

# 中期経営計画 (2021年度-2024年度)

2021年4月



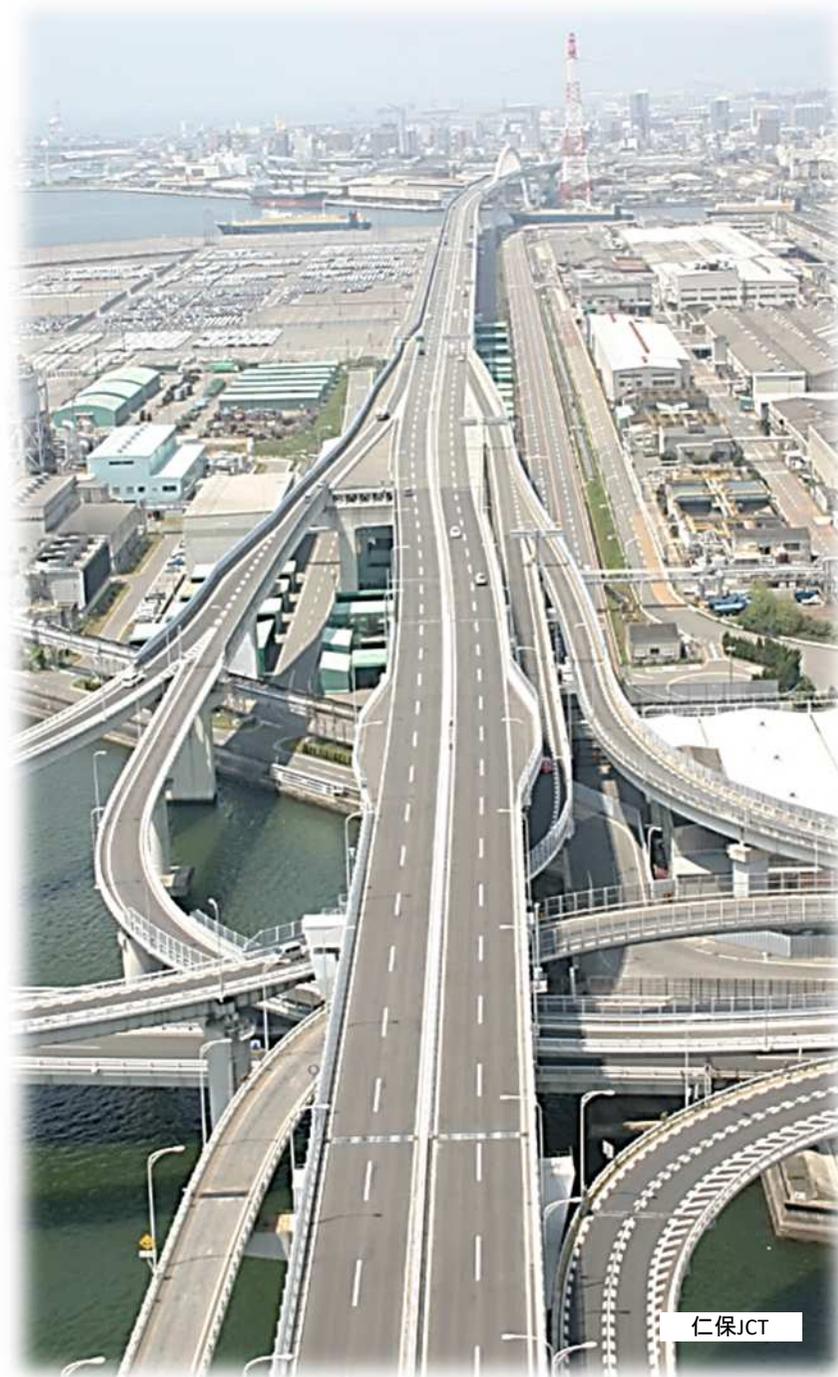
広島高速道路公社  
Hiroshima expressway public corporation

SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT GOALS



# 《目次》

I. はじめに	1
II. 中期経営計画の位置づけ等	
1 中期経営計画の位置づけ	3
2 計画期間	3
III. これまでの取組	
1 前中期経営計画（2018年度-2020年度）の取組成果と課題	4
2 公社改革の取組	5
IV. 新中期経営計画（2021年度-2024年度）の概要	
1 公社を取り巻く社会動向	6
2 公社の目指す姿を踏まえた重点テーマ	8
3 取組の概要とSDGsの関連	9
V. 中期経営計画における取組項目の詳細	
1 経営コンセプト1 質の高い高速道路ネットワークの提供	
取組項目1 広島高速5号線事業の推進	10
取組項目2 ネットワーク機能の拡充	10
取組項目3 老朽化対策の推進	11
取組項目4 予防保全対策の推進	11
取組項目5 第三者被害の未然防止	12
取組項目6 新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理	12
取組項目7 計画的かつ高度化された設備更新	13
2 経営コンセプト2 お客様に満足していただける道路サービスの提供	
取組項目8 大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用	13
取組項目9 激甚災害に耐える道路施設の強靱化	14
取組項目10 交通事故の削減	14
取組項目11 逆走、誤進入の削減	15
取組項目12 お客様のニーズを的確に把握し、施策へ反映	15
取組項目13 お客様が求める情報を的確に提供	16
3 経営コンセプト3 強固な経営基盤の構築	
取組項目14 最適な料金施策の実現等による収益力向上	16
取組項目15 「道路管理のグランドデザイン（仮称）」の策定	16
取組項目16 公社ガバナンスの強化	17
取組項目17 将来を見据えた組織づくり	17
取組項目18 職員が幸せを感じる職場環境の整備	17
取組項目19 情報通信技術を活用した事業の効率化	18
取組項目20 業務継続計画の見直し（災害、新型コロナウイルス等全般）	18
取組項目21 環境負荷の低減	19
取組項目22 地域社会と共生する開かれた公社の実現	19



仁保JCT

広島高速道路公社(以下「公社」という。)は、広島市の区域及びその周辺の地域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、地方道路公社法に基づき、1997年6月に広島県と広島市の共同出資により設立されました。

広島高速道路は、国土交通大臣の許可を得た整備計画5路線、全体延長29kmのネットワークのうち、広島高速1号線から4号線までの計4路線、延長合計25kmが完成し、今や広島都市圏になくてはならない交通インフラとなっております。

公社は、経営理念に掲げる「広域的な経済活動と安全・安心な暮らしを支える道路サービスを持続的かつ効率的に提供し、活力とにぎわいのある広島都市圏の発展に貢献」するため様々な施策に取り組んでおり、前中期経営計画(2018年度－2020年度)期間においては、4つの重点施策を定め、取組を着実に推進いたしました。



広島西大橋  
(広島高速4号線)

今後、当公社が広島都市圏の更なる発展に寄与するためには、建設中の広島高速5号線の完成はもとより、都市開発や周辺道路の整備による交通需要の高まりに応じたネットワークの強化が欠かせません。

また、将来を見据え、道路施設の経年化への対応、気候変動により近年頻発化・激甚化する自然災害への対応、生産年齢人口の減少やデジタル社会の進展に対応した新技術の活用、働き方改革による生産性の向上の取組に加え、環境負荷の軽減をはじめとする持続可能な社会の実現に向けた取組にも積極的に注力しなければなりません。

加えて、社会経済情勢が変化する中でも公社の設立目的を忘れず、適切に対応していくためには、抜本的な対策として、変化に柔軟に対応できる強靱な組織力を築いておくことが最も重要であるため、その構築に向け、公社改革の取組を推進してまいります。

