決算特別委員会（第２分科会）記録

１．会議の日時	令和８年９月24日（木）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．決算第16号　令和７年度神戸市自動車事業会計決算

２．決算第17号　令和７年度神戸市高速鉄道事業会計決算

３．報　　告　令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告について（関係分）

出席委員（欠は欠席委員）

主　査	前　田　あきら			
副主査	平　野　達　司	宮　田　公　子		
分科員	原　　直　樹	坂　口　有希子	川　口　まさる	ながさわ　淳一
	山本　のりかず	や　の　こうじ	うえなか美貴子	大　野　陽　平
	朝　倉　えつ子	住本　かずのり	あわはら　富夫	松　本　のり子
	川　内　清　尚	平　井　真千子	堂　下　豊　史	壬　生　　潤
委員長	吉　田　健　吾			

議　　事

（午前10時０分開会）

○**主査**（前田あきら）　おはようございます。ただいまから決算特別委員会第２分科会を開会いたします。

最初に私から御挨拶申し上げます。このたび副委員長に就任し、本分科会の主査として、分科会運営を担当することになりました。理事並びに委員の各位におかれましては、本分科会の運営が円滑に進められますよう格段の御協力をお願いいたしまして、甚だ簡単ではございますが御挨拶とさせていただきます。

それでは、まず分科会の運営につきましては、去る18日の委員会で決定されましたところにより行ってまいりたいと存じますので、皆様の御協力をお願いいたします。

次に、去る18日の理事会において決定されました事項について御報告いたします。

まず、委員各位の席の配置につきましては、お手元の定席表のとおりに、また、質疑に当たっては、発言席を設けてその席で行っていただくことになりましたので御了承願います。

次に、質疑順位につきましては、局別審査においては、お手元の質疑順位表のとおりとし、総括質疑においては、大会派順といたします。

なお、公務等により予定の質疑順位で不都合が生じる場合は、交渉会派については、交渉会派の最後５番目に、また非交渉会派については、非交渉会派の最後２番目に、それぞれ質疑順位を繰り下げることを原則といたしたいと存じますので、併せて御了承願います。

次に、局別審査の質疑時間につきましては、議運決定事項により、答弁を含めて、自由民主党さんは60分、公明党さん及び日本維新の会さんはそれぞれ50分、日本共産党さんは40分、こうべ未来さんは35分、躍動の会さん及びつなぐさんはそれぞれ15分、また質疑者数については、自由民主党さんは３名以内、公明党さん、日本維新の会さん及び日本共産党さんはそれぞれ２名以内、その他の会派はそれぞれ１名となっておりますので、よろしくお願いいたします。

以上、報告を終わります。

（交通局）

○**主査**（前田あきら）　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。

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

それでは着座にて御説明させていただきます。

交通局関連の決算第16号、決算第17号並びに報告１件につきまして、一括して御説明申し上げます。

お手元の令和７年度決算説明書の２ページを御覧ください。

決算第16号令和７年度神戸市自動車事業会計決算について御説明申し上げます。

４ページを御覧ください。

１令和７年度神戸市自動車事業報告書でございますが、１概況について、本市の自動車事業は、市民の日常生活や経済活動に必要不可欠な生活基盤としての役割を担い、その整備・充実に努め

てまいりました。

令和７年度は、神戸市営交通事業経営計画2025の最終年度であり、持続可能な経営基盤の確立に向け、経営改善に全力で取り組んでまいりました。

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う移動需要の変化により、乗車人員がコロナ以前の水準まで完全には回復していないことや、物価や労務費の高騰などにより諸経費が増加したものの、運賃改定の影響などにより、経常損益は黒字を計上いたしました。

また、将来にわたり持続可能なバス路線網を構築するため、東灘・灘エリアにおける路線見直しを実施したほか、令和８年度から令和12年度までの５年間を、再建・体力回復期と位置づけ、コスト構造改革と収益力強化を徹底する新事業計画となる経営計画2030を策定いたしました。

今後も、燃油価格の高止まりや運転士不足、労務単価の上昇に伴う委託費の増加、車両の大量更新などにより、極めて厳しい経営環境、財政状況が継続するものと見込まれます。このため、経営計画2030の取組を着実に実行し、需要に応じた路線の最適化や業務体制の効率化を徹底することにより、持続可能な公共交通ネットワークの維持に努めてまいります。

ア運用成績は、乗車人員は5,779万人、乗車料収入は93億6,778万円でございました。

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

８ページには、２工事のとおり、各工事の概況を記載しております。

９ページを御覧ください。

３業務、(1)業務量のうち、表の下から２段目、令和７年度における１日平均の乗車人員は、15万8,336人でございました。

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

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

２令和７年度神戸市自動車事業損益計算書でございますが、営業損失は8億2,200万円、営業外利益は９億800万円となっており、この結果、経常利益は8,600万円となります。これに特別利益を加え、当年度純利益として１億4,600万円を計上いたしております。

これに前年度繰越欠損金を加えた当年度未処理欠損金は、35億3,300万円となっております。

12ページから32ページにかけましては、令和７年度神戸市自動車事業における３剰余金計算書、４欠損金処理計算書、５貸借対照表、６キャッシュ・フロー計算書などを掲げております。

続きまして、34ページを御覧ください。

決算第17号令和７年度神戸市高速鉄道事業会計決算について御説明申し上げます。

36ページを御覧ください。

１令和７年度神戸市高速鉄道事業報告書でございますが、１概況について、高速鉄道事業では、西神・山手線、北神線及び海岸線の全線で、38.1キロメートルの営業を行っております。令和７年度は、減価償却費の増加や電気代、物価高騰に伴う経費の増加により、地下鉄事業全線における営業損益及び経常損益は赤字であったものの、西神・山手線、北神線では、昨年度に引き続き営業黒字を計上することができました。また、海岸線においても、１日当たりの乗車人員が過去最高を記録するなど、一定の成果を得ることができました。

しかしながら、多額の累積欠損金を抱えていることに加え、今後も多くの修繕費や設備更新、施設改修費が見込まれることなど、依然として危機的な状況にあります。

このため、令和８年度から令和12年度までの５年間を、再建・体力回復期と位置づけ、聖域な

きコスト構造改革と収益力強化を徹底する新たな事業計画である経営計画2030を令和８年３月に策定いたしました。本計画に掲げる取組を着実に実行し、さらなる経営改善とサービス向上に取り組むことで、高速鉄道事業の持続可能性の確保を図ってまいります。

ア運用成績では、西神・山手線、北神線の乗車人員は9,748万人、乗車料収入は170億6,560万円、海岸線の乗車人員は2,038万人、乗車料収入は26億5,856万円でございました。

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

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

続きまして、41ページを御覧ください。

３業務、(1)業務量のうち、表の下から６段目、１日平均の乗車人員は32万2,908人でございました。

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

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

２令和７年度神戸市高速鉄道事業損益計算書でございますが、営業損失は39億4,700万円、営業外利益は13億7,100万円となっており、この結果、経常損失は25億7,600万円となります。これに特別利益を加え、当年度純損失として18億4,700万円を計上いたしております。

これに前年度繰越欠損金を加えた当年度未処理欠損金は893億5,300万円となっております。

46ページから70ページにかけましては、令和７年度神戸市高速鉄道事業における、３剰余金計算書、４欠損金処理計算書、５貸借対照表、６キャッシュ・フロー計算書などを掲げております。

続きまして、89ページを御覧ください。

令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告につきまして御説明申し上げます。

本件は、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第１項の規定により、令和７年度決算に基づく各会計の資金不足比率を報告するものであり、自動車事業会計の資金不足比率は18.3％となりました。

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

○**主査**（前田あきら）　当局の説明は終わりました。

引き続いて、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、当局におかれまし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、簡明にお願いをいたします。

それでは、川内委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（川内清尚）　おはようございます。こうべ未来の川内です。どうぞよろしくお願いいたします。

一問一答方式でお願いをいたします。

まず１点目ですけど、地下鉄海岸線についてお伺いをいたします。

令和７年度決算では、沿線企業の通勤利用が大きく増えたこともありまして、過去最高の乗車人員を記録したとのことで、非常に喜ばしいことであります。一方で、朝夕のラッシュ時のハー

バーランドから和田岬間は非常に混雑しており、何とかならないかという従業員の方の声も届いております。海岸線の収支は赤字であり、さらなる乗客増を図っていかなくてはならない中で、車内、ホームの混雑対策について、何らかの対応をしていくべきと考えますがいかがでしょうか。

また、現在進めているホーム柵の設置は、混雑や定時性の確保への影響はないのかどうか。将来的には輸送力の増強も視野に入れて検討していくべきではないかと考えますが、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。

令和７年度決算では、沿線企業の通勤経路、認定条件の緩和によります通勤利用の増加もございまして、開業以来、過去最高の乗車人員となったところでございます。

ハーバーランドから和田岬駅間というのが当線の最混雑区間でございますけれども、この混雑のピーク時間帯は、朝ラッシュにつきましては、和田岬駅着７時50分から８時20分、夕ラッシュは、和田岬駅発17時45分から18時15分のおおむねそれぞれ30分程度に限定されているところでございます。海岸線の収支が厳しい中において、この限られた時間帯に対応するために、車両の増備や駅の改修などの新たな整備を行うことは、極めて厳しいものと考えておるところでございます。

しかしながら、運用面での対応、これはしっかり行っていく必要があると考えております。

これまでも、ホームでの案内誘導や周辺企業などへ時差利用などをお願いしてまいりましたけれども、これについては引き続き取り組んでまいりたいとこう考えております。

また、海岸線の乗車料収入の増につきましては、通勤・通学の需要増だけではなく、多くのお客様が御利用になる大規模イベントなど、これを積極的に実施することで増収を図ってまいりたいと考えているところでございます。

ホームドアでございます。これを設置することによりまして、特に混雑時におけるお客様と列車との接触事故、また、ホームからの転落事故、これを防止することができ、ホーム上での安全が確実に高まったものと考えております。一方で定時性の影響につきましては、今年の３月にダイヤ改正を行いましたけれども、この際に、ホームドア設置に伴います必要時分、これを考慮してダイヤに組み入れたところでございます。

現在は、和田岬駅のみの設置でございます。今後、各駅へ順次設置されていくことから、ホームドア設置後の状況につきましては、適宜確認してまいりたいとこう考えております。

以上でございます。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。ちょっと再質問させていただきますけど、この海岸線のダイヤ改正後の利用状況と運行効率化の評価ということで、先ほど少し御答弁があったんですが、令和８年３月にはダイヤ改正が行われて、昼間の時間帯、それから土・日・祝日のダイヤは減便されました。ダイヤ改正は約半年が経過したところではありますが、乗降客の動向や経費の節減などを踏まえて、運行効率が向上したのかどうか。また、その取組の評価を伺いたいと思います。

運行本数の減が海岸線の魅力減につながり、コストの削減効果以上に乗客が減るという悪循環になっていないかどうか、その辺のところをお伺いいたします。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　本年３月にダイヤ改正を行いまして、昼間の時間帯及び土・日・祝日の運行本数を見直しさせていただきました。この効果なんですけど、まず経費面についてですが、４月から８月までの５か月間の実績を前年の同期と比較しますと、使用電力量が19％削減して、

これは料金に換算しますと約16.6％、金額にしますと約1,000万円の削減につながっております。

一方、御懸念されているお客様の動向なんですけれども、同じこの５か月間の動向を、前年同期と比較しますと、約1.1％の増加ということになっています。運行本数を見直したにもかかわらず、御利用者の人数は減少せずに増加しているということから、このダイヤ改正が海岸線の魅力低下や利用離れにつながっているという御心配には当たらないところかなというふうに考えています。

こういったことから、今回のダイヤ改正につきましては、経費の削減と御利用者の人数の確保を両立できたものと考えていますが、今後もお客様の御利用状況を注視しながら、効率的で持続可能な運行体制の構築に努めてまいりたいと考えております。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。海岸線については、大変ずっともう厳しい状況が続いておりますので、１つ１つまたクリアしながら、よろしくお願いしたいと思います。

次に、この市バスについてお伺いいたします。

市バスの路線見直し評価と周知についてお伺いいたしますが、持続可能な市バス路線網の構築のために、市バス路線の見直しを進めているところでありますが、これまで実施したエリアについて、その結果を検証し、評価を行った上で、今後の対応に反映していくことが重要であると考えております。

令和６年度に実施した兵庫・長田エリア、それから令和７年度に実施した東灘・灘エリアの見直しに関する評価はどうか。それからまた、利用者の理解を得ていくためにも、他の地域の見直しの結果と併せて、継続的にフォローアップした上で、評価を整理して周知していく必要があるのではないかと考えますが、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。

まず、令和６年度に実施いたしました兵庫・長田エリアの見直しにおきましては、運行キロ――これを約10％削減いたしました一方で、乗車人員の減少は約4.3％にとどまっておりまして、運行１キロ当たりの乗車人員は4.25人から4.54人と約6.8％向上いたしまして、年間約１億4,600万円の収支改善につながったところでございます。

また、令和７年度に実施いたしました東灘・灘エリアの見直しにおきましても、運行キロを約15.9％削減した一方で、乗車人員の減少は約4.2％にとどまっておりまして、運行１キロ当たりの乗車人員は、3.61人から4.11人へと約13.9％向上いたしました。年間約8,600万円の収支改善につながったところでございます。

いずれのエリアにおきましても、利用実態に合わせて運行規模、これを適正化した結果、利便性、これを可能な限り維持しながら運行効率を高めることができておりまして、事業の持続可能性の向上に一定の効果が発揮されたものと評価しておるところでございます。

もっとも、我々路線の見直しというのは、一度実施して終わりというものではございませんでして、見直し後に生じました局所的な混雑に対しまして、即応的な臨時便運行とこれを正規ダイヤ化した、こういった兵庫・長田エリアの事例もございますし、地域の声を受けまして、西岡本３丁目停留所の新設を行った東灘・灘エリアの事例、また案内の強化を追加的に行いました須磨エリアの事例のように、現場の課題、これを的確に捉えまして機動的に対応していくこと、これが重要であると認識し、実施しておるところでございます。

引き続きまして、見直しを実施したエリアにつきましては、その後の状況を２タッチデータや現場確認等によりまして継続的に把握、そして必要があれば対応するとともに、お客様や市民の

皆様の声を伺いながら、検証と改善を重ねてまいりたいとこう考えております。

お客様、市民の皆様の御理解を得ていくためには、こうした見直しや改善の取組を分かりやすくお伝えすることが重要であると考えております。このため、今後実施するエリアも含めまして、見直しの前後はもとより、その後、複数年にわたる利用状況や収支の経年変化など、これを御紹介するホームページの新設や、その内容を広報紙、また、市バスフォーラム等といった機会を活用して、広くお伝えをする努力を続けてまいりたいとこう考えております。

以上でございます。

○**分科員**（川内清尚）　高齢者に配慮した市バスの路線見直しについて再質問させていただきますけど、昨今は、人口減少、それからまた超高齢化が進む中で、高齢者の移動手段である公共交通機関、バスの役割は非常に重要であると考えております。その中で、市バス路線の見直しを進める中で、高齢者の足を守るという観点について、どのような考え方で進めていこうとされているのか、改めてお伺いをいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　超高齢化が進むということで、今後、本市において例えば運転免許をお持ちでない、あるいは免許を返納されるというようなことが、御高齢の方の中ではあろうかというふうに思います。

今、御指摘をいただきましたとおり、その市バスが、その日常の足として重要な移動手段であるということは我々も重々認識をしているというところでございます。

ただ一方で、今後見込まれるバスの運転士不足、あるいは市バスの厳しい経営状況を前に、何もしなければ、何ら策を講じなければ、将来的に運行の維持そのものが難しくなっていく、困難になっていくと。かえって、御高齢の方を含めた市民の皆様の移動を大きく制約するというようなことに至りかねないというふうにも、懸念をしているところでございます。

したがいまして、現在進めております路線見直しというのは、市民の皆様の移動手段である市バスを将来にわたって確保し続けるべく、限りある車両や運転士といった経営資源を適切に配分をして、引き続き必要な市バスを必要なところに走らせ続けるために、取組を進めさせていただいているというところでございます。

見直しに当たりましては、私どもは市バスの役割を最寄り鉄道駅へのアクセスに重点化をするという一方で交通空白地が生じることがないように、皆様の地域の移動手段を確実に維持するということを考えてございます。また２タッチデータ等々によって御利用の実態を分析しまして、例えば通院でありますとか買物といった、需要が集中する時間帯のアクセスを確保するために、例えばこれ兵庫・長田エリアでの事例でございますけれども、69系統で新長田から西市民病院への通院需要にお応えするために午前便を設定をするといったような、地域の実情に合わせたきめ細やかな設定を行わせていただいているところでございます。

また、路線の見直しに伴って、乗換えをお願いするというようなケースがございます。この８月の須磨エリアの見直しの中では、板宿駅の周辺において交差点の前後に２度バスを止める、交差点の、例えば東側・西側にバス停ございますけれども、これを今までは１か所止めておけばいいというような発想だったんですけれども、今、２か所止めることで、なるべくお歩きいただかなくても同じ停留所で乗換えをしていただけるといったような工夫でありますとか、あるいは乗り場について大きく分かりやすい案内サインを新たに設置をするといったような、言わばその案内の充実ということをする中で、御不安や御負担をできる限り軽減できるように取組を進めてきてございます。

今後もですね、この見直しの実施後も、実際の御利用状況というのを継続的に把握をして、高齢化の進展に伴う移動需要の変化というのを、的確に把握をしていきたいというふうに思ってございます。

また、関係部局とも連携をしながらですけれども、地域コミュニティ交通といったようなものも活用しながら、高齢者の皆様が引き続き安心して暮らしを続けていただけるように、持続可能な公共交通ネットワークの確保に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。いろいろと高齢者の方々には配慮が必要かなと思います。改善をしたばっかりに、見直しをしたばっかりに高齢者の方々が行き場を失うというか、移動手段が全くなくなったということのないように、ぜひまたお願いしたいと思います。

次の再質問なんですけど、よく私どものところにも要望がたくさん来るんですけど、これはバス停の上屋とか、それから屋根ですね、ベンチ整備の依頼がたくさんあるんですけど、これについてはまだまだその周囲の環境とか、ベンチを置ける環境にあるのかどうか、また道路幅のこととか、安全面のこととかいろいろあると思うんですけど、特にこの地球温暖化の影響を受けて、近年の夏場の気温はもう危険なほど上昇しております。そういった中で、バスの上屋、それからベンチの存在は、あるところについては、非常にありがたいものであると思います。

令和５年度から３か年事業で上屋とベンチの整備を進めてこられたところではありますけど、これまでの成果と、それから今後の対応についてどう考えておられるのか。また、地域から設置の要望もたくさんあると思うんですけど、設置する場所や優先順位をどう考えておられるのか、その辺をお伺いしたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　私どもでは、今、より快適にバスを待つことができる環境を整備するということで、今委員から御紹介いただきました2023年――令和５年からでございますけれども３か年事業で、誰もが利用しやすいバス停留所施設の整備として、上屋・ベンチの整備を進めてきたということでございます。

これはバスをお待ちの方に御利用いただくというのはもちろんなんですけれども、バス停というのは歩道上に整備をしてございますので、付近を通られる方も含めて、いろんな方に御活用いただけるんじゃないかなというふうに思っているところでございます。

足元ですね、今年の９月１日現在でございますけれども、市バス全停留所、今1,415か所ございますが、上屋が818か所――大体６割弱でございます。ベンチが1,042か所――大体７割強ぐらいでございますけれども設置をしてございます。

一方で上屋を設置しておりません、できておりません停留所というのは597か所、ベンチの未設置の停留所は373か所ございます。

先ほど委員から御紹介いただきましたけれども、この設置には歩道の残幅員といったような基準がございます。また、歩道がないとかいったような、物理的に設置が困難だというようなこともありますし、例えば商店街等々で既にアーケードが設置をされていて、上屋がそもそも要らないというようなこともございます。

ですので、今、まだ置いてないところ、上屋597、ベンチ373と申しましたけれども、なかなか設置が難しいというふうなところも含まれておるところでございます。

これまでの３か年の実施状況でございますけれども、上屋については３か年で15か所という目標につきまして、令和６年度に３基、令和７年度に12基、合計15基設置を完了してございます。

また、ベンチでございますけれども、３か年で450基をつけようという目標設定をしておりま

したが、令和５年度には27基、令和６年度には154基、令和７年度には256基ということで、合計437基の設置を完了してございます。

さらに今後でございますけれども、上屋については令和８年度からの３か年――令和８年度から10年までの３か年で30基を目標に設置を加速したいというふうに考えてございまして、今年度については10基を目指して、今、取組を進めておるところでございます。ベンチでございますけれども18基を今年度９月末までに設置完了させる予定でございまして、加えて、この下期には５基の設置を予定しておりまして、今年度末には460基の設置となろうというような見込みでございます。

これ整備をしていくに当たってでございますけれども、どういう形で選定をしておるかということでございますが、まず先ほど申し上げました設置基準に適合しているかどうかということと、加えまして、やはりそのバス停のすぐ前にお住まいの、あるいはお店を構えてらっしゃるような地先というふうに呼んでおりますけれども、やはりこういう方々の御理解、御了解をいただけないとなかなか難しい。さらに停留所の御利用状況でありますとか、付近に公共施設があるのかどうか、また、その安全性、周辺環境、運行条件というようなものも含めて費用対効果を見ながら、一方で地域の方々からお寄せいただく御意見、団体の方からお聞きするといったようなことも含めて、総合的にこの設置の順位箇所については判断をしているということでございます。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。

特に条件が合っているかどうかっていうところが、一番近隣の方々のことも考えてが大切かなと思うんですけど、総合的に考えて、ぜひまた前に向けて進めていただきたいと思います。

何せとにかく暑いですからね、その辺のところも含めてですね。私、よく車で前通りかかるんですけど、本当にもうかんかん照りのところで、もう何にもないところでやっぱり待っておられる方々がおられるんですね。もちろん傘差したりはしてますけど、その辺のところも含めて、どういった方法が一番適切かどうかですね。上屋とベンチだけに限らず、何らかの形でちょっとでも対応できるように、よろしくお願いしたいと思います。

がらっと変わりまして、カスタマーハラスメントの施策方針を踏まえた対応についてお伺いをいたします。

2025年６月の法改正によって、本年10月１日から全ての事業主にカスハラ対策が義務づけられております。市バス・地下鉄という、日々市民、利用者と直接応対する部署でありまして、いわゆるカスハラに該当する事案も一定多数発生しているものと思いますが、職員が安心して働くためには、カスタマーハラスメントに対して組織として毅然とした対応を取ることが重要であると考えております。

交通局を含む神戸市では、2025年11月に神戸市カスタマーハラスメント対策基本方針を策定しておりますが、このカスタマーハラスメント対策基本方針を踏まえた局の対応と、これまでにどのようなカスタマーハラスメント事案が発生し、それに対してどのような対応を取っているのか、あと事例も含めてお伺いしたいと思います。

○**梅永交通局副局長**　今、委員のほうからもお話ございましたように、市バス・地下鉄、日頃よりお客さんと接する機会が非常に多いということもございまして、やはりカスタマーハラスメントに対してどのように対応するかという対策を非常に重要というふうに認識してございます。

2025年11月に、市のほうがカスタマーハラスメントに対する基本的な考え方、その対応など全庁的に定めた、そういった基本方針が示されてございますので、交通局におきましても、基本的

にはその対応にのっとった形で進めるということにさせていただいてございます。

その上で、やはり交通局におきましては現場ということでの対応が非常に重要になってきますので、できる限りその現場で職員が迷わずに対応できるようにということもございまして、本年の１月にそれぞれ市バス・地下鉄、その現場に合わせたマニュアルというのを交通局として策定をさせていただいてございます。また、そのマニュアルを策定した上で、順次職員にも研修というものを今進めていっておるところでございます。

事例ということで、少しお話ございましたけれども、ここ最近でもですね、まず市バスにおきましては本年７月に運転士に対しての暴言、威圧的なそういった発言ですね、そういったものに加えまして、実際には本当に身体的な暴力、そこまで及んだ事案というのが、ここ最近だけでも２件続けて市バスのほうで発生してございます。

また、地下鉄におきましてはですね、これは昨年度の話になります。基本方針がまだ策定される前の案件ではございますけれども、西神・山手線三宮駅のホーム、こちらで利用者、お客様に運転士と、またそれを止めようとした駅掌を殴打するという、そういった事例も発生してございます。

いずれの事例におきましても、やはりバスでは営業所、そちらに運行管理者おりますので、そちらとの無線等を通じた連携、また地下鉄におきましては、駅でございますので別の駅員等が駆けつけて対応するなど、一定マニュアルに沿ったような形で組織的な対応というものができているというような状況かと思ってございます。

また、事後的にも事案に応じましてはその後の法的措置、そういったことを含めた対応を管理部門として行うということで、庁内全体として組織的に今行っておるところでございます。

やはり、組織全体として毅然に対応いたしまして、職員が安心して業務に従事できるように、我々としては引き続き取り組んでまいりたいというふうに思います。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。暴力をされたほうは、特に物すごい心の傷と申しましょうか、その辺が残りますので、その辺も含めて１点再質問したいんですけど、駅構内で職員が暴行を受けた事案なども発生したと聞いておりますけど、相手方へ毅然とした対応を取るだけではなくて――これ取ることももちろん大事なんですけど、被害を受けた職員へのフォローも重要かなと思います。

そういった事案に対する職員へのフォロー対応は十分になされているのか、伺いたいと思います。

○**梅永交通局副局長**　被害を受けた職員、精神的なものはもちろんでございますし、暴行等に至れば体にも非常に大きな負担がかかるという状況でございます。そのため、まず当日ですね、発生した当日におきましても、実際には必要に応じまして警察への事情聴取でありますとか、また暴行で救急搬送等されるような場合もございます。そういった病院といったようなところにですね、やはり他の職員がしっかりとついていって不安を和らげるというような対応を、まず当日取らさせていただいてございます。

また、その事後でございますけれども、やはり被害を受けた職員に対して、当然職場の上司、これが継続的にフォローの面談というのは行いますけれども、あわせまして、交通局におきましては、保健師を配置してございます。その保健師によりまして、フォロー面談を併せて行うということで、職員の心身の状態をより把握するような体制を取ってございますので、健康管理に関して、保健師のほうから助言等を行っているというところでございます。

