

第102回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和3年11月12日（金） 午後3時～午後5時

場所：神戸市役所1号館27階 第2委員会室

1. 開 会

2. 委員・参与・幹事紹介

3. 交通事業管理者あいさつ

4. 会長選出・会長あいさつ

5. 議 事

- (1) 協議事項 ・・・7ページ
「データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方（素案）」
について（資料1）

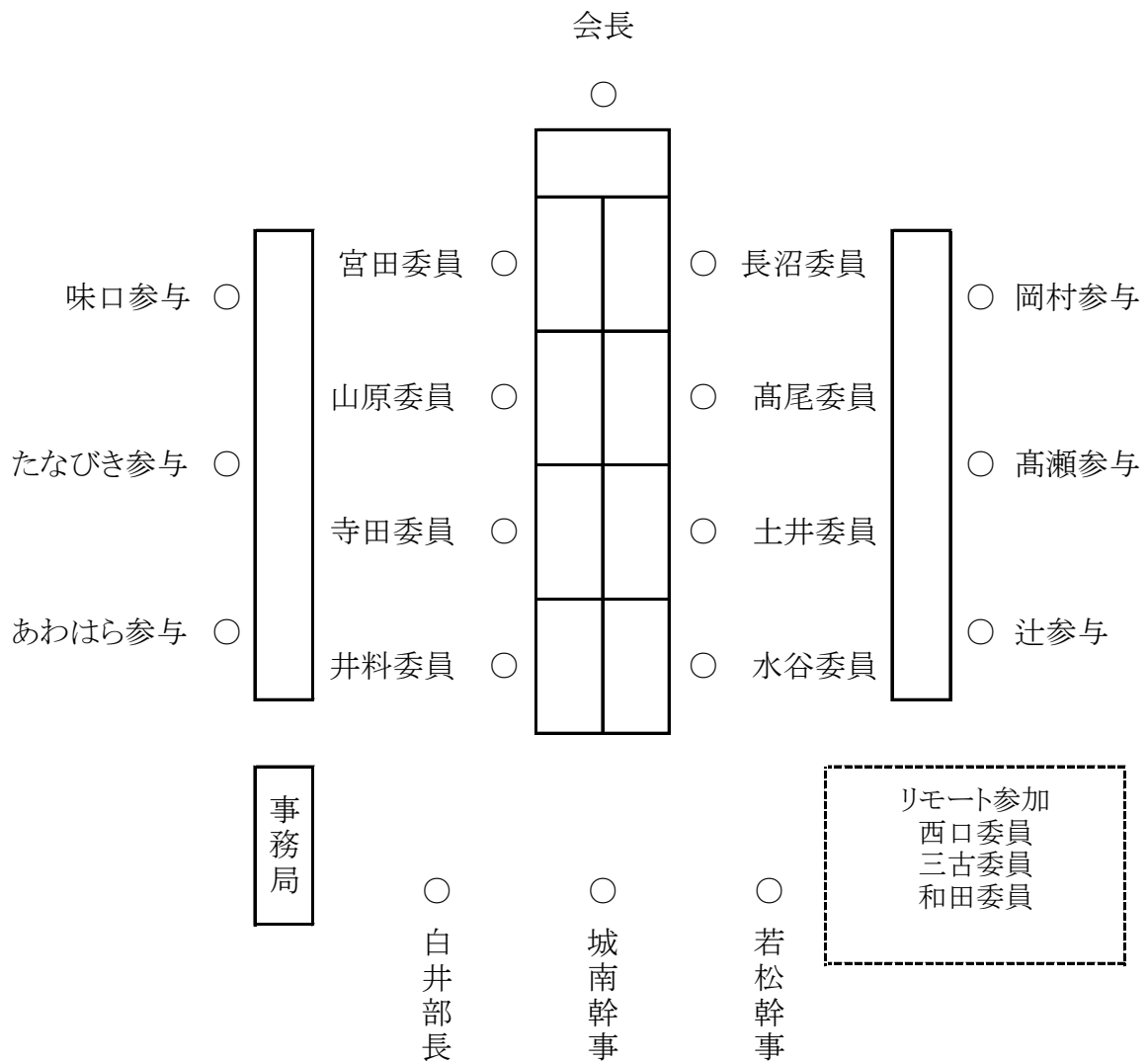
- (2) 交通局からの報告事項 ・・・12ページ
令和2年度神戸市交通局決算の概要（資料2）

- (3) その他

6. 閉 会

座 席 表

(第 102回 交 通 事 業 審 議 会)



神戸市交通事業審議会委員名簿

(令和3年11月12日現在)

委員

(五十音順、敬称略)

市民委員 (7名)

木原 浩一	連合神戸地域協議会 議長代理
高尾 ひろ子	神戸市婦人団体協議会 理事
長沼 隆之	神戸新聞社 論説副委員長
西口 基之	神戸商工会議所 地域政策部長
服部 洋子	神戸市商店街連合会 婦人部
宮田 香	神戸市ネットモニター
山原 真由美	神戸市PTA協議会 元会長

学識経験者 (7名)

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	神戸大学大学院経営学研究科 教授
和田 真理子	兵庫県立大学国際商経学部 准教授

参与

(敬称略)

