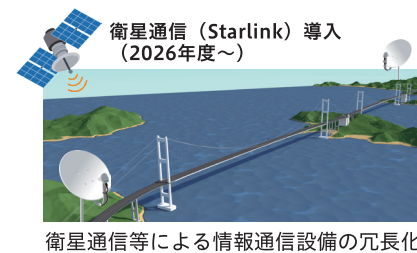


安全・安心・快適を追求し 本四間の移動を支えます

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んでいます。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。



衛星通信（Starlink）導入
（2026年度～）

衛星通信等による情報通信設備の冗長化



自衛隊との中央分離帯開放訓練



ワイヤーロープ式防護柵の開放訓練



グループ会社との応急復旧訓練

災害対応への取組

本四高速道路は代替路のない重要な交通インフラであり、災害時には緊急車両を迅速に通行させる使命を担っています。

そのため、毎月の防災訓練や関係機関との合同訓練を通じて、社員の意識向上と実践的な対応力の強化を図り、迅速かつ確に対応できる体制づくりを進めています。

本州四国連絡高速道路（株）
坂出管理センター 計画課
金子 瑠良



耐震補強事業の推進

南海トラフ地震などの大規模地震に備え、緊急輸送道路としての機能を速やかに確保し被害を最小限に抑えるため、橋梁の耐震補強を順次進めています。

橋梁の耐震補強は、長期にわたる工事となります。沿線にお住まいの皆様や関係機関の皆様のご協力のもと、安全に十分配慮しつつ、早期の完了を目指して取り組んでいます。



アラミド繊維巻立て工 [中田川橋/徳島]



コンクリート巻立て工 [福江高架橋/岡山]



制震ダンパー [因島大橋/広島]

橋梁の耐震補強
計画について
詳しくはこちら



効率化・省力化・省人化を目指した確実な維持・修繕

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への新たな点検手法など、より効率的な点検方法の開発を進めています。

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に取り組んでいます。



自走式点検装置を用いたケーブル点検



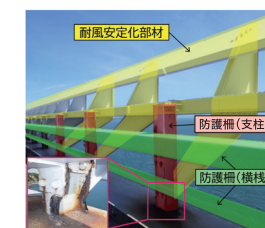
ドローンを活用した近接点検

コスト縮減

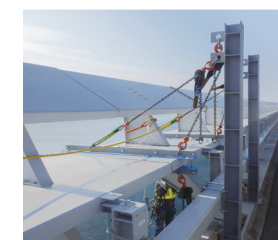
グループ一体となりコスト縮減に取り組むことで、ライフサイクルコストの最小化を目指しています。



門崎高架橋



防護柵と耐風安定化部材



専用治具の設置状況

施工方法の工夫によるコスト縮減

外洋に面し強風環境下にある門崎高架橋は、防護柵支柱に耐風安定化部材が設置されています。当初の計画では腐食損傷した防護柵支柱の取替時に耐風安定化部材をクレーンで一時撤去する必要がありましたが、専用治具の開発により同部材の一時撤去を不要としました。

本州四国連絡高速道路（株）
保全部 道路橋梁保全課
（本四高速道路ブリッジエンジニア（株）
経営企画部付 出向中）
小坂 祐輔



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、厳しい環境下で長期間使用している一部の部材については安全上の観点から取り替えを行っています。長期的な視点に立った維持管理を実現し、200年以上にわたり利用いただける「200年橋梁」を目指します。



大鳴門橋大型伸縮装置の取替状況



瀬戸大橋の塗替塗装状況



明石海峡大橋のハンガーロープ定着部補修（足場設置状況）

交通渋滞の最小化

渋滞情報の精度向上と提供までの時間短縮を図るため、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、2026年3月より神戸淡路鳴門自動車道で運用を開始しました。これにより、お客様がより適切な行動選択を行うための情報を、迅速に提供できるようになりました。また、従来は管制室の職員が手動で行っていた道路情報板への表示操作の自動化を実現しました。今後も更なる渋滞予測の精度改善に努め、より最適な情報提供により渋滞の最小化を目指します。

本州四国連絡高速道路（株）
電気通信課
堀川 峻



ITSスポットで収集したETC2.0対応車載器・カーナビのデータから、AI補正機能により道路情報板に渋滞状況を表示

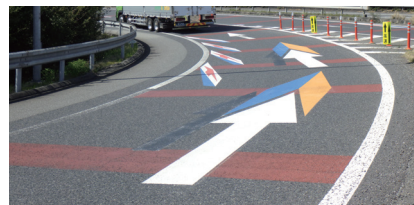
ETC2.0とAI補正機能

今回実装したAI補正機能により、リアルタイムの交通状況を迅速にお客様に提供できるようになりました。

また、このデータを活用することにより、渋滞区間通過に要する時間や渋滞の伸び縮みを道路情報板に表示できるようになりました。

逆走事故ゼロに向けた取組

2029年までに逆走による重大事故ゼロを目指し、逆走対策を推進しています。2025年度は、国土交通省が設置した有識者委員会での報告を踏まえ、統一的な逆走対策実施後も複数回逆走事案が発生した箇所において、以下のような追加対策を実施しました。



