

令和7年度 第115回神戸市交通事業審議会 議事要旨

1 日時 2026年3月5日(木曜) 10:00~12:00

2 場所 三宮研修センター8階805号室

3 議事

(1)開会

(2)交通事業管理者あいさつ

(3)報告事項

①「神戸市営交通事業 経営計画 2030」について

② 2026年度(令和8年度)神戸市交通局予算案の概要

4 出席者

<委員> 足立委員、大塚委員、上鶴委員、兒山委員(リモート)、三古委員、辻委員、坪田委員、土井委員、長沼委員、水谷会長、山原委員

<参与> 門田参与、のまち参与

5 議事要旨

—【報告事項②】2026年度(令和8年度)神戸市交通局予算案の概要—

長沼委員

2点申し上げる。

1点目は情報発信のあり方についてである。須磨エリアの路線見直しを最初に知ったのは市議員のピラを通じてであった。政治的主張を含む情報が先行することは本意でなく、交通局からフラットな情報を先に届けることが必要ではないか。また自治会員であるにもかかわらず自治会からの説明は一切なかった。2月のホームページ掲載時点ですでに決定事項のような告知となっており、意見反映が可能な段階なのか判断しにくかった。バス停に廃止前提のような内容の掲示がなされている点もいかなものかと思うがどうか。

2点目は地下鉄海岸線の3月のダイヤ改正についてである。駅構内のポスターには「ダイヤ改正」の文言のみで変更内容の記載がなく、スマートフォンを使えない方を含め、利用者にとって不親切な案内であると感じた。昼間時間帯の減便については一言でも記載すべきであり、都合の悪い情報ほど丁寧な説明が必要ではないか。

児玉幹事

1点目の須磨エリアの路線見直しについて、令和7年10月頃から関係エリアの約50団体に素案を説明し、意見を聴取した上で令和8年2月に交通局案を公表した。断片的な情報が先行し不信感を招いた点は本意でなく、情報発信のあり方を真剣に考えていく。バス停の掲示は「交通局案」の段階であり、最終実施前に寄せられた意見は可能な限り反映したい。

繁田高速鉄道部長

2点目の海岸線のダイヤ改正について、海岸線ダイヤ改正の周知が前回指摘を受けた際と同様の広報内容になってしまったことをお詫び申し上げます。市民の視点から見てどうかという点について、作り手側の視点にズレがあったと認識しており、今後は JR 等の先行事例も参考にしながら、利用者の視点に立った周知を検討する。

長沼委員

バスの路線見直しについては、7月時点でダイヤが固まるとのことだが、現段階はまだ「交通局案」との理解でよいか。

児玉幹事

ご指摘の通り「交通局案」の段階であり、2月初旬からのバス停掲示を通じて意見の収集を開始している。利用増に資する提案や交通局が見落としていた指摘等は反映したい。

長沼委員

JR が 3 月 14 日にダイヤ改正を行うが、車内吊り等に「利用状況に応じて見直しを実施します」等の一言が添えられているので参考にして欲しい。

大塚委員

自動車会計の資金不足比率が 20%上限に迫っている。実際に 20%に達した場合の対応策はあるのか。例えばその時に限り一般会計から予算を投入することはできるのか。また、海岸線の毎年約 30 億円の赤字が続いているが、今回の減便による改善効果はどの程度か。

森川幹事

企業会計においては独立採算が原則となる。対応策として、一義的には損益の黒字化を図ることが重要である。資金確保の観点から、垂水支所や舞子回轉地の不動産活用による現金化も並行して進めている。海岸線の減便効果については、費用の大部分が減価償却費や電気代等のインフラコストであるなかで、数千万円程度の改善効果を見込んでいる。

坪田委員

垂水の回轉地など市有地を売却する際に、単に売却するのではなく、地域の価値を生むような活用方法を検討できないか。例えば、集会施設やチャレンジショップなど、地域コミュニティに配慮した仕様を売却条件に入れる。売却前に地域にヒアリングをかけ、事業者とも地域との関係性維持についてコミュニケーションする場を設けるといった工夫である。民間企業でも、そうした仕様があれば地域との関係性に意識が向くと思うがどうか。