岡村 正之	神戸市会議員
高瀬 勝也	神戸市会議員
辻 康裕	神戸市会議員
味口 としゆき	神戸市会議員
たなびき 剛	神戸市会議員
あわはら 富夫	神戸市会議員

幹事

若松 謙一	神戸市企画調整局技術担当局長
鈴木 勝士	神戸市都市局長
城南 雅一	神戸市交通事業管理者

○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。

データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方（素案）

1. 背景

地域の安心・快適な暮らしを支えるとともに、持続可能なまちを実現するためには、公共交通網の維持・充実が必要不可欠です。

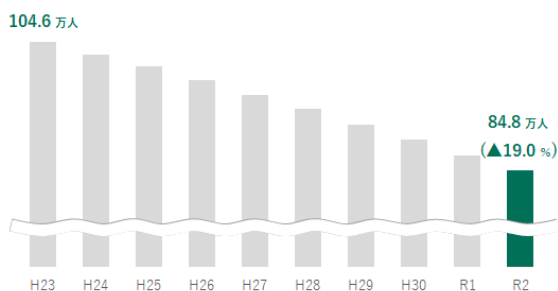
近年、本格的な人口減少・超高齢化の進展による生産年齢人口の減少により、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者が減少するなど、公共交通を取り巻く環境はより厳しいものになっています。

特に、市民の足の中核を担う路線バス事業においては、全国的な大型二種免許[※]保有者の減少に伴い、運転士不足・高齢化が深刻な状況で、他都市では運転士不足によって黒字路線であっても減便される事例も生じており、路線バス事業の維持が重大な社会課題となっています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による外出機会の減少や、テレワークの進展などの生活様式の変化による利用者の減少など、路線バス事業は今後一層厳しくなることが予想されています。

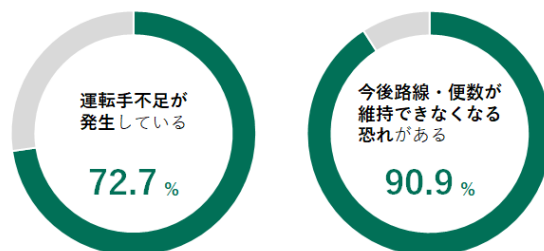
一方、高齢者の運転免許の返納など地域の移動手段の確保のほか、外出機会の創出によるまちのにぎわいづくりや健康増進など、公共交通に対する社会的要請はますます増大しており、市民の足としての役割を果たす路線バスを維持・充実し、市民の豊かなくらしとまちの発展を支えていく必要があります。

【参考】 全国の大型二種免許保有者の推移



出典 | 警察庁「運転免許統計」

【参考】 神戸市内バス事業者への運転士不足に関するアンケート結果 (11 者)



出典 | 令和元年度神戸市独自調査

※大型二種免許 大型自動車（乗車定員 30 人以上、総重量 11 トン以上、最大積載量 6.5 トン以上のいずれかに該当する車両）を旅客運送するために、必要な運転免許。

2. 持続可能なバス路線網の構築に向けて

将来にわたって、持続可能なバス路線網を構築するためには、移動ニーズを的確に捉えることに加え、限りある運転士や車両を適切に配分する観点を踏まえたルート設定や増便減便を含むダイヤ調整など、適切な路線設定を行っていくことが不可欠です。

そのためには、市民の声や地域の特性・実情を踏まえつつ、客観的な様々なデータからも、例えばどの停留所からどの停留所への移動が多いのかといった利用状況を把握するとともに、その利用状況を広く共有することで、市民と共に路線バスを考え、そして支えていくことが重要です。

神戸市バスでは令和 3 年 3 月から、乗車時と降車時に IC カードをタッチする「IC カードの 2 タッチ化」を開始し、個別のバス便ごと、停留所ごとの乗降者数を日々取得できる環境を整えました。

これにあわせて、神戸市・神戸市交通局では、市民の足を守り、地域のくらしを支えるため、利用状況や路線沿線地域の人口をはじめとする様々な科学的なデータを活用した市バス路線分析を令和2年度から3年度にかけて進め、このたび、持続可能なバス路線の構築に向けた「基本的な考え方」としてとりまとめました。

【市バス路線分析に活用したデータ一覧】

分類	活用したデータ
路線の概況に関するデータ	運行距離／接続する駅までの運行距離／単一路線距離／運行時分運行本数／停留所数／路線の特徴（循環／近郊区／共同運行／出入庫区間／単一駅接続／大規模ターミナル駅接続／同一鉄道内複数駅接続／複数鉄道間接続）
路線沿線地域の概況に関するデータ	路線沿線人口／駅周辺を除く路線沿線人口／周辺滞在人口／周辺流入人口／周辺施設（学校）／周辺施設（病院）／周辺施設（商業施設）／周辺施設（駅）／停留所標高
市内の人の分布・移動に関するデータ	メッシュ別滞在人口／人の移動（モバイルデータ）／人の移動（パーソントリップ調査）／人の移動（大都市交通センサス）
路線の利用状況に関するデータ	乗降客数（OD調査）／乗降客数（ICデータ）／年齢層／利用目的／券種／乗継状況／平均車内人数／最大車内人数／まとまった乗降のある停留所の有無／平均乗車キロ／実車走行キロ／営業係数／収支差

