

神戸市道路公社 中期経営計画

(平成 28 年度～30 年度)

～安全な道路と健全な経営の両立に向けて～

平成 28 年 3 月

神戸市道路公社

—目 次—

| | |
|--------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| I 中期経営計画について | 2 |
| II 中期経営計画における経営目標 | 3 |
| III 中期経営計画における実施計画 | 5 |
| おわりに | 11 |
| (参考資料) | |
| 資料1 道路公社の存在意義 | 12 |
| 資料2 建設事業の経緯 | 13 |
| 資料3 管理路線・駐車場の概要 | 14 |

はじめに

神戸市道路公社は、「幹線道路の整備により交通の円滑化を図り、住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与すること」を目的に、地方道路公社法（昭和 45 年 5 月 20 日法律第 82 号）に基づく法人として、昭和 46 年 4 月 21 日に設立された。

高度経済成長期に入り、従来の行政による道路整備だけでは、激増する交通需要に対応できなかったことから、有料道路制度を活用し、道路公社が市街地と西北神地域を結ぶ道路ネットワーク整備を行ってきた。このネットワークは、西北神地域の早期発展に大きく寄与するとともに、災害に強いまちの骨格として機能してきた。

また、自動車交通の増大に伴う市街地での路上駐車問題に対応するため、平成 4 年の神戸駅南駐車場から始まり、荒田公園、三宮中央通り、大倉山の 4 駐車場の整備も行ってきた。

しかし、平成 18 年 2 月の新神戸トンネル有料道路南伸部の供用を最後に、新たな道路整備は終了している。また、平成 14 年 6 月に六甲有料道路のうち表六甲・裏六甲区間を、平成 20 年 10 月には西神戸有料道路のうち夢野～車の区間を神戸市に移管し、平成 24 年 10 月には、新神戸トンネル有料道路を、阪神高速道路株式会社に移管した。

今後は、現在保有する有料道路・駐車場が料金徴収期限を迎え、神戸市に移管されるまでの間、これらを適切に維持管理し続けることが道路公社の重要な任務となる。さらに、これらの施設が神戸市移管後も公共施設として、その機能を発揮できるよう、健全な状態で市へ引き継ぐ必要がある。

また、施設の適切な維持管理のための補修・更新工事を確実にまいりながら、借入金の返済を着実に進め、経営安定化を図る必要がある。

本計画は、施設の適切な維持管理と借入金返済のバランスを図りながら、将来を見据えつつ、平成 28 年度からの 3 カ年における具体的な取組みを定めるものである。

I. 中期経営計画について

1. 計画の位置づけ

「今後道路公社が目指すべき中期的なビジョン・目標を明らかにし経営に取組んでいく上で行動指針となるもの」

2. 計画期間

平成 28 年度～平成 30 年度の 3 ヶ年
(平成 16 年度から始まった中期経営計画の第 5 期に相当)

3. 経営理念

安全、安心、快適な有料道路・駐車場を提供することにより、市民の福祉の増進と地域の発展に寄与する。

4. 基本方針

経営理念である「道路を通じた市民福祉の向上」を実現するため、以下に掲げる 3 つの基本方針の実現をめざし、経営を進める。

- ①安全・安心な施設の提供
- ②快適な道路サービスの提供
- ③健全な経営

Ⅱ 中期経営計画における経営目標

1. 有料道路の目標値

有料道路においては、損益を目標値に設定する。

収益のベースとなる通行台数については、平成 20 年に国土交通省が実施した将来交通量推計において、自動車交通量は緩やかに漸減（平均伸び率＝約△0.1％／年）していきとされていることから、本計画においてもこれを採用し、将来見通しを立てている。

また、費用については、基本方針である「安全・安心な施設の提供」及び「快適な道路サービスの提供」を実現するために、必要な施設維持費や補修改良費等を計上している。次章に示すように、設備更新や橋梁・トンネルの修繕については、予防保全型の更新・修繕に取り組むことで、ライフサイクルコストの低減、将来にわたり持続可能なインフラの提供を目指す。

