

令和 7 年度 第112回神戸市交通事業審議会

- 1 日時 2025年 7 月28日（月曜） 15:00～17:00
- 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）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
- 4 出席者（五十音順、「※」はオンライン出席者）

< 委員 > 大塚委員、小野委員、上鶴委員、兒山委員、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 > 大かわら参与、かじ参与、門田参与、のまち参与、平野参与
- 5 議事要旨

- 「経営計画2030」の具体的項目について -

○足立委員（コメント代読）

経営計画の基本姿勢として、「再建・体力回復期」と位置づけられた今後 5 年間、両事業の危機的な経営状況を鑑みれば、3 つの柱の中でも「収支バランスの向上」を最優先課題とすべきである。限られた経営資源を有効活用するため、施策は総花的にならず、収支改善に直結する効果の高いものから優先順位を明確にし、聖域なく取り組むことが必要と考える。

自動車事業会計について、資金不足比率 19.4%という数値は、特別減収対策企業債や他会計からの支援で辛うじて維持しているに過ぎず、実質的には経営健全化基準を超過している危機的な状況と認識すべきである。今後も路線見直しや減便等の利用者負担をお願いする以上、無駄な経費を徹底的に削減することは責務であると考え。特に、収入を生まない回送運行は改善の最優先課題であり、営業所の担当路線を抜本的に見直し、要件を最適化した上で、令和 9 年度の管理委託事業者公募を実施していく必要があると考える。

高速鉄道事業会計について、乗車料収入に見合わない過大な投資が行われてきたことは明らかであり、まずは投資規模の適正化が必要だと考える。ワンマン化や駅務遠隔化といった新規投資は、人件費削減効果を厳密に算出し、費用対効果を明確にした上で経営計画に盛り込むべきである。また、人口減少社会において乗車料収入の大幅な増加は期待ない。したがって、適正運賃についてのシミュレーションを実施し、

必要であれば運賃改定の実施もためらわずに経営計画の選択肢として盛り込むべきと考える。

○小野委員

JR六甲道駅から神戸大学へ向かう路線では、4月・5月の新学期と7月の試験期に学生で満員となり、何度も待つ状況が発生している。一方、6月は比較的落ち着いている。

これはどの路線にも言えることだが、通学・通勤時間帯は増便し、利用が少ない昼間は20～30分に1本など本数を調整し、利用者が時刻に合わせて乗る形にすればよいと思う。2タッチデータにより混雑区間と収支状況を把握し、AIを活用した分析で効率的な運行計画を立てれば、収支改善が期待できる。データに基づき市民に丁寧に説明すれば、理解と協力が得られるはずである。

○児玉幹事

神戸大学周辺では、通学時間帯にJR六甲道駅や阪急六甲駅から多数の利用者がいるため、通常ダイヤに加えて状況に応じた増便を実施している。しかし、バスや運転士には限りがあるため、制約の中で効率的な運行を目指し、2タッチデータを積極活用していく。

具体的には、2タッチデータから利用者の多い区間を把握し、系統の全区間運行の必要性を検証する。また、利用者の多い時間帯は増便し、少ない時間帯は供給を調整することで、より効率的な運行を実現する。そして、こうした取り組みについては利用者への丁寧な説明と理解促進も重要と考えている。

○山原委員

現在のInstagramでのイベント告知や車両・職種紹介は素晴らしいが、市民との繋がりを深める余地がある。地域連携で作られた7系統の動画のように、人の温かみが伝わるストーリー性のあるコンテンツ（職員の1日紹介、2年目職員の成長記録など）を増やし、親しみやすさを演出することが重要である。また、収支状況についても、誰が見てもわかるような発信を、ホームページはどうしても待ちの発信になってしまうので、SNSで積極的に行ってはどうか。

神戸のブランド力が落ちたと言われたりしているが、他都市に行くとまだまだ神戸は良いと言われたりするので、神戸のロゴやブランドイメージを活用し、市民に「乗って支えよう」という意識を醸成するような発信を期待する。

駅構内の未活用スペースを、市内の高校や大学の発表会、ギャラリーなど、活用できる部分がまだあると思う。市民アイデアを募集したり、コンペを行ったりと、他の力も借りるのも面白いと思う。

