

京都府道路公社第二期中期経営計画

(計画期間 平成 28 年～32 年)

平成 28 年 7 月策定

京都府道路公社

基本理念と経営方針

京都府道路公社は、京都府の南北を結ぶ高速縦貫軸として、京都府民の暮らしと産業振興を支えるとともに、災害時においても安全と安心を提供できる京都縦貫自動車道を早期に建設し、適正に管理運営する重大な使命を担っている。

私たちは、高速道路を建設・管理するにふさわしい高い能力を修得して、地域の皆さんに喜んでいただける信頼性の高い道路を早期に整備しようとした公社設立時の初心を忘れることなく、課せられた使命を果たせるよう、「府民（お客様）満足度の向上」、「地域との連携推進」、「社会的責任の遂行」の3つの基本理念のもと、以下の方針により経営を行うものとする。

- 1 私たちは、高速道路にふさわしい、安全で安心して快適に走行できる道路を提供します。
- 2 私たちは、地域の暮らしや活性化に貢献できる道路を、地域の皆さんといっしょに創ります。
- 3 私たちは、周辺の豊かな自然環境と道路環境の調和に配慮し、人と自然にやさしい道づくりに努めます。
- 4 私たちは、職員が働きがいをもって生き生きと活動できる職場づくりに努めます。
- 5 私たちは、公正かつ透明な公社運営を図るとともに、健全な経営を目指します。

（平成21年3月策定）

【目 次】

1	社会経済情勢の変化	
	(1) 人口減少社会とグローバル化の進展	1
	(2) 巨大災害発生リスク増大と日本海国土軸の重要性	1
	(3) インフラの老朽化の加速と対策	1
	(4) ICTによる新技術の活用	2
	(5) 財政政策の推移	2
2	現状、課題及び対策	3
	(1) 交通量及び収支	3
	(2) 現状、課題及び対策	3
3	計画策定の基本方針	13
4	計画期間	13
5	中期交通量及び収支見通し (H28～H32)	
	(1) 交通量見通し	13
	(2) 収支見通し	14
6	達成目標と具体的取り組み	
	①安全・安心・快適な道路空間の提供	15
	②地域活性化に貢献する道路の想像	17
	③人と自然にやさしい道作り	18
	④働きがいのある職場づくり	18
	⑤公正・透明で健全な公社経営	19
7	具体的取り組みの実行計画	20
8	計画の進行管理	23
	【参考資料1】 前回中期計画の評価	24
	【用語集】	27

1 社会経済情勢の変化

次期中期計画を策定するに当たっては、前回中期計画策定時(H22.12)からの主な社会経済情勢の変化として以下の様な事象を考慮し策定を行った。

(1) 人口減少社会とグローバル化の進展

少子高齢化社会は今後もますます進展し、高齢化率も前回計画策定時の23%から平成26年には26%に増加しており、人口も平成22年の1億2千8百万人をピークとして減少を続け、平成60年には日本の総人口が1億人を割り込むことが予想されている。

人口減少社会への移行ということを踏まえ、平成17年に実施した道路交通センサスによる交通量予測では平成42年度から交通量が減少するという予測が初めてなされるなか、京都縦貫自動車道の利用者数の減少をいかに食い止め、増加につなげるかということが課題となっている。

一方、グローバル化の進展により外国人訪日客が平成25年度には1,000万人を初めて突破し、平成27年度では2,100万人を上回るなど大幅に増加しているインバウンド需要の取り込みを図っていく必要がある。

(2) 巨大災害の発生リスク増大と日本海国土軸の重要性

京都府域を取り巻く環境は、京都縦貫自動車道の全線開通(H27.7)、舞鶴若狭自動車道の全線供用(H26.7)を受けて広域ネットワークが形成されたことにより大きく変化している。

今後、平成28年度に野田川大宮道路（与謝天橋立IC～京丹後大宮IC）が開通することにより京都北端の京丹后市から木津川市まで、新名神高速道路（城陽IC～八幡IC）を經由して高規格道路で結ばれ、京都府の道路網の骨格が形成される。

さらに府域の周辺においては新名神高速道路（高槻JCT～神戸JCT）、北近畿豊岡自動車道（八鹿氷ノ山IC～豊岡南IC）が供用開始しネットワークが大きく変化する。

平成23年3月に発生した東日本大震災によって、国全体としてのリスク分散やバックアップ体制の必要性が浮き彫りとなり、太平洋岸を縦断する国土軸のリダンダンシーとして「日本海国土軸」の重要性が改めて認識されたところであり、いつ起きてもおかしくないといわれる南海・東南海地震の発生が危惧される中、災害に強い国土づくりの観点からも、その一翼を担う山陰近畿自動車道やそれに連なる京都縦貫自動車道の重要性が増々クローズアップされている。

(3) インフラの老朽化の加速と対策

かねてから、インフラの老朽化について備えが必要であるとの指摘がなされていたが平成24年12月2日の中央自動車道笹子トンネル崩落事故を受けその動きに拍車がかかり、平成25年6月には道路法の改正が行われ、平成26年7月から全ての橋りょう、トンネル及び道路付属物について5年に一度の点検が義務付けられたところである。

道路公社においても、従来から橋りょう及びトンネルの点検を実施してきたが、点検の義務化に合わせ標識や法面についても実施しているところである。

京都縦貫自動車道も事業着手後、四半世紀を経て構造物の老朽化が進行するとともに、京都縦貫自動車道全線開通に伴う交通量の増大による道路損傷の加速も危惧される中、ますます道路保全の重要性は高まっている。

(4) ICTによる新技術の活用

フェイスブック、ツイッター、Line など急速に普及したSNSによる情報提供や持ち運びが容易なタブレットの普及により、現地状況をリアルタイムに共有できるUstreamなどの活用による素早い現地状況の把握、更にはインターネットを活用した無料で活用できるテレビ電話システムなどが普及しつつあり、遠隔地間におけるコミュニケーションが格段に向上している。

国土交通省やNEXCOなどにおいては、既にVICSは導入されており、更なる高みを目指しITSの推進やICTの飛躍的發展により可能となったビックデータを活用した実物空間（2次元）に情報・知識空間を融合した3次元空間による道路状況の把握などが議論の俎上に載せられている。

このような急激な変化を踏まえ公社としても、財政的な状況も勘案しつつ府民サービス向上と効率的な経営に資するため新技術の導入について検討を進めていく必要がある。

(5) 金融市場の動向

1990年代後半から21世紀にかけてのいわゆる「失われた十年」で日銀は景気対策として超低金利政策を実施、その後の景気回復に伴い平成18年3月には「量的金融緩和政策」を解除、その後、金利は上昇傾向を示していた。

しかし、その1年半後の平成20年9月にはリーマン・ショックが勃発し、景気対策として再び緩和政策が採用され、それ以降、長期金利の代表的指標である10年物国債は再び低下傾向を示している。

それに加え、平成28年1月には、原油価格の下落や中国の経済成長率の低下などにより、経済の先行きに不透明感が増したことから、日銀が初めてマイナス金利の導入を行うなど長期金利は低下の一途をたどっている。

一方、道路公社は平成27年度末で多額の借入を半年毎に市中銀行から借り換えしていることから、金利の動向が、大きく経営に影響を及ぼしている現状がある。

2 現状、課題及び対策

(1) 交通量及び収支

過去5年間に於ける交通量と収支の状況は表-1、2のとおり。

- 交通量については

表-1 京都縦貫自動車道（宮津天橋立IC～京丹波わちIC）の交通量実績

(単位：台/日)

		H22	H23	H24	H25	H26	H27
宮津天橋立IC ～ 舞鶴大江IC	許可計画	6,710	6,750	6,789	6,824	6,859	7,935
	実績	4,608	4,941	5,115	5,574	5,198	6,353
	計画比	69%	73%	75%	82%	76%	80%
舞鶴大江IC ～ 綾部JCT	許可計画	6,839	6,880	6,920	6,955	6,993	8,413
	実績	4,558	4,681	4,783	5,253	5,079	6,082
	計画比	67%	68%	69%	76%	73%	72%
綾部安国寺IC ～ 京丹波わちIC	許可計画	1,982	1,993	2,002	2,012	2,023	10,438
	実績	3,732	3,719	3,867	4,692	4,677	7,224
	計画比	188%	187%	193%	233%	231%	69%
京丹波わちIC ～ 京丹波みずほIC	許可計画	—	—	—	—	—	12,230
	実績	—	—	—	—	—	8,522
	計画比	—	—	—	—	—	70%
京丹波みずほIC ～ 丹波IC	許可計画	—	—	—	—	—	13,036
	実績	—	—	—	—	—	9,997
	計画比	—	—	—	—	—	77%

※1 許可計画は、平成19年3月30日に近畿地方整備局長から許可を得た計画を示す

※2 京丹波わちIC～丹波IC間は平成27年7月18日開通

表-2 京都府道路公社の収支実績(前回計画策定当時)

【実績】

1 建設事業（有料道路）

(単位：百万円)

	H17	H18	H19	H20	H21
事業費	—	—	748	2,166	317

2 管理事業

(単位：百万円)

