

広島高速道路公社の経営改善について

平成 19-21 年度の 3 力年計画での経営改善の取り組みと結果

地域社会の景気低迷とそれに伴う経営状況の低迷傾向化などを踏まえ、その状況の把握、適切な対策の立案並びに具体的な取り組みを実施するため、平成 16 年より理事長を本部長とした「広島高速道路公社経営改善推進本部」を設置し、公社の全組織をあげて「建設・管理コストの縮減策」や「収入増加策」等について様々な取り組みを行っている。

各種取り組みについては、平成 19 年 5 月の経営改善推進本部において、経営改善に向けた取り組み体制と内容を定め、平成 19-21 年度の 3 力年で集中的に取り組んだ。

【取り組み体制と内容】

- 道路管理費部門経費縮減部会 供用中路線の道路管理経費の縮減に関する取り組み
- 一般管理費縮減部会 事務コストの削減に向けた取り組み
- 施設有効利用部会 収益改善を目的とした既存施設の利活用に関する取り組み
- 広報営業活動部会 広島高速道路利用促進に資する広報活動、営業活動に関する取り組み

その結果、現在の整備計画(平成 18 年 2 月許可)で想定する収支見通しにおおむね沿って公社の事業経営がなされつつある結果となった。

【整備計画で想定する値と実績値の比較】

	平成 19 年度		平成 20 年度		平成 21 年度	
収入(千円)	(計画値) 3,996,000 (実績値) 3,915,285	0.98	(計画値) 4,162,000 (実績値) 4,125,935	0.99	(計画値) 4,336,000 (実績値) 3,987,286	0.92
支出(千円)	(計画値) 2,543,000 (実績値) 2,376,930	0.93	(計画値) 2,591,000 (実績値) 2,606,322	1.01	(計画値) 2,648,000 (実績値) 2,700,194	1.02
収支差(千円)	(計画値) 1,453,000 (実績値) 1,538,355	1.06	(計画値) 1,571,000 (実績値) 1,519,613	0.97	(計画値) 1,688,000 (実績値) 1,287,091	0.76
収支差累計 (百万円)	(計画値) 10,268 (実績値) 10,868	1.06	(計画値) 11,839 (実績値) 12,387	1.05	(計画値) 13,527 (実績値) 13,674	1.01
交通量(台/日)	(計画値) 37,900 (実績値) 34,517	0.91	(計画値) 39,400 (実績値) 36,158	0.92	(計画値) 41,000 (実績値) 38,105	0.93

上 段 : 整備計画値

下 段 : 実 績 値

計画値に対する実績値の比率

平成22年度以降の経営改善に向けた取り組み方針(案)

これまでの取り組みは、計画的な整備を図りつつ、差し迫った個々の課題への対応が主な内容であったが、今後は、残された路線の整備と合わせ、22.1 kmの営業路線の運営や総合管理事務所を中心とした交通管制・保安全管理などの管理的業務も増加する。

このように経営環境が大きく変化する中で、引き続き、安定した経営を図ることができるよう、これまでの成果を蓄積しつつ創意工夫にも努め、経営改善に向けた取り組みを進めていく必要がある。

また公社経営のより強固な基盤を築くとともに、県民市民や利用者から信頼される経営を目指すため、コスト縮減など経営の効率化だけではなく、『利用者サービスの向上』『施設の有効利用』『事業の透明性の向上』など、これまでの取り組みを更に充実させるとともに、『周辺環境対策』など新たな取り組みを開始する。

当面の取り組み期間は、現整備計画上の全路線のネットワーク化が完了するまでの間の、平成22年度から25年度までの4力年とする。

経営改善に向けた取り組みメニュー(案)

1 より一層の利用者サービスの向上

受益者負担の原則に則り、通行料金という形で償還の財源をご負担いただくお客様の満足度をできる限り高めていくことを目指すため、お客様の声をできる限り経営に反映するとともに、経営努力を行い、多様で弾力的な料金施策等の実施が可能となるよう引き続き努めていく。

