

管理費節減に関する考え方

1. 管理費節減の基本的な考え方

1) 管理費節減の視点 (8月22日集中審議参照)

分析の視点

- ・全体の費用構造に占めるシェア (項目のマグニチュード) の把握
- ・合理化 / 効率化によるコスト縮減の可能性評価

明確な目標の設定

「自分のお金だったら有効に使おう」

仕事の意義・仕方
にさかのぼって見直し・検討

2) 民営化の制度設計と管理費節減の扱い

民営化前の管理費節減と民営化後の管理費節減

民営化前 ; 「公団内においてコスト意識が働きにくくなっており、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われる」結果の余分なコストについては、民営化にそなえて速やかに見直しすべきではないか

民営化後 ; 民間会社が自らの判断で、知恵・工夫を総動員しておこなうべき事柄

このように「管理費節減」のステージを二段階で考えることで以下のメリットが期待できるのではないか

- ・管理費の節減をあらかじめ取り込み、貸付料設定に反映することで、「(地域)独占」のデメリットを軽減させるとともに料金引き下げなどにより民営化のメリットを国民へ還元することが具体的に検討できるのではないか。
- ・あらかじめ見込むべき管理費の節減が明確にされることで会社の経費節減に対するインセンティブも高まるのではないか
第25回委員会資料、資料3「管理費の削減・関連事業の展開に係る新会社の経営インセンティブの付与と料金引き下げ等のための原資の確保等について」

民営化前の管理費節減を下記のように検討したらどうか。

- ・主要な費用項目 (維持管理費のうちの工費、業務管理費のうちの料金收受業務委託) については、「仕事の仕方の見直し」の方向性を提案・検討することで、管理費節減の実現可能性をより高めることが可能ではないか。

(参考1:集中審議資料)

- ・その他の項目に関しては、委員会として節減の目標を設定するにとどめ、具体的管理費節減手法は公団 (または新組織) にゆだねたらどうか。

2. 維持管理業務の見直しの方向性

1) 維持管理費の構成 (JH、2000 年度実績)

「工費」が道路管理費 (3,299 億円) のうち約 3 割、987 億円を占める

「工費」中の最大費用項目は、下記の例では、「清掃」で、1 / 3 のシェア

2) 節減の方向性

JH の清掃頻度の基準 (交通量 ; 2 万 5 千台 ~ 5 万台未満の場合)

・清掃専用車による路面清掃 ; 1 回 / 週

・トラックを使った人力清掃 ; 3 回 / 週 (「高速道路に関する行政監察報告書」、総務庁)

走行に支障のある落し物処理などは「清掃」ではなく「交通パトロール」で対応する場合が大半と考えられる。

維持管理業務においては、費用対効果の視点から仕事の意義・仕方にさかのぼって再検討する余地。

(資料 1) 維持管理費 (工費) の内訳

平成 13 年度に JH 横浜管理事務所で支出した「工費」の作業別内訳 (JH 調べ)

(金額の単位 : 百万円)

種別	金額	備考	種別	金額	備考
点検の燃料油脂費	1		道路施設補修	57	防護柵、排水、のり面等の補修
道路の清掃	455	路面、域内、TN 排水等の清掃	設備補修	218	設備機器の整備・補修・修理等
植栽作業	136	樹木剪定、植栽補修、伐採等	水質管理	11	浄化槽等の検査・設備補修等
草刈	76		雪氷対策	48	除雪、薬剤散布等
舗装補修	260	段差修正、打ち替え等	その他	10	図面整理等
橋梁補修	69	伸縮装置、配水管等			
			合計	1,341	

(資料 2) 名阪国道 (国道 25 号、大阪と名古屋を結ぶ国道) の例

; 東名阪 ~ 中名阪 ~ 西名阪と 3 つに区分して通称されるが、このうち「中名阪」73km が直轄管理の自専道で、四車線、6 ~ 4 万台 / 日程度の利用があり、JH 管理の東名阪、西名阪と同様に利用されている

; 中名阪 (直轄区間) の道路清掃頻度 : 6 ~ 12 回 / 年 (事務局調べ)

