

JB 本四高速グループ

JB 本四高速グループ
統合報告書 2025

お問い合わせ先

本州四国連絡高速道路株式会社 経営計画部 経営計画課

TEL.078-291-1000(代表) FAX.078-291-1363

インターネットからのお問い合わせ:本州四国連絡高速道路株式会社ウェブサイト[ご意見・お問い合わせ]ページ

URL:https://www.jb-honsho.co.jp/jb_form/webforms/ds_contact



JB 本四高速グループ

Bridge: Communication & Technology

私たち、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。

- 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。
 - 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。
 - 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。
 - 瀬戸内の美しい自然を大切にし、環境に配慮します。
 - 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。

CONTENTS

JB本四高速グループの価値創造ストーリー		価値創造につなぐJB本四高速グループの挑戦	
1	経営理念・瀬戸内地域の紹介	23	安全・安心・快適を追求し本四間の移動を支えます
3	本四高速道路の紹介	35	瀬戸内地域の発展と橋梁技術の課題解決に貢献します
7	沿革	49	サステナビリティ経営を深めます
9	事業概要	55	魅力と誇りに満ちた企業グループに成長します
11	トップメッセージ	67	財務情報
13	ビジョン2035・中期経営計画・本四DNA	70	グループ概要
15	価値創造プロセス		
19	本州四国間の移動・交流		
21	本四高速道路の整備効果		

【編集方針】

JB本四高速グループ統合報告書2025は、幅広いステークホルダーの皆さんに、当社グループがを目指す価値創造とそのためのストーリーをわかりやすくお伝えするために作成しました。「JB本四高速グループビジョン2035」、「中期経営計画2025-2027」をベースに、事業活動や社会貢献・地域貢献に関する取組に加え、従業員やステークホルダーの声を多く掲載することで、より深く、分かりやすい情報発信を目指しました。

■報告対象期間：2024年4月1日～2025年3月31日

(上記期間外の情報も一部含まれます)

■報告対象範囲：IB 本四高速及びグループ会社

■注意事項：本統合報告書に記載されている将来についての計画や事業に関する見通しについては、公表時点のものであり、状況により見直すことがあります。また、端数処理の関係により、表等の合計が合わない場合があります。



瀬戸内の魅力

【瀬戸内地域】

兵庫・岡山・広島・徳島・香川・愛媛など瀬戸内海に面した瀬戸内地域は、本州と四国を結ぶ本四連絡橋の整備により、交通・経済の結節点として重要な役割を担っています。この橋の存在が地域間の交流を促進し、大阪、高知、山口、鳥取、島根など周辺地域と連携しながら、より広域な文化・経済圏である環瀬戸内海地域として発展を続けています。本報告書では、瀬戸内地域という用語を、環瀬戸内海地域の意味も含めた形で用いています。

【產業】

瀬戸内海沿いは、日本を代表する「ものづくり」の拠点です。船や車、鉄などを作る大きな工場が数多く集積しています。一方で四国は、暖かい気候を活かした農業も盛んです。愛媛のみかんや、高知のビニールハウス野菜などが有名です。また、愛媛の「紙」や「タオル」、徳島の「LED」など、特定の分野で日本一や世界トップクラスを誇る製品が各地にあるのも大きな特徴です。

【食】

瀬戸内地域は、豊かな海と温暖な気候に育まれた食文化が魅力です。瀬戸内海の新鮮な魚介類、島ごとの特産品、柑橘類やオリーブなど地域色豊かな味覚や、地元食材を活かした郷土料理などの食文化は、旅の思い出を彩り、食を通じて瀬戸内地域の魅力を深く味わえます。

【文化】

瀬戸内地域は、美しい海や島々を舞台に「サイクリング」と「アート」が融合した独自の文化を発信しています。「サイクリストの聖地」しまなみ海道やアワイチなど、絶景を楽しむ100以上のルートが人気です。また、「瀬戸内国際芸術祭」や多くの美術館連携により、自然の中で現代アートを体感できるのも特徴です。自転車で風を感じながらアートや食、風景を巡ることができる、世界から注目されるエリアです。

本四高速道路の紹介

本四高速道路について
詳しくはこちら



淡路島を縦断して本州と四国をつなぐ、交通の大動脈

E28 神戸淡路鳴門自動車道



明石海峡大橋



明石海峡大橋(愛称:パールブリッジ)

- 1998年4月5日供用
- 吊橋(橋長3,911m、中央支間長1,991m)
- 世界最大級の長大吊橋で、長さは約4km。主塔も約300mと高く、遠方から見ても瀬戸内海の景色を彩ります。潮流の激しさと水深の深さで施工が困難な明石海峡に、橋梁技術の粋を集めて建設されました。

大鳴門橋

- 1985年6月8日供用
- 吊橋(橋長1,629m、中央支間長876m)
- 四国の景勝地・鳴門海峡のうず潮の上に架かる橋。うず潮に影響を及ぼさないよう、主塔基礎には多柱基礎を採用しました。車道の下には、うず潮を真上から見られる遊歩道「渦の道」があります。2028年度の開通に向けて自転車道を整備中です。

大鳴門橋は1985年、明石海峡大橋は1998年に供用開始。淡路島を縦断する全長89.0kmのルートで、関西経済圏と四国を直結させることで、経済の活性化など大きな効果を上げてきました。本州側には松の名所として有名な舞子浜、四国側には鳴門海峡のうず潮があり、瀬戸内海の美しい景観・奇観が楽しめます。

本州と四国を道路と鉄道で結ぶ長大橋梁群

E30 濑戸中央自動車道



瀬戸大橋

下津井瀬戸大橋

- 1988年4月10日供用
- 吊橋(橋長1,400m、中央支間長940m)
- 本州側には、瀬戸内海国立公園の代表的な景勝地・鷺羽山があり、景観に影響を与えないよう工夫を凝らして建設されました。ケーブル定着部にはトンネルアンカーを採用。また、橋の建設にともなって開通した鷺羽山トンネルは、上段を道路、下段を鉄道が通る世界初の四つ目トンネルです。

櫃石島橋・岩黒島橋

- 1988年4月10日供用
- 斜張橋(橋長790m、中央支間長420m)・(橋長790m、中央支間長420m)
- 櫃石島橋と岩黒島橋は櫃石島、岩黒島、羽佐島を結ぶ2連の斜張橋。2つの橋がつくる優美な姿は、白鳥が羽を広げた姿にたとえられています。

与島橋

- 1988年4月10日供用
- ト拉斯橋(橋長850m、最大支間長245m)
- 羽佐島と与島を結ぶ連続ト拉斯橋。道路・鉄道併用のト拉斯橋としては世界に例を見ないスケールの大きさを誇ります。

北備讃瀬戸大橋・南備讃瀬戸大橋

- 1988年4月10日供用
- 吊橋(橋長1,538m、中央支間長990m)・(橋長1,648m、中央支間長1,100m)
- 幅3.2kmの備讃瀬戸に架かり、北備讃・南備讃で2連吊橋を構成しています。道路・鉄道併用橋としては、世界最大級の長大吊橋です。



本州四国連絡橋3ルートの中で最も早く、1988年4月に開通。6本の橋を総称して瀬戸大橋と呼ばれています。上を車が、下を鉄道が走る二層構造で、本州と四国をつなぐ唯一の鉄道として極めて重要な交通インフラです。瀬戸内海国立公園の多島美の中を、吊橋・斜張橋・ト拉斯橋など、世界最大級の橋梁が連なる姿は壮観です。

瀬戸内の風景を五感で楽しめる、サイクリストの聖地

E76 西瀬戸自動車道



来島海峡大橋

新尾道大橋

- 1999年5月1日供用
- 斜張橋（橋長546m、中央支間長215m）
- 地域のシンボルとして親しまれている、隣接する尾道大橋との調和を考慮して設計しました。

生口橋

- 1991年12月8日供用
- 斜張橋（橋長790m、中央支間長490m）
- 完成時点では世界最長の斜張橋。ここでの技術の蓄積が、多々羅大橋を誕生させる大きな力となりました。



因島大橋

- 1983年12月4日供用 ● 吊橋（橋長1,270m、中央支間長770m）
- 吊橋に鋼床版を採用したり、景観へ配慮したりと、四国連絡橋の吊橋の標準となる技術を確立した橋です。

多々羅大橋

- 1999年5月1日供用
- 斜張橋（橋長1,480m、中央支間長890m）
- 当初は吊橋で計画されましたが、斜張橋の技術の進歩を受け、環境保全や経済性などを考えて斜張橋に変更されました。

伯方・大島大橋

- 1988年1月17日供用 ● 伯方橋：鋼箱桁橋（橋長325m、中央支間長145m）
- 大島大橋：吊橋（橋長840m、中央支間長560m）
- 伯方橋と大島大橋の総称。大島大橋は補剛桁の設計や架設方法などに新技術を採用し、その経験が来島海峡大橋の設計に役立てられました。

来島海峡大橋

- 1999年5月1日供用
- 吊橋（橋長960m、最大中央支間長600m：来島海峡第一大橋）
(橋長1,515m、最大中央支間長1,020m：来島海峡第二大橋)
(橋長1,570m、最大中央支間長1,030m：来島海峡第三大橋)
- 濑戸内海国立公園の景勝地・来島海峡に架かる、世界初の3連吊橋。第一・第二・第三の3本の橋が、大島と今治をつないでいます。来島海峡第三大橋はこのルートで最も長い橋で、地形と道路線形の制約から、両側径間はハンガーロープで桁を吊っています。また、今治側橋台はトンネルアンカーを採用し、地形改変が少なくなるよう配慮しています。

1999年に開通し、国土交通省管轄の生口島道路・大島道路の開通を受けて2006年に全線開通。「瀬戸内しまなみ海道」が愛称。ナショナルサイクルルートに認定されており、国内外のサイクリストの人気を集めています。新尾道大橋以外の各橋には原動機付自転車および自転車・歩行者専用道路も併設されており、島々に住む人々の生活道路という役割も果たしています。

瀬戸内・四国への玄関口として、思い出に残る楽しく快適な場所へ

サービスエリア・パーキングエリア

SA・PAについて
詳しくはこちら



E28 神戸淡路鳴門自動車道

淡路SA

淡路SAは明石海峡大橋の雄大な景観を間近で眺められる全国でも有数のSA。淡路島の食事や特産品の提供だけでなく、ドッグランなど、ドライブの目的地のひとつとして多くのお客様が立ち寄られます。下りSAにある大観覧車は旅のワクワク感を高めてくれます。また、上下のSAを無料で往来できます。



上りSAには、明石海峡大橋のすばらしい景観を間近で眺められる「橋のみえる丘」があります。展望テラスの他にレストラン・売店などもあり、憩いのスペースを提供しています。



E30 濑戸中央自動車道

与島PA

瀬戸中央自動車道海峡部の中央に位置するPA。瀬戸大橋を雄大に感じることができます。全国屈指のロケーションを誇ります。瀬戸内海に浮かぶ多くの島々や行き交う大小さまざまな船舶を楽しめる展望台、香川県の入口として「最初の一一杯」「最後の一一杯」を提供する「架け橋夢うどん」、島歩きを楽しめる園地などがあり、風光明媚な瀬戸内海の美しい景色を眺めながら、旅の疲れを癒せます。



瀬戸内海の大パノラマが広がる絶好のロケーション。ドライブ途中のリフレッシュに、旅の思い出になる風景です。

E76 西瀬戸自動車道

来島海峡SA

瀬戸内地域の海と島と橋が生み出す「非日常空間」をコンセプトにした、四国・愛媛の玄関口である上下一体型のSA。一般道から入れるコミュニティゲートが設置されています。しまなみテラスや、しまなみLove Pianoイベントも人気です。



しまなみ海道ロゴオブジェ（通常「しまなみピン」）は、来島海峡の美しい景色を背景としたフォトスポットです。ピンから顔を出したり、文字の後ろに並んだり、いろいろなポーズが楽しめます。



沿革

構想・調査 (1889年～)

1889年5月

香川県議会議員 大久保謙之丞が本州と四国との間に橋を建設する構想を提唱

1940年4月

内務省神戸土木出張所長 原口忠次郎が鳴門海峡架橋を提案

1955年5月

宇高連絡船「紫雲丸」事故(死者168人)

1959年4月

建設省が調査開始

1969年5月

新全国総合開発計画策定(3ルート決定)



建設・管理 (1975年～)

1970年7月

本州四国連絡橋公団 設立

1973年9月

建設大臣及び運輸大臣から工事基本計画指示

1973年11月

総需要抑制策の一環として本四起工式延期

1975年12月

大三島橋起工式

1979年5月

大三島橋供用開始

1983年12月

因島大橋供用開始

1985年6月

大鳴門橋供用開始

1988年1月

伯方・大島大橋供用開始

1988年4月

瀬戸大橋供用開始
(瀬戸中央自動車道全線開通・瀬戸大橋線開業)

利活用・ 地域連携 (2005年～)

1991年12月

生口橋供用開始

1998年4月

明石海峡大橋供用開始
(神戸淡路鳴門自動車道全線開通)

1999年5月

新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋供用開始
(3ルート概成)

2003年5月

本四債務負担軽減特措法公布

2005年10月

本州四国連絡高速道路(株)設立

2005年4月

インフラツアーホーム格開始

2006年4月

生口島道路・大島道路供用開始
(西瀬戸自動車道全線開通)

2008年10月

せとうち美術館ネットワークの発足

2014年3月

全国路線網に編入

2014年3月

環瀬戸内海地域交流促進協議会の発足

2014年7月

しまなみ海道自転車無料化(企画割引)開始

2018年2月

淡路島中央スマートIC供用開始

2020年3月

淡路北スマートIC供用開始

2022年10月

Setouchi Vélo協議会の発足

1889

1970

1975

1980

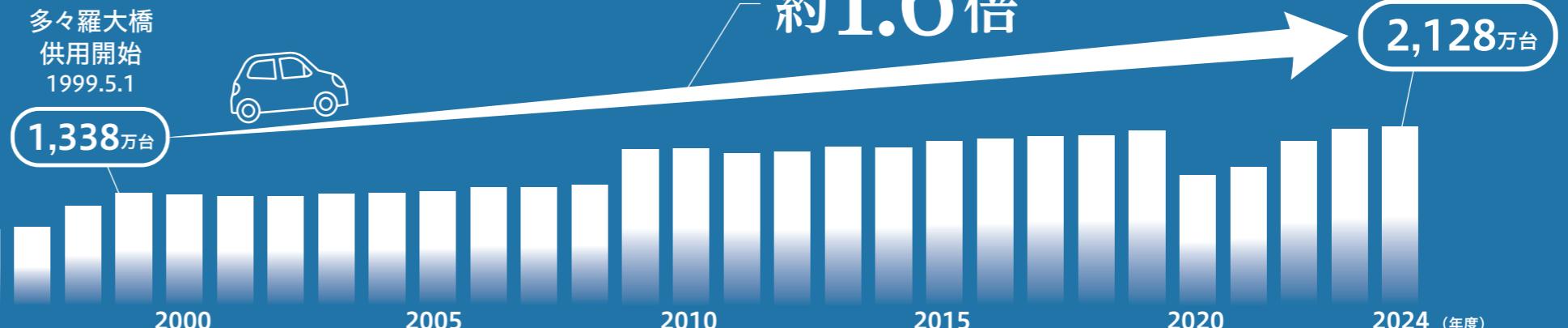
1990

2005

2014

2025

本四間自動車交通量の推移



事業概要

事業内容

JB本四高速グループの事業は、高速道路事業と関連事業に大別されます。高速道路事業では、高速道路株式会社法に基づき、安全・安心・快適な高速道路サービスを提供するとともに、債務の確実な償還を行います。関連事業では、お客様サービスの充実と収益の向上を図るためのSA・PAの運営や、各種受託事業を担います。

その他の取組として、技術支援と地域連携を行っています。技術支援は、本四連絡橋の建設・維持管理で培った長大橋技術を活かし、国内外の長大橋等に対する橋梁技術コンサルティング事業や技術者派遣を行っています。地域連携は、瀬戸内地域の長期発展を目指し、インフラツアーやサイクリングの取組、そして瀬戸内地域の環境保全活動を行っています。

高速道路事業



保全・点検

常に安全・安心・快適に通行いただけるよう、定期的な各種点検と、最適な補修計画の立案を行っています。



交通管理

道路の交通安全確保のためパトロールを実施。また、交通事故・渋滞・気象などの情報を収集・発信しています。



料金收受

ETCの環境整備を図り、ETCを活用した便利なサービスの推進と、料金所における接客サービスの向上に取り組んでいます。



改築

地域のニーズに応じて、インターチェンジのフルインター化などの改築事業を行っています。



防災対応

外部関係機関との合同訓練等を通じて万全の防災体制の確保に努めています。



耐震補強

大規模地震発生時に、橋梁の被害を最小限に抑えるとともに、緊急輸送道路としての機能を速やかに確保するため、橋梁耐震補強を推進しています。



技術開発

本四連絡橋の維持管理を合理的、経済的に行うため、国や大学等との共同研究やオープンイノベーションを活用し、維持管理技術に関する技術開発に取り組んでいます。



特定更新等工事

橋梁高性能床版防水、橋梁表面保護対策等の大規模修繕を推進しています。

関連事業



SA・PA事業

休憩施設としてだけでなく、地域との交流や観光振興の場としてSA・PAを運営・活用しています。



道路の維持、修繕、調査等受託

地方公共団体が管理する本四高速道路上の跨道橋の点検・補修や耐震補強工事等、受託要請に協力し、適切な維持管理を行っています。



鉄道施設の管理受託 (本四備讃線等)

本四備讃線及び本四淡路線の長大橋における道路鉄道共用部分について、高速道路機構から鉄道施設管理を受託し、維持修繕等を実施しています。



その他事業

社屋や廃止した社宅・寮など保有不動産の有効活用や駐車場事業、広告事業などを行っています。

技術支援の取組



長大橋の調査・設計等受託

国内外で長大橋に関する専門的見地に基づく指導・提言・工事監督・資料作成・検査等のコンサルティング業務を実施しています。技術継承・育成・ネットワーク構築等に関する取組を通じて、国内外の長大橋等の技術的課題の解決を継続できる体制を整備しています。

地域連携の取組

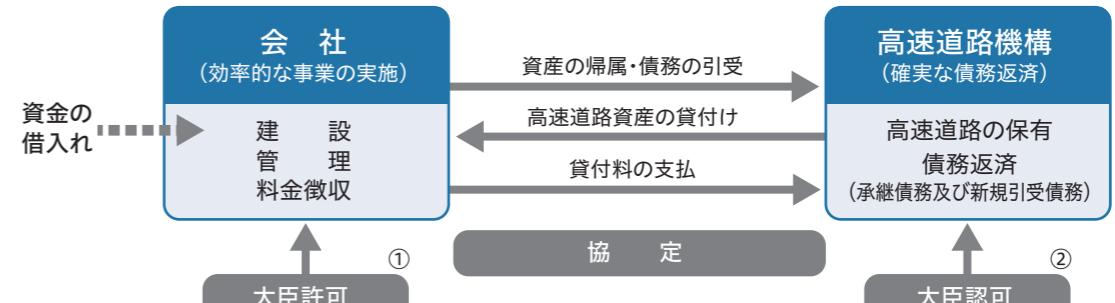
多様な取組の実施



瀬戸内地域の長期発展を目指し、海峡部長大橋の塔頂体験ができる「インフラツアーや、アートに関する取組「せとうち美術館ネットワーク」、サイクリングによる地域ブランド化を推進する「Setouchi Vélo協議会」などを展開しています。
また、瀬戸内の島の課題を通じ、SDGsについて考える機会の創出を目的として「せとうち島塾」を開講しています。

高速道路事業の枠組み

JB本四高速は本州四国連絡橋公団の民営化により、その他の高速道路会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)とともに、2005年10月に設立されました。高速道路資産とその債務は高速道路機構が保有し、当社を含む高速道路会社は、高速道路の建設や、高速道路機構から高速道路資産を借り受け、運営管理を行っています。



グループの紹介

JB本四高速グループは本州四国連絡高速道路(株)とグループ会社3社で構成されます。

JBハイウェイサービス(株)は交通管理業務、料金收受管理業務、SA・PA運営管理業務を担当しています。

本四高速道路ブリッジエンジ(株)は橋梁や道路の点検管理技術業務、長大橋梁・道路補修業務、調査設計業務に加え、不動産事業や地域連携事業を担当しています。

JBトールシステム(株)は料金收受システム・ETC保守管理業務、交通量等のデータ管理業務、情報システム業務を担当しています。

JB本四高速グループは4社一丸となって、安全・安心・快適な道路サービスを提供しています。

本州四国連絡高速道路(株)

グループ会社

JBハイウェイサービス(株)

- 交通管理業務
- 料金收受管理業務
- SA・PA管理運営業務



本四高速道路ブリッジエンジ(株)

- 点検管理技術業務
- 長大橋梁・道路補修等業務
- 調査設計業務
- 不動産事業・地域連携事業



JBトールシステム(株)

- 料金收受機械保守業務
- 料金收受システム・交通量等データ管理業務
- 情報システム業務



Top Message

トップメッセージ



過去から未来に続く「挑戦」が
JB本四高速グループの
価値をつなぐ

本州四国連絡高速道路(株)

代表取締役社長

後藤 政郎

Goto Masao

外部環境は変わる、 我々は未来に向けて何をすべきか

世の中は日々変化しています。外部環境の変化は常態化しているといつてもいいでしょう。その変化にどう対応し、何を成していくのか——企業の存在意義が問われています。

人口減少と高齢化、地域の過疎化、インバウンド需要の拡大、インフラの老朽化、災害の頻発化。これらは喫緊の課題です。さらに、物価や人件費の高騰は工事費用を押し上げ、経営の持続性に影響を与えています。

加えて、自動運転の普及、カーボンニュートラルの推進、デジタル化の進展など、技術革新への対応も不可欠です。私たちはかつてないほど多様で複雑な変化に直面しています。まずはこの現実をJB本四高速グループ全体で共有し、社員一人ひとりが意識することが重要です。

JB本四高速グループは、本州と四国を結ぶ重要な社会インフラを担い、地域の発展と人々の暮らしを支える使命のもと、挑戦を続けてきました。その使命を再確認し、未来に向けて何をすべきかを考えるために、2025年3月に「JB本四高速グループビジョン2035・中期経営計画2025-2027」を策定しました。これは、持続可能な成長に向けた羅針盤です。

JB本四高速グループの強み ——「信頼」と「使命感」

「ビジョン2035」は即ち10年後のJB本四高速グループの在りたい姿であり、それを実現するには、グループの強みをさらに磨く必要があります。その強みとは、信頼と使命感です。

信頼は、本四公団時代から積み重ねてきた社会インフラとしての高い信頼です。安定した交通管理、迅速な事故対応、災害時の交通確保、高度な技術力、カーボンニュートラルへの積極的な取組——これらにより、私たちは社会の安全・安心を支える責務を果たしてきました。

使命感は、地域の発展と人々の暮らしを支えるという思いです。本四高速道路は単なる移動手段ではなく、地域の経済・文化・観光を結ぶ架け橋です。社員一人ひとりがこの使命感を共有していることが、私たちの強みです。

外部環境が激しく変化する中、この二つの強みをさらに強化し、JB本四高速グループらしさを追求すること。それが「ビジョン2035」実現のための挑戦です。

価値創造のため、絶え間ない挑戦を

強みを磨くため、特に次の4つの取組に注力しています。

1. 人材育成
2. グループ経営の推進
3. アセットマネジメントの高度化
4. 事業オペレーションの高度化

これらの取組を通じて、JB本四高速グループは安全・安心・快適なモビリティ社会を実現し、瀬戸内地域の魅力を高め、持続可能な社会に貢献します。社会からの期待に応え、信頼される企業グループであり続けるため、私たちは挑戦を止めません。



社外に目を向け、変化を体感する

外部環境の変化を実感するには、積極的に社外に出て情報収集し、人とつながることが必要です。技術力についても、私たちは橋梁技術のフロントランナーであり続けなければなりません。「橋のことならJB本四高速グループ」と言われる存在であるために、技術基準を自ら作る意識を持つことが重要です。

人材不足への対応も、グループ内にとどまらず、サプライチェーン全体を視野に入れる必要があります。業界団体との連携を強化し、持続可能な社会の実現に向けた人材育成に取り組みます。

さらに、省人化やデジタル化を進めるため、ビッグデータの活用によるオペレーション改革も不可欠です。SA・PA運営や渋滞対策など、データを活用した改善を進めています。

瀬戸内地域への貢献も重要です。民営化以降取り組んできた「せとうち美術館ネットワーク」「Setouchi Vélo協議会」「せとうち島塾」など、地域活性化や環境保全に向けた活動を継続し、できる範囲で最大限の努力を続けます。

社員一人ひとりがリーダーとして挑戦を

先般のエンゲージメントサーベイでは、愛社精神が高く、長く勤めたいという社員が多い一方、組織に活気がないという声もあります。活気ある組織にするには、目標の共有と役割の明確化、そして成長実感が不可欠です。

仕事は与えられるものではなく、自ら考え動くもの。社員一人ひとりがリーダーとして主体的に行動し、前向きに周囲を牽引することが求められます。

JB本四高速グループには約1,100名の社員がいます。そこには、1,100の使命があり、そして1,100のリーダーシップが価値創造の力になります。社会からの期待に応え続けるため、私たちは力を結集し、挑戦を続けていきます。

JB本四高速グループビジョン2035 中期経営計画2025-2027 本四DNA

2035年にありたい姿

JB本四高速グループは、“つなぐ力”で
広く社会に貢献する企業グループを目指します

私たちは、本州と四国をつなぐインフラの効率的な管理を通じてサステナビリティ経営を推進し、国民経済の発展と生活の質の向上に貢献とともに、瀬戸内地域や国内外の社会課題の解決を目指して広く社会に貢献することを使命としています。

前身である本州四国連絡橋公団設立以来、瀬戸内地域を拠点に、本四高速道路の長大橋群をはじめとする世界に類を見ないインフラ建設を実現し、安全・安心・快適なサービスの提供、地域活性化、多様なパートナーとの連携、また国内外の長大橋保全などの課題解決に取り組んできました。

今後も、本四高速道路の安全性の確保を最優先とし、「200年橋梁」への挑戦と地域連携の取組を積み重ね、社会の持続的な発展を支える想いを大切にし、インフラを通じて地域と社会に貢献する私たちの使命を果たす企業グループとして成長し続けます。



