

本州四国連絡高速道路株式会社の 提出資料

「業務点検の概要」

1. 経営全般の状況

(1) 道路関係四公団合計で約40兆円に上る有利子負債を確実に返済

① 債務の確実な返済

- ◆本四高速道路の債務残高は、H25年度末で、1兆3,596億円となっている。
- ◆利用促進と経営効率化に取り組むことにより、H25年度までに、計画より302億円多い4,026億円の賃借料を支払い。

② 交通量の増加

- ◆H26年度の年間交通量は、4千万台を突破し過去最高を更新。[H26年度出口交通量 4,032万7千台/年(対前年+0.8%)]

(2) グループ協働体制の構築

① グループ経営の確立

- ◆子会社を設置して協働体制を構築し、グループとして効率的に事業を運営。

② グループ経営による業務執行の最適化

- ◆グループ会社との契約も入札監視委員会で審査するとともに、当社ホームページに契約状況を公表。

(3) 民営化以降も更なる管理費の削減を実施

① 民営化前の削減

- ◆1.3兆円の債務切り離し時(H15)に、H11年度比で約15%管理コストを削減。また、民営化時(H17)に、H14年度比で約3割の管理コストを削減。

② 民営化以降の削減

- ◆H22年度末協定変更にて管理コストを約4.4%削減。更に全国路線網に編入されたH25年度末協定変更にて、H26年度以降の管理コストを年間当たり約2億円削減。

(4) 関連事業の取組

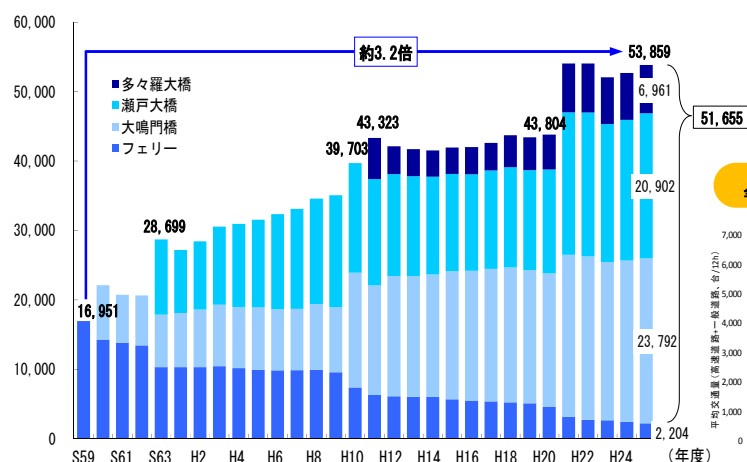
- ◆高速道路事業と密接に関連したSA・PA事業や直轄道路の管理の受託等を実施。この他に、鉄道管理の受託や自治体等への技術支援業務を実施。

(5) 利用者の声の反映状況

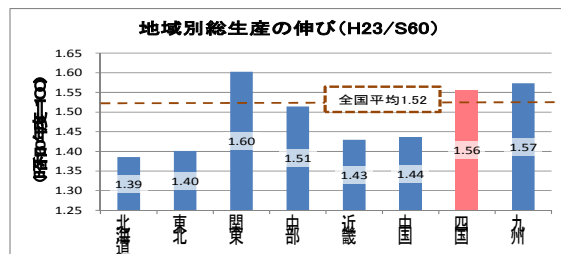
- ① SA・PA品揃え、メニュー： ◆「お客様の声」を反映し、レストラン等での品揃え、メニューを充実。
- ② SA・PATイレのサービス向上： ◆女子トイレのパウダーコーナー設置、洋式化、多機能ブースの整備等を実施。
- ③ 企画割引の実施： ◆企画割引の制度を活用し、本四独自の様々な割引を実施。

(6) 本州四国連絡高速道路の整備効果

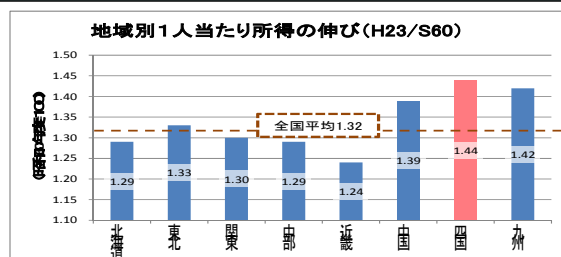
◆本四間の自動車交通量は、約3.2倍に増加（全国は約1.4倍）



◆四国の総生産額は他地域と比べて小さいものの、伸びは全国平均を超え上位グループ



◆四国の1人当たりの所得の伸びは、全国平均レベルを超え、最も高い



2. 高速道路事業の取組

(1) 安全安心への取組

① 点検の強化

- ◆ H26.4道路法施行規則改正に基づき、構造物の点検を強化。

② 大規模修繕

- ◆ 陸上部道路の構造物について、H27年度から大規模修繕事業を開始。

③ 大型車管理の適正化

- ◆ H27年度より車限取締隊の整備等を行い、取り締まりを強化。これに加え、車重計の改良、軸重計の増設、効果的な措置命令・告発等に取り組む。

④ 逆走防止対策の強化

- ◆ 標識、路面標示、ラバーポール等で逆走防止対策を強化。

⑤ 耐震補強工事の推進

- ◆ S54年以前の基準を適用した橋梁について、補強完了。
引き続き海峡部IC間を優先に、大規模地震発生時の本州・四国間交通確保に向け、更なる耐震補強を実施中。

⑥ 防災の取組

- ◆ 事業継続計画(BCP)を策定し、関係機関と連携した防災訓練等を行い、計画を充実。
- ◆ 国、自治体、陸上自衛隊等と防災協定を締結。
- ◆ インターネットで気象予測情報をお客様に提供。



H27.1.16 陸上自衛隊中部方面隊との
防災連携協定締結式

(2) 長大橋の長寿命化に向けた取組

① 海峡部長大橋の維持管理方針

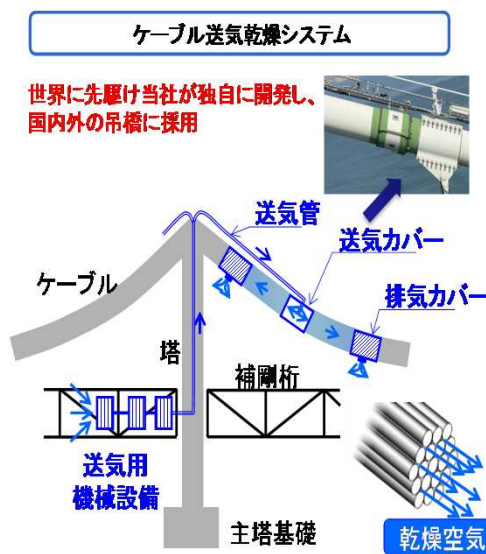
- ◆ 劣化が進む前に補修する「予防保全」を基本とすることにより、橋の健全性を一定水準に確保し、200年以上の利用を目指す

② アセットマネジメントの導入

- ◆ アセットマネジメントの考えを導入、「予防保全」をPDCAサイクルで着実に実践し、ライフサイクルコストを最小化。

③ 技術開発の取組

- ◆ 防食や点検に関する技術開発計画を策定し、関係部署が一体となって技術開発を推進。



10年後調査結果
(明石海峡大橋)
ケーブルに腐食はみられず、システムが確実に防食していることを確認
[参考]



ケーブル素線の
破断事例
(海外の橋梁)

3. 利用促進の取組

① 利用促進の取組

- ◆ 全社を挙げて利用促進に取り組む体制を構築。「環瀬戸内海地域交流促進協議会」とも連携して取り組みを実施。
- ◆ 関係自治体と連携したイベントの実施、観光情報等の発信、SA・PA施設の充実等により、利用促進策を推進。



明石海峡大橋 ブリッジワールド
[H26実績は、開催300回、
10,202名が参加]



・平成20年10月に瀬戸内地域全体としての文化芸術面の魅力発信の支援を目的として、「瀬戸内美術館ネットワーク」を発足
[6施設でスタートし、現在58施設に拡大]
[共通割引券H26利用実績は延べ約16,300枚]



来島海峡大橋
瀬戸内しまのわ2014 瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会
[海外525名を含む約7,300名が参加]



「恋人の聖地モニュメント」設置
(淡路SA)



小さな名所「桜並木」
(淡路SA)

② SA・PA混雑対策

- ◆ GW、お盆、年末年始等の混雑期に、誘導員配置等によりスムーズな誘導を充実。

4. 更なる経営基盤の強化

(1) 新たな事業運営に向けて 行動計画2015-2016

- ◆ 2014年10月にとりまとめた「新たな事業運営に向けて」を具体的に推進するための行動計画をとりとまとめ。
- ◆ 上記行動計画では、「信頼と挑戦」を今後の事業運営の基本方針とし、お客様に信頼していただくための取組及び200年以上の長期に渡る橋の利用などに果敢に挑む取組を推進。

(2) 長大橋技術の活用

- ◆ 国内外の長大橋建設・維持管理への技術支援、専門家派遣、他組織との技術情報の交換などを通じて、各機関の業務を支援。

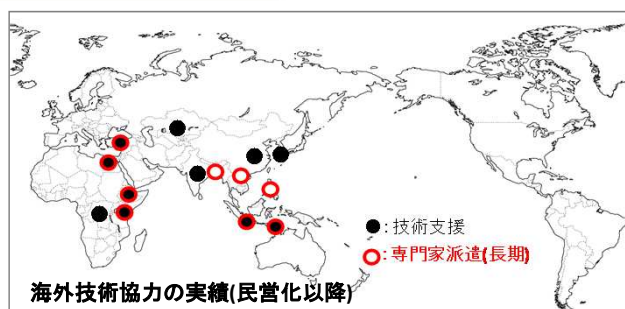
今後の事業運営の基本方針

信頼 Trust

より安全・安心・快適な利用の確保に努め、本四高速道路をお客様に「信頼」していただくこと。

挑戦 Challenge

200年以上の長期に渡る橋の利用の実現や本四高速道路の更なる利用促進等に積極果敢に「挑戦」していくこと。



海外技術協力の実績(民営化以降)

「提出資料」

平成27年 5月14日

本四高速

本州四国連絡高速道路株式会社
Honshu-Shikoku Bridge Expressway Company Limited.
<http://www.jb-honshi.co.jp/>

Bridge : Communication & Technology

1. 本州四国連絡高速道路(株)の概要

(1) 本四高速道路 3ルートの概要



注) 尾道・今治ルートは、46.6kmが開通。生口島、大島の島内区間12.8kmは、国土交通省が一般道路事業で建設 (H18年度完成)。

1. 本州四国連絡高速道路(株)の概要

(2) 会社の概要

事業内容

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

会社概要

(平成27年4月1日現在)

名称	本州四国連絡高速道路株式会社
本社	神戸市中央区小野柄通 4 - 1 - 22 アーバンエース三宮ビル
設立	平成17年10月 1 日
資本金	40億円
道路管理	172.9km 神戸淡路鳴門自動車道 89.0km 瀬戸中央自動車道 37.3km 西瀬戸自動車道 46.6km
役員・社員数	取締役3名、監査役3名、社員371名
組織	本社、東京事務所、管理センター（6 箇所）

2

1. 本州四国連絡高速道路(株)の概要

(3) 本四高速の経営理念と行動規範

経営理念 Bridge : Communication & Technology

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

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

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

行動規範

1. 経営理念の実現に向け、誇りと自信を持って挑戦します。
2. お客様の視点を大切に、お客様との対話に努めます。
3. 現場重視で、素早く決断し、課題を解決します。
4. 自立・自律の精神で仕事に臨み、創意工夫と自己研鑽に努めます。
5. 社員相互の信頼と理解を深め、明るく、風通しのよい職場をつくります。
6. 会社を支える気概を持ち、会社の発展をねがい、自らの幸せを築きます。

3

1. 本州四国連絡高速道路(株)の概要

(4) 道路構造

■道路延長及び構造規格

項目		神戸淡路鳴門自動車道	瀬戸中央自動車道	西瀬戸自動車道	合計
路線名		一般国道28号	一般国道30号	一般国道317号	
延長		89.0km	37.2km	46.6(59.4)km	172.9 (185.7)km
構造規格	規格	第一種2級	第一種2級	第一種3級	
	設計速度 (km/h)	100	100	80	
	車線	6及び4	4	4及び2	
長大橋(数)		2	6	9	17
開通年度		平成10年4月	昭和63年4月	平成11年5月	
事業費		14,700億円	6,700億円	7,300億円	28,700億円

注) ()内は、生口島、大島の島内道路区間を含む延長

■鉄道延長及び構造規格

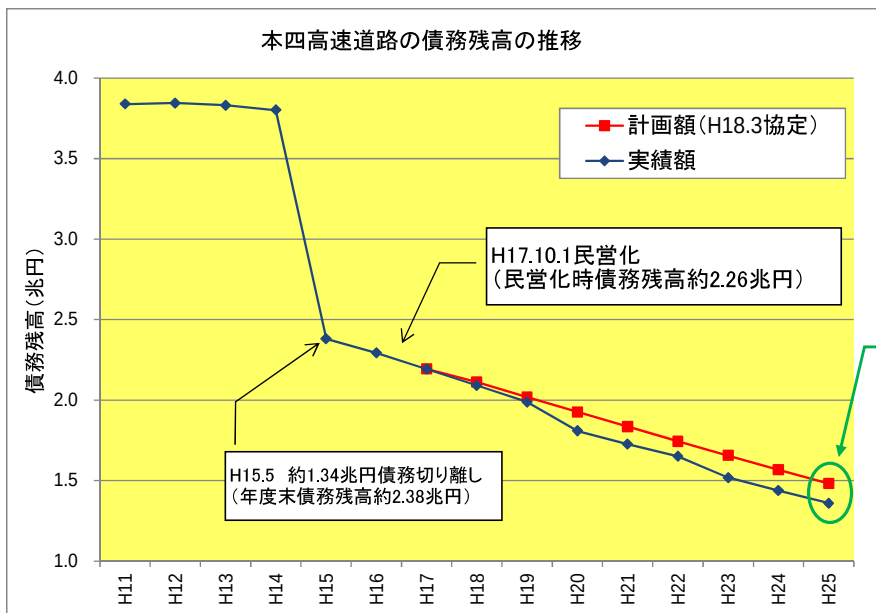
項目		本四淡路線	本四備讃線	合計
延長		(3.5)km	32.4km	32.4(35.9)km
構造規格	規格	新幹線規格	在来線規格及び新幹線規格	
	車線	(2)	2(+2)	
開通年度		未開通	昭和63年4月	
事業費		300億円	5,000億円	

4

2. 経営全般の状況 【(1)有利子債務の着実な返済】

①債務の着実な返済

■本四高速道路の債務残高は、平成25年度末で、1兆3,596億円となっている。
※民営化時点の計画に対し、債務残高は更に1,217億円少ない。



H25年度末時点での債務残高

- ①H25年度末計画
債務残高 14,813億円
- ②H25年度末実績
債務残高 13,596億円
- ①計画－②実績
債務残高差額 1,217億円

【出典】 ○平成16年度までの実績額は、「本州四国連絡橋公団年報・要覧」の債権・借入金の合計
○平成17年度以降の計画額は、平成18年3月当初協定での償還計画
○平成17年度以降の実績額は、「高速道路機構ファクトブック『債務返済計画と実績の対比』」

5

2. 経営全般の状況 【(1)有利子債務の着実な返済】

②賃借料、納税、利益、剰余金の推移

- 民営化から平成25年度までに機構に支払った道路資産賃借料は約4千億円。
- 利用促進と経営効率化に取り組むことにより、平成25年度までに計画より302億円多く賃借料(追加貸付料)を支払い。
- また、平成25年度までに支払った法人税等は約60億円、当期純利益の合計は約56億円となっている。

(単位:百万円)

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	合計
道路資産賃借料	25,787	57,812	57,435	53,728	35,838	36,685	42,980	45,724	46,612	402,605
(内 追加貸付料)	-	(2,055)	(2,427)	(1,366)	(△ 156)	(1,260)	(7,243)	(7,015)	(9,030)	(30,243)
法人税、住民税及び事業税	1,134	1,087	846	839	492	318	346	236	611	5,913
当期純利益	967	1,221	872	1,002	397	55	209	413	459	5,599
利益剰余金	967	2,189	3,061	4,064	4,461	4,517	4,726	5,140	5,599	5,599
別途積立金	-	936	2,090	2,900	3,815	4,153	4,191	4,338	4,622	4,622
繰越利益剰余金	967	1,252	971	1,164	646	363	535	801	977	977

