

# 神戸市道路公社 中期経営計画 (2019年度～2021年度)

～安全、安心、快適な有料道路・駐車場の提供に向けて～

神戸市道路公社 2019年3月

## 本 編

はじめに .....	1
第1章 中期経営計画について .....	3
1.1 経営理念 .....	3
1.2 中期経営計画の位置付け .....	3
1.3 中期経営計画の計画期間 .....	3
1.4 中期経営計画の基本方針 .....	3
第2章 中期経営計画の実施計画 .....	4
2.1 安全・安心な施設の提供 .....	4
2.2 快適な道路・駐車場サービスの提供 .....	7
2.3 健全な経営の推進 .....	8
第3章 損益見込み .....	10
3.1 有料道路の損益見込み .....	10
3.2 駐車場の損益見込み .....	11
おわりに .....	12

## 参 考

参考1 道路公社の現状と課題 .....	参考-1
1.1 有料道路、駐車場の利用状況と財務状況 .....	参考-1
1.2 有料道路、駐車場の現状と課題 .....	参考-2
参考2 有料道路を取り巻く状況 .....	参考-6
2.1 管理路線の位置付け .....	参考-6
2.2 有料道路を取り巻く状況 .....	参考-6
2.2.1 自然環境 .....	参考-6
2.2.2 国の動向 .....	参考-8
2.2.3 神戸市道路公社の状況 .....	参考-8

## 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、市民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、1971 年（昭和 46 年）4 月 21 日に設立され、有料道路制度を活用し、西神戸有料道路（以下、「山麓バイパス」という。）、新神戸トンネル（2012 年（平成 24 年）に阪神高速道路(株)へ移管）、六甲有料道路（神戸市より 1974 年（昭和 49 年）10 月 1 日引継）、六甲北有料道路、六甲北有料道路 2 期（以下、3 路線を合わせて「六甲 3 路線」という。）を建設し、市街地と西北神地域を結ぶ重要な道路ネットワークを管理・運営しています。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います。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ました。

さらに、有料道路建設後も改築事業を幾度も実施しており、最近では、2015 年度（平成 27 年度）から 2018 年度（平成 30 年度）にかけて六甲 3 路線改築事業を実施しました。この改築事業により、料金所の ETC が複数レーンとなり、あわせて六甲山トンネルの天井板撤去及び換気方式改良、六甲北有料道路 2 期の神戸北インターから大沢インターまでの 4 車線化、照明の LED 化、情報板の改良、橋梁の耐震補強を実施し、利用者の利便性、安全性の向上、管理経費の削減が実現できました。

また、建設から数十年経過した構造物の長寿命化を実現するため、長寿命化修繕計画に基づく計画的な維持管理の実施、着実な道路・駐車場設備の更新を行い、利用者へ質の高い道路・駐車場施設の提供を行っています。

一方で、2018 年度（平成 30 年度）は過去に例を見ないような災害に見舞われた年でもありました。平成 30 年 7 月豪雨では神戸市内で土砂崩れなどの被害が発生し、8 月 24 日の台風 24 号においても冠水被害などの大きな被害が発生しました。これら自然災害の猛威によって市内の交通はマヒし、神戸市のみならず関西圏の社会経済活動への影響は計り知れないものでした。神戸市道路公社においても、これら豪雨による一時的な通行止めだけでなく、六甲北有料道路 2 期の長尾ランプ付近では土砂崩れが発生し、長期間に渡る通行止めを余儀なくされました。

神戸市道路公社が管理している道路は人の輸送を含む物流の重要路線であり、さらに全線が緊急輸送路に指定されているなど、緊急時においても重要な路線となっています。これら重要な路線の管理者として、様々な取り組みを着実に実施し、常に高いサービスを利用者に届けなければなりません。

ここに、今後の目指すべき中期的なビジョン・目標を明らかにし、経営に取り組んでいく上での行動指針となる中期経営計画を策定することにより、利用者に安全・安心・快適な道路・駐車場サービスを提供し、市民福祉の向上と地域の発展を実現していきます。



図 0-1 神戸市道路公社管理路線と駐車場

## 第1章 中期経営計画について

### 1.1 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」

### 1.2 中期経営計画の位置付け

中期経営計画は、経営理念の実現のために「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り組んでいく上で行動指針となるもの」

