

令和5年度 神戸市交通事業審議会 第3回専門部会

1 日時 2023年9月5日（火曜） 13:00～14:30

2 場所 三宮研修センター 9階902会議室

3 議事

(1) 開会

(2) 交通事業管理者あいさつ

(3) 議事

- ・ 経営に関する事項
- ・ 答申案の方向性について

4 議事要旨

■ 経営に関する事項

○ 奥谷委員

神戸市の交通事業において中長期的な経営基盤をどのように確保していくかが、今回、中心に議論するところだと理解している。市バス事業における収支見通しは非常に厳しく、経営計画策定時には令和14年度に18億円だった累積資金不足が、現状収支見通しでは150億円近くになるとの予想が出ている。

これまでの専門部会においても料金体系のあり方を検討するべきではないかとの意見があったが、改めて同じことを感じた。阪急バス、阪神バスでは現状の210円から230円に値上げし、将来的には240円を見据えた改定を計画していることが発表されている。

神戸市交通局においても、料金を上げずに経営改善に取り組むべきと言いたいところだが、様々な経営改善を行ってもなお、厳しい経営状況にあるということ、現行210円の運賃を230円に、さらには民間事業者に近い料金を目指すことも残念ながら検討する必要があるのではないか。

○ 土井委員

市バスの運賃改定については、できるだけ早く議論を開始し、その着地点を見つけることが重要である。運賃改定額については、例えば50円や30円といった金額を改定した場合を試算するとともに、それによる影響や、通勤定期や通学定期の取り扱いについての議論も必要である。ただし、運賃改定は利用者に負担を求めるものである。一方、バスや地下鉄は利用者以外の市民にとっても重要なインフラであり、その派生的な効果も考慮する必要がある。

また、どういう負担の在り方が必要なのかという議論を市全体で、運賃改定の話の上乗せとして、しっかり議論していく必要があると思う。それは、一言でい

うと交通税という話になるが、滋賀県で取り組んでいる交通税の議論と神戸市とは環境が違うと考えている。滋賀県は自動車分担率が非常に高い中で、一様に交通税の負担を求めていくということと、神戸市というかなり限定された区域で、しかも民間も含めて公共交通が充実しているエリアの中で、公共交通を支えていくというのは違った議論になると思われる。

神戸市が大都市部における交通税のあり方を議論し、トップランナーになっていくことも必要ではないか。

○和田委員

運賃改定に関する意見については賛同する。最近、伊丹市バスの運賃改定の議論に関わった。どこも経営努力はしているが、経営は厳しく、阪急バスが先行し値上げを行ったことで、伊丹市バスでも値上げはやむを得ないという結論になった。神戸市でも議論を始める時期に来ていると考えている。

また、交通ネットワークについては広域的な視点が必要で、大阪・関西万博を目指して、関西MaaSの動きが出てきている。大阪・関西万博もあり、来年度には神戸でパラ陸上もあり、そういった国内外からお客様が来るチャンスを活用して、神戸市へ観光、宿泊していただける施策を観光部局やスポーツ部局と連携して取り組んでいく必要があると思う。

さらに、神戸市が広域的な動きから取り残されないよう、他の事業者との情報共有や広域的に移動がシームレスになるように、国内外からの観光客が神戸になるべくスムーズに来ていただけるような取り組みが必要である。具体的には、バスロケーションシステムや乗り継ぎ検索などのシステム改善が必要で、初めての人や土地勘のない観光客でも使いやすいシステムにすることが求められるのではないか。

○三古委員

運賃を上げるべきか、交通税のように利用者以外からも徴収すべきか、あるいは両方を行うべきかという点については、検討するための準備が必要と思う。

また、上位推計と下位推計が示されているが、これらの推計は仮定の仕方によっていかようにもなる。仮にコロナ前の水準に戻っても赤字になるのであれば、状況が非常に厳しいといえる。あるいは収支が均衡するためには、乗客減少の影響が概ね何パーセントに留まっている必要があるのか、ということは把握しておく意味があるのではないか。

○井料委員

収支が均衡していない状況は何とかする必要がある。方法として、運賃改定をするのか、市税を投入するのか、サービス水準を落とすのかという3つの選択肢がある。

また、市からの補助について、収支差の一部を補填するスキームのため、収支

を改善しても補助金が減り、メリットが薄くなると聞いている。補助金のスキームが現状に合っていないのではないか。これは交通局だけで解決できる問題ではないが、問題提起はできるのではないかと思う。

