

広島高速道路公社
中期経営計画
(2018-2020)



広島高速道路公社
Hiroshima expressway public corporation

1. はじめに	2
(1) 広島高速道路公社について	2
(2) 経営ビジョンについて	4
(3) 経営の現状と償還見通し	5
2. 経営方針と計画体系	9
(1) 策定の趣旨	9
(2) 計画期間	9
(3) 計画の方向性	10
(4) 経営方針	12
(5) 計画の体系	13
(6) 計画において注視すべき指標	14
(7) 計画の実践手法	15
3. 施策展開	16
重点施策① ネットワーク機能の強化	16
重点施策② 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策	18
重点施策③ 戦略的な利用促進	23
(もっと便利で快適な道路サービスの提供)	
重点施策④ 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動	27
◆ 参考資料	32
■ 取組項目と年度ごと目標一覧	33
■ 前中期経営計画【2014～2017】の概要と主な取組結果	38

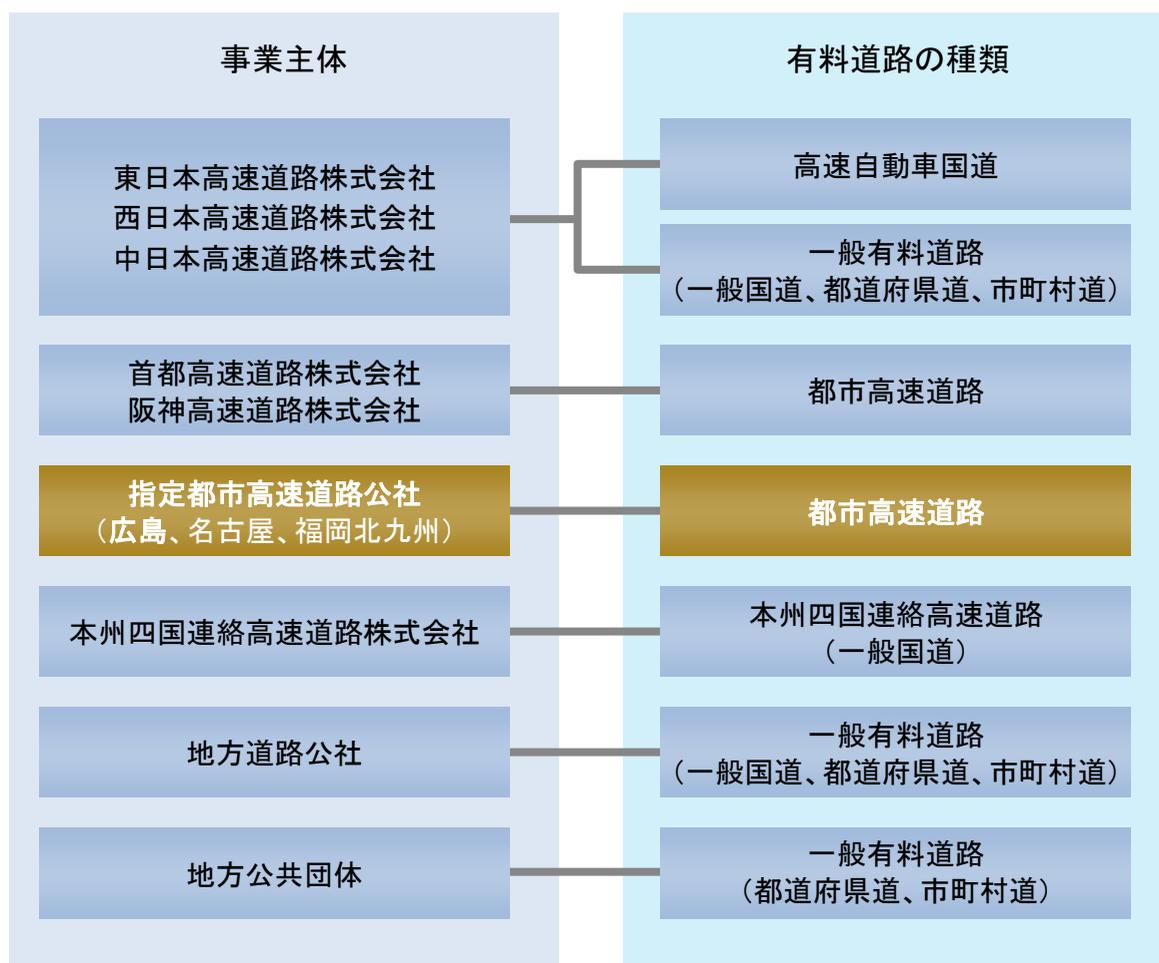
1. はじめに

(1) 広島高速道路公社について

広島高速道路公社（以下「公社」といいます。）は、広島都市圏の交通体系の根幹となるネットワークを形成する指定都市高速道路（※）の整備主体として、平成9年6月3日、地方道路公社法に基づき広島県と広島市の共同出資により設立されました。指定都市高速道路を整備する地方道路公社としては、名古屋、福岡・北九州に次いで全国で3番目の設立となります。

公社は、広島高速道路（指定都市高速道路）の新設・改築・維持管理等を総合的かつ効率的に行うことにより、広島都市圏の幹線道路の整備を促進して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います。

（※）指定都市高速道路とは、大都市圏及びその周辺地域で一つのネットワークとして機能する自動車専用道路をいいます。指定都市高速道路を構成する各路線の整備費用は道路網全体の料金収入で賄うこととしています。



広島高速道路公社・広島高速道路の位置づけ

広島高速道路ネットワーク

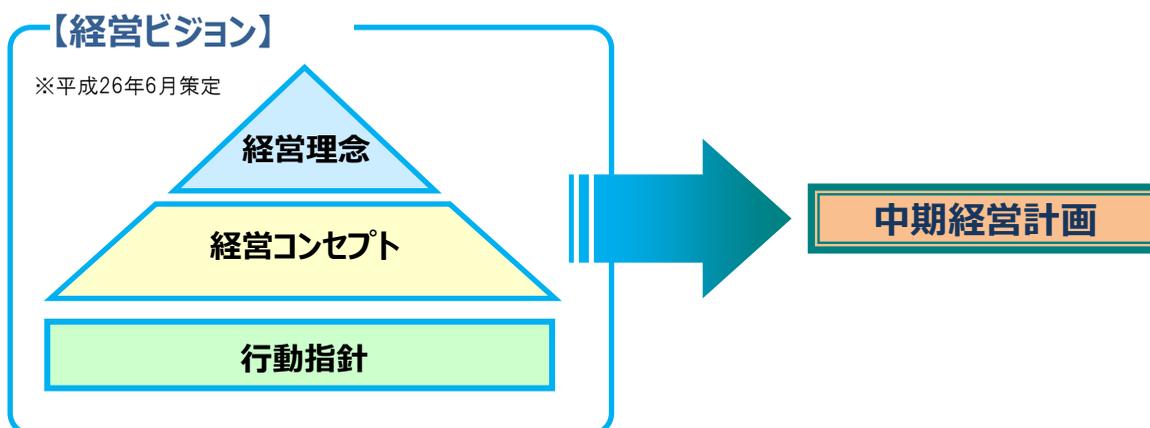


凡 例		凡 例	
整備計画の対象路線		その他路線・施設	
供用区間		基本計画路線	-----
完成4車線整備区間	■	整備を先送るランプ	出口 入口
暫定2車線整備区間	■	広島市整備区間	■
整備ランプ	出口 入口		
事業中区間			
暫定2車線整備区間	■		
整備ランプ	出口 入口		

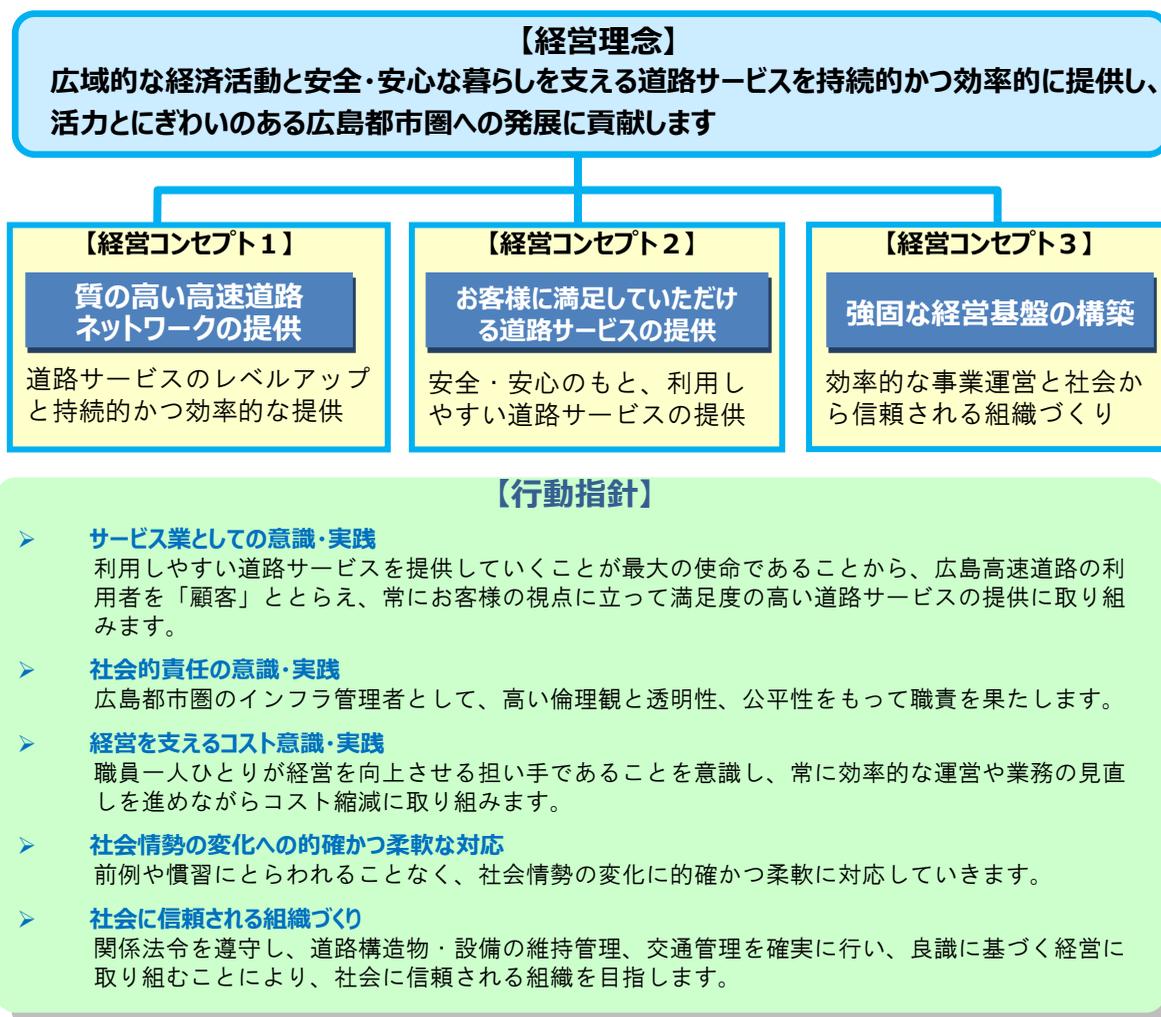
(2) 経営ビジョンについて

①策定経緯

公社は、国土交通大臣の許可を得た5路線・全体延長29.0kmのうち、高速3号線Ⅲ期区間（吉島～観音）の開通により延長25.0km（全体延長の86%）が完成したことを契機として、平成26年6月、経営理念をはじめとする「経営ビジョン」を策定し、改めて公社の役割等を見つめ直すとともに、これに基づく「中期経営計画」を立て、施策の展開を図ることとしています。



