

中期経営計画

【平成22～25年度】



平成 22 年 6 月

名古屋高速道路公社

<目次>

1 はじめに.....	1
2 経営の現状.....	2
(1) 収入と支出の状況.....	2
(2) 投資と償還の状況.....	5
3 中期経営目標.....	6
(1) 建設完了までの投資計画.....	7
(2) 中期の償還目標.....	8
1) 交通量見通し.....	8
2) 金利見通し.....	9
3) 管理費目標.....	10
4) 償還目標.....	11
4 中期施策.....	13
(1) 施策の方針.....	13
(2) 中期施策の具体的取り組み.....	14
1) 名古屋高速道路ネットワークの完成.....	14
2) お客様満足の向上と地域との共生.....	15
3) 交通安全対策の強化.....	17
4) 健全で透明な経営と着実な償還.....	18
5) 地域社会への貢献.....	20
5 新たな組織体制と業務拠点の集約化.....	21
(1) 核となる業務の変化に対応した組織体制づくり.....	21
(2) 新たな組織体制.....	21
(3) 業務拠点の集約化.....	22

1 はじめに

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21年度末までに69.2kmを開通しています。現在、建設を進めている東海線(12.0km)については、平成22年夏頃に山王JCTから六番北までの2.8km間を開通させ、平成24年度末までには残る区間を含めた全線を開通する予定です。これにより名古屋高速道路は全計画路線81.2kmが完成・開通することとなります。

公社では、平成16年2月に経営改善計画、その後、平成19年6月には計画期間を平成22年度までとする中期経営計画を定め、これまで、経営努力を続けてきました。

その間、東海線の開通時期の変更により事業期間の延伸が必要となったことなどから、平成21年度に整備計画を変更し、その際に、世界的な経済状況、国による将来交通量推計の見直しなど道路に係わる諸環境の変化を踏まえて償還計画の見直しを行いました。

今後は、これらの整備計画、償還計画に基づき、名古屋高速道路ネットワークの完成、お客様満足の上昇と地域との共生、交通安全対策の強化、借入金の着実な償還、地域社会への貢献という基本理念に則り、透明かつ健全な経営を図っていかねばなりません。

このため、本年度を初年度とする4年間(平成22～25年度)を計画年度とした新たな中期経営計画をとりまとめました。

なお、この計画期間(以下、「中期」と称します。)内に、先に述べた全計画路線の建設事業が終了することから、公社は、これまでの建設、保全管理並びに料金収納・借入金償還の三業務から、保全管理と料金収納・借入金償還を主体とした業務に切り替える必要があります。

このため、全線開通に先がけて、主な建設工事が概ね終了する平成24年度の当初から、保全管理と料金収納・借入金償還に重点を置く体制に移行することとし、業務の集約化と効率化を目的とした組織体制の大幅な見直しや業務拠点の集約などを進めます。

そうした状況を踏まえ、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、本計画に示す施策を着実に実現することにより、公社の設立目的の達成に努めてまいります。

2 経営の現状

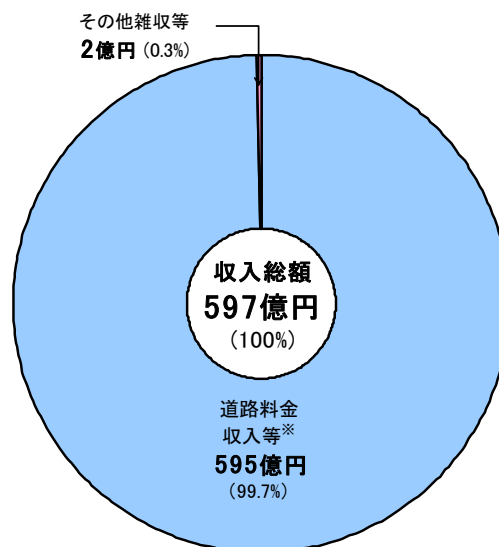
(1) 収入と支出の状況

平成 21 年度の「収入の内訳」を、図-1 に示します。収入のほとんど(99.7%)は、お客様からの料金収入等となっています。

昭和 54 年の第一期開通以降の開通延長と交通量の実績を、図-2 に示します。名古屋高速道路では、これまで、開通延長の増加にほぼ比例して利用交通量も増加してきたことが分かります。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います。

次に、名古屋市内における名古屋高速道路の道路交通分担を図-3 に示します。市内の交通量の約 16% を名古屋高速道路が分担していることとなり、名古屋都市圏の幹線道路として重要な役割を担っています。

お客様からお聞きした名古屋高速道路を利用する理由を、図-4 に示します。ご回答いただいた理由の上位には、「時間が短縮できるから」、「到着見込みが立ちやすいから」、「安全・快適だから」などの回答が占め、名古屋高速道路が、高速性・定時性が確保された「時間が読める都市高速道路」として、その価値を多くのお客様に認めていただけているものと考えます。(平成 21 年度決算については、現在、地方道路公社法に基づく手続き中であり、手続き完了後に確定となります)



※道路料金収入等には、社会実験費用(料金割引により生じた減収額に対する県市負担)約 20 億円を含む。

図-1 収入の内訳(平成 21 年度)