※費用に含むもの＝施設更新等の投資的経費、維持管理費、料金徴収等の事務費、支払い利息、一般管理費、損失補てん引当金など

(1) 有料道路全体損益

(単位：百万円)

| | 28 年度 | 29 年度 | 30 年度 | 3 ヶ年計 |
|----|-------|-------|-------|--------|
| 収益 | 5,880 | 5,784 | 5,773 | 17,437 |
| 費用 | 5,124 | 5,022 | 4,500 | 14,646 |
| 損益 | 756 | 762 | 1,273 | 2,791 |

(2) 路線別損益

①六甲有料道路・六甲北有料道路・六甲北有料道路 2 期（以下、「六甲 3 路線」と表記）

(単位：百万円)

| | 28 年度 | 29 年度 | 30 年度 | 3 ヶ年計 |
|----|-------|-------|-------|-------|
| 収益 | 3,314 | 3,182 | 3,175 | 9,671 |
| 費用 | 3,145 | 2,945 | 2,689 | 8,779 |
| 損益 | 169 | 237 | 486 | 892 |

②西神戸有料道路

(単位：百万円)

| | 28 年度 | 29 年度 | 30 年度 | 3 ヶ年計 |
|----|-------|-------|-------|-------|
| 収益 | 2,566 | 2,602 | 2,598 | 7,766 |
| 費用 | 1,979 | 2,077 | 1,811 | 5,867 |
| 損益 | 587 | 525 | 787 | 1,899 |

2. 駐車場の目標値

駐車場においては、損益を目標値に設定する。

駐車場の収益は、都心部の民間駐車場の供給量や料金、周辺商業施設の賑わいなど、外部環境に大きく左右される。

現在、神戸駅南駐車場は、好調なハーバーランドの umie や大型マンション開発の影響で、堅調な状態にある。一方、その他の駐車場は、周辺商業施設の活力低下や周辺施設のイベント集客力低下など厳しい外部環境にある。

本計画期間中、各駐車場の外部環境は同様の傾向が続くと想定して収益を設定している。

なお、箕谷駐車場は、平成 26 年 10 月から駐車場内の一部敷地を事業用定期借地により貸付けており、収益には駐車料金収入の他に賃料収入も含んでいる。

また、費用については、本計画期間中に、荒田公園、三宮中央通り、大倉山の各駐車場にて、中央監視設備等の中枢設備を更新する必要があるため、多額の費用を要することから、28 年度、29 年度の損益は赤字を見込んでいるが、30 年度には黒字に転換する計画である。

駐車場損益

(単位：百万円)

| | | 28 年度 | 29 年度 | 30 年度 | 3 ヶ年計 |
|--------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 収 益 (5 駐車場計) | | 623 | 623 | 623 | 1,869 |
| 駐車場別 | 神戸駅南 | 120 | 120 | 120 | 360 |
| | 荒田公園 | 51 | 51 | 51 | 153 |
| | 三宮中央通り | 296 | 296 | 296 | 888 |
| | 大倉山 | 95 | 95 | 95 | 285 |
| | 箕谷 | 61 | 61 | 61 | 183 |
| 費 用 (5 駐車場計) | | 656 | 637 | 616 | 1,909 |
| 駐車場別 | 神戸駅南 | 136 | 140 | 119 | 395 |
| | 荒田公園 | 164 | 99 | 85 | 348 |
| | 三宮中央通り | 211 | 218 | 272 | 701 |
| | 大倉山 | 114 | 148 | 108 | 370 |
| | 箕谷 | 31 | 32 | 32 | 95 |
| 損益 (5 駐車場計) | | △33 | △14 | 7 | △40 |

Ⅲ 中期経営計画における実施計画

神戸市道路公社では、平成 27 年 10 月 20 日に国の許可を受け六甲 3 路線の改築事業を進めているところである。本改築事業にかかる工事期間は平成 30 年 9 月 30 日までを予定しており、本中期経営計画の計画期間とほぼ重複することから、本中期経営計画における実施計画では、六甲 3 路線改築事業を着実に推進することが重要となる。

