

## ■第 15 回神戸市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

【開催日時】 令和 7 年 12 月 4 日（木）14:00～16:00

【開催場所】 神戸国際会館セミナーハウス 9 階 大会場

【出席者】 委員 32 名（欠席 6 名）

【議事（主な意見交換の内容）】

### 議事（１）地域間幹線系統補助に伴う神戸市地域公共交通計画の変更

＜事務局より、資料 3 と 4 について説明＞

（意見なし）

### 議事（２）神戸市地域公共交通計画の進捗

＜事務局より、資料 5 と 6 と 8 について説明＞

＜各交通事業者より、資料 9 について説明＞

○神戸大学 織田澤委員

- ・資料 6 について、市民満足度がかなり低下している。北区、西区、長田区の評価が低いという説明だったが、経年的に下がってきていることに対して考えられる理由があれば説明していただきたい。

○事務局

- ・北区と西区は毎年低い傾向にある。今回低くなった長田区は市バスの路線再編が影響しているのではないかと考えている。それ以外についても様々な要素があり、何が決め手かは把握しきれていない。今後、交通モード別の満足度を把握するなどして分析していきたい。

○神戸大学 小谷委員

- ・区別の傾向と経年的な変化は分けて分析していただきたい。調査方法は一緒か。

○事務局

- ・調査方法は変わっていない。
- ・2023 年、2024 年の満足度が下がっている要因として、西北神地域で路線バスの 10 路線以上の休廃止があったことも影響していると考えている。これまで子どもたちが利用していた路線バスが休止になり、保護者が困ったという新聞報道もあった。その路線は貸切バスで代替する措置をしたが、そういったことが複数の地域で行われたことが影響しているのではないかと考えている。

○神戸大学 小谷委員

- ・今後の対策に活かしていただきたい。

### 議事（３）神戸市地域公共交通計画の改定

＜事務局より、資料 10 について説明＞

○神戸大学 織田澤委員

- ・資料 10 の 43 ページの現状・課題を拝見して、運転士不足が喫緊の課題だと思っている。事業者の方がそれぞれ工夫をされて、採用の活動をされているという話があったが、なかなか人が集まらない理由の 1 つとして、不規則な勤務体系が課題だと聞いたことがある。例えば、大阪府下の事業者では、勤務時間帯をある程度限定して採用するといった、様々な工夫をされていると聞いたことがある。事業者がどういう工夫をされているか、もし可能であれば共有していく方がよい。また、そういう取り組みに対して市がサポートできることがあるのか。事業者として、何かお考えがあれば伺いたい。

○神姫バス 生田委員

- ・当社でも運転士不足は非常に深刻な状況であり、精力的に力を入れている。働き方に関しては、他社でもやっているかもしれないが、いろいろとバリエーションを設けて採用活動をしている。例えば、平日限定の乗務、路線を限定した乗務など。給与体系の差は出てくるが、女性を含め、また、第二の人生の中で選択してもらえるように、様々な選択肢を持って採用活動をしている。また、二種免許の取得については会社が全額負担するなど、入社後のサポートにも力を入れている。
- ・若い方の採用として、SNS を活用している。現役運転手が出演して、仕事内容をイメージできるように現場で働いている様子などを積極的に発信している。

○事務局

- ・行政としてできることは、各社の取り組みの情報発信のサポートや、活性化協議会を使った PR などと考えている。

○神戸大学 正司委員

- ・人手不足に対していろいろなことをされている。特に環境整備が大切であり、余力があるときに投資しないと大変なことになると思っている。事態が悪化する前に、業界全体で動く必要があるだろう。
- ・5 年後に向けた課題は資料 10 の 43 ページに掲載されているものでよいと思うが、5 年間ですぐに顕在化しなくても 10 年後、20 年後に大変になりそうな課題が結構あるのではないかと。例えば、郊外部の鉄道の維持について、そのうち郊外部だけの問題ではなくなる。特に、安全安心を高水準で維持することができるような更新投資がどこまでで

きるのか。30 秒単位、15 秒単位で動いているダイヤが維持できるのか。そこまで守らなくてよいという議論もきくが、そうではなく、それが維持されているからこそ公共交通をみんなが安心して使っている。人が集まり、そこで生活するという都市の持続可能性という意味で、みんなが安心して生活するためにはそういった高質な公共交通が不可欠である。安心して移動できる環境の整備について、ユニバーサルデザインやバリアフリーだけではなく、もっと大きな意味があると思う。それを維持するための設備更新について、事業者と市民と行政が協力しながら、どう効率的に費用を負担していくかを今から考えていくべきであり、そういう視点が入ればよいと思っている。