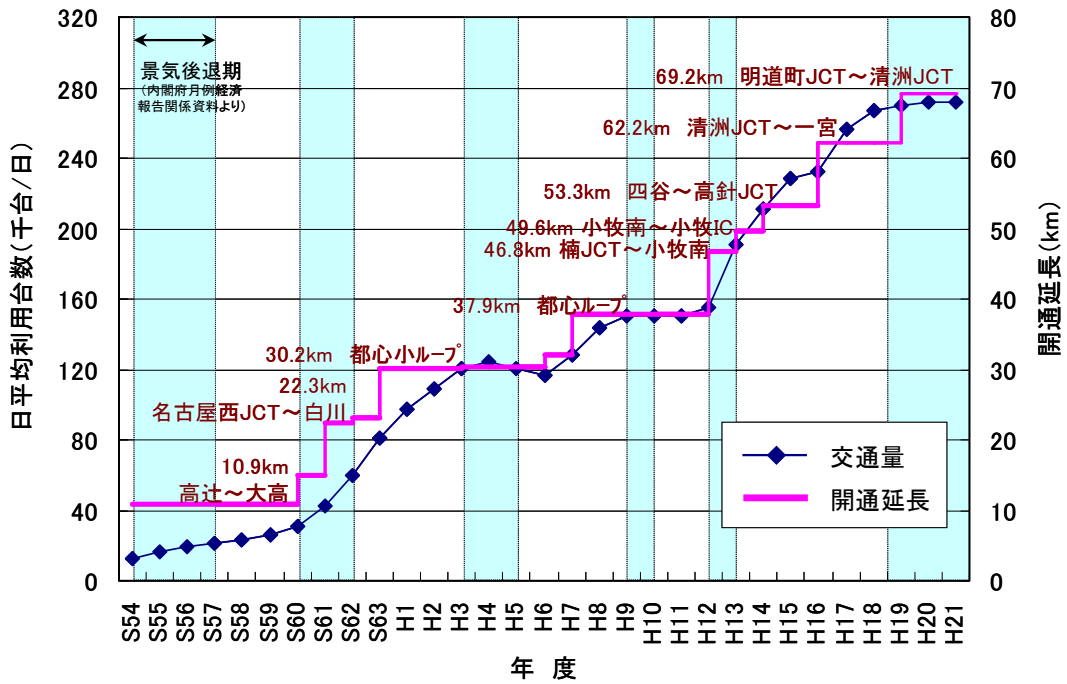


図-2 開通延長と交通量の推移

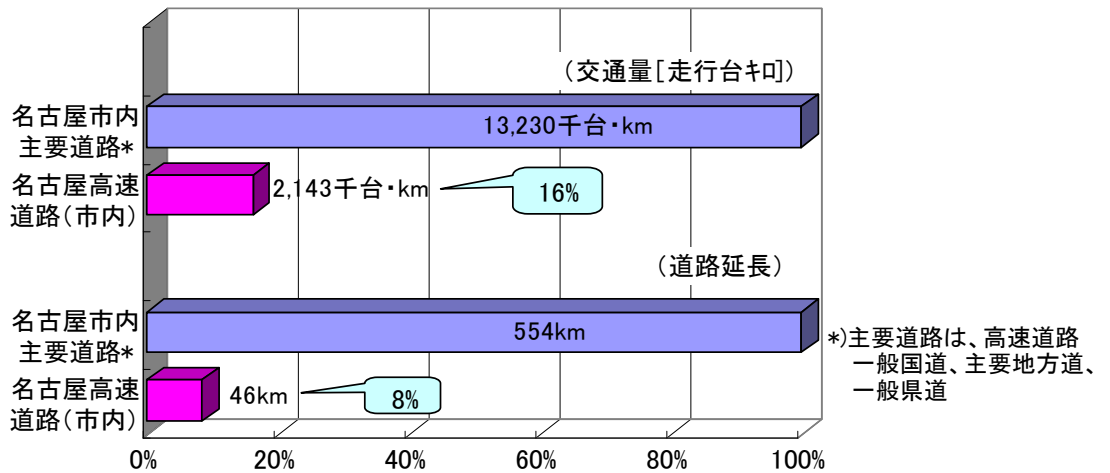


図-3 名古屋市内における道路交通分担 (平成17年度道路交通センサスより)

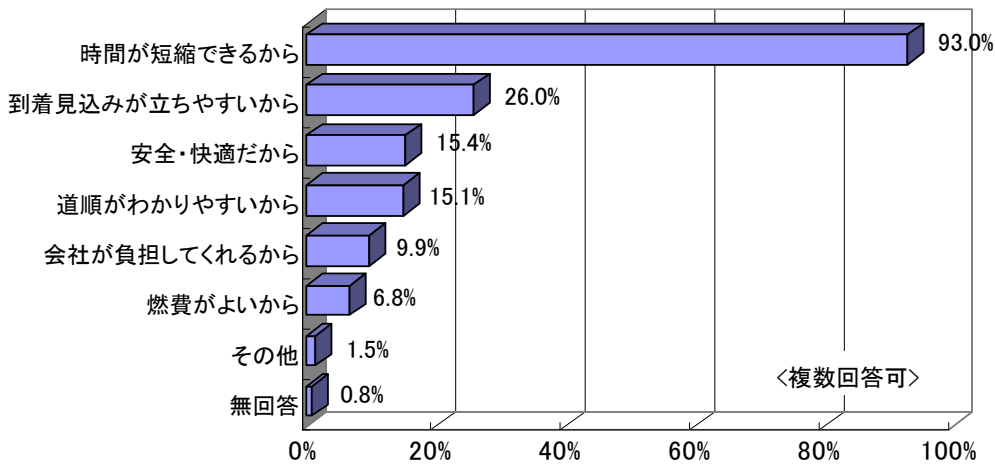


図-4 名古屋高速道路を利用する理由 (平成20年度お客様満足度調査より)

続いて、平成21年度の「支出の内訳」を、図-5に示します。全体の約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います。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。

参考に、図-6には、「支出の内訳」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。お客様からいただいた料金のうち610円は借入金返済等に充て、残る140円で全ての管理経費を賅っています。

〔支出の内訳(平成21年度)を名古屋線
通行料金750円に当てはめた場合〕

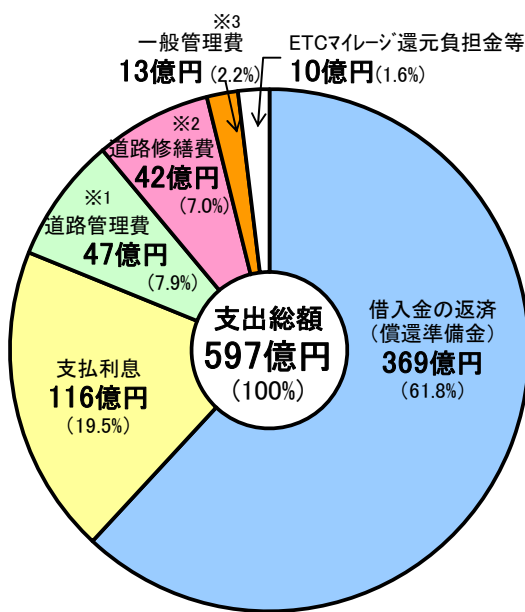


図-5 支出の内訳(平成21年度)

