

(報告Ⅱ)

都市交通委員会資料

令和5年6月8日

交通局

交通事業審議会に対する「中長期的な経営基盤強化」に関する諮問について
(報告)

○諮問内容

市バス及び地下鉄の経営状況は、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、非常に厳しい状況が続いている。

同感染症の感染症法上の位置づけは、令和5年5月8日には2類相当から5類感染症に変更されたことにより、ご利用者数の回復を期待しているものの、一方で「新しい生活様式」の定着等によりコロナ禍前の水準に回復することは見込みづらい状況である。

加えて、急速な少子高齢化の進展による人口減少、老朽化する施設・設備の更新のほか、バリアフリー化や今後の技術革新等にも対応していく必要がある。

さらに、昨今の電気代や燃料代、資材費や労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加は安定的経営に深刻な影響を及ぼしているほか、交通事業を維持していくための市バス運転士をはじめとする人材確保も大きな課題となっている。

今後も、交通局が公共交通体系の一翼を担い、市民の足としての公営交通事業を維持し続けるためには、中長期的視点による経営基盤の強化が求められる。

そこで、神戸市交通事業審議会に対し、「中長期的な経営基盤強化」に関する諮問を行い、審議会において多角的な視点からご議論いただく。

なお、神戸市交通事業審議会における議論の状況は、適宜、都市交通委員会に報告する。

01

参考資料

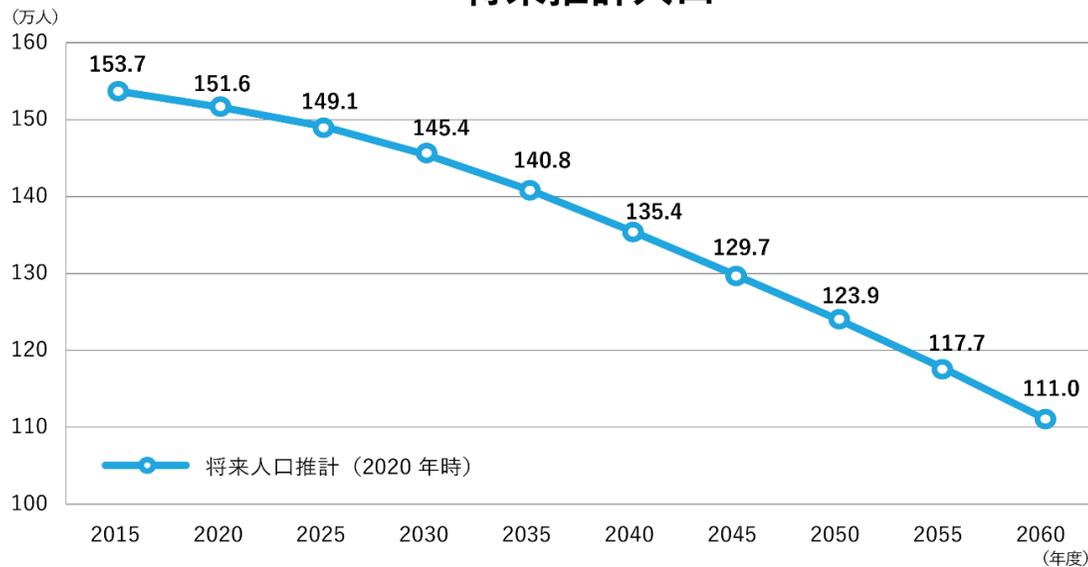
～経営を取り巻く環境・課題～

BE KOBE

01 経営を取り巻く環境・課題 ～少子高齢化、生産年齢人口の減少～ BE KOBE

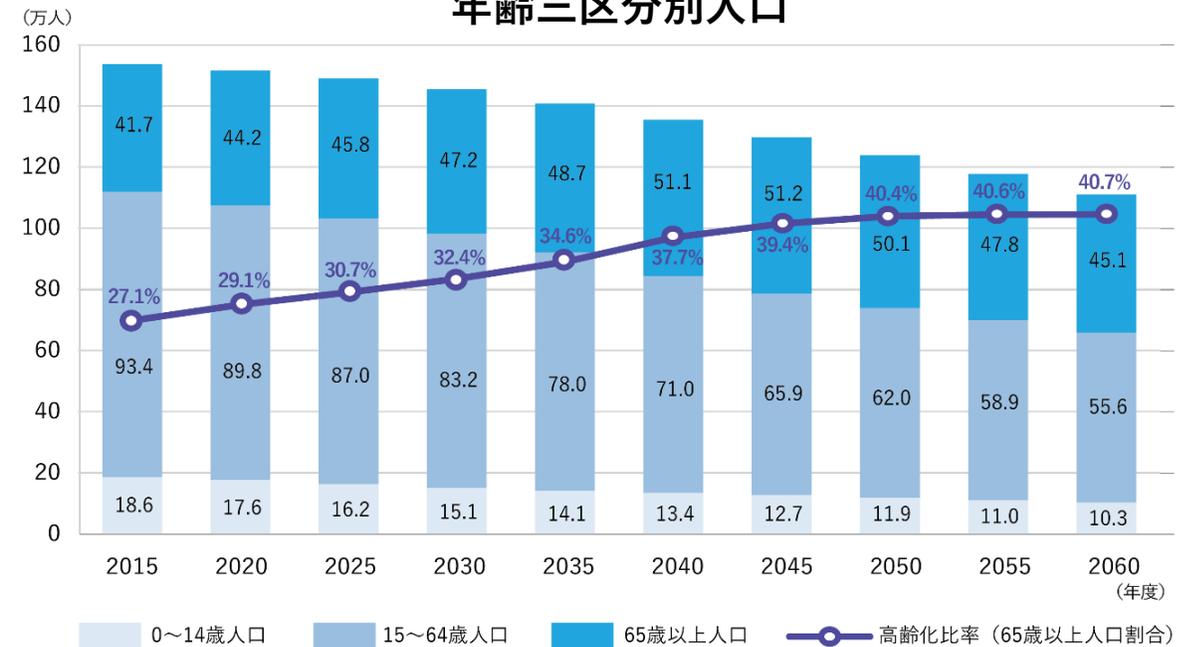
- 神戸市の人口は2010年度の約154万人をピークに減少を続けており、2023年4月では約150万人となっている。また、将来人口は、2060年度に約111万人まで減少する見込みである。
- 神戸市の総人口が減少する中、高齢者人口は2045年度まで増え続け、その後、ゆるやかに減少するが、総人口に占める高齢者人口の割合は高まっていく見込みである。

