

# 大阪府道路公社 中期経営計画

【2019年度～2021年度】

2019年3月

大阪府道路公社

## 目 次

(はじめに)

I. 道路公社経営の現状	2
1. 公社事業の推移	2
(1) 5路線の建設及び管理運営	3
(2) 3路線の移管	
(3) 継続2路線の管理運営	
2. 継続2路線の現状	5
II. 公社の経営改善	6
1. コスト縮減の取り組み	6
2. 利用促進の取り組み	7
3. 安心・安全で利便性の高い道路サービス提供に向けた取り組み	8
(1) 計画的な維持管理	
(2) 事故・渋滞対策の推進	
(3) 利用者ニーズの反映	
III. 中期経営目標	9

### 【参考資料】

- 償還見通し
- 大阪府道路公社維持管理方針（主なものを抜粋）

## はじめに

大阪府道路公社（以下「公社」という。）は、大阪府の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うことにより、この地域の幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とし、1983年に地方道路公社法に基づく法人として大阪府により設立されました。

公社は、道路公社及び有料道路制度を定めた道路整備特別措置法に基づき、府議会の議決を経て道路管理者である大阪府知事の同意及び国土交通大臣の許可を得た事業計画に基づき事業を実施しており、安心・安全で利便性の高い道路サービスを提供することはもとより、有料道路事業制度により、建設費を収益と費用の差額によって償還していくことが経営の基本です。

公社は、2017年度末までは5路線の管理・運営を行っていましたが、2018年4月に堺泉北有料道路と南阪奈有料道路を西日本高速道路株式会社（以下「NEXCO西日本」という。）へ移管し、さらに、2019年4月には第二阪奈有料道路を移管することとしています。また、箕面有料道路についても、早期移管を目指しているところです。

本計画期間における公社管理路線は、鳥飼仁和寺大橋有料道路及び箕面有料道路の2路線となりますが、これら2路線について、責任ある道路の管理・運営を行うとともに、建設費の着実な償還を行っていくため、今回の「中期経営計画（2019～2021年度）」（2019年3月策定）において、計画期間内の取り組みや数値目標の設定などを行いました。

# I. 道路公社経営の現状

## 1. 公社事業の推移

公社が建設・管理を行ってきた5路線のうち、3路線は2019年4月1日までにNEXCO西日本に移管し、2019年度からは2路線の管理・運営が主たる業務となります。

図表-1 公社路線の概要

路線名	供用年月	施設の概要	建設事業費(億円)
鳥飼仁和寺大橋有料道路	1987.2	摂津市鳥飼中～寝屋川市仁和寺本町 0.7 km	102
箕面有料道路 (箕面グリーンロード)	2007.5	箕面市坊島～箕面市下止々呂美 6.8 km	500
合計		7.5 km	602

(参考) NEXCO西日本への移管路線

路線名	供用年月	施設の概要	建設事業費(億円)	移管年月
堺泉北有料道路	1991.3	堺市中区平井～高石市綾園 4.7 km	208	2018.4
第二阪奈有料道路	1997.4	東大阪市西石切町～奈良市宝来町 大阪府域 3.8 km (全体 13.4 km)	府域 1,242 (全体 2,345)	2019.4
南阪奈有料道路	2004.3	堺市美原区丹上～羽曳野市蔵之内 4.6 km	647	2018.4
合計		13.1 km (全体 22.7 km)	2,097 (全体 3,200)	