本州と四国をつなぐ



本四高速道路を未来につなぐ



瀬戸内地域をつなぐ



長大橋技術で世界をつなぐ

ビジョン2035・中期経営計画に
ついて詳しくはこちら



JB本四高速グループビジョン2035と 中期経営計画2025-2027

“つなぐ力”で広く社会に
貢献する企業グループへ

「2035年にありたい姿」の実現に向け、
更なる機能向上・成果拡大を本格化

「次世代への4つの挑戦」
を掲げ、高速道路事業の
高度化・効率化を進化

行動計画
2022-2024

年間利用台数	45.5百万台 (2024年度実績)
本州四国間の 交流人口	5,865万人 (2023年度実績)
暫定的な整備手法による 橋梁耐震補強完了率	81% (2024年度実績)
渋滞損失時間	5万台・時 (2024年度実績)

年間利用台数	46.5百万台 (2027年度目標)
本州四国間の 交流人口	6,675万人 (2027年度目標)
暫定的な整備手法による 橋梁耐震補強完了率	86% (2027年度目標)
渋滞損失時間	3万台・時 (2027年度目標)

CO₂排出量削減
(2013年比)
50%
(2027年度目標)

中期経営計画
2025-2027

JB本四高速グループ
ビジョン2035

年間利用台数	47.0百万台 (2035年度目標)
本州四国間の 交流人口	6,742万人 (2035年度目標)
暫定的な整備手法による 橋梁耐震補強完了率	100% (2035年度目標)
渋滞損失時間	1万台・時 (2035年度目標)

2035年への道のり

- 本四間移動の
安全・安心・快適の追求
- 瀬戸内地域の発展と橋梁技術の
課題解決に貢献
- サステナビリティ経営を深化
- 魅力と誇りに満ちた
JB本四高速グループへ成長

2035年への道のり

① 安全・安心・快適を追求し本四間の移動を支えます

イノベーションを加速させ、インフラの長寿命化や管理の高度化・効率化・省力化を進め、交通渋滞を最小化し、災害や事故への対応力を強化することで、より安全・安心・快適なサービスを提供します。また、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化、次世代につなぐSA・PAへの進化、自動運転技術の対応により、利便性とサービスの向上を目指します。

② 瀬戸内地域の発展と橋梁技術の課題解決に貢献します

多様なパートナーと連携し、瀬戸内地域の活性化に取り組み、持続可能な発展に貢献します。さらに、橋梁技術のコンサルティング機能を強化し、技術者の派遣や育成事業を拡充することで、国内外の橋梁に関する課題解決に貢献します。

③ サステナビリティ経営を深めます

本四高速道路を通じて瀬戸内地域の持続可能な発展を支えるため、インフラの整備と地域社会との連携を強化してきました。今後は、環境保全や脱炭素社会の実現に重点的に取り組むとともに、ガバナンスの向上、インフラの強靭化、多様性を尊重し誰もが活躍できる社会の実現など、さまざまなサステナビリティ課題にも積極的に取り組んでいきます。

④ 魅力と誇りに満ちた企業グループに成長します

働きやすさとやりがいを追求し組織力を高めることで、社員の成長を実現します。そして、業務の効率化や生産性向上を進め、全ての社員が使命感とリーダーシップを発揮するプロフェッショナル集団として、社会に信頼され必要とされるJB本四高速グループへと成長します。

本四DNAで次世代につなぐ

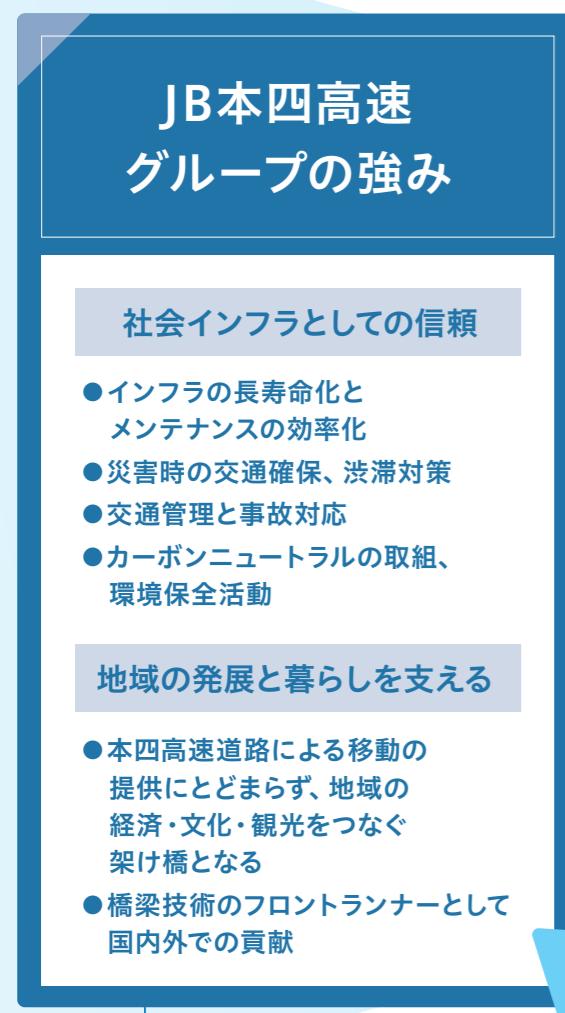
- フロンティア精神
- 長期的視点
- やり遂げる執念

次世代への挑戦

- DX推進による高速道路事業の
高度化・効率化
- 200年橋梁を目指した長大橋
維持管理技術の高度化
- 瀬戸内地域と連携した利用促進や
地域貢献
- 意識改革と業務遂行による
グループの基盤づくり

価値創造プロセス

JB本四高速グループが「つなぐ力」で社会に貢献し、「ビジョン2035」を実現するための価値創造プロセスです。社会インフラとしての信頼と、地域の発展と暮らしを支える事業活動をさらに推進していくために、人材・技術・DX・環境負荷低減等の基盤強化を推進し、安全・安心・快適なモビリティ社会の創造、魅力的な瀬戸内地域の創造、サステナブル社会への貢献という価値を持続的に創出します。



時代の流れとともに業務の変化や 社員の意識に寄り添う社会的価値の高い企業へ

本四公団では橋づくり、JB本四高速では高速道路の維持管理のために奔走してきた二人の対談テーマは「JB本四高速グループの価値創造」。今井常務は技術者として歩んできた経験から、向井部長は現場をバックヤードから支える事務方の視点から、橋梁技術のフロントランナーとして走り続ける企業としてのビジョンや、若い世代へのメッセージを聞きました。



技術と事務、業務を超えた仕事へのプライド

今井 私は瀬戸大橋ができる1年前の1987年に本四公団に入り、倉敷で陸上部の工事に携わりました。厳しい仕事でしたが、先輩たちには「わからないことは何でも聞きなさい」と言われ、いろいろなことを教えていただきました。

向井 私は1992年、新入社員として経理課に配属され、建設に関する予算編成などの仕事をしました。技術者の先輩に資料を確認していただく機会も多く、事務職であっても現場と一緒に働いていることを実感してきました。経理課は秋が少し閑散期なので、その時に現場を見せてもらったこともあります。若い時に技術の方々と関わらせていただけたのは私の財産です。

今井 予算を認めてもらわないと工事にかかれないで、技術者にとっても予算の話は重要でしたね。私はさまざまな現場を経験し、収入と支出のバランス調整に携わっていたこともあります。道路保全課にいた時には、大規模修繕や点検のための予算の確保にあたりました。先輩や他の社員を見ていると、諦めない気概みたいなものを感じましたね。

向井 事務は事務で、やり遂げる執念みたいなものを感じてきました。自分が関係した予算で長大橋構造物が完成したり、開

通している道路が補修されたりするのは技術者とともにやり遂げる幸福感もあります。

今井 本四公団は「長大橋をつくる」という、はっきりした目標があって、成長できるいい環境でした。私は2年半、アメリカに留学し学位を取得した経験がありますが、とても苦しい記憶です。本当に大変でしたが、振り返ると社外で勉強するのは刺激的で学びが多かったです。

向井 私は神戸淡路鳴門自動車道が開通した当時、他の公団の業務部へ出向することになり、多くの出会いと、全国高速道路ネットワークの中にある本四3ルートの位置を確認する機会に恵まれました。当時の関西圏域には約100の料金所があったのですが、皆が「各料金所の出入口に何レーンあるか」など、自分たちが管理する道路のことを日常のコミュニケーションの一部としていたことに、プロフェッショナルを実感しました。本四公団でも本格的に維持管理するようになったら、このように我々の道路のことを熟知していくべきなのだとということを叩き込まれましたね。その後、本四高速道路ブリッジエンジへの出向でも技術の諸先輩方と仕事ができ、一緒に成し遂げていく事務職としてのプロ意識がますます大きくなったと思います。

今井 技術も事務も関係なく、プロ意識を持ち同じ目標に向



かって進んでいける環境は大切です。

向井 今、人事に関わるようになり、若い世代にいろいろな現場を経験してもらい、その経験を社内外で使える道筋をつくるべきだと思っています。

今井 出向にしても留学にても、外部で受けた刺激や見識を本四高速で活かしていけるといいですね。

技術者集団の会社から

多様な価値観に対応できる組織へ

向井 20年前に民営化し、2014年に全国路線網に加わり、地域連携という会社の取組が加速しましたよね。自治体から頼られるようになって、そこから地域連携が加速し始め「こんなことできませんか?」という双方向の関係になった気がします。

今井 四国4県と兵庫、岡山、広島、それぞれを瀬戸内海をまたいでつないでいくのが当社の役割になってきました。地域の皆様や自治体と連携し、全国路線網の一員として、人の交流、物の交流を支えていきたいと思います。

向井 他の高速道路会社と同じことが求められるようになつた一方で、JB本四高速としてのプライドやオリジナリティーを持って輝いていかなければならないとも感じています。民営化された時の熱い想いが打ち消されそうな気がするので、やっぱり独自性は持つておきたいですよね。

今井 当社の独自性とは何かというと、技術者としてはやっぱり長大橋です。そこはいつまでもリスペクトされ続けたいところだと思います。長大橋技術を磨いていくべきだし、本州と四国をつなぐ地域連携という視点でも「JB本四高速があってよかったです」と思われる会社であり続けたいですね。

向井 人事について感じることは、会社が成長していくためにはいろいろな価値観が必要で、そこに目を向け対応していかなければならないということです。毎年、多くの面接をしているのですが、アカデミズムの世界でも学問領域が変化していて、文系学科がデータサイエンスをしたり、技術の学部で地域貢献に類する学びがあったり、いろいろな価値観を持つ学生が増えていました。そういう若手エネルギーを受け入れるための企業カルチャーの創出に向けた下地づくりが必要だと思います。人的資本経営、ダイバーシティ、エンゲージメントといったこれからの方針が社員に浸透するように言い続けなければならないと思います。

今井 何より女性が増えましたよね。

向井 建設段階は、まだ女性技術者も少なかったですが、「建設が終わってどんどん道路を使ってもらいましょう」というタイミングポイントを契機に、地域やあらゆる人々の価値観を受け止めるには、当社には少なかった女性をはじめ、多様な視点も

取り入れなければならなくなってきたと思います。

今井 多様な働き方を支えられる会社であります。

向井 女性とともに男性の育児休暇も区別なく取りやすくなりますし、そこから新しい発想が芽生えてくると思います。

今井 育児休暇を取った社員をフォローする体制も大切ですね。皆で力を合わせてフォローしていく仕組みをつくっていくべきだと思います。

向井 抜本的な解決ではないかもしれません、「チーム力」を強化していくことは大事だと思っています。職場を離れる理由が生じた時に、他の社員の事情を「ジブンゴト」と考えて支え合うバックアップ体制が必要です。個々の成長も大切にしつつ、チームとして前に進んでいく力をつけていれば、働きやすさにつながると思います。何が起きたとしても持続できる仕組みづくりを常に考えていくことが大切です。

今井 在宅でもキャリアに影響しない働き方なども、実現できるといいですね。

向井 今は民営化前に入社した社員が45%、民営化後の社員が55%と、本四公団時代を知らない社員の方が多くなりました。そうすると価値観や働き方も自ずと変わってきますよね。技術系の人が地域連携をやりたいといえばやれるような、フレキシブルな適材適所を可能にしていきたいです。

橋梁技術、維持管理のフロントランナーとして 地域との連携を深め、企業価値を高めていく

今井 当社は現在「200年橋梁」を目指して、維持管理に重きを置いています。しかし、橋梁技術のフロントランナーという意識のない社員も多いのではないか。もっと国内外に出て行って、情報を収集したり、さまざまな現場を経験したりしていくことが必要と感じています。

向井 採用をしていますと、今の学生は「橋があるて当たり前」の世代です。当社が橋を守り安全・安心・快適を提供し続け、地域の社会生活を支えていることを誇りに思っていますし、そのことを知ってほしいですね。過去には3ルートも必要なのかという議論もありましたが、今では防災の観点から本四3ルートの必要性が認識されてきています。そうした新たな光が当たってきている部分をさらに磨いていきたいですね。

今井 長大橋に特化して、長大橋の設計・建設技術や、維持管理技術でもフロントランナーであり続けることが、当社の責務だと思います。

向井 しっかり守ってきた橋が観光資源として活かされ、地域を巻き込みながら安全・安心・快適に使い続けていただくこと、それはこれからも変わらない私たちの使命ですね。



本州四国間の移動・交流

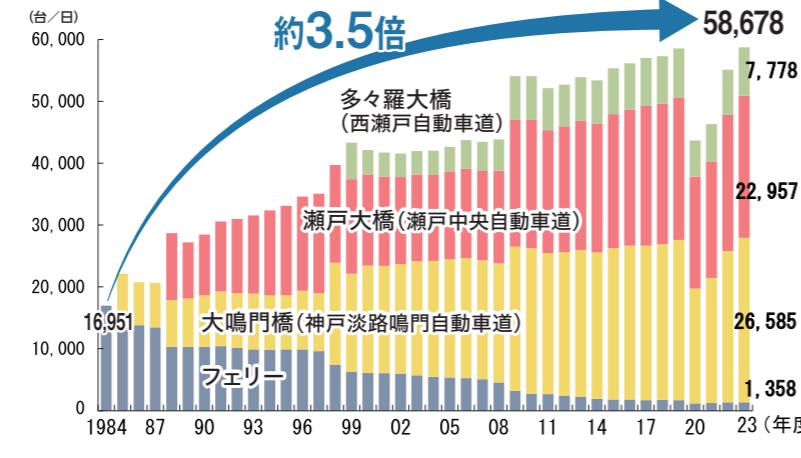
本四高速道路の交通量について詳しくはこちら



3つのルートがある本四高速道路はどんな利用のされ方をしているのでしょうか。車種別、ルート別、区間別、目的別に利用状況を整理しました。

本州四国間の自動車交通量の推移

本州四国間の自動車交通量は、大鳴門橋開通前の1984年度と2023年度とを比較すると、約3.5倍に増加しています。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、自動車交通量が減少しましたが、次第に回復し、2023年度には過去最高となりました。



本四高速道路の使われ方

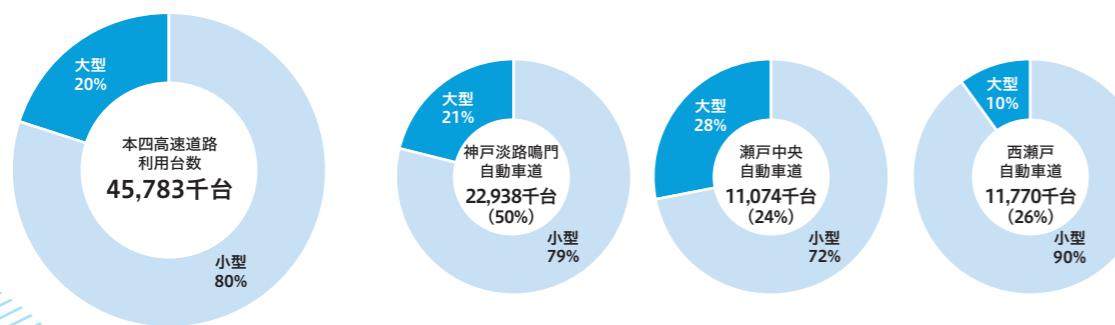
50%が神戸淡路鳴門自動車道を利用

本四高速道路の利用台数は、2024年度に過去最高となる45,783千台を記録しました。各ルートの内訳は、神戸淡路鳴門自動車道が50%、瀬戸中央自動車道が24%、西瀬戸自動車道が26%となっています。

また、車種別で見ると、小型車が80%、大型車が20%となりました。ルート別に小型車の割合を見ると、神戸淡路鳴門自動車道が79%、瀬戸中央自動車道が72%、西瀬戸自動車道が90%となっています。

37%が本州四国間の移動

区間別で見ると、全利用台数の37%が本州四国間の移動で、39%が本州または四国と島しょ部の移動となっています。これをルート別でみると、神戸淡路鳴門自動車道は30%が本州四国間の移動で、47%が本州または四国と淡路島の移動となっています。次に、瀬戸中央自動車道は76%が本州四国間の移動です。西瀬戸自動車道は15%が本州四国間の移動、60%が本州または四国と島しょ部の移動、25%が島しょ部内の移動となっています。

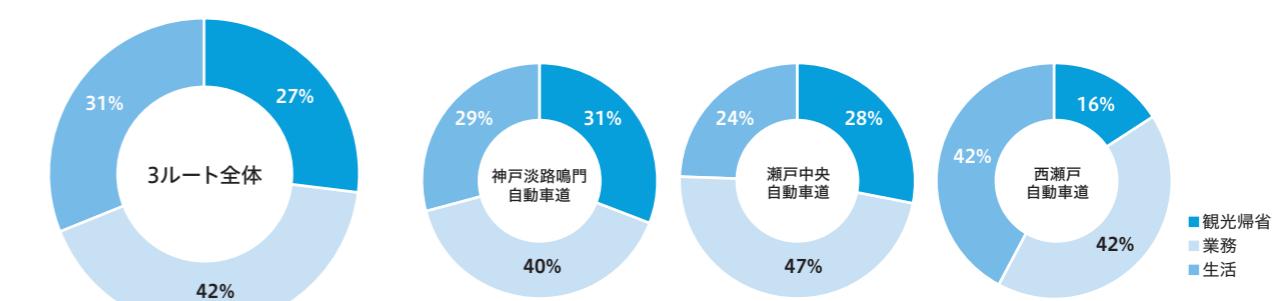


観光帰省が27%、業務が42%、生活が31%

2023年度の本四高速道路の利用台数を対象に、利用頻度に着目し、観光帰省(1~3回/月)、業務(4~31回/月)、生活(32回~/月)として整理しました。

3ルート全体では、観光帰省が27%、業務が42%、生活が31%となり、業務利用が最も多くなっています。

次にルート別で比較すると、神戸淡路鳴門自動車道は業務利用が40%、瀬戸中央自動車道は業務利用が47%、西瀬戸自動車道は業務利用と生活利用が各42%と、各ルートとも業務利用の割合が最も多くなっています。



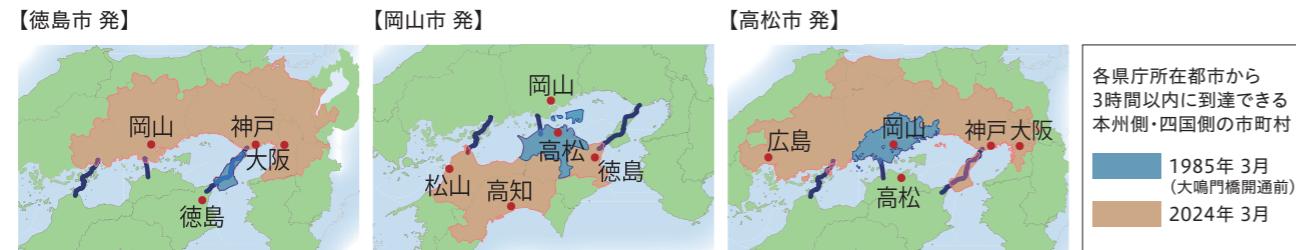
本四高速道路の整備効果

多くの人々の期待をうけて建設された本州四国連絡橋3ルートは、移動時間の短縮や移動手段の安定化で、利便性を大きく向上させ、全国各地の経済活動にも貢献し続けています。社会的共通資本として、全国各地の経済活動のみならず、社会インフラとして重要な役割を担っています。

3時間圏域の拡大で人・物の移動を促進

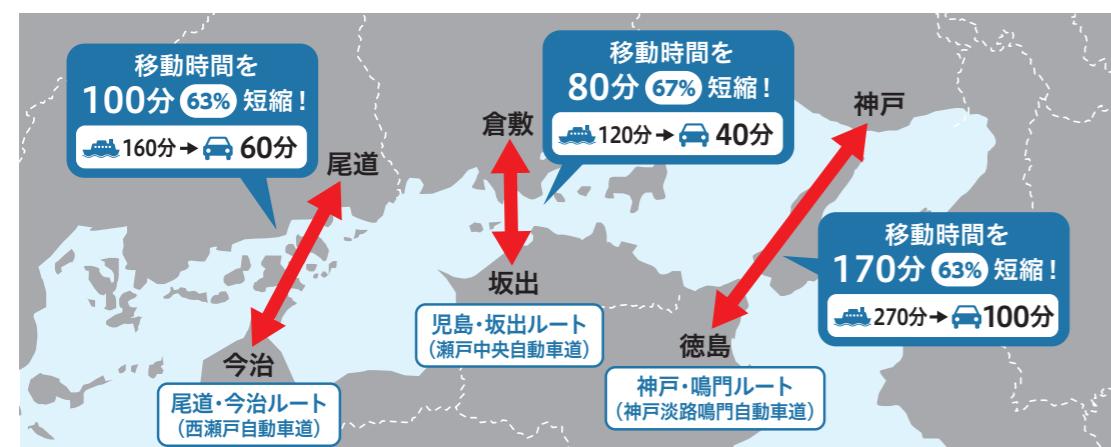
利便性向上の指標のひとつに、3時間でどこまで移動できるかという「3時間圏域」があります。たとえば1985年に大鳴門橋が開通するまで、徳島市からフェリーを使って3時間で移動できるのは、兵庫県の淡路島まででした。現在では、近畿・中国の大部分にまで広がっています。

各県庁所在都市からの3時間圏域の変化



注：自動車での3時間圏域、オレンジの範囲は青色の範囲を含む
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）ほかをもとに作成

本四連絡橋の開通により所要時間を約7割短縮



注：各市役所間の所要時間 1985年3月（大鳴門橋開通前）→2025年3月

待ち時間のない スムーズな移動が実現

大鳴門橋の開通以降、淡路島を経由した本州四国間の交通量が大きく増加しました。長期休暇には帰省客も増加し、フェリーが混み合って7時間待ちになることもありました。そんな不便な状況を解消したのが、1998年開通の明石海峡大橋です。陸路だけで本州四国間の移動が可能になり、フェリーの運航ダイヤや待ち時間といった制約もなくなったことで、交通の随時性が格段に向上しました。



関西方面へ向かう車で混み合い、7時間待ちとなった淡路島・大磯港（1985年8月17日午後）
出典：朝日新聞より

本四高速道路の整備効果について詳しくはこちら



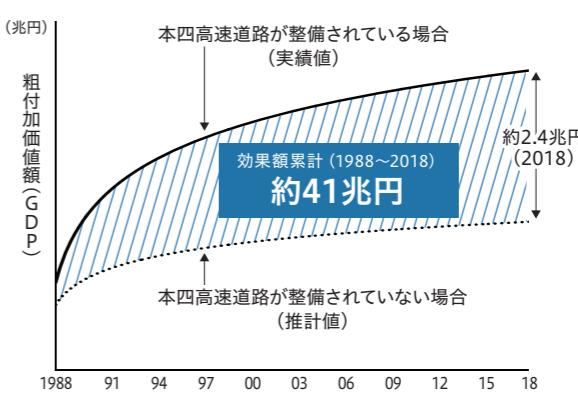
本四高速道路開通による経済効果

本四高速道路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高速道路開通による経済効果を計測しました。

経済効果は全国に及び、2018年（単年）の効果額は約2.4兆円でした。うち四国地方の効果額は約0.9兆円で、四国地方の総生産の約6%に相当します。

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、全国の効果額（累計）は約41兆円に達しています。

1988年～2018年の効果額

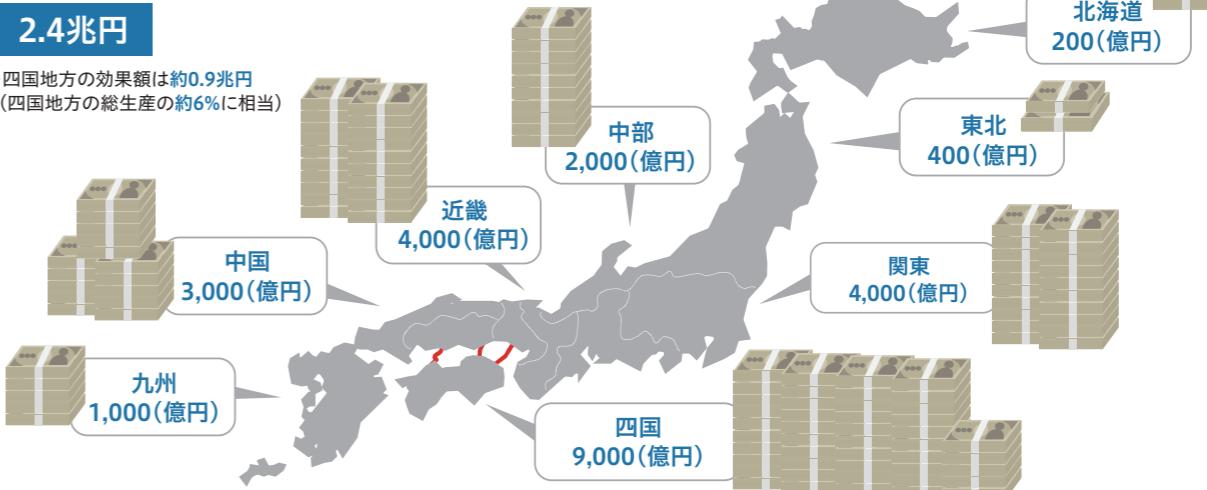


推計方法：地域間・産業間の取引関係が整理されている地域間産業連関表とともに、本州と四国間の取引額から本四高速道路利用分を抽出（減少）させる。次に、地域間産業連関表から導き出されるモデル式を用いて、本四高速道路が整備されていない場合の縮小した粗付加価値額（≒GDP）を推計。最後に、実際の粗付加価値額（本四高速道路が整備されている場合）と比較することにより、本四高速道路の効果額を計測。

2018年の効果額

2.4兆円

・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)