将来推計人口



出典：神戸人口ビジョン

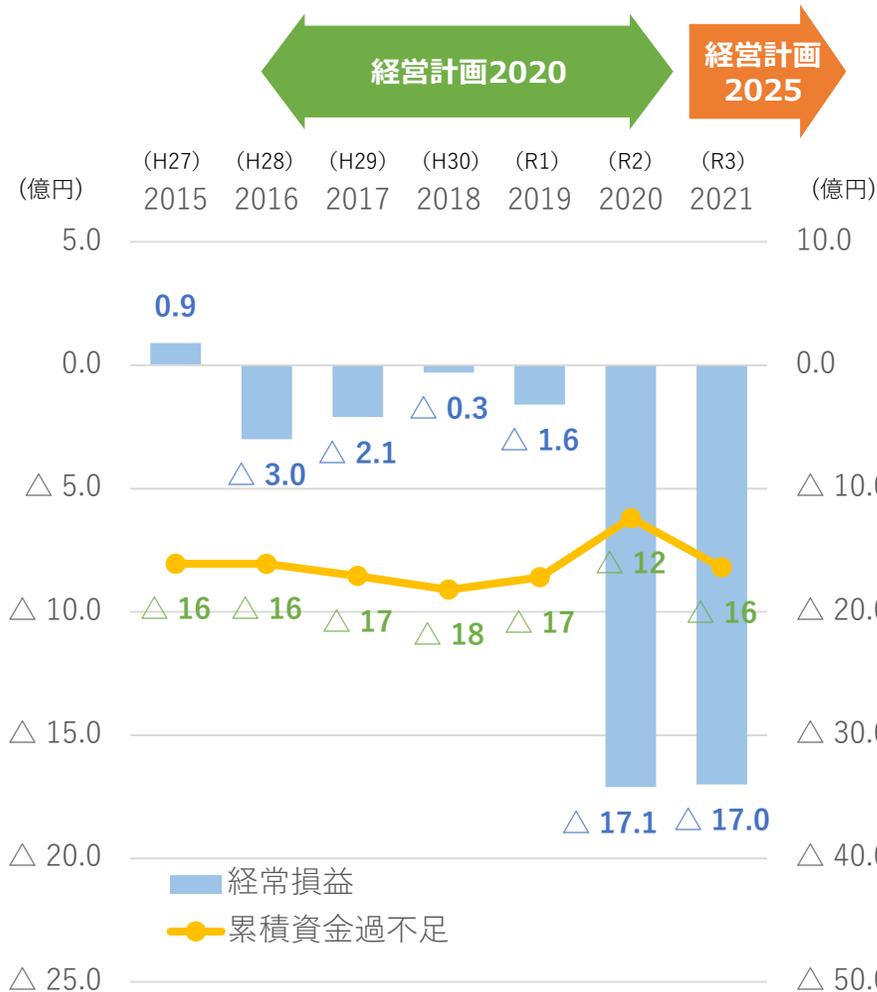
年齢三区分別人口



出典：神戸人口ビジョン

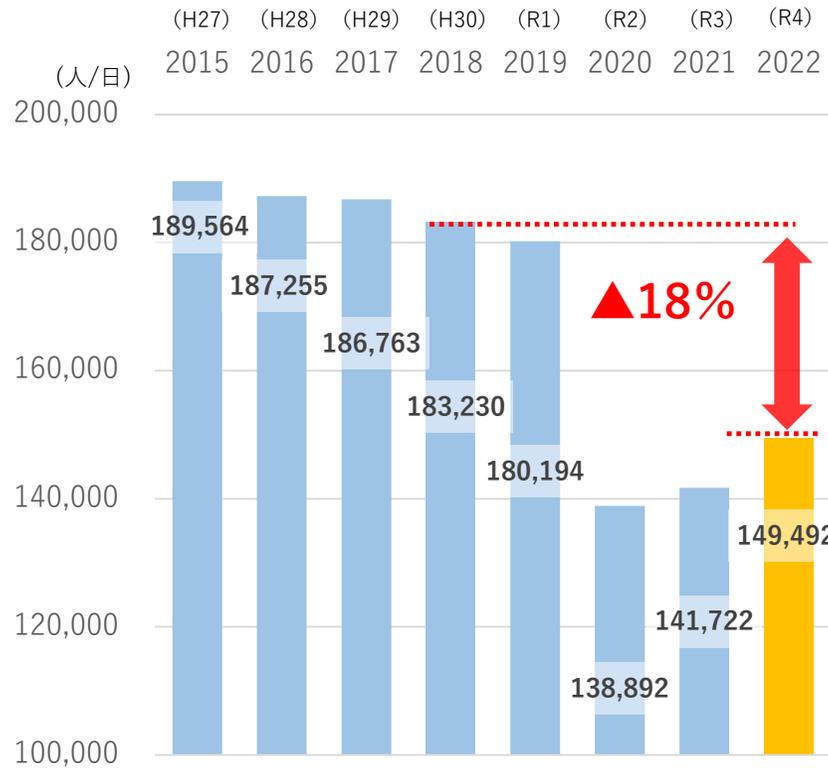
01 経営を取り巻く環境・課題 ~コロナ禍における市バスの経営状況~ BE KOBE

● 市バスの経営状況

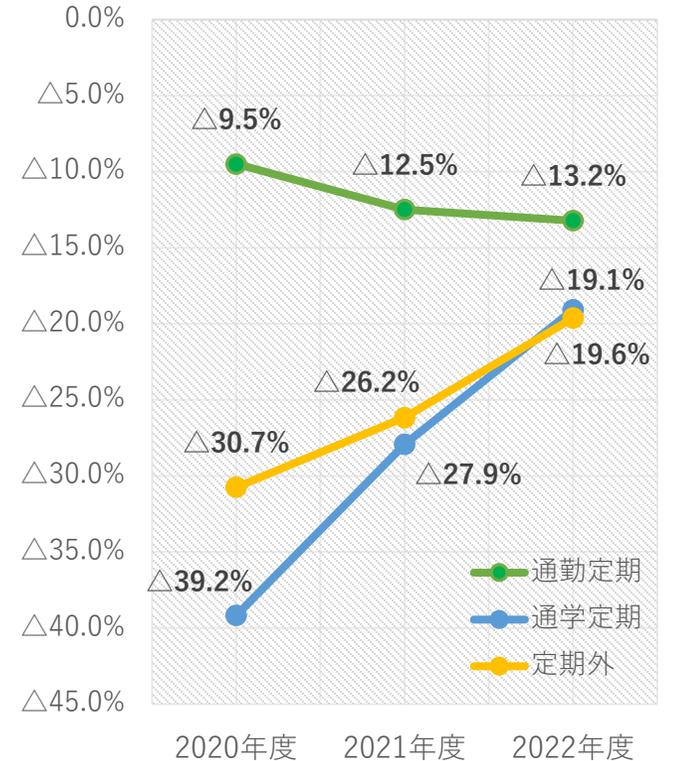


● 市バス乗車人員の状況

- ▶ 2022年度の乗車人員は、コロナ前の2018年度と比較して△18%程度で推移しており、2021年度との比較では若干回復
- ▶ コロナ禍からの回復期においても、通勤定期利用者は緩やかに減少傾向



