

# 神戸市交通事業審議会 令和5年度第4回専門部会 次第

日時：令和5年10月11日（水）10：00～12：00

場所：三宮研修センター 9階 902会議室

1. 開 会
2. 交通事業管理者あいさつ
3. 議 事
  - ・ 答申（専門部会案）について
4. その他
5. 閉 会

(令和5年7月現在)

神戸市交通事業審議会  
専門部会 名簿

(五十音順、敬称略)

- 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

○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。

## 神戸市交通事業審議会傍聴要領

平成25年10月8日

神戸市交通事業審議会決定

(趣旨)

第1条 この要領は、神戸市交通事業審議会規則（平成25年3月規則第77号）第13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。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

(傍聴席の区分)

第2条 会場に傍聴席を設けるものとし、傍聴席は、一般席及び記者席に分ける。

(傍聴の手続き)

第3条 審議会を傍聴しようとする者は、傍聴章の交付を受け、着用しなければならない。

(傍聴章の交付等)

第4条 傍聴章は、審議会開会の当日、所定の時間及び場所で先着順に、傍聴受付票に氏名及び連絡先を記入することにより交付する。

2 傍聴章の交付を受けた者は、交付を受けた日に限り、傍聴することができる。

(傍聴人の定員)

第5条 一般席の傍聴人の定員は、10人とする。

(傍聴章の返還)

第6条 傍聴章の交付を受けた者は、傍聴を終え、退場しようとするときは返還しなければならない。

(傍聴席に入ることができない者)

第7条 次に該当する者は、傍聴席に入ることができない。

- (1) 審議会の妨害となると認められる器物等を携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 前2号に掲げるもののほか、会議を妨害し、又は人に迷惑を及ぼすおそれがあると認められるものを持っている者

(傍聴人の守るべき事項)

第8条 傍聴人は、審議会の傍聴にあたって、次に掲げる事項を守らなければならない。

(1) 審議会における言論に対して、拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。

(2) 騒ぎ立てないこと。

(3) 飲食又は喫煙を行わないこと。

(4) 前各号に掲げるもののほか、会議の秩序を乱し、又は妨害となるような行為をしないこと。

(撮影及び録音等の禁止)

第9条 傍聴人は、傍聴席において写真、映画等を撮影し、又は録音等をしてはならない。ただし、会長の許可を得た者は、この限りでない。

(傍聴人の退場)

第10条 傍聴人は、審議会を非公開とする議決があったときは、速やかに退場しなければならない。

(係員の指示)

第11条 傍聴人は、すべて係員の指示に従わなければならない。

(違反に対する措置)

第12条 傍聴人がこの要領に違反するときは、会長その他会議の進行をつかさどる者は、これを制止し、その命令に従わないときは、これを退場させることができる。

附 則

(施行期日)

1 この要領は、平成25年10月8日から施行する。

(交通事業審議会の公開に関する取扱いの廃止)

2 神戸市交通事業審議会の公開に関する取扱いについて（平成9年11月交通事業審議会会長決定）は、廃止する。

## 専門部会における非公開の取扱い

○会議は原則として公開とする。

○但し、

- ①検討段階の内容で大きく変更の可能性があるもの
  - ②決算や統計など確定前のデータにより変更の可能性があるもの
  - ③公にすることで、個人や企業に不利益が生じる可能性があるもの
- などで、外部に流出することにより支障が出るもので非公開とすることが適切なものについては、規則に定められた方式に従い、非公開とする。

○非公開の取扱い方法は、原則資料は配布せず、傍聴は可能な限り認めるものとする。

- ・各部会ごとに非公開事由にかかる資料を特定し非公開の取扱いについて議決を行う。
  - ・非公開決定となった資料については、傍聴者、記者等への配布しない。
  - ・委員配布資料については委員限りとするが、会議終了後も回収は行わない。
- い。
- ・非公開事案にかかる会議内容については、特に制限が必要と認められる場合をのぞいて傍聴は可能とするが、録音等は禁止するものとする。

○非公開事由が含まれる議事録及び会議資料は、当面の間公開せず非公開の事由が終了したのち HP 等で公開する。

○ 神戸市交通事業審議会規則

( 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。



神戸市交通事業の中長期的な経営基盤強化  
に向けた方向性について（答申）

令和5年〇月〇日

神戸市交通事業審議会

令和5年〇月〇日

神戸市長 久元喜造様

神戸市交通事業審議会  
会長 水谷文俊

神戸市交通事業の中長期的な経営基盤強化に向けた方向性について（答申）

令和5年6月26日に諮問を受けた、今後の神戸市交通事業の中長期的な経営基盤強化に向けた方向性について、次のとおり答申いたします。

# 目次

はじめに	1
<b>第1章 交通局を取り巻く経営環境</b>	<b>2</b>
(1) 神戸市における公共交通ネットワーク	2
(2) 公共交通を取り巻く経営環境	3
<b>第2章 これまでの神戸市交通局の経営改善の取り組み</b>	<b>5</b>
<b>第3章 財政収支計画の見通し</b>	<b>7</b>
(1) 今後の利用者の動向	7
(2) 今後の財政収支計画の見通し	8
<b>第4章 安定的な事業継続への前提条件</b>	<b>11</b>
(1) 安全運行と環境戦略	11
① 安全・安心な運行への取り組み	11
② バリアフリー化に向けた取り組み	11
③ SDGs、カーボンニュートラルへの貢献	12
(2) 組織改革と人材戦略	12
① 組織風土改革	12
② 人材の確保、育成	12
<b>第5章 経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性</b>	<b>15</b>
(1) 経営効率向上と収益戦略	15
① 経費削減対策	15
② 増収対策	16
③ インバウンド等観光需要取り込みに向けた取り組み	17
④ 運賃・割引制度の見直し	18
(2) 地域連携と交通戦略	20
① まちづくりとの連携	20
② バス路線のあり方	20
③ 地下鉄海岸線のあり方	21
(3) 公営の意義と公費負担のあり方	22
おわりに	24
参考資料-1 〈諮問書〉	25
参考資料-2 〈審議経過〉	26
参考資料-3 〈神戸市交通事業審議会委員名簿〉	27

# 1 はじめに

2 神戸市交通事業審議会（以下「本審議会」という。）は、2023（令和5）年6月26日、  
3 神戸市長から神戸市交通事業（自動車事業及び高速鉄道事業）の「中長期的な経営基盤  
4 の強化」について諮問（以下「諮問」という。）を受けた。本審議会では、諮問につい  
5 て集中的に審議するため、審議会委員のうち学識経験を有する者7名で構成する専門  
6 部会を設置し、民間事業者からのヒアリングも含め、持続可能な神戸市交通事業に向  
7 けた方策について、様々な観点から審議を行ってきた。

8 公共交通は、都市活動を支える重要な都市施設の一つであり、市民生活と密接な関  
9 係を有しているものである。そのため、市民へ安全・安心で快適な公共交通を確保する  
10 ことは、地域住民の福祉の増進に不可欠であり、持続可能な公共交通を維持し続ける  
11 ことは自治体としての使命とも言える。また、神戸市域における公共交通ネットワー  
12 クの中心的存在である公営交通は、市民の足の確保に大きな役割を果たしている。

13 現在、神戸市内の公共交通ネットワークは、市営地下鉄、市バスのほか、多くの私鉄  
14 や民間バス事業者により形成されている。神戸市交通局では、地方公営企業法に基づ  
15 き、独立採算制の原則により、自動車運送事業として市バスを、また高速鉄道事業とし  
16 て市営地下鉄（西神・山手線、北神線、海岸線）の2事業を経営している。

17 神戸市交通局が経営する市営交通は新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」  
18 という。）の感染拡大前は、1日あたり約49.7万人<sup>1</sup>の利用があったが、新型コロナ感  
19 染拡大とこれを契機とした「新しい生活様式」の定着等による移動需要の減少や変化  
20 は、公共交通機関利用者的大幅な減少をもたらした。加えて急速な少子高齢化の進展  
21 による人口減少、老朽化する施設、設備の更新、安全への投資、さらには電気代や燃料  
22 費、資材費や労務単価等の急騰による諸経費の増加は安定的経営に深刻な影響を及ぼ  
23 している。加えて、「2024年問題<sup>11</sup>」に代表されるドライバー人材不足も経営上の重大  
24 な課題となっている。

25 神戸市交通局は、1917（大正6）年の創設以来、戦中戦後、また1995（平成7）年  
26 の阪神・淡路大震災等の度重なる自然災害をも乗り越え、100年以上の長きにわたり市  
27 民生活を支えてきたが、2019（令和元）年度末から全世界に多大な影響を与えた新型コ  
28 ロナにより、これまでにない経営危機に陥っている。

29 本審議会においては、このような諸課題が複層し経営危機に直面している自動車事  
30 業及び高速鉄道事業が、将来にわたって市民生活を支え、その役割を果たし続けてい  
31 くため、中長期的に健全な企業経営を維持できるよう様々な観点から検討を行った。

32 本答申は、第1章から第3章にかけて、交通局を取り巻く経営環境や今後の利用者  
33 の動向、財政収支見通しを確認した上で、第4章において、安定的な事業継続への前提  
34 条件を整理し、第5章において経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性や公費負担  
35 のあり方について、できるだけ市民の方にも分かりやすく具体的に提示し、早急に対  
36 応すべき視点と経営基盤強化に向けた考え方をまとめた。

37 交通局においては、本答申の主旨を踏まえ、答申で示した事項を次世代に先送りす  
38 ることなく、責任をもって確実に実現していただくよう、切に望む。

39

<sup>1</sup> 市バス 183,230 人、地下鉄（西神・山手線）263,381 人、（海岸線）50,236 人[数値は平成30年度実績]

<sup>11</sup> 自動車の運転業務の時間外労働について、2024年4月より、年960時間の上限規制が適用されること等により、何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足する可能性があるなどから、「2024年問題」と言われている（消費者庁ホームページ）

# 1 第1章 交通局を取り巻く経営環境

## 2 (1) 神戸市における公共交通ネットワーク

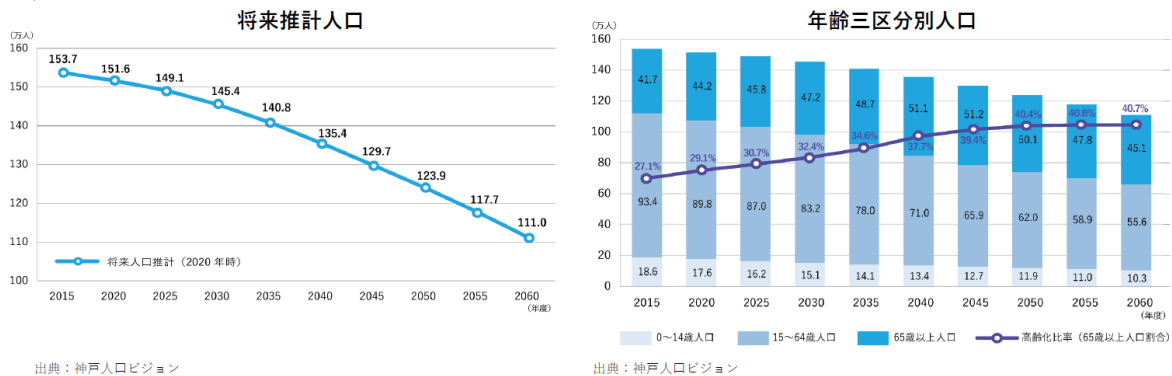
3 まず、神戸市域の交通体系について確認しておきたい。

4 神戸市の公共交通網は、六甲山系南側の既成市街地を東西に結ぶ鉄道網と、既成市  
5 街地と郊外の市街地を結ぶ鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完する形とな  
6 っており、特にバスについては神戸市域において多くの民間バス事業者と相互に連携  
7 しながら公共交通ネットワークを形成している。

8 公共交通サービスは商業活動を活性化させ、経済成長を促進させる経済的影響をは  
9 じめ、高齢者や障害者などの移動を支援し、社会参加を促進する社会的影響、自家用車  
10 の利用を減らし、温室効果ガスの排出を抑制し都市の持続可能性を向上させる環境的  
11 影響など多方面でまちづくりに寄与している。

12 新型コロナによる影響もあり、現在、公共交通の置かれている環境は神戸に限らず  
13 非常に厳しい状況にあり、加えて、人口が将来的に減少するというデータ(図1)があ  
14 るなかで、人口に合わせて公共交通の利用者が減少すれば、10年後20年後の状況は  
15 益々厳しいものになる。

<図1>



16 このような状況下において、神戸のまちをどのようにデザインしていくか考えたとき、  
17 幹である鉄道、枝であるバス、葉である地域交通それぞれを個別に考えているのは、  
18 全体で調和の取れた市民にとって使いやすい公共交通ネットワークは構築できず、神  
19 戸市の公共交通全体の体力を高めていく取り組みを進めていかなければならない。

