

第 112 回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和 7 年 7 月 28 日（月）午後 3 時～午後 5 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. 会長選出

4. 議事

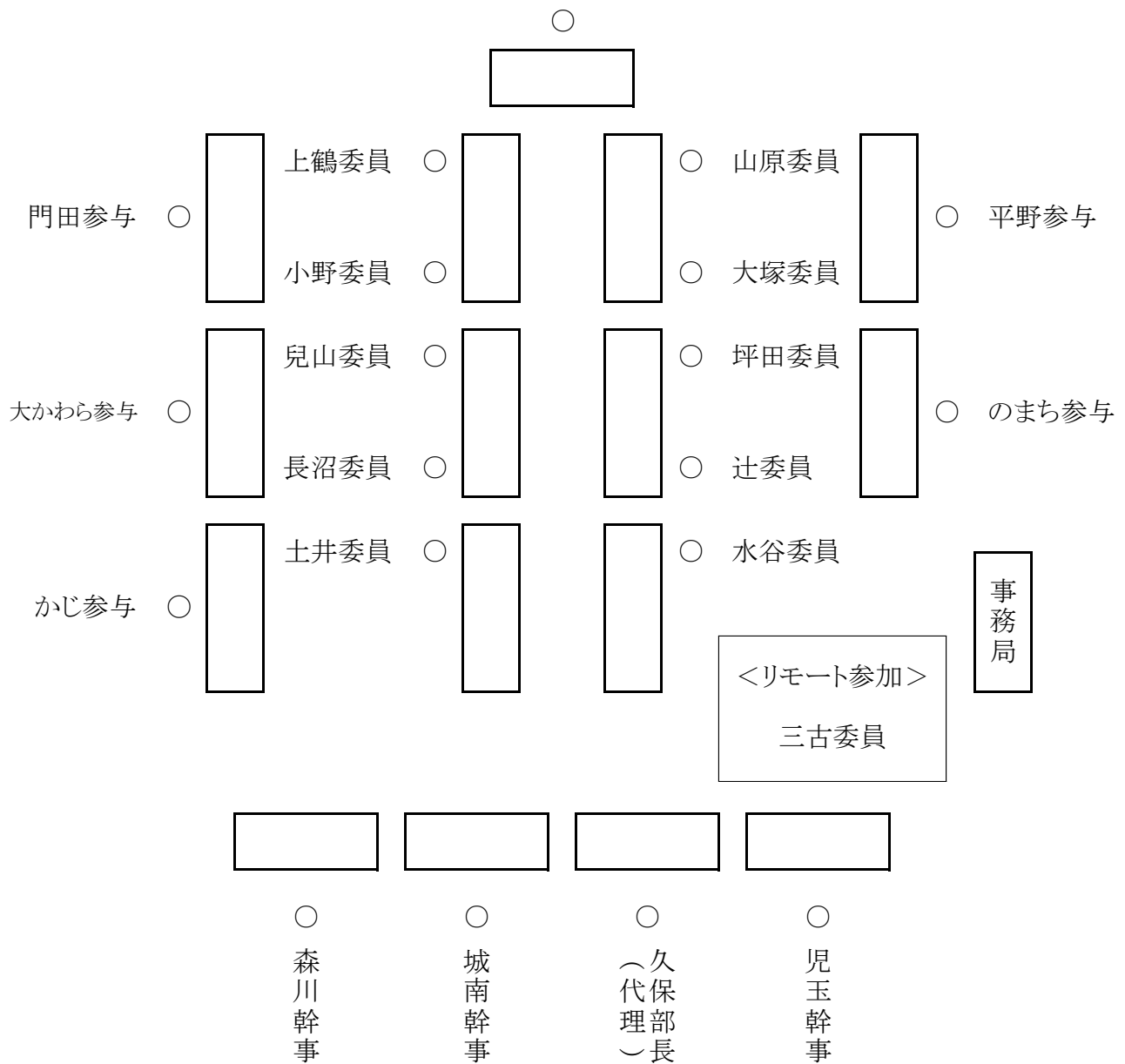
（審議事項） 「経営計画 2030」の具体的項目について

5. その他

6. 閉会

座 席 表

(第112回 交 通 事 業 審 議 会)



神戸市交通事業審議会委員名簿

(2025年7月14日現在)

委 員 (五十音順、敬称略)

市民委員 (6名)

大塚 隆生	神戸商工会議所 地域政策部長
小野 三恵	神戸市婦人団体協議会 理事
辻 静花	KOBEのはしっ子 代表
坪田 卓巳	神戸市地域コーディネーター
長沼 隆之	神戸新聞社 論説副委員長
山原 真由美	神戸市PTA協議会 元会長

学識経験者 (6名)

足立 泰美	甲南大学経済学部 教授
上鶴 久恵	上鶴公認会計士事務所
兒山 真也	兵庫県立大学国際商経学部 教授
三古 展弘	神戸大学大学院経営学研究科 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

参 与 (敬称略)

大かわら 鈴子	神戸市会議員 (日本共産党・兵庫区)
かじ 幸夫	神戸市会議員 (こうべ未来・西区)
門田 まゆみ	神戸市会議員 (公明党・須磨区)
のまち 圭一	神戸市会議員 (日本維新の会・中央区)
平野 達司	神戸市会議員 (自由民主党・兵庫区)

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
森川 誠也	神戸市交通局副局長
児玉 健	神戸市交通局副局長