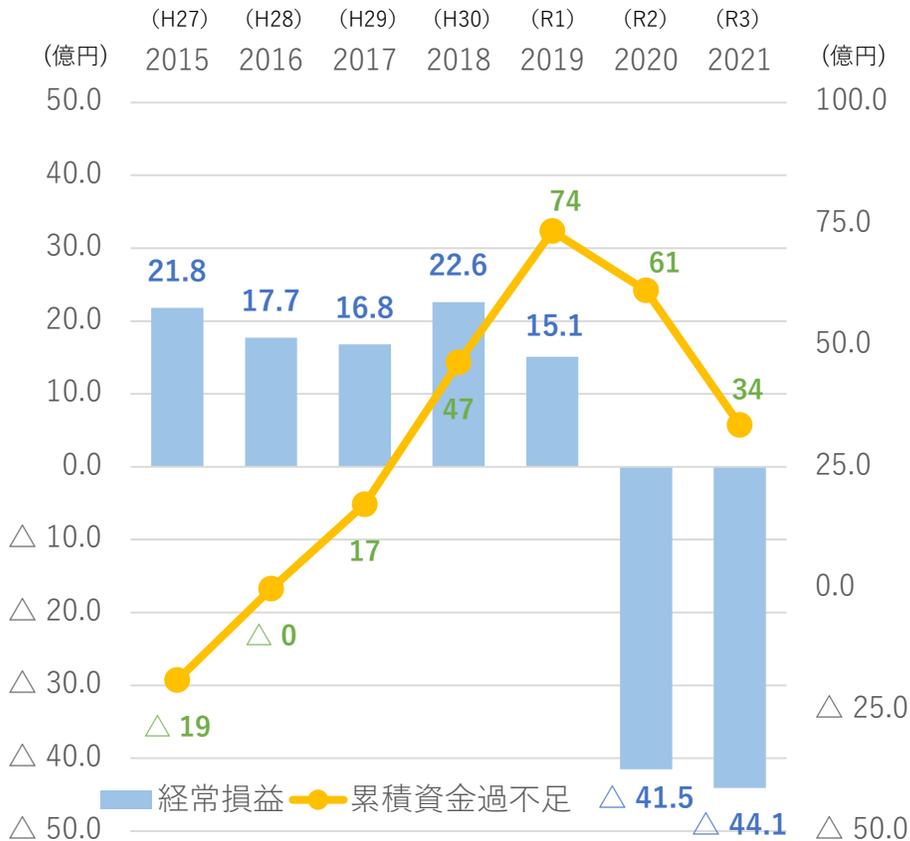
乗車人員の推移



券種別コロナ影響率 (2018年度比)

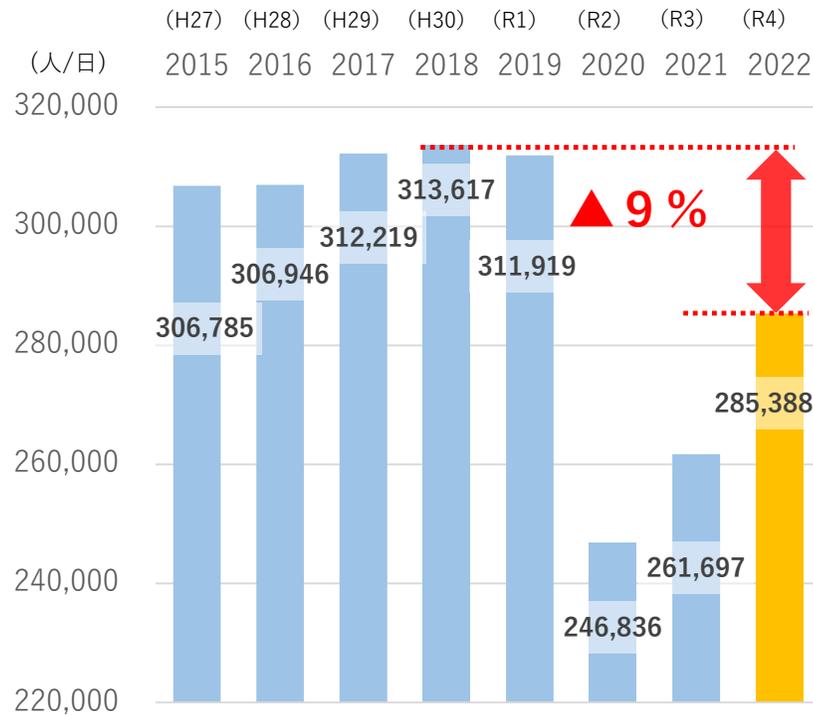
01 経営を取り巻く環境・課題 ～コロナ禍における地下鉄の経営状況～ BE KOBE

● 地下鉄の経営状況



● 地下鉄乗車人員の状況

- ▶ 2022年度の乗車人員は、コロナ前の2018年度と比較して△9%程度で推移しており、2021年度比較では一部回復
- ▶ 北神市営化（2020年6月～）による純増分を除けば、2018年度と比較して△15%程度で推移
(通勤定期：△10.2%・通学定期：△3.8%・定期外：△16.2%)



