

第 114 回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和 7 年 12 月 22 日（月）午後 3 時～午後 5 時

場所：神戸市役所 1 号館 28 階 第 4 委員会室

1. 開会

2. 交通事業管理者あいさつ

3. 議事

（審議事項） 「経営計画 2030」の原案について

4. その他

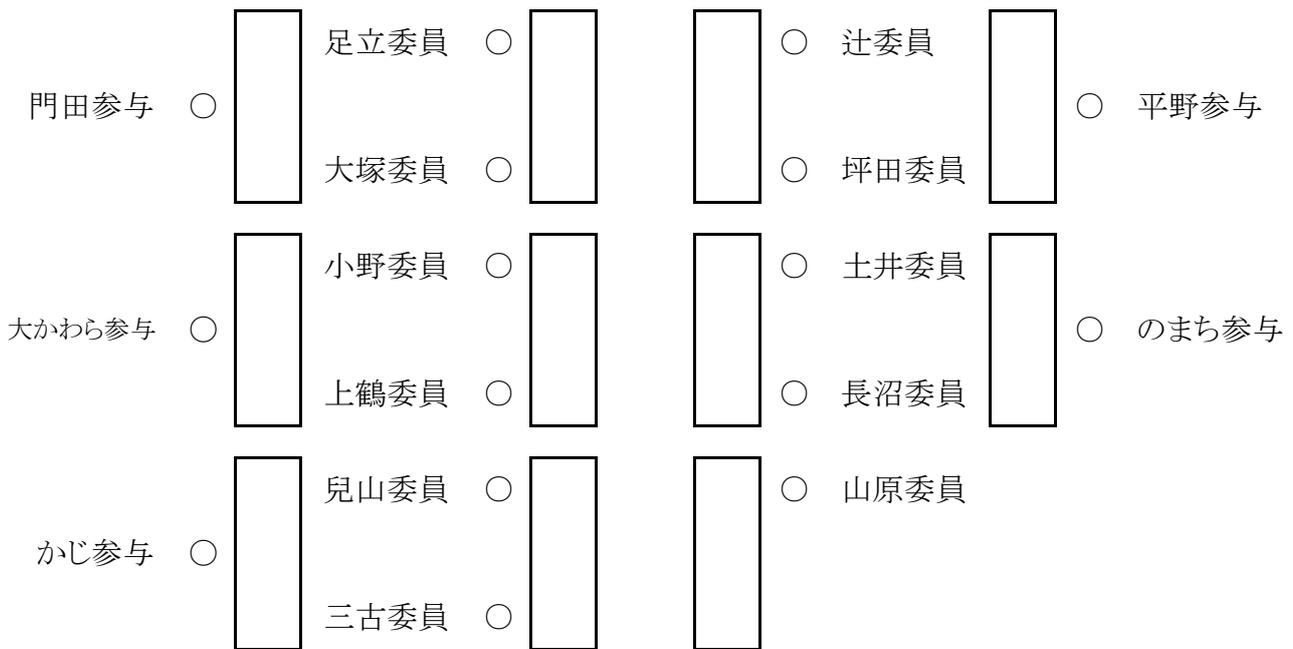
5. 閉会

座 席 表

(第114回 交 通 事 業 審 議 会)

水谷会長

○



事務局



○ 森川幹事 ○ 城南幹事 ○ (久保代理部長) ○ 児玉幹事

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

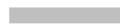
(施行期日)

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114回交通事業審議会資料



KQBE

01

審議事項

経営計画2030（原案）

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

● 経営計画について

- ▶ 計画全体の方向性として、これまでの「投資・整備」段階から、整備済み資産を最大限に活用して収益化を目指す「活用・収益化」段階へと戦略的に転換すべき。
- ▶ 5年間を「再建・体力回復期」と位置づけ、収支バランス改善を最優先とした点は評価できるが、3年ごとの点検・見直しなど段階的なKPIモニタリングを制度化し、財政規律を保つべき。
- ▶ KPIの管理について、収入を「乗車人員」と「単価」、コストを「減価償却費」と「実運行経費」のように、より細分化して目標と実績を示すべきである。
- ▶ 顧客分析として、市民の何割が日常的に利用しているのかなど、利用者の属性を把握し計画に活かすべきである。
- ▶ 「体力回復」には交通局内での努力だけでなく、市全体で自家用車から公共交通への利用転換を促すという視点を計画に盛り込むべき。

● 財政計画について

- ▶ 地下鉄の赤字について、減価償却費がどの程度影響しているか分かりにくいいため、EBITDAのように減価償却費等を除いた指標を用いて本業の収益力を評価すべき。
- ▶ 財政計画に示された累積資金不足額は極めて深刻に見えるため、抜本的な改革案を複数提示するとともに、現状維持・成功・失敗といった複数のシナリオを示し、リスクを明確にすべき。
- ▶ 会計の現状を正確に把握するため、累積資金不足額だけでなく、長期的な企業債残高の推移といったデータも分かりやすく提示すべき。
- ▶ 「再建・体力回復期」と位置づけるのであれば、もう少し攻めの姿勢を示した計画を立てるべき。

● 安全・サービス

- ▶ ワンマン運転やAI・自動運転を推進することは重要だが、万が一の異常事態に備え、関係各所と迅速に連携できる危機管理体制を確実に構築しておく必要がある。
- ▶ 計画に「バリアフリーの推進」とあるが、より主流である「ユニバーサルデザイン」の思想に立脚し、時刻表の文字の大きさなど、あらゆる利用者にとっての使いやすさを追求すべき。
- ▶ バスの降車ボタンは、乗客が降車バス停を正確に把握してタイミングよく押す必要があり不便である。乗車時に降車バス停を予約できるようなシステムの導入を検討してはどうか。

