

第106回神戸市交通事業審議会

1 日時 2023年6月26日(月) 15:00～16:30

2 場所 神戸市役所1号館26階 第1委員会室

3 議事

(1) 開会

(2) 交通事業管理者あいさつ

(3) 議事

「中長期的な経営基盤強化」について(諮問)

4 議事要旨

(1) 「中長期的な経営基盤強化」について

□習田副局長

資料説明

— (質疑応答) —

○高尾委員

安心・安全と言いながら、運転手の給料が低いなど、矛盾した点がある。経営の観点から仕方ないのかもしれないが、これからパラリンピックや万博などイベントに合わせて上向きように、市民を動かす方策やイベントがあると良い。

○山原委員

海外の事例等も取り入れ、厳しい経営状況を少しでも上向きにしてほしい。

乗客のことだけでなく、トミカや高価な廃品グッズを購入いただける交通ファンの意識を高められないか。

交通局が公開している夜間の安全確認のYouTubeを見た。見せ方によっては面白いツアーにできるのではないか。

○長沼委員

普段乗っているかどうかに関わらず、全ての人が移動の自由を担保される交通行政を考えていく必要があり、そのためには交通局だけでなく、市全体で交通行政をどう位置づけるかが重要である。交通局の経営についても、加速度的な人口減が戻らないことを前提に考えていく必要があるのではないか。

各論だが、地下鉄内で、女性バス運転手の募集を見たが、女性に限らず、運転士そのものが足りない危機感をもっと訴えてもいいと思った。

施設の老朽化は否めないと感じている。名谷駅の壁画が無くなるとの記事を見たが、駅のコンセプト、路線のコンセプトを大事にして利用者が「乗って守りたい」

と感じるようにしてほしい。

●習田副局長

高尾委員のご意見について、コロナが5類になり、昨年度から少しイベントができるようになり、先日も西神車庫で大きな共催イベントを開催した。人を動かす、公共交通を使っただけという観点は重要だと考えており、公共交通を使っただけということをお話していく必要があると思っている。

山原委員のご意見について、交通ファンを大事にすることは重要である。YouTubeで夜間の保線作業等の動画、西神・山手線、海岸線の両線の先頭車両からの動画も公開している。作業等の現場に来てもらうことは難しいが、車両基地の解放等も行っており、直近のイベントでも、他社局と共催ではあるが、少し高価な廃品グッズを販売するなど、ファンへの対応や廃品でも少しでもお金になるという意識を持ちながら、試行錯誤してやってきている。

これまでの事例も一定蓄積してきており、今後も積極的に取り組んでいきたいと思っている。廃品においても捨てるだけでなく、少しでも収益になるという観点を大切に今後も取り組んでいきたい。

長沼委員からのご意見について、人口流入や人口定着のため、「リノベーション神戸」として、全市で大きな施策を進めている。交通局も一事業者としてではなく、西神エリアのブランド化を図っていこうという意識で取り組んでいる。

ただ綺麗にするのではなく、ブランド化する、市民にとって誇りとなるものになるよう取り組んでいる。

交通政策の担当部署（都市局）とも毎月議論を行っており、時代の変化に応じて、どのようにやっていくか、全市の中で考えていくべきものと考えており、交通局としても全市の中でどんなことができるのか考えていきたい。公共交通は民間事業者もいるので、一緒になってやっていきたい。

人材不足について、女性をターゲットにしたことは、交通局のハラスメント問題でも課題の一つとして挙げられており、是非、女性運転士を確保したいという思いがあった。今後の運転士確保は非常に大きな課題であり、しっかり取り組んでいきたい。

施設の老朽化にあたり、駅のコンセプトについても、リニューアルにあたり一定これまでのコンセプトを残すということをやっている。利用者に誇りをもっとただけのものという観点で取り組んでいく。

○井料委員

インプットとアウトプットのバランスが取れておらず、比較的早急に短期・長期の視点で対応が必要と受け止めている。人件費が上がっていく一方で、人件費を下げると人材確保が難しい。

燃料費も若干戻ってきているが、海外の動向次第なので、変動の大きい費用などについては、増高分に対して、サーチャージを入れるなど、変動部分を上乘せする等の仕組みを検討するという考えもある。

