

都 市 交 通 委 員 会 記 録

- | | |
|------------|------------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和8年3月19日（木）午前10時0分～午前11時18分 |
| 2. 会議の場所 | 第1委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

（交通局）

1. 陳情第188号 神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情

出席委員（欠は欠席委員）

委員長 諫 山 大 介

副委員長 のまち 圭 一

委 員 木戸 さだかず

門 田 まゆみ

萩 原 泰 三

上 畠 寛 弘

川 口 まさる

松 本 のり子

山本 のりかず

欠坊 池 正

議 事

（午前10時0分開会）

○委員長（諫山大介） ただいまから都市交通委員会を開会いたします。

本日は、陳情の審査のためお集まりいただいた次第であります。

なお、坊池委員より、病気療養のため欠席する旨の届出がありましたので、御報告申し上げておきます。

次に、写真撮影についてお諮りいたします。自由民主党さん、日本維新の会さん、公明党さん、こうべ未来さん及び躍動の会さんから、本委員会の模様を写真撮影したい旨の申出がありますので、許可したいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

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

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

次に、陳情者から口頭陳述の申出がありましたので、陳情第188号について、交通局審査の冒頭に口頭陳述を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（諫山大介） それでは、さよう決定いたしました。

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

（なし）

○委員長（諫山大介） 特にないようですので、都市局及び建築住宅局の待機を解除いたしますから、御了承願います。

これより順次各局の審査を行います。

（交通局）

○委員長（諫山大介） それでは、これより交通局関係の審査を行います。

最初に、口頭陳述の聴取に入りますが、この際、陳述人に申し上げます。陳述の際は、最初にお住まいの区と氏名をおっしゃっていただき、内容を御要約の上、5分以内に陳述を終えるよう、よろしく願いいたします。

それでは、陳情第188号について、口頭陳述を聴取いたします。

陳述人の坂田さん、発言席へどうぞ。

それでは、5分以内でお願いいたします。

○陳述者 東灘区の坂田邦子と申します。

神戸市市バス37系統が大幅に減便されまして1年近くなりました。減便になったからといって、困っていることに何ら変わりはありません。私は、深江南町2丁目バス停の近くに住んでおりますが、御近所の人でJR甲南山手駅前の病院や薬局に通っている人がいます。行きは朝2便ありますが帰りの便がありません。本当困っています。行ったら帰ってこられるバスの便がどうしても必要です。

先日、近隣の人がお話ししているのが耳に入りました。こういうことです。回送って言うバス

見かけることあるよね、もったいないな、何とかならへんのやろかと、本当、わらをもつかむ思いです。どこからどこへ行く回送か存じませんが、もしそれが活用されることがありましたらありがたいことやと思っています。

J R住吉駅行きは9時台がありません。病院の予約や習い事の開始に遅れないためには、8時37分発のバスに乗るしかありません。同じ思いの人たちが乗っているのでしょう。物すごい混雑です。私も座れないので大抵立っています。歳が85歳になりますので本当につらいです。小さいバスはよく揺れるし、私も高齢化していて足元はおぼつかないし、乗っていてもすごく疲れます。交通局さんにおかれましては、2タッチで混雑を把握していただいていることと思いますが、J R住吉駅行きの9時台を復活してほしいと思います。そうすれば1つ前の便が混雑も解消されるかと思っています。

少しお話は変わりますが、J R住吉駅終点から37系統がBになって阪急御影駅に行くのですが、これが2便ありますが、Bになって御影まで行くというアナウンスと運転士さんのメッセージが入りました。以前はなかったもので、このことには地域の人たちは喜んでいきます。前は本当に行くんやろか、住吉で降ろされるんちゃうやろかと気を揉んでいた人もいましたのでよかったと思います。できれば阪急御影駅まで行く便が復活されるともっとうれしいと思います。

もう1つ困っていることがあります。阪神深江駅からバスで帰る人も結構います。私もその1人です。最終が17時—5時39分なのです。以前、減便前は18時28分までありましたので、約1時間近く繰り上がっています。これを元の時間に戻していただければうれしいです。

どうか、要求の数々ですけれどもお酌み取りをいただきまして、御検討のほどよろしく願いいたします。ありがとうございました。

○委員長（諫山大介） 口頭陳述は終わりました。どうも御苦労さまでした。

それでは、陳情1件について当局の説明を求めます。

局長、着席のままで結構でございます。

○城南交通局長 おはようございます。交通局でございます。本日はよろしく願い申し上げます。それでは、着座にて御説明申し上げます。

それでは、陳情第188号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情につきまして、御説明申し上げます。

3ページを御覧ください。

陳情に対する神戸市の考え方について御説明申し上げます。

市バス事業は、新型コロナ禍以降の利用者の減少に加え、原油価格や労務単価などの諸経費の高騰や全国的な運転士不足などにより、資金不足比率が20%に迫るという非常に危機的な状況にあります。今すぐ経営改善を進めていかなければ経営健全化団体へ転落し、大幅な運賃値上げや不採算路線の廃止、減便に踏み込まざるを得なくなります。

このような状況下において、最寄りの鉄道駅までの移動手段を確保し、持続可能な市バス路線網を構築するため、令和7年4月に東灘・灘エリアを中心とした路線の見直しを実施いたしました。

1. 37系統の路線変更について。

37系統については、長大路線であることなどにより運行効率が悪く、収支状況が厳しかったことから、拠点であるJ R住吉駅において路線の分割を行いました。その結果、運行1キロ当たりの乗車人員は1割以上改善しています。

2. 陳情事項への考え方について。

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

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

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

3. お問い合わせ状況、今後の方針について。

令和7年4月の見直しに当たり、同3月は20件、4月は36件と、乗り継ぎ等に関するお問合せや御意見をいただきましたが、お問合せは徐々に減少し、現在では一定御利用が定着していると感じております。

今後も引き続き利用状況を注視し、2タッチデータなどに基づき、需要に応じた見直しを図ることで、収支改善とともに公共交通の維持、移動手段の確保に努めてまいります。

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

○委員長（諫山大介） 当局の説明は終わりました。

これより質疑を行います。

初めに、陳情第188号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について、御質疑はございませんか。

○委員（松本のり子） この陳情は、ずっと毎回のように出されているということは、やはり地域の皆さんが非常に困られているということだということをもっと御理解していただきたいなと思います。

その上に立って、先ほども37系統は運行が約16.2キロ、そしてかなり長い時間を甲南山手から阪急御影まで行って、運行効率が悪い状況だということを言われたんですけども、運行状況が悪いようなものをつくったのは神戸市の交通局なんですよ。住吉から阪急御影までは37はありませんでした。それを継ぎ足して、深江南地域も当初はありませんでした。それは長大路線は赤字になるんだということで、甲南山手から住吉までの間を走ってたのを、地域の方も大変空白地域だということでも足していったんですから、もともと赤字になるということは、そもそもがもう考えられていたことにもかかわらず、今さら効率が悪いと言われても、ちょっとこれは私自身納得しないんですが、そこでお聞きしますが、なぜ住吉から阪急御影まで、深江から深江南町を37に継ぎ足していったのか。その理由は何なのかお聞きします。