○神戸大学 小谷委員

- ・需要自体が確実に減るため、公共交通を採算性だけで論じることが都市部でもなかなか難しくなる。上下分離などの制度を入れていかないと支えていけない地域が出てくる可能性もある。いろいろな選択肢を考えながら進めていく必要がある。

○近畿大学 毛海委員

- ・資料 10 の 43 ページに掲載されている課題に過不足はないと考えている。ただし、交通全般、西北神関連、拠点関連、観光関連の 4 つに課題が分類されているが、大きくくりである交通全般の中に西北神関連、拠点関連、観光関連が入っているとも理解できる。
- ・公共交通の利用促進、利便性向上について、資料 6 の市民満足度のアンケート結果からみても、満足度が向上していくことは現実的ではないと思っている。また、人口減少の中で、ただ利用を促進しても利用者が増えていくとも考えられない。公共交通への地域の人たちの理解度が重要な視点だと考えている。そういう課題をどのように解決していくかという仕組みを考えたり議論したりする場が必要ではないか。現計画の取組みの課題として挙げられていた内容について、それぞれ精査していくと解決に向けたヒントがあるのではないかとと思っている。例えば、事業者の方が SNS などを使って発信しているという話もあったが、発信だけで終わらずに、どの程度の効果があるかをお互いに情報共有できればよいと感じている。非常に苦勞されていると思うが、誰に対して SNS を発信したいかも含めて、知ってもらふことは利用促進だけではないと思っている。当然高い品質であれば高いコストがかかるが、そういう費用が負担できるかも含めて、情報共有していけることが大切だと考えている。そういったことが課題のどこに位置づけられるかを考えられればよい。

○国土交通省近畿地方整備局建政部 大利委員

- ・都市計画マスタープランの改定やまちづくりの取り組みについて共有していただいたことは非常に良かった。人口が減少していく中で、新しい需要をどう生み出すか、乗車機会を創出するか、モビリティ・マネジメントを誰に対してやっていくかが非常に重要

である中で、まちづくり側がどのような取組をしているかを共有したうえで、公共交通側の取組も考えていくべきだと思う。先ほど事業者の方から令和7年度実施予定事業を説明していただいたが、地域公共交通計画改定の枠組みの中で、まちづくりと連携して需要を生み出す事業や、行政側がそのチャレンジを後押ししたりする取組をセットにして実施事業を考えていくことも、計画の熟度を高めていく、公共交通の持続可能性につながると思う。利便性の観点だけでは、サービスレベルが下がると満足度低下につながるが、まちづくりとの連携の中で新たな需要を増やしていく取組もセットで公共交通施策である、と考えてもらえるようになれば、市民満足度も高まっていくのではないと思う。

- ・自動運転技術について、人口減少や運転手不足に対する自動運転技術の活用という考え方もある一方で、自動運転技術が進むことで自家用車の利用が増えることも想定されると、公共交通側のデメリットにもなり得るのではないかと。技術発展がすさまじい中で、行政側、事業者側ともに、5年後どうなっているかという想像力をしっかりと働かせて計画を考えていくことも非常に重要だと考えている。国土交通省都市局では、今年5月に「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集」というガイドラインを出しており、今後何年かは自動運転と手動運転が混在する過渡期がしばらく続き、その中でどういった形で自動運転を取り上げながらまちづくりを進めていくかといったことも整理している。必要に応じてご参照いただければよいと思う。

○国土交通省近畿運輸局交通政策部 大塚委員

- ・運転手不足に対して行政側が何かサポートできないかという情報共有として、バス事業者が採用した市内に引っ越してきた運転手に市営住宅の空き家を貸すといった事例がある。例えば、尼崎市では安い価格で貸していたり、別の地域では無償で貸していたりする。
- ・国土交通省としても、地域公共交通計画を実行性のある計画にアップデートしていこうという動きになっている。いくつか論点はあるが、今回強調したいことは2点。まず、しっかりデータを活用していくことが重要である。次期計画を策定するにあたっていろいろなデータを活用していくことを考えていると思うが、そのためには各事業者の方からいろいろなデータをいただくことが必要になってくると思うので、良い計画を作るためにもぜひ協力していただきたい。次に、分野横断でしっかりやっていくこと。まちづくりと連携して新しく需要を増やすという話もあったが、交通のためだけに交通に乗る人はほとんどおらず、基本的には何かのために交通に乗ることがほとんどだと思う。福祉、教育、商業といった分野としっかりと連携していく。それはデータの話も同様である。計画を具体化するにあたって目標やKPI（重要行政評価指標）を作っていくと思うが、交通の指標だけでなく、例えば高齢者の外出頻度、CO2排出量、渋滞といった他の分野のデータについても具体的に盛り込むことが必要ではないか。神戸市