注) 全体は、第二阪奈有料道路の奈良県域分を含む。

図表-2 路線の位置図



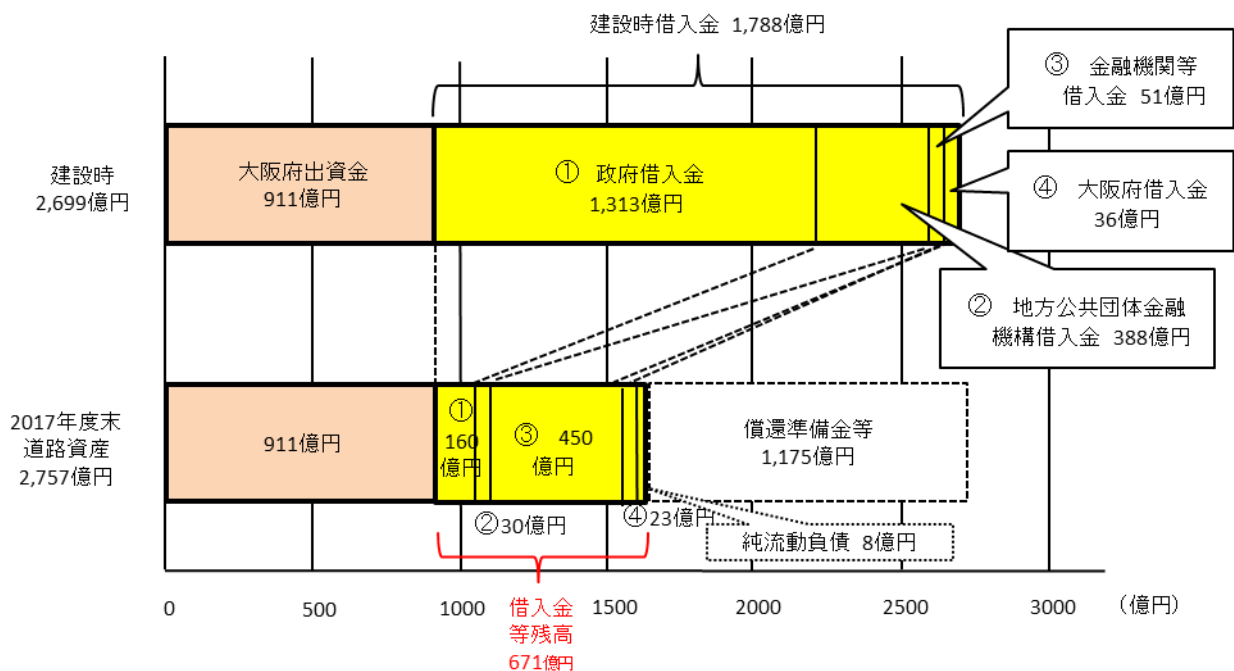
### (1) 5路線の建設及び管理運営

1983年の公社設立後、1987年に都市計画道路千里丘寝屋川線（府道八尾茨木線）の一区間として淀川を渡る鳥飼仁和寺大橋有料道路を供用したのを始めとして、有料道路制度の活用により府下の幹線道路ネットワークを形成する5路線の整備を進め、2007年の箕面有料道路供用以降は、5路線の有料道路の管理・運営を行ってまいりました。

経営的には、交通量が事業計画を下回ることにより建設費全体の償還が厳しい状況のもとで、まずは5路線の建設費2,699億円の約2/3に相当する1,788億円の借入金の着実な返済を図ることを目標に、維持管理コストの削減や利用促進に取り組んでまいりました。

2012年度以降の交通量の増加基調や低金利の継続による利息負担の減少とともに、維持管理コストの削減に取り組んだ結果、2017度末には借入金等残高が671億円まで減少しました。

