

大阪府道路公社 中期経営計画

【チャレンジ2024】

～ 安全・安心、スマート、持続可能な道路を目指して ～

(Safe、Smart、Sustainable Road)

(2022年度～2024年度)

(案)

2022年3月

大阪府道路公社

目 次

| | |
|---------------------|----|
| はじめに | 1 |
| I. 道路公社の位置づけ | 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 |
| III. 今後の経営計画 | 6 |
| (1) 都市インフラを取り巻く社会情勢 | 6 |
| (2) 目指すべき社会像 | 7 |
| (3) 経営計画の基本的考え方 | 7 |
| (4) 具体的な取り組み | 8 |
| (5) 経営改善行動計画 | 10 |
| ① 維持修繕・管理業務及びコスト縮減 | 10 |
| ② 組織体制見直しによる人件費削減 | 11 |
| ③ 利用促進の充実・強化 | 12 |
| (6) 中期経営目標 | 13 |

【参考資料】

- 償還見通し

はじめに

大阪府道路公社（以下、「公社」という。）は、**1983年**（昭和**58年**）の設立以来、大阪・関西の幹線道路ネットワークの形成及び管理運営に携わり、**2023年**に設立**40周年**を迎えます。

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参りました。

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、国土軸を担う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、淀川を渡河する鳥飼仁和寺大橋有料道路の2路線の管理運営を行っており、年間約**700万台**のお客様に**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おります。

しかしながら、コロナ禍の影響等により、公社が管理する有料道路の通行台数も**2020年度**は前年度に比べ減少するなど、今後の公社経営においても、予断を許さない状況が続くものと考えます。

このため、厳しい経営環境の中においても、新型コロナウイルス感染拡大による新しい生活様式などお客様の多様なニーズに柔軟に対応するとともに、新技術の積極的な導入など、より一層水準の高い道路サービスを提供し、大阪・関西の発展に寄与し、地域・社会から信頼されるよう日々の管理運営業務の中で様々な取り組みを行うことが求められています。

そこで、この度、新しい中期経営計画（チャレンジ2024）を策定し、更に経営改善を進化させて参りますので、皆様のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

I. 道路公社の位置づけ

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が経営の基本です。

II. 経営の推移及び現状

図表－1 5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) 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・運営を行って参りました。

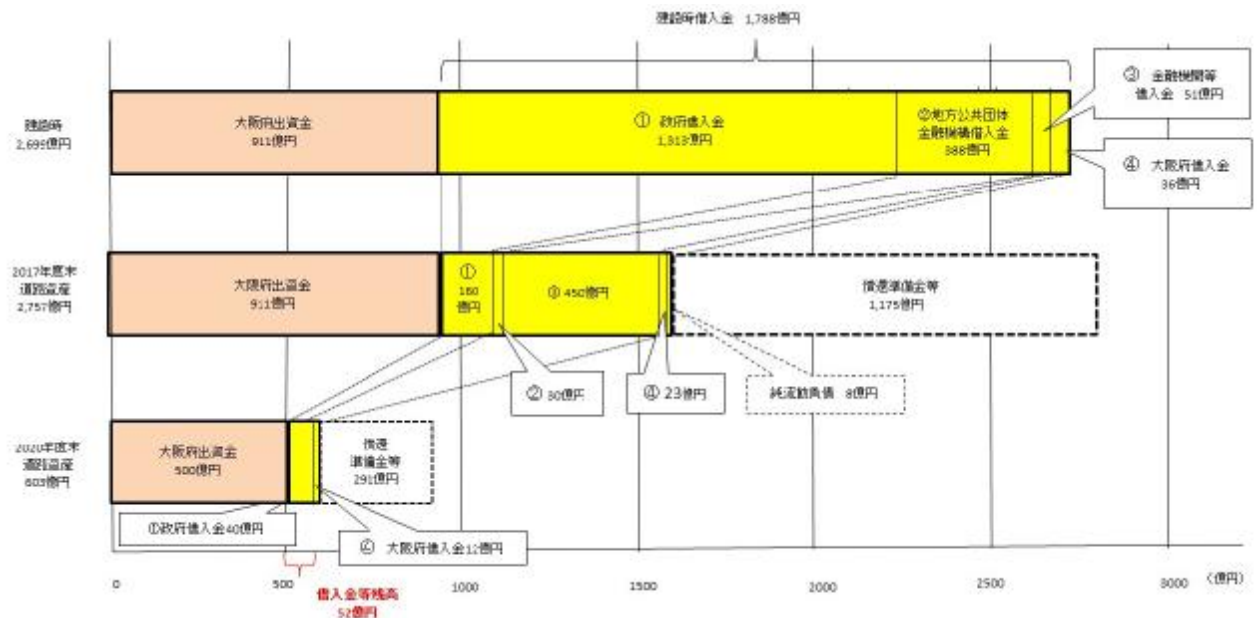
その中で、交通量が事業計画を下回ったことにより建設費全体の償還が厳しい状況のもと、まずは5路線の建設費2,699億円の約2/3に相当する1,788億円の借入金の着実な返済を図ることを目標に、維持管理コストの削減や利用促進に取り組んで参りました。