①安全・安心な施設の提供、②快適な道路サービスの提供、③健全な経営、の 3 つの基本方針の具体化に向けて、六甲 3 路線改築事業にかかる取り組みを中心として、以下の取り組みを重点的に進める。

(以下、☆印は六甲 3 路線改築事業にかかる取り組み)

【六甲 3 路線改築事業の概要】

| | |
|-------|--|
| ○許可日 | 平成 27 年 10 月 20 日 |
| ○工事期間 | 平成 27 年 11 月 2 日～平成 30 年 9 月 30 日 (予定) |
| ○事業費 | 57 億円 |

1. 安全・安心な施設の提供に向けた取り組み

(1) 六甲山トンネルの天井板撤去 (☆)

六甲山トンネルの天井板は、平成 24 年に天井板落下事故を起こした笹子トンネルの天井板とは形式が異なるが、老朽化が進んでいることから、長期安全性を確保するため撤去工事を行う。

また、天井板撤去後は、ジェットファンを設置し、より効率的な換気運転を実現するとともに、ライフサイクルコストの低減を図る。

天井板撤去及びジェットファン設置について 30 年度中の完了を目指す。

(2) 橋梁の耐震補強 (☆)

現在、六甲 3 路線改築事業で進めている橋梁の耐震補強 (道路橋 7 橋、歩道橋 1 橋) について 28 年度中の完了を目指す。

これにより、道路公社として必要な耐震補強工事がすべて完了することとなり、地震発生後の第 1 次緊急輸送道路としての機能を、より確実に発揮することが可能となる。

【対象橋梁】

| | | |
|---------------|---------------|--------|
| ○篠原谷橋 | ○奥平見橋 | ○唐櫃跨線橋 |
| ○第一上小名田橋 (北行) | ○第一上小名田橋 (南行) | |
| ○第二上小名田橋 (北行) | ○第二上小名田橋 (南行) | |
| ○唐櫃北歩道橋 | | |

(3) 保有設備の着実な更新

道路公社では、有料道路・駐車場の管理上、多くの設備を保有している。お客さまに施設を安全・安心にご利用いただくため、耐用年数を迎える各種設備について、予防保全の観点から着実に更新を進める。

【主な更新設備】

- 西神戸有料道路・・・受配電設備、換気設備、防災設備
- 六甲3路線・・・受配電設備、防災設備、料金收受設備
- 駐車場・・・中央監視設備、防災設備（荒田、三宮中央通り、大倉山）

(4) 橋梁・トンネルの予防保全型修繕工事の実施

平成24年12月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故以降、道路インフラの老朽化対策に関する議論が活発化した。国は、老朽化による事故を予防するため、道路法等の改正を行い、橋梁、トンネル等の重要施設については、5年に1回の定期点検を義務付けするなど、老朽化対策に関する制度整備を進めてきている。

神戸市道路公社でも、道路インフラの安全性向上及び維持修繕にかかるトータルコストの縮減・平準化を図るため、施設の損傷が大きくなる前に損傷を発見し修繕を施す予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

このような取り組みのもと、平成25、26年度には、管理するすべての橋梁とトンネルについて詳細な定期点検を実施した。また、27年度には点検結果を踏まえて予防保全型の長寿命化修繕計画を策定したところである。

この長寿命化修繕計画に基づき、予防保全の観点から必要な修繕工事を引き続き着実に進めていく。

【修繕計画】

- 橋梁・・・35橋の修繕を実施
- トンネル・・・12トンネルの修繕を実施

(5) 道路防災対策

平成26年8月の台風11号の大雨により、六甲・六甲北有料道路において、のり面が崩壊する災害が発生した。

神戸市道路公社では、従来より豪雨等による災害を防止するため、のり面等の道路防災点検を行い、必要な対策を進めてきたが、平成26年の災害発生を受け、再度全路線にわたって防災点検を実施し、継続的な観察が必要と判断した箇所について、防災カルテを作成した。

