

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|-----------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年10月6日（月）午前10時0分～午後0時25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. 陳情第147号～157号 | 神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情 |
| 2. 陳情第161号 | 神戸市バスに関する陳情 |
| 3. 報 告 | 令和8年度兵庫県予算に対する提案・要望について（関係分） |

（都市局）

- | | |
|--------|------------------------------|
| 1. 報 告 | 令和8年度兵庫県予算に対する提案・要望について（関係分） |
| 2. 報 告 | 工事請負契約の締結について（関係分） |

出席委員（欠は欠席委員）

委員長 諫 山 大 介

副委員長 のまち 圭 一

委 員	木戸 さだかず	萩 原 泰 三	川 口 まさる	山本 のりかず
	上 畠 寛 弘	門 田 まゆみ	松 本 のり子	欠坊 池 正

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、陳情の審査及び報告の聴取のためお集まりいただいた次第であります。

なお、坊池委員より、病氣療養のため欠席する旨の届出がありましたので、御報告申し上げます。

最初に、本日の協議事項については、追加協議事項を委員の皆様にお配りいたしておりますので、念のため申し上げます。

次に、私から御報告申し上げます。

令和8年度兵庫県予算に対する提案・要望につきましては、去る9月25日の常任委員長会議において当局から報告を受けました。このうち、本委員会所管分については、この後、関係局から報告を聴取いたしますので、内容の説明は省略させていただきます。

次に、写真撮影についてお諮りいたします。

自由民主党さん、日本維新の会さん及びこうべ未来さんから、本委員会の模様を写真撮影したい旨の申出がありますので、許可いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） 御異議がございませんので、許可することに決定いたしました。

次に、陳情者から口頭陳述の申出がありましたので、陳情第147号・第148号・第161号について交通局審査の冒頭に口頭陳述を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） それでは、さよう決定いたしました。

また、本日は、建築住宅局の審査の予定はありませんので、所管事項に関して質疑がなければ待機を解除したいと存じますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） 特にないようですので、建築住宅局の待機を解除いたしたいと思います。御了承願います。

それでは、これより順次各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（諫山大介） これより、交通局関係の審査を行います。

最初に、口頭陳述の申出がありませんでした陳情第149号から第157号について、陳情の趣旨を私から申し上げます。

陳情第149号から第157号は、神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数について、ＪＲ住吉駅行きの午前9時台及び阪急御影駅行きの復活、ＪＲ甲南山手駅への往復運行の再検討、37系統Ａで住吉駅北停留所まで行けるようにすること、37系統の運行を4月以前に戻すことを求める趣旨であります。

陳情の具体的内容につきましては、陳情文書表を御参照願います。

次に、口頭陳述の聴取に入りますが、この際、陳述人に申し上げます。

最初にお住まいの区と氏名をおっしゃっていただき、内容を御要約の上、5分以内に陳述を終

えるよう、よろしくお願いいたします。

それでは、陳情第147号について口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の松本さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○**陳情者** 市バス37系統問題の連絡・調整を行っております松本 公といいます。神戸市東灘区に居住しております。よろしくお願いいたします。

今回、このような陳述の機会をいただきまして本当にありがとうございます。市議会が一市民の声を直接聴いていただくという制度については、ぜひ今後も持続していただきたいというふうをお願いいたします。

令和7年6月2日に都市交通委員会がありまして、それを傍聴したんですが、陳情に対する神戸市交通局の御返答が、陳情しとして傍聴室で聞いておってもよく分からなかったものですから、市議会のホームページを見ましたら、今回の路線再編後も引き続き利用状況を注視し、2タッチデータなどの客観的なデータに基づき、需要に応じた適切なルート設定やダイヤ編成、運行本数の設定など見直しを図りますというふうに答弁しておりました。

私も先日、37A系統の白鷗橋停留所発10時21分のバスに乗ろうとしたんですが、満員で乗ることは諦めました。37系統、A系統のダイヤ編成の運行がこの4月から変わったんですが、そのときに9時台が減便されたためにそういう影響が出てきているんだなというふうに思いました。この路線バスは、高齢者の足なんですね。当路線を利用している高齢者が安心できるように37系統のダイヤ編成、運行本数を再検討していただきたいと思ひまして陳情しました。

陳情項目については省略させていただきます。先ほど委員長の方が述べていただきましたので、よろしくお願いいたしますと思います。

東灘区内のみなと観光が運行しておりますくるくるバスというのがありますが、民間が運営しています。この10月からダイヤ改正するという話が出ていましたけど、これは今まで20分だった間隔を40分にすることだったんですけども、地域の住民や自治会の方の反対の声が多くて、一部午前中の部分だけらしいんですけども、一部現行どおり20分に変更したというふうな話を聞きます。ぜひこの路線についても住民の声を聴いて再検討、37系統の場合もそういうふうに考えていただきたいというふうに思います。

今回の改定で高齢者の交通権を確保するには、交通計画策定段階から地域の住民の方が参加して意見を述べられるような、あるいは検討に参加できるような仕組みがぜひ必要ではないかということをつくづく思いました。当局の皆さんもこのことから学んでいただいて、ぜひそういうような仕組みをつくっていただけることをお願いして、陳述を終わりたいと思います。

以上、ありがとうございました。

○**委員長**（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。

どうも御苦労さまでした。

次に、陳情第148号について、口頭陳述を聴取します。

陳述人の坂田さん、発言席へどうぞ。

お住まいの区と氏名——住所は結構です——区と氏名だけでお願いいたします。

○**陳情者** 東灘区の坂田邦子と申します。

市バス37系統が大幅減便になって半年になりますが、不便なことに変わりはありません。深江南町からJR甲南山手駅行きが3月までは毎時50分間隔だったものが4月からは朝の2便と夕方

5時台の合計3便のみとなってしまいました。甲南山手駅前の病院に通院している人は、帰りのバスがないため、歩くか、時々タクシーを利用しているそうです。私たち年金生活者には負担が大き過ぎます。

前回の陳情の折、交通局の方が甲南山手駅から住吉駅へ行き、2丁目方面へバスに乗る方法があると言っていました。そうしてみますと、住吉駅南口バス停で小一時間ほど待ち、バスに乗って30分、乗換時間もありますので、家に着く頃にはすっかり疲れ果てて横になってしまう、何のために通院しているのかと思うとその人は言っておられました。

37系統バスがあるのを頼りにして車の免許を返納した人もおられます。困っています。お買物も減らし、病院も減らしたそうです。自転車を乗りこなしていた人も、私のように若い頃は最寄りの駅まで歩くのが平気だった者も、今では市バスがなくてはならない生活の足になってしまいました。私は、85歳になり、右膝の具合が悪く、治療に通院しています。阪急沿線で予約制のため、阪急御影方面行きのバスを利用していましたが、4月からは9時台がなくなり、そのためにその直前の8時台のバスに乗ると、先ほどもおっしゃっておられましたように満員で混雑していて座れないので、30分近く立ったままですが、よく揺れるし、疲れます。仕方がないので、市バス37系統で阪神深江まで行き、そして阪神電車に乗って今津駅まで行き、阪急路線に乗り換えて西宮北口、そして乗り換えて門戸厄神駅に行っています。4つ乗り換えるので待ち時間もかかるし、阪神、阪急と乗り継ぐので運賃も余分にかかります。9時台を復活していただきたいです。

バスを利用するのは、お買物や通院だけではなくありません。趣味やボランティアの外出もあります。クオリティーライフというんですか、生活の水準には関係なく、生活の充実は高齢者の健康、生きがいにも大切だと思います。私は、俳句を習うために月3回俳句会に行きますが、どれもJR沿線です。減便になって困っています。JR甲南山手駅行きを復活していただきたいと思います。

なお、市バス37系統Aは、住吉駅南側2号線に西向きで終点になります。交通局の方は商業施設のエスカレーターを利用してくださいと言っていたのですが、2号線西向きで降ろされますとシーアのエスカレーターはかえって遠回り感があります。ガード下の危なっかしい道を通ることになります。駅北側のバス停にやっとたどり着いても30分ぐらいは待ち時間があります。私がそのコースを行った日は雨でした。北側のバス停は屋根もなく、もちろん椅子也没有せん。雨の日はELLY LONDON美容院の椅子も出ていません。この乗り継ぎの不便を、御検討お願いいたします。

大都会神戸に住んで交通機関でこんな困難に遭遇するなんて、高齢者は外出しなくていいと言われてるように感じるのは私だけでしょうか。地域住民が明るく元気に外出できてこそ、医療費も減ってお買物も増え、消費に貢献できるのではないのかと思っています。

陳情内容をお酌み取りいただきまして、安心・安全・幸せに暮らすために市バス37系統減便の再検討をお願いいたします。ありがとうございました。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。

どうも御苦労さまでした。

次に、陳情第161号について、口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の佐竹さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○陳情者 西区の佐竹洋一郎と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、神戸市バスに関する陳情をいたします。

兵庫区御崎町にある神戸市交通局市バス運輸サービス課の意見・苦情等を受け付けるお客様サービス係を３年前に震災復興公園南側にあるバス操車場に移して市バスを利用する市民の意見・苦情等が届かないようにしているので、そのことに対して９月４日、都市交通委員会において陳情しました。しかし、交通局のその場しのぎのうその言い訳のために不採用になりました。

そこで、改めて陳情いたします。

事の初めから簡略に説明しますと、私は自宅へ帰るのに西神中央駅から市バスを利用していますが、今年の３月と４月に市バス運転手のひどい対応に続けて遭いました。初めは、バスに乗ろうとしているのにドアを閉めてドアが体に当たり、次は乗ろうとしているところをドアを閉めて発車してしまったわけです。

そこで、神戸市御崎町の市バス運輸サービス課へ苦情を伝えたところ、その答えは、そのようなことはバスのビデオに録画されていないと、まるで私がないことを言っているような対応で、それで問題解決を図ろうとするやり方です。それで、私、全く納得いかないので、市バス運輸サービス課へ行きました。お客様サービス係は別の場所にあると。やむを得ず、私、そちらへ行くことにしたんですけど、それが震災復興公園の南側にあるバス操車場なんです。市民が全く利用するところではないです。苦勞して何とか行きましたけど、柴山氏と話し合いましたが、納得できない結果でした。

そこで、私、９月４日の都市委員会でこの件を陳情したわけです。そのときの交通局の言い分は、１つ目がバス営業所との連絡・調整等に力点を置くことにしたと、２つ目が地下鉄三宮駅の窓口と各営業所に市バスについての意見・苦情等に対応していると、この２点でしたが、それは２点ともその場しのぎの全くだその内容です。

１つ目のバス営業所との連絡・調整等に力点を置いているということですが、そのことのおかしな理由の一つは、それならお客様サービス係じゃなく、バス営業支援係です。お客様サービス係が大事ということで設けているはずですが。

その次のおかしな点は、中央営業所にお客様サービス係はありますが、市内にはほかに８か所の営業所があります。となると、中央営業所と８か所の営業所とは電話・ファクス・メール等で連絡するしかないわけです。これまでの御崎町の市バス運輸サービス課にあるときとほとんど変わってないわけです。中央営業所との連絡が楽になっただけの話です。それを前線基地を営業所に設けたといかにももっともらしい言い訳をしたわけです。

２つ目の言い訳の地下鉄三宮駅に相談窓口を設けていると称していることについては、改札口のすぐ手前の人通りの非常に多いところであって、市バス・地下鉄の利用に関しての初歩的なことを立ち話で聞く案内窓口です。こんなところで苦情の相談をできるわけありません。やってたらほかの人に迷惑がかかります。これを、そこに苦情窓口を設けていますとこの間の説明でそんなことを言ったわけです。

それともう１つは、バスの各営業所に相談窓口を設けていると言っていますが、各営業所はバス操車場ですので、市民が行くところではありません。みんな不便なところにあります。そんなところで相談できる窓口ではありません。

この２点、明らかに陳情に対してその場しのぎのうその言い訳であります。

市議会の委員会に対して、交通局長以下幹部が協議してその場しのぎのうその答弁を作成してもっともらしく答弁を行っていることは、我々市民に対しての裏切り、侮辱であるとともに、市議会に対しての冒瀆です。また、意図的な虚偽の説明は、地方公務員法に違反するとともに、神

戸市議会基本条例第9条の市長等が資料の提出または説明の要求があったときは誠実に対応しなければならないとあることに違反しています。

以上のとおり、交通局は、この件に関して、我々市民に対して不誠実な対応を続けております。市会議員の皆様が一番大事な役目は、市民の代表として市民の目線で市役所の業務をチェックすることだと思います。そういうことですので、よろしくお願いいたします。

○委員長（諫山大介） 陳述人に申し上げます。

既に時間が経過して……、終わりましたか。失礼いたしました。

口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情12件及び報告事項1件について、一括して当局の説明及び報告を求めます。

局長、着席のままで結構でございます。

○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。

それでは、着席して御説明させていただきます。

それでは、陳情12件及び報告1件につきまして御説明申し上げます。

1ページから22ページには、陳情文書表、陳情書を添付しております。

23ページを御覧ください。

まず、陳情第147号から第157号神戸市バス37系統減便・復活等に関する陳情につきまして御説明申し上げます。

市バス事業は、新型コロナ禍以降の利用者の減少、原油高騰の諸経費の増、運転士不足などにより、令和6年度決算では企業債残高97億円、資本不足比率は19.6%と、危機的な経営状況にあります。

