

旅費事務の更なる 効率化に向けて

～ 共同研究報告書 ～

平成21年12月

佐賀県 / JTБ / KNT

共同研究の目的

佐賀県では、平成16年度から給与、旅費事務をはじめとする総務事務の効率化に取り組み、平成20年度以降、年間約3億8千万円のコスト削減を図ったところである。

その中でも旅費事務については、全国でも先進的な取り組みとして、「各職員が各々のパソコンから、日時、目的地、利用交通機関等の情報をシステムに入力するだけで、経路の選定、旅費計算から精算確認、さらには航空会社のオンラインサービスを活用した航空券手配までの一連の事務を旅行代理店が行う。」という、包括的なアウトソーシングを行ったことにより、約28人相当の業務量、コスト面で年間約1億7千万円の削減効果を試算しており、相当の効果があったものと考えている。

しかしながら、効率化後においても、約1万5千人の職員(平成20年度実績の旅費額ベースで、約9億2千万円)の旅費事務に、年間約8千万円の委託費用と管理要員として職員1人相当分の人件費を要しており、今なお厳しい財政状況の中、更なる行政コストの削減が求められている。

こうしたことから、民間事業者と共同して、他県の先進事例や民間企業における実態を調査するとともに、佐賀県における旅費の現状を分析し、今後の旅費(事務)のあり方について、研究する。

共同研究の内容と制約条件

《研究テーマ》

- 民間企業や他自治体等の現状調査・比較分析とその手法等を適用する妥当性
- チケット手配まで含めた包括型業務委託導入の妥当性
- より安価なシステム構築方法と、そのシステムにあわせた旅費制度の見直し方策
- 移動時間の人件費等を考慮したトータルコストによる経路選定手法導入の妥当性
- GIS機能や航空会社のオンライン予約サービスの課題抽出と有効活用の妥当性
- ASPシステムの利用団体を拡大し、システム利用料を低減することの可能性

まず、事前に佐賀県が示した上記の小テーマについて、共同で調査・検討を行い、妥当性や可能性などを整理するとともに、これらに新たな視点の研究テーマや効果的なアイデアなどを加え、全体的な「佐賀県の旅費事務構想」を取りまとめる。

ただし、本共同研究にあたっては、以下に示す内容を制約条件とする。

《制約条件》

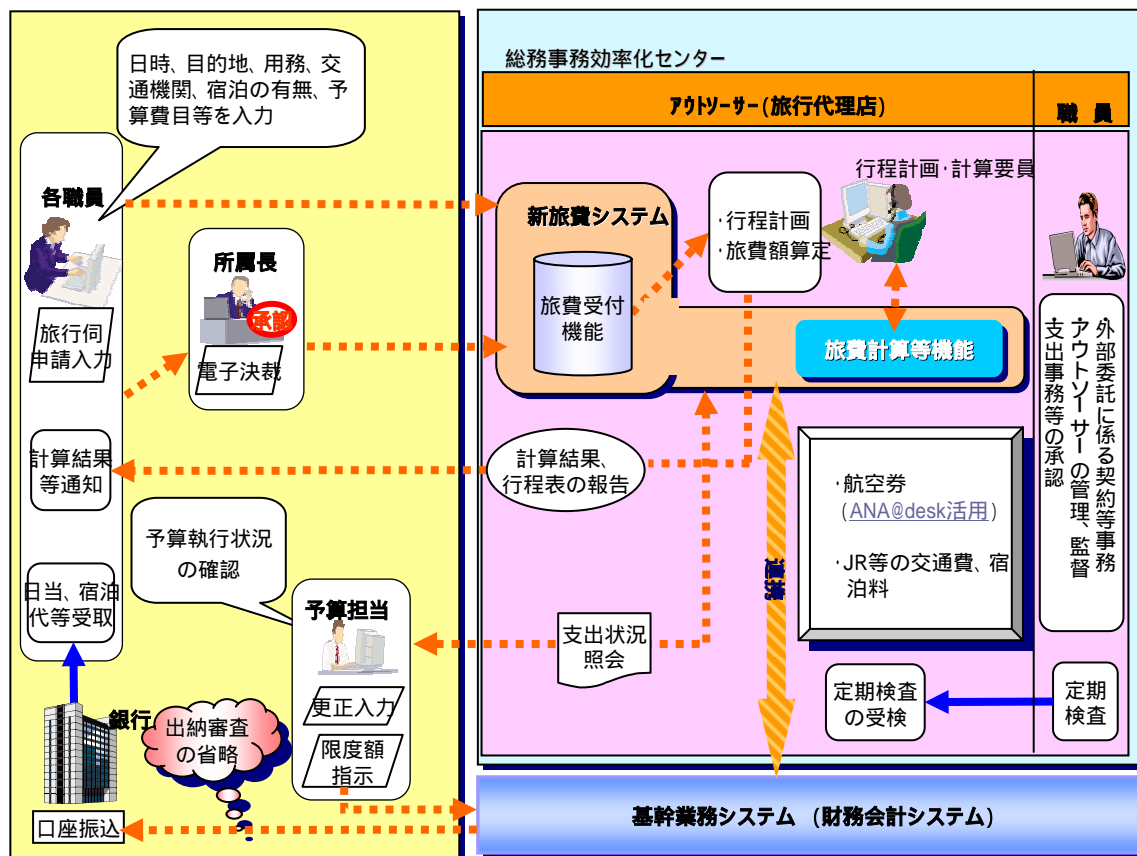
最終的な旅費事務構想に基づく、トータルコスト（大規模なプロセス見直しによる旅費額の減額は含む）については、現行の運用経費：約85百万円（委託費及び職員人件費を含む）を下回ること。

