

Ⅲ ファミリー企業改革に関する取り組みについて 等

	東日本	中日本	西日本
1 ファミリー企業改革について 基本方針	①直営化、②グループ化(子会社化)、③市場競争化に分けて行うこととし、具体的な企業との調整は各社にてそれぞれ実施		
これまでの経緯	資料Ⅲ-2 のとおり		
グループ化の方法	・直営化 : 「管理瑕疵」、「企業信用」、「公金管理」に直結するコア業務で、 ・料金所を指導し監督する業務(料金収受の管理業務) ・道路保全の計画・実施の基礎となる道路監視業務 ・不測の事態に対し、迅速・的確な初期判断を必要とする業務 ・子会社化 : ・グループとして経験・ノウハウ・技術の保有・蓄積が必要な業務 ・効率性・経済性の観点から、本体と一体的に実施すべき業務の執行組織として、業務・地域の特性に応じ、 中核的機能を担う専門子会社を設立		
検討体制 (人数、責任者等)	維持管理業務執行検討委員会設置(10月1日) 委員長 日比常務取締役 事務局6名 10月より検討開始	「維持管理業務検討委員会」設置(11月22日) 委員長(責任者):別府常務取締役 副委員長及び委員:関係部長7名 事務局:経営企画部維持管理業務企画室	維持管理業務検討体制設置(10月1日) 責任者:山本専務取締役 検討会議:経営企画本部長、他関係事業部長等7名 事務局:経営企画部(グループ会社担当)
スケジュール	H17年度内に実施形態見直しの基本方針を決定予定 〔 実施形態の見直しの基本方針(「業務の特性に応じた、業務実施区分」及び「本体と一体的に実施すべき業務の執行組織体制」等)をH17年度内目途に策定。 〕 一部維持管理業務は、H18年度内から実施も検討	今年度内を目処に見直しの基本的なプランをとりまとめていく予定 〔 ・業務毎に内部化、子会社化、市場競争化の区分に関する基本的方向性を確認 ・グループ化等の手法やスケジュールに関する基本方針を確認 〕	H17年度末を目途にマスタープランを策定し、H18年度から順次、条件整備が整ったものからパートナー化を図る予定 〔 ・維持管理業務の効率的業務執行方法 ・パートナー化手法 ・グループ経営の運用手法 〕
2 剰余金の社会還元について	11月30日に高速道路関連社会貢献協議会(以下、協議会)総会を開催し、H17事業計画を決定		
H17事業計画の主な実施内容	〔 ・AED(自動体外式除細動機)の整備(全国の約200箇所をSAを中心に整備) ・ドクターヘリによる救急救命活動促進のため講習会の補助 ・非常用救援物資の備蓄支援(全国の多雪地域、地震防災強化地域等、約100箇所を中心に整備) 〕 総額約10億円		
当面の取り組み方針	協議会に参画(社長は理事会メンバー)し、理事会で事業の範囲と規模の拡大を要請。 3社による連絡調整会議を設置(10/7)		
再編を踏まえた対策	※1 22社 285億円	12社 170億円	24社 325億円
H16行コス剰余金	※2	16社 205億円	
	合計 74社 985億円		
3 関連事業の実施体制	親会社は、経営戦略と建物資産の保有、子会社(親会社100%出資)は、営業権と社員を承継し、事業計画の策定とテナント契約等の事業運営を実施		
SA・PA箇所数(関連事業実施箇所)	177箇所	137箇所	185箇所
駐車場箇所数	33箇所(1,463台)	22箇所(930台)	101箇所(1,454台/23箇所) (うち、78箇所は一括賃貸の駐車場であるため、台数には含まない。)
財団から移行する人員数	約240名	約240名	約220名
スケジュール	平成17年12月に子会社設立し、速やかに財団と事業譲渡契約を締結 平成18年4月より営業開始		
4 関連財団の整理	SA・PA関係の2財団は統合し、残された事業を中心として実施 高速道路技術センター、高速道路調査会は、「公益法人制度の抜本的改革」の動向を踏まえて検討 道路厚生会は、非営利法人として検討中		

※1 各会社の営業範囲等から分類したものであり、現行の子会社・関連会社の判断基準に基づいたものではない。

※2 複数社に関連し、営業範囲で分類できないもの。

	首都高	阪神高	本四
1 ファミリー企業改革について 基本方針	①直営化、②グループ化(子会社化)、③市場競争化に分けて行うこととし、具体的な企業との調整はそれぞれ実施		—
これまでの経緯	資料Ⅲ-2 のとおり		
グループ化の方法	原則的にはアウトソーシング。更なるロットの統合・見直し、契約手法の見直しにより競争を促進。子会社が必要な場合でも、限定的に子会社化。 具体的には交通管理業務については子会社化を検討。料金収受業務及び維持修繕(保全点検)業務については集約化を図りつつ、子会社化も検討。	保全点検業務、維持修繕業務、交通管理業務については、道路の安全性に直結する重要な業務であることから、効率的な業務のあり方、グループ化する場合の手法等を検討。料金収受業務については将来の業務のあり方と併せて幅広く検討。	—
スケジュール	新宿線の供用、対距離料金への移行時期となる3年後を目途とする。	保全業務は、18年度からの実施も視野に検討。	—
2 関連事業の実施体制	建物資産、営業権、社員共に子会社(親会社100%出資)が承継	建物資産、営業権は親会社が承継。子会社(8月に設立、12月に株式買取予定)が社員を承継し、事業運営を実施。	建物資産、営業権、社員共に子会社(親会社100%出資)が承継。
SA・PA箇所数(関連事業実施箇所)	20箇所	15箇所	7箇所
駐車場箇所数	60箇所(5,419台)	214箇所(6,810台)	—
財団から移行する人員数	約30名	約30名	約190名 (料金収受管理業務、交通管理業務等の約150名を含む。)
スケジュール	平成18年2月に子会社を設立 平成18年4月より営業開始	PA関係の2財団(地公体認可)が平成17年8月1日に子会社を設立。 平成17年11月に建物資産を2財団から親会社へ譲渡 平成17年12月に株式取得予定 平成18年1月より営業開始	平成17年11月に子会社を設立し、速やかに財団と事業譲渡契約を締結 平成18年4月より営業開始
3 関連財団の整理	首都高速道路協会は、公益事業とともに、残された駐車場事業(9箇所)、賃貸事業を実施。 補償センター及び技術センターについては、公益法人改革の方向性を踏まえつつ、事業の見直し、子会社化も含め検討中 厚生会は、非営利法人として検討中	PA関係の2財団は残された公益事業等を実施することとし、統合について検討中。 補償センター、技術センター及びサービス協会は収益事業の営利転換を実施したうえで子会社化し、規模を縮小、PA関係2財団と併せて整理・合理化を検討。	本四管理協会は改組し、残された公益事業を実施