このような状況下、最寄りの鉄道駅までの移動手段の持続可能性を確保するため、本年4月に東灘・灘エリアを中心とした路線見直しを実施しました。

陳情事項への考え方について御説明申し上げます。

まず、①J R住吉駅行きの午前9時台及び阪急御影行きを復活すること、②J R甲南山手駅への往復運行を再検討することについてですが、路線全体の持続可能性の確保を最優先に、限られた資源を需要の多い時間帯・区間に重点配分する必要があることから、37系統沿線からは阪神深江駅などを経由してJ R住吉駅への移動を基本とし、J R甲南山手駅へは需要に応じて朝・夕の便を維持することとしました。

③37系統Aで住吉駅北停留所まで行けるようにすることについてですが、エリア全体の運行効率の最適化として、旧37系統が長大な路線であったことや、深江南町方面から阪急御影駅方面への直通利用が僅かであったため、利用動向の結節点であるJ R住吉駅前で分割し、35系統と連続運行を行うことにより、効率化を図りました。

また、国道2号線北側の東行き乗り場へ37A系統を停車させることにより、商業施設のエスカレーターなどを利用してJ R住吉駅や駅北側へスムーズに移動していただくことができるなど、利便性向上を図りました。

また、④37系統の運行を4月以前の運行に復活することにつきましては、厳しい経営環境や旧37系統における課題の解消、今後の最寄りの鉄道駅までの移動手段を確保するという点から、今回の見直しは必要なものであったと考えております。

今後も引き続き利用状況を注視し、2タッチデータなどに基づき、需要に応じた見直しを図る

ことで、収支改善とともに、公共交通の維持、移動手段の確保に努めてまいります。

続きまして、陳情第161号神戸市バスに関する陳情につきまして御説明申し上げます。

32ページから34ページに、陳情文書表、陳情書を添付しております。

35ページを御覧ください。

陳情に対する神戸市の考え方について御説明申し上げます。

市バス運輸サービス課のうち、お客様サービス係は、お客様サービス観点での営業所の業務支援や連絡・調整、情報収集を円滑に行うべく、中央営業所内に配置しているところであり、御理解をいただければと考えております。

なお、お客様と直接対応させていただく窓口は、地下鉄三宮駅構内の市バス・地下鉄お客様サービスコーナーと各市バス営業所に設けております。

加えて、市バスを御利用のお客様からの御意見をお客様の声として、ハガキ、お電話、メールなどでいただく仕組みも構築しております。

お客様サービス係は、これらのお客様の声に対して必要に応じた調査や是正・指導対応等を行うことが役割ですが、営業所などと共にお客様対応をさせていただく場合もあります。

以上、陳情12件につきまして御説明申し上げます。

続きまして、39ページを御覧ください。

報告、令和8年度兵庫県予算に対する提案・要望についてのうち、交通局関係分について御説明申し上げます。

4. グリーン社会の実現のうち、1)脱炭素社会の実現において、電動車の普及促進のため、燃料電池自動車、水素バスの導入や運用に対する財政支援の拡充を要望するものでございます。

41ページを御覧ください。

1. まちの活力の創出のうち、1)市街地西部地域の活性化への支援において、地下鉄海岸線沿線の施設や企業との一層の連携による集客力の強化のため、兵庫津ミュージアム等の施設を核としたにぎわいの創出や、地下鉄海岸線沿線における企業の活動拠点等の立地促進を要望するものでございます。

以上、報告1件につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） 当局の説明及び報告は終わりました。

初めに、陳情第147号から第157号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子） まず交通局はどういうきっかけで37系統をスタートさせたのか、その経緯を教えてください。

○児玉交通局副局長 37系統でございますけれども、平成13年の9月から運行開始をしてございます。

これ、東灘区の南北東西を結ぶというような趣旨で設定されたというものでございまして、もともと鳴尾御影線、東西方向でございますけれども、これを運行するような路線がございましたが、これが廃止になったということがございまして、JR住吉駅付近の再開発等々も行われたことから、深江の皆様あるいは青木エリアの方々の御要望も受けつつ検討した、その経過の中で平成13年に運行開始をいたしまして、平成19年には深江南町に延伸しておおむね現在の形に至っていると、こういうことでございます。

○委員（松本のり子）　じゃあ、地域の声も聴きながら住吉のほうに人がお買物とか行ったりするのに便利なようにということで37系統が平成13年9月に復活したと。その後、6年後に深江南町のほうを声があるということで回していった。

じゃあ、住吉から阪急御影まで行ったのも途中からつくられたと思うんですが、これは何年頃にどういう声があったんでしょうか。

○児玉交通局副局長　阪急御影方面でございますけれども、これももともとは別の形態で運行しておりましたけれども、住吉から阪急御影方面、ほかの系統もございますが、一定ニーズがあるだろうということで住吉駅から真っすぐ北に上がるような形で、ほかの系統とは少し違うルートで運行したということでございます。

○委員（松本のり子）　結局、地域のニーズがあるからということで、長大路線というふうに言われていますが、甲南山手駅から深江南町、鳴尾御影線を通して住吉、阪急御影まで、地域のニーズがあるということでさせたんですよね。

その考えが今大幅な減便、一部の地区のところを廃止というところでは、地域のニーズがあるというのがどういうふうに変わっていったのか、当時の必要だという判断から今現在変えたという理解でいいんですか。

○児玉交通局副局長　まさに地域のほうでニーズがあるだろうということで御意見もいただきながら、説明してまいったわけでございますけれども、実際に私どもも最近になりまして、令和3年になりまして、ＩＣカード２タッチ化ということでお客様の乗り降りそのものがつぶさに観察ができるようになったと、こういうことでございます。

こういうデータを用いて実際の御利用状況、しっかり拝見させていただくと、こういうことをやらせていただく中で、実際の御利用の形態というんですか、深江エリアの皆様方は住吉のほうへお出かけになると、あるいは鳴尾御影線の沿線の方々は住吉駅のほうへお出かけになると。

一方で、阪急御影エリア、これは上ノ山というような、どちらかというと西側のエリアの皆様でございますけれども、この方々はおおむねＪＲ住吉駅までの御利用がほとんどであったというようなことを踏まえて、そういった御利用実態を踏まえて今回のこういった見直しをやらせていただいたということでございます。

○委員（松本のり子）　今まで取っていたものが、あるものがなくなったと、利用実態がたしか少ないからなくしたんだということですが。先ほども陳情者がおっしゃってましたように、深江から甲南山手駅まで行くのがなくなったので、阪神深江、最寄りの駅で降りて、そこから阪神電車と六甲ライナーとＪＲを使って甲南山手まで行けばいいんだというのが交通局のお考えなんでしょうけれども、本当にそれがこれからの高齢化社会、そういう中で市民の足を守っていく、陳情者も言われていましたが、これは足を守るだけではなくて、生きがい、自分のための文化も、俳句なんかをやっていくということでしたから、そういった生活そのもののクオリティーを高めていくと、高齢者からそれを奪ってしまうということ自体がどういうふうにお考えなのかと。

いやいや、もう赤字だから、厳しいから仕方がないんだというお考えなのか、ちょっとお聞きしたいなというのと、そもそも当初は甲南山手から深江南町も、住吉から阪急御影もなかったバス路線で、さらに赤字幅を大きくしたのは、地域のニーズがあるから必要なんだということで大きくして仕方がないという方向だったと思うんですよね、このバスというのは。

当初から１日10本から14本のバスをもう少し増やしてほしいという、平成13年のときからずっと要望がありましたし、交通局さんを地域が呼んで、もっと増やしてほしいという説明がありま

したけれども、いや、これ以上増やせない、これで何とかしてほしいということで折り合いがついていたのを今回ばさっと切っていったと、地域の声を聴かないで切っていったということ、その辺はどのように考えているのか、お聞かせください。

○**児玉交通局副局長** まさに深江南町もそうですし、鳴尾御影線の沿線も37系統だけが運行していると、こういうエリアでございます。

一方で、周辺には阪神電車の運行がございますし、2号線へ行けば阪神バスの運行もあるというような、そういう環境でございますけれども、神戸市バスの運行として37系統のみが運行しているエリア、これは我々としてもまさに今、委員から御指摘をいただいたとおり、日常の足として御利用いただいているということを踏まえると、これは将来に向かってしっかり残し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。

ある日突然、路線がなくなる、バスの運行ができなくなるということではなくて、37系統自体は持続可能性を高めながら運行を継続していきたいと、そういう思いの中で最寄り駅までまずはお運びすると、最寄り駅まで御案内ができるという形態で経営改善を図っていく、その中で実際の御利用状況も拝見させていただきながら、これはデータでもってですけども、御利用状況を見ながらこういう形であればまだ経営改善が図れるんじゃないかと、長期的にはしっかりと37系統をどうやったら残せるかという観点で様々検討しながら、今回はこういう形でやらせていただいたということでございます。

37系統の見直しについて、これは37系統に限らないことでございますけれども、我々、まだ計画段階で、ある程度の計画のアウトラインが見えた時点で地域団体の皆様に御説明させていただいて、そこで様々な御意見を承るといったようなことをさせていただいております。そこで頂戴した中で、これはぜひ参考とすべきだと、これはぜひ反映させるべきだというような御意見についてはしっかりと反映させていただいております。

また、実施後につきましても、今日現在もそうですけれども、しっかりと御利用状況を拝見しながら、修正すべきところは必要があれば修正すると、こういうことも37系統に限らず、様々なエリアで今やらせていただいている中で、そういう考えを持って進めさせていただいているというのが現状でございます。

○**委員（松本のり子）** 先ほど深江から甲南山手駅までもう不便になったと、JR、六甲ライナー、阪神電車を使わなきゃいけない、そういうふうにさせたのは神戸市交通局なんですが、それでよしとしているのか、そこをちょっとお聞かせください。

○**児玉交通局副局長** これは、以前の市会の質疑の中でもございました。

甲南山手便は朝2便・夕1便ということで、甲南山手から深江方面に戻る、あるいは深江方面から甲南山手へ行くということについて、片道はあるけれどももう片道はどうするのかといったような御質問も頂戴いたしました。現に我々のほうにもそういったお問合せも頂戴しておるところでございます。

これは、大変恐縮なことではございますけれども、今、委員御指摘のとおり、御不便をおかけしているということは当然承知をしておりますけれども、住吉駅からの深江エリアへの足というのは、これは引き続き確保してございますので、甲南山手エリアからの運行便がない場合には、大変恐縮ながらJRで住吉まで移動していただいて、そこで37系統を御利用いただくというようなことを御案内させていただいているというところでございます。

○**委員（松本のり子）** 深江駅から甲南山手駅に行くのに、先ほどのお話でしたら、住吉までJR

ですぐ行けませんから、阪神・六甲ライナー使って住吉駅まで行って、そこから37系統に乗って、そこからほかのバスで甲南山手まで行けということですか。それでは、とてもじゃないけども半日ぐらいかかりますので。

私が聞きたいのは、深江駅から、先ほどおっしゃいましたように、朝、病院に行って、帰りが甲南山手から深江駅までの帰りがありませんか、そのときには、前おっしゃったのは、甲南山手駅からＪＲに乗って、ＪＲから六甲ライナーに乗って、六甲ライナーから阪神に乗って家に帰りなさいと、そういうことを提案されているということなんですよ。

甲南山手ー深江間を切ったということは、そういういろんなバス・電車を使って、電車を乗り継いで家まで帰ったらいいと、そういうふうにおっしゃっているんですよ。以前、そのようにお答えだったと思うんですが、再度お聞きします。

○**児玉交通局副局長** 私どもから御案内、あるいは御答弁の中で、甲南山手から住吉へ移動していただいて37系統のバスを御利用いただきたいという御案内をさせていただいた、そういう答弁をさせていただいたことはございますけれども、六甲ライナーであったり阪神電車に乗っていただいているというような方法での御案内をしたことはございません。そういう答弁もさせていただいたことはございません。

○**委員（松本のり子）** そういう答弁はされましたよ。6月か7月の——6月2日だったかな、陳情によって答弁がたしか森川さんのほうからされたかなと思うんですけど。

じゃあ、答弁したことないって言うんだったら、どうやってバスで甲南山手まで行って、そこで病院にかかって、帰りがありませんか、ずばっと切られましたから、帰りは結局どうやって行く、タクシーで帰るか、先ほど言ったようにＪＲで住吉まで行って、そこからライナーに乗って、阪神電車に乗って、そういうことを頭に考えながら切られたんですよ。違いますか。

○**児玉交通局副局長** 大変恐縮でございます。まさに甲南山手からのお帰りの足がないということについて、住吉駅のほうへＪＲで御移動いただいて、住吉から37系統で深江までの運行は、これは日中も確保させていただいておりますので、こういうルートでお戻りをいただきたいというような御案内をさせていただいているということでございます。

○**委員（松本のり子）** 要するに、そういう案内をしたところでも、このように毎回委員会のたびに陳情が出てくるわけですよ。何とか考え直してほしいという皆さんの声が、これ、バスで10本も深江南地域のほうから出てきているわけですよ。それはやはり考え直してほしいと思うんですね。

