

予算特別委員会（第1分科会）記録

1. 会議の日時 令和8年3月3日（火）午前10時0分～午後3時56分
2. 会議の場所 第2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. 予算第16号議案 令和8年度神戸市自動車事業会計予算
2. 予算第17号議案 令和8年度神戸市高速鉄道事業会計予算

出席委員（欠は欠席委員）

主査	門田 まゆみ			
副主査	山本 のりかず	木戸 さだかず		
分科員	前田 あきら	岩谷 しげなり	のまち 圭一	萩原 泰三
	坂口 有希子	黒田 武志	諫山 大介	岡田 ゆうじ
	上畠 寛弘	吉田 健吾	山下 てんせい	森本 真
	松本 のり子	大井 としひろ	平井 真千子	欠坊 池正
	吉田 謙治			
委員長	植中 雅子			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（門田まゆみ） おはようございます。ただいまから予算特別委員会第1分科会を開会いたします。

初めに、報道機関による写真撮影等の許可についてお諮りいたします。

神戸新聞社さんから録音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）

○主査（門田まゆみ） 御異議がありませんので、許可することに決定いたしました。

なお、本日、岡田委員におかれては、質疑においてプロジェクターを使用したいとの申出がございましたので御報告いたしておきます。

（交通局）

○主査（門田まゆみ） 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。

当局におかれては簡明な説明をお願いいたします。

それでは当局の説明を求めます。

城南局長、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。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは着座にて御説明させていただきます。

交通局関係予算第16号議案及び予算第17号議案につきまして一括御説明申し上げます。

なお、金額については100万円未満を切り捨てて御説明いたします。

お手元の令和8年度予算説明書の1ページを御覧ください。令和8年度予算編成方針でございます。

昨今、加速度的に進行する人口減少、物価・建築費・金利などの高騰、運転士等の人材確保、インフラ施設の老朽化や大規模災害リスクの高まり、モビリティ技術の革新など、交通事業を取り巻く環境は大きく変化しております。

このような経営環境においても、交通局は公営公共交通機関として市民の暮らしとまちの発展を支えていくため、これまで以上の経費削減と経営改善により、将来にわたって健全かつ安定した持続可能な経営の確保に努めていく必要があると考えております。

将来の需要減少が避けられない中、危機的状況を脱するため、令和8年度からの5年間の事業計画である神戸市営交通事業経営計画2030において、この期間を再建・体力回復期と位置づけ、投資規模の適正化やコスト構造改革、収益力の強化など最大限の企業努力を積み重ね、次の世代へ安定経営の礎を築いていきたいと考えております。

今後とも交通局が市民の足としての使命を果たせるよう、企業理念、移動（いつも）に感動の下、全職員が一丸となって取り組んでまいります。

3ページを御覧ください。

予算第16号議案令和8年度神戸市自動車事業会計予算でございます。

第2条業務の予定量では、運転車両数や運転キロなど業務の予定量を掲げております。

第3条収益的収入及び支出では、収入は第1款自動車事業収益に119億1,300万円を、支出は第

1 款自動車事業費に115億3,500万円を、4 ページ、第4 条資本的収入及び支出では、収入は第1 款資本的収入に16億7,100万円を、支出は第1 款資本的支出に26億9,300万円をそれぞれ計上しております。

第5 条債務負担行為では、自動車事業修繕などの事項について、それぞれ期間と限度額を定めております。

第6 条企業債では、起債限度額11億6,700万円を定めております。

5 ページを御覧ください。

第7 条では一時借入金の限度額60億円を、第8 条では予定支出の各項の経費の金額の流用を、第9 条では他会計からの補助金として11億1,700万円等をそれぞれ定めております。

続きまして、6 ページから32ページには建設改良事業概要、予算実施計画等を掲げております。34ページを御覧ください。

予算第17号議案令和8 年度神戸市高速鉄道事業会計予算でございます。

第2 条業務の予定量では、運転車両数、運転キロなど業務の予定量を掲げております。

第3 条収益的収入及び支出では、収入は第1 款高速鉄道事業収益に274億2,300万円を、支出は第1 款高速鉄道事業費に304億8,900万円を、35ページ、第4 条資本的収入及び支出では、収入は第1 款資本的収入に80億6,900万円を、支出は第1 款資本的支出に186億1,400万円をそれぞれ計上しております。

第5 条債務負担行為では、交通局職員の制服管理業務などの事項につきまして、それぞれ期間と限度額を定めております。

36ページを御覧ください。

第6 条企業債では、起債限度額を高速鉄道事業で32億6,400万円、特例債で2 億8,700万円、公営企業施設等整理債で7,200万円にそれぞれ定めております。

第7 条では一時借入金の限度額150億円を、第8 条では予定支出の各項の経費の金額の流用を、第9 条では他会計からの補助金として47億1,800万円等をそれぞれ定めております。

続きまして、37ページから65ページには建設改良事業概要、予算実施計画等を掲げております。67ページを御覧ください。

令和8 年度の主要事業は、価値向上において、設備投資による安全性の向上で(1)ホームドア設置（海岸線）等を。

68ページ、安全・危機管理意識の強化で(1)再発防止に向けた研修・取組を、バリアフリーの推進で(1)海岸線列車乗降口の隙間・段差の解消等を、乗車券のデジタル化推進で(1)地下鉄1 日乗車券のQR 化を。

69ページ、利用案内の改善で(1)新バスロケーションシステムの運用開始等を、駅・ターミナルの拠点機能強化で(1)板宿駅大規模改修等を。

70ページ、選ばれる沿線づくりで(1)誰もが利用しやすいバス停留所施設の整備を、市営地下鉄ブランディング強化で(1)市電に関する歴史的情報の閲覧・発信等を。

71ページ、神戸モデルの推進で(1)市内路線バスにおけるサービスのシームレス化の推進を。

73ページ、収支バランス向上において、沿線施設との連携強化で(1)乗客増加策の推進を、乗車料収入拡大に向けた取組で(1)企画乗車券の企画・発売等を。

74ページ、附帯事業の強化で(1)「市バス垂水支所」用地売却（購入事業者公募の実施）等を。

75ページ、現場業務体制の効率化で(1)地下鉄における駅務遠隔化の取組を、運行計画の最適

化で(1)地下鉄海岸線の運行ダイヤ改正等を。

77ページ、交通ネットワークの最適化で(1)市バス営業所体制の再編等を。

79ページ、事業基盤強化において、市営交通を支える人材の確保で(1)将来の公営交通を担う人材の確保・育成を、DXによる業務改革で(1)DXによる業務改革を、共感を呼ぶ情報発信・コミュニケーションの強化で(1)行動変容につながる情報発信等を掲げております。

以上、交通局関係予算議案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。

○主査（門田まゆみ） 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。

また、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山本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、山本理事と交代いたします。

○副主査（山本のりかず） 副委員長。

○主査（門田まゆみ） 公明党の門田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

市バスの存在意義と未来図について3点お伺いをいたします。

まず、公営企業としての基本的な考え方についてです。

市バス事業は、令和6年10月の運賃改定に加え、路線見直しや減便が続く、大きな転換点を迎えております。次年度には須磨エリアを中心にさらなる見直しも予定されており、通院や買物の手段としてバスを頼りにしている市民から、今後も路線は維持されるのか、安心して暮らし続けられるのかといった不安の声が寄せられております。

人口減少や運転士不足、燃料費高騰など、交通局を取り巻く環境が厳しいことは理解しております。しかしながら、市バスは単なる移動手段ではありません。高齢者や障害のある方、子育て世帯、学生など、誰もが地域で暮らし続けるための基盤であり、移動の権利を支える公共インフラです。採算性のみでははかれない公共的使命こそ、公営企業としての根幹であると考えます。

そこで、交通局は市バスの存在意義をどのように位置づけ、市民の移動を支える使命をどのような基本方針の下で果たしていこうとしているのか、また厳しい経営環境の中で何を優先し、どのような判断基準で事業運営を行うのか、そして将来像をどのように市民へ示し信頼を確保していくのか、お伺いをいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。

公営交通として、市バス・地下鉄は単なる輸送手段ではございませんでして、まちづくり・福祉・環境などにおきまして多面的な機能を果たす役割を担っているものと考えております。

こうした観点から、公営企業としての意義・役割とは、民間企業では解決が困難と思われる多様な社会的課題の解決、これに率先して応えていこうとするところにあると認識しております。

一方、市バス事業を取り巻く経営環境、これは利用者の大幅な減少に加えまして、人口減少、少子高齢化、労務単価等の経費上昇、全国的な運転士不足などによりまして、事業継続が危ぶま

れるほど厳しい状況でございます。資本不足比率が20%に迫る中、今すぐ経営改善を進めていかなければ、直ちに市バス事業経営は行き詰まりまして、経営健全化団体へ転落することとなります。もしそのような事態になりますと、いや応なしに大幅な運賃値上げや市民利便に大きな影響の及ぶ路線の見直しとか減便等に踏み込まざるを得なくなるところでございます。

現在取り組んでおります路線見直しは、こうした厳しい環境下におきましても、将来にわたり市バスが担うべき役割を果たし続けるために先送りするわけにいかず、避けては通れないものであるというふうに考えているところでございます。

路線バスにつきましては、一度に数十人のお客様を輸送することで経済性・効率性、これを発揮する公共交通機関でございます。また、神戸市域は鉄道網が発達・充実しておりまして、そういう特徴があることから、住宅地から最寄りの鉄道駅へのアクセスの確保、いわゆるフィーダー輸送の役割を果たしまして、鉄道を基幹とする交通ネットワークの構築、これをしていくことが路線見直しの基本的な考え方と考えているところでございます。

こうした見直しを進めるに当たりまして、住宅地から最寄り駅までの移動手段、これを確実に確保いたしまして、今我々が走っております路線におきまして、いわゆる交通空白地を生じさせない、これに努めてまいりたいと考えております。

市民や御利用の皆様と共に市バスに関します課題認識、これを共有いたしまして、将来にわたって市バスを残すことを一緒になって考えていくというプロセス、これは非常に重要であると考えております。これまでも市バスフォーラムや広報紙KOB Eなどにおきまして、厳しい経営状況をお伝えをいたしまして、市民の皆様にも市バスの将来を共に考えていく機会を設けてきたところでございます。

今後とも市バスを取り巻く状況や将来にわたって維持するための具体的な取組につきまして丁寧にお伝えをし、御理解を得ていくことで市バス事業に関する信頼を醸成してまいりたいと考えております。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

本当に民間では解決ができないそういった課題を公営企業として取り組んでいかれるということで、本当に厳しい面もあるとは思いますが、そのあたり交通空白地をつくらないんだというそういった決意の下でされているんだなということが分かりました。

また神戸市では、私も小さいときから市バスは市民の足というキャッチフレーズを聞いて、どこにでも行けるバスという感じで思ってたんですけども、やっぱり市民の足というそのイメージはそのままに、また利用されていない方にもそういった御理解をいただいていくということがとても大事ななと思いますので、引き続き市民の方に理解を求める努力を続けていただきたいと思います。

続きまして2つ目に、路線のあるべき姿についてお伺いをいたします。

路線廃止や減便が進む中、市民が求めているのは抽象的な理念ではなく、まず自分たちの足、生活の足がどう守られていくのかという具体的な見通しであると思います。

構造的な課題が続く中、単に縮小するのではなく持続可能で効率的なネットワークへ再構築していく視点が不可欠と考えます。地域特性や利用実態を丁寧に踏まえ、必要などころにしっかりサービスを届ける運行へ転換していくことが求められております。

また、市バスは単独で完結するものではなく、先ほど局長もおっしゃいましたけれども、鉄道や民間バス、地域交通とつながることで市全体の利便性を高める役割を担っております。乗り継

ぎのしやすさやアクセス性の向上など、ネットワーク全体の最適化が重要であります。

とりわけ坂の多い地域や高齢化が進む地域では、一律ではなく地域事情に応じた柔軟な対応が必要と考えます。交通局が考える市バス路線のあるべき姿とは何か、その基本原則をお伺いをいたします。

あわせて、再編に当たり他交通機関と連携をどのように位置づけていくのか、市民生活への影響をどのように評価し、どのようなプロセスで地域の理解と合意形成を図るのかをお伺いいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。

市バス路線につきましては、まずは乗車需要、これを的確に把握した上で、運転士そして車両、こういった限られた経営資源を最大限に有効に活用できる持続可能なバス路線網として適切な形に見直してまいりまして維持していく必要があると考えております。

先ほども申し上げましたけれども、路線バスは一度に10数人規模のお客様を輸送することで効率性を発揮する公共交通機関でございます。本市の充実した鉄道網、これを最大限に生かしまして、市バスは住宅地から最寄り鉄道駅へのアクセスを確保するいわゆるフィーダー輸送の役割を担うことで、鉄道や他の市バス路線との乗り継ぎも含めた公共交通ネットワーク全体、これを維持していくことが大事と基本的な考え方として進めているところでございます。

以上の考え方も含めまして、市民や御利用の皆様に対して共通認識として御理解いただき、課題解決に向け共に考えていくというプロセス、これは非常に重要であると考えておまして、そのために先ほど申し上げましたような市バスフォーラムや広報紙に加えまして、路線の見直しに際し地域との双方向の意見交換などにより課題認識を深めていくといった取組、これが必要であり、これを進めているところでございます。

現在取り組んでおります路線見直しに当たりましては、今年度から実施6か月前に交通局案を広くお知らせすることとしておまして、この交通局案策定に際しましては、地域をよく知る地域団体の皆様にご意見を伺いの上、地域からより運行の効率を高める案や、より多くの御利用が見込めるなど有益な提案、そして見直しの案の作成過程では我々が把握し切れなかった客観的な事実などについて頂戴ができた場合には、可能な範囲で案に反映していこうと考えているところでございます。これらの取組によりまして、地域の理解と合意形成を図ってまいりたいと考えております。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

今おっしゃったように、地域の方々、中心となっている方々とお話をした上で案を、有益な意見があればということも分科会のほうでも言っていただけたとは思いますが、その中で、必ずしもその地域の中心者の方が市バスを利用しているとはまた限らない部分もあるかなというふうにはちょっと感じるところがあるんですが、その点で路線見直しへの丁寧な取組についてお伺いをしたいと思います。

説明会やホームページ掲載など周知に努められているということは今もお聞きをいたしましたし、承知もしております。また、常任委員会でも有益な提案があれば再検討をするという御答弁も頂戴したところであります。

しかし、利用者にとっては生活に直結する問題です。単なる周知ではなく、利用者の声に耳を傾け、共によりよい形を探る姿勢が一層重要と考えます。

とりわけ多くの意見が寄せられている路線については、直接対話の機会を設け、丁寧な説明と

合意形成を重ねることが市民の安心につながると考えます。交通局として双方向の対話を重ねながら進めていく考えと具体的な取組の方向性についてお伺いをしたいと思います。

○**児玉交通局副局長** 今御指摘をいただきましたとおり、路線見直しというのは市民の皆様の日常の移動に直接関わるものでございます。御利用いただいているお客様方の不安だというようなお声であったり、どうなるんだというような声、こういうことはしっかりお聞きを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。

先ほど局長が答弁で申し上げましたとおり、このたび今年度から路線見直しに関しては半年前に御案内をするということにしております。これは御意見を様々頂戴したいというような思いでやらせていただいている、頂戴したお声を基に地域の実情をより深く我々も把握をして、見直し計画をよりよいものにしていきたいというふうに考えてございます。

全体の話として、市バスフォーラムというのを昨年12月に開催をさせていただきました。市バスを取り巻く状況について御説明をさせていただき、共有をさせていただいたというふうに考えてございます。

こういった全市的な視点に加えまして、大きな変更を伴う路線あるいは多くの御意見をいただくような路線見直しにつきましても、自治会でありますとか、ふれあいのまちづくり協議会などの地域団体とも個別に御相談をさせていただいて、その地域ごとのニーズあるいは懸念をきめ細かく把握をさせていただきたいというふうに思っております。

加えまして電話でありますとかメール、窓口、個別にお客様からお問い合わせいただくということも当然でございます。1つ1つ丁寧に対応させていただいているというところでございます。

この際に我々がお伝えしておりますのは、その見直しの背景、なぜこれをやらなきゃいけないのかということでありましたり、あるいは具体的にお問い合わせいただいているわけですから、今後こういう形でお乗り継ぎをいただけたら目的地に行くことができるといったようなことを具体的に個別に御案内をさせていただいているというところでございます。

先ほど来申し上げておりますとおり、様々御意見を頂戴したい——6か月前にお知らせをしておりますので、最終案を固める前に御意見いただけた場合には、やはりこれが有益なものであれば当然ながら可能な範囲で反映をしていきたいというような考え方で進めてまいりたい、こういったことで合意形成を進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。

○**主査（門田まゆみ）** ありがとうございます。

市バスフォーラムですとか、ふれまちの方にと自治会の方に御意見をお聞きをいただいているということなんですけれども、その個々のメールですとかお電話には丁寧に言っていたというところなんですけれども、そこで丁寧にやっぱり見直しの背景ですとかお伝えをいただいているということ、そこはすごく大事なことだと思いますし、あと皆さんがやっぱりちょっと私もそうですけれども、ふだん利用していなかったりとかしたときに、じゃあ今まで使っていた路線をどう乗り継いだらどこに行けるのかということが分からないというのが一番不安かなというふうに思いますので、そのあたり、例えばここでここまで行こうと思ってたら、今までだったら1本で行けてたけれども、こういう乗り継ぎの方法がありますよとかという情報はちょっと地域に御提供いただきたいなというふうに思いますので、よろしくお願いたします。

3つ目に、運賃体系についてお伺いをいたします。

これまでの議論は、主に幾ら徴収するのかという水準の問題でした。しかし、今回示された運賃体系の在り方は、人口構造や都市構造、市民の移動実態の変化を踏まえ、制度そのものを見直

す重要な論点だと受け止めております。現在の運賃制度は実態に適合しているのか、公平性や分かりやすさ、利用促進の観点から検証が必要と考えます。

そこで、運賃体系見直しの真の狙いは何か、現行制度にどのような課題認識を持っているのか、また均一制から距離制への移行など制度的見直しも検討対象としているのか、仮に検討する場合、市民の負担や利用行動への影響をどのように評価しながら議論を進めるのか、市民の移動の安心を守る観点からお伺いをしたいと思います。

○城南交通局長 お答えいたします。

現行の運賃体系は、事業創成期から神戸のまちの発展とともに幾度かの変遷を経て、高度経済成長期以前から続く人口増加、それから右肩上がりの経済、これを前提として市民の皆様の日常の移動を支える基盤として構築してきております。

しかしながら、現在は人口減少、それから超高齢化社会並びに都市構造の変容という大きな転換期にあります。そのような中、次期経営計画の素案を検討するに当たりまして、交通事業審議会の議論の中で、運賃水準の引上げも検討すべきだけれども、運賃体系そのものについても時代にそぐわない可能性があるため、議論が必要ではないかという御意見をいただいたところでございます。

交通局といたしましても、10年先、20年先も持続可能な公共交通ネットワークへとアップデートしていく必要があると考えておりまして、具体的には利用距離に応じた負担の適正化や民間バス路線との不整合の解消といった運賃制度のゆがみを正すことが必要かというふうに考えております。一部の利用者に負担が偏ることのない、納得感のある制度への再構築を目指しまして、まずは制度の根幹に立ち返った検証が必要であるという課題認識に基づきまして、次期経営計画の素案に盛り込んだところでございます。

均一制から距離制への移行や区間設定の最適化は、これは都市構造の変化に対応するために極めて重要な論点であるということは認識しておりますけれども、均一運賃制は分かりやすさという利点がございます。一方で、短距離利用者と長距離利用者の間の公平性とか、あと効率的なルート設定の妨げになっている側面もあるということは否定できません。

ただ、これらを変えるということは長年の慣習を見直すものでございまして、利用者への影響もございます。当然現時点で特定の方向性を決定しているものではございません。

いずれにいたしましても、今後データに基づく利用実態の分析、他都市事例なども参考にしつつ、幅広い視点からの議論の俎上にのせることが重要と考えておりまして、丁寧に検討を進めまして、時代に適した最適解を見いだしてまいりたいと考えております。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

確かに神戸の市バスは、その路線内だったらどこまで乗っても何円というその安心感も当然あるかなというふうには思うんですけども、そういった中でも1バス停、2バス停だけやったら、もうついでやったら歩いてしまおうかなとかと思う、そういったこの短距離の方を拾っていくということも、利用者を増やすという意味で取りあえず乗っていただくという観点も要るのかなというふうにも思っています。

三宮でエリアというやつをやっていただいておりますけども、あれ結構多分好評なのかなと。私の家族も三宮、坂ありますので、やっぱり雨の日とか暑いときとかは利用するようになったというふうにも聞いてますので、そういった観点も引き続き検討をお願いしたいと思います。

続きまして、市バス事業の運営体制の再構築についてもお伺いをいたします。

現在市バス事業は8営業所1支所体制で運営をされておりますけれども、令和9年度から4営業所3支所体制へ再編されると伺っております。

営業所の統廃合は、日々現場で運行を支えておられる職員の皆様の勤務環境や運行の安定性、さらには市民サービスにも大きく関わる大きな見直しであり、その影響は決して小さくないと受け止めております。とりわけ安全運行を担っていただいている運転士をはじめとする現場職員の皆様の御苦勞を思いますと、今回の再編がより働きやすく、安心して業務に当たることができる環境づくりにつながるものであってほしいと強く願っております。

運転士不足や人員配置の偏在、施設の老朽化、業務効率化の必要性など、持続可能な体制整備が求められていることは理解しております。一方で、体制見直しが現場の負担増や安全性への影響につながらないか不安の声もあると聞いております。

今回の運営体制の再構築に至った背景には、どのような課題認識があったのか、現場の実情をどのように踏まえ検討を進めてこられたのか、営業所再編によって運行の効率化や安全性の確保、人材確保をどのように実現をしていくのか、とりわけ現場職員の負担軽減や働きやすさの向上にどのようにつなげていくのかをお伺いします。

さらに、再編に伴う影響を丁寧に把握し、現場に寄り添いながら円滑な移行を進めていく考え方についても併せてお伺いをいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。

現在直営は2営業所1支所、民間委託は6営業所で運営しております。そのうち民間の5営業所がこの令和8年度末に現契約の完了を迎えるというそういう時期を迎えております。

繰り返し申し上げますけれども、バス事業経営環境は極めて厳しゅうございまして、自動車事業における資金不足比率、これは令和8年度予算で経営健全化団体転落目前の19.5%と極めて危険な水準に至っておるところでございます。

加えまして、同様に運転士確保が難しい状況にある民間バス事業者におきましては、令和9年度からの3年間の新たな管理委託契約では、人材確保のための待遇改善、あと諸経費増など、これを踏まえました委託費とする必要があらうかと思っております。そうなりますと、市バス経営はより厳しい状況に陥りまして、事業運営面においてさらに踏み込んだ経営努力が必要となると考えているところでございます。

このたびの営業所再編でございますけれども、現在取り組んでおります路線の見直し、そして需給バランスを図るダイヤの編成といった効率化に加えまして、回送コスト、これの縮減をするための営業所配置車両の見直しであるとか、エリアマネジメントの考え方を導入することによる合理的な営業所運営、これを目的に行うものでございます。

営業運行拠点に最も近い営業所から、より多くの出庫を設定いたしまして、これを前提に各営業所の担務量に合わせた車両配置を行うことによりまして、回送距離を短縮し、運行コストの縮減を図ることができるものと考えております。

また、エリアマネジメントの考え方を導入しまして、複数の営業所をエリア単位で一元的に管理することで、車両・運転士・運行管理者・整備担当者の効率的な運用も図れるものと考えております。この考え方は人材確保に苦心されていらっしゃる民間事業者にとってもメリットがあるものと考えているところでございます。

営業所再編によりまして、御指摘いただきましたように、運転士そして運行管理者の異動が伴います。その際の不安をできる限り解消するために、事前の研修など十分な準備時間が取れます

ように、委託提案競技の公募スケジュールでございますが、これを余裕を持って設定してまいりたいと考えております。

また、指摘いただきました職員の働く場でもある事業所の在り方につきましては、働きやすさという観点も非常に重要であると考えております。

営業所再編による影響を丁寧に把握いたしまして、必要な情報は現場と共有し、再編に伴う不安を解消しながら進めていくとともに、勤務・労働条件に関します事項につきましては、適宜必要な協議を行いまして、円滑な移行を図ってまいりたいと考えております。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

民間事業者さんの待遇改善ですとか施設改修とかといったところが物価高の影響もありますし、働き方というか労務費といいますか、そういった面がかなりのコストがかかっているんだということを理解させていただきました。

そういった中でも、市民の方にとっては、やっぱり将来的にもそれが持続可能なかどうなのかという点が一番心配な点かなというふうにも思うんですね。その再編がサービスの安定につながるのか、また将来も安心して利用できるのかという見通しが何よりも重要だと思います。

今局長がいろいろ効率化を図っていくんだというようなお話をいただきましたけれども、そういった営業所管理の運営事業者の公募もあると思うんですが、そういった公募に当たっては民間事業者の運行管理や人材確保、今問題がそこにあるんだというお話でしたけれども、コスト管理のノウハウが十分発揮されることが重要かと思えます。同時に、公平性と透明性を確保して健全な競争が働く仕組みも不可欠と考えます。

どういった評価基準や選定プロセスを設けて質の高い提案を引き出すのか、また委託後においてもサービス水準や安全性が確実に維持されるよう、どのようなモニタリングや評価体制を構築していくのかをお伺いしたいと思います。

○児玉交通局副局長 このたびの営業所再編でございますが、御答弁で申し上げましたとおり、エリアマネジメントという考え方を取り入れようと。加えまして回送運行、これ実際のところ市バスの総走行キロの4分の1が今、回送運行ということになってございます。こういうものをしっかりと効率化を図っていかなければいけないというふうに思っております。

このエリアマネジメントといいますのは、近しいエリアの拠点を1つの事業所にお願いをするというような考え方で、例えば運行管理者の方あるいは整備担当の方、運転士の方それぞれ一定融通ができる。ちょっとここの営業所が人手が足りないということで応援に行ってくださいということも全く場所が違うとなかなか難しいんですが、こういうことも考えられるのではないかと。さらには神戸市内にも運行拠点となる例えば三宮でありますとか、東のほうですと六甲道駅、西のほうですと神戸駅といったような拠点があるわけですが、なるべくこの拠点に近い車庫に車両を配置していくと、こういうこともしっかりやっていかなければいけないのではないかと。

