

(案)

大阪府道路公社 中期経営計画

【チャレンジ2025】

(期間延長版)

～ 安全・安心、スマート、持続可能な道路をめざして ～

(Safe、Smart、Sustainable Road)

(2022年度—2025年度)

2025年3月

大阪府道路公社

はじめに	1
I. 道路公社の位置付け	2
II. 経営の推移及び現状	2
(1) 経営の推移	3
(2) 経営の現状	5
① 鳥飼仁和寺大橋有料道路	5
② 箕面有料道路 (箕面グリーンロード)	5
③ 管理2路線の経営状況	6
III. 今後の経営計画	7
(1) 都市インフラを取り巻く社会情勢	7
(2) めざすべき社会像	8
(3) 経営計画の基本的考え方	8
(4) 具体的な取組	9
(5) 経営改善行動計画	12
① 維持修繕・管理業務のコスト縮減	12
② 組織体制見直しによる人件費削減	13
③ 利用促進の充実・強化	14
④ DXの推進	15
(6) 中期経営目標	15
【参考資料】 現時点の償還見通し (各路線の料金徴収期間満了時まで)	17

はじめに

大阪府道路公社（以下「公社」という。）は、有料道路の建設及び管理事業を行うことにより、幹線道路の整備を促進して、交通の円滑化を図ることなどを目的に 1983 年（昭和 58 年）に設立されました。

これまで、鳥飼仁和寺大橋有料道路、堺泉北有料道路、第二阪奈有料道路、南阪奈有料道路、箕面有料道路の 5 路線を建設し、その管理運営を通じて、大阪・関西の発展に寄与してきました。

この 5 路線のうち、堺泉北有料道路、南阪奈有料道路、第二阪奈有料道路の 3 路線は西日本高速道路株式会社へ移管し、より利用しやすいシームレスな料金体系のもと、関西圏の高速道路ネットワークを形成する道路として、関西の経済や暮らしを支えています。

現在、公社では、淀川を渡河する鳥飼仁和寺大橋有料道路、国土軸である新名神高速道路と新大阪・梅田等の大阪都心を直結する箕面有料道路の 2 路線の管理運営を行っており、年間約 780 万台のお客様に道路サービスを提供しています。

公社が管理運営する 2 路線のうち、鳥飼仁和寺大橋有料道路は、2027 年に料金の徴収期間満了を迎える予定であり、現在、本来道路管理者である大阪府からの委託を受け耐震化に取り組んでいます。

箕面有料道路は、供用から 17 年が経過し、計画的な維持管理を行っているものの、電気・機械設備などの老朽化が顕在化しており、現在、全ての設備にかかる更新・補修計画を策定中であり、策定後は順次更新工事等を行っていく予定です。

今回、改定の中期経営計画 2022 年度－2025 年度（チャレンジ 2025）では、設備更新・補修計画が策定中であることなどを踏まえ、チャレンジ 2024 から 1 年延長することとし、引き続き、①安全・安心な道路（Safe Road）、②生産性・快適性が向上するスマートな道路（Smart Road）、③持続可能な道路（Sustainable Road）の 3 つの基本方針のもと、様々な取組を進めていきます。

なお、新たな設備更新・補修計画を策定した後は、新たな中期経営計画を策定し、更なる経営改善に取り組むとともに、お客様に 24 時間 365 日安全・安心で利便性の高い道路サービスの提供に努めていきます。

I. 道路公社の位置付け

公社は、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等の根拠法令に基づき、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よって、事業を実施しており、安全・安心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を経営の基本としています。

