

## 令和6年度 第110回神戸市交通事業審議会

1 日時 2024年11月12日（火曜） 15:00～16:00

2 場所 神戸市役所1号館28階 第4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

(審議事項) 次期経営計画策定方針の件

(報告事項1) 令和5年度 神戸市交通局決算の概要について

(報告事項2) 令和7年度 市バス路線変更の方向性について

### 4 出席者（五十音順）

<委員>井料委員、大塚委員、小河委員、奥谷委員、小野委員、木村委員、  
寺田委員、長沼委員、水谷会長、宮田委員、山原委員、和田委員

<参与>大野参与、黒田参与、坂口参与、西 参与、諫山参与

### 5 議事要旨

#### - 次期経営計画策定方針の件 -

#### ○小野委員

特にこの方針についての意見ではないが、前回、エコファミリー制度に関して、制度がちょっとわかりにくいという意見を出させていただいたが、この前、地下鉄を乗っていると大々的にエコファミリー制度に関する制度の紹介が放送されており、チラシも作成されていた。市バスでの広報は灘区の方ではあまり確認できていないが、ちょっとした意見に対してきちんと対応していただけたことをとても嬉しく感じた。

#### ○森川副局長

ありがたいご意見である。

市民にわかりやすく制度を伝えていくことが重要であると考えており、今回、土日や夏休みだけでなく365日使えるように拡大させていただいたが、そういったことをご理解いただけるよう、引き続き、わかりやすい広報に取り組んで参りたい。

#### ○井料委員

資料で記載されている背景のとおり、神戸市基本計画と神戸市地域公共交通計

画と足並みを揃える必要があることはもちろん当然のことだが、こういった上位計画には街自体をどのように発展させていくかというプランがあると思うので、従前から申し上げているが、そのプランに対してどのような交通サービスが必要なのかという点で、特に連携をお願いしたい。

昨年度に経営基盤強化パッケージが示されたが、経営のことはもちろん重要なポイントではあるが、市民の足の確保、あるいは強化ということが基本的なスタンスであり、重点的に計画の中に盛り込んでいくという点でも、この上位計画との連携を特に意識していただきたい。

#### ○森川副局長

計画の策定にあたっては、市の地域公共交通計画等との連携は非常に重要だと認識しており、これまでも本審議会に幹事として都市局も入っており、連携のうえ議論させていただいている。

市民の足の確保というお話があったが、我々としては、市民の方が仕事や学校、通院、買い物など様々な目的で利用されており、こういった暮らしの中で使ってもらえるものとしてありつづけるために、民間事業者とどういった連携していくのか、役割分担していくのか、ということが重要になってくると考えており、ご指摘いただいとおり、市全体の計画である上位計画とも適切に連携しながら検討を進めてまいりたい。

なお、次期計画と市の上位計画とのスケジュールの点において、計画の始期が同じであることから、概ね同じようなペースで動いていくこととなり、先に出来上がったものを見て反映するということができないため、検討を進めていく中でどれだけ情報交換ができるかということが重要になってくると考えている。

#### ○奥谷委員

経営基盤強化パッケージは令和6年2月に策定されており、その後、令和5年決算が固まったということで、新しく経営計画2030を策定する際には、当然ながら令和5年度の決算の状況はもちろん、新しく追加すべき要素も反映し、策定を進めていただきたい。

#### ○森川副局長

当然、新しい情報を反映させていくことは重要だと考えている。

できる限り、社会情勢等の変化も含めて取り入れながら、有益な計画となるよう進めてまいりたい。

○西参与

取り組みがどうなっているのかについてお聞きしたい。

「神戸市交通事業の中長期的な経営基盤強化に向けた方向性について（答申）」を見ると、他部局にも働きかけていかなければならないということや、クロスセクター効果として市民の健康維持や医療費などにも関わってくるということ、などが書かれており、そういった観点で、他部局に話し合いをしていくことが大事だと思うが、そういうことは進められているのか。

攻めの経営という観点で言うと、独立採算だけじゃなく、必要な支援が必要ということ、ここに書かれているようなメリットなどを説明しながら話し合いが進んでいるのか、現状を教えてください。