②経営ビジョン

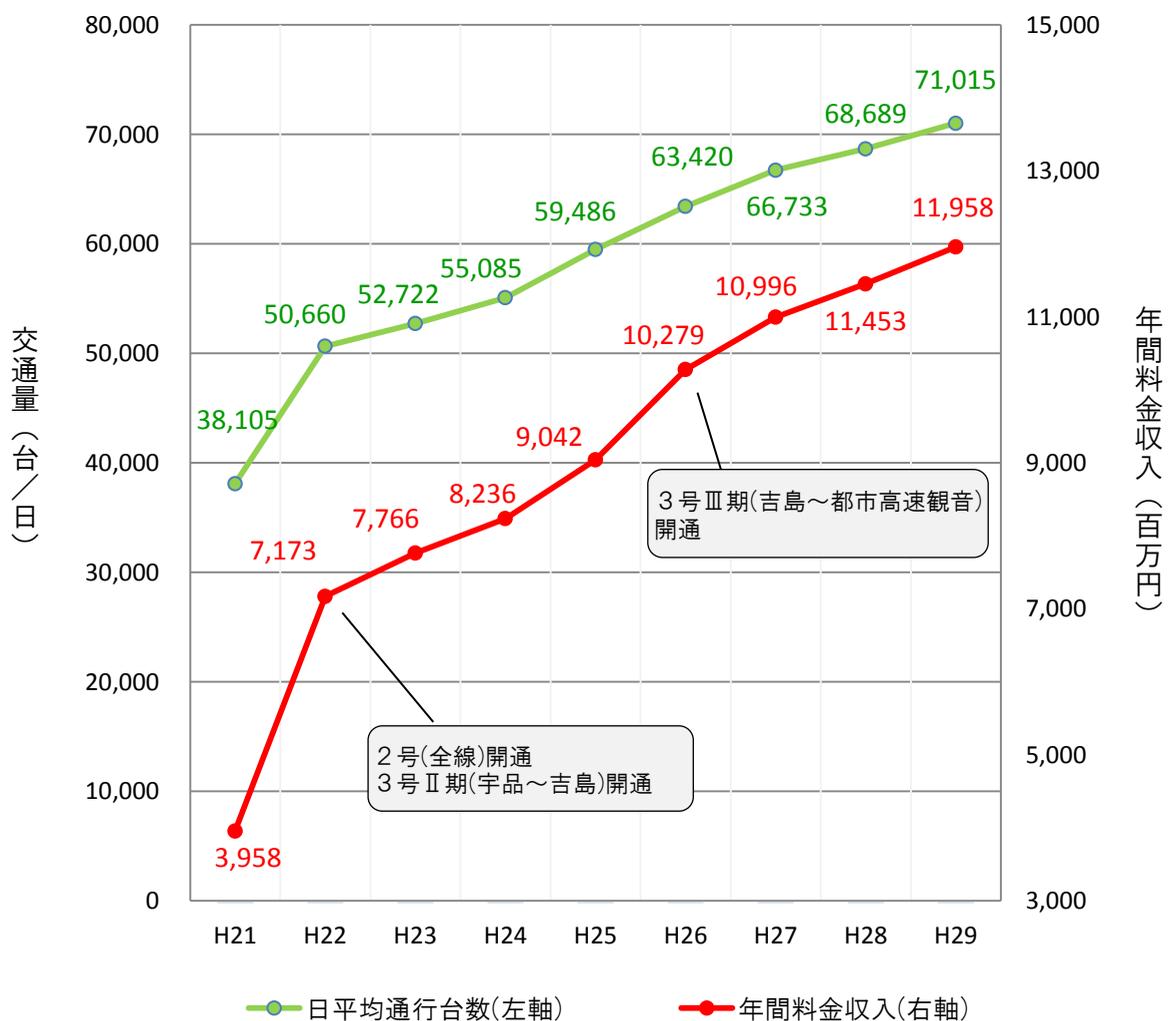


(3) 経営の現状と償還見通し

①交通量・料金収入について

平成29年度の実績交通量71,015台/日は整備計画(約74,500台/日:平成28年12月国土交通大臣許可)に対し95.3%と若干下回っているものの、同年度の料金収入は約119億5千8百万円に達しており、整備計画(約120億7千9百万円)に対し99.0%と、概ね計画どおりとなっています。

今後、海田大橋とつながる東広島バイパスの整備や高速5号線の供用など道路ネットワークの進展による利用者増を見込んでおり、更なる利用者増に向け引き続き効率的・効果的な利用促進に取り組んでまいります。

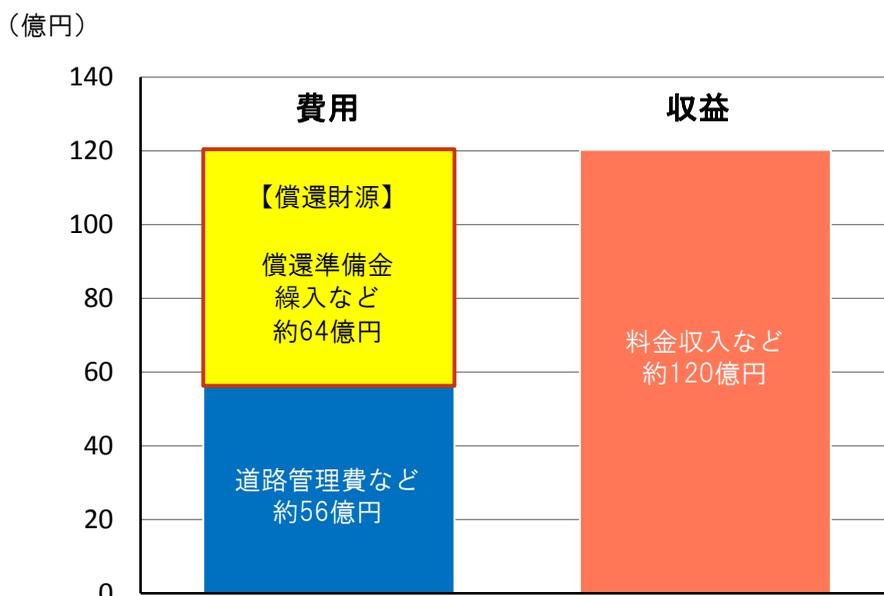


交通量・料金収入の推移

②収支差益について

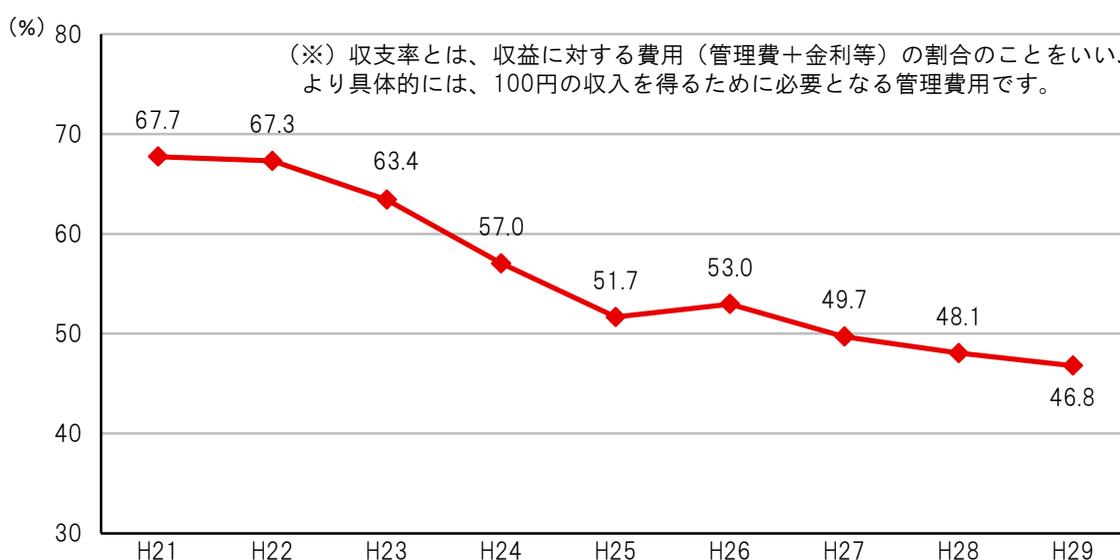
公社では、料金収入などの収益から管理費や借入利息などの費用を差し引いた額（収支差益）を損益計算書上に「償還準備金繰入」として費用計上し、借入金等の返済に充てています。

平成29年度は、収益と費用の差である約64億円（収益120.3億円－費用56.3億円）に消費税還付金を加えた約64.2億円を償還財源として繰入れました。



平成29年度の収支状況

収支差益は毎年度着実に確保し続けており、近年は料金収入等の増加に伴い収益に対する費用の割合（収支率）が減少傾向にあります。



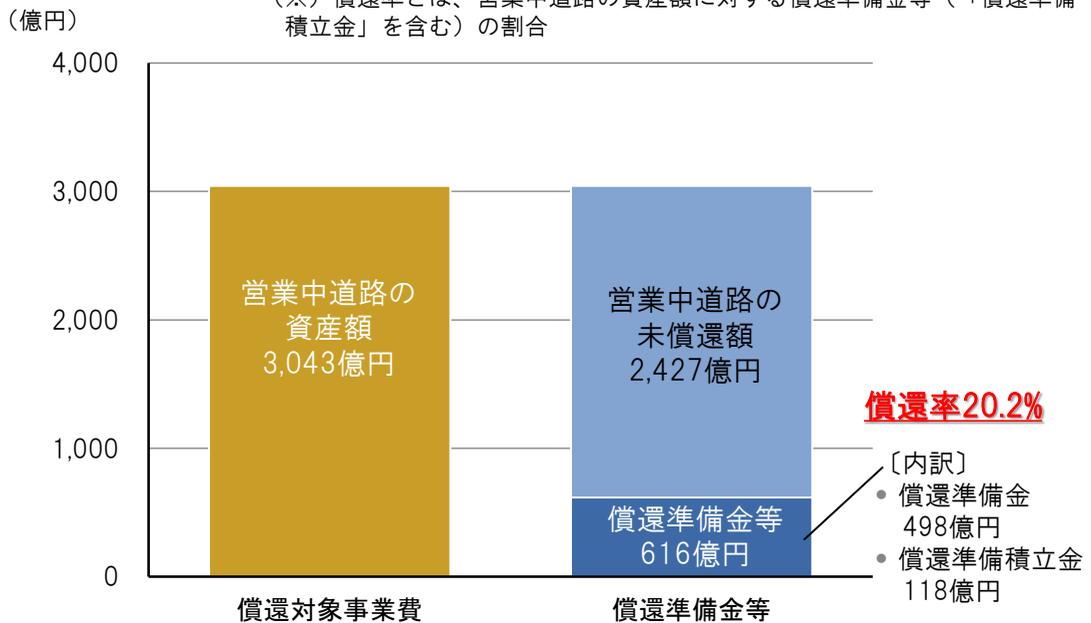
収支率の推移

③償還状況について

公社では、収支差益の累計額は貸借対照表上に「償還準備金」として負債で計上し、資産の部に計上される「道路資産」と対比することで、道路建設に投下した資金の回収状況を明らかにしています。

