

決算特別委員会（第1分科会）記録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年9月19日（金）午前10時0分～午後4時11分 |
| 2. 会議の場所 | 第4委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

（交通局）

- | | |
|-----------|-------------------------------|
| 1. 決算第16号 | 令和6年度神戸市自動車事業会計決算 |
| 2. 決算第17号 | 令和6年度神戸市高速鉄道事業会計決算 |
| 3. 第53号議案 | 令和6年度神戸市自動車事業剰余金処分の件 |
| 4. 報 告 | 令和6年度決算に基づく資金不足比率の報告について（関係分） |

出席委員（欠は欠席委員）

主 査	植 中 雅 子			
副主査	のまち 圭 一	坂 口 有希子		
分科員	岩谷 しげなり	木戸 さだかず	浅 井 美 佳	萩 原 泰 三
	山本 のりかず	黒 田 武 志	平 野 達 司	門 田 まゆみ
	諫 山 大 介	河 南 忠 和	あわはら 富夫	西 ただす
	森 本 真	松 本 のり子	大井 としひろ	村 野 誠 一
	吉 田 謙 治			
委員長	伊 藤 めぐみ			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（植中雅子） おはようございます。ただいまから決算特別委員会第1分科会を開会いたします。

（交通局）

○主査（植中雅子） それでは、日程によりまして、交通局関係の審査を行います。

それでは、当局の説明を求めます。

局長、着席されたままで結構です。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

着座にて御説明させていただきます。

それでは、交通局関連の決算第16号、決算第17号、第53号議案並びに報告1件につきまして、一括して御説明申し上げます。

お手元の令和6年度決算説明書の2ページを御覧ください。

決算第16号令和6年度神戸市自動車事業会計決算について御説明申し上げます。

4ページを御覧ください。

1概況でございます。

本市の自動車事業は、市民の日常生活や経済活動に必要な生活基盤としての役割を担い、その整備・充実に努めてまいりました。令和6年度は、将来にわたり持続可能なバス路線網を構築するため、兵庫・長田エリアにおける路線再編を実施したほか、10月には32年ぶりとなる運賃改定を実施しました。

一方で、神戸市営交通事業経営計画2025に定める経営改善に取り組んできたものの、移動需要の変化、物価高騰など諸経費の増加等により、営業損益、経常損益は赤字を計上し、累積資金不足額も拡大しており、今後も極めて厳しい経営環境、財政状況が継続すると見込まれます。

この危機的状況から脱却するため、企業努力を前提として令和5年度に策定した総合的な経営基盤強化策を着実に実行するとともに、令和7年度に予定している次期経営計画の策定過程において、さらなる経営改善策についての検討・実行により収支改善を図り、市バス事業の持続可能性を高めてまいります。

ア運輸成績のとおり、乗車人員は5,713万人、乗車料収入は88億7,890万円となりました。

5ページから7ページにかけて、(2)経営指標に関する事項、(3)議会議決事項などを記載しております。

8ページには、2工事のとおり、各工事の概況を記載しております。

9ページを御覧ください。

3業務、(1)業務量のうち、表の下から2段目、令和6年度における1日平均の乗車人員は15万6,531人で行いました。

10ページには、4会計において、(1)企業債及び一時借入金の概況を記載しております。

11ページを御覧ください。以下、100万円未満は切り捨てて御説明申し上げます。

2令和6年度神戸市自動車事業損益計算書でございますが、営業損失は12億1,700万円、営業

外利益は9億9,400万円となっており、この結果、経常損失は2億2,200万円となります。これに特別利益を加え、当年度純損失として7,500万円を計上いたしております。これに前年度繰越欠損金を加えた当年度未処理欠損金は37億円となっております。

12ページから32ページにかけましては、令和6年度神戸市自動車事業における、3剰余金計算書、4剰余金処分計算書、5貸借対照表、6キャッシュ・フロー計算書などを掲げております。

続きまして、34ページを御覧ください。

決算第17号令和6年度神戸市高速鉄道事業会計決算について御説明申し上げます。

36ページを御覧ください。

1 概況でございます。

高速鉄道事業では、西神・山手線、北神線及び海岸線の全線で38.1キロメートルの営業を行っております。

令和6年度は、地下鉄事業全線における営業損益及び経常損益は赤字であったものの、西神・山手線、北神線では令和元年度以来5年ぶりの営業黒字を計上することができました。また、海岸線においても1日当たりの乗車人員は過去最高を記録し、神戸市営交通事業経営計画2025で掲げた海岸線ランニング収支の黒字化に向けたより一層の改善という財政目標を計画の最終年度より前倒して達成することができました。

しかしながら、多額の累積欠損金を抱えていることに加え、今後も多くの修繕費や設備更新、施設改修費が見込まれるなど、依然として危機的状況にあります。そのため、自動車事業会計と同じく、総合的な経営基盤強化策を着実に実行するとともに、次期経営計画の策定過程において、さらなる経営改善策について検討・実行により収支改善を図り、高速鉄道事業の持続可能性を高めてまいります。

ア運輸成績のとおり、西神・山手線、北神線の乗車人員は9,341万人、乗車料収入は166億8,018万円、海岸線の乗車人員は1,889万人、乗車料収入は25億1,422万円でございます。

37ページから38ページにかけて、(2)経営指標に関する事項、(3)議会議決事項などを記載しております。

39ページから40ページにかけては、2工事のとおり、各工事の概況を記載しております。

続きまして、41ページを御覧ください。

3業務、(1)業務量のうち、表の下から6段目、1日平均の乗車人員は30万7,691人でございます。

44ページには、4会計において、(1)企業債及び一時借入金の概況を記載しております。

45ページを御覧ください。以下、100万円未満は切り捨てて御説明申し上げます。

2 令和6年度神戸市高速鉄道事業損益計算書でございますが、営業損失は40億6,500万円、営業外利益は17億2,400万円となっており、この結果、経常損失は23億4,000万円となります。これに特別利益を加え、当年度純損失として20億9,900万円を計上いたしております。これに前年度繰越欠損金を加えた当年度未処理欠損金は875億500万円となっております。

46ページから70ページにかけましては、令和6年度神戸市高速鉄道事業における、3剰余金計算書、4剰余金処分計算書、5貸借対照表、6キャッシュ・フロー計算書などを掲げております。

89ページを御覧ください。

第53号議案令和6年度神戸市自動車事業剰余金処分の件は、名谷駅リニューアル事業に当たり、土地を都市局に有償移管したため、過去に当該土地を受贈された際に発生した資本剰余金1,966

万3,560円について処分しようとするものでございます。

続きまして、91ページを御覧ください。

令和6年度決算に基づく資金不足比率の報告につきまして御説明申し上げます。

本件は、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第1項の規定により、令和6年度決算に基づく各会計の資金不足比率を報告するものであり、自動車事業会計の資金不足比率は19.6%となりました。

以上、決算第16号、決算第17号、第53号議案並びに報告1件につきまして御説明申し上げました。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○主査（植中雅子） 当局の説明は終わりました。

引き続き、順位により質疑を行います。

なお、委員会運営の効率化のため、当局におかれては簡明な答弁に努めるとともに、適当なものについては担当部課長からも答弁されるよう、この際、特に申し上げておきます。

また、質疑者が要望にとどめた項目についてはコメントを要しませんので、念のため申し添えておきます。

また、委員各位におかれては、質疑の要点をおまとめの上、簡明にお願いいたします。

本日は私自身も質疑者となっておりますので、その間の分科会の運営につきましては、のま無理事に行っていただくことにいたしたいと存じますので、御了承願います。

それでは、木戸委員、発言席へどうぞ。

○分科員（木戸さだかず） おはようございます。こうべ未来の木戸です。それでは、よろしくお願いいたします。

まず初めに、1問目は市営交通の将来ビジョンについて、その考え方、在り方についてお聞きしたいと思っています。

交通局におかれましては、事業経営計画2025に基づいて事業の経営・運営がなされてきましたが、先般から御説明いただいていますように、今後も市バス、地下鉄とも大変経営は厳しいというふうな状況が続くとお聞きしています。今年度につきましては、現経営計画の最終年度でありまして、現在、次期経営計画を策定されていると認識はしています。

そこで、まずはこの令和6年度末時点での計画の進捗状況であるとか、評価についてお聞きしたいと思います。

○城南交通局長 委員御指摘いただきましたけれども、コロナ禍によります利用者の減少、それからここ数年の物価高騰の影響によりまして、市バス、そして地下鉄両事業とも極めて厳しい経営環境に置かれていると言える状況でございます。

こうした状況下におきましても、安全・安心・信頼の確保につながる地下鉄の責任事故、これはゼロが継続されております。また、快適で質の高いサービスの提供につながりますＩＣカードの利用率、これも目標を達成いたしました。そして、市民の足の確保につながるエコファミリー制度の通年化、これも実現いたしましたし、また、神戸のまちづくりへの貢献につながる駅リニューアルなど——リノベーションですけれども、これら5つの経営方針を立てておりましたけれども、全体としておおむね達成ができておりまして、一定の評価ができるものと考えているところでございます。

その一方で、職員のやりがい意識につきましては、昨年度よりも6ポイント低下しております。また、附帯事業収入におきましても、駅リニューアルで工事をしたためということもございまし

て、計画策定年度よりも低下しておる等々の課題があったことも認識しておるところでございます。

一方、財政目標でございますけれども、当初計画のままではこの達成が極めて厳しい状況にあったことから、令和５年度に経営基盤強化パッケージ、これを策定いたしまして、抜本的な経営改善策を実施してきたところでございます。

自動車事業会計におきましては、令和６年１０月に実施した市バスの運賃改定、そして兵庫・長田エリアにおけます路線再編等々によりまして、単年度の純損益は、７,６００万円の赤字まで改善してきたところでございます。

また、高速鉄道事業会計につきましては、２１億円の赤字となっておりますけれども、海岸線の乗車人員、これが過去最高を記録いたしまして、ランニング収支が開業以来初の黒字を達成するという成果も上げてきたところでございます。

しかしながら、労務単価の高騰、生産年齢人口の減少、また資材費の高騰など、構造的な課題は顕在化してきておりまして、市バス、高速鉄道事業ともに、引き続き非常に厳しい状況が続くものと認識しておるところでございます。

令和７年度が計画の最終年度となりますので、この施策の実現に向けて全力で取り組んでまいるとともに、次期経営計画２０３０では、この対象となる５年間を再建・体力回復期として明確に位置づけまして、聖域なきコスト構造改革等、あらゆる増収策を主眼に置きまして取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○分科員（木戸さだかず） 先ほど御答弁いただきましたように、外部要因であるとか、構造的な要因は仕方ないのかなと思ひまして、引き続き取り組んで、しっかり経営再建取り組んでいただきたいんですが、答弁の中で、職員のやりがい６％下がったということで、これ非常に大きな――何て言うんですかね、スリム化していく中で、職員も一緒にスリム化してるというか、意識も下がっていくというのは非常に問題でありまして、この辺りの要因はどこにあったのかであるとか、それをどう改善していこうとされているのか、お聞きしたいと思います。

○城南交通局長 令和６年度の職員アンケートでございますけれども、これは今年の２月に実施いたしました。これは全職員を対象にしたものでございまして、仕事・職場に対する満足度調査でございます。その中の質問項目に、仕事にやりがいを感じているかという質問に対しまして、肯定的な回答、そう思うとか、ややそう思うとかという割合が約５９％でございまして、前年から６％ほど低下しておるところでございます。

やりがいに関する肯定的な回答が低下したわけですが、我々の要因分析といたしましては、まずは交通局自身が非常に厳しい経営状況に直面しているということ、それから、人事・給与制度改革に現在取り組んでいる最中であるということ、それから、組織や人事マネジメントシステムを変更したことなど、多くの見直しを現在進めておりますので、従前の仕組みから変わっていくことに対する不安、戸惑い、そういったことがこれらの回答につながったものではないかというふうに分析しております。

人事・給与制度改革につきましては、これは役割とか責任、これをきちんと果たした職員の方が報われ、また、かつキャリアアップ、これを明確にして、それを目指していける人材育成策、これを構築していくということで、職員のモチベーションアップ、風通しのよい文化の醸成、これを目的にしたものでございます。ただ、それが職員の１人１人の皆さんにどうもその趣旨であるとか目的が十分に浸透していない、できてなかったのかというところを感じておるところでござ

ございます。そこで、それぞれの趣旨、目的、考え方、これをより丁寧に説明・対応していくことが重要と考えております。

職員アンケートに自由記述欄があるんですけども、そこでは、頑張っている職員が待遇面で報われる制度ができてほしい、また、仕事に対して適正な評価が行われるべきという声も上がっておりますので、この人事・給与制度改革、これを着実に進めていきまして、これらの仕組みを定着させることで、そういったことが職員のやりがい向上につながるものと考えているところでございます。

○分科員（木戸さだかず）　そもそも令和5年度から下がったということですけど、令和5年度も高かったのかということもあるのですが、本当60数%が、これが適正かどうかということも含めて、やはりモチベーション上げるというのをどうすべきかということでは抜本的にまた考えていただけたらと思います。

次は、次期経営計画の柱立てについてちょっとお聞きしたいと思います。

現在、交通事業審議会におきましては、次期経営計画策定に向けて議論が進められておりまして、先日の代表質疑でも、次期経営計画につきましては、再建・体力回復期——先ほどもありましたが——と位置づけて、計画の柱立てを、価値向上、収支バランス向上、事業基盤強化の3つの大きな柱立てとすることが示されました。

次期経営計画を再建・体力回復期とし、その上で、現計画の「安全・安心・信頼の確保」、「快適で質の高いサービスの提供」、「市民の足の確保」、「神戸のまちづくりへの貢献」、「安定的な経営基盤の確立」の5本柱からの、以前の計画から変更したその意図などを含めて、基本的な考え方についてお聞きしたいと思います。

○城南交通局長　先ほども御答弁申し上げましたけれども、次期経営計画につきましては、交通事業審議会での御議論も踏まえまして、再建・体力回復期と位置づけてまいりたいと考えております。これは、コロナ禍を経まして顕在化いたしました構造的な経営課題、これが事業の持続、これを揺るがします危機的な状況にあるという認識の下、交通事業の持続可能性、これを担保していくために、特に聖域なきコストの構造改革と収益力の徹底強化、これを断行する5年間として設定していきたいと考えているところでございます。

その上で、安全・安心な交通事業を提供できる次代への安定経営の礎、これを築いてまいりたい、経営計画2025におけます事業の進捗や、あと、先ほど言っておきました5本柱の意図、こういったものを踏まえまして、聖域なきコスト構造改革とあらゆる増収策に取り組んでまいります収支バランス向上、そして、安全・サービスや沿線価値・ブランド価値などの向上を図ってまいります価値向上、そして将来を担う人材確保・人材育成の充実、業務の生産性向上などを目指してまいります事業基盤の強化、これを3本の柱として位置づけたところでございます。

今後の計画の策定につきましては、引き続きまして交通事業審議会での御議論、そして神戸市会での御意見、また市民の皆様からのパブリックコメント、こういったものを十分に踏まえまして、次代への安定経営の礎を築き、皆様に信頼される神戸市交通事業として発展できるよう、実効性のある計画として取りまとめたいと、こう考えております。

○分科員（木戸さだかず）　しっかり取り組んでいただきたいのは当然なんですけども、この経営計画、どちらかというと経営再建というところが重点を置かれてまして、私個人としては、ビジョンというか、将来、もっと先、こういうふうにしていくんだとか、公営交通ってどうあるべきかみたいなところを議論してもらえたらなと思っております、その辺についてちょっともう少

しお聞きしたいと思います。

先ほど申しましたとおり、ビジョンというのは、もっと先の、どうしていきたいかというところなんですけど、今、企業理念も令和5年からつくられておりまして、「移動（いつも）に感動を」というテーマは非常にいいなと思ってるんです。

やっぱり神戸市も今、都市景観の質向上とか、都市の風格を上げるみたいな取組してまして、やはりそういうところと合致する企業理念だなと思ってるんですけど、それを、経営計画とかやってる中で、この企業理念どうやって実現するんだというところもしっかり位置づけて、盛り込んでいただきたいという思いがあります。含めて、これっていろんな、神戸市全体の交通基本計画みたいなのを見ても、大体持続可能であるとか、しっかり交通網を守りますみたいなところに主眼が置かれていて、その先の市民の満足度とか、もっといいねみたいな、感動みたいなのところって今までなかったと思うので、そういうところをしっかりといろんな計画にも、これいいよみたいなところを発信して行っていただきたい。影響を与えるような取組につなげて行っていただきたいと思うんですが、その辺りの決意であるとか、思いをお聞かせいただけたらと思います。

○森川交通局副局長 今お話しいただきましたとおり、経営計画につきましては、具体的な戦略とか戦術を示していきますロードマップというふうに考えてございます。その根底には、交通局が目指すありたい姿としての長期ビジョンというものが必要だというふうに考えるところでございます。

市営交通につきましては、単なる移動手段にとどまらず、都市の機能性を高め、市民の暮らしを支え、神戸の都市ブランド、こういったものの構築に寄与していく重要な都市インフラであると我々も考えているところでございます。そのため、交通局では、令和5年度に策定しました企業理念におきまして、いわゆるパーパス——存在目的として、今、御紹介いただきました「移動（いつも）に感動を」を掲げまして、その上でミッション——使命としまして、移動を通してまちの発展に取り組み、社会の成長につなげるということを掲げておるところでございます。

このパーパスとかミッションとか、こういったものがありたい姿であり、経営のビジョンであるというふうに考えてございますので、こういった経営ビジョンを整えていくために、今後、経営計画をきちんとつくっていくということかというふうに考えているところでございます。

その上で、先ほど神戸のまちづくりとか総じます基本的な指針である、例えば神戸市の総合基本計画でありましたり、その下に神戸市域の公共交通をどうしていくのかと。我々みたいなバスとか地下鉄だけではなくて、いわゆる基幹的な鉄道でありましたり、もっと細かいところでいきますとコミュニティ交通とかタクシーとか、そういったものを入れた計画として、地域公共交通計画、そういったものが我々からしますと上位のところの計画になるのかなというふうに考えているところでございます。

地域公共交通計画につきましては、我々も一事業者として委員を派遣しているところでございますので、そちらのほうで歩調を合わせて、神戸の地域公共交通をよりよい形にしていくように取り組んでいければというふうに考えているところでございます。

○分科員（木戸さだかず） 職員のモチベーションが下がってるとか、いろんなことはあるんですけど、やっぱり今、地域協働局のほうでもOKRという言葉が出たんですけど、これ今までのKPIみたいな短いスパンじゃなくて、もう少し企業全体のモチベーションを高めるために大きな目標を持って、そこにみんな向かっていくべきじゃないかみたいな、それが今はやりだという意

見もあったんですけどね。そういうところもしっかり踏まえて、これからの企業のあるべき姿、交通局のあるべき姿みたいなところをつくっていただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

続いては、市バスの運賃改定の影響についてお伺いしたいと思います。

市バスでは平成4年から約32年間、消費税率引上げに伴う運賃改定を除き、運賃を変更することなく事業を継続されてきましたが、コロナの影響等々、また物価高の影響もありまして、昨年10月から運賃の改定行われました。この改定につきましては、議会からもいろいろ意見あったかと思うんですが、この運賃改定が利用動向——利用者さんの動向に対してどのような影響を与えたのか、また、運賃収入にどの程度寄与したのか、市民からいろいろな御意見があったのかも含めてお伺いしたいと思います。

○森川交通局副局長 今、御紹介いただきましたけども、6年10月に市バスの運賃改定を行わさせていただいたところでございます。こちらにつきましては、移動需要の減少とか人口減少社会の進展に加え、原油価格の高騰とか資材費の高騰、労務単価の上昇といった諸経費の増加などにより、自動車会計が危機的な経営状況にあるというところに直面したことを踏まえまして、今後も最大限の経費削減や増収対策など企業努力を行う上で、企業努力だけでは吸収し切れない外的要因に係る経費の一部につきまして、お客様に御負担をお願いしたものでございます。

利用動向の影響でございますけども、乗車人員につきましては、運賃改定を実施しました令和6年度とその前年の令和5年度を比較しますと、定期外——いわゆるＩＣカードとか切符を買っていただいている方の乗車人員につきましては、1日当たり1,900人減少しているところでございます。一方で、定期での乗車人員は4,800人増加をしているところでございまして、トータルでいきますと前年比増加をしているのかなと。

この1つの要因なんですけども、1つは高校生の通学定期が無料化されたということで、従来であれば雨が降った日とか、週5日も乗らないのでＩＣカードで乗ってたという方が定期の需要に変わっていただいたとか、あと、企業のほうがコロナ禍でかなり在宅勤務に移行してたわけなんですけども、昨今、新聞報道等でも出てきておりますが、週1日以上在宅勤務をしたら駄目だよとかいう形で、そこはかなり縮小してきてございますので、企業の方もかなり定期のほうにまた戻ってきていただけるのかなと。こういった部分の推移を考えますと、トータルとして乗車人員の利用動向には運賃改定が大きく影響しなかったのではないかなというふうに考えているところでございます。

運賃収入に対します寄与でございますが、令和6年度決算におきます運賃収入は対前年比で3億7,200万円増加しているところでございます。その主たる要因としましては、この運賃改定と、もう1つは高校生通学定期の無償化、こちらの影響によるものかというふうに考えているところでございます。当初、3億円ぐらい運賃改定で増収が見込めるというふうに考えてございまして、トータルで考えますと、予想どおりの規模ぐらいというのは収入としては上がってきたのではないかなというふうに考えてございます。

以上でございます。

○分科員（木戸さだかず） それほど影響がなかったということで、特に市民から声というか、運賃改定に対して、運賃改定後の何かいろいろ声が上がったり、そういうのはあるんですかね。上げるな、みたいなのとか、何かそういう声があるのかどうか、ちょっと。

○児玉交通局副局長 運賃改定の前後で私どもに御意見お寄せいただいているというところでござ

いますけれども、改定前の去年の２月頃から昨年の９月頃まで、合計で14件程度の御意見を頂戴しておりまして、改定後10月以降は、今のところお手紙３つ頂いていると、こういう状況でございます。

○分科員（木戸さだかず） それほど心配もなく今進んでるということなので、よかったと思います。

今後、また運賃が、今のまま経営状況が続くと、大変厳しいというふうなことを聞いているんですけども、例えば京都市であると、市民優先価格とか、今もうちょっと法の改正が必要なような運賃の柔軟な考え方みたいなのも検討されているということですので、やはりそういった——京都とはまた神戸、状況は違いますが、これからインバウンドを増やしたり、いろんなことをしていく中で、もう少し柔軟な運賃の考え方みたいなのもあるかなと思うので、その辺りもしっかり運賃検討していただいて、市民にいかに還元できるかみたいなところを研究していただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

続いては、高校通学の定期の無料化です。これにおける影響、混雑に関して質問したいと思います。

高校通学定期無料化が開始され、おおむね１年が経過しました。さきの代表質疑におきましても、高校通学定期無料化による妙法寺駅の混雑が取り上げられたことありましたが、ほかの駅ですとかバスロータリーにおきましても同様の状況が見られるのか、現状、そして交通局の課題感、あればちょっと、あと、対応をどのようにされているのか、お聞きしたいと思います。

○児玉交通局副局長 今、委員から御紹介いただきましたとおり、昨年の９月に高校生の皆さん方の通学定期の無償化が始まったということでございます。高校生の方々の市バスの御利用が、これ私どもとしては非常にありがたいことに、増加をしております、沿線に複数の高校がある路線を中心に混雑が見られる状況でございます。

特に今、御紹介いただきました妙法寺駅前のバスロータリーが、これはかなり混雑をしておるという状況でございます、朝の通学時間帯にはバス待ちのお客様の並び列が見られるということでございます。ほかには三宮周辺の停留所でも、これは２系統という系統が三宮から山麓線を通して阪急六甲のほうへ向かっておるわけでございますけれども、この沿線にも複数高校がございます。その通学時間帯に御乗車の増加が一部見られるということでございます。

妙法寺の対応でございますけれども、まず、バスの増発をさせていただきました。これは当初、臨時バスということで実施をしておりましたけれども、現在はダイヤ化してございます。いわゆる定期ダイヤということにしております。

加えまして、並び列——整列をしていただくという意味で路面に標示をさせていただいたり、あるいは、よりスムーズに乗っていただくという観点で、朝の通学時間帯に限って乗り場の場所を変えるとといったようなこと、さらには、職員によるバスの車内あるいは並び列の御案内をさせていただいているということもございます。

２系統沿線におきましても、この４月当初でございますけれども、高校生の方々の御乗車が登校時間帯に一時期に集中したということがございますけれども、現在のところはスムーズに御乗車いただいているという状況でございます。

妙法寺、あるいは三宮周辺の停留所につきましては、先ほど申し上げました路面で整列をいただく、あるいは職員による乗車案内というのをしております。なかなか少し詰めていただきたいとか、入り口で止まらずに奥へ入っていただきたいというような御案内もしないと、御乗車な

かなか効率的にいただけないという部分もございますので、これは引き続きしっかりと取組を続けていく必要があるかなということで、そういった手当てをしてまいりたいというふうに考えてございます。

- 分科員（木戸さだかず） 妙法寺はやっぱり私のところにも相談が来るんですね。どうにかしてほしいみたいな話がありまして、これはやっぱり市が取り組んだ、やった事業でありまして、本当に駅増発とかで賄えてるのかなというのはちょっと疑問もありますので、引き続きしっかり課題認識していただきたいなと思います。

特にたくさん乗ると混雑というのがありまして、当然、ラッシュ時はあるものなんですけど、それが今まで以上にあつて、乗る人も大分変容してきたというか、利用者も変わってきてる中で、マナーとか、そういうところにも声を私たちいただいたりするんですけど、その辺りの課題感あるとか、現状認識についてお伺いしたいと思います。

- 児玉交通局副局長 今、御紹介いただきました。確かにラッシュ時の混雑ということもございすし、全ての時間帯において、やはり公共交通機関ですから、安全・快適に御利用いただけるよというということで、迷惑行為の防止でありますとか乗車マナー向上へのお願いをして、我々やり続けているということでございます。

御意見をいただくことも多々ございまして、座席の譲り合いでありますとか、特に最近ですと、ベビーカー御利用のお客様への御配慮でありますとか、あるいは荷物の持ち方、リュックは前でといったようなことで御意見いただいている——こういう啓発してほしいというような御意見をいただいているところでございます。

バスの車内ではこういったことについて自動放送がございす。次はどこどこという放送がございす。こういったものに入れ込むであるとか、運転士が積極的にマイクで御案内をする、あるいは、ポスター、あるいは窓にステッカーを貼らせていただく、こういったようなことで具体的に荷物の持ち方みたいなことをお伝えをしているということでございます。バスの車内にはデジタルサイネージ——次の停留所を表示するような機械もございすので、こういうものも活用してございす。

高校生の方々について御意見いただくということも一定程度ございまして、こういったような場合には、各学校のほうへ私どものほうからお願いをさせていただいて、こういう情報がありましたということで、生徒の方々に注意喚起をお願いする、あるいは、実際に先生方がターミナルのほうへお出ましをいただいて、生徒さん方にお声がけいただくといったようなこともございす。我々も通学時間帯にはしっかりお伝えをしていくということをこれからも続けていく。こういう形で、マナーに関してはやはり粘り強くお伝えをしていくことに尽きると思いますので、ここは丁寧に続けていきたいというふうに考えてございす。

- 分科員（木戸さだかず） 企業理念が「移動（いつも）に感動を」なので、しっかりこの辺りも取り組んでいただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

続きまして、市バスの運転士の確保策についてお伺いしたいと思います。

これは同じ会派のかじ議員からも質問させていただいたんですけど、アスリート採用について私も提案したいと思っているんです。神戸にはやっぱりサッカーとか、フットサルであるとか、バスケットとか、いろいろあると思うんですね。アスリート採用したバス会社さんの記事とか見ますと、特に女子の方とか、働き方で、プロとしてなかなか高収入が難しい種目であるとか、そういう方ってフルタイムでなかなか働くわけじゃなくて、やっぱり練習もしていくという中で、今、

