

令和6年度 第111回神戸市交通事業審議会

1 日時 2025年3月31日（月曜） 14:00～16:00

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

（報告事項） 令和7年度 神戸市交通局予算の概要

（審議事項） 「経営計画2030」の策定状況

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、小河委員、奥谷委員、木村委員、土井委員、
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

－ 令和7年度 神戸市交通局予算の概要 －

○山原委員

ホームページがリニューアルされ、知りたい情報が一番前に表示されるようになり、非常にわかりやすくなった。市バス64系統の定期券も2ルート化され、利便性が高まったと感じる。また、「KOBE KAWARU ACTION」のピールオフ広告として名前入りのアクリルキーホルダーを先着順で配布していたが、どのような影響があったのか。

○森川副局長

「KOBE KAWARU ACTION」のピールオフ広告については、多くの方に知っていただいたという点で大きな成果があった。通常の広告は見ただけだが、ピールオフ広告は自分で剥がすなど能動的に関わっていただける広告である。この広告は主に関東や首都圏で実施されており、神戸でもピールオフ広告ができる可能性を発信できたことは価値がある。一方、実施方法については制約があり、始発でももらえなかったという声も聞いている。今後はもう少し配慮しながら進めていきたい。

○長沼委員

3月15日の地下鉄のダイヤ改正について、ポスター等で周知されているが、詳細は自分で調べる必要があり、ホームページを見ても改正のポイントがわからなかった。他の鉄道会社では「ここが便利になる」とアピールしているので、周知方法の改善が

必要であると感じた。駅のリノベーションに関して、名谷駅は綺麗になって良かったが、同じくらい古い妙法寺駅のリニューアル予定はどうなっているか。

○森川副局長

名谷駅のリニューアルについては、多くの方に店舗をご利用いただき、当初の売り上げ目標を超えて推移している。地下鉄は減価償却費の増加により経営が非常に厳しい部分があり、次に妙法寺駅のリニューアルに着手できるかどうかは、今後の経営状況を見ながら適切に判断する必要がある。

○繁田部長

地下鉄のダイヤ改正に関する広報については、記者提供資料ではポイントを説明したが、お客様への説明が十分ではなかったと反省している。改正が3月15日にあることを知らせることが前面に出すぎていた。今後のダイヤ改正では、ご指摘を踏まえて対応を考えていきたい。

○土井委員

神戸市は高校生の通学定期を全額補助している。多くの自治体の通学補助では半額が多いが、全額補助は珍しく神戸市として自慢できる政策である。全額補助は親の家計費の負担軽減だけでなく、公共交通での通学が促進されることで、例えば親の送迎負担が軽減されるため、多くの家庭にとって有益である。この施策が日本中に広まることが期待される。

滋賀県の近江鉄道は通勤時間帯を除いて1時間に1本程度の運行をしているが、ダイヤと始業時間が合わないため通勤に不便であった。鉄道側がダイヤを始業時間に合わせ、企業も始業時間を変更することで、利用者の利便性が向上した。学校の始業時間も調整し、利用者増加と移動の質の向上を目指している。こうした鉄道やバスの沿線の企業や学校とが相互に利用しやすい環境をと整えていくための協議を進めることが期待される。

公共交通指向型都市開発（TOB）の考え方にに基づき、かつて西神・山手線も公共交通を中心に都市開発を進めてきた。今後の神戸のまちのあり方を考えると、これまでより、更に公共交通型のまちづくりをしていくことが必要である。そうすることで、将来的に免許がなくても快適に過ごすことが可能となる。高校の通学定期無料化の取り組みも、公共交通を中心とした都市開発の一環として位置付けられるべきである。

○森川副局長

高校生の通学定期無料化については、神戸市の子育て施策として取り組んでいるものであり、我々としても、「子育てに優しいまち神戸」ということをきちんと発信していくことが重要だと認識しているので、こども家庭局や企画調整局などと一緒に

なって発信していければと考えている。

企業との連携について、企業側が始業時間を変えることは大変であると聞いており、学校も一部の時間帯に集中しており、それをどのように分散し、企業側と学校側双方にとって有益な形を築くことが重要である。引き続き、企業と協議を重ねていく。

