

経営計画【H23～H27】

平成23年7月

 愛知県道路公社

【目次】

1	はじめに	1
2	経営の現状と中期的な見通しについて	2
(1)	現在の営業路線	2
(2)	各路線の償還状況	3
(3)	利用台数の見通し	3
(4)	平成22年度の収入・支出状況	4
(5)	中期的な経営見通し	5
3	健全経営に向けたこれまでの取組みとこれからの課題について	7
(1)	これまでの取組み	7
(2)	これからの課題	7
4	新たな経営計画について	10
(1)	お客様サービスの充実と利用促進	10
(2)	安心・安全の向上と環境対策	11
(3)	効率的で適切な維持管理	12
(4)	着実な償還に向けた健全経営	13
(5)	中長期的な視野に立った公社運営	15

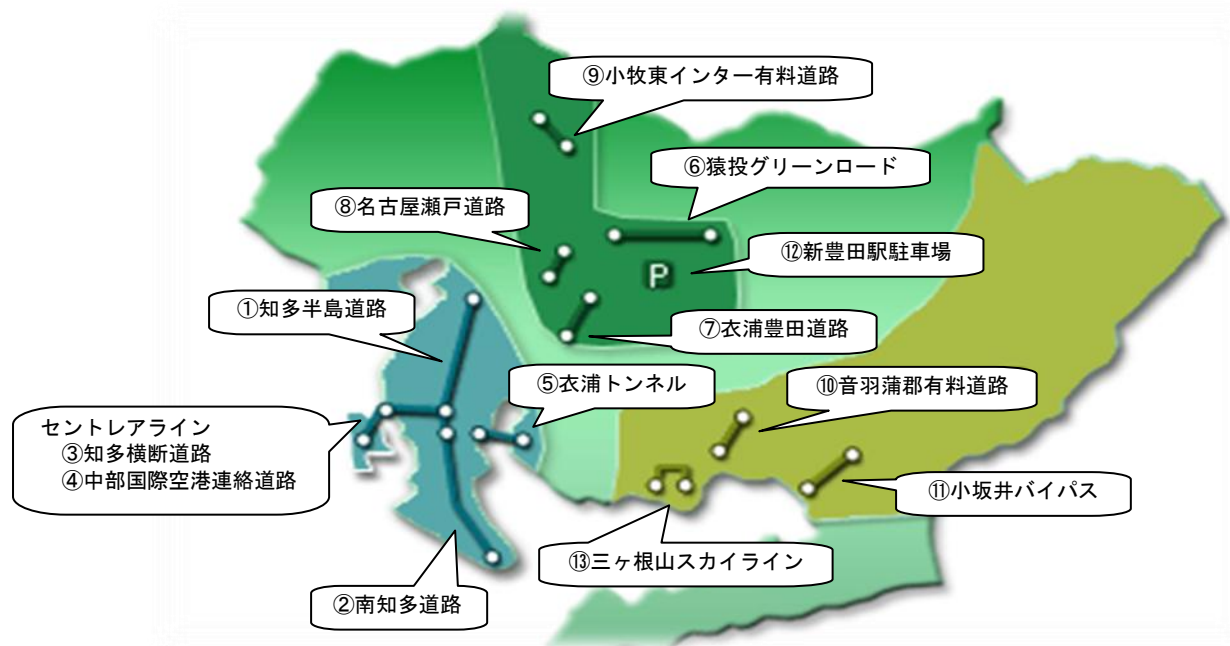
1 はじめに

- ▼ 愛知県道路公社は、昭和47年5月、地方道路公社法に基づいて愛知県により設立されました。現在では、有料道路13路線の管理・運営と、レストラン・売店などの附帯事業を行っています。
- ▼ 当公社は、多くの方々に有料道路を通行していただくことにより、道路の建設に要した費用を計画的に償還しながら、適正な維持管理を行い、公社経営の健全化に努めてきました。
- ▼ 平成16年3月には、『愛知県道路公社経営改善計画』を策定（18年3月改訂）し、そこに定めた目標を22年度までに概ね達成したところであります。
- ▼ 経営状況については、不採算路線があるものの、公社全体で見れば概ね順調に推移していますのは、多くのお客様にご利用いただきました賜物でありますとともに、経営改善に向けた取組みの成果がささやかながら表れたものと考えています。
- ▼ しかしながら、今後の経営を考えてみますと、景気の停滞や少子高齢化など経済・社会情勢の影響による利用台数の減少や、施設の老朽化に伴う維持管理費の増大、さらには多額の費用を要するETC機器の更新など、厳しい局面を迎えることが予想されます。
- ▼ さらに、国において高速道路の料金施策が議論されているように、有料道路制度を取り巻く環境が大きく変わろうとしており、こうした社会情勢に対しても適切に対応していく必要があります。
- ▼ こうした中、中長期的な視野に立ってより健全な公社経営を実現していくためには、全職員が共通の指針を持ち、これを将来へ承継していくことが重要であるとの考えに基づき、新たな経営計画を策定することといたしました。
- ▼ 計画期間は平成23年度から27年度までの5年間とし、この計画がこれからの経営を支える礎になることを肝に銘じながら、お客様に、より満足していただける有料道路を目指して、職員一丸となって取り組んでまいります。

