



# 中期経営計画

(平成 25～27 年度)

平成 25 年 7 月

名古屋高速道路公社

## 目 次

I 基本理念及び基本方針.....	1
II 中期経営計画 .....	3
1. はじめに.....	3
2. 経営の現状 .....	4
(1) 収支の状況 .....	4
(2) 投資と償還の状況.....	6
3. 中期経営目標 .....	7
(1) 投資計画 .....	8
(2) 中期の償還目標 .....	8
4. 重点施策 .....	13
(1) ネットワーク機能の発揮 ～元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献～ .....	14
(2) お客様サービスの向上 ～安全・安心・快適な利用環境の充実～ .....	16
(3) 確実な維持管理 ～将来にわたって安心して使える名古屋高速～ .....	19
(4) 効率的で透明な事業運営.....	20
【参考】前中期経営計画【平成 22～25 年度】の主な達成状況 .....	22

# I 基本理念及び基本方針

名古屋高速道路公社(以下、「公社」と称します。)は、名古屋市の区域及びその周辺において、指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うことにより、当地域の交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的として、昭和45年9月に地方道路公社法に基づく全国初の指定都市高速道路公社として、愛知県と名古屋市により設立されました。

昭和54年7月に大高線(高辻～大高間10.9km)を初めて開通して以降、順次開通区間を拡大し、平成24年度末までに77.3kmが開通しています。現在は、1日あたり約29万台のお客様にご利用いただき、名古屋都市圏の生活や経済を支える重要な社会基盤となっています。

現在、建設を進めている東海線の六番北～木場間3.9kmは、平成25年内に開通する予定であり、名古屋高速道路は名二環西南部との連絡路を除き、全計画路線81.2kmがいよいよ完成・開通します。これにより、建設投資から道路資産の有効活用や維持管理、サービス向上を主体とした業務に移行します。

この新たな経営の段階にあたって、改めて公社の役割を見つめ、その根本に据えるべく「基本理念」を平成25年3月に策定しました。そして、この「基本理念」を実現するために、目指すべき方向として3つの「基本方針」を掲げ、新たな時代に対応した経営を図っていきます。さらに、それぞれの「基本方針」に対して、職員自らが職員の「行動指針」を定め、「基本理念」の実現に向けて取り組みます。

## 基本理念

いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速を目指します。

## 基本方針

- I 都市交通施設としての役割を果たし、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献します。
- II お客様を第一に考え、安全・安心・快適な利用環境を提供します。
- III 効率的で透明な事業運営に努め、創意工夫と自己研鑽で常に進化を続けます。

## 行動指針

私たち名古屋高速道路公社職員は、将来にわたって名古屋都市圏に不可欠な社会基盤を支える者として、基本理念及び基本方針に則り、次の行動指針を掲げ、日々の業務に尽力します。

### 【基本方針Ⅰ】

1. 人・物の交流活性化、交通安全、防災力強化、環境保全など都市交通の課題の解決を使命とし、活気あふれる社会のためになすべきことを常に考えます。
2. 積極的な地域貢献を通じて、地域社会と共生し、末永く愛される名古屋高速を目指します。
3. 名古屋都市圏を担う幹線道路を長期にわたり計画的に維持管理する責務を自覚し、その誇りと心意気を持って職務に取り組みます。

### 【基本方針Ⅱ】

4. 職員全員がお客様の声に誠意をもって耳を傾け、お客様の更なる満足向上のために励みます。
5. 一層の安全対策に努め、お客様に安心して走行していただくことを常に判断基準の中心に置きます。
6. 道路交通情報や道路案内等の充実に努め、お客様が目的地まで確実かつ速やかに到着できるよう快適なご利用をサポートします。

### 【基本方針Ⅲ】

7. お客様からの料金で経営が成り立っていることを念頭に置き、最大の投資効果が得られるようコスト意識を持って、スピード感のある事業実施を心がけます。
8. 更なる信頼の向上のため、高い職業倫理を保ち、的確な情報発信に努め、公平公正な社会的責任を果たします。
9. 職員と組織とがその能力を最大限に発揮できる職場風土をつくり、向上心と創造力で都市高速道路の価値の向上と創出に挑戦します。

## II 中期経営計画

### 1. はじめに

公社は、道路整備特別措置法による整備計画に定められた建設投資の計画と、その借入金の返済を料金収入により行う償還計画をもとに、事業を進めています。

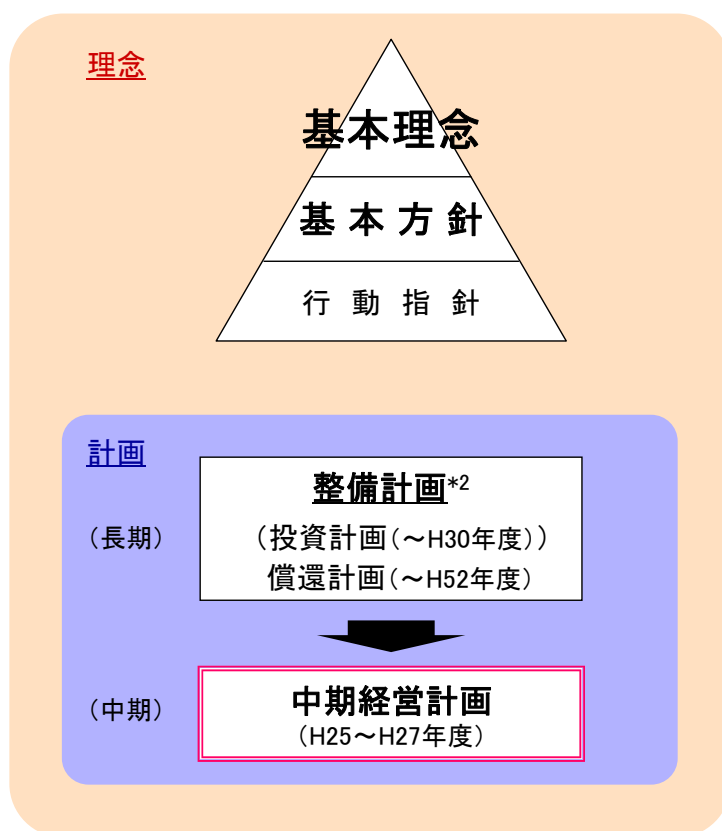
その中で、平成 16 年 2 月に経営改善計画を定め、コスト縮減などに取り組み、その後も中期経営計画(平成 19～22 年度、平成 22～25 年度)を定め、経営努力を続けてきました。

平成 24 年度には、整備計画の変更に伴い償還計画の見直しを行うとともに、建設から管理へと業務が移行する新たな経営の段階にあたって、「基本理念」「基本方針」を策定しました。

そこで、「基本理念」「基本方針」を踏まえ、整備計画、償還計画をもとに、国の審議会の中間答申<sup>\*1</sup>も参考に、本年度を初年度とする 3 年間(平成 25～27 年度)の新たな中期経営計画を取りまとめました。

本計画では、現在の経営状況の確認を行った上で中期における経営目標を立て、さらに、この期間に取り組む施策を示します。公社は、本計画に示す目標・施策を着実に達成することにより、公社の「設立目的」「基本理念」「基本方針」の実現に努めます。

<sup>\*1</sup> 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(平成 25 年 6 月 25 日)