本四高速道路開通による多様な価値

本四高速道路には、生活機会の拡大や生活基盤の充実といった機能もあると考えられ、持続的な地域社会づくりにも貢献しています。

たとえば医療面では、病院の選択肢の増加、高度医療を受ける機会の獲得、島しょ部等からの救急搬送時間の短縮などの効果があり、暮らしの安心の一端を支えています。

病床数500床以上の医療機関の分布



出典：「国土数値情報」（国土交通省）より作成

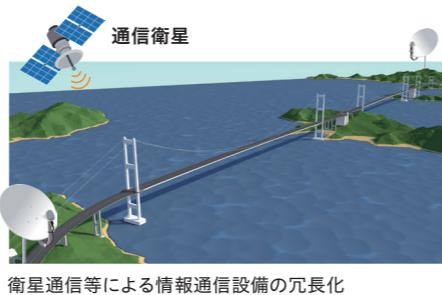
2035年への道のり①

安全・安心・快適を追求し 本四間の移動を支えます

JB本四高速グループでは、安全性の確保を最優先として、より安全・安心・快適なサービスの提供に取り組み続けています。インフラの長寿命化や、管理の高度化・効率化、交通渋滞の最小化、災害や事故への対応力の強化を進めています。

災害対応力の強化

災害対応力の強化として、グループ会社・関係機関との訓練などを通じた連携強化と、迅速・確実な情報収集・情報発信を実現するために、情報通信設備の冗長化に取り組んでいます。



連携と訓練で磨く災害対応力

本州四国連絡高速道路(株)
しまなみ尾道管理センター 計画課
T.N



防災業務には関係機関との連携が不可欠であり、その重要性を強く認識しています。

当社では、地方公共団体や陸上自衛隊など多様な機関と災害協力協定や連携体制に関する確認書を締結し、情報収集能力強化や合同訓練など実践的な対応力の強化に取り組んでいます。こうした活動を通じて、本州と四国を結ぶ道路が極めて重要なインフラであることを改めて実感しています。

防災業務は道路事業全体を俯瞰し、土木に限らず幅広い知識や調整力を必要とします。そこで得た知見やスキルは、日常業務の改善や将来の災害対応力向上にも活かせると考えています。



橋梁耐震補強への取組

南海トラフ地震など大規模地震への備えとして、緊急輸送道路としての重要性を考慮し、陸上部橋梁の耐震補強を順次進めています。



施工前



施工中(調整プレート設置)



施工中(鋼製ブラケット設置)



耐震補強完了

本州四国連絡高速道路(株)
鳴門管理センター 工事課
Y.S

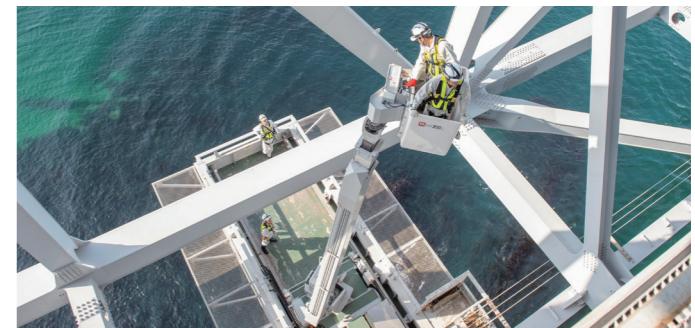
橋梁の耐震補強
計画について
詳しくはこち
[ちら](#)



点検や補修の高度化・効率化

安全・安心・快適な交通の確保のため、日々、点検や補修を実施しています。長大橋は、部材毎の特性を踏まえた点検を実施し、近接目視の難しい箇所や新たな点検手法など、より効率的な点検方法の検討を進めています。

また、点検データと補修データを一元管理することで、既存の情報を最大限に活用し、点検や補修の更なる効率化・高度化のために継続的にイノベーションを取り組んでいます。



点検補修用作業車の改造例(リフター装置による近接目視点検)



タブレット端末を活用した効率的な点検



ケーブル上の点検状況

BIX-eye®を用いた点検の効率化

BIX-eye®は、現実と仮想を融合させたMR技術(複合現実)を活用して現実世界とBIM/CIMモデルをタブレット端末上で複合して表示することで、構造が複雑な長大橋を点検する際の変状の確認・記録・更新の効率化を目指すツールです。

業務に携わり新技術への期待を抱く一方で、点検の効率化には単に新しい技術を取り入れるだけでなく、これまで本四高速道路を管理してきた技術・経験との融合が必要不可欠であると実感しています。

点検の効率化に向け、過去の情報を受け継ぎながら新技術を活用し、BIX-eye®の運用に取り組んでいます。



海峡部長大橋の長期保全

海峡部長大橋である本四連絡橋は、世界にも類を見ない大規模な構造物群です。

供用から四半世紀以上が経過し、橋梁全体としては健全性を維持しているものの、一部の部材は腐食が進行しており、取り替えを行っています。

200年以上にわたり利用いただける「200年橋梁」を目指し、長期的な視点に立った維持管理を実施しています。



新規伸縮装置の設置状況



取替ハンガーロープ定着部の腐食



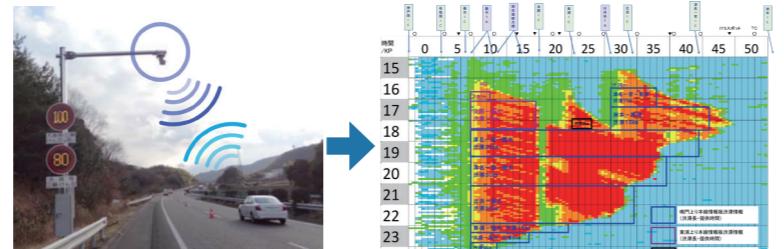
既設伸縮装置の撤去後状況



ハンガーロープ取替え状況

交通渋滞の最小化

渋滞情報を迅速に提供することを目的として、ETC2.0プローブデータを活用した渋滞予測手法にAI補正機能を実装しました。AI学習の継続により精度をさらに向上させることで、ほぼリアルタイムの高精度な交通状況予測を実現し、お客様への情報提供を通じて渋滞軽減に寄与していきます。



道路上に設置されたITSスポットが、ETC2.0対応車載器・カーナビと通信することで、リアルタイムのデータを収集し、AI補正機能と併せて交通状況を予測

渋滞対策高度化に向けて

ETC2.0プローブデータからは多くの情報が得られますが、データ収集にタイムラグがあるため、即時性が求められる情報提供や管制業務などに活用することが困難でした。

今回実装したAI補正機能は、収集したプローブデータを基に学習を行い、リアルタイムに交通状況を予測することでタイムラグを改善するもので、現在は予測精度を検証中です。

より詳細なお客様への情報提供を目指して、高速道路事業高度化本部の部会メンバーで一丸となって、更なる精度向上や改善に取り組んでいきます。



本州四国連絡高速道路(株)
保全部 電気通信課

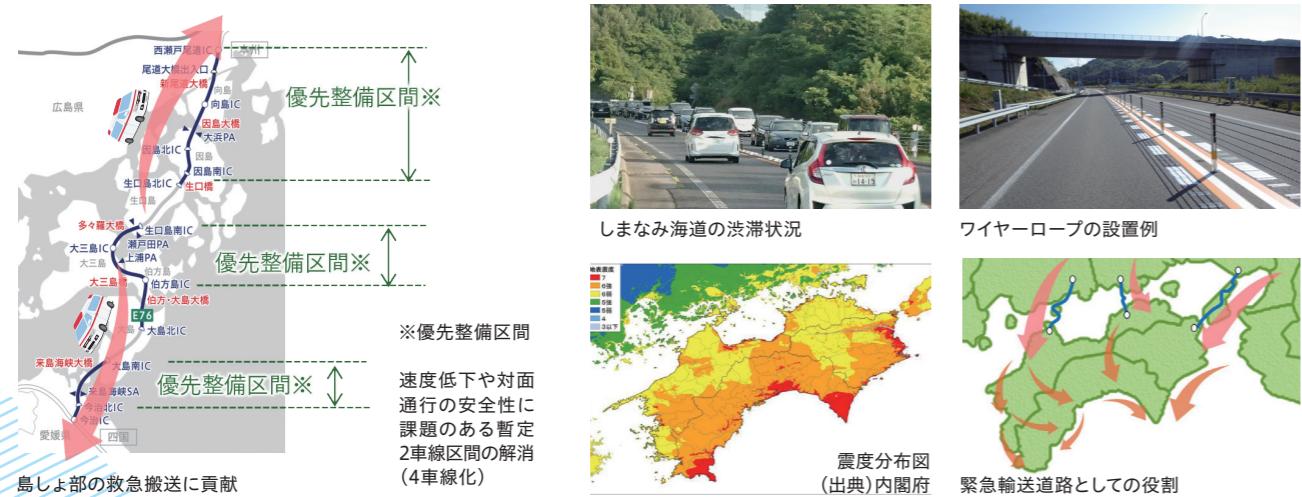
M.I

4車線化の推進

西瀬戸自動車道は暫定2車線区間を含む路線ですが、南海トラフ地震等の災害発生時の「緊急輸送道路」としての機能を有するとともに、一部の休憩施設が「進出拠点」に選定されるなど、防災上の重要な路線として位置づけられています。

また、暫定2車線区間で事故が発生すると、重大事故となる可能性が比較的高くなります。通行止めを伴う事象が発生した場合には、島しょ部から本州・四国へ年間300~2,000回発生する救急搬送に影響し、人命に係わるリスクが高くなります。

こうした課題解消のため、4車線化を行う工事を計画的に実施しています。なお、4車線化までの対応として土工部等にワイヤーロープを設置しています。ワイヤーロープ設置前の過去10年間で反対車線へのみ出しによる死亡事故件数は4件ありましたが、設置後のワイヤーロープ設置区間で反対車線へのみ出しによる事故はゼロとなっています。



事業化に向けた取組

西瀬戸自動車道の一部は、4車線化の優先整備区間の指定を受けており、現在、事業化に必要な基礎資料の作成を進めています。

高速道路の計画段階から携わることはそう多くはないため、貴重な機会だと思っています。事業化されれば設計・発注・工事に携わることができるので、やりがいがあると感じています。

本州四国連絡高速道路(株)
しまなみ今治管理センター
計画課

K.N

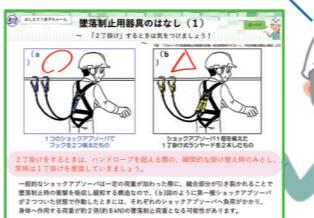


工事事故“ZERO”への取組

現場安全指導者の育成

過去の重大事故の教訓を活かし、工事の安全管理に必要なスキルの習得に力を注いでいます。安全衛生専門教育の他、各種技能講習や体感研修等を通じて、納得感をもって危険を理解し、事故を未然に防ぐための勘所を持った現場安全指導者の育成を図ります。

労働安全衛生に関する「今すぐ使える情報」を中心に発信しています



安全広報「教えて！ 安子ちゃん」



外部研修会(工事安全体感研修)



特別安全教育(主塔作業車)

現場安全パトロール

安全パトロールを通じて、工事現場における「不安全行動」「不安全状態」を把握し、改善のアドバイスを行っています。こうした活動を積み重ねることで、安全文化の醸成や安全スキルの向上、現場とのコミュニケーションの活性化につながり、より安全な現場づくりを進めています。



安全スタッフと工事スタッフによるハイブリッドパトロール



遠隔からのリモートパトロール



役員によるエグゼクティブパトロール

工事安全優良表彰

中長期的な工事の安全性向上や品質向上を目的に、年に1回、表彰式を行っています。受賞者の選定は、「工事安全活動の観点」「工事施工・技術力の観点」から優良な成績でしゅん功を迎えた受注者の中から、当該工事の総括監督員の推薦で決定します。受賞者は、今後の当社発注工事における総合評価落札方式において入札参加した場合に、企業の評価点で加点が行われます。



2025年6月の表彰式

安全設備の充実

吊橋・斜張橋に用いる橋梁点検補修用作業車の接触事故防止対策として開発した、支障物接触防止装置を明石海峡大橋・北備讃瀬戸大橋に実装しました。効果を検証したうえで、更なる安全性の向上や効率化をすすめ、他橋にも展開していきます。

①桁側面・下面の仮設材等検知センサー

- 外側面フレーム頂部とケーブル作業車及びハンガーロープ定位部補修足場との接触防止
- 外側下面作業台と下弦材仮設足場等との接触防止

②桁内移設台車前後の検知センサー

- 桁内面移設台車と走行空間内の支障物との接触防止

③伸縮足場周囲の検知センサー

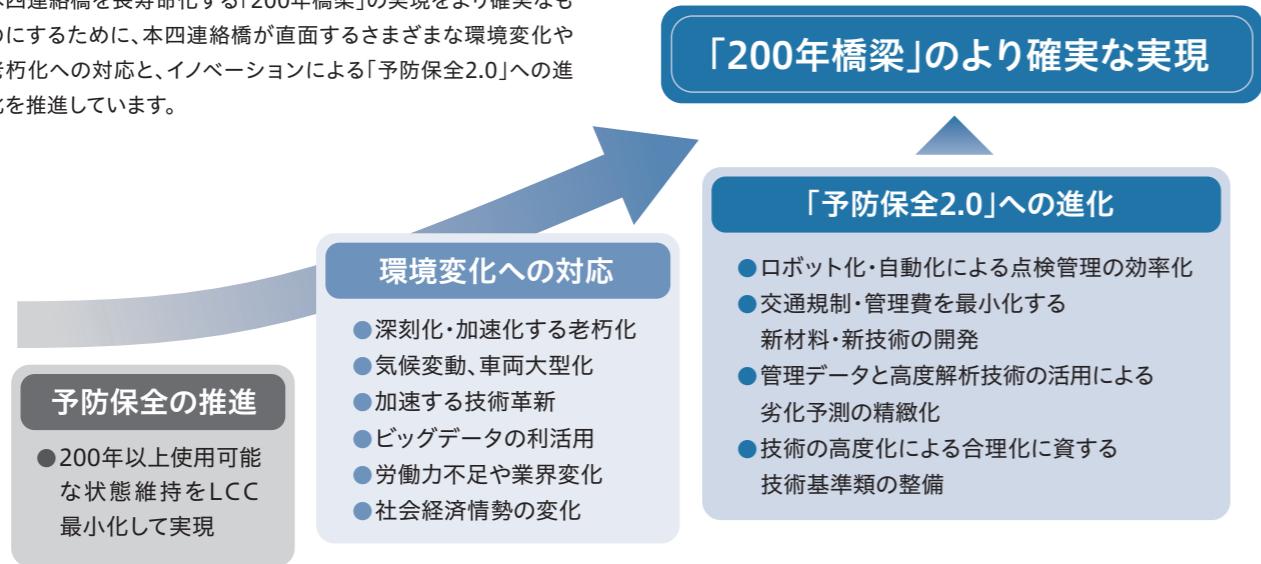
- 外側伸縮足場と主構部材との接触防止

橋梁点検補修用桁作業車支障物接触防止装置のイメージ

「200年橋梁」への挑戦

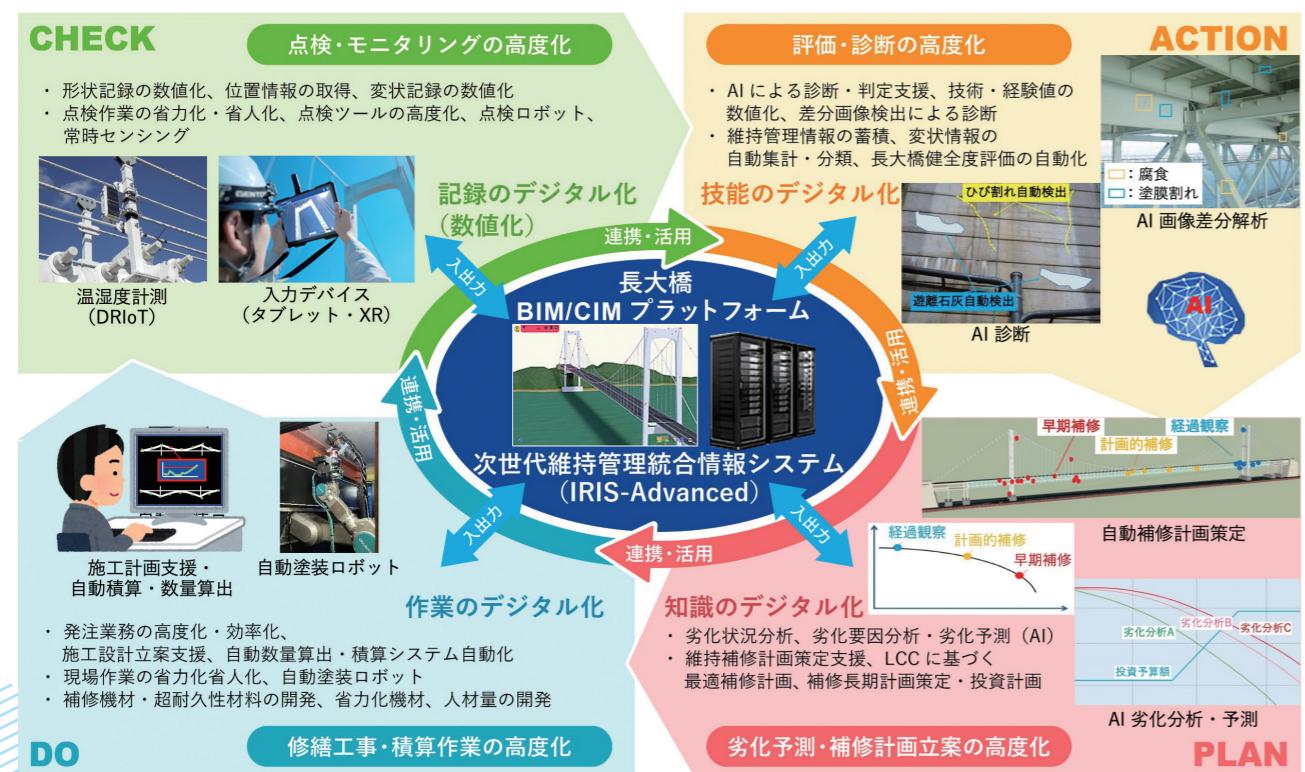
「200年橋梁」の実現に不可欠な予防保全の進化

200年以上にわたりライフサイクルコスト(LCC)を最小化し、本四連絡橋を長寿命化する「200年橋梁」の実現をより確実なものにするために、本四連絡橋が直面するさまざまな環境変化や老朽化への対応と、イノベーションによる「予防保全2.0」への進化を推進しています。



長大橋維持管理PDCAの高度化・効率化

PDCAサイクルのデジタル化を推進し、長大橋の維持管理情報を連携・活用するための情報プラットフォームを構築するとともに、タブレット端末による点検の実装、並びに点検ロボット及び補修ロボットの開発・実装を推進しています。



オープンイノベーションによる技術開発・課題解決

自動点検・補修技術開発コンソーシアムについて
詳しくは[こちら](#)



長大橋の維持管理を高度化・効率化するため、建設業界にとどまらず、異業種企業や大学など多様な組織が連携したコンソーシアムを組織し、新技術の開発、実用化に取り組んでいます。

ロボット工学、AI、センシング技術、ICT・IoTといった最先端技術分野にも焦点を当て、コンソーシアム活動を通じて知見と技術を結集し、長大橋のフィールドに実装していきます。

維持管理現場からのニーズ

- 記録
- 点検
- 非破壊
- 計測
- 接近手段
- 塗装
- 保全
- 材料

自動点検・補修技術開発コンソーシアム
89団体加盟(2025年3月末時点)

建設関連企業

- 調査測量
- 設計
- 施工
- 塗装
- 維持更新
- 保全
- 材料

建設関連企業以外の関連企業など

- ICT・IoT
- ロボット
- 通信
- AI
- など

新技術の開発

自動点検・補修ロボット
2030年に全面塗替塗装を自動化するロボットを実装

長大橋維持管理技術
長大橋の点検や補修などの高度化に寄与する新技術などの開発

点検・診断の効率化

長大橋の3Dモデルが保有する属性情報と、変状・補修の記録や維持管理情報を連携した、MR技術による点検の実装に取り組んでいます。また、点検に必要なデータの出力、点検で取得したデータの入力作業を省力化するために、生成AIを活用して鋼材の腐食などの変状を検出するシステムを大学との共同研究で開発しています。



BIX-eye®の表示イメージ

本州四国連絡高速道路(株)
長大橋技術部 技術推進課
S.S



現場の声も交えて新システムを構築中

長大橋は構造が複雑で部材数が膨大なため、点検時に多数の報告書や図面を参照・作成する必要があります。この課題を解決するため、タブレットのカメラ画像と橋梁の3次元モデルをMR技術で重ね合わせ、点検結果の記録・確認の効率化を図るツール「BIX-eye®」を開発しています。

開発に際しては、点検従事者との意見交換を継続的に行い、現場ニーズに即したシステムの構築を目指しています。今後の、現場作業の負担を軽減できるように、点検業務の高度化・効率化に向けて検討を進めていきたいと思います。



ロボット化・自動化による省人化

さまざまな厳しい環境条件下における長大橋の維持管理の高度化や点検作業の省力化を目指し、長大橋維持管理の情報プラットフォームと連携した吊橋や斜張橋のケーブル点検ロボットの開発と点検実務への実装、モニタリングの自動化、長大橋のトラス桁点検ロボットの開発を推進しています。

本四高速道路ブリッジエンジ(株)
技術事業本部 技術開発部
Y.O



長大橋技術集団の使命としてロボット開発に取り組む

私たちが開発した「主ケーブル点検ロボット」は、社員の安全を第一に、海上300m付近の高所でも点検作業を正確かつ効率的に行うことに挑戦したロボットです。点検足場架設のための交通規制が不要となり、持続可能な高速道路の維持に貢献します。

このロボットは、搭載した6つのカメラと高解像度画像自動結合技術、AIによる変状検出・記録・整理自動化によって、点検報告書作成支援や、別途開発中の上位システムとの連携により高度化と効率化を実現します。これにより点検員は内容の確認と判断に集中できます。

この取組は、長大橋企業として技術の力で企業価値を高め、持続可能な社会の実現に貢献するという、私たちの強い思いが詰まっています。今後も、安全・安心な社会基盤の維持管理に向けて、技術開発に挑戦し続けます。

瀬戸内の美しい景観と人々の暮らしに寄り添い 未来へつなぐ架け橋となる

本四高速道路に関わる多様な工事の安全を見つめる「安全防災・技術部」。
その実行部隊として現場を司る「保全部」。
本州と四国を結ぶ重要なインフラを整備・維持管理・利活用するための取組や工夫をそれぞれの部長に聞きました。



ハード×ソフトの両輪で本四高速道路を守る 「保全部」「安全防災・技術部」それぞれの役割

鳥羽 長大橋を含む本四高速道路全体の保全を担うのが保全部です。具体的には、道路や長大橋、サービスエリアなど休憩施設の駐車場やトイレなどの保全方針の策定、100機以上に及ぶ長大橋の維持管理用作業車や、管制室・料金システム・道路照明などの電気通信設備の維持管理、加えてスマートインターチェンジ整備や耐震補強などの大型工事の計画・管理を遂行しており、業務範囲は多岐に渡ります。

藤田 安全防災・技術部が担当しているのは、まずは工事・作業等の安全。そして、地震や風など自然災害に対する防災の

取組です。技術の部分は、工事を受注していただくための入札契約制度の改善や品質を担保するための技術的仕様の制定など、これらが業務の中心となります。

生活を支える、人や物をつなぐ 緊急時にも“止めてはならない道路”との向き合い方

藤田 工事を進めるにあたっては事故ゼロを目指し、常に安全確保に努めています。防災においては、いつ発生してもおかしくない南海トラフ地震などの大規模災害への対応が喫緊の課題です。本四高速道路は本州と四国の間で、人と物をつなぐ唯一無二の道路ですから、いつでも渡れるように、大きな災

害による緊急時においても短時間で緊急車両が通れるようにマネジメントすることが何よりの使命です。

鳥羽 私が国土交通省 四国地方整備局管内の河川国道事務所に出向していた折、南海トラフ地震発生時への対策として、東日本大震災での「くしの歯作戦」にならって、「四国おうぎ(扇)作戦」という、瀬戸内側から太平洋側に扇状に啓開するルートを設定する取組に携わりました。この作戦は、本四高速道路が通れるというのが大前提であり、私たちが管理する道路の重要性をあらためて実感させられるものでした。その想いのうえに、現在、橋梁の耐震補強に最優先で取り組んでいるところです。本四高速道路を管理するグループの防災上の位置付けはとても重要であるというのは、グループ全体で共有されていると思います。

藤田 保全部で橋の耐震補強を進めているところですが、実際に大規模地震が起きた時のオペレーションとして、我々だけではできないことも多いのが実情です。そこで、国や高速道路会社、自衛隊、民間団体などといいかに協力していくかが重要です。関係機関との連携において、顔の見える関係が大事であると考え、防災訓練などを通じて、信頼関係を構築しているところです。

鳥羽 先般のコロナ禍においては、観光目的での本四高速道路の利用が大きく落ち込みましたが、生活や物流での利用は小幅な落ち込みに留まりました。いかに本四高速道路が大切なライフルインであるかを示すデータであり、災害時に関わらず通行止めを防ぐ重要性を強く感じています。

藤田 地震、台風、雪、雨など、やむなく通れなくなることもあります。できるだけ通行止めを少なく、いかに短い時間で復旧するか、気象データなどを集めながら迅速に対応できるように努めています。

風光明媚な景観に溶け込む本四高速道路 守り続け、さらに深化させていくための取組とは

鳥羽 お客様にご利用いただくにあたっては、安全安心に加え、道路の舗装やきれいな道路を保つための清掃なども重要なと考えています。本四高速道路の一番の特色は、景色のよさだと思いますので、快適に心地よくご利用いただける維持管理に努め、お客様に満足いただける移動の機会を提供してい



くことを心掛けています。一方で、本四高速道路の代名詞である海峡部長大橋区間は、錆びやすい環境にあることから万全の維持管理が求められますが、点検・補修するためのアプローチ手段の確保が不可欠です。供用年数も増え、部分的な劣化の進展も見られる中で、従来の維持管理用作業車だけでは近接できないケースも増えており、アプローチ手段の改良にも取り組んでいるところです。

藤田 保全部で、さまざまな保全に取り組んでいるのですが、我々はその工事が安全に行われているかを見ています。特に海峡部区間では、一般的な陸上部工事にはない特殊な条件があるので、施工計画書で事故が起らない安全な手順になっているかを確認したり、それを議論したりします。

鳥羽 現在、急ピッチで進めている橋梁耐震補強については、2024年1月に公表した「高速道路の耐震補強実施計画(2024年1月13日)」に基づき、地震時のミッシングリンクを早期に解消できるよう、2038年度までの完了を目指して進めています。また、防災の観点からも求められている、西瀬戸自動車道の4車線化については、事業化されていませんが、優先整備区間に指定されており、必要な調査設計を進めているところです。そして、カーボンニュートラルの観点からは、2025年度中に道路照明のLED化完了が目標です。保全をスムーズに行って、ドライバーにもやさしい低位置照明を開発し、特許も取得して他の道路管理者からも注目されています。

藤田 200年橋梁を目指していくためには、グループだけではなく業界全体で土木インフラを魅力あるものにし、人材を育成し未来へとつなげいかなければなりません。

鳥羽 この200年橋梁という概念ですが、民営化に際し、本四連絡橋の耐用年数についての議論があり、当時の本四公団が「物理的耐用年数」を推定したところ、少なく見積もっても200年以上という結果になりました。これを踏まえ、経営理念にある「200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ること」を目標に掲げました。この200年橋梁の実現に向けて、気候変動や人口減少など社会環境の変化にどう向き合っていくかという課題があると思っています。たとえば、管理の高度化・効率化、環境対策、業界団体の体制整備、人材育成。そして、地域活性化や利用促進、自動運転などの新しい時代の流れにどう対応していくのか。当社グループ全体で、そして、関係機関も含めて数々の課題を解決し、200年橋梁の実現を目指してまいります。

管理の仕事は建設よりもクリエイティブで刺激的 それがJB本四高速の現場!