○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。

第 1 1 2 回 交 通 事 業 審 議 会 資 料



KQBE

01

今後の進め方

KQBE

R6.11.12

第110回 交通事業審議会

- ・次期経営計画策定方針について議論

R7.3.31

第111回 交通事業審議会

- ・「経営計画2030」の位置づけ・柱立てについて議論

R7.7.28

第112回 交通事業審議会

- ・「経営計画2030」の具体的項目について議論

R7.10.21

第113回 交通事業審議会

- ・「経営計画2030」（素案）について議論

R7.12.22

第114回 交通事業審議会

- ・「経営計画2030」（原案）について議論

R8.1月頃

パブリックコメント実施

- ・「経営計画2030」（原案）に対して意見を募集

R8.3月頃

第115回 交通事業審議会

- ・パブリックコメントの実施報告について
- ・「経営計画2030」について

02 前回の振り返り

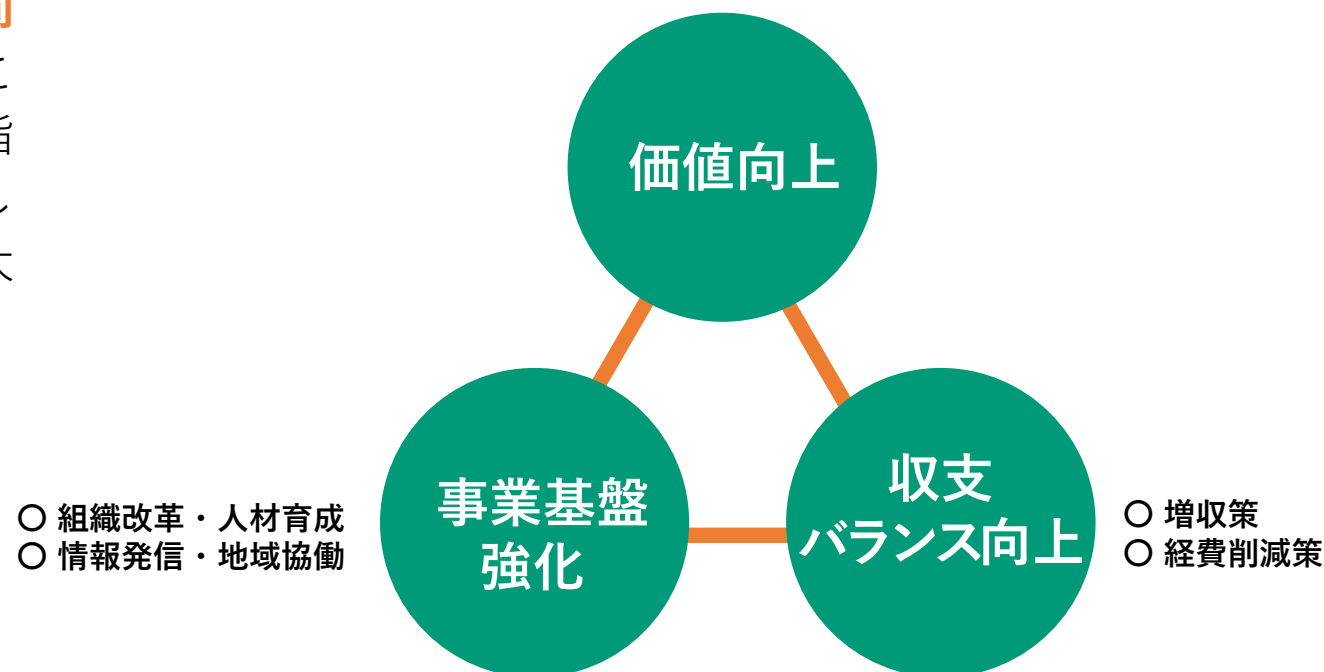
KQBE

● 経営計画の方向性

- 近年の物価高や今後の乗客の減少見込みを踏まえ、「経営計画2030」を「**再建・体力回復期**」として位置付ける。
- 計画の柱立てとして、安全性や快適なサービスの提供を通じた神戸のまちの「**価値向上**」、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を目指す「**収支バランス向上**」、それらを実行していくための「**事業基盤強化**」を3つの大きな柱とする。



- 安全・サービス向上
- 沿線価値・ブランド価値



● 経営計画について

- 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。そのうえで、市民にとって必要なサービスを維持できるよう具体策を考えていくべき。
- 新しい計画では、これまでの計画の延長ではなく、事業構造そのものを考えていくべき。
- 今回の計画を再建・体力回復期と位置付けているが、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べき。
- 「経営計画2030」を策定するにあたっては、ある程度目指すべきベンチマークや経営モデルなど、どの水準を目指すのか明確にしていくべき。

● 安全・サービス向上

- 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べき。

● 沿線価値・ブランド価値向上

- 駅周辺の充実が進んでおり、最寄り駅で用事が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。

● 増収策

- 地下鉄の減価償却費の負担は大きく、資産の耐用年数の期間にわたって発生することから、長期的に見ても将来の負担が続くことが推察される。先般、市バスが運賃を改定したように、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。
- 市バス・地下鉄ともに様々な割引があり、これらは利用促進や市民の福祉増進など様々な効果を期待して設けたものだと思うが、当時想定した効果が現時点で実現できているのか、時代背景も変わっているため、検証を行うべき。
- 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。

● 経費削減策

- 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。

● 組織改革・人材育成

- 全国的な運転手不足の状況を踏まえ、更なる女性運転士の募集に力を入れるべき。
- 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。
- 高速鉄道については、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、D X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が重要。

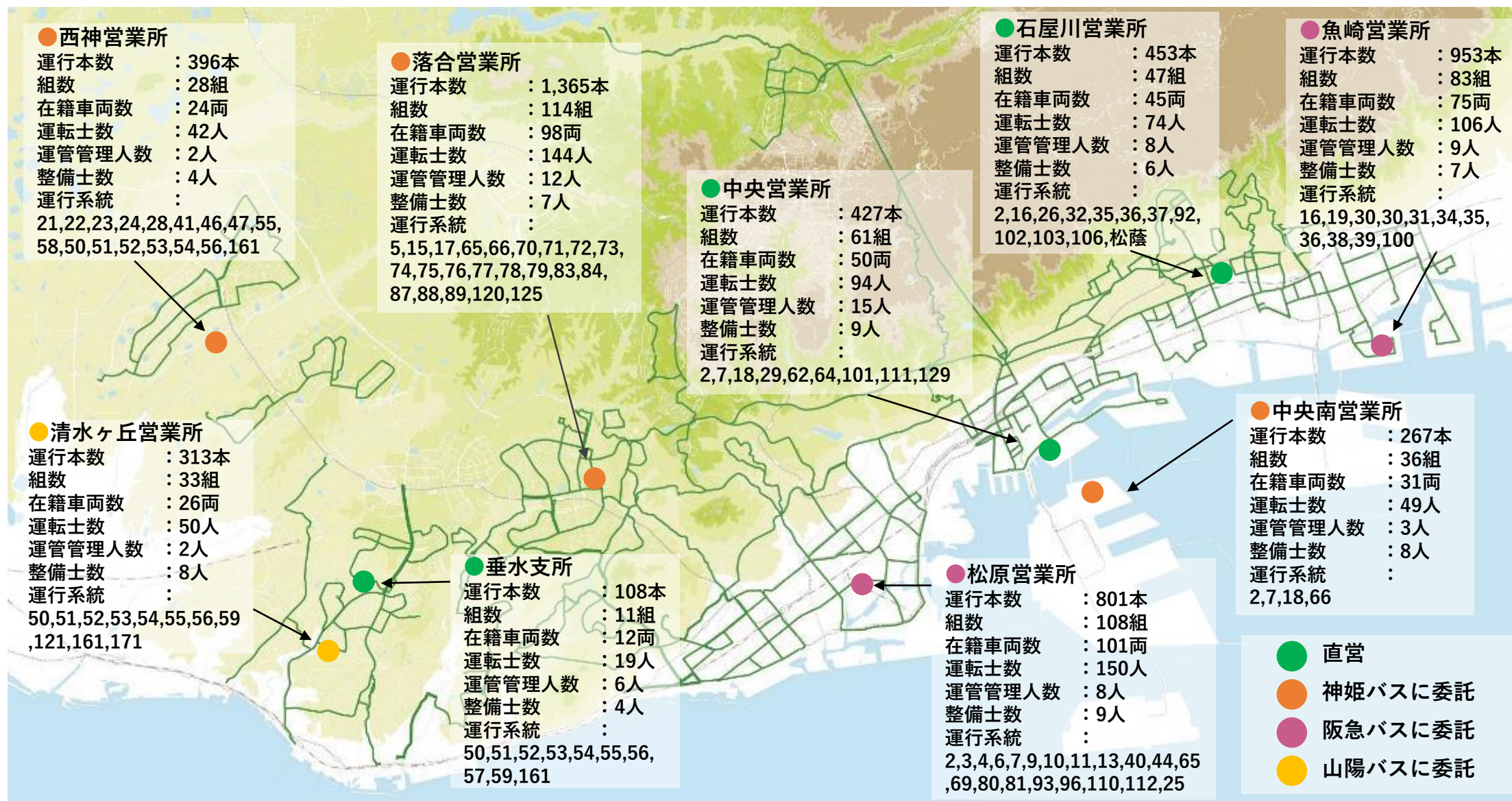
● 情報発信・地域協働

- 情報発信について、平時からみんなで支えていこうという情報発信が必要。経営が厳しい路線について、具体的な改善目標を早めに示し、市民の協力を得るプロセスを重視するべき。
- モビリティマネジメントとして、公共交通の利用者を増やすためには、公共交通が魅力的で便利だと納得してもらう仕組みやわかりやすい伝え方が重要。
- 北条鉄道では、市民が自発的に駅を大事にしようという機運が高まっている。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くべき。
- 近江鉄道では、鉄道側と沿線の企業・学校が協力して利用者増加と移動の質の向上を目指している。相互に利用しやすい環境を整えるための協議を進めることが重要。

03

市バス事業について

KQBE



運行体制（営業所別）

		運行 本数 (本)	在籍 車両数 (両)	組数 (組)	運転士数 (人)	運行管理 人数 (人)	整備士数 (人)	所長 (人)	副所長 (人)
直営	中央	427	50	61	94	15	9	1	1
	石屋川	453	45	47	74	8	6	1	1
	垂水	108	12	11	19	6	4	1	0
阪急	松原	801	101	108	150	8	9	1	1
	魚崎	953	75	83	106	9	7	1	0
神姫	落合	1,365	98	114	144	12	7	1	1
	西神	396	24	28	42	2	4	1	0
	中央南	267	31	36	49	3	8	1	0
山陽	清水が丘	313	26	33	50	2	8	1	1
計		5,083	462	521	728	65	62	9	5

運行体制（社局別）

	運行 本数	在籍 車両数	組数	運転士数	運行管理 人数	整備士数	所長	副所長
直営	988	107	119	187	29	19	3	2
委託	4,095	355	402	541	36	43	6	3
計	5,083	462	521	728	65	62	9	5