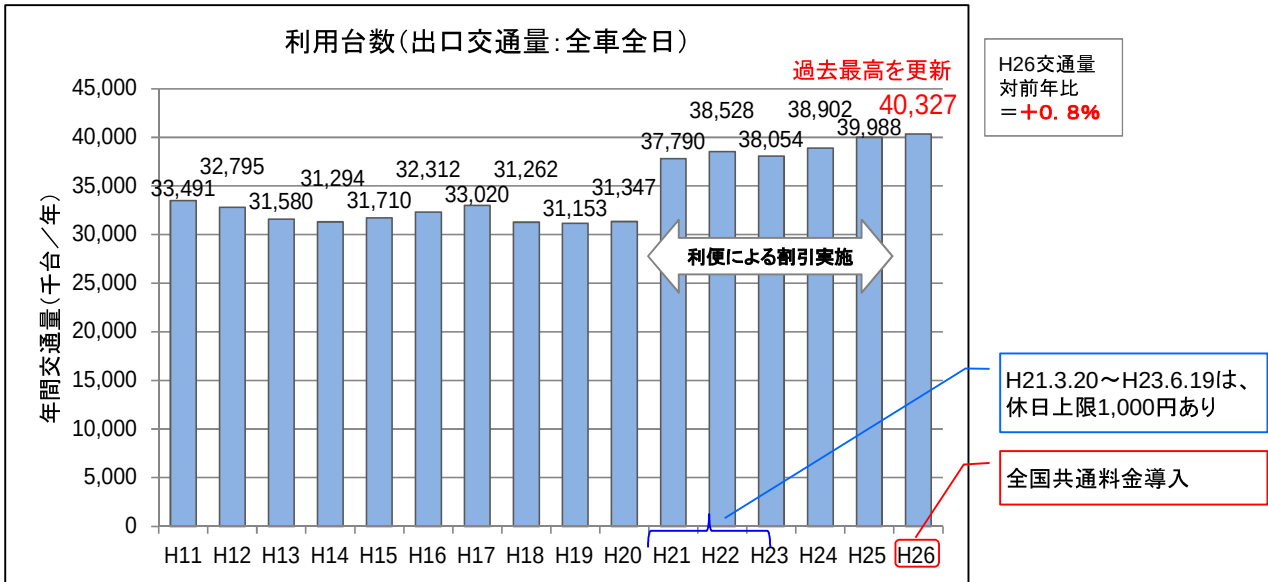
6

2. 経営全般の状況 【(1)有利子債務の着実な返済】

③交通量の堅調な推移

- 本四高速道路の交通量は、利便増進事業による割引導入以降、着実に増加しており、平成24～26年度の交通量(出口交通量)は、休日上限1000円を実施していた平成21、22年度を上回った。
- 平成26年度の交通量(出口交通量)は、前年に対して0.8%の増加、約4,032万7千台と、過去最高を更新した。

[3ルート開通後の年間交通量の推移]

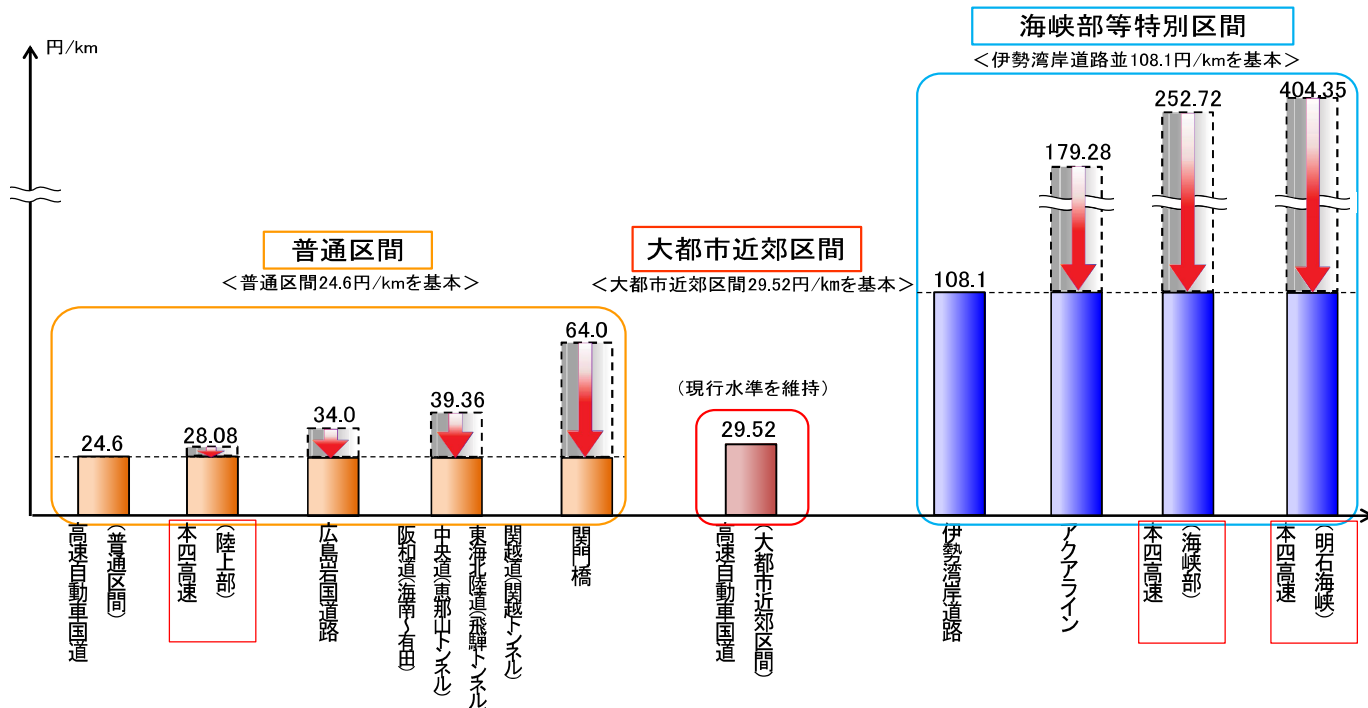


7

2. 経営全般の状況 【(1)有利子債務の着実な返済】

④全国共通料金の導入

■本四高速道路は全国路線網に編入され、平成26年4月より新たな料金制度を導入した。



※料金水準引下げの対象はETC車に限定し、期間は当面10年間とする。

注: 料金水準については、普通車の場合

8

2. 経営全般の状況 【(1)有利子債務の着実な返済】

本四高速道路の新たな料金の例(普通車:ETC)

●神戸淡路鳴門自動車道

(単位:円)

区 間	(参考) H26.3までの 料金 [消費税5%] ※1	現行料金 (H26.4～) [消費税8%]			
		現金車 ※2	ETC車 (平日) ※3	ETC車 (平日朝夕) ※3	ETC車 (休日) ※4
神戸西～鳴門 (全線)	5,450	5,610	3,280	2,810	2,620
垂水～鳴門	5,200	5,350	3,050	2,680	2,520
垂水～淡路 (明石海峡大橋)	2,300	2,370	900	900	900
淡路島南～鳴門北 (大鳴門橋)	1,150	1,180	680	590	570

※1 ETC車を対象とする時間帯割引の適用がない場合の通常料金

※2 ETC車以外

※3 平日朝夕割引は、月毎の利用回数に応じて無料走行分を事後還元するもの
(表中の金額は、最大割引率を適用した場合の還元額を控除した額)

※4 休日割引適用後の料金



●瀬戸中央自動車道

(単位:円)

区 間	(参考) H26.3までの 料金 [消費税5%] ※1	現行料金 (H26.4～) [消費税8%]			
		現金車 ※2	ETC車 (平日) ※3	ETC車 (平日朝夕) ※3	ETC車 (休日) ※4
早島～坂出 (全線)	4,100	4,220	2,270	2,110	1,950
児島～坂出北 (瀬戸大橋)	3,500	3,600	1,700	1,700	1,650

●西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)

(単位:円)

区 間	(参考) H26.3までの 料金 [消費税5%] ※1	現行料金 (H26.4～) [消費税8%]			
		現金車 ※2	ETC車 (平日) ※3	ETC車 (平日朝夕) ※3	ETC車 (休日) ※4
西瀬戸尾道～今治 (全線)	4,700	4,830	2,890	2,420	2,260
向島～因島北 (因島大橋)	700	720	500	360	360
因島南～生口島北 (生口橋)	350	360	290	180	180
生口島南～大三島 (多々羅大橋)	800	820	500	410	410
大三島～伯方島 (大三島橋)	450	460	400	230	230
伯方島～大島北 (伯方・大島大橋)	550	570	390	290	260
大島南～今治北 (来島海峡大橋)	1,700	1,750	890	880	820

9

2. 経営全般の状況 【(2)グループ協働体制の構築】

①グループ体制による本来業務等の内業化

■ 経験・ノウハウ・技術の蓄積が必要かつ管理瑕疵・企業信用に直結する本来業務及び民間の経営ノウハウの活用により事業の効率性・機動性を追求すべき業務について、専門に実施する子会社を設置して内業化。

(当社の前身である本州四国連絡橋公団には、「道路関係四公団の民営化に関し直ちにに取り組む事項について(平成15年 3月25日国土交通省)」で「ファミリー企業」と定義された子会社・関連会社はない。)

【子会社の設置】

子会社名	JBハイウェイサービス(株)	(株)ブリッジ・エンジニアリング	JBトールシステム(株)
主な業務	料金收受管理、交通管理、SA・PA事業	点検管理、維持修繕	料金收受機械保守整備、計数管理
資本金	50百万円	50百万円	30百万円
設置理由	「利用者サービスの向上を図るため、民営化により、民間の経営ノウハウを最大限活用することとし、財団法人はSA・PA事業から撤退する」との国の方針(H15.3)のもと、(財)本州四国連絡道路管理協会に運営を委ねていたSA・PA事業を承継する子会社を新たに設立したものの。	海峡部橋梁の点検管理・維持管理は、極めて専門性が高く、継続性、信頼性、迅速性、効率性が求められるとともに、長期的視点による技術開発、施工方法・品質管理の向上、コスト削減を目指す必要があるため、十分な実績と技術を有する(株)ブリッジ・エンジニアリングと一体的に実施すべく子会社化したもの。	料金関係の根幹作業である料金收受機械保守整備業務及び交通量・料金収入の集計等の計数管理業務は、特有の料金体系やNEXCO等との一体收受のため極めて専門性が高く、継続性、信頼性、迅速性、効率性が求められるため、これらを委ねていた(株)ブリッジ・エンジニアリングの100%出資子会社で、実質的に実施していた(株)TNS(現JBトールシステム(株))と一体的に運営すべく直接出資の子会社としたもの。
設置経緯	H17.10 本州四国連絡高速道路(株)発足 H17.10 JBハイウェイサービス(株)の設立を取締役会了承 H17.11 JBハイウェイサービス(株)設立(100%子会社) H18.4 (財)本州四国連絡道路管理協会から、SA・PA事業等を譲り受け、事業開始	S60.4 (株)本州四国連絡橋エンジニアリング発足 H12.10 (株)ブリッジ・エンジニアリングに社名変更 H17.10 本州四国連絡高速道路(株)発足 H18.1 子会社化を取締役会了承 H18.6 株主17社と譲渡契約締結(譲渡率:64.3%)、子会社化 H19.5 完全子会社化(100%子会社)	H17.5 (株)TNS発足(株)ブリッジ・エンジニアリング100%子会社) H17.10 本州四国連絡高速道路(株)発足 H18.6 (株)ブリッジ・エンジニアリングの子会社化により、(株)TNSは孫会社化 H21.2 子会社化を取締役会了承 H21.3 (株)ブリッジ・エンジニアリングから株式取得、100%子会社化 H21.6 (株)TNSからJBトールシステム(株)に社名変更

10

2. 経営全般の状況 【(2)グループ協働体制の構築】

②グループ経営の確立

■ お客様に安全・安心・快適なサービスを提供し信頼いただくため不可欠な業務などを専門的に実施する子会社3社を設置して協働体制を構築し、グループとして効率的に事業を運営。



11

2. 経営全般の状況 【(2)グループ協働体制の構築】

③グループ経営による業務執行の最適化

■ 一体経営による透明性の確保

- ・連結決算の対象とし、透明性を確保。
- ・定期的な連絡会による経営状況の監視や子会社監査におけるリスク管理状況の監査など、コンプライアンスを徹底するとともにリスク管理を強化し、グループのガバナンスを強化。

■ グループ価値の最大化・最適化

- ・グループ各社の役割の明確化と重複の排除により、事業運営を効率化。
- ・点検管理及び維持管理業務に関わる子会社の過年度の決算報告書により、業種毎に間接原価・一般管理費等を分析し、翌年度の発注額に反映させ適正化。

■ 競争性・公平性の確保

- ・グループ各社が実施する業務と外部に公募する業務を明確に区分し、公平性を確保。
- ・外部に公募する業務と同様に、グループ会社との契約についても、入札監視委員会で審査するとともに、当社ホームページに契約状況を公表し、透明性を確保。

■ 危機管理体制の強化

- ・各子会社と防災等に係る協定を締結し、グループとして不測の事態にも迅速・的確な対応が可能な危機管理・応援体制を確立。

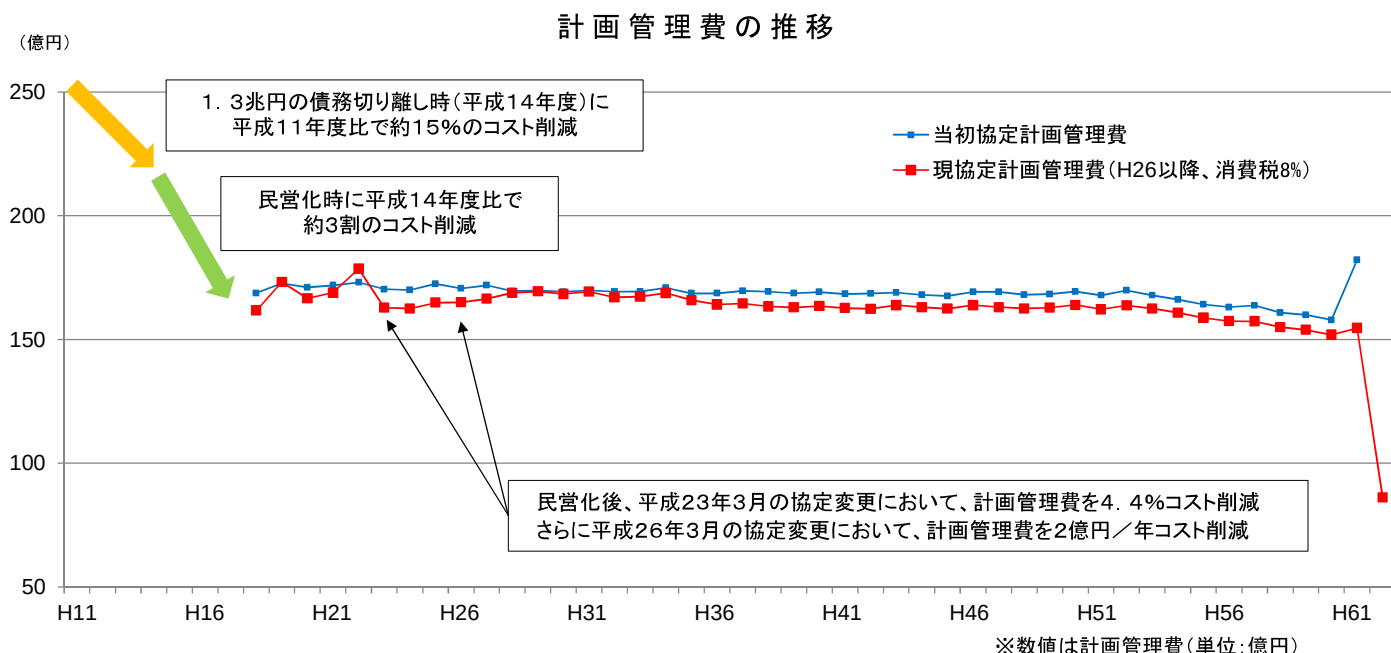
12

2. 経営全般の状況 【(3)民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

①管理費の縮減(計画管理費全体)

■ 民営化前の削減として、1. 3兆円の債務の切り離しを行った平成14年に平成11年度比で約15%管理コストを削減。また、民営化時に、平成14年度比で約3割の削減を行った。

■ 民営化以降の削減として、平成22年度末協定変更にて業務の効率化等により約4.4%管理コストを削減。さらに全国路線網に編入された平成25年度末協定変更にて、約2億円/年削減。