このような公社を取り巻く経営環境を踏まえ、このたび「中期経営計画(2021年度－2024年度)」を策定しました。本計画では、4年間の計画期間における具体的な施策とともに、これらの施策を通じて、国際目標であるSDGs達成にも貢献していくことなどを掲げております。

今後とも、広島都市圏の発展に貢献し、県民・市民の皆様から信頼される公社ブランドを構築できよう、公社一丸となって、本計画を推進してまいります。

2021年4月

広島高速道路公社  
理事長 熊谷 鋭



**案内名称** 路線番号・都市計画道路法上の名称を道路標識などにより表示・提供を行っています。

路線番号	路線名	都市計画道路法上の名称	区 間	延 長 (km)
1	広島高速1号線	安芸府中道路	都市高速広島東～温品JCT	6.5
2	広島高速2号線	府中仁保道路	温品JCT～仁保JCT	5.9
3	広島高速3号線	広島南道路	仁保JCT～都市高速観音	7.7
4	広島高速4号線	広島西風新都線	中広～沼田	4.9
5	広島高速5号線	東部線	温品JCT～(仮称)広島駅北口	4.0 (建設中)
				合計 29.0

供用開始 (年度)	路 線	区 間	延長 (km)
1997	広島高速1号線	馬木～間所	4.2
1999	広島高速3号線	仁保JCT～宇品	2.6
2001	広島高速4号線	全線	4.9
2006	広島高速1号線	広島東JCT～馬木	2.3
2010	広島高速2号線	全線	5.9
2010	広島高速3号線	宇品～吉島	2.2
2013	広島高速3号線	吉島～観音	2.9
			合計(供用延長) 25.0

[供用の推移 (公社設立後)]

## 経営ビジョン

### 経営理念

広域的な経済活動と安全・安心な暮らしを支える道路サービスを持続的かつ効率的に提供し、活力とにぎわいのある広島都市圏への発展に貢献します。

### 経営コンセプト

1. 質の高い高速道路ネットワークの提供
2. お客様に満足していただける道路サービスの提供
3. 強固な経営基盤の構築

### 行動指針

- 私たちは、お客さまの視点に立ち、誠実に職務を遂行します。
- 私たちは、会社の社会的責任を自覚し、高い倫理観をもって行動します。
- 私たちは、様々な関係者との対話を大切にし、良好な関係を築きます。
- 私たちは、現状に満足することなく、変化に的確かつ柔軟に対応します。
- 私たちは、効果・費用・スピードを意識し、業務の最適化を図ります。
- 私たちは、誇りとやりがいをもてる組織づくりに取り組みます。

※ 行動指針については、より一層職員に浸透し、実践的なものとなるよう、職員の意見を集約したうえで2020年12月に改訂しました。

今回策定

中期経営計画

(2021年度-2024年度)

## 1 中期経営計画の位置づけ

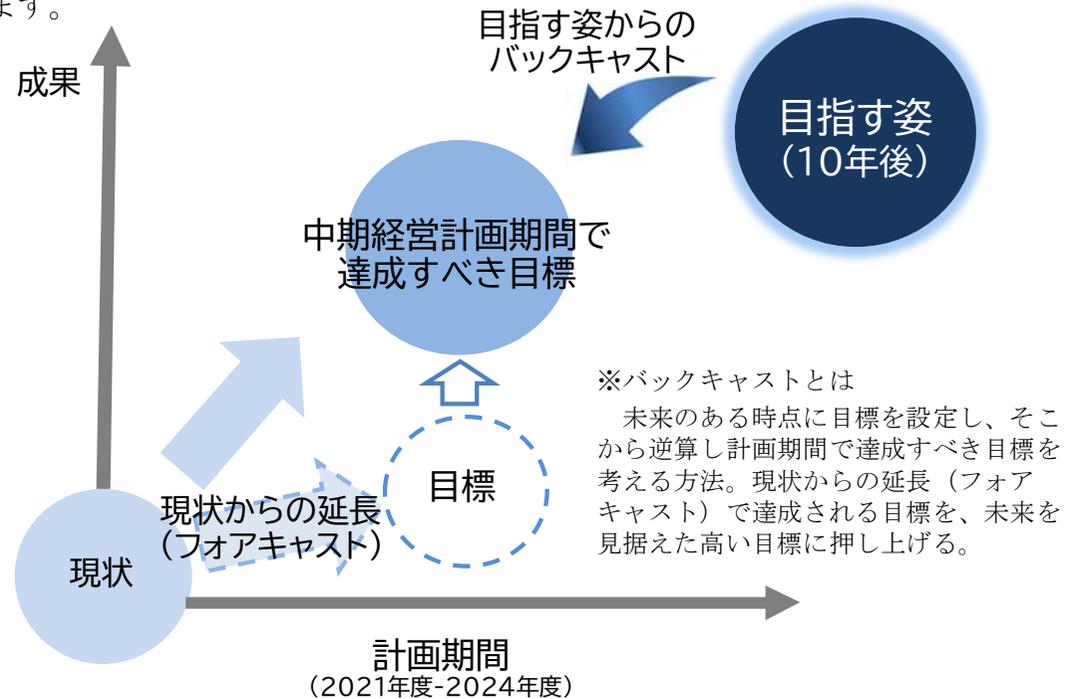
会社を取り巻く社会動向を踏まえ、経営ビジョンで掲げる経営理念及び経営コンセプトの実現に向け、中期経営計画を策定します。

また、行動指針に基づき中期経営計画の取組を実践し、地域社会の信頼に応えてまいります。

## 2 計画期間

計画期間は、2024年度の広島高速5号線の完成に伴い会社の経営基盤が大きく変わること踏まえ、2021年度から2024年度までの4年間とします。

なお、今回策定した中期経営計画では、10年後の目指すべき姿を念頭に置き、フォアキャストの視点に加え、バックキャスト※の視点を取り入れ、今計画期間で達成すべき取組を定めました。また、今計画を実行性のあるものとするため、目標の達成度評価を定期的に行いながら、取組を推進します。



## 1 前中期経営計画(2018年度-2020年度)の取組成果と課題

前中期経営計画においては、これまでの計画の継続取組に加え、整備計画に定める計画交通量や収支差益の確保の必要性、逆走などの高速道路における安全上の課題の顕在化、激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待等を踏まえ、4つの重点施策を定め取組を進めました。その取組成果(2021年2月時点)と課題は以下のとおりです。

### 重点施策1. ネットワーク機能の強化

**取組成果** 再開発等に伴い都市機能の集積が進む広島駅周辺と東広島市方面・呉市方面とのアクセス強化や、災害時の緊急輸送道路ネットワークの充実・強化を図るため、2020年1月に整備計画を変更し、広島高速2号線と5号線の連結路の整備を追加しました。



**課題** 広島高速5号線本線については2020年度の完成に向け工事を進めてきましたが、シールドマシンの損傷によるトンネル掘削作業の一時中止等により、約2年遅れの2022年度の完成見込みとなりました。2024年度の完成を予定している広島高速2号線と5号線の連結路も含め、着実に事業を推進する必要があります。

### 重点施策2. 適正な維持管理と老朽化対策・防災対策

**取組成果** 道路施設に係る点検の計画的な実施、料金所に案内標識を設置する等の逆走対策の推進 [2019年度逆走件数10件(目標14件以下)]、広島高速1号線の法面を3年間で10,300㎡修繕 [目標:6,000㎡]、(一社)日本建設業連合会中国支部等5団体と災害応急対策業務協定を締結する等、供用路線の維持管理のより一層の適正化や緊急輸送道路としての防災機能の強化を図りました。