先ほどお話がございました、駅のホームにおいての実際に暴行を受けた事案、こちらにおきましても、当然病院に行きまして、主治医のほうにしっかりと診断をいただきまして、先ほど申し上げました保健師によるフォローと併せて、こちらについては産業医、こちらも面談を行ってですね、職務に戻れるかどうかそういった適応状況を常に確認しながらですね、職場復帰に向けたサポートというのを行ってきてございます。

また、そういった心身の健康管理以外の部分でも、やはり被害を受けた職員、こちらは治療をするに当たっての経費等がかかりますので、そういったものにつきましては、地方公務員災害補償制度、そういったものを活用して、治療費でありますとか、また勤務ができない間の期間の収入の補償、そういったことも行いまして、経済的負担の軽減も併せて図っているところでございます。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。しっかりフォローしていただいて、よろしくお願いしたいと思います。

働く者にとって働きがいのある職場づくり、それから職員のやりがい意識の向上というのは非常に大事かなと思うんですけど、経営計画2030では、働きがいのある職場づくりとして、職務や役割、成果に応じた公正な評価と処遇を実現する人事、給与制度改革を推進しますと。現場の声が経営に届く仕組みを用いて、やりがい意識の向上を図るとありますが、職員のやりがい意識の向上には、離職防止、それから生産性の向上など、人材確保、経営改善の両面で非常に意義のある取組であると思います。これまでの取組と成果について簡単に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。

経営計画2030の３本柱の１つに、事業基盤の強化というのがございます。改革を確実に実行し、安定した経営基盤、これを維持し続けていくための、これは重要な土台だというふうに位置づけたところでございます。

その中で、中長期的に必要な人材を確保していくこと、これはもちろんのこと、働く職員がやりがいを感じまして、働き続けたいと思える職場づくり、これが非常に重要だと考えておりまして、人事給与制度の改革と、あと現場の職員の声が経営陣に届く仕組みづくり、これに現在取り組んでおるところでございます。

これまで、年功序列的な昇格・昇給制度であった人事給与制度を、職務職責に応じた役割を果たした職員が人事・給与両面でステップアップできるような見直しを行ってまいりました。あわせまして、客観的で公正な人事評価を行っていくために、職種に応じた客観的な評価基準、これを策定、また公表した上で、かつ現場での業務執行状況を評価者がより適切に把握できるように添乗調査等の情報、これを評価する際の参考としているところでございます。

また、このキャリアプランにおきまして現場職員をまとめ、また指導していく職員といたしまして、乗務主任やグループリーダーといった新班長職などを設けまして、現在67名の方を任命し、それぞれの職場におきまして、その役割を担っていただいているところでございます。

また、現場の声が経営に届く仕組みといたしまして、毎年、全職員を対象に仕事や職場に対する満足度調査、これを実施いたしまして、収集した意見は私が直接確認した上で、所属長へフィードバックしていくことで、職場改善等に役立てているところでございます。

このほか業務上の課題や改善点に対します、アイデアや工夫、これを職員のほうから毎年募集いたしまして、優秀な提案につきましては表彰した上で、これを予算化したり、プロジェクトチームを設置したりするなど、これの実現に向けて取り組んでいくという職員表彰制度も設けてお

りまして、過去２年間では６件の提案が実現につながっておるところでございます。

今後もステップアップ時の研修の充実などを進めていくとともに、職員が自らのキャリアアップを目標としてイメージできるプラン、これを示していくことで、職員のやりがい、職場への貢献意欲の向上、これを図ってまいりまして、御指摘いただきました定着率や生産性・効率性の向上につなげてまいりたいと考えております。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。やはり、職員のモチベーションの向上というのは、一番ポイントかなと思いますので、ぜひまたお金のかかることとかいろいろありますけど、ぜひまたお願いしたいと思います。

ちょっと再質問なんですけど、そのモチベーションの向上に向けた環境整備ということで、職員のモチベーションアップについては、ソフト面だけじゃなくて、やはりハード面も重要であると思います。お客様利用効果の改修と併せて職員用のスペース、例えば、トイレとか、それから休憩室などについても、順次、更新・改善を進めていくべきと考えますが、大分してはいただいているんですけど、さらに進めていっていただきたいなと思うんですが、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　今、お話しいただきましたように職員のモチベーションを向上いたしまして、働きがいのある職場環境づくり、これを進めていく上では、ソフト面に限らず、職員が安全で快適に勤務できる、そういったハード面での環境も整備していくこと、非常に重要というふうに考えてございます。

今現在、これまでも、各現場の職員からいろいろと御意見等をいただいた上で、それを踏まえまして、例えば市バスの営業所や事務所の照明器具のＬＥＤ化でございますとか、休憩室、そこのエアコンの更新、そういったことを行ったり、また地下鉄のほうにおきましても、職員用の――委員のほうもお話ございましたけれども、トイレの洋式化といったようなことでございますとか、エアコンの定期的な清掃によって衛生環境を向上させるといったようなこと、空気清浄機の設置といった形で、職場環境の改善、これを継続して今までも取り組んできたところでございます。

やはり現場で働く職員の方が、やりがいを持って業務に取り組んでいただくというのは非常に重要でございます。

ただ一方で、今、委員のほうからもお話ございましたけれども、やはりそういった整備につきましては限られた予算の中で、しっかりと優先順位をつけて実施をしていくっていうのが重要というふうに考えてございますので、これまで以上に、職員の現場の声というものをしっかりとお聞きをしまして、その中で何を先にやっていくのが職員の方が喜ばれるのか、そういったようなことをしっかり考えた上で、優先順位をつけて、引き続き職場の環境の改善、充実のほうに努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（川内清尚）　ありがとうございます。職員のモチベーション向上は、先ほどから申しておりますように、それが結局はその市民サービスの向上につながると思っておりますので、ぜひですね、その辺のところ――予算面とかいろいろありますけど、その辺も含めてぜひ前向きに検討していただくように要望いたしまして、質問を終わります。ありがとうございました。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、平野理事、発言席へどうぞ。

○**副主査**（平野達司）　自民党の平野でございます。どうぞよろしくお願いします。

それでは早速ですけども、１点目ですが、今後の経営見通しとですね、経営改善に向けた取組についてお伺いしたいと思います。

令和７年度決算においては、市バス事業において運賃改定などの影響もありまして、10年ぶりの黒字決算となっています。また、高速鉄道事業では全線の営業損益、経常損益が赤字であったものの西神・山手線、そして北神線では、営業黒字を計上いたしまして、海岸線においては、過去最高の乗車人員ということで、そういう記録も一定の成果を上げたというふうに認識しております。

今年度に入ってから国際情勢の変化に伴う燃油価格の急激な上昇だったり高止まり、また運転手不足、労務単価の上昇による委託費用の増加、また金利の急激な上昇など取り巻く環境は急速に激しさを増している状況でございます。

昨年度末に経営計画2030を策定したところでありますけども、最近の情勢を踏まえた今後の経営見通しとその後の対応のお考えをお聞かせいただければと思います。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

今、理事から御指摘いただきましたように、令和７年度決算では、市バス事業につきましては、10年ぶりに経常損益が黒字となっております。また、高速鉄道事業におきましても、西神・山手線、北神線で黒字を計上し、また海岸線では過去最高の乗車人員が記録されるなど、経営改善に向けた一定の成果、これが現れたものとして認識しておるところでございます。

しかしながら、自動車事業会計におきましては、軽油価格の高止まりに加えまして、運転士不足を背景とした労務単価等の上昇に伴います営業所管理委託費の増加が想定されるなど、非常に厳しい状況が続くものと見込んでおります。

また、高速鉄道事業会計におきましても、多額の企業債の償還が続くことに加えまして、金利上昇によります支払い利息の増加、これも見込まれます。こういった意味で、単年度の損益のみならず中長期的な資金収支にも大きな影響が出てくるものと認識しております。

経営計画2030では、５年間の事業存続をかけました再建・体力回復期として位置づけまして、中長期的な視点からも持続可能な交通事業経営を目指して策定したものでございます。この計画におきまして、収支バランスの向上、これを喫緊の最重要課題として、駅の遠隔化やワンマンなど、こういった現場体制の効率化、または市バスの路線の見直し、これを含みます交通ネットワークの最適化、こういったことを聖域なきコスト構造改革として取り組んでいることとしておるところでございます。

また当然、安全確保を大前提といたしますけれども、利用状況や事業規模を踏まえました身の丈に合った投資、これの徹底や、利用促進による増収策など、最大限の経営努力を行ってまいりまして、持続可能な経営基盤の構築に取り組んでいくこととしております。

なお、御指摘いただきましたように、経営計画2030策定後も急激な環境の変化がございます。こういった動向を踏まえつつ、契約期間を通じて、ＫＰＩの達成状況、また収支の見通し、こういった検証を行いまして、必要であれば、収支見通しを見直すなど適切に判断してまいりたいと考えているところでございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。その経営計画の取組ですね、経営改善の取組の中で、以前から私がちょっとお話をさせていただいています、市バス運転手の地下鉄の駅の施設を利用いたしまして、それの交代ですね、実際には三宮の旧居留地、元町区域ですか、あの旧居留地の大丸前の駅のところでバスの運転手の乗換えということで、いろいろ御提案させていただき

ましたけども、実際に４月１日から試行的に実施されているということで、その状況とですね、それで見えてきた課題についてお伺いできますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　ただいまの理事から御紹介を頂戴いたしましたとおり、この４月１日にダイヤ変更いたしまして、通常運転士というのは市バス車両から降りる、乗る、この交代というのは営業所だけで行っておりましたんですけれども、２系統の始発停留所であります元町１丁目――これ今御紹介いただきました旧居留地・大丸前駅のすぐ上でございます――試行的に実施をしているということでございます。

この取組で、今まで、本来ですと４人の運転士と車両が４台必要だったということがありましたんですけれども、運転士数は変わらないんですがバス車両１台減らして３台で運営するということができるようになってございます。また、元町１丁目から車庫までの回送距離、これ当然ながら縮減ができているということでありましたり、あるいは車庫に帰って次の運転手が乗ってまた出ていくといったような、こういった時間的なロスもありましたので、車両効率の向上というものが図れておる。つまり、回送に伴うロスの縮減ということについては一定の効果が認められるということでございます。

ただ、今申し上げましたとおり、元町１丁目でやらせていただいてるんですが、道路空間にあまり余裕がないという課題がございます。複数系統の車両が集中する時間帯には、待機車両、待機するバスが滞留をしてしまう。あるいは特に乗務を終了した運転士、ここで営業運行は終わって車庫に帰るというような場合に、後続の回送運行する車に便乗させて連れて帰っているわけですけれども、このときにその回送車を一旦その運転士のいるところで止めて、乗せていくといったようなところの中で、後続車への影響というのが少し課題だと思ってございます。

また車載機器――これデジタルタコグラフというものがついてございますけれども、これでもって運行記録というのを取っておるんですが、これ運転士ごとに管理をしてございます。乗務交代する際には、一旦扉を閉めてバスの電源を切る・入れるという作業がありますので、この間、始発停留所の元町１丁目でありながら、お客様には御乗車いただかずにお待ちいただくというようなことが発生をしてございます。

乗務を始めるときには、営業所からほかの回送車に便乗していくということですので、今までよりも少し早い時間の別の便に乗っていくということになりますので、現地で運転士の待機が発生してしまっているということで、１日当たり20分余りの超過勤務になっているということもあります。現時点での収支改善効果というのは限定的であるというような受け止めをしてございます。

この取組はですね、とはいえ今年度から新たにその課題を抽出するということも含めて、課題をしっかり把握するということも含めてチャレンジ的に行っているというものでございますので、回送率の改善という指標に加えて、周辺も含めた安全性、あるいはお客様への影響、働き手である運転士の負荷、実際の収支の影響、こういったことも含めて総合的に検証するべきだというふうに考えてございます。

引き続きまして、その市バス事業の運営効率向上に向けた試行というふうに位置づけた上で課題の精査、まだ始めて半年でございますので、あるいは克服への手法、これも併せて研究をしながら異なるアプローチ、あるいは手法も含めて、回送縮減、経営効率というものをしっかり念頭に置きながら進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。今おっしゃられた課題はまだ半年の状況ではあり

ますけど、その課題の中から今後の展開ですね、どのように考えられるのか、ちょっとお伺いできますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　先ほど御答弁申し上げましたとおり、回送率の縮減という意味では一定の効果が認められるというのは、これ事実でございます。ただ、周辺の交通あるいはお客様への影響というような課題も一定あるわけでございまして、収支面での効果というのも現時点では、今回のチャレンジでは限定的だということでございますので、直ちに拡大をしていこうという考えにはまだ至っていないというところでございます。

この乗務交代による効果というのを真の収支の改善につなげるというためには、車両の乗継ぎを行うためのスペース、これが確保できるのがよりいいんではないか。あるいはより長い回送運行をしっかり削減をするということができる。あるいはその運転士の待機というものをより合理的に行える。その仕業――これは乗務員の運転手の仕事の中身ですけれども、これが組めるといったような一定の条件を備えた場所や路線、あるいはダイヤを選定できるように研究を進めていくことが、必要だというふうに考えてございます。

まずは今のチャレンジ的にやっております元町１丁目での試行結果、これは丁寧に検証していきたいと思ってございます。その成果と課題をしっかり見極めた上で、今後の展開については判断をしていきたいというふうに考えてございます。

回送率の縮減というのは、これは我々直営・委託含めて市バス事業全体を運営をしてございますけれども、事業全体の課題でございます。

地下鉄の駅構内ということに限定をせずに、ターミナル、あるいは主要な停留所というものを含めて条件を備えた場所や路線、ダイヤというものを幅広く検討して、実施の可能性、これ経営改善に資するという意味での実施の可能性を引き続き探ってまいりたいというふうに考えてございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。

これやっぱり実施してみないとその課題が見えてこなかったというところでございますので、改めて課題が見つかったことによって、今後の展開も含めて検討できるところがそれぞれあるんじゃないかなというふうに思いますし、私はこの質疑をさせていただいた背景として、やはり回送率をどうにかして削減できないか。運転手、まずはバスのこの乗換えというところですね、営業所だったりターミナルだけっていうのはやっぱり厳しい。その違う場所で何かできないかということで、御提案をさせていただいたというところでございますけども、元町１丁目でバス停が今バスが２台止められますけど、もう１個後ろに停車できる場所、バス停ではない停車できる場所があったら、もう少し違ったのかなというふうに思いますし、またこの課題をもって、このダイヤも含めて運転手の移動状態ですね、それをどのようにしていくかっていうのも複合的に今後考えていけるケースもあるんじゃないかなというふうに思っておりますので、様々な場所のロケーションだとか、それも複合的にぜひ新たな課題がまた出てくる可能性もあるかもしれませんけども、ぜひ進めていただきたいと思いますし、私もこれはちょっと引き続きちょっと追いかけていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それではもう１つ、以前からちょっとお話をさせてもらってます、市バスの遠隔点呼の件についてお伺いしたいと思うんですが、今年度の来月からですね、10月から実施いたします北町操車場の遠隔点呼の取組についてですけど、これちょっと開始前なので、まだ実施されてないところではありますけども、その事前準備の状況であったり、またこの取組によってどのような改善効

果を想定しているのか、またほかの施設にも展開を考えられるのかどうかも含めて、お伺いできますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、理事から御紹介いただきました遠隔点呼ということでございます。これ広くバス、あるいはトラック、タクシー等々でも今徐々に広がりつつあるというような取組であろうかというふうに承知をしてございます。

手前どものほうで今御紹介いただきました、まずは来月からは試行的にやらせていただきたいというふうに考えておりますけれども、この遠隔点呼の実施に関する機器の調達について、現在、公募型のプロポーザルによりまして、この事業者の選定を進めているというところが足元の状況でございます。

この10月には北町操車場でまずは試行的に実施をしたいと思ってございまして、運転士あるいは運行管理者とともにその機器操作――何せ初めて見る機械でもございますので、遠隔点呼の実施手順といったようなものを、習熟と本格実施に向けた課題確認、その解決といったような準備を進めてまいりたいというふうに考えてございます。来年４月には本格実施というところに入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。

この遠隔点呼でございますけれども、運行管理の適正性というものをしっかり保ちながら、合理的な運行管理体制を構築するということが目的でございます。運行管理の質の維持、安全性が確実に担保されることを前提に導入を進めてございます。

この北町操車場、これは出先でございますけれども、こういったところでの出退勤点呼において営業所本所の運行管理者がリモートで点呼をするということで、これは本所とこの出先が同じレベルで運行管理ができるということで、加えて人員配置の効率化が図れるものというふうに考えてございます。

この遠隔点呼というのは全て機器によってやるということもございますので、例えばそのアルコールチェックの測定結果でありますとか、あるいはその点呼の記録そのものを電子的に管理をするということにもつながるわけでございまして、これは記録の正確性や保存性向上というものもメリットというふうに感じておるところでございます。

まずは北町操車場におきまして、新たな技術を用いながら運行管理体制をしっかりと確立をいたしまして、その運用状況や課題への対応、導入効果の検証を行うということを進めていきたいというふうに考えてございます。その上でほかの施設への展開など、我々が得た知見を踏まえながら、段階を踏みながら検討を続けてまいりたいというふうに、現在、考えているところでございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。今、お話のあったとおりですけども、これからその将来的にこの実績を積んでいって、ほかのエリアでも遠隔点呼ができれば、さらに効果的になるんじゃないかなというふうに思いますけど、その見通しとかいかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　まさにおっしゃるとおりでございまして、ただいま我々は来年度からその営業所の運営管理についてもエリアマネジメントというような考え方を１つ持って進めていこうというふうに思ってございます。なかなか規模が今はっきりと見えない中ではありますけれども、大きな営業所、あるいは拠点から、その小さな出先に対して同じ運行管理者が対面で、あるいはリモートでやるというのは、当然意義のあることだというふうに思いますし、その運行管理者の業務の平準化というようなこともテーマではありますけれども、今後どういう形で展開をしていけるのか。これはまさに人件費でありますとか経営改善効果につながるところでも

ありますので、安全性ということはしっかり担保しなければいけませんけれども、そういった課題出しも含めて、この北町操車場からしっかりと始めていきたいというふうに考えているところございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。この遠隔点呼が本当に実施ができれば、先ほど前の質問にもお話しさせてもらってました、運転手の交代っていうところが、やはり幅広く対応ができる形になっていきますので、そうすれば、なお一層経営改革っていうところで、一歩、二歩前に進めるんじゃないかなというふうに思っておりますので、ぜひ今10月からスタートする部分の課題をしっかりと見極めて、前に進めていただきたいというふうに思います。

当然、安心・安全に運行していただくのが一番ではございますので、その上で、効率的に複数の拠点でできることをちょっと期待したいというふうに思います。引き続きまた取組をずっと追っかけさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、続けて市バス９系統の実証実験の件についてお伺いをしたいと思います。

市バス９系統について、提案をしておりました東山町回りですね、実証実験を10月から予定している状況でございます。今回の実証実験は、目標が達成できた場合は本格運行につなげられるという状況でございまして、新設するその東山町のバス停で１日平均96名以上、１便平均６名以上の乗降者数が目標というふうにされてます。この目標については、東山町バス停を停車にするために１キロ延長するという部分で、年間500万の運行コストがかかりますので、その１便当たりに利用者数に換算をいたしましたら、１便平均６名以上というふうに基準を設定したというふうに聞いておりますけども、まずこの考え方でよいのかどうか、まず確認をさせていただきたいというのが１つ目と、その上で、地域からの今回いろんな御相談、御要請、御希望をいろいろ議会でもお話しさせていただきましたけども、この件を交通局としてこの実証実験を実施するに至った背景と、それから今回の取組に対する思いをお聞かせいただきたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　理事に御紹介をいただきました、この９系統の東山町回りでございますけれども、まさに御紹介のとおり10月からということで予定をしてでございます。

この東山町回りというものを継続的に運行するために、この実証運行に伴って発生をする追加経費を賄える収入が確保できるのかどうか。それだけの需要があるのかどうかということを見極める必要がございます。ここでしっかり需要があるということになれば、本格運行につながっていくということでございます。

御紹介いただきましたけれども、追加経費１キロ往復をするということでございますので、年間500万円ぐらいの経費がかかるというのは御紹介いただいたとおりでございまして、これをお客様お一人当たりの平均支払い額、運賃をお支払いいただくわけですけれども、割り戻すと、やはり必要となる御利用水準として東山町バス停での乗り降りですね、が、１便当たり６名以上、１日16便で１日当たり96名以上の方々に乗り降りをしていただきたいと、これが必要だというふうに設定をしたというものでございます。

この算定の考え方というものを分かりやすいものとすることで、その地域の皆様でありますとか、あるいは商店街の方々にも御理解をいただきながら、その目標をぜひ地域の皆さんと共有をして、一体となって、利用促進に取組を進めていただきまして、その達成を目指す指標として設定をさせていただいたということでございます。

この今回の東山町回り実施に至る経緯でございますけれども、2024年――令和６年でございますが、４月に兵庫・長田エリアで路線見直しをやらせていただいた。このときに９系統を兵庫区

の南部で循環をするようなルートへ見直しをさせていただいたということに伴って、この東山町や兵庫区役所方面へのルートが湊川公園で折り返すという形になりましたので、ダイレクトになくなったということでございます。

これについて地域の方々から、このそうれん道というこの街路でございますけれども、これを転回するルートの御提案を頂戴をして実施に向けた検討を進めてきたということでございます。

今回のようなこのそうれん道のような街路を活用して大型バスをＵターンさせるというような運行形態、歩行者の方々、あるいは一般車両との交錯、路上駐車の影響、安全な走行環境の確保という意味で慎重な検討が求められる一方で、そのバスの走行の効率性とお客様の利便性の両立が図れるような工夫でもあるというふうに捉えているところでございます。

バスの転回地というのは必要なんですが、既成市街地で用地確保というのは非常に難しい状況でございます。今回の取組というのは大きく迂回することなく、短距離で転回をできるということでございますので、運行経費の増加、あるいは走行効率の低下を極力抑えながら、東山商店街あるいは兵庫区役所への直接アクセスいただけるといった地域のニーズにもお応えできる路線設定が可能になったものというふうに捉えてございます。

ただこのそうれん道でございますけれども、もともと大型車両通行禁止規制というのがございました。大型バスの通行を前提としていない道路であったということもありまして、この交通規制の見直しでありますとか、路上駐車対策、あるいは走行環境の確保、警察等の関係機関はもとよりなんですけれども、何よりも沿線住民の皆様の多大な御理解と御協力をいただいて、この10月からの３か月の実証実験の実施に至ったというふうに捉えているところでございます。

なかなか市バス事業が非常に厳しい状況でございますけれども、こういった地域からの具体的な御提案あるいは行動を起点として、新たな利用需要の創出、利便性向上に向けた実証実験に踏み出すということについては、我々も大きな意義があるというふうに感じているところでございます。

一方でその限りある運転士と車両をより適切に配分をして、需給バランスを取りながら、この厳しい市バス経営局面を乗り切ろうとしていく中で、この実証運行に充てる資源量の見極めというのが当然ながら必要であって、やはり先ほど申し上げましたとおり、その運行経費に見合う御利用がなければ、収支が確保できなければなかなか難しい。地域主体で需要の取組や創出に取り組んでいただけることが不可欠だというふうに考えているところでございます。

こうした要件を備えたような御提案がありましたらほかの地域においても、路線の見直しや新たな移動手段の検討にも可能な範囲で生かしていきたいというふうに考えているところでございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。厳しいちょっと経営環境の中、地元の皆様の御要望を受け止めていただいて、実証実験に踏み込んでいただいたことは本当に感謝申し上げたいというふうに思います。

この１便当たりの６名というノルマがありますので、私からもいろんなところにちょっと御説明をさせていただいて、多くの方にまず認識してもらわないとここに止まるということがちょっと理解していただかなかったら、実証実験もスタートしても意味がないところでございますので、多くの方にお話をさせていただいております。

その中で少しお伺いしたいんですが、１便当たり６名のそのノルマの部分の進捗状況ですね、これをどのようにちょっと市民の皆様に、区民の皆様にお知らせしようとしているのか、現時点

でのお考えがあればお伺いできればと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　ありがとうございます。こういった目標を立てる以上は、現在足元がどうかっていうのを、やはりきめ細やかにお伝えをしていくっていうことが必要だろうというふうに考えてございます。

例えば先月どうでしたというような、そんな単位ではなくて、もう少し短いスパンで、例えば先週の御利用はどうであった。今、おかげさまで目標はクリアしていますとか、この調子であれば、順調ですとか、あるいは非常に厳しい状況ですといったようなことも含めて、なるべく短いスパンで、そうは言っても毎日というのはなかなか難しいところもございますけれども、可能な限り極力短いスパンでお伝えをすることで、より先週、厳しかったようだから、今週みんなでしっかり使おうかというような機運につながっていければ、そういったようなことができればというふうに考えてございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。実施するからには、地域の皆様と一緒になって進めているというのもやっぱり見せていく必要はあると思いますので、ぜひともお願い申し上げます。

ただ、なんか順調、仮にですけど順調過ぎると、皆様がちょっと安心感を持たれるのもちょっと怖いなと私も思っておりますので、見せ方もちょっと難しいとこありますけども、ぜひともお願いいたします。

それからあと御答弁もありましたけども、今回のようなこの事例ですね、これがほかのちょっとエリアでそういう形のマッチするものがあるかどうかは、またなかなか難しいところもありますけども、やはりこういうのが１つの事例として、参考事例としている１つの考え方ですね、という形で先ほど御答弁あったとおりできていければ、なお一層効率化が図れるんじゃないかなと思いますので、ぜひともよろしくお願いいたします。

それでは、また別のちょっと御質問させていただきます。地下鉄海岸線の利用促進についてお伺いさせていただきますけども、地下鉄海岸線については、過去最高の乗車人員を記録したという状況でございますけれども、先ほどのお話にもありましたけども、沿線企業の通勤利用ですね、それからあとノエビアスタジアムでのサッカーを含めたスポーツイベント、さらには令和６年度、それから令和８年度に実施された大型音楽イベントですね、これによって多くの方が来場されたというふうに聞いておりまして、ノエビアスタジアムもこの今年の８月には座席の下の空調が改善されまして、２年後には全館空調が改善されるということで、それでですね、イベントの快適性も大幅にアップするかというふうに思っております。