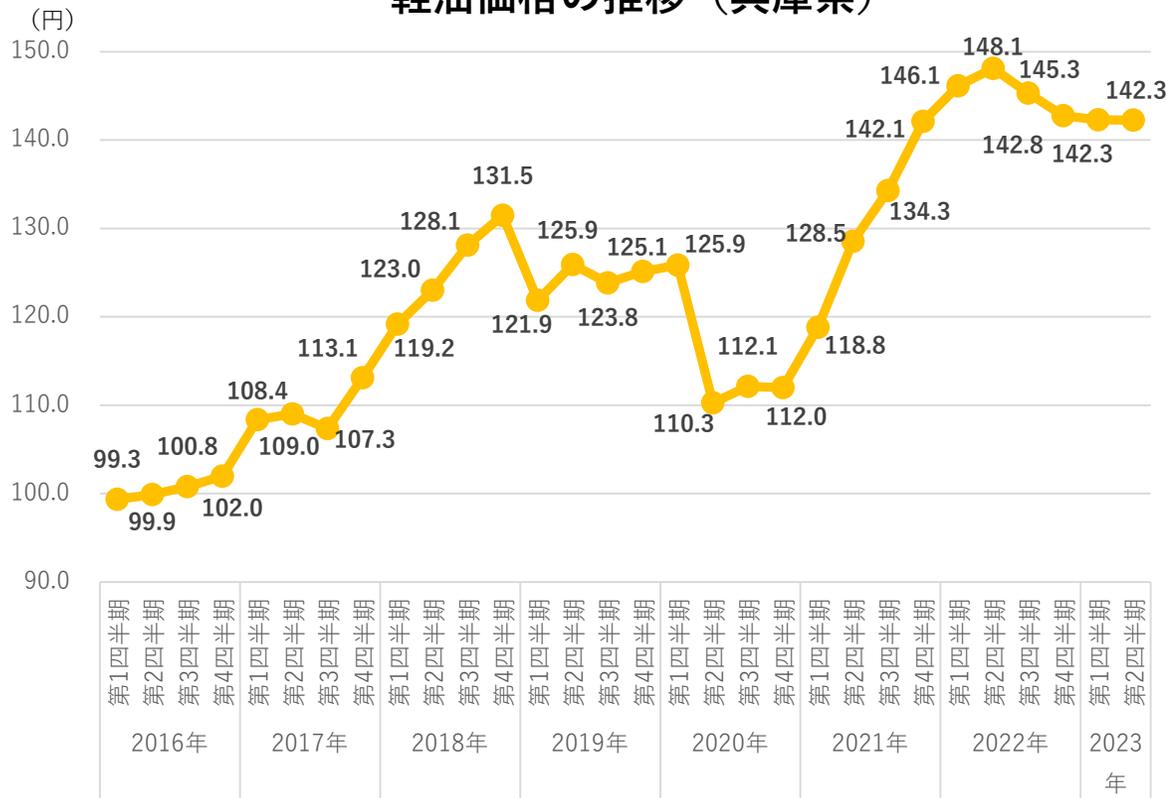
乗車人員の推移



券種別コロナ影響率 (2018年度比)

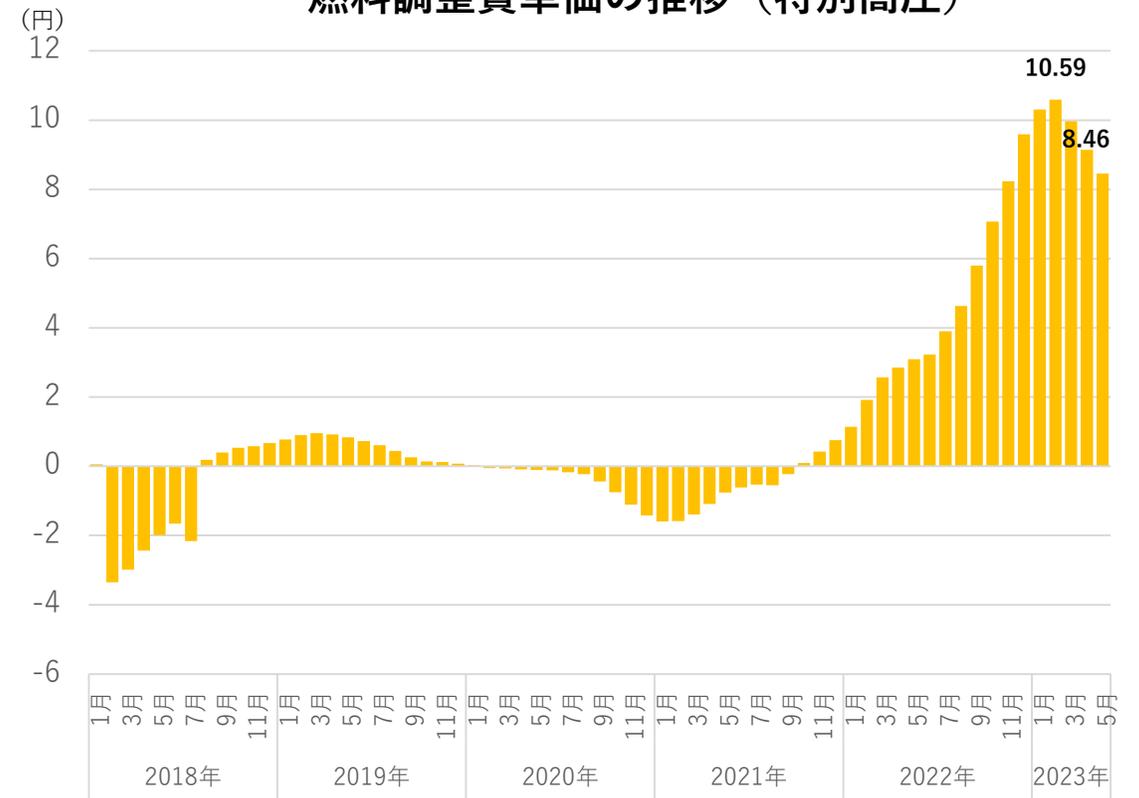
- 2020年以降、**軽油価格**が高騰し高止まりしている。
- 2022年度以降、**燃料調整費単価**（経済情勢の影響を大きく受ける燃料費の変動を電気料金に反映させる単価）が**急騰**している結果、電気代の高止まりが続いている。