バスもラッシュ時だけとか、そういった採用も募集されておられますので、そことのマッチングができないかなと思うんです。

それをやろうと思うと、いろんな事業がそうなんですけど、やっぱり人——その担当の方がどれだけ熱意を持って、そことのチャンネルを——チームとのチャンネルをつくってやっていくか。それをやることで交通局ってどんな利益があるのかというところもしっかり研究していただきたいと思うんです。やはり広告効果であるとか、例えば消防団でいくと、女性消防団員を募集して、その方らには前面に広告というか、PRの係になってもらうとか、そういった取組もあったりしますので、ぜひこの辺り研究していただいて、積極的に取り組んでいただきたいと思うんですが、御見解お伺いしたいと思います。

○森川交通局副局長 今、市バス運転士に対しますアスリートの採用ということでお話をいただいたんですけども、今、20代とかの方がほとんど大型の免許を持っておられないと。すなわち、バスの運転に長く関わっていただけないという環境がございますので、こういったアスリートで、どうしてもやっぱり選手としてのというのは20代とか30代で一定のものを迎えると思いますので、こういった方がやはり市バスの業界に入ってきていただけるというのは非常にありがたいというふうに思っているところでございます。

前からもお話をいただいております、実際にプロのスポーツ団体のほうとお話をさせていただいたところもあるんですけども、1つには、やっぱり免許を取るのに一定のやはり時間がかかるということ。バスの運転士の仕事というのが、単に車を動かすというだけではなくて、車椅子の方の対応であったり、いろいろ気を遣わないといけない部分がある中で、やはり学ぶところが多いというところ辺りが1つの——選手としてやっぱりそちらのほうに労力を使いたいと思っているところで、そこは1つのハードルにはなるのかなと。

もう1つは、やはりスポーツを目指してずっとやってこられた方なので、今のバイトとかというのもそうだと思いますし、その先の仕事も、やっぱりスポーツ関係の仕事を志される方が非常に多いというところで、その辺りのところというのは少しあるのかなと思っております。

これで終わりやと思ってませんので、いろんな団体さんと——今、熱意を持ってというお話もいただきましたけども、やはりコミュニケーションを取って、お互いのところをやっぱり理解を進めていく、その上で入っていただけるようになるというのが重要だと思いますので、そういった取組を継続的に粘り強くやっていきたいというふうに考えるところでございます。

○分科員（木戸さだかず） 実際には他事例でももう既にありますので、しっかり熱意を持って、その辺りどう支えていくのかというところも、大型免許を取ってよじゃなくて、もう少し手厚く、長いスパンで面倒見れるような取組していただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

続いて、バス停についてお伺いしたいと思います。

バス停の上屋であるとかベンチの整備につきましては、市長のほうからも課題感持って、スピードを上げて取り組むというふうな——予算委員会でしたかね、何か答弁があったかと思うんですが、その後、このスピードを上げるために予算がついたのかとか、計画が上向いたのかとか、スピード感というところをお聞きしたいと思います。

あわせて、バス停というのはやっぱり都市のランドマークみたいになると思うんです。今の計画でいくと、屋根つけて、ベンチ置いてみたいな、何ていうんですかね、拠点みたいなところなんですけど、さらに、地域拠点みたいな価値をさらに何か——「移動（いつも）に感動を」って、何回も言いますが、企業理念であれば、やはりバス停にももう少し価値を加えてもいいのかな

と思うんです。それが都市の風格を上げるとか、住んでてよかったみたいなのところにもやっぱりつながりますので、ランドマークになるようなさらなる取組も必要じゃないかなと思うんですけど、その辺りも併せて御見解伺いしたいと思います。

○**児玉交通局副局長** バス停の上屋に関して御質問いただきました。今年の4月当初時点で市バス停留所は1,425か所ございますけれども、818か所に上屋つけてございます。令和5年度から今年度——7年度にかけまして、誰もが利用できるバス停を整備すると、こういったような目的で、一般会計からの支援も受けながら、3か年で15基バス停上屋を増やそうということで、今、取組を進めておるところでございます。

この置き方——どこに置くかということでございますけれども、シンボルロードを中心にということを考えてございますが、この中で民間活力というものもしっかり活用しながら、整備スピードと、そもそも整備費を圧縮する広告つき上屋をやっている事業者がございまして。こういうところと連携したような取組も今進めているところでございます。

ただ、なかなか課題も多うございまして、実際に上屋を建てるとなると、地面を掘って基礎を入れるという必要がございますので、ここで調査に時間がかかる。あるいは、実際に調査してもうまくいかないというようなケースもある。その中でいかにスピード感を持ってやれるかというのはしっかり我々のほうで考えながら、今進めさせていただいているところでございます。

委員のほうからもう1点、バス停というものが、人が集まる場というんですか、地域拠点になるようなというようなことを今いただきました。今申し上げました広告つき上屋というようなところで、これは実際に我々が設置から維持管理まで民間にお任せしながらできるというようなことでございますけれども、これも一定進めながらでございますが、何らかの工夫をバス停に加えることで、地域の方々が行き交うような場になるということは、これは非常に望ましいことだと思いますので、今申し上げた民間の活力でありますとか、あるいは他局と連携して何かできることがないか、他都市でこういうことが実際行われてないかということも含めて、ちょっと研究を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員（木戸さだかず）** バス停は結構アートと親和性がよかったり、地下鉄の地下通路もそういうのをやってたりするんですけど、そういうのも含めて、今のバス停の価値にもう1つ違う価値を付け加えるみたいな視点が要るのかなと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

最後、要望にしたいと思うんですけど、地下鉄の特別割引回数券、いわゆる障害者の方に対する対応です。これなんですけど、私もちょっと相談を受けて、これ2種の、多分5、6、7級ぐらいの方だと思うんですが、その辺りの方は、やっぱり障害者の方の割引って鉄道事業者とかバス事業者まちまちのところがありまして、市営の地下鉄とかは結構幅広くやっていただいているんですけども、例えばその2種の方ですと、切符を買うのに、まず小児券というか、子供の回数券を買わなきゃいけないくて、手帳を持って、切符を買うのにまず駅員さんに声をかけて、券売機まで行って、切符を買って、それをまた駅員さんに見せて判こをついてもらう。回数券というか、10回券とかを買うと、次利用するときに、また駅員さんのところに行って見せて乗らなきゃいけないということで、非常に手間がかかるんですね。

ある程度その方も年齢いくと、今度、敬老パスになると、もうICカードで通れるというんで、この煩雑さみたいなところも何か非常に課題だなと私も感じていまして、この辺りもしっかり今後改善できるように、ぜひ検討していただきたいと思いますので、これは要望にとどめたいと思いますので、よろしくお願いします。

以上で質疑を終わります。ありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦勞さまでした。

それでは、のまち理事と交代いたします。

○副主査（のまち圭一） 植中副委員長。

○主査（植中雅子） それでは、よろしく願いいたします。平野委員とともに2人でやらせていただきますので、お願いいたします。

まず、1問目でございます。企業理念についてお尋ねをいたします。

交通局では、移動をいつもと読むようにしまして、「移動（いつも）に感動を」とする企業理念を令和5年度に策定して、昨年度は職員に対してその浸透を図ってこられたと聞いています。企業理念は、その企業の根底にある最も重視する価値観を明文化したものであります。企業の存在意義や事業目的などを示したものと理解しておりますが、まずは交通局企業理念に込めた局長のお考えをお聞きしたいと思います。

○城南交通局長 神戸市交通局の企業理念についてお答えいたします。

この理念でございますけれども、非常に我々厳しい経営状況の中にあるという、そういったときに、職員が一同やっぱりベクトルを合わせていくという、同じ方向に向かって進んでいくという、こういったことが非常に重要だというふうに考えまして、そういった意味でも、我々の目標であったり、ありたい姿、これを内にも外にも発信していくという、そういうことが重要と考えまして、定めたところでございます。

また、交通局で我々は何のために働いてるんだというような、そういった働く目的とか意義、これが1人1人明確になれば、個々人のやりがい、こういったものも、生きがいも含めて向上につながるという思いもございました。

その策定に当たりましては、局長からトップダウンで決めてしまうのではなくて、やはり職員が我がものというふうに受け止めていただきたいという思いもございましたので、現場の若手職員を中心にプロジェクトチームを組みまして、実は令和2年7月から慎重に議論を重ねて策定してまいりました。結果的に、皆そういった策定に慣れておりませんので、非常に時間がかかったんですけども、令和5年4月にこの理念を策定したところでございます。

この企業理念におきましては、交通局の存在目的——パーパス、これ今、御紹介いただきましたように、「移動（いつも）に感動を」と掲げ、また、ミッションであったり、バリューであったり、ルールであったりという、こういったことを定めました。これは共有したいもの——価値観、それから安全を第一に考えて行動することとか、風通しのよい職場をつくっていくという、そういった心得なども定めているところでございます。

すみません、先ほど令和2年7月からと申し上げましたが、令和3年7月でございます。訂正させていただきます。

この「移動（いつも）に感動を」に込めた思いでございますけれども、これは、お客様にとって移動というのは日常でございますけれども、その日常に感動を与えられる企業になるということを目指しておりまして、こういう命名をいたしました。さらに、長い年月を経まして、利用者の皆様にとりまして、市バスとか地下鉄があつてよかったとか、職員にとりましても、交通局の職員であつてよかったという、そういった思いの持てる企業でありたい、なりたいという思いも込めてございます。

今後でございますけれども、企業理念のこれを実現していくためには、全職員が企業理念を理解

をして、同じ方向に進んでいくことが重要であると考えておりますので、これまで進めてまいりました企業理念を浸透させる取組に加えまして、今年度は企業理念の実現に向けまして、職員の行動変容につながる取組を進めているところでございまして、引き続き企業理念に基づき行動できるように努めてまいりたいと、こう考えております。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。職員とベクトルを合わせると。そして、トップダウンではなくて、若手のプロジェクトチームから発生したものとよく理解をいたしました。

この企業理念の浸透でありますけれども、日常の移動手段であるバス・地下鉄に感動があるということは本当に大変すばらしい。私たちも本当にバス・地下鉄は日常生活でありますので、本当にそれは感動を与えていただくというか、感動を実感するということはすごく大きなことであると思います。

そのためには、職員がこのパーパスへの共感、つまり自分事化というのはやっぱり重要で、考えていただかないといけないし、この壮大な理念実現に向けて、職員さんの1人1人が何をすべきか、また何ができるのか、あるいは何で貢献するのか、深く考えて行動することが求められます。その先に感動が生まれるのではないかと考えられます。

浸透段階にある現段階では、まずは職員1人1人にトップの思いを直接発信することが、職員さん1人1人の共感、あるいは自発的行動につながるのではないかと考えるところでありますが、そこで、企業理念の浸透、そして共感、行動変容を起こさせるため、どのような発信等が行われて、これからどのような取組を行われるのか、お聞きいたします。

○城南交通局長 この企業理念を浸透させていくために、まずはこれを策定いたしました令和5年でございますけれども、課長級の職員を集めまして、私より理念の思い、そして個々の職員へしっかり浸透してほしいということを伝えております。そして、策定に関わったプロジェクトのメンバーがおりますけれども、このメンバーが一番よく分かっておりますので、そのメンバーが今度は職場ごと全職員に向けて説明するという場も設けたところでございます。その上で、毎年度、新しい職員が入ってまいります。また、転入してくる職員もでございます。そういった職員に対しまして、説明会、これを実施しておるとともに、職員向けの冊子も作りまして、そういったものも配布して、いつも接することができるようにしております。

そして、令和6年度には、やはり理念から、それに基づく行動変容を起こしていくということを目的にいたしまして、これを管理職と協力しながら自分の職場で進めていくプロジェクトメンバー——企業理念共感プロジェクトチームという命名しまして、それを立ち上げました。その際には、改めて私のほうからそのメンバーに理念の思いを伝えたところでございます。

現在は、このメンバーが中心となりまして、職場ごとにこの理念に基づく、そして行動変容を起こすための目標、これを定めて、それぞれ取り組んでいるところでございます。ただ、この目標の内容としましては、まだまだ不十分なところもございます。今後、PDCAサイクルを回しながら、さらにいいもの、効果的な取組にしていきたいと思います、こう考えております。

さらに、今年度から人事評価制度の中で、期首面談等々ございますけれども、ここで各個人の目標として、企業理念の実践に係る取組、これを設定していただきまして、今後、期中、期末と各面談がございまして、この機会に上司とともにそれぞれの進捗の振り返り、実践に向けた関わり、これを行ってまいりたいと思っております。

また、交通局職員表彰の制度がございまして、ここの職員提案という部門におきまして、令和6年度から企業理念枠を設けておりまして、職員が日頃から企業理念の実現に向けて考える

機会の1つとしておるところでございます。

今後とも浸透と実践に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。企業理念に沿った行動の実践をぜひともお願いいたしまして、交通局の未来がよく変化していくことを期待させていただきます。

次の質問に移ります。市バス運転士の採用についてお尋ねしたいと思います。

近年、全国的にバス運転士不足の状況にあって、路線の維持が困難となり、減便や路線廃止を招き、地域公共交通網にも影響を与えております。こうした状況の背景に、市バスの運転士不足を解消するため、名古屋市交通局では、大型二種免許未取得者を対象とした養成型の採用の実施を始めるとの報道を目にしました。一時的に会計年度任用職員として採用して、業務時間で免許を取得させた後に正規職員として受け入れる制度であります。選考では面接や普通車の実技試験を行い、合格した人は翌年4月に会計年度任用職員として勤務し、6月までに市が指定する自動車学校に通い、免許を取得し、面接を経て正規職員にすると聞いています。

安定した事業運営のために、交通局においても幅広い人材獲得に取り組んでおられますが、現在の採用状況や今後の採用方針についてお伺いしたいと思います。

○城南交通局長 市バス運転士の採用についてでございます。現在、定期的に採用を行っております。総人数、これは何とか確保できておるところでございます。ただ、将来にわたりましてこの事業を継続していくためには、やっぱり若い方の採用というところが重要でございますけれども、そこには御多分に漏れず苦労しておるところでございます。

具体的には、受験者の6割が40代を占めておりまして、10代から20代の受験者というのは1割にも届かないという、そういう非常に厳しい状況でございます。この背景は、先ほども答弁申し上げましたけれども、大型バスの運転に必要な大型二種免許、これの保有者が年々減少、かつ高齢化しているというのが背景でございます。

そのために、我々といたしまして、令和5年度からですけれども、免許取得見込み枠の採用選考、これの合格者に対しまして——まだ免許をお持ちじゃないんですけども、その合格者に対しまして、免許取得にかかる費用、これを交通局が負担するという制度、これを拡充いたしましたところでございます。しかしながら、制度拡充しましたけれども、20歳代の合格者、これは1名のみでございまして、十分にこの拡充でもって若年層の確保ができている状況にはございません。

その辺を分析いたしましたところ、やはり免許取得にかかる資金、そして時間、これが必要なんですけども、なかなかそういう時間とか収入を得ることができないという、そういったところから——そういう勉強をしている間に収入を得ることができないということから、応募に踏み切れていないというようなことも考えられると、我々として分析したところでございます。

そこで、先ほど御紹介もいただきましたけれども、他都市や民間バス事業者の取組、これを参考にいたしまして、若年層がよりチャレンジしやすい制度設計を現在検討しているところでございます。

具体的には、大型二種の免許を持っておられない方、この方を会計年度任用職員に採用いたしまして、交通局、我々が指定いたします教習所、ここで大型二種免許を取得していただくと。そして、一定の技能水準、これをクリアすれば、会計年度から正社員に身分変更しまして雇用していくというような養成枠、これを導入してまいりたい。そうすることによって、そういう収入等々の不安を軽減をしまして、若年層の応募が増えるのではないかとことを目指しているところでございます。引き続きこの選考方法であるとか、研修体制の構築、詳細な制度設計を進め

まして、できれば年度内の募集を目指してまいりたいと、こう考えております。

- 主査（植中雅子） ありがとうございます。名古屋市でも市バスの運転士さんは1,099人の大半が50から60代、やっぱり若い人がおられないということで、こういう方法に踏み切られたということですので、神戸市でもそれを実施されるということで、非常にうれしく思っております。こういう運転士募集という、こういうパンフも出ておりますので、またこれも参考にさせていただきまして、ぜひともよろしく願いいたします。

企業理念の共感と職員の募集について質問いたします。

企業理念はその企業の根底にある価値観であって、この価値観と共感・共有できないとなると、企業にとっても職員にとってもつらい状態になることが想定されます。そこで、交通局に採用される職員は、この企業理念に共感している方に入局していただくことが望ましいのですが、職員募集に当たっては、応募者に対するアプローチとしてはどのような取組がなされておりますか。

- 森川交通局副局長 今、御指摘いただきましたとおり、新たに入っていただける職員につきましては、我々と同じ方向を向いていただいている方にやはり受けていただく、入っていただくということが非常に重要な観点だというふうに考えてございます。

そういった受験いただく方のファーストコンタクトにつきましては、やっぱりホームページでありましたり、チラシ、ポスターというものになりますので、そちらのほうにはきちんと我々の企業理念「移動（いつも）に感動を」ということを入れまして、そういったことを周知するようにさせていただいております。

その後、大体企業説明会というところにお越しをいただいて、1対1とか1対複数でお話しする機会がございますので、そのときにもきちんと、我々はこういう方向を向いてるんだと。サービス業としていろいろな方を乗せて運ぶんですよというところについてきちんとお話をさせていただいているところでございます。そういった方を我々としてもきちんと見極めて、採用させていただく。

採用いただいたときに、やっぱり当然、入社式がございますので、入社式のときに局長から挨拶をさせていただくんですけども、その中にも企業理念を入れさせていただいて、我々はこういう方向で進んでいると。その中で、あなたたちに求めるのはこういうことなんですよということをお伝えをさせていただく。その後の研修とか人事評価におきまして、そういったことを逐次入れながら、我々と同じ方向に向いていただける職員を育てていくという取組を進めているところでございます。

今後も引き続き、やはり我々としては、企業理念に沿った職員を採用して育てていけるように全力で取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

- 主査（植中雅子） ありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

次の質問であります。安全・安心・信頼の確保についてお尋ねをいたします。

8月27日、神戸新聞にこういう記事が掲載されました。26日夜、神戸市兵庫区から長田区内へ向かう路線バス車内で、市内の女性30歳が隣に座る男に太ももを触られ、110番した。兵庫県警長田署によると、午後7時半頃、市バス最後列の席に座っていた女性の隣に男が座り、左手を太ももと座席の間に差し入れたという。女性は気持ち悪いんですと声を上げて席を離れ、降車後に通報。同署は不同意わいせつ容疑で調べるという、こういう記事が掲載されたんですけど、重大事故以降、職員の安全意識の向上が図られて、また、車両にも対策が施されてきております。お客様が安心して御乗車いただける環境を整えることは、公共交通機関にとって大変重要でありま

す。

ただ、事故等ではなくて、御乗車になられている方が車内で急に体調を崩すこともあり、また、痴漢やつきまとい等も発生する可能性もあります。当然、バス車内にはカメラは設置しているものの、常時モニタリングしているものではありません。

そこで、お客様がより一層安心して御乗車になられる環境を整備するため、声を上げることができない場合等、周囲の方に気づいてもらえ、助けてもらえるお客様側の発信のＳＯＳ装置等の設置を検討してはどうかと考えますが、いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長** まさに安全・安心に御利用いただくという視点は、今、副委員長から御指摘いただいたとおり、非常に重要だというふうに考えてございます。

現状でございますが、車内で例えばお客様が体調を崩される、あるいは、そういった迷惑行為の被害を受けられたというような御申告、そういうお申出があった場合には、直ちにバスを停車をさせまして——これは安全な場所に停車をさせまして、例えば体調であれば救急車を呼ぶ、救命措置をする、あるいは必要に応じて通報するといったようなことをさせていただいてございます。

特に御指摘をいただいた迷惑行為につきましては、これは例えば入学試験シーズンに痴漢被害というようなことも過去、幾度か話題になってございました。これは警察のほうともしっかり連携をさせていただいて、車内のポスター、ステッカーの掲示でありますとか、あるいはそういった入試のような場面では警察官の方にバス路線付近をパトロールしていただく、こういう連携もさせていただいたということでございます。

ただ、路線バスにつきましては、バスの車内、車体全長10メートルぐらいの大きさのものでございます。お声が上げれば、運転士は状況が把握できるということでございます。停留所に頻繁に止まる——例えば高速バスのように長い時間運行するというようなものでは少しございませんので、装置を設けてということについて、どういった事例があるかということはしっかり情報収集をさせていただきたいというふうに思います。

御指摘いただきましたとおり、車内が混雑しているとき、あるいは見えにくい後部座席、こういったようなところでの迷惑行為ということには、我々も当然、注意を向けていかなければいけないと思っておりますし、警察のほうとは日々連携をさせていただいておりますけれども、今の御指摘を踏まえまして、どういった形で対応していくのがより効果的なのか、これはまたさらに警察のほうからもいろいろ教示を得ていくというようなことで、お客様の安全・安心につながるような工夫を研究をしていきたい、我々もしっかり学んで、実践をしていきたいというふうに考えてございます。

○**主査（植中雅子）** 気持ち悪いんですって声を上げられる勇気のある方ばかりではなくて、それが何も言えないまま不愉快な思いをされる方もあります。なかなか周りもそうかというてすぐに気づいてあげられないこともあるし、運転士さんもこの頃は、次は何々ですってという御案内もしながら運転されますので、非常に多忙というか、なかなかそこまで気がつかないことというのは多いと思います。私もそう言いながら、どんな方法がいいかというそのアイデアは浮かばないんですけど、何らかの形でやっぱりそれを予防するような方法を考えていただきたいと思いますので、要望とさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、市バスのバス停の施設についてお尋ねをいたします。

交通局では、誰もが利用しやすいバス停の整備を進めていることは承知しています。バス停の

上屋、ベンチは原則として設置すべきものと考えて、整備されていないバス停への整備を加速させるとともに、老朽化対応も併せて行う必要があると考えております。

その上で、例えば谷上駅には、駅前空間をより豊かにするために、六甲山の間伐材を利用したまるたベンチを設置しているように、交通局においても、六甲山の間伐材を活用した、訪れた人が座ってみたいくなるようなベンチや上屋等を設置することによる特徴のあるバス停整備も検討してみてもどうかと考えますが、いかがでしょうか。

○**城南交通局長** 現在、4月1日時点で市バスの全停留所1,425か所ございます。そのうち、ベンチにつきましては920か所、1,101基設置しておるところでございます。そして、令和5年から7年度の3か年におきまして、誰もが利用できるバス停施設の整備といたしまして、ベンチにつきましては450基の目標を設定して、一般会計のほうから予算をいただきまして進めておるところでございます。このベンチにつきましては、現在のところ、207基の設置が完了しておりまして、残りは設置場所の今検討をしておるところでございます。

特徴あるバス停の整備について御意見をいただきました。バス停のベンチの素材でございますけれども、現在は環境に優しいリサイクルウッドというものを使用した製品を選定しておるところでございます。御指摘いただいたように、谷上駅のまるたベンチについては、六甲山の間伐材が活用されておりまして、利用者に非常に親しまれているというふうに聞いておるところでございます。このように地域の特色を生かしたバス停の整備につきましては、有効な設置の方法も含めまして、事例研究を進めてまいりたいと、こう考えているところでございますけれども、まずは、現在進めておりますベンチ未設置箇所の整備について、スピード感を持って進めてまいりたいと、こう考えております。

○**主査（植中雅子）** ぜひスピード感を持って進めていただきたいと思います。お願いします。

バス停の不具合とか情報提供システムについてお尋ねいたします。

古くから設置されている上屋については、テントの汚れがひどい場所や、バス停に貼っている時刻表等のお知らせについても、貼り方が乱雑であったり、剥がれたり、汚れて見栄えが悪くなっている場所があります。しかしながら、現有職員で全バス停の状況を日々チェックすることは現実的ではなく、また、運転士も車外の状況を確認しつつ乗務することは不可能であります。

そのためには、神戸市公式LINEにおける市民からの情報提供をいただける仕組みについて、バス停設備等も対象であって、情報提供を呼びかけるなど、積極的に情報収集に努めるべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。今のこのLINEでは、道路、公園が出てくるんですけど、交通というのは出てこないの、こういったものもここに誘導するような仕組みが要るかと思いますが、いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長** バス停施設につきましては、やはり整備から一定年数がたっているものもございまして。例えば上屋のテント、これは通常そんなに汚れるものではないんですが、たまたま設置場所が樹木の下であるというような場合に落ち葉がたまるといった、こういうようなこともございまして。老朽化による汚れというのも、御指摘のような場所もあろうかというふうに思います。

現状でも、今、御指摘いただきましたとおり、1,425か所のバス停全てを日常的に把握するというのはなかなか難しい部分がございます。我々も職員巡回させたりということはしておるんですけども、今、副委員長のほうからも御指摘いただきましたように、より市民からしっかり情報を集めて——現在でも情報提供いただいて、対応させていただいている、これは非常にありがたいことだというふうに思っております。

我々に今、電話でいただく、メールでいただく、あるいははがきでいただく——これはお客様はがきというのをバスに載せてございます。こういったものもございますけれども、今、御紹介いただきました神戸市全体としてLINEで通報ができると。このLINEによる神戸市の通報というスキームがございます。お気づきになった方は確かにこのLINE使っていただいているという方もおられるんですけども、今、御紹介いただいたとおり、それが該当するものなのかどうかというのはちょっといまいち伝わっていないんじゃないかというのは、もうおっしゃるとおりかなというふうに思っております。

我々のほうでも、逆に、例えばバス停にこれでお伝えいただいてもいいんですというようなこととお知らせするような、そういったような例えばQRコードみたいなものを市バス側でももう少ししっかり展開させていただくといったようなことで、これは所管局とも少し相談してみたいと思いますけれども、LINEを使ってより多く情報をいただくというようなこともぜひ工夫してまいりたいというふうに考えてございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

バス停への停車についてなんですけど、超高齢化社会を迎えて、バスの存在価値はますます高まっておりますけども、どうしても御高齢の方や障害をお持ちの方にとっては、バスの乗降は非常に困難になっております。

バス停への停車に当たりましては、バス停へ寄せ過ぎると接触の危険が高まりますが、また、一般的な健常者の基準じゃなくて、誰もが利用しやすいよう、できるだけ、危険でない程度に、乗降位置については配慮した停車をお願いしたいというのが、実は難病連の意見交換会の中で、パーキンソン病の方から、バス停との間に隙間があると非常に乗りにくいという苦情を聞いておりますので、ぜひともこれをお願いしたいのですが、いかがですか。

○児玉交通局副局長 今、副委員長から御紹介いただきましたとおり、我々もやはり乗り降りしやすい状態でバス停におつけするというのは重要だというふうに考えてございます。それがひいてはスムーズに乗り降りいただけるということにもつながるということでございますけれども、今、御紹介いただきましたとおり、頑張っただけで寄せ過ぎて事故になってしまうということになると、かえって運行の打切りになったりという御迷惑をおかけするということもございます。

なので、ここをどういう形でしっかり周知を図っていくかというのは、我々も非常に悩んでいるところでございまして、具体的には、運転士の運転技量をしっかり上げていくということが、これは当然そうです。今、バス停への進入速度をもう少し落として丁寧に着車をしようとか、あるいは、営業所から出かけていく、出庫する前に、車両間隔を確認できるような、そういう装置を設けて、これでもってどのぐらい寄せられるかといったようなこと、そういう取組もしてございます。

ただ、実際には、例えばバス停の近くに違法駐車があつて——路上駐車があつて、しっかりバスが寄せられないというようなこともありますので、こういった周辺環境の整備も含めて、運転士への呼びかけ、教育も含めて、総合的に取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。ありがとうございます。

○主査（植中雅子） ありがとうございます。やっぱり障害者の方にとっては本当にそれって出るチャンスというか、出る機会が失われますので、どうぞよろしくお願いいたします。

あと2点を要望とさせていただきます。

ソーラーパネルの設置なんですけど、薄いフィルム状で折り曲げられる、次世代太陽電池とし

て期待されますペロブスカイト型太陽電池をバス停の上屋に整備するというのも、これは非常にこれから有益じゃないかと思いますので、脱炭素社会実現に向けた貢献にもつながるものと考えますので、ちょっとこれも実証実験をしていただきたいと思うので、これも要望とさせていただきます。