これらの箇所については、今後も継続的に防災点検を実施するとともに必要な対策を行い、災害防止に努める。

(6) 災害時等における神戸市との協力

有料道路事業である以上、利用者からは料金を徴収することが原則であるが、災害等異常な事態の発生により一般道の通行が不能となり、有料道路の通行を余儀なくされる場合に限っては、有料道路の無料化により市民生活への影響軽減に寄与していく。

これまで、台風等の災害により県道神戸三田線の唐櫃～五社間が通行止めとなった際には、六甲北有料道路の唐櫃～柳谷間を迂回路として無料化してきている。

2. 快適な道路サービスの提供に向けた取り組み

(1) ETC レーンの新設・増設 (☆)

現在、六甲 3 路線改築事業で進めている ETC レーンの新設・増設工事について 28 年度中の完了を目指す。

公社管理路線における ETC 利用率が 8 割を超える中、これまで唯一 ETC が未整備であった大沢出入口料金所に ETC を新設することにより、サービス向上を図る。

また、本線料金所に ETC レーンを増設することにより、既設 ETC が故障や交通事故により運用不可となった場合でも、安定的かつ継続的な ETC の利用が可能となる。

これらの工事とあわせて ETC 中央装置、マイレージ中央装置の改良も実施する。

【ETC 整備】

- 新設・・・大沢出入口料金所（2 レーン）
- 増設・・・六甲山トンネル料金所（2 レーン）
有野料金所（2 レーン）
大沢本線料金所（2 レーン）

(2) 神戸北 IC～大沢 IC の 4 車線化 (☆)

近年、神戸北 IC～大沢 IC 間では、北行き・南行きともに休日を中心に渋滞が発生している。この渋滞を解消または緩和し、お客さまに快適にご通行頂くため、現在 2 車線となっている当該区間について、30 年度中の 4 車線化工事完了を目指す。

(3) 道路情報板の表示方式改良 (☆)

現在、六甲 3 路線改築事業で進めている情報板の LED 化とそれに伴うフリ

ーパターン化の工事について 28 年度中の完了を目指す。

LED 化によりドライバーの視認性向上を図るとともに、フリーパターン化によって、これまで定型文字しか表示できなかったものが任意に文字や絵柄を表示できるようになるため、これまでより分かりやすくきめ細かな情報提供を行うことが可能となる。

(4) 「道の駅」と連携した割引サービス

神戸フルーツ・フラワーパークが国土交通省の重点「道の駅」に選定され、28 年度末にオープン予定である。これに合わせ、隣接する六甲北有料道路大沢インターにおいて、お客さまサービス向上の一環として、大沢インターを出てから一定時間内に大沢インターに再入場する ETC 車を対象に、再入場時の料金を割引く「再入場割引」の導入を図る。

3. 健全な経営に向けた取り組み

(1) 電気料金削減 (☆)

六甲 3 路線改築事業において、照明の LED 化及び六甲山トンネル天井板撤去に伴う換気方式改良を実施することにより、消費電力の低減を図り、電気料金を削減する。

なお、西神戸有料道路においては、同様の取り組みを 26 年度に実施済である。

(2) 予防保全型維持管理の実施によるトータルコストの縮減・平準化

「Ⅲ 1. (3) 保有設備の着実な更新」及び「Ⅲ 1. (4) 橋梁・トンネルの予防保全型修繕工事の実施」に記載のとおり、神戸市道路公社では、保有設備や重要土木施設である橋梁・トンネルについて、計画的に点検・修繕・更新を行う予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

予防保全型の維持管理を着実に進めることで、安全・安心の確保を実現するとともに、維持管理にかかるトータルコストの縮減・平準化を図る。

(3) 入札方法の見直し

神戸市道路公社の契約については、指名競争入札により落札業者を決定してきたが、新規業者の参入による業者間の競争を促進するため、入札方法の見直しについて検討する。

具体的には、安全・適確に業務を遂行することがより重視される業務について、技術的能力や同様の業務の実績なども加味したうえで落札業者を決定する総合評価落札方式による条件付一般競争入札の導入を進める。

