全て修繕に着手しました。

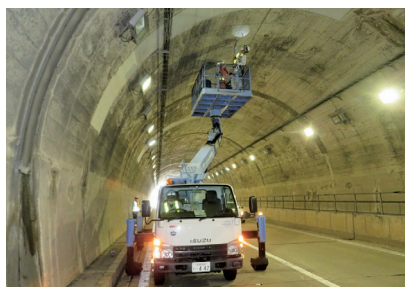
○実績値 点検率及び修繕着手済数は下表のとおりとなりました。

	点検率			修繕着手済数		
	橋 梁	トンネル	道路附属物等	橋 梁	トンネル	道路附属物等
令和2年度 実績値	44%	37%	44%	12橋	0箇所	3施設
令和3年度 目標値	60%	59%	66%	12橋	0箇所	3施設
令和3年度 実績値	60%	59%	67%	12橋	0箇所	3施設

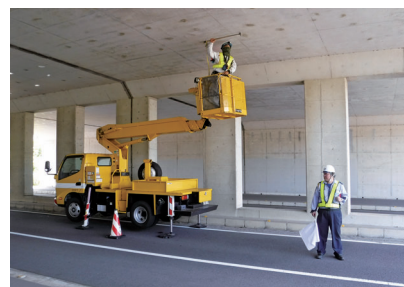
対象構造物	単 位	管理数量	年 度	点 検			修繕着手状況		
				計 画	実 績	点検率(実績/管理数量)	要修繕数	修繕着手済	未補修
橋 梁	橋	470	R1	136	111	24%	12	10	2
			R2	94	94	20%	12	12	0
			R3	77	76	16%	12	12	0
			累計	307	281	60%	12	12	0
トンネル	箇所	27	R1	3	4	15%	0	0	0
			R2	6	6	22%	0	0	0
			R3	6	6	22%	0	0	0
			累計	15	16	59%	0	0	0
道路附属物	施設	151	R1	46	35	23%	3	3	0
			R2	33	32	21%	3	3	0
			R3	32	34	23%	3	3	0
			累計	111	101	67%	3	3	0



橋梁点検状況
(E76西瀬戸自動車道橋 第三伊方高架橋)



トンネル点検状況
(E28神戸淡路鳴門自動車道 撫養トンネル)



道路附属物点検状況
(E76西瀬戸自動車道橋)

《参考》令和4年度の取組

省令に基づいて橋梁やトンネル及び道路附属物等の主要構造物を点検計画に従って実施し、令和5年度までの5カ年計画で点検率100%を目標値として設定します。

4. アウトカム指標

⑩車両制限令違反車両取締回数

車両制限令違反車両に対する取締りをなお一層強化し、大型車両の適切な通行を通じ、構造物の劣化防止を目指します。

アウトカム指標

取締実施回数：IC入口等での違反車両取締（現地取締り）回数

○実績値と目標値（単位：回、台、件）

	取締実施回数	引込台数	措置命令件数	即時告発件数
令和2年度 実績値	116	387	27	0
令和3年度 目標値	150	—	—	—
令和3年度 実績値	156	297	44	0
令和4年度 目標値	150	—	—	—
中期目標値※	150	—	—	—

※中期目標年度は令和7年度

取組

○車両制限令取締隊の設置による取締り強化

車両制限令違反車両に対しては、高速道路機構及び高速道路各社が連携して、取締りの強化、是正指導等を行っています。

○関係機関との連携による取締りの実施

取締りの実効性をより一層持たせるため、関係機関（警察・運輸支局等）との合同取締りや他の道路管理者（近接取締場所）との同時時間帯取締りを実施するなどの取組を行っています。

○高速度対応自動軸重計計測による取締り強化

ETCが普及（本四高速道路での利用率9割超）した状況において、有効に重量違反車両を取り締まるため、以下の取組も行っています。

＝施策例＝

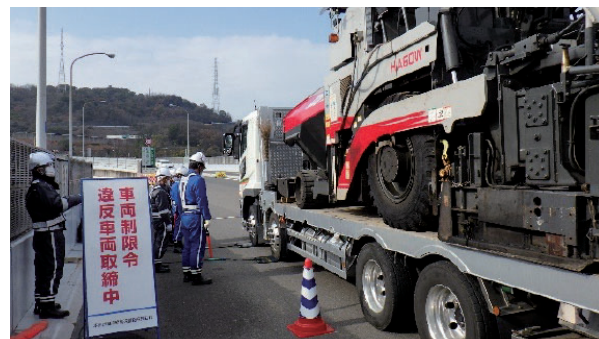
・全料金所の入口ETCレーンに高速度対応自動軸重計を設置し、違反が判明した者には指導警告書を送付。

・悪質な違反者に対しては、車両制限令違反防止講習会を実施し、道路法その他の法令の趣旨、重量超過車両が道路構造物に与える影響などについて説明するとともに、再発防止等に向けた指導を実施。

・高速度対応自動軸重計計測結果を分析し、効果的で効率的な現地取締計画に反映。

成果

新型コロナウイルスの感染拡大防止に配慮しつつ、現地取締りは156回実施し、車両297台を引込み、措置命令書44件を発行しました。



現地取締りの状況

《参考》令和4年度の取組

軸重データ等を活用し、違反車両が走行するIC、時間帯を分析するなどして効果的な取締り場所等の選定などを行い、新型コロナの影響を加味したうえで取締回数150回を目標値とし、効率的な取締りを実施することで更に違反車両の減少に努めます。

⑪ 橋梁の耐震補強完了率

現在でも一定の耐震性能を有していますが、東南海・南海地震などのプレート境界型地震や内陸直下型地震の発生の際にも早期に交通路の確保が出来るように耐震補強工事を行っています。

特に代替路のない海峡部長大橋区間を優先的に進めており、明石海峡大橋区間、大鳴門橋区間及び瀬戸大橋区間の耐震補強を完了させ、現在、西瀬戸自動車道においては、順次、耐震照査・設計、耐震補強工事を実施しています

アウトカム指標

橋梁の耐震補強完了率

○算出方法

耐震性能2*を確保できている橋梁数／橋長15m以上の緊急輸送道路に該当する橋梁数

※兵庫県南部地震と同程度の地震においても軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能な性能。

○実績値と目標値

	耐震補強完了率
令和2年度 実績値	54.3%
令和3年度 目標値	64.6%
令和3年度 実績値	67.7%
令和4年度 目標値	69.7%
中期目標値※	75.0%

※中期目標年度は令和7年度

取組

○大規模地震発生時の本州・四国間の通行の確保

大規模地震においても、本州と四国間の道路ネットワーク機能を確保するよう耐震補強工事を実施しています。

- －神戸淡路鳴門自動車道：明石海峡大橋区間、大鳴門橋区間において耐震補強を完了
- －瀬戸中央自動車道：瀬戸大橋において令和2年度に耐震補強工事を完了
- －西瀬戸自動車道：海峡部最短区間において令和7年度に工事完了を目指し耐震補強工事に順次着手

○全体の取組状況と今後の方針

引き続き、橋梁個別の耐震補強及び関係機関との協議等を行い、計画的に対策を実施していきます。令和7年度末の耐震補強完了率75%を目指します。

※平成28年11月16日に行われた社会資本整備審議会道路分科会（第57回基本政策部会）において、当面5年間で耐震補強工事の完了を目指す地域

【耐震補強実施状況】 注）青字・青太線は完了、赤字・赤太線は施工中を示す。



《参考》令和4年度の取組及び中期目標

令和4年度は橋梁の耐震補強を計画通り完成させることで耐震補強完了率69.7%となります。中期目標としては、引き続き、橋梁個別の耐震補強及び関係機関との協議等を行い、令和7年度末の耐震補強完了率75%を目指します。

4. アウトカム指標

⑫長大橋保全率

予防保全の確実な実施により、橋体健全度を確保しつつ、経済的な維持管理を目指します。

アウトカム指標

長大橋点検データに基づき橋梁部材の耐荷力、耐久性、機能性を評価し、目標評価点以上の橋体健全度を確保した橋梁数の割合

長大橋の健全性評価は、点検データを適正に評価するため、「長大橋健全度評価委員会」を設置し、独自の評価手法により行っています。橋梁個々の特性を踏まえ、部位毎に評価を行い、重要度に応じた重み付けを行ったうえで、橋梁全体の評価点付けを行います。予防保全の観点から、各評価部位が評価点3を下回らないよう橋梁全体の目標評価点を3.5としています。(表-1参照)

○算出方法

目標評価点 3.5 以上を確保した橋梁数を対象橋梁数で除して算出する。

○算出式

橋体健全度評価点 3.5 以上の橋梁数／対象橋梁数×100

○実績値と目標値 (単位: %)

令和2年度 実績値	100
令和3年度 目標値	100
令和3年度 実績値	100
令和4年度 目標値	100
中期目標値※	100

※中期目標年度は令和7年度

取組

経年による変状箇所の増加によって低下した各種部材の健全性を評価し、橋梁修繕による健全性の回復により、橋体健全度評価 3.5 を確保するため、以下の取組を行っています。

- 「長大橋健全度評価委員会」による組織的な評価
- 上記委員会により、長大橋について個々の橋梁特性を踏まえ、健全性を適正に評価
- 橋梁部材の重要性、変状程度等より決定した橋梁修繕の確実な進捗
- 耐久性に優れる補修材料、新たな施工法の調査、検討及び試験施工の実施

成果

令和3年度は明石海峡大橋において主塔の補修塗装、大鳴門橋において多柱基礎の防食、局部補修塗装、コンクリート補修、ケーブルバンドシール補修、橋梁附属物補修、瀬戸大橋において塗替塗装、コンクリート補修、ケーブルバンドシール補修等を実施し、目標を達成しました。



点検補修作業車による点検状況
(E30瀬戸中央自動車道 南備讃瀬戸大橋)

表-1 長大橋橋体健全度の評価方法

○: 評価対象 ((○) は必要の都度)

評価部位	重み付け	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		塗装	シール類	鋼材	ケーブル・ロープ類	ボルト類	コンクリート	機能	舗装	その他
主要部材	床組	10 or 8		○		○	○			(○)
	桁	10		○		○	○			(○)
	塔	10		○		○				(○)
	ケーブル	10			○					(○)
	アンカレイジ	10		○			○			(○)
一次部材	主塔基礎	10		○			○			(○)
	伸縮装置	4		○		○		○		(○)
	支承	6		○		○		○		(○)
	橋梁附属物	5		○		○	○			(○)
	塗装等	4	○							(○)
	舗装	4		○					○	(○)
	自歩道	2		○		○			○	(○)

橋体健全度 評価点 (5~0) =
(部材評価点×重み付け) / 重み付け合計

5: 健全性の低下が無く、耐荷・耐久・機能を十分確保、4: 健全性の低下は僅かで、耐荷・耐久・機能が適切に確保、3: 健全性は多少低下しているが所要の耐荷・耐久・機能値は概ね確保、2: 健全性がかなり低下し、耐荷・機能が所要値に対し殆ど余裕なし、1: 耐荷・機能が所要値を下回っている、0: 耐荷・機能が所要値を大幅に下回っている

《参考》令和4年度の取組

今後も点検結果に基づく橋体健全性を適切に評価し、橋梁修繕を計画的かつ継続的に行うとともに耐久性に優れた補修材料を採用する等により、健全性の維持・向上を図り目標値を達成します。

⑬本線渋滞損失時間・⑮路上工事による本線渋滞損失時間

本州と四国を結ぶ幹線道路として、また、瀬戸内海の島々をつなぐ生活道路としての役割を果たすために、本四高速道路上での渋滞を減らし、安全で快適に利用出来る高速道路を目指します。

アウトカム指標

渋滞が発生した事によるお客様の年間損失時間

○算出方法

各IC間の交通量と走行速度を交通量計測設備（トラフィックカウンター）で計測し、法定速度で通過した場合の時間と、実走行の平均走行速度（旅行速度）で通過した時間との差を毎正時ごとに累計して年間損失を算出する。

○算出式

$\{[(\text{区間距離} / \text{旅行速度}) - (\text{区間距離} / \text{法定速度})] \times \text{区間交通量}\}$ の年間累計

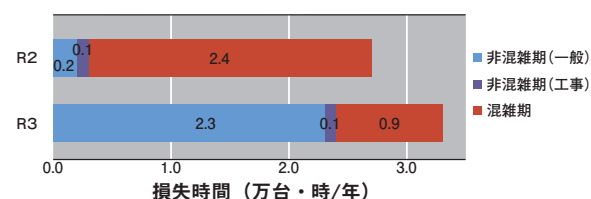
ただし、法定速度より旅行速度が大きい場合は、法定速度とする。

○実績値と目標値 (単位：万台・時)

令和2年度 実績値	3(1)
令和3年度 目標値	4(1)
令和3年度 実績値	3(1)
令和4年度 目標値	3(1)
中期目標値※	3(1)

※中期目標年度は令和7年度

() 内は路上工事における本線渋滞損失時間



取組と成果

本四高速道路における渋滞は、ゴールデンウィーク、お盆及び年末年始の混雑期に集中し

ます。舞子トンネル上り線の内照式案内標識の更新や、広域情報板、図形情報板による分かりやすい案内を提供し、サグや長い上り坂での速度低下に対し注意を促す標識を設置しています。また、混雑期間に先立ち、本四高速ホームページによる渋滞予測のお知らせや、SA、PA休憩施設では、渋滞予測やサグによる渋滞注意を喚起するポスターを掲示しました。さらに、混雑期には、路上での工事を抑制しました。

令和3年度は、新型コロナウイルスの影響と思われる交通量の減少により、混雑期における渋滞はゴールデンウィークのみでした。また、緊急事態宣言の花序などの影響により、一時的に交通量が週末等に集中し渋滞が発生する事象が見られましたが、目標値を上回ることはありませんでした。

また、工事規制による長時間の渋滞はありませんでした。



渋滞状況
(E28神戸淡路鳴門自動車道舞子トンネル上り)

《参考》令和4年度の実取組

令和4年度においても従前からの取り組みを徹底し、広報活動にもより一層取り組んで、渋滞損失時間の低減に努めます。

4. アウトカム指標

⑭ 通行止め時間

交通の安全確保を確実に実施し、事故処理の迅速化に取り組むとともに、工事による通行止めを必要最小限に留める等、通行止め時間の縮減に努めます。

アウトカム指標

単位営業延長（上下線別）あたりの雨、雪、事故、工事等に伴う年間通行止め時間

○算出方法

上下線別の通行止め時間に距離を乗じた年間延べ時間・距離を路線延長で除して算出する。

○算出式

$(\text{通行止め時間} \times \text{通行止め時間}) / (\text{路線延長})$

○実績値と目標値

(単位：時間)

	計	災害・ 悪天候	事故・ その他	工事
令和2年度 実績値	15	6	0	9
令和3年度 目標値	10	—	—	—
令和3年度 実績値	16	14	1	1

取組

令和3年度は、強風による通行止めが平年と比べ多く発生したことから、通行止め時間が増加しました。悪天候や事故などにより、やむを得ず発生した道路の通行止めについては、関係する機関と連携して、通行止めの解除に向けた作業等を今後も迅速に実施します。

工事による通行止めについては、計画的かつ安全に実施できるよう、関係する警察機関や道路管理者と適切な事前協議を行ったうえで、作業を実施します。

また、長時間の通行止めを伴う事故等が発生した場合には、通行止めによるお客様への迷惑を最小化するための検討会を開催し、今後の定時性・確実性確保に向けた検証を行っています。



通行止めの状況

⑮路上工事に伴う交通規制時間

お客様への負担を軽減するために、交通規制を伴う工事の相互調整などを実施し、路上工事に伴う車線規制時間の減少を図り、交通の円滑化及び渋滞の減少を目指します。

アウトカム指標

道路1km当たりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

○算出方法

路上工事に伴う車線規制（路肩規制、移動規制、事故処理のための規制を除く）時間の年間累計を路線延長で除して算出する。

○算出式

$(\text{路上工事による年間車線規制時間}) / (\text{路線延長})$

○実績値と目標値

(単位: 時間/km)

	交通規制時間
令和2年度 実績値	85時間/km
令和3年度 目標値	116時間/km
令和3年度 実績値	109時間/km
令和4年度 目標値	126時間/km

取組

構造物の経年劣化に伴う補修工事等が年々増加する傾向にあり、車線規制が必要な工事も増加する中、複数工事の規制集約等、規制時間の削減に努めました。

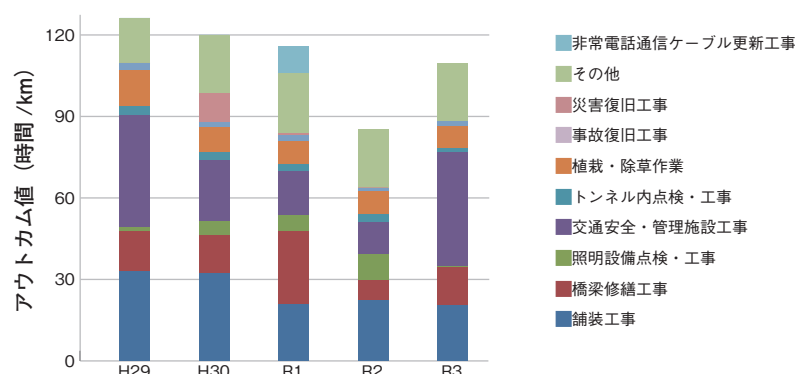
成果

令和3年度は舗装工事、照明設備点検・工事などが減少しましたが、橋梁修繕工事や防護柵改良工事に伴う交通安全・管理施設工事が大幅に増加したため、前年比約31時間/kmの増加となりました。



車線規制状況(防護柵改良工事)

○路上工事時間の推移



《参考》令和4年度の取組及び中期目標

今後、構造物の経年劣化及び特定更新等工事に加え、橋梁の耐震補強工事、跨道橋の耐震補強工事、防護柵改良工事など工事量の増加が見込まれますが、近接工事の車線規制集約を継続するとともに、計画段階より車線規制時間を短縮する工法の検討を行うなど、引き続き路上工事による規制の回数及び時間の削減を図ります。

4. アウトカム指標

⑰ 快適走行路面率

本州と四国を結ぶ幹線道路として、また、瀬戸内海の島々をつなぐ生活道路としての役割を果たすために、舗装補修工事等による路面補修を確実にを行い、道路利用者が快適に感じる舗装の状態が保持されている道路延長の確保を目指します。

アウトカム指標

快適に走行できる舗装路面の車線延長比率

○算出方法

路面のわだち掘れやひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（わだち掘れ＜25mm、ひび割れ率＜20%、平坦性（IRI）＜3.5mm/m）の本線車線延長を本線全車線延長で除して算出する。

○算出式

快適走行路面率（%）＝（LP-Lpa）/LP×100

LP：車線別（第一走行・第二走行、追越、登坂車線）の延べ舗装延長

Lpa：路面性状調査結果、日常点検結果及び当該年度期中の劣化予測等により、補修が必要と判断される車線延長

○実績値と目標値

（単位：%）

令和2年度 実績値	95
令和3年度 目標値	95
令和3年度 実績値	96
令和4年度 目標値	95
中期目標値※	95

※中期目標年度は令和7年度

取組と成果

路面性状計測結果を踏まえた舗装劣化予測及び日常点検の結果をもとに要補修箇所を的確に把握し、効率的な補修計画を策定しました。令和3年度は約16km・車線の補修を行い、快適走行路面率は95%となりました。



舗装補修工事状況
(E28 神戸淡路鳴門自動車道 垂水 IC～淡路 IC)



舗装補修工事状況
(E76 西瀬戸自動車道 向島 IC)

《参考》令和4年度の取組

令和4年度においても、路面性状計測結果を基に舗装マネジメントシステム（PMS）による舗装劣化予測と日常点検により要補修箇所を的確に把握し、令和3年度に引き続き舗装補修工事を実施し、快適に走行できる路面の維持に努めます。上記の取り組みを徹底して、快適走行路面率が前年度実績値を下回らないことを目標値として設定します。

⑮企画割引

地域振興や観光振興を目的とした企画割引を実施します。

アウトカム指標

○実績値と目標値（実施件数）

地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の実施件数 (単位: 件)

令和2年度 実績値	2
令和3年度 目標値	2
令和3年度 実績値	2

○実績値と目標値（販売件数）

地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数 (単位: 千件)

令和2年度 実績値	5
令和3年度 目標値	—
令和3年度 実績値	3
令和4年度 目標値	7
中期目標値※	28

※中期目標年度は令和7年度（R4～R7累積値）

○実績値と目標値（実施件数）

観光施設の利用料金等のセット販売した企画割引の販売件数 (単位: 千件)

令和2年度 実績値	—
令和3年度 目標値	—
令和3年度 実績値	—
令和4年度 目標値	0
中期目標値※	0

※中期目標年度は令和7年度（R4～R7累積値）

取組

平成26年7月より、広島県、愛媛県等と協力して「しまなみサイクリングフリー」を実施しており、令和3年度も継続して実施しました。また、西日本高速道路株式会社と連携し、高速道路周遊パスを販売しました。

引き続き、お客様や関係地方公共団体等のご意見、ご要望を踏まえ、販売期間の延長や積極的な広報を実施し、従前の実績を上回る企画割引の提供に努めます。

4. アウトカム指標

⑬ SA・PAの地元利用日数

地域の観光振興及び本四高速道路の利用促進等のため、地元との連携強化を図ります。

アウトカム指標

地元が地域の観光振興を目的とした販売・イベント等によりSA・PAを利用した延べ日数。

SA・PAの地元利用日数

○実績値と目標値 (単位：日)

令和2年度 実績値	191
令和3年度 目標値	102
令和3年度 実績値	149
令和4年度 目標値	1,000
中期目標値※	4,000(累積値)

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累積値)



地域と連携した大規模イベントの実施
(E30 瀬戸中央自動車道 与島PA)



交通安全の啓発活動
(E30 瀬戸中央自動車道 与島PA)

取組

地元地域の観光振興及び本四道路の利用促進等を目的として、SA・PAで地元自治体によるイベントや地元産品の特産市等の開催、地元地域の観光振興の取組に加え、交通安全の啓発活動等を実施しました。



自治体の情報発信・特産品販売
(E76 西瀬戸自動車道 来島海峡SA)



地域の店舗がSA・PAに出店した
スイーツフェアの実施
(E28 神戸淡路鳴門自動車道 淡路SA下り)

《参考》令和4年度の取組

地元自治体、観光協会等と連携した取り組みを実施します。

②0 インセンティブ助成

事業コストの縮減を図りながら、助成制度の活用をすすめていきます。

アウトカム指標

新設改築・更新・修繕等でのインセンティブ
助成認定件数、交付件数、交付金額

○算出方法

認定件数：経営努力適合性の認定件数

交付件数：当該年度の助成交付件数

交付金額：当該年度の助成交付額

○実績値と目標値

	認定件数	交付件数	交付金額
令和2年度 実績値	1件	3件	88百万円
令和3年度 目標値	1件	—	—
令和3年度 実績値	1件	—	—
令和4年度 目標値	1件	—	—
中期目標値※	4件	—	—

※中期目標年度は令和7年度(R4～R7累計値)

取組

修繕事業に関しては、従来の制度では新設改築と比べて活用しがたい状況であったことから、修繕事業しかない当社はこれまで助成制度を活用してきませんでした。

平成28年3月に助成制度の改正が行われたことを機に、平成28年度から令和3年度に計5件の助成認定を受けました。

成果

令和3年度についても1件の助成認定を受けました。

助成認定の概要（高速道路機構 HP より引用）

当初計画

- ① ワイヤロープ設置時の安全性の確保のため、設置区間はすべて「通行止め」による施工を計画
- ② 海峡部区間は代替路がなく、「通行止め」による施工の場合、代替交通手段としてフェリーの運航が必要となる



経営努力による変更

- ① 設置区間のうち、陸上部区間は「通行止め」、海峡部区間は「片側交互通行規制」により実施
- ② 海峡部区間の施工日数は、当初計画と比較し長くなったが、代替交通手段の確保が不要になった
- ③ 海峡部区間における片側交互通行規制での施工は、供用中での施工となるため、お客様への安全性を確保した施工計画の検討が必要となる