20 公共交通が果たす多面的な役割に加え、今後の人口減少社会を見据えると、将来に  
21 わたって公共交通を維持していくためには、公共交通全体の利用者を増やしていくこ  
22 とが必要であり、交通局だけではなく神戸市全体で自家用車から公共交通への転換を  
23 図っていくことが重要である。<sup>III</sup>このような大きなビジョンを交通局だけでなく、神戸  
24 市全体で話をし、実現に向け取り組んでいくことが必要である。

25 今後、このような公共交通全体の利用者を増やしていく取り組みは、交通事業者に  
26 おいても必要であり、地域の人々に使いやすい公共交通を作り上げていくことが、「攻  
27 めの経営」につながる。公共交通は、神戸市の行政に重要な役割を果たしているとい  
28 うこと(クロスセクター効果<sup>IV</sup>)を理解し、魅力あるまちづくりをするために、交通局は  
29 神戸市域の交通事業者のリーダーとして、率先して取り組んでいく必要がある。

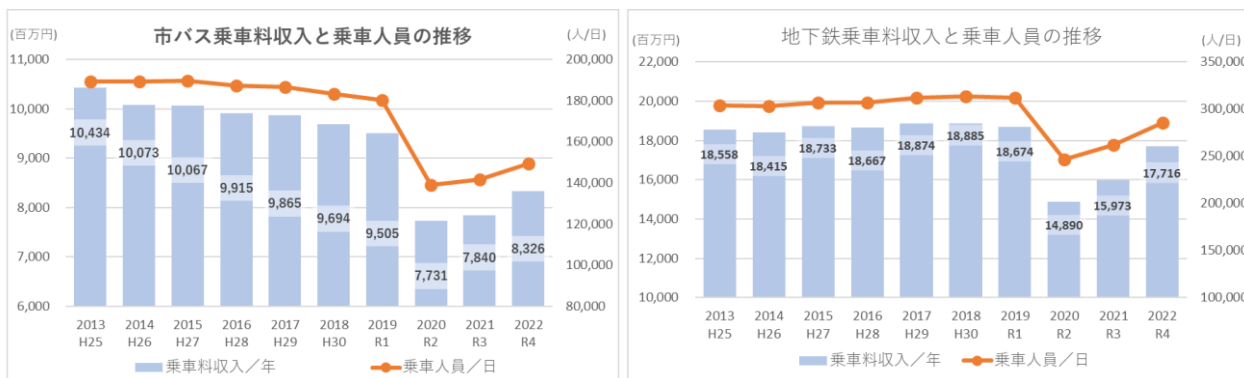
<sup>III</sup> 令和3年5月策定「神戸市地域公共交通計画」では、令和7年度に公共交通分担率35%を目指すことを計画。  
<sup>IV</sup> 地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果(出典：地域公共交通 赤字=廃止でいいの？ 近畿運輸局)

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7

## (2) 公共交通を取り巻く経営環境

新型コロナウイルス感染拡大防止のため、外出抑制、国際的往来制限等が実施されたことに伴い、人流の減少、「新しい生活様式」の定着、インバウンドの消失などの経営環境の激変が生じたことにより公共交通の利用者が大きく減少した(図2)。加えて、交通機関利用者の減少に伴う広告収入の減少やオフィス空室率の増加など、公共交通事業者の経営環境が著しく悪化し、非常に深刻な状況となっている。

＜図2＞市バス・地下鉄における乗車料収入と乗車人員の推移

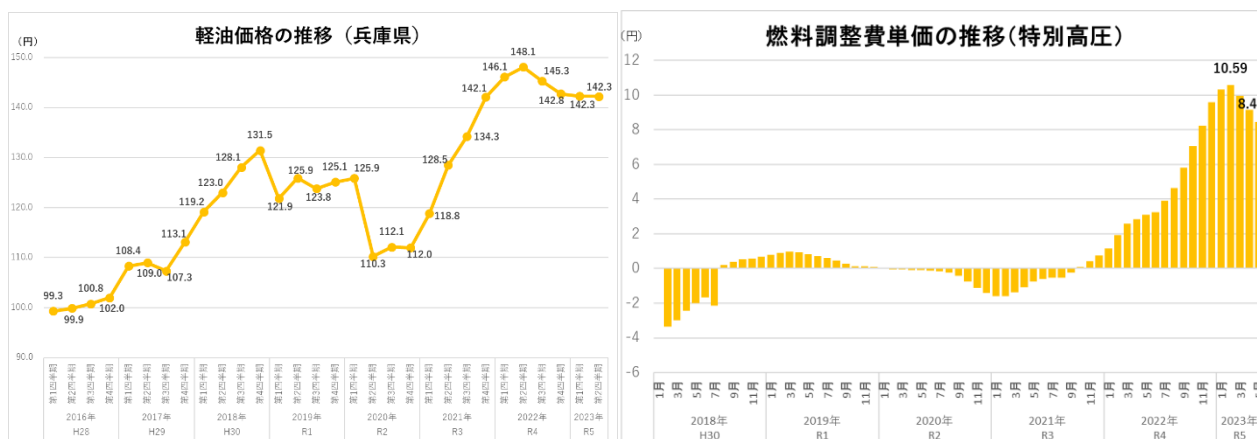


出典：神戸市交通事業審議会 第1回専門部会資料

8 また、2020(令和2)年以降、軽油価格が30%以上高騰し、電気代についても燃料  
9 調整費単価の急騰が続くなど、交通事業を営む上での運行コストが増大している(図  
10 3)。

11 そして、2023(令和5)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  
12 (コアCPI)は前年比+3%を超えるなど、強い物価上昇を示しており、建設工事費の  
13 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120  
14 を超えてきており、2015年と比較して20%を超える工事単価の上昇を示している(図  
15 4)。

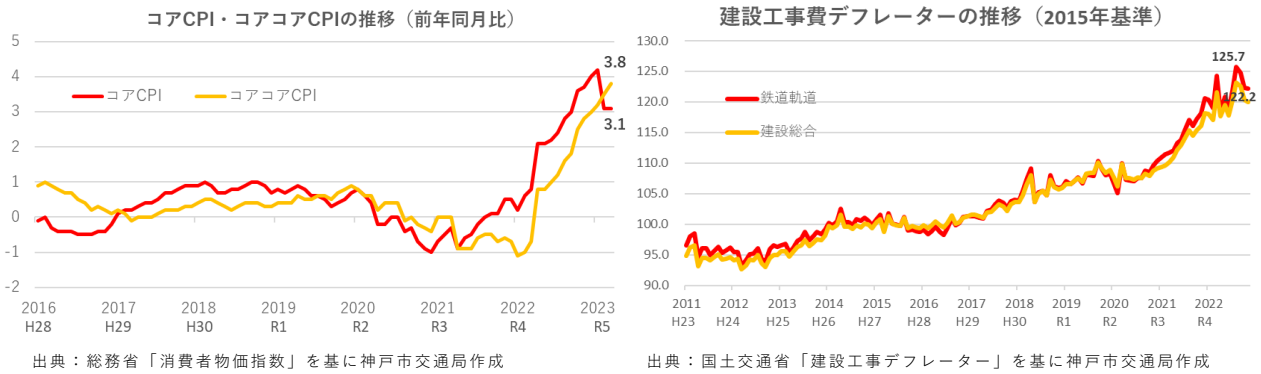
16 <図3>軽油価格ならびに燃料調整単価の推移



出典：給油所小売価格調査(経済産業省資源エネルギー庁)

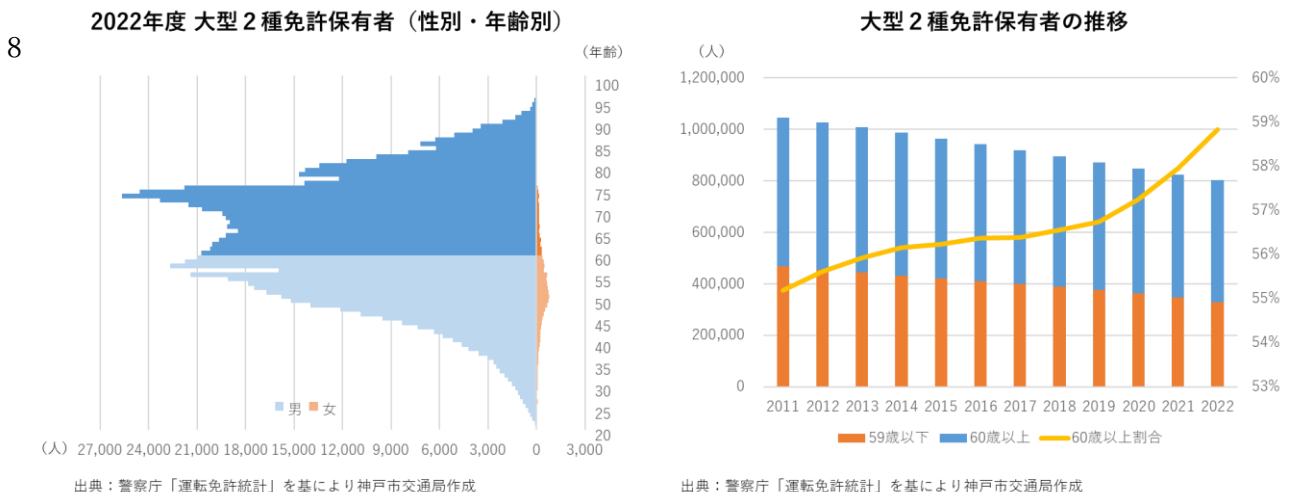
出典：関西電力ホームページ(特別高圧)

＜図4＞消費者物価指数ならびに建設工事費デフレーターの推移



1 さらに、金利の上昇や労務単価の上昇もあり、交通事業における固定的経費の増加  
 2 は損益分岐点を押し上げ、経営状況を悪化させている。  
 3 加えて、バスの運転に必要な大型2種免許保有者は年々減少しており、2022（令和  
 4 4）年度における大型2種免許保有者に占める60歳以上の割合は58.8%<sup>v</sup>と上昇傾向に  
 5 ある（図5）。ドライバーの労働時間に上限が課される「2024年問題」が迫っているこ  
 6 ともあり、人材確保は喫緊の課題となっている。

7 <図5>全国の大型2種免許保有者の推移



<sup>v</sup> 出典：運転免許統計（令和4年度版）[警察庁交通局運転免許課]

## 1 第2章 これまでの神戸市交通局の経営改善の取り組み

2 神戸市交通局では、経営環境の変化に適切に対応しながら、数次にわたる経営計画  
3 を策定し経営改善に取り組んできた。その結果、自動車事業は2006（平成18）年度か  
4 ら2012（平成24）年度まで7年続けて単年度黒字を計上、高速鉄道事業では2013（平  
5 成25）年度に両線あわせて初めての黒字を計上するなど、一定の成果をあげてきた。

6 具体的には、厳しい財政状況の中、経営改善を図っていくために、市バス事業では営  
7 業所の統廃合や民間事業者への管理委託、大幅な路線再編、路線の民間移譲や民間バ  
8 ス事業者との共同運行実施等による経費削減を実施し、地下鉄事業では海岸線と西神・  
9 山手線の駅務業務委託や地下鉄保守業務の外注化の実施等による経費縮減に加え、駅  
10 構内などの保有資産を活用した収入の確保に努めてきた。