		H17	H18	H19	H20	H21	
収入	料金収入等	許可計画	910	881	892	982	1,526
		実績	910	881	893	998	1,273
		計画との差	0	0	1	16	-253
支出	維持管理経費	許可計画	603	533	569	764	1,867
		実績	599	533	581	614	650
		計画との差	-4	0	12	-150	-1,217
	支払利息	許可計画	242	267	295	331	379
		実績	124	125	138	161	183
		計画との差	-118	-142	-157	-170	-196
	支出計	許可計画	845	799	864	1,095	2,247
		実績	723	658	719	775	833
		計画との差	-122	-141	-145	-320	-1,414
収支差	許可計画	65	82	28	-113	-721	
	実績	187	223	174	223	440	
	計画との差	122	141	146	336	1,161	

【前中期計画期間における今後の見通し】

[計画設定の考え方]

1 建設事業

- ・事業計画に沿って計上、ただし、宮津本線料金所建設費を含む
→年度別事業費については、過年度実施分を平成24年度実施見込みで調整

2 管理事業

- ・料金収入については、交通量と同じ伸び率で設定
→宮津与謝道路が開通する平成23年度に10%増、その後毎年度3%増と見込む
- ・支出は別紙収支予測を基本とするが、平成23年度以降は不測の事態を考慮し維持費に1億円上積みする。

【建設事業（有料道路）】

(単位:百万円)

事業費	H22	H23	H24	H25	H26	H22~26合計
① 計画	510	10	2,340	2,330	1,770	6,960
② 実績	4	20	132	2,330	4,099	6,585
乖離 ①-②	506	-10	2,208	0	-2,329	375

【管理事業】

(単位:百万円)

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H22~26合計	
収入	料金収入等	許可計画	1,526	2,097	2,111	2,124	2,137	2,149	10,618
		目標	1,273	1,427	1,570	1,617	1,665	1,715	7,994
		実績	1,273	1,436	1,556	1,628	1,818	1,799	8,237
		目標と計画の差	-253	-670	-541	-507	-472	-434	-2,624
		実績と計画の差	-253	-661	-555	-496	-319	-350	-2,381
		実績と目標の差	0	9	-14	11	153	84	243
支出	維持管理経費	許可計画	1,867	1,892	1,703	1,425	1,308	1,535	7,863
		目標	650	971	1,069	1,035	1,325	1,238	5,638
		実績	650	808	937	1,030	1,083	1,569	5,427
		目標と計画の差	-1,217	-921	-634	-390	17	-297	-2,225
		実績と計画の差	-1,217	-1,084	-766	-395	-225	34	-2,436
		実績と目標の差	0	-163	-132	-5	-242	331	-211
	支払利息	許可計画	379	489	551	608	657	700	3,005
		目標	183	199	216	224	237	361	1,237
		実績	183	189	192	197	191	197	966
		目標と計画の差	-196	-290	-335	-384	-420	-339	-1,768
		実績と計画の差	-196	-300	-359	-411	-466	-503	-2,039
		実績と目標の差	0	-10	-24	-27	-46	-164	-271
	支出計	許可計画	2,247	2,381	2,254	2,033	1,965	2,234	10,868
		目標	833	1,170	1,285	1,259	1,562	1,599	6,875
		実績	833	997	1,129	1,227	1,274	1,766	6,393
		目標と計画の差	-1,414	-1,211	-969	-774	-403	-635	-3,993
		実績と計画の差	-1,414	-1,384	-1,125	-806	-691	-468	-4,475
		実績と目標の差	0	-173	-156	-32	-288	167	-482
収支差	許可計画	-721	-284	-143	91	172	-85	-250	
	目標	440	257	285	358	103	116	1,119	
	実績	440	439	427	401	544	33	1,844	
	目標と計画の差	1,161	541	428	267	-69	201	1,369	
	実績と計画の差	1,161	723	570	310	372	118	2,094	
	実績と目標の差	0	182	142	43	441	-83	725	

※H21 目標欄は実績値

※平成26年度の維持管理費は舞鶴市大俣の災害応急復旧のための費用約1.6億円や由良川PA改築工事の2.4億円を含む。なお、応急復旧費については、後日ほぼ全額が災害復旧費と府からの負担により補填された。

・前中期計画期間の評価

建設事業においては、国との役割分担の見直しやコスト縮減により、工事品質の確保を図った上で、計画期間内に予想していた投資額を3億7千5百万円抑制することができた。

維持管理に係る収支においても、築造時において構造物の品質を適正に確保していたことで劣化の進行が思いの外、食い止められていること。

コスト縮減に努めたことから支出を大きく抑制することができたため、有料道路許可計画及び目標（前中期計画での目標）における収入の減少を十分カバーすることができたことから、収支差についてはいずれの場合においても黒字を確保できている。

（2）施策別の現状、課題及び対策

① 安全・安心・快適な道路空間の提供

1) 京都府南北高速軸の整備

- ・京都府道路公社は、京都府域の均衡ある発展と府北部地域の活性化に寄与することを目的に、平成2年度から京都府南北高速軸としての京都縦貫自動車道の整備及び京都府の委託を受け山陰近畿自動車道（宮津与謝道路・野田川大宮道路）の整備を進めている。

京都縦貫自動車道

綾部宮津道路について

- ・平成2年度綾部JCT～舞鶴大江IC間で事業着手
- ・平成10年3月綾部JCT～舞鶴大江IC間供用開始
- ・平成12年2月舞鶴大江IC～宮津天橋立IC間工事着手
- ・平成15年3月に綾部宮津道路全線（宮津天橋立IC～綾部安国寺IC）が開通するとともに、

丹波綾部道路について

- ・平成19年3月に有料道路事業許可を得て、国交省との合併施行方式により整備を進め
- ・平成20年9月に綾部安国寺IC～京丹波わちIC間が開通した。
- ・平成27年7月に京丹波わちIC～丹波IC間が開通するに至りNEXCO西日本管理の区間を含めて宮津から久御山町までの全長約100kmの京都縦貫自動車道が完成した。

山陰近畿自動車道

- ・山陰近畿自動車道を構成する宮津与謝道路及び野田川大宮道路については、平成8年度より府からの受託事業により事業推進を図っている。
 - ・平成23年3月には宮津与謝道路が開通
 - ・平成27年度には、大宮峰山道路が事業化となり国土交通省が代行事業として調査設計に着手
 - ・平成28年度に京丹後大宮ICまで開通予定
- このことにより、新名神高速道路（城陽IC～八幡IC）の完成とも相まって京都府

最北端の京丹後市から最南端の木津川市まで高規格道路で繋がり、府域の均衡ある発展に大きく寄与することになる。

道路管理についても、既に供用開始した宮津与謝道路においては京都府から受託し、京都縦貫自動車道と同等の高度な管理基準により適切に管理を行っている。

2) 安全かつ品質の高い事業の推進

- ・ 公社は、限られた工期で京都縦貫自動車道などの高速道路において最新かつ高度な技術力を駆使し高品質な長大トンネル・長大橋梁、更には最新鋭の監視・管制設備の整備等を行ってきた。
- ・ 工事目的物を高品質につくりあげて来た結果、平成 16 年の台風 23 号において、府北部地域の道路が壊滅的打撃を受けた際も京都縦貫自動車道に大きな被害はなく、緊急輸送道路としての機能を果たしてきた。
- ・ 全線開通後の交通量の増大に伴う交通渋滞については今後とも原因を究明するとともに、将来的には、追い越し車線やゆずり車線の設置を視野に入れ検討を進めていく必要がある、これまで受け継がれてきた技術の継承を図りながら、引き続き安全かつ品質の高い事業を推進していく必要がある。
- ・ 水戸谷トンネル工事における岩盤崩落事故を教訓として、工事における更なる安全対策について、取り組んでいる。

3) 高い安全性を確保するための維持管理

- ・ 1 日 6 便の定期パトロールと 24 時間監視の管制システムにより安全な通行を確保しており、平成 10 年 3 月の綾部宮津道路南区間（綾部 JCT～舞鶴大江 IC）開通以来、平成 24 年 7 月 8 日の綾部 JCT における二輪事故発生まで 14 年間死亡事故の発生はなかった。
- ・ 綾部 JCT においては、事故を契機として直ちに路面標示やラバーポールなどの安全対策を実施した。
- ・ 冬期（11/20～4/5）には NEXCO 西日本と連携し、除雪及び薬剤散布を実施するとともに、冬用タイヤ装着指導を実施している。
- ・ 全線開通後の交通量の増大に伴い鹿等の大型動物との接触事故が急増していることから、動物侵入防止柵の高さ嵩上(2.0⇒2.5m)の更なる推進や発生多発箇所への忌避材（オオカミ尿）の散布の強化、誘鹿材（鉄分・塩分を含んだ鹿誘引材）の設置等により事故防止に努めている。
- ・ 平成 27 年 7 月 18 日の全線開通に伴い公社が全国高速道路ネットワークの一部を形成する京都縦貫自動車道の過半の管理運営を担うことになり交通量も増加し、高い安全性を引き続き確保していくためには更なる維持管理体制の充実・強化が必要となっている。
- ・ 日常パトロールにおけるドライブレコーダーの導入による更なる情報収集力の向上、事故発生時など速やかな情報伝達が必要な場合において持ち運びが容易なタブレットを使った Ustream による現地状況をリアルタイムでの共有
更にはインターネットを活用した無料で活用できるテレビ電話システムの導入による的確な情報伝達について検討を行うこととする。

