

■料金収受業務の現状について(東日本／中日本／西日本高速道路株式会社(株))

◎料金収受業務の人員配置(最小料金所の場合)

・各収受員の業務内容[立直1名、監視1名、精算等1名の計 3名]

A: 出口レーンでお客様から料金を収受

B: 通行券自動発券機、ETC車線の監視及びETC車線での停止処理、通行券紛失などの特別処理、お客様からの問合せ対応等

C: 出口レーンでの立直勤務前後における勤務開始及び終了時の準備・精算・勤務報告等 (※トラブル時にはBの各種業務を支援)

●通行券自動発券機、
ETC車線の監視



●ETC車線での停止処理



●お客様からの問合せ対応



●精算業務



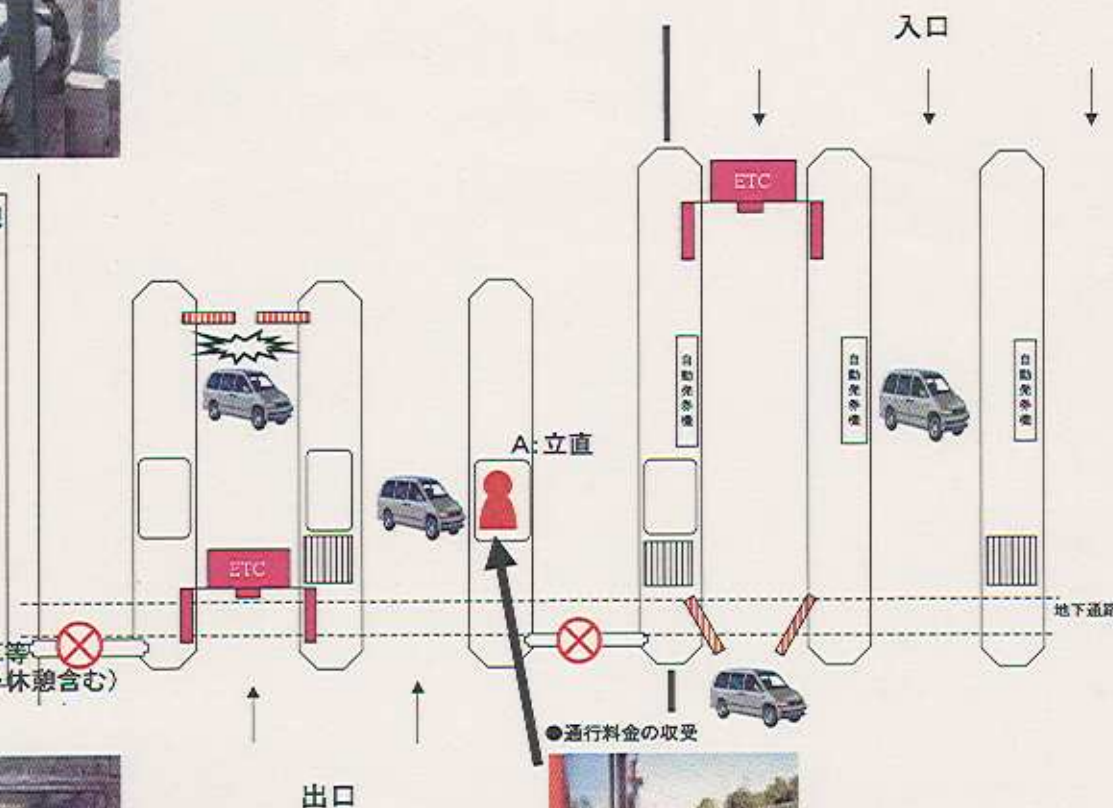
●報告書の作成



●勤務交代



料金所事務室
B: 監視
A: 立直
C: 精算等
(仮眠・休憩含む)
※トラブル時には、CはBの各種業務を支援



■料金收受業務の現状について（東日本／中日本／西日本高速道路（株））

◎料金收受業務の人員配置（最小料金所の場合）

○収受員については、下記3名×3班体制により、法廷労働時間及び休日日数を確保しつつ、9名で実施。

勤務割表モデル

	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	立直	監視	間接	休憩 飯	拘束
収受員1																											10	5	2	10	26
収受員2																											10	5	2	10	26
収受員3																											4	7	1	3	15