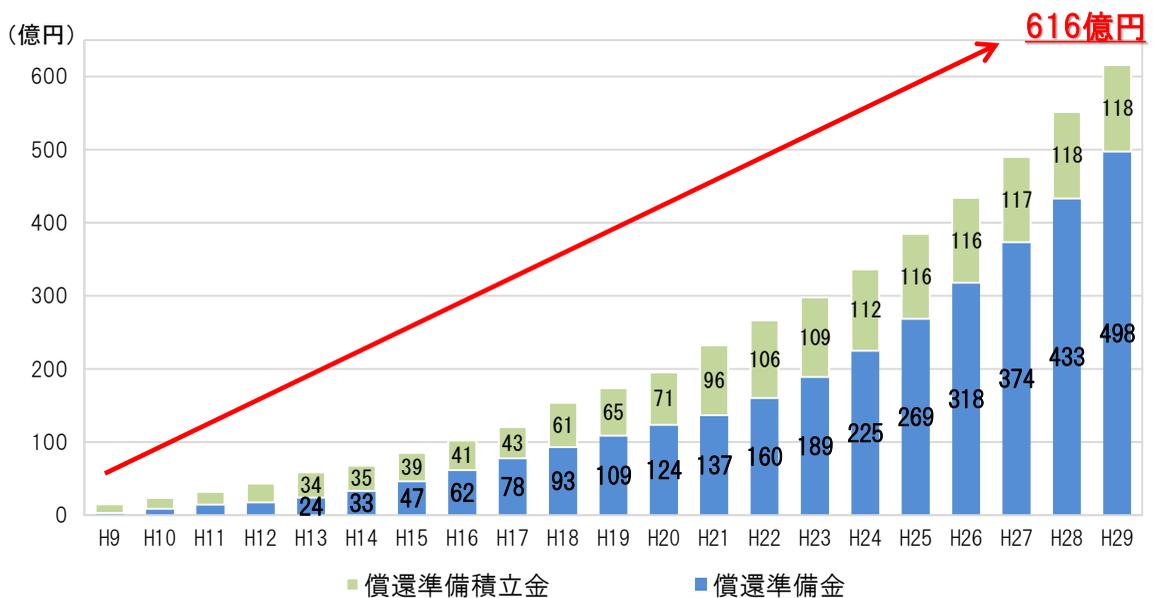
償還準備金等（消費税還付金である償還準備積立金を含む）の累計は、平成29年度末で約616億円に達し、償還率（※）は20.2%となりました。

（※）償還率とは、営業中道路の資産額に対する償還準備金等（「償還準備積立金」を含む）の割合



営業中道路の資産額に対する償還準備金

収支差益の累計額である償還準備金については、整備計画上の計画約501億円に対し、ほぼ計画どおりに推移しています。（平成29年度末現在で償還準備金は約498億円。）



償還準備金等の推移

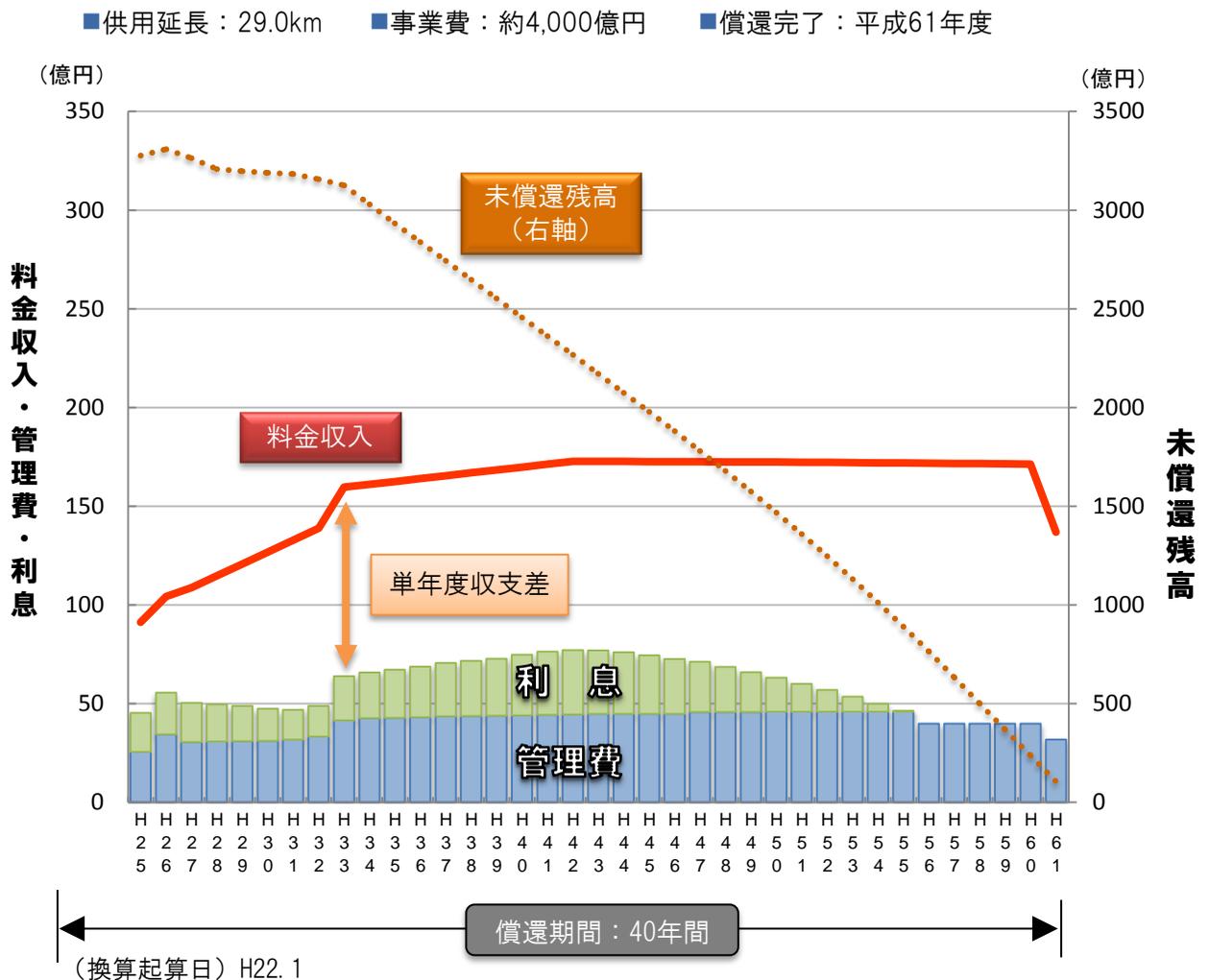
④将来交通量等の見込みと償還見通し

平成17年度の道路交通センサスでは、全国ベースでの将来交通量は、平成17年度以降、平成32年度、平成42年度と減少傾向にあり、平成42年度では平成17年度と比較して約3%減少しています。

一方、広島市及びその周辺地域においては、都市部の人口動向を反映し、平成42年度では減少局面にはあるものの、平成17年度と比較して交通量は約5%の増となっています。

公社では、その将来交通量をベースに広島高速道路の将来交通量を推計した結果、高速5号線供用時（平成33年度）は全線で1日あたり約9万5千台、ピークとなる平成42年度は全線で約10万2千台としています。（料金収入については、ピークとなる平成42年度は17,273百万円と計画しています。）

以上の推計等を基に償還の見通しを検討した結果、公社では、建設中の高速5号線を含めた広島高速道路全体の借入金等の償還期限については、整備計画の中で平成61年度までとしています。



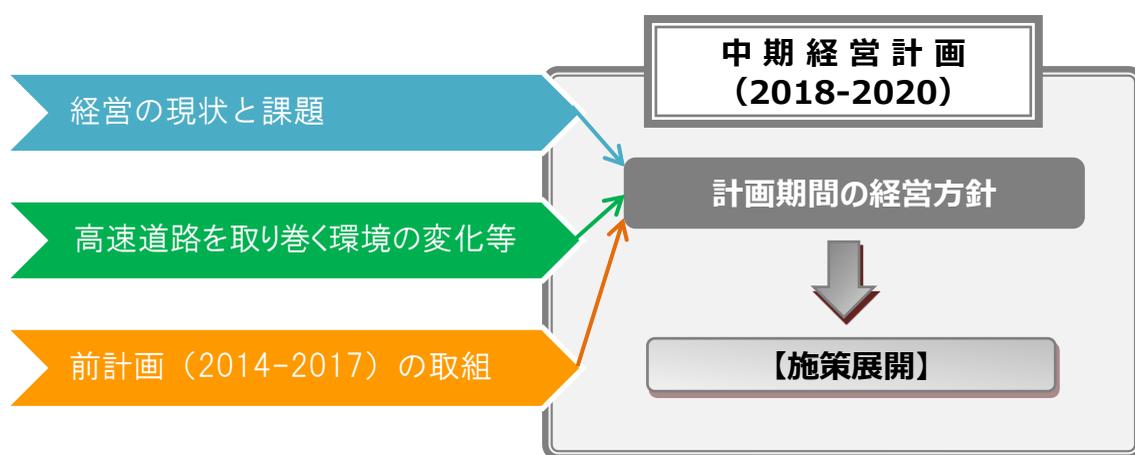
広島高速道路の償還計画

2. 経営方針と計画体系

(1) 策定の趣旨

中期経営計画は、経営ビジョンで掲げた経営理念及び経営コンセプトを実現するために策定する具体的な行動計画です。本計画（2018～2020）は平成26年6月に策定した計画（2014～2017、以下「前計画」といいます）を見直し、新たに策定したものです。

本計画では、経営の現状と課題、高速道路を取り巻く環境の変化等、前計画の取組を踏まえて「計画期間の経営方針」を定め、これに基づく施策を展開してまいります。



(2) 計画期間

計画期間は、平成30年度（2018年度）から、高速5号線の完成予定である平成32年度（2020年度）までの3か年とします。

(3) 計画の方向性

① 「経営の現状と課題」を踏まえた方向性

収支差益の累計額である償還準備金は平成29年度末時点で約498億円に達し、これは整備計画上の計画額約501億円に対しほぼ計画どおり（対計画比約99%）となっているものの、平成29年度の実績交通量71,015台/日は、整備計画上の約74,500台/日に対し95.3%と若干下回っています。

一方、平成29年度の収支差約64億円に対し、整備計画における平成30年度以降の収支差は約75億円以上を確保することとなっており、こうした収支差を確保していくためには、高速5号線の整備を着実に進めるとともに、引き続き効率的・効果的な利用促進と経費等の削減に取り組み、経営理念である「道路サービスの持続的かつ効率的な提供」につなげていく必要があります。

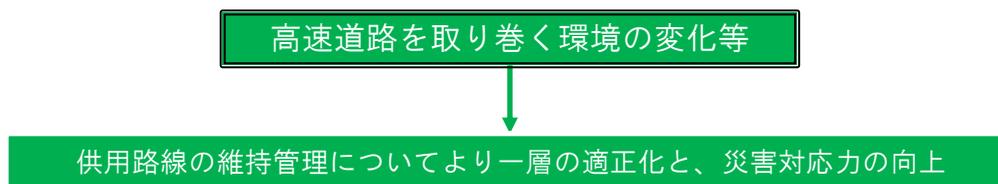


≪「経営の現状と課題」を踏まえた本計画の方向性≫

② 「高速道路を取り巻く環境の変化等」を踏まえた方向性

近年、全国的高速道路において逆走が2日に1回以上の割合で発生し、その45%が75歳以上のドライバーであることや、歩行者・自転車等の進入が毎日平均して10件以上発生し増加傾向であることなど、安全に関わる社会的な課題が顕在化してきています。また、降雨・降雪が極地化・集中化・激甚化しているほか、南海トラフ地震が高い確率で発生することが予測されるなど、災害の影響が発生地域にとどまらず広域にわたり複雑化・長期化するおそれがある中で、災害時のネットワークの重要性が増してきています。（「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」（平成29年12月社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会）より。）

