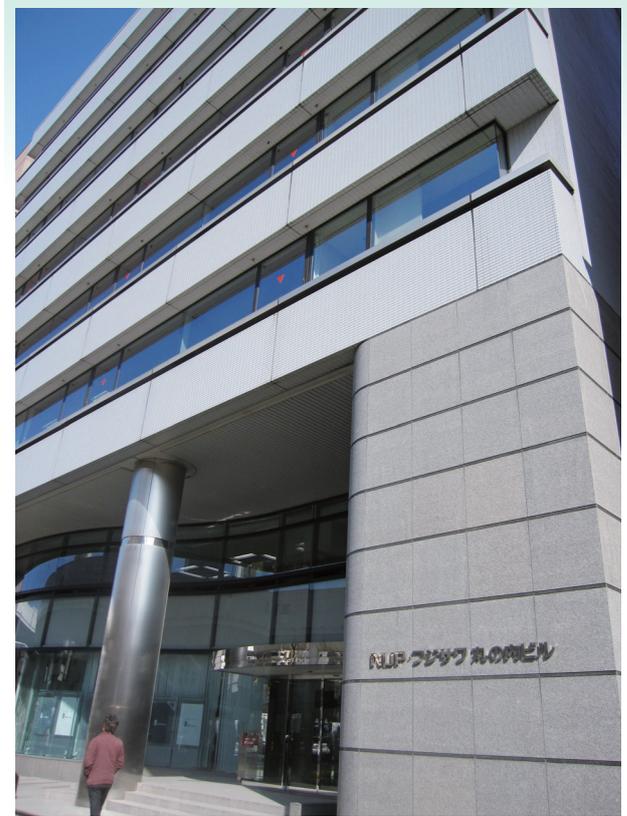


組織・広報等

- 第1節 組織・定員
- 第2節 人事管理
- 第3節 広報
- 第4節 事務のOA化
- 第5節 情報の公開
- 第6節 監査及び検査



富国生命館
(昭和46年3月に公社本社を愛知県第4分庁舎から移転)



NUP・フジサワ丸の内ビル
(平成5年5月に公社本社をフコク生命ビルから移転)



黒川ビル
(平成24年度に公社本社組織を丸の内ビルから移転)

第1節 組織・定員

1 組織

(1) 公社発足から開通まで

公社は、昭和45年9月24日に理事長、副理事長、理事4名、監事2名の役員の下に、4部（総務、経理、計画、工務の各部）、9課（総務、人事、用地、経理、契約、計画、調査、設計、工務の各課）の体制で発足した（図12-1-1参照）。本社は愛知県第4分庁舎内（中区丸の内二丁目）に置いた。

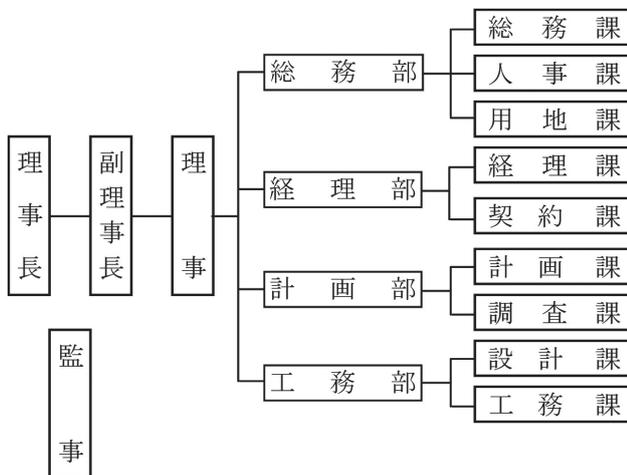


図12-1-1 発足時の組織

その後、46年3月には、本社を富国生命館内（中区丸の内一丁目）に移転し、さらに同年4月、本格的な建設体制を整えるために、用地部を新設し、総務部用地課を用地部用地課にするとともに、経理部に資金計画、債券の発行などを所掌する資金課を、また、監事を補助するための監査室を新設した。この他、出先組織として、高速道路の建設を担当する工事事務所（当初は本社内。46年9月から瑞穂区新開町）を設けた。これにより、公社の組織体制は、5部11課室1工事事務所となった。

47年4月に、用地取得体制を充実させるため、用地部用地課を、公社事業の用地取得を担当する用地第一課と、名古屋市からの受託事業の用地取

得を担当する用地第二課に分けた。また、事業計画、事業の採算制、償還計画などを所掌する体制の充実を図るため、計画部に企画課を新設した。また、工事事務所を、高速5号万場線担当の第一工事事務所に改めるとともに、新たに高速3号大高線担当の第二工事事務所（南区石元町）を設置し、本格的工事に着手するための現場建設体制の充実を図った。

51年4月には、環境対策を専門に担当する環境対策室を、計画部に新設した。

(2) 建設及び管理部門の強化

公社として初めての開通（高辻～大高10.9km）に備えて、昭和53年4月に、高速道路の維持補修、交通管理、営業管理等の準備を担当する業務準備室を本社に設置し、計画部の調査課は廃止した。54年6月に、業務準備室を出先組織としての管理事務所（南区本地通六丁目）に組織変更し、同事務所に管理課と交通課を設置した。なお、管理事務所の窓口業務の一部を本社においても所掌させることとし、経理部の契約課を業務課に名称変更した。

59年4月には、名古屋高速道路の建設工事の進捗にあわせ、第一工事事務所と第二工事事務所を統合して建設事務所（中村区黄金通七丁目）とし、同事務所に庶務課、工事第一課及び工事第二課を設けた。また、用地取得業務の減少に伴い用地部を廃止し、工務部に用地課を設置し、用地取得業務を所掌させた。

62年4月に、再び業務量が増加した用地業務に対応するため、用地課を用地管理課と用地補償課に分けた。

63年4月には、開通路線も延長し、道路の維持補修業務量が増大してきたため、管理事務所に保全課を設けた。

平成元年4月に、用地業務量の増大に伴い工務部から用地管理課と用地補償課を移し、用地部を再度設置し、また建設事務所を建設部に、管理事務所を管理部に名称変更した（図12-1-2参照）。

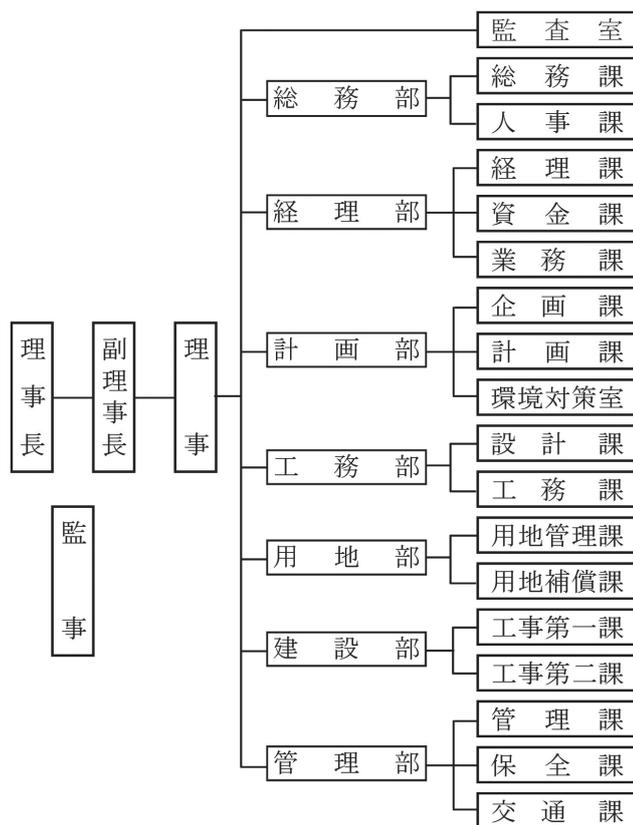


図 12-1-2 平成元年4月の組織

5年4月に、公社の諸施策の企画立案に当たる企画調査部を新設し、長期計画、料金制度等を所掌する調査課と基本設計、整備計画等を所掌する企画課を設けた。また、同年5月に、本社をNUP・フジサワ丸の内ビル内（中区丸の内二丁目）に移転した。

9年4月に、管理体制の更なる強化を図るため、管理部から保全課を分離して保全部を新設し、同部内に道路等の改築、維持、修繕等を所掌する保全第一課と建築物・電気設備・機械設備の建設、維持、修繕等を所掌する保全第二課とを設けた。また、同年7月に、黒川出入口に建設した黒川ビル（北区清水四丁目）に、管理部及び保全部を移転した。