最前線で本四高速道路を守り、その魅力を知り尽くす管理センターで働く人々。四国にある「鳴門」「坂出」「しまなみ今治」の管理センター所長に、JB本四高速での仕事への向き合い方、その魅力について話してもらいました。



森 幸夫

Mori Yukio
鳴門管理センター 所長

田村 正

Tamura Tadashi
坂出管理センター 所長

矢野 賢晃

Yano Yoshiaki
しまなみ今治管理センター 所長

「神戸淡路鳴門道」「瀬戸中央道」「西瀬戸道」

3ルート、それぞれの特徴や現況

森 鳴門管理センターは神戸淡路鳴門自動車道の89kmのうち、津名一宮IC～鳴門IC間の約45kmを管理しています。うず潮で有名な鳴門海峡に架かる大鳴門橋は、本四高速道路の長大橋では唯一外洋に面し、強風にさらされており、厳しい腐食環境下にあります。

2025年6月に供用から40年を迎えており、橋梁付属物等の一部の部材において腐食等が進展しています。2024年からは本四高速道路で初めて長大橋の大型伸縮装置の取替工事を開始しました。部材寸法が約12m×12m(総重量約380トン)を交換する大規模な工事のため、7ヶ月の間、1車線規制を実施し、年末年始の混雑期には渋滞お客様にご迷惑をおかけしました。2025年9月から上り線で工事中ですが、下り線での反省を踏まえた対策を強化して渋滞の緩和に努めています。

もう一つの大きな事業として、兵庫県・徳島県からの受託で大鳴門橋の補剛桁内の空間に自転車道を設置する計画があり、

当社グループで設置検討を行ったうえで、2024年4月に自転車道設置工事に着手しました。本四高速道路は維持管理がメインですが、新規の建設は貴重な機会なので、多くの社員に現場研修などを通じ経験してもらいたいと思っています。

田村 坂出管理センターは瀬戸中央自動車道の約37kmを管理しています。最大の特徴は、道路と鉄道の上下二層の吊橋3橋、斜張橋2橋、トラス橋1橋の長大橋群で瀬戸内海を縦断することで、道路・鉄道併用橋として、完成当時は世界最長でギネスにも認定されました。現在、供用開始から37年経過し老朽化対策を始めていますが、道路・鉄道併用橋のため鉄道上での作業や点検では特に安全管理を徹底しています。

また全線の耐震性能を確保するために残る10橋の橋梁耐震補強工事に着手しています。さらに改築事業として地元要望を受け本州向きの入りしかできない坂出北ICに四国向きの出入りランプを追加するフルIC化事業を実施しており、2025年度末には完成する予定です。

矢野 しまなみ今治管理センターは、「瀬戸内しまなみ海道」の愛称で親しまれている西瀬戸自動車道のうち、大三島ICから南

側の愛媛県区間、約30kmを管理しています。しまなみ海道の最大の特徴は、海峡部長大橋に原付自転車歩行者道が併設されている点であり、国内外から多くのサイクリストが訪れる“サイクリストの聖地”として知られています。また、島々を結ぶ生活道路として、地元住民にとっても欠かせない存在となっています。しまなみ海道の大半は暫定2車線で供用されており、対面通行区間の安全対策として、長大橋やトンネルを除く区間には中央分離帯ワイヤーロープが設置されています。対面通行のため、舗装や耐震補強などの補修工事を行う際には、片側交替通行規制が必要となり、多くの制約のもとで作業を進める必要があります。

よりよい本四高速道路とともに

災害対策や利用促進、そして地域との連携

森 南海トラフ地震など大規模地震発生時には、本四高速道路は緊急輸送道路としての機能を確保するため、速やかな道路啓開が必要となります。このため、橋梁の耐震補強やのり面の補強などを実施しています。また、大規模災害に備えて関係自治体、自衛隊などとの合同訓練を各ルートで行っています。

田村 四国側の3管理センターでは大規模災害に備え、接続するNEXCO西日本との相互協力の確認書や、自衛隊の第13・14の各旅団との連携確認書を交わしています。また坂出管内では中央分離帯の開放訓練を自衛隊と合同で実施する等、有事に備えた連携強化に取り組んでいます。

坂出北ICフル化事業は、大規模災害時の緊急輸送道路の機能強化に加え、坂出市が四国の物流拠点としての存在感を増すことに貢献していくと思います。

矢野 しまなみ海道の魅力をより多くの方に実感していただくため、地元の自治体や観光業界、経済団体、警察、学校関係の皆さんに来島海峡大橋の塔頂をご案内しています。長大橋の建設・維持管理技術や、瀬戸内の美しい景観を体感していただくとともに、意見交換を通じて連携を深めています。

また、防災の観点からは、大規模災害等が発生した際、暫定2車線区間では中央分離帯に設置したワイヤーロープを外して通行を確保する場合も想定されます。そのため、こうした開放訓練を年に4回程度、国土交通省、NEXCO西日本、警察、消防、自衛隊等と合同で実施し、相互に協力し合える関係性を構築しています。

田村 地域連携では、与島PAで「しま旅フェス」「バイクイベント」、鴻ノ池SAで「バスまつり」など、注目のイベントを地元自治体等とともに開催しています。

また坂出市教育委員会と共同で市内3校の中学生を対象に瀬戸大橋の体験学習を行い、瀬戸大橋の効果や維持管理



の重要性等の理解を深めてもらう活動を行っています。そこに参加する若手社員も生徒さんの喜ぶ姿を見て自社への誇りが増す等のよい刺激を受けており、相互にメリットを感じています。

森 地域と連携した取組として、海岸や公園の清掃などによる地域貢献や、高校や企業への出前講座など、当社のことをより知っていただく取組も積極的に行ってています。

矢野 しまなみ今治管理センターでは、地元自治体などの関係機関と連携し、自転車道のマナーアップキャンペーンや清掃活動を実施しています。また、2年ごとに開催される国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」は、高速道路を通行止めにし本線上を走行する特別な大会で、当センターもその運営に協力しています。さらに、2027年には国内初となる自転車国際会議「Velo-city」が愛媛県で開催される予定であり、こうした国際的なイベントにも積極的に協力していきたいと考えています。自転車関連以外にも、サッカーJ2のFC今治の試合開催時には、道路巡回車の展示や体験イベントなどの活動も行っています。

海と巨大構造物のある美しい景観

その魅力、そこに携わる醍醐味

矢野 愛媛県では、来島海峡大橋が観光の象徴となっており、1日に1回はテレビで目にします。交通インフラとしてだけでなく、観光スポットとしても親しまれており、地域のシンボルとして愛媛県の方々に広く浸透していると感じます。

森 大鳴門橋には、渦の道という徳島県でも指折りの観光施設がありますし、今後、自転車道もできます。近隣の大塚国際美術館、うず潮観覧など、大鳴門橋が観光資源となり地域の魅力を高めていると感じています。そんな橋の機能や美しさを保つためにも、200年以上利用される橋梁を目指して、しっかり維持管理するという終わりのない作業を重ねながら後世に伝えていきたいです。

矢野 しまなみ海道は段階的に建設されており、本四連絡橋の中で最初に完成した大三島橋から、最後に完成した来島海峡大橋・多々羅大橋まで、各年代ごとに長大橋が建設されました。吊橋、斜張橋、アーチ橋など、多彩な形式の長大橋が存在します。これらを保全していくにあたっては、それぞれの橋の特性に向き合いながら、適切な対応を進めていく必要があります。

田村 美しい瀬戸内海で巨大な長大橋梁群を200年以上にわたり保全していくスケール感は、JB本四高速グループならではの醍醐味ではないでしょうか。また多くの技術的課題を克服して建設した橋ですが、保全においても決まった教科書はなく、その都度自分たちで答えを探りながら知恵を絞り技術開発していく、そういう挑戦していくおもしろさがあります。保全の仕事は新規にものを創る以上にさまざまな制約があるだけに、建設よりもクリエイティブでやりがいのある仕事だと感じています。

森 正解がないですし、すぐに答えがわかるわけじゃないですからね。試行錯誤しながら長期的視点でやっていく。

田村 それが経験値になり、技術者としてもスキルアップしていきますよね。

森 組織としても、それぞれが考えたアイデアを形にして実現できることが多いと感じます。

田村 現場を見て触って実感し考え抜いたアイデアは社内通りやすい。風通しのいいところが、JB本四高速グループの魅力だと思います。



竹口 [長大橋技術部長] インタビュー

国内外の長大橋を
未来につなぐことが我々の使命です

予防保全を進化させ 目指すは「200年橋梁」 そして橋梁技術による 国内外への貢献

竹口 昌弘 長大橋技術部長
Takeguchi Masahiro

世界最大級の吊橋である明石海峡大橋、道路鉄道併用橋の瀬戸大橋、国内最大の斜張橋である多々羅大橋など17の長大橋を維持管理するJB本四高速グループ。海峡部という特殊な環境に架橋され、工法も異なる橋と向き合い「200年橋梁」を目指す。未来へつなぐための技術開発、人材育成、技術支援を竹口長大橋技術部長に聞きました。

大切なインフラの長寿命化と管理の効率化 次世代へつなぐための取組

JB本四高速グループは、「200年橋梁」の実現をこれまでからグループのビジョンの1つに掲げ、瀬戸内地域に架かる17の長大橋の維持管理を行なっています。「200年橋梁」とは、さまざまな外部環境変化に対応しながら、予防保全に基づく適切な維持管理により、ライフサイクルコストの最小化を実現し、本四連絡橋を200年以上にわたり使用可能な状態を確保することと考えています。

当社グループは、全国に先駆け、“予防保全”的重要性を認識しこれまで取組を進めてきました。そのような中で、構造物の老朽化、急激な環境変化、技術の進化等への対応の必要性が格段に高まっています。そこで、「予防保全2.0」への進化を目指し、さらなる効率化・高度化のためにさまざまな技術革新に取り組んでいます。

維持管理は、PDCAサイクルに基づく点検・診断と補修が基本ですが、それらのデータを統合・連携・活用するために、3次元全橋モデルをプラットフォームとした次世代維持管理システムの構築に取り組んでいます。またそのシステムと連携させる要素技術として開発を進めている、長大橋点検支援ツール「BIX-eye®」は、点検時にタブレット端末で撮影した写真を記録しAIが診断することで、点検診断の実務の効率化を図るもので、ビッグデータを活用したAI診断技術の開発は、大学や民間企業等と共同研究に取り組んでいます。また、自動点検ロボットや省人化を可能にする自動補修ロボットの開発も、吊橋や斜張橋など橋の形式に応じて実用化に向けて取り組んでいます。

その他にも、さらなるメンテナンスの合理化を進めるために、国の研究機関、大学、他の高速道路会社への出向、共同研究、技術交流などを通じて、技術の高度化にも積極的に取り組んでいます。設計段階から長大橋に特化した技術基準を整備し、建

設、維持管理までのデータを集積してきました。これらを今後の国内外における長大橋の建設や維持管理に役立てていくことも、大切な当社グループの存在意義と考えています。

17の長大橋を未来につなぐ誇りを携え 培った知見やノウハウで社会貢献することが使命

本四連絡橋には、あらゆるタイプの長大橋が17橋あります。同じ瀬戸内地域でも架橋環境は異なります。たとえば太平洋に面する大鳴門橋は風が強く潮の流れも速い、腐食環境の厳しい橋です。1979年、本四連絡橋の中で最初に完成した大島橋は、開通からすでに46年が経過。建設時と同じ材料や部品入手することが難しくなっているものもあり、新しい方法で対応していく必要があります。体制づくりも大きな課題の1つになっています。業界団体等とも協力し、人材を確保し、材料や技術の開発という試行錯誤を繰り返しながら、唯一無二の長大橋群を維持管理していくための取組を進めています。

また、本四連絡橋の維持管理を通じて蓄積するデータや知見を一般化し、本四連絡橋以外の国内外の橋に応用することも、我々の使命の1つであると考えます。新しい長大橋設計・維持管理の基準に資する研究にも多くの研究機関と連携しながら取り組んでいます。さらに、建設時代から国内外の数多くの橋梁建設、維持管理のプロジェクトに技術者を派遣してきました。こうした技術支援の取組について、さらなる拡充を目指し、専属組織を設置するなど体制強化を行っています。

当社グループは、建設から維持管理に至るまで、長大橋技術のフロントランナーとして、常に課題に立ち向かい、新しい技術で解決してきました。我々が歩んできた道のりこそが、長大橋を未来につなぐ財産だと考えています。この貴重な財産を、国内外で活かしていくことを使命に、「200年橋梁」の実現、国内外での技術支援に取り組んでいます。

城西大学

藤野 学長 インタビュー



現場を熟知する技術者が
維持管理を支えています

JB本四高速が社会に 貢献していること それを示し続ける ことが大切

藤野 陽三 学長
Fujino Yozo
東京大学名誉教授
横浜国立大学名誉教授

土木工学、特に橋梁に関して日本を代表する研究者である城西大学藤野学長。本四連絡橋の建設から維持管理まで委員会にご参加いただき、現在も技術委員会顧問会の委員としてアドバイスをいただいている。本四公団との関係、JB本四高速の成長に求められることについて、長く当社グループを見守り続けてくださっている藤野学長にお話を伺いました。

もたくさん見させてもらいました。現場で腐食と戦う技術者の方々は、塔や桁の中など細かい部分までよく見て回っていて、雨漏りや結露といった現場の状況をしっかり把握し、いかに気付いたことを維持管理に役立てていくかを考えていました。

一方で、建設時代の熱量が今の世代に伝わっていない気がしています。建設時には想像していなかった事態が起こる可能性もあります。これからずっと維持管理が続いていく中で、足を運んで現場をしっかり観察し新しい課題に気付いていくことが重要です。老朽化の進展や技術の進化に対応し、これまで見えなかつたところ、見ることができなかつたところを「見える化」する技術開発に期待しています。

本四高速は17の長大橋を管理する世界でも類を見ない、日本の誇るべき企業ではありますが、欧米など世界の長大橋管理者の技術力、経営体制と比較し、更なる技術の高度化、経営の効率化に努めていくべきです。現場では、吊橋ハンガーロープの長寿命化や大型伸縮装置の取替など、建設時には想定していなかった事態への対応が発生しています。また、長大橋の維持管理費の半分以上を占める防食についても、技術開発による効率化が急務です。さらには自動運転への対応など、本四高速道路の機能を向上させていくことも不可欠です。

大事なことは、こうした取組を重々とやっているだけでは本四高速という企業の存在は社会から認知されないということです。本四高速の技術開発が、いかに世の中の役に立っているかを伝える取組や体制強化が必要ではないかと思います。また、サイクリングしまなみや、瀬戸大橋で行ったマラソン大会のような、地域や社会から必要とされる新たな取組を通じて社会に貢献する企業であることを、もっと積極的にアピールすることも必要ではないでしょうか。

本四高速ならではの技術や企画を生み出し、維持管理や瀬戸内地域の活性化を通じて社会に貢献していることを、インパクトのある情報発信により本四高速グループの存在意義をもっともっと社会に伝えていっていただきたいと思います。

本四公団の建設を通じて養われた

橋全体を見る視点

私が本四公団に関わることになったのは、日本の橋梁工学の第一人者である伊藤學先生のおられた東京大学の橋梁研究室に1982年から在籍していたことがきっかけです。東大には長さ16mという大規模な風洞実験室がありました。この風洞実験室を作ったきっかけは、当時の神戸市長で、明石海峡大橋の生みの親である「技術屋市長」として知られた原口忠次郎先生でした。土木に精通する原口先生がおられたからこそ、本四架橋という国家プロジェクトが実現したと言っても過言ではありません。その先見性には、私を含めて多くの技術者が影響を受けました。

下津井瀬戸大橋で初めて全橋模型風洞実験を行い、その後も多数の長大橋設計に参画させていただきました。建設後は技術委員会の委員として関わっており、本四連絡橋を建設から維持管理まで見渡せる視点を持っているのは、私だけではないかと自負しています。

私はもともと耐震工学を専門としていたのですが、本四連絡橋をきっかけに耐風を学び、上部工から下部工の設計、そして維持管理まで幅広く携わることができました。本四連絡橋との関わりを通して得たノウハウは、横浜ベイブリッジやレインボーブリッジ、海外の長大橋等にも活かすことができ、本四との関わりに感謝しています。

変化への対応と新しい技術や企画

社会に必要とされる企業であり続けるために

本四高速は公団時代から現場を熟知する技術者の方々が多く、リスペクトできる人がたくさんおられましたね。

私は1987年頃から腐食の研究を始め、本四連絡橋の現場

2035年への道のり②

瀬戸内地域の発展と橋梁技術の 課題解決に貢献します

瀬戸内地域に立脚する企業としての責任を果たすため、国、地方公共団体、大学、企業、地域に根ざす各種団体など、多様なパートナーとの連携を強化し、インフラツアーや次世代につなぐSA・PAの進化、文化芸術の発展などに取り組み、瀬戸内地域の活性化や地域課題を解決することで、本州四国間の交流人口の拡大を目指します。

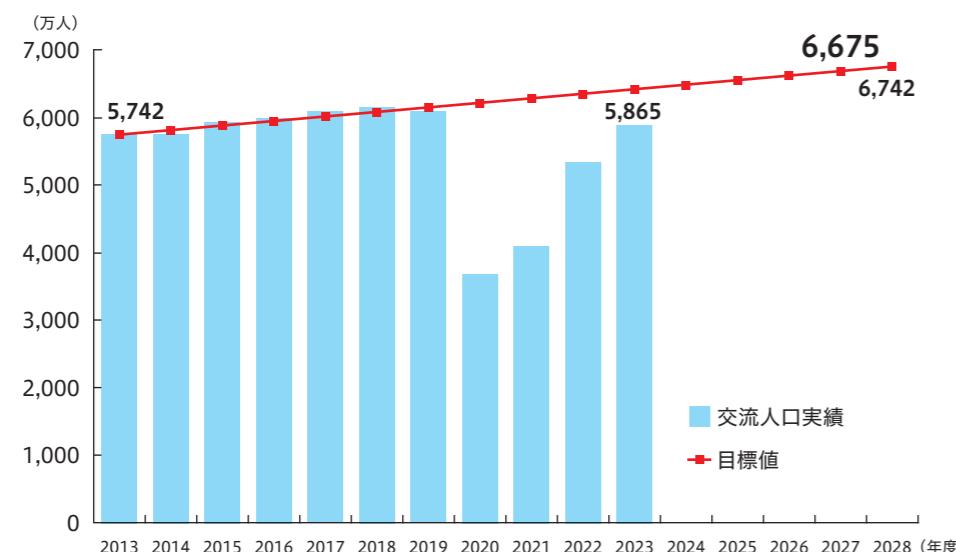
また、橋梁技術のフロントランナーとして、本四連絡橋の建設・維持管理で培った技術・ノウハウで、国内外の長大橋等の課題解決に貢献しています。

瀬戸内地域の長期発展に向けた取組

交流人口増加への取組

当社は瀬戸内地域を含む環瀬戸内海地域の国、地方公共団体、経済団体などで構成される「環瀬戸内海地域交流促進協議会」に加盟しており、同協議会が掲げる2028年度の目標交流人口6,742万人(2013年度比1,000万人増)を目指しています。

環瀬戸内海地域交流
促進協議会について
詳しくはこち



国・地方公共団体・観光事業者等との会議の開催
(せとうち魅力発見会議)

観光事業者との連携

瀬戸内地域における大規模国際イベントなどの活用によるインバウンド需要の取り込みや、瀬戸内地域の広域周遊の活性化を目指した「せとうち魅力発見会議」の開催などにより、国、地方公共団体、経済団体、観光事業者などと連携した交流促進に積極的に取り組んでいます。

地域のニーズに対応した交流促進

インターチェンジ整備による地域貢献

淡路島中央スマートインターチェンジ(2018年2月供用)、淡路北スマートインターチェンジ(2020年3月供用:日本で最初の民間施設直結スマートインターチェンジ)に続く新たなインターチェンジ整備として、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を進めています。この事業により、市街地への大型車通過交通量の削減や、臨海部の物流・工業地域からの四国内へのアクセス性の大幅な向上などが期待されます。関係機関と連携・協力し、早期に開通できるよう事業進捗を図っています。



淡路北スマートインターチェンジ



坂出北インターチェンジフル化事業(スマートインターチェンジ事業)

大鳴門橋自転車道の整備

兵庫県および徳島県から受託する大鳴門橋桁下空間への自転車道設置工事に取り組んでいます。

全長約1,800mの自転車道は、自転車と歩行者が通行できる構造で、徳島県側の約450mは「渦の道」展望室の利用者と、自転車・歩行者が共に利用することを予定しています。

自転車道は、年間で約9万人のサイクリストの利用が想定されており、交流人口の拡大や観光振興の推進が期待されています。

大鳴門橋自転車道について
詳しくはこち



自転車道(イメージ) 出典:「大鳴門橋自転車道」PRムービー(徳島県)

地域インフラの維持管理などへの貢献

地方公共団体が管理する本四高速道路上の跨道橋の点検、補修や耐震補強工事等、受託要請に協力し、適切な維持管理を行うことで、地域の交通の安全・安心に貢献します。



跨道橋の点検

次世代につなぐSA・PAへの成長

SA・PAについて
詳しくは[こちら](#)



子育て世代や高齢の方、障がいのある方をはじめとする多様な立場の高速道路のお客様、そして地域の皆様に必要とされ、活用いただけるSA・PAに成長するため、休憩施設・商業施設の機能充実や施設の脱炭素化を進め、施設利用者増、顧客満足度の向上、売上向上を目指します。これまでJB本四高速グループが積み重ねてきた、国、地方公共団体、大学など、多様なパートナーとの連携の取組を次のステージに高め、新たな地域共創を実現するとともに、ロケーションを活かした機能向上を図ることで、次世代につなぐ新しいSA・PAに成長します。

商業施設としての機能向上

本州と淡路島を結ぶ玄関口、淡路SA。ランドマークである高さ65mの大観覧車が、ここを単なる休憩所ではなく、旅の始まりを告げる特別な場所へと変えてくれ、訪れる人の気持ちを「旅気分」へと切り替える、全国有数のロケーションです。

明石海峡大橋と本州を展望する絶景を楽しめる空間として、更なる魅力向上に取り組んでいます。



TOPICS

NHK「ドキュメント72時間」

本四高速道路最大のSAである淡路SAがNHK「ドキュメント72時間」に取り上げられました。NHKのカメラが72時間、淡路SAを利用する多くのお客様のそれぞれのエピソードに耳を傾けます。



イベントによる地域活性化

せとうちバイクフェスタ2025in与島

瀬戸内の景観と高速道路の利便性を活かし、地域活性化を目的として始まり、2025年で5年目を迎えました。バイク試乗会や体験イベントのほか、白バイのデモンストレーション、飲食ブースや観光ブースの出展など、バイク愛好者はもちろん、家族連れや観光客にも親しまれるイベントです。



しまなみてらす

しまなみを中心に愛媛・四国エリアに溢れる“おいしいもの・すてきなつくり手・ここでしか得られない経験”に光を照らすプロジェクト。土地の恵みとつくり手の想いとともに、日常に少しの彩り豊かさをお届けするイベントです。



誰もが使いやすいSA・PAへ

高齢の方や障がいのある方など、あらゆるお客様に安全・安心・快適に利用いただけるよう、段差の解消、車いすを利用される方・高齢者・けがをされた方や妊娠婦の方などがご利用いただける障がい者用駐車ますの改善、サービス介助士の配置など、快適なサービスの提供に取り組んでいます。

駐車場の混雑緩和を目指した駐車ますの拡充やトイレの設備更新により、快適なサービスの提供に取り組んでいます。



インフラツアーセミナーのさらなる推進

JB本四高速グループは、長大橋という貴重な資産を有効活用し、高速道路事業への理解を深めるとともに、橋梁技術への関心を高めていたくことを目的として、2005年に明石海峡大橋「ブリッジワールド」を開始しました。

さらに、瀬戸大橋「スカイツアーや来島海峡大橋「くるくるクライム」などの塔頂体験ツアー、沿線自治体と連携した特別企画などを展開し、インフラツアーセミナーのリーディングカンパニーとして、その魅力を積極的に発信しています。

当社グループが手掛ける3つのインフラツアーセミナー



明石海峡大橋塔頂体験 「ブリッジワールド」

開始時期:2005年

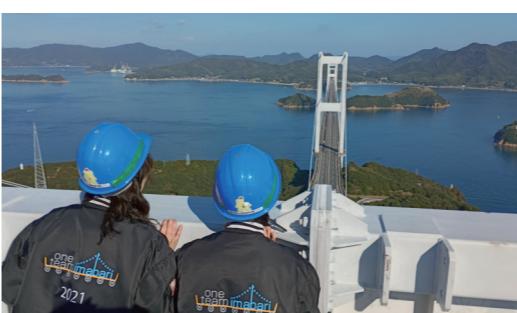
「ブリッジワールド」
について
詳しくは[こちら](#)



瀬戸大橋塔頂体験 「スカイツアーや

開始時期:2019年

「スカイツアーや
について
詳しくは[こちら](#)



来島海峡大橋塔頂体験 「くるくるクライム」

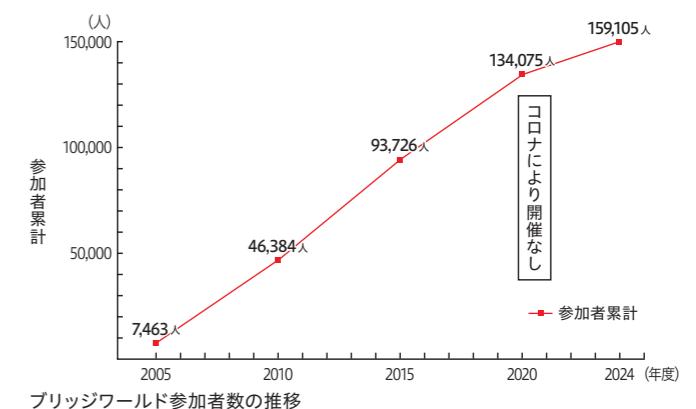
開始時期:2025年

「くるくるクライム」
について
詳しくは[こちら](#)



国内外から16万人が 明石海峡大橋の魅力を体験

明石海峡大橋「ブリッジワールド」は、全国ネットのテレビ番組などで多数紹介されており、これまでに約16万人（2025年3月末時点）のお客様にご参加いただいています。このうち、外国からのお客様は2024年度で約14%、2025年4月～11月末時点では約29%と大きく増加しています。



せとうち美術館ネットワークの深化・発展

瀬戸内地域の文化芸術振興による活性化とブランド力向上を目的として、瀬戸内地域に点在する美術館・博物館をネットワーク化し、2008年に「せとうち美術館ネットワーク」を発足しました。現在ではネットワーク間ミーティングやさまざまな情報発信などを通じて、関係施設の連携を含め、文化・芸術面から瀬戸内地域の活性化に貢献しています。

17年で6施設から91施設へ

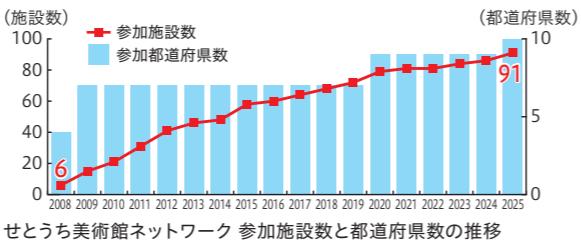
2008年の発足当初、4県6施設からスタートしましたが、現在では10県91施設の美術館・博物館を結ぶまでに拡大しています。

多様な取組

参加施設が一堂に会する「せとうち美術館サミット」、地域ごとに開催する「地域懇談会」や「せとうちアートセミナー」を通じて、連携を強化しています。

また、「せとうちアート通信」の発刊や「美術館ネットワークパスポート」の発行、デジタルスタンプラリーを開催しています。

さらに子どもたちが美術やアートに親しむきっかけとなる「橋を渡って親子でアート鑑賞ツアー」など、多彩な取組で地域の文化振興に貢献し、ネットワークのさらなる拡大とブランド価値の向上を目指しています。



せとうち美術館
ネットワーク
について
詳しくはこち
ら



アートで瀬戸内を盛り上げたい

私の業務の魅力は、なんといっても、地域の芸術文化の活性化に役に立てるという点です。瀬戸内地域には魅力的な美術館・博物館が数多くあります。それをもっとみんなに知ってもらい、多くの人に来てもらいたい!との思いで取り組んでいます。特に、情報誌「せとうちアート通信」の発刊について、広域での広報展開に悩む施設さまのお役に立っており、「ありがとう」という言葉をいただけることも多く、日々やりがいを感じて働くことができています。

本州四国連絡高速道路(株)
地域連携部 広域連繋課

T.A.