もう1点なんです。北神地域の活性化についてです。北神急行の市営化によって運賃の低減が行われて、利用者は大変喜んでおります。有馬の企画乗車券発売とかは北神地域活性化には寄与はしておりますけれども、依然として、谷上駅の拠点化というよりも、通過点となっている感があります。

北区の玄関口と言われている谷上駅でありますけれども、やはり谷上駅周辺の活性化に資する市バス64系統2ルート化が実現されまして、それも喜んでいところでありますけれども、なかなかまだ利用される方が少ないという悩みもあるところです。これを一層広報していただきたいのと、それから、できたら利用実績に応じてプレゼント企画とか、利用者への直接的インセンティブも必要と考えています。こういったことも考えていただきたい。

もう1つは北神車庫ですね。それを活用したツアーとかイベントもやっていただいて、この谷上駅前前の活性化というか、人を呼び込むような取組にかかっていたいただきたいと思いますので、これは要望とさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、平野委員と代わります。

○副主査（のまち圭一） お疲れさまでした。

それでは、植中副委員長と交代いたします。

○分科員（平野達司） 自民党の平野でございます。よろしくお願いします。

それでは、1点目ですけれども、兵庫・長田エリアの路線再編の評価についてお伺いをいたします。

令和6年度は兵庫・長田エリアにおいて大規模な路線再編が行われまして、収支が改善した路線もありますけれども、兵庫・長田エリアにおける乗車人員がどのように変化したのか、また、同エリアでの赤字額がどの程度好転したのかなども含めまして、当初予定したとおりの効果が発揮されたのか、路線再編実施の評価についてお伺いをいたします。よろしくお願いします。

○城南交通局長 市バス事業でございますけれども、これまでも申してまいりましたけれども、少子・高齢化、諸経費の増加、運転士の担い手不足等々で、事業経営を取り巻く環境は非常に厳しく、危機的な状況でございます。将来にわたりまして市民の足を守って、最寄りの鉄道駅までの移動手段、これを確保していくためには、現状の路線、運行本数のまま、そのまま維持していくということは非常に困難でございますので、路線の見直しを実施しておるところでございます。

兵庫・長田のエリアでございますけれども、ここは特徴ございまして、1つは、バス以外の代替交通の手段がない山麓部、それから鉄道網が充実しております中南部、それぞれそういった特徴でございますけれども、そういった特徴を踏まえた運行内容になっておりませんでして、バス路線が鉄道路線と並行して走るなど、需給のバランスとか、あとバスの路線、そして鉄道との役割分担、これが非常に不明確な状況でございました。

このため、昨年4月にこのエリアの路線再編を実施いたしまして、鉄道網が充実してバスの利用の少ない区間においては便の見直しをする一方で、バスしか移動手段のない山麓部、また、鉄道ではカバーし切れていない南北方向で移動需要の高い、そういった地域に運転士や車両といった限られた経営資源を再配分したところでございます。

この再編の結果でございます。再編対象15系統全体で収支は約9,000万円の改善が図られました。しかし、兵庫・長田エリア全体ではいまだに約5億円の赤字を計上しておるところでございます。あと、運行効率でございますけれども、エリアの運行キロは約10%減少いたしましたけれども、乗車人員は約4.3%の減少にとどまったところでございます。その結果、1キロメートル当たりの乗車人員は約6.8%向上し、運行効率が改善したというふうに評価しております。

これらのことから、今後もＩＣカードの２タッチデータによる客観的なデータに加えまして、お客様から寄せられるお声を参考に、地域の特性とか需要に応じたルートの設定、利用状況を踏まえたダイヤの設定、こういったことを引き続き、必要な見直し、こういったことを行ってまいりたいと、こう考えております。

○分科員（平野達司） ありがとうございます。路線再編後、やっぱり私もたくさん御要望をいただきまして、都度、交通局さんのほうにもお伝えさせてもらってますけれども、交通局さんのほうにも多分いろんな御意見があったかというふうに思います。やっぱりその意見というのは、再編後、乗車人員の推移だったり動向を踏まえて、修正すべき点は修正して、やっぱり適宜フォローアップしていく必要があるかなというふうに思ってます。

その中で、1つちょっと例を申し上げるんですけども、市バスの9系統ですね。以前は湊川公園の交差点から北上して平野に行って、神戸駅のほうに行く形で運行しておりましたけども、この再編によって、湊川公園から北に行くルートというのが取りやめられました。兵庫区役所、それから東山商店街などの交差点には、徒歩であったり、1区間乗り継ぎという形になったんですけども、来街者にやっぱりちょっと影響が出てきておまして、一旦湊川の交差点から、湊町線を北上して、東山のバス停の一步手前のところに一方通行の、左に側道がございます。結構広い幅の側道がありまして、そこのルートを通して、追分地蔵の前、そこの交差点から右折をして南下をする。そうすることによって、南側の東山町のバス停、また兵庫区役所のほうにも停車することが可能になりまして、これであれば、大きく運行効率を落とすことなく、利用者のニーズがかなえられるんじゃないかなというふうに考えてます。

ただ、現在のところ、この側道については、大型車両、それから大型バスは進入禁止という形になっておりますので、その進入禁止を解除する必要がありますので、私から建設局のほうにも相談をして、その課題も情報もらってまして、交通局さんにもそれはお伝えはしてます。あわせて、兵庫県警にも直接お話をいたしまして、兵庫県警にも、どういう課題があるのか、それを改善するにはどうしたらいいのか、丁寧に明確に情報をいただきました。それも交通局さんのほうにも情報共有させていただいています。

一番の課題は、兵庫県警からは、やっぱり地元の迂回する場所の住民の合意が必要であるというふうに聞いておりますので、私からも、路線バスがもしここに通った場合はどうかということで、数人のほうにはまたお話もしております。私が聞いた方々は、反対される方はおられませんでして、賛同いただいております。

全てを聞けてるわけじゃないですから、これからもヒアリングを続けていきたいというふうに思うんですけども、副局長自身もこの周辺で回転できる場所が欲しいという意見を以前も述べられてたのを記憶しておりますので、交通局自身も望んでいたことの実現に向けて、積極的に関与していただきたいというふうに思うんですけども、コメントがあればお願いしたいというふうに思います。

○児玉交通局副局長 兵庫・長田エリアの路線再編、先ほどおっしゃられたとおりでございますけ

れども、実施をしたのが令和6年4月でございました。これまで私どものほうにも800件ほどのお問合せを頂戴をしたというところでございます。

委員のほうからフォローアップということを御指摘をいただきました。この実施直後に、例えば混雑があったとか、あるいは大きな御要望をいただいた。ちょっとルートが分かりにくいんだよねという、そんな御要望もいただいて、エリアの全バス停に路線図を貼らせていただくとか、あるいは、今、御指摘いただいた東山町のバス停で、ある時間帯に混雑があるといったようなことで、ここに対して臨時バスの運行、あるいは、それをその後ダイヤ化するといったような取組もさせていただいております。

おっしゃるように、我々は路線を見直した、再編したんだからそれで終わりということではなくて、まさにそれ以降の御利用状況を見させていただきながら、ニーズを踏まえながらフォローアップしていくというのは、まさにおっしゃるとおりだというふうに思っております。

今、御提案を1件頂戴したところでございますけれども、バスの運行経路を設定する場合にどのような視点が必要かと、こういうことで我々考えているということを少し御紹介をさせていただきますと、まず、需要があるかどうかというところがまず1つございます。加えて、バスの運行効率が大きく下がるということはないかと。こういったような視点も要るでしょうし、今、委員のほうからるる御紹介いただいた沿道——バスが通るルートに関して、安全運行ができる環境があるか。それに対しての沿線の御理解があるか。昨日まで大型車が通っていなかったところに突然大きいバスが通るということについても御理解をいただかなければいけないということがあるうかと思えます。

私どもの足元の、9系統そのものの、あるいは周辺の系統の御利用状況を見てますと、大きな需要があるとまではなかなか今、言い難い状況ではあるんですけども、まさに今、9系統を御利用いただいている沿線の方々の御要望でありますとか、これは委員のほうにも寄せられているというふうにも伺っております。さらには、今もヒアリングをいただいているということでございますけれども、この新たなルート、エリアでの沿線の御理解、こういったことを前提に、確実に需要がある、運行効率が一定確保できる、安全運行の環境が確保できるというようなことが、要件が整うということでございましたら、今、御紹介いただいたアイデアというのは、湊川公園周辺での市バスの新たな路線展開が考えられるアイデアでもございますので、地域の皆様とともにこの実現可能性について、事業者としても関わりを持ちながら、考えてまいりたいというふうに思っております。

○分科員（平野達司） 前向きな御答弁ありがとうございます。実際に婦人会の皆さんからも市政懇談会のほうで要望が出ておりまして、実際に婦人神戸のほうにも記載されてます。私からも婦人会のほうにお話をしましたら、やはりぜひともお願いしたいというお話をいただいております。

それから、東山商店街からも、ダイヤ改正の後にお客様が減ったということのお話もいただいております。9系統沿線の方々からも、東山町、また区役所へのアクセスを要望されておられまして、先ほど1日460人ぐらいですかね、減ったというお話がありましたけど、これ乗る方が単純に減ったというよりも、乗る便が少なくなったというほうにも解釈できるのではないかなというふうに思ってます。

比較はしたくないんですけども、地元の、民間でやってるバス——南北交通のバスがあります。これもともと1日200人という形の目標を立てられてたんですけど、今400人を超えてるんです。全員が乗れないケースがやっぱり、あふれてるところもあるというふうにちょっと聞いておりま

して、そういった状況も考えると、一度やっぱり見ておく必要があるんじゃないかなと思ってます。

今回、その要望も、いろんな意見を聞きながら、営業係数をなるべくやっぱり抑えながらというところで、今回のいろんな地域の皆様の御意見も考えて、どうやったらできるかというところで、通行禁止のエリアをというところで、ここで本当に迂回ができれば、ほかの路線でもいろんな今後の展開もできる可能性はあるかなというふうに思っておりますので、ぜひ一緒になってまた進めていただければというふうに思います。私もちょっと地元は引き続き対応していきたいと思います。よろしくお願いします。

それでは、続きまして、大きく2点目で、最大限の企業努力についてお伺いをしたいというふうに思います。

昨年10月の運賃改定に当たって、交通局としては最大限の企業努力を前提との表現が何度も繰り返されて言われましたけども、実態として、兵庫・長田を中心とした路線再編とともに、東灘区の43系統の廃止、そして今年4月には東灘・灘区を中心とした路線の見直しや、東灘区の33系統の廃止、また、さらには減便を含むダイヤ見直しなどの運賃改定と異なる形で見直しが続いております。

まずは、勤務時間に対してどれくらい営業運行ができているのか——運転時分ですね——の見直しであったり、あと回送をなるべく減らすなど、そういう取組が絶対的に必要だというふうに思いますけども、交通局が運賃改定の際に繰り返し述べてきた最大限の企業努力とは何を示しており、それが、何が実現されて、そしてその結果、どの程度経営改善効果が発揮できたのか、お伺いをしたいというふうに思います。また、今後、実施予定しています企業努力をどの程度効果を見込んでいるのかも併せてお願いいたします。

○城南交通局長 昨年10月に我々、運賃改定をさせていただきました。その際に申し上げておりました我々の考える企業努力でございますけども、これは運行効率の向上、そして車両の最大限の活用など、お客様の御利用に直接影響の出ない形での経営努力、これを指しておりまして、現在も経営改善に向けまして様々な取組を進めておるところでございます。

具体的には、ダイヤ編成の際に、区間の運転時分、これを実際に必要な運転時分に見直すということであったり、折り返しの待機時間、これも適切な時間に縮減するなり、減らすなりしまして、運転手の実乗務時間を改善しております。その結果、出面で3名の削減を行ったところでございます。

あと、車両、そして運転士といった経営資源でございますけども、これは朝のラッシュ時間帯に最大ピークを迎えて、多く必要になってまいります。そのラッシュの時間帯におきまして、民間バスとの共同運行、これを拡大することで、必要とされる経営資源、これの削減も図っておるところでございます。あと、車両の整備を見直しまして、車両更新を18年間から23年に延伸したところ、また、ダイヤの見直し等々を行いまして、所有車両数もトータルで15両減らしてきたところでございます。

あと、直営の営業所でございますけれども、これを1か所支所化することで、営業所事務要員の削減も図ってまいりました。

また、資産の運用活用といたしまして、須磨区内におきましての商業利用、これを行いまして、拡大利用を行いまして、附帯収入の増加を図ったところでございます。

このように、企業努力につきましては取り組んできたところでございますけども、経営改善に

向けてまだまだ十分であるというふうに考えてはおりません。今後も継続的にこれらの取組を進めまして、効果を発揮させてまいりたい。そして、今後は回送運行率というのをベンチマークにした運行体制の効率化に踏み込むなど、より持続可能な経営を確立していく、そういったことを取り組みながら、持続可能な経営を確立してまいりたいと、こういう格好でございます。

○分科員（平野達司） ありがとうございます。企業努力はこれまでも取り組んでいくというお話なんですけども、今回、私が質問させていただいたのは、最大限の企業努力、これ局長御自身が今まで発言された内容だというふうに思うんですけど、今の御答弁の中では、最大限の企業努力というのは一切入ってなかったんですが、感覚としてはちょっと1歩引いてしまったんじゃないかなというふうに感覚を受けるんですけども、改めて覚悟をお伺いできますでしょうか。

○城南交通局長 言葉足らずで申し訳ありません。最大限の企業努力をしてまいります。

○分科員（平野達司） ぜひともお願いいたします。路線の見直しだったり、減便、また価格の改定だとか、こういったのは市民の皆さんに負担をかけている状況でございますので、やはり最大限の企業努力というのは続けていかないといけないというふうに思いますので、しっかりとそれを——今、明言をいただきましたけども、続けていただきたいと思います。

そういった意味でも、次の質問もちょっと企業努力をしているのかどうかお伺いしたいというふうに思うんですけども、次の質問として、市バスの乗務員の交代の在り方についてお伺いします。

先ほど御答弁の中でも回送運行率をベンチマークとした運行体制の徹底的な効率化ということで御答弁もありましたけど、現在、市バスの乗務員が休憩だったりとか、2時間単位では休憩しないといけないと思いますけども、ほとんどの場合に、所属している営業所まで回送の運行で、バス車両ともに休憩場所に行って休憩しているというふうに聞いてます。

当然、乗務員は休憩しないといけないのは十分理解をしておりますけども、バスの車両自体、休憩する必要は私はないんじゃないかなというふうに思ってます。ガソリンもしくは軽油が続く限り走らせる必要があるんじゃないかなと思っております。乗務員の交代をすることによって、それが走らせることができるというふうに思いますので、そうすると、回送ロスの削減が図られまして、車両の運用の効率化が向上するというふうに考えています。乗務員も都度営業所まで戻ってくることなく休憩することができれば、乗務員の生産性向上にもつながるのではないかなというふうに思っております。

具体的に提案させていただくんですけども、市営地下鉄の駅、それから市バスの交差する地点において、同じ交通局内の資産であります地下鉄の駅構内の余剰スペースに市バスの乗務員の休憩場所ということで拠点化することによって、乗務員も車両も都度営業所に戻ることなく、効率的な運用が可能になるんじゃないかなと思いますけども、いかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 回送運行率をベンチマークとした経営改善に取り組んでいくというのは、先ほど御答弁申し上げたとおりでございます。まさに今、委員から御指摘いただきましたとおり、車両運用をさらに効率化させるという意味で、おっしゃるように、運転士が休憩しているときにバスを休憩させる必要は全くございません。バスはしっかり走ってもらうというのが何よりだというふうに思っております。

こういった、今、御指摘のような考え方の中で、担当系統を営業所間でどう分配するかといったようなことでありまして、運転士の休憩、過去には自ら所属する営業所まで戻るということをやっておりましたが、今は出かけた先で休憩するというような取組を始めているところでござ

ざいます。

今、御提案いただいた運行途上で、運転士が交代していてバスは走り続けるというのは、まさに車両稼働率を上げるという重要な視点だというふうに考えてございます。例えば地下鉄駅でバス運転士を交代させるといったようなことを考えたときに、拠点になる営業所からどういう手段でこの運転士を移動させるかといったようなことでありまして、地下鉄の駅の構内、どういう形で使うかというような課題も幾つか考えられるところはございますんですが、交通局が現に地下鉄の駅を所有してございますので、この中で余剰スペースを使うというのは、施設の有効利用の観点からも有益ではないかというふうに考えてございます。

少しちょっと考えを進めて言いますと、バス停での一定時間の停車が可能な——これ路上のバス停ではなかなか難しいんですが、バスベイがあるとか、あるいはそもそも少し停車時間を設定してるような停留所——例えば地下鉄海岸線の旧居留地・大丸前駅のすぐ近くに元町1丁目という停留所がございます。ここは2系統、92系統、かなり便数の多い系統が運行してございますので、組合せということも一定考えられるのではないかと。こういった施設を活用して、例えば、まずは日中時間帯から実施できないかという、そういう可能性について具体的な検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

こういったようなことにも加えまして、営業所と、そもそも営業運行しに出ていく先の関係をより綿密に検討するといったようなことも含めて、回送率をいかに下げていくかということを最優先課題として取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○分科員（平野達司） ありがとうございます。具体的にも、また前向きに御答弁も本当にありがとうございます。

1か所でもできれば、やっぱりそこで課題も出てきますし、効率化できた事柄の成果も出てくるといいますので、やはりそれをしっかり見極めていただいて、やはりその1つの事例からほかの場所にもぜひ展開をしていただきたいと思いますし、個人的には兵庫・長田でできればというふうにはちょっと思うんですけども、ただ、東灘区と灘区は地下鉄がございませんので、そこについては、例えば神戸市の公共スペースだったり、外郭団体のスペースであったり、場合によったら民間の場所を借りるとか、そういったところのシェアも進めていただければ、全体的に効率化することもできるんじゃないかなというふうに思いますので、こういったことが最大限の企業努力にもつながってくるというふうに思いますので、ぜひとも続けていただきたいと思います。よろしくお願いします。

さらに、ちょっと提案なんですけども、市バスの乗務員の点呼の在り方についてお伺いをします。

路線バス事業者を含めた運輸事業者は、運行管理者が運転士に対し、運転開始後の健康状態、それから車両の状態の確認、安全に関する指示をする確認作業であります点呼、これが実施が必須となっておりますけども、この点呼は、従来は対面点呼が原則でありましたけども、令和4年度より、一定の条件の下で、対面ではなく、カメラ、マイク、携帯型アルコール検知器などを使用することによって遠隔点呼も認められることになってきております。令和6年度には、車庫以外の場所、例えば車内、待合所、宿泊施設、自宅などでも実施が可能になって、さらに、令和7年度には事業者間の遠隔点呼も運用開始される予定と聞いております。

遠隔点呼が実施される背景には、労働環境の改善や運行管理の効率化というふうに認識しておりますけども、加えて、出勤場所が複数用意できることだとか、あとは短時間勤務職員を含めた

多様な人材確保にもつながるのではないかなというふうに思っております。

そこで、市バス営業所においても、同じ交通局施設内であります駅施設などを利用して遠隔点呼の仕組みを導入することで、柔軟な働き方とともに、運行効率の向上につながるんじゃないかなと思いますけども、いかがでしょうか。

○城南交通局長 点呼でございますけれども、交通局におきまして、特に市バスの点呼、これはこれまでちょっと不十分だったかもしれないという安全の文化、これを定着させるために非常に重要な機会といいますか、場として位置づけておるところでございます。現在、それは非常に重要に考えて取り組んでおるところでございます。そうすることによって、運転士のモチベーションを上げていたり、体調の状況を把握したり、あと、必要な伝達事項を行ったりという、これらは事故防止に資するものでございますので、これを一層強化していくことが安全運行の基盤につながるものとして捉えておるところでございます。

ただ、御指摘いただきましたように、交通局が管理いたします駅施設等を拠点とした遠隔点呼ですけれども、もしこの仕組みが導入できれば、運転士の出勤の負担の軽減とか、運行効率の向上が考えられるものと、こう考えております。ただ、一方としましては、実施に当たりましては、それに伴います必要な機器であったり、通信環境であったり、あと個人情報の管理の体制、こういったものを整えた上で、国の許可を得ることが必要であったり、あと、勤務とか労務管理といった現場の実情、これを踏まえた課題等々を解決していかなければならない。こういった慎重な検討は必要であるというふうに考えております。

これらの点を踏まえまして、まずは既存の拠点におきまして、この遠隔点呼というのを導入してまいりたいと。その中で生じるであろう課題等について整理をしていきたいと、こう考えております。その上で、車庫以外の——既存の場所以外の場所においてどのような形で導入できるか検討を進めてまいりたいと、こう考えております。

○分科員（平野達司） ありがとうございます。遠隔点呼は、働き方だけではなくて、運行管理の上でも効率化を図れるというふうに思ってますし、実際に市民の方に負担をかけずにコスト削減といいますか、経費削減の方策にもつながるというふうに思っておりますので、ぜひとも早急にそれぞれの市バスの事業所の施設内で進めていただきたいというふうに思っております。これも局長が言われた最大限の企業努力、市民の負担をかけずに削減方策がつながっていくという形になると思います。ぜひとも進めていただきたいと思います。

それでは、最後の３点目の質問に移らさせていただきます。地下鉄駅施設の全体のマネジメントについて伺います。

以前から地下鉄の改札の空間——フロアの空間ですね。私はこれの有効活用をもっとできるんじゃないかと以前もお話しさせてもらって、実際にはマルシン市場さんの出店も実施いただきましたけども、今回も市バスの乗務員の休憩場所として駅の施設の活用を提案させていただきましたけども、この駅の空間というのは、住民、市民にとっても大切な場所だというふうに思っております。

駅構内の利用者の目に入る空間以外にも、機械室だったり、地下鉄の職員の仮泊室だったり、様々な関係者の詰所ですね、こういった空間がそれぞれありながらも、そのスペースが目的を持った施設であるのは十分理解はしてるんですけども、安全運行としても必要ではありますが、施設が当初の造ったときのニーズからは、環境の変化であったりとか、機械が省力化して小さくなったとか、余剰スペースが発生することもあるんじゃないかなと思っております。これを全体的

に最適化を図りまして、余剰スペースの生み出しを、利活用の意思の下、集約や移転、適切な再配置をしていただいて、横連携を図る必要が私はあるのではないかなと思ってます。

駅構内の各施設はそれぞれ専門性が高いことは十分認識しておりますけども、それがゆえに、一層全体のマネジメント機能が発揮されるように強化すべきだと思いますけども、いかがでしょうか。

○**繁田交通局高速鉄道部長** 余剰スペースの活用につきましては、駅のにぎわいの創出だけではなくて、収支改善にもつながるということから、しっかり取り組んでいく必要があるというふうに考えております。

これまでも多くの駅でコンコース内の余剰スペースを店舗区画に用途変更するなど、駅構内の利活用を進めてまいりました。ただ、一方、機械室等の更新においても、機器の統廃合やダウンサイジングにより余剰スペースを生み出してきましたが、機械室がお客様の動線から離れた位置にある、また、余剰スペースが小さくて点在している、こういったこと、また、消防法上等々の法令の制約がある、こういったことから、協議・検討は行ってきたんですけども、なかなか深度化できなかったというのが現状でございます。

ただ、今後はワンマン化や駅務遠隔化システムの導入によって運営体制を見直します。また、海岸線の設備更新などでまとまった余剰スペースも生まれてくるというふうに考えてます。経営が苦しい中、冒頭に申し上げましたとおり、この余剰スペースの活用については、これまで以上に積極的に検討していく必要があると考えています。まずはこの余剰スペースに関する情報、あるいは現状の使い方などを、利用状況などを、高速鉄道部内だけではなくて、経営部門、あるいは営業部門なども含めて共有したいと考えています。そして、利用方法について、御指摘いただいたような組織横断的な検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員（平野達司）** ありがとうございます。今、組織横断的な検討をしていくということですけど、誰がイニシアチブを取って、誰の責任で進めるのかということをお伺いできますでしょうか。

○**繁田交通局高速鉄道部長** まずは、主体となっているのが鉄道部門なので、私、高速鉄道部長が中心となって進めていきたいというふうに考えています。

○**分科員（平野達司）** ありがとうございます。以前から本当にその空間というのはもっともっと活用できるんじゃないかな——地下鉄海岸線でもいろんなことをやっておられますけども、いろんな意見を取り入れて、ぜひ進めていただきたいというふうに思います。

実は、地下鉄の駅ではないんですけども、兵庫区役所の目の前の空間がありまして、そこで市長が公共空間のもっと活用を考えろという命題を出されまして、職員の方が自らミニ四駆のイベントを実際にあそこで、企業まで直接行かれまして、開催をされました。これ通過空間を本当に滞留空間に変えるという、公共空間の新しい使い方だったと思うんですけども、このような形で、自分たちで仕事とは別でやろうという形でされたので、そういった視点でもぜひ考えていただきたいなというふうに思ってます。

今回、全体を通して、大変厳しい経営環境の中で市民の足を確保し続けるというのは本当に難しいところではあるんですけども、市民や利用者の御負担とならない、働き方の部分であったり、効率的な運行体制の確立であったり、そういったことはやっぱり急務でありますので、強くそこは進めていただきたいというふうに思います。

それから、交通局がバスと地下鉄の各施設、これのやっぱり連携——今までの事業者にはない、新たなモデルという形で構築をいただきたいなというふうに思ってます。新たなチャレンジにも

積極的に取り組んでいただきたいというふうに思います。

先ほど私、ミニ四駆のお話を少しさせていただきましたけども、交通局の中でもいろんなアイデアの表彰制度はあろうかというふうに思います。ただ、それはアイデアのみの表彰になっていと思いますので、そのアイデアを実現して、効果も出せるところまでやって、評価するという仕組みもぜひつくっていただきたいというふうに思いますので、その中で、バスと地下鉄とやっぱり連携をしまして、最終的には経費削減しながらも、乗降者数に満足のいける公共交通であっていただきたいというふうに思いますので、以上、お願いを申し上げまして、質疑を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。

午前中の審査はこの程度にとどめ、この際、暫時休憩いたします。

12時45分より再開しますので、よろしくお願いいたします。

（午前11時44分休憩）

（午後0時45分再開）

○主査（植中雅子） ただいまから決算特別委員会第1分科会を再開いたします。

午前中に引き続き、交通局に対する質疑を続行いたします。

それでは、のまち理事、どうぞ。

○副主査（のまち圭一） 日本維新の会ののまちでございます。午後からよろしくお願いいたします。

まず、市バス64系統についてお伺いします。

神戸北町と三宮を結ぶ市バス64系統は、ほぼ並行して地下鉄北神線が運行しており、さらに、北神線利用促進を目的とする62系統バスも併せて運行されています。しかし、両系統合わせて年間約7,000万の赤字となっており、交通局全体として非常に非効率な運行を行っている状況と言わざるを得ません。

特に64系統は運行本数も多く、乗降客数も多いものの、営業距離が長く、結果として営業係数が高くなり、赤字を招いています。一般的に営業キロ数が長い路線ほど営業係数は悪化する傾向にあることから、64系統の見直しや62系統、北神線の活用を最大限図ることで、運行の効率化や赤字削減が可能ではないかと考えます。

一方で、路線の見直しについては、利用者からの大きな反発が予想されると聞いておりますが、交通局として、64系統、62系統、北神線の役割分担をどのように整理し、赤字解消に向けてどのような検討を進めているのか、現状と今後の方針についてお聞かせください。

○児玉交通局副局長 今、理事から御紹介いただきました64系統は、市バスでも上位の御利用がでございます。1日約6,200人のお客様に御乗車をいただいているということでございます。神戸北町エリアの方々の生活路線としての位置づけの濃いものでございます。

一方、64系統は、御案内のとおり、新神戸トンネルを運行するものでございまして、片道13.5キロという距離でございます。これは市バスの中でも長大路線ということでございます。この新神戸トンネルに関して、ほかの車の事故でありますとか、あるいは天候——台風、大雪といったようなときに渋滞が生じると。こういったような影響を受けやすいという性質がございまして、運行の安定性に課題を抱えているという認識をしてございます。