II. 経営の推移及び現状

図表－1 2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

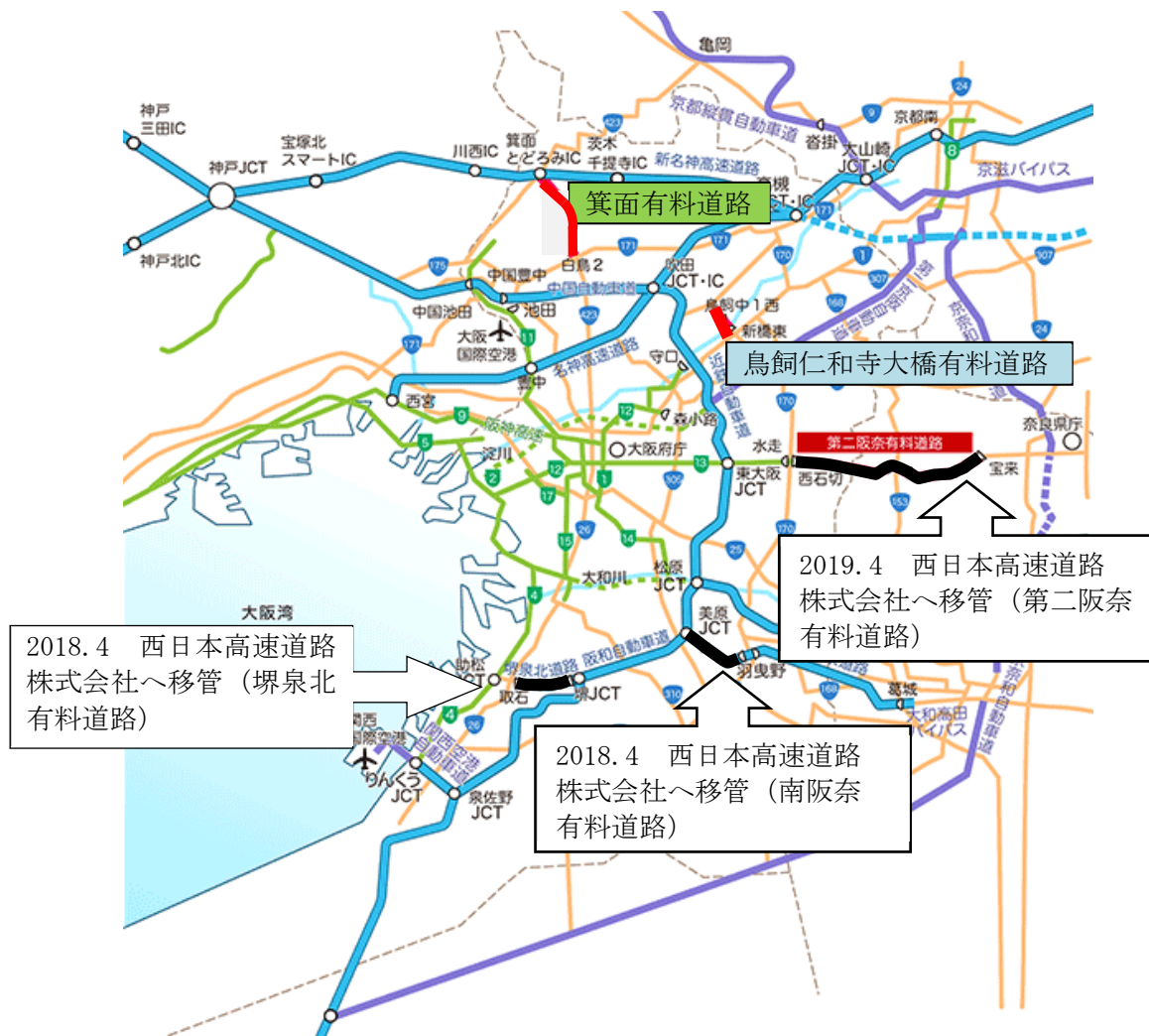
(参考) 西日本高速道路株式会社への移管 3路線

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, 237 (全体 2, 340)	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, 092 (全体 3, 195)	

注) ・建設事業費は各路線の供用開始時点の金額(但し負担金を除く)

・第二阪奈有料道路の建設事業費「全体」は、奈良県域分を含む金額。

図表－２ 路線の位置図



（１）経営の推移

1983年の公社設立後、有料道路制度の活用により府内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、管理運営を行って**きました**。

その中で、交通量が事業計画を下回ったことにより建設費全体の償還が厳しい状況のもと、まずは5路線の建設費2,699億円（**負担金を除く。**）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**できました**。

