

## 令和5年度 第107回神戸市交通事業審議会

1 日時 2023年10月26日（木曜） 13:00～15:00

2 場所 神戸市役所1号館26階 第1委員会室

### 3 議事

(1) 開会

(2) 交通事業管理者あいさつ

(3) 議事

<報告>

・資料1 市バス営業所の職場環境及び組織風土改善に関する対応について

・資料2 市バス路線の再編について

<議事>

・議事1 中長期的な経営基盤強化に向けた答申（専門部会案）について

### 4 出席者（五十音順、「※」はオンライン出席者）

<委員>井料委員、大塚委員、小野委員、木村委員、三古委員※、長沼委員

寺田委員※、土井委員、水谷会長、宮田委員、山原委員、和田委員

<参与>外海参与、松本参与、宮田参与、山下参与

### 5 議事要旨

- 報 告 -

■資料1 市バス営業所の職場環境及び組織風土改善に関する対応について

■資料2 市バス路線の再編について

○長沼委員

市バス路線再編について、兵庫・長田、東灘区以外における路線再編は、どのように検討されているのか。

○小野委員

市バス路線再編について、2タッチデータをもとに検討されているのか。それとも鉄道が運行している部分は市バスの運行を減らすということか。

○木村委員

令和7年度末の新長田駅前バスロータリーの供用開始について、進捗状況を教えてください。

○事務局

長沼委員のご意見について、兵庫・長田、東灘区以外のエリアでは、現時点でこ

の規模の路線再編は具体的には検討していない。

また、2タッチデータを活用して、需要が多く、便数が足りない部分は追加、あるいは過剰なところは見直すといった小規模な便数増減は今後も検討させていただきたいと考えている。

小野委員のご意見について、2タッチデータの状況をもとにしており、同じ系統内でも需要の多い区間と少ない区間があることから、データも踏まえ、バス以外の代替交通手段がないエリアはしっかり充実させるとともに、バスをご利用のお客様には、鉄道駅への乗継のニーズもあることから、電車への乗り継ぎがしやすい路線再編という事も意識している。加えて、データだけでなく、実際のご利用の仕方や、日々頂戴するご意見といった事を踏まえ、検討しているところである。

木村委員のご意見について、新長田バスロータリーの整備は、具体的な検討は都市局で所管しており、市バスを安全に運行させるために必要な点などについて、意見交換を行っている状況である。

○小野委員

市バス路線再編により、財政的に赤字は解消され、黒字化されるのか。

○事務局

この度の路線再編により、全て黒字化するかといったところは少し難しいと考えている。路線再編により改善に取り組むが、黒字化するという点では、もう少し工夫・努力が必要だと考えている。

○井料委員

同じ系統番号で、再編前後で路線が変わっているが、案内上は問題ないのか。

○土井委員

1点目に、市バス営業所の組織風土改善について、「交通局自動車部営業所人事・組織運営方針」という記載があるが、例えばこういった方針であるという内容を教えていただきたい。

2点目に、市バス路線再編について、限られた車両数や運転士、それを支える職員で、いかに多く乗ってもらえるような路線とするか、あるいは乗客の少ない路線からは、足りない部分をどうやって持ってくるのかという事を考え、今後の再編に取り組まれていると思う。

○事務局

井料委員のご意見について、これまでの路線再編では、バス停への掲示、ポスターを使ってお知らせするという事を行ってきたが、もう少し細やかに伝える必要があると考えている。今後、広報物などを用意し、兵庫区・長田区エリアの皆様にご案内など、しっかりお伝えしたいと考えている。

加えて、バス停でのご案内における工夫、バス車両の行先表示の工夫など、分か

りやすいご案内を行い、ご利用に繋げていきたいと思っている。

土井委員の路線再編へのご意見について、運転士が全国的に不足している状況は市バスでも変わらず、非常に厳しい状況である。人材確保には引き続き注力していくが、限られたバス車両、運転士といった資源をいかに有効に配分するかという事を検討しており、このような点もご理解いただければと思っている。