経営効率（営業所別）

		運行本数 /車両 (本/両)	運行本数 /組数 (本/組)	車両 /組数 (両/組)	運転士数 /運行管理 (人/人)	車両数 /整備士 (両/人)	運転士数 /組数 (人/組)	職員 /管理職 (人/人)
直営	中央	8.5	7.0	0.82	6.3	5.6	1.54	59
	石屋川	10.1	9.6	0.96	9.3	7.5	1.57	44
	垂水	9.0	9.8	1.09	3.2	3.0	1.73	29
阪急	松原	7.9	7.4	0.94	18.8	11.2	1.39	84
	魚崎	12.7	11.5	0.90	11.8	10.7	1.28	122
神姫	落合	13.9	12.0	0.86	12.0	14.0	1.26	82
	西神	16.5	14.1	0.86	21.0	6.0	1.50	48
	中央南	8.6	7.4	0.86	16.3	3.9	1.36	60
山陽	清水が丘	12.0	9.5	0.79	25.0	3.3	1.52	30
平均		11.0	9.8	0.89	11.2	7.5	1.40	61

経営効率（社局別）

	運行本数 /車両 (本/両)	運行本数 /組数 (本/組)	車両 /組数 (両/組)	運転士数 /運行管理 (人/人)	車両数 /整備士 (両/人)	運転士数 /組数 (人/組)	職員 /管理職 (人/人)
直営	9.2	8.3	0.90	6.4	5.6	1.57	47
委託	11.5	10.2	0.88	15.0	8.3	1.35	69
平均	11.0	9.8	0.89	11.2	7.5	1.40	61

●運行本数/車両

保有車両がどれだけ効率的に運行に使われているか示す指標

●運行本数/組数

運転士1勤務あたりの運行業務の効率性を示す指標

●車両/組数

運転士の勤務計画に対する車両の配置効率を示す指標

●運転士数/運行管理

運行管理者の管理監督範囲の広さを示す指標

●車両数/整備士

整備部門の効率性を示す指標

●運転士数/組数

休日等を考慮した運転士の要員配置の効率性を示す指標

●職員数/管理職員数

営業所の管理効率を示す指標

※ 運行本数については、担当する路線の長さや地理的要件で増減する

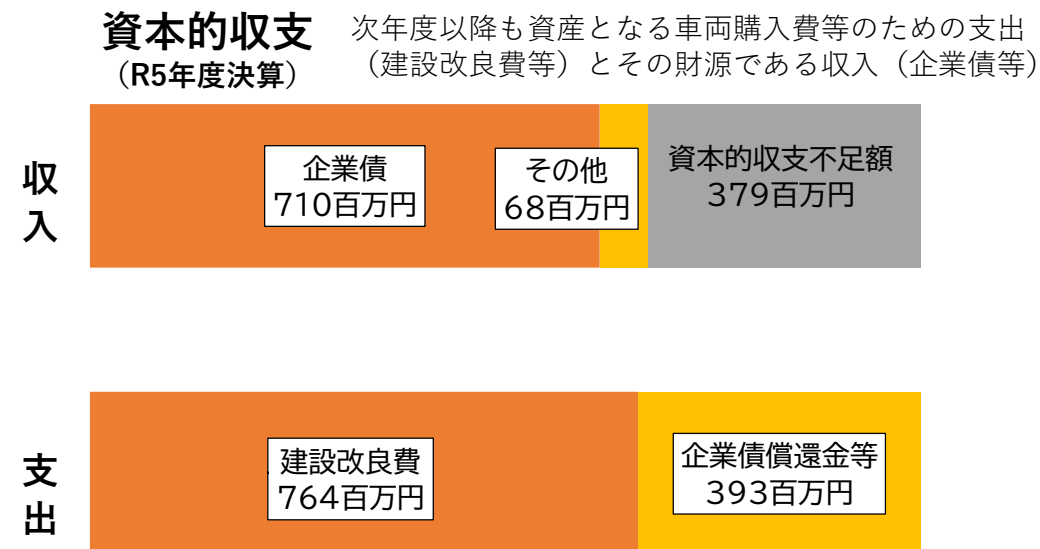
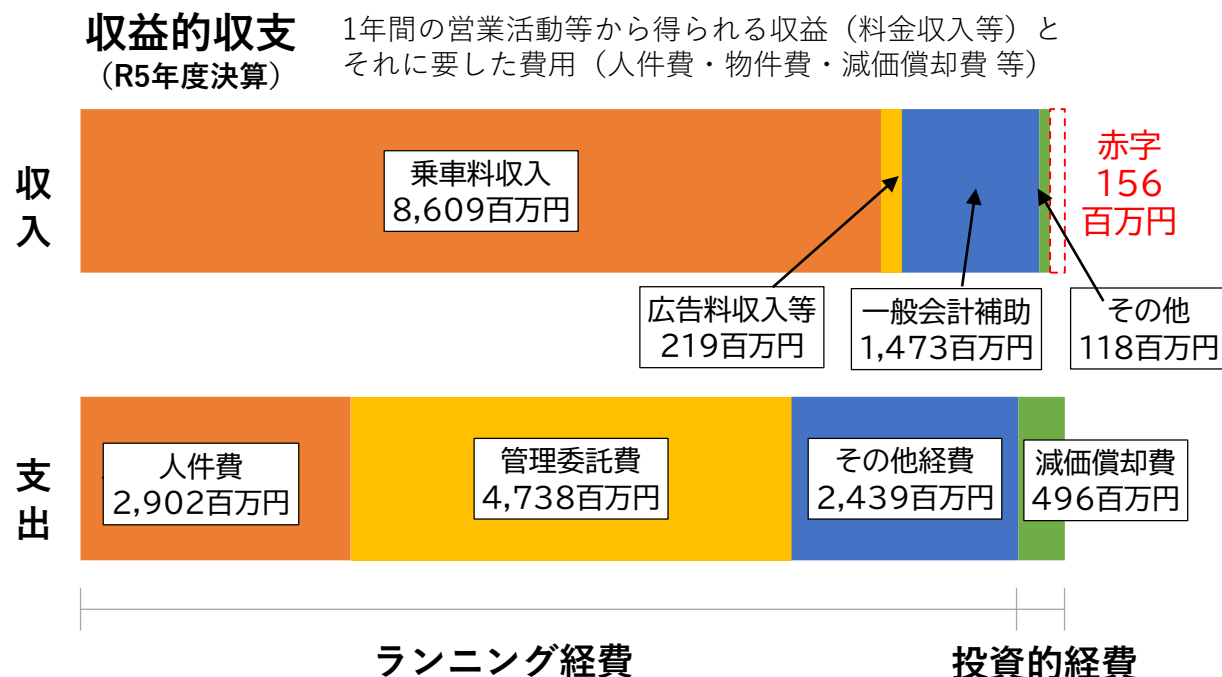
は、経営効率が平均値以下を示す

は、特に経営効率が悪い数値を示す



03 市バスの収支構造

- 運転士の人件費や委託費、軽油代、車両修繕費など日々の運行に必要なランニング経費は乗車料収入だけでは賄えておらず、市や地下鉄会計からの補助金を充当して、ようやく賄えている状況。
- 人件費高騰や運転士不足の影響もあり、**営業所管理委託の動向**は不透明（次期公募はR9年度予定）。
- 今後、車両購入に伴い投資的経費である減価償却費も増加見込み。