○児玉交通局副局長 まず、37系統でございますが、甲南山手から北青木、いわゆる今のルートを甲南山手から一旦南へ下がりまして、深江エリアから北青木を通過して住吉駅前から阪急御影へ行くということで、このルートで平成13年の9月に運行開始をしてございます。

その後、阪急御影から御影上ノ山エリアでございしますが、御影の駅から少し西側でございすね。こちらのほうへ延伸をしたのが平成17年の4月。さらには、今委員から御紹介いただきましたとおり深江南町へ延伸したのが平成19年の12月ということでございす。実際に御要望をいただいて運行をさせていただいたものなかなか御利用が伸びなかったというのが実態でございす。実際に延伸をさせていただいて、一定の御利用があるものというふうに当時見込んでおりましたけれども、なかなか御利用が伸びなかったのが実際のところかというふうに思います。

さらに運行を続けながらですね、私どもは令和3年から2タッチデータということで、お客様に御協力をいただいて、乗降の際にICカードをタッチをしていただくと、こういう運用を始めただけでございすけれども、この中で御利用の状況、実際にどのような区間で御利用いただいているのかというのをつぶさに把握ができるようになったということでございす。

こういったデータを踏まえて、路線の維持に向けた改善として何らか手を入れていく必要があるだろうということで、このたびの見直しに至ったと、こういうような経緯でございまして、赤字になることが分かっているところ、当時どのような議論がなされたかというところまで——恐れ入ります——承知をしていないところもございすけれども、一定の御利用があるものと見込んで延伸をしていったというところかというふうに考えてございす。

○委員（松本のり子） 阪急御影の地域と、あと深江南地域、これは市民から、自治会とかそういった地域からお声が出て、要するに拡大していったんですよね。そのときにどういう話を地域でなさったのか。いかがですか。

○兎玉交通局副局長 当時の記録を見ておりますと、そもそも平成8年に甲南山手駅ができたということでありましたり、JR住吉駅付近の再開発事業、商業施設充実しておるところかというふうに思いますけれども、こういったようなところで、深江でありますとか青木エリアの皆様からの御要望をいただいていたと、こういうような記録が残ってございす。こういった御要望を受ける中で、住吉へ行きたいと、こういうようなお声が多かったのではないかとというふうに認識をございす。

○委員（松本のり子） だから、地域の皆さんから住吉に行きたいんだということで、深江、青木地域、そういうところで37が生まれたわけですよ。それに今度はプラスして17年、19年と2つの地域をくっつけたわけですよ。そのときの状況は、どういうところから声が上がってきたんですか。なぜそれをね——当初阪急御影まで行く17年と深江南を付け足した19年、それ以前でも、37ができたときから、もう全然尺に合わないというのか、そういうことをずっと言っておられました。37は大変な、言わばお荷物なんだみたいなことを交通局おっしゃってました、当時から。だけれども、お荷物だったけれども、両方の地域を足したのはどういう経過があつて足されたのかをお聞きしてるんですけど。

○兎玉交通局副局長 この便は、そもそも小型バスを用いて運転をございしました。大型バスを使っているようなものであれば、深江南エリアへの乗り入れというのはできなかったわけでありす。加えまして、御影上ノ山というふうに、先ほど17年4月と申し上げましたけれども、このエリアもやはり小型車両でないと道路幅員の難しいということで、そもそも小型バスを投入して運行していた37系統で、これら御要望のある地域を運行するというのが最も効率的だろうと。まさに地区の近くを通ってございすので、この便を迂回させることでこの御要望にお応えができるだろうというふうに考えたというところかというふうに承知をしております。

○委員（松本のり子） 私が聞きたいことをもうちょっときちんと言ってもらいたいですけれども、

自治会、ふれまち、そういったところとどの程度お話し合いをなさってね、決断をしたのかということをお聞きしてるんですけど。

○**児玉交通局副局長** 当時、婦人懇等々からお話をいただいたというようなことはあるようでございますけれども、大変恐れ入ります、その当時の詳細な記録というのは、今手元にはございませんので、これはまた改めて調べをさせていただきたいと思っておりますけれども、ちょっと手前どものほうに当時どのような経緯・経過でというのが、細かいものがあるかどうかということも含めて一度調べさせていただきたいと思っております。

○**委員（松本のり子）** いずれにしても地域、婦人会、そういったところから出されて、厳しい状況で、このバスが、37があるけれども、地域のためにと行って長大路線になったんだと、今のお話だったらそういうことになろうかと思うんですね。そうなれば、やはり地域のためにつくったバスを、今度はもう——今、大幅な赤字だから、持続可能な交通局を目指すために地域に泣いてもらうんだという姿勢がね、ちょっと交通局としては、やはりこれは考え直さないといけないんじゃないのかなと。地域のためにつくった長大路線で、なおかつかなりの赤字だということを感じてつくった路線ですよ。先ほどもおっしゃってましたけども、小さな小型バスだから——私もよく魚崎の川井公園の前から住吉まで行きますが、もう本当に危なっかしくてぎゅうぎゅうで、結構杖ついた方が立っておられたりとか、深江の甲南山手から、本庄町ぐらいから結構いっぱい乗ってこられますので、そういう意味では小型バスしか通れない地域を通っていると、そうなればやはり増便も含めて検討してほしいのは、ずっとこの間37系統は出されてきた問題です。もう少しここは何とかならないのかということを考えていただきたいと思います。

1つは、先ほど陳情者がおっしゃってましたけれども、私もよく見るのが東灘高校に行く30系統のバスと間によく回送のバスが走ってるんですね。これだと先ほど陳情者おっしゃってましたけれども甲南山手と深江との真っすぐの大きな道は、回送のバスをうまい具合に利用されて、37は深江で5分か10分の乗り継ぎで住吉のほうに行ける。そういったことは可能なんじゃないのかなと。結構回送バスの運行距離数、結構たくさん走ってますよね。距離も1日にすれば。そういうことは検討できないのか、ちょっとお聞きします。

○**児玉交通局副局長** 今委員からなる御指摘をいただきました。私どもは、交通空白地をつくらなような路線の維持をこれからも続けていきたいというふうに思っております。37系統の沿線というものは37系統がなければ空白地になってしまう可能性のある場所だというふうに思っております。37系統自体は、ぜひ今後も可能な限り維持をしていきたいというふうに考えているところであります。そのためにも経営改善を進めていかなければいけない、こういう状況にあるところであります。

後段のほうで今御指摘をいただきましたが、私どもの1つの課題として回送運行が生じているというところはございます。回送運行というのは、効率的な運行のために必要なものもありますし、もう少し見直せるところもあるのではないかと考えているところでございます。