○森川幹事

地域との効果的なコミュニケーションが魅力的な情報発信の基盤であると考え、区役所等との連携を進めている。昨年はバスを活用した発信を行ったが、今後はInstagram等のSNSも積極的に活用していきたい。

駅の活性化にも注力しており、特に海岸線では「芸術」と「スポーツ」を重要なコンテンツと位置づけている。ピアノ設置もその一環である。また、神戸駅のショーウィンドウといった未活用スペースについても、他局と連携して活用を検討している。一歩一歩になるが、いただいた意見も踏まえながら取り組んでいきたい。

○大塚委員

他の自治体との比較データから、神戸市交通事業の経営状況は際立って厳しいことが明らかである。市バスの赤字は1億5,600万円にとどまるが、地下鉄は15億1,800万円という巨額の赤字を計上し、他都市と比較しても突出している。

特に注目すべきは、海岸線単体で20億4,400万円もの赤字を計上していることである。今後の大規模な設備更新を控え、何よりもまず海岸線の赤字という出血を止めることが最優先課題である。交通事業全体で議論すると焦点がぼやけるため、海岸線に特化した議論の場を設けることも必要ではないか。なお、資金不足比率について、地下鉄事業にも同様の指標が存在するのか確認したい。

具体的な政策の優先順位は、第一に収支バランスの向上、第二に事業基盤の強化、第三に価値向上という段階的なアプローチが適切と考える。

○森川幹事

市バスと地下鉄の両事業において、総務省が定める資金不足比率が深刻な水準に達している。この比率が20%を超えると健全化計画の作成が義務付けられ、国の指導のもとで大胆な経営改善に取り組まなければならない。

市バスについては、本年10月に料金改定を実施し改善に向けて動き出しているものの、資金不足比率は19%を超えており、極めて危険な水準にある。20%の基準を超えることを回避するためには、利益を確実に生み出し、資金不足を改善していくことが喫緊の課題となっている。

地下鉄については、海岸線開業当時の経緯もあり、かなり苦しい状況である。三菱重工や三菱電機、サッカーの試合など、ほとんど日常の生活路線となっているため、その中でどう取り組むか、設備投資をどれだけ先送りしてダウンサイジングしていくのかなどが今後議論になると考えている。

○坪田委員

まず、京都市の経営改善事例は参考になる。特に深夜料金の導入は特徴的で、夜間の便数を増やし料金を倍にしてもタクシーより安価であるため、実証実験として神

戸でも検討する価値がある。

2点目に、地域連携による需要喚起も重要である。長田区や中央区では既に地域の飲食店やイベント情報をSNSで発信しているが、これらの情報に最寄りのバス停情報を組み合わせることで、公共交通の利用促進につながる。特に車を持たない子育て世帯は公共交通の重要な利用者層であるため、こうした情報発信は効果的である。

3点目に、コベカツへの対応である。遠方の活動に参加する際の経済的負担を考慮すると、公共交通の利用促進につながる可能性がある。赤字状況での割引は困難かもしれないが、何らかの支援策を検討する価値はある。

4点目に、札幌市の地下道活用事例も参考になる。地下道でのマルシェ開催など、不動産の有効活用により収入増を図る手法は、神戸でも駅構内や地下通路で応用可能である。暑さを避けながら地域イベントと連携することで、新たな収入源となる可能性がある。

○森川幹事

子供連れの利用促進については、どのような形でうまくいけるか一緒に考えさせていただければと思う。コベカツに関しては、教育委員会と協議し、協力の可能性を探るが、基本的には正規料金をいただきたい。また、活用可能な不動産は有効に活用したい。三宮駅の店舗のように、事業者と相互に利益のある関係を築けるよう、共に考えていきたい。

○児玉幹事

京都の深夜バス・深夜料金については、コロナ前まで運賃を倍にする施策があったと認識している。国のバス運賃制度においても、夜間22時以降に運行する路線バスについて運賃の工夫ができる制度は確かにある。

しかし、2024年問題によるドライバーの働き方改革のため、早朝深夜の増便は運営上困難な側面がある。現在、神戸市北区で実験的に夜間運行に取り組んでおり、その需要を見極めながら今後の展開を研究していく。

