



株式会社 横河ブリッジホールディングス

統合報告書 2026

Integrated Report

人と未来をブリッジさせる。

人と未来を ブリッジさせる。

橋をつくり続けてきた、横河ブリッジグループ。

私たちは、これまで培った技術で

さまざまな建造物を手がけ、世の中の基盤を支えてきた。

ブリッジさせる。それは、新たな価値をつなぐこと。

街と街、人と人をむすぶだけでなく、

経済や文化といった、人間のあらゆる営みに

まったく新しい可能性をひろげることだ。

まだ見ぬ人々を想い、つぎの世界の礎をつくろう。

100年先の未来へ、よろこびと驚きをつなごう。

それが、私たちの仕事だから。

編集方針

当社グループの企業理念である「社会公共への奉仕と健全経営」の実現に向けた取り組みを、ステークホルダーの皆様へお伝えするため、2021年度より統合報告書を発行しています。

今後も、取り組みを深化させるとともに、報告書の内容を充実させていくことで、本報告書が、ステークホルダーの皆様の当社グループへのご理解に役立つことを目指してまいります。

対象期間

2025年度（2025年4月～2026年3月）

発行時期

2026年10月

対象範囲

横河ブリッジグループの財務情報、ESG情報を中心に、グループの取り組みを掲載。

参考にしたガイドライン

- 国際統合報告評議会（IIRC）「国際統合報告フレームワーク」
- 経済産業省「価値協創のための統合的開示・対話ガイダンス（価値協創ガイダンス）」
- Global Reporting Initiative「GRI サステナビリティ・レポーティング・スタンダード」

報告書に関する窓口

横河ブリッジホールディングス 総務人事部
TEL：03-3453-4111
メールアドレス：contact@ybhd.co.jp

ウェブサイト

より詳細な情報については、横河ブリッジホールディングスのウェブサイトをご覧ください。
<https://www.ybhd.co.jp/>



組織再編に伴う本報告書内での記載方針

当社は2026年3月に株式会社ビーアールホールディングス（以下、「旧ビーアールホールディングス」または「旧BrHD」）を子会社化し、同年10月1日付の組織再編に伴い同社は解散いたしました。現在は、旧BrHD傘下にあった極東興和株式会社および東日本コンクリート株式会社が当社の直接の子会社となっています。これに伴い、本報告書内では、M&A時の経緯や過去の実績等について言及する箇所では「旧ビーア

ールホールディングス」「旧BrHD」等と表記し、2026年10月1日以降の新体制や将来の戦略を説明する箇所では「極東興和株式会社」「東日本コンクリート株式会社」を中心に記載しております。本報告書のガバナンス体制等は2026年10月1日の新体制に基づき記述しておりますが、2025年度（2026年3月期）以前の実績値については、右記の通りとなりますのでご注意ください。

2025年度（2026年3月期）以前の実績値について

当連結会計年度末（2026年3月31日）において旧BrHDグループは貸借対照表（B/S）のみを連結しているため、2025年度以前の連結業績の実績値（売上高・営業利益等）および非財務データの実績値（CO₂排出量や雇用率等）には、旧BrHDグループの数値は含まれておりません。

目次

横河ブリッジグループのプロフィール

横河ブリッジグループの理念体系	3
At a Glance	5
事業紹介	6
財務・非財務ハイライト	7
トップメッセージ	9
横河ブリッジグループのあゆみ	15
丈夫な橋をつくる 橋ができるまで	19
大きな空間をつくる 工場・倉庫ができるまで	23
特集 中国自動車道リニューアルプロジェクト／ 中国池田IC～宝塚IC 間橋梁更新工事	25

企業価値向上戦略

価値創造プロセス	31
経営資源	33
マテリアリティ	35
中長期ビジョン	37
財務担当役員メッセージ	39
非財務資本の取り組みがもたらす 事業の変化と波及効果	45
プレストレスト・コンクリート（PC）事業との融合	47
事業戦略	
橋梁事業	51
システム建築事業	58
エンジニアリング事業	61
先端技術事業	66
経営基盤戦略	
技術戦略	67
デジタル戦略	71
人材戦略	75

持続可能な成長と社会実現に向けて

環境	
環境に関する取り組み	83
カーボンニュートラルに向けたロードマップ（移行計画）	87
社会	
安全と品質を確保するための取り組み	90
人権・サステナブル調達に関する取り組み	92
社会貢献活動	93
ステークホルダーエンゲージメント	94
ESGの取り組み	95
ガバナンス	
取締役の略歴	99
座談会 変革期を支えるガバナンス ―― 企業価値向上への道筋	101
コーポレートガバナンス	105
取締役会の役割	106
サステナビリティ委員会	113
リスクマネジメント	114
コンプライアンス	117
情報セキュリティ管理	118

データセクション

長期業績推移（11カ年）	119
連結財務諸表等	121
グループ会社一覧	125
会社概要	129
株式情報	130

横河ブリッジグループのプロフィール

横河ブリッジグループの理念体系

グループタグライン

人と未来をブリッジさせる。

企業理念

「社会公共への奉仕と健全経営」

経営ビジョン

匠の技とデジタル技術を融合し、
良質な社会インフラを提供することで、
安全・安心で豊かな暮らしに貢献します

私たちの役割

- 1 業界トップランナーとして絶え間ない挑戦を続ける
- 2 デジタル技術を活用し事業のスマート化を推進する
- 3 強靱な社会資本の整備と自然環境との共生を図る
- 4 技術を未来へ「つなぐ」多様な人材を育成する

創業から受け継がれている言葉

創業以来受け継がれている企業理念「社会公共への奉仕と健全経営」は、時代を超えて色褪せることのない当社グループの価値観を表しています。

また、創業者の横河民輔が技術者に教え説いたといわれる「誠実であれ。よいものをつくれ。」という言葉も従業員に浸透し、大切に受け継がれています。これにより、ものづくりに妥協を許さず、品質に強くこだわる創業者のDNAが今も息づいています。

当社グループは、高度な技術力、豊富な実績、多彩な人材を擁する「技術の横河」として、安全・安心で快適な社会基盤の実現を目指し、日々活動を続けています。この企業文化に基づき、我々は常に高品質な製品とサービスを提供し、社会に貢献することを重視しています。

グループタグライン「人と未来をブリッジさせる。」誕生のプロセス

当社グループは、ステークホルダーの皆様へ私たちの提供価値や目指す未来をより深くご理解いただくため、「横河ブリッジグループ」ブランドのアイデンティティを再定義いたしました。

新グループタグライン

人と未来をブリッジさせる。

今回の策定において最も重視したのは、一部の経営陣や部署だけで決めるのではなく、全従業員の想いを乗せることでした。以下に、グループタグライン策定における各ステップの取り組みを紹介します。

FACT BOOK^{*}の作成

アンケート結果や様々な自社情報、業界情報が含まれる「FACT BOOK」を作成。この1冊は知見の均一化、より質の高い議論の実現に貢献しました。

*全員が同じ目線で議論するためのデータ集



全従業員アンケート

全従業員を対象とした意識アンケートから現場のリアルな声を可視化。グループ全体で2,061名の回答、回答率は81%となりました。

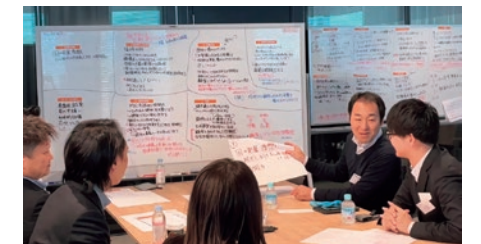
アンケート結果の概要抜粋

- 愛着・誇り・社会貢献：9割が肯定（高いエンゲージメント）
- 独自の個性・強み：約8割が実感
- 明るい未来への期待：約7割（他設問より低めの水準）
- 変革の必要性：8割が「変わるべき」と回答（高い変革意識）



ワークショップ

部門や役職の枠を超えた選抜メンバーによる2日間のワークショップを開催。異なる専門性や背景を持つ人材が、グループのルーツやビジョンについて議論を重ねました。ここで生まれた無数の言葉と熱量こそが新グループタグラインの血肉となっています。