※昼間(9:00～17:00)における監視業務については、所長又は事務長により実施

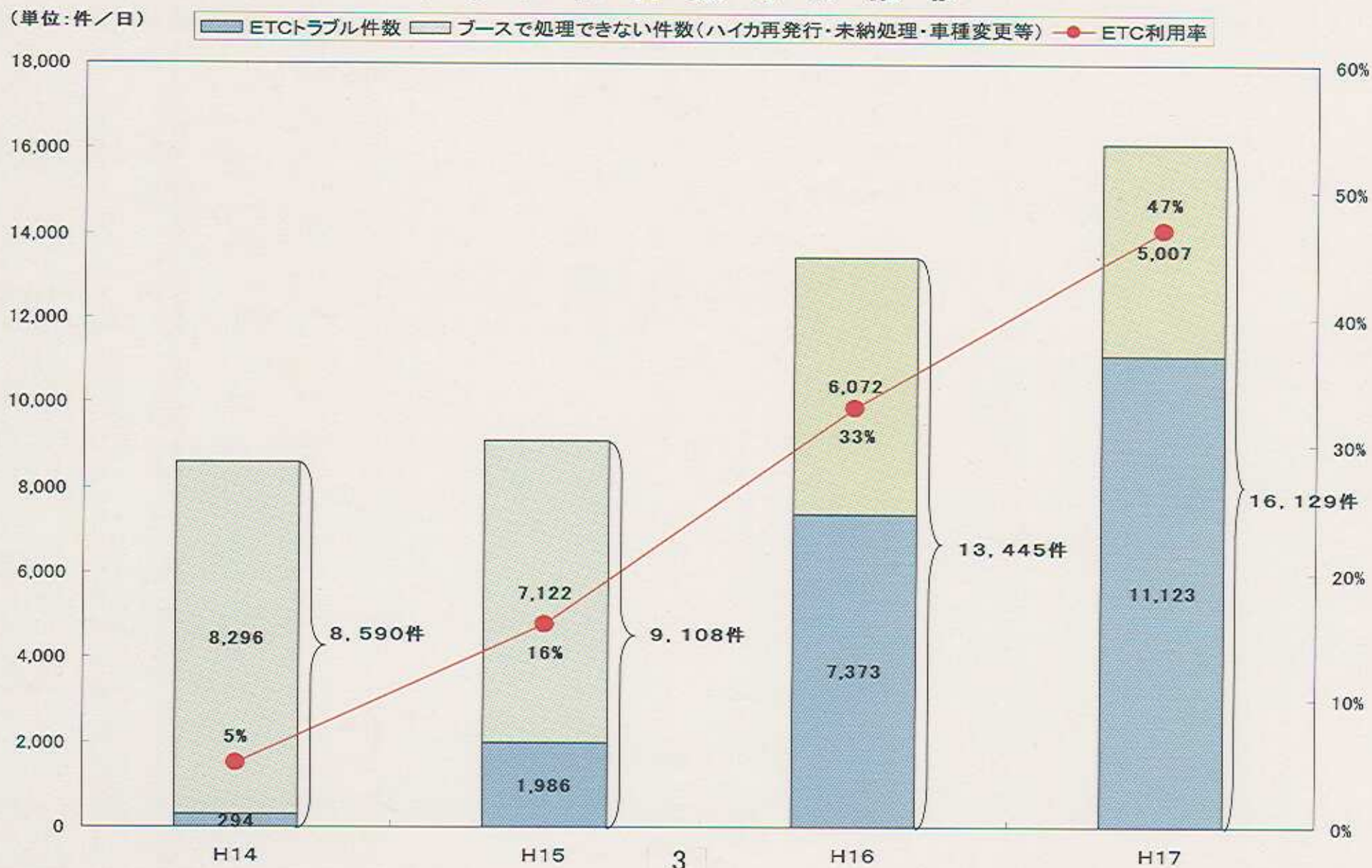
凡例			
	立直		監視
	間接		休憩・仮眠

○料金所には、収受員の他に料金收受業務全般に対する責任者として、料金所長（概ね2料金所に1名）及び事務長を配置し、365日管理監督にあたっている。