せとうちネットワークの参加団体(91団体:2025年7月末時点)

サイクリングによる地域振興

瀬戸内地域やその周辺地域を環境に配慮した世界にも認められる「サイクリング推進エリア」に育てるることにより、瀬戸内地域等のブランド価値の向上を図り、持続的な地域振興を実現することを目的として、2022年10月に国・県・市町などで組織する「Setouchi Vélo協議会」を設立しました。2025年11月末時点では88団体で組織され、情報発信やイベント開催などを通じて、関係団体の連携を含め、サイクリング文化の振興と瀬戸内地域の活性化に貢献しています。

Setouchi Vélo協議会

協議会では、総会や市町村ミーティングなどを開催し、サイクリングルートのネットワーク化とサイクリングの推進エリア化を図っています。

また、環境に配慮したCO₂削減に寄与するEバイクの普及促進や、車と自転車が互いに思いやりをもって車道を共有する「シェア・ザ・ロード」運動を推進しています。

さらに、多くのサイクリストへの周知を目的として「SETOUCHI CYCLING BOOK」を作成し、関西国際空港などの施設で配架しています。



Setouchi Vélo協議会
岡山会議(総会)
(88団体:2025年11月末時点)

Setouchi Vélo
協議会について
詳しくはこち
ら



ナショナル
サイクルルート
について
詳しくはこち
ら



TOPICS

世界7大サイクリングルート、第1次ナショナルサイクルルート

瀬戸内しまなみ海道は、2014年に米国・CNN「世界で最も素晴らしい7大サイクリングルート」に選定された、広島県尾道市と愛媛県今治市をつなぐ全長約70kmのサイクリングルートであり、「サイクリストの聖地」として世界的に有名です。また、2019年には、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして、国土交通省から第1次ナショナルサイクルルートのひとつに指定されています。

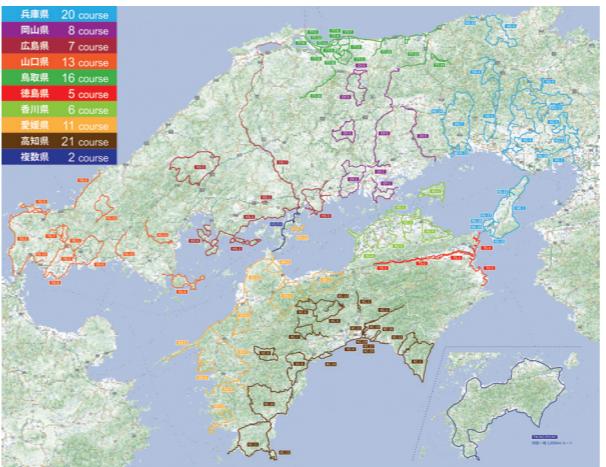


サイクリングしまなみ2024の開催状況

SETOUCHI CYCLING BOOK

しまなみサイクリングフリー・ サイクリングしまなみの取組

2014年度から実施している、しまなみ海道の自転車通行料金を期間限定で無料とする「しまなみサイクリングフリー」や、日本最大規模の国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」の協力により地域振興に貢献しています。



Setouchi Véloサイクリングコース

行政区域を超えてサイクリングで地域に貢献

Setouchi Vélo協議会は、瀬戸内地域などにおける「サイクリングの推進エリア化」を目指して、関係者向けの総会や市町村ミーティングの開催のほか、パンフレットやWebなどによる情報発信を行うなど、日々活動しています。私は事務局の担当者として、協議会活動全般の調整を行っています。現在加盟団体は88団体と多く、調整するうえでは大変な一面もありますが、地域におけるサイクリングの機運醸成のほか、イベントではお客様から反響をいただくなど、サイクリングを通して行政区域を超えての地域連携の一端を担うことができるため、やりがいを感じています。

本州四国連絡高速道路(株)
地域連携部 広域連繋課

K.K.





村岡 [地域連携部長] インタビュー

橋を架けただけでは
つながらない
人と人、地域と地域、
想いと想いをつないでいく

村岡 良文 地域連携部長
Muraoka Yoshifumi

2020年、JB本四高速の取組は「利用促進」から一歩踏み出し、瀬戸内地域の活性化を主軸とした「地域連携」へと深化。瀬戸内地域の魅力を発信し、地域と密着した活動の担い手として、さまざまな新しい取組にチャレンジしてきました。瀬戸内地域の新しいインフラ創造への歩みとは。

瀬戸内地域の未来をともに描く“伴走者”として

JB本四高速はインフラを管理するだけの会社ではなく、瀬戸内地域の未来をともに描く“伴走者”として歩んできました。橋を架けただけではつながらない人と人、地域と地域、想いと想いをつないでいくことを使命と考えています。県境を越えた取組をすることこそがJB本四高速の強みであり、行政の枠を超えた広域連携を推進することで、瀬戸内全体の価値を高めています。

2020年には「利用促進」から瀬戸内の活性化を担う「地域連携」へと深化。観光・文化・芸術・スポーツ・環境保全といった多彩な分野で瀬戸内地域の魅力を創出し発信し続けています。2023年からは「せとうち魅力発見会議」を開催し、瀬戸内地域の観光に関係する約50の団体が集い、交流促進・地方創生など、瀬戸内地域の未来を語り合う場となりました。

多彩な取組から生まれる本州四国間の交流、 そして、感動

本州と四国を行き来する「本州四国間の交流人口」は、2013年度は約5,742万人、2023年度は5,865万人へ増加、さらに2028年度には1,000万人増やして6,742万人を目標に活動しています。

具体的には、インフラを活用した感動体験として明石海峡大橋などの塔頂体験ツアーを実施し、橋の魅力を感じていただく機会を提供しています。また、サービスエリアやパーキングエリアを「立寄地」から「目的地」へと進化させるため、「せとうちマルシェ」や「せとうち収穫祭」を開催し、さらに四国をめぐるスタンプラリーやバイクフェスなど、地域と連携したイベントを積極的に展開しています。

文化芸術を通じた交流促進にも力を入れており、「せとうち

美術館ネットワーク」を構築し、現在91の美術館・博物館と連携しています。加えて、広域的なサイクリングコースの整備を目的に2022年に「Setouchi Vélo協議会」を設立し、瀬戸内地域を世界に誇れるサイクリングエリアへと発展させるべく、約90の団体と協力し、108のルートと604のサイクリングスポットを整備しています。

さらに、環境保全と地域活性化を融合させた教育・交流プログラム「せとうち島塾」を展開し、社内外を問わず多くの方々にご参加いただいています。これらの取組を通じて、瀬戸内地域の魅力を創出し、課題に真摯に向き合いながら、地域活性化を深化させています。

「地域価値創造型企業」として

自立的な収益を生み出し、地域を支える存在に

これからJB本四高速グループのモデルケースとして、事業領域を多角化し、既存の主力事業に依存しない収益構造を築きつつある企業の取組が参考になります。道路インフラを超えた「地域価値創造型企業」として、観光・文化・教育・スポーツ・環境といった多彩な分野で自立的な収益を生み出し、地域を支える存在となることが地域連携部としての今後の課題です。

近年、観光を専門的に学んだ学生が入社するなど、観光や地域活性化のプロフェッショナル集団としての基盤を固める準備が進んでいます。地域連携部では入社1年目から企画・立案・交渉を自ら行い成果につなげるプロジェクトリーダー制度や、社員のモチベーションを高めるために自由な服装で出社できる日を設けるなど、柔軟で新しい企業風土の醸成に取り組んでいます。

個性を活かして自分らしく“人を見て人を創る仕事”が、インベーションを生み出します。瀬戸内地域の活性化の未来を担う人材が、当社からも生まれてくることを期待しています。

高知県庁

観光振興スポーツ部観光政策課 中村 課長 インタビュー



9割近くの方が
自動車で高知県へ
本四3ルートの役割は
とても大きい！

中村 公祥 観光政策課長
Nakamura Kimiyoshi

NHKの大河ドラマ『龍馬伝』から盛り上がりを見せてきたという高知県の観光シーン。最近では連続テレビ小説『らんまん』や『あんぱん』によって、女性や家族連れからも注目されるようになってきたそうです。四国4県の一員として「本州と結ばれている3ルートの役割は?」「JB本四高速に期待することは?」など、観光政策課の中村課長のお話を伺いました。

本四高速のネットワークで

四国・瀬戸内と連携していきたい

2023年の入込客数は472万人と過去最高でした。そのうち9割近くの方が自動車で高知県にお越しになります。出発地は四国、近畿、関東圏、中国の順で多く、各地を周遊しながら来られる方が多いように感じています。

高知観光において、本四高速道路の存在だけでなく、地域連携という観点からも大きな効果を感じています。別の県を目的に来ていただいた方に、せとうち美術館ネットワークやスマホスタンプラリー「四国巡りんく」など、本四高速で実施されている取組がきっかけで、高知に目を向けていただける機会になっています。四国周遊など、高知県だけではPRや連携が難しい部分をカバーいただいているのはありがたいです。

今後も、近畿、中国エリアで、旅前で高知や四国をPRしていただきなど、本四高速のネットワークを活用させていただきます。

高知県には、愛媛の道後温泉、香川の栗林公園、徳島の鳴門の渦潮のような大きな集客スポットが少ないので、隣県からちょっと足を伸ばしていただけるようなきっかけづくりが大切です。瀬戸内・四国が密につながることで、高知県にも多くのお客様にお越しいただけると期待しています。





瀬戸内地域の文化圏を アートでつなぐ JB本四高速の新しい試みに 賛同しました

藤田 文香 財団本部長
Fujita Ayaka

2008年10月29日に発足した「せとうち美術館ネットワーク」に最初に加入していただいた6施設のうちの1施設として、現在も本ネットワークの活動に積極的にご協力いただいている大原美術館。現在の美術館の活動や「せとうち美術館ネットワーク」へのご意見など、大原芸術財団の藤田財団本部長にお話を伺いました。

エル・グレコに代表される

西洋美術を中心とした日本初の私立美術館

大原美術館は、企業経営に加え病院や研究所など公益性の高い事業を推進した大原孫三郎によって1930年に創設されました。その基礎となっているのは、洋画家・児島虎次郎が収集したコレクションです。児島虎次郎は1908年から5年間のヨーロッパ留学を機に西洋美術の収集・公開の必要性を提言し、大原孫三郎の支援を受けて、西洋近代美術や古代エジプト、西アジアの美術品などを購入し日本へと持ち帰りました。

2025年11月に95周年を迎えた本館は、西洋美術を中心に集めた日本で初めての私立美術館です。当館の顔とも言えるエル・グレコ『受胎告知』は16世紀後半から17世紀初頭に制作された作品で、1922年にパリで購入し、1923年にここ倉敷で公開して以降、ずっと愛され続けてきました。

その作品を2025年7月より一般財団法人クラレ財団の助成を受け、約60年ぶりに本格的に修復し、10月にプレ再展示を行い、2026年4月より正式に再展示いたします。今回はエル・グレコの作品を多く所有するスペインのプラド美術館から絵画修復士を招聘し、修復過程についても映像や写真で紹介いたします。本四高速道路の橋梁もそうかと思いますが、美術作品も傷む前に修復して次代へとつないでいかなければなりません。当館で展示している作品は館の所有物ではなく、あくまでも「お預かりしている人類の宝」なのです。

「せとうち美術館ネットワーク」で

お遍路さんのように美術館を巡ってほしい

「せとうち美術館ネットワーク」には2008年の発足当初より、大原美術館と児島虎次郎記念館の2施設で参加させてい



しまなみの景観と 美味しい食で 愛媛の魅力を発信

宮本 敬治 代表取締役社長
Miyamoto Keiji

2019年3月にリニューアルオープンした来島海峡SA。しかし翌年にはコロナ禍となり、従業員の安全・安心やこれからの営業施策について試行錯誤されてきた、瀬戸内しまなみリーディングの宮本社長。営業企画部の立ち上げ、観光事業部による愛媛の全面的なPRなど、変革の時期を経て、成果が出始めた現在の取組状況を伺いました。

来島海峡SAは「愛媛の玄関口」

旅の目的地となるオンリーワンSAへ

地域と連携したイベントの開催やPB商品の開発

目覚めたチャレンジする姿勢

当社は、瀬戸内しまなみ海道の完成に伴い、旅客船会社の転業等の対策として1996年に設立され、2026年に30周年を迎えます。創業当初はバス事業、しまなみ海道の維持作業、来島海峡SAの運営事業等からスタートし、その後、外食事業、観光事業に力を入れるようになりました。

「全従業員、お取引様、地域の皆様、すべての人の幸せに徹底的にこだわります。」を経営理念とし、ここで働く人、関わる人を大切にしてこそ、お客様によりよいサービスを提供できると考えています。

私は広島銀行、瀬戸内海汽船(株)を経て、コロナ禍に当社の社長を引き継ぎました。それまでのフィールドは山口、広島、岡山といった山陽方面や関西方面で、愛媛はほぼ初めての土地。しかしいざ来てみると、食は美味しい、気候は温暖で、港から3分で船釣りができる、とても美しく素晴らしいところでした。私は他所から来たからこそ、愛媛の魅力がよくわかります。従業員には「品質の高い愛媛の食そのものがブランドである」と常に言っています。

当社のミッションは、しまなみ海道を通るお客様に安全・安心で快適な休憩機会の提供と、四国、愛媛の特産品の販売、フードコートや外売店での地域色豊かな飲食メニューでのおもてなしです。数字よりも、「何をするか?」が重要で、常にチャレンジすることで運がついてくると従業員に言い続けています。

今まで営業施策を考える部署はありませんでしたが、コロナ禍で売上が半減した厳しい時期に非営業部門の営業企画部を立ち上げ、現場との連携を強化し、プライベートブランド商品の開発・販売、テント市などの誘客イベント開催、そして2025年11月には、「しまなみてらす」というブランドプロジェクトを始動するなど、来島海峡SAの付加価値や認知度の向上に取り組んでいます。



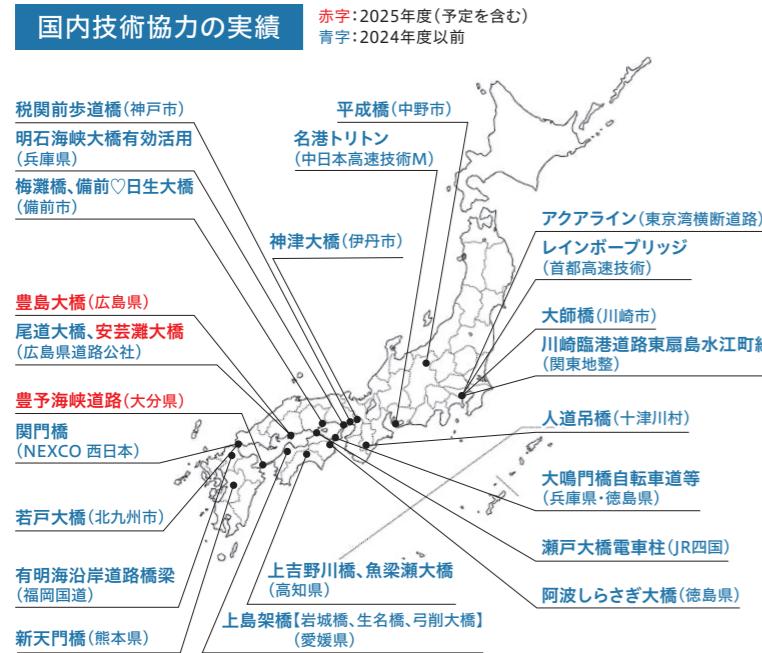
国内外での橋梁の技術的課題の解決

橋梁技術コンサルティング事業などによる 技術支援の拡大

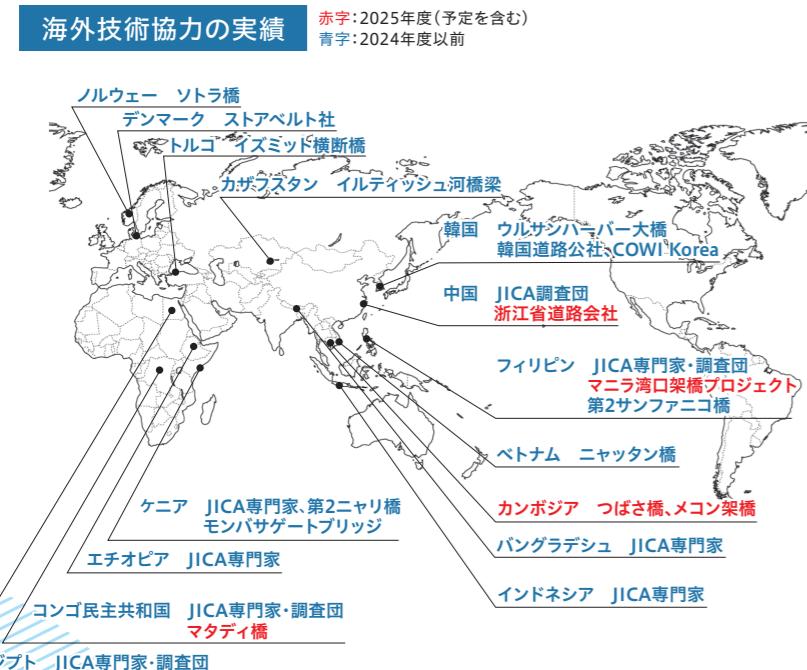
国内外のインフラ老朽化やインフラ技術者不足に対応するため、本四公団時代から培ってきた橋梁の建設・維持管理技術を活用し、吊構造橋梁管理者等に対する技術コンサルティング業務を拡大します。

また、国内外の長大橋等の建設・維持管理に係る技術者派遣に加え、インフラ技術者育成事業を拡充するとともに、長大橋の維持管理技術で培った技術の外販を拡大します。

国内技術協力の実績



海外技術協力の実績



長大橋技術支援 実施件数(3年間累計)

24件
(2022~2024年度)

取組事例



CM業務による発注者支援
(愛媛県上島町:岩城橋)

長大斜張橋の建設プロジェクトにおいて、発注者が外注する設計・施工業務に対して専門技術者を常駐派遣し、専門的見地に基づく指導・提言・工事監督・資料作成・検査等で貢献

技術継承・育成・ネットワーク構築などに関する取組

管理者等とのネットワーク深化によるプレゼンス向上

国内外への技術支援や技術協力を拡大するため、長大橋・吊構造橋梁管理者等との交流の機会の拡大や、長大橋情報の収集・発信を積み重ね、国内外の専門家や関連機関との連携強化によりネットワークを深め、長大橋技術集団としての存在感を高めます。



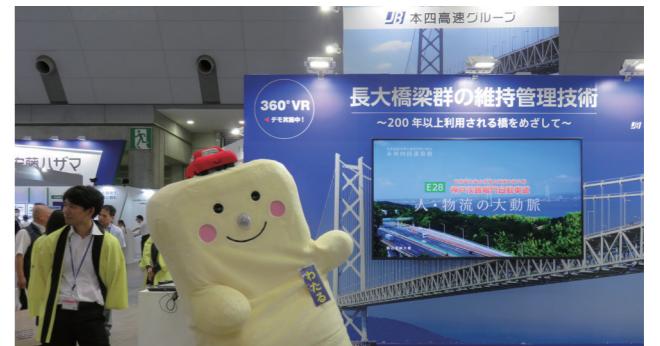
国際吊構造橋梁管理者会議



長大橋管理連絡会議



本四技報・長大橋ニュースレター



技術展における技術情報発信(ハイウェイテクノフェアへの出展)

技術支援
について
詳しくはこち



価値創造につなぐ JB本四高速グループの挑戦

長大橋技術支援人材の保有

国や大学等との共同研究や、博士号の取得支援等による長大橋技術を未来につなぐ人材づくり、長大橋技術を客観的に評価する資格制度の確立などに取り組みながら、技術支援実績を積み重ね、国内外の橋梁の技術的課題の解決を実施し続けられる体制を整備します。



精密点検に係る技術的助言 (カンボジア:つばさ橋)

カンボジア国公共事業運輸省が実施するつばさ橋の精密点検(縦断線形測量)に立会し、測量作業への助言、データ分析の補助を実施

現地の事情をふまえた最適な支援を考える

JB本四高速では、これまで国際会議の主催や出席を通じて長大橋の維持管理に関する技術発信を行ってきました。その成果として、カンボジア関係者との信頼関係が築かれ、つばさ橋の技術支援の実現につながったことをうれしく思います。現地では、技術的・資金的な制約の中で維持管理に取り組む難しさを実感しました。今後も、チームで協力しながら、私たちにできる支援のあり方を考えていきたいです。



長大橋技術検定講習会

本州四国連絡高速道路(株)
鳴門管理センター 計画課 課長代理
(兼)長大橋技術部 技術支援課
E.K





愛媛県における土木のビッグプロジェクト

3つの上島架橋でも本四高速と連携

まずははじめに、2014年の初回開催から10年目の節目を迎えた「サイクリングしまなみ2024」では、国内外から多くの方々に出走いただき盛大に開催することができました。ひとえに、本四高速をはじめ、大会開催の趣旨にご賛同いただいたすべての皆様のご支援・ご協力のたまものであり、心から感謝申し上げます。これまでの大会開催を契機に、国内外から大きな注目を浴びるエリアへと成長してきており、引き続き沿線自治体と連携しながら、サイクルツーリズムの更なる振興に取り組み、地域経済の活性化につなげていきたいと考えています。

さて、しまなみ海道の沿線にある上島町は、全国でもまれな離島同士の合併でできた町です。その町づくりの一環として1989年に始まった上島架橋事業は、愛媛県としては最大級のプロジェクトで、岩城島、生名島、佐島、弓削島をつなぐ3つの長大斜張橋を建設するものでした。弓削大橋、生名橋、岩城橋の順で工事は進み2022年に岩城橋が完成。「ゆめしま海道」として地域の活性化だけでなく、今では観光ルートとしても活かされています。

建設にあたっては、技術検討委員会を設置し、本四高速の専門家にも入っていただきました。維持管理では、道路定期点検要領に基づき、5年に1回の近接目視点検を進めながら、点検記録のデータベース化、日常的な点検を実施していますが、職員の転勤もあり、専門的に広く携わることが難しい現状にあります。そうした中で、分からぬ点は本四高速にご意見いただきながら、管理者として適正な維持管理に努めていきたいと考えています。

世界に誇れる 長大橋の専門家 JB本四高速の技術や マインドの共有に期待!

