

第 111 回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和 7 年 3 月 31 日（月）午後 2 時～午後 4 時

場所：神戸市役所 1 号館 26 階 第 1 委員会室

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. その他

5. 閉会

座 席 表

(第111回 交 通 事 業 審 議 会)

水谷会長

○



西 参 与 ○



山原委員 ○

○



○ 宮田委員

○ 大野参与



長沼委員 ○

○

木村委員 ○

○

○ 小河委員

○ 黒田参与



和田委員 ○

○

○ 大塚委員

土井委員 ○

○

○ 奥谷委員

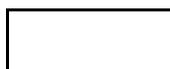
○ 坂口参与



<リモート参加>
井料委員

事務局

諫山参与 ○



○
城南幹事



○
(久保
代理部長)

神戸市交通事業審議会委員名簿

(2024年10月1日現在)

委員 (五十音順、敬称略、◎は会長)

市民委員 (7名)

大塚 隆生	神戸商工会議所 地域政策部長
小河 智裕	連合神戸地域協議会 副議長
小野 三恵	神戸市婦人団体協議会 理事
木村 繁一	神戸市商店街連合会 副会長
長沼 隆之	神戸新聞社 論説副委員長
宮田 香	神戸市ネットモニター
山原 真由美	神戸市PTA協議会 元会長

学識経験者 (7名)

井料 隆雅	東北大学大学院情報科学研究科 教授
奥谷 恭子	有限責任監査法人トーマツ パートナー
三古 展弘	神戸大学大学院経営学研究科 教授
寺田 英子	広島市立大学国際学部 教授
土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長
◎ 水谷 文俊	神戸大学名誉教授
和田 真理子	兵庫県立大学国際商経学部 准教授

参与 (敬称略)

大野 陽平	神戸市会議員
黒田 武志	神戸市会議員
坂口 有希子	神戸市会議員
西 ただす	神戸市会議員
諫山 大介	神戸市会議員

幹事

山本 雄司	神戸市都市局長
城南 雅一	神戸市交通事業管理者

○神戸市交通事業審議会規則

平成25年 3月29日

神戸市規則第77号

(趣旨)

第1条 この規則は、執行機関の附属機関に関する条例（昭和31年11月条例第36号）第2条の規定に基づき、神戸市交通事業審議会（以下「審議会」という。）の組織及び運営その他審議会に関し必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 審議会は、委員20人以内で組織する。

2 審議会に、参与若干名を置く。

3 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 一般市民代表

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 参与は、市会議員のうちから市長が委嘱する。

3 参与は、会議に出席し、審議事項に関して意見を述べる。

4 臨時委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 国及び地方公共団体の職員

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 参与の任期は、市会議員の職にある期間とする。

4 臨時委員は、その者の委嘱又は任命に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱され、又は解任されるものとする。

(会長)

第5条 審議会に会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

(部会)

第6条 審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

2 部会に属すべき委員及び臨時委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、当該部会に属する委員の互選により選任する。

4 部会長は、当該部会の事務を掌理する。

5 部会長に事故があるときは、当該部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

6 審議会は、その定めるところにより、部会の議決をもって審議会の議決とすることができる。

(幹事)

第7条 審議会に、幹事を置くことができる。

2 幹事は、関係する本市の職員のうちから、市長が任命する。

3 幹事は、審議会の担任する事務について、委員及び臨時委員を補佐する。

(議事)

第8条 審議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。

3 審議会の議事は、委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 前3項の規定は、部会の議事に準用する。

(意見の聴取等に関する協力の要請)

第9条 審議会及び部会は、必要があると認めるときは、第三者の出席及び意見の聴取並びに第三者からの資料の提出に関し、協力を要請するものとする。

(除斥)

第10条 議案について直接の利害関係を有する委員，臨時委員及び参与は，その議事に加わることができない。ただし，審議会の同意があるときは，会議に出席し，発言することができる。

(会議の公開等)

第11条 審議会の会議は，これを公開する。ただし，委員の発議により，委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で議決したときは，この限りでない。

2 前項の規定は，部会の会議に準用する。

(庶務)

第12条 審議会の庶務は，交通局において処理する。

(施行細目の委任)

第13条 この規則に定めるもののほか，議事の手続その他審議会の運営に関し必要な事項は，会長が審議会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は，平成25年4月1日から施行する。

(交通事業審議会規則の廃止)

2 神戸市交通事業審議会規則（昭和39年8月規則第47号）は，廃止する。

報告事項

R7年度神戸市交通局予算の概要

BE KOBE

01

R7年度予算の概要

BE KOBE



01 R7年度 自動車事業会計予算

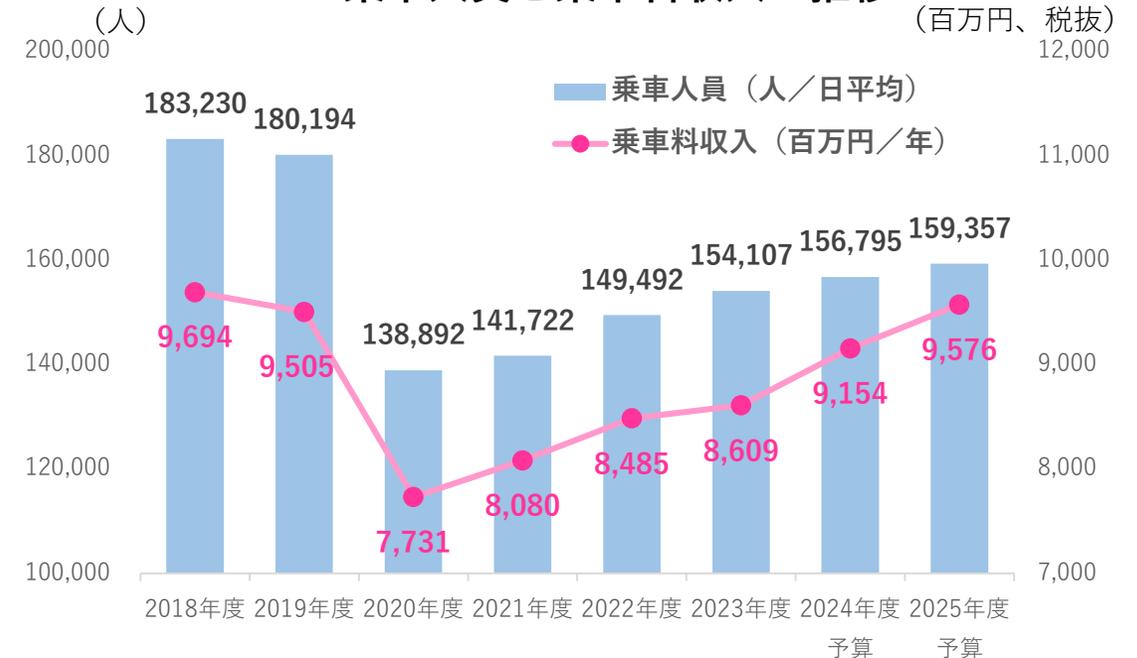
- 運賃改定や高校生通学定期無料化による影響等により単年黒字（+14百万円）を計上。
- 新型コロナ前と比較して、1日あたりの乗車人員は、約△2.4万人/日を見込む。
- 累積資金不足額は、「特別減収対策企業債」の償還が始まること等により、前年度比で82百万円悪化し18.3億円、資金不足比率は前年と同水準の18.5%となる見込みである。

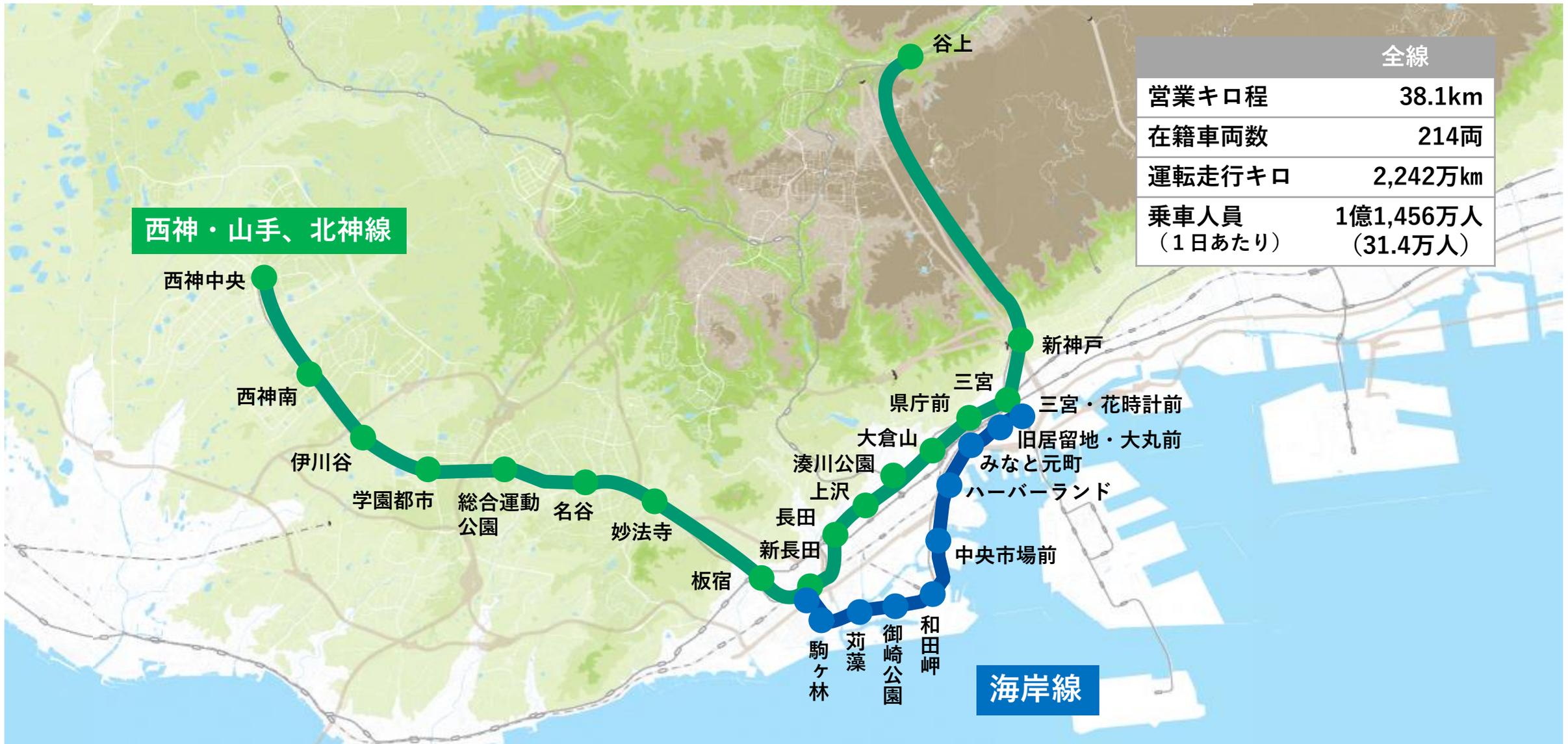
予算の概要

(単位：百万円、税込)