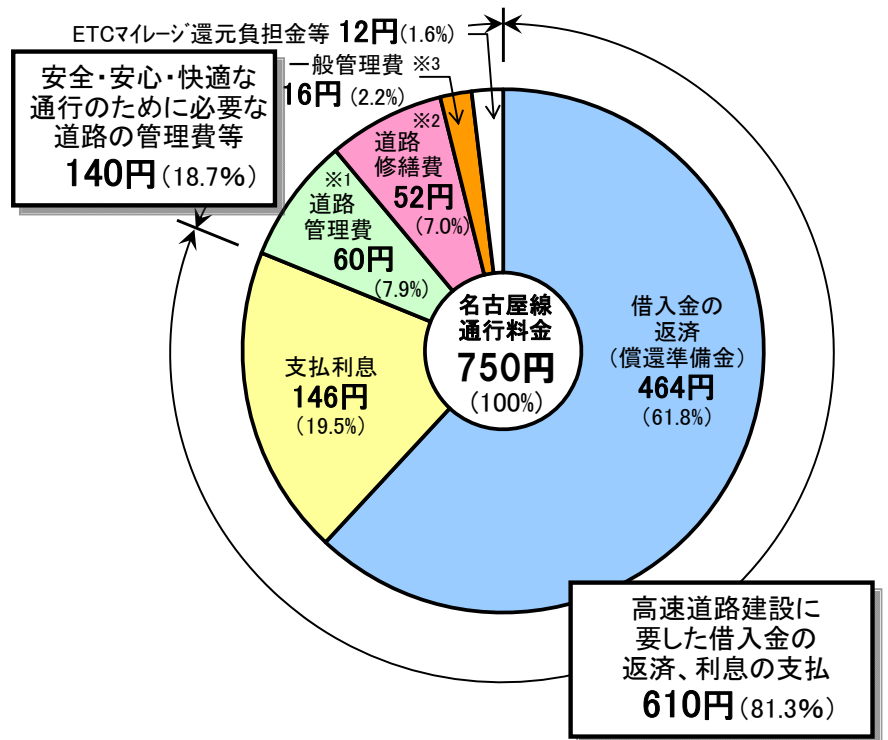


図-6 お客様からいただいた通行料金の使いみち

- ※1) 道路管理費は、道路パトロール、料金収受に要する費用
- ※2) 道路修繕費は、道路清掃、維持補修等に要する費用
- ※3) 一般管理費は、人件費、物件費等

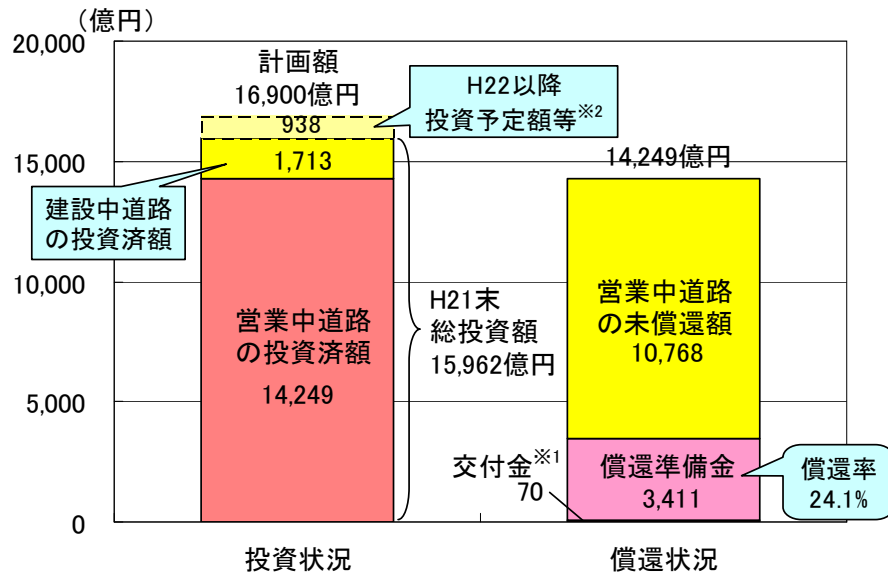
(2) 投資と償還の状況

平成 21 年度末の「投資額と償還額の状況」を、図一7に示します。総投資額は約 1 兆 6,000 億円となり、整備計画上の投資額 1 兆 6,900 億円の約 94%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、これまでで約 3,400 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 24%になっています。

$$\begin{array}{l} \text{(平成 21 年度末の償還率)} \\ 24.1\% \end{array} = \begin{array}{l} \text{(償還準備金)} \\ 3,411 \text{ 億円} \end{array} / \begin{array}{l} \text{(営業中道路の投資済額)} \\ \text{(交付金)}^{\ast 1} \\ (14,249 \text{ 億円} - 70 \text{ 億円}) \end{array}$$

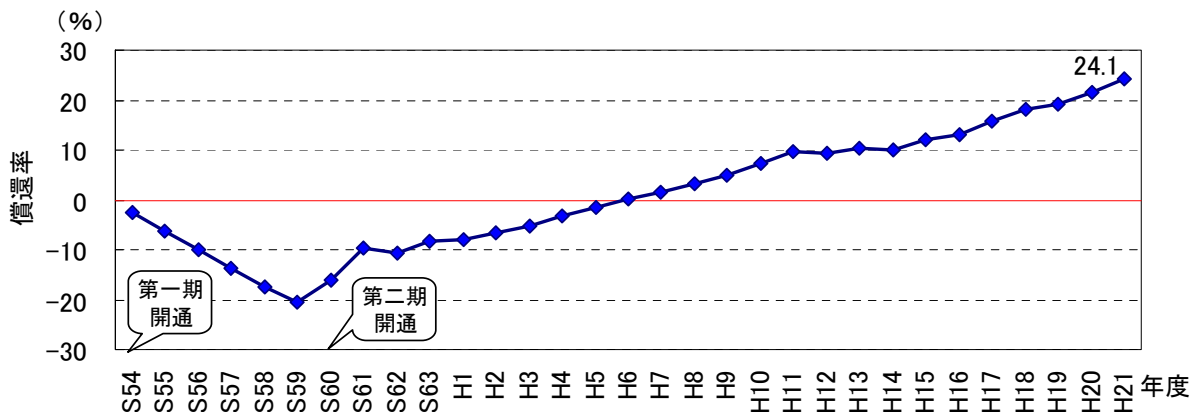
第一期開通から平成 21 年度までの償還の状況を、図一8に償還率の推移で示します。ネットワークの形成が進み、利用交通量が増加した第二期開通(昭和 60 年度)以降からは、着実に償還が進んでいることがわかります。



図一7 投資額と償還額の状況(平成 21 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(880億円)の他に有形固定資産、繰延資産等を含む。