錯視効果を利用した路面標示



リバーシブル注意喚起板の設置



LED発光体付ラバーボールウイングサイン

工事事故“ZERO”への取組

現場で働くすべての人が安全確保に対する責任と役割を自覚し、自ら考え、行動し、改善を積み重ねる「自律的管理」により工事中の事故ZEROを目指します。

工事の安全管理に関する各種研修やスキル取得を積極的に行うとともに、安全パトロールを通じて現場の「不安全行動」や「不安全状態」の改善を受注者と協力して実施し、より安全な作業環境づくりに取り組んでいます。



工事安全に関する研修会



安全パトロール

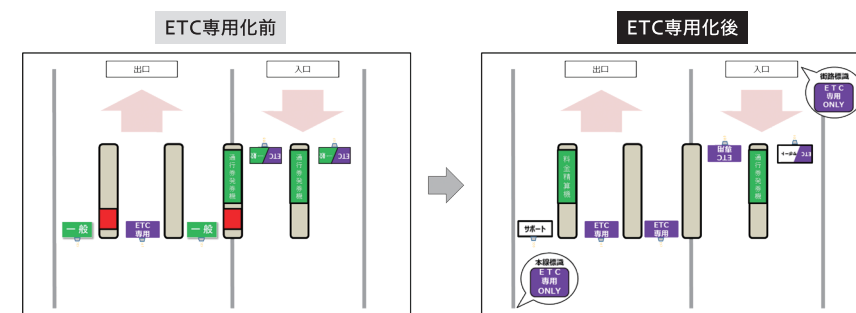


安全パトロール

ETC専用化等による利便性の向上

各料金所の運用状況や地域特性等を考慮しつつ、機器整備等に取り組んでいます。

キャッシュレス化・タッチレス化に配慮した料金機器の開発を進め、お客様の利便性向上や効率的な料金所運営体制を目指すとともに、ETC2.0を含めたETCの更なる普及を促進するための広報を実施しています。



水島料金所 レーン運用図



水島料金所（出口）

水島料金所のETC専用化

ETC専用化にあたり、料金所設備や案内標識の整備、出口ETCレーンの増設などを行いました。

2026年3月時点で水島料金所を含む瀬戸中央自動車道全体におけるETCの利用率は96.2%（うちETC2.0の利用率は40.4%）となっています。

引き続きお客様に安全・安心・快適にご利用いただける料金所を目指してまいります。

本州四国連絡高速道路（株）
坂出管理センター
管理課長代理
橋本 隆司



休憩施設のサービス充実、快適性向上

2026年4月に瀬戸田PA（上り）がリニューアルオープンしました。今回のリニューアルでは、店舗面積を従来の約2倍に拡充し、無料休憩コーナーとベビールームが新設されました。あわせて、トイレ棟の改修および大型駐車場の増設を行い、より快適にご利用いただける施設となりました。