○辻委員

地下鉄沿線の居住者を増やすことが、利用者増加の根本的な解決策である。10年前の大雨でJRが運休した際も運行を続けた「災害への強さ」、5分間隔で運行する「定時性」、人身事故のない「安全性」は、地下鉄の大きな魅力である。この価値を「#雨でも止まらない」「#5分おきに1本くる」といった地下鉄の魅力をハッシュタグをつけて、市民の言葉から地下鉄の魅力が広まれば良いと思う。ハッシュタグをつけた方から〇名に何かプレゼントが当たるなどのような企画をすれば、進んで投稿する人がいると思う。

1日乗車券の830円については、5年前に初めて知った。どの駅でも830円で降りら

れるメリットは大きい。子供とイベントなどに行く時に、駅をはしごしてイベントを楽しむことができる。また、子どもがぐずったり泣いたりした時に、気兼ねなく下車することができる。何回下車しても830円以上かからないので、子供と出かける際に大変助かる。地下鉄に普段乗らない方は1日乗車券の存在を知らない方も多いと思うので、そのこともInstagramなどを通してSNSで広めることができれば、乗車する人が増えると思う。

Instagramについては子育て世代のみならず、最近ではシニア層なども利用をしていることから、西神南のふわふわドームが開業したことやプレんティのイベントなどを積極的に発信することで、行ってみたいという人が増えるのではないかと。

収益改善の観点からは、過去に好評だった名前入りキーホルダーのようなオリジナルグッズを有料販売することも有効な手段である。

また、高校生の通学費用が無料であることについても驚いた。これだけ経営が大変な状況であれば、無料までしなくても半額でも問題ないと思う。

○森川幹事

沿線にはこうべ未来都市機構をはじめ、ショッピングセンターなど多様な事業者が存在する。現在、ディズニーと連携してスタンプラリーを行っているが、情報発信も事業者と連携した取り組みが不可欠である。特に、子育て層に影響力のある「もっとKOBÉ」のようなプラットフォームを活用し、イベント情報を共同で発信していくことが重要である。

高校生の通学定期無料化は子ども家庭局の施策であり、交通局には運賃が全額支払われるため、経営上は有益な制度である。この施策により、従来徒歩であった生徒がバスを利用するようになり、新たな乗客の増加にも繋がっている。

○長沼委員

収支バランス向上に一番ウェイトを置くべきだと考えているが、説明を聞くと経費削減による収支バランスという印象が強いため、増収策をしっかりと見出す必要がある。運賃改定などを考えるのであれば、早め早めに手を打っていく必要があるのではないかと。

資産の有効活用について、私が普段利用している妙法寺駅で改札を出たところの店舗スペースがずっと空いたままになっている。沿線に高校や大学がたくさんあるため、高校生や大学生のチャレンジショップやNPOを活用するなど、未来の利用者にも繋がるという観点から、スペースを有効に活用できないか。

市バス路線の最適化について、現状だと廃止や減便が優先されがちだと思う。私が普段利用している73系統の19時台が、4月に突然減便になった。交通局に問い合わせたところ、2タッチデータから減便しても影響はないと回答があったが、実際に影響を受けている人間がいる。路線廃止だけでなく、減便についても事前に丁寧に周知

していただきたい。

○森川幹事

海岸線の増収策として、昨年のMrs. Green Appleコンサートのような大規模イベントの誘致が効果的である。また、三菱重工では従業員ファーストの考え方のもと、海岸線定期券の利用促進を図った結果、約1,000人が新規に定期券を購入してくれた。このように利用者を増やすことが最も重要な増収策であると認識している。

料金体系については、いただいた意見も踏まえ、専門家の皆様にも議論いただければと思う。

妙法寺駅前については、様々な案件があり時間がかかっているが、有効に活用したいと考えている。日替わりや週替わりの場所も用意している。それ以外にも湊川公園駅では、市場の方に不定期で店舗を出していただく取り組みを行っている。

○児玉幹事

減便や路線整理については、経営を維持する観点から行わざるを得ない現状がある。しかし、多くの利用者から「突然実施された」という印象を持たれていることを改めて認識した。