2 経営の現状と中期的な見通しについて

(1) 現在の営業路線

- ▼ 現在、当社は、道路整備特別措置法（以下「特措法」）に基づく12路線（1駐車場を含む）と道路運送法に基づく三ヶ根山スカイラインの経営を行っています。



路線名	延長 (km)	道路建設費	料金徴収期間
① 知多半島道路	20.9	(億円) 1,590.3	S45.07.15 ~ H40.02.01
② 南知多道路	19.6		S45.03.01 ~ H40.02.01
③ 知多横断道路	8.5		S56.04.01 ~ H40.02.01
④ 中部国際空港連絡道路	2.1	239.5	H17.01.30 ~ H47.01.29
⑤ 衣浦トンネル	1.7	254.9	S48.08.01 ~ H41.11.29
⑥ 猿投グリーンロード	13.1	277.9	S47.04.01 ~ H41.06.22
⑦ 衣浦豊田道路	4.3	235.1	H16.03.06 ~ H46.03.05
⑧ 名古屋瀬戸道路	2.3	52.3	H16.11.27 ~ H56.11.26
⑨ 小牧東インター有料道路	1.6	18.6	S61.03.27 ~ H28.03.26
⑩ 音羽蒲郡有料道路	3.0	43.1	S61.11.21 ~ H28.11.20
⑪ 小坂井バイパス	0.9	21.7	S61.03.06 ~ H28.03.05
⑫ 新豊田駅前駐車場	—	10.0	S58.04.01 ~ H25.03.31
⑬ 三ヶ根山スカイライン	5.1	3.7	S43.03.01 ~ 定めなし
全体	83.1	2,747.0	S43.03.01 ~ H56.11.26

※ 「道路建設費」には、他の団体が負担した工事費を含みません。

※ 各路線において四捨五入しているため合計が一致しない場合があります。

【 表－1 営業路線一覧表（平成22年度末現在）】

▼ 全体の管理延長は、表－１（P. ２）のとおり83.1kmで、建設に要した費用（他団体から引き継いだ路線の場合は購入価格）の総額は2,747億円となっています。

▼ ⑧名古屋瀬戸道路が平成56年度に最後の無料開放を迎える予定ですが、この時まで、お客様から頂く料金収入などで、上記の費用を着実に償還していくことが、当会社の大きな責務となっています。

（２） 各路線の償還状況

▼ 特措法に基づく12路線のうち①から③の知多半島道路始め3路線は、相互に密接に関連していることから、プール制を採用しており、3路線全体で償還していますが、その他の路線はそれぞれ単独で償還しています。

