

神戸市交通事業審議会  
令和5年度第3回専門部会 次第

日時：令和5年9月5日（火） 13：00～15：00

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. 議 事
  - (1) 経営に関する事項
  - (2) 答申案の方向性
4. その他
5. 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。

交 通 事 業 審 議 会  
第 3 回 専 門 部 会 資 料

---

**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

R5.10.26

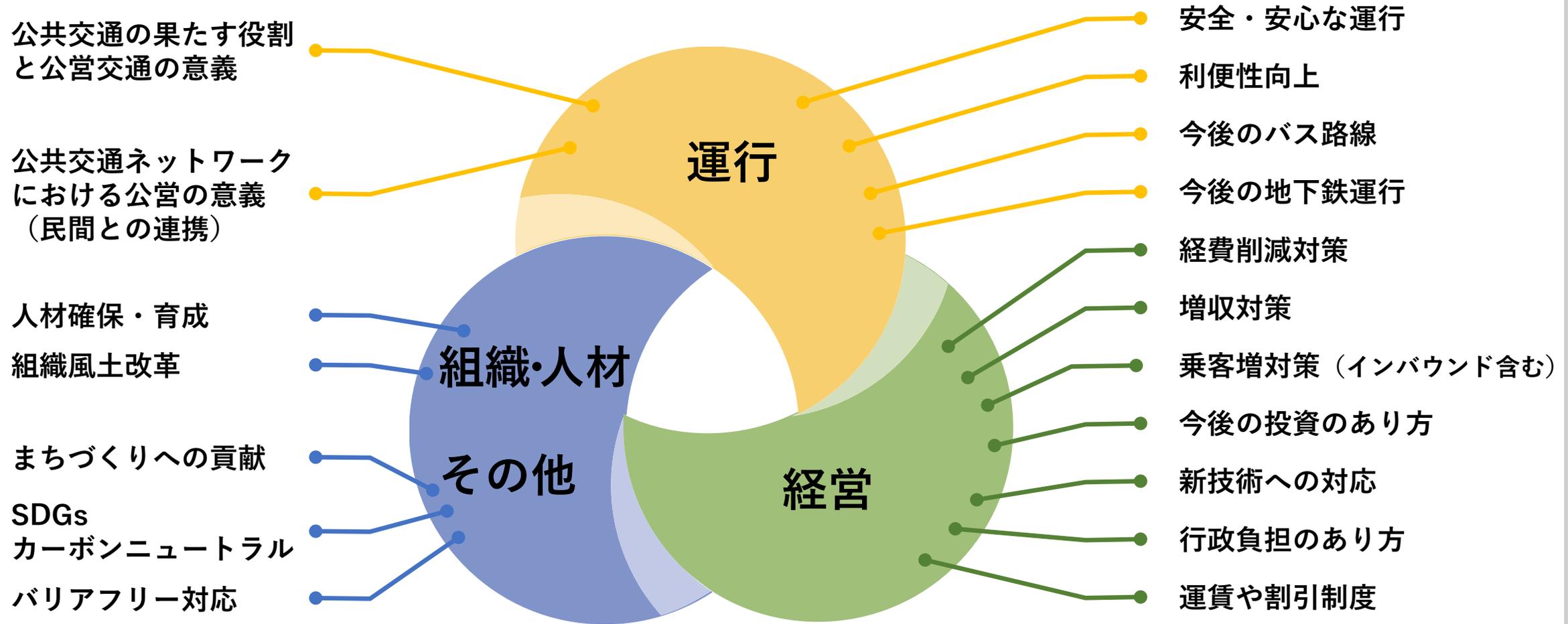
**第107回 交通事業審議会**

R5.11.7

**第5回 専門部会**

R5.11.21

**第108回 交通事業審議会**



01

これまでの意見整理

BE KOBE

## ● 人材の確保・育成

- マネジメントや戦略を考えていく人材が交通局の中心に必要である。中長期的に交通戦略を考えていくことができる生え抜きの人材を育成し、管理部門と現場部門がより良い関係を構築できれば、力強い交通局の政策と運行を実現できるのではないか。
- 民間企業では運転士の処遇改善に取り組んでいる一方、神戸市では給与カットを行っており、運転士が流出するリスクがある。人材確保、モチベーション維持の観点から、これまでの給与カットを前提とした給与体系のあり方について、見直しが必要ではないか。
- 人材不足が深刻な課題となる中、採用の入口を狭める年齢要件は早急に見直しをするべきである。また、女性運転士の採用や短時間勤務など、多様な属性の方が働きやすい環境を整備していくことについても検討していく必要がある。
- 2024問題が目前となり、これまでの欠員による時間外勤務を前提とした体系を見直す必要がある。

## ● 組織風土改革

- 事故やハラスメントについては、市民の足としての交通事業が信頼を失うリスクを抱えている。職員が前向きに取り組んでいける雰囲気を作っていくことが重要であり、そういった取り組みを進めることで、ハラスメントやリスクを減らせると思う。

## ● 経費削減対策

- ▶ 燃料費の高騰等によるコスト増は外部要因として認めざるを得ないが、一方で更なるコスト削減の検討も重要である。コスト削減においては一定の目標値や領域を決める等、メリハリをつけた検討も必要ではないか。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症の影響は一定落ち着いたが、駅の無人化や時間帯で配置を減らす取り組みなど、今の乗降客数に見合った駅員の配置について検討しても良いのではないか。

## ● 増収・乗客増対策

- ▶ 市街地西部のプロモーションにおいて、市の他部局との連携が取れていないと感じる。取り組みを連携していくことで、需要喚起に繋げることが可能になるのではないか。市の他部局と交通局が連携していくことが必要である。
- ▶ データに基づく路線再編については、長期的な議論が必要であり、データの活用は重要だが、交通局としてデータを扱う際の土台となる考え方を整理し、継続して認識しておくことが重要である。この土台が認識されていないと、需要追従型の路線再編になり、本来需要があるのに、逸走してしまうことになる。

## ● まちづくりとの連携

- ▶ 長期的な交通行政の体力を高めていくにあたり、交通全体を幹と枝と葉に例えると、幹である地下鉄、枝となるバスがあって初めて、葉である地域の人々の動きにおいても、ネットワークの利便性が良くなっていく。それぞれを個別に考えていくだけでは、全体で調和の取れた市民にとって使いやすいネットワークは構築できない。
- ▶ 交通戦略は都市政策と地続きの関係にあることから、神戸市全体で都市交通を支える施策を打ち出していくことが必要。
- ▶ 歩いて楽しい三宮の実現においても、公共交通が役割を果たしていくためには、交通局だけでなく、神戸市全体で交通政策として対自動車の政策にも取り組んでいく必要があり、その一翼を市バスや地下鉄が担っていくことが極めて重要である。
- ▶ バス路線のあり方においても、コスト削減の観点から、長大路線や駅を中心とした循環路線の扱い、適切な土日ダイヤの設定においては、工夫の余地がある。長期的な交通行政の体力を高めることや対自動車の交通政策も含めて考える際、民間路線との共通定期化や利便性向上にあたり、より適切な民間事業者を含めたネットワークのあり方を考えていく必要がある。

## ● 各種割引制度・運賃制度

- ▶ 様々な割引制度があり、本当に機能しているのか、どのような目的なのかを考えるべき。割引により、新規利用者が増えれば効果があるが、既存利用者が割引制度を利用しても単価を引き下げることになり、効果が無いため、整理する必要がある。
- ▶ 通勤・通学定期について、市バスは他都市よりも割引率が高く、その根拠を考える必要がある。定期券の割引をする一方で、赤字部分の一部を一般会計から補填をしてもらっており、これが妥当かどうかの議論が必要である。
- ▶ 通勤定期は企業から、通学定期は家庭から支出されるものであり、全く性質が違うものである。通学定期は人口定住や教育行政のことを考慮する必要もあるが、通勤定期については見直しを検討すべきではないか。
- ▶ バリアフリー料金制度について、交通事業を営む他の民間事業者と何ら変わらないことから、導入について検討すべきではないか。
- ▶ 経営健全化団体に転落すれば、政策を展開する余地が無くなる。市営交通として機能し続けるためには、持続させるための議論、決断をする必要がある。