03 他の公営交通事業者の経営状況

● R5年度決算比較

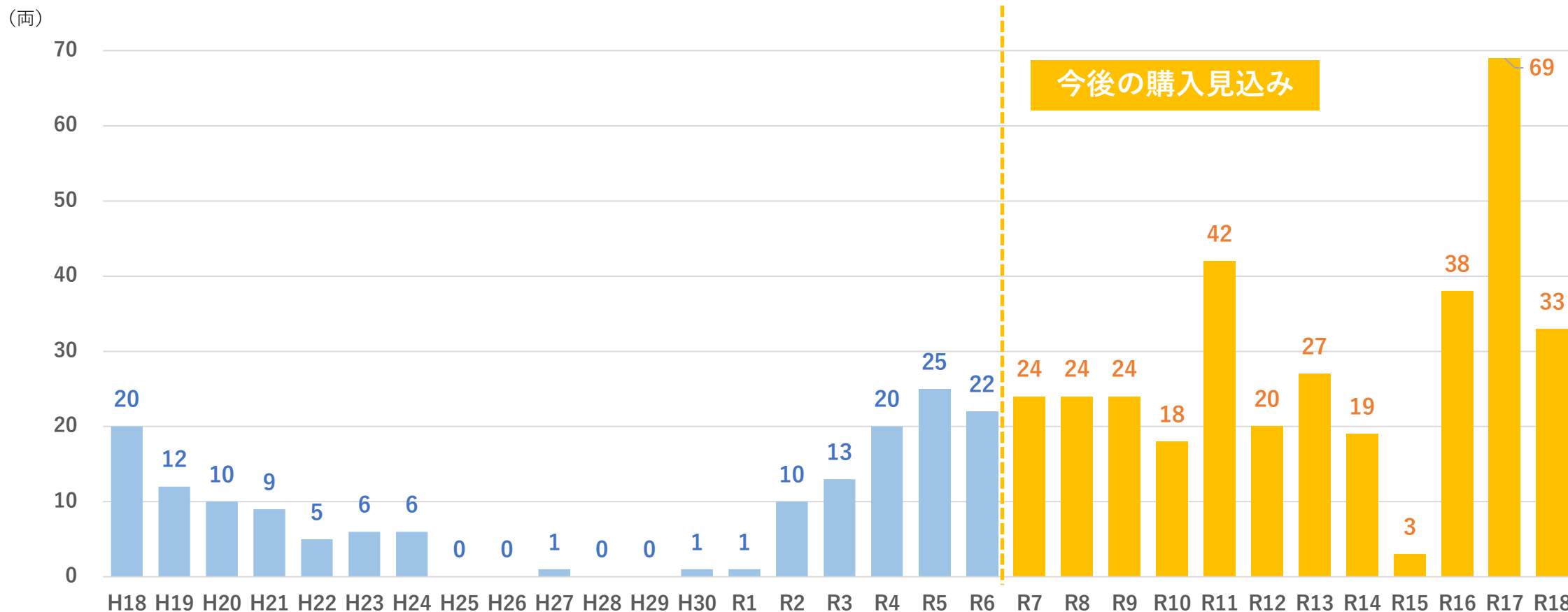
➤ 黒字と赤字の団体は半々だが、**仙台市**と**神戸市**のみ**資金不足**が発生している状況。

(百万円)

	東京都	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	北九州市
総収益	42,805	9,360	19,568	9,139	25,014	21,959	10,419	1,926
經常収益	42,805	9,359	19,568	9,139	25,014	21,959	9,945	1,926
營業収益	40,932	6,253	18,525	7,783	18,466	20,943	8,828	1,417
運輸収益	36,266	6,050	18,108	7,695	14,980	20,009	8,609	911
その他營業収益	4,666	203	417	88	3,486	934	219	506
營業外収益	1,873	3,106	1,043	1,356	6,548	1,016	1,117	509
特別利益	0	1	0	0	0	0	474	0
総費用	41,201	10,140	20,308	8,583	25,614	20,765	10,575	1,800
經常費用	41,179	10,138	20,308	8,583	25,614	20,765	10,575	1,800
營業費用	40,790	10,017	20,172	8,448	25,262	20,530	10,324	1,785
人件費	24,526	3,850	13,901	4,349	13,548	8,820	2,902	1,133
経費	12,485	5,405	5,226	3,641	10,161	9,983	6,926	506
減価償却費	3,779	762	1,045	458	1,553	1,727	496	146
營業外費用	389	121	136	135	352	235	251	15
特別損失	22	2	0	0	0	0	0	0
經常損益	1,626	△ 779	△ 740	556	△ 600	1,194	△ 630	126
純損益	1,604	△ 780	△ 740	556	△ 600	1,194	△ 156	126
資金不足比率 (%)	-	0.6	-	-	-	-	19.4	-

● 市バス車両購入計画

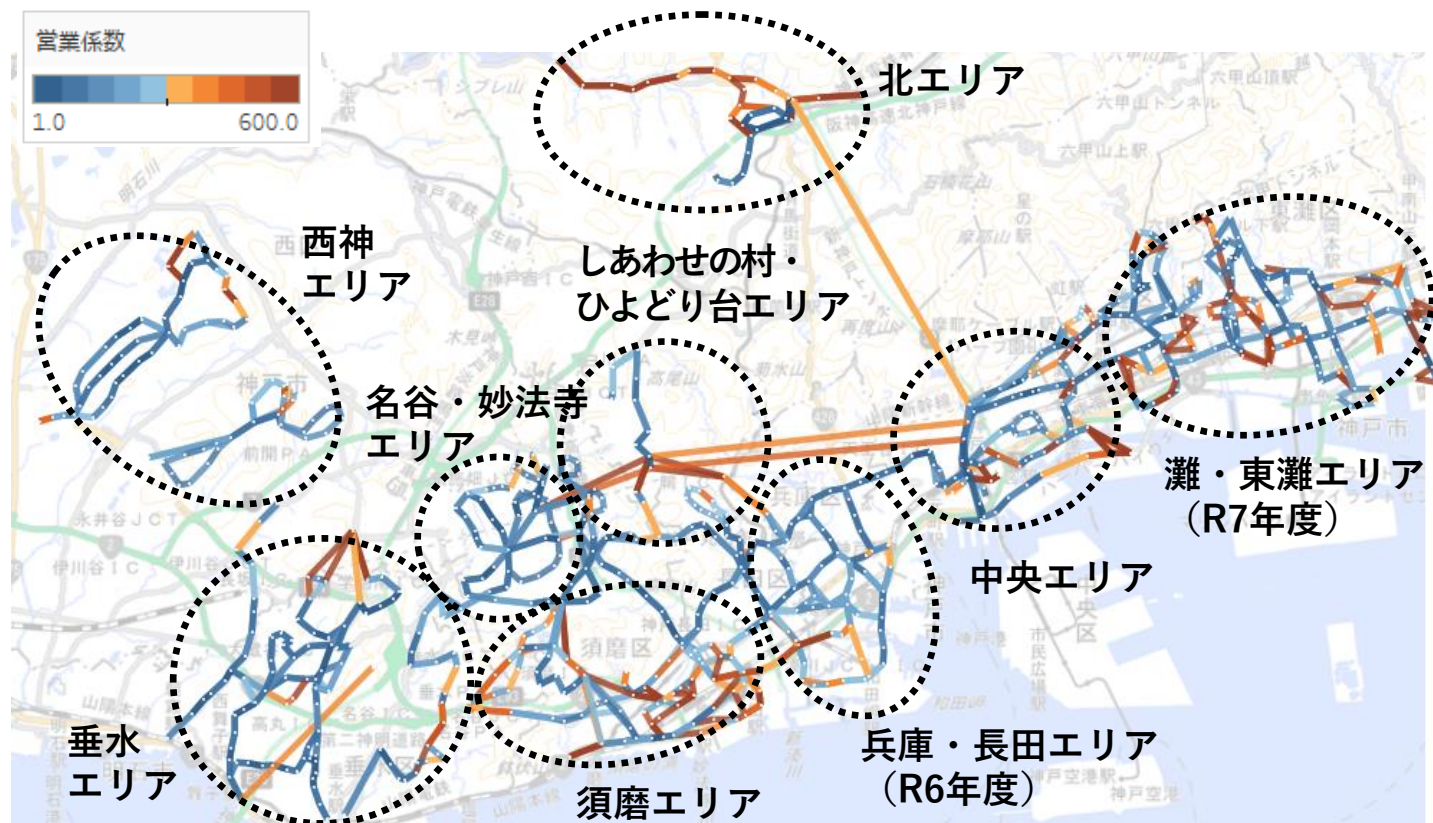
- 市バスの使用年数（**23年**）を延長してきたこともあり、今後、短期間で大量の車両更新が必要。
- 資材費の高騰により、**車両価格も高騰**しており、**必要台数の見直し**は急務。