図表－3 建設資金の構成



※純流動負債＝流動負債－流動資産等

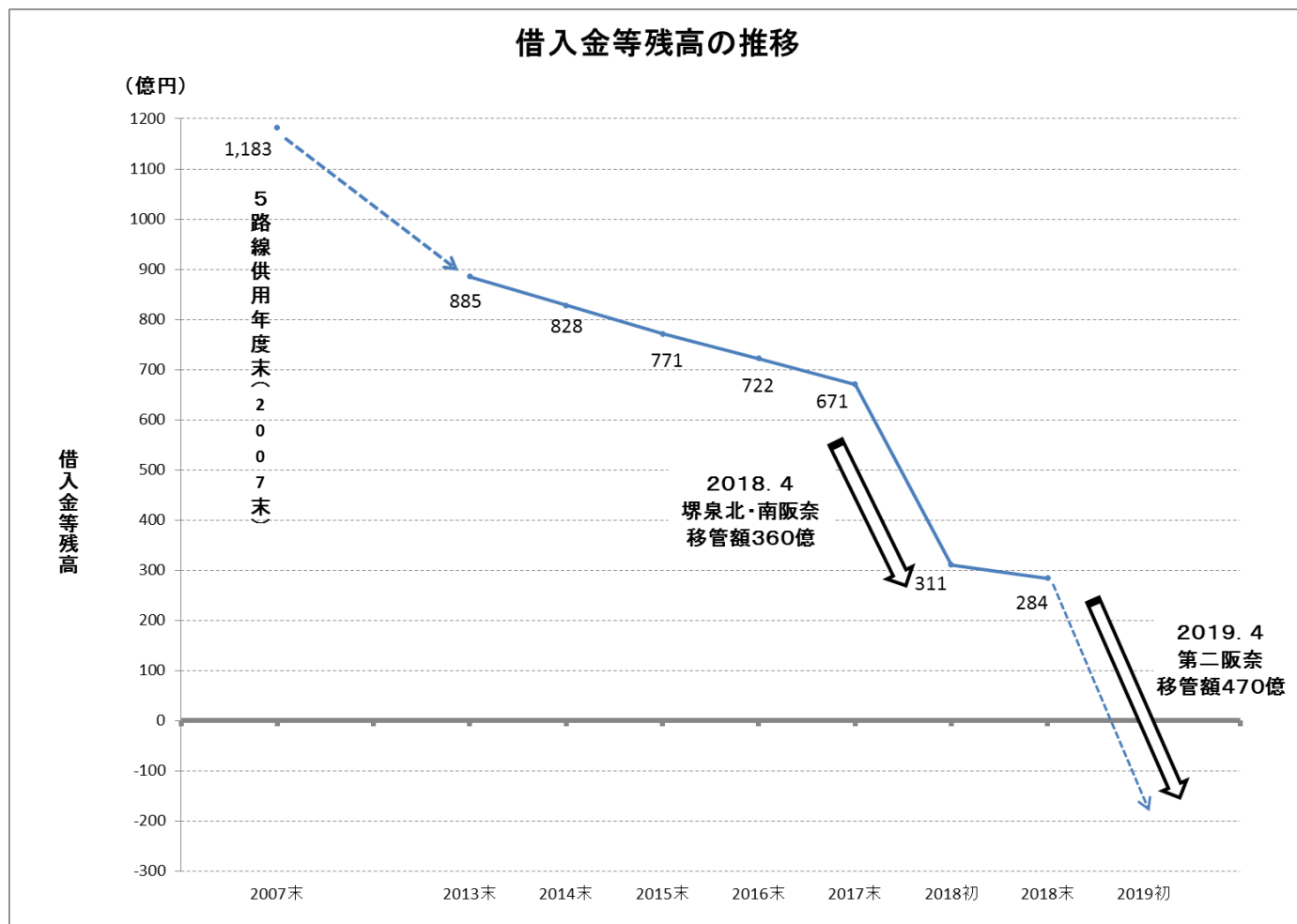
### (2) 3路線の移管

利用者の視点に立った高速道路料金の一元化を目指し、継ぎ目のないシームレスな料金や合理的・効果的な一元管理の実現を図るため、大阪府とともに国等に働きかけた結果、国土交通省から「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（2016年12月策定、2017年12月改正）」が公表され、この中で、「管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現」が示されました。

この具体方針に基づき、2018年4月に堺泉北有料道路と南阪奈有料道路をNEXCO西日本へ移管し、さらに、2019年4月には第二阪奈有料道路を移管することとしています。

公社路線の移管に伴う移管額（堺泉北・南阪奈 360 億円、第二阪奈 470 億円）の受け入れにより、3 路線移管後の 2019 年度当初に道路公社の借入金は実質的にゼロとなります。