さらには、今回の拠点見直しの中で市バス垂水支所の用地売却ということを見込んでございますけれども、この用地売却益あるいは施設の固定費の削減を図る、さらに営業所運営体制の再編、これトータルしまして令和17年度までの10年間で累計29億円の資金好転を見込んでいこうとところでございます。

御指摘の管理運営委託事業者をどう選定していくのかということでございますけれども、これは事業者の皆様から幅広く御提案をいただきたいと思っております。選定基準の項目ごとに評価をさせていただき、最も優れた事業者を受託候補者として選定するといういわゆる提案競技一

一プロポーザルの手法を今回採用させていただきたいというふうに思っております。提案の内容について、当然ながら安全面・経済面・サービス面といった多様な観点で評価をさせていただく。民間事業者の皆様にはぜひ健全に競争させていただきたいというふうに思っております。

エリア単位の運営でございますけれども、1か所の営業所をメインとして周辺の支所を統括すると、このような形で進めていければというふうに思っております。

委託開始後、どう評価をしていくかという御指摘でございますけれども、これはかねてからやっております、市バスとして求めるサービス水準や安全性を確保するという観点で、これは委託・直営にかかわらず全市バス営業所の責任者を集めた例月の安全対策会議というのをやっております。こういったところで安全に関する情報共有であったり意見交換をするというようなこと、さらには交通局職員による添乗調査、これは委託先の管理職にもお手伝いをいただいているということで、実際のバスの車内でどういうサービスが行われているかという確認をしております。

さらに、これは附属機関でございますけれども、神戸市交通局市バス営業所の管理運営に関する評価委員会というものを設けております。これをもって毎年外部委員の方に現地調査に赴いていただきまして営業所ごとの評価をいただいているといったような取組の中で、それぞれの営業所が適切に運営されているかということを確認の確保も含めて進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

多方面でいろんな評価をしていくということで公平性も透明性も確保していくんだというお答えだったかなと思います。

エリアマネジメントという件で関連してはございますけれども、A I活用による運行計画の最適化についてお伺いをいたします。

人口減少や運転士不足が進む中、持続可能な事業運営の確立にはデータとテクノロジーを基盤とした経営改革が不可欠です。

A I導入は単なるツール更新ではなく、運行管理の意思決定のプロセスを高度化し、経営の質を高めるDXの中核的取組であると受け止めております。ダイヤ編成や車両運用の最適化をA Iで行うことで、職員が現場調整やサービス向上といった付加価値の高い業務に注力できれば、組織全体の生産性の向上と持続可能な基盤強化につながると期待をしているところです。

既に試作段階を終え、本開発に進んでいるとのことですが、A I導入を交通局全体のDX戦略及び経営改革の中でどのように位置づけているのか、また回送削減、先ほども局長おっしゃいましたけれども、車両運用の効率化、超過勤務の削減などについて現時点でどの程度の具体的な試算を行っているのか、お伺いをいたしたいと思っております。

さらに、新システムが現場に過度な負担を生じさせることのないよう、操作研修やサポート体制の整備、導入後の効果検証を含めたPDCAの仕組みをどのように構築をしていくのか、現場に寄り添いながら持続可能で安心・安全な市バス運営を実現していく決意と具体策についてお伺いをしたいと思います。

○森川交通局副局長 交通局の業務の中で、実際にバスを運転するか地下鉄運行すると、こういった現場があるわけなんですけれども、その裏側で実際の運行計画をつくったりというバックオフィス部門がおります。こういった業務につきまして、まだまだ紙でやっているととか手作業的な部分がございますので、ここにDXを入れていく、さらにA Iに適したものについてはA Iを

入れていくという形によりまして、経営の効率化を図っていく、さらには質を上げていくという観点は非常に重要だというふうに考えるところでございます。

その中で、ダイヤ編成とか勤務表の作成といった運行計画なんですけれども、実際ダイヤが決まった後に、そのダイヤを1人の運転士さんがどういう形をつないで運転をしていくのか、そのときにどのバスを1台のバスでつないでいくことが効率的なのかという作業につきまして、かなり膨大な変数を伴う計画作業でございまして、これまではいわゆる職人さんの職員がやっておったわけなんですけれども、これをAIというテクノロジーを使うことによって柔軟にシミュレーションを重ねることができるようになりますと、よりよい計画がつくっていただけるのではないかとこのように考えまして、今回AIの導入によるシミュレーションに取り組ませていただいているところでございます。

令和7年度に実際に直営の3拠点におきまして、すごく簡単な試作バージョンでございまして、シミュレーションをさせていただいたところでございます。

この結果、総勤務時間でありましたり総回送距離につきまして、一定の改善のめどがつくという形で、1日に投入する車両台数につきましても削減効果が見られたということと、もう1つは、やはり実際に作業いただいている職人さんの技術をやってきたいいわゆるベテラン職員からしたときに、やはりこれを入れることによってよりよいものがつくれるという可能性を見いだせたことが一番大きかったというふうに思っております、試作段階から今現在本格的な開発に取り組ませていただいているところでございます。

これによりまして、パターンダイヤという形で毎時ゼロ分、30分にバスが出るといったそういったきれいなダイヤが引けるようになるとかという形で市民サービスの向上につながっていけば非常にありがたいなというふうに思っております。

その上で、実際このシステムを使うに際して使い勝手が悪いものを入れてしまうと、多分使われずにまた手作業に戻ってしまうということになるかと思っております。これ開発段階といいますか、その前の検討段階から実際にやってるベテランの職員にも参加をいただいて一緒に開発をしているところでございます。これからの開発に際しましても一緒にチームを組んで実際の現場で使う人の声を取り入れながら、ただ一方で現場のやり方をそのままやってしまうとシステム的には非常に非効率なことになりますので、そこは違う目も入れながら、効率的だけれども使いやすいシステムの開発に取り組んでいきたいと思っております、それをやることによって、これが生かせるものというふうに考えているところでございます。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

現場の職員さんがしっかりと試作の段階から入って意見を述べているということで安心をいたしました。

続きまして、日本一安全・安心な公共交通についてお伺いをいたします。

まず労務管理の徹底についてです。

先般、他都市の交通事業者において、勤務記録の改ざんにより休憩時間が基準を満たしているよう装う不適切な運用が明らかとなり、公共交通への信頼を大きく損なう事案が発生いたしました。本市においても、過去に記録の書き換え事案が発生した経緯があります。だからこそ二度と同じ事態を起こさないという強い決意と取組が求められているところでございます。

市バスは言うまでもなく市民の命を預かる公共交通であり、安全の土台は適正な労務管理にあると考えます。

そこで、運行記録のデジタルデータ、勤務実績、超過勤務の申請・承認、給与データなどについて相互に整合性を確認できる仕組みをどのように構築をしていくのか、また人為的な書き換えの恣意的な操作の余地を排除するため、どのようなシステム連携や多重チェック体制を講じているのか、お伺いします。

また、現場職員が安心して声を上げられる内部通報・相談体制をどのように機能させていくのか、万が一不適切事案が発生した場合の是正手順や責任の所在をどう明確にし、安全は全てに優先するという原則を組織として担保していくのかをお伺いいたします。

○**児玉交通局副局长** ありがとうございます。

実際バスを運行しますと運行にまつわる様々なデータが出てまいります。

今、運行記録というような御指摘をいただきました。運行記録というのは今デジタルタコグラフというものをを用いております、これはSDカードで管理をするというものでございます。これ交通局独自のものではございませんで、広く一般的にバス・トラックの業務で用いられているものというものでございまして、当然ながらこういったものですので改ざんの対策というのはされている、要は人の手が介されない形でデータが収集されていくとこういうような仕組みになってございます。

勤務実績につきましても営業所で入力をするわけですがけれども、管理職が必ず確認をしないと最終確定に行かないと、確定させた後は変更ができないと、こういう仕様になってございます。

こういったような仕組みでもって、さらには営業所で行われている事務ですがけれども、営業所統括担当というものがございまして、これがそれぞれの営業所の事務を管理をする、チェックをする、ダブルチェックをさせていただいているということでございます。先ほどの御答弁で申し上げましたとおり、営業所の評価委員会、外部の委員の目線でもこういった勤務実績の管理でありますとか、データ管理についても見ていただいているとこういうことでございます。

また、現場職員がいろんな出来事に遭遇した場合に安心して声を上げられるようにということで、交通局長に直接メッセージが届く目安箱というのを運用してございます。管理職との年3回の面談というものもやっております。そんな中で、万が一重大な不適切事案が生じたというようなことがありましたら、これはもう自動車部長の責任において私が直接指揮を執って本庁で対応を図っていく、その中で必要な調査でありますとか再発防止策に取り組んでいく、これは本庁の責任でやるんだということをしつかり進めさせていただきたいというふうに思っております。

安全は全てに優先するというのがこれは我々の原理原則でございます。安全運行の確保に努めるために、そういった管理の部分というのをしつかり進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**主査（門田まゆみ）** ありがとうございます。

また改善基準告示の遵守というのは揺らぐことのない大前提だと考えておりますけれども、決算の特別委員会では直営営業所において複数の違反が発生していることが明らかとなりました。

この事実を組織としてどのように受け止めているのか。また、危機意識をどういうふうに共有をして、勤務計画の段階から違反を未然に防ぐチェック体制をどう整備していくのか。現場の声を把握しながら、負担の偏りや見えにくい課題をどう改善につなげていくのかについてもお聞きをしたいと思っております。

○**安藤交通局长** ただいま御質問のございました改善基準告示の遵守につきまして、市民の命を預かる公共交通事業者として当然求められる基本でございまして、運転士の健康確保のみならず、

お客様の安全確保の観点からも極めて重要であると認識しているところでございます。

通常運転士の勤務につきましては勤務ローテーションに基づき決定しており、勤務間インターバルについても改善基準告示に基づく休息期間等を確保できるよう作成しているところでございますが、体調不良などの欠勤者が発生した際の別要因による急な時間外勤務など突発的に生じた一部の運用において休息期間の不足や時間外勤務が基準を超えるなど、改善基準告示抵触事案を発生させたことは問題でございまして、強い危機意識を持っているところでございます。

また、抵触予防に向け営業所管理職や営業所統括による日々のチェック機能を確実に実行し、改善基準告示が常に遵守されるよう努めているところでございます。また、改善基準告示につきまして、勤務シフトを管理する運行管理者だけではなく、乗務する運転士にも意識を高めていただくよう今後取り組んでいきたいというふうに考えております。

また、現場職員の声につきまして、先ほど副局長からも答弁がございましたけれども、人事評価に係る年3回の面談におきまして、営業所長や副所長が個々の意見や改善提案を丁寧に聴取しているところでございます。

日頃の点呼などを通じて運転士などの職員と最も多く接します運行管理者が日常的に意見や気づきを把握し、所内共有や管理職へ報告を行うことで、改善に向けた情報を適切に集約し把握しているところでございます。

このように様々なチャネルを用いて勤務の隔たりや負担感など見えにくい課題の改善につながっているところでございます。これまで管理職による面談方法の改善や日々の点呼方法の見直しなどを図り、意見を言いやすい職場環境づくりに取り組んできたところでございます。より働きやすい職場の実現に向けて引き続き取り組んでいきたいと考えております。

その上で勤務システム適正化と日常のチェックの徹底を両輪としまして、改善基準告示抵触事案の未然防止、運行管理の徹底による安全運行確保を図っていく所存でございます。

以上でございます。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひいたしますとしかちょっと今言えないんですけども、ごめんなさい。

続きまして2つ目に、人材育成についてお伺いをいたします。とりわけ研修の担当者の役割についてお聞きしたいと思います。

安全は制度や設備だけでは守れない、日々現場で働く運転士を支える指導の質によって大きく左右されると考えております。それゆえ指導者の指導技術の向上とスキルの標準化というのは、安全文化を根づかせる上で極めて重要と考えます。誰が指導しても一定の質が担保される仕組みが必要です。経験や個人の力量に依存するだけでなく、データや客観的指標に基づく体系的な育成体制が求められます。

そこで、研修担当の指導技術をどのように体系的に向上させるのか、指導内容の評価方法の標準化に向け、どのような基準や仕組みを整備しているのでしょうか、お伺いをいたします。

○児玉交通局副局長 安全な市バスの運行を実現するために、やはりその運転士に技術は当然ですけれども、安全マインドというものをしっかり定着させていくということが重要だと思っております。

今御指摘いただきましたとおり、そのためには研修担当の職員の役割というのが非常に重要でございまして。この人材をしっかり育成をするという意味で、やはり納得をする指導ができる、そういうスキルを持たせなければいけないというふうに考えてございます。

我々外部講師を招いた研修というものを様々実施をしてございます。接客もそうですし運転技術もそうです。この外部講師を招いた研修の中で、これ運転士に対しての研修ではあるんですが、研修担当職員もそこに一緒にしっかり入り、どんな教え方をしているのか、どうやって納得を引き出してるのか、こういう技術をしっかり得るといようなことに加えまして、実際に研修担当職員が自分が研修を担当した運転士がその後どういう操業をやっているのか、これをチェックさせることで、この人よくなったねと、この人非常にいい仕事ができるようになったね、これも研修担当者の評価にしていきたいというふうにも考えているところでございます。

今年度から、今まで研修担当者が研修に当たって様々な調整をしておりました、運転士の勤務の手配あるいは車両を借りてくる、こういったところを管理職側でやる、あるいは研修専用車両というものを設けることで、こういった事務にとらわれるのではなくて本来の研修にもっともっと集中ができるような、こういう体制を今年度から整備をしたというところでございます。

御指摘のとおり、研修担当自体がしっかりレベルアップすることで、しっかりした運転士を輩出することができるというふうにも考えて進めているところでございます。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

本日に研修担当の方が自信を持っていくこと、この人の下で学びたいというふうに思ってもらえる存在になるということが本当に安全文化の礎になるかなというふうに思いますので、環境整備についてもよろしくお願いをしたいと思います。

続いて、おもてなしの質の向上についてお伺いをいたします。

待遇の質は単なる応対技術ではなく、職員1人1人が仕事に誇りを持つことができているかの表れであり、心理的安全性を映し出す鏡と考えます。市民に心の籠もったおもてなしを届けるためには、まず職員が尊重され、現場の声が大切にされ、ここで働くことに誇りが持てると実感できる環境づくりが不可欠と考えます。

内部の添乗調査に加え、スマートフォン等を活用し、乗客が感謝や気づきをその場で届けられるデジタル評価の仕組みを整えることは、努力を見える化し、誇りを高めることにつながるのではないのでしょうか。

現場の誇りがサービス向上へとつながる好循環をどのように生み出していくのか、内外双方からの評価を経営の柱として位置づけ、職員と市民の満足をとともに高める組織づくりについて御見解をお伺いいたします。

○児玉交通局副局長 まさに安全運行に加えて、接遇というのは市バスの1つの顔と申しますか、市バスのサービスを印象づけるものだというふうに思っております。そういう人材をしっかりつくっていくというのは御指摘のとおりだというふうに思っております。

その中で多面的に評価を受けるということも当然必要だろうというふうに思っております。そういった接客面での研修いろいろやっておるところでございますけれども、先ほどもおっしゃっていただきましたとおり、まず研修の担当者がしっかりと見本を手本を示すということも必要だろうというふうに思っております。

お客様からの評価あるいは外部評価ということでございますが、例えば添乗調査というのを今やっておりますけれども、添乗調査は交通局職員の範囲でやってはおるんですが、警察官のOBの職員の目線でも添乗調査というのをやっておるところでございます。また様々なチャンネルで、例えばeメール、おはがき、窓口へお越しをいただく、お電話頂戴する、こういう形のお客様から御意見を頂戴しているということでございます。

これ非常に貴重なものでありまして、特にお褒めをいただくような場合、これはすぐに現場に伝えまして、当該の運転士にも伝えるあるいは周囲の職員にも伝える、非常にモチベーションのアップにつながるというようなものでございます。御意見も当然そうです。なぜこういう御意見いただいたのか、こういうこともしっかり示しながら納得して次の行動につながっていくと。

ただ、その中で御意見を細やかに聞きをしないと、なぜお褒めがいただけたのか、なぜ御意見になったのか、こういうこともしっかり把握をしていきたいというふうに思っておりますので、今私どもとしてはそういった理由も含めて聞きをするというような体制で進めていきたい、これをしっかり現場職員にも研修担当にも運転士にも伝えて納得して行動を変えていく、このための御意見の活用ということをしっかり取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○主査（門田まゆみ） ありがとうございます。

続いて、子育て支援に関する施策の展開について伺いをいたします。

幼少期から市営交通に親しむ経験というのは、将来にわたって公共交通を選択する行動を育て、長期的には安定した利用へつながる、言わば未来への投資と考えます。

子供や子育て世帯への施策として、エコファミリー制度を導入していただいているわけですが、次期経営計画や次年度予算を拝見しますと、効率化の取組は示されている一方で、利用者を育てるという視点での積極的な施策が十分に打ち出されているとは言い難いと感じております。

人口減少対策の観点から、子供や子育て世帯を対象とした運賃施策や利用促進策をどう位置づけるのか、また小・中学生が日常的に利用しやすくする市バス版U-15定期券のような制度を将来の利用者育成と人口定着に資する施策として検討すべきと考えますが、御見解をお伺いをいたします。

○森川交通局副局長 エコファミリー制度でございますけれども、全国でも見ない非常に誇るべき制度というふうに考えてございまして、議会の皆様からもそういうお声をいただいている中で、令和6年10月から子育て世帯を対象とした負担軽減をより強めていくという観点からも、対象期間を拡大をさせていただいたところでございます。加えまして令和7年12月から、今までは切符を駅長さんのところに行ってもらってという形だったんですが、券売機で発券をできるようにということで制度の拡充を図っているところでございます。

こちらのほうにつきましては、環境政策としても子育て施策としましても、神戸市の施策の一環として重要なものと位置づけておりますので、より多くの方に利用いただけるように引き続き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。

その一方で、やはり財政的な状況もございまして、これをどうやって拡充をしていくのかとか、それ以外の施策をどうするのかということにつきましては、神戸市全体の子育て施策の中でどういう位置づけでやっていくのか、財源をどう確保するのかにつきましては、こども家庭局ともよく協議をしながら一緒に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（門田まゆみ） ありがとうございます。

奈良交通なんかは区間外でも通学以外の目的でも購入できる学生定期券を販売されているということもありますし、こういった公共交通に親しむ経験というのは利用者を支える行動を育むとともに、まちへの愛着をゆっくりと育てる未来への投資とも考えられます。

ですから、公共交通の削減とか、そういったもちろん減収ということは大きな問題にはなっていくかとは思いますが、やっぱり神戸のまちのブランド、子育てしやすいんだというよ

うな、移動しやすいんだというようなそういったブランド力と申しますか、そういった視点からも意義は大きいのではないかなというふうに思いますので、ぜひとも検討を進めていただきたいと思っております。

以上です。ありがとうございました。

○副主査（山本のりかず） お疲れさまでした。

門田副委員長と交代します。

○主査（門田まゆみ） 次に、前田委員、発言席へどうぞ。

○分科員（前田あきら） 日本共産党の前田あきらです。交通局関連予算について一問一答でお聞きをいたします。

まず初めに、先ほど副委員長からも御質問ありましたが、小児料金に関して料金の引下げと対象者の引上げについてお伺いをいたします。

神戸市バスと地下鉄小児料金は未就学児は無料、12歳未満は半額、これは80年以上前につくられた国土交通省令の鉄道運輸規程を根拠とされています。日本共産党の吉良よし子参議院議員の国会質疑に対して当時の斉藤国土交通大臣が、規程よりも料金を低廉なものにすることは妨げないと御表明をされました。

こうしたことも受け、神戸市高速鉄道ではIC利用の小児料金を50%引き下げておられます。神戸市交通局においては、先ほどありましたエコファミリー制度による小児料金の一部無料化や、一般会計の政策的支援として高校通学定期の無償化、海岸線の中学生無料化、小・中学校の遠距離通学無償化を行っています。

今後、部活がKOBEDiamondKATSUに広がることで、KOBEDiamondKATSUや塾に通う子供の交通の負担、子供の体験格差をなくして、切れ目なく子育て世帯の負担軽減を行うために、さらに政策的な支援を一般会計に求め、小児料金の引下げや対象を18歳まで拡大すべきと考えますがいかがでしょうか。

○森川交通局副局長 神戸市におきまして、子育てと仕事の両立を支え、子供たちの健やかな成長と豊かな感性を育む施策を展開していくとされておりまして、神戸市の行政機関の一角を占める交通局としましても、その趣旨を踏まえまして経営を行っていく観点は重要だというふうに思っております。

先ほどるる御説明いただきましたように、神戸市におきましては地下鉄とか市バスの分野におきまして経済的負担を軽減する施策といたしまして、エコファミリーでありましたりU-15の定期券、さらには地下鉄定期券におけます大学生より低廉な中高生の区分の設定、さらにはこの前、令和6年10月に市バスの運賃改定をさせていただきましたけれども、そのときの通学定期運賃につきましては据置きをさせていただいたとか、あと神戸市内の高校に通学する高校生等を対象に通学定期券を全額補助をいたします高校生の通学定期補助制度など、こういった施策を展開しているところでございます。

交通局自身といたしましては、厳しい経営状況にあります自動車・高速鉄道会計の収支に与える影響を考えると、中高生に対しまして小児料金を適用することというのは非常に困難というふうに考えてございます。

市長部局にということで今お話もいただきましたけれども、市長部局の中におきまして、当然優先順位をつけてどこにお金を財源を配分していくのかについては適切に御判断されるものというふうに考えているところでございます。

その上でなるんですけども、全国的に小児料金は小学生というのは津々浦々全国広がっている状況になってございます。実際皆さん乗られるときにI C O C AとかP i T a P aとかで乗っていただいていると思うんですが、今I C利用者が90%を超える水準までになってきてございます。こちらのほうにおきまして、いわゆる小児というのは小学生を対象に発行させていただいておりますので、中高生に小児料金を適用しようとするすると神戸市独自にI Cカードを適用するとかいうようなことが出てくる、もしくは窓口で学生証なりを出していただいで切符を販売するということが生じるというふうに思っております。

また、学生側からしましても、神戸市の交通局に乗るときは確かに小児料金で乗れるということになるかと思いますが、それ以外の鉄道に乗るときには当然大人料金を払っていただかないといけない、それをしなければきせる乗車という形になりますので、そういった混乱というのもあるろうかというふうに思っております。

先ほど国会の答弁も引っ張っていただきましたけども、そのときの大臣のほうからはいわゆる社会的に根づいた制度であるということで、非常にこういったものを見直すことについては大きな混乱も考えるので慎重に対応すべきというような御意見をいただいたというふうに聞いているところでございます。

引き続きになりますけども、子育て施策を担う部署とも連携を図りながら、子育てしやすいまちづくりに貢献できるように我々としては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。

○分科員（前田あきら） 長いこと御答弁ありがとうございました。

混乱生じると言うんだったら、地下鉄海岸線中学生フリーパスは混乱生じてるんですか。生じてないでしょう別に。

これぜひ先ほど副委員長からもお話ありましたけど、市バスですとか地下鉄全線に拡大をぜひ市長部局とも検討していただきたいというふうに思います。

また、京都市バスで市民優先価格ということで利用者の値下げなどを推進して、これ距離制にも導入を検討したいというふうなお話もあります。ぜひ本市においても市民または小児料金を例えば近郊区を引き下げるなどもぜひ検討していただきたいと、こちらも併せてちょっと要望にしたいというふうに思います。

これ私何で今回取り上げたかといいますと、今回の市バス路線の見直しに関して多くの方々から御意見をたくさんいただいたんですけども、特に若い世代でやっぱり多かったのがK O B E ◆ K A T S Uとか塾で利用するバスの地下鉄料金の引下げを強く御要望をされています。やっぱり親の収入で体験格差つくるのは本当に心苦しいんだという声がありました。

先ほど副委員長からもありましたけども、これ直近の交通事業審議会でも同様の指摘がされていまして、人口減を受け入れる守りの経営ではなくて、若年層や地域の人が利用しやすい公共交通など攻めの経営が大切なんだというふうに御指摘をされているところでございます。

これも質問しようと思ってたんですが、かぶったんですけども、先ほど局長が市バスにとっての意義・役割、これについて民間では解決が困難と思われる多様な社会的課題の解決に率先して応えることなんだというお答えをいただきました。

しかし今回の市バスの大幅減便、これ守りの経営どころか、公共の意義を見失ってるんじゃないかと懸念をいたしております。

そこで、須磨区路線の廃止・減便、4月のダイヤ改正時の大幅減便について幾つかお伺いをい

たします。

須磨区のバス路線見直しは平日153本の減便になります。4月のダイヤ改正でも全市で平日286本の減便と、かつてない規模でございます。

城南局長は本会議で、経営健全化団体に転落すれば、運賃値上げや市民に大きな影響の及ぶ路線の見直しや減便等々に踏み込まざるを得なくなると、市民の足を守るための経営改善だと御説明をされました。しかし、2024年に約1割の運賃値上げ、3年続けての路線の廃止などで、運行本数全体の12%がもう既に減便となっています。これでなぜ市民の足を守っていると言えるのでしょうか、お伺いをいたします。

あわせて住民の理解と協力についてもお伺いをいたします。

昨年的一般質問で局長から、過去の路線再編の反省も受けて地域団体や利用者に丁寧に御説明をすると、6か月前の告知含めて、取り入れる有益な意見があれば取り入れたいと御答弁もいただきました。

この間、交通局は48の団体から意見を聞いてきました。また、経営計画2030に72通、77件の市民意見も出されています。先ほど副委員長からも地域から不安の声があると御指摘もありました。にもかかわらず、2月の都市交通委員会で児玉副局長は我々交通局の案を修正するような水準の意見は頂戴していないと何とも冷たい御答弁でありました。

住民の我慢の限界を超える廃止・減便は中止すべきと考えます。須磨の路線見直しは、この間の説明で地域の理解を得たと言えるのでしょうか。団体からの意見について局としてどのように受け止めているのか、お伺いをいたします。

○城南交通局長 私からは前半の御質問についてお答えをいたします。

委員のほうから10月には運賃改定を、そして黒字が令和7年、そしてそれ以降も計画されているにもかかわらずというお話がございました。

これはこれまでも何度も御説明申し上げておりますけれども、年次の収支はおかげさまで何とか黒字を出そうとしておるところでございますけれども、いわゆる資金不足比率、これが一向に解消できておりません。

これは、まず1つはコロナの際に、いわゆる国のほうから支援をするための企業債、これをたいてもいいというそういう支援がございまして、それを我々としてしっかり使わせていただいたと。そのいわゆる利子の返還とか、元金の返還というのがこの令和6年から始まりつつあるというそれが1点ございます。