	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)	増減
収入	11,294	11,984	690
うち乗車料収入	9,893	10,369	476
支出	11,546	11,695	149
経常損益(税抜)	△394	60	454
純損益(税抜)	△485	14	499
累積損益(税抜)	△4,856	△3,940	916
累積資金過不足	△1,746	△1,828	△82
資金不足比率(%)	18.5%	18.5%	0.0%

乗車人員と乗車料収入の推移





01 R7年度 高速鉄道事業会計予算

- 乗車人員の回復による乗車料収入の増加を見込むものの、減価償却費等の増加により、**56.2億円の赤字**を計上。
- 新型コロナ前と比較して、1日あたりの乗車人員は、ほぼ同水準への回復を見込む（北神市営化の影響込み）。

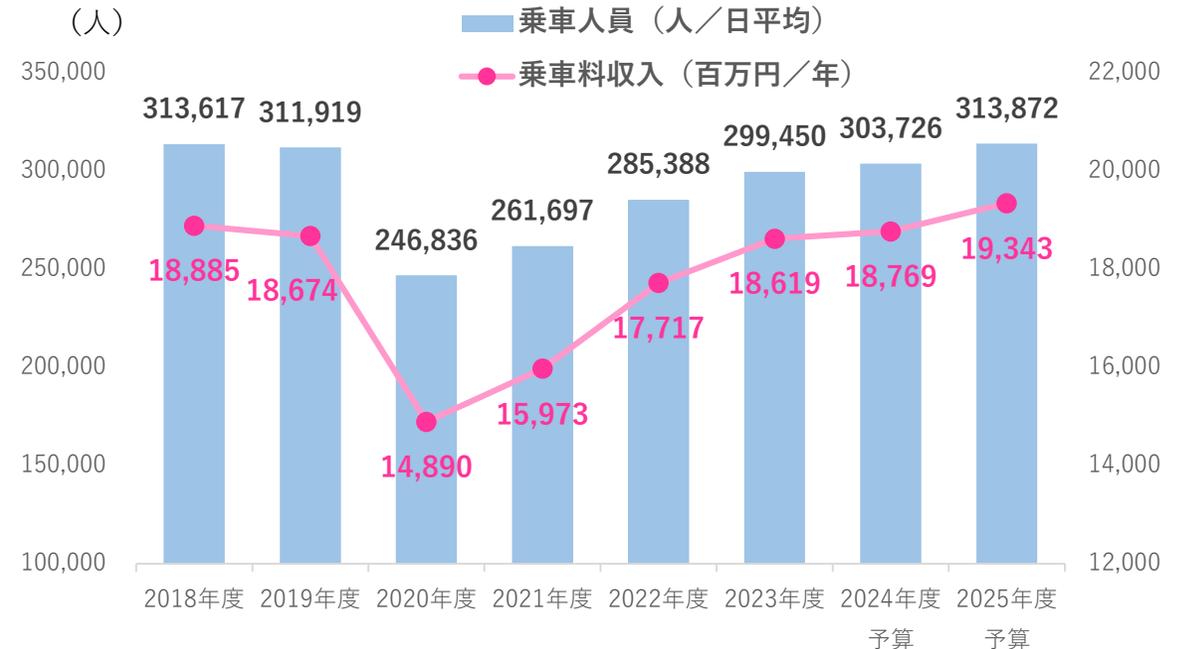
予算の概要（全線）

（単位：百万円、税込）

	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)	増減
収入	25,804	26,499	695
うち乗車料収入	20,483	21,126	643
支出	30,436	31,186	750
経常損益（税抜）	△ 5,833	△ 6,045	△ 212
純損益（税抜）	△ 5,924	△ 5,619	305
累積損益（税抜）	△ 91,330	△ 96,949	△ 5,619
累積資金過不足	2,587	1,202	△ 1,385

乗車人員と乗車料収入の推移

（百万円、税抜）



01 R7年度 高速鉄道事業会計予算

- 西神・山手線、北神線については、再投資に伴う減価償却費の増加もあり、R6年度に引き続き**21.2億円**の赤字を計上。
- 海岸線は乗車料収入の回復、固定資産除却費の減少の影響はあったものの、委託費や減価償却費は増加しており、R6年度に引き続き**34.9億円**の赤字を計上。

予算の概要（西神・山手線、北神線）

（単位：百万円、税込）

	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)	増減
収入	21,198	21,686	488
うち乗車料収入	18,048	18,364	316
支出	21,875	23,035	1,160
経常損益（税抜）	△ 1,803	△ 2,572	△ 769
純損益（税抜）	△ 1,871	△ 2,123	△ 252
累積損益（税抜）	27,513	25,390	△ 2,123
累積資金過不足	79,464	83,770	4,306

予算の概要（海岸線）

（単位：百万円、税込）

	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)	増減
収入	4,605	4,813	208
うち乗車料収入	2,435	2,762	327
支出	8,561	8,209	△ 352
経常損益（税抜）	△ 4,030	△ 3,474	556
純損益（税抜）	△ 4,053	△ 3,497	556
累積損益	△ 118,843	△ 122,339	△ 3,496
累積資金過不足	△ 76,293	△ 82,568	△ 6,275

02

R7年度主要事業

BE KOBE

車内への防犯カメラの設置

伊川谷用地の利活用

須磨区古川町2丁目用地の
利活用

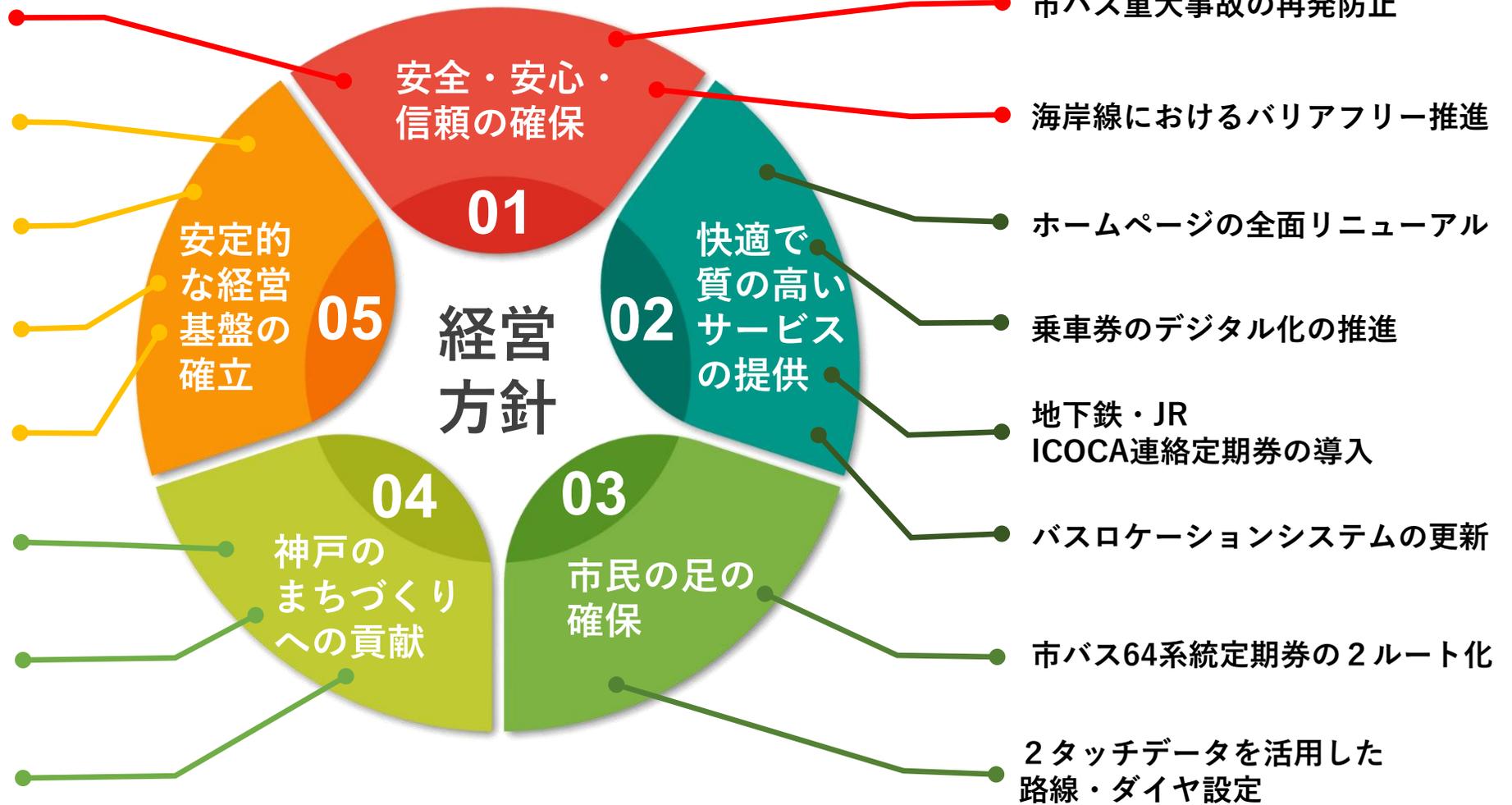
地下鉄における駅業務遠隔化

広告事業の推進

拠点駅のリノベーション

主要バスターミナルの
リニューアル

市内バス路線における
サービスのシームレス化



● 市バス重大事故の再発防止

- 「4.21三宮重大事故」を風化させることなく、また再び事故を引き起こすことのないよう、委託営業所を含む**全職員の安全意識の向上**を図る。
- アイトラッキングシステム、デジタルタコグラフ等の機器を活用した、各運転士の運転操作の把握を実施し、安全運行につなげる。