今後、その季節を問わずに誘客できる見込みが増えてくるんじゃないかなと思っておりまして、今後、ノエビアスタジアムを活用したイベントの連携ですね、それからヴィッセル神戸との連携促進について、どのように取り組んでいかれるのかお伺いをいたします。

○**梅永交通局副局長**　ノエビアスタジアム神戸でございますけれども、これ毎年大体20試合ヴィッセル神戸のホームゲームを行っていただいておるというところと併せまして、理事のお言葉にもございましたけれども、最近では、大規模な音楽イベント、これを開催されておりまして、2024年度は12万人、今年度に関しては６万6,000人ということで、かなり多く海岸線を御利用いただいてございます。サッカーの試合と併せまして、こういったイベントにおきましては、利用者増、また収入の増ということで、大変大きく寄与していただいているところでございます。

これまでもこうしたイベントに合わせまして、例えば御崎公園をヴィッセル神戸のチームカラ

ーでありますクリムゾンレッドに変えて装飾しているといったようなことでございますとか、音楽イベントのときには、出演するアーティストのフォトスポットなんかを主要駅に設けたり、音楽を、この駅のほうで楽曲を流すといったようなプロモーション、こういったことをさせていただいておるところでございます。

こういった取組は、やはりお越しになられるお客様が喜ばれるというのは当然なんですけれども、やはりまちを挙げてイベント開催というものを歓迎をしているという、そういったような機運を、主催者側なりそういった運営するところにも伝えていくということで、やはり今後、さらにイベント誘致が図れるのではないかということを考えてございます。

理事のほうからお話がございましたように、空調の改修ということもされたということで、そういった点でもさらに快適な観覧環境、そういったものが整えられたと思いますので、まちを挙げての歓迎といったムードと併せまして、連携を進めてさらに利用促進に努めてまいりたいというふうに思ってございます。

○**副主査**（平野達司）　私も、ヴィッセル神戸さんともちょっとお話しさせてもらってまして、その空調の改善に伴って、もうどんどん空調が改善されたらイベント、コンサートだったりどんどん呼んでいくっていうふうにおっしゃっておられますので、やっぱりそこは密に、なかなか告知できる、お話しできるタイミングっていうのが限られているかというふうに思いますけど、令和６年のときの、もう本当に大規模な音楽イベントのときも、実際に交通局さんとしてその運行の実績がございますので、その実績の経験から、やはり今後いろんなイベントがちょっと増えたときに、地下鉄の運行、場合によってはバスの運行もどうしていくのかっていうところを視野に入れていただいて、乗車人員をうまく取り込みながら経営改善にもつなげていただければというふうに思いますので、ぜひともよろしくお願いいたします。

それから、あとノエビアスタジアムの前だけじゃなくて、先ほどの御質問にもちょっとありましたけど、和田岬駅ですね。水曜日の定時退社の時間帯には、やはりかなりの方がこの和田岬駅に集中しているという状況でございますので、安全運行に努めておられるというふうに思いますけども、そこもスムーズにできるようにお願いをいたします。

それでは、ちょっと次の質問に移らせていただきます。遊休資産の活用についてお伺いさせていただきます。

経営改善の取組の一つとして、遊休資産の活用については、以前も私もずっとお話をさせていただいておりますけども、伊川谷用地だったり須磨区古川用地だと、こういう大きい土地の利活用もちょっと重要ではありますけども、それとは別にその地下鉄の駅ですね。どうしても三宮駅はあれですけども、それ以外の駅が少し通過拠点に私はなっているというふうに思っていまして、当然、安全運行していかないといけないんですけども、滞留拠点――人が集まる拠点という形にもできないかなと、人が集まる場所にもということで考えています。

そのために以前も実施いただいてます湊川公園駅の改札前のマルシン市場の出店も１つではございますけども、駅改札前の倉庫であったり、いろいろスペースがありますけども、そのスペースについて、非常にこれアクセスがよくて利便性も高いですので、ニーズにマッチした利活用を行えば収益に貢献できるんではないかなというふうに思っております。

さきの質問でも触れましたけども、駅の改札フロアで市バス運転手の休憩場所としてお話をさせていただいて、実際にその場所を発見して、旧居留地大丸駅前でも確保できたという状況ではございますので、そういったことも含めましたら、局内でも資産の状況ってもっとしっかりと把

握をし、調査をしていただいて、さらにはニーズの調査も行うことによって、戦略的に活用できるんじゃないかなというふうに思っておりますけども、どのようにお考えかお伺いできますでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　駅構内の未利用スペース、これを有効に活用するようにというのは、以前より理事のほうから指摘をいただいておるところでございます。それを踏まえまして、我々のほうでもやはり営業部門だけじゃなくて、経営、また高速鉄道部、それら組織横断的に情報を共有していこうと、そういう必要があるということで、駅施設等の有効活用推進ルームという、こちら庁内の情報共有ツール、チャットラックの中にそういった場所を、高速鉄道部長をトップとして立ち上げをさせていただいてございます。今その中で、各課の課長級メンバーが、未利用のスペース、そちらの情報でありますとか、それの活用の可能性、そういったことの意見交換、協議等を随時行う形を今進めてございます。

こうした取組もありまして、2025年11月には全国で初めて冷蔵対応のフードロスロッカー、これが西神中央駅に設置できましたし、また2026年――今年８月には三宮駅にも設置、今後もそういった情報交換等含めて、設置の拡大を考えておるところでございます。

それと併せましてお話もありましたけれども、湊川公園駅で実施されておりますマルシンマルシェ、こういったことのように、やっぱり駅利用者の利便性向上、そしてにぎわいの創出、そういったようにつながるような、そういった活用ニーズ、こういったこともさらに把握に努めていきたいというふうに考えてございます。

いずれにしましても、引き続き有効活用することは収益にもつながりますので、営業部門、経営部門また高速鉄道部一体となりまして、組織横断的に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○**副主査**（平野達司）　本業の自動車事業と鉄道事業から比べると、資産の有効活用というのは本当に微々たるものかもしれません。スズメの涙かもしれないですけど、やっぱりそこを有効活用することによって、やっぱり人が集まっていただいて、それをすることによって市バスに乗ってきていただく、地下鉄に乗ってきていただく、１人でもやっぱり乗っていただく方が増えればというふうに思っておりますので、今、機械も全部ダウンサイジングどんどんしていきていますので、今まで大型の機械が、地下鉄の改札のホームの――ホームといいますかフロアの部屋の中にあったものも小さくなってきているというふうに思いますので、そこもうまく有効スペースを活用いただければというふうに思ってますので、どうぞよろしくお願いします。

実際に、私も子育ての皆さんからそういういろいろ場所が使えないかっていう御相談もいただいたこともあります。地下鉄の駅の改札のそのフロアであれば、雨でも全然全く問題なく、またベビーカーでもそのまま入れたりできますので、その中でそれが活用できるかどうかとは別問題ですけれども、そういった部分で天候に左右されないというところも大きな場所の活用だというふうに思っておりますので、ぜひともいろいろ議論をしていただいて、ニーズも調査いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、次の質問にちょっと移らせていただきます。またちょっとバスのお話に戻らせていただくんですけども、市バスの路線の見直しの方向性についてちょっとお伺いしたいんですが、将来にわたり持続可能な市バスの路線を維持するために、今、市バスの路線の見直しを毎年のように進めている状況でございますけども、２年前には兵庫・長田、そして昨年は東灘・灘エリアを見直して、さらには来年度ひよどり、またしあわせの村、また、灘・中央エリアも今後見直し

をしていくということですけども、局としてどこまでこの先進めていく方針なのか、お伺いできますでしょうか。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

御存じのように市バス事業というのは、経費の増加、そして資金不足比率の悪化、これに加えまして今後10年で運転士の半数が定年を迎えるという、かつてない厳しい状況にございます。本当に何も手を打たなければ、ある日突然運行が立ち行かなくなるおそれがあるという、こういうことから交通空白地を生じさせないということを前提に、需要に見合った持続可能な運行規模への計画的な見直し、これを現在進めていくというところでございます。

本市の強みでございます鉄道網、これを最大限に生かしまして、市バスはフィーダーとしての役割、これを担うこと、ここを重点に置いているところでございます。こういった鉄道との役割分担が図れて、全市的に需給バランスが取れた、こういったサービス、バスサービスを提供する、これが実現することが、一連の見直しの到達点であるというふうに考えているところでございます。

まずは現在進めております各エリアの見直し、これを着実に進めることが重要と考えておりまして、引き続き御利用の実態を検証しつつ、市民の皆様の生活の足の確保と効率的で持続可能な公共交通ネットワークの構築、これにしっかりと取り組んでまいりたいとこう考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。代表質疑でも我が会派の植中議員がちょっと触れさせていただいてますけど、65系統を少しお伺いしたいというふうに思うんですけども、65系統については、継続維持また運行本数を適正化するという御答弁でございましたけれども、継続いただくことの御判断いただいて本当にありがとうございます。

その中で、運行本数の適正化というのは、現状と比べてどのぐらいの状況で検討されているのかというのをお伺いできますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　現状、65系統については、大体今、日中１時間に２本程度の運行してございます。実際の２タッチデータ等々で需要状況を見ながら、この65系統については、ほぼ同じルートで阪急バスさんの運行もあるということでございますので、これを阪急バスさんの輸送力も含めて、どのぐらいを維持するのが適正なのかということを今いろいろ検討をさせていただいているというところでございます。

現状、需要よりも少し供給が上回っているというのはこれ事実でございますので、これは日中の時間帯についてはもう少し便数としては適正化、つまり減便の方向に進むのかなというふうに思ってございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。阪急バスさんとの連携というところで、しっかりとお話合いを進めていただきたいと思うんですけど、実際に滝山町だったり夢野台のバス停の利用者から、例えば神戸市バスの場合は比較的エアサスペンションがあって、乗降するときにこう傾いて乗りやすくなっていただいているんですけど、その阪急バスさんが全てかどうかちょっと私は確認は取れてないんですけど、阪急バスさんが来られたときに、ちょっとエアサスペンションがなくて、坂道になってますので、ちょっと四つんばいになって乗らないといけないというお話も実は地元の方からちょっと御意見をいただいております。

なので、できるだけ市の神戸市バス乗りたいんだっていうお話もちょっとありまして、ぜひともその阪急バスさんにいろいろ意見交換されるときにですね、その御意見もちょっと言っていただいて。ただ、バス車両の問題なので簡単にはいかないところでありますけども、ぜひともそこ

は現場の状況というのを御理解いただきたいというふうに思いますので、お伝えいただければというふうに思います。

引き続きその市バスの部分で少しお伺いさせていただくんですけども、その経営改善に限られた人材だったり車両の適切な配分の観点ですね、市バスの路線の見直しだったり便数の調整を行っていくに当たって、２タッチデータの利用実績を御判断されているということは以前も聞いておるんですけど、今後、そのまちづくりについても、やっぱりアンテナを伸ばして、幅広い視点で取り組んでいくべきだというふうに思うんですけども、その点についてはいかがでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　御指摘いただきしましたとおり、現状足元がどうかっていうのはしっかりと分析を進めなければいけないということで当然でございますけれども、その将来の需要変化をどう見据えるかということも、またこれ重要な視点だというふうに思ってございます。

これまで私どもは、現状の御利用がどうかというそういう意味での需要と供給の乖離というものを是正をしていこうというところで検討を進めてきた、取組を進めてきたところでございますけれども、この現状の利用実績だけにこだわってしまうと、なかなか将来の需要まで見切れないんじゃないかというのは、そういう認識はございます。

市バス路線そのものはまちの活性化でありますとか、あるいはにぎわいづくりというものにも関わるようなインフラでもございますので、これまでも一定意識をしてきているところでございますけれども、この利用実績の分析に加えまして、路線の周辺状況でありますとか、あるいは本市のまちづくりの方向性、人口動態の将来推計、これいろんなところで試算出てございます。こういったようなところからも情報を得ながら、需要予測に反映させていく必要があるというふうに考えてございます。

都市局でありますとか区役所、都市局はそういったところの情報を非常に多く持っておりますし、区役所はやっぱり地域に非常に精通されているということがありますので、庁内関係者との連携をさらに積極的に、これまでももうやっておりますけれども、積極的に図りながら、将来を見据えた路線網ということも、我々の中でしっかりイメージをしていきたいというふうに思ってございます。

○**副主査**（平野達司）　ぜひお願いします。市場の動向だったり、例えばワンルームマンションの増加であったり、６歳児未満の動向であったり、または小学校の児童の生徒数の推移も見ていただくことによって、その保護者の動向というのも分かってきます。

こういった状態の情報って企画調整局のほうが、神戸市当局がしっかりと情報を持っておりますので、場合によったらそれをうまく活用して、ＡＩで活用することによって、最適なバス路線というところにつながっていく可能性もあるんじゃないかなと思います。当然ながら地下鉄の運営も含めてですね、ぜひお願い申し上げます。

それでは、次の質問に移らせていただきます。将来の公営交通を担う人材の確保と育成についてちょっとお伺いさせていただきます。

人材確保は、事業継続の核となる部分でありますけども、他都市であったり民間との競争が本当に激しくなってきています。市バスの運転手、駅係員、技術系の職員の利用状況だったり充足状況っていうのは、どういう状況になっているのかお伺いしたいと思います。また、今後の人口減少が進む中で、同規模の人員体制を事業継続することが困難になっていくということも一定考えられるために、採用などの人員確保策と省人化を含めた体制検討といった２つの側面で人員計画を検討する必要があるというふうに思いますけども、いかがでございましょうか。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

職員の採用でございますけれども、これは定年退職者等の人数、これを考慮した上で、翌年度の事業運営に必要な人員、これが充足できるように採用計画を立てまして、例年、春・秋の２回、選考試験を実施しているところでございます。

ここ数年の状況でございますけれども、一定の受験者数、採用数は確保できておる状況でございます。一方で今後さらなる人口の減少や、あと市バス運転士におきましては50歳以上の職員、これが約半数を占めておりまして、より多くの退職者が見込まれること、これを踏まえますと、将来的に安定的に事業を継続していくためには理事の御指摘のとおり、人材確保と省人化を含めた業務の効率化、この２つの側面から、人員計画を検討することが必要であると考えているところでございます。

人員確保につきましては、選考方法の見直しとか改善に取り組みまして、応募の門戸、これを広げてきたところでございます。あと省人化を含めました業務効率化でございますけれども、まず高速鉄道におきましては、この１月から西神・山手線のワンマン運転、これを開始いたしました。また、2028年――令和10年からは谷上を除きます全駅で駅務遠隔システムを導入いたしまして、この駅務業務の効率化、これを進めていく予定でございます。また、自動車の事業におきましても乗降データの活用、またＡＩシステム、これの活用等によりまして、バスの運行計画、これの最適化・効率化、これを進めてまいります。

また、今年度より運行管理者の効率化を目指しまして、北町操車場で遠隔点呼の試行実施、これを予定しておるところでございます。

今後も安定的な人員確保策と業務の効率化の検討を進めまして、２つの側面での人員計画を立てていくことで、持続可能な運営体制の構築に、これに努めてまいりたいと考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。私のほうで一番心配しているのは、やっぱり市バスの運転手ですね。自動運転が当たり前にできる社会になればいいですけども、まだまだそこは少し先になるかというふうに思いますので、この市バス運転手の採用選考から年齢制限を撤廃するという状況でございますけども、令和５年度のときにも年齢の緩和をされましたけども、それは一時的だというふうに思うんですね。これもなかなか私もいい案がちょっと浮かばないところではあるんですけども、この運転手の高齢化が進む中ですね、この先を見据えた対策も含めて検討すべきだというふうに思うんですけど、いかがでございますでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　すみません。このたび市バス運転士の年齢要件の緩和、これまでも年齢要件の緩和を進めてきておりますけれども、やはり大型２種免許の保有者、これがやっぱり50歳以上、これが85％ということでございますので、そういった幅の保有者の多い年齢層、そういったことも見据えまして、このたび、これまでの50歳未満というところから定年年齢未満まで引上げをさせていただいたところでございます。

こちらに関しましては理事から御指摘ありましたように、やはり上げたときの効果はあるんですが、その後、継続的にあるかどうかといった、そういう一時的な面であるとか、やっぱり運転士自体の高齢化がさらに進んでいくんじゃないかという、そういった可能性、それはもちろんございますので、こういった取組と併せまして、やはり若年層を積極的に採用していける、そういった取組っていうのが重要というふうに我々考えてございます。

これまでもですね、若年層の取り込みという意味では、大型２種免許未所持者を対象とした免許取得見込み枠、こういったことを設けたりですとか、いわゆる免許を持っていない者を会計年

度任用職員として採用した上で、給与を受けながら教習所で免許を取得する養成枠、こういったようなことで、そういう枠を設けることで取組を進めてきたところではございます。

やはり、ただ全国的に大型２種免許の保有者が減っているという状況の中で、できるだけ幅広く多様な方が応募できる選考制度、これさらにいろいろとどうすればいいのかというのを考えていかなければならないというふうに考えてございます。

まずはですね、今いろいろと養成枠、そういったことの紹介のＰＲでありますとか、さらに就職セミナーも積極的に参加して勧誘に努めておるところでございますので、こういった対応を行いながら、さらに人材確保策、新たなものがないかというのを引き続き検討してまいりたいというふうに思ってございます。

○**副主査**（平野達司）　ぜひとも幅広い年齢層から募集をしていただいて、中長期的に人材確保をぜひとも努めていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは次のちょっと質問に移らせていただきます。重大事故防止に向けた取組についてお伺いしたいんですが、市バスの重大事故を再発防止として各種研修をいろいろと進められている中で、ドライブレコーダーに搭載されているデジタルタコグラフですね、これを活用した操作情報の把握だったり、アイトラッキングシステムを活用した研修の実施など新たな取組を進めておられますけれども、この成果と効果についてどのように考えているのかどうか、また有責事故の防止に効果が出ているのかどうか、お伺いできますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　2019年４月に市バスは重大事故を起こしております。絶対にああいうことを二度と起こさないというのは、我々強い決意で日々望んでおるというところでございます。

今、御紹介いただきましたデジタルタコグラフ、これは運転士の日常の毎日毎日の１つ１つの乗務を積み重ねるというところでございます。アイトラッキングシステムというのは、定期的に研修に来たときに装置をつけてですね、まさに運転士の目線がどこを向いているのかというようなことをしっかりと把握をする。これ共通して言えますのは、どちらも運転士の操作を見える化するということでございます。デジタルタコグラフでは、毎日営業所に帰るごとに今日のあなたの運転は何点でしたという点数が出るようになってございます。昨日は95点だった、今日は100点だった。やはり、その100点を目指してっていうところをしっかり促していく。

あるいはそのアイトラッキングシステムでもって、本来、今は右を見なきゃいけないタイミングなのにしっかり見れてないよねといったような、具体的な行動改善を促すというようなところへつなげていくということが、一つ言えるかというふうに思ってございます。

従来の指導教育というのは事故は起こしちゃいけませんよとか、気をつけましょうねといったような非常に定性的なものが多かったんですが、このデジタルタコグラフあるいはアイトラッキングシステムという具体的なデータを示しながら、あなたのここをこうしてほしいとか、これがこうできたらもっとよくなるといったようなことを、具体的に本人に気づかせながら、改善を促すということが今できているんではないかと、こういうことが今進んでいってるのではないかというふうに思ってございます。

有責事故の推移でございますけれども、2023年度有責事故件数としては、残念ながら91件の発生がございました。翌2024年度には74件、2025年度には80件ということで、現在も発生をしておるわけでございますけれども、この中で、直営業所では2023年に50件、翌24年度には38件、直近の2025年度では22件ということで、おかげさまで減少傾向にあるということでございます。

一定、我々直営のほうで効果が出ておりますので、これ委託先にもしっかり情報提供しながら、ともにこの事故を１件でも減らすという努力を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。やっぱり運転手のくせっていうのがありますので、ぜひともその仕組みを使って本人にやっぱり気づいていただくっていうことで事故防止にもつながってくると思いますので、ぜひともお願いいたします。

市バスに乗ったちょっと方から、バスの運転手がすごく丁寧に乗降のお客様にお話をされて、定時運行に努めているんですけど少しちょっと遅れ気味の運転手がおられたり、場合によったらあの急発進、急停止をしながらも、時間よりも少し早めにされる運転手もおられるということをちょっといろいろ聞いております。

ですから、やっぱり時間を守らないといけないっていう意識もありながらも、やっぱりその事故防止っていうところをしっかりとそのくせを見極めないといけないと思いますので、ぜひともそこは進めていただきたいというふうに思いますので、お願いします。

それでは、続きまして技術職員の人材育成、技術継承についてお伺いしたいと思います。市バスの整備士だったり鉄道保守部門ですね、これらは専門的な知識・技術を必要とします。この人材の確保だけでなく、計画的な人材育成、技術継承に加えて新技術の研究、また習得も必要だというふうに思います。どのような取組を行っているのかどうかお伺いをしたいというふうに思います。

実際に例えばベテランの職員の経験を、この技術を支えられてきた部分というところも、今後どのようにデジタル化して、見える化して、組織として次の世代に渡していくのかというところも必要だと思いますので、お伺いできますでしょうか。

○**三杉交通局高速鉄道部部長**　お答えします。

安全・安心な運行を維持するためには、計画的な人材育成と技術継承、新技術の研究、習得などが重要であると認識しております。

まず、高速鉄道部門なんですが、ＯＪＴや専門研修に加えて、職員のスキルを見える化した技士職スキル習熟度管理票というのを活用して、計画的な育成を進めております。また、大手鉄道事業者の架線関係の専門研修への参加によって、実践的な技術を習得しております。

新技術では、営業列車でレールの変位量を測定する軌道変位モニタリング装置の導入や、カメラとＡＩを活用した車両外観検査の実証試験にも取り組んでおります。

次に、市バス整備部門なんですが、車体・エンジン等の大規模修繕や、民間バスでは技術的に難しいエンジン乗せ替え整備の受託、毎月の民間委託営業所の工場も参加する連絡会議での故障事例等の共有などを通じて、技術力を上げる取組を進めております。

また、メーカー等からの技術情報収集や外部研修による新技術の習得、整備・点検情報や整備マニュアルのＤＸ化を進めております。

今後とも外部の知見とか新技術を取り入れながら、人材育成、あと技術継承を着実に進めてまいりたいと考えております。

○**副主査**（平野達司）　ありがとうございます。安全運行にやっぱり絶対的に必要でございますので、とは言いながらも、ひと手間かけてしまうと、やっぱり効率化を図れませんので、ぜひとも引き続きよろしくお願いいたします。

それでは次の質問に移らせていただきます。安心・安全な運行の確保ということでお伺いしたいんですが、今年度に入りトンネル内のモルタルの剝落が続いてますけども、これを受けて都度、

緊急点検を実施して、安全性を確認しながら運行を継続されてますけども、このモルタルの剝落を個別の事象として対応するだけではなくて、50周年を迎える西神・山手線全体のインフラを改めて見直す機会と捉えて、次の50年も安心・安全に運行できるように計画的な保全・更新につなげていただきたいというふうにちょっと要望させていただきます。

その上でですね、地下鉄の施設では、地下水などのこの湧き水が発生しやすい状況であるというふうに思うんですけども、この対策をどのように行っているのかお伺いしたいというふうに思います。他都市でも地下水が原因で道路の陥没事故など発生しているところもありますので、建設局と情報連携を行って、局横断で対応すべきだというふうに考えますけども、いかがでしょうか。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　地下鉄のトンネルの漏水に関しましては、定期的に点検を実施していまして、その漏水、湧き水発見次第原因を調査して、必要な対策を取ってます。

御指摘のように他都市での道路陥没事故、こういうのを踏まえますと、道路、地下鉄、上下水、これらの管理者が連携しながら早期発見、対策することが重要だと考えています。

当局の点検の中で水量が多い漏水など、普通とは違う漏水を発見した場合は、直ちに上下水道関係部局に確認をお願いしまして、対策を講じることがあります。過去こういった連携で陥没事故を未然に防いだという事例も確かにございます。

また、道路管理者である建設局が、道路陥没事故の未然防止を図るために、道路の空洞調査を実施していますけれども、こういった調査に対してもですね、交通局も費用負担する形で参加して、道路全体の健全性について協力しております。

いずれにしましても、インフラの老朽化が社会的な問題になっている中、交通局も含めて、市長部局の中で横で連携しまして、しっかり複数の目で異常を見逃さない、そして少しでも陥没事故を未然に防ぐ、この対策を取り組んでいきたいというふうに考えております。

○**副主査**（平野達司）　ぜひ局横断で連携をしていただきたいというふうに思います。

実際に地下鉄の湊川公園駅の東改札側からちょっと何番出口かちょっと、私、番号忘れてしまったんですけど、ちょうどマクドナルドの前に出てくる階段がありまして、そこがちょうど地下水が、階段のところで漏水をちょっとしているところがあります。もともとはちょっと汚いからって地域の方から御相談させてもらって、交通局さんのほうもちょっとカバーしていただいたりしてますけども、ただやっぱり湧き水っていうのはいろんなところから出てきてるのかなというふうに思ってまして、建設局と水道局さんにもちょっとお話ししてますけども、神戸市はやっぱり地下水、湧き水が結構多いところでございますので、先日もこれ交通局さんの所管ではないですけど、神戸駅の南側のデュオこうべのところでですね、これ都市局さんの所管になりますけども、ちょっと地下の広場がありますけども、あそこで地下水からの湧き水で８月下旬からあそこのスペースが使えない状態になっていまして、新しい床材を発注するのも時間がかかっているというところがありまして、こういうところでいくと、いろんなところからその高度成長期に造ったものというところは、その隙間から漏水してくるという可能性もありますし、また湧き水っていうのは、水路っていうのを造っていきますから、そこがいろんな形での陥没に将来的につながっていく可能性もありますので、そこはぜひとも建設局とも連携をしていただきたいというふうに思いますので、ぜひともよろしくお願いいたします。

それではちょっと最後の質問に移らせていただきます。

災害時における公共交通の役割と備えについてお伺いをしたいと思うんですが、今年度は熊本

地震であったり各地で豪雨水害が発生している中で、大規模災害への危機感は本当に高まっている状態だと思います。もう皆様も生活している中で、いつ神戸がちょっと豪雨に見舞われるかというのを気にしてる状況だと思うんですけども、阪神・淡路大震災のときもですね、いち早く市バス・市営地下鉄が運行開始して、市民の足として災害復旧に大きく貢献したというふうには認識しているんですけども、市民の足を守る公共交通機関として、自然災害の対応についてどのように備え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。