11年4月には、電算処理システム、積算基準などを所掌する技術管理室を新設した。

12年4月に、建設業務量の増大に伴い建設部に工事第三課を設けた。

14年4月に、施設関係の業務量の増大にあわ

せて、保全部を保全施設部に、保全第一課を保全課、保全第二課を施設課に改めるとともに、施設管制業務等を担当する施設管制準備室を設け、さらに15年1月には施設管制準備室を施設管制所と改めた（図12-1-3参照）。

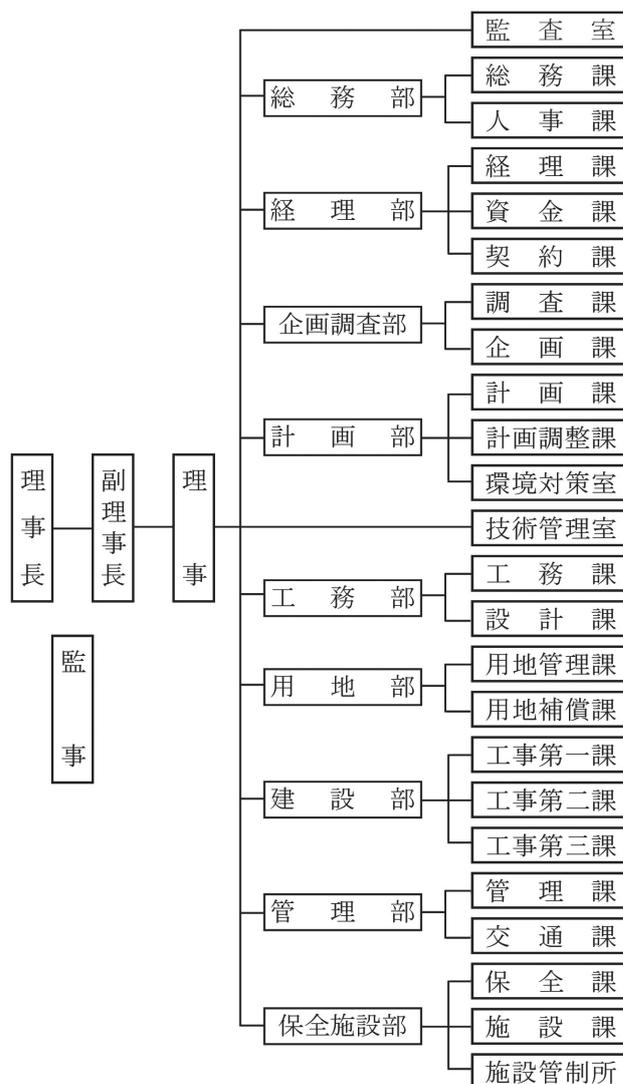


図 12-1-3 平成15年1月の組織

(3) 組織体制の見直し

平成16年4月に、お客様サービスの向上を図るため、管理部にお客様サービス推進課を設置するとともに、組織の効率化のため経理部を総務部に、用地部と技術管理室を計画部に統合し、9部24課室所体制から7部22課室所体制とした。

さらに、17年4月に、建設業務量の減少に伴い建設部工事第三課を廃止した。

また、18年10月に役員体制を見直し監事1名を減員した。

19年4月に計画部用地課を廃止して計画課に統合し、また理事長直轄の特命担当参事を置いた。

以上のような変遷を経て、23年4月現在の組織は、丸の内ビルに総務部（総務課、人事課、財務課、契約課）、企画調査部（調査課、企画課）、計画部（計画課、環境対策室、技術管理室）、工務部（工務課、設計課）及び監査室の4部9課3室と1参事、黄金事務所に建設部（工事第一課、工事第二課）、黒川ビルに、管理部（管理課、お客様サービス推進課、交通課）及び保全施設部（保全課、施設課、施設管制所）の3部7課1所の7部1参事16課3室1所となっている（図12-1-4参照）。

画に基づき、24年度当初からスリムでコンパクトな組織体制とするため、24年4月に、現在の7部体制から、建設部及び工務部を廃止した5部体制にするなどの組織体制の大幅な整理統合を行うこととしている。

2 定員

設立当初の公社職員の定員は79名（一般管理部門46名、建設部門33名）であった。この定員に対し設立当初の現員は52名でその全てが設立団体である愛知県及び名古屋市からの派遣であった。しかし、その後徐々に固有職員を採用し、また新たな派遣も増やし、定員の充足を図った。

昭和46年度には、高速道路の建設工事に本格的に着手するため、特に建設部門と用地部門を主体とした定員の増加を行い130名となったが、その後も事業量の増加に応じ、順次定員の増加を行い、52年度末には220名となった。

53年4月に、最初の開通の準備事務のため、さらに定員の増加が必要となった。特に交通管理業務については、直営で行うことを考えていたため、大幅な増員が必要であったが、国において定員の削減方針が示されたこともあり、公社においても定員増を抑制した結果、220名から230名への10名定員増にとどまった。このため、公社の業務を職員だけではまかない切れず、交通管理業務の一部を業務委託に切り替えた。

❶ (2) で前述したように、開通を1ヵ月後にひかえた54年6月に管理事務所を発足させ、定員の再配置を行ったが、十分な定員増ができなかったため、事務の簡素合理化を図り、新規開通に伴い配置が必要となる人員を定員230名の中から捻出し、7月25日の開通を迎えた。

公社事業の増加に伴い、56、57年度に5名ずつの定員増を行い、定員は240名となった。

平成5年4月には、建設事業の拡大や開通延長の伸びに伴う事業量の増加に伴い10名を増員

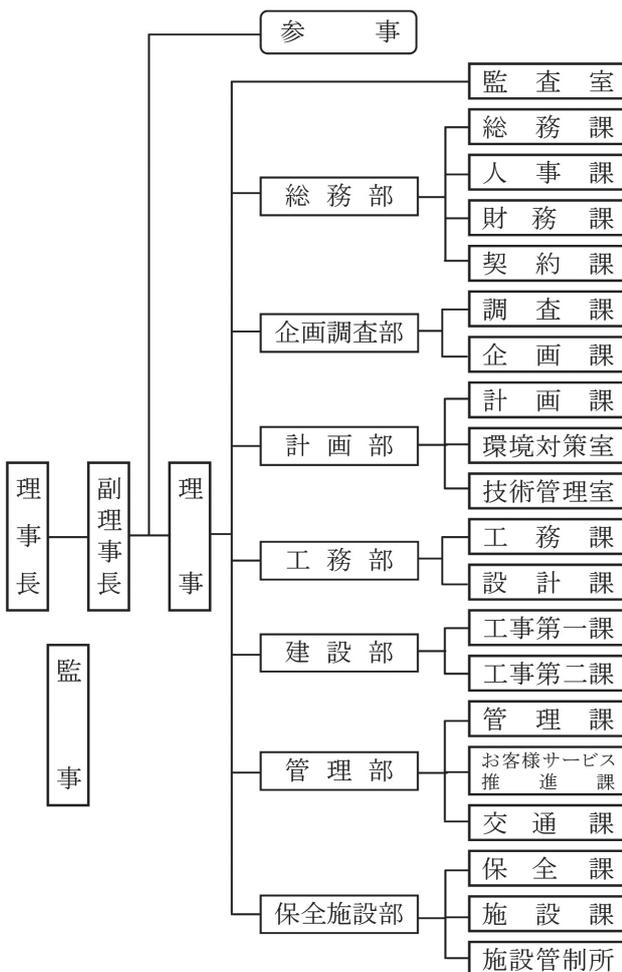


図12-1-4 平成23年4月の組織

なお、22年6月に策定した新たな中期経営計

し、定員は250名となった。

16年2月に策定した経営改善計画においては、「建設事業終了時までに職員数を約30%削減する(250名→180名)」という目標を掲げ、16年度から、組織の統廃合を行い、順次定員の引下げを実施しており、22年度現在における定員は230名となっている。さらに、22年6月に策定した新たな中期経営計画に基づき、24年度からの新たな定員を、230名から160名に引き下げることとしている。