ホームドア、隙間・段差解消後の様子
(参考：西神・山手線)

● 海岸線におけるバリアフリーの推進

- 駅ホームにおける転落事故や列車との接触事故を防ぐため、**ホームドア設置**及び**列車乗降口の間・段差解消**をはかる（設置：R7～R9年度）。

● 車内への防犯カメラの設置

- 地下鉄車内におけるお客様の安全・安心を守るため、西神・山手線、北神線車内への**防犯カメラの設置**を進める（設置：R7～R8年度）。



車内防犯カメラ

02 快適で質の高いサービスの提供

● ホームページの全面リニューアル

- ▶ 多くのお客様が求める情報に直感的に素早くアクセスできるよう、**ホームページの全面リニューアル**を実施（R7.3.14～）。

● 地下鉄・JR ICOCA連絡定期券の導入

- ▶ お客様の利便性向上をはかるため、JR定期券発売所において「**地下鉄・JR ICOCA連絡定期券**」を発売（R7.3.15）。

● 乗車券のデジタル化の推進

- ▶ 神戸空港の国際化や万博の開催等によるインバウンド増加も見据え**QRコード**による**デジタル企画乗車券**を順次販売（R7.4.1～）

● バスロケーションシステムの更新

- ▶ **共同運行**を行う民間バス事業者が運行するバスの接近情報の表示など機能拡充し、お客様の利便性向上を図る（R8.4～）。



02 「市民の足」の確保

● 市バス64系統定期券の2ルート化

- 市バスの地下鉄に対するフィーダー機能の強化、**北神地域の活性化**をはかるため、市バス64系統定期券で「**市バス62系統及び地下鉄谷上駅～三宮駅**」間の乗車を可能とする2ルート化を実施する。（発売開始：R7.3.18）
- 2ルート化にあわせて、通勤客等の帰宅利便性を高めるため、**夕方から深夜時間帯**にかけて、谷上駅から神戸北町方面に向かう**急行便**の実証実験を行う。

● 2タッチデータを活用した路線・ダイヤ設定

- 持続可能な市バス事業のため、ご利用者の乗降記録である「2タッチデータ」を活用し、**東灘・灘エリア**において、移動需要等を考慮した**路線見直し**、**ダイヤの増減便**を実施する。



市バス62系統・64系統・北神線

02 神戸のまちづくりへの貢献

● 拠点駅のリノベーション

- 「リノベーション・神戸」の一環として、快適で利便性の高い駅空間の実現に向け、**西神・山手線**の**拠点駅の大規模改修・機能強化**を引き続き実施する。



● 主要バスターミナルのリニューアル

- 拠点駅のリノベーションや、駅周辺の活性化の取り組みの一環として、**主要バスターミナル（名谷・西神中央・垂水）**のリニューアルを実施する。



● 市内バス路線におけるサービスのシームレス化

- 乗継割引制度やエコファミリー制度などの共通化に向けて、民間バス事業者と協議を深めるとともに、7系統や29系統などにおいて**共同運行を拡大**する。

02 安定的な経営基盤の確立

● 伊川谷用地の利活用

- **伊川谷エリアの活性化**に寄与するため、人口誘引を目的としたマンション、周辺住民の生活の質を向上させるような食品スーパー、賑わい利便施設、隣接地に機能移転するP & R駐車場の供用開始に向けて、民間事業者による整備を進めていく。

【スケジュール】 R7年度：P & R駐車場の供用開始
R8年度：食品スーパー（ハローズ）、マクドナルドオープン
R9年度：マンション供用開始



伊川谷再整備（完成予想図）

● 須磨区古川町2丁目用地の利活用

- 地域の活性化に寄与する土地利用と**自動車事業の収益力の強化**をはかるため、食品スーパーを基幹として生活利便に資する機能を付加した複合施設の民間事業者による整備を進めていく。

【スケジュール】 R7年度：土地引渡、工事着工
R9年度：食品スーパー（マルアイ）オープン



食品スーパー（完成予想図）

02 安定的な経営基盤の確立

● 地下鉄における駅業務遠隔化

- 各駅の駅務機器を一括して監視・操作をする**駅務遠隔システム導入**により、駅係員の業務を削減し、大幅な配置人員の縮小を進めていく。
- 全駅を遠隔で対応するための部署を設置し、人員配置。

【スケジュール】 R7年度：業者選定、契約
R9年度：システム導入など
R10年度：運用開始



遠隔対応する部署



各駅の駅務機器

リモート
対応

駅務遠隔システム導入（イメージ）

● 広告事業の推進

- 三宮駅及び名谷駅のリニューアル工事に合わせて、大型のデジタルサイネージやコンコースの柱型サイネージにおける音声付デジタルサイネージの整備等を行っており、**営業活動を一層強化**し、広告事業における**増収を目指す**。



三宮駅改札正面



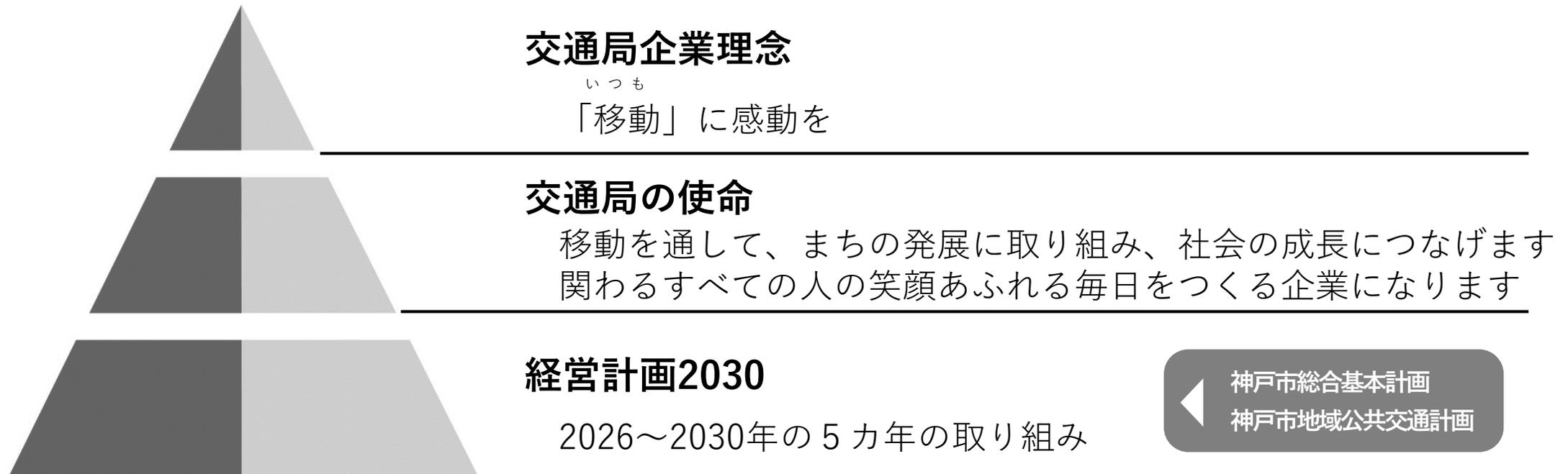
名谷駅改札上部

審議事項

「経営計画2030」の策定状況について

BE KOBE

- **交通局企業理念**の実現に近づけるため、「経営計画2030」にて中期経営計画を策定する。
- 策定にあたっては、神戸市のまちづくりの基本的な指針である「**神戸市総合基本計画**」や、「**神戸市地域公共交通計画**」等の関連する行政計画の趣旨を踏まえ、神戸市がめざす都市像の実現に向けて、その一翼を担うものとする。
- また、国から全国の公営企業に対して、将来にわたって安定的に事業を継続していくため策定を要請されている「**経営戦略**」も兼ねたものとする。
- 本計画に沿って経営を推進していくことで、交通局は「**市民の足**」としての役割を果たしていく。