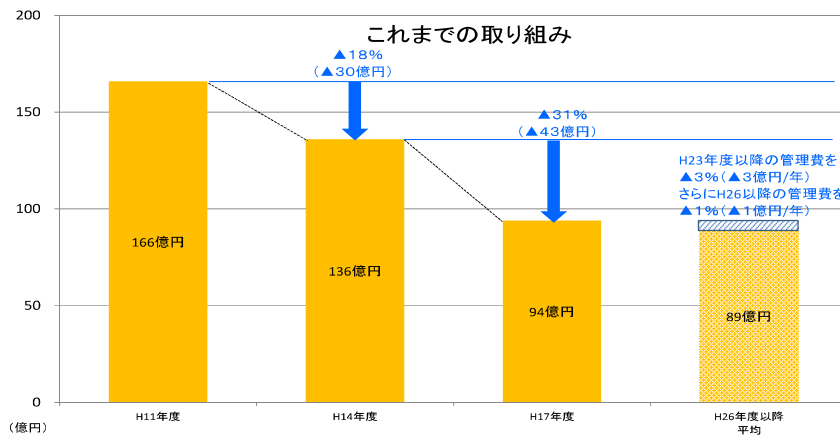


13

2. 経営全般の状況 【(3) 民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

② 管理費の縮減(維持管理費＋業務管理費)

- 民営化前の削減として、平成11年度から平成14年度までに約18%(△30億円)の縮減を達成。さらに平成14年度から平成17年度までに約31%(△43億円)の縮減を達成。
- 民営化以降の削減として、平成22年度末協定変更にて、将来の管理費を約3%(△3億円/年)縮減。さらに平成25年度末協定変更にて、将来の管理費を約1%(△1億円/年)削減。



【民営化までの縮減】

- 平成11年度から平成14年度までに約△18%(△30億円)の縮減を達成
 - 路面清掃等維持作業の頻度見直し、TN換気設備運転効率化等による電気料の縮減等
 - 入口自動化による料金収受員の削減、料金機械保守業務等の合理化による縮減等
- 平成14年度から平成17年度までに約△31%(△43億円)の縮減を達成
 - 路面清掃等維持作業の頻度見直し、要領見直しによる点検員の削減等
 - 料金収受業務及び交通管理業務の体制及び給与単価見直しによる縮減等

【民営化以降の縮減】

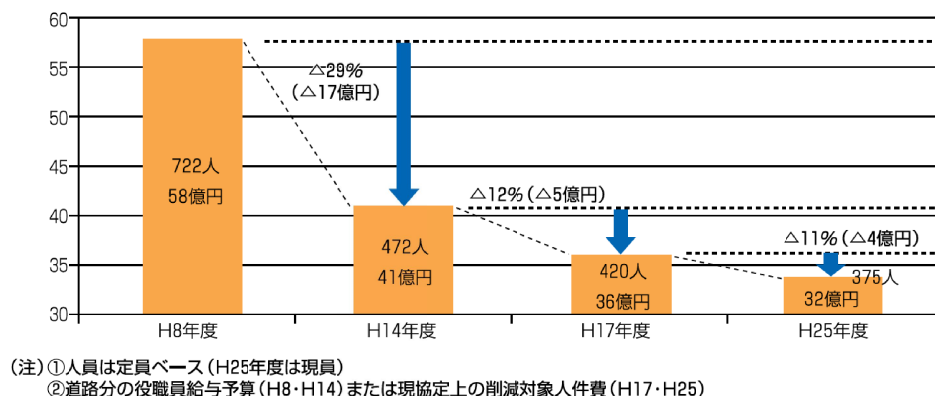
- 平成22年度末協定変更にて、平成23年度以降の管理費を約△3%(△3億円/年)縮減
 - 省電力機器の採用による光熱水費の縮減等
 - クレジットカード手数料率引き下げによるクレジットカード手数料の縮減等
- 平成25年度末協定変更にて、平成26年度以降の管理費を約△1%(△1億円/年)削減
 - 業務個々の特性に応じたきめ細やかな維持管理水準を設定し業務を効率化
 - 設備の省電力化及び使用水量の抑制

14

2. 経営全般の状況 【(3) 民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

③ 社員の状況(社員数、人件費など)

- 当社は、建設段階から管理段階移行に伴うスリム化を民営化までに達成。



【民営化までの縮減】

- 平成8年度から平成14年度までに約△29%(△17億円)の縮減を達成
 - ①建設段階から管理段階への移行 ②人事交流拡大による人件費の縮減 等
- 平成14年度から平成17年度までに約△12%(△5億円)の縮減を達成
 - 人員抑制策 ①新規採用職員の停止 ②組織の統廃合 ③人事交流拡大による人件費の縮減 等
 - 給与抑制策 ①給与ベースダウン ②時間外勤務の縮減 等

15

2. 経営全般の状況【(3)民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

③社員の状況(社員数、人件費など)

■ 民営化以降も、人員・給与の抑制を着実に実施。

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
従業員数(人) (年度末時点)	397	397	404	395	393	393	382	375
平均年間給与 (千円)	8,591	8,409	8,299	8,280	8,149	8,202	8,102	8,216
平均年齢(歳)	43.3	43.3	43.9	44.9	45.8	46.5	46.6	47.1
平均勤続年数(年)	21.9	22.0	22.3	23.1	23.2	25.0	25.2	25.3

【民営化以降の縮減】

- 人員抑制策 ①新規採用社員の抑制 ②組織の統廃合 ③人事交流による人件費の縮減 等
○給与抑制策 ①給与ベースダウン ②時間外勤務の縮減 ③役職定年制度の導入 ④新人事制度による実績能力評価の徹底 等

16

2. 経営全般の状況【(3)民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

④入札契約関係(透明性の確保等)

■ 入札・契約手続きにおける競争性、透明性、公正性の確保及び向上と不正防止のため、一般競争入札や総合評価落札方式の実施割合を向上。

■ また、入札監視委員会の体制強化や、積極的な情報開示に努めている。

(入札方法等)

1. 一般競争入札の実績
平成26年度の実績 : 89.2% (金額ベース)
2. うち、総合評価落札方式の実績
平成26年度の実績 : 81.0% (金額ベース)

(チェック機能)

1. 入札監視委員会の体制強化
弁護士、大学教授など有識者からなる「入札監視委員会」により、入札契約の過程、契約内容等について審議。年2回、入札監視委員会事務局から入札・契約状況等について報告。委員によって抽出された3件~6件程度の入札案件について審議し、適正に手続きが進められていることを確認している。また、社長等に意見の具申・勧告を行えるなど権限を強化している。
なお、審議結果については、ホームページで公表し、透明性を確保している。
2. 情報開示の実施
入札契約適正化法等で定められている発注見通し、入札結果、契約締結状況等の契約情報をホームページで公表している。
3. 工事費内訳書の提出の義務化

(制裁強化)

1. 指名停止措置の強化 最長24ヶ月 → 最長36ヶ月(H20.9から)
2. 入札違約金引上げ 10% → 15%(H23.4から)

17

2. 経営全般の状況 【(3) 民営化以降も更なる管理費の縮減を実施】

⑤ 不用資産の処分状況

■ 倉庫用地や作業ヤード等の残地等(未利用地)、宿舍、分室について、平成26年度末までに9箇所(508百万円)を処分。

◆ 不用資産の処分状況(H27.3.31現在)

		民営化後処分対象 としたもの	処分済	残 数
残地等		5箇所	3箇所	2箇所
宿 舎	建物数	5箇所	5箇所	0箇所
	戸数	63戸	63戸	0戸
分 室		1箇所	1箇所	0箇所
計		11箇所	9箇所	2箇所

処分価格	508百万円
------	--------

・残る2箇所の処分は、不動産販売株式会社と媒介契約を締結し、不用資産の売却先を募集中。

18

2. 経営全般の状況 【(4) 関連事業の取組み】

① 関連事業の取組み

■ 高速道路他社との共用IC等の協定に基づく管理、自治体が管理する跨道橋の点検等の受託、道路・鉄道併用橋の鉄道施設管理の受託、SA・PAの管理など、主として高速道路事業と密接に関連する事業の他、国内外からの長大橋に関する調査等の受託や技術者派遣などを実施。

事業区分	事業の概要
SA・PA等の管理	・淡路SAなど19箇所のSA・PA等の管理
道路の維持・管理等の受託	・生口島道路・大島道路の交通管理・維持管理 ・垂水JCT等共用工作物の維持管理(負担金)、料金一体徴収、料金収受機械等改修 ・跨道橋(市道等)の点検、補修、耐震補強 ・中川原スマートIC(神戸淡路鳴門自動車道)関連工事(隣接市道等)
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理の受託	・瀬戸大橋(瀬戸中央自動車道)の点検管理、構造物補修等 ・大鳴門橋(神戸淡路鳴門自動車道)の点検管理、構造物補修等
長大橋の調査・設計等の受託	・国内: 白鳥大橋ケーブル送気システム設置、阿波しらさぎ大橋建設、備前♡日生大橋建設への技術支援等 ・海外: ニャッタン橋(ベトナム)建設、ウルサンハーバー橋(韓国)建設への技術支援、JICA等研修、イズミット湾横断橋(トルコ)施工管理への技術者派遣等
その他	・駐車場(高架下)等

【参考】 本四高速 関連事業決算(単体)

(単位: 百万円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
営業収益	1,403	2,444	2,033	2,107	1,574	1,753	1,788	2,974
営業費用	1,266	2,305	1,899	2,002	1,474	1,664	1,660	2,832
営業利益	136	138	133	104	100	88	127	141

19

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

①SA・PA品揃え、メニュー

- 各SA・PAで実施している「お客様の声」を反映し、SA・PAのレストラン、フードコートでは品揃え、メニューの充実に努めている。
- また、瀬戸内特産の地産地消メニューの開発等に取り組んでいる。



淡路SA売店



大浜PA売店



淡路牛のカルビ丼



岡山産タコを使用「たこ天重」



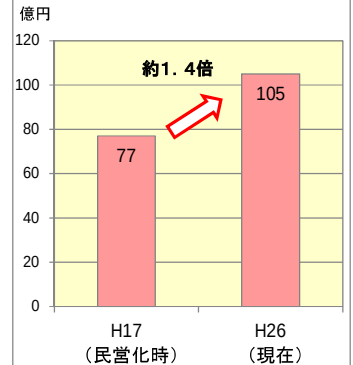
鯛のごまだれ丼セット



地元B級グルメ
「焼き豚たまご飯」

SA・PAの売り上げ額は
約1.4倍に増加

SA・PAの売り上げ額の増加



20

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

②SA・PAトイレのサービス向上

- SA・PAのサービス向上を目的に、トイレの更新に合わせ大便器の様式化、女子トイレへのパウダーコーナーの設置等を実施。
- また、バリアフリーへの対応、身障者用駐車場への屋根の設置を進めた。

◇トイレの快適性、利便性向上

	民営化前	現在	備考
トイレ更新	0% (0棟/22棟)	86% (19棟/22棟)	
大便器の 洋式化率	26%(個数)	71%(個数)	洋式はほぼ温水 洗浄便座化
パウダー コーナー	0% (0棟/22棟)	59% (13棟/22棟)	
多目的ブース等 の増設	27基	77基	多目的、多機能 ブースの増設

◇バリアフリー等への対応

	民営化前	現在	備考
身障者用トイレ の設置	95% (21棟/22棟)	95% (21棟/22棟)	未設置は与島サ ブトイレのみ
トイレ内の 段差解消	77% (17棟/22棟)	100% (22棟/22棟)	全てのトイレで段 差解消
トイレ内の 手すりの設置	0% (0棟/22棟)	45% (10棟/22棟)	
身障者駐車場 屋根の設置	35% (7箇所/20箇所)	70% (14箇所/20箇所)	※20箇所は駐車場の 数



パウダーコーナーの新設
(淡路SA下りメイン)



女性用多機能大型ブース
(与島PA)



身障者駐車場屋根の設置
(室津PA上り)

21

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

③コンビニ誘致、WiFi設置について

- 平成20年12月 神戸淡路鳴門自動車道室津PA(上り・下り)に、コンビニエンスストア(24時間)の営業を開始。
- 有人SA・PAに公衆無線LANの設置を進めており、現在8箇所の施設に設置。

◇コンビニ誘致



室津PA
(下り)



◇SA・PAでのWi-Fi設置状況

SAPA	Wi-Fi 設置状況	備考
淡路SA上り	○	H20.5設置
淡路SA下り	○	
室津PA上り	×	※コンビニの混雑状況等を踏まえて、未設置
室津PA下り	×	
淡路島南PA上り	○	H25.3設置
淡路島南PA下り	○	
鴻ノ池SA上り	○	H25.2設置
鴻ノ池SA下り	○	
与島PA	○	H27.3設置
大浜PA上り	×	
大浜PA下り	×	※現状では、技術的な理由により設置困難
瀬戸田PA下り	×	
来島海峡SA	○	H23.3設置済

22

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

④本四高速道路のSA・PA施設一覧

- 民営化時に無人であったPA 8箇所の内、2箇所(室津PA上下)については、現在コンビニが24時間営業を行っており、お客様の利便性を向上。

本四高速 SA・PA一覧

	設置箇所	SA (有人)	PA		備考
			(有人)	(無人)	
神戸淡路鳴門自動車道	兵庫県 (8箇所)	淡路SA ○上り線 ○下り線			ガソリンスタンド有り 無人のPAであったが、 H20.12にコンビニが24 時間の営業を開始
			室津PA ○上り線 ○下り線		
				緑PA ○上り線 ○下り線	
			淡路島南PA ○上り線 ○下り線		
瀬戸中央自動車道	岡山県 (4箇所)	鴻ノ池SA ○上り線 ○下り線		粒江PA ○上り線 ○下り線	H20.8 ガソリンスタンド撤退
	香川県 (1箇所)		与島PA ○上下一体		
西瀬戸自動車道	広島県 (4箇所)		大浜PA ○上り線 ○下り線		
			瀬戸田PA ○上り線	瀬戸田PA ○下り線	
	愛媛県 (2箇所)			上浦PA ○下り線	
		来島海峡SA ○上下一体			
計	(19箇所)	5箇所	8箇所	6箇所	

駐車場台数

	大型	小型	身障者	トレーラー
上り	102	336	4	3
下り	102	330	4	3
オアシス	51	560	2	—
上り	58	40	1	2
下り	58	40	1	2
上り	13	40	1	2
下り	13	40	1	2
上り	21	50	2	4
下り	21	50	1	4
上り	15	33	1	2
下り	15	33	1	2
上り	36	85	2	2
下り	39	94	2	2
上下 (一体)	60	346	2	—
上り	10	30	1	—
下り	10	30	1	—
上り	15	40	1	1
下り	15	40	1	1
下り	1	11	1	—
—	—	—	—	—
上り	14	55	1	2
下り	19	72	1	2
	688	2,355	32	36

※駐車場箇所数は、淡路SAのハイウェイオアシスを除いて、20箇所(来島SAは2箇所とする)

23

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

④お客様満足度調査の実施

- お客様のニーズを把握し、サービス向上を図るため、お客様満足度調査を継続的に実施。
- 民営化時(平成17年度)と平成26年度の調査結果を比較すると、ほとんどの項目で評価が上昇し、「総合顧客満足度」は、3.1から4.0と0.9ポイント上昇。

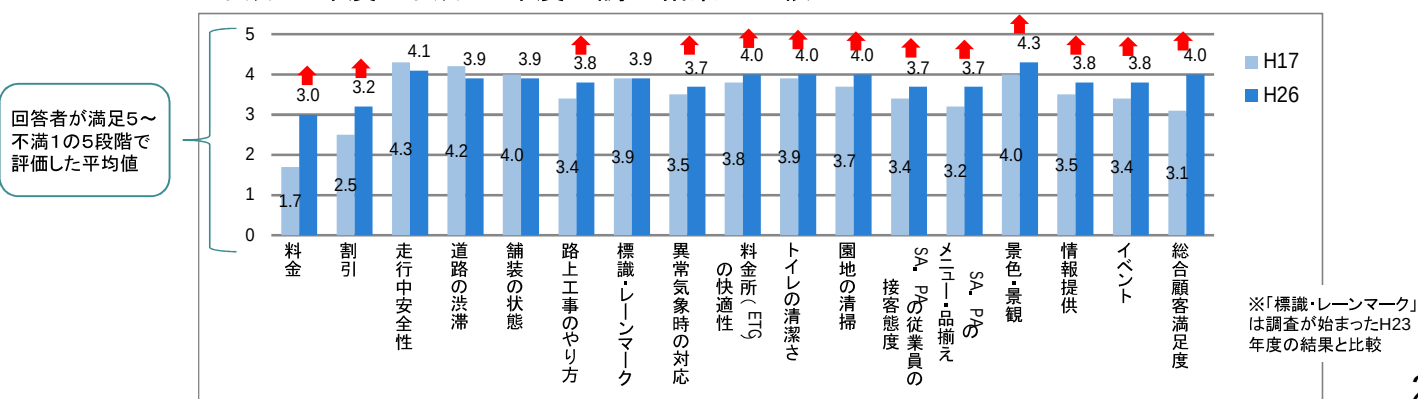
平成17年度調査方法

- 調査方法： ホームページを活用したオンライン調査(947件)
本四イベント参加者やS・A・P・Aでの調査(726件)
大口多頻度割引利用者への調査(173件)
料金、管理水準、サービス水準に関して質問
満足5～不満1の5段階で評価
- 調査期間： H17.11～H18.2(約4ヶ月)
- 回答数： 1,846件