# 02

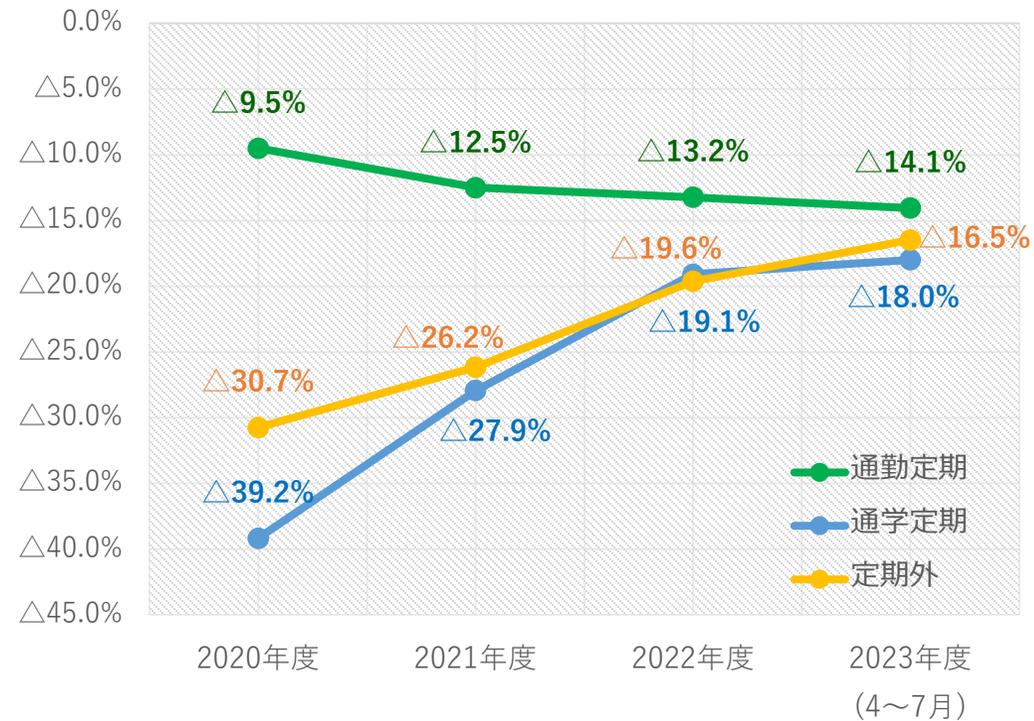
## 今後の乗客数見込み ～自動車事業～

BE KOBE

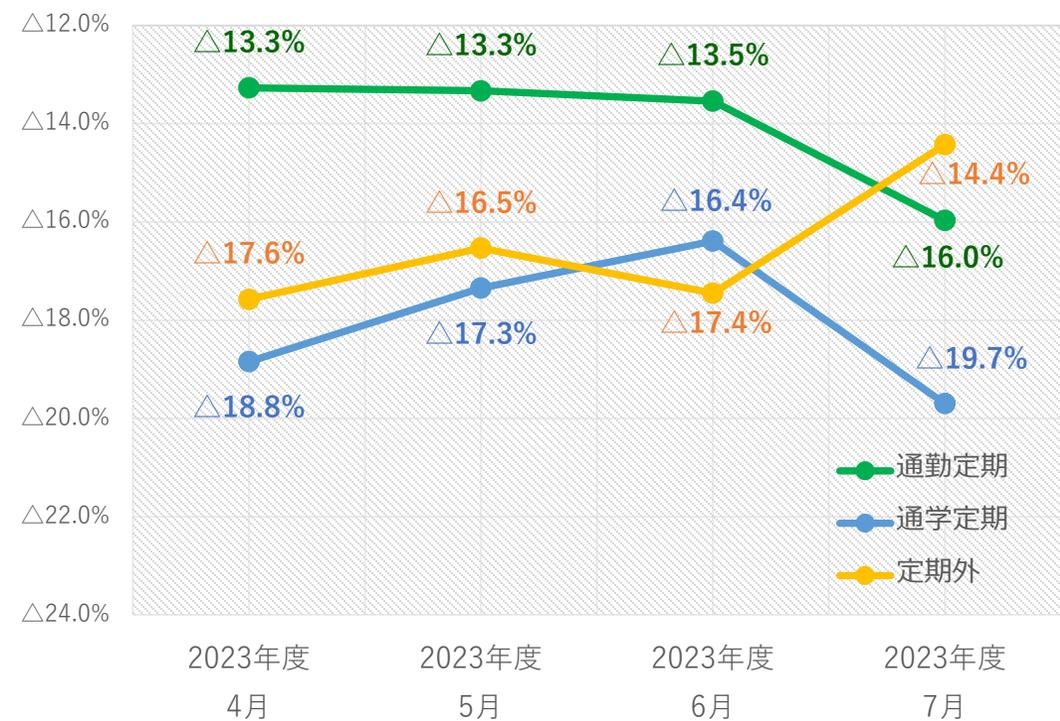
# 02 市バスにおける乗客数の状況

- コロナ前の2018年度と比較し、コロナ影響率を反映。
- 市バスにおいては、**通勤定期は減少傾向**が継続しており、**通学定期と定期外も微増**にとどまる。
- 新型コロナウイルス感染症が2類から5類相当に移行したものの、特に市バスについては**今後の急激な回復は見込みづらい**状況である。

市バスコロナ影響率



直近の推移



# 02 今後の乗客数の見通し（市バス）

- 今後の市バスの乗客数の推移をコロナ前の2018年度（H30年度）比の**コロナ影響率**を基に試算。
- **現状見通し**に加え、今よりも乗客回復を見込む**上位推計**と乗客減少を見込む**下位推計**に分けて検討。

## 【経営計画2025】

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△10.0%	△10.0%	△10.0%	△10.0%	△10.0%	△10.0%
通学定期	△15.0%	△13.3%	△11.7%	△10.0%	△10.0%	△10.0%
定期外	△20.0%	△15.0%	△10.0%	△5.0%	△5.0%	△5.0%



## 【現状見通し】

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 12.5%	△ 13.2%	△ 14.0%	△ 14.0%	△ 14.0%	△ 14.0%
通学定期	△ 27.9%	△ 19.1%	△ 18.0%	△ 18.0%	△ 18.0%	△ 18.0%
定期外	△ 26.2%	△ 19.6%	△ 16.5%	△ 15.0%	△ 15.0%	△ 15.0%

### 推計の考え方

- 現状見通し  
2023年4～7月実績の影響率が今後も継続するとして試算  
定期外はR6にかけて1.5%好転（R6年度以降固定）
- 上位推計  
通勤定期：現状見通しより好転はしない  
通学定期：毎年度0.5%ずつ好転（R8年度以降固定）  
定期外：毎年度1.0%ずつ好転（R8年度以降固定）
- 下位推計  
通勤定期：毎年度1.0%悪化（R8年度以降固定）  
通学定期：毎年度0.5%悪化（R8年度以降固定）  
定期外：毎年度0.5%悪化（R8年度以降固定）

## 【上位推計】

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 12.5%	△ 13.2%	△ 14.0%	△ 14.0%	△ 14.0%	△ 14.0%
通学定期	△ 27.9%	△ 19.1%	△ 18.0%	△ 17.5%	△ 17.0%	△ 16.5%
定期外	△ 26.2%	△ 19.6%	△ 16.5%	△ 15.0%	△ 14.0%	△ 13.0%

## 【下位推計】

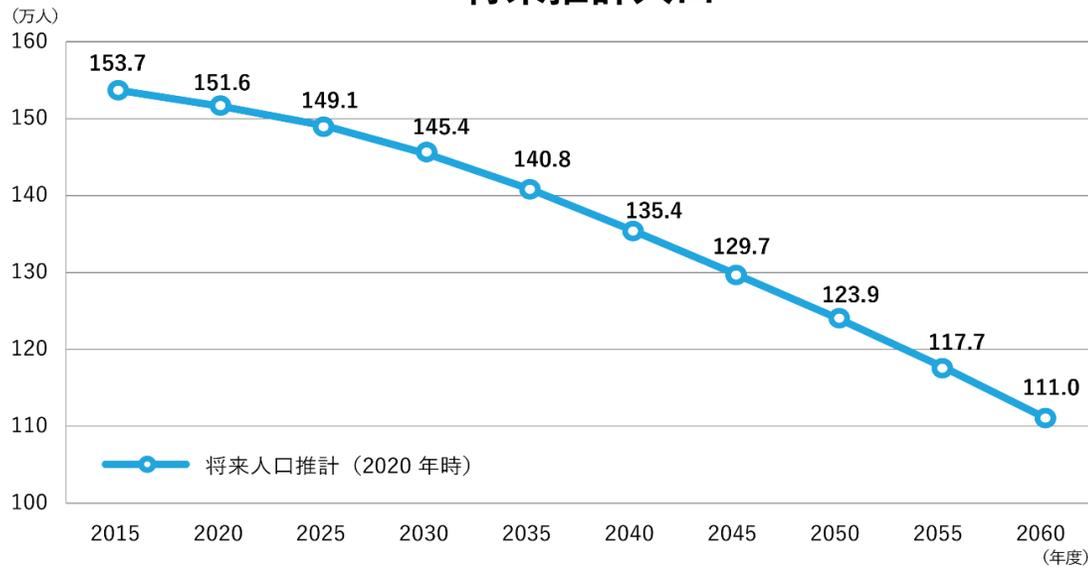
	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 12.5%	△ 13.2%	△ 14.0%	△ 15.0%	△ 16.0%	△ 17.0%
通学定期	△ 27.9%	△ 19.1%	△ 18.0%	△ 18.5%	△ 19.0%	△ 19.5%
定期外	△ 26.2%	△ 19.6%	△ 16.5%	△ 17.0%	△ 17.5%	△ 18.0%