トップインタビュー

各社の社長インタビューを行い、グループを取り巻く現状と課題、描く未来のビジョンを深化させました。

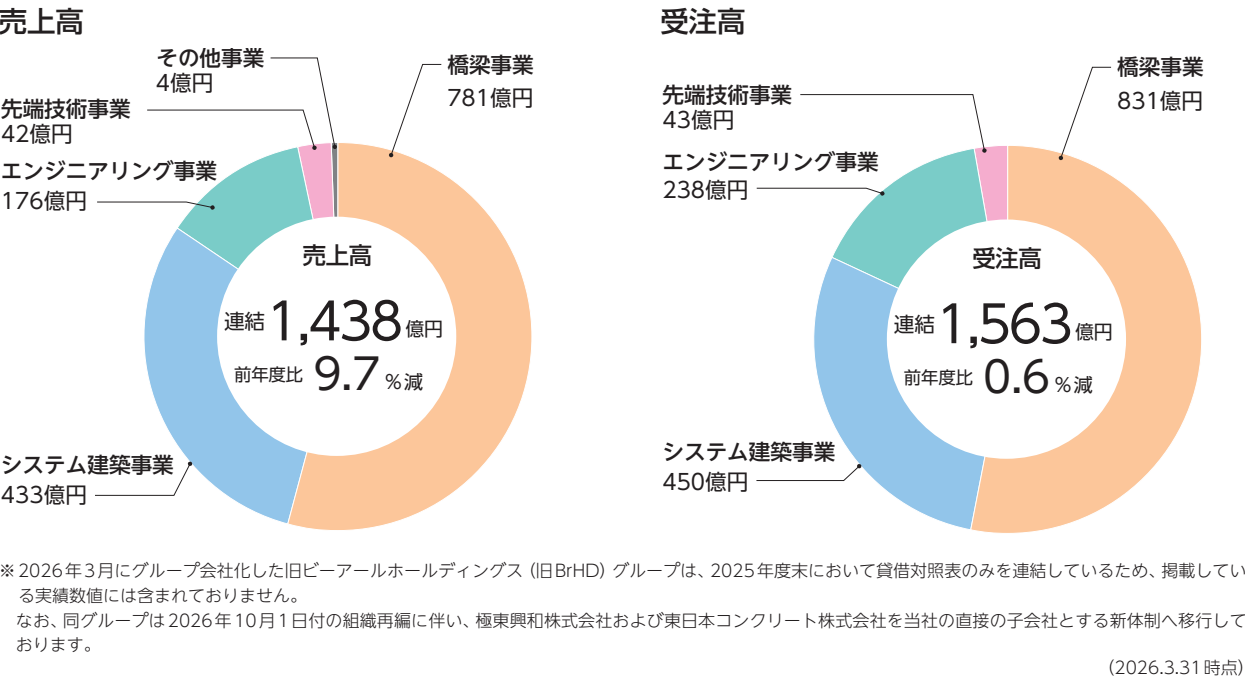


ワークショップで紡ぎ出された対話の成果をプロジェクト事務局にて集約・精査。取締役会等のガバナンスプロセスを経て、新しいグループタグラインを最終決定しました。この新たな旗印のもと、従業員一人ひとりが挑戦を続け、更なる企業価値向上に邁進してまいります。

※タグラインとは

企業やブランドの理念、価値、ビジョンを短いフレーズに凝縮し、ロゴの近くに長期的に掲出する「ブランドの合言葉」です。

At a Glance



手掛けた橋梁の数	
横河ブリッジホールディングス	5,700 橋以上
旧ビーアールホールディングス	18,000 橋以上
	(橋梁工事件数)

手掛けたシステム建築の数	12,200 棟
--------------	----------

(2026.3.31時点)

グループ会社と担当事業

	連結子会社	持分法適用会社	グループの経営管理	橋梁事業	システム建築事業	エンジニアリング事業	先端技術事業	その他事業
横河ブリッジホールディングス			●					●
横河ブリッジ	○			●		●	●	
横河ブリッジシステム建築	○				●			
横河NSエンジニアリング	○			●		●		
檜崎製作所	○			●		●		
横河ブリッジ技術情報	○						●	
極東興和	○			●		●		
東日本コンクリート	○			●		●		
ワイ・シー・イー		○		●				
Yokogawa Bridge Techno Philippines				●	●	●		

(2026.10.1時点)

事業紹介

当社グループでは、設計から製作・架設・施工・保全・診断までを一貫して手掛けることができる総合的な技術提案力を強みとする橋梁事業を中心に、システム建築事業、鋼製セグメントなどのエンジニアリング事業、精密機器製造や情報処理を行う先端技術事業など、幅広い事業を展開しています。なお、旧ビーアールホールディングスの連結子会社化に伴い、事業セグメントを変更しています。

橋梁事業

橋梁業界のリーディングカンパニーとして絶えず最先端の技術開発に取り組み、日本を代表する多数の橋梁建設に携わっています。既存施設の老朽化や自然災害に強いインフラ整備への対応が求められる中、点検・調査から、維持補修工事の設計・製作・現場施工までをトータルに行う保全事業体制を確立し、新設橋梁とあわせて安全かつ良質な社会資本の維持に貢献しています。

新設 (鋼)	● 新設橋梁の設計・製作・現場施工
新設 (PC)	
保全	● 既設橋梁の維持補修工事の設計・製作・現場施工
海外	● 海外橋梁の設計・製作・現場施工

システム建築事業

横河独自の鋼構造技術を活かした「システム建築 (商品名: yess 建築)」は、意匠性に優れ、目的や用途に応じて、規格寸法仕様の建物から自由度の高いオーダーメイド仕様の建物まで、フレキシブルな対応が可能です。高品質・低コスト・短納期で着実に業界シェアを伸ばし、橋梁事業に次ぐ基幹事業として成長を続けています。

システム建築	● システム建築 (商品名: yess 建築) の設計・製作・現場施工
--------	-------------------------------------

エンジニアリング事業

土木関連事業は、地下空間活用に対応できる鋼製セグメントおよび地震・津波対策としての海洋・港湾構造物に注力しています。建築事業では、超高層ビルなどの鉄骨建方工事、プールやスタジアムの開閉屋根などの可動建築システム (商品名: YMA) に関する設計・製作・現場施工・保守を一貫して手掛けています。機械鉄構事業では、船舶上架施設の設計・製作・現場据付・保守、水処理装置の設計・製作・現場据付・保守といった様々な分野で貢献しています。新たに加わったPC関連製品では、コンクリート二次製品の製造および販売を展開しています。

土木関連	● トンネル用セグメントなどの地下構造物の設計・製作	● 海洋・港湾構造物の設計・製作
		● 土木構造物の設計・製作・現場施工
建築・機械鉄構	● 超高層ビル等の鉄骨建方・鍛冶工事	● 建築構造物の設計・製作・現場施工
	● 可動建築システム (商品名: YMA) の設計・製作・現場施工・保守	● 船舶上架施設の設計・製作・現場据付・保守
PC関連製品	● 水処理装置の設計・製作・現場据付・保守	
	● コンクリート二次製品の製造・販売	

先端技術事業

精密機器製造事業では、半導体や液晶パネルなどの精密機器製造装置の生産において、構造体フレームの設計から製造まで一貫した生産管理体制により、コストパフォーマンスに優れた高精密製品を安定的に提供しています。情報処理事業では、鋼橋設計のトータルシステム「APOLLO」や、製造シミュレーションシステム「CA＊ (キャスト) シリーズ」などの商品が鋼橋業界におけるトップシェアを獲得しています。

精密機器製造	● FPD (フラットパネルディスプレイ) ・半導体製造装置向け高精度フレームの設計・製造
情報処理	● 構造解析、情報処理、ソフトウェアの開発・販売

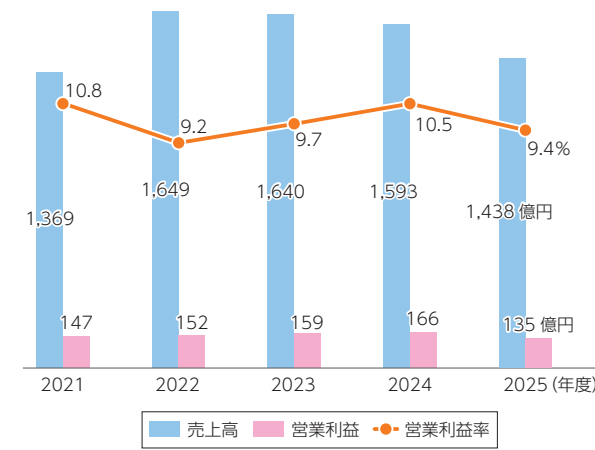
その他事業

不動産	● 不動産賃貸事業
-----	-----------

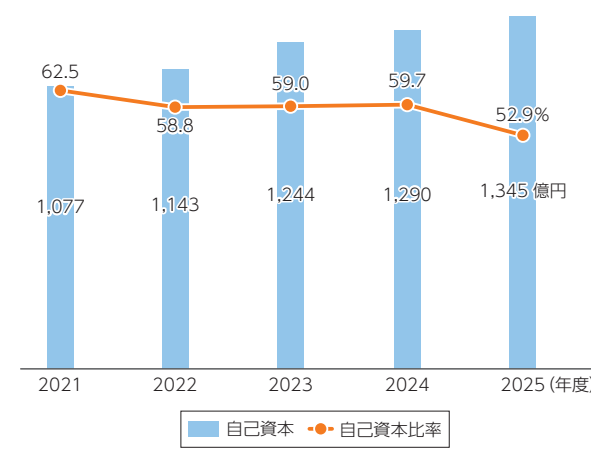
財務・非財務ハイライト

(注記のないものは連結)