制度の見直し提案や他に例を見ない斬新な提案については、「県民理解」や「自治体の説明責任」といった観点を十分かつ慎重に考慮すること。

佐賀県の旅費事務の概要

【概要】

各職員が日時、目的地、利用交通機関、予算科目等の最低限の情報を一人一台のパソコンを利用して「新旅費システム」に入力するだけで、経路の選定、旅費計算から精算確認、さらには航空会社のオンラインサービスを活用した航空券手配までの一連の旅費事務を旅行代理店が行う。



【主な特徴(アピールポイント)】

システムを活用した「発生源入力」、
「支出事務の集約化」、及び計算等事務の
「包括的アウトソーシング」により、各所属
における旅費事務(旅費担当職員)を大幅に
削減。

システムについては、ASP方式(旅行代理
店所有のシステムをレンタル)を活用するこ
とで、システム開発経費を抑制。

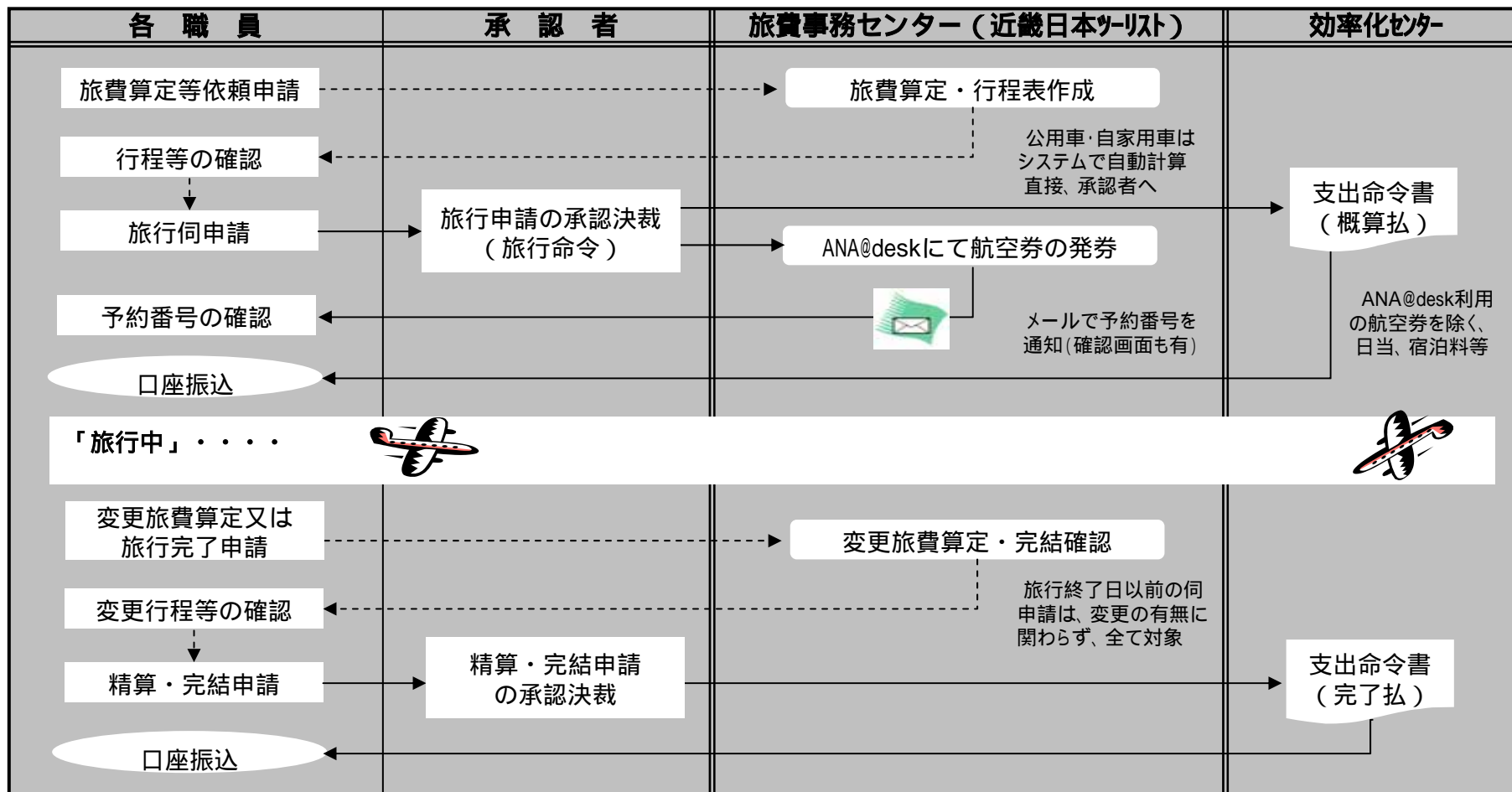
第三者的立場で専門的ノウハウを有する
旅行代理店に、経路の選定を含め、旅費計算
をアウトソーシングすることで、出納部門の
審査事務も大幅に簡素化(包括審査)。

【対象職員】

<本人入力>
知事部局、各種委員会事務局、教育委員
会事務局、県立学校 【約7,000人】

<代行(総務担当等)入力>
県立病院、公営企業、小中学校、警察
【約8,000人】

現行旅費システムの基本的な流れ



【補 足】：県立病院、公営企業、小中学校、警察部局にあっては、一人一台パソコンの環境が一部未整備のため、「本人(発生源)入力」でなく、従来どおり総務担当等が代行入力を行い、紙ベースでの決裁で対応。

