

経営の検証（本文）

1 有料道路制度の成り立ち

道路は国民の経済活動を支える基盤として不可欠の施設です。そのため、道路の建設及び管理は国や地方公共団体といった行政が税金を使い、公共事業として行っています。

しかし、税金だけでは戦後の激増する交通需要に対応できなかったことから、「道路整備特別措置法」が制定されました。この法律において、民間からの借入金を財源として、道路が完成した後に道路の利用者から料金を徴収して、その借入金の返済に充てる制度、いわゆる「有料道路制度」が創設されました。

2 有料道路事業の仕組み

[道路公社の会計（償還準備金・損失補填引当金の積立）](#)

[有料道路事業のしくみ](#)

[通行料金の設定（便益主義の原則・償還主義の原則）](#)

3 神戸市道路公社の役割・取り組み（社会的要請）

昭和 40 年代の高度成長期に入ると、激増する交通需要に対して道路の整備状況が著しく遅れていたことから、特に地方における交通需要に対応すべく「地方道路公社法」が制定されました。神戸市においても、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、地方道路公社法に基づき、神戸市道路公社が設立され、新神戸トンネル有料道路*1、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、路上駐車などが多数発生しました。その課題を解消し、道路交通の円滑化や商店街等の活性化など都市機能の維持・増進を目的とし、駐車場整備（神戸駅南駐車場*2、荒田公園駐車場、三宮中央通り駐車場、大倉山駐車場、箕谷駐車場*3）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 *3…パーク・アンド・バスライド駐車場

4-1 有料道路の状況

・有料道路の整備計画と供用実績

前述の背景のもと、新神戸トンネル有料道路、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有料道路を道路整備特別措置法に基づき、有料道路事業を活用して整備を進めてまいりました。

新神戸トンネル有料道路は、県道神戸三田線・国道 428 号のバイパス道路として計画され、昭和 51 年に往復 2 車線の新神戸トンネル（現在の北行）、昭和 63 年に第 2 新神戸トンネル（南行）を供用し、トンネル（箕谷～布引）が往復 4 車線になりました。また、平成 18 年には、布引周辺の交通渋滞緩和を図るため、国道 2 号まで延伸させ、現在の姿になっています。その後、神戸市域の交通円滑化を目的として、平成 24 年に阪神高速道路株式会社へ移管しました。

六甲有料道路および六甲北有料道路は、北神地域の宅地開発や産業経済の発展、並びに六

甲山の観光施設の整備に伴う兵庫県道神戸三田線のバイパス道路として計画されました。六甲有料道路は神戸市が整備し、昭和49年に神戸市道路公社が引継ぎ、管理・改良を行ってまいりました。また、六甲北有料道路は昭和58年に第1期事業（有野町唐櫃～八多町吉尾）、平成2年に第2期事業（八多町吉尾～長尾町上津）を行ってまいりました。その後、阪神高速道路7号北神戸線の延伸及び山陽自動車道の供用などにあわせて、順次、4車線化を行ってきております。

西神戸有料道路は、西神戸地域の宅地開発に伴う兵庫県道神戸三木線のバイパスとして計画されました。六甲有料道路同様に、西神戸有料道路は第1期事業（夢野～白川）を神戸市が整備し、昭和49年に神戸市道路公社が引継ぎ、管理・改良を行ってまいりました。昭和59年には第2期事業として、山麓バイパス（布引～鶴：2車線）及び4車線化（鶴～白川）を行ってきました。その後、予想を大幅に上回る交通需要により、山麓バイパスの慢性的な渋滞が発生したため、平成6年に4車線化（布引～天王谷）及び鶴ICの改築を行いました。また、平成20年に第1期事業の夢野～白川区間を無料開放しております。なお、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。