02

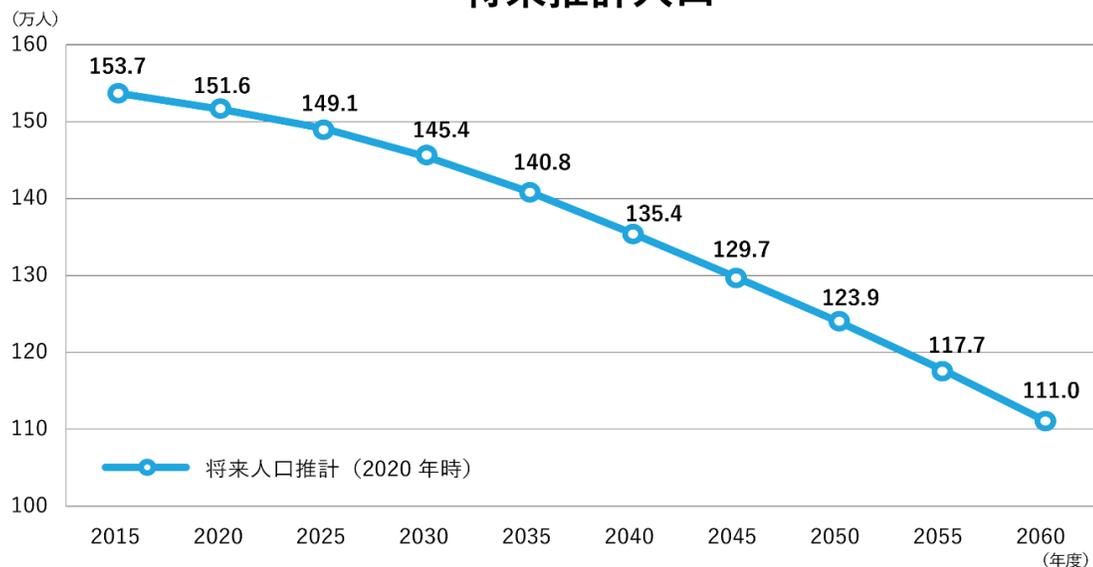
経営を取り巻く環境・課題

～少子高齢化、生産年齢人口の減少～

BE KOBE

- 神戸市の人口は2010年度の約**154万人**をピークに減少を続けており、2025年1月では約**149万人**となっている。また、将来人口推計は、2060年度に約**111万人**まで減少する見込みである。
- 総人口に占める**高齢者人口の割合**は高まっていく一方で、**生産年齢人口**は2025年度の87万人から、2060年度には56万人へと大きく減少する見込みである。

将来推計人口



出典：神戸人口ビジョン

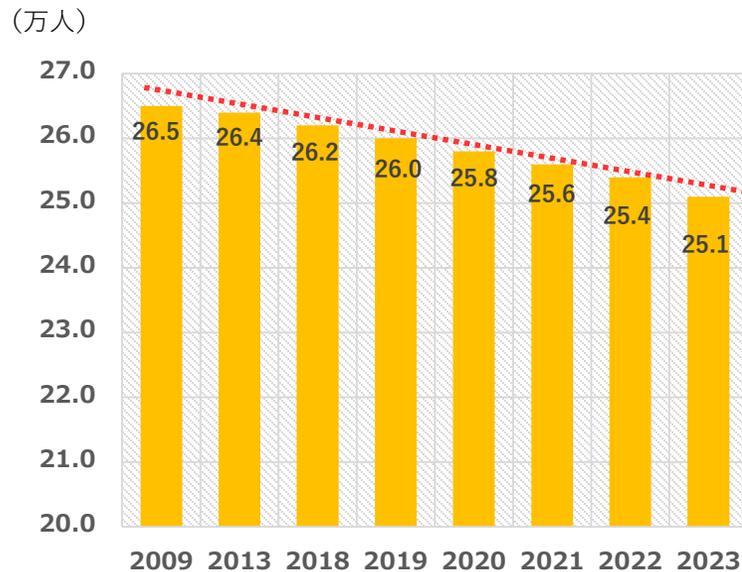
年齢三区分別人口



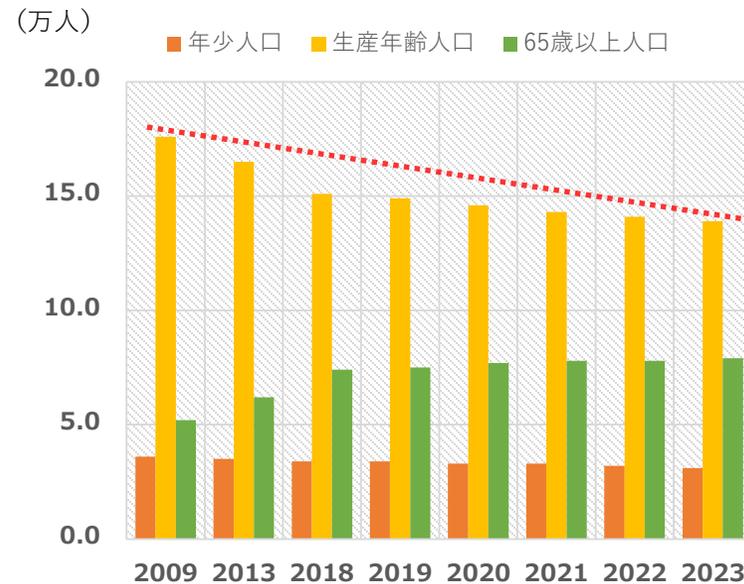
出典：神戸人口ビジョン

- 妙法寺駅以西における沿線のニュータウン人口は大きく減少傾向（2009年度比：△6％）。
- 中でも名谷エリア（2009年度比：△19％）、西神中央エリア（2009比：△15％）の減少が大きい。
- 生産年齢人口が減り（2009年度比：△24％）、65歳以上人口が増加（2009年度比：+84％）。
- 生産年齢人口の減少に合わせて、地下鉄の乗車人員も減少（2009年度比：△16％）。

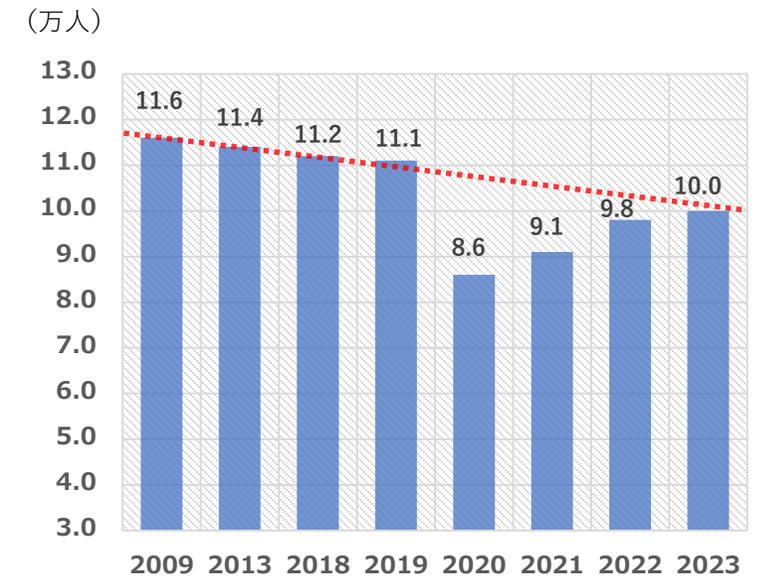
妙法寺駅以西のエリア人口の推移



妙法寺以西の生産年齢人口等の推移



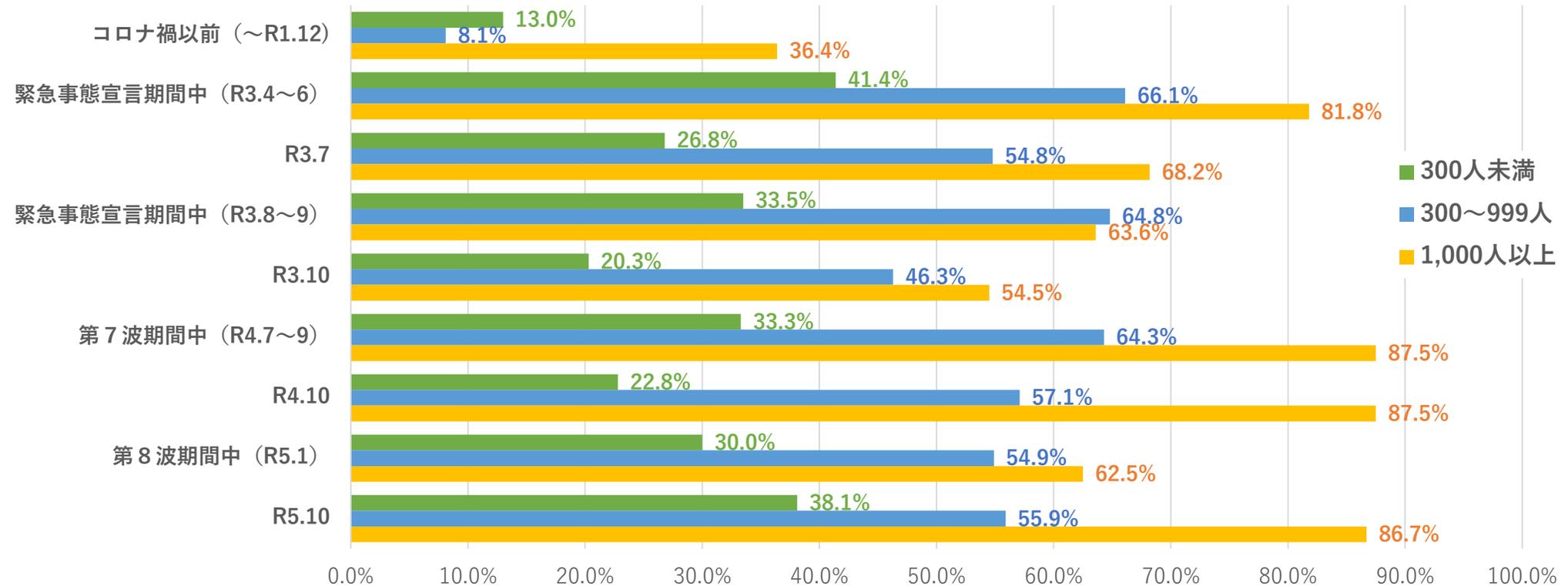
妙法寺以西の乗車人員の推移



出典：住民基本台帳に基づく人口(町丁目別・年齢別)を基に神戸市交通局作成

- コロナ禍を契機に、兵庫県下でテレワークを導入している企業の割合は大きく増加。
- 企業の規模により導入状況に差はあるものの、従業員1,000人以上の企業の**9割弱**が導入。
- コロナが落ち着いてからも導入状況に変化はなく、**テレワーク制度の浸透**が見て取れる。