● 沿線価値・ブランド価値

- ▶ 駅のリニューアルで向上した「駅のきれいさ」という大きな強みは沿線住民しか知らないため、SNS動画などを活用して積極的に発信し、新たな乗車動機につなげるべき。
- ▶ 駅舎のポテンシャルを活かし、「神戸サブウェイミュージアム」やストリートピアノなどの取り組みをさらに推進し、神戸ならではのモデルとして全国に発信すべき。
- ▶ イベント等の短期的な集客に頼らないよう、海岸線沿線の定住人口を増やす施策を強化すべき。
- ▶ 質の高い文化的な取り組みとして、フランスの地下鉄のように公認ミュージシャンによる構内演奏を試みてはどうか。また、アニメキャラクターを活用したまちおこしなど、低コストで人を呼び込めるソフト施策について、他部局や民間から広くアイデアを公募すべき。
- ▶ 神戸市内の映画やドラマのロケ地を巡る「聖地巡礼」を促進するため、地元商店街や経済観光局、神戸観光局と連携すべき。
- ▶ バスと鉄道を利用して「変わりゆく神戸を巡る」ツアーを企画し、新しい図書館やリニューアルされる王子動物園など、これからの神戸の姿を体験してもらう機会を提供してはどうか。

● 増収策

- 物価が上昇する中、例えば地下鉄運賃を10円値上げしても市民はさほど気にしないのではないか。黒字化のためには値上げも選択肢である。
- 快適で価値の高い駅空間を提供しているのであれば、多少の値上げをした上で、その「高級感」や「快適性」をブランドイメージとして確立する戦略も考えられる。
- 近年では、多少の運賃値上げでは利用者数が大きく減少しないという認識が広まっており、運賃値上げは可能性としてあり得るのではないか。
- 市バスの利用者数回復が他都市に比べて鈍い原因について、路線ごとに詳細に分析し、次期経営計画に反映させることが極めて重要。
- 運賃水準の引き上げだけでなく、バスの均一運賃制を見直し、長距離路線には対距離運賃制を導入するなど、運賃体系そのものの議論も必要である。
- ノエビアスタジアムでのイベント開催など、沿線施設との連携による利用促進をさらに強化すべき。
- 「三宮・エリア120」は収益性が低くとも、多くの方に利用してもらおうという観点から、他の地域での導入も検討する価値があるのではないか。
- 平日日中の観光需要を取り込むため、阪神バスなどが実施している「灘の酒蔵」を巡るツアーに参画できていない現状を改め、観光地を巡る新たな路線を創設するなど積極的に検討すべき。
- 地下空間の特性を活かし、プロジェクションマッピングなどの「没入体験」ができる特別車両を平日の昼間に運行し、追加料金をいただく形で新たな収益源とすることも考えられる。

● 経費削減策

- 乗車人数の少ない路線においては、コストに見合わない大型車両ではなく、明石市の「Tacoバス」のような小型バスの導入を検討してはどうか。
- 海岸線における全10駅へのホームドア新規設置は、危険性の高い駅への個別対応に留めるべきであり、「身の丈に合った投資」の方針に反する過剰投資ではないか。将来の自動運転等を前提としない限り、見直しが必要である。
- 海岸線の構造的な赤字問題を抜本的に解決するため、インフラは市が維持管理し、運行は広く事業者を公募する「民営型の上下分離方式」の導入を検討すべき時期に来ているのではないか。
- 高速鉄道事業では、ワンマン運転拡大などの守りのコスト削減だけでなく、変電所の統廃合によるインフラ再設計や、AI活用による運行・保守の自動化、将来的な駅の無人化や自動運転の導入検討といった「攻めのコスト改革」を計画に明記すべき。
- 「現場業務体制の効率化」をバス事業にも適用し、営業所までの回送距離を短縮するため、地下鉄駅などに乗務員の交代・休憩拠点を設け、遠隔点呼なども活用する具体的な効率化策を計画に網羅すべき。

● 組織改革・人材育成

- 「生涯運転業務のみ」というキャリアパスは若い世代にとって魅力的に映りにくいため、乗務員経験者が経営企画などの内勤に移り、現場経験を経営に活かすキャリアパスを構築すべき。
- 人材確保のため、既存の採用活動の成果を検証しつつ、神姫バスの例も参考に運転手目線での魅力発信を強化するなど、効果的な採用活動を展開すべき。
- 現場と経営幹部との連携を密にし、現場職員の声が経営層にスムーズに届くような仕組みづくりが重要。
- 「事業運営体制の再編検討」について、民間バス事業者とは単なる委託関係を超え、共に市民の足を守るという観点から密な関係を築き、日常的なコミュニケーションをしっかりとることが重要。

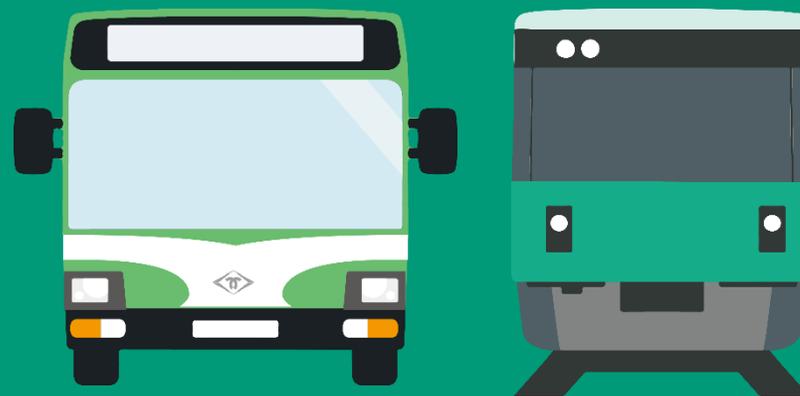
● 情報発信・地域協働

- バスのコスト構造（人件費や車両費の割合等）を市民に提示することで、事業への理解を深めるべき。
- 「共感と呼ぶ情報発信」が掲げられているが、現状では市民に共感されておらず、「また路線が削減されるのか」という危機感を抱かせるばかりになっている。
- 「地域との対話」について、「地域」と大きく一括りにするとアプローチが曖昧になるため、対話の相手を世代や属性で細分化し、それぞれに何を伝え、何を議論するのかを整理すべき。
- 親子が楽しめる「1日のモデルプラン」を提示するなど、移動のきっかけとなる情報発信を「こどもっとKOBE」など他部署と連携して行うべき。