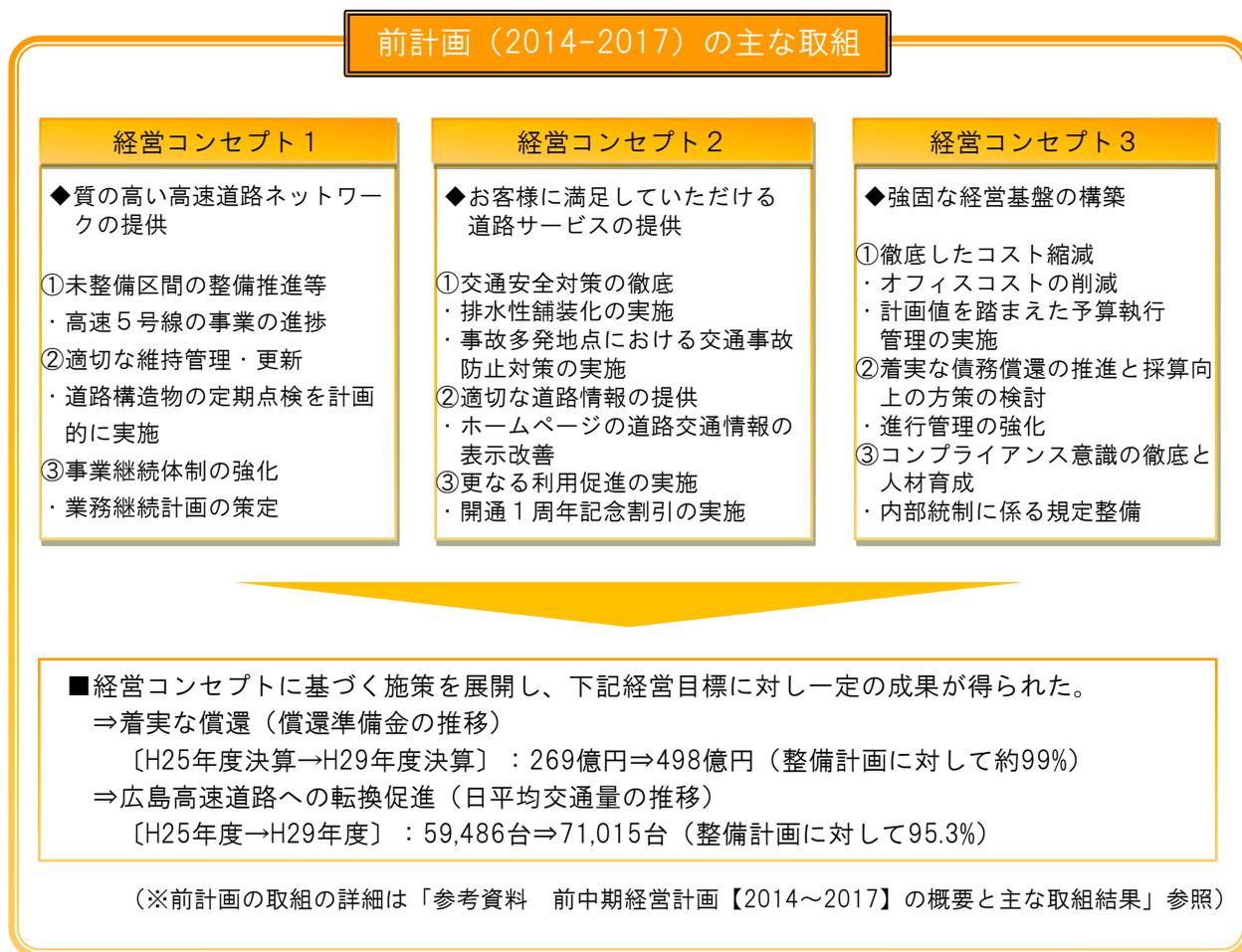
公社としては、こうした社会情勢の変化を踏まえ、供用路線の維持管理についてより一層の適正化と、災害対応力の向上を図る必要があると考えています。



≪「高速道路を取り巻く環境の変化等」を踏まえた本計画の方向性≫

③「前計画（2014-2017）の取組」を踏まえた方向性

前計画では、経営コンセプトに基づく9つの重点施策を展開し、経営目標とした「着実な償還」「広島高速道路への転換促進」に一定の成果が得られました。経営コンセプトの実現に向けては、これらの重点施策に継続して取り組む必要があり、本計画においては前計画の重点施策を再編して継承します。

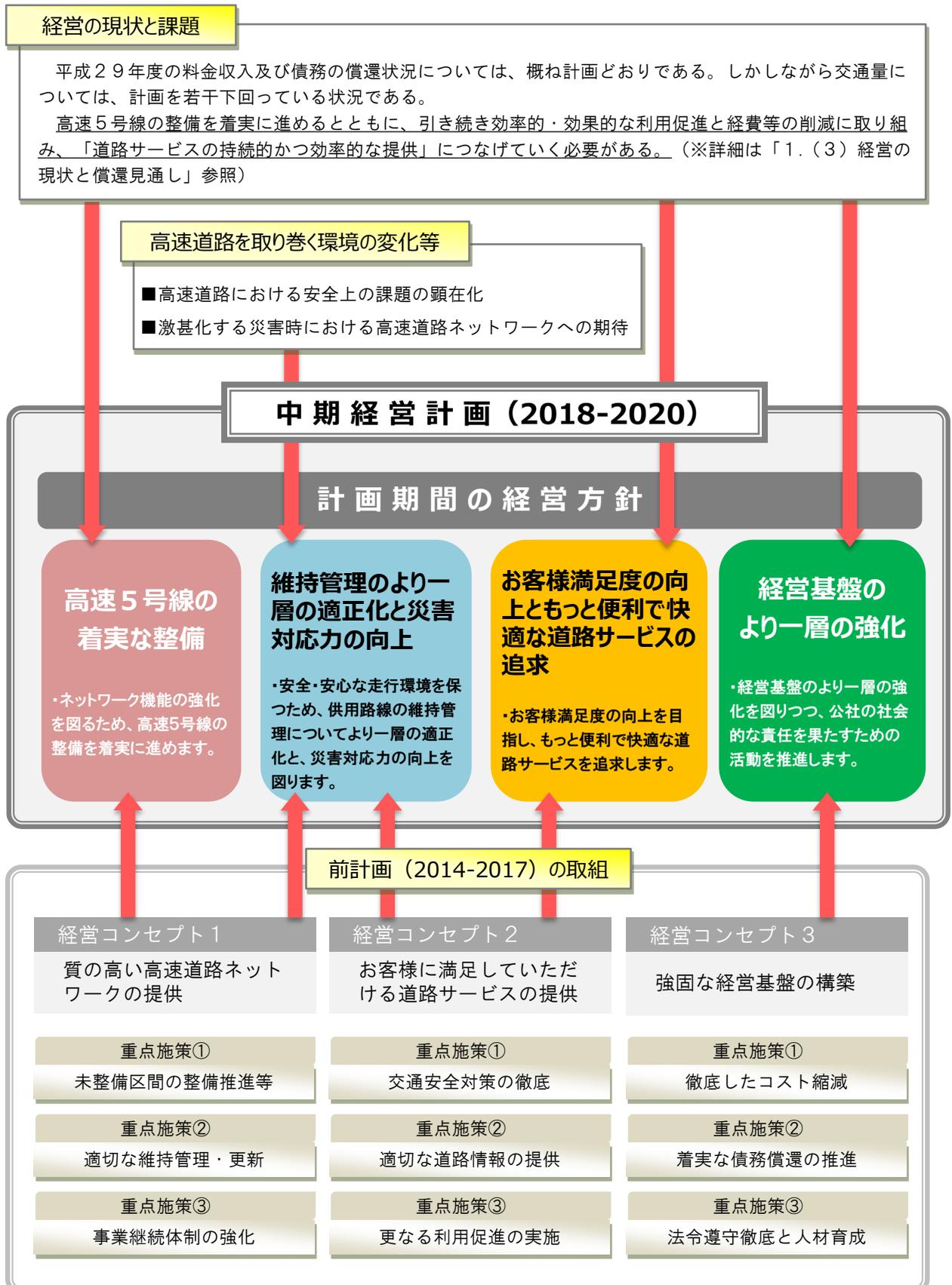


継続的な施策の展開

≪「前計画（2014-2017）の取組」を踏まえた本計画の方向性≫

(4) 経営方針

計画期間の経営方針は次のとおりとします。



(5) 計画の体系

計画期間の経営方針に基づく施策展開として23項目の取組を掲げ、取組項目ごとに設定した目標の達成に向けた行動を確実に進めてまいります。

中期経営計画(2018-2020)

【計画期間の経営方針】

- ネットワーク機能の強化を図るため、高速5号線の整備を着実に進めます。
- 安全・安心な走行環境を保つため、供用路線の維持管理についてより一層の適正化と、災害対応力の向上を図ります。
- お客様満足度の向上を目指し、もっと便利で快適な道路サービスを追求します。
- 経営基盤のより一層の強化を図りつつ、公社の社会的な責任を果たすための活動を推進します。

【施策展開】

重点施策1. ネットワーク機能の強化

- ① 高速5号線整備
- ② ネットワーク機能のさらなる発揮に向けた検討

重点施策2. 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策

- ③ 道路構造物の定期点検の着実な実施
- ④ 広島高速道路公社インフラ長寿命化計画の修正・改定
- ⑤ 高架橋からの落下物被害防止
- ⑥ 緊急輸送道路としての防災機能の強化(災害に強い道づくり)
- ⑦ 事故多発箇所を中心とした事故削減対策の実施
- ⑧ 逆走・誤進入対策の実施
- ⑨ 災害対応力の向上

重点施策3. 戦略的な利用促進(もっと便利で快適な道路サービスの提供)

- ⑩ お客様ニーズの適切な把握と、施策への反映
- ⑪ 利用しやすい料金施策の検討
- ⑫ より安全・安心に走行いただくための積極的な情報発信
- ⑬ 温品PAの魅力向上
- ⑭ 戦略的な広告・宣伝活動

重点施策4. 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

- ⑮ 道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減
- ⑯ コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減
- ⑰ 安定的な資金調達に向けた取組
- ⑱ 管理費の計画的な予算執行
- ⑲ 高架下空間の有効活用推進
- ⑳ 土木工事・設計等の効率化・適正化(生産性向上に向けた取組み)
- ㉑ 職員の能力開発と人材育成
- ㉒ 職員等のコンプライアンス意識の向上
- ㉓ 地域・社会への貢献