甲南山手駅から阪神御影駅間に関しては、少しルート違いますけれども、30系統の運行があるのも事実でございます。甲南山手駅から少し西側へ出まして、阪神深江駅のすぐ東側を通過して、東灘区方向のほうへ至るような30系統というのもございますので、阪神深江エリアから甲南山手エリアへの移動にはぜひ30系統も御利用いただきたい。その中で回送便というものをどういうふうに考えていくか、これは我々の全体的な経営改善の中で回送をそもそも縮減していくということ、さらに運行効率を上げていくということは、ぜひテーマとして考えていきたいというふうに

思っております。

○委員（松本のり子） 30系統の話は今出されましたけれども、30系統は、朝、高校生が利用する。だから8時ぐらいに終わります。8時過ぎぐらいには、もうそこからずっと夕方までありませんから、便がね。だからこの人たちは9時台を何とかしてほしいというような要望がありますので、今、回送便の研究っておっしゃいましたけれども、だから甲南山手から阪神深江まで通ってるんだったら回送便を利用して、深江で37系統とマッチするような便、37やれば、これまで切ったところが元に戻り——乗り継ぎますけれども元に戻るかなと思うんですが、その辺はそういう検討はできるんでしょうか。

○児玉交通局副局長 まず、検討の大前提としまして、需要があるかということはしっかり押さえていただきたいというふうに思っております。

旧37系統、今回見直す——昨年ですけれども——見直すに当たって37系統での甲南山手エリアでの御利用というのは我々つぶさに見させていただいた。朝の2便程度以外は、残念ながら甲南山手駅での乗降というのは数名、お一人、お二人、3名様、4名様ぐらいのレベルにとどまっていたということでございます。需要があるということであれば、当然検討はさせていただきますし、需要がないということであれば、需要に見合った供給をさせていただくということになるかというのが基本的な考え方でございます。

○委員（松本のり子） '26年度の交通局は2億4,200万円の黒字の予算案を議会に今提案されてます。2034年、言ったらあと10年後ぐらいには6億4,000万円の黒字になるという計画を出されてます。これだけ黒字になるのに、直ちに今路線の廃止とか減便する根拠はもう崩れてると思うんですよ。これだけ削って2億4,200万円の黒字の予算案が出てくるんですからね。ましてや赤字っていうのはコロナのときに生まれたもので、コロナのときというのはもっと一般会計がきちんとね、市長部局がこれは検討するもので、交通局だけにその責任を負わせるものではないので、そういうことも含めて検討し直していただきたいということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑はございませんか。

○委員（上島寛弘） よろしくお願いたします。先ほどの陳述の中にあつた南北に関しての、朝は行けるけど帰りは下りてこられないという御不安、ここはきちんと代替としての経路というもの、これは確保はできているかというふうには思うんですが、この辺りはどういうふうに検討されて、要は朝行きっ放しで帰りできない。ここもきちんと交通局のほうとしては鑑みられた上での決断だったというふうに存じますけれども、その辺り改めて御不安があるなら御説明していただけたほうがいいのかというふうに思いますので、お願いたします。

○児玉交通局副局長 ありがとうございます。甲南山手駅へは、今、朝2便、夕方1便というような運行にさせていただいております。これはもともとの37系統、旧の37系統の需要というところを見ながらこの3便については設定をさせていただいたということでございます。

今、委員から御指摘をいただきましたとおり、朝お出かけをいただいて、甲南山手駅の方面へお出かけになると。次の便というのは夕方になるわけですから、当然その間にお帰りになられるというような、そういう需要もあるかというふうに思いますし、我々のほうにそういったお問合せを頂戴したということもございました。私どものほうで今御案内をしておりますのは、住吉駅から深江南町エリアへの37系統というのは、1時間に1便の割合で日中も運行を続けてございますので、これは御不便をおかけしているということは重々承知をしております、大変申し訳ないというふうに感じているところでございますが、JRを御利用いただいて、一旦住吉駅のほうへ

移動していただいて、そこから37系統で深江南町のほうへ——このエリアの方であればということでございますけれども——といったような御案内を現在させていただいているというところでございます。

○委員（上畠寛弘） やはり交通局は、公営企業法に基づいて設置されております交通局でありますから、独立採算というのが大原則でありますから、やっぱり企業ですからね、公営企業。ですからその趣旨に鑑みたときに、やはり需要があまりにも少な過ぎると致し方ない部分もあるのかなというふうに思いますので、今日は都市局を呼んでおりませんが、やはりこの辺りに関しては都市局が考えられるところであるかなというふうに思いますので、代替案としてはそういったところがあるということはきちんとですね——確かに御不便をおかけしているのは事実ではありますけれども、ではその後で交通局に要求するというよりも、ここは私は、市長部局、都市局であったりとかに考えてもらうところかなというふうに思っています。実際に西岡本のほうの7丁目とか6丁目方面では今、コミュニティバスで——バスというよりも本当にタクシーが動いているというところもあります。十分に今おっしゃられた需要の数であれば、そういった策もあるのかなとも思いますし、そういったところでちょっと都市局のほうにも私からはお話またしたいなと思っておりますけれども、交通局の見解というのは分かりました。ありがとうございます。

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑はございませんか。

（なし）

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

○委員（山本のりかず） 私からは、バス運転士の採用についてお伺いします。

昨年の令和7年12月より市バス運転士養成枠を新設し、採用活動を行い、応募者8名のうち2名を採用予定としていると伺っております。初めてこういった若手採用に特化した形で試験を実施するに当たり、どういった観点で人物評価や適性診断、実技試験などを行っているのか、まず確認させてください。

また、実際に採用予定となった方について、どういったことを期待して合格としたのか、確認させてください。

○森川交通局副局長 今、市バスの運転士の状況でございますけれども、全国的に非常に高齢化をしております。大型2種免許を持つ保有者で行きますと50歳以上が85%ということで、あとこれから先10年、15年たったときに非常に厳しい状況に直面をしていると。

運転士なんですけれども、当然、現場に出て運転していただいている運転士さんというのも非常に重要でございますけれども、その中でリーダー的な役割を果たしていただく主任運転士さん、そういったところに何年かたつ中で成長いただきたい。そこからあとは適正の問題もございまして、運転だけではなくて運行管理という形で、営業所の中においてそういった運転士さんのマネジメントをしていただいたりとか、あとお客様からの声に御対応いただく。その上で係長になっていただく、もっと上でいきますと営業所長になっていただいて、課長職として能力を発揮いただく。こういう形で考えていきますと、一定の年齢や期間がやはり必要なのではないかと。というふうに考えるときに、50歳の方ばかりに受けていただくと、目の前の現場というものは一定賄えるかもしれませんが、将来の交通局として維持していくことができないのではないかと。これまでも免許持ってらっしゃる方だけを受けていただいているわけではなくて、免許を取ろうと思っておりますという方に対しても一定合格は出させていただいて、その後に免許を取ってきて初めて採用させていただくという形態を取っておりますけれども、やはりその期間ですね、どうしても不安