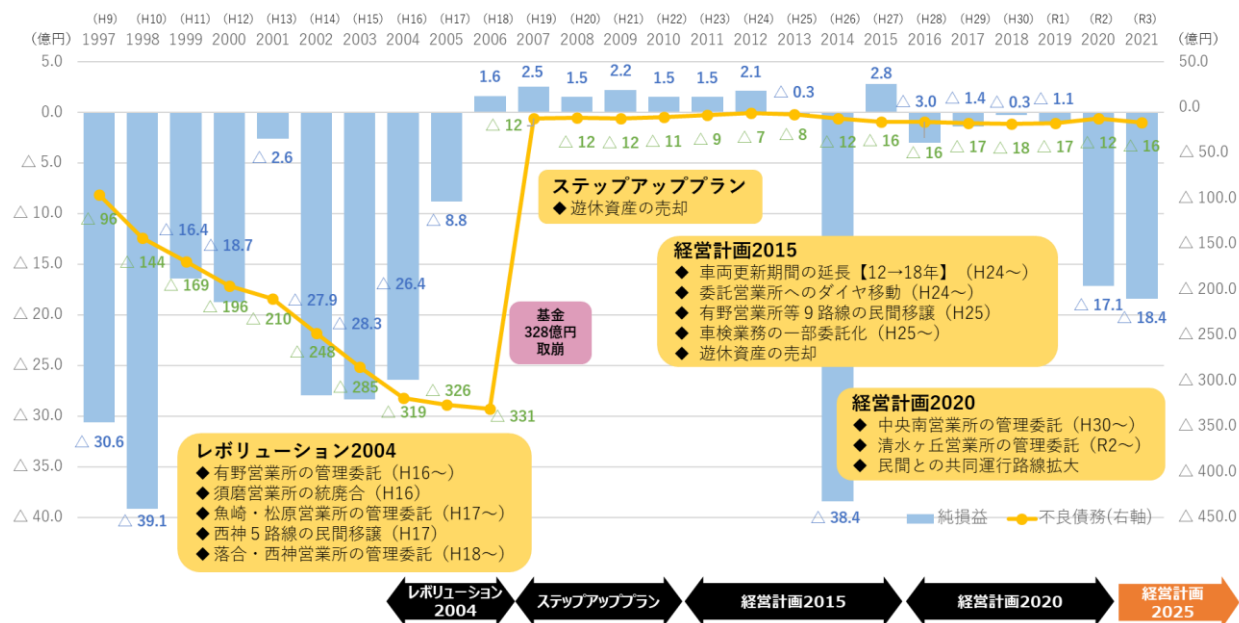
11 また、両事業ともに、市長部局等への配置転換による職員数の大幅な削減をはじめ、  
12 2008（平成20）年度以降において、従前の給料表から引き下げた基準での新規採用に  
13 踏み切るとともに、現業職における6%程度の給料表のベースダウンや2023（令和5）  
14 年度からは局採用職員の給与カット率を5%から10%に引き上げるなど、厳しく、か  
15 つ大胆な経営改善を進めてきている。（図6・図7）

16 このような大胆なコスト縮減や事業収入の獲得などの経営改善を背景に、交通局で  
17 はバス停上屋やベンチの整備・増設、ノンステップバスの導入促進、ICカードによる  
18 乗継割引実施など、利用者の利便性・快適性を向上させる取り組みなどを推進すると  
19 ともに、地下鉄事業でも、地下鉄駅のバリアフリー化の推進や西神・山手線におけるホ  
20 ームドアの整備などの安全対策、北神急行線を市営化することで、大幅な運賃低減に  
21 よる交通利便性の向上や北神・北摂地域のさらなる魅力向上を図るなど、まちづくり  
22 の観点からも市域の更なる発展に貢献してきた。

23 しかしながら、2019（令和元）年度末からの「未曾有の災害」ともいえる新型コロナ  
24 の世界的流行に端を発する大幅な乗車人員の減少や原油高をはじめとするエネルギー  
25 コスト等の上昇によって、従来からの経営改善では対応できないほどの影響を受けて  
26 いる。コロナ禍により加速するパラダイムシフトは公共交通の利用の変化だけでなく、  
27 今後の運行体系やサービスのあり方、都市インフラの再考を迫るものであり、そうい  
28 った変化を踏まえた早期の収益改善への取り組みや提供すべきサービスを支えるしっ  
29 かりとした経営基盤の確立に取り組むことが必要な状況にある。

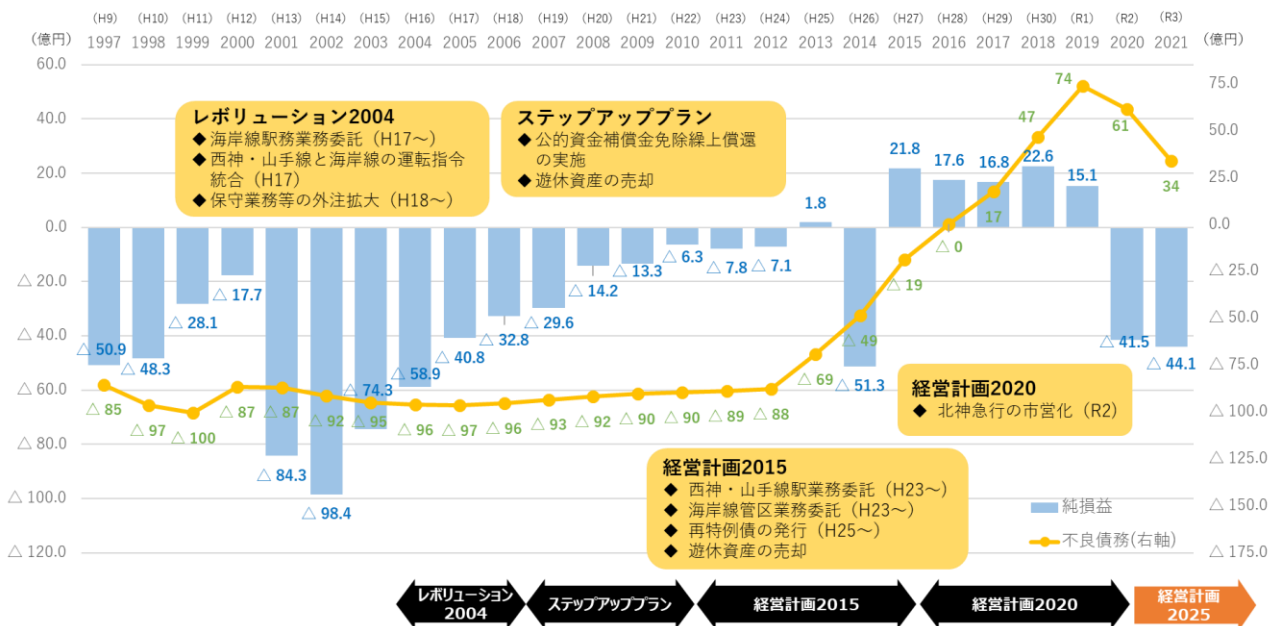


＜図6＞自動車事業における経営改善と収支状況（出典：第106回神戸市交通事業審議会資料）



1

＜図7＞高速鉄道事業における経営改善と収支状況（出典：第106回神戸市交通事業審議会資料）



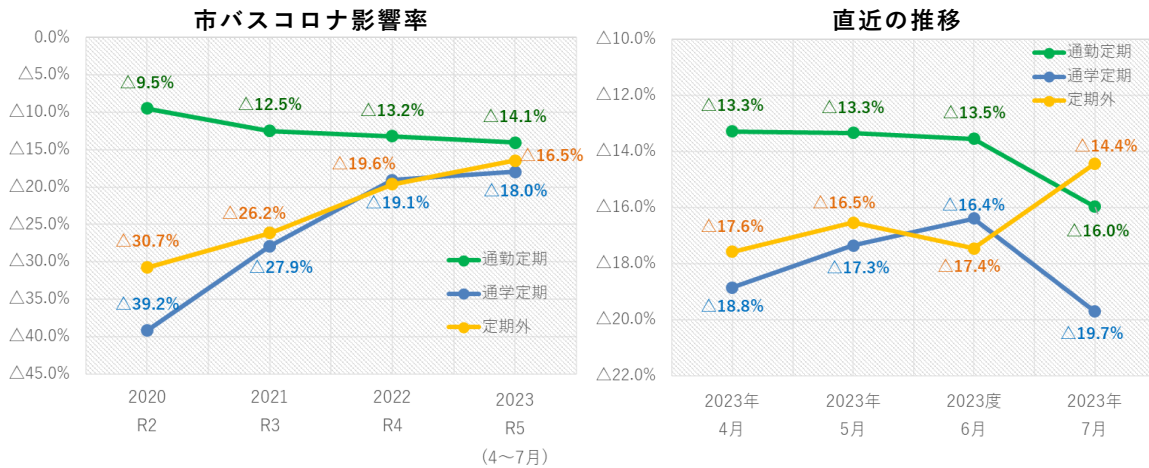
# 1 第3章 財政収支計画の見通し

## 2 (1) 今後の利用者の動向

3 新型コロナの影響で大幅に減少した市バス・地下鉄利用者の直近の動向について、  
4 通勤・通学定期、定期外の券種別にコロナ前の2018（平成30）年度と比較を行う形で  
5 確認を行った。

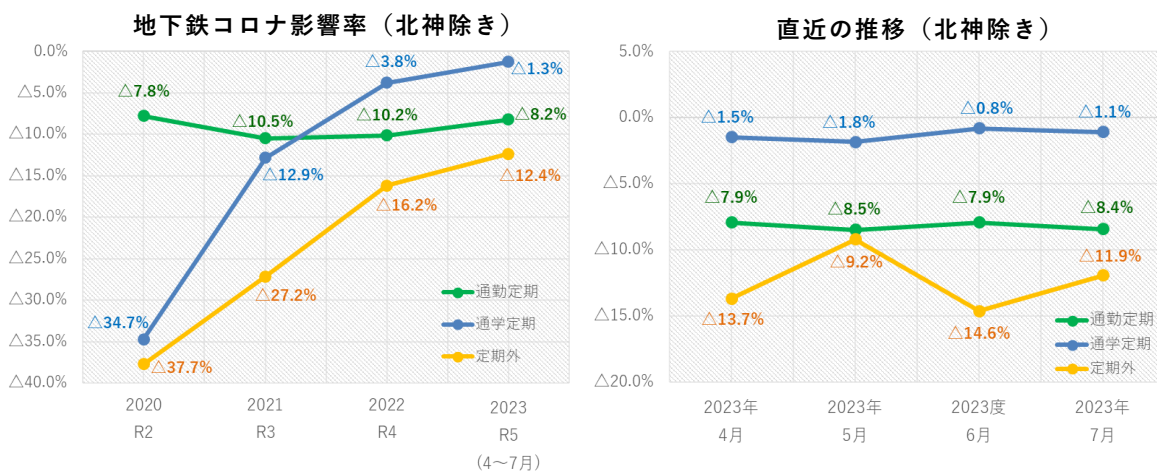
6 まず、市バス事業については、通勤定期は新型コロナ以後、減少傾向が継続してお  
7 り、通学定期と定期外は回復傾向が見られるものの、2023（令和4）年度に入ってから  
8 は回復も鈍化傾向であることが認められた（図8）。

＜図8＞市バス事業における乗客動向〔2018（H30）年度比〕（出典：第3回専門部会資料）



9 次に、地下鉄事業については、通勤定期は2020（令和2）年度の大規模な減少以降、  
10 ほぼ横ばい傾向が続いている状況に対し、通学定期はほぼ新型コロナ前の水準まで回  
11 復し、定期外についても回復は鈍化しているものの回復傾向であることが認められた  
12 （図9）。

＜図9＞地下鉄事業における乗客動向〔2018（H30）年度比〕（出典：第3回専門部会資料）



13 両事業に共通する点として、通勤定期が大きく落ち込み、その傾向が継続している  
14 ことから、テレワークをはじめとする「新しい生活様式」の定着が見て取れる。通勤日  
15 数が減少したことで、通勤定期から定期外へ利用形態が変わった方が多いのではない  
16 かと推察される。また、2023（令和4）年5月より、新型コロナが2類相当から5類感  
17 染症に移行したものの、最も影響を受けると考えられる定期外利用者でさえ、その回  
18 復効果は限定的であり、今後、市バス・地下鉄とも急激な利用者の回復を見込むことは  
19 難しい状況である。

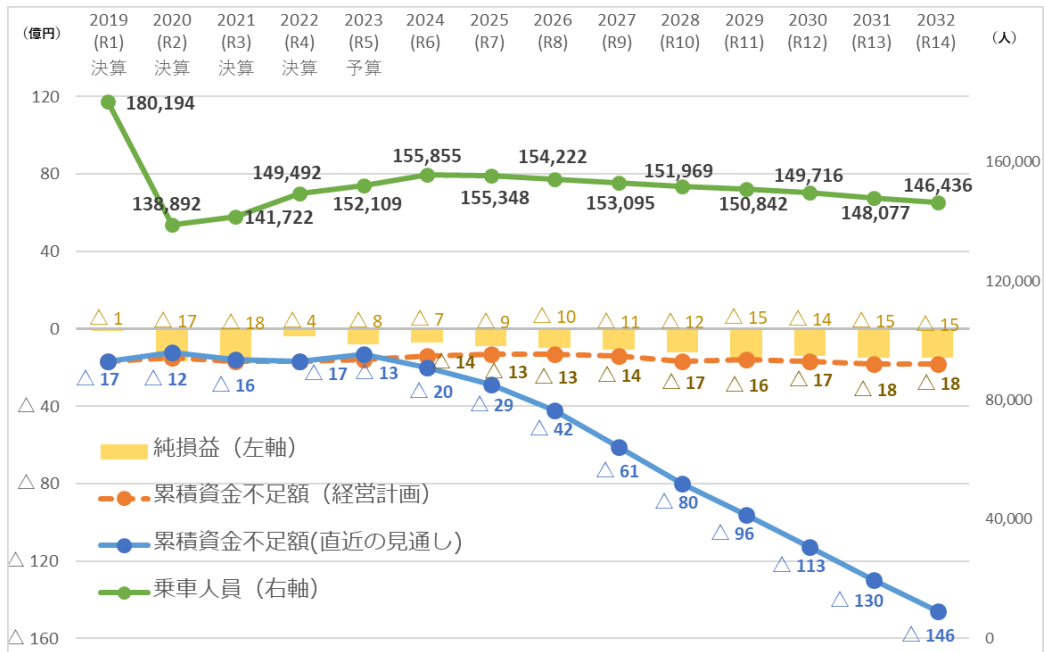
1       なお、通学定期については、地下鉄が回復する一方で、市バスが回復していない状況  
 2       となっている。これは、地下鉄が主に長距離の移動手段であり、利用せざるを得ない状  
 3       況であるのに対し、路線バスは主に短距離から中距離の移動手段であることから、徒  
 4       歩や自転車等の代替交通手段に移行した可能性が考えられる。