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。

その後、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、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、3路線移管後の2019年度に、公社の借入金は実質的にゼロとなりました。

図表－3 建設資金の構成



(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け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。その後再び減少傾向が続いており、2018年に発生した大阪北部地震により一時的に増加したものの微減傾向が続いています。

| 日平均交通量 (台/日) | 年度 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 見込 |
|-----------------|----|--------|--------|--------|---------|
| | 計画 | 10,236 | 10,577 | 10,508 | 10,449 |
| | 実績 | 10,696 | 10,503 | 10,008 | 10,147 |

(構造物・設備の状況)

供用開始より34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、橋梁の塗装塗替え工事や漏水防止工事など、計画的に補修を進めています。

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。2015年度から2017年度は毎年約3%の伸びを示しています。また、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、約2千台/日増加するなど交通量は増加していました。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年度は計画を上回るまで、回復しています。

| 日平均交通量 (台/日) | 年度 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 見込 |
|-----------------|----|--------|-------|-------|---------|
| | 計画 | 11,152 | 9,573 | 9,844 | 10,105 |
| | 実績 | 9,246 | 9,465 | 8,985 | 10,365 |

(構造物・設備の状況)

道路施設については、供用開始から15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います。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います。

③ 管理2路線の経営状況

中期経営計画（2019年度～2021年度）期間内の経営状況については、収益面においては、2020年度にコロナ禍における外出自粛等の影響等により道路料金収入が計画よりも減少した一方、維持管理費等の支出面においては、2019年度に実施した設備等の詳細点検結果を踏まえた工事内容の見直しや発注の取りやめ等による削減を図りました。

その結果、3年間での目標である償還準備金等繰入額 2,168 百万円については、目標を達成する見込みとなっています。

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(見込み) | | |
|------------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|-------------|---------|---------|
| | 鳥飼 | 箕面 | 計 | 鳥飼 | 箕面 | 計 | 鳥飼 | 箕面 | 計 |
| 日平均通行台数 | 10,503台 | 9,465台 | 19,968台 | 10,008台 | 8,985台 | 18,993台 | 10,147台 | 10,365台 | 20,512台 |
| 収益 | 346 | 1,478 | 1,824 | 337 | 1,446 | 1,783 | 668 | 1,653 | 2,321 |
| (うち道路料金収入) | 345 | 1,476 | 1,821 | 326 | 1,410 | 1,736 | 321 | 1,643 | 1,964 |
| 費用 | 175 | 975 | 1,150 | 199 | 866 | 1,065 | 546 | 970 | 1,516 |
| (うち維持管理費) | 150 | 834 | 984 | 168 | 735 | 903 | 519 | 838 | 1,357 |
| 償還準備金等繰入額 | 170 | 504 | 674 | 138 | 580 | 718 | 122 | 683 | 805 |

各年度の償還状況

| | 2019年度 | | | 2020年度 | | | 2021年度(見込み) | | |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|
| | 鳥飼 | 箕面 | 合計 | 鳥飼 | 箕面 | 合計 | 鳥飼 | 箕面 | 合計 |
| 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 | 5,806 | 8,069 | 13,875 |
| 差引)未償還額 | 4,655 | 43,283 | 47,938 | 4,516 | 42,703 | 47,219 | 4,394 | 42,020 | 46,414 |
| 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 | 2,354 | 24,520 | 26,874 |

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、在宅勤務を始めとして、情報の高度化・技術の進歩による人の移動・行動の減少、様々な技術革新による行動手段の多様化や変革により、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とともに、今後の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 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」
- 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) 目指すべき社会像

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目指すべき社会像として、何時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を挙げました。

(3) 経営計画の基本的考え方

今後の中長期的な公社経営を展望しますと、**2027**年に箕面有料道路は供用開始**20**年となり、本格的な大規模修繕・更新の時期に突入するとともに、同じ**2027**年に鳥飼仁和寺大橋有料道路は無料開放を迎え、管理体制の見直しなど、**2027**年は大きな節目の年になります。

このため、鳥飼仁和寺大橋有料道路の無料開放を見据えて、必要な大規模修繕・更新や防災対策を着実に進めるとともに、料金收受コストの縮減や組織体制の見直しなど、さらに大胆な経営改善を行うことが求められます。