平成26年度調査方法

- 調査方法： ホームページを活用したオンライン調査(1,831件)
料金、管理水準、サービス水準に関して質問
満足5～不満1の5段階で評価
- 調査期間： H26.11～H27.2(約4ヶ月)
- 回答数： 1,831件

平成17年度と平成26年度の調査結果の比較



24

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

⑤多様な割引の実施

- 国土交通省大臣の許可による割引として、現在、平日朝夕割引、休日割引、マイレージ割引、多頻度割引等を実施。
- また、経営判断により実施することができる企画割引の制度を活用し、様々な独自割引を実施。

国土交通大臣の許可による割引

(割引実施例: 現在実施中の割引)

《ETC割引》

平日朝夕割引 (H26.4導入)

- 対象車両： 普通車、軽自動車(事前登録)
- 対象時間： 平日6時～9時、17時～20時
- 利用回数と利用区間に応じて無料走行分を還元

休日割引 (H26.4導入)

- 対象車両： 普通車、軽自動車
- 対象時間： 休日終日
- 利用区間に応じて割引

マイレージ割引 (H17.6導入、H26.4還元率変更)

- 対象車両： ETC全車(事前登録)
- 利用額に応じて無料走行分を還元(最大割引率9.1%)

多頻度割引 (H17.4導入、H18.4還元率変更)

- 対象車両： ETCコーポレートカード使用車(事前登録)
- 利用額に応じて割引(最大割引率13.8%)

会社からの届出による割引

(割引実施例)

旅行会社と協力した割引

- 本四2橋めぐり割引クーポン
- 宿泊施設と往復料金を合わせて割引
普通車、軽(連続する6日間有効)
- H18～H20

地元と連携した観光促進

- しまなみサイクリングフリー
- 自転車無料
- H26.7.19～H27.3.31(H27も継続中)

企画割引による効果
(具体例)

H26.11.27 中国新聞→
「しまなみサイクリングフリー」により、観光客(レンタサイクル利用者)が増加



25

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

民営化以降の企画割引の実施実績

割引名称	ルート名	割引内容	実施期間
淡路SA Uターン割引	神戸淡路鳴門自動車道	淡路SAをUターン利用した場合の通行料金を50%割引 ・普通車、軽自動車等	平成17年度(10月、11月)
与島PA Uターン割引	瀬戸中央自動車道	与島PAをUターン利用した場合の通行料金を50%割引 ・普通車、軽自動車等 (平成20年度からETC車限定)	平成17年度～平成25年度 (平成17～19年度以外は1年間)
しまなみ海道周遊チケット	西瀬戸自動車道	しまなみ海道片道周遊(因島南～大島北)券 ・普通車、軽自動車等 (土日祝日のうち連続する2日間有効)	平成17年度(10月、11月)
本四2橋めぐり割引 (往路と復路で異なる道路)	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	宿泊施設と往復通行券のセット ・普通車、軽自動車等 (連続する6日間有効)	平成18年～平成20年度 (平成18及び19年度は1年間、平成20年度は4月～9月)
しまなみフリー悠遊クーポン	西瀬戸自動車道	新幹線+宿泊+レンタカーとしまなみ海道往復周遊(因島南～大島北)券のセット ・普通車 (連続する3日間有効)	平成18年～平成20年度 (平成18年度は10月～3月、平成19及び20年度は1年間)
休日割引	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道	土日祝日の9時～17時 20%割引 ・普通車、軽自動車等 (ETC車限定)	平成19年度(10月、11月)
空港レンタカーETC割引／ETC せとうちレンタカープラン	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	航空券、宿泊施設、レンタカーと通行料金をセット ・普通車 (ETC車限定・連続する2日間有効)	平成20年度
フライトせとうちレンタカープラン	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	航空券、宿泊施設、レンタカーと通行料金をセット ・普通車 (連続する3日間有効)	平成21年度(7月～3月)
架橋記念半額割引	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	終日50%割引 (神戸淡路鳴門道全通10周年、瀬戸中央道開通20周年記念) ・普通車、軽自動車等(ETC車限定)	平成20年度(4月5、6日)

26

2. 経営全般の状況【(5)利用者の声の反映状況】

民営化以降の企画割引の実施実績

割引名称	ルート名	割引内容	実施期間
四国周遊往復割引	神戸淡路鳴門自動車道 瀬戸中央自動車道	往復通行料金とNEXCO西日本が企画した本州発着四国周遊通行料金をセット ・普通車、軽自動車等(ETC車限定・金～月及び祝日のうち連続する3日間有効) (神戸淡路鳴門道全通10周年、瀬戸中央道開通20周年記念)	平成20年度(4月～6月)
淡路島フリーパス	神戸淡路鳴門自動車道	淡路島内宿泊施設と淡路島往復周遊通行料金のセット ・普通車、軽自動車等(ETC車限定・連続する3日間有効)	平成20年度(7月～9月)
しまなみ海道休日夜間割引	西瀬戸自動車道	土日祝日の0時～4時 30%割引 ・大型車、特大型車(ETC車限定) ※神戸淡路鳴門道、瀬戸中央道の社会実験とあわせた割引	平成20年度(9月20日～3月19日)
特定車企画割引	瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	島民車両及び島民生活に密接に関連する車両(介護・福祉・医療サービス)に対して35%割引(10%が企画割引)	特定車割引は瀬戸中央道及び西瀬戸道とも開通当初から実施。 企画割引は、平成21年度～平成25年度まで
しまなみサイクリングクーポン	西瀬戸自動車道	しまなみ海道の自歩道を利用する自転車を対象としたクーポン券(50%割引)	平成21年度～平成26年度(春から秋) 平成26年度はサイクリングフリー実施により7月18日まで
しまなみ悠遊プラン	西瀬戸自動車道	新幹線+宿泊+レンタカーのセット利用申込者限定のしまなみ海道往復料金プラン ・普通車 連続する3日間有効	平成21年度(10月～3月)
新幹線せとうちレンタカープラン	瀬戸中央自動車道 西瀬戸自動車道	新幹線+宿泊+レンタカーのセット利用申込者限定の瀬戸中央道、西瀬戸道の片道料金プラン ・普通車 連続する3日間有効	平成21年度(11月3日～3月)
淡路花博2010 ETC平日昼間割引	神戸淡路鳴門自動車道	平日の9時～17時 50%割引 入口・出口とも淡路島内の料金所を通行する普通車、軽自動車等(ETC車限定)	平成22年(3月23日～5月28日)
しまなみ休日サイクリングフリー	西瀬戸自動車道	しまなみ海道の自歩道を利用した自転車の通行料金を無料 ※地元と連携した割引(地元負担あり)	平成24年度4月28日～5月の土日(GW除く) 平成26年7月19日～平成28年3月

27

2. 経営全般の状況【(6)整備効果】

①高速道路ネットワークの拡大

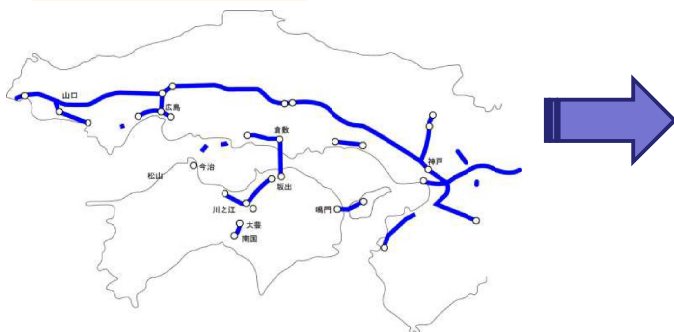
本四架橋の沿革

- ・1970(昭和45)年7月 本州四国連絡橋公団設立(本州四国連絡橋公団法 1970(昭和45)年5月20日法律第81号)
- ・1985(昭和60)年6月 大鳴門橋供用開始
- ・1985(昭和63)年4月 児島・坂出ルート供用開始(瀬戸中央自動車道全線開通・瀬戸大橋線開業)
- ・1998(平成10)年4月 明石海峡大橋供用開始(神戸淡路鳴門自動車道全線開通)
- ・1999(平成11)年5月 新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋供用開始(西瀬戸自動車道開通)

高速道路ネットワーク

四国の高速道路は、昭和60年3月27日に松山自動車道三島川IC～土居IC間が開通し、その後高知自動車道、高松自動車道が部分開通、昭和63年4月10日には瀬戸中央自動車道が開通した。その後も四国内の高速道路が順次供用され、平成27年3月末の四国内の本四高速道路を含む高速道路の延長距離は、約530kmとなっている。

平成元(1989)年3月末



(出典)「高規格幹線道路網図」(全国高速道路建設協議会)をもとに作成
注:対象は高規格幹線道路

平成27(2015)年3月末



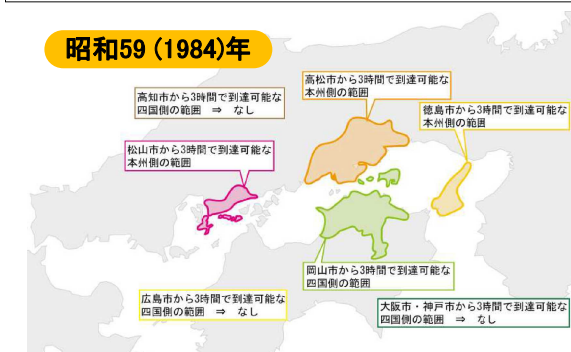
28

2. 経営全般の状況【(6)整備効果】

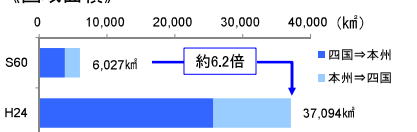
②3時間圏域の拡大

- 本四高速道路の整備などにより、瀬戸内地域の主要都市からの3時間圏域は大きく広がった。
- 昭和59(1984)年の大鳴門橋開通前と比較すると、平成25(2013)年では3時間圏域の面積は約6倍、人口は約8倍に拡大。

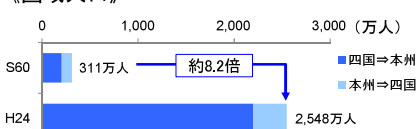
昭和59(1984)年



《圏域面積》

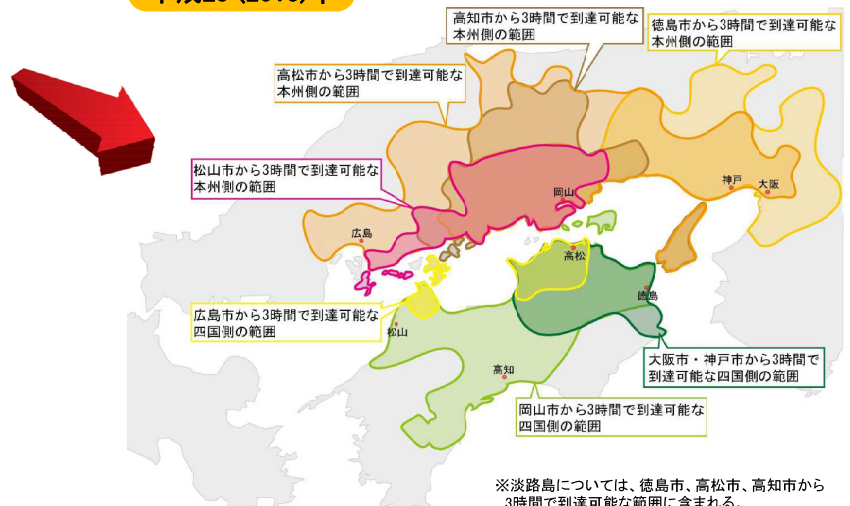


《圏域人口》



(出典) 平成22年国勢調査(総務省)

平成25(2013)年



※淡路島については、徳島市、高松市、高知市から3時間で到達可能な範囲に含まれる。

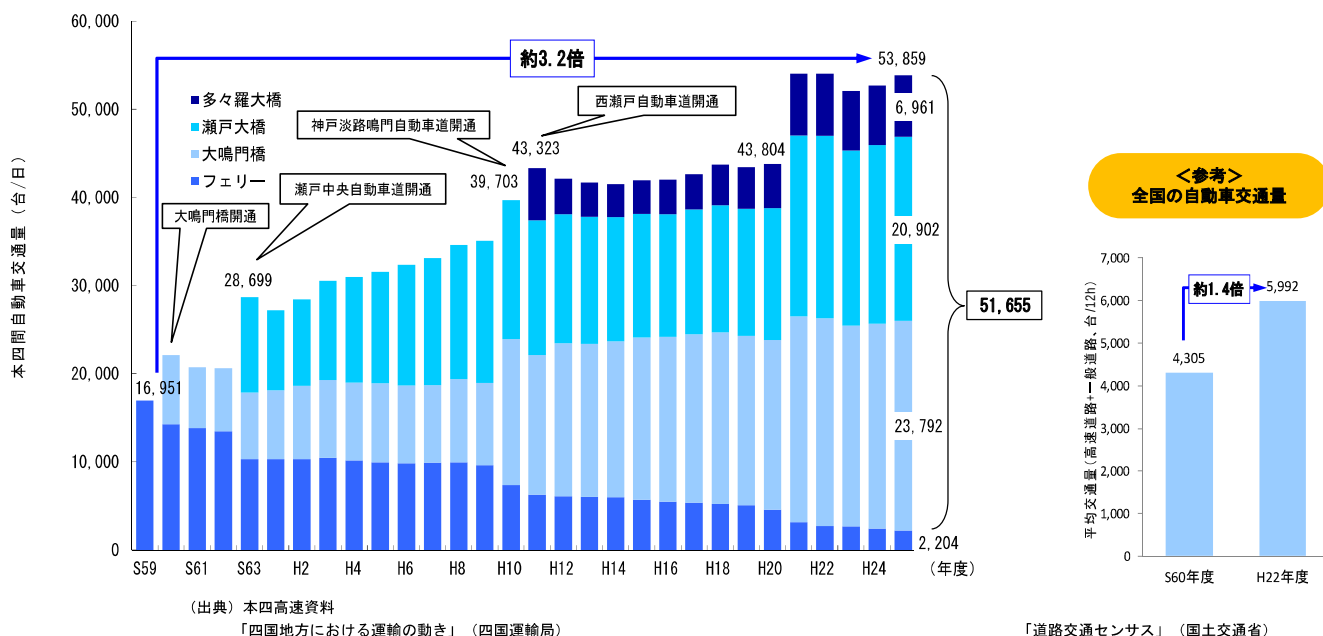
(出典)「道路時刻表」(道路整備促進期成同盟会全国協議会)、「全国フェリー・旅客船ガイド」(日刊海事通信社)ほか
注:平成25年3月時点、和60年は大鳴門橋開通前時点