● その他

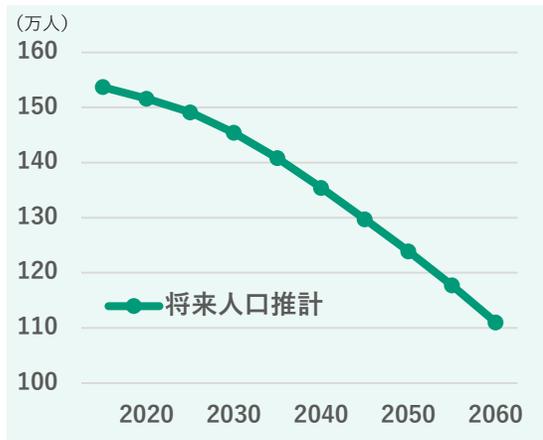
- 収支は効率性を示す指標として重要だが、それだけでは公益性が見過ごされる。輸送人員のような公益性を示す指標も重視し、輸送人員が極端に少ない路線については、地域住民と協議しながらバス以外の輸送手段への転換も検討すべき。
- 運賃の「適正価格」について、総括原価方式を適用した場合の運賃額や、ライフラインにある「基本料金」の概念の導入、過去の消費税転嫁不足分の議論など、審議会でも忖度のない積極的な議論をすべき。
- 社会の利便性から維持されてきた経緯はあるが、深夜1時過ぎまでの地下鉄や夜11時半頃までのバスなど、深夜運行が本当に必要かという根本的な議論を審議会で行うべき。

神戸市営
交通事業
経営計画2030



令和7年12月22日

コロナ禍は落ち着いたものの、以前の水準に戻ることはなく、今後、さらに神戸市の人口減少やニュータウンの生産年齢人口の減少が進むことで収益が悪化すると見込まれています。2020年以降、軽油価格や電気代が高騰し、工事費や資材費、労務単価、金利も大幅に上昇しており、これらは固定的経費を増加させ、経営状況を悪化させています。また、大型2種免許保有者が年々減少しており、既存バス路線を維持するためには運転士の人材確保が急務となっています。



