

神戸市道路公社 中期経営計画  
(平成 22 年度~24 年度)

~安全・安心と健全な経営の両立に向けて~

平成 22 年 3 月  
神戸市道路公社

## —目 次—

I. 計画の基本的考え方	1 ページ
1. 計画策定の背景	1 ページ
(1) 神戸市道路公社の設立目的	1 ページ
(2) 建設事業の経緯	1 ページ
(3) 道路公社を取巻く現状と課題	2 ページ
2. 道路公社の経営理念	3 ページ
3. 計画の基本方針	3 ページ
4. 計画の位置づけ	3 ページ
(1) 計画の位置づけ	3 ページ
(2) 計画期間	3 ページ
II. 計画の内容	4 ページ
1. 目標値	4 ページ
(1) 有料道路の目標値	4 ページ
(2) 駐車場の目標値	5 ページ
2. 取組内容	6 ページ
(1) 有料道路に関する取組内容	6 ページ
(2) 駐車場に関する取組内容	9 ページ
III. 進行管理、計画の見直し	10 ページ
1. 進行管理	10 ページ
2. 計画の見直し	10 ページ
(資料)	
資料1 有料道路通行台数と料金収入の推移	11 ページ
資料2 路線別通行台数の推移	12 ページ
資料3 ETC 利用率の推移	13 ページ
資料4 駐車場料金収入の推移	14 ページ
資料5 駐車場別利用台数の推移	14 ページ
資料6 これまでの経営計画の達成状況（償還準備金繰入状況）	15 ページ
資料7 現在の経営状況（損益計算書、貸借対照表）	16 ページ
資料8 駐車場料金等の推移	18 ページ

## I. 計画の基本的考え方

### 1. 計画策定の背景

#### (1) 神戸市道路公社の設立目的

昭和40年頃から地方公共団体による一般有料道路の建設が積極的に行われるようになっていたが、増大する自動車交通に対し道路整備が著しく立ち遅れていたため、民間資金を積極的に導入、活用して地方の有料道路整備を飛躍的に促進させる必要があった。その事業主体として、地方自治体が出資する地方道路公社を設立すべく昭和45年に地方道路公社法が制定された。神戸市道路公社は、同法に基づき、昭和46年4月21日に神戸市の出資により設立された特別法人である。

神戸市道路公社の設立は、神戸市及びその周辺地域において、有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的効率的に行うことにより、地方的な幹線道路の整備を促進して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として行われた。

#### (2) 建設事業の経緯

##### ①六甲・六甲北有料道路

六甲有料道路は、既に神戸市により整備されていた六甲トンネル線（昭和42年4月供用開始）を、昭和49年11月に道路公社が神戸市から引き継いだものである。その後、県道神戸三田線の渋滞緩和を目的として六甲北有料道路（唐櫃～吉尾）の整備に着手し、昭和58年5月に供用開始。更に、六甲北有料道路2期（吉尾～上津）を整備し、平成2年4月に供用開始している。

##### ②西神戸有料道路

西神戸有料道路は、I期事業として、既に昭和44年8月から供用開始されていた在来線の区間（兵庫区鶴越交差点から須磨区車交差点まで）を昭和49年11月に神戸市から引継ぎ、料金所移設や交差点改築を道路公社が行った（昭和51年4月供用開始）。その後、II期事業として、山麓バイパスの建設と在来線の4車線化を実施（昭和59年11月供用開始）。III期事業として、山麓バイパスの天王谷インター以東の4車線化、鶴インターの改築を行った（平成4年11月供用開始）。更に、IV期事業として、在来線の無料開放と天王谷料金所のETC化を、平成20年10月1日に開始している。

##### ③新神戸トンネル有料道路

新神戸トンネル有料道路は、国道428号のバイパス道路として計画され、昭和46年10月工事に着手、昭和51年5月に対面2車線で供用開始された。その後、第2新神戸トンネルを建設し、既存のトンネルを北行き一方通行、新しいトンネルを南行き一方通行とする現在の形となった（昭和63年11月供用開始）。更に、震災後の平成9年2月、トンネルを国道2号まで延伸するII期事業に着手し、現在の出入口の形に整備した（平成18年2月南行き供用開始、同3月北行き供用開始）。

##### ④駐車場

駐車場については、「総合駐車場事業」の創設に伴う資金調達上の優位性から、200台以上の大規模駐車場の建設を道路公社が実施することとなり、4つの地下駐車場を建設、供用開始している（神戸駅南：平成4年3月、荒田公園：平成7年8月、三宮中央通り：(1期)平成8年2月、(2期)平成13年4月、大倉山：平成9年9月）。（これ以外に、新神戸トンネルの建設と合わせて整備した箕谷駐車場（パーク&ライド用）がある。）

### (3) 道路公社を取巻く現状と課題

#### ①有料道路

##### ア. 通行台数

- ・全体的には、平成 20 年度上半期のガソリン高とその後の世界同時不況に伴う景気低迷により減少傾向となったが、21 年度は、ガソリン価格の落ち着きや高速道路の料金割引の影響等もあって回復し、増加傾向が続いている。路線別に見ると、六甲有料道路は長期的にやや減少傾向。六甲北有料道路は、開発団地の人口定着・業務集積や大規模商業施設の開業により増加傾向にある。新神戸トンネルも平成 20 年度減少傾向となったが、平成 21 年度は阪神高速道路北神戸線との連続利用割引の効果等もあり、増加傾向にある。西神戸有料道路は、長期減少傾向にあったが、平成 20 年 10 月の値下げ以降、山麓バイパスの通行台数が大幅に増加している。
- ・今後、阪神高速道路神戸山手線の完成（平成 22 年度末予定）等、道路ネットワークの整備により交通流動が変化する可能性がある他、人口減少等で全体的な自動車交通量の減少が予測されるなど、中長期的には通行台数の増加は期待しにくい状況にある。

##### イ. 財務状況

- ・新神戸トンネルⅡ期事業及び西神戸有料道路Ⅳ期事業の完了に伴い、建設から管理運営主体の時代を迎えている。
- ・有料道路については、前計画の償還準備金繰入額目標値を達成しているが、各路線の最終的な償還達成に向けては厳しい状況が続いており、着実な償還準備金の繰入れが求められている。
- ・トンネルの換気並びに監視のための設備の更新や橋梁の耐震補強等、安全・安心の確保のために多額の費用が必要となる見込みである。