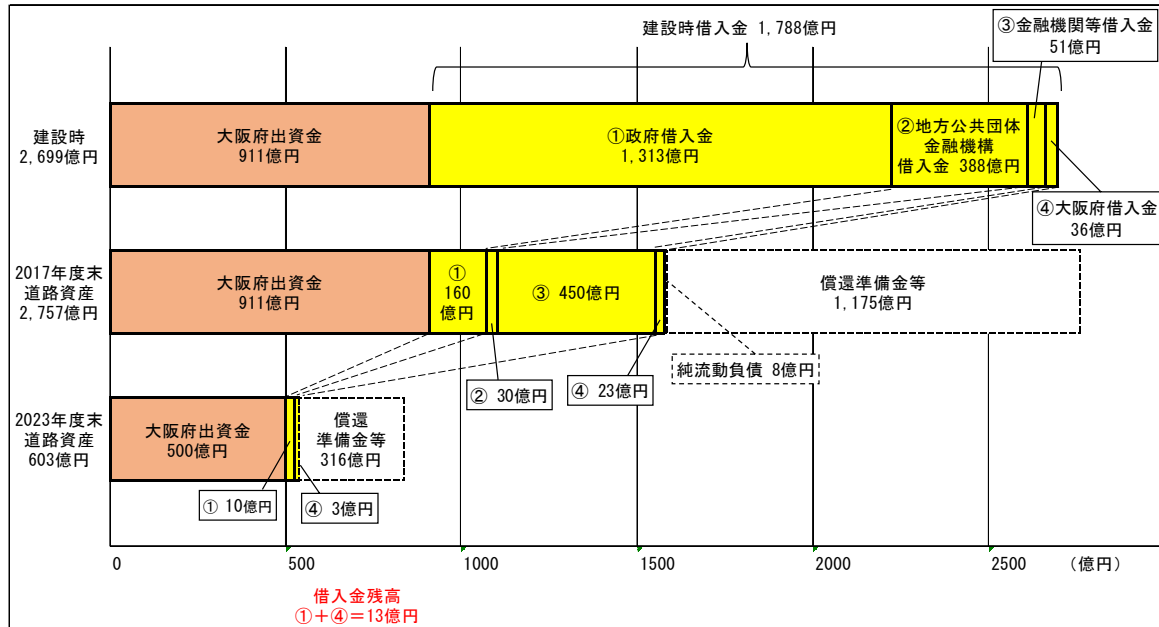
2012年度以降の交通量の増加基調や低金利の継続による利息負担の減少とともに、維持管理コストの削減に取り組んだ結果、2017度末には借入金等残高が671億円まで減少しました。

その後、利用者の視点に立った高速道路料金の一元化を**めざし**、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、さらに、2019 年 4 月に第二阪奈有料道路を西日本高速道路株式会社に移管し、それに伴う移管額（堺泉北・南阪奈 360 億円、第二阪奈 470 億円）の受け入れにより、**有利子借入金を繰り上げ償還し、2023 年度末の借入金残高は 13 億円となり、2026 年度末に完済予定です。**

図表－3 建設資金の構成



※建設時の金額は 2007 年度末（全路線供用開始）時点の建設事業費合計

※但し負担金を除く

(2) 経営の現状

① 鳥飼仁和寺大橋有料道路

(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、下流に位置する鳥飼大橋の架替事業による大阪中央環状線の渋滞などにより、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。2020 年度はコロナ禍の影響等により交通量は減少しましたが、移動制限の解除以後（2023 年度から）は徐々に増加しています。

日平均 交通量 (台/日)	年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 見込
	計画	10,236	10,577	10,508	10,449	10,200	10,200	10,200
	実績	10,696	10,503	10,008	10,019	9,945	10,181	10,226

(構造物・設備の状況)

供用開始より約 38 年が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、橋梁の塗装塗替工事や舗装補修工事など、計画的に補修を進めています。また、本来道路管理者である大阪府からの受託事業として耐震補強工事を進めています。

② 箕面有料道路（箕面グリーンロード）

(交通量の状況)

2007 年の供用開始から、箕面森町へのアクセス道路として利用されており、箕面森町の人口増加や料金割引社会実験の導入により、増加傾向で推移しています。特に、2017 年度末に新名神高速道路（神戸・高槻間）が全線開通したことによる乗継交通により、2018 年度は前年に比べ、交通量が約 2 千台/日増加しました。2020 年度はコロナ禍の影響等により交通量は減少しましたが、2021 年度より西日本高速道株式会社において順次実施されている中国自動車道の通行止めや車線規制の影響等により、う回路としての利用の増加などで、2022 年度には日平均交通量が 11,813 台まで増加しました。中国自動車道通行止め解除後、一時的な増減はあるものの、移動制限の解除や周辺地域の開発等により、着実に増加しています。

日平均 交通量 (台/日)	年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 見込
	計画	11,152	9,573	9,844	10,105	10,400	10,400	10,400
	実績	9,246	9,465	8,985	10,284	11,813	11,179	11,583

(構造物・設備の状況)

道路施設については、供用開始から 17 年が経過しておりますが、5 年に一度の定期点検・年次点検により適切な維持管理に努めており、比較的健全な状態となっております。一方で、電気・機械などの設備施設の老朽化が著しく、今後、全ての設備の更新・補修計画を策定し、順次、更新工事等が必要な状況となっております。

③ 管理 2 路線の経営状況

2022 年度は、中国自動車道の通行止めなどに起因する交通量の増により、箕面有料道路の料金収入が大幅に増え、コスト縮減にも努めたことから償還準備金等繰入額は前年度より 1 億 7 千万円増加し、計画(6 億 8 千万円)を大幅に上回る 10 億円となりました。

