

## 令和5年度 神戸市交通事業審議会 第4回専門部会

1 日時 2023年10月11日（水曜） 10:00～11:50

2 場所 三宮研修センター 9階902会議室

### 3 議事

(1) 開会

(2) 交通事業管理者あいさつ

(3) 議事

・答申（専門部会案）について

### 4 議事要旨

#### ■「はじめに」について

##### ○三古委員

第3回専門部会で「はじめに」を設け、本答申で主に議論された内容を記載し、興味のある部分を読んでいただくという議論だったが、P1 32～36行目の内容では、本答申でどういった事を書いているのか、どこを読めばいいのかといったガイドになっていない。例えば、料金に関する事など、具体的な答申のエッセンスや内容をここに書いてはどうか。

##### ○奥谷委員

「はじめに」は本答申の趣旨や諮問に至った背景を説明する部分かと思う。ご指摘の論点は、まとめとして「おわりに」で記載されるものかと思う。

神戸市交通事業を取り巻く環境や概要など、過不足なく記載されていると思う。

##### ○土井委員

重要な事を繰り返すことも大事かと思うが、「はじめに」と「おわりに」をうまく役割分担してはどうか。大事な事を短い言葉でうまく整理されていると思う。

##### ○寺田委員

一般の方が「はじめに」から順に読んでいくことを想定すると、「はじめに」で、答申における問いを立て、それに対する答えを「おわりに」でまとめる形としてはどうか。

##### ○水谷部会長

折衷案で、「はじめに」の中に「おわりに」に繋がる問いの部分を入れるという事で修正したいと思う。

#### ■「第1章 交通局を取り巻く経営環境」について

特になし

■「第2章 これまでの神戸市交通局の経営改善の取り組み」について

特になし

■「第3章 財政収支計画の見直し」について

○土井委員

P7 図8・9の右図について、2023年4～7月と2018年4～7月を比較されているが、比較対象が2018年同月比であることが判読しにくいので、どこを基準に比較しているのか説明があればいい。

○事務局

判読しやすいように、図に補足説明を入れる。

○三古委員

図8・9の説明文（6～7行目）について、「通勤定期は新型コロナ以後、減少傾向が継続しており、通学定期と定期外は回復傾向がみられるものの、2023年度に入ってから回復も鈍化傾向であることが認められた。」と記載があるが、図8右グラフの7月では、定期外が回復しており、鈍化傾向ではないのではないかと。図8左グラフではそう解釈できるかもしれないが、左グラフを見て解釈しているという記述がなく、右グラフを見ると本文と異なる解釈も可能である。どのグラフを見て説明をしているのか分かりにくい。

○水谷部会長

通勤定期は回復傾向とは言えない。三古委員のご意見としては、本文の説明は左グラフの説明で、右グラフを見ると定期外が上がっていることから、表現に違和感があるということか。

○三古委員

左右どちらの図を見たかで解釈が変わるときに、片方の図だけ解釈して本文に記述することは、誤解を招く。

○奥谷委員

表現したいことが右グラフにないなら、誤読されてしまうリスクもあり、直近の月次推移をここで掲載する必要はあるのかと感じた。

○水谷部会長

2023年8月以降が記載されておらず、比較できないことから、鈍化しているとも言いきれない。「鈍化傾向であることが認められた」という表現を「伺われる」や「推測される」という表現にする。

○奥谷委員

図のタイトルや本文の表現について、市バス事業、地下鉄事業、自動車事業、高速鉄道事業、自動車事業会計、高速鉄道事業会計と異なっており、統一した方が

良いのではないか。

○水谷部会長

市民にとっては、市バス、地下鉄と表現した方が分かりやすいことから、表現を統一する方向で修正する。

■「第4章 安定的な事業継続への前提条件」について

○三古委員

P13、25行目の「市バスに女性運転士の採用がはじめて実現した」という部分について、いつ採用されたのか、具体の年月を記載してはどうか。以前にも女性運転士の方を見かけたことがあるが、委託先での採用か。

○事務局

市バスの直営営業所では8月に初めて採用された。委託先では以前から女性運転士が確保されているケースがある。

○水谷部会長

「市として〇年〇月に初めて女性運転士が採用された」という記述に修正する。

○土井委員

P13の人材確保・育成について、働きやすい職場を提供するということが極めて大事だが、同時に将来に希望をもって働くことができるということを強調しておいた方が良い。単に人が足りないから採用していくということではなく、その人のライフプランに合ったような採用の仕方をしていくということが大事だと考えている。そういった表現を入れていただきたい。

○奥谷委員

土井委員のご意見に同意する。全国的にも運転士を中心とした人材確保は課題になっており、神戸市においても重要な課題。そういった趣旨をもっと強調して表現できるようなご提案であり、いいと思う。