収益的 収入	乗車料収入	有料乗車人員 : R4年度決算をベースに券種毎の人口推移とコロナ影響率を考慮して、乗車人員推移に反映 敬老乗車人員 : R4年度決算をベースに券種毎の人口推移とコロナ影響率を考慮して、乗車人員推移に反映 乗車料単価 : 通常（定期・定期外）・敬老ともにR3・R4年度決算平均単価 敬老・福祉負担金 : R6年度以降R4年度決算同（補償率が100%を下回るため予算上限） フィーダー補助金 : 西神中央～妙法寺駅間のみ
	運輸雑収入	R5予算をベースにR6年度以降据置
	他会計補助金	経営改善促進補助金 : R6年度～R14年度はR3営業係数と収支計画を基に算出、R14年度以降据置 その他補助金 : 繰出し基準に基づき算定（児童手当等）
	その他収入	R5予算をベースにR6年度以降計上
収益的 支出	人件費	・現人員体制を基に、給与カット率引き上げ後（5%→10%）の推移見込みを計上（定年延長も反映） ・直営の体制：120組を維持できるよう新規採用
	経費	軽油 : R4・R5年度決見平均値を採用。組数の削減に応じて、所要金額を減少。 修繕費 : R4年度決算をベースに車両数の増減に合わせて、車両修繕費の所要金額を増減。 委託料 : 現契約単価を基に試算。R9年度の4営業所公募のタイミングで単価増を見込む・
	減価償却費	資産種別により定率法もしくは定額法を用いて算定
	企業債利息等	既発行分 : 償還計画表による 新規発行分 : 利率：0.75%（車両）、0.75%（機械等）、1.5%（営業所等）、1.0%（特別減収対策企業債）
資本的 収入	企業債	建設改良費のうち、補助金を除く全額を起債するものとして算定
	国庫補助金・県補助金	見込まない
	その他	R5予算をベースにR6年度以降据置
資本的 支出	建設改良費	車両（購入）：更新台数に応じた金額（税抜21,170千円／両）を見込む
	企業債償還金	償還計画表による
	その他	R5予算をベースにR6年度以降据置

# 02 将来人口推計

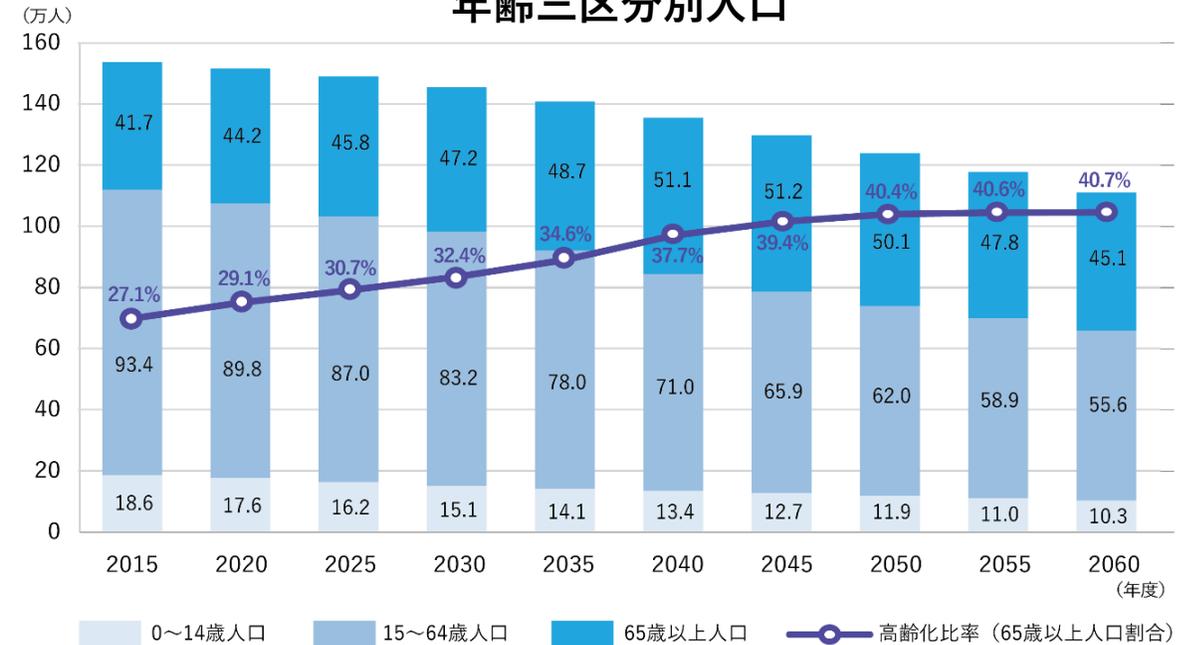
- 神戸市の人口は2010年度の約154万人をピークに減少を続けており、2023年4月では約150万人となっている。また、将来人口は、2060年度に約111万人まで減少する見込みである。
- 神戸市の総人口が減少する中、高齢者人口は2045年度まで増え続け、その後、ゆるやかに減少するが、総人口に占める高齢者人口の割合は高まっていく見込みである。