4) 構造物・設備等の計画的維持補修の実施

・道路公社では、平成 25 年 6 月の道路法による道路構造物の点検義務化に先んじて安全・安心な道路環境の保全に資するため、重要構造物であるトンネルと橋りょうについて点検を実施していたが、法定化に伴い平成 27 年度から法面（法定点検対象外）及び標識の点検も併せて計画的に実施している。

・平成 10 年 3 月の開通以来 18 年あまりが経過したが、橋梁や舗装は概ね良好な状態であり、大規模な補修は実施していない。

しかし、部分的に路面沈下や橋梁での発錆が生じてきており舞鶴由良川大橋については平成 23 年度に添接板や高力ボルトの取り換え等緊急性の高い部分の補修を行ったところである。

・平成 27 年 1 月に舞鶴市大俣地区において地滑り災害が発生したが、道路パトロールにより、変状をいち早く発見し適切な対応を講じたことにより人的被害は発生することはなかった。

なお、1 箇月近く通行止めを余儀なくされ利用者の皆様には大変な御迷惑をお掛けしたところである。

今後ともパトロールを実施するとともに、構造物の経年変化に伴う老朽化や交通量の増大に伴う構造物の劣化が懸念されることから、施設更新計画の策定に基づく施設の適切な維持管理を行って行く必要がある。

・綾部 JCT～舞鶴大江 IC 区間の橋りょうについては、平成 8 年改定の道路橋示方書に対応しておらず、交付金などを活用し適切な対応を行って行く必要がある。

・電気通信・機械設備については、定期点検やトンネル照明の管球交換等を行い、常に運用可能な状態を確保しているが、耐用年数を超える設備や故障発生が増加する設備もあり、更新が必要となってきた。

・ETC 料金収受や交通監視カメラなど多くの個人情報扱うことも多くインターネットを通じての、コンピューターウイルスやハッキング対策等セキュリティー対策や情報漏洩対策を万全に行う必要がある。

・構造物の安全性確保や設備の正常な運転は、安全かつ円滑な通行の確保に必要不可欠なものであるが、構造物の大規模補修や設備更新には多額の費用が必要であり、公社経営に大きな影響を与えることから、計画的な維持補修の実施が求められる。

5) 案内標識の改善及び道路交通情報等提供の実施

・利用者からの意見等を踏まえて案内標識の追加や改善を実施してきたが、引き続き、利用者目線で分かりやすい道路交通情報等の提供を実施していく必要がある。

・本線上の道路標示版更新に当たってはフリー入力型道路表示板への更新を検討して行く。

・京都縦貫自動車道上には、ガソリンスタンド、EV 充電ステーションがないことからスタンドへの案内を充実させガス欠事故の解消を図る。

・利用者の利便性向上を図るため、NEXCO や道路交通情報センターに通行止めや渋滞に関する情報を提供している。

・ホームページを道路利用者向けと事業関係者向けの 2 本立てで作成し、ニーズに応

じた情報を迅速かつ効果的に提供できるよう努めている。

- ・京都縦貫自動車道の全線開通により、高速道路ネットワークの一翼を担うことになったことから、平成 27 年 12 月には NEXCO 西日本とのホームページの相互リンクも実現、京都縦貫自動車道全線の道路状況がほぼシームレスに把握できる環境整備を行った。
- ・全線開通に伴う予想を上回る交通量の伸びにより、夏休みやお盆、シルバーウィークを中心に大きな渋滞が発生した。
- ・利用者からは VICS を備えている NEXCO との同レベルの情報提供を期待される中、ホームページのリニューアルに努めリアルタイムでの道路状況の告知(H27/11)や新たにフェスブック及びツイッター(H27/10)を立ち上げての情報発信、更には初めての試みとしてお盆前や年末年始、連休等には渋滞予測をプレスリリースするなど幅広く情報発信に努めている。
- ・今後は、沿線市町や観光連盟などにも SNS への投稿を募るなど充実を図る取組をすすめていく。
- ・平成 17 年度から建設事業の紹介を主目的とした「みちづくりかわら版」を毎月発行し、ホームページや SNS に掲載するとともに沿線市町等に配布している。
- ・平成 23 年度から、沿線市町の協力も得て、観光情報などを掲載したイベント情報チラシを発行、ホームページや SNS に掲載、沿線市町への配布を行ない更には府内全域の金融機関や自動車ディーラー、南丹市以北の道の駅にも配架し地域の活性化にも寄与するとともに、京都縦貫自動車道の利用促進に努めている。
- ・道路の完成予定や公社の取組などは、ホームページや「みちづくりかわら版」などによる広報のほか、公社事業に対する理解をより深めていただくため、あらゆる機会を捉えタイムリーな情報を継続的に発信していく必要がある。

6) 最新鋭システム導入の検討

国交省や NEXCO などにおいては、既に VICS は導入されており、更なるサービス向上の取組として ETC2.0 など ITS の推進や ICT の飛躍的発展により可能となったビッグデータを活用した実物空間（2次元）に情報・知識空間を融合した 3次元空間による道路状況の把握などが議論の俎上に載せられている。

このような急激な変化を踏まえ公社としても、財政的な状況も勘案しつつ利用者サービス向上と効率的な経営に資するため新技術の導入について積極的に検討していく必要がある

7) 危機管理体制の整備

- ・京都縦貫自動車道防災業務要領において、応急処理、情報収集及び関係機関との連絡調整等について定めており、随時訓練等を実施して、緊急時に確実かつ有効に機能するよう備えている。
- ・大規模地震時やそれに伴う原発事故など業務に支障が生じる恐れのある新たな脅威にも対応できるよう、防災部局など関連部局とも調整し事業継続計画の策定を行いあらかじめ委託業者も含めた危機管理体制を整備しておく必要がある。

- ・ 今後は、高速道路での緊急事態を想定した関係機関との連携による総合防災訓練の定期的な実施も検討していく必要がある。

② 地域活性化に貢献する道路の創造

1) 沿線地域等との連携の推進

- ・ 平成 20 年度から、沿線市町、観光団体及び関係事業者等と連携して、丹後地域への誘客促進と京都縦貫自動車道の利用促進を目的とした観光キャンペーンやイベントを実施している。
- ・ 平成 27 年度からは京都府の主要施策として取り組んでいる「海の京都」、「森の京都」、「お茶の京都」のキャンペーンを活用し、それぞれの協議会とも密接に連携を図り府内全域の魅力を幅広く発信するなど、京都縦貫自動車道の利用促進に向け、沿線地域との連携をさらに強め、誘客活動等の取組を推進している。
- ・ 広域的な京都縦貫自動車道の PR や利用促進の観点からは、京都府や福井県、滋賀県の観光部局とも連携を図り、舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道の全線開通時に行ったような企画割引プランなども費用対効果などにも留意しつつ適宜実施していく。
- ・ 平成 23 年 7 月より、沿線市町の協力も得て、観光情報などを掲載したイベント情報チラシを発行、府内全域の金融機関や自動車ディーラー、南丹市以北の道の駅にも配架し地域の活性化にも寄与するとともに、京都縦貫自動車道の利用促進に努めている。
- ・ 沿線市町においても、京都縦貫自動車道の全線開通に併せて京丹波 PA に併設した「京丹波 味夢の里」、宮津市においては「海の京都 宮津」を設置
京丹後市においても企業立地促進策の一環として平成 27 年 4 月から市内立地企業に対して京都縦貫自動車道を利用した通勤に半額補助を行なうなど沿線市町の地域活性化に京都縦貫自動車道を利用する動きが広がっている。

2) 由良川 PA の魅力向上及び地元協働

- ・ 由良川 PA では平成 25 年度から改築工事を実施しトイレの美装化や機能向上、具体的には温水手洗いやウォシュレットの整備、更にはパウダールームの設置などを行い快適性の向上を図った。

屋外では従来の駐車場に加え芝生広場の設置を行うとともに屋根付き休憩スペース、自動販売機、道路情報モニターの設置を行うなど利用者サービスの向上に努めている。

また、毎年沿線特産市を毎年 9 月の連休に実施し、幅広く京都府中北部の特産品などの販売を行っている他、3 月~12 月の土日祝日の午前には地元住民が運営する由良川 PA 直売所にて地元産品を販売し地域の活性化に貢献している。

3) 京丹波 PA の利便性の向上

- ・ 京丹波 PA については、SA 並の駐車場を備えているにもかかわらず、交通量が増大する週末、夏休みやお盆などには駐車待ちの車がランプ道まで繋がることもある。
- ・ 同じく、トイレについてピーク時の浄化槽の処理能力においても課題がある。

- ・これらの課題について引き続き味夢の里の施設管理者である京丹波町とも密接に連携・協働し対策を検討していく必要がある。

4) 効果的な料金割引の実施

- ・沿線地域の住民・企業をターゲットに、平成 20 年 9 月から ETC 通勤時間帯割引（7～9 時、17～19 時：全車種 20%割引）を実施している。
- ・また、京丹後市では、地域間交流の活性化と京都縦貫自動車道の利用促進を図るため、市商工会会員を対象に、平日通行料金の半額補填社会実験を実施されている。
- ・公社独自の料金割引については、経営上及び料金システム上の課題があり、沿線地域のニーズも踏まえつつ、より効果的な料金割引の実施に向けて慎重な検討が必要である。
- ・高速道路利用料金について、首都圏で「同一起終点・同一料金」の取り組みがされ、近畿圏においても同様の動きが伝えられていることから、広域ネットワークを形成する京都縦貫自動車道においても今後議論が必要となる。