##### ウ. 課題

- ・安全・安心な施設提供を維持しつつ、効率的な維持管理により経費削減を図る必要がある。
- ・設備等の更新、橋梁耐震補強、トンネル補修等の計画的実施により費用の平準化を図るとともに、創意工夫によりトータルコストを低減する必要がある。
- ・利用者の利便性向上を図るため、新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの組入れを実現する必要がある。

#### ②駐車場

##### ア. 利用状況

- ・全体として、利用台数、回転率とも事業計画を下回っており、減少傾向が続いている。特に、神戸駅南と三宮中央通りは、景気低迷、空地の暫定利用としての駐車場の増加、民間駐車場の料金の値下がり等の影響を大きく受け、下げ幅も大きくなっている。

##### イ. 財務状況

- ・平成 19 年度から固定資産税が課税されることとなり、三宮中央通り以外の 3 駐車場は償還準備金の繰入れができない状況にある。
- ・国の無利子借入金の返済のために市中銀行からの借入れが必要となり、有利子の借入金が増加していく状況にある。

#### ウ. 課題

- ・利用促進により増収を図り、借入金の増加をできる限り防止することが必要である。
- ・指定管理者制度の準用により一定の経費削減効果を上げてきたが、更に大幅な経費削減を実現することは、安全・安心やお客さまサービスの観点から困難な状況にある。
- ・経営改善のためには、中長期的な視点から抜本的な対策の検討が必要となっている。

## 2. 道路公社の経営理念

道路公社の設立目的等に鑑み、前計画（平成 19 年度～21 年度）と同様に、道路公社の経営理念を次のとおりに掲げる。

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。

## 3. 計画の基本方針

上記の経営理念とこれまでの中期経営計画の取組み、さらには公社を取巻く現状と課題等を総合的に勘案して、今回の中期経営計画の基本方針を次のとおりとする。

基本方針
1. 安全、安心な施設を提供する。 2. 質の高いお客さまサービスを提供する。 3. 経営効率化の取組みにより、健全な公社経営に努める。

## 4. 計画の位置づけ

### (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り組んでいく上で行動指針となるもの」として位置づける。

### (2) 計画期間

平成 22 年度～平成 24 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 3 期に相当)

## II. 計画の内容

### 1. 目標値

建設から管理の時代となり、道路公社の業務は、既存の施設の安全・安心を確保し、かつ質の高いお客さまサービスを提供しながら、借入金償還のための資金を貯えていくことが使命となっている。このことから、中期経営計画の目標値は、前計画と同様、償還準備金繰入額を採用する。ただし、駐車場については、収益を目標値とし、経営状況の悪化を防ぐことを目標とする。

#### (中期経営計画の目標値)

- ・有料道路の目標値：償還準備金繰入額
- ・駐車場の目標値：収益

#### (1) 有料道路の目標値 (全路線合計)

(単位：百万円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	3 ヶ年合計
収 益	8,988	8,876	8,842	26,706
費 用	6,785	7,406	6,495	20,686
償還準備金繰入額	2,203	1,470	2,347	6,020

(参考：路線別)

#### ① 六甲 3 路線

(単位：百万円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	3 ヶ年合計
収 益	2,834	2,909	2,900	8,643
費 用	2,236	2,458	2,046	6,740
償還準備金繰入額	598	451	854	1,903

#### ② 山麓バイパス

(単位：百万円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	3 ヶ年合計
収 益	2,522	2,390	2,380	7,292
費 用	1,796	2,071	2,017	5,884
償還準備金繰入額	726	319	363	1,408

#### ③ 新神戸トンネル

(単位：百万円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	3 ヶ年合計
収 益	3,632	3,577	3,562	10,771
費 用	2,753	2,877	2,432	8,062
償還準備金繰入額	879	700	1,130	2,709

(2) 駐車場の目標値

(単位：百万円)

		22年度	23年度	24年度	3ヵ年合計
収 益 (4 駐車場合計)		590	590	590	1,770
(参考) 駐車場別	神戸駅南	107	107	107	321
	荒田公園	80	80	80	240
	三宮中央通り	302	302	302	906
	大倉山	101	101	101	303

## 2. 取組内容

### (1) 有料道路に関する取組内容

#### 有料道路に関する取組内容

##### 1. 安全、安心な施設の提供

###### (1) 道路構造物の安全性、健全性の確保

###### ①橋梁の耐震補強の着実な実施

橋梁の耐震補強を平成 30 年度までに完了すべく、残り 18 橋の内、この 3 ヶ年では、新六甲大橋、新土橋を完了させ、天王谷 4 橋の耐震補強工事に着手する。

###### ②橋梁長寿命化のための補修の実施

公社の全橋梁 58 橋（歩道橋含む）の内 40 橋が今後 30 年以内に築 50 年を迎える。これら橋梁の長寿命化を図りトータル補修費用を削減するため、定期的な点検を行い、計画的な補修に努める。この 3 ヶ年は、耐震補強工事対象の橋梁について、長寿命化の補修工事を同時に実施することとする。

###### ③トンネルの補修

天井板（新神戸トンネル北行等）や建設年次の古いトンネル（六甲山トンネル等）の点検・調査を行い、緊急性が確認されれば補修工事を実施する。

###### ④法面管理

切土、盛土で施工された区間の道路法面を良好な状態に維持するため、定期的に点検・調査を行い、計画的な防災対策を実施する。

###### (2) 道路設備、付帯施設の安全性、健全性の確保

###### ①道路の設備更新の着実な実施

的確な維持管理を行うことで機器の劣化状況を把握し、各設備の耐用年数を基に作成した年次計画に従い、設備更新を実施する。

この 3 ヶ年では、情報板中央装置、遠隔監視設備、トンネル放送設備の更新を引き続き実施するとともに、照明設備、防災設備、換気設備、情報板、無線設備等の更新を実施する。また、整備後 10 年を迎える ETC について、複数レーン化の検討と併せ ETC 等料金収受設備の更新計画を策定する。

###### ②換気塔、換気所、料金所等建築物の補修・耐震化

換気塔、換気所並びに料金事務所等の建築物についても、耐震化を考慮した補修を着実に行っていく。この 3 ヶ年では、新神戸トンネルの換気塔、換気所の補修・耐震工事に着手・完了する。また、他の建築物についても、必要な調査を実施し、補修計画を策定する。



