

阪神高速道路株式会社への質問と回答

[目次]

- (1) 社員数が減少する中で、維持管理についてどの様に対応しているのか。 … P1
- (2) ファミリー企業の整理はどの様に取り組んでいるのか。 … P2
(グループ経営の方針も含む)
- (3) 一般競争入札の割合を増やす一方、社員数の減少が進む中で、技術継承や技術開発についてどの様な課題があるか。 … P4
- (4) E T C 利用率が高まったが、今後の E T C 2 . 0 への切り替えをどう考えるか。 … P6
- (5) 海外展開についてどの様に考えているか。 … P7
- (6) 民営化時に管理コストを 3 割削減しているが、その後のコスト縮減の状況。 … P8
- (7) 入札契約についてどのような取り組みを行っているのか。 … P9
(入札方式、入札監視委員会、談合防止対策等)
- (8) 大規模更新について、都市空間に課題がある中で難しいのではないか。 … P13
- (9) 情報公開はどのような考えに基づき実施しているのか … P14
(情報公開規定等)

- (1 0) PA 事業収益をどの程度増やしていく予定か。 ……P15
- (1 1) オランダでは、「スマートハイウェイ」と称して、「蓄熱塗料」による光を発するラインや、電気自動車がレーンを走りながら充電できる蓄電道路などの実証実験が行われているが、そうした近未来への技術開発を何か行っているか。 ……P16
- (1 2) シームレス料金について、阪神圏特有の課題は何か。 ……P17

高速道路機構・会社の業務点検検討会
第3回検討会

質問事項に対する回答

2015年6月2日

阪神高速道路株式会社

【ご質問事項】

- (1) 社員数が減少する中で、維持管理についてどの様に対応しているのか。
- (2) ファミリー企業の整理はどの様に取り組んでいるのか。(グループ経営の方針も含む)
- (3) 一般競争入札の割合を増やす一方、社員数の減少が進む中で、技術継承や技術開発についてどの様な課題があるか。
- (4) ETC利用率が高まったが、今後のETC2.0への切り替えをどう考えるか。
- (5) 海外展開についてどの様に考えているか。
- (6) 民営化時に管理コストを3割削減しているが、その後のコスト縮減の状況。
- (7) 入札契約についてどのような取り組みを行っているのか。
(入札方式、入札監視委員会、談合防止対策等)
- (8) 大規模更新について、都市空間に課題がある中で難しいのではないか。
- (9) 情報公開はどのような考えに基づき実施しているのか。
(情報公開規定等)
- (10) PA 事業収益をどの程度増やしていく予定か。
- (11) オランダでは、「スマートハイウェイ」と称して、「蓄熱塗料」による光を発するラインや、電気自動車がレーンを走りながら充電できる蓄電道路などの実証実験が行われているが、そうした近未来への技術開発を何か行っているか。
- (12) シームレス料金について、阪神圏特有の課題は何か。

ご質問(1)

・社員数が減少する中で、維持管理についてどの様に対応しているのか。

【回答】

- これまで、事業実態の変化に対応し、迅速に組織・人員の見直しを図りつつ会社全体として人員削減に取り組んでまいりました。
- また、安全・安心に直結した業務を担う企業として、適正な事業執行体制の確保を前提に、維持管理部門においても業務効率化を図るとともに、人員の削減にも努めてまいりました。
- 加えて、グループ経営を実施することで、より一層の効率的な業務の執行と連携により地公体等の管理受託や緊急修繕事業等に対応してきているところであり、今後もグループ一体となり、更なる安全・安心への対応を図っていく所存です。

■社員数の推移

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
従業員数(人)	818	781	771	761	739	726	701	688	677

* 従業員数は就業人数(当社から社外への出向者を除き、社外から当社への出向者を含みます。)であります。

ご質問(2)