昭和49年11月1日	六甲有料道路及び西神戸有料道路を神戸市から引き継ぐ
昭和51年5月15日	新神戸トンネル 供用開始
昭和58年5月26日	六甲北有料道路1期（唐櫃～吉尾：5.8km） 供用開始
昭和59年11月2日	山麓バイパス（西神戸有料道路2期） 供用開始
昭和63年8月1日	六甲有料道路 登坂車線（六甲山トンネル南側）の整備
昭和63年11月16日	第2新神戸トンネル 供用開始
平成2年4月16日	六甲北有料道路2期（吉尾～上津：7.2km） 供用開始
平成4年11月17日	西神戸有料道路3期（布引～天王谷/4車線化） 供用開始
平成10年4月1日	六甲有料道路 登坂車線（六甲山トンネル北側）の整備 換気トンネル（避難路兼用）の整備
平成10年4月1日	六甲北有料道路拡幅事業（柳谷～神戸北/4車線化） 供用開始
平成14年6月1日	六甲有料道路（表六甲・裏六甲区間）無料化（市へ引継ぎ）
平成18年3月30日	新神戸トンネル2期 供用開始
平成20年10月1日	西神戸有料道路（夢野～白川）無料化（市へ引継ぎ）
平成24年10月1日	新神戸トンネルを阪神高速道路株式会社へ移管
平成31年5月1日	六甲北有料道路拡幅事業（神戸北～大沢/4車線化） 供用開始

・安全安心な有料道路の管理運営

神戸市道路公社が管理する有料道路を利用者の皆さまに安全・安心・快適に利用していただくため完成した道路の維持管理に努めています。

トンネルや橋梁などの主要構造物、照明や交通安全施設などの付属施設の日常的な維持補修、計画的な更新を行っています。

また、道路の損傷や交通障害物などを早期に発見するため定期的又は臨時のパトロール、常に良好な道路状態を維持するための道路美化などを行っています。

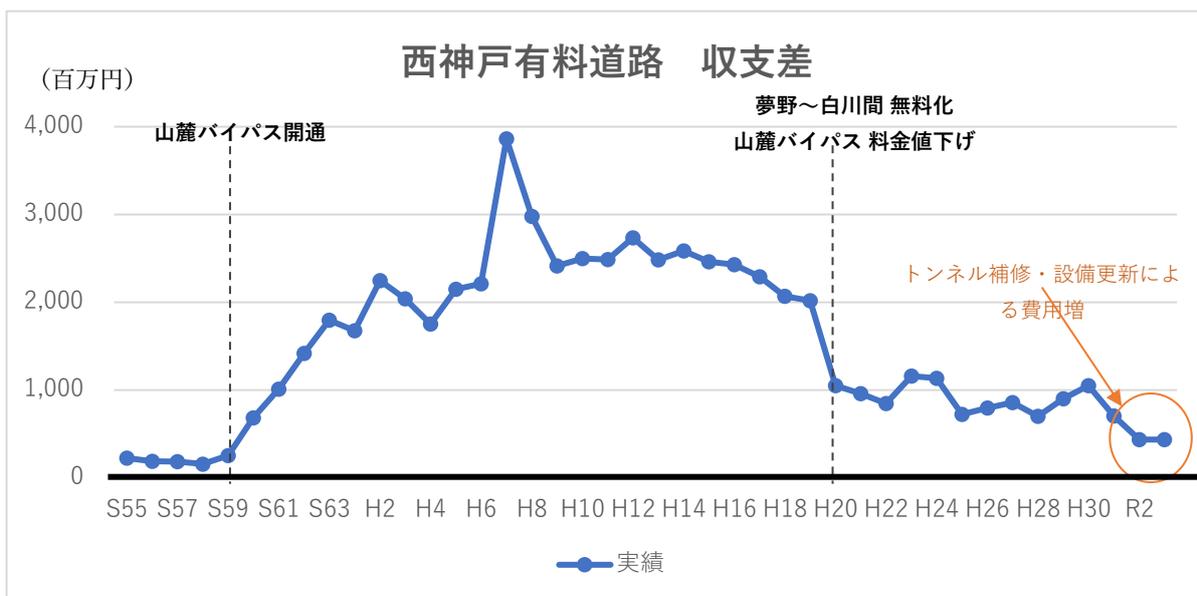
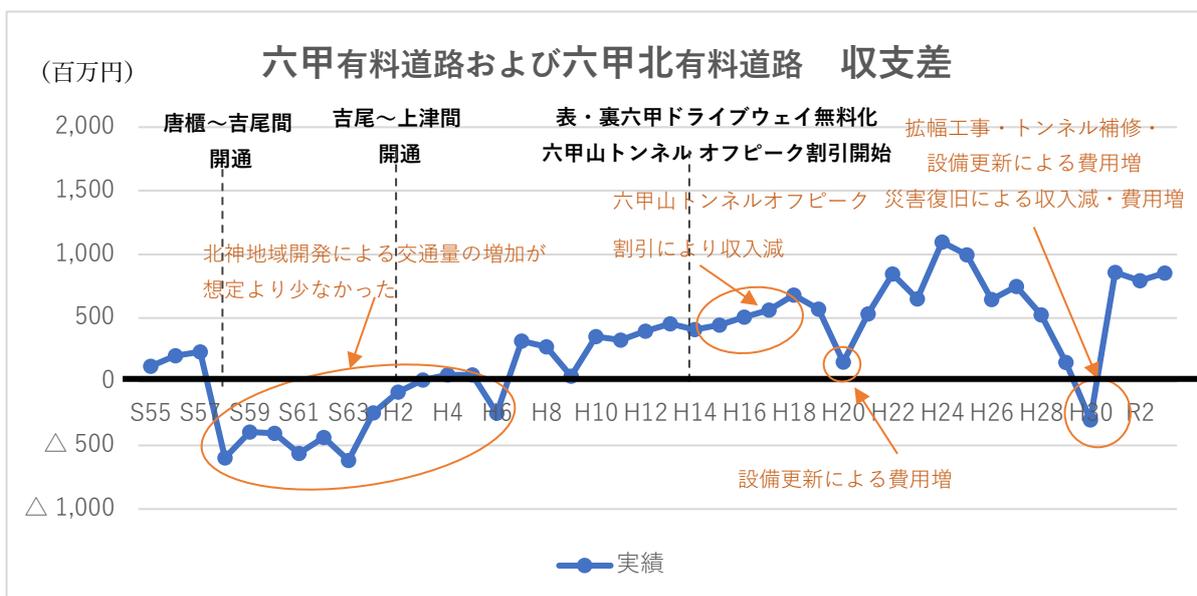
中央監視室では情報処理システムによる遠隔監視を行っています。ここでは、ジェットファンによるトンネル内の換気、トンネル内のラジオ放送、情報板による有料道路の情報