<sup>\*2</sup> 道路整備特別措置法第 12 条による

図一 基本理念と中期経営計画の体系図

## 2. 経営の現状

### (1) 収支の状況

平成 24 年度の収益の総額は、約 620 億円であり、そのほとんどがお客様からの料金収入となっています。

一方、費用は、総額の約 80%を建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当しており、残る約 20%は安全・安心・快適な通行を確保するために必要な道路の管理経費に充てています(図-2)。

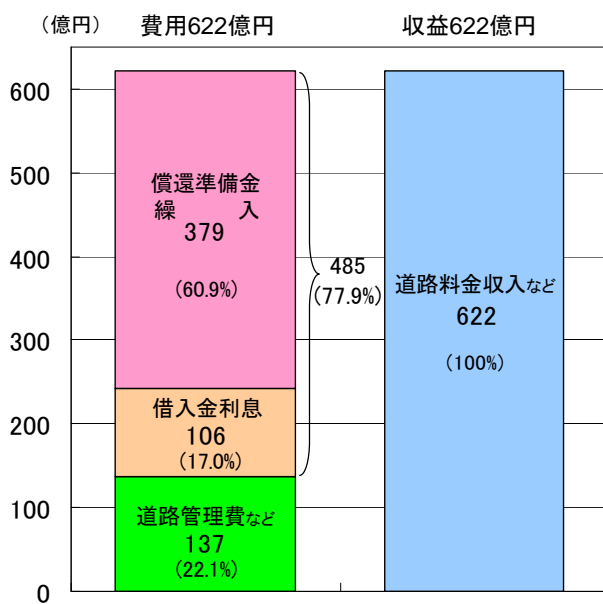


図-2 収支の状況(平成 24 年度)

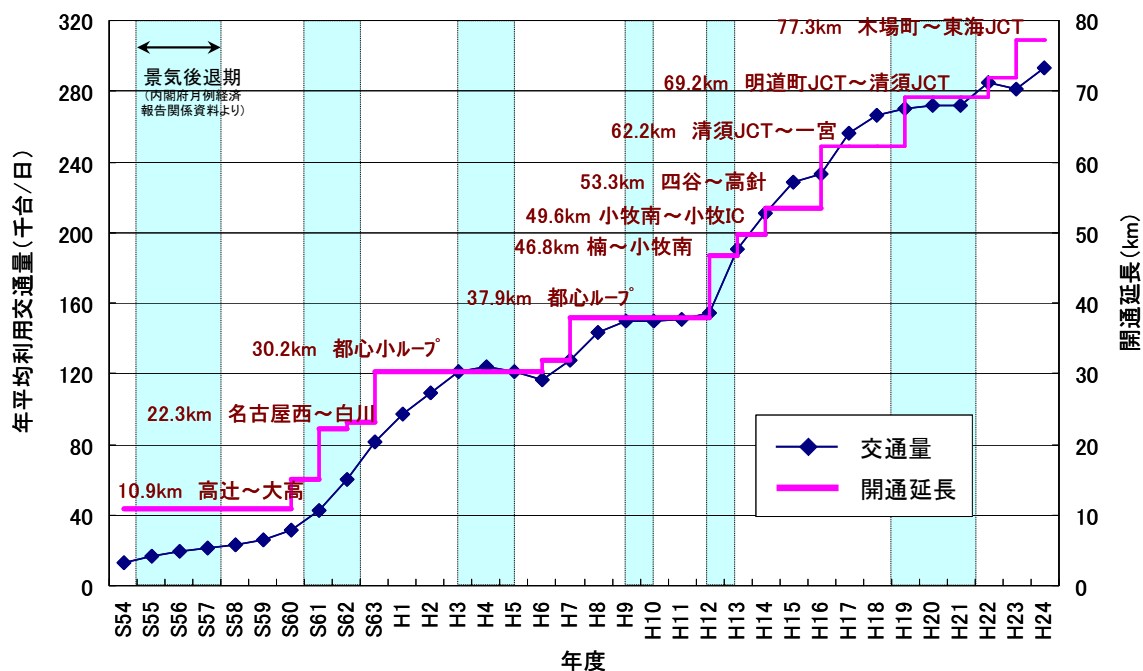


図-3 開通延長と交通量の推移

料金収入は、利用交通量に比例しており、昭和 54 年の第一期開通以降の開通延長と交通量の推移をみると、これまで開通延長の増加に伴い交通量も増加しています。この間、様々な社会経済状況の変化もありましたが、現在までのところ、お客様に安定して名古屋高速道路をご利用いただいております、平成 24 年度では、約 29 万台/日のご利用となっております(図-3)。

参考に、費用の内訳を名古屋高速道路名古屋線の普通車料金 750 円の使途として当てはめたグラフを示します(図-4)。お客様からいただいた料金のうち 584 円(約 80%)は借入金返済などに充て、残る 166 円(約 20%)で全ての管理経費を賄っています。