図一8 償還率の推移

3 中期経営目標

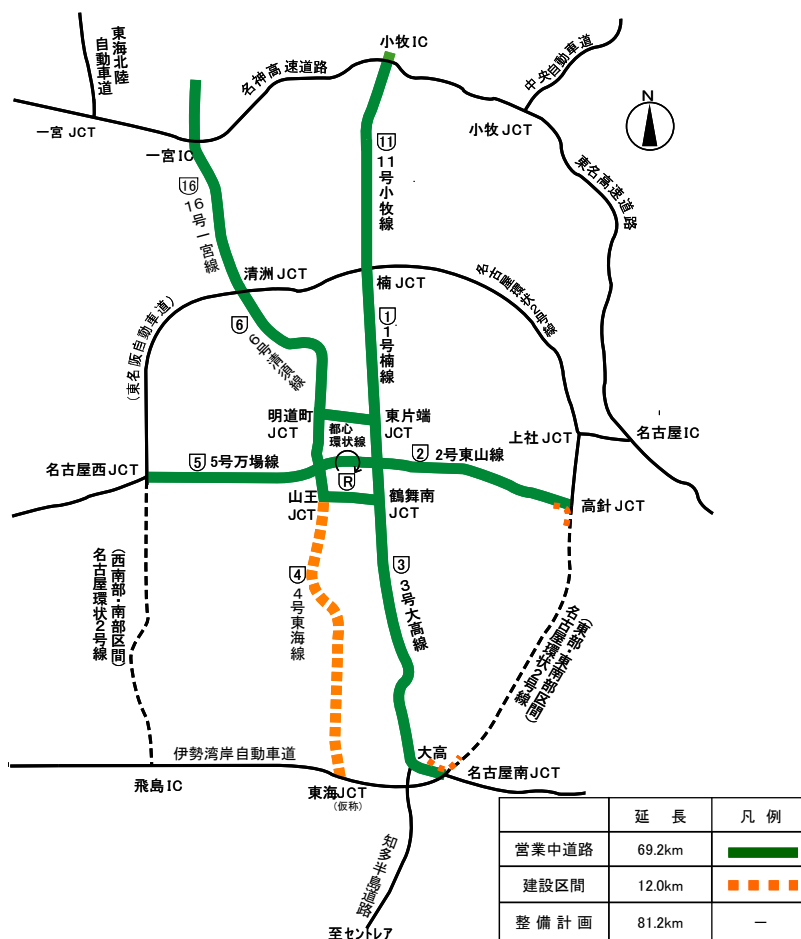
名古屋高速道路事業の根幹となる道路整備特別措置法に拠る整備計画について、平成 22 年 2 月 25 日に国土交通大臣より第 11 回整備計画変更の許可を受けました。

変更の主な理由は、関連する街路事業の用地取得の遅延、世界的な鉄鋼需要の急増により一部建設資機材の調達等に時間を要したこと、さらに東海道新幹線を越える箇所での事業進捗に時間を要するなどのことから、東海線全線の開通予定年度を平成 22 年度から平成 24 年度に変更する必要が生じ、関連する街路の復旧等を含め整備計画最終年度を平成 25 年度に改める必要が生じたこと、事業着手が明らかになった名古屋環状 2 号線(以下、「2 環」と称します。)西南部・南部区間との連絡路を追加する必要が生じたこと等の 2 点です。

また、整備計画の変更の際に、世界的な経済状況、国による将来交通量推計の見直しなど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、「建設完了までの投資計画」と「中期の償還目標」を示します。

[参考図]



名古屋高速道路の路線概要

(1) 建設完了までの投資計画

整備計画では、平成 25 年度を完成予定年度と定めています。

平成 25 年度までに実施する事業は、東海線建設事業及びそれと関連する街路復旧工事、2 環との連絡路建設事業 3 箇所(高針 JCT、名古屋南 JCT、名古屋西 JCT)、さらには、大高線渋滞対策などの営業中道路での改築事業となります。

建設完了までの投資内訳を、**図-9**に示します。

東海線建設事業については、平成 24 年度末までに全線開通を図り、平成 25 年度までに関連する街路復旧工事を完了させるため、約 595 億円の投資を行います。

2 環との連絡路建設事業については、平成 22 年度中の開通が予定されている 2 環東部・東南部(NEXCO 中日本 約 13km)と同時開通を図るため、高針 JCT 及び名古屋南 JCT 連絡路の建設に約 5 億円の投資を行います。また、追加した 2 環西南部・南部区間との連絡路建設については、約 40 億円の投資を見込んでいます。

営業中道路の改築事業については、平成 23 年度完了を目指す大高線渋滞対策、走行性向上と環境改善のための排水性舗装への改良、料金收受業務の効率化に向けた料金自動收受機の設置などに、合計約 240 億円を見込んでいます。

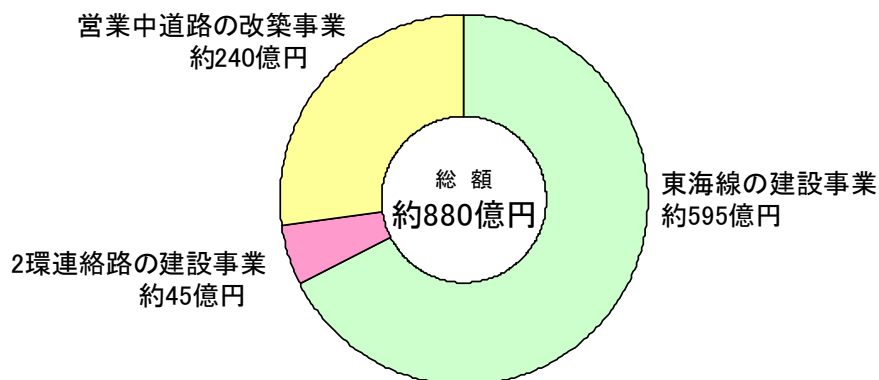


図-9 建設完了までの投資内訳(平成 22~25 年度)

(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していくことが公社の責務であります。

以下に、償還の主要な要因となる交通量、金利、管理費の中期見通しを示した上で、中期の償還目標を示します。

1) 交通量見通し

中期の交通量見通しを過去3カ年の実績とあわせて、図-10に示します。

平成22年夏頃に予定する東海線の部分開通により、新たなお客様のご利用も増えるものと期待されますが、平成22年度中に予定される2環東部・東南部区間開通の影響もあり、平成24年度頃までは漸増で推移すると予測します。

平成24年度末までに東海線の全線開通を予定しており、平成25年度の利用交通量は約30万台/日に増加すると見込んでいます。

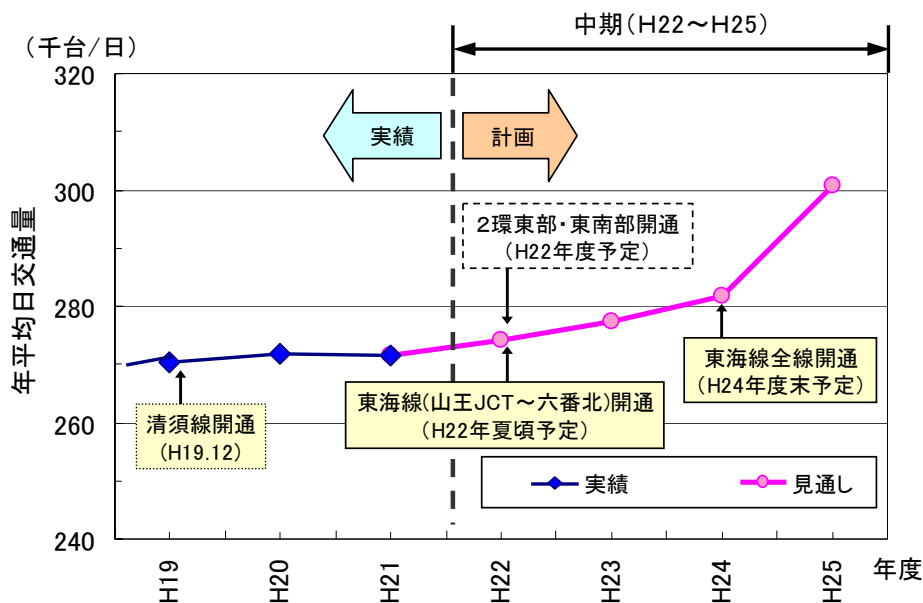


図-10 中期の交通量見通し

2) 金利見通し

中期の資金調達金利見通しを図-11に示します。

平成22年度中は、現下の厳しい経済情勢から、金利が政策的にも抑制されると考え、平成16年以降継続している低金利状態が継続するものと予測し、調達金利は1.8%程度以下の水準に止まると見込みます。平成23年度以降は、金利水準も徐々に上昇し、平成25年度には調達金利は3.0%程度にまで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(5年債、10年債、20年債)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ていきます。