それから市バスの車両、こういったものをこれまで大分延命してますし、これからも延命していくんですけれども、とはいえ全部で460台近い車ございます。23年で何とか延命をすると、単純に460を23で割りますと、1年当たり20台の更新をしていかなければならないという状況もございまして、そういったものでやはりお金がかかるということで、今19.6%に達しておる資金不足比率、これを何とかしたいということでいろんな今取組をしておるところでございます。

○児玉交通局副局長 今委員から御指摘をいただきました須磨エリアでの路線見直しに際して各種団体のほうへどのようなこととございまして。

今御紹介いただきましたとおり、昨年12月から各地域団体へ御説明を終わらせていただいて、48団体、今日までの間に御説明させていただいているというところとございまして。

実際我々からは、この見直しをしなければいけない経営状況も含めた背景を御説明をしながら、各地域の御利用に応じた見直しの内容について御説明をさせていただいたというところとござい

ます。

様々御意見を頂戴したのは確かでございます。ただ、今見直しをしなければいけないということについて、交通局の経営状況も含めて、そこについては大筋御理解をいただけたところかというふうに考えてございますし、その中で個別に過去の経緯でこういうことがあったというような御意見を頂戴しているというのもこれ確かでございます。

我々からは交通局案に対して、さらに運行効率が高まるようなアイデア——こういう走り方をしたらもっと効率高まりますよと、あるいはこういうルートを設定をさせていただいたらもっとたくさん乗っていただけるよと——実際にそんな御意見頂戴をいたしたところもあります。このルートに一本化してもらったらいいよというような御提案も頂戴をいたしました。

我々が見直し案を策定する中で把握し切れなかった客観的な事実、こういうものを教示をいただいた場合には当然反映をしていく——計画上可能な範囲で反映をしていくということでございますけれども、2月の上旬に見直し案を停留所に提示をさせていただいた、ホームページにお示しをさせていただいた、ここに至るまでの間にこれに盛り込むべき御意見というところに今のところたどり着いていないというのが現状でございます。

こういったような形で、とはいえこれ2月に公表しましてから、また御意見今後頂戴していくということになるかと思っておりますので、今申し上げました観点で有益な御意見を頂戴できれば、これについては可能な範囲で反映をしていきたいという思いには変わりございません。

○分科員（前田あきら） 引き続きこれから発表したもので有益な意見があれば取り入れるということは、先ほどの御答弁もあったとおりに対応していただくということなんですけれども、先ほど今回の見直し案でおおむね了解を得たのではないかという御認識だったので、私は今回交通局さんが訪問されて、または電話などで対応されている団体からちょっと直接お聞きをした受け止めとちょっと温度差があるのかなというふうに感じる次第でございます。もうこれも具体的に聞きますが、北須磨団地では2回にわたって説明をされたと思っておりますが、対象になっている71系統の廃止について当該団地の了解得られましたか。

○児玉交通局副局長 見直しの背景そのものについては、おおむねこういう背景があるから見直しをしなければいけないんだなということは御理解をいただけたということで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71系統の廃止、これ廃止してもいいよというようなお言葉は頂戴しておりません。

○分科員（前田あきら） 了解得られていないと、地域の方にね。

ほかのところもそうだと思います。ちょっとあまり例出すと大量になってしまいますので、資料も頂いてますけれども、私が聞いた範囲で言いますと、例えば北須磨団地自治会からは、交通局へ土地を過去提供した経緯からも、須磨駅の接続路線の存続を強く要望されていると。これ多井畑地域でも地域活性化に水差すのではないかという御指摘ですとか、そもそも住民要望で実現した89系統を廃止することで、利便悪化の懸念ということについてもこういう表明をされました。

交通局の皆さんが今回策定されました経営計画2030でも、公営交通は市民の皆様の理解と協力なくして成り立ちませんとはっきりうたっている、宣言されているわけですから、先ほどのような修正するような水準というふうに切り捨てるのではなくて、これからもちゃんと対話して路線考えていくんだという御答弁あったわけですからね、まだ数か月あるわけですからね、冷たく切り捨てていいわけじゃなくて、やっぱり住民に向き合っていただきたいというふうに思います。

それで、一般質問でも取り上げさせていただいて、その後、学校園のほうにもいろいろ御意見

を聞きに行っていました。西須磨小学校からは登下校への配慮などの御要望も出ているというふうにお聞きをしています。月見山・東白川・板宿などからも、路線の維持ですとか懸念の解決してほしいとか、代替案こんなんでしょうかとかいろいろ出されたというふうにお聞きをしています。

ここでお聞きをいたしますが、局長、これ当然久元市長にも住民意見を踏まえて御報告をされてると思いますが、久元市長からは再編案の見直しなども含めてどのような御指示や御意見がございましたか。

○**児玉交通局副局長** 交通局の進め方について、当然ながら逐一情報連携をさせていただいているところがございますけれども、交通事業の経営そのものは我々交通局が責任を持って行うということでございます。

そもそも路線見直しの目的、これは市バスの事業をしっかりと永らえていくということでございますので、その中でこれまでの局長答弁でも申し上げましたとおり、お住まいの地域から最寄りの鉄道駅までの足はしっかり確保していくんだとこういう方針で、交通空白地はつukらないというような方針で進めるということについては了解をいただいているということでございます。

先ほど委員のほうから北須磨団地71系統というような御指摘も頂戴しておりました。北須磨団地からは名谷駅・妙法寺駅へ非常に多くのお客様が移動していただいている。JR須磨駅への御利用は極めて限定的だというようなことも踏まえて、今回こういう提案をさせていただいております。もちろんゼロではない、幾つかの方は行っているわけですが、この名谷・妙法寺への足はしっかり確保するということは御提案をさせていただいている。

多井畑の件も御指摘をいただきました。地域からの御要望で89系統というような便設定しておるわけでございますけれども、多井畑のどのエリアを回るのが効率的か、これ意見交換続けさせていただいておりますので、しっかりこれはどのような形がいいのか、最終的なダイヤ設定の中でこういったことも含めて設定をしていきたい。

そういった市民の皆様の利便性を基本的なところで損なわないという方針については市長の理解を得られているというふうにご考えているところでございます。

○**分科員（前田あきら）** ちょっと北須磨団地とか多井畑の話されましたけれども、これ実際説明されてるのは路線の案だけであって、実際の減便の数までは言うてないでしょう。今回予算に合わせてお示しいただいたのは、須磨のアクセスは妙法寺から行ってくださいと言うんだけど、72系統・75系統合わせて平日46便減便をされますよね。

多井畑地域について今回切られる89系統というのは、2013年に自治会が自治会世帯の回収率4割を上回るアンケート取られて切実に要望されて実現して、2019年から始めたばかりの路線です。今回74系統・88系統・89系統を含めて43%も本数を減便する。これ地元の方、知らないでしょう——全体としてこれだけの数を減るといふのは。これを説明されないでおおむね御了解いただいたって、どうやって了解するのかなというふうに思います。

先ほど私聞きたかったのは、市長に今回こういう地域の意見、それこそ本当に交通局の現場の皆さんが48か所も何回も行って現場の声、地域の声聞いてきたと、こういう要望もあったと、住民の皆さんこんな願いなんですよということなので、当然内容についても市長に伝えて、こういう要望ございますと、それに対して交通局のこの案で引き続きいいんですかといつて——これ1月ぐらいでしょうかね、説明終わってるんでしょうから——市長に会いに行ったとは思ってすけども、それに対して市長は引き続きこの案でいってください、何もコメントがなかったと

いう御確認でよろしいですか。

- 児玉交通局副局長** 今御指摘をいただきました。ちょっと誤解があるといけませんので、念のため委員重々御承知だと思いますけれども、89系統というのは廃止ではございませんで、88系統の中で89系統のルートもしっかり確保していくということでございますから、89系統のルートにバスが行かなくなるということは決してございません。

今減便のことも御指摘をいただきましたけれども、我々は類例を申し上げておりますが、2タッチデータというもので日々の御利用状況をつぶさに観察をさせていただいております。需要があるところには当然しっかりとバスの便をつけていく。

今御指摘いただいた70番台の系統、これも実は沿線に高校が幾つか、大学もございます。高校生の皆さん、大学生の皆さんの通学の需要がしっかりある時間帯には増便もさせていただきますし、日中大変恐縮ですが、1時間に5便あったものを4便にさせていただくといったような対応もございます。その中でトータルとしてはこういう便数規模になる。

例えばその多井畑地域につきまして、1時間に何本この地域から駅のほうへ行ける便を確保するというようなことは御案内をしております。その上での議論だということは改めて御報告をさせていただきたいというふうに思います。

こういった地域からの意見、我々のほうでしっかり受け止めをさせていただいております。当然ながら我々の案に反映するべきものは反映をしていく。今の時点では、そこに至るものはないというふうに申し上げますが、今後こういう御意見も頂戴をしていくだろうと。その中で我々は進めていく、この大枠の方針については報告をしているというところでございます。

- 分科員（前田あきら）** 大枠は報告をされてるんですけども、地元からこういう要望、例えば71系統については自治会了解されてませんよということも市長には伝わってないということですか。

- 児玉交通局副局長** 個別具体の細かいところまで全て報告をしているということではございません。

ただ、重視するべき意見、これは過去からもそうですけれども、こういった主立った御意見としてこういうものがありました、だから我々はこう対応しましたということについては報告を上げているところでございますけれども、今回の北須磨団地、確かに71系統の廃止というものについて、廃止していいよというような言質をいただいているというのとは事実でございますが、北須磨団地の皆様には引き続き名谷・妙法寺への足はしっかり確保してまいりますということに加えて、その須磨駅には途中で1度お乗換えをお願いしなければいけないわけですが、そのお乗換えの方法についても、こういうルートで行っていただいたら須磨駅まで引き続きお出かけいただくことができるということも併せてお伝えをしているというところでございます。

これは今後とも北須磨団地のほうから何かお声があれば当然お話ししたいと思っておりますし、我々から何か具体的な提案ができることが、ちょっと今のところなかなかそこへたどり着いておりませんけれども、何かあれば当然コミュニケーションを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。

- 分科員（前田あきら）** 主立った意見については市長にも御報告が行っていると、けれども市長からは今回の路線見直しについて何のコメントも——特段変更のコメントも意見もなかったという御回答ですよね。もう1遍確認していいですか。

- 児玉交通局副局長** 我々が基本方針として持っております交通局案を策定する前に地域団体を回らせていただいて、これ先ほど委員から御指摘いただいた48団体の皆様からお声を頂戴した。さらには学校、沿線の小学校・中学校・高校・大学も回らせていただいて、その中で有益な御意見

については反映をしていくと。この2月に見直し案6か月前に公表させていただきましたけれども、公表以降にまた我々が対応できる可能な範囲の有益な案というのがあれば、これは対応していく。この大きな方針について承知をいただいているということでございます。

○分科員（前田あきら） 主立った意見を報告したけども、今の流れに大筋市長は了解いただいているということなんですよね。住民の福祉に私は重大な影響があるというふうに今回の路線見直しは考えておりますが、市長は何の指示もないどころか、今の交通局案を追認しているということですので、私は市長これ本当に公的な責任を果たしているのかなということについては交通局審査ですので強く指摘をしておきたいというふうに思います。

あと広報の在り方についてお伺いをしたいというふうに思うんですけども、住民の理解の上で今後6か月、もう5か月になりますかね、今須磨区のバス路線の変更案というのはバス停に掲示をされているということで、こんな感じで各バス停に今貼っていただいているということなんですよね。この系統は変更なしとか、ラッシュ時のみに運行になるんですよとかいって、これ菅の台ですかね——辺り書いてあるんですけども、これどれだけの減便になるかというのを書かれてないわけですよ。何で書かないのかなというふうに思います。

これも書き方がね——これ菅の台ですからあれなんですけど、例えば東白川も私見に行きましたけども、本数倍増で便利になって書かれてるんですね。これ実際は79・84系統を統合したら18便の減便ですよ。75系統も朝ラッシュは増便、先ほど言ったことだけは書いてるんですけど、実際は71系統を統合してなお16便の減便なので、これ6か月前の周知って言いながら何でこれ減便の実態数を書かないのかなというふうに、これはもう指摘をしたいというふうに思います。

さらに、これ何でこんなことするのかなどと思ったのは、このバス停の近くにあるベンチなんですよね。これ何か所か見てきましたけど、これがこの案内が貼られてるところのベンチが改定されてまして、何が改定されてるかという、これまでベンチというのは交通局がこう管理していますということと合わせて交通局の電話番号が掲載をされておりました。ところが今回のこの案内と合わせて上から何かシールが貼られて電話ができないようにわざわざされてると。これ何でこんなことするのかなど。御意見頂戴するために今周知してるんでしょう。何で電話番号をわざわざ隠す必要があったんですか。

○児玉交通局副局長 今最後に御指摘いただいたベンチの関係でございまして。

このベンチに記載をしております電話番号というのが以前ございましたけれども、これはあくまでもそういう施設管理のところのものでございまして。各停留所に時刻表を掲出をしております。この時刻表には担当営業所の電話番号を記載をさせていただいております。

今回の須磨エリアの見直しに際しまして、これは御案内のことかと思っておりますけれども、須磨エリアの皆様方に広報紙KOB Eに折り込むような形で広報用のリーフレットというものをお配りをさせていただきました。そこには当然ながら問合せ先の記載もさせていただいておりますし、お電話でお寄せいただける場合には、我々サービスコーナーというものを設けております。あるいはこのリーフレットに記載の番号にかけていただくというのも当然お受けをいたしますし、まずは停留所の時刻表に営業所の番号書いてございますから、そういったところへお電話いただく、ベンチのあるところないところございますので、そういったような対応にさせていただいているということで、ベンチに記載の電話番号を取らせていただいたから電話ができなくなったということについては、少し恐縮ですけども違うのかなというような感覚を持っているというところでございます。

○分科員（前田あきら） だったらもうちょっと電話番号を大きく書いてほしいと思うんですけどね。今回のこの見えますかね。ここに小っちゃく書いてあるんで、一番小っちゃいフォントで電話番号が掲載をされているというわけですから、これは本当に年配の方見れるのかなそもそもというような気もいたしますので、電話ここかければお答えをしていただけるということですので、それは了解してちゃんと聞いていただきたいというふうに思うんですが、本当に利用者の意見を真摯に聞いてほしいというふうに思うんです。

この間、須磨の皆さんに私アンケートを取らせていただきました。ちょっと重たいですので一部持参をいたしました。こんな感じでたくさんの方から御意見をいただきました。

一部紹介いたしますと、28歳、高倉台の在住の方、75系統は通勤・買物・通院・お出かけも利用すると、家の近くのスーパーが閉まってバスの利用も増えた、通勤帯だけでなく他の時間帯も増やしてほしいと、社内のアンケートにみんな書いてるのに何でずっと無視されるんでしょうねとそういうお声でした。

外浜に住む92歳の方、老人で障害者の私にとって大学病院に行く10系統は命綱です、電車に乗換えなんて無理ですと、ますます便利で冷たい社会になることを危惧されますと、こういうお話でした。

77歳の若草町在住の方は、年を重ねてバス停まで歩くのもつらくなった、84系統は住民が年月をかけて実現した路線ですと、なくさないでほしいと。

ほかにも、団地内を巡回すればもっとバスに乗ってくれるなどの改善要望や、運転士の方々は親切でうれしく思っていますと感謝の声もたくさんございました。

これあと5か月、ぜひこれから利用者の声を真摯に聞いて原案の修正も検討していただきたいと強く要望して次の質問に移りたいと思います。

今回のダイヤ改正——4月のほうについてお伺いをいたしますが、これラッシュ時55人でそれ以外45人を基準に減便すると、1時間当たり4から6便減便するというを提供資料で頂きました。

これ平日430本も減便されるのに乗車人員は1%しか減らないという、すごい甘い計算になっているんですよ——今回の計画。

過去の例からいいますと、例えば営業係数が70で成績第5位の76系統という名谷循環バス御存じだと思いますが、これ2年前に平日5便、土曜15便減便して利用者が減りました。1年前に平日7便、土・日を9便減便して、また利用者が減りました。今回平日19便、土・日を17便も減便すると。これ本当に大幅減便で、混雑や間隔増で不便になるから乗らないとか、乗らないからまた減便するという悪循環が起こってるのではないかというふうに懸念をされます。

今回本会議でも大かわら議員が質疑をさせていただきましたが、転倒事故が起こって骨折事故が起こってもなお局長は高齢者の立席乗車は今後も起こり得ると、あとは乗務員の対応だと御答弁もされました。この16系統は今回のダイヤ改正ではさらに減便も予定をされていると——このけがした時間帯もですよ——減便をされると。

乗客に座っていただくことが何で過剰な供給というふうにおっしゃるのが本当に訳が分からないと。高齢者やベビーカー利用者が乗れなくて、本当に混雑するのではなくて、乗車から降車まで市民の皆さんが座って安心かつ安全で乗っていただくことというのは本当に当たり前ではないかというふうに思います。

経営計画の冒頭にも安全・安心が大前提だと皆さんおっしゃっていらっしゃいます。坂道が多

い神戸のバス路線で、高齢者にも立席当たり前を押しつけて転倒事故が起こったら乗務員のせいにされると。その運転士も給与カット10%や、先ほど御質問もありましたように時間外勤務が常態化している中で、審議会からも安全・安心にとって致命的かつゆゆしき事態だと指摘もされています。

これに対していつも回答が返ってくるのが、結局経営健全化の19%なんだという指標のことをずっと繰り返しをされるということで、ちょっと聞きたいんですけど、本当にだったらですよ、一般会計にもっと求めていただきたいというふうに思います。

その点でちょっと1点、これも御要望で質問したいと思うんですけども、時間の関係で絞ってお聞きをいたしますが、国の交付金を活用した物価・原油価格高騰補助というのをずっとされて、最近では軽油価格が落ち着いたからちょっと低調になっていると。でも物価全体の高騰はまだ続いている下で、さらにアメリカとイスラエルによるイランへの国際法を無視した先制攻撃と戦闘が続く下で、燃料価格の再高騰の動きも見せています。

市バスの経営悪化を避けるためにも、情報収集を強めて価格の高騰に見合った追加の支援を市長に求めるべきだと考えますがいかがでしょうか。

○森川交通局副局長 先ほど経営に対しまして一般会計から補正予算で御支援をいただいているということについて触れていただいたかというふうに理解をさせていただきます。こちらのほうにつきましては、いわゆる県・市で通常の民間の路線バス会社さんとかに対して御支援をされている部分につきまして、公営交通は対象にならないという中において、我々に対しても御支援をいただいているものというふうに考えているところでございます。

当然我々が置かれています状況、経営におきましても、かなり昔でいくと数十円という単価だったわけですが、今100円を超えるような単価になってございまして、かなり高騰している——落ちてきているとは言いつつ、今も戦争がという状況がございまして、これからどう跳ねるか分からない状況にございまして、我々としては財政当局にきちんと経営状況を御説明をしていくということは非常に重要だというふうに思っております。そこについては我々としても今までも努力をしてきてございまして、これからも努力を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。

その上でどういう形で財源を振り分けていくかというのは当然財政のほうで考えられることというふうに理解しているところでございます。

○分科員（前田あきら） 説明した上で結局は財務でという話になるんですけども、森川さん財務にもいらっしゃったからよく分かると思いますけれども、例えば先ほど冒頭、経営悪化の原因の1つがコロナの企業債の負担が重いということをおね、これ分かります。分かります。だったら今この利子補給にとどまらず、元金償還の財政措置って今国に求めてきたわけでしょう——神戸市としてね。だったらこれ一般会計がその間支援するというのは当然の立場ではないかなというふうに思います。

それで冒頭の話に戻りますが、公営交通の意義・役割、審議会の答申でも繰り返し言われてたことを局長御答弁先ほどされたと思います。公営の意義・役割は民間企業だけでは解決が困難と思われる多様な社会的課題の解決に率先して応えることなんですと。

これ審議会答申、この次がございまして、具体的にはまちづくりへの寄与、高齢者の社会参加への貢献、福祉的配慮、市民の足の確保、一般行政施策との密接な連携というふうにされていると。この立場で、これまでも市民生活に不可欠な路線維持などのために経営改善促進補助を一般

会計から繰り入れられていますが、2024年から行財政局——先ほどの財務に制度改悪されて、2024年には約1.5億円、'25年度には2.5億円の減収、こうなってるわけでしょう。

交通局職員の皆さんが市民の足を守る、運転士も含めて必死に頑張っている。御説明に行ってる方々、地域の方に本当にどなられながら御説明されてるわけでしょう。そのときに神戸市の一般会計が公共の役割後退させて交通局の足かせを重くしてどうするんですかというふうに私は言いたい。皆さん頑張ってるというんだったら、胸を張って必要な要望をしていただきたいと思うんですよね。神戸市バスの経営が本当に大変なときこそ公費負担で応援していただくと、交通局として経営改善促進補助金は従来どおり負担、補填してほしいということも強く要望してほしいなというふうに思うんです。

もう時間がありませんから言い切りになるかもしれませんが、経営健全化団体に転落すれば困るというようにずっと繰り返されてるんですよね。けど別に国から支援やペナルティーが特段あるわけじゃなくて、例えば児玉さん御承知だと思いますけども、2009年に京都市バスが経営健全化団体になった、脱却するまで4年間、早めに脱却したそうですけども、局長の言うような運賃の大幅な値上げとか、市民に大きな影響が及ぶ路線の見直して京都で別に起こってないわけでしょう。逆に10%の料金値上げですとか、過去3年間で全体の12%運行本数を減便、こっちのほうが——今やろうとしてるこのほうがまさに経営健全化団体に等しい行為してるんじゃないですか。

こうならないようにすると言うんだったら、ぜひオール神戸で神戸市交通の役割をしっかりと果たすために支援を求めていると強く要望して終わります。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、木戸理事、発言席へどうぞ。

○副主査（木戸さだかず） こうべ未来の木戸です。午前中、須磨区の選出の議員が3人続きますので、今回須磨区の再編というのがありますので、このあたり質問がかぶることも御容赦いただきながら、ちょっと前向きに質問していきたいと思しますので、どうかよろしくお願いを申し上げます。

まず1点目なんですけども、地域との協働による持続可能な市バスの路線についてを議題としてお伺いしたいと思います。

今年8月に須磨区で予定されています市バス路線の再編につきましては、私の元にも市民の方々から不安や不満の声たくさん寄せられています。

私自身もこれまで繰り返し路線再編に対する市民の思いを交通局にはお伝えをしてきましたが、市営バスの路線見直しは、やはり市民の日常生活や移動手段に直接影響する極めて重要な政策判断です。これが赤字だからという理由だけで再編が進められるのであれば、市民はその判断に納得できず、地域に不信感や分断を生むおそれがあります。

今回の再編に当たりましては、昨年末から今年2月にかけて関係自治会等へ説明されてきました。先ほど来から質問もございましたが、この自治会や地域の反応を交通局としてどのように受け止めておられるのか、まずは今回の再編に臨む交通局の姿勢と認識についてお伺いをしたいと思います。

○城南交通局長 お答えいたします。

須磨のエリアでございますけれども、ここは鉄道網が比較的充実しております。その一方でバスの路線が並行で走っておったり重複したりということで、1つの住宅地から複数の鉄道駅への

接続がされておりまして、それぞれの路線が赤字になっているという、そういう意味では効率の悪い区間が多く見られる場所がございます。これらを最寄り駅を絞りまして、そこに集約・整理することによって収支の改善を図っていこうというのが今回の目的でございます。

今回の路線の見直しに当たりましては、先ほど来御説明しておりますように、昨年の12月以降、沿線の地域団体、学校等々約50団体に説明を行いまして、意見の交換を行ってきたところでございます。その説明に際しましては、我々の現状の経営状況、これをお伝えいたしまして、将来にわたって地域交通を維持していくためには、現在の利用状況に見合った規模への見直し、これを行うことの必要性について、総論としておおむね理解は得られたものと考えているところでございます。

ただ一方で個別の系統の見直しという各論におきましては、やはり地域ごとの歴史的な経緯であったり生活の実態であったりそういうのがございまして、理屈では分かるけれども、過去からのバスの走らせ方といった経過、これを踏まえると理屈では割り切れないというそういうお声であったり、特定の時間帯の便の確保であったり運行ルートに関する具体的な要望であったり、地域の実情に応じた意見をいただいております。

これも先ほど来申しておりますけれども、地域からより運行の効率を高める案、より多くの御利用が見込めるといった有益な提案、あと見直しの作成過程で我々が把握し切れなかった客観的な事実、こういった情報を頂戴した場合には交通局案に反映するといったことも御案内してきたところでございますけれども、2月の段階では当初案により全体周知させていただくということになったところでございます。2月に周知を行いまして8月まで6か月でございますので、この間にも利用者の皆様方からいろんな御意見・御要望がいただけると考えております。

今後いただいた御意見・提案、これを生かしつつ実施に向けまして丁寧な周知に努めまして、持続可能なバス路線の維持・発展に全力を尽くしてまいりたいと考えております。

- 副主査（木戸さだかず） 先ほど来からそういう説明というか回答があったと思うんですけどね。要は今回当然反対されている自治会も今もあるわけなんですけども、何が言いたいかといいますと、今回説明いただいた中で、やっぱりこれまでどのような基準が下回ったら見直しの対象になりますよとか、どこが判断の分かれ目なんですよというデッドラインとかそういうものが従前からあって、そういうのがきちんと示されて、今こういうところなんですよというのが随時分かるようになっていたりすると、もう少し納得感があると思うんですね。今回ぼんと来てこういうデータですわみたいな話でされても、やっぱりこの市民の足を守ってほしいという意見が当然出て、そこには大きな乖離が当然発生するわけです。

先ほど来から言っておられますように、資金不足比率とかそういうの問題重々あることは私も理解させていただいているんですけど、やはり市民からの目線と交通局からの目線で相入れない部分ってやっぱり存在するのはもう仕方ないことなんですけども、やっぱり存在してると思うんです。だからこそやっぱりもっとデータを見える化して、どこからが危険ゾーンですよみたいなことがもう少し市民に分かるようにしていただきたいなと思うんです。

特にデータいろいろお持ちだと思んですけど、そういうものが内部資料として持ったままになっていないかというのは非常に思うところがありまして、こういうものをもう少しきちんと出していただきたいと思いますと思うんです。

やっぱりこれは限られた財源とか人員をどこにどの程度優先的に投入するかという全体のバランス、公営交通として守るべきサービス水準をどこに置くのかって市民としっかり共有をしてい

ただきたいと思います。そういったやっぱりプロセスというか、ずっとやっていくことが、市民が地域の大切な財産だなど、守っていかなきゃいかんなどと一緒に課題を共有できることになると思うんですけども、この点について、こういった取組にやっぱりしっかり視点を向けていったきたいと思うんですが、この点についてお考えをお聞かせください。

