

業務点検セルフ・フォローアップの概要

令和7年5月22日

本州四国連絡高速道路株式会社

本州四国連絡高速道路(株)の概要

(1) 本四高速道路3ルート概要



令和6年7月現在



来島海峡大橋 (西瀬戸自動車道)



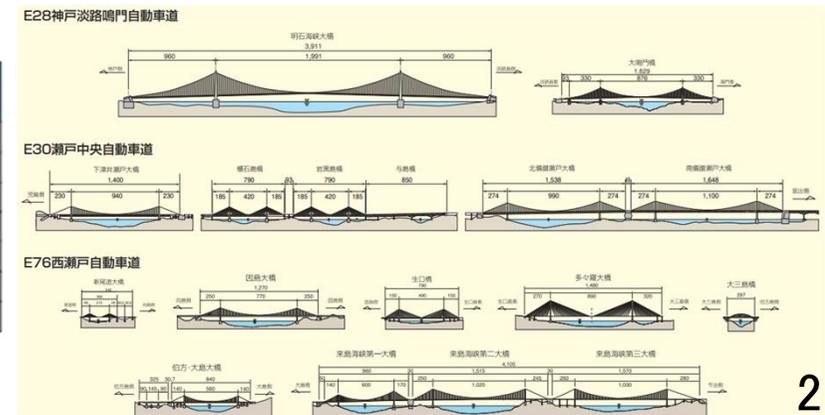
瀬戸大橋 (瀬戸中央自動車道・本四備讃線)



明石海峡大橋 (神戸淡路鳴門自動車道)

(2) 道路延長及び構造規格

項目	一般国道28号 神戸淡路鳴門自動車道	一般国道30号 瀬戸中央自動車道	一般国道317号 西瀬戸自動車道	合計
延長	89.0km	37.3km	46.6km	172.9km
構造規格	規格	第一種第2級	第一種第2級	第一種第3級
	設計速度 (km/h)	100	100	80
	車線	6車線・4車線	4車線	4車線・2車線
長大橋数	2橋	6橋	9橋	17橋
開通年度	平成10年4月	昭和63年4月	平成11年5月	-
事業費	1兆4,700億円	6,700億円	7,300億円	2兆8,700億円



1. 高速道路事業の取組状況

- ネットワーク整備・機能強化の取組
- 維持管理・老朽化対策の取組
- 災害・事故対応
- コスト縮減の取組
- 技術開発

1. 高速道路事業の取組状況 ネットワーク整備・機能強化の取組

(1) スマートインターチェンジの整備

- ・ 淡路島中央スマートIC (H30.2供用) と淡路北スマートIC (R2.3供用: 日本で最初の民間施設直結スマートIC) を整備
- ・ 現在整備中の坂出北ICのフルインター化は、R7年度中の完成を予定



(2) 暫定2車線区間の解消

- ・ 管理延長約173kmのうち、暫定2車線区間延長は約47km
- ・ 4車線化の優先整備区間として西瀬戸自動車道の3区間が選定(約37km)
- ・ 当面の安全対策として、土工部等で中分ワイヤーロープを設置 (R3年度完了)

(3) 高速道路事業の高度化、効率化

- ・ 高速道路事業の高度化・効率化への対応として、防災・安全、保全、交通運用、ETC・サービスの各分野の業務を高度化・効率化するため、JB本四高速グループ一体で構成される高速道路事業高度化本部のもと、組織横断的なイノベーションの推進に取組み中

土工部・中小橋部の中分ワイヤーロープ



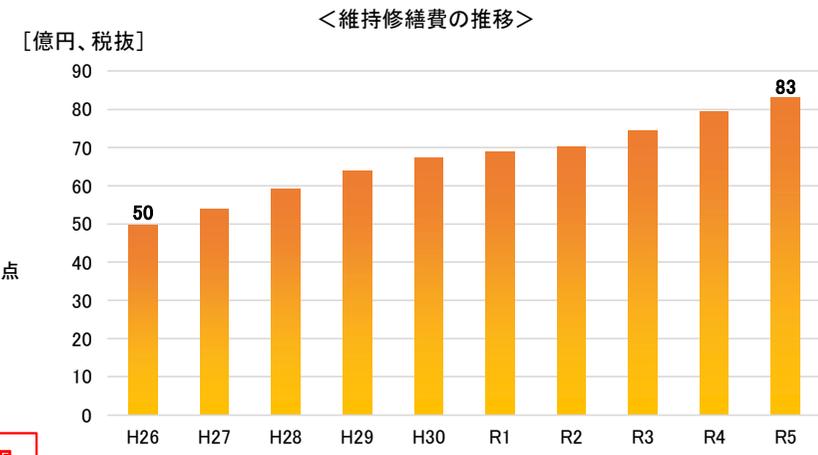
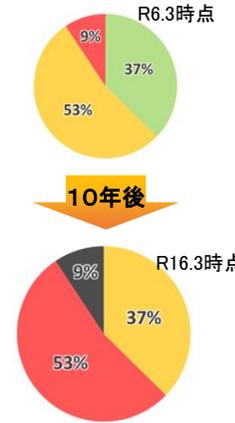
<p>防災・安全業務</p> <p>目指す姿: ・レジリエントな本四高速道路 ・工事事故の削減</p> <p>2027年度の目標: ・暫定的な整備手法による橋梁耐震補強完了率: 86% ・工事における重大事故件数: 0件</p>	<p>保全業務</p> <p>目指す姿: ・LCC最小化の実現、「200年橋梁」の実現</p> <p>2027年度の目標: ・インセンティブ助成認定件数: 3件 ・快速走行路面率: 96% ・XR技術を活用した長大橋点検数: 5橋</p>
<p>交通運用業務</p> <p>目指す姿: ・交通事故・渋滞の少ない道路サービスの提供</p> <p>2027年度の目標: ・渋滞損失時間: 3万台・時 ・死傷事故率: 2.9件/億台キロ ・通行止め時間 (災害・悪天候除く): 0.5時間 ・逆走事故件数: 0件</p>	<p>ETC・サービス業務</p> <p>目指す姿: ・タッチレス化等を実現する料金所機能 ・物流、自動運転、バリアフリー等への対応</p> <p>2027年度の目標: ・ETC2.0利用率: 38% ・年間利用台数: 46.5万台</p>