提供、カメラによるトンネル内の渋滞、事故の早期発見など 24 時間体制で常時監視を行っています。

また、神戸市道路公社ホームページのリニューアル、丁寧な問い合わせ対応など分かりやすい情報発信に努めています。

• 有料道路の収支実績

道路整備特別措置法に基づいて整備した有料道路は、予定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のが現状です。料金徴収期間満了時に債務が残った場合、事業を完了するために、債務を解消する必要があります。その債務をできる限り少なくするため、経営改善に努めております。



4-2 駐車場の状況

・駐車場の整備計画と供用実績

モータリゼーションの進展を背景に、都市における違法駐車問題が顕在化し、市駐車施設の不足等による路上駐車は、市街地においては慢性的な交通渋滞や交通事故の原因になりました。このような状況を踏まえ、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持及び増進に寄与することを目的として、昭和32年5月に駐車場法が制定されました。この法律により、既成市街地内に都市計画として、駐車場整備地区を指定し、路外駐車場の設置を促進することとなり、さらに、平成3年度には、道路法及び駐車場法が改正され、国及び地方公共団体の責任の明確化、駐車場整備地区の対象地区の拡大、駐車場整備計画の創設が行われました。

神戸市道路公社が整備した駐車場（神戸駅南・荒田公園・三宮中央通り・大倉山駐車場）は、神戸市が作成した駐車場整備計画で位置づけられています。神戸市との役割分担のもと、有料道路同様に、道路整備特別措置法に基づき、有料道路事業を活用して整備を進めてまいりました。また、箕谷駐車場は、駐車場と都心乗入れバスとを組み合わせた「パーク・アンド・バスライド・システム」として、神戸市道路公社が自主事業として管理運営しています。

道路整備特別措置法に基づき整備した4駐車場を整備することとした背景・目的は、次のとおりです。

神戸駅南駐車場は、平成3年当時、神戸市において、旧国鉄湊川貨物駅跡地を利用して複合的機能を備えた都市づくりの計画（神戸ハーバーランド計画）が進められており、その駐車需要に対応することを目的に計画・整備してきました。