03 市バス路線の最適化

● エリア別収支状況

➤ 需給バランスを担保するため、2タッチデータに基づく市バス路線の最適化を継続実施する必要。



区間別営業係数の状況

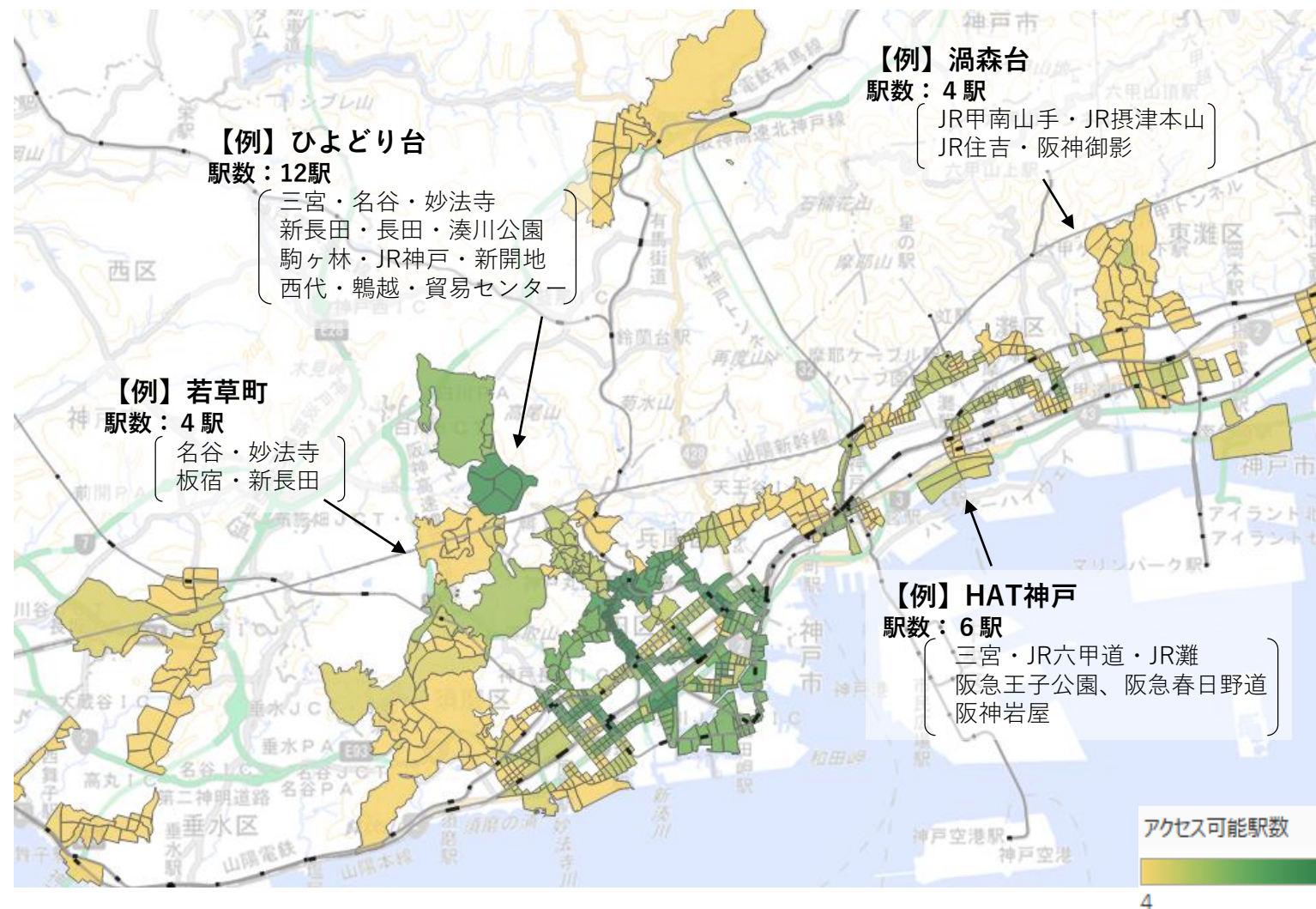
(千円)		
エリア	1日乗車人数	収支差
東灘エリア	28,247	△168,321
中央・灘エリア	28,037	△123,157
兵庫・長田エリア	32,028	△629,135
名谷・妙法寺エリア	16,663	35,270
須磨エリア	9,866	△191,207
垂水エリア	16,432	60,197
西神エリア	8,919	△64,099
北エリア	6,465	△148,464
しあわせの村・ひよどり台エリア	7,713	△266,668
計	154,370	△1,495,584

R5年度エリア別収支状況

03 住宅地と駅アクセスの関係

● 地域間格差の存在

- 市バスには**住宅地から基幹交通である鉄道へ運ぶ役割**（フィーダー機能）があるが、住宅地によって、アクセスできる鉄道駅数に**大きな差（地域間格差）**がある。
- **複数の地下鉄駅**へ市バス路線が設定されている団地もある。
- 複数駅への接続は利便性が高い一方で、**すべての路線が赤字**になっている団地もある。
- 一団地から鉄道駅へのアクセスについて整理すべき時期にきている。



4 駅以上アクセス可能な住宅地

04

地下鉄事業について

KQBE

04 基本情報

駅人員体制 (人)

西神・山手線	駅長	助役	駅係員	合計
西神中央	1	7	9	17
西神南		3	3	6
伊川谷		3	2	5
学園都市		3	6	9
総合運動公園		3	3	6
名谷	1	7	8	16
妙法寺		6	3	9
板宿		3	5	8
新長田		2	7	9
長田		3	3	6
上沢	1	3	3	6
湊川公園		3	10	13
大倉山		3	3	7
県庁前		3	3	6
三宮		15	14	29
新神戸		2	13	15

海岸線	駅長	助役	駅係員	合計
新長田	1	3	3	7
駒ヶ林		3	3	6
苅藻		3	2	5
御崎公園		0	9	9
和田岬		0	4	4
中央市場前		3	3	6
ハーバーランド		0	5	5
みなと元町		3	4	7
旧居留地・大丸前		3	3	6
三宮・花時計前		3	2	5



04 地下鉄の収支構造

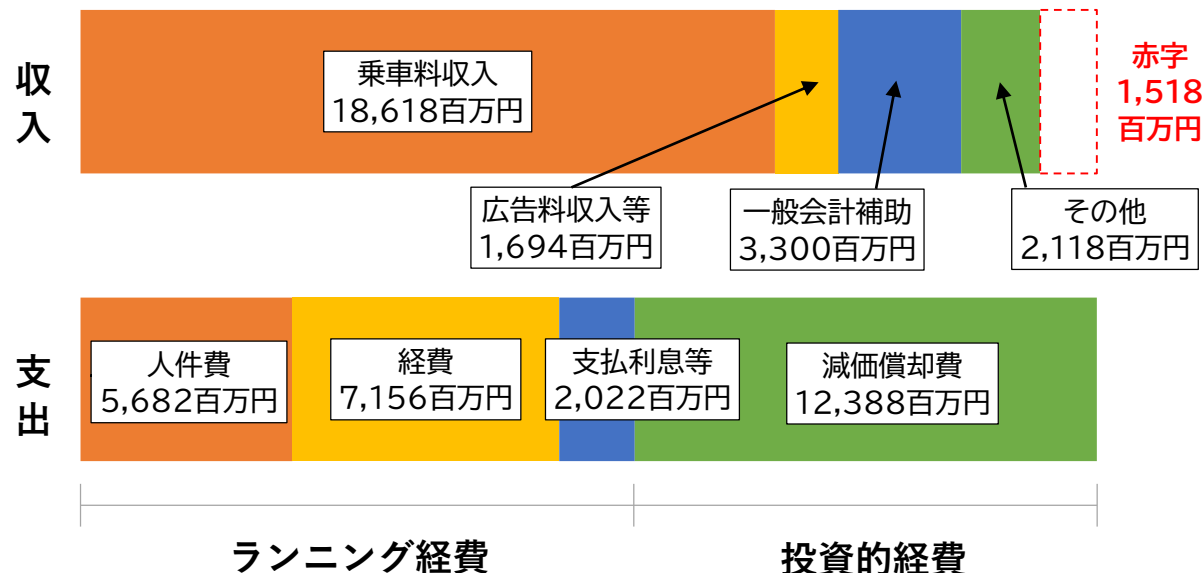
- 乗車料収入でランニング経費は賄えているものの、投資的経費である減価償却費が経費の大部分を占め、全体では赤字。
- 乗車料収入に対する減価償却費の割合は**67%**と、他都市と比べても投資負担が大きく、**身の丈にあった投資規模**にすることが必須。