○城南交通局長 お答えいたします。

バス路線の在り方につきましては、持続的な交通ネットワークの構築、これが非常に大事でございますので、これまでも科学的なデータ、これを有効に活用いたしまして、移動需要に応じた適切なバス路線の検討を行ってきたところでございます。

これのベースとなっておりますのが、有識者会議において専門的な見地から御意見をいただきまして令和4年の3月に発信いたしました、データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方、これがベースにございます。その客観的な指針を参考にしながら、利用実態を踏まえた上で需要に応じた見直しを現在進めておるところでございます。

利用実態の具体的などころでございますけれども、これは沿線において拠点性のある施設があるのかなのか、そして坂道などの地域特性があるのかなのか、あと代替りの輸送手段があるのかなのか、あとバスの運行時間であったり運行距離であったりそういったことを総合的に勘案をして定めておるところでございますので、委員のほうから御指摘いただきました一律的な基準でということとはなかなか難しいといえますか、それでもって我々も決めておるものではないということをお話ししたいと思います。

ただ我々の原理原則としましては、住宅地から最寄り駅につなぐこと、一度に10数人お運びすることで経済性を発揮すること、それはやっぱり今後目指していくべき必要最低限の要件であると考えておりますので、例えば最寄り駅を越えまして不合理に遠い駅まで接続しているとか、御利用の方が数名にとどまるなど運行効率の悪い路線というのは、当然我々の見直しの対象にしてまいりたいと考えているところでございます。

また、路線の見直しは単なる経費削減ではございません。限られた経営資源である運転士、そして車両、これをどこにどう振り分けるかという全体最適の観点からも実施しておるところでございます。こういった基準とか考え方を、これを見直しになった地域の利用者に対しまして丁寧に伝えていくことが重要と認識しておるところでございます。

○副主査（木戸さだかず） 今丁寧やっていくということなんですけど、今回なぜこういう市民の問題というか出てきてるかいと、やっぱり双方向——今回説明に行っていたんですけど、ふだんから市民の方もこのバス路線危ないとか、やっぱり地域で守っていかなあかんなどというふうな意識を醸成していくというのは物すごく大事だと思うんです。

いろんなフォーラムとかされてるんですけど、やっぱりもっとデータを見える化して、データを用いながら市民の人と双方向でコミュニケーション取れるような戦略的コミュニケーションというんですかね、何かそういうふうな取組が必要で、それにはもっともっとデータをどう加工するとか、そのプロセスをどう見せるかというのは、やっぱり今できてないんじゃないかなと思うんです。

今の答弁でもあるように、大体今交通局やっておられるのは、言われたらきちっと答えるとか、その審議会でしたっけ、何かデータを活用したバス路線のあり方みたいな話、今ありましたけども、内部ではやられてるんですけど、それをもっともっとやっぱり公開して行って、コミュニケーションツールとして用いるようなことが大事だと思うんですけど、そのあたりちょっと再度御

見解をお願いします。

- 児玉交通局副局長** 理事のほうから御指摘をいただきました戦略的なコミュニケーションというのは、これは変わっていくということに対して御納得いただくための手法の1つだろうというふうに思っています。

我々データの積上げというのは日々膨大にございます。ここから何を読み取るのかとか、あるいは将来予測をどうつくっていくのか、さらにはその判断の根拠というのを丁寧に御説明をしていくということが必要だろうというふうに思っています。

データというのはあくまでも判断における1つの要素でありまして、どのようなデータをどのように分析をしてどのような結果をどういうふうに示すかと、こういうところはしっかり意識をしていかなければいけないというふうに思っています。

実務的には、この我々が持つてる市バス事業に対しての実務的なデータというものを基本的にはやっぱりオープンの状態にする必要があるだろうというふうに思っています。これ見える化ということで今進めてございますけれども、これはお示しする手段ではありますが、確かに今御指摘のその加工という意味では少し弱いのかなというところもございます。

今フォーラムのことも御指摘をいただきました。全体としてこうだということはあるあいう場でお示しをできるわけですが、この須磨エリアでの御説明でも先ほど来少し話題になっておりますが、例えば北須磨団地の71系統の御利用に関して御説明を申し上げる場面では、北須磨団地から今毎日1,000人の方が地下鉄駅へ向かっていただいていると、その中で71系統で須磨駅へ行っている方は20名にとどまっているとこういうこともお示しをさせていただきます。

71系統の御利用の主軸というのは実は啓明学院から高倉台のほうにあるんだと、こういうことをデータでもってお示しをする、こういうことを御説明申し上げると、確かにそこは難しいねというような御意見にも通じたところがあったというのはもう我々も経験したところでございます。我々のその分析結果というものを一方的に私たちはこう分析しましたからこうですということではなくて、頂戴するお声をいただきながら、そういう視点もあるのかと、そういう視点でもデータをもう1度見直してみようかと、こういうような形で議論を深めていくというプロセスも必要だろうというふうに思っています。

客観的なデータというのは土台としながら、我々の意図といただいた御意見の中で、将来的な方向性、事業をしているのは我々ですので、これをお示しするという意味では、データを基にどうお見せをするかということも含めてしっかり考えていく、それをコミュニケーションツールにしていくというような形で進めてまいり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（木戸さだかず）** 多分コミュニケーションという概念というんですかね、その考え方がちょっとずれてるのかなと思うところがあるんです。

というのは、私今回、須磨浦通の自治会からもちょっと呼ばれまして、説明してくれみたいな感じで説明してたんですけど、やっぱり健全化比率の話とかしても、そういう背景があるのねみたいな感じで、今回この再編に関係がないからといって、交通局は当然説明に行っていないんですけど、その自治会の方は全く分からないんですね。

その自治会の方は、やっぱり1本で名谷駅行きたいとか、昔はあったんやとか、いろいろバスに対する思いとか、こういう再編が起こるならどう影響があるのかなというのを教えてくれいこうことで行ったんですけど、やっぱり市民の方はこのバスに対してはすごく関心が多いんです。

関係の自治会だけ再編するから赴きますというのは、その都度その都度何か事が起こってから行くみたいなのは、やっぱりコミュニケーションとしてはどうなのかなと思うんです。やはりふだんから市民全体に、ここの当該バス路線とかいろいろあるので、この辺りが今どんな状況ですよというのを分かりやすいようにやっぱり伝えていくというのが大事だと思うんです。

そういう意味では今、見える化とかいろいろやっておられますけど、あれ混雑状況とかだけあって、このバス路線が今どんな状況か、本当に持続できるのかというのが市民には全然見えてないんですね。私も北須磨団地に住んでいますけど、コープさんがあって、そのコープを一生懸命使わないとなくなってしまうかもしれないみたいな危機感で、やっぱりお祭りのときはしっかりそこで買おうとか、いろんな住民の意識が生まれるので、そういうコミュニケーションの在り方をしっかりこれから検討していただきたいなと思うんです。

やっぱり今のやり方では結構不十分だと思うので、この須磨の選出の議員からも3名出ましたけど、みんなそれぞれ声が上がってるのはそういうことだと思うので、ぜひ考えていただきたいと思います。

続きまして、路線見直し後の対応についてもお伺いをいたします。

令和6年4月に実施されました兵庫・長田エリアにおける市バス路線再編は、今後の市バス事業全体の方向性を占う言わば試金石となる重要な取組であったと認識をしています。

しかしながら、再編後においてどの程度の経営改善効果があったのか、また路線見直しの前後で利用動態や利用者満足度がどのように変化したのかといった点について十分な検証結果が市民に共有されているとは言い難い状況です。この点は、政策を評価し、次に生かすというPDCAサイクルが十分に機能していないのではないかと懸念を抱かせるものです。

路線再編によってどのような課題が解決され、どのような課題が依然として残っているのか、さらには新たに生じた課題は何であったかについてしっかりと総括することが必要であり、こうした繰り返しなくしては、市民や利用者の共感を得ることは難しいと考えます。

仮に当初想定していた効果が十分に得られていないのであれば、その結果を踏まえ、再修正や目標の見直し、利用促進策の強化など機動的なフォローアップを行うことも重要です。路線再編は1度決めて終わりではなく、効果検証に基づき柔軟に見直し、言わばアジャイル型で運営されるべき施策であると考えます。

そこで、兵庫・長田エリアの路線再編について現在どのような効果検証を行っているのか、またその結果を今後どのように市民に示し、次の施策や他地域の路線再編にどのように反映していく考えなのか、当局の見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長** 令和6年4月に実施をさせていただきました兵庫・長田エリアでの見直しというのは、まさにこういう形での現状の見直しのスタイルになってから初めてということでございまして、今後の市バス経営の方向性を決める重要な取組だというふうに認識をしております。

御指摘をいただきましたとおり、その成果を客観的に検証するあるいは次の改善につなげていくというのも、これも我々必要なことだというふうに思っております。

実際に見直し後でございますけれども、2タッチデータを使いまして、どういう形でお使いいただいているかということとはつぶさに観察をさせていただいているところでございまして、令和6年度の決算の中では、これはホームページにも掲載をさせていただいておりますが、路線別経営状況というのを載せてございます。この中で今回見直しの対象にいたしました15の系統全体で1億4,000万強の収支改善が図れたと、輸送効率が6.8%程度向上するというような形で、事業の

持続性を高めるという観点で一定の効果が発揮されたというふうに考えているところでございます。

ただ一方で見直し後には、これは見直し直後でございますけれども、局所的に混雑が生じるとかあるいは乗り継ぎをお願いするようなところで案内方法に課題があるとかいったようなところがございます。これはその都度都度お声をいただくあるいはそういう状況を確認をいたしましたら打ち手を講じていくというようなことを機動的にやってきたところでございます。

再編というのは1度やって終わりということではございませんで、当然改善をしていかなければいけないというふうに思っております。期待した効果が十分に得られてないところについては当然ながら再見直しということも考えていかなければいけないというふうに思っております。

1度の見直しで終わらせるということではなくて継続的な検証と必要な修正というのを今後図っていく、今申し上げましたその効果というようなものにつきましては、これは今、市バス全体の取組として、例えば市バスフォーラムのようなところで、いろんな形でお伝えをしているというところでございますので、どういう形でお伝えをしていくのが最も効果的か、あるいはお伝えをより広めていくことができるかということを含めて、考えていきたいと思っております。

○副主査（木戸さだかず） 1億数千万円の効果があったということで、何かどこかホームページか何かに掲載してるということなんですけど、この路線の見直しによって、住民さんがどういふふうな意識であったとか、何かそういうのも含めて、路線見直しの効果みたいな項目に分けて公表はされてるんですか。

○児玉交通局副局长 今、理事から御指摘いただいたような、この兵庫長田エリアでの路線見直し効果という形で、1つの形にまとめたものはまだできておりませんので、そういったものを今後、どういう形で考えていくか、どうお伝えしていくかというのは検討課題だというふうに思っております。

○副主査（木戸さだかず） やっぱり赤字が多いので、市民に理解を求めていかなきゃいけないという意識は当然持っておられて、それをやっておられるわけですから、路線見直ししたところで、住民がどう変わって、どういうふうな声が上がっているのかも含めて、数字と、やっぱり声と合わせて、それをセットにして公開していくというのは、物すごく大事なことだと思うんで、今から検討するのではなくて、本当、見直しするときに、公表の仕方も含めてやっぱり検討する。そのやっぱりストーリーをきちんと持って書いていただきたいと思うので、これから急いでやっていただけたらと思いますので、よろしく願いをいたします。

続きましては、誰もが利用しやすいバス停留所ということで、バス停について質問をしたいと思います。

これまで交通局では、誰もが利用しやすいバス停留所の整備として、主に上屋整備やベンチ設置を進めてきており、この対策につきましては引き続きスピード感を持って進めていただきたいと思っております。一方で、現在は従前のバス車両の仕様と異なるノンステップバスの導入が進み、いわゆる入り口、乗車口が、バスの後ろから真ん中に変わるというふうなことが進んでおまして、バス停留所における防護柵等のミスマッチによる正着困難な事案が生じている停留所があります。正着困難なバス停では、高齢者や障害のある方々等が乗りにくい状況が発生することはもちろん、安全面でも問題があります。国土交通省道路局が定める道路の移動等円滑化に関するガイドラインでも、バス停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましいとされており、「移動

（いつも）に感動を」をテーマに掲げる交通局にとっても、改善すべき課題であると考えます。

今回、現場の運転士らから聞き取りを行いましたところ、須磨区内のバス停のうち、3割弱の145停留所が正着しにくいとの回答をいただきました。こういった状況を踏まえ、まずは全バス停留所の現状を把握するバス停留所カルテを早急に作成すべきと考えます。調査につきましては、運転士が日々、簡易に回答できるようなデジタル化というのも検討いただいて、現場の知見をデータとして吸い上げてはどうかと考えています。その上で、そのデータ結果に基づき、リスクの高い場所からの優先改善を図る工程表を策定し、安全な乗降環境を整備すべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長** 誰もが利用しやすいバス停ということで、御指摘のとおりだと思っております。上屋、ベンチの整備も順次進めているところでございます。なかなか整備が進むにつれて、整備できる箇所、物理的に可能な箇所が減ってきているというような課題もありますけれども、これは引き続きしっかりと進めてまいりたいというふうに思っております。

市バスの車両の仕様の違いでバス停に正着できないという御指摘でございますが、今、理事のほうでも市バス運転士に聞いていただいたということでございますけれども、どうやってもバスがつけられないというような状況にあるという所、恐れ入ります、直ちに今、具体的に承知をしているところではございませんが、当然ながら乗り降りしやすい環境をつくっていくということは、我々バス事業者として重要な視点だというように考えてございます。

バス停ごとの状況を把握をしたいというふうに思っております。課題を可視化するという意味でも、バス停留所カルテ、これは我々も課題認識持っております、今、材料を相当数集めておるところでございます、このカルテの整備、進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。

さらに、このカルテの情報をブラッシュアップしていくという意味で、現場の運転士から日々情報収集してはどうかという御提案でございますけれども、これもバスの運転士というのは通常、出庫・入庫のとき点呼がありますし、その中での報告というのがありますが、バス停に特化した情報をさらに集めやすくするというような手法というのは、何か考えられるんじゃないかというのは、アイデアとして頂戴をしたいというふうに思っております。

一方で、バス停の具体的な整備ということになりますと、バス停のほとんどは道路上にございます。道路管理者ともよくよく相談をしながら、どういう手法が可能なのか、これはバス停カルテで課題を見つけながら、対応を進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。

○**副主査（木戸さだかず）** 今、なかなかまだ把握できてないという答弁だったと思うんですけど、私も、ちょっと運転士さんからこれ頂いた写真でして、自分で撮ろうかなと思ったんですけども、撮っていただいてまして。例えば、バス停でバスを止めると、運転士さん、降りてまた写真撮っていただいているんですけどね、前の扉を合わせて正着すると——これ正着できるバス停なんですけどね、すると後ろの扉はベンチの前に来るとか、こういうやっぱりバス停あるんです。これが結構な数であるっていうことで。じゃあ、扉の位置をこう合わせてやると、例えば前の扉を合わせてこういくと、どうしても後ろの扉が離れるんです。これまだましなほうでして、私、北須磨団地東口が最寄り駅なんですけど、そこで見てると、もっと後ろが離れて、大体高齢の方は、まず道路に降りて、それからバスに乗るみたいな、やっぱりバス停が結構多いんですね。

これ、何が問題かという、バスが後ろが振れることによって、やっぱり後続車にもかなり道路上危ないですし、特に須磨区の北のほうは車椅子の方とか高齢者も多いので、正着できるとい

うのは物すごく大事だと思うんです。これ、何が要因かというのと、いろんな要因も当然あるんですけど、やはりバスの仕様が、扉の位置が変わって、柵の位置を切っていただいたりするんですけど、入ってから扉の位置をどこに合わせるか。もうちょっと前まで行ければ正着できるんですけどみたいな所もあったり、やっぱり柵の位置がおかしいとかで正着できないみたいな、いろんな要因があつて。感覚的に大体3割ぐらいは正着できないで困っているんだみたいな。これ、バスの労働組合さんからも、実は交通局のほうに要望を上げてるんだみたいなことを聞いてたんです。それが今の回答だと、ちゃんと受け取られてたのかなとも思うので、再度、きちんとこういうところを点検していただいて、やはりバス停、きっちりと正着できるように改善していただけたらと思いますので、よろしくお願ひいたします。

それでは最後に、交通局におけるブランディング戦略についてお伺いをいたします。

交通局では、市営地下鉄沿線価値の向上や海岸線エリアのブランディング強化を掲げています。このブランディングとは、単なる広告宣伝ではなく、組織としての独自の価値を明確に定義し、それを市民や利用者の体験や記憶に刻んでいく一連の戦略的なプロセスであると考えています。

そこでお伺いをいたします。交通局としてどのような価値を提供する組織でありたいのか、ブランドアイデンティティーをどのように定義しているのか、またその価値を日々の利用体験や沿線でのまちの変化を通じて、どのように市民に実感してもらおうとしているのかお示してください。経営計画2030では、各分野でK P Iを掲げられておりますが、これらはブランド価値向上の結果として達成されていくものと考えています。ブランドアイデンティティー確立に向けて、どのような具体的な戦略を描いているのか、交通局の考えをお伺ひいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。まず、神戸市交通局といたしましては、企業理念がございませう。これが、移動（いつも）に感動というものでございませうけれども、それに加えて使命といたしましては、関わる全ての人の笑顔あふれる毎日をつくる、そして移動を通じてまちの発展に取り組み、社会の成長につなげるという、こういった企業を目指しておるところでございませう。これが全体の考え方でございませう。

今御質問がございました市営地下鉄についてでございませうけれども、まず西神・山手線におきましては、市の施策とこれは連携いたしまして、この西神・山手線の主要駅——ターミナルの駅でございませうけれども、ここの拠点機能、これを強化してまいりたい。そうすることによって魅力づけをしまして、沿線価値の向上につなげていきたいと、これが西神・山手線の一番我々が大事に取り組んでおるところでございませう。

そして、海岸線でございませう。海岸線は、ノエビアスタジアムであるとか、兵庫津ミュージアム、こべっこランド等々、ポテンシャルある施設を有しております。これらにそれぞれ共通するのが、スポーツであったり、音楽であったり、アートであったり、そういうものが共通するのかなということで、海岸線をこの3つの部分で今、ブランディングをしたいということを今目指しております。例えば、スポーツですと、ヴィッセル神戸が御崎公園が最寄り駅でございませうけれども、ここを10月にはクリームゾンレッドに染めまして、かつ階段とか踊り場等々は、ヴィッセル神戸がタイトルを獲得するまでの歩み、これを壁紙で紹介するなどしています。それから、音楽によるブランディングは、海岸線全駅にストリートピアノを設置している、加えましてハーバーランド等々で、K O B E まちなかパフォーマンスなんかを行いまして、駅構内で音楽に触れることができる空間というふうにしておるところです。あと、アートにつきましては、令和7年度より文化スポーツ局と連携いたしまして、海岸線全駅、これを美術館に見立てるような S u b w a y

Museumというのを展開しておるところでございます。いずれにいたしましても、オール神戸市で取り組んでおりますこのリノベーション・神戸による、まちの顔づくりであったり、あと海岸線におけますこの3つのブランディングであったり、こういったことに取り組むことによりまして、より多くの方が地下鉄に乗りいただける。そうすることによってKPIに掲げます乗車人員の目標、これに達することに資するというふうを考えておりますので、今後とも関係部局、区役所、まちづくり等々の外郭団体などと連携いたしまして、しっかりと沿線価値、ブランド価値の向上に取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○副主査（木戸さだかず） 私が思うのは、神戸のこの地下鉄も含めて、地下鉄って三宮から西のほうなので、広告価値でいうと、やっぱり大阪とか東京とかは圧倒的で、それから比べるとちょっとローカルな路線だと思えます。そういうところで何をしたらいいかという、やっぱり地域とのつながりであるとか、地域の人がどう参画するかみたいなのところとか、地域のストーリー性みたいなのが大事だと思うんですね。

そういう意味でいうと、例えば神社とか、昔からの灯籠とか、石の柵とかに、金幾らとか、やっぱり地域の人が寄附をして、みんなで守り育ててきたみたいな、やっぱりそういうのが連続と受け継がれて維持できているという背景があると思うんです。って考えると、このローカル線のできるということ、やっぱり一市民であるとか、一企業とか、一商店さんであるとか、例えばちょっとした名前を書いて支援してるんだみたいな。よく並木町でも、大阪で見かけたんですけど、誰々さんって名前が書いてあったり、打ち上げ花火でも、この人が1万円払って打ち上げましたとかいろいろあるんですけど、そういった個人参加みたいなのところの機運も盛り上げていただけたらなと思うんです。

それともう1つ、海岸線には2000年に生まれた赤ちゃんの手形がありまして、たくさんやっぱりお生まれになって、そこから有名なアスリートであるとか、韓流アイドルであるとか、そういう方も出て、そのファンの方とか、その手形、足形を見に来られたりもするので、そういう選手とのストーリー性みたいなのところもしっかり発信できるような、そういった取組もしていつてはどうかと思うんですが、そのあたり御見解いただけますでしょうか。

○森川交通局副局長 ブランドを構築するとか、実際、乗っていただくためにストーリーというのは非常に重要なことだというふうに考えてございます。地域の方とか、そういった著名な方に、どうやってそういったものを、思いを一緒に持っていていただいて御参画いただけるのかということにつきましては、いろいろ課題もあるかと思えますけども、様々な手法を、機会を捉えながら、我々としても取り組んでいきたいというふう考えているところでございます。

○副主査（木戸さだかず） ぜひ今回、ちょっと課を再編して営業課、できたと聞いておりますので、そのあたりしっかり取り組んでいただけたらと思いますので、よろしくお願ひします。

以上で質問を終わります。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

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。

午後1時15分より再開いたします。

（午後0時15分休憩）

（午後1時15分再開）

○主査（門田まゆみ） ただいまから予算特別委員会第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、平井委員、どうぞ。

○分科員（平井真千子） よろしくお願ひいたします。

まず、市バス路線における新長田駅の拠点性についてお聞きをいたします。

新長田駅は市営地下鉄の西神・山手線、海岸線、JR神戸線という鉄道3路線が乗り入れる長田区の交通ターミナルであるものの、市バス路線やダイヤは減少の一途をたどっております。次年度は須磨エリアを中心としたバス路線の見直しや、既存路線の減便が予定されておりますが、その中には新長田駅への影響がある路線も含まれております。このことによりまして、交通の要衝としての拠点性の低下を危惧しているところです。まず、交通局としての現状の新長田駅への拠点性の評価について伺います。

○城南交通局長 お答えいたします。新長田駅でございますけれども、これは各鉄道会社が乗り入れておりまして、神戸市西部におけます重要な交通拠点であるというふうに認識しております。また、市バスも路線網が複数、新長田駅のほうに接続しておりまして、やっぱりこの新長田駅というところが、市内の主要な結接点の1つであるということ認識しております。

新長田駅周辺は、三宮、須磨等々への各鉄道網が充実しておりますので、これらと並行しているとか、重複しているバス路線については、運行効率の観点から今、見直しを図っておるところでございます。須磨エリアを中心とした今回の見直しにつきましても、基幹となります鉄道の輸送力、これを最大限に活用した上で、バスについては、いわゆる住宅地からのフィーダー輸送の機能、この役割に重点を置いた見直しを行っておるところでございます。いずれにいたしましても、市バスは鉄道駅へのフィーダーとしての役割、これを担うとともに、鉄道への乗継ぎの利便性、これを高めてまいりまして、新長田駅の交通結節点としての拠点性価値、これの維持・向上に努めてまいりたいと、こう考えております。

○分科員（平井真千子） このたびの須磨エリアを中心とした路線見直しにおいて、例えば13系統は、板宿－新長田間が短縮をされ、板宿駅発着とする見直しが行われます。13系統は東西に整備された鉄道網に連絡をし、南北移動の利便を図る路線であります。東は兵庫駅、西は新長田へと、バス以外の代替交通機関のない地域であります長田区山麓線を運行しております。過去に長田北部地域から新長田駅への交通需要を満たす路線が不十分な中で、新長田駅への足を一定確保してきた経緯もあることを踏まえると、バス路線の効率化の中において整理されますことを、非常に残念と感じております。

震災以降の神戸市西部の復興、まちづくりの中で、新長田をにぎわいの拠点と位置づけて、様々な活性化策が行われてきました。しかし、鉄道路線でつながっていない北部の市街地からはアクセスが悪いために、新長田の活性化に貢献できる区民、また住民は限られてまいりました。それでもこの問題を提起し続けてきたことで、これまでの再編におきましては、長田区北部から新長田駅への接続について努力されてきたことを評価しております。その理念がこのたび後退しようとしているのではないかと、その新長田への接続ということが、やや軽んじられるような、そういうことを象徴している再編になってないのかなと、そのような印象を受けたものであります。バス路線の見直しに当たりましては、各地域においてどのような政策で、どこを拠点駅と考えて需要に応えるべきなのかということに、しっかりと留意していただきたいと思っております。鉄道駅へのフィーダーとしてバスが機能するようという御答弁でございまして、そのことはよ

く理解をしておりますし、そのことを効率的に進めていただくというのがいいとは思いますが、どこに、どの鉄道駅でもいいというわけではなくって、やはり神戸市が行っている政策の中で、接続すべき拠点駅というのがあるかなと思いますので、またそういう潜在的な需要というものも掘り起こしながら進めるべきと考えておるんですけども、いかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長** まさに御指摘をいただきましたとおり、我々はお住まいの地域から、最寄りの鉄道駅へフィーダー輸送をさせていただくということを大きな柱にしてございます。ただ、これは当然ながら、その鉄道に乗り継ぐという需要もあれば、その鉄道駅周辺に目的施設をお持ちになるという、こういう需要もあるということは承知をしているところでございます。

今、委員から御紹介をいただきました新長田につきましては、当然、鉄道との結接ということもございます。これは最寄り鉄道駅にという意味でバス路線が集中しているということもございます。つまり、鉄道への乗継ぎに加えて、バス同士の乗継ぎもできる重要な拠点だと。さらに加えますと、目的施設も数々あるだろうと。こういうことも当然、地域状況の中では考慮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。一方で重複する路線を整理をしていく、あるいは複雑な路線をシンプル化していく、鉄道にお乗継ぎをいただく、あるいはほかの系統で代替が可能だというようなものについては、経営効率化の観点で一定の整理をさせていただくということも、必要だろうというところでございます。