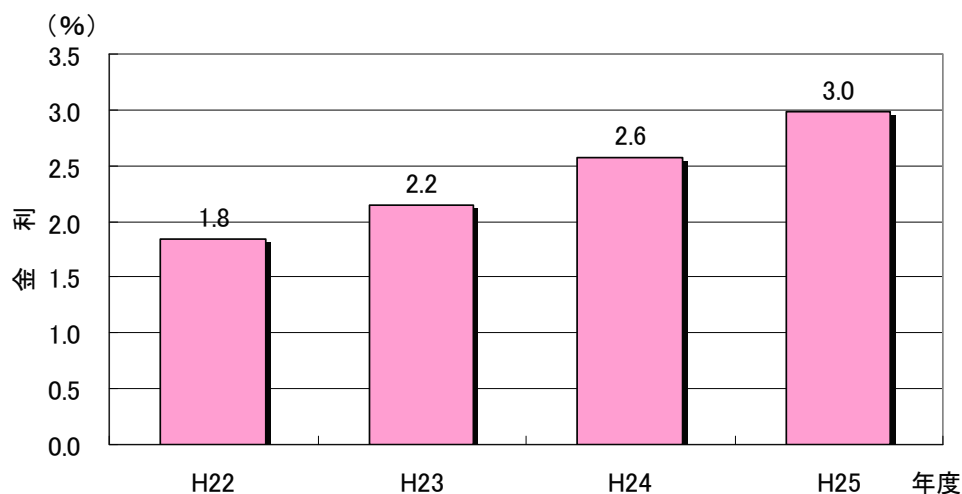


図-11 中期の金利※見通し

※) 民間資金(10年債)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、一日約30万台、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-12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。これまで取り組んで来た道路巡回の効率化、清掃頻度の見直し、補修箇所の厳選などのコスト縮減に引き続き努め長期の管理費目標の平均である年間1.7億円/kmを下回るよう中期の目標を定めました。

平成24年度から、業務の集約化と効率化を目的とした組織体制の大幅な見直しや業務拠点の自社ビルへの移転などにより、コスト縮減を図り、図-12に示す管理費目標の達成に努めます。

ただし、想定を上回る大地震、大雪などの発生、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。

また、大高線は開通から30年余りが経過するなど、早期に開通した路線の経年劣化などにより、保守・点検、補修・更新費用を押し上げる要因もあり、この点にも留意を要します。

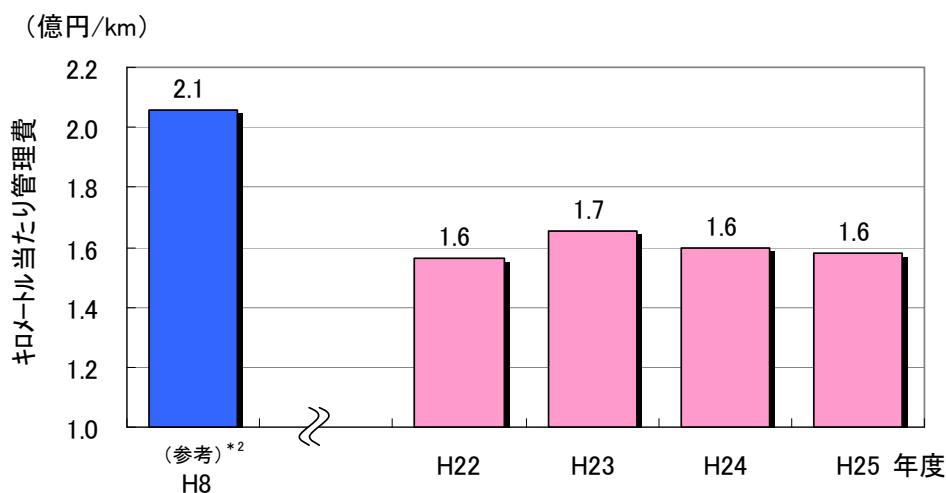


図-12 中期の管理費^{*1}目標

*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 21 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 2,510 億円となっています。社会経済情勢等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、将来に亘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-13に示す平成 21 年度末における総額約 3,400 億円（償還率約 24%）の償還準備金の累計額を、平成 25 年度末には約 4,900 億円（償還率 29%）とすることを目標とします。

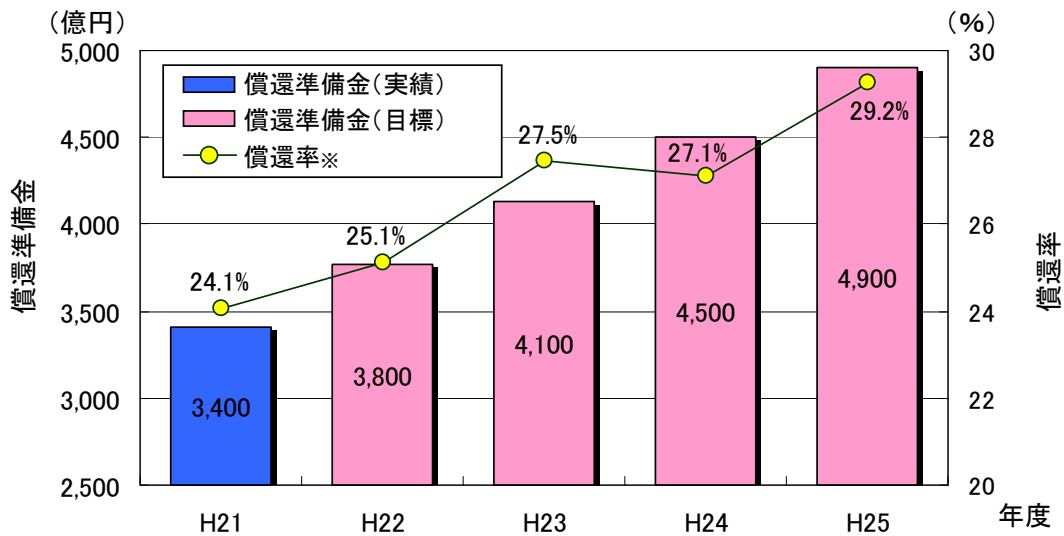


図-13 中期の償還目標

※) 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-14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。