佐賀県の現状(年間旅費件数及び旅費額)

旅費件数

旅費種別	平成19年度		平成20年度		備 考
	総件数	(うち実件数)	総件数	(うち実件数)	
普通旅費(一般交通機関のみ利用)	24,756 件	(24,261 件)	25,433 件	(23,166 件)	[普通旅費(その他複合)]とは、1つの旅行において、複数の交通手段を利用した場合の旅費種別。(例えば、空港や最寄駅まで自家用車や公用車を利用した場合など) 県内、県外の区分については、概ね普通旅費(一般交通機関のみ利用及びその他複合)が県外、公用車のみ利用及び自家用車のみ利用が県内。
普通旅費(その他複合)	40,186 件	(36,394 件)	43,015 件	(39,306 件)	
普通旅費(公用車のみ利用)	128,074 件	(108,547 件)	118,523 件	(99,447 件)	
普通旅費(自家用車のみ利用)	193,873 件	(169,608 件)	177,900 件	(167,317 件)	
生徒引率	3,180 件	(3,178 件)	5,777 件	(3,497 件)	
長期研修・日額旅費	2,911 件	(2,908 件)	3,317 件	(2,868 件)	
外国旅費	88 件	(88 件)	125 件	(102 件)	
赴任旅費	774 件	(771 件)	833 件	(823 件)	
合 計	393,842 件	(345,755 件)	374,923 件	(336,526 件)	

「うち実件数」とは、総件数から支給額無、同行者設定及び取消申請を除いた件数(但し、H19は総件数に取消申請を含まない。)

旅費額

旅費計算種別	平成19年度	平成20年度	備 考
鉄道賃	100,942,151 円	88,261,560 円	[鉄道賃]には、私鉄料金、船賃を含む。
車賃	137,240,540 円	135,708,380 円	
航空賃(ANA@desk分)	106,748,350 円	129,694,727 円	[赴任旅費]は、移転料、着後手当、扶養家族移転料の合計金額。
航空賃(ANA@desk分以外)	142,858,758 円	83,762,200 円	
日当	182,696,714 円	175,243,455 円	[その他]は、長期研修等に係る日額旅費、生徒引率旅費、外国旅費に係る雑費、キャンセル料などの合計金額。
宿泊料	158,952,467 円	141,757,561 円	
赴任旅費	78,029,188 円	91,379,522 円	
その他	80,556,992 円	72,092,054 円	
旅費総額	988,025,160 円	917,899,459 円	

上記旅費額には、システム計算外の別途追給・返納に係る手計算分を含まない。

佐賀県の現状(旅費決算額の推移)

決算額の推移(普通会計決算額ベース)

(単位:千円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
各年度の決算額	1,875,140 千円	1,832,472 千円	1,745,887 千円	1,709,964 千円	1,627,403 千円
前年度増減額		42,668 千円	86,585 千円	35,923 千円	82,561 千円
増減の主な理由					

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
各年度の決算額	1,371,010 千円	1,212,691 千円	1,099,902 千円	1,039,031 千円	調整中
前年度増減額	256,393 千円	158,319 千円	112,789 千円	60,871 千円	
増減の主な理由	* H16.7.1日当額の見直し(1/3 1/8)				
	* 行財政改革緊急プログラム(Vo.1)に伴う予算縮減				

上記決算額には、費用弁償に係る旅費額を含む。

普通会計とは、「一般会計」及び「特別会計(公営企業会計である東工水、県病院、産業用地特別会計、港湾特別会計を除く)」をいう。

今般の厳しい財政状況のなか、今後も減少傾向にあると考えられる！

佐賀県の現状(航空機の利用状況)

航空機利用実績一覧【H19年度】

支出有命令件数 (費用弁償含む)		航空機利用の命令件数 (費用弁償除く)		航空機利用の片道の件数		備 考	
345,755 件		5,852 件		11,729 件		左記航空機利用件数には、生徒引率分を含まない。	
主な利用区間別の内訳件数(片道ベース)							
佐賀 羽田 羽田 佐賀	8,368 件	福岡 羽田 羽田 福岡	777 件	福岡 那覇 那覇 福岡	605 件	佐賀 伊丹 伊丹 佐賀	458 件
福岡 宮崎 宮崎 福岡	380 件	福岡 中部国 中部国 福岡	211 件	福岡 新千歳 新千歳 福岡	144 件	福岡 伊丹 伊丹 福岡	53 件

航空機利用実績一覧【H20年度】

支出有命令件数 (費用弁償含む)		航空機利用の命令件数 (費用弁償除く)		航空機利用の片道の件数		備 考	
336,526 件		5,122 件		10,225 件		左記航空機利用件数には、生徒引率分を含まない。	
主な利用区間別の内訳件数(片道ベース)							
佐賀 羽田 羽田 佐賀	7,520 件	福岡 羽田 羽田 福岡	712 件	福岡 那覇 那覇 福岡	635 件	佐賀 伊丹 伊丹 佐賀	379 件
福岡 宮崎 宮崎 福岡	209 件	福岡 中部国 中部国 福岡	160 件	福岡 新千歳 新千歳 福岡	89 件	福岡 伊丹 伊丹 福岡	52 件



～ 各研究項目について ～

民間企業や他自治体等の現状調査・比較分析とその手法等を適用する妥当性

チケット手配まで含めた包括型業務委託導入の妥当性

より安価なシステム構築方法と、そのシステムにあわせた旅費制度の見直し方策

移動時間の人件費等を考慮したトータルコストによる経路選定手法導入の妥当性

- 1 航空会社のオンライン予約サービスの課題抽出と有効活用の妥当性
- 2 GIS機能の課題抽出と有効活用の妥当性

ASPシステムの利用団体を拡大し、システム利用料を低減することの可能性

研究項目

(民間企業や他自治体等の現状調査・
比較分析とその手法等を適用する妥当性)