定な収入状況になりますので、特に20代の方とかでいきますと蓄えがない状況で1回会社を辞めて免許を取りに行ってしまうのもなかなかリスクなところがあるかなという声もお伺いしてる中で、他の民間事業者においても、先に採用しながら免許を取りに行ってくださいということをやっておる状況がございますので、我々としてもこういったものを今回入れさせていただいて、先ほど御説明ありましたが8名の方に応募いただいたというところでございます。

採用の選考でございますけども、通常的安全性とか、そういうところをやっていかないといけませんので、身体検査でありましたり適性検査、こういったものもさせていただいてございます。

大型バスは運転できない状況でございますけども、通常の車、乗用車を使いまして、運転の傾向とかというのはそれでも一定見れるかと思っておりますので、そういったところもさせていただいているところでございます。

このような形で、こういう若手職員の方というのを何とか我々としても確保していきたいというふうに考えてございまして、こういった方たちが今後も継続的に交通局のほうを受けていただけるように頑張っていきたいというふうに考えているところでございます。

- 委員（山本のりかず） 局としてしっかりと将来を見据えて、養成枠を設けて、若手のバス運転士を採用してるということは承知しました。その中で、採用枠の評価と今後の継続についてお伺いしたいと思います。

現場で活気ある職場とするには、今後も若手を採用していく必要があると考えます。局としてこのような採用枠について、どういった評価をしているのか確認するとともに、今後もこういった若手の採用枠を継続していくつもりなのか、確認させてください。

- 森川交通局副局長 今回は初めての取組でございました。その中で8名の方が受けていただいたというのは一定評価できるものかなというふうに考えてございます。神戸市交通局がこういった取組をやっているということが広がっていきますと、例えば専門学校を卒業される方とか、そういった方たちの進路の1つとして、早い段階から御検討いただけることになるのではないかなというふうに考えてございまして、やはり継続的にやっていくことが重要な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、今回採用した後すぐに合宿所に入れまして、免許を取っていただくという形を考慮しておるわけなんですけども、実態上それをやってみて、採用させていただいた若い子たちがどういう形で活躍していくのかということとはきちんと検証していく必要があるのではないかなと。その中で試験のやり方を変えていくとか、募集のやり方を変えていくとか、その辺りにつきましては鋭意工夫をしながらですね、よりよい人材を確保でき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。

- 委員（山本のりかず） 若手採用に特化した養成枠をまず継続していくという答弁いただきましたので、私もこの養成枠については継続していただきたいと思っております。

あと、2名採用ということですので、しっかりとフォロー、若手がすぐ辞めないようにしっかりと研修であったりとか、メンタル面も含めて、将来幹部になれるような、現場でいろいろ指導とかできるような形の運転士さんを養成していただきたいことを要望させていただきます。

あと切り口変えて、外国人運転士の採用についてお伺いします。

昨年、令和7年夏に名鉄バスがインドネシア国籍の特定技能外国人3人を採用し、東急バスでも同様に昨年——令和7年9月に特定技能の運転士候補者として、男性2人、女性1人のインドネシア人3人を海外から初めて採用し、3月頃より乗務開始する見込みと伺っております。

バス運転士不足が全国的に深刻化する中、先ほど答弁でありましたように、バス運転士の高齢化という指摘がありました。神戸市としても、運転士不足が目の前に迫っていると思いますが、外国人運転士の採用について、まずどのように考えているのか確認させてください。

○森川交通局副局長 先ほど申し上げましたとおり大型2種免許保有者が減ってきている状況において、どうやって運転士を確保していくのか。これにつきましては様々な手法をトライアルしていく、こういう視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。

ちなみになりますけども、交通局の採用試験におきまして、特に国籍条項というのは設けてございませんので、日本人の方と同等の能力があれば普通に採用はできるという状況にはあります。

その上で、今御説明いただきました特定技能外国人の件でございますけども、1つには、やはり在留期間が基本的に5年間となっている中で、長期的に運行をいただく、そもそもやはり道を覚えていただくとかいうことで、かなりの期間を要してしまいますので、その辺りをどうしていくのかというのは1つの大きな要因かなというふうに思っております。

先ほどは、東京とか中部の話をいただきましたけども、関西圏におきましても採用にトライアルをしようという取組をされているところがございまして、我々もお話を伺っているところではございますけれども、1つには、やはり採用に関して、例えば現地に事務所を設けて、そこである程度教育をするとかですね。選別をどうやっていくのかとか、かなりコストがかかるということはお伺いしているところでございます。

もう1点は、路線バスというのは非常に複雑な業務でございますので、お金の収受もございまして、道案内とかお客さん対応というのも、かなりいろんなことをしないとイケないというところで、民間のバス事業者におきましても、正直路線バスにいきなり入れるのはかなりリスクだというふうに思っておられるようで、例えば企業の工場への送迎バス、ああいったものですと、ほとんど決まった方が乗ってこられてお金の収受もないというので、ああいったことで少しずつ慣らせてやっていくというようなことを考えておられるようなんですけども、市バスにおきましては、いわゆる路線バス事業だけを営んでいるというのと、今の経営状況というところがございまして、なかなか先頭切って進んでいくというのは、ちょっと今厳しい状況にございまして、引き続きこういった民間の取組につきまして情報収集をしながら、相手国のほうにおきましても、日本の路線バスというのが1つの職場として認識をされていけば、そこに関する見識も上がってくるかなと思っておりますので、ちょっと慎重に情報収集に努めていきたいというふうに考えているところでございます。

○委員（山本のりかず） ありがとうございます。森川副局長が言ったように様々な課題があるということは承知しました。これから調査研究するということですので、民間バスで採用した外国人の方の状況も把握しながら今後の展開を期待したいと思います。

最後1点、アジア圏の採用活動について。

先ほど出した事例はインドネシア人でありましたが、今後の調査研究も含めて、アジア圏の労働市場はかなり大きく、日本で働きたいというニーズも非常に多いのではないかと考えます。昨年——令和7年8月に神戸シンガポールビジネスオフィスが開設しました。海外事務所と連携し、各地域での情勢、雇用の可能性について積極的に調査研究すべきと考えますが、その辺り確認させてください。

○森川交通局副局長 先ほど申し上げた民間バス事業者におきましても、インドネシアだけではなくてミャンマーとかベトナムからも人は今入れていこうという取組はされているようでござい

す。

路線バス特有の事情というのがある中で、シンガポールがどこまでその辺のところを御理解いただけるかとか、そういったことを伝えられるかとかいうところもございますので、どちらかといいますと民間バス事業者さんと、協会とかも通じていろんなコネクションもございますので、やはりそこを通じてそういった情報を探っていくということ、これが非常に重要ななというふうに我々としては考えているところでございます。