都市開発については、都市局が西神沿線で進めているプロジェクトと連携し、沿線全体の活性化を図ることで交通局の乗降客数を増やす取り組みを進めている。交通局として、新たに活用できる土地が多くあるわけではないため、引き続き、市と一緒に取り組みを進めたい。

○井料委員

62系統の急行便について、通常、利用者は近いところで乗り降りしたいと考えるが、あえて急行とした理由を教えてください。

○児玉副局長

62系統の通常便は谷上駅から神戸北町まで約30分かかるが、急行便は片道約15分で運行できる。深夜時間帯において、利用者が早く帰宅できることや車両の回転率を考慮し、ご利用の多い停留所を選んで急行便を設定した。これは実証実験であり、利用状況を観察しながら最適な形を検討していく。

○奥谷委員

地下鉄の減価償却費の負担が大きいことについて、減価償却費はその年度だけのものではなく、資産の耐用年数の期間は発生するものであり、長期的に見ても将来の負担が引き続き大きいことが推察される。そうした中で、高速鉄道事業会計のR7年度予算の純損益は56億円の赤字であり、先般、市バスが運賃を改定したように、今すぐではなくても地下鉄でも運賃の改定を検討するに値するのではないかと考える。

次に、料金収入に関連して、市バス・地下鉄両方に言えることだが、様々な割引プランが用意されているが、これらは利用の促進や市民の福祉の増進など様々な効果を期待して設けたものだと思う。しかしながら、当時想定した効果が、現時点で実現できているのか、当時の時代背景と現在は異なっているのではないかと、ということの検証があってもいいのではないかと。これまでも様々な策を打ってきてはいるが、1つ1つを見たときに、実は再検討できてなかったものがないか、今の時代に照らしてどうか、効果がなくなったものはないか、この際、改めて確認いただいてもいいと考える。

○森川副局長

他社局では「鉄道駅バリアフリー料金制度」を導入し、ホームドア等の設置を進めている。また、エネルギーコストや人件費の高騰を踏まえて料金改定も行っている

状況である。昨年度にも本審議会と同様の議論が行われており、今後の「経営計画2030」の議論の中でも取り上げていただきたい。

料金収入については、本来の目的に沿った利用がなされているか、その効果が経営と市民のメリットに寄与しているかを検証し、時代適合性を見直す必要があると考えている。

なお、料金とは関係ないが、ICカードの利用増加により往復乗車券の販売がほとんどなくなっているため、稀に発生する払い戻し時の事務負担や処理誤りのリスクを踏まえ、令和7年度に廃止する予定である。料金面だけでなく、事務負担や事務リスクを見比べながら、本審議会でも議論していただきたい。

○和田委員

バスロケーションシステムの更新など、すでにあるサービスの利便性を高めるものについて、是非進めてもらいたい。また、郊外の活性化として、64系統の2ルート化や伊川谷用地の利活用など、評価できる取り組みだと考える。

高校生の通学定期無料化に関連して、さらなる制度の拡充は難しいかもしれないが、大学生の中には定期券を購入せずに週3回の授業で済むようにスケジュールを組む学生がいるため、大学生に対する施策についても検討の余地があると思う。

○森川副局長

高校生の通学定期無料化は、大阪府の高校生授業料無償化を受けて、市として何かできないかという観点から始まったものである。大学生も対象にすることについては、税金の使い方として適切かどうか、大学生の通学費を市の税金で負担することが市全体で理解されるかという視点で議論が必要である。

○大野参与

土井委員からご紹介のあった近江鉄道の取り組みに関して、鉄道事業者と沿線の事業者が話し合い、始業時間とダイヤをお互い調整しあう取り組みがあったとのことだが、乗り支えというのはあったのか。車通勤だった人が電車で通勤しようというような動きはあったのか。

○土井委員

近江鉄道は昨年4月から上下分離を導入した。それまでは一体経営でインフラコストが高く、10年以上赤字が続いていたため廃線の話もあった。しかし、朝晩は多くの人利用しており、高校生の通学や通勤での利用が見られた。調査の結果、ある企業では3,000人の従業員のうち約1,000人が電車を利用していることがわかった。乗車人員のうち、1/3は通学定期、1/3は通勤定期、1/3は定期外の利用である。通勤利用が意外に多いことがわかる。