瀬戸田PA（上り）のリニューアル



空調設備の設置（トイレ棟）

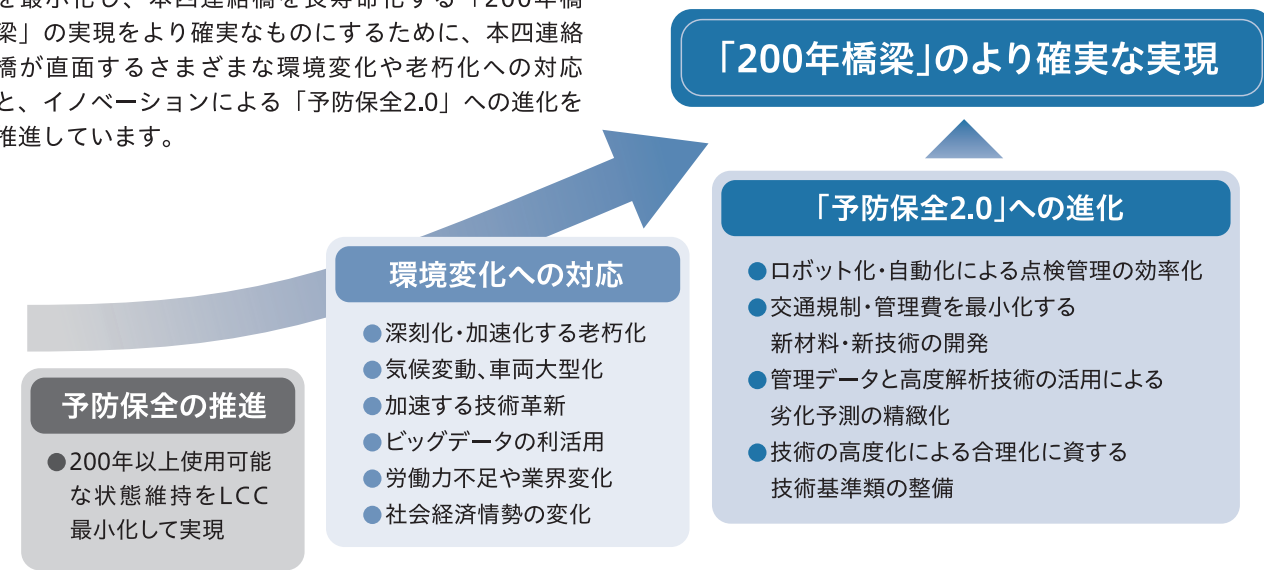


パウダーコーナーの設置（トイレ棟）

「200年橋梁」への挑戦

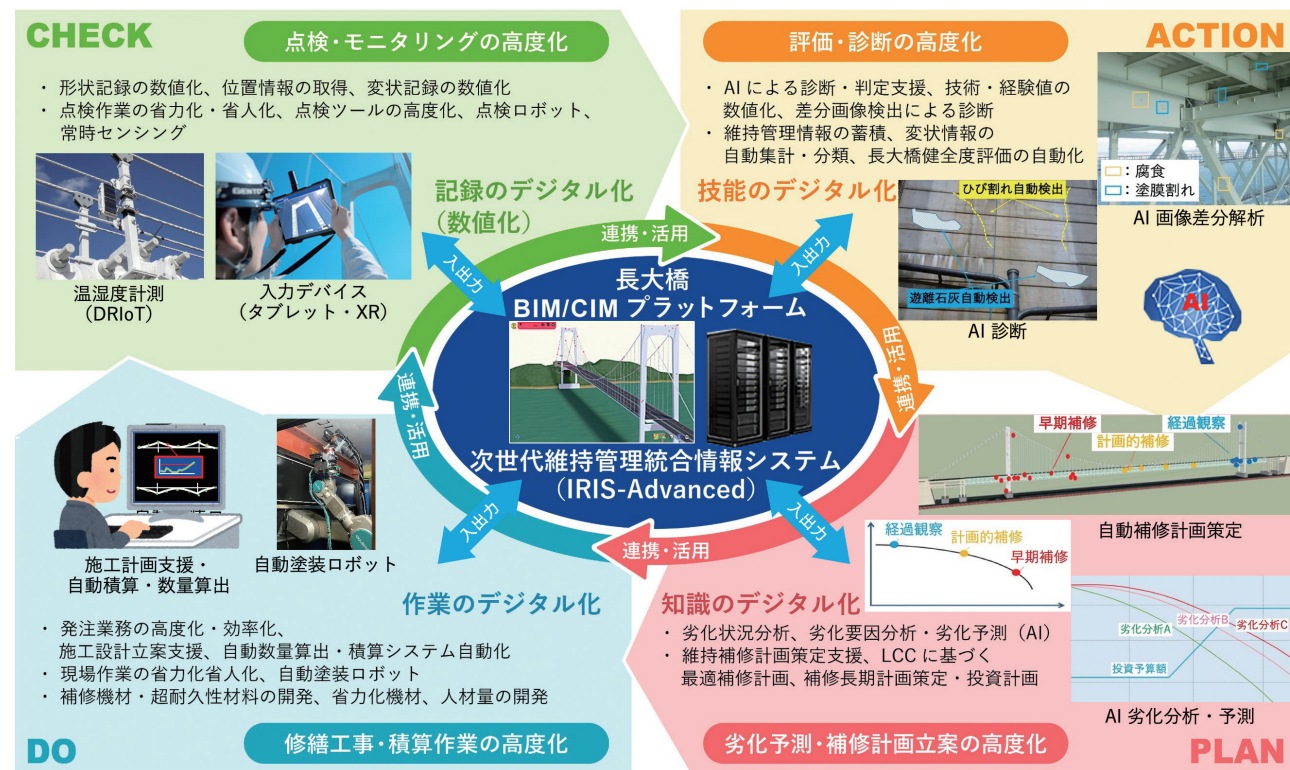
「200年橋梁」の実現に不可欠な予防保全の進化

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

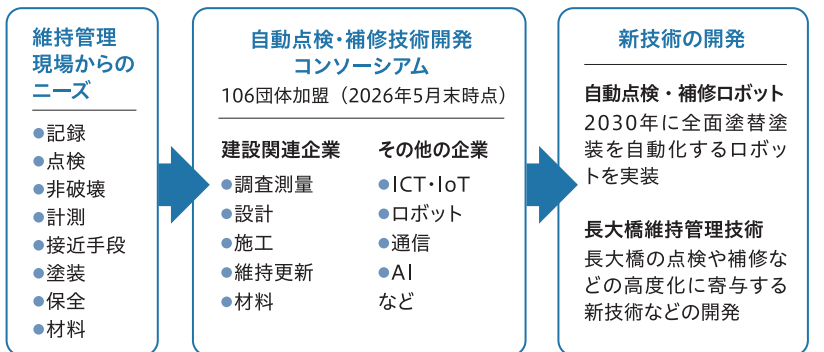
PDCAサイクルのデジタル化を推進し、長大橋の維持管理情報を連携・活用するための情報プラットフォームを構築するとともに、タブレット端末による点検の実装、並びに点検ロボット及び補修ロボットの開発・実装を推進しています。