3. 路線（ルート・便数）の考え方

以下の考え方のほか、実情を踏まえ、交通事業者（神戸市交通局）において適切に検討します。

（1）ルート

運行距離や本数といった路線の概況に関するデータや、周辺施設や停留所標高といった路線の沿線地域の概況に関するデータなど、様々なデータを用いて神戸市バスの分析を行い、よりよい路線の特徴や改善可能性のある項目を確認することができました。

今後、これらを踏まえ、ルート新設や再編においては、以下の考え方をもとにより利便性が高く、持続可能性を高めるルート設定を目指します。

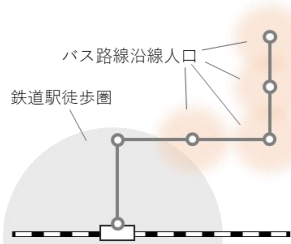
【ルート設定のポイント】

- 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（イメージ1）
- 主に循環路線*で見られるような、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する（イメージ2）
- 多くの利用がある施設を適切に結ぶルートにする（イメージ3）
- 坂など高低差のある地域を適切に結ぶルートにする
- 1路線あたりの運行時間は45分以内を目安とする
- 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する（イメージ4）

※循環路線 始発停留所と終着停留所が同一である路線。

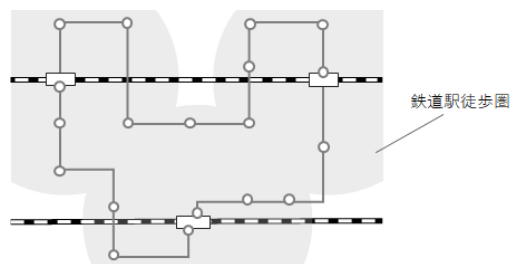
(イメージ1)

バス路線沿線人口が多い



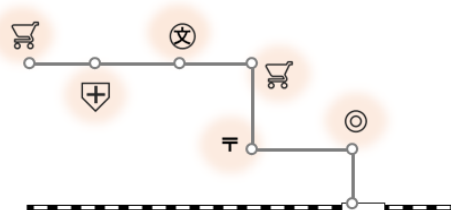
(イメージ2)

鉄道駅徒歩圏以外のバス路線沿線人口が少ない



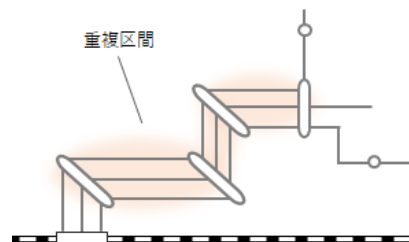
(イメージ3)

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) 便数

車内の混雑状況を考慮しつつ、利用状況に応じた適切なバス車両・運転士配置となる便数とすることで持続可能性を高めるバス路線を目指します。各バスの利用状況はICカードの2タッチデータ（乗降データ）により、日々取得できるようになったことから、それぞれの路線の利用状況を定期的に周知・共有することで、市民と共に持続可能なバス路線を目指します。

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、以下の利用状況に関する項目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していきます。

【利用状況に関する項目例】

・系統 ・時間帯 ・利用者数 など




② 利用状況に応じた便数調整

利用者の年齢層や乗車目的などの利用状況も考慮し、路線や曜日・時間帯ごとに、車内の混雑状況を踏まえながら、持続可能な便数設定を目指します。

【便数調整のポイント】

- 時間帯ごとの車内状況の目安（P.4）を踏まえ、増減便を検討する
- 特に減便の検討にあたっては、現状のダイヤや路線の特性、地域事情のほか、減便後の車内の混雑状況などを考慮する
- 便数調整の可能性がある場合は、対象路線を事前に周知するとともに、原則として一定の期間を設け、利用状況の動向を踏まえたうえで実施を判断する

【時間帯ごとの車内状況の目安】

区分	時間帯	車内状況の 目指す方向	車内状況イメージ
A	ラッシュ時	混雑状況下においても、全員が着席またはつり革・ポールに掴まることできる。	 <p>※最大 55 人程度 (座席 27+つり革 12+ポール 16)</p>
B	9 時～14 時頃	高齢者・通院利用に配慮し、全員が着席できる。	 <p>※最大 27 人程度 (座席 27)</p>
C	それ以外	全員が着席またはつり革・前方ポールに掴まることできる。	 <p>※最大 45 人程度 (座席 27、つり革 12、前方ポール 6)</p>

※定員 77 人 (座席 27、立席 49、乗務員 1)、つり革 12、ポール 16 の大型バスの場合を想定した目安

- 路線の機能や利用状況に応じ、交通事業者（神戸市交通局）において、各路線の時間帯区分（区分 A、B、C）を検討します。
- 運行を通して車内の人数が 10 人を下回るなど、大型バスの車両でなくても運ぶことのできる利用状況の場合は、地域の実情に応じた規模の交通手段による代替を検討し、よりきめ細かで持続可能な交通環境の形成を目指します。

【参考】車内人数が 10 人未満の状況



1. 令和2年度決算の概要

(1) 自動車事業

【業務量】

業務の種類別	令和2年度	令和元年度	増△減
運転系統数(本)	87	87	0
営業キロ程(km)	376.27	376.00	0.27
在籍車両数(両)	517	515	2
運転走行キロ(千km)	17,368	17,350	18
乗車人員(人/日)	138,892	180,194	△ 41,302