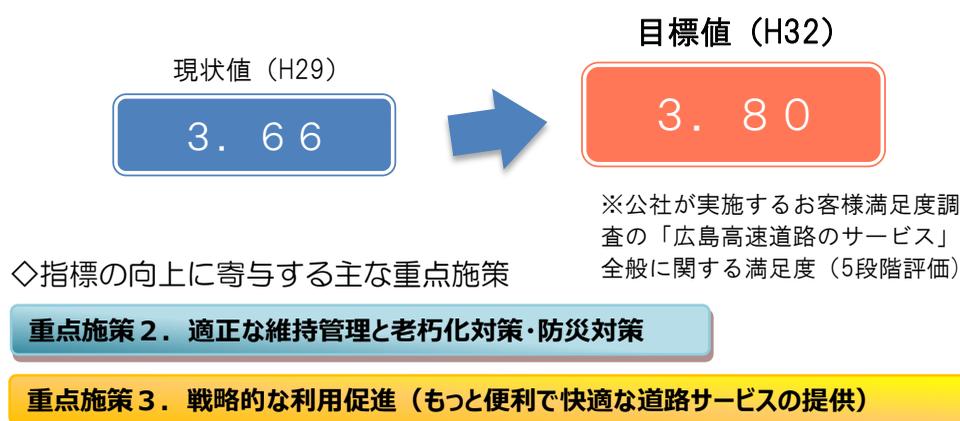
(6) 計画において注視すべき指標

計画全体の成果を検証するための参考指標として、以下の指標を設けます。計画期間中は、各指標の目標値との差異を注視しながら、より効率的・効果的に施策を推進します。

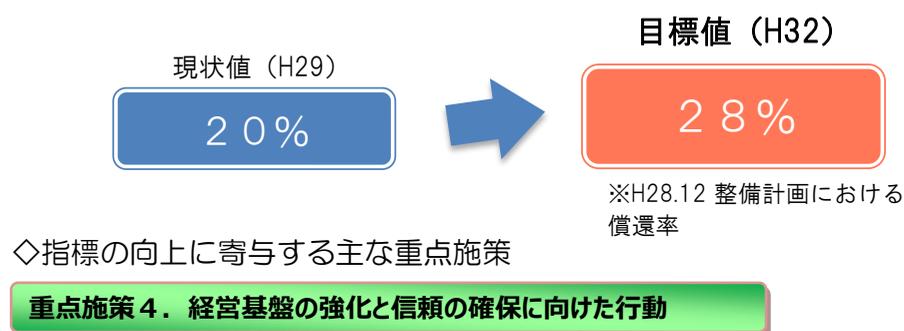
▶ 広島高速道路の完成延長



▶ 「広島高速道路のサービス」全般に関する満足度

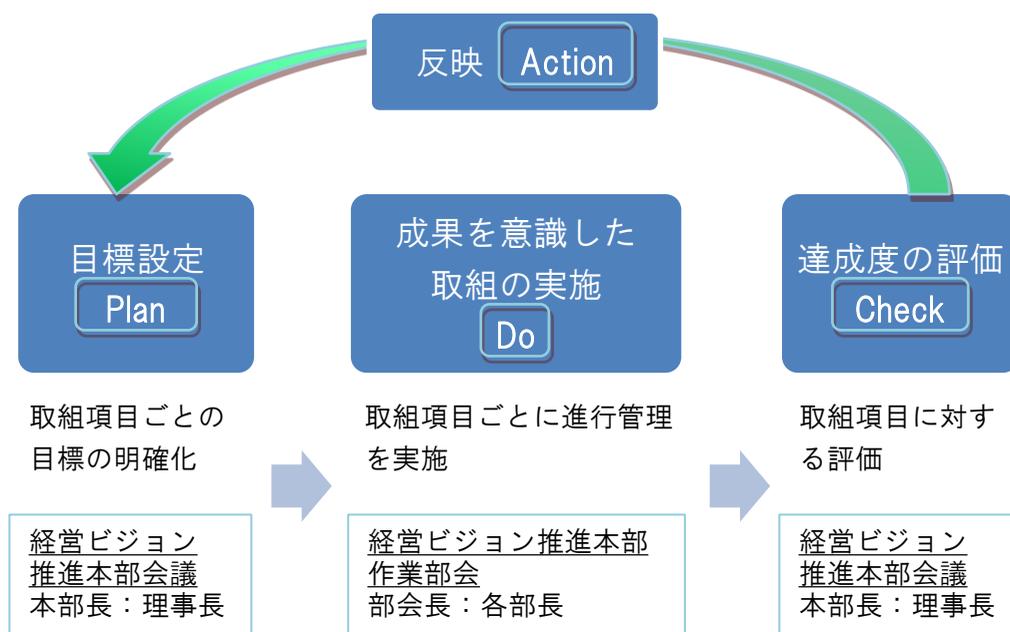


▶ 償還率 ※営業中路線の資産額に對する償還準備金等 (償還準備積立金を含む) の割合



(7) 計画の実践手法

本計画を実効性のあるものとして推進していくため、計画期間の経営方針に基づく施策展開として23項目の取組を掲げ、取組の年度ごとの具体的な取組内容と目標を明確に記載することで「取組と成果の見える化」を図ります。また、PDCAサイクルを活用した進行管理を実施し、目標の達成度評価を定期的に行うことで、目標達成に向けた行動を確実に進めてまいります。



PDCAサイクルを活用した進行管理

3. 施策展開

(1) 4つの重点施策

- ①ネットワーク機能の強化
- ②適正な維持管理と老朽化対策・防災対策
- ③戦略的な利用促進（もっと便利で快適な道路サービスの提供）
- ④経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

(2) 取組項目

重点施策① ネットワーク機能の強化

平成28年3月に決定された「中国圏広域地方計画（国土交通省）」において、中国圏の中核・中核となる広島市については、にぎわいを生み、圏域の推進力となるため、都市交通の機能向上等により高次都市機能を強化することが必要であるとされ、その具体的な取組内容の一つとして、広島高速道路の整備等により都市圏の円滑な移動を実現する交通ネットワークの形成を図ることなどの方針が示されています。

公社は、200万人都市圏として発展を目指す広島市を中心とした広島広域都市圏の一助となるべく、未整備区間の整備検討を進め、ネットワーク機能の強化を図ります。

取組項目1 高速5号線整備

事業中路線である高速5号線は、高速1号線を介して山陽自動車道と接続し、広島市中心部へのアクセス機能を担うなど、広島都市圏の交通体系の根幹として機能する自動車専用道路網の一部であり、広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との間の高速性・定時性の向上や、広島都市圏のさらなる発展を牽引する広島駅周辺地区の開発促進などにも貢献する路線です。

さらに、整備後は緊急輸送用道路に指定されることとなっており、南海トラフ大地震をはじめとした災害発生時において救急医療物資・支援物資などの搬送に欠かせない道路と位置づけられているほか、第三次救急医療施設である広島市民病院への搬送時間短縮が図られるなど、救急医療活動の支援にも寄与します。

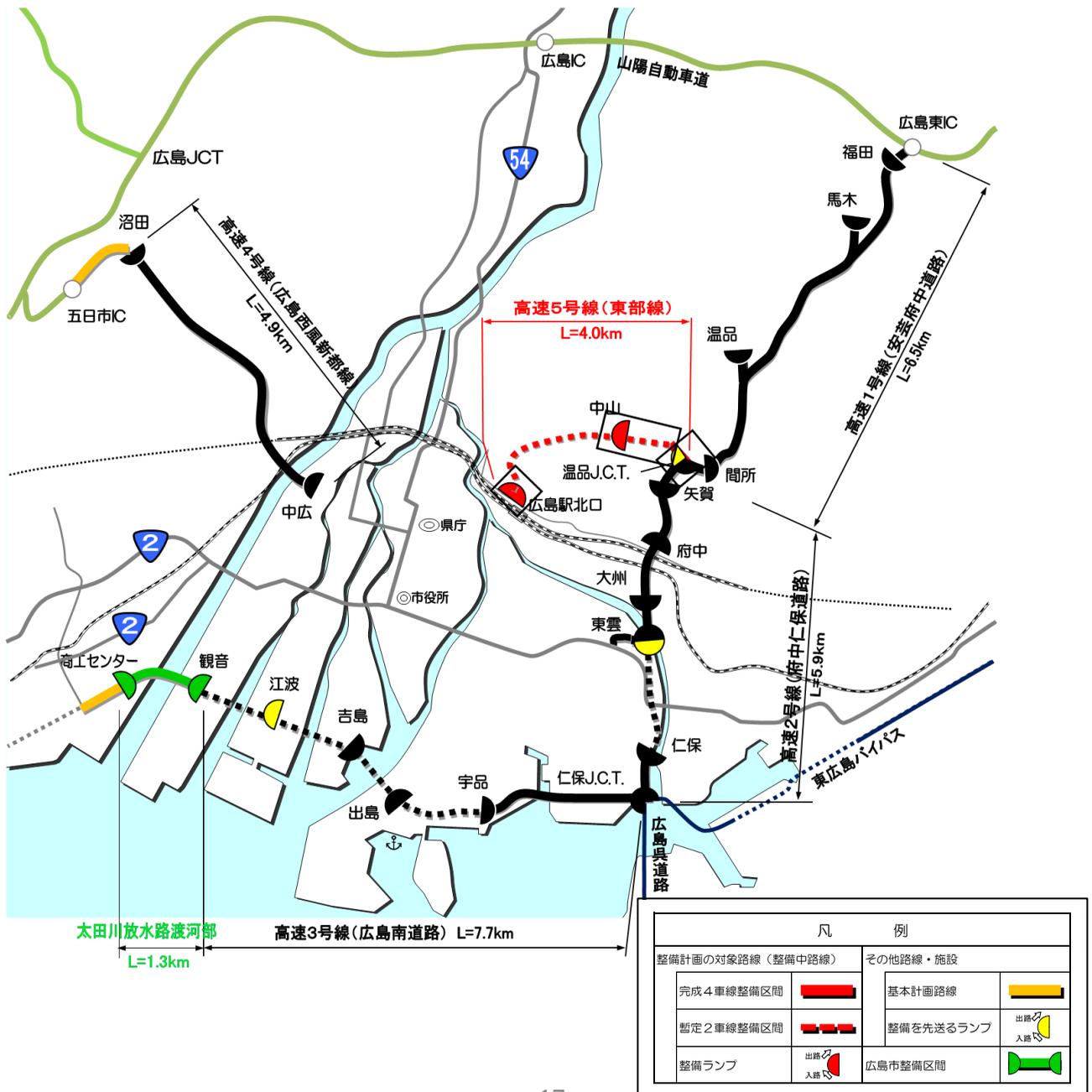
公社は、引き続き広島県・広島市と連携し、地域住民の安全・安心の確保に努めながら、平成32年度の完成に向けて着実に整備を進めます。

■高速5号線整備				
①	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高速5号線について、広島県・広島市と連携し、早期完成に向け着実に事業を推進する。		工事	供用★

取組項目2 ネットワーク機能のさらなる発揮に向けた検討

公社では、整備計画に定めている5路線（総延長29.0km）を平成32年度末までに整備する計画としていますが、広島高速道路ネットワークと広島都市圏の自動車専用道路等が一体となり、交通の円滑化や利便性の向上、防災の強化など、ネットワーク機能がより発揮できるよう、暫定整備区間の4車線化や未整備ランプの整備、高速4号線の山陽自動車道への接続といった未着手区間の整備についても、交通状況・社会情勢・採算の可能性などを総合的に勘案しながら検討を進めます。

■ネットワーク機能のさらなる発揮に向けた検討				
②	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高速5号線供用後の広島高速道路の整備方針策定		検討	方針策定★



重点施策② 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策

道路施設は年々老朽化が進み、橋梁・トンネルをはじめとした道路施設の補修・更新への対応として、計画的な点検及び補修を実施していくことが重要となっています。

また、除草・植樹管理・路面清掃・冬期の交通確保といった日常の維持管理等だけでなく、災害を未然に防止するための対策や災害発生時の迅速な対応等、安全かつ円滑な交通の確保に向け、様々な対応が必要となっています。

公社は、供用区間の適正な維持管理はもちろんのこと、地震発生時等に円滑かつ確実な緊急輸送を実現するための骨格となる『第一次緊急輸送道路』（※）としての機能を果たすべく、防災対策にも取り組んでまいります。

※県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院等を連絡する道路

取組項目3 道路構造物の定期点検の着実な実施

平成24年12月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故以降、道路インフラの老朽化対策に関する議論が活発化し、国は、老朽化による事故を予防するため道路法等の改正を行い、橋梁・トンネル等の重要施設については5年に1回の近接目視を基本とする定期点検を義務付けするなど、老朽化対策に関する法整備等が進められました。

このため、公社でも、管理するすべての橋梁・トンネル・標識等について、法令に基づく1回目（1サイクル）の点検を平成26年度から実施しています。1回目（1サイクル）の点検については平成30年度に完了させ、2回目（2サイクル）以降の点検についても、平成31年度から確実に取り組みます。

■道路構造物の定期点検の着実な実施				
	内容	目標		
		H30	H31	H32
③	橋梁・トンネル等の定期点検	1サイクル※	2サイクル※	
		1サイクルの完了 100% 橋梁点検 ・3号線Ⅲ期 トンネル点検 ・全5本	橋梁点検 ・1号線延伸区間 ・3号線Ⅰ期 ・4号線（JR部以外）	橋梁点検 ・2号線（一部） ・3号線Ⅱ期 ・4号線（JR部）

※道路法等の改正により、5年に1回の定期点検が義務化され、これに基づき1回目（1サイクル）の点検を平成26年度から実施。



写真5 トンネル点検実施状況1

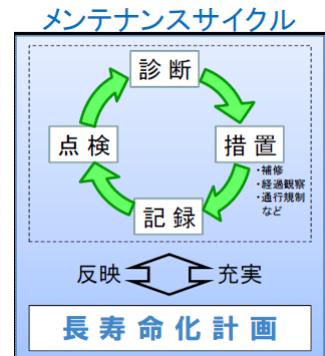


写真2.5.7 橋梁点検車による点検状況



取組項目4 広島高速道路公社インフラ長寿命化計画の修正・改定

公社が管理する対象施設の維持管理を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を示す計画として、「広島高速道路公社インフラ長寿命化計画（行動計画）」（以下「行動計画」といいます。）を平成29年3月に策定しました。行動計画では、道路構造物のきめ細やかな点検、適切な補修・補強、長期的な安全性を確保するための大規模な修繕等、維持管理の高度化、効率化等の安全・安心を追求する取組を取りまとめ、将来にわたって広島高速道路の機能を発揮するとともに、維持管理の高度化・効率化によるメンテナンスサイクルの継続的な発展につなげることをとしています。