■料金收受業務の現状について（東日本／中日本／西日本高速道路（株））

◎料金收受業務の課題

トラブル件数等の推移

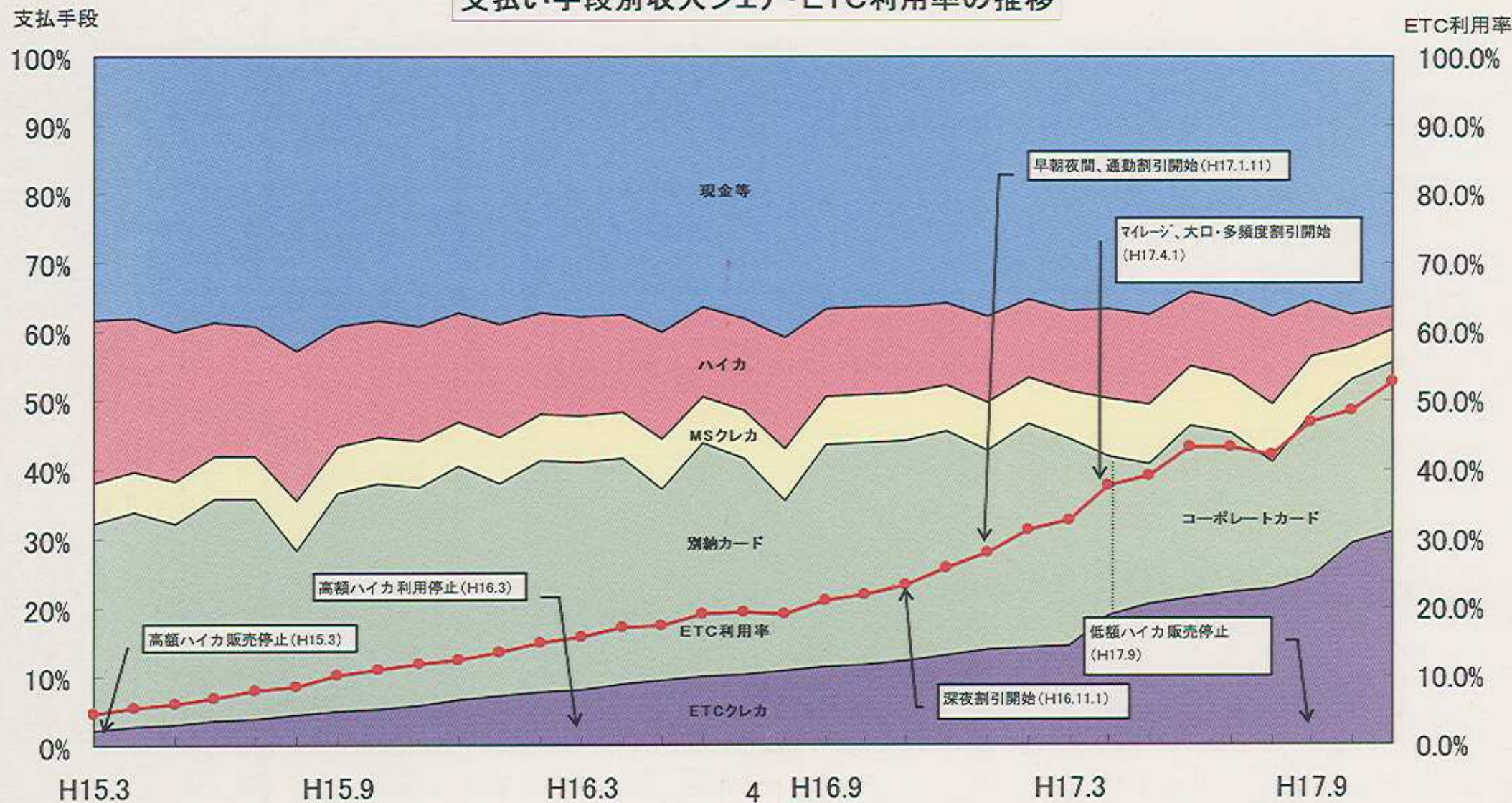


■料金收受業務の現状について（東日本／中日本／西日本高速道路（株））