#### ○事務局

土井委員の組織風土改善へのご意見について、「交通局自動車部営業所人事・組織運営方針」では、1点目に、営業所における管理監督体制を強化していく、2点目に、直営の3営業所で、それぞれ不適切と指摘を受けた慣行があり、運用ルールがばらばらだったことから、公平公正なルールを定めて、統一的に行っていく、この2点を大きな基本原則としている。

そういった事を実現していくため、人事異動の方針として、管理職では、現場経験のある職員を採用していく。バス営業所の運行管理者については、指導力を上げていくような人事異動を実施していく。また、これまで人事異動のなかった運転士について、繁忙期を避け、定期的に異動を実施していくという事を掲げている。

当面、配属10年を超える職員を無くしていくという方針で、昨年11月以降、人事異動を行っており、本年11月にも3回目の人事異動を行う予定にしており、しっかりと管理、監督できるような組織を作っていこうと考えている。

#### ○奥谷委員

市バス営業所の組織風土改善における「外部委員による評価委員会の設置」についてお伺いしたい。

評価項目で、新しく直営営業所については「執務・サービス管理」「管理運営体制」などについても評価を実施という説明があるが、定性的な内容を評価するという事もあり、きちんと評価されるような水準や基準、こういった事が評価されるのか、あるいは評価されないのか、という考え方の整理が委員会の中で議論が進むことを期待している。

また、実際に評価した結果を市民にタイムリーに公表するという事も、市民からの信頼を継続していくためには重要なことだと思うので、ご留意いただきたい。

#### ○事務局

ご指摘のとおり、定量的に測りづらい部分、測れる部分もあると思うが、やはり定性的なものにならざるを得ない。

この点、記載にもあるとおり、弁護士や社会保険労務士、自動車運送事業に知見のある方など、今回の課題に対して、的確に評価いただけるような形で進めたいと思っている。

まだ、手探りな部分があるが、改善しながら、評価委員会の中でしっかり議論い

ただき、結果も公表するとともに、適正に機能するようにしていきたいと考えている。

#### ○松本参与

市バスの路線再編について、地域団体への説明について、説明は自治会長など役員にだけ行ったのか、地域の市民にビラを配るなど、多くの市民に説明したのかどちらか。

また、「西市民病院への通院の利便性」について、対応方針を検討中となっているが、西市民病院は7年後くらいに長田へ移転することが決まっており、患者の利便性を考えると、それまでは、路線を維持する必要があるのではないか。

#### ○山下参与

市バス営業所の職場環境及び組織風土改善に関する対応について、運転士や職員へ意識改革としてハラスメント研修やガバメント向上に向けて勉強会を実施することは良いことだが、個人がため込まないことが重要であり、職員のメンタルヘルス的なことを考えることが重要ではないか。

また、路線再編について、9系統や95系統について、再編前は一本で行けたが、再編後は乗継が必要になる場合もある。その観点から、再度、乗継割引を周知し、利用者の理解を求めることが必要ではないかと考えるが、いかがか。

#### ○外海参与

市バス営業所の職場環境及び組織風土改善に関する対応について、「日本一安全・安心な市バス実現を目指した全運転士研修の実施」とあるが、具体的な研修の内容があれば教えていただきたい。

#### ○事務局

路線再編について、9月から長田区・兵庫区の地域団体の役員に対して説明会を実施している。

西市民病院への通院の利便性という点について、様々なご意見を頂戴しているところである。通院の利便性という観点で、こういった対応ができるのか検討を行っているところであり、引き続き地域からのご意見をいただくこともあるかと思うが、勘案しながら進めてまいりたい。

乗継割引のアナウンスについて、ご指摘のとおりであり、結果として乗継をお願いすることもある。

ご不便をお掛けすることもあるという点で、地域から「乗継のバス停の場所を分かりやすくしてほしい」「バス停同士を近くしてほしい」という意見もいただいております。乗継割引についてももしっかり周知していく必要があると考えている。