我々公共交通機関といたしまして、自然災害発生時におきましても、可能な限り輸送機能を維持すること、これが重要であるというふうに認識しておるところでございます。このため施設の耐震化や防災設備の充実といったハード対策に加えまして、各種規程類の整備、防災訓練の実施など、災害発生時に迅速かつ的確に対応できる体制、この構築に努めておるところでございます。

これらの平素から取り組んでおりますこのハード面や、規程類の整備、また防災訓練の実施、これを確実に行いまして、また阪神・淡路大震災で得た経験、教訓を生かすことが、この早期の輸送機能の回復につながるものと考えているところでございます。

気になりますのが、最近理事の御質問にもございましたけれども、線状降水帯など突然の豪雨による冠水とか、内水氾濫など、従来の想定を超える災害が全国各地で発生しております。また、新たに防災気象情報の運用が始まりまして、事前の避難などが促されることが周知されるようになりました。こういったことを踏まえまして災害の発生よりも前に計画運休などの運行計画を早期に判断をして、広くお知らせすることが、今後、重要になっているのではないかというふうに認識しております。

ただ、当局の現状の規定では、風が一定を超えたとか、浸水があったとかという、この際の判断基準がございますけれども、事前の判断基準というのは定まっておりません。そのため、災害に対する事前準備や予防の在り方について、今後、検討する必要があるというふうに考えております。

名古屋での豪雨災害というのも事例がございました。こういった同業他社での事例や知見、これを幅広く収集いたしまして、今後、的確な対応が取れるように検討を進めてまいりたいとこう考えております。

○**副主査**（平野達司）　バスの運行の中でね、かなり水たまりがある場合とか本当に危険だと思います。今年の２月の大雪のときも、見てましたらちゃんと市バスとして、バス停で止まって待機をしてるのも拝見をしておりましたので、これからも市民の安心・安全を守りながらも、経営改善に努めていただければと思いますので、以上で質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

委員の皆様に申し上げます。

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12時45分より再開をいたします。

（午前11時47分休憩）

（午後０時45分再開）

○**主査**（前田あきら）　ただいまから、決算特別委員会第２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、坂口委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（坂口有希子）　公明党の坂口有希子でございます。大きく４点、一問一答で行ってまいりますので、よろしくお願いいたします。

まず、１点目でございますが、兵庫・長田エリアの市バス路線見直しの効果検証についてお伺いいたします。

令和６年度に実施された兵庫・長田エリアの路線見直しの効果検証結果が本年６月にホームページに公開されており、検証結果として、１キロメートル当たりの乗車人員が6.8％向上し、再編路線全体で１億4,600万円の改善効果があったとされ、一定の効果があったものと認識しております。

全体としての評価については理解できますが、一方で、広報紙に掲載された路線改定の主なポイントについて、当初掲げたそれぞれの狙いが実際にどの程度実現できたのか、具体的な成果や課題も含めて、もう一段踏み込んだ検証結果をよろしくお願いいたします。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

令和６年４月に実施いたしました兵庫・長田エリアの路線の見直し、ここにおけます主なポイントは４点ございまして、１つ目が、御利用状況に応じた輸送ルート、運行本数への見直し、２点目が、鉄道網との役割分担、３点目が分かりやすさの向上、４点目がバスが日常の移動を支える地域の利便性向上としたものでございます。

まず、御利用状況に応じた運行ルート、運行本数の見直し、それから２点目の鉄道との役割分担についてでございますけれども、最寄りの鉄道駅への接続、これを重視しつつ、並走したり、機能が重複していた系統、これを整理し集約しました。93系統の新設、それから110系統の増便など、これを実施してまいりました。

その結果でございますけれども、神戸駅から山麓を経て板宿方面に向かう11系統・110系統・112系統、この３系統の合計の乗車人員が約９％増加する等々の効果が見られたところでございます。また、地域の利便性についてでございますけれども、６系統の増備によりまして、重池町方面の利用が約26％増加いたしましたほか、山麓部から新長田エリアへのアクセスの向上を図るため、44系統の新設と、11系統の延伸、これを行ったところでございます。

こうした取組の結果、委員のほうからもございましたように、１キロ当たりの乗車人員、これは見直し前の4.25人に対しまして6.8％増の4.54人、そして、昨年ですね2025年度は8.2％増の4.60人と、いずれもその前年を上回ってきておりまして、１運行により多くの御利用があることで、事業の効率、これは着実に高まっているものと認識しておるところでございます。

また、あわせまして課題も明らかになっております。新設・増便を行った路線の中でも６系統・44系統・69系統・93系統など、一部の系統におきましては、一定の御利用は見られるんですけれども収支が芳しくない状況にございます。

例えば、93系統におきましては、房王寺町から地下鉄長田駅前にかけての山麓部、これの利用は非常に堅調でございますけれども、反面、東尻池や上沢方面での利用が少ないなど、区間の偏りが確認されておりまして、要因を分析した上で、効果的な改善を図っていく必要があると認識しておるところでございます。

運行効率の改善、そして新たな需要の掘り起こし、これが進んでおりますけれども、その一方で兵庫・長田エリアの全体としましては依然として厳しい経営状況が続いている状況でございま

す。地域の実情に即しました持続可能な路線網、これを構築すべく、引き続き利用実態の精査を重ねてまいりたいとこう考えております。

○**分科員**（坂口有希子）　御答弁ありがとうございます。厳しい現状はよく私も承知しているんですけれども、やはりこの路線改定に、見直しによりまして、市民の皆様からは私、たくさん御意見いただいてるんですけれども、よくなったという御意見よりは、やはり不便になったというお声のほうが非常に多いと感じ聞いております。

また、午前中の御答弁の中でも、69系統で西市民病院に行く便数が増えたという御答弁ございましたけれども、やはり西市民病院に行くのに時間帯が合わないバスが多いと、自分が乗っていたバスがなくなって大変不便であるというのもお聞きしております。本当に経営改善や人員、車両の適切な配分が必要であることは、十分に理解しておりますけれども、その上で路線見直し後も利用状況や地域の声を継続して把握し、需要が見込まれる場合には柔軟に対応していくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、委員から御指摘をいただきましたとおり、我々のほうにも様々御意見を頂戴をしているというところでございます。

兵庫・長田に限らず、やはり路線見直しというのは、昨日まで御利用いただいていた、そのバスルートが見直しによって形が変わるというようなことは、当然、生じてしまっておりますので、こういった御意見、しっかりお聞きをしてるというところでございます。

一方で、先ほど来委員のほうからも御紹介頂戴いたしましたが、この厳しい経営状況の中で、今後運転士不足というものも予想をしてございます。

限られた運転車両を効果的に配分をしたい、持続可能な形で市バス事業を維持していくということは、これは避けて通れないところでございまして、路線見直しというのは一方で一度実施してそれで終わりということではなくて、実施後の御利用状況でありますとか、御意見というものを継続的にお伺いをして、把握をして、必要な改善につなげていくということが重要だというふうに考えております。これは委員の御指摘のとおりでございます。

私どもでは窓口あるいは電話、メール等々で御意見頂戴しておりますし、アドバイスもいただいております。あるいは御利用実態を示す２タッチデータ、人流データ等による移動実態の分析を通じて系統路線ごとの利用実態の把握に努めてございます。

西市民病院をはじめとしまして通院・通学、あるいは生活に不可欠な移動ニーズが大きい区間については、こうした御意見、あるいは実際の需要、移動実態を丁寧に確認をしながら、我々の限られた経営資源の中で対応可能な工夫がないかというのは引き続きしっかりと考えてまいりたいというふうに思っておるところでございます。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。一度実施して終わりではなくて、しっかりと皆様の御意見を聞きながら改善してされていくという御答弁もいただきましたので、しっかりと市民の皆様のお声を聞いていただきながら、また改善できるところは改善していただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは２点目の質問に参ります。地域と連携した利用促進策についてお伺いいたします。

令和７年度に実施された映画８番出口とのコラボイベントは、話題性のある映画の世界観の再現とＳＮＳによる発信、さらに地域商店街との連携により実施され、メディアでも取り上げられるなど、非常に好評でありました。また、イベント終了後もはらぺこ地下道と題して、地域の食の魅力を発信する装飾を行うなど、これまでにない取組と考えます。

これらの取組の結果と効果について、局としてどうお考えなのか、お伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　ただいま御紹介いただきましたコラボイベントでございます。こちら、映画の舞台が地下通路ということでございましたので、それを踏まえまして、新長田駅、こちらの地下通路を映画の世界観を再現した装飾をした上で映画の中でテーマになっております異変、また違和感、そういったものを探すというようなことを中心としたイベントをさせていただきました。

その中でも評価という点でいきますと、その中で行いました異変探しミッションというものがございまして、こちらの会場に来られたお客様が見つけた異変を写真で撮ってＳＮＳで投稿すると、それに対してプレゼントするというものでございましたけれども、ＳＮＳですね、こちらの全体の集計、投稿数というのはちょっと分からないんですが、ある個人のアカウントさんなんかは、その投稿によって約1,400万を超えるそういう閲覧をしていただけたという、そういう事例もあるというふうに聞いてございます。

また、これの応募自体も、全体として1,000件以上の企画への応募をいただいたところでございます。

そういった反響もかなりありましたので、報道機関からも、８社から取材をいただきまして、かなり神戸市営地下鉄、こちらのＰＲというものにつながったのではないかなというふうに考えてございます。

実際にイベント期間中でございますけれども、こちらも新長田駅の出場者数です。こちら前年同期比で約４万人の増加ということで、利用者増と我々の収益増、これにもつながったというふうに考えてございます。

また、新長田一番街商店街と、こちらと連携をいたしまして、地下通路に合い言葉を隠して、それを解き明かした方が協力いただいた店舗で伝えたら、こちらもプレゼントがもらえるというそういうイベントでございますけれども、こちらも用意したプレゼント、最初2,000枚のクリアファイルを用意したんですが、僅か３日間でなくなってしまって、追加した2,000枚もさらに１週間でなくなったということで、かなり多くの方、御参加いただいたと思っております。

商店街の方からも、やっぱり全国から多くの方が来ていただけたと、高校生、ファミリー層でにぎわったというような、非常に喜びの声をいただいてございます。

このイベントの後もシタマチコウベとも連携をして、地域の方々がお勧めする飲食店を壁面のパネル、これで紹介するというようなイベントもさせていただいたんですが、こちらのほうも、やはりそれを見て来店された方がおられたというような店舗側の声もありましたし、また利用者のほうからも、今までこんな店知らなかったけども、これで分かった、知ったというような、そういったお声もいただいて、非常に好評だったのではないかなというふうに考えてございます。

この取組に関しましては、交通局の収益とか利用者増だけではなくて、商店街、また地域の事業者と一緒になってやったということで、商店街やその周辺の飲食店のにぎわいというか御利用者の増、そういったことにも貢献できたのではないかなというふうに考えてございます。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。私も８番出口、すぐ見に行きまして、これ私が自分で撮った写真なんですけれども、すごいやっぱり行ったら楽しくて、すごいテンションも上がりまして、楽しかったとか、またクリアファイルがもらえなくて残念でしたという声もお聞きしておりますので、反響は大きかったと思っております。

また、新長田駅の出場者が前年比と比べて４万人も増えたということで、ちょっと私存じ上げなかったので、すごいなと思ってびっくりしております。ただ、コラボが新長田一番街商店街で

したので、５番出口から８番出口という設定でやられていたと思うので新長田一番街商店街だけだったと思うんですけど、もうちょっと２号線、下には大正筋商店街などもありまして、もうちょっと枠を広げていただけたらよかったかなとも思っておりますので、またよろしくお願いいたします。

また、はらぺこ地下道も、私もそこに行きまして、知らないお店ともたくさんありまして、やはり行ってみようかなって思いましたので、このはらぺこ地下道も周りの方に聞くと好評だったとお聞きしております。

こうした地域の団体や商店街などと連携した利用促進の取組は、乗客増だけでなく、まちの活性化にも結びつく取組であることから、さらなる取組の展開としていくべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　お褒めをいただきまして、どうもありがとうございます。

この８番出口の映画とのコラボ以外にも、やはり地域団体等との連携ということで、これまでも交通局におきまして、エコショッピング制度でございますとか、あと市バスの７系統の沿線の店舗・施設、そこを巡るようなスタンプラリー、そういったようなことも行ってございまして、地域への誘客でございますとか、回遊性を高める、そういった取組というのに、これまでも取り組んできているところでございます。

また、地域団体が主催するイベントなんかにも頻繁に参加させていただきまして、市バス車両の展示とか、そういったことをすることで、地域団体とも顔の見える関係づくり、常に努めておるところでございます。

さらなる取組というところで、こういったことを展開していくに当たりましては、やはりその地域の団体、また参加いただける店舗、施設の方々がその事業に御参加、協力いただけるようなメリットを感じていただけるような取組、そういったことをより交通局のほうから積極的に企画をして、提案をしていくという動きが必要かというふうに思ってございます。

地下鉄なり協力店舗、施設等にとっては御利用者が増える、それによって売上げも上がる。また、御利用者にとっては利便性を高めてお得感も上がると、そういうような三者にとって魅力的な取組というのを、デジタル企画乗車券、そういったことを活用してやっていかないといけないなというふうに感じておるところでございます。

そういったデジタル企画乗車券等活用すれば、実際の実績データなんかも今よりもより把握ができると思いますので、まず、成功事例をやった上で、今、委員からも御案内ありましたように、そういうデータを示しながら、さらに地域であるとかそういったことをより広げていく、これまでなかなかできてこなかった、連携できてこなかった地域団体ともさらに連携を深めていくような形で、より展開をしていければなというふうに考えてございます。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。様々利用促進の取組やイベントも行ってくださっていますけれども、こうした新たな発想でチャレンジすることで、ふだん市営地下鉄や市バスを利用されない方にも利用していただけるようになるのではないかと考えます。利用促進策は効果を予測することが難しいからこそ、効果を検証しながら柔軟に新たな取組に挑戦していくことが必要だと思います。

また、他局や企業とも連携し、取組の幅を広げていくべきと思いますが、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　今、御指摘をいただきました、ふだんバス・地下鉄を利用されない方の利用

促進、そういったことで少し期待しておりますのは、先ほどの８番出口の映画と同じようにアニメであるとか、ゲームであるとか、そういった人気コンテンツとコラボ、これをしますと、やはり全国的に話題を呼んで、多くのファンの方がそれを目的にふだん乗られない方もお越しいただけると、そういったことが期待できますので、我々そこに今力を入れてやっているところでございます。

例えばディズニー映画の公開に合わせて共同でプロモーションを行ったりですとか、また現在、海岸線でも人気アニメのブルーイ、こちらのキャラクターを装飾した車両運行をしておるところでございますけれども、こちらは広報戦略部と連携をして、実現に至ったというものでございます。

こうした人気コンテンツとのコラボ企画でございますけれども、やはりコンテンツの運営元と交通局側の双方でコンセプトとかニーズみたいなものが一致しないと、なかなか成立しないものでございますので、最初にいろいろと協議が始まった段階では、最終的にそれが実現できるかどうか、なかなか分からない、そういう状況の中で、粘り強く協議を重ねて、実施にこぎ着けてきたところでございますので、今後もその辺りについては引き続きチャレンジをしまして、様々な機会を捉えて運営元への提案を持ちかけていきたいというふうに考えてございます。

また、少し新たなという点で言いますと、こういったコラボにおきましてはオリジナルグッズを作成するというのが協議の結果可能となります。これまでイベント参加の景品とか、先ほど申し上げたプレゼントとか、そういった形で活用してきたのが割と多いんでございますけれども、やはりそういった活用だけにとどまらず、企画乗車券のいわゆるノベルティーとして一緒に提供することで、企画乗車券自体の付加価値を高める、そういったことで販売の促進につなげるといったようなことも、より積極的に検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。利用促進としてアニメとかゲームとか人気コンテンツとのコラボはすごいいいなと思いますし、アニメとなりますと、若い子から結構御年配の方まで、声優の推し活とかもすごいやっておられる方もたくさんいらっしゃるので、ぜひ実現できたらうれしく思いますし、またオリジナルグッズの活用とかもぜひ実現していただけたらと思います。本当に新たな企画を提供できるよう、引き続きまたよろしくお願いいたします。

それでは３点目の質問に参ります。誰もが利用しやすい駅施設についてお伺いいたします。

高齢者や障害をお持ちの方、子育て世代の方を含め、駅は誰もが利用しやすい施設であるべきであり、バリアフリー関連設備の向上は安全対策とともに優先されるべきであると考えます。

現在、リニューアル工事が進められている板宿駅について、バリアフリー関連設備の向上は図られるのか、また、工事期間中、エスカレーターやエレベーターなどを停止せざるを得ない状況となりますが、その際の利用者についてはどう対応されるのかお伺いいたします。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　このたびの板宿駅のリニューアルに合わせまして、エレベーターの改修を行ってバリアフリー性能を向上させたいと考えています。具体的には籠のサイズを大きくしまして、11人乗りから13人乗りに増やします。また、２方向乗車方式、いわゆるスルー型のエレベーターにすることによって利用しやすい、車椅子の方が利用しやすいように変更したいと考えています。

また、操作ボタンの大型化、あと行き先階の自動登録運転、こういったことも導入しまして、誰もが利用しやすいような改修を実施しております。

あと、エレベーター、エスカレーターの停止期間中の扱いなんですけれども、エスカレーター

は３台ございますので、そのエスカレーターの停止期間が重複しないように工程調整をしてまいりたいと思います。

あと、エレベーターに関しては北側の階段に階段昇降機を設けまして、係員が介助しながら利用者の方に使っていただきたいというふうに考えています。

いずれにしましても案内表示や事前周知を充実させまして、皆さんに安全かつ円滑に駅を御利用いただきたいというふうに考えております。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。長田区の方も結構板宿駅は御利用されている方も多いですし、私もよく利用させていただいているんですけれども、やはり工事中の案内が見にくくて迷ったというお声もお聞きしておりますので、そういった案内表示や事前周知の充実をしっかりと図っていただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

加えて、以前から会派として駅トイレの多目的シートの設置について、何度も提案・要望してまいりましたが、今年度の設置状況、また来年度以降も含めた今後の増設の方向性についてお伺いいたします。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　我々としましても、介助が必要な高齢者や障害をお持ちの方が安心して外出、移動していただけますように、多目的シート、いわゆる大型ベッドの導入を進めております。昨年までに谷上・新神戸・三宮・西神中央の４駅に設置しています。今年度も西神・山手の新長田、あと三宮・花時計前、和田岬に設置予定です。来年度以降も御崎公園、大倉山等々で設置していきたいと考えていますが、トイレの広さや構造の制約から全駅に設置するのは難しいと考えていますが、取り付け可能な駅から順次進めてまいりたいと考えております。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。今後も順次設置していただけるということですので、大変にありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは最後の質問に参らせていただきます。最後にバスロケーションシステムの改善についてお伺いいたします。

令和８年４月からバスロケーションシステムが更新され、バスの接近情報の表示や延滞証明書のウェブ発行など新たなサービスも開始され、利便性は向上していると認識しています。

一方で一ユーザーとしては延滞時に直近の便の情報が表示されず、１本後の便が表示されることや、運行停止の情報がバスロケーションシステムでは表示されないなど、あと一歩改善されればもっと使い勝手がよくなるのではないかと考えます。運用開始後の利用状況と利用者からの声、また今後予定されている混雑情報の表示も含めた改善について、どのように進められているのか御見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　御紹介いただきました、バスロケーションシステムは今年の４月にリニューアルをさせていただきました。以前は、例えば共同運行路線というのがありますけれども、これ市バスの情報しか出なかった、これが民間バス会社の便も出るようになりました。また、バスの遅延証明書というものが、これ以前は窓口へ――営業所であったり、サービスコーナーまでお越しをいただかなければいけなかったんですけれども、これがまさにウェブ上で入手をいただけるといったようなサービス向上を図ったものでございます。

実際にこのバスロケーションシステム、今、御利用いただいているお客様、このリニューアル後ですけれども、一月当たりおおむね２万人ぐらいの方々に御利用をいただいている、これはアクティブユーザー数なんていうふうに申しますけれども、２万人ぐらいの方に月々御利用をいただいているということでございます。

リニューアル以降、様々御意見頂戴しているところでございます。委員から御指摘をいただきました、その目的のバスが表示されないといったようなもの、御指摘51件ございまして、実際にシステムの改善を要したものが３件ございました。

それ以外のものは運用上の問題であるとか、あるいは使い方をしっかり御説明したら解消したというようなものもございます。

もう一点の御指摘をいただきました運休の情報でございますけれども、これは例えば災害でありますとか、ほかの車の事故で通行止めになってしまったといったような場合に、バスロケーションシステムのところに、そのトップページに、バスロケーションシステムのページそのものに表示する機能がないというのは御指摘のとおりでございまして、これ何とかダイレクトにお伝えすることができないかというのは、今、システム事業者と相談を進めているというところでございます。

バスの混雑状況、御紹介いただきましたけれども、これをリアルタイムにお伝えをするサービスの導入、これ近々導入をしたいなというふうに思ってございます。２タッチデータのものを使いまして、今、車内にどのぐらい乗っていらっしゃるかということをリアルタイムにお伝えをしようというものでございまして、今年度中には開始をしたいというふうに思ってございます。

いろいろな御意見賜っておりますので、こういったようなこと、ちょっとシステムが走り出した当初で少し御心配をおかけしているようなところもありますけれども、やはりこれサービス向上のためにやっているものでございますので、その趣旨、しっかり踏まえてやらせていただきたいというふうに思ってございます。

○**分科員**（坂口有希子）　ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

以上で私は終わります。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、堂下委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（堂下豊史）　公明党の堂下豊史でございます。早速質疑に入らせていただきます。最初に全体読み上げますので、その後、一問一答でさせていただきます。よろしくお願いいたします。

最初に、次期神戸市地域公共交通計画の検討状況について伺います。

９月17日の代表質疑において、会派として神戸市地域公共交通計画の検討状況について質疑させていただきましたが、実効性の高い計画となるよう取り組むとの答弁でありました。そこで、主要な公共交通を担っておられる交通局の関わりについて伺います。

局長は本年３月、市域の路線網のリデザインについて、リーダーシップを発揮していくと述べられています。民間バス事業者との連携について、現在、どのような協議の場を持ち、どこまで具体化しているのか、また、次期計画の検討に当たり交通局としてどのような形で関与しておられるのか、局として都市局に伝えている課題があれば併せてお聞かせください。この点１点。

次期計画は都市局が策定し、実際に動かすのは交通局と民間バス業者であると承知しております。この計画の実効性を担保する責任は都市局であると理解してよろしいでしょうか。この点も御答弁をお願いいたします。

次に、しあわせの村・ひよどり台エリアの市バス路線見直しについて伺います。

しあわせの村・ひよどり台エリアの路線見直しについては、私ども会派としても地域の皆さんのお声をあらゆる機会を通じてお伝えをしてまいりました。その上で、先日17日の本会議では関連する系統を残し、120系統を朝と午後の一部の時間帯に絞って残す方向性が示されました。地

域の声を受け止めて案を練り直ししていただいたこと、まず感謝を申し上げます。

こうした声を受けて、また一方で様々な声も聞いており、先日の常任委員会でそうした声もお伝えしたところです。こうした声を受けて、見直し案ではどのような整理をなされているのか、改めて見直しの全体像の考え方について御答弁をお願いいたします。

次に、市バス62系統について伺います。

62系統は2020年北神急行の市営化に合わせて開設されました。62系統の谷上駅前での乗降はこの１年でおよそ1.8倍に増えましたが、令和７年度も約4,000万円の赤字です。また、令和７年度から64系統定期券の２ルート化や、夕方以降の急行便の実証実験が始まっています。それにもかかわらず利用者数や収支の目標がありません。目指すべき目標を定め、達成への道筋を示すべきと考えますが、併せて御見解を伺います。

次に、市バスや地下鉄にどれぐらいの人が使っているかをグラフで誰でも見られるようにした交通局のウェブサイト、いわゆる見える化について伺います。

交通局はホームページで車内の混雑状況は時差出勤の目安に、バス停の利用状況は町の活性化に、駅の利用状況は企業の駅周辺での事業展開などのマーケティングに使えると示しています。では、どれだけの方が見て、時差出勤やまちづくり、企業の事業展開に実際に使われているのか、局として効果を分析できているのでしょうか。分析の結果を基に載せるデータや出し方を見直すべきと考えますが、御見解を伺います。

以上、簡明な御答弁をよろしくお願いします。

○**城南交通局長**　私からは、２点お答えいたします。

まず１点目は、次期神戸市地域公共交通計画の策定に関連する話でございます。

まず、神戸市交通局のほうから市域の路線網のリデザインについてリーダーシップを発揮していくという点でございますけれども、厳しい経営環境にある中でも、市民の足を守るという公共交通としての交通局の役割を果たしつつ、公営交通を預かる立場として、交通局がリーダーシップを発揮し、市域全体の公共交通ネットワークを構築していくことは必要とこう考えておるところでございます。それもございまして、住宅地から最寄り駅へアクセスを確保するこのフィーダー化をしていくという路線の見直し、これを順次実施しているところでございます。

加えましてバスの運賃、そしてサービス、これを統一していくという神戸モデル、これのシームレス化の推進をしておるところでございます。

関係します民間バス事業者、神姫バス様、山陽バス様、阪急バス様といったこういった民間バス事業者とは折々に情報交換、相談を行っておりまして、これまでに神姫バスとの市バス普通区ＩＣ定期券、それからバスポイントサービス対象エリアの拡大を、また、来月10月からは山陽バスにおきまして全線でのエコファミリー制度の導入、これが実現するところでございます。

また、民間バスとの共同運行、これを進めておりまして、限られたバス車両とか運転士といった経営資源、これを市域全体でより効果的に活用していくという、こういう取組をリーダーシップをもって進めておるところでございます。

次期計画の検討に当たっての我々の関与でございますけれども、交通局といたしましては、この神戸市地域交通活性化協議会、これの計画策定プロセスに委員として参画しておりますほか、日頃から都市局と情報連係、意見交換を行っているところでございます。

交通局が持つ２タッチデータ、これまで得られました知見、課題、これを提供しているほか、現在我々が取り組んでおります路線の見直し、需給バランスを図っていくというこの増減便など

