

7 アドバイザリー会議での主なご意見

□ 事業の効率化及びコスト削減

〔維持管理業務(管理費)のコスト削減〕

- コスト削減は必要であるが、安価であれば良いというものではない。必要なノウハウを持ち、実施できる者には、品質向上も考慮した上で、高価であっても発注することがあってもよい。
※ イギリスでは、鉄道会社が民営化しコスト削減の名の下、大事故を引き起こし、会社が潰れた事例有。
- コスト削減は、肝心要の部分を削減することとなることもある。メンテナンスや、技術開発のコスト削減を行うことは避けなければならない。本体(親会社)が高価であるからと言って、委託にした場合、技術は内部に残らない・帰ってこないため、要の部分を外に出すことはやめた方がよい。また、短期的なコスト削減の積み重ねが長期的な投資の肥大化につながらないように、公共事業であるからと言って、安易なコスト削減はするべきではない。
- NEXCO西日本での(安全面を疎かにすることによる)失敗は、社会的な影響が大きすぎる。決して間違いの無いよう対応するべきで、安全安心に関わる業務の削減はやるべきではない。
- 間接部門の統合による管理費の低減や協働体制の見直し、地域性に応じた労務費の採用によるコスト削減は図る必要がある。
- 料金の支払いの現金車がある限り、現金車対応の人員が必要であり、地域の(高齢者)雇用という観点からも、料金所の集約化は慎重さが必要。

〔人件費の抑制〕

- 人件費の各施策での削減額を示す方がよい。また、安ければ良いではなく、必要費用は計上すべき。なお、人も減らしているが、他社(民間)では、それで失敗している事例が散見されるので、効率的な業務執行を進めることにより、さらなる生産性の向上を図ることが必要。

□ 保全点検の強化など100%安全・安心の達成への取組み

- 安全・安心は義務である。会社の根幹であり、これを侵す様なコスト削減があってはならず、フェールセーフは今後の管理を考える上で、とても重要なことである。また、安全・安心を高めると同時に、渋滞を縮小させることも必要であり、それに料金収入をあてることは妥当(理解が得られるの)ではないか。
- 長期保全のための大規模更新に係る費用は、道路利用者負担が基本と考える。また、道路整備において、現状の整備効果(B/C)では地方部が後回しになるので、防災面や生活支援、ネットワーク効果なども考慮してもよいのではないかと。また、大規模更新等の工事を行わずに将来通行できなくなるにより失われる時間短縮等の効果分(便益相当分)をB(便益)として評価する手法の確立も必要と考える。
- マスコミに、経年劣化の悪い面ばかりを取り上げられるのではなく、会社の努力であるとか、考え方(LCCなど)や良い面を取り上げられるように努力するべきである。

□ 関連事業部門の目標の設定

- 道路事業を主体に資料を取りまとめているが、SA・PA等についても必要であり、SAPAを中心として、CSの向上や、地域住民のニーズに応えるサービス・施設の提供について更に取り組むべきである。