**課題** 点検結果を踏まえ、道路施設の補修工事を行い健全性を確保しているものの、施設の長寿命化や、コンクリート片剥落による被害の未然防止、事故削減に向けた不断の取組 [2019年度事故件数153件(目標147件以下)] は、道路管理者としてますます重要になります。

### 重点施策3. 戦略的な利用促進

**取組成果** ホームページのリニューアルや道路状況を確認できるライブカメラを1箇所から4箇所に増加し、より安全・安心に走行いただくため積極的な情報を発信、温品PAへのWi-Fi導入による利便性の向上や、クレジット会社との連携企画等による利用促進を図りました。

**課題** 利用しやすい料金施策の実現、お客様満足度の向上 [2020年度満足度3.77(目標3.80)] に向け、現状を分析し取組を進める必要があります。

### 重点施策4. 経営基盤の強化と信頼の確保に向けた行動

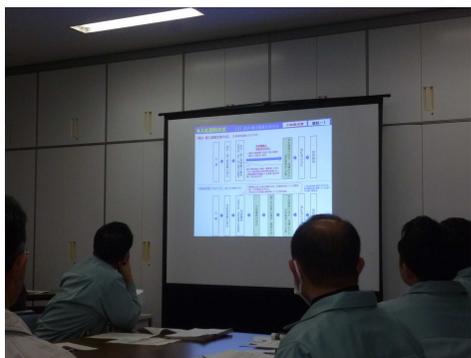
**取組成果** 道路設備の機能向上とライフサイクルコストの削減に向けた照明器具のLED化の着手や、公社基盤向上のため、職員の能力開発と人材育成に向けた取組として、技術系研修へ参加 [2019年度11人(目標6人)]、年2回の研修報告会の実施 [目標2回] 等を進めました。

**課題** 引き続き、ライフサイクルコストの削減に加えてCO2排出量の削減にも繋がる取組を進めるとともに、信頼確保に向けた適切な入札契約手続の運用を行う必要があります。

## 2 公社改革の取組

公社では、広島高速5号線シールドトンネル工事の契約内容について、受注者との間に認識の違いが生じたことから、経緯や原因の調査を行うとともに、抜本的な再発防止に取り組む必要があるため、2018年11月20日に「高速5号線シールドトンネル工事契約に係る第三者委員会」を設置し、2019年3月16日に調査報告書を受領しました。

この第三者委員会で入札契約手続において不適切な対応があったと判断されたことについては、公社として最も反省すべき点であることから、このような事態を二度と起こさないために、調査報告書を踏まえ、2019年11月14日に入札契約制度の研修や入札監視委員会の設置など再発防止の具体的な取組みをまとめ、継続的に取り組んでいます。



【入札契約制度の研修】



【入札監視委員会の設置】

また、社会経済情勢が変化する中で、今後も、難しい判断を迫られる局面が多々あると考えられます。こうした局面において、公社の設立目的を忘れず、適切に対応していくためには、再発防止など個別の対応策と合わせて、抜本的な対策として、変化に柔軟に対応できる、強靱な組織力を築いておくことが最も重要です。

こうした考え方の下、2020年12月に策定した「公社改革の方向性」に基づき、強靱な組織力の構築に向け、次の3つの方向性で改革を進め、県民・市民の皆様に信頼される、公社ブランドを構築してまいります。

### ① 公社ガバナンスの強化

- 公社内の意思決定が、より適確で円滑かつ効率的に進むよう、新たな仕組みの導入を進めます。
- 業務の適正化を図るため、監理体制の強化を進めます。

### ② 将来を見据えた組織づくり

- 組織体制については、良質な道路サービスの提供を維持し、多くの方に利用してもらえるよう、管理運営の強化及び高速道路ネットワーク機能の拡充に対応できる体制の整備を進めます。
- 人材育成に取り組むとともに、より主体的かつ円滑に公社運営ができるよう、ノウハウと経験を積んだプロパー職員の管理・監督職への積極的な登用や、計画的な職員採用を進めます。

### ③ 職員が幸せを感じる職場環境の整備

- 今後は、より一層労働生産性を向上させるとともに、子育てや介護への対応など職員が望むワーク・ライフ・バランスが実現できるよう、ICTを活用した職場環境整備を積極的かつ計画的に進めます。

## 1 公社を取り巻く社会動向

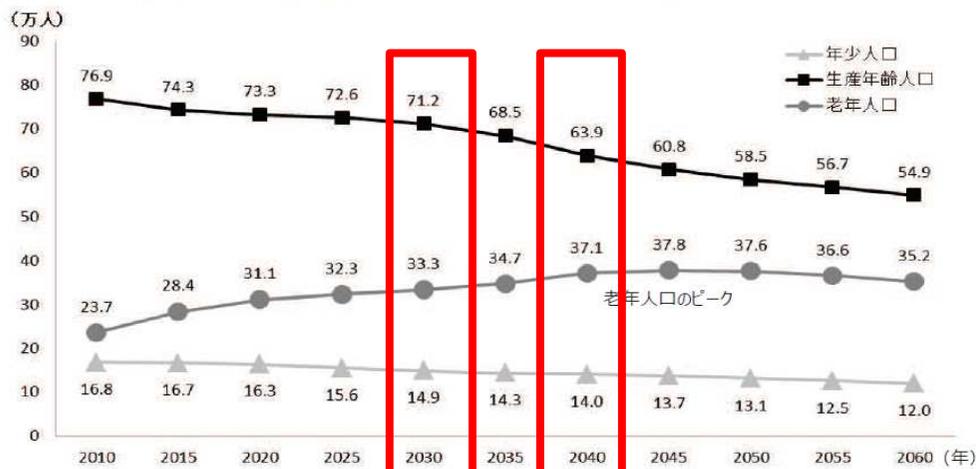
### 人口減少と高齢化社会の進行

日本の人口は、国立社会保障・人口問題研究所によると、2020年代初めに毎年50万人程度減少し、さらに、2040年代頃には毎年90万人程度に減少数が加速し、2053年には1億人を下回ると予測されています。

人口の減少は、労働力不足にも繋がり、広島市における生産年齢人口(15~64歳)は、2015年の74.3万人が、2030年には71.2万人、2040年には63.9万人と年々減少していく一方で、2015年に28.4万人であった65歳以上の人口が2030年には33.3万人、2040年には37.1万人と年々増加するとされ、人口減少と高齢化社会の進行に伴う社会構造の変化が予想されます。

社会構造の変化への対応、広島都市圏の経済活性化や自律的な発展には、都心に高次の都市機能を集積させることが重要です。このため、ヒトやモノが循環する基盤となる道路ネットワーク機能を強化するとともに、高速道路を利用するお客様の高齢化に配慮した対策や、労働力人口の減少にも対応できるよう、新技術を活用した効率的かつ持続可能な管理体制を確立する必要があります。

【図表 I-14 「社人研推計準拠」の年齢3区分別人口の推移】



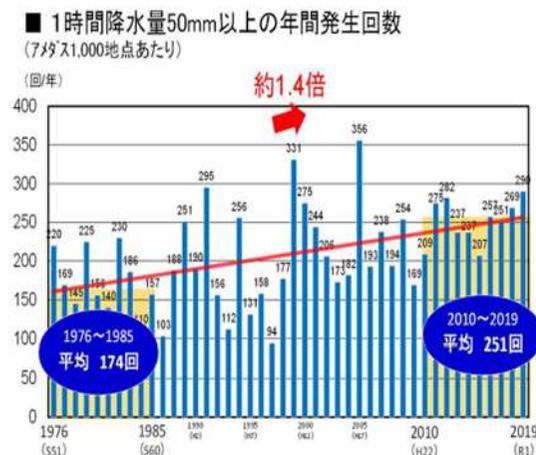
年齢3区分(年少人口・生産年齢人口・老年人口)の推移

【出典:2020.7 広島市「世界に誇れる『まち』広島」人口ビジョン】

### 大規模災害のリスク

近年、1時間降水量が50mmを超える豪雨の発生件数が30年前の1.4倍に増加するなど、自然災害が激甚化・頻発化しており、「平成30年7月豪雨」では、広島高速道路においても法面崩落による長期間の通行規制が発生するなど、自然環境の変化が道路の機能に大きく影響しています。