3. 料金收受システムの抜本の見直しとコスト縮減

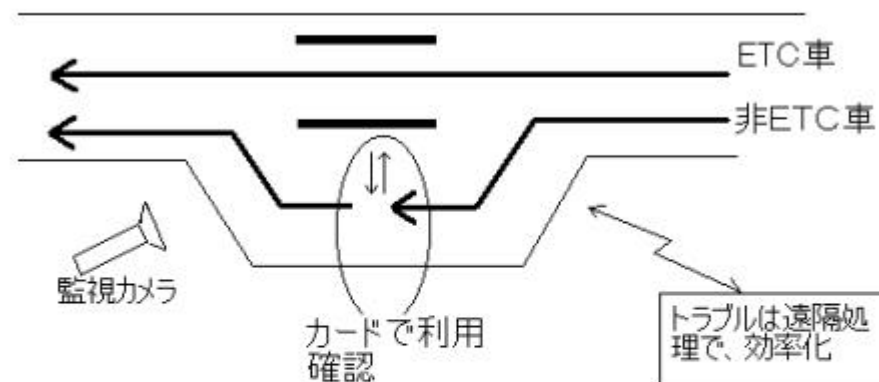
1) 新しい料金收受システム（イメージ）

ETC（メイン）＋機械收受（非ETC車用、サブ）
 高率割引のハイカや回数券割引を廃止し、各種割引特典はETCに集約、ETCの廉価策と併せて普及を促進

2) 機械收受（非ETC車の支払い手段）について

案1：非ETC車の支払手段を、クレジットカード、プリペイドカード、電子マネーに限定する。

案2：一部料金所で配置中の「機械收受機」の活用、改良を進める



3) 効果（JH、H12の場合）

- ・道路管理費（3299億円）のうち3割を占める收受業務委託の全廃が可能ではないか。
 （なお、新規に收受機器の点検・更新やトラブル対応の費用が発生）
- ・案1を採用すれば現場で現金を扱わないことによる更なるコスト縮減と防犯性の向上が期待できるのではないか。
- ・社会問題となっているハイカや回数券の偽造問題、暴走族等の不正通行の防止にも寄与するのではないか。（参考4）
- ・なお、高速道路についても、e-Japan重点計画-2002のようにETC車に利用を限ることとすれば、さらなるコスト縮減は可能

（資料3）料金収入の支払手段別のシェア

（% 金額ベース H13 推測値）

	現金	回数券	ハイカ	別納
道路公団	35	2	27	36
首都高速	51	31	18	該当なし
阪神高速	50	36	14	該当なし
本四公団	59	該当なし	38	3

4. 管理費の節減の目標（案）について

1) 目標の設定（イメージ）

- ・ 民営化前に取り込むべき管理費節減の全体像がわかりやすくかつ事後評価が容易な方法で目標を設定することにより、実効ある経費節減を期待

費用項目	12年度実績	削減目標（考えられる削減策）	削減後費用
道路管理費	3,299 億円		1,870 億円 + ETC 関係費用等
維持管理費（工費）	987 億円	3 割カット（清掃頻度の半減等）	690 億円
料金收受業務	938 億円	全廃（機械化、ETC化）	新たに ETC 関係費用 + 機械監視費用
交通管理業務	234 億円	1 割カット	210 億円
保全点検 / 施設点検	221 億円	1 割カット	200 億円
光熱費・市町村等支出金	206 億円		200 億円（照明灯の電気代等）
その他	713 億円	2 割カット	570 億円
一般管理費（消費税を除く）	742 億円		740 億円