▼ 平成22年度末における償還状況は以下のとおりです。

（ア） 交通量が計画を上回り、計画どおり建設費を償還している路線

⑩ 音羽蒲郡有料道路（早期無料開放の可能性あり）

（イ） 交通量はここ数年計画を下回っているが、計画どおり建設費を償還している路線

①～③ 知多半島道路始め3路線

④ 中部国際空港連絡道路

⑤ 衣浦トンネル

（ウ） 建設費の償還は計画どおり進んでいないが、通行料金で全経費を賄うとともに建設費の一部が償還できている路線

⑥ 猿投グリーンロード

⑦ 衣浦豊田道路

⑧ 名古屋瀬戸道路

⑪ 小坂井バイパス

（エ） 通行料金で料金徴収経費は賄えるが、建設費の償還ができていない路線

⑨ 小牧東インター有料道路

⑫ 新豊田駅駐車場

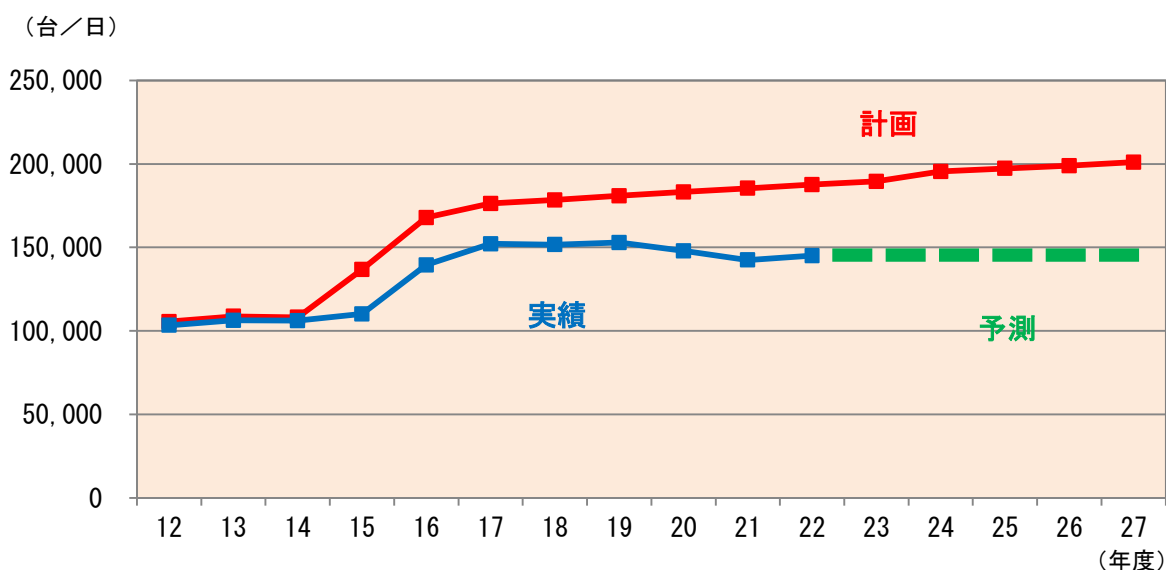
▼ 建設に要した費用は、各路線単位で、料金徴収期間内に償還していくことが原則となっており、上記の（ウ）及び（エ）に該当する6路線については、現状のままでは期間内の償還が困難な状況となっています。

なお、道路運送法に基づく三ヶ根山スカイラインについては、償還期間が特に定められておりませんが、経営の状況は（ウ）相当となっています。

（３） 利用台数の見通し

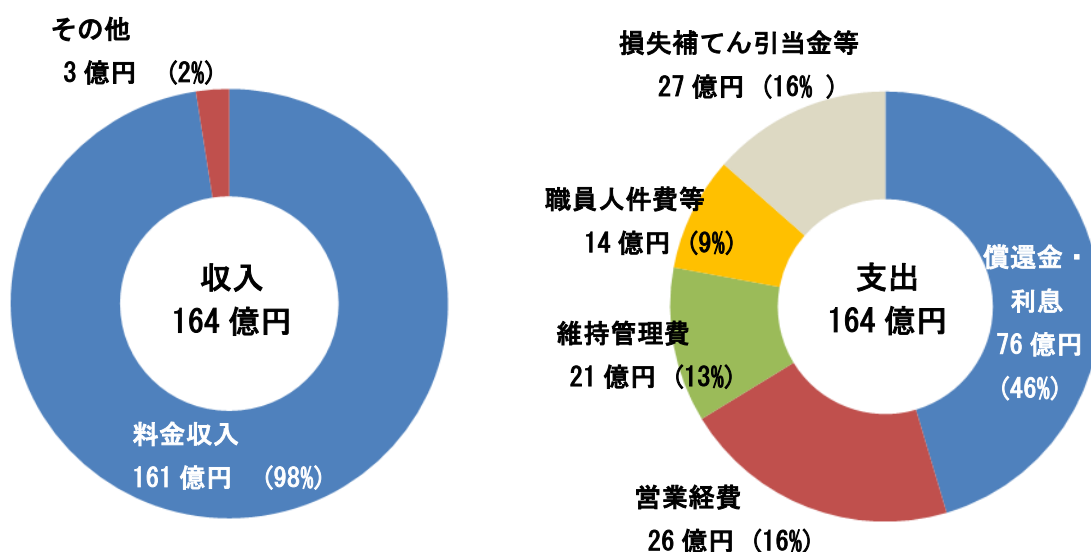
▼ 特措法に基づく12路線の利用台数の見通しは、各路線で多少の違いはありますが、総体的に見れば図-1に示すような傾向となっています。過去10年間の推移を見ますと、衣浦豊田道路が開通した平成15年度以降、計画と実績との乖離が広がり始め、16年度のセントレアライン開通の効果でやや持ち直しますが、20年度からは、リーマンショックに端を発した景気後退に伴い、利用台数は減少傾向となっています。

▼ 平成22年度は景気が復調の兆しを見せて多少上向きましたが、計画値まで回復することは見込めず、23年度以降は、計画値と同じ傾きで伸びていくことを期待しつつも、ほぼ横ばいの状態が続くという見通しを立てています。