今後は、この行動計画に5年に1回の定期点検結果を随時反映させ、ライフサイクルコストを踏まえたインフラの戦略的な維持管理をより一層推進していきます。

■ 広島高速道路公社インフラ長寿命化計画の修正・改定				
④	内容	目標		
		H30	H31	H32
	インフラ長寿命化計画（行動計画・個別施設計画）の修正・改定	点検結果に応じて当初計画を修正		次期計画の策定

取組項目5 高架橋からの落下物被害防止

全国各地で高架橋からの落下物事象が発生しており、第三者被害の懸念が増大しています。高架橋からの落下物事象は重大事故につながる恐れがあるため、剥落防止措置の実施など、点検結果に応じた第三者被害防止への取組を加速させます。

■ 高架橋からの落下物被害防止				
⑤	内容	目標		
		H30	H31	H32
	剥落防止措置の実施		剥落防止措置 L=600m	



壁高欄～床版水切り部周辺に見られる損傷例



剥落防止対策

取組項目6 緊急輸送道路としての防災機能の強化（災害に強い道づくり）

広島高速道路は地震発生時等に円滑かつ確実な緊急輸送を実現するための骨格となる「第一次緊急輸送道路」に指定されており、災害時には山陽自動車道・中国自動車道などとともに県外の他都市及び広域都市圏相互の連携を図り緊急活動に役立つことが期待されています。

公社では、災害時における緊急輸送道路としての使命を果たすため、高速1号線において劣化の進んだ法面の補修を実施し、道路防災機能の向上を図ります。

■緊急輸送道路としての防災機能の強化(災害に強い道づくり)				
⑥	内容	目標		
		H30	H31	H32
	1号線のり面補修		のり面補修工 A=6,000㎡	



施行前



施行後

取組項目7 事故多発箇所を中心とした事故削減対策の実施

前計画期間において充実を図った交通関連データベースを活用し、事故多発地点での再発防止対策等を検討し、ハード面からの安全対策を実施します。

また、安全啓発運動等への積極的な参加や、交通管制室での業務内容のPR、安全運転に関する啓発をホームページから情報発信するなど、ソフト面からの対策の充実も図ります。

■事故多発箇所を中心とした事故削減対策の実施				
⑦	内容	目標		
		H30	H31	H32
	ハード面からの安全対策及びソフト面からの安全対策(安全啓発等)の実施	年間事故発生件数145件 (前計画期間4か年の平均値)から削減	年間事故発生件数145件 (前計画期間4か年の平均値)から削減	年間事故発生件数145件 (前計画期間4か年の平均値)から削減

取組項目8 逆走・誤進入対策の実施

逆走による事故の発生が社会的に大きく取り上げられている状況を踏まえ、過年度で複数回以上事案の発生した箇所を中心に、より分かり易い案内標識や路面標示等の対応策を検討・実施し、重大事故に繋がりにくい逆走・誤進入件数の減少を図ります。

■逆走・誤進入対策の実施				
⑧	内容	目標		
		H30	H31	H32
	より分かり易い道路案内標識や情報板表示の改善などによる対策の実施	年間逆走発生件数17件 (前計画期間4か年の平均値)から削減	年間逆走発生件数17件 (前計画期間4か年の平均値)から削減	年間逆走発生件数17件 (前計画期間4か年の平均値)から削減



逆走防止看板『Uターン禁止』
高速4号線下り 非常駐車帯



誤進入防止路面標示『カラー舗装』
高速4号線下り(中広入口)

取組項目9 災害対応能力の向上

公社では、大規模災害時であっても業務及び復旧作業を円滑に遂行し、「第一次緊急輸送道路」としての機能を確保するため、平成26年10月に「業務継続計画（BCP）」（第1版）を策定しました。今後もこの計画に基づき、災害を想定した事前準備や一斉メール配信訓練（※）、災害対策本部運用訓練等を実施し、現状における問題点の把握と解消に努めます。また、訓練等の結果は既存の防災関連規程にもフィードバックし、規程等の実効性を高めていきます。

近年、地震・大雨等による災害は大規模になっており、不測の事態への対応は不断の改善が必要であるため、業務継続計画（BCP）は継続的な見直しを行うこととしています。

※災害対策本部の情報集約、指揮命令機能の高度化を図ります。



■災害対応力の向上			
内容	目標		
	H30	H31	H32
災害対策本部の整備	→		
災害対策本部訓練の実施 ※一斉メール配信訓練の実施	年1回	年1回	年1回
防災備蓄品の見直し	見直し・購入		
建設団体との災害応急対策業務に関する協定	検討・締結		
事業継続計画の見直し (災害対策本部訓練等の結果を踏まえた適宜見直しによる完成度の向上)	→		
事業継続計画の改訂 (高速5号線の供用開始に伴う改訂)		適宜見直し	高速5号線の供用を踏まえた改訂



災害対策本部運用訓練

重点施策③ 戦略的な利用促進 (もっと便利で快適な道路サービスの提供)

もっと便利で快適な広島高速道路の実現に向け、お客様からのご意見やご要望に耳を傾け、お客様のニーズに応じた道路サービスを追求します。

また公社では、お客様の新規拡大と利用の定着を図るため、「道路の名前を知っていただく」・「道路の快適性・利便性を実感していただく」・「継続的に道路を利用していただく」ことをテーマとして、積極的な広告活動やキャンペーンに取り組んでいきます。

取組項目 10 お客様ニーズの適切な把握と、施策への反映

お客様の満足度及びニーズを把握することを目的として、毎年1回「お客様満足度調査」を実施します。調査で得たお客様のニーズ等は順次施策に反映させるとともに、毎年継続して行う調査の結果に基づいて施策の効果検証及び改善を図ることと、更なるお客様満足度の向上を目指します。

なお、調査で得た満足度の数値（「広島高速道路のサービス」全般に関する満足度）は、計画全体の成果を検証するための参考指標として活用します。（2.（6）「計画において注視すべき指標」参照 ※14 p）

■お客様ニーズの適切な把握と、施策への反映				
⑩	内容	目標		
		H30	H31	H32
	お客様満足度調査の実施	年1回	年1回	年1回
	ご意見・ご要望等を踏まえた施策の検討・実施	→		

取組項目 1 1 利用しやすい料金施策の検討

広島高速道路の料金については、社会情勢の変化等に対応し、次世代への負担を残さない範囲で可能な限り利用しやすい料金とするよう努めていくとともに、割引制度についても、ETC利用率など割引対象者の状況や利用実態を踏まえ、さらに利用しやすくするよう引き続き検討していきます。

また、平成27年3月から約2か月実施した「広島高速3号線 開通1周年記念割引」により、実施後の交通量は実施前と比べて増加しており、多くの方々に高速3号線を含む広島高速道路の利便性を実感していただけたものと考えています。

平成32年度の供用を目指す高速5号線についても、お客様に利便性を実感していただけるような割引施策を実施できるよう、検討を進めていきます。

■利用しやすい料金施策の検討				
①	内容	目標		
		H30	H31	H32
	料金割引見直し(再編)	検討・認可手続	★ 実施	
	高速5号線新規供用に合わせた割引施策の検討・実施	検討		★ 認可手続 実施

提言時期	今後の料金割引に対する意見・提言
平成20年4月 ETC全線導入時	「ETC導入後の利用状況や今後の社会経済情勢を踏まえ、 <u>さらに有効な割引施策の検討も必要である</u> 」
平成22年4月 広島高速道路 ネットワーク完成時	「ETC利用率など割引対象者の状況や、高速2・3号線（宇品～吉島）開通後の利用実態を踏まえ、 <u>さらに利用しやすくなるよう引き続き検討していただきたい</u> 」
平成26年3月 高速3号線全線供用時	「ETC利用率など割引対象者の状況や、高速3号線全線開通後の利用実態を踏まえ、 <u>さらに利用しやすくするよう引き続き検討すること</u> 」

広島高速道路公社料金問題調査会からの意見

重点施策③ 戦略的な利用促進
(もっと便利で快適な道路サービスの提供)

取組項目 1 2 より安全・安心に走行いただくための積極的な情報発信

公社では、より安全・安心に走行していただくために、高速道路本線上の情報板などによるリアルタイムな情報提供をはじめ、お客様にとって利便性の高い媒体と考えられるホームページやEメール等を活用して、わかりやすい道路交通情報の提供が必要だと考えています。このため、料金・地図情報のほか、渋滞予測情報、工事規制情報など各種情報提供について、お客様のニーズに応えられるよう、ホームページの充実を図っていきます。

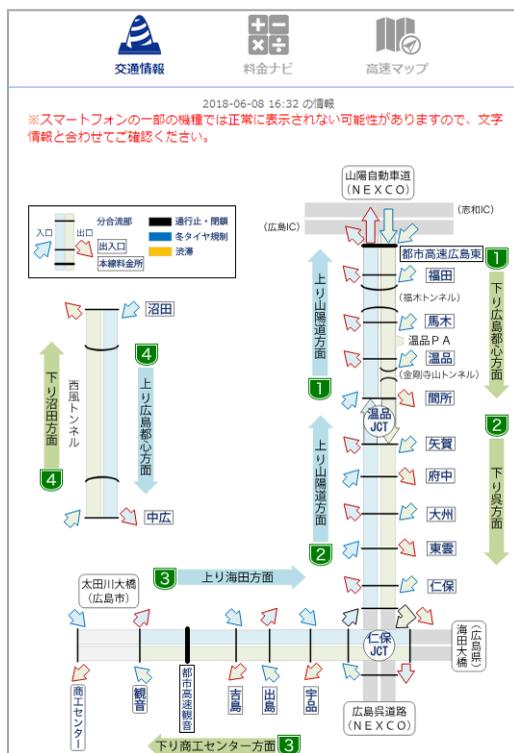
また、逆走・過積載・積載落下等の危険行為に対する注意喚起、広島高速道路特有の走行上の注意点に対する安全運転の啓発などについても、文章だけでなく視覚に訴える形の掲載の方法を検討するなど、積極的な情報発信に努めていきます。

■より安全・安心に走行いただくための積極的な情報発信			
内容	目標		
	H30	H31	H32
⑫ ホームページ上での情報発信の充実	ホームページのリニューアル	-	-
	動画など視覚に訴える分りやすい交通案内コンテンツの作成		
Eメールによる交通情報の発信		導入検討	



広島高速2号線(下り) 仁保JCT分合流付近
 高速2号線 下り 仁保入口→仁保JCT
 現場の状況
 高速2号線・仁保入口から高速3号線・広島呉道路・瀬田大橋に向かう車が交錯する。
 事故の特徴
 事故形態の多くは、車両相互の衝突事故。主な原因は、前方不注意、安全確認の不足。

安全運転マップ
(公社ホームページ内)



道路交通情報
(公社ホームページ内)

取組項目 1 3 温品パーキングエリアの魅力向上

美化対策の推進や広報・情報発信コーナーの充実、自動販売機の運営等に取り組み、魅力あるパーキングエリアを目指します。

パーキングエリアのさらなる利便性向上策についても、お客様の利用状況を踏まえ、検討を進めていきます。

■温品パーキングエリアの魅力向上				
⑬	内容	目標		
		H30	H31	H32
	環境美化や情報発信等の充実	・Wi-Fi通信サービスの導入 ・利用実態調査等	利用状況を踏まえた取組による利便性向上	

取組項目 1 4 戦略的な広告・宣伝活動

普段、広島高速道路をご利用にならないお客様にも「使ってみようかな」と思っただけのように、広島高速道路の利便性の周知・認知度向上・イメージアップを図るべく、積極的かつ効果的な広告・宣伝活動に取り組みます。