○委員（山本のりかず） 承知しました。では今後の可能性に期待したいと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○委員（上島寛弘） よろしくお願ひします。福祉局のほうですけども敬老パスですね。敬老パスに関しての需要というのは、交通局としてもかなり期待しているところはあるんですか。私は、敬老パスに対して否定的なんです。そもそも敬老パスという名前自体もおかしいし、老いを敬うということではありますけども、福祉パスならまだいいですよ。敬老パスですから、なぜその年齢で70を超えたらみんなもらえるのかということもあり得ないし、そもそも子供とかも中高生になったら普通に払うわけですよ。運賃とかに関して安くするという。敬老ね、福祉なら分かるんですよ。困っているお年寄りを助けるために必要だっていうなら、趣旨としては分かるんですけども、所得がなくても資産がある方というのはたくさんいらっしゃるし、支援するなら若者のほうが支援すべきところもあると思うんですけども、ここにおける敬老パスで、福祉局が所管しているところでありましてけれども、例えば、私は以前から敬老パスではなく障害等の方と一緒にしてね、困っている困窮者に対する福祉的なパスにしろというふうな趣旨で発言をしております。こういったことを交通局で転換した場合において敬老パス、つまり福祉的に困窮していない人に関して、70歳以上で自動的にあげるのをやめてしまったら、結構経営に対しては大きな影響があるのか。この辺りちょっとシミュレートしていただきたいんですね。この点についてぜひ、今、数とかシミュレーションの結果は、もちろん持ち合わせてはないと思うんですけども、今後考え直していくべきではないかとか、敬老パスという名前自体はもう変えるべきで、議論が結構平成の時代にあったみたいですけども、この点踏まえて、交通局としても考えておいていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 今、お話いただきましたように、福祉パス、敬老パスともに福祉局のほうで事業いただいております、その分を交通局だけではなくて、阪急とか神姫とか民間のバス事業者、さらには新交通も入ってそういったサービスを御提供させていただいているという状況でございます。

特にバスにおきましては、やはり高齢者の方が多く乗っていただくという傾向にございますので、敬老パスとか福祉バスも含めて御利用は非常に多いという状況になってございます。

もともと敬老パスというものの自体が、いわゆる外出支援という目的があったかと思っておりますので、これがちょっとシミュレートってどうやってやれるかとか、そこら辺は全く今ノーアイデアの状況でございますけども、敬老パスがなくなったら本当に外出がなくなるのかとか、なかなかそこら辺りというのは非常に難しいことなのかなと思っております。

ちょっと我々だけでできるようなものではないかと思っておりますので、いただいた御意見も含めて福祉局のほうとお話をさせていただければと思っておりますのでございます。

○委員（上島寛弘） ぜひそれはお願ひします。私は、困窮していたり困っていたり、本当に所得

も資産もないお年寄りに関してはきっちり支援をする必要があると思いますけども、この時代に敬老パスというね、敬老——戦中とか戦前に生まれた方だけじゃないわけですよ。戦後に生まれた方も老人にはなってるわけですよ、70歳以上に。それで敬老って言われたって、私70歳以上でも敬うにふさわしくない人だっていっぱいいると思いますし、それは全てを敬老のパスで一まとめにして与えてるというのもおかしいと思いますし、やっぱりこの辺り、福祉的な観点からきっちり考えていかないといけない時期だなというふうに思っておりますので、この辺りをしっかり——総合して、どういうふうな影響があるかということのシミュレーションというのは、きっちりと福祉局とともにやっておいていただきたいというふうに思います。

あともう1点。先ほど外国人の採用の話がございましたけども、2種免許における外国人の運転士の問題というのはトラブルも結構ございます。やっぱりそれをただただ前向きに捉えてもらったら困るわけで、まずは人材不足というなら、先ほど松本委員からも御指摘の、黒字のところは黒字であるんだったら、運転士の雇用においては日本人の雇用においてきっちりと、日本人が一——わざわざ外国から来ていただいて採用するというよりも、日本人の方を雇用するべく賃金を値上げするとかというのが大前提だと思うんですね。だから、すぐにそういったことに関して調査とか、私自身もこれ——そもそもわざわざそれでね、国内において永住権を持つてる特別永住者とかやったらまだ例外的に分かるとは思いますけども、原則として、わざわざ在留資格——つまり中長期ビザですね、中長期ビザでも特別永住許可者とかを除いた部分の中長期ビザの方々にに関して、そういった採用の門戸というのは広げてもらっては困るし、反対の立場を表明しておきますが、この点について安易なことはやめていただきたいということでありまして、運転士が当然ながら公権力の行使に当たらないことは分かっておりますし、国籍的な制限がないことは存じておりますけども、ただこの点については、じゃあ採用できない、海外に頼ろうというふうな、そんな安直な考え方をしてもらったら困りますし、あくまでも日本人の中でね——やっぱり賃金が安いところに外国人を結局当ててしまってるわけですよ。これ本当に現代のある意味ね——賃金安いところに日本人が来ない、だったら外国人に頼ってしまいたいということ自体、私、技能実習制度自体も反対ですけども、このこと自体が現代の奴隷制度やとも思ってますから、はっきり言ってこの点については、そんな簡単に、安いままでそのままやりましょうかじゃなくて、その点については極めて慎重にというか、もうやらないでいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 バスの運転士につきましては、いわゆる安全運行ということが大原則だというふうに思っております。先ほど申し上げましたとおり5年間で切れるとかですね、そういった問題もある中で、安全に資するのかどうかというところはまだまだ課題があるというふうに思っておりますので、そういった面でも慎重に対応していくべきかなというふうに考えているところでございます。

○委員（上島寛弘） それで結構です。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございますか。

○委員（松本のり子） 2点お聞きします。

まず、1点目は、120系統と41系統についてです。名谷市バス120系統は、名谷駅からしあわせの村に行くと。これはしあわせの村のデイサービスを利用なさる方とか、そこで障害者枠でお仕事なさってる方とか、障害者の方たちが大半乗っておられるので、これを'27年度から廃止にす

るというのは、やはり声が上がっているかと思うんです、障害者施設からも。

そこでお聞きしたいんですが、まず、120系統も年間1,000万円の補助金というのか負担金が福祉局から交通局に出されています。41系統というのは、西区の西神ニュータウンの駅からサイエンスパークまで行くバスで、これについてもやはり港湾局が年間1,000万円の負担金、補助金を交通局に出されてるんですけども、これを局同士で話し合っただけで出すきっかけというのは、福祉局とか港湾局、話し合っただけで1,000万円出るから41、120を運行させたのかなと思うんですが、このきっかけというのは、どういう理由でこれが運行になったのかお聞かせください。