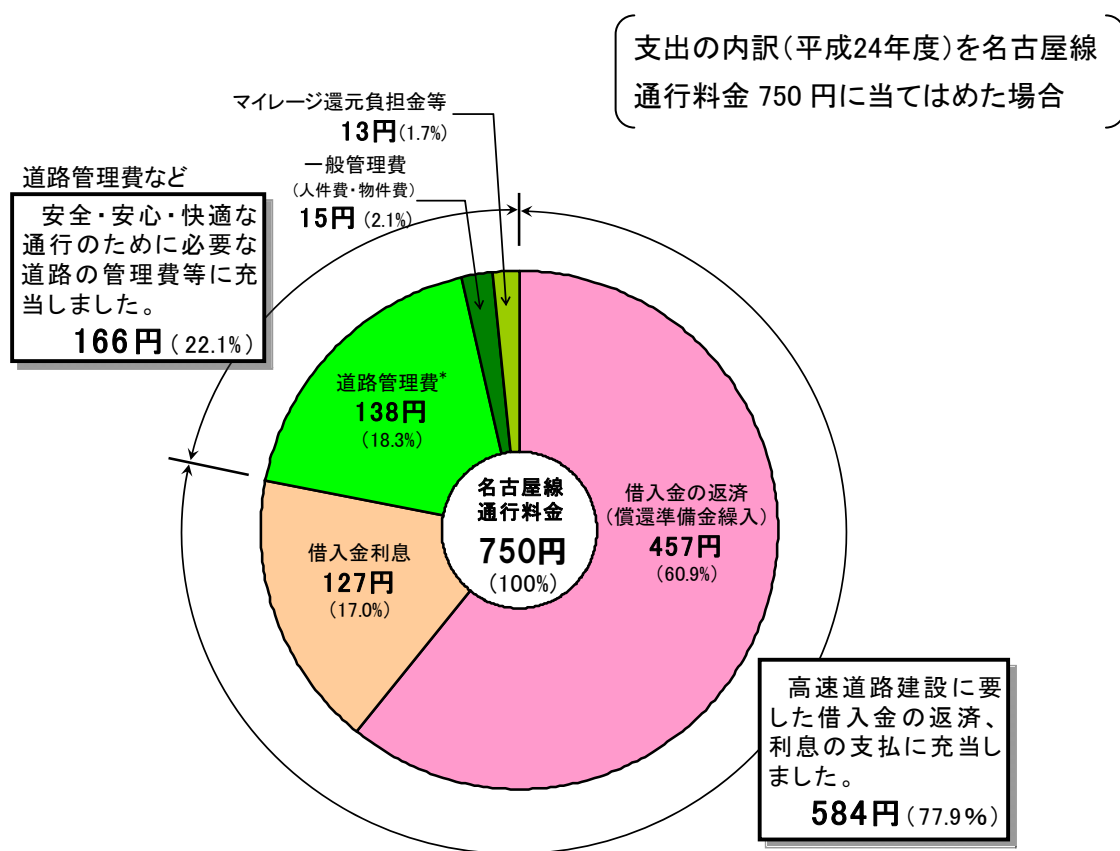


図-4 お客様からいただいた通行料金の使いみち

\* 道路管理費は、道路巡回、道路清掃、保守・点検、料金收受等に要する費用

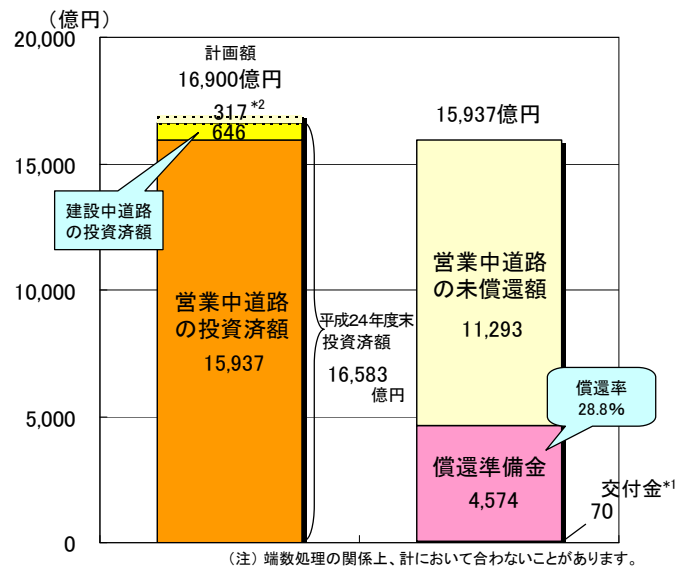
## (2) 投資と償還の状況

平成 24 年度末までの投資済額は 1 兆 6,583 億円となり、整備計画上の投資予定額 1 兆 6,900 億円の約 98%が投資済みとなっています。

公社の有料道路事業は、借入金で道路を建設し料金収入によって返済するものであり、定められた償還期間内に、借入金の全てを償還しなければなりません。償還の状況を示す償還準備金（各年度に借入金返済に充てた金額の累計額）は、これまでで 4,574 億円となり、営業中道路の投資額に対する償還率（営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率）は、約 29%になっています（図－5）。

$$\begin{array}{l}
 \text{(平成 24 年度末の償還率)} \\
 28.8\%
 \end{array}
 =
 \begin{array}{l}
 \text{(償還準備金)} \\
 4,574 \text{ 億円}
 \end{array}
 /
 \begin{array}{l}
 \text{(営業中道路の投資済額)} \\
 \text{(15,937 億円 - 70 億円)}
 \end{array}
 \text{*1}$$

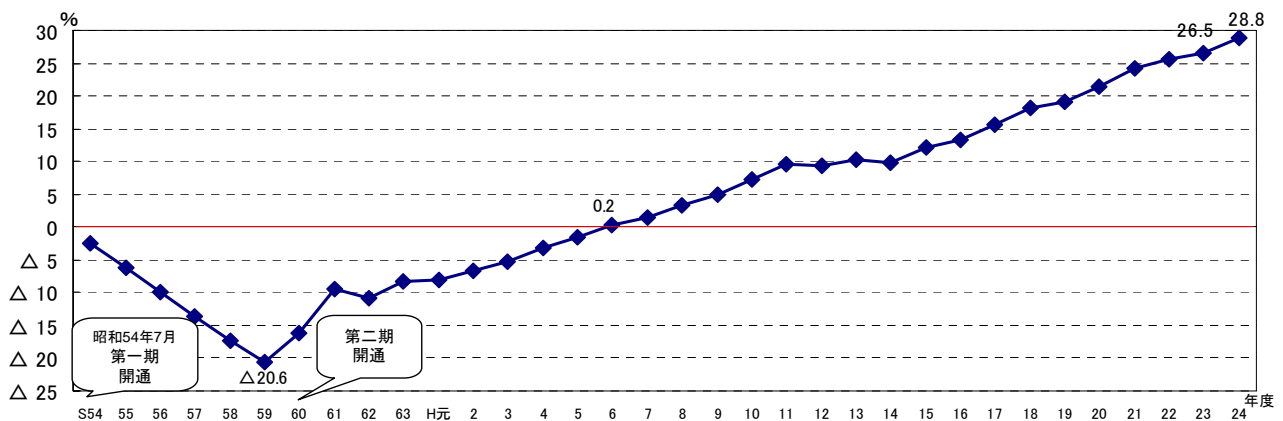
第一期開通から平成 24 年度までの償還の状況では、ネットワークの形成が進み、利用交通量が増加した第二期開通（昭和 60 年度）以降からは、着実に償還が進んでいることが分かります（図－6）。



図－5 投資額と償還額の状況(平成 24 年度末)

\*1 関連街路分担金の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

\*2 投資予定額の他に有形固定資産、繰延資産等を含む。



図－6 償還率の推移



### 3. 中期経営目標

名古屋高速道路事業の根幹となる道路整備特別措置法による整備計画について、平成25年1月15日に国土交通大臣より第12回整備計画変更の許可を受けました。

この変更の主な内容は、名二環西南部・南部区間の完成予定時期が定められたことに伴い、その整備スケジュールに合わせ、名古屋西JCTにおける名二環西南部との連絡路の完成予定年度を平成30年度に変更したものです。

また、整備計画の変更の際に、経済状況や道路に係わる諸環境の変化を踏まえ、将来交通量や将来金利などの償還に係わる条件を改めて見直し償還計画の見直しを行いました。

以下に、変更後の整備計画及び償還計画を踏まえた、中期の「投資計画」と「償還目標」を示します。

[参考図]

