

神戸市交通事業審議会
令和5年度第1回専門部会 次第

日時：令和5年7月11日（火） 10：00～12：00

場所：三宮研修センター 9階 902会議室

1. 開 会
2. 交通事業管理者あいさつ
3. 部会長の選任
4. 議 事
 - （1）運行に関する事項
 - （2）組織・人材に関する事項
 - （3）その他の事項
 - （4）今後のスケジュール
5. その他
6. 閉 会

(令和5年7月現在)

神戸市交通事業審議会
専門部会 名簿

(五十音順、敬称略)

- 井 料 隆 雅 東北大学大学院情報科学研究科 教授
- 奥 谷 恭 子 有限責任監査法人トーマツ パートナー
- 三 古 展 弘 神戸大学大学院経営学研究科 教授
- 寺 田 英 子 広島市立大学国際学部 教授
- 土 井 勉 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長
- 水 谷 文 俊 神戸大学 名誉教授
- 和 田 真理子 兵庫県立大学国際商経学部 准教授

○神戸市交通事業審議会規則

平成25年 3月29日

神戸市規則第77号

(趣旨)

第1条 この規則は、執行機関の附属機関に関する条例（昭和31年11月条例第36号）第2条の規定に基づき、神戸市交通事業審議会（以下「審議会」という。）の組織及び運営その他審議会に関し必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 審議会は、委員20人以内で組織する。

2 審議会に、参与若干名を置く。

3 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 一般市民代表

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

2 参与は、市会議員のうちから市長が委嘱する。

3 参与は、会議に出席し、審議事項に関して意見を述べる。

4 臨時委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 国及び地方公共団体の職員

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 参与の任期は、市会議員の職にある期間とする。

4 臨時委員は、その者の委嘱又は任命に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱され、又は解任されるものとする。

(会長)

第5条 審議会に会長を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。

(部会)

第6条 審議会は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

2 部会に属すべき委員及び臨時委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、当該部会に属する委員の互選により選任する。

4 部会長は、当該部会の事務を掌理する。

5 部会長に事故があるときは、当該部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

6 審議会は、その定めるところにより、部会の議決をもって審議会の議決とすることができる。

(幹事)

第7条 審議会に、幹事を置くことができる。

2 幹事は、関係する本市の職員のうちから、市長が任命する。

3 幹事は、審議会の担任する事務について、委員及び臨時委員を補佐する。

(議事)

第8条 審議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。

3 審議会の議事は、委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 前3項の規定は、部会の議事に準用する。

(意見の聴取等に関する協力の要請)

第9条 審議会及び部会は、必要があると認めるときは、第三者の出席及び意見の聴取並びに第三者からの資料の提出に関し、協力を要請するものとする。

(除斥)

第10条 議案について直接の利害関係を有する委員，臨時委員及び参与は，その議事に加わることができない。ただし，審議会の同意があるときは，会議に出席し，発言することができる。

（会議の公開等）

第11条 審議会の会議は，これを公開する。ただし，委員の発議により，委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で議決したときは，この限りでない。

2 前項の規定は，部会の会議に準用する。

（庶務）

第12条 審議会の庶務は，交通局において処理する。

（施行細目の委任）

第13条 この規則に定めるもののほか，議事の手続その他審議会の運営に関し必要な事項は，会長が審議会に諮って定める。

附 則

（施行期日）

1 この規則は，平成25年4月1日から施行する。

（交通事業審議会規則の廃止）

2 神戸市交通事業審議会規則（昭和39年8月規則第47号）は，廃止する。

神戸市交通事業審議会傍聴要領

平成25年10月8日

神戸市交通事業審議会決定

(趣旨)

第1条 この要領は、神戸市交通事業審議会規則（平成25年3月規則第77号）第13条の規定に基づき、神戸市交通事業審議会（以下「審議会」という。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

(傍聴席の区分)

第2条 会場に傍聴席を設けるものとし、傍聴席は、一般席及び記者席に分ける。

(傍聴の手続き)

第3条 審議会を傍聴しようとする者は、傍聴章の交付を受け、着用しなければならない。

(傍聴章の交付等)

第4条 傍聴章は、審議会開会の当日、所定の時間及び場所で先着順に、傍聴受付票に氏名及び連絡先を記入することにより交付する。

2 傍聴章の交付を受けた者は、交付を受けた日に限り、傍聴することができる。

(傍聴人の定員)

第5条 一般席の傍聴人の定員は、10人とする。

(傍聴章の返還)

第6条 傍聴章の交付を受けた者は、傍聴を終え、退場しようとするときは返還しなければならない。

(傍聴席に入ることができない者)

第7条 次に該当する者は、傍聴席に入ることができない。

- (1) 審議会の妨害となると認められる器物等を携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 前2号に掲げるもののほか、会議を妨害し、又は人に迷惑を及ぼすおそれがあると認められるものを持っている者

(傍聴人の守るべき事項)

第8条 傍聴人は、審議会の傍聴にあたって、次に掲げる事項を守らなければならない。

(1) 審議会における言論に対して、拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。

(2) 騒ぎ立てないこと。

(3) 飲食又は喫煙を行わないこと。

(4) 前各号に掲げるもののほか、会議の秩序を乱し、又は妨害となるような行為をしないこと。

(撮影及び録音等の禁止)

第9条 傍聴人は、傍聴席において写真、映画等を撮影し、又は録音等をしてはならない。ただし、会長の許可を得た者は、この限りでない。

(傍聴人の退場)

第10条 傍聴人は、審議会を非公開とする議決があったときは、速やかに退場しなければならない。

(係員の指示)

第11条 傍聴人は、すべて係員の指示に従わなければならない。

(違反に対する措置)

第12条 傍聴人がこの要領に違反するときは、会長その他会議の進行をつかさどる者は、これを制止し、その命令に従わないときは、これを退場させることができる。

附 則

(施行期日)

1 この要領は、平成25年10月8日から施行する。

(交通事業審議会の公開に関する取扱いの廃止)

2 神戸市交通事業審議会の公開に関する取扱いについて（平成9年11月交通事業審議会会長決定）は、廃止する。

専門部会における非公開の取扱い

○会議は原則として公開とする。

○但し、

- ①検討段階の内容で大きく変更の可能性があるもの
 - ②決算や統計など確定前のデータにより変更の可能性があるもの
 - ③公にすることで、個人や企業に不利益が生じる可能性があるもの
- などで、外部に流出することにより支障が出るもので非公開とすることが適切なものについては、規則に定められた方式に従い、非公開とする。

○非公開の取扱い方法は、原則資料は配布せず、傍聴は可能な限り認めるものとする。

- ・各部会ごとに非公開事由にかかる資料を特定し非公開の取扱いについて議決を行う。
 - ・非公開決定となった資料については、傍聴者、記者等への配布しない。
 - ・委員配布資料については委員限りとするが、会議終了後も回収は行わない。
- い。
- ・非公開事案にかかる会議内容については、特に制限が必要と認められる場合をのぞいて傍聴は可能とするが、録音等は禁止するものとする。

○非公開事由が含まれる議事録及び会議資料は、当面の間公開せず非公開の事由が終了したのち HP 等で公開する。

○ 神戸市交通事業審議会規則

(会議の公開等)

第 11 条 審議会の会議は、これを公開する。ただし、委員の発議により、委員及び議事に関係のある臨時委員で会議に出席したものの過半数で議決したときは、この限りでない。

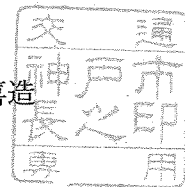
2 前項の規定は、部会の会議に準用する。

(写)

交 経 第 907 号
令和 5 年 6 月 26 日

神戸市交通事業審議会
会長 水谷 文俊 様

神戸市長 久元 喜造



神戸市交通事業審議会に対する諮問について

執行機関の附属機関に関する条例第 1 条の規定に基づき、次の事項について、貴審議会のご意見を賜りたく諮問いたします。

記

1 諮問事項

神戸市交通事業（自動車事業及び高速鉄道事業）の「中長期的な経営基盤強化」に関する諮問について

2 諮問理由

新型コロナウイルス感染症の拡大による社会全体の急速な変化は、バス・地下鉄等の公共交通機関をご利用いただくお客様の大幅な減少をもたらし、以降、その経営は非常に厳しい状況が継続しています。

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、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ります。

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ります。

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おります。

神戸市交通局は、大正 6（1917）年創設以来、戦中戦後、阪神淡路大震災等の度重なる自然災害をも乗り越え、100 年以上の長きに亘り市民の皆様、そして神戸のまちとともに歩みを重ねてまいりました。

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ております。

この度、こうした状況も踏まえ、一層の経営基盤強化のために今後展開すべき施策の方向性について、幅広いご見識と多角的な視点からご議論を賜り、答申をいただきたく、貴審議会に対し諮問する次第であります。

交 通 事 業 審 議 会
第 1 回 専 門 部 会 資 料



BE KOBE

01

今後の進め方

BE KOBE

R5.7.11

第1回 専門部会

- ・ 運行に関する事項、組織・人材に関する事項等

R5.8.1

第2回 専門部会

- ・ 民間事業者ヒアリング
- ・ 経営に関する事項（他事業者との比較含む）等

R5.9.5

第3回 専門部会

- ・ 経営に関する事項（収支見通し含む）等

R5.10.11

第4回 専門部会

- ・ 議論のまとめ

R5.10月下旬

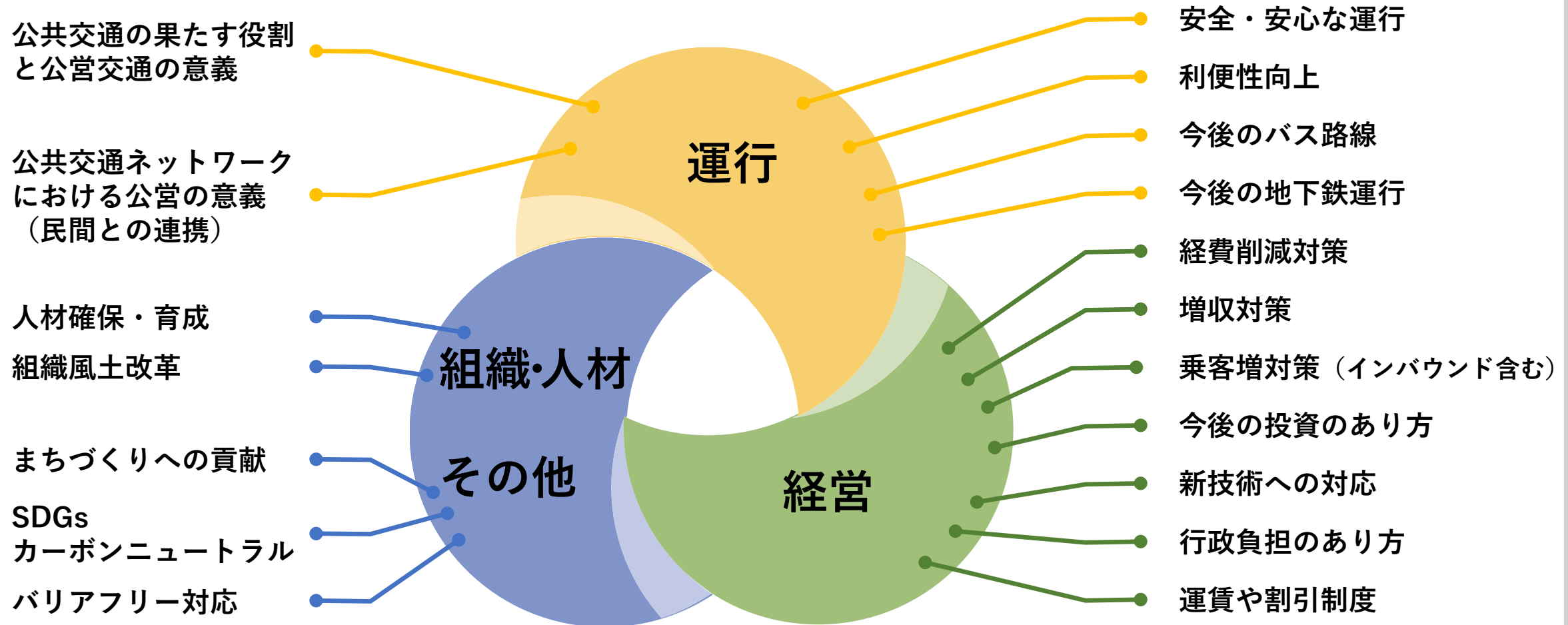
第107回 交通事業審議会

R5.11月中旬

第5回 専門部会

R5.11月下旬

第108回 交通事業審議会



02

これまでの意見整理

BE KOBE

● 公営交通の意義

- 神戸にたくさんの公共交通事業者がある中で、①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、②民間では運行できない需要が少ない路線についても、行政政策として、赤字でも移動を支えている点、③市の政策とリンクしてまちの魅力向上を図る点が公営の理由ではないか。

● 経営基盤の強化

- 新型コロナによる社会変容、燃料費をはじめとした物価高等の中、必要とされる公共交通を維持していくためには、まずは当面の出血を止めなければならない。その上で、中長期的な体質の改善をはかる必要がある。
- 市全体で交通行政をどう位置づけるかが重要であり、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。
- 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あり、聖域なく議論していくべき。

● 人材の確保

- ▶ 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、働き方も含め体質改善が必要である。

● 乗客増対策

- ▶ 人口減少社会の中、今後は自動車から公共交通に転換していく戦略が極めて必要になってくる。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。
- ▶ 通勤、通学の利用が戻らない中で、インバウンドの取り込みが重要。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ではないか。

● 増収対策

- ▶ 中長期的に安定した乗客の確保という観点では、交通ファンへ訴求していくことも一つの方法である。近年取り組んでいるトミカや高価な廃品グッズを購入いただける取り組みをはじめ、交通局が公開している動画等についても見せ方の更なる工夫を行ってはどうか。

● バス路線のあり方

- 人口減少が見込まれる中で、それに見合った供給に再編する必要があるが、公共交通から利用者が離れるリスクにも考慮が必要である。市としてこのぐらいの足は確保するという考え方もあわせて必要であろう。
- バスにおいても他の地域で上下分離ができないか検討している事例もある。基盤のインフラ部分には行政的なコストを充てることが前提のスキームであり、将来的なイメージとして検討してみることも一つの発想になるのではないか。

● 費用負担のあり方

- 費用増嵩分に対して、サーチャージを採り入れるなど、変動部分を上乘せする等の仕組みやダイナミックプライシングのように一部の利用者から収入を得るという方法も今後の検討課題ではないか。我が国では制度改正が進み、今後より柔軟な運賃制度も可能となってくると思われる。
- 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、人口分布や都市の就業地がどこにあるのかなど、神戸市のデータを用意してもらう必要がある。

03

自動車事業の現状

BE KOBE



03 業務量の推移

- 2021年度は、平日における1日あたりの総運行本数が200本を超える主要系統の一部において、昼間から夜間帯の運行ダイヤの一部減便を実施。
- 2022年度は、ご利用状況に応じたダイヤの見直しとして、乗車人員が約**18%程度**減少しているところ、全体として運行本数の約**5%程度**の減便を実施。

※ 実施にあたってはお客様への影響を鑑み、1時間に1本や2本といった路線や運行時間帯については減便を行わず、概ね1時間に3本以上ある路線を対象

種別	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4決見	R5予算
営業キロ程	356,960	357,110	362,670	367,720	369,590	374,800	376,000	376,270	377,500	375,310	375,310
在籍車両数	518	517	517	517	515	514	515	517	517	491	487
運転車両数	166,330	161,482	163,977	162,344	160,019	160,514	161,575	166,655	166,650	160,246	161,772
運転走行キロ	18,043,265	17,679,760	17,709,402	17,533,737	17,274,021	17,260,927	17,349,939	17,368,165	17,349,458	16,166,901	16,406,609
営業日数	365	365	365	366	365	365	365	366	365	365	366

03 収支の推移

- 行政目的路線など不採算であっても運行が必要な路線があることから、**営業損益は赤字**であり、その赤字の一部を営業外収益の一般会計補助金で補てん
- 新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少、**経常損益も大幅な赤字**傾向が続いている。

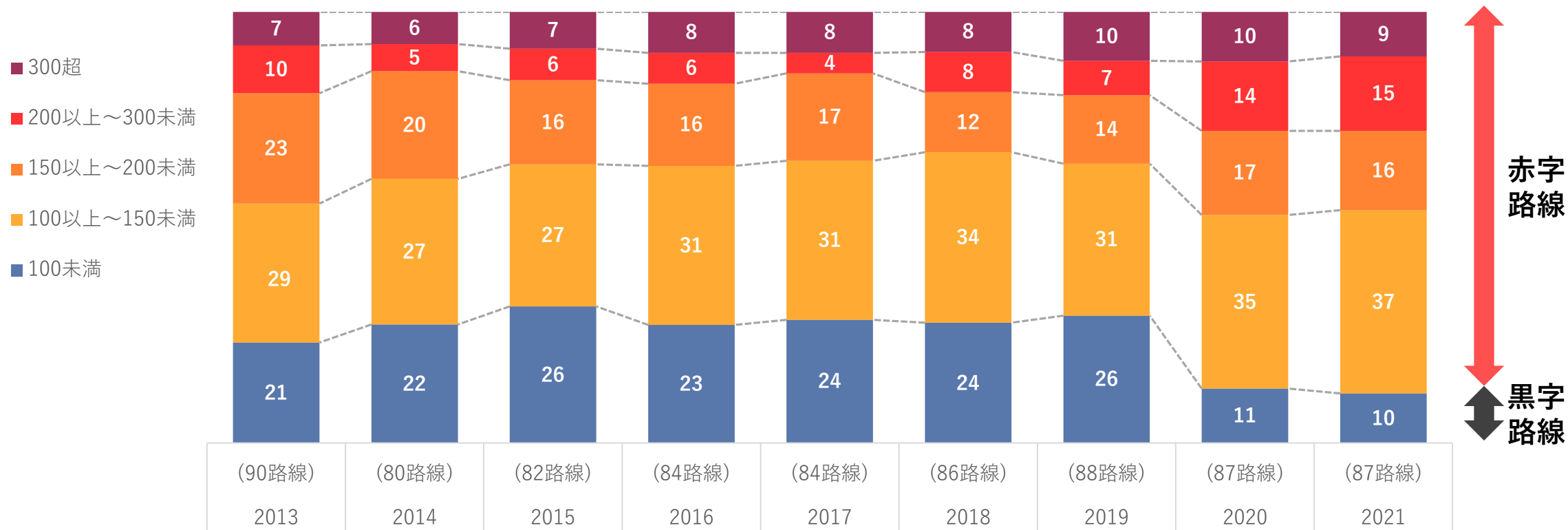
(百万円)

	2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4決見	2023 R5予算
自動車事業収益	12,110	11,466	11,171	10,758	10,695	10,561	10,478	8,755	9,300	10,528	10,054
営業収益	10,701	10,345	10,328	10,189	10,145	9,962	9,774	7,971	8,315	8,725	8,698
営業外収益	1,100	821	648	569	476	599	656	784	869	1,356	1,356
特別利益	309	300	195	0	74	0	48	0	116	447	0
自動車事業費	12,138	15,301	10,887	11,059	10,830	10,588	10,586	10,461	11,136	10,949	11,090
営業費用	11,990	11,274	10,734	10,916	10,686	10,438	10,429	10,293	10,680	10,714	10,724
営業外費用	148	133	153	143	144	150	157	168	206	235	366
特別損失	0	3,894	0	0	0	0	0	0	250	0	0
営業損益	△ 1,289	△ 929	△ 406	△ 727	△ 541	△ 476	△ 655	△ 2,322	△ 2,365	△ 1,989	△ 2,026
経常損益	△ 337	△ 241	89	△ 301	△ 209	△ 27	△ 156	△ 1,706	△ 1,702	△ 868	△ 1,036
特別損益	309	△ 3,594	195	0	74	0	48	0	△ 134	447	0
純損益	△ 28	△ 3,835	284	△ 301	△ 135	△ 27	△ 108	△ 1,706	△ 1,836	△ 421	△ 1,036
累積欠損金	814	543	827	525	390	364	256	△ 1,450	△ 3,286	△ 3,707	△ 4,743
累積資金過不足	△ 794	△ 1,197	△ 1,611	△ 1,609	△ 1,715	△ 1,825	△ 1,718	△ 1,240	△ 1,637	△ 1,671	△ 1,718

03 赤字路線数・黒字路線数の推移

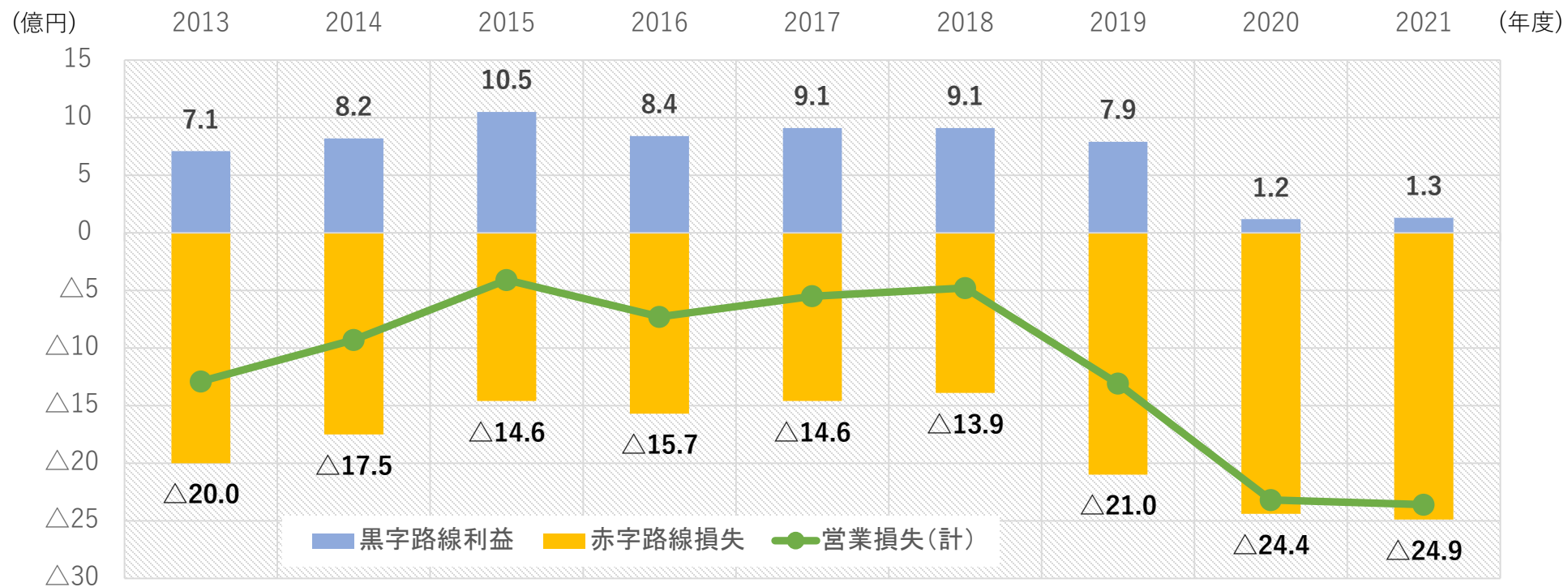
- ▶ 新型コロナウイルスの影響もあり、営業係数が100未満の**黒字路線はコロナ前後で半減**
 ※ 2019年度-2020年度比較：**26路線** → **11路線** (△15路線・△57%)
- ▶ 営業係数200以上～300未満の赤字路線はコロナ前後で倍増
 ※ 2019年度-2020年度比較：**7路線** → **14路線** (+ 7路線・+ 50%)