オープンイノベーションによる技術開発・課題解決

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。



長大橋の合理化検討

長大橋の健全性を200年以上確保するためには、橋が目標とする性能に基づく適切な維持管理が必要不可欠です。長大橋の設計がより合理的となるよう作用荷重や部材の設計法の高度化について国の研究機関とも連携して検討を進めています。

本州四国連絡高速道路 (株)
長大橋技術部 技術総括課
小見山 翔



長年蓄積したデータを未来に活かす

橋に作用する荷重、材料の品質等にはばらつきがあるため、これらを確率統計的に考慮する数値シミュレーションを実施中です。さらに、検討にあたっては、本州四国連絡橋において蓄積している設計・施工データや維持管理経験の分析と反映も重要だと認識しています。検討結果は、本州四国連絡橋の維持管理の合理化のみならず、新設の長大橋設計の合理化にもつながります。

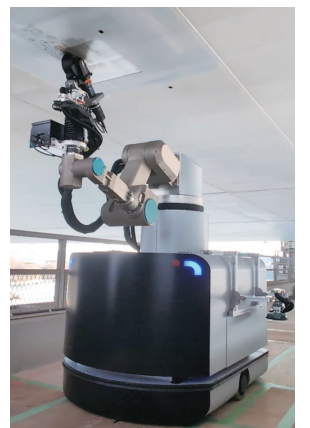
ロボット化・自動化による省人化

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。

ロボット開発で作業をより安全・高品質に

私たちが取り組んでいる開発プロジェクトの一つに「補修塗装ロボット開発」があります。本プロジェクトは、長大橋に配備された桁外面作業車と現在導入を進めているタブレット型点検記録ツール「BIX-eye®」で記録した変状情報 (座標) を統合運用化を目指しています。これにより点検補修の効率化・安全性向上・高品質化を目指し、鋭意開発に取り組んでいます。将来、屋外で上向き姿勢などの苦渋作業となる補修塗装作業が、ロボット技術により、安全で高品質な補修塗装を目指して日々取り組んでいます。

本四高速道路ブリッジエンジニア (株)
技術推進本部 技術開発部
堀 博貴



補修塗装ロボット



本四基準の見直しと性能規定型アセットマネジメント時代への挑戦

本四連絡橋の設計・維持管理を支えてきた「本四基準」は、長年にわたり長大橋設計の礎として重要な役割を果たしてきました。一方で、道路橋示方書の性能規定化を背景に、設計思想そのものが大きく変わってきました。こうした中、JB本四高速では本四基準を最新の技術基準に適合させることで、長大橋の合理的な設計・維持管理の実現に向けた取組を進めています。本座談会では、その背景と具体的な検討内容、そして長大橋技術の今後の展望について語ります。



坂本 佳也 (左)

Sakamoto Yoshiya

長大橋技術部 技術推進課
長期保全戦略担当課長

遠藤 和男 (中)

Endo Kazuo

長大橋技術部長
兼 長大橋技術部
技術支援課長

横井 芳輝 (右)

Yokoi Yoshiteru

長大橋技術部
技術基準特命課長

長大橋技術部の役割と本四基準見直しの意義

遠藤 本日はJB本四高速グループが目指す長大橋技術の展望をテーマとした座談会です。最初に自己紹介から始めたいと思います。私は平成4年に本州四国連絡橋公団に入り、長大橋技術部の前身である設計部を皮切りに、これまでのキャリアの約半分において、長大橋に関する調査、設計、技術支援業務に従事してきました。この4月からは長大橋技術部長として長大橋に係る技術全般を総括する立場にあります。

横井 私は平成18年に入社し、橋梁の設計・維持管理に関する調査研究や保全業務、国内外への技術支援に携わってきました。現在は長大橋技術部で、本四基準の見直しや関連する調査研究等に取り組んでいます。

坂本 私は平成19年に入社し、橋梁をはじめとする土木構造物の保全業務、長大橋に関する調査研究、地方自治体等への技術支援に従事してきました。昨年度までは、長大橋技術部の技術総括課で本四基準の見直しや関連する調査研究等を担当し、現在は技術推進課で保全業務における課題に対する検討や地方自治体等への技術支援のほか、基準に関連する調査研究に取り組んでいます。