○三古委員

P13、31～35行目にモチベーションの向上など記載があるため、この部分に追加してはどうか。

○水谷部会長

当該部分に「希望を持って働けるような職場にしていく」というような表現を追加する。

○寺田委員

P11、「(1) 安全運行と環境戦略」について、環境戦略とは何を指すのか。

また、P12「(2) 組織改革と人材戦略」について、タイトルは「組織改革」で小見出しは①組織風土改革となっているが、組織改革と組織風土改革の関係はどのようなものか。一見、誤植のようにも感じ、組織風土改革から「風土」が抜

けているように読まれてしまう可能性がある。

○水谷部会長

環境戦略については、主に「③SDGs、カーボンニュートラルへの貢献」を指している。

「組織改革」と「組織風土改革」については、組織改革の一つとして組織風土改革を意識したものだと考えている。

○事務局

現在、組織改革として、組織風土だけでなく、人材の確保・育成に向け、人事制度の改革等も行う必要があると考えている。そのあたりも含めた言葉として使われていると認識している。

○寺田委員

組織改革の一つとして、組織風土改革を進めている旨が分かるように修正していただきたい。

○奥谷委員

P12、「③SDGs、カーボンニュートラルへの貢献」について、SDGsやカーボンニュートラルといった言葉の定義を説明した方が良いのではないか。

○事務局

脚注で補足説明を追加する。

■「第5章 経営基盤強化に向けた今後の経営の方向性」について

○三古委員

P22、24行目「先の審議会答申<sup>㊦</sup>」として令和2年11月16日の答申に触れており、続くP23、7行目でも同じく令和2年度の「先の審議会答申」を指す部分がある。

次の14～19行目では、平成11年7月21日の答申に触れており、平成11年の答申は本文に特に記載もなくいきなり現れているような印象を持った。

どのような目的でこれらの答申を引いているのかが分かりにくく、この答申の議論に頼る必要性があるのかと感じている。

○水谷部会長

P23で平成11年の答申に触れているのは、平成11年にバス路線への支援について整理され、それに基づき、神戸市交通事業の運営がなされてきたという根拠として記載しているものである。

公営事業に関しては、交通サービスも含めて料金収入で賄い、独立採算で運営するというのが原則である。ただし、民間とは違い、改善型公営企業という形で、ある程度の採算はきっちり考えつつ、採算の取れないサービスをなぜ公営がやる意義があるのかという議論においては、必要な路線はある程度維持していかないといけないという公共性の問題もある事から、その点も踏まえ、考えていくべき

というのが、当時の議論だと記憶している。

そうでなければ、交通事業はすべて民間にお願いすればいいという話になり、そうではない役割もあるという話だと理解している。

○三古委員

趣旨は理解した。例えば、「こういった議論は過去にもあり、今回の答申に関連したものとして、令和2年、平成11年の答申があり、それぞれこういった内容で、それに基づき、」という形で記載されていれば、分かりやすいと考えている。

○水谷部会長

過去のこういった議論を踏まえ、それに基づき神戸市交通事業が運営されてきているということが分かるように修正する。

○奥谷委員

P18、22～27行目に資金不足比率と経営健全化法に関連した将来的なリスクの話が記載されているが、資金不足比率や経営健全化法に関するリスクの説明が突然出てきて、唐突感がある。

現在の状況や、このまま何も対策が取られなければ、経営健全化法の具体的にこういった基準を上回ってしまい、対応が必要になるなど、もう少し丁寧に説明してもいいかと思う。本文もしくは脚注で追記できればと考えている。

○水谷部会長

具体的な数値も含めて記載する方向で修正する。

○三古委員

P15、16行目「そのコストは原則として運賃収入で賄われるものであるとの認識に立ち」という記載と、P22、17行目「運賃改定を行い、利用者負担を求めるのであれば行政負担が適正に行われているのか点検が必要であろう」という記載がある。

運賃収入で賄われるのか、運賃収入ではなく行政負担で賄うのか、整理して分かりやすく伝える必要があるのではないか。

○寺田委員

運賃改定が必要という事については、同意する。P22、17行目について、文章が繋がっており、誤解を招く可能性があるので、「…先に述べたとおりである。」と一旦、文章を短く切ってはどうか。その後に、「利用者負担を求めるのであれば…」と続ける。

○水谷部会長

P15の部分は原則論であり、日本では料金収入をもって費用を賄うというのが公益事業の原則ではあるが、バス事業では難しい。

P22では、どうしても必要なサービスはある程度外部からお金を入れないと維持できないという事もあるので、その場合に料金を上げるのか、あるいは足らない

部分は公費を入れるのかという整理になるのではないか。

○三古委員

P15とP22では、違った意見を述べており、この答申はどちらの立場に立っているのかと感じた。P22の立場に立つのであれば、P15は原則である事をしっかり記述し、P22では原則ではない部分について議論したことを記載してもいいのではないかと考えている。