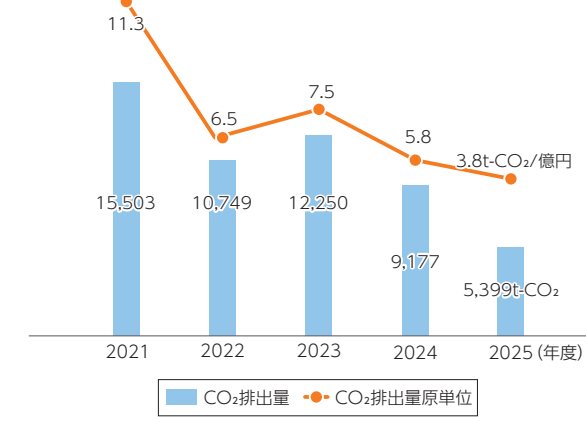
売上高／営業利益／営業利益率



自己資本／自己資本比率

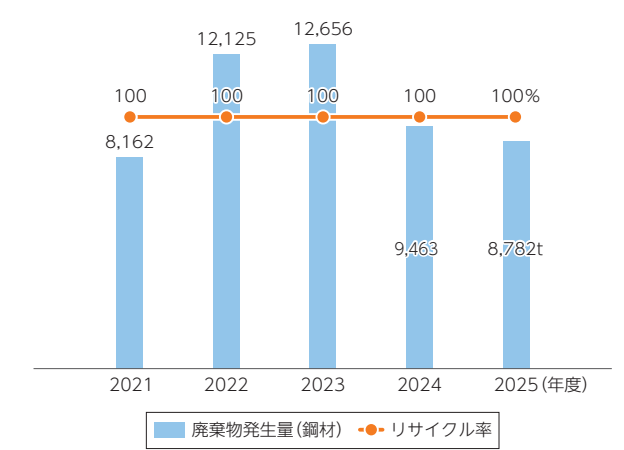


CO₂排出量／CO₂排出量原単位*
(国内拠点・建設現場のスコープ1・2)



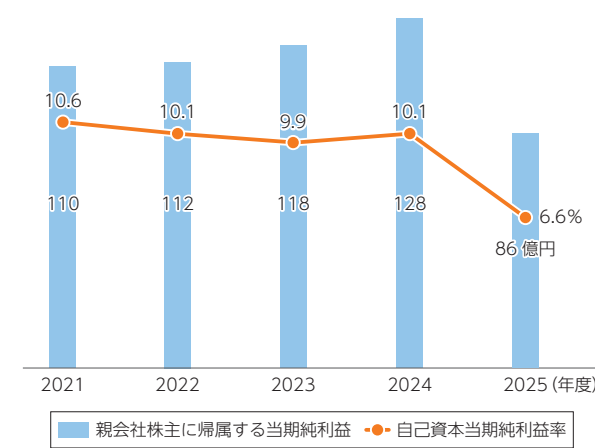
*売上高1億円当たりのCO₂排出量、旧BrHDの排出量は含みません。

廃棄物発生量 (鋼材)／リサイクル率

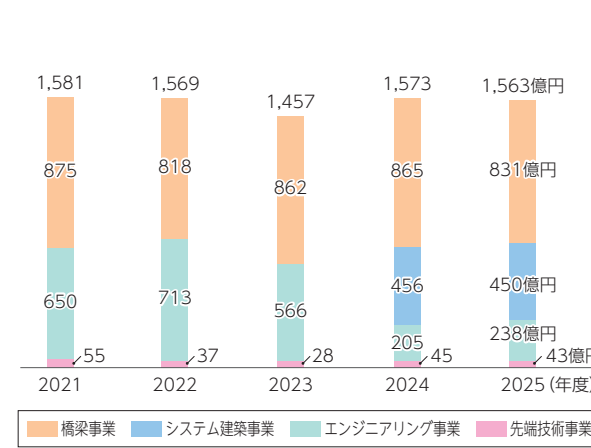


*旧BrHDは含みません。

親会社株主に帰属する当期純利益／自己資本当期純利益率

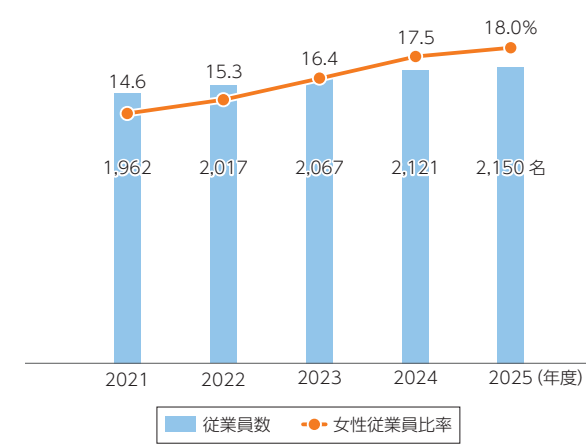


受注高



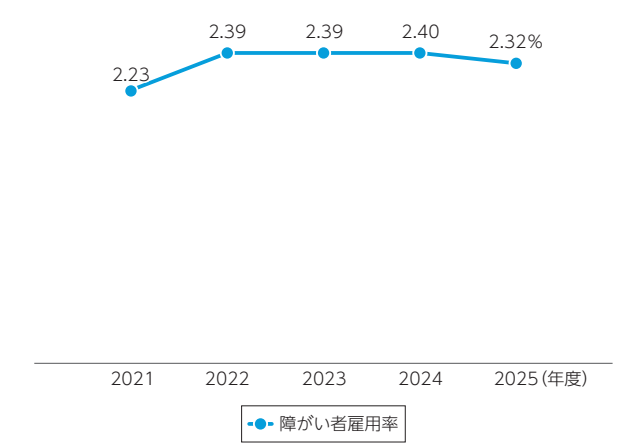
* 2025年度より、従来のエンジニアリング関連事業を「システム建築事業」と「エンジニアリング事業」に再編しました。比較のため2024年度の数値は変更後のセグメント区分に組み替えて表示しています。

従業員数／女性従業員比率



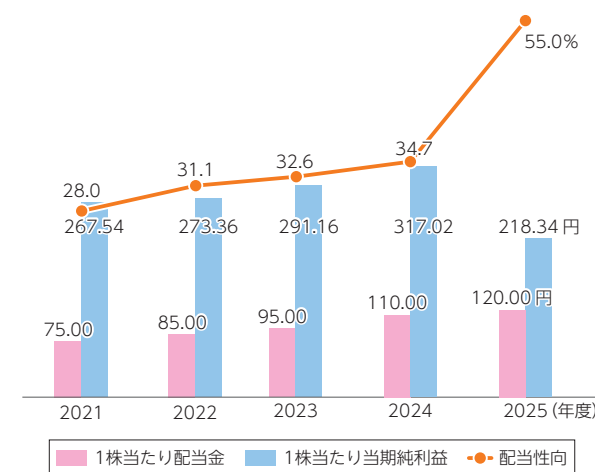
*持分法適用会社を含む、旧BrHDは含みません。

障がい者雇用率

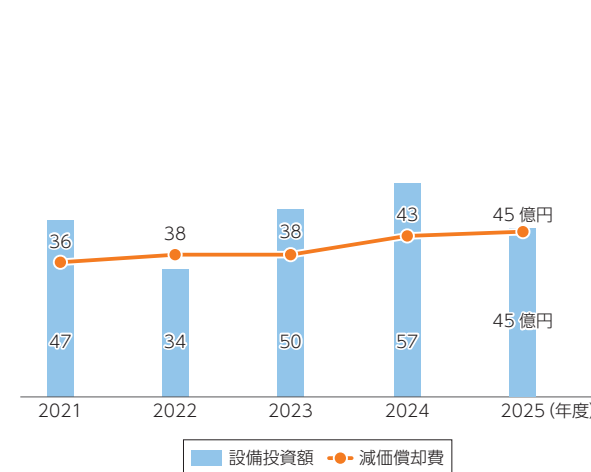


*事業会社5社 (横河ブリッジ、横河ブリッジシステム建築、横河NSエンジニアリング、榑崎製作所、横河ブリッジ技術情報) の平均。

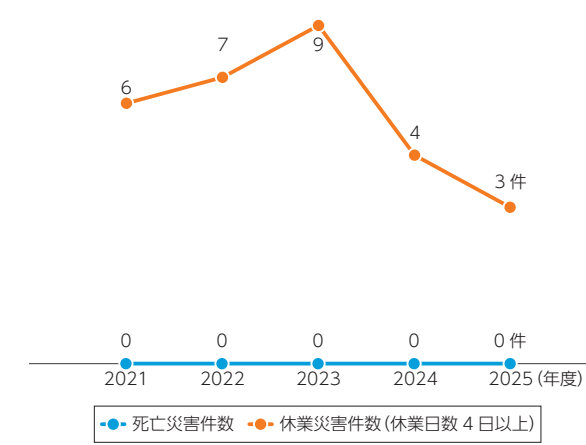
1株当たり配当金／1株当たり当期純利益／配当性向



設備投資額／減価償却費

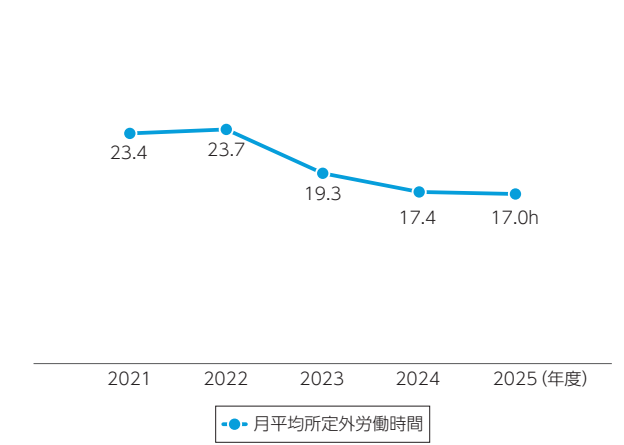


死亡災害件数／休業災害件数 (休業日数4日以上)