2023 年度は、鳥飼仁和寺大橋有料道路の交通量が前年を上回り、収益は前年と変わらず好調でしたが、電力費や建設資材・労務費の高騰などにより、償還準備金等繰入額は前年度より 2 億 6 千万円減少し、7 億 4 千万円となりました。

2024 年度も引き続き、知名度向上や利便性向上など様々な利用促進に積極的に取り組んでおり、両路線の交通量は計画を上回るものとなっております。

図表－４ 各年度の実績

各年度の実績

(単位：百万円)

	2019 年度			2020 年度			2021 年度		
	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計
日平均交通量	10,503 台	9,465 台	19,968 台	10,008 台	8,985 台	18,993 台	10,019 台	10,284 台	20,303 台
収益 (うち道路料金収入)	346 (345)	1,478 (1,476)	1,824 (1,821)	337 (326)	1,446 (1,410)	1,783 (1,736)	678 (332)	1,645 (1,633)	2,323 (1,965)
費用 (うち維持管理費)	175 (150)	975 (834)	1,150 (984)	199 (168)	866 (735)	1,065 (903)	560 (533)	933 (800)	1,493 (1,333)
償還準備金等繰入額	170	504	674	138	580	718	118	712	830
	2022 年度			2023 年度			2024 年度(見込み)		
	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計
日平均交通量 (中期計画値)	9,945 台 (10,200)	11,813 台 (10,400)	21,758 台 (20,600)	10,181 台 (10,200)	11,179 台 (10,400)	21,360 台 (20,600)	10,226 台 (10,200)	11,583 台 (10,400)	21,809 台 (20,600)
収益 (うち道路料金収入)	300 (299)	1,895 (1,888)	2,195 (2,187)	337 (335)	1,810 (1,797)	2,147 (2,132)	797 (335)	1,876 (1,857)	2,673 (2,192)
費用 (うち維持管理費)	155 (130)	1,041 (880)	1,196 (1,010)	173 (142)	1,234 (1,067)	1,407 (1,209)	642 (629)	1,383 (1,202)	2,025 (1,831)
償還準備金等繰入額	145	854	999	164	576	740	155	493	648

各年度の償還状況

(単位：百万円)

	2019 年度			2020 年度			2021 年度		
	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計
償還対象道路資産額	10,200	50,089	60,289	10,200	50,089	60,289	10,200	50,089	60,289
償還準備金等積立額	5,545	6,806	12,351	5,684	7,386	13,070	5,802	8,098	13,900
(差引) 未償還額	4,655	43,283	47,938	4,516	42,703	47,219	4,398	41,991	46,389
出資金	2,040	17,500	19,540	2,040	17,500	19,540	2,040	17,500	19,540
(差引) 出資金を除く未償還額	2,615	25,783	28,398	2,476	25,203	27,679	2,358	24,491	26,849
	2022 年度			2023 年度			2024 年度(見込み)		
	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計	鳥飼	箕面	計
償還対象道路資産額	10,200	50,089	60,289	10,200	50,089	60,289	10,200	50,089	60,289
償還準備金等積立額	5,947	8,951	14,898	6,110	9,527	15,637	6,265	10,020	16,285
(差引) 未償還額	4,253	41,138	45,391	4,090	40,562	44,652	3,935	40,069	44,004
出資金	2,040	17,500	19,540	2,040	17,500	19,540	2,040	17,500	19,540
(差引) 出資金を除く未償還額	2,213	23,638	25,851	2,050	23,062	25,112	1,895	22,569	24,464

Ⅲ. 今後の経営計画

(1) 都市インフラを取り巻く社会情勢

公社が管理運営を行う有料道路をはじめとする都市インフラを取り巻く、主な社会情勢として以下の6点があげられますが、在宅勤務を始め、情報の高度化・技術の進展による人の移動・行動の減少、技術革新による行動手段の多様化や変革、加えて災害への

備え、老朽化対策、人口減による利用者の減少などにより、今後、益々、有料道路の経営が厳しくなる社会情勢が続いていくことが予想されることから、時代の変化にも適切かつ迅速に対応していくことが公社に強く求められています。

- ① コロナ禍後の「新しい生活様式」の浸透
- ② 気候変動等により激甚化・多発化する災害
- ③ 人口減少、超高齢化社会の到来
- ④ SDGs や脱炭素社会など持続可能な社会づくり
- ⑤ 新たな技術の進展
- ⑥ 大阪・関西万博開催などを契機とした新しいまちづくり