【 図-1 日平均利用台数の推移 】

(4) 平成22年度の収入・支出状況

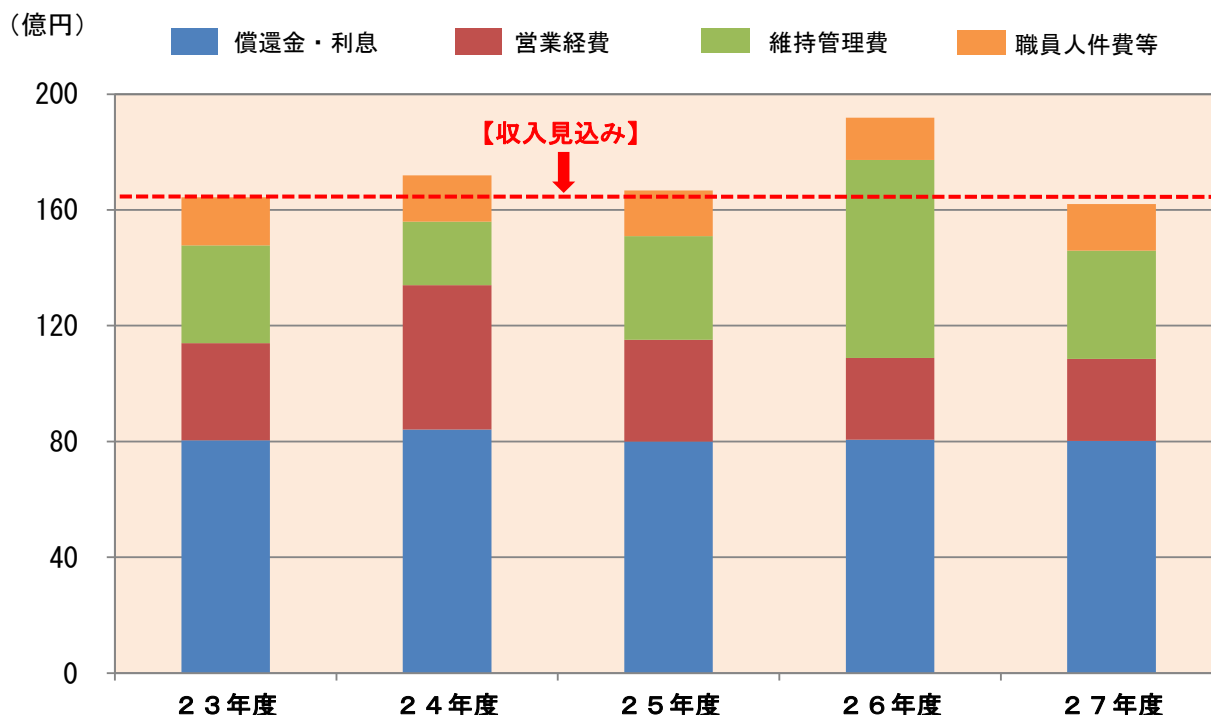


【 図-2 平成22年度の収入・支出 】

- ▼ 当会社の平成22年度の収入・支出状況は図-2（P. 4）のとおりです。
収入の98%をお客様から頂く料金収入が占めています。13路線全体の料金収入は18年度の175億円をピークに年々減少しています。
- ▼ 特に、平成21年度は景気後退やガソリン価格の高騰の影響を受け、20年度実績の168億円より9億円も減少して159億円となりましたが、22年度はやや持ち直して、161億円まで回復しました（21年度及び22年度は料金値下げの社会実験に伴う愛知県からの減収補てん額を含む）。
- ▼ 支出については164億円のうち、義務的経費である道路建設費の償還金・利息が76億円で、支出全体の46%を占めています。

（5） 中期的な経営見通し

- ▼ 図-3は、今後5年間の収入・支出の増減を予測したグラフで、平成23年度は当初予算額です。
- ▼ 償還金・利息は借入時の約定により定められた義務額であり、今後5年間は、料金収入の50%に相当する80億円前後で推移します。
- ▼ 営業経費は、路面清掃用の散水車や除雪車など当社が所有している特殊車両や料金收受機器の多くが平成24年度に耐用年数を迎えることから、22年度には26億円だったものが、24年度には50億円程度まで増加することが見込まれます。