営業係数別路線数・収支の推移



03 赤字路線数・黒字路線数の推移

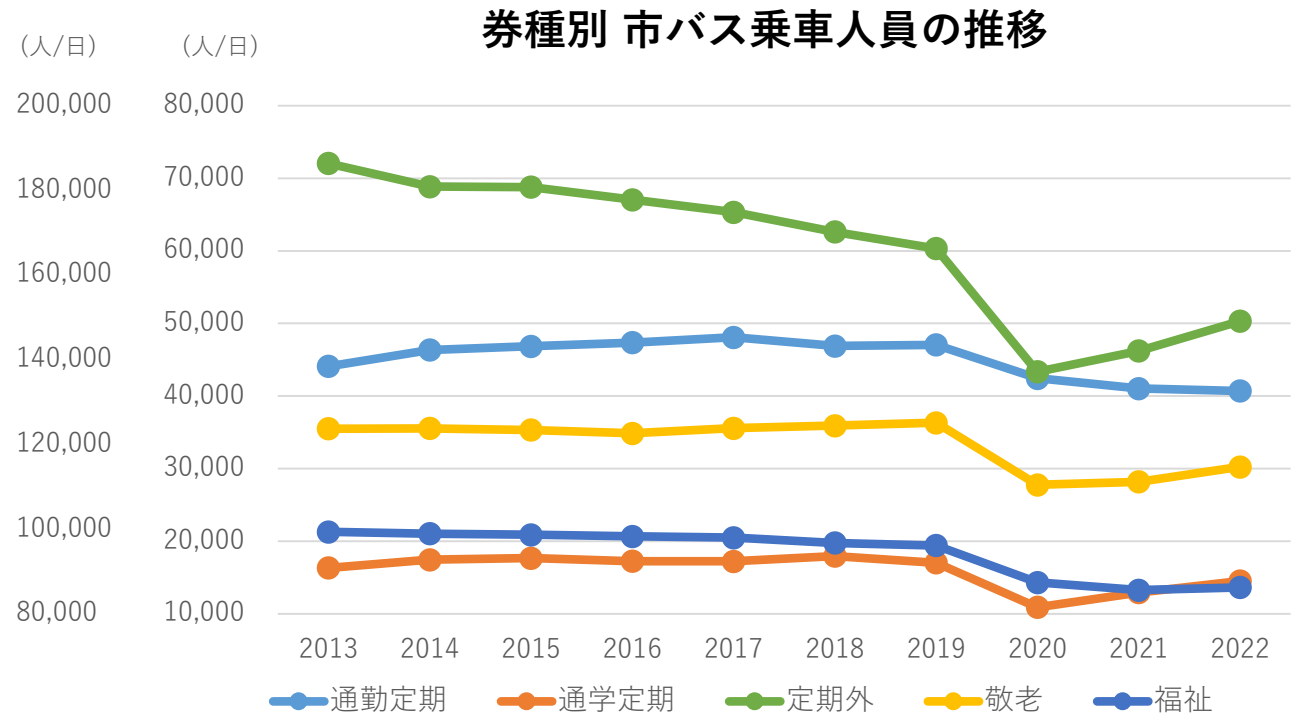
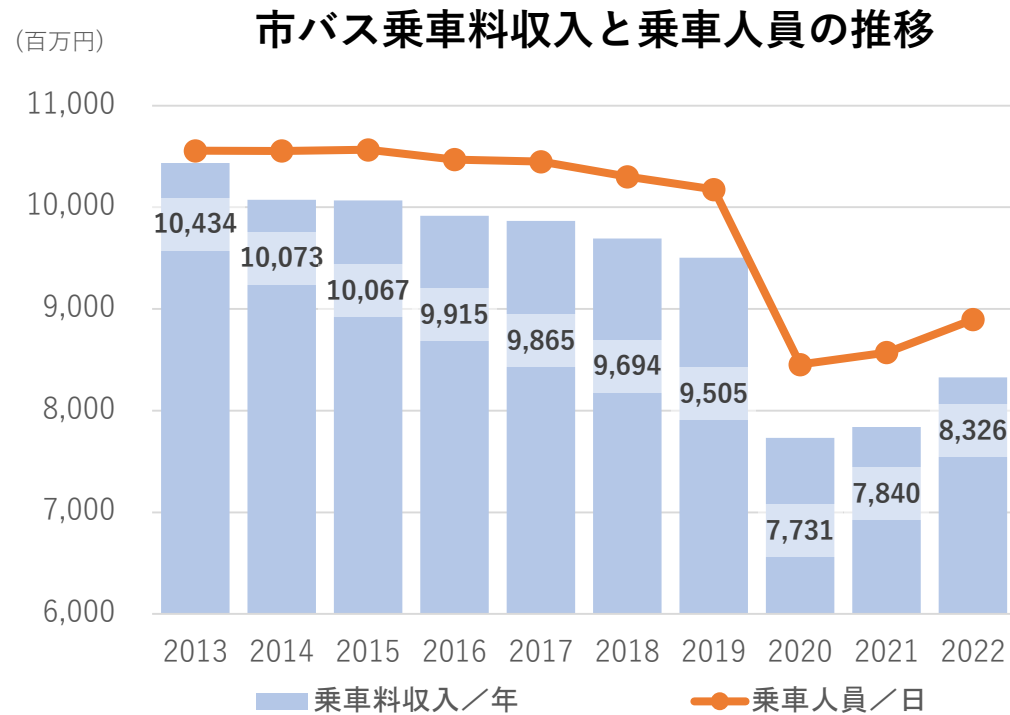
➤ 2020年度における黒字路線（11路線）の**利益総額は1.2億円**であり、2019年度と比較して6.7億円減収（△85%）しており、黒字路線の利益で赤字路線の損失を補てんすることは厳しい状況である。



	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
黒字路線利益	7.1	8.2	10.5	8.4	9.1	9.1	7.9	1.2	1.3
赤字路線損失	△ 20.0	△ 17.5	△ 14.6	△ 15.7	△ 14.6	△ 13.9	△ 21.0	△ 24.4	△ 24.9
営業損失	△ 12.9	△ 9.3	△ 4.1	△ 7.3	△ 5.5	△ 4.8	△ 13.1	△ 23.2	△ 23.6

03 市バス乗車料収入・乗車人員の推移

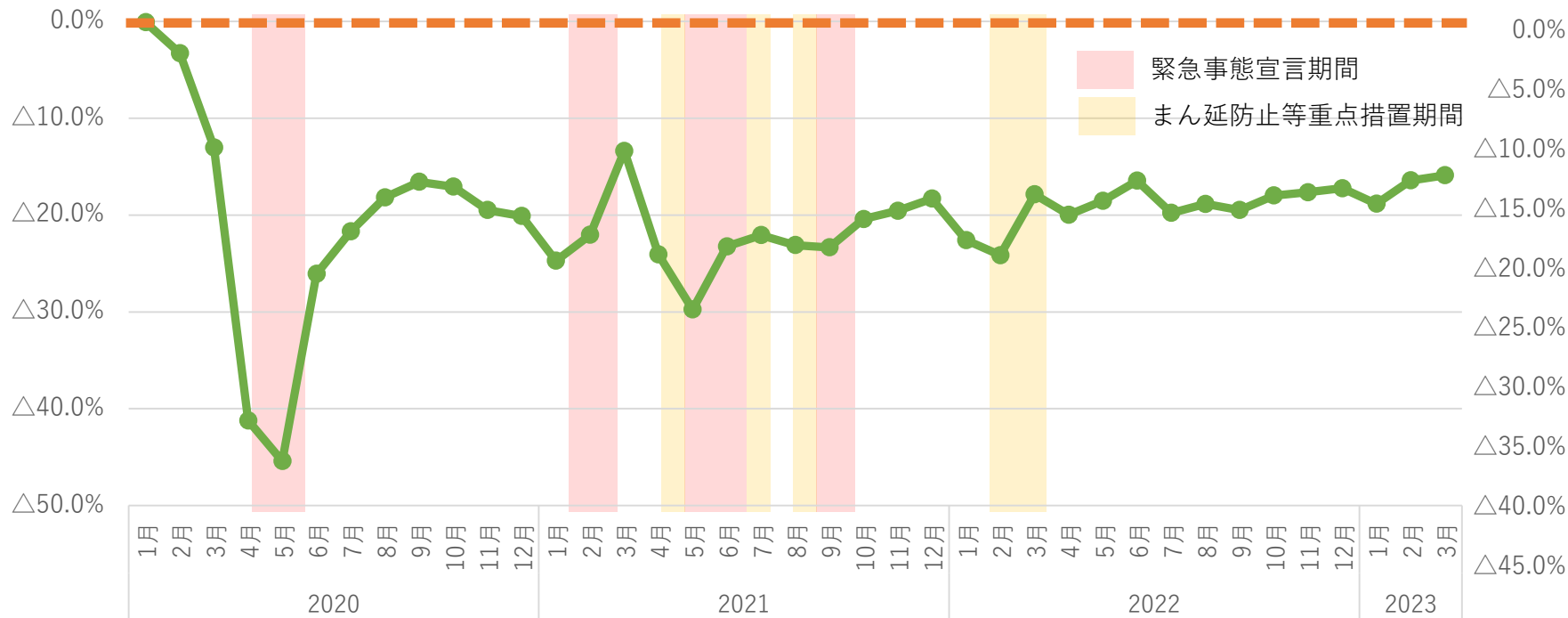
- ▶ 新型コロナウイルスの影響もあり、乗車料収入はコロナ前の2018年度と比較して3か年で約52億円の減収（2020年度：約20億円、2021年度：約18億円、2022年度：約14億円）
- ▶ 券種別では、定期外のご利用が最も多く、次いで通勤定期の利用が多い。



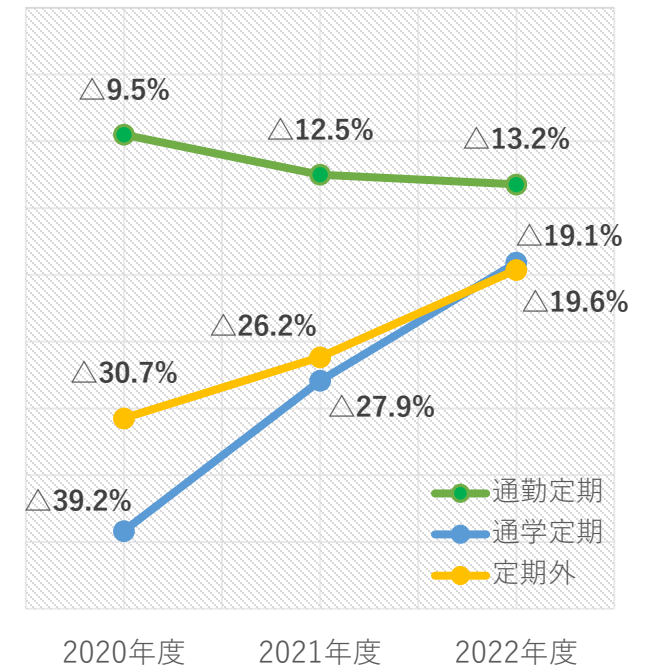
03 市バスにおける新型コロナウイルスの影響

- コロナ禍後の乗車人員の回復は、**△15~20%**で頭打ちの状況である。
- 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、**約14億円**の減収。
- **テレワークの定着**もあり、通勤定期利用者は減少し続けており、コロナ禍前の水準まで回復することは想定できない状況である。
- 新型コロナウイルスの影響について、地下鉄と比較し、すべての券種において回復が鈍い状況

コロナ禍後の乗客数の推移 (2019年比)



券種別コロナ影響率

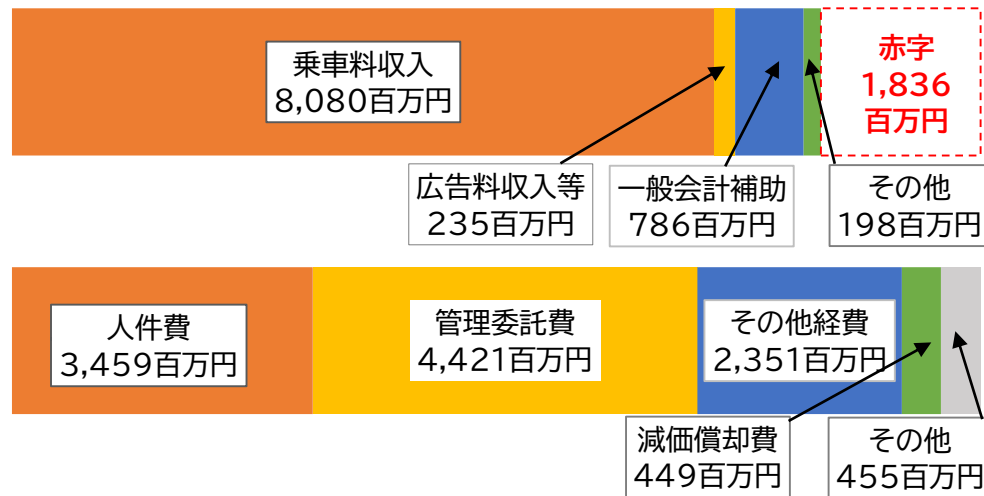


03 市バスの収支構造

- 市バス事業の経費の内訳として、**人件費**や**管理委託費**が多くを占め、車両等の施設維持にかかる経費（減価償却費等）が比較的小さい**労働集約型事業**である。
- 収益的収支で発生した純利益（黒字）と非現金支出（減価償却費等の実際に現金支出が伴わない支出）は、資本的収支で不足する資本的収支不足額の補てん財源となるが、単年度赤字であることに加え、減価償却費も少なく、不足する財源を補てんしきれないことから資金不足が拡大する。
→ 2020年度～2022年度は、コロナ影響による減収が大きく**特別減収対策企業債**で資金不足を補てん
- 市バス事業の安定のためには、**単年度収支の均衡が重要**である。

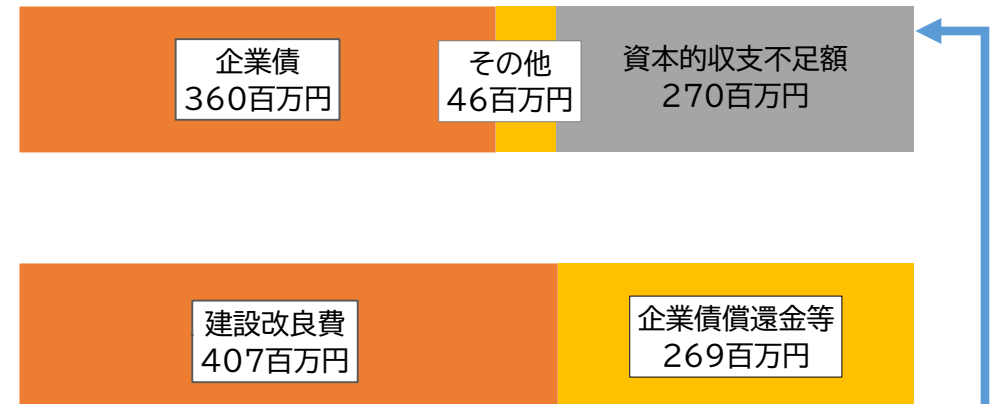
収益的収支 (R3年度決算)

1年間の営業活動等から得られる収益（料金収入等）とそれに要した費用（人件費・物件費・減価償却費等）



資本的収支 (R3年度決算)

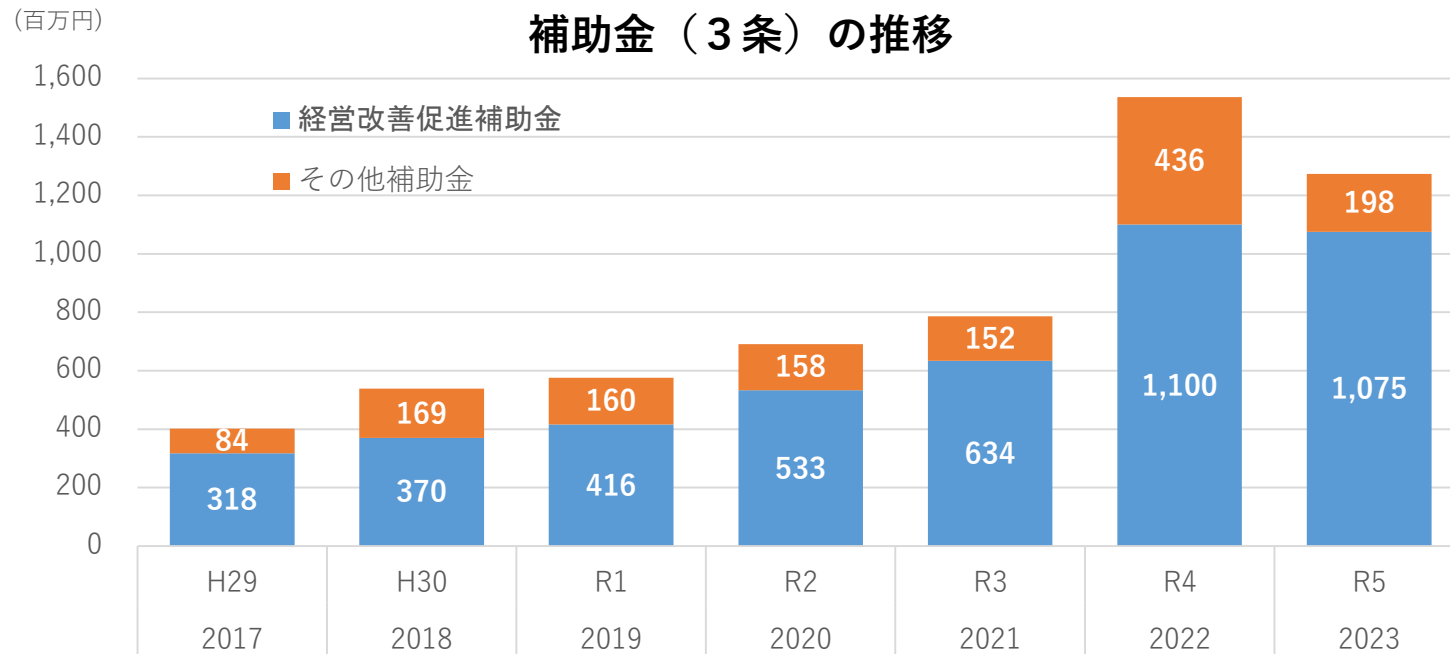
次年度以降も資産となる車両購入費等のための支出（建設改良費等）とその財源である収入（企業債等）



補てん財源の充当

03 一般会計からの補助金推移

- 事業者のコスト削減策のみでは維持していくことが困難な路線で、① **代替手段がないなど市民生活に不可欠な路線**、② 特定の行政施設等への市民の足として運行している路線など**特定の行政目的で運行している路線**等について、「神戸市バス路線再編成の考え方に関する答申（H11.7.21 神戸市交通事業審議会答申）」に基づき、一般会計より「**経営改善促進補助金**」として収支差の一部の補助を受けている。
- 経営改善促進補助金は、決算値に基づき、翌々年度に補填されるため、コロナ影響の大きかったR2年度分はR4年度、R3年度分はR5年度に繰入れた関係で、近年は一般会計からの補助金額が増加している。



- (参考) その他補助金
- 児童手当繰入金
 - 共済追加費用繰入金
 - 共済公的負担繰入金
 - 特別減収対策企業債利子補助金 等

- 2021年度（R3年度）より、市バスは地下鉄にお客様を運ぶという**フィーダー機能**を果たしていることから、**妙法寺以西**の駅に接続するバス路線にかかる費用の一部を高速鉄道事業会計から負担金として計上している。
（2023年度予算：199百万円）



03 経営改善促進補助金 ～2022年度（R4年度）～

- 2022年度（R4年度）は**37路線**が補助対象。
- 前々年度実績である2020年度（R2年度）分を2022年度（R4年度）に繰り入れ。
 ※ 走行キロあたりの営業費用を京阪神ブロック（国交省集計）の民間事業者平均と比較し、民間が運行してもなお赤字となる収支差相当分について補填される。

① 代替手段がないなど、市民生活に不可欠な路線

系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)	系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)
3	吉田町1（循環）名倉町	93,481	4,451	39	阪神御影（循環）鴨子ヶ原	17,853	1,024
4	神戸駅前（循環）大日丘住宅前	64,401	5,383	40	神戸駅前～大日丘住宅前	25,043	463
5	新長田駅～妙法寺・若草町	51,121	2,436	43	サンシャインワープ（循環）JR本山駅前	17,681	82
6	松原通5～兵庫駅前	16,276	417	57	垂水東口（循環）青山台	2,726	167
7	市民福祉交流センター～神戸駅前	91,817	8,006	72	須磨一の谷（循環）多井畑厄神	45,909	662
13	兵庫駅前～新長田駅前	19,048	518	74	名谷駅前～柏台	20,838	435
15	名谷駅前～青山台	22,206	658	80	高尾台（循環）新長田駅前	21,958	102
18	三宮駅ターミナル前～JR六甲道	39,447	1,195	87	妙法寺駅前～ひよどり台	16,909	382
29	三ノ宮駅ターミナル前（循環）摩耶埠頭	43,505	1,289	88	妙法寺駅前（循環）柏台	20,249	678
30	JR甲南山手（JR本山駅前）深江浜町	4,071	285	89	妙法寺駅前（循環）多畑東町	5,486	27
31	JR甲南山手～渦森台	43,271	1,289	110	神戸駅前～JR鷹取駅	15,320	728
32	JR六甲道（循環）御影山手	11,166	765	111	箕谷駅前～衝原	62,472	167
38	阪神御影～渦森台	30,270	2,781	112	神戸駅前～JR鷹取駅	12,978	700