○森川副局長

我々としては、基本的には独立採算として公営企業を成り立たせていくことが重要だと考えている。

一方で、市民の足を守っていくために、必ずしも独立採算性では維持できない路線があり、先ほどご説明いただいたような効果というものを踏まえて、これまでも市の他部局と議論のうえ経営改善促進補助金もいただいているところであり、引き続き、そういった議論を進めさせていただいている。

○西参与

もう少し具体的に聞かせていただきたい。

ここに書いているようなクロスセクター効果について、議論は始まっているのか。

○森川副局長

これまでの敬老パスや福祉パスに関連して、外出の機会による効果という議論はなされてきたかと思うが、さらに具体的に、またどういった形で進めていくのか、ということは大きな課題であり、これから頭を悩ませていかなければならないと考えている。

○西参与

大きい議論をしていかなければならない。今後も人口減少が進むと市長が言っているわけであり、公共交通を守るという点や、街づくりを考える点で重要だと考える。

また、独立採算だけでは厳しいという点は、早く話し合いを始めていただきたい。

- 令和 5 年度 神戸市交通局決算の概要について -
- 令和 7 年度 市バス路線変更の方向性について -

#### ○山原委員

「KOBE KAWARU ACTION」として、トイレのリニューアルが行われているが、三宮駅の御手洗いも実際に拝見したところ、グレーの最近流行りのくすみカラーが取り入れられているなど、使いやすく気持ちがいいお手洗いになっており、本当に変わってきているなど実感させていただいた。

今度は、エコファミリー制度を「KOBE KAWARU ACTION」としてPRされており、こちらもたくさんの人に広報を進めていただきたい。

また、関西交通フェスティバルが京都であったが、その帰り道の市バスが五重塔を背景に撮影された写真の投稿に対する「いいね」がいつもより多く、見ている人は見ているんだと感じた。

なお、職員募集の動画を地下鉄の中で拝見したが、電気技士や保線技士などそれぞれ業務・業種別に動画になっており、よい取り組みだと思った。この点に関して、その後、応募状況に影響があったのかお聞きしたい。

#### ○森川副局長

トイレが良くなったと、ありがたいご意見をいただけたのかなと思うが、名谷駅も近日中にオープンするため、ぜひまたご覧になっていただき、その評価を教えてください。

トレイは、駅を利用する方にとっての1つの大きなメルクマールだと考えているため、「KOBE KAWARU ACTION」でのPRもしているが、トイレを気持ちよく使っていただける環境を最大限提供していきたいと考えている。

職員募集にかかる動画の影響に関して、なかなかすぐに効果が出るものではないが、地下鉄の仕事として、運転手や駅掌はわかりやすいが、その裏側で線路の整備、電気の供給などを頑張っている職員がいることはあまり知られていないため、文字ではなく動画でわかりやすく提供していくことが重要だと考えている。

どういう手法で展開すればいいのか、SNS等でどうしたら響くのか、日々我々としても努力はしているところであり、皆様方からご意見もいただきながら、心に響くような広報に引き続き取り組んで参りたい。

#### ○長沼委員

私は毎日、地下鉄と市バスを乗っている1人だが、エコファミリーについて意見

を申し上げたい。

「KOBE KAWARU ACTION」を通じて、子どもと大人が一緒に乗れば子どもが無料ということの子育て支援策のように広報されているようにも見受けられるが、本来はマイカー利用から公共交通機関に転換を呼びかける趣旨で始まったと認識しており、環境のことやSDGsに貢献するといった趣旨が説明されていないように感じている。

改めて、市民に対して、エコファミリーを何のためにやっているのかということ、PRする必要があるのではないか。

#### ○森川副局長

エコファミリー制度について、ご指摘のとおり、当初はSDGsの一環で自動車からの公共交通への転換として展開してきたものであり、今も変わってはおりません。

今回のPRとしては、やはり値上げがあったことを踏まえて、その中でもこういった制度の拡充もあり、使いやすいという事を伝えるため、また紙面に割ける文量の都合もあり、子育て施策に振り切った広報として実施した。