5

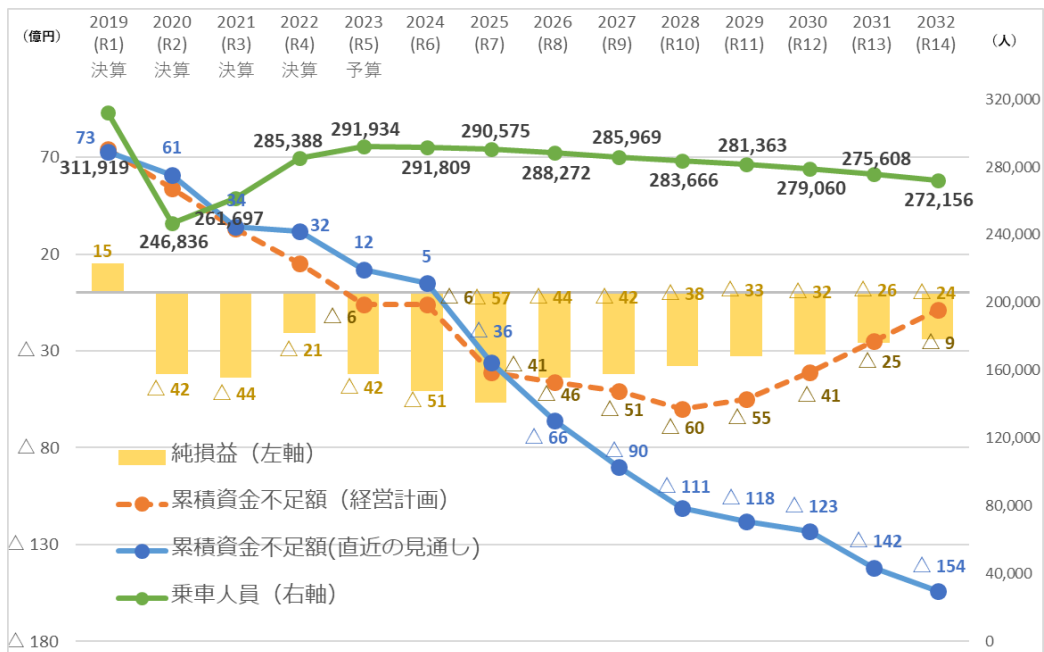
6       **（２） 今後の財政収支計画の見通し**

7       今後の財政収支計画を検討する上で、楽観的な見通しを立てることは経営上のリス  
 8       クであることから、今後発生し得る物価上昇リスクや燃料調達コストの高止まりなど、  
 9       現時点で想定できる経営上のリスクを厳しく見込む必要があるものの、両事業とも安  
 10      定経営の水準には程遠いと言わざるを得ない（図 10・図 11）。このまま放置すれば将  
 11      来世代に対して禍根を残すことになるという危機意識を持たなければならない。

＜図 10＞自動車事業会計における収支見通し（出典：神戸市交通局作成）



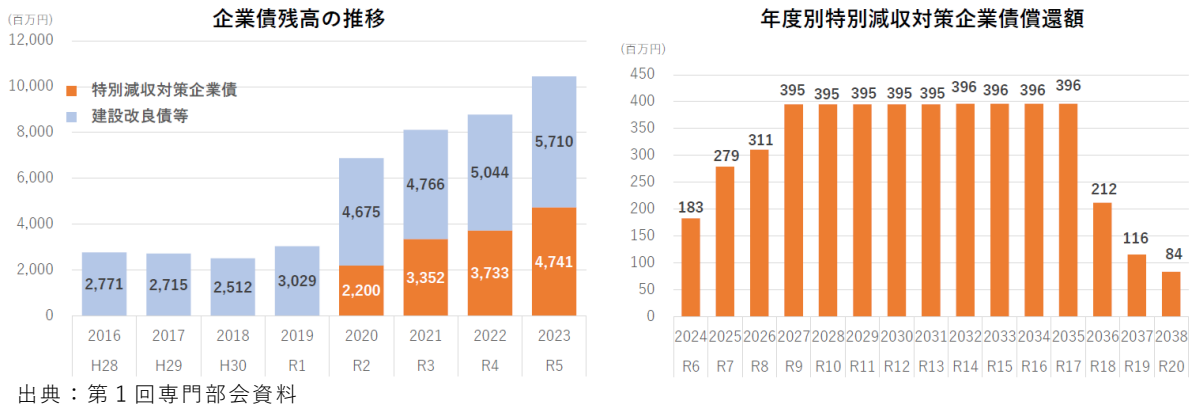
＜図 11＞高速鉄道事業会計における収支見通し（出典：神戸市交通局作成）



1 市バス事業においては、将来にわたり市民生活を支える市営交通を維持していくた  
 2 めには、少なくとも単年度収支均衡の経営を維持し、資金面でも安定した財務基盤を  
 3 構築していくことが必要不可欠である。しかしながら、軽油価格が近年経験したこと  
 4 がない水準にまで高騰しており、その動向を注視していく必要がある。加えて、運転士  
 5 不足に伴う労務単価の上昇などに伴う委託経費の動向の見極めとともに、需要に応じ  
 6 た路線の更なる効率化をはかるなど、より経済的で効果的な事業運営を模索してい  
 7 く必要がある。

8 なお、現在、総務省が「新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のための取り組み  
 9 に伴う利用者の減少等による大幅な収入減に対する資金繰り対策」として特別に発行  
 10 を認めている「特別減収対策企業債」を発行することにより、企業債償還などの資金需  
 11 要を措置している状況である（図 12）。しかし、この特別減収対策企業債の発行は、将  
 12 来世代への負担先送りにほかならず、世代間の負担の公平性を踏まえれば、本企業債  
 13 の発行は好ましいものとは言えず、速やかに抜本的な対策を講じる必要があるといえ  
 14 よう。

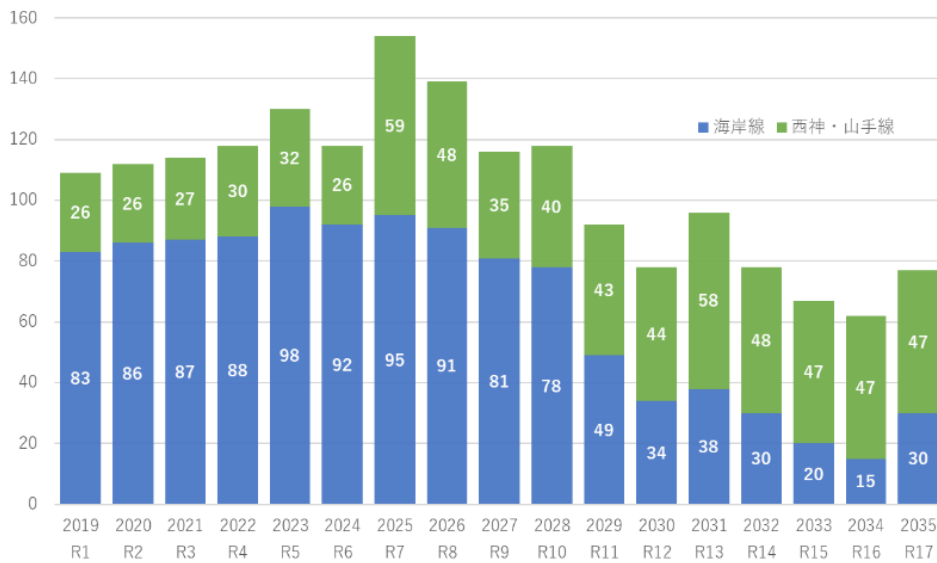
＜図 12＞市バス事業における特別減収対策企業債の発行額と償還見込



15 地下鉄事業においては、2028（令和 10）年度まで海岸線における企業債償還金の負  
 16 担が重く、資金不足が大幅に拡大することが見込まれている（図 13）。電気代の高騰や  
 17 資材費の高騰の影響は大きく、2026（令和 8）年度から、西神・山手線のワンマン運転を  
 18 開始するなど、コスト削減に努めてもなお、経営が回復する見通しは示されていない。  
 19 今後も駅舎の大規模改修、信号設備等の更新が重なり、莫大な投資が必要となること  
 20 から、経営安定のためには、計画的な投資額のコントロールが必要である（図 14）。  
 21

＜図 13＞地下鉄事業における企業債償還金の推移

(億円)



出典：第1回専門部会資料

＜図 14＞地下鉄事業における今後の投資計画



出典：第3回専門部会資料

## 1 第4章 安定的な事業継続への前提条件

### 2 (1) 安全運行と環境戦略

#### 3 ① 安全・安心な運行への取り組み

4 市バス、地下鉄に関わらず、市民・利用者に対して、常に安全・安心を提供することは交通事業者の使命であり、かつ事業運営の前提条件である。

6 安全運行はすべてに優先するとの意識徹底を図り、平成31年4月、JR三ノ宮駅前横断歩道において神戸市交通局が引き起こした市バス重大事故を忘れることなく、不  
7 退転の決意で事故ゼロを目指した取り組みをソフト・ハードの両面から進めていく必  
8 要がある。

10 特に、直接、運行に関わる職員に対しては、実効性のある研修等を通じて安全運転や  
11 緊急事態への対応能力を向上させるとともに、過去の事故やインシデントの分析を踏  
12 まえた問題の早期発見と安全性向上に向けた対策を講じていく必要がある。

13 また、市バス車両、地下鉄駅舎・車両等の関連施設、設備等のうち、特に安全確保に  
14 つながる対策については、事故やトラブルのリスクを低減し、市民・利用者に安心感を  
15 与えるためにも、決して先送りすることなく、計画的な更新、改修を実施していく必要  
16 がある。併せて、公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化にも取り組むことで市  
17 民・利用者の安全・安心の確保に努めるべきである。

18 さらに、施設、設備の不具合を早期に察知するためには、日常的に継続した点検作業  
19 等が欠かせないが、AI・ICT等を活用した新技術の導入によって、異常検知だけで  
20 なく作業効率化やメンテナンスの省力化をはかることについても検討を進めるべきで  
21 あり、これによって、コスト削減だけでなく、人口減少社会における担い手不足や技術  
22 継承課題の解決にも繋げられるよう、将来を見据えた取り組みが求められる。

#### 23 ② バリアフリー化に向けた取り組み

25 高齢者のほか子育て世代や障害者の方々も含め、すべての人が活力ある日常生活を  
26 送ることができ、社会活動に参加していくためには、神戸市の公共交通の骨格である  
27 地下鉄や市バスにおけるバリアフリー化の推進は社会的にも急務の課題である。この  
28 ような社会的課題の要請に応じていくためには、ニーズの的確な把握とともに、老朽  
29 化していくエレベーター、エスカレーターをはじめとする施設、設備の計画的更新を  
30 進めていく必要がある。

31 現在、西神・山手線においては、ホームの嵩上げ及びホーム先端部にくし状のゴムを  
32 整備することにより、車両の段差・隙間解消を着実に進めているが、この取り組みは利  
33 用者の利便性を高めると同時に、利用者の転落防止としての側面からも非常に有用で  
34 ある。

35 また、神戸市は坂道が多いという特性はあるものの、路面とバスとの段差・隙間が小  
36 さいノンステップバスについても、利用者が乗降しやすくなるだけでなく、乗務員の  
37 介助負担軽減にもつながることから積極的に導入していくべきである。

38 一方で、バリアフリー設備等の導入にあたっては、インシヤルコストのみならずラン  
39 ニングコストも多大である。後述するが、他の鉄道事業者において導入が進んでい  
40 る鉄道駅バリアフリー料金制度の将来的な導入について検討するなど、バリアフリー  
41 設備を適切に更新・維持していくための安定的な財源確保に努めなければならないこ  
42 とを念頭に置いておくべきである。

### ③ SDGs、カーボンニュートラルへの貢献

政府は、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であるSDGsに向けた取り組みとともに、2050年のカーボンニュートラルを目指しており、公共交通機関は環境に優しい交通手段として重要な役割を担っている。