国の定めにより期間内に公表することが義務付けられているが、形式的な公表だけでは意味がない。なぜこのような措置が必要なのか、その背景や理由を含めて丁寧に説明し、利用者の理解を得る努力が不可欠である。こうした丁寧な説明を通じて、「このような状況であれば、しっかり乗って支えよう」という意識の醸成につながるよう、情報発信の方法を改善していく必要がある。

○兒山委員

まず、市バスの資金不足比率19.4%という水準が非常に深刻である。他会計からの支援でかろうじて維持しているが、これがいつまで持つのか。20%を超えないように今後もやっていくのか、それとも20%を超えるのはいずれ仕方ないという判断なのか、現状での判断を伺いたい。

20年前の話になるが、敬老乗車証や福祉乗車証に関して、一般会計から根拠を持って投入されるべき分が十分入っていないという指摘があったと思う。現状はどうなっているのか。

地下鉄、バスともに他都市と比べて定期券の割引率が若干高めのようなようである。経営状況を踏まえると、せめて他都市並みにせざるを得ないのではないか。

今後の施策案として、海岸線ホームドア設置があるが、率直に言って必要ないのではないか。利用者が多くないため、必要性は高くない。各駅に停車する地下鉄は人身事故の数は少ないし、起きてもそれほど深刻な事故にはならない可能性が高い。

○森川幹事

他会計からの支援について、法定内と言われる国のルールに定められている根拠のあるものについては、国のルールが変わらない限りはいただけるものと考えている。バス路線については、市バスがなくなれば代替交通手段がない団地等があるため、そういった路線を維持するための経営改善支援補助金が存在するが、金額は状況により見直される可能性がある。

資金不足については、地下鉄・市バスともに厳しい状況にあり、解消が急務である。20%を超えると市民生活に大きな影響を与える大胆な改革が必要となるため、夕張市のような事態を避けるべく、20%を超えないように様々な努力を重ねていくべきと考えている。

敬老・福祉パスについては、元々無料からスタートし、現在は小児料金という形で自己負担が導入されている。補償率は高齢者や障害者の増加により近年は若干低下しているものの、90%以上はいただけている。

定期券の割引率については、バスは10月の料金改定時に見直しを実施した。地下鉄についても今後検討すべき課題として認識している。

海岸線のホームドアについては、朝8時頃の三宮・ハーバーランド駅では東京の地下鉄並みの混雑があり、夕方5時半から6時頃の和田岬駅ではホームに人が降りきれず階段まで並ぶ状況である。ラッシュ時の混雑を考慮すると、安全性の観点からホームドア設置は必要であると判断している。

○土井委員

収支バランスの向上は極めて重要であるが、単純な経費削減による収支改善では、公営交通の存在意義が問われることになる。経営計画の「再建・体力回復期」という位置付けについては、公営交通の役割を明確に踏まえた上での再建・体力回復であることを明示すべきである。交通局への補助金は、単に組織内で消費されるものではなく、市民の移動を支援し、利用しやすい環境を作るための投資として市民に還元される特性を持つことを認識する必要がある。

経営改善においては、必要な路線やサービスについては充実させて利用者を増やすなど、メリハリのある施策が重要である。一律のコスト削減は公営交通のミッションから逸脱する恐れがある。

クロスセクター効果の検証など、交通がもたらす社会的効果を明確にすることで、補助金が単なる赤字補填ではなく、社会的に意義のある投資であることを示していく必要がある。

持続可能なバスサービスの実現には、ドライバー不足問題への対応が不可欠である。在籍ドライバーの年齢構成の分布から、5年後・10年後のドライバー不足数を認識する必要がある。これを前提に必要なドライバー数を確保するために、待遇改善に必要なコストを誰が負担するかという課題は、交通局だけでなく市全体で議論すべき

重要な課題である。

○森川幹事

公営交通の役割については、ご指摘の通り重要な視点である。経営計画のどこに盛り込むかは検討が必要であるが、公営交通として責任を持って業務を展開していく部分については、しっかりと進めていきたい。