○**児玉交通局副局長** 41系と120系統について御質問いただきました。

まず、41系統でございますけれども、今委員から御紹介をいただきましたとおり西神南駅からサイエンスパークのほうへ向かっておる路線でございます。平成30年の10月に那覇航空交通管制部というものが神戸へ移転をするというようなことがございました。このときに神戸航空交通管制部というものが41系統の沿線にあるわけでございますけれども、ここへ通われる、ここで勤務をされる職員の方々の移動の便を図るということで港湾局からお話をいただいたということでございます。神戸航空交通管制部の業務というものが、港湾施策上の目的を達成するために必要だということで、これは将来的に職員の方どんどん増えるというような話は当時から聞いてございますけれども、この中で、私ども市バスのほうで通常の運賃収入で賄えないものについて1,000万円という費用でもってこれに充てているということでございます。

120系統でございます。120系統も、これは地下鉄の沿線からということで、その沿線の1つである名谷駅からしあわせの村へのアクセスを目的に運行しているというところでございます。御高齢のお方でありましたり、あるいは障害をお持ちのお客さまも当然ながらしあわせの村の施設を利用されるということがあるわけでございますので、しあわせの村へのアクセスの維持ということで、福祉局から1,000万の支出を受けているというようなものでございます。

120系統の見直しについても御指摘をいただきました。これは令和9年の4月にということで我々今のところを計画しておりますけれども、しあわせの村とひよどり台エリアの路線見直しというものの取組を進めてございます。しあわせの村、ひよどり台エリアから都心方面であったり、あるいは地下鉄沿線へのアクセス、これを確保していくんだということで、今の私どもの、あくまでも交通局の素案でございますけれども、地下鉄沿線へは、今120系——これ名谷駅でございますが——これに加えて87系統で妙法寺駅へ至っている。この2つの系統がございまして、これを妙法寺駅のルートに一本化をさせていただき、これでもって運行の効率性を上げたいということが私どもの素案ということでお示しをしているところでございまして、しあわせの村に関わる、例えば障害者福祉施設の皆様であったり、高齢者福祉施設の皆様であったり地域自治会、あるいはしあわせの村関係の運営団体のほうへ御説明と今御意見を頂戴しているというところでございます。

○**委員**（松本のり子） まず、41系統ですけども、企業が来たから、港湾局のほうから言われて41を運行したと。この4月から、ここは民間のバスと共同運行になりますよね。そうなれば、同じ路線を民間と走ってる場合は、市バスは、これまでずっとおっしゃってるのが見直しの検討の路線なんだということですよ。ということは、民間バスさんと一緒に共同運行で同じ路線を走るから、行く行くは市バスはもう廃止の方向ということを今考えておられるということですか。

○**児玉交通局副局長** これは全市的な取組、市バスエリアにおいてということでございますけれども、民間のバス会社さんと共同運行というものの、これはかねてから進めてございます。今委員か

ら御紹介いただきました民間のバスが走るというのは、私ども交通局のほうでダイヤを管理しながら、ある便を民間の車両で運行していただくという、こういう形態の共同運行ということでございます。これは民間のバス会社側のほうにも御理解をいただいた上で進めておるといって、特にございまして、特に運転士が今後不足をしていくだろう、あるいは、我々も当然ながら便を出すためには運転士の雇用と、それから車両の確保をしなければいけない。それが朝のピーク時であれば、当然ながらそれだけの数が必要になる。そこで少し余力をお持ちの民間のバス会社さんにもお助けをいただきながら、より効率的に運行をしていこうと。我々神戸のバスというふうに呼んでございますけれども、これは西神エリアだけではなくて、バス路線をしっかりと維持をしていくということ、これから起こり得るであろう人材不足への対応でありましたり、その中でもしっかりと供給を続けていくという意味で共同で運行するというような発想でございますので、今の時点でこれが進んだからといって、市バスがその路線に対して関わらなくなるということではございません。

○委員（松本のり子） これまでずっと御説明なさってたのとちょっとニュアンスが違うと思うんです。これまでは、例えば舞子駅から北のほうに走るバスなんか山陽バスと同じ路線をずっと走ってる場合は見直しを検討していくんだということをこの委員会でもずっとおっしゃってましたよね。そういうことが今後の計画案にも書かれてたと思うんですね。それが私自身頭に入ってるから、今回この4月に41系統のところは神姫バスですかね、それが入って、同じバス停を使ってずっと行くと、サイエンスパークまで行く場合に、今までは同じ路線を走るのをおおっしやっていたのに、何でこの4月からそういうことをしたのか。たくさん人口があそこに増えて、乗客が増えたんだらまだ分かるんですけども、そうでもない同じような状況であるにもかかわらず、なぜ共同運行するのに神姫バスさんをお願いして走ってもらおうとしたのか。考えられることは、ここも行く行くは廃止するんですねということだから、今現時点で言えないと思いますけれども、そういう方向を考えておられるんだなと思うんですが、ちょっと端的にその部分もう1度おっしゃってください。

○児玉交通局副局長 私どもが方針を変える、考えを変えるということは、大変恐縮でございます、特にございまして、今、委員から垂水エリアについて御紹介を頂戴いたしましたけれども、これも山陽バスと同じルート、同じ系統番号、同じ時刻表、バス停に貼ってある時刻表は山陽バスも市バスも同じ枠の中に書いてございます。お客様から見たらバスの色が違うということはありませんけれども、同じようにお使いをいただけるバス便だというようなものを今後も提供し続けていくということでございまして、今回の41系統についても同様でございますし、市内部分で言いますと、例えば神戸駅と三宮エリアを結んでおります7系統でありますとか、あるいは三宮エリアと神戸高校辺りを結んでおります通学にお使いいただいている18系統、こういったようなものも今神姫バスさんにも一部走っていただいているというところがございますので、我々は限られた、神戸市内で、市バスだけではなくて、限られた運転士や車両という資源を、民間のバス会社さんがお持ちのリソースもしっかり活用しながら今後も輸送力を維持していく。こういう取組の一環だというふうにおおっしやればありがたいと思います。

○委員（松本のり子） 先ほど垂水エリアについては、今後も山陽バスと一緒に共同運行していくということが今御答弁されました。ということは、これまで言われている今後の見直し、共同運行してる場所の見直しというのは、先ほどの児玉副局長の話ではないなということで、非常に私自身安心しましたので、ぜひ垂水エリアというのは、結構黒字の路線バスが走ってるところで

すので、本当に今後、来年度以降見直しの対象に、もうこれ以上見直しの対象にはさせないでいただきたいということを申し上げます。

次、120系統なんですけど、問題は、120系統は、しあわせの村に幾つか障害者の人のためのデイサービスがありますが、ここを利用なさってる障害者の人が利用してると。妙法寺まで電車で行ってそこから乗ればいいじゃないかという先ほど御答弁ありましたけれども、なかなかそんな簡単には、障害者の方の障害の状況も違いますし、そんなことはなかなかできないということもお聞きしております。