《参考》令和4年度の取組

今後も事業コストの縮減を図りながら、毎年1件の認定申請が行えるよう取り組んでいきます。

4. アウトカム指標

②総合顧客満足度

お客様に道路を安全、安心、快適に利用いただけるサービスを目指します。

アウトカム指標

道路の走行性・安全性、諸施設の快適性等、本四高速道路の利用に係るお客様の総合的な満足度の評価（5段階評価）

○調査方法

ホームページを活用したオンライン調査を令和3年11月から約4ヶ月間実施し、料金、管理水準、サービス水準に関する項目について5段階（満足5～不満1）評価で回答いただきました。

○実績値と目標値

令和2年度 実績値	4.2
令和3年度 目標値	4.2
令和3年度 実績値	4.2
令和4年度 目標値	4.2
中期目標値※	4.2

※ 中期目標年度は令和7年度

取組

・道路の走行性・安全性・快適性に関する取組み

舗装補修や道路標識の更新、高速バス車外広告等による交通安全のPR活動、会社ホームページ上での通行止め時の道路情報や周辺地域の

観光情報の発信などを継続して実施しました。

・諸施設の快適性に関する取組み

お客様に満足いただける快適空間やサービスを提供するため、魅力あるSA・PAづくりやトイレのリニューアルなどを計画的に実施。また、「おもてなしの心」向上のため、料金収受員やテナント等関係者等と協働し、接遇研修などを実施。

・沿線地域の魅力発信に関する取組み

本四道路の沿線観光情報等のマスメディアも使った発信や関係自治体等と連携した地域の魅力PR施策を実施

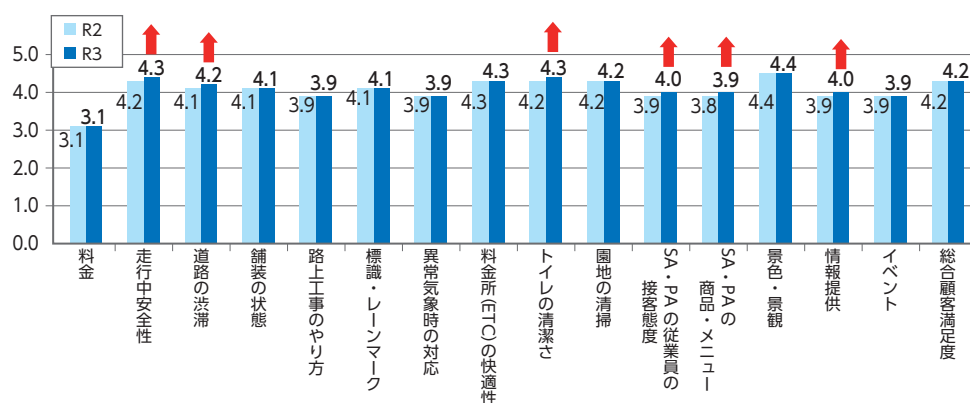
・環瀬戸協議会など本四道路の沿線観光情報等のマスメディアも使った発信

・高速道路周遊パス「四国乗り放題プラン（JB本四高速セットプラン）」を販売

成果

「走行中安全性」、「道路の渋滞」、「トイレの清潔さ」、「SA・PAの従業員の接客態度」、「SA・PAの商品・メニュー」、「情報提供」に対する評価が上昇し、その他の項目については横ばいを維持した。

その結果、総合顧客満足度は昨年度からの4.2を維持し、目標であった4.2を達成した。



調査項目及び満足度（満足5～不満1）

《参考》令和4年度の取組

令和4年度においても、引き続き万全の維持管理に努めるとともに、お客様の視点に立って安全、安心、快適に利用していただけるサービスを検討し、お客様の満足度の向上を図ってまいります。

②年間利用台数

地域との協働、情報の発信、資産の有効活用などを通じた利用促進による利用台数の増加を目指します。

アウトカム指標

支払い料金所における年間の通行台数

○実績値と目標値

令和2年度 実績値	36百万台
令和3年度 目標値	40百万台
令和3年度 実績値	38百万台
令和4年度 目標値	41百万台
中期目標値※	45百万台

※中期目標年度は令和7年度

取組

令和3年度に、地域との関係深化を目的として、新たに「地域連携事業推進本部」を設置し、瀬戸内地域の交流促進と活性化に取り組みました。

実施に当たっては、「環瀬戸内海地域交流促進協議会」と連携しました。

《参考》令和4年度の取組

令和4年度は、長大橋群を活用したインフラツアーの更なる推進など、「瀬戸内企業」として、国の機関、地方公共団体、経済連合会、商工会議所、観光協会等多様な主体と連携し、瀬戸内圏の対流促進に向けた取組を通じて、瀬戸内地域の活性化を図り、利用台数の増加に努めます。

③ETC2.0利用率

ETC2.0の早期普及促進を目指します。

アウトカム指標

全通行台数（総入口交通量）に占めるETC2.0利用台数

○実績値と目標値

（単位：％）

令和2年度 実績値	23.6
令和3年度 目標値	24.4
令和3年度 実績値	25.5
令和4年度 目標値	27.6
中期目標値※	33.6

令和2年度実績は令和3年3月時点
令和3年度実績は令和4年3月時点
※中期目標年度は令和7年度

取組

令和4年1月からETC車載器助成キャンペーンを開始したことなどにより、利用率が増加しました。

《参考》令和4年度の取組

引き続きETC車載器の助成や各種広報活動等を実施し、更なる利用率の向上を図ります。



5. 行動計画 2022-2024

行動計画 2022-2024

次世代への挑戦



次世代への挑戦 ～『インフラ経営』のリーディングカンパニーを目指して～

本州四国連絡高速道路（以下、「本四高速道路」という。）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本四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。

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、私たちは、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つの挑戦に取り組めます。

- ◆「**持続可能な高速道路**」に挑戦します。
これからも安全、安心、快適に高速道路を利用いただくため、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。
- ◆「**長大橋技術企業**」として、「**200年橋梁**」に挑戦します。
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。
- ◆「**瀬戸内企業**」として、「**瀬戸内の未来**」に挑戦します。
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。
- ◆「**成長し続ける企業グループ**」に挑戦します。
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活きと働く基盤づくりに取り組みます。

今回策定した行動計画2022-2024は、「次世代への挑戦」に向けた第一歩です。

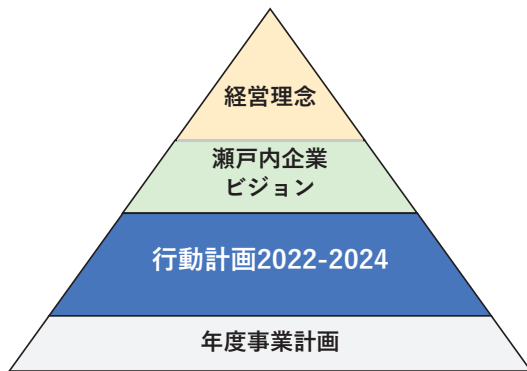
行動計画2022-2024の位置づけ・取組内容

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. 橋梁技術のフロントランナーとして、技術の継承・高度化を推進します。
4. 瀬戸内地域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。

瀬戸内企業ビジョン

- ① お客様への安全、安心、快適なサービスの提供
- ② 200年以上の利用を目指した万全な維持管理
- ③ 技術の活用
- ④ 環境への取組
- ⑤ 地域との協働
- ⑥ 情報の発信
- ⑦ 資産の有効活用



行動計画2022-2024における取組内容

社会環境の変化への対応

- ・行動計画2022-2024によるSDGs 達成への貢献
- ・脱炭素社会への取組
- ・D X の推進

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

- 取組 1. 高速道路事業の高度化・効率化
- 2. 本四高速道路の災害対応力の強化
- 3. 本四高速道路の着実な維持管理
- 4. 事故ゼロへの取組
- 5. SA・PAの快適性と利便性の向上
- 6. モビリティ社会に向けたサービスの進化
- 7. 道路ネットワークの強化によるサービスの向上
- 8. 広域交流への貢献

第2章 200年橋梁への挑戦

- 取組 1. 長大橋技術の高度化
- 2. JB本四高速グループの技術による貢献
- 3. 長大橋技術の発信

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

- 取組 1. インフラツアラーの更なる推進
- 2. SA・PAを拠点とした地域連携の推進
- 3. 島旅の活性化
- 4. サイクリングによる地域発信
- 5. 「せとうち美術館ネットワーク」の深化・発展

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

- 取組 1. やりがいのある多様な働き方の実現
- 2. JB本四高速グループを支える人材の成長
- 3. グループ経営基盤の強化
- 4. 地域・社会への貢献
- 5. 多様なパートナーとの連携

数値目標

行動計画2022-2024 による 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、事業活動を通じて、持続可能な世界を目指すSDGsの達成に貢献します。

◆ 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。



◆ 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。



◆ 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。



◆ 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。



お客様



地域社会



国際社会



取引先



株主



グループ社員

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。

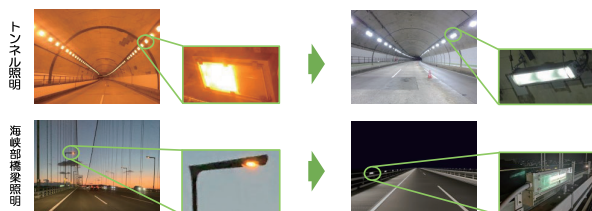
温室効果ガス排出削減に関する国際的な枠組みを踏まえ、我が国においても脱炭素社会の実現に向け、様々な取組が進められており、

- ①自らのエネルギー消費の削減に向け、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。



◆ 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。



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。



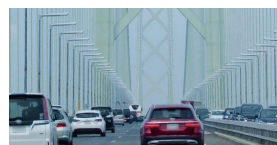
◆ 資源の有効活用

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。



◆ 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、業務そのものの組織、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、迅速かつ的確な交通管理・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。

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。

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

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

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組1. 高速道路事業の高度化・効率化

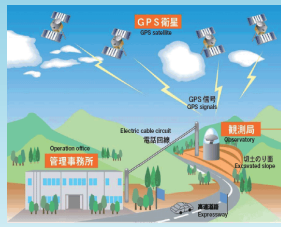


・本州と四国をつなぐ重要な社会インフラとして「持続可能な高速道路」を実現するため、防災・安全、保全、交通運用、ETC・サービスの各業務において最新のICT技術やデジタル技術を活用し、高速道路事業の高度化・効率化に取り組みます。

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

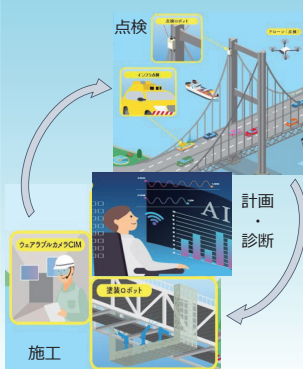


出典：国土交通省ホームページ

出典：Earth Cameron Beccario

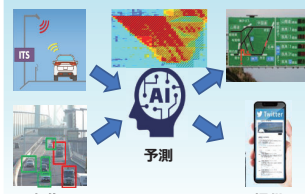
保全業務

- ◆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）



第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組2. 本四高速道路の災害対応力の強化

2-1 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らるとともに、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。なお、大規模な地震が発生する確率の高い地域から順次、対策を完了させていきます。



奥畑川橋（兵庫県洲本市）



西田高架橋（岡山県倉敷市）



与島高架橋（香川県坂出市）



因島大橋（広島県尾道市）

2-2 防災体制の強靱化



- ・災害、異常時における情報収集の高度化と迅速なオペレーションを目指し、最新のICT技術を活用し、災害時等における効率的な情報収集・共有を行い、お客様の安全確保や情報提供、また迅速な現場対応が可能となるよう、防災業務の高度化を進めます。
- ・関係機関（地方公共団体・地方整備局・陸上自衛隊等）と災害時等における相互協力協定を締結し、それぞれが保有する資源を有効活用することにより、お客様の安全性・利便性及び地域の防災機能を強化します。
- ・近年の災害の激甚化を踏まえ、国土交通省・気象庁・各高速道路会社等の関係機関が参画する『高速道路の降雨時及び強風時の通行規制に関する検討委員会』を通じて、通行規制手法の最適化等の検討を行い、安全性とサービスレベルの向上に取り組みます。
- ・南海トラフ地震等の激甚災害時の復旧支援として、各SA・PAを応援部隊の進出拠点、お客様や地域にお住まいの方々の一時避難場所とするため、必要な資機材等の備蓄と施設の整備を進めます。



ドローンを活用した土砂災害現地調査



陸上自衛隊との共同訓練

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組3. 本四高速道路の着実な維持管理

3-1 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、緊急性や優先度を考慮して計画的に補修します。
- ・長大橋修繕費の約半分を占める塗替塗装を予防保全の考え方に基づいて実施し、ライフサイクルコストを抑制します。さらに、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。



吊橋ケーブルの点検



アーチ橋補修塗装



斜張橋塔塗替塗装



管理路補修

3-2 特定更新等工事（大規模修繕）の推進

- ・管理する道路延長の約6割が供用から30年を超えており、高齢化や新たな知見により将来の変状リスクが大きいと判明した構造物については、大規模修繕を行い、構造物の長寿命化を図ります。



橋梁高性能床版防水



アルミ合金パネルを用いた
橋梁表面保護対策



橋梁コンクリート表面保護対策



盛土補強



第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組3. 本四高速道路の着実な維持管理

3-3 走行路面の快適性向上・構造物の補修

- ・定期的に舗装の路面性状を調査し、劣化予測に基づいて計画的に補修工事等を行うことで、安全、快適に走行できる良好な路面を維持します。
- ・大型車の通行等の大きな負荷を繰り返し受けることにより発生する損傷を適切に補修し、構造物の延命化に取り組みます。
- ・積載荷重を超過した車両による道路構造物の損傷や交通事故を防止するため、車両制限令違反車両の取締りやその啓発活動の強化に取り組み、大型車両の通行の適正化を推進します。



アスファルト舗装の補修



TRS*を用いた鋼床版疲労亀裂の補修
(関西大学との共同特許)
※TRS：スレッドローリングねじ
(Thread Rolling Screw)



車両制限令違反車両の取締り



車両制限令違反啓発広告

3-4 緑化施設の維持管理

- ・走行環境や沿道環境の保全のため、草刈りや樹木の剪定等により適切に緑化施設の維持管理を行います。
- また、これらの作業により発生した植物廃材は、チップ化・たい肥化等により資源の有効活用に取り組みます。



中央分離帯植栽管理



倒木リスク低減対策



植物廃材の再資源化

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組4. 事故ゼロへの取組

4-1 交通安全対策の推進

- お客様の安全、安心を24時間365日確保するため、道路巡回や交通管制等を通じて様々な交通安全対策を推進します。
- 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。
- 逆走等の重大事故を防止するため、新技術の運用と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。



交通管理隊による
落下物の回収



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

4-2 交通安全啓発活動の強化

- 関係機関と協力し、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。
- 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。
- 交通事故につながる危険運転撲滅を目指し、西日本高速道路(株)、阪神高速道路(株)及び(株)エフエム大阪と共同して「STOP! NAGARA DRIVING PROJECT」(通称「SNDプロジェクト」)による、交通安全啓発活動を実施します。



関係機関と協力した交通安全運動



高速バス背面広告



落下物防止キャンペーン

4-3 通行止め時間、路上工事時間の短縮

- 本州と四国をつなぐ重要な社会インフラとして、通行止め時間の短縮を図ります。
- 路上工事時間を短縮するために、規制区間の集約等により規制回数を低減し、規制に伴う事故防止を図ります。
- 事故、災害による交通規制において、関係機関との緊密な連携による迅速な事故車両の排出等、速やかな交通復旧を行います。



故障車に伴う交通規制



事故車両の排出



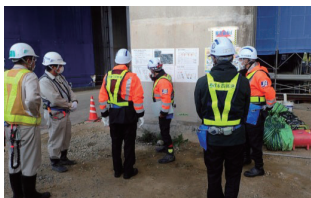
通行止め時間の短縮

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組4. 事故ゼロへの取組

4-4 労働安全対策の推進

- 労働安全コンサルタント等の意見も取り入れ、関係者一体となって、事故“ZERO”を目指します。
- 工事等における安全意識・安全管理技術の向上のため、VRやDVD等の教材による研修を実施します。
- 外部研修会等を活用し、安全管理技術の向上を図ります。
- 工事規制作業中の区域内侵入防止対策の情報収集・試行・検証を継続して行うとともに、橋梁点検補修作業車の事故防止対策として、近接センサーの取付けを行う等、工事規制作業等における安全対策の高度化を推進します。



工事安全パトロール



VRを用いた研修

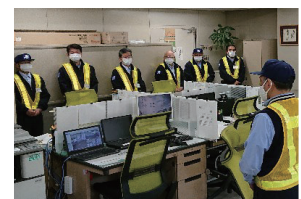


特別安全教育（主塔作業車）



外部研修会（仮設足場）

- 道路巡回業務における事故発生を防止するため、交通管理隊員の作業時の安全確保に不可欠な技術や知識の習得に努め、落下物排除及び故障車対応等を安全かつ迅速に行うための各種訓練を継続して実施します。
- 安全通路の設置や車線横断に対する安全対策等の安全に関する施設整備を継続して進めます。
- 安全意識向上のため、料金所周辺の安全パトロールや関係者会議の実施、料金所での安全ミーティングや映像研修、設備の取扱い研修等に継続して取り組みます。



料金所安全ミーティング

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

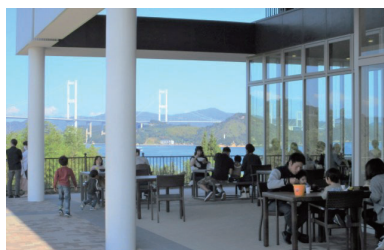
取組5. SA・PAの快適性と利便性の向上



- 新型コロナウイルス感染症対策やキャッシュレス決済の推進等により新しい生活様式へ対応するとともに、アフターコロナを見据え、外国からのお客様への対応の充実等の取組を進めます。



飛沫防止パネルの設置・飲食の喚起
(与島PA)



屋外座席の増設（来島海峡SA）



フードコート券売機の
キャッシュレス対応



ポケットブックを用いた
外国からのお客様への対応

- あらゆるお客様に安全、安心に利用いただけるよう、段差の解消、身体障がい者用駐車マスの整備・改善等に取り組みます。
- トイレの空調設備の設置や清掃の工夫等により快適性を高め、サービス水準の向上を図ります。
- 駐車場の混雑緩和のため、駐車マスの拡充や混雑情報の提供に向けた取組を進めます。



駐車場と通路間の段差の解消（来島海峡SA）



トイレの美装化（淡路SA）



リフレッシュルームの整備（淡路島南PA）

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組6. モビリティ社会に向けたサービスの進化

6-1 交通監視・施設監視・情報提供の高度化



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による情報処理も活用することにより、迅速かつ的確な交通管理・施設運用に取り組みます。

- ETC2.0ブローデータのリアルタイム処理により、交通管制室において即時に交通動向を把握できるシステムを導入します。
- 道路巡回車の車載カメラや画像処理技術、路上センサー等による監視補助など、交通監視のシステム化を進めます。
- AIによる渋滞予測等のリアルタイムな交通状況を様々な広報手段（ホームページ、SNS等）により即時に自動発信するほか、情報発信のシステム化等により渋滞対策の推進に取り組みます。
- 各種施設に設置されているセンサーを通じ、障害発生を迅速に把握し対応します。

管制室を中心とする交通運用・施設監視業務のDX



第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組6. モビリティ社会に向けたサービスの進化

6-2 ETC専用化等

- ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進するため、2023年3月末までにETC専用化の試行運用を一部の料金所で開始し、その運用の状況や各地域の特性等を考慮しつつ順次拡大します。
- ETC車載器購入助成キャンペーンを実施します。
- ドライバーへの運転支援や道路交通システム全体の効率化に資するETC2.0の普及を促進するため、各種媒体による広報を実施します。



ETC専用化イメージ

6-3 ETC利便性の向上

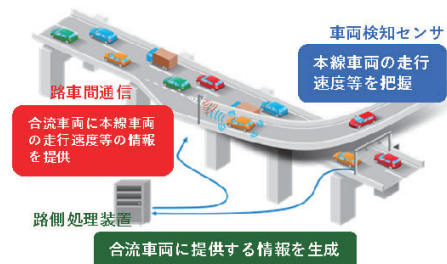
- 向島ICの本州方面への出入口の整備のほか、ETCレーンの入口・出口が1レーンしかない料金所について、渋滞対策等、ETCの利便性向上に取り組みます。



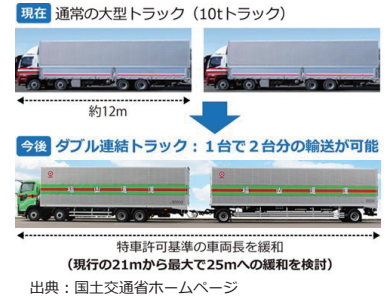
入口ETCレーンの改良前④と改良後⑤（坂出IC）

6-4 自動運転等への対応

- 国が進める官民共同研究に参画し、合流部支援サービスや前方の事故車両等の情報提供サービス（先読み情報提供サービス）の実現に向けた技術開発を推進します。
- 将来のダブル連結トラックの展開等を見据え、物流車用休憩スペースの整備に向けた検討、準備を進めます。



出典：国土交通省ホームページ



出典：国土交通省ホームページ

第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組7. 道路ネットワークの強化によるサービスの向上

7-1 坂出北ICフル化事業等の推進による地域への貢献

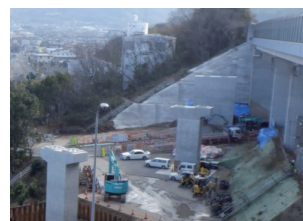
- 坂出北ICフル化事業等の推進により、物流の効率化、観光施設の連携、交流の促進等、機能強化及びサービスの充実に図ります。



坂出北ICフル化事業完成イメージ



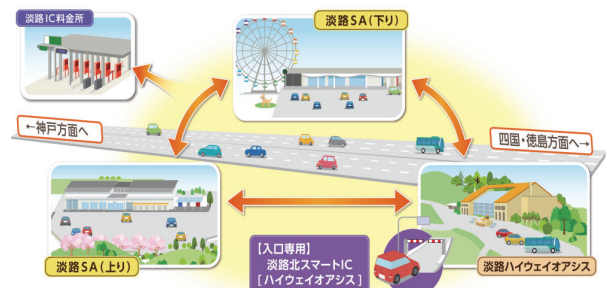
坂出北ICフル化の工事状況（2021年12月時点）



- 西瀬戸自動車道の暫定2車線区間については、渋滞や事故の発生状況等について分析を行うとともに、コスト縮減策を踏まえた事業費精査等を進めます。
- 西瀬戸自動車道と今治道路との接続事業については、広域的な高速道路ネットワークの充実に向け、引き続き国と連携し、取り組んでいきます。

7-2 淡路北スマートICの利用活性化

- 2020年3月に開通した淡路北スマートICは、開通が全国初となる民間施設直結のスマートICであり、淡路ハイウェイオアシスと淡路SAが一体となった利用促進、地域の活性化を図ります。
- ETC2.0プローブデータ等を活用した利用実態の調査を行い、実態に応じた広報やサービスの提供により、利便性向上を図ります。



第1章 持続可能な高速道路への挑戦

取組8. 広域交流への貢献

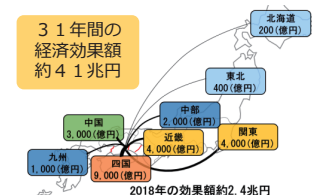
8-1 ビッグデータの活用

- 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。



8-2 本四架橋の多面的効果検証

- 本四架橋開通による経済効果額は、瀬戸中央自動車道が開通した1988年から2018年までの31年間で約41兆円、2018年の1年間で約2.4兆円に達しており、重要な社会インフラとして我が国の経済発展の一翼を担っています。
- 2023年に瀬戸中央自動車道開通35周年及び神戸淡路鳴門自動車道全通25周年、2024年に西瀬戸自動車道全通25周年を迎えるに当たり、経済効果に加え多面的な効果への影響を分析し、地域と連携して検証・発信を行っていきます。



8-3 地域と連携した交流の促進

- 環瀬戸内海地域交流促進協議会において、2028年度（令和10年度）の交流人口について2013年度（平成25年度）比1千万人増を目指しています。
- 目標達成に向け、2014年より実施している「しまなみサイクリングフリー」や2020年に参画した「西日本観光周遊ドライブパス（四国）」等を参考に効果的な企画割引等を立案するとともに、瀬戸内周辺地域の経済界、地方公共団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ます。