森川幹事

不動産活用においては、その目的を明確にすることが重要である。仮に集会所を設置した場合、収入

は見込めず、逆に運営コストが発生するため経営改善には寄与しない。また、民間事業者に対してそうした条件を付した場合、売却価格の引き下げを求められることが想定される。ただし、交通局も神戸市の一組織として、市全体の発展に貢献することは重要と考えている。例えば保育所用地など、明確な行政目的が存在する場合には、その目的に沿った活用も選択肢となる。

今後は都市局や区役所と情報を共有し、行政目的がある場合はそれを優先する一方、行政目的がない場合は制約を最小限にして交通事業の経営改善を優先する。このバランスを保ちながら、関係部局と連携して進めていく。

辻委員

地下鉄周辺は車で行くイメージが強く、ウエストメンバーズカードがあれば3時間100~200円で駐車できる。西神中央、西神南、学園都市など多くの駅で使えるが、駐車料金をもう少し上げれば、電車利用者が増えるのではないかな。

また、現在、西神中央から三宮まで410円だが、430円程度の値上げならあまり気づかない。480円くらいになると高くなった印象はあるが、市民フォーラムなどで赤字の状況を説明すれば理解してもらえるのではないかな。

神戸のデザインはおしゃれで、他市に負けないブランド力がある。名前入りキーホルダーなどを駅の改札で販売すれば、それ目当てに駅に来る人が増え、その人が広告塔になる。市バスや地下鉄のトミカも、子供や大人のファンが購入することで、電車に乗るきっかけになると思う。特に海岸線については、こうしたグッズ販売を通じてブランド強化を図ることができるのではないかな。

森川幹事

駐車場料金について、環境政策の観点からは、車より公共交通を利用してもらう方がCO2削減に寄与する一方で、店舗側は集客のために駐車場が必要と考えており、社会全体でどう受容するか考える必要がある。交通局が運営していない駐車場も多く、値上げを求めるのは難しいが、エコファミリー制度などで少しずつ公共交通利用の考え方が広がることを期待している。

運賃改定について、現時点で料金改定について決定していることはない。令和6年10月のバス料金改定は、物価上昇や運転手不足への理解が広がる中、比較的落ち着いて受け入れられた。運行に必要な原油や人件費が上昇する中、コストをどこかで負担いただかなければ運行継続が困難である。今後、審議会でも議論させていただきたい。

グッズ販売について、駅名入りグッズは現在あまりないため、新たに発売を検討している。ただし、同じ量を作っても駅によって売れ行きが異なるため、在庫管理に苦心している。最も重要なのは在庫をゼロにすることである。在庫が残れば利益よりコストが大きくなるため、他社局の状況を参考にしながら、販売チャネルを増やして取り組んでいきたい。

山原委員

今年のトミカ販売は抽選制で、当選者のみが購入できる仕組みだった。1回の購入数も3台までと制限されているため、買い占めや転売のリスクが少なく、在庫もほとんど残らない。とても良い販売方法だと思う。ただし、外れることも多く人気が高いため、何回もやると価値が下がるかもしれないが、もう

少し販売機会を増やしてもいいのではないかと。

廃棄部品を活用したグッズなども積極的に販売してほしい。また、トミカ販売について知らない人も多いため、販売情報などをもっと広く発信すれば、応募者が増えるのではないかと。私は SNS で知ったが、駅などで歩いているだけで気づくような発信方法もあるとよい。

森川幹事

既存のトミカは交通フェスティバルなどで通常販売しているが、新製品はマニアによる大量買い占めが発生し、子どもが買えない状況になる。公平性確保のため、抽選販売が現状では最適である。今回製作したポンチョバスのトミカは、今後のバスまつりなどでも販売予定である。

購入者は子ども連れとマニアが中心である。交通局の Instagram だけでなく、市の SNS や子ども家庭局にも情報提供し、ターゲットに応じた発信を行っている。まだ十分ではないが、日々改善に努めている。