## 有料道路に関する取組内容

### (3) 交通事故防止対策

#### ①排水性舗装、滑り止め対策による走行安全性の向上

舗装補修に併せ排水性舗装による路面の改良を行い、雨天時の走行安全性を高める。また、滑り止めが必要な箇所（トンネル内等）について、対策を実施していく。

この3カ年は、六甲北有料道路について、排水性舗装への切り替えを実施するとともに、新神戸トンネルの滑り止め対策工事に着手し、推進していく。

#### ②ETCレーンの安全対策の実施

ETCカード未挿入によるバー接触事故の低減や追突事故防止を図るため、「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」の設置を進める他、速度抑制対策の検討を引き続き行う。

## 2. 質の高いお客さまサービスの提供

### (1) きめ細かな情報提供

#### ①渋滞情報の充実

情報板の更新を着実にを行うとともに、更新に併せ、これまでより分かりやすい案内ができるようにする他、渋滞情報の提供をより充実させるための方策について検討を行う。

#### ②ホームページ等のPRの充実強化

チラシ、横断幕等により効果的なPRを実施するとともに、周辺施設との相互リンクを含め、より迅速かつ利用者のニーズに合致した情報を提供できるよう、ホームページの充実を図る。

また、料金所付近等に設置している啓発・PR用の看板の整理等を行う。

### (2) お客さま満足度の高い料金設定、料金徴収

#### ①分かりやすいETC割引による利用者還元

ETC割引により、多頻度利用や往復利用を中心に、利用者への還元を継続する。割引の目的と効果を検証し、より分かりやすく、利用しやすいETC割引に改良する。

#### ②「さわやか収受」の継続、推進

お客さまとの接点である料金所において、「さわやか収受」の取組みを継続、推進し、お客さま満足度の向上を図る。

#### ③ETCレーンのトラブル防止、不正通行の防止

ETCレーンのトラブル防止対策として、「ETCカード未挿入お知らせアンテナ」を設置し、ETCレーン閉鎖等のトラブルを減少させる。

この3カ年は、21年度に設置した天王谷に続き、効果の高い箇所にアンテナを設置する。

また、公平な料金徴収を行い、お客さまの信頼を確保するため、広報を含め必要な不正通行防止対策を実施する。

## 有料道路に関する取組内容

### 3. 経営効率化の取組み

#### (1) 組織体制の見直しによる経費削減

##### ①事務所の統合

事務の効率化を図るため、公社を取り巻く状況を見ながら、本社と道路管理センターの統合を検討する。

##### ②適正な組織体制への見直し

業務量に見合った適正な組織体制への見直しを検討する。特に、新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの組入れが実現した場合には、管理対象路線の減少に見合った組織体制に変更する。

#### (2) 業務の見直し等による経費削減

##### ①維持管理業務の効率化

維持管理業務の見直しによる業務の効率化を検討する。特に、新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの組入れが実現した場合には、管理対象路線の減少に見合った業務体制に変更する。

##### ②料金收受業務の効率化、経費削減

E T C利用率の向上に伴う一般レーンの利用減少に応じてレーンの開放時間を再検討し、料金收受業務の効率化を図る。

E T C関連経費の低減を図るため、他の地方道路公社等と連携して、負担金や手数料の低減について協議を行う。

#### (3) 資金調達の効率化による経費削減

##### ①資金調達の工夫

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。

#### (4) 設備等の改良による経費削減

##### ①新技術、省エネ機器の導入

照明機器の更新に合わせ、省エネ機器への交換を進めるとともに、換気等の設備を更新する際には、最新技術の導入について調査検討を実施する。

## (2) 駐車場に関する取組内容

### 駐車場に関する取組内容

#### 1. 安全、安心な施設の提供

##### (1) 着実な施設管理

###### ①迅速、着実な補修

日常点検に基づき必要な補修を迅速・着実に実施する。

###### ②防犯体制、防災体制の充実

安心して愛車をとめられる駐車場を目指し、場内監視設備並びに防災施設の点検や防災訓練を定期的実施する。

#### 2. 質の高いお客さまサービスの提供

##### (1) お客さま満足度の高い料金設定、料金徴収

###### ①利用しやすい料金の検討

駐車場を取り巻く状況を十分調査し、駐車場の特性や周辺状況を考慮した利用しやすい料金の検討を行う。

##### (2) 使いやすい駐車場

###### ①駐車場案内・PRの充実その他、使いやすい駐車場の工夫、検討

ホームページのリンク等により近隣施設との連携を図るとともに、ポータルサイトからのアクセス向上等、インターネットを通じたPRの強化を図る。また、必要に応じて広報こうべ等によるPRを行う。

初めてのお客さまも利用しやすい案内表示（満空表示、場内案内、出口案内等）を工夫する他、障害者や高齢者、妊婦の方も含め、使いやすい駐車場となるよう様々な工夫を検討する。