5) 地元雇用等を通じた地域貢献

- ・工事発注に当たっては、複雑な橋梁上部工や管制機器などの更新業務等、府内業者では対応が困難な業務を除き原則地元業者への発注としている。
また、管理管制業務や料金収受業務においては、受託会社の協力も得て、職員の地元採用につとめており、雇用を通じての地元貢献にも努めている。

6) 府民参画・協働の取組

- ・府民の工事への理解の醸成のため工事見学会を積極的に進め、野田川大宮道路建設事業では工事着手の平成 23 年 5 月～平成 27 年年末までに述べ 87 回見学会を実施し、延べ 1,803 人が参画するなど多くの府民への事業 PR につとめている。
- ・野田川大宮道路において「野田川大宮道路における法面処理方針」を定め、自然環境との調和を目指しポット苗育成プロジェクト（通称：こならちゃんプロジェクト）を実施、京丹後市立大宮小学校や京都府立北桑田高校の協力を得てプロジェクトを引き続き推進する。
- ・工区ごとの供用開始に先立ち京都府などの関係機関と協働で府民の幅広い参加を求めてプレイベントを実施、直近では平成 27 年 7 月 12 日にプレイベントを実施、スーパーマリオの扮装で練り歩くマリオウォークは大変な好評を博した。

③ 人と自然にやさしい道づくり

1) 環境に配慮した道路の整備

- ・利用者へのおもてなしの一環として宮津天橋立 IC や由良川 PA おいて芝桜を植樹し春先に来訪者の目を楽しませている。
- ・舗装については全区間排水性舗装を実施しており、運転者にも環境にもやさしい舗装となっている。

- ・また、豊かな自然や観光資源ともなっている丹後天橋立大江山国定公園が近隣に存在するため、法面保護における在来種の使用や岩盤緑化工法の採用など工事施工に当たっては周辺環境に与える影響をできるだけ小さくするよう配慮している。
- ・野田川大宮道路の野田川高架橋は、景観法による「天橋立周辺地域景観計画」の区域内となることから、景観に配慮し景観計画に準拠した色を選定した。
- ・今後とも自然環境の保全に配慮するとともに、観光地へのアクセスとなる高速道路にふさわしい、快適で夢のある道づくりが望まれる。
- ・トンネル照明の更新に併せてLED化を図るとともに、由良川PA及び京丹波PAでは太陽光発電施設を設置するなど環境にやさしい取組を行っている。

2) 利用者の声を反映した道づくり

- ・利用者の声を聞くためのアンケートを実施し、利用者特性については分析を行ってきたが更に分析を深めるとともに、質問項目を工夫し利用者増に繋がる施策に活かして行くことが必要である。
- ・公社への問い合わせや意見は、本社業務課及び管理事務所への電話、ホームページの問い合わせメールにより寄せられており、当初システムを立ち上げた平成21年度にホームページに寄せられた件数は意見7件、問い合わせ26件であったが27年度には意見21件、問い合わせ70件となるなど大幅に増加している。
- ・本社業務課及び管理事務所で受けた問い合わせや意見は共有を図っているが、今後、利用者の声を反映した道づくりを進めるためには、業務改善や経営判断に役立てていく仕組みづくりが必要である。

④ 働きがいのある職場づくり

1) 組織体制等の整備

- ・平成10年3月の綾部宮津道路開通以来、NEXCOの管理基準等を参考に、公社の独自性も加えながら、コンパクトな組織体制で管理運営を行ってきた。
- ・一方、建設事業については、京都府からの派遣職員を中心に、事業の進捗に応じた機動的な体制を整備しながら、平成27年7月の京都縦貫自動車道の全線供用を迎えることができ更には、平成28年内の野田川大宮道路の供用を迎えようとしている。
- ・京都府の背骨となる京都縦貫自動車道及び山陰近畿自動車道を管理運営する公社として、職員が誇りと責任感をもって業務に取り組める組織体制等の整備が必要である。

2) 職員の資質及び意欲の向上

- ・当公社には、高速道路やトンネル・橋梁等の建設に係る高い技術がストックされ、技術を大事にしようとする精神が受け継がれており、公社技術向上会議などを通じ引き続き、職員の資質及び意欲の向上に取り組むことが重要である。
- ・技術力承継の一環として工区完成ごとに工事記録誌を作成しており、平成28年度の野田川大宮道路の完成に合わせ記録誌の作成を行う。
- ・京都府及び京都府建設技術協会が共催する工事報告会での発表や道路公社全部門参加による業務発表会の開催を通じ、技術力の承継を図るとともに、職員満足度向上を

図る。

- ・ 高速道路の建設及び維持管理は高度な技術力を要するため、技術習得のための先進地視察及び研修に積極的に参加を行うこととする。
- ・ 当社は主として府派遣職員、府OB職員で構成され、管理運営にあたっては事業所も本社・建設事務所・管理事務所が3箇所に分かれて配置されているため、組織間・職員間の円滑な意思疎通が極めて重要である。
- ・ 遠隔地間のコミュニケーション向上のため、インターネットを活用したテレビ電話システムの導入について検討を行っていくこととする。

⑤ 公正・透明で健全な公社経営

1) 経営監視の強化

- ・ 経営に関する資料として、前年度の事業報告書及び財務諸表、当年度の事業計画書を当社のホームページで公表している。
- ・ 平成21年度からは「京都府の出資法人への関わり方の基本的事項を定める条例」に基づき自ら経営評価を行い、事業年度終了後、知事報告を行っている。
- ・ 特殊法人等の経営状況に係る説明責任はますます高まってきており、京都府監査委員会の定期監査、京都府の会計指導、公認会計士事務所の日常的な経理指導、外部の専門家を監事に選任するなど、決算や個別指導を適宜受けている。

2) 収支改善の取組

- ・ 利用交通量の増加を図るため、料金割引社会実験を実施するとともに、沿線地域や関係事業者と連携して観光キャンペーン等を実施してきた。
今後は、京阪神地域のみならず、増大するインバウンド需要の取り込みなども視野に入れ丹波・丹後地域への観光を中心とした誘客促進や管理運営におけるコスト削減の取組を継続するなど収支改善の取組を継続・強化していく必要がある。
- ・ また、コスト削減のため、管理事業においては、無駄のないコンパクトな体制による業務執行に努めるとともに、電気契約方式の見直し等により経常的経費の削減にも取り組んできた。
- ・ 資金調達においては、今後とも京都府の債務保証を受けつつ、より有利で安定的な資金を調達できるよう検討して行く必要がある。
- ・ 収益事業による利益の受け入れが可能となるような制度設計を速やかに進めるとともに、ホームページやSNSを活用したバナー設置、ネーミングライツへの取組など新たな収益源への取組について検討し効果の認めれたものについて積極的な導入に努める。

3) コンプライアンスの徹底

- ・ 平成27年度に全職員を対象にコンプライアンス研修を実施するなど、意識向上に努めている。
- ・ 入札契約事務や料金收受監督業務などを少人数で実施しており、常に適正な情報管理や相互チェックを心がける必要がある。
- ・ 個人情報の流出やシステム障害などに対する情報セキュリティ対策の向上に努め、

さらなるコンプライアンスの徹底を図ることが必要である。

3 計画策定の基本方針

経営方針に係る具体的な達成目標の効率的な実現を図るために、現状と課題を踏まえた具体的な中期経営計画を設定する。

4 計画期間

5年間（平成28年度～平成32年度）

5 中期交通量及び収支見通し（H28～H32）

計画期間における交通量収支の見通しは表－3、4のとおり。

（1）交通量見通し

これまでは京都縦貫自動車道を順次整備することにより順調に交通量が増加してきた。

また、平成27年7月に京都縦貫道が全線開通し、平成28年には野田川大宮道路が供用予定であり一般的には供用開始後、数年間、交通量は増加傾向をたどるとされていることに加え、公社としても、関係機関との連携などにより交通量の増大に傾注することとしているが、本計画においては、現状の数値をベースに今後5年間はほぼ横ばいで推移するものとして目標設定とする。

中期経営計画（H28～H32）における交通量見通し

【表－3】

（単位：台/日）

		H28	H29	H30	H31	H32
宮津天橋立IC ～ 舞鶴大江IC	許可計画	8,134	8,619	8,618	8,616	8,615
	目標	6,320	6,697	6,696	6,695	6,694
	計画比	78%	78%	78%	78%	78%
舞鶴大江IC ～ 綾部JCT	許可計画	7,278	7,565	7,564	7,563	7,562
	目標	6,134	6,376	6,375	6,374	6,373
	計画比	84%	84%	84%	84%	84%
綾部安国寺IC ～ 京丹波わちIC	許可計画	10,728	10,757	10,755	10,753	10,751
	目標	7,737	7,758	7,756	7,755	7,754
	計画比	72%	72%	72%	72%	72%
京丹波わちIC ～ 京丹波みずほIC	許可計画	10,618	10,648	10,646	10,644	10,642
	目標	7,878	7,900	7,899	7,897	7,896
	計画比	74%	74%	74%	74%	74%
京丹波みずほIC ～ 丹波IC	許可計画	12,626	12,659	12,657	12,654	12,652
	目標	9,331	9,355	9,354	9,352	9,350
	計画比	74%	74%	74%	74%	74%