高速道路事業の高度化・効率化

1. 高速道路事業の取組状況 維持管理・老朽化対策の取組

(1) 経過年数の推移

- R5年度末時点で供用から30年以上経過した区間は約6割。因島大橋及び大三島橋関連区間は供用から40年以上経過



全路線が30年以上経過

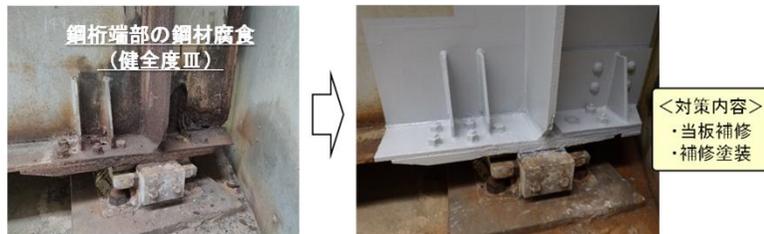
(2) 維持管理費(維持修繕費)の推移

- 物価・労務単価の上昇や老朽化の進展に伴う補修費の増大により、維持修繕費は10年間で約1.7倍に増加
- 特に舗装補修や長大橋補修、施設設備の補修取替等の補修業務に関する費用の増加が顕著

(3) 点検と補修の確実な実施

- 改正された省令に基づく点検は、現在3巡目を実施中。部位毎では補修数を損傷発見数が上回る傾向であり残存未補修数は増加
- 点検効率化を目的として、BIM/CIMモデルとMR技術を活用した長大橋点検支援ツールを開発中

健全度Ⅲの補修事例



BIM/CIMモデルとMR技術を活用した長大橋点検支援ツール(開発中)



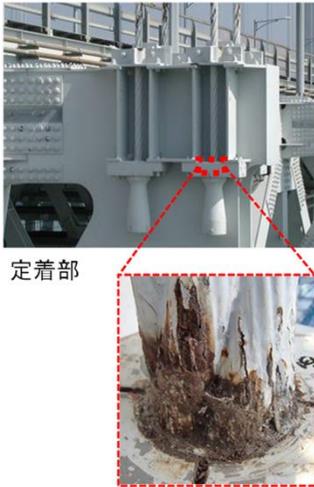
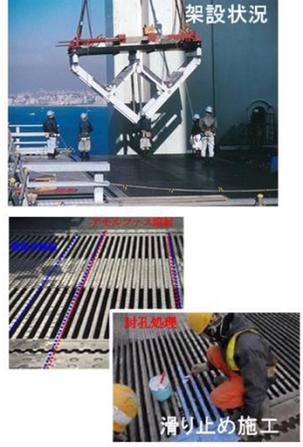
(4) 特定更新等工事(大規模修繕)の推進

- 陸上部の構造物について、H27年度より大規模修繕事業を開始し、対象構造物の約5割が完了

1. 高速道路事業の取組状況 維持管理・老朽化対策の取組

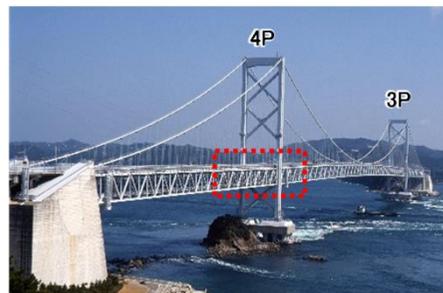
(5) 海峡部長大橋の維持管理

- 海峡部長大橋の維持管理は、通行止め等による社会的影響やライフサイクルコストを最小化するために予防保全に努めている
- 橋梁全体としては健全性を維持(法定点検における健全度評価はⅠ又はⅡ)しているものの、一部の部材(吊橋ハンガーロープ、支承、管理路、大型伸縮装置等)については、取り替えを含めて大規模な修繕が必要

ハンガーロープ定着部	支承	点検管理路	大型伸縮装置
 <p>定着部</p> <p>不可視部分の腐食</p>	 <p>鋼床版 縦桁支承</p> <p>内部腐食状況</p>	 <p>垂鉛めつき部材の腐食</p> <p>鋼管が内部から腐食</p>	 <p>架設状況</p> <p>滑り止め施工</p>
<p>■ 7橋 約5,400箇所</p> <p>(うち大鳴門橋約1,200箇所は、腐食進行防止対策により延命)</p>	<p>■ 17橋 約10,000基</p> <p>(構造上、最低限取換が必要な数について検討中)</p>	<p>■ 17橋 約50km</p> <p>約16,000t</p>	<p>■ 17橋 43箇所</p> <p>(大型で特殊な構造のため交換も容易でない)</p>

(6) 大鳴門橋 大型伸縮装置更新

- 厳しい腐食環境により、大型伸縮装置の櫛部・支承部の固着、受梁の変形、ボルト破断等の変状が多数確認
- 当初、大型伸縮装置は部分的な補修や部品交換等を想定していたが、計画を見直し、伸縮装置全体を交換する工事を実施



大鳴門橋



既設伸縮装置の撤去後状況



新規伸縮装置の設置状況 6

1. 高速道路事業の取組状況 災害・事故対応

(1) 防災対応力の強化・促進

- SA・PAの防災拠点の整備(自家発電設備の72時間対応)
- SA・PAに防災備蓄倉庫設置

● 広域進出拠点

淡路SA(下り): 消防庁、DMAT
淡路島南PA(下り): 警察庁

● 進出拠点

来島海峡SA(下り): 警察庁



自家発電設備(72hr対応)
来島海峡SA(上下線)



防災備蓄倉庫
瀬戸田PA(上り線)



(2) 関係機関との相互協力協定

- 従前協力協定に加え、新たに広島県・愛媛県、陸上自衛隊の師団・旅団、電力会社、通信会社との協定等を締結
- 南海トラフ地震発生時の緊急交通路としての機能確保のための連携強化



確認書締結式
(陸上自衛隊第3師団)



合同訓練(陸上自衛隊第13・14旅団)
[中央分離帯非常開口部防護柵撤去]

新たな協定締結先(H27～)

地方自治体	広島県、愛媛県
陸上自衛隊	第3師団、第13旅団、第14旅団
電力会社	関西電力、関西電力送配電、中国電力、中国電力ネットワーク、四国電力、四国電力送配電
通信会社	NTT西日本、NTTドコモ、KDDI、ソフトバンク、楽天モバイル、NTTコミュニケーションズ