内の他の部局の方も協議会に参加されているが、市全体でも横断的にチームとしてやっていただくことが重要だと思っている。

○神戸大学 小谷委員

- ・今までの計画は交通に閉じたところがあったので、福祉や健康、観光、まちづくりとの連携を積極的にアピールして、市民に公共交通の効果、存在価値、必要性をもっと理解してもらう必要がある。サポーターを増やさないと利用客も増えない。すでに事業者の方はいろいろと工夫されているが、そういう側面を出してアピールしていくことは非常に重要だと思う。

○兵庫県土木部 小崎委員

- ・兵庫県の取組状況について、担い手不足・確保策として、第二種運転免許を取得される際に、国庫補助を活用しながら県独自の補助を令和6年度から実施している。また、共創の取組みとして、国土交通省のリ・デザインの中で共創が重要だという話が出ており、また、事業者同士が共創することは難しい中で、兵庫県ではプロジェクトチームを作った。移動という観点から、福祉の移動、教育の移動といった形で、関係部局が集まって、分野ごとに誰がどう移動するか、その移動をするためにはどうしていくかを検討していきたい。担い手がいないことは、特に地方部で顕著になっており、数少ない交通資源を最大限的に活用するためには、同じ目的の移動をいかに効率的に共有して、担い手不足を解消していくかというプロジェクトを立ち上げ、12月から検討を進めていく。そういう情報も共有させていただきたい。

○神戸市交通局 児玉委員

- ・これまでは、担い手確保の話で免許取得を支援するというスキームが多かった。従前は大型二種免許を取ってからバス会社に勤めるという流れが一般的であり、免許取得費用のハードルが高いため、バスという職業がなかなか選ばれていなかった。今、フェーズが変わってきていると感じている。大型二種免許を取ったとしてもバス運転手をなかなか続け難いという傾向が出てきている。一昨日、神戸市域に係る路線バス事業者の幹部の方とお話しする機会があり、1つはカスタマーハラスメントという議題があった。バス運転手に対する利用者の理解がどこまで進んでいくか。兵庫県バス協会から車内事故防止キャンペーンの紹介があったが、これはお客様ではなく周りの一般ドライバーに対してのキャンペーンである。つまり、第三者行為によって車内事故が起これば、その責任はバス運転手が負うことが非常に多い。こういったリスクの高い仕事をこの待遇でやるのか。市バス運転手は公務員だが、残念ながら公務員でも退職をする、若年でも辞めていくということになっている。私はバス業界に長くいるが、同じドライバー

職でもバスではないという考え方になってきている傾向を感じる。こういうことを全体でどう考えるか。

- ・もう1点、人口減少における需要の話。市民の皆さんにお伝えをしながら市バスの路線見直しをしている。市バスが路線見直しをするたびに市民の皆さんの満足度が下がっている状況ではあるが、担い手が減っていく、さらにはユーザーも減っていく中で、お住まいの地域の公共交通を守っていくために何をしていくべきかを考えていく必要がある。我々は、最寄り駅にはつなぐ、それぞれの地域から三宮まで直通するバスがあった方が便利だが、三宮ではなく近くの鉄道駅まででバス路線は切らせていただくことを申し上げている。例えば、100人の方を三宮まで運ぼうとするとバスが3台いるが、最寄り駅までであれば1台で済むため、担い手不足の話はある程度クリアできる。その代わり、乗り換えをしていただきたい、鉄道運賃を新たに負担いただきたい。そうすると、満足度は下がってくる。一方で、もう少し大きな視点で見ると、人口が減ってくる中で、鉄道の利用者も確実に減っていく。公共交通は、人の移動を束にすることで規模の経済性を発揮している産業だと理解している。その束がどんどん細くなっていく、バスだけでなく鉄道の束もすでに細くなり始めている。10年後、20年後に何が起こるかを今から考えていかなければならないのではないかと考えている。こういった計画の議論の中で、神戸市の交通を今後どう考えていくかを前向きに議論させていただく、非常に有意義な場だと思っている。