例えば、民間企業等でよく聞く、現に出張した領収書をのみもって精算する方法や、宿泊ホテルを提携店に限定する方法など、民間企業や他自治体などで、実際に取り入れられている旅費事務のプロセスなどを調査・分析し、佐賀県への適用の妥当性などを共同研究

【先進都道府県調査の主な分析結果(佐賀県より)】

近年、旅費事務の効率化に取り組んだ36都道府県(未回答7県)を対象とした主な調査結果を以下に示す。

現行の事務コストは「職員1人当たり:年間6,226円」と分析しているが、この金額は全国でもトップクラスの低コストであった。

効率化の主たる手法としては、「旅行代理店の活用」よりも「人材派遣の活用」が多い。(9:11)

旅費システムの導入形態としては、「ASP方式」よりも「独自開発」が多い。(6:16)

旅費システムに一般交通機関利用に係る自動計算機能を有している都道府県が多い。(19/29)

地図ソフトや航空機のオンライン予約サービスを活用している都道府県が意外に少ない。(12/29, 5/29)

概算払の可否について、独自の制限ルールを設けている都道府県がある。(12/29)

宿泊やパック商品等のチケット手配を旅行代理店にアウトソーシングすることで、定額支給から実費弁償(旅費額の削減)を可能とするとともに、当該見積額を旅費計算に活用することで、計算事務の簡素化を行っている県がある。

自動計算ができない旅費について、1件当たりの単価を定め旅行代理店にアウトソーシングしている県がある。

支出審査を行う出納員を各所属に分散化することで、効率化を図っている県がある。

研究項目

(民間企業や他自治体等の現状調査・
比較分析とその手法等を適用する妥当性)

【民間企業調査の主な分析結果(共同研究者より)】

民間企業のワークフローより、出張申請・旅程作成・旅費精算は、経路検索ソフトなどを利用して、発生源(出張者自身)で行っている企業が多い。

出張精算に関しては、用務地域内の近距離交通などは、出張後に領収書の提出を持って処理している。また、旅費の正確性、日当等の旅費精算事務を委託しているケースがみられる。

チケット類の手配に関しては、多くがオンライン化を促進している。また航空券だけではなくJR券、ホテル、レンタカーなどオンライン化が進んでいるのも現在の特徴である。

宿泊に関しては、頻度の高い出張地区に対して、コーポレート料金の設定をしているところがある。
また、定額制と実費制の割合はおおよそ66%:32%という検証結果もある。(スタッフアドバイザー誌4月号)宿泊機関側としては、平日の稼働向上というメリットがある。

旅費事務プロセスに関して、民間の事例を3例述べます。民間企業のケースでは、精算払い方式がほとんどである。

労政時報第3730号(2008年7月25日、調査時期:2008年3月5日~5月12日)による民間企業の平均額と、佐賀県の日当、宿泊料の定額を比較すると、日当についてはほぼ同程度であるが、宿泊料については、1,000円程度高いと思われる。

民間企業の多くは、弊社を含め、補足資料に示すとおり、「旅費」と「交通費等」を区分し、概ね片道100km以内の旅行については、日当を支給せず、必要性や妥当性が確認できた実費のみを支給している。

また、その交通費等に係る必要性や妥当性の確認事務は、支店長等の責任者自らが常識的に行っている。

研究項目

(民間企業や他自治体等の現状調査・
比較分析とその手法等を適用する妥当性)

研究項目 の整理

他の都道府県や民間企業における旅費事務の中で、特に着目した取組等

多くの都道府県が導入している「自動計算機能」と自動計算ができない旅費計算に対する「旅行代理店等」の有効活用。(各職員の負担感などを含め、研究項目 で具体的に検討)

ある都道府県が導入しているチケット手配のアウトソーシングによる実費支給(上限額等を定め旅費額を縮減)と当該見積額を活用した旅費計算の省力化(研究項目 、 で具体的に検討)

一部の都道府県が実施している概算払の極小化に向けた「現物支給の対象拡大」や「制限ルールの明文化」(研究項目 や制度見直しで具体的に検討)

民間では、出張を限定的に位置付け、精算払いによる実費弁償が原則。

(例えば、県内や100km未満の旅行については、通常業務と位置付け、日当を不支給)

旅費計算等は経路検索ソフトなどを利用した発生源処理が多く、決裁権限は直属の上司に移譲

(以下のような視点で、研究項目 や新研究項目 、 制度見直しで具体的に検討)

公用車、自家用車利用に係る日当の廃止とあわせ、少なくとも県内出張については、現行の旅費とは別の位置付けを行い、交通費等の実費のみを支給する制度(ルール)見直しの可能性

(例えば、高等水産講習所にJRで出張する場合、これまでは「佐賀駅 唐津駅(代表駅)」間は鉄道賃を算定し、「唐津駅 唐房」間のバス代等は日当で対応、これを全区間「自己申告(証拠資料無) 直属の上司承認」などにより、実費額を決定)