遠藤 長大橋技術部では、本四プロジェクトで培わ

れた知見やノウハウを継承し、維持管理で蓄積されたデータや最新の知見により、当時の技術を検証・再評価し、長大橋技術の高度化に取り組んでいます。また、既設橋の合理的な維持管理に向けたデジタル技術の活用や技術開発も進めています。あわせて、設計基準や要領の整備、技術情報の発信、国内外の技術支援を通じて、得られた成果を社内外に還元していく役割を担っています。その中でも現在、大きなテーマの一つが、本四連絡橋の設計に用いてきた「本四基準」の見直しです。

この取組は、本四連絡橋の建設・維持管理で蓄積してきた技術とデータを踏まえ、今後の設計・維持管理のあり方を見据えたものです。長大橋は長期供用される社会インフラであり、技術の進展や国際的な動向に対応し、その安全性と合理性を両立させるためには、基準そのものの進化が不可欠だと考えています。

性能規定型基準への対応と長大橋設計の合理化

横井 本四基準は、本四公団時代に、国の長大橋プロジェクトを支える技術基準として、国と一体で整備され、道路橋示方書を補完する長大橋の技術基準として位置付けられるものでした。当時は、道路橋示方書が仕様規定であったため、長大橋については

個別に荷重や材料、構造の詳細などの条件を定める必要があり、本四基準がその役割の一部を担っていました。

しかし現在では、道路橋示方書が性能規定型へと移行し、技術基準では要求する性能を規定し、設計では構造物の性能がそれを満足するかを評価する体系に変わっています。そのため、本四基準についても、この新しい考え方との整合を図る必要があります。

坂本 今回の見直しの大きな目的は、現行の道路橋示方書の性能規定型の枠組みに適合させること、性能の評価の方法に部分係数法や限界状態設計法を取り入れることで、長大橋の設計や補修の合理化を図ることですね。

横井 例えば、部分係数法の導入により、荷重や材料強度のばらつきや不確実性の要因ごとに安全余裕を評価できるようになります。これにより、従来の許容応力度法で考慮してきた一律的な安全余裕と比較して、より合理的な安全余裕の設定が可能となります。

長大橋では、部材によっては死荷重による断面力の割合が大きいものがあります。死荷重は活荷重や風、地震に比べて不確定要素が小さいので、大きく安全余裕をとる必要はありません。このため、部分係数法を適用することで、長大橋の部材設計が合理化する余地があると考えています。これを補修補強設計にも適用できれば、補修規模の縮小や補修時期の見直しにつながる可能性があると考えています。

長大橋の設計に適用する規定の検討

荷重条件や部分係数の妥当性を検証

坂本 現在進めている検討内容としては、まず、道路橋示方書を長大橋設計にそのまま適用した場合に不適切または不合理となる項目の洗い出しを行っています。道路橋示方書では、要求性能とそれを満足するとみなせる手段や評価の方法である「みなし規定」が定められています。要求性能は、道路構造令の解釈基準なので本四連絡橋も満足する必要がありますが、「みなし規定」は標準的な橋梁を対象としているため、長大橋にそのまま適用すると不合理となる可能性があります。

横井 例えば、長大橋設計で考慮する荷重の組合せや、荷重側の安全余裕を表す部分係数の検討を進めています。荷重に関しては、道路橋示方書の検討でも行われた、荷重の同時発生確率を考慮した荷重シミュレーション手法を長大橋に適用し、設計で考慮すべき荷重組合せや部分係数の設定を検討しています。検討の中では、一般橋を対象にした設計では考慮されないような荷重組合せを考慮する必要性や長大橋特有の荷重の載荷の方法の規定の必要性などについても確認を進めています。一方で、長大橋には様々な役割を担う部材も存在し、このような検討はデータの分析に時間を要するため、条件整理や検証は慎重に段階を踏んで進めています。

国総研・土研、大学との共同研究を推進

新技術の評価手法確立と維持管理への

活用を目指す

遠藤 長大橋用にみなし規定を作るとしても、求める性能の水準そのものは国の技術基準である道路橋示方書と同等である必要があります。このため、国の技術基準策定のための研究を進めている国総研や土研とも連携することが重要と考えており、共同研究を通じて一緒に議論しながら検討を進めています。

横井 さらに、今後の補修補強への適用も見据えて、新材料や新技術を道路橋示方書に適合する形で採用するための性能検証方法や耐久性能を短期間で定量的に評価するための方法の確立のための共同研究にも着手しています。

特に耐久性能については、定量的な評価方法が確立されている鋼部材の疲労などを除き、多くの劣化現象で評価手法の確立が課題となっています。耐久性能の評価では、時間の経過に伴う累積的な影響を考慮する必要があるため、これまでの約30年以上、本四連絡橋の実橋で蓄積された維持管理の知見や長期の実データの活用が重要な鍵になると考えています。