② 特定の行政目的で運行している路線

系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)
10	須磨水族園～駒ヶ林町	37,253	210
17	二葉町～しあわせの村	63,081	1,500
25	三宮駅前～森林植物園前	4,500	299
62	谷上駅～神戸北町	19,731	63
66	貿易センター前～しあわせの村	62,853	1,675
100	JR六甲道～灘の浜東	16,777	359
101	三宮駅ターミナル前～第五突堤	16,489	217
106	JR六甲道～高羽小学校～六甲ケーブル下	11,602	203
120	名谷駅前～しあわせの村	39,413	632
121	学園都市駅前～西部障害者センター	4,161	50
171	垂水駅～学園都市駅前	8,225	390

2022年度補助額 1,099,587千円

- 2021年度（R3年度）は**32路線**が補助対象。
- 前々年度実績である2019年度（R元年度）分を2021年度（R3年度）に繰り入れ。

① 代替手段がないなど、市民生活に不可欠な路線

系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)	系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)
3	吉田町1（循環）名倉町	64,944	5,448	40	神戸駅前～大日丘住宅前	23,647	561
4	神戸駅前（循環）大日丘住宅前	31,428	6,723	43	サンシャインワーフ（循環）JR本山駅前	20,836	102
5	新長田駅～妙法寺・若草町	31,625	3,011	57	垂水東口（循環）青山台	2,559	202
6	松原通5～兵庫駅前	15,910	497	72	須磨一の谷（循環）多井畑厄神	31,286	901
7	市民福祉交流センター～神戸駅前	11,033	10,376	74	名谷駅前～柏台	15,517	561
13	兵庫駅前～新長田駅前	17,203	627	80	高尾台（循環）新長田駅前	21,257	127
15	名谷駅前～青山台	15,006	810	87	妙法寺駅前～ひよどり台	13,914	496
18	三宮駅ターミナル前～JR六甲道	17,862	1,622	88	妙法寺駅前（循環）柏台	12,799	852
29	三ノ宮駅ターミナル前（循環）摩耶埠頭	26,251	1,681	89	妙法寺駅前（循環）多畑東町	1,806	10
30	JR甲南山手（JR本山駅前）深江浜町	979	361	110	神戸駅前～JR鷹取駅	7,929	915
31	JR甲南山手～渦森台	25,487	1,625	111	箕谷駅前～衝原	50,332	222
39	阪神御影（循環）鴨子ヶ原	3,153	1,320	112	神戸駅前～JR鷹取駅	10,073	889

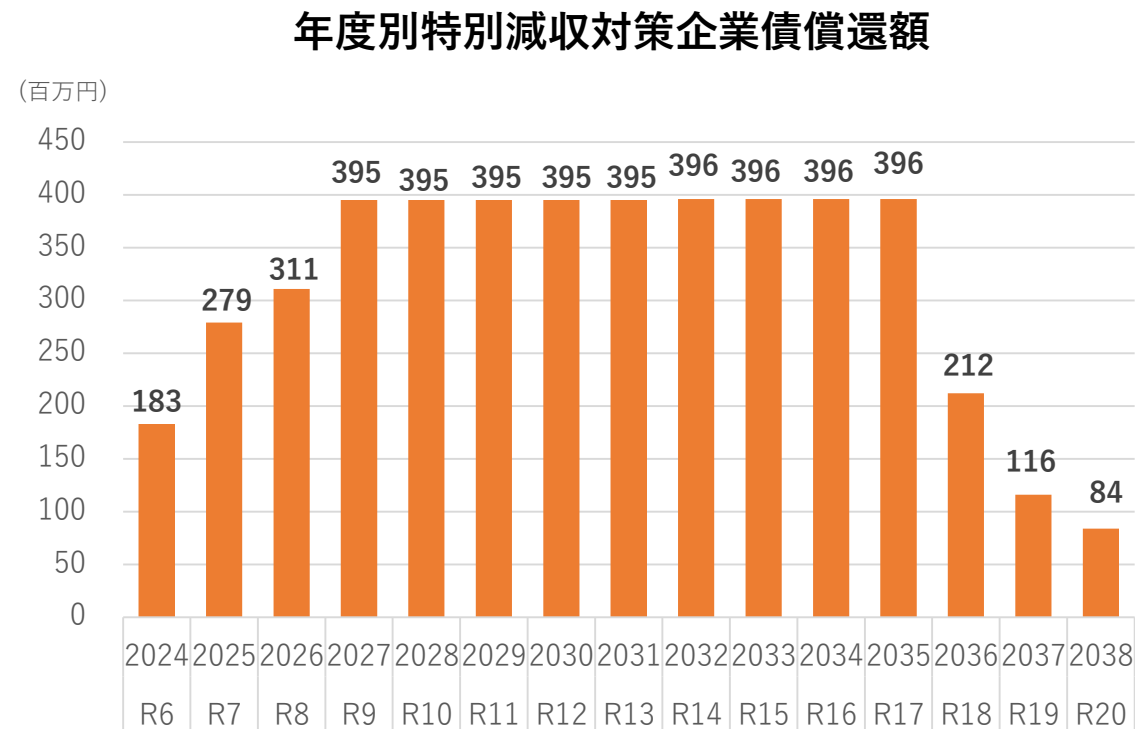
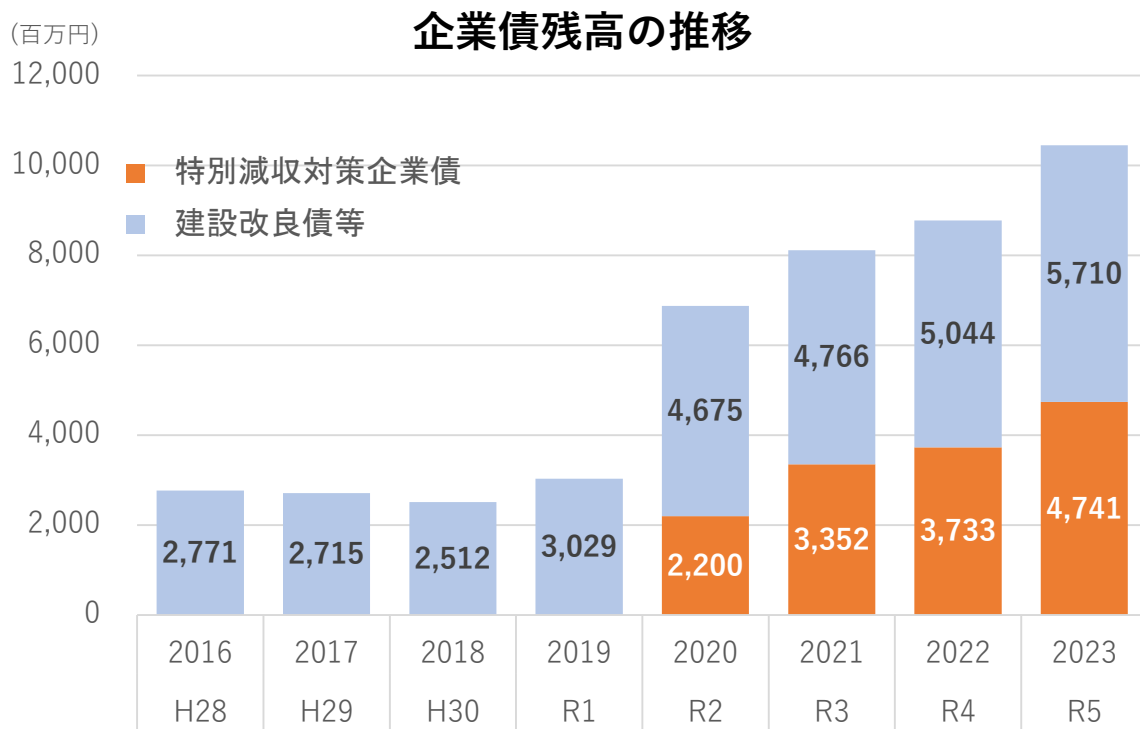
② 特定の行政目的で運行している路線

系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)
10	須磨水族園～駒ヶ林町	37,829	245
17	二葉町～しあわせの村	49,227	1,863
25	三宮駅前～森林植物園前	4,849	333
66	貿易センター前～しあわせの村	3,709	2,345
100	JR六甲道～灘の浜東	18,050	458
101	三宮駅ターミナル前～第五突堤	15,223	308
120	名谷駅前～しあわせの村	28,411	854
121	学園都市駅前～西部障害者センター	3,591	64

2021年度補助額 633,724千円

03 特別減収対策企業債残高と償還見込

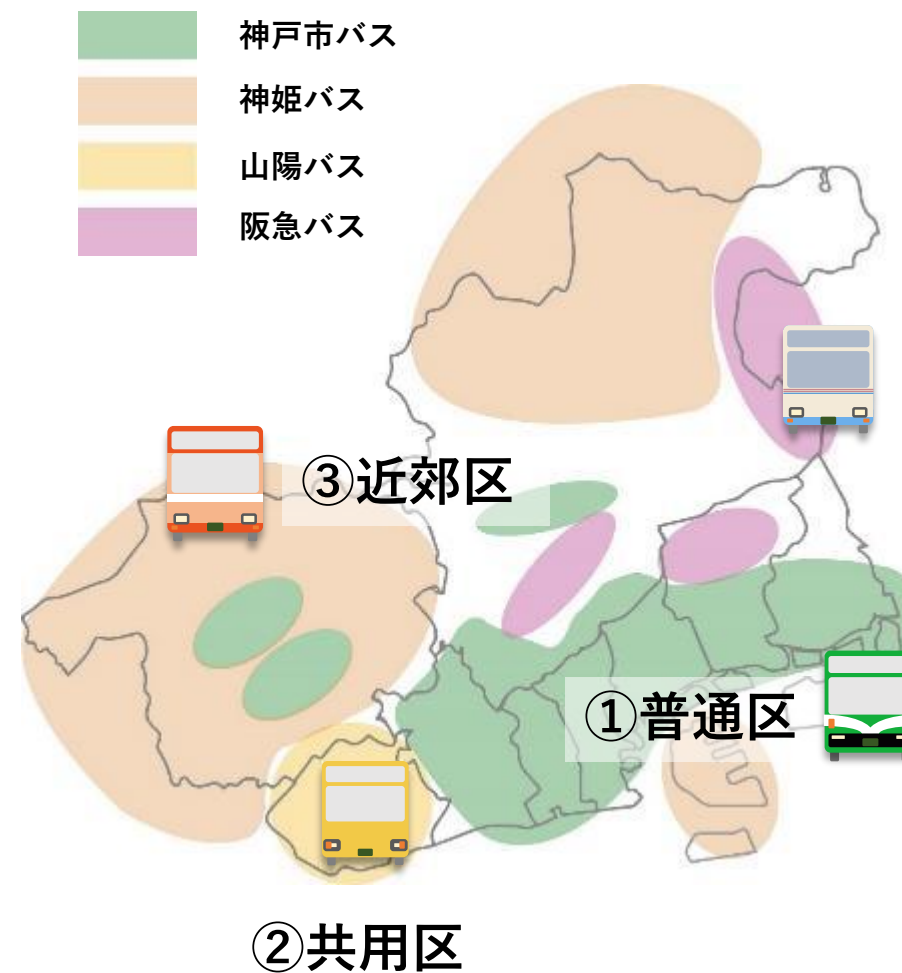
- ▶ 市バスにおける企業債残高は、2022年度末で約87.8億円となっているが、うち約37.3億円（約43%）が特別減収対策企業債となっている。
- ▶ 2023年度の発行見込額を加味すると、特別減収対策企業債の発行総額は4年間で約47億円となる見込みである。
- ▶ 特別減収対策企業債の償還は2024年度より始まるが、その負担は2038年度まで毎年2～4億円に達する。



● 神戸市域バス路線の特徴

- 乗合バス運賃は、先に事業開始したバス会社の運賃に事後参入したバス会社が同調する（合わせる）のが原則であり、同じ市バスでも、エリアによって運賃の制定形態が異なっている。

	運賃	エリア	先に事業開始	事後参入
①普通区	210円均一	東灘区、灘区、中央区、兵庫区、北区の一部、長田区、須磨区、西区の一部	市バス	神姫バス、阪急バス等
②共用区	210円均一	垂水区（山陽バスとの共同運行）	山陽バス	市バス
③近郊区	対キロ区間制	北区・西区の一部	神姫バス	市バス、阪急バス



● **普通運賃** ※小児半額

普通区	均一制		210円
近郊区	対キロ区間制	初乗り170円 最長区間	560円
共用区	均一制		210円

● **定期運賃（普通区）**

	1か月(割引率)	3か月(割引率)	6か月(割引率)
通勤定期券	8,820円 (30.0%)	25,140円 (33.5%)	47,630円 (37.0%)
通学定期券 (大人)	7,430円 (41.0%)	21,180円 (44.0%)	40,120円 (46.9%)
通学定期券 (小児)	3,300円 (50.0%)	9,410円 (52.5%)	17,820円 (55.0%)
昼間割引 降車時間9:30～16:00	4,590円 (63.6%)	-	-

市バス・地下鉄連絡定期券割引：各定期運賃を10%割引
その他、学期定期券あり

●市バス乗継割引（割引額：211百万円）

ICカードを利用して、1乗車目の降車から2乗車目の降車まで60分以内に連続して市バスを乗り継いでご乗車いただいた場合、割引を適用
割引額は1乗車目の料金を上限に最大210円（小児、敬老、特割は最大110円）

●PiTaPa利用額割引（割引額：106百万円）

PiTaPaを利用して市バス・地下鉄にご乗車いただいた場合、1か月のご利用額に応じて割引を適用
月1,000円以上ご利用いただいた場合、ご利用額に応じて1～13%の割引

●市バスポイントサービス（割引額：58百万円）

ICOCAのチャージ額を利用して市バスにご乗車いただいた場合、1か月のご利用額に応じて翌月にポイントを還元。昼間（9：30～16：00）に降車された場合は、追加でポイントを還元

- ・普通ポイント：1か月の利用金額が2,100円未満→利用金額の5% 2,100円以上→利用金額の10%
- ・昼間ポイント：1か月の利用金額が2,100円未満→利用金額の10% 2,100円以上→利用金額の20%

●市バス・地下鉄NEW Uラインカード（割引額：3百万円）

同日中に市バスと地下鉄を乗り継いでご乗車いただいた場合、20円（小児10円）の割引
発売額3,000円のカードは3,200円分使用可能

- **エコファミリー制度**（令和4年度利用人数：16万人）

土曜・日曜・祝日・夏休み・年末年始に、大人のお客様が同伴される小学生以下2人までの市バス・地下鉄の運賃を無料とする

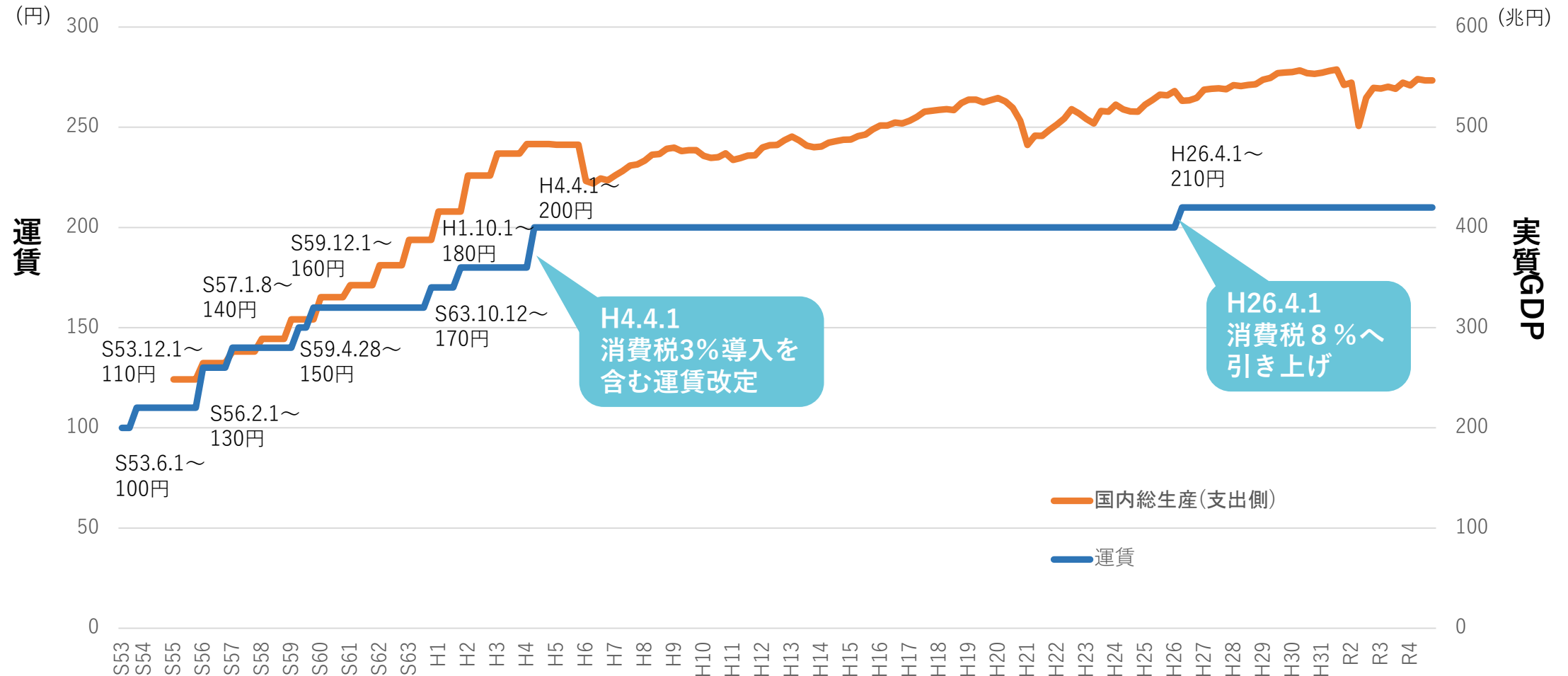
- **三宮・エリア110**（令和4年度利用人数：22万人）

三宮都心部（駅ターミナルから概ね1km圏内）の市バス路線において、エリア内のバス停間をICカードでご乗車された場合、運賃を110円（通常210円）とする実証実験

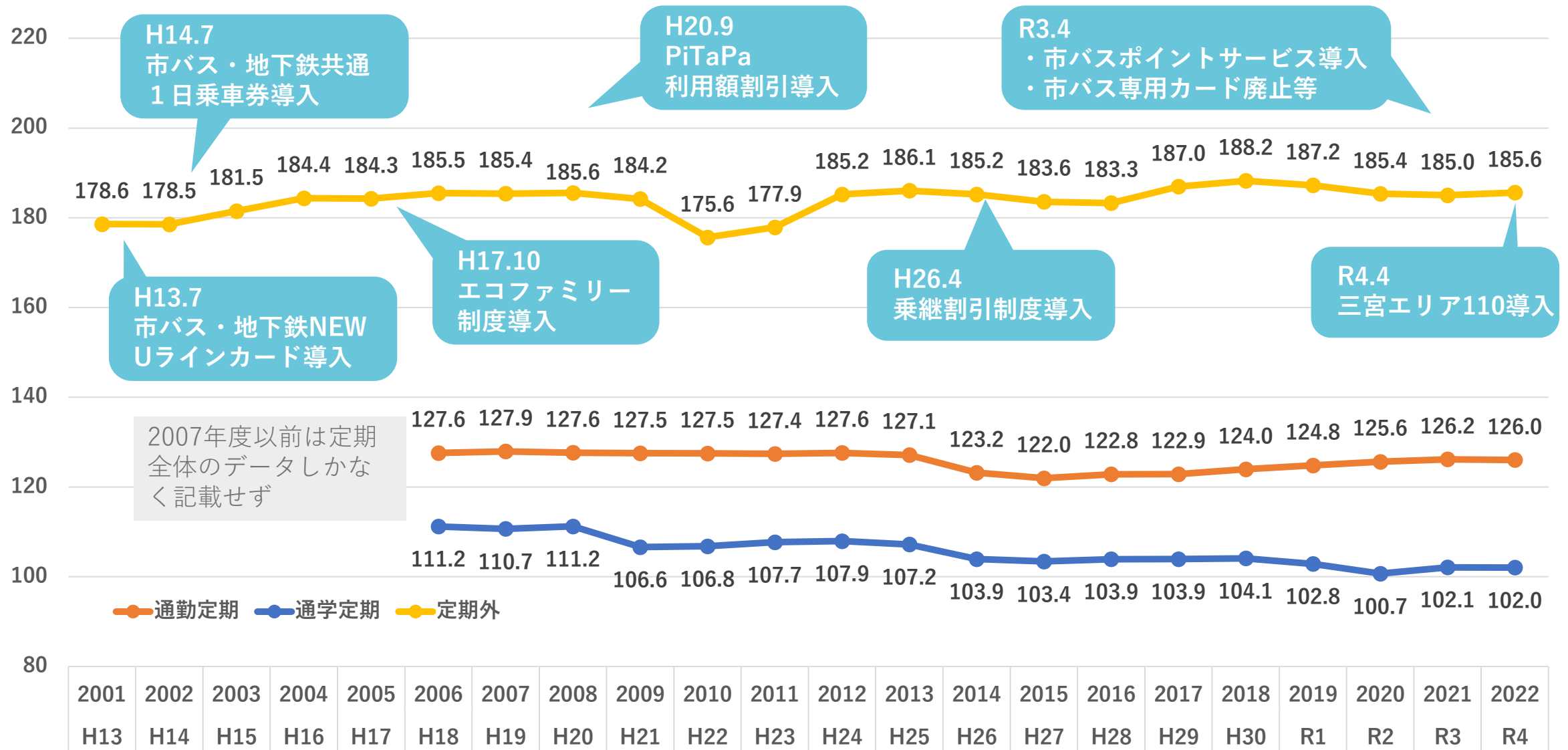
- **市バス・地下鉄共通1日乗車券**（令和4年度発売枚数：3.6万枚）

1,040円で市バス・地下鉄全線を一日に何度でもご利用いただける乗車券

➤ **H4年度（1992年度）に本改定を実施**後は、消費税率の引き上げに伴う運賃改定を実施



03 券種別単価の推移（市バス）



04

高速鉄道事業の現状

BE KOBE



04 業務量の推移

- ▶ 2020年6月より**北神急行線の市営化**に伴い業務量は増加。
 ※ 市営化により、営業キロが1.25倍となったことに伴い、運行や保守にかかる体制も強化する必要があるが、業務効率化等により、既存の体制を大きく増やすことなく対応を行っている。
- ▶ 2021年には、夜間の外出自粛を促し新型コロナウイルス感染症拡大を防止するため、8月23日から10月24日までの間、西神・山手線及び海岸線において、概ね**2割程度の夜間減便**を実施。