3 月にフェスティバルとは別に中古部品販売会を開催する。会場に宅配業者を配置し、重量のある部品も購入後その場で発送できる仕組みを導入する。他の 5 社局も参加予定であり、ファン層のニーズに応えながら交通局のファンを増やしていきたい。

土井委員

まず、バス運転士不足について、令和 8 年度当初の不足人数を教えてください。

児玉幹事

令和 8 年度当初の段階では、タイミング的に新規採用職員研修後の乗務開始により、一旦はなんとか所要人員を確保する見込み。ただ、運転士の採用環境、先行きとも相当厳しく、委託先の民間バス事業者も人材確保に相当苦心されていると聞いており、極めて厳しく予断できない状況。

森川幹事

当局の運転士の年齢構成は 55 歳以上に大きく偏っており、10 年以内に半数以上が退職する。担い手不足は明白で、養成枠制度等を駆使した継続的な採用が不可欠と考えている。

土井委員

現状で運転士が充足されているのは素晴らしいが、年齢構成を考えると今後大量に退職者が出るため、その補充は極めて難しい状況と考える。様々なバス会社と話をしているが、基本的にどの事業者も運転士不足に悩んでおり、充足している会社はほとんどない。

とある中核市との意見交換では、退職したドライバーに再び働いてもらう方法が議論されたが、65 歳以上を雇用しない方針では再雇用は困難である。そこで、大型二種免許を持たない人でも運転できる方法はないか。道路運送法 78 条 2 号を活用すれば、大型二種免許でなくても、白ナンバーで運行できる可能性がある。市バスではハードルは高いと思うが、今後の研究課題として、退職運転手にもご活躍いただけるような新しい仕組みを検討することも一つの方法ではないか。

次に、パブリックコメントについてである。どんな意見があったかのご説明はいただいたが、採用した

意見や採用が難しいと判断した意見の理由について説明がなかった。この点について説明いただけるか。

森川幹事

パブリックコメントについて、いただいた意見は市民の声をよく表しているものと理解している。例えば「バスを小型化すべき」という意見は理解できるが、購入費が大型でも小型でもあまり変わらず、運転手も1人必要で、朝の時間帯には大型の輸送力が必要といった現実的な制約がある。今回は特に大きな修正はしていないが、今後の経営にはこうした意見を踏まえて取り組んでいく。

土井委員

次回以降は市民意見に対する交通局の考え方についてもご説明いただきたい。それが交通局の活動姿勢を示すものになる。

最後に、P.22の財政計画のことで、高速鉄道の財務状況について、累積欠損金がどんどん上がっている。特にR16年度は前年に比べて31億赤字の128億円になっている。さらにこの先、好転する材料が乏しいと想定すると経営状況は悲惨なことになると想定できる。ずっと赤字が続いている中で、収支均衡や投資額の抑制、EBITDAが17倍という目標が実現できるのか大変気になる。この計画は「再建・体力回復期」の5年間として頑張るということで応援したいが、収支見直しを見ると5年後の安定運営期に繋がると思えない。運賃改定も挙げているが、それだけでこの状況を右肩上がりに直すことができるのか。バスの方は土地売却でかなり収支が改善されるが、高速鉄道事業の方がバスよりも非常に厳しい状況にある。この計画を踏まえた上で、この状況に対してどのような対応方針をお持ちか伺いたい。

森川幹事

ご指摘の通り、高速鉄道事業の資金収支は右肩下がり、このままでは破綻しかねない状況である。改善には収入増、支出減、不動産活用など、あらゆる手段を同時並行で検討し、実現可能なものから早急に取り組む必要がある。ただし、鉄道会計は減価償却費などインフラコストが大部分を占めるため、即座の改善は難しい。議論が進めば皆様と情報を共有し、方向性についてご議論いただきたい。

土井委員

コツコツとした取り組みだけでは対応できない局面が来ることは容易に想像ができる。現在の計画に加えて、この状況を打開するための施策を真剣に議論し、実施することが急務だと考えて欲しい。