神戸市交通局では、以前よりマイカー等からの利用転換を目的に、エコファミリー制度など公共交通の利用促進による環境負荷の低減をはかる様々な取り組みを行ってきたところではあるが、政府の方針とともに、公営交通事業者として、これまで以上の利用転換を呼び掛けることが求められる。

また、2023（令和5）年度より水素バス（FCバス）を営業運行に投入している。同バスの導入は、現段階では経費削減とは逆行する部分があるが、それでも環境面への貢献など、公営交通事業者が率先して取り組んでいる意義を広く周知する必要がある。また、環境負荷の低減は政府方針でもあることから、国の制度を積極的に活用することで交通局の負担が縮減できるものと考えている。

さらに、地下鉄は電力消費量の多い移動手段であり、エネルギーコストの上昇も踏まえ、更なる徹底した省エネの取り組みは欠かせない。これまでも駅やトンネル内の照明においてLED化など進めているところであるが、あらゆるエネルギー効率の向上の観点から今まで以上にスピード感を持った取り組みが求められる。

持続可能な社会の実現に向けた取り組みは、神戸市全体の方針でもあり、神戸市交通局はその一員としての役割を認識し、社会的貢献を果たしていくべきである。

## （２）組織改革と人材戦略

### ① 組織風土改革

市バス営業所において発生したハラスメント事案は、「市民の足」としての公営交通事業が市民から信頼を獲得できなくなる大きなリスクを秘めている。多くの人の命を運ぶ職員が健康で安心して勤務することができない状況にあったことは、結果として安全・安心な公営交通の提供という市民に対して提供すべきサービスに悪影響を及ぼしかねない。

この度の事案を契機に、過去を完全に払しょくし、市民の信頼を取り戻さなければ、交通局は公営として存在し得ないことを全ての職員が理解しなければならない。

組織風土を変えていくためには、組織構造をはじめ、企業文化（カルチャー）の見直しが必要である。職員のモチベーションを高め、風通しの良い職場にしていくためには、職員一人ひとりが前向きに挑戦できる職場づくりが重要であり、現場における指導・監督力の強化をはじめ、頑張った職員が報われるキャリアプランや処遇の見直し（インセンティブ）も必要である。職員が現状に甘んじることなく、キャリアアップを目指せるよう、人材育成策の構築は避けて通れない課題である。

組織風土の変革により、職員のモチベーションや貢献意欲を高めることで、結果として生産性や効率性の向上をはじめ、優秀な人材の流出を防ぐことにもつながっていく。

こうした組織風土改革は、一朝一夕に実現できるものではない。常に、改善状況を確認しながら、繰り返し改善に取り組んでいくことで、柔軟で風通しの良い文化が醸成され、企業としての魅力や競争力の向上につながることを期待する。

### ② 人材の確保、育成

市バス運転士には必須である大型二種免許の保有者が全国的にも減少かつ高齢化しており、運転士不足が深刻化の一途をたどっている。近年の日本各地の路線バスの相

1 次ぐ路線廃止や減便は採算性よりも乗務員不足によるものが多く、現状維持さえも困  
2 難な時代になってきている。この状況は神戸市バスにおいても同様であり、市バス運  
3 転士への応募者が大幅に減少するなど、市バス運転士の確保は今後の市バス事業の安  
4 定的な運営継続のボトルネックとなることが容易に想定される状況にある。また、バ  
5 ス運転士に限らず、バス車両整備士、さらには地下鉄事業における車両整備や保線を  
6 担う技士も同様の状況である。

7 そのため、優秀な人材をいかに確保していくかは、今後の中長期的な安定した経営  
8 基盤を維持する上で不可欠な視点である。

9 特に、市バス運転士は、勤務時間が不規則な上、休日出勤も多いことから、運転士を  
10 希望する若い人材の確保が困難なことや、運転士の労働時間の上限規制が強化される  
11 「2024年問題」が控えていることもあり、物流業界との人材獲得競争の激化が急速に  
12 進むなど、大型二種免許を保有する人材の確保は喫緊の課題である。

13 神戸市交通局では極めて厳しい経営状況のもと、局採用職員の給料表見直しに加え、  
14 2023（令和5）年度より、これまでの給与カット率5%を10%にすることで給与水準  
15 を引き下げている。この判断そのものは大きな決断であったと考えるが、多くの業界  
16 で処遇改善や賃上げが行われ、人材確保に注力している現状を十分に踏まえておく必  
17 要がある。そのため、優秀な人材確保、モチベーション維持の観点からは、これまでの  
18 ような給与カットを前提とした給与体系のあり方については、安定的な人材確保の観  
19 点から致命的になりかねないと考えられる。

20 また、市バス運転士の採用の門戸を広げるため、学歴要件の撤廃や申込時に大型二  
21 種免許を有していなくとも受験することができ、採用となれば大型二種免許の取得に  
22 要した費用を、交通局が全額負担する「大型二種免許支援制度」などの取り組みは評価  
23 できる。加えて、35歳未満しか採用しないという年齢要件が残っていたものを、よう  
24 やく50歳未満に見直すこととしたが、今後も人材獲得競争に遅れを取ることなく、不  
25 断の見直しに取り組まれない。なお、市バスに女性運転士の採用が初めて実現したこ  
26 とは大きな一歩であり、歓迎したい。遅きに失したと言えなくはないが、従来のしがら  
27 みを脱却し、新たな一歩を歩むべく挑戦を行ったことは評価したい。また、女性運転士  
28 採用の強化は人材確保の観点からも、引き続き一定の割合を確保できるよう継続して  
29 行うべきである。その際には柔軟な勤務時間の設定をはじめ、多様な属性の方が働き  
30 やすい環境の整備など、時代に応じた制度設計となるよう検討していく必要がある。

31 繰り返しにはなるが、より良い人材を確保することが、結果として、将来の経営基盤  
32 の強化につながるものと認識し、将来に禍根を残さぬよう職員の満足度を高める職場  
33 環境を整えるべきである。今後とも優秀な人材を確保し、モチベーションを向上させ  
34 ながら市民サービスを向上させていくための人事制度・組織のあり方についての検討・  
35 検証が必要である。

36 特に、各職種において業務量に対して必要な職員数に欠員が発生し、職員が時間外  
37 勤務により事業運営を行っている状況は由々しき事態といえる。多大な時間外勤務に  
38 より職員の健康に影響を与え、安全・安心な運行に影響があってはならない。時間外勤  
39 務の縮減に向けて大きく舵を切っているところであるが、この取り組みを継続するた  
40 め、公営企業として維持していくための必要な業務量を改めて精査し、必要な職員数  
41 を配置することで、職員の時間外勤務を可能な限り縮減することが必要である。

42 人材確保が深刻化している状況において、持続可能な経営を行っていくためには、  
43 いかに人手をかけずに事業運営を行うかといった視点も必要である。安全を前提に新  
44 たな技術の導入を含め、省力化をはかることができる分野がないか検討・研究を進め  
45 られたい。



1 併せて、新たな人材を採用することのみならず、採用した人材をいかに育成するか  
2 も大変重要な観点である。特に、政策立案ができる人材の育成が重要である。交通局で  
3 はマネジメントや戦略部門を概ね2～3年単位で異動となる市長部局からの出向職員  
4 が担っていることから、中長期的に交通戦略を考えていくことができる生え抜きの人  
5 材の育成は急務である。管理部門と現場部門がお互いに良く理解した関係を構築でき  
6 れば、これまで以上に力強い政策と運行が実現できると考えられる。

7

## 1 第5章 経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性

### 2 (1) 経営効率向上と収益戦略

#### 3 ① 経費削減対策

4 経費削減については、これまでも本審議会より繰り返し提言を行い、過去から数度  
5 にわたる経営計画を策定するなかで実行されてきた。燃料費をはじめ多くの物価が上  
6 昇するなか、また取引先等の労務単価が上昇していく中において、経営努力による経  
7 費削減を行っても、外部要因によって、その効果が相殺されてしまうなど、経費削減に  
8 による経営維持は限界にきている部分もある。しかしながら、時代に応じた新たな技術  
9 が開発、導入されてきており、従来にない発想により、また民間事業者の取り組みも参  
10 考としながら、今後も一層の徹底した経費削減を実施しつづけなければならない。交  
11 通局を挙げた検討により、目標値や領域を設定した上で経費削減策を講じると同時に、  
12 これまで取り組んだ削減策が正しかったのかを検証することも必要である。

13 また、現行業務の見直しにより、利用者に対する従前と同様のサービス提供が困難  
14 になる可能性もあるが、公営企業としての事業そのものを維持していくため、費用対  
15 効果の観点から大胆な検討を行うべきである。サービス提供はコストを要するもので  
16 あり、そのコストは原則として運賃収入で賄われるものであるとの認識に立ち、常に  
17 業務見直し、改善に取り組まれない。

18 市バス事業においては、これまでの市バス営業所の効率的な配置や共同運行の実施  
19 による便数維持・拡大といった取り組みは大いに成果をあげてきたものと評価する。  
20 神戸市域は市バスのみならず、多様な民間事業者により公共交通網を形成し、社局間  
21 の円滑な連携が図られている地域である。この特徴を活かし、最小経費で最大効果を  
22 発揮すべく、経費削減の観点からも更なる事業者連携に努めるべきである。なお、この  
23 ような取り組みは、民間の路線バス事業の維持のみならず神戸市域全体のバスネット  
24 ワークの維持にもつながるものである。

25 また、更なる効率的な運営のため、従来、進めてきた市バス営業所の管理委託におけ  
26 るコスト面について、再点検することも重要である。たとえば、単なる業務委託にとど  
27 まらず、民間事業者のノウハウを活用することで、より効率的な運行や乗客増につな  
28 がる取り組みがなされた場合に、インセンティブ（及びディスインセンティブ）を提供  
29 するような手法も考えられる。

30 地下鉄事業においては、昨今の物価高や建設工事費の高騰を受け、今後の収支見通  
31 しが著しく厳しい状況となりつつある。今後の中長期的な地下鉄事業の安定的な事業  
32 継続は、今後の莫大な更新工事にかかる経費の縮減が前提となる。予定している更新  
33 工事について、その必要性そのもののほか、その水準など、改めて見直しが必要であ  
34 る。特に、ランニング収支均衡が実現していない海岸線への新たな投資はすべて今後  
35 の赤字、資金流出につながるため、これまでの投資計画の妥当性について、実際の利用  
36 者数に見合った設備投資のあり方の議論を根本から実施すべきである。加えて設備更  
37 新等の投資はできるだけ平準化することが望ましく、メンテナンスの効率化や施設の  
38 長寿命化も含めた計画を立てるべきである。また、発注時期や発注方法の工夫によっ  
39 てもコスト削減が可能であることから、計画の妥当性の議論とあわせて研究すべきで  
40 ある。

41 次に、今後の更なる人員不足の時代の到来も想定し、省力化について積極的な検討、  
42 対応を行うべきである。他事業者の先行事例を参考に、駅務業務無人化対応や時間帯  
43 により配置人員を減らす対応など、真に必要な職員体制の検証を行うべきである。現  
44 行の体制を所与の条件とするのではなく、地下鉄事業が中長期的に安定的な経営基盤