第2節 人事管理

1 任用

公社は、設立当初より、設立団体である愛知県の制度に準拠した任用制度を採用している。

当初の職制は、主事補・技師補、主事・技師、係長、課長、部長の5段階制であったが、昭和47年度から主幹等のスタッフ制度を採用した。

50年度には、愛知県の吏雇用制度の廃止にあわせ、主事補・技師補を廃止した。

52年度には、職務の複雑、困難、責任の度合いに応じたきめ細かな人事管理と職員の能力開発の促進を図るため、課長と係長の間に課長補佐を設けた。

61年度には、愛知県の職級制にあわせ、職務の複雑さと責任の度合いに応じ事務分担を明確にするため、主事及び技師級、主査級、課長補佐級、課長級、部長級に区分する職級制を採用した。

平成2年度には、各課における事務処理に流動性を持たせ、職員の職務遂行能力を十分に活かすため、係制を廃止し主査制度を設けた。さらに専門的な知識、経験の活用を図るための専門職制度も併せて設けた。

18年度には、主査と主事及び技師との間に主任の職を設け現在に至っている。

2 給与

職員の給与は、給料と諸手当で構成されるが、その内容については、設立団体である愛知県及び名古屋市との均衡を保つことを基本にほぼ愛知県の制度に準拠することとしている。

給料については、設立当初から昭和60年度までの間は、その職務の複雑さ、困難さ及び責任の度合いを考慮し、等級別標準職務表により等級を格付けし号給を決定する「等級制」を採用してきた。しかし、職務の複雑・専門化、職務段階の細分化等に対応するため、60年の人事院勧告及び愛知県人事委員会勧告に基づき「8等級制」から「11等級制」への切り替えが行われたことにより、公社も国及び愛知県に準じ61年に「11等級制」に切り替え、さらに平成18年には「10等級制」に切り替え、現在に至っている。

手当については、管理職手当、扶養手当、地域手当、通勤手当、住居手当、単身赴任手当、時間外勤務手当、休日勤務手当、夜間勤務手当、期末手当、勤勉手当、特殊勤務手当(高所作業、坑内作業、異常気圧内作業、現地交渉、管制勤務、事故出動)を設けている。なお、管制勤務手当及び事故出動手当は、昭和54年7月の初めての開通に伴い新設されたものである。

公社職員の給与改定については、人事院勧告や設立団体の各人事委員会勧告さらにこれらを受けた設立団体における対応を踏まえて行うこととしている。

3 研修

研修は、人事計画の一環として、職員の能力開発と資質の向上を図り、職務の適正な遂行と能率の増進に寄与することを目的として公社設立当初から行っており、平成18年度にお客様サービス研修を新設するなど逐次充実を図っている。

研修の種類としては、職級別研修・部門別研修・

特別研修・派遣研修などに大別され、研修方式も講義方式、討議方式の他、他団体への研修派遣や民間の研修機関が実施する研修への職員派遣等を行っている（図12-2-1参照）。

組織のスリム化と職員数の縮減を進めていく中で、人材の育成が益々重要になっていることから、今後も総合的な視点に立ってきめ細かな研修を実施していくこととしている。

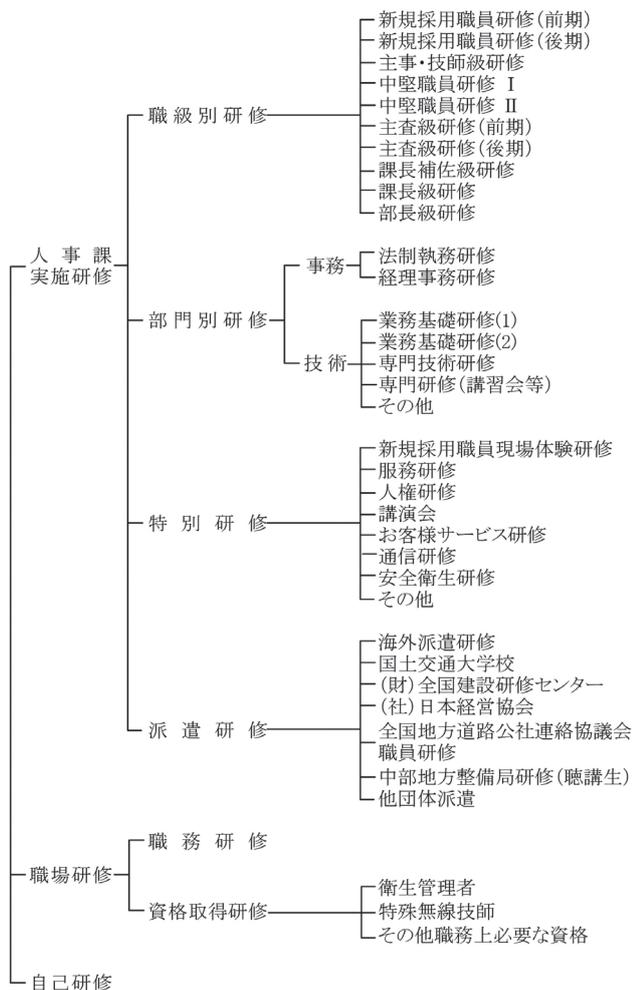


図 12-2-1 職員の研修体系

4 労務

公社設立4年目の昭和49年2月、組合員の団結と相互扶助とによって、労働条件の維持改善と社会的、経済的地位の向上を図ることを目的として、固有職員による名古屋高速道路公社労働組合（名高労）が結成された。結成当初の組合員は

100名余りであったが、その後の公社職員の増加に伴い、平成22年度末現在では、組合員数132名を数え、9割を超える組織率となっている。

これまでの労使関係で特に記録すべきこととしては、昭和54年7月の最初の開通に当たって、管理事務所交通課管制室の交替制勤務へ配置転換を行うことに対する組合と当局との交渉があげられるが、労使双方の協調努力により解決をみた。その後も、労使双方の協調努力により、円滑な労使関係を維持している。

第3節 広報

1 ホームページの開設

平成に入った頃からインターネットが世界中で急速に普及し、多くの官公庁や道路関係公団においてホームページ（HP）の開設又は開設の準備に取りかかるようになった。

平成8年から、公社においても、HPの開設について事務的な検討を開始し、11年度のHP開設を目指し広報会議等で意見集約を図ったが、導入の可否が相半ばし、全体的なコンセンサスを得るに至らず、11年度内の開設はできなかった。

12年度当初に、改めて検討を行い、各部の調整・集約を経て、12年度内にHPを開設することが決定した。

HP制作を最低限に抑えるため、制作に際して可能な部分は職員が対応すること、作成後の管理運営も職員が行うことなどの条件の下に、制作を開始し、12年11月1日に公社のHPを開設した。

13年度には、工事の発注予定、名古屋高速道路白書、Q&A、ご意見箱等を追加し、併せてトップページをリニューアルした。

18年度には、交通情報、ETC割引サービス、料金検索などの情報をより検索しやすくするため、全面的にHPを改良した。

HPにより、開通や料金施策などさまざまな情報を社は積極的に提供しており、22年度末現在のアクセス件数は2,915件/日である。また、ご意見箱へは22年度中に119件のご意見が寄せられており、お客様からの貴重なご意見について、社内内で情報の共有化を図り、さらなるお客様サービスの向上に役立っている（写真12-3-1参照）。



写真 12-3-1 HP トップページ画面

(HP アドレス)

<http://www.nagoya-expressway.or.jp/>

2 定期刊行物の発行

公社事業の実施状況などを紹介するため、あるいは職員間のコミュニケーションを図るために、以下に掲げるような出版物を定期的に発行している（写真12-3-2参照）。



写真 12-3-2 定期刊行物

1) 名古屋高速道路事業の概要

公社の事業（計画、建設、管理など）の概要を関係者等に紹介するため、昭和48年度から毎年発行しているもので、発行部数は1,000部、配布先は愛知県、名古屋市をはじめとする関係官公庁などである。

なお、発行当初から一貫して、表紙に黄色地を使用していることから、公社では「黄版」と呼んでいる。

2) 名古屋高速道路公社年報

当該年度における公社の事業の実績をまとめたもので、昭和48年から毎年発行している。

公社事業の資料版として利用されており、発行部数は180部、配布先は関係官公庁などである。

3) 名古屋高速道路公社のしごと

公社の事業に対する理解と認識を深めることを目的として、写真、カット、グラフなどによって一般の方にも分かりやすく事業の説明をする

もので、昭和58年3月に創刊された。発行部数は2,000部、配布先は関係官公庁や来客者などである。

4) ふれあいロード

公社の設立間もない昭和48年3月に創刊した社内向けの定期刊行物で、公社の業務の現況や、業務上必要な知識、役職員の投稿などを掲載し、役職員相互間のコミュニケーションを図るために毎年2回発行している。第59号（57年6月発行）までは「社内報」という名称であったが、役職員相互間の親睦を一層深めるため、職員から新しい名称を募集し、第60号（57年11月発行）からは「ふれあいロード」に名称を変更した。