足立委員

人口減少、利用者減少、運転手不足など、交通事業を取り巻く環境の厳しさがよく分かった。2026年度からの5年間を「再建・体力回復期」と位置付け、コスト構造の見直しと収益力強化を進める方向性は現実的なアプローチである。ただし、市バス事業は黒字見込みだが累積資金不足は大きく、地下鉄事業も赤字が続いており、財政状況は楽観視できない。

市民意見募集では多くの意見が寄せられ、公共交通への関心の高さがうかがえる。しかし、「周知して

いる」という回答に対し「知らなかった」という声が出ている。情報過多の時代だからこそ、関心があっても情報が埋もれて届きにくくなっている。重要なのは、「放置した場合の将来像」と「政策を実施した場合の将来像」の対比を市民と共有することである。何もしなければ、計画的な見直しではなく突発的・連鎖的なサービス縮小が起き、安全・安定輸送さえ困難になる。現状維持は維持ではなく、放置すれば望ましくない状況に陥るリスクがある。

例えば 20 年後の 2 つのシナリオを示し、「何もしないとこうなる。それを避けるために今整備している」という筋書きを示せば、現在の施策の受け止め方も変わり、広報も市民の心に刺さるのではないか。公共交通以外にも水道や下水道が厳しい状況にある中、こうした説明が市民の理解と合意形成に必要である。

森川幹事

単純に「このまま右肩下がりで推移する」という収支見通しのグラフを見せるだけでは、自分の生活への影響がイメージしにくく「我が事」として捉えてもらいにくい。一方であまり極端な将来像を示してしまうと逆に「もうどうしようもない」と見捨てられてしまうリスクもある。

その匙加減が難しいが、「我が事」として捉えられるよう、マスメディアとの連携や、SNS を見ない層への口コミを活用しながら、より効果的な伝え方を他都市や民間の事例から学んでいきたい。

上鶴委員

市バス路線の変更について、限られた経営資源をどこに優先配分するかという観点から非常に重要な取り組みだと理解している。いくつかのエリアを選び毎年順番に路線見直しを進めるローテーションの考え方と思われるが、どのように取り組むエリアや順番を決めているのか。

資料 31 ページのエリア別収支を見ると、赤字規模にエリアによってかなり差がある。例えば兵庫・長田エリアは令和 6 年度に路線見直しを実施されたが、まだ 5 億円近い赤字がある。

改善効果が大きく見込まれる場合は、優先順位を柔軟に見直して再度取り組む視点もあると思うがどうか。

児玉幹事

収支状況は当然重要な指標である。ただし、エリアの見直しにあたっては収支の数値だけでなく、①供給過多になっている路線の有無、②鉄道駅へのフィーダー輸送としてのアクセス性改善、③改善インパクトの規模、④将来の需要予測、⑤地域への事前周知・対話に必要なリードタイムなどを総合的に判断している。

兵庫・長田エリアについては令和 6 年度に見直しを行い、収支改善が見られたが、まだ 5 億円近い赤字が残っている。一度実施したから終わりではなく、実施後も継続して効果を検証し、さらなる改善点を見つけていく姿勢である。赤字規模の大きい順に単純に取り組むわけでもないが、待ったなしの経営改善が必要な状況であるため、見直しのサイクルを早めていきたいと考えている。

三古委員

先ほどの須磨エリアのチラシを見ていたが、これは確定事項ではなく変わる可能性があるとの説明

だったが、チラシを見ると変更が決まっていて 8 月 1 日の実施時期だけが予定されているようにも読める。「意見を受け付けている」「変わる可能性がある」という点が分かりにくいと感じたがどうか。

児玉幹事

2 月に「交通局案」としてお示しし、広報誌「広報 KOBE」に折り込む形で配布した。各バス停には停留所ごとの変更内容を掲示している。寄せられるご意見の中で有用なものは当然反映したいと考えているが、全てのご意見を受け入れると経営改善につながらないという面もある。

「ご意見をどうぞ」という表現が前面に出ていない点のご指摘はその通りであり、その点の見せ方が不十分であったかもしれない。今後の進め方の中でブラッシュアップしていく。