また、需要の方向——お客様の御利用いただく需要の向きというのが、午前中は三宮方向、午後は神戸北町方向へ言わば偏るというような傾向がございます。このために回送運行が多く生じている。加えて、有料道路ですから、バスの通行料金も生じているということで、必ずしも効率的とは言えないという、そういう性質がございます。

御利用のお客様にとっても、トンネルに入っている最中に渋滞してしまうといったようなことで、思いがけず時間を要するというようなリスク、こういうことを避けられるでありますとか、あるいは、私ども交通局にとっても、62系統で谷上方向へ移動していただくということは、これはバスの運行距離が短くなるというようなことで、運行の効率を向上させることができるという、こういう観点もございます。62系統と北神線の御利用が今後増えていくということは望ましいことというふうに考えてございます。

今年の4月からでございますけれども、64系統の定期券をお持ちのお客様が62系統と北神線もこのまま追加料金なく御利用いただけるという市バス64系統定期券の2ルート化というものを開始をしております。お客様がその時々状況に応じて最適なルートを選んでいただけるという環境を整えてきたところでございます。

この2ルート化の実効性——よりお使いいただくという観点で、62系統で、特にお帰りの時間帯を意識をしておりますけれども、帰宅時間帯における30分間隔で均等にバスを出させていただく。最終便をこれまでの夜8時半から23時30分——11時半まで延長させていただいた。この夜間の時間帯によりスムーズにお帰りいただけるような急行ルートというものも設定をしております。お客様の状況に応じて最適なルートを使い分けていただくというような観点で、まずは一度使ってみていただくというようなことを我々としては御提案をしていきたい。

この取組としまして、64系統定期券を窓口でお買い求めいただくわけですが、このときに62系統の時刻表なんかを載せたようなパンフレットをお渡しをしております。あるいは、64系統を御利用のお客様に、朝、三宮に着かれたときに、ぜひこれも使ってみてくださいということで、このパンフレットのお渡しというのを三宮のバス停でさせていただいているということもございます。

今後、2タッチデータ、あるいはお客様からのお声、我々現場の運転士からも御利用状況というのは逐一上がってまいりますので、この中で62系統、あるいは64系統の御利用状況を分析をしながら、あるいは検証をしながら、需給バランスを踏まえて、62系統と64系統のいろんな意味でのバランスを見ながら、総体でこの神戸北町エリアのバス事業の収支改善というものを目指していきたいというふうに考えてございます。

○副主査（のまち圭一） 今年度から62系統、特に夕方の時間帯から夜にかけてを充実させたところで、今後、人が夜の便に——地下鉄で谷上まで行ってもらって62系統に乗るというふうに徐々にシフトしていってもらって、使ってみてというところは分かりますが、64系統使ってる方から言わせると、やっぱり1本で行けるところが最大の魅力ということで、たとえ62系統と地下鉄を使って早く着いたとしても、乗換えの面倒くささがあるから、やっぱり64系統を使いたいという声は多くあるというのは伺っています。

ここはちょっと慣れていただくのに相当時間がかかるんじゃないかなというところで、その中で、どうしてコストを抑えていくかというところで、先ほどもありましたけども、地理的条件や営業所の配置上やむを得ない部分はあるかもしれませんが、64系統をはじめ、営業係数が悪い62系統や111系統など、谷上駅周辺エリアを運行するバス路線はいずれも中央営業所が担当してい

ます。新神戸トンネルを抜けて始発停留所まで到達するまで、一部は営業運行しているものの、多くは回送となっており、空気を乗せて走るバスが少なくないのではないかと考えます。

こうした非効率を解消するためには、北町操車場のさらなる活用を図る、あるいは、必要に応じて民間委託、民営化を含め、さらなるコスト削減策を検討すべきと考えますが、交通局でどのように考え、取り組んでおられるか、御見解をお願いします。

○**児玉交通局副局長** 理事からの、先ほどの乗換えがあるから確かにというのは、御指摘のとおりでございます。この部分に関して、実際に64系統と地下鉄西神・山手線を西のほうへ御利用いただいているお客様も一定いらっしゃいます。例えば板宿であるとか、名谷であるとか、そういうお客様はいずれにしても乗換えが必要なので、そういう方々に強くお勧めしているというのも現状の取組としてございます。

今、回送の件、御指摘をいただきました。今、理事から御紹介いただきましたとおり、神戸北町エリアの系統というのは北町操車場と中央営業所で担当してございます。64系統の営業運行と、62系統、111系統——これは北町エリアを起終点にしてございますけれども、こういったものを組み合わせて、極力効率的な運行になるようにということを取り組んでございますが、先ほど申し上げましたとおり、需要の向きが一定朝夕で少し違うということでございます。朝の時間帯に北町から出発したバスを三宮まで営業運行させて、これは回送で今、返してございます。これはいち早く戻すと。いち早く北町のほうへ回送して次の運行を担当するというので、この回送については、多くの需要をより効率的にお運びするために必要なものだろうというふうに考えてございます。

ただ、朝の時間帯の需要は北町側に多うございまして、北町発が今、64系統、30便程度ございます。この北町操車場の配置車両数が10両ということでございますので、朝の時間帯に中央営業所から北町方面に回送運行が一定生じているというのは事実でございます。

北町操車場をより効率よく活用すべきという御指摘はごもっともだというふうに思っております。ただ、敷地面積に限りがあるという物理的な制約がございます。周辺が既に開発された住宅地ということで、なかなか用地拡張というのも難しいということがありますので、まずは運用面、あるいはダイヤの工夫で効率性をしっかり高めていくということに問題意識を持って取り組んでまいりたいというふうに思っております。

先ほど必要な回送というふうに申し上げましたけれども、今日午前中の質疑の中でも御紹介させていただきましたとおり、回送運行率というのを経営改善のベンチマークにしていきたいと、こういう思いは強く持っておりますので、運行体制を徹底的に見直していく、この中では、民間事業者の方々のお力もお借りしながら、コスト削減ということをしっかり図っていきたいというふうに考えているところでございます。

○**副主査（のまち圭一）** この64系統、62系統については引き続き私も注視させていただきますので、コスト削減できるだけ——要のコスト削減と、黒字化目指して、引き続きやっていただきたいと思います。

バスの利用状況を見ていますと、先ほどもありましたけれども、当然、朝晩の利用が一番多いわけで、そのバスの時間帯の利用者というのは定期利用者です。ある程度予測のできる乗員であります。ここは安定して利用してくれるわけですが、一方で、バスの収益をよくするためにどうするかというと、やっぱり日中の時間帯、特に定期外というのは、要は230円満額もらえるわけですから、この利用者をどう増やすかということが大事なのかなというところで、次の

質問になりますけども、デジタル企画券を利用したバスの需要取り込みについてですけども、大阪・関西万博の開催や神戸空港国際チャーター便の就航により、今後ますますインバウンド需要が高まると見込まれます。本市でも地下鉄において、令和6年度にクレジットカードのタッチ決済を導入し、さらに、今年度からQRコードによる企画乗車券の販売も始まりました。しかし、市バスではこうした仕組みが利用できません。また、シティー・ループやポートループといった観光路線では、周遊パスなど企画乗車券が導入されている一方で、一般の市バスでは導入されておらず、観光客にとって利用しやすい環境になっているとは言い難い状況です。

日中帯の乗客を増やす方策として、この観光需要取り込みは重要と考えますが、市として市バスの企画乗車券や決済手段の拡充など、どのように検討しているか、見解をお伺いします。

○城南交通局長 理事から御指摘いただきましたけれども、今、関西万博が開催されておりまして、また、神戸空港の国際便も就航いたしまして、確実に外国のお客様が神戸で増えております。そういった意味で、その方々に市バスとか地下鉄とか御利用いただくということは非常に重要な観点であるということは認識しておるところでございます。

御提案いただきました市バスでQRデジタル企画乗車券が使えるようにならないかということでございますけども、このQR対応のできる機器を市バスの全車両に積むとした場合に、約4億円を超える初期投資が必要なのと、あと、継続的な保守費用を要することになりますので、現在の厳しい自動車事業会計の中では、その費用を捻出することはちょっと厳しいということは御理解いただきたいと思います。

ただ、対応機器を導入することは非常に厳しいんですけども、魅力のある企画乗車券を何とか使えるようにしていくということについては非常に大事だと思っております。特定の路線でございますけども、現在、QR対応の企画乗車券、これの実証実験とか導入の検討をしているところがございます。

具体的には、今、工事の関係で駐車場が減ってきております王子動物園、ここでの公共交通機関の利用を増やすという実証実験といたしまして、市バスの92系統と動物園の入園券、これがセットになったQRのデジタル企画乗車券を発売しております。これはバスを降りていただくときに、機械で読ませるのではなくて、アプリの画面、これを運転士に提示することによって利用ができるという、そういったことを今、実証実験的にやらせていただいております。

それから、インバウンドの御利用が多いと思われます六甲山へのルートとなります16系統ですけども、ここでもそういったQRのデジタル企画乗車券が導入できないかということを、現在、関係者と協議を進めておるところでございます。

今後もインバウンドなど観光の需要の取り込みにつながるような特定の路線につきましては、そういった乗車券が使えるようにしていくことで、誘客、市バスの乗客確保を図ってまいりたいと、こう考えております。

○副主査（のまち圭一） QRコードは初期投資で4億円かかるということなんですけど、例えばスマホみたいなもので運転手が持ってて、ピッとやるというふうなのが今後出てくるかもしれないので、そうすると大分コスト削減になっていくのかもしれないですね。

そこはこれからの技術に期待するところですし、やっぱり旅行してる者については、全部のチケットが1枚であったほうが、一々バスとかでやるよりは便利ですので、こういうのを使う方というのはこれからどんどん増えていく。特に外国の方というのは、それが1枚あれば簡単にいけるので、増えていくと思いますので、これは引き続き検討を急ぎのほうでお願いしたいと思

いますけども、次に、バスを日中帯になぜ乗らないのかというところをなぜなぜで考えていくと、やはりバスに対してネガティブなイメージがあるというのがあると思います。

そこは何かというと、時間どおりに来ないであるとか、時間に遅れる、あと、値段が電車に比べると高いというところで、時間どおりになぜ来ないのかというところを考えていくと、もちろん交通事情、交通渋滞というのがあります。

これは信号の操作とかすれば一部解消するところはあると思いますし、今度、ポートループでその実験をするというところなんですけど、さすがに市バスは距離が長いので、それをなかなかやることはできない——警察のあれもありますし、できないというところで、じゃあどうしていくかというところで、バスを降りるときに、運賃を払うときにやはりごちゃつくところがあります。そこを見てると、やっぱり現金を——10円、100円とかを入れている方もいらっしゃる、スマホというか、ICカードをピッとやる方もいらっしゃる、時間がかかるのは少しずつ解消してって、そういうネガティブなイメージを払拭するべきではないかなというところで、次の質問になりますけれども、この、特に都心部を走るバスの完全キャッシュレス化についてでございます。

ICカードによる2タッチ乗車が浸透しつつありますが、依然として現金で乗車する利用者也一定数おられます。現金乗車では支払いに時間がかかり、両替の手間も必要となるため、結果として運行の遅れにつながる要因となっています。

そこで提案しますが、まず、都心地域のバスに限定して完全キャッシュレス化をすることで、乗降時間の短縮や運行の定時性向上につながると考えますが、交通局としての見解をお願いします。

○森川交通局副局長 今、キャッシュレス化を進めたらどうかというお話をいただいたかと思うんですが、完全キャッシュレス化ということができると、両替の手間がなくなるとか、機械につきましても小銭の機能を全て省けるとかいうことで初期投資も少なくなるとか、いろんなメリット——お客さんにとっても事業者にとっても、そういったメリットというのは一定あるのではないかなというふうに考えているところでございます。

実際、国のほうにおきましても、国土交通省が運用上の課題とか効果の検証を行うということで、全国的に利用者の理解促進を図ることも前提に、令和6年度より完全キャッシュレスの実証運行というのを実施しているところでございます。

この対象につきましては、先ほどおっしゃったみたいな都市部というのに近いところがあるんですが、やはり利用者が限定的な路線——一番分かりやすく言いますと、空港へのリムジンバスといったものですね。これは旅行慣れしている方が基本的に使われますので、そういったものに慣れているんじゃないかと。あとは観光路線——ポートループとかそういったものとかに、やはりそういった路線を対象に、今回スタートしているという状況でございます。

神戸市で考えたときに、都心部、確かに三宮の辺りも市バスは多々走っているんですが、観光施設との間で結んでいる路線というのがほとんどございまして、先ほどお話がありました2系統にしましても、三宮から出て、最終的にはずっと中央区から灘区の北側のほうを走っていきまして阪急六甲のほうにつないでいくという形で、そういった路線でございますので、住宅地とつないでいるという状況の中で、お子様の御利用があるとか高齢者の御利用があるというようなところで、必ずしも今、ちょっと様々なお客様の御利用が想定される路線の中で、完全キャッシュレス化ということに踏み切るのは、なかなかちょっと、その市民の方の御理解が得られ

るのかなというところが不安なところでございます。

一方で、いわゆるＩＣＯＣＡとかＰｉＴａＰａというものが今、先行しているわけですが、神戸市の市バスにおきましては大体90％ぐらい、敬老パスもＩＣに切り替えていただいているというところが非常に大きいかと思いますが、それによって、高齢者の方についてもＩＣを使っただけの方が実際には多々おられますので、9割程度ということで、かなり高い水準でＩＣ化が進んでいるのかなと――100％にはなりませんけれども、これをより高めていくことというのが、やはり今の状況でいきますと、乗り降りを一番スムーズにしていって、乗客の方のストレスですね、そういったものを省いていけるという形になるのかなというふうに考えてございますので、またそういった取組を、一生懸命頑張っていきたいというふうに考えているところでございます。

○副主査（のまち圭一）　そうですね、敬老パスがあるので、よくこのキャッシュレス化という高齢者がという話になるんですけれども、ほぼ、もう敬老パスでＩＣ化されているので、ある程度その困ることはないのかなという、あとはテンパリですね。一時的に行く人でカードを忘れたとかいう人にどう対応するかという、この問題はあるんですけれども、これも引き続き検討していただいて、研究していただいて、状況によって、全国の状況もあると思いますし、もう世の中が、特にこの万博では完全キャッシュレス化というふうになっていますので、そういう時代の流れに早く対応していただければと思います。

ちょっと飛ばして、私も最近、実はバスによく乗るようになりました。なぜ乗るようになったのかというと、行きたいところをグーグルマップでぴっと押すと、今までは電車だけだったんですけれども、そこにバスの乗換え案内が出てくるというふうになって、このグーグルマップを使うと案内されるので、そんなに簡単に行けるんやったらバスに乗ろうかというところになっていきますと。

これは、では今まで、乗らないんじゃないなくて乗れなかったんですと。それはバスがどこに行っているか分からなかったから、それでバスが何時に来るかも分からない。それがもう今やスマホですぐ分かるようになったというところで、そういう観点から、どうしていくかというような質問をします。

まず、誰もが分かりやすい、乗りやすいバスというところで、例えば4方向にバス停がある場合に、どこにどの系統が来てどの方向に行くのか、複数系統が同じバス停を使用する場合にはどの系統に乗れば目的地に着くのか、非常に分かりにくいという声を聞きます。

現在ではグーグルマップなどのバス停の位置は表示されるようになっていますが、初めて訪れる方にとっては地理感がなく、さらにバス停名が地名ベースであるため、目的地としての関連が分かりにくいケースもあります。例えば石屋川車庫前というバス停名は、地元の方なら分かりますが、観光客には、どの方向に行けるのかというのがイメージが湧きにくいです。

こうした状況を改善し、バスが使いにくい、分かりにくいというネガティブな要素を解消するためには、案内表示やバス停名を含めた利用者目線での総点検と、分かりやすさ重視の見直しが必要と考えますが、交通局でどのように検討されているか、見解をお願いします。

○児玉交通局副局長　今御紹介いただきましたとおり、例えば四つ角にバス停があって、どこにバスが来るのかということが非常に分かりにくいというのは、まさにおっしゃるとおりだと思います。

主要ターミナルでありますとか大きな交差点には、当然ながら同じ乗り場のバス停が四つ角に

立っているというケースがございます。こういったようなことに対しての分かりやすさの対応というのは必要だろうということで、今、私どもで取り組んでおりますのは、交差点の北東側を起点にしまして、時計回りにアルファベットでバス停の記号をつける——A乗り場・B乗り場・C乗り場というような、そういうような取組をしております。これは昨年度から始めておるところでございますし、今、三宮のほうでも、これは都市局のほうで主導されて、我々交通局も参画する中で、乗り場の案内を分かりやすくしようと、こういう取組も進んでおるところでございます。

バス停の名称についても御指摘をいただきましたけれども、現状のつけ方としては、その近辺の町名でありますとか、あるいは駅名、主要な公立病院、あるいは学校、動物園、認知度の高い公共施設名を使うということが多くございます。一方で、地域の方に定着をしている地名を使うという、こういうケースもございます。

ただその中で、例えばノエビアスタジアム——よく理事に行っていたら、以前伺いましたけれども——吉田町1丁目という停留所なんですけど、ここにスタジアム前というような呼び名をつけておる。

あるいはバスの行き先表示、車体の行き先表示も少しやっぱ工夫が要るだろうということで、例えば以前は鶴甲団地行きというバスが来ておりましたけど、今は神大正門前経由というような文字を入れるというような工夫もしております。

御指摘のとおり、鉄道に比べてやっぱりバスというのは、圧倒的にバスに乗る前の情報が少のうございます。こういったようなことについて、特に日常利用というよりは観光であるとか、そもそもバスをふだん御利用いただかないようなお客様に対して、どういう情報をしっかり、どんなチャンネルでお伝えしていくのいいかというのは我々なりに分析をしながら、ほかの事業者の例も見ながら、研究を進めていきたいというふうに考えてございます。

○副主査（のまち圭一） こないだ常任でもちょっとこの話をさせてもらって、そのバス停の情報をG T F Sというか、位置情報をグーグルに送っているということで、それでどんどん分かりやすくしていったらというところなので、我々としても、もうほぼグーグルでびっと見て、それで一番近いバス停に行くというパターンが最近はどうも多くなっていると思うので、これからそういうのがどんどん増えていくかなというところで、あわせて次の質問になるんですけども、そのバスの動的オープンデータの活用についてでありますけど、現在、市バスでは、バス停に掲示されているQRコードを読み取るとバスの位置情報が分かる、ロケーションシステムを提供しています。

一方で、東京都営バスや京都バスなどでは、このバスの走行位置や遅れ情報ですね、これをG T F Sリアルタイム形式のオープンデータとして公開しており、グーグルマップなどの経路検索アプリと連携して、地図上でバスの位置や遅延状況を確認できるサービスが提供されています。

こうしたサービスはバス会社が自社で開発するものではなくて、民間事業者や一般会社がデータを活用して提供するものであり、今後このような方式がさらに普及すると考えています。市民や観光客の利便性向上と利用促進のためにも、本市においても動的データをオープンデータとして公開し、民間サービスとの連携を図るべきだと考えますが、交通局の見解をお願いします。

○児玉交通局副局長 G T F Sリアルタイム形式というデータ形式があるということは承知をしております。

現状、交通局では、今バスロケーションシステムというものを運用してございますけれども、

今年度予算でリニューアルをしたいというふうに考えてございます。現在は、市バスのバスロケーションシステムを見ていただいても文字しか出てこない。これを地図上で見ていただけるようなものという、直感的に分かる——今どこにいますかということが直感的に分かるようなもの、これを御提供していきたいというふうに思っております。

さらに今、市バスの情報しか出ません。共同運行している路線が幾つかございます。例えば共同運行は神姫バス・山陽バスとやっておるわけでございますけれども、これも一元的に出せるというようなことを、まずは取組を進めさせていただきたいというふうに思います。

今理事から御紹介いただきましたG T F Sリアルタイムのオープンデータ化をやるためには、まず、我々のその車載機器の改修が必要だということで、今、共同運行で今度一緒にデータが出るという神姫バス・山陽バスで、まだその対応ができていないということで、このあたりも——ほかの地域で既に進んでいるということもございますけれども、まずは今、今年度進めている我々のバスロケーションシステム、直感的に分かるようなもの、これでもってシームレスなサービスをまずは展開していくということに、取組を進めさせていただきたいというふうに考えてございます。

○副主査（のまち圭一） 時間がないので。

要はこっちで、自分でつくり込むというのは相当なお金がかかるんですよ。オープンデータを出すことによって、いわゆるグーグルの既存のものを使えるので、相当コストを安く図れます。先ほど言ったように、検索すると、ちゃんともう何分遅れで着きますという情報が出てきますので、もうわざわざ構築しなくてもいいわけですね。

だから、もうオープンデータにするだけでいいと思います。これで地図でやって、あと1分で行きます、何分で来るのか分からないというのを、もうグーグルマップを見ていたら、それで例えば72系統なのか60何系統なのか、どっちが先に来るかなんていうのが全部分かるわけですから、もう全部オープンデータにしてもらったほうがいいと思いますので、もうそういう、自分でつくり込むというのはやめてもらって、オープンデータを公開していただいたほうがいいと思いますので。

以上、終わります。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、山本委員、発言席へどうぞ。

○分科員（山本のりかず） 私からは、交通局の広告等の附帯事業の推進についてお伺いしたいと思います。

神戸市市営地下鉄駅にはたくさんの広告媒体があり、令和6年度における広告料収入、約3.5億円と伺っています。大半が地下鉄事業に関するものであると伺っております。

地下鉄駅ホームの対向壁にある電照掲示板広告については大半が市政広告であり、収益獲得の観点から、非常に残念です。交通局の経営が苦しい中、これらについて1つ1つ把握して戦略的に活用し、広告を勝ち取っていくというふうな気概で取り組んでいただきたいと思います。

広告事業に関して交通局としてどのように取り組んでおり、分析し、戦略を立てているのか確認します。

○城南交通局長 国内の交通広告の市場でございますけれども、これはちょっと徐々に回復してまいりまして、前年に比べて8%の増という傾向にございます。ただ、コロナが起こる前の平成30年度と比べますと、いまだ23%の減ということで、市場はちょっとシュリンクしております。国

内の交通広告が令和6年度好調だったのは、主に駅全体を広告とする駅ジャックが首都圏・東京において展開されたことが、大きく寄与しておるようでございます。

ところで我々、当局のほうの6年度の広告料の収入でございますけれども、これは三宮1番線のホーム、ここにデジタルサイネージを連続で並べておりまして、これが寄与しまして、前年度でプラスの9%となっております。ただし、全国と同様、コロナ前と比べると15%の減でございます。特に中づり広告とか電照看板、それから駅貼り広告、これが大きく減少しております。

御質問いただきました電照看板でございますけれども、特に御指摘のホームの反対側の対向壁にある看板ですけれども、これは当局のみならず他社局においても同様でございます。その入替え・設置は夜間にしなければならないということとか、あと電車の車輪等々の摩耗による鉄粉がございますけれども、こういったことの清掃が必要になることから、ちょっと今クライアントのほうからは敬遠されており、苦戦しておる状況でございます。

我々の広告の考え方、戦略でございますけれども、これはやっぱり非常に今、財政状況が厳しゅうございますので、投資をするにしましても、これはやっぱり費用対効果の見込める乗降客数の多い駅で検討すべきだと、その優先順位を高めるべきだというふうに考えております。

具体例としましては、令和6年度、三宮でリニューアル工事を行いました。ここでは昨今の駅ジャック型の新しい広告ニーズであるとか、音声付きのデジタルサイネージの広告ニーズ、これに対応できるように、コンコースにサイネージを並べまして、かつ、それを音声付きにしたところでございます。

それらの販売に当たっては、それらが紹介できるような動画を作成しましたほか、在京の広告代理店に神戸に来ていただきまして、現地において実際の媒体を見ていただいたところでございます。

かつ、デジタルサイネージとは同じ場所でございますけれども、三宮に大型の壁面広告、E-WALLというのを設けました。これを我々自ら、例えばKAWARU ACTIONの子供の名前入りのアクリルキーホルダー、これを壁面に貼り付けて自由に取っていただくような企画であったり、映画の8番出口とのコラボ企画で、黄色とか黒の2色でエッジの効いたメッセージを出すことなどで、インパクトのある掲出を行ったところでございます。これらの取組は各種メディアとかSNSで拡散されまして、この三宮駅のE-WALLの広告価値の高さ、これをPRできたのではないかなと思っております。

そういったことで、具体的な成果といたしましては、サイネージも含めてでございますけれども、例えば大手時計メーカーであるとか大手飲料水のメーカーであるとか、あと大リーグであるとか、そういったところの広告も出稿いただいたところでございます。

我々としては、まずは新しくつくりました主力製品、これを売り切ることに注力してまいり所存でございますけれども、広告ニーズ、それから時流の変化、これに柔軟に対応しつつ、しっかりと安定的な広告収入の確保に向けて考えてまいりたいと、こう考えております。

○分科員（山本のりかず） 局長からは市場のシュリンクと、現場の認識と課題については私も理解しております。その中で、先ほど御紹介していただいた様々な取組は進めていただきたいと。

さらなる取組をしてほしいという思いがありまして、その中で、私もいろんな政令都市を含めて他都市を視察する場合は、交通局関連の地下鉄であったりとか、バスに乗ったりとか、実際目で見たりする、注視して見る機会を得るようにしています。

その中で、例えば大阪メトロになる前も、大阪市営地下鉄の場合も、私、乗車したりとか、そ

の歴史を見てきたわけですからけれども、直近の。その中でもやっぱり、何て言うんですかね、お金を稼ぐ商人魂というか——例えば我々乗客が上る階段のところにも広告のスペースを出したりとか、そういうところにも広告を出していくんだという、僅かなビジネスチャンスでも取りにいく姿勢というのは、肌身で感じた次第です。

その中で、神戸市交通局において今後の広告戦略として、新たなニーズを捉えたその媒体の整備など、どのように、もし検討しているのであれば教えていただけますでしょうか。

○**森川交通局副局長** 我々としみしても、既存の媒体をそのまま、これは売れないと置いておくのではなくて、柔軟な発想を持って売っていかないといけないというふうに考えているところでございます。

その中で1つには、三宮駅にありますけれども、電照看板がやっぱりなかなか売れなかったと。発色とかを考えると、今、ファブリック広告ということで、布にやったほうが発色がよく出るということで、そういった提案がありましたので、電照の部分を取りましてファブリックに切り替えをさせていただいたりとか、あと、押し広告という形で、いわゆるメーカーさんとかが広告を出すのではなくて、私はこのアイドルのファンなのでこれを出したいというのが、結構、新神戸駅で今はやっておりますので、その人たちにとって喜ばしいような媒体となるように、壁板とか、そういった材質を変えさせていただいた。

さらには、地下鉄、今、海岸線に乗っていただきますと、窓に結構大きな広告が貼られてございます。従前で行くと、窓に広告を貼るとかいうのはなかったかと思うんですけれども、皆さん大体スマホを見ますので、視線が上に行かないんですね。でも、どこの駅に着いたんだろうということでホームは見ますので、窓越しにはやっぱり視線が行くということがあって、そこに今、大きな広告を出したいというニーズがありまして、そういった広告を今、増やしてございます。

さらには、新しく設置しましたホーム柵ですね。そちらのほうに、対向壁じゃなくてホーム柵であれば日中にシールが貼れますので、そういったところも使ったりとか、あと改札のところの改札機、必ずピッと今、ICをやられると思うんですけれども、そのときには、皆さん絶対視線がそこに行く。

だから、そこにちっちゃくてもいいから広告を出したら価値があるんじゃないかと、こういった形で少しずつ、こつこつ柔軟な発想で、民間事業者さんとか広告代理店とも知恵を出し合いながら、今取り組んでいるところで、こういった取組をさらに活発にしていきたいと考えているところでございます。

○**分科員**（山本のりかず） 副局長おっしゃったように柔軟な発想で、しっかりとそれが現場で同じような感覚で、必ず実行していただくようお願いしたいと思うとともに、私も先日、職員の方と学園都市と三宮と、あと名谷駅に実際、一緒に同行させていただきました。ファブリック—布製の広告、全然発色が違うので、こういう取組もされているんだと改めて感動した次第です。