こうした頻発化する大規模災害や南海トラフ等の地震災害の発生が懸念される現状を踏まえ、これまで取り組んできた道路施設の強靱化に加え、災害を想定した管理運営マニュアルの充実等のソフト対策を強化し、不測の事態が生じた場合でも適切な交通管理を行い、復旧に向けた緊急輸送道路としての役割を果たせるよう準備を進める必要があります。



【出典:国土幹線道路部会資料】

### デジタル技術の進展

近年はデジタル技術が急速に進展し、情報通信ネットワークやIoT、AI、ロボット等の利活用は生産性の向上に大きく寄与します。

公社の建設現場や維持管理の分野においても、データや新技術を生かした業務の高度化・効率化の取組が重要です。公社では、道路構造物の点検は、知識と技能を有する者が5年に1度、近接目視を基本とする全数点検を実施しています。

継続的に大きな負担を要する点検・診断などのメンテナンスについて、労働力人口の減少による担い手不足にも対応できるよう、社会実装が進むドローンなどのインフラメンテナンス関連の新技術を最大限活用する必要があります。



【ドローンを活用した点検技術】

## 老朽化対策、予防保全対策の推進

今後、広島高速道路の施設の経年化が進む中、お客様の安全な走行環境を確保するために、劣化の進んだ施設の機能は早期に回復させた上で、予防保全対策を推進することで、施設の長寿命化による維持管理に係るトータルコストの縮減・平準化を図ることが重要です。

## 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の影響は、人々の生命や生活のみならず、経済、社会、人々の行動・意識・価値観など多方面に波及しており、生活・行動様式の大きな変化への対応が求められています。

リモートワーク、ウェブ会議といった感染拡大のリスクに対応するためのデジタル技術の活用は、事業の継続に大きな効果を発揮するだけでなく、多様で柔軟な働き方の実現につながるなど、感染症収束後の新たな日常においても一層重要となるため、感染症対策の経験を踏まえた、より一層の事業継続力の強化に向けた取組が必要です。



[ウェブ会議の事例]

## 働き方改革の必要性

生活スタイルや価値観は、今後も変化・多様化していくことが想定され、柔軟な働き方の実現は、暮らしやすい活力ある社会の実現につながります。感染症への対応として広まったリモートワーク、ウェブ会議等がもたらした、新たな働き方やワーク・ライフ・バランスの取組を会社においても積極的に導入し、職員のやりがいを高める取組を進める必要があります。

子育てや介護など一人一人の事情に応じた、多様で柔軟な働き方を職員ができるよう、長時間労働の改善や年次休暇のより取得しやすい職場環境を整備し、生産性向上に向けた好循環を作り出す必要があります。

## SDGsの達成に向けた取組

SDGsは、持続可能でより良い世界を目指し、国連において合意された国際目標（2030年を目標年次として17のゴールの下に169のターゲット等を設定）であり、国や地方公共団体のみならず、企業も積極的に参画することが要請されています。

このことから、会社では、経営理念を具体化し実現するための中期経営計画とSDGsの各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策を推進することを通じて、SDGsの達成に貢献していきます。



## 2 会社の目指す姿を踏まえた重点テーマ

「Ⅲ1. 前中期経営計画(2018年度-2020年度)の取組状況と課題」、「Ⅲ2. 公社改革の取組」及び「IV1. 会社を取り巻く社会動向」を踏まえ、**会社の目指す姿(基本的な方向性)を見据え、重点テーマを設定**し、取組を進めます。

### 前中期経営計画の取組成果と課題

- ・広島高速5号線の着実な推進
- ・老朽化対策
- ・コンクリート片剥落の未然防止
- ・事故・逆走対策
- ・第三者委員会の調査報告書を踏まえた再発防止の具体的な取組

### 公社改革の取組

- ・公社改革の方向性に基づき、県民市民の皆様に信頼される、公社ブランドを構築
- ・「公社ガバナンスの強化」「将来を見据えた組織づくり」「職員が幸せを感じる職場環境の整備」

### 会社を取り巻く社会動向

- ・道路ネットワーク機能の更なる強化
- ・生産性向上
- ・デジタル技術の利活用
- ・災害激甚化への対応
- ・予防保全の推進
- ・働き方改革
- ・SDGs達成への取組

### 会社が目指す姿(基本的な方向性)～10年後の目標～

- 暫定整備区間等の完成形に向けて広島高速5号線供用後の建設事業を展開し、広島都市圏道路ネットワークの整備に係る取組を進めています。
- 中長期的な道路管理の基本方針に位置付ける「道路管理のグランドデザイン(仮称)」(2021年度策定予定)に基づき、計画的な設備更新や予防保全を推進し、新技術を活用した効率的な維持管理により規制時間の短縮や管理コストの縮減を図っています。
- 頻発化する激甚災害を想定し、緊急輸送道路の確保や管理運営体制の充実を図っています。
- 管理運営の強化や高速道路ネットワーク機能の拡充に対応できる体制を整備し、プロパー職員中心の自立した公社運営を実現しています。
- ICTを活用した職場環境を整備し、働き方改革の実現により、職員が幸せを感じながら、高い倫理観と意欲を持って自主的・主体的に業務に取り組み、確実に社会的責任を果たす中で公社ブランドを構築しています。

### 重点テーマ

#### 重点テーマ1: ネットワーク機能の強化

- 広島高速5号線事業の推進、ネットワーク機能の拡充

#### 重点テーマ2: 予防保全対策等の推進

- 老朽化対策の対応、予防保全対策の推進、第三者被害の未然防止、新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理

#### 重点テーマ3: 災害対応力の強化

- 大規模地震等の災害に対応した交通管理・管理体制の運用、激甚災害に耐えうる道路施設の強靱化

#### 重点テーマ4: 安全な走行

- 交通事故、逆走・誤進入の削減

#### 重点テーマ5: 組織力の強化

- 公社ガバナンスの強化、将来を見据えた組織づくり、職員が幸せを感じる職場環境の整備

## 3 取組の概要とSDGsの関連

公社では、目指す姿の達成に向け、経営コンセプト毎の具体的な取組を推進します。

また、施策の展開を通じて国連において合意された持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に貢献できるよう、職員が社会への貢献を実感して自らの仕事に誇りを持ち、業務に取り組みます。

経営「コンセプト」1 ネットワークの提供  
質の高い高速道路

1	<b>重点</b>	広島高速5号線事業の推進
2	<b>重点</b>	ネットワーク機能の拡充
3	<b>重点</b>	老朽化対策の推進
4	<b>重点</b>	予防保全対策の推進
5	<b>重点</b>	第三者被害の未然防止
6	<b>重点</b>	新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理
7		計画的かつ高度化された設備更新

ネットワーク拡充、老朽化対策、周辺環境の改善、緊急輸送道路機能の強化 等

経営「コンセプト」2 道路サービスの提供  
お客様に満足していただける

8	<b>重点</b>	大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用
9	<b>重点</b>	激甚災害に耐えうる道路施設の強靱化
10	<b>重点</b>	交通事故の削減
11	<b>重点</b>	逆走、誤進入の削減
12		お客様のニーズを的確に把握し、施策へ反映
13		お客様が求める情報を的確に提供