### 1.3 中期経営計画の計画期間

2019年度（平成31年度）から2021年度の3ヵ年

（2004年度（平成16年度）から3ヵ年ごとの中期経営計画を策定しており、今回の中期経営計画は第6期に相当。）

### 1.4 中期経営計画の基本方針

経営理念の確実な実現のために、中期経営計画の基本方針を以下のとおり定めます。

- ① 安全・安心な施設の提供
- ② 快適な道路・駐車場サービスの提供
- ③ 健全な経営の推進

## 第2章 中期経営計画の実施計画

中期経営計画の基本方針の実現のため、実施計画を定めました。実施計画の中でも重点的に進めていく項目には☆印を記載しています。

### 2.1 安全・安心な施設の提供

#### (1) 災害に強い道路の実現 (☆)

近年は豪雨災害が激甚化しており、各地で大きな被害が出ています。さらに、近い将来、南海トラフに起因する地震に見舞われると想定されている状況です。管理する道路が被災した場合には人命への影響が懸念されるほか、利用者、物流等へ多大なる影響が生じ、経営にも甚大な影響を及ぼします。このため、「災害に強い道路」への取り組みを推進し、安全・安心な道路を実現します。

「災害に強い道路」の実現のために、災害時においても構造物の機能をしっかりと発揮できるよう構造物の機能維持に取り組み、さらに災害時の外力に耐えられるように構造物の強化を推進します。法面对策が一定完了した時点で、通行止め基準雨量の見直し等を検討します。また、仮に被災したとしても道路としての最低限の機能を確保できるよう代替性・多重性確保の検討も実施します。

#### A 構造物の機能維持に向けた取り組み

災害時においても構造物の機能をしっかりと発揮できるよう、トンネル、橋梁などの土木構造物の定期点検、予防保全型の補修を着実に実施します。定期点検は5年1回の法定点検のほか、経過観察が必要な個所については、日常点検で状態を確認し、必要な措置を実施します。機械・電気設備についても適切な点検を実施し、設備の延命化を図りながら着実な更新を実施します。

#### B 構造物強化への取り組み

##### 1) 耐震補強の推進

神戸市道路公社が管理する道路には53橋の橋梁があります。橋梁が一度被災した場合は復旧に時間がかかり、長期間の通行止めは避けられない状況です。このため、阪神・淡路大震災を受けて改正された道路橋示方書に基づいた耐震補強を進め、既に完了しています。しかし、東日本大震災、熊本地震を受けて耐震補強に関する基準が変わっていることから、最新の道路橋示方書に基づく耐震診断を行い、安全向上に資するよう取り組みを実施します。その他のトンネル、ボックスカルバート、盛土などの土工区間についても耐震性能を評価し、必要な対策を実施します。

##### 2) 法面对策の推進

近年、盛土区間における被災を経験していることから、道路法面の対策が特に重要と考えています。国土交通省の「道路のり面工・土工構造物の調査要領」に基づき、特定土工構造物（切土：15m以上、盛土：10m以上）となる法面の総点検を実施し、必要な対策を

着実に実施します。さらに、5m以上の盛土、トンネル坑口の法面についても安全性を評価し、必要な対策を実施します。

### 3) 落石対策の推進

六甲山トンネル南坑口より以南は山間部を通過しており、長大な自然法面を有していることから、大規模地震や豪雨による落石被害の可能性があります。これまでも、落石対策は実施していますが、2019年度以降はこの取り組みを強化・推進します。

### C 代替性・多重性確保の検討

大規模災害によって被災した場合には長期の通行止めが避けられない状態です。このため、公社道路の代替性・多重性の確保の検討を推進し、いかなる災害においても長期の通行止めが生じないよう管理道路の代替性・多重性の確保を検討します。

表 2-1 災害に強い道路に向けた取り組みの実施工程

内容	2019	2020	2021	2022	2023	2024～
A 構造物の機能維持に向けた取り組み	点検 補修計画 補修・更新	補修 更新	補修 更新	補修 更新	点検 補修計画 補修・更新	点検 補修計画 補修・更新
B 構造物強化への取り組み 1) 耐震補強 2) 法面对策の推進 3) 落石対策の推進	調査・点検	計画策定				
C 代替性・多重性確保の検討	検討 効果検証					