車通勤から電車通勤に転換したわけではなく、新規雇用の人が電車を選ぶことが多い。また、定期券の売り上げも多いが、勤務形態によって回数券を選ぶ人が多いこともわかった。年1回沿線の企業と懇談会を実施し、沿線事業者、鉄道事業者、行政が利用促進や利用方法について意見交換をしている。その結果、企業からも駅の待合環境の改善や、事業所から駅までのルート整備、途中の橋梁整備なども行われている。

○大野参与

交通局でもバスの減便など、やらざるを得ない状況ではあるが、コミュニケーションというのが大切になってくるのだろうと感じた。

○土井委員

これまではバス停間のODなど利用実態のデータがなかったが、交通局では2タッチによりデータを集められるようになった。このデータを活かしてサービスにメリハリをつけていくということはやっていったほうがいい。

○西参与

公共交通のあり方について、高齢者が外出するためにはバスが非常に重要であるが、減便により待ち時間が増えている。温暖化が進む中で、バス停に屋根を設置する支援が必要ではないか。

神戸市ではコベカツを進めており、保護者による送り迎えが大変になることが懸念される。高校生の通学には補助があるが、コベカツについても教育委員会から話があれば議論が必要ではないか。

また、東灘区、灘区の減便や33系統の廃止等があり、情報公開したところ10月から2月に地域に説明に入っている。交通局としても乗って支えてもらう機運を作っていきたいと言っているが、こういったタイミングで説明にいかうと思っているのか。

○森川副局長

高齢者への支援については、神戸市においては、敬老パスによる支援を行っていることや、ノンステップバスや駅におけるバリアフリー化など、ハード面においても高齢者の方が出かけやすい環境を整えている。

コベカツについては、現時点で教育委員会から何か相談を受けているわけではないが、当然、お話があれば一緒に検討できるところは検討させていただく。ただし、交通局だけでは市内全域を網羅しているわけではないため、民間のバス事業者など様々な関係者との議論・調整が必要になるのではないかと考える。

○児玉副局長

コミュニケーションの観点から、もっと丁寧に対応し、乗って支える機運を高めるよ

うに調整するべきという指摘はその通りである。33系統の廃止を行う際には、利用状況を示し、維持が難しいことを半年前に説明している。その際に、例えばこのくらいの利用人数が確保できれば維持できるということも示して、地域において、それならもっと積極的に乗ろうとか、こういうダイヤなら乗りやすくなるなどのお話をして、一定の基準が達成できれば存続し、できなければ残念だが廃止することとなる。当然、廃止となる場合においても、最寄り駅へアクセスとして、代替りの手段がどうなるかもしっかり案内していく必要がある。今後も経営維持のために路線の見直しが必要であり、情報を丁寧に伝えて進めていきたい。

○西参与

高齢者への支援について、新しい取り組みがあるのかを伺いたい。特にバス停の上屋設置について、高齢者が増え温暖化が進む中で必要ではないかという点について、一言回答を求める。

コベカツについては、教育委員会からの提案が必要であり、他のバス会社も関わることを理解した。

地域への説明について、今回の説明は10月から2月に行われたが、さらに前に情報を出せないか。また、半年前に情報を出した場合、市民は誰に意見を言えばいいのか。議会における陳情で住民が話を聞いていないという訴えがあったが、それについてもどのように考えているのか。

○児玉副局長

路線を廃止すると地域の足がなくなる場合については、半年よりもっと早い段階で情報を出し、接続する駅を変えて路線を残すことや、地域コミュニティ交通も含めた議論が必要である。路線を廃止しても、その地域には別のバス路線が残る場合、例えば、2つの駅に接続していたものを1つの駅に集約するケースや、1本ではいけなくなるが、乗り継ぎで接続できるケースでは半年前に説明することを想定している。

説明の方法としては、地域団体に説明し、そこで頂いた意見を参考にしながら進める。全ての方に個別に説明することは難しいため、バス車内や停留所で案内することを考えている。

○森川副局長

高齢者への支援について、高齢者に限らず全ての市民に乗っていただきやすいようにという視点で進めていくことが重要と考えており、昨今の温暖化などの状況もあるため、バス停上屋の整備を進めていきたいと考えている。