また、全運転士研修の具体的な内容について、運行の安全性を高めるという観点で、これまでは大人数で画一的な研修を行ってきたが、今後は少人数（3名程度）

で、実際に市バスを運転しながら、運転士の個々の特性が分かるように、外部の専門的な知見のある事業者の協力を得て、運転時の目線やアクセルの踏み具合など、細やかに分析を行い、個々に響く研修に取り組む予定にしている。

丸1日かけて行うことから、時間はかかるが、安全性の向上、意見交換を通じた風通しの向上に取り組んでまいりたい。

○松本参与

役員に説明するだけでは、地域団体の会員の意見を拾い上げ、神戸市に伝えることは難しい部分がある。神戸市が責任を持って、地域に住んでいる人を対象に説明を行う必要があると思うがどうか。

○児玉副局長

日々のご利用状況については、2タッチデータやOD調査を行い把握しているところである。加えて、バス車内のはがきやホームページを通じてご意見を頂戴しており、こういったものを判断材料にして進めさせていただいている。すべてのご意見を聞くことが理想ではあるが、地域のことをよく理解されている役員にご説明する中で、ご意見も頂戴していることから、そういった意見を踏まえ進めさせていただきたい。

○松本参与

路線再編により、100便減便することについて、どう思われるかはがきで聞いていただきたい。加えて、大勢の市民の意見をさらに聞くことが非常に重要だという事を伝えておく。

- 議 事 -

■議事1 答申（専門部会案）について

○小野委員

P17 34行目、「地下鉄では駅改札機におけるクレジットカード決済対応を進めているところ」となっているが、クレジットカードの利用は高齢者にとって、難しいものである。

現在、敬老パスといった制度があるが、今後はクレジットカード決済と敬老パスのどちらも利用できるのか。

P18 7行目、「通常のサービスよりも高付加価値なサービス」とあるが、具体的にはどのようなものか。

P19 1行目、「30円程度の改定を行うことが望ましい」とあるが、30円の改定で市バス事業は黒字になるのか。

○水谷会長

高付加価値のサービスについては、民間事業者では、バスに限らず、鉄道では指定席など少し高くても利用される方がおり、需要がある。

あるいは、バスでは、神戸市の郊外から三宮までをダイレクトに繋ぐ路線を設定されている事例もある。

そういった民間事業者のやり方を参考に、アイデア出して考えていくことが必要ではないかという事である。

「30円程度の改定」という部分について、専門部会では民間事業者ヒアリングを行い、昨今のコロナ禍や物価高騰の影響を受け、経営が成り立たない中、30円程度の料金改定に踏み切られており、サービスにかかるコストを賄うという観点と他の民間バス事業者との料金の整合性という観点に加え、具体的な数字の目安がないと、今後の議論の指標にならないため、30円程度の改定が望ましいとした次第である。

#### ○事務局

クレジットカード決済については、現在のサービスに追加するものであり、現在ご利用の敬老パスも引き続き利用可能である。

また、これからインバウンドが神戸を訪れる際、日本の交通系ICを持つ必要があるというのはハードルがあり、普段外国で使われているクレジットカードを使って、ストレスなくご乗車いただくということに関西圏を上げて取り組んでいるところである。

#### ○水谷会長

「デジタル化に対応できないこともあるということに考慮しつつ」というような表現の追加を検討する。

#### ○山原委員

全体的まんべんなく意見いただき、盛り込んでいただいていると思う。

平成31年の市バス事故の件も盛り込まれているほか、人材確保・育成ではすぐに結果は出ないが、大切なことであり、ハラスメント等の事案があったことで、厳しい取り組みや方針等が検討されているところだと思うが、答申には職員のモチベーションが高まるようにという表現も盛り込まれており、交通局で働くことを誇りに思って働く職員の育成に取り組んでいただければと思う。

交通ファンへの訴求についても答申に盛り込まれており、良いと思う。

また、まちづくりとともにという観点も盛り込まれており、非常に大切だと思う。神戸に住んでいる方は神戸のファンが多いと感じており、そういった方も巻き込んで何かに活かさないかと感じている。