○水谷部会長

日本の公益事業は、サービスにかかる費用は運賃で賄うことが原則だが、特にバス事業に関しては、都市部でもかなり厳しい状況になっている。

運賃で賄うことが原則だが、すべてを運賃で賄う場合、大きな値上げが必要になったり、コストに関して、交通サービス以外の外部性、外部不経済の問題もある。

原則論としてサービスは適正な対価をもって費用を賄えるようにするべきだが、そうはいかない場合、こういった形で賄うというのがP22の部分になる。

そういった説明を加え、説明を分かりやすくするというところでどうか。

○土井委員

P22、22行目のクロスセクター効果について、通勤や通学、通院、買い物など市民生活にとって大変重要な意味を持っている。これに加えて、まちづくりの話も挙がっているが、市長部局と神戸市にとって望ましい交通体系のあり方というのを考え、それに対する財源をどうしていくのか、議論していくことが大事だと考えている。

これからの神戸市の交通政策を部局横断的に、円滑に取り組んでいくことも大事だということを記述してはどうか。

○水谷部会長

P22、「(3) 公営の意義と公費負担のあり方」に記述したいと思う。

○寺田委員

P22、22行目のクロスセクター効果について、P2の脚注に「追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる」と記載されているが、一般の方には意味が分からないと思うので、もう少し具体的に例を挙げて、公共交通とまちづくりの関係をイメージできるような言葉を添える記載にしてはどうか。また、P22では脚注でP2に誘導すれば分かりやすいのではないか。

○三古委員

P18、19行目以下「こうした状況下においても・・・、つまり運賃の改定が不可避であることは本審議会委員の一致した見解である。」と36行目以下「なお、運賃改定額としては・・・、少なくとも30円程度の改定を行うことが望ましいのではないかという意見が審議会部会において共有された」について、本審議会委員

の一致した見解であるという部分を確認しておく必要がある。

○水谷部会長

以前、奥谷委員からご発言いただいた、「このまま推移していくと財政状況が非常に厳しく、経営が成り立たなくなってしまう、本来提供すべきサービスが提供できなくなってしまう。」それを「早急に考えていかないといけない」というのが専門部会各委員のご意見だったと認識している。

具体的な改定額については、他の民間事業者等の改定額を踏まえ、30円程度という具体的な目安を記載している。細かくシミュレーションした訳ではないが、価格の弾力性や他の事業者の改定額からこの程度の改定が必要ではないかと考えている。

あくまでも答申は、諮問に対する方向性を示すものであり、具体的な部分は答申を受けて自治体がどうするか検討する部分だと考えている。

○三古委員

周辺の民間事業者が30円改定し、240円にすることを根拠に30円程度とするのであれば、「30円改定して240円にする」ことを根拠とともに明記してはどうか。

○奥谷委員

実際に細かくシミュレーションや議論しきっていない中で、240円といった数字が独り歩きしてもいけないので、あくまで30円程度という表現の方がいいのではと感じている。

○土井委員

あくまで30円程度であり、30円と決めている訳ではない。実際のシミュレーションでは乗客逸走など細かくバランスを取りながら進めていく作業も必要である。

そういった作業は審議会でやるものではなく、どの程度の改定にするのか、一気に値上げするのか、緩和措置を取るのかなど、現場で知恵を絞って考えていただくべきだと思っている。

ここでは、運賃改定の議論にあたって、どれくらいの改定が必要なのかという点で、30円程度ということに記載しておくというのが望ましいのではないかと。

○寺田委員

答申としては詳細過ぎると感じており、36～39行目は無くてもいいのではないかと。

○水谷部会長

あまり厳密に書きすぎると答申として詳細過ぎる面もあり、何も指標が無ければ、どの程度の改定を提言するのか分からない面もある。

そういった意味で、折衷案としてこの程度の改定というのが分かる形で記載するというのがこれまでの議論だったかと認識している。

○土井委員

市民の皆様や行政に提案し、異論が出るかもしれないが、何か指標が無ければ議論できないと考えている。そういった点で上げ幅を示すという事は大事なことだと思っている。

○寺田委員

目安として30円程度ということでした承した。

また、「④運賃・割引制度の見直し」については、市バス事業の内容、地下鉄事業の内容があり、それぞれ小見出しをつけて内容を整理してはどうか。

○水谷部会長

市バス事業、地下鉄事業それぞれの内容について、小見出しをつけて整理する。

バス事業では他の事業者との整合性を考えると30円程度の改定が必要というのが分かる形で修正させていただく。

■「おわりに」について

特になし

■とりまとめ

○水谷部会長

本日のご意見については、部会長に一任いただき、修正案を早々に皆さんに共有させていただく。

今後、第107回交通事業審議会を踏まえ、もう一度この専門部会で議論する場があるため、さらなる修正等のご意見はその時にいただければと考えている。

以上