－ 「経営計画2030」の策定状況 －

○小野委員（欠席委員コメント）

全国的に運転手が不足している状況を踏まえ、さらなる女性運転士の募集に力をいれていただきたい。

○森川副局長

女性の活躍というのは、これから先も非常に重要であると考えており、市バスに限らず、地下鉄も含めて女性が働きやすい職場づくりに取り組んでまいりたい。

○山原委員

企業理念については、非常に良い理念であるため、もっと前面に押し出すべきである。また、駅周辺の充実が進んでおり、以前は三宮に行かないといけなかったことが、最寄り駅で済ませられるようになっている。駅の充実により、さらに多くの人が集まれる仕組みを作ることが望ましいと感じる。

○森川副局長

三宮だけでなく、それぞれの駅における魅力的な街づくりについては、交通局だけでは限界があるため、他の部局と連携して進めてまいりたい。

特に、海岸線は厳しい経営状況にあるが、沿線にノエビアスタジアムがあることから、文化やスポーツと適合しやすいと考えている。文化スポーツ局と連携し、コンサートや若手アーティストの絵画や芸術作品の展示などのイベントを企画し、取り組みを進めていきたい。

○小河委員

市バスの計画策定にあたっては、市バスの路線だけでなく、民間の路線も考慮し、市バスと民間路線をどう組み合わせれば地域住民にとってプラスになるかを検討する必要がある。市営では困難だから民間事業者任せるという時代は終わったと考えており、民間事業者と協力して市民に対するバス事業を構築してほしい。

高速鉄道については、運転士の不足はまだ問題になっていないかもしれないが、技術職の採用が難しい時代に入っている。組織改革、人材育成、DX化を進める中で、市民サービスが低下しないような組織風土づくりをお願いしたい。

○森川副局長

市営と民間との連携については、市バス路線のシームレス化を目指し、共同運行によりバス路線を民間事業者と一緒に支える取り組みを進めている。

技術職の採用は苦戦しているが、キャリアプランの定着に向けた取り組みを開始

しており、採用活動で示しながら、頑張った方が報われるような会社づくりに取り組んでいきたい。

○長沼委員

情報発信のあり方について、突然、京都市のように非常事態宣言が出されて市民が気付く前に、平時からみんなで支えていこうという情報発信が必要ではないか。鹿児島市電では、赤字解消のために年間1人あと2往復乗ってほしいというわかりやすく危機感を共有するような発信が行われている。「KOBE KAWARU ACTION」のように緩い感じのPRでは、市民には、まだ余裕があるのかと受け止められかねないため、それとは別に危機感が共有されるメッセージを市民に示していく必要がある。

コープこうべでは、閉店の可能性がある店舗名を具体的に発信し、利用客が増えて閉店を回避した例がある。交通局も厳しい路線について、具体的な改善目標を早めに示し、市民に支えてもらうプロセスを重視するべきである。

○森川副局長

乗って支えてもらうための情報発信について、今年度様々な議論を行ってきた。例えば、廃案にしたものでは、真っ赤なバスに赤字額を書いて走らせるという案があったが、ご乗車されるお客様の心証を悪くする可能性があるため、本末転倒であると判断した。その代わりに、数字を書いたラッピングバスを走らせた。議会でも、もう少し尖った発信ができないかという議論があったため、プラスに繋がる広報を引き続き検討していく。

○木村委員

小学校や中学校では、校外学習などで市内の施設を見学している。沿線には総合運動公園や布引ハープ園、異人館等々あることから、教育委員会と連携して地下鉄の安定収入を図ることを検討してはどうか。

他の交通事業者では、子供やファン向けにアパレルブランド等とのコラボグッズを発売しており、交通局においても神戸ゆかりのブランドとのコラボ等を検討してはどうか。

○森川副局長

ご提案いただいたことに関連した取り組みでは、例えば、7系統において沿線の事業者と連携したイベントの実施などを行っているところであり、交通局に興味を持っていただけの商店等があれば、ぜひ、一緒に取り組みをさせていただきたい。

○大塚委員

地下鉄事業において年間50～60億円の赤字が出ている状況について、この赤字額は自治体が運営する公共交通として通常の範囲内なのか、それとも異常な事態なのかを知りたい（民間事業者では考えられないと思うが）。また、他の自治体と比較した場合の状況も教えてほしい。