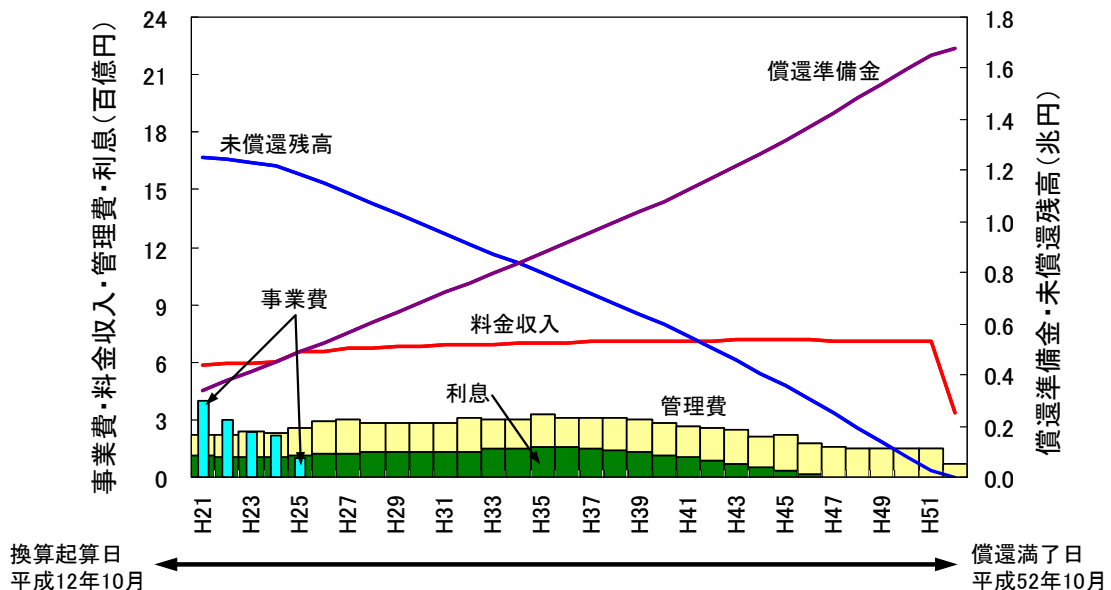


図-14 償還計画図

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)	(H21～26年度) 1.8%～3.8%*1 (H27年度～) 3.8%	
	管理費	(全線開通後の平均値) 約1.7億円/km・年*2	
収入に係る項目	収入開始予定	東海線	H22年 山王JCT～六番北 2.8km H25年 六番北～東海JCT(仮称) 9.2km
		料金	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	H43年度 約33万台/日
		将来交通量の平均	H21～52年度の平均 約31万台/日

*1)金利の設定

次の将来金利の見通しをもとに設定。

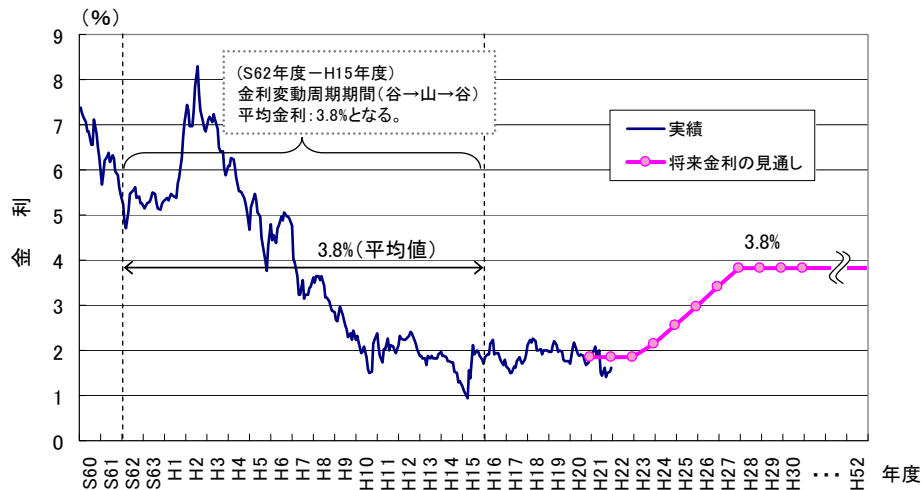


図 金利の実績と見通し

*2)管理費は、道路管理費(ただし、消費税、ETCマイル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。

なお、現在、国によりNEXCOなどの全国の高速道路を対象に、既存の料金体系や料金割引を抜本的に見直す施策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 中期施策

(1) 施策の方針

平成19年6月策定の中期経営計画においては、「名古屋高速道路のネットワークの着実な整備」、「交通の安全と円滑化」、「お客様サービスの向上」、「透明で健全な経営」を施策の方針として定め、取り組みを進めてきました。

これらの方針は、公社事業を進める上で最も基本となるものであり、引き続き本計画でもその基本理念を踏襲します。

さらに、中期には、東海線の開通により、災害時の緊急輸送道路としての機能が拡充されること、また、公社がこれまでに培ってきた橋梁技術などを有効活用する取り組みが必要と考えことから、「地域社会への貢献」という視点を新たに加えた、以下に示す5項目を中期施策の方針として定め、その実現に取り組んでいきます。

- 名古屋高速道路ネットワークの完成
- お客様満足の向上と地域との共生
- 交通安全対策の強化
- 健全で透明な経営と着実な償還
- 地域社会への貢献

(2) 中期施策の具体的取り組み

1) 名古屋高速道路ネットワークの完成

名古屋高速道路は、伊勢湾岸自動車道、2環を含めた東名阪自動車道、東名高速道路、名神高速道路等の高規格幹線道路と一体となって、名古屋都市圏高速道路ネットワークの重要な一翼を担っていることから、地域交通の円滑化に向け、東海線及び2環との連絡路の整備を鋭意進めます。

1)-① 東海線の整備

東海線は、名古屋都心部と名古屋市南部地域とを結ぶ路線で、沿線の物流施設へのアクセス改善や、名古屋市南部地域の交通混雑緩和を目的として整備が進められており、山王JCTから六番北の区間(2.8km)は平成22年夏頃に開通を予定しています。

また、六番北から東海JCT(仮称)の区間(9.2km)は、平成24年度末の全線開通を目指し鋭意事業を推進します。このうち、伊勢湾岸自動車道とネットワークを形成する区間については、平成23年内の工事完成、その後の速やかな開通を目指して事業を推進します。