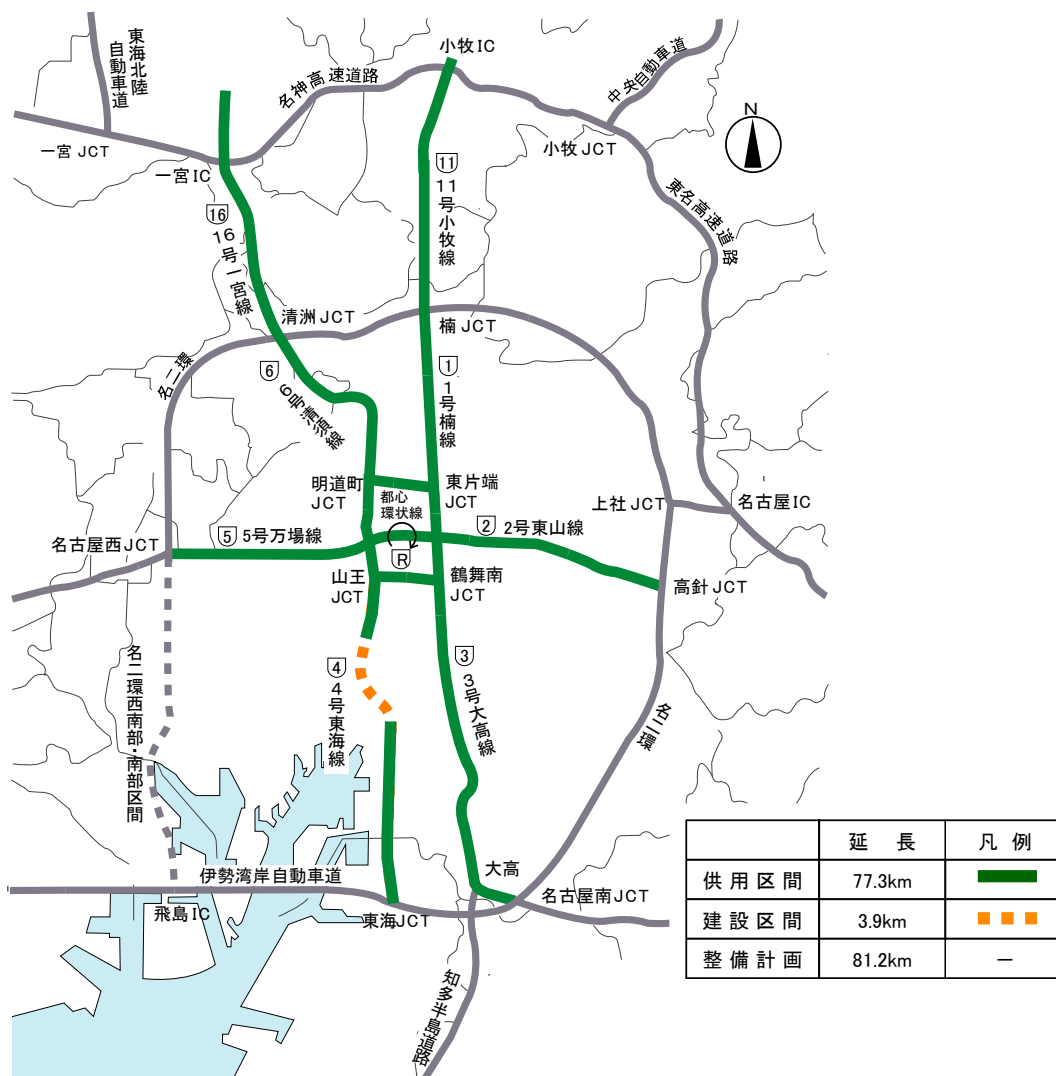


図-7 名古屋高速道路の路線概要

## (1) 投資計画

平成 25 年度から整備計画の完成予定である平成 30 年度までの建設投資予定額は、約 240 億円となっており、そのうち平成 25 年度から平成 27 年度の中期では、約 130 億円を見込んでいます。

実施する建設事業の内訳は、東海線建設事業及びそれと関連する街路復旧工事、名二環西南部との連絡路建設事業、並びに、高機能舗装への改良など営業中道路での改築事業となります。

## (2) 中期の償還目標

償還にあたっては、将来世代の県民・市民に新たな負担を生じさせないためにも、返済を計画どおり達成させることが、健全な公社経営の根幹となります。言い換えれば、名古屋高速道路の整備計画に定められた 1 兆 6,900 億円の総事業費について、換算起算日(ネットワーク全体の平均的開通日)にあたる平成 12 年 10 月から 40 年後の平成 52 年 10 月までに着実に借入金の償還を果たすことが公社の責務であります。

平成 52 年までの償還計画のうち、平成 25 年度から平成 27 年度の中期において、償還の主要な要因となる交通量、金利、管理費の計画値を中期の償還目標として示します。

### ① 交通量見通し

中期の交通量見通しを過去 3 年間の実績とあわせて、図-8 に示します。

平成 24 年度の年平均利用交通量は 29 万台/日でしたが、平成 25 年内に予定する東海線の全線開通により、新たなお客様のご利用も増えるため、平成 27 年度では約 31 万台/日に増加すると見込んでいます。

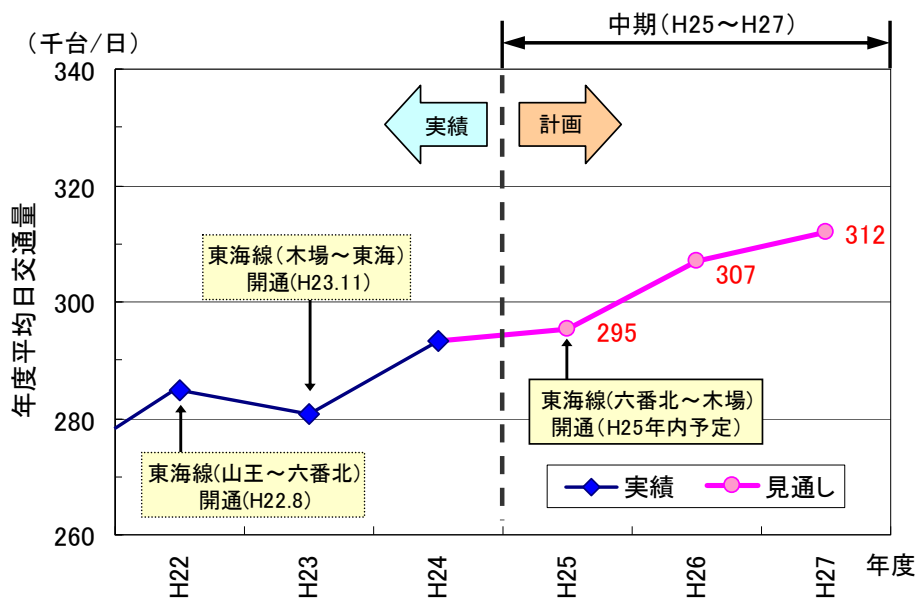


図-8 中期の交通量見通し

## ②金利見通し

中期の資金調達金利見通しを図-9に示します。

償還計画で見込む将来の調達金利の見通しは、公社のこれまでの調達実績をもとに、現在の低金利長期継続の影響を除いた大きな金利変動周期期間(S62年度～H15年度)の平均値3.8%を見込んでいます。

中期においては、平成25年度の1.9%程度から平成27年度までには2.6%程度にまで徐々に上昇するものと見込んでいます。

なお、公社では、従来より発行していた銀行等引受債に加え、平成16年度からは市場公募債の発行を開始し、さらに、多様な償還期間の設定により、金利変動リスクの分散と支払利息の低減に取り組んでいます。中期においても、引き続き積極的・戦略的に取り組みを進めます。