### 将来推計人口



出典：神戸人口ビジョン

### 年齢三区分別人口



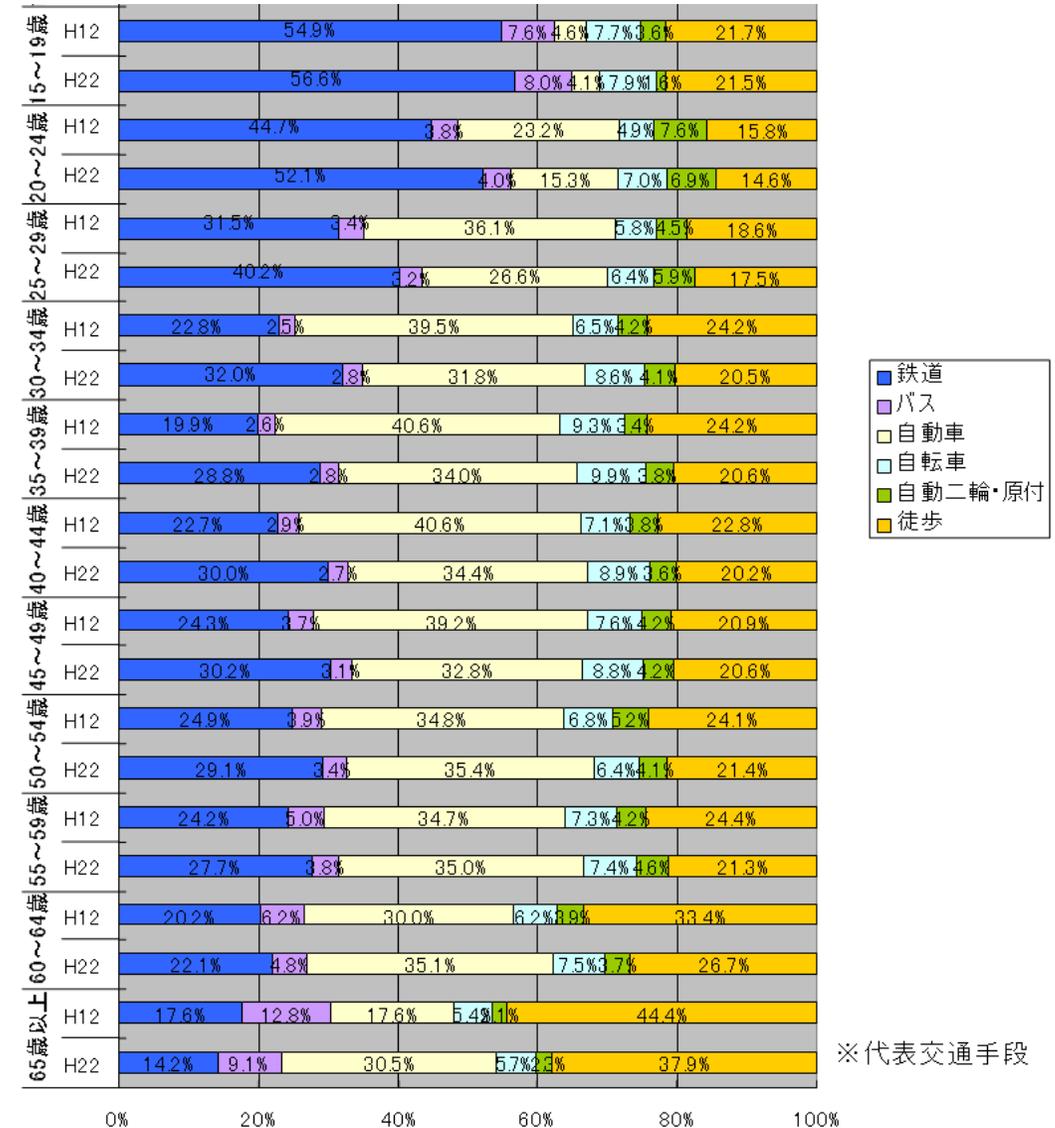
出典：神戸人口ビジョン

# 02 年齢別交通分担率

## ● 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。

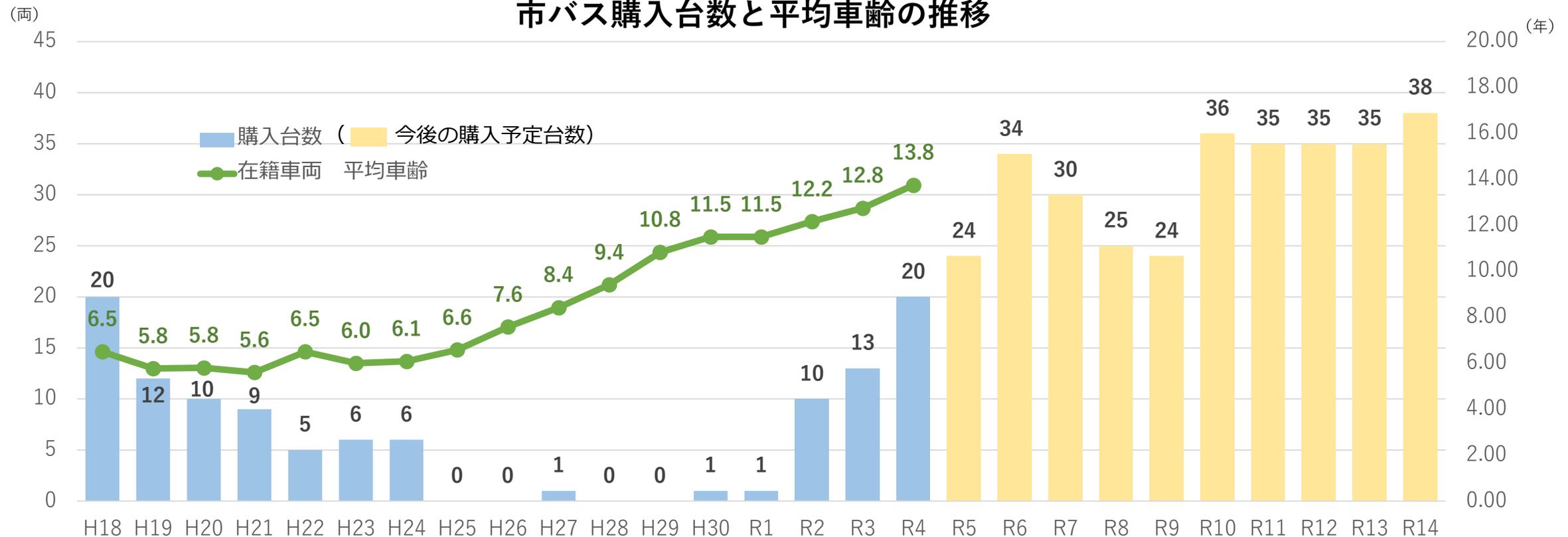
(出典) 神戸市総合交通計画検討委員会資料 (H24) より抜粋  
H22年度近畿圏パーソントリップ調査より神戸市が独自集計