サービスレベルをむやみに下げると、市政や都市サービスに大きな影響を与える。一方で、需要は下がっている状況を踏まえると、結局、どの程度のサービスレベルを維持するかという議論になり、交通局だけでなく、神戸市本体との協議が必要となる。運賃改定を実施してもなお、今後の経営が安泰といえないならば、比較的早期に維持すべきサービスレベルについて議論する必要があるのではないか。

運賃改定は近隣他社の状況も踏まえ、実施せざるを得ないと思うが、当然、市民への説明が必要であり、運賃改定により、どのように「市民の足」が確保されるのか、サービスレベルを今後どうしていくのか、利用需要の少ないバスをどうするのか、公営でどの程度担保するのか、利用者負担で担保していくのか等を整理し、市民の合意を得る必要がある。

○寺田委員

今後の費用負担のあり方については、公共負担と受益者負担の2つがある。

公共負担ということになると、すでに議論に出ている交通税導入の可能性について、検討していく必要がある。

一方で、受益者負担ということになると、そもそも公共交通ネットワークの維持による受益者が誰であるかという観点から考察する必要がある。公共交通サービスの直接の利用者だけでなく、日頃利用していない方にも間接的な効果が発生することから、高齢化が進む地域社会を維持していくような公共交通サービスを考える際には、まちづくりの観点から市民全体が受益者であると広くとらえる考え方もあるのではないか。特に、ネットワークを構成しているものについては、消費の外部性が生じるので、その意味からも受益者負担を少し掘り下げて考えてみる必要があるのではないか。

○奥谷委員

公共交通事業の費用負担について、様々なご意見があったが、その議論の裏では、交通局では企業債を発行しており、現在の市民が負担しているのではなく、将来世代が負担せざるを得ないような借金が実は背負わされているという事実を忘れてはならないと思っている。

また、地下鉄の投資計画など中長期的な視点での施設改修に伴う資金負担も将来的に予定されており、そのようなものも含め、将来世代の負担がどうあるべきか、少しでも負担が減るようなことはないかという観点も忘れてはならないと考えている。

○土井委員

運賃改定について、改定後も経営が大丈夫なのか考えておく必要がある。

将来人口推計でいくと、神戸市人口は2060年には111万人になると見込まれており、人口が減ると公共交通利用者も減り、サービスも低下していくという話が進むかもしれないが、人口減少に比例して公共交通利用者を減らしていった方が良いのかという点は考える必要がある。

例えば、自動車から公共交通に利用を転換する施策を実施していくことで、人口減少による公共交通利用者の減少とは別に、公共交通を使って動きやすい生活をする人々を増やすことで利用者の増加が可能となる。

自動車の分担率をどれぐらいまでに抑えて、一方でどの程度の人たちに公共交通を使っていただくのかという戦略が数字から見えてこない政策としては残念な面がある。この政策を実現しようと思うと、交通局だけでなく、都市局や企画調整局と一緒に仕組みを作っていく必要がある。

また、2タッチデータの分析により、市バスにおける長大路線や循環路線の見直しに加えて、需要が減った時にダウンサイジングしていくという見直しも検討できるようになった。ダウンサイジングは交通局だけでなく、都市局や企画調整局も巻き込んだ話となるが、需要にふさわしい公共交通の供給を確保していくことが必要である。

今回の答申では、そういった交通局がやるべきことと市全体でやるべきことを明確にすることが重要ではないか。

また、地下鉄においても、特にこの1年は燃料費や電気代の高騰により、大きく赤字が膨らんでいる状況である。こういった状況を市民にご理解いただき、公共交通を継続していくための方法について議論することが必要である。

○水谷部会長

地下鉄の投資計画について、投資の波はできるだけ平準化する必要がある。メンテナンスの効率化や施設の長寿命化も含めた計画を立てるべきという点は答申に盛り込んでおく必要があると感じている。

また、受益者負担や一般会計からの補助など様々な意見が出たが、市バスの経営が成り立たなくなれば、市全体に影響を及ぼすことになる。そして、市バスを利用していなくても、都心で自動車を使うことで、渋滞を発生させ社会的コストをかけているという観点もある。公共交通が発達していないと、都心に行くだけで、渋滞等により時間のロスを発生させることに繋がり、そういった点も含めて、公共交通への負担に対して、市全体としてそれに見合うかどうかという観点で考える必要がある。