交通安全対策、災害対応力の強化 等

経営「コンセプト」3 強固な経営基盤の構築

14		最適な料金施策の実現等による収益力向上
15		「道路管理のグランドデザイン(仮称)」の策定
16	<b>重点</b>	公社ガバナンスの強化
17	<b>重点</b>	将来を見据えた組織づくり
18	<b>重点</b>	職員が幸せを感じる職場環境の整備
19		情報通信技術を活用した事業の効率化
20		業務継続計画の見直し(災害、新型コロナウイルス等全般)
21		環境負荷の低減
22		地域社会と共生する開かれた公社の実現

働き方改革、ガバナンスの強化、事業継続力の強化、道路照明のLED化、職場体験の受入 等

### SDGsとは

持続可能な開発目標 (SDGs) とは、2011年に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っています。

[出典：外務省HP]



# 1 質の高い高速道路ネットワークの提供

## 取組項目1 広島高速5号線事業の推進

重点

## 取組項目2 ネットワーク機能の拡充

重点

### — 目指す姿 (10年後) —

- 広島高速5号線の完成により、広島空港へのアクセス、広島駅周辺地区の開発促進、緊急輸送道路網の充実強化等を図ります。
- 暫定2車線で整備され対面通行となる区間においても、速度抑制等の適切な安全対策を講じます。

### — 現状・課題 —

- 広島高速5号線のトンネル工事においては、地表面沈下等を危惧する地元住民の皆様の理解を得ながら安全に事業を進める必要があります。
- 曲線区間となる広島高速2号線と5号線の連結路や、暫定2車線で整備され対面通行となる区間における、お客様の安全な走行の確保が重要です。

### — 取組の進め方 —

- 地元住民の皆様の理解が得られるよう丁寧な対話を継続しつつ、計画に沿って着実に事業進捗を図ります。
- 視認性及び耐久性の高い視線誘導標の設置等により、お客様の安全な走行を確保します。



〔※暫定整備区間等〕

- ① 広島高速2号線 ・ 東雲～仁保間の暫定2車線  
・ 東雲南向きランプ
- ② 広島高速3号線 ・ 宇品～観音間の暫定2車線  
・ 江波ランプ
- ③ 広島高速5号線 ・ 全線の暫定2車線
- ④ 広島高速4号線 ・ 山陽自動車道へ接続 [基本計画路線]

### — 目指す姿 (10年後) —

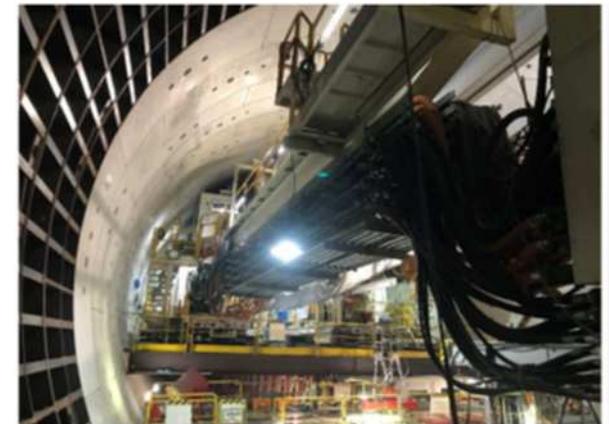
- 広島都市圏の交通の円滑化や利便性の向上、防災機能の強化などネットワーク機能がより発揮できるよう、暫定整備区間等※の完成形に向けた整備を進めます。

### — 現状・課題 —

- 暫定整備区間等の完成形に向けた事業着手には、周辺道路の整備状況や都市開発の状況等を踏まえ、事業の必要性や採算性を精査する必要があります。

### — 取組の進め方 —

- 事業費や利用交通量等を調査し、事業の必要性や採算性を精査したうえで、事業着手に向けて関係機関と協議を進めます。



〔高速5号線シールドトンネル工事〕

# 1 質の高い高速道路ネットワークの提供

## 取組項目3 老朽化対策の推進

重点

### － 目指す姿（10年後） －

- ▶ 大規模修繕の実施により、経年化が進み早期に措置を講ずべき状態である橋梁の修繕を完了します。

### － 現状・課題 －

- 広島高速1号線には経年劣化により、早期に措置を講ずべき状態である橋梁が4橋（うち1橋は応急対応済）あります。

### － 取組の進め方 －

- お客様の安全性確保の観点から、計画期間に、損傷状況及び通行規制の緩和（全線通行止めを回避）を考慮し、上り線に位置する3橋を修繕します。
- 今後も施設の経年化による損傷進行が想定されるため、中長期的な道路管理の基本方針に位置付ける「道路管理のグランドデザイン（仮称）」を策定し、計画的に修繕を進めます。



〔対応を要する橋梁の位置図〕



〔損傷例（床版 漏水及び鉄筋露出）〕

項目	現状値 (2020年度実績)	2024年度目標 (期間合計)
----	-------------------	--------------------

対応を要する橋梁の修繕数	0橋	3橋
--------------	----	----

## 取組項目4 予防保全対策の推進

重点

### － 目指す姿（10年後） －

- ▶ 予防保全型対策の推進により、通行規制の緩和や施設の長寿命化によるトータルコストの縮減・平準化を図ります。

### － 現状・課題 －

- 広島高速3号線（仁保JCT-宇品）橋梁の劣化が進行しているため、防水対策を含めた舗装修繕により施設の延命化を図る必要があります。
- 公社はこれまで施設の劣化を踏まえた事後保全の対応を繰り返しており、計画的な予防保全を実施する場合に比べ、トータルコストが高くなっています。

### － 取組の進め方 －

- 喫緊の課題である広島高速3号線（仁保JCT-宇品）の床版の劣化に対しては、防水機能を高める舗装修繕（床版防水）を行います。
- 策定予定の「道路管理のグランドデザイン（仮称）」に基づき、予防保全を推進し、トータルコストの縮減・平準化を図ります。



〔舗装修繕（床版防水）の事例〕



〔舗装修繕（床版防水）の事例〕

項目	現状値 (2020年度実績)	2024年度目標 (期間合計)
----	-------------------	--------------------

広島高速3号線舗装修繕（床版防水）	0㎡	約16,000㎡
-------------------	----	----------

# 1 質の高い高速道路ネットワークの提供

## 取組項目5 第三者被害の未然防止

重点

### — 目指す姿（10年後） —

- 剥落防止ネットを設置し、コンクリート片剥落による第三者被害を未然に防止します。
- 恒久足場の設置等により、剥落防止に加え、桁下の騒音対策を実施します。



[剥落防止ネットの設置事例]

### — 現状・課題 —

- 広島高速3号線（仁保JCT-宇品）橋梁の経年劣化に伴い、コンクリート床版からの剥落による第三者被害が懸念されます。
- 暫定整備区間の橋梁点検においては、本線の通行止めが必要になる等の課題があります。
- 桁下の騒音対策への対応が必要です。

### — 取組の進め方 —

- 第三者被害が懸念され早急に対応を要する箇所に、計画的に剥落防止ネットの設置を進めます。
- 恒久足場の設置は、剥落防止や桁下の点検における課題解決のみならず、騒音対策にも有効であるため、工法、設置箇所等の設置計画を策定します。



[恒久足場の設置例(首都高速道路(株))]