やはり福祉局がしあわせの村ができたときに、年間1,000万出して障害者の人たちのためにやってほしいというところで出されたんだと思うんですけども、それについてね、ずっとこれまで受け取ってきてるんですから、足りないんだったら福祉局にもうちょっと負担金を出してくれないのかというような話をまずすべきだと思うんですけども、そういう話をなさらずに、これはもう2027年4月に廃止というのが出てますから廃止をされたんですか。福祉局とまだ話しはされてないんですか。

○森川交通局副局長 今回の路線見直しにつきましては、当然しあわせの村が絡む話になりますので、それにつきましては、逐次福祉局のほうとは情報を共有させていただいているところでございます。その上で、福祉施設のほうにも今お話をさせていただいているという状況でございますので、それを踏まえて最終的に判断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。

○委員（松本のり子） 福祉局のほうは、これからの話合いで、まだそんな話し合っていないということを聞いておりますし、しあわせの村にある福祉施設の大半は緑友のところですが、そこもまだ一切話合のお話は来てないと——いくせいさんのほうには行かれたようですけども——一切来てないということを聞いておりますので、もうこれは緑友とも早速——何でいくせいだけに行って緑友に行っていないかということをじゃあちょっとお聞きします。

○児玉交通局副局長 当然ながらしあわせの村の各施設の皆様の御意見というのはお伺いをすべきだというふうに思っておりますし、これは福祉局とも相談をいたしまして、どういったところでどういったアプローチで、どんな方々にお話を聞かせていただければということで、これは私どものほうで、今年2月からでございますけれども、ひよどり台の自治会の皆さんであったり、あるいはしあわせの村の先ほど申しあげました障害者福祉施設、あるいは高齢者福祉施設、運営団体——これは約15団体でございますけれども、私どもの今考えておる素案の概要説明と御意見を伺うということを実際にやらせていただいております。

御意見いただく中で、今委員からも少し御指摘をいただきました、例えば知的障害をお持ちの方の特性、決まった行動は得意なんだけれどもというようなことも御意見として伺っておりますし、例えば施設の職員の方々の御利用実態といった、そういった具体的な御意見、あるいは情報を頂戴しているところでございますので、私どもとしてはそういったようなところもしっかり参考にさせていただきながら、今後どういう形で進めていくかというのは精査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。

○委員（松本のり子） 120だけではなくて、三宮からしあわせの村にデイサービスとかお仕事に行かされている障害者の方、神戸駅からしあわせの村に行くバスに乗って、同じように行かれています方、三宮路線と神戸駅の路線2つありますが、お話聞いてましても、三宮路線を残すのか神戸駅の路線を残すのかというふうな迫り方をされたって聞きました。ある障害者の保護者の方から。

それか、あるいは両方を非常に減便するのかとね。もう選択肢はこの3つしかないんだと。今までどおりに残すなんていうことは一切言われなかったと。三宮の便がなくなったら、ある中央区の方は、やっと子供が覚えて三宮のバス停から1人でしあわせの村に行ってデイサービスを受けてるんですけども、神戸駅までになると、今度、年老いた自分が神戸駅まで毎日連れていけないといけない。本当に体がもうがたがたになってると。そんなこともうできないんだというようなお話もお伺いいたしました。本当に今——先ほど敬老パスの話出ましたけれども、敬老パスを大幅に、無料だったのを一部負担させて高齢者をいじめ、そして今大幅な市内の減便をやって一般市民をいじめ、今度、とうとう来年度からは障害者をいじめるのかと。これが公営交通のやることかということに本当に怒りを持ってます。ぜひしあわせの村行きの、そこで働く人たち、そこでデイサービスを受ける人たち、120系も含めて、これについては福祉局にお金をもっと出してほしいんだったら負担金出せとかね。そういったことを含めながら、きちんと声を聞いていただいて、本当に障害者についてはしっかりと、もちろん市バス全体そうですけれども、特にここには手をつけなくてほしいということを申し上げて終わります。

○委員長（諫山大介） ほかに御質疑はございますか。

○副委員長（のまち圭一） よろしくお願ひします。簡単な話なんですけど、以前の委員会で、地下鉄の駅の構内でショップをやってほしいという話をさせていただいたんですけど、昨日、ノエスタというか岬公園でヴィッセルのグッズショップができたっていうのがちょっとツイッター、Xで話題になってまして、これ非常にありがたいございますという話なんですけども。中身の声を見ていると、引き続き継続してほしいという声も上がってまして、ヴィッセルに限らずにアイナックとかラグビーでありますとか、今度7月に音楽フェスも昨日発表されましたし、帰るときの人混雑であそこの滞留する場所がというのもあるかと思ひますけども、引き続き継続してほしいと思うんですけども、昨日の今日なのでまだデータもないかと思うんですが、昨日の感触を受けて、引き続きできそうな感じでしょうか、いかがでしょうか。

○森川交通局副局長 あくまでもうちは場所貸しとしてお貸しをしてございまして、ちょっと団体とお話はしてございませんで、先方からしたときに、かけてる人件費とかもろもろを含めて採算性に乗ってるのかどうかという御判断を向こうでされるかなということだと思ひますが、ただこういう使い方だけでこれだけの、私もちょっと試合前に通りましたけども、それなりに人がお店に寄っていただいておりますので、今後違うところに対してもこういう使い方があるんだよということについてはうまくPRをしながら、駅施設をより活用いただけるように、我々としても頑張っていきたいというふうに考えているところでございませんで。

○副委員長（のまち圭一） チームのグッズだけじゃなくて、神戸のお土産もなかなか売ってる場所はないですし、お土産であるとか、こないだ審議会で話ししましたけど地下鉄とかのグッズですよね。交通局のグッズも新しいものをどんどん新展開、ミャクミャクが使えるようになったらいいので、ミャクミャクグッズ売れるらしいので、ぜひともそれも検討いただければと思ひますけど、そういうのも販売していただいて、ぜひとも少しでも売上げを上げていただくようによろしくお願ひします。

以上です。

○委員長（諫山大介） ほかにございませんでか。

○委員（松本のり子） すみませんで。1点だけちょっと忘れてました。舞子高校前の市バスの回轉地の用地についてお聞ひします。

令和8年の春に利活用事業者を公募し、そして10月には引渡しをするということなんですが、民間へこれは売却するのか、賃貸で貸すのか、今どういった状況なのかということと、なぜ聞くかといえ、このバス朝が結構混んでるといふか、バスが来るの並んでる人たちがいっぱいいるので、全部がなくなれば並ぶ人たちが非常に困るということをお聞きしたんですけれども、その辺はどのようにお考えなんでしょうか。

○森川交通局副局長　こちらのほうにつきましては、場所がいわゆる団地の中央部分といいますか、お店とか並んでいるところの中にございますので、売却するというのではなくて、賃貸する方向で今のところ検討をさせていただいているところをございます。それに合わせまして、バス停とかバス上屋というものにつきましてもしっかりと移設をさせていただきたいというふうにございます。