※赤枠は今期中期経営計画の計画期間。計画期間終了後も引き続き対策を実施する。

### (2) 事業継続計画（BCP）の策定

神戸市道路公社が管理する有料道路は全線が緊急輸送道路に位置付けられており、災害時に果たす役割は大きいと考えています。また、駐車場においても、利用者の安全確保を最優先した適切な対応が求められています。このために災害時においても神戸市道路公社の被害を最小限に抑え、事業の継続性の確保、速やかな復旧を図ることができるよう、事業継続計画を策定します。

### (3) 有料道路における事故対策の推進

近年では、図 2-1に示すように、有料道路で年間200件を超える事故が発生している状況(2018年度(平成30年度)の事故件数は1月末時点の事故件数を年度換算)です。これまでもスリップ事故を抑制するために縦溝粗面型の舗装の実施や交差点改良、注意喚起看板等の設置を実

施しています。今後も、事故多発地点における事故の発生要因を分析し、交通管理者との連携、事故対策の推進により、中期経営計画期間内に年度の事故発生件数を 2013 年度（平成 25 年度）と同水準である 170 件以下（2017 年度（平成 29 年度）比 25%減）となるよう努めます。

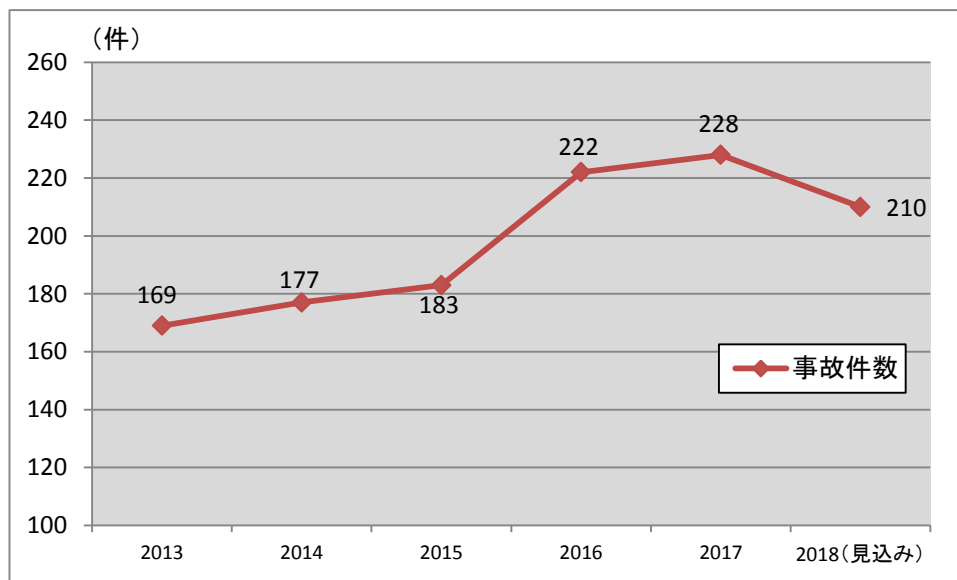


図 2-1 年度別事故発生件数の推移

#### (4) 道路管理レベルの向上への取り組み

管理する道路で事故が起きると、作業員が速やかに事故現場に駆けつけ、事故の確認、事故復旧等を実施し、片側交互通行等による早期の交通開放をする必要があります。しかし、通行止めを伴うような事故の場合、現場に駆けつけるまでに長時間を要し、事故の確認や復旧作業等が遅れる場面があります。また、現場作業員からの電話連絡だけでは事故の詳細が分からず、適切な指示が困難な場面もあります。このため、速やかに現場に駆けつけるための方策の検討や、事故現場との情報共有の強化が図られるように通信機器の高度化等を検討します。



## 2.2 快適な道路・駐車場サービスの提供

### (1) きめ細かいサービスの提供

料金収受員のマナー向上、道路美化、駐車場清掃を着実に実施し、さらに外国人利用者のために案内の多言語化を検討するなど、きめ細かいサービスの提供を進めていきます。

### (2) 利用者視点に立った駐車場サービスの提供

道路公社が管理する駐車場では、毎年、利用者満足度調査を実施することによって、利用者の方々より様々なご意見をいただいています。この他に日常的な利用者の声も駐車場管理に活かし、利用者サービスの向上（次頁の「(1)駐車場の利用促進と確実に円滑な引継ぎの実施」と併せて実施します。）を図っていきます。