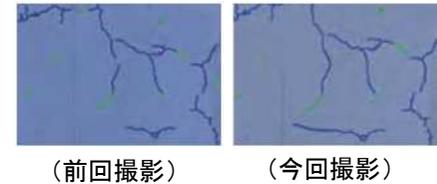
項目	現状値 (2020年度実績)	2024年度目標 (期間合計)
剥落防止ネット設置 (広島高速3号線)	1,050㎡	約48,000㎡

## 取組項目6 新技術を活用した効率的かつ高精度な道路維持管理

重点

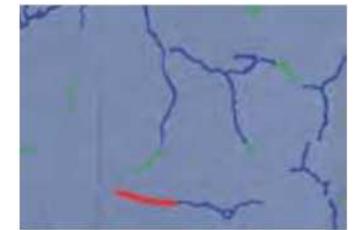
### — 目指す姿（10年後） —

- 点検データ等のメンテナンス情報を一元管理できるプラットフォームを構築し、構造物の異常箇所を早期に把握します。
- ドローン等の新技術の活用により、通行規制の緩和や点検コストの縮減を図ります。



(前回撮影)

(今回撮影)



(ひび割れの進展(赤線部))

[デジタルカメラを活用した変状把握]

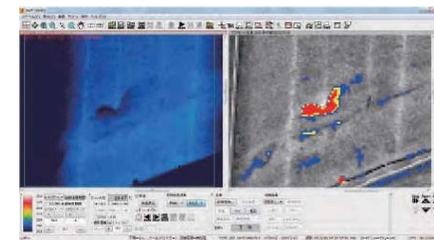
出典：西日本高速道路(株)

### — 現状・課題 —

- 新技術を活用した点検方法は、通行規制の緩和や効率的な点検実施に繋がるため、導入に向けて他団体の事例調査を進めています。
- 保全情報管理システムに点検結果や補修履歴等を蓄積していますが、GIS機能(地理情報システム)や点群(3次元測量)に対応できていません。

### — 取組の進め方 —

- 損傷箇所の判定等の新たな点検方法は、試験導入したうえで結果の精度を検証しながら高度化を進めます。
- 保全情報管理システムにおける新技術の活用は、ライフサイクルコストを検証したうえで、現システムの改修または新たなシステムへの刷新を進めます。



[赤外線調査(変状箇所を温度差で検知)]

出典：西日本高速道路(株)

## 2 お客様に満足していただける道路サービスの提供

## 取組項目8 大規模地震等の災害に対応した交通管理・管制体制の運用

重点

## — 目指す姿（10年後） —

- 災害時の通行止め規制、お客様の退避及び残留車両の排除を安全に実施します。
- 早期に交通開放を行い、復旧に向けた緊急輸送道路としての役割を果たします。

## — 現状・課題 —

- 大規模地震による通行規制・残留車両の排除等の経験がなく、対応ノウハウが不足しています。
- 災害時に周辺道路の渋滞や寸断により、交通管理隊、維持業者の参集に時間を要し、早期の交通開放に必要な人員の確保に時間がかかる可能性があります。

## — 取組の進め方 —

- 円滑かつ適切な残留車両の排除マニュアルを策定し、また、訓練等を実施しノウハウを蓄積します。
- 非常時には、公社職員でも対応できるように、職員の点検技術の向上及び資格の取得（診断士等）や必要免許の取得を促進します。



[平成30年7月豪雨の被災状況]



[事故対応の状況]



[ETC中央装置]



[交通系遠方監視設備]



[電力系遠方監視設備]

## — 目指す姿（10年後） —

- 道路設備を「道路管理のグランドデザイン（仮称）」に基づき計画的に更新します。

## — 現状・課題 —

- 現在は、道路情報板等の道路設備について、設備の故障状況を踏まえた事後保全で対応しています。
- 設備更新費の抑制を目的に、部品交換等で設備の延命化を図っています。

## — 取組の進め方 —

- 策定予定の「道路管理のグランドデザイン（仮称）」に基づき、計画的かつ効率的な設備更新を進めます。
- 設備のサポートエンドを考慮しつつ延命化を図り、適切な時期に設備更新を行います。また、お客様が求める情報を的確に提供できるよう、道路情報板のマルチカラー化など、設備更新に合わせて機能向上を図ります。

参考：計画期間に更新予定の主な設備

- ・ ETC中央装置
- ・ 交通系遠方監視設備
- ・ 電力系遠方監視設備 など

## 1 質の高い高速道路ネットワークの提供

## 取組項目7 計画的かつ高度化された設備更新

## 2 お客様に満足していただける道路サービスの提供

### 取組項目9 激甚災害に耐えうる道路施設の強靱化

重点

— 目指す姿（10年後） —

- ▶ 発生が懸念される南海トラフ地震や激甚化する大雨・台風による浸水被害にあっても確実に電源供給ができるよう対策を進めます。
- ▶ 高速道路沿線以外に通信ルートを確保し、高速道路が損壊しても通信を確保します。

— 現状・課題 —

- 広島県が策定している地域防災計画で、高潮や津波による浸水を想定する地域に設置された電気室が被災した場合、道路照明や料金収受機械等に必要な電源が喪失する恐れがあります。
- 通信・映像データは高速道路に敷設した回線を活用しており、高速道路が損壊した場合、通信が途絶え、道路管理に支障が出る可能性があります。

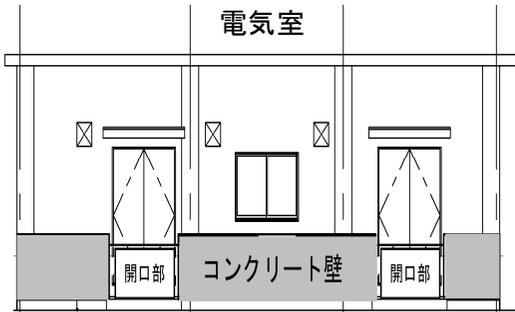
— 取組の進め方 —

- 海岸沿いに位置し、高潮や津波で被災する可能性がある電気室を優先に、防水対策を講じます。
- 通信ルートの冗長化は、必要経費等を精査し、次期計画以降の対応方針を定めます。



【高潮浸水想定エリア】

出典：高潮・津波災害ポータルひろしま



【防水対策（防水扉）のイメージ】

### 取組項目10 交通事故の削減

重点

— 目指す姿（10年後） —

- ▶ シークエンスデザイン等を用いた速度抑制対策や路面カラー舗装等により、速度超過車両の速度抑制及び合流部等の円滑な通行を可能にします。

— 現状・課題 —

- 現状の速度抑制対策では事故の減少が限定的で、事故発生による道路施設の損傷と補修を繰り返しています。

— 取組の進め方 —

- 事故発生原因・箇所の検証を踏まえ、速度・スリップ抑制対策等の対策を実施し、交通事故の削減を図ります。
- 耐久性の高い路面・壁面へのペイントを用いた速度抑制対策を行い、道路損傷の軽減を図ります。

項目	現状値 (2019年度実績)	2024年度目標
事故率	82.9件	75件以下

事故率=(事故件数/(交通量×走行距離))×1億km

— 参考 —

自動運転への対応として、区画線の明確化や合流部における自動運転を支援する施設の整備など、社会情勢を踏まえ、適切に対応します。



対応前



対応後

【壁面へのペイントの事例】



【事故件数・事故率の推移】

## 2 お客様に満足していただける道路サービスの提供

### 取組項目11 逆走、誤進入の削減

重点

#### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 路面や壁面に走行方向が分かるようにデザインされたシンボルにより逆走を抑制します。
- ▶ 接続道路からカラー舗装を整備し、高速道路と認知させて誤進入を抑制します。