収入部分について、内部補助で日々の運営を担保するとか、ダイナミックプライシングのような支払価値の高い人からもらうなど、インプットを上げる際にもそういう工夫がいる。

インプットとアウトプットを工夫することで、市民にも納得いただけるのではないか。

人口減少を見込む中で、それに見合った供給に再編しないといけない。

気を付けないと公共交通から人が流れることも危惧されるので、都市計画の中で、市全体として、このぐらいの足は確保するという考え方が必要である。

○土井委員

こうした存立基盤のことを考える際には「なぜ公営なのか」について再確認をしておく方がいい。一つは神戸にたくさん公共交通事業者がある中で、神戸市全体を網羅的にカバーして、リーダーの位置にいるという点。もう一つは中々民間ではできない、需要が少ないところも行政政策として、例えば定住促進的などところで、赤字でも移動を支えるということで路線を持っているということ。そして市の政策とリンクしてまちの魅力向上を図るとするのが公営の理由と考えている。

ところが、コロナにより、コストに見合う需要が得られないことが明確になった。経営の基盤がぜい弱で、収入が増えない中で、コストはむしろ上昇傾向にあるため、大きな赤字となっている。

今後の中長期的な経営基盤の強化には2つの視点がある。一つはコロナにより、転んで出血があった場合に止血をするという緊急の問題への対応という視点と、長期的な体力の強化により転んでも血が出ない、丈夫な経営基盤にするという視点である。

出血を止めるために、一つは燃料費コスト等の上昇をどのように吸収していくか。

全体のコストが上がっている中で、どういう手を打っていくのか。運賃の適正化も含めて、どういう形が市民の皆さんの移動を安心して、そして安定して支えていけるのか市民の皆さんと一緒に議論していくことが必要。

2つ目に、中長期的な体質の改善として、市バス・地下鉄の中でコストをコントロールしていくということも重要だが、他の交通事業者と協働して、全体の利用者を増やしていくことが必要になっていく。結果的に利用者増加は収入の増加につながる。

また、ドライバー不足について女性のドライバーを増やしていくことは、男性の働き方とは別の視点が必要。勤務時間を柔軟にしていくなど。そういったことも含め、体質改善が必要である。

料金制度については、秋には地下鉄も協議運賃制度という仕組みが導入できる。神戸市として、協議運賃制度をうまく活用していく、それに対して市民にも知っていただき、街の賑わいを創り出していくために、移動の仕組みをうまく作っていきませんかということメッセージとして発信していくことが大事。

●習田副局長

井料委員からダイナミックプライシングやサーチャージ、土井委員から協議運賃制度のご意見をいただいた。

コロナ以降取り巻く環境が少し変化した。一部全国的にもそのような動きが出てきているが、取ってもいいところから取るという観点は面白い。

運賃制度はまだまだ勉強不足な部分もあり、まずはいかに経営改善をしっかりと取り組むかというところはあるが、運賃制度も変わってきているという中で、今後ご意見をいただきながら、幅広い観点で検討したい。

公共交通から利用者が離れていく点、全体の利用者の総数を増やしていく点、どちらも民間事業者と連携し、どのようなことができるのか、市全体で考えていくという点については、今後詰めていくべきところと考えている。

バランスをしっかりと保ちながら中長期的な安定基盤を作ることは難しいが、止血することと、長い目で見た中長期的な基盤づくりを考えていきたい。

○奥谷委員

諮問いただいた項目について、聖域なく議論をしていくべき。収入面や料金値上げ、コストについても従前のしがらみなく、様々な面で忌憚のない検討が必要ではないか。

○三古委員

人口について、基本的な資料で、収入の見積もりに重要だが、出典は神戸人口ビジョンとなっている。これは、人口問題研究所のものをそのまま使用しているのか、神戸市独自に算出しているのか。

公共交通の需要減はモータリゼーションの影響が大きいとされてきた。最近ではモータリゼーションの進展も落ち着いていると思うが、近年の利用減の根本は何が原因と考えているのか。感触を教えて欲しい。