しまなみサイクリングフリー



西日本観光周遊ドライブパス（四国）

第2章 200年橋梁への挑戦

取組1. 長大橋技術の高度化

1-1 アセットマネジメントの高度化

点検

複雑かつ多くの部材を有する長大橋の点検の更なる効率化を目指し、様々なシステムの検討・開発を進めます。

＜検討内容＞

- 点検作業で発見した変状の位置・大きさ等の情報を、撮影画像からデータベースに登録するシステム
- 点検時の音声データのテキスト化によるデータベースへの入力支援
- 現場での点検作業を効率化するためのMR（複合現実「Mixed Reality」）技術やタブレット端末等の入出力デバイスの適用性確認を行うため、橋梁維持管理CIMプロトタイプモデルを構築し、実証試験を実施

記録



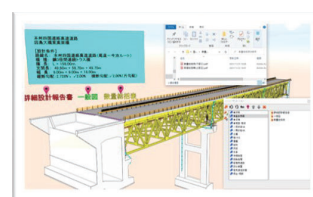
画像→数値情報（変換）
・位置情報
・変状詳細（サイズ等）



音声で記録した
変状記録から入力支援



データベースと連携（自動入力）



橋梁維持管理CIMプロトタイプモデルイメージ

診断・判定

- 発見した変状の判定のばらつきを無くし、変状の判定・診断の支援を行うAIを構築するため、過去の維持管理データを収集・選別し、AIの機械学習に取り組みます。



第2章 200年橋梁への挑戦

取組1. 長大橋技術の高度化

補修計画

- ・変状の劣化予測やライフサイクルコスト等を考慮して最適な補修計画等を策定する支援システム構築のため、変状等の点検記録や補修工事等の記録を保存するシステムの改修を進めます。
- ・補修計画をもとに補修工法を選定するとともに、点検で得られた情報からAIを活用して補修数量を算出する等の積算支援システムの開発に取り組みます。



箱桁用塗装装置による塗装



ハンガーロープクレン装置

補修

- ・効率性や品質の向上を図るため、塗替塗装（洗浄、素地調整、塗装）のロボット化や、局部補修作業を行うための小型簡易補修装置の開発に着手し、維持・補修の省力化・省人化を目指します。
- ・補修材料、機材の開発により、構造物の長期にわたる健全性や安全性を確保します。

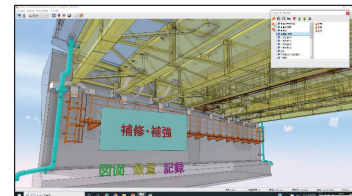


電動工具
素地調整工具の適用性検証



保全

- ・複雑かつ多数の部材で構成される長大橋梁の点検・補修記録や管理図等に3次元CIMモデルを活用し、各種維持管理データとの連携により補修計画等の策定を支援する「長大橋維持管理システム」(仮称)の構築に取り組みます。



各種維持管理データとの連携

第2章 200年橋梁への挑戦

取組1. 長大橋技術の高度化

1-2 長大橋維持管理技術の開発

- ・海上部の高所、海からの飛来塩分が多い等、様々な厳しい環境条件下における長大橋の維持管理を高度化するため、点検ロボットの開発、新たな点検手法の開発、補修作業の自動化等の維持管理技術の開発を進めます。



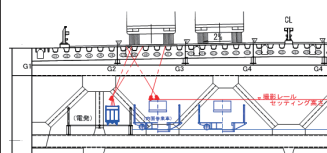
吊橋ハンガーロープ画像点検システム



ハンガーロープ防食内部充填工法



赤外線サーモグラフィによる疲労亀裂検出



自動バキュームプラスト

第2章 200年橋梁への挑戦

取組1. 長大橋技術の高度化

1-3 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、主としてロボット工学、センシング技術、ICT・IoT、AI、塗装技術の5つの技術分野から構成されるコンソーシアムを設立し、長大橋維持管理技術開発の取組を具体化していきます。

Mission I : 自動点検・補修ロボット	2030年に全面塗装塗装を自動的に実施するロボットを実装（2025年に局部補修塗装ロボット）
Mission II : 長大橋維持管理技術	長大橋の点検業務や補修工事等の高度化に寄与する技術の開発等



1-4 長大橋技術の継承・技術者の育成

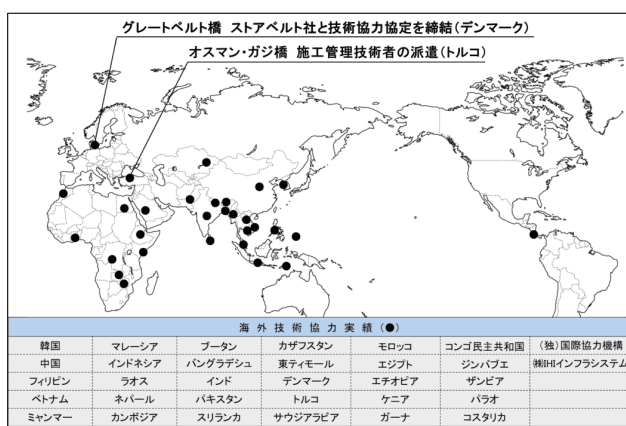
- 「橋梁技術のフロントランナー」であり続けるため、これまで培ってきた長大橋技術を継承するとともに、最新橋梁分野の高度な技術力・应用能力を備え、豊富な実務経験を積んだ、計画・設計・施工・管理をトータルマネジメントできる技術者の育成を目指した取組を実施します。



第2章 200年橋梁への挑戦

取組2. JB本四高速グループの技術による貢献

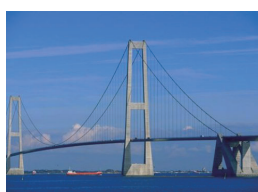
- 長大橋技術の普及・発展、国際協力に貢献するため、本四公団時代から培ってきた橋梁の建設・管理技術を活用し、国内外の長大橋建設・維持管理への技術支援に取り組むとともに、海外事業の新たな展開を目指します。
- 地方公共団体等が管理する道路の点検、補強等を通じて、地域社会に貢献します。



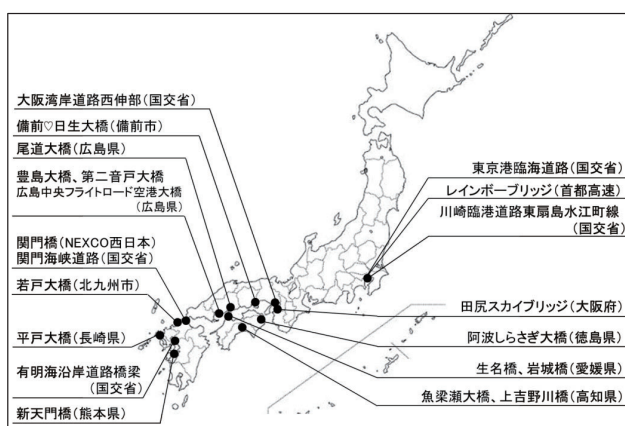
海外技術協力の実績（2020年度末時点）



オスマン・ガジ橋（トルコ）



グレートベルト橋（デンマーク）



国内技術協力の実績（2020年度末時点）



岩城橋（愛媛県）



上吉野川橋（高知県）

第2章 2000年橋梁への挑戦

取組3. 長大橋技術の発信



- 国際吊橋構造橋梁管理者会議等の国内外の会議等を通じて、技術交流を継続し積極的な技術情報発信を行います。

海外

- 2022年に兵庫県神戸市において、国際吊橋構造橋梁管理者会議（International Cable Supported Bridge Operators Conference: ICSBOC）を主催します。本会議では、アメリカ、カナダ、イギリス、デンマーク、中国、日本といった世界各国の長大橋の管理者が一堂に会し、維持管理技術等に関する意見交換を行い、世界のインフラメンテナンスの底上げに貢献します。
- PIARC（世界道路協会）、IABSE（国際構造工学会）等の国際会議を通じて、長大橋の建設・維持管理及び研究開発等の情報を発信するとともに、最新の知見を取り入れ、技術力の向上に取り組みます。

国内

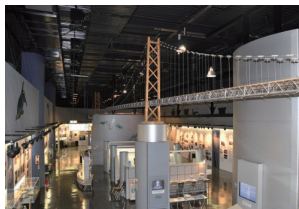
- 世界に誇る長大橋技術を広く発信するため、橋の科学館での広報や各種技術展への出展、本四技報や長大橋ニュースレターの発刊等を通じて、技術広報の充実に取り組みます。



国際吊橋構造橋梁管理者会議



海外技術者との意見交換



橋の科学館



建設技術展への出展



本四技報④・長大橋ニュースレター⑥

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組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。



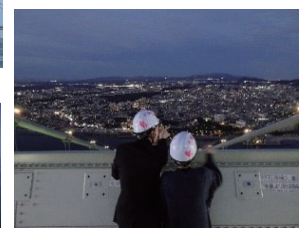
クルーズと組み合わせたツアー



明石海峡大橋ナイトツアー



瀬戸大橋スカイツアー（2019年常設化）



プロボースプラン（明石海峡大橋）



来島海峡大橋桁外面作業車搭乗体験

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組2. SA・PAを拠点とした地域連携の推進

2-1 「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・発信し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「せとうち魅力発見キャンペーン」をSA・PAで展開します。



せとうち春のスイーツバトル
テーマ
『瀬戸内をわたり、おいしい
スイーツにめぐり合う』
(2022年春開催予定)



「さつまいもソフト」



「しまなみレモンと蜂蜜のスフレパンケーキ」



「せとのみずたまソフト」



地域店のSA・PAへの出店

地域の特産品を用いた新メニューの開発



淡路島生しらす丼
(淡路島南PA)



宇和島風鯛めし
(来島海峡SA)

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組2. SA・PAを拠点とした地域連携の推進

2-2 「地域マルシェ」等の開催

- ・沿線地域の商工会議所、農協、漁協、観光協会、青年会議所等各種団体や企業等と連携し、SA・PAを地域の情報発信や特産品販売の拠点として活用します。



砥部焼即売会



西条市の特産品販売

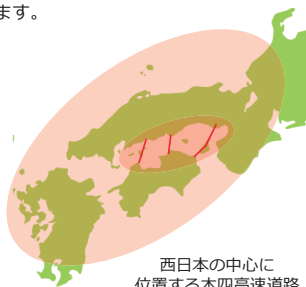


瀬戸田いきいきフェア (瀬戸田PA)

地域と連携した特産品販売 (来島海峡SA)

2-3 交流拠点としての活用

- ・中国四国地方を結び、近畿や九州も含めた西日本の中心に位置する地域的特性を活かし、広域的な交流拠点として3ルートのSA・PAを最大限活用します。



西日本の中心に
位置する本四高速道路



ビジネスマッチング開催イメージ
「四国観光商談会」(大阪)



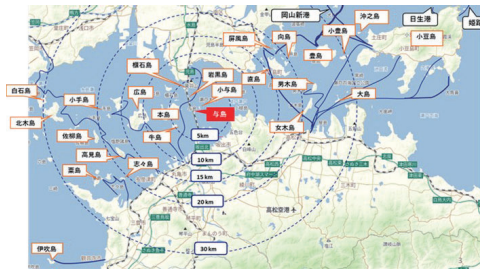
バイクフェスタ (与島PA)

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組3. 島旅の活性化

3-1 塩飽諸島における島旅の実施

- ・瀬戸内地域の優れた景観や島々の歴史・文化に根ざす地域資源を活かした島旅の活性化に、地域と連携し、取り組みます。
- ・塩飽諸島の自然環境、歴史・文化等の地域資源を活かした島々の周遊ツアーを実施します。



大楠（志々島）



海洋ごみ調査



海洋ごみ調査座学



ジオツアー

3-2 「せとうち島旅フェス」の開催

- ・島旅の拠点となる与島PAにおいて、島旅の活性化を目的としたイベントを開催し、地域とともに島旅を盛り上げます。



多島美を望む与島PA
(香川県)



地域の特産物の販売
魅力情報の発信



「与島から魅力発信！
せとうちフォトコンテスト」

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組4. サイクリングによる地域発信

4-1 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、統一感のあるビ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。



ナショナルサイクルルート発表



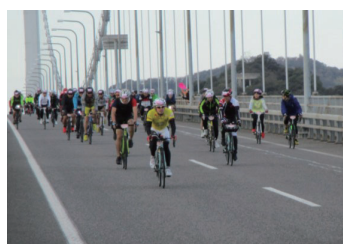
ロゴマーク設置



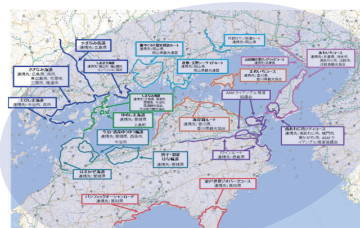
注意喚起

4-2 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

- ・西瀬戸自動車道や淡路島一周（「あわいち」）、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。
- ・ネットワーク化の推進に向け、瀬戸内地域の地方公共団体、地方整備局、地方運輸局、経済団体やサイクリングルートを管理・運営する主体等とともに「Setouchi Velo 協議会（仮称）」を設置し、サイクリング文化等の普及・促進や国内外に向けた情報発信に取り組みます。



サイクリングしまなみ



瀬戸内地域周辺の主なサイクリングコース

Setouchi Velo 協議会（仮称）



Velo: 自転車（フランス語）

第3章 瀬戸内の未来への挑戦

取組5. 「せとうち美術館ネットワーク」の深化・発展

5-1 「せとうち美術館ネットワーク」の取組

- ・瀬戸内地域に存する美術館・博物館81施設のネットワーク（「せとうち美術館ネットワーク」2008年に6施設でスタート）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。



せとうち美術館マップ



平山郁夫美術館



猪熊弦一郎現代美術館



大原美術館



東山魁夷せとうち美術館



大塚国際美術館

5-2 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、テーマ別会合等による相互交流、情報交換を行います。新たな取組として、参加施設と企業等をつなぐビジネスマッチングの実施や情報誌・Web等を活用し、施設と地域の魅力を発信します。



せとうち美術館サミット
特別講演会



テーマ別会合の実施



情報誌の発刊



ホームページを利用した
情報交換掲示板



冊子のパスポート化・
デジタルスタンプラリー

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

取組1. 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みます。
- ・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みます。



ワークライフバランスに基づく社員の育児参加支援



Web会議の拡充による会議の効率化



サテライトオフィスの試行

- ・オフィス空間の快適化に取り組むとともに、自由闊達に意見を交わせ、ハラスメントや過重労働のない、風通しのよい職場づくりに取り組みます。



リフレッシュコーナー（本社オフィス）



スタンディングミーティングによる
コミュニケーション



モバイルPCを活用したフレキシブルな働き方

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

取組2. JB本四高速グループを支える人材の成長

2-1 「次世代への挑戦」を担う人材の確保と育成

- ・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。



専門技術研究の技術発表会



若手社員への技術継承



明石海峡大橋実橋体験研修



見学案内による交流の促進

2-2 多様な人材が活躍できる組織風土の醸成

- ・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。



メンター制度を活用した若手社員のフォローアップ



全ての世代の社員の意見を尊重



誇りを持って取り組む組織風土の醸成

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

取組3. グループ経営基盤の強化

3-1 グループ経営の強化

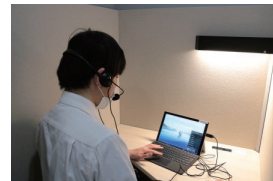
- ・外部講師による講演会、職場討議、eラーニング等の社員教育を充実させ、コンプライアンス意識の向上に取り組みます。
- ・リスク管理を含めたガバナンス強化に取り組むとともに、人材交流の促進等、グループ間のコミュニケーション活性化に向けた取組を進めます。
- ・「新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」に則り、社会基盤としての役割を継続的に果たすよう、業務継続体制を確保します。
- ・ポストコロナを見据え、グループ全体の経営力の強化を図ります。



外部講師による講演会



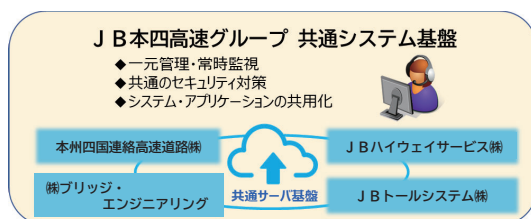
職場討議



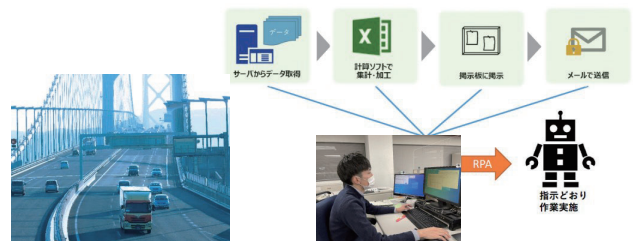
eラーニング

3-2 グループ一体となった効率化の推進

- ・生産性向上のため、グループ全体でのシステム統合等、効率的な業務実施体制の構築を目指した取組を進めます。
- ・RPA等による業務プロセスの自動化といったITツールの活用等による業務の効率化、押印廃止、電子決裁の推進、ペーパーレスの徹底、不要な業務の削減等に取り組めます。



グループ全体でのシステム統合イメージ



交通量統計データの提供をRPA化

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

取組4. 地域・社会への貢献

4-1 情報発信の強化

- ・JB本四高速グループの事業活動をステークホルダーの皆様にご理解いただけるよう、公式ホームページ、SNS等を通じて、迅速かつわかりやすい情報発信を行います。
- ・映画、ドラマ、CM等のロケーション撮影を通じ、瀬戸内地域、本四高速道路の魅力を発信します。
- ・瀬戸内地域の人・モノ・文化・歴史他を広報誌等で幅広く取り上げ、その魅力を紹介することによって地域全体の認知度を高めます。



JB本四高速ホームページ



SNS (Twitter) による道路交通情報発信



企業CMを通じた橋の魅力発信



広報誌による瀬戸内の魅力発信

4-2 社会貢献活動による地域・社会の発展

- ・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



海岸清掃活動への参加



障がいがある方を対象とした意見交換会

第4章 成長し続ける企業グループへの挑戦

取組5. 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。



陸上自衛隊と連携した災害対応訓練



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）



地域の文化・人形浄瑠璃の実演
(淡路SA)



JR四国と連携した取組
(与島PA)



地域と連携した特産品の販売
(瀬戸田PA)

数値目標

項 目	2024年度 数値目標
年間利用台数	4 5 百万台
関連事業(連結)営業利益率	1 0 %
橋梁耐震補強率	7 3 %
死傷事故率	3. 2 件/億台・km
E T C 2. 0 利用率	3 2 %
快適走行路面率	9 5 %
逆走事案件数 逆走事故件数	事 案 0 件 事 故 0 件
通行止め時間(災害・悪天候除く)	1 時間 ※
総合顧客満足度	4. 2
インセンティブ助成認定数(3年間累積値)	3 件

※上下線別の通行止め時間に距離を乗じた、年間延べ時間・距離を営業延長で除算したもの。

本 州 四 国 連 絡 高 速 道 路 図



2022年1月現在

5. 行動計画 2022-2024





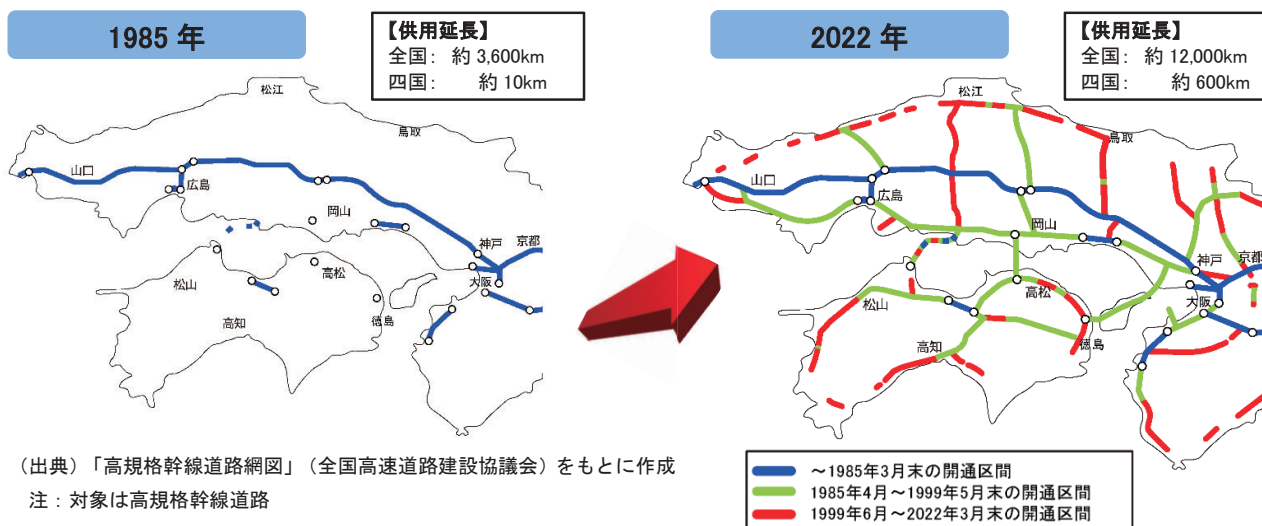
6. 経済効果

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。

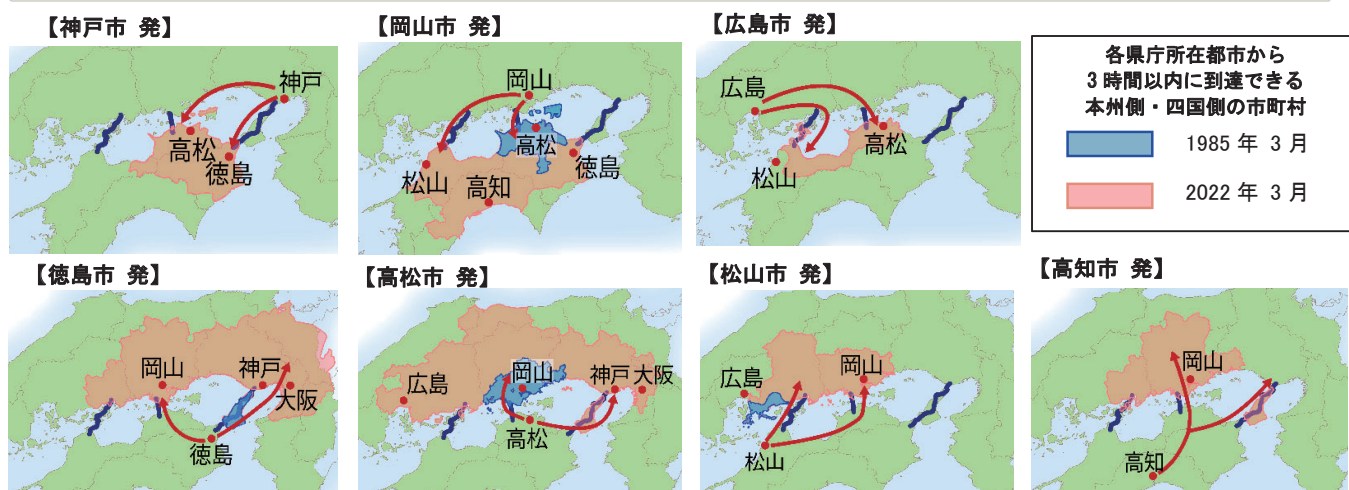
◆高速道路ネットワークの拡充



◆3時間圏域の拡大

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。

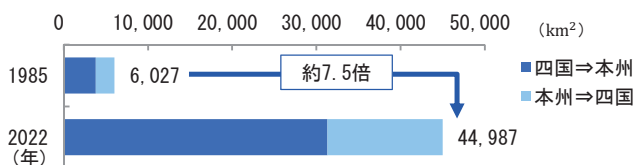
例えば、1985年当時では徳島市から3時間で到達できるのは淡路島まででしたが、現在では神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道を利用することにより、大阪府・兵庫県・岡山県の大部分に到達できるようになっています。