##### (3) 公営駐車場としての役割の強化

###### ①周辺道路の路上駐車（自動二輪含む）の削減

関係機関等の啓発活動に協力しながら駐車場のPR活動を実施して、駐車場周辺の路上駐車（自動二輪含む）の削減を図り「デザイン都市」づくりに貢献していく。

#### 3. 経営効率化の取組み

##### (1) 利用促進による利用率の向上

###### ①定期券、回数券購入者の新規獲得、継続確保

管理受託業者と協力して、定期券、回数券の販売促進活動により購入者の新規獲得に努めるとともに、購入者へのサービスの充実により継続購入の確保を図る。

##### (2) 抜本的な経営改善策

###### ①抜本的な経営改善策の検討

中長期的な視点から、市営駐車場との一元管理など駐車場の管理運営体制の見直しを含め、抜本的な経営改善策の策定について、市と協議しながら検討を進める。

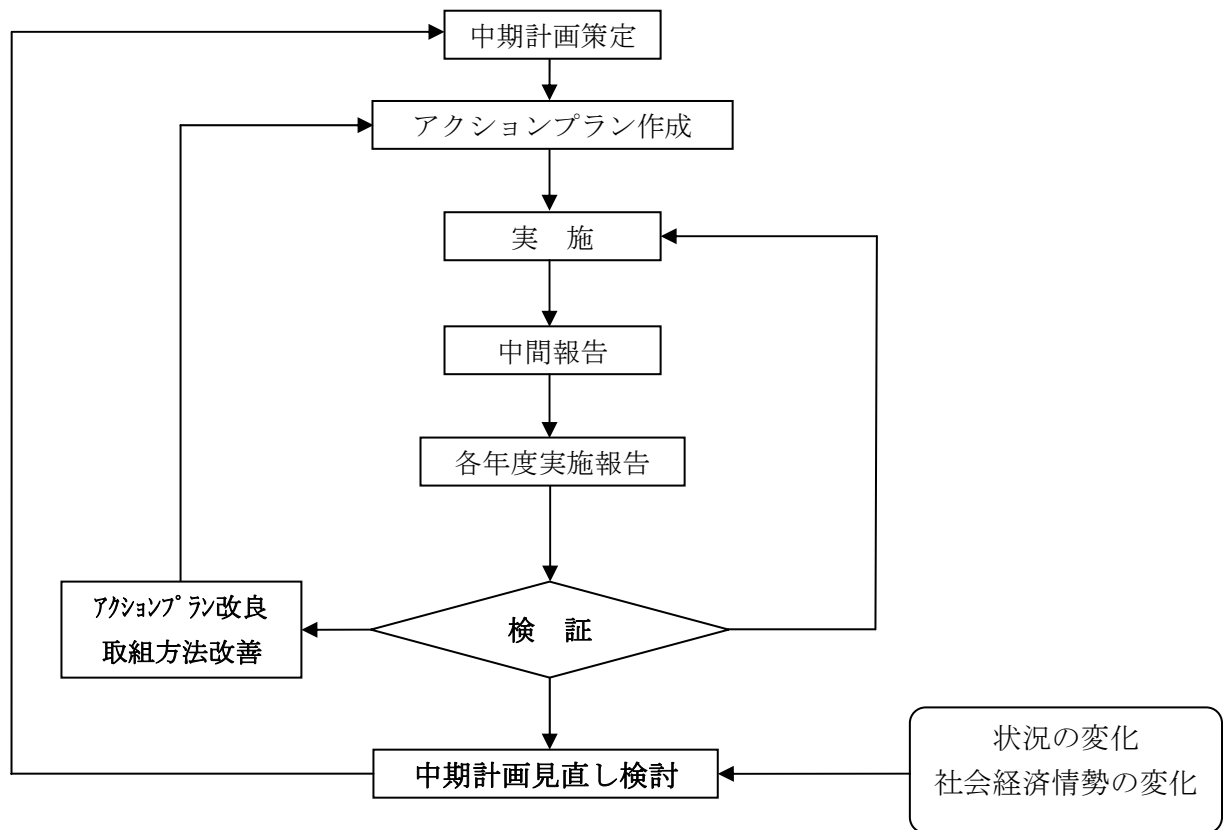
### Ⅲ. 進行管理、計画の見直し

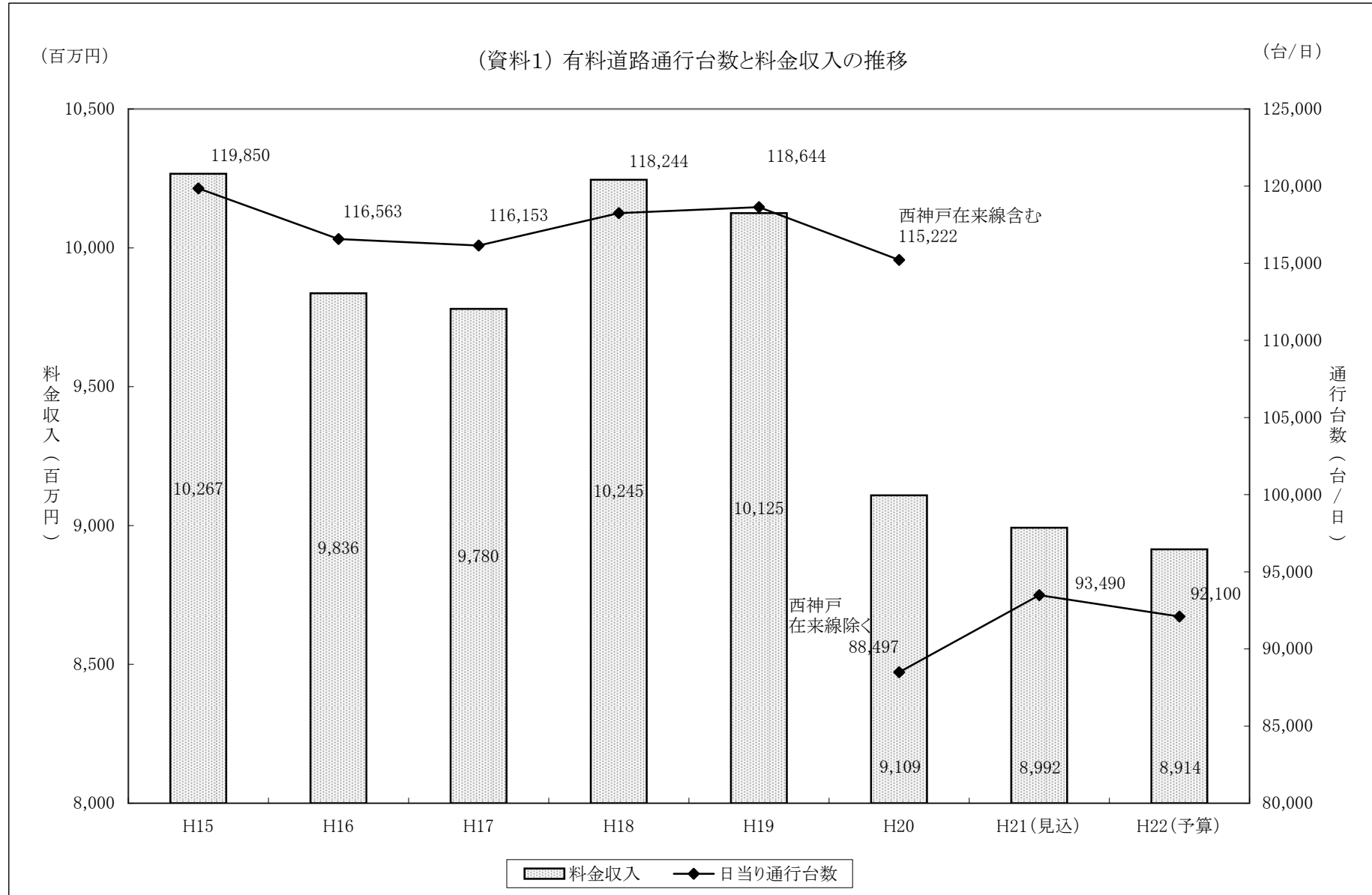
#### 1. 進行管理

本計画をより実行性のあるものとするため、内部目標として「アクションプラン」(各年度の実施計画)を作成する。PDCA サイクルによる進行管理を行うため、「中期経営計画マネジメント委員会」を設置して、各年度定期的に実施状況、達成度合いを検証し、必要に応じてアクションプランの改良や取組み方法の改善等を検討する。