また、経営計画2030を策定していくにあたっては、ある程度目指すべきベンチマークとか、経営モデルとか、どの水準を目指していくというものが、必要ではないか。

○森川副局長

詳細については整理のうえ、改めて次回以降お示しさせていただくが、バスと地下鉄でも状況は異なり、例えば地下鉄では、大阪の御堂筋線や名古屋の東山線など、いわゆるドル箱路線で儲けている都市がある一方で、公営で赤字を計上しているのは神戸市と仙台市のみである。バスについては、いずれも全国的に厳しい状況である。

○土井委員

運転士不足は、これからの経営を考えていくうえで重要な問題であり、担い手がいなければ路線を維持できない。運転士不足の対策は、基本的には待遇の改善が最も重要な要素である。しかし、待遇を改善するためには、交通局が収益を上げる必要があり、そのためには運賃を上げるか利用者を増やすか、またはその両方を行う必要があるが、これが難しい状況である。加西市の北条鉄道では、最近利用者が増加しており、これには様々な要因があるが、1つは市民の皆が応援しているという点である。市民が駅を綺麗にし、自発的に大事にしようという機運が高まっていることに加え、「応援は年に1回の利用から」と実際に乗ってもらうことを大事にしている。色々な形で市民を巻き込んでいくことが大事であり、「経営計画2030」の重要な要素にしていかなければならないと考える。

他にも、三田市ではスポーツ団体に練習以外の時間に働きたいという方に対し、例えば女性の野球選手にバスの運転手をしないかと声をかけ、起用するような取り組みがある。兵庫県の移住促進に絡めて運転手の確保に繋がっている事例であり、こうした情報を自分たちでも一生懸命取りに行くということを、もう少し必死にやっていくべきである。

次に、観光について。神戸市には観光のコンテンツがまだまだたくさんあるのに、十分に活かされていない。非常にもったいないので、神戸市全体で、市民も巻き込んで、観光利用の増加に力を入れていくべきである。

経営計画について、もう1つは、過去の経営計画では「改善型地方公営企業」といって、交通局と民間で人件費に差があることから、できるだけ民間委託していこうということを進めてきたが、近年その差がなくなっている。新しい計画では、これまでの延長ではなく、事業構造そのものを考えていく必要がある。

また、今回の計画を再建・体力回復期と位置付けているが、これについてもどういう方向に再建し、どういう方向に体力を回復するのかということを明確にしていく必要があるのではないかと。先ほどご紹介した近江鉄道では、10数年赤字を継続していたが、公有民営方式の上下分離の導入により今年度初めて1億円程度の黒字を計上した。当然、インフラ部分のお金を行政が負担しているわけであるが、赤字会社の中から黒字会社になってからは、サービスや職員のパワーなどが、目に見えて変わっており、黒字の分を投入してさらにサービス向上をという良いスパイラルができてきている。あくまで、これは1つの例であり、同じことをやる必要はないが、何らかの形で赤字部分と運営する部分を分ける仕組みを工夫できれば、市民が安心して移動できる仕組みになることが想定できる。当然議論は必要なことだが、今までであったものではなく、もう少し次の一步を踏み出して、あるいは日本の公営交通の新しいリーディングモデルを作っていくくらいのパワーで、「経営計画2030」のプランを考えていてほしい。

○森川副局長

運転士不足については、あらゆる対策を講じて確保していく必要があり、スポーツ選手のセカンドキャリアも含めて、様々なキャリアを選べる時代になっているため、その選択肢の一つとして神戸市バスや地下鉄の運転士が選ばれるように働きかけていきたいと考えている。

観光については、交通局だけでは限界があるが、神戸空港の国際線化によるインバウンド増加を見込み、観光部門と連携して取り組みを検討していきたい。

近江鉄道の事例を紹介いただいたが、他都市の事例や新しい考え方を提供してもらえることが専門家を招いているメリットの一つである。鉄道だけでなく、バス事業においても上下分離に踏み込んだ都市があると聞いており、そうしたアイデアを出して議論できることを非常にありがたく思っている。

○井料委員

神戸全体の都市計画との整合性をとっていく必要があるということを以前より申し上げてきた。そのうえで、市民にとって必要なサービスを提供する、そのためにサービスの持続可能な再編が必要である。今回の資料でも経営環境がかなり厳しくなっていることがまとめられているが、これから具体的な対策を考えていき、サービスを持続できるように今後ともお願いしたいという意見だけお伝えする。

○西参与

コミュニケーションに関して、この時に説明していると言っても、その地域の人々が聞いてないよということが繰り返されてきたわけで、それをどう解決するかが大事なのではないかと。例えば、兵庫・長田の再編の際は広報こうべなどを使いながら説明

