

## 管理コストの縮減について

### 1. 平成17年度の対応方針

政府・与党協議会の方針に基づき、管理コストは平成14年度に比して3割縮減を実施

(単位:億円)

	H14予算	H17認可案	削減額 = -	削減率 = /
道路公団	6,293	4,405	1,888	30.0%
首都公団	1,250	839	411	32.9%
阪神公団	781	546	236	30.2%
本四公団	213	149	64	30.0%
4公団合計	8,537	5,938	2,599	30.4%

注) H15以降の新規供用分の管理費は除く

### 2. 主な縮減メニューの具体的な取り組み例

- ・ 料金收受業務の現場代理人(内部化)、主任の廃止と料金所長の複数兼務
- ・ 新技術(ETC)普及等による必要人員の縮減
- ・ サービス水準を維持しつつ、交通量、交通特性に考慮した清掃頻度の見直し
- ・ 補修時期を細かく判定する等による計画の見直し

### 3. 今後の取り組み

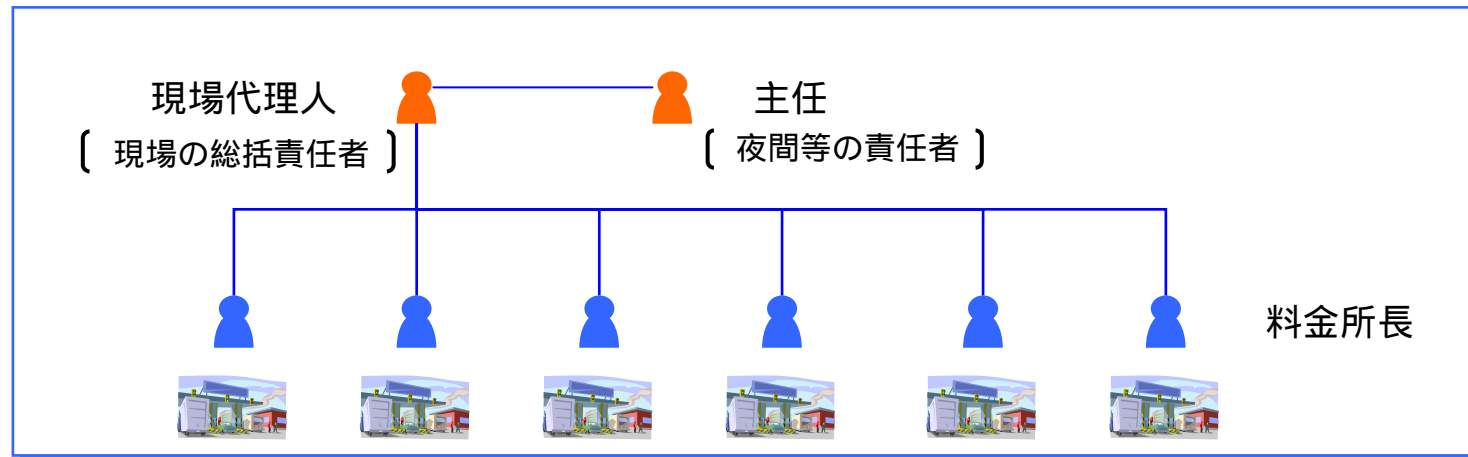
- ・ 3割縮減の実施状況を踏まえつつ、間断なく業務プロセス・執行体制の見直しを推進
- ・ アウトカム指標の設定とPDCAサイクルの構築等により、継続的にコスト縮減への取り組みを推進