人口減少



軽油価格高騰



工事費・資材費高騰



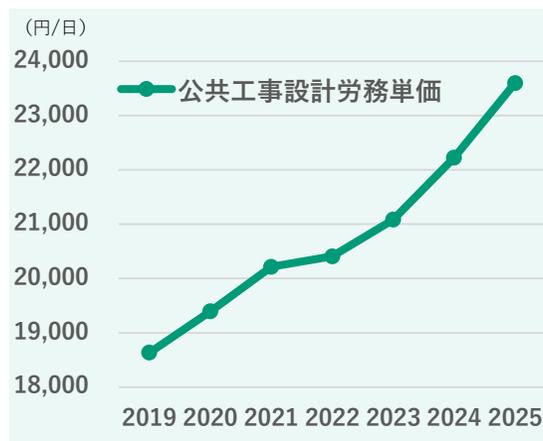
金利高騰



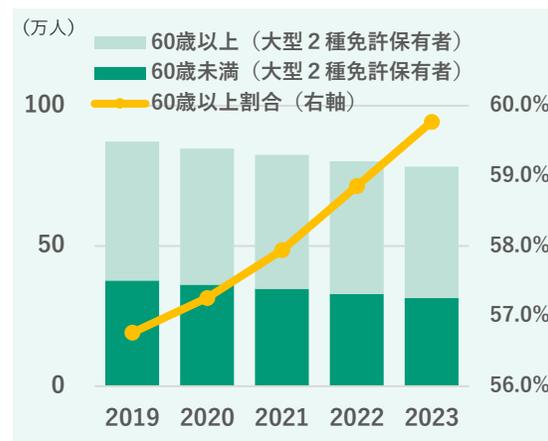
沿線人口減少



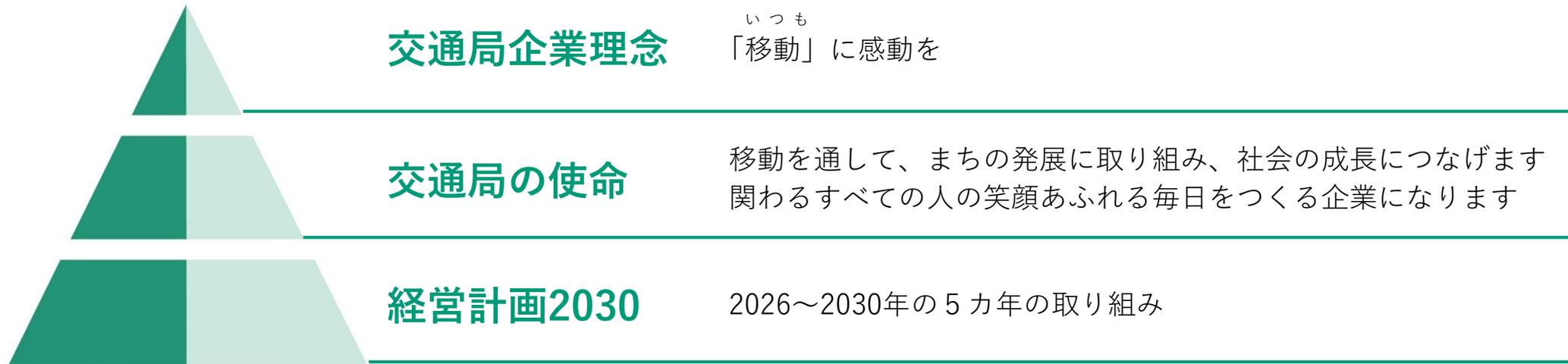
電気代高騰



労務単価高騰



人材確保困難



この計画は、**交通局企業理念**の実現のための中期的な経営計画です。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です。また、国から全国の公営企業に対して策定を要請されている「**経営戦略**」の策定に向けた土台となるものです。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きます。



コロナ禍を経て顕在化した構造的な経営課題により、事業の存続を揺るがす危機的な状況にあります。この認識のもと、2030年までの5年間で、聖域なきコスト構造改革と収益力の徹底強化を断行する「**再建・体力回復期**」と位置づけます。将来の需要減少が避けられない中、「**市民の足**」としての公的役割を果たし続けられる、「**持続可能な事業構造**」へと転換するため、本計画に掲げる施策を着実に実行し、「**次代への安定経営の礎**」を築きます。

いつも 移動に感動を

安全・安心の確保は、我々交通事業者としての揺るぎない使命であり、全ての事業活動の大前提です。

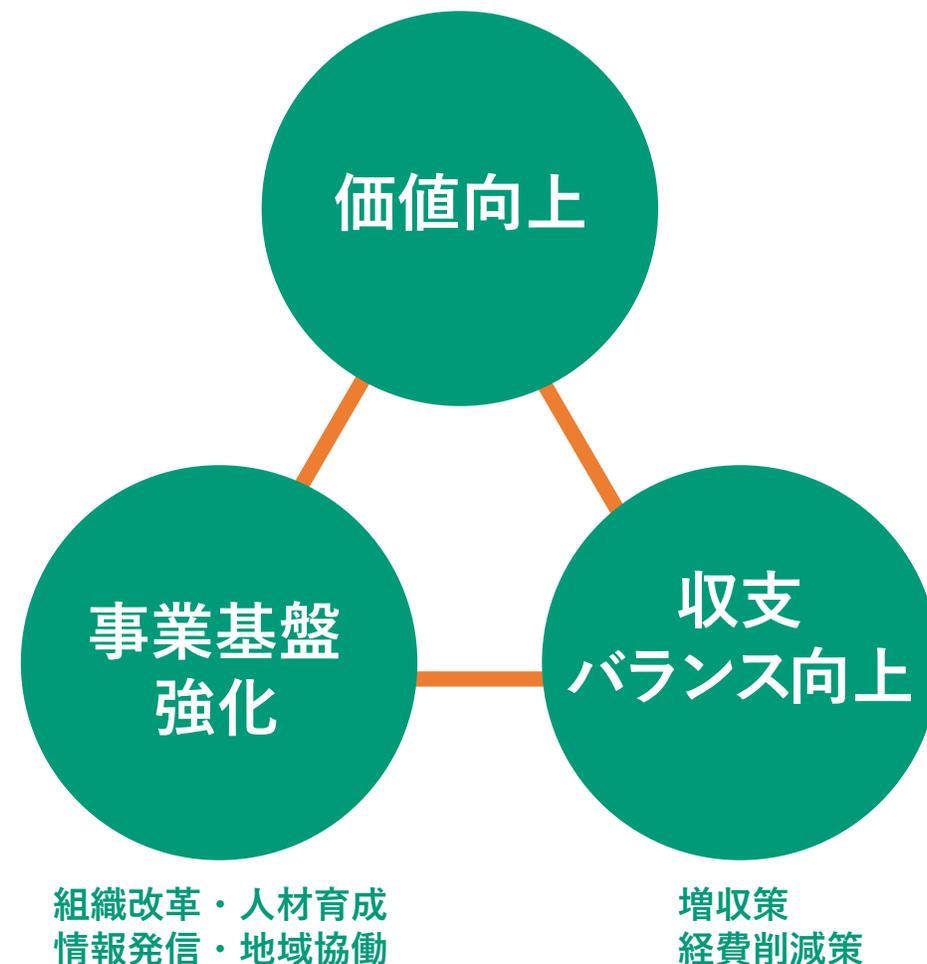
しかし、その安全の土台となる経営基盤が今、深刻な危機にあります。この状況を打開し、「**市民の足**」としての使命を守り抜くため、本計画では3つの柱を一体的に推進します。

まず、事業存続の前提となる「**収支バランスの向上**」を喫緊の最重要課題と位置づけ、聖域なきコスト構造改革とあらゆる増収策を断行します。

次に、これらの改革を確実に実行するため、土台となる「**事業基盤の強化**」を図ります。計画を推進できる組織と人材を育て、地域社会との連携を深めることで、改革の実効性を高めます。

そして、立て直した経営基盤のもと、大前提である安全・安心をより確固たるものとし、市民サービスの「**価値向上**」を実現することで、企業理念である「移動に感動を」を追求し、**神戸のまちの発展に貢献**していきます。