【 図-3 収入・支出の予測 】

- ▼ 維持管理費は、平成15年度から導入を開始したETCの中央設備や路側機器の更新時期が26年度前後に集中するため、22年度には21億円だったものが26年度には70億円程度まで増加し、厳しい状況を迎えることとなります。
- ▼ 一方、料金収入については、利用台数に下げ止まり感があるため、平成23年度は22年度並みの161億円程度（収入全体で165億円）になると見込んでいます。それ以降についても、景気の動向や社会情勢からみて増加は期待できず、計画と実績の乖離は容易には縮まらないと考えています。
- ▼ 平成24年度から26年度のグラフのように、支出が収入を上回ることが予想される事態に対しては、支出の平準化など、早い段階からの対策が必要であるとともに、今後は、利用促進に向けた積極的な取組みと更なるコスト削減が、これまで以上に重要になってくると考えています。

3 健全経営に向けたこれまでの取組みとこれからの課題について

(1) これまでの取組み

- ▼ 平成16年3月に策定しました『愛知県道路公社経営改善計画』においては、
 - 「1 有料道路の利用促進」
 - 「2 契約方法の改善」
 - 「3 コスト削減」
 - 「4 健全な経営」を基本方針として、具体的な事業・方策を進めてきたところであり、その主な内容は以下のとおりです。

- ▼ 「1 有料道路の利用促進」では、(1) インターネットによる広聴広報の充実、(2) 利用促進PRイベントの展開、(3) 利用者サービスの充実、の3点をテーマに取り組み、平成19年4月にはETCマイレージサービスや夜間・早朝割引を開始しました。
また、PRイベントとしましては、毎年6月に三ヶ根山スカイラインにおきまして、地元自治体との共催による『あじさいフェスティバル』が、周辺観光施設とタイアップすることで知名度が上昇し、大変ご好評いただいております。

- ▼ 「2 契約方法の改善」では、平成20年7月から電子入札を導入したほか、一般競争入札の対象を5,000万円以上の工事に拡大しました。
また、料金徴収業務委託などについて、随意契約から公募型競争入札に切り替え、透明性・公平性の向上を図ってきました。

- ▼ 「3 コスト削減」では、平成15年度に152名であった正規職員数を21年度までに43%削減して86名とし、削減目標の30%を大きく上回る成果となりました。
さらに、路面清掃業務委託におきまして、作業の効率化を図ることにより、16年度実績に対して5年間で20%の削減を目標にしていたところ、21年度末時点で、29%相当の4,700万円を削減することができました。
このほか、民間からの借入金を繰上げ償還したことにより、支払利息において、3,400万円の削減が実現したところです。

- ▼ 最後の「4 健全な経営」では、経営が黒字に転じる見込みのない道路運送法3路線について、地元自治体や愛知県との調整を重ね、平成17年度に有料道路事業を廃止して、愛知県への移管が完了しました。これによって、当公社の負担が相当軽減されたところであります。

(2) これからの課題

- ▼ 経営については、これまでの取組みの成果もあり、比較的順調に推移してきてお

りますが、景気の停滞や少子高齢化など経済・社会情勢の影響による利用台数の減少や、施設の老朽化に伴う維持管理費の増大、さらには多額の費用を要するETC機器の更新など、公社経営は、今後、大変厳しい局面を迎える見通しとなっています。

- ▼ こうした中で、当公社としても、より多くのお客様にご利用いただき、収入の更なる確保に努めるとともに、効率的な維持管理の推進やコスト削減に取り組み、経費節減に努めながら、着実な償還のもとに経営を進めていく必要があります。
- ▼ さらに、これまで以上に中長期的な視野に立った公社運営が求められているとともに、「ETCに関するトラブル防止」、「交通安全対策」、「維持管理や点検手法の見直し」などの課題についても、着実に対処していかなければなりません。
- ▼ 「ETCに関するトラブルの防止」については、カード未挿入車の誤進入による渋滞などを防ぐため、平成18年度からETC予告アンテナを順次設置してきました。
また、ETCの普及に伴い、開閉バーに接触するトラブルが増加し、お客様から多数の苦情が寄せられましたので、20年度からエア一式バーを導入して、事態の改善に努めました。
さらに、社会問題となっていますETC不正通行対策については、22年度に設置した監視カメラによる抑止効果の検証や、不正通行を捕捉した場合の対応方法を引き続き検討していく必要があります。
- ▼ 「交通安全対策」については、これまで、排水性舗装への転換や交通安全施設の充実などを図ってきたことにより、近年では、当公社が管理する道路において重大な事故は発生していません。しかしながら、交通事故件数は年間300件前後発生しているため、交通事故の減少は当公社の最重要課題となっておりますので、ハード・ソフト両面からしっかりと取り組んでいかなければならないと考えています。
- ▼ 「維持管理や点検手法の見直し」については、施設の老朽化に伴う維持管理費の負担軽減を図るため、予防保全の考え方を取り入れ、橋梁を始めとする施設の点検内容についても見直しを行い、費用対効果を踏まえた維持管理計画を新たに策定していきたいと考えています。
- ▼ 有料道路を取り巻く環境が大変厳しい中で、こうした課題に対して継続的かつ体系的に取り組むためには、全職員が共通の指針を持ち、これを将来へ承継していくことが大切であるとの考えに立って、新たな経営計画を策定することといたしました。
- ▼ 新たな経営計画は、『愛知県道路公社経営改善計画』の4つの目標を継承しながら、前述の諸課題のほか、環境対策や時代の変化への対応など、中長期的な視点を新たに取り入れて、次の5つの基本方針により構成しています。