加えて、人口が減っていく中で、高齢者の割合も高くなっていくが、地方都市では公共交通が発達していないため80～90歳が自動車を運転しており、事故を引き起こすリスクもある。将来的には自動運転の発達やAIによる安全装置の導入

も進むと思うが、現状では公共交通に頼らざるを得ない高齢者の増加なども考慮し、都市部におけるショッピングセンターや病院の配置など、公共交通だけでなく、まちづくりの観点も答申に盛り込みたい。

○土井委員

報告書をまとめるためには、大事なことから書いていくことが重要である。様々なトピックがあるが、運賃の話以外では、人材確保における「2024年問題」についても明記すべきである。

ドライバーが確保できないため、サービス水準を下げている事業者や、特に夜の時間帯を早める事業者が次第に増えてきている。対応策としては、採用数を増やしていく、離職を減らしていくことが重要で、交通局だけでなく、神戸市全体でドライバー確保に取り組むべきである。別府市では、ドライバーが定住してくれると、その方々に対して、市が支援する取り組みも実施されている。

加えて、女性の働きやすい環境整備を進めていくことも重要である。

○和田委員

まちづくりに関連して、特に郊外では、駅や重要なバス停の拠点性を高めることで、車で郊外のショッピングセンターや都心に行くことが難しくなった人たちが駅前で用が足せるということは、すごく大事だなと思う。加えて、交流の機会を増やし、コミュニティーを繋ぎ直す取り組みなど、駅周辺の活性化と多機能化はまちづくりの観点で重要である。近年、公園などを活用して、マルシェやキッチンカー等が定期的集まって、商店街みたいな雰囲気醸し出すことが、まちづくりの中でも注目されているが、駅周辺こそ、そういう取り組みが必要ではないか。駅周辺の空間を活用して、恒久的ではなくとも、定期的に市場がある、ちょっと買い物、飲食ができる、最近会っていなかった方に会えるという場を創ることは良いと思う。そういう意味において、交通の結節点が果たす役割は大きいのではないか。

また、人材確保について、トラック業界では外国人技能実習生の制度を適用するように国に要望しているという話を聞いた。女性の人材活用は大変重要であると思うが、構造的に少子化や若者の減少が進む中、それだけでは追いつかない部分もあるので、事業者間同士で連携して国への働きかけを行っていくことも必要な時期に来ているのではないか。

○井料委員

海岸線の投資について、令和22年度以降に設備更新のための大きな投資が予定されているが、現在の利用状況は良好とは言えず、そのよう中での再投資は必ずしも無条件で許容されるものとは限らないと考えている。

都市計画との兼ね合いはあるが、海岸線をどのように活用するのかということ

は、早期に明確にするべきである。活用のしようがなければ、市民から要らないと言われかねない。再投資まで、まだ時間はあるが、20年弱のタイムリミットの中で、長期的な活用案を考えていく必要がある。既存の利用促進策に加えて、将来的に利用者数を増やし、都市の発展や市民の生活向上に寄与するような長期的な計画を明確にする必要があるのではないか。

○寺田委員

「2024年問題」については、人材確保の点で重要な課題である。本日の資料にも「2024年問題が目前」という記載があるが、厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）」を見ると、2024年から3年後の2027年を目途に運用を見直しということが書かれている。今回の答申に労働時間問題について記載する場合は、これは中長期的な取り組みなので、そのあたりを留意して記載した方が良いのではないか。

○三古委員

現在の投資計画や乗車人員の見通しは、人材を確保でき、かつサービスを提供できるということが前提になっているが、人材確保ができなければ、その前提が崩れる可能性がある。

○土井委員

現在、一般会計から市バスに対しての補助である経営改善促進補助金は満額補助ではなく、補助が足りない赤字部分は交通局の内部補填となっているのであれば問題があると感じている。一般会計からの補助額に対して、交通局として、どれだけのサービスを提供するのかそのルール化と明確化が重要である。

また、個別の路線だけでなく、市全体の公共交通の分担率についても考慮すべきであり、そのためには企画調整局、都市局、交通局が協力して公共交通の在り方を日常的に議論していく場を設け、風通しの良い環境を作ることも大事だと思う。

■答申案の方向性について

○土井委員

答申案の内容が多岐にわたるため、「はじめに」のセクションを設け、その中で特に議論が集中した重要な点、例えば運賃改定の問題、費用負担の問題、人材確保の問題などをまとめてはどうか。これにより、「はじめに」を読んで興味を持ったところについて、目次を見ながら詳しく考えてもらうというような仕組みにしてはどうか。