#### 2. 計画の見直し

新神戸トンネルの阪神高速道路ネットワークへの組入れが決定した場合など、計画の前提条件が大きく変化した場合等には、中期経営計画の見直しを行うものとする。

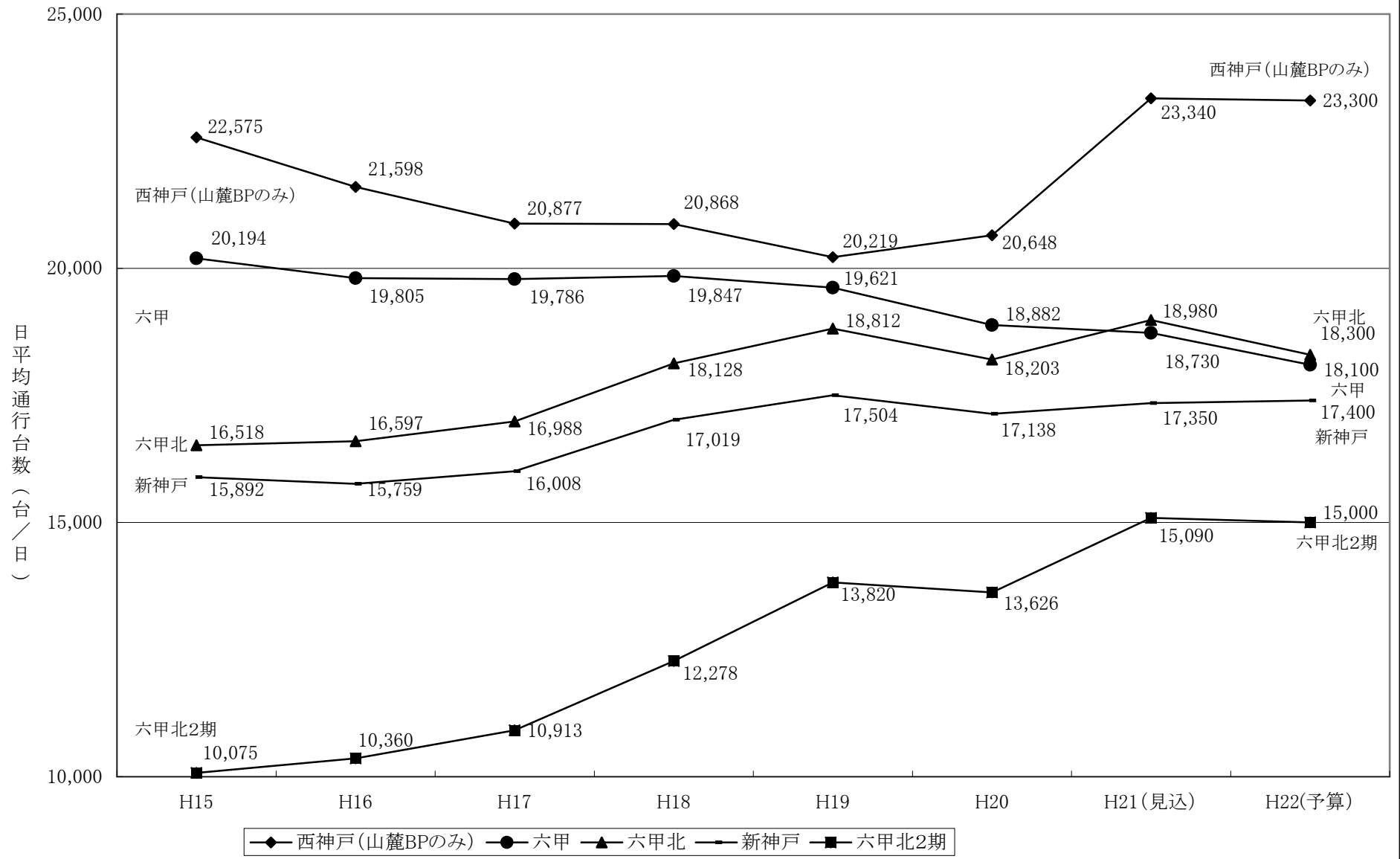




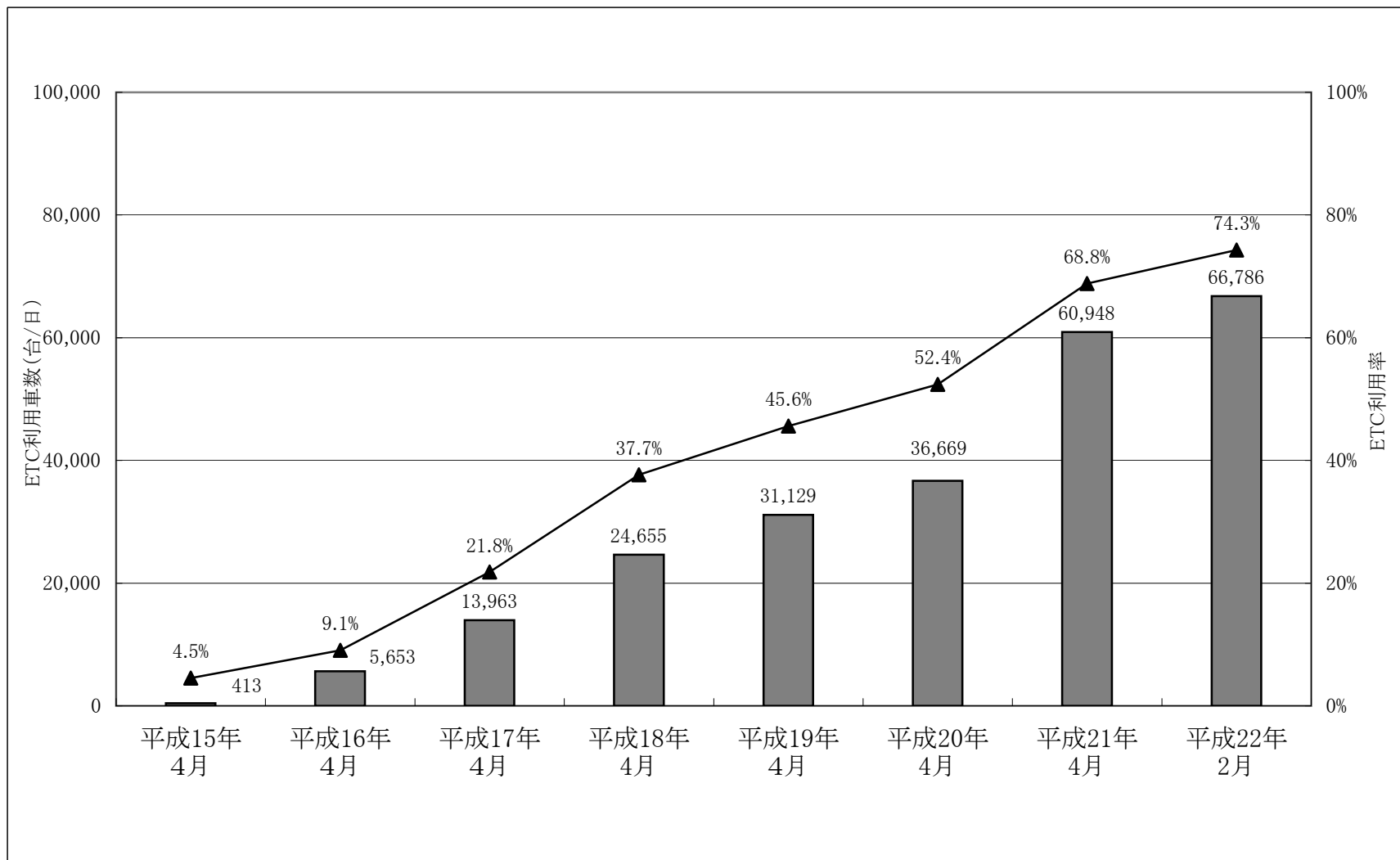
※ H20の通行台数 115,222台/日は、無料化前(20年4月1日～9月30日)の西神戸有料道路在来線(夢野～車)の通行台数を含む。  
また、H20の通行台数 88,497台/日は、在来線の通行台数を除いたものである。