厳しい経営状態ではあるが、大切な神戸市の交通のことであり、働く人も、神戸のファンも、新たに神戸を訪れる方も、喜んで使っていただけるような交通であればいいと思っている。

#### ○木村委員

バスに乗ると、運転士の業務において、安全運転は当然ながら、事故防止や乗り降りのアナウンス、車いすの対応など、以前に比べかなり負担が大きくなっていると感じている。

自動運転の導入による運転サポート、車内アナウンスを録音で対応するなど、運転士の軽減を図るほか、働きやすい環境の整備、福利厚生の実施により、人材確保の一助になればと思っている。加えて、市内の商店街や商業施設での割引や優遇サービス等、地域との連携を図ることが重要だと考える。

#### ○長沼委員

P12 (2) 組織風土改革が非常に重要であると考えている。安全安心な運行の肝であり、答申のさらに前段にあってもいいと思う。

市民や利用者と、厳しい経営状況という危機意識を共有する必要があるという表現があってもいいと思う。

鹿児島の路面電車では、「赤字解消に向けて、年間あと2回の往復乗車をお願いします」というステッカーが貼ってあった。神戸市交通局では、これまでも利用を呼び掛ける、厳しい経営状況にあるという広報をやっているが、更に、分かりやすいフレーズ等で市民や利用者と危機意識を共有する必要があるのではないか。

「市民や利用者との危機意識の共有」という点はどこかで触れていただきたい。

P19 1行目、運賃改定について「30円程度の改定が望ましい」という点について、大局的状况から運賃改定がやむを得ないという点は理解するが、審議会の答申として、30円程度という具体的な金額を提示する必要があるのか。

値上げがやむを得ないのであれば、他社がそうだからという理由だけではなく、もう少し丁寧に論拠を記載する必要があるのではないか。

また、運賃改定を行ったとして、経営は大丈夫なのかという観点において、値上げを行うと利用者が減り、利用者が減れば再び値上げを行うという負のスパイラルに落ち込まないために、人口減少下における都市政策やまちづくりの中において、公共交通や市営交通をどのように位置づけるのかという、全市的な議論を早く進め、施策にしていかないと、市民に値上げがやむを得ないと思っただけなのではないか。

#### ○水谷会長

木村委員のご意見について、盛り込む方向で具体的な記載を専門部会で議論する。長沼委員の危機意識を共有するという点についてご指摘のとおり。

バスに限って話をすると、今回、新型コロナによって利用者が落ち込み、経営が成り立たないという状況から、当面の資金手当てとして、特別減収対策企業債を発行することにより、経営を維持している部分がある。

他都市でも同じように特別減収対策企業債で資金手当てし、経営を維持しているところがある。

仮にその資金手当てが無ければ、神戸市バスは経営健全化団体に陥ってしまっており、近隣では京都市交通局がその例である。このような危機的状況であることはP18 脚注XIに記載されており、この点は市民にもご理解いただく必要があり、いただいたご意見を検討したい。

30円程度と記載することについて、専門部会ではもっと具体的な数値を記載するという議論もあった。しかしながら、料金の設定という点では、価格を上げればどれくらい需要が変化するかといった需要の価格弾力性などを含めて、さらに詳細を検討することは時間的にできないため、具体的な数値を記載することは避ける一方、何も指標を示さないとふわっとしたものになることから、「30円程度」という記載になった次第である。

なお、バス事業において、現在の運行にかかる総費用を年間乗車人員で割ると、平均費用は230円になり、現在の210円より高くする必要がある。

この平均費用230円は、小児運賃や定期券割引などが考慮されていないことから、本来もっと高い値段になることが予想される。

更に詳しい検討は必要だが、そういった観点から、目安として記載したところであり、具体的に記載する必要があるのかどうかという点は皆様のご意見を踏まえていければと考えている。

公共交通のあり方に関しても、都市政策との関係もあり、公共性という観点も重要である。また一方で、事業として成り立たせる必要もあるが、公営交通として採算性だけではいけないため、そのあたりはもう少し検討する必要がある。