また、そういう取組を——押し活もありましたように——進めたいと思うに、例えば阪急さんなんか、つり輪とかでも何か広告を出しているということもありますので、様々な柔軟な、他の交通局も実践しているような発想でフレキシブルに考えていただいて、あとは現場で必ずアイデアを出して実行するというふうな取組も進めたいなと思っています。

先日、鉄道の日実行委員会が主催する第24回日本鉄道賞において、神戸市交通局の取組「K O B E K A W A R U A C T I O N」が日本鉄道大賞を受賞したという記事、そしてホームペー

ジでも拝見しました。交通局の取組が評価されたことに関しては敬意を表したいと思います。広告においても、神戸市民も含めて様々な方から変わったと評価していただけるように、実績を残していただくよう要望させていただきます。

次、再質疑ですけれども、新たな販路の開拓について伺います。

広告を多く掲載していくためには、既存の顧客だけではなく、民間でも一緒ですけれども、新規に顧客の開拓を進めていかなければならないと考えております。独自の販売チャネルを持ち、開拓していくべきと考えますが、例えば神戸にある大手の企業に働きかけ、他局と連携しながら、例えばこの駅、実際、神戸にある住宅販売会社は、ある駅、丸ごと広告を出しているという形で当局も聞いていますけれども、そのような事例を参考にしながら、地元にある企業も含めて広告のチャネルを増やすべきと考えますが、考えがあればお聞かせください。

○森川交通局副局長 広告なんですけれども、一義的にはやはり専門性であるとかノウハウとか、あとお客さんとの間のネットワークとかいうことを考えますと、やはり広告代理店のところを通して広告を取っていくというのが1つのやり方だというふうに思っております。

ただ、神戸市としていろんな事業をやっておりまして、民間事業者との関係も非常に多く持っていると。この関係をやはり活用するというのも、今御指摘いただきましたように、非常に重要な観点というふうに思っております。

例えば工業会ですね。ああいう工業団地のところにはいろんな企業が入っておりますので、そういったところを御紹介いただいて、我々からこういうところに広告できますよというようなプレゼンテーションをさせていただいたこともございます。

あともう1つは、今、企業さんのほうからしますと、やはり就職、採用難に苦しんでいらっしゃる。その中でいろいろとお話を伺っていると、企業名が知られてないねんというのが、やっぱり非常に苦勞としてあるというふうに伺っているところでありますので、それを交通広告の中で、当市でできないかということで、こういう形でPRができますよということで、市内の約400社、ちょうど周年を迎えた——50周年とか40周年とかを迎えたような企業さんに対して、これだけ歴史ある企業なので、神戸で頑張っていますよということをもっと市民に発信しませんかと、そういったダイレクトメールをお送りさせていただく、そういう取組もさせていただいているところでございます。具体的には、ちょっと社名はなかなか言えませんが、実際に企業さん、他局とお話をしている中で御紹介をいただいて、成約につながっているようなものもございます。

これからもあらゆる機会を捉えて、広告の話でなくても何かの話の機会に広告を入れていく、それによって向こうのニーズを聞き出して提案をしていく、そういう視点を持って、局を挙げて頑張っていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（山本のりかず） 今後の取組に期待したいと思います。

その中で、当局から、先ほど私が申し上げました対向壁の電照看板、割合を見させていただきました。19駅中、約50%、10駅は有償契約がゼロという駅がございまして。もう、ほぼ半分が市政に関する情報で埋まっていると。それも19駅ある中で、調べると市政の情報が約8割、約20%が有償契約ですので、まだまだ努力が足りていないかなと個人的には考えておりますので、しっかりとそこを——神戸市の市政情報も大事ですけれども、お金を稼ぐという面からすれば有償契約もどんどん取っていく、せめて半分以上にさせていただく努力も、ぜひ、していただきたいなと思います。

その際に、営業推進の人数が足りないのであれば人数を工夫するとか、いろんな試行錯誤をし

ながら、現場の課題もいろいろ聞いていますので、そのあたり期待したいと思います。

私からは、午前中もいろいろな審議がありました。局長からは、仕事に対するやりがいや働く目的に関して議論がありましたし、日々、業務プラスアルファでチャレンジして、成果を出した職員については、しっかりと人事面・給与面で評価していただきたい。これ、ほかの会派もありましたけれども、私からも要望させていただきます。

先週、交通局の職員の皆さんと私、実際、新長田の8番出口も視察させていただきました。その現場では、平日にもかかわらず、若い方々を含めて世代を超えて楽しんでいる状況を確認できました。現地を訪れる方々が地域経済を盛り上げ、そして地下鉄に乗っていただけることを期待しているわけでございます。

その中で、加えて、交通局職員の現場から8番出口についての取組、某配給会社に働きかけたとおっしゃっていますので、そういうボトムアップのアイデアや、何かチャレンジして実際つなげていくということも、一方で大切ななと思っています。

つまり、アイデアを出してチャレンジして実行している職員が報われるような評価制度を推進していただくとともに、午前中には局長から、感動や行動変容という答弁の言葉もありました。やはり職員1人1人が元気で、前向いて、明るく仕事に取り組まないと、暗い雰囲気です仕事すると、それが市民サービスにも影響していると私は感じています。

例えばテーマパークで例えると、USJやディズニーランド、皆さんも1回は行ったことがあるかなと思いますけれども、そこでは、やはり働く人が輝いていると。それが訪れる方に伝わって、やはり感動をもらうという形になりますので、本庁の皆さん、そういう感動とか、やっぱりそういうのを伝えるのであれば、しっかりと現場の皆さんにも伝わるような努力をしていただきたいと思います。

あと、どの組織にも不平や不満を口にする方が一定数いますが、そのようなことに引きずられずに前向きにチャレンジしていく、実績を残していく組織風土に変革していただくことを改めてお願いするとともに、期待したいと思います。

次、忘れ物の取扱所について伺います。

交通局における忘れ物取扱所は、日々、バスの車内や地下鉄の車内、駅構内での拾得物を集約しております。私自身、交通局の職員とともに現場視察させていただきました。委託事業者と意見交換をした中で、大きく3つの課題がございました。

まず、1点目。お客様へのサービス向上の観点で、私もびっくりしたんですけど、アナログ的な管理をしていると。電話や紙でのやり取りとなるので探すまでに時間がかかることなど、効率の面で課題が挙げられていました。

神戸市全体でDX化を進めていく中で、まだまだ現場ではそういったアナログ的な仕事のやり方で進めているということを認識して、改めてびっくりした次第です。課題解決に向けての今後の取組について確認させてください。

- 森川交通局副局長 忘れ物についてお話をいただいたんですけども、忘れ物につきましては、やっぱり、正直言いますとかなり労力になってしまっていると。年間でいきますと大体3万件くらいで、鉄道等で雨が降った日には特に傘の忘れ物が多いものですので、忘れ物のないように注意してくださいと言っているんですけどもなかなか減らないというところで、正直言いますと、とにかく忘れ物をしないでいただきたいというのが、我々からすると一番の思いでございます。

その上で、今御指摘いただきましたとおり、確かにすごくアナログの運用となっているのは事

実でございます。これをデジタル化できないかということにつきましては、他都市の取組でありましたり、ほかの取組も今、いろいろと調べているところでございますが、かなりコストがかかっているという状況でございます。

交通局の中で、どうしても今、装置産業になっておりますので、鉄道の運行であったりバスの運行であったり、こういったもので、システム投資のお金がかなりかさんできてございます。今の経営状況からいきますと、やはり費用対効果——その分だけ何かが減らせるとか、さらに売上げが持てるとか、というところ辺はやはり整理をしていかないと、DXを進めるのはいいんですが、その分の投資をすることによって、かえって経営を傷めてしまうというのは本末転倒かと思えますので、そのあたりもきちっと精査をしながら、本当に役に立つシステムを厳選して入れていけるように、頑張っていきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（山本のりかず） 費用対効果については私も同感です。何が何でもDX化しろとは言っていないので、先ほど副局長がおっしゃったように、やっぱり課題が労力であると。あとは抑制していかないといけないと。

では、忘れ物をしないように抑制するところに、例えば力を入れたりとか、そういう側面もこれから交通局、必要じゃないかと、今答弁、やり取りして聞いていましたので、抑制にも力を入れつつ、今DX化も様々なやり方がありますので、既存の大手のベンダーに頼まずに、もっと違うようなコスト——日進月歩で技術は進化していますので、そのあたりも注視しながら、しかるべきタイミングでやっていただきたいことを要望します。

次、忘れ物関連について、2点目。

現場視察させていただいたときに、スペースの問題で、例えば持ち主が見つからない場合、3か月に1度、入札による売却を実施していると委託事業者から説明がありました。それでも売却できる物件に限りがあり、保管にも限界があるとのことでした。そこで、改善策があれば教えていただけないでしょうか。

○森川交通局副局長 物の保管の関係上、やっぱり3か月以内に売るというのは、なかなかできないところがございます。整理方法をどうしていくとか、そういうところが課題かと思っておりますが、まだ現時点において妙案はありませんので、また引き続き知恵を絞っていきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（山本のりかず） 課題認識は一緒ですので、今後の課題解決に向けた取組に期待したいと思います。

次、3点目に関しては、内部事務処理の問題で伺います。

各駅や駅から送られてくる通送——つまり人から人へ受け継いで送ることが記載されている拾得物のタグに記載がなく、忘れ物取扱所の負担になっていると。このことは私、びっくりしました。加えて、各営業所や駅とのデータ連携がうまく進んでおらず、紙での管理となっており、事務処理速度が上がらないという指摘がありました。

課題解決について、どのように取り組むのか確認させてください。

○森川交通局副局長 御指摘の件につきましても、本来であればオンラインで情報が伝達できるということが望ましいというふうに思っておりますが、先ほど申し上げましたとおりに、システムを組むとかいう話になりますと費用対効果の問題もありますので、そのあたりは精査をしていきたいと。

あと、記入につきましても、全てが間違っているというわけではなくて、おおむねは適正にで

きているんですけれども、やっぱり記載が適切ではないものが含まれているということは聞いてございますので、やはり、いわゆる記入要領ですね。記入する様式が今のままでいいのかとか、そういったところについては改めて精査をさせていただく。そのときには委託しています忘れ物取扱所の職員にも聞いて、こういったところを直していくという視点を持って、きちんと直していきたいというふうに考えてございます。

○分科員（山本のりかず） 人間ですから、記載ミスであつたりとか一部失念することは、人間ですからね、全て100%をしるとは言いませんので、そういうところがあつたとしても、空白で何も書かれずに送られてくる。これが日常化するというのは、失礼、厳しい言い方かもしれませんが、職務怠慢ではないかと。当たり前のことが当たり前にできていない。

それは、地下鉄だけじゃなくて交通局的バスから、そういう空白のタグが多いということも事前に聞いていますので、ここにおる皆さんは意識は一緒だと思いますけれども、やはりそれが現場の1人1人まで届くような幹部からの指導なり、現場の管理者からの指導というのを徹底していただきたいということを要望させていただきます。

そのこと自体が、やはりお客様が忘れたときに、やっぱりここに届けて返ってきたなという安心感であつたりとか皆さんの信頼につながると思いますので、しっかり、当たり前のことは当たり前前にできるような組織にしていきたいと思います。

その中で、最後、デジタル化やD Xの推進について、現在、既存の、先ほども費用対効果、なかなか交通経営環境が厳しいという状況がありましたけれども、現在のクラウドシステムには様々なサービスがあり、お客様のサービス向上のため、デジタル化やD X化を進めて非効率を解消していくべきと考えますが、先ほどと答弁かぶらずに、考えをお聞かせください。

○森川交通局副局長 実際に、職員がk i n t o n eとかを使ってデジタル化をする取組も、今させていただいてございます。そういった形でコスト意識を持って、できる限り効率的にミスのない仕事となるよう、全庁的に取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

○分科員（山本のりかず） 交通局、現場で働く職員さんだけでなく、市民サービスの観点から、やっぱり市民がサービスを享受できる——例えば落し物で現場に行くと、傘とか現金とか、拾得物、警察とのやり取りもあると。その警察のやり取りの中でもデータのミスマッチというのが現場では生じているということもありますので、その中で私がびっくりしたのが、現場に行くと、昔では考えられないスーツケース——よくマスコミで、今スーツケースをわざと置いて、ホテルとか、そういう交通施設に置いて自分の国に帰るという報道もされています。実際そんなに多くありませんけれども、スーツケースであつたりとか、ベビーカーという落とし物もありました。

そういうことも踏まえて、市民サービス向上の観点からも、そのD X化を進めていただきたいと要望します。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、萩原委員、発言席へどうぞ。

○分科員（萩原泰三） 公明党の萩原泰三でございます。早速質疑に移らせていただきます。一問一答でよろしく願いいたします。

今日は、大きく4項目に分けて質問させていただきます。

まず1つ目、自動車事業についてです。令和6年度自動車事業決算についてお伺いいたします。

自動車事業では、昨年10月に32年ぶりとなる運賃の改定や、兵庫・長田エリアの路線再編・減

便などを実施し、令和5年度よりも営業収益が2億7,900万円ほどの改善はしたものの、令和6年度の営業損失が約12億1,700万円となり、一般会計などからの繰入れにより、経常損失は約2億2,200万円という結果でありました。

また、資金不足率は19.6%と前年度よりも悪化し、健全化団体への転落の基準となる20%を何とか超えない水準にとどまりましたが、一般会計などからの支援により何とか踏みとどまっている感のある自動車事業会計の決算の評価と、今後の資金不足比率の見通しと対策についてお伺いいたします。

○城南交通局長 まず、評価でございます。

収入について申し上げますと、1日当たりの乗車人員でございますが、これは9月から実施されております高校生通学定期の無料化の効果もございまして、前年度比約1.6%の増となっております。加えまして、10月に32年ぶりとなります運賃改定、これの効果がございまして、1日当たりの乗車料収入でございますが、これも前年度比約4.6%の増収でございます。結果、令和6年度の営業収益は91億1,700万円となりまして、前年度比約3億円増収となっております。

次に、コストでございます。物価の高騰、そして軽油高、それからバス車両の更新に伴います減価償却費の増大等々の影響がございました。ございましたけれども、兵庫・長田エリアにおけます路線再編であるとか、あと需要に応じました増減便の実施、それから在籍車両数の適正化等々、効率的運行の体制の構築などの経費削減に取り組んだところによりまして、営業費用は昨年度比、微増でとどまったところでございます。

損益でございますけれども、これらに従前からの一般会計からの支援でございます、この経営改善促進補助金8.5億円等を踏まえまして、経常損益は前年度の約6億円の赤字から約4億円改善いたしまして、2億円の赤字となったところでございます。

資金不足比率でございますけれども、累積資金不足は17億9,500万円となりまして、資金不足比率も前年より悪化いたしまして19.6%となりまして、依然として危機的な状況にあると考えているところでございます。

今後の見通しでございます。1日当たりの乗車人員が、新型コロナ前、18万人ございましたけれども、今15万人強までしか回復していないこと。それから昨今の労務単価の上昇、燃料費の高止まり、バス車両等々の物価高騰、金利の上昇等の影響を受けまして、厳しい経営状況下にあるのは変わりございません。

また今後、毎年20数台規模のバスの車両更新が必要となることに加えて、特別減収対策企業債——これはコロナのときに頂きましたけれども、この償還が始まった等々で、非常に厳しい資金状況に直面していると言わざるを得ない状況でございます。

そのため、まずは経営計画2025及び経営基盤強化パッケージ、この各施策、これを着実に実行してまいります。具体的には、乗務員の運転時分の見直し、回送率の改善の、効率化運行に向けた企業努力等に取り組んでまいります。

また、次期経営計画の策定におきましても、あらゆる増収策を模索するとともに、共同運行をはじめ民間路線バス事業者との連携による運営の効率化を追求する、こういった視点を持ちまして、一層の経営基盤の強化につながる施策の検討を進めてまいりたい、そして路線バス事業の持続可能性を高めてまいりたいと、こう考えております。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

営業収支は改善しているということですので、毎年23台のバスの入替えが発生すると。こ

の物価高であつたりとか賃金上昇、人手不足ですね、人口減少の外部要因で、なかなか厳しいところがあると思いますが、さらなる経営改善を進めていただきたいと思います。

続きまして、バス路線等について伺います。

現在、市バス事業の持続可能性を高めるために、路線の見直しや減便、ダイヤ変更などが実施されています。しかしながら、当該路線の利用者を含めた地域住民への周知に十分な期間が確保されていない、また、必要な方へ十分に伝わっていないなど、その内容の在り方に対する御意見をいただいております。

非常に厳しい危機的経営状況であるので、路線の見直しや減便などへの理解をしていただいた上で、今後も多くの方に御乗車いただくことが求められていると思います。そのため、丁寧に理解を求める姿勢や周知方法に改善の余地があると思われそうですが、今後どのように対応していこうと思われているか、御意見をお伺いいたします。

○城南交通局長 市バスを本当に多くの市民の方に御利用いただきまして、そして持続的な運営を図っていくためには、我々の取組、そしてその意義とか意図を市民の皆様方に理解いただくということは、御指摘のとおり非常に重要であると、こういうふうに考えております。

これまでの路線見直しでございますけれども、2度大きいものをやりましたけれども、周知方法とか期間に改善すべき点があったということは認識しておるところでございます。今後はこういった路線見直しなどの大きな変更の際、こういった際には、十分な周知が図れるおおむね半年前の告知、これを原則として、丁寧な説明に努めてまいりたいと、こう考えております。

また、通常のダイヤ改正なども行いまして、減便等も行いますけれども、こういったことにつきましてもできるだけ早めにお伝えできるように努めてまいりたいと、こう考えております。

あと、市バスは今申し上げたような課題がございます。そういった課題を含めまして、事業への理解をより深めていただく取組といたしまして、これまでも市バスの現状を示す様々な数値をテーマにラッピングしたようなバスを走らせたり、あと、初めて神戸市に移られた方に、バスの乗り方とか提供しているサービス、こういったことを解説するような冊子——デジタル冊子でございますけど——「ノリセツ」というものを発行したり、そういった取組もしてまいりました。引き続きそういったことを行いまして、乗って支えるという雰囲気醸成も試みてまいりたいと、こう考えております。

現在、経営状況というのは待ったなしでございまして、路線・ダイヤの見直し、これは市民の足であるバス事業、この全体を維持するためにも、引き続き実施していかなければならないというふうに認識しております。

そういった状況を広く御理解いただくため、ふだんから経営状況を正確にお伝えする努力が必要だと認識しておりまして、我々地域公共交通の現状と課題を共有していくためにも、市民の皆様、利用者の皆様方との対話の機会も設けるなどしまして、理解の促進が図れるようしっかりと取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

告知期間をおおむね半年ぐらいまで伸ばすということで、もう年単位でされるということで、非常によいと思います。理解を広める取組をいろいろ、さらに考えていただいて進めていただければと思います。

先ほど御回答になりました、乗って支えることにつながる、ちょっと広報について伺いをいたします。

今後、より多くの皆様に市バスに御乗車いただくためには、現在御利用いただいている方に対してのみではなく、御利用いただけていない幅広い層の方にも現在の厳しい状況を知っていただき、少しでも御乗車いただける機会をつくることも大変重要だと考えます。

例えば、近年カーシェアを利用されている方が増えておりますが、このカーシェアを御利用されている方は、マイカーを所有していない方が大多数と想定されます。また、自宅から少し離れたカーシェアが置いてある駐車場まで、そこに借りに行く、このラストワンマイルの移動や、スマホを操作して予約するといった一手間、二手間の障壁がなく、またスマホ等のＩＣＴ機器も使いこなす層と考えるため、例えばユーチューブでターゲティング広告などを活用し、市バスの公共交通を取り巻く環境や利用促進などを訴求することで、乗って支えることにつながる可能性があると考えます。

そこで、様々な形態、媒体を活用しつつ、幅広い層に市バスの厳しい状況を知ってもらう、そして御乗車いただけるような積極的な取組を展開するべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○城南交通局長 現在、市バスを御利用いただいておりますお客様には継続的に御利用いただきまして、また、これまであまり利用いただく機会がなかった御利用者の皆様方には、市バスの利便性、こういったことを積極的に働きかけることによって、利用の拡大、こういったものに取り組んでまいりたいと、こう考えております。

そういった過程で、市バス事業の現状であるとか意義を広く知っていただきまして市バスのファンをつくっていくということは、非常に有意義で重要なことであるというふうに認識しております。

まずは今利用されている方、そして利用されていない方を問わず、広く市民の財産でもあるバスの路線網がこのままでは維持ができなくなるという危機的な現状ということ、まずはこれを御理解していただくことが、やはり非常に重要であるというふうに我々は考えているところでございます。

そういったことで、先ほど申し上げましたラッピングバスとか、バスの御利用の冊子であるとか、そういったこと、そしてそれに加えて、市民とか御利用者の声を直接伺うことができるような場を設けること、そういった直接対話を通じて、我々の抱えております問題であったり課題であったりということを、市民の皆様方に理解をしていただくことを促進してまいりたいと、こう考えております。

加えて、これまでどおり広報紙、そしてホームページ等々の既存の媒体に加えて、さらに様々な広報の媒体の活用、地元のメディアの活用、タウン誌等との連携、こういった多角的な広報アプローチを検討してまいりたいと思っております。

こういった取組を通じまして、これまで移動手段としてあまり関心のなかった皆様方にも効果的に情報を伝えて、利用、そして理解、利用促進を図ってまいりたいと、こう考えております。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

先ほど局長から、市民の財産であるというところ、これがなかなか広く市民に認識が広がっていないんじゃないのかなと思います。特に今年で95年目、もうすぐ100年という歴史ある市バスです。

先日、全然話が違いますが、旧居留地のあるビルが閉鎖するというニュースが出ると、本当に多くの市民から、何とかならないんですかというような、私のところまでお声をいただきま

して、こういったSNSとかユーチューブというのは、アテンションエコノミーといいますかね、ちょっとセンセーショナルなことを言うとすごく注目を集めますので、なかなかバランスが難しいんですけども、こういった市民の財産であるという認識、100年ぐらい続いているということと、ころをうまいことを使っていただければ、さらに皆さんの周知につながるのではないかと思いますので、御検討いただければと思います。

続きまして、高校通学定期券無償化の影響についてお伺いいたします。

神戸市では、大阪府の高校授業料無償化による市内高等学校等に対する悪影響を防ぐ対策として、昨年9月から、神戸市在住の高校生等が市内高校等に通学する場合の通学定期代を全額補助する無料化を実施しており、本年4月からは、市外高校等に通学する場合は半額助成に拡充しました。

この通学定期券の無料化や半額助成制度は、子育て世帯の家計負担軽減とともに、公共交通機関の利用拡大の影響も多少あったのではないかと思います。市バス及び地下鉄の運行をしている交通局としてのこの制度が、それぞれの会計への乗車人員及び運輸収入にどのような影響があったと分析しているかお伺いいたします。

○森川交通局副局長 今、高校生の通学定期の無料化の話でございますけれども、制度の概要につきましてはもう省略をさせていただきますが、いわゆるこの制度が入りまして、令和6年6月の段階で1万3,732人の方が交通局の通学定期券を持っていたわけですが、制度が入った1年後ですね、令和7年6月の段階でいきますと1万5,341人ということで、トータルしますと1,609人、我々の定期券を持っていたという所有者が増加をしたという状況でございます。

ただ、これは年度をまたいでおりますので、当然3年生で卒業された方、逆に中学校から高校に卒業された方ということで、御自宅の場所とか通う学校が全部変わってきますので、今増えた1,600人余りが、全て高校の無償化の影響で増えたのか、違う要因ですね、学校が変わったとかそういったことで増えたのか、ちょっとそのあたりの分析はできないところでございますけれども、一定の人数の増加にはつながっているというふうに理解をしているところでございます。

それが令和6年度の収入にどのような影響を及ぼしたかということでございますけれども、通学定期全体での収入におきましては、令和6年度は対前年比で1億4,800万円増加をしている状況でございます。

ただ、制度が始まる前、1学期の4月の段階から、かなり学生さんが増えてございます。それは多分、新たに高校に行かれたとか大学に行かれたということで、地下鉄沿線に住まれている方、もしくは地下鉄沿線の学校に通っていただく方が増えたということだと思いますけれども、その影響を加味しますと、高校生通学定期ということで、純粋に考えますと1億円ぐらいの増収につながったのではないかと考えているところでございます。

ただ一方で、午前中にもお話をしましたが、従前ICカードで乗っていた人が定期券に移っているケースというのが多々あるかと思います。その影響についてはなかなか分析しづらいところでございますので、今申し上げました1億円からどの程度、そこを低減して見るべきだということについては、ちょっと、一定減っているというだけで御理解いただければというふうに思っているところでございます。

実際乗っていただいている方からしますと、長期の夏休みの間のクラブ期間とかも、従来でいくと学期定期しか買えなかったのが、夏休みとかはICで乗っていたんだけど、6か月定期

を買うことによってそういったところの心配がなくなったとかいうふうなお話も伺っておりますので、一定好意的に受け止めていただいているものかなというふうに思っているところでございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。1億円ぐらいは増収になったのではないかとということで、かなり大きな効果だと思います。

続きまして、64系統定期券2ルート化についてお伺いいたします。

市バス64系統定期券で、市バス62系統と地下鉄谷上―三宮駅間も乗車できる、市バス64系統定期券2ルートサービスが開始されています。現段階ではサービス開始からまだ半年しか経過してありませんが、そういった状況ではございますけれども、このサービス導入目的に沿った効果が現れているのか、現段階における評価をお伺いいたします。

○児玉交通局副局長 まさに64系統の定期券で、地下鉄で谷上も経由をしていただけるということで、我々としても、谷上駅で乗換えのタイミングがあるんだったら、では谷上に寄って買物してみようかといったような、そういう谷上地域を訪れるきっかけにもなるのではないかとというようなことも、少し期待をしているところでございます。

先ほどの質疑でも少し御紹介させていただきましたが、やはり朝、出勤の時間帯というのは、大半の方が恐らくおうちを出る時間というのはほぼ決まっている、通勤ルートも恐らく決まっているだろうということで、このたびは、どちらかというとお帰りのほうの足の充実ということを中心的に取組をしております。62系統の夕方以降の便を拡充をさせていただいたということでございます。

これはしっかりと、やはりお伝えをしていかなきゃいけない。まずは使ってみていただくということを、まずは存在自体を知っていただかなきゃいけないということもございますので、定期を購入された方にパンフレットをお渡しするとか、三宮駅でチラシをお渡しするというのは先ほど御紹介したとおりでございますけれども、こういったような、まずは使ってみていただいて、意外とこれ便利だねというふうに感じていただけるということが必要なんだろうなということで取組を進めておるところでございますが、今のところ、この春から始めまして、62系統の御利用自体は着実に増加をしているというところでございます。

今後も、その使い方も含めて谷上に立ち寄って、こういうことというふうなことも、使い方も含めて御案内・御提案をしながら、この利便性というのを広くお伝えをしていきたい、より多く御利用いただけるようにPRに努めていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

この谷上駅とか北神地域の活性化への寄与につながるのではないかとということですので、これからもしっかり広報していただきまして、この2ルート化のさらなる施策展開を進めていただければと思います。

では続きまして、2問目として、高速鉄道事業についてお伺いいたします。

初めに、投資計画についてです。

高速鉄道事業会計は、減価償却費の増加等により、地下鉄事業全線における営業損益と経常損益はともに赤字であり、また今後も多くの修繕や設備更新・設備改修が見込まれるとしており、依然として危機的状況にあると決算説明書に記載がございました。

既に投資してしまったものを過去に遡ってやり直すことはできませんが、これまでの投資についてのタイミング・規模・仕様などは、ほかの多くの鉄道会社の事例との比較も含めて見直すべ

き点はないかなどの検証も踏まえた上で、今後の投資計画を策定すべきだと考えます。

そこで、今後も大きな投資を見込んでいるとのことですので、次期経営計画における財政収支計画策定に当たり、今後の投資計画も明確にすべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**繁田交通局高速鉄道部長** これまでの高速鉄道事業の投資計画につきましては、平成30年に作成した長期投資計画を基に、北神線の市営化など、計画立案時には想定できなかった点を随時反映させながら改定してきました。