図表－4 借入金等残高の推移



※借入金等残高＝「固定負債（長期借入金）＋流動負債」－「流動資産等」

### (3) 継続 2 路線の管理・運営

引き続き箕面有料道路の早期移管を目指していますが、それまでの間、2019 年度からは鳥飼仁和寺大橋、箕面有料道路の 2 路線の管理・運営を行っていくこととなります。

継続 2 路線の管理・運営にあたっては、通常の維持管理とあわせて、近年の災害時の経験を踏まえた防災対策の強化や、行楽シーズンのピーク時等の渋滞対策などに取り組むこととしています。

経営的には、公社全体の借入金を実質ゼロとなった次の目標として、2 路線の着実な償還を進めるよう、引き続きコスト削減及び利用促進に取り組んでいくこととしています。

### 3. 継続2路線の現状

#### ① 鳥飼仁和寺大橋有料道路

2016年度に料金徴収期間を2027年2月末まで10年間の延長を行いました。

(交通量の状況)

1987年の供用開始から1995年度まで増加傾向にあり、その後減少に転じましたが、2000年度に再度増加に転じ、2002年度に交通量のピーク（日平均交通量：15,690台/日）を迎えました。その後再び減少傾向が続いていましたが、大阪北部地震以降、前年度に比べ、約500台増加しています。

日平均交通量 (台/日)	2015	2016	2017	2018 見込
	10,685	10,397	10,271	10,662

(構造物・設備の状況)

供用開始より30年を経過していることから、5年に一度の定期点検、年次点検などの結果を基にライフサイクルコストを考慮した予防保全の考え方を取り込んだ維持管理方針（2016年3月）に基づき、計画的に点検及び補修を進めているところです。

#### ② 箕面有料道路（箕面グリーンロード）

(交通量の状況)

交通量は、2009年7月に箕面森町の人口・世帯数の増加などにより、料金割引社会実験を導入したこともあり、2007年5月の供用以来、増加傾向で推移しています。2015年度から2017年度は毎年約3%の伸びを示しています。

2018年度は、2018年3月18日に新名神高速道路（神戸・高槻間）が全線開通したことによる乗継交通により、前年に比べ約2千台/日増加しています。

日平均交通量 (台/日)	2015	2016	2017	2018 見込
	7,107	7,315	7,559	9,330

(構造物・設備の状況)

供用開始からまだ年数が浅いため、道路施設は比較的健全な状態です。ほぼ全区間がトンネル形式であるため、土木構造物だけでなく、設備施設の維持管理についても、維持管理方針に基づき適切に維持管理を進めています。特に電気代については、節電対策等により費用の増大を抑えています。

## II. 会社の経営改善

2017年5月に中期経営計画を改訂し、5路線について安全・安心、快適な道路サービスの提供を図りつつ、業務の効率化等によるコスト縮減、利用促進による収支改善に取り組んでまいりました。

3路線の移管により、2019年度からは鳥飼仁和寺大橋有料道路と箕面有料道路の2路線の管理・運営となりますが、これら2路線について、引続き経営改善に取り組んでまいります。

### 1. コスト縮減の取り組み

2路線の維持管理経費については、これまで新電力の参入を促す入札方式による電力調達、ETC設備保守業務のNEXCO西日本委託、LED照明の導入や清掃回数の低減等の維持管理水準の見直し等によりコスト縮減を行ってまいりましたが、新たに橋梁点検における足場工の工夫により50百万円を縮減し、現在までの取り組みとあわせて、年平均34百万円の縮減を図ります。

項目	主なコスト縮減内容	路線
維持管理方法	維持管理方法の工夫 ・LED照明の導入 ・道路パトロール車の更新時期見直し ◎1・橋梁点検における大型橋梁点検車の導入	鳥飼仁和寺 箕面 鳥飼仁和寺
	管理水準の見直し ・清掃回数の低減 ・料金所収受設備の更新台数見直し	箕面・鳥飼仁和寺 鳥飼仁和寺
入札・契約	電力調達方式の見直し ◎2・新電力の参入を促す枠組み設定	箕面・鳥飼仁和寺
	NEXCO西日本への業務委託 ・ETCにかかる中央処理業務 ・ETC設備保守	箕面 箕面
一般経費	人件費の縮減（定員削減、時間外勤務縮減等） 光熱水費の縮減・ノーパー化の推進、備品調達方法等の見直し	