1)-② 周辺道路等との連絡路の整備

高針JCT、名古屋南JCTにおける2環との連絡路は、2環東部・東南部区間の開通にあわせて平成22年度の開通を目指し、事業を推進します。また、名古屋西JCTにおける2環との連絡路は、2環西南部・南部区間の事業進捗と整合を図りつつ整備を進めます。

2) お客様満足の向上と地域との共生

お客様が快適に高速道路をご利用できるよう、渋滞対策の推進や道路情報提供の拡充に取り組めます。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、頂いたご意見やご要望の積極的な活用に努めます。

2)-① 渋滞対策の推進

i) 東海線

大高線に集中している名古屋都心地域と名古屋南部方面間の交通分散を図るため、平成 24 年度末の開通を目指し、東海線の整備を進めます。

ii) 大高線

現在、堀田入口及び高辻入口において、合流部付近を先頭とする渋滞が日常的に発生しています。東海線開通後も大高線の交通需要は高めに推移すると考えられるため、平成 21 年度から着手している合流長延伸工事を鋭意進め、平成 23 年度までに完了します。

iii) 都心環状線

交通量が多い都心環状線と比較的余裕がある東山線とを連絡路で結び、都心環状線の交通の一部を東山線に誘導して、都心環状線の渋滞緩和を図る「都心環状線の渋滞対策(案)」(以下、「対策案」と称します。)を平成 19 年度に策定、公表しました。

その後、国の将来交通量推計見直しを受け、公社の将来交通量を推計し直したことから、今後は、その推計結果を踏まえ、都心環状線の渋滞発生状況も注視しながら、対策案の部分的な実施及び段階的な整備も視野に入れて検討を行い、整備効果の円滑な発現に向け、愛知県、名古屋市など関係機関と調整を進め、事業の具体化を図ります。

iv) その他

小牧北出口において顕在化している渋滞は、名古屋高速道路が合流する一般国道 41 号と一般国道 155 号との交差点の渋滞によるものであるため、一般国道 155 号の立体化工事完成後の交通状況を注視しながら、国土交通省及び愛知県とともに検討を進めます。

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、交通事故や維持補修工事等による規制時間の短縮化を目指し、事故処理時間の短縮や複数工事の同時施工等に引き続き取り組めます。

2)-② 道路情報提供の拡充

広域的な経路選択情報や所要時間情報の提供など、お客様にとって必要な情報を、より分かりやすく、タイムリーに提供するため、案内標識の改良や携帯電話サイト機能の強化等の取り組みを進めます。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、検討を進めていきます。

2)-③ 料金施策の検討

平成 21 年度より愛知県・名古屋市・公社が協力して実施している ETC 無線通行車を対象とした土日祝日料金引下げの社会実験を、平成 22 年度も継続して行っています。

また、現在、愛知県・名古屋市・公社が三者共同で取り組んでいる「名古屋高速道路の料金とサービスのあり方に関する検討会」の検討状況や、国が進めている全国の高速道路料金体系見直しの動向及びそれによる公社経営への影響に留意しながら、着実な償還を達成することを前提としつつ、料金について所要の対応に取り組んでまいります。

2)-④ 環境対策の実施

i) 東海線での対応

現在事業中の東海線では、環境影響評価の騒音に係る環境保全目標の達成に努めるとともに、平成 11 年 4 月施行の騒音に係る環境基準による検討を踏まえた騒音対策を、平面道路の道路管理者と一体となって推進してまいります。また、テレビ受信障害について適切に対策を実施します。

工事中の沿道環境対策として、工事騒音・振動の低減や工事期間の短縮を図るための工事方法の採用及び沿道の皆様と定期的なコミュニケーションを図る工事ニュースの配布等を引き続き実施するとともに、定期的な清掃の実施など工事区域周辺の沿道空間に配慮した美化活動を継続して行います。

ii) 営業中道路での対応

沿道の環境を保全するため、代表地点において定期的に環境調査を実施して沿道環境の把握に努めます。また、必要に応じて、街路での対策として、平面道路の道路管理者と一体となって騒音低減に寄与する排水性舗装等の対策を進めます。

2)-⑤ お客様ニーズの把握及びご意見の反映

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てまいります。

また、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ます。

2)-⑥ 名古屋高速道路広報資料センター(ネクス・プラザ)の活用や地域の皆様との交流

公社事業をご理解頂くため、公社の集中拠点として黒川ビルに設けてあるネクス・プラザを一層活用します。また、お客様を対象とした現場見学会や親子見学会などの各種イベントを今後も継続するとともに、地域行事への参加により、地域の皆様との交流を深めます。

3) 交通安全対策の強化

高速道路や工事中区間における平面道路での交通事故を未然に防止するため、事故防止対策を進めるとともに、交通安全活動に取り組みます。

3)-① 高速道路での交通安全対策

i) 営業中道路での交通安全対策

信号交差点や横断歩道を有する一般道路と比較して高速道路の安全性は高いと考えられますが、お客様の安全を図ることは何よりも重要な任務であることから、公社としては、これまで、事故が起こりやすいカーブに矢羽根マーク、高輝度反射シート、カラー舗装等を設置してきました。その結果、名古屋高速道路における人身事故件数は、平成16年度の195件から21年度の79件にまで大幅に減少させることができました。これからもこれらの対策を必要に応じて実施するほか、大高線等では、雨天時の走行性向上を目的とした排水性舗装への改良を実施します。

また、降雪や凍結時における通行の安全確保を図るため、路面状況の迅速かつ的確な把握に努めるとともに、作業車両の増強を進めます。

一方、お客様に向けて、落下物、過積載の発生防止及び安全走行などの啓発活動を推進します。

ii) 料金所でのETC車への安全対策

ETC開閉バーへの接触のトラブルを防止するため、ETCカードが車載器に挿入されていない車に、料金所手前において、カードが未挿入であることをお知らせする、カード未挿入お知らせアンテナを増設します。

また、料金所手前での速度抑制を図り、通行車両の安全走行を確保するため、ETCバーの開閉速度を調整することを検討します。

3)-② 工事中区間における平面道路での交通安全対策

工事中区間における平面道路では、通行する車両に注意を促すため、注意喚起看板を設置するなど、関係機関と連携して、工事中区間での安全対策に万全を期して取り組みます。

4) 健全で透明な経営と着実な償還

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るとともに、県民・市民の皆様になたな負担を求めることがないよう、借入金の償還を着実に進めます。

4)-① コスト縮減の徹底

i) 建設コスト

建設コストの縮減のため、橋梁構造の簡略化などの規格変更や工場塗装範囲の拡大などの工法見直し等を、計画的に取り組んできたところであり、引き続き、東海線など建設に係るコストの縮減に努めます。

ii) 管理コスト

道路管理にあたっては、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。

道路巡回や道路清掃については、交通量の多寡や路線の特性に応じた、効率的な巡回や清掃を行います。

料金收受については、今後も環境負荷の軽減のため ETC システムによることを基本としますが、その補完的手段として、平成 22 年度内に本線料金所 6 カ所に料金自動收受機(以下、「收受機」と称します。)を試行的に設置します。なお、その後の收受機導入は、ETC の普及状況を勘案し、かつ、安全性に配慮しつつ、收受機の運用状況、交通状況、收受機での料金徴収に要する時間について具体的に検討、検証を行い、段階的に行っていきます。