(4) 資金調達の効率化による経費削減

資金調達の工夫により、利息支払いを軽減するとともに、借入額の抑制に努める。

(5) 消費税増税に伴う料金変更検討

平成 29 年 4 月に消費税 8%から 10%への税率変更が予定されている。前回平成 26 年 4 月の 5%から 8%への変更時には、有料道路は増税に伴う料金変更を実施し、駐車場の料金は据え置いた。

今回は、有料道路については、前回同様、増税の範囲内で料金変更を実施する。駐車場については、市営駐車場や周辺民間駐車場の料金動向などを勘案のうえ、経営の観点から料金変更について十分に検討する。

(6) 駐車場の望ましい料金の検討

三宮中央通り駐車場の休日上限料金については、1 日最大 2,500 円であったが、周辺駐車場と比較して割高であったため、期間限定の措置として平成 27 年 10 月 1 日～29 年 3 月 31 日の期間、1 日最大 1,800 円に値下げしている。

これについて、引続き効果を検証し、値下げ期間終了後の望ましい料金設定を検討する。

他の駐車場についても、周辺駐車場の料金動向を注視し、必要に応じて料金変更を検討、実施する。

(7) 国の施策等外的要因への対応

現時点で想定される公社経営への影響が大きい外的要因として、「近畿圏の新たな料金体系への対応」と「有料道路の将来の維持管理費用負担のあり方」が挙げられる。

これらは、国や市の施策として展開されるものであり、現時点では、神戸市道路公社への影響は不透明であるが、今後の各施策の展開状況によっては、対応が必要となるため、それぞれの事柄について参考に記す。

○参考 1 近畿圏の新たな料金体系への対応

国土交通省は、高速道路ネットワーク機能を最大限発揮させるため、首都圏において「高速道路を賢く使うための料金体系」の検討を進め、平成 28 年 4 月から新たな高速道路料金が適用されることとなった。

近畿圏の新たな料金体系は、平成 27 年 12 月に社会資本整備審議会国土幹線道路部会での議論が始まった。NEXCO と阪神高速道路に加え、これらと接続する地方道路公社路線（神戸市道路公社では六甲北有料道路）の扱いも議論されているが、具体的な料金水準や割引措置等について現時点では見通せていない。

新たな料金体系導入にあたっては、当公社における必要な設備投資

や料金収入の増減など公社経営への影響とともに近畿圏の高速道路ネットワーク機能向上の視点も踏まえ慎重に判断する必要がある。

○参考2 有料道路の将来の維持管理費用負担のあり方

現在の事業計画では、道路公社が管理する六甲3路線及び西神戸有料道路は、平成43年に料金徴収期限を迎える。

これらの路線について、料金徴収期限後の管理サービスレベルとそれに伴う維持管理費用負担のあり方を中長期的に検討する必要があると考えられる。

特にAA級の六甲山トンネル、布引トンネル、第2布引トンネルは、監視装置や水噴霧設備など市内の一般道路では保有していない非常用施設があり、24時間365日の監視体制をとっている。料金徴収期限後も、非常時に備えてこれらの施設を維持し続けなければならない。

料金徴収期限後、これら施設の更新維持をはじめ、道路を今までどおり適切に維持管理していくために必要な費用負担のあり方については、今後、本来管理者である神戸市が主体的に検討していくこととなるが、料金徴収期限まで維持管理を担う道路公社としても、課題解決に向けて神戸市とともに検討していく。

おわりに

本計画期間の平成 28 年度～30 年度は、六甲 3 路線改築事業の事業予定期間（平成 27 年 11 月 2 日～30 年 9 月 30 日）と重複するため、これを確実に推進することで安全・安心な施設の提供、快適な道路サービスの提供、そして健全な経営に向けたライフサイクルコストの低減を図ることが、本計画の主要な取り組みとなる。

西神戸有料道路の改築事業も平成 26 年度に完了したばかりであることから、六甲 3 路線改築事業が完了すれば、その後は、いよいよ維持・補修・更新による施設管理に軸足を移すことになる。