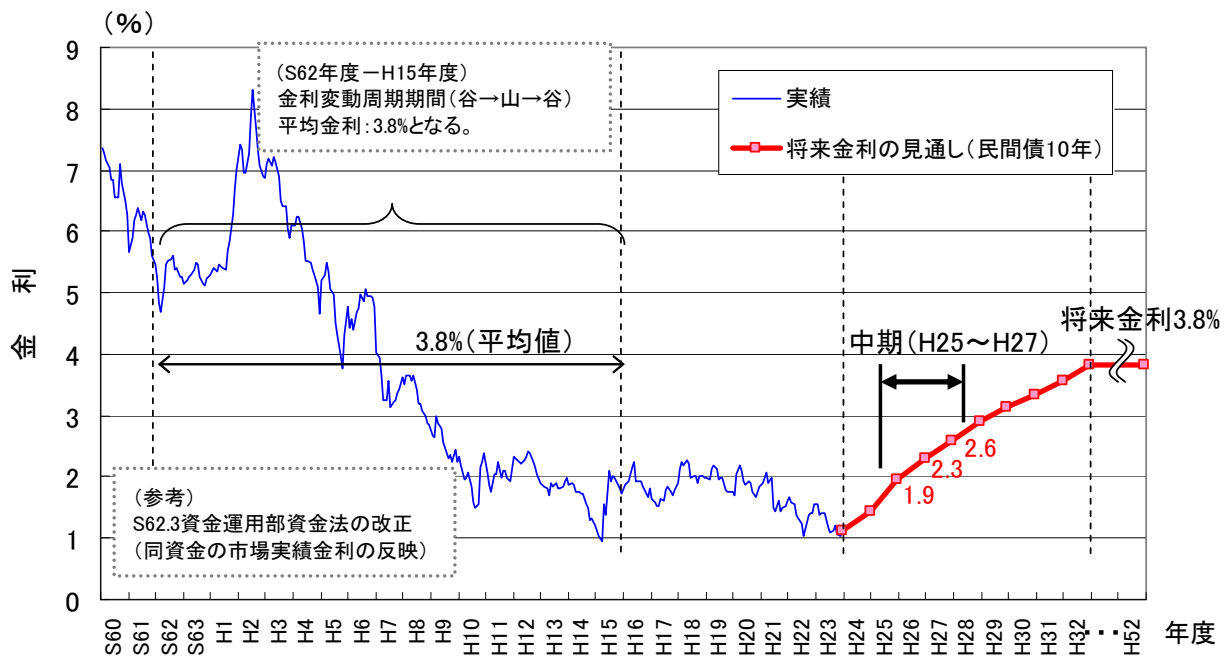


図-9 金利(民間債10年)の見通し

### ③管理費目標

名古屋高速道路は、名古屋都市圏の大動脈として、現在、1日約29万台、約45万人のお客様にご利用いただいています。これら多くのお客様に、高速性、定時性、安全性を提供し、ご満足いただくためには、質の高い管理サービスが必要となります。

中期の管理費目標を図-10に示します。

管理費には、道路巡回、道路清掃、保守・点検、料金收受など24時間、365日安全・安心・快適な通行のために必要となる費用に加え、構造物の経年劣化に対応する補修及び電気・通信施設の更新などに要する必要最小限の費用を計上しています。償還計画における管理費は、補修サイクルにより、年度によってばらつきますが、平均1.7億円/km・年を長期の管理費目標と定め、コスト縮減に引き続き努めます。

ただし、想定を上回る自然災害や予期せぬ事象への対応など、想定外の管理費を要することもあり、多額の費用を要する場合は償還への影響に留意を要します。

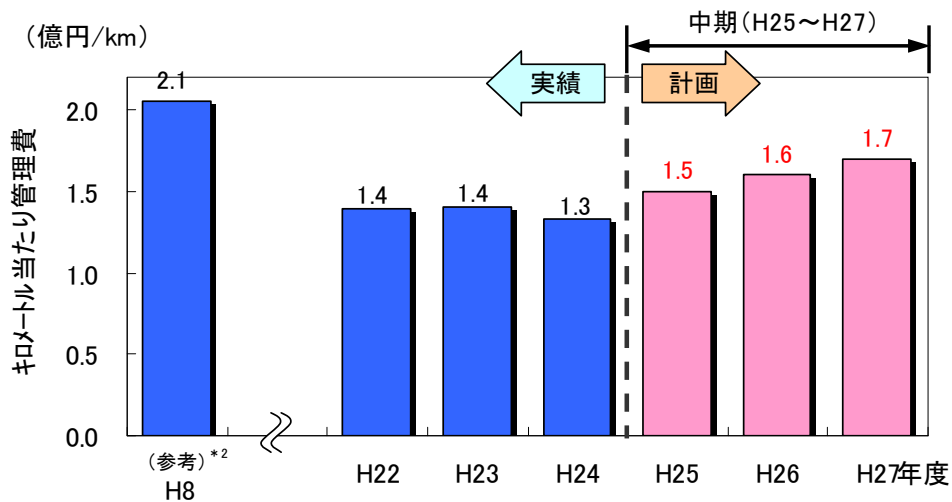


図-10 中期の管理費\*1目標

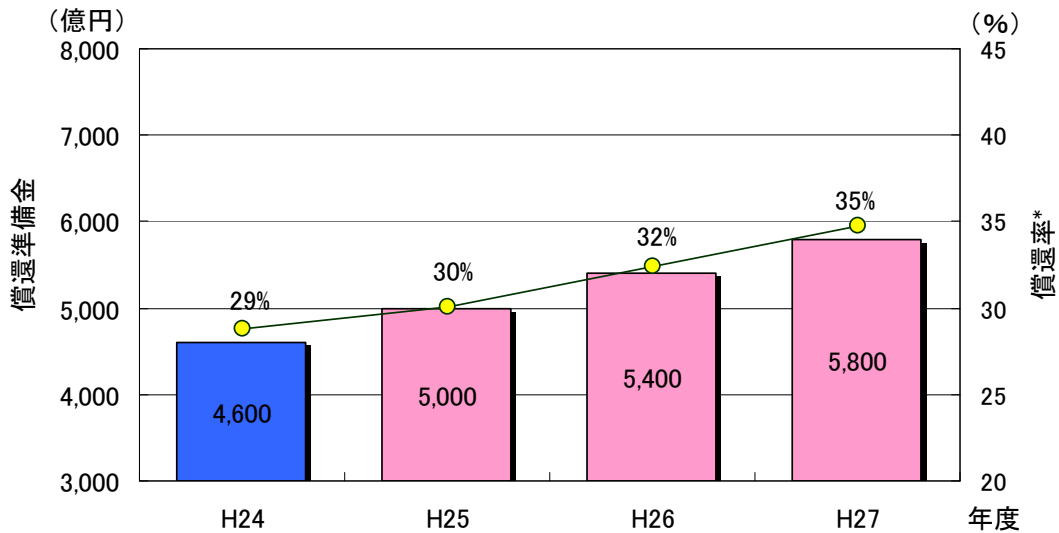
\*1 道路管理費、道路修繕費、一般管理費の合計を開通延長で除したもの。ただし、消費税、ETC マイレージ還元負担金は除く。

\*2 全国的にコスト縮減の取り組みが開始された平成8年度値を参考として示す。

#### ④償還目標

平成 24 年度末時点で、国、設立団体（愛知県、名古屋市）及び民間銀行からの借入金残高は、1 兆 1,972 億円となっています。社会経済情勢などに影響を受けやすい交通量や金利といった経済的要素があるなか、着実な償還を果たすためには、今回の中期において、将来にわたる経営基盤をより強固なものとする必要があります。