1 を維持していくことが可能となる職員体制について真摯な取り組みを期待する。

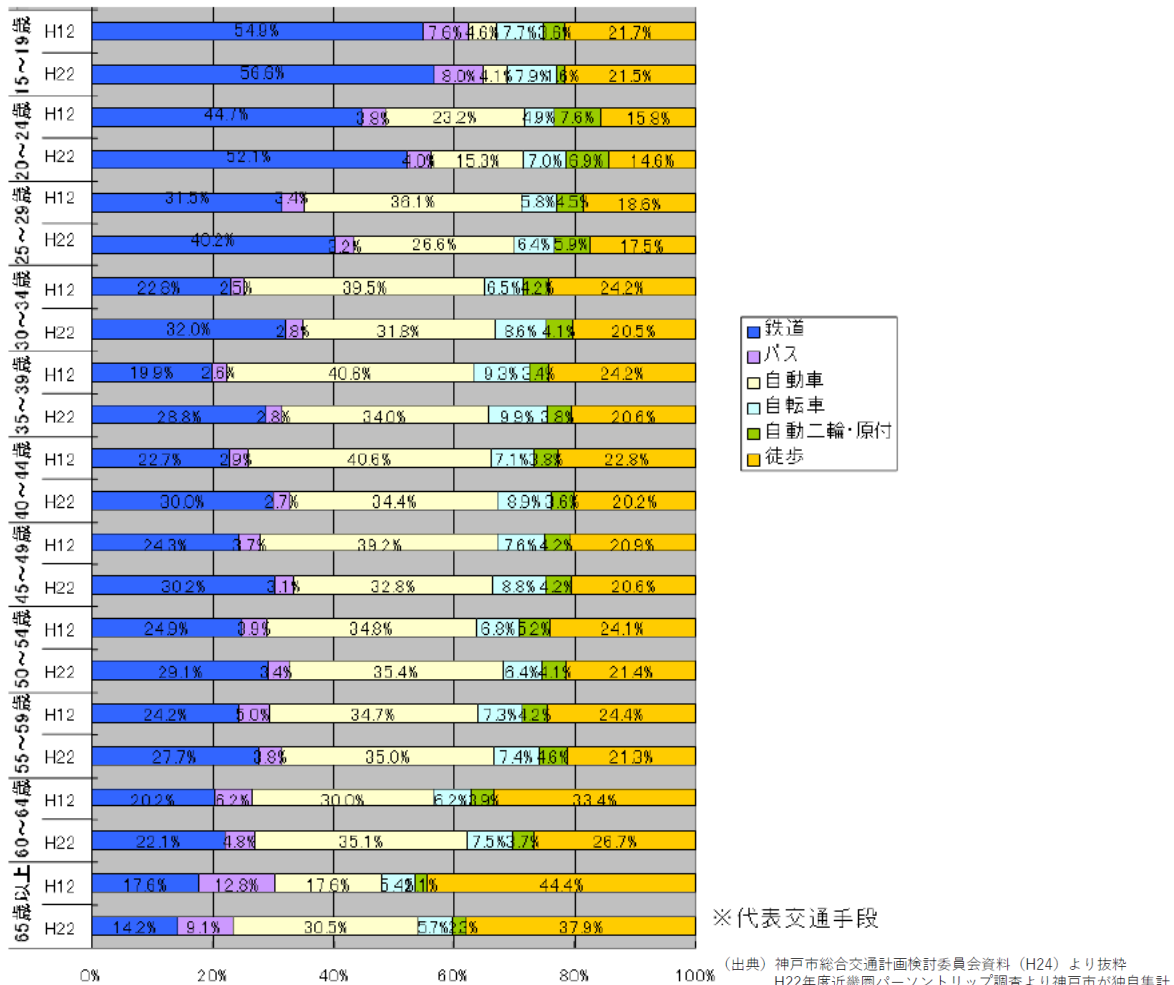
2

3 **② 増収対策**

4 先ほども述べた通り、神戸市のみならず日本全体の人口減少が進行するなかにおい  
 5 て、乗客数を維持していくためには、自家用車から公共交通への転換を促し、公共交通  
 6 分担率を引き上げる視点を含んだ都市政策が重要である。既に、都心・三宮再整備事業  
 7 においては、歩道を広げ、歩きやすいまちづくり、来訪者がゆっくり楽しめるまちづく  
 8 りをコンセプトに取り組んでいるところであるが、この取り組みをさらに広げ、自家  
 9 用車から公共交通への転換を進展させることにより、多くの地下鉄や市バスの利用者  
 10 を確保することが可能となる。市全体であらゆる場面において、積極的に公共交通へ  
 11 の転換施策を展開し、公共交通を利用したまち歩きを楽しんでもらうことが、まち全  
 12 体での消費単価の上昇やまち全体の賑わいに繋がっていくものと考えられる。人口減  
 13 少時代をそのまま受け入れる「守りの経営」ではなく、神戸市域におけるバス事業者と  
 14 ともに連携強化したサービスを提供する等、地域の人々にとって、より利用しやすい公  
 15 共交通を作り上げていく「攻めの経営」に徹するべきである。

16 なお、過去のパーソントリップ調査のデータによると、神戸市域では高齢者の自動  
 17 車分担率が増えている一方で、若年層の自動車分担率が下がっている（図 15）。若者の  
 18 「車離れ」が言われるようになって久しいが、人口減少下における乗客増対策として  
 19 は、若年層に公共交通の利用を訴求するような施策を展開していくことが、需要の取  
 20 りこぼしを無くすことに繋がる可能性がある。

<図 15> 神戸市域における年齢別交通分担率



1 また、今後の更なる増収を図っていくためには新たな視点において、取り残している  
2 需要がないか見直していく必要がある。例えば、民間バス路線において、需要のある  
3 拠点間をダイレクトにつなぐことで、多くの利用につなげている事例や、乗りたくて  
4 も満員で乗ることができない学生需要の取りこぼし事例など、運行の形態を見直すこ  
5 とで利用につながる可能性がある。

6 そして、地下鉄沿線地域への子育て世帯の流入など、神戸市全体で進めているまち  
7 のリノベーション等と歩調を合わせる形で、地下鉄沿線地域の魅力向上、価値向上、ブ  
8 ランディング強化をはかる必要がある。沿線地域が活性化し、ブランド力が上がるこ  
9 とで、乗客数の維持をはじめ、駅ビルなどの賃料上昇や広告単価の上昇につながって  
10 いくと考える。

11 さらに、多くの鉄道事業者が積極化させている附帯事業の取り組み、特に駅ナカビ  
12 ジネスの充実は、沿線価値・ブランド力の向上、定住人口や駅を拠点とした交流人口の  
13 増加を期待でき、結果として駅利用者やバス利用者の増加も期待できる。これまでも  
14 広告事業や駅ナカビジネス等に取り組んできたところではあるが、本業以外の収益を  
15 見込むことができる附帯事業の更なる強化とともに、他の事業者の先進事例を参考に  
16 しながら強力に進めるべきであり、他の部局や民間企業とも協力して進めていくこと  
17 が必要である。加えて、中長期的に安定した乗客の確保という観点から、交通ファンへ  
18 の訴求も重要である。近年取り組んでいるトミカや車両部品等のグッズ販売を含め、  
19 プロモーション動画等による交通ファンへの訴求や特別感のあるツアー造成などにも  
20 注力する必要がある。

### 21 ③ インバウンド等観光需要取り込みに向けた取り組み

22 新型コロナウイルス拡大前の訪日外国人数は3,188.2万人<sup>VI</sup>であり、神戸市へも138.8万  
23 人<sup>VII</sup>の方が訪れていた。アフターコロナ時代を迎え、コロナ禍において低迷した観光産  
24 業、特にインバウンドは大きく回復し、以前の水準を超えることも想定される。

25 特に、神戸市域においては、2024（令和6）年の世界パラ陸上競技選手権大会、2025  
26 （令和7）年の大阪・関西万博を控え、さらに2030（令和12）年には、神戸空港にお  
27 ける国際定期便就航が予定されている。こうした機を捉え、インバウンドとともに、国  
28 内旅行者需要も確実に取り込み、収入に結び付けていくための方策を検討しなければ  
29 ならない。

30 インバウンド対応では、観光部門との連携による情報発信はもちろんのこと、利用  
31 しやすいストレスフリーな環境を整えることが重要である。地下鉄では駅改札機にお  
32 けるクレジットカード決済対応を進めているところであるが、インバウンドは神戸市  
33 域だけではなく、少なくとも関西圏を面的に捉えて移動することから、各交通事業者  
34 との連携による関西圏全体でのシームレスな取り組みを遅れることなく実施しておく  
35 べきである。

36 また、観光需要を乗客増につなげるためには、空港や主要な鉄道駅から観光地まで  
37 の交通手段である、いわゆる二次交通手段として、タクシーやレンタカーではなく地  
38 下鉄や市バスを選んでもらわなければならない。しかしながら、一部の観光地を除い  
39 てはインバウンドを含む観光客向けの情報が少なく、特にバス路線は複雑であり、観  
40 光客等の来街者にとっては、非常にわかりづらく不安を覚えるものである。そのため、  
41 例えば駅前に大きなバスサイネージを設け、また、バスルートだけでなく周辺案内図  
42

<sup>VI</sup> 出典：訪日外客数[日本政府観光局（JNTO）]

<sup>VII</sup> 出典：神戸インバウンド戦略2.0[神戸市・（一財）神戸観光局]

1 や観光情報やイベント情報など併せて発信することで、まちの魅力を最大限アピール  
2 することも一つの方法である。

3 加えて、二次交通手段としての地下鉄や市バスは、その地で生活している住民にと  
4 っては、日常の移動手段でもある。短期滞在のインバウンドと住民とでは大きく利用  
5 のニーズが異なることから、例えば、民間事業者がインバウンド専用の乗車券を販売  
6 しているように、通常のサービスよりも高付加価値なサービスを提供することで、よ  
7 り高い運賃を徴収する仕組みを研究することも提案したい。

#### 9 ④ 運賃・割引制度の見直し

10 運賃は運行に必要な経費を賄うよう原価計算され、設定される。そのうえで、費用増  
11 加分に対する追加運賃である「サーチャージ」として変動部分を上乘せする仕組みは、  
12 航空業界や海運業界、トラック業界とは異なり、路線バスや鉄道には認められていな  
13 い。そのため、燃料費や人件費の上昇について、経営努力のみで吸収、対応することに  
14 は限界があることは明らかである。

15 さらに、新型コロナの感染症法上の位置付けが2類相当から5類へ移行後において  
16 も、後で述べるように利用者数が十分に回復しておらず、様々な諸経費の高騰、人口減  
17 少社会の進展による利用者数の減少傾向の継続等、安定的経営に深刻な影響を及ぼし  
18 ている。

19 こうした状況下においても、将来にわたって公営交通として安全かつ安定的に事業  
20 を継続するためには、一定額について利用者への価格転嫁、つまり運賃の改定が不可  
21 避であることは本審議会委員の一致した見解である。

22 特に、実質的に経営健全化基準を上回っている市バス事業においては、早期の運賃  
23 改定は短期的にも事業継続の必須条件である。仮に、経営健全化団体へ転落した場合、  
24 「経営健全化計画」を策定し、4年という短期間で資金不足比率の改善だけでなく、単  
25 年度収支均衡をはかる必要があるため、更なる職員数や給与水準の見直しだけでなく、  
26 路線廃止や委譲、大幅な減便など提供するサービスの低下や大幅な運賃値上げといっ  
27 た急激な市民負担の増加にも短期間で踏み込まざるをえない。これらを実施すること  
28 のリスクはこれまでに触れてきたとおりであり、拙速に実施することは将来に禍根を  
29 残すことにつながりかねないと強く危惧するものである。加えて、自主的な政策展開  
30 を行う余地がなくなりかねないことから、自律的な公営交通として機能し続けるため  
31 の方策としての運賃改定について決断・実施されることが必要と強く申し述べる。そ  
32 の際、当面数年を乗り切るための暫定的措置ではなく、人口減少は加速度的に進行す  
33 る現実をしっかりと見据え、その前提において運賃改定及びその改定額を議論しなけ  
34 れば将来世代への負担の先延ばしとなり、無責任な対応であることを指摘しておきた  
35 い。

36 なお、運賃改定額としては、単年度収支黒字化を当面の間継続し安定的経営を見込  
37 むという観点とともに、他事業者の運賃改定後額との整合の観点等から、少なくとも  
38 30円程度の改定を行うことが望ましいのではないかという意見が審議会部会において  
39 共有されたことを申し述べておく。

40 また、本審議会が運賃改定不可避と考える理由の一つとして神戸市交通局だけでは  
41 なく、エリア全体の公共交通の維持可能性についても考慮に入れるものである。近隣  
42 の民間バス事業者は順次運賃改定を発表してきているが、神戸市域においては二重運  
43 賃がもたらす混乱も考慮し、神戸市バスの改定待ちとなっている事業者もいると仄聞

1 している。<sup>VIII</sup> こういった状況は公共交通の健全性確保の観点から疑問視せざるを得な  
2 い。なお、運賃改定と併せ、徹底したコスト削減をはじめ、交通局としての経営努力と  
3 ともに持続可能なバス路線への再編等が必要であることは言うまでもない。

4 さらに、通勤定期運賃について、他都市や近隣の民間バス事業者と比較し、神戸市バ  
5 スの割引率が高いことの評価を行わなければならない。市バスの場合、通勤定期券を  
6 割引している一方、それによる赤字部分の一部を結果として一般会計から補填してい  
7 ること及び多くの民間事業者が既に割引率見直しを実施したことを踏まえ、現行割引  
8 率については見直しの余地が大いにあると考えられる。

9 また、運賃の各種割引制度は、これまで公共交通を利用していなかった方に対し、新  
10 たな利用を促す交通戦略としては重要であるが、既存利用者の利用が増えるのみでは、  
11 結果的に減収につながりかねない。すなわち、利用促進に資する割引制度は継続すべ  
12 きであるが、増収効果を十分に確認できない安易な割引は、正規運賃を収受する機会  
13 を自ら放棄していると言わざるを得ず、公平性の観点、適正な負担という観点から見  
14 直しが必要である。このような観点から他都市や他事業者においても運賃改定に先ん  
15 じて従来からの割引制度の見直しを実施しており、神戸市交通局は動きが遅いのでは  
16 ないかと感じるどころである。