このような中、公社を取り巻く社会情勢や目指すべき社会像を踏まえ、**2021**年1月策定の「大阪府都市整備中期計画」や**2021**年8月の「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会」中間答申などに、新型コロナウイルス感染症を経験した今、人口減少、自然災害の激甚化・頻発化などのこれまでの構造的課題への対応状況を含め再検証し、来るべき新たな未来における国土幹線道路を飛躍させるための将来像が示されたことを受けて、今後の道路施策の方向性をしっかり見極め、今後の経営計画では3つの基本方針に沿って取り組みを進めます。

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) 具体的な取り組み

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)

『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。
- ・ 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おりますが、供用開始15年が経過し、電気・機械などの設備については老朽化が著しいため、全ての設備の更新・補修計画を新たに策定し、本計画内において一部設備更新を実施す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、本計画期間中にトンネル及び橋梁点検を実施します。
- ・ 箕面有料道路管理事務所の土砂災害特別警戒区域の対策を早急に実施します。
- ・ 鳥飼仁和寺大橋有料道路については、供用開始後、約35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、計画的な橋梁補修も合わせて実施し、仮設費などの削減にも努めます。
- ・ 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 | 以降 |
|-------|--------------|--------|--------|--------|----|
| 鳥飼仁和寺 | 橋梁定期点検 | | | → | |
| | 耐震対策 | → | → | → | |
| | ケーブル補修(斜張橋) | | → | → | |
| 箕面 | トンネル(橋梁含む)点検 | → | | | |
| | 土砂災害対策 | | → | | |
| | 誤進入対策 | → | | | |
| | トンネル設備更新 | → | → | → | → |

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、高速道路における E T C の利用率が 90%以上（出典：「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会」資料より）になっている現状及び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努めます。また、E T C X の利用状況に応じた、料金收受体制の見直しを検討するなど、料金收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%近くになっていますが、更なる利用促進を行うとともに、料金收受員の削減など料金收受コストの縮減方策も検討します。また、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協議・検討を進めます。
- ・ 設備更新や耐震工事においては、必要に応じて詳細設計付き工事発注など、新しい発注方式の検討を行うとともに、トンネル照明の L E D 化などにも取り組んでいきます。
- ・ 両路線の利用促進については、近畿圏内 5 つの道路公社が連携し、5 公社の管理する道路等を利用したお客様へ道路カードの配布、また、5 公社全てを利用したお客様へプレゼントを進呈する利用促進キャンペーンの実施を新たに行うとともに、ホームページの改良やドライブマップの充実、案内看板の追加などを行います。

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無料開放を見据え、全ての業務を棚卸、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に向けて取り組んでいきます。更に、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、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、人材育成に努めます。
- ・ 今後、移管が完了した第二阪奈有料道路については、残された業務である環境監視業務を完了し、残る課題である水枯渇問題についても地元協議を進め、解決に向けて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り組みを大阪府とともに進めていきます。

(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・管理業務及びコスト縮減

様々なコスト縮減に取り組み、前計画と比較として、更に費用を圧縮します。

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 計画 | 2023 計画 | 2024 計画 | 計画期間計 (年平均) |
|--------------|---------|---------|---------|-------------|
| 維持修繕・管理業務の費用 | 742 | 739 | 722 | 2,203 (734) |
| コスト縮減額 (*) | △21 | △28 | △78 | △126 (△42) |

注) (*) コスト縮減額については以下の取り組みを実施しない場合と比較した効果額。

- ・ 電力調達方式の見直し等 (毎年度 17 百万円)
- ・ 深夜帯の交通管理体制の見直し (箕面：毎年度 3.5 百万円)
- ・ ETCX 導入に伴う料金收受業務の見直し (2023 年度以降 7 百万円)
- ・ 橋梁定期点検方法の見直し (鳥飼仁和寺大橋：2024 年度 50 百万円)

《参考：前中期計画との比較》

(単位：百万円)

| | 前中期計画期間計 (年平均) | 本中期計画期間計 (年平均) |
|--------------|----------------|----------------|
| 維持修繕・管理業務の費用 | 2,259 (753) | 2,203 (734) |

図表一七 コスト縮減の取り組み

| 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ LED 照明の導入による電気代 ・ 道路パトロール車の更新時期見直し ・ 橋梁点検における大型橋梁点検車の活用 ※・ ETCX 導入効果による料金収受体制の見直し ※・ 深夜帯の交通管理体制の見直し | 鳥飼仁和寺 箕面 鳥飼仁和寺 箕面 |
| | 管理水準の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 清掃回数の低減 ※・ トンネル排風機の運転時間見直し | 箕面・鳥飼仁和寺 箕面 |
| 入札・契約 | 電力調達方式の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 新電力の参入を促す枠組み設定 | 箕面・鳥飼仁和寺 |
| | 西日本高速道路株式会社への業務委託 <ul style="list-style-type: none"> ・ ETC にかかる中央処理業務 ・ ETC 設備保守 | 箕面 箕面 |