*製造業に関わる事業会社4社 (横河ブリッジ、横河ブリッジシステム建築、横河NSエンジニアリング、榑崎製作所) の合計。

月平均所定外労働時間



*事業会社5社 (横河ブリッジ、横河ブリッジシステム建築、横河NSエンジニアリング、榑崎製作所、横河ブリッジ技術情報) の平均。

 トップメッセージ

「弱み」を把握し、覆すための戦略を立て
事業ポートフォリオの変革を成し遂げることで
横河ブリッジグループの「稼ぐ力」を高めます

株式会社 横河ブリッジホールディングス
代表取締役 社長執行役員

中村 譲

私の原点と経営者としての信条

横河ブリッジグループを
「チームで喜びを分かち合える」企業集団に

2026年4月より、持株会社「横河ブリッジホールディングス」と事業会社「横河ブリッジ」の代表取締役社長を兼務することとなりました。長年にわたって現場仕事で培ってきた経験をもとに、これからは当社グループ全体の発展に尽くしてまいります。

私は42年前、グループの工事部門を担う「横河工事（現：横河ブリッジ）」に入社後、20年以上橋梁建設工事に携わりました。入社した年は、瀬戸大橋の建設が最盛期を迎えており、新入社員でありながら「鉄道道路併用橋として世界一の長さ」を誇る巨大プロジェクトに関われたことは、今振り返っても非常に感慨深い出来事です。その後は、主に高速道路の橋梁建設を手掛けることになり、様々なプロジェクトで所長として現場を指揮する経験を積みました。道路公団（現：NEXCO）の橋梁建設は、要求される仕様が極めて高度で、しかも夜間の集中工事など1つの失敗も許

されない仕事も多く、非常に緊張感のある現場だったことを覚えています。しかし、それほど難度の高い現場を指揮した経験は、私自身のマネジメント力を磨いてくれたとともに、チーム全員で喜びと達成感を分かち合うことの素晴らしさに気づかせてくれました。この「チームで喜びや達成感を分かち合いたい」という想いは、経営者となった今も、私が仕事に臨む際のベースとして存在しています。

そして持株会社の社長に就任した現在、私にとっての「我がチーム」は、当社グループの全従業員となりました。ここに集ったすべてのメンバーで喜びや達成感を分かち合える、そういう企業集団であるよう導くことが、私の責任であり役割であると認識しています。

持株会社と事業会社のトップを兼ねる私のもう1つの大きな責任、それはグループの「稼ぐ力」を高めることです。「社会公共への奉仕と健全経営」という変わらぬ企業理念のもと、社会インフラの整備などの基幹事業を通じて社会に貢献し、「社会」「お客様」「当社グループ」をいわゆる「三方よし」の状態にした上で「稼ぐ力」を高めていく、この責任を強く意識した

※本稿は、2026年6月時点の情報に基づき構成されています。

トップメッセージ



いと考えています。「稼ぐ力」があってこそ企業価値を継続的に高めることが可能であり、株主・投資家の皆様へは配当という形で還元することができるとともに、グループ従業員の処遇改善にもつながると考えています。短期と長期、2つの視点から収益力の向上に取り組めない企業は時間とともに衰退していく、横河ブリッジの社長に就任した直後からこうした危機意識を持ち続けてきました。

必要なのは抜本的な事業ポートフォリオ変革

伸びしろが期待できる事業分野に
経営資源を集中する

「稼ぐ力」を高めるため最も優先すべきことは、今後の伸びしろが期待できる事業分野に経営資源を集中し、事業ポートフォリオの抜本的な変革を行うことです。現代のように外部環境が激しく変わり続けている中、いかに素早く変化に順応するか、企業経営者にはその力量が問われています。そして事業ポートフォリオの変革に着手する際、欠かせないのは長期的な企業価値向上をけん引する「成長ドライバー」を見定めることです。私自身は、事業セグメントで言えば「システ

ム建築事業」、事業展開のパウダリーで言えば「海外市場」、そしてサステナビリティ経営にも関わる自然災害対策や防衛等の安全保障に関連する「新規事業」の3つを今後の成長ドライバーと位置づけています。

我々は、自ら「橋梁のすべてにおいてNo.1企業」となることを標榜している通り、コア事業はあくまで橋梁であることに違いはありません。しかし、最盛期に80万トンを超えていた発注量が直近では10万トン台（当社調べ）まで落ち込むなど、市場全体の縮小が進む橋梁事業に成長ドライバーと言えるほどの売上増を期待することは難しく、まだまだ大きな伸びしろが期待できる分野は何かとえば、それがシステム建築であることは、社内外の共通認識であると思っています。また、現在のように国内のインフラ開発が飽和状態にある中で、更なる成長を考えるのであれば海外に目を向けることも必要不可欠です。更に言えば、1つの成長ドライバーにすべてを賭けることはリスクが高すぎます。「システム建築事業」「海外市場」「新規事業」という3つの可能性を精査し、大枠の方針としては「橋梁から建築へ」あるいは「国内から海外へ」と収益構造の転換を図っていくつもりです。この事業ポートフォリオの変革を成し遂げることこそ、グループのトップとして私が成すべき最初の役割だと思っています。

横河ブリッジグループの強みと弱み

抜本的な変革のため、
まずは自らの「弱み」をしっかりと把握する

2025年度、当社を取り巻くビジネス環境は厳しいものとなりました。中でも橋梁事業における新設は深刻で、想定以上に市場のシュリンクが進んでいます。システム建築でも、資材価格の高騰に加え、主要ターゲットとしている中小企業の設備投資意欲が減退しているという課題を抱えています。今やこうした外部環境の変化は、当社にとって明確なリスクであり、「弱み」と認識せざるを得ない状況になってきています。

また、鉄・鋼を使った構造物では比類ない強さを誇る当社ですが、コンクリートを主構造とする分野においては一歩遅れを取っていることも「弱み」となっていました。特に近年、高度経済成長期に開通した高速道路のコンクリート床版の老朽化が進み、PC床版への更新事業の需要が高まっている中で、PCの製造技術や生産拠点を持たず、外部に委託せざるを得ない状態が続いていました。

更に、建設業界全体の構造的な「弱み」である「担い手不足」の解決が一朝一夕ではできないことも認識しています。これには、長年続く業界イメージの固定化や従業員の高齢化、また直近では働き方改革や団塊世代の大量退職など、個社個別の対応では解決が困難な様々な要因が絡み合っています。

もう1つ、私が認識している当社の「弱み」、それは他の業界に比べデジタル化や自動化が遅れていることです。橋梁建設は設置場所によって条件が一品一様であるため、ビル建築のように完全な自動化は非常に困難です。逆を言えばAIやロボットで代替できない産業であるとも言えるのですが、生成AIをはじめとするIT関連技術が日進月歩の勢いで急速に進化しています。この波に乗り遅れると事業が立ち行かなくなる時代が、ここ数年でできてしまうかもしれないという危機感を持っています。

もちろん、これらの「弱み」の改善について、ただ「座して待つ」つもりはありません。「弱み」を「強み」に変えていくための布石を数年前より打ち始めています。

「弱み」を「強み」へ変えていくための戦略

M&Aから企業ブランディングまで、
自ら変わるためあらゆる手を尽くす

当社は、2026年2月に「株式会社ビーアールホールディングス」に対してTOB（株式公開買付）を実施し、当社グループの一員に迎えました。PC橋の雄であるビーアールホールディングスと、鋼橋では他の追