17 なお、厳しい経営状況を踏まえて運賃改定を実施する場合、それにより、どのように  
18 市民の足が確保されるのか、サービスレベルをどのようにしていくのか、需要がない  
19 バス路線をどのようにしていくのか、どの程度一般会計が負担しているのかについて  
20 整理して、市民にわかりやすく説明すべきである。

21 さらに、地下鉄においても、2032（令和14）年度までの収支見通しが示されたが、  
22 今後、人口減少傾向が止まるとは考えにくく、今後の中長期的な乗客数の見通し、長期  
23 投資計画等を踏まえるといずれかのタイミングでは運賃改定が必要であるとする。こ  
24 その時期については今後の人口動態や乗車料収入の見通し、投資計画の見直しなど、  
25 経営環境を踏まえながら慎重かつ真剣な議論を行っていくべきであるが、地下鉄につ  
26 いては巨額の投資を必要とする装置産業とも言え、少なくとも30年タームでの収支見  
27 通しのもと、局をあげた議論、および情報の開示による議論の活発化が求められるの  
28 ではないか。

29 加えて、先述した通り、地下鉄駅におけるバリアフリー対応は不可欠な状況であり、  
30 その整備及び維持管理に要するコストは多大であることに加え、更新コストも考慮し  
31 なければならない。バリアフリー設備の新規設置経費には国による補助制度が用意さ  
32 れているものの、維持管理及び更新経費には制度が用意されていない。大都市圏にお  
33 ける多くの鉄道事業者では、バリアフリー設備にかかるコストを利用者負担とする鉄  
34 道駅バリアフリー料金制度を既に導入しており、今後の超高齢化社会の進展を踏まえ  
35 ると、交通局においても同料金制度を導入し、適切にバリアフリー化を進めるべきで  
36 ある。

37 また、需要の高い時間帯は価格を引き上げることで単価アップに役立て、需要の少  
38 ない時間帯は価格を引き下げることで利用率アップにつなげる手法である、ダイナミ  
39 ックプライシングについては検討課題であるとする。ただし、この制度を導入する  
40 ことにより総収入額の増加が期待できないのであれば、ピークカットによるコスト削  
41 減を実現しない限り導入の効果が得られない。今後、国において制度改正が進み、より  
42 柔軟な運賃制度も可能となってくる可能性もあることから、先行事業者の取り組み事

<sup>VIII</sup> 阪神バス株式会社（一般路線バスの運賃改定実施について（2023年7月24日））

阪急バス株式会社（大阪エリア及び兵庫エリアにおける一般路線バスの運賃改定について（2023年8月1日））

神姫バス株式会社（一般路線バスの上限運賃変更の認可申請について（2023年9月12日））

1 例をはじめ、今後の研究テーマとされたい。

## 3 (2) 地域連携と交通戦略

### 4 ① まちづくりとの連携

5 この度の検討にあたり、民間事業者の経営課題等についても聴取したが、特にバス  
6 については神戸市域において多くの民間バス事業者と相互に連携しながら公共交通ネ  
7 ットワークを維持しており、地域の事業者の「共創」を通じて、利便性や生産性、持続  
8 可能性が向上するよう地域公共交通の再構築(リ・デザイン)をすることが非常に重要  
9 になってくる。交通局が神戸市域における市域共通の運賃サービス(ＩＣ定期券の共通  
10 化、エコファミリー制度や同伴幼児の無料人数の拡大等)の展開を始め、地域全体の公  
11 共交通サービスの質を向上させつつあるが、より強いリーダーシップを発揮し、これ  
12 を一層進めていくことも「公営」としての役割であろう。特に各バス事業者のサービス  
13 が共通化され、共通運賃化や共通定期券など定期券や割引制度があたかも一つの事業  
14 者であるかのように利用できるようにするなど、利用者にとって利便性が向上するこ  
15 とで、結果的に利用者増につながるとともに、神戸のまちの魅力を高めることにもつ  
16 ながるものと期待される。

17 また、神戸市では、神戸の玄関口である三宮周辺地区において再整備を進めている  
18 ところであり、人と公共交通優先の空間を創出し、より便利で回遊性を高めることと  
19 している。特に、市バスは、同再整備地区内の回遊性向上に向けた主要公共交通機関の  
20 ひとつとして、その目的に資する取り組みを実践することが求められる。交通局では、  
21 駅ターミナル周辺をＩＣカードで乗車した場合、通常半額程度の運賃とする実証実  
22 験「三宮・エリア110」を実施しており、その取り組みは大いに評価できる。今後、実  
23 証実験によって得られた効果について検証し、さらなる需要の獲得に活かすことがで  
24 きるよう施策のブラッシュアップを図っていくべきである。

25 さらに、神戸市では都市ブランドの向上と人口誘引につなげるプロジェクトとして  
26 「リノベーション・神戸」に取り組んでおり、交通局においても公営交通としてまちづ  
27 くりに貢献するために、駅的美装化や駅のリノベーションに取り組んでいる。駅を綺  
28 麗にするだけでなく、駅を拠点化し、学生や企業の方をはじめ、子育て世帯など人が集  
29 まる仕組みをまちづくりの施策として取り入れることが重要ではないか。

30 いずれにしても、先の答申でも述べたように、交通局が交通事業の実際の運営を担  
31 っている立場とノウハウを最大限に活かし、都市局や企画調整局等の主導のもと、総合  
32 交通体系の構築やまちづくりに貢献することを期待する。

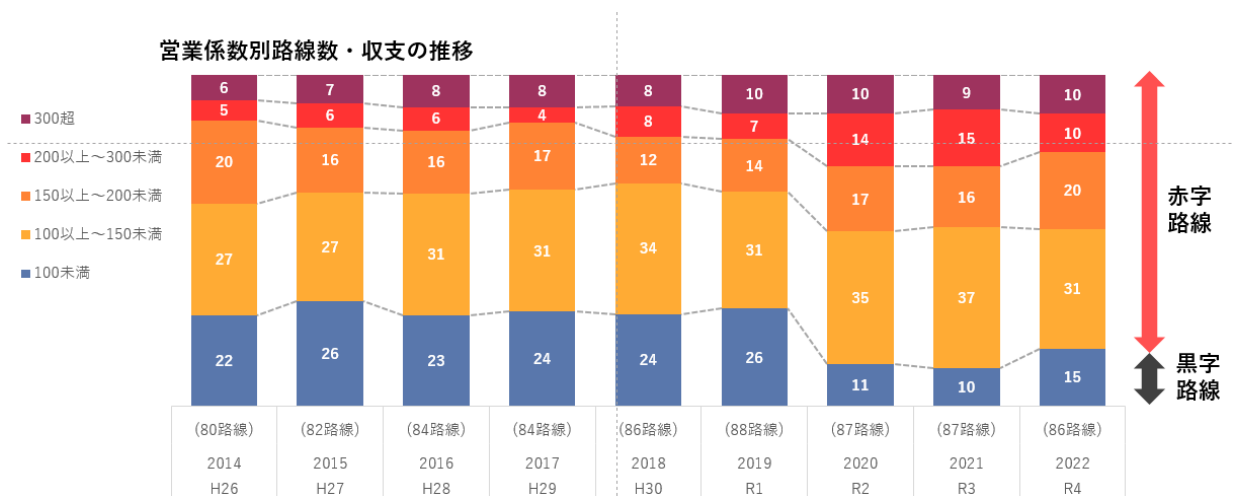
### 34 ② バス路線のあり方

35 市バスでは、ＩＣカードを利用して乗車する際には、乗車時及び降車時の２度タッ  
36 チする、いわゆる２タッチ方式を採用している。これにより取得した停留所ごとの乗  
37 降データについてホームページで公開するなど全国にも例がない先進的な取り組みを  
38 実施している。利用者の理解がより進むような情報発信を工夫し、更に積極的に行っ  
39 ていくことを期待したい。なお、高齢者等においては、乗車時にスムーズなＩＣカード  
40 のタッチができないこともあることから、より正確な乗降データの取得に向けてタッ  
41 チの仕方など工夫されたいことを申し添えておく。

42 また、持続可能なバス路線としてデータに基づいた路線の新増設、路線の再編を検  
43 討する必要があるが、路線の新増設にあたっては地域と目標値を設定し、共有しなが  
44 ら進めていくとのことであり、公共交通は乗って支えられるものという前提に立ち、  
45 今後もこの方針は堅持しながら進めるべきである。

1 特に、データに基づく路線再編について、個々の市バス路線はこれまでの歴史と経  
 2 緯のもと設定されたものが多く、適切な見直しが行われているとは言いがたい状況に  
 3 ある（図 16）。一部このような路線の見直しに着手しているとのことだが、過去の経緯  
 4 を重視するのではなく、2タッチデータ等の数値も踏まえ、今後の利用者数をいかに  
 5 確保しつつ、地域の移動に適した路線として維持できるのか、前例を踏襲することな  
 6 く、見直しに取り組むことで、乗客を確保しながら、コスト削減に取り組むべきであ  
 7 る。コスト削減という点では、長大路線や駅を中心とした循環路線、適切な土日ダイヤ  
 8 について、さらなる工夫の余地があると思われる。加えて、運行の形態によって、短い  
 9 区間でもループして運行するバス路線が見受けられるが、そういった細かい無駄も今  
 10 一度、見直すことも必要ではないか。

＜図 16＞市バスにおける赤字路線と黒字路線の推移（出典：神戸市交通局作成）



11 さらに、一層の人口減少が見込まれる中で、需要に見合った供給に再編する必要があるが、一方  
 12 で、需要追従型の路線再編では、本来、需要があるにも関わらず、公共交通  
 13 から利用者が逸走してしまうリスクも考慮する必要がある。そのため、市として維持  
 14 すべきサービス水準を明確化しておくこともあわせて必要であろう。

15 加えて、さらなる高齢化と人口減少が進行する社会においては、これまで以上に多  
 16 様化、複雑化したニーズが生じる可能性がある。そのため、例えば地域主導の地域コミ  
 17 ュニティバス（或いはA I オンデマンドバス）等とも連携しながら、全体として公共交  
 18 通の一翼を担うことが必要である。利用が少ないものの、引き続き維持していくこと  
 19 が必要な路線については、他事業者で試行されているデマンドバスなどの動向やタク  
 20 シーアプリと連携したサービス等についても情報収集を行い、神戸市への適合可能性  
 21 を研究しておくべきである。今後、そういった路線が増えてくることを見据え、市バス  
 22 路線なのか、地域コミュニティバスなのか、その他の手段なのか判断するための基準  
 23 をあらかじめ決めておいても良いのではないか。

### ③ 地下鉄海岸線のあり方

26 開業 22 年を迎えた海岸線は、開業以来、赤字経営であり、これまでは西神・山手線  
 27 の黒字で海岸線の赤字を補てんしてきたが、新型コロナの影響により、その構図も崩  
 28 壊した状況である。ランニング収支の黒字化もままならない状況下において、今後、施  
 29 設老朽化に伴う大規模改修や車両更新を迎えることとなるため、本来建設した意義を  
 30 果たすべく、様々な需要喚起策や都市計画、市長部局と連携した施策を継続して取り  
 31 組んでいく必要がある。



1 現在、海岸線沿線には、兵庫運河やノエビアスタジアム、イオンモール神戸南、新長  
2 田合同庁舎、こべっこランドなどの施設が立地しており、これら施設の誘致が乗客増  
3 に寄与していることは確認することができた。また、沿線においてイベントも定期的  
4 開催されているものの、他部局との連携という観点においては、より工夫の余地が  
5 あると感じている。関係者がより密接に連携を強化することで、地下鉄沿線地域の魅  
6 力が伝わり、その結果として、地下鉄の乗客増並びに収入増につながるものとする。

7 また、海岸線中学生以下フリーパスの取り組みは、政策としては革新的だったと考  
8 える。5年間の実証実験の後、2023（令和5）年度より本格実施になったが、定期的な  
9 モニタリングや調査を通じて、需要喚起策の効果としての評価を行い、その効果を示  
10 していくべきである。

11 いずれにしても、これまでと同様の手法では海岸線を維持できないことは明々白々  
12 であることから、ゼロから考え直すべきであり、海岸線をいかに活用し、守っていくの  
13 かという点についての全市的議論が必要であろう。

### 14 (3) 公営の意義と公費負担のあり方

15 新型コロナの影響や物価高騰といった外部環境のもとでは運賃改定を行わざるを得  
16 ないことは先に述べたとおりであるが、運賃改定を行い、利用者負担を求めるのであ  
17 れば行政負担が適正に行われているのか点検が必要であろう。利用者が負担するのか、  
18 税で幅広く市民全体が負担するのか議論をする必要がある。