3 広報資料センター（ネクス・プラザ）の開設

平成9年10月13日、黒川ビルの開設にあわせ、「名古屋高速道路広報資料センター（ネクス・プラザ）」がオープンした。公社として初めての集中広報拠点で、構想から約4年の歳月をかけた待望のオープンとなった。13年後の22年4月には来場者35万人を達成するなど、名古屋高速道路をより身近に接していただき理解していただける施設として市民に広く親しまれている。

以下に構想から開館までの道程を記述する。なお、開館以降の変遷については、第5章第3節②に詳述している。

(1) センター開設の企画検討

名古屋高速道路の整備効果や、地域づくり、市民生活との関わりを積極的にアピールすることは、道路整備事業に対するコンセンサスを得る上で重要であり、また、利用者サービスとしての道路交通情報の提供や、多様化する利用者ニーズの把握に公社は積極的に取り組んでいく必要がある。

こうしたことから黒川ビルの建設に併せて、情報の収集、発信を行う拠点施設を整備すること

とし、同ビルの東棟1階（900㎡）及び2階（825㎡）に「情報・広報センター（仮称）」を設置することとした。同センターを独自性を持つ施設とするため、平成4年8月に、松井寛名古屋工業大学教授を委員長とする企画検討委員会が設けられ、施設計画について具体的な検討がなされ、5年3月に報告書が取りまとめられた。

(2) 運営方針の策定

公社は、企画検討委員会からの報告書を基に、平成6年9月に、以下のような運営方針を定めた。

1) 施設の必要性と位置付け

- ① 高速道路利用者に対する適切な情報の提供
- ② 高速道路利用者からの意見・相談の受付
- ③ 公社事業の広く積極的な紹介・啓蒙
- ④ 都市生活における高速道路整備の必要性の幅広いアピール

2) 業務の範囲及び業務内容

- ① 接客（センター内の施設案内業務）
- ② 道路交通情報提供サービス（公社独自の利用者サービスとしての情報提供業務）
- ③ 問い合わせ対応（行き先案内、回数通行券販売所案内、工事等規制案内等各種の問い合わせに関する対応業務）
- ④ 回数通行券の販売（販売窓口業務）
- ⑤ 展示（展示品の操作説明、頒布用パンフレット、チラシ類の管理業務等）

3) 管理方式

管理は委託方式とする。

4) 常設展示の内容

- ① インフォメーションパネル
- ② 情報ターミナル装置
- ③ ビデオライブラリー（名古屋高速道路の整備と街づくり）
- ④ 名古屋高速道路のミニ知識（Q&A）
- ⑤ 名古屋高速道路快適走行（情報の収集から提供まで、維持管理）
- ⑥ 道の資料室（書籍コーナー）

(3) 施設の内容及び運営計画の検討

平成7年3月に、(2)の運営方針に基づき、同センターに設置する施設及び同センターの運営方法を検討するため、公社内部に施設・運営計画検討ワーキンググループを設けた。

主な検討項目は、次のとおりであった。

- ① 1階、2階（資料室）の室内概略図面（各設備と内装関係）の作成
- ② 展示項目
- ③ 展示品の名称、内容・動作、イメージスケッチの作成
- ④ センターの管理、運営方法

なお、業者の選定に当たっては、同年6月にワーキンググループがまとめた「情報・広報センター（仮称）設置に伴う提案書作成要領」に基づき業者から提案書を募集し決定した。

(4) ネックス・プラザの開館

平成7年10月に決定業者が展示企画書を提出、8年2月から準備工に着手、約1年半をかけ、9年10月に「名古屋高速広報資料センター（ネックス・プラザ）」が完成・開館した。

4 イベント広報

新規開通やリフレッシュ工事などを広報するいわゆるイベント広報については、県政・市政記者クラブを通じて報道機関へあらかじめ発表し、交通の安全と円滑を確保する情報の伝達や利用促進について特に重点的に行っている。

高速4号東海線（山王JCT～六番北）の平成22年9月4日の開通に伴うラジオ広報等を例にあげると、次のとおりであった。

① ラジオ

8月31日から9月5日まで、東海ラジオ、中部日本放送、エフエム愛知、ZIP-FM及び愛知国際放送において、スポットCMを放送した。

② 新聞広告

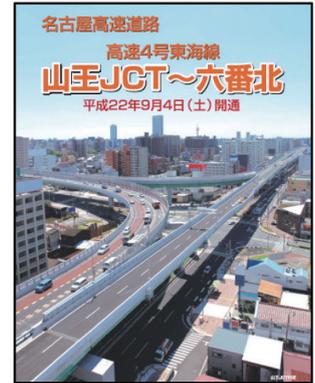
9月3日付けの中日、朝日、毎日、読売、日

本経済新聞の朝刊と、9月4日付けのリビング新聞に広告を掲載した。

この他、料金所でのチラシ配布やポスターの掲出、本線上での横断幕及び橋脚への懸垂幕の設置などを行った（写真12-3-3参照）。



(新聞掲載)



(ポスター)

写真 12-3-3 イベント広報

③ 高速道路フリーウォーキング

開通に先立って、沿線の皆様への感謝の気持ちと高速道路をよりご理解いただくことを目的として、8月29日に高速道路を自由に歩くことができる「高速道路フリーウォーキング」を開催した。当日は天候にも恵まれ、約5,000人の参加者があり、高速道路について身近に知っていただく良い機会となった（写真12-3-4参照）。



写真 12-3-4 高速道路フリーウォーキング（東海線）

第4節 事務のOA化

1 OA化の検討

OA機器の発達につれて、「文章は手書き、計算は手計算」から、「文章はワープロ、計算は電卓」へ、さらに「文章は文書作成ソフト、計算は表計算ソフト」へと大きく変化する中で、公社においても、事務の効率化のため、各部署がそれぞれ独自にOA化を進めていた。

平成3年度に、全社的なOA化を推進するため、システム検討会を組織し、公社内で調査・検討を行い、以下の2点の基本方針を決定した。

- ①今後の事務の電算化は、「総合オンライン情報システム」により開発を推進していく。
- ②公社に最適なシステムを構築するための基本設計に着手する。

4年度には、この基本方針を受け公社内に開発推進委員会が組織され、総合情報システム基本計画（案）の策定、13業務に係る電算化の提案がなされた。

また、同年度末には以下のような「総合情報システムによる事務の電算化方針」が承認された。

- ①今後の事務の電算化は、「総合情報システム基本計画（案）」に沿って開発を推進していく。
- ②5年度は、「経理会計」、「工事費積算」及び「保全業務」の3システムの開発に着手する。
- ③上記3システム以外のシステム開発については、開発担当部署と情報システム部門が調整の上、今後設置する情報システム委員会（仮称）において承認を得た後、開発に着手する。

上記の電算化方針に従い、5年度には情報システム委員会を設置し、さらに委員会の下には「経理会計」、「工事費積算」及び「保全業務」の3システム部会を設け、開発に着手した。

2 総合情報システムの稼働開始

8年度からは経理会計システム及び工事費積算システムの、9年度からは保全業務システムの稼働を開始した。3システムの概要は次のとおりである。

1) 経理会計システム

予算差引等の会計情報をデータベースで一括管理し、予算から決算までの業務を支援、また、工事費積算システムと連携を図り、予算執行登録業務を支援するシステムである。

2) 工事費積算システム

工事発注に必要となる単価歩掛情報を一括管理し、設計書の作成を支援するシステムであり、旧積算システム（NEES、NEES II）の思想を継承したものである。

3) 保全業務システム

維持管理データをデータベース上で一括管理し、建設資産データや点検・補修データの照会が迅速に行えるよう、保全業務を支援するシステムである。

3 OA化の展開

(1) 全社ネットワークシステムの構築

公社では、パソコンを、まず平成6年度に係に1台配置した。さらに、8年度から3カ年で全職員へ配置する計画を立て、12年4月には全職員へのパソコン配置が完了した。このことにより全社のネットワーク化が図られ、全社ネットワークシステムの構築が可能となった。