【日本道路公団の例】（本州四国連絡橋公団も実施）

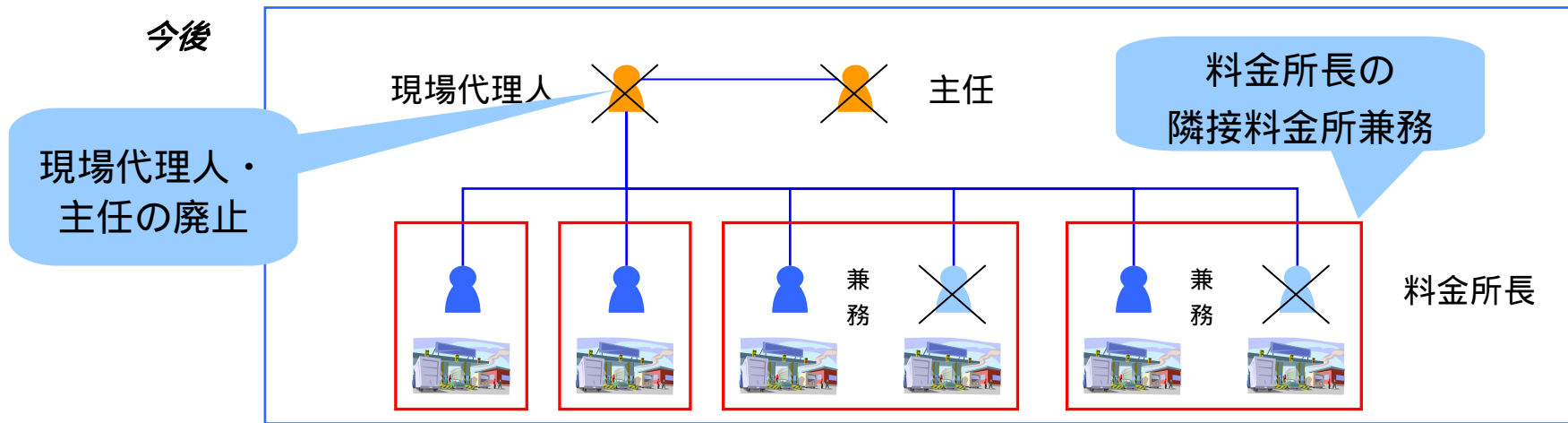
## 管理監督ポストの配置の見直しによる管理コストの削減について

- ・内部化による現場代理人の廃止と業務の効率化による主任ポストの廃止
- ・僅少交通量料金所における料金所長の隣接料金所兼務

現行



今後

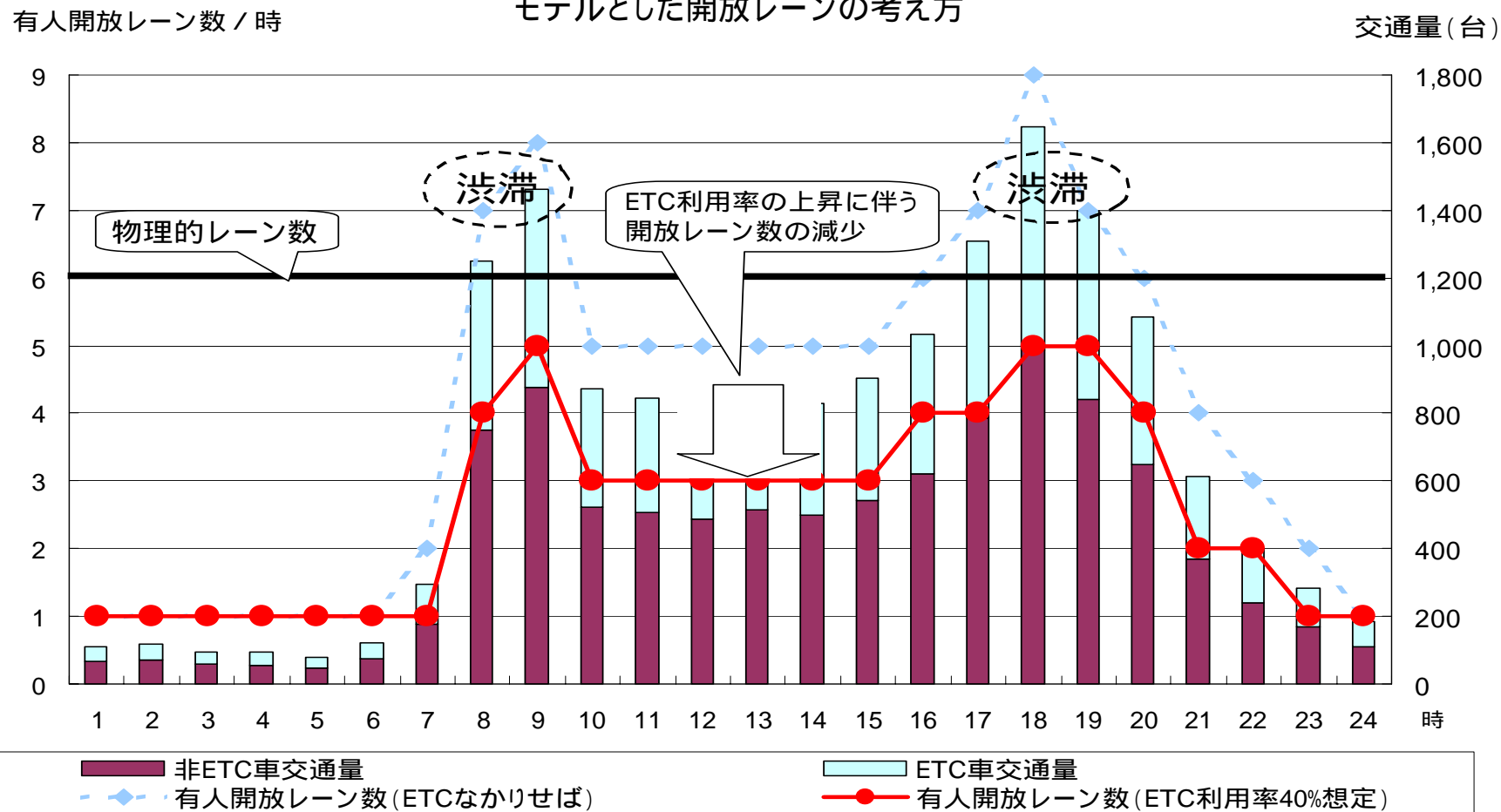


【日本道路公団の例】 (首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団も実施)

## ETC普及による有人開放レーン数の見直しによる管理コスト削減について

- ・ETC導入、普及にあわせ有人開放レーン数を見直し、料金収受体制を効率化
- ・処理容量を超える交通集中による渋滞以外の料金所渋滞を発生させないよう、有人レーンを開放