安全・サービス
沿線価値・ブランド価値



交通事業者としての原点に立ち返り、市民・お客様の安全・安心を確保することは、私たちの事業運営における絶対的な使命です。安全の確保は輸送の生命であるという理念のもと、事故ゼロを目指して取り組んでいきます。同時に、ユニバーサルデザインの理念に基づき、誰もが心から安心して快適にご利用いただける公共交通の実現を目指していきます。

取組内容



設備投資による安全性の向上

ホームドア、車内防犯カメラ、EDSS（ドライバー異常時対応システム）搭載車両といった安全設備の導入を計画的に進め、設備面から安全性を着実に高めます。



安全・危機管理意識の強化

職員一人ひとりへの安全・危機管理意識の徹底、実践的な訓練の充実に加え、サービス向上に努め、組織全体で安全と品質の両立を追求する仕組みを構築します。



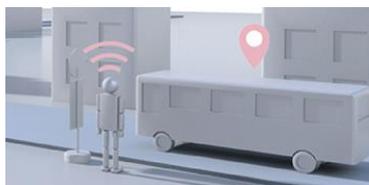
バリアフリーの推進

西神・山手線に続き、海岸線においてもホームと車両の段差・隙間縮小を進めるなど、誰もがより安全・安心に乗り降りできる環境を整備します。



乗車券のデジタル化推進

地下鉄一日乗車券や企画乗車券等の各種乗車券のQRコード化を進め、券売機に並ばずスマートフォン等で購入から利用まで完結できるよう利便性の向上に努めます。



利用案内の改善

共同運行に対応したバスロケーションシステムの運用や、ホームページでの遅延証明書発行により、お客様の利便性を向上させます。

公共交通は単なる移動手段に留まらず、まちの魅力を創造し、沿線価値を高める重要な役割を担っています。私たちは駅やターミナル等のリノベーションを通じて、人々が集い交流する新たな拠点を創出し、ハード整備中心から整備済み資産を最大限に活用する「活用・収益化」の段階へと戦略的に転換します。また、環境に配慮した技術を積極的に導入し、交通局の強みと沿線の魅力を掛け合わせることで、地域と共に成長し、ビジネスや新しい住民を惹きつける選ばれる沿線づくりに貢献していきます。

取組内容



駅・ターミナルの拠点機能強化

駅リノベーションや主要バスターミナルの再整備を推進し、単なる交通の結節点としてだけでなく、地域の賑わいや交流を生み出す魅力的な拠点へと機能を高めます。



選ばれる沿線づくり

人口減少が進むニュータウンの活性化なども見据え、市のまちづくり施策と緊密に連携することで、新たな住民を惹きつける「選ばれる沿線」の実現に貢献します。



環境負荷の低減

車両や駅施設における省エネルギー機器への計画的な更新、省エネ運転の励行、水素バスの運行など、事業活動全体を通じて環境負荷の低減に努めます。



海岸線のブランディング強化

スポーツ・芸術・音楽等に触れることができる沿線として、ブランディングの強化を図り、海岸線沿線の魅力と価値の向上を目指します。



神戸モデルの推進

定期券共通化等で事業者間の垣根を越えた「神戸のバス」ネットワークを構築し、共同運行へ発展させます。この民間バスとの共創を「神戸モデル」として推進します。

※神戸のバス：民間バスと普通区定期券、エコファミリー、バスポイントの制度を統一化する取り組み

※神戸モデル：上記の取り組みのうえ、共同運行を推進することで、事業者間の垣根を超える官民共創の取り組み

新型コロナウイルス感染症拡大後の「新しい生活様式」の定着や、今後さらに加速する人口減少により、このままでは通勤・通学需要の減少は避けがたい状況です。この極めて厳しい経営環境を直視し、将来にわたって市民の足を守り続けるため、利用形態や路線ごとの乗車人員データに基づき分析します。その上で、時代に適合した運賃体系・運賃水準の適正化や効果的な需要促進策、附帯事業収入の増加を目指します。

取組内容



運賃体系・運賃水準の適正化

物価高騰や需要動向など、事業を取り巻く厳しい経営環境を踏まえ、持続可能な事業運営を支えるため、運賃体系のあり方や運賃改定の必要性を検討します。



割引制度の戦略的見直し

全ての割引制度について導入目的や利用実態、費用対効果を厳格に検証し、公平性の観点から割引率の変更や制度の統廃合を含めた抜本的な見直しを行います。



沿線施設との連携強化

ノエビアスタジアム神戸やこべっこランド等沿線の集客施設との連携を強化していくことで、公共交通の利用に繋がる共同企画を推進します。



観光需要の獲得

インバウンド等の誘客を図るため、魅力的な企画乗車券やツアーの開発に取り組みます。QRコードを活用し、購入から利用までシームレスな移動環境を整備します。



附帯事業の強化

駅構内や駅ビル、市バス営業所用地など、ポテンシャルの高い保有資産の価値を最大化するため、市場ニーズを捉えたテナント誘致や開発を積極的に推進します。

近年の燃料費や資材費、労務単価の高騰は、私たちの経営を根底から揺るがす大きな脅威となっています。この構造的なコスト増に対応し、持続可能な経営基盤を確立するためには、聖域なき支出抑制を強力に推進することが不可欠です。費用対効果を検証し、徹底したコスト構造改革を断行することで、スリムで強靱な経営体質への転換を図ります。加えて、中長期的には自動運転や駅の無人化、AIを活用した省力化技術等の研究を進め、構造的なコスト低減を目指します。