全社ネットワークシステムは、丸の内、黄金、黒川の公社3業務拠点を直営の光回線によりネットワーク接続し、ファイルの共有や電子メール、電子掲示板、スケジュール管理等をパソコンで職員が行うことにより業務の効率化を図るシステムで、後述するNEX-netの基盤システムとなるシステムでもある。グループウェア（電子メール、

電子掲示板、スケジュール、文書目録管理)の構築により、ファイルやプリンタの共有やインターネットの閲覧ができるようになり、飛躍的に事務の効率化が図られた。

(2) NEX-netシステムの構築

経理会計システム等3システム及び全社ネットワークシステムは、リースの期間及びシステムの機器保守期限が5年で切れるため、平成13年度にシステムを更新する必要があった。このため、まず、全社ネットワークシステムを使い易くするため、汎用システムをベースに開発されたパッケージソフトを公社用にカスタマイズし、グループウェアの構築を行った。このグループウェアを公社ではNEX-net(ネクスネット)と呼んでいる。また、その際にあわせて、メールの通信速度を1.5MBから1,000MBに、ファイルサーバの容量を4GBから2,000GBにアップさせる機能の向上を図った。

また、経理会計等3システムは、各システム単位で運用と機器保守を行っており多額の保守費用を要していたことから、専用のパソコンでしか稼働できなかった各システムを、職員が使用するパソコン上で稼働できるようにシステム変更を行った。

このシステム統合により、システムごとに個別に行っていた運用監視をNEX-netが一手に受け持つことができるようになり、運用監視及び機器保守のための費用の削減及び個別業務の効率化を図ることができた。

(3) パソコンの更新

平成16年から使用していたパソコン(Windows XP搭載)は、使用開始から5年が経過し、容量不足やサポート切れにより21年にはパソコンを更新する必要が生じた。

更新するパソコンについて、情報システム委員会で検討し、各システムの改修が必要となるものの最新OSのWindows Vistaを搭載したパソコンとすることが決定した。

しかし、その後Windows XPの製品サポート

が26年4月まで延長されたことから、21年1月にXPを搭載したパソコンとした。このことにより、現行システムの延命化及び改修費の縮減を図ることができた。

(4) NEX-netシステムの更新

平成16年度末に構築したNEX-netシステムのサーバ機器等は、20年度末にサポート期限の満了を迎えることから、これらの更新を行う必要が生じた。当初は、本社ビル(丸の内)と黒川ビル(北区)の2拠点にサーバ等のシステム機器を設置し、更新したNEX-netシステムの運用を行う予定であった。

しかし、その後高速4号東海線建設後の新たな組織体制の検討を行い、丸の内の部門を黒川ビルへ移転することを決定したため、NEX-netシステム機器の配置計画を、丸の内ビルと黒川ビルの二極配置型から黒川ビル一極配置型に修正した。このことにより、NEX-netシステムの更新を1年延期し、移転に伴う運用リスクを最小限にとどめるためのバックアップ機能を緑橋に置くこととした。

なお、NEX-netシステムの更新に当たっては、現行機能の踏襲を基本としたが、次のような点の改善などを行った。

1) ファイルサーバの大容量化

写真やCADデータ量の増加に伴い、ファイルサーバの容量オーバーの恐れがたびたびあったことから、今後の公社の事業内容及び業務量を推計の上、ファイルサーバを22年度に2TBから10TBに大容量化した。

2) ネットワーク基盤の強化

16年度にNEX-netを構築した際には、主要3拠点(丸の内、黄金、黒川)をトライアングル形で結ぶようにネットワークの接続を行った。しかし、黒川ビルが被災した場合に、丸の内や黄金と情報のやりとりができなくなるため、既設3拠点に施設維持の活動拠点となる緑橋を加えた4拠点をスクエア形で結ぶネットワークの

接続に変更し、災害時のネットワーク基盤の強化を図った。丸の内ビルから黒川ビルへ移転した後も、光ケーブルの切替えを行わずに残りの主要3拠点（黒川、黄金、緑橋）でネットワーク基盤が確保できる構成とした。

3) セキュリティの強化

セキュリティの強化策として、資産管理ソフトの導入を行い、職員のパソコンインストール情報を常に把握し、適切な使用環境が確保できるように改善を図った。また、近年増え続けている広告等のスパムメールは、ウィルス駆除ソフトだけでは完全に除去できないため、スパムメールを駆除するソフトウェアの導入を行い、パソコンのセキュリティレベルの向上を図った。

4) グループウェアのリニューアル

16年度に構築したグループウェアは、更新前のNEX-netをベースにしたパッケージソフトであり、このソフトが5年でサポート切れとなり、継続利用できなくなったため、22年度に、NEX-netシステムの更新とともにグループウェアのリニューアルを行うことが必要となった。しかし、

更新前のNEX-netをベースにグループウェアを再開発した場合には、公社の規模ではライセンス保守料が割高となることが判明し、再開発は断念した。一方、ゼロベースからグループウェアを開発した場合、構築業者以外での保守及びシステムの改修ができなくなる等新しく開発することにも問題があった。

そこで、グループウェアの現行ソフト機能を踏襲した市販ソフトが近年販売されていることから、市販のソフトを採用することとした。

採用した市販のソフトは、既存のグループウェア機能を持ち、価格的にも安価であり、改修が必要となった場合にも柔軟に対応できるものである。さらに、公社システム環境を理解しセキュリティの確保ができる業者であれば、構築業者以外の業者でも保守及び改修を行えるものとなっている。

5) 現行のシステム

23年度現在、公社内で稼働しているシステムは、全部で23システムある（表12-4-1・図12-4-1参照）。

■表12-4-1 現行の稼働システム（平成23年度）

No.	システム名	主な機能・目的
1	ご意見箱システム	お客様からの意見の登録
2	携帯サイトシステム	渋滞、災害等の情報を携帯電話提供
3	人事管理システム	人事管理業務のため
4	給与システム	給与業務のため
5	経理会計システム	経理会計業務のため
6	電子登録システム	入札参加登録等
7	ファイルサーバ	社内業務で共有するデータの保存
8	ウィルス対策(その1)(その2)	インターネット、メール、サーバ、パソコンのウィルス対策
9	NEX-netシステム	メール、電子掲示板等の社内情報の共有
10	情報共有システム	工事及び業務委託のしゅん功図書の電子保存
11	工事費積算システム	工事及び業務委託の積算情報の管理
12	原因者台帳プログラム	原因者命令事務のため
13	交通事案データ管理システム	事故、渋滞、落下物等のデータの管理
14	保全業務システム	しゅん功工事の工事台帳等のデータの管理
15	ビデオ情報管理システム	路線ビデオ映像の管理
16	しゅん功図ファイリングシステム	電子納品以前のしゅん功図面の管理
17	大規模地震直後の構造物支援システム	地震発生時に点検優先度を定める資料の作成、蓄積
18	料金収受システム	通行料金の電子決済
19	交通管制システム	交通管制業務のため
20	トンネル防災システム	東山トンネル内防災業務のため
21	電力管理システム	路線設備(電力、照明、換気)の管理業務のため
22	作業予定登録システム	路線の点検、維持、工事の作業予定の管理
23	災害対策支援システム	道路状況の把握、災害体制、雪氷対策管理業務のため