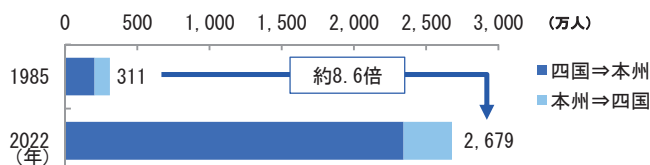
（出典）「道路時刻表」（道路整備促進期成同盟会全国協議会）、「全国フェリー・旅客船ガイド」（日刊海事通信社）ほか より作成

注：自動車での3時間圏域

《圏域面積》



《圏域人口》



（出典）1985年及び2020年国勢調査、NAVITIME「自動車ルート検索」をもとに作成

注：1985年は大鳴門橋開通前（1985年3月） 2022年は2022年3月時点

6. 経済効果

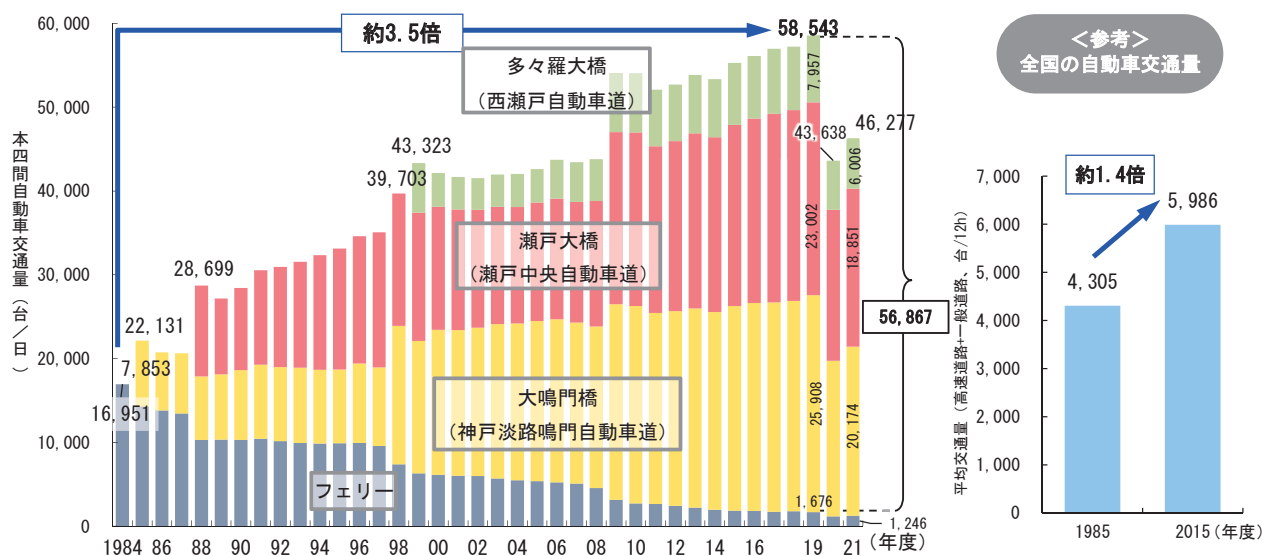
本四間自動車交通量と交流人口の推移

本四間自動車交通量は、本四高速道路の開通により飛躍的に増加しました。大鳴門橋開通前の1984年度と、2019年度とを比較すると、本四間の自動車交通量は約3.5倍に増加しています。なお、全国の自動車交通量は、1985年度と2015年度とを比較すると約1.4倍です。

四国と四国外との交流人口は、2019年度は年間6,000万人を超え、1984年度の約2.1倍に増加しました。このうち、約84%を本四架橋（道路＋鉄道）が担っています。

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により、自動車交通量、交流人口ともに減少しました。

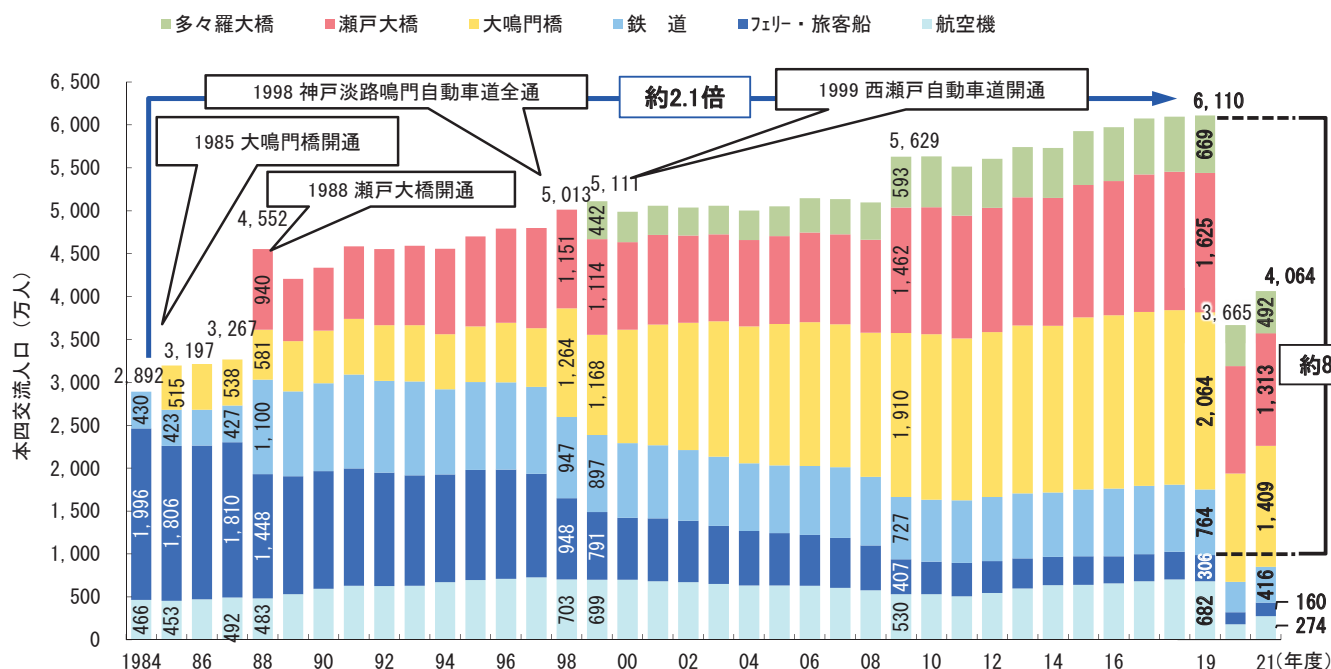
◆本四間自動車交通量の推移



(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) より作成

(出典) 「全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省) より作成

◆交流人口の推移



(出典) JB 本四高速資料、「四国運輸局業務要覧」(四国運輸局) ほか より作成

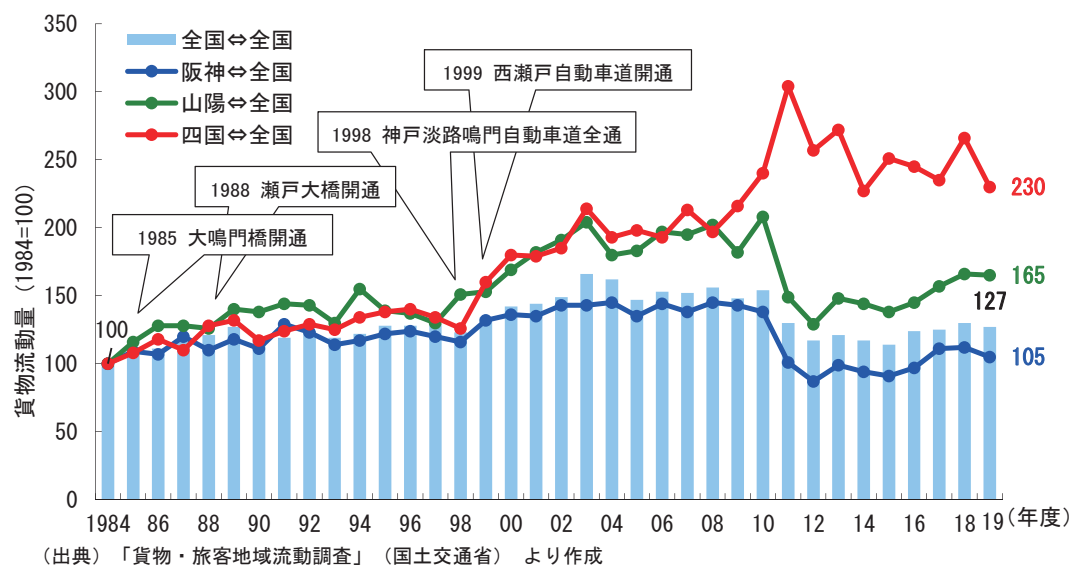
注：鉄道の1988年 本四備讃線開業以前は、宇高連絡船

物流の活性化

自動車貨物輸送の変化

■地域外との自動車貨物流動量の変化

四国と全国間の自動車貨物流動量は、1984年度と2019年度で比較すると、約2.3倍に増加しました。その間、各ブロックと全国間の自動車貨物流動量は、山陽と全国間で約1.7倍、阪神と全国間で約1.1倍となっています。

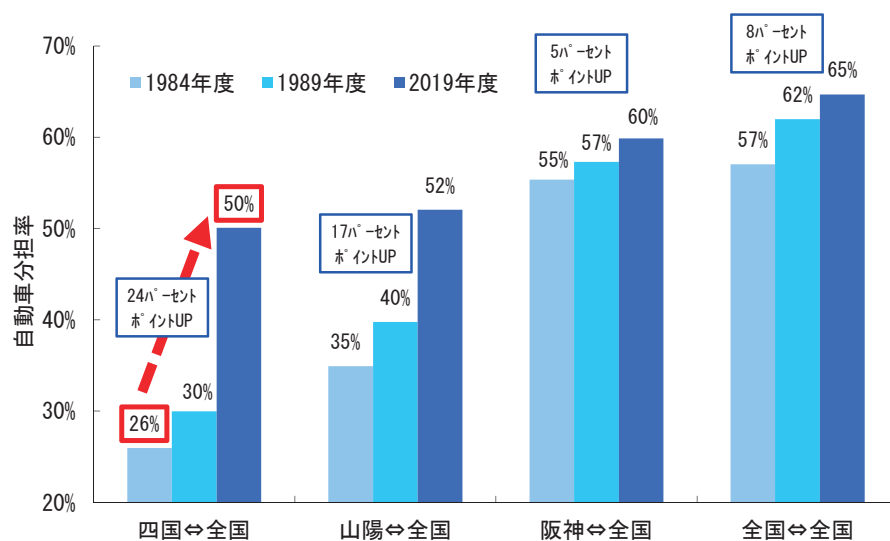


注1: 地域内の流動は含まない

注2: 「阪神」: 大阪、兵庫 「山陽」: 岡山、広島

■貨物輸送における自動車分担率の変化

四国と全国間の自動車分担率は1984年度には26%でしたが、2019年度は50%と大幅に増加しています。



注1: 地域内の流動は含まない

注2: 「阪神」: 大阪、兵庫 「山陽」: 岡山、広島

※自動車分担率

全輸送機関(鉄道・自動車・海運)の輸送量のうち、自動車が占める割合。

6. 経済効果

■四国地域と各地の自動車貨物流動量の変化

四国と阪神、山陽地域との流動量は着実に増加しています。

本四3ルート開通後は広域化が進み、中部、関東・甲信地域との流動量も増加しています。

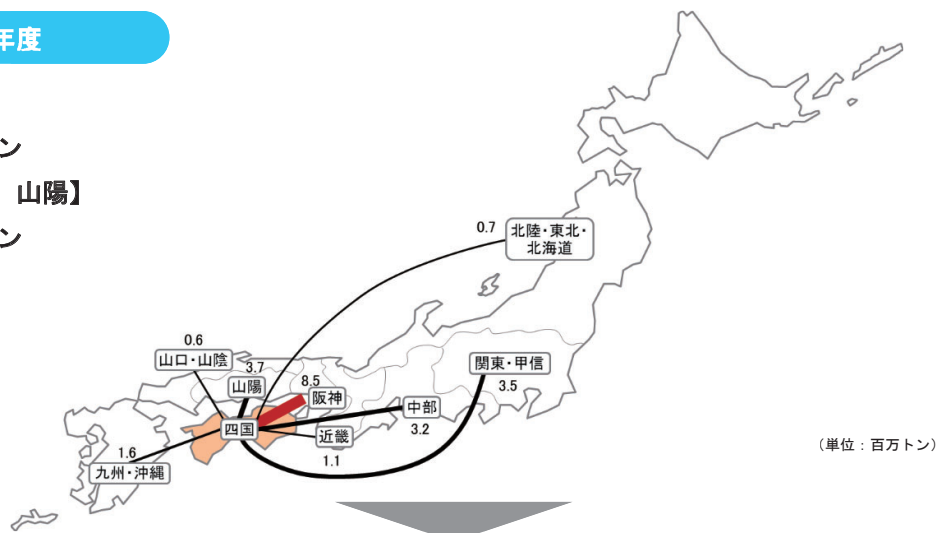
1984 年度

【四国⇄全国】

22.9 百万トン

【四国⇄阪神、山陽】

12.2 百万トン



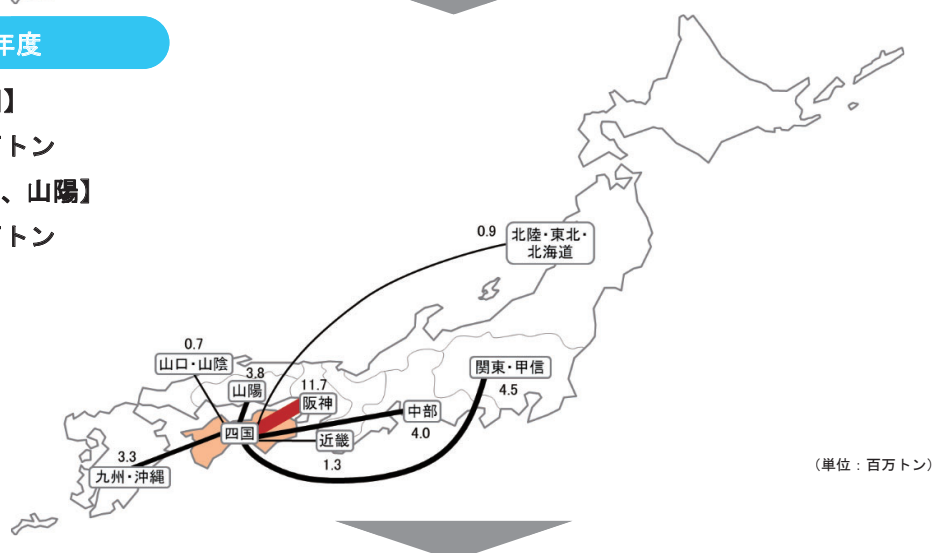
1989 年度

【四国⇄全国】

30.2 百万トン

【四国⇄阪神、山陽】

15.5 百万トン



2019 年度

【四国⇄全国】

52.7 百万トン

【四国⇄阪神、山陽】

31.0 百万トン



(出典) 「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省)より作成

注1: 「阪神」: 大阪、兵庫 「近畿」: 滋賀、京都、奈良、和歌山 「山陽」: 岡山、広島

注2: 端数処理の関係で、各県の合計値が一致しない場合がある。

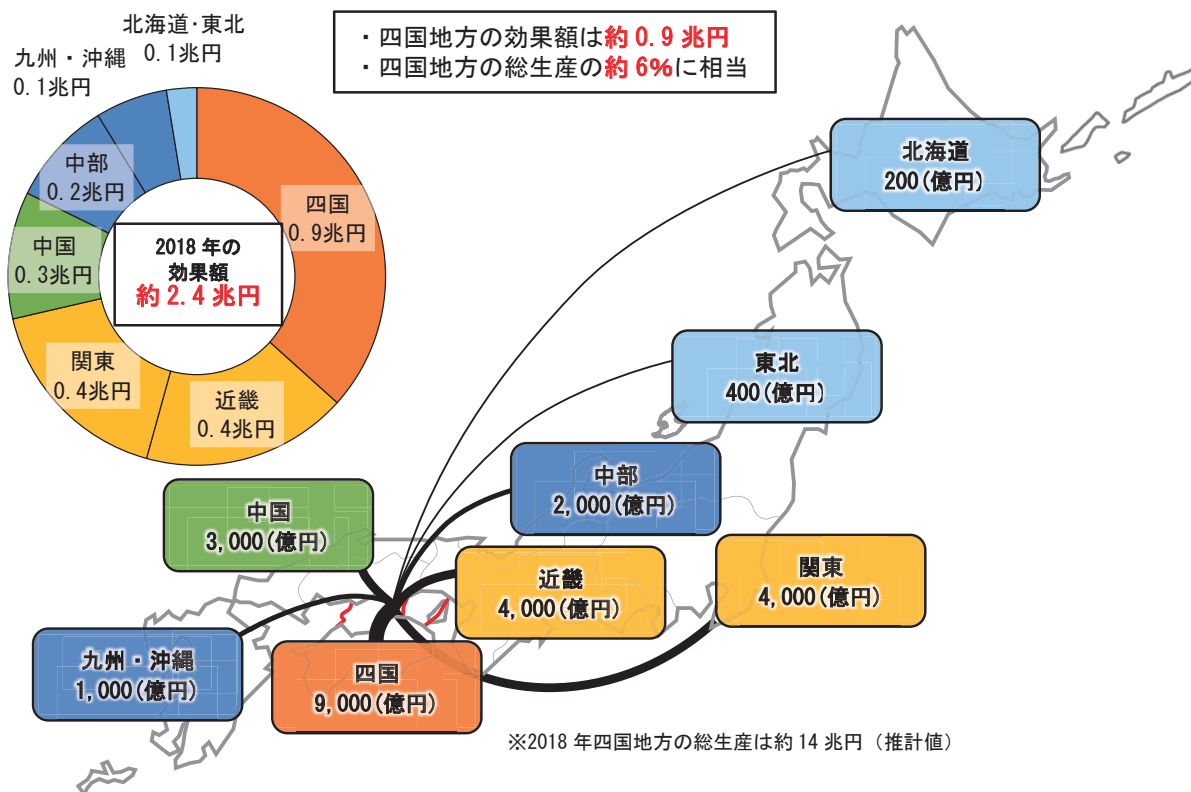
経済効果

本四架橋が日本経済へ及ぼした効果を定量的に把握するため、地域間産業連関表を用いて本四架橋開通による経済効果額を計測しました。

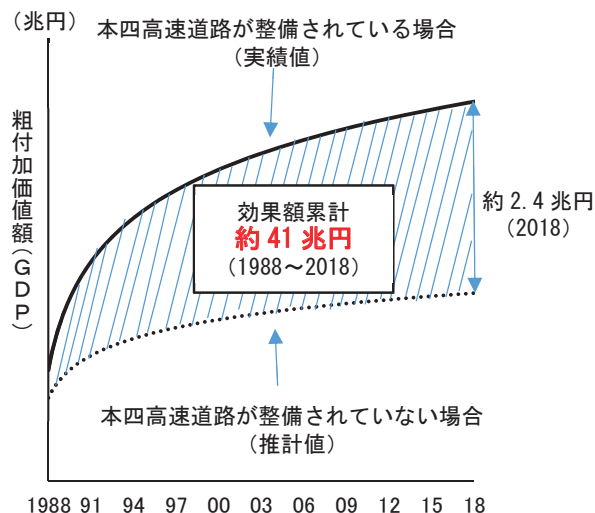
本四架橋の経済効果は全国におよび、2018年(単年)の効果額は約2.4兆円、このうち四国地方の効果額は約0.9兆円、四国地方の総生産の約6%に相当します。

また、全国の効果額は瀬戸中央自動車道が開通した1988年から2018年までの31年間の累計で、約41兆円となっています。

■2018年の効果額



■1988年から累計の効果額



【推計方法】

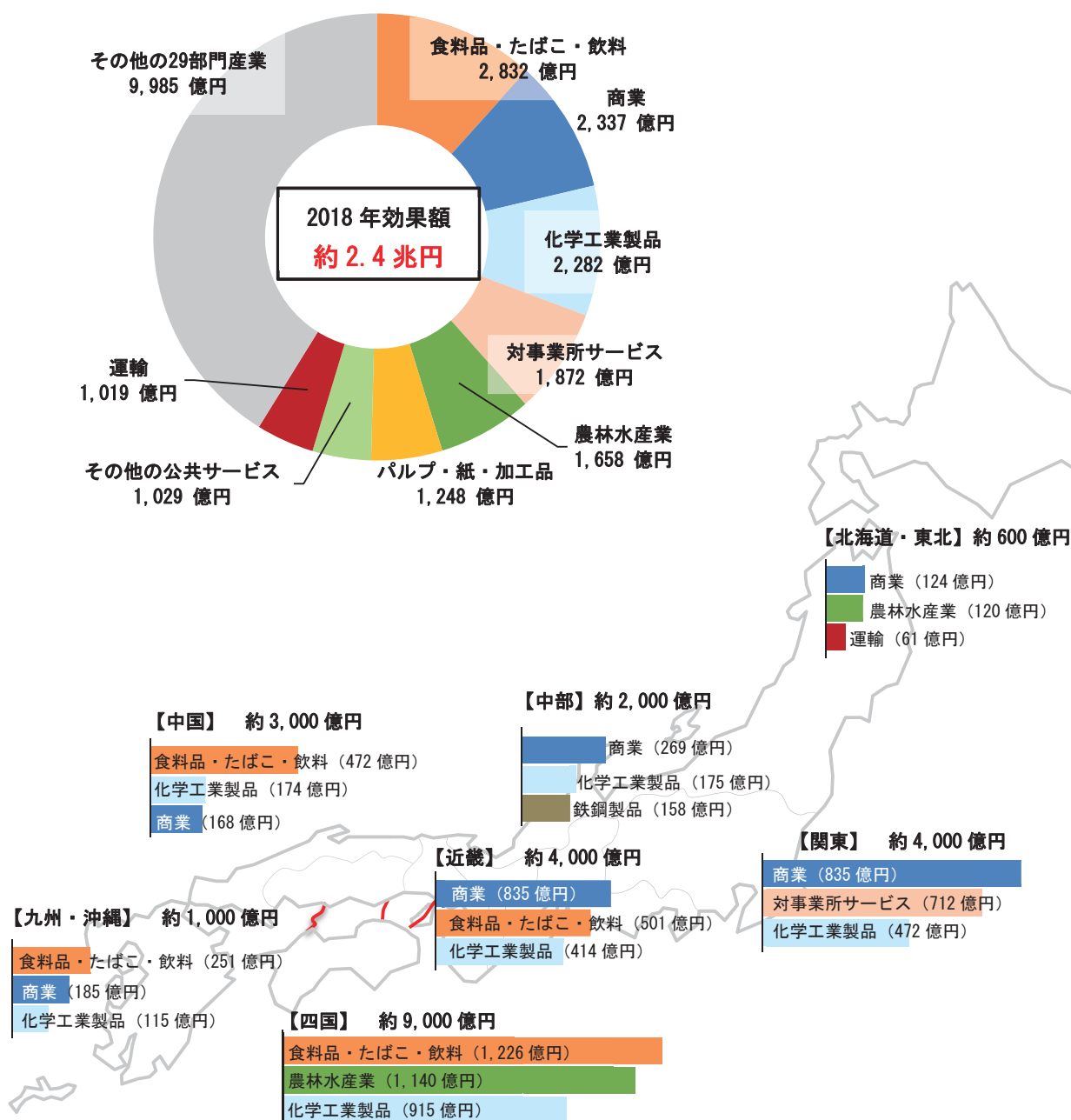
- ・地域間・産業間の取引関係が整理されている地域間産業連関表をもとに、本州と四国間の取引額から本四架橋利用分を抽出(減少)させ、地域間産業連関表より導き出されるモデル式を用いて本四架橋が整備されていない場合の縮小した粗付加価値額(≒GDP)を推計。
- ・実際の粗付加価値額(本四架橋が整備されている場合)と比較することにより、本四架橋の効果額を計測。

6. 経済効果

産業別の内訳

2018 年の全国の効果額のうち、「食料品・たばこ・飲料」は約 0.28 兆円（約 12%）、「商業」は約 0.23 兆円（約 10%）、「化学工業製品」は約 0.23 兆円（約 9%）を占めています。