■戦略的な広告・宣伝活動				
⑭	内容	目標		
		H30	H31	H32
	総合的な広告・宣伝方針の検討		継続的に検討	
	商業施設等との連携企画の実施		商業施設等との連携企画の実施 (「使って得クーポン」等)	
	各種イベント参加による広報 ※プロモーションビデオの放送、パネル展示、 広報物の配布、その他特別展示	年1回以上	年1回以上	年1回以上
	キャンペーン(懸賞等)の実施による広告	年1回以上	年1回以上	年1回以上
	継続的な広告・宣伝活動		ラジオCMの実施	
			グッズ配布	
		1万点配布	1万点配布	1万点配布
			プロモーションビデオ上映	
		上映箇所 10箇所以上	上映箇所 10箇所以上	上映箇所 10箇所以上 次期プロモーションビデオ 作成

重点施策④ 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

公社は、お客様からの料金収入により高速道路の建設や維持管理に要する費用、借入金の利息等を償還（返済）しています。したがって、償還計画を遵守し次世代へ負担を残すことのないよう、経営的な視点を常に意識しながら運営していく必要があります。

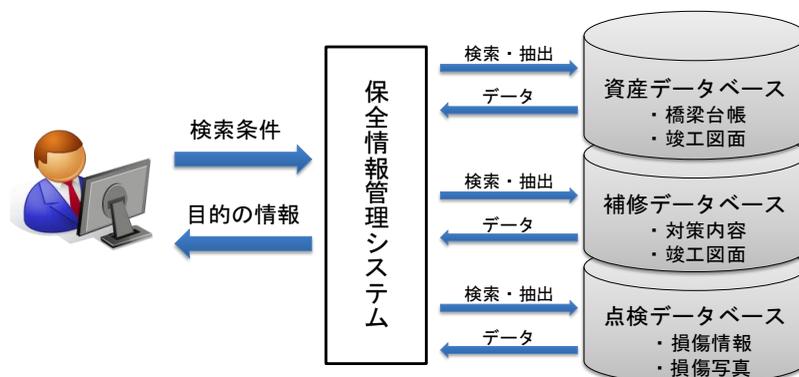
一方で、公的団体としての社会的責任を意識し実践していくため、経営ビジョンの行動指針（4 P参照）にしたがい、職員一人ひとりが高い倫理観と透明性、公平性をもって職責を果たしてまいります。

取組項目 15 道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減

維持管理を実施する上では、道路照明のLED化や新型軸重計の導入のように、新たな技術による道路設備の機能向上を図りつつ、消費電力の低減や耐久性の向上といったライフサイクルコストの削減を図る必要があります。

公社では、道路構造物や電気通信設備について、台帳・図面及び補修・点検実績等のデータベース化を行っており、必要な情報をデータベースから迅速かつ的確に検索・抽出し、更新検討箇所の個別検討に活かしています。

今後もデータベースを活用して道路設備の延命化や適切な時期での更新を行い、合理的かつ効率的な維持管理を行ってまいります。



■道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減			
内容	目標		
	H30	H31	H32
⑮ 道路照明のLED化	温品PAの照明器具	温品料金所の照明器具	温品料金所、ON、OFFランプの照明器具
※ 新型軸重計の導入	検討	設計	施工

※より正確な計測が可能で、かつ耐久性の高い軸重計（車両の重量を計測し、過積載車両へ警告を行う装置）を導入します。

取組項目 16 コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減

コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減に向け、「職員提案制度」を実施し、職員の職務に関する創意工夫を奨励するとともに、新たな発想による業務の改善や効率化を図ります。

■コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減				
⑩	内容	目標		
		H30	H31	H32
	一般管理費(事務諸費)縮減の取組、事務の効率化・改善		継続的に実施 (年3件以上)	

取組項目 17 安定的な資金調達に向けた取組

長期借入金の借換資金として発行する広島高速道路債券（市場公募債）について、平成29年度の債券発行額が200億円規模となることを念頭に、平成28年度は、これまで継続発行してきた10年債に加え、初めて20年債を発行しました。発行年限の多様化に伴い、投資家基盤の更なる拡充が必要となるため、これまで以上にIR活動を拡充していきます。

■安定的な資金調達に向けた取組				
⑪	内容	目標		
		H30	H31	H32
	IR活動の充実	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信

回号	発行日	発行額	年限	表面利率
第7回	H26.2.28	100億円	10年	0.694%
第8回	H27.2.28	90億円	10年	0.508%
第9回	H28.2.29	100億円	10年	0.230%
第10回	H29.2.28	60億円	10年	0.255%
第11回	H29.2.28	50億円	20年	0.763%
第12回	H30.2.22	80億円	10年	0.255%
第13回	H30.2.22	100億円	20年	0.625%

広島高速道路債券の発行実績（過去5年）

取組項目 18 管理費の計画的な予算執行

限られた管理費の中、効率的な予算執行を行うためには、単年度の予算執行だけでなく、中・長期的な視点で計画的な予算執行を行う必要があることから、定期的な予算執行管理を実施し、管理施設の延命化等の議論を行っていきます。

■管理費の計画的な予算執行				
⑱	内容	目標		
		H30	H31	H32
	定期的な予算執行管理の実施			
			継続的な実施	

取組項目 19 高架下空間の有効活用推進

広島高速道路の高架下及び道路予定区域等は道路の管理のための空間であるとともに、都市内の貴重な空間でもあることから、道路管理上支障のない範囲でその有効活用に努める必要があります。

このため、公社が行う業務のための施設の設置のみならず、高架下等に係る将来的な利用計画の策定や、占用料の多寡等により占用者を選定する制度（占用入札制度）の活用などにより、積極的な有効活用を推進します。

■高架下空間の有効活用推進				
⑲	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高架下空間の有効活用			



取組項目 2 0 土木工事・設計等の効率化・適正化（生産性向上に向けた取組み）

公共工事の入札及び契約については、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律（平成12年法律第127号。以下「入契法」という。）及び公共工事の品質確保の促進に関する法律（平成17年法律第18号。以下「品確法」という。）等を踏まえ、不断の見直しを行い、改善をしていくことが求められています。

公社では、建設業のあり方が移り変わろうとする中、国が主導する品確法や入契法の運用改善の動向や、建設現場の生産性向上策の導入状況等を踏まえながら、土木工事や設計等のコストと品質の両面を重視する取組の推進を図ります。

■土木工事・設計等の効率化・適正化(生産性向上に向けた取組み)			
内容	目標		
	H30	H31	H32
②0 監督・検査業務の効率化	CADシステム導入	電子成果品保管環境の整備	
	受発注者間工事情報共有システムの活用率 100%	受発注者間工事情報共有システムの活用率 100%	受発注者間工事情報共有システムの活用率 100%
入札及び契約の適正化の推進		入契法・品確法等を踏まえた運用改善	
新技術の活用等によるコスト縮減	活用率50%以上	活用率50%以上	活用率50%以上

取組項目 2 1 職員の能力開発と人材育成

過去の研修体系の整理・検証を行い、より効果的な学習機会の提供に取り組むとともに、職務の遂行に必要な専門知識・技能の習得を目的とする社内勉強会を開催するなど、知識や情報を組織全体で共有する機会を設け、職員の能力開発と人材育成に努めます。

■職員の能力開発と人材育成			
内容	目標		
	H30	H31	H32
②1 効果的な研修等の実施	新たな研修体系の構築	研修実施 〔基本・教養・専門(技術系以外)・特別研修実施〕	
	専門研修(技術系研修)	6人以上	6人以上
研修報告会の開催	年2回	年2回	年2回
社内勉強会・現場講習会の開催	年4回	年4回	年4回

取組項目 2 2 職員等のコンプライアンス意識の向上

違法行為・不正・ミスなどが発生することなく健全に業務が運営されるよう、研修等を通じて職員のコンプライアンス意識の浸透を図るとともに、既存の内部統制規則についても不断の見直しを進めます。

また、情報の電子化に応じた個人情報漏えい防止などリスク管理の徹底を図ります。

■職員等のコンプライアンス意識の向上			
内容	目標		
	H30	H31	H32
②2 コンプライアンス意識の浸透を図るための研修会開催	研修会の開催 (2回)	研修会の開催 (2回)	研修会の開催 (2回)
情報セキュリティー実施手順の策定		実施手順の策定	
内部統制規則の見直し		継続的な見直し	

取組項目 2 3 地域・社会への貢献

現場・施設見学会の実施やインターンシップの受入など、公社の特徴・経営資源を活かした社会貢献活動を実施し、社会から信頼される組織を目指します。

■地域・社会への貢献			
内容	目標		
	H30	H31	H32
②3 地域・社会貢献の拡大・強化		継続的に実施	
門前清掃の実施	週1回	週1回	週1回
見学会の実施(地元・学生等対象) ※広島高速道路及び事務所	1回以上	1回以上	1回以上
インターンシップの受入	1人以上	1人以上	1人以上



見学会の様子

参考資料

■ 2 3 項目の取組と年度ごと目標一覧

■ 前中期経営計画【2014～2017】の概要と主な取組結果



1. ネットワーク機能の強化				
①	■高速5号線整備			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高速5号線について、広島県・広島市と連携し、早期完成に向け着実に事業を推進する。	工事	供用★	
②	■ネットワーク機能のさらなる発揮に向けた検討			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高速5号線供用後の広島高速道路の整備方針策定	検討	方針策定★	
2. 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策				
③	■道路構造物の定期点検の着実な実施			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	橋梁・トンネル等の定期点検	1サイクル※ 1サイクルの完了 100% 橋梁点検 ・3号線Ⅲ期 トンネル点検 ・全5本	2サイクル※ 橋梁点検 ・1号線延伸区間 ・3号線Ⅰ期 ・4号線(JR部以外)	橋梁点検 ・2号線(一部) ・3号線Ⅱ期 ・4号線(JR部)
④	■広島高速道路公社インフラ長寿命化計画の修正・改定			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	インフラ長寿命化計画(行動計画・個別施設計画)の修正・改定	点検結果に応じて当初計画を修正	次期計画の策定	
⑤	■高架橋からの落下物被害防止			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	剥落防止措置の実施	剥落防止措置 L=600m		
⑥	■緊急輸送道路としての防災機能の強化(災害に強い道づくり)			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	1号線のり面補修	のり面補修工 A=6,000㎡		
⑦	■事故多発箇所を中心とした事故削減対策の実施			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	ハード面からの安全対策及びソフト面からの安全対策(安全啓発等)の実施	年間事故発生件数145件(前計画期間4か年の平均値)から削減	年間事故発生件数145件(前計画期間4か年の平均値)から削減	年間事故発生件数145件(前計画期間4か年の平均値)から削減
⑧	■逆走・誤進入対策の実施			
	内容	目標		
		H30	H31	H32
	より分かり易い道路案内標識や情報板表示の改善などによる対策の実施	年間逆走発生件数17件(前計画期間4か年の平均値)から削減	年間逆走発生件数17件(前計画期間4か年の平均値)から削減	年間逆走発生件数17件(前計画期間4か年の平均値)から削減

2. 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策

■災害対応力の向上			
内容	目標		
	H30	H31	H32
災害対策本部の整備			
災害対策本部訓練の実施 ※一斉メール配信訓練の実施	年1回	年1回	年1回
防災備蓄品の見直し	見直し・購入		
建設団体との災害応急対策業務に関する協定	検討・締結		
事業継続計画の見直し (災害対策本部訓練等の結果を踏まえた適宜見直しによる完成度の向上)		適宜見直し	
事業継続計画の改訂 (高速5号線の供用開始に伴う改訂)			高速5号線の供用を踏まえた改訂

3. 戦略的な利用促進(もっと便利で快適な道路サービスの提供)