平成23年4月1日現在

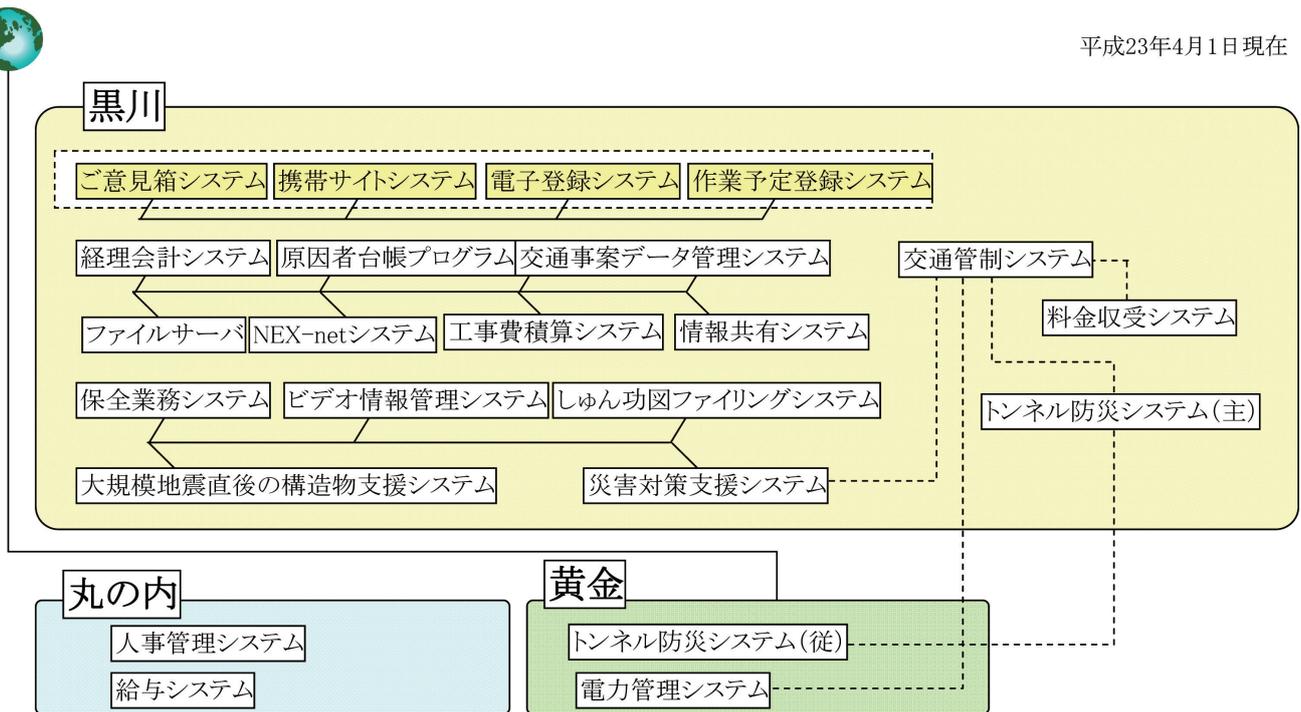


図 12-4-1 社内システム概要図

公社では、個人情報保護の高まりと高度情報化の進展の中、公社業務を円滑に遂行するため、公社情報セキュリティ規程、公社情報セキュリティ実施細則、情報セキュリティ実施要項等を定め、適切な運用管理に努めている。

報についても公開を求める声が高まっていた。

このような社会的背景を受け、平成 11 年 5 月 14 日に、「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」（情報公開法）が公布され、13 年 4 月 1 日から施行された。

なお、特殊法人の保有する情報の公開については、情報公開法の公布から 2 年をめぐりに法制化されることとされた。

第5節 情報の公開

1 情報公開法の成立

行政機関が保有する情報の公開は、行政の透明性と公正性を確保し、国民との信頼関係を深めるために重要な意義を持つ。

そのため、行政機関の保有する情報を公開する必要性が早くから指摘され、地方自治体では、国より先に条例を制定し、公文書の公開を行ってきたが、文書の公開の範囲が不十分であるとの指摘がなされていた。さらに特殊法人や地方自治体の出資する団体に対しても、業務の公共性や行政の補完という観点から、これらの法人が保有する情

2 愛知県及び名古屋市の情報公開

公社の出資団体である愛知県と名古屋市では、昭和 61 年に公文書公開条例を施行し、情報公開を実施していたが、情報公開法の制定を踏まえ条例の全面的な改正を行った。

愛知県では、平成 12 年 3 月 28 日に、従前の条例の全部を改正して愛知県情報公開条例（県条例）を制定し、同年 4 月 1 日から施行した。また、名古屋市では、同年 4 月 1 日に、従前の条例の全部を改正して名古屋市情報公開条例（市条例）を制定し、同年 10 月 1 日から施行した。

これらの条例改正により、文書開示を申し出ることができる者及び開示の対象となる文書の範囲が拡大されるとともに、出資団体が出資する法人等の情報公開が推進されるよう指導することが規定化された（県条例第27条、市条例第37条）。

3 公社の情報公開

(1) 情報公開規程等の制定

公社は、県条例及び市条例の規定による「出資法人等」に該当する。

県条例第27条及び市条例第37条に基づき、愛知県及び名古屋市より、平成13年4月1日から情報公開を実施するよう指導があったため、公社では、情報公開検討会を設置し検討を行い、同年3月15日に名古屋高速道路公社情報公開規程及び名古屋高速道路公社情報公開事務取扱要領を制定し、同年4月1日から施行した。

(2) 公社の情報公開制度の特徴

公社は、都市高速道路の建設、維持及び管理という極めて公共性の高い業務を行っているが、国及び出資団体からは独立した法人であるため、情報公開制度もこれらの行政機関のものとは異なっている。

大きな相違点は、行政機関は文書を開示する法的義務を負うのに対し、公社は県、市の指導に基づき自主的に文書の開示を行うという点である。従って、公社の情報公開制度に基づき、県、市に準じ開示申出に係る文書等を原則的に開示するものの、法的な義務を負うものではなく、サービスの一環として開示を行っているという位置づけになっている。

なお、平成13年度から22年度までの情報公開件数の実績は、表12-5-1のとおりである。

■ 表 12-5-1 情報公開件数の実績

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
1.申出件数	3	2	38	1	12	14	30	60	50	90	
決定内容	開示	1	0	15	0	1	8	17	53	42	85
	一部開示	2	1	24	1	6	6	7	6	7	5
	不開示	1	1	19	0	5	0	6	1	1	0
	取り下げ	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	処理中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.異議申出件数	0	0	5	0	4	1	2	2	0	0	
決定内容	開示	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
	一部開示	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
	不開示	0	0	4	0	2	1	1	0	0	0
	取り下げ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	文書不存在	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

(注) 開示申出に対する決定内容が複数にわたっている場合があり、件数と内容の数が一致しない年度がある。

第6節 監査及び検査

1 監査

(1) 監事

公社には、公社業務の適正かつ効率的な運営を確保するため、監事が置かれている。

監事は、公社の業務を監査し、その結果に基づき必要と認めるときは、理事長、国土交通省中部地方整備局長、愛知県知事又は名古屋市長に意見を提出することができるとともに、公社が愛知県知事及び名古屋市長に提出する財務諸表及び決算報告書に対して、意見をつけることになっている。また、役員会への出席、重要文書の回付などを通じて常に公正な立場から公社全般にわたる業務の執行状況を把握し、その監査及び検査を行い、公社業務が適正かつ効率的に運営されているか、財務関係について適正に執行されているかなど公社全般にわたる業務を監査する役割を担っている。

なお、監事の職務の執行を補助するため、昭和46年4月に監査室を設置した。

また、同年6月に監事監査要綱を制定し、これに基づき、監事へ回付する文書の範囲の基準及び監査実施要領を定めるとともに、監査計画を策定し毎月の出納検査を行う他、決算、経理、用地、契約及び物品の監査を実施してきた。47年度か

らは工事監査を追加し、63年度に契約監査から営業監査を分離し、平成2年度からは物品監査を財産物品監査に、営業監査を管理業務監査に改めた。

また、部単位の監査をより明確にするため、6年度に総務運営、経理、企画運営、用地、工事及び管理業務監査に分け監査の一層の充実を図った。さらに、16年度に行った組織再編に伴い、総務運営、企画運営、計画運営、工事及び管理保全運営監査と名称を変更した。

(2) 監査の種類

監事の行う監査は、公社法、定款、監事監査要綱等に基づき、毎年度監事が定める監査計画により実施されている（表12-6-1参照）。

監査は、その目的により次の四つに分けることができる。

1) 決算監査

公社法第26条第2項で「財務諸表及び決算報告書を設立団体に提出するときは、監事の意見をつけなければならない」と規定されている。このため、決算監査により、決算書類等の計数確認を行うとともに、その事業の経営成績及び財政状態を適正に表示しているかを監査している。

2) 定期監査

年間の監査計画に基づき、公社の全ての業務を対象として、業務の執行状況等について監査している。

3) 臨時監査

監事が監査を必要と認めた事項について、定期監査以外に実施するものであり、平成18年度には物品等の管理状況の把握等の目的で物品監査を実施している。

4) 出納検査

毎月の収入、支出の状況について証拠書類により検査を行うとともに、金銭の出納、保管、資金運用等について検査している。

上記の監査等の結果、是正及び改善の必要があると認められた事項については、そのつど理事長に通知され、理事長は所要の改善措置をとることとされているが、これまでにはその例はない。