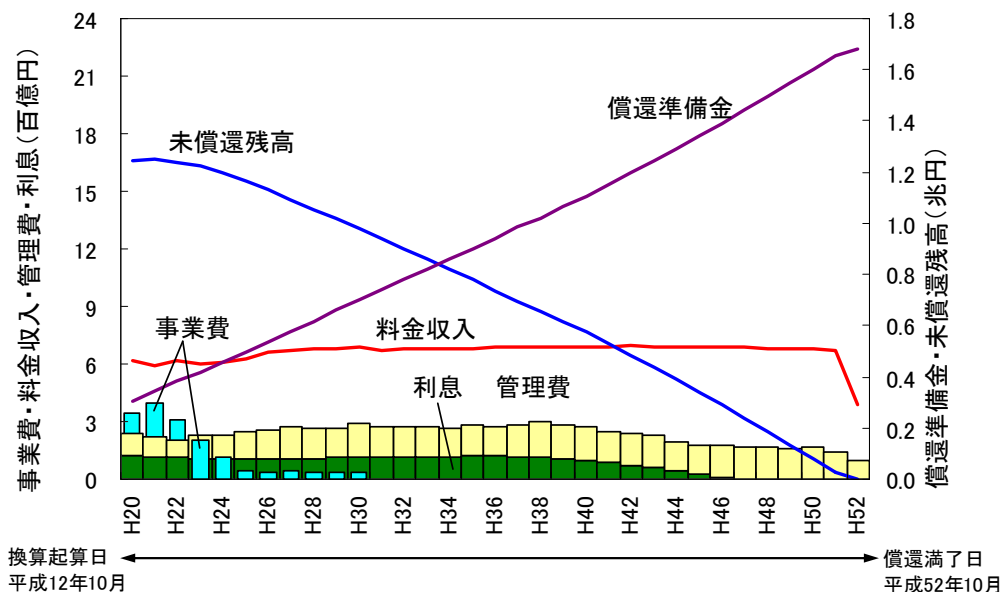
中期では着実に債務償還を進め、図－11に示す平成 24 年度末における総額約 4,600 億円（償還率約 29%）の償還準備金の累計額を、平成 27 年度末には約 5,800 億円（償還率 35%）とすることを目標とします。



図－11 中期の償還目標

\* 償還率＝償還準備金÷営業中道路の投資済額

なお、参考に、全期間の償還計画図を図－12に示します。中期を含め、着実に債務償還を進め、償還期限である平成 52 年 10 月までに、全ての償還を完了する計画としています。併せて、前提となる償還条件を表－1に示します。



図－12 償還計画図

表－1 償還計画の前提条件

項 目		整備計画(81.2 km)	
支出に係る項目	事業費	1兆6,900億円	
	将来金利(民間資金)	(H25～31年度) 1.9%～3.8% (H32年度～) 3.8%	
	管理費*1	(全線開通後の平均値) 約1.7億円/km・年	
収入に係る項目	収入開始予定	(H25年) 六番北～木場 3.9km	
	料 金*2	名古屋線	750円
		尾北線	350円(特定区間200円)
	将来交通量	東海線全線開通後の交通量	H25年度 約30万台/日
		利用が最大となる年度の交通量	H42年度 約33万台/日
		将来交通量の平均	H25～52年度の平均 約32万台/日

\*1 管理費は、道路管理費(ただし、消費税、ETC マイレージ還元負担金は除く)、道路修繕費、一般管理費の年間合計額を開通延長で除したものの。

\*2 現在、平成26年度以降に消費税率の引き上げが予定されており、また、国によりNEXCOなどの全国の高速道路を対象に、①構造物の長寿命化や大規模更新、②既存の料金割引の見直しに関する議論などが進められています。このことは、公社経営の将来見通しに影響を与える可能性もあり、今後の動向を十分に注視し、状況に応じた所要の対応を検討します。

## 4. 重点施策

公社の基本理念、基本方針を踏まえて、重点的に取り組むものとして、以下に示す 4 項目を施策の方針として掲げ、平成 25 年度からの 3 年間で施策の達成に取り組めます。

特に中期においては、東海線の開通により、名古屋高速道路のネットワークが完成することから、機能を十分に発揮させ、お客様に快適にご利用していただくために、継続的にソフト・ハード両面において改善に努め、道路ネットワークの有効活用に取り組めます。また、最初の開通から 30 年以上が経過し、道路構造物の老朽化が進むなか、永続的に道路機能を維持し、お客様に安全に、安心してご利用していただくために、確実な維持管理に向けた取り組みを進めます。

### 重点施策

- ①ネットワーク機能の発揮 ..... 基本方針 I
- ②お客様サービスの向上 ..... 基本方針 II
- ③確実な維持管理..... 基本方針 I, II
- ④効率的で透明な事業運営 ..... 基本方針 III

## (1)ネットワーク機能の発揮 ～元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献～

名古屋高速道路は、伊勢湾岸自動車道、名二環を含めた東名阪自動車道、東名高速道路、名神高速道路などの高規格幹線道路と一体となって、名古屋都市圏自動車専用道路ネットワークの中心に位置する重要な都市高速道路です。このネットワークの整備を進め、周辺の自動車専用道路と一体となって、交通の円滑化や利便性の向上、防災の強化などネットワーク機能の発揮に向けた取り組みを進めます。

### ①道路ネットワークの完成と有効活用

名古屋高速道路のネットワークの完成に向け、東海線及び名二環との連絡路の整備を鋭意進めます。

また、完成したネットワークが、接続する周辺の自動車専用道路や一般街路と適切な機能分担を行い、有効に活用されて機能が発揮できるよう取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・平成 25 年内の開通を目指す東海線の早期完成を図り、名古屋高速道路ネットワークを完成させます。
- ・平成 30 年度の完成を目指す名二環西南部・南部区間の整備に合わせ名古屋西 JCT 連絡路の整備を促進します。
- ・ネットワークの有効活用、利便性増進を図るため、事故や工事、渋滞時にも円滑な交通を確保できるようETCなどの情報機器の高度化を進めます。また、名古屋駅など都心とのアクセス改善について、関係機関とともに検討します。

### ②利用しやすい料金施策の検討

消費税率の引き上げ、構造物の老朽化に伴う費用など、今後の料金水準を押し上げる要因が存在することから、他の高速道路や公共料金などの動向にも注視しつつ、お客様にとって、より利用しやすい料金の実現に向けて、愛知県、名古屋市とともに取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・現在実施中の割引による利用促進と渋滞緩和を目的とした「平日昼間時間帯割引社会実験」に関するデータ収集及び効果分析を進め、今後の施策判断に活かします。
- ・愛知県、名古屋市、公社で組織する料金とサービスのあり方検討会において、より利用しやすい料金の実現に向けて引き続き取り組みます。



### ③災害時の緊急輸送道路としての機能発揮

名古屋高速道路は、全路線で兵庫県南部地震以降に定められた基準に基づく耐震対策が完了しています。こうした耐震対策が完了した橋梁は、東北地方太平洋沖地震においても、地震動による致命的な被害は見られないとされています\*。併せて、東海線の開通により周辺の高速道路と一体となり、災害時などにおけるネットワーク機能の向上が図られることとなります。

また、国や県などで行っている南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえ、防災体制を強化し、発災時には緊急輸送道路としての機能が速やかに発揮できるよう、災害時の対応力強化に努めます。

\* 道路橋示方書・同解説Ⅴ耐震設計編((社)日本道路協会, 平成 24 年 3 月, 序)

#### (具体的な取り組み)

- ・ 国や県などで行っている南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえ、防災ハンドブックの改定や業務継続計画(BCP)の策定を行うなど、防災体制を強化、並びに地震・津波などの災害を想定した防災訓練を実施し、災害時の対応力強化に努めます。
- ・ 災害支援に関する協定締結団体(自衛隊、建設関連団体など)と、継続的に連携訓練及び調整会議を実施し、連携強化に努めます。