荒田公園駐車場は、東山商店街や兵庫区役所などの商業・業務機能が集約しており、これらの施設に発生・集中する駐車需要により、当該地域で慢性的な駐車場不足が発生していたことから、その駐車需要に対応することを目的に計画・整備してきました。

三宮中央通り駐車場は、当該地域は神戸市における商業・業務の中心的な地域であり、平成2年当時及び将来の駐車需要の増加に対応することを目的に計画・整備してきました。

大倉山駐車場は、神戸文化ホール、市立中央図書館、市立中央体育館及び国立大学医学部附属病院などの近隣公共施設や多数立地する商店に発生・集中する駐車需要により、当該地域で慢性的な駐車場不足が発生していたことから、その駐車需要に対応することを目的に計画・整備してきました。

昭和51年6月1日	箕谷駐車場 供用開始
平成4年3月28日	神戸駅南駐車場 供用開始
平成7年8月1日	荒田公園駐車場 供用開始
平成8年2月23日	三宮中央通り駐車場 供用開始
平成9年9月1日	大倉山駐車場 供用開始
平成13年4月25日	三宮中央通り駐車場（Ⅱ期） 供用開始

駐車場の駐車台数を計画する際は、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、必要な駐車台数を決定しています。

各駐車場とともに、当初は自動車急速に普及する中、それぞれの地域特性を考慮し、前述の考え方で必要な駐車台数を整備してきました。各駐車場とともに、満車日も発生しており、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、阪神淡路大震災によって、市民生活や都市機能、産業は大きな被害を受け、人口は震災直前に比べ10万人減少しました。そうした中で、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低迷している状況です。

具体的には、神戸駅南駐車場は、三宮・元町地区の震災からの復興や郊外のショッピングモールの開業などの影響から、ハーバーランドの来街者が減少し、店舗の撤退が増えたことや近隣の民間駐車場の開設などが影響しています。

荒田公園駐車場は、計画時点では、駐車場の入口前に都市計画道路が整備され、対面通行になる予定でしたが、都市計画道路の計画が廃止となり、西向き一方通行となったため、西側からのアクセスが悪く、利用台数が伸び悩む結果となっております。

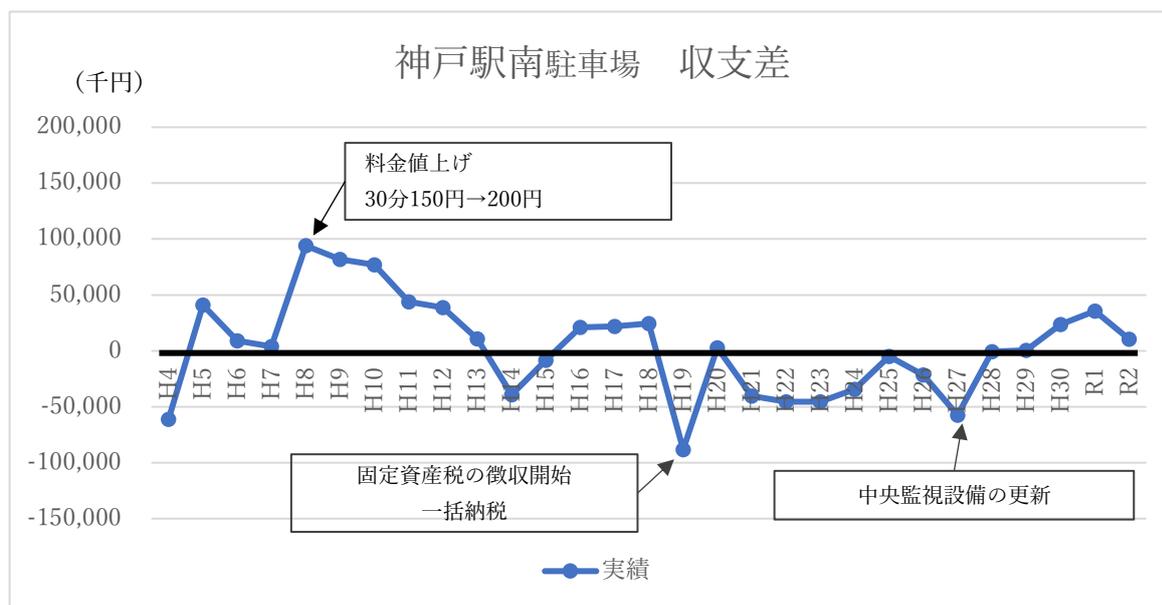
三宮中央通り駐車場は、震災以降の安価なコインパーキング進出が顕著であったことが影響しています。