坂本 国の研究機関以外にも、大学との共同研究も重要な取組と考えています。新技術の適用に関する研究だけでなく、既設構造物の性能評価や点検・補修技術、モニタリング技術に関するテーマについても連携しています。例えば、腐食したケーブルの耐荷性能評価や、構造の冗長性評価といった課題について、大学とともに検討を進めています。

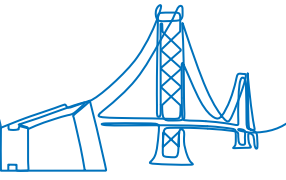
これらの成果は、設計基準・要領や維持管理の実務に反映していくことも重要です。大学の学術的な知見やアプローチにヒントを得つつ、実務にいかに反映していくかの視点で打合せを重ねて、お互いにWin-Winとなる成果が得られるように進めています。

JB本四高速グループが目指す、

長大橋技術の今後の展望

遠藤 これまで蓄積してきた知見や実橋データを性能規定型基準の枠組みで再整理し、より合理的で持続可能な技術体系として確立していくことが重要だと考えています。本四基準の見直しは、設計背景や技術的判断根拠を整理するとともに、最新の知見を取り入れてアップデートを継続することで、長大橋技術の継承・高度化につなげる取組です。これらの成果は、本四連絡橋の維持管理の合理化にとどまらず、長大橋技術全体への貢献や国内外の長大橋建設・維持管理に係る技術支援にもつながるものと期待しています。

引き続き長大橋技術部では、JB本四高速のアイデンティティである長大橋技術のプレゼンスを一層高め、次の時代にふさわしい長大橋マネジメントの姿を形作るとともに、日本全体のインフラマネジメントの高度化にも寄与したいと考えています。



24時間365日、本四間の移動を守る。 本四高速道路の安全・安心を支える最前線

交通量の増加や自然災害への備えなど、道路管理を取り巻く環境は年々変化しています。安全・安心な道路サービスを支えるために、現場ではどのような取組が行われているのでしょうか。業務部と「神戸」「岡山」「しまなみ尾道」各管理センターの責任者が、仕事への思いとJB本四高速の魅力について語りました。



河藤 千尋

Kawato Chihiro
業務部長

香川 晃

Kagawa Akira
神戸管理センター 所長

中田 裕久

Nakata Hirohisa
岡山管理センター 所長

佐藤 高通

Sato Takamichi
しまなみ尾道管理センター 所長

建設から地域連携まで

幅広い経験を積めるのが特徴

河藤 私は今年4月に業務部長に就任しました。入社は平成5年、明石海峡大橋の建設が進められていた時期です。垂水工事事務所で明石海峡大橋の建設に携わり、その後は設計部門や本社、国の研究機関などの部署を経験してきました。これまで長大橋に関する維持管理や耐震補強に関わるが多かったのですが、ここ10年ほどは企画や予算に関する業務も担当しています。

香川 私が入社したのは昭和63年、瀬戸大橋開通の年です。機械系の技術者としてスタートし、本社、岡山、尾道、洲本、鳴門、坂出、神戸、今治と当社のほぼ全ての職場を経験することができました。その中でも神戸は長く明石海峡大橋の主塔エレベータ更新などの大規模な工事に検討から完成まで携わることもできました。それら多くの現場と本社の両方を経験できた

ことが今の財産になっています。

中田 私は平成元年入社です。入社当初は総務や経理などの業務を経験し、舞子地区の用地取得事業にも携わりました。西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）の開通や管理センターでの道路管理、車両制限令違反車両の取り締まりなど、幅広く当社ならではの仕事を経験させていただきました。

佐藤 私は平成3年に入社し、本社で料金制度や料金施策に関する業務を担当、また、当時の第二管理局では山陽自動車道と瀬戸中央自動車道との料金一体徴収の開始やETCの導入に携わり、開通20周年、30周年の節目には地域経済への効果分析など、その時代ごとのテーマに携わる業務を経験してきました。現在はしまなみ尾道管理センターで現場を預かっています。

河藤 こうして振り返ると、それぞれ歩んできた道は違いますが、JB本四高速の仕事は本当に幅広いですよ。

インタビュー 〔学識経験者〕

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

Fujino Yozo
城西大学 前学長
東京大学名誉教授
横浜国立大学名誉教授

城西大学前学長の藤野陽三先生は、2026年6月6日にご逝去されました。生前の多大なるご功績を偲び、謹んで哀悼の意を表します。

本インタビューは、2025年10月21日に実施したもので、ご遺族のご了承のもと掲載しています。

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ます。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。

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ようになったのは、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が、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与えられたのは、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おり、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。

私は1987年頃から腐食の研究を始め、本四連絡橋の現場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と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、これまで見えなかったところ、見ることができなかったところを「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、こうした取組を粛々とやっているだけでは本四高速という企業の実績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ただきたいと思います。