関東、近畿、中部等の大都市圏では、モノの移動に伴い商業等の第 3 次産業の割合が高くなっています。



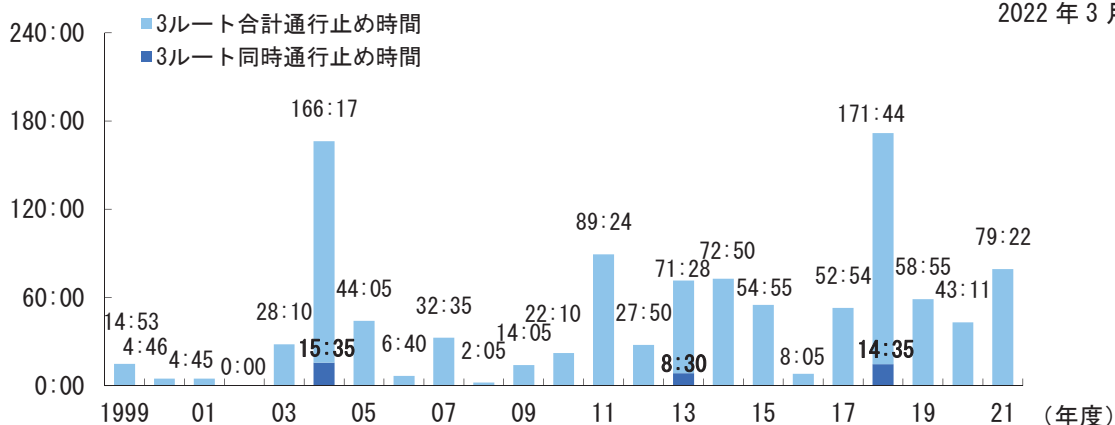
本四間交通における確実性の向上

本四 3 ルートの開通により、本四間の確実な移動が可能に

■本四高速道路 海峡部区間の通行止め実績

本四高速道路では、台風などにより、一部ルートが通行止めとなることがありますが、本四高速道路 3 ルートが開通した 1999 年度以降、気象条件によって 3 ルートが同時に通行止めとなったのは、観測史上最多の台風襲来があった 2004 年度（通行止め回数 4 回）や西日本で豪雨や台風が多発した 2018 年度（通行止め回数 2 回）などを含め、約 20 年間で計 7 回のみとなっています。

（時間：分）



2022 年 3 月現在

（出典）JB 本四高速資料

注：台風、霧などの気象条件による通行止めを対象

■本四高速道路 3 ルートによる代替路としての機能

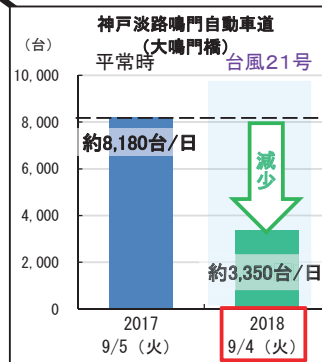
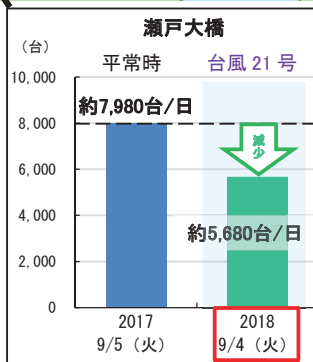
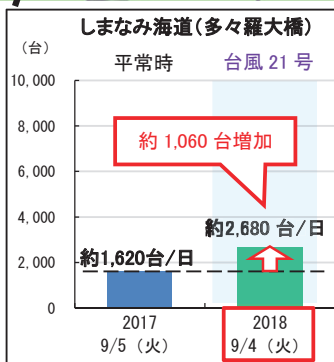
2018 年は西日本で豪雨や台風が多発し、各種交通機関の通行止め・運休が発生しました。

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間

路線	2018 年 9 月 4 日（火）
神戸淡路鳴門自動車道	10:00 ~ 18:40 約 9 時間
瀬戸大橋	9:45 ~ 17:00 約 7 時間
しまなみ海道	通行止め無し



（出典）JB 本四高速資料 注：対象は中型車以上

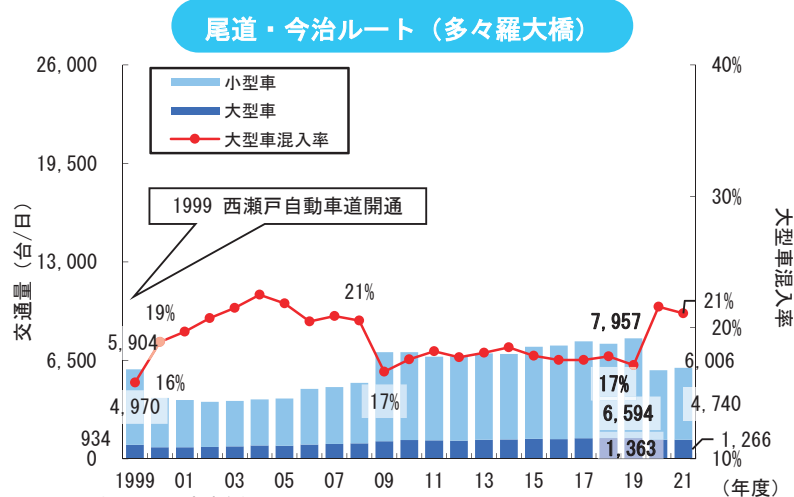
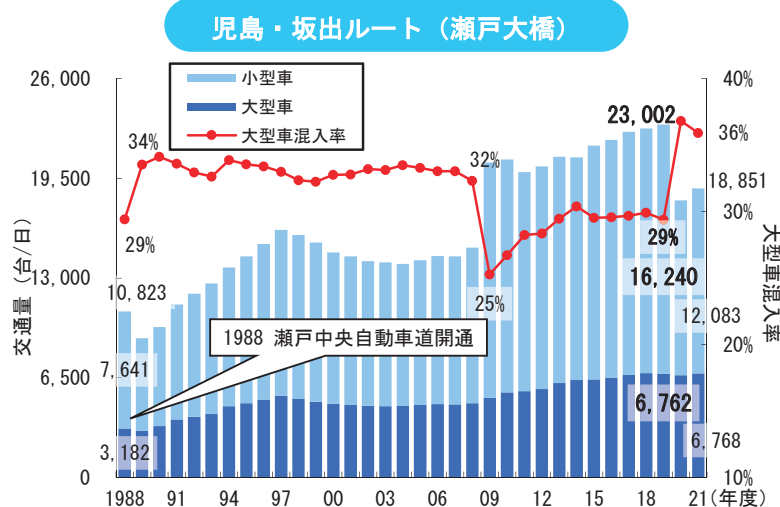
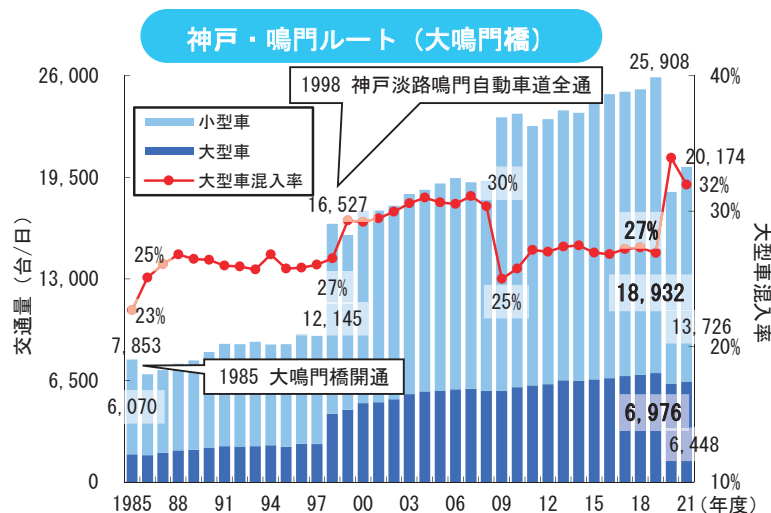
6. 経済効果

本四高速道路の交通量と特性

■車種別交通量の推移

料金車種別の交通量では、小型車・大型車ともに増加傾向でしたが、2009年度に小型車が顕著に増加し、その後も増加傾向にあります。

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により、小型車が減少しました。



(出典) JB 本四高速資料

注1：小型車、大型車は各々、料金車種区分における「普通車・軽自動車等」、「中型車・大型車・特大型車」

注2：1997年度以前の「普通車」と「中型車」の区分は、1998年度の「普通車」と「中型車」の比率を用いて推計

地域間交流の活性化

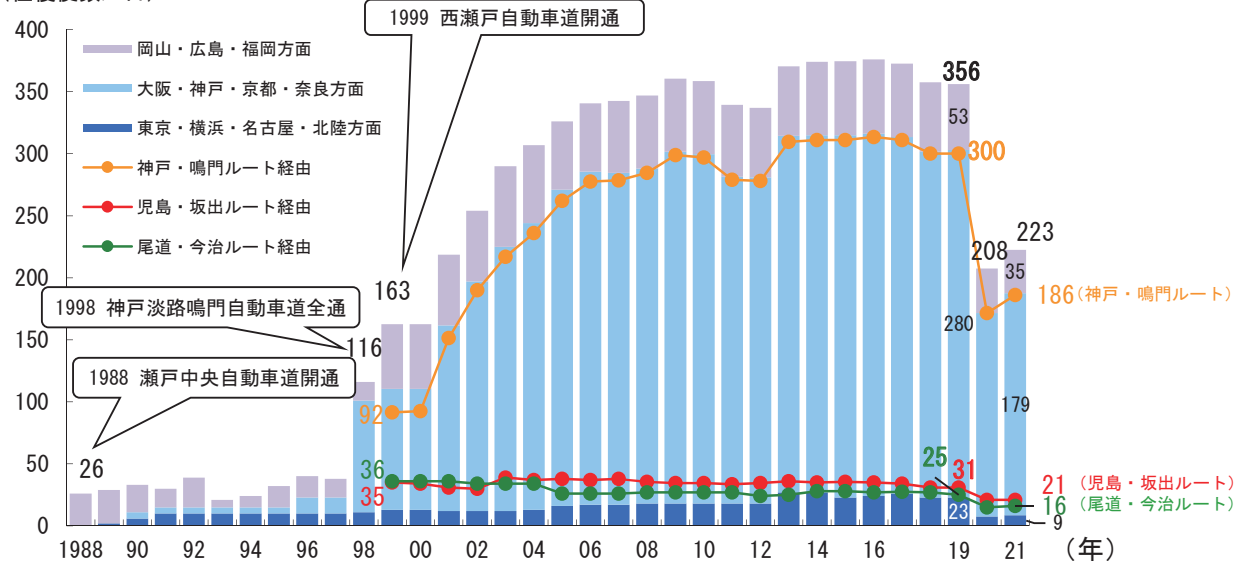
■本四間高速バス便数・輸送人員の推移

本四間を結ぶ高速バスは、1998年の明石海峡大橋開通以降、京阪神と四国を結ぶ路線を中心に便数及び輸送人員ともに大幅に増加しています。

2019年では、本四間を結ぶ高速バスは1日往復356便（2019年9月現在）、年間輸送人員は約468万人となっています。

◆便数の推移

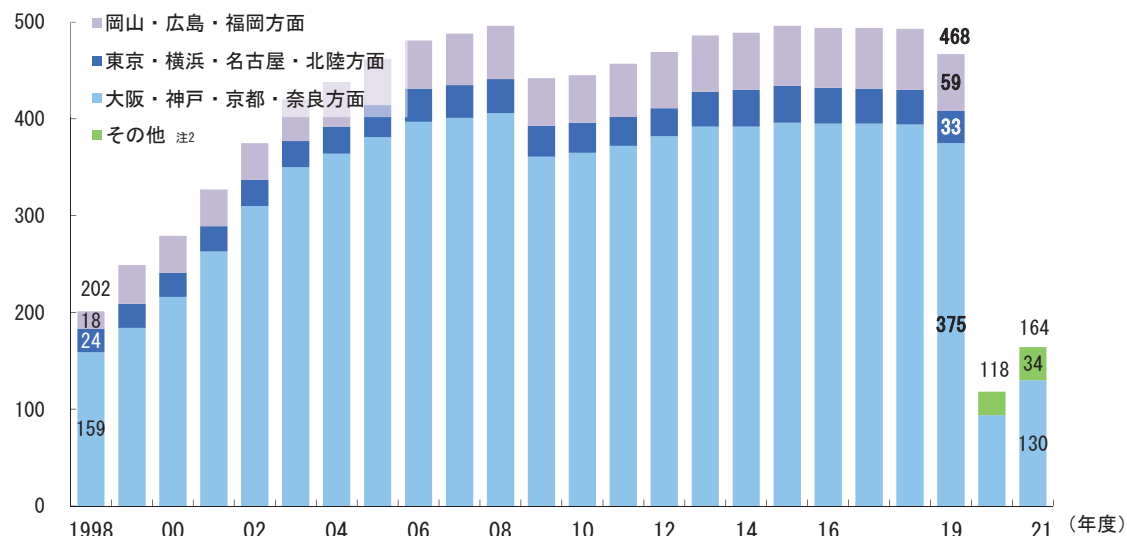
（往復便数／日）



（出典）「四国運輸局業務要覧」（四国運輸局）、運行会社へのヒアリング、各社HPより作成
注：関西国際空港に発着する限定高速バス（15便）は含まない

◆輸送人員の推移

（万人）



（出典）「四国運輸局業務要覧」「四国における運輸の動き」（四国運輸局）、運行会社へのヒアリングより作成

注1：端数処理の関係で、合計値が一致しない場合がある

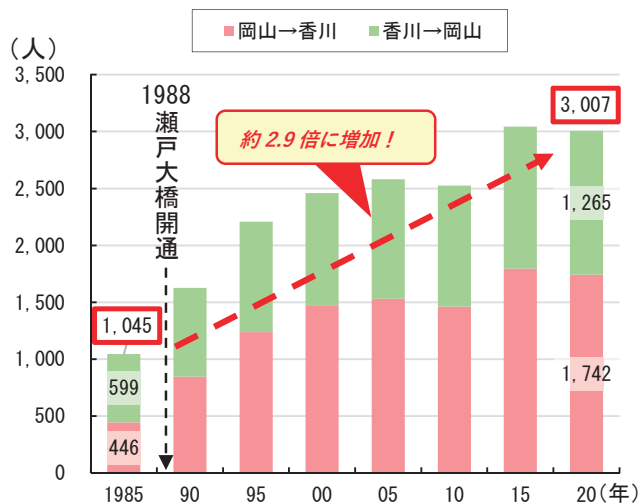
注2：20、21年度は高速バス運行便数減少により、岡山・広島・福岡・東京・横浜・名古屋・北陸方面の輸送人員の内訳が非公表のため、その他として合算している

6. 経済効果

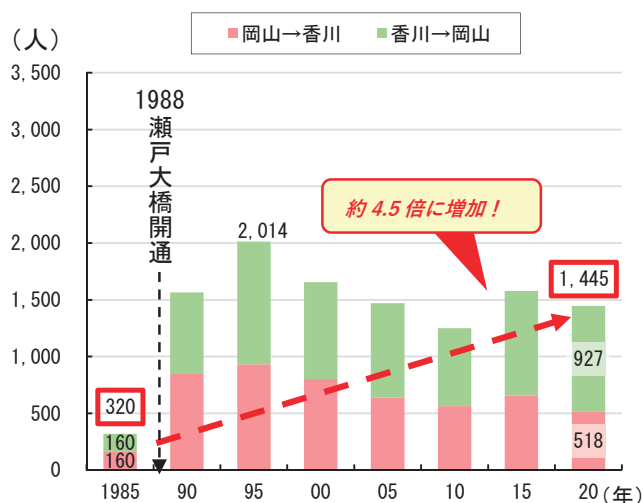
■本州四国間の就業者・通学者数の推移

本州四国間では、本四架橋を利用した通勤・通学が拡大し、特に岡山県⇄香川県では、瀬戸大橋開通前と比較して就業者は約2.9倍、通学者数は約4.5倍に増加しています。

◆就業者数の推移



◆通学者数の推移



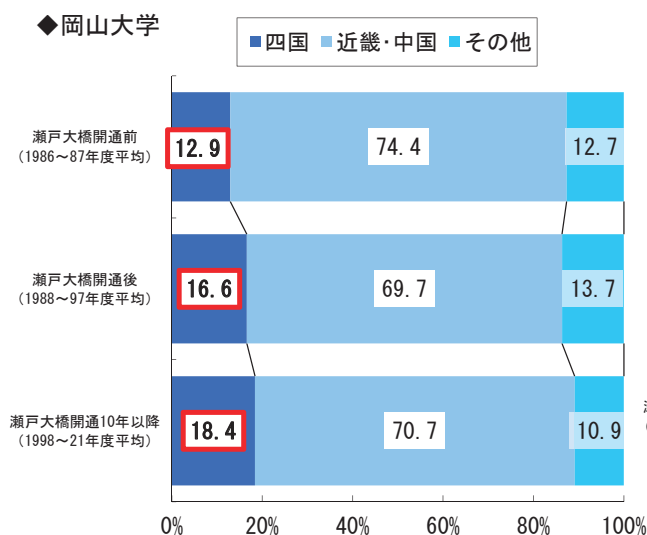
(出典)「国勢調査」(総務省統計局)より作成

注:「15歳以上就業者数」「15歳以上通学者数」の合計値

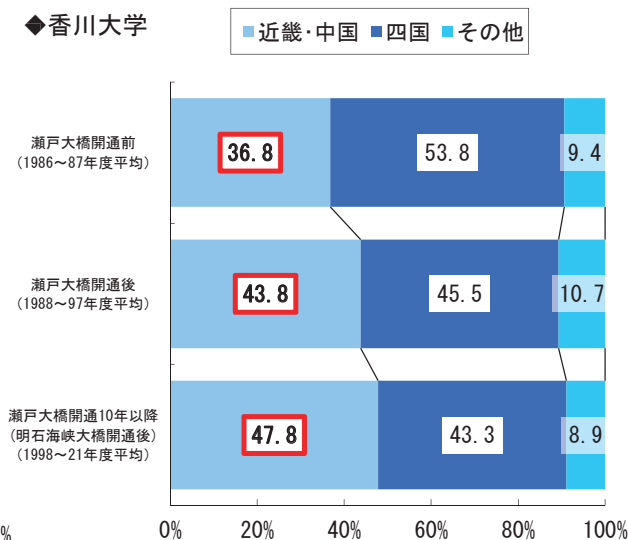
■岡山大学・香川大学入学者構成比の変化

岡山大学と香川大学では、互いに瀬戸内海を挟んだ地域からの入学者の割合が増加しています。

◆岡山大学



◆香川大学



(出典)岡山大学資料、香川大学資料より作成

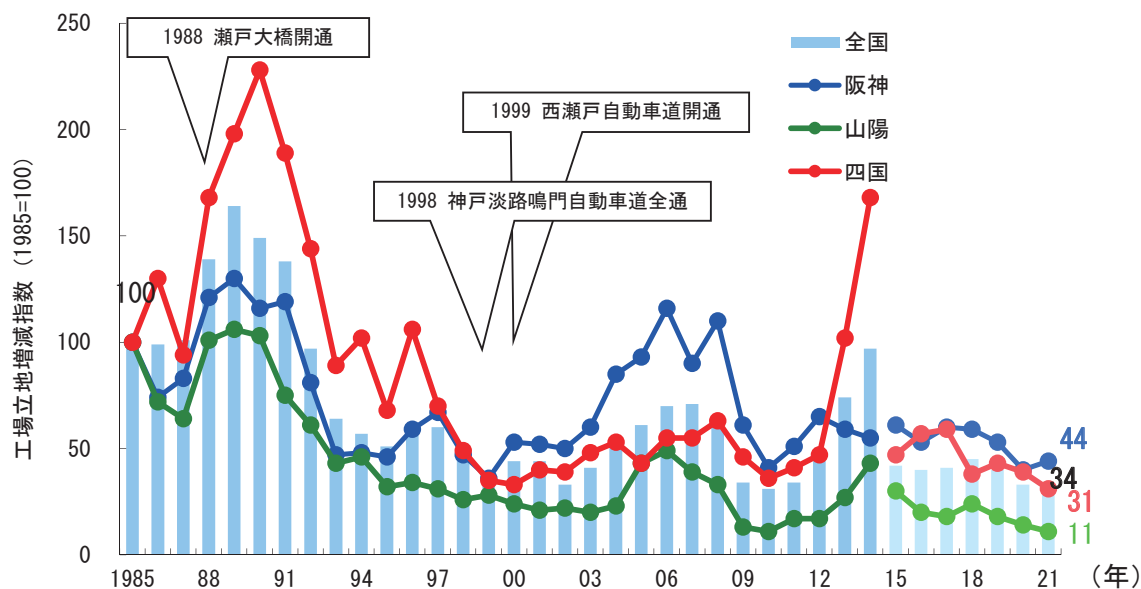
注:「近畿・中国」:大阪、兵庫、滋賀、京都、奈良、和歌山、岡山、広島、鳥取、島根、山口

地域産業への影響

本四高速道路開通前後に四国の工場立地、設備投資が増加
高速ネットワークの拡充に伴い、四国の特産品の東京・大阪への出荷が増加

■新規工場立地の推移

四国地域の新規工場立地は、1988年の瀬戸大橋開通前後に大きく伸び、現在でも全国並となっています。



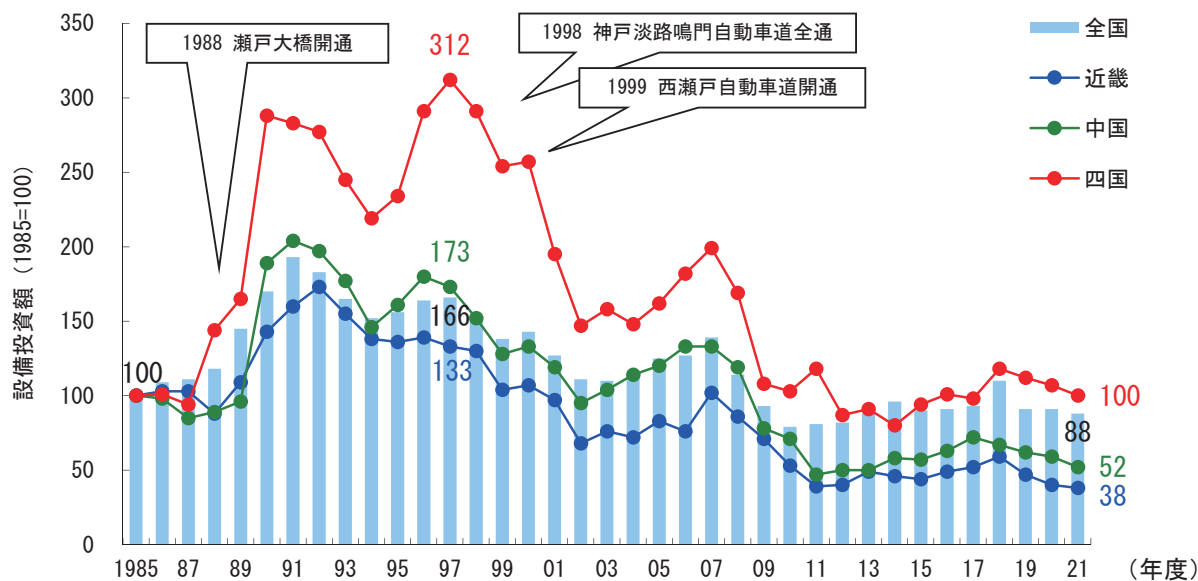
(出典)「工場立地動向調査」(経済産業省)より作成

注1:「阪神」:大阪、兵庫 「山陽」:岡山、広島

注2:2015年からは、電気業のうち、太陽光発電施設を調査対象外としている。

■設備投資額の推移

四国地域の設備投資額は、各ルートの開通前後に最も大きく伸び、現在においても概ね全国を上回る傾向が続いています。



(出典)日本政策投資銀行資料より作成

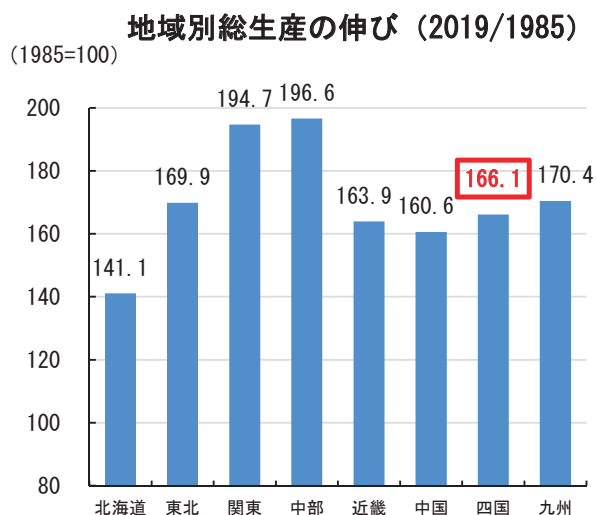
注1:全産業の設備投資額

注2:「近畿」:滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山 「中国」:鳥取、島根、岡山、広島、山口