■ 表 12-6-1 平成23年度 監査実施計画

名称	目的	実施期間	対象部署
計画運営監査	計画部の業務運営状況を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	4月～5月	計画部
企画運営監査	企画調査部の業務運営状況を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	4月～5月	企画調査部
決算監査	決算関係書類の計数を確認し、財政運営状況等を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	6月～7月下旬	総務部
工事監査	工務部及び建設部の業務運営状況を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	7月下旬～10月	工務部 建設部
管理保全運営監査	管理部及び保全施設部の業務運営状況を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	9月下旬～12月	管理部 保全施設部
総務運営監査	総務部の業務運営状況を監査し、適正かつ効率的な業務運営を確保する。	1月～3月上旬	総務部
出納検査	金銭の出納、保管及び資金運用等に係る事務を検査し、出納業務の適正確保に努める。	5月～3月	総務部 管理部

注) 1. 必要の都度、臨時監査を実施することがある。
2. 上記計画の一部を変更して実施することがある。
3. 必要があれば、上記計画の実施時期以外においても資料又は説明を求め、意見を述べることもある。

(3) 文書回付による執行状況等の把握

監査及び検査を円滑に実施するためには、公社の経営及び財務状況とともに、業務の執行状況等を把握することが必要となる。このため、重要な通達や理事以上の執行権限に属する契約に関する文書等を監事に回付する文書として定め、公社の業務を日常的に把握することとしている。

文書の回付による執行状況の把握は、監査室を設置した昭和46年から実施し、51年には文書決裁規程（決裁規程）を制定したことに伴い、「契約に関する文書」における回付金額の引上げを行った。平成6年には決裁規程の改正に伴い、回付金額の引上げを行い、さらに12年には「国、地方公共団体等との間で締結された協定等」を新たに回付対象文書に加えた。また、15年には「契約に関する文書」の項目は決裁規程第5条に規定する別表に準拠することとし、対象項目を8項目から22項目に増加させた。

2 工事検査

工事検査は、契約が適正に履行されていることを確認するため、契約書、仕様書、設計書、図面その他の関係書類に基づき、出来形、品質及び工事管理等について行うものであり、昭和53年4月に制定した請負工事検査要領に基づき実施している。

(1) 工事検査の種類

検査の種類には、しゅん功検査（完成した工事について行う検査）、一部しゅん功検査（工事の一部が完成し、かつ、当該完成部分が可分のものである場合において、当該部分についてその引渡しがなされる時に行う検査）、既済部分検査（工事の完成前に当該工事の既済部分に対し、代価の一部を支払う時に行う検査）がある。その他、工事の施工途中において理事長が必要と認めた時に、その指定部分に対して行う中間検査がある。

(2) 工事検査の機関

工事検査は、当初は設計課技術管理係が所管していたが、平成2年4月に専門員（工事検査）が置かれ、設計課に配置された。その後、専門員の配置は、5年4月に計画調整課に、11年4月には技術管理室に変わった。

(3) 成績の評定

工事の成績については、「工事等成績評定基準」が昭和53年4月に制定され、これに基づいて評定が行われている。

平成11年4月に、この基準が「工事成績評定要領」に改正されるとともに、評定結果が受注者へ通知されることとなった。

また、同年6月には、「優良工事表彰要領」が制定され、公社発注工事の優良受注者に対する表彰が行われることになった。

3 外部監査等

(1) 外部監査

地方自治体については、地方自治法において外部監査に関する定めがあるが、地方道路公社法には特に規定がなく、任意に行うこととされている。

公社では、平成16年2月に公表した経営改善計画（第11章第6節参照）で、「健全な経営を図るため、専門家による定期的な外部監査を行い、経営の改善を図る」こととした。外部監査により、公社の経営上の問題を検証し、併せて改善について適切な助言を受けることにより、経営改善の推進を図り、さらにお客様の信頼の向上を図ることを目的としたものである。

これを踏まえ、16年度から18年度まで3年にわたり外部監査を実施するとともに、19年度に進行管理を行った。

各年度の監査事項は、次のとおりである。

- 16年度 ①回数券とETC制度
②管理コストの縮減
- 17年度 ①業務委託契約
②協会との協定
- 18年度 ①ETCの不払通行への対応
②16、17年度の提言に対する措置状況

3年間の外部監査で所期の目的が達せられたため、その後は実施していない。

(2) 愛知県及び名古屋市の監査

1) 監査委員による監査

地方自治法第199条第7項の規定に基づき、財政的援助（補助金、交付金、負担金、貸付金、損失補償、利子補給など）団体に対する出資団体の監査が行われている（表12-6-2参照）。

■ 表 12-6-2 最近の実施状況

団体	監査時期	備考
愛知県	平成17年11月	
名古屋市	平成18年7月～19年1月	工事監査
名古屋市	平成19年9月～20年1月	
名古屋市	平成21年4月～8月	工事監査
愛知県	平成23年9月～10月	

2) 包括外部監査人による監査

地方自治法第252条の37の規定に基づき、愛知県又は名古屋市が契約した包括外部監査人による監査も行われている。

平成22年度に愛知県が契約した包括外部監査人により名古屋高速道路公社の道路事業に係る財務に関する事務の執行について監査が行われたが、特段の指摘はなかった。

(3) 会計検査

1) 会計実地検査

公社は、国から資金の貸付けを受けているため、会計検査院の検査も受けている。昭和54年5月には、「事業計画及び進捗状況、49～53年度事業費執行状況等」について検査を受けたが、特段の指摘はなかった。

2) 地方道路公社事業の状況についての検査

平成16年度には、会計検査院により、「国の事業許可を受け貸付金等により整備した地方道路公社の有料道路事業の状況」について検査が実施された。

対象は、名古屋高速道路公社はじめ3公社の4指定都市高速道路と東京都道路公社はじめ24公社の80一般有料道路であった。

検査が行われた背景には、多額の国の無利子貸付金を受けているにもかかわらず有料道路事業の全国的な状況が明らかになっていないこと、道路関係4公団についての高速道路の整備のあり方や採算性、民営化の議論が行われる中で財務諸表が公表されたことなど、有料道路についての利用状況、採算性や財務情報に關す

る国民の関心が大きく高まっていたことがある。これらを受けて、地方道路公社の有料道路事業の状況についても、次の3点に着眼した検査が行われた。

- ①有料道路が計画どおりに有効に利用されているか。
- ②建設費を料金収入で償還するという有料道路事業の枠組みが維持できているか。
- ③道路公社の決算で、建設費が計画どおりに償還されているかが表示されているか。その表示が国民に理解しやすく、他の公社との比較が容易なものになっているか。

なお、名古屋高速道路についての特段の指摘はなかった。

職員採用復活

折しも、昭和の時代から平成の時代へ、当時の小淵官房長官時代に、昭和天皇が崩御され、世間では悲しみにくれる中、元号変更にあたり、記者会見で「新しい元号は『平成』であります」と公表。新聞やテレビの報道が流れていた。

公社にとっても、新しい時代が展開するような気がした。なぜなら、久しぶりに名古屋高速道路公社の固有職員が4月に採用できることとなったからである。

— 最初に —

昭和53年に公社固有職員を採用してから5年後の58年に4名の新規職員の採用をして以降、平成元年まで職員の採用は行っていなかった。なぜ、これほどまでに採用ができなかったかは、あえてここでは触れないでおく。

63年春、人事課の中では、様々な議論がなされ、公社の将来において、大量の定年退職者が出る時期に（当時は、再雇用の認識は無かった）、名古屋高速道路の建設・保全・管理等の業務を伝承する必要があるとの結論に達した。

最初に手がけたのは、公社将来の組織体制、業務量に応じた職員数の根拠の作成から退職者および県・市からの出向者の数を含めたシミュレーションを作成して、設立団体に説明を行うことであった。

設立団体からは、本当に公社の固有職員が必要か？出向職員で十分ではないかなどと言われ、なかなか公社の固有職員の採用を認めてもらえなかった。設立団体との議論を進めていく中で、公社固有職員の新陳代謝のこともあり、いびつな固有職員の構成を是正する上でも毎年、事務・技術をあわせて4名程度の採用がOKとなった。それと同時に試験案内、問題の作成、採点、面接、試験日や会場などをどのように行っていくかの課題が山積していた。これらの課題を解決し、優秀な人材を確保するため、どうして良いかわからない中で、公平かつ公正な方法を取らなければならない。

公社独自の試験問題を作成するのか？試験問題はだれが作成するのか？（公社の過去の試験では、公社の各部長が作成していた。）漏洩したらどうするのか？様々な不安があった63年度当初であった。