◎料金收受業務の課題

○ETC利用率が52%まで増加してきているが、現金利用車は概ね4割弱と変わっていない。

支払い手段別収入シェア・ETC利用率の推移

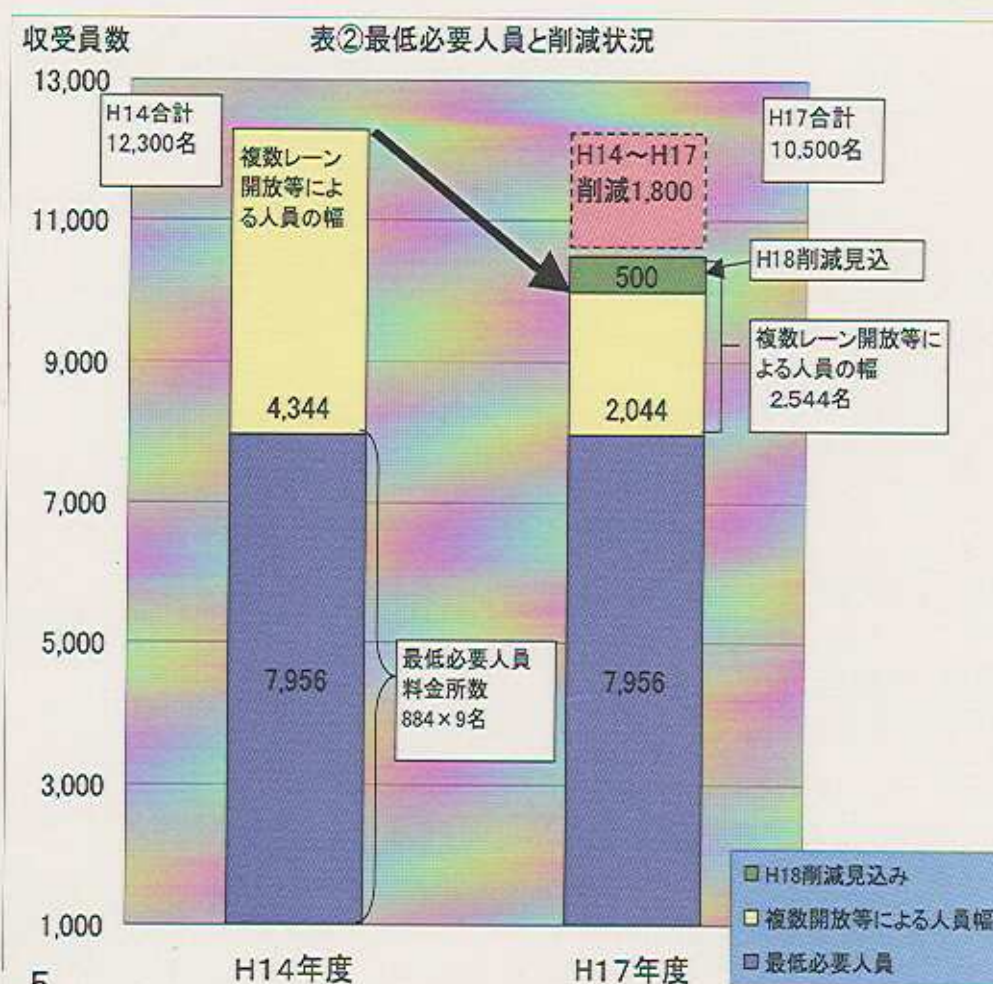
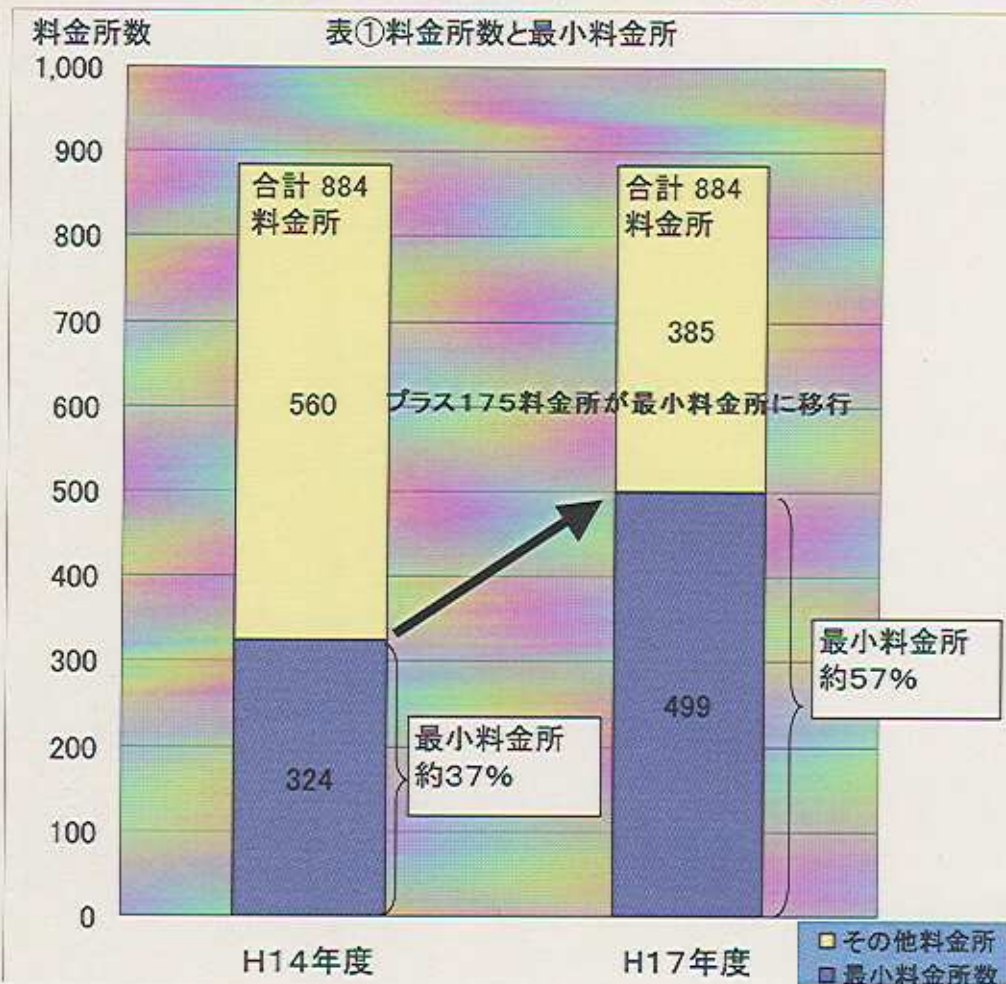