注) ◎1 新中期計画で新たに実施するもの

◎2 前中期計画策定後に対象箇所を追加して実施しているもの

#### (参考) コスト縮減額と維持管理経費の比較

(単位：百万円)

	2019 計画	2020 計画	2021 計画	計画期間計 (年平均)
維持管理費	1,082	876	1,026	2,983 (994)
コスト縮減額(*1)	△67	△17	△17	△101 (△34)

注) (\*1) 電力調達方式の見直し等による縮減額（毎年度17百万円）及び2019年度に実施する5年に1回の橋梁定期点検方法の見直しによる縮減額（鳥飼仁和寺大橋50百万円）である。



## 2. 利用促進の取り組み

観光施設等とタイアップしたキャンペーンの実施や、ホームページやリーフレットにより路線情報を発信し利用促進に努めてまいりました。今後ともこれらの取組みに努めてまいります。

取組内容	具体的内容	路線
各種タイアップキャンペーン	施設、グルメスポット、温泉等の集客施設とのタイアップキャンペーンの実施	箕面
営業活動 (回数券の販売促進)	沿線物流事業者への営業活動実施 北大阪トラックターミナル・中央卸売市場等	鳥飼仁和寺
	コンビニでの販売実施(2018～)	
	販売内容の情報提供(料金所・ホームページ)	
ホームページでの 情報発信・魅力向上	◎Twitterによる情報発信(2019～)	箕面・鳥飼仁和寺
	沿線自治体・観光施設など多様なリンクの設定	箕面・鳥飼仁和寺
関係市と連携した取組み	デジタル写真コンテスト等の実施及び入賞作品の集客施設での展示会(2018～)	箕面・鳥飼仁和寺
PR活動	サービスエリア等でのリーフレットの配架実施	箕面
	近隣の集客施設やイベントでのリーフレット等の配布	箕面・鳥飼仁和寺
	新名神関連のリーフレット配布や利用者ニーズ把握のためのアンケート実施(2018～)	箕面
効果的な案内誘導・工夫	誘導案内表示(2017～)	鳥飼仁和寺
	◎自転車通行者への啓発看板設置等(2019～)	
周辺道路ネットワークの充実	公社路線の利用促進につながる周辺道路ネットワーク(千里丘寝屋川線)の充実を働きかけ	鳥飼仁和寺

注) ◎ 新中期計画で新たに実施するもの

図表-6 利用促進キャンペーンリーフレット(2018年度)



【主な配布場所】道の駅、観光協会、阪神高速PA、NEXCO 西日本 SA・PA、府民センター、モノレール駅、カーディーラー、ゴルフショップ・練習場、ホテル等  
 【配布部数】 箕面 20,000 部

### 3. 安心・安全で利便性の高い道路サービス提供に向けた取り組み

#### (1) 計画的な維持管理

利用者の安全・安心な道路サービスの提供を図るため、2016年3月に策定した「大阪府道路公社維持管理方針」により、日常的な維持管理業務を着実に実施していくとともに、5年に一度の定期点検、年次点検などの結果を基にライフサイクルコストを考慮した予防保全の考え方に基づき、効率的・効果的な維持管理を推進してまいります。

また、鳥飼仁和寺大橋での緊急情報提供のための道路情報板や通行止め遮断機の設置、箕面の北出入口付近の法面補修及び南出口付近の車線拡幅など、防災対策の強化や渋滞対策に取り組んでまいります。