R5乗車料収入に占める減価償却費割合

札幌	仙台	東京	横浜	名古屋	京都	神戸	福岡
38%	61%	36%	53%	33%	56%	67%	43%

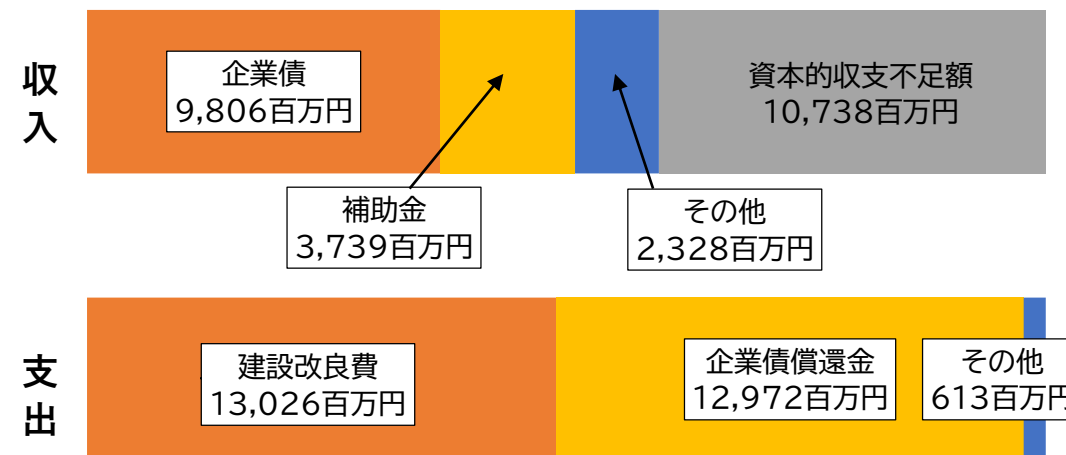
収益的収支 (R5年度決算)

1年間の営業活動等から得られる収益（料金収入等）とそれに要した費用（人件費・物件費・減価償却費等）



資本的収支 (R5年度決算)

次年度以降も資産となる車両購入費等のための支出（建設改良費等）とその財源である収入（企業債等）



04 他の公営交通事業者の経営状況

R5年度決算比較

▶ 仙台市と神戸市が赤字であるが、その他の都市は大幅な黒字。

	(百万円)								(百万円)	
	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	西神・山手/北神	海岸
総収益	157,099	47,968	21,081	46,327	85,306	33,196	25,730	38,974	20,210	5,520
経常収益	157,099	47,968	21,079	46,327	85,306	33,196	25,220	38,691	19,806	5,414
営業収益	139,976	41,345	16,866	38,636	76,902	27,525	20,311	33,730	17,834	2,477
運輸収益	129,956	41,345	15,720	37,551	70,986	25,194	18,619	33,730	16,300	2,318
その他営業収益	10,020	0	1,146	1,085	5,916	2,331	1,692	0	1,534	159
営業外収益	17,123	6,623	4,213	7,691	8,404	5,671	4,909	4,961	1,972	2,937
特別利益	0	0	2	0	0	0	510	283	404	106
総費用	139,085	37,882	21,834	42,200	74,280	30,945	27,248	30,441	19,684	7,564
経常費用	139,085	37,604	21,826	42,200	74,280	30,945	27,248	30,435	19,684	7,564
営業費用	135,957	34,794	20,479	38,594	70,867	27,904	25,226	28,385	18,809	6,417
人件費	36,010	4,394	3,767	8,255	26,747	5,846	5,683	4,810	4,519	1,163
経費	53,503	15,574	7,195	10,266	20,734	7,873	7,155	10,070	5,556	1,600
減価償却費	46,444	14,826	9,517	20,073	23,386	14,185	12,388	13,505	8,734	3,654
営業外費用	3,128	2,810	1,347	3,606	3,413	3,041	2,022	2,050	875	1,147
特別損失	0	278	8	0	0	0	0	6	0	0
経常損益	18,014	10,364	△ 747	4,127	11,026	2,251	△ 2,028	8,256	122	△ 2,150
純損益	18,014	10,086	△ 753	4,127	11,026	2,251	△ 1,518	8,533	526	△ 2,044
資金不足比率 (%)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

● 大型投資の状況

- **H30年度**より、乗車料収入（R5年度：186億円）に対して大規模の投資が継続。
- R7年度以降も変電や信号など**安全に関わる投資**が増加予定。

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
車両更新			259 億円														
ホームドア				54 億円				24 億円									
北神市営化				219 億円													
駅リノベーション				78 億円				38 億円									
ワンマン対応				56 億円													
脱炭素化事業							55 億円										
エレベーター等更新									54 億円								
駅務機器更新 (駅遠隔化含む)									65 億円								
変電施設更新									246 億円								
信号施設更新									80 億円								

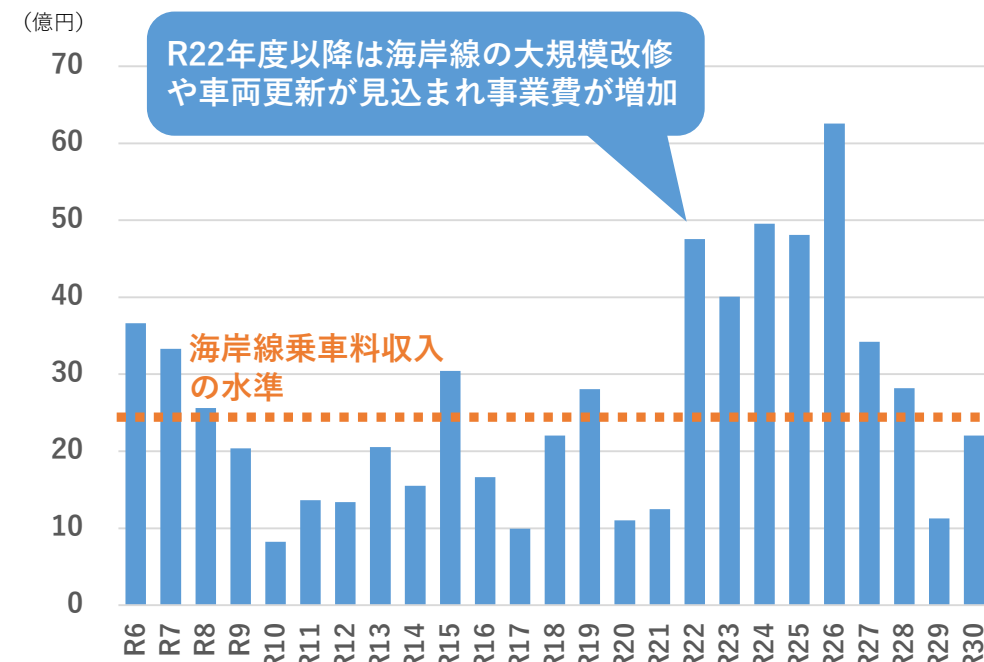
04 地下鉄投資計画

- 開業から**40年目**、**60年目**に更新時期が集中し、特に、40年目は車両更新が必要となり**投資が大規模化**。
- R20年頃には、**海岸線の40年**と**西神・山手線の60年**が重なり、多大な投資が必要。
- 将来を見据え、**長寿命化、ダウンサイジング**による**投資額の見直しが急務**。

		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
車両	車体・台車								●						
	搭載機器				●				●				●		
駅舎	建築								●						
	空調機・熱源		○			●			○			●			
	給排水・防災						●						●		
	分電盤								●						
	照明器具				●				●				●		
	昇降機						●						●		
	変電・電力						●						●		
鉄道電気	電路												●		
	継電連動							●							●
	ATC・運行管理				●				●				●		
	ネットワーク・無線				●				●				●		
	電話交換機						●						●		
	放送装置			●			●			●			●		

● 更新 ○ オーバーホール

地下鉄施設の更新時期



海岸線投資計画

05

割引制度について

KQBE

05 市バス・地下鉄 1 日乗車券

● 概要

- H14.7にバス・地下鉄のネットワーク強化とともに、**新たな需要喚起**を目的として導入。
- 市バス・地下鉄 1 日乗車券：**1,040円**（R5年度発売枚数：3.6万枚）