テレワーク制度の導入状況（兵庫県）

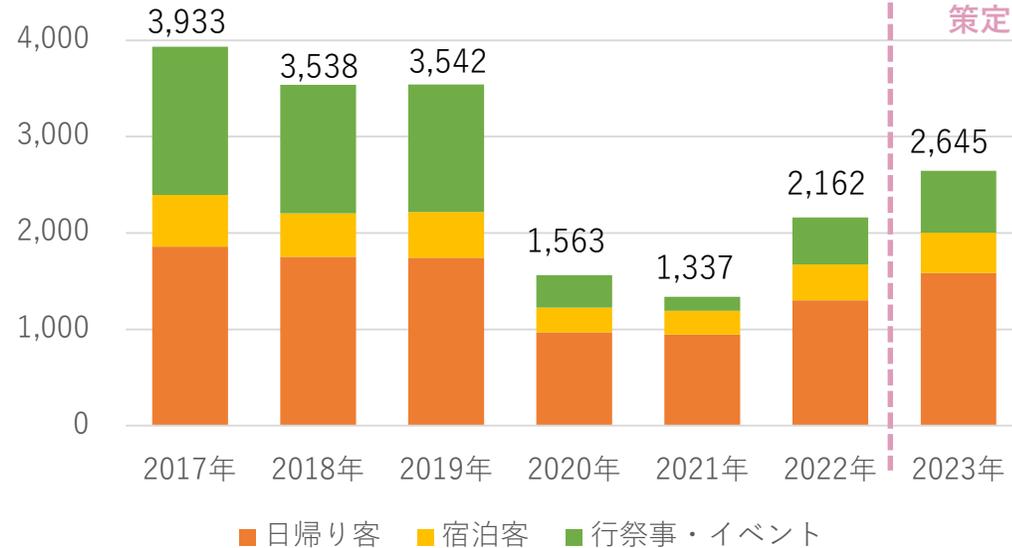


出典：令和5年度ワーク・ライフ・バランス&テレワークに関する実態調査報告（公益財団法人兵庫県勤労福祉協会 ひょうご仕事と生活センター）

- ▶ 新型コロナの影響が強かった2021年の神戸市の観光入込客数は1,337万人であり、2019年比で▲62.3%となった。
- ▶ 新型コロナが落ち着いた2023年においても、コロナ前の水準にはほど遠い状況が続いている。

観光入込客数の推移

(単位：万人)



(単位：万人)

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
日帰り客	1,858	1,754	1,742	968	946	1,303	1,584
宿泊客	536	451	477	260	249	371	420
行祭事・イベント	1,539	1,333	1,323	335	142	488	641
合計	3,933	3,538	3,542	1,563	1,337	2,162	2,645

出典：：神戸市「観光に関する統計・調査（観光入込客数）」を基に神戸市交通局作成

- ▶ 日本の総広告費は7兆3,167億円と過去最高となり、インターネット広告費が3.3兆円を超え、広告市場全体の成長を後押ししている状況である。
- ▶ **交通広告**は、コロナ禍による**交通機関利用者が減少**を踏まえ、大きく減少。
- ▶ コロナも落ち着いた2023年の交通広告費は1,473億円（2019年比：▲28.6%）であり、回復が弱い状況。

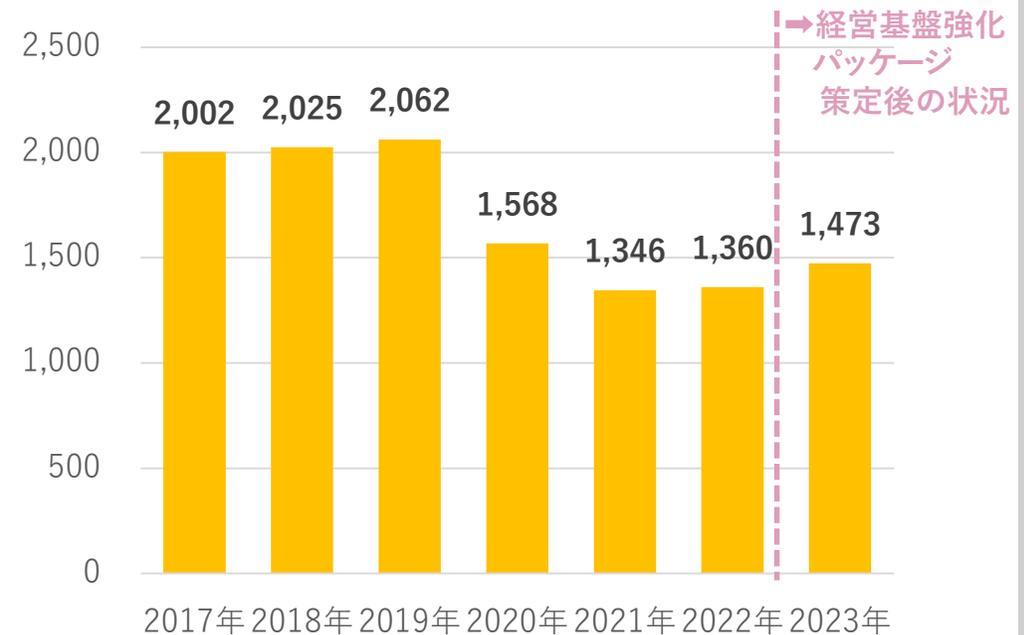
媒体別広告費の推移

単位：億円

	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
マスコミ四媒体広告費	27,938	27,026	26,094	22,536	24,538	23,985	23,161
新聞	5,147	4,784	4,547	3,688	3,815	3,697	3,512
雑誌	2,023	1,841	1,675	1,223	1,224	1,140	1,163
ラジオ	1,290	1,278	1,260	1,066	1,106	1,129	1,139
テレビメディア	19,478	19,123	18,612	16,559	18,393	18,019	17,347
インターネット広告費	15,094	17,589	21,048	22,290	27,052	30,912	33,330
プロモーションメディア広告費	20,875	20,685	22,239	16,768	16,408	16,124	16,676
屋外	3,208	3,199	3,219	2,715	2,740	2,824	2,865
交通	2,002	2,025	2,062	1,568	1,346	1,360	1,473
折込	4,170	3,911	3,559	2,525	2,631	2,652	2,576
DM	3,701	3,678	3,642	3,290	3,446	3,381	3,103
フリーペーパー	2,430	2,287	2,110	1,539	1,442	1,405	1,353
POP	1,975	2,000	1,970	1,658	1,573	1,514	1,461
イベント・展示・映像ほか	3,389	3,585	5,677	3,473	3,230	2,988	3,845
総広告費	63,907	65,300	69,381	61,594	67,998	71,021	73,167

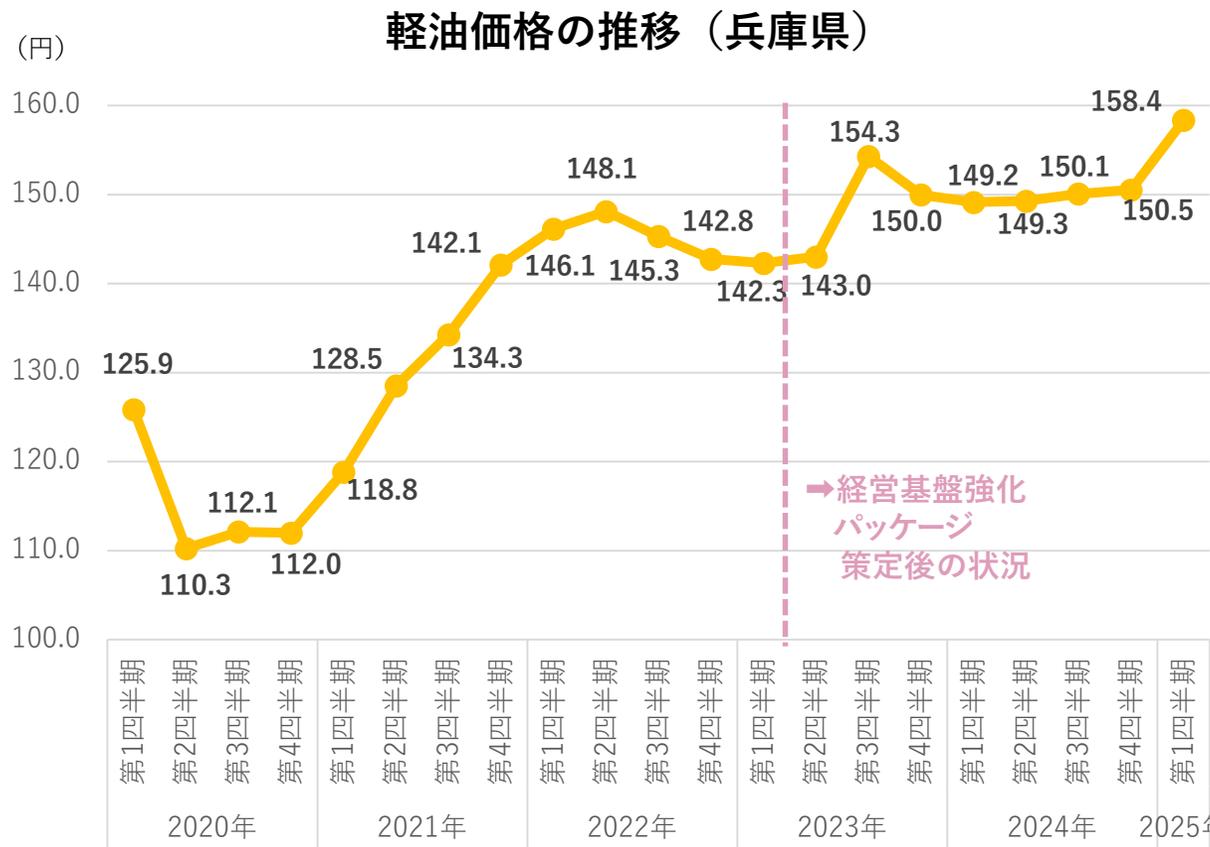
交通広告費の推移

(億円)