図表－7 計画期間内に実施する主な工事

路線名	工事内容	2019年度	2020年度	2021年度	以降
鳥飼仁和寺	橋梁定期点検	→			
	中央分離帯の漏水工事	→			
	伸縮装置補修		→		
	道路情報板・遮断機設置	→			
箕面	南出口付近3車線化工事	→			
	料金機械設備更新	→			
	監視制御設備補修	→	→		
	道路情報盤設備更新			→	→
	北出入口付近防災対策	→			
	トンネル中央帯区画線補修	→			

#### (2) 交通安全・渋滞対策の推進

各路線の事故・渋滞要因を調査分析した結果を踏まえ、必要な対策を関係機関と連携しながら進めてまいります。

路線	対象箇所	検討・実施内容
箕面	南出口	※南行白島交差点手前の3車線化工事（2018～2019）
	トンネル内	中央帯の区画線補修工事（2019）
鳥飼仁和寺	国道1号出口	出口交差点の信号現示変更に向けた警察との協議（2017～）

※渋滞対策は府と連携した取り組み

#### (3) 利用者ニーズの反映

利用者満足度調査や料金所などで寄せられた利用者のご意見を反映し、道路サービスの向上に努めてまいります。

路線	道路サービス向上のための施策
鳥飼仁和寺	通行止め等の情報提供のための道路情報板の設置（2019）
箕面	渋滞状況のリアルタイムな発信（Twitter）（2018～）

### Ⅲ. 中期経営目標

公社では、より一層の安心・安全な道路サービスを提供しつつ、更なるコスト縮減や利用促進を図り、未償還額の返済に努めることとしており、事業運営を行う2路線（鳥飼仁和寺及び箕面）の本計画期間内の償還準備金等繰入額及び償還準備金等積立額の目標値を設定しました。

効率的な運営の取り組みの成果や収支・償還の状況について、毎年の点検を行い、達成状況をホームページ等で公表していきます。

図表－8 中期経営目標

(単位：百万円)

	2018年度 見込	2019年度	2020年度	2021年度
<b>償還準備金等繰入額</b>	<b>1,018</b>	<b>564</b>	<b>844</b>	<b>760</b>
<b>償還準備金等積立額</b>	<b>11,646</b>	<b>12,211</b>	<b>13,055</b>	<b>13,815</b>

注)・鳥飼及び箕面の2路線の計である。

・償還準備金等の繰入額及び積立額は、鳥飼・箕面の償還準備金及び損失補てん引当金の計である。

(参考) 各年度の項目別内訳

(損益計算書ベース)	2018 見込	2019 計画	2020 計画	2021 計画
日平均交通量(台/日)	19,992	20,150	20,352	20,554
収益(料金収入等) A (うち料金収入)	2,082 (1,776)	1,840 (1,840)	1,894 (1,894)	1,933 (1,933)
費用(道路管理費等) B	1,064	1,276	1,050	1,173
<b>償還準備金等繰入額 (A－B)</b>	<b>1,018</b>	<b>564</b>	<b>844</b>	<b>760</b>

※日平均交通量の路線別内訳

	2018 見込	2019 計画	2020 計画	2021 計画
日平均交通量(台/日)	19,992	20,150	20,352	20,554
(うち鳥飼仁和寺)	(10,662)	(10,577)	(10,508)	(10,449)
(うち箕面)	(9,330)	(9,573)	(9,844)	(10,105)

【参考資料】 償還見通し（各路線の料金徴収期間満了時まで）

（単位：億円）

	移管 3 路線				継続 2 路線			5 路線計
	堺泉北	南阪奈	第二阪奈	小計	鳥飼 仁和寺	箕面	小計	
料金徴収期間満了	2018. 3	2018. 3	2019. 3		2027. 2	2047. 5		
<b>建設費 X</b>	257	651	1, 246	2, 154	102	501	603	2, 757
内訳) 借入金	190	425	823	1, 438	82	326	408	1, 846
出資金	66	226	423	716	20	175	195	911
<b>償還額 Y</b>	301	463	1, 138	1, 902	68	217	285	2, 187
内訳) 借入金	235	452	911	1, 597	68	217	285	1, 882
出資金	66	11	227	305	0	0	0	305
<b>未償還額 Y-X</b>	<b>△44</b>	<b>189</b>	<b>108</b>	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>284</b>	<b>318</b>	<b>569</b>
内訳) 借入金	△44	△27	△88	△159	13	109	122	△37
出資金	0	215	196	411	20	175	195	606