※許可計画は、平成27年6月26日に近畿地方整備局長から許可を得た計画を示す

(2) 収支見通し

1 管理事業

(単位:百万円)

			H28	H29	H30	H31	H32
収入	料金収入等	許可計画	4,577	4,668	4,667	4,666	4,666
		目標	3,428	3,501	3,500	3,499	3,499
		計画との差	-1,149	-1,167	-1,167	-1,167	-1,167
支出	維持管理経費	許可計画	2,651	2,256	2,444	2,259	2,244
		目標	2,348	2,348	2,348	2,348	2,348
		計画との差	-303	92	-96	89	104
	支払利息	許可計画	579	591	577	568	553
		目標	125	125	125	125	125
		計画との差	-454	-466	-452	-443	-428
	支出計	許可計画	3,230	2,847	3,021	2,827	2,797
		目標	2,473	2,473	2,473	2,473	2,473
		計画との差	-757	-374	-548	-354	-324
収支差	許可計画	1,347	1,821	1,646	1,839	1,869	
	目標	955	1,028	1,027	1,026	1,026	
	計画との差	-392	-793	-619	-813	-843	

中期計画期間における収支については、予想交通量をほぼ横ばいに設定しても単年度収支が9～10億円の黒字となる見通しであるが、国などへの債務返済に充当する必要があるため、沿線市町や関係団体との協働による利用促進等を進め、さらなる収入増に努めることとする。

また、一方で当初供用開始から概ね20年を経過する中、橋りょうやトンネル、舗装などの大規模修繕の発生に伴い維持管理経費が更に上昇することも想定され、今後ともより一層の経費削減に努めていくこととする。

6 達成目標と具体的取り組み

「現状と課題」で設定した5項目に沿って、達成目標を設定する。

① 安全・安心・快適な道路空間の提供

1) 京都府南北高速軸の整備

■野田川大宮道路：平成28年度完成に向け整備推進

＜具体的取り組み＞

- 供用開始前総合調整、防災訓練
- 供用開始前イベント

2) 安全かつ品質の高い建設事業の推進

■高速道路にふさわしい高い安全性及び工事品質の確保

＜具体的取り組み＞

- 高い技術力を活かした的確な調査設計の実施
- 最新鋭設備の導入
- 渋滞原因の究明及び必要に応じ追い越し車線等の設置
- 供用後の維持管理を十分意識した施設の整備

3) 高い安全性を確保するための維持管理

■効果的な事故防止策の実施

＜具体的取り組み＞

- パトロール等24時間管理管制の継続実施
- 万全の雪氷体制による冬期安全通行の確保
- 交通事故多発箇所の原因究明と対策の実施
- 効果的な動物侵入対策の検証と実施
- ドライブレコーダーやICT技術による正確かつ迅速な情報伝達

■管理運営体制の充実・強化

＜具体的取り組み＞

- 管理延長増加や高度な維持管理に対応した組織・人員、管理体制・設備配置等の充実・強化

■京都縦貫自動車道と一体となった山陰近畿自動車道の安全かつ効率的な維持管理の実施

＜具体的取り組み＞

- 京都府との管理協定及び受委託契約の締結

4) 構造物・設備等の計画的維持補修の実施

■ T N ・ 橋 梁 ・ 道 路 付 属 物 ・ 法 面 ・ 舗 装 ・ 設 備 に 係 る 維 持 管 理 計 画 の 策 定

＜具体的取り組み＞

- 宮津天橋立 IC～丹波 IC 間の橋梁、TN の点検実施
- 橋梁点検結果に基づく維持管理計画の策定
- 切土・盛土法面の点検、補修
- 排水機能保持を主眼に置いた舗装現況調査及び補修
- 全設備について定期的に保守・点検を実施
- 耐用年数や部品供給期限等を考慮して、主要な電気通信・機械設備の更新計画を策定・実施

■ 橋 梁 耐 震 補 強 対 策 の 推 進

＜具体的取り組み＞

- H 8 道路橋示方書に合致する耐震補強対策の実施

5) 案内標識の改善及び道路交通情報等提供の実施

■ 利用者 に わ か り や す い 案 内 標 識 、 道 路 情 報 板 等 の 充 実

＜具体的取り組み＞

- J C T ・ I C 等における案内標識の改善
- フリー入力型道路情報板への更新
- 本線には、ガソリンスタンド、EV 充電ステーションがないことからスタンドへの案内を充実させガス欠事故の解消を図る。
- 分かりやすい路面表示、視線誘導等の実施
- 逆走防止対策のための路面標示、案内板設置

■ タイムリーな道路交通情報や関連情報の提供

＜具体的取り組み＞

- 関係機関への道路情報の積極的提供
- HP や SNS を利用した渋滞情報提供の更なる推進
- プレスリリースによる渋滞予測の継続
- 「みちづくりかわら版」や「イベント情報チラシ」の発行の継続
- 沿線市町による SNS などへの投稿の推進

6) 最新鋭システム導入の検討 (V I C S 等)