(参考) 出典：「大阪府都市整備中期計画 令和3年1月」

「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会」など

(2) めざすべき社会像

厳しい社会情勢の中、道路の機能を維持しつつ、そのレベルアップも図り、さらには経営の改善を進めていくために道路管理者から見ためざすべき社会像として、いかなる時も機能を失わない安全・安心な社会、生産性・快適性が向上するスマートな社会、社会環境の変化などに対応できる持続可能な社会像をめざします。

(3) 経営計画の基本的考え方

今回の経営計画では、従来の3つの基本方針に基づく取組を着実に進めつつ、鳥飼仁和寺大橋有料道路の料金徴収期間満了、箕面有料道路の開通20年という大きな節目となる2027年を見据え、鳥飼仁和寺大橋有料道路では、料金徴収期間満了へ向けた業務の棚卸や、料金收受コストの更なる縮減など、より一層、効率的・効果的な経営に取り組んでいきます。

また、箕面有料道路では設備にかかる更新・補修を着実に進めていくための計画づくりを進めるとともに、新名神の開通や沿道周辺のまちづくりの進展などを踏まえ、事業計画の点検・精査を行います。

さらに、社会経済状況の激しい変化に柔軟に対応し、便利で快適に満足度の高いサービスが提供できるよう、デジタル技術を活用した利用者への情報発信や、業務の自動化・最適化などの経営改革に取り組んでいきます。

基本方針1：平常時・非常時を問わず機能を失わない安全・安心な道路
(Safe Road)

基本方針2：道路ユーザー等の生産性・快適性が向上するスマートな道路
(Smart Road)

基本方針3：社会環境の変化やインフラの老朽化に対応できる持続可能な道路
(Sustainable Road)

(4) 具体的な取組

基本方針 1

平常時・非常時を問わず機能を
失わない安全・安心な道路
(Safe Road)

9 産業と技術革新の
基盤をつくろう

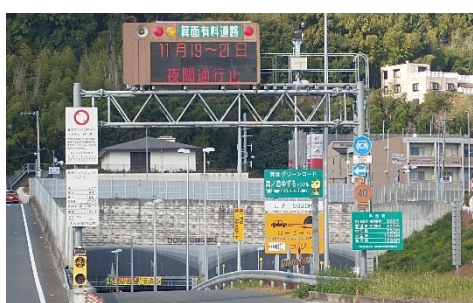


11 住み続けられる
まちづくりを



『お客様に24時間365日、安全で安心できる道路サービスを提供します。』

- ・ 日常の維持管理業務を着実に実施するとともに、災害や事故発生時の対応をより迅速に行うための危機管理体制の充実・強化を図ります。
- ・ 鳥飼仁和寺大橋有料道路については、供用開始後、約 38 年が経過し、また耐震性能も満足していないことから、より安全・安心で利便性の高い道路サービスを提供するため、本来道路管理者である大阪府からの受託事業として、耐震補強を実施するとともに、**橋梁定期点検などの結果を基に、適切な補修を実施します。**
- ・ 箕面有料道路については、通常の維持管理費用において縮減に努めて**いますが**、供用開始後、**17 年**が経過し、電気・機械などの設備については老朽化が**顕在化しているため**、全ての設備の更新・補修計画を新たに策定し、**設備更新を進めることとして****います。**また、土木施設については、平成 25 年の道路法改正及び公社維持管理方針に基づき 5 年毎に点検を、着実に実施することとしており、**トンネル及び橋梁点検の診断結果から損傷が著しい箇所については、5 年以内に修繕措置を着実に実施****します。**
- ・ 箕面有料道路におけるトンネル内の安全確保のため、秋の通行止めの際に、大阪府警察及び箕面市消防本部と連携して、トンネル内火災発生を想定した防災訓練を行います。



道路情報板設備（更新）



秋の防災訓練

- ・ 両路線とも、これまで誤進入対策を実施してまいりましたが、その効果検証を引き続き行い、必要に応じて対策を実施します。

図表－５ 本計画期間内に実施する主な工事

路線名	工事内容	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	以降
鳥飼 仁和 寺	橋梁定期点検			→		
	耐震対策 橋梁補修				→	
箕面	トンネル(橋梁含む)点検	→				
	土砂災害対策		→			
	誤進入対策	→				
	舗装等補修 設備更新			→		
	・道路情報提供設備 ・監視制御設備 ・火災検知器等防災設備		→		→	

基本方針 2

道路ユーザー等の生産性・快適性が
向上するスマートな道路
(Smart Road)