していたので、そういうことが必要ではないか。

なお、先ほどの説明の中で、そのバスがなくなれば出かけられないといった路線は半年より前に説明すると言われていたが、そもそもそういった路線は廃止してはいけないということを述べておく。

市バスの運転士不足の問題について、横浜や京都が大変な状況ということを資料で見て色々調べたところ、例えば横浜では住居手当の増額として年間60万円を5年間支給するとか、京都では市バスの運転士はそんなに高額ではない、年収1,000万円は遠い過去というようなことを言っている。神戸市交通局でもどんどん削ってきた結果、今になって運転士の確保が難しいという状況になってきているのであり、待遇改善として、住居手当や給与について考える必要があるのではないか。

○児玉副局長

兵庫・長田エリアの路線再編については、これまでなかなか手を入れられていなかったこともあり、かなり大規模な見直しを行った。今回の東灘・灘エリアについても、初めての取り組みとして、系統ごとに変更点を図示したところである。わかりやすい広報をすべきということとはご指摘の通りであり、試行錯誤しながら進めていきたい。

バスの運転士の処遇改善に関して、京都などでさまざま取り組みが行われていることは承知している。公営交通の人材確保について、各都市ともに非常に厳しい状況であり、神戸市交通局でも以前より応募者が減ってきている。そうした中で、バスの運転士に限らず、交通局全体の職域で、今までの文字だけの広報ではなく、実際の働き方がイメージできるような広報を実施しているところである。さらにバスの運転手については、採用してからも研修が充実していることや、キャリアアップも含めて安心して仕事を続けられることをお伝えし、交通局で働いてみようと思っていただけるよう、危機感をもって取り組んでまいりたい。

○西参与

今後、運転士が減少すると予測される中、今の時点から神戸市交通局で働くことの魅力を示す必要がある。身の丈に合った経営というが、これから人口減少していく中でどんどん縮小していつてしまうのではないか。国に対して公共サービスへの支援をもっと求めるべきである。交通局が神戸市の観光や産業、生活を支えているという姿勢で支援を求めるべきである。

路線廃止については半年前に地域に説明するということがだが、減便する路線も同様に早めに説明する必要があると考えるがどうか。

○児玉副局長

バスの増減便は需要に合わせて供給することが基本である。運転士不足や限られた車両数の中で、いかに便利に使い続けてもらうかを考える必要がある。例えば、供給に余裕があるところから満員が続いているところへバスを振り分けることも考えなければならない。都市部を運行する路線バスとして、どの水準でサービスを提供するかも検討が必要である。

増減便を半年前に告知するかについては、データを見ながら判断していく。大きく不便をかける場合は早めに対応するが、例えば1時間に5本運行しているものを4本に減便する場合などは、そこまで早く対応することは考えていない。

○諫山参与

近江鉄道や北条鉄道の話がでたことに関連して、学識経験者の方へお聞きしたい。乗って支えるという意識づけに関して、西神・山手線では乗客が多いため、赤字だとイメージしづらい。その意味で、政令市規模の交通事業で乗って支えるという意識づけの良い案がないか。市バスについても路線再編が行われており、意識づけが必要である。民間のコミュニティバスでは月1回協議会で乗客人数を共有し、もっと乗ってねと言われるが、地下鉄や市バスでは異なる。神戸にとっての工夫が何かあれば教えていただきたい。

○土井委員

鉄道の場合は使おうと思ってもらうために何をしたらよいか重要である。モビリティマネジメント、つまり公共交通による移動が魅力的であったり便利だと納得してもらう仕組みが大事である。車からの転換はドライバーが転換するのは容易ではない。ただ、同じ自動車利用といっても、誰かの運転で送迎をしてもらう人たちに対しては、送迎なしに自分で出歩ことができること公共交通のサービスを整えることが期待される。そうすると送迎する方の人たちも負担軽減になる。こうした連関を人々にわかりやすく伝える必要がある。

高校生には通学定期が無料なので、家族で車を使わない生活を考えてもらうことも有効である。神戸市では都市局と交通事業者が協力して、こうした取り組みを進めることが重要である。一度効果が出るとインパクトが大きいので、こういった取り組みを試してみる価値がある。

以上