- V I C S や E T C 2.0 の導入の検討
- I C T の積極的活用の検討

7) 危機管理体制の整備

■緊急時（地震、大規模車両火災、多重衝突事故等）における態勢の確保

＜具体的取り組み＞

- 大規模地震や原子力災害等を想定した事業継続計画の作成
- 高速道路での緊急事態を想定した関係機関との連携による総合防災訓練の定期実施

② 地域活性化に貢献する道路の創造

1) 沿線地域等との連携の推進

■沿線市町及び関係団体等との連携強化

＜具体的取り組み＞

- 沿線市町、商工会議所、観光協会等との懇談会の定期的な開催及び共同事業の実施
- 海の京都、森の京都、お茶の京都との連携や住民参加型イベントの開催

2) 由良川PAの魅力向上及び地元協働

■由良川PAを拠点とした地域振興策の支援

＜具体的取り組み＞

- 地元農水産物の販売等、地域活性化イベントの積極的支援

3) 京丹波PAの利便性の向上

■京丹波PAの魅力向上

＜具体的取り組み＞

- 京丹波町と連携・協働による京丹波PAの魅力向上の検討
- ピーク時における混雑緩和対策やトイレの処理能力の検討

4) 効果的な料金割引の実施

■地域活性化及び京都縦貫自動車道利用促進に資する公社独自割引の検討

＜具体的取り組み＞

- 経営に寄与できる割引制度の検討

5) 地元雇用等を通じた地域貢献

■地元業者への発注及び地元雇用の継続

＜具体的取り組み＞

- 工事の地元業者への発注
- 管理管制業務等における職員の地元採用

6) 府民参画・協働の取組

■府民と協働で作られ愛される道路への取組

＜具体的取り組み＞

- 工事見学会の積極的な実施を継続
- こならちゃんプロジェクトの完結
- 工区完成時における府民協働によるプレイベントの実施

③人と自然にやさしい道づくり

1) 環境に配慮した道路の整備

■豊かな自然環境に配慮した道路の整備

＜具体的取り組み＞

- 樹種選定や維持管理手法に工夫した植栽計画の実施
- 天の橋立周辺地域であることを踏まえた景観に配慮した施設整備の検討

■地球温暖化防止対策の推進

＜具体的取り組み＞

- LED照明への更新
- 太陽光など自然エネルギーの積極的活用

2) 利用者の声を反映した道づくり

■道路利用者等の意見を積極的に聞く仕組みづくり

＜具体的取り組み＞

- 道路利用者及び観光客等に対するアンケート調査（顧客満足度調査）等の実施
- 利用者の意見をくみ取りやすいホームページづくりの継続

■利用者意見を経営に反映させるシステムの構築

＜具体的取り組み＞

- 利用者からの問い合わせ、意見等の全社的情報共有の推進

④働きがいのある職場づくり

1) 組織体制等の整備

■京都縦貫自動車道・山陰近畿自動車道の管理運営にふさわしい組織体制の整備

＜具体的取り組み＞

- 公社職員が責任をもって運営できる組織・人員等の体制を計画的に整備

2) 職員の資質及び意欲の向上

■高い技術力の継承と更なる向上

＜具体的取り組み＞

- 公社技術向上会議の充実
- 技術習得のための先進地視察及び研修参加
- 野田川大宮道路建設報告書の作成

■職員が仕事の成果を実感できる取組の実施

＜具体的取り組み＞

- 道路公社全部門参加による業務発表会の開催
- 工事報告会での積極的な発表の継続

⑤公正・透明で健全な公社経営

1) 経営監視の強化

■経営に関する資料等の積極的公表

＜具体的取り組み＞

- 直近3ヶ年の財務諸表等の公表
- 役員報酬に係る情報公開の推進

2) 収支改善の取組

■管理コスト等低減のため取り組みの実施

＜具体的取り組み＞

- コンパクトな体制による事業への取組
- 電気契約方式の見直し
- 自然エネルギーの更なる活用
- 有利で安定的な資金調達の検討

■新たな収入確保のための取り組みの実施

＜具体的取り組み＞

- 収益事業が可能となる制度設計の構築
- HPのバナー設置やネーミングライツ等、広報媒体における企業広告の導入
- 京阪神地域やインバウンド需要の取り込み

3) コンプライアンスの徹底

■コンプライアンスの徹底

＜具体的取り組み＞

- コンプライアンス研修の定期的な実施
- 情報セキュリティ対策の実施
- 諸規定類を再点検、必要に応じた見直しの実施

7 具体的な取り組みの実行計画

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的な取り組み等	実施年度					備考
			H28	H29	H30	H31	H32	
1 安全・安心で快適な道路空間の提供	■野田川大宮道路：平成28年度完成目標に向け整備推進	供用開始前総合調整、防災訓練	■					
		供用開始前イベント	■					
	■高速道路にふさわしい高い安全性及び工事品質の確保	高い技術力を活かした的確な調査設計の実施	■					
		最新鋭設備の導入	■					
		渋滞原因の究明及び必要に応じ追い越し車線等の設置	■					新規
		供用後の維持管理を十分意識した施設の整備	■					新規
	■効果的な事故防止策の実施	パトロール等24時間管理管制の継続実施	■					
		万全の雪氷体制による冬期安全通行の確保	■					
		交通事故多発箇所の原因究明と対策の実施	■					
		効果的な動物侵入対策の検証と実施	■					
	■管理運営体制の充実・強化	管理延長増加や高度な維持管理に対応した組織・人員、管理体制・設備配置等の充実・強化	■					
		■京都縦貫自動車道と一体となった山陰近畿自動車道路の安全かつ効率的な維持管理の実施	京都府との管理協定及び受委託契約の締結	■				
	■TN・橋梁・道路付属物・法面・舗装・設備に係る維持管理	官津天橋立IC～丹波IC間の橋梁、TNの点検実施	■					TN点検が新規
		橋梁点検結果に基づく維持管理計画の策定	■					
		切土・盛土法面の点検、補修	■					新規
		排水機能保持を主眼に置いた舗装現況調査及び補修	■					
		全設備について定期的に保守・点検を実施	■					
		耐用年数や部品供給期限等を考慮して、主要な電気通信・機械設備の更新計画を策定・実施	■					
	■橋梁耐震補強対策の推進	H8道路橋示方書に合致する耐震補強対策の実施（交付金を活用）	■					
	■利用者にわかりやすい案内標識、道路情報板等の充実	JCT・IC等における案内標識の改善	■					
		フリー入力型道路情報板への更新	■					設備の充実・更新
		本線には、ガソリンスタンド、EV充電ステーションがないことからスタンドへの案内を充実させガス欠事故の解消を図る。	■					新規
		分かりやすい路面表示、視線誘導等の実施	■					
	■タイムリーな道路交通情報や関連情報の提供	逆走防止対策のための路面標示、案内板設置	■					新規、継続した対策を推進する
関係機関への道路情報の積極的提供		■						
HPやSNSを利用した渋滞情報提供の更なる推進		■						
プレスリリースによる渋滞予測の継続		■						
■緊急時（地震、大規模車両火災、多重衝突事故等）における態勢の確保	「みちづくりかわら版」や「イベント情報チラシ」の発行の継続	■						
	沿線市町によるSNSなどへの投稿の推進	■						
	VICSやETC2.0の導入の検討	■					ETC2.0が新規	
	ICTの積極的活用への検討	■					新規	
■緊急時（地震、大規模車両火災、多重衝突事故等）における態勢の確保	大規模地震や原子力災害等を想定した事業継続計画の作成	■					新規	
	高速道路での緊急事態を想定した関係機関との連携による総合防災訓練の定期実施	■						

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的取り組み等	実施年度					備考
			H28	H29	H30	H31	H32	
2 地域活性化に貢献する道路の創造	■沿線市町及び関係団体等との連携強化	沿線市町、商工会議所、観光協会等との定期懇談会の開催及び共同事業の実施						
		海の京都、森の京都、お茶の京都との連携や住民参加型イベントの開催						
	■中良川PAを拠点とした地域振興策の支援	地元農水産物の販売等、地域活性化イベントの積極的支援						
		京丹波町と連携・協働による京丹波PAの利用活用策の取組						新規
	■京丹波PAの利便性向上	ピーク時における混雑緩和対策やトイレの処理能力の検討						新規、駐車区画の見直し、トイレ処理能力の検討及び改修
		■地域活性化及び京都縦貫自動車道利用促進に資する公社独自割引の検討	経営に寄与できる割引制度の検討					
	■府民と協働で作り愛される道路への取組	工事見学会、施設見学会等の積極的な実施						
		こならちゃんプロジェクトの継続						
府民協働によるイベントの実施								
3 人と自然にやさしい道づくり	■豊かな自然環境に配慮した道路の整備	樹種選定や維持管理手法に工夫した植栽の実施						
		天の橋立周辺地域であることを踏まえた景観に配慮した施設整備						
	■地球温暖化防止対策の推進	LED照明への更新						
		太陽光など自然エネルギーの積極的活用						
	■道路利用者等の意見を積極的に聞く仕組みづくり	道路利用者及び観光客等に対するアンケート調査（顧客満足度調査）等の実施						
		利用者の意見をくみ取りやすいホームページづくりの継続						
■利用者意見を経営に反映させるシステムの構築	利用者からの問い合わせ、意見等の全社的情報共有の推進							
4 働きがいのある職場づくり	■京都縦貫自動車道・山陰近畿自動車道の管理運営にふさわしい組織体制の整備	高度な維持管理にふさわしい組織・運営体制の充実						
		公社技術向上会議の充実						
		■高い技術力の継承と更なる向上	技術習得のための先進地視察及び研修参加					
	野田川大宮道路建設報告書の作成							新規
	■職員が仕事の成果を実感できる取組の実施	道路公社全部門参加による業務発表会の開催						
工事報告会での積極的な発表の継続								

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的取り組み等	実施年度					備考
			H28	H29	H30	H31	H32	
5 公正・透明 で健全な公 社経営	■経営に関する資料等の積極的公表	直近3ヶ年の財務諸表等の公表						
		役員報酬に係る情報公開の推進						
	■管理コスト等低減のため取り組みの実施	コンパクトな体制による事業への取組						
		電気契約方式の見直し						
		自然エネルギーの更なる活用						
		資金調達先の選定、調達金利の軽減策の検討						
	■新たな収入確保のための取り組みの実施	収益事業が可能となる法令整備						
		HPのバナー設置やネーミングライツ等、広報媒体における企業広告の導入						
		京阪神地域やインバウンド需要の取り込み						
	■コンプライアンスの徹底	コンプライアンス研修の定期的な実施						
		情報セキュリティ対策の実施						

8 計画の進行管理

事務局長をリーダーとした「京都府道路公社経営計画マネジメントチーム」を組織し、業務運営会議などにおいて進行管理を行うとともに、必要に応じ会議を招集し時点修正などを行う。

○ 京都府道路公社経営計画マネジメントチーム

リーダー 事務局長

サブリーダー 本社 総務部長、技術次長

建設事務所 所長、次長、技術次長

管理事務所 所長、次長、技術次長

経営計画に係る会議

- ・理事会 決算理事会にて計画目標の達成状況報告
- ・経営会議 理事会前先立ち計画目標の議論
- ・業務運営会議 経営目標についての報告及び議論（4月、11月）