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

【収支状況】

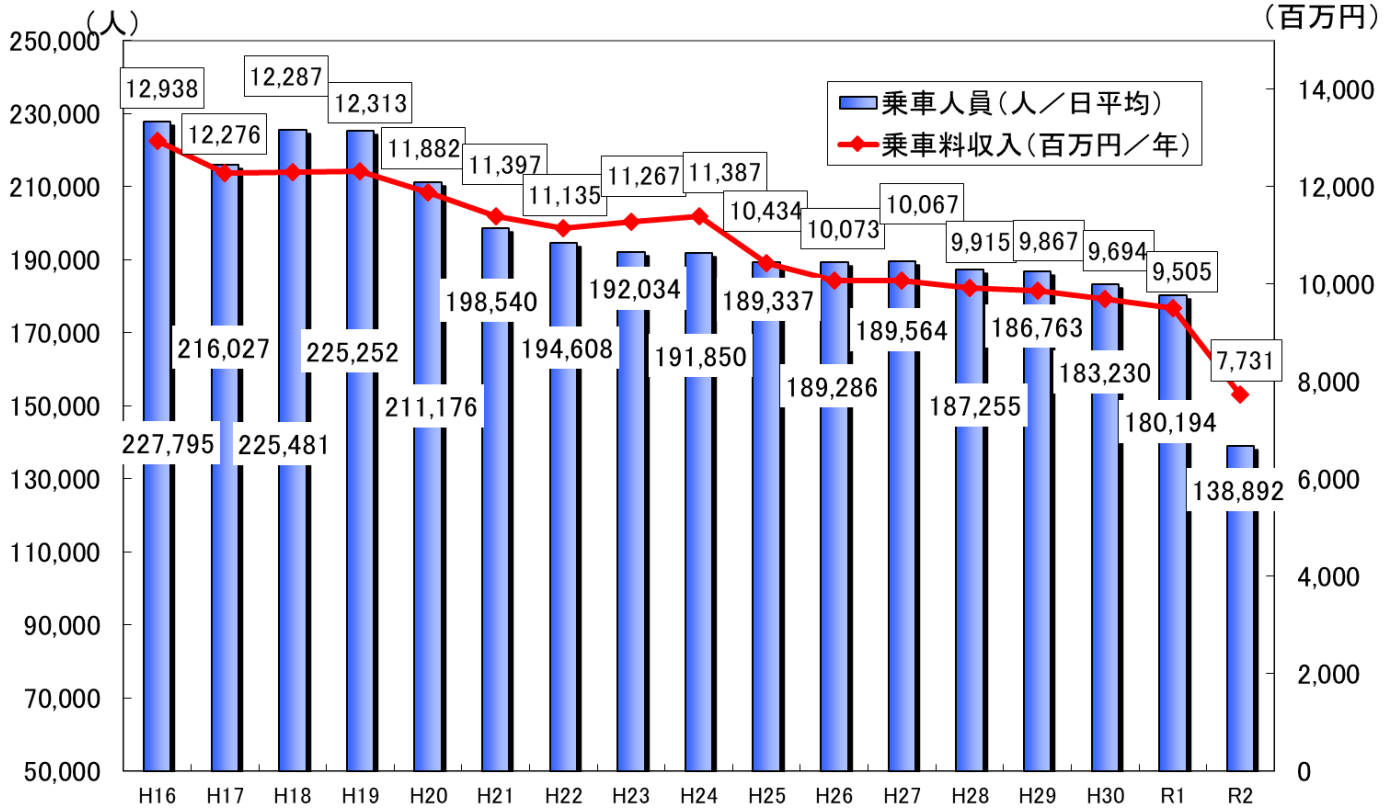
(単位:百万円、税抜)

	令和2年度	令和元年度	増△減
収入	8,756	10,478	△ 1,722
支出	10,462	10,586	△ 124
純損益	△ 1,706	△ 107	△ 1,599
累積損益	△ 1,450	256	△ 1,706
企業債残高	6,875	3,029	3,846
累積資金不足額	1,240	1,718	△ 478
資金不足比率(%)	15.5	17.5	△ 2.0