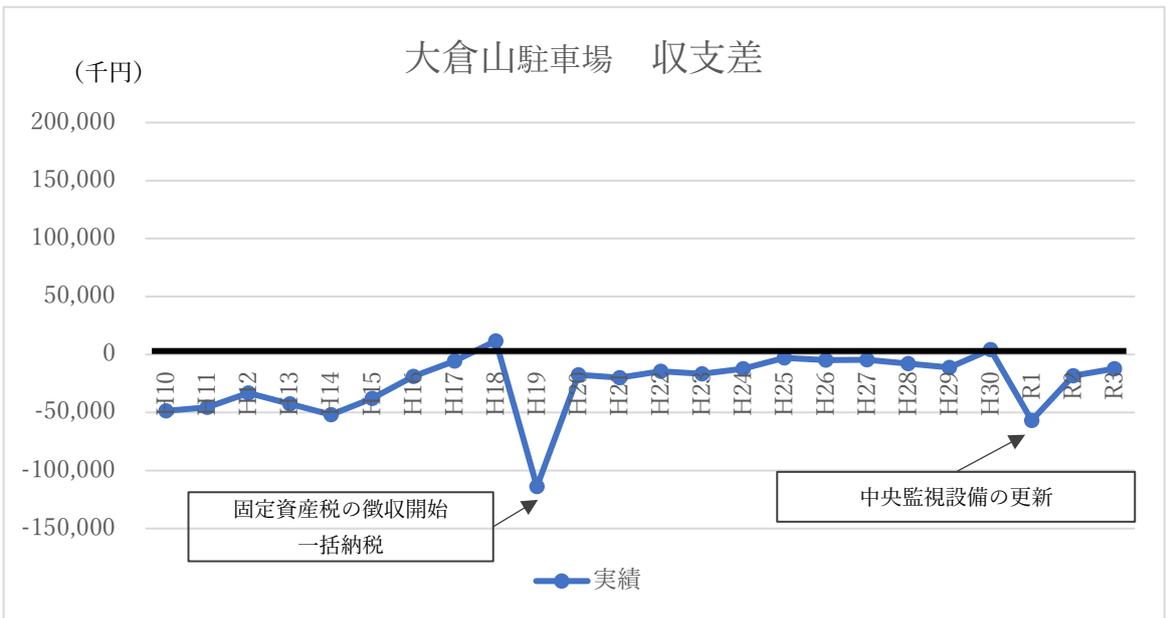
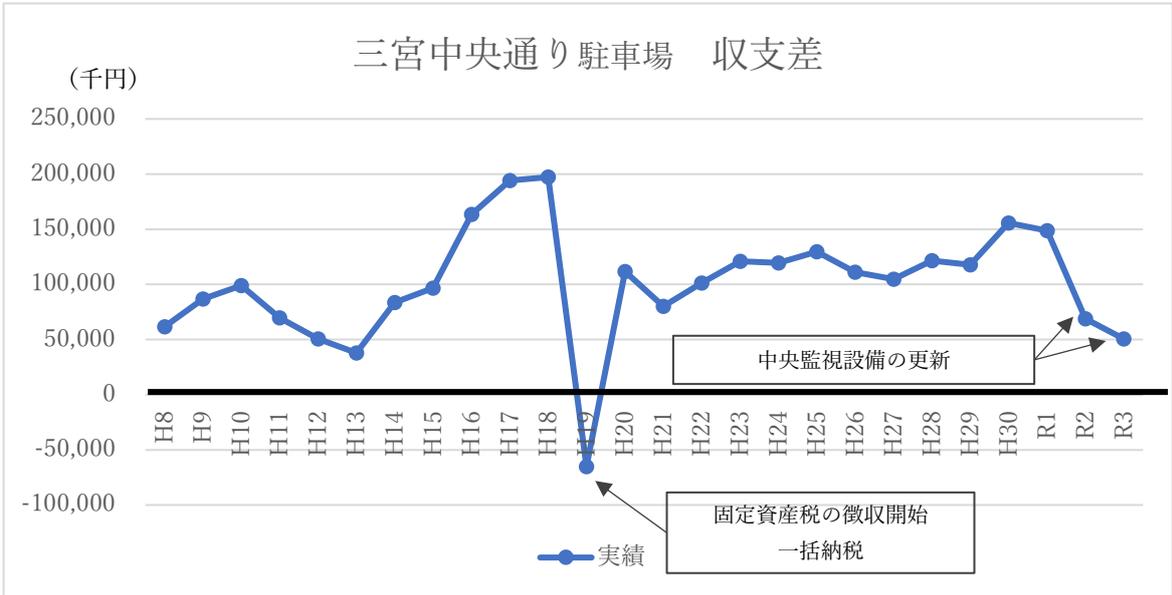
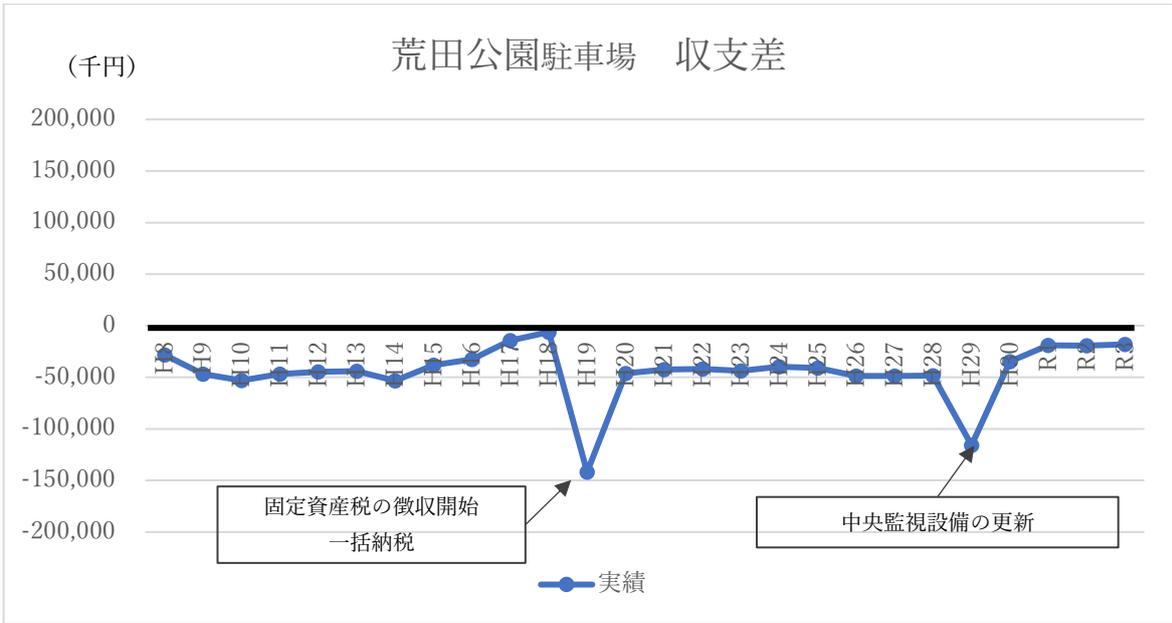
大倉山駐車場は、神戸文化ホールなどのイベント時におけるピーク駐車需要に合わせて整備していることから、利用台数はそのイベントの開催内容や状況などに大きく影響しています。