● 利用状況

- 市バスは**28系統**、**22系統**、**64系統**、**21系統**の 4 系統で全体利用の**50%**を占める。

28系統：西神中央駅前～榎野台小学校～西体育館
22系統：西神中央駅前～春日台公園
64系統：神戸北町～三宮駅ターミナル前
21系統：西神中央駅前～美賀多台～西体育館

- 地下鉄は**西神中央駅 ～ 三宮駅間**の利用が最も多い。
- 土日よりも平日の利用が多く、需要喚起効果は**限定的**。
- 市バスの共同運行が拡大する中、民間バス事業者で利用できないという課題もある。

系統	利用割合
28系統	17%
22系統	14%
64系統	13%
21系統	6%
その他	50%

平均利用回数	回数
市バス	2.5 回/枚
地下鉄	2.6 回/枚

	平日	休日
市バス・地下鉄 1 日乗車券	99 枚/日	64 枚/日

参考

- 西神中央駅までバス、西神中央駅から三宮駅まで地下鉄で乗車した場合（往復）：1,280円 > 1,040円
- 64系統で三宮駅まで乗車し、その後、1 区間でも地下鉄に乗車した場合（往復）：1,460円 > 1,040円

	西神中央	西神南	伊川谷	学園都市	総合運動	名谷	妙法寺	板宿	新長田	長田	上沢	湊川公園	大倉山	県庁前	三宮	新神戸	新長田	胸ヶ林	苅藻	御崎公園	和田岬	中央市場前	ハーバー	みなと元町	旧居留地	三宮・花時計	
谷上	59	10	18	35	5	27	2	20	14	36	1	6	11	13	107	31	1	5		1			1			2	405
西神中央	90	374	117	311	74	824	187	348	448	271	46	632	454	755	6,401	841	178	20	1	58	70	29	332	59	168	13	13,101
西神南	440	11	38	339	11	151	65	67	101	21	5	168	20	19	796	138	4	21	1	2		2	63	9	8	1	2,501
伊川谷	62	40	7	44	4	82	11	8	8	6		6	2	1	57	8	4	1				3	6	1	1		362
学園都市	349	306	25	25	29	284	78	76	63	103	9	100	37	22	568	111	10	9		7	9	15	47	5	7	1	2,295
総合運動公園	71	15	2	21	14	50	16	5	25	4	1	25	5	4	194	43				1		2	5		2		505
名谷	968	165	48	254	36	36	195	257	208	63	10	98	85	150	830	106	16	5		20	14	7	73	6	24	8	3,682
妙法寺	169	48	21	98	15	212	35	88	63	43	6	56	38	13	231	29	4	42	1	4	3	5	19	2	11	2	1,258
板宿	385	106	11	115	9	276	141	19	54	22	9	27	44	10	219	15	14	2	1	1	2	11	10	9	11		1,523
新長田	559	121	8	94	17	252	95	85	19	57	31	47	25	8	221	138	11	64	10	32	28	67	189	79	96	85	2,438
長田	289	24	7	47	4	83	34	28	50	11	15	22	13	22	296	223	8	2		5	4	5	2		1		1,195
上沢	74	6		2	2	12	6	12	15	16		12	5	6	83	85		1				1		2	3		343
湊川公園	540	167	7	137	24	136	55	48	43	22	16	15	39	29	202	35	1	4		2		3			2		1,527
大倉山	365	28	2	25	9	63	15	36	13	16	6	43	3	54	286	59	1										1,024
県庁前	429	14	1	16	2	78	33	24	10	12	7	22	54	84	421	133	2	2			2				1		1,347
三宮	6,588	647	43	515	88	865	235	156	158	109	42	221	209	246	146	329	14	1	2			4	9	2		1	10,630
新神戸	957	330	6	218	175	242	42	58	203	362	32	121	119	481	404	22	61	5	3			1					3,842
胸ヶ林	9	3	2	6	4	7	9	13	2	7	1	3			5	3	51	1	6	3	1	21	33	6	67	97	360
苅藻	2			1		1	1	1	1			3			1		5	5		7		1	6	4	1	17	57
御崎公園	41	8		8	1	18	1	3		1				2			34	11	4	2	7	7	51	3	12	58	272
和田岬	39	2		6		9		3									37	14	2	3	6	23	42	23	51	506	766
中央市場前	47	9	3	14	2	15	7	9	1	4		1					89	36	3	10	16	6	69	19	45	94	499
ハーバーランド	347	55	2	37	2	109	18	20		7		3			6		166	37	5	44	29	98	11	76	199	429	1,700
みなと元町	41	9		1		14	1	2	1	3						1	38	13	1	2	6	12	67	6	64	233	515
旧居留地・大丸前	146	16	2	13	2	35	13	6	2	2			1				110	30	1	4	16	88	165	59	17	304	1,032
三宮・花時計前	15	2		5		22	4	5		1			1		1	2	97	119	22	79	521	130	399	164	241	35	1,865
	13,086	2,520	373	2,401	529	3,914	1,300	1,400	1,507	1,200	237	1,631	1,165	1,919	11,487	2,352	957	450	63	287	734	541	1,600	534	1,032	1,886	55,105

● 概要

- H14.7に地下鉄の周遊乗車や**新たな需要喚起**を目的として導入。
- 地下鉄 1 日乗車券：**830円**（R5年度発売枚数：2.8万枚）

● 利用状況

- 地下鉄は**西神中央駅 ～ 三宮駅間**の利用が最も多い。
- その他にも、西神南駅、名谷駅、新長田駅、ハーバーランド駅など比較的多くの区間で利用されている。
- また、1枚あたりの**平均乗車回数は4.2回**となっており、地下鉄沿線の周遊に活用されていることも認められる。
- 平日よりも土日の利用が多く、**一定の需要喚起効果**が認められる。

平均利用回数	回数
地下鉄	4.2 回/枚

	平日	休日
地下鉄 1 日乗車券	67 枚/日	77 枚/日

参考

- 西神中央駅から三宮駅まで地下鉄で乗車した場合（往復）：820円 < 830円
- 西神中央駅から谷上駅まで地下鉄で乗車した場合（往復）：960円 > 830円