しかし、将来的には施設の老朽化に伴い維持管理費用が増大することが予想される一方で、将来交通量については、全国的に逡減傾向が見込まれており、料金収入も徐々に減少していくと考えられる。

これらのことから、施設の「安全・安心」を最優先にしつつも、健全経営を実現するため、常に必要性やライフサイクルコストについて検討し、これまで以上にコスト意識を持って維持管理に取り組んでいきたい。

また、本編にも記載したように、平成 43 年の料金徴収期限終了後の維持管理費用負担のあり方は、神戸市とともに検討すべき中長期的な課題である。六甲・六甲北有料道路及び西神戸有料道路を、市内の主要幹線道路として永続的に市民に提供し続けることは、道路管理者としての責務であり、そのために必要な管理水準や費用負担のあり方についての検討を、神戸市とともに進めていきたい。

資料 1 道路公社の存在意義

1. 有料道路制度の意義

(道路無料公開の原則)

道路は市民生活と密接に関連しその基本的要件となっているのみならず、経済活動を支える基盤として不可欠の施設であることから、その建設・管理は、国・地方公共団体の責任に属し、公共事業として行われ、無料で一般交通の用に供されるべきものである。

(有料道路制度の創設経緯)

しかし、高度成長期の道路整備が遅れた状況で、交通需要の激増に対処するには、限られた一般財源による公共事業費のみでは不可能であった。

このような実情から、揮発油税等の特定財源制度、道路整備緊急措置法に基づく道路整備 5 箇年計画と並んで、緊急での道路整備を推進するために道路整備特別措置法に基づく有料道路制度が創設された。

(有料道路制度の意義)

公共事業として行われた場合、限られた財源で整備するため完成・供用が遅れ、大きな損失が生じることになる。有料道路制度を利用することにより、民間資金を積極的に導入・活用することで、より早く道路整備を行うことができる。

2. 有料道路制度による道路建設

現在、道路整備特別措置法によって建設される有料道路は、以下の 3 つの整備手法がある。

- ①高速道路会社が行うもの
- ②地方道路公社が行うもの
- ③道路管理者（国除く）が行うもの

3. 神戸市道路公社の設立

神戸市道路公社は、市街地と西神及び北神地域を緊密に連絡する幹線道路網の整備が急務となった昭和 46 年 4 月に設立され、道路の早期整備と渋滞問題、駐車場不足の解消という役割を果たし、神戸経済の成長、市民生活の豊かさ向上に貢献してきた。

現在、2 路線（六甲・六甲北・六甲北 2 期は、平成 14 年 6 月 1 日より一の路線として管理）、4 駐車場及び任意事業として箕谷駐車場を管理運営している。

資料2 建設事業の経緯

1. 道路

神戸市道路公社は、昭和46年に設立後、神戸市が有料道路として供用していた六甲トンネル線、西神戸有料道路を引継ぎ、道路公社の事業を開始した。

その後、昭和51年に新神戸トンネル有料道路北行きを供用開始し、西神戸有料道路（山麓バイパス）、六甲北有料道路など、ネットワークの拡充を進めてきた。

平成14年6月には、六甲有料道路のうち、表六甲・裏六甲区間を、平成20年10月には、西神戸有料道路のうち在来区間を神戸市に移管した。また平成24年10月には、新神戸トンネル有料道路を阪神高速道路(株)に移管した。

| 年度 | 路線 | 備考 |
|----------|--|-----------|
| 昭和49年11月 | 六甲有料道路を引継ぎ事業開始 | 昭和42年4月供用 |
| 昭和51年4月 | 西神戸有料道路を引継ぎ事業開始 | 昭和44年8月供用 |
| 昭和51年5月 | 新神戸トンネル有料道路の供用開始 | |
| 昭和58年5月 | 六甲北有料道路の供用開始 | |
| 昭和59年11月 | 西神戸有料道路(山麓バイパス)の供用開始 | |
| 昭和63年11月 | 新神戸トンネル有料道路の改築(第2新神戸トンネルの供用開始) | |
| 平成2年4月 | 六甲北有料道路Ⅱ期の供用開始 | |
| 平成14年6月 | 六甲有料道路のうち表・裏六甲区間を神戸市に移管 六甲、六甲北、六甲北2期をプール化 | |
| 平成18年2月 | 新神戸トンネルⅡ期事業(新神戸駅～国道2号)の供用開始 | |
| 平成20年10月 | 西神戸有料道路のうち在来区間(夢野～車)を神戸市に移管 | |
| 平成24年10月 | 新神戸トンネル有料道路を阪神高速道路(株)へ移管 | |