以前の交通事業審議会懇話会において、クロスセクター効果を数値化することはかなり難しいという話があった。特に既成市街地において、公共交通が一定程度整備されている状況で、その効果をどのように評価していくかは課題である。この点について具体的なアイデアがあれば、ぜひご教示いただきたい。

ドライバー不足については、免許を持っている方の半分以上が60歳以上である。全国的に大型車両の運転手確保が課題となる中、自動運転技術の活用なども議論されている。働きやすい職場環境の整備に向けて人事制度の見直しなども進めており、今後こうした取り組みを継続していきたい。

○土井委員

以前議論のあったものは、クロスセクター効果というよりは、クロスセクター・ベネフィットという概念のことかと思う。クロスセクター効果というのは、公共交通が持つ価値を定量的に評価することを目的とする指標である。仮に公共交通を廃線した場合、そこに乗っている方々が学校に行くならスクールバスを用意しなければならないし、病院に行くなら病院の送迎バスを用意しなければならない。代替する交通手段を用意しないと移動ができなくなる。そのお金と今の補助金を比較すると、クロスセクター効果がある場合の補助金は、単なる赤字補填ではなく、社会的に意味がある投資と考えることができる。

ドライバー不足への対応については、自動運転技術に頼るのは、まだ時期尚早である。バスの自動運転はハードルが高く、当面は運転サポート技術での対応が現実的である。むしろ若い世代が働きやすい職場環境を整備することが重要である。バスのドライバーの職場は公務の仕事であり、住宅ローンも借りやすく、社会的には恵まれた職場であるため、そのようなこともアピールしながら、ドライバー不足の解決のために神戸の特徴をだした取り組みを進めればと思う。

三田市ではプロスポーツ選手が空き時間にドライバーとしてバス会社に新たに雇用されて働く事例もあり、工夫次第で小さな積み重ねが成果につながる可能性がある。

○小野委員

ドライバー不足の根本的な原因の一つに、労働環境の問題がある。各営業所を視察したところ、施設が非常に古く、特に女性がドライバーとして働くには厳しい環境であると感じた。職場は依然として「男社会」という雰囲気が強く、このままでは新

しい人材、特に女性の確保は困難である。

若い世代が希望を持てるような近代的な施設への更新と、女性も働きやすい環境整備も必要である。

○三古委員

高校生の学割補助は、本来交通事業者が負担すべきものではなく、文教関連の予算から充当されるべきであるという議論がある。現在、神戸市から通学定期相当分が支払われているが、この仕組みをさらに発展させ、学割を適用せずに正規料金全額を市に負担してもらう方法を検討できれば、全国的にも先進的な事例となるのではないか。

市の施策により、本来交通局が負担する必要のなかった学割分を市が負担することになるため、結果として交通局の収支改善に寄与する効果があると考える。

○森川幹事

高校生通学定期無料化について補足すると、対象範囲は神戸市バスのほか、JR、阪急、阪神、山陽などの電鉄各社、さらに山陽バス、神姫バスなど民間バス事業者も含まれる。ただし、自宅から市内の学校までという制限がある。この制度は交通局の支援を目的としたものではなく、あくまで高校生の家庭負担軽減を図るものである。大阪府で私立高校無償化が進展したことを受け、神戸市として対抗すべき施策として導入されたものである。

料金体系については、正規料金に対して通学定期券の割引率は通勤定期券より明らかに高い設定となっている。バスの料金改定時には、大人の通勤定期の割引率は引き下げたが、通学定期については従来の割引率を据え置いた。この点については、いただいた意見も踏まえ、専門家の意見を聞きながら今後検討していく必要がある。

○上鶴委員

各施策案については必要な要素が適切に盛り込まれており、特に収支バランスの向上について、優先順位をつけて取り組むことが重要である。

投資規模の適正化については、地下鉄事業において今後多額の費用が見込まれることが大きな課題となっている。特に海岸線では、改修・更新経費が乗車料収入水準を大幅に上回る額が将来的に想定されており、深刻な問題である。

長寿命化については、毎年適切なメンテナンス費用を投入することで実現されるものであり、ライフサイクルコスト全体としては抑制効果が期待できると認識している。しかし、長寿命化を実現するためのコスト負担、設備更新の方針、メンテナンスの優先順位の設定などが、今後ますます重要な検討課題となってくる。