『E T C 技術等を活用し、更に利便性の高い道路サービスを提供します。』

- ・鳥飼仁和寺大橋有料道路については、コロナ禍におけるお客様からのタッチレス化への要望に応じて、2022 年 2 月に鳥飼仁和寺大橋有料道路に導入した新しい料金收受システム（E T C X）の運用を適切に行うとともに、E T C X に併せて導入した利用回数に応じた割引(まいど割)による利便性増進に引き続き取り組んでいきます。また、E T C X の利用状況に応じた料金収受体制の見直しを検討するなど、料金収受コストの縮減に努めます。
- ・箕面有料道路については、E T C の利用率が 90% を超えましたが、更なる利用促進を行うとともに、料金収受員の削減など料金収受コストの縮減方策も検討します。また、視認性向上による疲労軽減や安全性改善を図るためトンネル照明の L E D 化などにも取り組んでいきます。あわせて、現在実施中の料金割引の社会実験のあり方についても大阪府と検討します。
- ・速やかな安全の確認による通行止め時間の短縮に資するため、橋梁や法面などの高所の日常点検や大規模災害時の損傷確認にドローンの活用に努めます。
- ・両路線の利用促進については、地元市祭り・イベント等へ参加し、利用促進及び知名度向上の広報を新たに行うとともに、ホームページの改良や SNS を活用した情報発信の充実などに引き続き取り組んでいきます。



地元市祭り



イベント



SNS の活用

基本方針 3

社会環境の変化やインフラの老朽化に
対応できる持続可能な道路
(Sustainable Road)



『時代の変革に対応した組織体制の見直しや人材育成により、持続可能な道路サービスを提供します。』

- ・ 2027 年の鳥飼仁和寺大橋有料道路の料金徴収期間満了を見据え、本来道路管理者へ円滑に引継げるよう、全業務の棚卸などを行い、準備を進め、公社の組織体制を見直すとともに、コスト縮減や人員の削減が図られる効率化や利用者の利便性向上に向けてDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進に引き続き取り組んでいきます。さらに、本社機能のあり方についても、検討します。
- ・ 新しい体制で業務が適切に遂行できるよう、人材の育成を強化します。特に、これまで公社が培ってきた長大トンネル、長大橋等の建設、橋梁の耐震補強工事、維持管理などを題材とし、大阪府都市整備部との協同により、互いのノウハウを活用し、より高度な道路技術の継承と次の世代を担う大阪府、及び公社職員の技術力向上を目的とした「次世代道路技術者育成事業」を活用し、人材育成に引き続き取り組んでいきます。
- ・ 箕面有料道路については、新御堂筋の機能強化等に関する検討状況を注視すると共に、トンネル湧水の課題解決など、早期移管に繋がる取組を大阪府とともに検討します。
- ・ 便利で快適に満足度の高いサービスが提供できるよう、デジタル技術を活用した利用者への情報発信など、DXの推進に引き続き取り組んでいきます。
- ・ 集中豪雨による通行止めの頻発化の要因となる気候変動の抑制に貢献するため、カーボンニュートラルを意識し、設備更新等の老朽化対策においては、設備の集約化、簡略化などによる低電力化に努めます。また、身近なところでは、働き方改革も含め会議等でのペーパーレス化に引き続き取り組んでいきます。

（５）経営改善行動計画

３つの基本方針に基づく業務を進める中で、特に、更なるコスト縮減、組織体制見直しによる人件費削減、利用促進の充実・強化について、具体的な行動計画を持って強力に推進し、更なる経営改善を実現します。

① 維持修繕・管理業務のコスト縮減

道路パトロール車のリース契約への見直しなど、新たなコスト縮減に取り組み、維持管理費の圧縮に引き続き取り組んでいきます。

図表―６ 維持修繕・管理業務費用及びコスト縮減額

（単位：百万円）

	2022 実績	2023 実績	2024 見込	2025 計画	計画期間計（年平均）
維持修繕・管理業務の費用（＊１）	953	1,005	1,112	1,131	4,201（1,050）
コスト縮減額（＊２）	△12	△17	△76	△26	△131（△33）

注）（＊１）維持管理費のうち、電気代や清掃、料金徴収業務等の費用で、設備更新や５年に１回の法定点検費など事業費が毎年度均一でないものを除く

（＊２）コスト縮減額については以下の取組を実施しない場合と比較した効果額

- ・深夜帯の交通管理体制の見直し（箕面：毎年度 3 百万円）
- ・清掃の集約等による回数見直し（箕面・鳥飼：毎年度 8 百万円）
- ・LED 照明導入による電力料金削減（鳥飼：毎年度 1 百万円）
- ・ETCX 導入に伴う回数券の廃止（鳥飼：2023 年度以降 5 百万円）
- ・ETCX 導入に伴う料金収受業務の見直し（鳥飼：2024 年度以降 9 百万円）
- ・橋梁定期点検方法の見直し（鳥飼：2024 年度 50 百万円）
- ・パトロール車をリース契約に切替（箕面：2025 年度以降毎年度 0.2 百万円）