原則、事前命令を口頭命令とし、システムへの入力事後申請(請求)のみとする可能性

旅行命令の専決権を現行の「副課長クラス」から「係長クラス」へ移譲する可能性

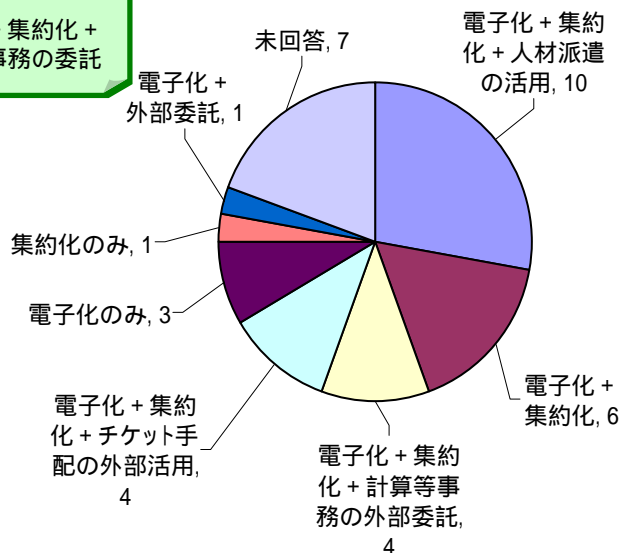
経路検索ソフト等の有効活用の可能性

補足資料 -1 【各都道府県の現状分析No.1】

主な効率化の手法

【佐賀県】

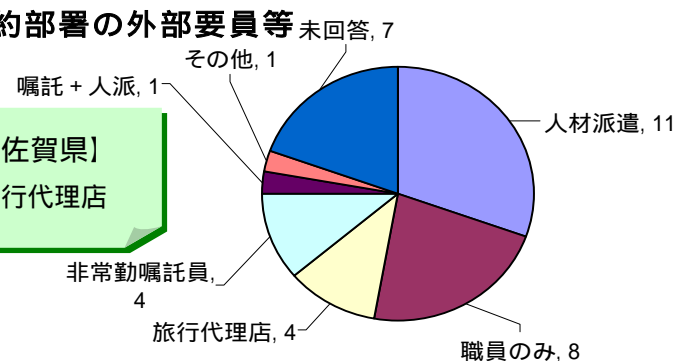
電子化 + 集約化 + 計算等事務の委託



集約部署の外部要員等

【佐賀県】

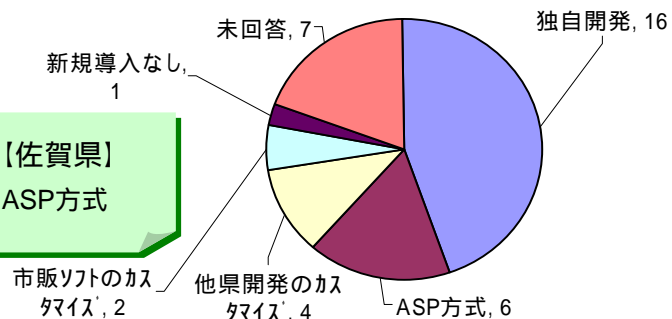
旅行代理店



旅費システムの導入形態

【佐賀県】

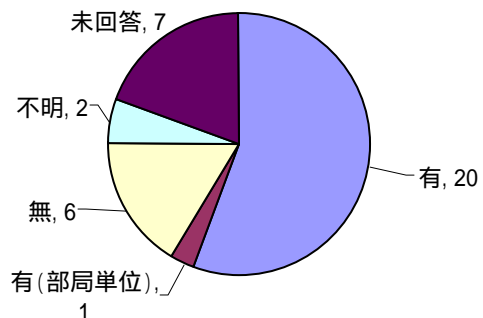
ASP方式



支出事務集約化の有無

【佐賀県】

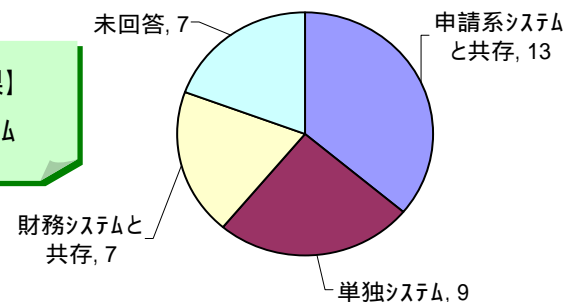
有



旅費システムの運用形態

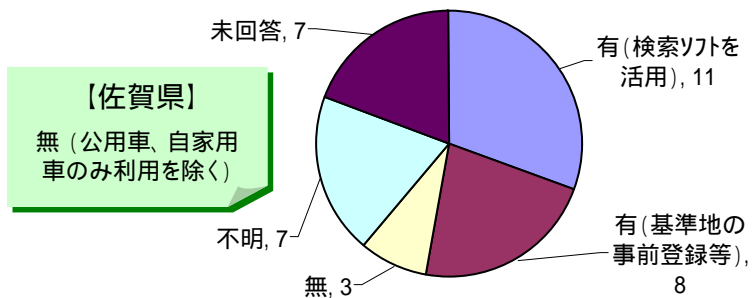
【佐賀県】

単独システム

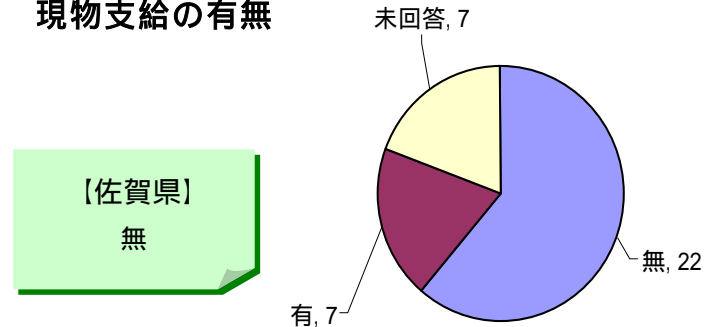


補足資料 -2 【各都道府県の現状分析No.2】

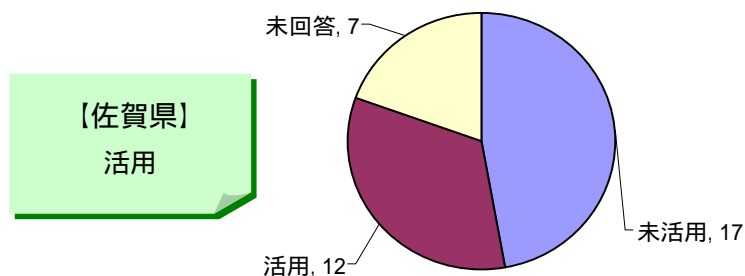
旅費システム自動計算機能の有無
(一般交通機関利用)