軽油価格の推移（兵庫県）



出典：給油所小売価格調査（経済産業省資源エネルギー庁）

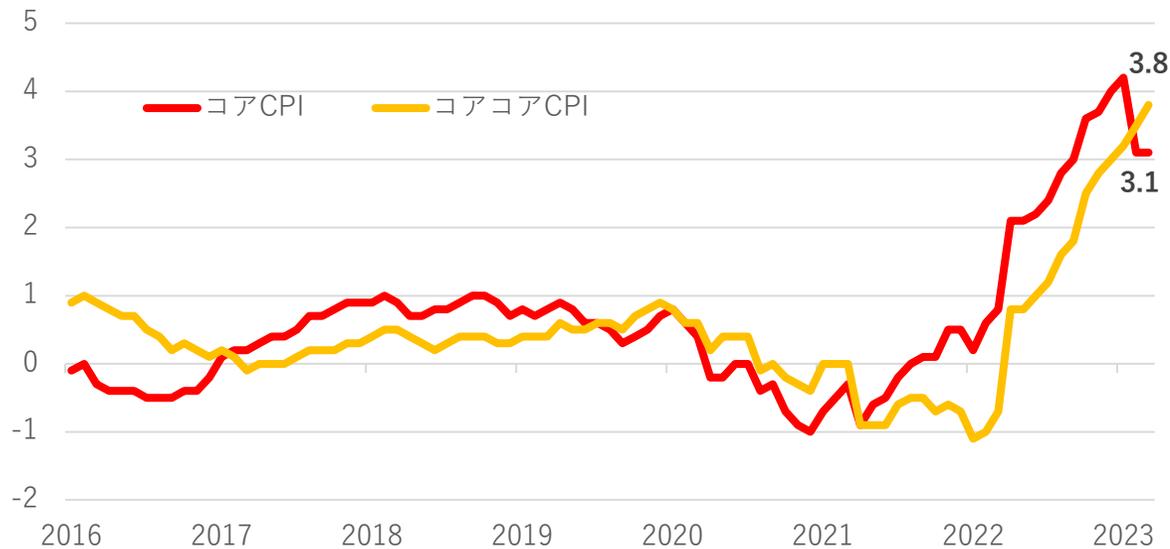
燃料調整費単価の推移（特別高圧）



出典：関西電力ホームページ（特別高圧）

- ▶ 2023年3月分の全国消費者物価指数において、生鮮食品を除く総合指数（コアCPI）は前年比+**3.1%**、生鮮食品及びエネルギーを除く総合指数（コアコアCPI）は前年比+**3.8%**と、いずれも強い物価上昇を示している。
- ▶ 建設工事費の物価変動を示す建設工事費デフレーターの数値は、「**建設総合**」「**鉄道軌道**」ともに**120**（2015年基準）を超えてきており、強い工事単価の上昇を示している。

コアCPI・コアコアCPIの推移（前年同月比）



出典：総務省「消費者物価指数」を基に神戸市交通局作成

建設工事費デフレーターの推移（2015年基準）



出典：国土交通省「建設工事費デフレーター」を基に神戸市交通局作成

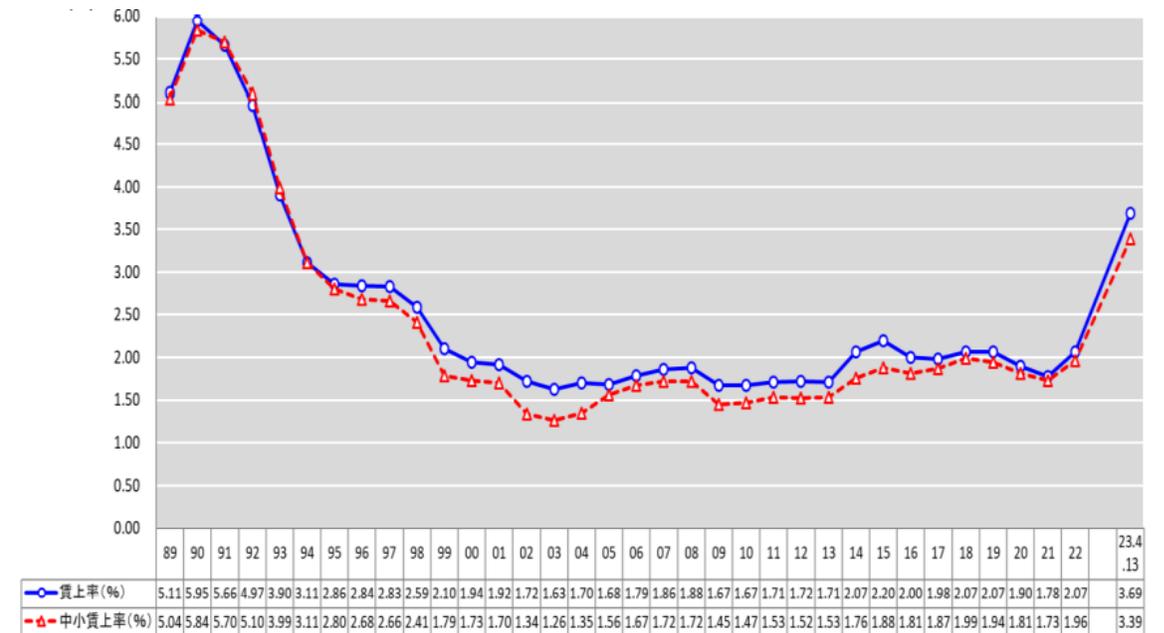
- 2022年10月、兵庫県の最低賃金は**過去最大**となる**32円**引き上げとなる**時給960円**に上昇。
- 岸田首相は経団連など経済3団体に対し、2023年春闘（春季労使交渉）に関し「インフレ率を超える賃上げの実現をお願いしたい」と要請。
- 2023年春闘の速報値では、平均賃金方式で算定した「定昇相当込み賃上げ計」は加重平均**3.67%**と高い率を示し、賃上げの流れが見て取れる。