29

2. 経営全般の状況 【(6)整備効果】

③本四間自動車通行台数の増加

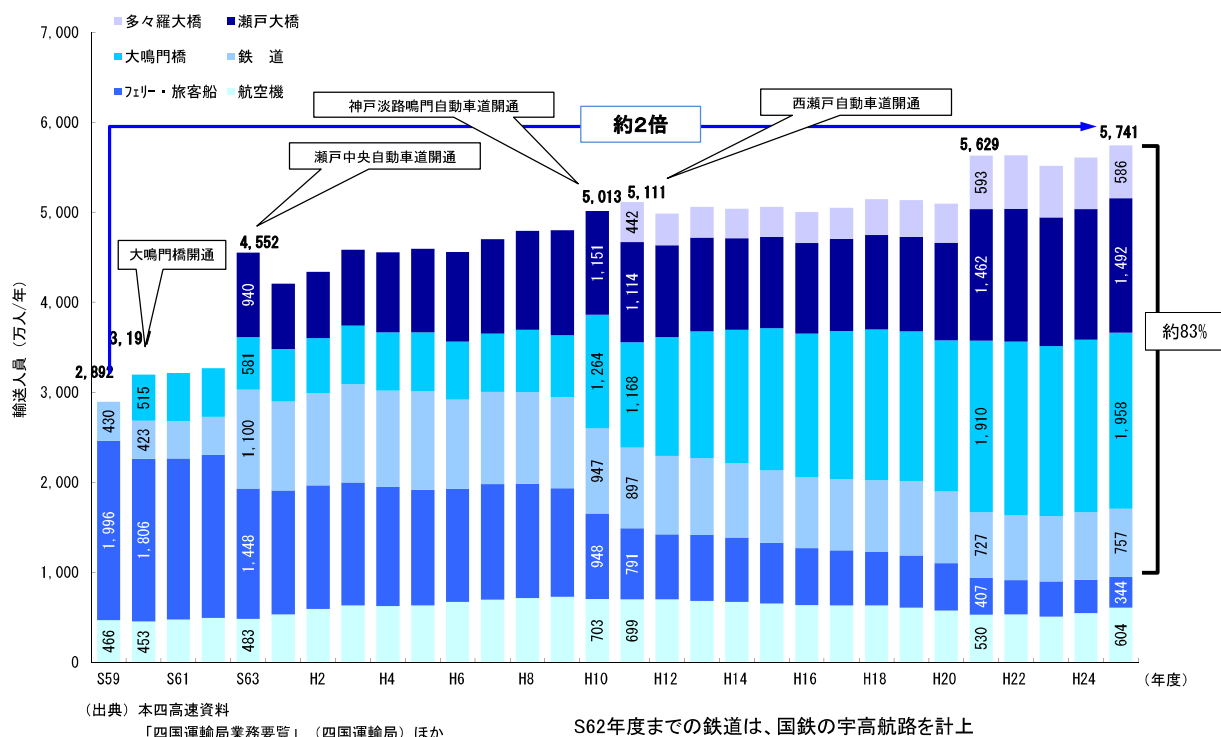
- 本四間の自動車交通量は、本四道路の開通により飛躍的に増大。
- 大鳴門橋開通前の昭和59年度と比較すると、平成25年度では、本四間の自動車交通量は約3.2倍にまで増加。
- なお、同時期における全国の自動車交通量は、昭和60年度から平成22年度までで約1.4倍であった。



2. 経営全般の状況 【(6)整備効果】

④交通機関別の本四間輸送人員の増加

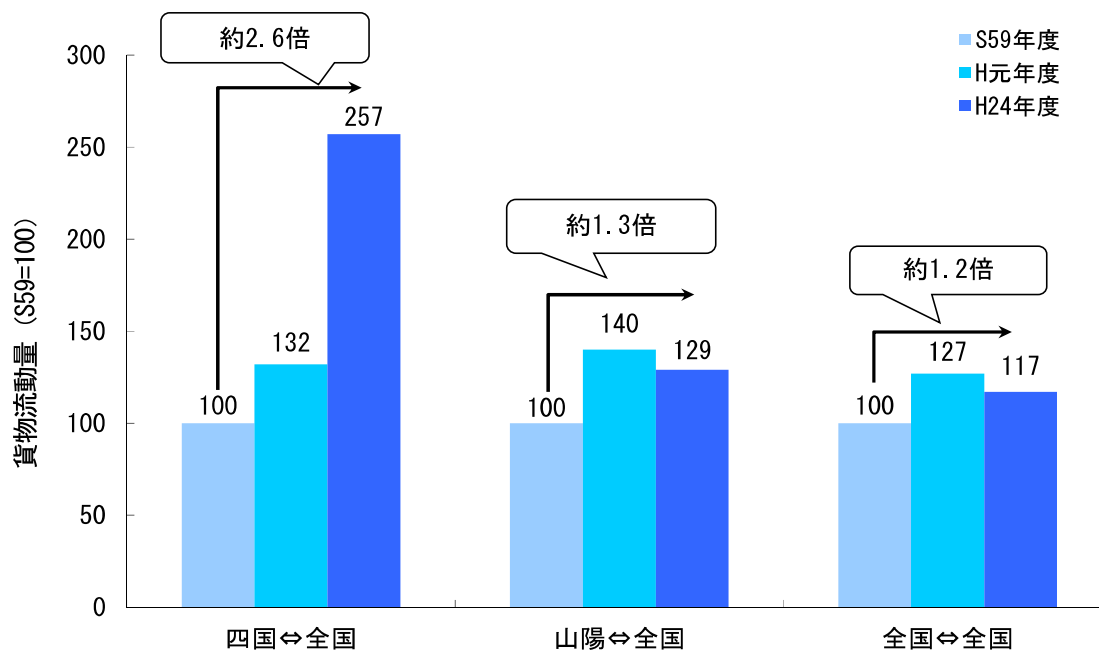
- 本四間の交流人口は、昭和59年度と平成25年度を比較すると、約2倍に増加し、年間5,700万人を超える人数となっている。このうち、本四架橋(道路+鉄道)は、本四間の輸送人員の約83%を担っている。



2. 経営全般の状況 【(6)整備効果】

⑤地域外との自動車貨物流動量の増加

■ 平成24年度の地域外との自動車貨物輸送量は昭和59年度に比べ、四国と全国間は約2.6倍であり、全国と全国の約1.2倍を大幅に上回っている。



(出典)「貨物・旅客地域流動調査」(国土交通省)

注: 域内の流動は含まない。

32

2. 経営全般の状況 【(6)整備効果】

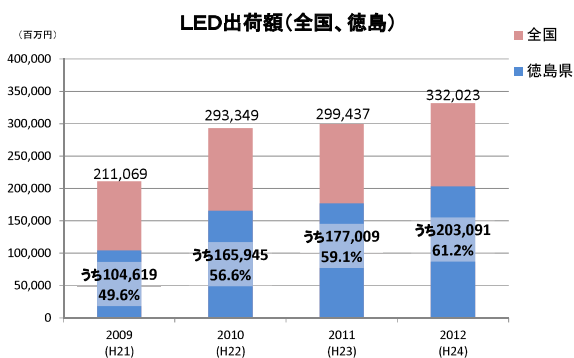
⑥LED出荷額シェア日本一である徳島県からの製品出荷に本四高速道路が貢献

■ LED出荷額シェア日本一である徳島県からの製品出荷に本四高速道路が利用されており、安定的な物流の実現に本四高速道路が貢献している。

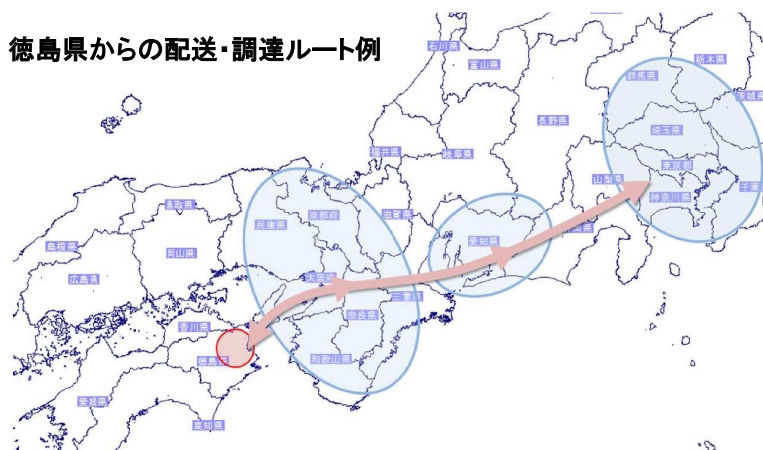
LEDバレイ構想を推進する徳島県には、現在約100社のLED関連企業が集積し、さまざまな事業活動が行われている。

事業活動では、少量多頻度の配送・調達が行われているケースも多く、このような物流形態が成立するためには、本四高速道路等、高速道路ネットワークが整備されていることが重要である。

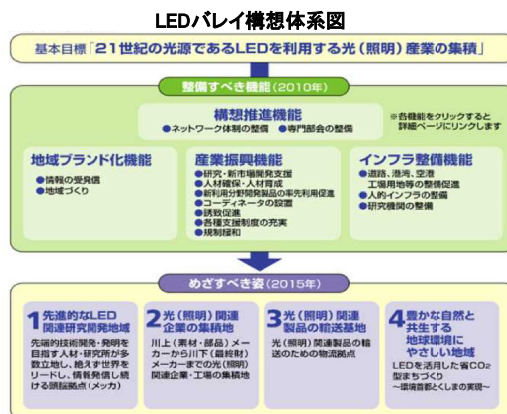
徳島県のLED関連企業では、おもに神戸淡路鳴門自動車道を経由し原材料、部品、製品を調達・納品しているが、特に関西以西に向けてのリードタイムの短縮と安定的な物流の実現に本四道路が貢献している。



(出典)工業統計調査(経済産業省)



徳島県からの配送・調達ルート例



(出典)徳島県ホームページ

33

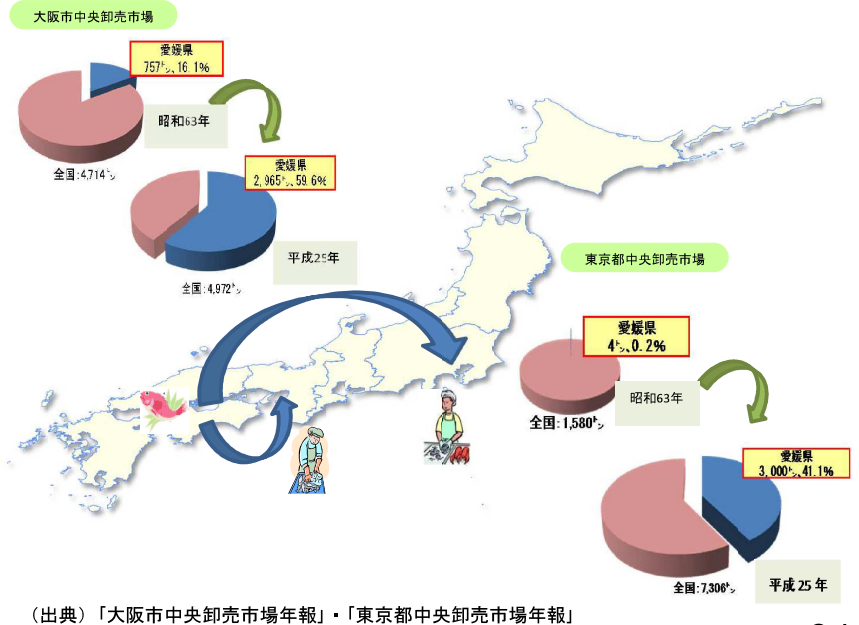
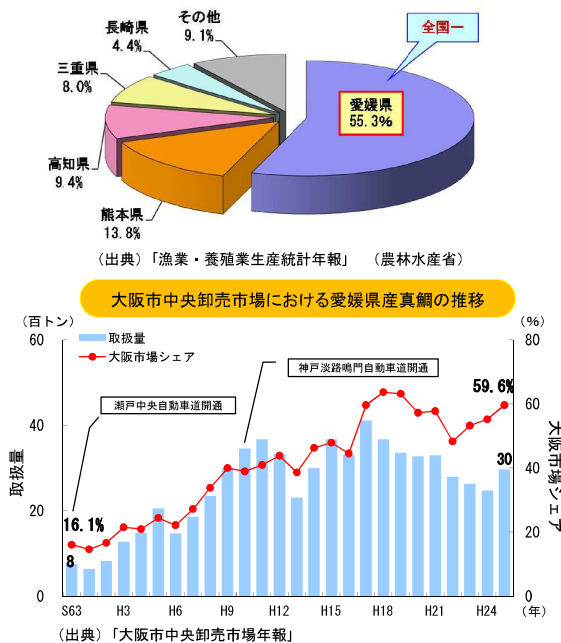
2. 経営全般の状況【(6)整備効果】

⑦鮮度の高い「真鯛」の遠方への出荷が可能に

- 愛媛県の養殖真鯛は、生産量で全国シェアの半数近くを占めている。
- 本四高速道路や四国内外の高速度ネットワークの拡充に伴い、鮮度の高い真鯛がより遠方へ出荷可能となったことを背景に、東京都及び大阪市中央卸売市場での取扱量を順調に伸ばしている。この結果、東京でのシェアは約41%、大阪でのシェアは約60%まで成長している。

養殖真鯛の全国シェア（平成25年）

大阪市・東京都中央卸売市場における愛媛県産真鯛の取扱量とシェア



34

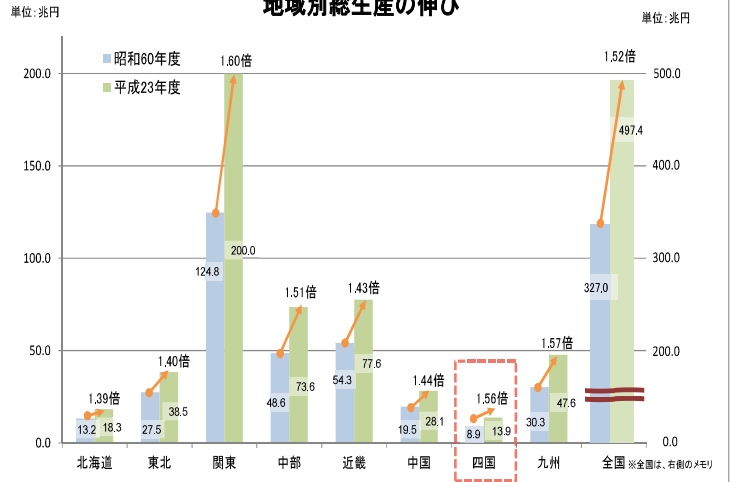
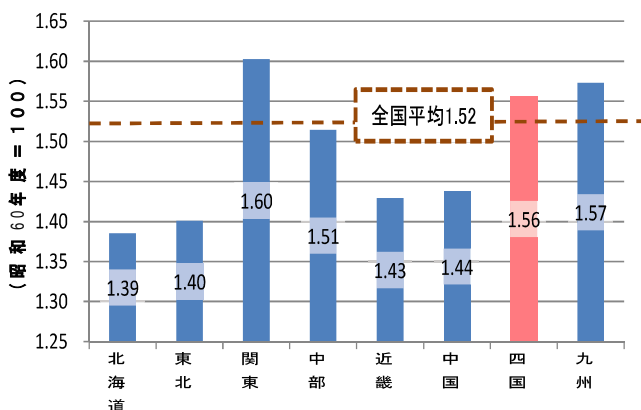
2. 経営全般の状況【(6)整備効果】

⑧地域別総生産の伸び

- 地域別総生産について、四国地域の総生産額は他地域よりも小さいものの、昭和60（1985）年度を100とした場合、平成23（2011）年度の四国における総生産の伸びは、全国平均レベルを超え、関東、中部、九州とともに上位グループとなっている。

地域別総生産の伸び(H23/S60)

地域別総生産の伸び



（出典）国民経済計算（GDP統計）統計表（県民経済計算）【内閣府】

数値は、平成7年度以前は（平成2年基準）、平成12年度は（平成12年基準）、平成17年以降は（平成17年基準）の各県内データを用いて計算。

東北地域／青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、

関東地域／茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県

中部地域／富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

近畿地域／滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

中国地域／鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

四国地域／徳島県、香川県、愛媛県、高知県

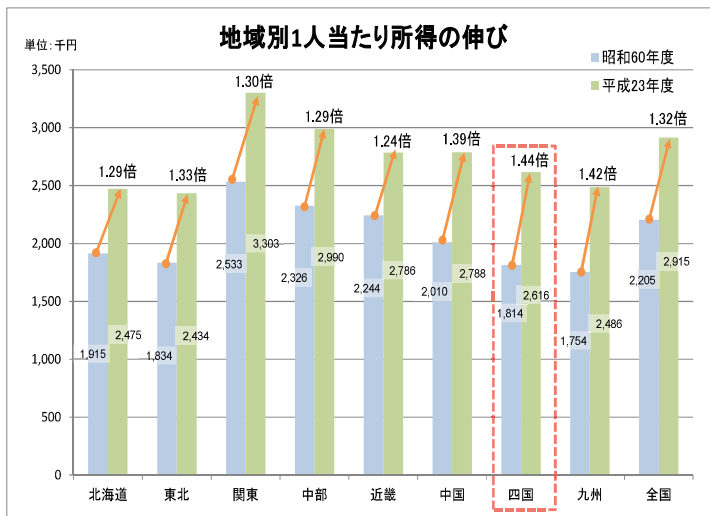
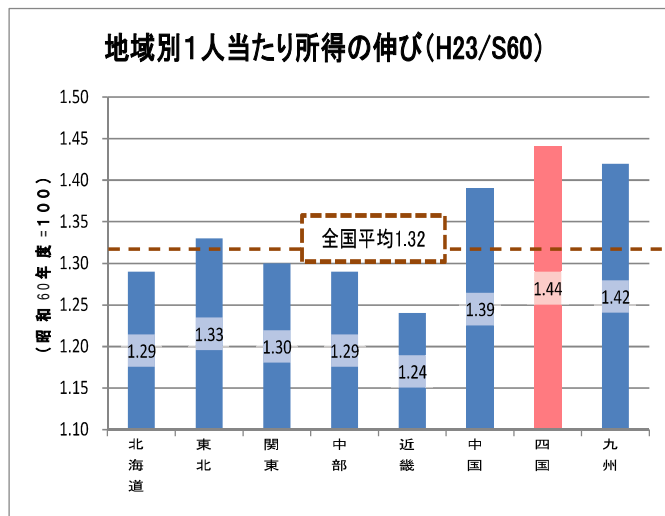
九州地域／福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