営業係数が悪い路線を今後どうしていくんかという、ホームページを見てますと、神戸市としては、必要な乗車人員目標を地域の皆さんと一緒に設定し、共有するなど、改善策を地域と一緒に意見交換していくと。これをばさっと切られて、今絶えず陳情が出ていく中で、地域と、本当にお困りでどうしたらいいかという改善策、そういったものを検討はこの4月以降されましたでしょうか。

○**児玉交通局副局長** 絶えずデータというのは拝見してございますし、この議会の中でもそういった御意見、様々頂戴しておるのは認識をしております。現状も今、御利用状況どうかということを日々把握に努めているということでもございます。

これ、実際に実施させていただいてからも半年ということでもございますけれども、これ、我々も見直しをしたから、それで完成というふうには当然考えてございません。改善を要するところがあれば、それはしっかり考えていきたい、その中で今様々データ収集、あるいは御利用状況の

観察をさせていただいているということでございます。

- 委員（松本のり子） 私が聞いたのは、地域の皆さんと一緒に改善策について意見交換するというのがホームページにしっかり書かれているんですけども。

今、児玉さんがおっしゃったのは、地域の皆さんという言葉がないんですよね。データを見ると。地域の皆さんとやるんだということを堂々とホームページに載せているんだから、それはしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

- 児玉交通局副局長 大変失礼をいたしました。

私どものほうにお問合せをいただく、あるいはそういったお声をお寄せいただくということも当然でございます。これは、インターネットのメールであったり、おはがきであったり、お電話であったりという形で様々頂戴しておるわけでございますけれども、そういった実際に御利用のお客様のお声というのは、これも当然ながらしっかりと念頭に置いて、どういう形が望ましいのかというのは絶えず考えてまいるといようなことを考えてございます。

- 委員（松本のり子） ぜひ意見交換、実際の現場に行って意見交換していただきたいと思います。このように書いてますからね。いかがですか。

- 児玉交通局副局長 4月に今回陳情を頂戴した団体の皆様方とも意見交換をさせていただいたということでございます。ここで頂戴した御意見というのも当然我々しっかりと記録に残して様々な検討要素の1つにさせていただいているということでございますので、今後もまたそういう機会がございましたら、ぜひしっかりとお話を承ってまいりたいというふうに考えてございます。

- 委員（松本のり子） 確認ですが、地域の皆さんと一緒に意見交換を、これだけ陳情が出て困っているんだという声が議会に上がってきていますので、営業係数が悪い路線を今後どうしていくかというところにしっかりと改善策について意見交換していきたいと、地域の皆さんと。それは、じゃあやっていただけるんですね。もうはっきり言ってください。

- 児玉交通局副局長 そういうお声があれば、しっかりと承りたいと思いますし、そういう形で説明をしてほしい、あるいは意見交換をしたいということであれば、またお声がけいただければ参らせていただくということにさせていただきます。

- 委員（松本のり子） この件はもう長々言いませんけれども、考え方が、地域からそういう声があったら現場に行って一緒に話しますよでしょう。そうじゃないですよ。この文章を読む限りでは、営業係数が悪い路線はどんどんそれだけをもって減便しませんよと、本当に減便したとしても、今後、地域の皆さんの生活状況、暮らしの中、足を守っていく立場で、この問題については地域と引き続き改善策について十分意見交換していきますよという主体が「交通局は」なんですよ。でも、先ほどの児玉副局長の話では「地域は」が主体に、主語になっているんですよね。そうじゃなくて、交通局は地域に入ってしっかりと皆さんの声を聴くと、そのことを明言してほしいんです。どうですか。

- 児玉交通局副局長 これまでも様々な計画段階で、我々のほうで計画原案をつくらせていただいた段階で地域団体のほうに御説明をさせていただいております。この中で、様々ないただいた御意見はしっかり受け止めをさせていただいているということでございます。

今、委員から御指摘の趣旨は、そういったこともしっかりと進めていくべきだと、日々御利用のお客様の声をしっかりと聴いてということが御趣旨だというふうに承りましたので、まさに我々も御利用いただいて事業が成立しているというのは、これは間違いないところでございます。

1人1人の全てのお客様の御意見を伺うというのはなかなか難しいところはございますけれど

も、なるべく広くお聞きできるように、次の計画、次の検討をするときにはそういったところは心がけてまいりたいというふうに考えてございます。

- 委員（松本のり子） この問題で深江南地域の自治会の役員さんからもお話をお聞きしました。それによれば、37A、37Bと分断されてバスが2つに分かれてなんていう話は地域には一切聞いていないと。だから、実際、蓋開けて4月になって37A、37B、37Bが35系統を通してという、そういうことを4月になって分かったと。

地域に絶えず相談もしているとか、地域に入って言っていると言うけれども、アバウトな言い方はやめて、きっちり本当に分かりやすいように説明していただきたいということと、この問題については再度地域の声を聴いて、必要ならばとおっしゃっていましたので、必要なですよ、毎回出てきてますから。だから、聴いていただきたいということを申し上げます。

そして、先ほど37系統、住吉駅で止まるときに、JRの北側は止まらなくて2号線のところに止まることになったと、そのために商業ビルのエスカレーターを借りて、1つのビルのエスカレーターを借りて、JRを突き抜けて、今度、シアのエスカレーターでまた下りて北側に行けばいいんやと。本当に交通局として、今まであったバス停を廃止して民間の施設を借りながら北側に行けばいいなんて、もう堂々とこの議会の場で言うていただくというのは本当に私は恥ずかしいなと思います。だから、これも含めて、そういう民間の施設移動しながらなんて、あったものをなくして、そういうのはやめていただきたいということは申し上げます。

そして、絶えず運行するための費用で赤字だからこのバスは減便するんだということを言いますが、本当に皆さん、運転手さんの人件費とか、燃料費とか修繕費とか、あるいはバスの減価償却費とか、営業所の水道光熱費とか清掃費とか、いろんなお金でもってこのバスは赤字とか黒字とかとしているので、これもホームページに書いてるんですけども、一般会計から水道光熱費とか清掃費とか減価償却費、バスの修繕費、そういったものは本当に、これは市の交通局として一般会計から出してもらうように求めるべきだと思うんですが、いかがでしょう。

- 森川交通局副局長 先般の本会議でも御説明させていただきましたが、我々、独立採算の下で運用させていただいておりますので、きちんとこの体系の下で効率的な経営に努めていきたいというふうに考えておるところでございます。

- 委員（松本のり子） 今、国のほうが独立採算で本当にやっていけないよねという話が始まっていますよね。そういうことは、国のほうでそういう方向になっているのは御存じでしょうか。

- 森川交通局副局長 当然、我々よりかはもっと厳しいところのローカルのところとかありますので、いろんな議論が行われているということは承知してございますが、具体的に独立採算のところはどうのこうのというところまでは把握してございません。

- 委員（松本のり子） 方向性としては、もう独立採算には無理があるんじゃないかというような方向が国のほうでも言われてき出していますので、やはりそのところは、いやいやいや、もう独立採算なんだというふうにするんじゃなくて、必要なものは一般会計から求めていくべきであるということを申し上げて、終わります。

- 委員（上畠寛弘） よろしくをお願いします。

ごめんなさい、さっきの議論の中で、児玉副局長は言うてはらへんと、でも、松本委員の中の御指摘で何か去年、森川副局長が言ったみたいなところがあったので、ちょっとそのあたりを、曖昧なままで言うとは分からなくなるので、そのあたり、もし可能であればきちんと教えていただけたらありがたいです。見ていらっしゃる方もいらっしゃるので、お願いします。

○森川交通局副局長 すみません、今、過去のデータを見返している状況でございますが、当時、赤田副委員長のほうから、帰るときに甲南山手のほうから帰るのであれば、住吉駅に行って、そこから六甲ライナーに乗って、そこから阪神に乗ってという御提案をいただいたということかというふうに御理解をしております。我々当局としてそのような御説明をしたというのは、今のところちょっと見つかってございません。

○委員（上畠寛弘） 分かりました。どういうことかなというのがありましたので、そういうことであればきちんと理解いたしました。

一般会計からの算入をしろとか、そういうこともございました。やはり検討している状況は私自身も把握している状況とほかの委員の方が言った状況、またいろいろありますから、情報の出どころ、それぞれ違いますからね。

私としては、公営企業というのは独立採算で受益者負担というのはやっぱりやっていただきたいし、公営企業法はなぜ市長部局から独立しているかということを経験した上で、やはり安易に一般会計を算入するということはあってはならないと思うんです。

本件に関しましては、私の選挙区である東灘区でございますけども、だからといってじゃあ一般会計から算入されたら、東灘区って交通局的恩恵一番少ないわけですよ、地下鉄もないわけですからね。そんなことをされたら困りますからね。一般会計からそんな簡単にやらんといっていたきたいというふうなことは言わせていただきたいと思います。海岸線に対しても厳しい意見もいつも言っているとおりでございますから分かってくださると思いますけども。

これ、福祉局の予算ではございますけども、実際、敬老パスというものがあって、あれ、35億ぐらいですか、今、予算額として敬老パスは。それぐらいのものがあって、例えば、これ、70歳以上の方が敬老パスを頂けることになっているんですけど、東灘区民の方だけでいうと、敬老パスがどれぐらいの恩恵として金額ベースで受けているのかというのは、何となくですけども分かりますかね。なかなか難しい——という状況をね。じゃあ、難しければ難しいでいいんですけど。

敬老パス、35億のうち1つの区としての東灘区の恩恵を受けている額を、例えば、私は敬老パスという名前自体も、一律で資産とか所得関係なしに与えていることも少し問題やと思っております。というのは、本来福祉的視点でこれは行われているものですから、やはり必要な人、必要でない方、様々いらっしゃると思うので、一律してあげるのおかしいんじゃないかというのは先日福祉局の決算の審議でも言わせていただいたんですけど。

例えば赤字、赤字と言います。ただ、路線の多さというのは1つ、東灘区内でも路線は多ければ多いほうが、それは空気を運んでいるようなバスもいっぱいありましたけども、いいんじゃないかなというような声もあつたりしますが、敬老パスの分、例えばこんだけ一般会計から出してるんやったら、これはなくしてしまって、東灘区の路線を維持してくれるのであれば、それこそ別に70歳以上の方だけの恩恵じゃないですか、福祉パスって。別に子育て世代に恩恵、別に何も無いわけ。だったら、福祉パスやめて、維持のためにやってくれたらいいんだと思うんですけど。

東灘区の実際の路線、今回、いろいろと陳情出ているところでの赤字額って大体どれぐらいやったのかって教えていただけます。これって相当、交通局に負担があったのか、この現状把握、やっぱり知らないといけないと思うし、なかなか東灘区民の方でもこれだけの赤字やったんやということを知らない人もいらっしゃるんですよ。まずはその金額について教えていただけます。

○児玉交通局副局長 37系統に関しまして、令和6年度決算で4,200万円の赤字が発生していたと

いうことが現状でございます。

○委員（上島寛弘） 当然ながら、この4,200万の赤字というのは別のところから要は充てて補填をしてたけども、これを積み重ねていった額、これまでのトータル額、取りあえず1年分だけでしたけども、結構な金額で、これはやはり交通会計に対しての負担額でいうと、持続可能な交通ということを考えたときには相当なマイナス的な影響であったというところで、交通会計においてもそれなりに悪影響を及ぼしていたということで、このまま続くと持続可能なバス路線というのが維持できなかったということですのでよろしいんですね。いかがですか。

○児玉交通局副局長 まさに今御指摘のとおりでございますして、バス路線全体としては、黒字の系統もあれば赤字の系統もあるということで、今、委員に御指摘いただいたとおり、4,200万円の赤字はほかの事業で、あるいはほかの系統の黒字で、言わば埋め合わせをしながら自動車事業会計として成立させてきていると。

これは、このままの状況というのは長く続けられない。資金不足比率というものが、これは地方公営企業の財政指標の1つとしてございます。これが今、令和6年度決算で19.6%にまで達しておって、これが20%を超えると経営健全化団体ということに国から指定をされると。

こうなりますと、さらに厳しい路線見直し、あるいは運賃そのものの見直し、事業そのものの再構築というところに手を入れていかなければいけない。そうならないためにも、我々、今の形態で持続可能性を高めるという意味でも、致命的なというんですか、もう事業が成立しない状況までこれをそのまま置いておくということではなくて、見直せる範囲でしっかりと見直しを図って、先ほど来申し上げておりますとおり、極力空白地をつくらない、バス路線をなるべく守っていくと、そういう考え方で今進めさせていただいているというところでございます。

○委員（上島寛弘） やはりその点を、本当に今まで使っていた方々からすれば、当然ながら不便になるというお気持ち自体は分かるんです。しかしながら、未来にわたって我々も子供たちに対して責任のある世代で、そういった判断もしなくてはならないところでありますから、普通料金においても、今、市バス、普通区で、大人230円で小児料金で120円だと。敬老パスがあれば、小児料金で賄えて小児料金で対応できているけども、実際のところは、これは当然ながら一般会計からかなりの負担も入っているわけですね。

私からすれば、敬老パスということ自体も福祉パスに切り替えて本当に必要な困窮している方々に対しては分かるところであるけども、一律で払っているぐらいであれば、それを浮かして、じゃあそこまで言うんやったらバス路線の維持、敬老パスやめて維持すればいいじゃないと。そのほうが全世代的に恩恵を受けれますからというふうな話だってあるわけですよ。