海岸線の将来的な運営を考えると、長期的な視点でどのように設備投資を進めていくか、さらには抜本的なダウンサイジングも含めた議論を早急に開始する必要がある。

る。この点について、現在の検討状況や具体的な方針についてお聞かせいただきたい。

○繁田高速鉄道部長

海岸線では今後大規模な投資が予定されており、この投資額をできるだけ抑制するため、様々な取り組みを進めている。

長寿命化については重要なキーワードであるが、闇雲に実施するとメンテナンス費用の増大や突発的な故障リスクが生じるため、日々のメンテナンス状況を慎重に監視しながら適切な更新時期を見極めている。

更新費用の削減策として、現在の設備をそのまま更新するのではなく、ダウンサイジングの可能性を検討している。具体的には、2つある設備を1つに統合できないかといった観点で見直しを進めている。さらに、車両と地上設備をトータルで更新し、海岸線の利用実態に見合った身の丈に合う鉄道システムへの変更も視野に入れて検討を行っている。

令和10年頃から本格化する大規模投資をいかに削減するかは、海岸線の持続可能性を左右する重要なテーマであるため、今後しっかりと取り組んでいく。

○かじ参与

市バス車両1両あたりの総維持費用について、具体的な数値を把握することが重要である。車両は購入から廃車まで約23年間使用されるが、その間の総コストを明確にしたい。大型車で営業車であるため、年1回の車検が必要であり、軽油価格も過去の70～80円から現在の130～140円と倍近くに上昇している。バスの燃費は2～3キロ程度であることを考慮すると、日常的な営業活動における維持費用は相当な額になると予想される。車両1両を維持するために必要な総費用について、当局からより詳細な資料提供をいただき、委員の皆様具体的にイメージしていただければと考える。

土井委員が言及されたプロスポーツ選手の短時間雇用事例についてであるが、バス事業は朝夕のラッシュ時に最も人員が必要であり、昼間時間帯には比較的余裕がある。この特性を活かし、朝のラッシュ時間帯にスポーツ選手に協力してもらい、その後は練習に専念してもらおうという働き方が可能である。神戸にはINAC神戸レオネッサの女子サッカー選手や神戸ストークスのバスケットボール選手が活動している。これらの選手の収入補完や、選手生命終了後のセカンドキャリア支援として、交通局が二種免許取得を支援するような人材育成プログラムを検討してはどうかと考える。

○平野参与

山原委員から提案があった駅空間の活用について、人が集まる拠点である「駅」をより有効に活用すべきであると考えます。

先日、兵庫区役所前の地下道でミニ四駆のコースを設置したイベントが実施された。これは神戸市職員の有志による取り組みであり、こうした空間活用の重要性を示

す好事例である。

特に地下駅の地下空間は雨を防げるだけでなく、暑さ対策の面でも優れており、天候に左右されずにイベントを開催できる利点がある。途中下車を楽しんでもらう仕組みを構築し、駅で楽しい時間を過ごしてもらうことで、その地域との結びつきを深め、地域貢献にもつながる。乗降者数を増やすきっかけを作ることから考えてみてはどうか。

○大かわら参与

土井委員が指摘された、収支のみを重視する民間企業とは異なる公営交通の役割を考慮した政策の位置付けが重要であるという点に同意する。「経営計画2030」においては、この視点をより前面に押し出すことが必要ではないか。

収支バランスの向上について、経営が困難だからといって路線を削減し見直すという発想では、地域の路線がどんどん縮小していくという印象を与えてしまう。そうではなく、市民にいかに利用してもらい、どのように収益を向上させるかを考えることが重要である。

地域住民にとって公共交通は本当に生活の足であり、これがなくなっては困るという思いを皆が持っている。「乗って守ろう」という意識が非常に重要であり、市民が「私たちのバスだ」「一緒に守っていくんだ」という思いを持ってもらうことが不可欠である。そのための意見交換や連携の方法を工夫していく必要がある。

兵庫区では大規模な路線再編と減便が実施され、多くの住民から「不便になった」という声が上がっている。潜在的な需要をどのように掘り起こしていくかも含めて、乗客増対策をしっかりと検討する必要がある。