種 別	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4決見	R5末見込
営業キロ程	30.60	30.60	30.60	30.60	30.60	30.60	30.60	38.10	38.10	38.10	38.10
在籍車両数	208	208	208	208	208	214	214	244	250	238	214
運転走行キロ	19,461,467	19,445,093	19,497,005	19,463,959	19,460,605	19,434,754	19,480,967	21,728,293	22,154,060	22,363,011	22,379,103
営業日数	365	365	365	366	365	365	365	366	365	365	366

04 収支の推移

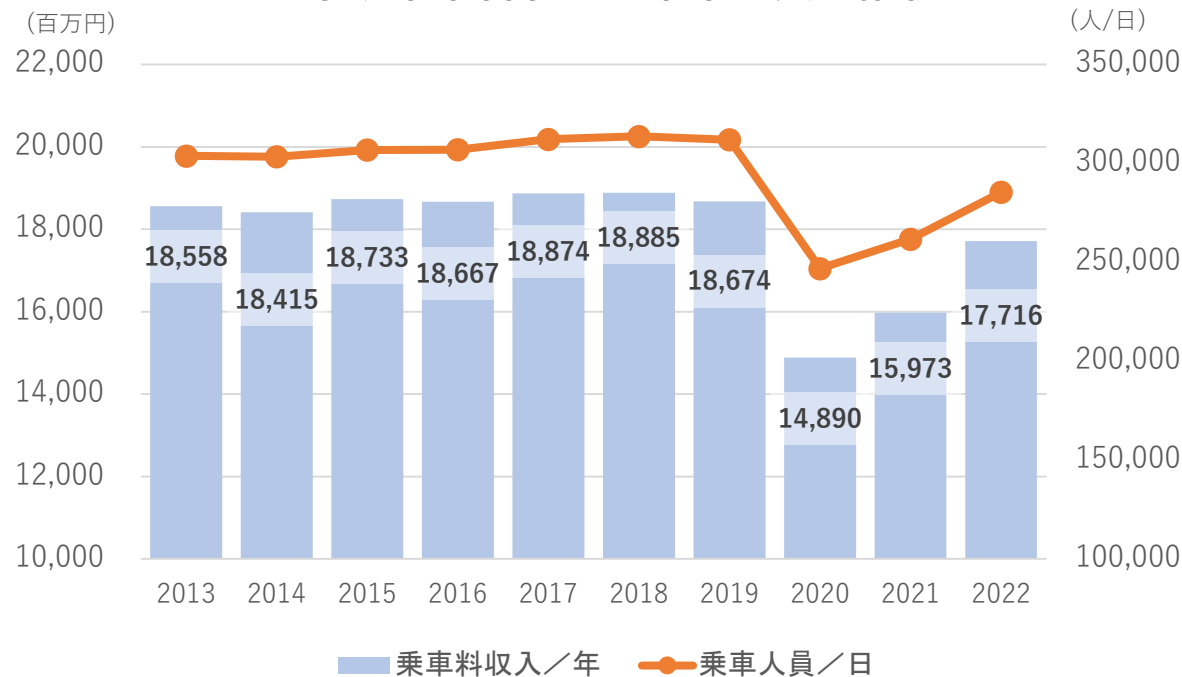
- ▶ 2014年度（H26年度）より、特例債元金償還金を営業外収益として計上することとなったため、大幅に営業外収益が増加し、**経常損益が好転**。
- ▶ 新型コロナウイルスの影響を強く受けるまで、収支も資金も継続して改善するも、新型コロナの影響により営業収益が大幅に減少、純損益も大幅な赤字が継続。

（単位：百万円）

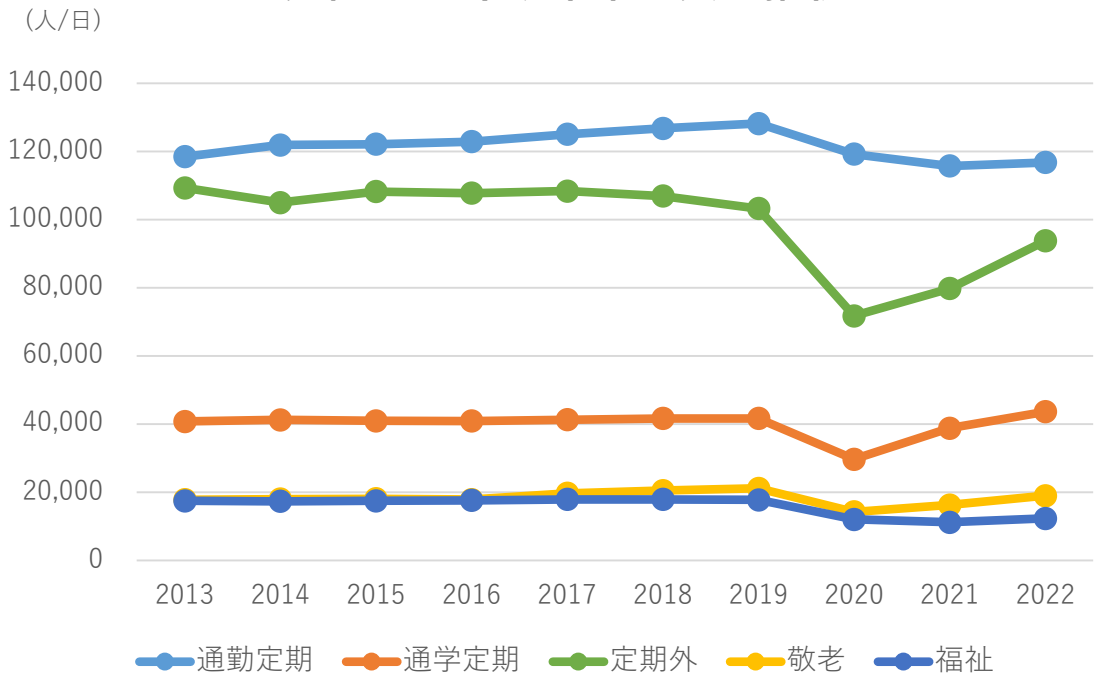
	2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4決見	2023 R5予算
高速鉄道事業収益	22,291	24,881	25,498	25,431	25,166	24,637	24,353	20,316	21,243	23,998	24,120
営業収益	20,969	20,820	21,227	21,051	21,047	21,010	20,827	16,727	17,614	19,567	19,715
営業外収益	1,303	4,061	4,271	4,380	4,119	3,627	3,526	3,589	3,629	3,509	4,405
特別利益	19	0	0	0	0	0	0	0	0	922	0
高速鉄道事業費	22,109	30,010	23,322	23,667	23,484	22,380	22,848	24,466	25,652	26,119	29,472
営業費用	18,273	20,426	19,854	20,357	20,268	19,522	20,183	22,004	23,134	23,899	27,254
営業外費用	3,836	3,642	3,468	3,306	3,216	2,858	2,665	2,462	2,518	2,171	2,218
特別損失	0	5,942	0	4	0	0	0	0	0	49	0
営業損益	2,696	394	1,373	694	779	1,488	644	△ 5,277	△ 5,520	△ 4,332	△ 7,539
経常損益	163	813	2,176	1,768	1,682	2,257	1,505	△ 4,150	△ 4,409	△ 2,994	△ 5,352
特別損益	19	△ 5,942	0	△ 4	0	0	0	0	0	873	0
純損益	182	△ 5,129	2,176	1,764	1,682	2,257	1,505	△ 4,150	△ 4,409	△ 2,121	△ 5,352
累積欠損金	△ 122,905	△ 82,592	△ 80,416	△ 78,652	△ 76,970	△ 74,713	△ 73,208	△ 77,358	△ 81,767	△ 83,888	△ 89,240
累積資金過不足	△ 6,918	△ 4,862	△ 1,891	△ 6	1,729	4,653	7,346	6,131	3,361	3,200	201

- ▶ 新型コロナウイルスの影響もあり、乗車料収入はコロナ前の2018年度と比較して3か年で約81億円の減収（2020年度：約40億円、2021年度：約29億円、2022年度：約12億円）
- ▶ 最も利用者の多い通勤定期について、他の券種に比べ、コロナ禍からの回復が鈍い。
- ▶ 通学定期については、北神市営化の効果により、コロナ前よりも多くの方にご利用いただいている。

地下鉄乗車料収入と乗車人員の推移



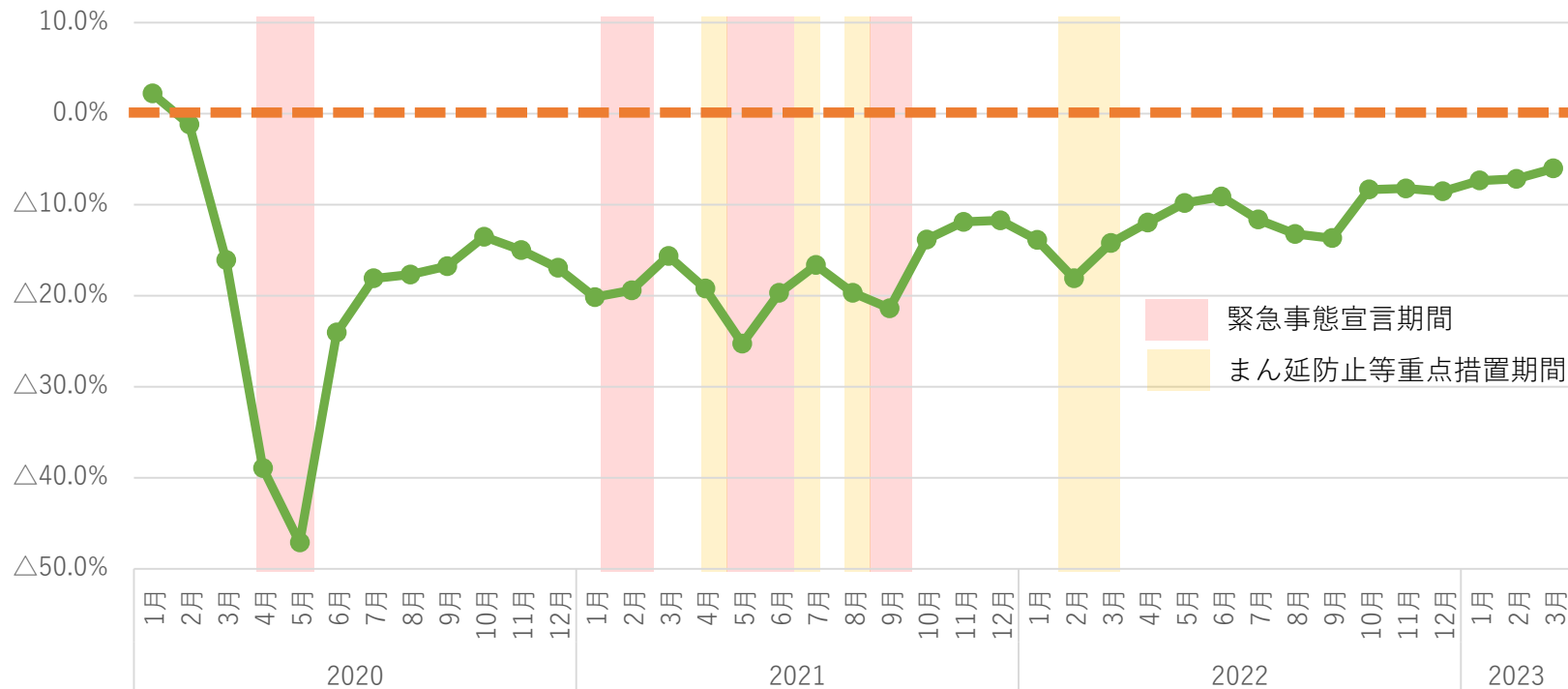
券種別 地下鉄乗車人員の推移



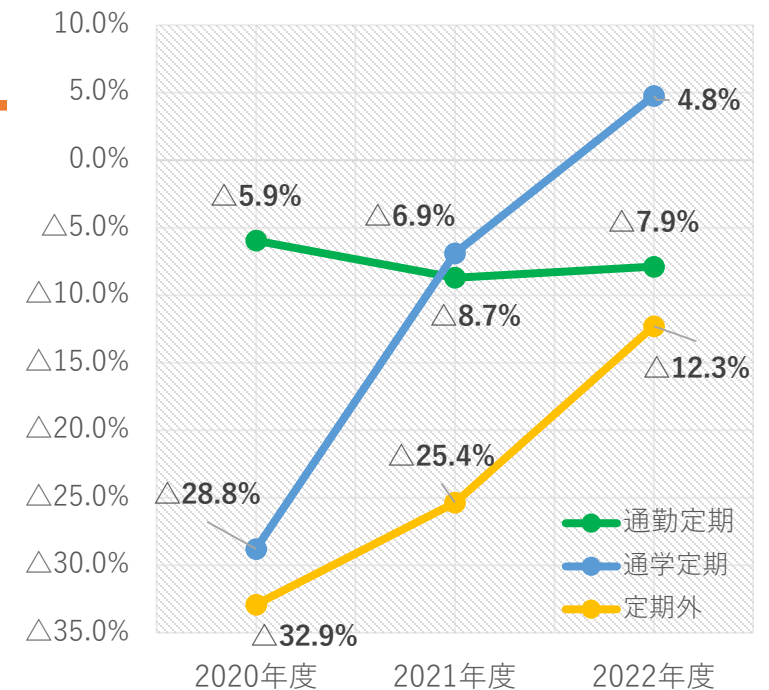
04 地下鉄における新型コロナウイルスの影響

- コロナ禍後の乗車人員の回復は、**△5~10%**で頭打ちの状況である。
- 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、**約12億円**の減収。
- 北神市営化（令和2年6月～）による純増分を除けば、2018年度と比較して**△12%程度**で推移（通勤定期：△10.2%・通学定期：△3.8%・定期外：△16.2%）

コロナ禍後の乗客数の推移（2019年比）

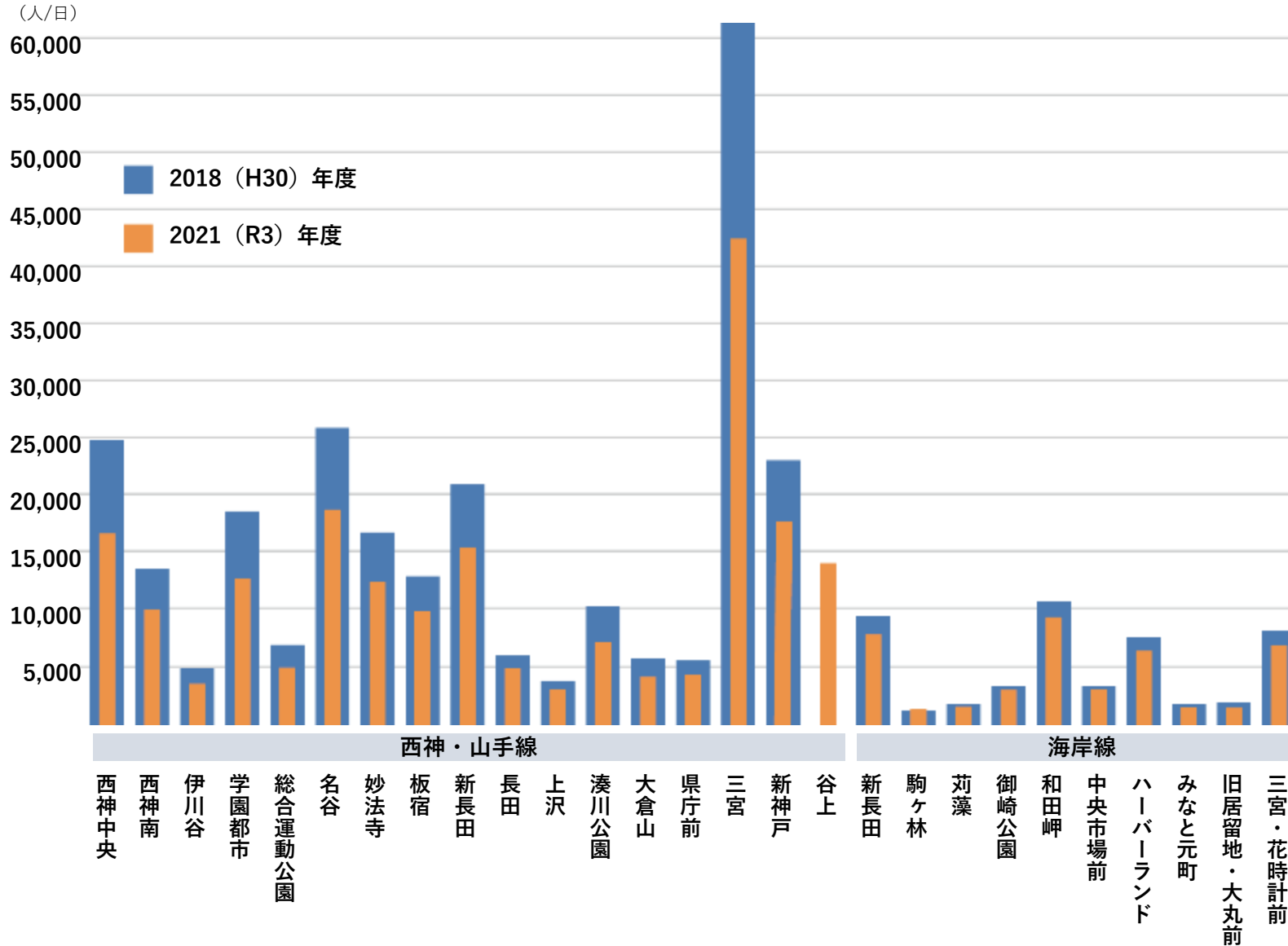


券種別コロナ影響率



04

駅別乗車人員の推移

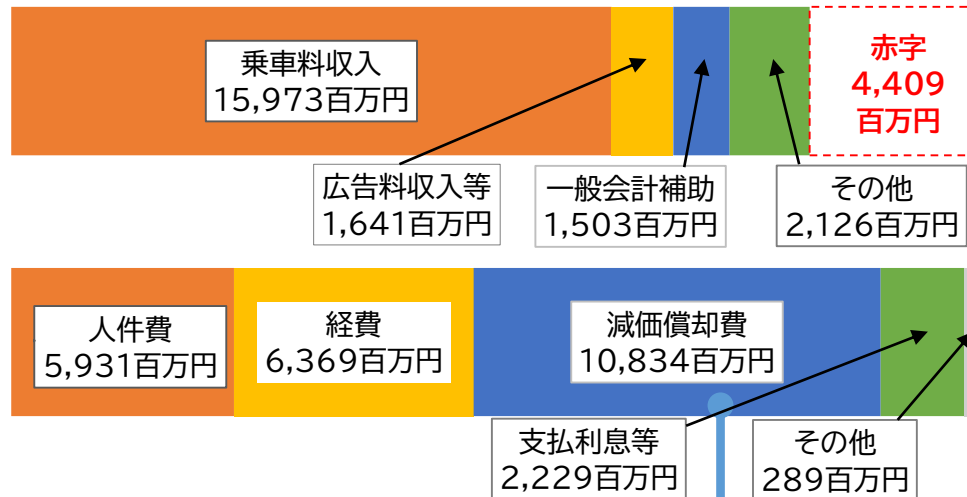


	H30年度	R3年度	増減	増減率
西神中央	25,008	16,822	△ 8,186	△33%
西神南	13,716	10,144	△ 3,572	△26%
伊川谷	4,961	3,636	△ 1,325	△27%
学園都市	18,754	12,863	△ 5,891	△31%
総合運動公園	7,025	5,047	△ 1,978	△28%
名谷	26,088	18,912	△ 7,176	△28%
妙法寺	16,908	12,541	△ 4,367	△26%
板宿	13,068	9,957	△ 3,111	△24%
新長田	21,100	15,615	△ 5,485	△26%
長田	6,095	4,952	△ 1,143	△19%
上沢	3,876	3,155	△ 721	△19%
湊川公園	10,419	7,258	△ 3,161	△30%
大倉山	5,838	4,212	△ 1,626	△28%
県庁前	5,645	4,420	△ 1,225	△22%
三宮	61,642	42,696	△ 18,946	△31%
新神戸	23,238	17,940	△ 5,298	△23%
谷上	0	14,214	14,214	—
新長田	9,545	7,961	△ 1,584	△17%
駒ヶ林	1,313	1,387	74	6%
苅藻	1,859	1,610	△ 249	△13%
御崎公園	3,437	3,083	△ 354	△10%
和田岬	10,833	9,474	△ 1,359	△13%
中央市場前	3,428	3,097	△ 331	△10%
ハーバーランド	7,729	6,504	△ 1,225	△16%
みなと元町	1,826	1,556	△ 270	△15%
旧居留地・大丸	2,011	1,522	△ 489	△24%
三宮・花時計前	8,255	6,982	△ 1,273	△15%