ですから、これを維持していくことというのは、かなりお気持ち自体は分かるけども、このままいったら東灘区のバス路線に関して破綻しかねない。子供たちの代になったときには、もうバスは走ってませんよと、鉄道だけでどうにかしてくださいみたいなことになってしまいかねないことはやっぱり避けていかなきゃいけない。

当然、人口減でございますから、本当に恣意的につくられたバス路線もあるのは聞いているんですよ。引退された議員とかが何かいろいろと介入してわざわざつくっていたということも聞いてますからね。これは自民党の議員らしいですけど。だから、そういう恥ずかしいような路線もあった中で大整理をされた中、しっかりとやってくださっているということは、これ、事実でございます。

一方で、こういう話をきちんと、今のお話、お金の話とかきつい話というのをいろいろと私の

ほうからも、やっぱりお声があるから、東灘区民の方それぞれに聞いたら説明させていただく、説明させていただいたら納得していただいて、もちろん不便になることは困るけども、しかし、それ以上に子や孫の世代のことを考えたら一定のちょっと御負担、当然、シーアのところを渡ってというのはちょっと負担ですよ。歩くのは大変かもしれないけど、でも、同じJR住吉の中やったら、それぐらいやったら歩いてもいいわと言ってくれる声も、分かっていたら納得してくださったということもあるんです。

だから、余裕があつて無駄があるのにそうやってもしかしてわざわざ廃止してんのちゃうかと。全然余裕があるわけじゃないんですよ。ないけども、何か放漫財政で好き勝手やってる中でこんな廃止までして市民の足だけは不便にするんかいなみたいな、そういった誤解があるのは事実なんです。

だからこそ、私は、こういった状況も踏まえて、交通会計が今どういう状況であるのか、そもそも公営企業の在り方ってどういうことであるかというのは、我々議員だからこそ普通に話はできますけども、なかなか一般的に知らないところもある、交通局っていうと、それって一番偉いの市長ちゃうんかって、交通事業管理者って何やねんみたいな感じで分かっている方もたくさんいらっしゃるんで、このあたりの説明というのはしっかりと責任を果たしていただいて、腹落ちして納得感というのは大切です。分かっていたら、同じ神戸市民ですから、東灘区民ですから、分かってくださると思うので、実際、私は説明して分かってくださった例もありましたから、このあたりの説明ということをしっかり発信等もしていただくという努力はしていきたいと思います。このあたり、ちょっといかがか、教えていただけますか。

○城南交通局長 ただいま、事前の丁寧な説明をするべきではないかという御意見をいただきました。

我々が進めさせていただいております市バスの路線の見直しでございますけれども、これは、本当に御利用のお客様の例えば通勤であったり、通学であったり、あと通院、それからお買物、こういったところに対して日常の生活に直結しておりますので、本当に一部のお客様には御不便、御負担をおかけすることになるということは重々に承知しておるところでございます。

ただ、神戸市域におけるバスの路線も、これを将来にわたって維持するためにはこういった見直しというのが必要なものというふうに考えております。

ただ、今御指摘いただきましたように、そのためには見直しの内容であったり、それから背景であったり、こういったものについて丁寧に説明していく必要があると考えております。

今回、37系統を含む東灘・灘エリアの路線の見直しにおきましても、6か月前ぐらいから御説明には入っておるんですけども、ただ、今後ですけれども、路線の見直しにおきましては、周知の仕方に対してさらに改善できる点があるというふうに考えておるところでございます。予算特別委員会の場でも御説明をしたところでございますけれども、特にバス停がなくなるとか、路線そのものが廃止されるとか、そういった影響の大きな見直しを行う際には事前に十分な周知が図れるようにしてまいりたいと。

これまでは、6か月前に説明に入ったと申しておりました。ただ、実際に御利用のお客様にその情報が届くのが1か月前であったり、1か月切っておったりというような段階で情報が行っておりましたので、それは聞いてないというお話が非常に多かったと思いますので、今後、我々としましては、そういう大きな変更の場合につきましては、おおむね半年前にはそういった御利用のお客様の手元に情報が行くようにしてまいって、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えており

ます。

- 委員（上畠寛弘） ぜひ変更のことについても説明大事ですけれども、財政状況とか、このまま維持できるのかという全体に関わってくる、東灘区の路線全体にも関わってくるんだということも含めてやっていただかなくてはならないということを、これは言わせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

とはいえ、完全に陸の孤島とかにするつもりも全く交通局なくて、ちゃんと確保できるのか、代替状況はどうなのかとシミュレーションした上でやってきているということ。確かに不便は不便になっているかもしれませんが、しかし、そういったこともあるんだと。あとは、空気を運んでいて誰もいない状況もあったということも踏まえていかなきゃいけなかったということも分かっていただくように御努力いただけたらと思います。

以上です。

- 委員（川口まさる） さっき一般会計という話題が出たんですけども、一般会計の繰入れって別に天から降ってくるようなものでもなくて、普通に納税者の負担になります。受益者負担の観点で問題になると思います。言うまでもないことですが、フリーライドはないということで、念のため指摘をしておきます。

さっき松本委員から、深江南エリアから住吉への移動を重視して甲南山手のアクセスが手薄になっているという課題が示されたと思います。実は、この課題については共感できる部分はあるんですけども、ただ、ちょっと異なる指摘をさせていただきたいと思っています。

委員会資料の23ページには、陳情に対する神戸市の考え方というのが記載されております。旧37系統の課題としては、1運行約16.2キロメートル、所要時間90分以上と、非常に長大な路線であり、道路状況の影響を受けやすく、遅延が発生しやすいなど、運行効率が悪い状況であったと記載されています。

また、路線変更の考え方としては、深江南町地域などバス路線が生活に不可欠な地域や37系統のみが運行しているバス停については、最寄り鉄道駅へのアクセスを維持していく必要があるともあります。

仮にそのような考え方に立つのであれば、例えば深江南町エリアにおいては、JR住吉駅へのアクセスではなくて、阪神深江駅やJR甲南山手駅へのアクセスを充実すべきはずだと思いますが、いかがでしょうか。

- 児玉交通局副局長 我々、最寄り駅へのアクセスを確保するというふうに申し上げてございます。そういう意味で、今、川口委員からの御指摘というのは、まさにそのとおり、最寄り駅への足をしっかり確保していくというのは、我々御指摘のとおりだと思ってございます。

深江エリアからの最寄りというのは、甲南山手だったり、阪神深江なんではないかと、これは地理的に考えますとそのとおりということでございますけれども、37系統——37A系統というふうに我々は呼んでございますが、深江南町から住吉駅までの現在のルートでございまして、これは深江エリアからの需要ということだけではなくて、鳴尾御影線、これは東西方向に走ってございまして、途中で例えばつるぎとか川井公園といった停留所がございまして、この停留所も37系統のみが現在運行しているところでございまして、こういったエリアのお客様の移動手段を確保していくと、こういう性格も持っておるわけでございます。

ですので、深江エリアだけではなくて複数の地域の需要に応えるという意味で、複数の地域の皆様に御利用いただく、乗合バスですから、その方々がまさに乗り合ってくださいことで様々な

需要を満たして効率性を発揮するということも期待したいというところでございます、現状、住吉から深江エリアまで運行しているというのは、そういう観点で、複数の地域の需要を満たすということで効率性を発揮しようという、あるいは複数の地域の皆様のお役に立とうと、こういう意図で実施をさせていただいているものでございます。

○委員（川口まさる） ありがとうございます。

複数の地域の需要を満たすというのは必要なことかとは思いますが、多くの路線を用意して、かつ低廉な運賃で頻繁に運行できる、このような解決方法がほかに仮にあればよいんですけども、現実にはリソースは有限です。

限られた車両や人員を用いて効率的に運行しなければ市バス事業は維持できません。そんな中で、東灘区における東西移動については、鉄道路線が充実していて、重複してバス路線を用意する必要性は乏しいかなと私は感じています。それよりも、各居住地から鉄道駅までの移動手段を維持することを重視すべきです。

先ほど御説明にありました、例えば深江南町であれば阪神深江駅を経由してＪＲ甲南山手駅に至るルートとか、先ほどおっしゃっていたつるぎとかの辺りであれば阪神青木駅とか、ＪＲ摂津本山駅、阪急岡本駅へのアクセスを確保するなど、将来的には南北道を重視して路線を組み直して最適化を図るべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○児玉交通局副局長 様々な考え方があるというふうに思っております、今、委員から御指摘いただきましたとおり、神戸市の特性、特に沿岸部の特性として東西方向に鉄道網が充実しているというのは、これはそのとおりだというふうに我々も考えてございます。

東西方向に鉄道と並走したバス路線、長大な路線をそのまま維持するというのは、これは難しいということもそのとおりだというふうに考えてございまして、いかに居住地、それぞれのお住まいの地域から最寄り駅まで効率的に御乗車いただけるか、我々も１つの地域に１つのバスというのは、これは物理的に難しいというところもありますし、やはり複数の需要を満たす、往復で乗っていただくということができれば本当に理想だなというふうに思っております。

考え方としては、東灘に限らず、東西方向に鉄道が充実しているということを踏まえて、最寄り鉄道駅までどうつながるかということをいかに限られたリソースの中でやるかというのは、これは我々もしっかり考えていくべき、まさに重要なポイントだというふうに思っておりますので、そこを意識して今後も様々な路線見直し、あるいはバス路線の在り方というのは考えていきたいというところでございます。

○委員長（諫山大介） ほかにございませんか。

○委員（松本のり子） 先ほど局長かな、ずっと将来にわたってこの市バスは維持していく必要があるんだというふうにずっとおっしゃっておられるんですけども、今、神戸市の市バスで黒字は15路線、赤字が71路線で、83%が赤字の路線になっていますね。一般会計からは入れないんだと、もうとにかく独立採算で赤字71路線をクリアしていかないと交通局維持しませんから、じゃあ今後、さらに来年度、その次もずっと減便とか廃止、それを進めていくということですか。黒字が15路線しかありませんし、その黒字だってすれすれというところがたくさんありますから、それ、どのようにお考えなのか、ちょっとお聞かせください。

○児玉交通局副局長 御紹介いただいた路線数という意味では、そういうことでございます。

我々、黒字路線だからといって、これはじゃあそれでよしということではなくて、黒字路線であっても、先ほど来申し上げておりますとおり、データを見ながら、あるいは御利用の実態を拝

見しながら適切な形で見直していく、これは必要だというふうに考えてございます。

現状、足元で、神戸市バスで直ちにバスの担い手、いわゆる運転士が足りないという状況は起こっておりませんけれども、これは全国的な課題としては当然今後起こってまいります。我々の近くの地域でも現にそういうことが起こってまいっております。車両にしても運転士にしても限られたリソースの中でしっかりと経営改善をしながら持続可能性を高めていくということは必要なことですので、黒字路線はさらに改善を目指す、赤字路線は見直しも含めて最寄り駅へつなぐという観点で地域の足はしっかりと確保していく、こういった中で経営改善を少しでも前に進めていく、これを着実に実行していくということが最終的には神戸市域の皆様方の足を守っていくということにつながるというふうに考えて進めているところでございます。

○委員（松本のり子） 交通というのは、やはり暮らしとそれぞれ人々の命を守る人権だと私は思います。地方自治を尊重する理念を中心に据えた、そういった交通施策へ転換していただきたいと。

黒字であっても利用を見直して、赤字はさらに見直していくんだといたら、本当に神戸市交通局の市バスの運営って一体何なんだろうというふうに思いますので、やはり交通権というものが住民にはありますから、そこはしっかりと守っていただきたいというふうに申し上げます。

それともう1点、先ほど局長が、市バスの大きな変更をする場合は、6か月前に利用者に届くようにしますということなんですが、廃止というのはもちろん大きな見直しだから6か月前にお知らせするようになると思うんですね。今回のような減便というのは、これは大きな見直しになるのか、6か月前に市民の皆さんに言うということなのか、減便というのはどういうふうに捉えたらいいんでしょう。

○児玉交通局副局长 減便という御指摘でございますけれども、減便の性格には様々あるかというふうに思っております。

周りにほかの系統が走っているでありますとか、あるいは鉄道と並行しているといったような代替りの手段があるものと、この地域にはそのバス路線しかないといったようなもの、代替性がないと、歩いていける範囲には駅がないとか、そういったものについて停留所がなくなるとか、あるいは大きく減便される、これも例えば1日数本になってしまうといったようなものについて、丁寧に説明をしていきたい。

ですので、これはまさに内容によってどういう形でお示しをしていくかというのは、我々、今の段階で具体的なプランを持っているわけではございませんけれども、今後、具体的な計画案を策定していく中で、しっかりお伝えすべきところはどこかということについても庁内で議論を進めていきたいというふうに考えてございます。

○委員（松本のり子） ということは、37系統なんかは大きな変更として捉えてないということですよ。鉄道が近くにあつてということですから。

でも、住民の皆さんは大きな変更だと捉えていますから、このように毎回ずっと陳情が出されますので、やはり変更するという場合はしっかり——大きな変更じゃなしに変更する場合は6か月前に地域にお知らせするという姿勢に立つのが住民の交通権をきっちり守るという立場にもなりますので、その辺はそうように変えていただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