35

2. 経営全般の状況 【(6) 整備効果】

⑨ 地域別1人当たり所得の伸び

■ 四国地域の1人当たり所得は、他地域よりも低い水準であったが、昭和60(1985)年度を100とした場合、平成23(2011)年度の四国における所得の伸びは、全国平均レベルを超え、最も高い地域となっている。これにより、四国地域の一人当たりの所得は、全国平均に近づいた。



(出典) 国民経済計算 (GDP統計) 統計表 (県民経済計算) 【内閣府】

数値は、平成7年度以前は (平成2年基準)、平成12年度は (平成12年基準)、平成17年以降は (平成17年基準) の各県内データを用いて計算。

東北地域／青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、

関東地域／茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県

中部地域／富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

近畿地域／滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

中国地域／鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

四国地域／徳島県、香川県、愛媛県、高知県

九州地域／福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

36

3. 高速道路事業の取組 【(1) 安全安心への取組み】

① 構造物点検の強化

■ 平成26年4月の道路法施行規則の改正に伴い、道路構造物の点検を強化。

平成26年4月 道路法施行規則が改正

[改正のポイント]

- 道路構造物(橋梁、トンネル、門型標識等)について1回/5年の頻度で点検の実施を義務化
- 点検手法は近接目視を基本

本四高速の対応状況

- 一般陸上部の構造物は、改正された省令に基づいて点検を実施
- 海峡部長大橋については、原則、近接目視とするが、物理的に近接困難な部材に対して、近接目視と同等の点検手法を第三者委員会で審議し、方針を決定

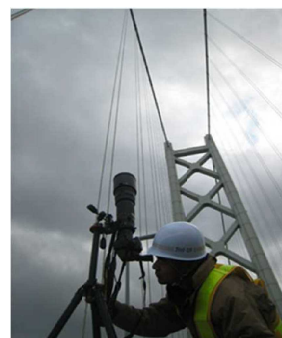
<海峡部長大橋の点検例>



ケーブル作業車での近接



赤外線サーモグラフィを用いた亀裂の検出



高画質カメラ点検

37

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

②構造物補修の最適時期での実施

■ アセットマネジメントの考え方に基づき、構造物補修を適切な時期に確実に行うとともに、点検結果に基づく損傷の補修や不具合への対応を早期に行い、構造物等の機能を維持。



瀬戸大橋補剛桁の塗替塗装



施工前



施工後

大鳴門橋多柱基礎の防食



門崎高架橋の塩害対策



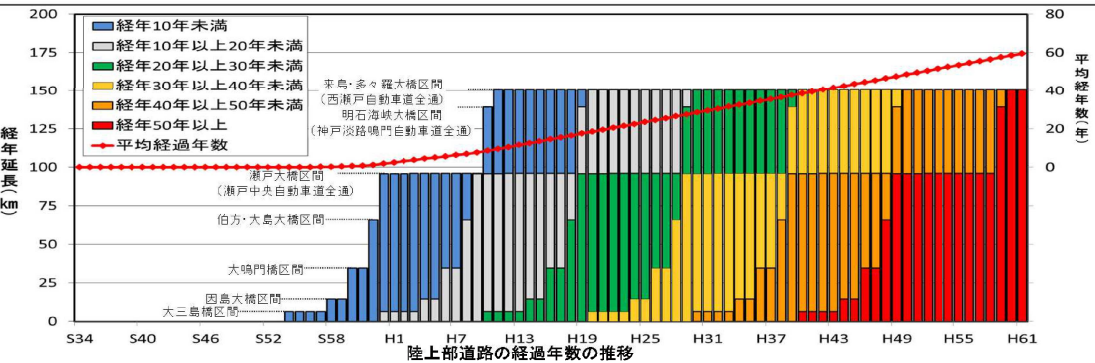
舞子高架橋の剥落対策

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

③大規模修繕計画

■ 陸上部の構造物について、平成27年度より、大規模修繕事業を開始。

- 平成25年度末で、供用後30年以上の供用延長が約1割。
- 本四高速が管理する高速道路は、経過年数の増加とともに老朽化が進展。
- 従来の修繕のみでは、重大な変状に進展し、通行止等が発生するおそれがある。
- このため、重大な変状に進展するおそれのある延長30kmについて、大規模修繕を実施する箇所として選定。



	区分	項目	主な対策	延長※1	事業費※2
大規模更新	対象なし			—	—
大規模修繕	橋梁	床版・桁	高性能床版防水・表面被覆 など	18km	201億円
	土構造	盛土・切土	水抜きポーリング など	12km	47億円
合計				30km	247億円

※1 上下線別及び連絡等施設を含んだ対策ごとの延べ延長 ※2 端数処理の関係で合計が合わないことがある

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

大規模修繕工事の代表事例

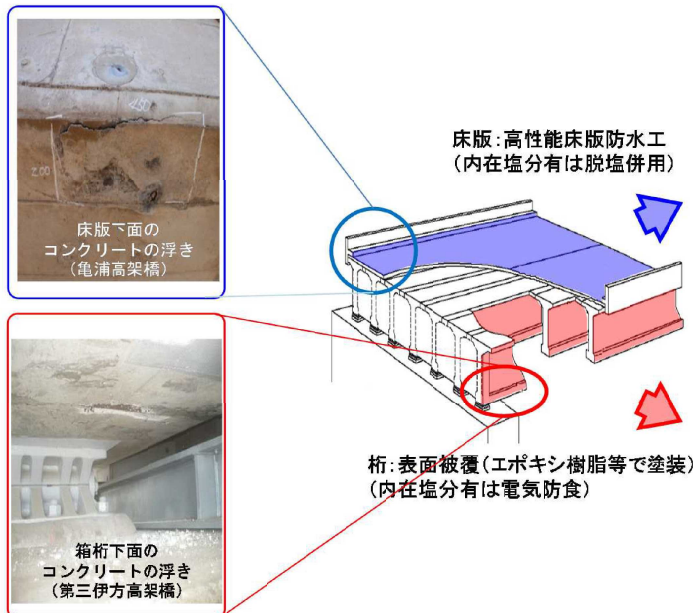
○橋梁の例

老朽化の進展、飛来塩分による塩害等により変状が発生した橋梁について、高性能床版防水工、表面被覆等を実施することで、変状の進行や新たな変状の発生を抑制。

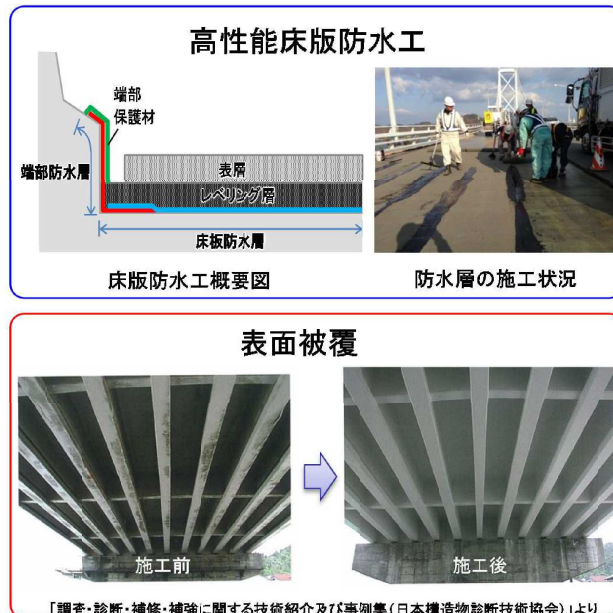
【実施箇所】

かめうらこうかきょう
神戸淡路鳴門自動車道、亀浦高架橋(徳島県)【橋長593m、昭和60年6月開通】 など

【現状】



【対策】



40

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

④大型車両通行の適正化

- 民営化後、平成19年から社員直営(非専従)により車限令違反の取締りを実施。
- 平成25年6月に国交省が定めた「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」を受け、「大型車両の通行の適正化に係る対応方針(平成26年8月)」を策定。
- 策定した対応方針に従い、平成27年度より車限取締隊の整備等を行い、取締りを強化する。



平成26年8月 大型車両の通行の適正化に係る対応方針を策定

1. 取締り・指導等の強化

(1)車限取締りを専従とする体制の整備

○車限取締りを専従で実施する現地取締り体制(車限取締隊)を速やかに整備し、平成27年度より取締りを強化。

(2)車重計の改良

○トレーラーの計測に対応するため、設置スペースを考慮した上で10m型の車重計を16.5m対応型へ順次改良。
〔車重計設置全8箇所中、H27年度末までに7箇所について16.5m化〕

(3)軸重計の増設

○ETC走行での軸重計測が可能な軸重計を順次増設。
〔H26期首設置率15%(5レーン/全ETC34レーン)
→H28末予定100%(34レーン/全ETC34レーン)〕

(4)措置命令・告発

①警察との緊密な連携の下で、合同取締りを実施し、特に悪質な違反車両に対しては、流出、減載等の措置を検討。
②国道事務所及び他の高速道路会社等と連携し、コードラインの設定及び一斉・合同取締りを実施。
③効果的な告発の実施に向けて、車重計及び軸重計の整備により重量違反を把握し、車限取締隊による取締回数を増やすことで重量違反の補足率を向上。

2. 広報啓発活動

○「大型車両の適正かつ安全な走行に向けた連絡会」※を通じた情報共有、広報啓発活動を実施。
※構成員:国交省、警察庁、機構、高速道路会社及び全日本トラック協会

41

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑤逆走防止対策の強化

【これまでに実施した対策】

- 逆走対策としてIC・SA・PAの本線合流部やオフランプ合流部に矢印路面標示およびラバーポールを設置。
- 原付、自転車、人等の本四道路への誤進入防止対策として注意喚起の標識を設置。

本線合流部における逆走対策実施例



オフランプ合流部における逆走対策実施例



誤進入対策実施例



【引き続き実施する対策】

- 順次すべてのSA・PAに、大型標識「進入禁止」および路面標示等を設置。
- 防護柵等に矢印板を設置。

防護柵等実施例



SAにおける逆走対策実施例



42

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑥耐震補強工事の推進

■緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム(H17~H19)

- ・S54年以前の道路橋示方書の適用橋梁(大三島橋、因島大橋、大鳴門橋関連区間)のうち耐震補強の対象となる164橋脚の耐震補強を完了。
- ・長大橋のうち部位により損傷が供用性や復旧性に大きな支障をきたす恐れがある大鳴門橋の耐震補強、瀬戸大橋のトラス橋支承部への段差防止対策を優先して実施。

■大規模地震発生時の本州・四国間通行の確保

- ・大規模地震発生時においても、直轄国道等と連携して本州・四国間の通行を確保すべく、まず神戸淡路鳴門自動車道の垂水IC～淡路IC間、淡路島南IC～鳴門IC間の海峡部の耐震補強を完了し、引続きこの区間の陸上部の耐震補強を平成27年度完了を目途に実施中。

■瀬戸大橋耐震補強工事の着手

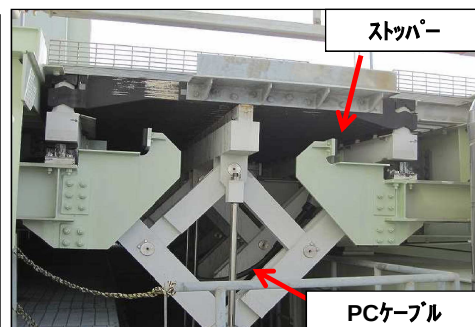
- ・瀬戸中央自動車道の海峡部を含む最短IC間のネットワークを確保すべく、瀬戸大橋を含む児島IC～坂出北IC間の耐震補強を、平成32年度完了を目途に実施中。



大鳴門橋2P変位制限



番の州高架橋2P 段差防止



明石海峡大橋 伸縮装置落下対策

43

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑦BCP(事業継続計画)の充実

【これまでの取組】

- 「本州四国連絡高速道路株式会社事業継続計画(BCP)(地震版・津波版)」を策定
※中央防災会議等の動きを踏まえ、随時見直しを実施

BCP策定経緯

- ・平成21年3月: 本社(地震版)を策定
- ・平成22年3月: 各管理センター(地震版)を策定
- ・平成22年4月: 会社全体版(地震版)をHPで公表
- ・平成24年6月: 会社全体版(津波版)を策定

【現在の取組】

- 災害時の車両等燃料の確保: より確実な燃料の確保に向け、手法の拡充を図る。
- 防災訓練の関係機関との連携: 毎年9月1日防災訓練では、南海トラフ地震等巨大地震により本四高速道路が毀損することを想定し、応急復旧、緊急交通路指定等を実施するために、関係機関との連携・協力を想定した訓練を実施。
- 防災訓練の実施: 防災意識の高揚を図り、災害発生時などを想定し迅速かつ適切に行動できるよう、9月1日以外にも定期的に防災訓練を実施。
- 道路毀損を想定した資機材の充実: 早期道路啓開に最低限必要な資機材を準備。



本 社



岡山管理センター



坂出管理センター

44

3. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑧災害発生時の関係機関との連携強化

- これまでに、国・自治体、陸上自衛隊等と防災協定を締結。
- さらに南海トラフ地震発生時に本四高速道路が四国支援のための緊急交通路として機能確保できるよう、関係機関との連携強化を図っている。

【現在の取組】

陸上自衛隊	防災連携協定(2014年度締結)に基づき、2015年度以降迅速な道路啓開等のための合同訓練実施
日本橋梁建設協会	本四高速道路の毀損時に協力を得て迅速に応急復旧できるよう、必要な行動計画等の共有化と整備
沿線関係企業	災害発生時に関係企業が積極的に応急復旧作業を実施できるよう制度・体制を構築
警察	緊急交通路指定の実施に関し、連絡体制や対応手順等について協議



H27.1.16 陸上自衛隊中部方面隊との防災連携協定締結式
左:三原社長、右:陸上自衛隊中部方面隊山下総監

3. 高速道路事業の取組【(1)安全安心への取組み】

⑨防災の取組 - 海峡部の安全安心な利用の確保 -

■ 海峡部気象予測の提供

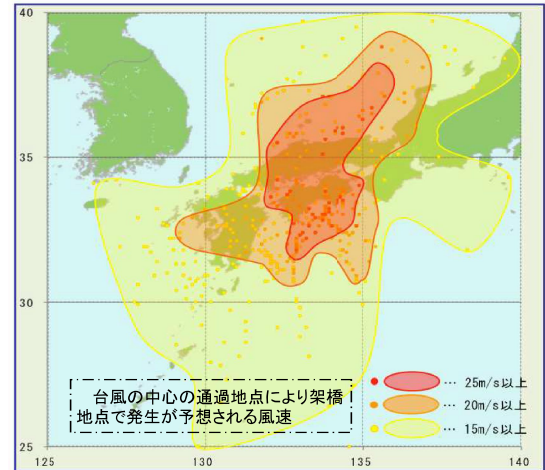
・海峡部長大橋での強風や降雪等の最大12時間先までの気象予測情報をホームページで提供し、お客様の通行時間・経路の選択を支援。



[平成26年より本格運用開始]

■ 異常気象による影響軽減に向けた取組

・異常気象による通行制限の軽減に向け、より早期に対応準備できるよう、平成26年より「台風_交通規制マップ」を関係者で共有して台風の影響の予測精度を向上するなど、防災対応を高度化。



台風_交通規制マップ(瀬戸大橋)