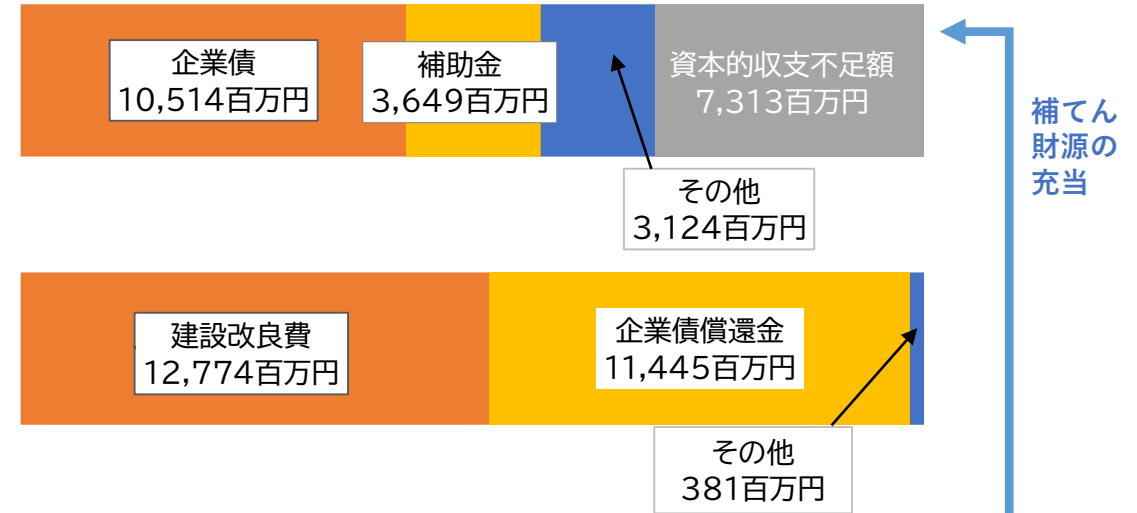
04 地下鉄の収支構造

- ▶ 地下鉄事業の経費の内訳として、**減価償却費**など地下鉄施設の維持にかかる経費の割合が非常に高く、**中長期的な視点**で収支を均衡させていく**インフラ投資型事業**である。
- ▶ 投資額に応じて、減価償却費や支払利息、企業債償還金等が変動し、収支や資金に大きな影響を与えるため、地下鉄事業の経営安定のためには、**計画的な投資額のコントロールが重要**である。
- ▶ 減価償却期間と企業債元金償還期間との差により、構造的に資金不足は発生することや、支払利息等の負担が大きいため、**資金手当債**（資本費平準化債、資本費負担緩和債）の発行も可能。

収益的収支 (R3年度決算) 1年間の営業活動等から得られる収益（料金収入等）とそれに要した費用（人件費・物件費・減価償却費等）

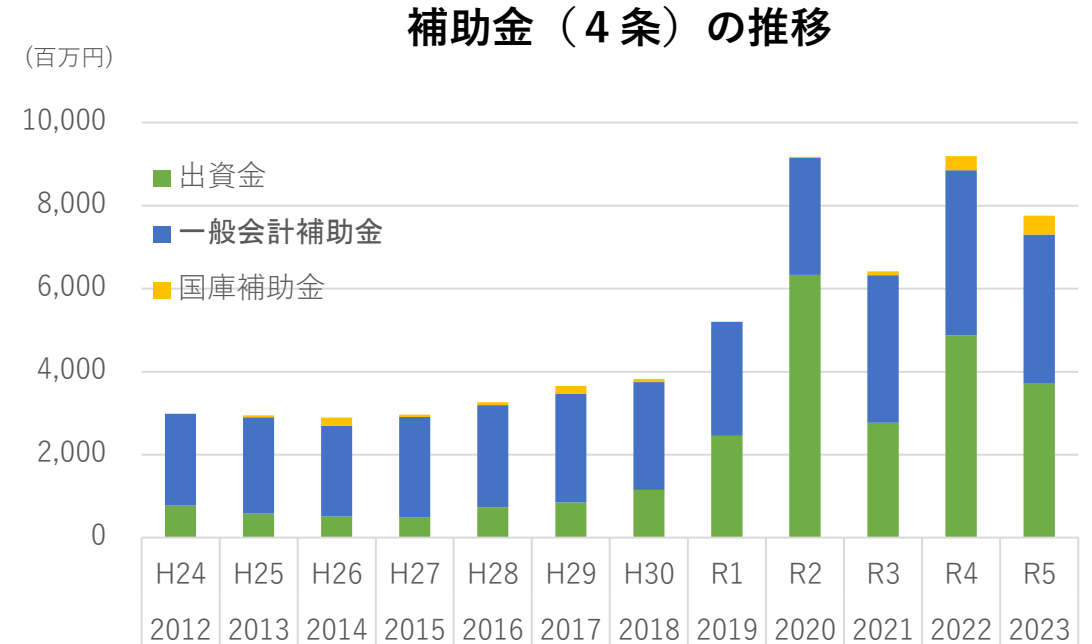
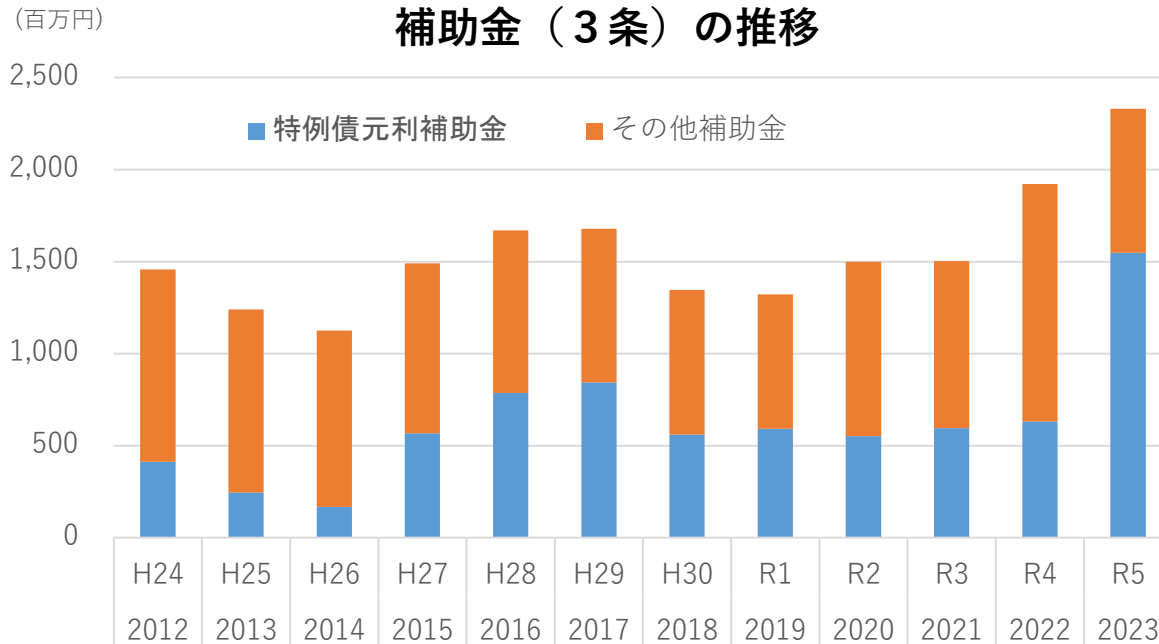


資本的収支 (R3年度決算) 次年度以降も資産となる車両購入費等のための支出（建設改良費等）とその財源である収入（企業債等）



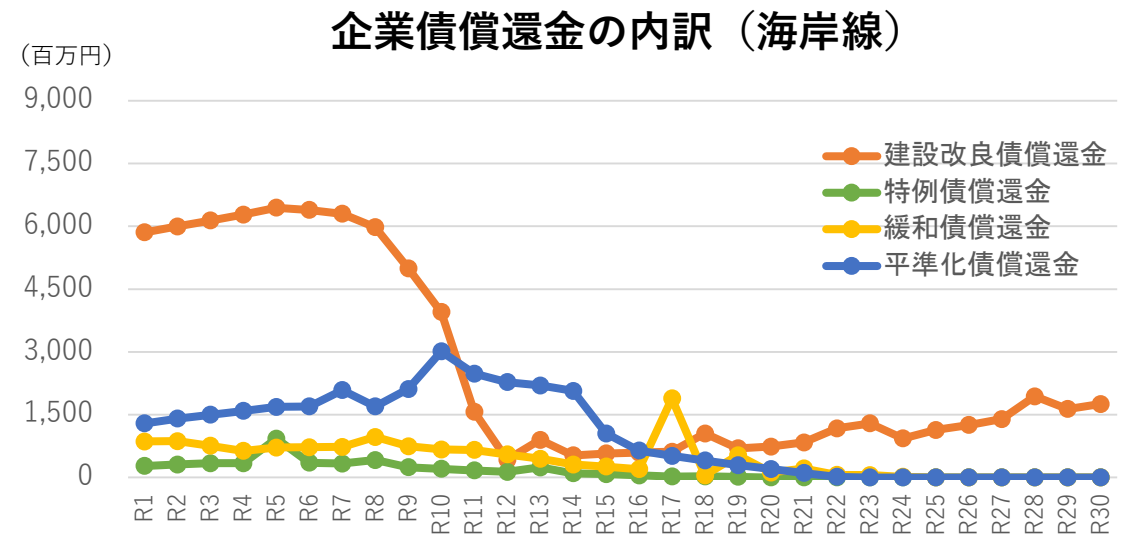
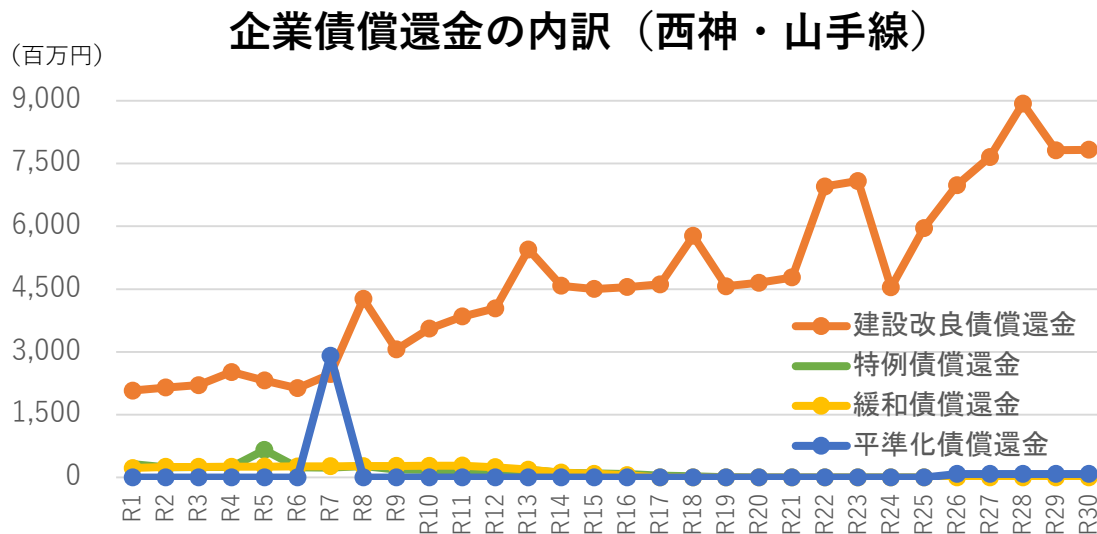
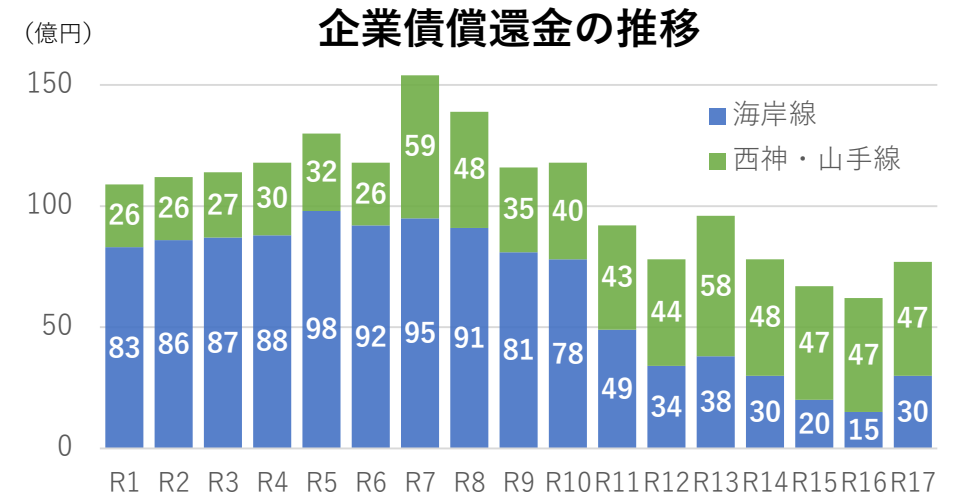
04 一般会計からの補助金推移

- ▶ 近年は北神急行線の市営化、西神・山手線の車両更新、駅リニューアルなど再投資もあり、3条と4条を合わせて一般会計から**毎年度100億円**ほど繰り入れを行っている。
- ▶ 補助金（3条）は、特例債元利補助金をはじめ、建設時に発行した**企業債の利払い負担を軽減**するものが大部分を占めている。
- ▶ 補助金（4条）のうち出資金はその年度の建設改良費の額に応じて一般会計より繰り入れており、その他の一般会計補助金は、海岸線建設時に発行した企業債の一部について、元金償還に合わせて一般会計が後年度に負担する企業債（特別分）元金補助金が多くを占めている。



04 企業債残高と償還見込

- R10年度までは**毎年100億円**を超える企業債償還が続き、高速鉄道事業会計の資金を圧迫する。
- その原因として、海岸線建設時の**建設改良債償還**や**平準化債償還**が大きな割合を占めており、**R11年度以降**は償還額が大きく減少する見込みである。
- 企業債償還金の減少に伴い、R11年度以降は資金収支が一定改善傾向だが、今後の乗車料収入や投資額により不透明な状況



●普通運賃 ※小児半額

	西神・山手線、海岸線									北神線
	1区	2区	3区	4区	5区	6区	7区	8区	9区	北神区
普通料金	210円	240円	280円	310円	350円	380円	410円	440円	470円	280円

- 西神・山手線、海岸線：対キロ区間制 北神線：280円
- 西神・山手線と北神線を乗り継ぐ場合は210円割引

●定期運賃（1区）

	1か月(割引率)	3か月(割引率)	6か月(割引率)
通勤定期券	8,160円(35.2%)	23,260円(38.5%)	44,070円(41.7%)
通学定期券（大学生）	4,780円(62.1%)	13,630円(63.9%)	25,820円(65.8%)
通学定期券（中高生）	4,550円(63.9%)	12,950円(65.7%)	24,530円(67.6%)
通学定期券（小児）	2,390円(63.8%)	6,820円(65.6%)	12,910円(67.4%)

- 市バス・地下鉄連絡定期券割引：各定期運賃を10%割引
- その他、学期定期券・ゾーン定期券あり

- ✓ H29.4.1～ 中学生以下は通学以外のご利用でも通学定期券と同額でご購入いただける「U-15定期券」を発売
- ✓ R1.10.1～ 通学定期券割引区分を「大学生」「中学生・高校生」とし、割引率を拡大

●回数券（割引額：179百万円）

	運賃・発行枚数
普通回数券	普通券10枚分の運賃で11枚発行
昼間割引回数券	普通券5枚分の運賃で6枚発行
土休日割引回数券	普通券5枚分の運賃で7枚発行

●PiTaPa利用額割引（割引額：146百万円）

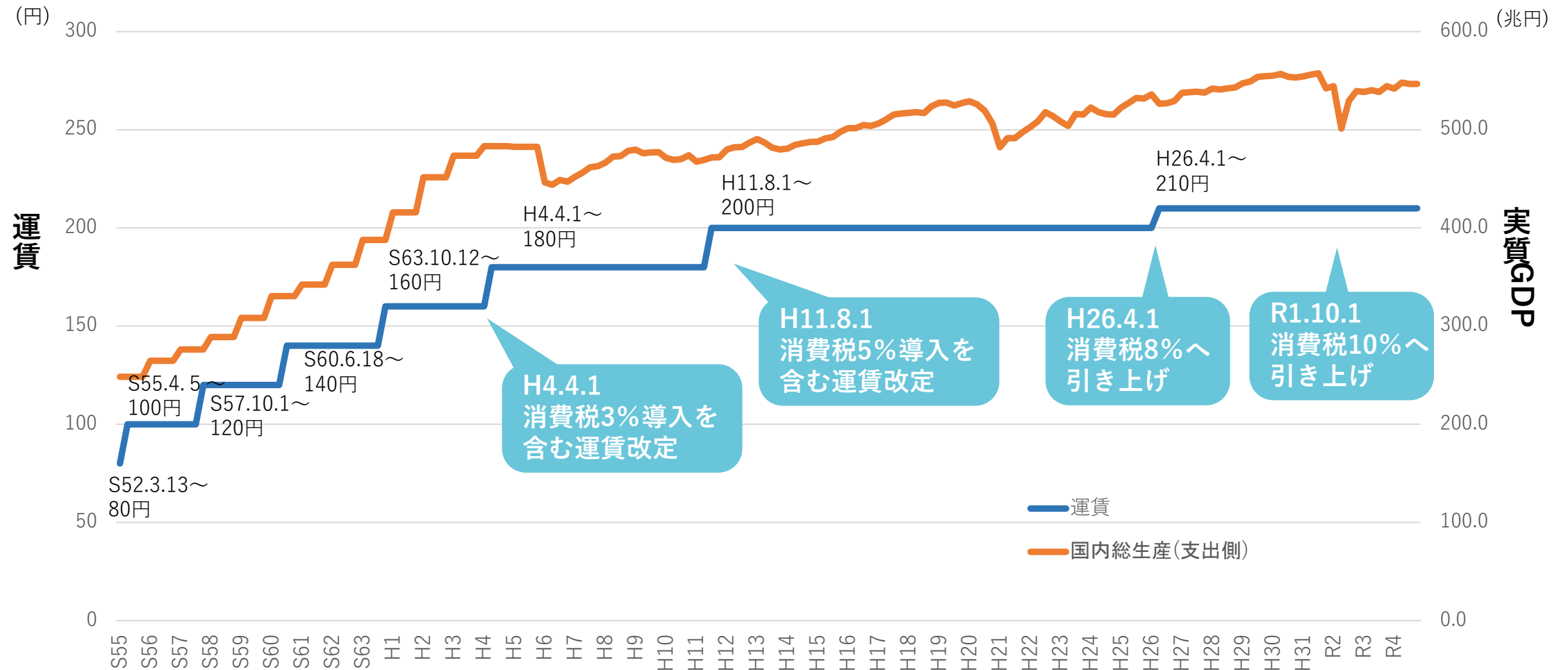
PiTaPaを利用して市バス・地下鉄にご乗車いただいた場合、1か月のご利用額に応じて割引を適用
月1,000円以上ご利用いただいた場合、ご利用額に応じて1～9%の割引

●市バス・地下鉄NEW Uラインカード（割引額：9百万円）

同日中に市バスと地下鉄を乗り継いでご乗車いただいた場合、20円（小児10円）の割引を適用
発売額3,000円のカードは3,200円分使用可能

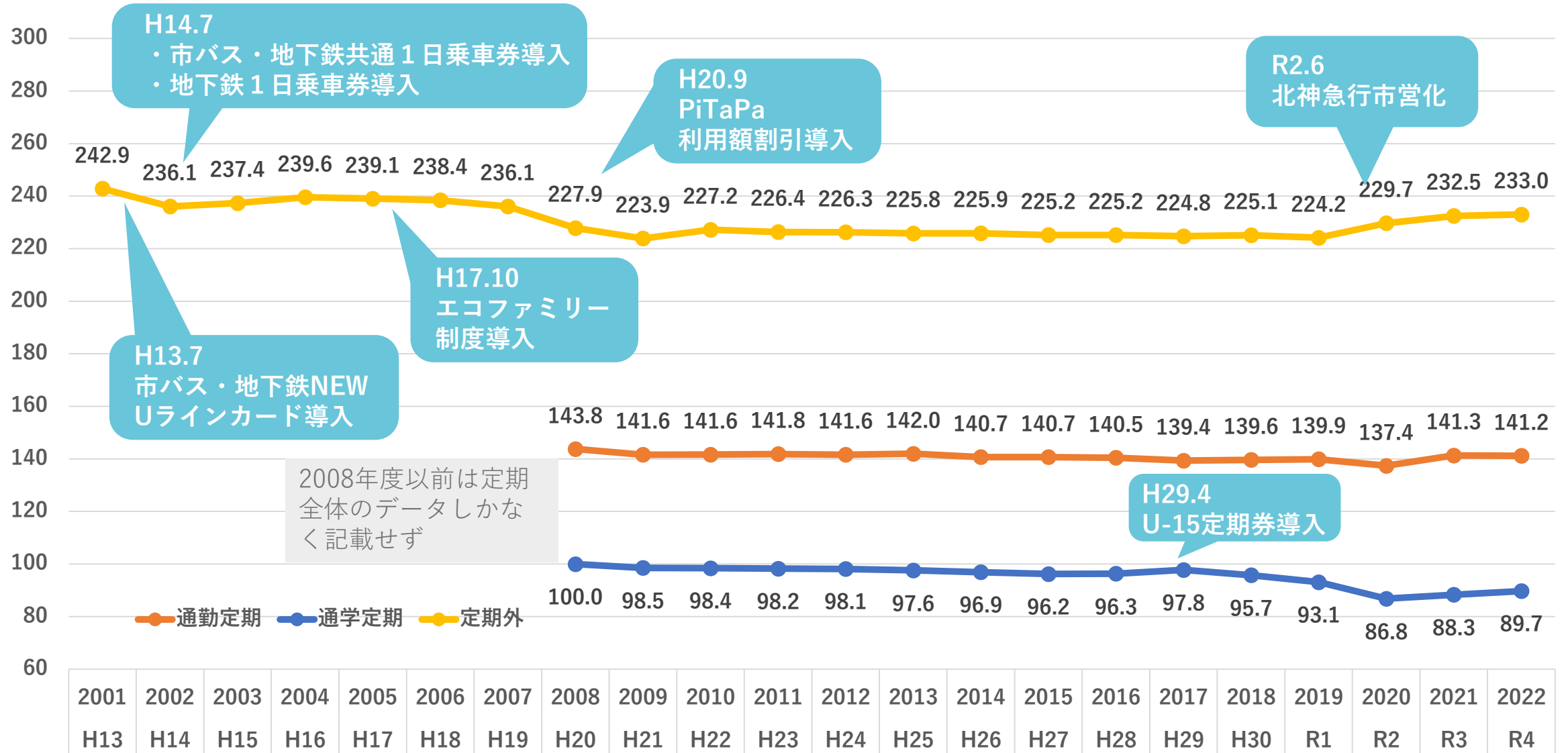
- **海岸線中学生以下フリーパス** (令和4年度交付枚数：0.8万枚)
中学生以下のお客様を対象とした、地下鉄海岸線全線がいつでも、無料でご乗車いただけるフリーパス
- **エコファミリー制度** (令和4年度利用人数：36万人)
土曜・日曜・祝日・夏休み・年末年始に、大人のお客様が同伴される小学生以下2人までの市バス・地下鉄の運賃を無料とする
- **市バス・地下鉄共通1日乗車券** (令和4年度発売枚数：3.6万枚)
1,040円で市バス・地下鉄全線を一日に何度でもご利用いただける乗車券
- **地下鉄1日乗車券** (令和4年度発売枚数：3万枚)
830円で地下鉄全線を一日に何度でもご利用いただける乗車券
- **海岸線1日乗車券** (令和4年度発売枚数：0.9万枚)
400円で地下鉄海岸線を一日に何度でもご利用いただける乗車券