加えて、「お父さんやお母さんと一緒じゃないと割引が適用されないのではないか」というお声も多かったので、そうではないということ、今回はしっかりと伝えたかった。

我々としても、当然SDGsに貢献しているということを発信していく事も重要だと考えているため、その機会や目的に応じて、きちんとお伝えしていきたい。

#### ○木村委員

特に海岸線が大きな赤字が出ていることについて、例えば、朝夕のラッシュ時間を除いて、10分に1本のところを15分、20分に1本にするといったことでの赤字の削減額がどれくらいになるのか。

また、海岸線は子どもが無料になっているが、1円の収益にもならないのはどうかと考える。年間パスとして1,000円程度ご負担いただくようなことができないのか。

#### ○森川副局長

海岸線の収支の改善について、手元に出せる数値等はないが、最近では三菱重工業さんの通勤定期の対象として海岸線が認められるようになったことで通勤の乗客が増えていたり、ノエビアスタジアムでの2日間連続のコンサートにより10万人以上の方に乗っていただいたりなど、イベントや企業の取り組みによる乗客の増加によって収支も改善していくため、コストの削減と売上げの増加の両方のバランスを踏まえながら、収支改善に全力で取り組んでまいりたい。

また、海岸線の中学生以下フリーパスについては、子どもが無料となることで、車でのお出かけではなく、大人が子どもと一緒に海岸線に乗っていただける、そして大人分の収入が増える、ということで施策を展開しており一定の価値があると考えている。

また、日本では珍しい尖った施策であり、うまくPRしながら地下鉄の良さを発信していきたい。

#### ○小野委員

この度の市バスの料金の値上がりに関して、婦人会の誰からも苦情を聞いたことが無く、上がる前は心配していたが、値上げで大変だという声を聞いていない。

#### ○森川副局長

値上げに関して、皆様にご負担をおかけして非常に申し訳ないと思っている。

やはり市民の足を守ってほしいというところが1番強いのかなと受け止めており、経営の健全化により市民の足を引き続き守っていただけるように全力で取り組んで参りたい。

#### ○小河委員

スライド17・18ページの収支改善として、企業努力による経営改善効果による金額が大きいですが、具体的にどういったことを考えているのか。

また、人材確保の取り組みや離職者の状況なども分かれば教えていただきたい。

というのも、私が鉄道事業者の連合の立場で来ているが、この5年間で採用募集をしてもなかなか来ない、また若者の離職が止まらないといった状況があり、この数年での労働環境の変化をどう見ているのかを聞きたい。

路線に関しては、以前もお話ししたが、効率化を図ることは良いことだが、路線の収支の赤字かどうかでの判断だけでなく、また他事業者に移譲するという形ではなく、総合的なパッケージとして方向性を考えていただきたい。

#### ○森川副局長

経営改善の効果に関して、例えば、今、駅務業務は全て有人だが、遠隔システムを入れていくことでの効率化や、市バスの路線の効率化、投資計画の見直しなどの経費削減の取り組みが重要と考えている。

人材確保について、我々も同じく厳しい状況にあり、若者を中心に就職に対する価値観が変わってきているため、働く魅力を発信していくこと、交通局で実際に働いてからもやりがい感じていただけるような風土に変えていくこと、といったことに取り組んでいるところである。

路線再編について、当然、人が乗っていないから、少ないからということだけではなく、代替交通があるのかどうか、民間で賄える路線はお任せする方が良いのではないか、一方で、灘区の北の方などバスでしか行けない所は市民の足を守っていないといけないと考えており、そういったことを踏まえながら路線の再編を考えていきたい。

#### ○井料委員

11ページの高速鉄道事業の海岸線の決算について、コロナの回復があるにしてもとても改善されているが、この要因とは何か。

#### ○森川副局長

海岸線について、少しずつ通勤需要が戻ってきている、特に工場が多く在宅勤務がしづらいということが考えられる。

また、ヴィッセル神戸やオリックスなどのスポーツチームの盛り上がりも考えられるので、地域の様々なスポーツチームの活躍を願っている。

#### ○奥谷委員

附帯事業収入が減少しているが、コロナの影響が落ち着いてくれば、普通であれば増加するはずのところ、減少している要因は何か。

サッカーや野球などのスポーツチームが盛り上がるとご利用者数が増えるという趣旨のコメントについて同感するところであり、関連して、バスの利用は高校生や大学生などの若い世代が多いと考えるが、大学等の教育機関が沿線にどれだけあるのか、今後確保できるのかといった考えはあるのか。