また、道路補修費用については、早期に開通した道路構造物の経年劣化などにより、保守、点検、補修、更新費用を押し上げる要因もあることから、ライフサイクルコストの低減に向け、計画的な維持管理と構造物の補修等を行います。

iii) 資金調達コスト

今後も IR 活動等を通じて投資家の皆様の一層のご信頼を頂くとともに、金利変動リスクの分散と支払利息の低減を目指し、市場公募債を継続して発行するとともに、多様な償還期間(5 年債、10 年債、20 年債)の設定を引き続いて実施します。

4)-② 人材の育成と活用

公社組織のスリム化と職員数の縮減を今後進めるなかで、将来にわたって組織の活力を維持増進していくためには、人材の育成はますます重要であり、職場内研修や若手職員の研修などを重点とし、職員研修を更に充実します。

また、今後数年間、ベテラン職員の大量退職を迎える状況を踏まえ、再雇用制度を活用し、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伝承に努めます。

4)③ 情報セキュリティ対策の充実強化

公社の保有する文書及び電子化された各種情報のセキュリティ確保のため、今後も引き続き、セキュリティに関する教育・研修を行い職員の意識向上に努めるとともに、外部の専門家の意見を得るなど情報セキュリティ対策を総合的に実施していきます

4)④ 不払通行対策の徹底

不正防止による信頼の確保を図るため、今後も不払通行車両の特定・督促請求を強力に行うとともに、関係機関と協力して、悪質な利用者を摘発・告発するなどの対策を講じていきます。

4)⑤ 透明性・公正性の向上

さらに開かれた公社の経営を目指し、積極的な情報公開、情報発信に努めます。

入札・契約手続きについては、品質確保や業務の水準の維持を図りながら、透明性・客観性、及び競争性をより高めていくために、これまでに一般競争入札の対象工事の拡大や総合評価落札方式の導入及び入札参加資格要件の緩和などを進めてきていますが、今後も継続して契約方式の改善に取り組んでいきます。

5) 地域社会への貢献

名古屋高速道路が災害時の緊急輸送道路としての機能を十分に発揮できるよう努めるとともに、公社がこれまでに培ってきた技術力を地域に提供し、地域社会への貢献に努めます。

5)-① 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、東海地震及び東南海地震に備え、平成7年の兵庫県南部地震クラスの大地震等を想定した耐震設計及び耐震補強などの耐震対策に取り組み、全路線で完了しています。東海線の開通により、大高線、楠線、清須線と共に南北方向の2路線化が完成し、周辺的高速道路と共に災害時等のリダンダンシー確保がより図られることとなります。そうした中で、発災時には、緊急車両や緊急物資の輸送路及び被災地と防災拠点を繋ぐ道路として機能を発揮することとなります。

このため、災害時の緊急輸送道路として地域社会へ貢献できるよう、災害時を想定した体制づくりと訓練、関係機関との緊密な連携により災害時の対応力強化に努めます。

5)-② 地域の道路インフラへの公社技術力の提供

地域社会においては、これまで建設を進めてきた橋梁をはじめとする道路インフラの経年劣化が一層進んでいくことから、道路インフラの適切な維持管理がこれまで以上に求められるようになります。経年劣化した橋梁の維持管理には、専門的な知識と経験が必要となりますが、多くの市町村では、その対応が今後の課題となることが想定されます。

このため、地域社会への貢献の観点から、公社がこれまで培った点検、診断、維持補修技術を、市町村が有する道路インフラの適切な維持管理のために提供します。

5 新たな組織体制と業務拠点の集約化

(1) 核となる業務の変化に対応した組織体制づくり

中期には、整備計画に定められた路線 81.2km のすべてが完成・開通します。これにより、名古屋高速道路は 2 環などの周辺的高速道路とネットワークを形成して、名古屋都市圏の道路交通にとってより以上に必要不可欠なものとなります。

公社はこれまで、指定都市高速道路である名古屋高速道路の建設、営業中道路の保全管理、通行料金の収納・借入金の償還という概ね三つの業務を行ってきましたが、東海線建設事業が終了することにより、道路の建設事業はほぼ終了し、主として維持・修繕、交通管理等の保全管理業務と有料道路という特殊性から生ずる料金収納・借入金償還業務へ移行することとなります。

今後、長期に亘って高速道路を健全な状態に維持するには、点検、維持・補修等を適切に行うことが必要であり、経年劣化が進む施設の診断や計画的な補修等によるライフサイクルコストの低減にも資する、高度な技術力を伴う保全業務体制を充実する必要があります。

また、一日 30 万台に上るお客様満足を更に向上するためには、事故、渋滞、故障車・落下物、さらには雪氷への対応など、多岐にわたる交通管理業務を的確に実施し、高速道路の高速性、定時性、安全性を常に確保するために、専門的な能力を有する体制を充実していく必要があります。

さらに、建設に要した費用の未償還残高約 1 兆 2,510 億円(平成 21 年度末)を着実に債務償還していくためには、通行料金を確実に収納しながらこれを原資として償還を計画的に行うとともに借り換えなどの資金調達等を適切に行う体制が必要です。

公社は、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、中期において、新たな組織体制づくりを進めます。

(2) 新たな組織体制

以上のような将来展望を踏まえた建設事業完了後の組織・人員体制については、必要な組織体制を充実・確保しつつ、一層スリムでコンパクトな組織体制とするため、建設部及び工務部を廃止するなどの整理統合を行って、現在の 7 部 230 人体制から当面は 5 部 160 人体制とします。

なお、この新たな組織体制への移行は、東海線の建設事業が平成 23 年度内に概ね終了する見込みであることから、平成 24 年度当初から行うこととします。

また、役員については、業務の重点化・集約化及び新たな組織・人員体制を踏まえ、役員数の見直しを図ることとします。役員報酬については、これまでも適時削減を行ってきたところですが、指定都市高速道路を管理する団体の役員の職責や、公社を取り巻く社会環境の変化などを十分に勘案し、新たな組織体制へ移行する前の早い時期に、役員報酬額を引き下げることとします。

(3) 業務拠点の集約化

業務拠点については、組織・人員をスリム化するに際して、現在丸の内の賃貸ビルに入居している本社部門を公社所有の黒川ビルへ平成 24 年度から段階的に移転統合し、業務拠点の一元化、効率化、情報の集約・管理、災害対応の迅速化等を図り、あわせて経費を縮減します。ただし、大災害発生時のリダンダンシーの確保についても十分留意します。