最低賃金の推移（兵庫県）



出典：厚生労働省兵庫労働局「最低賃金経年表」より神戸市交通局作成

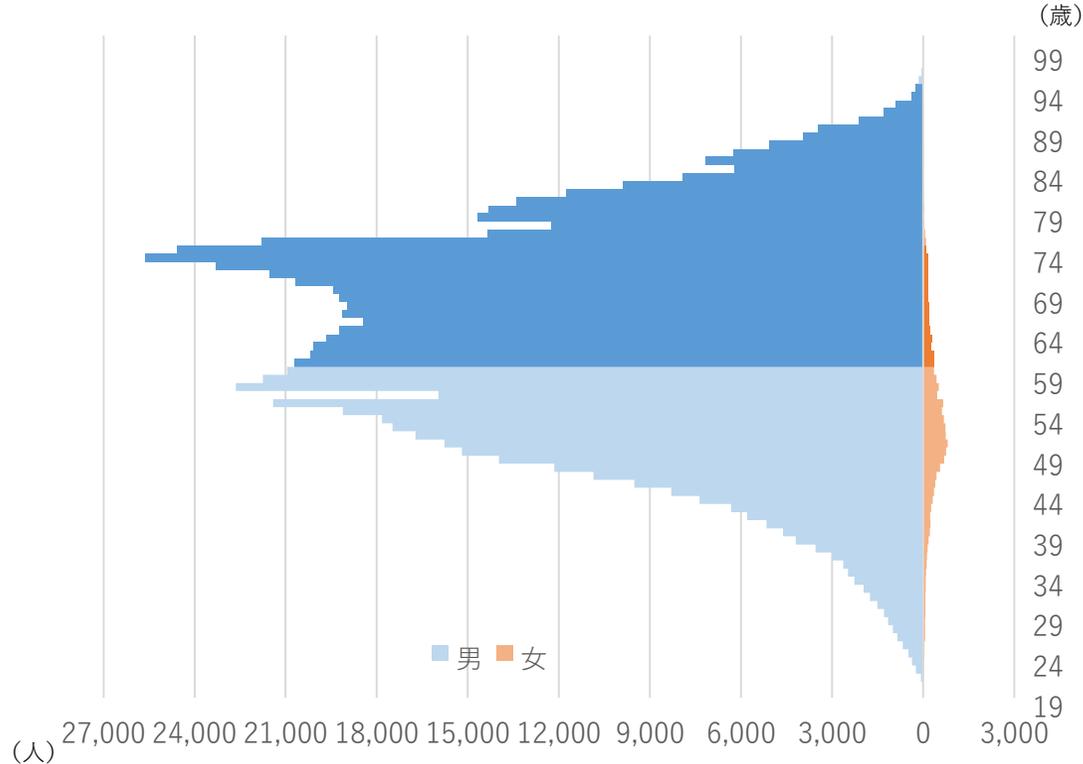
平均賃金方式での賃上げ状況の推移



出典：日本労働組合総連合会「2023年春闘」より抜粋

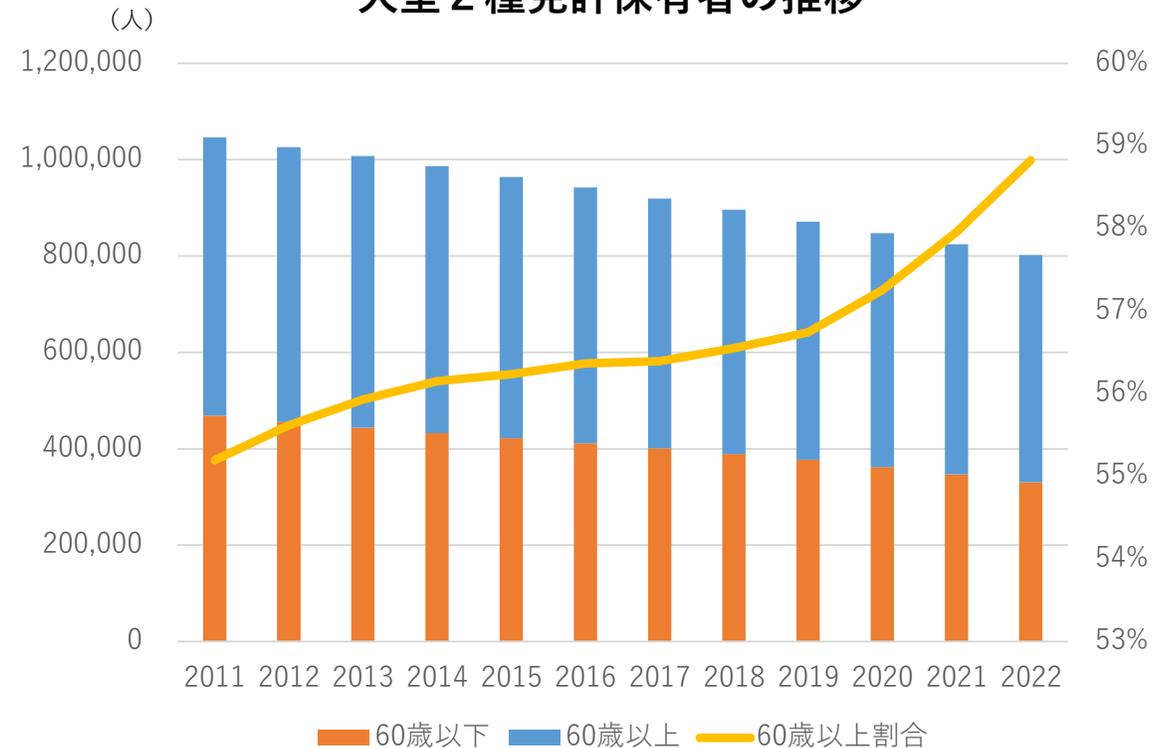
- ▶ 大型2種免許保有者は年々減少しており、2022年度における大型2種免許保有者に占める**60歳以上の割合は58.8%**と上昇傾向にある。
- ▶ 2022年度における大型2種免許保有者は**男性が98.1%**となっている。