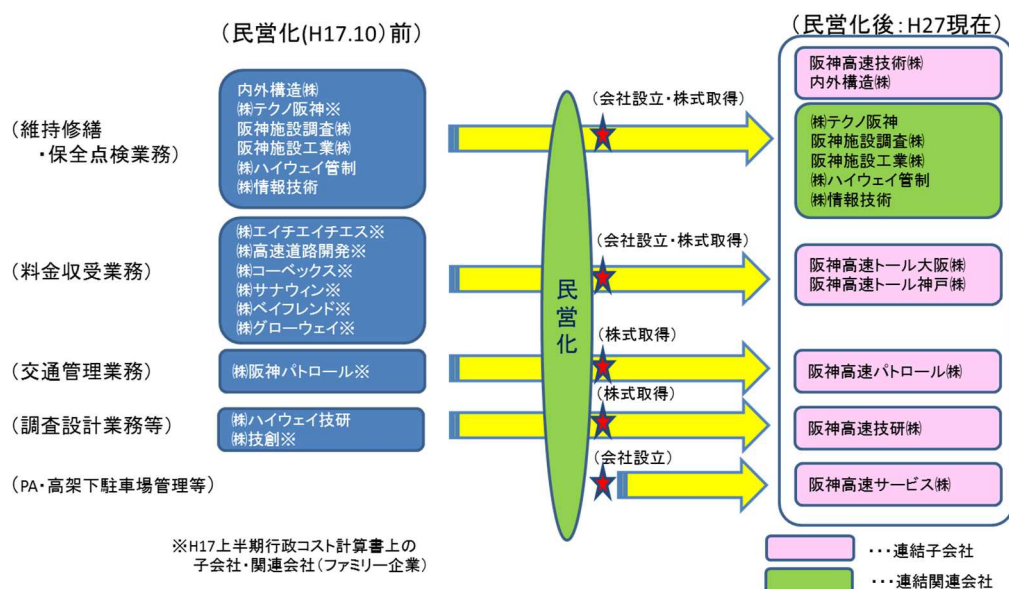
・ファミリー企業の整理はどの様に取り組んでいるのか。

(グループ経営の方針も含む)

【回答】

1)ファミリー企業の整理

- 阪神高速道路では、民営化後、道路の安全性やお客様サービス向上に直結する管理4業務(保全点検、維持修繕、交通管理、料金收受)や関連事業(PA・高架下駐車場等)について、いわゆるファミリー企業の再編や新会社の設立を経てグループ化を推進することにより、当社の経営方針の徹底及び経営の透明性を確保するとともに、効率性(コスト縮減)及び品質(管理水準)の確保のバランスに配慮しながら、「安心・安全」を基本とする品質(管理水準)の高い都市高速道路サービスを提供するための努力に取り組んできたところです。
- また、平成20年度末までに阪神高速道路の維持管理業務及び関連事業を行う会社の連結会社化が完了しているところです。



2) グループ経営の方針

- 阪神高速道路では、「安全・安心」に密接に関わる管理4業務(保全点検、維持修繕、交通管理、料金収受)を中心に、業務の内容などを踏まえて機能別に専門的技術・知識を有する子会社を設立し、グループ経営体制を構築しています。
- グループ経営体制を構築することにより、明確な資本関係の構築、理念・ビジョンなどの共有により、グループガバナンスを構築し、阪神高速サービスの品質(管理水準)及び効率化の確保・向上を図っているところ です。
- また、グループ経営の効果を最大限に発揮させるために、品質(管理水準)及び効率性の確保に関する検証体制を構築し、継続的なモニタリングを実施してきたところ です。
- 今後も引き続き、これらの改善策を取り組むとともにサービス及び効率性の更なる向上を目指した取り組みを実施する所存です。

ご質問(3)

- ・一般競争入札の割合を増やす一方、社員数の減少が進む中で、技術継承や技術開発についてどのような課題があるか。

〔 一般競争入札を促進しつつ継続的に技術開発を進めることや、社員数減少の中で技術継承することなど、技術力向上の観点での課題如何 〕

【回答】

1)技術継承

- 新技術により、建設・保全技術の高度化が期待される中、それらを稠密な都市内の現場で有効に活用し、最大限の効果を発揮するには、いかに技術者を育成していくかが課題と考えています。
- また、一定のネットワーク整備の進捗に伴う建設事業量の減少や、民営化以降の人件費縮減等による社員数の減少とそれに伴う歪な社員年齢構成(若手社員の減少)により、これまで阪神高速道路の建設・管理等高速道路事業を実施する中でのOJT(オン・ザ・ジョブ・トレーニング)による円滑な技術継承に課題があります。
- そのため、構造・交通等分野ごとにチーム形態をとり、社内外の技術者との交流を継続的に実施する取組や、コア・コンピタンスに値する業務を外注せずにグループ内で実施するインハウスエンジニアの育成など、今後、機能別に専門技術、知識を有するグループ会社とともに、個々の技術にも精通した技術マネジメント力を有する技術者の育成を推進していく予定です。