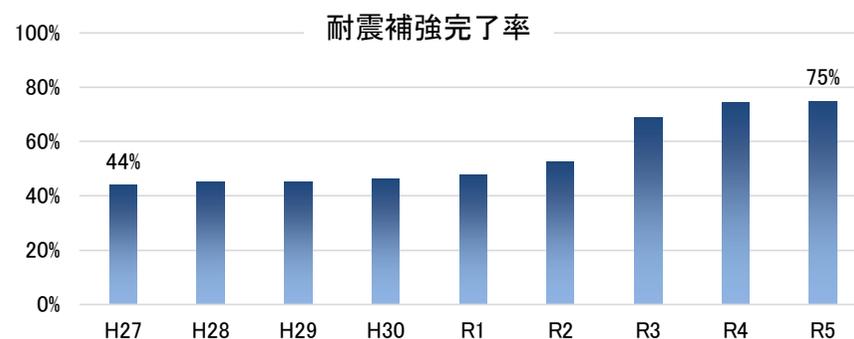
(3) 安全走行を考慮した強風通行止め基準の見直し

- 実況風速(10分間平均風速)に加え、気象予測風速による事前通行止め及び瞬間風速(予測・実況)による通行止めを試行導入
- 予測の空振りや通行止め時間の長期化等の課題を改善するため、引き続き、気象予測精度の向上を図り、適正な通行止めを行う

1. 高速道路事業の取組状況 災害・事故対応

(4) 耐震補強の推進

- 南海トラフ地震等の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
- R6年度末時点の進捗は、全396橋のうち297橋が完了（75%完了）
- R6年度以降の耐震補強を計画している橋梁は暫定的な整備手法の採用により、地震時のミッシングリンクの早期解消を目指す



(5) 防災・減災、国土強靱化のための3箇年緊急対策（法面・盛土）

- 重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべき対策について、R2年度までの3年間で実施
- 土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい法面・盛土10箇所について、コンクリートのり枠やグラウンドアンカー等の緊急対策を実施を完了



1. 高速道路事業の取組状況 コスト縮減の取組

(1) グループ一体となった長大橋維持管理の高度化・効率化

- 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し、PDCAサイクルのデジタル化を推進
- 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・実装を進め、蓄積されるデータを基に劣化予測、補修計画立案、発注業務の高度化、効率化を目指す



(2) インセンティブ助成制度の活用

- R6年度までのインセンティブ助成認定数は9件で、耐震補強工事における新工法の採用や橋梁維持管理用作業車の設備改造によるコスト縮減等を実施
- 引き続き、新技術・新工法の開発、現場での創意工夫等による積極的なコスト縮減を目指していく

トラス桁にかかる地震力

トラス桁支承

トラス桁支承の免震化

現況トラス桁支承：ピン支承

対策後：免震支承
地震力を吸収し、トラス桁へ伝わる力を低減

トラス桁支承の免震化により、鉄道部上空での支承交換の作業量が大幅減

既設：絶縁トロリー線方式

新設：バッテリー方式

リチウムイオンバッテリー

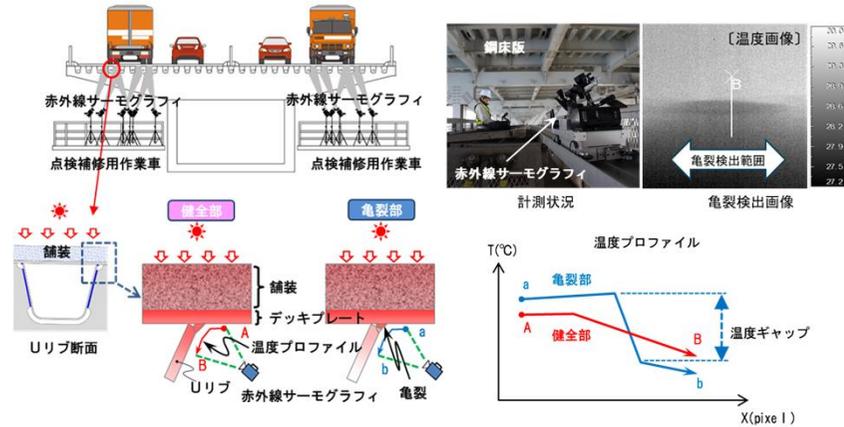
桁内面作業車の給電設備の改造

トロリー線を撤去し、バッテリー方式に改造することにより、維持管理費が低減

1. 高速道路事業の取組状況 技術開発

(1) 赤外線サーモグラフィによる鋼床版の亀裂の検出

- 赤外線サーモグラフィを用いて鋼材の表面の温度を計測し、鋼床版Uリブ溶接ビードの貫通亀裂を検出する非破壊検査技術を開発
- 塗膜を剥ぐことなく、遠隔、非接触で高精度に亀裂を検出



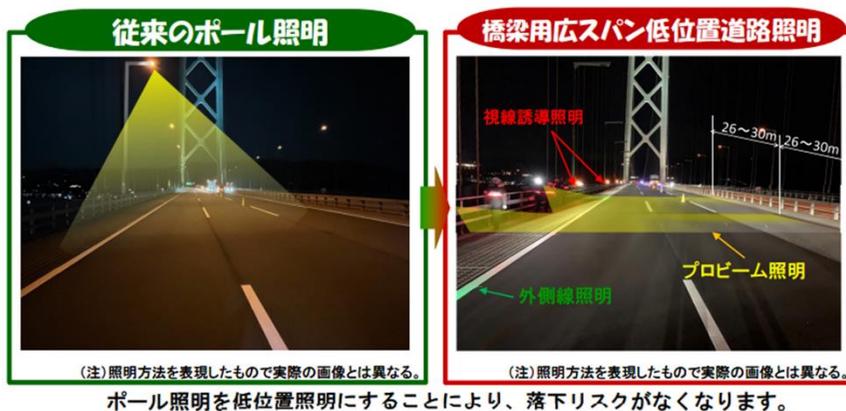
(2) 長大橋点検支援ツール

- MR(Mixed Reality)技術により、タブレット端末のカメラ画像(現実世界)と3次元モデル(デジタル世界)とを重ね合わせ、長大橋の点検作業を効率化するツールを開発中
- 点検作業への導入に向け、ユーザーインターフェースを開発、実装