随を許さない当社では、事業領域においてほとんど重複する部分が存在しない完全な補完関係にあります。両社の経営統合により、我々に欠けていたPCの製造技術や生産拠点がグループ内で確保可能になり、これまでは入札のターゲットから外すことの多かったPC橋の新設や補修、またPC床版の更新事業にも積極的に参入できるようになると考えています。コンクリート保全事業においていわば「周回遅れ」にあった我々がその遅れを取り戻すターニングポイントになると捉えています。

これはつまり、「コンクリートを主構造とする分野」および「新設橋梁市場のシュリンク」という「弱み」を「強み」に変えていく戦略にほかなりません。経営統合を機に、コア事業である橋梁部門の収益力を確固たるものとし、「稼ぐ力」のゆるぎない源泉にしたいと思います。鋼橋とPC橋のいずれにもグループ内で対応できる体制が整ったことで「鋼だけではなく、橋のすべてでNo.1に」という中長期ビジョンの実現が手に届くところまでできたと感じています。

システム建築における「発注企業側の投資意欲の減退」というリスクに対しては、土地の効率利用によって高い投資効果が望める2階建て建築を推進するという戦略を取ります。現時点では平屋建ての工場・倉庫が受注の大半を占めているため、今後2階建てに注力していくことでシステム建築事業の伸びしろはまだまだあると思っています。

「担い手不足」に対しては、従業員のエンゲージメント向上を目的とする「グループブランディング」のプロジェクトをスタートさせました。特に長年続く業界イメージの固定化を打破するため、社名にある「ブリッジ」を「街と街、人と人をむすぶだけでなく経済や文化といった、人間のあらゆる営みにまったく新しい可能性をひろげる」という意味を持つ言葉として、新たに「人と未来をブリッジさせる。」というタグラインを制定しました。私自身は、企業ブランドとは、昔のブランド力だけに頼り続けるのではなく、常に進化を続けなければならないものと考えています。その

トップメッセージ

意味で、今こそ当社グループの「らしさ」を再定義して言語化すべきタイミングであると考え、グループブランディングに着手した次第です。

また、デジタル化・自動化の遅れに対しては、2022年のDX推進室立ち上げ、2023年のDX人材育成専門コースの開設、2024年の各部署付デジタルリーダーの配置、2025年のデジタル戦略室やCSIRT (Computer Security Incident Response Team) 設置等の施策を矢継ぎ早に実施してきました。特に2023年からスタートしたDX人材育成専門コースは、修了者が150名を超えるなどデジタル人材の充実に大きな貢献を果たしています。まだ、生産や施工の自動化というレベルには遠いものの、業務をスマート化することで省力化・省人化を実現し、「担い手不足」という弱みを解消する1つの手段としては機能し始めています。今後は、デジタル人材をフルに活用し、本当の意味でのDX（デジタル技術を活用した事業変革や新規事業の創出）をいかに実現するかが課題です。そして、半導体ビジネス急成長の波に乗り遅れないため、精密機器製造事業が展開している半導体の製造装置や検査機器の鉄製フレーム生産の強化とシェア拡大を図り、「稼ぐ力」の強化につなげていきます。

このように、横河ブリッジグループでは、自らの「弱み」をしっかりと認識し、その弱みを覆すための様々な戦略や施策を着々と進めているところです。

グループガバナンスと リスクマネジメントの強化

狭い視野による間違った判断を避けるため、
社外取締役の提言を活用する

ビーアールホールディングスを傘下に迎えるなど、当社グループ全体の規模が拡大し、異なる企業文化の中で形成された人的資本を1つにまとめていくためにも、グループガバナンスの強化は喫緊の課題となっています。当社は2024年に監査等委員会設置会社へ移行し、監査等委員でもある社外取締役の権限や発言

機会が大幅に強化されました。最初こそ、社外取締役との間には多少の遠慮があったものの、直近では社外取締役との関係性が大きく変化し、プロジェクトレベルの議論にも社外取締役から忌憚らない意見が出るようになり、時には時間内に収まらないくらい白熱した議論が展開されるほどガバナンス機関としての一体感が生まれてきたと感じています。また、社外取締役から提言を受けたテーマについては、その後の取締役会等で進捗状況の報告を必須化するなど、意見を聞いて終わりにしないための具体的な仕組みを構築しています。

グループ全体のリスクマネジメント強化については、取締役会の諮問機関として設置している「統合リスク管理委員会」において、直近の重大リスクをリストアップし、実施した対策の進捗や効果について常に監視しています。特に「匠の技とデジタル技術の融合」を進める過程で、サイバー攻撃を含む情報セキュリティリスクが飛躍的に高まっています。これに対しては、社内で育成したデジタル人材で組織したCSIRTが最新のリスクに対応できる体制を整えているほか、「統合リスク管理委員会」の中に新たなリスクへの対策を議論する機会を年に4回設けています。また、ものづくり企業として避けて通ることができない「従業員の死亡災害」「第三者災害」「品質不正」なども、実際に起きてしまえば会社にとって存続の危機につながる重大リスクと認識し、常時監視を強化するとともに、継続的な従業員研修も実施しています。こうしたリスクマネジメントに対しても、社内対応だけでは狭い視野でしか判断できなくなってしまうおそれがあるため、社外で様々な経験を積んだ社外取締役の提言が極めて有効に機能しています。

サステナビリティ経営の進化について

グループの事業特性を活かし、
社会課題の解決へ積極的に関わっていく

気候変動対策として今後力を入れていきたいのは、

気候変動の影響で増えている集中豪雨等を起因とする水害対策とその復興への支援です。近年、線状降水帯の発生により、「年間降水量に匹敵する雨がわずか1日で降った」というニュースを目にすることが増え、増水により鉄道橋や地域住民の生活を支える橋が流される事態も増えています。今や水害に伴う橋の流出は、日本全体の社会課題といっても過言ではありません。

これに対し、当社グループは、予防対策として「流されにくい橋」の提案、復興支援として工期の短い工法の提案を行っています。例えば2020年7月の熊本豪雨により流出した道路橋は、球磨川の本川だけで10橋に上りました。この復興事業に参加した当社は、流出の原因となる河川内の橋脚や橋台を必要としない「ピアレス橋梁」を施工。この橋梁形式は、流出のリスクを低減するとともに、橋脚がない分工期を短くすることも可能で、生活道路の通行止めを最短におさえるというメリットもあります。

社会的側面の取り組みでは、人権とダイバーシティ（多様性）の尊重を最重要テーマと考えています。当社グループの工場や建設現場では、「担い手不足」解消の一環として多くの外国籍社員が活躍しています。やはり言語の壁は大きな課題で、従業員教育用の資料を多言語で作成する、海外の人が日本で働きやすいように工夫するなどの施策を展開しています。また女性活躍についても、男性女性を問わず一度は現場仕事を経験してもらう人事ローテーションを採用していることから最近では工場や現場で活躍する女性が増えています。そのため、育休直後には一旦負担の少ない事務系部署で復帰した後、タイミングを見てものづくり現場の部署に戻るなど、女性特有のライフイベントにも配慮した制度の整備を進めているところです。

株主・投資家の皆様へ

匠の技とデジタル技術の融合で、
企業価値の最大化に挑み続けます

当社グループの根幹は「ものづくり」にあります。

しかし、近年では生成AIなどデジタル技術の進化が著しく、私は「この大きな波に乗れなければ、例えものづくりの会社でも存続の危機に陥る」という強い懸念を抱いています。ただ、AIの力を活かすにしても、それを最終的に判断するのは「人」です。逆説的ですがAIの時代だからこそ「自ら考え自ら判断できる人材」の育成が欠かせません。同時に、最大の強みである「匠の技」も更に探求していく価値があると考えています。新経営ビジョンにある「匠の技とデジタル技術の融合」こそが、長期成長ストーリーの核である「稼ぐ力」の向上にもつながり、企業価値の最大化を実現すると確信しています。

当社グループの「稼ぐ力」を見える化し、株主・投資家の皆様から「この会社はまだまだ伸びしろがある」とご期待いただけるよう、トップである私自身が推進役となり「弱み」であった部分すら「強み」へと昇華させ、新経営ビジョンと長期成長ストーリーの実現に邁進してまいります。