- (1) お客様サービスの充実と利用促進
- (2) 安心・安全の向上と環境対策
- (3) 効率的で適切な維持管理
- (4) 着実な償還に向けた健全経営
- (5) 中長期的な視野に立った公社運営

▼ これら5つの基本方針のもとに、それぞれの方向性と平成27年度までに実行すべき主な施策を定め、これに基づき、職員一人ひとりが主体性を持って積極的な取り組みを進めていきます。

4 新たな経営計画について

(1) お客様サービスの充実と利用促進

▼ 方向性

多くのお客様に利用していただくため、公社の有料道路に関する広報活動をこれまで以上に広く展開することにより、今後の利用促進につなげるとともに、便利で快適な有料道路とするために、有料道路に関する情報ルートの増設など情報提供の充実に努めます。

また、お客様ニーズに応じた多様なサービスを提供するため、創意工夫を凝らし、お客様満足度の向上を目指します。

▼ 主な施策

① 広報活動と情報提供の拡充

広報活動については、これまでも積極的に取り組んできたところですが、今後は、お客様のニーズを反映させた情報の提供などをさらに強化するとともに、広く県外の地域にも情報発信するなど、新たな取組みも実施していきます。

具体的には、一層の利用促進を図るため、県外で開催される各種イベントへ積極的に参加したり、PRパンフレットなどの配布エリアをこれまで以上に拡大することにより、より多くの方々に当公社の有料道路を知っていただこうと考えています。

また、情報提供の充実としまして、地元観光名所などの沿道情報や当公社が提案するドライブルートをホームページやマップに掲載したり、通行止め情報などを速やかに提供できるよう携帯電話版ホームページの開設についても検討を始めます。

さらに、道路情報施設による情報提供の拡充を図るため、懸垂幕の増設や道路情報板に表示する情報項目の充実に努めていきます。

② 利便性・快適性の向上

利便性の向上策としまして、「回数券の販売時間が短い」、「販売場所が限られているため購入しづらい」といったご意見がお客様から寄せられているため、販売経費とサービス改善効果の比較検証を行い、時間延長、新規販売所の設置及び休日販売の是非など総合的に検討し、早急に新たな方向性を打ち出します。

また、外国のお客様に配慮し、日本語表記のみとなっている道路案内標識などについて、順次、ローマ字併記に切り替えていきます。

快適性の向上策としましては、お客様に迅速かつ正確で統一的な対応ができるよう新たな対応マニュアルを作成するとともに、お問い合わせの内容に即座に対応で

きるようダイヤルインを導入していきます。

また、料金收受員の接客マナーのさらなる向上を図るため、事務監査による指導などを行い、丁寧な言葉遣いや職務に対する意識改善を促し、お客様に愛される公社を目指していきます。

以上のような取組みに関しましては、お客様満足度調査などにより、皆様の声を今後の管理・運営に反映させ、さらなる利便性・快適性の向上を図っていきます。

③ 地域との連携

地域との連携による取組みとしまして、大府及び阿久比パーキングエリアのレストラン・売店（営業は民間業者へ委託）で、お客様が魅力を感じる食事メニューや商品を揃えるなど、営業者の工夫を促すとともに、地元関係機関との協働による特産品の販売促進や物産展の開催、あるいは写真・パネルを活用した魅力的な地元紹介など、サービスの向上につながる活動を幅広く展開していきます。

また、地域とともにある公社を目指して、地元市町村などが主催するイベントや催しに積極的に参加していきたいと考えています。

（２） 安心・安全の向上と環境対策

▼ 方向性

安心・安全な有料道路を目指し、ハード・ソフト両面から交通安全対策を講じるとともに、災害時・緊急時に迅速かつ的確に対応できるような体制づくりに努めます。

また、環境への配慮についても、これまでの施策に加え、新たな取組みを積極的に検討していきます。

▼ 主な施策

① 交通安全対策の強化

交通安全対策の取組みとしましては、当公社の管理する道路において過去に発生した事故の原因を体系的に検証して、より効果的な交通安全施設の整備を行い、安全性の向上に努めます。