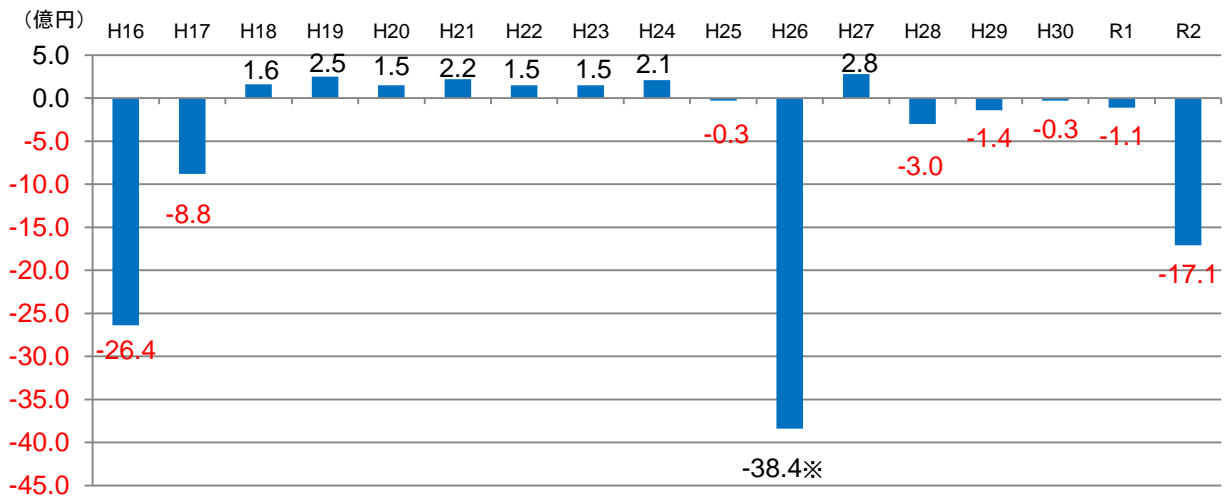
・新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度は単年度赤字(1,706百万円)を計上した。

新型コロナウイルスによる減収対策として特別減収対策企業債を22億円発行した結果、累積資金不足額は1,240百万円、資金不足比率15.5%となった。

【乗車人員・乗車料収入の推移】



【純損益の推移】



※26年度は、会計制度変更の影響額(-38.3億円)含む

【今後の経営の見通し】

人口減少社会の進展による乗車人員の減少傾向や、多くのバス車両が更新時期を迎えることによる多額の更新費用などにより、厳しい経営状況、財政状況が続くものと想定していた。それらに加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、乗車人員は大幅に減少し、さらに厳しい局面を迎えている。

引き続き「市民の足」としての市バスを維持していくため、「神戸市営交通事業 経営計画2025」に基づき、乗客増の取り組みを検討・実施し、収入増を図るとともに、総人件費や市バス車両購入費用の削減等による経費削減に努め、持続可能な経営基盤を確立していきたい。

(2) 高速鉄道事業

【業務量】

業務の種別	全線		
	令和2年度	令和元年度	増△減
営業キロ程 (km)	38.1	30.6	7.5
在籍車両数 (両)	244	214	30
運転走行キロ (千km)	21,728	19,481	2,247
乗車人員 (人 / 日)	246,836	311,919	△ 65,083

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

業務の種別	西神・山手線、北神線			海岸線		
	令和2年度	令和元年度	増△減	令和2年度	令和元年度	増△減
営業キロ程 (km)	30.2	22.7	7.5	7.9	7.9	0.0
在籍車両数 (両)	204	174	30	40	40	0
運転走行キロ (千km)	19,097	16,779	2,318	2,631	2,702	△ 71
乗車人員 (人 / 日)	204,864	260,567	△ 55,703	41,972	51,352	△ 9,380

※乗車人員は敬老・福祉パスを含む

・令和2年度6月1日より北神線市営化を行った。

【収支状況】

(単位:百万円、税抜)

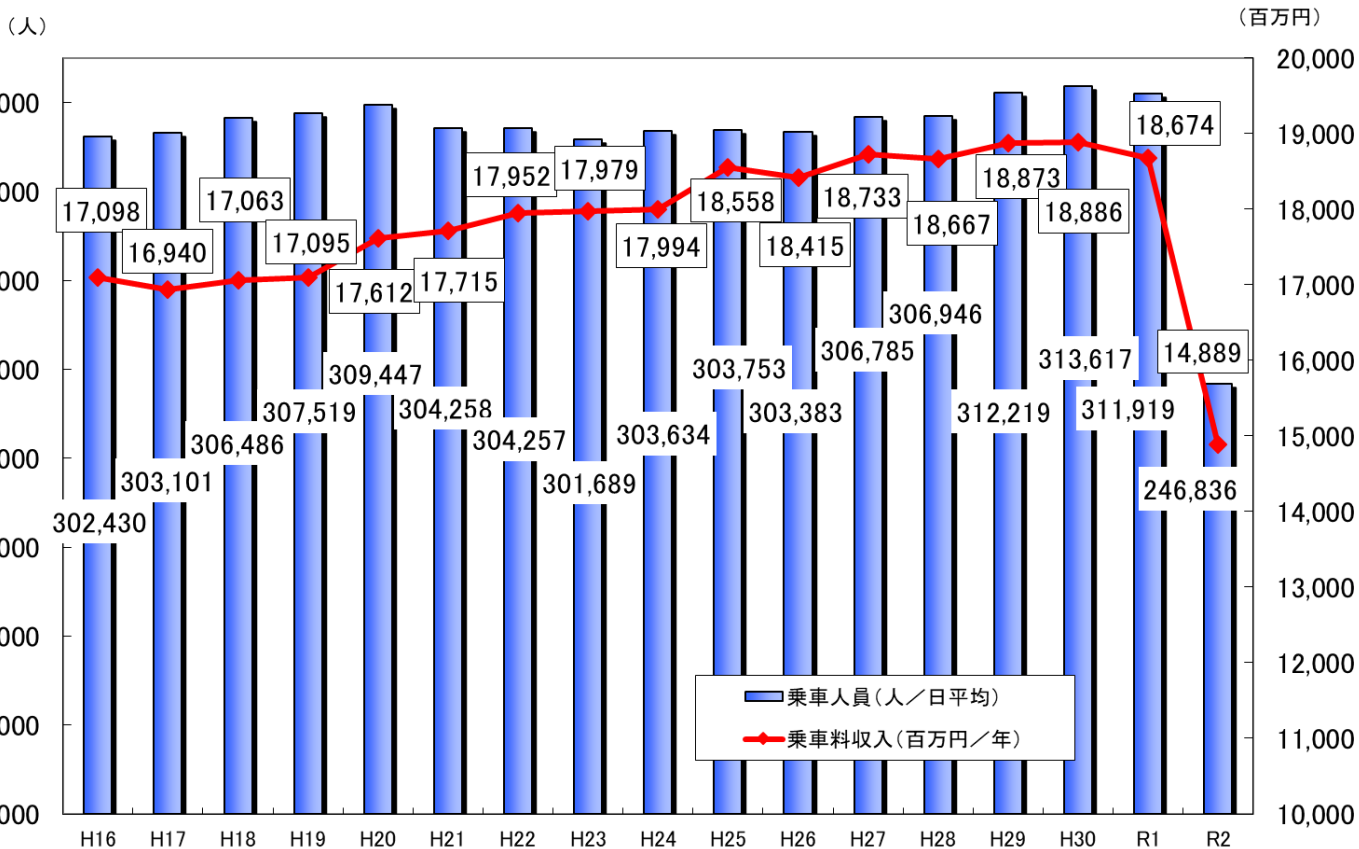
		全線		
		令和2年度	令和元年度	増△減
収	入	20,316	24,353	△ 4,037
支	出	24,466	22,848	1,618
純	損益	△ 4,150	1,505	△ 5,655
	累積損益	△ 79,529	△ 73,208	△ 6,321
企	業債残高	171,669	156,789	14,880
累	積資金過不足額	6,131	7,345	△ 1,214