2)技術開発

- 今後、新規路線建設及び大規模更新・修繕事業の推進、維持管理の効率化・高度化を促進するため、より一層戦略的に新技術の開発・導入を進めていくことが課題と考えています。
- そのため、課題の明確化と実施に係るロードマップを策定するとともに、構造・交通・電気等各部門間の技術を融合するなどにより、更なる技術開発を推進していく予定です。
- さらに、他の民間企業や研究機関等が研究・開発した新技術(=シーズ)と、当社が「安全・安心・快適な都市高速道路ネットワークサービス」を提供する上で品質の確保と業務の効率化等の観点で必要な技術(=ニーズ)をいかにマッチングさせるかが課題です。
- より効率的に精度や品質を確保する観点から、従来の技術や材料にとらわれない幅広い視点で、従来の一般競争入札による技術検討と並行して、国や研究機関、民間企業等との共同研究による技術開発を推進していく予定です。
- なお、このような技術開発にあたっては、剰余金の活用も含めて検討する必要があると考えています。

《共同研究の一例》

標 題	主旨・目的等
コミュニケーション型技術募集・共同研究の公募相談会の開催	・阪神高速のニーズ(大規模修繕・更新、長寿命化、減災、ビッグデータ、ITS、異分野・業種融合等)について、幅広いシーズ(技術・材料・工法)を募集 ・従来の新技術募集や技術開発では解決することが出来なかった課題に対して、相互にコミュニケーションをとりながら、新たな価値を創造していく ・応募していただいたシーズと阪神高速のニーズのマッチングを模索し、試験施工や共同研究による技術開発に結びつけていく

ご質問(4)

・ETC利用率が高まったが、今後のETC2.0への切り替えをどう考えるか。

【回答】

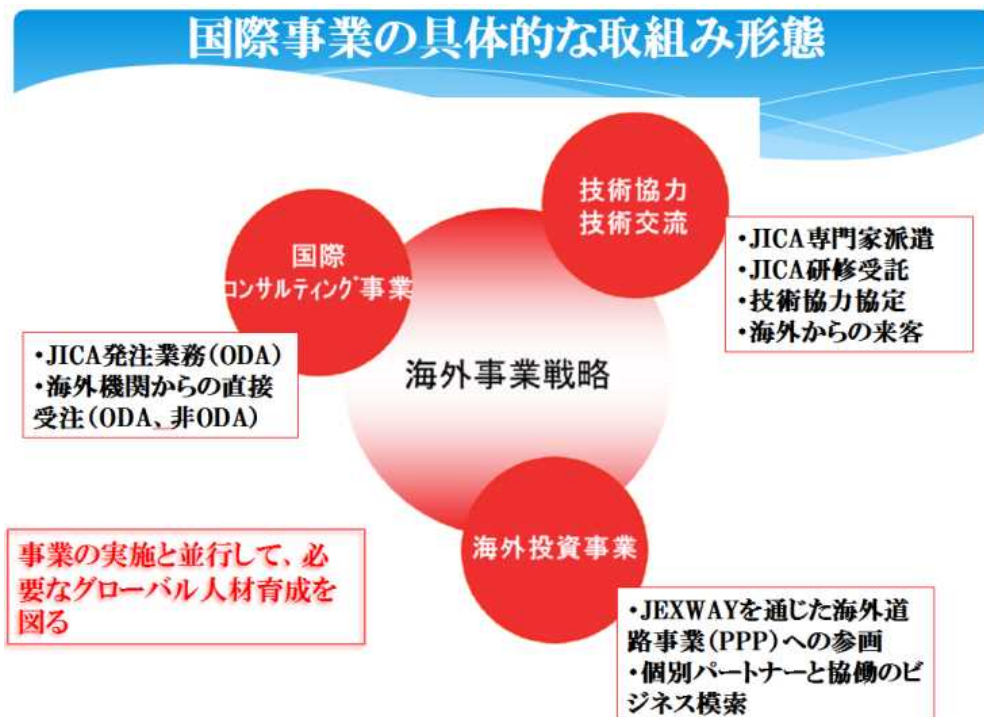
- ETC2.0のサービスについては、従来のITSスポットによる情報提供サービス、ETC車載器による料金収受および新たに国交省主管で導入予定である経路情報を活用したサービス等があり、サービスの内容等が決定次第、機器対応については、国交省など関係機関と調整していきたいと考えております。
- また、今後の車載器助成におけるETC2.0への切り替えについても、国交省など関係機関との今後の調整状況を踏まえながら進めていきたいと考えているところです。