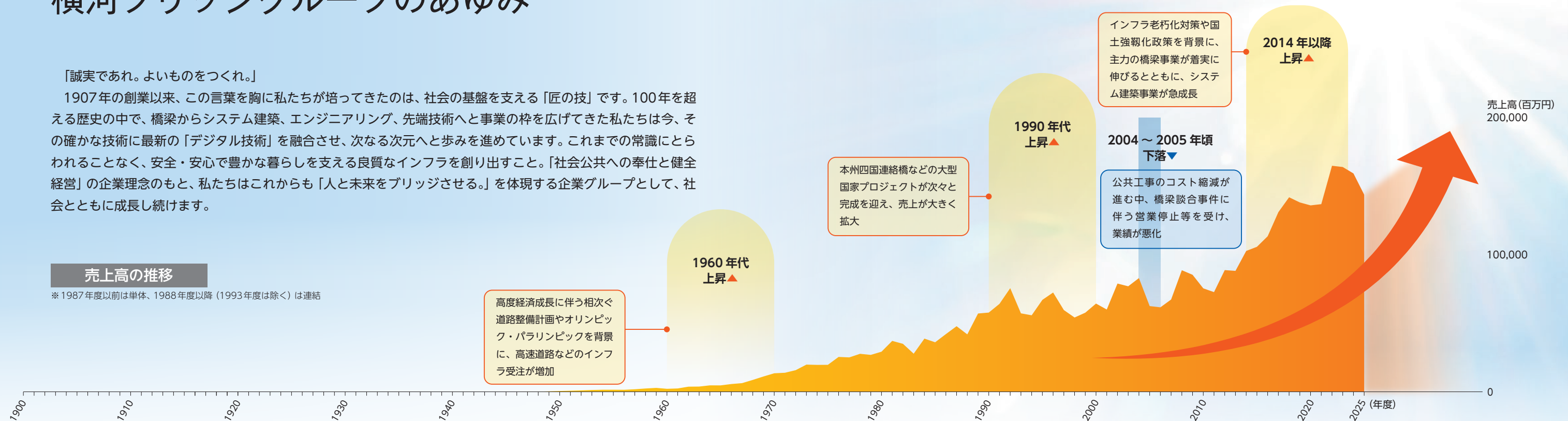
横河ブリッジグループのあゆみ

「誠実であれ。よいものをつくれ。」

1907年の創業以来、この言葉を胸に私たちが培ってきたのは、社会の基盤を支える「匠の技」です。100年を超える歴史の中で、橋梁からシステム建築、エンジニアリング、先端技術へと事業の枠を広げてきた私たちは今、その確かな技術に最新の「デジタル技術」を融合させ、次なる次元へと歩みを進めています。これまでの常識にとらわれることなく、安全・安心で豊かな暮らしを支える良質なインフラを創り出すこと。「社会公共への奉仕と健全経営」の企業理念のもと、私たちはこれからも「人と未来をブリッジさせる。」を体現する企業グループとして、社会とともに成長し続けます。

売上高の推移

※ 1987年度以前は単体、1988年度以降（1993年度は除く）は連結



1907

創業～戦時下
そして戦後復興

1960

高度経済成長の波
超高層の横河

1990

日本の大動脈を
つなぐ

2000

高度化する
技術

2010

巨大な空間を
むすぶ

2020

未来へ
広げる

グループの変遷

1907年 大阪市西区境川86番地に横河民輔が横河橋梁製作所を創業

1963年 横河工事株式会社設立

1991年 株式会社横河橋梁製作所から
株式会社横河ブリッジに社名変更

1988年 株式会社横河メンテック設立

2007年 株式会社横河ブリッジホールディングス設立

2015年 株式会社横河ブリッジと横河工事株式会社が合併
(存続会社：株式会社横河ブリッジ)

2002年 横河工事株式会社に吸収合併

2001年 株式会社横河システム建築設立

2026年 株式会社横河システム建築から
株式会社横河ブリッジシステム建築に社名変更

2003年 株式会社榑崎製作所の株式を取得し、グループ会社とする

2009年 株式会社横河住金ブリッジの
株式を取得し、グループ会社とする

2019年 株式会社横河住金ブリッジが
株式会社横河NSエンジニアリングに社名変更

1984年 株式会社横河技術情報設立

2026年 株式会社横河技術情報から
株式会社横河ブリッジ技術情報に社名変更

1991年 株式会社横河ニューライフ設立

2024年 株式会社横河ブリッジ
ホールディングスに吸収合併

2000年 株式会社ワイ・シー・イー設立

2026年3月 株式会社ビーアールホールディ
ングスの株式を取得し、グループ会社とする
2026年10月 組織再編に伴い、極東興和株式会社
および東日本コンクリート株式会社を直接子会社とする

背景写真は、1928年 隅田川六太橋のうち最も上流の言問橋。当時日本最大の橋でした。

社会の動向

● 1904
日露戦争

● 1914
第1次世界大戦

● 1923
関東大震災

● 1939
第2次世界大戦

● 1945
終戦

● 1964
東京オリンピック・
パラリンピック

● 1970 大阪万博

● 1973 第1次オイルショック

● 1979 第2次オイルショック

● 1988 瀬戸大橋開通

● 1991 バブル崩壊

● 1995 阪神・淡路大震災

● 2008
リーマン・ショック

● 2011
東日本大震災

● 2020 新型コロナウイルス感染症流行

● 2021 東京オリンピック・パラリンピック

● 2025 大阪・関西万博

横河ブリッジグループのあゆみ

1907

創業～戦時下
そして戦後復興

1907年(明治40年)
横河民輔が横河ブリッジの前身である
横河橋梁製作所を創業



1913年(大正2年)
当時国内最大級の跨線橋
八ッ山橋



1938年(昭和13年)
当時国内最優秀の建造物であった
第一生命本社ビル用鉄骨生産を担当
戦後はGHQの本部が置かれた



1940年(昭和15年)
中央部の45.7mの桁が左右に開閉し
船を通過させる
勝間橋



1955年(昭和30年)
橋梁の長大化の幕開け
西海橋

1960

高度経済成長の波
超高層の横河

1968年(昭和43年)
鉄骨メーカーの先駆け
日本初の超高層ビル
霞が関三井ビルディング(現 霞が関ビルディング)



1970年(昭和45年)
世界貿易センタービル
同年 京王プラザホテル



1974年(昭和49年)
鉄骨メーカーとして超高層ビル建設を支える
新宿三井ビル



1993年(平成5年)
独自の鉄骨技術で都市の象徴を創る
横浜ランドマークタワー

1990

日本の大動脈を
つなぐ

1993年(平成5年)
東京の新たなランドマーク
レインボーブリッジ



1997年(平成9年)
長大橋の技術力を結集し東京湾をつなぐ大動脈
を構築
東京湾アクアライン



1998年(平成10年)
当時世界最長の吊橋
明石海峡大橋



1999年(平成11年)
3つの長大橋により構成された世界初の3連吊橋
来島海峡大橋

2000

高度化する
技術

2003年(平成15年)
可動建築システム(YMA)を採用した
ノエビアスタジアム神戸



2003年(平成15年)
初めて採用された六面鋼殻合成セグメント
京都市高速鉄道東西線六地蔵工区



2005年(平成17年)
地域に愛され、土木学会田中賞・デザイン賞の
2冠に輝いた美しき山間橋
紀勢宮川橋



2009年(平成21年)
香港が誇る世界最大級の複合斜張橋
ストーンカッターズ橋

2010

巨大な空間を
むすぶ

2011年(平成23年)
広大で美しく快適、新しく生まれ変わった
大阪駅



2012年(平成24年)
世界に類を見ない新形式で貴重な干潟の自然と
調和する
阿波しらさぎ大橋



2016年(平成28年)
目的や用途に合わせたシステム建築
那須の恵 Mekke!



2018年(平成30年)
国内最大のソリッドリブ形式アーチ橋
天城橋

2020

未来へ
広げる

2022年(令和4年)
最上階に開閉屋根を設置した
株式会社プイ・テクノロジー
YRPイノベーションセンター



2025年(令和7年)
高度医療やものづくりを支える中京の大動脈
東海環状自動車道 岐阜IC



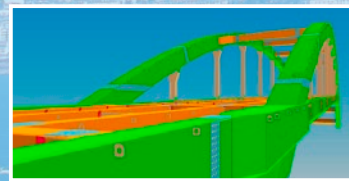
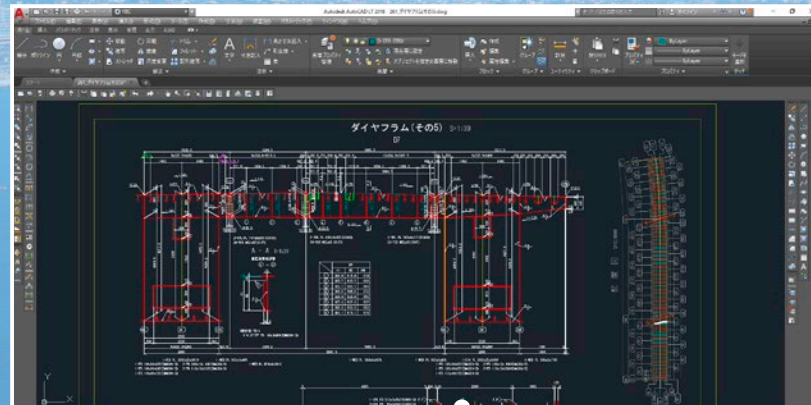
2025年(令和7年)
洪水から都市を守る鋼製セグメント
環状七号線地下広域調節池(石神井川区間)