ただ、新型コロナウイルスによる影響や、あと人口減少、あと物価高騰など、社会情勢が立案時と大きく変化していることや、計画時の想定よりも厳しい経営状況、これを勘案すると、中長期的に安定的な経営を実現するためにも、現在の投資計画を見直していく必要があるというふうに考えています。

御指摘のとおり、次期経営計画の策定に当たっては、この見直した新しい投資計画の下、財政収支計画を策定していくことが必要というふうに考えています。新しい投資計画の策定に当たっては、将来の乗車人口予測なども踏まえた、身の丈に合ったものにしていく必要があるというふうに考えています。

なお、投資計画につきましては、取り巻く環境が将来変化する、また技術革新も行われる、こういったことを鑑みて、より身の丈に合ったものにできるよう、策定以降も適宜ブラッシュアップしていく必要があるとも考えています。

特に海岸線においては、現状の乗車人員に比べて設備規模が過大であるということから、10数年後以降に見込まれる大規模更新に向けて、外部の知見も活用しながら、海岸線の大規模更新に関する基本構想、この策定により具体化を図っていき、投資計画の見直しを行っていきたいというふうに考えております。

○**分科員（萩原泰三）** ありがとうございます。

実際に投資判断を行うには、必要性を十分に検証しつつ、置かれた経営環境を大前提に、費用対効果を検証した上で実施することが重要であり、これまでも十分に検証しつつ実施してきたものと思いますが、この今、御答弁いただいた中で、今後は身の丈に合った投資というふうな表現をお使いになられました。

この身の丈とは具体的には何が基準になっているのか、若干不明確な感じがします。ともすれば判断する人次第となるような判断基準ではなく、ある程度明確化した判断基準を持っておくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**城南交通局長** これまでも設備投資につきましては、例えば様々なデータであったり、あとシミュレーションであったり、将来のこれぐらい増えるであろうという推移も含めまして検討して、設備の規模であったり車両数であったり、そういったものを決めてきたところでございます。

今回、我々身の丈に合った投資ということを申しておりますけれども、今後そういった電気関係であったり施設関係の設備であったり車両の更新、それから新たな利便性の向上とかサービス向上につながるような投資、こういったことについては、やっぱり2つの基準というか、2つのことを勘案しなければならないのかなと考えております。

1つは、やはり沿線人口が減ってまいります。それに伴いまして、当然乗車いただく人数、またそれに伴います乗車料収入も減ってまいりますので、その将来にわたっての推移を見極めることが1つであるということ。

それからもう1つは、やはり事業規模ですね。いろんな大きな会社さんとか、小さい会社さん

もございますけれども、我々神戸市交通局の、例えば地下鉄の事業規模であったり、そういったこともやっぱり視野に入れながら、どこまでやるのかというようなことを判断していかなければならないという、そういう2つの視点から、今後、そういう判断をしてまいればというふうに考えているところです。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

様々な観点があって、2つあると。1つが乗車人員、これはなかなかシミュレーションしても、どこまで当てはまるか難しいところがあると思います。

あとは、いろんな設備の更新。以前局長から、電気設備ですね、変電所とかを減らすことができないかみたいなお話もあったと思います。本当に、電車ですので一番重要な施設だと思うんですけども、これまでの安全率をかなりかけたところから、オーバースペックだったんじゃないかというところで、それを少しシュリンクするというのは非常に勇気の要ることだと思いますけれども、しっかりとデータとシミュレーションに基づいて、安全を確保しつつ続けていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、誰もが利用しやすい駅施設についてお伺いいたします。

高齢化が進む中、また障害をお持ちの方を含め、駅は誰もが利用しやすい施設であるべきであり、2000年に交通バリアフリー法が制定され、2006年に他の関連法と統合してバリアフリー新法が施行されるなど、バリアフリー関連設備の向上は、安全対策とともに優先されるべき事項と考えます。

そこで、駅の利用実態の変化などにより、エレベーターやエスカレーターの増設も必要となる場合もあると考えますが、これらの設置基準と今後の整備計画について、まずお伺いいたします。

また、以前より我が会派から、駅トイレへのユニバーサルシートの設置について提案・要望してきております。現在、4駅で利用可能となっているとお聞きしております。これらのさらなる増設の計画についても、併せて御回答をお願いいたします。

○繁田交通局高速鉄道部長 まず、エレベーターについてお答えします。

エレベーターの設置基準なんですけれども、これはバリアフリー法の基本方針やガイドラインにおいて、1日平均利用者数3,000人以上の駅はバリアフリー化を実施する必要があると。エレベーターを設置した地上からホームへのバリアフリー動線を1か所以上設置しなければならない、そう定められております。

これまで、この基準に適合するように整備を進めてきたんですけれども、エレベーターを設置した後に籠サイズ等の設置基準が追加されたということもありまして、既存不適格になったエレベーターというのがございます。今後はこれらのエレベーターについて、更新時期に合わせて改修等、規格に合うような、基準に合うような改修を進めていきたいというふうに考えています。

続きまして、エスカレーターなんですけれども、エスカレーターに関しては、特に設置基準等はございません。ただ、お客様の御利用状況、混雑状況、また御要望等々ありまして、これまでなかった駅にもエスカレーターを新設してまいりました。ただ、今後の整備計画は、今のところないという状況でございます。

最後に多目的シートの設置なんですけれども、2024年2月に新神戸駅においてこの多目的シートの設置試験を行って、利用者の皆様から一定評価をいただいたということもありまして、ほかの各駅の設置を、現在進めております。現在は、谷上・新神戸・西神中央・三宮の4駅において、多目的シートを御利用いただけるという状況になっています。

ただ一方で、やはりトイレのスペースが十分じゃないという駅も多数ありまして、全ての駅での設置は今難しいという状況になっているんですけども、そういった駅については障害者団体の方と協議して、ほかのこういった対応ができるのか、こういったことも確認を行いながら、検討を進めていきたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

様々、社会的ニーズが変わってきているというふうに先ほど申し上げたんですけども、例えばエスカレーターとかですと、今まで上りをつけるのが標準だったと思うんですけども、この超高齢化社会で、やはり足腰が少し弱ってきた高齢者の方は、上るのも大変なんですけれども、実は下りるほうが、膝とかに負担がかかってすごく大変なんですというお声も聞いております。そういった部分で、上り下り両方、これから必要な社会がやってくるんじゃないのかなと思います。

少し引用させていただくんですけども、市バス及び地下鉄は単なる輸送手段ではなく、まちづくり・福祉・環境など多面的な機能を果たす役割等を担っていると。民間企業では解決が困難と思われる多様な社会課題の解決、この解決に率先して応えていこうとするところに、公営企業たる交通局の意義・役割がありますと。これは以前、城南局長が本会議で御答弁された言葉なんですけれども、これに沿って積極的にバリアフリーの対策を進めていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、高速鉄道事業を支える職員についてお伺いいたします。

市営地下鉄は、昨年度の年間乗車人員は1億1,230万人と、市民生活に欠かすことのできない公共交通機関として、重要な機能を果たしていると認識しています。その安全運行を昼夜問わず努力して支えているのは、人であります。その観点から、特に技術職員の現場対応力向上や技術継承は、市営地下鉄の安定運行には欠かすことのできない最重要事項と考えます。

一たび地下鉄において技術的な問題の発生、ヒューマンエラーに起因する事故やトラブルによる輸送障害が生じると、多くの乗客へ影響が生じる事態となるばかりでなく、安全性に対する不安を生じかねません。そのため、地下鉄の運行を直接支える技術職員の現場対応力強化や、その技術継承への課題認識とともに、どのような方針・方策を進めようとしているのか、お考えをお伺いいたします。

○城南交通局長 今御指摘いただきましたように、本当に市営地下鉄が安全・安心に輸送できる、これを本当に支えてくれているのが、現場で昼夜を問わず対応に当たっている職員でございまして、技術職員の現場対応力、そして技術の継承というのは、この地下鉄事業の根幹を支える非常に重要な要素であるということを、我々も認識しておるところでございます。

これらの技術を継承していく上で幾つかの要素があるんですけども、1つは優秀な人材をいかに育てていくかという、これが非常に大事な視点であると思っております。そのために、まずはどういったキャリアで自分は採用から退職まで段階を踏んでいくのかということを明確にして、かつ、それぞれの役割であったりそれぞれの目標であったりというのをクリアにすることによって、まず、その辺の意識を持っていただくと。そして、制度的にもそういった定められた役割、求められる役割をしっかりと果たしてくれた職員、これを評価する制度という、これをしっかりと運営していきたいと、こう思っております。

次に、現場対応力ですね。これを強化するためにはどうしていくべきかということで、今年度

から、この1人1人の職員がどういうスキルを持っているのかという、技士職のスキル習熟度管理表というのを作成しまして、1人1人のスキル管理を始めておるところでございます。

そうすることによって、各保守区において必要とされるスキルであったり能力であったりというのが一覧で見える化できますし、自分がどの、今、位置にいてるのかとか、今後何を学んでいかなければならないのかということが非常に分かりやすくなるという、そういうことでモチベーションのプラスにもなるというふうに考えておりますし、何を目指すべきかというようなことが明確になるようにもしておるところでございます。

さらに電気分野におきましては、大手の鉄道事業者、ここの方々とちょっと協議を重ねまして、その事業者がお持ちの専用の教育施設とか教育のプログラム、それを使わせていただく研修を始めることとなりました。

これは、我々は今までは通常OJT——仕事上で技術伝承してきたんですけれども、難しい分解等々の整備など、こういったことをうまく伝えるのはなかなか難しゅうございましたけれども、こういった大手の教育施設を使わせていただくことによって、きめ細かな指導とか教育が可能となりますので、今後これが非常に有効な研修になると考えておりますので、活用してまいりたいと、こう考えております。

今後、こういう取組を通じまして、技術職員の対応力を高めまして、地下鉄の安全性・信頼性をさらに向上してまいりたいと、こう考えております。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

このキャリアパスを明確化するとか、技士職のスキル習熟度管理表ですかね、そういった見える化するということで、非常にすばらしい取組だと思います。

何よりも、大手鉄道会社と一緒にやるというのは、これは非常に刺激になるんじゃないのかなと思います。私も前職、技術職をしていましたけれども、やはりほかの企業と同じような技術を学ぶということはなかなかない経験ですので、これは大きく、これから技術職の方の意識変革が起こるのではないかなと思っておりますので、また注目したいと思います。

では、3問目に移りまして、子育て応援施策について幾つか質問させていただきます。

まず、エコファミリー制度について伺いたします。

この制度は、当初は環境政策の一環として、マイカー利用から公共交通への転換を促進するために始まったものと認識しております。その後、多様化するライフスタイルや子育て世帯の負担軽減施策の意味合いが強くなってきていると考えており、昨年10月からは我が会派からの提案で、これまでの土・休日などの特定日の適用から、通年化が実現しました。

このエコファミリー制度の通年化の財政的影響を含めた、当該施策についての評価をお伺いたします。

○森川交通局副局長 昨年度の下半期から適用拡大させていただきまして、114日、平日はございました。そこで乗られた方は、バスで3万8,000人、地下鉄で6万4,000人の御利用があったということで、これを料金に換算しますと、1,300万円ぐらいの影響があったというふうに考えているところでございます。これに加えまして、いわゆる通年の土曜日とか日曜日とか、そういったものの利用も含めると、年間で大体9,000万円ぐらいが財政的影響として、今、出ているところでございます。

エコファミリー制度があることによって、本来であれば車で行こうと思った方が地下鉄・バスで出かけていただいたというプラスもあるかと思っておりますので、そのあたりはこれから、この部分

の中で影響は減っていくものというふうに考えているところでございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

では、他の子育て応援施策についてちょっと質問させていただきます。

子供がこのエコファミリー制度を適用されるには、大人料金を負担する方の同伴が条件である一方、他の鉄道会社では、子育て応援の一環として、6歳以上12歳未満の小児運賃は、ＩＣカードを利用する場合には一律50円としたりとか、小児全線フリー定期券といいまして、1か月1,000円で乗り放題という、いわゆるサブスクのような施策を展開されているのも見られたりします。

交通事業者による子育て支援施策が積極化・多様化している中、交通局として現在の子育て支援施策をどのように評価しているのか。また、今後の展開に関するお考えをお伺いいたします。

○森川交通局副局長 今御紹介いただきまして、東京のほうで一律50円という料金が入っていることは存じ上げてございます。

交通局のほうで、もし単純に50円としますと、鉄道だけでやはり3,000万以上の減収につながるということで、そのあたりというのはやっぱり慎重に判断をしないと、経営に与える影響というのは小さくないのかなというふうに考えているところでございます。

交通局のほうにおきましては、先ほど御紹介いただきましたエコファミリー制度に加えまして、例えば海岸線中学生以下フリーパスでありましたり、Ｕ－１５定期券といった形で、様々な子育て施策を展開させていただいているところでございます。

今後も社会的ニーズがいろいろと変わってくところもあるかと思いますが、財政の影響、経営の持続可能性というものをどう担保できるかというところと両にらみをしながら、どういう施策が一番望ましいのか、引き続き検討していきたいというふうに考えてございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

なかなか乗車人数が増えていかないということですので、ありとあらゆる施策を打っていく、費用対効果をしっかり見ながらやっていく必要がありますので、いろいろ研究をしていただきたいと思います。

この一律50円とかサブスクって、当然、企業の社会的責任を果たすための要素もありますけれども、やはりそういうことにすることによって沿線価値が高くなる——皆さん釈迦に説法なんですけれども——それで利用人員が増えていくというような、そういった効果もございますので、様々研究していただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは4問目、安全運行を支える基盤の構築についてお伺いいたします。

交通局では、神戸市営交通事業経営計画2025に基づいて事業運営がされていると承知しております。この計画の経営方針の第1に、安全・安心・信頼の確保があり、その中の事業戦略において安全運行を支える基盤の構築が掲げられており、主な取組とともにその工程表が示されています。

そこで、そのうち2点についてお伺いいたします。

1つ目は、危機管理体制の強化についてです。

約90年から150年の間隔で発生している南海トラフ巨大地震ですが、最後の地震発生から約80年が経過しており、改めて発災時の避難誘導などの対応を想定しておく必要があると考えられます。

令和7年度の予算特別委員会においても、我が会派より、地下鉄を御利用いただいている周辺企業や住民の方にも参加していただいて、乗車している車両から駅の外への避難誘導を確認する

など、実践的な訓練を実施することを提案し、先日、住民参加型の訓練が実施されたとのことでした。

この訓練の概要と訓練から見えた課題、そして課題を踏まえた対策についてお伺いいたします。

○**田中交通局長** 訓練ですけれども、公民館サマースクールに参加されました小学生と保護者、約40名の皆様に御協力いただきました。

訓練の想定としましては、南海トラフ地震が発生して、停電により列車が駅間に停車、大容量蓄電池によりまして送電して、徐行運転で駅に到着後、車内放送や乗務員の避難誘導で近くの避難場所まで誘導するという内容でございます。お客様の反応としましては、ふだん経験できない避難訓練をできたので、非常に好評をいただいております。

一方で、避難に対する御意見をたくさんいただいております。初めて市民参加型の訓練を実施させていただきましたけれども、今まで得られなかったお客様の反応というのをいただきまして、今後も市民参加型訓練を実施してお客様の声を聞くことで、新たな課題を発掘して、危機管理体制の強化につなげてまいりたいと考えております。

以上です。

○**分科員（萩原泰三）** 市民の方に参加していただくということで、様々、準備大変だったと思います。ありがとうございます。

そこで、今まで得られなかったということで、様々、想定外とは言わないと思いますけれども、新たな課題とかが見つかったと思いますので、これをしっかり、その避難計画に盛り込んでいただければと思います。

再質問なんですけれども、今回実地訓練をしたのは地下鉄でありますけれども、バスについても、机上訓練や営業所内だけではなく、回送バスを用いた実際の経路で実地訓練を実施すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長** 南海トラフ巨大地震のような大規模災害への対応ということで、今、地下鉄の例を御質疑いただきましたけれども、我々市バスのほうでも、実際に行動してみる実地訓練の手法も、これは有効だというふうに考えてございます。

実地訓練をすることで、実際現場で対応する職員の対応力の向上ということもありますし、実際に避難の誘導というものをお客様に申し上げなければいけない、こういうコミュニケーションの手法といったような実践的な技術を身につけることもできるのではないかと、こういう期待をしているところでございます。

今年の3月11日でございますけれども、これは市バス部門の取組でございますが、大規模災害を想定をいたしまして、停電対応訓練というものを実施をいたしました。これは市バスの全営業所で一斉にやったというものでございます。

バスというのは、鉄道と違いまして道路を使って運行しておるという特性がございます、こういう災害時には、特にバスと営業所——拠点との間で連絡手段を確保するということが非常に重要だというふうに考えておりまして、この通信を確保するためには電力が要ると、こういうことでございます。

この電力を確保することで拠点営業所の機能を維持をする——無線機を動かすとか、例えばパソコンを動かしてメールのやり取りをする、こういうことを想定をしまして、実際に車庫に置いてあるバス車両から電源を取り出すという、こういう訓練をしたということでございます。

エンジンがかかれば、バスは車内照明等々もつきますので、そこから100ボルト電源を取り出

すという——これはインバーターという機械を使ってやったわけでございますけれども——こういうことをやってございます。

今、委員のほうから御指摘をいただきました、では実際に走っているバスを使って——おっしゃるように、市バス自体も津波浸水警戒区域を運行しているものが、現にございます。万が一のときには、この警戒区域内を運行するバスはマニュアルを設けておりますけれども、お客様を乗せたまま安全なところへ避難すると、こういうマニュアルになってございますので、今御指摘をいただいたような、実際にこういうバス車両を使って営業運行を想定したような、浸水区域を走っているような場面でどう行動するかというのは、実地訓練というものの実施というのも検討してみたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

バスの場合、どうしてもほかの通行車両がありますので、なかなか実地訓練というのは難しいかもしれませんが、がゆえに、本当に災害が起きますと、本当に我先にと車で逃げる方もいらっしゃると思いますので、まだ平時のほうが、——どう言ったらいいですかね——バスが避難しやすいというか、そういった状況もありますので、やはりやってみないと、本当に想定外だったとか詰めが甘かったというところが出てくると思いますので、前向きに検討していただければと思います。

では最後に、バス停留所や走行環境の安全性向上に向けた取組についてお伺いいたします。

バス事業者として、交通局においても、停留所や走行環境の安全性向上に向けては様々な取組がされていると思いますが、道路上には他の通行車両も混在しており、全ての通行車両が交通ルールを守らなければ、市バスの運転士が幾ら注意を払っても事故が起きてしまいます。

私が以前から気になっていたことは、バス停留場からバスが発車する際、発車のための合図であるウインカーを点滅させても後続車がなかなか停止せず、これは交通法規でバスの発車が優先というふうに教習所でも皆さん習っているはずなんですけれども、交通量が多い道路では、後続車が途切れることなくバスを追い越して、赤信号で車列が途切れるまで発車できない状況があり、バスの定時運行に影響が出るだけではなく、運転士の心理にも悪影響があるのではないかと感じております。

そこで、経営計画の工程表には、バス停全件調査とともに対応検討、順次実施とありますが、バスの優先発車を含め、停留所やバス走行環境の安全性向上に向けどのような対策を行ってきたのか、また、今後どのような対策を行うかお伺いいたします。

○児玉交通局副局長 ありがとうございます。まさに悩みどころでございます。

そういう意味では、周りのドライバーに御協力をいただきながら市バスの運行をさせていたでいるということでございます。特に発進時・停車時というのは非常に危険でございまして、発進時に前に割り込まれることで急ブレーキをかける、これで車内事故になるというようなこともございます。

直近では、今年の7月でございますけれども、これは警察あるいはバス協会、周辺のバス事業者の皆さんと協力をして、こういう周辺のドライバーに対しても、バスの周辺での安全運行を呼びかけつつ、車内事故防止をしていきたいというようなキャンペーンもやらせていただいておりますので、そういう意味で広く御協力をいただき、御理解を得ていくという活動を続けていきたいというふうに考えてございます。

○分科員（萩原泰三） ありがとうございます。

安全・安心の確保という公共交通機関としての使命を果たし、神戸市の市民生活やまちの発展へ貢献する事業経営を期待しております。

以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦勞さまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後2時45分より再開いたしますので、よろしくお願いいたします。

（午後2時25分休憩）

（午後2時45分再開）

○主査（植中雅子） ただいまから決算特別委員会第1分科会を再開いたします。

休憩前に引き続き、交通局に対する質疑を続行いたします。

それでは、西委員、どうぞ。

○分科員（西ただす） 日本共産党の西ただすです。一問一答をお願いします。

少し項目も多いので、簡潔に答弁いただけると幸いです。

では、始めます。1つ目は、市バスの経営についてお聞きします。

市バスは、この間の利用者の減少や物価高騰などにより、経営の厳しさを増しています。2021年に国の定めた第2次交通政策基本計画では、交通事業費が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままだと、あらゆる地域において路線の廃止・撤退が雪崩を打つ、交通崩壊が起きかねないと述べています。

海外では、交通事業はまちづくり全体の一環に位置づけられ、公費支援が当たり前の国や自治体も珍しくありません。そうした中、国土交通省も、地方交通が果たす多面的な効果——クロスセクター効果の重要性を掲げ、交通事業単体で考えることを見直すように求めています。

市交通局は、国もその姿勢を求めるのであれば、公営企業法を改正し、独立採算制前提の考え方を見直すべきだと求めるべきです。また、市交通がまちづくりに果たしている点からも、早急に市独自の支援を求めるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○城南交通局長 我々の経営について御質問がございました。

やはり現状としましては、我々公営企業は、その地方公営企業法第17条の2項において決められております経営に要する経費、これは経営に伴う収入、料金をもって充てなければならないという独立採算、これがやはり原則でございますので、その原則にのっとって行われるべきというふうに考えております。

一般会計からの繰入れでございますけれども、これは代替手段がないなど、市民生活に不可欠、あるいは特定の行政目的で運行しているなどの条件を満たす市バス路線を維持するための経営改善促進補助金、これはもう8.5億円頂いているところでございます。

それに加えて、基礎年金拠出金に係る公的負担——これは児童手当とか共済、公的負担などでございます。これをはじめ、また、今バス停のベンチ上屋設置に係る、こういったお金につきましても補助金を頂いております。また、物価高騰に伴う軽油代に対する補助、こういったことも必要な支援として頂いているところでございます。

また、高齢者の外出を支援して社会参加を促進いたします敬老優待乗車証（敬老パス）とか、障害のある方などが無料で乗車できます福祉乗車証（福祉パス）、こういったものも、利用実績に応じて負担金を福祉局から頂いているところでございます。

一般会計との負担の在り方でございますけれども、これは以前から交通事業審議会においても議論されておりまして、令和5年11月の審議会の答申におきましても、公費負担は決して赤字補填といった考え方で行われるべきではないという提言もいただいているところでございます。

現在の支援水準は、公営交通としての役割と独立採算制の原則を踏まえた適切なものであると考えておりまして、今後も一層の経営基盤の強化につながる施策の検討を進めることによりまして、我々といしまして、路線バス事業の持続可能性を追求してまいりたいと、こう考えております。

いずれにいたしましても、独立採算制の原則、これを基本としつつ、路線バス事業の持続可能性を確保できるよう、経営基盤の強化に全力で取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○分科員（西ただす） いろんなお金も頂いているということなのですが、ただその中で、今、本当に苦しい経営になっているということがあると思うんです。

先ほど御紹介したクロスセクターの観点から、まずお聞きします。

今言われたところも一定重なっているとは当然思うんですけど、2023年に改正された地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針には、地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けたまちづくりにおいても重要である。観光振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境など、様々な分野で大きな効果をもたらす。また、外出機会の増加は健康増進、医療・介護分野における公的負担の軽減につながるとしています。

そうした効果が国土交通省はあるというふうに考えているんですけども、交通局も同様に考えていらっしゃいますか。

○森川交通局副局長 高齢者に限らずとなりますけれども、公共交通機関がなければ、やはり外出することはなかなか難しいという状況にあることは事実かと思えます。それによって外出をして買物をしたり、健康づくりをしたりということに使われている——もともと敬老パスとかそういったものについても、外出機会を確保していくためにできているという制度のところは、一緒かというふうに考えてございます。

一方で、問題はクロスセクターというものをどうやって数値化するかということが単純でないというところが、一番大きいかというふうに考えてございます。交通事業審議会におきましても、クロスセクター効果につきまして御議論させていただいたことがございますけれども、やはり、なかりせばとか、実際にその人たちがバスがあることによってどれだけ介護保険料の低減につながっているのか、医療保険の低減につながっているのか、それを論理的に分析をすることというのはほとんど難しいと。

以前にイギリスでそういったことを国を挙げてやろうということをやったらしいですけども、3年間やって結局、その接続する——どういうふうに影響しているかということ論理的に分析することはできずに、その学者の方いわくはですけども、結果的に官僚が苦しんだだけで終わったというのが実情というふうに聞いてございます。

ですので、理論、考え方としてとかそういった意味において、クロスセクターという効果があること自体は全く否定するものではございませんけれども、それを基に議論を深めていくというのは、なかなか簡単ではないというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） 端的にお聞きしますけど、市交通としてクロスセクターについて分析されて計算したということは、やったことはあるんですか。

○森川交通局副局長 先ほど申し上げましたように、非常に複雑な要素を組み合わせで計算をせざるを得ませんので、今のところ、そういった計算はやっておりません。

○分科員（西ただす） 今、クロスセクターについていろいろ言われました。

国のほうは今、ぐっとこの考え方に動いていまして、これは近畿運輸局のほうですね。交通分野、医療・福祉・商業・交通・教育・定住・観光・財政・建設・環境・コミュニティー・防災、全てにつながってくるんだということで、この考え方が大事だというふうに言われているんですね。

その計算ができないというふうに言われるんですけども、やっぱり、それでは一緒になって考えていこうよ、少なくともこういったことに対して私たちは大きな役割を果たしているんだということで、もっと支援が必要じゃないのかということをお願いしていくべきだと思いますが、いかがですか。

○森川交通局副局長 我々としては、公共交通機関としての役割をきちんと果たしていく、そのことに労力を割くべきだというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） あらゆる面で関わっているということを言いました。

国としても、部局を横断して連携の一層の充実をということと重ねてやられていますので、各局との関係でいうと、やはりこのクロスセクターの考え方で、一緒になって考えていくべきだというふうに思います。

次に質問をいたしますが、後の質疑にも関わるんですけども、去年は長田・兵庫で今年は灘・東灘区と、減便や廃止が続いてきました。事業の継続性が言われていますが、交通局の看板を守っていても、中身のサービスが減り、利用したい人が利用できず、クロスセクターの効果も低下しています。

この間、各区で、市長も参加する形で公共交通フォーラムが行われていますが、これは都市局にいただいた資料なんですけどね。ここにはやっぱり公共交通が大変だということを言われているんですけども、ここでは公共交通の抱える3つの課題として、利用者が減っている・運転士が足りない・コストアップって書かれています。

交通局も関わってつくられたと思うんですが、念のためなんですけど、交通局としても同様の認識でしょうか。

○児玉交通局副局長 今お示しをいただきました、公共交通フォーラムでそういう資料が出たということでございますけれども、その資料づくりに我々が直接関わったということではございませんが、今御紹介いただいたように、お客様が減っている。

これは今日も先ほどの質疑で御紹介したとおり、コロナ前、市バスは1日18万人に御利用いただいておりますけれども、現状は15万人程度にとどまっていて、なかなかこの需要が復元しないということ、バス運転士、これから担い手が、まさに大型二種免許を持っている人自体が今、減ってございます。足元で今、市バス運転士が直ちに足りないということではございませんが、これから先、人材確保に相当努力をしていかなきゃいけない。

さらにはコストアップ——軽油代、燃料代もそうです、車両の調達費も上がっている、そういう意味で全体的にコストが上がっている。そういう意味では、今御紹介いただいた3点というのは、我々も同じ認識でございます。