三古委員

「路線変更案」と「案」をつけて示すだけでもかなり違うのではないかと。半年前にお知らせするという良い方向への改善がなされているにも関わらず、メッセージの意図が適切に伝わっていないとすればもったいない。

また、海岸線のダイヤ改正についても、私は直接チラシを見たわけではないが、単に「ダイヤ改正」とするだけではなく、例えば「減便になる時間帯があるのでご注意ください」等、伝えたい内容が適切に伝わるような工夫があるとよいと思う。

兒山委員

地下鉄の採算性の厳しさはよく分かったが、海岸線の減便効果について「細かい金額は言いにくい为数千万円程度」という回答では 2,000 万円なのか 5,000 万円なのか判断しにくい。サービス低下を受け入れる以上、効果をより具体的に示せないのか。

また、先ほどトミカの話が出たが、小さい子供から親しんでもらうことは大変大事なことだと思う。トミカは抽選が当たらないと買えないので難しいかもしれないが、「こべっこウェルカム定期便」などに混ぜ込むといった方法もあるのではないかと。仕組みはあまり詳しくないが、場合によってはそうした配送システムを使って、安いものであればプレゼントするというのも可能かと思う。

繁田高速鉄道部長

ダイヤ改正の効果額は、電車走行距離の減少に伴う電気代削減を中心に 3,000 万～4,000 万円程度のインパクトを見込んでいる。電気代の物価変動により数値に幅があることが「言いにくい」とした理由である。人件費についても若干の削減が見込まれるが、インパクトは小さい。

のまち参与

個人的に金沢の野町駅でキーホルダーを買い続けている。名前入りキーホルダーは良いが、神戸市の駅名で苗字らしいのは上沢や長田ぐらいしかない。ただ、特注タイプでバス停なども含めたグッズがあると面白い。資料上部の神戸と電車が付いているロゴマークは非常に可愛いですが、このロゴを使ったグッズはない。BE KOBE と合わせた面白いグッズがあってもよい。

また、ポップアップストアをヴィッセルのイベントなどと合わせて開催すれば売り上げが上がるのでは

ないか。ヴィッセル、アイナック、ラグビーなどとの抱き合わせコラボグッズがもっとあってもよい。阪神電鉄は阪神タイガースのグッズがたくさんあるので、同様の取り組みが売り上げの足しになる。

昔は野球でドル箱路線だったが、最近はオリックスの試合が年間 6 試合しかない。ヴィッセルも今年は平日の試合が多く、土日の売り上げ減が心配である。ノエビスタジアムに空調を付けることでイベント誘致ができる。交通局、ヴィッセル、楽天と一緒に、赤字を少しでも減らせるようにしていただきたい。

門田参与

6ヶ月前に告知するという今回の取り組みは良いことだと思う。ただし、須磨エリアの見直しでフォーラムが開催されたかどうかという点と、約 50 団体への説明から地域住民へのフィードバックがどのように行われたかが気になる。自治会の方でも、自分が利用するかしないかで受け止め方が変わる。バス停は数が多く、路線も広範囲に及ぶため一律の周知が難しいことは承知しているが、変更があるのであれば、三宮ではなく該当地域で説明会を開催することも一つの方法ではないか。今後ご検討いただきたい。

児玉幹事

フォーラムについては昨年 12 月に市バス全体の現状を伝える趣旨で初めて開催した。募集後すぐに席が埋まり、高い関心を寄せていただけたと感じている。

須磨エリアの見直しでは地域団体にご説明させていただいたが、そこから地域住民への伝達状況までは把握できていない。地域団体にご意見を伺う趣旨は、IC カードのデータをベースに素案を作成し、地域をよく知る団体の方々からアドバイスやご意見をいただくことで気づきを得るためである。全戸に聞くことは困難なため、地域団体を通じた意見聴取という手法をとっている。

本日の委員の先生方からのご意見も踏まえ、広報の仕方や進め方をブラッシュアップしていきたい。正直なところ手探りで進めており、いろいろなやり方にチャレンジしながらレベルを上げていきたい。

以上