	西神中央	西神南	伊川谷	学園都市	総合運動	名谷	妙法寺	板宿	新長田	長田	上沢	湊川公園	大倉山	県庁前	三宮	新神戸	新長田	胸ヶ林	苅藻	御崎公園	和田岬	中央市場前	ハーバー	みなと元町	旧居留地	三宮・花時計	
谷上	139	36	18	44	62	54	7	30	22	8	5	31	34	43	284	170	4	1		2		3	2	2	1	5	1,007
西神中央	110	1,170	280	577	280	610	118	331	816	180	141	404	422	496	2,833	322	141	39	23	88	40	84	289	70	112	46	10,022
西神南	1,269	45	361	344	140	287	224	205	316	94	27	178	220	162	1,095	180	19	29		41	32	32	134	39	48	4	5,525
伊川谷	283	353	134	187	34	64	28	25	53	17	1	36	47	107	246	43	10	4	2	2	6	7	46	7	5	6	1,753
学園都市	661	359	290	39	176	378	53	98	174	34	21	76	117	111	692	66	18	18	5	19	22	5	69	20	25	14	3,560
総合運動公園	288	111	37	289	39	220	49	68	179	24	8	59	58	63	592	94	15	10	1	26	4	33	30	19	19	3	2,338
名谷	788	384	73	406	352	107	281	276	365	72	20	89	92	65	756	82	25	14	3	25	10	24	91	19	30	13	4,462
妙法寺	119	192	57	83	45	417	21	151	92	34	13	58	79	50	312	18	12	3		5	3	9	60	5	7	3	1,848
板宿	370	172	24	94	77	272	274	198	233	71	20	96	33	32	386	33	26	12	2	24	8	14	22	11	15	11	2,530
新長田	775	291	52	198	156	335	153	349	56	124	34	116	39	40	309	97	43	196	39	135	131	197	468	90	189	166	4,778
長田	122	90	7	41	25	72	28	88	177	22	103	70	44	26	136	13	20	6	4	2	6	1	10	3	10	1	1,127
上沢	89	21	9	25	8	30	8	14	54	156	7	97	24	20	80	13	1	4		3		1	1		1		666
湊川公園	404	167	30	59	86	121	40	79	127	64	166	82	129	73	454	75	10	10	3	10	5	13	4	4	2	2	2,219
大倉山	257	157	14	45	47	89	68	42	52	31	28	186	20	119	399	61	3	1		3	1			1	1	1	1,626
県庁前	195	106	83	76	45	85	37	27	34	18	15	58	180	24	318	101	9	2		1			1	1		1	1,417
三宮	3,051	1,365	250	786	516	883	348	405	345	131	90	474	309	250	295	1,273	28	11	2	11	1	2	13	2	3	16	10,860
新神戸	326	124	29	93	108	110	17	37	137	28	3	62	79	117	1,369	73	6	11		8	2	1	3	3	2	1	2,749
胸ヶ林	43	54	5	15	7	24	3	20	6	6		13		2	8	4	146	9	138	32	23	52	92	17	34	95	848
苅藻	11	3		4	1	4	1	2		1		2		1	4	3	41	117	2	128	19	13	10	5	7	29	408
御崎公園	71	35	4	13	27	23	8	16	2	3	1	8	6	1	12	9	115	31	113	22	117	41	122	25	67	166	1,058
和田岬	62	22		12	8	12	3	9	2	5	3	12		1	5	3	66	19	12	100	9	169	148	24	50	128	884
中央市場前	109	56	5	29	14	38	11	12		3	3	5	2	1	4	3	123	66	13	45	137	13	290	43	85	240	1,350
ハーバーランド	348	152	44	61	69	116	45	31	5	12	4	8	2	3	10	5	309	72	11	111	91	254	32	232	399	957	3,383
みなと元町	59	23	4	12	31	17	6	9		2		1		1	3		68	26		32	32	72	175	14	223	282	1,092
旧居留地・大丸前	109	43	3	42	15	40	21	11		7		3	6		3	2	131	48	5	52	49	86	398	182	19	691	1,966
三宮・花時計前	58	9	5	8	11	18	5	14	8	3		9	2	2	9	4	210	113	28	175	152	244	792	343	529	115	2,866
	10,116	5,540	1,818	3,582	2,379	4,426	1,857	2,547	3,255	1,150	713	2,233	1,944	1,810	10,614	2,747	1,599	872	406	1,102	900	1,370	3,302	1,181	1,883	2,996	72,342

● 概要

- 各公共交通機関・施設を1枚の乗車券で利用可能な**企画乗車券**を発売。
- 様々な企画乗車券が発売されており、神戸の**主要な観光施設**を網羅している。

(例) 神戸周遊パス (QR券)

販売価格：3,000円

対象施設：神戸ポートタワー、bohboh神戸
メトロ卓球場、バンドー神戸青少年科学館
萌黄の館、神戸北野美術館
有馬温泉金の湯、有馬温泉銀の湯
太閤の湯殿館、兵庫津ミュージアム
須磨離宮公園、須磨浦山上遊園

神戸街めぐり1dayクーポン (神戸エリア版) (磁気券)

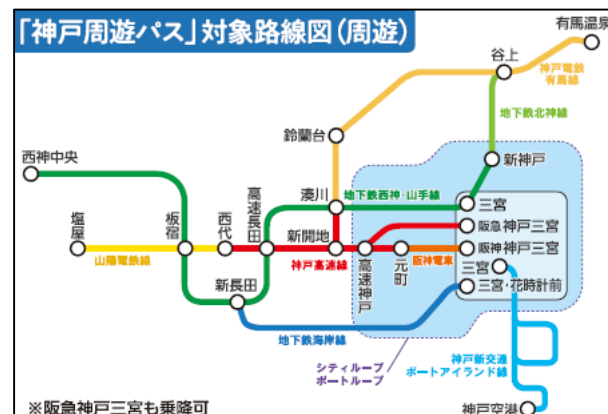
販売価格：1,000円

施設利用：施設利用券800円分

(800円分を超える分は差額精算)

対象施設：灘の酒蔵、六甲山、須磨シーワールド
神戸動物王国等、多数

対象路線



対象路線



● 概要

- S60年の地下鉄・学園都市駅～名谷駅、大倉山駅～新神戸駅延伸時に導入。
- 市バス・地下鉄それぞれの定期料金を**10%割引**（一部区間で市バス割引が5%の区間あり）。
- 割引額は**約2.3億円**（市バス：**0.9億円**、地下鉄：**1.4億円**）

● 利用状況

- 市バス定期券の**約30%**、地下鉄定期の**約17%**が連絡定期を利用。

連絡定期の**約92%**が市や企業によって支給

● 課題

- 導入から**40年以上**経過したが、取り巻く経営環境は厳しさを増している。
- 市バスのみ、あるいは地下鉄のみを利用する乗客や、都度利用する乗客は正規運賃を負担しており、**公平性の観点**からも問題。

参考

- 利用の多い高校生通学定期は市より補助、通勤定期は企業より通勤手当の支給あり
- 横浜市では、R7年4月より、市バス・地下鉄連絡定期券の割引を廃止

06 具体的施策（案）

● 方向性

- 交通事業者として、安全・安心を最優先に、市バスや地下鉄の運営を行う。
- サービス向上に努め、快適な公共交通を目指す。
- 持続可能な交通サービスを提供し、地域の発展と交通局のブランド価値向上を目指す。

● 施策（案）

- 安全対策の強化 ➡ 海岸線ホームドア設置、車内防犯カメラ設置等によるソフト・ハード両面からの安全性追求
- 駅施設の機能向上 ➡ 板宿駅リノベーションを通じて、駅の利便性を向上
- 乗車券の利便性向上 ➡ 企画乗車券のQRコード化を進め、利便性を向上
- 選ばれる沿線の実現 ➡ 市の施策と連携した沿線づくりを行い人口誘引に寄与
- 神戸モデルの推進 ➡ 民間バス事業者とのシームレス化・共同運行により利便性を向上
- 環境配慮型交通の推進 ➡ 水素バス導入など環境に配慮した交通サービス提供によるカーボンニュートラル貢献

● 方向性

- 物価高騰に対応するため、従来にない発想により、徹底した経費削減と投資の抑制が必要。
- また、運賃改定や割引制度の見直し検討を進めるほか、保有資産を活用し、更なる収益を強化。

● 施策（案）

- | | |
|-------------|-------------------------------------|
| • 業務効率化の推進 | ➡ ワンマン運転拡大、駅務遠隔システム導入による省人化 |
| • 投資規模の適正化 | ➡ 身の丈に応じた設備投資、長寿命化により設備投資額を抑制 |
| • 市バス路線の最適化 | ➡ 需要データに基づく住宅地と駅アクセス路線の見直し |
| • 先端技術の活用 | ➡ AI活用によるデータ利用の高度化で、路線、ダイヤ、車両数等を効率化 |
| • 料金体系の見直し | ➡ 物価高騰に対応した適正運賃の検討 |
| • 割引制度の見直し | ➡ 利用実態を踏まえた割引制度の見直し |
| • 保有資産の有効活用 | ➡ 立地特性の高い保有資産の利活用を促進 |

● 方向性

- 計画的な人材確保と職員のスキル向上を図る。
- 職員が将来に希望を持って働ける職場環境や人事・給与制度を整備し、満足度やモチベーションを高めながら働くことができる組織を目指す。
- 地域との連携を強化し、情報発信やコミュニケーションの充実を目指す。

● 施策（案）

- ・ 人材確保の強化 ➡ 年齢要件の拡充や筆記試験の見直し等により、幅広い人材を獲得
- ・ 人材育成の充実 ➡ スキルや専門性を高め、お客様に高い価値を提供できる人材の育成
- ・ 職場環境・制度の改革 ➡ 職員の満足度とモチベーション向上に向けた組織改革の推進
- ・ 業務生産性の向上 ➡ 待機時間の縮減や構造的な時間外勤務を解消し、職員の生産性向上
- ・ 情報発信の強化 ➡ わかりやすい情報発信に努め事業の信頼性を向上
- ・ 地域協働の推進 ➡ 収支の悪い路線について、地域との対話を通じた路線維持・改善策を検討