橋本 博史 土木部長

Hashimoto Hirohumi

長大橋と瀬戸内の美しい景観やサイクリストの聖地として知られるしまなみ海道。長大橋を通じて、JB本四高速と愛媛県土木部は深く関わってきました。愛媛県の橋梁事業について、JB本四高速との人事交流など、長きにわたり育まれた関係性を未来へつなぐための前向きなお話を、橋本部長に伺いました。

一步先を走る本四高速との交流で

維持管理技術を学び継承していく

本四連絡橋の建設に際しては、昭和40年代より愛媛県から20名が出向。県の仕事では経験できない大規模プロジェクトで高度な技術に触れさせていただき、その経験を活かして、本県の社会資本整備の推進に大きく貢献しました。プロジェクトに参加した皆にとっては、技術面、人的ネットワークの面においても大きな財産となつたと思いますし、県としても、数少ない長大橋建設経験者として貴重な存在です。

岩城橋の建設には、本四高速から専門家と若手技術者を派遣いただきましたが、本四技術者の的確な助言は大変重みがあり、長大橋などの大規模構造物を直接施工管理する機会が少ない県にとって、現場対応の際には大いに助けられました。長大橋建設が終わった今も、弓削大橋の耐震検討等管理段階においても、本四高速の方々に相談し、多くの支援をいただいている。このような交流的な現場経験を通じて、本四高速・県の互いの技術力の継承がなされていると考えています。

最後に、本四高速は世界に誇れる長大橋技術をお持ちです。これから維持管理をしっかりしていく上で、世界に通用する最先端の技術や知見をお持ちの本四高速とのパートナーシップをさらに深めていきながら、これらの技術を、後輩たちと将来土木を志す子どもたちに継承していくかなければならぬと感じています。



建設から維持管理、 組織文化まで、トータルで ニーズに応えられるところが JB本四高速の魅力

三條 明仁 社会基盤部長

Sanjo Akihito

日本の政府開発援助(ODA)を一元的に行う実施機関として、開発途上国への国際協力を実行するJICA。当社は本四公団時代から橋梁建設や維持管理で多くのプロジェクトに参画してきました。最近では「マタディ橋維持管理能力向上プログラム」に当社の社員も参加。今後必要とされる技術や人材育成など、国際協力の観点から三條部長に伺いました。

かこう」「技術者を育てよう」という姿勢とスピリットが、今も現地で脈々と受け継がれています。悪化していた治安が安定してきた2012年頃、技術者の方々からの発意という稀有なカタチで「マタディ橋を考える会」が発足し、日本の支援も再開しました。本四高速の方も現地に赴かれ、マタディ橋の維持管理に貢献していただいている。

今後も、アフリカやアジアで長大橋建設の需要が高まる中で、実績のある日本の長大橋関連技術への期待は大きいと思います。最近では橋梁への維持管理にも関心が高くなっています。本四高速の高い技術や長年の経験が活かされるはずです。

私見ですが、開発途上国の技術レベルの高まりや、中国やトルコなど支援するプレイヤーも増えている中で日本が開発途上国のニーズに応えるには、総合力が大切だと考えています。建設だけでなく、維持管理の技術、研修などで伝える企業マインドなど、総合的なパッケージでのご提案こそが本四高速の強みであり、日本の開発途上国へのアプローチにもなっていくと思っています。



都市・地域開発、運輸交通、資源・エネルギー

開発途上国のインフラを担える方々に協力を仰ぐ

社会基盤部では、都市・地域開発、運輸交通、資源・エネルギーの3部門で開発途上国を支援しています。その内容は、道路・橋梁などを建設する資金の提供、専門家による技術指導です。それに加えてここ10年くらいは、開発途上国と日本企業を結びつける触媒機能を担うという関連事業も行なっています。

本四高速との思い出としては、本四公団時代の1999年頃のガーナ駐在時に来ていただいた方が印象に残っています。地方にもよく足を運んでいただき、小さな橋も見てくださる“ザ・専門家”という方でした。若い頃に一緒にお仕事ができた経験は私の大きな財産になっていますし、ガーナとの信頼関係を築く一助となっていました。

橋梁分野では、建設だけでなく永続的にメンテナンスしていく“橋守り”的な存在を育てていく必要があります。そういう点でも、本四高速で長年実施している橋梁維持管理研修も、開発途上国に対して大きな効果を発揮しています。専門家の現地派遣もそうですが、日本に研修を受け入れる効果は、途上国とのネットワーク構築に効果だと思います。長きにわたり、さまざまな国への短期・長期専門家派遣や日本への研修員受入を通じて、本四高速にはJICA事業へ多くの貢献をいただいている。

技術はもちろん組織マインドも含めて

本四パッケージとしての提案に期待

コンゴ民主共和国のマタディ橋は、完成から約半世紀の時を経ても、JICAの取組のひとつとして必ず紹介される優良プロジェクトです。本四高速の専門家の「相手政府のために汗を

サステナビリティ経営を深めます

JB本四高速グループでは未来を見据えて、橋の維持管理技術の向上とともに、持続可能な社会の実現に向けたサステナビリティ経営にも積極的に取り組んでいます。安全・安心・快適を最優先に考慮しながら、エネルギー効率の向上やCO₂排出量の削減に努め、次世代につながるインフラの提供を通じて、社会の持続的な発展を支え、サステナブル社会に貢献します。

サステナビリティ基本方針

私たちJB本四高速グループは、環境保全、社会貢献、経済成長を統合的に推進し、企業価値の向上とともに持続可能な社会の実現を目指します。

- 環境への配慮
- インフラの強靭化
- 地域社会の共創
- 多様性と包摂
- コーポレートガバナンス

- 事業運営にあたっては、環境負荷の低減を図り、自然環境の保全に努めます。
- 安全・安心・快適を最優先に考え、インフラの強靭化による災害対応力の強化に取り組みます。
- 地域のニーズを理解し、貢献活動を推進することで、地域共創を目指します。
- 多様性に配慮した事業運営を通じ、個性を尊重できる環境づくりに取り組みます。
- 社会的な持続可能性を重視し、透明性のある経営を行います。

JB本四高速グループの5つのマテリアリティ

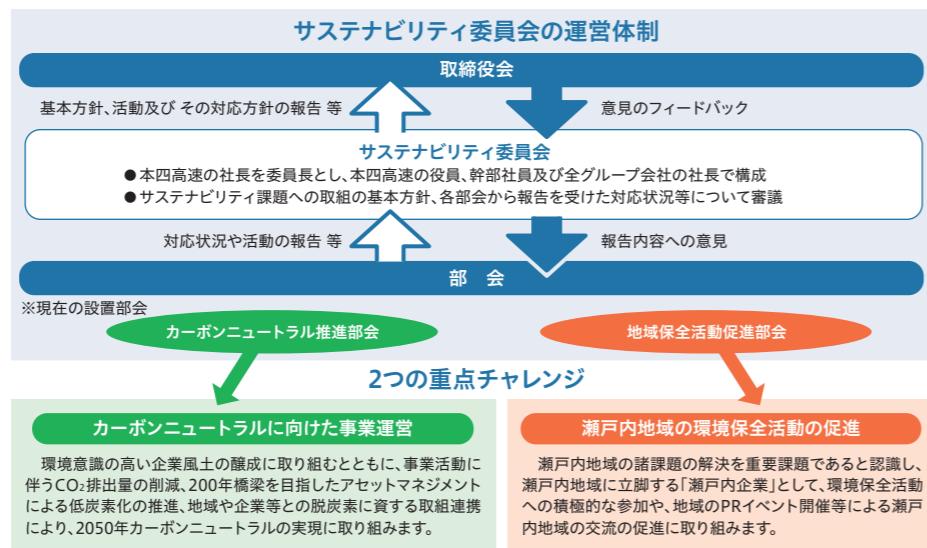
ESG(環境・社会・ガバナンス)に関する取組は、企業が果たすべき役割のひとつとして社会から期待されているものであり、サステナビリティ経営における重要な課題でもあります。JB本四高速グループでは、特に重点的に取り組む5つのマテリアリティ(サステナビリティ重要課題)を特定し、着実な取組を進めています。

課題・取組	
1 環境への配慮 「Green」	<ul style="list-style-type: none"> CNIに向けた事業運営(維持管理、SAPA運営等) 循環型社会の形成 環境に配慮した事業運営の推進
2 インフラの強靭化 「Resilience」	<ul style="list-style-type: none"> 強靭な200年橋梁の実現 安全・安心・快適な高速道路サービスの提供 長大橋技術を活かした社会貢献
3 地域社会の共創 「Regional Co-creation」	<ul style="list-style-type: none"> 瀬戸内地域への貢献 瀬戸内地域の活性化に向けた取組
4 多様性と包摂 「Diversity, Equity & Inclusion (DEI)」	<ul style="list-style-type: none"> 本四高速道路のユニバーサルデザイン化の推進 多様な人材の確保・活用 人事制度等の充実と働き方改革の推進
5 コーポレートガバナンス 「Governance」	<ul style="list-style-type: none"> 情報開示の透明性確保 公正・適正な取引、税務 DXの推進

サステナビリティ委員会の運営体制

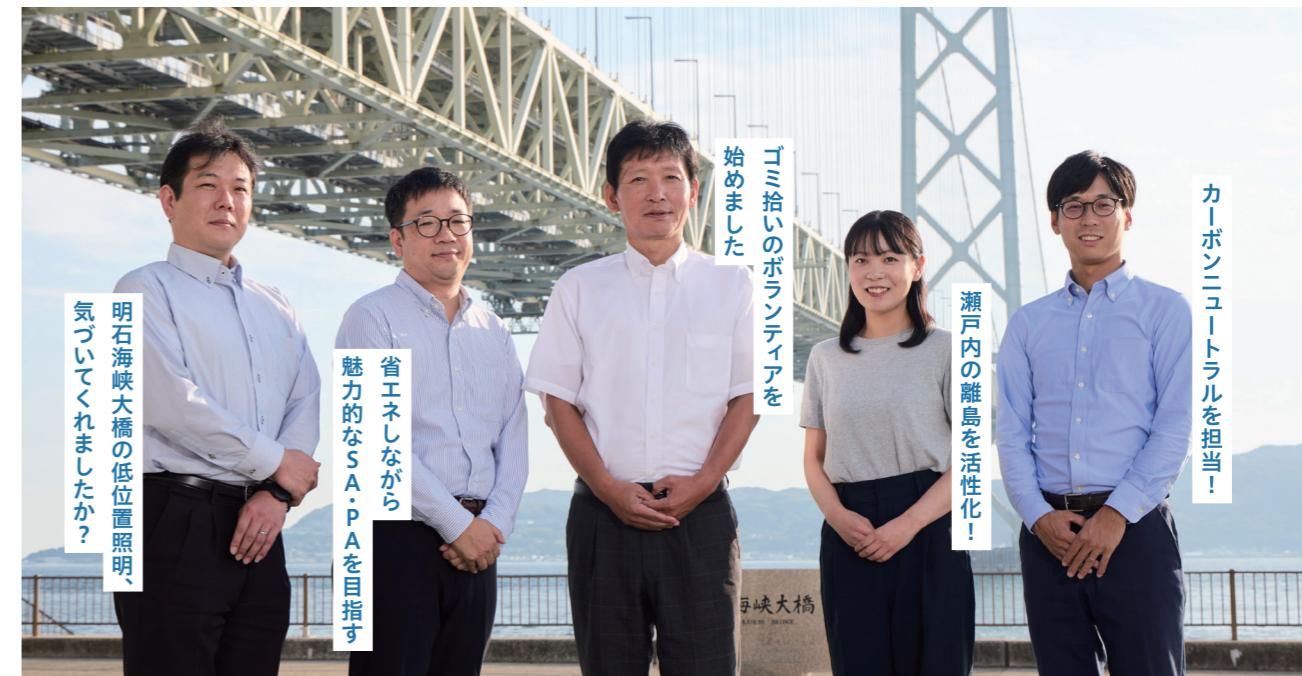
JB本四高速グループでは2024年4月にサステナビリティ委員会を設置し、気候変動や人権尊重、従業員の健康・労働環境、公正な取引といった課題の解決に取り組んでいます。また、委員会の下に設置した部会では、サステナビリティ経営を実現する上で重点的に取り組むべきものとして特定した各テーマについて、より具体的な取組を推進しています。

サステナビリティ経営の
推進について
詳しくはこちる



サステナビリティ基本方針をベースに 社員が行う、企業が目指す、持続可能性とは

JB本四高速グループは、サステナブル社会への貢献をキーワードに日々の業務に取り組んでいます。今回はJB本四高速グループの各部門から5人が集まり、個人の取組、会社での役割、企業としての姿勢など、各々が考えるサステナビリティについて意見を交わしました。



本四高速道路ブリッジエンジニアリング(株) 施設部 施設課 H.A	JBハイウェイサービス(株) 施設部 施設課 K.M	本州四国連絡高速道路(株) 総務部 部長 K.Y	本州四国連絡高速道路(株) 地域連携部 地域共創課 M.T	本州四国連絡高速道路(株) 企画部 経済調査課 H.Y
---	----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------

ちょっとした意識が社会を変える それぞれのサステナビリティ

K.Y:初めて顔を合わせる人もいるので、まずは自己紹介から。私は総務部長のK.Yです。普段の業務は、経営会議の運営など、どちらかと言えば脇役で、サステナビリティに関しては委員会事務局を担当しています。

H.Y:企画部 経済調査課のH.Yです。業務の担当は、カーボンニュートラルや交通量の分析などです。

M.T:地域連携部 地域共創課のM.Tです。入社1年目で、「せとうち島塾」やサイクリングによる地域振興の取組などを担当しています。

K.M:JBハイウェイサービスのK.Mです。施設部 施設課に所属し、SA・PAのサービス施設・建物の修繕・改築などを担当しています。

H.A:本四高速道路ブリッジエンジニアリングのH.Aです。施設部 施設課で、特に電気通信関係の点検や設計業務を担当しています。

K.Y:当社グループは2024年度にサステナビリティ基本方針を策定しました。皆さんにはサステナビリティと聞いて、どんなことをイメージしますか?

K.M:施設の管理を担当しているので、環境とか省エネは意識しています。TVで企業広告が放映されたりしてサステナビリティという言葉も次第に広がってきてる気がします。

K.Y:私は「自分の身近なところから始めよう」ということで、マイボトルやゴミ拾いをイメージしますね。一人では続きうないので、ゴミ拾いのボランティア団体に所属しています。

H.A:清掃ボランティアですか?

K.Y:毎週日曜日に三宮で。ガツツリじゃなくて、おしゃべりしながら。地域のいろいろな方が参加されているので、横のつながりができることもサステナビリティを意識したことの収穫かなあ。

H.Y:どんな話をされるのですか?

K.Y:職業も年齢もバラバラなので、他愛もない話ですね。参加メンバーと明石海峡大橋のブリッジワールドにも行ったり、六甲山に登ったり、春にはお花見したり。他の皆さん何か意識していることはありますか?

H.A:サステナビリティという言葉を概念的なイメージとして理解している感じです。行動としては省エネ、地域のゴミ拾いやご近所付き合いでしょうか。

K.Y:入口は違うけれど、同じようなことをしているよね。

M.T:私は趣味の登山で山に行く時にゴミ袋を持参します。山が汚れているのは許せないので道中で見つけたゴミを回収しています。街では拾ってないんですけど(笑)。仕事のつながりでは離島の清掃活動「瀬戸内4県一斉清掃大作戦!」で、45ℓのゴミ袋2つ分回収しました。

H.Y:私はあんまり意識しているとは言えませんが、趣味の草野球で使うグラウンドに落ちているゴミは拾います。

K.Y:自身のサステナビリティに点数をつけるとしたら、100点満点中の何点ですか? ちなみに私は60点ぐらい。ゴミ拾いはしていますが、マイボトルはつい億劫になってしまって。だからマイナス40点。

H.Y:私も60点。カーボンニュートラルを推進する部署なので二酸化炭素削減は意識するようになりましたが、環境面以外のサステナビリティは意識できていないので、まだまだ足りないと思っています。

M.T:私は70点です。山のゴミを拾うことは意識しています。減点したのは、一人暮らしで一人分のごはんをつくるのが難しくて、どうしてもフードロスが出てしまいます。

K.M:60点ですね。マイボトル、エコバッグは意識して続けています。でも、皆さんのようにゴミ拾いとかはしていないですし、近くでもいつい車で行ったりしてしまうところは減点かな。

H.A:私も60点です。同じくマイボトル、エコバッグはやっています。可もなく不可もなくってところでしょうか。

K.Y:まずは日頃からサステナビリティを意識することが大事ですよね。



地域のインフラを担う企業として

JB本四高速グループとしてのサステナビリティ

K.Y:JB本四高速グループの社員として意識しているサステナビリティはありますか?

H.Y:カーボンニュートラルに向けた環境へ配慮した取組です。脱炭素化を図る上では、施設でのエネルギー消費の削減、

エネルギーの脱炭素化が不可欠になります。今後ZEB化に配慮した建物も増えてくると思いますが、現状はいかがですか。

K.M:ZEB化は始まってはいるのですが、まだ手探り状態で設計コンサルタントに教えてもらいながら進めています。「こういうことをやれば、こういう風に成果が数字になってくる」というようなノウハウを蓄えてグループ全体で共有していきたいですね。

K.Y:頼らしいです。

K.M:太陽光発電をやっていることもそうですし、建物にしても設備にしても、照明のLED化や、室温を保ちながら換気するシステムなどが求められています。とはいっても本四高速道路のSA・PAでは瀬戸内地域の景色を見ていたいけるようガラスを使うことが多くて、そうすると断熱性能が低下し室内環境が厳しくなります。ペアガラスにしたり、売店はガラスを少なくしたりするなど、テナントさんの希望も受け入れつつバランスを見ながらやっています。



H.A:本四高速道路の特徴である長大橋の道路照明ではLED化だけでなく、照明の低位置化によるメンテナンスの効率化を進めています。これまでのよう上から照らすではなく、道路面に近い低位置に設置し、ドライバーの視線に合わせて照明を遠くへ飛ばす形の照明です。JB本四高速と本四高速道路ブリッジエンジニアリング協力会社で、どのような照明にすれば二酸化炭素の削減が実現するのかを考え、最適な配置を検討するなど開発には10年近くかかりました。

K.Y:技術開発もサステナビリティには重要なんですね。
H.A:実はカーボンニュートラルの推進だけでなく、照明器具の落下リスクの低減、維持管理コストの大幅な低減にも貢献しているんですよ。ここから見える明石海峡大橋は、2025年6月から順次運用を開始しているのですが、走ってみて気づきましたか?これまでの照明柱が撤去されたりしているのですが。

K.Y:意外に気づかないものですねえ。

H.A:言われなかつたらわからないくらい違和感なくできたということですね。

K.Y:省エネになるし、ドライバーにもやさしく、景色も見えやすくなっていますね。

M.T:私が意識しているのは会議資料のペーパーレス化。デジタル化によって紙の消費を抑えるようにしていることでしょうか。グループ会社さんでも進んでいますか?

H.A:PCを持ち運び、モニターを使って会議をしていますね。

K.M:ノートパソコンになってペーパーレスの会議が増えています。

K.Y:全体としてペーパーレス化は進んでいるみたいですね。



瀬戸内地域の大動脈を預かるJB本四高速グループが 「地域社会の共創」を進める意義

M.T:私の部署では瀬戸内地域の島しょ部を中心に「せとうち島塾」を開催しています。人口減少問題、獣害や海ゴミ問題などを“ジブンゴト”として捉え、地域と密着して問題解決に臨んでいます。

K.M:私も昨年、参加しました。実際に参加してみると海ゴミの量に驚きました。ペットボトルが多くて、それ以来、ペットボトルは意識的にキャップを外して分別するようにしています。

M.T:離島に関わっていくうちに、JB本四高速が真剣に取り組んでいることを島に住んでいる方々にもご理解いただけるようになってきました。「もしかしたらこの島は存続していくのではないか」「島に住むことに誇りを覚える」というようなご意見もいただくようになりました。

H.Y:島の方々も持続可能性を感じるようになってきたんですね。

M.T:実感できる効果として、廃校となった小・中学校が復活して、ゼロだった宿泊施設が8施設になりました。他の民間企業もこの島に関わりはじめ、研修施設ができたりしています。

H.Y:知らなかった!

K.Y:社内やグループ会社にも、もっとアピールしていった方がいいですよ。

M.T:民間企業の研修に「せとうち島塾」を活用いただけたらいいかもしれませんね。

H.Y:取組の輪が広がればより大きな力にもなりますし、うちのグループのイメージアップにもなりそうです。

それぞれの立場で向き合う サステナビリティへの使命感

K.Y:サステナブル社会への貢献という価値創造を目指すJB本四高速グループの社員として、どのような使命感や意気込みを持っていますか?私は橋の建設に入社し、橋の完成前後を知っていますが、本州四国間の移動が船から橋に変わり地域間の交流が容易になったので、当社の存在そのものがサステナビリティなのではないかと普段から感じています。

H.Y:私もその考えに共感します。私は職種が土木でこれまでの業務で長大橋の建設・維持管理技術に触れる機会があったのですが、JB本四高速グループが管理する長大橋はいかに先々まで使い続けられるかということを考えられていると感じる

場面が多くあり、それがサステナビリティに通じると改めて感じました。それにプラスして、カーボンニュートラルなど環境にも配慮しながらサステナビリティを進めていくことが当社の使命だと思います。また、JB本四高速グループのカーボンニュートラル推進戦略について、企業のサステナビリティ開示等を専門とする大学の先生からご意見をいたただく機会があつたのですが、JB本四高速グループが掲げる「200年橋梁」という長寿命化の目標に対し「200年先のことを考えている会社なんてなかなかないですよ」と評価いただきました。

M.T:「せとうち島塾」に参加していただいたら、SA・PAに来ていただいて、瀬戸内地域のことをもっと知ってもらう。そして、本州と四国間の交流をどんどん増やしていきたい。瀬戸内地域を未来につなぐ会社でありたいです。



K.Y:会社を紹介する時に「橋の会社」と言うのではなく「JB本四高速」と言うだけで何の会社か分かっていただけるようになりたいですね。

H.A:本四高速道路ブリッジエンジニアリングとしては「安全・安心・快適」を維持し続けていくことが重要と考えています。非常時でもいかに本四高速道路の機能を維持できるか。今の状態を維持しながら使い続けられる状態を永く保つことが使命だと思っています。

K.M:私はSA・PAの担当なので、魅力的なSA・PAにしていくこと。地球にやさしい技術を蓄え、グループ全体で技術をアピールしてJB本四高速グループのブランドを向上させていきたいです。

K.Y:本州と四国を行き来できる当たり前を提供し続けることが、これからもJB本四高速グループのあるべき姿であり、ありたい姿だと思っています。それぞれに深く理解されているようでとても頼もしく感じました。

全員:ありがとうございました。



脱炭素社会の実現に向けた事業の推進

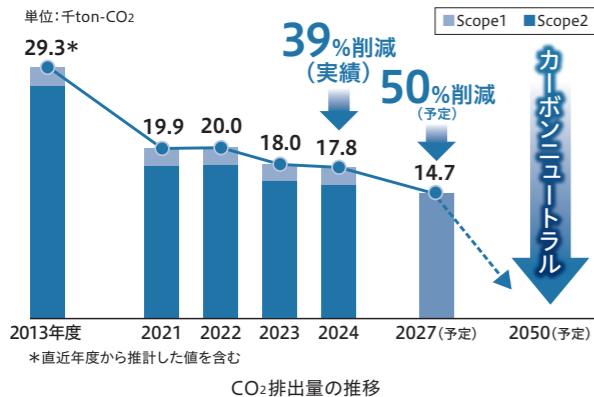
推進の目的

2050年のカーボンニュートラル実現は、国が掲げる目標です。JB本四高速グループでもこの取組を推し進めるため、2024年3月に「JB本四高速グループカーボンニュートラル推進戦略」を策定しました。脱炭素に寄与する技術開発だけでなく、社員の意識改革や、経営資源の配分の見直し、ワークフローの改革などに取り組んでいます。

推進に向けた取組

2013年度を基準としたCO₂排出量半減について、2027年度の達成を目指します。それに向けて、事業活動によるCO₂排出量(Scope1・Scope2)削減のため、電動車化等のエネルギー転換、高効率設備への更新、再生可能エネルギー電力の導入・調達を進めています。

事業活動に関連する他社の排出量(Scope3)削減のためには、革新的技術の採用、サプライチェーンの見直し、交通の円滑化等に取り組みます。これらを推進することで、2050年のカーボンニュートラル実現を目指します。



カーボン
ニュートラル
推進戦略について
詳しくはこちら



持続可能な地球環境に向けた取組

推進の目的

美しい景観とたくさんの魅力に囲まれた瀬戸内地域の活性化に寄与するためには、瀬戸内地域の諸課題の解決が重要な課題です。瀬戸内地域に立脚する企業として、環境保全活動への積極的な参加や、地域のPRイベント開催等、瀬戸内地域の交流人口促進に取り組んでいます。

推進に向けた取組

① 地域で実施されるプロジェクトとの連携強化

瀬戸内地域の団体や住民と環境保全活動の相互理解を深めるため、地域清掃活動や、地域の活性化につながる行事やプロジェクトに、積極的な参加を続けています。



瀬戸内地域で実施された環境保全活動への参加（「瀬戸内4県一齊清掃大作戦！」）

② 「せとうち島塾」の深化による教育・啓発活動の強化

2022年に始めた環境教育プログラム「せとうち島塾」は、当社グループ内の社内研修及び本四関係機関を対象とした社外研修として、瀬戸内地域の島しょ部における人口減少問題等のさまざまな課題の解決、SDGsの啓発に取り組んできました。これを深化させ、歴史や地域に根差した伝統・文化に関する講座を地域の方々の協力を得て開催することで、島しょ部地域の更なる理解とつながりを深めています。



せとうち島旅フェス

③ 瀬戸内地域の島々の魅力発信

瀬戸内地域の多様な主体と連携し、瀬戸内地域の島々との交流と、SDGsをテーマにした学びの場として「せとうち島旅フェス」を2022年から与島PAで開催しています。与島を拠点とした島々を巡るクルーズ、環境保全に関するワークショップや多様な情報発信により、島々の魅力を広く周知し持続可能な地域環境づくりに貢献しています。

TOPICS

低位置照明の開発とカーボンニュートラルへの挑戦

老朽化した照明設備の安全性や維持管理の効率化、環境負荷の課題を解決するため、従来のポール型照明(写真左)に代わり、低位置道路照明(写真右)を開発し、導入を進めています。

本照明の導入により、以下のようなメリットが期待されます。

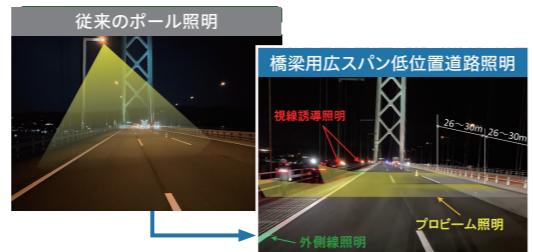
- ・ 照明の点灯によるエネルギー消費の削減
- ・ お客様の走行安全性の向上
- ・ メンテナンスコストの削減

次世代照明を当社の全ての橋に、さらに全国にも広げたい

低位置照明の開発にあたっては、眩しさを抑えた本線照明や視線誘導照明などを組み込んだ試験器具を作成し、濃霧環境を再現した仮想試験や実橋試験を実施しました。そして視認性・安全性・省エネ性を多角的に検証し、海峡部橋梁に最適な次世代照明が実現しました。