●習田副局長

奥谷委員の聖域なく議論するべきとのご意見について、様々な諸課題について、前提条件を付けることなく、幅広くご意見いただきたい。

値上げについては、市民生活に影響する部分で慎重な議論が必要だが、今後聖域を付けない幅広く、忌憚ないご意見いただきたい。

三古委員からいただいた人口ビジョンについて、社人研（国立社会保障・人口問題研究所）の人口推計がベースである。以前は神戸の人口ビジョンでももう少

し回復するプランもあったが、資料は推計値である。

また、利用者減少について、経営会議で毎月議論しているが、正直分らない部分もあり、コロナ前と比べると地下鉄は-12%、バスは-18%となっている。

特にバスの通学定期が戻らない。様々なデータを確認していく必要があるが、例えば駐輪場の利用者数をみると、一部コロナ前より増えている部分もある。

定期外を見ると、地下鉄よりバスの戻りが悪い。地下鉄は-12%ではあり、コロナを契機としたリモートや普段の移動を車に変える等が定着してきているのではないかと思う。

バスの場合は身近な移動手段ということで、5類へ移行したが、まだ出歩くことを躊躇されている部分があるのではないかと考えている。

利用減の根本原因については分からない部分もあるが、バスの通勤定期で行くと13%強減少しており、リモートやコロナを契機として、バスに乗らない方が増えたのではないかと考えている。

地下鉄では、通学はほぼ戻っている。定期外は戻りが悪い。

○三古委員

他の事業者からの情報ではあるが、通学はほぼ戻っているが、通勤は戻っていないと聞いている。事情が色々違うと思うが、元のデータを見ることは非常に重要なことだと思うので、宜しくお願いしたい。

○松本参与

職場環境の劣悪さが書かれているが、このような内容を見ると神戸市交通局の運転士になりたいとは思わない。加えて給与引き下げにより、さらに職場環境が悪化し、一人一人のモチベーションが下がることになるため、得策ではないと思う。

運転士の高齢化が進み、累積赤字が膨らむことについては、神戸市全体、一般会計からの補助金投入は避けられないことだと思う。そうしなければ、人口減の地域では減便、路線廃止になる。移動支援という意味で一般会計から補助していくべき。

○外海参与

通勤、通学の利用者がなかなか戻らないということだが、今後、乗っていただける総数が多いのがインバウンドだと思う。直近調査では訪日外国人が急激に戻ってきているという数値もある。いかに他局と協働して神戸の魅力を発信して、外国人に市バス・地下鉄に乗っていただくか、踏み込んで施策を考えていただきたい。全庁的に取り組んでいただきたい。

●習田副局長

松本参与からのご意見について、営業所の職場環境についてはしっかり改善しな

ければいけない。不転の決意で取り組みを進め、市民からの信頼を取り戻していききたい。

給与カットについて、職員のモチベーション維持に向けてどのようにしていくのか、今後ご意見をいただきながら新たな施策を行っていききたい。

一般会計からの補助についても、基準外の経営改善促進補助金もかなり増額してもらっている。国からの交付金も活用しながら、特別減収対策企業債の発行額も抑えている。本日の意見も踏まえ、財政当局との意見交換をしながら取り組んでいききたい。

外海参与からのインバウンドのご意見について、交通局においてもクレジットカード対応の改札機について、来年春に導入を目指している。全市で一丸となりしっかりと取り組みを進めたい。

○山下参与

中長期的な経営基盤の強化について、全国的にバス事業で儲かっている事業者はない。交通事業のあり方を問われている時代だと思う。神戸市交通局では「公営企業の限界」と「公共交通の使命」が対立している状態だと思う。

例えば、堺市に65歳以上が対象のお出かけ応援制度があり、70歳に引き上げる議論があった。大論争となるなどデリケートな問題である。

神戸市交通局の体力をつけさせることが必要。しっかりと議論いただき、最終の答申の中で料金体系に踏み込んだ議論になるのか、NTTのようなユニバーサル料金のように公共インフラを守る仕組みになるのか、市民にしっかりと理解していただき、どのように反映していくのか、審議会でも議論いただきたい。

○宮田参与

女性運転士の募集について、4月から募集しているとのことだが、この募集にどれだけ応募があったのか。

女性運転士を事業所に何人くらい採用し、配置しようとしているのか。男性しかない環境の中に、女性が来るのは環境整備が非常に大事だと思う。どのようにしていくのか。

また、昨年5月に設置された職員目安箱について、どの程度利用されているのか。

●習田副局長

山下参与の「公営企業の限界」と「公共交通の使命」について、公営の使命を果たすことが、公営の価値だと考えており、公営の限界を決めることなく、公営だからこそリーダーシップを発揮し、取り組んでいききたい。