の考え方、これについても都市局と共有しているところでございます。

次期計画の策定に当たりましては、地域の生活の足の確保が課題であるとの認識、これは共有しておりまして、交通局といたしましても、重点化する施策として掲げられております安定した交通ネットワークのサービスに取り込んでいく必要があると考えているところでございます。

この次期計画の策定は、都市局が所管はしておりますけれども、主要な公共交通を担っております交通局が都市局と連携をいたしまして、持続可能な公共交通ネットワークの形成に寄与するとともに、実効性のある計画に仕立てていくということが重要であると考えておるところでございます。

公営交通を預かる立場といたしまして、今後も引き続き都市局と綿密な連携を図りまして、この将来にわたって持続可能なネットワークの構築に努めてまいりたいとこう考えております。

次に、しあわせの村・ひよどり台エリアの路線の見直しについてでございます。

路線の見直しに当たりましては、本年２月にこの３つの素案を提示して以降、ひよどり台、星和台の地域団体との意見交換、これを重ねてまいりました。また、しあわせの村内の約15の障害者・高齢者・福祉施設・保護者会などお話も伺いながら、現場の利用実態、これを丁寧に把握してきたところでございます。

10月にお示しする予定の見直し案でございます。これは関連系統を維持する案を採用いたしまして、需要に合わせて運行本数、これを適正化するとともに120系統につきましては、障害特性への配慮や施設への通所等を踏まえた福祉的対応、これを行うため、朝と午後の一部時間帯に特化いたしますけれども、１日５往復、計10便程度を運行する方向で考えているところでございます。あわせまして、17系統におきまして、しあわせの村内の福祉施設における早出勤務に間に合うよう、早朝便を新設する方向で考えております。

こうした福祉的対応により、地域から要望のあった通学通勤需要にもあらかた対応できるものと考えているところでございます。

また、シルバーカレッジ周辺の障害者支援施設等に通われていらっしゃる複数の方々が、高低差のある村内の停留所ではなく、手前のひよどり台の停留所で降りられて、約１キロメートルほどを徒歩で移動されているという実態も把握したところでございます。

このため、その時間帯に合わせまして、シルバーカレッジ前を経由する別ルートで運行する便を朝夕１往復、計２便設定することとしておりまして、目的地の近くで乗降していただけるよう、ニーズに合った便の提供を図ることとしております。

この当該エリアでございますけれども、本市の総合福祉ゾーンであるしあわせの村を含むという地域特性がございますので、実施の１年以上前となります本年２月の段階から、地域や福祉施設に入りまして、時間をかけて対話と実態把握を重ねてまいりました。こうした対話を通じまして、福祉的配慮の必要性を確認した結果、今回の見直し案の整理に至ったところでございます。

今後ともこうした地域のニーズにも配慮しつつ、地域全体の持続可能な公共交通ネットワークの維持確保に努めてまいりたいとこう考えております。

○梅永交通局副局長　私のほうからは、見える化について御答弁させていただきたいと思います。

交通局では、市バスの２タッチデータでありますとか、地下鉄の改札機の出入場のデータということで、様々な交通データのほうを保有してございます。これらのデータを市バス、また地下鉄のダイヤの編成等に利用をしてきているところでございます。

その中で見える化につきましては、こういった市バス・地下鉄の利用状況を、市民また事業者

の方に分かりやすくお伝えするということを目的といたしまして、データをグラフ化して可視化を図るなどして、公開をさせていただいているものでございます。

実際の見える化、どれだけ見られているかということでございますけれども、こちらの2025年平均でいきますと、月当たりで304ということで、これが2026年平均、これは８月までになりますが、431件ということで、月当たりでいきますと41.8％、単純比較はできませんけれども、徐々に増えていっているという状況かというふうに思ってございます。

ただ一方で、それを実際に見られた個々の利用者の方、また事業者の方がそれをどういう形で活用して、特に事業者の事業活用なんかにつながったのかということについては、ちょっとなかなか交通局として直接把握することが難しいという状況ではございます。ただ、実際に災害発生時における神戸駅付近の避難行動を想定したシミュレーション、そういうことを行ったその中で、この見える化のハーバーランド駅の利用状況のデータを活用されたというような事例があるというふうには聞いてございます。

情報管理の観点から、この交通局が持っているデータについては、やっぱり個人情報もございますし、事業運営上に配慮が必要な情報も含まれてございますので、なかなかそれをそのまま公開するというのは難しい中で、やっぱり一定のデータの加工でありますとか集計、それを行って見やすく、やっぱりホームページ等に載せていくというのが重要かというふうに思ってございます。

今後もこの見える化の周知・ＰＲ、より多くの方に見ていただけるようなＰＲに努めた上で、利用者の方から御意見等ございましたら、画面の見やすさと情報をどう見せるか、そういったことで工夫ができないか、その上で分かりやすく有用な情報提供ができないかということについて改善を図ってまいりたいというふうに思ってございます。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　ちょっと１点、坂口委員の御質問の中で１点修正をさせてください。

バスロケーションシステムのシステム改修を行ったものの対応を３件というふうに申し上げましたが、７件が正答でございます。申し訳ございません。

62系統について御答弁申し上げます。

62系統というのは、もう御案内のとおりでございまして、北神急行線の市営化を契機として設定をしたということと、新神戸トンネルの天候・事故等々の対応も含めて、この神戸北町と三宮方面の経路を複線化するという意味で意義があるものだというふうに考えてございます。

委員のほうからいろいろ御紹介いただきましたとおり、２ルートサービスといったような定期券のサービスも実施をしているところでございますけれども、今、急行便――夜間時間帯の急行便の実証運行を行ってございます。この急行便の実証運行前は62系統全体で１日当たり200名余りの御利用でありましたところが、今年度は420人程度の御利用ということで、大体２倍に増加をしてございます。とりわけ20時以降の急行便でございますけれども、本年４月に７便から11便へ増便をさせていただいた、その上で昨年の１便当たり3.5人から今7.1人ということで、御利用が伸びているということがございます。

ただ、御指摘いただきましたとおり、御利用の目標、収支の改善に向けてということでございますけれども、この62系統全体の御利用について、今の実証運行期間中である令和９年度末までには１日600人、今の現行の３倍程度でございますけれども、600人程度を目指してまいりたいというふうに思ってございます。２ルートサービス、あるいは急行便の運行というのは、この62系

統というルートの認知度も高めてしっかりと御利用を仕上げていく、時間帯を問わず全体で積み上げていくというのが、まさに目指す数字というふうに思ってございますので、ダイヤ・ルートの改善もしかりでございますけれども、ＰＲ・周知にも努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（堂下豊史）　御答弁ありがとうございました。局長に御答弁いただきました点ですね、神戸市地域公共交通計画に関して再質問させていただきます。

スポンジ化対策要綱についてです。17日の本会議の答弁では、都市のスポンジ化対策と連動した地域の移動手段の確保にも重点的に取り組んでいくとの言及があったところです。この点についても伺いたいと思います。

現在、都市局においてスポンジ化対策要綱の素案が検討されております。その第５条には路線バスのサービス改善に取り組むとともに、地域住民による乗って支える活動を支援すると書かれております。対象地域とされるニュータウンや山麓部の既成市街地は、市バスの路線網とも重なっています。この要綱の検討に当たり、交通局として意見を求められた機会はあったのでしょうか。また、第５条のうち市バスに関わる部分は交通局が担うという理解でよいのでしょうか、御答弁をお願いします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、御紹介いただきましたスポンジ化対策要綱でございますけれども、８月に素案が公表されて、現在意見の取りまとめ段階というふうに承知をしてございます。

この当要綱の策定過程において照会を受けて交通局としての意見は申し述べたところでございます。その乗って支える活動ということでございますけれども、我々も非常に重要な視点だというふうに思ってございまして、例えば令和４年から始めております営業係数、これバス停の時刻表に掲載をさせていただいてございます。ラッピングバス、数字で知る神戸市バスといったような取組でありますとか、あるいは市バスフォーラム、これ昨年12月にやらせていただきました、広報紙ＫＯＢＥでの特集記事の掲載で市バスの実態をお伝えするといったようなことを、知っていただくことで乗って支えるという意識の醸成に取り組んでいるところでございます。

この要綱策定後もこの趣旨を念頭に引き続き我々も沿線の方とコミュニケーションをしっかり取らせていただいて、乗って支えるという活動の、そういう意味での応援と、我々の公共交通ネットワークの維持で役割を果たしてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（堂下豊史）　ありがとうございます。続きまして、しあわせの村・ひよどり台エリアの市バス路線見直しについてお尋ねいたします。

先ほど改めて見直しの全体像について御答弁があったところなんですけども、もう少し伺っていきます。87系統についてです。

110系統が朝と午後の５便に絞られると、それ以外の時間の移動は87系統が担うことになると考えられます。ひよどり台南町の方からは、87系統に変わったときの所要時間と乗継ぎの負担を心配する声を伺ってきました。当局にも伝えてきたところです。87系統の経路や便数、そして最終便の時刻、そして120系統との定期券の扱いについて、どのような整理になっているのか御答弁をお願いします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、先ほどの御答弁でも申し上げましたとおり、120系統、朝と午後の一部ということに特化をさせていただきますので、日中時間帯については87系統でもってこのエリアと地下鉄駅との間を確保してまいるという考え方でございます。

87系統は平日、本日現在ひよどり台止まりでございます。土日一部のみしあわせの村へ運行しているということでございますけれども、今回の見直しによって平日、土・日かかわらず、しあわせの村まで路線を延伸をしたいというふうに考えてございます。

運行便数につきましても、日中時間帯、おおむね１時間に１本程度確保して全体として運行時間帯を拡大をする、朝は少し早めて、夜も少し遅くしてということで、現状の120系統と同じような運行時間帯にしてまいりたいと、これでもって地下鉄とのネットワークというのを維持していきたいというふうに考えてございます。

ひよどり台南町の御利用ということもございましたけれども、現状、定期券サービスにおいて普通区では統一してどの系統でも御利用いただけるわけなんですけれども、しあわせの村が関係する近郊区ということになりますと、系統ごとに定期券が分かれているということがございますので、このたびの見直しに合わせて、いずれかの定期をお持ちであれば、もう一方の系統にも御乗車いただけるというような２ウエーで御利用いただけるようなサービスを提供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**（堂下豊史）　ありがとうございます。

それでは続きまして、谷上駅での接続について伺います。先ほど62系統については600名の目標で収支改善を図っていくという趣旨の御答弁があったんですけども、この目標を達成するには、谷上駅での乗継ぎが確実でなければならないというふうに思っております。

地域の方からは接続が悪いという声を聞いております。ワンマン化以降、地下鉄に遅延が発生し、谷上駅での接続に影響しているとも聞いております。地下鉄の遅延解消を早期に図るとともに、地下鉄が遅れても乗り継げるダイヤと運行にすべきと考えますが、御見解を伺います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　62系統につきましては、谷上駅からの出発時刻を分かりやすくお示しをしたいというふうに考えまして、21時までは０分・30分というような分かりやすい出発時刻に設定をしてございます。これは北神線の列車の到着時刻からおおむね５分から10分後になるようにということにしてございます。21時以降になりますと、その列車の便数も少なくなってまいりますので、よりスムーズにお乗換えいただけるようにということで、この４月のダイヤ変更において急行便の出発時刻を、この北神列車の谷上駅到着後おおむね５分後になるように設定をさせていただいたということでございます。

今、御指摘いただきました乗継ぎが悪いというような御指摘でございますけれども、列車が遅延をした場合に乗継ぎ時間が足りなくなるというケースが想定をされます。夕方の帰宅ラッシュ時間帯、列車の遅れも一部見られるようでございます。まず、地下鉄において日々の運行データを確認しながら、列車の定時性確保に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

市バス62系統においても、地下鉄からの乗継ぎが恒常的に難しい便というのがあるようでしたら、谷上駅発車時刻の見直しを含めて検討してまいりたい。62系統はほとんどのお客様が地下鉄からの乗継ぎでございますので、この乗継ぎというのは今の御指摘のとおり、こういう視点は重要だというふうに考えてございます。しっかりと状況を確認してまいりたいというふうに思ってございます。

○**分科員**（堂下豊史）　乗継ぎが恒常的に難しい便があれば、谷上駅の発車時間の見直しも含めて検討するという趣旨の御答弁だったかと思います。では、どの便が難しいのか、何で見極めるのか、ダイヤを動かすには谷上駅で誰がいつ乗り降りしているかを測る必要があるというふうに感じております。路線そのものも利用の実態に合わせて見直していく必要があります。ところが、

乗継ぎの拠点である谷上駅の乗降データは、交通局も使えていない状況であるというふうに承知をしております。谷上駅の利用が分からないままでは、62系統の利用を伸ばす手だては立てにくいのではないのでしょうか。

神戸電鉄と協議してデータを使えるようにし、経路や停留所の見直しに生かすべきと考えますが、御見解を伺います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、御指摘いただきましたとおり、谷上駅のデータ、私どもの手元にないという状況でございます。これは神戸電鉄がこの谷上駅を保有をして管理をしている駅だということに起因をしてございます。

ですので、神戸電鉄側においてどういうデータを今お持ちなのかといったようなことでありましたり、あるいはどういうものであれば我々のほうと共有をしていただけるかということを、まず神戸電鉄に対して情報提供の可能性について相談をさせていただきたいというふうに思ってございます。

一方で62系統の御利用は、バスのデータでも一定把握をしているところでございます。谷上駅での乗降のお客様は、この１年で1.8倍に増加をしているということでございますので、我々のほうで把握できるデータでもっても、これは並行して検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（堂下豊史）　ありがとうございます。神戸電鉄に情報の提供の可能性について相談していくという趣旨の御答弁だったかと思います。神戸電鉄と話していただきたいことは、これだけではないんです、データだけではありません。谷上駅での乗継ぎの件です。シーパスワンと敬老パスを使っての乗継ぎです。谷上駅での乗継ぎにはもう一つ課題があります。神戸電鉄のシーパスワンで谷上まで来た方が敬老パスで地下鉄に乗り継ぐと三宮で精算できず、谷上で一度改札を出て乗り直す必要があるので、改善してほしいとの相談を受けております。階段を上り下りし、次の電車を待つことになります。64系統の２ルート定期券では、同じ谷上をまたぐ乗継ぎを他社の改札機を改修せずに実現をしました。この乗継ぎができない理由を、制度と技術に分けてお示しいただくとともに、改善に向けて神戸電鉄や都市局と引き続き協議すべきと考えますが、御見解を伺います。

○**梅永交通局副局長**　シーパスワンでございますけれども、こちら神鉄区間において磁気カードでございます。また、敬老パスはＩＣカードということでございます。これルール上、制度上は他社線をまたがる利用におきまして、磁気カードとＩＣカードの併用というものについて、スルッとＫＡＮＳＡＩ協議会において、ルールにおいてできないということに今されてございます。また、技術的にも今の改札機におきましては、ＩＣカードと磁気カード同時に処理することができないという、技術的な問題もございます。

今の64系統の定期券で地下鉄と62系統、２ルート乗れるということにつきまして、これはいろいろと検討を行った際に、まずこれは我々交通局内だけの利用ということにまずなります。それと、従来の市バス地下鉄の連絡定期というものがございましたので、こちらについては、その連絡定期にもう一つバス系統を加えるということで、改札機を改修するのではなくて、定期券の発行機の改修、バスの車載器の改修ということで対応ができるということで、実現できたものでございます。

シーパスワンにつきましては、神戸電鉄のほうにおきましても販売のときに一度谷上駅で改札口を通過をしないと地下鉄のところで精算できないということで、販売のときにも利用方法につ

いて周知をしておるところでございますので、このような周知を十分図られるよう、引き続き神戸電鉄等に働きかけてまいりたいと思います。

○**分科員**（堂下豊史）　ありがとうございます。シーパスワンと敬老パスの乗継ぎ、制度と技術の壁があることは理解をいたしました。ただ、階段を上り下りして改札を出直しているのは高齢者の方です。周知だけで終わらせず、改善の道を引き続き関係者と探り続けていただくよう要望して質疑を終わります。ありがとうございました。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、住本委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（住本かずのり）　日本維新の会の住本でございます。後半は原委員と２名でやらせていただきますので、よろしくお願いをいたします。

私のほうは、まず自動車事業会計の収支の改善のほうからお伺いをいたします。

市バスの令和７年度決算は経営損益、純損益ともに黒字を計上したとのことだったが、それでも資金不足比率については、経営健全化団体となる基準20％に対して18.3％でありました。一方で令和８年度において、軽油価格の高止まりや令和９年度からの営業所管理委託における費用の大幅増の懸念があり、ますます厳しい状況にあるとの説明でありました。

経営健全化基準を超えるとさらなる減便や路線廃止、運賃改定、人件費カットを行わなければならないと考えますが、以前にも常任委員会で質疑した際に、実際に基準を超えた場合のシミュレーションはできていないとのことでありました。

他都市の事例をしっかりと研究・分析を行い、本市に置き換え、具体的にどういった内容や規模の取組を行わなければならないか、シミュレーションすべきだと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　ただいま御指摘ありましたように、令和７年度自動車事業会計決算につきましては、市バスの事業としては10年ぶりの経常黒字ということで、一定の経営改善の成果が現れているという状況ではございますけれども、やはり物価高騰による諸経費の増加、これ続いてございますし、やはり今後、営業所の管理委託費、これなんかが増加が見込まれるということで、非常に依然として厳しい状況でございます。

御指摘のとおり、2025年――令和７年度決算、これにおきましては資金不足比率が18.3％ということで、まだまだ経営健全化基準である20％に近い水準が続いてございますので、引き続きの収支改善、資金不足の解消に取り組んでいく必要がございます。

経営健全化団体になった場合でございますが、こちらはその要因を分析した上で、資金不足比率、これを20％未満とするためにどういったことをすればいいのか、また、年度ごとの収入収支、それに関しての見通しなんかを盛り込んだ上で、一定期間、これ国の通達によれば４年というのが基本とされておりますけれども、経営健全化の計画を策定するということが求められてございます。

他都市事例等を少し踏まえた上でシミュレーションというお話でございます。他都市の事例として公営バス事業として経営健全化団体となったという例としては京都市の例がございます。京都市の場合、この計画策定当時、若干ではありますけども、乗客が増傾向にあると。やはりインバウンド等の需要が京都の場合高いというような状況もあると思いますけれども、こういった状況でございまして、今現在、本市においての利用者の傾向とは少し違う状況というところでございまして、やはり他都市と本市においての様々な状況というのは、やっぱり変わってきますので、

その他都市でやった内容、それをそのまま本市に置き換えるという形で少し考えるというのも、一定難しい面はございます。

実際に経営健全化の基準を超えた場合では、その時点の経営の状況、実際に資金不足が比率何％とかといったこともございますし、社会経済情勢であるとか、利用動向はどう変わっているのかというのがやっぱりありますので、それによってやっぱり取り得る方策、具体的な内容でありますとかその規模というのを、現時点でなかなかシミュレーションを行うというのは、他都市事例を参考にしても非常に難しい状況であろうかというふうに思ってございます。

ただ、委員が申し上げられましたように、実際に本当に基準を超えて経営健全化団体になれば、さらなる減便でありますとか、路線廃止、運賃改定、人件費カット、こういったあらゆる方策を検討した上で、経営健全化計画というのを策定していかなければならない状況になるというふうに我々考えてございます。

まずは、やはり利用促進によって収入を確保する、経営の効率化を図ってコスト削減をやっていく、この両面から経営計画2030、これに掲げた各種施策を着実に推進をいたしまして、経営健全化基準を超えない、これをまず目指して、最大限の経営努力を行い、持続可能な経営基盤の構築、これに努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（住本かずのり）　今説明いただきましたが、その１つで路線の見直しが今行われているということで、路線見直しの際には、当然営業係数を提示したりで、経営の厳しさをビジュアル化して市民には説明されていると思います。

市民にも対して引き続き経営の厳しさを理解していただく努力も必要だと思います。

しかしながら、バス事業が厳しいから乗ってくださいだけでは、なかなか乗ってくれないのが現状なんじゃないかなと思っておりまして、やっぱり先ほどもありました、乗って支える仕組みづくりも併せて理解してもらい、推進していくべきだと考えます。

例えば他部局との連携でバスでの外出機会の増加や社会参加の促進事業など、他部局事業とバスの利用促進策とを連携するなど、実際に利用者を増やす様々な工夫も必要と考えますが、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　他部局と連携しての新たな利用促進ということでございます。外出支援、また社会参加という点で、例えば高齢者なんかで考えますと、今、福祉局のほうで発行されております敬老優待乗車証、こちら満70歳以上の市民――市内在住の方でございますけれども、それをお持ちの方に対しては交通局としては小児料金を上限として御乗車をいただくというようなことをやっておりまして、福祉局が進めておる施策、それと市バス・地下鉄の利用者増、それを一緒に連携してやっておるという例はございます。

また、それ以外にも経済観光局では当然観光を進めておるところでございますけれども、例えば六甲山、これなんかでは市バスの16系統でこの六甲山への誘客、観光客を運ぶという点に関しまして、様々な企画乗車券の発売等もやって、これも連携して行ってございます。

また、建設局で王子公園の再整備事業を行ってございましたが、その中で一時期駐車場が使えない、利用制限しないといけないと、そういうようなときに、公共交通機関の御来園を促す、それを一緒にやっていくということで、こちらも市バスの92・102系統、こちらと動物園の入場券をセットにした企画乗車券の発売をいたしまして、こちらも建設局の事業の促進と市バスの利用促進、これを連携して取り組んでいると、そういったような事例はございます。

委員がおっしゃったような、いわゆる仕組みというところまでまだいけていない部分はあろう

かと思いますけれども、やはり他部局の事業の推進なり事業課題の解決、これと市バス地下鉄の利用促進、これを両立するような、そういったような連携は、やっぱり相互にとってメリットがあるというふうに考えてございますので、今時点でなかなか具体的にこういうのがあるというようなものは思い浮かびませんけれども、引き続き情報収集をしまして、他局と連携して工夫できる事業はないかについては、研究をしてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（住本かずのり）　ありがとうございます。様々な取組が行われているとお聞きしました。

私がこの質問をしたのは、ある方からの御提案というか御意見がありまして、この方はＫＯＢＥシニア元気ポイントを使って、各地にボランティアに行っていると。バスに乗って行っているんだということで、せめてバス代だけでも無料にならないか、無料は無理でしょうと、ポイントバックしてほしいみたいな意見があったので、ちょっとこの案を入れまして、こういう社会参加とバス事業、これをうまいこと組み合わせれば、バスの乗車人員の促進につながるんじゃないかなというふうに考えまして質問をさせていただきましたので、引き続きよろしくお願いしたいと思います。

続きまして、須磨エリアを中心としたバスの路線の見直しにつきまして、お伺いをさせていただきます。

令和８年８月から実施した路線見直しに当たっては、自治会等には丁寧に説明をしているとのことで、そのこと自体は評価しておりますが、地域住民のバス利用者からは、それでもなお説明を聞いていないという声が私の元に届いております。住民全ての説明は難しいにしても、そういった声も含めて見直し前後で寄せられた御意見など、どのくらいあるのか、また、当局がどのように受け止めているのか、見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、委員から御紹介をいただきました、須磨エリアの見直しでございますけれども、実施の約半年前になります、今年の２月に見直し案をお示しをしまして、約50の地域団体、あるいは学校園等に対して個別の御説明をさせていただいてまいってございます。

あわせて、広報紙の挟み込みチラシ、これ全戸配布をさせていただきました。おおむね15万部でございます。バスの車内に中づりを掲出をさせていただいた――これはバスの車内でございますので200枚程度でございます。７月中旬には対象の全停留所へ新たな時刻表とこういう見直し内容になりますよというポスターの掲示をさせていただきました。これが233か所でございます。

こういった段階を踏みながら、周知に努めてまいったというところでございます。

見直しの後、実際のダイヤの変更が８月１日でございましたけれども、この８月１日から１週間、主要６駅前の停留所に案内スタッフを配置いたしまして、御利用のお客様に直接お声がけをさせていただきました。今日から変わっていますよというようなことを御案内させていただきました。

また、この後もお問合せをたくさんいただく事項については、やはり御案内のニーズがあるんだろうというふうに判断をいたしまして、停留所への路線図の追加配置といったようなことを含めまして、路線やダイヤ変更当初の御不安を極力取り除くという機動的な対応を行ってきたということでございます。

交通局のほうへこれまでお問い合わせいただきました数でございますけれども、８月末までに263件ございました。２月に見直し案をお示しして以降26件、７月にバス停に時刻表を貼らせていただきました、これ以降に83件、８月１日以降109件ということで、節目ごとに増加している

というところでございます。

主な内容というのは、新80系統・81系統の運行ルートでありますとか、あるいは板宿駅の周辺、どこから乗ったらいいんだろうというようなことでありましたり、どう乗り換えていったら便利かなといったような御利用場面での御確認でありますとか、御相談をいただくというケースが大半でございました。そのほか、便数でありますとか乗継ぎの接続の改善といったようなお声も頂戴しているところでございます。

８月中旬以降のお問合せ件数というのは、徐々に減っているところではございますけれども、お問合せそのもの自体は続いておりますので、周知が十分ではないというところもあろうかというふうに思ってございます。

御利用者お一人お一人にというのは委員の御指摘のとおりでございますけれども、我々が伝え方も含めてこれは少し今後の課題として持っておくべきかなというふうに思ってございます。

どちらかと言うと、実際の御利用が始まる場面でお問い合わせいただくということが多うございますので、こういったところで具体的にどうお伝えするかっていうのが重要だというふうなところは、これまでの中で経験をしてまいりましたので、この停留所での掲示とかいうことについて、より効果的な御案内方法を模索してまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（住本かずのり）　様々な場面において説明はしていただいていると思うんですけど、各地域の各団体でも説明しているとのことで、説明団体の説明先をいただいていろいろ見させてもらっているんです。その中でも市バス利用者の中でより影響を受けるのが自動車免許の返納を行った高齢者だと思うんですが、利用者の中でも情報が届きにくい層に的を絞り、例えばシニアクラブなどにきちんと説明を行うべきだと考えますが、この説明団体の中にはシニアクラブが漏れているわけですが、なぜ漏れていたのか、その辺りの見解をお伺いいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、御指摘をいただきましたとおり、これら運転免許を返納された御高齢の方というのもおいででございまして、当然ながら移動手段として市バスを御利用いただいているということもあろうかと思います。