取組内容



現場業務体制の効率化

ワンマン運転の拡大や駅務機器遠隔システムの導入、乗務区統合など、主に現場オペレーションにおける業務体制を見直し、生産性を向上させます。



投資規模の適正化

安全確保を最優先としつつ、全ての設備投資について費用対効果を検証し、優先順位付けを行うことで、「身の丈に合った」投資規模への抑制を徹底します。



ライフサイクルコストの低減

ライフサイクルコストの視点を取り入れ、定期検査周期の延伸や設備の統廃合、長寿命化技術の導入を計画的に進めることで、将来の更新費用を抑制します。



運行計画の最適化

2タッチデータやAI、保有施設等を活用し、遠隔点呼システム等の導入も検討するなど、路線・ダイヤ編成や回送計画を最適化して運行費用を削減します。



交通ネットワークの最適化

市バス路線において、一つの住宅地から複数の鉄道駅へアクセスしている路線などを対象に最寄り駅へのフィーダー機能への特化を基本とした路線の見直しを進めます。

持続可能な公共交通を維持していくためには、価値向上や収支改善といった計画の目標を確実に達成することが必要であり、それを実行する「組織」と「人材」こそが最も重要な基盤です。事業構造の変革や働き方改革を力強く推進し、組織全体の生産性を向上させます。同時に、職員一人ひとりが将来に希望を持ち、誇りと高い意欲を持って働き続けられる職場環境を整えることで、持続的な成長を支える強固な事業基盤を築いていきます。

取組内容



市営交通を支える人材の確保

年齢要件緩和や新たな大型二種免許の取得支援制度の設定など、採用チャネルの開拓を進めるとともに、採用後のキャリアプランを提示して、人材確保に取り組めます。



人材育成（研修の充実）

職員一人ひとりのキャリアプランに基づき、専門性を高める研修を充実させることで、組織全体の能力向上を図ります。



働きがいのある職場づくり

職務や役割、成果に応じた公正な評価と処遇を実現する人事・給与制度改革を推進します。現場の声が経営に届く仕組みを用いて、やりがい意識の向上を図ります。



DXによる業務改革

バックオフィスをはじめとする全部門において、デジタル技術を前提とした業務プロセスの再設計を行い、組織全体の生産性向上と働き方改革を推進します。



事業運営体制の再編検討

持続可能なバス路線網の維持・効率化のため、民間事業者との連携強化を図りつつ、役割分担の見直しや運営体制の再編を検討するなど、共に市民の足を守っていきます。

市営交通は、市民の皆様の理解と協力なくしては成り立ちません。私たちは地域に根差す公共交通事業者として、単に情報を発信するだけでなく、市民・利用者との間に「共感」を育み、事業運営に「参画」していただくための戦略的なコミュニケーションを推進します。地域社会との真摯な対話を通じて課題を共有し、地域と協働して、未来にわたって持続可能な公共交通を創り上げていきます。

取組内容



経営状況の見える化

厳しい経営状況や課題、改革に向けた取り組みを、データを用いて分かりやすく積極的に開示することで、市民・利用者の事業への理解と信頼を獲得します。



共感を呼ぶ情報発信

地下鉄の「定時性」等の強みやストーリー性のある情報発信を強化し、「乗って支える」機運を醸成します。子育て世代には市の関連サイトも活用して情報を届けます。



丁寧な事前周知の徹底

市バス・地下鉄のダイヤ改正や路線変更など、お客様への影響が大きい見直しは、事前周知期間を確保し、丁寧な情報提供を徹底します。



地域との対話

収支が厳しい路線の維持に向け、地域と課題を共有し、路線のあり方などを議論します。世代や属性に応じた対話を通じ、頂いたご意見を事業運営に活かします。

- ▶ 高速鉄道事業では、車両更新や北神急行の市営化、ホームドア整備、駅リノベーションなど、長期にわたる**大規模投資**を実施してきました。
- ▶ しかし、**資材費・工事費**や**金利・労務単価**の高騰に加え、ニュータウンにおける**生産年齢人口**の減少により、経営環境は悪化しており、抜本的なコスト構造改革と**投資規模の適正化**が急務です。
- ▶ 今後も**安全確保**への投資は最優先としつつ、財源確保の観点から不動産など運輸外事業にも取り組むほか、中長期的な視点から**運賃改定**についても検討していく必要があります。