2022年度 大型2種免許保有者（性別・年齢別）



出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成

大型2種免許保有者の推移



出典：警察庁「運転免許統計」を基により神戸市交通局作成

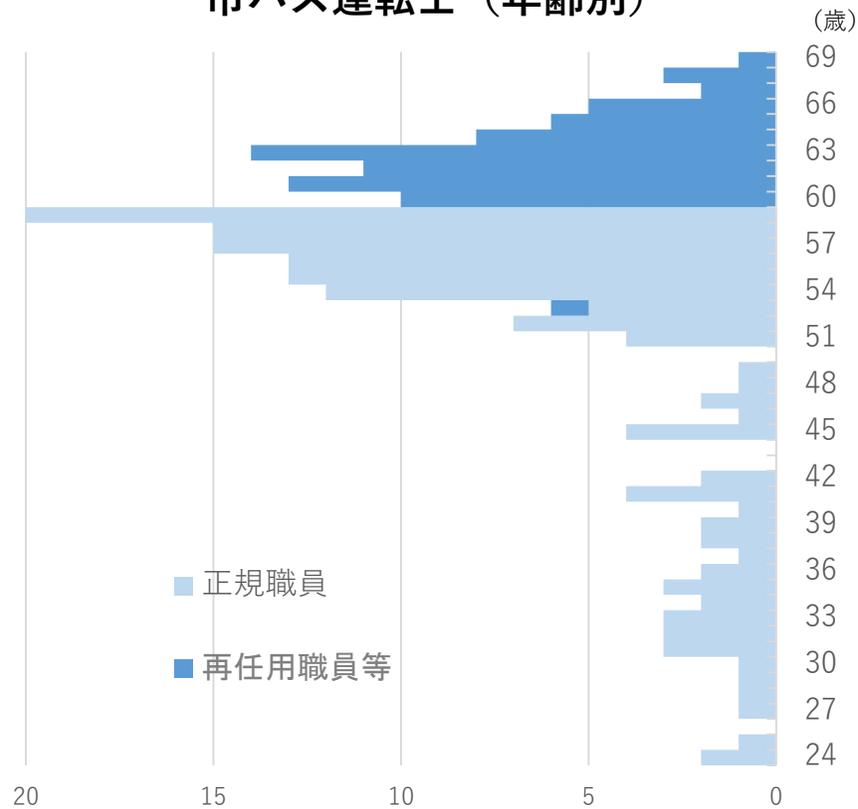
02

参考資料 ～交通局の現状～

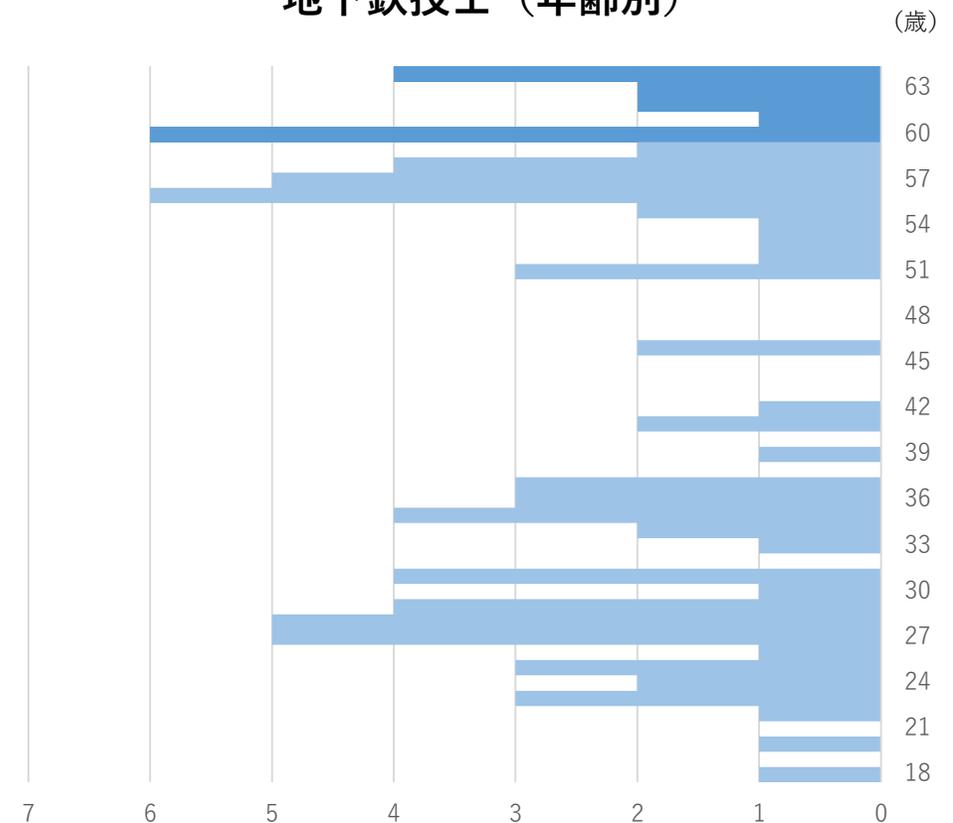
BE KOBE

- 市バス運転士**222名**のうち、55歳以上の運転士は**149名（67.1%）**となっている。
- 地下鉄技士も30代～40代の中間年齢層の職員が少なく、**技術継承**等に課題が生じている。

市バス運転士（年齢別）

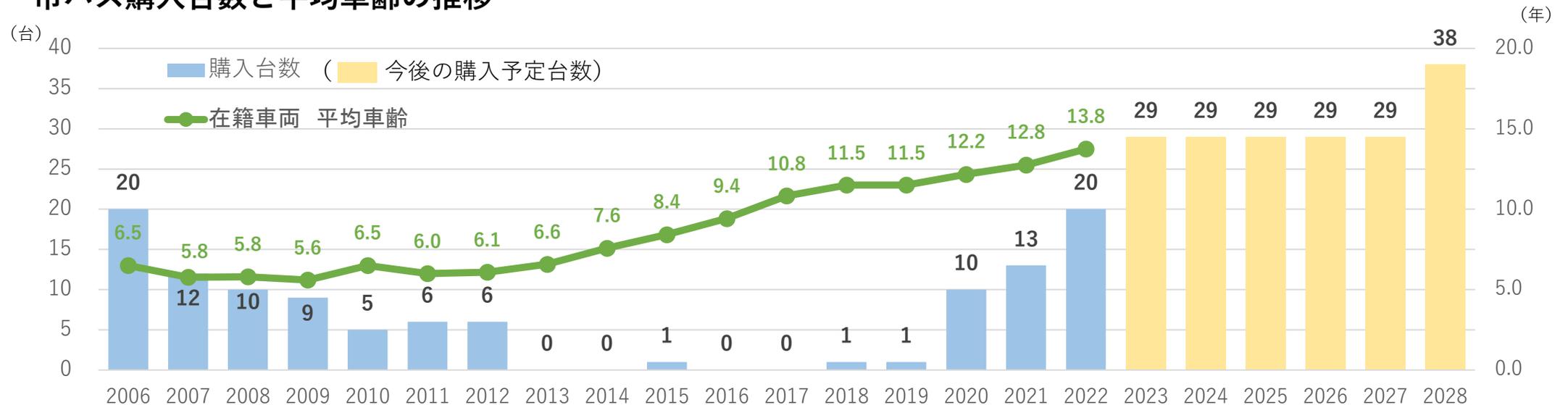


地下鉄技士（年齢別）



- 市バス車両は使用年限を延長（12年→18年）してきたため、近年は車両購入を行わず、投資額を抑制することができたが、**今後は大幅に更新車両数が増加**し、車両更新にかかる投資が必要となる見通しである。
- 地下鉄においては、西神・山手線における車両更新やホームドア整備等の大型投資に引き続き、**駅の大規模改修（1駅：約30億円）**が必要。
- 今後、**海岸線においても**車両の更新、駅舎の大規模改修、信号設備等の更新が重なり、**大規模投資が必要**。また、**脱炭素化に向けた投資**（約70億円～100億円）も求められている。
- 現在の地下鉄投資計画は**物価高騰（建設資材高騰）**による影響額は見込んでおらず、**投資額の大幅な増加**が予想される。