○分科員（西ただす） これが今、各区、長田区、どこやったかな、西区もこの前やったりとか、進めているわけなんですけれども、この資料を見ていると、資料の最後の終わりにのところで、

公共交通の厳しい現状として、国内において鉄道やバスの公共交通は、これまでのような持続的な運行は難しく、廃線や撤退が日常的に起こっており、神戸市においても、地域の移動の確保が大きな行政課題となっていると。そこには社会構造の変化、そして独立採算制の行き詰まりと書かれております。

大事なところですけども、これ、局長も独立採算制の行き詰まりは感じていらっしゃるでしょうか。いかがですか。

○城南交通局長 我々として、まだまだやれることがあるというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） では、これは都市局との認識が違う、あるいはこれ、市長も出たのフォーラムだと思うんですけど、その認識とは違うということでしょうか。

○児玉交通局副局長 市バスの運行の中で、持続可能な運行——我々は今、需要と供給に需給バランスを取りに行こうというふうにしてございます。そういう意味で、今日もいろいろ御質疑ございましたけれども、例えば回送を減らしていこう、あるいはもっと効率的な運営をしていこう、そんな中で我々交通局ができる経営努力というのは、この市バスの運行を市内で、市民の皆様の足として一定維持をしていく中でまだやれるところがあるという、そういう認識でございます。

○分科員（西ただす） 交通局がつくってはいないというふうに言われたんですけど、これはどう考えても、市民にとっては市の公式の見解だというふうに思うんですね。では、これはやっぱりこれからまだ説明が続いていくか、各区続いていくわけですけど、この考え方は交通局とは違うんですよということをちゃんと言うこともなく、このまま進めていく。考え方が違うまま進んでいるんだったら、これはおかしいんじゃないかと。局長、やっぱりそれ、どういうふうに考えられるんですか。いかがですか。

○森川交通局副局長 別に神戸ということではなくて全国的に考えたときに、もっとローカルなところにおきましては、当然もっと厳しい状況になっているというところはあるかと思います。今回の分については、議論のスタートとしてそういうものが提案をされて、それを基に皆さんで活発に議論しましょうという、そういう題材としてつくられたというふうに理解をしてございます。

○分科員（西ただす） 局長は全然答えられなかったんですけど、やっぱりこれ、市としてこういう説明の仕方をしている。で、やっぱりこれは客観的にそうなんだと思うんですね。独立採算制でいくと、これは行き詰まってしまっている、そういう客観的な事実があって、それに関してやっぱりここではある意味正直に書かれている。しかし、その交通局というところはこれには、話に関わっていないなんていうことは、どう考えても市民的には納得できないと思います。

一方で、神戸市だけ求めているように見えますけど、私はもうこれ、国も勝手だなんて思っているんです。というのは、そのためであれば、この考え方を、国が本当に今行き詰まっているんだというのであったら、支援が必要だと思うんです。

先ほど出したこの文章の中にも、この図の上のほうにでも、我が国では多くの交通事業が不採算な状況に陥りつつあります。しかしながら、諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。むしろ単独で交通事業が成立してきた我が国のこれまでが希有な状況と言えますというふうに言われているわけなんです。

だったら、独立採算って輪っかをかけて、それで支援が入らないという状況はおかしいんじゃないか、支援しなさいよと言うて国に求めてほしいと思うんですが、いかがですか。

○森川交通局副局長 交通局としては一事業者でございますので、今ある環境の中でどう努力をしていくのかということが、一番重要だというふうに考えてございます。

○分科員（西ただす） 独立採算で進んで、やっぱりどんどん減便や廃止、こういったことが進んでいく。まさに交通崩壊、そういうことが起ころうとしている、全国的にも。そしてこの神戸も非常に今、危うい状況になってきているということを考えたときに、やっぱりこの考え方を大きく変えるべきだということを求めて、次の質問に移りたいと思います。

次に、市バスの減便についてお聞きをします。

24年の4月には長田区・兵庫区で、今年の4月には灘区と私の暮らす東灘区で、減便・路線の廃止が実施されました。減便や路線の短絡により利用者が減り、一方的なコース変更に戸惑いと怒りの声が上がっています。33系統廃止で、ある高齢の方は、30分歩かないと目的地に行けないということを言われていました。

東灘区では、昨年から地域への説明会が10回、灘区は6回行われていますが、多くの利用者がそのことを知らず、参加した人からも、後で説明と中身が違うというような声も上がっています。市民の声も聞かず、一方的な減便・廃止は進めるべきでないと思いますが、いかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 市バスの路線見直しというのを、まさに兵庫・長田エリアでは令和6年4月に路線再編という形でやらせていただいて、今委員のほうから御紹介いただきました、今年の4月には灘・東灘エリアでやらせていただいたということでございます。

この中で、私ども実際に御利用状況をしっかりと把握をさせていただきながら、どんなふうに御利用いただいているのか、どのような区間で御利用いただいているのかと、こういったようなところをしっかりと積みながらやらせていただいたということでございますし、バスが通らなくなる停留所ができないようにという、そういう工夫もさせていただいております。

確かに今までは、この1つの地域から複数の駅にダイレクトにバスで御乗車いただけて、移動していただくことができたというような環境でございましたけれども、これを続けていくということは、非常に難しい状況になってきてございます。これは、最寄り駅には御案内できるということを維持しながら、地域から最寄り駅へは行っていただける、そこから先には、大変恐縮ですけれども乗り継ぎをお願いするというで足を確保していこうと、こういうことを主眼にさせていただいておりますので、そのあたり、説明がしっかり行き届いていないんじゃないかというのは、ほかの質疑でもございました。

今日この前段の質疑の中でも申し上げておりましたとおり、大きな路線変更を伴うような路線再編を、あるいは路線見直しを行うような見直しにつきましては、一定程度早く、半年ぐらい前にはお伝えをして、しっかりお客様、市民の皆様に伝わるような、そういう形で進めさせていただきたいというふうに考えてございます。

○分科員（西ただす） 駅は、今まで行けた駅に行けなくなっているということが問題になっているんですね。

今回は33系統にちょっと絞るんですけれども、以前うちの会派からも、年金だけで生活できない方が33系統を利用して、西岡本から阪神御影駅まで週5で働きに出て行って、その方が本当に困っているという声もお届けしました。

先ほど紹介した方は西岡本にお住まいで、80を過ぎて腰が曲がっていて、その方が30分かけて駅まで歩いていっている。駅まで届かないんですよね、30分でも、というようなことも言われていました。

また、阪神住吉の近くには精神的に不安定に娘がなっていると。病院に、33系統やったら1本で行けるからよかったんだと。でも、家から出ていってくれなくなったら、これどうするんだというふうに、本当に深刻な声も出ていました。

並走する路線があるところの間言われてきましたが、西岡本にはありません。また、使われなくなった西岡本2のバス停は企業が上屋を持ち、市に広告収入も入っています。33系統の廃止は見直すべきだと思いますが、いかがですか。

○**児玉交通局副局长** 委員から、33系統の御紹介をいただきました。

33系統は、JR甲南山手駅からJR摂津本山駅、JR住吉駅を経由して阪神御影駅まで、東灘区から灘区にかけて東西に、鉄道に沿って運行しているということでございました。年間2,100万円の赤字を計上していると、こういう路線でございまして、今御紹介をいただいた西岡本エリアにつきましては、31系統の一部便を迂回させることで、引き続きJR本山駅方面には御利用がいただける。あるいはこの31系統を御利用いただいて、乗り継ぎになりますけれども、住吉駅のほうにも行っていただけると、こういう御案内をさせていただいたというところでございます。

この実際の西岡本エリアというのが、唯一ほかの市バス系統との並走がないというところでございまして、これ以外のところについては、全て他の系統との重複がございました。ですので、この31系統を手当てするということで、1本で行ける最寄り駅というのはJR本山駅、あるいは阪急岡本駅ということになりますけれども、この足を確保させていただいたというところでございます。

委員に御紹介いただいた、この西岡本エリアから阪神御影へ1本で行けなくなったというのは、これは事実でございます。これはもう、まさに38系統というほかの系統に乗り継いで行っただく——西岡本から阪神御影へ行きたいんだというようなお問合せに対しては、こういうような御案内をさせていただいている。

乗り継ぎをお願いするということは心苦しいところではございますけれども、実際にこのエリアから最寄り駅までの足を確保し続けるという意味でこういった取組をさせていただいているというのは、ぜひ御理解を賜りたいというふうに考えてございます。

○**分科員（西ただす）** 今の話でいうと、西岡本がカバーできたというふうに言われていますけど、実際に言うと、それは西岡本そのものを通っていないわけです。西岡本3丁目のバス停というのは上に上がっていく、渦が森に上がっていく分はあるんですけども、そこは通らない。それこそ甲南山手のほうに。ということですので、そこはもうカバーできていないということはお伝えしたいというふうに思います。

交通局も御存じのとおり、これ以外にも、この路線に関しては絶対廃止はおかしいという声が上がっています。この間も答弁で1度やったから、これが完成形かというところではないと。不具合は手直しをする、こういうふうに言われているわけですから、ぜひ他の路線とともに廃止・減便を見直していただきたいと、強く求めます。

次に、全区にまたがって、ちょっと視点を向けます。

この2年間に立て続けに4つの区で大幅な減便がされ、来年4月から、さらに西の区での実施も否定されていません。'24年の減便では、長田・兵庫の18団体に説明に、9月7日からスタートを、地域団体にはしました。'25年の減便に関しては、灘・東灘区に関しては、10月19日より説明に入っています。

そして当時、当該区の議員には9月までに説明があったと思いますが、今回はそれもありませ

ん。当然、減便や廃止は許されませんが、少なくともできる限り地域に丁寧な説明を行って、意見も聞きながら、バス編成の最終版に生かすとされています。

今からでは'26年4月からの再編には間に合わないと思いますが、いかがですか。

○**児玉交通局副局长** 市バス事業の状況が厳しいということは、今日、再々申し上げておおりでございます。

まさに需要に合わせた供給をさせていただくという観点で、路線ダイヤの見直しというのは引き続き行っていかなければいけないというふうに考えてございますけれども、今委員から御指摘をいただきましたとおり、まさにこれまでやらせていただいた、その中で、私どもも改めるべきところは改めていくということは必要だろうというふうに考えてございます。

日々御利用いただいている中で得られる実際の御利用データでありますとか、今後の御利用動向ということも含めてしっかりと検討を重ねているという場面で、今そういう最中でございます。様々なデータを参考に慎重に考えているというところでございますので、今の段階でいつの時期にということまで、今は申し上げる状況にないということでございます。

○**分科員（西ただす）** では、いつの時期にということはまだ言えないということであれば、4月からは無理だと思うんですね。

先ほども、半年ほど前からで、バス停でも掲示をとかいうことを、前も言われていましたけれど、もう時間ないですからそれは無理だと思うんですが、いかがですか。

○**児玉交通局副局长** 大きな路線見直し等々につきましては、申し上げておりますとおり、半年程度前にはしっかりお伝えをしていきたい。ただ、その中で我々も拙速にやるということではなくて、実際の御利用状況をしっかり分析をしなければいけない。この先どうなっていくかということも、代替交通手段も含めて考えていかなければいけないということでございますので、今の段階でいつやるということを申し上げる段階ではございませんということで、大変恐縮ですが、繰り返しになりますけれども、今の段階でいつやるということは申し上げられないということでございます。

○**分科員（西ただす）** この段階で、9月下旬ですけど、我々にも説明もなく、4月から再編なんということはやっぱりあり得ないと思うんですね。

これから、さっきも言いましたが、10も20もの団体に対して説明をしていく、こういったことを行うということは、相当な準備が必要だというふうに思うんです。そういった準備を掲げる——先ほど言いましたが、改めてですけど、言ったら半年ぐらい前には、現在の利用状況や存続するための基準をバス停に掲示するなどを考えているというふうに言われましたけれども、それはこれからするんですか。いかがですか。

○**児玉交通局副局长** 次ですね、今、現段階でいつやるということを申し上げられないというふうに申し上げておりますけれども、我々が路線見直し・路線再編を実施することになれば、当然ながらそのように進めさせていただきたいというふうに考えてございます。

○**分科員（西ただす）** もう含みを持たれて、やるんだという気持ちが出ているような気がするんですが、そこは言わないということなんですけれども、私は本気で丁寧に話を聞けば、どの地域でも、これまでのような一方的な減便や廃止ということにはならないと思います。何より、何十年ぶりに料金を上げた前後3年間で、連続して大幅な減便を進めるなんていうことはあり得ない。このことを指摘して、次の質疑に移りたいと思います。

次に、全国的な問題となっている運転士不足についてお聞きをします。

昨年の予算議会で私がお聞きしたときには、交通局は、まだ運転士不足とまでは言えないというふうにお答えになっていました。しかし、去年も今年も運転士の拘束時間の規定を超えて働かせる改善基準告示違反が横行しており、不足していないなどとは言えない状況です。

運転士不足を解決するために、横浜市などでは、大幅な給与や待遇改善を進めています。神戸市交通局は、運転士の給与10%削減を元に戻し、給与の大幅な改善に取り組むべきだと思いますが、いかがですか。

○森川交通局副局長 今、市バス運転士の処遇につきまして御質問いただいたかと思いますが、市バス運転士を含めました公営企業の職員の給与につきましては地方公営企業法に定められておりまして、民間企業の給与水準の調査・比較によります人事委員会の勧告等に基づき給与表を決定している——国・地方公共団体の給与表に準じて決定をさせていただいているところでございます。

令和6年度も人事委員会勧告に基づきまして、初任給をはじめ若年層に重点を置きました改定を行わせていただいたところでございます。市バス運転士におきましては、最大で2万円を超える給与の引上げの実績が出ているところでございます。

今年度の人事委員会勧告につきましても、昨日公表されたところでございますが、その内容を踏まえ、神戸市の給与表が改定されるものというふうを考えてございますので、従前のとおり準用していきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） 横浜市は大幅に上げましたが、それはルールを破っているんですか。簡単にお答えください。

○森川交通局副局長 横浜市につきましては、我々の承知しているところではございません。

○分科員（西ただす） まさに上げたくないという、やっぱり今の現実合っていない、見たくないものは見たくないというような状況かというふうに思うんです。そうやって努力をしているところを、ぜひ見ていただきたいというふうに思うんです。

先ほど改善基準告示の話をししましたけれども、すごいですよね、これ。令和6年で389件、令和7年の8月段階で125件の改善基準告示違反があります。違反するとどうなるかというのは、法律上の罰則はないけれども、労基署による是正指導があるかもしれない。勧告を受けると最大30万円の罰則、国交省の行政処分、告示違反で過労運転に発展した場合は刑事処罰になる等々言われています。これはすぐ改善が求められると思うんです。

委託先の結果は教えてもらえませんでしたけど、私、それはおかしいなと思っているんですね。これ、神戸市だけです。交通局自体はこれは把握していて、それに基づいて必要な指導はされているのか確認したいと思います。

○安藤交通局部長 今、委員御質問の委託営業所につきましては我々のほうで確認をしております、8月末現在ですけれども、その時点では委託が3者ございますけれども、そちらのほうでの委託営業所での改善基準告示違反はないというふうにヒアリングさせていただいております。

○分科員（西ただす） では、神戸市はなぜこれだけ多いんですか。

○安藤交通局部長 今の御質問でございすけれども、我々のほう、先ほど運転士の確保という形もございすけれども、長期病気休暇等、実質的な欠員というのもございました。また、あと急な体調不良により代務者を立てざるを得ない場合など、突発的な事由で一時的に基準を満たさない勤務状況というのが見られて、それだけの件数になったというのは大変申し訳なく思っておりますけれども、その分につきまして、我々として局内で十分議論して対策等検討していった結

果、今年8月、月途中からですけれども、本年9月から勤務シフトの組み替え等も実施した結果、現在、基準に抵触する勤務というのがほぼなくなってきたという形で、今後一層なくすためにも、我々として営業所管理職、我々本局等も含めて目指して、その改善が図れるよう頑張っていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○分科員（西ただす） そうは言われても、毎年こう一定増やしては、でも、その中で病気の方が出てくるということを繰り返して、それはぎりぎりの人数でやられているからなんですよ。

今のお話を聞いたので、だからこれ、大分改善されているというのが多分1年後見られるとは思いますが、やはり本当にぎりぎりでの人数ということ自身が問題だと思いますし、その中で、市民の安全ということがやっぱり脅かされていると思うんです。

先ほど横浜市の例を出しましたが、横浜市でいうと、例えば住宅への補助が5年間で、年間60万円で300万円なんというふうなこともやっているんです。横浜市の人事課の方とお話していると、やっぱり何でこういうふうに踏み出したのかという、やっぱり改善基準告示が改正されるから人を増やさんとあかん、そして生産年齢人口の減少があるというんです。このままでは運転士が確保できないと。神戸市とは、ここが全く考え方が逆だなと思うんです。

最近の神戸市は、人口が減少するから職員減は当たり前というふうに、市長はずっと言ってきたんですけれども、市長のその考え方自体がおかしいんじゃないかというふうに言っていたきたい。いかがですか。そして、若い世代を余裕を持って取れる支援を求めるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 我々としては、運行に必要な人員を抱える——今の神戸市のバス事業のこういう経営状況で、余裕を抱えて遊ばせておく運転士を置いておくという状況ではないというふうに考えてございますので、運行に必要な人員をきちんと確保していく、それに努めていきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） 全国的に問題になっているのは、遊ばせるためじゃないですよ。いないから、減便が起こったり廃止が起こったり、こんなことにつながっていると。そういうことをさせないために増員をしているわけです。その将来性が見えないというのが問題だというふうに言っております。

こちらを見ていただければと思いますが、横浜市は一気に職員さんが増えました。2023年が39人だったのが、'24年が99人、上半期で今年は52人で、100人が見えるというふうに言われていました。ぜひ、こういう態度を取っていただきたいというふうに思います。

もう1つ言われていたのは、やっぱり高齢化しているということなんです。半数が50代を超えているというふうに言われていたんですけれども、では確認したいんですけど、神戸市は、50代以上の比率はどうなっているんですか。

○森川交通局副局長 すみません、ちょっと今すぐに比率は出ませんが、かなり50代以降、50代の人員というのがかなり多く占めているというのは事実でございます。

○分科員（西ただす） 一応、図をいただいていたから、交通局からね。今、184人います。そのうち50代が60人、60代が66人、計算しましたら、間違っていなければですけど68%です。半分じゃないんですよ。

横浜市は20代に力を入れています。最大月で3万1,000円引き上げているんです。将来を見据えるなら、若い世代を増やすために支援を市長に求めるべきじゃないですか、いかがですか。

○森川交通局副局長 午前中にも御説明させていただきましたけれども、そもそもやはり大型の免許を20代の方が持たれてないという状況がございます。そういった方たちが今まで受けるために取っていただいた免許費用については補助する仕組みをやっておりましたけれども、そういった学校に通っている間の給与というものが出しておりませんでしたので、非常に不安を持たれるという状況がありますので、今、そういった方に対して会計年度で雇用することによって受験費用も見ながらきちんと免許を取っていただいて、働いていただけるみたいな仕組みを構築できないか、今検討させていただいている。そういった形によりまして20代の職員というものを我々としてもきちんと増やしていきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（西ただす） 20代が全然いない。20代は2人、30代が22人、こういう状況、早急に動き出さなきゃいけない。他の水道やったり、建設であれば、そういったところを増やしているわけです。

もう局長も直談判して、うちの局もやっぱり危ういと思うから、ほかの局で頑張って増やしてらんだからお金出してくださいって言ってもらえませんか。端的にお願いします。

○城南交通局長 先ほど森川が御説明いたしましたように、我々としては新しい施策を投じてまいりますので、その成果を確かめたいと考えております。

○分科員（西ただす） 危機的な状況にあって、その経営判断が誤ってるんじゃないかというふうに思います。このままいったらどうなるかって見えてるじゃないですか。

局長、先ほども若い世代を増やしていきたいというふうに言われてた。しかし、なかなかそれが増えてないっていうふうに言われてるんだったら、思い切った対応が必要だというふうに思います。

最後に、市バスの営業所を直営に戻すということについてお聞きしたいと思います。

先日もらいました直営化のシミュレーションを6営業所でやってるんですけども、はっきり言うと直営と委託で金額はあんまり変わらないというか、人件費は委託が多いんですけど、整備費や営業所費などは、むしろ直営のほうが安くなってるぐらいなんです。

やっぱり市民のサービスの質を守る、すぐにいろんな仕事に対応できる、そういう点から言っても、やっぱりこの機会で見直していくべきではないかというふうに思います。

加えて、それこそ令和9年に全体に民間委託の切り替えの時期が来ようとしていると思うんです。きっと委託料ももっと増やさんとあかんということになると思うんですけども、それについてはいかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 令和9年度に委託契約が切り替わるというタイミングはございます。現状、我々も当然ながら他の民間事業者さんの人件費の動きというのは注視をしているというところでございます。

今のところ、現状ですけども委託のコストメリットあるというふうに考えておりますし、実際に直営に戻すということになりますと、単に運転手の人件費ということだけではなくて、管理人材も必要になってまいります。営業所長でありますとか、営業所で運行管理をする運行管理者、これは資格も必要です。これは外部人材では賄えない、まさに内製が必要だということでございますし、大型車の整備士というものも必要になってまいります。

現在、委託でやらせていただいておりますけれども、相手方もプロのバス事業者でございまして、そういう意味で安全に関しても、運行に関しても様々知恵を出し合いながらやらせていただいている、そういうところに委託のメリットはあるだろうというふうに考えてございます。

○分科員（西ただす） もう時間ないんですけど、それこそ給料自身で見ると、今運転手で言うと交通局64万円、委託事業者62.5万円、もう全然差がなくなってます。

そして、これからもいろんなことで増えていくだろうという予測はもう既にされて、以前、答弁をされているわけなんですよ。

やっぱり結局、委託したら、それをやる仕事をしていた人たちがいなくなって、いざというときに運営できなくなるというのがやっぱりこの指定管理者制度の非常に問題だっていうことを今、逆に言われたような気がします。そういったことではなく、やっぱり市民に責任を持つべきだと思うんですね。

交通局の置かれている状況は本当に深刻です。お金の問題もあります。そして安全・安心の確保は、やはり余裕がある運行の中で人員が必要ではないでしょうか。独立採算や行財政改革の観点では絶対無理です。

同時に交付金でここに力を入れたら、日本の発展、神戸の発展につながる、このことを言いまして質問を終わります。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、大井委員、発言席へどうぞ。

○分科員（大井としひろ） 躍動の会の大井としひろでございます。15分ですので、簡潔に御答弁よろしくお願いします。一問一答でお願いします。

まず最初に、地下鉄のエスカレーターにおける転倒事故についてお伺いをしたいと思います。

地下鉄の駅には長いエスカレーターがございますが、エスカレーターは一段一段の段差も高く、全国的にもつまずいて転倒する事故が多く発生していると仄聞しております。特に朝のラッシュ時には左側を開けて、そこを駆け上がっていく光景をよく目にするわけですが、そういった急いでいる人がいると大変危ないな、危険であるなといったも感じております。

市民の方が以前、立ち止まって4人でエスカレーターに乗っていたところ、後ろから恫喝をされて、そのことについて私のほうに御相談があったということもあって、以前よりエスカレーターでは立ち止まることの徹底をお願いしてきたところではございますけれども、現在の交通局での事故の発生状況や取組についてお伺いをしたいと思います。

○城南交通局長 まず、現在の取組でございますけれども、当局ではエスカレーターのマナー啓発に関しましては、毎年でございますけれども、全国の鉄道事業者と自治体、それから商業施設等と連携いたしまして、歩かずに立ち止まろうキャンペーンというのを展開しておるところでございます。

また、昨年の6月からでございますけれども、全駅エスカレーター乗り口付近にポスターも掲出しておるところでございます。

あと、多客かつ比較的長いエスカレーターがある4駅でございますけれども、新神戸等々ですが、ここには乗り口の床面にピクトグラムフロアサインを設置して立ち止まることをお願いしております。

また、全駅に設置しておりますエスカレーターのハンドレールの横に啓発ステッカーを掲出、また、これは毎年7月でございますけれども、特に西神・山手線の三宮駅東改札口、このコンコースにおきまして、啓発用のポケットティッシュを配布しながら、エスカレーターで立ち止まることの呼びかけを行っているところでございます。

次に、事故の発生状況でございます。

転倒事故は、昨年度としまして、警察とか救急に要請した件数21件でございました。主に体調不良、飲酒によるふらつきによるものでございました。

以上でございます。

○分科員（大井としひろ） 今のエスカレーターの事故件数ですけれども、局長は令和6年度21件とおっしゃられましたけど、私がお聞きしておるところでは5年度が31件、令和4年度は48件、50件近い事故が起こっていると。向こう10年、平均で40件ぐらいの事故がずっと発生しておるやにも聞いておるんですけれども、やはりこの事故というのは、私は恫喝されて立ち止まるということで御相談受けたんですけれども、いろいろ調べていきますと結構、事故が多い、それも高齢の方の事故が多いというのを聞いておまして、これからの時代ますます高齢化ということが進んでいくわけで、この辺のところというのはまだ事故というのは発生していく可能性があるんで、徹底していただきたいなと思っております。

それで、再質問ですけれども、A Iを活用したエスカレーター事故防止対策についてでございます。

先日、参加しました勉強会でA Iを活用したエスカレーター事故防止に向けた取組として、高齢者の転倒リスクや、今後ますます高齢化が進む中で対策が急務であるということを議論をさせていただいたんですけれども、名古屋市では2023年10月1日からエスカレーターの安全な利用促進に関する条例というのを制定されまして、エスカレーターの利用者は、右側、左側を問わず、エスカレーターの階段上に立ち止まって利用しなければならないと、立ち止まることを義務化されました。

また、名古屋市での実証実験の事例として、利用者への安全利用を促す方法やセンサーを用いた高性能な人流行動解析A Iの導入について紹介もしていただきました。名古屋市からも50%の危険歩行の抑制に結びついたということもお伺いしたところでございます。

本市でもこのような事例を参考として導入し、エスカレーターでは立ち止まるということの徹底や転倒事故の防止に向けて取組を進めていくべきではないかと思っておりますけれども、御見解をお伺いします。

○田中交通局長 ただいま御紹介いただきましたA Iを活用したエスカレーター事故防止に向けた取組ですけれども、名古屋市のほうにヒアリングを行っておりまして、導入に至った経緯でありますとか、実証実験の成果について御教授いただいております。

このA Iの仕組みなんですけれども、センサーがエスカレーターの上部にございまして、エスカレーター上をお客様が歩かれると比較的大きな音量で割とインパクトのある警報音が鳴りまして、強い口調で、条例違反です。エスカレーターでは立ち止まって御利用くださいというような注意喚起をするものでございました。

なお、導入にかかる初期費用や維持費についてはちょっと御教授いただくことはできなかったんですけれども、それ相応の多額の費用がかかると思われます。

いずれにしても、全国の鉄道事業者や自治体、商業施設等が連携して、現在、エスカレーターでは立ち止まるということを広く広報してございますけれども、交通局のみがA Iを活用したエスカレーター事故防止対策を講じたとしても限定的な効果になるのではないかと考えております。

費用対効果を考えると、引き続き現在実施しているキャンペーンを粘り強く取り組んでまいりたいと考えております。

○分科員（大井としひろ） 今、名古屋のその辺のところをお話いただきましたけれども、また局長のほうもキャンペーンでいろいろやっておられるということでございますけれども、名古屋のほうでは、市の交通局が行う啓発活動と連携しまして、なごやか立ち止まり隊というようなメンバーを編成されまして、エスカレーターの右側に立ち止まって乗ることで、利用者に対して、立ち止まり啓発をされておられるようです。

神戸市交通でも立ち止まり隊というようなものを編成して、これはお金はそんなにかからないと思いますので、そういうキャンペーンのときに、立ち止まろうということでこういうキャンペーン隊みたいなものを編成してやってみるのはいかがでしょうか、お伺いします。

○田中交通局長 エスカレーターで立ち止まるというのは、今回も6月にやらせていただきましたように、ポケットティッシュを配布した際にお客様にお声がけをしながら、誘導させていただいております。