表 2-2 2018 年度（平成 30 年度） 利用者満足度調査における改善に関する主なご意見

駐車場名	2018 年度（平成 30 年度）利用者満足度調査における改善意見
三宮中央	<ul style="list-style-type: none"> <li>どこに停めたらよいか分かりにくい。</li> <li>初めて来たので、入庫の場所が分かりにくく、ぐるぐる廻った。</li> <li>駐車枠が狭く、停めにくい。</li> </ul>
神戸駅南	<ul style="list-style-type: none"> <li>入口が分かりにくい（狭い）。</li> <li>車道の白い矢印や文字が見えにくい。</li> <li>身体障がい者用駐車枠が少ない。</li> <li>暗い、さびしい感じがする。</li> </ul>
大倉山	<ul style="list-style-type: none"> <li>案内表示が分かりにくく迷った。</li> <li>現金以外の支払い方法を導入して欲しい。</li> <li>もっときれいにして欲しい。</li> </ul>
荒田公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入庫の時、路駐の車で左右が見えにくい。</li> <li>トイレをキレイにして欲しい。</li> <li>見えにくいところにミラーを設置して欲しい。</li> <li>入庫する時、太陽光で眩しい。</li> </ul>

### (3) 情報発信の充実

ホームページの更新やアクセスマップを改良するなどし、有料道路や駐車場の情報とともに、地域の魅力等も発信することにより、更なる有料道路・駐車場の利用促進につなげます。

### (4) 計画的な舗装の更新

舗装が傷むと走行性、快適性の低下、騒音などが引き起こされ、利用者の利便性は大きく低下することになります。利用者の利便性を確保するため、計画的な舗装の更新を実施します。また、劣化の激しい箇所については、現場条件に応じた新技術を取り入れ、舗装の更新計画を適時見直し、舗装の長寿命化に努めます。

## 2.3 健全な経営の推進

**(1) 駐車場の利用促進と確実に円滑な引継ぎの実施(☆)**

健全な経営の推進のためにも駐車場の利用促進に関する継続した取り組みが重要となることから、表 2-3 に示すように、これまでも様々な取り組みを実施しています。駐車場の管理は最終的には神戸市へ引継ぐため、神戸市とも連携しながら、表 2-4 に示すような利用促進策を推進していきます。

また、駐車場の引継ぎは 2022 年 3 月 28 日に引継ぐ神戸駅南駐車場が初めての事例となりますので、表 2-5 に従い、利用者を第一として考えた「確実に円滑な引継ぎ」となるよう、神戸市とも連携し、計画的に作業を進めます。

表 2-3 近年の利用促進策

年度	利用促進策
平成 28 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PRチラシを国道 428 号沿線に配布（荒田公園）</li> <li>・駐車場入口に案内看板を設置（荒田公園、大倉山）</li> </ul>
平成 29 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマートフォンアプリの活用（全駐車場）</li> <li>・自動二輪の枠拡大（神戸駅南）</li> <li>・駐車場内の区画線の修繕による駐車場案内の向上（三宮中央、神戸駅南、大倉山、荒田公園）</li> <li>・定期券の料金値下げ（大倉山、荒田公園）</li> <li>・一日上限料金の値下げ（荒田公園）</li> </ul>
平成 30 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域商店街と連携した広報活動（荒田公園）</li> <li>・自動二輪の新規受入れ（荒田公園）</li> <li>・カーシェアリング事業の導入（三宮中央、神戸駅南、大倉山、荒田公園）</li> <li>・定期券の新規導入（箕谷駐車場）</li> <li>・場内案内の向上に向けた取り組み（三宮中央）</li> </ul>

表 2-4 中期経営計画における利用促進策

中期経営計画における利用促進策
① 利用しやすい料金の実現（例：周辺の料金を調査し、料金改定を検討）
② 様々なコンテンツを活用した広報戦略（例：SNS 等を活用した広報）
③ キャッシュレス導入の検討（例：電子マネーの導入）
④ シェアリング事業の推進（例：カーシェアリング事業の着実な実施）

表 2-5 引継ぎの方針と引継ぎの方法

引継ぎの方針：利用者を第一に考えた確実にスムーズな引継ぎの実現
[引継ぎの方法] <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸市との計画的な連携</li> <li>・管理委託業者との連携</li> <li>・施設の状態の整理</li> <li>・適正な情報管理の徹底</li> <li>・利用者への継続した広報・周知の実施</li> </ul>