日々の御利用に関わることですから、やはり情報として欲しいというのは当然のニーズだろうというふうに思ってございます。

このたびの須磨エリアの見直しにつきましても、自治会・婦人会に加えまして、これはシニアクラブの皆様も御参画をいただいておりますふれあいのまちづくり協議会の場に出向かせていただいて、意見交換をさせていただいた。その中で、御高齢の方々の通院でありますとか、お買物、こんなところへ行っているんだよというような地域ならではの生活動線でありますとか、移動特性の把握に努めてまいったというところでございます。

先ほど申し上げましたとおり、広報紙での折り込みをさせていただいたり、あるいはバス車内、あるいは停留所での御案内というようなことをやらせていただいたところでございますけれども、今後、進めていく中でも、区役所等とも連携をしながら、今の委員の御指摘の趣旨も踏まえて、より広く伝わるような情報提供に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（住本かずのり）　シニアクラブだけ所属している方もいらっしゃいますので、その辺り、丁寧にまた御説明をいただけたらと思います。

続いて地域コミュニティ交通の連携についてお伺いをさせてもらいます。

地域コミュニティ交通との意見交換や連携は行っているのか、また、今後行う予定があるのかお伺いをいたします。

例えば意見を直接いただいた利用者からは、若宮地区から10系統や81系統を利用していたとのことで、新長田方面や月見山方面に行くのが不便になったとの声がありました。10系統の南北エリア、月見山エリアや海浜公園エリアのルートが廃止になりまして、それによって生じる空白区間を埋める連携はできなかったのか、御見解をお伺いをいたします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　私ども市バス事業がお住まいの地域と最寄り鉄道駅を結ぶフィーダー輸送として取組をさせていただいてございます。バス停までの徒歩移動が難しいといったような方々の最終的な最終区間のラストワンマイルと言われるような移動の中で、地域コミュニティ交通との連携というのは重要だというふうに考えてございます。

この須磨エリアにおきましても、今回、はまちどりというのが運行しておられますけれども、このはまちどりの協議会の皆様でありましたり、あるいは都市局、須磨区役所とも事前に情報共有をさせていただいた、あるいは運行実態について確認を取らせていただいたというふうなことでございます。

こういった様々な交通手段を組み合わせて移動されるというのは、重要だというふうに思ってございますので、こういった取組は今後とも続けてまいりたいというふうに思ってございます。

その月見山エリアでの具体的な御指摘も頂戴をいたしました。南北移動ということでございましたけれども、月見山エリアにつきましては、鉄道駅がかなり充実しているということに加えまして、南北移動については、残念ながら市バスの御利用としては１日に数名程度というような南北移動の実態というのもございましたので、今回整理をさせていただいたというようなところでございます。

いずれにしましても、そういったほかの交通手段との連携、あるいはその調整というのは重要な視点だというふうに思ってございますので、今後もそういったところは重要な検討ポイントとして進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（住本かずのり）　なかなか地域コミュニティ交通のルートも地域と話合いの結果決まったものなので、なかなかバス路線の廃止によってルート変更って難しいと思いますが、その辺り、都市局とうまいこと連携をしていただいて、可能な限り空白区をカバーしていただくようにお願いをいたします。

ちょっと時間の関係で飛ばしまして、地下鉄海岸線フリーパスの質問に移らせていただきます。

地下鉄海岸線における中学生以下フリーパスは、海岸線や市街地、西部周辺地域の活性化のために導入された制度と認識しておりますが、直近の実績だけを見ると、交付枚数は減少し、利用実績は増えている状況にあり、リピーターが増えているだけとも取れなくはありません。本事業は過去からの実績を踏まえて、交通局としてどのように評価しており、今後どのように施策や利用促進策を展開していくのか、御見解をお伺いをいたします。

○**梅永交通局副局長**　地下鉄海岸線の中学生以下フリーパスでございます。こちらは2017年７月から社会実験を行いまして、2023年４月から本格実施をしているものでございます。

制度開始当時、これは１年間の通年化がされた2018年度と比較しますと、2026年――令和７年度におきましては、交付枚数が約1.2倍、延べ利用者数、こちらが1.5倍ということで、こちらについてはコロナ禍を除いて基本的にはずっと増加をしてきておるという、そういう状況でございました。

そういう意味では、制度としては定着をして海岸線の利用客増という点に関しましては、つながっている、評価できるというふうに考えているところでございます。

ただ、今委員のほうから御指摘がございましたように、令和７年度決算を見ますと、延べ利用者数は対前年度比から0.9％増加という状況ではございますけれども、交付枚数自体は対前年度比で14.6％減っている、少し逆転現象が、交付枚数が減っているのに利用者が増えているという逆転現象が起こっているのは事実でございます。

内容を見ますと、やっぱりこの傾向、中学生において見られるという傾向でございまして、その要因について、我々もどうかということで考えておる中で、ウェブの申込みのときに簡単なアンケートをいただいておるんでございますが、その中では、塾等の習い事を目的に申し込んでいるという方の割合というのが少し増えておるというところもございまして、委員がおっしゃられましたように、１枚当たりで同じ方が何回も利用するというリピーター的な、そういう定例的な移動手段としての御利用というのが増えているというのは、実際見てとれるのかなというふうに思ってございます。

この点ですね、まだちょっと正直詳細な分析までは至っていないんですけれども、コロナ以降の令和４年度以降を見てみますと、１枚の交付枚数当たりの御利用というのは減少傾向にあったのが、この令和７年度に初めて逆転現象が起きているという状況でございますので、交付枚数自体が減ったということも含めまして、この動きが令和７年度１年だけの動きなのか、また今後もこういう方向性が続くのかどうか、この辺りについては少し注視をしていきたいなというふうに思っておるところでございます。

また実際に今後、こういった効果検証としてどういうふうに展開していくのかという点でございますけれども、今、申し上げましたような習い事等が増えていっているんじゃないかということもあるんですけれども、やはり基本的には買物、スポーツ、レジャー、そういったことでの利用目的としてこれを申し込んでおられる方が多いというのは、これは現実でございます。

実際に乗降の駅を見てみますと、起終点の三宮・新長田を除くと、御崎公園駅でありますとか、中央市場前、またハーバーランド、こういったところの乗降というのが多い状況でございます。

これらの駅、やはりノエビアスタジアム神戸でありますとか、イオンモール神戸南、またハーバーランドですのでｕｍｉｅ等含めて、集客施設がやっぱり存在している駅での乗降が多いという状況でございます。実際に過去のアンケート調査なんかで見ると、利用者の６割は同伴者、一緒ということで、そのうちの多くが大人と同伴して行っているという、そういうアンケート結果も出ておりますので、やはりこういった集客施設に御家族で訪れている、そのときにフリーパス使われているというのがケースとして多いんではないかなというふうに感じておるところでございます。

こういった利用を伸ばしていくことは、やはり同伴者自体の海岸線の定期外の利用も増えますし、買物等によって沿線の施設、そういったところへの経済効果というのも図れるものというふうに我々考えてございますので、やはりこういった形での御利用が増えるように、御家族連れで訪れたくなるような、そういう沿線のイベントであるとか、そういったものにつきまして、沿線施設何かと連携をして、イベント、また企画乗車券、そういったものを引き続き検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（住本かずのり）　この数字は中学生が高校生になって、新たな小学生がその分少なくなって、結局ターゲット層が減少していることが推測されるわけですが、経営上はリピーターが増えれば一般会計から増収になりますので問題ないとは思いますが、この本来の政策目的が定住促進、子育て世帯の交流・流入となっております。中学生以下の交付数の減少だけで流入人口がど

うなっているのか、ちょっと分からないんですが、海岸線沿線の定住促進が進んだのか。例えば、兵庫区の例で私調べてみました。兵庫区の人口増減数を確認してみますと、意外だったのが、2025年、兵庫区では693名増加しております。しかし、内訳は、日本人が198名減っておりまして、外国人が891名、トータルで外国人が増加しているだけであったんです。長田区も、全体的に減少しておりますが、外国人の数字が増加しているので、何とか減少数を押し上げているという状況であります。この現状を本来の政策目的ではどう考えるのか、御見解をお伺いいたします。

○**梅永交通局副局長**　今委員から御指摘ございましたように、このフリーパスについては、海岸線の利用増だけではなく、市街地西部の活性化、また、交流人口・定住人口を増やしていくという、そういった目的、大きな目的が含まれているのは我々も認識してございます。

それだけを見ますと、確かに人口は増えても、狙っていたような子育て世代であるとか、そういったところの世代が増えているという結果には正直なっていないので、そういう点での評価というと、なかなか結果が出ているというふうに申し上げにくいところでございます。ただ、やはり実際の市街地整備全体の定住化であるとか、そういったところについては、なかなか地下鉄海岸線のフリーパスだけでなかなか進められるものでもないというふうには思ってございますので、ただ、先ほど申し上げましたように、特に交流人口なんかでは、先ほど言いましたように、我々が沿線の企業等と連携して、いろいろ移動していただけるような、そういったことをどんどん増やしていくことで、交流人口なんかの増なんかには交通局としても寄与できるものというふうに考えてございますので、その辺りについては、都市局等も含めて、また何かできないかということは検討してまいりたいというふうに思ってございます。

○**分科員**（住本かずのり）　海岸線の利用者増を考えると、別に外国人でも構いませんが、この制度を使っている限り、やっぱり子育て世代の定住促進が進んでいないと思われる現状を鑑みて、本政策がこのままでいいのか、都市局とも連携して新たな展開が考えられるのか。また、今後検討いただいて御検証いただきたいと思います。

私の質問は以上で終わります。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、原委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（原　直樹）　原でございます。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

では、まず１点目、鉄道事業の自動化についてお尋ねします。

公共交通を将来にわたって維持していくため、特に、収益事業について経常的な赤字が続く鉄道事業における効率化は必須の課題であると考えております。

経営計画2030においても、現場業務体制の効率化が掲げられており、これまでも自動化や省人化に向けて様々な取組を行ってきたと考えておりますが、これまでの取組の振り返りや評価、今後の取組の見通しについて当局の見解をお伺いします。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

今御指摘ございましたように、公共交通を将来にわたりまして維持していくためには、経常的な収支状況が厳しい鉄道事業においては、効率化が避けて通れないという、それが課題であるというふうに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、現場業務体制の効率化を掲げておりまして、安全の確保、これを大前提としながら、自動化・省人化に向けました取組、これを着実に進めていく必要があると認識しておるところでございます。

これまでの取組でございますけれども、まず、北神線の市営化を行いましたけれども、この際に施設の統廃合を行っております。３か所あった車庫、これを２か所に統廃合いたしております。また、車両に関しましては、いろんな車系があったんですけれども、6000系に統一いたしまして、その結果、２か所で行っておりました点検等々、これを１か所に集約いたしました。また、それに合わせてダイヤ改正も行っておりますけれども、そのダイヤ改正の際に、もともと総編成数が33編成ございましたけれども、これを４編成減らしまして、29編成にしたところでございます。また、技術部門におきましても、まず、電気施設につきましては、これまで交通局と北神急行電鉄双方で二重で設けておりました運行管理システム・無線システム、これを統合させております。

こういった取組によりまして、維持管理、そして、メンテナンス等々の省力化を図りまして、路線長は延びましたけれども、増員することなく運営をしておるところでございます。

次、運輸でございますけれども、これは本年１月５日に西神・山手線におきましてワンマン化を行いまして、運行体制の効率化を図りました。また、その際、車掌の業務がなくなりましたので、車掌として勤務しておりました職員約40名、この40名につきましては、駅係員への配置転換を行いまして、これまで民間に外部委託しておりました西神南駅・伊川谷駅・総合運動公園駅・県庁前駅の４駅を直営化いたしまして、駅委託費の削減につなげたところでございます。その他、北神線の市営化を契機にいたしまして、乗務員数の削減を図りますとともに、また、別途、自動定期券発行機、これを導入することによりまして、定期券発売所の見直しにも取り組んでおりまして、安全性・利便性を確保しつつ、必要な人員体制の効率化を進めることができたと評価しておるところでございます。

今後の取組でございますけれども、令和10年の４月には、谷上駅を除きました全26駅に駅務遠隔システムを導入いたしまして、駅業務体制の効率化を図ってまいりたいと、こう考えております。我々としましては、これら取組を１つ１つ着実に積み重ねまして、安全を最優先としながら、効率的な運行体制を構築していくことで、市民の足として持続可能な公共交通を将来にわたって維持してまいりたいと、こう考えております。

○**分科員**（原　直樹）　ありがとうございます。今まで様々な省力化・省人化に向けた取組をされているというところですけども、さらなる省力化として、次に検討すべき事柄としましては、地下鉄の自動運転レベルの引上げではないかというふうに考えておりますので、この点について再質問へ進んでいきます。

今後、大量退職を迎え、乗務員不足に対応するため、全線でワンマン運転を実現した神戸市営地下鉄が次に取り組むべき効率化は、ＧｏＡの３、添乗員乗務の自動運転であると考えております。

神戸には、日本初の完全無人運転を実現したポートライナーのノウハウもあることから、知見や技術を活用できるという点においても、他都市に比べて優位性があると考えております。また、バスに比べて遥かに自動化しやすい専用軌道という地下鉄の優位性を鑑み、既に地下鉄全線においてＡＴＯシステムを有する――これがＧｏＡレベルの２に相当をすることから、まずはＧｏＡレベルの３、添乗員乗務の自動運転へのレベルの引上げを今から検討していくべきではないでしょうか。当局の見解をお伺いします。

○**三杉交通局高速鉄道部部長**　将来の乗務員不足への対応、あと、経営の効率化等に向けて、自動運転について研究を進める必要があると認識しております。

市営地下鉄では、既に全線でＡＴＯ――自動列車運転装置を導入し、ＧｏＡ２相当の運転を実

施しており、自動化レベルの引上げを検討する上で一定の技術的基盤を有しております。

委員御指摘のＧｏＡ３ですが、運転士の確保・養成に係る負担の軽減等の効果が期待できます。

一方、その実現には、運転士が担っている機能を設備で代替するため、広範な改修が必要となります。例えば、カメラやセンサーにより線路内への人の立入り、あと落下物等の検知、あと列車を自動で停止させる仕組みが必要となります。また、脱線・衝撃・火災等の車両異常を検知して安全に停止させる装置。列車の出発判断や異常時の停止を行うＡＴＯの高機能化。列車の運行状況や車両の異常を指令所で把握して安全に停止させるための監視・通信設備の改修なども想定されます。

しかしながら、国内の地下鉄を含む一般的な鉄道では、ＧｏＡ３による営業運転の実績がなく、必要な技術や安全確保策も検証段階にあります。また、実現には多額の投資を要するため、将来の車両や信号設備等の更新時期に合わせた整備が現実的な選択肢になると考えられます。このため、技術開発や先行事例の進展を見極めながら、導入の可能性を検討していきたいと考えております。

今後とも国や先行事業者の動向を把握していきます。その上で、委員御提案のＧｏＡ３を有力な選択肢の１つとして、将来的なＧｏＡ４への発展可能性も含めて、引き続き調査検討を進めていきたいと考えております。

○**分科員**（原　直樹）　ありがとうございます。この地下鉄の自動運転レベルというのは、世界的にもレベルが上がってきておりますし、今御答弁でも触れられましたけれども、国内の鉄道事業者でも運転レベル３とか４とか、この辺りの実証が進んでおります。例えば、大阪メトロでは、昨年の２月から３月に、運転手のない係員が乗った車両で自動運転の実証実験を行っており、さらに2035年までに、長堀鶴見緑地線や、あとは千日前線の２路線で完全無人運行の自動運転車両の導入を目指す方針が明らかにされております。また、大阪メトロだけではなくて南海電気鉄道についても、2027年から高師浜線というところの一部で運転士の資格のない係員が乗車する自動運転車両の運行を始める計画があるということなので、市営地下鉄も、さらなる自動運転レベルとして、レベルを３に引き上げるのか、もしくは一気にレベル４に引き上げるのかというところ、この辺り調査研究を進めていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、続いて２点目になりまして、安全設備への投資についてお尋ねします。

運輸業を行っている交通局においては、利用者の安全・安心を確保するというのは至上命題であると考え、それに対しては設備投資を行っていく必要があると考えております。本年６月19日に、地下鉄西神・山手線、北神線の妙法寺駅から名谷駅間で信号待ちのために停止していた列車において、運転士の誤作動により、片側全ての扉が数秒間開いた事象が発生し、幸い、転落した乗客はいなかったとのことですが、詳細な調査の結果、どのような原因が判明したのか見解をお伺いします。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　鉄道事業者にとって、お客様の安全・安心の確保は何よりも優先すべきものであり、安全への投資は事業継続基盤となる重要な取組であると認識しています。

委員御指摘の事象につきましては、妙法寺駅から名谷駅において、信号待ちのため停止中の列車が再出発する際に、運転手が出発押しボタンを押すつもりが、誤って扉開のボタンを操作したことによって、片側全ての扉が数秒間開いたというものです。幸いにもお客様の転落等の事故・負傷はございませんでした。

原因なんですけれども、本人への聞き取り、あるいは車両に搭載する運転状況記録データから

分析しましたところ、錯誤――すなわち勘違いで、運転手がボタン押し間違えたということが分かっています。出発押しボタンが扉開の押しボタンと同じ並び列に近接してありまして、いずれも２つの押しボタンを同時に押すという動作の仕組みになっていた。こういったことからヒューマンエラーが発生したということが原因だというふうに考えております。

○**分科員**（原　直樹）　そういうヒューマンエラーは起こる前提で安全対策には取り組んでいかなければならないということとともに、あと、ヒューマンエラーが起きてしまうということですから、その前段階に、まずは機械的にどう防ぐことができるのか。こういったところも検討しなければならないと思います。

それを踏まえて再質問に進んでいきます。

全てのヒューマンエラーを撲滅することは難しいことは理解するものの、一方で、このような事象が起こった以上は、機械的に制御する方法も検討し、このような事案を可能な限り未然に防ぐことも必要であると考えております。当局としてどのような対策を考えているのか見解をお伺いします。

○**三杉交通局高速鉄道部部長**　委員御指摘のとおり、ヒューマンエラーを完全になくすことは容易ではありませんが、鉄道事業者としては、ヒューマンエラーが発生することを前提に、ハード面の対策とソフト面での対策、双方から安全性を高めていくことが重要であると認識しております。

まず、ハード面の対策として、今後は駅に停車したときだけホームがある側の扉を開けられるようにして、それ以外では扉を開けられないよう、車両情報制御装置のプログラムを改修していく予定です。あと、前述のハード対策が完了するまでの間、緊急対策として、既に全運転士及び乗務助役への事象周知と再出発手順の指導を実施しております。また、運転台に誤開扉防止シートを設置して誤操作を防止する措置を講じております。さらに、出発押しボタンの操作手順の見直しや駅間停止後の再出発に係る標準作業手順の策定を行うなど、ソフト面での再発防止策を重点的に実施しており、今後も安全確保を最優先に、ハード・ソフトの両面から再発防止に取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（原　直樹）　安全対策、しっかりとよろしくお願いいたします。

では、再質問の２つ目になりまして、今度はバスのほうですね、バスのドライバー異常時対応システムＥＤＳＳについてお尋ねします。

神戸市交通局の経営計画2030において、安全サービスなどの価値向上を図るための設備投資計画としてＥＤＳＳ――ドライバー異常時対応システム搭載車両の計画的な導入が明確に掲げられていることは評価しております。しかしながら、この計画には、いつまでに何台の搭載車両を導入し、市バス全体に占める割合をどう引き上げていくのかという具体的な数値目標やロードマップが示されておりません。

近隣の民間バス事業者である山陽バスは、今後も導入するバスに原則としてＥＤＳＳを標準搭載する方針を打ち出しております。

神戸市バスにおける現状や2030年度までの具体的な導入目標台数と全車導入に向けた明確なタイムラインを明示すべきではないでしょうか、見解をお伺いします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　委員御紹介いただきましたとおり、ＥＤＳＳというドライバーに何か異常が起こったときに、これは客席側からボタンを押すことでバスを止めることができるといったようなところが主要な仕様になったものでございます。

現在、市バス車両445両のうち112両、おおむね４分の１ぐらいですけども、ＥＤＳＳの導入が

既に完了しているというところでございます。これは車両メーカーにおいて、ＥＤＳＳの新車標準搭載が開始されておりますので、これに沿って我々もその当初から導入を進めてきたところでございまして、2030年度までに新車63両を導入いたします。これでもっておおむね半数の車両にＥＤＳＳの搭載がなるということでございます。その後、2035年度には88.3%、おおむね９割弱ぐらいでございます。2041年には、全車両がＥＤＳＳ搭載車両になるというような見通しを立ててございます。

先ほど御紹介いただきました山陽バス様と同じように、我々も新車の導入に合わせて、このＥＤＳＳをしっかり導入していくというような計画を持ってございます。

○**分科員**（原　直樹）　ありがとうございます。そのような計画をぜひ市民の皆様にお示しいただければ、タイムラインを明示するということは、事故防止に対する明確なコミットメントを示すことにもなるわけですし、利用者の安心感醸成に寄与するものですので、この辺りぜひお示しいただきたいと、市民の皆さんに対してお示しいただきたいと思います。

今度、３点目になりまして、業務の遠隔化についてお尋ねします。

導入先行他市において遠隔システムを利用したことがありますが、インターホンを押してから１～２分程度、係員から何の応答もなく、もう１度ボタンを押すべきか、もしくは諦めるべきかどうしようか、よいか分からない状況下にありました。

諸課題において、例えば、対応に時間がかかるときの利用者への案内や、モニター画面での表示、声かけだけでなく、利用者を第一に考えたデザインにするべきと考えますが、当局の見解をお伺いします。

○**繁田交通局高速鉄道部長**　駅務遠隔化システムの導入に当たりましては、御指摘のように、応答までの間に不安や戸惑いを感じることがないよう配慮することが重要だというふうに認識しております。このため、インターフォンで呼び出した際には、画面上に呼出し中のお知らせを示す表示や音サイン等で案内を行うこととしています。その案内方法につきましては、現在、障害者団体等の意見も参考にしながら検討を進めている段階です。

当局としましては、これまでどおり窓口に係員を配置することを基本というふうに考えておりまして、遠隔での対応は、その窓口の係員が介助業務や巡視などで一時的に窓口を離れたときのみとなります。また、離れた場合、サポートする遠隔のセンターの体制につきましては、これまでの窓口の問合せ件数の実績を基に必要なオペレーターの人数を決めております。ということで、お客様をお待たせするということは限定的ではないかなというふうに現時点では考えております。

いずれにしましても、システム導入後も窓口での対応を基本としながら、現状のサービスを維持するよう努めてまいりたいと考えております。

○**分科員**（原　直樹）　私が使ったのは、ＪＲ西日本の垂水駅だったんですけども、当時の状況としては、朝非常に早かったんですね、６時前ぐらいの時間帯で、ちょっと迷ったことがあったんでボタンを押したんですけども、なかなか出てこられなかったと。向こうはカメラついてますので、向こうからこっちの利用者の状況というのは分かると思うんですけども、ただ、利用者の立場で言うと、モニターがないんですよね。ただインターホンのボタンと、あとスピーカーしかないので、こちらから向こうの状況が分からないということで、これが、例えば、朝早かったので、今利用できないということで応答がなかったのか、もしくは機械が壊れているのか、もしくは混雑していたのかという、こちらからの状況が分からないということでちょっと戸惑ったということでした。ですので、インターフォンの近くにモニターがあった後、何人待ちですよとか何かそ

ういう状況が分かるようにしていただければ、しばらく待ったら出てくれるんだなとか、そういうのがあるので分かりやすいと思いますので、この辺り利用者目線に立ったシステムにしていただきたいということでよろしくお願いいたします。

では、４点目に進みまして、磁気券の廃止と地下鉄改札機の更新についてお尋ねします。

磁気券について、調達が困難となり、二次元ＱＲコードを用いた企画券を導入しておりますが、今後、磁気券に関する部材が供給されなくなるということであれば、地下鉄の改札機や切符についても同様なことが言えると考えております。

ＪＲ東日本を初めとした首都圏の鉄道会社においても、在来線の乗車券を2027年の春に廃止し、ＱＲコードに切り替えるという発表もあります。

本市でのＱＲコードへの対応状況や改札機の対応について、進捗や状況、スケジュールについてお伺いします。

○**梅永交通局副局長**　磁気券の部材供給についての懸念というのは確かにございまして、脱磁気化に向けた取組、これが鉄道事業者にとっては課題となってございます。

神戸市交通局におきましては、このＱＲコード化を初めとした脱磁気化に向けまして、これまで磁気券を利用してきたような定期券・回数券、また、ＮＥＷ　Ｕラインカード、こういったものの新規発行を停止するとともに、定期券なんかは、やはり交通系ＩＣカードの利用への推進というのを進めてきてございます。

また、ＱＲコードという点でいきますと、企画乗車券なんかにつきましては、スルッとＫＡＮＳＡＩ協議会が開発しているＱＲコードの乗車券サービスであります、スルッとＱＲｔｔｏ、これを既に導入して、ＱＲコード化というのを進めていっているところでございます。また、クレジットカードタッチ決済なんかも導入を進めて、脱磁気化を徐々に進めているというところでございます。

現状、部材の供給業者からは、すぐすぐに部材供給ができないというような状況ではないというふうに聞いてございますけれども、委員がおっしゃられましたように、幾つかの鉄道会社も含めて、将来的にはやっぱり磁気の乗車券を廃止して、ＱＲコードに進めていくというのが主流の考え方でございますし、交通局としてもこれは同じ考え方でございます。

ただ、ＱＲコード化を進めていくに当たりましては、改札を出ずにそのまま乗り継げるような鉄道事業者間におきましては、システム方式を合わせないといけないということで、事業者間での検討、調整すべき事項が非常に多うございますので、今、スルッとＫＡＮＳＡＩ協議会の中で、交通局も参加してございますけれども、スケジュール等を含め、今、議論を行っているところでございます。

改札機以外にも券売機・精算機、こういった改修も必要になってきて、かなり投資が必要となってきますので、引き続き近隣の事業者の状況を見極めながら検討を進めてまいりたいというふうに思ってございます。

○**分科員**（原　直樹）　では、再質問に進んでいきます。今度、改札処理能力の検証、投資対効果の考え方についてになります。

神戸市営地下鉄では、各駅の幅広改札機等にＱＲリーダーの設置が進められていますが、通勤定期のＩＣ化や企画乗車券のＱＲ化が進む一方で、ラッシュ時の流動確保が今後の課題になると考えられます。他社では、ＱＲコードの読み取りのタイムラグによる改札機の通過速度――スループット低下を防ぐため、リーダーの角度、照度の改良や全通路への配備を進める事例も見られ