以上のことから、道路整備特別措置法に基づいて整備した4つの駐車場は、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。料金徴収期間満了時に債務が残った場合、事業を完了するために、債務を解消する必要があります。その債務をできる限り少なくするため、経営改善に努めております。

なお、神戸駅南駐車場については、料金徴収期間満了時に約38億円の未償還額が生じ、未償還額解消のため、神戸駅南駐車場の損失補填引当金(約4億円)並びに神戸市からの補助金(約34億円)を充当し、事業完了後、神戸市に令和4年3月28日移管しています。

・ 駐車場の収支実績





5 各路線・駐車場の状況

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

6-1 公社としての経営改善（人員削減）

神戸市道路公社では、近年、維持・管理が中心になったことから、業務量の推移に合わせて、組織の見直しを行い、施設管理・料金徴収業務につき管理運営委託を導入することで人員削減を行い、管理費用の節減を図っています。

公社全体として取り組んだ上記改善策以外に有料道路、駐車場における個々の経営改善について、以降に述べます。

6-2 有料道路における経営改善

有料道路の管理運営における主な経営改善策として、布引トンネル（西行）天井板撤去に伴う排風機稼働回数の減やトンネル等の照明機器のLED化、橋梁やトンネルの長寿命化計画の策定など、維持管理費用の削減・平準化を行っております。その他にも、ETC設置に伴う専用レーン運用や、一般レーンの開放時間の縮小など、料金徴収業務費用の削減にも努めております。また、「道の駅 神戸フルーツ・フラワーパーク大沢」をサービスエリアのように利用いただけるよう、ETCを使った大沢 IC 再入場割引を実施や、六甲有料道路及び六甲北有料道路、西神戸有料道路の沿線の商業施設等と連携したデジタルスタンプラリーを実施するなど、利用促進にも努めております。

さらに、有料道路を安全・安心・快適に利用いただくために、現在、大きな落石に対応可能な落石防護柵を設置するといった防災対策やスリップ抑制効果の高い舗装といった交通安全対策を鋭意進めております。

現在、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、さらなる経営努力を行ってまいります。

6-3 駐車場における経営改善

駐車場の管理運営における主な経営改善策として、短時間当たりでの料金設定、1日上限料金、大口割引制度の導入により、利用者増を図りました。その他、各種定期券の導入、自

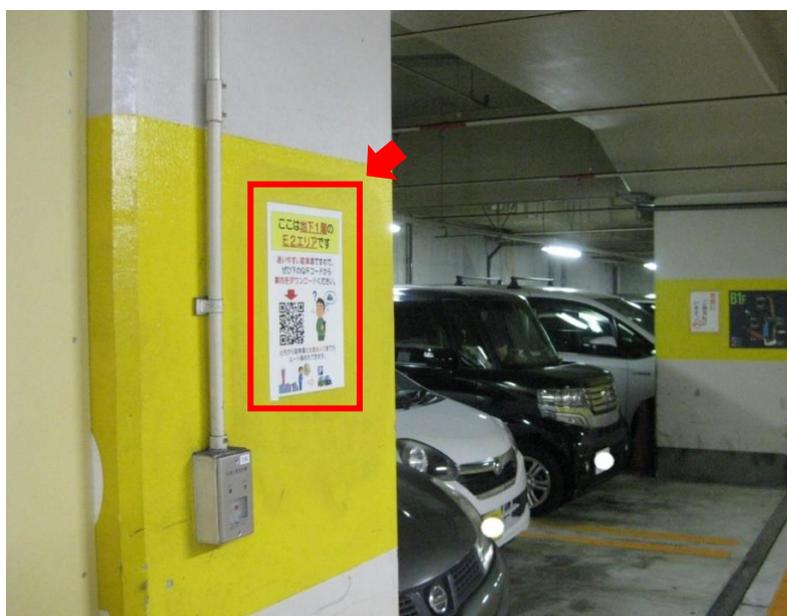
動二輪車の受け入れ、混雑時以外の営業範囲の縮小、定期券磁気カードの再利用、各種情報誌への広告掲載などを行い、利用促進を図るとともに、経費削減にも努めてまいりました。

また、カーシェアリングの導入、子育て世帯への利便性向上を目的とした「子育て応援駐車場」の設置、ICTを活用した位置案内サービスの導入、神戸市内の学生と連携した「ちか駐アートプロジェクト」の開催、キャッシュレス決済、飲料用自動販売機の設置、BGM放送など、様々な取り組みにより快適性・利便性の向上に努めています。

各駐車場は、満車となる時期や時間帯は一定であるため、利用実態に応じた柔軟な経営改善策を検討してまいります。

取り巻く経営環境は厳しいですが、より一層利用しやすい駐車場の管理運営に努め、引き続き更なる経営努力に取り組んでまいります。

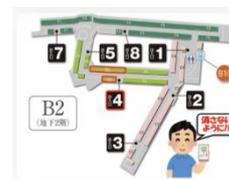
ICT を活用した位置案内サービス



1. 案内データをダウンロード



2. お帰りの際に出口番号をクリック



3. 駐車エリアまでのルートを確認

キャッシュレス決済