#### ○井料委員

30円という金額について、明確な根拠があれば記載した方が良いが、こういった料金の数字は難しい部分もある。

会長から紹介のあった単純な計算で算出されるものや、周辺民間事業者の状況は参考になるが、全体のサービスレベルを維持するか、あるいは見直すにしても「市民の足」の確保との兼ね合いも考慮すると、あまりシンプルな論拠を書くと、誤解を招く可能性がある。数字が記載されていれば、なぜその数値なのかという疑問もあり、何かしら数字の論拠や意図を記載するに越したことはないと思う。

#### ○奥谷委員

専門部会の議論では、現状の経営状況が厳しいという事とともに、将来的な設備更新も予定されており、公共交通を維持していくためには、将来を見据え、料金も見直さなければいけないという議論を行った。

そういった将来を見据えると、今、料金についてきちんと検討しておかないと、いつまでも具体的な議論をすることができず、料金改定が決まらない。それは避けなければいけない。そういった意味で、何かしら議論の指標となる数字が個人的にも必要であると感じている。専門部会でまとまっている案が具体的に世に出ること



で、議会でも議論が進み、早期に料金改定が前に進むというように考えている。

#### ○大塚委員

形式として、文章が多いので、図なども使って、分かりやすい要約版などがあればいいのではないかと感じた。

今後、財政状況も一層厳しくなり、人口減少も進み、やるべきことが多いことから、優先順位が記載されればいいのではないか。加えて、スケジュールやどういう形でやっていくのか、中身の整理が必要ではないか。

P17 11行目、駅ナカビジネスや駅を拠点とした交流人口の増加を図る必要があるという点について、今の地下鉄の状況で駅ナカビジネスをやることは難しいのではと感じている。

パリでは、年1回ミュージシャンのコンテストがあり、高得点を取った方が駅でコンサートをできるというライセンスを与えることで、賑わいを創り出すという事例がある。

アイディアの一つとして、神戸ではジャズが有名で、大阪や東京のような都心ではできないような、駅を使った神戸らしいイベントを、他部局と連携しながら実施できれば、それを目当てにする方も増えるのではないかと考えている。

#### ○小野委員

P23 9行目、「神戸市域における公営交通網は全網羅的ではなく、民間事業者とネットワークを構築することで成り立っている」と記載があるが、民間事業者の運転士は民間企業から給料をもらいながら、市バスの運転士をしているという事か。

市バスの運転士不足について、市バス運転士を募集しているところ見たことがない。どのような募集の仕方をしているのか。神戸市バスの運転士になりたい若い方はたくさんいると思う。大型2種免許がないと応募ができず、振り落とされているのか。

運転士になりたい方は、免許取得の支援があり、取得後の教育もあり、長く神戸市交通局の職員として働けるのであれば、市バス運転士になりたい方はいるのではないか。

#### ○事務局

民間事業者とネットワークを構築しているという点について、神戸市域の公共交通は、バスでは、山陽バスや神姫バス、阪急バス、阪神バスが担っており、幹線交通を鉄道が担っている。そういった観点で、神戸市交通局だけでなく、民間とのネットワークを強く意識しなければならないという趣旨の記載だと思う。

神戸市バスの中には、営業所が拠点になっており、営業所単位で営業所の管理運営・運行業務を委託しており、神戸市バスであっても、市の運転士ではなく、阪急バスや神姫バス、山陽バスに委託することで、神戸市の責任のもと民間の運転士が運行しているという事もある。

また、職員採用の件について、ご指摘の点、反省しなければならないと思っている。採用に力を入れないといけないと考えており、ポスターを掲示するなど女性運転士の採用も進めており、市バスや地下鉄の車内にポスターを貼っているほか、デジタルサイネージで放送するなど行っているが、まだまだ努力が足りないと感じている。