(台/日)

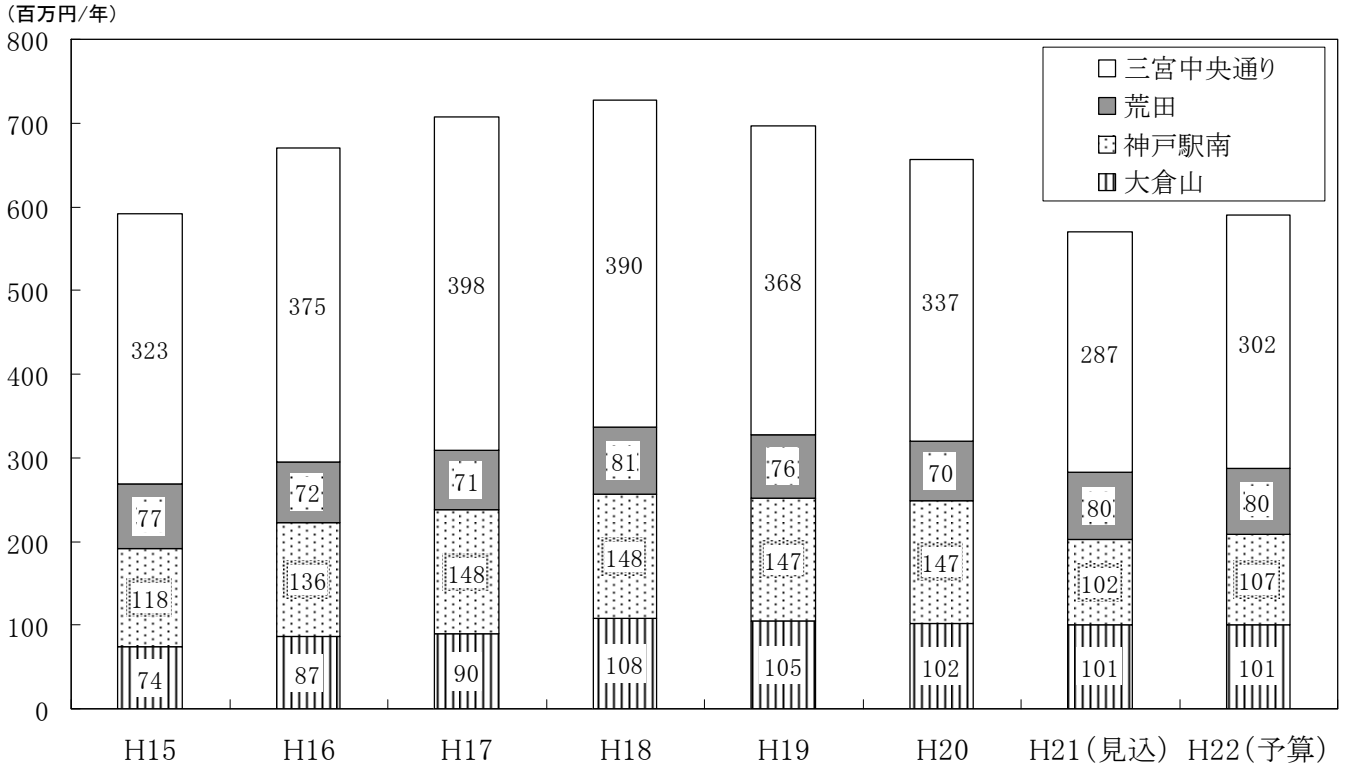
(資料2) 路線別通行台数の推移



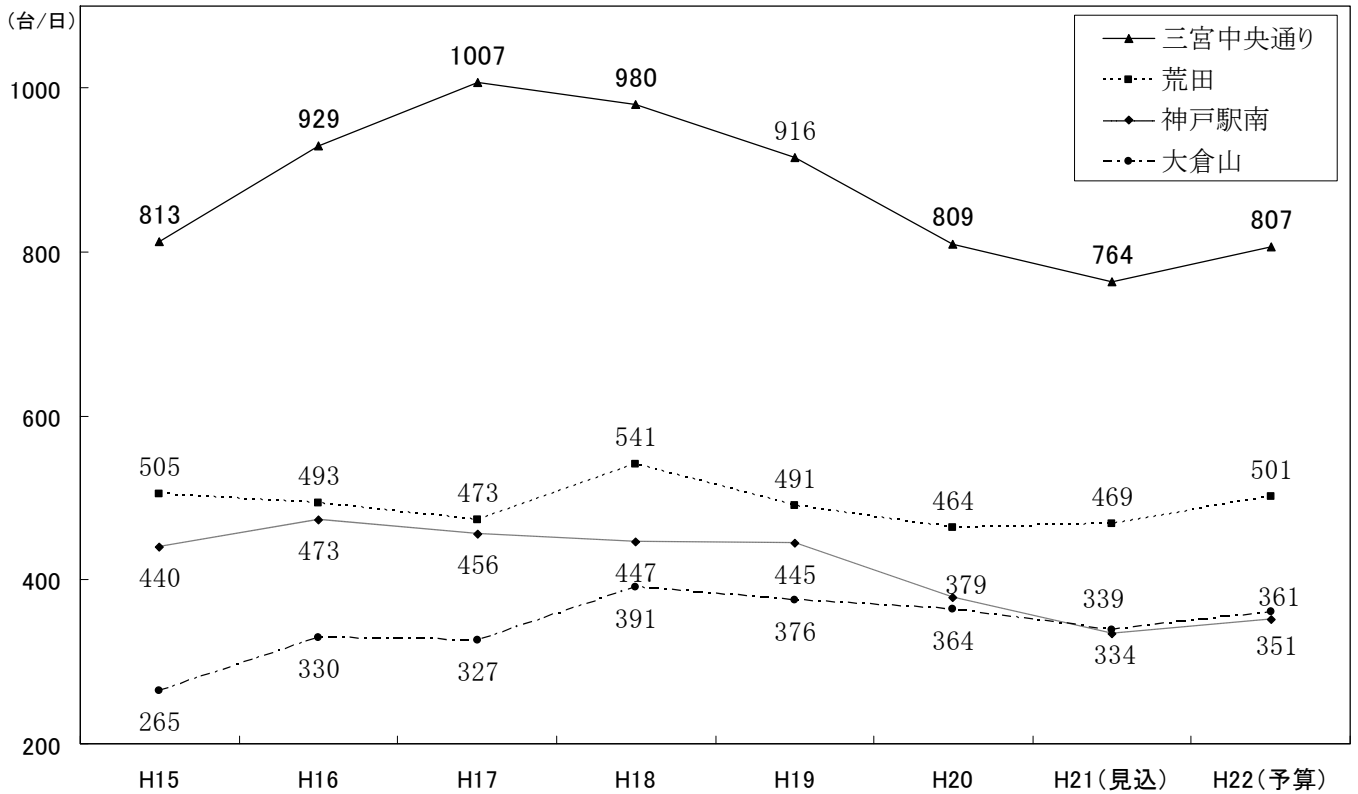
(資料3) ETC利用率の推移



(資料4) 駐車場料金収入の推移 (単位: 百万円/年)



(資料5) 駐車場別利用台数の推移 (単位: 日/台)





(資料6)これまでの経営計画の達成状況  
(償還準備金繰入状況)

全体

単位:百万円

	H16	H17	H18	H16-18計	H19	H20	H21	H19-21計
目標	3,473	3,578	3,555	10,606	2,526	2,634	1,986	7,146
実績	4,174	4,028	3,867	12,069	3,885	1,776	2,136	7,797
差	701	450	312	1,463	1,359	▲ 858	150	651
達成率	120%	113%	109%	114%	154%	67%	108%	109%

道路

	H16	H17	H18	H16-18計	H19	H20	H21	H19-21計
目標	3,449	3,443	3,349	10,241	2,348	2,467	1,794	6,609
実績	4,106	3,893	3,705	11,704	4,355	1,792	2,216	8,363
差	657	450	356	1,463	2,007	▲ 675	422	1,754
達成率	119%	113%	111%	114%	185%	73%	124%	127%

駐車場

	H16	H17	H18	H16-18計	H19	H20	H21	H19-21計
目標	24	135	206	365	178	167	192	537
実績	68	135	162	365	▲ 470	▲ 16	▲ 80	▲ 566
差	44	0	▲ 44	0	▲ 648	▲ 183	▲ 272	▲ 1,103
達成率	283%	100%	79%	100%	-264%	-10%	-42%	-105%

※H21実績は決算見込

## (資料7)現在の経営状況

損益計算書