(単位:百万円、税抜)

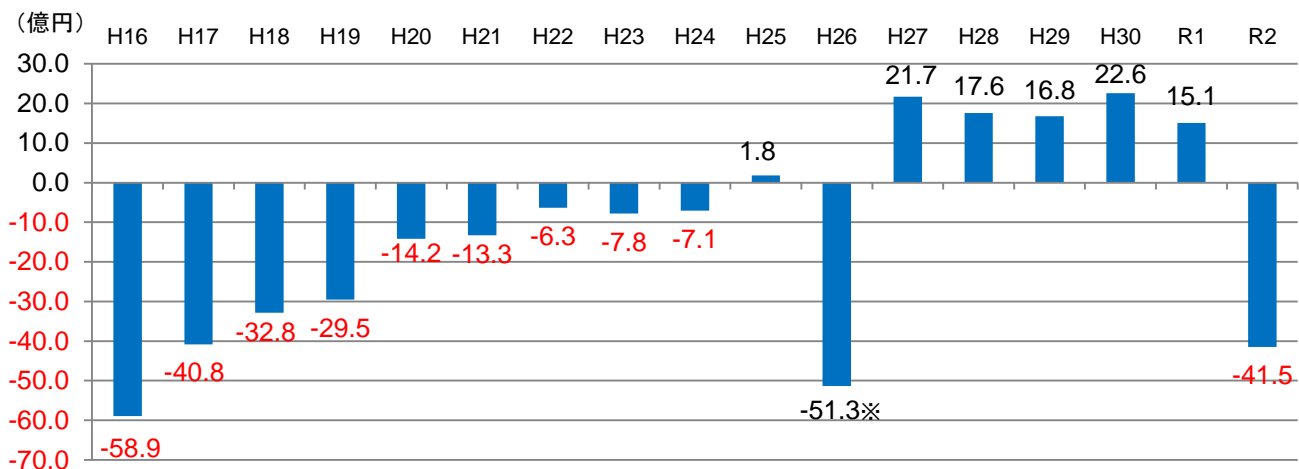
		西神・山手線、北神線			海岸線		
		令和2年度	令和元年度	増△減	令和2年度	令和元年度	増△減
収	入	15,794	19,313	△ 3,519	4,522	5,040	△ 518
支	出	16,460	14,435	2,025	8,006	8,413	△ 407
純	損益	△ 666	4,878	△ 5,544	△ 3,484	△ 3,373	△ 111
	累積損益	29,611	30,277	△ 666	△ 109,140	△ 103,485	△ 5,655
企	業債残高	76,426	54,258	22,168	95,242	102,531	△ 7,289
累	積資金過不足額	56,548	51,047	5,501	△ 50,417	△ 43,702	△ 6,715

- ・令和2年度6月1日より北神線市営化を行った。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は単年度赤字(4,150百万円)を計上し、累積欠損金は79,529百万円となった。また、累積資金余剰は6,131百万円となった。

【乗車人員・乗車料収入の推移】



【純損益の推移】



※26年度は、会計制度変更の影響額(-46.2億円)含む

【今後の経営の見通し】

西神・山手線は開業44年目、海岸線は開業20年目を迎え、今後車両・設備などの大規模更新により、多額の修繕費、設備更新費が見込まれる。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって、乗車人員が大幅に減少しており、厳しい経営状況・財政状況が続く見通しである。