主なものとしましては、重大事故の原因ともなりかねない逆走車への対策としまして、パーキングエリア流入部やインターチェンジ入口部において、注意を促す看板や電光表示板などを設置していきます。

また、知多半島道路と南知多道路の両自動車専用道路においては、雨天時における走行の安全性の観点から、従来の舗装から排水性舗装への転換を進めてきましたが、知多半島道路については概ね完了しました。今後は、南知多道路及び猿投グリ

ーンロードにおいて計画的に実施していきます。

さらに、落下物やETCレーンにおける速度超過などによる事故の危険性について、チラシ、ホームページ、看板及び懸垂幕などを通じて、利用者への幅広い周知活動を積極的に推進します。

② 災害時・緊急時の体制づくり

従来の防災計画に加えて、平成23年3月に発生した東日本大震災の教訓を生かすなど、大規模災害に対する危機管理体制を充実させるために、BCP（業務継続計画）を策定するとともに、災害時におけるお客様の誘導など、職員が適切かつ迅速に行動が取れるよう避難マニュアルを作成して、継続的に訓練を実施していきます。

また、災害発生時及び異常気象時における巡視業務や応急処理あるいは雪氷対策業務については、通行車両の安全性確保のため深夜、早朝を問わず迅速な対応が求められており、こうした事態に適切に対応できるよう、地元業者との連携を強化するなど防災体制の更なる充実を図っていきます。

③ 環境への配慮

環境への配慮については、これまでも道路の構造、防音壁、あるいは植栽などの面から取り組んできましたが、こうした取組みに併せ、CO₂削減など環境対策が国際的な課題となっている状況に鑑み、当公社においても、地球環境に配慮した新たな取組みとして、知多半島道路の大府や阿久比パーキングエリアにおける電気スタンド（急速充電施設）の設置について、電気自動車の普及に合わせて対応できるよう、NEXCOなどとも協調し、検討を始めます。

また、一般的な白熱電球と比較し寿命が40倍ともいわれるLED（発光ダイオード）や、パーキングエリアなどを活用した太陽光発電システムの導入についても、併せて検討を進めていきます。

（3） 効率的で適切な維持管理

▼ 方向性

効率的で適切な維持管理を推進するため、維持管理計画を早期に策定するとともに、新たな視点に立った維持管理に取り組み、コストの削減に努めます。

また、今後、更新費用などが大きな経営負担となる料金收受システムについて、合理的な運用を目指していきます。

▼ 主な施策

① 維持管理の見直し

今後は、橋梁やトンネルなど道路構造物の老朽化に伴い維持管理費の増大が予測されるため、これまでの対症療法的な維持管理を見直し、構造物の点検結果をもとに、損傷が発生する前に補修を行う予防保全の考え方を取り入れた新たな維持管理手法を構築します。

また、道路情報板などの電気設備施設については、重大な機器の故障を未然に防止するため、過去の保守点検結果や部品類の交換履歴をデータベース化し、効率的な維持管理に役立てるとともに、点検の効率性、適正性を再検証して点検頻度や点検項目の見直しを行うことにより、電気設備保守点検業務委託費を、平成27年度末までに対21年度比で5%削減します。

さらに、現在、知多半島道路始め6路線において民間に委託している道路パトロールについて、他団体の実施状況などを踏まえて、より適正な在り方を検証していきます。

② 新たな視点による維持管理への取組み

橋梁定期点検については、現在、最も信頼性の高い近接目視点検を基本として、対象橋梁188橋に対し第1次点検（平成19年度～24年度）を実施していますが、次回からの点検にあたっては、近接目視点検だけでなく、遠方目視やカメラ撮影による点検を組み合わせた効率的な点検手法を研究して、コスト削減に努めます。

また、知多半島道路などの自動車専用道路に引き続き、猿投グリーンロードなどにおいても車載カメラによる道路映像の撮影を実施し、これらの映像をデータベース化して、標識、区画線、法面等の状況を事前に把握できるようにすることにより、現地調査の効率化を図ります。

③ 料金收受システムの合理化

当公社の有料道路におけるETC利用率は導入時に比べて大きく増加しているため、事故防止や利便性向上の観点から、ETCレーンの利用実態や料金所付近の車両の流れを改めて調査し、ETCレーンの位置やレーン数について再検証していきます。

また、当公社の料金收受機器の更新時期は平成26年度にピークを迎え、大きな経営負担となることが予想されることから、交通量に見合った必要レーン数の再検証や、機器本体や部品の相互流用による更新時期の延伸を図ることなどにより、可能な限りコスト削減に努めます。