➤ **H11年度（1999年度）に本改定を実施**後は、消費税率の引き上げに伴う運賃改定を実施



04

券種別単価の推移（地下鉄）



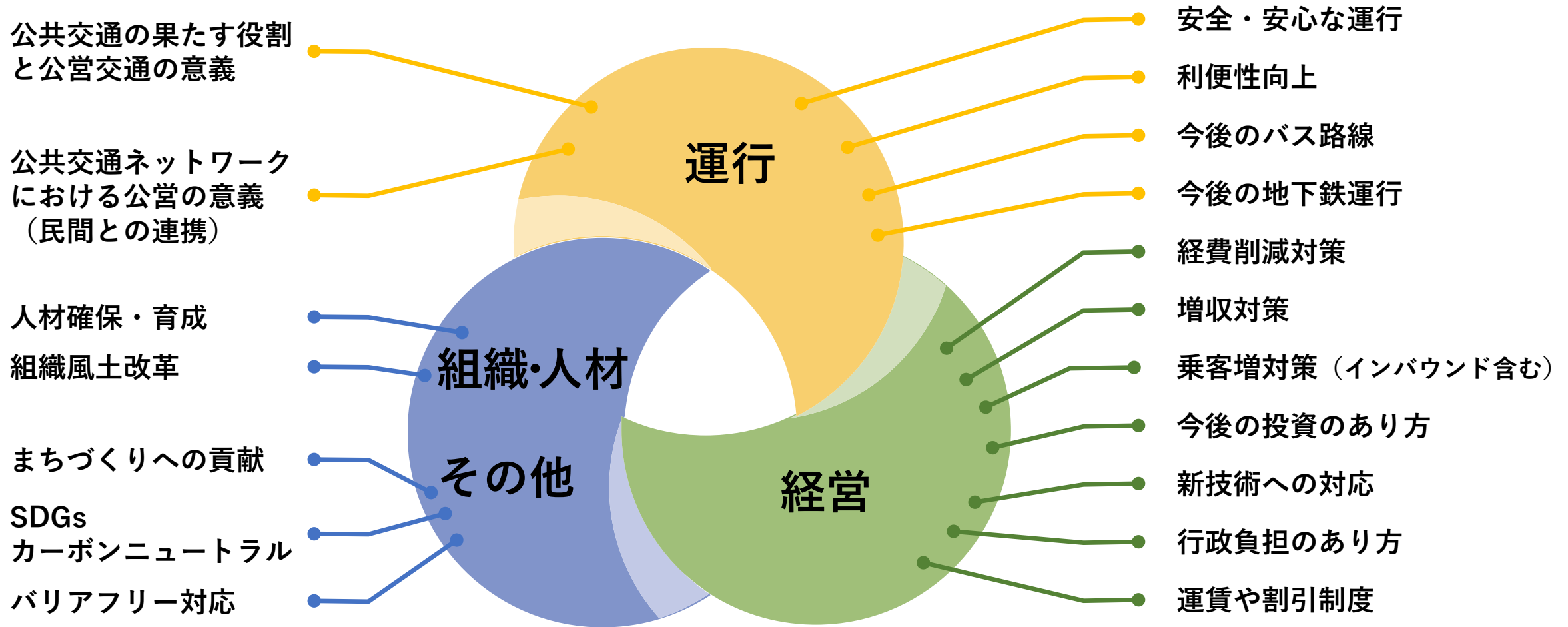
05

経営基盤強化に 向けた課題と取り組み

BE KOBE

05 経営基盤強化に向けた課題（再掲）

厳しい経営環境が続くと見込まれる中、**市営交通を取り巻く状況**や**社会的な要請**、**利用者ニーズ等の変化**にどのように対応していくべきか検討する必要がある。



● 安全運行の徹底・安全性の向上を目指した計画的な設備投資

(1) ドライブレコーダーや運行情報記録を活用した安全運行の評価と徹底

- ▶ 運行記録のデジタル化により、安全運転評価や経済運転評価をグラフデータ化。
- ▶ 点数形式での運行評価や乗務員指導書の作成及び記録により、乗務員の指導監督を強化。

(2) 安全運行を支える基盤構築

- ▶ 市バス衝突警報装置やサイドブレーキ引き忘れ防止警報装置の設置。
- ▶ 後退運転時の安全性向上のためのバックカメラの設置。

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
ドライブレコーダー更新	236両更新済み			新車・既存車合わせて255両を更新予定							
サイドブレーキ引き忘れ防止装置設置		既存取付車両含め全515両を整備									
バックカメラ設置			91両整備済み	新車・既存車合わせて410両に設置予定							

● 事故ゼロ・再発防止に向けたソフト面の取り組み

(1) **事故再発防止に向け、研修施設「安全の礎」を活用した研修実施**
「4.21市バス三宮重大事故」を、過去のものとして風化させないため、当時の関係資料等を展示した研修施設「安全の礎」を整備

(2) **市バス運転士添乗調査の強化と きめ細やかな研修・指導の徹底**
定期的な添乗調査を行い、運転士それぞれの特性や技量を把握することにより、個々の運転士に見合った効果的できめ細かい研修・指導を実施し、事故ゼロを目指す。

- 事故を起こした運転士の乗務停止と乗務復帰判断の明確化
- 必要に応じた外部教育機関の活用
- 運転士に対する指導と復帰後の追跡調査、経過観察の徹底
- 運転技術等未熟者に対する重点的な研修・指導

(3) **指導監督力の強化**

2023年4月から中央営業所内に3営業所（石屋川・中央・垂水）の統括担当を配置

- 統括担当の配置による運転士への研修・指導水準の統一化



安全の礎（御崎Uビル内）

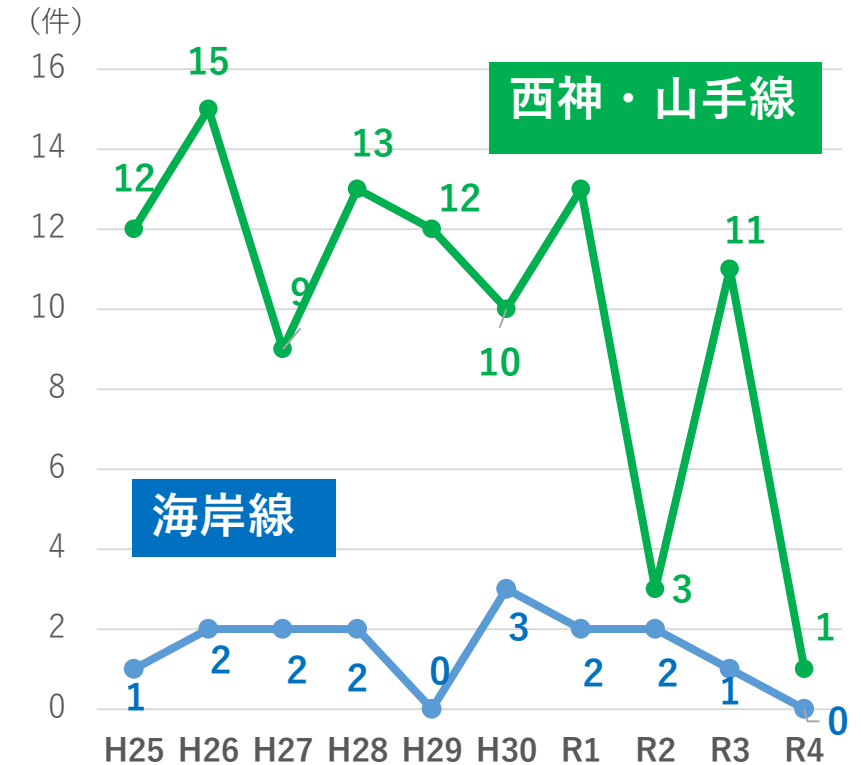
05 運行に関する事項 ～安全対策～

● ホームドアの設置

- 西神・山手線、北神線は、R5（2023）年度中に全駅設置予定
→ **年間10件程度**発生していたホームからの転落事故は激減
（ホームドアの運用を開始した駅では、**事故件数が0件**）
- 海岸線では、**年間1～2件程度**の転落事故が発生
→ 乗降人数が少ない駅でも発生しており、設置するならば全駅への設置が必要
- 地下鉄事業者の全路線の中で、設置予定がないのは海岸線のみ
- 市会や障害者団体からホームドアの設置要望あり
- 設置の検討が必要

【海岸線設置検討にあたっての課題】

- 西神・山手線に続いて、海岸線の車両更新の時期が近づく
- 開業後20年以上経過し、車両更新だけでなく、各種設備の大規模更新の時期
- 技術面（ホームの狭さ、耐荷重）



転落事故件数

● 乗車券IC化

➤ **ICカード**（PiTaPa・ICOCA等）のサービスを向上させ、乗車券のIC化を推進

【近年の取り組み】

○2012（H24）年度

全国相互利用サービスの実施（地下鉄）

○2013（H25）年度

福祉パスIC化、PiTaPa定期券サービス開始（バス）

○2017（H29）年度

ICOCA・ICOCA定期券発売開始

全国相互利用サービスの実施（バス）

○2021（R3）年度

市バスポイントサービス開始

神姫バス一部路線での市バスIC定期券共通利用開始

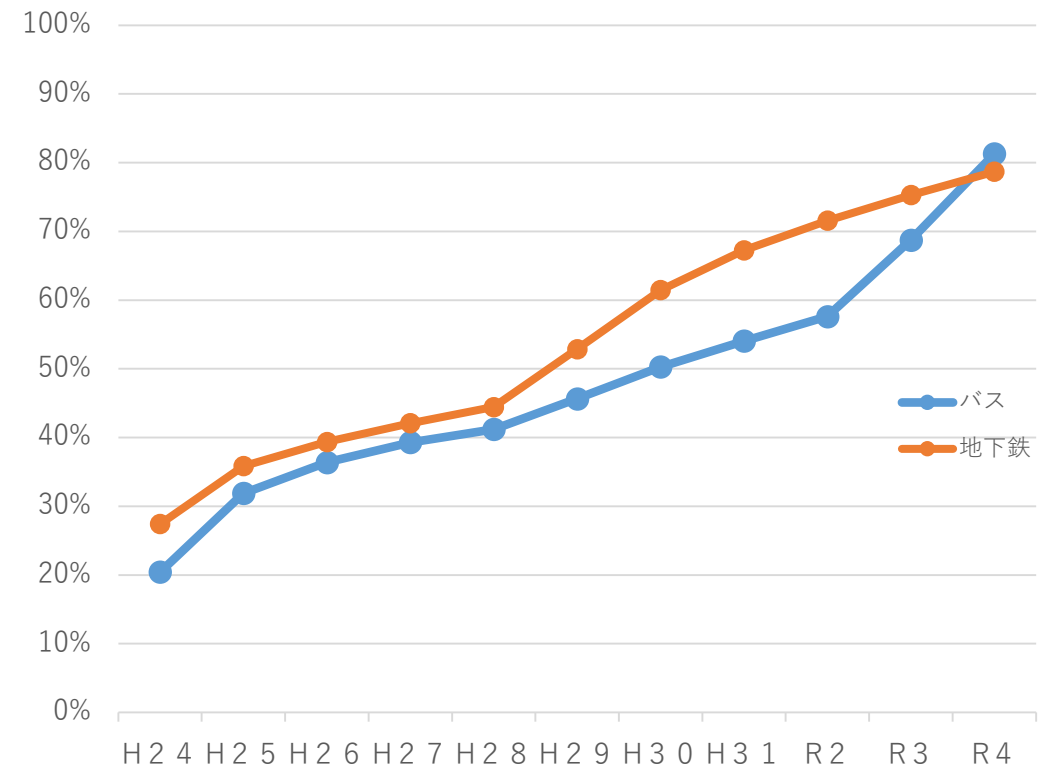
市バス専用カード・市バス昼間専用カード発売終了

市バス磁気定期券発売終了

○2022（R4）年度

実証実験「三宮・エリア110」開始

IC化率推移



● MaaSの取り組み

- 関西MaaS協議会では、関西地域における交通事業者が連携したMaaSシステムを共同で構築しており、スマホ等でご利用いただける「**関西MaaSアプリ(仮称)**」を2023年夏頃を目途にリリースし、**地域における乗換経路検索やチケットストア、観光案内等のサービス**をワンストップで提供できるよう検討を進めている。
- 神戸市交通局としても、今後、同協議会に参画し、同アプリに地下鉄・市バスの運行情報や沿線施設のご案内を盛り込むなど、多くの方々が神戸の街を快適に周遊いただけるよう取り組んでいく。



関西MaaSコンセプト（プレスリリースより）

● 「基本的な考え方」に基づく市バス路線の再編

● ルート設定のポイント

- ✓ できるだけ鉄道駅徒歩圏以外の**バス路線沿線人口が多くなる**ルートにする
- ✓ 主に**循環路線**で見られる、鉄道駅周辺を運行し、鉄道駅徒歩圏以外のバス路線沿線人口が少ない路線は改善を検討
- ✓ **多くの利用がある施設**を適切に結ぶルートにする
- ✓ 路線の**重複区間が長く、重複区間内のみでの利用割合が高いエリア**は、周辺路線間の適切な役割分担について検討

● 適切な便数設定

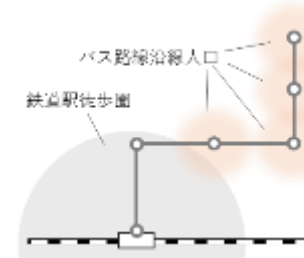
①利用状況の周知

日々取得できる**2タッチデータ**により、**系統・時間帯・利用者数などの利用状況**をホームページやバス停などで定期的にわかりやすく公表

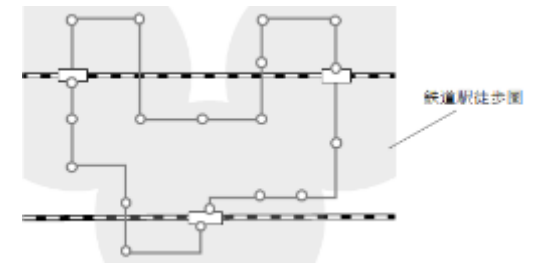
②利用状況に応じた便数調整

年齢層や乗車目的なども考慮し、**路線や曜日・時間帯ごとの混雑状況を踏まえ**、持続可能な便数を設定

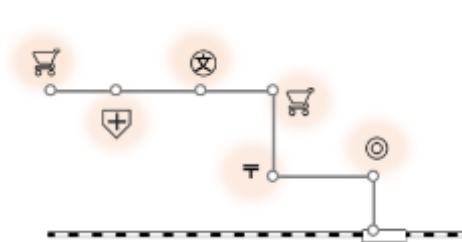
〔イメージ1〕
バス路線沿線人口が多い



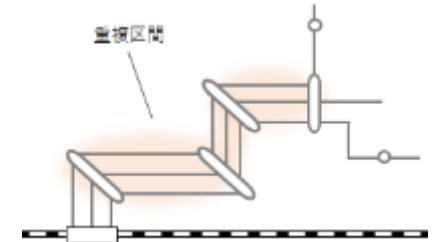
〔イメージ2〕
鉄道駅徒歩圏以外のバス路線沿線人口が少ない



〔イメージ3〕
多くの利用がある施設を結ぶ



〔イメージ4〕
重複区間が長く、その区間内の利用割合が高い

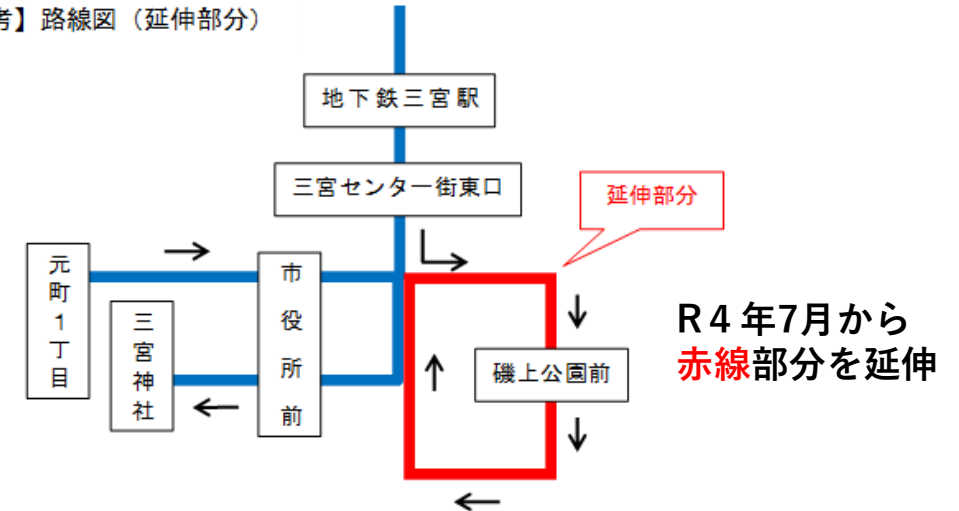


● 2 タッチデータを活用した試験運行

- 2 タッチデータを活用し、路線の新設やルート変更、新たなサービス導入等を行った際に、導入前後の乗降客数等の変化について、データに基づく**迅速な検証**が可能。
- 2022年度（R4年度）は**磯上体育館**の移設に伴う市民要望に伴い主系統を延伸する形で試験運行を実施。
- 2023年度（R5年度）は**中央区役所・中央文化センター**へのアクセス向上に関する地域からの要望を受けて、「**国香通5丁目**」を通るルートでの試験運行を実施する。
- 試験運行後、乗降データでのご利用状況を踏まえて以降の運行について検討を行う。

実証実験の検証（路線延伸）

【参考】路線図（延伸部分）



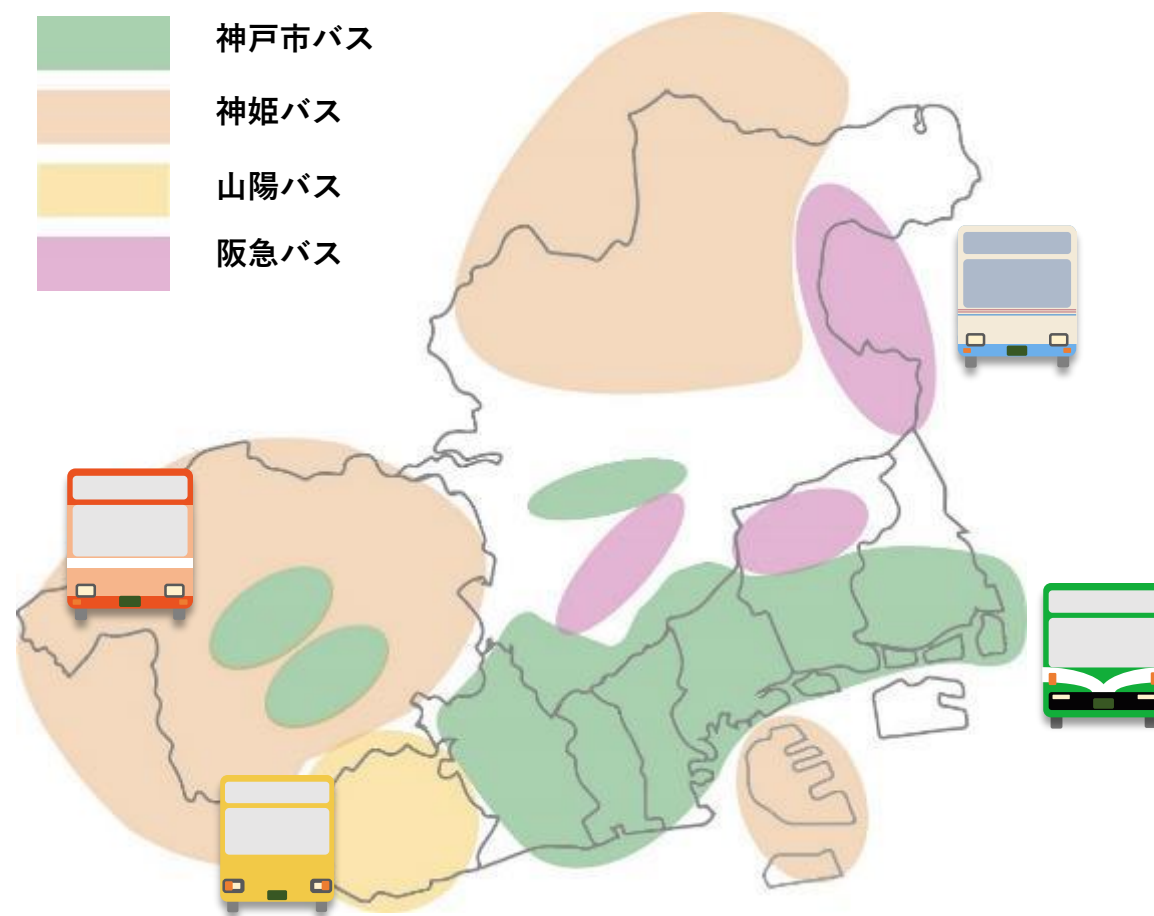
時間帯	加納町 3丁目	地下鉄 三宮駅前	三宮センター街 東口	磯上公園前
6	40	10	0	
7	31	11	3	
8	22	11	7	0
9	26	11	7	0
10	31	12	8	
11	24	8	5	0
12	28	10	6	0
13	22	8	5	

● 民間各社との運賃制度のシームレス化

- ▶ 定期券の共通化、市バス割引制度の共通化を推進することでお客様の利便性向上を図り、市域全体の公共交通ネットワークを充実

(これまでの取り組み)