13系統を御紹介いただきましたけれども、13系統はJR兵庫駅から、今、御指摘いただいた長田区の山麓部を通過して新長田のほうへ参ってございますけれども、特に板宿以東の山麓部から板宿を越えて新長田のほうへ行っていただいているお客様というのが、残念ながら多くいらっしゃるというところでございます。この13系統は今回、見直しの対象にさせていただきましたが、引き続き山麓部から新長田へは11系統が直通をさせていただく。あるいは、板宿から他の系統、5系統——これ1時間に4本ぐらい走ってございますので、こういうものに乗継ぎをお願いするというようなこととなりますけれども、御指摘いただきましたとおり、単に最寄り駅ということではなくて、結ぶべき駅の拠点性ということも含めて、しっかりと考えてまいりたいというところに、我々は軸足を置いているところでございます。

○**分科員（平井真千子）** 今後におきましては、長田の山麓部から新長田までの足として、11系統の本数というか、利便性ということをしかりと考慮いただきますように、お願いをしておきたいと思えます。

次に、新長田駅前広場の整備のことについてお聞きをいたしますけれども、新長田駅前広場再整備案が、紆余曲折を経て11月に見直し案が示されました。駅前広場の現状について、バス停が点在しており分かりにくいとの課題が挙げられており、主な意見でもバスの利便性向上があったにもかかわらず、バスターミナルを含まない整備案となりました。市民参加による座談会やワークショップでの検討を経て、バスターミナル整備が見送られたところであります。検討手法がこれでよかったのか、新長田の交通拠点としての可能性について、もっと丁寧に市民に理解を求める方法があったのではないかという疑問も、私の中には残っておるんですけども、一定の検討のプロセスが踏まれてきた上での結論として受け止めはいたしております。

一方で、利便性の向上の機会を逸したことによりまして、今後、交通結節点としての機能が空洞化していくのではないかと危惧もいたしております。1問目、2問目の御答弁の中でもありましたけれども、やはり効率的な路線の編成、複雑な路線を整理していくというようなお考えがある中で、なかなか今の新長田のバス停の立地の在り方ということが、もう課題があったわけです。

けれども、公表された駅前広場再整備案において、バスロータリー整備計画が消滅してしまった今、この再整備案に対する交通局の受け止めとともに、仮に同駅にバスターミナルが整備された場合、バス路線及びダイヤ編成、シームレスの接続において、どのようなメリットがあったのか、交通局の分析を伺います。

- 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、新長田駅のバスロータリーの方針については、御紹介のとおりという認識をしてございます。市民の皆様からの御意見の中でも、バス停が点在して分かりにくいんじゃないとか、あるいはバスの利便性向上を望むといったようなお声をいただいているということは承知をしております、交通結節点としての利便性、これは十二分に発揮されていると言い切れないところは、ちょっと課題だというふうに思っております。

バスターミナルが整備された場合どうだったかという御質問でございますが、バス停が1か所に集約されるということについて、乗り場が非常に分かりやすくなったというふうに考えておるといふところと、現状、道路を渡って使っていただくバス停もあるという意味で、鉄道との乗継ぎ性の向上というのが一定あったんじゃないか。さらには、バスの運営側としましては、バスの待機スペースができることで、運行管理、ダイヤの安定化でありますとか、あるいはより事情に応じた柔軟な運用ができたというメリットがあったのではないかとこのように考えてございます。

一方で、新長田駅周辺では、一昨年10月に新長田キャンパスプラザというのができておりますし、今後の西市民病院の移転というような、新長田エリアへ今後需要が創出をされていくということも当然考えておまして、こういうものに伴う将来的な移動需要に対しては、我々、柔軟に対応していきたいというふうに思っております。

現在のバス乗り場の配置を基本といたしまして、いかにこの結接点の機能を高められるかということ、これは新長田に関係するバス路線の沿線地域の皆様から頂戴するようなお声も踏まえて、分かりやすい運営の仕方、結接性を高めるような——我々としては需要があればありがたいわけですから、そういったものに、そういう流れにしていきたいという考えでございます。

- 分科員（平井真千子）** 本当に需要はあるんですけれども、これまでも何回もやり取りしてきたことではございますけれども、新長田駅に接続するためには、新長田駅でバスロータリーがないために、その場所で折り返しができないので、道路を使って方向転換をしないといけないということで、本当に需要がないところまで大回り通ってしないといけない。新長田駅に降りた方も、帰りは同じ路線に乗るためには別の所で乗らないといけないというような難しさがあった。このことを解消する機会を逸してしまったということ、非常に憂いておまして、今の御答弁の中で、それができなかつたとしても、拠点性については今後も取り組んでいくというようなお答えではございましたけれども、現実問題、どのように解決していったらいいかということは、本当に課題が残ったと思いますので、必ずしも駅前のバス停が拠点でなくても、例えば大橋5丁目の辺りとかに乗り降りを中心にしていただく考え方も、もしかしたらそのほうが便利だったら、そのほうがいいのではないとか、私もいろいろと考えるところでございます。

政策的に、結局、新長田駅というところがバスの拠点と考えるには、なかなか地理的に難しいということであっても、神戸市の全体的な政策の取組の中では、やはり新長田駅を中心とした取組ということが、まだまだ進んでいるわけでありまして、その点について質疑をさせていただきます。

新長田地域は、神戸市の政策的な位置づけが低下しているかと言えばそうではなく、市街地西部の急性期医療の中心を担う西市民病院の移転場所には新長田が選ばれました。5年後には西市民病院が新長田駅近くへの移転をすることも見据え、ふさわしい交通利便性が必要であります。今後も新長田駅を単なる通過点ではなく、ネットワークの基点と位置づけるべきであります。そのポテンシャルを最大化させるべく、どのようなバス路線、戦略的なバス路線網の再構築ができるのか、現時点でのビジョンを伺います。

- 城南交通局長** お答えいたします。一昨年10月に新長田のキャンパスプラザの完成がございましたし、また今後、西市民病院の移転等々が行われまして、この新長田エリアで需要が創出される、創出が図られていくということは認識しております。それに伴う今後、移動需要が起こった場合については、これに対して柔軟に対応していくべきだと交通局は考えているところでございます。

この将来の柔軟な変化に対応できるように、今、新長田駅を中心とするフィーダー輸送の移行、これを今、確立しつつあるという、それを今、基本的な方向性として路線の見直し、重複路線の見直し等々行っておるところでございます。このたびの須磨エリアの見直しにおきましても、単に路線を短縮するのではなくて、新長田駅、板宿駅も一部そうでございますけれども、ここを拠点駅として鉄道とバス、またバスとバス、こういったことをスムーズに乗り継ぐ、これを目的にしております、いわゆる新長田駅が、やはり地域における交通の拠点として機能するように取り組んでおるところでございます。

いずれにしましても、西市民病院の移転等々、こういった大きな社会変化の際に、利便性の高い路線網、これを迅速に展開できるように、新長田駅を拠点とした公共交通ネットワークの最適化、これを着実に進めてまいりたいと、こう考えております。

- 分科員（平井真千子）** ありがとうございます。特に病院に来られる方は、元気な状態で来られるわけではないのですから、やはりどこで降りてもいい——降りてからのアクセスの問題もありますし、どこで降りてもいいというわけではなく、降りてからも、なるべく安全に病院まで歩行できるというような空間の考え方が非常に必要になってくると思いますので、そういったことも含めて、今後、柔軟に対応というお言葉をいただきましたけれども、しっかり取組をお願いしておきたいと思えます。

次に、需要創出戦略についてお聞きをいたします。

人口減少や働き方などの社会構造が変化する中、市営地下鉄及び市バス事業ともに極めて重要な局面を迎えております。次期経営計画においては、市全体の人口動態を上回る率の乗車人員の確保という高い目標を掲げていることは、交通局の強い覚悟の現れであると思えます。しかし、人口推計を上回る乗客の確保を実現するためには、待ちの姿勢では達成は困難であります。

そこで、公共交通を単なる移動手段としてではなく、地域経済活性化のためのインフラとして再定義することが重要であります。交通が動くことで需要が生まれまちが潤う、との循環を自らつくり出す需要創出型の経営に向けた具体的な取組と、交通局としての決意を伺います。

- 森川交通局副局長** 今、委員から御指摘いただきましたとおり、地下鉄とかバスというのは、地域経済活性化のための非常に重要なインフラというふうに我々も考えているところでございます。ちょっと言い換えになりますが、人が動くことによって需要が生まれて、まちが潤うということは、もう御指摘のとおりで、その人を動かすために我々、交通というインフラが機能しているというふうに考えているところでございます。

そのためにという話でありますけれども、昨年できました8番出口ということで、新長田でイベ

ントをさせていただきましても、ああいったイベントを見に来るために地下鉄に乗っていただく。あのイベントは地域の上の店舗と連携をいたしまして、店舗のほうにも数多くのお客さんが行っていたという形で、我々だけじゃなくて、そのお店の情報が今度流れることによって、新たにそのお店の情報を見て、行きたいという方が地下鉄に乗って、行っていただける。これがまちと交通がウィンウィンの関係になるものではないかというふうに考えてございます。

8番出口につきましては、ちょっと権利の関係もありまして、今全部取っ払いましたけども、改めてシタマチコウベというところと連携をしまして、あの通りにお店の情報を、少し面白くという形になりますけども、工夫を凝らして展示をすることによって、そこからまたお店に行ってくださいという流れを、我々としてもつくっていききたいというふうに考えているところでございます。

午前中に申し上げましたけれども、海岸線の御崎公園駅をヴィッセルカラーに染めたというのも、ああいった駅を見に来ていただくということで、従来であれば車で来てただけでも、気分を盛り上げるために駅を見てから行こうということで、地下鉄に乗っていってくれる方が出てくるんじゃないか。こういった取組を期待しているところでございます。ただ、こういった取組を交通局だけでできるかという、なかなか難しいところもございまして、これまでもまちづくりとか、文化・スポーツなどを担う市の関係部局とか外郭団体、さらには沿線で活躍します事業者さんとか、そういったプレーヤーと一緒に取り組んできたところでございまして、これからもやはりそういったプレーヤーと一緒にやりながら、どうやって人が動いていただけるのかということにつきまして、我々としても考えながら取り組んでいき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（平井真千子） ありがとうございます。今もINAC神戸のラッピングバスを走らせていただいておりますけれども、私もその出発式も出させていただいて、非常に感動いたしました。やっぱりあのデザインのバスでしたら、ファンであれば一度乗ってみたいなと思わせるものがございまして、本当に直接的な効果としたら、広告収入ってそういうことだろうと思っておりますけれども、それ以上の価値を生んでるんだなというのを、私も実物を見て実感をいたしたところであります。交通局のためになるかどうかは別としても、本当にまちを明るくするという効果は確実に生んでくださっているものと、そこは感謝しているところでありますので、今後もその各局との連携ということを、本当に進めていただければと思います。

乗客をやっぱり増やしていかないといけない、その1つの手段として企画乗車券の活用についてお聞きをいたします。

単なる1日乗車券という価格訴求型の割引で、既存の顧客が安価に使っているだけという場合には、収益を減少させるリスクがあります。そのため、行きたい場所への交通手段として、新たに地下鉄や市バスを選んでいただけるような設計が必要であります。市内の観光施設への入場をセットにした1日乗車券や、年末年始の買物、初詣に向けた乗車券の発売を今までもされておりますけれども、乗客の掘り起こしを目的に、何円お得かというより、体験の内容を重視した企画をさらに進めていけるのではないかと思います。

例えば、兵庫区では兵庫七福神巡りを地元の寺社が提案をし、区役所も協力していると聞いておりますが、このコースは地下鉄海岸線の沿線上でございます。今は御朱印集めのブームも、まだ収まりそうもない勢いがございます。オリジナルの御朱印の台紙とセットにした兵庫七福神巡り切符といった企画が考えられるのではないのでしょうか。沿線商業施設や神社仏閣をはじめ、歴

史的な文化資源、あるいは隠れた名店と深く連携をし、乗車して幾らお得というだけでなく、わざわざ乗ってみようと思うような特別な体験がある、またストーリー性のある企画乗車券の組成が求められております。このような魅力的な体験ができる企画乗車券を、さらに展開していくべきと考えますが、見解をお伺いします。

- 森川交通局副局長 今、委員御指摘いただきましたとおり、ストーリー性というのは非常に重要だというふうに思っております。単純に企画乗車券を販売しただけではなかなか買っていないと。先ほど御指摘いただきました七福神のように、そういったものを回っていく、福があるとか、こういう歴史的背景があるよということをうまく伝えながらやっていくことが、非常に重要なことというふうに思っているところでございます。

少し毛色が違いますが、この3月16日から、非常にコアなファンを有しますスマホゲームの駅メモ！というものと連携をいたしまして、企画乗車券をやりたいというふうに考えてございます。こちらのほうは、既に駒ヶ林の駅に駒ヶ林シキネというキャラクターを置いていただいております。こちらのほうは、既に駒ヶ林の駅に駒ヶ林シキネというキャラクターを置いていただいております。今回新たに伊川谷駅のほうに、伊川谷さとりということで、もう1つ増やさせていただきます。そこをうまいことスタンプラリーのような形で回っていただくと。その分の企画乗車券をつくりまして、その企画乗車券を買っていただいた方には、非常にプレミアム性の高いカードをつけることによって、単に行くだけではなくて、少しスタンプラリーをしてみるというインセンティブをつけるという取組を、今、させていただこうとしているところでございます。あと、地元との連携ということでいきますと、7系統というところの商店の方とかと一緒にしまして、そのスタンプラリーというの、今実際にさせていただいているところでございます。

先ほど繰り返しになりますが、こういったもののストーリー性を、我々、交通局だけではなかなか考えるのは難しいところもございまして、やはり地元で根差したところで行きますと、やはり区役所というのが一番よく知ってるかと思っておりますので、観光ブックでありますたり、区役所と一緒に連携をしまして、何かそういったものが引き続きプランニングできないか、一生懸命頑張っていきたいと思っております。

- 分科員（平井真千子） 有名な観光スポットと連携するだけじゃなくて、本当にニッチなところを攻めてるなというのは感心しているところでございます。8番出口といい、今御紹介いただいたスマホゲームといい、局内できつと若い方がしっかりとアイデアを出せる、そういう土壤があるんだろうと、すばらしい人材がいらっしゃるんだろうと思います。あまり私も新しいはやりものには疎いんでございますけれども、そういうふうな皆さんでどんどん知恵を出し合って挑戦していただきたいなと思っております。

その券の形態なんですけれども、このたび地下鉄1日乗車券はデジタル化をする一方で、市バス・地下鉄共通1日乗車券については、市バス車両のQR対応化に向けた投資が困難であること等により廃止されるということでもあります。しかし、デジタル化は手段でありまして、目的ではありません。企画乗車券の目的が利用促進にあるのであれば、市バスへのQR対応が困難であっても、例えばデジタルチケットを運転士さんに画面を目視していただくということでの運用ですとか、紙のチケットに回帰するという方法もあるのではないのでしょうか。行き先が明確なスタンプラリー形式のようなアナログのよさを割り切って活用する柔軟性も必要と考えます。市バスにおいても乗客増対策として有効な企画がある場合には、手法にこだわることなく実施するほうがよいと考えますが、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 御指摘のとおり、非常に魅力的な企画乗車券をどうやって発売していくかということが目的でありまして、そのための手段としてデジタルにこだわることなく、アナログも含めてやっていくべきだとおっしゃるのは、もう御指摘のとおりだと思ってございます。一方で、デジタル化の1個だけメリットは、どこでも買えると。ホテルで、明日どこ行こうかなと思っているときに見つけて、その場で買えるというのが非常に大きなメリットかなと思うので、販売手法としては、やっぱりデジタルというものを活用するのは非常に有力かなというふうに思っているところでございます。

既に王子公園の企画乗車券とか六甲の企画乗車券とかで、バスを使って見せ券でさせていたっているものもでございます。加えまして、これはちょっと我々だけではないですけども、垂水区のアウトレットで、公共交通への移動を促すということで、ICカードで乗ってきていただいたやつをかざしていただくと、1,000円分の商品券が出るみたいな、そういった仕組みもございしますので、どういう形でやるのかというのは本当に手段なので、そこは一生懸命知恵を巡らせまして、最も効果的なやり方でさせていただ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（平井真千子） 本当に市バスの乗客を増やすということは、すごく急務でありますので、できるだけ市バスでも積極的に活用するというので、今おっしゃったように、本当にもう見せるっていう、デジタル券を見せるっていうことで、そんなに問題がないのかなと思いますので、しっかりとこの辺は柔軟に対応していただければと思っております。今後の取組を期待いたしまして、私の質問は終わらせていただきます。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、吉田健吾委員、発言席へどうぞ。

○分科員（吉田健吾） それでは、残りの時間よろしくお願いたします。

まず、私から、1つ目ですけども、公営バス事業としての経済活動の境界線についてお尋ねをしたいと思います。

多くの路線バス事業者では、コロナ禍に大きく乗車人員が減少し、現在、諸経費の高騰、また人口減少や運転士不足が顕在化してきている中、徹底した効率化による事業継続に心血を注いでおられます。神戸市バスでも、路線見直しや需要に応じた供給となるような事業運営体制のスリム化が図られています。日本全国を見渡せば公営バス事業者は20弱にまで減少してきており、今や多くの地域でのバス事業は民間事業者が担っています。神戸市域においても、市バスだけで全域を網羅することは不可能であることを踏まえ、公営が真に担うべき公営としての経済活動の境界線をどのように考えておられるのか、御見解をお伺いいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。我々公営が真に担うべき公営としての経済活動の境界線という問いでございました。公営が担うべきものとしたしましては、まず神戸市——午前中から申ししておりますように、大きな特徴は、東西に充実した鉄道網を有しているということでございます。我々が担うべき役割というのは、この鉄道網を軸として、最適なバス路線を組み合わせていくことだと思っております。そして民バスも含めまして、鉄道とバス等が一体的に公共交通ネットワークを構築していくことにあると、こう考えております。現在進めております路線の見直しにつきましても、我々はフィーダーという役割を果たすべく、そういう見直しを図っております。いわゆる経費を削減するのに加えまして、いわゆる限られた経営資源——これが運転士であったり、車両であったりするんですけども、これを適切に配分させていくということが非常に重要だというふうに考えているところでございます。

今、非常に厳しい状況でございまして、経営健全化団体になるとか、ならないとかという話をしてまいりましたが、当然それを回避することが喫緊の課題ではございますけれども、やっぱり同時に市民の皆さんの足を守るという、公営交通の使命を果たし続けなければならないということも、非常に重要なものでございますので、今後とも官民の役割分担、これを整理しつつも、交通局が市域における持続的な、持続可能な公共交通体系をデザインとしていくという、それとともに将来にわたって安心して御利用いただけるような経営基盤の再構築、これに全力を挙げてまいりたいと、こう考えております。

○分科員（吉田健吾） ありがとうございます。この経済活動の境界線というのは、経営健全化団体にまずならないというところが第一にあるというお話でしたし、また安全な市民の足を守っていくというところも、観点としてその次に挙がってくるわけでありましてけれども。結局、その線は地域の実情であったりとか、その時代の経済情勢、また民間事業者がどのようにしているのかというところを、やっぱりつぶさに、敏感に感じ取る、読み取るということが必要ではないかと思っておりますので、ここに線がありますよと引けるものではないでしょうけれども、都度都度それはしっかりと見ていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、先ほども出ましたが、民間事業者との役割分担についてもお尋ねしたいと思います。

民間事業者が経営努力を続ける一方で、市バスが公費投入や高速鉄道事業会計等からの支援により、民間バスと同様のサービスを提供し続けることは、市場のゆがみを生むリスクもはらんでいます。そこで、民間事業者において運行可能な路線については、共同運行の拡大や移譲を行いながら、民間バス事業者を支え進化してもらうための役割をも担い、神戸市域におけるバス路線網をデザインする存在としての視点も必要になってきているのではないかと考えますが、御見解をお伺ひいたします。

○城南交通局長 お答えいたします。委員より御指摘いただきましたとおり、市バスが全ての役割を担うというのではなくて、やっぱり民間事業者との適切な役割分担、これの下に運営していくということは重要だというふうに考えているところでございます。

現在、具体的に取組を進めておりますのは共同運行でございまして、これは運賃、それから提供するサービス、これを統一いたしまして、神戸モデルと称しまして、これを基盤として御提供しているサービスでございます。利用者にとりましては、同じ運賃、同じサービスでございますので、各社のバスの色を気にすることなく御利用いただけるということで、これは大きな利便性向上につながっているものというふうに考えております。

それから、同じく共同運行の場合は、ラッシュ時に運転士とか車両の輸送力というのがピークになるんですけれども、これを双方で持ち寄ることができますので、いわゆる限られた経営資源、これを市域において効果的に配分できる仕組みでもございます。以上の点からも、非常にメリットございますので、共同運行を進めてまいりまして、神戸市域全体のネットワークの維持・発展につなげていくということが重要であるというふうに考えております。

あわせまして民間との協力体制としましては、例えばバス停の共用であったり、あと同じ所を走っているときのダイヤの調整ですね、続けてバスが来るよりも、やっぱりある一定の間隔でバスが来るほうが便利でございますし、あと我々が持っております乗降データ、こういったものの共有、こういったことを提供することによりまして、民間事業者の方の経営安定であったり、サービスの向上、こういったものに資する連携、こういったこともこれからも進めていきたいと、こう考えております。

交通局の役割としましては、自らが運行する事業者にとどまるのではなくて、先ほど来申しておりますような、市域のバス路線網のリデザイン——デザインのやり直しですけども、これを民間バスの皆さん方と連携しながら、リーダーシップを発揮していくことだと考えておるところでございます。このあたり、引き続いてしっかりとやってまいりたいと、こう考えております。

- 分科員（吉田健吾） はい、ありがとうございます。種々お話ありましたけれども、共同運行なんかは、六甲道駅のロータリーに神姫バスが入ってくるのを見て驚いた記憶がありました、新鮮でしたし、これがそのお話なのかなと思います。共同運行神戸モデルというのは官民連携のうまいって象徴であると思っておりますので、引き続き、続けていっていただきたいですし、先ほど停留所の共用のお話もありましたけれども、ちょっと今、すみません、事前にしっかりと調べられてないですけど、18系統のまやビューラインの摩耶ケーブルの下の駅ですけども、ここ、何か坂バスという地域コミュニティーバスなので、今言ってる民間事業者の考える相手ではないのかもしれないんですけども、民間事業者という大きな枠組みの中でいけば、バス停一緒にしてもいいのにとというのは、もう最初から言われている中で、別々で長い距離のバス停ができて、細い道で長い距離のバス停で、地域の安全性を損なうような状況にもなっていますので、こうしたことにも目を配っていただいて、一般的な路線バスだけではなくて、コミュニティ交通もこれからどんどん増えていく可能性もありますので、御検討いただきたいなと思います。引き続き民間事業者と協力をして、地域のバス路線網を維持していただきたいと思っておりますし、公共交通が数が少なくなってますけども、あるからこそできるリーダーシップで、市民のことを考えたまちづくりというのも、交通局があるからこそだと思いますので、しっかりとその役目を果たしていただきますようお願いしたいと思います。

次に、市営地下鉄の持続可能性についての認識についてお尋ねをします。

事業継続性に対する分析についてであります。生産年齢人口の急激な減少や、コロナ禍を経て定着したライフスタイルは、もはや一時的な現象ではありません。かつての朝夕の通勤需要に支えられてきた大量輸送を前提とした収益モデルは崩壊しつつあります。少子・高齢化の加速は鉄道利用者である現役世代を減少させる一方で、バリアフリーや老朽化対策、安全投資を求める声を高めていきます。収入は構造的に減少し続け、支出は不可避的に増加し続ける状態が、今後ますます深刻化すると想定されます。高速鉄道事業の令和17年度までの中期財政計画では、赤字が継続しており、令和9年度頃には資金不足に陥り、以降、累積資金不足が拡大する見通しとなっています。もはや右肩上がりの運賃収入は期待できない現状において、この先、20年、30年を見据えた経営の継続性をどのように分析し、その分析結果を次期経営計画に、経営改善策としてどの程度反映しているのかお伺いいたします。

- 城南交通局長 お答えいたします。今御指摘いただきましたように、人口減少の時代に、これまで収益モデルとしてきました存立基盤、これが揺らぐような大きな転換期を迎えております。加えて、金利の上昇であったり、労務単価、そして資材費の高騰等、避けることができない外部要因によりまして、固定的な経費、これが押し上げられております。そのために経営努力を行っても、せっかく減らした効果が相殺されるというような、非常に厳しい構造的な課題にも直面しておるところでございます。

いわゆる中期財政計画でございますけれども、これは単年度の赤字が解消できておりませんので、厳しい経営状況でございます。令和9年には資金不足に陥りまして赤字が続きますので、これが拡大していくという見通しでございます。具体的には10年後、令和17年でございますけれども

も、このときの累積資金不足は、もし何も経営改善せずは無策のまま経営を継続すると仮定いたしますと、261億円まで拡大する見込みでございます。様々な我々、経営改善に取り組んでおりますし、今後も取り組んでまいりますけども、これをやり抜くことによりまして、それを128億円までに抑え込んでいくという、こういうことを今、やっておる途上でございます。さらに20年、30年というお話がございましたけども、この地下鉄事業の持続可能性につきましては、我々、強い危機感を持っておるところでございます。

このたび策定いたしました経営計画2030でございます。これは御説明いたしましたように、この5年間を再建・体力回復期と位置づけております。これまでやってまいりました経営改善ございますけども、その延長線上ではない聖域なきコスト構造改革とそれから収益力の徹底強化、これを根幹に据えておるところでございます。駅務機器遠隔システムの導入、これを図りまして、現場の業務体制の効率化、これを行いますし、選択と集中を強化いたしまして、本当に必要な優先すべき安全対策、ここに投資を集中させていくという、身の丈に合った投資、これを行っていききたいと、こう考えております。収入面におきましても、持っております保有資産、これの持っております潜在的ポテンシャルであったり可能性、これを徹底的に掘り起こしまして、最大限に活用する附帯事業収入の拡大、そして運賃割引制度の戦略的な見直し、こういったことも行いまして、多層的な収益構造の構築、これを目指してまいりたいと、こう考えております。

さらには、経営計画2030の期間中におきましても、コストの低減であったり収入の確保につきまして、計画外であっても不断の決意で検討を続けまして、実現可能なものについては速やかに施策に反映してまいりたいと、こう考えております。また、中長期的には自動運転、そして駅の無人化、またAI活用等によります省力化技術、こういったものの研究を進めてまいりまして、何とかコスト削減につながるような方策を模索してまいりたいと、こう考えております。今後とも交通局一丸となって経営改善に取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○分科員（吉田健吾） ぜひよろしく願いいたします。身の丈に合った投資ということで、これまた時代の流れによって、今後さらに身の丈を考え直さないといけないこともあり得るでしょうし、不断の経営努力をしていただいて、20年先、30年先、次の世代が、今のこの交通局、バトンタッチされてもなって言われるものではなくて、この時代に手を打ってくれとってありがとうございますと思ってもらえるような経営改善を、よろしく願いいたします。