○委員（松本のり子）　バス停を移設して、並ぶに当たって十分並べるようなスペースは確保できるんでしょうか。

○児玉交通局副局長　新たに整備をいたしますバス停につきましては、通常一般的に設置をするバス停よりも少しスパンを長めに取るような計画を今考えてございます。たくさん並ばれるということで、私どもとしても大勢御利用いただいて非常にありがたいというふうにございますけれども、現状、朝の便数かなり運行してございます。例えば7時台ですと大体3分から最大でも5分に1便バス走ってございますので、並ぶ列がそこまで極端に長くなるかということについては、そこまで御心配いただくということではないかなというふうにございます。

○委員（松本のり子）　この土地は、現在のUR、昔の公団の土地だと聞いておりますが、この土地を神戸市が無償でずっと提供されたということを知っているんですけども、そういった当時の開発指導要綱なんかの資料などね、ぜひまたこれは見せていただきたいと思ひます。

やはり近隣の人たちは、回転地の廃止については非常に重大な関心を持っているようですので、売る前にやはり地域の方の御説明とか、そういったことはしていただきたいと思ひますが、その辺はされるんでしょうか。

○森川交通局副局長　既に地域のふれまのほうには御説明に入らせていただいているところございます。

○委員（松本のり子）　そこで反対の意見とかは出てないんですかね。どういう意見が出てるんですか。

○森川交通局副局長　私が直接行っているわけではないので詳細を把握してございませませんが、御指摘のような反対の声というのは我々のところには聞いていないという状況ございます。

○委員（松本のり子）　では、ふれまの人だけではなくて、実際バスを利用している人たちの声も、お手紙とかそういうものを出してほしいとかいうような啓発もぜひしていただきたいということをお願いいたします。

○委員長（諫山大介）　その他御質疑ございますか。

（なし）

○委員長（諫山大介）　ほかに御質疑がなければ、交通局関係の審査はこの程度にとどめたいと存じます。

当局、どうも御苦労さまでした。

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

○委員長（諫山大介） それでは、これより意見決定を行います。

陳情第188号神戸市バス37系統のダイヤ編成、運行本数の再検討を求める陳情について、各会派の御意見をお聞かせ願います。

自由民主党さん。

○委員（上島寛弘） 不採択で。

○委員長（諫山大介） 日本維新の会さん。

○委員（山本のりかず） 今回の陳情で指摘されていますが、JR住吉駅方面の午前9時台の運行については、地域から復活を望む声が以前から寄せられており、昨年の運行データを見ても一定の利用者が存在しています。

一方で、神戸市バス事業を取り巻く環境は、運転士不足や厳しい経営状況などにより、路線の効率化や見直しが求められていることは一定の理解はできますが、市民生活を支える公共交通としての役割も極めて重要です。

そのため、今後の路線運行の検討に当たっては、営業係数や効率性のみならず、地域の利用実態や生活交通としての役割も十分に踏まえ、地域の実情に即したダイヤ編成や路線経路の見直しについて引き続き検討されることを求めます。

以上を踏まえて陳情第188号は不採択とします。

○委員長（諫山大介） 公明党さん。

○委員（萩原泰三） 公明党は不採択を主張いたします。以下に理由、また意見を述べます。

本陳情は、昨年6月2日及び10月6日の都市交通委員会で審査した陳情と同種の内容と理解しております。昨年の改編で、37系統の抱える運行効率の悪さなどの課題を解決するために、利用実績のデータを踏まえた上で、JR住吉駅での路線分割、また35系統との連続運行などの対策は路線全体の持続可能性を確保するために行われました。その結果、37系統は1割強の乗車人数の改善が表れていることから課題解決につながっているとと言えます。

仮に陳情者が御希望されることを具現化すると、収支の悪化が改編前よりも加速し、早晚路線を廃止しなくてはならないことも想定され、元も子もなくなってしまいます。さらには、市バス事業全体が経営健全化団体指定を進められる状況であることも踏まえると、路線維持と市民の足の確保という両立を図るためには、現行の改善策が現実的な選択肢の1つであると考えます。

陳情者をはじめ、利用者の方々が日々の生活で感じておられる不便さ、御不満は真摯に受け止め、引き続き利用状況のモニタリングやデータ分析を通じて、可能な範囲での利用者の声を反映することが重要と考えます。御不便をおかけしますが、路線維持のため課題解決の方向に進んでいる現状を御理解いただきたく存じます。

以上です。

○委員長（諫山大介） 日本共産党さん。

○委員（松本のり子） 採択を求めます。高齢化の中、住民がいつまでも生き生きと自分の住んでいるところで暮らしていけるためには、やはりしっかりと公営交通の役割を果たしていくべきだと思います。ましてや来年——'26年度の交通局は、先ほども言いましたが2億4,200万円の黒字の予算案を提案してますし、あと10年後には6億4,000万円の黒字になるという計画です。ですから、今住民の声を聞いて37は元どおりに復活させるべきだと思います。

以上です。

○委員長（諫山大介） こうべ未来さん。

○委員（木戸さだかず） 本陳情は、これまでも同様の趣旨で出されておりました、陳情者の思いは理解させていただくんですが、やはり市バスの需給バランスの改善は喫緊の課題と考えています。利用実態を踏まえたと路線見直しはやむなしということで、今後も37系統路線を守っていくために路線再編は必要な措置、取組であると理解しております、当局の説明を了としまして、本陳情につきましては不採択を主張いたします。

○委員長（諫山大介） 躍動の会さん。

○委員（川口まさる） 結論は一部採択です。理由を述べます。まず、深江南町エリアからJR住吉駅にまで及ぶ路線は、鉄道と役割が重複しており非効率的です。東西移動は鉄道を利用すればよく、神戸市バスとして鉄道と並行して赤字の長大路線を運行する必要がありません。他方で、深江南町エリアからJR甲南山手駅に至る南北の路線は、鉄道と役割が異なっており、当面は維持すべきと考えます。

2025年10月6日の委員会でも指摘させていただきましたが、神戸市バスは南北移動を重視して路線を組み直して最適化を図るべきです。神戸市交通局においては、既存の系統を前提とせず、ゼロからリソースの配分方法を再検討し、最寄りの鉄道駅までの移動手段を確保していくべきです。よって陳情項目①、③については不採択、②については採択とします。

○委員長（諫山大介） 各会派の意見は以上であります。

以上のように、各会派の御意見は、一部採択を含め、採択、不採択の2つに分かれておりますので、これよりお諮りいたします。

本陳情を一部採択を含め採択することに賛成の方は挙手願います。

（賛成者挙手）

○委員長（諫山大介） 挙手少数であります。

よって、本件は不採択とすることに決定いたしました。

以上で意見決定は終了しました。

○委員長（諫山大介） 本日御協議いただく事項は以上であります。

本日の委員会はこれをもって閉会いたします。

（午前11時18分閉会）