《参考：前中期計画との比較》

（単位：百万円）

	前中期計画間計（年平均） 2019-2021	本中期計画間計（年平均） 2022-2025
維持修繕・管理業務の費用	2,375（792）	4,201（1,050）

近年の電気代高騰や労務費増加等により、増加の傾向

図表—7 コスト縮減の取組

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 照明の導入による電気コストの縮減 ・橋梁点検における大型橋梁点検車の活用 ※・ETCX 導入に伴う回数券の廃止及び料金収受体制の見直し ※・深夜帯の交通管理体制の見直し ※・道路パトロール車をリース契約に見直し	鳥飼・箕面 鳥飼 鳥飼 箕面 箕面
	管理水準の見直し ・清掃業務の見直し ※・トンネル排風機の運転時間見直し	鳥飼・箕面 箕面
入札・契約	電力調達方式の見直し ・新電力の参入を促す枠組み設定	鳥飼・箕面
	西日本高速道路株式会社への業務委託 ・ETC にかかる中央処理業務・ETC 設備保守	箕面

注) ※新規追加する項目(1年期間延長分を含む)

② 組織体制見直しによる人件費削減

これまでも人件費の抑制に努めてきましたが、より一層の人件費の削減を進めるため、2022 年度から 2 部 5 課 3 事務所の部課制を 4 グループ制に見直し、2021 年度の職員定数 25 人に対し、2024 年度までに 4 人の職員定数を削減しました。

職員の給与は、増額改定など上昇傾向にありますが、組織改正の結果、2024 年度の人件費（受託事業にかかる人件費除く。）は、約 24 百万円の削減となっています。

2025 年度は、鳥飼仁和寺大橋有料道路の料金徴収期間満了の対応に向けた準備や箕面有料道路の設備更新計画の検討など事業運営に必要な人材を確保するとともに、料金徴収期間満了後には管理路線が 1 路線となることを見据え、組織体制の検討を進めます。

図表—8 人件費の削減

(単位：百万円/年)

	2021 年度	2024 年度（見込み）	2025 年度
公社人件費	221	197	205

役員を含む人件費総額。ただし、府から受託している耐震工事に係る人件費を除く。

③ 利用促進の充実・強化

これまでの取組に加え、アンケート結果を踏まえた取組（近畿北部圏内利用者へのPRなど）などを進め、利用促進に引き続き取り組んでいきます。

図表―9 利用促進の取組

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、郵便局・観光協会・商工会議所等とのタイアップ、キャンペーンの実施	箕面・鳥飼
	※・近畿圏内5道路公社と連携したキャンペーンの実施	箕面・鳥飼
営業活動 (ETCX 利用促進)	・物流事業者等への営業活動実施	鳥飼
	・リーフレット配布、配架の実施（料金所、商工会議所、トラック協会等）	
	・会員登録方法等の情報提供による新規登録の促進（ホームページ）	
	・ETCX への転換等によるキャッシュレス化の推進	
	・利用促進キャンペーンの実施	
	・広報看板、横断幕の設置	
ホームページでの情報発信・魅力向上	・X、Instagram・YouTube 等による情報発信	鳥飼・箕面
	※・YouTube による魅力向上	
	・沿線自治体・観光協会など多様なリンクの設定	
関係機関と連携した取組	・川柳コンテスト等入賞作品の集客施設での展示会	鳥飼・箕面
	・沿線学校教育との連携（とどろみ学園、出前講座）	箕面
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
	・市民祭り・道の駅近隣の集客施設やイベントでのリーフレット等の配布、公社PR	鳥飼・箕面
	・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	箕面
	※・京都（亀岡、南丹）方面の観光、イベント案内配布（当該方面へのお出かけルートとしての利用をPR）	箕面
道路サービスの向上	・案内表示改善による適切な誘導、誤進入防止	箕面 鳥飼・箕面 鳥飼 鳥飼 鳥飼 箕面
	・道路情報板による通行止め等の情報提供	
	※・ETCX導入に関する利用者満足度調査	
	※・ETCX導入後の現金利用者に対する利用者アンケート調査	
	※・ETCXへの転換促進策の検討・実施	
	・渋滞状況などのリアルタイムな発信（X）	