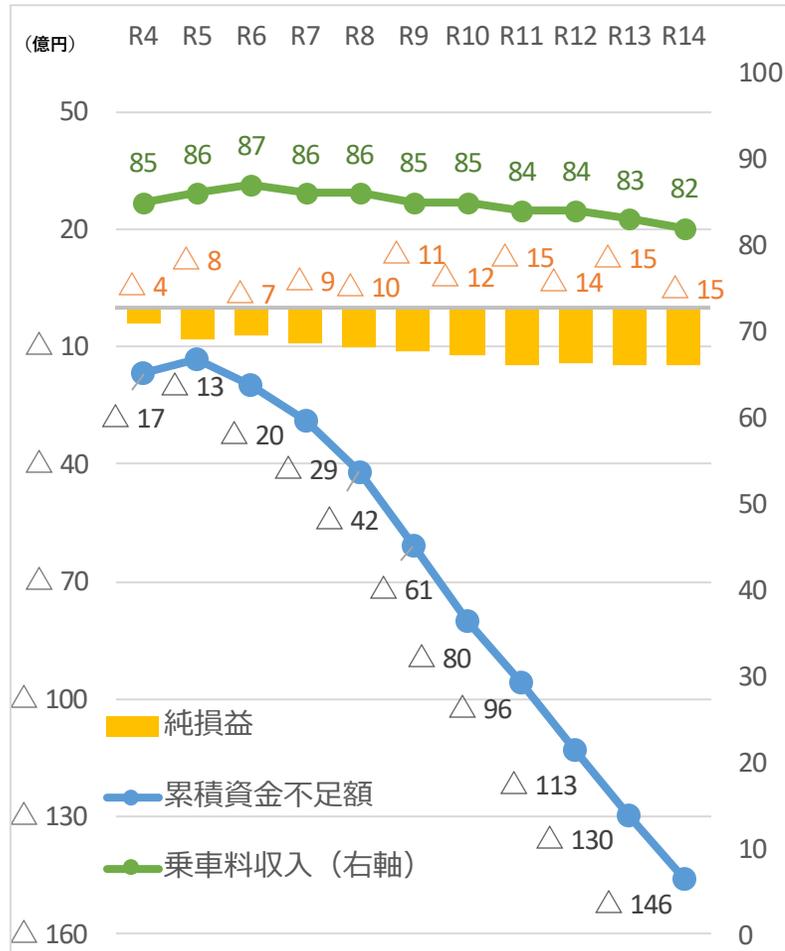
※代表交通手段

- 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する見通しである。

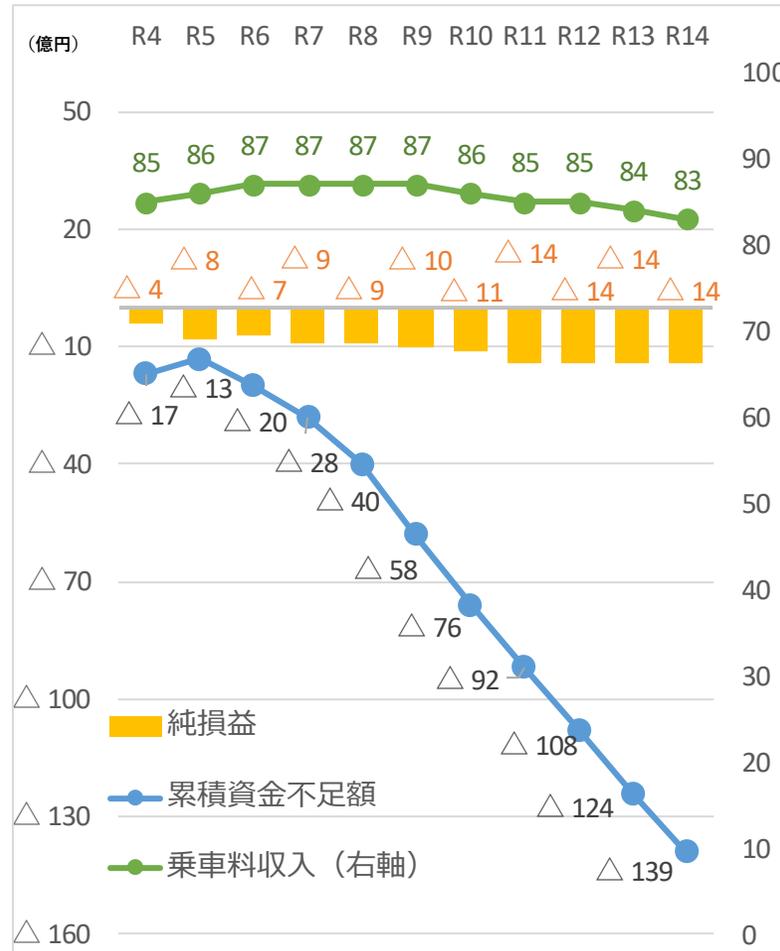
市バス購入台数と平均車齢の推移



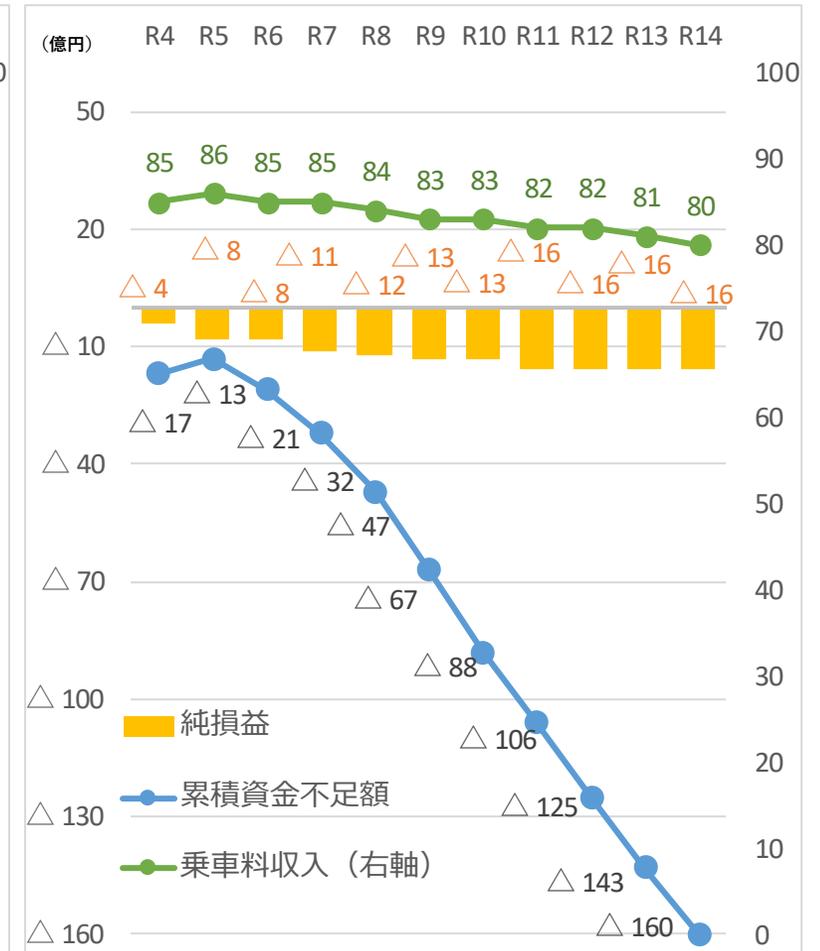
## 現状見通し



## 上位推計



## 下位推計



# 03

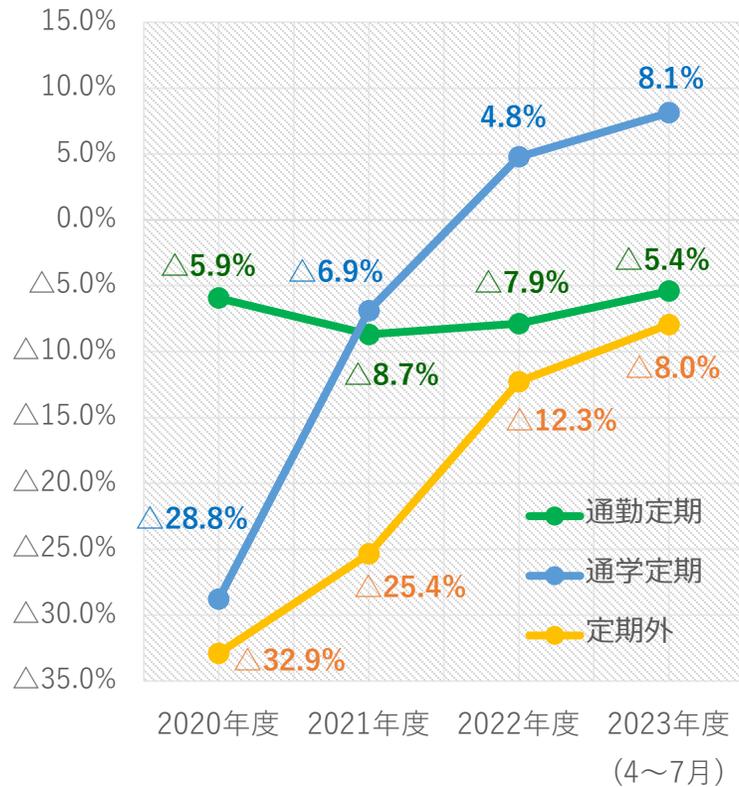
## 今後の乗客数見込み ～高速鉄道事業～

BE KOBE

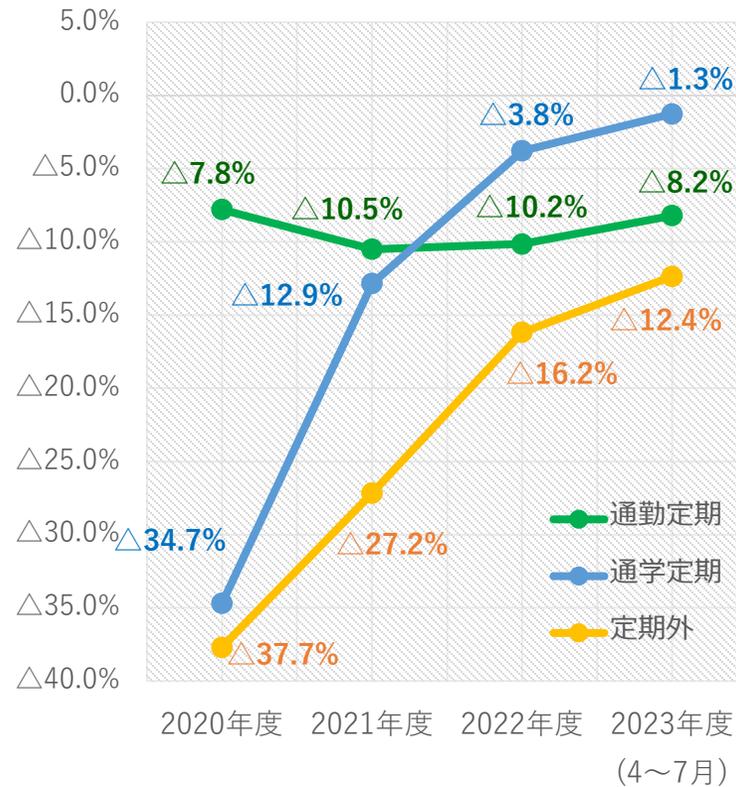
# 03 地下鉄における乗客数の状況

- コロナ前の2018年度と比較し、コロナ影響率を反映。
- 地下鉄においては、全券種において**回復基調**だが、**通勤定期の回復は鈍い**。
- 北神線市営化の効果は、通勤定期で**約2.5%増**、通学定期で**約9%増**、定期外で**約4%増**となっている。

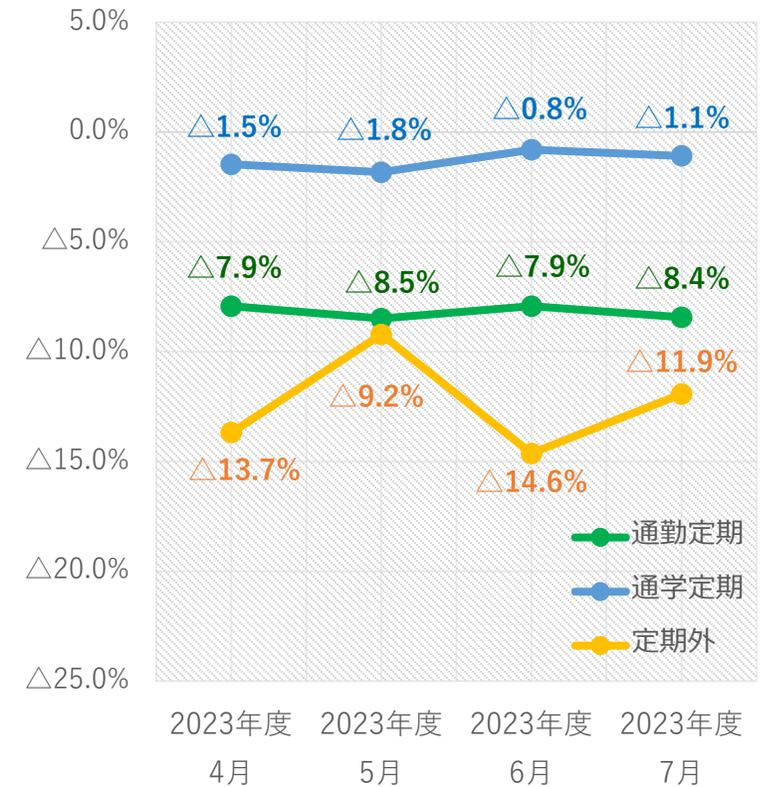
地下鉄コロナ影響率



地下鉄コロナ影響率（北神除き）



直近の推移（北神除き）



# 03 今後の乗客数の見通し（地下鉄）

- 今後の地下鉄の乗客数の推移をコロナ前の2018年度（H30年度）比の**コロナ影響率**を基に試算。
- **現状見通し**に加え、今よりも乗客回復を見込む**上位推計**と乗客減少を見込む**下位推計**に分けて検討。

## 【経営計画2025】

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 12.0%	△ 10.0%	△ 10.0%	△ 10.0%	△ 10.0%	△ 10.0%
通学定期	△ 15.0%	△ 13.3%	△ 10.0%	△ 10.0%	△ 10.0%	△ 10.0%
定期外	△ 20.0%	△ 15.0%	△ 10.0%	△ 5.0%	△ 5.0%	△ 5.0%