#### (参考)

名古屋高速道路は、南海トラフの巨大地震による広域的な大災害に対し、発災後、1日を目標に緊急車両などの通行を確保するルートとして位置づけられています。

(平成 24 年度「中部版 くしの歯作戦」平成 25 年 5 月 30 日国土交通省中部地方整備局公表)

## (2)お客様サービスの向上 ～安全・安心・快適な利用環境の充実～

お客様が安全・安心・快適に名古屋高速道路をご利用できるよう、交通安全対策、道路情報提供の拡充及び渋滞対策に取り組めます。また、沿道環境の把握に努め、適切に環境対策を講じるとともに、お客様の立場に立って事業に取り組むため、いただいたご意見やご要望の積極的な活用に努めます。

### ①交通安全対策

名古屋高速道路における交通事故は、総件数の約4割がカーブ区間で発生しています。これまでも、事故が多発するカーブ区間を対象に、速度抑制対策や視認性向上対策などを実施しています。

お客様が安全に走行できるよう、交通事故を未然に防止するための事故防止対策を警察とともに進め、交通安全活動にも取り組めます。

(具体的な取り組み)

- ・ これまでの交通事故状況やネットワークの完成による交通の変化などを踏まえ、事故原因を分析し、ハード・ソフト両面から必要な対策を実施します。
- ・ 雨天時走行の安全性を確保するため、排水性舗装への改良を引き続き実施します。
- ・ 路面凍結や降雪時におけるお客様の安全を確保するため、路面状況を的確に把握し凍結防止剤の散布を行うなど適切な対応を図ります。
- ・ 公社ホームページなどを活用して、より安全・安心・快適な運転を促すため、事故多発箇所の走行の注意点などについて情報提供を実施します。
- ・ これまでのハードを中心とした対策だけではなく、ドライバーの皆さまと一体になったソフト対策についても検討を進めます。

### ②道路情報提供の拡充

名古屋高速道路ネットワークが完成することにより、利用経路の選択の幅が広がり、道路交通情報の重要性が一層高まることから、お客様のニーズにあった道路交通情報提供の拡充を図ります。

また、ITS 技術の活用による安全運転支援の情報提供など、新たな技術への対応について、試行を含め検討を進めます。

(具体的な取り組み)

- ・ 周辺高速道路とともにネットワークが形成されるため、これらの道路網を相互に利用するお客様が有効に利用できる情報提供のあり方を検討し、これまでの取り組みの拡充、改善、見直しを図ります。
- ・ 情報提供や交通管理の高度化によるサービス向上を目指して、ITS スポットサービスの導入などの検討を進めます。

### ③渋滞対策

これまで渋滞対策として、JCT 部の車線拡幅や入口合流部の加速車線延長など改築を行ってきました。また、新規路線や周辺高速道路の開通など、高速道路ネットワークの充実により交通が分散し、本線での渋滞は減少してきました。

一方、名古屋都心部などの出口では、ラッシュ時に渋滞が発生しています。お客様が快適に名古屋高速道路をご利用できるよう、さらなる渋滞対策の推進に取り組めます。

(具体的な取り組み)

- ・名古屋高速道路ネットワークの完成による交通の変化と、それに伴う新たな渋滞発生の可能性について現況把握と予測に努めるとともに、必要な対策が速やかに実施できるよう検討を進めます。
- ・朝夕のラッシュ時に発生している都心環状線の「錦橋出口」や「丸の内出口」の渋滞や、出口付近の一般街路の混雑により、日常的に渋滞が発生している「小牧北出口」などの渋滞について、関係機関とともに対策の検討を進めます。
- ・高速道路上での車線規制は、渋滞の原因となることが多いため、事故処理時間の短縮や交通量の少ない時間帯での工事規制、同一規制での複数工事など、渋滞発生の抑制に引き続き取り組めます。
- ・重大な交通事故や長期にわたる工事での渋滞について、円滑な交通を確保できるよう、ネットワークを活用した方策を検討します。

### ④お客様ニーズの把握と意見の反映

お客様に名古屋高速道路を安全・安心・快適にご利用いただくために、お客様から寄せられたご意見、ご要望に耳を傾け、積極的な活用に努めます。

(具体的な取り組み)

- ・女性視点からのご意見を伺うこととして、女性学識経験者、女性モニター及び女性公社職員により構成する「名古屋高速道路女性意見交換会」から平成 25 年 2 月に提出された提言に対し、「お客様第一」をスローガンに積極的にフォローアップに取り組めます。
- ・名古屋高速お客様センターやホームページのご意見箱に寄せられるご意見、ご要望や名古屋高速道路モニターより寄せられたご意見、ご要望について十分に検討し、可能なものは積極的に取り入れます。
- ・お客様満足度調査を定期的実施し、お客様のニーズや満足度の把握に努め、満足度の向上に努めます。

## ⑤地域の皆さまとの交流

公社事業をご理解いただくため、各種イベントの開催や地域行事への参加など積極的な広報活動により、地域の皆さまとの交流を深めます。

(具体的な取り組み)

- ・ 公社事業へのご理解や交通安全への関心を高めていただくため、ネククス・プラザ(本社黒川ビル 1F)を含め広報活動を積極的に進めます。
- ・ ネククス・プラザや交通管制室などの見学により、総合学習の一環として、地域学習、体験活動及びグループ学習などに、より活用していただけるよう分かりやすい教材提供や案内に努めます。
- ・ お客様を対象とした現場見学会や開通前のハイウェイウォークなどの各種イベントを今後も実施するとともに、地域行事への参加により地域の皆さまとの交流を深め、公社事業へのご理解の促進に努めます。

## ⑥環境対策

沿道環境の把握に努め、適切に環境対策を講じるとともに、地球環境にも優しい名古屋高速道路を目指します。

(具体的な取り組み)

- ・ 営業中路線の環境を定期調査によって把握し、必要に応じて関係機関と調整を行い、環境の保全に努めます。
- ・ 名二環西南部との連絡路に必要な環境対応を講じます。
- ・ エコ(環境に優しい)に関する新技術(太陽光発電、LED、緑化など)への取り組みについて調査・検討します。

### (3) 確実な維持管理 ～将来にわたって安心して使える名古屋高速～

高速道路など社会資本の老朽化に伴い、全国的に構造物の長寿命化や大規模更新の必要性について議論が進められています。名古屋高速道路においても、最初の開通から30年以上が経過し、道路構造物の老朽化が進むなか、将来にわたって道路機能を維持し、お客様に安全・安心・快適にご利用していただくために、確実な維持管理に向けた取り組みを進めます。

#### ①道路構造物の適切な維持管理

道路構造物の老朽化に起因する損傷が増加傾向にあるなか、安全に安心してご利用いただくため、構造物の点検を強化し、計画的に補修工事を行うなど、より適切な維持管理に取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・ 効率的、効果的に維持管理を行うため、道路構造物の点検内容の見直し、強化などを実施します。また、新工法、新技術の検討を行い、これらを積極的に取り入れます。
- ・ 一定の区間を数日間通行止めにして、舗装や道路付属物などの補修を集中的に行うリフレッシュ工事を計画的に実施し、構造物の耐久性の向上に努めます。