ご質問(5)

・海外展開についてどの様に考えているか。

【回答】

- 海外展開については、当社の事業の拡大の観点、技術継承や人材、技術・ノウハウ等を活かし育てる“場”としての観点、及び国際貢献の観点から海外事業を実施しているところです。
- なお、当面の間は道路事業とのリソース割当のバランスも考慮しつつ、必要な活動を着実にやっていくこととしております。



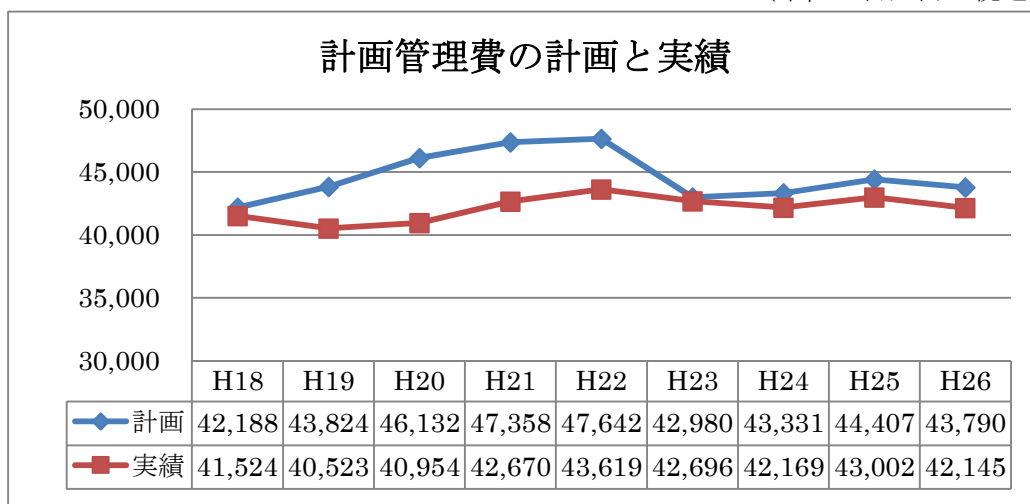
ご質問(6)

・民営化時に管理コストを3割削減しているが、その後のコスト縮減の状況。

【回答】

- 民営化時に実施した管理コストの3割縮減以降も塗装の長寿命化、点検項目の集約化、管理部局の合理化等に継続して取り組み、管理コストの縮減を実施してきたところです。
- これらの取り組みを踏まえ、計画管理費を年平均約 22 億円縮減することとし、平成23年11月の事業許可変更に反映しました。
- さらに、平成26年3月及び平成27年3月の事業許可変更において、資産の健全性及び「安全・安心」の確保に必要な管理水準を維持しつつ、グループ経営の一層の効率化などにより、約10億円/年の計画管理費のコスト縮減を実施しました。
- なお、平成27年3月の事業許可変更においては、「安全・安心」の確保に必要な管理水準を維持するための点検強化、補修強化に取り組んでいる。

(単位：百万円 税込)



ご質問(7)