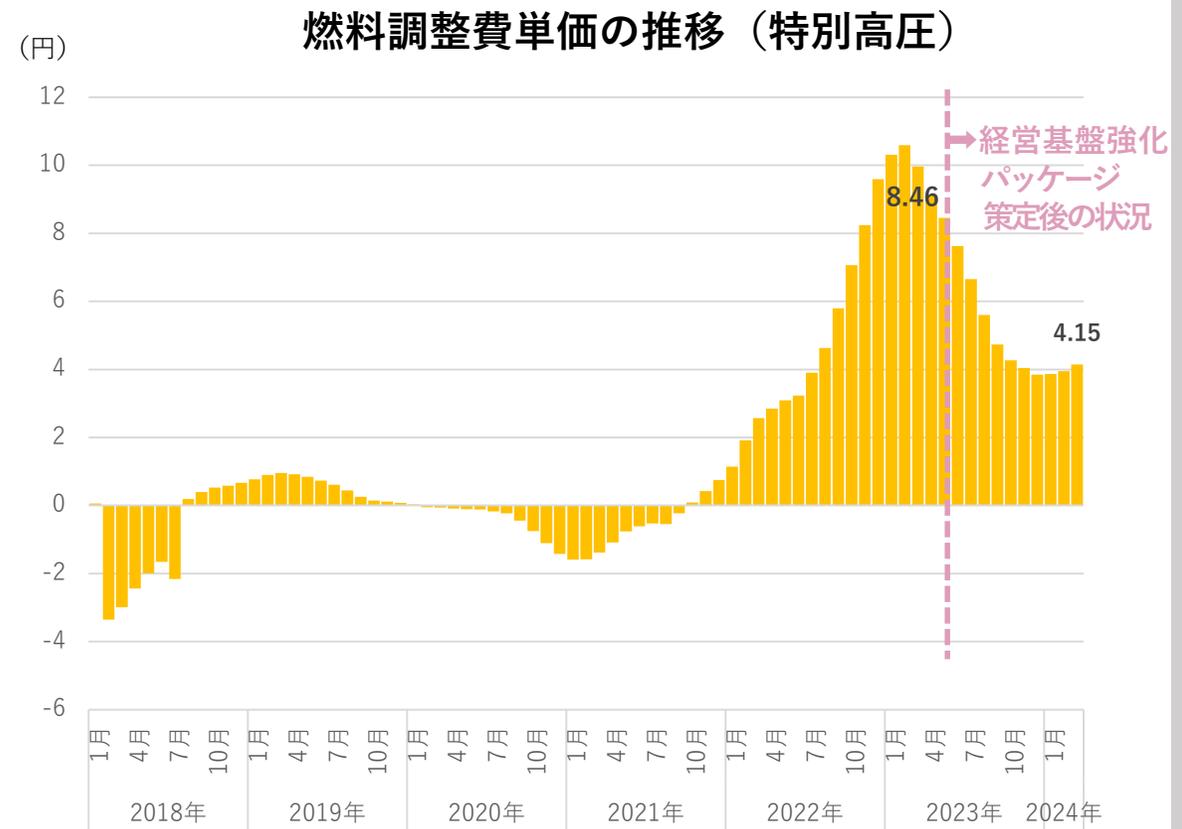


出典：電通「日本の広告費」を基に神戸市交通局作成

- 2020年以降、**軽油価格**が高騰し高止まりしている。
- 電気代については、2022年度以降、**燃料調整費単価**（経済情勢の影響を大きく受ける燃料費の変動を電気料金に反映させる単価）が**急騰**し、その後一定落ち着いたものの、**高い水準**が続いている。



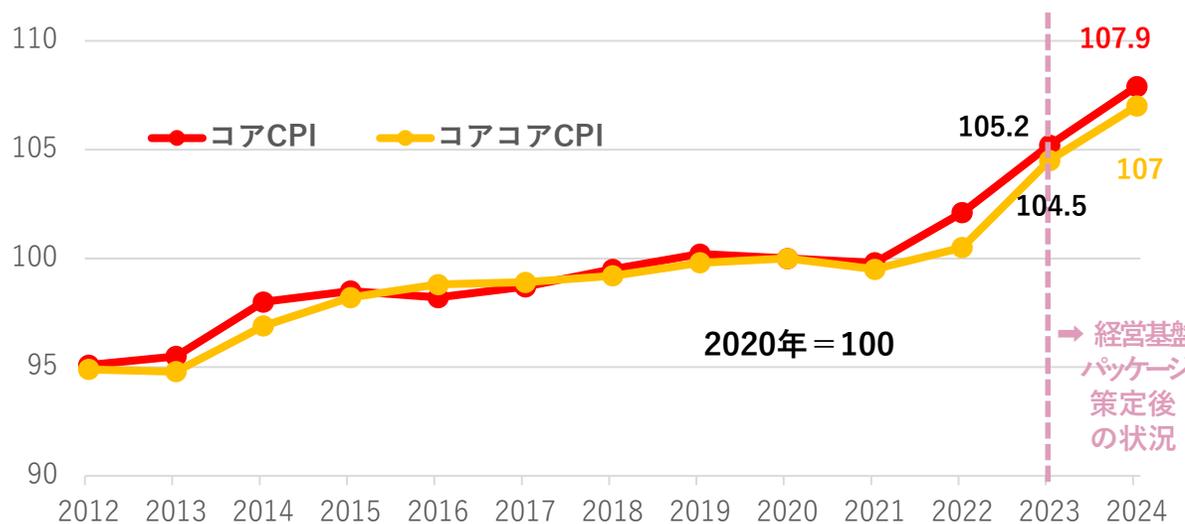
出典：給油所小売価格調査（経済産業省資源エネルギー庁）



出典：関西電力ホームページ（特別高圧）

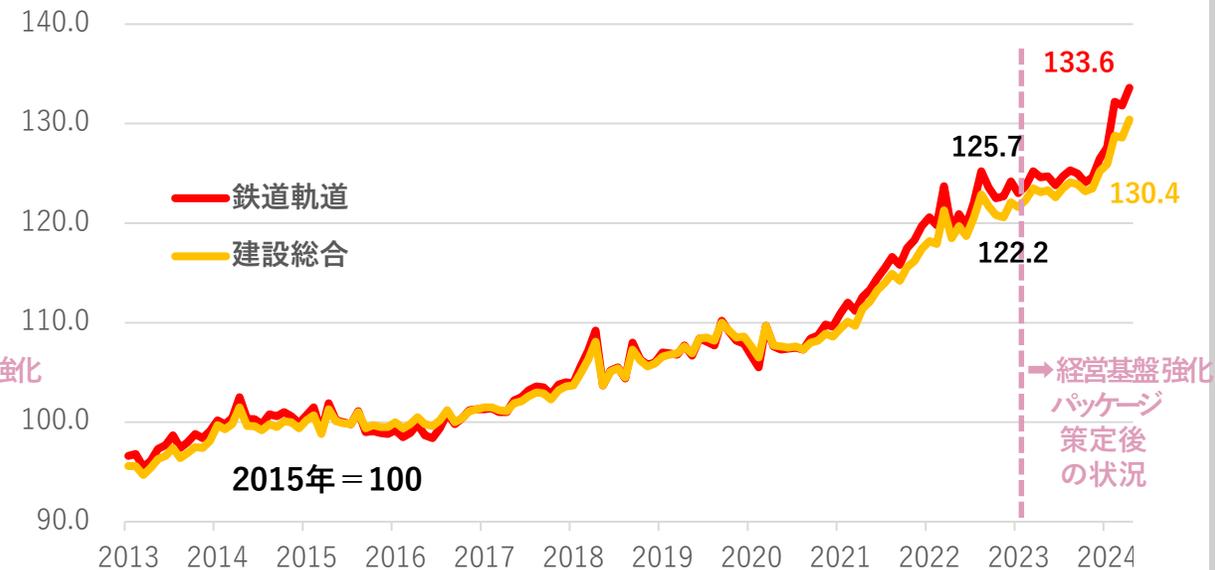
- ▶ 2024年の全国消費者物価指数において、生鮮食品を除く総合指数（コアCPI）は2020年を基準として**+7.9ポイント**、生鮮食品及びエネルギーを除く総合指数（コアコアCPI）は**+7.0ポイント**と、いずれも強い物価上昇を示している。
- ▶ 建設工事費の物価変動を示す建設工事費デフレーターの数値は、「**建設総合**」「**鉄道軌道**」ともに**130**（2015年基準）を超えてきており、工事単価の強い上昇を示している。