○奥谷委員

市バスや地下鉄の今後についての答申ということだが、「市の交通のあり方」や高齢化が進む中で「高齢者の移動のあり方」、自動車の利用が進むことにより混雑が増えていくことに対する「公共交通の意義」といった内容は、第5章「今後の持続可能な公共交通のあり方」に記載されるようなイメージか。

○水谷部会長

内容に応じて、「まちづくり」などは各章に分かれて記載しているが、現在の目次案でまとめていけば、市長からの諮問に対して、答申という形になるかと考えている。何か案はあるか。

○奥谷委員

市長からの諮問を受けて、答申という形でまとめるので、そういったことが分かりやすいようにまとめることが第一義的であるということを確認できた。

市民の交通手段として、どうあるべきかという点について、第5章で記載できればいいかと考えている。今後、答申としてまとめていく中で、感じるがあれば、ご意見させていただく。

○水谷部会長

概念的にこうあるべきだという内容は第1章に設けてもいい。

都市の交通事業については、交通事業者だけの問題ではなく、まちづくりや様々なものが関係する。

また、移動のあり方という点に関しても、従来なら通勤や通学を支援するものだったが、高齢者や子育て世帯の利用割合が増えていけば、そういったことにも配慮する必要があるという意見もあったことから、神戸市の交通を取り巻く環境という形で第1章の部分にまとめるというのも一つだと考えている。

第1章の部分で、大きな観点でのまちづくりや年齢構成、公共交通のあり方といったことをまとめても良いと思った。

○三古委員

目次の構成上、第2章は過去のこと、第3章、第4章は現在の分析、第5章は今後に向けた内容という理解でいいか。そうすると、第5章は重要と思う。第3章などは多数の項目が列挙されており、内容も想像できるが、第5章は内容のイメ

ージがつきにくい。第5章は、本日出たような意見を盛り込んでいくイメージでいいか。

○水谷部会長

第5章の構成としては、公営の意義と公費負担のあり方、維持可能な経営基盤の確立にはどうしていけばいいか、という内容をまとめていくことになると思う。

答申には交通局が市バスと地下鉄の両事業を運営していくにあたっての経営的な観点を記載すべきであって、都市局が所管する内容や税や財政に関わる部分にまで踏み込んだ内容は記載できないと考えている。そのため、様々な意見を踏まえた上で、交通局が自分たちでやれる範疇の部分に関しては、こういった方向に進むのが良いのではないかという立て付けになると考えている。

○三古委員

運賃改定や税金の投入、企業債による資金確保と将来世代への負担のあり方など、それぞれのメリット・デメリットを示した上で、それを参考に交通局で議論をしてはどうかと書いても良いのではないかと思う。

○三古委員

民間事業者ヒアリングの内容について、個別内容には触れられないが、答申にはどこまで盛り込むイメージか。

○水谷部会長

事務局としてどうか。

○習田副局長

ご指摘のとおり各社の個別の状況については控えていただきたいと考えているが、各社非常に厳しい経営状況にあることは共有されたため、それを踏まえたまとめがあってもいいのではないかと考えている。

○奥谷委員

『第3章 経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性』において、経営基盤強化のためにどういった取り組みが必要なのか記載されているが、「(1) 運行品質と安全性向上」、「(2) 組織改革と人材戦略」は経営改善に向けた取り組みではなく、大前提として必要な内容だと考えている。

そのため、(3)以降の経営改善に向けた取り組みとは異質のものであり、(1)(2)を(3)以降と同格に並べるのはどうかと感じている。(1)(2)を経営基盤強化の大前提として記載し、それを受けて、(3)以降を今後の経営基盤強化に向けた経営の方向性として記載し、2段構成としてはどうか。

○三古委員

現在の第3章(1)(2)を新しい第3章に、現在の第3章(3)(4)を新しい第4章にしてもいいのではないか。

○土井委員

神戸市において他の交通事業者と連携していくことが重要という意見を盛り込んでいただきたい。できるだけ連携を深め、共通定期券・共通運賃化を進めていくことが重要である。

○井料委員

交通局だけでなく、都市計画において、市民の足をどこまで確保していくのかという部分を盛り込めればいいのではないか。

○水谷部会長

本日いただいたご意見を踏まえ、修正の目次案を共有させていただく。大きな変更点としては、第1章に前段として、地域との連携のあり方などを記載。第3章を（1）（2）と（3）（4）に分け、後半を第4章としてまとめていきたいと思う。

以上