【参考資料1】 前回計画の評価

とりまとめ表

注)「評価結果」欄の凡例 ◎:目標以上に達成 ○:概ね目標を達成した ×:目標を十分達成できなかった

計画策定、実施

継続

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的取り組み等	実施年度					評価 目標別	達成目標別コメント
			H22	H23	H24	H25	H26・27		
1 安全・安心で快適な道路空間の提供	(1) 丹波綾部道路: H26完成目標	①設備設計						○	平成27年7月18日に丹波綾部道路(京丹波わかIC~丹波IC)開通。これにより京都縦貫自動車道は全線開通となった。新瑞穂トンネルでの想定外の出水による難工事などにより開通は遅延を余儀なくされ、結果としては平成26年度の完成はならなかったが、公社としては早期開通に万全を尽くした。設備設計の発注は予定通り平成24年度に行った。
		②料金所及び設備工事							
	(2) 宮津野田川道路: H22完成目標	①工程管理及び法手続等の実施					◎	平成23年3月12日に宮津与謝道路(宮津天橋立IC~与謝天橋立IC)開通。
		②計画的な工事発注の実施							
	(3) 野田川大宮道路: H20年代半ば完成目標に向け整備推進	①用地取得の推進						○	平成28年度に野田川大宮道路開通予定。目標時期の完成に向け計画的に用地取得及び工事発注を行い、H28年3月末時点で橋りょう及びトンネルなど主要構造物が完成
		②計画的な工事発注の実施							
	(4) 高速道路にふさわしい高い安全性及び工事品質の確保	①高い技術力を活かした的確な調査設計の実施					○	これまでに蓄積した技術力を生かし、野田川高架橋、水戸谷トンネルなど大規模構造物を設計した。平成22年度には京都府道路公社優良工事施工者表彰制度を創設し施行した。
		②臨場を基本とした工事監理の実施						
		③京都府道路公社優良工事等表彰制度の創設							
	(5) 無事故無災害工事の継続	①安全対策協議会による安全管理の実施					×	第14TN(水戸谷TN)の崩落事故(H25/4/23発生)を受け、事故原因の究明や対応策を策定するため学識や近畿地方整備局の協力を得て第14TN工事安全対策検討会を設置、3回の現地調査と2回の委員会を経て対応策を取りまとめた上で、5月10日から工事再開。他にも作業員が負傷する事故が発生しており、事故再発防止策を徹底して見直し、安全対策には十分配慮しながら工事を進めている。
(6) 死亡事故ゼロの継続・効果的な事故防止等の実施	①パトロール等24時間管理管制の継続実施					×	24時間体制での遠方監視及び6回/日の現地パトロールを実施、降雪時には迅速な雪水作業を実施し、利用者の安全走行に努めている。平成24年7月8日に綾部JCTにおいて二輪車自損事故による死亡事故が発生。同箇所(綾部JCT)においては、路面標示やラバーボールの安全施設類を追加設置し、事故再発防止対策に努めた。また、動物侵入による事故も後を絶たず、侵入防止柵の改築や忌避剤設置等の対策を実施中。法面点検については平成27年度から実施中。	
	②万全の雪水体制による冬期安全通行の確保							
	③交通事故多発箇所の原因究明と対策の実施								
	④効果的な動物進入対策の検証と実施							
	⑤のり面等防災点検の定期的実施								
(7) 丹波綾部道路の全線開通を見据えた管理運営計画の策定及び実施	①管理運営計画の策定						○	平成27年7月18日より京都縦貫自動車道全線供用に合わせた管理体制に更新し実施中	
	②組織・人員、管理拠点・設備配置等の準備								
(8) 京都縦貫自動車道と一体となった宮津野田川道路の安全かつ効率的な維持管理の実施	①京都府との管理協定及び受委託契約の締結					○	京都府との管理協定に基づき契約を締結し宮津与謝道路の管理を受託。防災業務要領は、平成23年度に宮津与謝道路供用を反映したものに改訂、平成27年度に京都縦貫自動車道全線供用を反映したものに改定済	
	②関係機関と連携した防災マニュアルの整備								
(9) 橋梁・舗装・設備に係る維持管理計画の策定	①宮津天橋立~京丹波わか間の全橋梁の点検						○	管理する橋梁については、平成22~24年度に初回点検を実施し、維持管理計画を策定した。なお、平成27年度~30年度の計画で第2回橋梁点検を実施している。また、全設備について毎年度定期的に各設備の保守・点検を実施するとともに、電気通信・機械設備の更新計画を策定し計画的に設備の更新を行っている。	
	②橋梁点検結果に基づく維持管理計画の策定								
	③排水機能保持を主眼に置いた舗装現況調査の実施								
	④全設備に係る定期保守・点検の実施							
	⑤電気通信・機械設備の更新計画の策定及び実施			策定	実施				
(10) 橋梁耐震補強対策の推進	①H8道路橋示方書に合致する耐震補強対策の実施						×	未実施(実施に当たっては交付金の活用を検討)	

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的取り組み等	実施年度					評価 目標別	達成目標別コメント（公表）
			H22	H23	H24	H25	H26・27		
1 安全・安心で快適な道路空間の提供	(1-1) 利用者にわかりやすい案内標識、道路情報板等の充実	① JCT・IC等における案内標識の改善						○	インターチェンジ手前の出口標識において補助地名標識の追加を行う等、利用者視点に立った分かり易い案内標識に改善を図った。 また、綾部JCTや他ランプ道等において、交通事故発生状況を踏まえた安全対策として、路面標示や視線誘導標の充実を図った。
		② フリー入力型道路情報板への更新							
		③ 分かりやすい路面表示、視線誘導等の実施							
	(1-2) タイムリーな道路交通情報の提供	① VICS整備の検討						◎	VICS整備を検討を行なった結果、導入コストが高額であることから当面、導入を見送ることとした。 代替措置としてHPやSNSでリアルタイムでの渋滞表示を行うなど、利用者サービスの向上に努めた。
(1-3) 緊急時（地震、大規模車両火災、多重衝突事故等）における態勢の確保	① 新型インフルエンザを想定したBCPの作成						×	BCPの策定は出来ていない。 平成23年には宮津与謝道路供用前、平成27年には丹波綾部道路供用前に総合防災訓練を実施した。	
	② 高速道路での緊急事態を想定した関係機関との連携による総合防災訓練の定期実施								
総合評価 ○		新瑞穂トンネル工事による予想外の出水があり、供用開始が当初目標の平成26年度内とならなかったものの、全力を傾注し、海の京都博の開催に合わせ、全通したことは評価に値する。 一方、野田川大宮道路の第14TN（水戸谷TN）工事では、不幸にして、死亡事故が発生した。 今後の教訓として厳しく受け止め事故防止に努められたい。 交通事故については、不幸にして死亡事故が初めて発生したが、無謀運転による事故もあることから、死亡事故の継続というのを目標にすることは適切かどうか検討されたい。 利用者サービスでもわかりやすいHPへの改善に努めるとともに、リアルタイムでの道路状況の表示など改善に努めた。 高浜原発の再稼働を受け、BCPの策定が急がれる。						目的別集計 ◎2 ○7 ×4	
2 地域活性化に貢献する道路の創造	(1) 沿線市町及び関係団体等との連携強化	① 関係機関への道路情報の積極的提供						○	平成22年度には宮津与謝道路供用前、H27年度には丹波綾部道路供用前に住民参加型イベントを実施した。 また、建設中の宮津与謝道路、丹波綾部道路、野田川大宮道路において、それぞれ近隣住民を対象にした見学会を随時実施した。
		② 沿線市町、関係団体との定期懇談会の開催							
		③ 沿線市町、関係団体との共同事業の実施							
		④ 沿線企業ヒアリングの実施							
		⑤ 住民参加型イベント（プレイベント等）の開催	宮津野田川道路				丹波綾部道路		
	(2) 由良川PAを拠点とした地域支援	① 地元農産物の販売等地域活性化イベントの支援						◎	平成22年度より土日祝にゆらバー（地元農産物販売）を実施中。 また、同年度より公社が主催する感謝祭を毎年秋に実施中。
(3) 由良川PA整備計画の策定・実施	① 由良川PA魅力向上プラン（仮称）の策定						◎	整備計画に基づき平成27年度に由良川PAリフレッシュ工事が完了。 休憩スペース、多目的トイレ、芝生広場等を整備した。	
(4) 快適性向上を目指した由良川PAの維持管理	① 日照対策施設の設定 ② 清潔で使いやすいトイレ等管理レベルの向上						◎	由良川PAリフレッシュ工事において、日照対策を兼ねた休憩施設を整備するとともに清潔で使いやすい多目的トイレに更新し、快適性が向上	
(5) 地域活性化及び京都縦貫自動車道利用促進に資する公社独自割引の検討	① 通勤時間帯割引の実施効果の検証 ② 沿線の企業活動等に寄与できる割引制度の検討						×	平成20年9月から通勤時間帯割引を実施しているが、実施効果の検証は行っていない。	
総合評価 ◎		供用開始に合わせ、関係市町や国土交通省、ネクスコ西日本並びに京都府観光連盟、更には京都府建設業協会や京都府測量設計業協会など関係団体と共同し、住民参加型のイベントを行うなど関係機関との連携に努めた。 由良川PAについては、京都縦貫道全通に合わせてリフレッシュ工事をを行い快適な道路環境の情勢に努めるとともに、地元農家と協働で農産物の販売を行った。 時間帯割引について、評価は実施していないが、全通など道路の状況が変化の中で効果の評価は困難であり、この目標設定が正しかったかどうかは疑問が残る。						目的別集計 ◎3 ○1 ×1	
3 人と自然にやさしい道づくり	(1) 豊かな自然環境に配慮した道路の整備	① 美しい道づくりのためのおもてなし植栽計画の策定及び実施		策定		実施		○	野田川大宮道路において、道路供用後の植栽に生かす「ペット苗育成事業（こならちゃんプロジェクト）」を実施中 また、貴重種について専門家と調査のうえ現地調査を行う等、工事前確認を適切に行い工事を進めている。 おもてなし植栽計画は策定できていない。
		② 貴重植物の保護、滝等に配慮した水文調査の実施							
	(2) 地球温暖化防止対策の推進	① LED照明への更新		試行				○	トンネル照明の更新に合わせてLED化を進め、電気使用量の削減に努めている。 また、由良川PA及び京丹波PAにおいては、一部施設に太陽光エネルギーを活用している。 急速充電器は導入を検討したが、高圧受電の整備費用があまりに高額になることから整備を断念した。
		② 由良川PA等における急速充電器の整備							
		③ 太陽光など自然エネルギーの積極的活用							
(3) 道路利用者等の意見を積極的に聞く仕組みづくり	① 道路利用者等に対するアンケート調査の実施						◎	由良川PAにおいて利用者アンケート実施し意見聴取を行った。 ホームページは平成23年度及び平成27年度に更新し、利用者意見をくみ取る仕組みづくりに努めた。	
	② 利用者意見をくみ取りやすいホームページづくり								
(4) 利用者意見を経営に反映させるシステムの構築	① 利用者からの意見等の全社的情報共有の推進						×	利用者意見等を取りまとめ、マニュアル整備の基礎資料とした。 ※マニュアルを確認	
	② 改善事例も含めた対応マニュアルの整備								
総合評価 ○		野田川大宮道路において、北桑田高校と協働でペット苗育成事業（こならちゃん、プロジェクト）を行い地元小学生と強度で取り組んだり、貴重種について現地調査を行い適切に事前確認を行うなど、環境に配慮して工事を実施HPの改善を図り、利用者の意見を汲み取るメールシステムを構築したのは評価できる。 一方、利用者意見を取りまとめるということができていない。 利用者増につなげるためにも今後、利用者のニーズを的確に分析することが望まれる。						目的別集計 ◎1 ○2 ×1	