6. 経済効果

■瀬戸内地域の総生産の推移

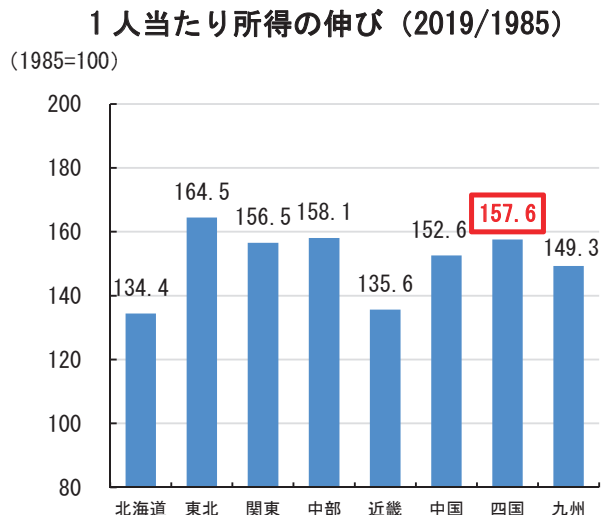
四国における総生産の伸びは、東北、九州などとともに全国中位グループとなっています。
1人当たり所得の伸びでは、四国が3番目に高い地域となっています。



(出典)「県民経済計算」(内閣府)より作成

注1: 東北 … 青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟
関東 … 茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野
中部 … 富山、石川、福井、岐阜、静岡、愛知、三重
九州は沖縄を含む。

注2: 実質値(2015(平成27)暦年基準)で比較



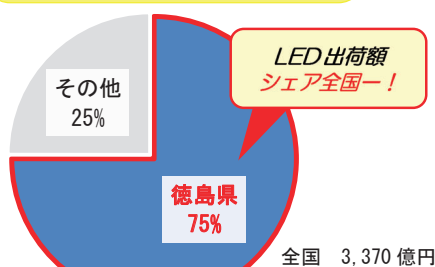
【個別事例①】LED産業の集積に貢献

「LED バレイ構想」を推進する徳島県では、LED に関する研究開発の拠点形成、高度技術者の育成に取り組んできました。

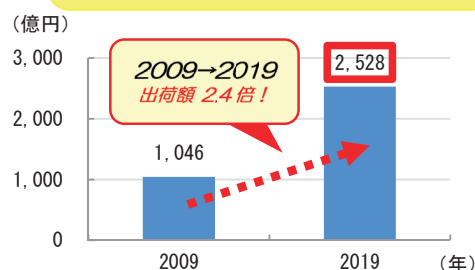
現在、徳島県には、高輝度青色 LED を世界で初めて製品化した企業をはじめ、100 社以上の LED 関連企業が集積しています。

徳島県の LED 出荷額は増加傾向にあり、2019 年の全国シェアでは約 75%（約 2,528 億円）を占め、日本一です。

LED 出荷額 全国シェア（2019 年）



徳島県 LED 出荷額の推移（2019 年）



徳島県からの配送・調達ルート例

主に 神戸淡路鳴門自動車道を利用し、原材料を調達・製品を納品！



（出典）「工業統計調査」（経済産業省）より作成

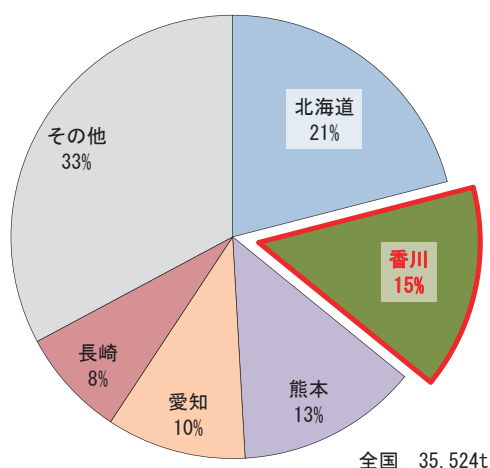
【個別事例②】遠方への配送圏域拡大

香川県産「ブロッコリー」は、葉付き・氷詰め出荷等によって鮮度を保つ工夫を行い、高速道路を使って遠方まで出荷されています。

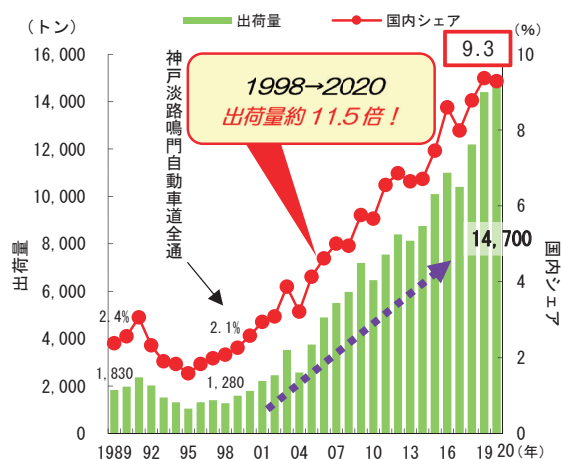
多くの品種を巧みに組み合わせ、作業や収穫が重ならない工夫をすることで 10 月から 6 月までの長期出荷を可能としてきました。

2021 年の東京市場における全国シェアでは約 15%（約 5,282 トン）を占め、全国 2 位です。

東京都中央卸売市場における「ブロッコリー」取扱い量の全国シェア（2021 年）



香川県産「ブロッコリー」の全国出荷量と国内シェア（2020 年）



（出典）「東京都中央卸売市場年報」より作成

（出典）「野菜生産出荷統計」（農林水産省）より作成

6. 経済効果

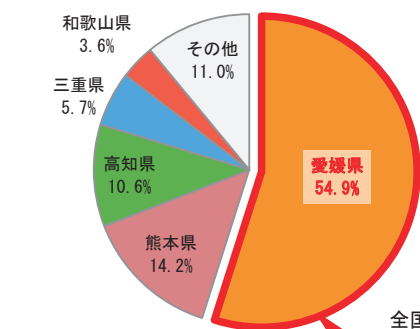
【個別事例③】鮮度の高い「真鯛」の遠方への出荷が可能に

瀬戸内海や宇和海の豊かな海に恵まれた愛媛県では養殖業が活発で、愛媛県産「養殖真鯛」は生産量全国一です。

高速道路ネットワークの拡充によって鮮度の高い真鯛がより遠方へ出荷できるようになったことから、東京・大阪市場での取扱量を順調に伸ばしてきました。

現在でも、新たな養殖魚の研究、愛媛県特産の柑橘を飼料に用いた養殖魚の生産など、更なる需要拡大に向けた取り組みも進んでいます。

「養殖真鯛」収穫量の全国シェア（2021年）



（出典）「漁業・養殖業生産統計」（農林水産省）より作成

東京都中央卸売市場

大阪市中央卸売市場

全国 68,900t

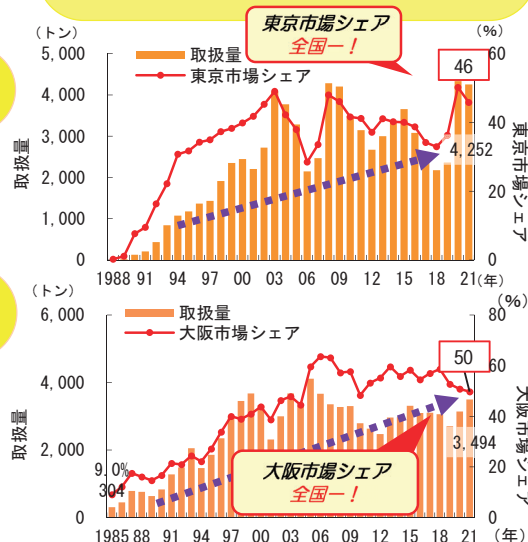
「養殖真鯛」シェア全国一！

（出典）「大阪市中央卸売市場年報（注1）」、「東京都中央卸売市場年報（注2）」より作成

注1：2001年以降は、「養殖まだい」と「天然まだい」の合計値。本場市場と東部市場の合計値。

注2：「養殖まだい」と「天然まだい」の合計値。

東京都・大阪市中央卸売市場における愛媛県産「真鯛」の取扱量とシェア（2021年）

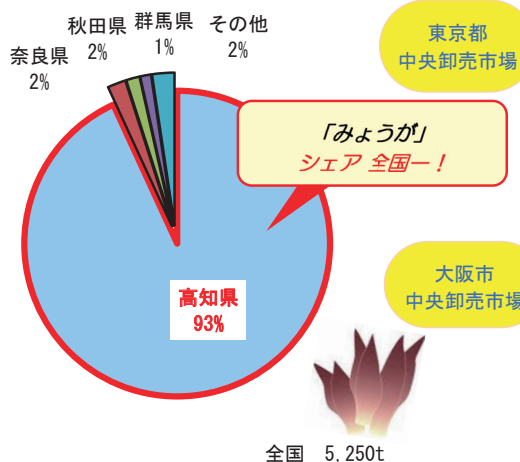


【個別事例④】「みょうが」が大都市圏の市場を独占

「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。

鮮度保持を追求してきた高知県では、青果物の新たな包装法を独自開発するなどの工夫がなされてきました。高速道路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繁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」出荷量の全国シェア（2020年）



全国 5,250t

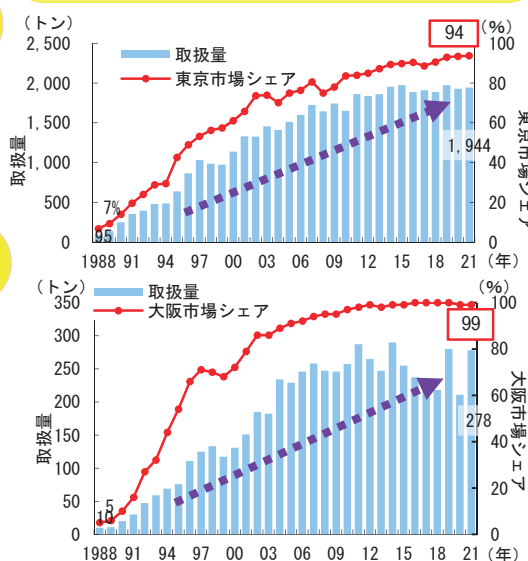


「みょうが」シェア全国一！

東京都中央卸売市場

大阪市中央卸売市場

東京都・大阪市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（2021年）



出典：「地域特産野菜生産状況調査」（農林水産省）より作成

出典：「大阪市中央卸売市場年報」「東京都中央卸売市場年報」より作成

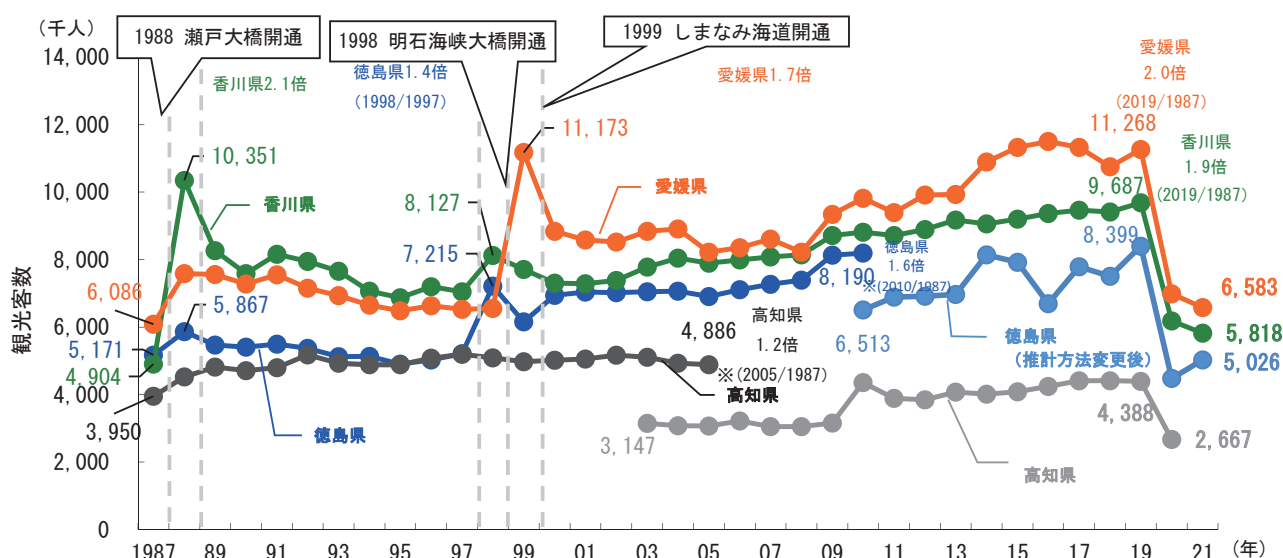
観光の活性化

本四3ルートの開通により、観光客が増加

■四国各県の年間観光客数（県外客）の推移

年間の県外観光客数は、瀬戸大橋開通時には香川県、明石海峡大橋開通時には徳島県、しまなみ海道開通時には愛媛県において、大幅に増加しました。

また、香川県及び愛媛県を例として挙げると、2019年の県外観光客数は、1987年（瀬戸大橋開通前）の約2倍となっています。

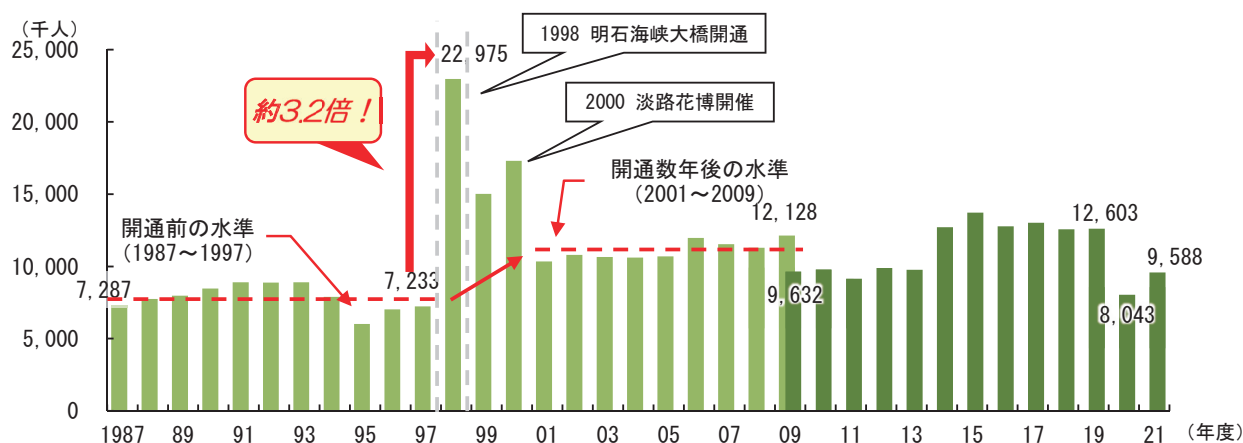


（出典）各県 観光行政に関する資料より作成

※高知県は2003年、徳島県は2010年より推計方法を変更しているため、従来の推計方法で算出された数値と比較している。

■淡路島の年間観光客数の推移

淡路島においては、特に明石海峡大橋開通後に大幅に観光客数が増加し、開通後も開通前の水準以上で推移しています。また、近年は淡路島の観光の活性化もあり、観光客数は増加傾向です。



（出典）「兵庫県観光客動態調査報告書」（兵庫県）より作成

注1：2014年度より、調査地点に「淡路ハイウェイオアシス」（2014：1,798千人）を追加している。

また、2009年度より、観光庁「観光入込客統計に関する共通基準」に準拠したデータに変更しているため、従来の推計方法で算出された数値と比較している。

注2：2021年度は速報値

6. 経済効果

地域との連携

しまなみ海道には自転車歩行者道が併設されており、瀬戸内の多島美を眺められる風光明媚なサイクリングコースとして、日本だけでなく世界からもサイクリストが集まっています。レンタサイクル貸出台数は、2008年度から2019年度まで約3.6倍に増加しており、外国人の利用も多くなっています。

2020年は新型コロナウイルス感染拡大による移動自粛や入国制限等により、レンタサイクル貸出台数は減少しました。

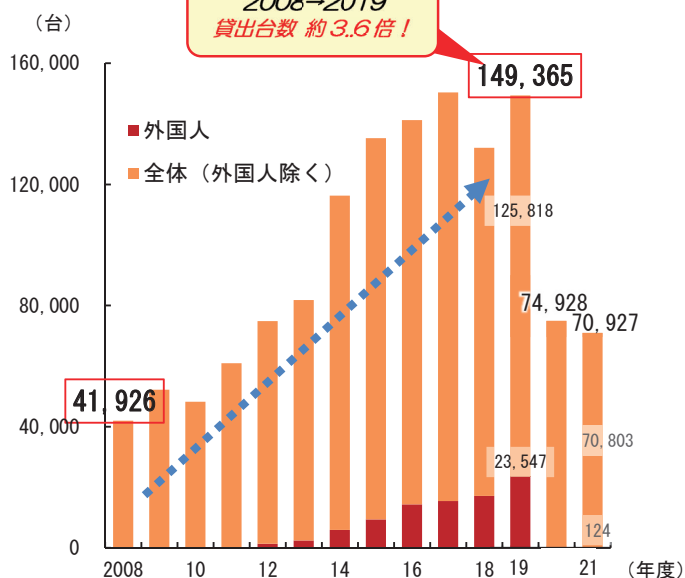
瀬戸内しまなみ海道と レンタサイクルターミナル

島しょ部を結ぶしまなみ海道が
サイクリングルート形成に寄与



レンタサイクル貸出実績

2008→2019
貸出台数 約3.6倍！

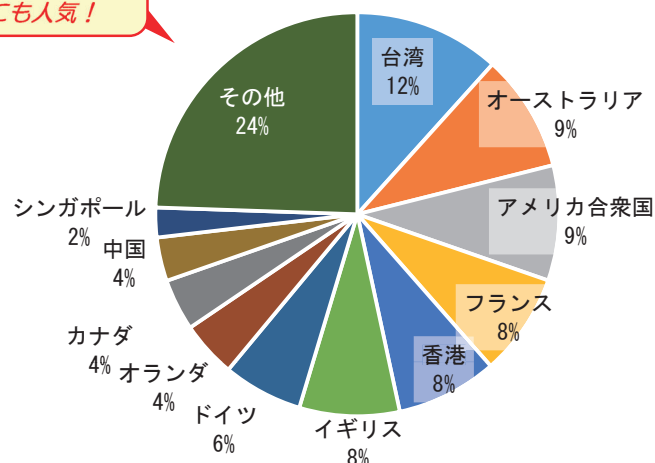


注：外国人の集計は2012年度から
出典：広島県尾道市、愛媛県今治市提供データより作成

外国人のレンタサイクル利用状況 (2019年度)

しまなみ海道の
サイクリングは
外国人にも人気！

総数 23,547 台



出典：広島県尾道市、愛媛県今治市提供データより作成

参考：移動時間の短縮

■本四間の各ルートにおける移動時間の短縮

本州四国間の各ルートにおける所要時間は、従来の道路（鉄道）・フェリー利用と比較して、大幅に短縮しました。本四高速道路利用の場合には約3分の1、鉄道利用の場合には約4分の1となりました。

輸送機関	ル	所要時間（分）		③ 時間短縮 ①－② （分）	④ 開通前後の 所要時間比 ②／① （％）
		① フェリー利用 （一般道・鉄道）	② 本四高速道路利用 鉄道利用		
道 路	神戸・鳴門ルート （神戸淡路鳴門自動車道）	270	100	170	37
	児島・坂出ルート （瀬戸中央自動車道）	120	40	80	33
	尾道・今治ルート （西瀬戸自動車道）	160	60	100	37
鉄 道	児島・坂出ルート （瀬戸大橋線）	160	40	120	25

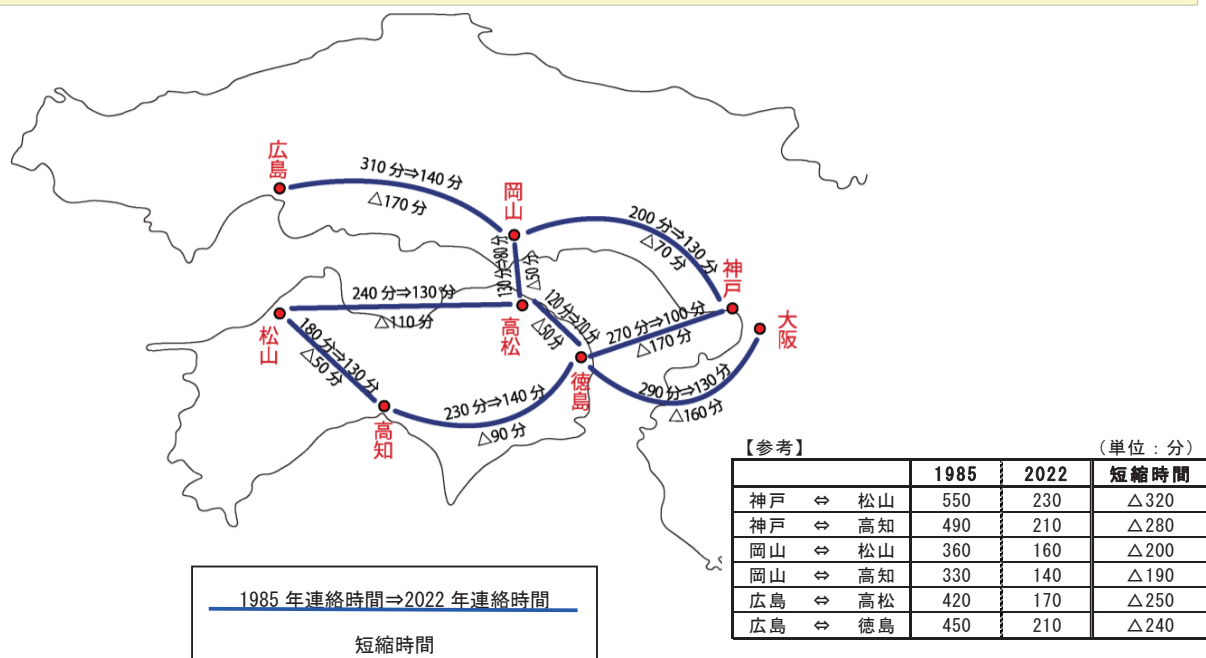
注：経路の起終点

（道路） 神戸・鳴門ルート：神戸市役所～徳島市役所
児島・坂出ルート：倉敷市役所～坂出市役所
尾道・今治ルート：尾道市役所～今治市役所

（鉄道） 児島・坂出ルート：岡山駅～坂出駅

■本四間の主要都市間の連絡時間の変化

本四高速道路をはじめとする高速道路ネットワークの拡充が進んだことにより、本州と四国の各都市間の所要時間は大幅に短縮されました。



（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：各市役所間の連絡時間、2022年8月時点

1985年は大鳴門橋開通前（1985年3月）の連絡時間

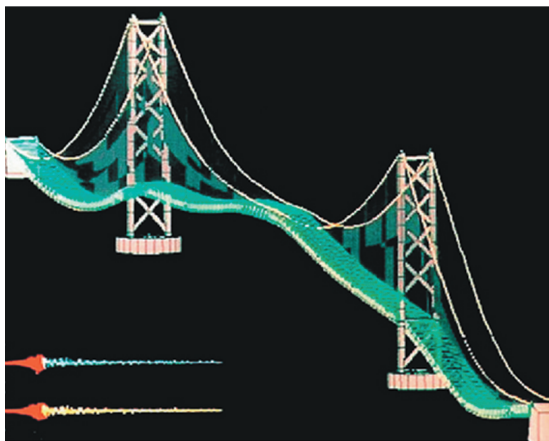


7. 本州四国連絡橋の建設技術

①設計

ア) 長大橋の耐震設計技術の開発

明石海峡では、通常支持層とする岩盤（花崗岩）が海面下150mと深く、経済化のため花崗岩より上の未固結地盤に基礎を設置することとしました。これを実現するため、基礎と地盤の相互作用を考慮した耐震設計法を開発しました。