## 【現状見通し】（北神市営化効果除き）

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 10.5%	△ 10.2%	△ 8.0%	△ 8.0%	△ 8.0%	△ 8.0%
通学定期	△ 12.9%	△ 3.8%	△ 1.0%	△ 1.0%	△ 1.0%	△ 1.0%
定期外	△ 27.2%	△ 16.2%	△ 12.0%	△ 11.0%	△ 11.0%	△ 11.0%

### 推計の考え方

- 現状見通し  
2023年4～7月実績の影響率が今後も継続するとして試算  
定期外はR6にかけて1.0%好転（R6年度以降固定）
- 上位推計  
通勤定期：毎年度0.5%ずつ好転（R8年度以降固定）  
通学定期：毎年度0.5%ずつ好転（R7年度以降固定）  
定期外：毎年度1.0%ずつ好転（R8年度以降固定）
- 下位推計  
通勤定期：毎年度0.5%悪化（R8年度以降固定）  
通学定期：毎年度0.5%悪化（R8年度以降固定）  
定期外：毎年度0.5%悪化（R8年度以降固定）

## 【上位推計】（北神市営化効果除き）

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 10.5%	△ 10.2%	△ 8.0%	△ 7.5%	△ 7.0%	△ 6.5%
通学定期	△ 12.9%	△ 3.8%	△ 1.0%	△ 0.5%	0.0	0.0
定期外	△ 27.2%	△ 16.2%	△ 12.0%	△ 11.0%	△ 10.0%	△ 9.0%

## 【下位推計】（北神市営化効果除き）

	R3	R4	R5	R6	R7	R8以降
通勤定期	△ 10.5%	△ 10.2%	△ 8.0%	△ 8.5%	△ 9.0%	△ 9.5%
通学定期	△ 12.9%	△ 3.8%	△ 1.0%	△ 1.5%	△ 2.0%	△ 2.5%
定期外	△ 27.2%	△ 16.2%	△ 12.0%	△ 12.5%	△ 13.0%	△ 13.5%

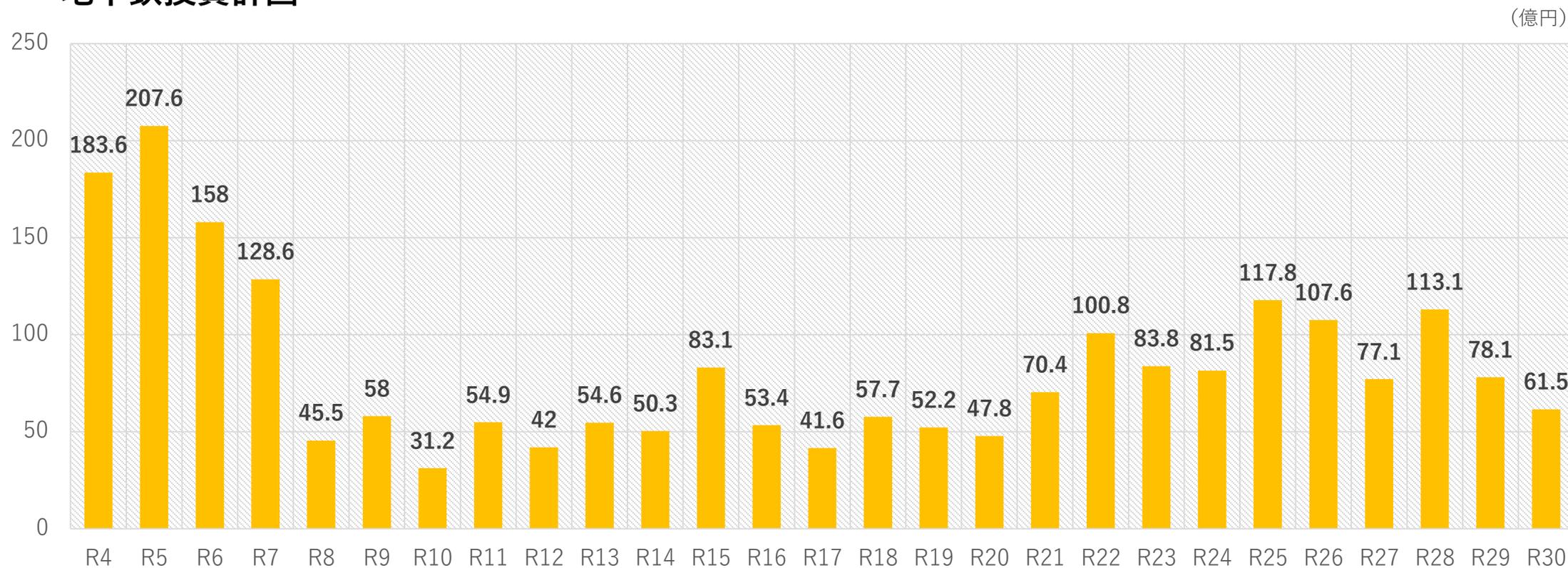
収益的 収入	乗車料収入	有料乗車人員 : R4年度決算をベースに線別・券種毎の人口推移とコロナ影響率を考慮して、乗車人員推移に反映 敬老乗車人員 : R4年度決算をベースに線別・券種毎の人口推移とコロナ影響率を考慮して、乗車人員推移に反映 料金単価 : 通常（定期・定期外）・敬老ともにR3・R4年度決算平均単価 敬老・福祉負担金 : R6年度以降R4年度決算同（補償率が100%を下回るため予算上限）
	他会計補助金	基準内繰入金 : 繰出し基準に基づき算定 基準外繰入金 : 北神急行市営化に伴う県市協調補助金を見込む
	その他収入	運輸雑収入 : R5年度予算をベースにR6年度以降据置（特殊要因については別途積算） 付帯事業収入 : R5年度予算をベースにR6年度以降据置（特殊要因については別途積算）
収益的 支出	人件費	・現人員体制を基に、給与カット率引き上げ後（5%→10%）の推移見込みを計上（定年延長も反映） ・現時点での人員体制を維持するように新規採用職員を補充
	経費	動力費・光熱水費 : R4年度決算をR6年度以降据置 その他 : R5年度予算をベースにR6年度以降据置（特殊要因は別途積算）
	減価償却費	建設改良費の見込みを基に、資産種別により定率法又は定額法を用いて算定
	企業債利息等	既発行分 : 償還計画表による 新規発行分 : 利率：1.5%（建設改良債）・1.0%（特例債）・1.5%（緩和債）・1.25%（平準化債）
資本的 収入	資本費平準化債	累積資金不足額を限度に、建設改良債元金償還額と減価償却費の差額相当額を発行
	企業債	建設改良費のうち建設費補助、出資金を除く全額を起債するものとして算定、附帯事業にも起債充当
	特例債	再々特例債 : 新制度に基づき、2027年度まで発行
	一般会計出資金	建設改良費の20%として算定
	一般会計補助金	基準内繰入金 : 総務省繰出基準に基づき算定 基準外繰入金 : 見込まない
	国庫補助金	地下高速鉄道整備事業費補助を見込む
資本的 支出	建設改良費	H30年度に作成した約2,800億円の投資計画（～R30年度）を採用
	企業債償還金	償還計画表による
	その他	見込まない

※その他補てん財源として、資本費負担緩和債を、建設債の支払利息額を上限に、資金悪化相当額を発行

# 03 地下鉄投資計画（全線）

- H30年度に策定した**総額2,800億円**の更新計画をベースとする。
- 近年の**建設工事費の高騰は反映できていない**が、優先順位の精査、契約手法、契約内容の見直し等により、更新計画内に収まるよう努めている状況である。