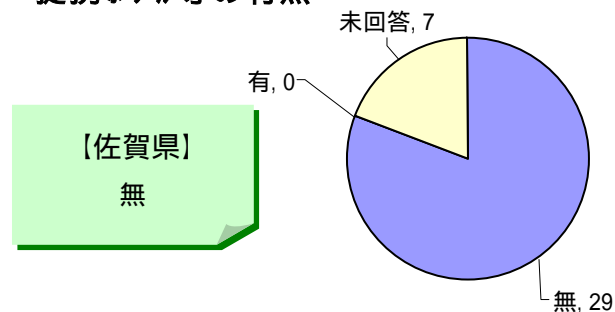
現物支給の有無



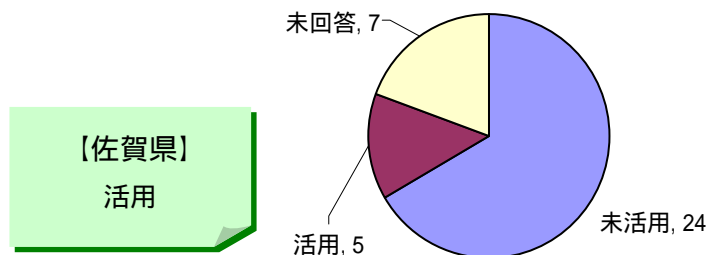
GIS(地図ソフト)の活用状況



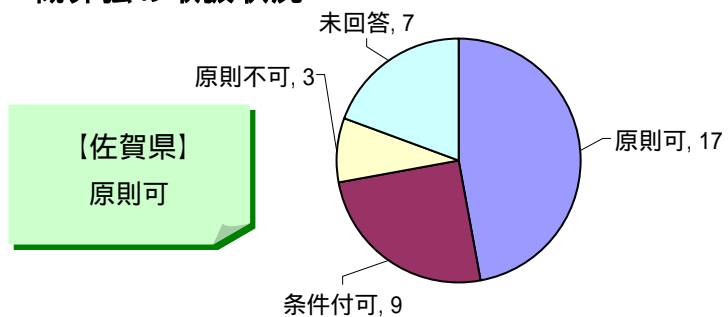
提携ホテル等の有無



航空会社オンラインサービスの活用状況



概算払の取扱状況



研究項目

(チケット手配まで含めた包括型業務委託導入の妥当性)

現行、ANA@deskを活用した航空券の手配以外は、出張者にチケット等の手配を委ねている。

そこで、旅行代理店等に一定のメリットがあると考えられるチケット手配を含めた包括型委託にすることで、事務コストや旅費額の削減につなげられないかといった観点からの調査研究を行い、佐賀県への適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の意見】

チケット手配を特定の旅行代理店等の限定することで、通常取引価格より相当に安価での調達が可能となれば、有効な取組と考える。

現在、個人の判断に委ねているパック旅行の優先利用の促進についても、効果的な取組と考える。

現物支給の対象を拡大することで、概算払の極小化につながれば、事務コスト削減の観点からも、有効な取組と考える。

なお、このチケット手配のアウトソーシングは、前述したような効果に差異がなければ、必ずしも計算業務等の受託者に限定する必要はないと考える。

一方、課題としては、チケット手配業者を限定することに対する県民理解(特に他の旅行代理店等)や用務箇所により近い宿泊施設が手配できないといった職員の理解などが懸念される。

研究項目

(チケット手配まで含めた包括型業務委託導入の妥当性)

研究項目 の整理

手配業務のアウトソーシングについて、以下のようなアイデアに対する効果や課題等を整理
スケールメリットに着目した1社独占方式による手配業務のアウトソーシング。

(効果) : パック商品のより安価な調達や近距離鉄道切符の無償提供といった付帯サービスによる旅費額縮減が期待できる。

(課題等) : 国の省庁(経済産業省が中心)では、今年度から、パック商品を中心としたチケット手配の総合評価方式による独占的アウトソーシングに取り組みられているとのことであるが、地方自治体の場合、国以上に地場の旅行代理店等への配慮が必要である。

旅行代理店では、自社開発のパック商品を除き、定価以外での販売は法律上禁止されている。

地場の旅行代理店等に配慮した選択方式による希望業者参画型の手配業務のアウトソーシング。

(効果) : 上記のようなスケールメリットはないが、宿泊料などの「定額」と「実手配額」の差額不支給による縮減が期待できる。

(課題等) : 宿泊チケットについては、「食卓料」を加味すれば、実質的な差額はあまり期待できない。

パック商品については、実際の手配価格に応じた定額自体の見直しで対応することも可能。

複数社が参入できるようにするためには、データ連携等のシステム改修などの経費が必要となる。

出張者の立場からも、航空券の手配方法(@desk活用)と宿泊チケット等の手配方法が異なることからの混乱や、意図する宿泊施設と異なる施設が手配されることに対する不満などが懸念される。