2026年(令和8年)
最新の再資源化工場で脱炭素・地域循環社会に貢献
株式会社ただおザウルス防府工場

丈夫な橋をつくる 橋ができるまで

当社グループでは、橋梁建設において設計・製作・現場施工の全工程で総合的な技術力とマネジメント力を発揮し、多様な要望に的確に対応し、社会インフラ整備に貢献しています。



道路計画や条件に合わせて橋の形式を選定する「比較設計」を行った後、詳細図面の作成など「詳細設計」を行います。また「設計照査」では設計の妥当性を確認します。



工場で塗装した橋のブロックを現地に運びます。



組み立てた個々のブロックを橋の完成形または部分的に仮組立することで形状や寸法に間違いがないかを検査して、現地での施工に不具合がないように確認を行います。仮組立には実際にブロックを組み立てる「実仮組立」と3次元計測システムで個々のブロックの寸法を計測し、コンピュータシステムで行う「シミュレーション仮組立」があります。

受注

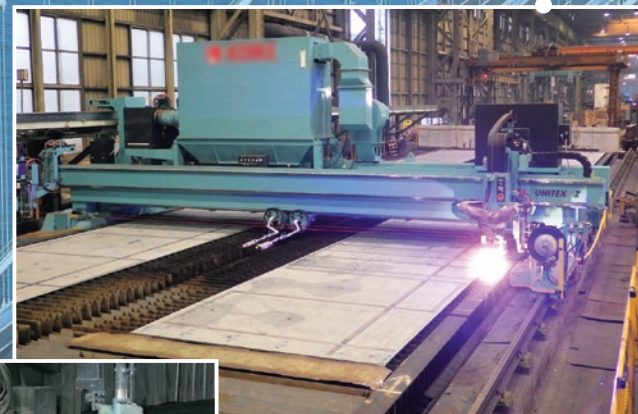
設計

製作
材料手配製作
切断・加工製作
溶接・組立製作
仮組立製作
塗装

輸送

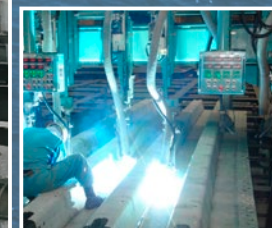


設計をもとに材料を調達します。
主となる材料は鋼板です。



調達した鋼板を設計した形状に切断します。鋼橋は工場から現場へ運ぶことが可能な大きさのブロックに分割して製作します。また橋を構成するブロックどうしを接合する方法としてボルトを用いる場合には、切断した鋼板の接合部分にボルト孔をあけます。

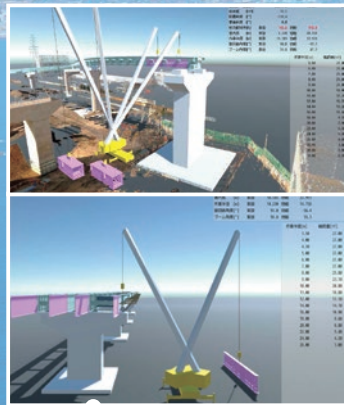
仮組立を行った後、再びブロックを解体して塗装を行います。なお、塗装を必要としない「耐候性鋼材」を使った橋もあります。



孔あけなどの加工を行った個々の鋼板を溶接し、組み立てることで橋を構成するブロックのかたちができます。

丈夫な橋をつくる 橋ができるまで

現場施工着手前に、架設する橋の種類および地形・環境・制約条件など現場の状況を考慮した、安全かつ工期を確保した架設計画の立案・検討・協議を行います。3Dモデルや点群データを利用して、クレーンの配置計画や部材の仮置・地組位置を検討することも行っています。



現場のエキスパートが集結し、安全に細心の注意を払いながら架設します。橋の種類や地形、環境など現場の条件により架設時の橋の支え方やブロックの運搬方法とそれぞれに使用する設備が変わります。また、架設する工法は約20種類あります。安全を最優先に確保しつつ工期を守るためには、日々の状況変化にも迅速な対応が必要です。少しでも疑問に思うことがあれば、その度に作業を止め全員が納得するまで何度も話し合い、作業の確認を行います。



地上や仮設備上で個々のブロックを架設に適した大きさに組み立てます。ブロックどうしの接合は、溶接やボルトで行います。



床版コンクリートの打込み時、締固め作業者は作業員デバイス（スマホ）画面を介して、コンクリート面に投影されたARグリッドから、締固めが必要な場所と適切な締固め時間を確認することができます。一方、打込み管理者はタブレットで締固め施工の良否をリアルタイムで確認し、不具合があればその場で指摘することや、端末に記録することができます。



完成後の橋は、人・物・心・文化を渡し、人と人・地域と地域をつなぐ架け橋となり、人びとの安全で安心な暮らしを支え続けていきます。



計画

施工
架設

仮設備

地組立

桁架設

施工
床版

施工
塗装

完成



架設時の橋を支持する仮設備を設置します。すべての架設作業が完了した後、仮設備を解体します。



組み立てたブロックを、クレーンなどを使って設置する順番に吊り上げ、橋のかたちを架設していきます。



架設が完了した鋼桁の上に車両が通行できるよう床版をつくります。材料は主に鉄筋コンクリートですが、鋼板を用いて工場で製作する鋼床版もあります。



ブロックどうしのつなぎ目に塗装を行います。

大きな空間をつくる 工場・倉庫ができるまで

システム建築

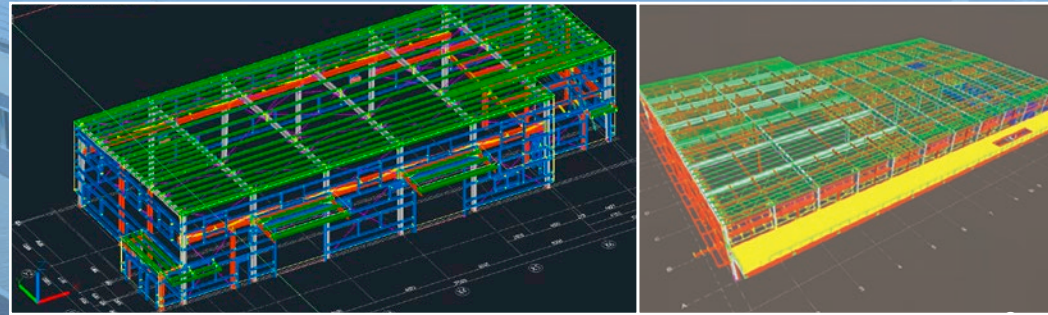
「yess建築（イエス建築：Yokogawa Engineered Structure System）」は、工場や倉庫などの建築を主として、梁、柱、屋根、外壁、建具などの部材を標準化することで高品質の建物を短納期・低コストで建設できる「システム建築」の仕組みに横河独自の構造仕様を適用して製造・施工する無柱大空間を得意とする建築ブランドです。



直接の営業活動だけでなく、全国1,300社を超えるビルダーによるネットワークを活かした事業展開を行っています。

yess建築登録特約店（ビルダー）

お施主様の直接窓口となる特約店です。当社グループの横河ブリッジシステム建築がビルダー各社を支援しています。お施主様の事業拡大や設備投資が円滑に進められるよう、ご相談から建設・メンテナンスまでビルダーとともにサポートいたします。



yess建築の設計・生産システムは、橋梁事業で培った鋼構造技術を基礎とし、これに横河ブリッジシステム建築が独自に開発してきたyess建築専用の構造設計・生産設計システム「Scapy3D & YMDシステム」を加味することにより実現しています。また、YMDシステムのデジタルデータを用いて、品質管理活動のためのAI・AR技術の活用を進めています。

SBSグループ 物流センター霧島



部材や納まりを標準化・画一化した合理的な建築工法のため、短工期での施工が可能です。また、yess建築では最大60mの無柱大空間も実現可能なため、工場・倉庫以外にもスポーツ施設や店舗など様々な分野で採用されています。

有限会社栄工作所 第3工場



株式会社ミヤックス TAGAJI CENTRAL PARK 屋内スケートパーク棟



yess建築は、国内唯一のシステム建築専用工場で生産する体制を整えたことにより、高品質の部材を短納期・低コストで安定供給することを可能にしています。



受注活動

設計

生産

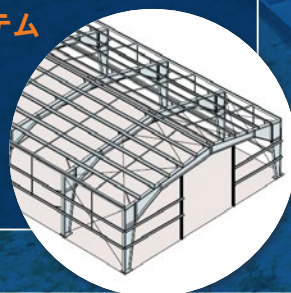
施工

完成

yess建築を構築する4つのシステム

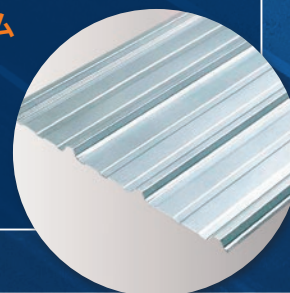
yess建築フレームシステム

柱・梁に用いるフレームは独自の設計方法で軽量化と大スパン化を実現



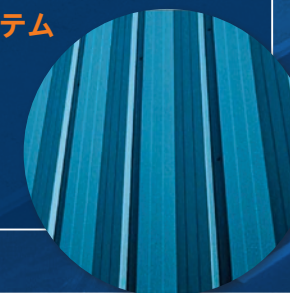
yess建築ルーフシステム

断熱材をセットした金属屋根により低コストで高断熱を確保



yess建築ウォールシステム

用途やデザインに応じてセレクトできる豊富なラインアップを用意



yess建築アクセサリシステム

シャッター、ドア、クレーンなどの各種アクセサリをトータルで提供



特 集

中国自動車道リニューアルプロジェクト／中国池田IC～宝塚IC間橋梁更新工事

100年先の安全・安心のために
西と東をつなぐ中国道の大規模更新・修繕事業大規模更新のひとつ「荒牧高架橋の大規模更新」が
令和7年度土木学会田中賞（作品部門）を受賞