#### ○森川副局長

附帯事業収入について、三宮や名谷など改修工事をしており、三宮駅前の店舗も閉めているような状況のため、賃料収入や広告料収入が減少したものである。

三宮駅前の店舗については、来年春にはおにぎり、パン、スイーツの店舗がオープンする予定であり、来年春のリニューアル以降、営業部隊が全力で増収に向けて取り組んでまいりたい。

高校性や大学生等の若い世代に関して、トータルの人口も減少しているが、若年世代の人口減少を踏まえると厳しいと考えている。

直接の回答ではないが、神戸市としては、本年9月より市内の高校に限るが、高校生の通学費を全額一般会計から負担させていただいており、金銭的な負担等を気にすることなく、一生懸命、勉強や部活動に専念できるような環境を整え、また関西学院大学が進出するという話もあるが、教育機関が神戸に進出いただけ

るよう我々としても市と連携して取り組んでいきたい。

#### ○西参与

市バス路線の変更に関して、33系統を廃止するということだが、その路線には広告事業者が上屋を整備して設置されたバス停があり、市バスが来なくなれば、その広告事業者が困るのではないか。調整はどうなっているのか。

また、19系統や39系統は資料ではわからないが、減便があるのか。

#### ○児玉副局長

ご質問の件は、西岡本2丁目という停留所のことであり、MCドゥコー社という広告事業者が広告付き上屋を整備し、広告料収入で維持費用が賄われるというスキームである。

西岡本2丁目の停留所は、今回の路線変更により市バスが通らなくなるが、現在も広告事業者と調整を続けており、広告事業者からは、バスの運行が無くなったから直ちに撤去することは考えていないというコメントを頂戴している。

当然ながら路線変更に際しては、データに基づいて進めさせていただくが、不具合が生じた場合には、適宜対応させていただく考えであり、33系統は一旦廃止させていただいたうえで、その後もニーズが無ければ廃止継続となる。

なお、このエリアは、並行して民営バスも運行しており、そういった点も含めて、何か調整できることが無いかという事を模索しているところである。

19系統や39系統については、こちらは高校生の通学費の無償化の影響等もあり、ご利用が増えており、この需要に対応していくことを考えている。

例えば19系統では、全ての便が鴨子ヶ原から阪急御影駅を通過して阪神御影まで運行しているが、データを見るとほとんどの方が阪急御影駅で降りており、阪神御影までご利用されるお客様は非常に少ない。そのため、阪急御影駅で折り返して鴨子ヶ原に戻ることで、新たな車両や運転士を用意することなく便数の維持又は増便ができるのではないかと考えている。

結果的に、ご利用の少ない阪急御影から阪神御影は減便になるが、鴨子ヶ原の方が最寄り駅へしっかりアクセスできることを念頭に計画している。

#### ○西参与

上屋に関して、もともと神戸市がお金を使わないでできる形として民間事業者にやっていただいております。減便等で市バスが通らないことで影響があるという問題はこれからもあると考えられる。そこも総合的に考えていかなければならないと考える。

あと、19系統や39系統は、時間によって減便になるかもしれないという事が気に

なる。数年前にも減便しているため、すぐまた減便というのは、当時はたくさんの方が乗りたいと署名も集まったりしたようなところでもあり、声を聞いていただきたい。

○大野参与

エコファミリー制度に関して、神戸市民の認知度どのくらいなのか。

○森川副局長

年間60万人程度ご利用いただいております、毎年増加しています。

スグール（アプリ）などの様々な形で発信しているところではあるが、どうすれば効果的に周知できるのか試行錯誤しており、引き続き認知度が高まるように取り組んで参りたい。

○大野参与

私も東灘区の議員だが、東灘区に住んでいる方には、市バスも地下鉄も利用する機会が少ない方が多い。乗客を増やすためにはこういった方に乗っていただけるような取り組みが重要である

また、エコファミリー制度ができた当時に比べて、電気自動車やハイブリット車も増え、またファミリーでなくても利用できることから、この名称が伝わりにくいのではないかと考えられるため、抜本的な見直しとして、名前を変えてみてもいいのではないかとということをお意見としてお伝えする。

以上