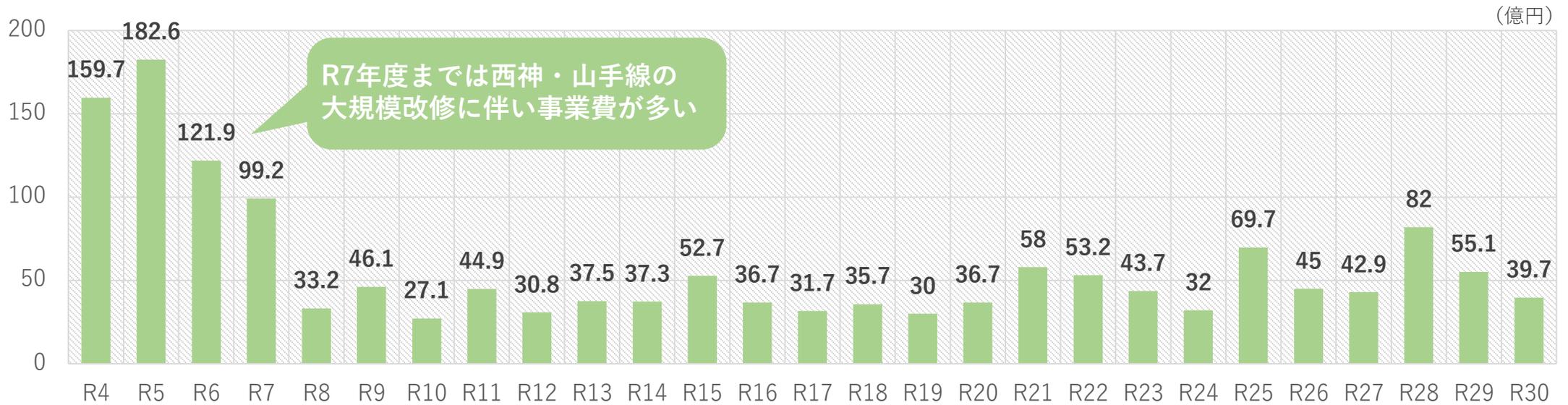
## 地下鉄投資計画



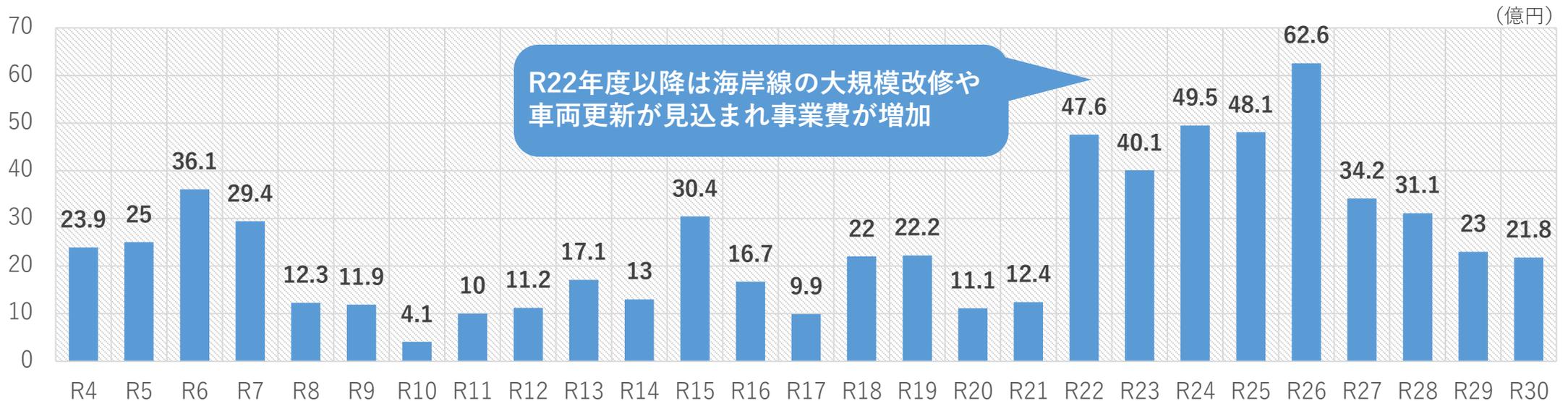
# 03

## 地下鉄投資計画（線別）

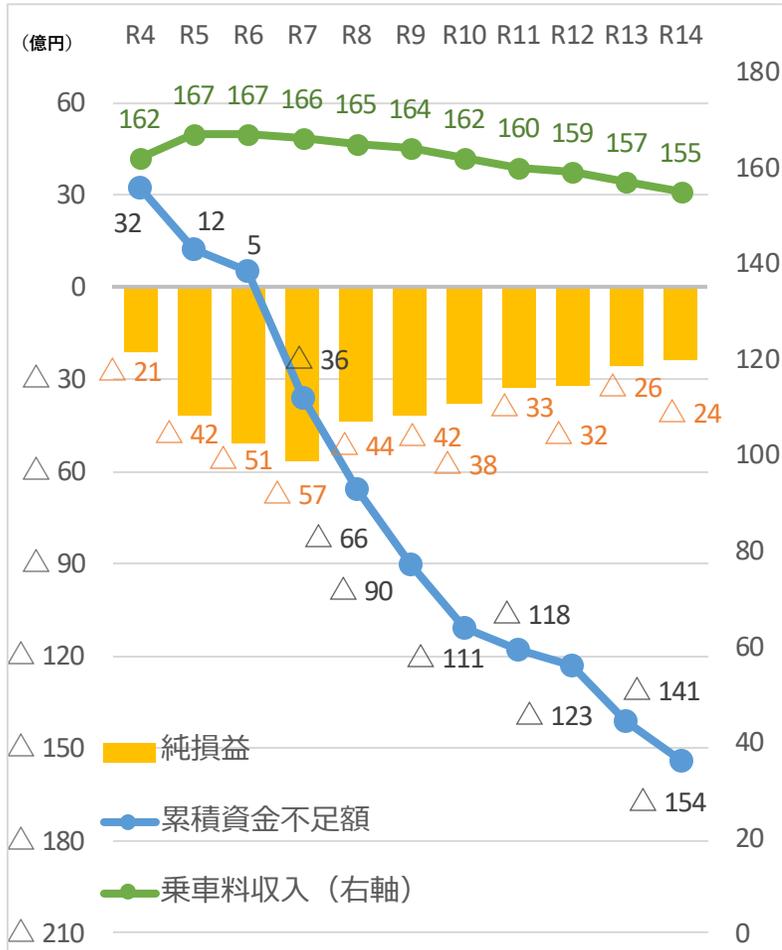
西神・山手線



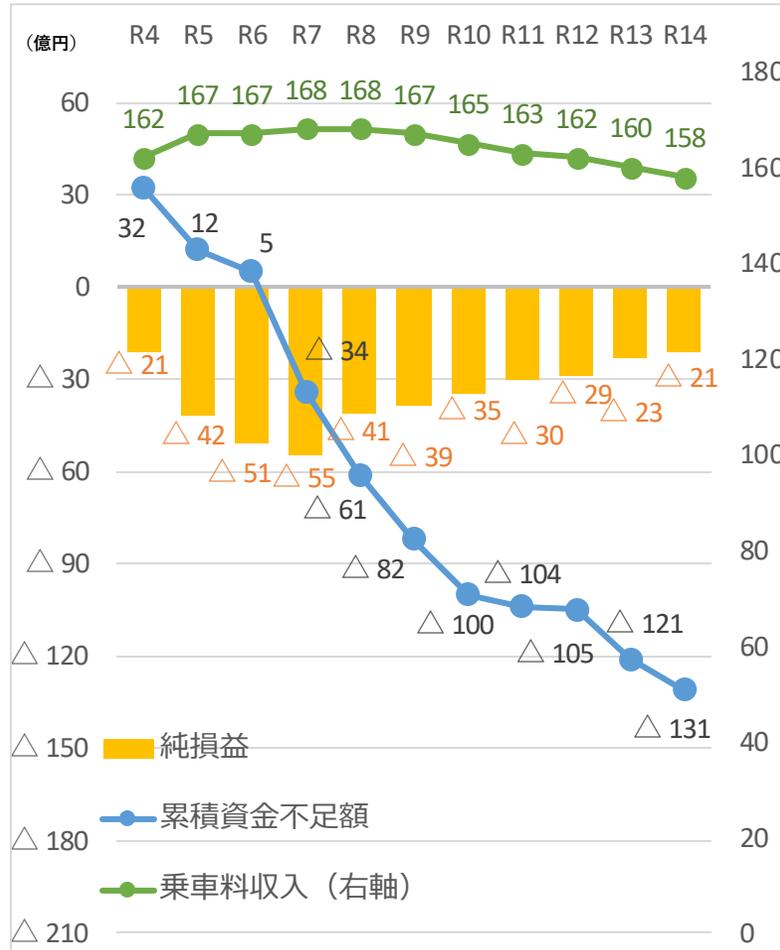
海岸線



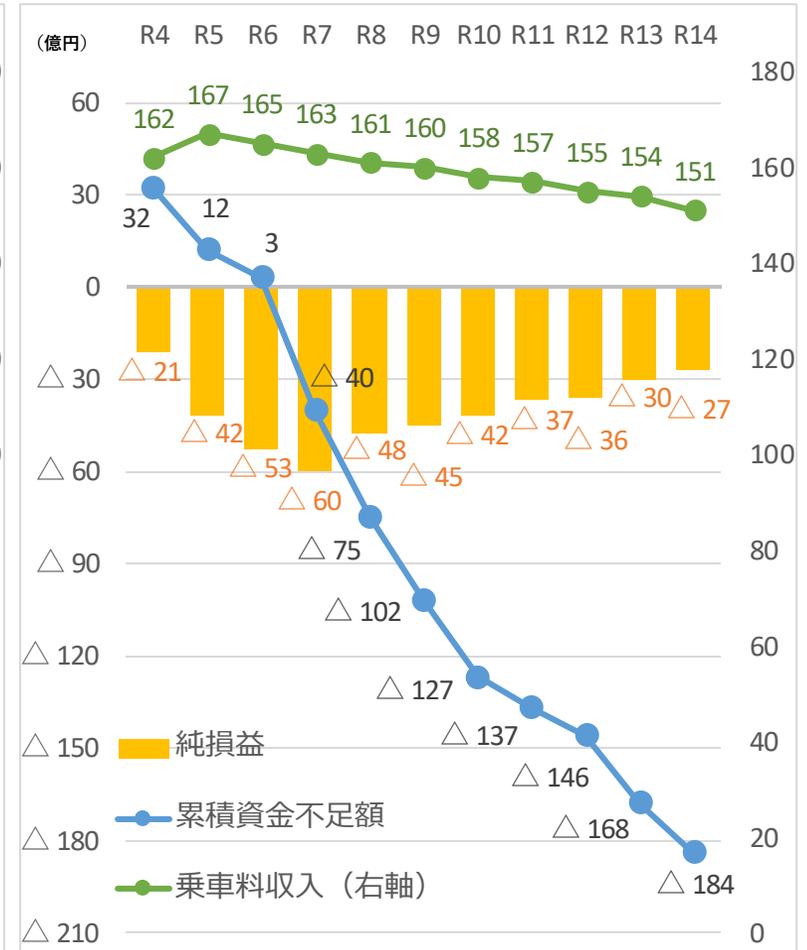
### 現状見通し



### 上位推計



### 下位推計



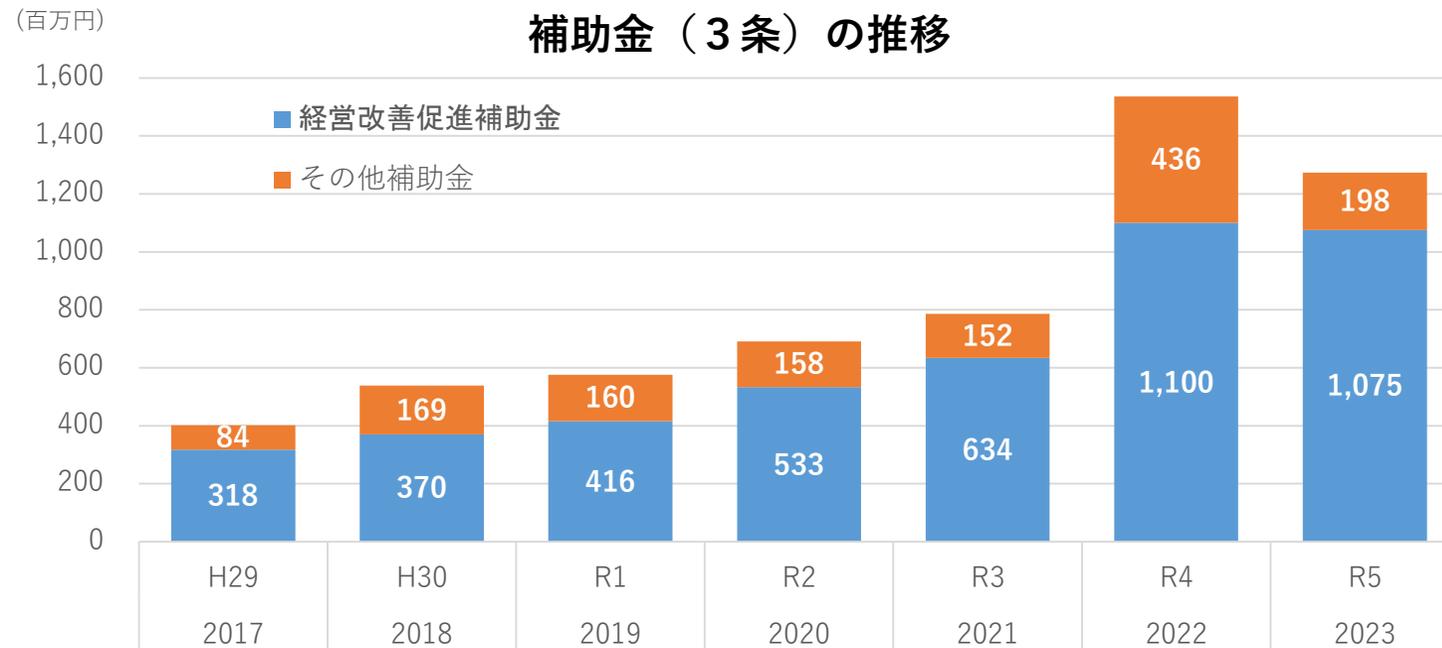
# 04

## 行政負担のあり方

BE KOBE

# 04 市バスにおける一般会計からの補填

- 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

H11年度交通事業審議会答申に基づき、代替交通の有無について『廃止区域から代替交通機関の駅・停留所までの距離』を元に判断基準としている。



特定の施設を選定し、そこを通る路線を選んでいる訳ではなく、当該路線が行政的要請を受けて設置された路線か否かで判断している。



# 04 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

# 04 経営改善促進補助金 ～2021年度（R3年度）～

# BE KOBE

- 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)
3	吉田町1（循環）名倉町	64,944	5,448
4	神戸駅前（循環）大日丘住宅前	31,428	6,723
5	新長田駅～妙法寺・若草町	31,625	3,011
6	松原通5～兵庫駅前	15,910	497
7	市民福祉交流センター～神戸駅前	11,033	10,376
13	兵庫駅前～新長田駅前	17,203	627
15	名谷駅前～青山台	15,006	810
18	三宮駅ターミナル前～JR六甲道	17,862	1,622
29	三ノ宮駅ターミナル前（循環）摩耶埠頭	26,251	1,681
30	JR甲南山手（JR本山駅前）深江浜町	979	361
31	JR甲南山手～渦森台	25,487	1,625
39	阪神御影（循環）鴨子ヶ原	3,153	1,320

系統	区間	補助金額 (単位：千円)	1日あたり 乗車人員 (単位：人)
40	神戸駅前～大日丘住宅前	23,647	561
43	サンシャインワーフ（循環）JR本山駅前	20,836	102
57	垂水東口（循環）青山台	2,559	202
72	須磨一の谷（循環）多井畑厄神	31,286	901
74	名谷駅前～柏台	15,517	561
80	高尾台（循環）新長田駅前	21,257	127
87	妙法寺駅前～ひよどり台	13,914	496
88	妙法寺駅前（循環）柏台	12,799	852
89	妙法寺駅前（循環）多畑東町	1,806	10
110	神戸駅前～JR鷹取駅	7,929	915