■お客様ニーズの適切な把握と、施策への反映			
内容	目標		
	H30	H31	H32
お客様満足度調査の実施	年1回	年1回	年1回
ご意見・ご要望等を踏まえた施策の検討・実施			
■利用しやすい料金施策の検討			
内容	目標		
	H30	H31	H32
料金割引見直し(再編)	検討・認可手続	★ 実施	
高速5号線新規供用に合わせた割引施策の検討・実施	検討		認可手続 ★ 実施
■より安全・安心に走行いただくための積極的な情報発信			
内容	目標		
	H30	H31	H32
ホームページ上での情報発信の充実	ホームページのリニューアル	-	-
	動画など視覚に訴える分かりやすい交通案内コンテンツの作成		
Eメールによる交通情報の発信		導入検討	
■温品パーキングエリアの魅力向上			
内容	目標		
	H30	H31	H32
環境美化や情報発信等の充実	・Wi-Fi通信サービスの導入 ・利用実態調査等	利用状況を踏まえた取組による利便性向上	

3. 戦略的な利用促進(もっと便利で快適な道路サービスの提供)

■戦略的な広告・宣伝活動			
内容	目標		
	H30	H31	H32
総合的な広告・宣伝方針の検討	継続的に検討		
商業施設等との連携企画の実施	商業施設等との連携企画の実施 (「使って得クーポン」等)		
各種イベント参加による広報 ※プロモーションビデオの放送、パネル展示、 広報物の配布、その他特別展示	年1回以上	年1回以上	年1回以上
⑭ キャンペーン(懸賞等)の実施による広告	年1回以上	年1回以上	年1回以上
継続的な広告・宣伝活動	ラジオCMの実施		
	グッズ配布		
	1万点配布	1万点配布	1万点配布
	プロモーションビデオ上映		
	上映箇所 10箇所以上	上映箇所 10箇所以上	上映箇所 10箇所以上 次期プロモーションビデオ 作成

4. 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

■道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減			
内容	目標		
	H30	H31	H32
⑮ 道路照明のLED化	温品PAの照明器具	温品料金所の照明器具	温品料金所、ON、OFFランプ の照明器具
新型軸重計の導入	検討	設計	施工
■コスト意識の浸透、創意工夫による事務的経費の縮減			
内容	目標		
	H30	H31	H32
⑯ 一般管理費(事務諸費)縮減の取組、事務 の効率化・改善	継続的に実施 (年3件以上)		
■安定的な資金調達に向けた取組			
内容	目標		
	H30	H31	H32
⑰ IR活動の充実	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信	・個別投資家訪問及び証券会社主催セミナーへの参加〔年間30件〕 ・証券会社を通じたIR動画の配信

4. 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

■ 管理費の計画的な予算執行				
⑮	内容	目標		
		H30	H31	H32
	定期的な予算執行管理の実施	継続的な実施		
■ 高架下空間の有効活用推進				
⑰	内容	目標		
		H30	H31	H32
	高架下空間の有効活用	手続きフロー作成	利用検討	高架下の利用を順次開始
■ 土木工事・設計等の効率化・適正化(生産性向上に向けた取組み)				
⑳	内容	目標		
		H30	H31	H32
	監督・検査業務の効率化	CADシステム導入	電子成果品保管環境の整備	受発注者間工事情報共有システムの活用率100%
	入札及び契約の適正化の推進		入契法・品確法等を踏まえた運用改善	
	新技術の活用等によるコスト縮減	活用率50%以上	活用率50%以上	活用率50%以上
■ 職員の能力開発と人材育成				
㉑	内容	目標		
		H30	H31	H32
	効果的な研修等の実施	新たな研修体系の構築	研修実施 〔基本・教養・専門(技術系以外)・特別研修実施〕	
	専門研修(技術系研修)	6人以上	6人以上	6人以上
	研修報告会の開催	年2回	年2回	年2回
	社内勉強会・現場講習会の開催	年4回	年4回	年4回
■ 職員等のコンプライアンス意識の向上				
㉒	内容	目標		
		H30	H31	H32
	コンプライアンス意識の浸透を図るための研修会開催	研修会の開催 (2回)	研修会の開催 (2回)	研修会の開催 (2回)
	情報セキュリティ実施手順の策定		実施手順の策定	
	内部統制規則の見直し		継続的な見直し	

4. 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

■地域・社会への貢献			
内容	目標		
	H30	H31	H32
② 地域・社会貢献の拡大・強化	継続的に実施 		
門前清掃の実施	週1回	週1回	週1回
見学会の実施(地元・学生等対象) ※広島高速道路及び事務所	1回以上	1回以上	1回以上
インターンシップの受入	1人以上	1人以上	1人以上

◆前中期経営計画【2014～2017】の概要と主な取組結果

(1) 前中期経営計画の概要

中期経営計画(2014～2017)

- 【経営目標】
- (1) 着実な償還
整備計画の枠組みに基づく償還計画の確実な実行
 - (2) 広島高速道路への転換促進
料金認可における計画交通量以上の通行台数確保

【経営コンセプトに基づく施策展開】

【経営コンセプト1】

①未整備区間の整備推進等

- ・高速5号線の早期完成
- ・未着手区間の整備検討

②適切な維持管理、更新

- ・道路構造物の適切かつ効率的な補修
- ・道路構造物の長寿命化検討、大規模修繕計画の策定
- ・道路設備の延命化、機能向上

③事業継続体制の強化

- ・事業継続計画等の策定

【経営コンセプト2】

①交通安全対策の徹底

- ・事故分析によるハード・ソフト両面からの交通安全対策
- ・事案処理時の路上作業時間の短縮 等

②適切な道路情報の提供

- ・道路案内標識等によるわかりやすい情報提供
- ・お客様意見要望の積極的な事業運営への反映 等

③更なる利用促進の実施

- ・利用しやすい料金の実現に向けた取組み
- ・積極的で効果的な広報活動による利用促進 等

【経営コンセプト3】

①徹底したコスト縮減

- ・新工法・新技術等の積極的な採用
- ・予算費目毎の削減目標の設定・執行管理
- ・効率的な資金調達 等

②着実な債務償還の推進と採算向上の方策の検討

- ・積極的な利用促進等、着実な債務償還
- ・道路構造物の長寿命化等の対策を見据えた採算確保の方策の検討

③コンプライアンス意識の徹底と人材育成

- ・コンプライアンス意識の徹底
- ・職員的能力開発、人材育成

(2) 主な取組結果

□ 未整備区間の整備推進等

広島高速5号線について、地域住民の皆様との対話を重ねながら、「安全の確保」と「安心の構築」の実現に向けた施策にも取り組むとともに、工事発注や収用による権利取得など、早期完成に向けた事務を着実に進めました。



□ 適切な維持管理・更新

道路構造物の定期点検については、5年で1サイクルの定期点検計画を定め、国の要領との整合性を図るよう見直しを行いながら点検内容や実施方法・時期について随時修正しつつ、計画どおり実施いたしました。



□ 事業継続体制の強化

大規模災害時であっても業務及び復旧作業を円滑に遂行し、「第一次緊急輸送道路」としての機能を確保するため、平成26年10月に「業務継続計画（BCP）」（第1版）を策定しました。



□ 交通安全対策の徹底

- 事故多発地点を中心に、減速マーク及び速度注意喚起看板の設置など、交通事故防止対策を実施しました。
- 雨天時の走行性や視認性の向上、走行騒音の低減に向けて、高速1号線の排水性舗装化を実施しました。
- 県警との事故対応合同訓練の実施などにより、事故・故障車等処理対応時の路上作業時間の短縮に努めました。
- 道路構造物に大きなダメージを与える重量違反車両に対し、速やかな警告書の発出や口頭注意を行うなど是正指導を行いました。
- 広島高速道路特有の走行上の注意点に対する安全運転の啓発など、お客様の安全な走行に役立つ情報の積極的な発信を行いました。



□ 適切な道路情報の提供

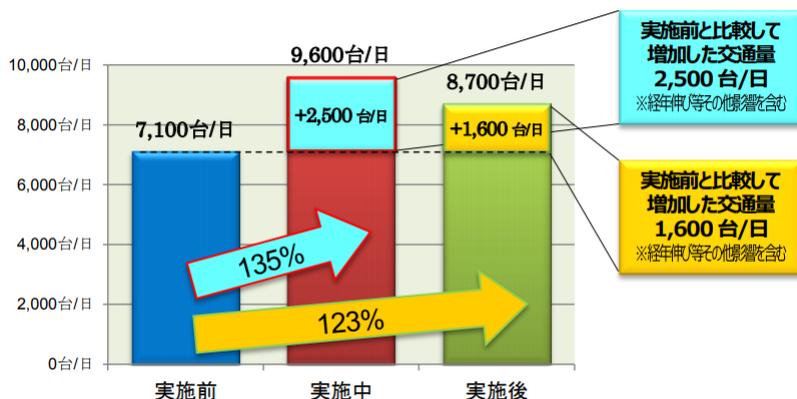
よりわかりやすい情報提供を目指して、ホームページの道路交通情報の表示改善を行いました。



公社HPの道路交通情報の表示改善

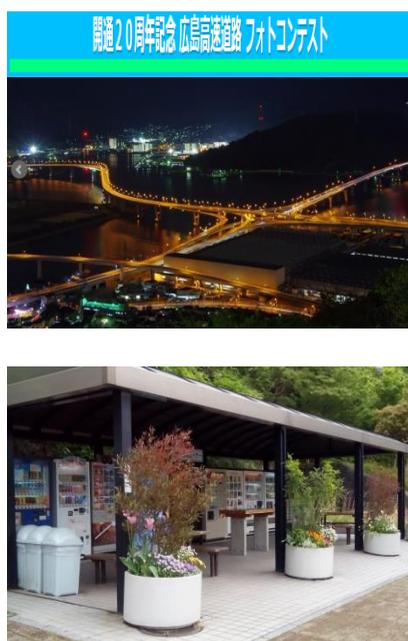
□ 更なる利用促進の実施

- 利用者のニーズを把握し、より一層のサービス向上を図るため、道路モニター制度を導入（平成26～27年）し、ホームページやナビマップの改善等、モニターからの意見の施策反映を行いました。
- 高速3号線の利用を促すため、道路標識に高速3号線の表示を追加するなどの道路標識の改善や、利用を促す横断幕の設置、所要時間の道路情報板への表示などを実施しました。
- より多くの方々に高速3号線利用による利便性を実感していただくため、高速3号線開通1周年記念割引を実施しました。



高速3号線開通1周年記念割引実施に係る交通量について

- 温品パーキングエリアについて、トイレのリニューアルや花卉設置などの美化対策の実施や、駐車区画線の変更など、魅力アップに努めました。
- より便利・快適な道路を目指して決意を新たにし、皆様への感謝を示すため、平成29年度中に渡り「広島高速道路開通20周年記念事業」を実施し、認知度向上とイメージアップに努めました。



広島高速道路開通20周年記念事業

□ 徹底したコスト縮減

- シールドトンネル工事において設計・施工提案交渉方式などの入札契約方式を導入し、新技術等を採用するほか、総合評価入札方式によるN A T Mトンネル工事においては、品質・耐久性向上等の技術提案を採用しました。
- 室温管理を徹底させるなど、職員に対してコスト意識の啓発を行い、オフィスコストの削減に努めました。
- 管理費の計画的な予算執行を図るため、四半期に1回、執行管理ヒアリングを実施し、計画値を見据えた予算執行に努めました。
- 資金調達手法の見直し、発行年限の検討、I R活動の強化等により、公社債について将来をにらんだ最適な発行年限・発行額を選択するなど、効率的な資金調達を実施しました。

□ コンプライアンス意識の徹底と人材育成

- 内部統制システムに関する基本方針、公益通報に関する規程等、内部統制に係る諸規程を整備するとともに、職員のコンプライアンス意識の向上をテーマとした研修会を実施し、職員への浸透を図りました。
- 職員の能力向上のため、より効果的な学習機会の提供に取り組むとともに、研修報告会を随時開催し、研修等で得た知識、知見について、職員間での共有を図りました。