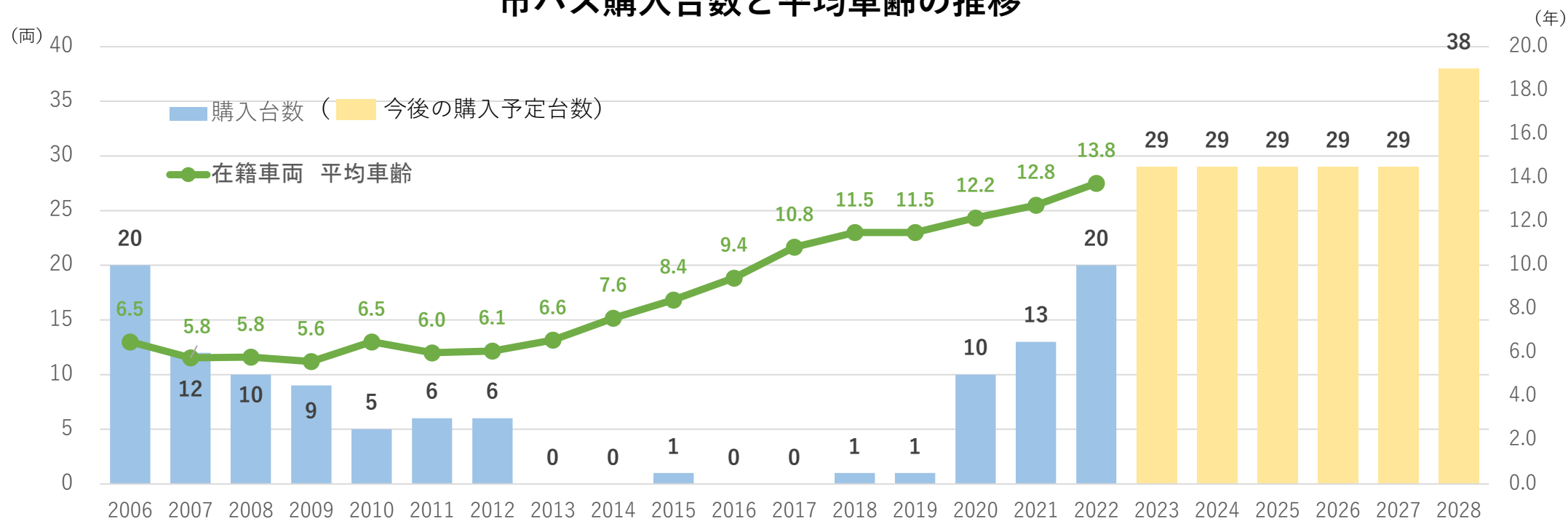
- 2020年（R2）4月～
 - ・ 神姫バスにおける**エコファミリー**導入
- 2021年（R3）4月～
 - ・ 神姫バスとの**普通区定期共通化**
 - ・ 山陽バスとの**共通ポイント**導入



● 市バス車両の更新期間延長

- 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。

市バス購入台数と平均車齢の推移



● 投資額の抑制

- 地下鉄施設は開業から**40年目**、**60年目**に更新時期が重なる
- 特に40年目には、**車両の全体更新**、**駅舎の大規模改修**、**信号設備等の更新**が重なり、大きな投資が必要。
 ※変電設備の更新費用も多額で
 30年目から大規模投資が始まる
- 更新工事は運用しながらの工事のため、設計や工事の難易度が上がり、工事費用が上がる傾向
 (約**1.5倍増**)に加え、国庫補助制度の対象外
- 地下駅は地上駅と比較して、機器搬入などに制約が多く、空調設備や防災設備など設備数も多いことから、さらに工事費用が上がる傾向

地下鉄施設の更新時期

		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
車両	車体・台車								●						
	搭載機器				●				●				●		
駅舎	建築								●						
	空調機・熱源		○			●			○			●			
	給排水・防災						●						●		
	分電盤								●						
	照明器具				●				●					●	
	昇降機							●						●	
鉄道電気	変電・電力						●						●		
	電路												●		
	継電連動							●							●
	ATC・運行管理				●				●				●		
	ネットワーク・無線				●				●				●		
	電話交換機						●						●		
	放送装置			●			●			●			●		

● 更新 ○ オーバーホール

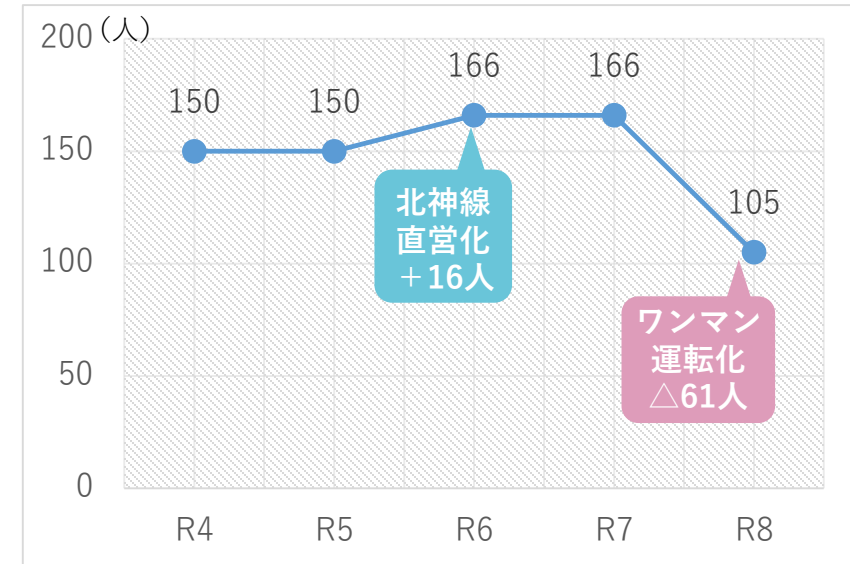
● ワンマン運転化

- R5年度に全車両の新型車両への更新及び西神・山手線全駅への**ホームドアの設置が完了**
- R7年度に**ワンマン運転対応への車両改造**が完了見込みであり、R8年度からの西神・山手線のワンマン運転開始に向けた準備を着実に進める。
- ワンマン化のほか、車庫体制の見直しに伴い、R5年8月およびR7年頃にダイヤ調整のための**ダイヤ改正**を実施
- ワンマン運転化を見据え、R5年度に**車内防犯カメラの試験設置**を実施する

(参考) スケジュール

	R4	R5	R6	R7	R8
北神線 運転直営化		北神線 乗務員養成	北神線委託 業務の直営化		
ワンマン運転	ワンマン化設備更新 ホームドア設置			運転習熟	ワンマン 運転化
車内防犯 カメラ		試験設置	検証・発注	順次設置	
ダイヤ改正		●		●	

西神・山手線 乗務員の定数の推移見込み



● コスト削減コンサルの活用

- **固定的経費**を削減するため、民間コンサルを活用した見直しを実施中
- **成果連動型民間委託契約方式（PFS）**により、成果に応じた報酬を支払う仕組みのため、低リスク高リターンのコスト削減効果を実現

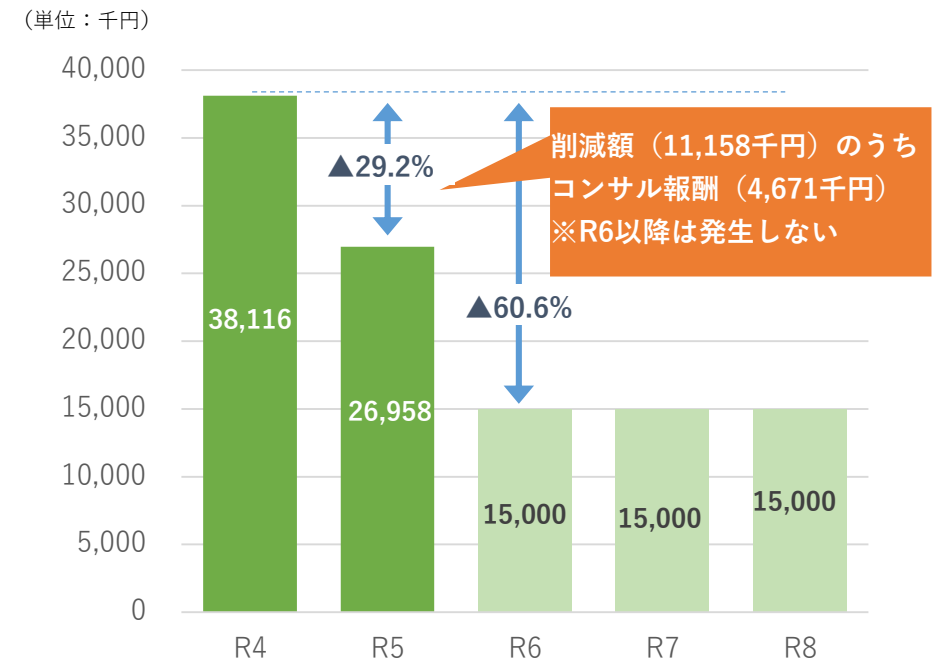
【R4年度取組実績：自動改札装置保守業務】

- 既存契約を定期保守と故障修理契約に分け、定期保守は**保守回数**の削減（年12回→年2回）、故障修理部分には**保守料補償契約**を導入することで、R5年度の契約額は従前契約から**▲29.2%**を実現
- なお、**R6年度以降**は定期保守を廃止し、全てを保険で賄うことも検討しており、その場合は従前契約から**▲60.6%**となる見込み

（参考）保守料補償契約

- 保守会社の大きな収益源となっているハード保守を都度保守に変更し、かかった保守費用を保険で補うサービス
- 都度保守の費用が増加しても、保険料以上の負担は発生しない

自動改札装置保守業務削減見込額



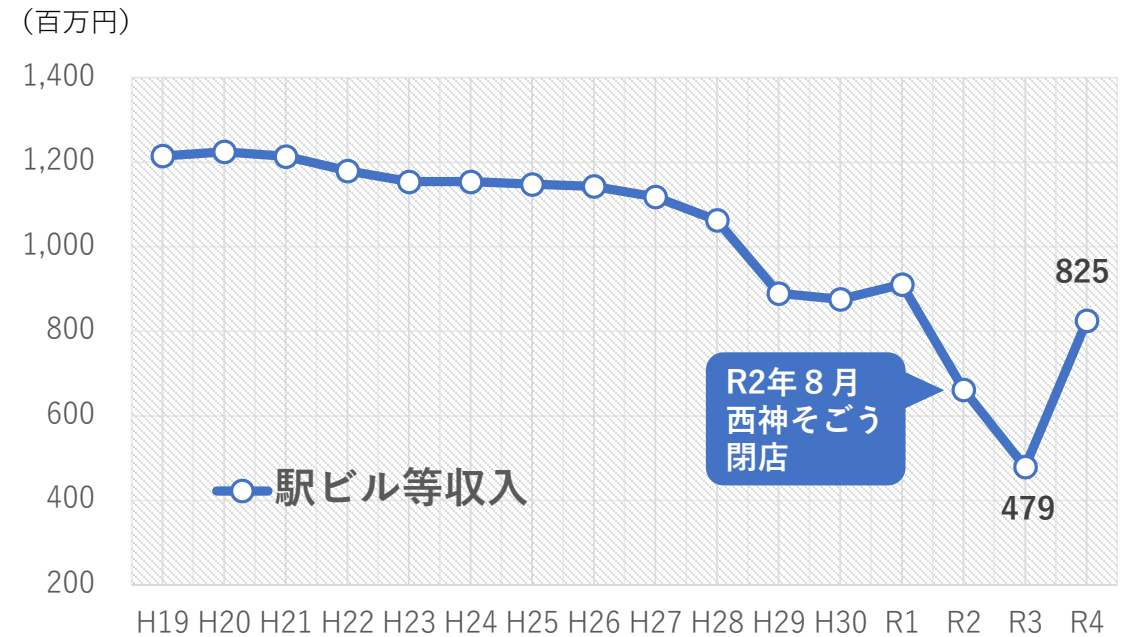


● 駅ビル経営

- 大部分は大型商業施設の運営実績を有する(株)こうべ未来都市機構との**マスターリース契約**で運営。
- 名谷駅ビルのリニューアルにあわせ、駅北側の隣接するスペースに**新たな駅ビルを整備**、今後、駅ビル本体工事を本格化し、**R6年度中の全体開業**を目指す (**tete名谷**)。
- 施設の老朽化が進んでいるため、計画的に改修を行い、安定して収益を生むよう運営していく。



tete名谷



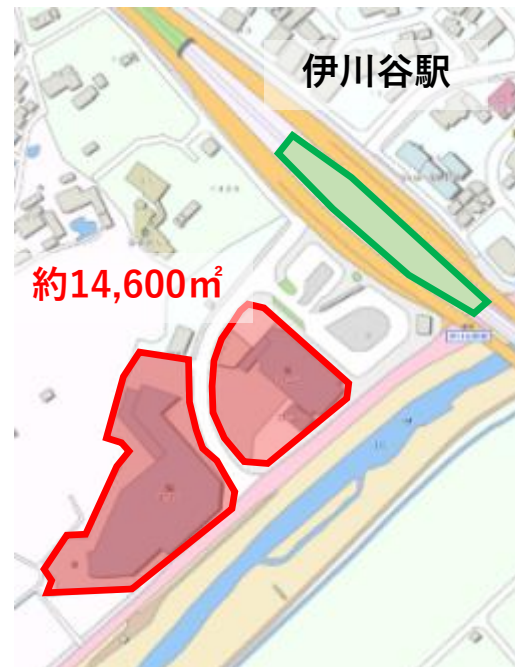
駅ビル等収入の推移

● 土地貸付等

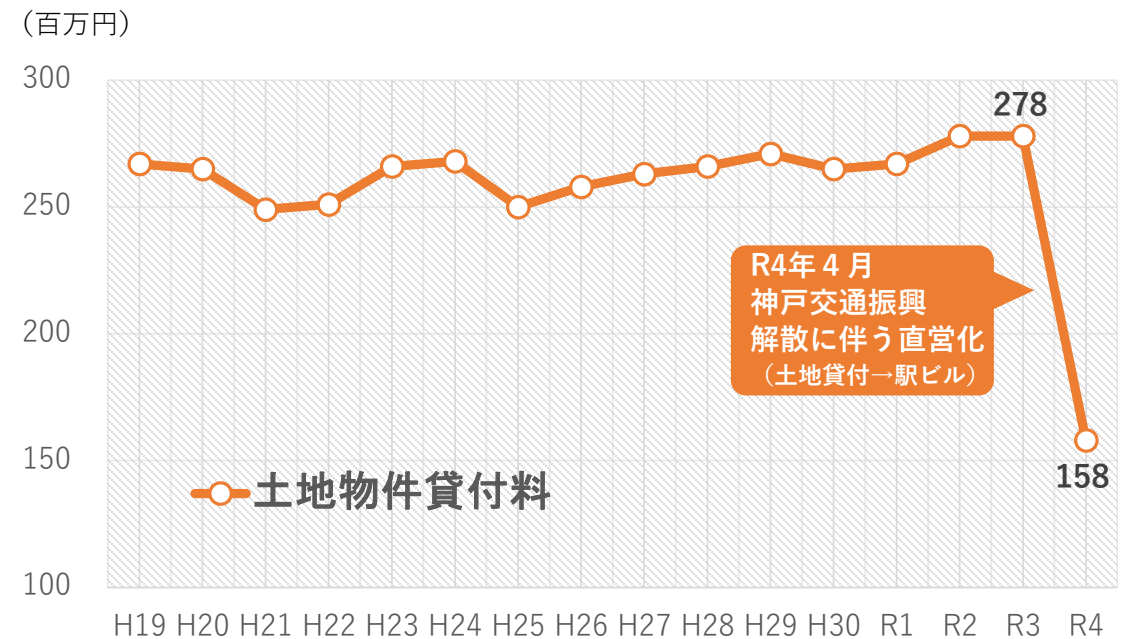
- 保有する土地を**駐車場・駐輪場用地**等として貸付。
- 車庫運用の最適化等により、**西神車庫用地**の有効活用に向け、サウンディング型市場調査を実施。
- 人口誘引施策として、**伊川谷駅南側の所管用地**の活用方法を見直し、集合住宅や商業施設等の誘致を検討する。



西神車庫用地



伊川谷駅前用地



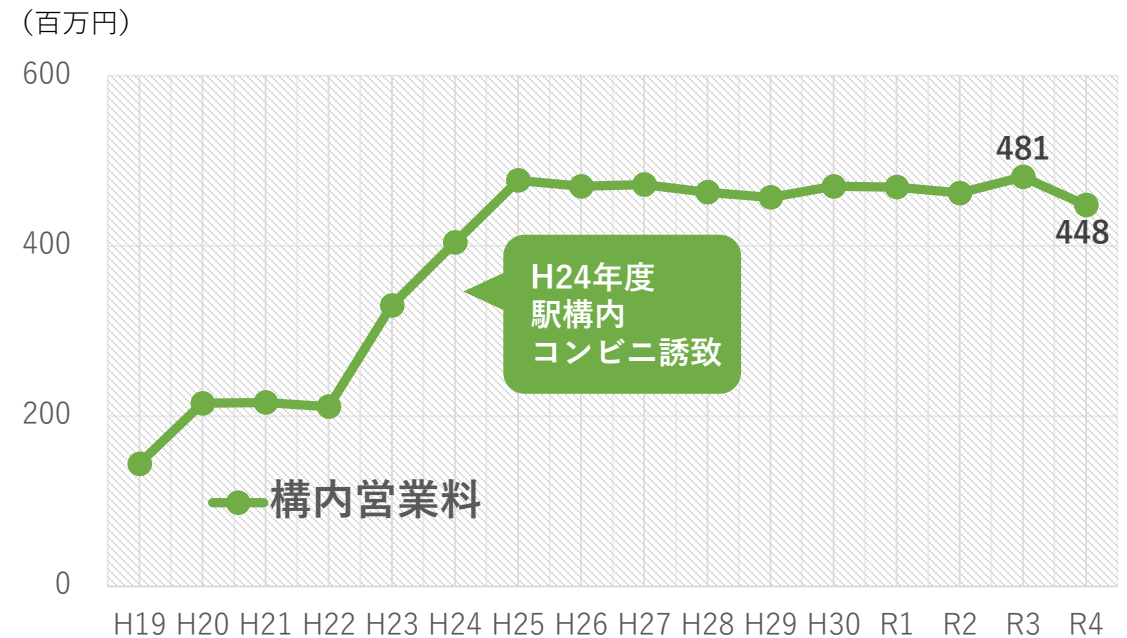
土地物件貸付料の推移

● 構内営業

- 駅構内のコンビニをはじめとする構内店舗や自動販売機、コインロッカー事業、構内の空きスペースを活用したイベントやワゴン出店を積極誘致している。
- R4年度からは新たに食料品自動販売機やモバイル充電器等の設置等を実施。
- 主要駅リニューアル工事のための出店抑制等により、R5～6年度は収入減が見込まれる。



駅ナカビジネス



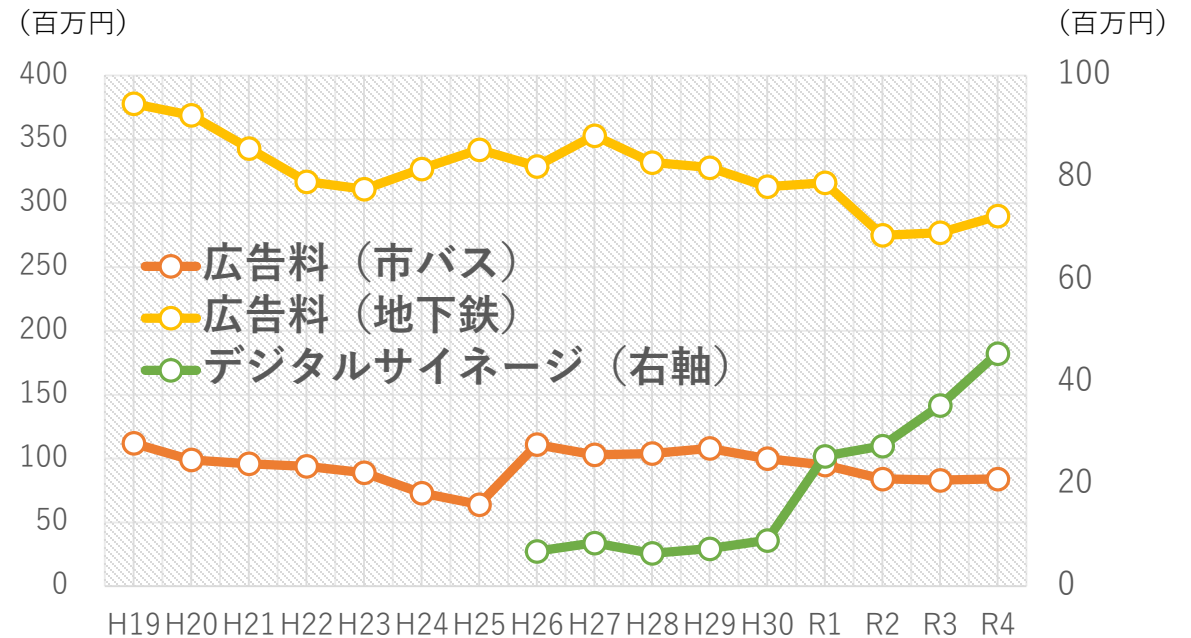
構内営業料の推移

● 広告料

- **交通広告**は、新型コロナウイルスの影響を受けて**交通機関利用者の減少**に伴い収益悪化傾向
- デジタルサイネージの広告料は好調であり、**三宮駅**や**名谷駅**のリニューアルにあわせて**大型サイネージ**の整備や**柱サイネージ**を増設し、デジタル広告媒体の拡充を図る。
- **内照式広告のLED化**により、広告価値の向上と管理費用の削減を行う。



三宮駅・名谷駅へのデジタルサイネージ設置



広告料の推移

● インバウンドを見据えた乗客増対策

- **大阪・関西万博の開催**や**神戸空港の国際化対応**などによるインバウンド増加も見据え、地下鉄改札機でのクレジットカード決済導入に向けたシステム開発を行う。
※ R6年4月サービス開始予定

2024年 (R6) 世界パラ陸上競技選手権大会
2025年 (R7) 大阪・関西万博
2030年 (R12) 神戸空港国際便定期就航



● QRコード決済の導入

- **インバウンド増加**も見据え、地下鉄改札機での**QRコード決済**導入に向けたシステム開発を行う（R7年度中）。

● 故障予測AIの活用

- **券売機**の稼働データから**機械学習**により将来の故障予測を行い、故障が起きうる機器を優先して点検することにより、**メンテナンスコストを削減**する。