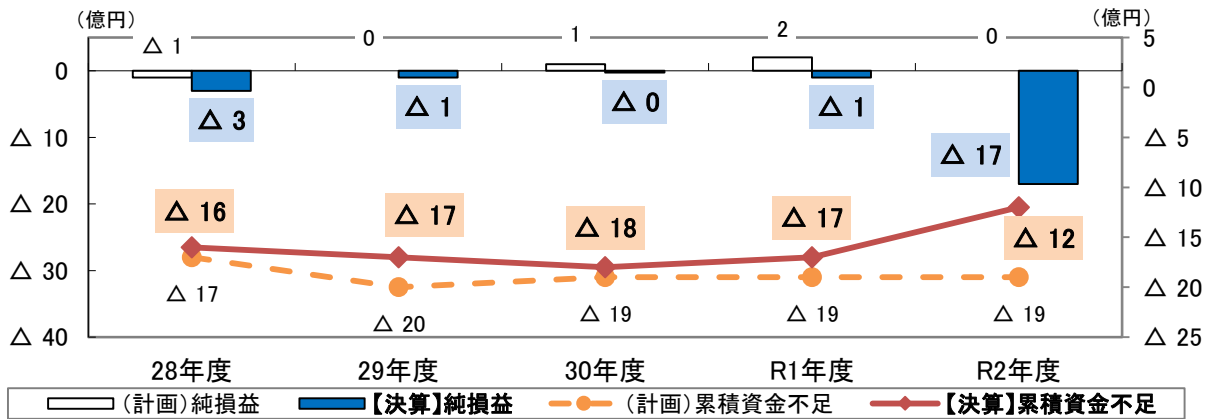
引き続き「市民の足」としての役割を果たし続けていくため、「神戸市営交通事業 経営計画2025」に基づき、乗車増対策や、投資計画の見直し等による経営の効率化に取り組むことで、両線あわせてさらなる経営改善に取り組んでいく。

2. 「神戸市営交通事業 経営計画2020」の取組状況 <令和2年度>

(1) 財政目標

〔自動車事業〕

①単年度収支の均衡 ②累積資金不足額の縮減
(目標額)5年間の収支改善額累計 21億円



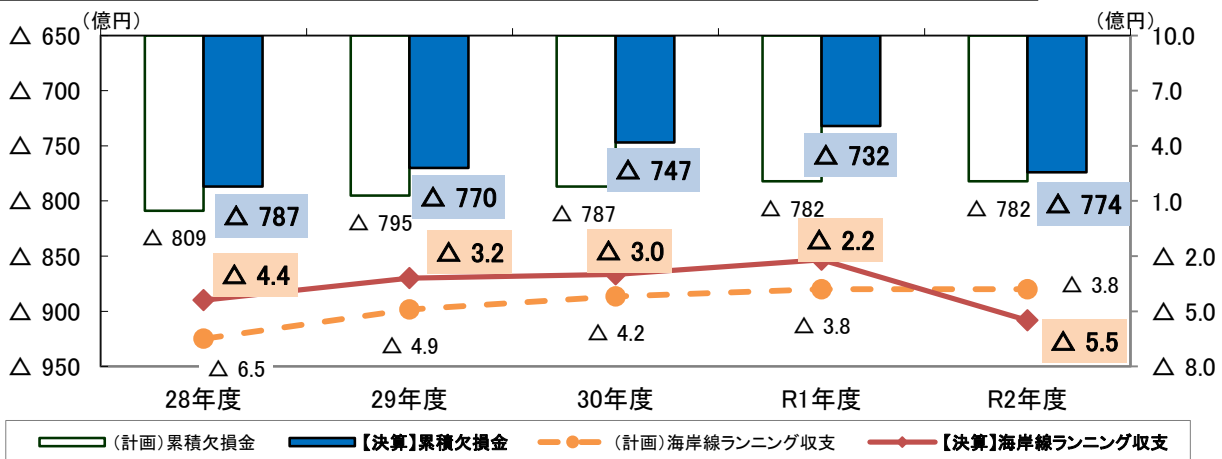
(改善額)

	H28		H29		H30		R1		R2	
	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標
経営の効率化	2.4	2.3	3.5	3.0	5.1	3.1	4.5	4.7	4.7	4.7
収益力の向上	△1.7	0.2	△1.7	0.5	△2.4	0.7	△2.8	0.9	△19.3	1.1
改善額計	0.7	2.5	1.8	3.5	2.7	3.8	1.7	5.6	△14.6	5.8

純損益は17億円の赤字となり、最終年度の目標額を下回った。累積資金不足額は、新型コロナウイルスによる減収対策として特別減収対策企業債を22億円発行したこともあって12億円となり、最終年度の目標額を達成した。収支改善額は、新型コロナウイルスによる収益の悪化の影響から、累計で△7.7億円となり、目標額を下回った。

〔高速鉄道事業〕

①累積欠損金の縮減 ②海岸線ランニング収支の均衡に向けた収支改善
(目標額)5年間の累積欠損金縮減額累計 17億円



(改善額)