○城南交通局長 その件につきましては、規模に応じて、また影響に応じて、その都度、その都度適切に考え、考慮してまいりたいと考えております。

○委員（松本のり子） もう終わりますが、規模に応じてとおっしゃいますけれども、やはりそこ

に住んでいる者でそのバスを使っている者にとっては、どんなに小さな規模であったとしても、これは大変なことなんです。暮らしに関わることですから。だから、ぜひ変更する場合は皆さんにお知らせするというのを庁内で検討していただきたいということを申し上げて、終わります。

○委員長（諫山大介） ほかがございますか。

○副委員長（のまち圭一） 37系統の見直しというか、不採算路線というか、効率の悪い路線についての見直しというのは維新としても賛成はしているところなんですけども、今回の説明の中で2タッチデータを分析して参考にしたというふうに書かれていまして、今回、この陳情の中で住吉駅の北口の停車というのを求めているものがあります。

それについて、2タッチデータのほうを見てみますと、住吉駅で10人乗っていたのが住吉北口で5人降りているというふうな形で、結構な需要があるように見受けられるんですけども、これは住吉駅、もちろん経路の関係とかもあると思うんですけども、2タッチデータを見たのであれば、本来北口までの需要というのが相当数あるというのは判断できたかと思うんですけども、なぜ北口まで行かずに住吉駅で止めるという判断をしたのかというのを教えてください。

○児玉交通局副局長 住吉駅北口の停留所について御指摘を頂戴したわけでございますけれども、37系統は、もともと東のほうから走ってまいってJ R住吉駅前からJ R住吉駅北口を通ると、こういうルートをとってあったと。住吉駅北口からさらに阪神御影駅方面へ進んでいくと、こういうルートでございました。

先ほど少し御説明申し上げましたけれども、需要の切れ目というのは、住吉駅エリアにあるというふうに考えたところでございます。

住吉駅エリアに行っていただく、当然ながら住吉駅に行かれる方もいらっしゃるでしょうし、駅の北のほうへ行かれる方もおいでだろうというふうに考えたところでございますけれども、従前のこの3月までの37系統のJ R住吉駅前の停留所は、国道2号線の南側に設置をしてございました。そこから西へ向かって右折して北のほうへ向かうと、こういうルートだったわけでございますけれども、大きな意味で住吉駅エリアに行っていただくということを考えますと、日中の便、7便でございますけれども、少し運行するルートを変えましてJ R住吉駅前の2号線の北側に着くと、こういう設定をさせていただくことで、これは先ほど来、少し御指摘頂戴しておりますけれども、商業施設のエスカレーターを使って住吉駅の中へ入っていける、あるいは住吉駅の中の商業施設へアプローチしていただけるというふうに考えたところでございます。

住吉駅北口をさらに越えて阪神御影駅方面へ向かう御利用というのは極めて少ない状態でした。住吉駅北口を越えてしまいますとバスを戻す場所はもうございませんので、そういう意味で運行の効率性を担保する、住吉駅前、東向きにバスを着けて次の運行に入っていくということで、いわゆる切れ目なく御利用いただける。これ、我々が今様々考えております回数を減らすという考え方と近い考え方でもございます。

そういう意味で、住吉駅北口という停留所単体で見ますと、今、副委員長の御指摘のとおりということでございますけれども、住吉駅全体をエリアとして見て、どういう形で御提供するのが望ましいかということを考えて実施したと、こういう結果でございます。

○副委員長（のまち圭一） この陳情にあるように、北口の近くにある病院に行かれている方が歩く距離が増えたというところで、高齢者の方々も多いと思いますので、歩く距離が増えるというのは、さすがにそれだけでも大変なことになると思うので、そこは検討するべきだったのかというところ。

例えば37系統が35系統になって、今度、37のBになって、またAに戻るというふうなルートの設定をされたと思うんですけど、37のAをBにしてから35にしても、そこはどのようなかなというところがあるのと。

あと1つのアイデアとして、この系統のバスというのはポンチョですよ。小さいバスを使われているということなので、住吉駅の南側にロータリーがあると思うんですけど、そこにバス停をつくってあげて、そこで折り返すような形というのは設定できないものなんじゃないかな。いかがですかね。

○**児玉交通局副局長** 今御指摘いただきましたとおり、J R住吉駅の南側にロータリーがあって、現にタクシー乗り場があったりする、これは我々も状況として把握をしてございます。

そこへということも実は検討はいたしました。ただ、これは、J R住吉駅の南側の階段下にあるロータリーでございまして、J R住吉駅東向きの2号線上の停留所とキララ住吉というビルを挟んで、あまり距離感としては変わらないなということで、住吉交差点からロータリーに入っ出てくるまでにやはり少し時間が必要だということで、今回は現在のような計画でやらせていただいたということでございます。

○**副委員長（のまち圭一）** あそこは分かります。それを一周してるんですかね。わざわざ遠回りして上に着くように今回路線を変更しているという形ですよ。直接行かずに一回下通って国道の北側に行くような路線とされているということなので、その遠回り分をちょっと解消できれば少し時間というか、歩く方の負担を少しでも軽減できる案ではないかなと思うので、そこはちょっと私、交通事業者じゃないので、細かいことが分からないので、今後検討していただければと思います。

次に、同じように2タッチデータを見ると、甲南山手の駅もそれなりに需要があると思います。ここは、先ほど話されたので、この話は先ほどの話でいいんですけども。

陳情の内容で、9時台のバスが廃止されたというふうにあります、確かに見ているとちょうど9時台のバスがないというところなんですけど、9時台というのが2タッチデータで頂いているデータで見ると、マックス平均17人載っているという、結構多いですよ。これ、25人ぐらいのバスで17人ですから、結構満杯で載っているということなんですけれども。

これを見ると10時頃までに住吉駅に着きたいという需要があって、10時にお店が開くとか、病院が10時からとかというところで、10時に行きたいという声が多くあったのにもかかわらず、運行効率という理由で甲南山手に1回行くので、その往復分で結局9時台ができないというふうには聞いていますけど、そこはもう少し検討されるべきではないかなと思うんですけども、いかがですかね。

○**児玉交通局副局長** まさに3月まで8時台・9時台・10時台と設定しておったわけですが、9時台の便、昨年までどういうふうな利用のされ方をしていたかということを我々も観察させていただいておりました。

まさに、鳴尾御影線の沿線からJ R住吉駅周辺へ通院あるいは買物で御利用いただいていると、こういう需要になっていたというものでございました。前後にあります8時台の便、10時台の便も御利用の傾向としては同様でございました。8時台の便も通学というには少し遅い、通勤にしてもなかなか時間帯的には御利用がないんじゃないかということで、8時・9時・10時ともに買物・通院という需要で御利用いただいていたということでございます。

既にデータ、副委員長見ていただいたということでございますけれども、これらの3便いずれ

も、バスの乗車定員、これは35名でございます。これの半分程度の御利用にとどまっていたということでございまして、これを8時台と10時台の2便に集約させていただくことで運行効率を高めようというような考え方でございます。

9時台につきましては、甲南山手駅についても一定の御利用があったと、10名弱ぐらいの御利用があったということでございますので、深江エリアからは9時台については甲南山手行きを設定させていただいて、J R住吉駅へ行っていただく場合は、御不便をおかけしますけれども、J R乗換えで行っていただく、8時・9時・10時ともに何らかの手段で移動していただけるということを想定したということでございます。

先ほど来申し上げておりますとおり、リソースが限られている中でいかに効率的に運営していくかというところはしっかり考えていかなければいけないということもございますけれども、確かに御指摘のとおり、御利用の中身をしっかりと精査して、どういうふうを考えていくかというのは重要な視点だというふうに思っております。

○副委員長（のまち圭一） 何が言いたいかというと、要は頂いている1月から3月の平日のデータを見ると、9時16分が一番多いんですね、乗ってる平均人数が。この9時16分を廃止するというのが、どこがデータを反映しているのかなというの、疑問にすごい思うところなので、ここはしっかりと本当にデータと、また利用状況——代替手段、例えば2号線の阪神バスが30分に1本あるから、それ使ってくださいというのは当然あるかもしれないですし、甲南山手で電車乗ればいいじゃんというのものもあるかと思えますけども、そこまで行くのも大変です。お金も当然かかるわけで、再々その話出てますけど。ここはしっかりと分析して、ちゃんとしたダイヤというのをつくるべきかなと思います。

今回、ダイヤを改正してもうすぐ半年ぐらいたたれるかと思うんですけど、運行係数というのはどれぐらい改善されたのかというのは分かりますか。

○児玉交通局副局长 現状でございますが、4月から毎月数字、データを見ておるところでございますけれども、いわゆる運行効率ということで申し上げますと、1キロ当たり平均何人乗っていただいているかというような、そういうような値でもって計測をしております。

令和6年度は、大体2.4人ぐらいの御乗車があったということでございますけれども、この4月から、8月までの数字でございますけれども、乗車効率としては1割以上向上しておりますので、この7月には大体15%ぐらい向上したということでございますので、この路線見直しの効果、ダイヤの見直しの効果というのは、運行の効率化という観点では着実に進んでいる、これでもって持続可能性は高まっているというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。

運行距離が短くなったので、多分その分効率的に上がったという、多分10%から15%ぐらい距離が短くなったからその分上がっているのかなと思いますので、もっと上げる努力しないといけないということで、1つこれ、もっとお客さんを乗せるためにどうするかというのも考えないといけないと思うんですけど。

これ、酒蔵マップがあります。酒蔵というのは、東灘地区、非常に多いですよ。これ、今、阪神としか、阪神電車の酒蔵のコラボをやっていますと。これ、市バスがここに入っていない、この路線図にも入っていないわけで、こういうところをしっかりと市バスも乗る、人数少ないんで、そんなに頻繁に乗れるものではないかもしれないですけども、ここにバスの系統図書いてもらっただけでも乗ってもらえるかもしれないですし、そういう営業努力というのはしていただきたいか

なと思うんですけど、これ、何か一言あればお願いします。

- 森川交通局副局長　今御指摘いただきましたとおり、営業努力というのは必要だというふうに思っています。

王子公園のところにつきましては、共同のQR乗車券も発行したりしてございますので、これからいろんなところにネットワークを張りまして、より売上げが上がるように我々としても頑張っていきたいというふうに考えてございます。

- 委員長（諫山大介）　ほかにございますか。

（なし）

- 委員長（諫山大介）　次に、陳情第161号神戸市バスに関する陳情について、御質疑はございませんか。

- 委員（松本のり子）　苦情窓口を交通局の中にとという陳情なんですけれども。

ヒアリングでどういう声が、お客さんの声があるのかということをお聞きしましたら、ホームページなどで出てきた声が1,411件で、サービスコーナーの件数が7万7,822件というふうにお聞きしました。

あと、受付処理を行った市バスに係る意見が2,546件で、かなりの件数が、お客様の声があるということが分かったんですが、この中で、あと運転手さんに直接言ってる方もいらっしゃると思います。その声とか、営業所への直接の声、これはどのぐらいあるんでしょうか。

- 児玉交通局副局長　数字として、統計として整理をしているというのは、今、委員から御指摘をいただいた内容でございます。

運転士に対して直接御意見をおっしゃっていただくといったようなものにつきましても、これは入庫後に報告を受けておるところでございますけれども、御説明を申し上げてその場で御納得いただいた、あるいは御了解をいただいたものは、報告にとどめているというところでございます。

営業所についても同様でございます。営業所へのお問合せというのはお忘れ物であったり、時刻の問合せというのが大半、ほとんどを占めてございます。頂戴した御意見の中で、お客様サービス係でしっかり対応させていただくというものにつきましましては、当然ながらしっかり情報共有がなされているというところでございますけれども、営業所での御説明の中で御納得いただいたものというものについては、お問合せのカテゴリーに分類して、そこで処理としては了ということにしております。

- 委員（松本のり子）　そうしましたら、先ほど私が言ったサービスコーナーの受付7万7,822件と、あとホームページなどの件数、これの中で忘れ物が何件、あるいはあと要望が何件、苦情が何件というのは分類されているんでしょうか。

- 児玉交通局副局長　サービスコーナーのお問合せ内容でございますけれども、当然ながら、その中でお問合せとして受け付けておるものもございますし、いわゆる対応させていただく、調査が必要になるということに進んでいくというものもございます。

市バスの中でお客様に対してお答えをしっかりと上げる必要のあるもの、調査して結果を御報告すべきものというのが先ほど御紹介いただいた334件というものでございます。

全体といたしましてですけれども、市バスに関してのお問合せの件数というのは、サービスコーナーについて申し上げますと、市バスに関しては1万3,500件ほどでございます。一方で、地下鉄に関しては4万3,000件程度ということになってございます。

これは、まさに時刻でありましたり、運賃、乗り場がどこかといったような、こういうお問合せということでございます。

○委員（松本のり子） すみません、そうですね。7万7,000というのは、市バス・地下鉄両方でしたね。

先ほど児玉副局長がお答えになったんですが、その中での苦情は何件あるんでしょうか。

○児玉交通局副局长 バスに関して、サービスコーナーでお寄せいただいたお声の中で、我々お客様サービス係のほうでしっかり調査をしてお答えを申し上げる必要があったものが御紹介いただいた334件でございます。