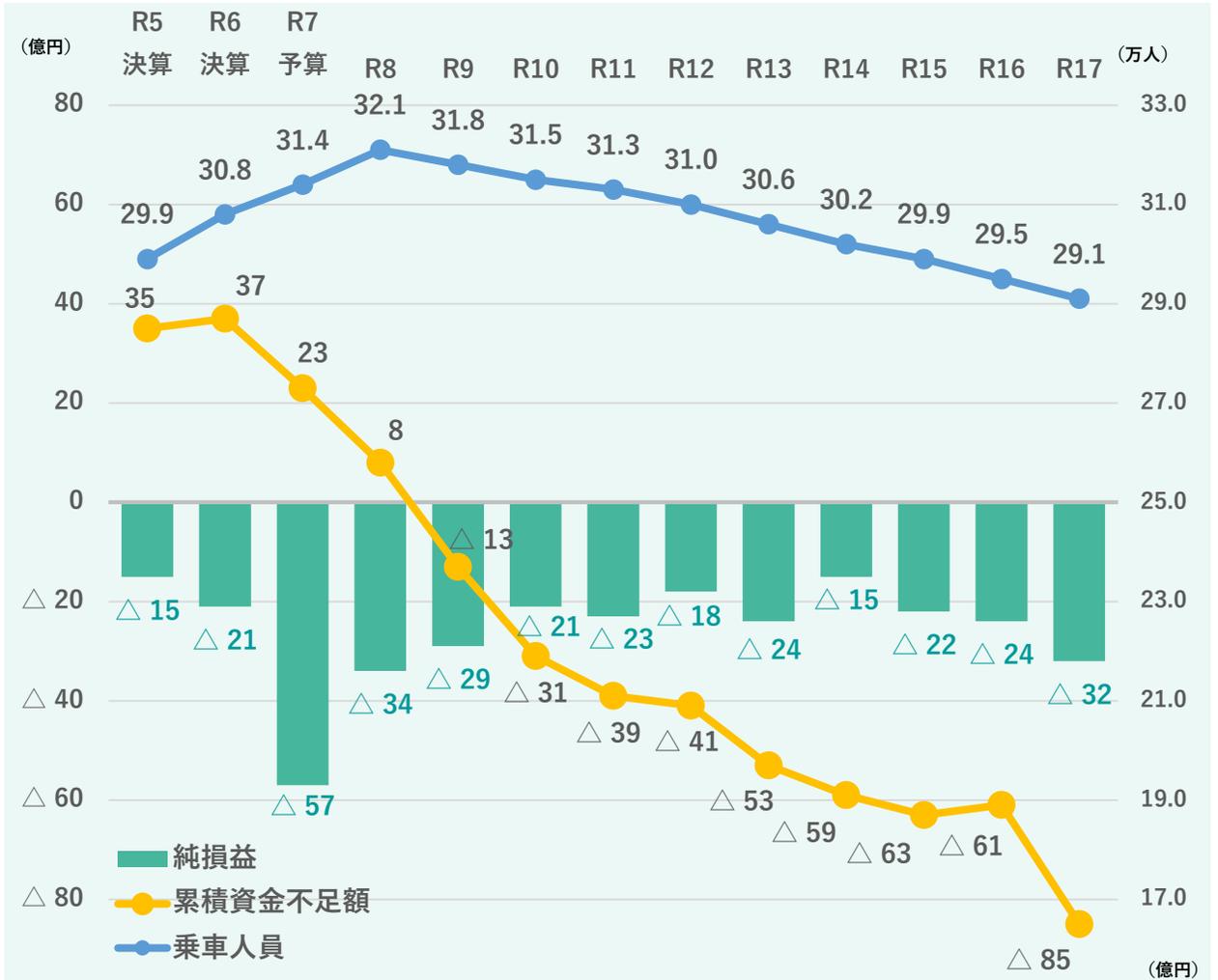
財政目標（KGI）

- ✓ 単年度資金収支の均衡
- ✓ 投資額の抑制
- ✓ **EBITDA有利子負債倍率：16倍以下**

※ EBITDA = 営業損益 + 減価償却費 + 固定資産除却損 - 長期前受金
 ※ EBITDAは、本業で稼ぐ力を示す指標です。企業債残高をEBITDAで割った「EBITDA有利子負債倍率」は、「稼ぎの何年分で借金を返せるか」を示し、体力回復の進捗を客観的に評価できます。

収支見通し

R8年度予算編成過程で変更の可能性あり



	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
企業債残高 (a)	1,683	1,676	1,684	1,595	1,535	1,463	1,423	1,400	1,355	1,318	1,295	1,305	1,260
EBITDA (b)	65	72	66	74	71	81	78	82	77	80	75	74	72
(a)/(b)	25.9	23.3	25.5	21.6	21.6	18.1	18.2	17.1	17.6	16.5	17.3	17.6	17.5

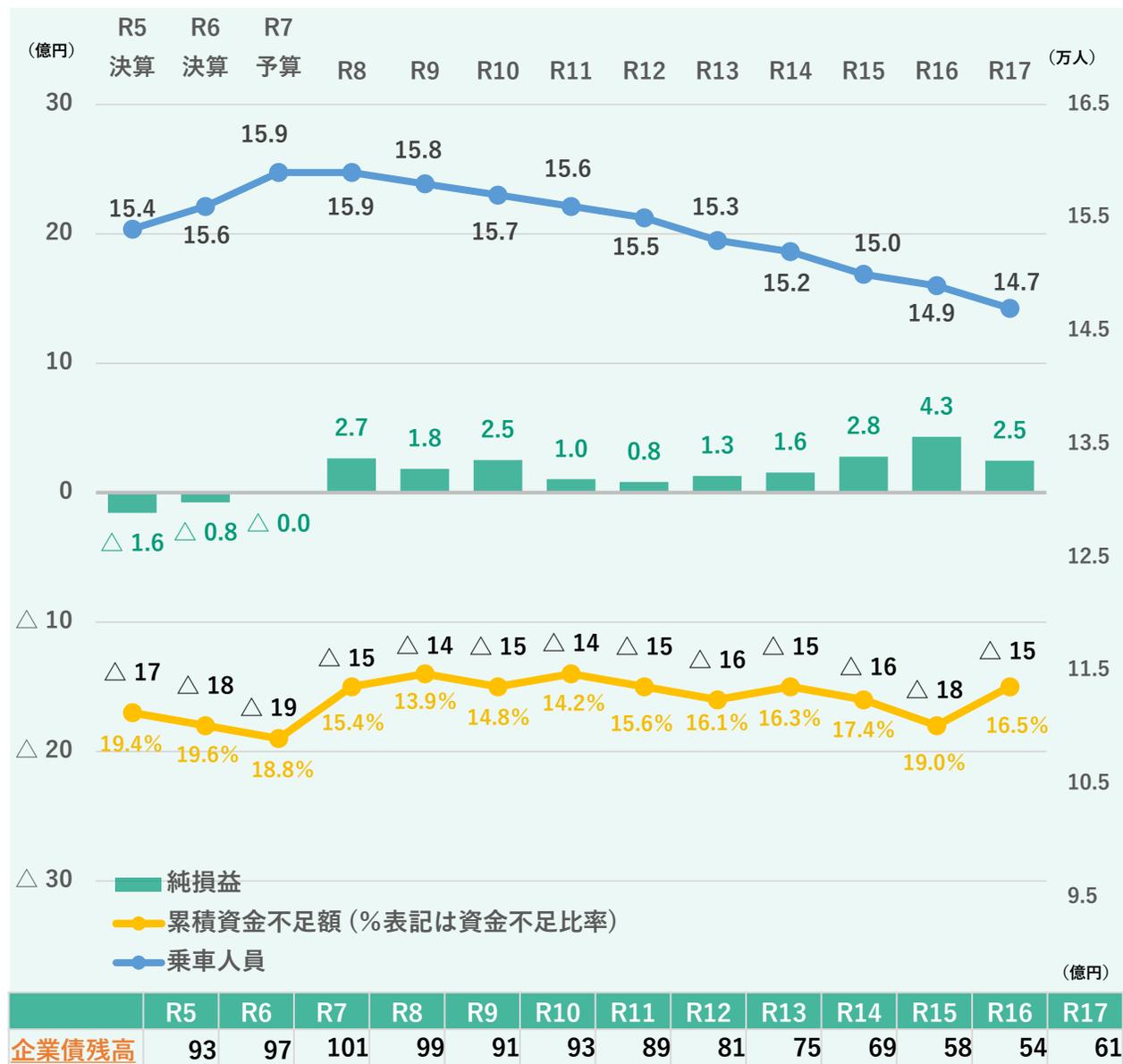
- ▶ 令和6年10月の**運賃改定**や**路線再編**により、令和7年度の単年度収支は均衡レベルまで回復しました。
- ▶ しかし、運転士確保のための**委託費**の大幅な上昇や**軽油価格**の高止まり、**車両の大量更新**を控えており、今後も非常に厳しい経営状況が続くことが見込まれます。
- ▶ また、自動車事業は地下鉄事業からの資金援助に依存しており、他会計からの支援を考慮すると**実質的に経営健全化基準を超過**する危機的状況にあります。
- ▶ **自律的経営**の実現に向けて、需要に応じた**路線の最適化**や**業務体制の効率化**を徹底していくことにより、黒字の維持や累積資金不足の縮減を図っていく必要があります。