次に、地下鉄海岸線のほうに焦点を当てまして、その将来ビジョンについてお尋ねをさせていただきます。

海岸線は令和6年度決算で、開業以来初となるランニング収支黒字を達成しました。しかし、令和8年度予算でも、約30億の経常損失が見込まれており、依然として厳しい経営状況にあります。次期経営計画では、海岸線乗車人員を2030年度までに5%向上させ、1日当たり5.8万人とする目標を掲げられておられるものの、経常損益黒字化の分岐点とされる乗車人員は、経費を増減させないことを前提とした試算で1日当たり約12万人とのことであります。一方、現在の保有車両数での朝夕のラッシュ時の可能輸送量は既に限界に近く、仮に12万人を輸送しようとするれば、車両の編成の増強に加え、それに伴う駅舎やホームドア変更の大規模改修が必須となると思われます。その莫大な追加投資を考慮すれば、乗客が増えても経費が増大し、結局は黒字化に届かないという、投資対効果の逆転現象が起こってしまうのではないかと懸念があります。これまで20数年にわたる従前の乗客増対策では、いまだ解決に至ってないことに加え、経常損益黒字化ラインの輸送力限界という壁をも前にして、海岸線をどのように将来世代へ引き継ぐのか、海岸線

の将来像をどのように描いているのか、御見解をお伺いいたします。

- 城南交通局長 お答えいたします。海岸線の将来像についてお聞きされました。海岸線でございますけれども、朝夕のラッシュ時間帯というのは非常に混雑いたしております。時間帯によっては改札制限であったり、積み残しのような状況が起こっておる時間帯もございます。そういうことから見ましても、代わりの代替輸送というのはないという。代わりの利かない、非常に重要な公共交通機関であるというふうに考えておりました、この海岸線というのは今後も存続させなければならないというふうに考えているところでございます。

そのためには、まずやるべきことは、支出、これを最大限に減らしていくことだというふうに考えております。これまでも海岸線の経営改善というのは行っておりまして、例えば平成30年からこれまでも継続的に何度か取り組んでおります。令和7年度でございますけれども、よりその改善効果が大きくなるようにということで、海岸線単体だけで考えるのではなくて、西神・山手、北神線も含めた、地下鉄全体で経費削減の経営改善に取り組んでおるところでございます。そして、将来、当然、施設が老朽化してまいりますので、投資も行われることになるんですけども、この投資につきましても、11月に長期投資計画を大幅に見直したところでございます。もともとと言われておりますように12万人、13万人という話がございまして、海岸線というのはオーバースペックでつくられておりました。それを現在もその乗車人員であったり収入規模に応じた、身の丈に合ったスペックにしていく、投資にしていくという視点で取り組んだところでございます。

具体的には、安全は当然配慮した上でございますけれども、最大限に延命化していく、できるだけ寿命を延ばしていくという観点で、運行システムや駅設備の更新時期を見直したり、あと統廃合、ダウンサイジングの観点で、例えば変電所の一部廃止であったり、容量の見直しであったり、あと省エネ化、省力化の観点で、空調設備の容量を見直したり、照明のLED化を推進していったり、そうすることで消費電力量を約15%減らしていったりという、そういう考え方に立ちまして、令和30年度、大分先でございますけれども、計画投資額を約17%、金額にして約350億円減らしたところでございます。

また、経費削減だけではなくて、乗車人員を増やすことによる収入増、これも重要な視点であると考えておりまして、これまで大型イベント、ヴィッセル、ノエビアスタジアム等々に誘致してきたこともございますし、これは今後もやってまいりますし、あと三菱重工業の社員の皆様方に、通勤経路として海岸線を選択していただいたこと等々もございまして、令和7年度は過去最高の乗車人員を記録したところでございます。今後も引き続きまして、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

- 分科員（吉田健吾） ありがとうございます。漫然とした運営というのは、将来世代に対する経営の不作為になりますので、それを十分に御留意いただいているとは思いますが、よろしくお願ひしたいと思っております。

そして、将来世代へ海岸線を健全な形で引き渡すためには、先ほどの御答弁の中には駅施設、設備機能のダウンサイジングや変電機能の統廃合、また無人駅化とか無人運転の導入といったことが御答弁の中にありました。聖域なき抜本の見直しというのも、言葉もありました。それは実際には実行していかなければならないと考えます。もっとも聖域なきで言えば、投資も抑制していく中でいうと、本当に駅の数はいかぬのかぐらい大胆のところも、特に海岸線、1日の利用者が2,000人台の駅もあると聞いておりますので、そうしたところも含めて、固定観念なし、タブーなしでやっていただきたいなと思っております。

そして、本格的な人口減少時代を迎え、地下鉄に求められる都市機能の姿も変容しています。次期経営計画に掲げる経営の見える化とは、単に数字を公表することではなく、厳しい現実を市民や利用者と共有し、共に考える必要があると考えますが、当局の御見解をお伺いいたします。

- 田中交通局部長** 今までも継続的に経費削減を行っておるんですけども、10数年後には海岸線におきまして、大規模更新等控えております。現在、外部の知見も活用しながら、もっと変電所のほうを減らせられないかとか、車両の延命化であるとかいうのを現在考えております。ただ、今、御指摘がありましたとおり、経営状況の見える化、これは非常に重要だと考えております。厳しい経営状況や課題、改革に向けた取組などを、データを用いて分かりやすく情報発信していくことは重要だと考えておりますので、具体的にはホームページ、車内広告等々を使いながら、収支の状況、輸送人員、運賃収入等々の考え方、そういった設備更新に係る考え方等を、市民の皆様にはしっかりとお伝えして、今後、利用者、市民の方が海岸線のことをさらに理解していただけるように努力していきたいと思っております。

以上です。

- 分科員（吉田健吾）** ぜひよろしくお伺いいたします。一般的な定期券とか企画乗車券やイベントの広報なんかはされていると思うんですけども、例えばダイヤ改正、今回されたことによって、ハーバーランド駅からJR神戸駅に乗り継いだら新快速に乗りやすくなると、こういったことを工夫されているんですけども、それ、僕、インターネットで今日ずっと調べてみたら、昨日か調べてみたら出てこないんですね。そういった事実がせつかくあって工夫もしてんのに、それ知らなければ価値を上げてはるはずが、その価値が結局上がっていないと認識されていますので、お気をつけいただきたいと思っておりますし、そういったことを市民と共有することによって、先ほどからの御質疑の中でもありましたけれども、ちょっと迷ったら神戸市営の公共交通を使おうかと思ってもらえる、ちょっと応援しようか、乗って支えるみたいな、そういった運動にもつながってくるんじゃないかなと思っておりますので、ぜひお願いしたいと思います。

次に、保有資産の収益化に向けた戦略的展開についてお尋ねいたします。

次期経営計画では、資産を最大限に活用、収益化の段階へと戦略的に転換すると掲げられているものの、掲示している附帯事業収入のK P Iは、2030年度までの5年間で2億円の増収にとどまっており、やや消極的な感があります。重要なことは、単に空きスペースを埋める点の発想ではなく、駅そのものに価値を創造し、沿線価値を向上させる面の取組であり、そのために知恵を出し合い、知見やノウハウを蓄積していくことにあると考えます。附帯事業についてどのような経営戦略や哲学を持って臨むのか、御見解をお伺いいたします。また、先日の代表質疑でもあった広告出稿に向けた営業力強化策も、併せて御見解をお伺いいたします。

- 森川交通局副局長** 公共交通の利用者が今後、なかなか増加が見込みにくくなってきているという中におきましては、不動産の活用とか、広告、駅ナカビジネスなどによる附帯事業収入を強化していく、増収につなげていくという観点は非常に重要だというふうに考えているところでございます。経営計画2030におきまして、既存の資産をフル活用するというのをベースに置きまして、駅構内とか駅ビル、市バス営業所の用地など、ポテンシャルの高い保有資産の価値を最大化していきたいと。市場ニーズを捉えましてテナント誘致をしていくとか、開発をするなどという取組を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。

具体的には、バス事業の運営体制の再構築をする中で生まれた土地の活用でありましたり、主要駅のリニューアルによりまして、三宮駅とか名谷駅とかかなり新しくなりまして、広告媒体も

増えましたので、そういったものを最大限活用していく。さらには駅ナカスペースですね、空いたスペースをどう活用していくかというところについて、積極的に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。

その中で、沿線価値を向上させる面の取組ということで今御提案をいただいたんですけども、既存のいわゆる商業利用、テナントのところだけではなくて、多分、一からもう1回駅を見直して、人の動線がどうなっているのかと。この動線上でいくと、こういうところに店舗があれば、人がもう少し寄ってくるんじゃないか、価値があるんじゃないかということのを再認識し直すべきではないかという御提案かと思っております。運輸部門と営業部門のみならず、施設とかいろんな部門が入りまして、こちらのほうにつきましては積極的に議論をさせていただく。消防法の関係とかいろいろありまして、そうそう簡単ではないところもありますけども、我々としては最大限知恵を絞っていききたいというふうに考えているところでございます。

あと、広告のほうになりますけども、多分、御指摘いただいているのはメディアガイドというもので、我々、交通局の地下鉄とか市バスとかで、こういうところは商品ですよと書いているカタログがございます。カタログの中には2つの役割がございます、そもそも沿線がどういう沿線ですよと。交通局の西神・山手線はこういう所ですよという説明と、実際のものとの両面があるんですけども、福岡のやつと見比べますと、その前半の部分ですね、我々のそもそもの沿線とか駅とかっていうのが、これだけの価値がありますっていうところを、きちっと発揮できてないのかなというふうに思っておりますので、そのあたりの書き方につきましては、福岡のものも参考にさせていただきまして、強化をさせていただ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（吉田健吾） ありがとうございます。広告出稿については、乗客数だけで競争力を高めるのではなくて、広告を出したくなるような環境というような視点を、今、先ほど森川さんおっしゃっていただいたようなことを、頑張ってくださいなと思います。また、部門ごとに取り組んでいるというお話もあったんですけども、それ部門を越えて一丸となってやっていただかなければいけないですし、現在の駅の改修や線路等の日常の保守や補修業務は高速鉄道部施設課が主に担っていると認識しています。保守部門は維持に重きを置き、一方の営業部門は既存空きスペースを前提とした利用活用を検討するため、部分最適というような考えにとどまっている可能性があるかなと思います。交通局として、駅全体のポテンシャルを最大化する全体最適な価値創造に取り組んでいるとは、まだまだ言えないと感じております。

また、西神中央百貨店ビルの電源更新工事は、数年前から遅々として進捗しておらず、両部門の分断による意思決定の停滞が招いた最たる事案であると考えます。縦割りの弊害を排し、お客様目線と幅広い視野、そして力強いリーダーシップを発揮する特定の責任者を定め、組織横断的に統合した業務執行体制を確立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 決算特別委員会でも答弁させていただいたとおり、駅の空きスペースの利活用につきましては、駅のにぎわいの創出、収支改善の両面からも、組織横断的にしっかり取り組む必要があるというふうに認識しております。この取組を始めておりまして、私、高速鉄道部長が責任者となって、駅の利活用についていろいろ協議を始めてます。2月には運輸、施設、営業、総務の4部門が対面で集まりまして、まずは三宮駅、新神戸駅の利活用について協議を行いました。確かに駅は縦割りの的に使っているところもあるんですけども、まずはこの4部門で各室の利用状況を共有し、現状の利活用の可能性、あと将来の方向性について協議しました。

三宮におきましては、具体的に駅務室、改札を移転させて、一定規模の空間を創出して、商業スペースを生み出したらどうかなど積極的な発想が生まれてきました。商業価値の高い三宮駅においては、採算性確保できる可能性もあることから、将来的に取り組む方向として、組織全体の認識を合わせることができたと感じ、考えてます。今後もこういった組織横断的な駅施設のマネジメントに取り組んで、新たな価値創造に努めてまいりたいと考えております。

○分科員（吉田健吾） ぜひよろしく願いをいたします。

最後にもう1点だけお伺いします。保有資産活用に向けた考え方の転換についてです。これまでも乗客増対策として、様々なイベントや企画乗車券の展開などを行ってきていることは承知しております。また、これからの引き続きの強化は当然に必要と考えます。しかしながら、人口減少社会という荒波の中、従来プロモーションの延長線上では、真の持続可能性を確保することは困難であります。これから求められるのは利用促進だけではなく、住み、働き、集うという人の流れをつくり変える戦略であると考えます。

そこで、例えば交通局が所有している海岸線沿線の新長田地下鉄ビルや苅藻業務ビル、御崎Uビル、また西神・山手線沿線の様々な駅直結や近隣に保有する交通局所有資産の業務機能整理により、駅直結マンションや多機能な生活拠点を創出することで、将来にわたる乗客をつくり、自らつくり出す取組が重要であると考えますが、御見解をお伺いいたします。また、御崎車両基地内に車両整備現場を間近に臨みながら飲食できるコンセプトストアの整備など、その場所に行かなければ得ることのできない体験を創出することで、単なる移動手段ではなく、新しい価値の確立をしてはどうかと考えますが、併せて御見解をお伺いいたします。

○繁田交通局高速鉄道部長 当局が保有する業務ビルや駅ビルにつきましては、老朽化が進んでおりますが、社会情勢の変化や技術革新に伴い、必要な機能、求められるニーズが変容していることも踏まえて、中長期的な視点を持って様々な手法による再構築を検討することが重要だと考えております。

業務ビル等は、地下に鉄道運行に必要な重要な設備を埋設している、こういったこともあって、取組を行うに際しては制約が多いというのも現実的なんですけれども、ただ再構築に際しては、柔軟な発想を持って、まちづくりの専門性を有する関係部局や民間事業者とうまく連携することによって、交通事業の改善等、沿線の活性化に資する活用を進めてまいりたいというふうに考えております。

さらに、新たな価値の創造につきまして、その場所に行かなければ得ることができない体験を創出することで、単なる移動手段でない新しい価値を創出する、これについてはその観点が非常に重要だと考えてます。ただ、相当の対価を払っていただく価値があるのかとか、設備投資する場合に長期的な展望が開けるなどとか、そういったことも考えていく必要がありますので、今後、そういった観点から、飲食店の経営者やイベンター、こういったとこと積極的に意見交換しながら、可能性を模索し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（吉田健吾） ありがとうございます。とにかく朝夕のラッシュは鉄道に関しては混んでいるので、それ以外の日中の時間の固定的な利用者を増やすという観点が非常に大切なと思います。例えば、シルバーカレッジなんか10時半から2時半までやっていますが、こんなんのサテライトキャンパスなんか沿線上にあれば、その時間、日中の移動が促進されるなどか、こういった観点を、これからも経営に取り組んでいただきたいと思っております。

以上です。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、のまち委員、発言席へどうぞ。

○分科員（のまち圭一） よろしく申し上げます。まず、市バスの64系統についてお伺いします。

このたび示されました自動車事業及び高速鉄道事業の収支見直しによれば、バス事業のみならず、地下鉄事業においても企業債償還負担が重く、将来的に資金不足に陥る見込みとされています。特に北神急行線の市営化に伴う企業債返還は、今後、長期にわたり高速鉄道事業の財政に影響を及ぼすことが想定されています。こうした難しい厳しい経営環境の中では、個別路線の在り方についても、交通局全体の視点から再検証する必要があると考えます。この市バス64系統については、地下鉄北神線と並行、重複する区間を多く含んでおり、交通局全体で見た場合、重複投資、重複運行と評価せざるを得ない側面があります。

令和6年度決算特別委員会においても、64系統の見直しや回送運行の縮減について質疑を行ったところ、回送運行率を経営改善のベンチマークとし、運行体制を徹底的に見直すとの答弁がありました。また、民間事業者の力を借りながらコスト削減を図るとの方針も示されたところです。

そこで改めてお伺いしますが、64系統における回送運行は年間どの程度のコスト影響を与えているのか、燃料費、人件費、車両減価償却等を含めた具体的な影響額をお示いただけますでしょうか。

○児玉交通局副局長 市バス64系統でございますけれども、これは神戸北町と三宮の間を結んでおります新神戸トンネルを経由しております、全長13.5キロ、所要時間約40分ということでございます。運行本数、平日で211便ございます。朝ラッシュ時には3分間隔で運転をしておるということで、神戸市バスで最大規模の路線でございます。この64系統、1日当たり、コロナ禍前、平成30年でございますが、9,000人の方に御利用いただいておりますが、令和6年度は6,000人強に3割減少したという中で、運行本数は1割程度の減にとどまっているということでございますので、現在は需給のバランスが取れていないという状況であろうという認識をしております。

これからの経営改善という観点でございますけれども、実際の需要に合わせて供給を行うダイヤ編成を行おうというふうに考えておまして、この4月には37便の減便の実施をさせていただきますが、これは我々、日々の御利用状況をつぶさに拝見をしておりますので、この減便を実施しても、この64系統の便には全員乗っていただけるというふうに、こういう輸送力を確保しているということでございます。

回送運行について今御指摘をいただきました。64系統は沿線地域の性格上、神戸北町と三宮間を結ぶ、住宅団地と都市を結ぶという性格上、需要の向き、朝夕で大きく差が出ておるものがございまして、朝、北町方面から三宮方面へ向かう方は非常に多うございまして、始発から朝8時台まで、三宮方面に向かって48便運行しておりますけれども、北町方面へ向かって営業運行しているのは12便ということでございまして、この差があるということでございまして、夜は逆というような傾向があります。このため、1方向の営業運行を終えたバスを回送でいち早く始発停留所へ帰すことで、次の輸送につなげていくということ。あるいは、この朝晩の時間帯ですね、始発の時間帯、あるいは終発の時間帯に車庫から北町、あるいは北町から車庫へ帰ると、こういうようなもので回送が生じているということでございます。

この新神戸トンネルを通過しながら回送しているわけでございますが、これは超概算ということでございますけれども、回送1回当たり9,000円のコストが生じてございます。平日ダイヤで

約60本の回送が今あるということでございます。委員から御指摘いただきましたとおり、回送運行の課題というのは、我々経営改善のベンチマークだと、こういうことを認識してございます。こういった運行体制の徹底的な効率化に取り組む、さらには民間事業者と、今日るる御答弁申し上げておりますけれども、タッグを組むことでということも認識をしてございます。というのが、今の現状でございます。

○分科員（のまち圭一） ありがとうございます。なかなか驚いたんですけど、60本も回送があるってところで。ちょっと事前に伺ってたんですけど、1日の売上げが大体200万ぐらいになるってことで。営業係数が104ですから、208万ぐらいが経費になっている中で、そのうちの60本で9,000円となると、大体54万ぐらいが経費、要はお客を乗せない経費としてなってるということなので、ここを減らすことがどれだけ収益の改善になるのかというのは、想像に難くないところなんですけども。

今回、減便をつくり、通勤の時間帯にも減便をするというところで、これもツータッチデータのオープンにされているやつを見させていただきまされたけど、大体1便、平均30人ぐらい乗ってる形になるのかなと見えただけなんですけど。もともと50人ぐらい乗れるバスですよ。30人で平均あるってことは、バスが来て、人いっぱいやから次の便待とうかというふうな動機が働いているわけですから。それで便数を減らすことによって、立って乗っていただく形になるんですけど、それで埋めるって形での今後の運行にしていこうということだと思います。

先日のこの代表質問の中でも、この64系統の話がありましたけども、そこで利用者の声というところで、この減便によって座れなくなるとか、この廃止によって三宮への直通ができなくなるというふうな、こういう懸念が多く聞かれるという話がありました。これは、つまり移動の手段がなくなるという話ではなくて、座れるとか、これまであった、享受できたものが、直通性や快適性、そういうものが付加価値が失われることに対する不満がすごいあるってということだったと思います。公共交通の役割としては、まず何よりも市民の最低限の移動手段、これを守る。いわゆる市民の足を守るということにあります。一方で、財政の厳しさが増す中で、全ての路線を重視するというのは難しい中で、この同じ付加価値を維持することが可能なのかという問いも、避けて通れないところであります。

この64系統というのは、まさに最低限の公共性と付加価値の維持という、この間にある極めてまれな路線じゃないかなと思います。直通という利便性をどこまで維持するのか。乗継ぎを前提としたネットワークを再構築するのか、その場合、利用者の負担感をどのように軽減していくのかというのが、考えていく必要があるわけなんですけども。単なる系統の問題ではなくて、神戸市の市営交通全体の在り方ですね、市民の全体にとっての公平で持続可能な交通ネットワークとは何かとか、限られた財源の中でどれぐらいの付加価値を残して、どれを再設計するのかという戦略の問題でもあると考えられます。

交通局としては、この64系統を一例として、最低限守るべき市民の足と、財政制約の中での付加価値の在り方というのをどのように整理して、市民全体にとって納得感のある形で具体的に落とし込んでいくかを、お伺いしたいと思います。さらに、この64系統を仮に廃止して、全便を62系統にして北神、地下鉄に乗り換えていただくというふうな、もし考えられる場合ですね、その場合、いわゆる先ほど言ったように、60本の回送があるということは、それだけ運転士とバスが存在するわけですから、それがなくなる程度になれば、ほかの系統に振り分けられるわけですから、そういう自動車事業への収支の改善の効果とか、あと高速鉄道に乗っていただくわけですから、

そこの増収効果、あと交通局全体としてのどういう効果があるのかというのを考えられているのかというのを、この個別の64系統だけじゃなくて、交通局全体の最適の観点から見解をお伺いします。

○**児玉交通局副局長** 今、委員からるる御指摘を御紹介をいただいたとおりでございまして、我々は、この先も市民の皆様の生活の足を確保し続けるということをしていくというのが基本方針でございます。お住まいのエリアから最寄りの駅へフィーダー輸送をしっかりと担っていくというのは基本方針でございますし、例えば、1つのエリアから複数の駅へアクセスをしているというようなことについても、これはその環境に応じて考えていくということが、これから先、進んでいくべき道だというふうに考えておりますし、そういう考え方の下に路線というものをしっかりと個別に見ていこうということを進めてきてございます。

例えばということでお示しをいただきましたけれども、この64系統の在り方がどうなのかということでございますが、先ほども御紹介いたしましたとおり、64系統は少し御利用のボリュームとしては減少傾向にあるということでありまして、いまだ1日当たり6,000人のお客様に御利用いただいている神戸北町エリアにとっては、必要不可欠な交通手段であるというふうにも考えられます。これだけのボリュームで御利用いただいているということは、それだけまとまった需要があるということでございますので、この64系統の輸送需要を全て62系統で代替することは考えていないというのが現状でございます。これがボリューム感であったり、あるいはその地域特性であったりということは、当然考えていかなければいけないということでもありますけれども、今、地下鉄北神線と62系統を御利用いただいて移動していただけるような、64系統定期券の2ルートサービスというようなものも、実際サービスをさせていただいている。これはこういうルートもありますよという1つの御提案でありますので、そういった形の中でどういうルート選択をしていただくか、これは64系統の固まった需要というのはしっかりと重視をしながら、これまさに地域特性だというふうに思っておりますので、今御指摘いただいた1日当たり60回の回送、これいかに効率化していくか。先ほどちょっとAIの話なんかもありましたけれども、こういった知恵も使いながら、どういう手法が考えられるか、これ常に64系統の運行そのものの効率化ということは、しっかりと個別の系統の中で見ていきたいというふうに思っているところでございます。

○**分科員（のまち圭一）** 分かりました。ただ、今、再三ありましたけど、須磨のエリアでは重複しているものについては再編していくのに、この64系統に関しては残していくっていう考え方が、果たしていいのかっていのもありますし。あと、ある程度の需要があるのであれば、もういっそのこと民間に丸ごとお売りするというのか、お願いして、余ったリソースでほかの場所をやっていくっていうのもあるのかもしれない。これは公共交通として、不採算部門を特に中心にやっていくというのが公営の交通の在り方なのかもしれない。そこは今後、御議論いただければと思います。64系統については以上です。

次に、交通局の稼ぐ力についてお伺いします。

経営計画2030及び令和8年度予算において、収支バランスの向上を大きな柱として掲げ、持続可能な経営に向けて取り組まれることは評価するところです。とりわけ従来の慣例にとらわれず、コスト構造の見直しや効率化に踏み込んでいる点は、再建・体力回復期における重要な姿勢であると考えます。

一方で予算内容を俯瞰すると、減便や路線の見直しなど、経費削減策が中心となっており、利

用者に一定の負担や不便をお願いする側面もあります。その分、将来に向けた攻めの増収戦略をより明確に示していくことが、市民理解を得る上で重要ではないでしょうか。特に地下鉄海岸線については構造的な赤字を抱える中で、ダイヤ改正による効率化を図るとしているが、その効果は限定的とされています。今後は車両や駅空間の活用、沿線資源との連携強化、広告、ネーミングライツ、イベント展開など、収益力そのものを高める取組を、より戦略的に推進していく必要があると考えます。厳しい経営環境の中だからこそ、コスト削減に向けてどのように稼ぐかという視点を一層強化すべきではないでしょうか。交通局として、今後、具体的な増収戦略とその実現に向けた工程をどのように考えているのか、御見解をお願いします。

○**城南交通局長** お答えいたします。地下鉄海岸線のお話がございました。効果は限定的というようなお話もございましたけれども、我々としましては、やはり少しでもこの赤字経営を改善すべく、額の大小にかかわらず経営努力をしていくということは大事だというふうに考えているところでございます。

さて、人口が減っております中で、なかなか公共交通の利用者が増えるというのが見込みづらい状況にある中で、保有資産、これをしっかり活用して附帯事業におきましても安定的に収入を積み上げていくことが大事だということは十分認識しておるところでございます。

経営計画2030におきましても、本当に価値のあるといいますか、可能性の高い保有資産であります駅構内とか駅ビル、それから市バスの営業所用地、こういったものを最大限生かすこと、これによりまして附帯事業収入、これを年20億円から22億円に増やしていくという、こういったKPIも設定しておるところでございます。かねて委員のほうから御指摘いただきましたポップアップストアでございますけれども、これにつきましては例えば3月のヴィッセル神戸の試合に合わせて、御崎公園のコンコースにおきまして大手のスポーツ量販店さんに催事出店をしていただくとか、あと和田岬の駅でございますけれども、これは2月に大手のドーナツショップに催事出店をいただく等々、こういった取組も今進めておるところでございます。