他の都道府県でも例を見ない、新たなアイデアとしての提携ホテルの有効活用。

(効果) : 平成20年度における宿泊地ごとの宿泊数については、補足資料 -1, 2に示すとおりであり、この主な都市だけでも、定額より安価な提携ホテル化が可能であれば、旅費額縮減が期待できる。

(課題等) : 「用務地にマッチしない場合の出張者の不満」、「提携ホテルよりもパック商品の利用向上の方が効果的」、「提携料金よりも安価な宿泊施設も存在する」といった意見もある。

研究項目

(より安価なシステム構築方法と、そのシステムにあわせた旅費制度の見直し方策)

全体的な「佐賀県の旅費事務構想」としては、必ずしも、情報システムの導入を前提としている訳ではありませんが、情報システムの導入が必要と考えられる場合は、無償の経路選定ソフト等の有効活用などについて、調査・分析を行い、佐賀県への適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の意見】

一般交通機関のみを利用する出張や移動距離の算定については、フリーソフトの有効活用も期待できるが、研修、外国、赴任といった普通旅費以外の旅費計算の対応は難しいと考えられる。

また、自治体の旅費システムとしては、電子決裁や支出管理、予算管理、データ検索・抽出といった附帯機能も不可欠であると考ええる。

一方、エンドユーザーである各職員においても、フリーソフトを利用するとなると、現行の日時や目的地、予算といった項目に加え、最寄り駅を検索・確認するなどの作業の増加が懸念される。

このようなことから、無償の経路選定ソフト等の有効活用については、旅費システムの中の一部の機能として活用したり、受託者が経路の選定や運賃を算出する際などに利用するようなイメージが適切ではないかと考える。

研究項目

(より安価なシステム構築方法と、そのシステムにあわせた旅費制度の見直し方策)

研究項目 の整理

より安価なシステム構築の観点から、インターネット上に存在する「フリーソフト」の有効活用について、検討を行ったが、

- ・ 普通旅費以外の旅費計算をどうするのか。
- ・ 決裁機能や予算管理といった付帯機能はどうか。
- ・ 出張者の負担増になるのではないか。

といった懸念事項に止まらず、共同研究者のヒアリング調査等により、「信頼性が低い」、「商用としての利用はできない」という決定的な事実が明らかになったため、「フリーソフト」の有効活用については、困難であると判断。

なお、共同研究者より提案された経路検索ソフト(有償)の有効活用については、経路選定の将来像として、次研究項目 で具体的に検討。

【参考】：インターネット上に、交通費を計算する各種ソフトの照会やその照会等を目的として無料で乗り換え情報や交通費の計算を行えるサイトが各種存在しますが、その利用は個人利用を前提としたその会社の宣伝見合いとして利用できるものであり(提供会社は公開用のライセンスを保持している)、「時刻表」情報を無償で商用利用することは出来ない。

研究項目

(移動時間の人件費等を考慮したトータルコストによる経路選定手法導入の妥当性)

現行、経路の選定にあたっては、「最も経済的な通常の経路」という考え方に基づき、少々移動時間を要する経路であっても、原則「後戻り」はさせないといったような考え方が存在している。

(例えば、佐賀から静岡に出張する場合、便数の多い羽田空港ではなく、名古屋空港から新幹線を利用する経路を採用)

このような出張に対し、経済的という視点だけでなく、移動時間に要する人件費等を含めコストをトータル的に勘案した、合理的な経路の考え方の整理を行い、佐賀県への適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の見解】

移動時間に係る人件費コストを意識し、トータル的に一つの出張に要する経費を考えることは、健全な行政経営の観点からも重要なことであると考えます。

しかしながら、人件費コストは、職員によっても異なり、1つの出張ごとに「最短経路の旅費額」と「移動に係る人件費コスト」を総合的に比較して、経路選定を行うことは、事務量が増加するばかりでなく、同じ目的地に複数で出張した場合に、役職等によって経路が異なるといったケースも考えられる。

参考：「第七条 旅費は、最も経済的な通常の経路及び方法により旅行した場合の旅費により計算する。但し、公務上の必要又は天災その他やむを得ない事情に因り最も経済的な通常の経路又は方法によって旅行し難い場合には、その現によつた経路及び方法によって計算する。

研究項目

(移動時間の人件費等を考慮したトータルコストによる経路選定手法導入の妥当性)

研究項目 の整理

移動時間に要する人件費等を含めたトータルコストによる経路選定については、現行条例に基づき、今後も、基本は最短経路としつつも、より一層のケースbyケースに応じた柔軟な対応に努めていきたい。

一方、経路選定の将来像として、計算業務の効率化や回答時間短縮の観点から、システム改修等の必要経費を考慮のうえ、多くの都道府県が導入している自動計算機能導入の妥当性などを検討。具体的な手段としては、大きく以下のような3つの方法が考えられたが、それぞれに課題も残る。また、自動計算が困難な研修、外国、生徒引率といった普通旅費以外の旅費計算も別途必要である。

出張頻度の高い用務地は、原則、事前登録方式による自動計算とし、未登録の用務地や登録内容が馴染まないケースについては、これまでどおり、計算事務や登録情報の管理事務などを旅行代理店にアウトソーシング
(課題等)：導入コストや管理事務の増加などを考慮すると、効果としてのコスト削減はあまり期待できない。)

市販の経路検索ソフトを活用した出張者の直接操作による自動計算

(課題等)：インターネット上の無償の経路検索ソフトを利用して、総務事務効率化センター職員(12名)による検証を行ったところ、経路検索ソフトは、補足資料 -1～ -3に示すとおり、各職員の負担増になるばかりでなく、同じ用務地であっても、職員によって、旅費額が異って算定されることが分かった。旅費額が職員によって異なることは、たとえ少額であっても、公金の使途としては適切でないと考えられる。