注) 1. 堺泉北、南阪奈、第二阪奈の償還額には路線移管額を含む。

2. 未償還額の内訳・借入金欄の「△」は、損失補てん引当金である。

○大阪府道路公社維持管理方針（主なものを抜粋）

	橋 梁	舗 装	トンネル構造物 コンクリート構造物	ETC設備 料金徴収設備	受変電設備 自家発電設備	監視制御設備 CCTV設備 気象観測設備 交通量計測設備	道路情報提供設備 通信設備	照明設備	トンネル換気設備 (排風機、ジェットファン)	防災設備	
<b>維持管理手法</b>	予測計画型	予測計画型	状態監視型	時間計画型	時間計画型	時間計画型	時間計画型	状態監視型	状態監視型	時間計画型 状態監視型	
<b>管理方法 (点検種別)</b>	日常点検 簡易点検 定期点検	日常点検 定期点検	日常点検 簡易点検 定期点検	状態監視 日常点検 修 繕	日常点検 定期点検 管理運転* 修 繕  (*自家発のみ)	日常点検 定期点検 修 繕	日常点検 定期点検 修 繕  ※道路情報装置は、 5年に1回近接目視に よる定期点検を実施	日常点検 玉 替 え	日常点検 定期点検 修 繕	日常点検 定期点検 修 繕	
<b>目標管理水準</b>  (ETC・料金徴収設備を 除き、大阪府都市基盤施設 長寿命化計画を準用)	健全度(HI)70点	MCI 5以上	Bランク(機能低下が みられない)	劣化が顕在化する以 前から適切な対策を 講じ、機能劣化「O」を めざす	劣化の兆候が見られ た時点で適切な対策 を講じ、必要な機能は 常に確保する	劣化の兆候が見られ た時点で適切な対策 を講じ、必要な機能は 常に確保する	劣化の兆候が見られ た時点で適切な対策 を講じ、必要な機能は 常に確保する	劣化が進行し、機能 に支障が出た時点で 機能回復をはかる	劣化が進行し、 機能に支障が出る前に 機能回復をはかる	劣化の兆候が見られ た時点で適切な対策 を講じ、必要な機能は 常に確保する	
<b>長期修繕計画の 考え方・サイクル</b>	<b>点検</b>	各箇所5年サイクルで 橋梁点検(委託)を実 施	各箇所5年サイクルで 路面性状調査(委託) を実施	各箇所5年サイクルで 定期点検(委託)を実 施	常時監視 日常点検	毎年定期点検を実施	毎年定期点検を実施	毎年定期点検を実施	玉替えを随時実施	(排風機) 点検整備:1.5~2.5万時間 現地整備:3~5万時間 工場整備:6~10万時間 (ジェットファン) 工場整備:5万時間又は20 年サイクル 吊り金具等は毎年点検	毎年定期点検を実施
	<b>補修</b>	劣化予測を基に、橋 梁点検結果が健全度 70点となる年次を想 定し、補修時期を設 定	補修の基本サイクル ・橋梁部20年 ・土工部15年	定期点検の結果から 劣化や変状を評価 し、一定のサイクルで 標準的な補修を実施	更新サイクル ・ETC:10年 ・料金徴収:13年	更新サイクル ・受変電:30年 ・CVCF:20年 ・自家発:30年	更新サイクル ・監視制御:20年 ・その他:15~30年	更新サイクル ・道路情報:15年 ・支柱:30年 ・通信:15~20年	更新サイクル ・灯具:25~30年	更新サイクル ・排風機: 供用後30年超過 かつ工場整備の3回目 ・ジェットファン: 工場整備の3回目	更新サイクル ・防災受信盤:20年 ・火災検知器:20年 ・その他:順次更新