今後も路線再編が進められるということであるが、来年4月には見直しが行われると思われる。具体的な発表時期はいつ頃になるのか。

○児玉幹事

現在はどのようなエリアにどのような見直しが必要かという検討を重ねている段階である。日々の2タッチデータを分析しながら慎重に検討を進めているが、まだ具体的にいつ発表するかという段階には至っていない。したがって、現時点では何月頃にお知らせできるかということを申し上げられる状況ではない。

○大かわら参与

昨年から今年4月にかけて実施された灘・東灘地区の路線見直しについては、10月頃に発表が行われ、その後説明会が開始されたと記憶している。しかし、それでも地域では大きな混乱が生じ、現在でも「不便になった」という意見が多数寄せられている状況である。

○児玉幹事

路線再編を進める際には地域住民の理解を得ることが不可欠である。兵庫・長田区内で昨年実施した大規模な路線再編では、市の広報誌への折り込みという形で情報提供を行った。

今後は、交通局が策定したプランを一方的に実施するのではなく、再編の趣旨や具体的な内容について丁寧な情報提供を行い、さらに、情報提供の過程で地域団体から寄せられた意見についても、実現段階において可能な限り反映させながら取り組んでいきたいと考えている。

○門田参与

本日は多くの貴重な意見をいただいた。特に京都の夜間料金制度は斬新であり、現在のタクシー不足の状況を考えると、検討に値するアイデアである。

市民の足としての役割を重視する観点は非常に重要であり、経費削減ばかりに注力すると発想も小さくなってしまう。増収の観点では、これまで利用していなかった人をいかに獲得するかが重要な課題である。坪田委員が指摘されたように、イベント案内で単に「最寄り駅」と表記するのではなく、「何番のバス停が最も近い」といった具体的な情報提供により、地下鉄駅よりバス停の方が便利であることを認識してもらい、バス利用につなげることができる。

辻委員が言及された1日乗車券を活用した柔軟な移動についても、商店街とのコラボレーションやスタンプラリーなど、楽しみながら普段利用しない層をターゲットにできる有効な手段である。今後の高齢化に伴う免許返納者への対応として、バスや地下鉄を移動手段として選択してもらうためには、利用しやすいの向上が不可欠である。

神戸のバス路線は非常に充実しているが、「どのバスに乗れば良いか分からない」という声が多い。路線図の複雑さを改善し、利用者が「乗りたい」「これに乗ってあそこに行きたい」と思えるような分かりやすい路線図の作成や、バスロケーションシステムの改良により「もうすぐ来る」ことが明確に分かるようにするなど、利用者目線での改善を通じて新規利用者の獲得を図っていただきたい。

○のまち参与

バスを利用できるにも関わらず利用しない人が多数存在する理由について、交通局として研究が必要である。時間通りに来ない、遅延が多い、料金支払い時の混雑による遅れなど、利用を阻害する要因の改善が求められる。京都市では、1,000円札で釣り銭が出るシステムの導入や、先払いによる降車時間の短縮など、利用者の利便性向上に取り組んでいる。神戸市においても、このような先進事例を研究し、利用を妨げる原因を特定して対策を講じるべきである。また、三宮で行っている「エリア120」の区間拡大など、利用者増加のための料金体系の見直しも検討に値する。

一方で、公営交通の稼ぐ力の弱さは構造的な課題である。利益追求を主目的とし

ない公営組織であるため、この点が弱くても仕方ない側面がある。大阪メトロのように、100%市出資の外郭団体として民営化することで、稼ぐ力を向上させ、企画・運営・雇用などの面で自由度を高めることが可能になると考える。このような経営形態の見直しにより、様々な取り組みが大きく変わる可能性がある。

○坪田委員

交通局として、人の輸送だけでなく物の輸送も併せて行うことができないか。長田区南部の漁港で水揚げされる水産物について、農水課が推進している地産地消の取り組みと連携し、「食都神戸」の魅力向上を図る際に、市バスや地下鉄を物流手段として活用することが考えられる。このような新たな機能の付加により、交通事業の収益性向上と地域経済の活性化を同時に実現できる可能性がある。

以上