2種免許のご指摘では、数年前から、これから免許を取得する見込みの方の採用を始めているほか、今年度からは、免許取得費用の支援制度なども始めている。

今後、こういった取り組みの周知等を強化しながら、運転士確保に取り組んでいきたいと考えている。

#### ○三古委員

全体像が簡単に分かるようなものがあればいいという意見について、「はじめに」の34～38行目に少し記載されているが、A4・1枚で図なども使いながら、メッセージを伝えられると良いと考えており、専門部会で議論できればと考えている。

また、30円という記載について、30円の理由など、誤解の無いように、こういった意図で記載しているのか、もう少し丁寧に記載する必要があるというふうに感じた。

#### ○水谷会長

いただいた意見を踏まえ、専門部会で記載などを検討したいと思う。

#### ○長沼委員

ダウンサイジングについて、市バスでなければいけないのかという議論について、神戸市は全国的にもコミバスの導入が進んでいると聞いているが、需要が少ない地域において、必ずしも市バスでなければいけないのかという議論は進めていく必要があると感じた。

#### ○水谷会長

非常に重要な点だと考える。こういった形で盛り込めるか議論したいと思う。

#### ○山下参与

市バスの経営を考える時、均一区ではなく、近郊区という考え方もある。

長大路線を無くしていく事が必要であると考えており、均一区と近郊区を分けて考える必要があり、その議論が無かったという点は疑問である。

西区では、西神中央駅から市バスで行けるところは210円だが、岩岡中学などは神姫バスで550円、月ヶ岡小学校までは310円、明石駅までは神姫バスで460円となっており、市バスが過剰サービスをする必要はない。距離に対して考えることが重要である。

各種割引制度は新たな利用を促す交通戦略であり、それによる増収効果が十分でない場合においても、市民に対して一定の理解を求められたい場合は必要だと考え

ており、安易な廃止・見直しはすべきではないと思う。

他のバス事業者との共通定期券については、垂水において成功を見たが、場所によるため、むやみに計画してはいけない。

いずれにしても、神戸市には、立地適正化計画というものがあり、現在課題として起こっていることへの配慮をいただきたい。

○松本参与

P 18～P 19、「他事業者の運賃改定後額との整合の観点等から、少なくとも30円程度の改定」と記載があるが、山陽バスや阪急バス、阪神バスから神戸市に対して、値上げの連絡はあったのか。

○事務局

事前に協議という形ではないが、同じエリアを運行しており、決まった方針として連絡をいただいている。

○松本参与

民間バスは決定として連絡があったという事か。

同じエリアを運行する場合、整合の観点から改定を行うという事はあるのかと思うが、決定事項として連絡を行い、値上げを行ったことはひどいのではないかという事を意見として述べさせていただく。

答申案について、公営企業法は企業の経済性は当然だが、本来の目的である公共の福祉の増進という事が、法律で謳われており、独立採算とはいえ、一般の民間企業とは同じではないと考えている。

市民生活に不可欠な事業というところが本来の交通局の目的だと考えている。

交通局は民間のように資金自己調達ができず、企業債や一般会計の繰入に頼らざるを得ず、企業債発行には利子負担も発生する。利用料収入で賄おうとすれば、現在、議論になっているような市民負担に行きつく。

だからこそ、独立採算制とはいえ、制度として様々な例外措置が認められているという事をもっと考えていくべきではないか。

企業とはいえ、市民生活に欠かせない不可欠な事業であり、コロナ禍や物価高騰で市民も苦しむ中、バス事業では国や神戸市の繰入に対して、役割を果たすように求めるべきであるという意見があるということを答申案に盛り込んでいただきたいかがか。

○水谷会長

検討した上で最終決定する。

極論で例に挙げると、水道事業は市民全員が使用するが、交通事業は他市から来られた方へのサービスの供給に対して、バスを利用しない市民の税金を投入する事への議論もあり、センシティブな部分である。

一方、すべてを料金で賄うとなると、大きな値上げが必要となり、交通弱者が乗

れなくなるということもある。そういった観点も考えながらこれまでやってきたという部分もあり、趣旨は分かるが、表現など考えたい。

公共サービスと言いながら、独立採算性も重視しなければならない。とはいえ、公共性を失えば、民間企業にすべて任せてしまえばいいという議論にもなり、企業性と公共性をいかにバランスさせるかがポイントになる。