334件以外のものについては、サービスコーナーへのお問合せの時点で御説明をして御納得をいただいた、あるいは御説明して御理解いただいた——例えばバスが早く行ったというような、そういう御指摘がございます。これ、少し調べますと、実はそれは前のバスが遅れて行ってしまったんですと。前のバスが遅れていて、本来の定期バスの時刻の少し前に通っていったんだと、こういうことを御説明申し上げると御納得いただけるといったようなことがございますので、これは我々御意見というふうに呼んでおりますけれども、御意見としては計上していないということでございます。

○委員（松本のり子） そうしましたら、334件を調査して、このうち全部が全部苦情ではないですよ、調査だから。

だから、苦情が一体どのぐらいなのかというのは、結局把握なさっていないというふうに私のほうで理解していいんでしょうか。

○児玉交通局副局长 御意見を頂戴したということは事実でございます。

我々全体として頂戴した御意見のうち、実際にバス側に責任のあるもの、ないものというのは、分類は別途してございますので、その中で実際には御報告したところ、お客様が勘違いされていたとか、あるいは残念ながら事実は少し違ったといったものもこの中には含まれるということでございます。

○委員（松本のり子） そうしましたら、陳情者がおっしゃっている震災復興公園の南側まで苦情に行ったのは非常に遠くて大変だったという、これは苦情に入るんですか。それともどこにも反映されてない——この件数の中でいえば、どこになるんでしょうか。

○児玉交通局副局长 今回陳情で頂戴いたしました御意見につきましては、私どものお客様サービス係のほうで今年の4月に受付させていただいてございます。

もともとのお申出は3月中の出来事ということで営業所のほうへお申出を賜りましたけれども、営業所から我々本庁のお客様サービス係のほうに報告、いわゆる調査の報告というものが上がってまいりましたので、これはお客様サービス係のほうでしっかり調査して対応させていただくということで、4月にお申出の方とお客様サービス係とが電話でやり取りをさせていただきましたので、電話で受付させていただいたということで御意見として計上しておるところでございます。

○委員（松本のり子） ぜひたくさんの件数のそちらに届いている声が、お客様の声がありますから、しっかりそれをまず分類していただいて、一旦忘れ物がじゃあ何件ぐらいあるのかというのも今後のサービスにとっての影響もあると思うんで、しっかり分類していただいて、それをまた返していただくということは求めたいと思います。そういう意味でも、そうすると交通局の中にその声を集約するところを入れるべきであるということを私は申し上げて、終わります。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、令和８年度兵庫県予算に対する提案・要望についてのうち、交通局関係分について御質疑はございませんか。

○副委員長（のまち圭一） 今回、水素燃料電池バスを買われるということで、これ、一般財源というか、国の予算、国のお金と県のお金とというところで、神戸市のバスとしては普通のバスを買われる額と大体同じ額で買うような形の補助をいただきたいということだと思うんですけど。

水素燃料バスについてですけども、前回、うちの岩谷議員が一般質問で水素の活用についてどういう形にしていくかというところを質問したこともあるんですけども、神戸が買われている水素燃料バスについては、例えば神戸市の企業が参画しているものとかそういうものがあつたりするんですか。それとも、一般的にあるものを買われているのかというのは分かりますでしょうか。

○児玉交通局副局長 今、日本の市場に路線バスの車として出回っておりますのは、トヨタ自動車の製造の車両のみでございまして、トヨタ自動車から提供される車両を使っており、今回の県要望の中でも、その車両を想定したものでございます。

○副委員長（のまち圭一） そしたら、神戸市の企業が参画しているのがどれぐらいあるかというのは分からないということではよろしいですか。

○児玉交通局副局長 大変恐縮でございますけれども、トヨタ自動車から提供される、これは商品名でいうとＳＯＲＡという名前のバスなんですけど、ここに神戸市内の企業がどういう形で参画をしておられるかというのは、大変恐縮でございますけれども、現在把握してございません。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。

今回、カーボンニュートラルというのをアピールするためのものというふうには理解していますが、水素という技術を、裾野を広げていくためには、神戸市のためにどれだけ経済のそれに利用できるかというのは、税金を使うわけですから、そこまでは考えていく必要があるのかなというところで。

今後、例えば神戸の大企業がやられているのは水素エンジンですよね。そういうふうな形でやっていくというふうな方向性というのは持たれていたりするんでしょうか。

○児玉交通局副局長 今御指摘いただいたようなことで、我々も実際にバス車両として使うということになりますと、当然ながら路線バスとしての仕様を満たしたものでなければなりませんし、それが市場に供給されるということでございましたら、今、冒頭、副委員長から御指摘をいただきましたとおり、今回の県要望でも我々ディーゼルバスと同水準で導入できるということなのであれば、この厳しい経営状況の中でもチャレンジしていこうということでございますので、そういった前提が一定確保できるということであれば、当然検討の視野に入ることかと思っております。

○副委員長（のまち圭一） 分かりました。

神戸市として、どれだけ神戸市の経済に貢献できるかというところも含めて今後検討していただければと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございませんか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、この際、交通局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（山本のりかず） 前回の委員会において、市バスドライブレコーダー映像の保存期間につ

いて確認させていただきました。そこで、再度、事故抑制に向けた取組について確認します。

神戸市交通局においては、日本一安全で安心な公営交通を目指し、毎年、市バス事故ゼロ・安全安心運転推進月間を実施しており、本庁サイドによると、事故を起こさないという意識は高く持っていること自体は承知しております。

一方で、現場のバス運転手さんの１人１人の心まで届いているのかどうかということに関して疑問が残ります。そこで、例えば安全に関わる遵守事項の朗読、運転手さんの朗読や、事故が発生すれば、御自身はもちろんのこと、御自身の家族、そして相手方の家族も含めて大変な思い、精神的・肉体的な負担がかかることを常に意識していくこと、つまり事故を起こさない意識を高く持てるような取組に関して局を挙げて実施すべきと考えますが、考えがあればお聞かせください。

○城南交通局長 市バスでございますけれども、市バスにおきましては、平成31年４月21日に三宮で重大事故を起こしております。これを踏まえまして、先ほど御紹介いただきましたように、日本一安全・安心な公営バス、これを目指して日々取組を続けておるところでございます。

我々、4.21三宮重大事故と命名しておりますけれども、これ以降、市バスでの死亡、そして重傷者、これが生じた重大事故、これはゼロでございます。今後もこれを続けてまいりたいと考えております。

一方で、バス側に責任のある、いわゆる有責事故でございますけれども、平成30年度、これは重大事故を起こす１年前でございますけれども、これは95件発生しておりました。そして、重大事故以降、安全対策、これを強化いたしまして、大体40件から50件というふうに半減して推移してきたところでございます。

さらに、令和５年度から、職員の事故に対する感度をさらに高めたいと考えまして、有責事故の判断基準、これを厳格化いたしました。軽微な物損事故も事故として計上するということによりまして、その結果、令和５年度の事故件数は89件となっております。

ただ、89件のうちの件数が多いのは、静止物接触という事故でございます。これに重点を置いた安全指導を行ってまいりました結果、翌年の令和６年度の総事故件数は74件、そして今年度は、７月末までの数字でございますけれども、28件と減少傾向にございます。

安全意識を高めるべきではないかということ、もうそのとおりでございます。安全意識を高める取組といたしまして、まず4.21三宮重大事故、これを風化させず、この教訓を伝えてまいる研修施設といたしまして、安全の礎という施設を交通局の本庁内に設置いたしております。これは、自動車部のメンバーのみならず、高速鉄道部の職員も含めてこれは全員が研修しておるところでございます。

あと、市バス営業所におきましては、職員１人１人の安全意識、これを向上させるために、特に出勤点呼に力を入れておりまして、今年の８月からは点呼要領を改めまして、運転士自身が自ら安全目標を申告するというものに改めておるところでございます。

加えて、全運転士は３年ごとに教育を受けるということになっておるんですけども、ここに外部講師によります少数の——３名程度でございますけれども——少数の実技研修、これを導入いたしまして、業務への慣れ、慢心、こういったことを改める機会を設けておるところでございます。

そして、所属の営業所におきましても、法令に基づきます定期研修、これを実施しまして、加えまして每期、人事制度のほうで期首・期中・期末の面談を行っておりますけれども、この面談

におきまして、個人それぞれ安全目標を掲げさせまして、その内容とともに進捗をどう確認するといったような、そういった集合形式、個別形式を含めて安全意識を確認する場というのを設けておるところでございます。

いずれにいたしましても、今後とも事故抑制に向けた職員の安全意識を高めていく取組、これを持続してまいりたいと考えております。

○委員（山本のりかず） 事故抑制に向けた様々な取組、先ほど局長から御紹介ありましたけども、直近では40件から45件、有責事故に関しては推移しているという御説明もありました。着実に事故件数は減っているというので理解しました。

その中で、以前、月間無事故表彰者ということで、局長自らが以前、表彰を渡しているということに関して、事故を起こさないドライバーの方から、じゃあ事故を起こさないための意識はどういうふうにされていますかというやり取り、答弁、確認させていただきました。そこで、優良ドライバー、優良バス運転士さんのお話によると、絶対に急がないことを意識しているとのことでした。もちろんバス運転手さんは、時間どおりに行くことも非常に意識して日頃、業務活動を行っていますけども、常に絶対に急がないということを改めてバス運転手さん1人1人に意識づけ、組織として行っていただきたいことを要望します。

あともう1点、先ほど有責事故件数を減らす取組をおっしゃっていました。一方で、事故惹起運転者、つまり死亡事故・重傷事故を起こした人、軽傷事故を起こしたドライバーで、事故を起こしたときから起算して過去3年間に交通事故を起こしている人のことを指します。事故惹起運転者の方々は實際上、直近で減っているのか、もしくはどういう対策をしているのか、もし回答があれば確認させてください。

○児玉交通局副局长 ありがとうございます。

平成31年4月21日の4.21三宮重大事故以降でございますけれども、交通局が第一当事者となった重大事故というのは、おかげさまで今のところゼロでございます。これは、今後もしっかりと続けていきたいというふうに考えてございます。

一方で、今、委員から御指摘いただきましたとおり、複数回事故を起こしている、あるいは重大な事故につながりかねないような——これは軽微な事故であってもそうです——こういったような事故を起こした職員につきましては、まず事故を起こしますと全ての職員に対して一般安全指導研修というものをを行う、こういう仕組みをつくってございます。

その中で、教育の効果をしっかり確認すると。これは、研修の最後に所属長が責任を持って、これは再乗務可能だということを判断した者については戻るということになります。そうならなかった者については研修を続けるということでございます。

なお、一般安全指導研修を受講した後に残念ながら事故の当事者になったというような者につきましては、今度は本庁が関与して特別安全指導研修、こういうものを実施してございます。特別安全指導研修の後で乗務復帰の可否判断というのは私が責任を持ってやると、こういうスキームでございます。

ですから、研修する、改善効果をしっかり図る、それを確認する、これをPDCAサイクルで回していくというふうなことでもって当人の安全意識というものをより高めていく、失敗したからこそ分かった、失敗したからこそ自覚できると、こういうことが非常に大事だというふうに思っておりますので、今御指摘のところにつきましては、そういう意味ではそういった特別な研修に関わってくる職員というのは、おかげさまで着実に減少しているというのが現状のところ

ございます。

○委員（山本のりかず） スキームと効果については理解しましたし、承知しました。

その中で、また改めて個別で具体的な数字、今のこの場所じゃなくてもいいですので、また数値資料だけ後日取り寄せたいと思います。

引き続き、しっかりと事故件数ゼロに向けてしっかり取り組んでいただきたいということを要望させていただきます。

以上。

○委員長（諫山大介） ほか、いかがでしょうか。

○副委員長（のまち圭一） 前回の分科会で少し話したところの続きにはなるんですけども、バスのロケーションシステムについて伺います。

現在、バスのロケーションシステムを改装中ということなんですけども、現在のバスロケーション、文字で出るところなんですけど、大体アクセス数を事前に聞いていまして、1日当たり9,000ビューあるというところなんですけども、これ、9,000人じゃなくてビューなので、1人が何回か更新して見ているというところで、15万人の利用者がいる中ではあまり見られていないのかなという印象を受けます。

再三話してるように、ほかのところではリアルタイム情報というのを出している状態で、マップ上にリアルタイム情報を出したりとかしてまして、多分リアルタイムというのは、バス停に行ったらQRコードをかざして見ているという方が多いのかなというところで、実際、バスの利用者がそのまま使われるということなので、要は利用者増にあまりつながっていないシステムであると思います。

そこを、利用者増につなげるためには、リアルタイム情報というのをオープンデータで公開をちゃんとしていただければ、経路検索に出てきますので、バスの選択肢が増える、また遅れ情報もそこに出てくるので、何分待てばいいかというのがよく分かるということで。あとグーグルマップとか、そういうアプリというのは、言語、これは日本語に限らずいろんな言語がありますので、外国人の観光客にも非常に使い勝手がいいというところでありますが、改修されている中で企業と随意契約のほうで、今もともとあるのを延長するという形なので随意契約なのかなと思うんですけども、その拡張機能というところにGTF Sリアルタイム機能というのがあるんですけども、前回の分科会からまだ日が少ないんですけども、これを追加するというのは検討いただけるでしょうか。いかがでしょうか。

○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、今年度、バスロケーションシステムのリニューアルに向けて取組を進めておるところでございます。

このたび、改修するきっかけになりましたのは、本日現在提供しておりますバスロケーションシステムそのもののサービスが終わってしまうと、終了するというので、新たなバスロケーションのいわゆるパッケージシステムにリプレースをするということでございます。