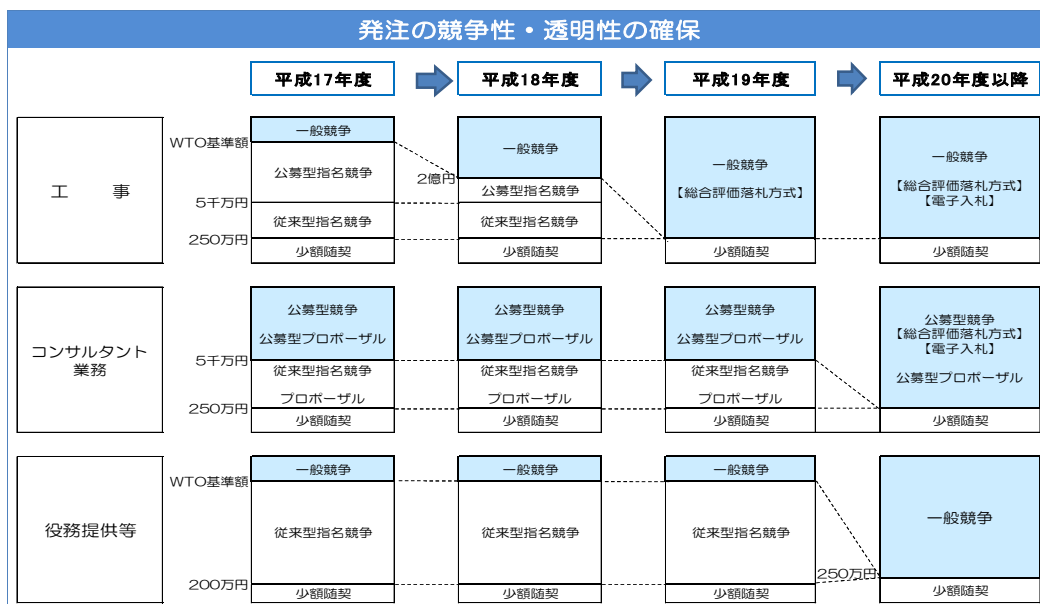
・入札契約についてどのような取り組みを行っているのか。

(入札方式、入札監視委員会、談合防止対策等)

【回答】

1)入札方式

- 競争入札については、従来は一般競争入札方式のほか指名競争入札方式を実施してきたところですが、平成 20 年度から契約制限価格 250 万円を超える発注には一般競争入札方式(公募型競争含む)全面適用しています。
- 競争入札における総合評価落札方式については、工事は平成 19 年度から、コンサルタント業務は平成 20 年度から、全面適用しています。また、外部有識者を委員とする総合評価委員会を設置し、総合評価に関する公正性・透明性を確保しています。
- 電子入札については、工事及びコンサルタント業務の入札において、平成 20 年度から実施しています。



2)入札監視委員会

- 入札監視委員会については、原則年4回定例会議を開催しており、委員の氏名及び職業並びに審議概要（開催日、抽出案件数、意見等）をホームページ及び閲覧場所で公表し、透明性を確保しています。

《参考》入札監視委員会の開催状況

直近の開催内容(平成26年度)

開催日	平成26年6月10日	平成26年9月25日	平成26年12月2日	平成27年2月24日
委員	3名出席(全3名)	3名出席(全3名)	3名出席(全3名)	3名出席(全3名)
審議対象期間	H25.10.1～H25.12.31	H26.1.1～H26.3.31	H26.4.1～H26.8.31	H26.9.1～H26.12.31
抽出案件数	5件(総件数39件)	4件(総件数83件)	5件(総件数68件)	5件(総件数37件)
委員会による意見 具申又は勧告	意見・勧告なし	意見・勧告なし	意見・勧告なし	意見・勧告なし

年度別開催状況(平成17年10月～平成26年3月)

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
回数	2	1	4	4	4	3	4	4	4	4

※H17は民営化以降の数値。

3)談合防止対策等

3-1)入札方法等の見直し、チェック機能の強化、制裁の強化

- 談合防止策のメニューについては、入札方法等の見直しとして入札・契約方式の更なる透明性の向上(一般競争入札方式の全面適用、電子入札導入)を図り、チェック機能として民営化以前(平成7年度)から公正入札調査委員会を設置し、制裁の強化として平成18年1月から違約金の引き上げ(最大10%→最大15%)及び平成19年10月から競争参加停止措置の強化(最長24か月→最長36か月)を実施するなど取り組んできたところであり、継続的に談合防止策を実施します。