(1) 多様で弾力的な料金施策(割引)の実施

ETCは料金所でのキャッシュレス・ノンストップ通行を可能とするだけでなく、これまで対応できなかった様々な料金割引施策の実施が可能である。現在の通勤割引、乗継割引等の各種割引の拡充について、交通量の推移を見極めつつ、弾力的な運用を検討・実施する。

(2) 今後整備する料金所(3号線Ⅲ期・5号線)へのETC機器の導入

ETCの利用は全国ベースで84.5%(平成22年4月29日現在)となっており、高速道路利用者にとってETCは身近な存在となっている。引き続き、建設中の路線にETCの導入を進め、お客様の利便性の向上に努める。

(3) ITS(高度道路交通システム)の導入検討

安全で快適な運転を支援する新しい情報提供を目指し、高速道路会社を中心に導入が進められている、DSRC(スポット通信)の導入検討を進める。

(4) 案内標識の改善

分かりやすい案内標識を目指し、利用者や関係機関の声を反映した案内標識の改善を行う。

(5) サービスレベルの向上

料金所における接客マナーの向上を継続するだけでなく、ETCや料金割引等についての問い合わせ対応の充実や、トラブル等が発生した際の対応・処理方法について検討・整理を行い、お客様が円滑・快適にご利用頂けるよう各種取り組みを行う。

2 計画的な整備推進と建設・管理コスト縮減

計画的な路線の供用は、収入の安定化に直結し、経営健全化の基本であることを公社職員が十分認識するとともに、工程管理会議等を通じて計画的な供用に向け迅速な対応を図る。

また、これまで取り組んできた建設コストの縮減、事務の効率化等による事務的経費の縮減、道路維持費の縮減についても引き続き実施していく。

(1) 計画的な工事発注と円滑な工程管理の実施

関係機関との調整会議などを通して、円滑な工程管理を図る。

(2) 建設コストの縮減

新技術の積極的な導入などにより、建設コストの更なる縮減を図る。

(3) オフィスコストの削減

業務集約体制の集約化について検討する。

事務費の削減・人件費の削減(組織の最適化・時間外勤務の抑制)

(4) 道路維持管理コストの縮減

アセットマネジメントの導入

より効率的な管理手法の検討

機器の更新の適正化・最適化の検討(ETC 機器等)

委託業務の更なる改善(複数年契約方式の検討など)

(5) 道路債券の発行

公社経営の安定化を図るため、より償還に有利な借入手法としての債券発行を行う。

3 施設の有効利用に関する検討

広島高速道路の温品 PA および高架下空間の有効・有益な利用方法について検討を行う。

温品 PA については、更なる利用者サービス向上や利用促進を図るため、既存の情報コーナーの活用やサービス内容の充実などについて検討・実施する。

また高架下については、まちづくりや賑わい創出などの観点からその利用方法について幅広く検討を行うとともに、運営方法および法的事項について整理を行う。



温品 PA



高架下利用(東雲地区)

4 事業の透明性の向上

これまでの取り組みをより強化するとともに投資家に対するIR活動も積極的に行っていく。

(1) 投資家への広報活動の実施

事業概要、決算・収支状況等財務情報、債券発行・償還情報など、公社ホームページ等を活用して、投資家に対する積極的な情報の開示を行う。

(2) 広報誌等を活用した広報活動

県市の広報紙や広報番組等を活用して、公社事業やイベント等についてのPRを行う。

(3) 各種イベントへの参加・展示による広報活動

関係機関等によるイベントに積極的に参加し、公社事業のPR活動を行う。

(4) 公社ホームページの充実

閲覧者の属性（利用者・投資家・関係者）に応じた、より分かりやすい情報の提供を行うとともに、定期的な公社ホームページのリニューアル・積極的な情報の開示を行う。



各種イベントへの参加・掲示による広報活動

5 周辺環境対策の取り組み

既供用区間については、供用後の環境の状況把握に努め、より一層の沿道環境の監視に努める。

工事中の対策としては、工事騒音・振動の低減や工事期間の短縮を図るための施工方法の採用や、工事期間が長期にわたる現場では、住民等へ工事の状況を十分周知し、沿線住民とのコミュニケーションを図りつつ、事業への理解を得るよう努める。