ユニバーサルサービスのご提案もいただいたが、制度上どのようなことができるのか議論をいただきながら、改善に向けた取り組みを進めていききたい。

宮田参与からのご意見について、女性2名の応募があり、選考段階である。具体

的な人数は定めていないが、数名を考えている。男性職場に女性を受け入れるため、トイレや休憩室などのハード面の取り組みは進めているが、引き続き女性職員の意見を聞きながら、取り組んでいきたい。

目安箱について、数十件（50件以上）いただいている。局長に直接届くことを職員に周知しており、意見が上がりやすい環境になってきている。

○かじ参与

交通局の現状について、是非今後の検討の中で適正価格を検討いただきたい。私自身西区の住民だが、民間事業者のバスを利用する。初乗り170円だが、私の乗降場所からだと260円かかる。その民間事業者は対距離制をとっており、その距離を市バスに当てはめると市バスでは210円で乗れる。また、別の路線では、300円かかるものが、市バスに当てはめると市バスでは210円で乗ることができる。

これまで210円を維持してきたが、物流コストも上がる中、バス事業を維持するため、聖域なく議論いただきたい。

山下参与からのご意見でユニバーサル 의견があったが、電気、ガス、水道、電話は基本料金の上に利用料金がある。バス・鉄道事業には基本料金は無い。単に市民に基本料金を求めるということは考えていないが、都市インフラとして公的費用負担を考え、収入源を考えるべきではないか。

また交通局は民間事業者とは違い、多くの不動産事業を別の外郭団体が担っている中で、事業運営している。本来そのような収益も収入源になるという考えも必要。今回の答申では、慎重に、聖域なく大胆にご議論いただきたい。

○土井委員

人口減少の中で利用者も減少するという大きな方向は分かるが、自動車利用から公共交通利用に転換を促すと公共交通側にとっては大きな利用者数の増加になる。だから人口減少を嘆くよりも、自動車から公共交通への転換策にもっと知恵を絞る必要がある。これについては、市長部局とのタッグが必要だが、民間事業者との連携もしないと実現できない。神戸市の都心もウォークアブルにしていきたいという意思があるのだから、市全体の施策と協働して、自動車から公共交通利用に、いか誘導していくのかという政策が極めて重要になる。

また、インバウンドの話について、神戸市はインバウンドが非常に少ない。京都では早朝から非常にインバウンドの観光客が多い。京都市内中心部にホテルを取って、早朝の竹林の写真を撮りに来るなどしている。

京都市交通局だけでやっている訳ではなく、プロモーションも含め多くの関係者で実施しているため実現できる。神戸も素材はあるため、まち全体のプロモーションをインバウンド向けに実施し、獲得に取り組んでいくことが重要。インバ

ウンドは平日と朝早くなどピークを外して動くので、経営資源の有効化を図ることができることも大事な視点である。

ユニバーサルサービスについて、地下鉄は設備などにも非常にコストがかかる。運行コストに加えて基盤の整備にもお金がかかる。そこで鉄道再生のために、上下分離方式が導入されている。神戸市では、神戸高速は上下分離方式を導入している。神戸市交通局も今すぐに導入ということではないにしても、検討していくことも一つではないか。

また、バスにおいても中国地方で上下分離方式ができないか検討しているところもある。基盤のインフラ部分には行政的なコストを充てており、一度検討してはどうかと考えている。様々な検討のもと神戸市モデルを検討していったらどうか。

こういった議論を積極的に展開できればと思っている。

○井料委員

2部料金のように基本料金＋利用料金は教科書的に一番効率がいいと言われている。インフラ部分は行政、運行部分は利用者負担。

どこがどれだけ負担しているかということクリアにしておくことが大事。

○水谷会長

しっかりとしたデータを基に話さないといけない。例えば、鉄道やバスのプライシングについては学問的にはすでにいろいろ確立されている。こういった理論をもとに、現実面を考慮してどれが適切かを当てはめることになる。そのためにも神戸市のデータを用意してもらう必要がある。

例えば、交通は一般に派生需要であるので、人口分布や都市の就業地がどこにあるのか、神戸の場合は北と南で都市としての色彩が違うためその違いがどのようかなど、を表すようなデータを用意していただきたい。

以上