田中賞を受賞した完成後の荒牧高架橋

～損傷したコンクリート橋から鋼桁への架け替え～
 ・支承部の先行施工による鋼桁での急速架け替え
 ・鋼桁の軽量化による橋全体の耐震性向上を実現

工事の概要

大阪万博開催の1970年に開通した中国自動車道は、1983年の全線開通以降、西日本の大動脈として経済の成長や豊かな暮らしを支えてきました。開通から半世紀が過ぎ、当初の想定を超える大きな負担が道路にかかり、鉄筋コンクリート床版の劣化や鋼製の桁にき裂が生じるなどの損傷が進行しています。これからも安全・安心に中国自動車道を利用できるように、耐久性に優れた部材への取り替えや補強など、最新の施工技術を駆使した大規模なリニューアル工事が2015年から進められています。

その一環である中国池田IC～宝塚IC間において、株式会社横河ブリッジは、三井住友建設株式会社様・株式会社IHIインフラシステム様・株式会社奥村組様・株式会社横河NSエンジニアリングと特定建設工事共同企業体を結成し、橋梁更新工事を実施しました。

工 事 名	中国自動車道（特定更新等）中国池田IC～宝塚IC間橋梁更新工事
工 事 箇 所	中国自動車道 自）大阪府池田市豊島北 至）兵庫県宝塚市赤布
発 注 者	西日本高速道路株式会社関西支社阪神改築事務所
請 負 者	株式会社横河ブリッジ・三井住友建設株式会社・株式会社IHIインフラシステム・株式会社奥村組・株式会社横河NSエンジニアリング 特定建設工事共同企業体
工 期	2019/12/20～2026/1/18
工 事 内 容	1.RC中空床版からプレキャストPC床版非合成4主桁桁へ架け替え [安倉高架橋、荒牧高架橋 24連] 2.鋼橋RC床版の取替えおよび連続化 [川西高架橋、神田高架橋 20連] 3.RC中空床版からプレキャスト合成床版橋（NYラピッドブリッジ）へ架け替え [小浜橋 2連] 4.鋼橋RC床版の取替えおよび主桁の取替え、補強 [安倉高架橋鋼桁部 1連] 5.鋼橋RC床版を鋼床版へ取替え [神田ONランプ 1連]

田中賞受賞にあたって

横河ブリッジ 計画本部大阪計画部 第二課 山口 将太



この度、中国池田IC～宝塚IC間橋梁更新工事（荒牧高架橋の大規模更新）が土木学会田中賞に選出され、大変光栄に存じます。私は本工事の計画担当者として、設計業務が開始する2019年から2026年の竣工完了までの6年間にわたり業務に携わってきました。

主な計画業務は、大動脈の重交通を維持するための上下4車線終日車線規制計画をはじめ、安倉・荒牧高架橋におけるRC中空床版橋から鋼連続鋼桁橋への架替計画、

更には神田高架橋や荻野高架橋を含むその他修繕橋梁の施工計画の立案です。

5社JV（特定建設工事共同企業体）の親会社という責任ある立場で、社会的影響の大きい大規模更新工事の計画を任せていただき、多くの課題解決を通じて非常に貴重な経験を積ませていただいたことに深く感謝申し上げます。

本工事の完遂は、立案した施工計画を現場で確実な形にしてくださった皆様のご尽力があつてこそそのものです。特に、厳しい制約条件や過酷な環境下においても、安全第一で着実に施工を進め、計画を形にくださった横河ブリッジ、横河NSエンジニアリングの現場担当者の皆様には、心より感謝の意を表します。

今回の受賞を糧に、この貴重な経験を今後の業務に活かし、安全で信頼される道路インフラの維持・発展に誠実に貢献してまいります。





小浜橋

国道176号と交差する小浜橋には路下建築限界の制約があり、また、架設時間にも制約があることから、既設のRC中空床版橋からプレキャストタイプの合成床版橋「NYラピッドブリッジ」へ架け替えました。更に上空には関西電力の高圧線があり、クレーンによる施工に制限があるため、多軸台車による夜間での一括撤去、架設工法を採用しました。

NYラピッドブリッジは、桁と床版、壁高欄を工場でプレキャスト化した合成床版橋で、より急速施工が可能なように鋼桁と工場製作した部材を架設し、現地では間詰めコンクリートのみを打設することで現場施工数量と日数を低減しました。

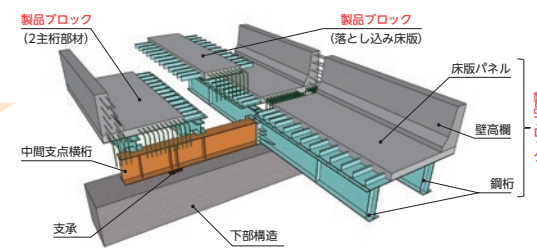
NYラピッドブリッジは、老朽化した橋梁の改築・更新工事のために開発された橋梁そのものを製品化した工法です。合成床版橋のプレキャスト部材化により、従来の現場打ち工法と比較して現地の工期を大幅に短縮することを可能にします。これにより、重量を既存の橋梁とほとんど変えずに現在の基準に適合し、高い耐久性を持つ橋梁に交換できます。

NYラピッドブリッジは、国土交通省が運用する新技術情報提供システム (NETIS) に登録されています (登録番号: KK-240103-A)。



多軸台車による一括架橋

NYラピッドブリッジの構造概要



インフラを次世代へつなぐ、橋梁更新の新工法

横河NSエンジニアリング 設計部 上條 崇



高度経済成長期に建設されたインフラの老朽化が深刻な課題となる中、高速道路などで多数を占めるコンクリート橋は、今後、大規模な更新のピークを迎えます。この社会的要請に対し、横河NSエンジニアリングは、老朽化したコンクリート橋を鋼橋へ架け替える新工法の開発を力強く推進しています。その中核となる技術が「NYラピッドブリッジ」です。鋼桁とプレキャスト合成床版を一体化させたこの形式は、軽量化による橋の耐震性向上だけでなく、厳しい工期制約下でも架け替えを可

能にする「急速施工」を実現しました。

更に当社は、小浜橋の知見を活かし現場の厳しい条件を克服する次なる技術開発にも果敢に挑んでいます。例えば、桁下にクレーンを配置できない難所においても、橋上からの施工を可能にする工法を開発しています。また、コンクリート橋から鋼橋への架け替えに伴うメンテナンスコストの変化に対しては、よりコストパフォーマンスに優れた耐久性の高い構造の実証試験も進めています。これにより、本工法のより広範な現場条件への適合、インフラのライフサイクルコストの低減を目指しています。

インフラを単に「つくる」時代から、「守り、生まれ変わらせる」時代へ。最新の鋼橋エンジニアリング技術が、私たちの安全で快適な交通ネットワークと未来をブリッジさせる、確かな架け橋となっているのです。

荒牧高架橋・安倉高架橋

交通規制期間の短縮を図るため、中空床版を鋼桁とプレキャストPC床版へ架け替えました。架け替えにあたっては、コンクリート橋脚の横梁・支承部を先行施工することで既設桁撤去後すぐに新設桁を架設できるようにし、交通規制期間を短縮することができました。工事の最盛期には、大型クレーンを10台以上同時に稼働しました。



220トンクレーンを2台配置して既設桁撤去および新設桁を架設



夜間追加車線規制のもと行われたプレキャストPC床版の架設

交通規制の概要

中国池田IC～宝塚IC間 (5.9km) は、交通量の多い上下6車線であるため、終日の通行止めは行わずに上下4車線の通行帯を確保しながら、幅員方向3分割施工により橋梁更新工事を行いました。



川西高架橋

川西高架橋は、大阪国際空港 (伊丹空港) に隣接していることから高さ制限の関係で大型クレーンが使用できません。そのため床版取替機と呼ばれる門型クレーンを採用して既設RC床版の撤去、プレキャストPC床版の敷設を行いました。この床版取替機は、クレーンゲーム機のように前後左右の自由な動きができることが特徴です。



床版取替機による施工状況