2025年7月に本四連絡橋で初めて、新尾道大橋ですべての道路照明を低位置照明に刷新し、お客様の安全性向上とCO₂排出量の年間519トン削減(ポール式照明に比べて約82%削減)に貢献。点検回数も大幅に減少し、メンテナンスコストの削減(ポール式照明に比べて約99%削減)にもつながっています。当社独自の開発が、安全面・環境面・経済面とさまざまな方面に良い効果を生み出していると実感しています。

今回の開発を通じて、カーボンニュートラルへの意識が社内でも高まり、今後の取組にもつながると確信しています。今後は、安全性・経済性に優れた進化型の次世代照明として、他の橋梁への展開を目指します。また、持続可能なインフラ整備の一環として、全国への普及活動を進めています。



本州四国連絡高速道路(株)
保全部 電気通信課

S.H

TOPICS

せとうち島塾

第15期せとうち島塾を香川県丸亀市の讃岐広島にて、2025年度の新規採用・キャリア採用社員の研修を対象に開講しました。

研修では、(一社)かがわガイド協会の講師による海岸での海ごみ調査・清掃をはじめ、島内の登山道整備や、獣害対策としてイノシシのくくり罠体験や現地調査を行いました。参加者は、瀬戸内の活性化や環境問題といったトピックに関心を高め、理解を深めることができました。



島塾をきっかけに 社員の使命を実感

島民の方々との会話や環境保全活動を通じて、島の現状を認識するとともに、社員としての使命を感じることができました。今後の業務においても、瀬戸内地域との持続的なつながりを大切にしています。



本州四国連絡高速道路(株)
業務部 道路管理課

H.K

対話を通して 島々への理解を深めたい

登山道整備後、島の方から「島民だけではここまで作業ができない」というお声を聞き、人口減少等に伴う島民の苦労を実感しました。我々は島々をつなぐ橋の管理者。島民との対話を大切にし、瀬戸内地域の島々への理解を深め、円滑な業務の遂行につなげたいと思います。



本州四国連絡高速道路(株)
坂出管理センター 保全課

T.N

2035年への道のり④

魅力と誇りに満ちた企業グループに 成長します

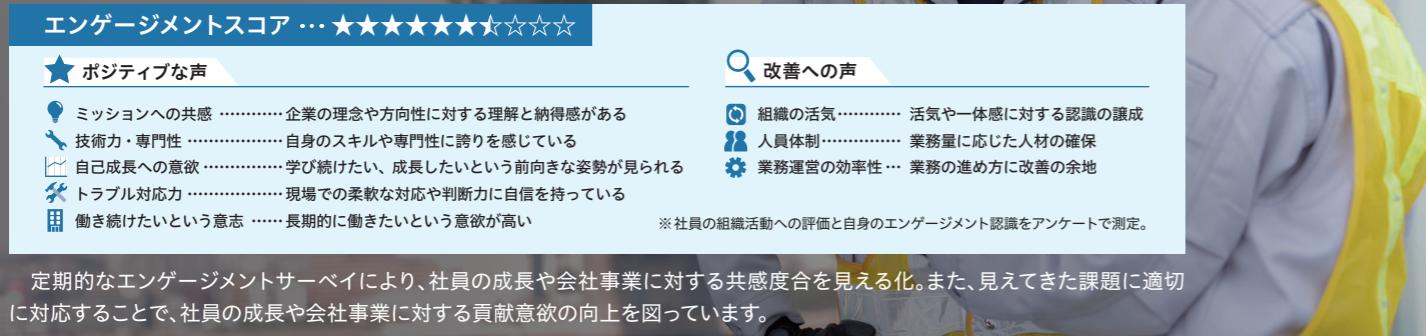
人的資本経営

未来を支える人材基盤の構築 一人づくり10年計画

JB本四高速グループは、社員を企業価値の源泉と捉え、人的資本の戦略的な活用を通じて持続的な成長と社会への価値提供を目指しています。社員が誇りとやりがいを持って働ける職場環境づくりを重視し、多様な人材が自律的に活躍できる環境を整えることで、変化の激しい事業環境にも柔軟かつ力強く対応できる組織づくりを推進しています。

また、社員一人ひとりの声に耳を傾け、ニーズに即した育成施策を展開し、個々の成長と組織の進化が連動する人材開発に取り組んでいます。

これらを計画的かつ継続的に進めるための枠組みとして「人づくり10年計画」を位置づけ、長期的な視点で人材育成を推進しています。



人的資本経営の中核を担う人材育成体系

「社員の幸せ」が会社の成長につながるという共通認識のもと、多様な才能と専門性を伸ばせるような人材育成に取り組んでいます。本州と四国を結ぶインフラ企業としての使命感と誇りをもって主体的に責任を果たす、そんな熱量あふれる社員を育成することで、JB本四高速グループの企業価値の向上につなげます。

人材育成の基本フレーム

人材育成の基本フレームは、キャリア支援・学びの機会・自己啓発・等級報酬・評価制度の5つの施策で構成します。これらは、社員が安心して働ける職場環境と円滑なコミュニケーションの上で初めて効果を発揮するものであることから、特にその基盤づくりを重視しています。

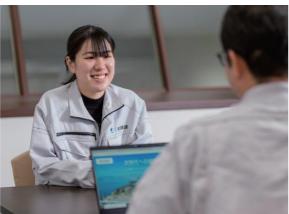
対話がつなぐ成長と進化の起点

社員一人ひとりと丁寧に向き合い、言葉を交わすことは、研修や各種制度を単なる仕組みにとどめず、個々の成長に寄り添う「活きた支援」につながります。

私たちは、対話を軸にした関わりを通じて、社員の可能性を引き出し、組織全体の進化と持続的な成長を支援しています。

1on1ミーティング

上司と部下の更なる信頼関係を築くために実施しています。上司は、部下の考え方や意見を把握し、悩みや将来のキャリアに対する助言を行うことで、部下の成長を支援しています。



ターニングポイントミーティング

人事部門と社員との対話を通じて、昇格後に求められる役割や期待される行動・成果を明確化。あわせて、社員が抱える不安や疑問を共有・解消し、成長を支援しています。



本四高速道路を支える人材育成プログラム

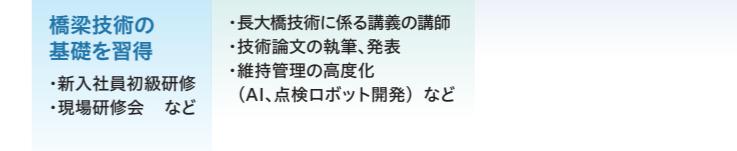
長大橋技術者の育成

長大橋技術者集団として国内外での技術支援やグローバル事業における中長期的な技術競争力の強化に取り組んでいます。また専門性の高い育成プログラムを通じて次世代の技術者の育成にも力を注いでいます。



国内外に通用する
水準の専門性を確立

- ・長大橋技術に係る委員会活動
- ・国内外での技術支援など



経験を積み重ね
専門性を高める
・長大橋技術に係る講義の講師
・技術論文の執筆、発表
・維持管理の高度化
(AI、点検ロボット開発)など

キャリアステージ	役割・期待行動	キャリア支援	学びの機会	評価
幹部社員 エキスパート・マネジメント 部長 課長	部門の長として会社の企業戦略を企画、立案、実行し、会社の経営理念を実現			
リーダー級 課長代理・主査	各部門のリーダーとして社内外のステークホルダーとの折衝・調整、マネジメントの基礎を修得			
中堅社員 主任	中核人材として専門知識の修得、後輩の指導・育成			
新任社員 新任	業務遂行のための基礎知識やスキルの修得	異動希望申告・キャリアアップ面談 1on1ミーティング 職種別研修	1on1ミーティング 職種別研修 階層別研修 テーマ別研修 自己啓発 幹部社員サービス 評価者研修	評価

体系的な研修制度

社員に求められる役割や期待される行動を明確化。役割の変化とともに必要となる知識やスキルを社員自身のニーズや成長意欲も丁寧に汲み取りながら体系的に学べる機会として整備し一人ひとりの成長を支援しています。



ナレッジ共有プラットフォーム

キャリア採用、出向、社会人ドクターとしての学び、育児休業など多様なバックグラウンドを持つ社員が、それぞれの経験を通じて得た知見を組織のナレッジとして共有・還元する機会を創出しています。



資格取得支援と独自検定制度

100種類以上の資格・免許取得を対象に、助成金や報奨金を支給し、社員の学習意欲を支援。また、独自検定「長大橋技術検定」を創設し、技術力の継承や維持・向上にも取り組んでいます。



職場環境のファクトチェック



Our Story: 働く社員のリアルと想い

魅力と誇りに満ちた企業グループに成長します

JB本四高速グループで活躍する社員の働き方や仕事への想いをご紹介します。



休暇制度を活用しリフレッシュ

有休が取得しやすく、柔軟に休暇を組み合わせられる制度と働きやすい環境が整っているので、週末に有休を活用して韓国へ行ったり、年末年始には連休を延長してイギリスへ行ったりと、趣味の旅行を通じて異文化に触れ、心も体もリフレッシュできる働き方ができています。

人事部 人材育成開発課
M.W



ライフイベントに優しい選択肢～テレワークという支え

テレワークを活用することで、通勤にかかる時間を家事や育児に充てることができ、日々の生活にゆとりが生まれました。子どもの学校行事や送迎、急な体調不良の際に柔軟に対応できるため、家庭と仕事の両立がしやすく、ワークライフバランスの向上を実感しています。

人事部 労務厚生課
A.S

安心の暮らしが、仕事の力になる

通勤に便利な場所に社宅が整備されているおかげで、移動の負担が少なく、学校や病院など生活に必要な施設が揃ったエリアで、家族との時間や日常の安心感を大切にしながら暮らすことができています。落ち着いた住まいの環境が心にゆとりをもたらし、安心して仕事に向かえる日々につながっています。

企画部 企画課 課長代理
H.M



パパ育休はキャリアの一部～人生を豊かにする育児時間

2人の子の誕生を機に1年間の育児休業を取得しました。これまで妻に任せっきりだった子育ての大変さを身をもって痛感する一方で、我が子の成長の早さに驚き、日々の変化に喜びを感じています。妻とともに育児の喜びを分かち合えたことは、人生においてかけがえのない貴重な経験となりました。

長大橋技術部 技術総括課
Y.K

グローバルフィールドで磨く、技術と挑戦のスピリット

海外の橋梁プロジェクトにも技術協力を実行しており、グローバルな現場で活躍する機会があります。そうした実務経験を通じて、自分の技術力の向上を感じる場面も多く、成長を感じています。英会話などの研修制度も整っており、語学に自信がなくても一歩踏み出しやすく、挑戦を後押ししてくれます。



長大橋技術部 技術支援課
H.K



日々の業務が、挑戦への力になる

日々の業務での経験や実務の積み重ねが、技術者としての着実な成長につながっていると感じています。自己啓発制度や社内勉強会など、会社からの支援も活用しながら技術士試験に挑むことができました。積み重ねてきた経験を資格という形で残したいという思いが、合格への大きな力になったと思います。

人事交流の一環として関係機関へ出向中
K.I



キャリア採用の一歩が、地域とのつながりに

全く異なる業種からの挑戦で知識も経験もゼロからのスタートでした。最初は戸惑いもありましたが、地域連携やSA・PAの事業に携わる中で、周囲のあたたかなサポートに支えられ、少しづつ自信が芽生えてきました。今では手応えと充実感を感じながら、前向きに日々を過ごしています。

地域連携部 地域共創課
T.K



経験を力に、未来を築く～“必要とされる会社”への貢献

間接部門・現業部門でさまざまな業務を経験してきました。近年のDX推進や地域連携業務、社内外との交流を通じて、会社の変革の必要性を感じています。今後は、これまでの経験を活かし、部門や領域を越えて組織の最適化と価値創出に皆さんとともに取り組み、一人ひとりが誇りを持って働ける職場づくりに貢献していきたいと考えています。

経理部長
T.S



半世紀以上の技術と情熱を、次世代へ継ぐ

長大橋の技術を次世代へ伝えることは、技術者として大切な役割であり、現場での技術指導を通じて、知識や技能の継承に取り組んでいます。橋梁模型コンテストにも若手社員と一緒に参加し、自分も楽しみながら橋梁を学ぶ機会をつくる中で、若手社員の成長を支えられることに喜びを感じています。

神戸管理センター 保全課専門職
K.T



価値創造につなぐ JB本四高速グループの挑戦

200年橋梁へ、機械職の覚悟

防錆のために吊橋の主ケーブル内部の湿度を常に40%以下に保つ、これが機械職に課された重要なミッションの一つです。大鳴門橋が置かれた厳しい自然環境と腐食条件に対応し、ケーブル送気乾燥システムの安定稼働と効率運転を進めています。橋の健全性を守り、200年橋梁を目指します。

鳴門管理センター 施設課長
Y.O



電気通信の力で、道と人をつなぐ

お客様に安全に道路をご利用いただきため、道路情報板・監視カメラ・通信回線などの電気通信設備の管理を行っています。現在は、AI技術を活用した交通管理システムの高度化・自動化に向けた技術開発にも挑戦しており、より安全・安心・快適な道路環境の実現を目指しています。

坂出管理センター 施設課
R.S



“止めない”を支える、現場の責任感

高速道路管理隊は、緊急時には現場へ駆けつけ、お客様の安全を確保します。常に危険と隣り合わせの仕事ですが、瀬戸内しまなみ海道をご利用の皆様に、安全・安心・快適な通行を提供することが私の使命です。こうした責任ある業務に携われることに誇りをもち、日々の仕事に真摯に向き合っています。

JBハイウェイサービス(株)
しまなみ営業部 尾道交通管理隊主任
T.H



“現場の生きた知識”を伝えるという仕事

長大橋の維持管理の最前線で培った技術と経験を、次世代につなぐことが私の使命です。維持管理を担う現場では、日々の点検・補修を通じて橋の安全と信頼を守っています。採用担当として学生の皆さんには、教科書では学べない現場のリアルと生きた知識、そして技術者として働く誇りを伝えたいです。

本四高速道路ブリッジエンジニアリング(株)
人材育成部 人材育成課長
H.N



情報システムでインフラを支える誇り

JB本四高速グループ全体の情報処理システムの運用・保守を通じて、業務の根幹を支えています。クラウド運用のリーダーとして、重要データを預かるサーバーの管理・保守を担い、高速道路という社会インフラを情報システムの側面から安定的に支える役割に誇りを持っています。

JBトールシステム(株)
神戸電算センター
K.K

2035年への道のり④

魅力と誇りに満ちた企業グループに 成長します グループ経営の高度化

JB本四高速グループは社会基盤としての役割を継続的に果たせるよう、業務継続体制を確保するとともに、グループ共通システムの構築により、グループ全体の経営力の強化を図ります。また、グループガバナンス強化に取り組むとともに、人材交流の促進など、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。

DX推進による経営効率化や経営資源の創出

ビジョン2035の実現に向けて、内部、外部のあらゆる環境の変化に対応し、DXの推進による業務改革を進め、デジタル化や業務の見直し等を通じた生産性向上など経営効率化を進めています。データドリブン経営や新たな事業の創出などを行うにあたり、バックオフィスにおけるDX戦略の迅速な実行、改革マインドの醸成、イノベーション促進、外部連携強化などといった課題を解決すべくDX推進本部を設置しています。

DX推進本部の役割は、JB本四高速グループ全体の横断的な取組を統括し推進することです。サステナビリティ経営の視点に立って、最新のICT技術やデジタル技術を活用し、部門間で従来より有していた多様な情報資産を収集・連携し、分析することでデータ利活用を推進します。

これらの取組を通じて、持続可能な高速道路に向けた取組を進める高速道路事業高度化本部と連携し、社会に貢献します。

関連事業の拡大によるグループの成長

道路や鉄道、長大橋の受託事業、駐車場事業といった既存事業をグループ一体で確実に実施しています。あわせて、橋の科学館とインフラツアーオーの一体運営による相乗効果を高め、新たな事業展開による収益拡大に取り組んでいます。また、保有する社屋や廃止した社宅を活用した賃貸事業など、不動産の有効活用を推進しています。

さらに新規事業を展開し、人や物の交流を促進することで、瀬戸内地域の課題解決と賑わいの創出にも貢献していきます。

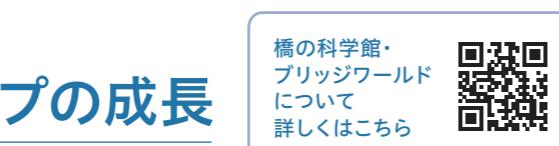
多様なパートナーとの連携

協働・共創による価値創出として、国や地方公共団体をはじめ、地域の経済・観光団体、教育機関、企業、海外政府など、多様なパートナーとの連携を強化し、各種取組において協働・共創することにより、持続的な発展に取り組んでいます。

企業ブランド力の向上

公式ウェブサイトやSNS、情報誌「瀬戸マーレ」のコンテンツを充実させ、会社情報や瀬戸内地域の魅力を発信し、広報発信力の強化に取り組んでいます。また、ニュース提供や記者懇談会を通じてマスメディアとの連携を強化し、ステークホルダーへ情報を広く届けることで、企業ブランド力の向上を図っています。

顧客体験価値の向上として、お客様からのご意見や要望を迅速に共有し、サービスの質を向上させます。この改善活動をウェブサイトで公開するほか、社員のCS意識を高めるための研修を実施し、お客様の期待に応えるサービスの提供に努めています。



橋の科学館



大学と連携した技術セミナーの開催
(京都大学経営管理大学院とのジョイントセミナー)



情報誌「瀬戸マーレ」
沈みゆく夕日が来島海峡大橋を支える5つの主塔の間に収まる「夕日ストライク」

JBハイウェイサービス(株)

■業務内容：交通管理業務、料金収受管理業務、SA・PA管理運営業務
■売上：30億円（2024年度）

JB本四高速グループの「お客様担当」として SETOUCHIでのふれあいを創り出す、自走型の会社へ



JBハイウェイサービス株式会社
代表取締役社長 朝比奈 志浩
Asahina Yukihiro

ゴト化」。「B」は、仕事や手続きの必要性を原点(Basics)に回帰して考えること。「H」は話して、聞いて、理解し合う、組織の「風通し」(Human connection)。「S」は何をしたか(output)だけでなく、反応や成果(outcome)までのStoryを意識すること。

この4つが浸透し、各部門が全社的な視点で仕事を進められる「自走できる組織」となることで、当社の強みが最大限に発揮されることを期待しています。

瀬戸内に立脚する企業として

当社の活動拠点である「瀬戸内(SETOUCHI)」に「TOUCH(ふれあい)」が含まれることに、特別な思いがあります。

本州と四国を、橋やSA・PAで物理的に結びつけるだけでなく、食やイベント、スポーツやアートなどにより社会的・文化的にも結びつけ、「ふれあい」を深めることはSETOUCHIという名前を持つこの地域にとって、あるべき流れだと感じます。

そして、地域やお客様に近く、地元ゆかりの社員も多い当社ならばこそ、この流れを的確に捉え、それに応じた貢献をし、地域とともに歩み続けることができると思います。

SDGsへの取組、DX化の推進など時代のさまざまな要請に適切に対応しつつ、これからも3つの業務を柱に、瀬戸内に活きる企業として、その役割を果たしてまいります。

ジブンゴト化し、自走できる組織に

社長就任以来、社名の「JBHS」にあてはめ、仕事の進め方に関する4つのキーワードを機会があるたびに社内に発信しています。

「J」はお客様の声や他部門の業務にも真摯に向き合う「ジブン

将来に向けた重点施策

車両制限令違反車両の取り締まり強化

車両制限令取締隊は、道路構造を守るために車両の重量等を取り締まり、違反車両に対して警告書、または、高速道路からの退出や積み荷を減らすなどの措置命令書を発出しています。

違反車両への対策強化のため、他の道路管理者と連携して複数のICでの一斉取り締まり等を実施しています。

SA・PAの価値向上への挑戦

SA・PAでは、飲食・物販・観光情報の発信を通じて、地域の魅力を伝える拠点としての役割を強化しています。お客様の声に耳を傾け、より快適な休息空間を創出し、施設の価値向上と地域とのつながりの深化を目指した取組を続けています。



お客様の思い出になる場所に

来島海峡SAでは、地域の魅力を伝える場としての取組を進めています。また、施設の快適性を保つためには、清掃や設備点検、安全管理など、日々の積み重ねが欠かせません。お客様の笑顔を見るとやりがいを感じ、とてもうれしくなります。「旅の思い出の中で一番だった」と思っていただけの、細やかな気配りを大切にしています。

JBハイウェイサービス(株)
来島営業センター
S.B



本四高速道路ブリッジエンジ(株)

■業務内容：点検管理、長大橋梁・道路補修等業務、調査設計業務、不動産事業・地域連携事業
■売上：106億円（2024年度）

目指すは200年橋梁 攻めの守りで本四高速道路を未来につなぐ

世界トップクラスの長大橋群の保全に携わる 責任と誇り

当社は、JB本四高速のグループ会社として、本四高速道路3ルートの保全業務を行なっています。本四高速道路を、安全・安心・快適に利用していただけるよう、長大橋だけでなく、道路構造物、機械設備や電気通信設備など、道路に関するすべての保全を担っています。

本四高速道路には、日本で最大最長の吊橋である明石海峡大橋と最大最長の斜張橋である多々羅大橋を筆頭に、美しい瀬戸内のパノラマに映える17の長大橋があります。当社は、これらの世界トップクラスの長大橋群と約173kmの本四高速道路の保全業務を、長大橋保全の専門家集団として責任と誇りをもって行っています。また、新たなシステムや技術を開発し、保全業務を効率化することにより、ワークライフバランスの確保にも取り組んでいます。

長大橋などの保全で長年培った技術は、本四高速道路の保全だけでなく、吊橋や斜張橋など特殊な橋を管理する国内外の管理者などからの支援要請を受けて、特殊橋の技術的課題の解決にも活かされています。

本四高速道路を熟知する人材育成 スキルアップとチャレンジし続ける会社に！

本四連絡橋は架け替えが極めて難しく、代替路もないため、

将来に向けた重点施策

「200年橋梁」へ挑む 長大橋の保全業務の高度化の実現

「200年橋梁」実現のため、技術開発を推進しています。XR技術による点検システムや点検・補修ロボットの開発等を通じて、保全業務の高度化・効率化の実現に向けて取り組んでいます。

長大橋を未来へつなぐための 技術広報の強化

橋の科学館と明石海峡大橋塔頂体験（ブリッジワールド）を一体的に運営することで、長大橋保全に関する発信力の向上に取り組んでいます。多くの方々の理解を得ながら、人材を確保し、将来的な安定的な維持管理業務が実施できるよう、技術広報の強化に努めています。



安全・安心を支えることが やりがいに

「200年橋梁」という目標のもと、200年以上道路を使い続けられるよう、構造物や設備の維持管理や技術開発に取り組んでいます。点検や補修を効率化するための技術を開発し、お客様に安心して高速道路をご利用いただけることにやりがいを感じています。また、日々の業務を通じて幅広い知識やスキルを身につけられる環境で、技術力の向上を実感しています。

本四高速道路ブリッジエンジ(株)
技術事業本部 技術開発部
N.H

JBトールシステム(株)

■業務内容：料金収受機械保守業務、料金収受システム・交通量等データ管理業務、情報システム業務
■売上：16億円（2024年度）

技術開発を進め、 システムでグループ全体の効率化を担う



JBトールシステム株式会社
代表取締役社長 杉山 剛史
Sugiyama Takeshi

企業運営に欠かせないシステムを統合的に支える

JB本四高速のグループ会社として、当社は大きく4つの事業を行っております。有料道路事業の根幹である通行料金収受機器の保守・メンテナンスを担う「料金収受システム保守」、通行料金や交通量を正確に仕分けしデータとして活用する「通行料金等計数管理」、グループの業務効率化と高度化を支える「情報システム開発・運用・保守」、そして3ルートの交通管制・施設監視システムを維持する「交通管制システム保守」です。

これらの事業は本四高速道路をご利用いただくお客様に直結するため、常に高い品質と確実性が求められます。

コンピュータネットワークが社会インフラに欠かせない時代、情報システムには24時間365日の安定稼働が求められており、私たちは安全・安心な道路サービスを支える企業として、技術力の向上と迅速な対応力の強化に日々取り組んでいます。さらに、これまで培ってきた情報処理や電気通信のスキルをグループ各社へ展開するとともに、社会インフラの安定運用に不可欠な情報技術の進化を見据え、今後は外部企業への技術提供やコンサルティングにも積極的に取り組んでまいります。

技術開発への熱い意欲を携えたチャレンジする人材育成

社員は約110名と規模は大きくありませんが、離職率は低く、

将来に向けた重点施策

JB本四高速グループのシステム統合の推進

業務効率化と生産性向上を図るとともに、情報セキュリティの強化やより円滑な情報共有の推進を目的として、グループ各社のニーズに応じたシステム統合を進めます。また、情報資産の保護とリスク管理を徹底し、JB本四高速グループの情報インフラを支えています。



安定的な料金システムの稼働に向けた 体制の強化

これまで培ってきた安全対策を一層徹底し、高速道路を利用されるお客様に安全・安心・快適なサービスを提供し続けられるよう取り組んでいます。また、体制強化を目的とした持続的な技術基盤の確立を図り、技術力の向上に努めています。



仲間とともに「当たり前」を守る

料金収受機器の保守点検業務は、当たり前に動作している状態を守り続けることが目的であり、日々丁寧な点検を心がけています。利用者の信頼と快適を守るその積み重ねに、ひそかな達成を感じています。高速道路という危険の多い場所では、仲間と声を掛け合いながら安全を第一に作業しています。互いにフォローしあえる関係こそが、安心して働く理由です。



JBトールシステム(株)
垂水事業所
N.N

2035年への道のり④

価値創造につなぐ
JB本四高速グループの
挑戦

魅力と誇りに満ちた企業グループに 成長します グループガバナンス

JB本四高速グループでは、すべてのステークホルダーから信頼される、また、全社員が誇りをもって働く会社であり続けるために、グループガバナンスの強化に取り組んでいます。グループ全体でのコンプライアンスの強化、リスクマネジメントの強化、情報セキュリティ対策の継続的な改善などにより、健全かつ透明性のある経営を持続することで、魅力あるJB本四高速グループであることを目指します。

グループガバナンス体制

取締役会は原則として毎月1回開催し、経営の方針、法令で定められた事項やグループ経営上の重要事項等について、議論し意思決定を行っています。取締役会には監査役も出席し、経営の方針を含む重要事項の決定や、取締役の業務執行を監督しています。また、実効性向上を目的として、毎年、取締役会出席者を対象に実効性評価のためのアンケートを実施し、その結果を基に現状の認識や抽出された課題の検討を行い、課題解決に向けた取組を実施しています。