(3) 橋梁用広スパン低位置道路照明

- お客様の走行支援、照明器具落下リスク低減や維持管理効率化を目指し、カーボンニュートラルにも大きく貢献できる「橋梁用広スパン低位置道路照明」をグループ会社と民間企業の3社共同で開発(特許出願中)



(4) 自動点検・補修技術開発コンソーシアム

- 89団体が参加(R7.3)し、長大橋維持管理ニーズと会員シーズのマッチングを実施
- 本四高速が管理する長大橋の現場等を活用した実証試験を実施



2. 高速道路施策の取組状況

- 料金施策
- 渋滞対策・ETC専用化
- 社会的課題解決に向けた取組
- 本四の利用促進の一層の取組

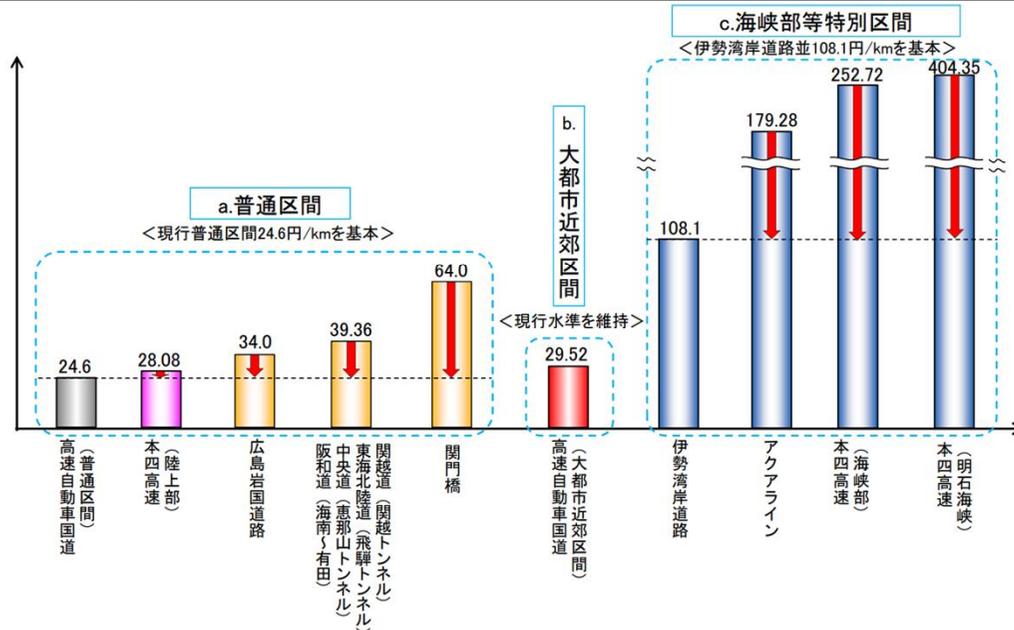
2. 高速道路施策の取組状況 料金施策

(1) 3つの料金水準の導入 (H26年度～)・継続 (R6年度～)

- 「新たな高速道路料金に関する基本方針」(H25.12)を受け、ETC車を対象として3つの料金水準を導入。債務償還に与える影響を踏まえ、H26.4～当面10年間実施、上記基本方針の改定(R5.12)を受け、R6.4以降も3つの料金水準を10年間継続
- H26～R5年度の料金収入及び利用台数の実績は、着実に増加(コロナ禍を除く)
- R5年度の利用台数は4,497万台と過去最高を更新
- 全国路線網編入の経緯を踏まえ、引き続き地域と連携した利用促進に取り組む

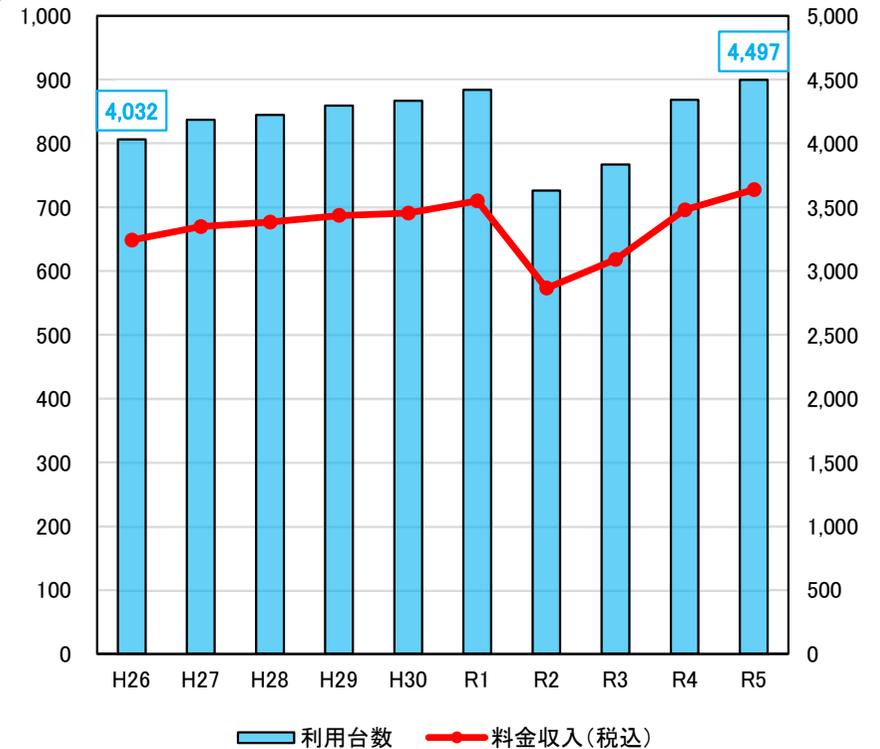
3つの料金水準について

○平成26年4月に導入し、令和5年度末までとなっている「3つの料金水準」について、債務の返済状況も踏まえつつ、10年間(令和16年3月31日まで)継続する



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定
注: ターミナルチャージの有無にかかわらず、「(普通車の全線料金-150円)/全線延長」で料率を算出

H26年度以降の料金収入(左軸)・利用台数(右軸)の推移



(2) 企画割引

- 西瀬戸自動車道の自転車歩行者道において「しまなみサイクリングフリー」を継続実施 (自転車全線利用の場合: 500円→0円)