市バス購入台数と平均車齢の推移

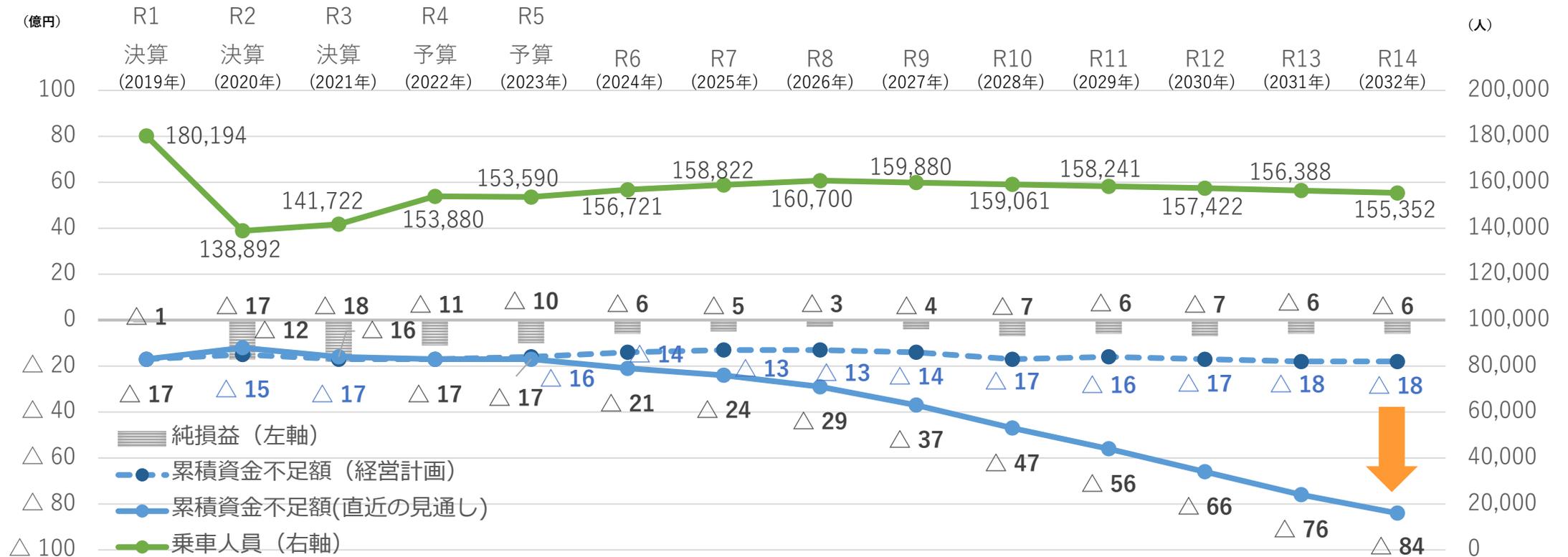


02

交通局の現状

～今後の収支見通し（市バス）～

BE KOBE



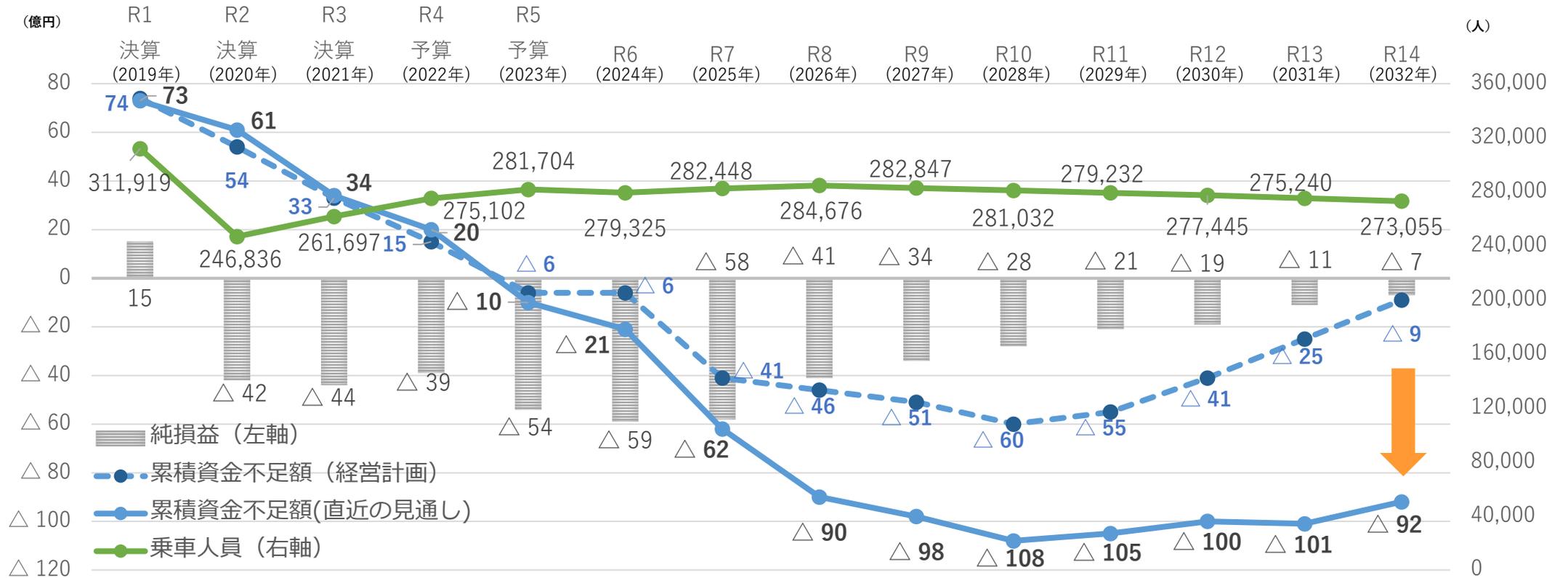
- 新型コロナウイルス感染症による**乗車人員の減少**が想定以上であり、今後も乗客数はコロナ前の水準には回復しないことが見込まれる。
- 軽油代や電気代等の**燃料費高騰**や長期金利の上昇など経費が増加。
- 今後の単年度赤字に加え、新型コロナウイルスの影響による乗客数の減少が想定より大きく、赤字による資金不足額拡大を補填するための**特別減収対策企業債の発行額が増加（～R5年度：約47億円）**したことに伴い、今後、その償還により資金不足額は更に拡大。

02

交通局の現状

～今後の収支見通し（地下鉄）～

BE KOBE



- 新型コロナウイルス感染症による**乗車人員の減少**が想定以上であり、今後も乗客数はコロナ前の水準には回復しないことが見込まれる。
- 電気代等の**燃料費高騰**や長期金利の上昇など経費が大幅に増加。
- **建設改良費**については、近年の**資材費**や**労務単価**の上昇等の物価高騰の影響は含んでおらず、それらを見込むと資金不足額は更に拡大。