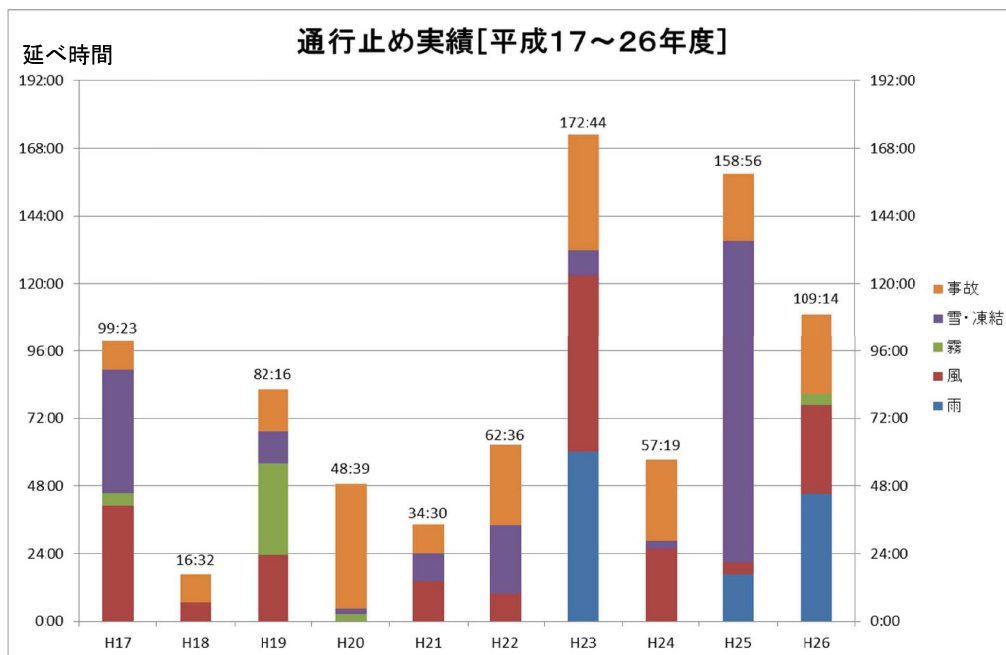
46

2. 高速道路事業の取組【(1)安全安心への取組】

⑩異常気象や事故による通行止め実績

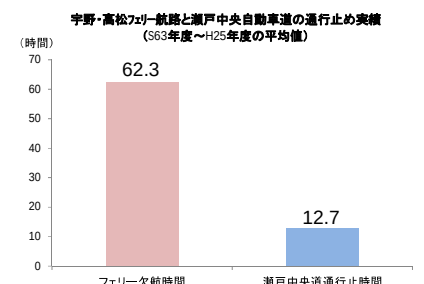
■ 海峡部区間が多いため、気象の影響により通行止め時間の各年度の変動が大きい。

■ 気象予測を活用して事前広報等を行っており、今後も情報提供の充実に努める。



※西瀬戸自動車道は、国交省直轄区間を含む
※工事に伴う通行止めは含まない

【参考】フェリーでは、天候の悪化などにより本四間の移動が制約されるが、瀬戸中央自動車道の開通により本四間移動の確実性が向上。



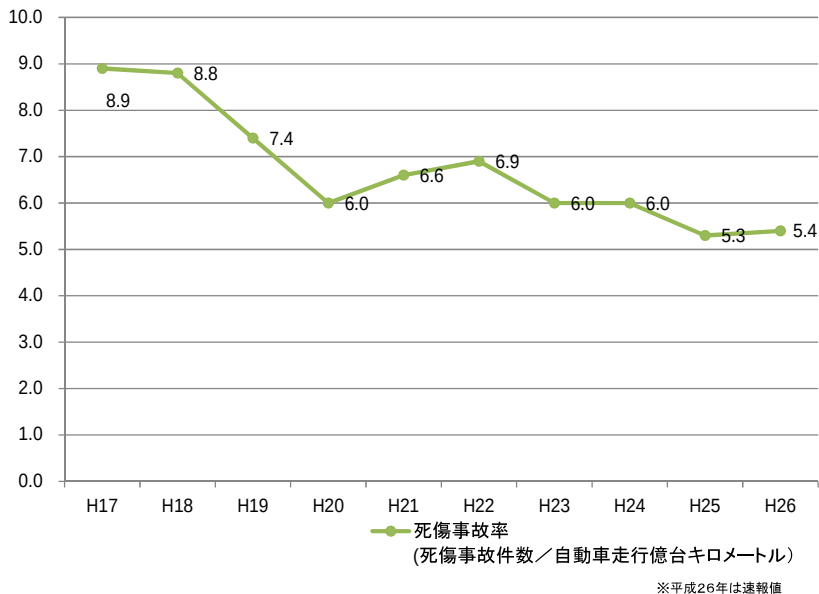
47

2. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑪死傷事故率の推移

- 高機能舗装への改良、高視認性路面標示の設置、注意喚起(急カーブ速度落とせ)の設置、道路緊急ダイヤルの周知等により、死傷事故率は減少。
- 今後も、引き続き、高機能舗装への改良等を行うことにより、事故の軽減に努める。

死傷事故率[平成17～26年]



高機能舗装への改良



超高輝度標識版
(大型文字採用)

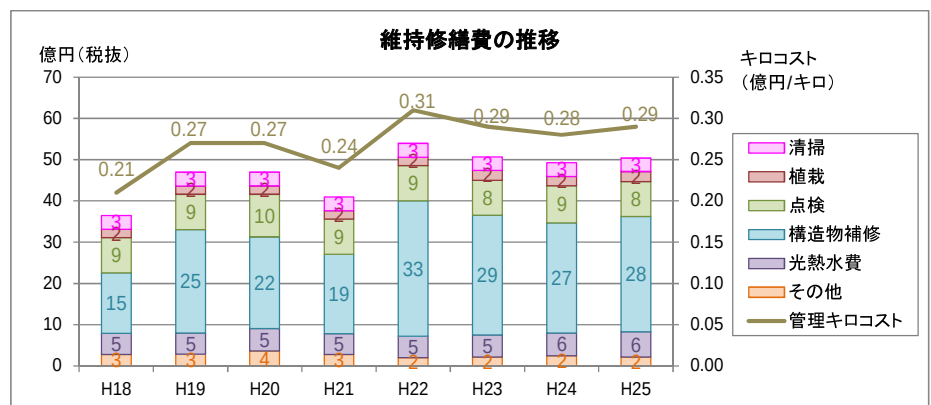


道路情報板による
交通安全啓発

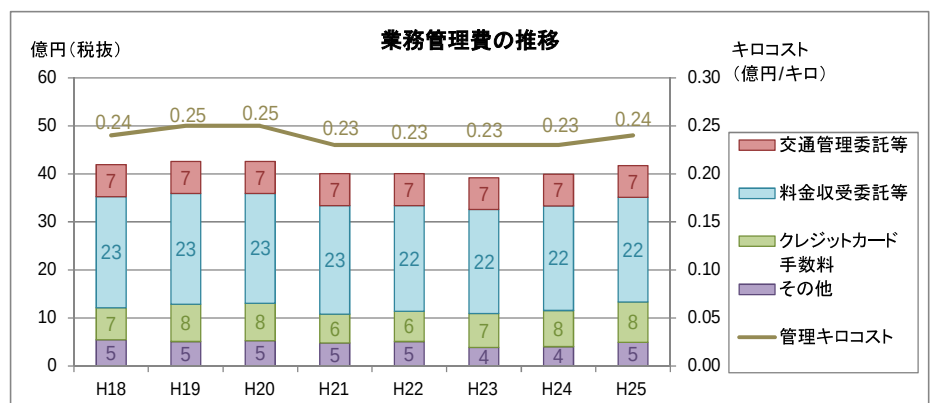
2. 高速道路事業の取組 【(1)安全安心への取組み】

⑫維持修繕費と管理業務費の推移

- 維持修繕費については、計画を上回る収入を活用し、H22年度以降、舗装補修を重点的に実施したため、「構造物補修」が増加傾向



- 管理業務費については、概ね一定額で推移



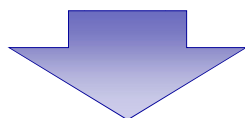
3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

①海峡部長大橋の維持管理方針

■ 海峡部長大橋の特徴

本州四国連絡橋は、吊橋、斜張橋、アーチ橋など17橋の世界にも例のない多数の長大橋梁群であり、以下の特徴を有する。

- 巨大構造物である ⇒ 管理数量が膨大
- 新材料、特殊構造を採用 ⇒ 耐久性が未知の領域
- 海上にある橋梁 ⇒ 錆の発生などの劣化が速い上、接近手段が限られている
- 代替道路がない ⇒ 通行止めは極力回避が必要
- 巨大で建設に巨額 ⇒ 架替えや大規模な修繕が困難



■ 海峡部長大橋は大部分が鋼製であり、錆などの腐食を抑える「防食」が極めて重要

【防食対策】：塗装、ケーブル送気乾燥システム、コンクリート被覆、海中基礎防食など

■ 防食対策の劣化が進む前に補修する「予防保全」を基本とすることにより、

- 橋の健全性を常に一定水準以上に確保
- 大規模な補修を回避
- ライフサイクルコストを最小化



200年以上使える橋を実現

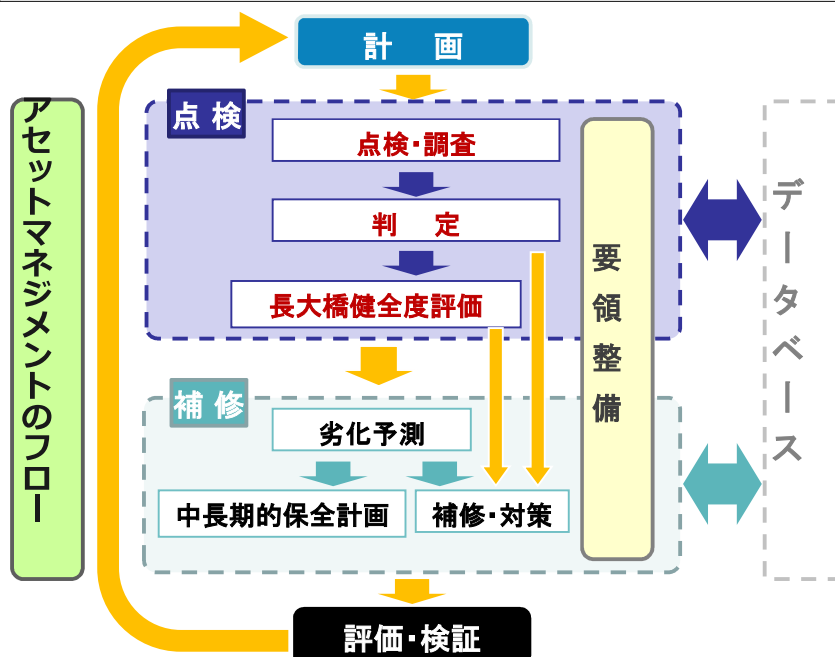
50

3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

②アセットマネジメントの導入

■ 海峡部長大橋については、大規模な補修等を要しないよう、劣化が進む前に補修する「予防保全」を基本として常に健全性を一定の水準以上に確保することが必要。

■ このため、アセットマネジメントの考え方を導入して「予防保全」をPDCAサイクルで着実に実践し、ライフサイクルコストを最小化。



● 海峡部長大橋については、橋全体の健全性を一定の水準以上に確保するため、部材毎の状態の判定結果に基づく橋全体の健全度評価を実施。

● 健全度評価結果及び部材毎の劣化予測結果から、「予防保全」を基本として中長期的保全計画を適宜修正。

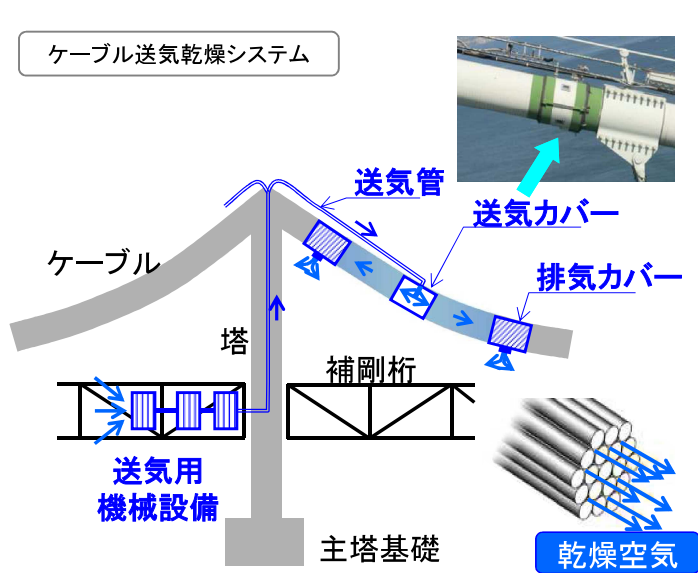
● 中長期的保全計画を基本に、劣化予測に基づきライフサイクルコストを最小化すべく最適な時期に補修・対策を実施。

51

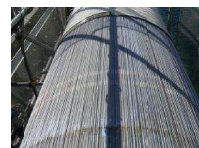
3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

③海峡部長大橋の維持管理事例 - ケーブル送気乾燥システム -

- ケーブルは吊橋で最も重要で、かつ、取替え困難なため、確実な防食が必要
- 既往橋の調査により、従来の「水を遮断する」方法では防食が不十分と判明
⇒ **世界に先駆け**、ケーブルに腐食が発生しないよう常に乾燥状態に保つ「**ケーブル送気乾燥システム**」を当社が独自に開発 → 本州四国連絡橋はもとより、**国内外の吊橋で採用**



	2000	2005	2010	2015
国内橋梁	本四高速 1997▼明石海峡大橋(建設時より導入) 1999▼来島海峡大橋(建設時より導入) その他の本四の吊橋について、順次導入 現在改良中			
	本四以外の国内橋梁 1998▼白鳥大橋(本四の技術を活用) 安芸灘大橋、平戸大橋、豊島大橋等、国内の吊橋について、順次導入			
海外橋梁	海外橋梁 ※レーンブリッジ導入中、関門橋導入検討中			
	2000▼永宗大橋(韓国) リトルベル橋(デンマーク)、ハバー橋(英)等、海外の吊橋について、順次導入 ※ボスボラス橋(トルコ)等導入中			



←【10年後調査結果(明石海峡大橋)】

ケーブルに腐食はみられず、システムが確実に防食していることを確認

参考

【ケーブル素線の破断事例】→
(海外の橋梁)



52

3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

④これまでの技術開発成果

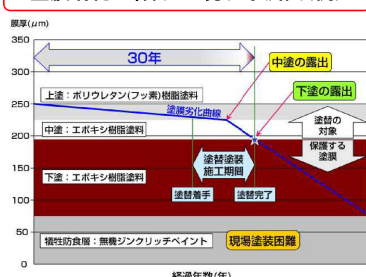
- 顕在化した保全上の重要な技術課題を解決するため、技術委員会を設置して外部有識者の指導を仰ぎつつ技術開発を推進。

技術開発項目	技術開発成果
防食性能の向上	塗替サイクルを延伸するためのより性能の高い塗料の開発
	塩害環境の厳しい海峡部コンクリート構造物に対する表面被覆法の確立
	海中基礎鋼ケーソンの合理的な防食工法の開発
	取替えが困難なケーブルを確実に防食するためのケーブル防食システムの高度化
	ハンガーロープの補修工法の開発(内部充填工法、等)
点検手法の高度化	ハンガーロープ内部の腐食状況を確認する点検法の開発 疲労亀裂の遠隔検出手法の開発
耐震補強設計	長大橋の耐震性能照査法の開発



疲労亀裂の遠隔検出手法の開発

塗膜消耗に着目した劣化予測図(例)



塗替塗装の時期は、塗膜調査結果から劣化予測を行い、最適な時期を決定



塗料の暴露試験状況(宮古島)

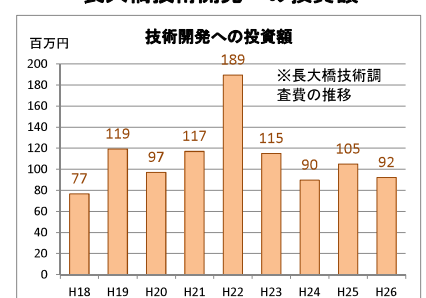
高耐久フッ素樹脂塗料の開発



主塔基礎天端のコンクリート被覆

海峡部コンクリート構造物に対する表面被覆法の開発

長大橋技術開発への投資額



53

3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

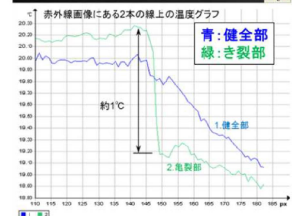
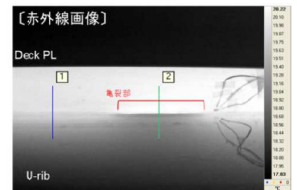
⑤技術開発計画の策定、今後の技術開発