[料金所の対策事例]

#### — 現状・課題 —

- 高齢化の進展も踏まえ、全ての利用者に分かりやすい道路標示・看板を設置する必要があります。
- 2020年度は料金所に看板設置等を進めましたが、本線上での逆走は、車両にすれ違うまで気付かない可能性があります。

#### — 取組の進め方 —

- 進行方向を示した高齢者にも分かりやすいシンボル舗装や看板を設置する等、重大事故に繋がりやすい本線の逆走対策を重点的に実施します。



[逆走・誤進入件数の推移]

項目	現状値 (2019年度実績)	2024年度目標
逆走・誤進入の件数	10件/年	5件/年以下

### 取組項目12 お客様のニーズを的確に把握し、施策へ反映

#### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 常にお客様目線で施策を展開する意識を徹底します。
- ▶ 毎年実施するお客様満足度調査の結果を年々上昇させます。



◇お客様の声◇



1車線に減少する直前の右車線に『本線』と標示されているため、慌てて車線変更することになる

#### — 現状・課題 —

- 毎年1回お客様満足度調査を実施しており、2020年度のお客様満足度調査の結果は、調査を開始した2016年度以降の最高点となりましたが、他の調査項目に比べ「料金制度」の満足度が低い状況です。

#### — 取組の進め方 —

- 常にお客様目線の施策展開ができていないか確認する目的で、年1回のお客様満足度調査を継続して実施します。
- お客様のご意見を踏まえて施策へ展開します。
- 広島高速5号線の供用開始によるネットワーク機能の充実や、利用しやすい料金施策の実現等により、お客様の満足度の向上を図ります。



[お客様の声を踏まえた対応例]

項目	現状値 (2020年度実績)	2024年度目標
満足度	3.77	3.80



[満足度の推移]

※満足度(5点満点) = (各点数(5~1点) × 各点数の割合(%))の合計 / 100

## 2 お客様に満足していただける道路サービスの提供

### 取組項目13 お客様が求める情報を的確に提供

#### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ わかりやすい情報発信（道路情報板の表示やシンボル等）により、道路情報を迅速かつ的確にお客様に周知します。



#### — 現状・課題 —

- 通行車両への情報提供が道路情報板、ラジオ再放送に限られています。
- 広島高速5号線は空港アクセスの重要路線で、山陽自動車道の渋滞など広範囲の情報を適切に提供するためには、ITSスポットの整備が有効です。



【情報板マルチカラー化の例】

#### — 取組の進め方 —

- 通行車両への新たな情報提供のツールとして有効なITSスポットの整備について、初期投資及び維持管理費などのコストや国の動向を踏まえ、導入方針を決定します。
- 日本道路交通情報センター等と連携し、通行止め等の交通規制の情報を迅速に提供し、お客様の安全な走行を確保します。
- 情報板の更新に合わせマルチカラー化等の機能向上を図り、お客様にわかりやすい道路情報の提供に努めます。



- ・「通行止め時間帯」、  
「通行止」は赤字
- ・視認性を考慮し  
「区間」は白字

【情報板の運用面の工夫】

## 3 強固な経営基盤の構築

### 取組項目14 最適な料金施策の実現等による収益力向上

#### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 採算性確保と、より多くのお客様に利用頂ける最適な料金施策を実現します。
- ▶ 企画割引等の実施により、地域の活性化や収益力の向上に資する取組を進めます。

#### — 現状・課題 —

- 開通を控える広島高速5号線の料金の検討に合わせ、現在実施している料金割引についても検証が必要です。
- 高速道路会社等が実施している地域の活性化や利用促進に資する企画割引等の取組が進んでいません。

#### — 取組の進め方 —

- 広島高速5号線の料金や、現在の割引制度について、導入目的と効果を検証し、採算性確保を前提に、より多くのお客様にご利用いただける割引制度の実現に向けて検討を進めます。
- 最新の利用状況を分析し、ターゲットを明確にした利用促進を図ります。
- 最適な料金施策の実現に向け関係機関と調整を進めます。

### 取組項目15 「道路管理のグランドデザイン(仮称)」の策定

#### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 中長期的な道路管理の基本方針に位置付ける「道路管理のグランドデザイン(仮称)」を策定し、中期経営計画の取組を通じて計画的かつ効率的な維持管理事業を推進します。

#### — 現状・課題 —

- これまで橋梁等の土木構造物や電気通信設備は、劣化や設備の故障状況を踏まえた事後保全の対応を繰り返しています。
- 予防保全を推進し、計画的かつ効率的に道路を管理するため、人材育成も含めた中長期的な計画を策定する必要があります。

#### — 取組の進め方 —

- 中長期的な課題を見通し、設備面・業務面の将来的なあるべき姿を実現するための基本構想（道路管理のグランドデザイン）を策定します。
- 「道路管理のグランドデザイン(仮称)」には、長期に亘り高い運用性を確保しながら最も効率的でバランスの取れた道路管理を実現するため、業務運用方法や人材育成の計画も盛り込みます。
- 策定した「道路管理のグランドデザイン(仮称)」に基づく取組を、PDCAサイクルの過程で中期経営計画にも織り込み、確実に施策を展開します。

### 3 強固な経営基盤の構築

#### 取組項目16 公社ガバナンスの強化

重点

－ 目指す姿（10年後） －

- 意思決定の適確化・円滑化や監理体制の強化により、公社ガバナンスをより強固にします。
- 入札契約制度について、公共事業をめぐる情勢を踏まえ適宜実態に合った内容へ改正し、公正性・透明性を確保します。

－ 現状・課題 －

- 社内の多くの会議・委員会等で、検討の場と意思決定の場が混在している現状を見直し、より適確に意思決定を行う仕組みを導入する必要があります。
- 意思決定経緯の記録・保存方法や会議・委員会等の在り方を見直し、意思決定の迅速化等に取り組む必要があります。
- 監理体制を強化し、業務の適正化を図る必要があります。
- 引き続き、価格と品質で総合的に優れた調達に向けた取組や建設現場の生産性向上に向けた取組を進める必要があります。

－ 取組の進め方 －

- 公社運営に係る重要事項の意思決定を集中的に審議するため、役員及び部長級で構成する経営会議を設置します。
- 会議・委員会等の設置状況や運営状況を検証し、統合・再編します。
- 公社自らが通年監査を行う組織を設置します。
- 週休2日工事の試行など建設現場等の働き方改革や生産性向上に資する取組を検証の上、新たな取組を進めます。

#### 取組項目17 将来を見据えた組織づくり

重点

－ 目指す姿（10年後） －

- 管理運営の強化及び高速道路ネットワーク機能の拡充に対応できる体制を整備します。
- 強固な経営基盤の一端を担う人材を育成します。

－ 現状・課題 －

- 将来の高速道路ネットワーク機能の拡充に加え、老朽化対策など管理運営をより強力に推進する体制を整備する必要があります。
- 様々な専門知識・技術を習得し、公社事業の課題に取り組む必要があります。
- 円滑で適正な公社運営が持続的に可能となるよう、プロパー職員の偏った年齢構成を是正する必要があります。

－ 取組の進め方 －

- 管理運営の強化及び高速道路ネットワーク機能の拡充に対応できる体制の整備を進めます。
- 各種研修会への参加や他団体への派遣研修等を通じて常にその知見を高める取組を進めます。
- 職員の点検技術の向上など、業務に生かせる資格・免許取得を助成し、プロフェッショナルな人材を育成します。
- ノウハウと経験を積んだプロパー職員の管理・監督職への積極的な登用や、計画的な職員採用を進めます。