ます。

そこでお伺いしますが、三宮駅や名谷駅といった利用者の多い主要駅におけるラッシュ時の改札処理能力の検証状況及び全改札通路へのＱＲリーダー展開に対する方針、投資対効果の考え方について当局の見解をお伺いします。

○**梅永交通局副局長**　ただいま市営地下鉄に導入しておりますＱＲリーダーでございますけれども、最新機種ということで、かなり高速の読み取りが可能なものでございます。当然、導入時期には試験をして、動作がきっちりとするということは確認しております。導入当初、一部照明等が映り込んで、少し読み取りに影響が生じる事例というのもありましたけれども、これについても既に対策をしておるところでございます。

交通局で利用可能なＱＲコード乗車券は、先ほど少し御答弁申しましたように、いわゆる企画乗車券だけで、一般の切符についてはまだこれからということでございますので、今実際に御利用されているニーズとしては、ＩＣカードに比べても非常に少ない状況でございますので、今、ラッシュ時の流動性にこのＱＲコードの読み取りが影響するというレベルにはないというふうに考えてございますので、すぐすぐＱＲリーダー増設という必要性はないのかなというふうに思ってございます。

ただ、将来的にやはりＱＲコードの乗車券に移行していく、そういう中で、このタイミングに合わせまして、どれだけのＱＲコードのリーダーが必要であるのかといった必要台数、こういうものにつきましては、ＩＣカードの利用率、そういったことなり費用を考慮しながら、じっくり検討していきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（原　直樹）　ありがとうございます。従来の磁気乗車券用改札機の複雑な機構の維持コストの削減ですとか、あとは、磁気層を含む用紙のリサイクル負荷軽減など、地下鉄の切符についてＱＲコードに切り替えることはメリットが多いと思いますので、適宜切り替えを進めていただければと思います。

私から以上です。ありがとうございました。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

この際、約20分休憩いたします。

午後２時45分より再開いたします。

（午後２時25分休憩）

（午後２時45分再開）

○**主査**（前田あきら）　ただいまから、決算特別委員会第２分科会を再開いたします。

休憩前に引き続き、交通局に対する質疑を続行いたします。

それでは、朝倉委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（朝倉えつ子）　日本共産党の朝倉えつ子です。一問一答でお願いをいたします。

まず最初に、午前中からの質疑でもるるありました、来年４月からの北区の市バス路線を大幅減便・廃止する素案について、７月の都市交通委員会においても、住民の方から、減便・廃止をやめ、存続を求める陳情が出されました。ひよどり台連合自治会からは、減便・廃止に反対する嘆願署名が総世帯数を上回る4,500筆以上集まっていると、市に提出をされました。17日の本会議では、局長から、北区の地域、そして、しあわせの村の福祉施設の職員の方や利用者の保護者の方々に説明をされる中で、廃止は避けてほしいと、意見を聞いてきたとお答えになり、４月か

らの再編案については、65系統・66系統は廃止でなく残す。便数は調整をすると。名谷行きの120系統については、しあわせの村の福祉施設の特定の配慮ということで、朝・午後の便５往復を走らせるということでしたが、先ほどの答弁では、さらに増便をするのか、少し膨らませるのかということだったんですが、しあわせの村からひよどり台行きの17系統については、早朝便を増便するという旨の答弁もされました。人口減少、乗客数が減少と、コストアップを理由に効率化だと言って市民の声をこれまでもまともに聞かずに減便・廃止ありきで進めるやり方は、市民から理解を得られなかったということではないでしょうか。間違いだったとお認めになりますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　るる御答弁申し上げておりますとおり、ただいま交通局で進めております市バス路線見直しというのは、限られた運転士と車両という経営資源、これを必要なところに必要に応じて配分をしていく。まさに需給バランスを取りながら、今後も引き続き市バスが神戸市域を走り続けることができるようにということで進めてきたものでございます。

今、資金不足比率が20％、経営健全化基準に達しようとしている中で、さらには諸経費の高騰、まさに軽油の値段が上がってございます。加えて、今後、来年度から市バス営業所の民間事業者の方々への管理委託というのは、また契約更新の時期を迎えますけれども、こういったところでも費用の増嵩が見込まれると。こういった中で、持続可能な経営を進めていくためには、今、見直しをせずに放置をするということが将来的に市バス路線も維持できなくなる、市バス事業を維持できなくなるということにつながると、これを避けるために今取組を進めさせていただいているということでございますので、ぜひ御理解賜りたいというふうに思ってございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　必要に応じてということなんですけど、65系統・66系統は便数は調整をすると。120系統も、５往復と本会議では答弁がされたんですけど、減便をすればやはり利用できなくなる人というのが出るんじゃないですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今委員から御紹介いただきましたとおり、見直し案でございますけれども、これは10月に公表させていただくということでございますが、本会議等で御答弁申し上げておりますとおり、65系統・66系統についても、需要に合わせて便数を見直した上で維持をさせていただく。名谷駅へ向かう120系統については、しあわせの村の福祉施設、通所される方々、こういった方々の障害特性というものをしっかりお伺いする中で、これは福祉的配慮として一定こういった方々の通所のニーズのある時間帯には残す必要があるだろうということで、５往復を維持するというふうに、今、我々のほうでは案として持っているところでございますので、この方針で、今後、見直し案としてお示しをしてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　65系統についても、いろいろ先ほども質疑の中で、阪急バスが出ているということだったんですけれども、もう既に今でも、夢野の辺りだと、本当に高齢者が座りたくても座れないから乗れないという状況があるというふうに聞いてます。65系統であってもそういう状況もたまにあるということで、本当に阪急バスがあってももっと大変ということになっているわけですよね。

他の行政区でもやっぱり減便をした路線でも、高齢者が転倒する重大事案が起こっています。乗れたとしてもそういう事案が起こっていると。また、120系統も、しあわせの村の施設を利用される方だけではなくて、通勤・通学に、そして通院にも使っていると、私もアンケートでたくさんお声をいただいています。８月の交通局を呼んでの出前トークでも、本当に若いお母さんが、子供たちが将来本当に学校に通えなくなってしまうと、なくさないでということで、涙ながらに

訴えられていると、そういう場面もありました。障害のある方がリハビリで、通院の先生から言われてリハビリに使っているという声もお聞きをしています。減便ではやっぱり今の利用者のニーズをカバーすることはできないというふうに思うんですが、いずれもやはり減便するべきではないと思うんですが、その点いかがですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　私どもの考え方としまして、１つの住宅地でありますとか、１つの地域から最寄り駅へのアクセスはしっかり確保してまいりたいというふうに考えてございます。いずれにしましても、交通空白地を生むということはしないというのが今の方針でございます。今委員から御指摘をいただきましたとおり、120系とは名谷駅へ行っておりますし、87系統というのは、先ほどの別の御答弁でも申し上げましたけれども、現状、平日は妙法寺駅からひよどり台止まりというふうになっておりますけれども、今後、来年４月以降、87系統をしあわせの村へ延伸するということをやらせていただこうというふうに思ってございます。120系統が運行している時間帯というのは、当然ながら名谷駅から直接行っていただけるということになるわけですけれども、120系統の運行がない時間帯については、大変お手数をおかけするんですが、妙法寺駅を通ってしあわせの村、あるいはひよどり台のほうへ移動していただきたい。

いずれにしましても、120系統・87系統、これが相互補完をするような形で、地下鉄駅には連絡をする。地下鉄駅に行けなくなるという状況は今回は生まないというような判断をしてございます。120系統・87系統いずれかを使って、妙法寺駅のほうへ、あるいは名谷駅のほうへ、地下鉄駅のいずれかへ移動していただくという意味で地下鉄駅へのアクセスは確保し続けるというのが今回の考え方でございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　需要に合わせてと、17系統を延ばすと言われましたけど、今やっぱり使っておられる方の声というのは、私が聞いている、先ほどリハビリで使っている方というのは、やはり足が不自由で、本当に乗換えなしで行ける便だから、今この路線だから通えているという状況なんですよね。

これまでの質疑でも出てましたけど、令和６年の兵庫・長田の市バス路線の見直しの検証に当たっては、路線の１割カットの結果、１日当たり1,300人以上の利用の足を奪ったという結果が出されています。

今後も減便・廃止を続けていけば、続ければ、どれだけの市民の足を奪うことになるのか。市民にとって需要に合わせてといいますか、ニーズはあるわけですよね。それしか乗れないという方のニーズがあるんですけど、市民にとって市バスというのは本当に重要なライフライン、暮らしていくための大事な路線です。赤字であっても市民の足を守る立場で、市民や利用者が安心して利用できるように、市として責任をやっぱり果たすのが公営交通の役割ではないでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今、兵庫・長田エリアの件について御指摘を頂戴いたしました。確かに兵庫・長田エリアの路線見直しの結果、１日当たりのお客様は一部減少しているというようなところもございます。今回も含めてですけれども、我々が取り組んでおりますのは、系統間の重複でありますとか、あるいは鉄道と並走していると、こういったようなところ、これを最寄り駅へおつなぎをすることで、乗換えの御負担というのはおかけすることにはなるんですけれども、鉄道に乗換えをしていただく。

例えば、兵庫・長田エリアでは、神戸駅と新長田駅を結ぶバス系統が２つございました。95系統・96系統というのがございました。確かに今委員御指摘のとおり、神戸駅と新長田駅の間をバスで移動されるというような方がお客様としていらっしゃったのは事実です。ただ、神戸駅と新

長田駅というのは、もう御案内のとおり、ＪＲに乗っていただいたら10分もかからずに移動ができるというようなことでもあります。こういったような鉄道と機能が重複するようなものについては、鉄道のほうで担っていただくと。我々は神戸市域の充実した鉄道網を基軸に、そこから、鉄道駅から先のフィーダー輸送をバスでしっかりやっていく。鉄道でできることをバスでするということでなくて、バスでしかできないことをしっかりバスとして役割を果たしていく。それが御指摘をいただいた市域の交通網を将来に向かってしっかり残し続けていくということにつながるというふうに考えて、今こういった形での鉄道のフィーダーをしっかり役割として担うという考え方で進んでいるところでございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　乗換えで乗り継いでいっていただければいいと。そういう意味では不便を強いるということをおっしゃってるんですけど、それだけではなくて、一昨年は、市民の皆さんにバス運賃も引上げをして、すごい経済的にも負担をかけているわけですよね。さらに便数をなくしていくと。本当に移動ができない、暮らしていけないという市民の皆さんの声にやっぱり応えるのが公営交通の役割で、地方公営企業法の第３条は、経営の基本原則、コスト面とおっしゃいましたけど、基本原則では、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営されなければならないというふうにあります。減便・廃止というのは福祉の増進にはならない、維持でもないわけですから、本当に公共の福祉増進とは逆行する事態になるんではないですか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　繰り返しになって大変恐縮ですけれども、やはり交通モード間での役割分担ということを意識をしていかなければいけないんではないかというふうに思ってございます。今後、人口減少が進んでいくという中で、我々担い手のところでも大いに不安を感じている、人材確保にも努めていくということを申し上げているわけですけれども、やはり御利用いただくお客様にしっかり、お客様から頂戴をする運賃でもって能率的に経営をしていかなければいけないと、こういう側面もあるわけでございます。ですので、先ほど来申し上げておりますとおり、機能が重複するものについてはシンプル化をさせていただきたい。

今後、鉄道のお客様も減っていくということが将来的には考えられるんだろうというふうに思います。バスでダイレクトに運ぶというのは確かに便利です。おっしゃるように乗換えなしで行けるというのは非常に便利でありますけれども、鉄道に乗継ぎをいただくことで、例えば、バス１本でいくと30分かかるというところを、バスは最寄り駅までの10分だけ運行させていただくことで、60分あればバスは３回走れるわけです。ところが、30分ですと１回しか行けないと、こういうような差が出てまいります。

鉄道のお客様も今後減っていくということを考えると、バスがしっかり鉄道に運ぶ。鉄道はそれでもってバスから受けたお客様にお乗継ぎをいただくことで、鉄道の需要も一定確保していく。鉄道がなくなるというのはそれこそ一大事ですので、そういう意味でバス事業の経営が健やかに進むということ、経営を効率化していくということと併せて、ほかの交通モードと適切に役割を分担しながら、そちらのほうへもしっかり需要を回していくというのが、長い目で見て、将来的に神戸市域の公共交通ネットワークをしっかり維持し続ける方策なのではないかというふうに考えて進めさせていただいているところでございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　重複、同じところにある路線だからというふうにおっしゃいますけど、１人１人やっぱりニーズは違うわけですよね。それでしか行かれないという方たちの足がやっぱり奪われるということになります。バスしかないひよどり台の地域からも、減便も廃止も受け入れ難いと、住民総意だと思ってほしいということで、世帯数を超える嘆願署名が届けられて、提

出の際には私も一緒に同席をさせていただきましたけれど、本当に減便・廃止は困ると、市民の皆さんが今声を上げてます。全市からも今署名が、また続々と届けられているところですけれども、コストカットで、経営難だからと、持続可能なと言って、やっぱり今困っている市民の利用者の足を奪う、本当に負担を押しつける廃止・減便はやめるべきだというふうに申し上げます。

そして、今、児玉副局長がおっしゃっているように、持続可能なと言ってコスト削減で、効率化で、本当に今、市バスの経営自体が、公共の福祉増進とか公共サービスにふさわしい路線を維持するということが本当に難しいのであれば、一般会計から繰入れを神戸市に対しても求めるべきだと、今こそ求めるときだと思うんですが、その点いかがですか。

○**梅永交通局副局長**　市バス事業に対しての一般会計からの支援、繰入れということでございます。これまでも申し上げてきてございますけれども、市バス事業、こちら地方公営企業法の趣旨にのっとりまして、経営上の収入をもってまず費用を補う独立採算制、これが基本でございます。そういう中におきましても、代替の手段のない市民生活に不可欠な路線でございますとか、福祉・観光といったような行政目的、そういった施設へのアクセスを担う路線。そういったものに関しましては、公益性の観点から、一般会計からこれまでも経営改善促進補助という形での支援をいただいているところでございます。それも単にいただくということではなくて、やはり交通局として、最大限、経営の効率化、経営改善を図った上で必要なものということでいただいておるところでございます。

やはり地方公営企業法の趣旨、独立採算制ということを考えますと、そういった形で一定の経営改善をした上で、一般会計から支援をいただくということになろうかというふうに思っております。

○**分科員**（朝倉えつ子）　梅永さんがおっしゃったみたいに、可能だと。必要な改善をやってもなお、やっぱりその改善だけでは駄目なところにおいては、一般会計とか特別会計において負担を、繰入れができるというのが地方公営企業法の17条ですよね、２で書いてあるんですよね。やっぱり先ほどの経営の基本原則でも、そもそもが目的は、本来の目的は公共の福祉の増進ですから、この立場でやっぱり頑張るために、経営改善を一生懸命やってもできない部分はちゃんと求めるというのはあるわけじゃないですか。だから、コロナ禍でも、本当に収入が落ち込んだときには、これでもって補塡があったわけですよね。だから、今こそ本当に公営の意義・役割、民間では解決が困難となる課題の解決に率先して答えようとするところに、まずはそのとき、審議会でも答申をされて、まちづくりへの寄与とか、高齢者の社会参画の貢献とか、福祉的配慮とか、市民の足の確保というのが審議会でも言われています。民間にはない公営交通の役割を発揮するんだというふうにこのときにも言われてるんですけど、やっぱりその立場で市に繰入れを求めるべきではないですか。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

我々が今取り組んでおります路線の見直しを含めた需給バランスを取ろうとしている件ですけども、これは以前にもお話ししたかもしれませんけども、やっぱり２つの面がございます。

１つは、経営基盤、これが今脆弱でございますので、それを効率化することによって、持続的に今後も経営が続けていけるように、ネットワークが守っていけるようにするというのが１つでございます。

もう一つは、やはり今後、運転士の確保が非常に難しくなってくる。これは全国的に大型２種の免許を持っておられる方が減ってまいりますので、その方の取り合い、要するに、それをトラ

ック業界とバス業界等々で取り合うという状況が今後生まれてまいります。そうなったときに、突然、我々が、ちょっとここは運休させてもらいますとか、何も手を打ってなければここを見直させてもらいますというような、本当にふだん利用されている方からすると、いきなりそんなことということになりかねない。それを我々は当然避けていきたいと思いますし、神戸市の持つこの強みといいますか、鉄道網が充実していて、我々がいてて、また、民間のバス業者もいらっしゃるという、これを最大限に生かすことによって、そういう事態を何とか避けて、市民の皆様方、また、福祉であったり、利便性であったり、高齢者の方であったり、そういった方の足を守るために本当に皆さんに怒られながらも取り組んでいるんだということをぜひ御理解いただきたいと思います。

○**分科員**（朝倉えつ子）　市民の皆さんが怒っているのは、生活ができない、暮らしていけなくなると言って怒ってるわけですよね。

経営改善促進補助、運転手の確保のことはもうちょっと後で聞くんですけど、経営改善促進補助についても、令和６年度から、経営安定化ではなく、徹底した経営改善に取り組むことを前提として、支援額を固定化したと、固定化すると。結局この間、ずっと年々減額をされていると。これだって、減額するなときちんと求めるべきではないですか。そういう立場で頑張るべきじゃないですか。

○**梅永交通局副局長**　経営改善促進補助の支援でございますけれども、こちら６年度から金額としての固定化というのは確かにやってございます。ただ、こちらは経営安定化という観点からということでございまして、徹底した経営改善に取り組んだ上でというのは、先ほど私申し上げましたように、全て運営が赤だからということではなくて、その赤をできるだけ減らす。経営の効率化なりを図っていくということを、やはり努力をした上で、それでもやはり補えない。その部分についていただくということでございますので、この部分に関しましては、別に令和６年度からの固定化でそういう徹底した経営改善ということではなくて、これまでいただいてきた経営改善促進補助、この支援に関しても、やはり経営改善というのは一定の前提の下で、それでも足らない部分でいただいてきたという認識でございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　減便も、再編も、兵庫・長田も含めてされていると。本数は減っているけれども、路線そのもの、赤字の路線というのは増えているんですよね。やっぱり市民の立場で神戸市に対して、経営改善、徹底的にやってと言われましたけど、やっぱり公共の福祉増進の立場から言ったら、やっぱり減便・廃止とか運賃値上げじゃなくて、まずは今の路線を維持するために、神戸市に対してきちんと求めるべきだと思うんですけど、これは求めてるんですか。

○**梅永交通局副局長**　今の路線を維持ということにつきましては、先ほど局長答弁もありましたけれども、あくまで収支という観点だけではなく、運転士なり車両等を含めた限られた資源を今後適正に配分していかなければ、持続的な市バスの路線網というのは維持できないという観点も含めて、今、需給バランスに応じて路線を見直していかなければ、その維持というのはできないという観点でございます。ですので、あくまで需給バランスを見ながら、当然、空白地、交通の空白地をつくらないというそういう基本的な考え方の下で、今、路線の見直し、減便等をさせていただいている中で、それをやった上で、なおかつ運営、やっぱり交通局だけでは、努力だけでは補えないという公共性の観点からいただいているところが経営改善促進補助ということでございますので、必要な支援については、我々側から一般会計のほうには求めていっているというところでございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　路線の再編をやった後というのが、そもそも考え方がおかしいと私は言ってるんですよ。公営交通というのは、市民の福祉増進、公共の福祉増進、向上ですから、暮らし向上ということ、福祉向上ということですから、路線の減便・廃止のための再編ではなくて、まず、維持をするために、神戸市に対してもきちんと経営が大変だったら求めるというのが筋ではないんですか。

○**梅永交通局副局長**　路線の維持ということに関しては、今現在ということではなく、やはり持続的に維持をしていく。そういったような考え方でやっていかなければ、これが持続的に続かないような形での路線維持というのは、福祉の増進にはつながらないというふうに考えてございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　結局、減便・廃止では、乗客数も減るし、ますます維持できないという状況に私はなると思います。やっぱり交通局のやっぱり公共の福祉、公営交通をやっぱりちゃんときちんと存続をさせる、守る、市民の足を守るという立場で本当に今頑張るべきだというふうに思うんですが、例えば、アメリカだとかヨーロッパでも、公営交通を、バスを無料化すると。アメリカのニューヨーク市では、マムダニ市長が誕生して、市営バスの無料化、この方はそれだけではなく、公営住宅を造るとか、公営のスーパーを造るという、本当に人の暮らし、これは権利だと、移動も権利だと。そして、重要な福祉だということで位置づけて頑張っておられるんですけれども、そういう立場でやっぱり市民福祉向上が本当に交通局の役割、目的だというふうに思いますので、市長部局に対しても毅然とやっぱり要求をすべきだと、頑張っていただきたいというふうに思います。そして、局としても、さらなる繰入れを求めて、これ以上の減便・廃止はやめて、市民の足を守る、市民の足である市バス路線を守り、充実をさせるためにこそ力を尽くすのが交通の役割だということを求めて、次、市バスの運転手の確保の問題について質問いたします。

　昔は神戸市バスの運転手の給与が、他の政令市との比較でもちょっと若干高いということもあったようですけれども、決算資料を見ますと、今は政令市の平均よりも低い処遇となっています。これはやっぱり赤字で経営が厳しいことを理由に、交通局独自に給与の１割カット、10％カットを行っているということがあるからではないでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　今、職員の給与の10％カットのことについてでございます。

　こちらにつきましては、確かに一時期、他都市等とも比べましても、我々交通局の現業職員の給与が他と比べても高いという状況もございまして、一定の給与削減というものをさせていただいているという状況でございます。今現在、他の政令市と比べて大きく高いかという状況かと言われると、今はそういう状況ではございませんけれども、先ほど来申し上げておりますように、市バスの事業が非常に厳しいという状況の中で、今、市民の方にも路線の見直し、減便ということで御協力を求めていただいている状況でございますので、今のこの状況下でそういった10％のカット、これを処遇をまた改善するというのを、今の時点でできるかというと、それは非常に難しいのではないかなというふうに考えてございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　本当に高い状況にはないと。今、市バスの運転手不足が全国的に課題だと。交通局としても、すぐではないけれども、10年後を見据えたら課題だというふうにおっしゃるわけですけど、市バス運転手の方のお話では、人材確保はモチベーション向上が不可欠だと。10％カットする企業は選ばれないということです。

　55歳昇給停止、60歳以上の給与削減など、やっぱり将来にわたって安心して働き続けられる職場かということも、やっぱり選択肢の中で非常に問われていると、不安を招く要因になっている

というふうに言われます。これについても審議会の答申でも、多くの業界が処遇改善、賃上げが行われ、人材確保に注力している現状を十分に踏まえ、これまでのような賃金カットを前提とした給与体系は、安定的な人材確保の観点から致命的という指摘もされています。やっぱり給与カット、10％カットはやめて、人材確保するために処遇改善に取り組むべきではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　すみません、繰り返しの答弁になりますけれども、当然、人事院勧告等に伴っての処遇の改善というか、改定というものは当然我々も行ってございます。ただ、先ほど申し上げましたように、今現在、非常に市バスの事業、市民の方々に御協力・御負担をかけて、御不便をおかけしながら進めていっている状況の中で、今行っているカットというものをすぐに戻す、今すぐに現時点で戻すということは非常に難しいというふうに考えてございます。

やはり、実際に職員のモチベーション、そういったものを上げるということにつきましては、今日午前中の答弁、御質疑にもございましたけれども、やはり非常に重要というふうに考えてございます。そのことに関しましては、やはり我々交通局としては、やっぱり職務・職責に応じて役割を果たした職員がちゃんと給与面でもステップアップが図れる。人事の面でもステップアップが図れるといったような形での人事給与制度改革、これに取り組んでいっているところでございます。単に年齢序列ということではなくて、頑張ればポストも、また給与のほうも上がっていく、そういったような人事給与制度改革を進めることで、職員のモチベーション向上は図っていきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　頑張れば上がるというのは、入られたら、そういった方にはそう言えるかもしれないんですけど、今これまでも交通局が、10年後までに大量退職者が出るということを想定して、昨年から養成枠というのも募集も始められているんですけれども、なかなかその規模も私は少ないなと思っているのですが、追いつかない状況じゃないかなと。それで、令和６年度に改善基準告示違反が389件、令和７年度でも157件あったと。主には急な欠員による代替勤務だったというふうに御答弁されているんですけども、こういう本当にぎりぎりの状況は改善されているんでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　改善基準告示の件で御質問頂戴をいたしました。

昨年度、改善基準告示を満たさなかった案件というのは157件ございましたけれども、その１年前と比べると６割減ったということでございます。

この辺りですけれども、営業所における労務管理、さらにしっかり徹底をしようということに重点的に取組を進めてまいりました。特に、勤務間インターバル、前の日の勤務が終わってから次の日の勤務が始まるまで９時間確保しましょうと。これが国から示されているわけですけれども、確実にできているのか。１日の拘束時間上限はこの時間ですとか、あるいは連続して運転できる時間はここだといったようなことを重点的に確認を行ってきたという、そういう結果でございます。

ただ、その改善基準告示そのものが少し複雑だということもございます。例えば、出勤時間から24時間単位で休んだ時間とか、拘束時間というものを管理をしなければいけないというようなこともあります。

突発的な欠務、例えば、誰かが体調不良で今朝突然休むというようなことがありますれば、当然ながらそれを理由にバスを運休させるわけにはまいりませんので、その代わりの者が必要だと。当然ながらふだんからそういった突発的な状況に備えて、その代務ができる人間というのは一定

確保しておりますけれども、例えば、さらに確保している代務者の範囲を超えてさらにそれが拡大をしてしまったような場合というのは、どうしても行ってもらうというようなことがあったり、あるいは、事後的にそういったところを満たせていなかったというようなところは出てきているのも事実でございます。