19 この点、公共交通に対する公費負担のあり方を議論する際には、公共交通が維持さ  
20 れることにより、市民の健康維持や結果としての医療費負担をはじめとした行政コス  
21 トが抑制され、大きな財政効果を生み出す、いわゆる地域公共交通のクロスセクター  
22 効果についても考慮されるべきである。

23 先の審議会答申<sup>Ⅸ</sup>においても述べたように、欧米では公共交通の経費の40～50%を  
24 運賃収入で回収すればよしとするものが多いことは専門家の間では、よく知られた事  
25 実である。交通税の導入についても、公共交通が市民生活の維持・向上のために果たし  
26 ている多様な役割や効果を鑑みると、公共交通が利用者負担だけではなく、幅広い負  
27 担によって支えられる市民・国民の基盤インフラとして必要不可欠なものであるとの  
28 共通認識に立ち、中長期的に検討が進められるべき課題であることが審議会において  
29 共有された。交通税の導入は税制全体での議論が必要であり、本来は欧米諸国のよう  
30 にまずは国全体での広範な制度設計の議論が進んでいくべきと考えるが、神戸市全体  
31 として公共交通をどうしていくのかという観点と共に、今後の可能性としてそのよう  
32 な議論が並行して行われることを望むものである。

33 今後、こうした議論の進展を望むが、一方で神戸市域における公営交通網は全網羅  
34 的ではなく、民間事業者とネットワークを構築することで成り立っている。すなわち、  
35 公営交通事業は市民や市内企業に広く均一にご利用いただける事業ではなく、また、  
36 市外からの来街者も利用するなど税金の払い手と受益の受け手が異なる特性があるこ  
37 とから、公費負担のあり方を検討する際には、そういった地域間格差の問題や受益者  
38 負担の考えも考慮する必要がある。また、公費負担の議論の際にあわせて考慮してお  
39 くべきこととして「ソフト・バジェット」という考え方があり、公営の場合は補助金に  
40 頼ることで経営が緩くなりがちの問題がある。一部に競争性を導入するなど、そのい  
41 う経営の非効率を改善する仕組みも必要である。

Ⅸ 令和2年11月16日神戸市交通事業審議会「今後の市バス・地下鉄事業の経営のあり方や方向性について（答申）」

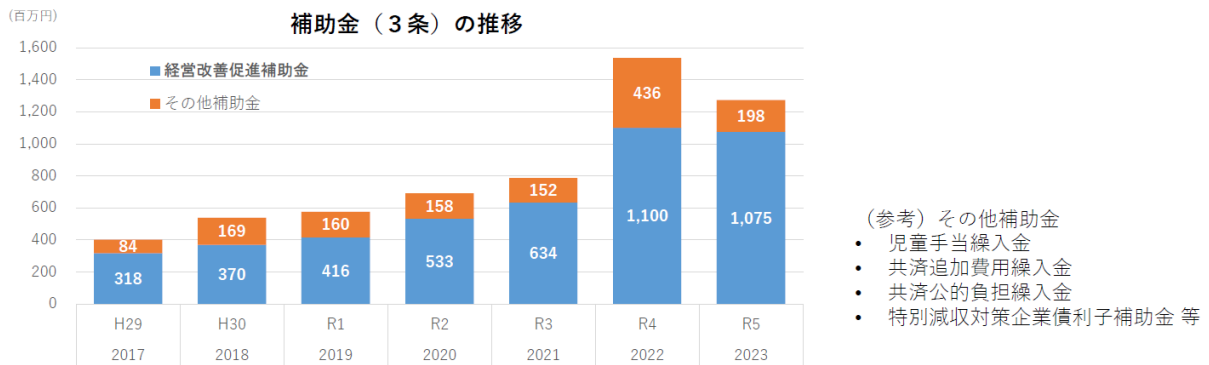
1 また、公費負担は当該路線が維持されることにより雇用や産業面を含め、神戸市全  
 2 体の経済や市民生活に効果があるものとして税投入がなされるものであり、決して赤  
 3 字補填といった考え方ではない。単なる赤字補填であれば税収の増加といった効果も  
 4 得られず、持続可能性がなく、行うべきではない。神戸市全体の公共の福祉、市民活動  
 5 に好影響を与えるため、公共交通が存在することが前提であるとのもとで公費負担は  
 6 行われるべきであろう。

7 先の審議会答申において、公営の「意義・役割」として、公営企業は、民間企業だけ  
 8 では解決が困難と思われる多様な社会的課題の解決に率先して応えていこうとするこ  
 9 ころに存するとまとめている。具体的にはまちづくりへの寄与、高齢者の社会参画へ  
 10 の貢献、福祉的配慮、市民の足の確保、一般行政施策との密接な連携等々である。この  
 11 ような公営の意義・役割を果たすべく、本審議会からの意見も踏まえ、神戸市ではこれ  
 12 まで市バスにおける不採算路線への運行補助の拡大（図 17）や北神線の市営化に対す  
 13 る市独自の補助を行ってきたところである。

14 市バス路線への支援としては、「公営企業は独立採算制を財政運営の基本原則として  
 15 いるが、同時に公営交通事業者であるため、社会的要請や行政的要請から路線を維持・  
 16 新設していかざるを得ない場合があり」、「事業者のコスト削減策のみでは維持してい  
 17 くことが困難で、代替の交通手段がないなど市民の日常生活に不可欠な路線」や「その  
 18 設置目的が行政的要請を受け、特定の行政施設への市民の足として運行している路線」  
 19 については、「公費負担の導入を図っていく必要がある」との整理を行ったところ<sup>x</sup>であ  
 20 るが、まず今この足元の状況を乗り越えるために実施すべきこととして、市民生活に  
 21 必要だが維持していくことが困難な路線など、路線ごとの性質を改めて整理し、この  
 22 社会変容が進む中で、公費負担を行うべき支援対象路線の見直しを行うべきではない  
 23 か。

24 一方で、その際には当然ながら公費負担の担い手である神戸市民全体から公費負担  
 25 することについての理解を得る必要があることから、支援対象路線の位置づけや必要  
 26 性の明確化、および行政路線として必要な水準についての理解が得られるよう説明責  
 27 任を果たすことは当然であろう。

<図 17>市バス不採算路線への運行補助（経営改善促進補助金）の推移



出典：第 1 回専門部会資料

<sup>x</sup> 平成 11 年 7 月 21 日神戸市交通事業審議会「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申」

## 1 おわりに

2 主要交通インフラである市バス及び地下鉄は、地域における豊かで活力ある市民生  
3 活を支える上で非常に重要な役割を担っている。「新しい生活様式」の定着に加え、昨  
4 今の電気代や燃料代、資材費や労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加により、交通局  
5 を取り巻く経営環境が非常に厳しい状況にあることはこれまで示してきた通りである。

6 今後とも、交通局が公共交通体系の一翼を担い、市民の足としての公営交通事業を  
7 維持し続けるためには、まずは運賃改定に伴う収入増による「当面の止血」とともに、  
8 公共交通全体の利用者増による「中長期的な経営体質の改善」をはかるよう取り組み  
9 を進めていく必要がある。

10 先に述べた通り、市バス・地下鉄の安全・安心を確保するうえでの老朽化対策や施設  
11 の更なるバリアフリー化、組織風土改革、将来を担う人材の確保・育成、カーボンニュ  
12 ートラルへの対応については、実施に多額の経費を要するものが含まれるものの、今  
13 後の社会経済環境などを踏まえるならば早急に実施していくべき事項である。特に、  
14 市バス運転士の人材確保については喫緊の課題である。

15 また、全体のコストが上がっている中で、短期的な止血を行うため、運送原価を賄う  
16 収入が得られない場合には、不足する運送原価を運賃に転嫁していくことが必要であ  
17 り、併せて現場を含めた交通局の全職員が一丸となり、最大限の企業努力が求められ  
18 るとの意見が多く委員から提案され、当審議会でも共有された。

19 さらに、中長期的な経営体質の改善としては、そもそも公共交通が果たしうる役割  
20 を踏まえ、神戸市全体の公共交通をどのように維持していくのかとの議論を深めてい  
21 く時期にある。人口減少社会の中、今後は自動車から公共交通に転換していく戦略が  
22 必要になってくる。このような戦略は将来のまちのあり方自体に大きく影響すること  
23 から市長部局による主導が求められるが、このような議論の際には、将来の更なる人  
24 口減少社会の到来に向けた行政負担のあり方や民間事業者との連携、公共交通への移  
25 行の推進など幅広い議論が必要である。

26 その際にはバス路線では地域コミュニティ交通への移行や赤字路線への支援のあり  
27 方など、現在も実施してきた施策の今後の方向性もあわせて議論することで、神戸市  
28 域全体における持続可能な公共交通体系が整理されていくことを期待したい。市全体  
29 の政策と密接に関わり、関係する事業者も多いことから、議論に時間を要するかもし  
30 れないが、いずれにしても、神戸市域の公共交通ネットワークの中心的存在である公  
31 営交通を維持していくことが、公共交通全体を守るという視点に立って、着実な進展  
32 を期待したい。

33 本審議会として、現状で考えられる経営基盤強化に向けた方向性は上記のとおりで  
34 あるが、今後も交通局がアフターコロナや人口減少時代など社会の構造的変化にも対  
35 応しながら、まちづくりの中核として市民生活と都市活動をしっかりと支える役割を  
36 果たしていけるよう、未来を見据えた取り組みを進められることを期待したい。

37

# 1 参考資料-1 〈諮問書〉

交経第 907 号  
令和 5 年 6 月 26 日

神戸市交通事業審議会  
会長 水谷 文俊 様

神戸市長 久元 喜造

## 神戸市交通事業審議会に対する諮問について

執行機関の附属機関に関する条例第 1 条の規定に基づき、次の事項について、貴審議会のご意見を賜りたく諮問いたします。

### 記

#### 1 諮問事項

神戸市交通事業（自動車事業及び高速鉄道事業）の「中長期的な経営基盤強化」に関する諮問について

#### 2 諮問理由

新型コロナウイルス感染症の拡大による社会全体の急速な変化は、バス・地下鉄等の公共交通機関をご利用いただくお客様の大幅な減少をもたらし、以降、その経営は非常に厳しい状況が継続しています。

同感染症の感染症法上の位置づけは、令和 5 年 5 月 8 日には 2 類相当から 5 類感染症に変更され、ご利用者数の回復を期待しているものの、一方で「新しい生活様式」の定着等によりコロナ禍前の水準に回復することは見込みづらい状況であります。

加えて、急速な少子高齢化の進展による人口減少、老朽化する施設・設備の更新のほか、バリアフリー化や今後の技術革新等にも対応していく必要があります。

さらに、昨今の電気代や燃料代、資材費や労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加は安定的経営に深刻な影響を及ぼしているほか、交通事業を維持していくための市バス運転士をはじめとする人材確保も大きな課題となっています。

神戸市交通局は、大正 6（1917）年創設以来、戦中戦後、阪神淡路大震災等の度重なる自然災害をも乗り越え、100 年以上の長きに亘り市民の皆様、そして神戸のまちとともに歩みを重ねてまいりました。

今後も、交通局が公共交通体系の一翼を担い、市民の足としての公営交通事業を維持し続けるためには、中長期的視点による経営基盤の強化が求められております。

この度、こうした状況も踏まえ、一層の経営基盤強化のために今後展開すべき施策の方向性について、幅広いご見識と多角的な視点からご議論を賜り、答申をいただきたく、貴審議会に対し諮問する次第であります。

## 1 参考資料-2 〈審議経過〉

### 神戸市交通事業審議会 審議経過

会議	開催日	議題等
第106回交通事業審議会	令和5年6月26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「中長期的な経営基盤強化」について諮問</li> <li>・専門的見地から集中議論に向けて専門部会を設置</li> </ul>
第1回専門部会	令和5年7月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行に関する事項</li> <li>・組織、人材に関する事項等</li> </ul>
第2回専門部会	令和5年8月1日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者の経営状況等に関するヒアリング</li> <li>・経営に関する事項等</li> </ul>
第3回専門部会	令和5年9月5日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経営に関する事項</li> <li>・「答申（専門部会案）」の方向性について</li> </ul>
第4回専門部会	令和5年10月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「答申（専門部会案）」のとりまとめについて</li> </ul>
第107回交通事業審議会	令和5年10月26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「答申（専門部会案）」について</li> </ul>
第5回専門部会	令和5年11月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第107回交通事業審議会の審議を踏まえた「答申（専門部会案）」の最終調整</li> </ul>
第108回交通事業審議会	令和5年11月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「答申（案）」について審議</li> </ul>

## 1 参考資料-3 〈神戸市交通事業審議会委員名簿〉

### 神戸市交通事業審議会委員名簿

(令和5年7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 繫 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)

山下 てんせい	神戸市会議員
外海 開 三	神戸市会議員
宮田 公 子	神戸市会議員
松本 のり子	神戸市会議員
かじ 幸 夫	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