コアCPI・コアコアCPIの推移（2020年基準）



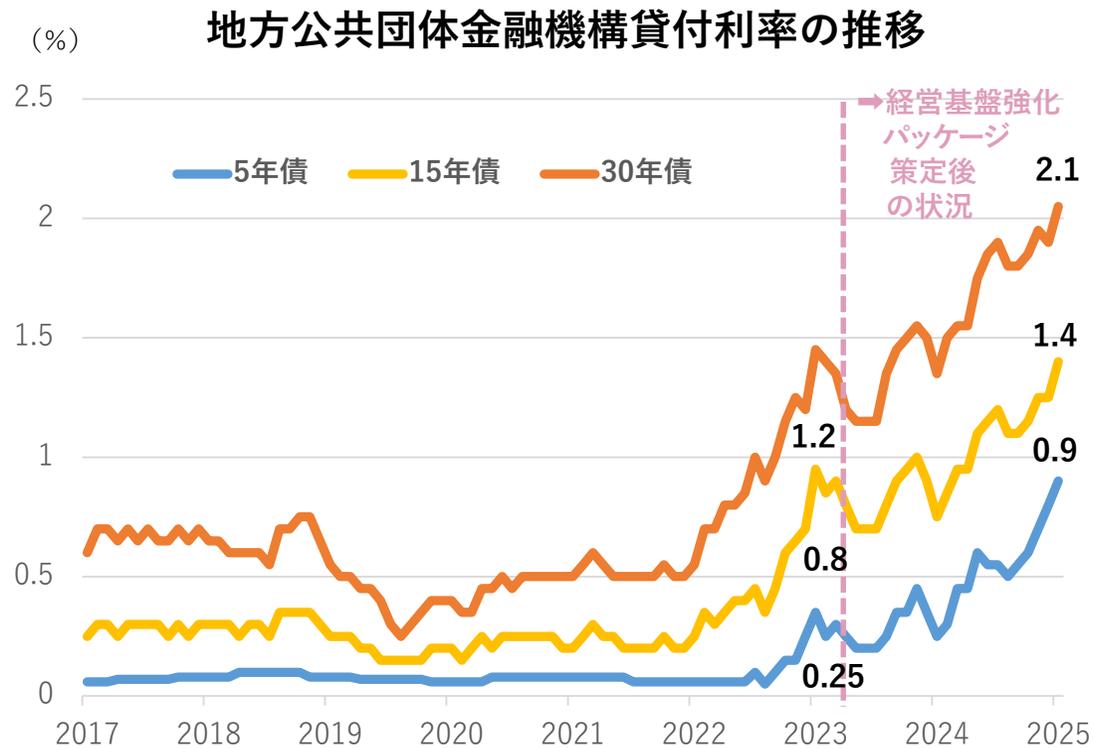
出典：総務省「消費者物価指数」を基に神戸市交通局作成

建設工事費デフレーターの推移（2015年基準）

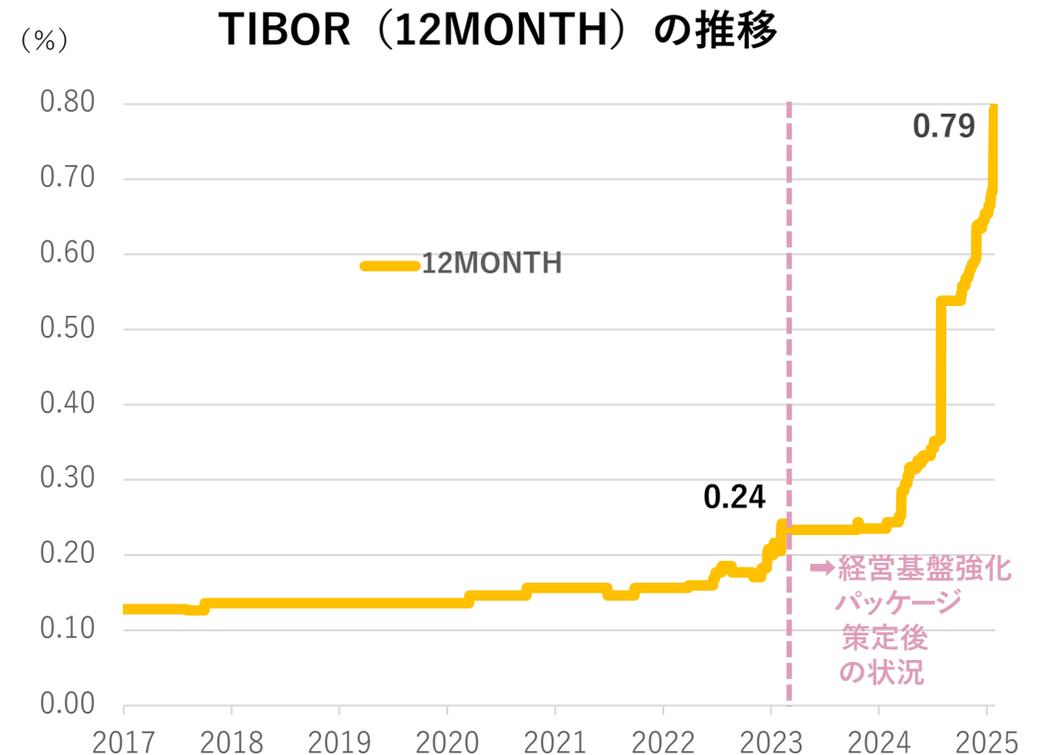


出典：国土交通省「建設工事費デフレーター」を基に神戸市交通局作成

- ▶ 地方公共団体の事業に融資を行う**地方公共団体金融機構**の貸付利率は、5年債、15年債、30年債いずれも2022年頃より**大幅に上昇**。
- ▶ 日本の短期金融市場の金利指標の一つである**全銀協TIBORレート**（12MONTH）も2022年から**大幅に上昇**。

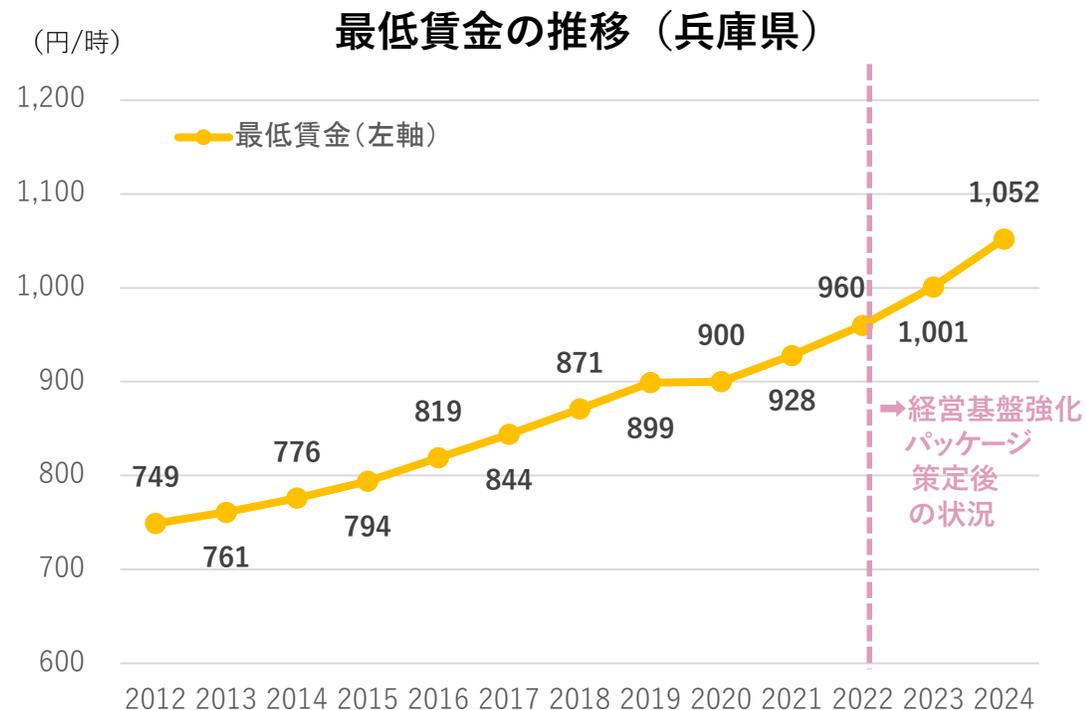


出典：地方公共団体金融機構「長期貸付利率」を基に神戸市交通局作成

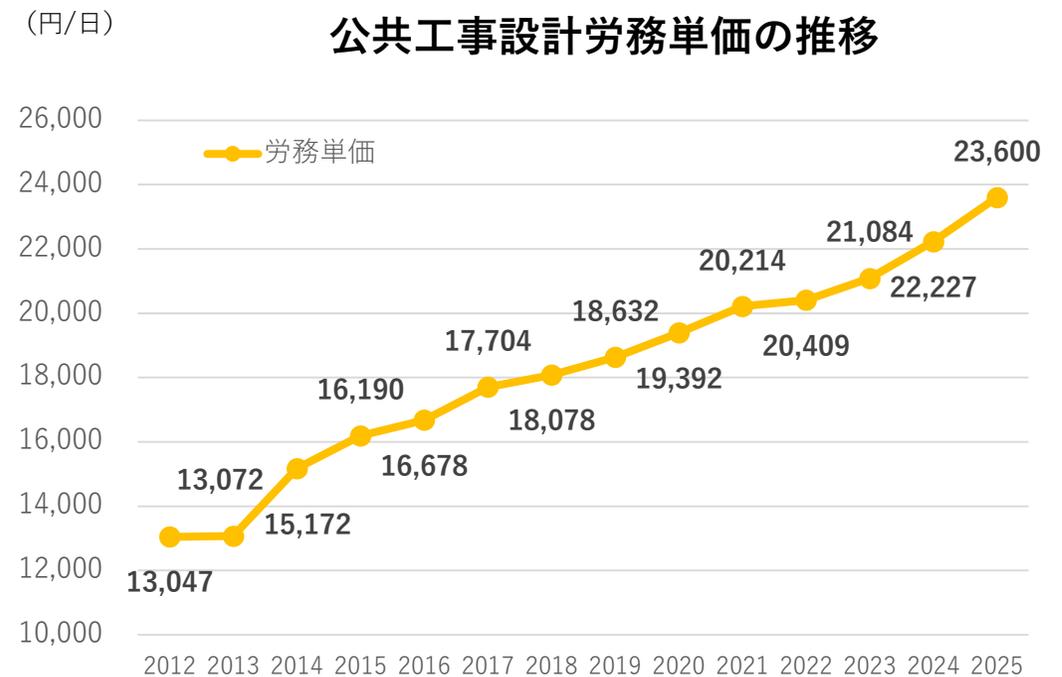


出典：一般社団法人全国銀行協会が公表した全銀協TIBORレート

- ▶ 2024年、兵庫県の最低賃金は**過去最大**となる**時給1,052円**に上昇。
- ▶ 国土交通省が発表する**公共工事における労務単価**である**公共工事設計労務単価**も右肩上がり続けており、工事費だけでなく委託費等の上昇にもつながっている。