2. 高速道路施策の取組状況 渋滞対策・ETC専用化

(1) 渋滞対策

- 交通混雑期の渋滞対策として、図形情報板での所要時間の表示、サグ等の速度低下箇所での注意喚起看板の設置、後尾警戒車の配置等を実施、チラシ・デジタルサイネージ・SNS等による渋滞緩和に向けた広報を実施
- 今後も引き続き広報活動による周知とともに、交通運用の高度化に取り組むことにより、効率的かつ効果的な渋滞対策を検討



渋滞緩和に向けた広報



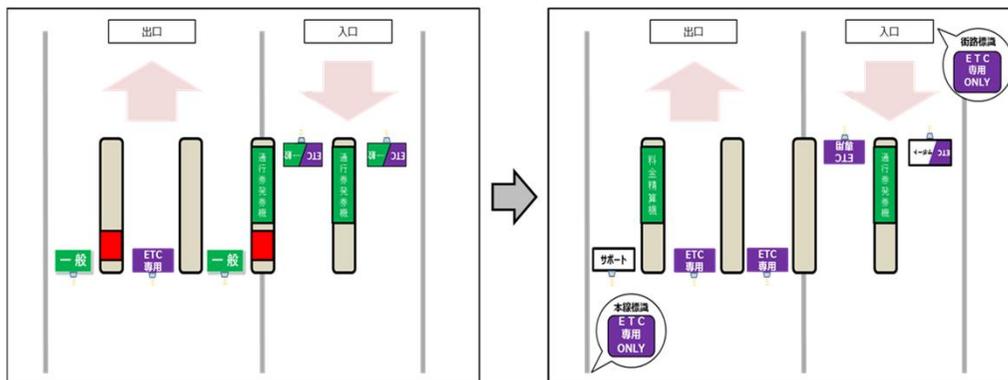
注意喚起看板



後尾警戒車の配置

(2) ETC専用化

- R6年度までに2つの料金所でETC専用化運用を開始
- ETC専用化推進、ETC2.0普及拡大を図るため車載器購入助成キャンペーンの実施



ETC専用化イメージ



料金所状況(専用化後)

2. 高速道路施策の取組状況 社会的課題解決に向けた取組

(1) 誤進入対策・逆走対策

- 「高速道路での逆走対策に関する有識者委員会」の審議状況を踏まえ、2029(R10)年までに逆走による重大事故ゼロを目指し、逆走対策を実施、本四高速独自の取り組みとして、逆走検知・警告システムを整備
- ポスター、ホームページ等による逆走防止の啓発や本線バス停に立入防止柵、多言語化対応の立入防止看板を設置による誤進入対策を実施
- H29年度以降、逆走による重大事故は発生していない(重大事故:負傷・死亡事故)



本線合流部



ランプ合流部



逆走検知・警告システム



(2) 大型車の適正な通行(特車許可基準の統一化・重量違反車両に対する取締りの強化)

- 会社間で運用が異なる車幅の特車許可基準を見直し統一化
- H27年度から車限取締隊(専従)による取締りを実施、H28年度までに34基の軸重計を整備

特車許可基準の見直し(R2.12.1より実施)

		高速自動車国道・一般国道自動車専用道路	
		4車線以上 (片側2車線以上)	暫定2車線 (片側1車線)
東日本高速道路	関東	3.0m⇒ 3.3m	3.0m
	関東以外	3.3m	3.0m~3.3m
中日本高速道路		3.0m⇒ 3.3m	3.0m~3.25m
西日本高速道路		3.0m⇒ 3.3m	3.0m~3.25m
本四高速道路		3.0m⇒ 3.3m	3.0m



IC等における現地取締



軸重計による重量計測

2. 高速道路施策の取組状況 社会的課題解決に向けた取組

(3) カーボンニュートラル

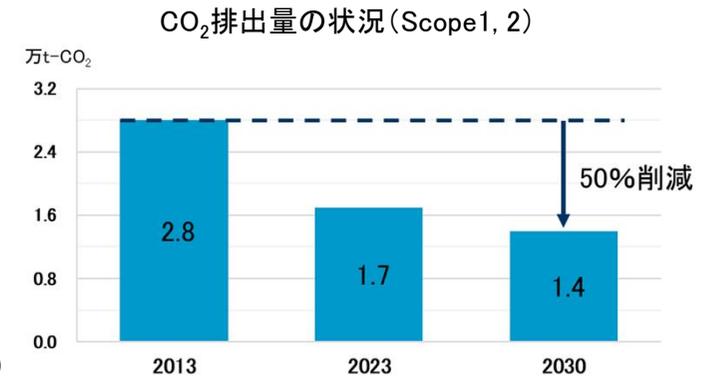
- カーボンニュートラル推進戦略を策定し、脱炭素に向けたロードマップを策定(R5.3)
- 2030(R12)年度までに事業活動に伴うCO₂排出量(Scope1及びScope2)を50%削減を目指し、道路照明等のLED化、社用車の電動化を実施



トンネル照明のLED化



道路照明のLED化(橋梁用広スパン低位置道路照明)



(4) 2024年問題・トラックドライバーの労働環境改善への対応

- 2024年問題の解決に向けて、物流効率化に資する対策として、ダブル連結トラック用駐車マスを整備(4箇所、R6.3時点)
- SA・PAにおける駐車場の混雑緩和に向けて、R5.12策定の「高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する整備方針」に基づき、駐車マスの拡充や混雑状況の情報提供等を実施予定



ダブル連結トラック用駐車マス(鴻ノ池SA)



駐車マスの拡充(大浜PA上り線の例)

	改良後	改良前
トレーラー	6	0
大型車	10	10
小型車	32	42
大型車・小型車兼用	4	0

2. 高速道路施策の取組状況 本四の利用促進の一層の取組

(1) 環瀬戸内海地域交流促進協議会の取組

- H26年の全国路線網編入を契機に同協議会を国土交通省と共同で設置
- 地域の経済界、自治体等の関係者が一体となって様々な分野での交流を促進し、経済、生活、文化の一層の発展、向上を図ることを目的として活動
- R10年度までに、年間交流人口1,000万人増(H25比)を目標にチャレンジ中
- なお、目標に相当する県境断面交通量(台/日)は対前年比増で推移(コロナ禍を除く)