安全・安心な道路サービスを支える

管理センターの役割とは

河藤 業務部は、本四高速道路を安全かつ円滑に利用していただくための運用全般を担っています。交通管理や料金収受の運用、道路管理に関する行政対応、さらには災害や事故時の危機対応など、いわば道路運営の司令塔のような役割です。コロナ禍で一時減少したものの、それ以降は交通量も増加。2025年度の交通量は前期比3.0%増の4,716万台と過去最高を記録しました。安全確保の重要性はますます高まっています。

中田 岡山管理センターでは交通管制室が24時間365日体制で3ルートの道路状況を監視しています。事故や故障車、落下物などの事象を早期に発見し、お客様への情報提供や関係機関と連携を通じて、迅速かつ確かな対応を行っています。また、車両対策室では年間150回を超える車両制限令違反車両の現地取り締まりや特殊車両通行許可の審査を実施しており、これらの業務は安全な道路利用を支える重要な役割を担っています。

香川 神戸管理センターでは、世界最大級の吊橋・明石海峡大橋を含む神戸淡路鳴門自動車道89kmのうち神戸側の約44kmを管理しています。特に明石海峡大橋は日平均交通量が約43,000台と、当社で最も交通量の多い路線。本州と四国を結ぶ観光・物流の大動脈であるとともに、高速バスや通勤・通学など地域の暮らしを支える重要なインフラです。神戸西ICや垂水JCTはNEXCO西日本や阪神高速と接続する広域交通ネットワークの結節点でもあり、淡路SAは上下線を自由に往来できるほか、高速道路を降りずにUターンできる構造など、本四高速道路の中でも特徴的な路線といえるでしょう。

佐藤 しまなみ尾道管理センターでは、しまなみ海道全線、約60kmのうち広島県側の約30kmを管理しています。しまなみ海道では本州と四国間のご利用のほか、島しょ部地域の方々の通勤・通学、買い物など、日々の生活を支える「生活道路」としての顔もあり、一日約33,000台のお客様にご利用いただいています。自転車・歩行者道も設置されており、“サイクリストの聖地”として国内外から多くのお客様にお越しいただいています。

事故を防ぎ、影響を最小限に

現場で続く安全への意識と取り組み

河藤 交通量が増える中でも、昨年度の死傷事故率は2.1（件／億台キロ）となり、中期経営計画の目標2.9を大きく下回り年度目標を達成しました。現場の取組が確実に成果につながっていると感じますが、管理センターの交通事故対策としてはどのようなことに気をつけていらっしゃいますか？

中田 交通事故の原因はさまざまですが、なかでも落下物は大きな事故につながるおそれがあるため、

早期発見、適切な情報提供および迅速な回収に努めています。2025年には全路線において約5千件の落下物を回収しました。発見から回収までいかに迅速かつ効率的に行うかが課題であり、交通管制機能の高度化やDXの活用を通じて、安全で円滑な交通の確保に取り組んでいく必要があります。

香川 神戸管内は交通量が非常に多いため、事故の早期発見が重要です。現在、渋滞や事故が発生しやすい場所に路側カメラを増設するほか、AIを活用した異常検知システムの導入も進めています。また、交通管理隊員も訓練を重ね、迅速かつ安全な現場対応に努めています。

佐藤 しまなみ海道は片側1車線の対面通行の区間が多く、車が中央線を越えて反対車線に入り正面衝突につながるといった重大事故への対策が課題となっていました。中央分離帯ワイヤロープの設置など、重大事故の防止に努めるとともに、交通事故が発生した場合には、関係機関と連携し、交通への影響を最小限に抑える取組を進めています。

中田 交通事故は起きないに越したことはないですからね。お客様へのPRも重要だと思いますが、どのようなことに取り組まれていますか？

河藤 業務部が主体となって活動しているものとしては、FM大阪やNEXCO西日本、阪神高速などと連携したSND（STOP NAGARA DRIVING PROJECT：ながら運転防止活動）や、SDD（STOP! DRUNK DRIVING：飲酒運転撲滅）の各プロジェクトの参加があります。ラジオCMやメッセージキャンペーンなどを通じての交通安全啓発活動を行っています。

香川 神戸管理センターでは淡路SAを中心に交通安全啓発を継続しています。事故分析では「前方不注意」や「安全不確認」が多かったことから、お客様への声掛けやノベルティ配布など、地道な啓発活動を続けています。

佐藤 しまなみ海道では、サイクリングを目的として年間30万人以上のお客様が訪れています。外国人サイクリストの大幅増加に伴う高速道路への誤進入対策にも力を入れており、入口への多言語横断幕の設置や、案内マップを作成しレンタサイクルの貸出スポットなどで配布するなど交通事故防止に努めています。一方で、多くのお客様にご利用いただくことで、ゴールデンウィークなどの混雑期には渋滞も発生していますが、渋滞中の交通事故は、渋滞解消に大きな影響が出ますが、混雑期に向けての取組はいかがですか？