例) 東名高速道路 静岡料金所(日あたり出口交通量: 16,700台)を  
モデルとした開放レーンの考え方



ETC利用率を40%と設定

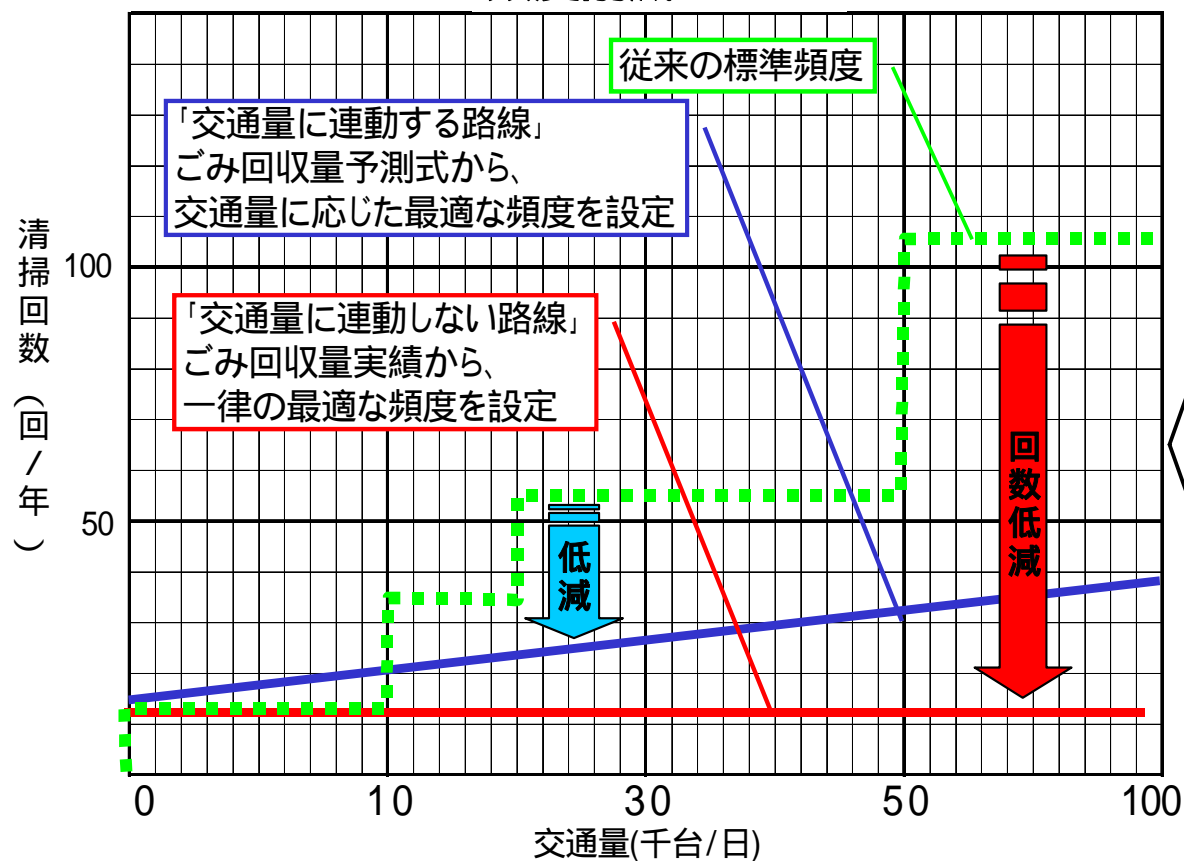
物理的レーン数は、ETC専用運用を行っているレーン数を除く

【日本道路公団の例】（首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団も実施）

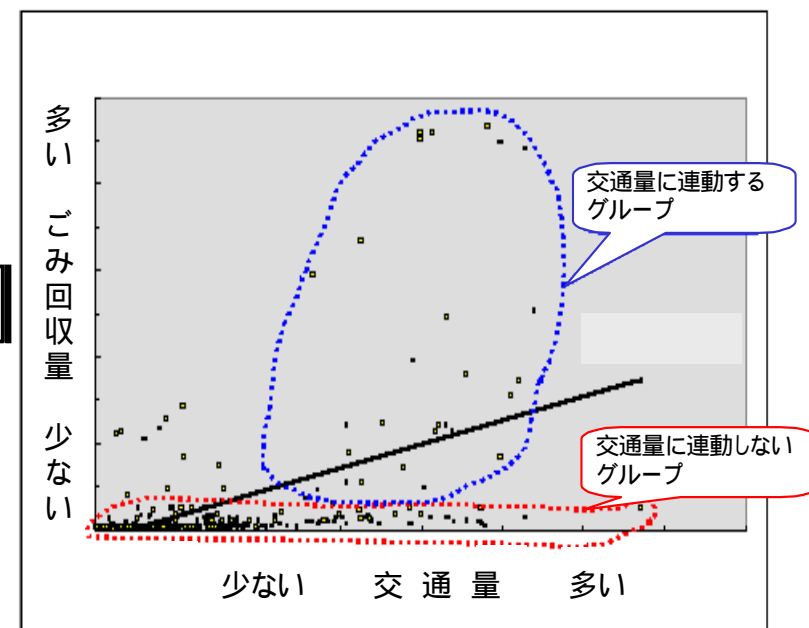
## 路面清掃頻度の見直しによる管理コストの削減について

- ・ゴミの回収量が交通量に連動する路線と連動しない路線に分類
- ・「交通量に連動する路線」は交通量に応じた最適な頻度を基本頻度として設定
- ・「交通量に連動しない路線」は一律の最適な頻度を基本頻度として設定
- ・加えて、路線別の状況（極端にゴミ発生量が多いなど）に応じて、個々の区間の頻度を設定