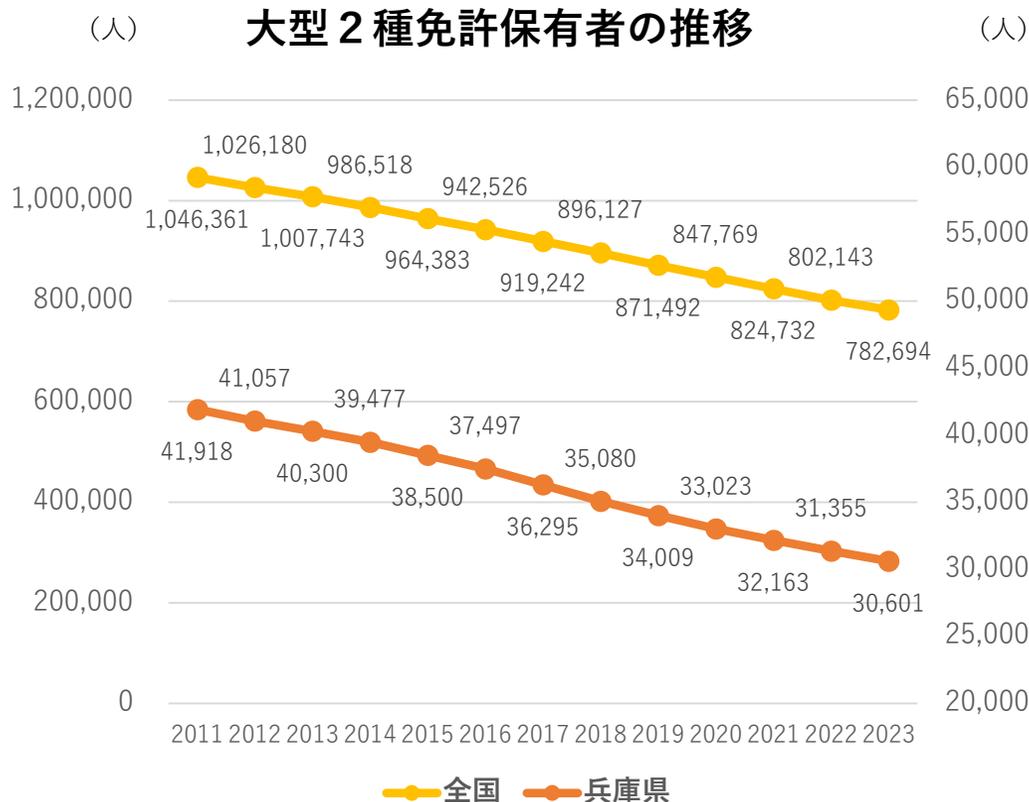


出典：厚生労働省兵庫労働局「最低賃金経年表」より神戸市交通局作成

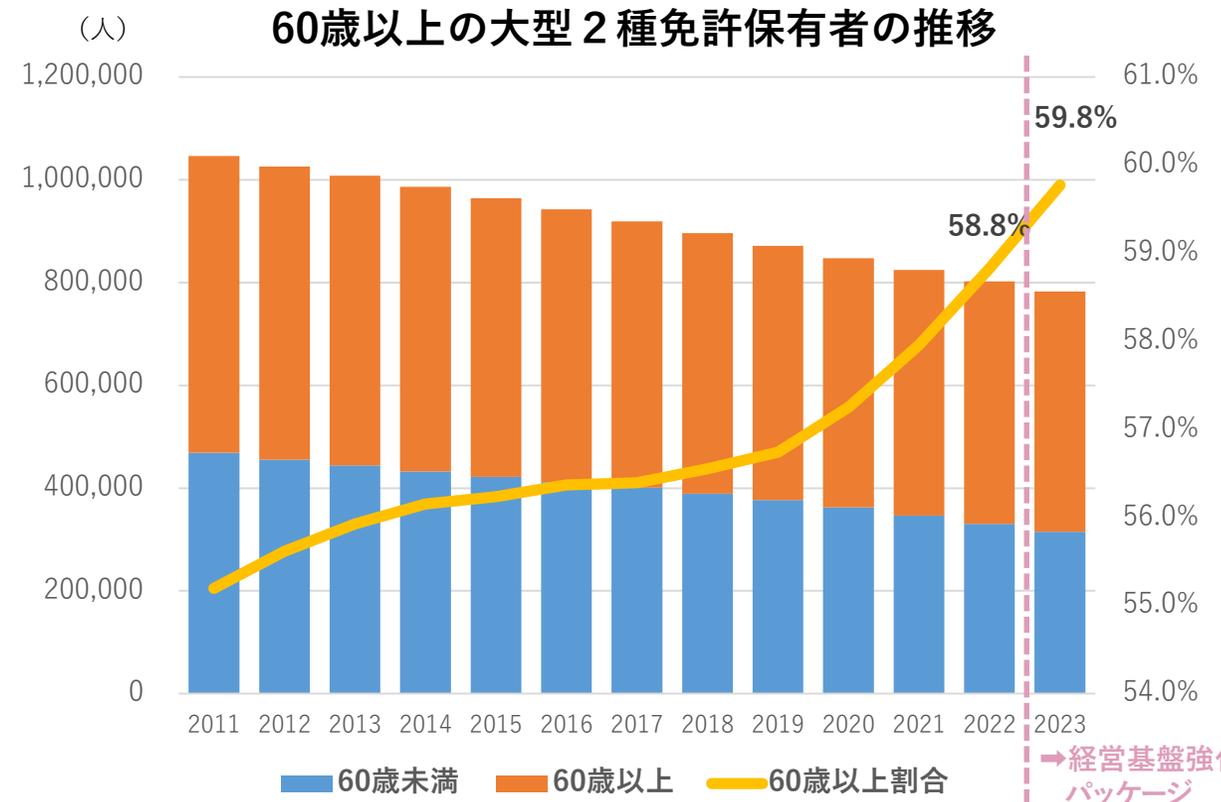


出典：国土交通省「公共工事設計労務単価」より神戸市交通局作成

- ▶ 大型2種免許保有者は年々減少しており、その傾向は全国でも兵庫県でも同様の傾向となっており、2019年と比べて、**△10%**となっている。
- ▶ 一方で、大型2種免許保有者に占める60歳以上の割合は増加しており、2023年は**59.8%**となっている。



出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成



出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成

→経営基盤強化
パッケージ
策定後
の状況

- **運転士不足**が原因で、**横浜市バス**では、2024年に**3度（全体で1日265便）**の減便を実施。運転士を確保するため、「人材確保大作戦」と銘打ち、給与の底上げや住宅手当の増額など**待遇改善策**を実施。
- **京都市バス**では、新規採用者募集が不調となり、このまま人員不足が続けば現行の路線・ダイヤを維持することが難しくなることから、「**市バス運転士不足非常事態宣言**」を発出。
- **神戸市バス**においても、採用に尽力しているものの欠員が解消できない状況である。

横浜市営バス ことし3回目の減便 平日1日 250便以上減便

10月01日 17時47分



横浜市の市営バスは深刻な運転士不足が続いていることから1日のダイヤ改正で、ことし3回目となる減便を行い、平日1日あたり全体の3%にあたる250便以上を減らしました。

横浜市の市営バスは、運転手の時間外労働の規制が強化されたいわ

ゆる「2024年問題」や相次ぐ退職の影響で運転士不足が深刻になり、ことし4月に2度の減便を行いました。1000人余りの人手不足が続いていることから、横浜市交通局は1日ことし3回目の減便を行いました。

対象は52の路線で、平日1日あたりあわせて265便と全体の3%にあたります。

出典：NHK NEWS WEBより引用

<https://www3.nhk.or.jp/shutoken-news/20241001/1000109627.html>

京都市バス 運転手不足深刻化 初の“非常事態宣言”で対策

09月27日 17時36分



京都市は、市営バスの運転手不足が深刻で、このままではダイヤや路線を維持することが困難だとし、27日に初めて「非常事態宣言」を出し、今後運転手の休暇を増やすなどの処遇の改善などで採用を強化したいとしています。

これは27日、市が市議会で明らか

にしました。

市民だけではなく観光客などにも欠かせない京都市バスは、現在のダイヤで運行するには、880人の運転手が必要ですが、今月（9月）1日の時点で50人が不足し、来年度（令和7年度）以降、さらに定年などで毎年およそ50人の退職者が見込まれています。

市では、7月からことし2回目の追加採用の募集を行いました。応募者は70人の募集に対して47人にとどまり、人手不足が慢性化しています。

出典：NHK NEWS WEBより引用

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/kyoto/20240927/2010021054.html>

- 交通局の経営を取り巻く状況はR6年1月に定めた「**経営基盤強化パッケージ**」の時よりも、さらに厳しい環境となっている。特に、昨今の資材費・工事費の高騰、金利高騰、労務単価高騰は、多額の投資を必要とする高速鉄道事業に多大な影響を及ぼしている。
- また、自動車事業では、これまで民間委託を拡大することで路線を維持してきたが、民間バス事業者が人材確保に苦勞していることに加え、労務単価の大幅な上昇傾向という課題を抱えている。
- そのため、2030年までの5年間は**再建・体力回復期**とし、これまで以上の**コスト構造改革**や**収益力強化**に重点的に取り組んでいく期間と位置付けたい。
- 今後、乗車需要の減少等により、厳しい経営状況に直面することは明白であることから、**身の丈に合った経営**を行うことで、**持続可能な経営**を目指し、安定した運営を実現するために経営基盤を強化していく必要がある。

コロナ期
(経営計画2025)

再建・体力回復期
(経営計画2030)

安定運営期

- 企業理念である「^{いつも}移動に感動を」を実現するために、私たちは「安全・安心の確保」と「快適なサービスの提供」という公共交通機関としての使命を果たし、「選ばれる沿線づくり」に取り組むことで、**神戸のまちの価値**を高めていく。
- そのために、早期にコスト構造改革に取り組み、投資を身の丈に合った規模にすることにより、安定した経営基盤を確立し、**収支バランスを向上**させる。
- さらに、価値向上や収支バランス向上を確実に達成するためには、計画を実行できる「組織」と「人材」が重要である。また、地域に根差した公共交通機関として、情報発信や地域社会との連携に努め、**事業基盤の見直しや改善**を行っていく。