■協議会構成員

四国経済連合会	会長(協議会会長)
〃	観光振興委員会委員長
〃	産業振興委員会委員長
(一社)中国経済連合会	会長
兵庫県	副知事
岡山県	副知事
広島県	副知事
徳島県	副知事
香川県	副知事
愛媛県	副知事
高知県	副知事
四国運輸局	局長
中国地方整備局	局長
四国地方整備局	局長
本州四国連絡高速道路(株)	代表取締役社長
西日本高速道路(株)中国支社	支社長
西日本高速道路(株)四国支社	支社長

(事務局 四国地整、本四高速)

■取組内容

観光連携

環瀬戸内地域のスポーツ観光の振興、瀬戸内海の「海」の魅力の発信等

産業連携

産業基盤の整備、ワーケーション、サテライトオフィス等の取組

生活、文化等

環瀬戸内海地域における食文化の発信・伝承

情報発信

環瀬戸HP、中国・四国地域の相互広報、四国八十八景のプロモーション等

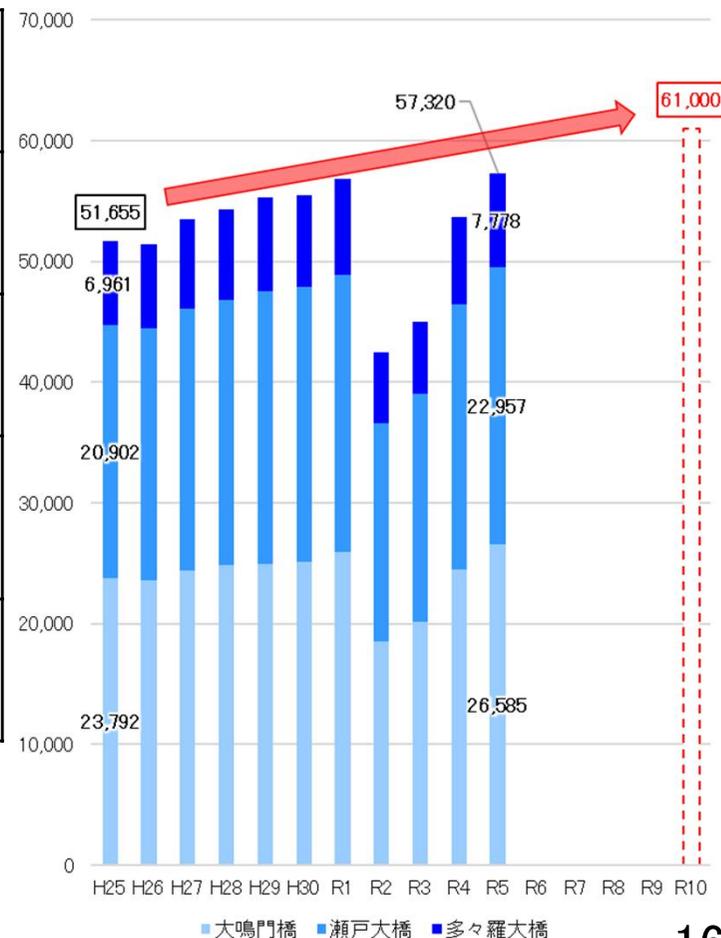
その他

「道の駅」におけるインバウンド対応・交流促進の取組等

■開催実績

H26.3以降、現在までに延18回開催

■本四道路の県境断面交通量(台/日)の推移



2. 高速道路施策の取組状況 本四の利用促進の一層の取組

(2) SA・PAの拠点化

- 地域と協働したイベントをSA・PAで開催、地域内外のつながりに貢献
- 中国四国地方を結び、近畿や九州も含めた西日本の中心に位置する地域的特性を活かすなど、情報発信を拠点としたイベントを開催
- 周遊を目的としたデジタルスタンプラリーを開催し、瀬戸内地域の交流人口増に貢献

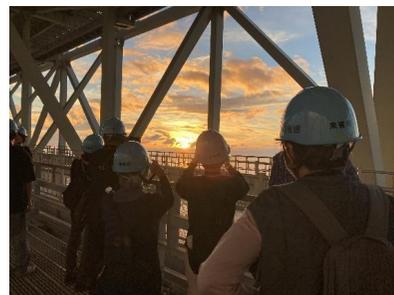


(4) インフラツアー

- 「明石海峡大橋塔頂体験ブリッジワールド」をはじめとした塔頂体験ツアー等の強化
- 行政機関等と連携した特別企画ツアー、東アジアを中心としたインバウンド対応実施



明石海峡大橋塔頂体験ブリッジワールド



兵庫県園芸・公園協会と連携した特別企画ツアー

(3) 島旅の活性化

- 近隣自治体、関係機関と連携したイベントの開催により瀬戸内の島々の魅力を発信(せとうち島旅フェス)
- 企業研修「せとうち島塾」の開講を通じSDGsについて考える機会の創出、環境保全活動の活性化に貢献



(5) せとうち美術館ネットワーク

- 瀬戸内地域の交流促進と活性化、こどもの美術鑑賞教育の普及を図ること等を目的に設立(H20.10)
- 登録施設数 設立時:4県・6施設
⇒ R7.4現在:10県・91施設 (+6県、85施設)



せとうち美術館サミット



パスポート



英語版
パンフレット 17

2. 高速道路施策の取組状況 本四の利用促進の一層の取組

(6) せとうちしまなみ海道・国際サイクリング大会

- H26から2年毎に高速道路本線を一部通行止めにした国際サイクリング大会を、広島県・愛媛県、地元自治体及び関係団体等で構成される実行委員会が実施
- 2024大会の経済効果は5億円超 (R7.3、実行委員会事務局発表)



開催日	2024(R6)年10月27日(日)
参加者	3,446人(うち海外は27の国と地域から)
コース	全8コース(40~140km) ・自専道区間は上り線走行(下り線は緊急車両) ・通行止めに伴い代替フェリーを運航
通行止め区間及び時間	・今治IC~因島北IC(6:00~11:55、約6h) ・因島北IC~尾道大橋出入口(6:00~9:55、約4h)

(7) ナショナルサイクルルート

- しまなみ海道サイクリングロードは、R1.11に第1次ナショナルサイクルルートに指定
- 世界に誇れるサイクリングロードとなるよう、関係機関や沿線地域住民と連携を図りながら、受入環境や走行環境、情報発信等の充実を推進