### 頻度削減イメージ



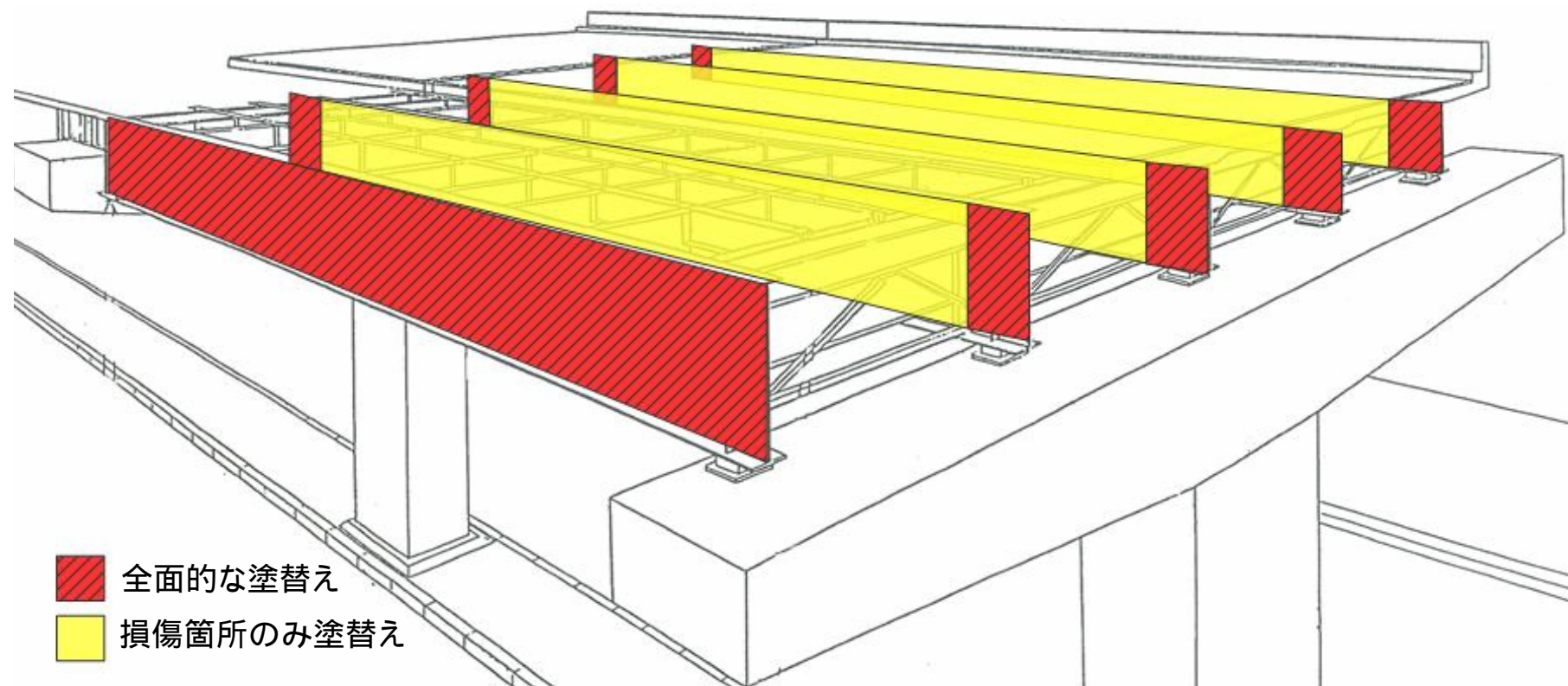
### ごみ発生量分析結果



【四公団の例】

## 橋梁塗装の見直しによる管理コストの削減について

- ・部分塗装補修の導入により、塗装費用を削減
- ・塗装の傷みやすい部分(外桁外面、桁端部)を全面的に塗替え、それ以外の箇所は損傷箇所のみ塗替えを実施



【本州四国連絡橋公団の例】

## 橋梁塗装の見直しによる管理コストの削減について

予防保全の考え方にに基づき、塗膜厚変化を定期的に観測することにより、鋼材の防錆に重要な下塗り塗膜を健全に維持し得るよう、塗替着手時期を決定