ある県が導入しているチケット等手配業者の見積額をもって交通費相当とする自動計算

(課題等)：佐賀県の場合、佐賀空港まで車を利用する場合など、手配業者が見積もれない出張や手配自体が不要な費用弁償にも対応する必要があることや、手配する業者のスキル(ルールの熟知)の相違などから、手配業者によって、旅費額が異なる恐れがあることなどが懸念される。

研究項目

-1

(航空会社のオンライン予約サービスの課題抽出と有効活用の妥当性)

佐賀県では、航空機を利用して出張する場合、航空会社のオンライン予約サービスを活用しているが、「チケットレス」、「自己手配よりも低料金」といったメリットがある反面、「便名確認事務の煩雑さ」や「一月遅れの請求に伴う予算管理事務の遅れ」といったデメリットもある。

このようなことから、現状の問題点などの分析を行い、佐賀県における継続的な適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の意見】

航空会社のオンライン予約サービスについては、ビジネスリポートを活用した航空賃の削減やチケットレスといったメリットはあるものの、その取扱(確認)事務に受託業者が多大な時間を要しており、また他都道府県における活用状況が5都道府県に留まっていることなどを勘案すると、活用しないという選択肢も十分考えられる。

一方では、メリットを確保しつつ、一つの大きなデメリットである受託者の取扱(確認)事務を軽減する観点から、申請者(出張者)自身がオンライン予約システムを利用して、直接手配を行う流れに変更することは、有効な手段だと考える。

ただし、この場合は、各職員のITスキルの向上(負担感や手間が少ない)を十分に考慮する必要がある。

研究項目 -1

(航空会社のオンライン予約サービスの課題抽出と有効活用の妥当性)

研究項目 -1の整理

航空会社のオンライン予約サービスについては、以下のようなことから、今後も有効活用をしたい。ただ、具体的な活用方法としては、事務コストの縮減、民間企業の実態、あるいは体験版による検証結果などから、現行の「受託業者手配」より、「オンラインを利用した出張者の直接手配」が望ましい。

当該サービスの実質効果として、平成20年度実績で「年間約350万円(1件あたりの平均:約7,500円)」の旅費額の縮減効果が試算できる。

共同研究者の調査によると、民間企業の約8割は、当該サービスを活用しており、その多くは出張者自身が、コスト意識をもって、オンラインでの予約入力等を行っているとのこと。

共同研究者からは、チケットレスといった金額には現れない効率化の効果も大きいとの意見である。

一方、航空機の利用にあたっては、当該サービスの有効活用やパック商品の利用推進とあわせ、「早期申請と迅速な決裁による、より安価なチケット手配」といった各職員のコスト意識の向上に努める必要がある。

研究項目 -2 (GIS機能の課題抽出と有効活用の妥当性)

佐賀県では、公用車や自家用車で出張する場合の移動距離の算定をカーナビなどに利用されている「GIS機能」を活用しており、新しい道路ができた場合などの管理事務が不要といったメリットがある反面、「大字境が誤っている」、「往路と復路の距離が極端に異なる」、あるいは「都市圏等と比べて道路情報等の修正は、依頼してもなかなか反映されない」といったデメリットもある。

このようなことから、現状の問題点などの分析を行い、佐賀県における継続的な適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の意見】

移動距離の算定については、以前の「県内キロ程表」の内容をシステム化するといったことも考えられるが、距離算定を「大字間」から「旧市町村間」に戻すことは、県民理解(実態との乖離が大きい)の観点からも、適切ではないと考える。

仮に、全ての大字間の移動距離を当該機能以外で管理するとなると、管理事務が増加するばかりでなく、在勤地内外(現行、GISの行程8キロで運用)の判断方法が煩雑になると考えられることなどから、上記に示すようなデメリットもあるが、その部分については、より適切な運用ルールを定めるなどして、当該GIS機能を活用していく方が望ましいと考える。

研究項目 -2の整理

GIS機能については、民間事業者には馴染みがなく、共同研究者からの具体的な提案等はないが、上記佐賀県の意見に示すような理由から、適切な運用ルールを定め、今後有効活用をしたい。

研究項目

(ASPシステムの利用団体を拡大し、システム利用料を低減することの可能性)

全体的な「佐賀県の旅費事務構想」として、情報システムの導入が必要と考えられる場合は、汎用的な情報システムを構築し、佐賀県以外の団体でも利用を拡大することなどで、事務コストを低減できる可能性を分析し、佐賀県への適用の妥当性などを共同研究

【共同研究に向けた佐賀県の意見】

利用団体の拡大をより推進するためには、システムの構築・改善に際し、以下のような視点が必要と考える。

- ・ より安価なシステムであること。
- ・ ASP方式などにより、機器類の共有が容易にできること。
- ・ ローカル的なルール(運用)については、システムで対応するのではなく、制度の見直しや運用面に対応する事務フローとすること。

一方では、今回の共同研究で、よりよい成果物を作成し、広く公表(アピール)することも、利用団体の拡大につながる一つの効果的な手段と考える。

研究項目 の整理

共同研究者によると、同じPKGシステムをカスタマイズしたにも関わらず、最終的にはまるで別システムようになってしまうなど、各自治体や各企業により、細かいルールやニーズが異なることから、現実的には非常に難しいとの見解である。

つまり、汎用システムの構築、拡大には大胆な制度の簡素化、共通化が最も重要な課題だと言える。