施策テーマ	達成目標	目標達成のための具体的取り組み等	実施年度					評価 目標別	コメント(公表)
			H22	H23	H24	H25	H26・27		
4 働きがいの ある職づくり	(1) 京都縦貫自動車道等の管理運営にふさわしい組織体制の整備	①管理運営計画の策定						○	平成27年7月18日より京都縦貫自動車道全線供用に合わせた管理体制を確立するとともに管理事務所の改築、わち分駐所の設置を行った。 設計図書等の保管場所を拡大確保した。
		②組織・人員、管理拠点・設備配置等の準備							
		③設計図書の整理及び保管							
	(2) 高い安全性を有する情報システムの整備	①本社と事務所が情報共有できるシステムの整備						◎	平成27年度に情報共有システムを整備した。併せてバックアップ機能も確保した。
		②バックアップ機能を有するシステムの整備							
(3) 高い技術力の継承を更なる向上	①公社技術向上会議の充実						◎	技術力向上のため、毎年有用な研修に参加している。 平成23年度には「宮津与謝道路建設の記録」を発刊した。	
	②技術習得のための先進地視察及び研修参加								
	③宮津野田川道路建設報告書の作成								
(4) 職員が仕事の成果を実感できる取組の実施	①道路公社全部門参加による業務発表会の開催						○	毎年公社職員研修会を開催し、有用な取組事例等を報告している。	
総合評価 ○	京都縦貫自動車道の全線 開通に合わせ管理体制を確立するとともに、管理事務所の改築やわち峰中所の設置などを行ったこと。 情報共有システムの構築につとめ、本社及び両事務所の三者でデータ共有が可能になったこと。 研修会への参加や宮津与謝道路建設の記録を作成したことは、 などは評価できる。 業務発表会については、毎年研修は実施しているものの、運営目標に掲げる業務発表とは少し性格をことにしており、今後、日常業務の観点からの発表にも重点をかけていくべきであると考えている。					目的別集計 ◎2 ○2 ×0			
5 公正・透明 で健全な公 社経営	(1) 経営に関する資料等の積極的公表	①直近3ヶ年の財務諸表等の公表						○	財務諸表、役員報酬についてはホームページにおいて掲載している。
		②役員報酬や職員給与等に係る情報公開の推進							
	(2) 監査制度の強化・充実	①本社・事務所間の定期的相互監査の実施						×	監査等において公認会計士からの指導を受けているなど、強化・充実機能が果たされているので実施していない。
		②専門家(第三者の視点)を交えた監査の実施							
	(3) ホームページを活用した情報発信の促進	①公社ホームページにおける地域情報の発信						◎	ホームページにおいて旬のイベント情報(チラシ)を掲載中。 平成27年度からは、交通規制情報に加え、交通渋滞情報もホームページ上で発信するとともに、10月からはSNSを立ち上げ広く広報するとともに、12月にはネクスコ西日本との相互リンクを構築
		②道路に関する情報を分かりやすく適時に提供							
	(4) 沿線市町等と連携した情報提供の実施	①沿線地域でのみちづくりかわら版の継続配布						◎	工事の進捗状況等を分かり易く紹介する「みちづくりかわら版」を毎月欠かさず発行し、工事に係る情報発信に努めた。 また、付近住民の方々を対象にした工事見学会を開催し、工事内容を理解していただく取り組みを積極的に進め、野田川大宮道路建設事業において工事着手の平成23年5月～平成27年年末までに述べ87回見学会を実施し、延べ1,803人が見学を実施
		②工事見学会、道路見学会の積極的実施							
		③野田川大宮道路パンフレットの作成							
	(5) 観光振興と連携した利用促進策の推進	①沿線市町等と連携したキャンペーン等の継続実施						◎	銀行や自動車販売会社等と利用促進及び利用者サービス向上に係る協定を締結し順次その拡大を図る等、利用者への情報発信の強化に努めた。
②京都市等府南部地域での情報発信の強化									
(6) 新たな収入確保のための取組実施	①道路公社の広報媒体における企業広告の導入						×	現時点で、道路公社の広報媒体における企業広告の導入は実施していない。	
	②利用者特性の調査分析と利用促進策への反映								
(7) 管理コスト等低減のため取組実施	①車両リースや電気料金低減等新たな低減策の実施						○	車両リースは未実施、電気の使用形態を工夫(LEDの導入等)し低減を図った。 全国調査の結果を活用し、金利の低減について検討を進めている。	
	②資金調達先の選定、調達金利の軽減策の検討								
(8) コンプライアンスの徹底	①「信頼確保のための心得」のさらなる徹底						○	平成27年度 全職員を対象にコンプライアンス研修を実施し、飲酒運転の撲滅や情報セキュリティに関するリテラシー向上に努めた。情報セキュリティ対策については、平成27年度に3公社共同でIT対策員会を立ち上げたところであり、今後委員会の中で検討を進めていく予定。	
	②情報セキュリティ対策基準の策定及び実施	策定		実施					
総合評価 ○	HPを活用した情報発信については、リアルタイムでの交通状況の発信やSNSの立ち上げ、更にはネクスコ西日本との相互リンクの構築など大きく改善された。 沿線市町との連携については、工事をわかりやすく発信する「みちづくりかわら版」を毎月欠かさず発行するなど熱心に取り組むとともに南部へのPRとして京都銀行や自動車ディーラーに利用促進のパンフ配布するなど広報に努めた。 一方、新たな収入確保のための方策及び管理コストの低減のための方策などについてはほとんど取り組まれてなかった。 料金収入の増加や経費節減は極めて大きな問題であり、今後これらについて積極的に取り組む必要がある。 なお、本社、両事務所間の相互監査については、手間の割に効果がないということが判明 次期目標では再考をようするものと考えている。					目的別集計 ◎3 ○3 ×1			

【用語集】

○インバウンド(inbound)

旅行業界で、海外から国内へ来る観光客の事を指して、インバウンドと言う。
インバウンド消費とは、海外の旅行者が、訪問先の国内で消費するお金の事

○リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

○SNS

SNS (social networking service) とは、フェイスブックやツイッターのように人と人とのつながりを促進・支援する、コミュニティ型の Web サイトおよびネットサービス。

○ICT

ICT (Information and Communication Technology) とは日本ではすでに一般的となった IT の概念をさらに一歩進め、IT=情報技術に通信コミュニケーションの重要性を加味した言葉

○VICS

VICS (Vehicle Information and Communication System) とは道路交通情報通信システムのことで、渋滞・規制・道路案内・駐車場などの道路交通情報を車載器へリアルタイムに提供するシステム

○ITS

ITS (Intelligent Transport Systems) 高度道路交通システムとは最先端の情報通信技術(IT)を活用し人と道路とクルマとを一体として構築することによって、交通事故や渋滞など道路交通問題の解決等幅広い社会経済効果が期待されるシステム総体を指すことばで、ITS の部分要素としては ETC や VICS などがある。

○Ustream

Ustream (ユーストリーム) とは、インターネットを使った動画配信サービス (双方向配信サービス)。YouTube などの録画映像ではなく、リアルタイムでライブ配信できることが最大の特徴で、既存のメディアと異なっている点は、リアルタイムに出演者と視聴者がコミュニケーションできる。

行政における利用方法としては、記者会見、お祭や町おこしなど様々なイベントの中継に活用されている。

○ETC2.0

ETC2.0 では、単に料金収受だけでなく、道路側のアンテナである ITS スポットとの高

速・大容量、双方向通信で、自動車の走行速度や位置情報などのデータを収集することで、交通が特定の時間や場所に集中するのを減らしたり、事故を未然に防いだりすることができる。

○ビッグデータ

ビッグデータとは、従来のデータベース管理システムなどでは記録や保管、解析が難しいような巨大なデータ群。明確な定義があるわけではないが、ビッグデータとは単に量が多いだけでなく、様々な種類・形式が含まれる非構造化データ・非定型的データであり、さらに、日々膨大に生成・記録される時系列性・リアルタイム性のあるようなものを指すことが多い。今までは管理しきれないため見過ごされてきたそのようなデータ群を記録・保管して即座に解析することで、ビジネスや社会に有用な知見を得たり、これまでにないような新たな仕組みやシステムを産み出す可能性が高まるとされている。

○スプレッド融資と短プラ融資

スプレッド融資と短プラ融資ともに優良企業に対して短期間に貸付を行う際の金利であり、スプレッド融資は **TIBOR** が基準金利であり、短プラ融資は短期プライムレートが基準金利としている。

一般的にはスプレッド融資の方が金利は低くなることが多い。

○TIBOR

TIBOR(タイボー)は、"Tokyo InterBank Offered Rate"の略で、正式には「全銀協 **TIBOR**」と呼ばれ、日本の東京市場における銀行間取引金利のこと。

○短プラ（短期プライムレート）

短期プライムレートは、「短プラ」とも呼ばれ、金融機関が優良企業向け（業績が良い、財務状況が良いなど、融資する上で問題がない企業）に対して、短期（1年以内の期間）で貸し出す時に適用する最優遇貸出金利（プライムレート）のこと。