一から構築するというのはかなり現実的ではございませんので、既に他事業者との——これは神姫バス・山陽バスとの共通化というのを今回図ってまいりたいというふうに考えてございますけれども、共通化を図る意味でもパッケージシステムにリプレースをするということで進めさせていただいているところでございます。

今、少し御指摘をいただきましたとおり、改修後は——現状、文字でしか出ないというのは御指摘のとおりでございます。改修後は、地図上でバスが今どこにいますよというのが点滅すると

というような、そんな機能も持たせていきたいというふうに思っていますし、あと現状、なかなかお客様にサービスとしてしっかり提供できていない遅延証明、バスの場合、遅延証明書というのはお渡しするチャンネルがないので非常に難しいところがあるんですが、今回のバスロケーションのリプレースによって、これがホームページ上から取得いただけると、こういうことを実現しようというふうに考えてございます。

オープンデータ、G T F Sリアルタイムデータというふうに世間では言われておりますけれども、これを提供することで、より広く情報を出していったらどうかということ、御提案を頂戴しておるところでございますけれども、現状のパッケージシステムのオプション機能として幾らかさらに費用負担をした場合はこういうデータが出せるというのは我々も承知をしておるところでございます。

ただ、やはり一定費用がかかるということ。今回、まずは地図上で見ていただけるということをしかり実現していく、いわゆるリプレースをきちんとやり切っていくということと、新たな機能アップとして共同運行する神姫バス・山陽バスのデータもしっかりそこに載せ込んでいくということ。神姫・山陽ともお話をさせていただいておりますけれども、この2社もいまだG T F Sリアルタイムには対応されてないということですので、直近でやるという計画にしていまして、今後の展開も含めて、リプレース後の効果というものを見ながら、費用対効果も含めて検討の対象に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。

○副委員長（のまち圭一） 先ほどもちょうど言いましたけど、バス停でQ Rコードをかざして見たときに、地図出てきて、バスここにいますと言われても多分ぴんとこないと思うんですよ。多分今の文字データのほうが分かりやすいと思うんですね。

しかも、その人しか見えない、地図にしたってその人しか見えないわけですから、これはオープンデータでしっかり見てやったほうが利用者数が増えるし、お客さんを増やすための方策である——これ、投資ですから、投資として捉えてやっていただければいいかなと思います。

これ、引き続き、検討よろしくをお願いします。

次に、ちょっと前回の分科会で残した質問になるんですけども、地下鉄海岸線の話になります。地下鉄海岸線において、全体から見たら微々たるものかもしれないですけども、少しでも利益を上げるためにどうすればいいかという話をさせてもらおうかと思うんですけども。

構内でストレートピアノを設置されたりとか、S U B W A Y M U S E U Mというのを今回やられたりとかとしていますが、構内施設の空きスペースをもっと有効に活用すべきじゃないかというところで、海岸線の魅力を通じて人とのつながりができるんじゃないかというところなんですけども。

例えばハーバーランドの改札前というのが以前、コンビニがあったところなんですけども、空き店舗を座って休憩したりするスペースにするとか、子供の遊び場のスペースにする、あとヴィッセル神戸やI N A C神戸、神戸スティーラーズなどの地元チームのグッズを販売するカプセルトイ、大型イベント等に活用できるポップアップストアなど、創意工夫を凝らした施設として活用することが考えられますが、こうした構内スペースの有効活用についてどのように考えているか、見解をお願いします。

○森川交通局副局長 御指摘いただきましたように、我々としても少しでも収益を稼が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。

いただいたところにつきましては、今、文化スポーツ局のほうと連携しまして、まちなかパフ

オーマンズの会場として土・日とかは使っているときがございますが、我々としてはやはり収益を稼ぐという観点からいくと、店舗を入れていきたいというふうに考えてございます。

今いろいろ事業者ともお話をさせていただいておりますが、基本的に朝と夕方の通勤客がだつと流れていくという意味において、人通りは多いのですが、なかなかちょっと立ち止まってくれないところがございますので、うまくいってないという状況がございますので、引き続き誘致できるように頑張っていきたいというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 関東とかの駅では、ポップアップストアをやっている会社に全部貸して、そこがお客さん——お客さんというか企業を連れてきてイベントごとをするというふうなことをしていたりもしますし、あとヴィッセルの試合とか行かれたら、もう今グッズがなかなか1時間か30分か並ばないと買えないような状態にもなっていますし、そこで神戸のお土産を買うというのなかなかできない状態ですので、そういうイベント、ノエスタのイベントに連動した企画ものを置けるような、そういうスペースというののもあってもいいのかなというので、これはぜひ、微々たるものかもしれませんが、黒字化のためにぜひとも検討をお願いいただければと思います。

最後、バスの路線見直しについてちょっと一言聞いておきたいところがあるんですけど、先ほど言われたように半年前に言いますというふうな話があったと思うんですけど、例えば鉄道会社では今不採算路線についてというのを公表しています。今後、何十年かのうちに見直しする鉄道路線はこれがありますというのを全国で公表したりしていますので、神戸市のバスについても、今後、例えば10年、20年でこの乗客数では見直ししていく必要があるんですという路線を一回公表して、それで例えば区役所とか都市局とか、いろんな局またいで、住民と相談会とか話をするというのが——今の営業係数だけだとみんなぴんときてないのが実際だと思うんですよ。リアルでこの路線はそろそろ危ないですよというのを一回言って、そこから話合いを通じて、どうすればお客さんを増やせるんですかみたいな話とかというのをするのが一回いいのかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○児玉交通局副局长 営業係数ということを今御紹介賜りました。

営業係数については、今、バス停の時刻表に掲出しているということでございますけれども、ここがなかなか思いが伝わっていないというのは、それは我々も課題認識としてございます。

営業係数の伝え方について、この数字は何を意味しているのか、あるいは今後、この数字があるからこそどういう方向に進んでいくのかということについてお示しをするということは一定必要だろうというふうに考えてございまして、今は営業係数をホームページとバス停で出しておりますけれども、バス停留所への出し方というのが少し工夫をしていきたいというふうに考えておりますし、我々の全体の経営状況につきまして、先ほど上畠委員のほうからも御指摘を賜りました。どういう形で市民の皆様にしかりお伝えして理解を広めていくかという観点で、どんな使い方がより効果的なのか、あるいは我々の考えが伝わるのかということは、しっかりと勉強させていただきたいというふうに考えてございます。

○副委員長（のまち圭一） 私の提案、あんまり明確なお答えはなかったんですけど、危機感を持ってもらおうと、あと市民の足ですから市民が考えて、どうしていくかというのはしっかり考えないといけないと思いますので、そういうふうな公開の仕方というのも当然ハレーションも生むと思いますけれども、ぜひ一回そういうのも検討していただければと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかがございませんでしょうか。

（「なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑がなければ、交通局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。当局、どうも御苦労さまでした。

委員の皆様申し上げます。この際、次の都市局が入室するまでの間、暫時休憩いたします。

なお、当局が入室後、委員の皆様がそろい次第再開いたしたいと存じますので、御了承願います。

（午前11時56分休憩）

（午前11時59分再開）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を再開いたします。

（都市局）

○委員長（諫山大介） これより、都市局関係の審査を行います。

それでは、報告事項2件について、一括して当局の報告を求めます。

局長、着席されたままで結構です。

○山本都市局長 都市局でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、報告事項2件につきまして御説明申し上げます。

初めに、報告事項、令和8年度兵庫県予算に対する提案・要望のうち、都市局関係分につきまして御説明申し上げます。

資料1の表紙の次にございます提案・要望項目を御覧ください。

都市局関係の要望につきましては、下線を引いてお示ししております。

1ページを御覧ください。

重点項目のうち、3. 都心・三宮再整備の推進につきまして、1)三宮周辺地区の再整備に係る支援では、新バスターミナルⅠ期を含む雲井通5丁目地区の市街地再開発事業や、えき～まち空間の実現に向けた官民が行う公共空間の整備及び本庁舎2号館再整備事業における国際的ラグジュアリーホテルの立地に対する財政支援を要望するものでございます。

2)魅力と活力あるまちづくりの実現に向けた連携では、県庁舎周辺を含む元町エリアのまちづくりとして、JR元町駅西口周辺のバリアフリー化などに関する検討を着実に推進するとともに、神戸市の進める三宮再整備などと相乗効果を発揮できるよう連携を図ることを要望するものでございます。

3ページを御覧ください。

6. 暮らしの安全・安心の確保につきまして、3)市内事業者・市民生活に対する支援では、地域の生活に必要な公共交通を維持するため、燃油価格高騰等の影響を受ける公共交通事業者に対し、財政支援を行うことを要望するものでございます。

4ページを御覧ください。

その他項目のうち、1. まちの活力の創出につきまして、1)市街地西部地域の活性化への支援では、新長田駅周辺における県・市一体となったまちの活性化の推進を要望するものでございます。

2)公共交通の維持・充実では、西北神地域の主要な基幹鉄道である神戸電鉄に対する支援や、

生活バス路線補助に係る要件の見直しを要望するものでございます。

続きまして、報告事項、工事請負契約の締結につきまして御説明申し上げます。

資料２、７ページを御覧ください。

２億５,０００万円以上５億円未満の工事請負契約のうち、都市局関係分は、阪神沿北側線他街路築造工事（その８）の１件でございます。

以上、報告事項２件につきまして御説明申し上げます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○委員長（諫山大介） 当局の報告は終わりました。

これより、順次質疑を行います。

初めに、報告事項、令和８年度兵庫県予算に対する提案・要望についてのうち、都市局関係分について御質疑はございませんか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、報告事項、工事請負契約の締結についてのうち、都市局の関係分について御質疑はございませんか。

○副委員長（のまち圭一） 青木駅の北側のところだと思うんですけども、こちら、去年の９月にうちの会派の外海議員からこれに対して質問させていただいたかと思う、一般質問だったかと思うんですけど、これがその当時のやつ、ちょっと見にくいと思うんですけど、自転車道にいきなりトランスがある状態であって、これは危険じゃないかという話をさせていただきました。

今回、その延長の部分になるんですけど、一応改善したということで、ちょっとこれ、もう一段階改善されているらしいんですけど、こういうふうポールを立ててました。これで大丈夫ですと。大丈夫ですか、これで、本当に。そう思うんですけど。

前回の質問を受けて、危ないじゃないかという質問で、対応しますというところの延長で、ポール立てて安全ですという。これ、１車線消されているんですよ。１車線潰されて、これで本当に安全だと思うんですけど、それをそのまま工事したというのは、これ、都市局としてどういうふうにお考えなのかというのを教えていただきたいのと。

あと、ちょっと小さくて申し訳ないですけど、この先に横断歩道があるんですけど、この横断歩道、自転車道を真っすぐ行くと点字ブロックがあるんですよ。目が見えない方が点字ブロックに止まってたら自転車がぶつかりますよね。これ、安全性として大丈夫なんですかというところもちゃんと考えられて設計されたんですか、この工事と、非常に思うんですけど。その辺、都市局としてどう考えられていたかというのを教えていただいていいでしょうか。

○松崎都市局副局長 まず、地上機器の設置、自転車道のところの設置の件でございますけれども、まず基本的には、できるだけ通行への支障を軽減したいということで、自転車道と歩道の間付近に設置することを基本としていますけれども、やはり現場条件により地下埋設物と調整していく中でやむを得ずそういう形で設置しているところがございます。

ただ、自転車道の整備に必要な幅員でありますとか、それから歩行者の安全性を守るための縁石などの構造につきましては、警察、道路管理者とも協議して、また地元にもいろいろ説明した上で整備を進めているというところでございます、国の基準も満たした上で、さらに今御案内のあったような安全対策についても併せて行っているというところでございます。

今御指摘のあったラバーポールの視覚的な誘導ということもございますけれども、それ以外にもコーナークッションを設置したりとか、鉄蓋への滑り止めを施工したりとか、それから縁石に

反射板を設置したりとか、いろんな取組をしているところでございますが、今御案内のあった、これから進めていく報告事項関係のところも、それからそれを含む深江地区につきましては、今できるだけ地下埋との調整をした上で、本来の施工位置に設置するというのを心がけながら、どうしてもやむを得ないところについては先ほど申し上げたような対策を併せて取って行って安全対策に努めていると。

その内容につきましては、定期的にまちづくり協議会の皆さんとも、我々も参画して、いろんな意見交換をしているところでございますので、引き続きその場でいろいろ意見をいただきながら進めていきたいと考えてございます。

それから、先ほど点字ブロックの話がありましたけれども、全体沿線を通していいますと、自転車道、真つすぐのところは自転車道ですけれども、特に交差部にかかるところとか、あるいは駅前少し広いところとかは、警察との話もしている中で自転車歩行者道という形で、幅の広い中で自転車と歩行者が混在するような場所という形で少し規制も変わってございますので、広いところを自転車と歩行者、お互いに譲り合って使っていただくような形で、規制も変えながら、そういう点に取り組んでいるところでございます。

○副委員長（のまち圭一） 地下にもう埋設があるので、トランスの場所は変えれないというのも聞いていますし、ここの縁石があるんで、自転車がこっちに行こうとしたら引っかかってこけるというのも何かあったという話も聞いていますし。