#### ②道路構造物の長寿命化対策

名古屋都市圏の重要な都市交通施設である名古屋高速道路を、将来にわたって健全な状態で管理し、安全に安心してご利用いただくため、道路構造物の長寿命化に取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・ 道路構造物の長寿命化に向けては、有識者による委員会を設置し、大規模修繕などの必要性を含め、長期的な視点での維持管理のあり方について検討します。
- ・ 委員会の検討を踏まえ、愛知県、名古屋市とともに具体的な長期維持管理計画を策定し、実施に向けた調整を進めます。

#### ③道路設備の適切な維持・更新計画

道路照明設備や情報提供設備、ETC 設備などの電気・機械設備は、道路構造物に比べ耐用年数が短いため、計画的で効率的な設備更新を図るとともに延命化にも努めます。

さらに、お客様のご利用に直接関わる重要な設備であり、安全に安心してご利用いただくため、より適切な維持管理に取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・ 維持点検や個別の劣化診断の結果などを勘案し、適切な設備更新を実施します。
- ・ 設備更新にあたっては将来の使用を見通し、機能維持の更新のみならず、ライフサイクルコストの低減や利便性の向上など新技術も踏まえた更新を進めます。

## (4) 効率的で透明な事業運営

お客様サービスを第一に、必要な機能の充実を図りながら業務の効率化を一層推進し、組織体制の充実を図ります。また、常にコスト縮減を意識して事業を進め、契約方式の改善に取り組むなど、健全で透明な経営を図り、借入金の償還を着実に進めます。

### ①組織体制の充実と効率化

公社では、これまで建設事業完了後の将来を踏まえ、業務拠点の集約を図り、スリムでコンパクトな組織体制へと移行しました。

今後は、ネットワーク機能の発揮やお客様サービスの向上、確実な維持管理など、さらなる安全・安心・快適の提供に向けた組織体制へより一層充実させます。

(具体的な取り組み)

- ・ 必要なサービスの提供を十分に発揮できるよう適切な組織体制へと充実を図ります。
- ・ より効率的な業務拠点の配置見直しを引き続き行います。

### ②コスト縮減及び収益改善に向けた取り組み

安全・安心及び快適性の観点から、引き続き高速道路としての質の高い管理サービスの提供を前提とし、安全性に配慮した上でのコスト縮減の取り組みを進めます。

また、資金調達コストの低減や利用促進を含めた収入増に向けて取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・ 料金自動収受機を東海線の新規開通区間において試行運用し、お客様の安全性にも配慮した上で各種の検討・検証を実施し、導入に向けて課題を整理します。
- ・ 冬期における気象予測の精度向上(路温、湿度など)を進めることで、雪氷時においては、効率的で適切な対応(凍結防止剤の散布、雪氷車両の配車など)を図ります。
- ・ 構造物の維持管理を合理的かつ効率的に実施するため、工事方法や新技術、新材料などについて技術開発を進めます。
- ・ 他団体の資金調達事例を調査するなど、よりよい資金調達手段を検討し、効率的な資金調達を実施します。
- ・ 料金収入以外の事業の見直しと改善、利用促進を含めた収入増に向けて検討を進めます。

### ③人材の育成と技術の継承

将来にわたって組織の活力を維持増進していくため、夢のある職場を目指し、職員のモチベーションを高め、能力と意欲のある職員を育成します。

また、ベテラン職員の退職により、これまで公社で培ってきた経験・知識・ノウハウが散逸しないように知識や技術の継承に努めます。

(具体的な取り組み)

- ・ 新しい発想、幅広い視野を持った人材育成のため、先進的な取り組みを行っている団体への職員の派遣研修を行います。
- ・ 柔軟な発想を生み出しやすい職場環境づくりに資する研修として、双方向的なコミュニケーションを活性化させるためのコーチング、OJTの強化を図ります。
- ・ モチベーションを高めるため、論文の投稿や技術資格の取得などの推進を図り、職員の自己研鑽を奨励し、技術力を高めるための仕組みを立案・実施します。
- ・ 再雇用職員を中心とした知識・技術の継承を目的とした職場内研修を行います。
- ・ 公社がこれまでに培ってきた技術力を、地域の道路インフラの整備や維持管理のために提供します。

### ④透明性・公正性の向上

公社の社会的責任を果たすため、コンプライアンスを徹底し、積極的で分かりやすい情報を発信することにより、さらに開かれた公社の経営を目指します。

入札・契約手続きについては、これまでも透明性・公正性を高めるために、契約方式の見直しなどを進めましたが、今後も引き続き契約方式の改善に取り組みます。

(具体的な取り組み)

- ・ 公社の基本理念や行動指針の策定・定着化を図るとともに、役員及び職員にコンプライアンスの浸透を図ります。
- ・ お客様が欲しい情報を容易に入手できる工夫をするとともに、分かりやすい情報提供などを目指して、ホームページのリニューアルに取り組みます。
- ・ より多くの方々に公社の情報を提供する手法として、SNSを活用した情報発信についても検討を進めます。
- ・ 透明で効率的な契約手法の導入に向けて検討を進めます。

## 【参考】前中期経営計画【平成 22～25 年度】の主な達成状況

### 中期施策の取り組み(平成 24 年度まで)

#### ○名古屋高速道路ネットワークの完成

- ・ 東海線(山王 JCT～六番北 2.8km)が平成 22 年 9 月 4 日に開通しました。
- ・ 名二環(高針 JCT～名古屋南 JCT)との連絡路が平成 23 年 3 月 29 日に開通しました。
- ・ 東海線(木場～東海 JCT5.3km)が平成 23 年 11 月 19 日に開通しました。

※ 東海線の全線開通予定時期については、平成 24 年度末から平成 25 年内に延期しました。

#### ○お客様満足の向上と地域との共生

- ・ 渋滞対策として、高辻入口・堀田入口から交通量の多い本線への合流が円滑に行なわれるように合流区間を平成 23 年 10 月に延伸しました。
- ・ 料金施策の検討により、割引による利用促進と渋滞緩和を目的として、「平日昼間時間帯割引社会実験」を平成 23 年 7 月より開始しました。
- ・ お客様センター及びご意見箱に寄せられたご意見・ご要望を反映した結果を取りまとめ、『「お客様の声」を形にしました』として HP で公表しました。

#### ○交通安全対策の強化

- ・ 事故が多発するカーブ区間を対象に、速度抑制対策や視認性向上対策などを実施しました。
- ・ 料金所では ETC カード未挿入によるトラブル防止対策として、カード未挿入お知らせアンテナを設置しました。

#### ○健全で透明な経営と着実な償還

- ・ 償還準備金の累計額は、計画どおり目標を達成しました。
- ・ コスト縮減のため、本線料金所 6 カ所にて料金自動収受機の運用を開始し、効果などを検証しています。

#### ○地域社会への貢献

- ・ 災害発生時の円滑な連携を図るため、陸上自衛隊と協定を締結しました。また、都市高速道路の管理者間で相互に協力する協定を締結しました。

#### ○新たな組織体制と業務拠点の集約化

- ・ 建設事業完了後の組織・人員体制に向けて整理統合を行い、7 部 230 人体制から 5 部 160 人体制へと移行しました。
- ・ 本社部門を公社所有の黒川ビルへ平成 24 年度から移転統合しました。