## **(2) 業務の効率化の推進**

働き方改革を実施するため、ペーパーレス化の推進、ICTの活用、業務マニュアルの改善・作成、フレックスタイム制の拡充など、多様で柔軟な働き方を推進していきます。

## **(3) 新技術の導入**

近年は、国を挙げて i-Construction (※) の取り組みを進めており、建設工事の生産性の向上を図っているところです。新規工事を実施する際には i-Construction の導入や維持管理に関する新技術や他の道路管理者の先行事例も参考にしながら、生産性の向上、品質の確保・向上、効率的な運営に努めていきます。

※i-Construction…「ICTの全面的な活用（ICT 土工）」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場を目指す取組のこと。（国土交通省 HP より）

## **(4) 消費税増税への対応**

2019年10月に消費税8%から10%への税率変更が予定されています。前回2014年（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きました。

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行います。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を検討します。

### 第3章 損益見込み

本計画の実施計画を踏まえ、今後3年間の損益見込みを整理しました。着実に実施計画を進め、計画期間内の損益が見込み以上となるように努めます。

#### 3.1 有料道路の損益見込み

##### (1) 有料道路全体

中期経営計画の3年間で、有料道路全体で約27億円の損益となる見込みです。山麓バイパスは大規模な設備の更新工事の影響で損益見込みが厳しいものとなっています。

(単位：億円)

	2019年度	2020年度	2021年度	3ヵ年計
収 益	55.79	57.27	57.21	170.27
費 用	50.79	48.13	44.34	143.26
損 益	5.00	9.14	12.87	27.01

##### (2) 路線別損益

###### 1) 六甲3路線

(単位：億円)

	2019年度	2020年度	2021年度	3ヵ年計
収 益	31.33	32.54	32.51	96.38
費 用	26.73	23.56	21.14	71.43
損 益	4.60	8.98	11.37	24.95

###### 2) 山麓バイパス

(単位：億円)

	2019年度	2020年度	2021年度	3ヵ年計
収 益	24.46	24.73	24.70	73.89
費 用	24.06	24.57	23.20	71.83
損 益	0.40	0.16	1.50	2.06

### 3.2 駐車場の損益見込み

次に駐車場の損益見込みを示します。駐車場全体では、3ヵ年合計で約1.6億円の損益となる見込みです。駐車場全体では損益がプラスとなる見込みですが、大倉山駐車場、三宮中央通り駐車場には中央監視設備の更新を予定しており、神戸駅南駐車場は引継ぎに伴う費用が発生する見込みとしているなど、駐車場単位では厳しい状況となっています。

(単位：億円)

	2019年度	2020年度	2021年度	3ヵ年計
<b>収 益 (5 駐車場計)</b>	6.30	6.33	6.33	18.96
神戸駅南	1.20	1.20	1.20	3.60
荒田公園	0.52	0.53	0.53	1.58
三宮中央通り	3.11	3.12	3.12	9.35
大倉山	0.93	0.94	0.94	2.81
箕谷	0.54	0.54	0.54	1.62
<b>費 用 (5 駐車場計)</b>	5.30	5.48	6.53	17.31
神戸駅南	1.07	1.12	1.96	4.15
荒田公園	0.75	0.74	0.72	2.21
三宮中央通り	1.91	2.44	2.73	7.08
大倉山	1.28	0.86	0.84	2.98
箕谷	0.29	0.32	0.28	0.89
<b>損 益 (5 駐車場計)</b>	1.00	0.85	-0.20	1.65

## おわりに

神戸市道路公社は安全・安心な道路の提供ため、24 時間監視体制のもと道路の管理を行っています。また、有料道路にはたくさんの土木施設や機械・電気設備施設があり、職員一丸となって機能維持に努めています。

これら管理する施設の長寿命化を図りながらライフサイクルコストの低減を図っていますが、建設後 50 年を超えた施設もあることから、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状況です。一方で、将来交通量については、人口減少に併せて全国的に通減傾向となることが予想され、料金収入も徐々に減少していくと考えられます。このため維持管理経費の削減に向けた取り組みを進めていく必要があります。

道路公社が管理する有料道路は 2031 年に料金徴収期限を迎えることから、将来に渡る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となっています。六甲 3 路線及び山麓バイパスを、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ます。