注） ※新規追加する項目（1年期間延長分を含む）

・『ETCX』：低コスト導入可能な「ETC 多目的利用サービス」の一環。「ネットワーク型 ETC 技術」を活用した新しいキャッシュレス決済サービス

④ DXの推進

便利で快適に満足度の高いサービスが提供できるよう、デジタル技術を活用した利用者サービスの向上や、経営の効率化のための業務の自動化・最適化など、DXを推進します。

図表—10 DXの取組

取組内容	具体的内容	路線
利用者サービスの向上	・災害時の通行止め時間の短縮のため、高所点検（法面、橋梁など）等にドローンを使用	箕面・鳥飼
	・SNS 等による渋滞状況等の発信	箕面・鳥飼
	・トンネル内監視カメラへの AI 導入の検討（早期の異常検知による安全性向上）	箕面
	・トンネル内監視画面を現場で共有するためのタブレット導入（異常時対応の効率化による安全性向上）	箕面
経営の効率化	・工事や点検整備で実施する工場確認、現場確認における遠隔臨場の実施	箕面・鳥飼
	・より利便性の高い Web 会議環境の整備	箕面・鳥飼
	・電子決裁システムの導入、クラウド型の財務会計システムへの更新の検討	箕面・鳥飼
	・交通量集計などに RPA（ロボティック・プロセス・オートメーション）の導入を検討	箕面・鳥飼
	・集金業務の見直し（現金⇒集金機）の検討	箕面・鳥飼

（6）中期経営目標

3つの基本方針に基づく業務及び経営改善行動計画を強力に推進し、本計画期間内の償還準備金等繰入額について、24億円をめざします。

図表—11 中期経営目標

（単位：億円）

	2021 年度 実績	2022 年度 実績	2023 年度 実績	2024 年度 見込	2025 年度 計画	計画期間計 【2022～2025】
償還準備金 等繰入額	8.3	10.0	7.4	6.5	0.1 (※)	24.0
償還準備金 等積立額	139.0	149.0	156.4	162.9	163.0	

注)・鳥飼仁和寺及び箕面の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填引当金の計である。
- ・前中期経営計画（2019～2021）での3か年の償還準備金等繰入額の累計は22.2億円

※：2025年度の計画では施設の老朽化等に伴う更新費用の増大により償還準備金等繰入額が減少

図表－12 各年度の項目別内訳

(単位：百万円)

(損益計算書ベース)	2021 実績	2022 実績	2023 実績	2024 見込	2025 計画
目標日平均交通量(台/日) (うち鳥飼仁和寺) (うち箕面)	20,303 (10,019) (10,284)	21,758 (9,945) (11,813)	21,360 (10,181) (11,179)	21,809 (10,226) (11,583)	21,400 (10,400) (11,000)
収益(料金収入等) A (うち料金収入)	2,323 (1,965)	2,195 (2,187)	2,147 (2,132)	2,673 (2,192)	3,492 (2,105)
費用(道路管理費等) B	1,493	1,196	1,407	2,025	3,484
償還準備金等繰入額 (A－B)	830	999	740	648	8

【参考資料】 償還見通し （各路線の料金徴収期間満了時まで） **R7.3 時点**

（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		
建設費（X）	257	651	1, 246	2, 154	102	501	603	2, 757
借入金	190	425	823	1, 438	82	326	408	1, 846
出資金	66	226	423	716	20	175	195	911
償還額（Y）	301	463	1, 138	1, 902	66	222	288	2, 190
借入金	235	452	911	1, 597	66	222	288	1, 885
出資金	66	11	227	305	0	0	0	305
未償還額（X-Y）	-44	189	108	252	36	279	315	567
借入金	-44	-27	-88	-159	16	104	120	-39
出資金	0	215	196	411	20	175	195	606

- 注） 1. 堺泉北、南阪奈、第二阪奈の**建設費は移管時点の金額、鳥飼仁和寺及び箕面の建設費は本計画策定時点の金額（但し負担金を除く）**
2. 堺泉北、南阪奈、第二阪奈の**償還額には路線移管額を含んでいる。**
3. 堺泉北、南阪奈、第二阪奈の借入金の償還額は、償還準備金と損失補填引当金の合計額と 3 路線の移管額が含まれる。
4. 堺泉北、南阪奈、第二阪奈の**借入金**の未償還額（堺泉北 -44 億円、南阪奈 -27 億円、第二阪奈 -88 億円）は損失補填引当金の残額である。
5. 継続路線（鳥飼、箕面）の未償還額は現時点の見通しであり、確定したものではない。
6. 継続路線（鳥飼、箕面）の未償還額のうち借入金（120 億円）は、上記 3. に記載した移管路線（堺泉北、南阪奈、第二阪奈）の損失補填引当金の残高（159 億円）により処理される（但し、現時点での見通しであり確定したものではない）。
7. 端数処理の関係で、内訳の合計金額と小計金額が合わない箇所あり。