注) ※は新しい中期経営計画で新規追加する項目

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、より一層の人件費削減を進めます。このため、まず、2022 年度から、これまでの 2 部 5 課 3 事務所の部課制を 4 グループ制の体制に見直します。その上で、2021 年度の職員定数 25 人に対し、本計画期間内において、5 人の職員定数削減に取り組みます。

更に、本社機能の縮小も検討し、更なる定数削減、人件費の削減につなげます。

図表一八 人件費の削減

(単位：百万円/年)

| | 2021 年度 | 2024 年度 |
|-------|---------|---------|
| 公社人件費 | 221 | 197 |

③ 利用促進の充実・強化

これまで行ってきた利用促進に加え、新しい利用促進策にも積極的にチャレンジし、計画交通量の確保に努めます。

図表—9 利用促進の取り組み

| 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 |
| | ※・近畿圏内5道路公社と連携したキャンペーン | 箕面・鳥飼仁和寺 |
| 営業活動 ※(ETCX利用促進) | 沿線物流事業者への営業活動実施 北大阪トラックミナル・中央卸売市場等 | 鳥飼仁和寺 |
| | チラシ配布(料金所、商工会議所、トラック協会等) | |
| | 登録内容の情報提供(ホームページ) | |
| | ETCXへの転換による回数券の廃止 | |
| | 広報看板、横断幕の設置 | |
| | ネットワーク型ETC推進協議会(6道路公社)による普及促進策の検討 | |
| ホームページでの 情報発信・魅力向上 | Twitterによる情報発信(2018～) | 箕面・鳥飼仁和寺 |
| | ※・YouTubeによる魅力向上(2022～) | |
| | 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 | 川柳コンテスト等入賞作品の集客施設での展示会(2018～) | 箕面・鳥飼仁和寺 |
| | 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 |
| | 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～) | |
| 道路サービスの 向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・案内表示改善による適切な誘導を検討 ・道路情報板による通行止め等の情報提供(2021～) ※・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によるETCXへの転換促進策の検討 ・渋滞状況などのリアルタイムな発信(Twitter)(2018～) | 鳥飼仁和寺 鳥飼仁和寺 箕面 |

注) ※は新しい中期経営計画で新規追加する項目

『ETCX』は国土交通省が推進する「ETC多目的利用サービス」の一環であり、「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

(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、前計画を上回る22.8億円を目指します。

図表－10 中期経営目標

(単位：億円)

| | 2021年度 見込 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 計画期間計 【2022～2024】 |
|---------------|--------------|--------|--------|--------|----------------------|
| 償還準備金 等繰入額 | 8.1 | 6.8 | 9.6 | 6.4 | 22.8 |
| 償還準備金 等積立額 | 138.8 | 145.6 | 155.1 | 161.6 | |

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てん引当金の計である。
- ・前中期計画(2019～2021)での3カ年の償還準備金等繰入額の累計は21.7億円

図表－11 各年度の項目別内訳

(単位：百万円)

| (損益計算書ベース) | 2021 見込 | 2022 計画 | 2023 計画 | 2024 計画 |
|------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 日平均交通量(台/日) (うち鳥飼仁和寺) (うち箕面) | 20,512 (10,147) (10,365) | 20,492 (10,135) (10,357) | 20,473 (10,124) (10,349) | 20,453 (10,112) (10,341) |
| 収益(料金収入等) A (うち料金収入) | 2,321 (1,964) | 1,962 (1,962) | 1,965 (1,965) | 1,958 (1,958) |
| 費用(道路管理費等) B | 1,516 | 1,281 | 1,007 | 1,316 |
| 償還準備金等繰入額 (A－B) | 805 | 681 | 958 | 642 |

【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 | | |
| 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 | 221 | 287 | 2, 189 |
| 借入金 | 235 | 452 | 911 | 1, 597 | 66 | 221 | 287 | 1, 884 |
| 出資金 | 66 | 11 | 227 | 305 | 0 | 0 | 0 | 305 |
| 未償還額 (X - Y) | -44 | 189 | 108 | 252 | 36 | 280 | 316 | 568 |
| 借入金 | -44 | -27 | -88 | -159 | 16 | 105 | 121 | -38 |
| 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んでいる。
 2. 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である。
 3. 未償還額（堺泉北 -44 億円、南阪奈 -27 億円、第二阪奈 -88 億円）は損失補填引当金である。
 4. 継続路線（鳥飼、箕面）の未償還額（121 億円）は、移管路線（堺泉北、南阪奈、第二阪奈）の損失補填引当金（159 億円）により処理。
 5. 鳥飼仁和寺においては、料金徴収期間 10 年延長時点（2017 年 2 月）に見込んでいた約 9 億円の債務圧縮額は 2024 年度末に達成できる見込み。