あと、結局、日陰がないんで、歩行者がこっちの車道を通っているという現状もあるらしいので、ちょうど高架が陰になるんで、昼間はこっちの車道を通っている場合が多いとかというふうにあるので、この道の安全性とかをしっかりと1回考えていただければと。ごみ捨て場が自転車道上にあるとか、これも対策されたというふうに聞いたんですけど、しっかりとそこを今後、これ、さらにまた延長があるんですかね。あるとするのであれば、しっかりと対策していただければと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介） この件に関して、ほかございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介） 次に、この際、都市局の所管事項について御質疑はございませんか。

○委員（門田まゆみ） すみません、ちょっと確認だけさせていただきたいんですが、前回、分科会の質疑のときに、新神戸駅の渋滞対策についてお伺いしました。

このお盆のときにスロープの左側はずっと止まっていた、右側もずっと止まっていて、動けない状態が10分以上続いたというお話をしたときに、局長は、渋滞はなかったというふうにお答えをされたんですけども、職員が見て渋滞はありませんでしたというお答えがあったんですけども、それはどこで職員さんが御覧になって渋滞はなかったという報告があったのか、お伺いしてもよろしいですか。

○松崎都市局副局長 前回9月、御説明、御回答させていただいたときにつきまして、委員が御指摘のありましたように、ゴールデンウィークにつきましては、我々も――我々だけではなくて、警備員も配置している中で、ゴールデンウィークはやはりおっしゃられるような渋滞もありましたし、スロープで乗り降りするところも見受けられたということでございます。

ただ、我々、それで気になってお盆休みなんかを見に行って、平日、それから休日、実際、自分でも車で走ってみたりとかした上でいいますと、その時期はゴールデンウィークほどは渋滞が

なかったということで、そこを少しお答えさせていただいたところでございました。

おっしゃられるように、スロープでの乗り降りとか、ゴールデンウィークの渋滞というのは発生していましたので、申し上げましたように、しっかりこれからそういう対策を取っていかないといけないと考えているのは同様でございます。

○委員（門田まゆみ） ありがとうございます。

私が申し上げたのは、8月16日1時半頃だったんですけども、そのときに、結局、新幹線ですから時間がありますので、バックはもちろんですけれども、スロープに上がってしまったら一方通行なので、前に行くしかないんですけども、もう前に行けない状態になっていたので、車を降りてスーツケースを引っ張っていかないといけない。1台の車の方が降りていきはると、多分同じ電車に乗りはる方なんやろうなと思うんですけど、後ろからもやっぱり3人、4人と続いて、車路を歩かないといけないということがあったので申し上げたんであって、もちろんゴールデンウィークのときも混んでたと思うんですが、お盆のときになかったよというのはちょっと違うんじゃないかなというふうに思うんですが、その辺、いかがですか。

○山本都市局長 私の答弁の中で少し言葉足らずのところもあったんじゃないかなと思ってございます。

ただ、我々申し上げたいのは、お盆が大丈夫だったからそれほど重要視してませんとか、今後対応しませんみたいなことを申し上げたかったわけではございませんでして、我々の見た目みたいなところを御説明したところでございますけども、少しその辺は言葉も足らなかった部分があるんじゃないかなと思ってございます。

ただ、申し上げたいことは、やはり渋滞対策といったことは重要だと思ってございますので、JRと共にそれは結構重要な項目の1つとして、今一緒になってあるべき姿を検討してございますので、どういったことができるかといったことは、引き続き検討を深めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

○委員長（諫山大介） ほかがございませんでしょうか。

○副委員長（のまち圭一） すみません、1点だけお願いします。

ハーバーランドのumieについてなんですけども、現在、渡り廊下と歩道橋というか、あそこを造っているところではあるんですけども、ちょうどumieのビルがあるところの出たところ、ちょうどモザイクに行く横断歩道があるところなんですけど、そこのすぐ横にタクシーがずっと客待ちをしている状態にあります。

umieの、ハーバーランドの中では逆方向の——昔、こべっこランドがあったところですかね——あそこに正規のタクシー乗り場があるんですけど、タクシーが勝手にそこに止まって、大体1日2～3台ぐらいずっと毎日止まっている状態で、後ろにポートループのバス停もあるんですけど、そこに引かかるぐらいの状態で止まっていることがずっとあります。

ちょうどそこは左折レーンにもかかっていますので、左折する車がそこに入れないという状態がずっと続いているわけなんですけども、ここ、結構見ていると、そこでタクシーに乗る方も結構いるので、一定需要はあるのかなと思うんですけど、やはり道にずっとタクシーが止まっている状態というのは果たしていいのかどうか。これ、交通局の話になるのかもしれないですけども、いいのかというところと、あとは、あんまりこれ言いたくないですけど、言ってしまいますけど、タクシーの運転手さんが待っている間にたばこをずっとそこで吸っているのもたまに見受けられ

ます。そこは、やっぱり子供が多い場所ですので、路上喫煙というのを見逃していいのかというのも、タクシーの運転手のマナーの問題なので、ちょっと所管とは違うかもしれないんですけど、タクシーが要るのであれば、しっかりとしたタクシー乗り場の場所をつくるべきじゃないかと思うんですけども、現在、どういうふうに都市局は状況を把握しているかというのと、その状況を聞いてどう思うかというのがあれば教えてください。

○松崎都市局副局長　u m i e と、それからモザイクの間のちょうどハーバーランドの、u m i e 東の出口がある付近だと思います。

今、ハーバーランド地区におきましては、我々だけではなくて、ハーバーランド運営協議会とか、それからu m i e などの商業施設の事業者と一緒に、いろんな交通混雑の緩和とかといったことに取り組んでいるところでございます。

日常、混雑するときに御指摘のあった東側出入口付近につきましては、我々も確認しております、混雑の際には交通誘導員を配置して、タクシーのドライバーに移動を促すとかといった対応も取っているところでございます。

このたび、またバスの円滑な運行、それから道路の安全対策、それから先ほどお話もありましたようにマナーの問題もあるだろうということで、そういったことを兵庫県のタクシー協会を通じまして文書でも要請を行って、それぞれの事業者への周知というのを今図っているところでございます。

それに加えまして、警察とか道路管理者とも今協議している中で、現地での注意喚起の看板というようなものも今後設置していく等、予定しているところでございます。

先ほどちょっとタクシー、需要があるだろうから、例えば乗り場みたいなものをという話はございましたけれども、我々も日頃現場を見ておりますし、委員もよく御存じとは思いますが、この周辺、バス停であったりとか、それから北側に交差点、u m i e の駐車場の出入口もございますし、最近新たに設置したデッキの階段が延びてきて、さらにその前後には電線共同溝の地上機器などもあるといった中で、そういった沿道の状況とか、特に休日の交通事情なんかを照らし合わせますと、停車のためのスペースを設けていくというのはなかなか現実的には難しいところかなというのは感じているところでございます。

けれども、適切な利用による利便性の確保と、我々取り組んでいる円滑な道路環境を両立させていくということは大事だと思ってございますので、引き続きこういう駐停車禁止箇所での停車とか、長時間の客待ちとか、そういったものについては誘導対応とか注意喚起も図っていきながら、乗降に伴う一時的な停車など、そういった適切な道路利用と良好な道路環境の維持、利便性の確保につながるように取り組んでいけたらと考えてございます。

○副委員長（のまち圭一）　車の台数は、そんなにふだん多い場所ではないとは思うんですけど、ちょうどあそこのu m i e の北側のところの細いところが渋滞するという問題もあって、その右折する、左折するで結構渋滞が起きているという問題もあって、今そこを止めようかという話も出ているところではありますので、そういう交通状況を考えて、もちろん安全性第一で、あそこ、子供が飛び出るような場所でもありますので、しっかりとタクシー待ち場所をつくってあげればと思いますので、ここは検討をよろしくお願いします。

以上です。

○委員長（諫山大介）　ほかございませんか。

（「なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑がなければ、都市局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。当局、どうも御苦労さまでした。

なお、委員の皆様におかれましては、都市局が退室するまでしばらくお待ち願います。

（午後 0 時16分休憩）

（午後 0 時17分再開）

○委員長（諫山大介） それでは、これより意見決定を行います。

陳情第147号から第157号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上畠寛弘） 陳情につきましては、当局の説明を了とさせていただきます。

持続可能なバス路線を維持すべく取り組んでいらっしゃるということ、また先ほど指摘させていただきましたが、きちんと説明をすれば東灘区民はじめ神戸市民の皆様も理解してくださっているというところも踏まえて、要求したことをしっかりと取り組んでいただけるということでもありますので、この陳情に関しましては不採択とさせていただきます。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 日本維新の会は、不採択とします。

交通局は、多額の赤字を抱えており、特に効率の悪い路線については見直しを進めざるを得ない状況です。今回の37系統のダイヤ改正についても、その一環として一定の合理性があることは理解でき、直ちに従前どおりに戻すことは困難であると考えます。

一方で、住吉駅に午前10時前に到着したいという需要は、先ほど議論もありましたけども、これまで一定程度存在しております。ダイヤ編成の中で十分に配慮されているとは言い難い状況ですので、今後の再検討に当たってはこうした生活実態に即した対応をしていくことが必要と考えます。

また、路線の見直しに際しては、営業係数や2タッチデータ、あるいは代替手段の有無といったような数値指標は大切です。一方で、路線沿線の人口動向や病院の通院状況など、市役所が保有する多様なビッグデータを分析し、市民の実生活に寄り添った検討を進めるべきです。

以上の理由から、本陳情については不採択としつつも、今後の交通局における路線計画の在り方について、市民の声に寄り添いつつ、実態をより反映することを強く求めます。

以上です。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党としましては、不採択とします。

理由を述べます。

陳情第147号から157号の陳情事項は、本年 6 月 2 日の都市交通委員会で審査した陳情第129号の陳情事項と同種の内容と理解しております。

今回の改編は、37系統の抱える運行効率の悪さなどの課題を解決するために、利用実績のデータを踏まえた上で、JR住吉駅での路線分割、また35系統との連続運行などの対策は、市バス路線全体の持続可能性を確保するためにやむを得ない見直しであるとの当局の説明を了とし、不採択とします。

なお、当局におかれましては、引き続き利用者の声や利用状況をしっかりと確認するとともに、

丁寧な説明をお願いいたします。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 陳情147号から157号は、採択を求めます。

37系統は、減便や一部地域が廃止になり、それによって病院に行くのが不便になったとか、病院を変えざるを得なくなったなどの声が陳情に出されています。

市バスが今現在、黒字路線が17路線、赤字路線が71路線、83%が赤字路線という状況で、このまま独立採算制にこだわるのであれば、本当に市バスそのものの存続が厳しくなっていきます。市民の足を守れない神戸市バスになっていくのではないのでしょうか。

交通は、衣食住とともに人間社会を支え、持続可能な地域社会をつくるものです。交通の本質は人間の交流であると思います。採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 陳情者の思いは理解させていただきましたが、37系統の見直しは、乗降客数を見ると必要な措置であり、当局からは、37系統のみが運行しているバス停や、最寄り鉄道駅へのアクセス維持に努めるとの説明もありました。

37系統の見直しは、今後も37系統路線を守っていくために必要な取組であると理解し、陳情につきましては不採択を主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 今後も引き続き見直しを図るとか、様々な需要を満たして効率性を発揮したいとの答弁を勘案して、不採択とします。

○委員長（諫山大介） 以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りいたします。

本陳情を採択することに賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は不採択とすることに決定いたしました。

次に、陳情第161号神戸市バスに関する陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上島寛弘） 不採択です。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 本陳情については、不採択とします。

理由としては、市バスの運行やダイヤ編成などは、市バス運輸サービス課が所管し、苦情や相談を含む利用者対応についてはお客様サービス係が担っています。現在、これらは別の場所に設置されていますが、それぞれの業務内容や役割分担に応じて配置されており、必ずしも同一課内に設置することが効率的であるとは限りません。

利用者対応の質を高めるためには、組織配置の形式にこだわるのではなく、関係部署間の情報共有や連携を強化することが重要です。既に苦情や要望はシステムを通じて交通局全体で共有され、改善につながる仕組みが整えられていると理解しております。したがって、本陳情で求めている同じ課内に設置すること自体は、必ずしも市民サービスの向上に直結するものではなく、現在の体制でも必要な対応は可能であると考えます。

以上の理由から、本陳情は不採択といたします。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党は、不採択を主張します。

理由は、本年9月4日の都市交通委員会で陳情者から提出された全く同じ陳情事項の陳情を審査した結果、不採択としたためであります。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 日本共産党は、採択を求めます。

陳情者の言うように、お客様サービス係が中央営業所、いわゆる震災復興公園の一番南側にあるというのは、やはりこれは市民サービスにとって非常によくないことで、きちんと本社の中に置くべきであるということで、採択を求めます。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） お客様からの苦情・相談等は、当局の説明のとおり、現行で聞く体制は整っているものと判断し、陳情については不採択を主張します。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 9月4日の委員会以降に新たな事情が判明したわけでもなく、状況が変わっていません。不採択です。

○委員長（諫山大介） 以上のように、各会派の御意見は、採択、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りいたします。

本陳情を採択することに賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本陳情は不採択とすることに決定いたしました。

以上で意見決定は終了しました。

○委員長（諫山大介） 本日御協議いただく事項は以上であります。

本日の委員会はこれをもって閉会いたします。

（午後0時25分閉会）