ただ、これは、事前チェック、事後チェック、しっかり進めてきてございますので、現時点ではもう20件ほど、20件余りぐらいまで減ってきてございます。ただ、発生はしているのは事実でございますので、これはゼロに向けてしっかり取組を進めていく。先ほど来委員からも御指摘いただいておりますとおり、我々もやはり市バスの運転を担ってくれる人材、担ってくださる人材というのをぜひ確保したいというふうに思ってございます。御紹介いただきました養成枠もまさにその取組の１つでございます。こういったような形でしっかり人員を充足させて、それが最終的に改善基準告示のところにも効果を発揮していくだろうというふうには、我々そういうふうに思っておりますので、人材確保にも今後しっかり、また引き続きですけれども、取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（朝倉えつ子）　今年20件ほどとおっしゃいましたかね、私もちょっと聞いて、８月末までで24件ということで、減ったとはいえ、なくなっていないと。複雑だとおっしゃったんですけど、これをやっぱりちゃんとやろうということで国も改定をしてきたわけですけど、現場からは、一定の職員がやっぱりかなり時間外勤務をしているということで、休暇取得者の代務も必要で、それもやっぱり時間外勤務が発生する要因になっているというふうに言われています。

審議会の答申でも、ゆゆしき事態だということで指摘がされて、やっぱり少なくなってもあるというのはやっぱり駄目なわけですよね。このままでよいということではないですよね。やっぱり早急な対策が必要なんですけれども、先ほど来、他会派の質疑の答弁の中で、やっぱり人材確保も広い視野だと、新しい視野だとかおっしゃいましたかね。やっぱり賃上げで処遇を改善してやるということが、私は求められていると思うんですけれども、いかがでしょうか。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

この改善基準告示違反というのは、委員おっしゃるように絶対あってはならないと、私も認識しておるところでございます。

今、児玉も答弁いたしましたけれども、大体２週間に１回、定例の会議を持っておりまして、運用改善会議という命名をしておりますけども、この会議の中で必ず改善基準告知違反の件数を報告させております。我々のほうでそれは管理しております。

なぜこれが起こるかといいますと、先ほどるる御説明しましたけども、１つは、代務に入るメンバーが限られているというのが、それが今先生が御指摘いただいた、非常に長い超勤時間になっているというのとイコールの話なんですけど、それは当然三六協定がございますので、その三六協定を守るということも我々非常に大事でございますので、今、１つは、運行管理者が、この人を充てると改善基準告示に違反してしまうな、この仕業からこの仕業に渡らせると違反になるなという、そういうことをチェックリストで設けまして、この仕業からこの仕業に渡らせないというようなことでまず件数を減らしていくことと、それから、やり手、やっていただける方の、要するに分母をもっと増やせということを現場にも指示しておりまして、それに今現在、取り組んでおるところでございますので、処遇改善というお話ございましたけれども、我々としては我々の取り組み方で、改善基準告示違反、これをゼロにしてまいりたいと、こう考えております。

○**分科員**（朝倉えつ子）　本当に改善基準告示というのが必要なインターバルを取るということ

で、民間のやっぱり交通事業者でもやっぱり市内というか、近場からなかなか人が集められなくて困っているということと、局長が今おっしゃったのと、そうだと思うんですけど、例えば、本会議でも前田委員が言いましたけど、例えば、東京だけじゃなくて、今回、金沢なんかでもやっぱり県外・市外からバス運転手を呼び込んでいくために、住宅移住支援金だとか、宿舎借り上げの補助金なんかを出してやろうと。横浜なんかでも、やっぱり改善基準告示、この改善があるから頑張って運転手を集めるんだということを頑張ってやられてるんですけれども。やっぱり賃上げも、そして、こうした支援も、今の交通局の経営改善、いろんな努力されて、市民負担も強いながらなんですけど、そこは違うと思うんですが、改善でき切れないところは、やっぱり神戸市に対してきちんと財源を求めると。公営交通の役割というのはやっぱり、繰り返しますけど、市民福祉の向上ですし、財源が足りなければ公営企業法の17条に照らして、きちんと市に財政を、強化を求めること。経営改善促進補助も減額ではなく全額を求めていくこと。安定的な市バス運転手の確保と市バスの路線を維持するためにも、財源を求めることを強く求めて質問を終わります。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、川口委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（川口まさる）　よろしくお願いいたします。令和７年度決算に関連して質疑いたします。

まず、令和７年度決算説明書の44ページ、神戸市高速鉄道事業会計決算書の「企業債及び一時借入金の概況」には当年度借入高として、およそ128億円が計上されており、当年度末残高は1,652億円となっています。

鉄道事業を運営維持するためには、施設や設備の更新などに多額の投資が必要なので、常態的に大規模な企業債残高を抱えることになりやすいものと受け止めています。

その上で、このような設備産業の性質によって、高速鉄道事業会計は金利の影響を大きく受けると考えています。

ここ数年において金利は上昇してきており、今後さらなる金利上昇のリスクもある中、神戸市一般会計においては、令和５年度以降、20年債や30年債を発行しておらず、年限の短期化が見られました。

そこで、交通局においては、今後の金利変動による資金調達コストをどのように見込んでいて、投資計画や償還計画においてどのような戦略を立てているのかお伺いいたします。また、年限を分散させるなどの金利上昇リスクの軽減手法については検討していますでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　今、委員御指摘されましたとおり、近年の金利上昇という影響を受けまして、特に鉄道等、投資多い事業でございます。今後、新規の発行でございますとか、借換え時期の調達金利が上がるということを考えますと、支払利息の増加などによって今後の経営の圧迫要因の１つになるというふうに我々認識してございます。

これまで企業債の発行の方法、また償還年限、これにつきましては、交通局単独ではなくて、全市の資金調達を担っております行財政局とも相談をしながら、意見交換をしながら決定をしてきたところでございます。そういう中で、かつての低金利の環境下は、超長期、30年債といったものを中心に基本として発行していましたけれども、ここ最近のやはり中長期と短期の金利差が大きくなってきたという中で、やはり比較的低金利で安定して調達可能であったということもありまして、ここのところは短期債の５年債による企業債の発行というのを我々交通局でもやっておったところでございます。

ただ、今の金利の上昇局面が続いている中、しかも先行きが不透明という状況でございますので、やはり我々交通局といたしましても、金利の変動リスク、それは分散していかないといけないというふうに考えてございます。そのためには、やはり長期債の発行も今後は少し視野に入れつつ、交通局としましても、低利かつ安定的に資金の調達が図れるような形で資金調達をしていきたいというふうに思ってございます。

なかなか我々で金利の動向の見通しを立てると非常に難しい面もございますけれども、やっぱり世界経済、金融市場の動向、これを注視しながら、行財との連携を取って、交通局にとって最も有利な条件下での資金調達、リスク分散も含めて考えてまいりたいというふうに思います。

○**分科員**（川口まさる）　ありがとうございます。金利の見通しを立てるのは、それは難しいです。長期債を今後視野に入れていくということで、今後考えていくという御答弁だったと思うんですけど。総務省が告示している地方債同意基準によると、「建設改良費等に係る公営企業債の償還年限は、公営企業債を財源として建設又は改良しようとする施設の耐用年数等の範囲内」とされています。

そこで、耐用年数について、減価償却資産の耐用年数等に係る省令の別表第１に当たってみました。すると、例えば、鉄道業用または軌道業用の建築物について、木製の枕木は８年となっている一方で、コンクリート製や金属製だと20年となっていました。ほかには、例えば、分岐器は15年、信号機は30年など、鉄道事業に関わる減価償却資産の多くは耐用年数15年以上でした。他方で、決算説明書67ページ、68ページの部分、企業債明細によると、高速鉄道事業会計において、令和７年度に起債した企業債の償還期間は全て５年でした。５年後の借換えが前提となっているように見受けられますが、令和７年度において、将来の金利変動リスクは既に検討したものと受け止めてよいでしょうか。

○**梅永交通局副局長**　先ほど申し上げましたように、今時点で少し、比較的低金利であるということで、短期債、５年債の借換えという形で、今、計画的には立てていたところでございます。ただ、委員のほうから御指摘ありますように、いわゆる金利上昇、今していますので、そこのリスクをどこまで見た上でできているかというところについては、まず、今はちょっと比較的安く安定的にという観点から、５年債での計画を立てているところでございますので、まさに今非常に金利が上昇している、５年後になれば、言わば今の５年債よりも、次借り換えるときにはさらに長期債よりも高くなっているという、そういうレベルの急な上がり方というのも見受けられますので、その辺は少し今後の発行に当たっては、十分リスクを勘案して、行財と意見交換しながらやっていきたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（川口まさる）　分かりました。例えば、耐用年数15年の資産を買うために、年限15年で起債すれば、その時点で支払う金利は確定します。順イールドの場合は、その時点での５年債よりも高い金利を支払うことにはなります。他方で、５年ごとに借り換える戦略を取った場合は、順イールドであれば、少なくとも最初の５年は比較的低金利となります。ただし、その後の金利変動によって支払総額が変化します。

仮に将来において、金利が上昇していた場合に、金利負担が増加するので、金利変動リスクを取ることになります。常に長期債が有利とは限りませんし、将来の金利は予測不能です。ただ、金利上昇傾向の中、年限の短期化を選択すると、リスクを増幅してしまいかねないと心配しております。現にこの７年度決算において、決算説明資料の中では全て５年債で起債されていましたので、今後、その金利の変動リスクというのも御認識いただくようにお願いいたします。

続いてですが、テーマをちょっと変えます。神戸市営交通事業経営計画2030の８ページには、「投資規模の適正化」として、「安全確保を最優先としつつ、全ての設備投資について費用対効果を検証し、優先順位づけを行うことで、身の丈に合った投資規模への抑制を徹底します」と記載されています。費用対効果は極めて重要な視点であり、優先順位づけも必要だと思います。しかし、「身の丈に合った投資規模への抑制を徹底します」だと、投資の抑制自体を目的化しているようにも読めます。仮に、投資の抑制が事業規模の縮小につながり、さらに乗客が減少するという縮小均衡に陥れば、結局、将来的には事業が継続できません。極めて厳しい経営状況にあっても、単に投資額を抑えればよいのではなく、一定の基準に基づいて必要な投資と抑制すべき投資を見極めていくべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○**城南交通局長**　お答えいたします。

御指摘いただきましたように、厳しい経営状況であったとしましても、単に投資額を抑えればよいというものではなくて、必要な投資と抑制すべき投資、これを見極めて選択と集中、これを図ることが重要であるということは認識しております。

経営計画2030では、この５年間を再建・体力回復期として位置づけておりまして、まずは経営基盤の立て直しを図ることを最優先としたところでございます。

そのため、設備投資に関しましては、身の丈に合ったという投資規模への抑制を徹底するという表現を取らせていただきました。この身の丈に合った投資とは、当然、安全確保、これを最優先とした上で、将来の乗車人員や収入規模、これを踏まえた上で、個々の設備投資の必要性や費用対効果を、これを見極めて、優先順位をつけて行っていこうというものでございまして、単に投資を一律に削減するという趣旨ではございません。

その上で、安全性を確保しながら、既存設備の延命化を図っていくとともに、設備の統廃合、ダウンサイジング、省力化・省エネ化、こういったことに取り組みまして、投資額、そして、ランニングコスト、これを抑制して、将来の負担の軽減につなげていくという、こういう手法、考え方でございます。

現在、再建・体力回復期にございますので、今後もこの基本的な考え方に基づきまして、その上で優先順位をつけて、持続可能な経営基盤の構築に取り組んでまいりたいと、こう考えております。

○**分科員**（川口まさる）　ビジネス一般において、売上げの減少に対応してコストを圧縮するのは当然です。しかし、将来への成長投資を削ってしまうと、短期的には収益性が改善したとしても、結局、将来的には事業の継続性が低下してしまいます。

他方で、外部要因によって需要が低迷した場合には、過剰な設備を整理する思い切った判断も求められます。人口減少など、今、我々が直面している問題は、神戸市交通局においてコントロールする余地がありません。その意味で、自然災害に近いものです。公営交通において、人口減少を所与のものとして受け入れた上で、どこかで線を引いて撤退を決断しなければならない場面はこれからも生じ得ると思います。さらなる投資を行うのか、抑制に転換するのか、どのような基準で判断するのか、特に資産を圧縮する過程においては、具体的な基準を持っておいたほうがよいと思います。こういった基準は市民に対する説明においても必要になると思います。よろしくお願いします。

続いて、再質問に移ります。路線見直しについて、客観的なベンチマークについてお伺いいたします。

令和７年度には、自動車事業において、東灘・灘エリアの路線見直しが行われています。このテーマについての陳情に対して交通局は、「キロ当たりの乗車人員」の改善を運行の効率化の成果を示す指標として紹介してきました。

そこでまず、「キロ当たりの乗車人員」という値はどのような計算式で算出しているのでしょうか。また、なぜこれを路線見直しの成果を評価するベンチマークとして用いているのでしょうか。「キロ当たりの乗車人員」という値の意味について御説明をお願いします。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　バスを１日走らせる、このエリアで走らせるというそういうトータルの営業運行キロでございます。これがございます。一方で、その日に御利用いただいたお客様というのもいらっしゃる。これを実際に１キロ当たり、このバスが一体何人を運べたのかということを平均的に出したというものがキロ当たりの輸送人員と、こういうようなことになるわけですけれども、これは路線ごとの生産性を示す値だというふうに我々捉えてございます。この生産性でございますので、実施の前後でありますとか、あるいはほかのエリアとの比較ができるというような、そういう性格のものだというふうに考えてございます。

○**分科員**（川口まさる）　分子と分母を端的に表現できますか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　恐れ入ります。トータルで投入した経営資源に対してどれだけ輸送ができたのかということでございますので、実際には、実は１人当たりどのぐらいの距離を乗っていただいたかというようなところも要素に入ってくるわけでございますけれども、バスが１キロ走った中で何人乗っていただいたのかということを算出をしておるという、そういうような性格のものでございます。その中には、実際に１キロ、お客様お一人がどのぐらい乗っていただいたのかというようなことも要素としては入ってくるということでございます。

○**分科員**（川口まさる）　今の話だと、分母は営業距離で明らかだと思うんですよね。分子の部分について、ちょっと明らかにしてほしいんですけど、乗った人なのか、人掛ける乗ったキロメートルという状態になっているのか。分子の値についてちょっと明確にしていただけますでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　お客様お一人当たり御乗車キロが違いますので、それを平準化したというようなものを用いているというような考え方でございます。ですので、すみません、ちょっと分かりにくくて大変恐縮なんですけれども、バスが１キロ走る間に、言うなればトータルのお客様の数とトータルで走った距離というのがあるわけですけれども、そのトータルで走っている中で１キロをどれだけ運んだかと。ちょっとまた改めてちょっと別の機会にしっかり資料で御説明させていただければと思います。

○**分科員**（川口まさる）　分子の値が、人なのか、人掛けるキロメートルなのかで、意味が大分変わってくると私は思ってまして。これ事前に聞いてはいたんですけど、そういうことであればしようがないですね。

乗客の移動距離というのは、２タッチデータで取れているはずなんですね。路線の見直し自体に異議を唱えるわけではないんですけれども、指標については慎重に吟味していただいたほうがいいかなと思っております。市民に対する――路線見直しに当たって、説明する場面においても、客観的なデータ、基準というのを示した上で説明すべきだと私は思っています。どういった値で、どういった根拠に基づいて算出した値で、説明するのかというのは、そういった路線見直しに当たっても、市民に対する説明に当たっても、大分重要になってくると思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

次に、あわはら委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（あわはら富夫）　それでは、15分ですので、２点だけ質問させていただきたいと思います。

１つは、もう朝からずっと議論になっているバス路線の見直しにおける問題です。私のほうからは、障害者への配慮という視点で質問させていただきたいと思います。

しあわせの村にある各福祉施設を利用されている方から、今回提案のあった内容について、実はもういろいろお話を聞かせていただきました。その後、共産党さんと一緒になって交通局に当事者家族の実際の声や要望書を提出させていただきました。その後も障害団体の家族会等を中心にいろんな申入れがあったというふうに聞いております。

今回の見直し案で、120路線、これは残すということがその配慮だというふうに聞きましたし、それから、66についても、その内容を含んでいただいたということで、お答えは、本会議とか、先ほどもいろいろいただいたんですが、障害者のどの辺のところを配慮したのか。そういうことで変更したんだというその中身について、ちょっとお答えいただきたいと思います。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今回、これまで御答弁申し上げている中で、名谷駅としあわせの村を結ぶ120系統について、福祉的対応ということで、１日５往復の便を維持させていただく方向で今考えを進めさせていただいてございます。

これは、しあわせの村というのは、本市の総合福祉ゾーンという位置づけでもございますので、これは福祉局と連携をして、しあわせの村の中の障害者福祉施設の方々、あるいは高齢者福祉施設の方々と個別に訪問してヒアリングをさせていただくという中で、実際にこういうルートが変わった場合、通所のためのルートが、例えば、名谷駅から妙法寺駅乗換えに変わった場合どうですかと、こういうような聞き方をさせていただいたわけです。一定の方々は、これはしっかり情報さえ伝えればできますよというようなお声がある一方で、ちょっと難しいんじゃないかと、こういうようなお声も頂戴をしたわけでございます。少し重度の知的障害をお持ちの方が日々通所されているというようなことも伺ってでございます。そういう方々の中で、なかなかふだんと環境が変わる、１回しっかり覚えたルートが変わるというのはなかなか難しいんじゃないかと。こういうことも伺った中で、我々も実際にその通所されていらっしゃる方々が御乗車の便というのがどういう状況かというのを見に行った上で、これはなかなか難しいだろうということで判断をしたというところでございます。

○**分科員**（あわはら富夫）　非常にいい判断をしていただいたなというふうに思ってます。確かに、今回の見直し、この間ずっとそうなんですけれども、２タッチでデータ、僕も２タッチデータというのは全然否定はしてないんですけど、ただ、２タッチデータでは出てこない部分というのはあると。僕らも障害者団体の方から話を聞いたときに、確かに、これからこれに乗ったら、案外空いてるんやと、空いているから乗りやすいはずだというふうに出たけれども、しかし、実は障害を持っている方がそこに乗ると、たまたまそこには高校生の時間帯と一緒になっちゃうと。そうなるともう耐えられないと。確かに空間はあるんやけど、そういうざわめきだとか、そういう人混みが耐えられないというふうなお話を聞いて、ああそうなんかと、そういう視点も要るんやなというのは、僕らも初めてそういう形で知ったんですけれども、２タッチデータではなかなか測れない部分の障害を持っている方だとか、多分、高齢者の中にもそういう方もいらっしゃると思うんですけれども、その辺をちゃんと配慮していく。当事者の声が交通局のほうにきちんと届

いていくような、そういう市民との話合いだとか、コンタクトだとか、そういうのをちょっと多彩に取っていただきたいと。得てして自治会とか、そういうところとまず話をして、婦人会と話をしてというふうになりがちなんですけれども、実際にやっぱり利用されている方の声をつかむ努力というのが必要なのかなというふうに思いました。

実際、交通局はもう地下鉄事業では、実際に障害を持っている方たちの当事者の声をできるだけ入れて駅舎のいろんな改善だとかというのが始まってるわけですから、この見直しにもそういう視点をきちっと取り入れていただきたいなというふうに思うんですが、その辺どうでしょうか。

○**児玉交通局副局長兼自動車部長**　今回のようなしあわせの村という場所特性、これは非常に特徴的な場所であったというふうに感じてございます。いろんな施設だったり、いろんな企業・学校、あるいは住宅というものが市内に混在しているわけでございますけれども、総合福祉ゾーンという意味でかなり特性のある地域でしたので、そういう視点で我々お話がお聞きできたということでもございます。

今、委員から御指摘をいただきましたとおり、地下鉄の分野でも、例えば、エレベーターのお話にしても、いろんな方から御意見を頂戴して、実際に使い手の方々から御意見をいただいて、それが一定形になるというようなところは、確かに実際に使ってらっしゃる方にどう使っていただけるかというのは、利用実績である２タッチデータからはなかなか測れないという部分はありますので、これはいろんな観点で様々お話は伺いながら、我々もなるべく判断をするのに情報が多いほうがいいというふうに考えておりますので、こういった努力は続けてまいりたいというふうに考えてございます。

○**分科員**（あわはら富夫）　よろしくお願いしたいと思います。

２番目の質問なんですが、地下鉄海岸線の問題です。前回はちょっと踏み込んで、言い過ぎたようなところあるんですけれども、令和７年度決算を見ても、やっぱり地下鉄海岸線については、例年と同様に30億円程度の赤字を計上しておられると。昨年の決算特別委員会では、もういっそのことハーバーランド以東の駅は閉鎖してみたらどうかというふうな提案をして、みんなびっくりということだったんですが、あれは別にそれができるという意味じゃなくて、それぐらい何かやらないと、この地下鉄海岸線の今の現状を打破していくということは非常に難しいんじゃないかな。

開業当初3.5万人と、乗車人員が今５万人を超えるところまで増えてきていると、これは評価をしてるんですが、当初計画８万人というラインですし、経常収支が均衡するためには、大体１日当たり12万人ということになると、誰が見てもこれはちょっとなかなか届かないなと。

今回の三菱ですかね、あの辺の人の流れでもうちょっと増えるんじゃないかという話ですけど、それもよう増えても６万ぐらいまでいったら限度かなというふうなことを考えると、次やっぱり財政収支が成り立つためにはどうしたらいいのかという、やっぱり抜本的な考え方というのを持つ必要があると思うんですね。

実は、今回提起された経営計画2030年というのを見させていただいて、これから５年間は再建・体力回復期と、これは全体の話ですけれども、再建・体力回復期で計画2030、これを見て、11ページでしたか、収支見通しというのがあって、これは高速鉄道事業の収支見通しですけれども、このグラフを見ると、累積資金不足額でどんどん増えていくと。令和17年ですか、128億まで。バスのほうは一定平行のところまで、ちょっと上向き加減のところまで減るというところに来ていると――の計画やと。だからこの計画に行くと、もうどんどん底のほうに行って、上に向

くという方向が全然見えないんですよ。その辺、何かやっぱり見通しが見えるための次の一手というのが何か必要だと思うんですが、その辺はどういうふうに考えておられるのかお聞かせ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。

地下鉄高速鉄道全体のお話をいただいたんですけども、まず、海岸線のほうのまずお話をさせていただきたいと思います。

海岸線の赤字の一番大きな要因は、収支構造の中で減価償却費、この占める割合が大きいという、約57％ございますので、非常にこれが悪さをしております。なぜこうなったかと言いますと、海岸線建設時に輸送規模を13万人に設定いたしまして、その13万人が運べるような設備を整えたということが、大きな償却費を抱えることになった大きな原因でございます。

これまで海岸線の収支改善に関しましては、これまでの経営計画2025におきましては、まず巨大な減価償却費を除いたランニング収支、まずこれの黒字化、これを目指そうということで取り組んでまいりまして、これは最終年度の１年前、2024年に達成しまして、現在は２年連続で黒字化を達成しておるところでございます。

また、昨年度までででございますけども、脱炭素事業債、これを活用しまして、いわゆる駅空調の設備の大幅なダウンサイジングを行ったり、照明のＬＥＤ化、これを進めまして、いわゆる今年の夏以降効いてまいりますけども、いわゆるランニングコスト、これの削減効果、これが期待できるような手は打ったところでございます。

今後、次の一手という話なんですけども、いわゆる赤字構造の原因というのは、海岸線もそうですし、それから、西神・山手線もそうなんですけれども、やはり減価償却費をいかに減らしていくかというところが肝でございまして、この経営計画2030におきましては、減価償却費の対営業収益比率、これを現在は60％でございますけども、まずこの５年間で53％にまで下げるという設定をしたところでございます。

この目標に向けまして、乗車人員、それから、収支の規模、これに応じた身の丈に合った投資、この視点で長期の投資計画を、これを見直しました。見直しまして、2048年度までの投資額をこれまでの計画から350億円、約17％でございますけれども、これを削減するものとしております。さらに、目的でございます減価償却費を削減するために、今後、10数年後に発生いたします車両とか――これは海岸線でございますけども、車両とか、変電所とか、信号システム、こういった大型設備の更新時期に合わせまして適正な規模にダウンサイジングする計画でございまして、現在、外部の知見も活用しながら検討を進めておるところでございます。

こういった中で、今、海岸線には３か所変電所がございますけれども、これがもっと減らせられないかとか、車両に関しては、大体40年で更新するんですけども、それをもっと延命化できないかとか、こういったことも含めまして、一部フィールド試験を進めておるところでございます。こういった取組に合わせまして、増収のほうもしっかりやって、そして、法令点検に関する点検周期の見直しとか、駅務遠隔システム、これは当然、海岸線も入りますし、全線入りますので、こういった導入に伴う効率化、これに取り組むことで収支の改善を図ってまいりたいと、こう考えております。

○**分科員**（あわはら富夫）　今の答弁をお聞かせいただいたら、2030年までのこの計画を超えて、今言われたのは、2048年というのは１つのめどにして、減価償却の率を下げていって、下げていけば成り立つ可能性はあるというようなことで受け取らせていただいていいのか。減価償却費と

いうのは、実際どこまで下げたら今のような、ちょっと今答弁であったかと思うんですけれども、減価償却費をどのぐらいのところまで下げればそれが見えてくるのかね。

１つは、確かにランニングコスト、海岸線ですけども、ランニングコストを黒字にしたと、これは１つだと思うんですけど、その次の手が減価償却費を、これはトータルですけど、トータルとして減価償却費をこれぐらいまで下げたら、そのめどが出てくるというふうに今言われたんですけど、実際どれぐらいのパーセンテージまで下げたらいいのか。それはどういうふうに試算されているのかちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○**城南交通局長**　今現在持っております計画は、60％を53％までに下げるという、そういう目標、これは５年間の目標でございますけど、この先についてはもうちょっとお時間いただけますでしょうか。

○**分科員**（あわはら富夫）　何となくその方向性というのをそういうふうに見いだしているというふうに理解していいということでしょうか。

やっぱり見えたものに、それをしていただかないと、本当にこのままこれをずっと抱え続けていったらどうなるんだろうかとか。最後、今は資金手当ができてますから何とかいけると思うんですけど、資金が手当できないという状態になったときには大変なことになると思いますので、その辺もう１つ目に見えて、我々にやっぱり展望を示していただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

○**主査**（前田あきら）　御苦労さまでした。

以上で、交通局関係の質疑は終了いたしました。

当局どうも御苦労さまでした。

○**主査**（前田あきら）　以上で本日の日程は全部終了いたしました。長時間の審査お疲れさまでした。

次回は、９月28日午前10時より、28階第４委員会室において、建設局関係の審査を行いますので、よろしくお願いいたします。

本日はこれをもって閉会いたします。

（午後３時56分閉会）