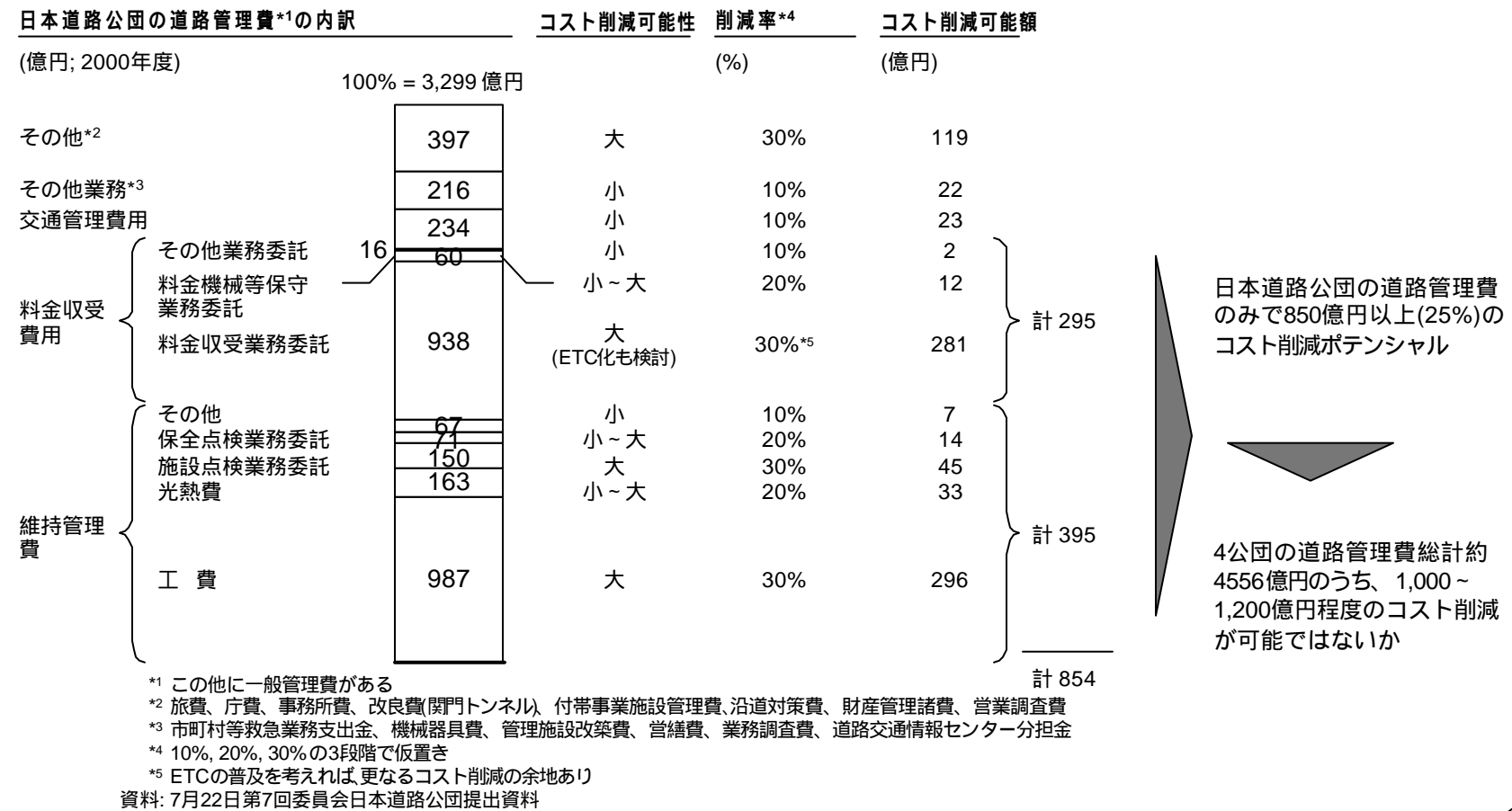
注）金額は道路公団の 2000 年度決算の事例

2) 民営化後の管理費節減については、「第 25 回委員会資料、資料 3」を踏まえて検討したらどうか

(参考1) 8月22日第2回集中審議資料(川本委員提出)における管理費削減(20%)の考え方

道路管理費は4公団の売上の17パーセントを占める費用だが、民間経営手法の導入等により効率化が順調に進んだ場合、1,000億円(約20%)程度のコスト削減が見込むと仮定した

道路管理費のコスト削減ポテンシャル(仮説)



(参考2) トヨタホームページより(抄)

トヨタ自動車(株)は、新型ETC車載器を、10月1日より全国のトヨタ車両販売店、トヨタ部品共販店を通じて販売する。

【メーカー希望小売価格】(取り付け費、セットアップ作業費及び消費税は含まず)

トヨタ純正ETC車載器 スパ-パ-リ-ュー-タイ-プ (12V車用) 17,000円

トヨタ純正ETC車載器 スパ-パ-リ-ュー-タイ-プ (12V車用・外部インターフェイス付) 18,000円

注) 販社によっては、このETC車載器を14,000円で販売している例あり

(参考3) 料金徴収に関する新技術の事例(2002年6月13日、日本経済新聞からの抜粋)

「ジェーシービー(JCB)、住友商事など3社はクレジットカード払い専用の時間貸し駐車場システムの販売事業に乗り出す。コイン式駐車場に比べ現金回収にかかるコストを削減でき、盗難被害防止の利点もある。百貨店などの駐車場管理会社などに売り込み、まず初年度に全国100カ所以上での導入をめざす。

(参考4) ETCに関する道路審議会の審議状況等(内閣府、建設省、国土交通省の記者発表資料を事務局で再構成)

1) 道路審議会有料道路部会での審議状況(平成12年8月10日発表)

ETCの導入を踏まえた料金のあり方等について検討課題とする

緊急の課題となっているETCの普及促進を図るための施策について考え方を整理

(特に都市高速において)弾力的で多様な料金施策の効果的な実施が可能

概ね5年後を目途に都市高速道路においてETCに限定した利用を目指す

2) ETC普及・活用検討委員会の第1回とりまとめ骨子(平成14年9月24日発表、道路局有料道路課)

原則として全ての料金所にETCを整備

ハイウェイカード、回数券の偽造が大きな社会問題となっていることから、その解決の観点からも、高度なセキュリティを有するETCへの割引の集約を図ることが重要

料金所周辺での渋滞が想定される料金所においても、できるだけETC専用運用を確保するための運用切替基準を策定

3) e-Japan重点計画-2002(P72, IT戦略本部、平成14年6月18日)

エ) 高度道路交通システム(ITS)及び公共交通分野の情報化の推進

c) ノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)等の推進(総務省、国土交通省)

一般利用者に対するサービスを2002年度中に全国の主要な料金所に拡大するとともに、交通の安全と円滑について考慮した上でETC専用レーンの整備を図り、概ね4年後を目途に都市高速道路においてETCに限定した利用を目指す。また、ETCの利用促進を図るため、2002年度中に前納割引制度を導入するなど、利用環境の整備を図る。さらに、ETCの技術を応用した狭域通信(DSRC)10システムの多目的利用の推進を図るため、2003年度までに所要の環境整備を行う。