取締役会の下に設置されている経営会議も、原則として毎月1回開催しています。取締役、常勤監査役、主要な使用人が参加し、経営の方針や業務執行に関する重要事項について、多面的な検討を経て慎重に決定するための審議を行います。

社外監査役2名を含む監査役3名が参加する監査役会では、監査のための必要な決議など、適切な監査意見の形成を行っています。また、社外監査役の社外での知見を監査業務に活かし、経営の健全性・透明性の向上に努めています。

また、グループ会社の密接な連携を確保することを目的に、グループ各社の四半期決算やガバナンスに係る取組状況の報告を行うほか、業務の実施状況等グループ内で広く共有すべき経営上の重要事項について、相互に意見交換を行う場として、グループ各社の経営陣も参加するグループ経営会議を開催しています。その他、グループ全体の業務の適正を確保するためのグループ会社規程を整備するなど、グループ全体のガバナンス強化に取り組んでいます。



取締役会の様子



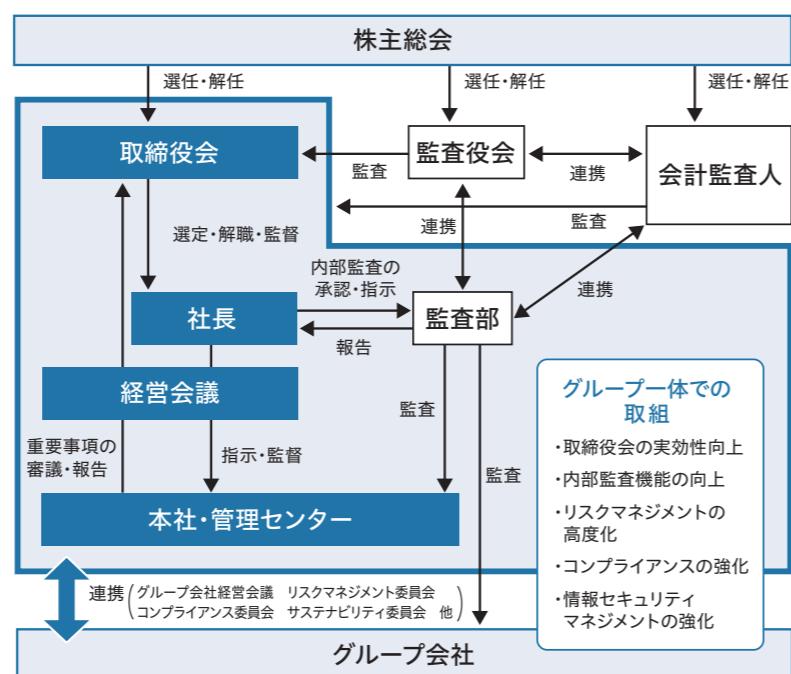
グループ会社経営会議の様子

監査機能

経営目標を達成するためのガバナンス強化の一環として、監査部が内部監査を実施しています。結果は社長に報告するとともに、取締役会・経営会議にも報告しています。

また、会社法に基づいて会計監査人監査を実施し、財務に関する情報の信頼性確保に努めています。この報告は監査役会に提出されます。会計監査人、監査役会及び監査部が相互連携することにより、それぞれの監査の有効性及び効率性の向上が図られるよう努めています。

グループ全体のガバナンス強化を目的に、グループ各社を対象とした監査も実施しています。



入札・契約制度

「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」等の適用を受けることから、契約の透明性・競争性の向上と不正防止のため、公正な取引の推進に係る諸規程の整備、入札結果・契約情報の積極的な開示など、所要の措置を実施しています。また、入札・契約手続きにおける公正の確保と透明性の向上を図るため、学識経験者等の第三者を委員とする入札監査委員会において、徹底した審査体制を構築しています。

コンプライアンス

役員(グループ会社役員も含む)及び社外の有識者を委員とするコンプライアンス委員会を設置し、業務の適正な執行の確保に努めています。また、「コンプライアンス推進計画」を策定するとともに、法令違反行為等に関する相談・通報窓口の設置、「コンプライアンスマニュアル」の作成・周知を行っています。

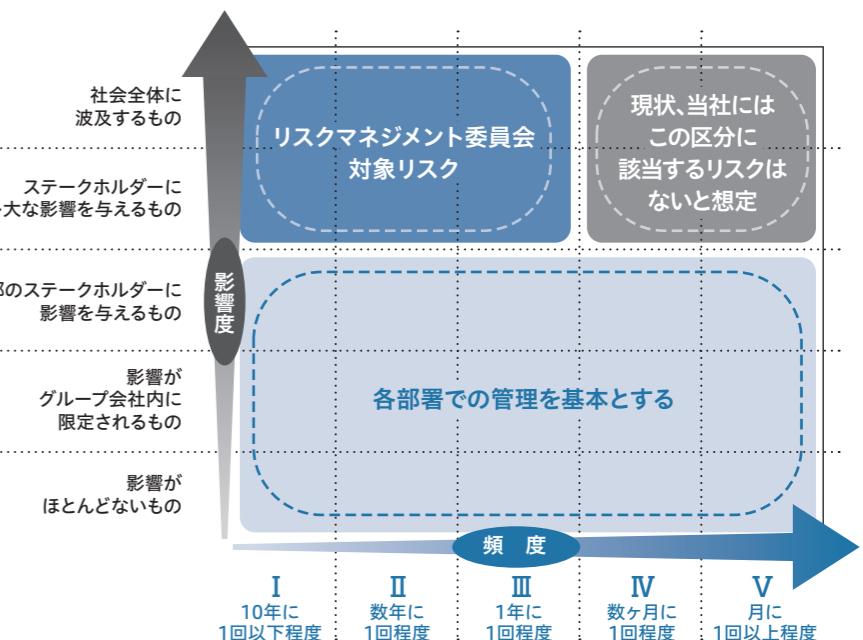
全ての役員・社員等が法令を遵守することはもちろん、社内規程も遵守し、社会規範を尊重して倫理にかなった行動ができるよう、コンプライアンスに関する講演会や職場討議を実施するなど、より一層のコンプライアンス体制の強化を図っています。

リスクマネジメント

会社及びグループ全体でのリスクについて、全社的な視点から適切に管理し、グループの損害を防止及び軽減するため、リスクマネジメント委員会を設置しています。

リスクマネジメント委員会では、右図のリスクマップにより抽出した「影響度の高いリスク」を対象とし、それらのリスクに対する対応策(未然防止策・発生時の対応策)の課題について、審議を実施しています。

また、災害リスクへの備えとして、防災業務体制の構築、BCP(事業継続計画)の策定など、安全・安心で円滑な交通のための業務継続の確保に取り組み、社会経済活動の維持に努めています。



情報セキュリティ

業務上管理する情報資産の保護を徹底し、お客様及び関係者の安全・安心・信頼性を確保するため、情報セキュリティポリシーをはじめとした諸規程を定め、適切な運営を図っています。

個人情報の保護についても、関係法令に基づき内部規程を整備し、取扱いに関する基本的事項を定めるなど、個人情報の適切な管理と保護に努めています。

また、社員一人ひとりが情報セキュリティの重要性を認識し、適切に情報を扱えるよう、継続的な教育プログラムの実施と、インシデントレスポンスの迅速化を推進していきます。



社外監査役 インタビュー

世界に誇れる橋をつくった人がいてそれを維持管理する人がいるその素晴らしい仕事に、いつも感動しています

南部 真知子
Nambu Machiko

[Profile]
1975年 兵庫県庁に入庁し約10年間勤務。
1996年 神戸ハーバー・サーカス(人事担当)、
1997年(株)神戸クルーザー(人事担当)を経て、
2002年副社長、2006年代表取締役社長、
2014年より会長、現在に至る。
2014年より本州四国連絡高速道路(株)監査役(非常勤)。

誰かの幸せに貢献し感謝されるこの好循環が働くことの本質

私は大学卒業後、兵庫県庁で約10年間勤務し、そのうちの7年間は監査関係の仕事に従事。法律を学んだことが活かせました。その後、子どもを育てるという大きなライフイベントに向き合つたために退職しましたが、家事や育児、地域活動を通して、仕事とは有償無償問わず、誰かの幸せに貢献し感謝されること、それが励みになり、次の仕事への好循環となるという根本的価値観を見出し実感しながら、社会復帰を模索して自己研鑽を積み重ねていきました。その後、阪神淡路大震災を契機に人生の転機を迎えました。翌年、縁があり「神戸ハーバー・サーカス」に開業から人事担当で関わることに。その後、震災支援船「シルフィード」の復活に向け、元船員の仲間を再結集し、レストランクルーズ船「コンチェルト」として復活させ、ここでも人事を担当。そして社長を8年務め、現在は会長として経営をサポートしています。元船員の仲間が、また船で仕事ができると集まつた初研修時の輝く表情が今でも忘れられません。

他にもTVのコメントテーや新聞のコラムニストをさせていただくなど、引き出しの数を増やしてきたつもりです。2014年から、ダイバーシティの先陣を切る意味もあったのか、前任である神栄株式会社の新専一會長から推薦いただきました。以降10年余り、本四高速の社外監査役として、これまで積み重ねてきた経験とネットワーク等で得た知識をもとに、さまざまな課題について発言をさせていただいている。

監査役の役割について、年々、社会的認知も高まり、重要度が増していると感じています。業務の執行、会計監査、踏み込んだ調査など、その権限ゆえに監査役に求められる資質は重要です。

「共感」「向上心」「感謝」という3つを中枢にした人的資本経営

企業のガバナンスというと、取締役会や取締役との面談、監査役会など監査監督し改善に導く他律的な面をイメージする方が多いかもしれません。それはいわば「第二のガバナンス」。最も重要なことは、社員や組織が自律的に実践する部分です。これこそ「第一のガバナンス」です。

社員がどう職務に前向きに取り組み、誰かの幸せに寄与していると感じ、ここでがんばり続けると思える組織に成長し続けられるか。人的資本経営の重要性であり、ガバナンスにおいて人事は重責なのです。

「この会社でがんばりたい」と社員に思ってもらえるためのポイントが、「組織への共感」「向上心」「感謝」の3つです。会社の理念に

地方自治体で、企業で、神戸という舞台を中心に活躍されてきた南部監査役。その多様な知見からJB本四高速の社外監査役として10余年、さまざまな意見をたくさんいただきてきました。当社と向き合い続けて感じること、これから指針やあり方などを伺いました。

共感し、自信や誇りを持つことで、仕事を通じて向上心が生まれること、日々仕事をしていく自分がよくなっていくことが確信できることが重要です。そうしたやりがいや待遇が、この会社で働けてよかったという感謝につながります。感謝をもって仕事にあたり評価・感謝される。この好循環が未来の当社のエンジンです。

では、こうした人材をどのように育てていくか。それには植物を育てるように5つのファクターがあると考えます。まず「土壌」。耕し（組織整備）したうえにネットワークにより磐石にする。「種」=社員の心ですが、やる気になるエモーショナルな部分を叩き込むこと。そして種を枯らさないよう、速やかに正しく流れるようにしっかりと「水=情報」を与える。研修、資格取得など「栄養」を受けられる環境を整える。最後に「太陽」。表彰など前向きであたたかい雰囲気をつくるための取組です。本四高速の社内報には、これらがよく表現されていると思いますし、ガバナンスの根幹ができていると評価しています。

ポイントは、採用時です。やる気が育ち続ける種であること。技能、資格等も大切ですが、組織の理念や職場環境をポジティブに受け止める資質、すなわち素直さ、向上心、粘り強さ等を吟味して採用することが重要です。

社内外の声を謙虚に受け止め 信頼関係を構築することが企業価値向上の鍵

本四高速道路を安全・安心・快適にご利用いただくための仕事が中核であり、これからも廻り、営々と続いている。これまで、いくつかの事故やトラブルがありました。それを無駄にすることなく関係者でいち早く検証し、大きな事故にならないように努め実践している姿勢は高く評価できます。これからは技術面でも、DXの推進や新技术の活用などを進めながら、しっかりと結果を出していってほしいです。すべてに関わるのが人。人こそ鍵です。

前向きで不屈の精神を持つ社員を育てるためには、本四高速グループが管理するインフラに感動し、その重要性を理解してもらうことが肝心で最も効果的です。私は橋が大好きで、海外でも気になる橋を見に出かけました。世界に誇れる本四連絡橋等、当社の橋を通るたびにジーンとしてきて、いつも感動してしまいます。そんな橋をつくった人がいる、維持管理する人がいる会社であることは筆舌尽くしがたく素晴らしい。そんな偉大な資産を活かし、未来につなぐという誇りこそが、前向きな社員を育む推進力になると思います。主塔頂やアンカレイジ内部も圧巻です。社員、ことに新入社員はもちろん、小・中学生にもどんどん見てもらって「かっこいい」「すごい」と感じてもらうこと、それがやる気のある熱い不撓不屈の本四高速グループのメンバーを生み、次代のメンバーにつながっていくと思います。

社外監査役 インタビュー

都合のよい未来は突然に現れるのではなく、未来は、今日、明日の積み重ねの先にあるものだと思います

館野 仁子
Ameno Hiroko

大学教授として教育・研究活動に携わるとともに、物流・交通経済関連の学会理事等を務め、他社では社外取締役として経営にも参画されています。JB本四高速の社外監査役として、「魅力ある企業」として成長するために何が必要か、率直な話を伺いました。

現状維持をプラスの評価と考えて良いのか 現状維持では、“これまでと同じ位置にある”とは限らない

歴史を振り返れば、いつの時代にも、その時代を生きる人々は「今ほど変化に晒された時代はない」と感じたのではないかと思います。現在もその激動感たるや、甚だしさは一層加速しているように感じられます。地政学的リスクやエネルギー分野の劇的な変化を経験しつつ、気候変動への対応では、如何に迅速に対応できるのかが求められています。その急激な変化の渦中にあって、人々の生活様式を変えることやコスト削減の面でも、事態はそう単純ではなく、解決には至っていません。社会の変化が著しい中では、結果が現状維持の値であっても、その中身は“これまでと同じ位置にある”とは限りません。

当社は、設立から20年余りを経た今、目指す「200年橋梁」のうちの10分の1が経過し、経営理念として「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」にその役割を果たすことを旨として参りましたが、当社を取り巻く社会からは、どのような評価を受けているのでしょうか。

たとえ「200年橋梁」が実現しても、そのとき、橋を必要とする人々とその社会が存在しなければ、橋の存在する意味(重み)が変わってしまう

日本では、少子高齢化が急速に進行し、多くの企業、行政機関などで、人手不足と経験の継承が喫緊の課題となっています。「200年橋梁」を維持しようという意志はとても崇高であり、高い技術とそれを継承する人がいて初めて成し遂げられるものです。当社は、そのための日々研鑽と努力を続けていると思います。それでは、100年、200年の先の未来社会はどのような社会が到来しているのでしょうか。人口構成、人口密集地、産業集積地、主たるエネルギーなど、あらゆることが今と同様まで存在するとは思えません。クルマは、もう道路の路面に触れて走る必要はないかもしれません。今を生きる我々には、それを確かめる術はありませんが、200年後、美しい17の橋と道路がただ存在するだけなら、それは些かユートラな光景だと思います。持続可能な社会とはどのような現実であり未来なのかを、今を生きる我々一人ひとりが、日々アリティをもって考え行動し続けていくことが、結局「急がば回れ」であって、今日、明日の積み重ねの先にその未来社会が見えてくるように思います。



[Profile]

2004年 西南学院大学商学部専任講師、
2005年 同大学助教授を経て、
2007年 関西大学商学部准教授、
2012年より関西大学商学部教授、現在に至る。
博士(商学)、専門分野:物流・ロジスティクス政策。
日本物流学会理事など。
2022年より本州四国連絡高速道路(株)監査役(非常勤)。

従業員の皆さんは、 この会社のどのようなところが好きですか? その好きなところを誰にもっと知ってほしいですか?

今よりも「魅力ある企業」であるためには何が必要なのか。現代企業が抱える悩みの一つだと思います。誰だって自分自身が「魅力ある企業」だと思えない企業で、力を発揮したいとは思いません。具体的には、お客様から選ばれる商品・サービスを提供できているか、自社は社会のステークホルダーの一員として、地域社会とコミットできているのか、そういうことが勘所となります。結論から言えば、魅力ある企業への道筋もその到達点も一様ではありません。

肝心なことは、“自分の頭で考えて行動できる従業員の存在”が、どれだけいるのかです。もし、社内だけで養成が難しいのであれば、社外の専門家も巻き込んで、これまでの社内にはない発想を育てるこも厭わない、企業文化の醸成が必要と思います。将来を考えるときに、過去と視野に入る現在だけの範囲で考えていっては、そこから導いた処方箋では未来を描けずに、自ずと限界がきて従業員もいつかは諦めてしまいます。従業員が互いに自由に意見を言える環境で、いろいろな提案が出されてそれが揉まれていくと、より魅力ある企業へと飛躍していくと思います。

また、企業の持続的な成長には、コーポレート・ガバナンスは欠かせません。より良い機能することが、企業価値を高めることにつながります。企業価値を高めることに成功している企業の中には、些細なことでも、その課題に自ら気づくことができる企業は決して少なくありません。社内外から気づきの声があがった時には、その変化を求める声を、想像力をもって聞けるのか、謙虚に耳を傾けられる姿勢を持っているかどうか、この姿勢もポイントだと思います。

当社は従業員数が約400人、グループ全体でも約1,100人といった企業規模です。規模は限られていますが、企業内で顔の見える企業だという点は利点だと思います。時間はかかるものの粘り強く1つことに取り組むことができる企業は、ポテンシャルの高い企業だと思います。社外から観察していると“活きている会社”というのは、不思議と伝わるものでした。

社内外からの気づきの声や変化を求める声を、いかに想像力を持って聞けるか、謙虚に耳を傾けられるか、その姿勢がポイント

財務情報

財務情報について
詳しくはこちる



2024年度業績サマリー

料金収入

672億円 前年度比 +1.7%

休憩所等事業収益

18億円 前年度比 +18.0%

当期純利益

7億円 前年度比 -12.4%

連結決算実績の解説

- 2024年度において、管内の高速道路の通行台数は、過去最高となる4,578万台(前期比1.8%増)を記録し、料金収入も672億円(前期比1.7%増)と堅調に推移しました。また、関連事業においても、休憩所等事業の収益が18億円(前期比18.0%増)となりました。
- 料金収入および休憩所等事業の収益はいずれもコロナ禍以前の水準を上回りました。
- 当年度の道路資産完成高は、明石海峡大橋主塔エレベータ改修工事や鳴門管内の盛土の地盤改良工事などがあり、87億円となりました。
- 当社グループは確かな実績と回復力を背景に、財務状況の安定化を実現しています。

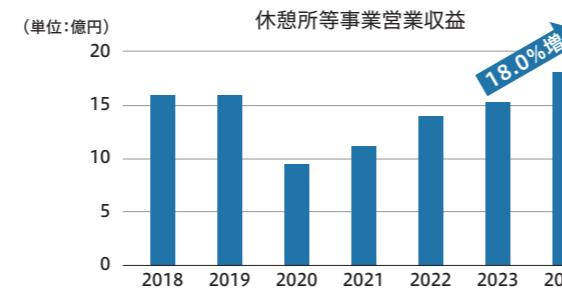


安定した収益で 充実したサービスを実現

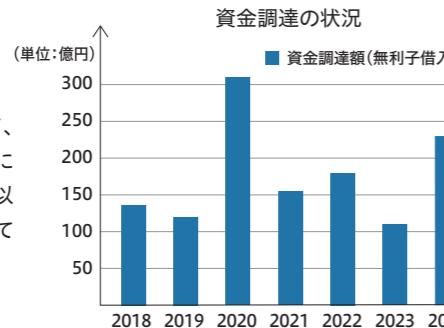
当社は堅実な財務状況のもとで、社員一人ひとりが安心して働く職場環境を整えるとともに、今後も安全・安心・快適な道路サービスをお客様に提供するため、健全な経営に努めてまいります。

本州四国連絡高速道路(株)
経理部 決算課

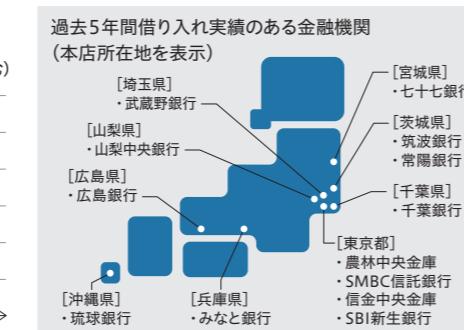
A.O.



調達の状況



当社では、過去7年間において、
高速道路機構へ道路資産と共に
引き渡す借入金を毎年100億円以
上、シンジケートローンで調達して
います。



安定した資金調達でサステナブルな経営を

事業計画に基づいた計画的かつ安定的な資金調達を継続しており、現時点では、機構資産形成に伴う借入金を除き、その他の借入はありません。
シンジケートローンの導入以降、幅広い信用基盤のもと、健全な財務運営を実現しています。
今後も安定した資金調達を維持し、持続可能な企業活動の推進に努めてまいります。

本州四国連絡高速道路(株)
経理部 財務資産課

N.H.

連結P/L

(単位:億円)

勘定科目	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
営業収益	792	762	791	807	811	702	703	891	879	809
高速道路事業	752	710	749	748	759	660	667	851	835	763
料金収入	636	642	651	654	666	533	561	632	661	672
道路資産完成高	113	66	94	91	88	123	101	214	171	87
その他の売上高	1	2	2	2	4	3	4	4	3	2
関連事業	40	51	41	58	52	42	36	40	44	46
休憩所等事業	16	16	17	16	16	9	11	14	15	18
受託事業等	24	34	24	41	35	32	25	28	28	28
営業費用	783	751	783	802	803	713	700	889	873	803
高速道路事業	748	706	747	750	758	670	666	852	832	763
道路資産賃借料	454	453	462	463	472	353	376	439	460	469
道路資産完成原価	113	66	94	91	88	123	101	214	171	90
管理費用	180	187	190	195	197	192	188	197	200	202
関連事業	34	44	35	51	45	43	34	37	41	40
休憩所等事業	11	11	12	13	13	12	12	13	13	13
受託事業等	23	33	22	38	32	30	22	23	27	26
営業利益(▲損失)	9.5	10.8	7.7	4.9	7.8	▲10.6	3.3	1.9	6.5	6.2
高速道路事業	3.4	3.7	1.1	▲1.6	0.5	▲9.8	1.3	▲1.1	3.3	▲0.3
関連事業	6.1	7.1	6.6	6.6	7.2	▲0.7	2.0	3.0	3.2	6.6
経常利益(▲損失)	12	14	10	7	10	▲7	5	4	9	9
当期純利益(▲損失)	9	25	42	4	7	▲9	3	3	8	7

*単位未満切り捨て。営業利益は小数点第1位まで表示。

連結B/S

科目集約

勘定科目	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

資産の部

流動資産	311	319	378	379	394	490	571	640	664	657
現金及び預金	158	174	218	151	247	85	190	150	306	218
棚卸資産	38	44	56	64	83	93	149	127	107	174
その他	115	101	104	163	63	311	232	361	250	263
固定資産	227	250	235	249	253	264	248	238	229	233
有形固定資産	217	220	224	238	240	249	233	223	214	215
無形固定資産	4	4	4	5	5	8	7	6	5	5
投資その他の資産	5	25	6	6	7	6	7	7	9	12
資産合計	539	570	613	629	647	754	819	878	894	890

負債の部

流動負債	138	135	178	157	148	89	110	229	319	182
固定負債	257	250	194	226	247	418	457	391	297	422
長期借入金	47	51	65	98	122	302	348	290	217	348
退職給付に係る負債	182	172	105	105	103	97	95	91	71	66
その他	27	26	24	22	21	18	12	9	8	7
負債合計	396	386	373	383	395	508	567	621	616	604

純資産の部

株主資本	183	209	252	257	265	255	259	262	271	278
資本金	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
資本剰余金	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
利益剰余金	103	129	172	177	185	175	179	182	191	198
退職給付に係る調整累計額	▲40	▲24	▲11	▲11	▲13	▲9	▲6	▲5	6	7
純資産合計	143	184	240	245	251	246	252	257	277	285
負債・純資産合計	539	570	613	629	647	754	819	878	894	890

*単位未満切り捨て

グループ概要

本州四国連絡高速道路(株)

設立：2005年10月1日



資本金：40億円

代表取締役社長：後藤 政郎

本社所在地：〒651-0088
兵庫県神戸市中央区小野柄通4-1-22
アーバンエース三宮ビル

社員数：392名(連結1073名)

株主構成：財務大臣、兵庫県、岡山県、香川県、
神戸市、広島県、愛媛県、徳島県、
大阪府、大阪市、高知県

わたるの紹介



橋脚がモチーフの、
本州四国連絡橋シンボルキャラクター。

- 身長200cm、体重120kg
- 2000年11月28日生まれ

「わたる」という名前には、橋の上を人・モノ・車がわたるのはもちろん、新しい世紀をわたる、夢や心もわたるように…という願いが込められている。

JBハイウェイサービス(株)

設立：2005年11月21日
資本金：5,000万円



代表取締役社長：朝比奈 志浩
本社所在地：〒651-0087
兵庫県神戸市中央区御幸通4-1-1
TBM神戸ビル8F
社員数：221名

本四高速道路ブリッジエンジ(株)

設立：1985年4月22日
(株式取得：2006年6月28日)



資本金：5,000万円
代表取締役社長：福永 劍
本社所在地：〒651-0084
兵庫県神戸市中央区磯辺通3-1-7
コンコルディア神戸10F
社員数：345名

JBトールシステム(株)

設立：2005年5月2日
(株式取得：2009年3月10日)



資本金：3,000万円
代表取締役社長：杉山 剛史
本社所在地：〒651-0084
兵庫県神戸市中央区磯辺通3-2-17
KOWAワールド三宮ビル8F
社員数：115名

主要情報のリンク先

2024年度決算



高速道路の
管理の状況



本四連絡橋の
建設技術



本四連絡橋の
保全技術

本四高速道路の
通行料金



ドライバーズ
サイト



JB本四高速
YouTube



わたるのX



編集後記 JB本四高速グループ初の統合報告書をお届けします。制作にあたり、最も議論したのは、当社グループ独自の「価値創造」の真髄は何か、という点でした。自分たちの視点だけでは気付けない強みや価値をお伝えするため、本報告書では特に「外部ステークホルダーのインタビュー」にこだわり、客観的なご意見を多数掲載することに注力いたしました。本報告書が皆様との対話の糸口となり、私たちの「つなぐ力」への理解が深まれば幸いです。次年度以降も内容を深化させてまいりますので、ぜひ忌憚のないご意見をお寄せください。

発行年月：2025年12月
発行：JB本四高速グループ