路面表示による減速喚起
【来島海峡大橋】

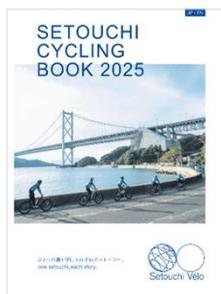


カラー舗装による減速喚起及び通行帯明示(赤色:尾道方面、青色:今治方面)
【来島海峡大橋】



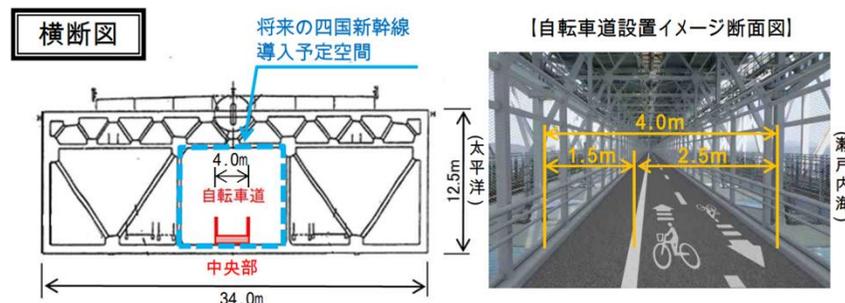
(8) サイクリングによる地域振興

- 瀬戸内地域等を「サイクリングの推進エリア」として活性化を目指し、国・地方公共団体等からなる「Setouchi Vélo協議会」を設立 (R4.10)
- 加盟団体数 設立時:29団体 ⇒ R7.3現在:82団体
- 瀬戸内地域等のサイクリングルート、道路の安全利用等に関する情報発信を実施



(9) 大鳴門橋自転車道

- サイクルツーリズムを通じた交流人口の拡大や観光振興等を図るため、兵庫県・徳島県が連携し、取組を進めているところ
- 本四高速ではH30年度から両県より自転車道設置検討業務等を受託し、風洞試験・数値解析、施設配置検討、設計等を実施
- R5年度から自転車道設置工事を受託、R6年度着手



3. 関連事業の取組状況

- 地域との協働
- 人口減少下でのサービス維持
- 民間ノウハウを活かした多様なサービス展開
- 社会的課題解決に向けた取組

3. 関連事業の取組状況

地域との協働、人口減少下でのサービス維持、民間ノウハウを活かした多様なサービス展開

(1) SA・PAの拠点化

- 地域と協働したマルシェイベント等をSA・PAで開催し、地域内外のつながりに貢献
- 来島海峡SAには、一般道からSAを利用可能なコミュニティゲートを設置(R4年度～)



マルシェイベント



来島海峡SA
コミュニティゲート



来島海峡SAしまなみピン

(2) SA・PAにおけるキャッシュレス決済の導入

- お客様の利便性向上を図るため、フードコートへのキャッシュレス決済(クレジットカード・電子マネー)を導入(R3年度～)
- レストラン・売店にコード決済を導入(R5年度～)



(3) SA・PAリニューアル

- 瀬戸内の海と島と橋が生み出す「非日常空間」を基にリニューアル。他地域にはないルート毎の特色を活かしたコンセプトを基に、建物のリニューアルに留まらず、展望台の整備などホスピタリティを意識した整備を実施



淡路島南PA(上) H30.3リニューアル



来島海峡SA H31.3リニューアル



淡路SA(下)
ドッグラン



淡路SA(上)
恋人の聖地

3. 関連事業の取組状況 社会的課題解決に向けた取組

(1) EV急速充電器の設置

- 電気自動車の普及に向け、SA・PAにEV急速充電器を設置(H28年度～)



EV急速充電器設置状況図 (R7.3現在)



(2) 国内の長大橋管理者との情報交換、技術支援事例等

- 国内で長大橋を管理する各機関が定期的・一同に会する「長大橋管理連絡会議」を主催(H11年度～)
- 安芸灘大橋及び豊島大橋の維持修繕等について、R5年度に広島県道路公社と「維持修繕等に係る技術協力に関する協定」を締結し、点検、調査、維持修繕等について、継続的な技術協力体制を構築



R6年度長大橋管理連絡会議



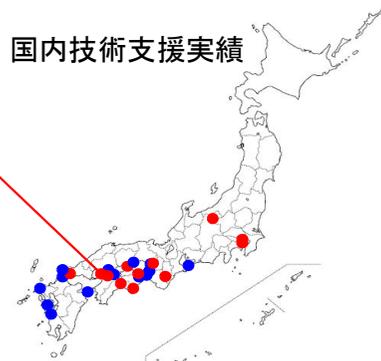
(3) 国内外の技術支援、受託事業による国・地方公共団体が抱える課題の解決

- 国内外の吊形式橋梁の建設・維持管理に関して、技術者派遣、技術的助言、点検・補修・設計等を実施(直近10年:国内14件、海外11件)

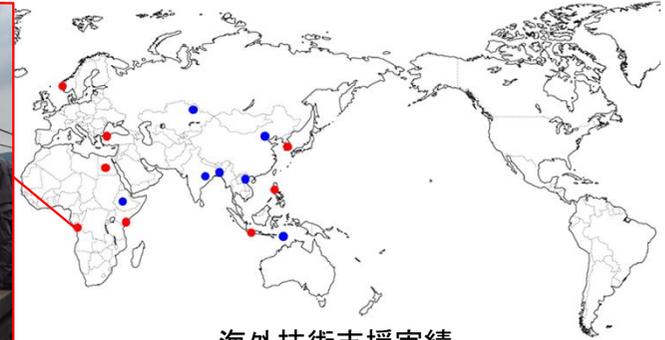


愛媛県 岩城橋
(建設工事の工事監督支援)

国内技術支援実績



コンゴ民主共和国 マタディ橋
(現地調査・補修設計等)



海外技術支援実績

- 民営化以降10年(H17-26)
- 直近10年(H27～)