時刻歴応答解析結果（明石海峡大橋）

イ) 長大橋の耐風設計技術の確立

長大橋は、風による変形が大きく、かつ、振動が複雑です。明石海峡大橋の場合、補剛桁は横方向に最大約30mたわむため、従来の2次元風洞試験では性状の把握が困難であり、3次元風洞試験を実施して複雑なフラッターメカニズムを解明しました。これを踏まえ、長大橋の風洞試験技術と耐風設計法を確立しました。

ウ) 大型風洞試験設備の構築

強風下における長大橋の性状を3次元風洞試験により精度良く把握するため、世界最大の大型風洞試験設備（幅41m×長さ30m×高さ4m）を構築し、明石海峡大橋（縮尺1/100）、多々羅大橋（縮尺1/70）及び来島海峡大橋（縮尺1/60）の全橋模型風洞試験を実施し、耐風安定性を確認しました。また、多々羅大橋（縮尺1/200）及び来島海峡大橋（縮尺1/150）については、周辺地形を正確に再現した地形模型風洞試験も併せて実施しました。



大型風洞試験（明石海峡大橋）

エ) 道路・鉄道併用橋の設計技術の開発

長大橋はたわみやすく振動しやすいため、端部の伸縮量が大きく、列車の走行性の確保、列車が橋梁に与える影響の評価及び部材の疲労設計が課題でした。そこで、連続吊橋形式を採用して衝撃係数等の設計基準を制定するとともに、疲労設計を検証しました。また、橋梁端部の伸縮及び角折れに対応するため、緩衝桁軌道伸縮装置等を開発し実用化しました。

オ) 長大斜張橋の設計技術（鋼・P C複合構造）の確立

斜張橋は、側径間と中央径間のバランスが設計上重要であり、側径間をP C桁、中央径間を鋼桁とすることにより、中央径間の長大化が可能です。そこで、P C桁と鋼桁の接合部における応力伝達機構を解明し、設計法を確立しました。

②施工

ア) 大規模基礎の施工技術の開発

大水深・強潮流の下での海中基礎の築造工法として、安全性と確実性に優れ、工期短縮が可能な設置ケーソン工法を確立しました。

また、海中基礎のコンクリート施工法として、水中不分離性コンクリート打設工法を開発しました。

強潮流下においては、基礎周辺の広範囲にわたり洗掘が発生し、基礎転倒の恐れがあること

から、初期洗掘防止のためのフィルターユニット工法と長期洗掘防止のための捨て石工法を組み合わせた洗掘防止工法を開発しました。

さらに、構造が複雑な吊橋基礎の施工の省力化・短期化のため、高流動コンクリート打設工法を開発しました。



設置ケーソン工法 - 曳航（瀬戸大橋）

イ) 長大橋上部工の施工技術の開発

長大吊橋のケーブルの製作・施工技術として、直径5mm程度の高強度鋼線をあらかじめ平行に束ねたPWS（プレファブ・パラレルワイヤー・ストランド）を製作し、現場で展開し架設するPS工法を確立しました。

また、通行船舶の多い強潮流の海域において、海上交通に影響を与えず短時間に吊橋ケーブル工事のパイロットロープを張渡すため、ヘリコプターによる渡海工法を開発しました。

さらに、自航台船を用いた箱桁形式補剛桁の直下吊架設工法を開発しました。これは、4隅に全方向旋回可能な推進器を搭載し、強潮流下で定点保持が可能な自航台船を新たに開発したもので、併せて、吊上装置（リフティング・ビーム）とクイック・ジョイントを採用し、従来3時間かかると見込んでいた架設時間を30分と大幅に短縮することにより、航路閉鎖をせず航行船舶への影響を最小限にできました。

このほか、塔や主桁部材を大ブロックに組み立て、大型起重機船で一括架設する大ブロック架設工法を確立するとともに、ダンパーを用いた塔の制振システムを開発しました。



自航台船による直下吊架設工法（来島海峡大橋）

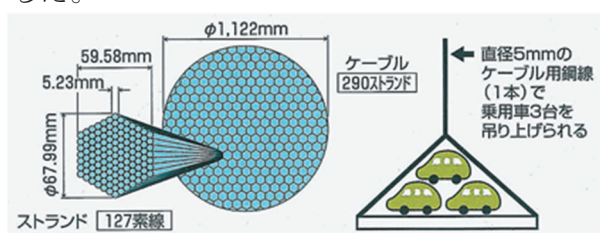
③材料

ア) 低発熱型セメントの開発

巨大コンクリート構造物の温度ひび割れを防止するための低発熱型セメントを開発しました。

イ) 吊橋ケーブル用高強度鋼線の開発

明石海峡大橋のケーブルは、従来の鋼線（引張強度 $1,570\text{N}/\text{mm}^2$ （ $160\text{kgf}/\text{mm}^2$ ））を使用した場合4本必要でした。そこで、経済化を図るため、引張強度 $1,760\text{N}/\text{mm}^2$ （ $180\text{kgf}/\text{mm}^2$ ）の鋼線を開発し、ケーブル本数を2本としました。



明石海峡大橋ケーブル断面図

ウ) ふっ素樹脂塗料

海峡部長大橋の上塗り塗料として、当初は長期耐久性のあるポリウレタン塗料を開発し用いていましたが、明石海峡大橋では、より長期耐久性のあるふっ素樹脂塗料を開発しました。

また、更なる耐久性の向上を目指し、高耐久性ふっ素樹脂塗料を開発し、平成22年度から瀬戸大橋の塗替塗装に使用しています。



8. 本州四国連絡橋の保全技術

1) 海峡部長大橋の保全年針

海峡部長大橋の保全の基本は、時間とともに進む劣化を抑制して橋の機能を維持するため定期的に行う計画的な維持管理です。

橋の劣化原因には、鋼材の錆による腐食やコンクリートの塩害や中性化による劣化があります。これらの劣化から部位を保護するための塗装なども時間とともに劣化するため、表に示す

ような対策を定期的実施しています。

計画的な維持管理

鋼材		劣化対策
鋼材	上部工	塗装、ケーブル送気
	下部工	電気防食
	付属物	亜鉛メッキ
コンクリート		塗装など

2) アセットマネジメントを実践するための予防保全の取組

①上部工（塗替塗装）

海峡部長大橋は、大部分が鋼製であり、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。よって、海峡部長大橋では、塗装が最も基礎的な維持管理です。

塗装は、紫外線や水分によって劣化が進むため、定期的な塗替えが必要です。本州四国連絡橋の塗装面積は約400万㎡です。これは東京ドーム300個を超える膨大な面積です。今後、経年劣化が進むにつれ塗装費用は大きくなっていき、維持管理費のおおよそ半分を占めるようになることから、本州四国連絡橋のライフサイクルコストを最小化するには、塗装のコスト削減が最も重要です。

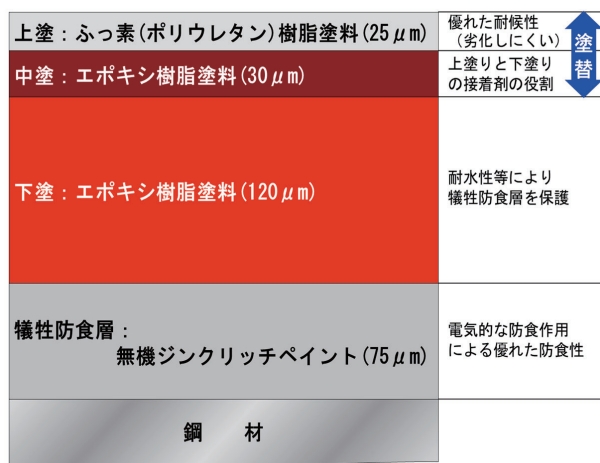
このため、塗替塗装のサイクルを長くするように、建設段階において、長期に耐久性が期待できる多層構造の塗装系を開発しました。この塗装系は、犠牲防食層により十分な防食性能を確

保し、この犠牲防食層を保護するため、接着性が良好で全体を一体化する下塗・中塗と耐候性の高い上塗を重ねたものです。

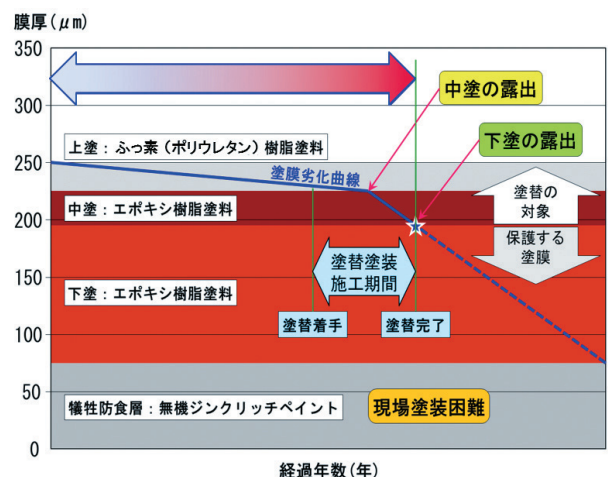
従って、塗装の防食機能の確保は、犠牲防食層を健全な状態に保つことが基本ですが、犠牲防食層の無機ジンクリッチペイントは現場での塗替えが困難で、仮に塗替えると非常に大きな費用を要します。そこで、下塗が露出する前に中塗と上塗を塗替える予防保全を基本とし、定期的に塗替塗装を実施しています。

なお、明石海峡大橋以降の上塗には、耐候性に優れたふっ素樹脂塗料を採用してきましたが、より耐候性に優れた高耐久性ふっ素樹脂塗料を研究・開発・採用することで、さらなるライフサイクルコストの削減に努めています。

塗替塗装の時期は、定期的に定点で塗膜の厚さの減り具合を調査して劣化の進み方を予測し、最適な塗替え時期を判断しています。



本州四国連絡橋の塗装系



塗装の劣化予測図

	1980	1990	2000	2010
明石海峡大橋 大鳴門橋		1985▼大鳴門橋 塗替え	1998▼明石海峡大橋 塗替え	
瀬戸大橋		1988▼下津井瀬戸大橋 1988▼櫃石島橋 1988▼岩黒島橋 1988▼与島橋 1988▼北備瀬戸大橋 1988▼南備瀬戸大橋		
しまなみ海道		1983▼因島大橋 1979▼大三島橋 1987▼伯方・大島大橋	1999▼新尾道大橋 1999▼多々羅大橋 1999▼来島海峡第一、第二、第三大橋	
上塗り塗料の変遷	塩化ゴム系塗料	ポリウレタン樹脂塗料	ふっ素樹脂塗料	高耐久性ふっ素樹脂塗料

上塗り塗料の変遷

②上部工（ケーブル送気システム）

吊橋のケーブルは、吊橋を構成する部材の中でも最も重要な部材です。ケーブルは、取替えが困難なため、確実な防食が必要です。

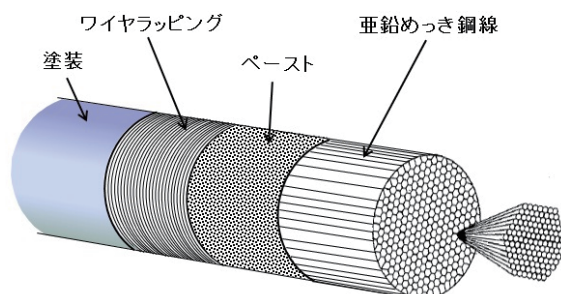
従来は、主に塗装により水を遮断する方法で防食することとしていましたが、瀬戸大橋で供用10年後に塗装などを除去してケーブルを観察したところ腐食が確認され、この方法では防食が不十分なことが明らかになりました。これは、温度変化が大きく、多雨で湿度の高い我が国の気候のもとでは、温度変化により塗装にひび割れが生じやすく、ひび割れから水が侵入し、その水が乾燥しにくいと考えられます。

そこで、我が国の気候のもとでも有効な防食システムとして、ケーブル内部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」を世界に先駆けて開発しました。

実験により、ケーブルを構成する亜鉛めっき鋼線は、湿度60%以下の場合には腐食が生じないことが確認されています。そこで、この送気乾燥システムによりケーブル内部の湿度を常に60%以下に保持することにより、腐食の要因を根本から排除し、確実な防食が実現できます。

システムは、補剛桁内に乾燥空気を製造する送気用の機械設備を配置し、ケーブルに適当な間隔で設置した送気カバーからケーブル内部に乾燥空気を送り込みます。乾燥空気は、ケーブル内を移動し排気カバーから排出されます。これにより、ケーブル内部を乾燥した状態に保持し続けます。システムの稼働状況は、ケーブル

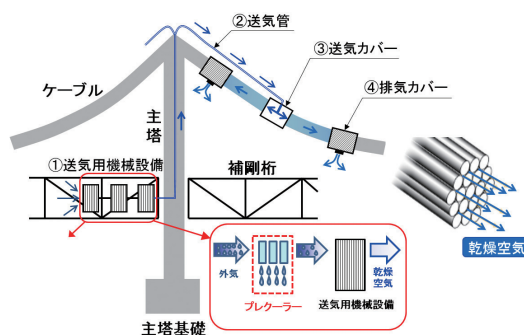
内部の湿度を常時モニタリングしてチェックしています。



従来のケーブル防食方法



ケーブル腐食状況（従来のケーブル防食方法）



ケーブル送気乾燥システムの概念図



送気カバー

明石海峡大橋で送気乾燥システムが稼働して10年後にケーブルの調査を行いました。ケーブルの表面にも内部にも腐食はなく、システムが確実に機能していることが確認できました。

8. 本州四国連絡橋の保全技術

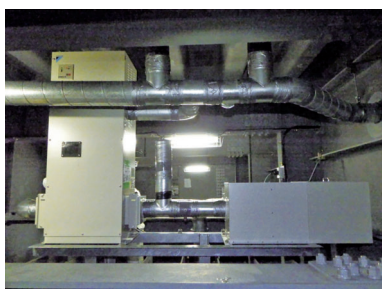
また、明石海峡大橋では、さらに送気乾燥システムの運転高度化を図るため、平成28年度に従来の送気用機械設備にプレクーラーを追加しました。これにより、システムの運転効率化と、より安定した乾燥空気をケーブル内部へ送気することが可能となりました。

この送気乾燥システムは、本州四国連絡橋の吊橋全10橋に導入しています。このほか、当社の技術支援により長崎県の平戸大橋、広島県の安芸灘大橋、首都高速道路のレインボーブリッジなどに導入されている他、海外の吊橋においても導入が進んでいます。

③鋼箱桁の送気乾燥システム

長大橋の箱桁内面の防食対策としては、従来は塗装を行っていましたが、新尾道大橋では塗装を行わず桁内の湿度を鋼材が腐食しない程度に保つための送気乾燥システムを開発し、採用しています。塗装面積が外面の約4倍である内面の塗装・塗替えを省略でき、コストが大幅に節減できました。

本システムを本格的に採用したのは、国内では新尾道大橋が初めてです。



桁内の除湿設備（新尾道大橋）

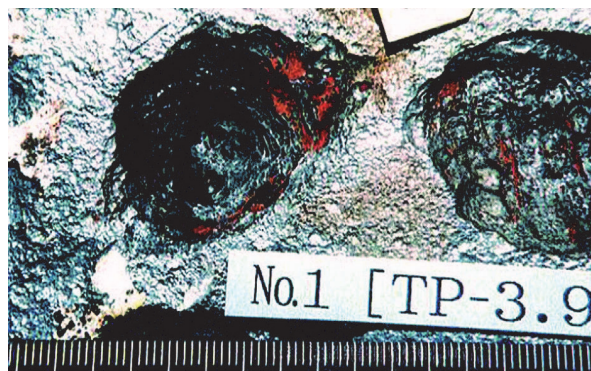
④下部工（電気防食等）

○電着防食工法

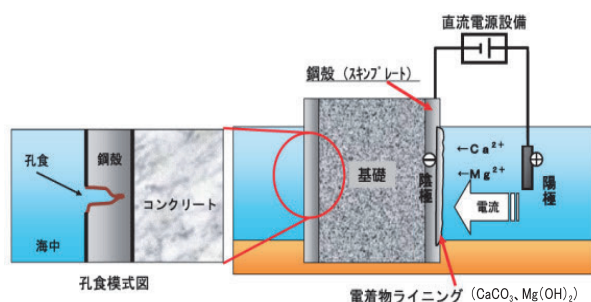
海中基礎では、鋼ケーソン（箱状の鋼殻構造物）を設置し、その内部にコンクリートを打設する設置ケーソン工法を多く採用しています。

瀬戸大橋のいくつかの鋼ケーソンの表面では、孔食（局部的に進行する腐食）が発生しました。

この対策として、海水中に微弱電流を流すこ



スキンプレートの孔食の様子



電着工法の概念図

とにより、海水中に存在するカルシウムやマグネシウム等の陽イオンを鋼ケーソン表面に誘導し、炭酸カルシウムや水酸化マグネシウム等を主成分とする物質を付着させて被膜を形成する電着防食工法を開発し、採用しています。

○電気防食工法

瀬戸大橋以降に建設した来島海峡大橋では、建設時に予め、鋼ケーソンの防食対策を行っています。工法としては、塗装に加え、ケーソン壁面に犠牲陽極となるアルミニウム塊を取付け、異種金属間で発生する電流を利用して錆を防ぐ「電気防食」を併用しています。

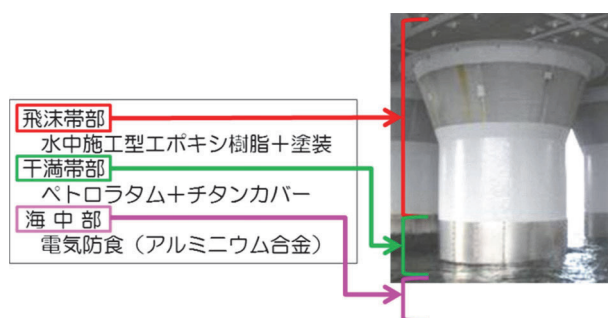


予めアルミニウム陽極を取付けた鋼ケーソン

○大鳴門橋多柱基礎の防食

うず潮で名高い鳴門海峡にある大鳴門橋の主塔基礎は、潮流を阻害しないよう、多柱基礎を採用しています。多柱基礎は、鋼管と内部の鉄筋コンクリートで構成されており、鋼管を腐食から守るための防食工事を行っています。

防食方法は、場所毎に適切な方法を採用しており、飛沫帯部は水中施工型エポキシ樹脂+塗装、干満帯部はペトロラタム（石油ワックスの一種）及びそれを保護する耐食性に優れたチタンカバー、海中部は電気防食（アルミニウム合金）を採用しています。



大鳴門橋多柱基礎の防食工法

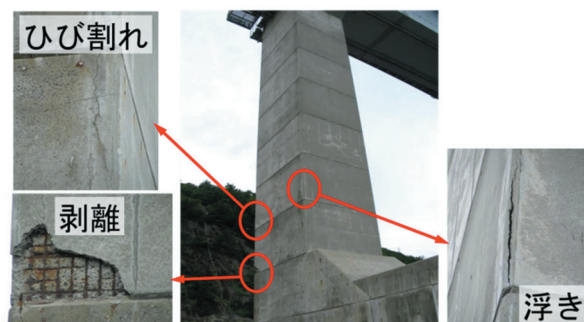
⑤コンクリート構造物（表面被覆等）

海峡部長大橋は、海上に架かることから、常に潮風に曝されたり海水の波しぶきを受けるなど、厳しい塩害環境に置かれています。コンクリート構造物は、表面から内部に浸透した塩分によって内部の鉄筋に腐食が生じ、鉄筋が膨張することによりコンクリートにひび割れが生じ、その後、浮き、剥離へと進展します。これを防止するため、必要に応じコンクリート構造物表面の被覆を行います。

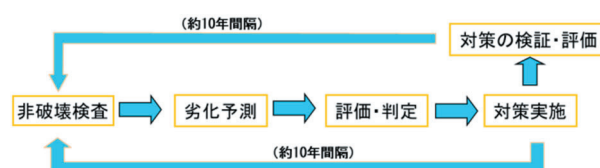
当社では、系統的かつ定量的に劣化や損傷の程度を把握し、適切に維持管理を行うフローを構築しており、長寿命化や美観のため表面にP Cパネルを設置している一部のコンクリート構造物を除き、このフローにより経済的に長寿命化を図ることとしています。

まず、定期的に非破壊検査を行い、コンクリート中の塩分量や中性化の深さを調査します。

続いて、劣化予測として、調査結果から数十年後から100年後の鉄筋位置での塩分（塩化物



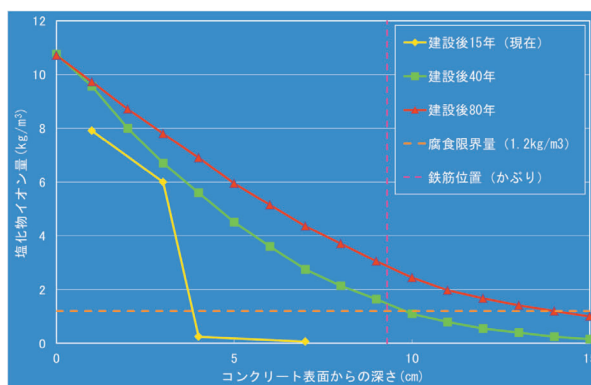
塩害による損傷事例



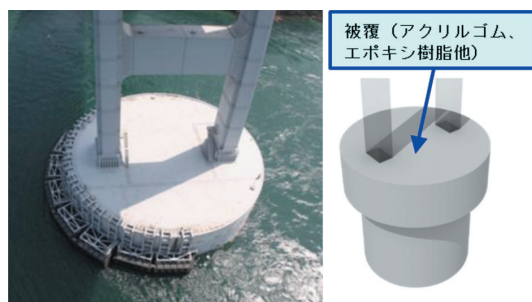
コンクリート構造物の維持管理フロー

イオン）の量を予測し、これが鉄筋に腐食が生じる限界を超えるかどうかを判定します。

その結果、将来的に限界を超えると予測される場合は、塩分の侵入を防止するため、コンクリート被覆を行います。



コンクリートの劣化予測 (例)



主塔基礎天端のコンクリート被覆

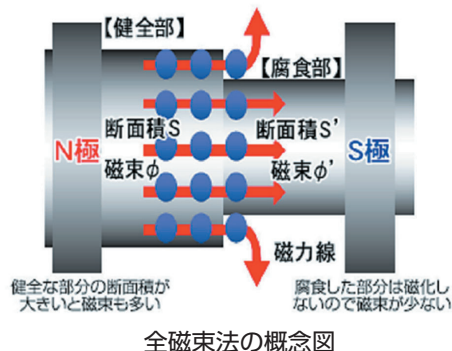
8. 本州四国連絡橋の保全技術

⑥その他の維持管理技術

○吊橋ハンガーロープの非破壊検査

吊橋のハンガーロープは、主ケーブルに補剛桁を吊下げる重要な部材です。

明石海峡大橋及び来島海峡大橋を除く吊橋のハンガーロープには、塗装された鋼より線を用いており、ロープ内部の腐食状況の確認には、ロープの仮撤去・解体が必要でした。そこで、ロープを強く磁化した時に流れる、ある断面の磁力線の数を測定し、健全な部分と比較することにより腐食による断面減少を推定する非破壊検査技術である「全磁束法」を開発し、維持管理の省力化を図りました。