それから、車両の活用といたしましては、この3月の1日からは海岸線でございます、ディズニーとピクサー映画のコラボで、映画を車両に装飾したのもも運行しております。これはオリジナルグッズをもらえるようなキャンペーンも同時に行っておりましたので、ちょうど春休み期間中でございますので、利用の促進が図れるものと、こう考えております。

それからまた、先ほど答弁いたしましたけれども、3月16日からはスマホゲームの駅メモ！ですね、これとコラボして、ゲームキャラクターになっております駒ヶ林、それから伊川谷ですか、それぞれのキャラクター、それをそれぞれの駅に壁面装飾として大型パネルを設置いたしまして、そこに誘導するようなことも考えておりますし、あと地下鉄の棚上広告がございます、これをジャックをしたり、あと海岸線の車両にヘッドマークを掲出する、そういった多重的なプロモーションを行うことによって、多くのラリー参加者、これを獲得してまいりたいと、こう考えているところでございます。

また、海岸線でなくてバスでございます。先ほども話に出ておりましたINAC神戸のバスラッピングでございます。これにつきましては、現在、三宮等の市街地を走行しておりますけれども、これはバスの車内に選手直筆のサインを掲出しておりますので、これも乗って見たくなるというような仕掛けをしておるところでございます。今後も様々な事業者の方々のニーズを聴取しながら、柔軟な発想と費用対効果、これを意識しまして保有資産の活用、創意工夫を凝らしまして、さらなる稼ぐ力を強化してまいりたいと、こう考えております。

○分科員（のまち圭一） ありがとうございます。前回、委員会で言わせていただいたポップアップストアをやっていただいてありがとうございます。これが定着して、なかなかあそこ、お土産を買う所とかもないですので、そういうのができれば、はい、ありがとうございます。

あと、委員会とか審議会でちょっと話させてもらいましたけども、プロジェクションマッピング車両みたいなのをやっていただくと、今回、地下鉄っていうのはダイヤがすごい正確、地下鉄の海岸線はほぼ自動運転みたいなのところですのでダイヤが正確であるとか、閉鎖された空間という特殊なところで、没入型のコンテンツの1つになると思いますので、あまりお金もかけずにできるのではないかなというところで、これは安全面とかいろいろあると思いますが、そういう、ちょっと今までにないようなアイデアもやっていただきたいと思いますし、先ほど言っていたそういうラッピングとかポップアップストア、そういうのもSNSで強く——もうずっと言ってますけども、SNSを積極的に使って発信していただければと思います。

次に、その海岸線についてですけども、海岸線が持つ特有な固有の資源活用として、2025年の11月に実施された谷上車庫見学ツアーは、大人8,000円、子供4,000円と比較的高額な設定であったにもかかわらず好評であったと伺っております。これは、交通事業が持つ体験価値に対して、一定の需要があることを示しているのではないのでしょうか。そこで、海岸線においても、御崎車両基地という全国的にも珍しい地下車両基地を有しており、またリニアモーター方式という特徴的な技術を採用している点は、鉄道ファンのみならず、理科、教育の観点からも、親子層に訴求できる可能性を秘めていると考えます。

しかしながら、近年、こうした資源を活用した見学ツアーや体験型の企画が継続的に実施されているとは言い難い状況です。減便や経費削減を進める一方で、海岸線が持つ唯一性や学びの価値に焦点を当てた体験型、付加価値型の収益事業を、より戦略的に展開していくべきではないでしょうか。交通局として御崎車両基地をはじめとする海岸線の資源を活用した具体的な収益向上策について、今後どのように検討、展開していく考えか、見解をお願いします。

○森川交通局副局長 今御紹介いただきましたけども、我々も試行錯誤しながら今進めさせていただいている状況でございます。谷上車庫のイベント、8,000円を頂きまして、谷上車庫のふだん立ち入ることができない車庫の見学に加えて、トンネル内を走る地下鉄にも乗っていただくというような形もさせていただいたんですが、実際の問題としましては、定員120名に対して50名強ということで、必ずしも——来ていただいた方には満足はいただいているんですけども、十分に集客ができたかという、なかなか厳しいところがあったと。あと、御崎車両基地につきましては、昨年8月にヴィッセル神戸と連携をしまして、夏休み！ノエスタ&地下鉄車両基地わくわく探検ツアーということでさせていただいたんですけども、こちらのほうも4,400円の有償ということだったんですが、30組の募集に対して約半分程度の応募と。いずれにしても来ていただいている方はいいんですけども、なかなか特に社会見学、理科の授業といいますか、教育的なものになりますと、今申し上げました4,000円とか5,000円とか8,000円とか、本当にお出しただけののかなというところは甚だ疑問になります。

一方で、500円とか1,000円っていう安価な金額でやってしまいますと、人件費等々で赤字になって収益事業にならないというところの課題もございまして、本当に稼げるコンテンツは何なのか、きちんと見極めをしながら、頻発をしますと相手が結局いないので、お客さんが来ないという課題もあります。そういったところをきちんと見極めながら、少しでも稼げるような収益事業というものを、今後も展開を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（のまち圭一）　そうですね。思ったよりもあまり来られてなかったというのを、今ちょっと初めて聞いたので驚いてたんですけども。結構マニアがいる世界ですので、これ何回もやると同じ人ばかり来るところもあるのは、ちょっと難しいところではありますが、先ほどもヴィッセルと言われてましたけども、試合の開催日の翌日に開催して、試合見に来た人に神戸に泊まってもらってやってもらうとかというふうな、そういう観光と連動した形であるとか、修学旅行でお金がどこまで取れるか分からないですけど、修学旅行と連動した形であるとか、同じような形で昨年、兵庫県でフィールドパビリオンという形で、いろんな会社の工場見学みたいな形もやってましたし、そういうとこでうまいこと発信していけば、ある程度、お客さんが来てくれるのかなというのは期待ではありますけども、今後、そういうのを状況を見ながら検討いただければと思います。

次、行きます。自動車整備士を活用した他局案件の受託についてです。

経営計画2030においては、バス車両を現行から57両削減する目標が上げられています。5年間での達成を前提とすれば、保有車両が1割以上減少することになります。自動車整備士の確保が全国的に課題があることは承知していますが、車両数の減少に伴い、整備業務量にも一定の変化が生じることが想定されます。効率化やデジタル化が進む中で、整備部門の人的資源の活用方法についても再検討する余地があるのではないのでしょうか。

そこで、交通局が所有する高度な整備技術や設備を生かし、他局との連携による業務委託を検討してはどうでしょうか。例えば環境局が保有するパッカー車などの車両について点検整備業務の一部を受託することで、市全体としての整備体制の効率化や民間委託費の抑制、交通局が新たな収入確保につながる可能性があると考えております。局枠を越えた資源の有効活用は、稼ぐ力の強化のみならず、市役所全体の最適化に資するものではないのでしょうか。交通局として整備部門の専門性を生かした他局業務の委託や横断的連携についてどのように考えているか、見解をお伺いします。

○城南交通局長　お答えいたします。今御指摘がありましたとおり、自動車整備士の成り手の不足というのは、特に我々の大型車の整備の分野が深刻でございます。当局においても例外ではございません。今後、バス車両を計画的に削減してまいります。その業務量の減少に合わせまして、まずやりたいことは車両整備体制の見直し、効率化、これを図っていくことをやってまいりたいと、こう考えております。

一方で、市バス車両の削減化、減ることによりまして、確かに日常点検とか車検等々の業務は減少いたします。ただ、一方で最大23年使っていくという延命化を今、進めておりますので、そういうところから必要な補強とか老朽対応に関する作業、これがこれまで以上に増加しておるところでございます。さらに整備現場では、それを外出しますとお金が出ますので、何とか内製化できないかということで技術力を高めまして、車体の腐食とかエンジンの分解整備とかといった重整備の内製化に取り組んでいるところでございます。さらには、委託先が行っている車検業務、委託先が委託先の車両工場に持って行って行っている車検業務をこっちへ取り戻しまして、その分、委託料の削減等々も図っておるところでございます。今後とも変化する業務量に応じて、効果的な整備体制を整えていくとともに、高度な技術、内製化等々に努めていきまして、さらなるコストダウンを図ってまいりたいと、こう考えております。

○分科員（のまち圭一）　今まで委託したものを内製化していくということで、コスト削減ということなんですけども、これからいろんな部門の、特にディーゼル機関というんですか、そういう

エンジンというのは特殊な、普通のエンジンと違って特殊な部分もありますので、どんどん引き受けて、もし余力があればですけどお願いしたいと思います。

時間がないので、エコファミリー制度について1点お伺いします。

エコファミリー制度というのは、神戸市内の子供じゃなくても受けれるサービスになるわけでございまして、これを京都——ちょっと質問短縮しますけども、京都とかでは今後、市民限定の割引というのをやろうという形にもなっておりまして、それをぜひとも見習う形で、もう財政が厳しい中で、本当に神戸市以外の子供たちにまでこのサービスをしていく必要があるのかどうかっていうのは、検討する必要があるのではないかと思います。京都を見習って、例えばICカードとマイナンバーカードをひもづけてやっていくであるとか、あと兵庫県神戸市においては、のびのびパスポートプラスという、スマホを使って割引を受けれる制度というのを使っております。こういうのを利用して、神戸市民の子供たちを優遇する形でやっていくほうが、よりいいのではないかというふうな観点でお伺いします。より厳しい経営状況を踏まえれば、一律無料から持続可能な優遇制度に進化させる時期が来ていると考えております。さらに、子供を支援という形では、企画調整局やこども家庭局と連携して、海岸線のフリーパスのデジタル化、市民優先制度の導入を検討すべきと思いますが、見解をお願いします。

- 森川交通局副局長 エコファミリー制度でございますけれども、あくまでも環境政策としてスタートしたものでございまして、この趣旨からしますと、市内外を分けるという必要性というのはいかがなものかなというふうに考えているところでございます。

一方で、市内外の京都のお話をいただきましたけども、そういったものを入れていこうとしたときに、かなり大きな投資が必要になります。そういった制限を設けることによる効果ということと、投資の額が釣り合うのかどうかということも、適切に見極める必要があるのではないかというふうに考えているところでございます。

- 分科員（のまち圭一） ありがとうございます。財政が厳しい中でできることを、ぜひともよろしく願いいたします。

以上です。代わります。

- 主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、山本理事、発言席へどうぞ。

- 副主査（山本のりかず） 私からは、事故防止の徹底についてお伺いしたいと思います。

交通局所管の委員会にても度々指摘させていただいてますが、事故を繰り返す職員への対応、指導について質疑します。

交通事故を発生する可能性があり、避けられない場合もあるかもしれません。しかし、過去に事故を起こし、さらにそれを数年以内に繰り返す職員については、軽微な事故だったかもしれませんが、いずれ重大な事故を起こしかねない危険性もあります。交通局として、安全運転研修や特別安全運転研修と段階を踏んで研修を実施していることは承知しています。ふだんから本庁や現場職場が連携し、総合的に取り組んでいく必要があると考えます。現在の事故件数、過去3年以内に複数回事故を起こした職員の数、それに対する指導研修について、局としてどのように評価・分析をしているのか確認させてください。

- 児玉交通局副局長 まさに市バスの運行で最も大切なのは安全・安心の運行でございます。これはもう理事御指摘のとおりでございます。現状、市バス側に責任のある事故が発生した場合、事故発生直後に乗務を停止をいたしまして、営業所で行う事故再発防止のための一般安全指導研修

というのを行ってございます。これ、今御指摘をいただきました複数回事故を起こしている運転士に対しても、それぞれの事故の類型に応じてこの研修を受講させているということでございます。これも御紹介いただきましたが、この一般安全指導研修で効果が見られないとか、あるいは複数回同じ性質の事故を繰り返すというような場合には、特別安全指導研修というステージに進むということでございます。

この営業所で行う研修、あるいは本庁で行う特別研修、いずれも現場と本庁が連携してという御指摘でございますが、当然ながらそこは情報共有をしながら、この職員に対してどういう指導が適切なのか、あるいはどういうことを事後チェックをしていかなければいけないのか、これは非常に重要な観点でございますので、現在、取組をさせていただいている、連携をしながらの取組をさせていただいているということでございます。

過去数年以内に複数回事故を起こした者ということでございますけれども、現在、令和7年度1月末時点で、我々に市バス側に責任のある事故は71件の発生がございます。その中で過去3年以内に2回以上事故を起こした運転士は12名おります。今申し上げましたとおり、この12名に対しても、事故の都度、しっかり研修をさせていただいているということでございます。当然ながら、事後を追いかけしておりますけれども、これらの個別指導によって、この複数回事故を起こした運転士の多くについて改善傾向が今見られているということでございます。

とはいえですが、同一種類の事故を繰り返し起こすというのは、これは論外でございます。幸いにして同じ類の事故を複数回起こしたという運転士は今のところおりませんが、ただ、プロのバス運転士ですから、軽微であれ複数回事故を起こす、事故を起こせばその時点で運行が止まりますし、お客様に御迷惑をおかけするわけですので、複数回の事故を生じること自体、問題であるというふうに考えておまして、そこはしっかり教育も含めてフォローしていきたいというふうに考えてございます。

- 副主査（山本のりかず） 類型に応じて指導をしているという答弁がありました。同じような事故はしていないという答弁でありました。そこは徹底的にさせていただきたいとともに、やはり複数回短時間で事故を起こすということはあってはならないし、冒頭申し上げましたように重大な事故に発生する可能性もあるので、しっかりと緊張感を持って取り組んでいただきたいなと思っております。

その中で、客観的な指標の活用についてお伺いします。研修後のフォローのための効果測定として、例えば添乗調査を実施し評価をしているとの説明を受けました。客観的な評価として機能しているのか、確認させてください。もう1点が、外部の方やお客様の声も含めて、厳しい目で見ながら、評価を多角的に実施すべきでないかと思いますが、確認させてください。

- 児玉交通局副局長 研修後のフォローのための効果測定でございますけれども、添乗調査に加えまして、デジタルタコグラフというものをを用いてございます。これは全ての運転士が毎日、バスを運行する際に必ず使用しておりますけれども、このデジタルタコグラフというのは、営業所に戻ってまいって専用の機器にセットしますと、今日のあなたの運転はこうでしたと。いわゆる採点機能がございます。例えば、一定以上の加速度が生じたような場合には、当然そういう指摘が出てくると。いわゆる運転の今日の実績というものを点数で評価をする、これの積上げをさせていただいております。

添乗調査でございますけれども、これは我々は日々の指導の指針にしております各種マニュアル等々——マニュアルは大きく分けて2つございますけれども、この手順どおりしっかり業務が

履行されているかということをチェックをさせていただいております。加えまして、この事故を起こしてしまった運転士の事後フォローの観点では、この添乗調査の際に、こういう指導をこの人にはしてるよということ、添乗調査員が把握をした上で指導内容が履行されているかということも、併せてチェックをしてございます。この添乗調査員でございますが、あらかじめ添乗というのはこういう観点でやってくださいと研修を行ってございます。我々交通局職員が担当しているということでございますけれども、やはりどうしてもバス事業だけを見てきた者の視点とは、少し違う視点も要るだろう。これは御指摘のとおりでございます。警察のOB、兵庫県警察を退職した方を職員として雇用いたしまして、添乗調査を専門的に、交通警察の目線で評価をしていただくと、こういうこともやらせていただいております。

加えまして、お客様から日々御意見を頂戴いたします。例えば、残念ながら運転が荒かったというような、そういう御指摘もいただきます。こういうものを頂戴したら、すぐに確認をさせていただく。こういう観点で、様々な、多角的にというんですか、お客様の目線も含めて、この運転に対しての評価というものを毎日、重ねさせていただいているところでございます。

○副主査（山本のりかず） 私も先日、中央営業所を視察させていただきまして、添乗調査の指導員の方の指摘事項、どういうミラーを見たらいいであったりとか、実際、私も運転席に乗らせていただいて、非常に多岐にわたる運転士さんの御苦勞であったりとか、指導者の——相手に伝わらないといけませんので、その辺の指導の難しさというのを肌で感じた次第です。

そういった中で、運転手さんの、一方でメンタル面も心配しております。例えば、事故の原因として考え事をしてた。例えば家族のことであったりとか、悩み事であったりとか、例えばぼーっとしてであったりとか、生活面や日常面での心配事などに起因する、要は事故というのも想定されますけれども、職員のメンタルケアや管理職とのコミュニケーションは、実際現場でどのように図られているのか確認させてください。

○児玉交通局副局長 今、御指摘の分でございますけれども、これプロのバス運転士でございますので、運転中にぼーっとしていましたが、考え事をしていましたと、その結果、事故が起きました、これは許されないことであります。ただ、運転士とて人間ですので、人間のすることですから、今、理事から御指摘いただいたような要素も、我々は当然否定はできないだろうと。そういうことも当然、念頭に置いて対応していかなきゃいけないだろうと。

市バスの運転士は、毎日、点呼というものを業務開始前と終了後に受けるということになってございます。このときに運行管理者がチェックすべきは、体と心、両方の状態をチェックしております。いわゆる心身状態のチェックということをやっております。加えて、これは職場環境的なところもありますけれども、出庫・入庫時、管理職、例えば営業所長が、行ってらっしゃいとか、お疲れさまとか、そういった言葉をかけようと、こういうことも続けさせていただいておりますし、営業所で休憩をするというタイミングがありますけれども、機会を捉えてコミュニケーションをする。特に若手の職員なんかは中心的にやっておりますけれども、コミュニケーションを図る。その中で何かちょっと最近彼は少し様子が違うねというような声も上がってきたりしてるところでございます。

加えまして、年3回面談をしております。これ、期首、期中、期末ということで、年度のうちに3回面談をしております。その面談の対話の中で、公私にかかわらず何かあったら教えてほしいというようなことも伝えておりますし、例えば、上司に直接相談しても、なかなか解決し難い家庭の問題もあるかもしれません。こういうことについて、交通局本庁には今、保健師の配

置がございませう。あるいは、神戸市全体として職員相談窓口、こういうところもございませう。こういうところにつないで相談をしてみたらどうかというようになことも、アドバイスをしているというのが現況でございませう。

○副主査（山本のりかず） 今の答弁を受けませうと、しっかりとコミュニケーションを取ってると。あとは外部の、そういう保健師さんとか、相談窓口もあるということですので、しっかりと皆さん、それぞれ悩みとか不安事あるかもしれんけど、仕事はしっかりとしていかなないとはいけませうので、そのあたり管理職として周知徹底をお願いしたいなと思ひませう。

その一方で、要は身体的な、皆さん、若いときもあれば年齢、年取っていくと思ひませう。その中で、身体的能力の評価についてお伺ひしたいと思ひませう。

一般的には高齢職員は身体的能力が落ち、とっさの反応であつたりとか判断が遅れる傾向にあると思ひませう。交通局の50代、60代の運転士が多いと聞いておひませう。特にこれからそういった問題が顕在してくるのではないかと考えませう。運転の技能だけではなく、身体的な能力が落ちていくという評価はどのように行っていくのか、確認させてください。

○児玉交通局副局長 先ほどの御答弁で申し上げましたとおひ、日々点呼をやっている。この中でチェックをしているとの御報告を申し上げたとおひでございませう。加えまして、市バス運転士の場合、年2回、健康診断の受診をさせてございませう。この診断結果は所属長、つまり営業所長にも同じものが共有されるということございませうして、例えば要診断というようなことが出てきた場合には、受診に行きなさい、その結果をきちんと報告してほしいと、こういうこともさせていただいておひるところでございませう。

また、加齢に伴う身体機能という部分でございませうけれども、運転免許の更新時、これは大型二種免許を持っている人ということございませうが、適性検査というものがございませう。私も大型二種免許を所有しておひませうので、深視力検査というものも免許の更新のたびにございませう。こういったところで身体機能の変化、あるいは病気の影響、こういうことが出てきますと免許交付が保留されるというようなこともあります。

加えまして、我々独自の取組としまして、市バス運転士としての適性を確認をするということ、3年に1度、これは外部機関、独立行政法人自動車事故対策機構というところが実施しておひませう、運転者適性診断というものを受診をさせてございませう。これは全運転士やっでございませう。3年ごとでございませうので、経年変化というの分かるということございませう。加えまして、国のルールでは65歳を超えたドライバーには適齢診断というものを受けなさいということが規定をされておひませうが、交通局ではこれを60歳到達時から受診をさせてございませう。こういった今御指摘の高齢、加齢に伴う身体機能の衰え、例えば視野が少し狭くなるとか、あるいは動体視力が落ちてくる、こういうことは今申し上げた適性診断、適齢診断でかなり細かく分かってきますので、それを基にこの自動車事故対策機構で、高齢の職員に対しては、その場でアドバイスもしてただける、専門の機関でアドバイスもしてただける、こういうことがございませう。その中で自己認識をしてもらおうと。当然ながら、事故、トラブルがあつた場合に、その身体的能力が原因でないのかということも、当然、我々確認をして、万が一そういうことがあれば受診をさせるといったような対応をさせてございませう。いずれにいたしましても何か影響がある場合は、運転業務から外すというような対応になるということございませう。

○副主査（山本のりかず） 高齢運転士さんの様々な、要は指標があり、対応されているということ、今、答弁聞いて理解しました。一方で、50代、60代の高齢の運転士さんで、優秀な方もい

らっしゃいますので、その優秀な方はどのような日頃の行動であったりとか、運転手法であったりとか、もちろん当局は把握されていると思いますけども、そのあたりも50代、60代の皆さんに周知徹底していただいて、なるべく見習っていただくような取組も、展開されていると思いますけども、徹底していただきたいと思います。

あと、最後に、この事故防止の徹底について、私、SNS、交通局のインスタを拝見させていただきました。その中で、例えばイベントの周知であったりとか——その取組も重要ですよ、こういう場所で例えばイベントをされますとか、例えばラッピングしましたとか、いろんな交通局の日々の取組を紹介してありますけども、例えば、事故防止の徹底の交通局の取組も、SNSで日々、派手じゃないけども地道にこういうことをやっていますと、最初、御答弁でいろいろやりましたタコグラフであったりとか、免許証の最初確認であったりとか、そういう地道な日頃の努力も、やっぱりSNSで発信していただくことによって、交通局はしっかりと交通安全の意識、これを高めているということアピールしていただきたいと思いますので、ぜひともそのあたり、SNSを通じての発信もお願いしたいことを要望させていただきます。

続きまして、現場職員のモチベーション向上への取組について、お伺いさせていただきたいと思います。

先日、私、中央営業所を視察させていただきました。その中で、現場の環境について疑問が湧いてきましたので、今回、質疑させていただきたいと思います。バス運転士はバス車内でも事故を起こさないように、細心の注意を払いながら、お客様対応のサービスを同時にしていることは承知しております。バスの運転士がモチベーションを高く過ごしていくには、事務所内の環境整備が欠かせないのではないのでしょうか。先日、中央営業所に視察に行ったところ、平成5年の建築とのことで、かなり現場を歩かせていただきますと老朽化が進んでおりました。一方で、女性の運転士さんがいらっしゃるということで、女性の休憩室や部屋を中を見させていただきました。そうしますと、新調し整備されておりましたので、女性目線としては快適に過ごせる場所ではないかなと感じた次第です。一方で、男性職員の職場、環境改善には至っていない印象を受けた次第です。経営環境、状況が厳しい面も重々承知していますが、今後、モチベーション向上の取組としては、こういった分野も改善していく工夫が、必要があるのではないかと考えますが、確認させてください。

○安藤交通局長 ただいま理事のほうから御指摘ございましたとおり、各営業所の設備につきましては、一部老朽化している部分が非常に多くなってきております。環境改善としての、所内の老朽化している部分の壁紙の張り替え、床面の洗浄・改修、またトイレの洋式化や洗面所の自動水栓化など、順次更新を行ってきたところでございます。また、令和6年度から今年度にかけてですけれども、ESCO事業といたしまして、交通局が管理する営業所等のバス拠点の全般にわたりまして空調機器更新と庁舎照明のLED化を実施しております。また、居室内の照度が増して相当明るくなるなど、環境改善につながっているものと考えております。

また、令和8年度、来年度でございますけれども、運転士の制服について、総費用は増加させずに、ストレッチ素材を取り入れるなど、より機能性に優れ、着用するストレスを軽減させるものにリニューアルする予定となっております。これら経営状況が厳しい中ではございますけれども、運転士がモチベーションを持って働けるよう、適宜優先順位をつけて、必要な環境改善に努めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○副主査（山本のりかず） 現場でも費用対効果を勘案しながら、一步一步職場改善に向けて取り組んでいることは、今、答弁聞いて理解しました。一方で私が中央営業所の現場を視察させていただいて感じたことが、少し日頃使うロッカーが古い印象を受けたのと、皆さんが過ごす食堂とか、暗い雰囲気を感じました。細かいことを指摘させていただきますと、例えばロッカーを新しく新調したりとか什器ですよ、椅子とか古くなっている印象がありますので、そのあたり費用対効果を考えながら、できることから明るい職場というか、気持ちよく働いていただくような職場改善に、これまでも進めていただけてますけども、これからも一步一步進めていただきたいことを要望します。あとは女性の目線も非常に大切ですので、女性目線も取り入れながら職場改善につなげていただきたいことを要望させていただきます。

次に、若手職員からの意見聴取の反映についてお伺いします。

モチベーションアップの一環として、自らの意見が現場に反映されているという実感は、非常に働く人たちの心であったりとか取組を前向きに推進していくことにつながると思います。女性職員という目線もあると思いますが、それを含めた若手職員の意見をどのように現場では吸い上げて、職場への改善へとつなげようとしているのか、確認させてください。

○安藤交通局部長 先ほど児玉副局長のほうからも御答弁させていただきましたけれども、管理職のほうから人事評価に係る年3回の面談でございますとか、あと日頃、運行管理者による点呼、そのときに聞きました意見等を所内でまずは管理職——所長が中心になりますけれども、そちらのほうでまとめて、これはいいなと思うようなものがございましたら、それはこちら本庁サイドに対して、予算要求なり何なりの意見、こういうことができないかという、まずはそういった相談が上がってくるところでございます。また、運転環境——日頃、当然、運転士は運転しておりますので、運転環境やその安全対策——ちょっと午前中にも質問がございましたけれども、ガードパイプの切り込みとか、そういった話もございます。そういった改善要望につきましては、労働組合からの安全対策要求のほかに、運転士からの直接の要望というの、所長を通じて我々のほうにも入ってくることもございますので、ただ限られた予算の中で優先順位を踏まえながら、実現可能なものから順次対応しているところでございます。また、今後とも若手の職員や現場の声が適切に反映されて、職員が働きやすく安全に業務に取り組める職場づくりというのに、我々としても腐心していきたいというふうに考えております。