(単位：百万円)

科目	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
管理業務費	4,273	3,889	6,208	4,725	4,701
道路管理費	4,273	3,889	6,142	4,706	4,681
駐車場管理費			18	19	20
E T Cマイレージ引当金繰入			48		
一般管理費	724	659	637	619	616
一般管理費	724	659	637	619	616
受託業務費	74				
受託業務費	74				
諸減価償却費	3,881	3,895	1,786	2,144	2,153
償還準備金繰入額	3,867	3,886	1,776	2,136	2,140
固定資産減価償却費	14	9	10	8	13
諸引当損	1,160	1,147	1,064	1,072	1,066
道路事業損失補てん引当損	1,160	1,147	1,064	1,072	1,066
業務外費用	1,094	1,631	1,417	1,102	1,065
支払利息	1,056	1,057	1,068	1,060	1,021
繰延資産償却	8	8	7	7	7
雑損	30	566	342	35	37
(当期利益)			27	24	23
(費用合計)	11,206	11,221	11,139	9,686	9,624
業務収益	11,000	10,853	9,830	9,623	9,565
道路料金収益	10,972	10,822	9,765	9,562	9,504
駐車場料金収益			48	46	46
業務雑収益	28	31	17	15	15
受託業務収益	75				
受託業務収益	75				
業務外収益	131	368	1,309	63	59
受取利息	6	17	27	15	1
雑収益	125	351	1,282	40	58
E T Cマイレージ引当金戻入				8	
(収益合計)	11,206	11,221	11,139	9,686	9,624

※平成18～20年度は決算、平成21年度は決算見込、平成22年度は当初予算

## 貸借対照表

(単位：百万円)