#### 取組項目18 職員が幸せを感じる職場環境の整備

重点

－ 目指す姿（10年後） －

- ICTを活用した職場環境の整備により労働生産性を向上させ、子育てや介護への対応などワーク・ライフ・バランスを実現します。

－ 現状・課題 －

- 職場環境は、出社を前提とした勤務形態などにおいて、改善すべき点が多くあります。
- 新型コロナウイルスの影響や働き方改革の観点から、生活・行動様式の大きな変化への対応が求められています。
- 柔軟な働き方の実現には、労働生産性を高め、長時間労働の改善、年休取得率の向上等が必要です。

－ 取組の進め方 －

- 公社全体のICT基本計画を策定し、ICTを活用した環境整備の段階的導入・検証・改善を、計画的に進めます。
- 新しい生活・行動様式に対応したワークスタイルの拡充に向け、制度を策定します。
- 業務効率化により労働生産性を向上させ、長時間労働を改善し、年次休暇のより積極的な取得を促進します。

## 3 強固な経営基盤の構築

## 取組項目19 情報通信技術を活用した事業の効率化

## — 目指す姿（10年後） —

- ▶ ICT施工の活用や計画・調査、設計段階からの3次元モデルの導入により、事業の効率化・高度化に取り組みます。

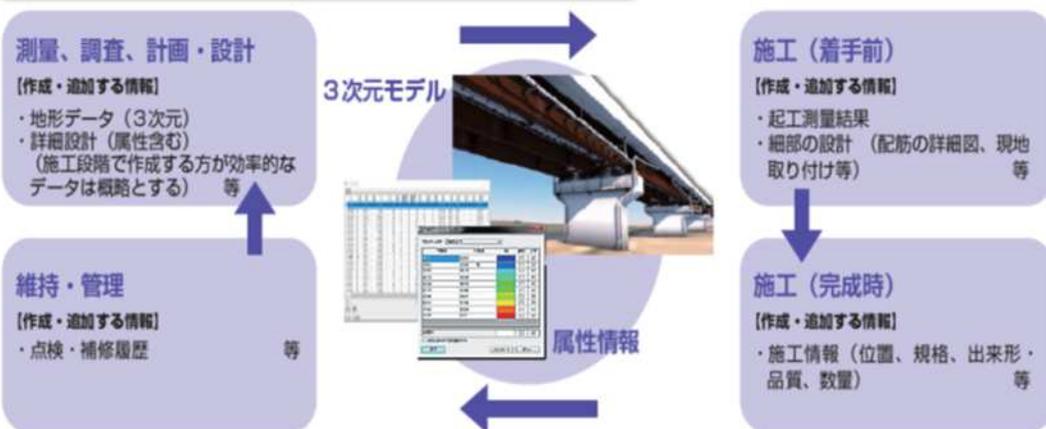
BIM/CIM (Building / Construction Information Modeling, Management) とは、測量・調査、設計段階から3次元モデルを導入することにより、その後の施工、維持管理・更新の各段階においても3次元モデルを連携・発展させて事業全体にわたる関係者間の情報共有を容易にし、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図るものです。

## — 現状・課題 —

- 国等ではICT施工やBIM/CIMの取組を進めていますが、公社においては将来の事業展開に向け、他事例を踏まえた社内勉強会を開催しています。

## — 取組の進め方 —

- ICT施工の対象工事の拡大が進められている中、公社においても試行要領を整備し運用を開始します。
- BIM/CIMについても、試行要領を整備し、対応可能な事業で条件が整った業務等から運用します。



[BIM/CIMのイメージ]

出典：国土交通省 国土技術政策総合研究所

## 取組項目20 業務継続計画の見直し(災害、新型コロナウイルス等全般)

## — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 地震、異常気象、疫病の発生等、いかなる場合でも短期間で事業を再開できる体制を構築します。

## — 現状・課題 —

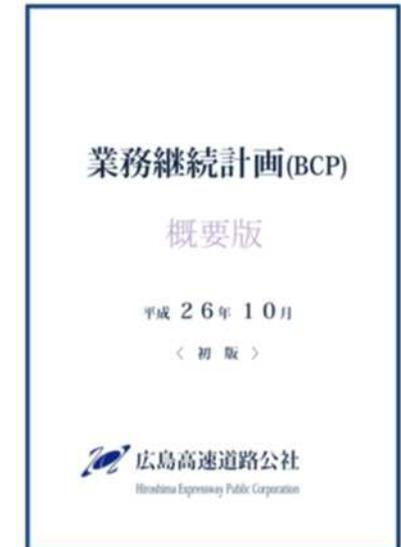
- 地震・災害を想定して策定した業務継続計画（2014. 10）の見直しが進んでいません。
- 前中期経営計画期間には、関係団体と災害応急対策業務協定を締結する等の取組を進めましたが、引き続き災害対策本部の運営に必要な機材や備蓄品の充実を図る必要があります。
- 新型コロナウイルスや将来的に発生可能性がある新たな疫病等を想定した業務継続計画も作成する必要があります。

## — 取組の進め方 —

- 自然災害等の不測の事態が生じても速やかな事業再開が可能となるよう、広島高速5号線の道路管理設備も加え、業務継続計画の見直しを行います。
- 災害対策本部マニュアルを整備し、被災を想定した訓練を実施します。
- 新たな疫病等を想定した、業務継続計画を策定します。



[災害協力協定締結の事例]



[業務継続計画（2014. 10）]

### 3 強固な経営基盤の構築

#### 取組項目21 環境負荷の低減

##### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 道路照明のLED化等を通じたCO2排出量の削減（カーボンニュートラルの取組）により、環境負荷の低減を図ります。
- ▶ ICTを活用した環境整備によりペーパーレス化を進め、環境負荷の低減を図ります。



[LED化の事例]

##### — 現状・課題 —

- 広島高速道路の道路照明は高圧ナトリウム灯を中心に使用していることや、道路標識も、照明設備を活用した内照式タイプの標識が中心です。
- 一部の内部会議においてペーパーレス化の取組に着手しましたが、依然として紙ベースで業務を進めています。

##### — 取組の進め方 —

- 高圧ナトリウム灯を使用している西風トンネルの照明等をLED化し、省エネに繋がるとともに、メンテナンスの回数も減らし、CO2排出量の削減に取り組めます。
- 新規路線の開通に合わせた道路標識の改良や、内照式設備の更新期に照明が不要な高輝度の反射式標識に変更します。
- ICTを活用した職場環境の整備に合わせ、ペーパーレス化を推進します。



(内照式標識)



(反射式標識)

[標識の更新事例]

#### 取組項目22 地域社会と共生する開かれた公社の実現

##### — 目指す姿（10年後） —

- ▶ 地域への現場見学会等の情報発信により、地域社会との交流を深め、信頼される公社ブランドを築きます。
- ▶ インターンシップの受入れを通じて、将来を担う若者の建設事業への関心を高めます。

##### — 現状・課題 —

- 公社では、高速5号線の現場見学会等、地域社会との交流を通じて積極的な情報発信に取り組んでいます。
- 地元の学校の職場体験やインターンシップの受入れを通じて建設事業の職場を体験することにより、建設事業への関心を高める取組も進めています。

##### — 取組の進め方 —

- 引き続き公社内関係課が連携し、現場見学会等を通じて積極的な情報発信を行い、信頼される公社ブランドを築いていきます。
- インターンシップは、受入れの機会があった学校以外にもPRを行い、建設事業の職場を体験することにより、将来を担う若者の社会基盤整備の役割や重要性の理解を深め、建設事業への関心を高める取組も進めます。



[現場見学会の事例]



[地元学校の職場体験の事例]