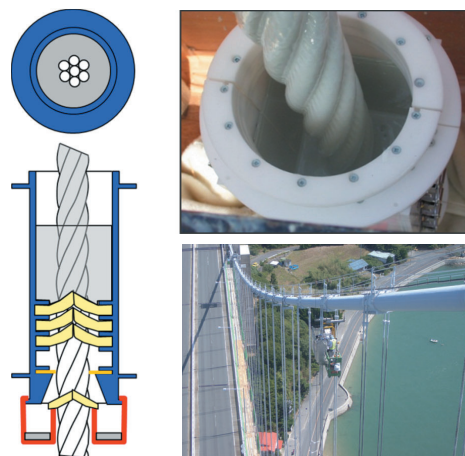
全磁束法の概念図



現地計測状況

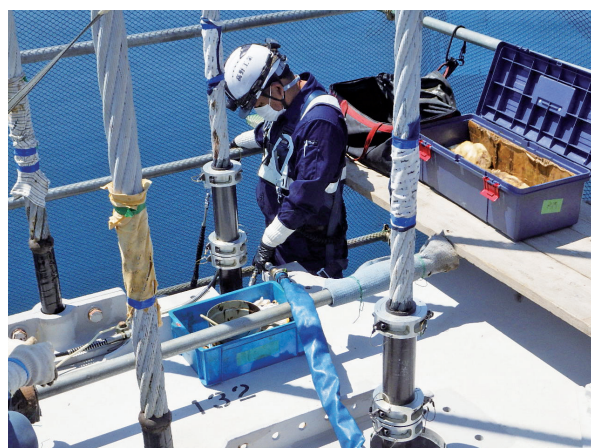
○吊橋ハンガーロープの防食

因島大橋の鋼より線を用いたハンガーロープでは、塗膜が劣化するだけでなく、雨水が侵入して滞留したことが原因と考えられる内部の腐食も発生しています。このため、ハンガーロープの塗替塗装には、ハンガーロープを塗料に浸し内部まで塗料を充填させる「浸漬塗装工法」を採用しています。



浸漬塗装工法(左：概念図、右：施工状況)

一方、特に腐食環境の厳しい大鳴門橋では、ハンガーロープ定着部に著しい腐食が確認され、調査した結果、一部のロープには大きな断面欠損が生じていました。このため、特に断面欠損の大きいロープについては新品に交換するとともに、その他のロープを含め、防錆効果のある材料（ペトロラタム）をロープ内部に圧入、充填し、その後、ロープの外周に防食用テープを巻く「内部充填工法」により腐食の進行を抑制することとしています。



内部充填工法

○吊橋ハンガーロープの制振対策技術

明石海峡大橋のハンガーロープには、長いものでは200mを超えるものがあります。台風などにより20m/秒程度の強風が吹くと、2本並んだハンガーロープのうち風下側のものが大きく振動する現象が確認されました。

そこで、このような振動の発生条件、振動特性及びその制振方法について調査・実験等を行った結果、ハンガーロープに、直径10mmのロープを螺旋状に巻き付けることにより、制振効果が得られることを確認しました。ロープを巻き付ける機械を開発し、対策工事を実施した結果、現在のところ、ハンガーロープに有害な振動は発生していません。



ハンガーロープ制振対策工事の状況

○斜張橋ケーブルの制振対策技術

多々羅大橋のケーブルは非常に長く、風雨時にレインバイブレーションという振動の発生が懸念されていました。

そこで、ケーブル表面に多数の凹部（インデント）を設けることにより、振動を抑えられることが確認できたので、制振対策として採用することにしました。

現在までのところ、強風によるケーブルの有害な振動は確認されていません。



インデントケーブル

○赤外線サーモグラフィによる点検技術の開発

橋を構成する部材には、大型車が繰返し走行することによって、疲労による亀裂が発生します。疲労による亀裂の中で、鋼床版のデッキプレートとUリブの溶接部に生じる亀裂（ビード貫通亀裂）を、赤外線サーモグラフィを用いて、遠

隔から非接触で効率よく高精度に検出できる点検手法を開発し、実橋の点検に適用しています。

なお、この点検技術は、神戸大学との連携協力協定に基づく共同研究で開発しました。

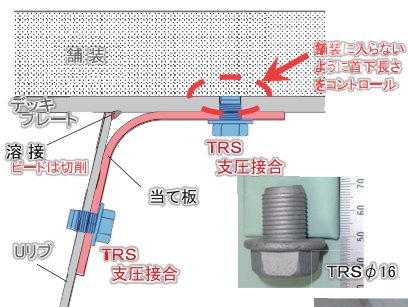


鋼床版の疲労亀裂点検

○鋼床版下面からの亀裂補修

鋼床版のデッキプレートとUリブ溶接部に発生するビード貫通亀裂に対して、下面からのみの作業で施工可能かつ効果的な補修法を開発しました。この工法は、当て板とデッキプレート及びUリブとの接合に、自身のねじ山が孔壁を塑性変形させることで雌ねじを形成しながら鋼材を締結するワンサイドボルト（TRS）を用いて鋼床版の下面からのみで施工を行うものです。これにより、補修時に鋼床版上の舗装を剥ぐ作業がなくなるため、舗装の防水性能の低下や交通規制を最小限に抑えることができるなどの利点を有しています。

なお、この補修法は関西大学と当社で開発し実物大の実験により性能を確認しました。



鋼床版の下面からの亀裂補修

8. 本州四国連絡橋の保全技術

3) 長期保全計画

当社では、本州四国連絡橋を200年以上利用可能とするよう、アセットマネジメントの考え方による予防保全を具体的に推進するため、2100年までの長期保全計画を作成しています。

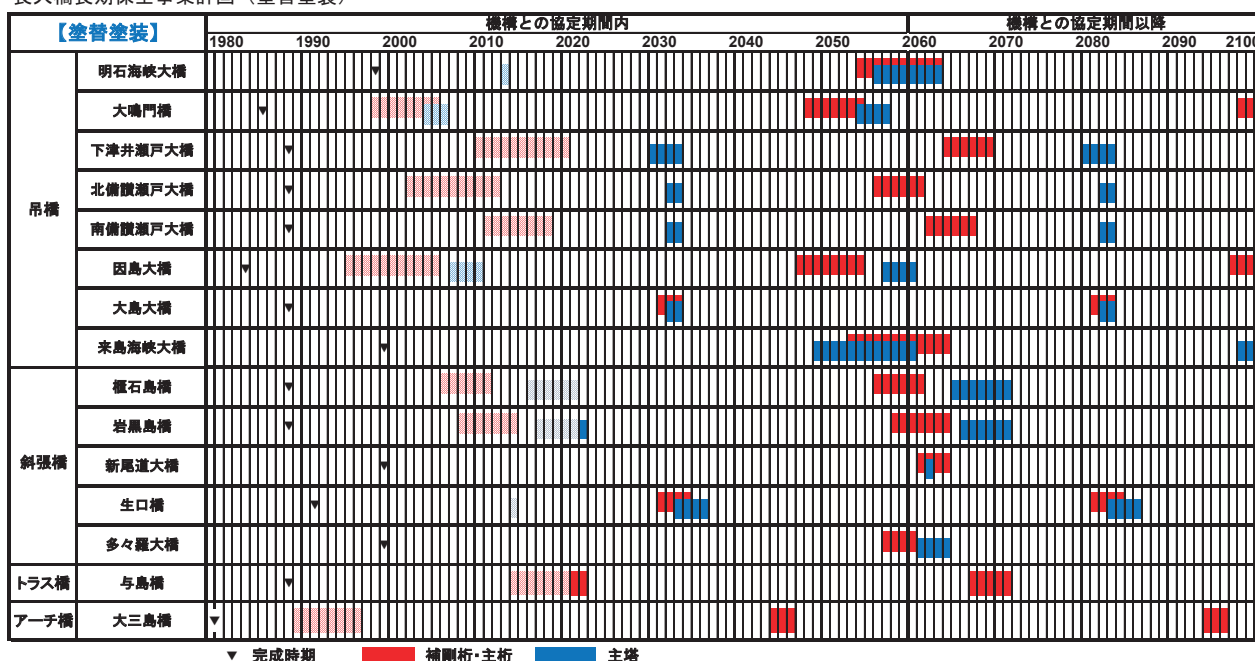
海外の既往例をみると、アメリカの一部の長大吊橋では、ケーブルを構成する鋼線に破断が確認されるなど変状が大きく進展したため、大規模な補修が余儀なくされています。

このため、供用後70年経過後から補修費が加速的に増加し、補修費の累計額が当初の建設費用を超えたとの報告もあります。

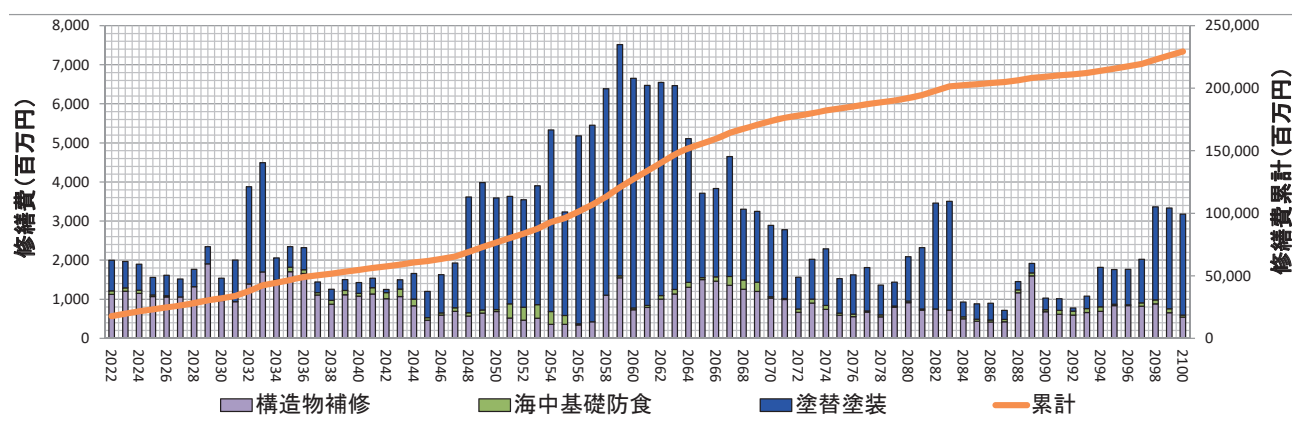
当社の長期保全計画に基づいて修繕費を算出すると、年により修繕費のバラツキはあるものの、補修費の急激な増加を抑えることができおり、予防保全の効果が反映されています。

この長期保全計画は、現時点のデータに基づいて作成したもので、今後の点検結果や最新の知見をもとに、適宜見直しを行っていきます。

長大橋長期保全事業計画（塗替塗装）



2100年までの長期保全計画の例（塗替塗装）



2100年までの長期保全計画による修繕費の推移



9. 技術協力

1) 姉妹橋の提携

本州四国連絡橋公団と関係地方公共団体は、技術交流と関連地域の交流を促進するため、これまで海外の著名橋梁と姉妹橋の縁組みを行ってきました。J B 本四高速はこの提携を受け継ぐとともに、新たな姉妹橋の縁組みを行っています。

本州四国連絡橋	姉妹橋提携橋梁	調印書締結年月
瀬戸大橋	ゴールデンゲート橋（アメリカ）	1988年4月
瀬戸大橋	ファティ・スルタン・メハメット橋（第二ボスポラス橋）（トルコ）	1988年7月
明石海峡大橋	グレートベルト橋（デンマーク）	1998年6月
多々羅大橋	ノルマンディー橋（フランス）	1999年5月
瀬戸大橋	オーレスン橋（スウェーデン・デンマーク）	2008年5月

2) 相互協力の提携

J B 本四高速は、技術協力や人的交流を深めるために、また、技術力の向上とともに、更なる国際協力、国際貢献等を進めていくことを念頭に、国内・海外の有料道路・長大橋事業者と相互協力に関する提携を行っています。

提携先	相互協力内容	調印書締結年月
ストアベルト社（デンマーク）	・有料道路の建設、維持管理及び運営 ・長大橋の設計、施工、維持管理及び研究開発 ・道路関連設備の設置と管理	2018年7月
日本高速道路インターナショナル株式会社	・世界各国における高速道路の新設、改築、維持、修繕、管理に関する事業 ・国際協力及び国際交流に関する事業	2011年12月

3) 技術協力

J B 本四高速では、長大橋群の調査・設計・建設・維持管理事業を一貫して実施してきており、長大橋に係る種々の技術を蓄積しています。これらの技術を活用し、国内外の長大橋をはじめとする各種プロジェクトを支援しています。

①国内技術協力

J B 本四高速では、国、地方公共団体等の要請に応じて、長大橋に関する技術支援を実施しています。

9. 技術協力

(令和3年度実績)

委 託 者	業 務 内 容
(独) 国際協力機構	モンバサゲートブリッジ建設事業の国内支援委員会
高知県	上吉野川橋の維持管理に関する技術支援
愛媛県	岩城橋建設工事に関する技術支援
兵庫県及び徳島県	大鳴門橋への自転車道等設置検討
十津川村	人道吊橋の維持管理に関する技術支援

②海外技術協力

A. JICA専門家

ア) 事業の内容

主として橋梁部門における建設計画、設計、施工、維持管理等のあらゆる分野にわたり、会社業務の遂行に支障のない範囲内で、国土交通省等の要請に基づき次の業務を実施しています。以下の数字は令和4年7月時点でのものです。

① 専門家等の派遣

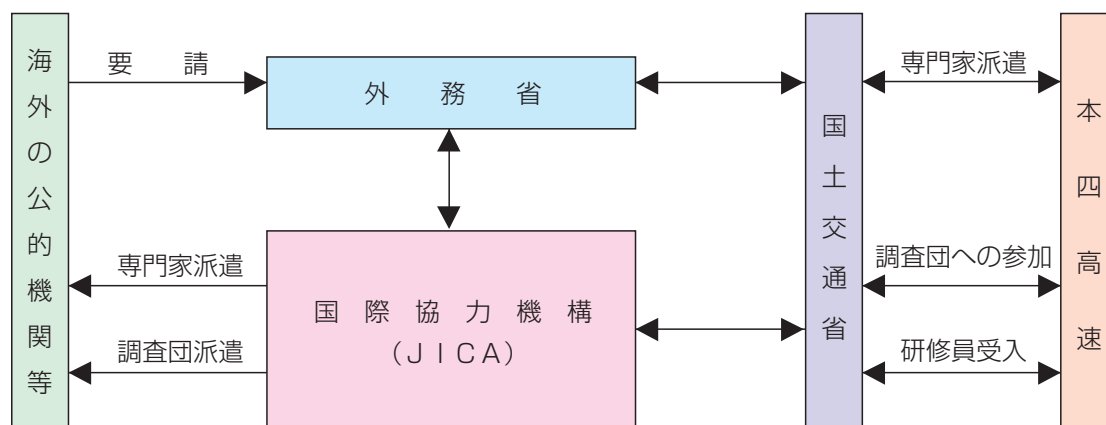
国土交通省の要請により、技術系社員を長期（1年以上）専門家や短期専門家等（調査団員を含む）として派遣しています。

- ・長期専門家…昭和54年4月以降令和3年度まで、57名の専門家を16ヶ国に派遣。
- ・短期専門家等…平成29年度に、調査団員として1ヶ国に2名を派遣。（昭和49年度以降現在まで、238名の専門家を派遣。）
- ・派遣国数…昭和49年度以降現在まで45ヶ国。

② 研修の受け入れ

国土交通省等の要請や会社への直接依頼により、世界各国から研修員及び視察団を受入れております。

イ) 国際協力の仕組み



ウ) 資料

① 長期専門家の派遣実績

(令和4年7月時点)

国名	延べ人数	派遣期間(年)	備考
コンゴ民主共和国	3	S54.4～S59.4	マタディ橋建設等
ミャンマー	1	S57.7～S60.3	ツワナ橋建設等
ケニア	6	S60.12～H9.9	橋梁一般
〃	4	H12.11～H21.3	道路維持管理行政
〃	1	H22.5～H25.5	道路メンテナンス業務の外部委託化に関する監理能力強化プロジェクト
〃	1	H25.11～H28.3	道路メンテナンス業務の外部委託化に関する監理能力強化プロジェクト
インドネシア	5	S63.7～H10.5	4島連結計画等
〃	1	H22.2～H24.6	橋梁アセットマネジメントアドバイザー
トルコ	5	H元.3～H11.1	橋梁一般
〃	4	H11.1～H18.11	長大橋耐震性向上
ジンバブエ	3	H6.9～H14.3	道路及び橋梁
サウジアラビア	1	H8.2～H10.2	橋梁一般
マレーシア	1	H9.3～H12.1	橋梁維持・修繕
〃	1	H13.4～H15.4	斜張橋設計
エジプト	2	H10.3～H14.3	スエズ運河架橋建設
〃	1	H24.3～H27.3	橋梁維持管理能力向上プロジェクトチーフアドバイザー
バングラデシュ	2	H11.3～H15.1	道路及び橋梁
〃	4	H15.1～H24.5	道路橋梁維持管理アドバイザー
エチオピア	1	H11.8～H14.7	橋梁設計技術
〃	3	H14.7～H22.3	橋梁維持管理アドバイザー
ザンビア	1	H12.3～H13.3	道路政策
フィリピン	2	H13.3～H17.2	橋梁技術
〃	1	H17.2～H22.2	橋梁事業計画管理アドバイザー
ガーナ	1	H13.3～H14.3	橋梁維持修繕計画
ブータン	1	H14.8～H17.8	橋梁設計
東ティモール	1	H16.11～H18.7	道路アドバイザー
計	57		

注) ジンバブエについては、H9.9～H10.3の間は中断。

注) ケニア(道路維持管理行政)については、H14.12～H15.1の間は中断。

② 短期専門家等(調査団員含む)の派遣実績

(令和4年7月時点)

年度	S49～62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
延べ人数	23	8	14	9	8	18	21	15	21	13	15	11	16	10	6	4	2	1
派遣国数	14	6	12	6	5	10	11	11	12	11	8	7	12	7	5	3	2	1
年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	合計
延べ人数	1	2	3	3	0	5	2	1	2	1	1	0	2	0	0	0	0	238
派遣国数	1	2	3	2	0	3	2	1	2	1	1	0	1	0	0	0	0	－

9. 技術協力

③ 主な技術協力の内容

(※：短期専門家)

国 名	長 期 専 門 家	短期専門家・調査団派遣
中 国		長大道鉄併用吊橋の技術指導※ 長大橋橋面舗装技術指導※ 道路橋の耐久性・補修技術に関する指導※
フィリピン	橋梁全般等に関する技術指導 橋梁事業計画に関する技術指導	橋梁新技術セミナー※
ベトナム		カントー橋、タインチ橋建設計画調査
ミャンマー	橋梁技術訓練センターでの技術指導	橋梁技術訓練センターでの技術指導※ 橋梁建設技術向上計画※
マレーシア	橋梁維持修繕を主とした技術指導 斜張橋設計に関する技術指導	橋梁標準設計調査※ 幹線道路建設（橋梁）の技術指導 在外技術研修講師（橋梁管理）
インドネシア	4島連結計画を主とした技術指導 橋梁アセットマネジメントに関する技術指導	海峡横断技術評価 橋梁補強技術指導※ 官民協調スキーム運営能力強化※ 経営事項審査制度セミナー※ 長大橋技術に関するコンタクトミッション
ラオス		道路橋梁人材育成※
ネパール		橋梁の保守管理技術指導※
カンボジア		第二メコン架橋建設計画
ブータン	橋梁設計に関わる技術指導	国道及び道路架橋整備計画調査
バングラデシュ	橋梁全般等に関わる技術指導 橋梁維持管理に関する技術指導	パドマ橋建設計画調査 ルプシャ橋建設計画調査
インド		橋梁の補修補強計画※ スラジ・バリ橋補修計画※ ライチャック・ククラハティ橋梁建設計画調査
パキスタン		北西辺境地域橋梁建設計画
スリランカ		全国橋梁改修計画調査
東ティモール	道路橋梁全般に関する技術指導	
トルコ	橋梁全般に関わる技術指導 長大橋耐震性向上を主とした技術指導	橋梁維持補修とリハビリ計画調査 橋梁建設の品質管理セミナー※ 長大橋耐震性向上を主とした技術指導
サウジアラビア	橋梁全般に関わる技術指導	
モロッコ	橋梁全般に関わる技術指導	ジブラルタル海峡橋の技術指導
エジプト	スエズ架橋を主とした技術指導 橋梁維持管理能力に関わる技術指導	スエズ架橋 F/S 調査 橋梁維持管理能力向上プロジェクト 計画策定調査※
エチオピア	橋梁全般に関わる技術指導 橋梁維持管理に関する技術指導 橋梁管理技術の改善に関わる技術指導	セミナーによる橋梁技術指導※ 橋梁管理技術改善計画調査
ケニア	橋梁全般に関わる技術指導 道路橋梁保守に関わる技術指導 道路点検・施工管理に関わる技術指導 公共調達・契約監理に関わる技術指導	サバキ橋架替計画 モンバサ地区3橋改修計画予備調査 道路橋梁保守に関わる技術指導
ガーナ	橋梁維持修繕に関わる技術指導	
コンゴ民主共和国	マタディ橋の建設	マタディ橋の維持管理現況調査※ 舗装技術及び橋梁整備全般に係る調査・分析
ジンバブエ	橋梁全般等に関わる技術指導	チルト橋建設計画調査 橋梁工学セミナー※
ザンビア	道路政策等に関わる技術指導	カズングラ橋建設計画調査
パラオ		コロール・バベルタウブ橋基本設計調査
コスタリカ		道路交通網分析・計画調査※

B. コンサルタント業務

JB本四高速は、本州四国連絡橋の建設から維持管理を通じて蓄積した橋梁技術や発注者としての経験を活かし、海外プロジェクトの調査、設計から施工及び維持管理までのあらゆる段階における技術支援（技術者派遣）を行っています。

件 名	技術支援内容	派遣期間
コンゴ民主共和国マタディ橋道路整備計画準備調査 (JVとして参画)	コンゴ民主共和国マタディ橋の 維持管理のための調査	R4.6

最近の国内外への技術支援事例

○ 岩城橋建設工事に関する技術支援

【岩城橋の概要】

- ・ 令和4年3月完成
- ・ 橋梁形式：鋼・コンクリート混合斜張橋
- ・ 中央支間長：475m

【技術支援概要】

平成29年度より、当社の担当技術者を現場に1名配置（常駐）して、工事監督支援を行うとともに、打合せ等において、工事の各施工段階における技術的助言を行う。



岩城橋（愛媛県）

○ 上吉野川橋の維持管理に関する技術支援

【上吉野川橋の概要】

- ・ 完成：昭和46年（1971年）
- ・ 橋梁形式：鋼吊橋
- ・ 中央支間長：254m

【技術支援概要】

平成25年度より、高知県より技術支援業務を受注し、ケーブル調査、耐震補強設計、橋梁補修設計・工事、維持管理計画等に関して技術的助言を行う。



上吉野川橋（高知県）

○ 人道吊橋の維持管理に関する技術支援

【十津川村の人道吊橋の概要】

十津川村には人道吊橋が44橋あり、そのうち35橋については架設後50年以上が経過しており、老朽化が進行している。

【技術支援概要】

人道吊橋の維持管理について、インフラメンテナンス国民会議近畿本部フォーラム（一般社団法人国土政策研究会関西支部）、十津川村及び本四高速との間で覚書を締結（令和2年3月26日）。現地調査への同行、技術的助言を行う。



猿飼橋（奈良県）

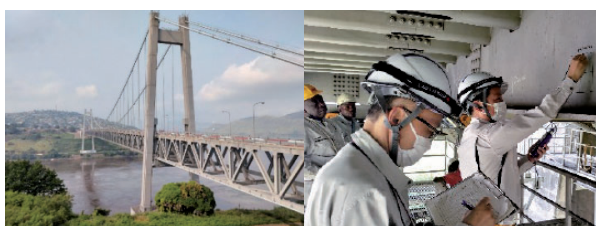
○ マタディ橋道路整備計画準備調査に参画（コンゴ民主共和国）

【マタディ橋の概要】

- ・ 完成：昭和58年（1983年）
- ・ 橋梁形式：鋼吊橋
- ・ 中央支間長：520m

【技術支援概要】

日本の円借款により建設（約345億円）、その際、本四公団（当時）より3名の長期専門家を派遣（JICA）。令和3年より、マタディ橋の舗装等の現地調査・補修の調査を実施、当社は橋梁点検・橋梁補修の計画検討等を担当。



マタディ橋（コンゴ民主共和国）