置かれている状況が非常に厳しく、そういった点を踏まえ、答申案としている。いただいたご意見を踏まえ、専門部会でまとめた上で、次の答申でご議論いただきたい。意見が偏らないようにバランスを取りながらまとめていただきたい。

市民にサービスを供給するという観点からまとめていく必要があると考えている。

#### ○宮田参与

専門部会では、民間事業者へのヒアリングを行うなど、様々な観点から議論され、中長期的な経営基盤の強化の方向性を答申案としてまとめられており、私自身、課題認識を持っていた観点にも触れられている。非常に厳しい経営環境にある、交通事業をいかに早期に立て直し、本格化する高齢化・人口減少社会を迎える中においても、いかに安定的に持続可能な経営を行うかという審議会に求められた方向性について、答申として違和感なく受け止めている。

#### ○山下参与

報告書を読むと、非常に専門的で全体的に冷たく感じる。神戸市交通局は他の民間バス事業者が中々取り組まないバスの低床化にも取り組んでいる。

加えて、高齢者がバスに乗る際などに、運転士が「ゆっくりでいいですよ」とアナウンスするか、「急いでください」とアナウンスするかで大きく違う。

そういった運転士が優しくなろうと思いを持つか持たないか、という点は報告書を読んでどう思うかという観点が重要である。

神戸市交通局はこれまでも人材育成にしっかり取り組んできたが、もっと頑張っ  
て欲しいというような一文を入れていただけないか。

#### ○水谷会長

前半部分でこれまでの交通局の取り組みなど盛り込んでいる部分もあるが、ご意見の趣旨も汲み取っていきたいと思う。

#### ○井料委員

まちづくりについて、他部局との連携が重要であり2つの観点がある。

需要側では、まちづくりの中で需要をどのように創っていくか、あるいは環境にやさしい公共交通に誘導するようなまちづくりがどうであるのかという点で、経営環境を踏まえると、今まで以上にそういうものと連携していく必要性があり、特に強調したい。

供給側では、コミュニティバスへの置換えということで、所管する部局とどう連携していくかという点が重要。具体的には、現況でどういったコミュニティバスの

サービスが市内にあるのかという情報がもう少しあった方が良いと思う。

また、海岸線について、20年後には大きな設備更新を予定しているということで、まだ時間はあるものの、需要の状況に対して漫然としていると更新費用の費用便益比が全然でないということになり、結果として廃止が最も合理的という結果にもなりかねない。

長期の都市計画の中で、すでに建設したインフラをどう活かすべきかということが更新の際には重要になってくる。

西神山手線の設備更新の方は大体終わってきて、こちらはそもそも維持する必要性がかなり高い路線ということもあり問題なくできたと思うが、海岸線の方はこのような問題が将来的に重要な課題になる。

この点について時間が経って忘れることのないように長期的に記憶していただきたい。

#### ○土井委員

バスにあと何人乗れば、営業係数が良くなるのかということで、商店街や地元の皆さんなど、市民にできるだけ協力してもらおうという話が出たが、答申では断片的にそういった内容が盛り込まれているが、市民と一緒に交際を支援していただくというメッセージをもう少し出していった方が良いと感じている。

例えば三宮エリア110について、商店街が協力してくれることで、効果が変わってくる可能性がある。市民と一緒に働きかけるという歩みを答申の中にも盛り込み、交通局だけでなく、審議会も一緒に考えるプレーヤーとして力添えがあれば、非常にいいものになるのではないかな。

ダウンサイジングについて、需要が減れば、供給量を減らし適正にするという話が多いが、木に例えると、幹があり、枝があり、葉があって初めて成立することから、全体のバランスを適切に考えるという点が重要。

答申の後半に書かれているが、企画調整局や都市局、交通局が交通について議論する場を設け、その場に他の事業者にも参加いただき、幹を創るという議論をしていただければと思う。そのあたりの議論を答申の中で出来ればと考えている。

以上