さらに、ETC機器の経済的な調達と無駄のない更新計画の策定を目指し、事務職員と技術職員の混成するプロジェクトチームを設置し、ETCに関する事務を専門的に処理する体制を整えます。

(4) 着実な償還に向けた健全経営

▼ 方向性

競争性・透明性の一層の向上や価格以外の要素を取り入れた品質重視の調達など、契約制度の更なる改善を目指します。

また、着実な償還を念頭において、様々な観点から事務事業の合理化を図るとともに、今後の料金施策についても、有料道路制度の動向や社会情勢を踏まえ、適切に対応していきます。

▼ 主な施策

① 契約制度の更なる改善

当公社における平成21年度の随意契約件数は、少額の修繕工事を対象として、297件に上りましたが、発注単位を集約化するなどの工夫をすることで、27年度末までに、件数ベースで70%削減し、事務の効率化を図ります。

また、入札結果の公表に関する改善点としまして、現在運用中の『あいち電子調達共同システム』で入札結果を閲覧することができないもののうち、250万円以上の調達について、その入札結果をホームページに掲載することにより、透明性の一層の向上に努めます。

また、知多半島道路の大府及び阿久比パーキングエリアのレストラン・売店の営業委託について、民間のアイデアやノウハウをより効果的に活用するため、契約の相手方を決定するに際しては価格以外の要素で競争できるような評価方法を導入するなど、新たな手法を検討します。

② 事務事業の合理化

事務事業の合理化としましては、帳票類を本社と事務所間で連結させることにより、予算、決算及び出納の事務処理を効率化するため、公社独自のオンラインシステム構築の是非を検討していきます。

また、資金運用については、地方道路公社法により国債や地方債などに方法が限定されているなかでより効率的な運用を図るため、長期的で堅実な資金計画を策定するとともに、市場の動きに留意しながら、より有利な運用を目指して行きます。

③ 料金施策の検討

平成21年7月から23年3月まで、愛知県と当公社が協力して実施しました料金引下げの社会実験については、景気対策や地域の活性化、あるいは渋滞対策の面で一定の成果を得たところです。

一方、国におきまして高速道路の料金制度の見直しが進められており、その動向次第では、公社の料金制度、とりわけ高速道路事業と協調して実施しているマイレージ割引などへの影響が懸念されます。

当公社としましても、着実な償還を前提としつつ、こうした社会情勢を踏まえた

料金施策などに適切に対応していきます。

(5) 中長期的な視野に立った公社運営

▼ 方向性

不正通行対策や未利用地の有効活用など、中長期的な課題についても、今後の5年間で一定の成果または方向性を打ち出せるよう積極的に取り組んでいきます。

また、将来の状況の変化に柔軟に対応できるような公社を目指して、計画的な組織運営を実現するとともに、人事交流や資格取得を通じて職員の資質の向上を図っていきます。

▼ 主な施策

① 中長期的な課題への対応

有料道路の不正通行については全国的に増加傾向にあり、通行料金負担の公平性の観点から、当公社でも知多半島道路に監視カメラを設置し、不正通行の実態や監視カメラの効果を検証しているところですが、今後は、不正通行の防止に鋭意努めながら、この検証結果と他団体の状況を踏まえ、不正通行者への対応に厳正に取り組んでいくとともに、チラシ、ホームページ、看板及び懸垂幕などを利用した広報を拡充することにより不正通行防止に向けた啓発活動に努めていきます。

また、三ヶ根山スカイラインや鳳来寺山パークウェイ駐車場など料金徴収期間の定めのない施設について、将来的な経営の在り方を研究するとともに、すでに無料開放した道路運送法道路の残地の処分方法や、高架下の有効的な活用方法について、関係機関と調整しながら、継続的に検討していきます。

② 将来を踏まえた組織体制と人材育成

当公社の出先機関は、建設事業の終了に合わせて逐次、統廃合を行ってきた結果、現在は知多有料道路事務所、猿投グリーンロード事務所及び東三河有料道路事務所の3事務所とりんくう出張所により13路線を管理しています。

今後は、音羽蒲郡有料道路が無料開放となる時期に合わせ、管理水準の低下を招かない範囲内で組織体制のさらなる合理化を図るとともに、各所属における必要人員の再検証を行うことにより、現在106人の職員数（再任用職員・嘱託員含む）を計画的に削減していきます。

また、当公社の将来を担う若手職員の知見を深めるため、定期的に他団体との人事交流ができるような環境を整備するとともに、平成23年度中に各種資格取得を支援する制度を立ち上げるなど、職員の資質の向上に努めていきます。