科 目	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
<b>資 産 の 部</b>					
<b>流 動 資 産</b>	<b>5,336</b>	<b>6,057</b>	<b>5,458</b>	<b>4,010</b>	<b>4,016</b>
現 金	54	32	18	18	18
預 金	4,841	5,532	4,178	3,975	3,979
未 収 金	399	459	1,246	0	0
前 払 費 用	11	13	16	17	19
材 料 及 び 貯 蔵 品	29	21	0	0	0
仮 払 金	0	0	0	0	0
そ の 他 の 流 動 資 産	2	0	0	0	0
<b>固 定 資 産</b>	<b>228,881</b>	<b>229,283</b>	<b>219,265</b>	<b>219,348</b>	<b>219,361</b>
事 業 資 産	228,816	228,816	217,617	219,317	219,317
道 路 資 産	228,816	228,816	217,617	219,317	219,317
事 業 資 産 建 設 仮 勘 定	0	413	1,611	0	0
建 設 仮 勘 定	0	413	1,611	0	0
有 形 固 定 資 産	47	41	24	18	18
車 両 及 び 運 搬 具	5	5	5	5	5
工 具 器 具 及 び 備 品	550	548	534	536	545
固 定 資 産 減 価 償 却 累 計 額	△ 508	△ 512	△ 515	△ 523	△ 532
無 形 固 定 資 産	2	3	3	3	16
そ の 他 の 固 定 資 産	16	10	10	10	10
<b>繰 延 資 産</b>	<b>116</b>	<b>119</b>	<b>126</b>	<b>138</b>	<b>129</b>
前 払 費 用	77	85	91	89	87
公 社 債 権 発 行 差 金	39	34	35	49	42
(資 産 合 計)	<b>234,333</b>	<b>235,459</b>	<b>224,849</b>	<b>223,496</b>	<b>223,506</b>
<b>負 債 及 び 資 本 の 部</b>					
<b>流 動 負 債</b>	<b>1,785</b>	<b>1,272</b>	<b>2,069</b>	<b>1,199</b>	<b>1,196</b>
未 払 金	1,721	1,205	1,918	1,103	1,103
未 払 費 用	0	0	48	47	44
預 り 金	62	67	103	49	49
そ の 他 の 流 動 負 債	2	0	0	0	0
<b>固 定 負 債</b>	<b>81,611</b>	<b>78,165</b>	<b>77,451</b>	<b>73,711</b>	<b>70,495</b>
公 社 債	18,436	15,530	14,928	13,700	12,348
長 期 借 入 金	63,175	62,635	62,475	59,971	58,107
ETCマイレージ引当金			48	40	40
<b>特 別 法 上 の 引 当 金 等</b>	<b>98,577</b>	<b>103,662</b>	<b>95,406</b>	<b>98,639</b>	<b>101,845</b>
道 路 事 業 損 失 補 て ん 引 当 金	26,343	27,490	28,554	29,626	30,693
償 還 準 備 金	71,348	75,234	65,811	68,043	70,182
償 還 準 備 金 積 立 金	0	2	71	0	0
社 会 資 本 整 備 引 当 金	886	936	970	970	970
(負 債 合 計)	<b>181,973</b>	<b>183,099</b>	<b>174,926</b>	<b>173,549</b>	<b>173,536</b>
<b>基 本 金</b>	<b>52,360</b>	<b>52,360</b>	<b>49,896</b>	<b>49,896</b>	<b>49,896</b>
神 戸 市 出 資 金	52,360	52,360	49,896	49,896	49,896
<b>剰 余 金</b>			<b>27</b>	<b>51</b>	<b>74</b>
準 備 金				27	51
当 期 利 益			27	24	23
(資 本 合 計)	<b>52,360</b>	<b>52,360</b>	<b>49,923</b>	<b>49,947</b>	<b>49,970</b>
(負 債 及 び 資 本 合 計)	<b>234,333</b>	<b>235,459</b>	<b>224,849</b>	<b>223,496</b>	<b>223,506</b>

※平成18～20年度は決算、平成21年度は決算見込、平成22年度は当初予算

(資料8) 駐車場料金等の推移

- ・ 地域の特性に対応した使い易い料金の実現並びに周辺の民間駐車場料金との均衡を図るため、平成14年度から新たな料金体系の導入を進めてきた。
- ・ 以後、利用状況、地域特性を見ながら、営業時間の見直し等、様々な取組みを実施している。

駐車場名	内容	許可書上	実施年度							
			H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
神戸駅南 (H4.3.28～)	基本料金 (最初の30分)	200円								
	短時分精算 (最初の30分以降)		100円/15分 →							
	夜間料金 (22時～翌7時)					100円/60分 →				
	一日上限料金 (当日24時まで)			1,000円 →			平日 1,200円 土日祝 1,500円 →			
	全日定期	49,500円		37,000円 →			30,000円 →			
	平日昼間定期 (月～金)		20,000円 8～20時		15,000円 7～22時 →			18,000円 7～22時 →		
	昼間定期	29,000円 8～20時		22,000円 7～22時 →			26,000円 7～22時 →			
	夜間定期	20,500円 20～翌8時		15,500円 17～翌8時 →						
	営業時間	7～24時				0～24時 →				
	指定管理者制度 の準用					パーク24(株) →				パーク24(株)
荒田公園 (H7.8.1～)	基本料金 (最初の30分)	150円								
	短時分精算 (最初の30分以降)		50円/10分 →							
	一日上限料金 (当日24時まで)			1,000円 →						
	全日定期	37,000円					23,000円 →			
	平日昼間定期 (月～金)		15,000円 8～20時		→			15,000円 7～22時 →		
	昼間定期	22,000円 8～20時					18,000円 7～22時 →			
	夜間定期	15,500円 20～翌8時								
	営業時間	7～24時								6～24時
指定管理者制度 の準用					都市整備公社 →				ポート産業(株)	
三宮中央通り (H8.2.23～)	基本料金 (最初の30分)	250円								
	短時分精算 (最初の30分以降)		100円/12分 →							
	一日上限料金 (当日24時まで)				平日のみ1,500円 →				平日1,500円 休日2,500円	
	全日定期	61,500円								35,000円
	平日昼間定期 (月～金)		25,000円 8～20時		→			25,000円 7～22時 →		22,000円 7～22時
	昼間定期	36,000円 8～20時					36,000円 7～22時 →		30,000円 7～22時	
	夜間定期	25,500円 20～翌8時								22,000 20～翌8時
	営業時間	7～24時				土7～翌2時 →				7～24時
指定管理者制度 の準用					都市整備公社 →				都市整備公社	
大倉山 (H9.9.1～)	基本料金 (最初の30分)	150円								
	短時分精算 (最初の30分以降)		50円/10分 →							
	夜間料金 (22時～翌7時)						100円/60分 →			
	一日上限料金 (当日24時まで)			1,000円 →						
	全日定期	37,000円					30,000円 →			
	平日昼間定期 (月～金)		15,000円 8～20時		→					
	昼間定期	22,000円 8～20時								
	夜間定期	15,500円 20～翌8時								
営業時間	7～24時					0～24時 →				
指定管理者制度 の準用						ポート産業(株) →				ポート産業(株)