2. 駐車場

駐車場は、平成4年3月の神戸駅南を皮切りに、荒田公園、三宮中央通り、大倉山の4駐車場を供用し、管理している。

| 年度 | 路線 | 備考 |
|---------|-------------------|----|
| 平成4年3月 | 神戸駅南駐車場 供用開始 | |
| 平成7年8月 | 荒田公園駐車場 供用開始 | |
| 平成8年2月 | 三宮中央通り駐車場 第1期供用開始 | |
| 平成9年9月 | 大倉山駐車場 供用開始 | |
| 平成13年4月 | 三宮中央通り駐車場 第2期供用開始 | |

資料3 管理路線・駐車場の概要

有料道路管理路線の概要

| 項目 | 道路名 | 六甲有料道路 | 六甲北有料道路 | 六甲北有料道路2期 | 西神戸有料道路 | | |
|--------|-------------------|----------------------|--------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------|--|
| | | | | | 山麓バイパス | | |
| 路線名 | 市道有野六甲線 県道灘三田線 | 県道灘三田線 | | | 市道生田川鶴線 | | |
| 道路の区間 | 灘区高羽から北区有野町唐櫃まで | 北区有野町唐櫃から北区八多町吉尾まで | 北区八多町吉尾から北区長尾町上津まで | 兵庫区平野町字天王谷西服山から北区山田町下谷上字中一里山まで | 中央区生田町1丁目から兵庫区平野町字天王谷西服山まで | 中央区雲井通1丁目から兵庫区平野町字天王谷西服山まで | |
| 延長 | 7,800m | 5,790m | 7,150m | 3,387m | 3,333m | 4,470m | |
| 車線 | 車線数 | 2車線 (一部3車線) | 2車線 (一部4車線) | 2車線 (一部4車線) | 2車線 | | |
| | 幅員 | 3.25m 及び 3.00m | 3.25m | 3.25m | 3.25m | | |
| 設計速度 | 35km/h 40km/h | 60km/h | 60km/h | 60km/h | | | |
| 供用開始日 | 昭和37年 8月15日 | 昭和58年 5月26日 | 平成2年 4月16日 | 昭和59年 11月3日 | | 平成4年 11月17日 | |
| 料金徴収期限 | 平成43年7月2日 ※ | | | | 平成43年11月28日 | | |

※六甲有料道路，六甲北有料道路及び六甲北有料道路2期については，平成14年6月1日より一の路線として管理。

管理駐車場の概要

| 項目 | 駐車場名 | 神戸駅南駐車場 | 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 |
|--------|---------------------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|-------|
| 所在地 | 中央区東川崎町 1丁目～相生町 1丁目 | 兵庫区荒田町 2丁目 | 中央区三宮町 1丁目他 | 中央区楠町 4丁目 | 北区山田町 下谷上 | |
| 構造 | 地下式2階 2層自走式 | 地下式2階 2層自走式 | 地下式2階 2層自走式 | 地下式3階 3層自走式 | 平面式、 立体式3層自走式 | |
| 延床面積 | 10,953㎡ | 12,980㎡ | 23,011㎡ | 11,257㎡ | 11,875㎡ | |
| 収容台数 | 252台 | 320台 | 488台 | 279台 | 369台 | |
| 供用開始 | 平成4年3月28日 | 平成7年8月1日 | 平成8年2月23日 | 平成9年9月1日 | 昭和51年6月1日 | |
| 料金徴収期限 | 平成34年3月27日 | 平成37年7月31日 | 平成40年4月30日 | 平成39年8月31日 | — | |