■ 200年以上の利用を目指し、引続き技術委員会の指導を仰ぐとともに、新たにグループ一体となって取組む保全技術交流会議を設置し、適宜産学連携を図りつつ、今後とも技術開発を推進。

今後の技術開発項目	技術開発内容
塗替塗装	省力化・実施時期の再評価
	塗膜消耗予測の検討
	塗膜消耗以外の劣化要因調査
	省工程型塗料の規格作成
	環境に配慮した塗料の性能調査
ケーブル送気乾燥システム	被覆材料の要求性能調査と最適被覆方法の提案
吊橋ハンガーロープの検査手法	簡易検査手法の開発
大水深海中基礎の防食手法	防食手法の開発
コンクリート防食	マスコンクリート表面被覆の維持管理法作成
	アルカリ骨材反応対策としての表面含侵材の適用性調査
疲労対策技術	赤外線サーモグラフィによる疲労点検
長大橋付属物補修	繊維強化プラスチック(FRP)の適用性調査



(簡易レールを使用した計測)



(赤外線計測結果イメージ)

赤外線サーモグラフィによる疲労点検

54

3. 高速道路事業の取組 【(2)長寿命化に向けた取組み】

⑥産学連携による技術開発

神戸大学との連携協力協定 (平成21年6月)

知的資源や人的資源の積極的な相互交流を図りながら連携を深め、地域に貢献します

連携協力の実施事項

1. 広範囲の連携を目的とした情報交換の実施
2. 人材育成のための教育、講習会の実施
3. 共同で行う調査・研究の実施
4. 施設の相互利用



連携協力協定調印式
(神戸大学学長と社長(当時))

赤外線サーモグラフィにより、遠隔から疲労損傷部に発生する温度分布を精度良く計測

鋼橋の効率的な疲労損傷調査法の開発

共同研究者: 神戸大学



疲労亀裂の遠隔調査状況

マスコンクリート表面被覆の室内試験、現地調査等を実施

マスコンクリート表面被覆要領(維持管理編)の作成

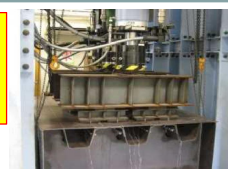
共同研究者: 神戸大学



コンクリート表面被覆材料の室内試験状況

鋼床版ビード貫通亀裂に対する室内試験を実施

鋼床版ビード貫通亀裂の新たな補修工法の開発



鋼床版疲労試験状況

共同研究者: 関西大学

盛土のり面の健全性評価

マクロ評価法による盛土評価、調査項目、安定解析方法、盛土補強方法等に関する技術指導

技術協力: 大阪大学



現地視察状況

55

3. 高速道路事業の取組 【(3)利便性向上に向けた取組み】

①(仮称)中川原スマートインターチェンジの整備

- 本四高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため建設・管理コストの削減が可能なスマートインターチェンジ(ETC専用インターチェンジ)を導入。
- 神戸淡路鳴門自動車道の津名一宮ICと洲本IC間に中川原スマートインターチェンジを事業化し、お客様の利便性を向上。



中川原スマートインターチェンジ位置図



中川原スマートインターチェンジ完成予想図

56

4. 利用促進の取組

①利用促進のための体制構築

- 全社を挙げて利用促進に取り組む体制を構築。
- 関係自治体と連携したイベントの実施、観光情報等の発信、SA・PAの充実等により、利用促進策を推進。
- 実施に当たっては、「環瀬戸内海地域交流促進協議会」と密接に連携。

本四高速利用促進本部

○本四高速道路の全国路線網への編入に伴い、全社を挙げて利用促進に取り組む体制として、**「本四高速利用促進本部」**を平成26年2月1日に設置

○「環瀬戸内海地域交流促進協議会」との密接な連携の下に取り組み

[取り組み体制]

本四高速利用促進本部
(平成26年2月1日設置)

○取締役を本部長とし、その他役員、関係部室長を本部員とする体制を構築

連携
⇔

環瀬戸内海地域交流促進協議会
(平成26年3月27日発足)

○経済団体、地方公共団体、国、本四会社等が一体となって地域連携・利用促進に取り組む体制を構築

利用促進策

利用促進策は、当社がこれまでに実施してきた施策の拡充策に加え、新たに全社員から募集したアイデアなども踏まえて、利用促進本部において実施を決定

【地域との協働】

- ・関係自治体等と連携し、瀬戸内海国立公園指定80周年記念、瀬戸内しまのわ2014（国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」）、淡路花博2015花みどりフェアなどにイベントに参画
- ・せとうち美術館ネットワークの更なる活性化策の実施
- ・地域等と連携し、企画割引の実施

【情報の発信】

- ・本四道路のコマーシャル、本四道路沿線の観光情報等の発信

【資産の有効活用】

- ・SA・PAの施設・サービスを充実し、「小さな名所づくり」を実施
- ・ブリッジワールド、塔頂体験ツアー等の実施



57

4. 利用促進の取組

②地域との協働

■ 関係自治体等と連携した長大橋を活用したイベントの開催

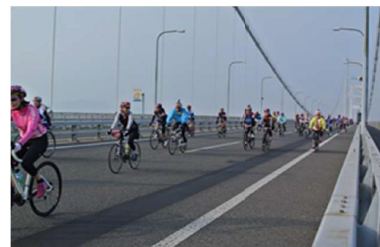
・「瀬戸内海国立公園指定80周年記念」、「瀬戸内しまのわ2014」等関係自治体等と連携したイベントを開催した他、「明石海峡大橋海上ウォーク」、「しまなみ縦走」等長大橋を活用したイベントを毎年開催。



瀬戸内海国立公園指定80周年記念
プレイベント ご当地キャラ大集合
in瀬戸大橋(与島PA)



瀬戸内海国立公園指定80周年記念
瀬戸大橋スカイツアー
(北備讃瀬戸大橋)



瀬戸内しまのわ2014 瀬戸内
しまなみ海道・国際サイクリング大会
(来島海峡大橋)
[海外525名を含め約7,300名が参加]



瀬戸内しまのわ2014 しまなみ海道・
春の塔頂体験ツアー (来島海峡大橋)



明石海峡大橋海上ウォーク
(明石海峡大橋)



しまなみ縦走2014
(しまなみ海道)

58

4. 利用促進の取組

■ 「せとうち美術館ネットワーク」の取り組み

・平成20年10月に、瀬戸内地域全体としての文化芸術面の魅力発信の支援を目的として、「瀬戸内美術館ネットワーク」を発足。
・当初、6施設の参加でスタートし、平成27年4月には58施設まで拡大しネットワーク機能を充実、強化。平成26年度の共通割引券利用実績は、延べ約16,300人。



せとうち美術館サミット
(年1回開催)



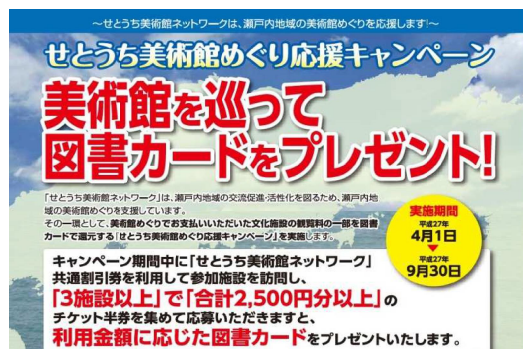
せとうち美術館ネットワーク
特別講演会 (年1回開催)



橋を渡って親子でアート鑑賞(年2回実施)



リーフレット(2015春夏号)



せとうち美術館めぐり応援キャンペーン

59

4. 利用促進の取組

③情報の発信

■ 本四高速道路のPRや沿線観光情報等の発信

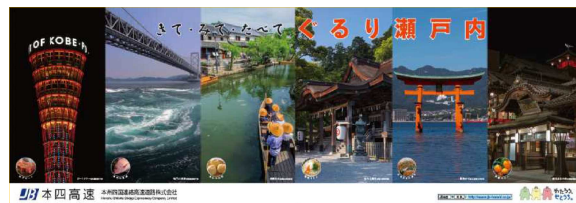
- ・テレビCMや電車・駅広告等により本四高速道路をPR、本四高速道路沿線の観光情報等を発信。
- ・本四高速道路SA・PAでお客様をおもてなしするとともに、観光情報誌「瀬戸マーレ」(約16万部)により、瀬戸内地域の魅力をPR。



本四テレビCM(観光PR)



地元自治体による観光PR



電車・駅広告(東京メトロ)



淡路人形浄瑠璃公演(淡路SA下り)



クリスマスイベント(与島PA)



HP「瀬戸マーレ」による観光情報の発信 60

4. 利用促進の取組

④資産の有効活用

- お客様にご満足していただける快適空間やサービスの提供を推進するため、新規施設の設置や既存施設のリニューアル等に取り組み、「小さな名所づくり」を実施。
- また、資産の有効活用として「ブリッジワールド」を実施し、年間1万人以上が参加。



H20.12 室津PA(上・下)
コンビニエンスストア営業開始



H21. 4 来島海峡SAリニューアル



H23.11 淡路SA(上り)
「恋人の聖地モニュメント」設置



H26. 4 淡路SA(下り)リニューアル
H27. 3 淡路SA(上り)リニューアル



明石海峡大橋 ブリッジワールド
(H26実績:開催300回、10,202人が参加)

4. 利用促進の取組

⑤SA・PAの混雑対策

本四高速道路では、ゴールデンウィーク、お盆等の混雑期間に一部のSA・PAで満車が発生するため、以下の対策を実施。

■混雑が予想される日は、SAの駐車場に誘導員（ガードマン）を配置し、毎年その体制を充実。また、事前の情報提供や案内看板を設置。

■観光バス、大型車の駐車スペースを確保するため、大型駐車スペースをカラー舗装にして、視認性を向上することでスムーズな誘導を実施。



平成26年度 混雑期間	満車発生箇所 (全20箇所中)	延べ満車時間
ゴールデンウィーク	7箇所	約127時間
お盆	6箇所	約82時間
年末年始	3箇所	約22時間
平成26年度計		約231時間

H26年度 満車発生8箇所の駐車場数

○淡路SA(下)	大型102台、小型330台
○室津PA(下)	大型58台、小型40台
○淡路島南PA(上下)	大型42台、大型100台
○与島PA(上下一体)	大型60台、小型346台
○鴻ノ池SA(下)	大型39台、小型94台
○来島SA(上下)	大型33台、小型127台

8箇所の駐車場総数

大型334台、小型1,037台(P23参照)

[混雑期間中の対策実施例]



誘導員の配置



案内看板の設置



大型駐車スペースの視認性向上

62

4. 利用促進の取組

⑥ガソリンスタンドの撤退対応

■平成20年8月、瀬戸中央自動車道鴻ノ池SA(下)に設置していたGSを撤退した。その後、給油対策として、平成25年11月に、鴻ノ池SA(上り・下り)でガソリン缶詰の販売を開始。

■あわせて、他の道路会社と連携したGSに関する広報活動やSA・PAにおいて近隣の給油所の案内等を行っている。

NEXCO西日本山陽道(上り)
福山SA手前 懸垂幕での案内



鴻ノ池SAでの最寄給油所案内



坂出管内横断幕及び懸垂幕(坂出IC)



各IC入口での広報



63

5. 更なる経営基盤の強化 【(1)行動計画2015-2016】

①『新たな事業運営に向けて 行動計画2015-2016』について

- 経営改善と更なる利用促進に向け2014年10月にとりまとめた「新たな事業運営に向けて」を具体に推進するため、『新たな事業運営に向けて 行動計画2015-2016』をとりまとめ。
- 今後の事業運営は「信頼と挑戦」を基本方針とし、これを念頭に具体の取組を推進。

信頼 Trust

より安全・安心・快適な利用の確保に努め、本四高速道路をお客様に『信頼』していただくこと。

『信頼 Trust』とは、本四高速道路をより一層安全・安心・快適にご利用いただき、お客様に本四高速道路を「信頼」していただくための、高速道路を管理する会社として基本的な取組。

【取組の概要】

- **アセットマネジメント**: 構造物点検、構造物補修、耐震補強
- **老朽化対策**: 大規模修繕、車両制限令違反車両対策
- **安全対策の強化**: 不正通行対策、逆走対策、交通安全対策、工事安全対策、防災強化など
- **サービスの充実**: お客様ニーズの反映、長大橋を活用したイベント、せとうち美術館ネットワーク、観光情報発信など
- **公正で効率的な事業運営**: 環境行動、組織・人事の活性化、業務改善、コスト縮減、効果的な情報発信など

挑戦 Challenge

200年以上の長期に渡る橋の利用の実現や本四高速道路の更なる利用促進等に積極果敢に『挑戦』していくこと。

『挑戦 Challenge』とは、従来の取組では成し得ない、200年以上の長期に渡る橋の利用や更なる道路利用促進などの高度な目標の達成に向け、果敢に挑んでいく取組。

【取組の概要】

- **技術開発・技術の高度化**: 点検技術の高度化、塗装・コンクリート防食、疲労などに係る技術開発
- **技術の継承・活用**: 国内外の橋梁調査の受託、技術者派遣、海外研修生受入など
- **新たな建設**: 中川原スマートICの建設
- **組織の簡素化**: 交通管制体制の合理化・効率化
- **更なる利用促進**: コンセプトに基づくSA・PAの魅力アップ、小さな名所づくりなど

64

5. 更なる経営基盤の強化 【(2)長大橋技術の活用】

①国内外における技術支援、専門家派遣

- 国内外の長大橋建設・維持管理への技術支援、専門家派遣、他組織との技術情報の交換などを通じて、各機関の業務を支援。

技術支援

国内長大橋の建設・維持管理	9橋に対して、延23件の業務を実施
海外長大橋の建設・維持管理	ウルサンハーバー大橋(韓国) イルティッシュ川橋梁(カザフスタン)
JICA専門家(短期)	9カ国、延20人を派遣

専門家派遣(長期)

国内長大橋の建設	阿波しらさぎ大橋(徳島県) 備前♡日生大橋(岡山県備前市)
海外長大橋の建設	イズミット湾横断橋(トルコ) ニャッタン橋(ベトナム)
JICA専門家	8カ国、延14人を派遣

他組織との技術情報の交換

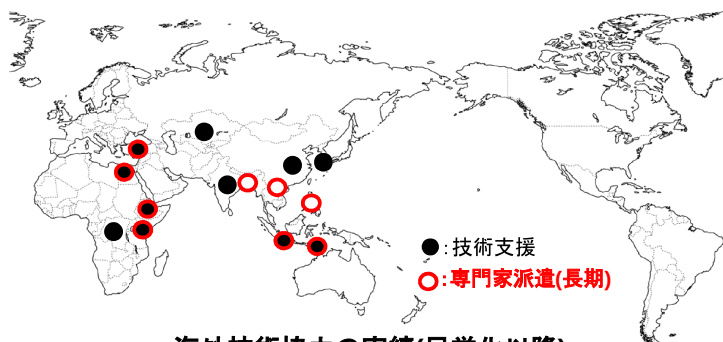
長大橋管理連絡会議	国内の長大橋管理者(国交省、首都高速、NEXCO中、NEXCO西、阪神高速、広島県、長崎県、北九州市、等)の会議。 毎年、会議を主催。延10回実施。
国際吊構造橋梁管理者会議	海外の長大橋管理者(米国、英国、デンマーク、中国、日本、等)の会議 概ね2～3年毎に開催。 延4回運営に参画(内、1回主催)。
韓国道路公社との相互協力	H21.5相互協力に関する覚書を締結。 毎年、相互交流。延7回実施。



国際吊構造管理者会議



長大橋管理連絡会議



海外技術協力の実績(民営化以降)

65

5. 更なる経営基盤の強化【(3)国、機構との関係で特に提案したい項目】

①機構との協定に基づく「助成」の活用について

現状の課題1

■ 維持修繕工事の実施にあたっては、予防保全の考え方をもとにライフサイクルコスト(LCC)を低減するような技術開発を行い、トータルコスト削減に取り組んでいるところである。しかし、LCCへの影響は、長期にわたってその効果を把握しなければコスト削減の効果を評価することができない。現在、種々の技術開発に取り組んでいるが、コスト削減効果を評価できるようなところまで至っておらず、現時点においては「助成」の申請対象となる案件がない状況である。

現状の課題2

■ 長期的な費用削減のための技術開発に種々取り組んでいるが、研究開発にはリスクが伴うため、多額の開発費を投入できず、研究開発への積極的かつ効果的な取組が難しい状況である。