

## 経営の検証（まとめ）

### 1 有料道路・駐車場の整備

神戸のまちは西神及び北神地域といった郊外への宅地開発が進み、その郊外と市街地を緊密に連絡する幹線道路網の整備拡充が急務となったことから、神戸市との役割分担の下、神戸市道路公社は、新神戸トンネル有料道路<sup>\*1</sup>、六甲有料道路および六甲北有料道路、西神戸有料道路などの道路整備を進めてまいりました。また、市街地中心部においては、駐車需要の高まりに伴い神戸市が作成した駐車場整備計画に位置づけられた4駐車場の整備（神戸駅南駐車場<sup>\*2</sup>、荒田公園駐車場、三宮中央通り駐車場、大倉山駐車場）を進めてまいりました。

\*1…平成24年10月1日に阪神高速道路株式会社へ移管 \*2…令和4年3月28日に神戸市へ移管

### 2 有料道路・駐車場の収支状況

令和3年度末時点

単位：百万円

	有料道路		駐車場			
	六甲3路線	西神戸	神戸駅南※	荒田公園	三宮中央通り	大倉山
①建設に要した費用	49,015	66,478	3,600	3,900	9,920	3,950
②これまでの収益の累計	110,860	144,496	4,709	2,069	8,415	2,347
③これまでの費用の累計	97,468	90,993	4,976	3,344	6,227	3,067
④償還準備金=②-③	13,392	53,503	△267	△1,275	2,188	△720
未償還額=①-④	35,623	12,975	3,867	5,175	7,732	4,670
料金徴収期限	令和20年7月2日	令和13年11月28日	令和4年3月27日	令和7年7月31日	令和10年4月30日	令和9年8月31日
損失補填引当金	11,476	15,378	417	184	755	209

※神戸駅南駐車場はR4年3月27日をもって神戸市に移管済

#### （1）有料道路の事業収支

有料道路は、現在も神戸市を支える幹線道路として多くの方に利用されています。しかし、北神地域開発による交通量の増加が想定より遅く少なかったこと、割引による収入の減少が発生していること、改築工事・設備更新・トンネル補修・災害復旧等による費用の増加が発生したことなどから、計画どおりには償還準備金を積み上げることができていない状況です。

（「経営の検証（本文）4-1 有料道路の収支実績」参照）

#### （2）駐車場の事業収支

駐車場においては、対象地域の既存の駐車場容量とピーク時における路上駐車台数などの駐車需要を調査し、土地利用計画や道路計画などの将来計画を考慮した将来需要も加味したうえで、必要な駐車台数を整備してきました。各駐車場ともに、慢性的な駐車不足の解消に寄与し、現在に至るまで多くの車両を受け入れており、各駐車場の整備目的は、一定果たしています。しかし、阪神淡路大震災以降、安価なコインパーキングの進出や交通需要の変化のほか、長引く不況、近年の新型コロナウイルス感染症の影響等に伴い、駐車場の利用台数は当初の計画を下回っており、費用面では、固定資産税の徴収の開始、中央監視などの設備更新により増額と

なり、計画どおりに償還準備金を積み上げることができていない状況です。

結果として、神戸駅南駐車場の料金徴収期間満了時（令和4年3月）に、神戸市から約34億円（未償還額から損失補填引当金を除く額）の補助金を受け、未償還額を解消し、有料道路事業を完了し神戸市への移管を行ったところです。（「経営の検証（本文）4-2 駐車場の収支実績」参照）

### （3）未償還額（将来の神戸市負担額）の縮減に向けた経営努力

神戸市負担が減少するように経営改善に努めています。駐車場においては、利用実態に応じた柔軟な経営改善を検討してまいります。また、有料道路事業においては、人口減少・超少子高齢化時代が到来しており、将来の交通需要は注意が必要な状況です。さらに、自動運転などへの基盤整備や大規模修繕事業並びに災害による復旧事業の発生など新たな投資が必要になることも考えられます。引き続き、有料道路事業・駐車場事業において、さらなる経営努力を行ってまいります。

（「経営の検証（本文）6-1から6-3」参照）