#### ○神戸電鉄 宮井委員

- ・バス業界での運転士不足が話題になっているが、電車もすでに運転士不足は始まっている。運転士のみならず、技術部門でも要員不足は顕著で、鉄道業界自体に入社して来る人数が減ってきている。1千人、1万人の方をどういった形でどういった交通機関が輸送を担うかというところで、同じ交通事業者同士で取り合いをしていると、2通りの運転士が必要になり貴重な運転士のロスが発生する。そこを、効率的にうまく住み分けていくことで、効率的な運転士の配置を実現できるのではないかと考えている。そういったところは、民間事業者だけでできるものではないので、行政の方など大きな枠で旗振りをしていただければよいと思っている。

#### ○キクヤ交通 大久保委員

- ・資料10の8ページの神戸市の都市づくりのところに「安全、安心、快適に住み続けられること」と位置付けられているが、たまたま当社のスローガンと一緒である。タクシーは迅速に目的地までお送りすることを求められる。今、三宮や神戸駅のタクシー乗り場の再建計画が進んでいる。その中で仕方がないことだが、工事の影響でタクシー乗り場が隅に追いやられ、お客様にご迷惑をおかけしている状況になっている。タクシーに乗る方は、基本的に急いでいる人や雨で困っている人が多く、また、車いすで移動でき

るUDタクシーに乗るといった中で、今後の長期的な指針、機能性・機能美という観点から、今後の駅前再開発で、交通弱者が使いやすい機能性もぜひ考慮・意識していただきたいと思っている。

- ・兵庫県の人材確保に係る二種免許取得の支援について、当社は本当に助かっている。事業者によって新任の業界未経験の人数は違うが、当社でも4名ほど業界外から入社してきた。働く時間が厳しい、固定されているという話があったが、タクシーは基本的に1台を2人で動かしており、昼と夜、あるいは1日ごとに交代するような勤務体系である。26歳の未経験の方を採用できたが、その方は母親の介護が必要なため、9時～16時のようなフルタイムの仕事は難しいが、タクシーのように自分である程度の時間を調整でき、何かあればタクシー車両で母親のいる自宅に行くこともできるというところで、当社を選んで働いてくれている方もいる。こういう話は知られていない、接点がありませんということが、中小企業の多いタクシー事業者にとって難しいところだと思っている。公共交通は残していかないと衰退していくので、行政や学校など、いろいろなところで発信していただき、1つの力になれるように、これからはいろいろと連携していきたい。タクシー業界にも何卒目を向けていただければと思う。

#### ○神戸大学 正司委員

- ・都市計画マスタープランの概要の紹介があったが、そこに書いてある内容はさておき、公共交通の現状・課題を整理しているようにも思える。まちづくりを進めていくための公共交通計画なので、そういう考えが分かるような構造にしていきたいと思っている。

#### ○近畿大学 毛海委員

- ・交通需要は確かに減ると思うが、こういうまちでありたいという思い、国際都市、ウォーターフロント、神戸空港国際化といった明るい話題もある中で、交通の中でも稼げる場所は稼いでいくという戦略をしっかりと取ったうえで、うまくバランスが取れるような計画になればよいと思っている。

#### ○神戸大学 織田澤委員

- ・需要面・供給面ともに課題が非常に山積みだと改めて感じた。交通は外部的な効果が非常に大きいので、行政の役割がより一層求められていると思う。いわゆるお金を投入すること以外にも様々な在り方があるそうだと改めて感じた。この場合は、忌憚のないご議論で、お互いの課題やできそうなことを共有できる場だと思った。

#### ○神戸大学 小谷委員

- ・非常に厳しい面はあると思うが、皆さんからいろいろなアイデアや不足している視点など、貴重なご意見をいただいた。今回は1回目の議論の場なので、次回も引き続き議論を深めたいと思うので、こういうアイデアを披露したいということがあれば、ぜひ次回の協議会に持ってきていただきたい。都市計画マスタープランが改訂しているタイミングでもあり、地域公共交通計画をより良い計画に皆さんと仕上げていきたいと思っているので、ぜひご協力をお願いしたい。

以上