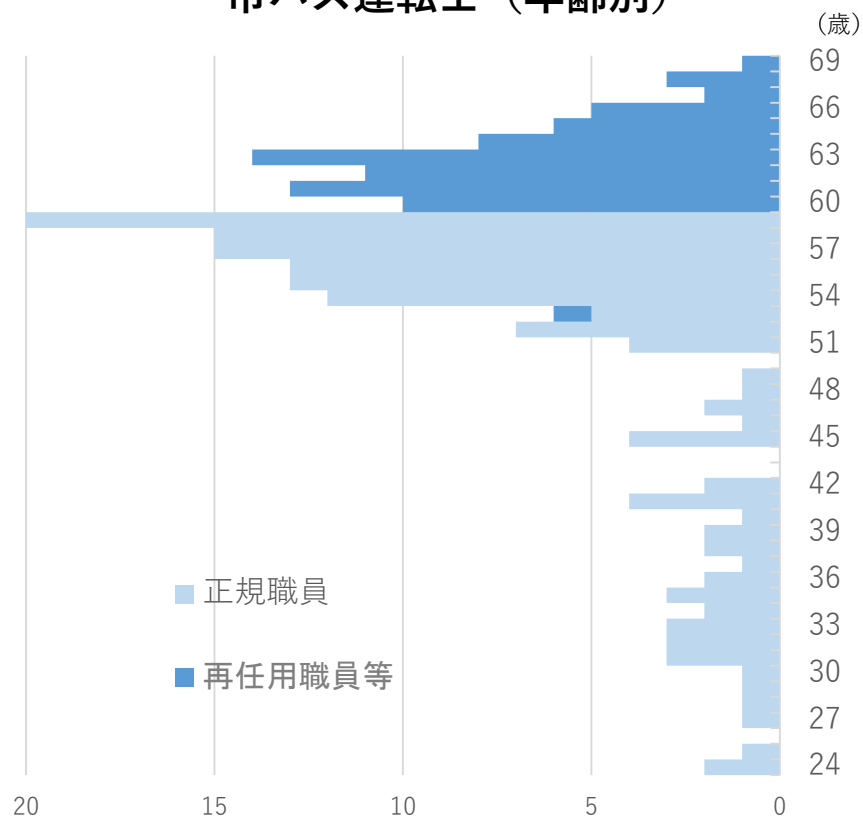
● 軌道モニタリングシステム導入

- 西神・山手線の営業列車に非接触式の軌道測定装置、レール断面測定装置等を搭載し、**軌道変位、レール摩耗等を自動測定**し、データ解析する。これにより軌道検測車を更新せず、コスト削減を図る。

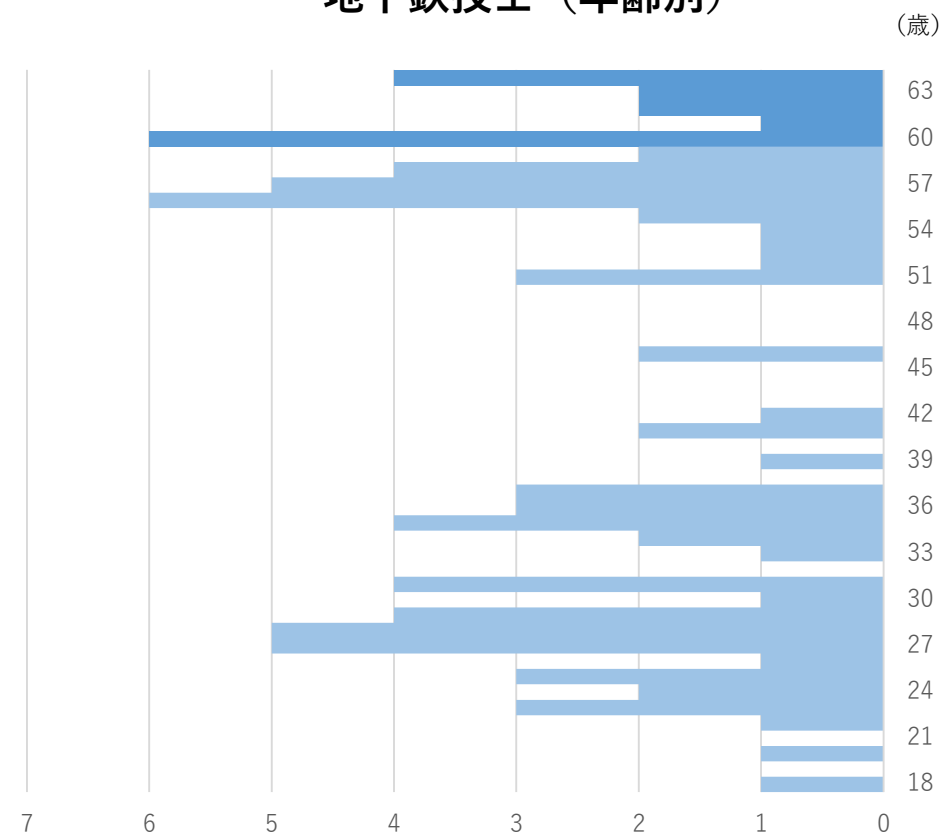


- 市バス運転士**222名**のうち、55歳以上の運転士は**149名（67.1%）**となっている。
- 地下鉄技士も30代～40代の中間年齢層の職員が少なく、**技術継承**等に課題が生じている。

市バス運転士（年齢別）



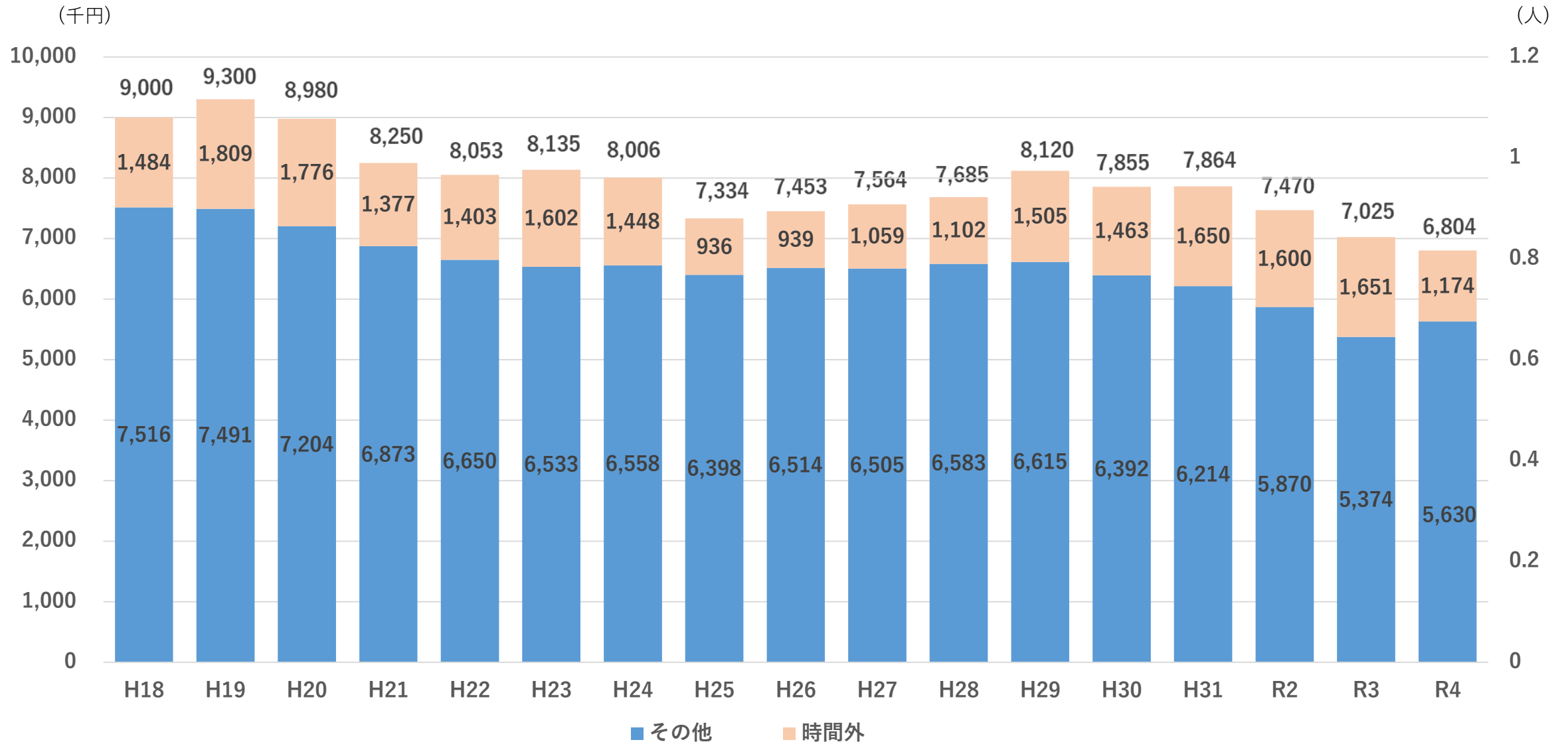
地下鉄技士（年齢別）



05

組織・人材に関する事項 ～市バス平均年収～

BE KOBE

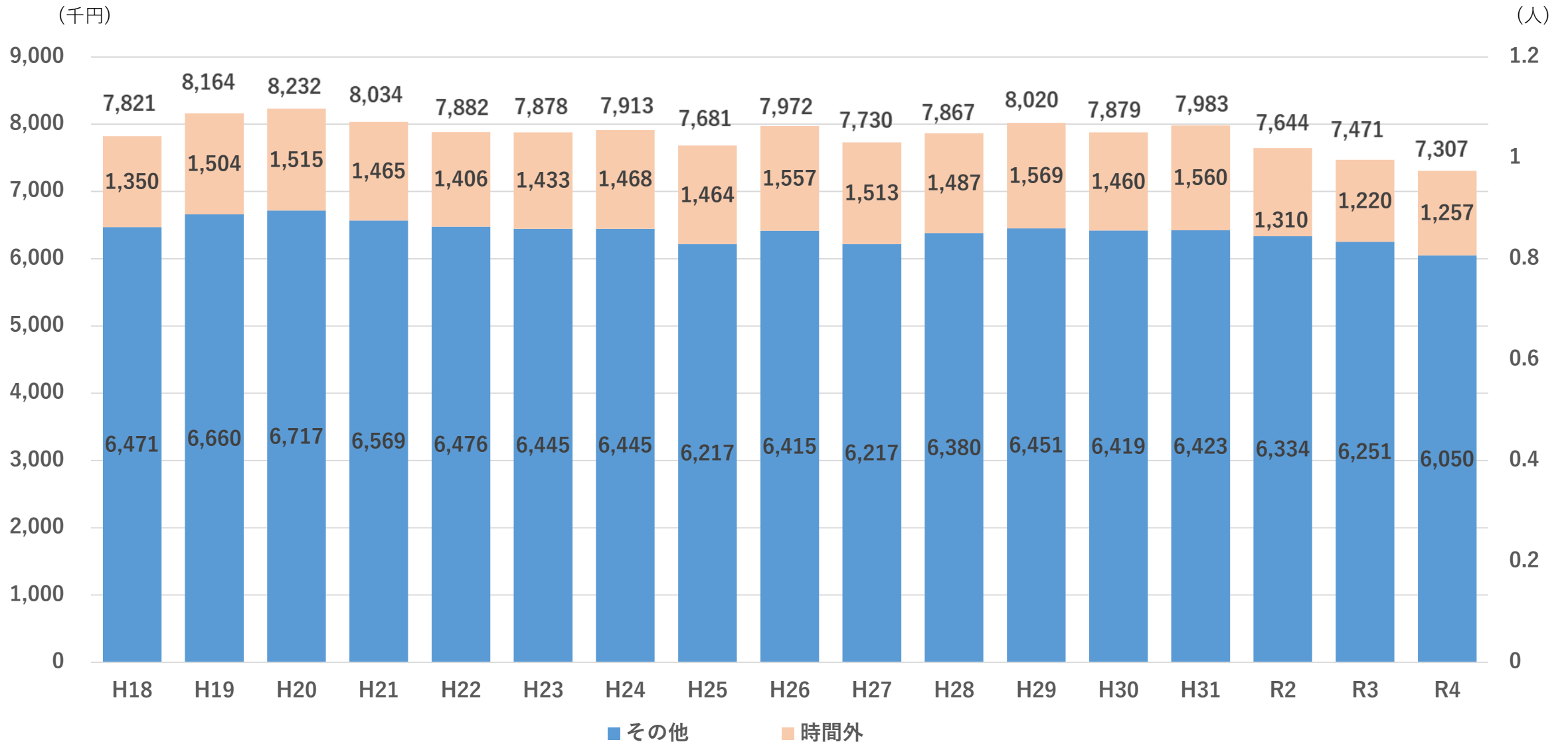


05

組織・人材に関する事項

～地下鉄平均年収～

BE KOBE



● 市バス営業所のハラスメント事案を受けた第三者調査の実施

- 2022年3月の都市交通委員会での指摘を受け、営業所におけるハラスメント等の不適切行為の実態を調査するため、**第三者の弁護士による調査を実施**
- 2022年10月6日に中間報告、11月2日に最終報告

● 調査結果の概要

- 特定の営業所における組合役員らによる**ハラスメント行為**や**不適切な勤務実態**
- 特定の営業所における組合役員への**勤務実態を伴わない時間外勤務手当の支給**
- ほか、**営業所の組織風土に関する問題点**を複数指摘
- 更なる調査や新たな課題について、2022年12月9日より**第三者調査委員会**を設置し調査中

● 調査結果に対する問題意識

- 組合役員をはじめとする**長期在籍職員に依存する営業所の管理運営体制**
- **業務経験のない営業所長**の配置や、管理者側であるはずの**運輸事務職員が下位に見られている**など、営業所における構造的な指揮命令系統の機能不全の状況
- **女性職員が一人もいない**ということが荒い言動を容認する原因のひとつ

● 調査結果を踏まえた対応

- 局長に直接意見が届く **職員目安箱** を拠点 7 か所の事業場に常設 (R4.5)
- すべての交通局職員に **ハラスメント相談窓口等** を記載した **カードを配布** (R4.5)
- 営業所の「**人事・組織運営方針**」を策定 (R4.10) し、**人事異動を実施** (R4.11、R5.6)
- 本庁自動車部に **3 営業所を統括する部門を設置** し営業所の指揮監督を強化 (R4.11)
- 出退勤など **労務管理の適正化** (R4.12～)
- 全ての交通局職員に **ハラスメント研修** を実施 (R5.1～R5.2)
- **女性職員確保** に向けた積極的採用策の実施 (R5.4～)
- **第三者調査委員会の調査結果報告** を受け、**不適切事案の再発防止策** と **組織風土改善** に向けた更なる **取り組み** を実施



● 誰もが利用しやすいバス停の整備

- 高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安心して移動や気軽に腰を下せる環境を作るため、**まちづくりの視点**から、バス停施設（上屋・ベンチ）を充実していく。
- 上屋の整備にあたっては、**街路景観にも配慮**し都市景観にマッチしたものとする。

【整備予定】

ベンチ：**150ヶ所／年**程度《R5(2023)年度～R7(2025)年度》

上屋：**5ヶ所／年**程度《R5(2023)年度～R7(2025)年度》

※ 特に良好な街路景観を求められるシンボルロードを中心に約15ヶ所を整備予定)



ベンチ整備イメージ



上屋整備イメージ

● 西神・山手線拠点駅のリノベーション

- まちのリノベーションに合わせ、快適で利便性の高い駅空間の実現
- まちの魅力向上につなげる駅の大規模改修・機能強化を実施

2021(R3)～2023(R5)：新長田駅

2021(R3)～2024(R6)：三宮駅東改札

2022(R4)～2024(R6)：名谷駅

2022(R4)～2025(R7)：板宿駅



● 見違えるような神戸（特別清掃）

- まちの玄関口である駅の美装化による地下鉄沿線の価値向上
- 開業以来対応できていない場所や汚れについて全駅で**特別清掃**を実施



湊川公園駅
施工状況
(特別清掃)

● 脱炭素化の推進

- 地下鉄事業における省CO2化を促進するため、エネルギーを効率的に使用するための**先進的な省エネ設備・機器の導入（冷凍機・空調・エスカレーター等）**を前倒しして実施する。また、交通局保有施設における**照明のLED化**や名谷車両基地に**太陽光発電設備**の設置を検討する。
- 引き続き省エネ効果の高い新型車両の導入をはじめ、省エネ運転を実施していく。
- 市バス事業においては、CO2や環境負荷物質を排出しないクリーンな**水素バス（燃料電池バス）**をR5年（2023年）4月から7系統等で運行。



名谷車両基地（太陽光発電設置検討中）



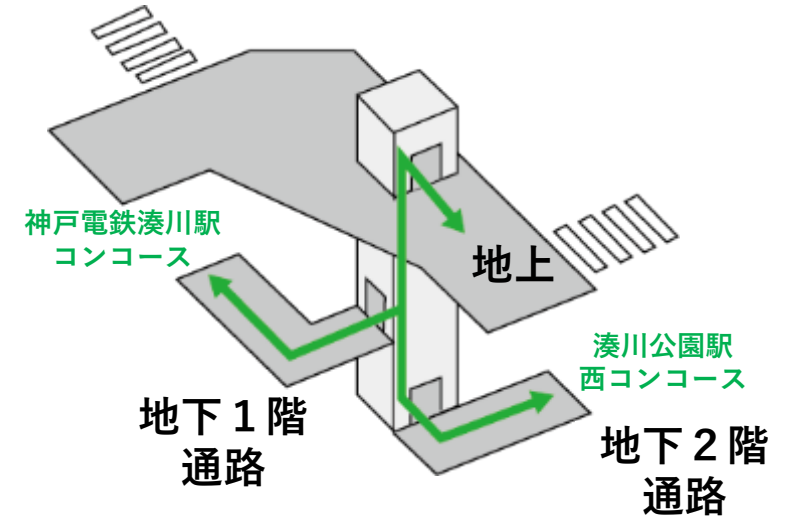
水素バス（燃料電池バス）

● バリアフリー化の推進

- ▶ 湊川公園駅は神戸電鉄との交通結節点であり、乗換えの利用者が多い駅である。
- ▶ バリアフリー経路は確保されているものの最短の乗換え経路には階段しかなく、高齢者や障害がある人にとって、乗換えが不便な駅となっており、新たなエレベーターの設置を行う。

ルート	移動距離	エレベーター 利用回数	信号横断 回数
現ルート	約260m	2回	2回
新ルート	約60m	1回	0回

【参考】EV改修時期
 2023(R5)：新長田駅
 2023(R5)：上沢駅
 2024(R6)：湊川公園駅
 2024(R6)：妙法寺駅



湊川公園駅エレベーター整備

● ホームの段差改修

- ▶ ホームドア設置に伴うスロープ・櫛ゴム設置により、ホームと車両の段差及び隙間が縮小され、乗降時の利便性向上や隙間縮小による転落防止に効果を発揮。



スロープ・櫛ゴム設置による隙間縮小

06

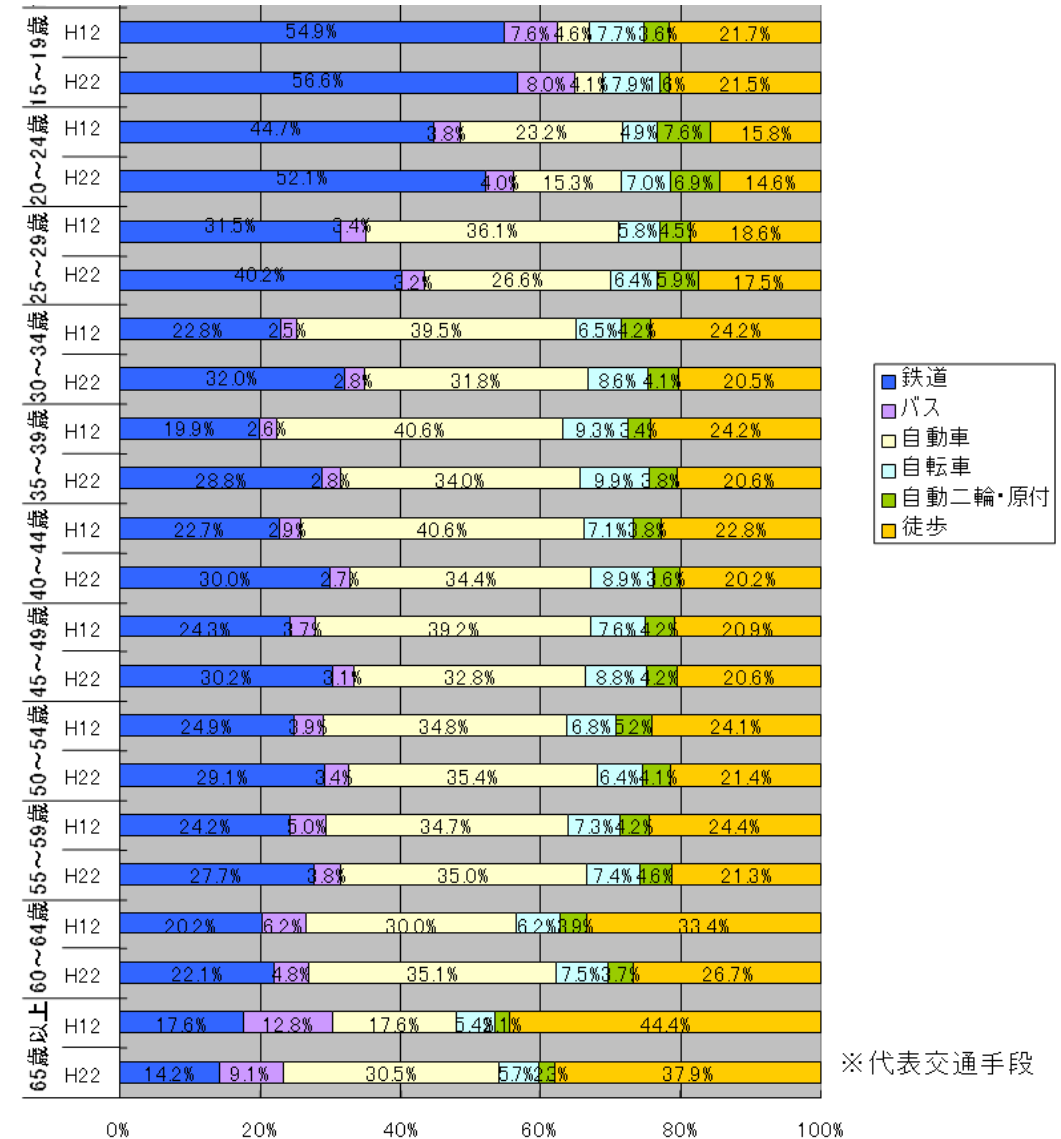
參考資料

BE KOBE

06 年齢別に見る交通手段の利用状況

● 神戸市域における年齢別交通分担率

- 20～49歳の年代でH12とH22の自動車の分担率を比較すると減少している一方で、それ以上の年代では高くなっている。
- 若年層で自動車の利用が減少し、高齢者の自動車依存の傾向が類推される。



(出典) 神戸市総合交通計画検討委員会資料 (H24) より抜粋
H22年度近畿圏パーソントリップ調査より神戸市が独自集計

※代表交通手段