111	箕谷駅前～衝原	50,332	222
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**

# 04 経営改善促進補助金 ～2019年度（R1年度）～

- 2019年度（R1年度）は**29路線**が補助対象。
- 前々年度実績である2017年度（H29年度）分を2019年度（R1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)
3	吉田町1（循環）名倉町	40,731	5,446
4	神戸駅前（循環）大日丘住宅前	8,544	7,571
5	新長田駅～妙法寺・若草町	7,204	3,249
6	松原通5～兵庫駅前	13,345	477
13	兵庫駅前～新長田駅前	13,138	649
15	名谷駅前～青山台	7,701	897
18	三宮駅ターミナル前～JR六甲道	5,538	1,674
29	三ノ宮駅ターミナル前（循環）摩耶埠頭	13,542	1,754
31	JR甲南山手～渦森台	16,449	1,593
39	阪神御影（循環）鴨子ヶ原	4	1,001
40	神戸駅前～大日丘住宅前	16,913	652

## 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	32,959	274
17	二葉町～しあわせの村	40,867	1,810
25	三宮駅前～森林植物園前	2,377	350
100	JR六甲道～灘の浜東	12,442	457
101	三宮駅ターミナル前～第五突堤	11,129	334
106	JR六甲道～高羽小学校～六甲ケーブル下	90	254
120	名谷駅前～しあわせの村	23,530	837
121	学園都市駅前～西部障害者センター	3,571	138

2019年度補助額 416,322千円

# 05

## 答申案の方向性 (部会長提案資料)

BE KOBE

## 第1章 交通局を取り巻く経営環境

## 第2章 これまでの神戸市交通局の経営改善の取り組み

## 第3章 経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性

- (1) 運行品質と安全性向上
  - ① 安全安心な運行への取り組み
  - ② バリアフリー化に向けた取り組み
- (2) 組織改革と人材戦略
  - ① 組織風土改革
  - ② 人材の確保、育成
- (3) 経営効率向上と収益戦略
  - ① 経費削減対策
  - ② 増収対策
  - ③ インバウンド等観光需要取り込みに向けた取組み
  - ④ 料金・乗車券制度
- (4) 地域連携と交通戦略
  - ① まちづくりとの連携
  - ② バス路線のあり方
  - ③ 海岸線のあり方
  - ④ SDGs 実現、カーボンニュートラルに向けた取組み

## 第4章 財政収支計画の見通し

- (1) 今後の利用者の動向
- (2) 今後の財政収支計画の見通し

## 第5章 今後の持続可能な公共交通のあり方

- (1) 公営の意義と公費負担のあり方
- (2) 持続可能な経営基盤強化に向けて