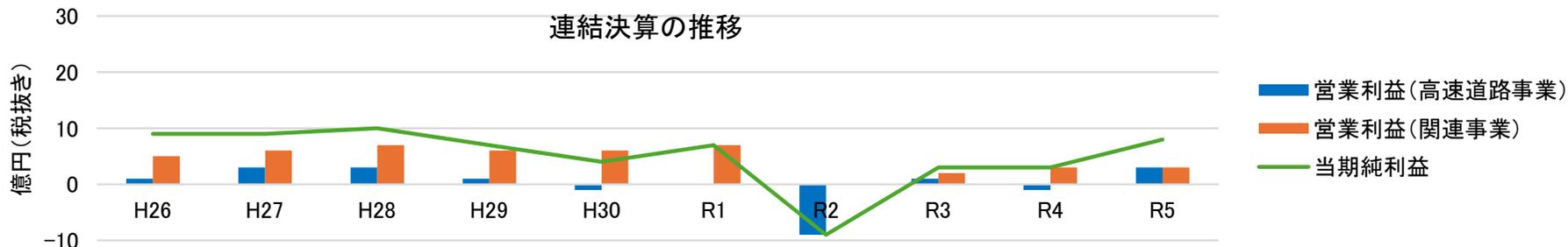
4. その他

- 経営基盤としての状況
- グループ全体の透明性・効率性
- 国、機構との関係で特に提案したい事項

4. その他 経営基盤としての状況

(1) 連結決算の推移

- コロナ禍による移動自粛等の影響があったR2年度を除き、当期純利益は黒字で推移



(2) 経営の透明性・効率性の向上

- 電子入札の導入、入札監視委員会の設置、入札・契約情報の公表等により、入札契約の透明性を確保
- コンプライアンス相談・通報窓口(公益通報窓口・外部通報窓口)、公正入札調査委員会の運営、コンプライアンスの推進の徹底、再就職規制の導入・公表により、一層の透明性を確保

(3) 利益剰余金等の状況

- 厚生年金基金代行返上益を財源とする安全対策・サービス高度化積立金については、「厚生年金基金代行返上益の活用策に関する検討委員会」にて報告された具体的な使途の方向性に基づき、事業を実施



高速道路上に架かる地方管理の橋(道路法外)の撤去支援



CCTV増設及びETC2.0プローブデータを活用した情報収集・提供の高度化

4. その他 グループ全体の透明性・効率性

(1) グループ全体の社員数、グループ会社が担う業務範囲の点検

- 10年前に比べ、老朽化への対応等で事業費が約4割増になる中、グループ全体の社員数は約2割増(R5/H26比)
- 親会社の従業員数は概ね横ばいであり、グループ経営により効率的に対応
- グループ会社の業務範囲については、契約規定等を適宜見直しながらグループ間で業務を分担
- 今後も効率的なグループ経営の実現を目指し、グループガバナンスの強化を行い、グループ全体としての透明性・効率性を確保

JB 本四高速グループ

グループ会社

JBハイウェイサービス

- 交通管理業務
- 料金收受管理業務
- SA・PA管理運営業務



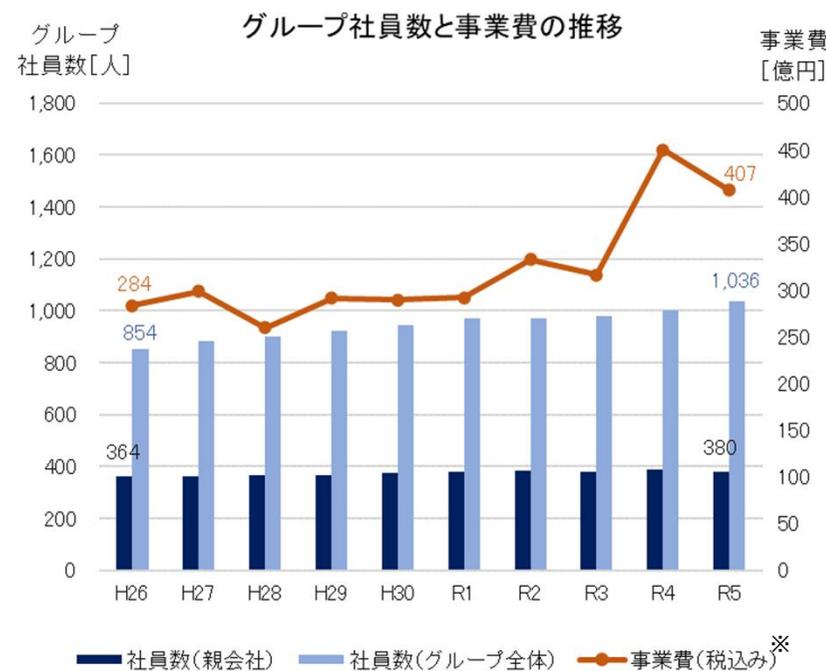
本四高速道路ブリッジエンジニア

- 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

- 料金收受システム・ETC保守管理業務
- 交通量等データ管理業務
- 情報システム業務



※事業費(税込み)は、新設改築費+計画管理費+修繕費+特定更新費+災害復旧費

(2) グループ会社の外注契約に係る入札監視委員会の活用

- 第三者委員会である入札監視委員会において、グループ会社の外注内容(発注方式、契約額、業者選定理由等)についての妥当性を確認することとし、透明性を確保

4. その他 国、機構との関係で特に提案したい事項

200年橋梁

- 「200年橋梁」を実現するため、長大橋の長寿命化と長大橋維持管理の高度化・効率化を推進
- 今後の長大橋建設プロジェクトに貢献できる維持管理ノウハウを蓄積
- 一方で、民営化後20年が経過し、建設経験のある人材が減少
- 建設業界全体としても、明石海峡大橋や来島海峡大橋の完成以降、長大橋の建設が減少、公共投資の減少も重なり、国内の橋梁メーカーが撤退
- 特殊な技術の継承や高度な技術を持つ技術者の確保が難しくなっており、国内外の架橋プロジェクトや大規模な老朽化対策事業等による業界全体での技術継承や人材育成が必要
- 本四高速としても、これらの長大橋の課題解決に貢献するため、更なる高度化のための技術開発、人材育成、国内外の長大橋管理者との情報交換、技術支援等に引き続き取り組む



岩城橋 (令和4年3月完成)

生名橋 (平成23年2月完成)

上島架橋
(出典:愛媛県HP)

いずれも建設工事の
工事監督支援で協力



オスマン・ガーズィー橋(トルコ)

施工管理技術者を派遣