■料金收受業務の現状にいて（東日本／中日本／西日本高速道路（株））

◎料金收受業務の人員配置（最小料金所の場合）

○ETCの普及に伴い、最小人員（一日あたり出口有人1名、ETCレーン及び自動発券機監視1名）の料金所が、平成17年度には全体の約6割（932料金所中546料金所）まで増加。

○平成14年度との比較可能料金所（新規等除く）884料金所について、すべて最小人員を配置したと仮定した場合7,956名となる。



スマートICの社会実験について

○概要

- ・平成16年度よりSA・PAに接続するスマートICの社会実験を実施。

(平成18年1月現在24箇所で実験中)

○スマートICに期待される効果

- ・高速道路が通過するものの、ICの無い市町村への導入。(対象約270市町村)
- ・高速道路の有効活用、地域活力の向上。



スマートIC社会実験アンケート結果

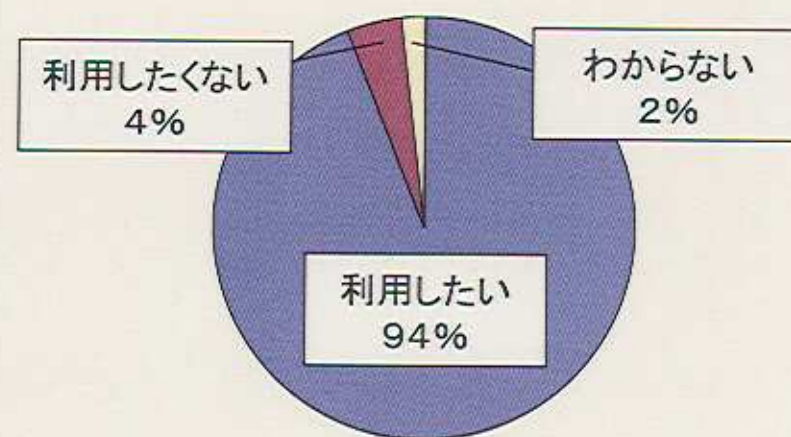
(H17. 6調査)

■新たな高速道路の利用を促進

スマートIC利用者のうちスマートIC設置により新たに高速道路を利用し始めたと回答。

→ 平均 26%

■これからも利用したいと思う利用者が大多数
「これからもスマートICを利用したいと思いますか？」への回答



スマートIC本格導入に向けた課題

○交通量に比べて建設コスト・管理コストが割高

- ・社会実験箇所における交通量

平均600台／日(50～1700台／日)

- ・社会実験における整備コスト

約2億円／IC(うちETC機器等設置費:約1.5億円)
(通常ICの整備コスト約20億円～40億円／IC)

- ・社会実験における管理コスト

約4千万円／年／IC (通常IC:約1億円／年／IC)
常時2名～3名のETC監視員設置＋ETC機器の保守点検費

○地域の要望と採算性のバランスを如何に確保するか