財政目標 (KGI)

- 単年度純損益の黒字の維持
- 累積資金不足の縮減

収支見通し

R8年度予算編成過程で変更の可能性あり



本計画が「再建・体力回復期」であることを踏まえ、KPIは単なる活動報告（アウトプット）ではなく、収支改善等に直結する「成果（アウトカム）」を重視し、2030年度における目標値を示しました。これらの指標を基に、毎年度の進捗確認と社会情勢を踏まえた中間見直しを行うことで、本計画の根幹である**財政目標の達成**につなげていきます。

柱	カテゴリ	KPI名	基準値	目標値	備考
価値向上	安全・サービス	 鉄道運転事故・重大インシデント数	0件	0件	設備投資や安全意識の強化による安全確保の徹底を事故件数で評価
		 重大事故件数	0件	0件	設備投資や安全意識の強化による安全確保の徹底を事故件数で評価
	沿線価値・ブランド価値	 リノベーション駅乗車人員	約11.5万人/日	約11.7万人/日 (2%増加)	駅の拠点機能強化による賑わい創出を対象3駅(※)の乗車人員で評価 ※ 三宮駅、名谷駅、西神中央駅
		 海岸線1日乗車人員	54,312人/日	57,028人/日 (5%増加)	ブランディングや沿線活性化等による沿線の魅力向上を乗車人員で評価
		 駅施設等のCO2削減量	約1,200万kg/年	約1,020万kg/年 (15%削減)	省エネ機器への更新等による環境への貢献度をCO2削減量で評価
	 共同運行路線の営業係数改善度	107	102	民間との共同運行による運行効率化を営業係数の改善度で評価	
収支バランス向上	増収策	 乗車人員	(自) 159,087人/日 (高) 320,775人/日	(自) 157,496人/日 (高) 317,567人/日 (99%維持)	利用促進やブランディング等による貢献度を人口推計(97%)を上回る利用の維持で評価
		 乗車単価	(自) 163円 (高) 170円	(自) 165円 (高) 172円 (1%増加)	割引制度の戦略的見直し等による収益性の向上を乗車単価で評価
		 附帯事業収入	20億円/年	22億円/年	資産活用による収益化の効果を附帯事業収入で評価
		 市バス営業係数	113	105	増収と経費削減策による収益構造の強化を営業係数の改善度で評価
	経費削減策	 運転・運輸にかかる経費の縮減	60億円	54億円	ワンマン化や遠隔化等による体制効率化を経費縮減額で評価
		 減価償却費の対営業収益比率	60%	53%	投資規模の適正化等による財務健全性の改善を左記指標で評価
		 回送率	24.8%	14.8%	運行計画の最適化やAI活用による運行効率化を回送率で評価
		 営業キロ当たりの輸送人員	4.53人/km	4.75人/km (5%改善)	交通ネットワークの最適化等による需給適正化を左記指標で評価
	 車両数	462両	412両	運行計画最適化による保有資産の適正化を車両数で評価	
事業基盤強化	組織改革・人材育成	 バス運転士充足率	96.8%	100%	人材確保や職場環境の改善による事業継続体制の確立を充足率で評価
		 DXによる業務削減時間	—	1万時間	DXによる業務プロセスの見直しによる生産性向上を削減時間で評価
	情報発信・地域連携	 SNSエンゲージメント	200件	250件	共感を呼ぶ発信の訴求力を1投稿当たりの「いいね！」件数で評価
		 利用者との意見交換の場の設定	—	年2回	地域との対話による事業理解の促進を意見交換の場の設定回数で評価

いつも
移動に感動を



神戸市交通局