○副主査（山本のりかず） 年3回の面談を通じて、いろいろと職員のそういう意見を取り入れているということですけども、何か具体的に一例あれば、ちょっと教えていただきたいと思います、改善につながった案件があれば教えていただけますか。

○安藤交通局部長 若手からという意見ということでございますね。若手からの意見で、私も日頃、常に中央営業所のほうにおるんですけども、直接的に、こういうところがしんどいとか、カーブでこういう所に何か目印つけてほしいとか、そういった安全対策に関する要求というのが——要求ということはちょっと言い過ぎかも分かりませんが、そういった点につきまして、所長と相談の上、何とかしていきたいというふうなところもやったことは実績としてはあります。

○副主査（山本のりかず） ありがとうございます。そうしたら、しっかりと若手の意見を聞いて、それを実行していただいて、ちゃんと成果としてやっていただいているということは、今の答弁を聞いて理解しましたので、そういった若い職員の意見もしっかりと実現していただいていることは理解しました。

最後に要望ですけども、先日、中央営業所を視察した際に、入り口付近に、職員の発案により

桜の木が植えられており、職員の手できれいに整備されていることは非常に感動しました。加えて近隣の小学生も営業所を訪れたりして、非常にいい取組であると評価します。開かれた営業所として、人の目に触れる、知ってもらう取組、活動というのは非常に重要だと思いますので、地域に開かれた営業所を目指して行ってほしいなということをお願いしたいと思います。このあたり何か簡単な答弁ありましたら。

○城南交通局長 今、理事からの御指摘は非常に大事な御指摘だと考えております。本当に地域の皆様方とそういうコミュニケーションが取れるような営業所にしてまいりたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○副主査（山本のりかず） ぜひそのようにお願いいたします。ありがとうございます。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後3時25分より再開いたします。

（午後3時5分休憩）

（午後3時25分再開）

○主査（門田まゆみ） ただいまから予算特別委員会第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。

岡田委員。

○分科員（岡田ゆうじ） これまで議論を拝聴しておりまして、今回の神戸市の路線改定バス減便のことについて、いろいろ議論があったわけでありましてけれども、ちょっと私が聞いて思ったのは、ちょっとのんきな話だなと。というのは、やっぱりみんなどうしても頭の中に、経営難で減便をしている話だから、最悪、神戸市からお金を出せば何とかなるんじゃないか。公費をという話も結構ありましたけど、最悪、お金の問題だから、神戸市がけちらずお金を何とかすれば、何とか地域の足も、地域も守られるんじゃないか、何とかなるんじゃないか、そういう前提を置きながら、公営バスと民間事業との、どこまで神戸市が支援したらいいのか、神戸市が支援できるのかみたいな、そんなやり取りだったように思います。

だけど、福岡の場合は、今年4月のダイヤ改正で、大体1,000便ぐらいの減便をするんです。これは西鉄バスという、福岡、九州全域を走っているバスですけども。これは何で減便するかというと、神戸市みたいに経営が悪いとか、赤字がどうだという前に、運転をする運転士さんがいないんですね。運転士不足が原因で、これだけ減便をするというのが、今、私たちの神戸市のライバルでもあります福岡市の現状なんです。

福岡市で一体何が起こったかという、2022年まではそんなに不足してないと、うちは。まあまあ確かに運転士はどんどん減っていったけど、いろいろダイヤ改正とかいろいろ工夫して、大体間に合ってますなと言ったんです。だけど、2023年になって、急に、あれ、おかしいなと。計画どおりに行かないなちゅうことで、突如130人規模の人員不足が出ちゃったんですね。で、2023年とは何か対応して、2024年も同じ130人規模の大幅な運転士不足が出ちゃって、とうとう今年になって、もう耐え切れないということで、1,000便に至る大幅減便をしたわけでありまして。

我々、やっぱりこれまでの議論で、最悪、神戸市が市長の決断で何とかお金を出せば、市長が地域のこと、まちづくりのことを思ってお金を出せばというあれがあったんですけど、福岡の場

合はそれもできないんです。地域が大事だ、まちが大事だと、バスを走らせなくちゃいけない。でも、ハンドルを握る人がいない。じゃあ、どうしますか。我々が例えば議員でみんな手当てして、週一、バスにみんなで乗りますか。城南さんも週一、ちょっと出てきてもらってハンドル握りますか。だけど、大型二種が要りますから、そもそもそれもできないですね。だから、僕らは後ろからバスを押すぐらいしかできないんです。

だから、バスはあって、会社はあっても、もちろん神戸市のような予算を最後見てくれるところがあっても、ハンドルを握る運転士がいないとバスは走らないんです。神戸市からしたら、何か他人事のように思えたけど、福岡市は今それがまさに、それが原因で1,000便、減便をせざるを得なくなったということでもあります。

実はこれは今に始まった話じゃなくて、国土交通省もずっと前から、ずっと前から言い続けていることなんです。全国で既に2024年で2.1万人が不足をしています。だから、我々の目の見えない所で、特に地方で運転士不足で、すごい勢いで公共交通、バスがなくなっている。たった5年後には3.6万人の不足になると言われているんです。福岡でこんな状況ですし、川崎も今、すさまじい勢いで運転士不足に陥ってて、大変な目に遭ってるわけでもあります。

今日、ほとんど実はその運転士不足の話が出なかったわけですけども、神戸の今の市バス運転士の現状。特に5年、10年後の退職見込みを含めた人員の問題、そして運転士不足で、さらなる運転支障が発生するおそれがあるのか。仮に福岡みたいな感じに、今は大丈夫だと思います、大丈夫ですと、心配ないですと置いていたら、福岡みたいになっちゃったときの対処法というのをどう考えるか、その辺のところをお聞かせをいただきたいと思います。

○城南交通局長 お答えいたします。市バス運転士の採用につきましては、年々厳しくなっております。ただ、令和8年度当初におきまして、新規採用職員の研修、それから育休等々、これが明けますと、新規が本務になれば充足する見込みではございます。ただ、定年の件がございまして、65歳を一旦定年と想定いたしますと、5年後までに退職になる運転士は47名、10年後まで延ばしますと92名となりまして、約半数の運転士が今後10年で定年を迎えるということになります。

○分科員（岡田ゆうじ） 今、大変重要なところだけかいつまんでおっしゃっていただいたわけですが、10年たったらみんな退職対象になって、運転士が半分になるという話でありました。これは、実は警察庁の資料を基に川崎市がつくった資料なんですけど、今、大体全国の大型二種免許の保有者数は、大体20代、30代、40代が3分の1、50代が3分の1、60代が3分の1と、こういう大体分類になっているんです。で、警察庁の将来予測10年後にはどうなるかというのと、30代、40代、50代が3分の1、60代が3分の1、70代が3分の1になって、3分の1がそのままごっそり抜けるというんです。いや、20代はどこに行ったんだと、20代は何で入ってこないんだというのと、もうほぼほぼこのグラフに載せなくてもいいぐらいのことなんです、実際にはいるんですよ、実際にはいるんですけど。だから、10年たったらごっそり3分の1、今60代の人が70代になるから、ごっそりいなくなるという問題を警鐘しているわけでもあります。実際神戸市も今、もちろん再雇用とかありますから、全員が全員いなくなるわけじゃないですが、10年たったら半分いなくなるというようなお話でありました。

じゃあこの資料をつくった川崎市はどうしているかというのと、自動運転を今実際に走らせているわけですね。ふるさと納税とかを使って、クラウドファンディングも使って、レベル4の自動運転というのは、大体決まったルートを、運転士さんが操作しないけど必要に応じて座ってて、一応ルート上も、例えば極端に歩行者が多くないとか、一応それなりの条件を満たしてて、限ら

れた特殊な条件下であれば完全自動運転ができるというのがレベル4です。そのレベル4の運転を、もう今既に川崎市は始めているんですね。どこを走っているかという、羽田空港への連絡線、これは距離が結構あるんですけども、ずっと真つすぐの道でありますから、意外と自動運転に適している。もう1つは川崎病院線という、私も川崎市で4年ぐらいアルバイトしてましたから、何となく土地勘が分かるんですけども、神戸でいうとここから神戸駅ぐらいまで行って、ぐるっと行ってかえってくるぐらいのそんな感じ。駅前の、これを見て分かるように、真四角で帰ってきて、非常に道路、交通量は多いんですけど、だけど四角を描いてかえってくるだけの、ここでの実証運転を既に終えているわけでありませう。

彼らは実はもう大分前から手を打ってたんですな。令和6年にレベル2の自動運転、令和7年に自動運転の有償運行を始めて、今、令和8年でレベル4の実証運転を今行っているんで、来年度からは、令和9年度からは、レベル4の、実際もう定期運行を始めよう。だから、レベル4という、レベル5が本当の完全自動運転だから、もう本当に勝手にどこへでも行くというあれですが、それはまだ日本で存在しませんので、レベル4で限られたルートで、限られた条件下ではあるんですけども、例えば物すごい大雨が降っちゃうとか、そういうのもちょっと走れなくなっちゃうんで、限定の条件つきではあるんですけども、令和9年度からレベル4運行を始めようとしているわけでありませう。

そうしたこの川崎市、福岡は今困っちゃうって、今まさに真つ最中で困っているわけですけども、川崎市はこの運転士不足に対して自動運転で対応しようとしているわけでありませう。神戸市も、バスとは関係ないところで、例えば灘五郷エリアでのレベル2の実証運転というのを日産がかつてやったことが、都市局とやったことがあるんですけども、この川崎市の先行事例も参考に、神戸市の自動運転の導入も、そろそろ検討していくべきではないか。すなわち、川崎で言うところのレベル4実装の目標年次とか、その辺について検討を始めるべきではないかと思うんですけども、御見解をお伺いします。

○**児玉交通局副局長** 今御紹介いただきました川崎市さんが取り組んでおられる、資料にもありましたけれども、非常にチャレンジングな取組だというふうに感じてございませう。自動運転というのは、やはり周辺の交通環境に影響されるところが非常に大きいということで、今まで地方部でこういったことが行われるというのが多く見られました。これがかなり交通量であるとか、御乗車の方の多いところで進められているというところでございませう。

我々も非常に興味を持って見ておるところでございませうけれども、一方で、実際、バスの運行をする中で、じゃあこの扉の開閉というのはどういう形で制御されるのか、あるいは立席乗車のお客様に対して、もしくは車椅子で御利用のお客様に対してどう対応していくのか、完全無人化というのはなかなか難しいかもしれませうけれども、この川崎市の取組というのは、大いに興味を持っているところでございませう。今直ちに神戸市で、具体的に神戸市バスのエリアで何か検討しているということではございませうけれども、こういった先進的な取組というのは、関心を持って見続けてまいりたいというふうにご考えているところでございませう。

○**分科員（岡田ゆうじ）** 10年後に定年退職で半分なくなるということですから、神戸市も。ぜひ、こういうことに問題意識を持って、研究から始めてもらいたいのと、自動運転バスは川崎の取組ですごいいいなと思ったのは、川崎の自動運転バスを全国で僕らも挑戦して走らせませうよというときに、やっぱり市民がみんなに関心を持ってカンパとか——さっきクラウドファンディングの話をしましたけど、市民がほかの都市にはない、このすてきな自動運転の試みだということ

で、ラッピングバスをデザインしたりとか。ここにも実際に乗ってみた、プロジェクト参加者、要は市民ですが、市民が、いつまでも便利なまち川崎が続きますようにとか、私は生まれも育ちも川崎市で、今も川崎市内に住んでいます。これからも川崎市にお世話になりたい。路線バス運行維持のためにも、この自動運転のチャレンジを応援したいですとか、どこでもバスが普通に自動運転される時代が来るように頑張ってくださいとか、自動運転が普及して暮らしやすい川崎にしてくださいとか、みんなメッセージを寄せているんですね。

要は、非常に前向きなんです。明るいです。神戸市は、もう今、本当に皆さん苦勞していただいて、頭が下がるばかりですけど、営業係数幾らで、今のままだとこの便はなくなりますみたいなことを数字化して、ラッピングバスも走らせてくれてますわな。あれは危機意識を高めるという意味では、非常に一生懸命やっただけだと思ってるんですけど、やっぱりどうしても暗いわけですよ。あんたたちが乗らないから、こっだけ経営が悪くなって、やがては潰れますよというのを、やっぱりラッピングして走っているわけですから。川崎の場合は、運転士不足もそうだし、経営もそうだけど、自動運転で何とか乗り込んできた、新しいプロジェクトで川崎市は乗り込んだと。それは、やっぱり昔、ポートピア博で、みんな世界の人が神戸市に来て、東京にもニューヨークにもロンドンにもないポートライナーというのが、もう運転手もなしに走っているんだと。神戸というのはドラえもん国みたいなね。運転手もなしで列車が走るのかみたいなのを、やっぱり来たときに、神戸というのはプライド持ったんですよ。で、今それを川崎がやろうとしている。こういうのに別に遅い、早いはないですから、運転士が足りなくなるというのは、もう先ほど来言ってるように、もう必ず運転士は足りなくなりますから、その減便というのは、もう神戸市が100億出しても償えない、取り返せないですから、ぜひこの辺に向けて取り組んでいただきたいと思えます。

最後なんですけど、我が国の女性のバスの運転手さんというのは、男97.4%に対して2.6%なんです。大体40人に1人しかおらんのです、ほとんどおらんのです。それだけいても1人、女性運転士バスがいるかいないかなんです。例えば、さっき言った運転手がいなくなった西鉄バスなんかは、年収500万で祝い金50万出しますとか、あとは、これはアットライナーというバス会社さんですが、大型二種免許持ってなくてもいいと。持ってなくても入ったら取らせてあげると。30年間は持ってなくてバスに乗ってなくても、半年間は30万円ちゃんと給与あげますからみたいな、物すごい勢いで争奪戦なんですね。女性の場合、神戸市も女性の運転士確保に努力していただけてますけど、先ほど、山本理事から休憩室なんかをきれいに整備されているというお話がありました。いいことだと思います。だけど、例えば時短勤務とか、子育てをしながらバスに乗れるとか、その辺のところも各市でやっていますから、その辺の取組を拡充してもらいたいと思うわけですが、時間内で答弁できるだけしていただけたらと思います。

○森川交通局副局長 令和5年度から採用を始めてまして、今現在6名が在籍いただいているところでございます。短時間勤務もそういう仕組みも設けてございますし、あと免許を持ってなかったとしても、取得費用から含めてパッケージで提供させていただいているという新たな取組も、今始めたところでございますので、あらゆる形を使いながら、女性もそうですし、若手を取れるように頑張っていきたいと思っております。

○分科員（岡田ゆうじ） すばらしい、短い答弁にまとめていただいて、大変取り組んでいただいていることがよく分かりましたので、これからもぜひよろしく願いいたします。終わります。

○主査（門田まゆみ） お疲れさまでした。

次に、大井委員。

○分科員（大井としひろ） 躍動の会の大井でございます。3問、一括で質問させていただきますので、簡潔に御答弁お願いいたします。

私も須磨区の多井畑南町の住人なので、88系統、あるいは高倉台の7丁目から妙法寺駅。私は板宿商店街に事務所がありますので、板宿にもしょっちゅう地下鉄で行かせていただき、こういう議会があるときには三宮までということで、そういう観点でちょっと路線バスの減便の件は、もう話が出尽くしてしますので、ちょっとその辺の別の観点から質問させていただきたいと思いません。

板宿駅の大規模改修についてお伺いしたいと思います。まちの由来、大規模改修の方向性ということでお聞きするんですけれども、神戸市須磨区板宿というのは、地名は平安時代の菅原道真公が太宰府へ流された途中に、里の人が板で囲った仮の宿、板囲いの宿を用意して迎えたという伝説に由来する、そういうまちでもありまして、道真公にまつわる飛松伝説というのがあるんですけれども、そういう古い地名でございます。また、一説には板井戸村というの、そういうものを転化して板宿となったとも言われておる、そういう由緒ある名前なんです。現在は板宿駅、大規模改修を実施されておられますけれども、市民公募によるデザインを採用し、テーマとして木調の素材感でまちのぬくもりを、落ち着いた調子で表現していくということになってございますけれども、まちのイメージアップの一環として、こういう間接照明というんですか、こういう照明デザインの下、明るくきれいな駅。例えば、この議会の庁舎も25階から、この階もそうなんですけれども、照明が変わりましたね、じゅうたんも変わりました。もう全然、見違えるように雰囲気が変わりましたので、今、板宿駅、本当に薄暗くって、もう少し明るくなればなど、そんなふうに思っておりますので、この辺のところは、多分、力入れていただけるんだと思うんで、ぜひよろしくお伺いしたいと思います。

それと、木のぬくもりがある温かい駅にさせていただくというのが重要だと思っております。板宿の由来というのもありますし。最近、新三宮図書館、あるいは新北図書館も結構木材をふんだんに使っていただけてまして、きれいな木目調のというか、木を使ったそういう造りになっておるといのがございますので、ぜひ板宿のまちの歴史や由来を表すような、そういう工夫やデザインという面で、工夫ができておられるのか、ちょっとその辺のところもお伺いしたい。また、今後、一部でもそういったデザインを導入することができるのか、御見解をお伺いをしたいと思います。

2つ目が、経営計画における収支見通しと、さらなる増収策の検討ということで、高速鉄道事業会計の資金不足と取組についてお伺いをいたします。

先月、2月13日の報道で、兵庫県の令和8年度当初予算において、長期金利悪化による収支不足額が拡大し、起債許可団体に陥る見込みであるとのことでもございました。バス事業は、既に経営健全化団体に陥る寸前であるわけでもございますけれども、今回示された収支見通しにおいて、高速鉄道においても今後、資金不足の段階へ陥っていく見込みであるとお聞きしております。令和8年度予算においては、建設改良費の規模を抑制したとのことでもございますけれども、今後、中長期的な視点でどのような取組を進めていかれるのか、御見解をお伺いをしたいと思います。

最後に、バス・地下鉄の利用促進策ということで、地下鉄海岸線、市バスと須磨のシーワールドをつなぐ企画乗車券の開発というようなことを以前にも提案させていただいたんですけれども、その辺についてお伺いをしたいと思います。

バスについては、特に収支バランスを向上させ、増収策に取り組んでいかなければならないと

考えておりますけれども、QRコード対応改修に経費がかかるという理由で、バスの利用促進策がほとんどない状況となっております。乗客を貪欲に獲得していくべきでないかと思うわけですが、例えば駒ヶ林駅、ここにはアグロガーデンがございまして、アグロガーデンなんかと協調、協力されるとどうなのかなというようなこともはじめ、海岸線の利用促進に加え、近くまでアクセスできるバスの特性を生かして、様々な企画乗車券を検討していくべきではないかなと思っておりますけれども、またQRコード対応に縛られず、安価な方法を研究していただき、バス企画乗車券を考案するなど、交通局として創意工夫が必要でないかと思っておりますけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

以上です。

○城南交通局長 私からは、板宿駅の大規模改修についてお答えをいたします。

委員のほうから御紹介いただきましたように、リニューアルデザイン案につきましては、市民投票で決定したものでございます。その決定した選定された案でございますけれども、これはやっぱり木調デザイン、これを活用するのを主としておりまして、当然、先ほど御紹介いただきました板宿のまちの歴史、由来、これを表す板、これを強くイメージしたのになっております。デザインの工夫としましては、改札口周り——券売機等々ございますけれども、このエリア、ここに円形の飾り天井など、これ空間化しまして、にぎわいが得られるようなもの、これを木調の素材感で表しております。それから、ホームでございますけれども、ホームの壁面、これ現在も板をイメージしたものでございますけれども、これを踏襲した木調のパネル、これを利用することにしております。それから、須磨区の木は松でございますけれども、この松をイメージした緑を床面——これはタイルでございますけれども、アクセントとして使用しております。照明につきましては、全面的に更新いたしまして、間接照明を使うことで、柔らかな落ち着いた雰囲気を目指すところがございます。工事につきましては、前年、7年の10月に現場着手いたしまして、現在、解体工事を進めております。今後も引き続き令和9年度の完成に向けて、鋭意取り組んでまいります。

○森川交通局副局長 私のほうからは、バス・地下鉄の利用促進について御答弁させていただきます。

バスにおきまして、いわゆる観光客を含めまして交流人口を取り込んでいく、この視点は非常に重要やというふうに考えてございます。先ほどQRをなかなかバスの車体にセットするのは難しいというお話もいただいたんですけども、QRに限らず、できる手段はあらゆるものを使いながら、魅力的な企画乗車券を今後も発売を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。その上で、シーワールドと結びつけたらどうかというお話を御提案を今いただいたかというふうに思っております。神戸市交におきましても、令和7年4月1日から、地下鉄と山陽電車及び神戸須磨シーワールドの入園券がセットになりました、神戸市営地下鉄・山陽・神戸須磨シーワールド往復デジタル乗車券というものを発売させていただいているところでございます。加えまして、神戸 街めぐり1dayクーポンということで、こちらのほうは800円のクーポン券になるんですけれども、1,000円近いお値段で電車にも乗っていただいて、割引が受けれるという、こういったものを発売しているところでございまして、なかなか1社で複数のものを並べていくというのも、販売効率とかもろもろ考えますと難しいとございますので、まずは今発売しておりますこの2つをきちんと発売、売上げを増やしていくことによって、須磨シーワールドの魅力を我々、市交通で享受できるように、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。

- 繁田交通局高速鉄道部長** それでは、私のほうからは、建設改良費規模の抑制のための中長期的な視点、これについて回答させていただきます。

これまでも投資計画につきましては、長期投資計画を基に随時見直しながらやってきたわけですが、今後はやはり苦しい経営状況を鑑みて、安全性を考慮した上で、乗車人数や収入規模に応じた身の丈に合った投資、こういう視点で取り組む必要があるというふうに考えてます。

このような考え方に基つきまして、今年度11月に長期投資計画の見直しを行いました。この投資計画は令和30年までの計画ではございますが、令和4年度に策定した従前のものよりも、約17%ほど削減しているというものにしております。具体的には、車両編成数の削減や、変電所の統廃合、運行管理システムの更新の延命化、これを行うことによって投資額を抑制しています。ただ、これに甘んじるわけではなくて、今後も技術の進歩や社会情勢の変化を見ながら、身の丈に合った投資という視点で、長期修繕計画を改定し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（大井としひろ）** ありがとうございます。ぜひ、板宿については、局長のほうから御答弁いただきましたけれども、駅ってというのはやっぱりまちの顔でもございますので、やっぱり市民の皆さんから愛される、親しまれる、そういう板宿の駅にぜひしていただけるように、その辺のところよろしくお願ひしたいと思います。

それで、再質問ですけれども、今後の老朽化した駅リニューアルに関しまして質問させていただきますけれども、西神・山手線は1971年11月に、須磨ニュータウンへの足として着工され、1977年の3月に新長田駅、名谷駅間で開業し、おおむね50年が経過しようとしてございます。開業当初の駅で大規模改修が未着手となっているのは妙法寺駅のみとなっております。今後の改修などの方向性はどのように考えておられるのか、御見解をお伺ひしたいと思います。

- 繁田交通局高速鉄道部長** 御指摘のとおり、名谷、妙法寺、板宿、新長田の4駅につきましては、営業から40年以上経過しているということで、随時老朽化対策の工事を平成30年から進めております。その中で、新長田、板宿は地下駅でありまして、老朽化対策のために天井や壁の仕上げをやり替えるという必要があったことから、更新に合わせてデザイン改修を行いました。一方、妙法寺なんですけれども、妙法寺も平成元年に工事をやっております。ただ、このときは地下駅のような天井がなく、また壁もほとんどがコンクリートに塗装しているという状態の駅なので、新長田や板宿のような更新のタイミングに合わせたデザイン改修が難しい状況であったんですけれども、全面的に塗装をやり直す、あるいは外壁、屋上防水もやり直して、美観に一定配慮した工事といたしました。また令和7年度には照明器具を全てLED化に更新する工事をやりました。今後も必要に応じて老朽化対策を実施していきたいというふうに考えております。

- 分科員（大井としひろ）** ありがとうございます。それでは、ちょっとまとめたいと思うんですけれども、今日の朝のニュースで、JALが非航空化30%と。要するに本業以外で3割もうけていくというようなことを女性の社長がニュースでおっしゃっておられましたけれども、ホテル経営とか、インターネットの販売とか、いろんなところに広がっていかれるんだと思いますけれども、それと同様に、国鉄がJRになって、JRは今、駅ナカとか駅チカとかということで、本業よりもそっちの、別の世界でもうけ倒しておられます。阪急や阪神電鉄、私鉄もしかりですし、阪急阪神はもともと宅地を開発して、そこに線路を引いて、そしてどんどんお客さんを大阪へ大阪へと運んでいくってということで、どんどん大きくなったと。

そういう意味では、神戸市営地下鉄も同じような形でやれば、こんなに苦しい経営にはならないんじゃないかなと思っております。メトロこうべをつくれとは申しませんが、やっぱりそういうもうけるところというのを、もっとそういう他の競争相手と伍していくためには、そういうところにも、もっと研究していかなければならないと思うわけなんですけれども、御見解があったら、ちょっとお聞きしたいと思います。

○**森川交通局副局長** 今、阪急の事例をいただきましたけども、阪急ホールディングスの中に阪急電鉄があり、阪急不動産があり、阪急ホテルがあるという形態だというふうに理解をしてございます。これがオール神戸市で見た場合には、交通局だけではなくて、都市局でありましたり、未来都市機構だったり、新都市会計であったり、そういったものがあって、オール神戸市の中であれば、まちづくりをやっている部門とかというのが専門的にあるわけですので、そういったところと連携をしていくことが、これからの発展に寄与する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（大井としひろ）** シーワールドの関係で、先ほど駒ヶ林からってということで、アグロガーデンという名前も出しましたけれども、あそこの駒ヶ林の駅って、多分、乗降客も相当少ないんだと思います。それを三宮、駒ヶ林、シーワールドという形で、一気通貫で走らせることによって、いろんなサービスを提供できると思いますし、アグロさんといろいろ相談されましたら、アグロさんには駅前に温泉があるんですよ。そういう駅って多分、なかなかないんだと思いますし、いろんなものも物品も販売されているので、そういうところと手組んで、もっとお客さんが、例えばヴィッセルの応援に来ているサポーター、彼ら、駒ヶ林まで来てお風呂入っていただいて、そして帰っていただくみたいなことを考えられたらどうでしょう、ということで要望にして終わります。すみません、時間がなくなりましたので、以上です。

○**主査（門田まゆみ）** お疲れさまでした。

以上で、交通局関係の質疑は終了いたしました。

当局、どうも御苦労さまでした。

○**主査（門田まゆみ）** 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、明日3月4日午前10時より本委員会室において都市局関係の審査を行いますので、よろしく願いいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。

（午後3時56分閉会）