— 実施 —

来年度の新規採用職員は、先ず、事務職2名、土木職2名と決定し、採用事務を進めることとなった。そんな中で、『財団法人日本人事試験研究センター』のことを聞き及んだ。この財団は、日本全国の道府県や政令指定都市の試験問題の提供や採点結果処理等を行っており、公務員試験問題を全国レベルで提供するとともに、厳正な機密の確保がなされているため、この財団へ依頼することとした。試験問題の作成や採点結果処理を外注できたことで少し安堵感を感じた。さらに、試験案内と申込書を作成し、県庁、市役所、名古屋市内の公共施設等への配付、特に土木職の応募に力を入れるため、先輩諸氏の力を借りて卒業大学の就職顧問の先生を訪問し、学生が受験してくれるようお願いして受験生の確保を図った。申し込みの期間は、10月の試験日を設定し、学校の夏休み期間に合わせ、申し込みの機会を多くできるように設定した。申し込みは、持参・郵送を問わず、受け付けることとなったが、不安はその時から始まった。はたして、名古屋高速道路公社の採用試験に、受験者が集まるかどうか不安を抱えての実施となった。ところが、こちらの不安に反して、事務職166名、技術職31名と大変多くの申込者数となり、借り上げていた会場に入りきれぬかどうかの心配がでてきた。実際に受験した者は、事務職121名、技術職23名となり、倍率にして、事務職が60.5倍、技術職が11.5倍と、非常に狭き門となった。

当時を振り返ると、右も左もわからない中で、設立団体への説明、試験問題の作成、会場の確保、募集方法など実施に向けた様々な課題を約2ヶ月間で解決したことを、試験会場で試験官を行っ

ているときに思い出していた。この試験で、受験生の30年間の生涯の就職先を決めて、雇用していかなければならない重大さのプレッシャーを感じていた。

その後、何とか順調に最終合格者を年内に決定し、合格通知を送り、ほっとしていたが、心の奥底では、合格者から辞退届けが来ないか心配の毎日であった。

その後、年が変わり、年号が変わり、平成元年4月1日理事長から『名古屋高速道路公社職員に採用する』辞令交付が行われた。感無量の気持ちになったのは私だけだったろうか。

ここで、少し裏話を……。第1次試験終了後第1次合格者を決定し、面接試験の案内を出すことになるが、その面接までの間に、いろいろな書類を出してもらうことや、健康診断を受けてもらうことになる。時間を短縮すれば、書類は、郵送でもいいし、健康診断を受診するときに提出してもらってもかまわなかった。しかし、少しでも面接を受ける前に受験者の本音が聞きたくて、事業計画の説明をするとか、書類をわざわざ持参させるとかして第1次合格者を呼び出し、お酒はどのくらい飲めるか、彼女はいるか、朝起きは強いのか、遊びは何が好きかなど様々な雑談をしながら本音を聞いた。人事課のなかでは、「面接前面接」と冗談をいっていた。

既に時効だと思うが、この、面接前面接が功を奏したかどうかわからないが、平成2年(3年度採用予定)の第1次合格者の中に公社として採用するにふさわしくない者を発見することができ、面接試験官に事前に情報を提供できたことは良かったと思っている。

— 継続 —

名古屋高速道路公社固有職員の採用が、その後継続され、若い固有職員が県、市の派遣職員と一体となって、一生懸命に業務に励んでいる姿をみると、大変うれしく思う。公社の固有職員が継続採用できて本当に良かったと思う。これも、人事課へ異動となって先輩諸氏の力添えや、県・市からの出向の方々の良き指導の下にできたことであると感謝している次第である。あれから23年間継続して、公社固有職員が採用できているのも、私の後任やその後の派遣の方々のおかげと痛感している次第である。

今後は名古屋高速道路の建設も終了となっていくが、都市内での大規模構造物の維持管理は、名古屋高速道路公社の固有職員がするんだという意識を持って頑張っていきたいと思う。

最後に、当時の出向で来られていた部長、課長、係長には大変お世話になり、お礼を申し上げたい。

(前田 浩孝)

新たな組織体制

1. はじめに

平成19年6月の中期経営計画により、建設事業終了時までには役員数を半減させ、職員数を約30%削減(H15:250人→180人)し、組織のスリム化を図って人件費を約30%削減することとなっていた。

20年4月に、森理事長から、当時理事長直轄の特命担当参事であった筆者に、計画に基づく新たな組織体制等をできるだけ早く発足させるための具体的な検討を早期に進めるよう指示があった

ため、4部会、39人のメンバーによる検討部会を6月に発足させ、検討に着手した。以下、検討の経過を振り返りながら、その概略を紹介したい。

2. 職員数の現状

20年度の職員定数は、250人から20人削減した230人となっており、その内訳は派遣職員55人、固有職員175人となっていた。

なお、公社の固有職員は、設立当初の昭和46年度から53年度にかけて約100人を大量に採用

したが、54年度から後の10年間の採用職員は7人と極めて少なく、職員の年齢構成は逆ピラミッド形となっている。更に、設立当初に採用した職員の大量の定年退職が平成20年度末より本格化するという状況にあった。

3. 新たな人員・組織体制の検討

建設業務が終了し管理・保全業務が主体となることから、第1ステップとして管理部と保全施設部の人員・組織を検討した。大規模な維持修繕工事等の業務量が定常化すると考えられる平成35年度を設定目標年度とし、サービス水準に対する労力、コストを現状と比較し評価を行った。なお、現状の労力、コストについては、業務内容、業務に必要な時間、その難易度などを職員からのアンケート等により調査分析した。また、将来の維持修繕工事量等は、整備計画上の開通延長、交通量、経年劣化等を基に試算した。

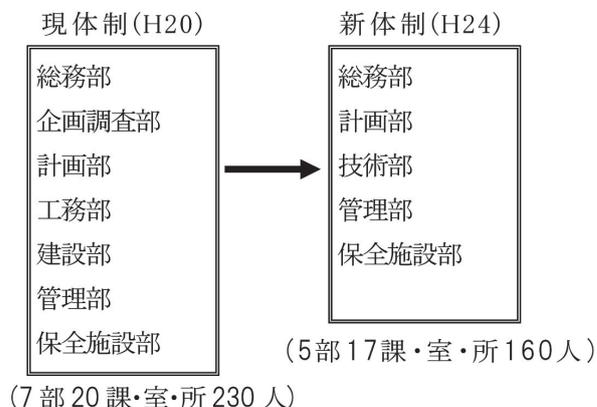
検討の結果、管理部の業務量は、開通延長、交通量の増加により現状に対し10～30%の増加、また保全施設部の業務量は、経年劣化等による補修工事等の増加により現状の約2倍となるものと試算された。一方、重複業務の一元化や会議時間の短縮化等の削減努力により、将来の業務時間を現状より約20%短縮することができるものと試算された。

業務量の増加と体制のスリム化等による業務時間の削減努力とを総合的に勘案した結果、管理・保全業務の強化のため、将来の人員は、現状より約2割増加させることが必要であると判断された。

次に、第2ステップとして、本社機能の将来の人員・組織体制について検討した。高速道路の建設が完了するため建設関連業務がほとんどなくなること、更に重複業務の整理統合を図ることにより、現状より約50%の人員削減が可能と判断された。

このような検討の経過を経て、中期経営計画の180人体制案より更に10%削減し5部160人体制とする人員・組織案を策定した。役員会での了承も得られ新たな組織体制案として正式決定さ

れ、平成24年度当初から実施に移されることとなった（図参照）。



新たな組織体制図

なお、この計画案では、設立当初の職員の大量定年退職対策として、平成21年度から10年間で60人程度の新規採用者を見込んでいる。

4. 業務拠点の集約化

人員・組織のスリム化が可能となったことから、丸の内のテナントビルに入居している本社部門を自社ビルである黒川ビルへ将来的には全面移転統合することとし、平成24年度には、まず、役員及び総務部、計画部をテナントビルから黒川ビルへ移転することとした。このため平成24年度に黒川ビルに入居するのは、総務部、計画部、管理部、保全施設部で、技術部は丸の内のテナントビルに残ることとなった。

5. おわりに

新たな組織体制の案は、職員自ら提案すべきだという信念のもとに業務多忙の中多くの職員の方に検討に参加していただき、膨大な資料の作成と極めて熱心な議論を重ねていただいた結果まとまったものである。組織・人員の縮小という、いわば身を切られるようなつらい(?) 検討に前向きに取り組んでいただいた特に固有職員の方に最後に御礼を申し上げておきたい。

(森 成顕)