立ち止まり隊という、そういうような御提案、今いただきましたけれども、なかなか常態的にそれを継続するというのは難しいんですけれども、どのようなやり方があるのかというのは、研究してまいりたいと考えます。

以上です。

○分科員（大井としひろ） 一番最初に申しましたように、初めは市民の奥様方がエスカレーターを歩いておられて、後ろからひどい言葉で恫喝されたと、お怒りになられまして、三宮で。三宮の駅でエスカレーターに乗って恫喝されたので、駅のホームの駅員さんにそのことをお伝えしたんですよ。そしたら駅員さんは上には言っていますと。そういう一辺倒だったんで、多分、私たちのような人がまだほかにたくさんおられるのではないかとということで私のほうに相談があって、いろいろと部長とかと相談させていただきましたけれども、やはりこのエスカレーターは、神戸市、先ほど言うように市交通だけじゃなくて、全国的には鉄道各社、あるいは空港もそうでしょう、それから商業施設も、そういう意味では、いろんなところがやっているんで、なかなか自分とこだけとは、そうは言っても、今見ましたように事故の件数ってやっぱり増えているというよりは少しは減ってはおりますけれども、これからますます高齢化になっていきますと、このエスカレーターというのは、基本的には歩いて上られるような仕組みにはなっていて、一般の階段より相当高いんで、やはりつまずいたり、そうしますと転んだり、落ちたり、いろんな事故が発生してるわけなんで、やっぱりここはその辺の事故の防止のことも含めて徹底していただくようなことを考えていただかないと思っています。

それでもう1つ、いつも三宮駅でエスカレーター乗って上がってくるときに足元には立ち止まろうと、今最近横にも壁にも歩かず立ち止まろうとよく目立つやつを貼っていただいておりますけれども、上まで上がりますと、エスカレーターでは立ち止まろうというポスターを掲示して足元にステッカー貼付しておられるんですけれども、エスカレーターの上の降り場の付近では危ないので立ち止まらないでくださいというアナウンスがいつも流れておるんですよ。これが立ち止まろうと言っている中で大変大きな矛盾があるなというも思っておるんですけど、この辺、是正する、改善するというお考えはありませんか。

○田中交通局長 エスカレーターの安全に関する機能としまして、各駅の状況におきまして乗降中の御利用の安全確保のために、エスカレーター、注意を促すメッセージを現在流しております。

御指摘の三宮駅なんですけれども、多くのお客様がエスカレーターを御利用されますので、降り口のところで立ち止まられますと連鎖転倒の可能性があるということで、現在、エスカレータ

一の降り口付近では立ち止まらないでくださいというような事故防止の目的のアナウンスを流させていただきます。

一方、御紹介いただきましたエスカレーターでは立ち止まろうというのは、ポスターとか足元ステッカーという形での乗り口のほうに掲出しておりまして、お客様にエスカレーターに乗ってからは立ち止まってくださいというような広報をしているところでございます。目的が違うものではないかなと思っています。

しかしながら、委員今御指摘ありましたとおり、お客様からそういうようなお申出があるかと思しますので、その際には放送とポスター等々の目的の違いについては丁寧に説明してまいりたいと思います。

以上です。

○分科員（大井としひろ） もう時間がないので、この問題だけで話終わらせていただきますけれども、例えば、三宮駅前にケーキ屋さんとかショッピング、オープニング、私も行かせていただいて、いいのができたなと思っておりますけれども、全体的な人の流れ、人流というのが僕はあの改札の構えであれば、やはりああいう形で滞留するんだろうなと思っております、あの辺でももっといろいろ研究していただいたら、人が溜まらないような改札のつくり方、もっと研究していただくと、何か縦にぶつくと改札がありますけれども、それをもうちょっと半円形というか、そういう形で人が流れやすいようにしていただいて、エスカレーターに溜まらないような、そんな仕組みっていうのもやっぱり考えていくべきではないかなと思っておるんですけれども、もう時間がないので、今、私が申したような三宮駅の人の流れとかというのは、エスカレーターも含めてちょっとどんなふうを考えておられるのかちょっと教えていただきます。

○田中交通局部長 三宮駅なんですけれども、委員御承知のとおり、東改札口のほうにＪＲをはじめ、阪神・阪急という形の乗換えの鉄道がございます。ということと、あと駅の構造としまして、地下三層という形になってございまして、どうしても東改札口のエスカレーターを御利用になられるというお客様が非常に多うございます。

特に、ラッシュ時間帯、２番線、西神中央のほうに行かれるエスカレーターの上部でお客様がどうしても滞留されるということがございますので、もうその際には、駅係員等々も配置しながらお客様の案内をさせていただきます。

改札口のほうの人流なんですけれども、現在、改札口につきましては、入るほうと出るほうというのを両方今しているところもあるんですけれども、場所によっては、こちらの改札口については入るだけ、こちらの改札口については出るだけという形でお客様の流れに合わせて改札口のほうの動きについても現在研究を進めてまいりますので、お客様の事故のないように、今後も努めてまいりたいと思います。

以上です。

○分科員（大井としひろ） ぜひ安心・安全な神戸市交通ということで、これからますます高齢化ということで、いろんな意味で今まで考えられんような事故って起こる可能性もありますので、その辺のことも含めて、やっぱり安全対策っていうのは第一に考えていただいて、お客様第一、安全第一で、そして気持ちよくお仕事に行っていただける、お帰りには気持ちよく帰っていただけるような、そんな神戸市交通を目指していただいて、私が今日申したようなこともぜひ実現していただけるようお願いをさせていただきます。ありがとうございました。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、あわはら委員、発言席へどうぞ。

○分科員（あわはら富夫） それでは2点、質問させていただきたいと思います。

1つは、地下鉄海岸線の赤字脱却になるかどうか分かりませんが、長期計画ということ観点を置いた場合に、こういうことも考えてみたらいいのではないかなということなんですけど、もともと地下鉄海岸線、僕は市議員になった頃から計画が始まってということでした。当初は13万人、1日の予定で事業の計画が組まれて、最終的には開業時では8万人と、ただ、それまでに建設経費が莫大に膨れ上がっていたというふうなことがあって、これは大変だなということでした。結果、今5万人ということで、今まで4万人から5万人増えてきているのは理解できますし、今回はランニングでも黒字になったと。

ただ、今後のことを考えたら、新たな設備更新だとか、それからホームドアだとか、もっともっとまた今度は投資をしないといけないというものが出てくると。今までの実際にかかった、借りているお金をだんだん返済できるというよりも逆にまた増えていく可能性もあるというふうな状況を考えたときに、長期的な方針という観点に立てば、新長田駅からもうハーバーランド駅で止めてしまって、その後はもうなしにするというか、どうするかというのは今後あるとは思いますが、区間をもうそこで絞ってしまうと。なぜかと言いますと、阪神が走ってますし、JRあると、ちょっと上には阪急もあると。そういう状況の中で競合路線だらけなんです。それであんまり幅もないと。駅と駅歩けばそれほどでもないということ考えた場合に、そこはもうシャットアウトして、新長田から、要するにハーバーランドという形でもう区切ってしまうというふうなことまで考える必要があるんじゃないかなというふうに思うんですが、その辺どうでしょうか。

○城南交通局長 今、委員のほうからハーバーランドから新長田に営業を区切ってはどうかという御提案いただきました。

まず、コスト面で申し上げます。今ハーバーランドには、電車を折り返す線路とか設備ございません。ですから、東行きで来た電車を西行きに変えるためには転線をしなければならないんですが、その設備を新たに設けるのに少なくとも約50億から100億必要になろうと、こう考えているところでございます。

加えまして、三宮・花時計前を含めまして3駅を廃止することになりますので、この廃止した駅、線路、これは道路法上、埋め戻す等々の対応が必要となりますので、これにまた相当な費用が要ということになります。

それから一方、三宮には折り返し機能は当然ございますので、じゃあ三宮を使ったらいいじゃないかと、途中の旧居留地・大丸前、それからみなと元町駅、この2つを廃止したらどうだという考え方もあろうかと思いますが、列車が通過していただくだけではございますけれども、列車運行に必要な各種の設備、それから維持管理、こういったことがこの止めない2駅にも必要になってまいりまして、削減効果として考えられるのは、そこに駅の係員の配置が要らなくなるということと、あと券売機回収機等々の駅務機器が要らなくなるという、そのあたりで、なかなか大幅な削減というのは期待できないところでございます。

それからもう1つは、運用面でございます。今、朝ラッシュ時間帯に限って申し上げますと、ハーバーランドで乗降ですが3,000人御利用です。三宮・花時計でも3,000人御利用でございます。その方々は三菱方面等に行かれるんですけれども、この3,000人、3,000人の6,000人がハーバーランドの駅に集中いたしますとニーズが倍増いたしますので、例えば、改札制限が必要になると

か、あとホーム案内にもっと人を立てなければならないとか、もっと言えば、改札機の増設とか、非常な混乱を起こす可能性がありますので、そういったあたりでも非常に困難ではないかなというふうに考えているところでございます。

あと、廃止をすることにおける影響でございます。三宮・花時計前駅からみなと元町駅まで乗降される方はこの3駅、1日で約2万2,000人いらっしゃいます。この2万2,000人の皆様の交通の利便性が下がるとか、あと周辺のその方々をお相手にしていращやる店舗等々への影響とか、そういったことがございますので、これは全市的に慎重に判断する必要があるというふうに考えているところであります。

しかしながら、委員御指摘いただきましたように、やっぱり海岸線は非常にコストかかっておりますので大胆な経費削減を打っていく必要がございますので、現在、海岸線、それに西神・山手線を加えました地下鉄全線を対象とした収支改善策、これを検討しておるところでございます。

これも繰り返しになるかもしれませんが、特に今の利用人員に比べて設備の規模が課題となっている海岸線におきましては、この10数年後、必要となる更新時期を見据えまして、今のうちからいかにそれをシュリンクさせていくかということを検討してまいりたいと考えているところでございます。

○分科員（あわはら富夫） よく分かりました。

実はもともと建設過程で我々も提案したことがあるんです。今もう掘ってしまっているから、今の話で埋め戻しをしないといけないという話になりますけれども、実はどんどん工事費が上がったときにもう競合路線は避けて、ハーバーランドで打ち止めにして、新長田・ハーバーランドでいいじゃないですか、それ以上の建設をするのはやっぱり大変なことになりますよというのを過去に実は提案したり、提起したことというのが実はあるんですよ。

もうできてしまっているものをもう1回そうせえというところは大変な経費がまたかかるということに結果的にはなってしまうと、その辺を本当にあのときにもうちょっとそういうことを我々としてももっと力強く主張しとったほうがよかったのかなというのを今つくづく今の話も聞いて感じているところです。

実はこれからウオーターフロントで、LRTやBRTの検討まで行われると。そうすると競合路線がまた増えていくという。

実は今言われたところを何かもう少し工夫をして、そういうものと連携した形で何か工夫することはできないのか。それによって乗ってくれたらいいけど、逆にこれが走ることによってまた減ってしまうということにならないようなつくりというんですか、それをやっぱりちょっと市のほうと交通局のほうで考えていただかないと、これがまたマイナスに作用していくということになってはならないんじゃないかなというふうに思います。そのことだけ一言言っておきたいと思います。

2番目の質問は、市バスの経営の問題です。

これについては、もう前々から上下分離やったらどうかとか、いろんな提案をさせていただいたんですが、今日の答弁にもありましたけれども、今後、バス車両の大量更新が予定されていると、23台とかいう言葉が先ほどの答弁で出てましたけれども、この更新時期を活用して、今企業債なんかで更新していると思うんですけれども、これを公費なり、税金の一般財源でもって補ってもらおうと、そこはまさに上下分離という考え方の1つの出発点として、そういうことは考えられないのか。

隣に森川さんおって財務ですから、あんまり賛成できるような顔はしてないけれども、けどそういうのをちょっと検討しないといけないんじゃないかなと思うんですがどうでしょうか。

○**児玉交通局副局长** 委員御指摘のとおりでございますが、まさに厳しい状況の中で車両更新を先送りしてきたというのは事実でございます。

令和5年度に経営基盤強化パッケージということで18年使っていた車を23年使おうということにしてまいりまして、車両更新を今再開をしてきたということでございますけれども、長らく車両更新を見送ってきましたので、23年に延長したとしても毎年20台程度は買っていかなきゃいけないという状況でございます。

今、御紹介いただきましたとおり、購入に際しては企業債の発行させていただいておりますが、直接的に一般会計から支援を受けているという状況ではございません。

ただ、その後の運行段階、市バスを走らせる段階で公益性の観点から走らせなければいけない路線に対して、バス車両の減価償却費も加味した上で一般会計から経営改善促進補助金という形で頂戴をしているということでございます。これはまさに運行経費の中にバスの償却費も入れるということで間接的に支援を受けているということの意味しているということでございます。

この大量更新を迎えるに当たって、またここへ来て車両価格自体も増高をしている、ここ数年で1割以上値上がりしているという現実もございます。

我々の経営努力の中で、その更新車両、本当にこれ必要なのかということも含めて、車両運用の効率化ということも併せて本当に必要な更新に抑えていくというようなことをまずはしっかりやらせていただくというところからスタートしていきたいというふうに考えているところでございます。

○**分科員（あわはら富夫）** そういうところからしっかりスタートさせていただくというよりも、やっぱり私は前々から交通局には理論武装してもらって、実はこの車両というのは、逆に言えば自動車を走らせるためには道路が要るわけで、この道路は別に走っている人が負担、例えば、トラックだとすればトラックが負担しているわけじゃなくて、社会的インフラとして道路があるわけじゃないですか。それと同じように市民の足を確保するためには少なくとも車両が要るわけで、その車両については社会的インフラだという視点に立って、そこは公的に負担をするんだと。

例えば、毎回いつも紹介させていただいてますけど、広島市なんかは、ここは民間バスが中心ですけれども、民間バスのバス車両とその設備については広島市が出資し、民間バスも金を出し合った第三セクターが持つと、ただ運営については、それぞれの会社でやりましょうと、そこから車両を借りるみたいな形でやりましょうということで、バス車両については社会的インフラだという視点でやろうとしてると。

これ、バスと鉄道の違いはありますけれども、滋賀県なんかは、これはやるかどうか分かりませんが交通税という考え方でもって、車両の上下分離という、車両と線路、走らせるのは会社で頑張ってもらって、ただ車両については社会的に負担しましょうと。

欧米では大体もう上下分離方式というのは当たり前になっているということを考えた場合に、神戸市の場合も、車両というところからそういう考え方を打ち出してみてもいいんじゃないかなと。それはむしろ交通局から財務に対して、市長に対して、そういう考え方を取ってはどうかということを理論武装してやっぱり主張してほしいなというふうに思うんですがどうでしょうか。

○**森川交通局副局长** 交通局の財政状況につきましては、財政当局とは日々状況を交換させていただいて、実態についてはよく御理解をいただけているものというふうに考えてございます。

今年度も燃料費につきまして御支援をいただいておりますけれども、このあたりというのもやはり地下鉄とかバスとか、こういった公共的なものが市民生活に与える重要なインフラだということ御理解をいただいて、限られた財源の中で御配分をいただいているものというふうに思っております。

なかなか理論武装のところが難しいところはございますけれども、引き続き財政当局のほうには状況を御説明する、加えて今、広島のお話がありましたけれども、いろんな日本中で行われているそういった動きにつきましても説明をしていくことによりまして、協議を重ねる中でどういう形で今後取り組んでいくのが市民のためにとって未来永劫いいのか、そこについては意見を闘わせていきたいというふうに考えているところでございます。

○分科員（あわはら富夫） 神戸市バスは大体運賃負担率8割ですよ、7割から8割。欧米なんかのいわゆる運賃負担率が低いところだったら30%ぐらい、平均して大体50%半分ぐらい。あとは公費の投入が行われたり、目的税であったり、一般財源で入れたりとか、その国によっていろんな形式の違いはありますが、基本的には社会的インフラだという視点は変わってない。そこに見合うものをどういうふうに見るかというところで、それぞれの国の違いなりというのはあると思うんですけど、やっぱりそろそろそれをやらないと公共交通を守れないんじゃないか。今日、朝からの議論もありますけれど、という段階に私は来てるのかなというふうに思います。

前々から言ってますけど、1つはやっぱり市民がどんどん外へ出ることによって高齢者対策になるということは介護の負担を減らすことになる。それとともにバスなり、地下鉄を利用してもらうと絶対CO₂の削減になるわけですよ。そうなれば地球環境というこれからの命題についても、これを前に進めることはそこへの負担というものをどんどん押し下げていくことになる。もうそれも含めた形でやっぱり公共交通というものを位置づけて、やっぱり一般財源なり、市民全体で負担をすると、受益者負担じゃなくて市民全体で負担をすると、国民全体で負担をすると、そういう観点が必要段階にもう来てるんじゃないかな。それを神戸市交通局から意見を上げてほしいなということを申し上げて終わりたいと思います。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

次に、村野委員、発言席へどうぞ。

○分科員（村野誠一） 新しい自民党の村野誠一です。最後ですから、よろしくお願いいたします。まず、盗撮防止についてお伺いをしたいと思います。

報道によると、兵庫県警がこの数年、盗撮に関わる事件で検挙した数は年間300件前後というふうに聞いています。特にエスカレーターの利用者が多い駅などで相次いでいるということでもありますけれども、先日、市民、須磨区民からですけれども相談があって、板宿駅のエスカレーターにおいて盗撮の被害に遭われている方を見たということで私に話がありました。

当局として、このような事案、盗撮被害のおそれのあるような駅、この辺、どのように認識して、どのように対策を現在行っているのか、まずお伺いをしたいと思います。

一問一答でお願いします。

○城南交通局長 交通局におきましても盗撮を含みます迷惑行為の被害について、こういったことについては深刻に受け止めておるところでございます。

御紹介もございましたけれども、盗撮につきましては兵庫の鉄警隊の調査にもよりますと、やっぱり駅構内で多く発生していると。特にエスカレーターでは利用者が立ち止まっていて、その前後の距離が保たれやすいということで犯行のしやすい環境であるということをお我々としては把

握しているところでございます。

地下鉄におけます盗撮の被害の認知しておる件数でございますけれども、令和4年度から6年度の3年間で合計22件でございます。このうちエスカレーターで盗撮が行われたのは7件というふうに承知しております。

この7件の内訳といたしましては、西神中央、西神南、妙法寺、長田、中央市場前、これが各1件、三宮につきましては2件ございました。この7件でございます。

発生状況から見まして、やっぱり比較的長いエスカレーターでの盗撮被害が多かったと。ただ特定の時間帯に集中するような傾向は見られておりません。

御質問にございました板宿駅でございますけれども、我々が調査しております3年間ではちょっと認知はできておりませんが、ここの上り用エレベーターはやっぱり比較的長くて、見通しが悪いため、やはりそういった不安になられるというのは非常にあるのかなというふうに認識しております。

盗撮を含みます迷惑行為を未然に防ぐために、我々は兵庫県警と連携いたしまして、痴漢・盗撮撲滅への協力と、迷惑行為発見時の係員への通報、これを車内、駅構内で放送しておりまして、お客様には盗撮を見られた際には、警察、そして係員、職員に通報していただく呼びかけを行っているところでございます。

これらの啓発によりまして、不審者への警戒意識を高め、そういった環境をつくることで盗撮がしにくい状況をつくってまいりたいと考えております。

○分科員（村野誠一） 先ほど板宿では、現在は交通局としては把握していないということですが、私に相談があった女性の方は見たということです。

3年間で22件、これは交通局として認知したということであって、実際は先ほど申し上げたように、見て、じゃあそれを交通局が認知しているかということそうではないですし、実際の数、最終的には事件というか、きちっと警察は把握してるでしょうけれども、そういった意味では、交通局は先ほど御紹介いただいた22件よりは通常はもっと多いんじゃないかというふうに考えるんですけれども、その辺については局長、どういうふうに考えていますか。

○城南交通局長 我々のところに言って来られたとか、警察のほうから照会があったとかっていうのが22件でございますので、我々を経ずに直接警察等々に行かれたケースについては把握できてないというのは事実でございます。

○分科員（村野誠一） 被害に遭っていても気づかない方も圧倒的に多いわけですね。そういった意味では、さらなる強化というものが必要だということは、共通の認識だろうというふうに思っています。そういうふうに認識していただかないと困るわけですが、盗撮の被害を防ぐために、JR三ノ宮駅や京都駅なんかでは、特殊な加工をした鏡を設置するなどして、一定の抑止が見込めるような効果を上げているということを聞いておりますけれども、この辺は費用対効果としても安価だというふうに思うんですけれども、こういったことも今後、今申し上げた盗撮のリスクが考えられるような場所に積極的に設置をしていって抑制をするということに努めていくべきだと思いますけれども、どのように考えておられるのかお伺いをします。

○田中交通局長 今、御紹介ありましたとおり、JR三ノ宮駅の取組としまして、報道通じて我々も把握しておりました。学生ボランティアも当日啓発キャンペーンを行ったということでした。

提案にありました兵庫県警との連携によるミラーなんですけれども、やはり今言われましたと

おり、盗撮されたお客様もやはり気がつきにくいというのは我々聞いております。その効果につきまして、兵庫県警に詳細なヒアリングを行って、費用対効果も含めて、有効性とかも検討しながら検討、精査をしてみたいと思っております。

以上です。

○分科員（村野誠一） 冒頭、私、県警の数は紹介しましたが、やはり事前にちょっとこの盗撮の件で交通局とやり取りをさせていただいたけど、先ほど言ったように交通局にきちっと連絡が行けば、交通局としての把握した件数はあるけれども、先ほど言ったような未遂であるとか、また県警で実際に把握しているものというのが共有されてないというのが現状ですよ。

そういった意味では、以前、建設局なんかにも申し上げたんだけど、例えば、道路上の事故なんかっていうのも、本来はやっぱり警察と道路管理者がしっかりと共有をして、例えば、ハードの部分で、言ったように先ほど局長からお話があったように、盗撮がされやすい構造の場所というのがあるわけですよ。警察からするとずっとだからそこは警戒をするとか、そうであれば本来、構造の部分に何か工夫を加えることによって、そういうことが抑止につながるということ、だからそういった意味では、やはり警察と交通局がしっかりと共有をして、ハードの部分で工夫ができるところはしっかりとやっていただくということが重要なのかなというふうに思いますから、しっかりとその辺は共有をしていただきたいということを改めて要望しておきたいというふうに思います。

次の質問に移ります。

バス停の上屋については、もうさんざんいろいろと委員会等でも各会派質疑がなされて、熱中症対策でバス停の未設置の上屋については今後設置をしていくということが答弁されてます。

これについては私、以前、須磨区の離宮道というバス停において、ここはもともと屋根があったんだけど、建設局が波打ち歩道の改善するために工事をしたと。そのためには当然、占用している上屋を取らないといけないということで取ったと。まだ本来使えたものですよ。

市民の方々からは、一旦取り除かれた上屋、設置していただけないんですか、どうなってるんですかということを問合せがあって、その当時、私が交通局にお聞きしたら、一定のコストがかかるし、そういったことでは今後設置をする予定はないということを一蹴聞かされて、私はそれはおかしいだろうと、これだけ熱中症対策、熱中症対策で、そのときに私は市長も木陰プロジェクトというのをやっとなのということで、私現場行って動画を撮って、アクセル踏んでんのか、ブレーキ踏んでんのか分からない、まさに縦割りそのものじゃないかと。日陰をつくると言いながら日陰を取ると、これはどういうことだということを動画で配信をしました。

そうすると一定反響があって、一定数の方々が村野さんおっしゃるとおりだということで反響をいただいたんだけど、その後、先ほど申し上げたように、市長もとにかく熱中症対策ということで上屋、積極的に設置をしていくべきだということをおっしゃっています。

改めてお聞きしますけれども、この離宮道の上屋についても設置をしていただけるのか、お伺いをいたしたいと思います。

○児玉交通局副局長 今委員から御紹介いただいたような経緯で、この離宮道については道路工事の関係で一旦なくなったということでございます。

市として、日陰プロジェクトを進めているということは当然承知をしております。

我々も限られた財源の中ではありますけれども、バス停の上屋というものについては増やしていきたいと。なるべく今ついてない箇所については増築をしていきたいというふうに考えてござ

いまして、順次調査をしながらやらせていただいているということでございます。

現在、設置に向けて様々な調査をしておりますけれども、今御指摘いただいた離宮道についても調査をさせていただいて、実際にこれは設置ができるという判断をしております。この離宮道につきましては、設置をするという方向で考えているところでございます。

○分科員（村野誠一） もともとついてたんですから、それはできると思いますので、よろしくお願いいたします。

一昨日、都市局の審査の中で、上屋に関連してというか、妙法寺駅のことをちょっとお聞きしたんですが、上屋というのは日陰対策にもなるんですが、私は雨にかからないで移動がしやすいまちづくり、特に駅周辺、そういったところを雨にかからないで移動がしやすいというのがやはり市民の利便に寄与するということで、そういうまちづくりを今後考えていく必要があるんじゃないですかということを申し上げた。理解はしていただいたと思うんですが、例えば、妙法寺のバス停の上屋についても都市局に聞いたら、老朽化している、これも過去にありましたけれどももう40年以上経過しているから、老朽化したものについては美装化をやっていきますということはお聞きしてはいますが、妙法寺駅、御存じのとおり、いろんな方々も言ってますけれども、高校生の通学定期が無料になったということもあって、もうとにかく以前にも増して高校生あふれかえってます。

あそこは要は、もうちょっと工夫をすれば、バス停の上屋ね、雨がかからないで、一部開いてるところがあるわけですね、駅構内からロータリー側のところも。それから、いわゆる点字ブロックがあるところに沿ってバス停の上屋が設置されていますから、バス停の改札を出てバス停のロータリー側に出ると、右側のほうと、それから左側のほうと別れるわけですが、先ほど申し上げたように、屋根があるところはちょうど両方の1本に統一されたところなんです。だから行ったり来たり、かなりそこも混雑するわけです。

上屋の幅もそうですけど、実際に晴れていれば傘差してませんから、皆さんその上屋の下にずらっとたくさん並ぶことができるんだけど、雨が降ると皆さん傘差しますから、そういった意味では、それぞれ1人1人のスペースを取るわけですね。実際に雨のときに今の現状の高校生、もうずらっと並んでますけれども、上屋の中に収まり切れるのかということもあります。

だから、とにかく汚いものをきれいにしていただけるということは聞いているけれども、やはりせっかくですから、単なるではなくて、先ほど言ったように、もう少し雨にかからないような工夫であるとか、もう少しここに上屋をちょっと設置する、屋根を設置することによって、人が分散をして、若草行きなんかのほうに雨にかからずにそのまま上屋がつながるような工夫であるとか、そういったこともちょっと考えていただけないかなというふうに思うわけです。

実際に高校生、今はそれは皆さん並んでますよ。しかし、本当にそれが快適な状態かということ、私はそうではないと思いますから、その辺、局長どのように考えて、そういったことも考えていただけないかということ、今ちょっと初めて申しますけれども、いかがでしょうか。

○城南交通局長 村野委員のおっしゃることはすごくよく分かります。ただ、やっぱり交通局、非常に財政が厳しゅうございます。

我々としては、機能上は問題はないんですけど、今の妙法寺の場合は。ただし、やっぱり一部老朽化が見られますから、そういったところの景観上から上屋の美装というのはしっかりとやってまいりたいと思いますけれども、ちょっと拡張であったり、そのあたりについてはちょっとどれぐらい費用かかるかということも見て判断させてください。

○分科員（村野誠一） 市長は、縦割りを排してと言うんです。駅は顔だと、駅はとにかく人が、往来が多いということで駅に力入れていかないといけないと言っている。いいことを言うんだけど、実際やっていることというのが縦割りそのものなんですね。

ぜひ、協力をして都市局とやっていただきたいということをお願いして、質疑を終わります。

○主査（植中雅子） 御苦労さまでした。

以上で、交通局関係の質疑は終了いたしました。

当局、どうもありがとうございました。

○主査（植中雅子） 以上で、本日の日程は全部終了いたしました。

長時間の審査、お疲れさまでした。

次回は、9月22日午前10時より27階第4委員会室において建築住宅局関係の審査を行いますので、よろしくお願いいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。お疲れさまでした。

（午後4時11分閉会）