3-2)再就職に関する規制の実施状況

- 当社発注の公共工事の受注実績を有する企業に対し、当社役員については、在任中の再就職を目的とした一切の活動を禁止し、退任後、1年間は再就職を自粛することとしております。また、退任後2年までの間に再就職した場合は会社に届出をすることとしております。
部長級以上の社員については、在任中の再就職を目的とした一切の

活動を禁止し、退任又は退職後、1年までの間に再就職した場合、会社に届出をすることとしております。

なお、現在に至るまで該当者はありません。

ご質問(8)

・大規模更新について、都市空間に課題がある中で難しいのではないかと。

【回答】

- 阪神高速道路は、都市内の限られた空間を利用しており、様々な制約のもとで建設されています。
- 今回の大規模更新事業の実施にあたりましては、できる限りお客さまのご不便をおかけすることなく、また、周辺環境に影響が少なくなる手法が求められており、非常に難工事となります。
- 例えば、15号堺線の湊町付近で実施する大規模更新事業(橋梁基礎の取り替え)は、当該箇所が交通量の多い街路との並行区間であり、また、その橋梁基礎が地下街や地下鉄の直上に位置することから、工事中に街路の長期間にわたる交通規制や、地下街の改築(補強)が一般的には必要となります。
- しかし、社会的影響を考慮し、交通規制期間の短縮や、地下街への影響が小さくなるよう、新たにコミュニケーション型技術募集を行うなど新技術や新工法の採用などにより、これら影響ができる限り少なくなるよう検討を進めてまいります。
- 今回の大規模更新事業の実施には、お客さま、地域住民の方々、関係機関のご理解・ご協力が不可欠です。みなさまのご理解・ご協力を得られるように最大限努力し、円滑な事業実施に努めてまいります。

ご質問(9)

・情報公開はどのような考えに基づき実施しているのか(情報公開規定等)

【回答】

- 阪神高速では、高い公共性を有する高速道路の建設及び管理を行うことを考慮し、会社の経営内容の透明性を確保するため、民営化した平成17年10月1日に、国の情報公開法に準拠して「会社が保有する情報の開示に関する規則」を制定し、会社の保有する情報を自主的かつ積極的に開示しています。

ご質問(10)

・PA 事業収益をどの程度増やしていく予定か。

【回答】

○ PA事業は、都市高速におけるお客さまの特性からPAの利用頻度が低く赤字となっていましたが、リニューアル工事によるサービス向上、管理費の削減等により平成23年度に黒字化を達成しました。

今後もテナント事業者とも連携を図り、増加するインバウンド観光への対応、施設の改装や空間の有効利用などにより、一定の収益を確保しつつ、ホスピタリティの向上を始めとしたサービスの拡充に努めていく所存です。

ご質問(11)

・オランダでは、「スマートハイウェイ」と称して、「蓄熱塗料」による光を発するラインや、電気自動車がレーンを走りながら充電できる蓄電道路などの実証実験が行われているが、そうした近未来への技術開発を何か行っているか。

【回答】

- 阪神高速では、将来における自動運転や運転支援システムの実用化を視野に入れ、国土技術政策総合研究所や地図メーカー・自動車メーカーなどの民間事業者と共同して「大縮尺道路地図の整備・更新に関する共同研究(平成 25～26 年度)」に参画したところです。
- この共同研究において当社は、保有する高速道路地図や道路地図整備・更新・管理に関するノウハウを提供する役割を担い、走行支援サービスに必要となる大縮尺道路地図の仕様作成に貢献しました。

ご質問(12)

- ・シームレス料金について、阪神圏特有の課題は何か。

【回答】

- シームレス料金に係る首都圏との対比において、阪神圏特有の課題としては主に以下の点を認識しているところです。

- ・近畿圏の環状道路は、未だ調査中の区間が点在するなど、未事業化区間が多く存在しており、首都圏や中部圏に比べてネットワーク整備が大きく遅れている状況。
- ・近畿自動車道等の一部が主要渋滞箇所に掲げられているなど、外側環状道路の渋滞も慢性化している状況。

- 阪神圏における料金体系については、首都圏での検討状況も踏まえつつ、上記の課題等について整理した上で検討を進める必要があるものと思慮しているところです。