香川 多様な経路選択による渋滞回避経路の提案・発信を強化していきたいと考えています。神戸管内での渋滞は、その多くが上り線の垂水JCT手前を先頭に発生しています。垂水JCTから阪神高速3号神戸線を利用されるお客様が非常に多く、その集中が渋滞の要因となっているんですね。そこで、神戸西ICや布施畑JCTなど複数の高速道路と接続する特性を活かし、多様な経路選択を発信することで渋滞軽減につなげたいと考えています。

河藤 本四高速道路は海峡部長大橋という代替路のない道路区間がある特性上、交通が集中して渋滞が発

生する傾向があります。渋滞予測の事前広報を通じて渋滞時間を避ける移動をお願いしたり、香川所長から話のあった多様な経路選択の情報提供をしたりするなど、より精度高く、効果的にお客様に届けるために模索を続けていきたいですね。

非常時こそ問われる判断力と連携力

通行止め対応の最前線

河藤 日常の事故対応だけでなく、台風や大雨など自然災害への備えも重要な業務です。海峡部の長大橋は気象条件によっては通行止めの判断が必要になる場合もあります。現場を預かる身として、どういうところに注意を払っていますか？

中田 通行止めというと道路を閉鎖するだけに見えるがちですが、実際にはお客様への情報提供や関係機関との調整など、多くの対応が必要になりますね。

香川 神戸管内では、台風などによる強風時に明石海峡大橋区間の通行止めを行います。ただ実際には橋だけを止めればいいわけではありません。垂水JCTは複数の高速道路が接続しているため、淡路島方面へ向かう車両だけを安全に誘導し、その他の交通は確保しなければならない。さらに淡路島側でも通行止めを行う位置が決まっていて、多くの人員や標識車を配置しながら対応します。NEXCO西日本や阪神高速はもちろん、国や県など関係機関との綿密な連携も欠かせません。

佐藤 しまなみ海道は、他のルートと比較して、台風等の異常気象による通行止めが少ないという特徴があります。過去には、神戸淡路鳴門自動車道および瀬戸大橋が台風により同時に通行止めとなった際も、しまなみ海道は大きな影響を受けることなく、本州四国間交通が維持できました。南海トラフ地震などの大規模災害への備えとして、国土交通省、自衛隊、NEXCO西日本といった関係機関との合同訓練による連携強化を図っています。

若手にも大きなチャンスがある

JB本四高速で働く魅力

中田 最近は若い社員も増えて、職場も非常に活気があります。上司との距離が近く、年齢や役職に関わらず、意見も言いやすいですし、困った時には周囲が自然と助けてくれる。そういう社風は昔から変わっていない気がします。私はいつも新人への研修時に「いい会社ですよ」と話していますが、本当にそう思いますね。

香川 組織の規模がコンパクトだから、若手社員でも会議やプロジェクトに参加しやすいですね。技術系でいうと、設備改良や新技術の導入など、自分の考えを提案できる場面がたくさんあります。実際に若手社員の発案が採用されて現場で活用されることもありますし、企画から予算確保、実施まで関わ

れる機会もある。意見や提案を発信し、企画力を養いながら自分のアイデアを形にできる環境があると思います。

佐藤 確かに、顔が見える規模の会社だからこそ、部署や職種を越えて、協力しながら仕事を進められる環境ではないでしょうか。複数の分野を経験しながらキャリアを築くことができ、幅広い視野と専門性を身に付けられることも大きな魅力です。

河藤 当社は決して大きな組織ではありませんが、その分、若いうちからさまざまな経験ができます。手を挙げれば挑戦できる機会も多い。そうした環境の中で、自分なりのやりがいや成長を見つけてもらえたらうれしいですね。

安全・安心を未来へ 道路を守り続ける使命

中田 道路管理の仕事は、お客様にとって「何も起きないこと」が一番です。事故や渋滞がなく、安心して本四高速道路を利用していただくことが、私たちにとっての理想です。交通管制室や車両対策室の業務は普段は目立ちませんが自分たちの取組が道路の安全・安心につながっていることを実感できた時には、大きなやりがいを感じています。

香川 神戸管内は2028年に供用30年を迎えます。事故や渋滞対策に加え、点検・診断・補修・改善といったPDCAサイクルを着実に進め、道路サービスの維持向上に取り組んでいきたいと考えています。

佐藤 将来にわたり安定した交通機能を発揮していくため、橋梁をはじめとするインフラの万全な維持管理が何より重要であり、日々の点検や補修といった現場作業の積み重ねが、安全性と信頼性を確保する基盤であると考えています。

河藤 最後になりましたが、私たちが管理する本四高速道路が止まれば、多くの人の移動や生活に影響が出る。社会を支える仕事であることは間違いありません。本四高速道路を利用される全てのお客様に安全・安心・快適な道路サービスを提供できるよう、これからもJB本四高速グループが一体となって日々の道路管理と運用に取り組んでいきたいと思



香川所長と河藤部長