	H28		H29		H30		R1		R2	
	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標	実績	目標
経営の効率化	2.9	1.0	2.4	1.9	4.5	2.9	4.5	3.9	4.9	4.7
収益力の向上	2.6	0.1	3.0	0.3	2.4	0.4	2.3	0.5	△51.3	1.7
改善額計	5.5	1.1	5.4	2.2	6.9	3.3	6.8	4.4	△46.4	6.4

累積欠損金は774億円となり、最終年度の目標額を達成できたが、海岸線ランニング収支は5.5億円の赤字となり、最終年度の目標額を達成できなかった。収支改善額は、新型コロナウイルスによる収益の悪化の影響から、累計で△21.8億円となり、目標額を下回った。

(2) 各指標と達成状況

指 標		目 標 (最終年度)	R2実績	達成 状況 (※1)
(1) 安全性の強化				
【 有責事故件数の削減 】 ・市バスは平成26年度目標値と比較して毎年度5%削減 ・地下鉄は開業以来責任事故ゼロの実績を維持	市バス	63件	53件	○
	地下鉄	0件	0件	○
(2) 利便性の向上				
【 ICカードの利用率の向上 】 ・令和2年度までに、市バス・地下鉄で、それぞれ乗車人員の70%まで引き上げ	市バス	70%	58%	×
	地下鉄	70%	72%	○
(3) 快適性の向上				
【 お客様の声はがき等のお褒めの件数の増加 】 ・令和2年度までに、平成26年度から5%増加		649件	334件	×
(4) お客様のニーズに応じた取り組み				
【 乗車人員の増加 】 ・令和2年度までに、市バスは改善前見込から1%増加 地下鉄は平成26年度から3%増加	市バス	188,070人	138,892人	×
	地下鉄	312,730人	246,836人	×
(5) 質の高いサービスの提供				
【 お客様の声はがき等の苦情の件数の減少 】 ・令和2年度までに、平成26年度から5%減少		1,201件	420件	○
(6) 総合交通体系における取り組み				
【 地域密着型バス路線のキロあたり乗車人員の増加 】 ・令和2年度までに、平成26年度から5%増加		2.45人/キロ	1.95人/キロ	×
	【 エコファミリー制度の利用件数の増加 】 ・令和2年度までに、平成26年度から2%増加	99.5万件	43.7万件	×
(7) 人にやさしい公共交通				
【 お客様の声はがき等のバス停や案内表示等への要望の件数の減少 】 ・令和2年度までに、平成26年度から5%減少		163件	65件	○
(8) 環境にやさしい公共交通				
【 最終エネルギー消費量の削減 】 ・神戸市地球温暖化防止実行計画に基づき、令和2年度までに、平成26年度から4%減少		565TJ	585TJ (北神線の影響を除くと572TJ)	×
(9) 地域との協働				
【 エコショッピング制度参加人数の増加 】 ・令和2年度までに、平成26年度から10%増加		6,866人	0人 (未実施)	×
(10) 収益力の向上				
【 附帯事業収入の増加 】 ・令和2年度までに、平成26年度から3%増加		25.3億円	18.5億円	×
(11) 経営の効率化				
【 運行経費の削減 】 ・令和2年度までに、市バス、地下鉄それぞれで改善前見込みから5億円改善	市バス	101億円	101億円	○
	地下鉄	116億円	122億円 (北神線の影響を除くと113億円)	○

※1 ○：目標達成 ×：目標未達成

3. 神戸市営交通事業 経営計画 2025 の概要

基本理念

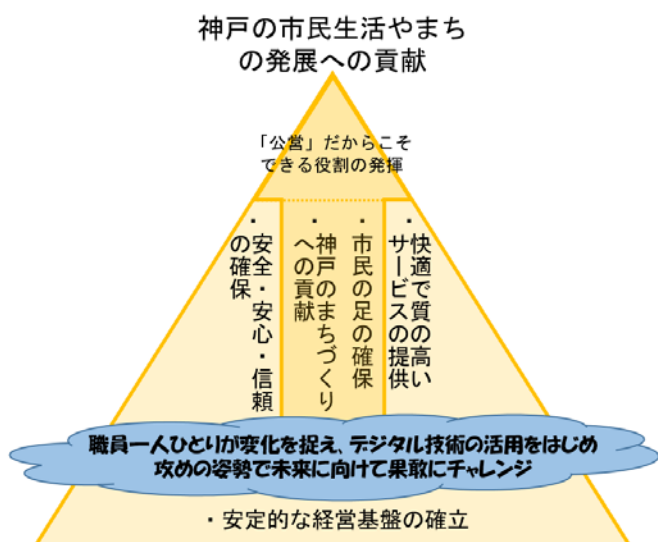
「市民の足の確保」など公営の意義・役割を発揮するとともに、持続可能な経営基盤を確立します。

基本的な考え方

「安全・安心の確保」、「快適なサービスの提供」という公共交通機関としての使命を果たすとともに、公営交通事業に求められる「市民の足の確保」を通じて、神戸市営だからこそその意義・役割である「神戸のまちづくりに貢献」していきます。

そのために「安定的な経営基盤を確立」とともに、職員一人ひとりが「チャレンジ精神」を持って、「デジタル技術の活用」など、未来に向けて新たに挑戦していくことで、「神戸の市民生活やまちの発展に貢献」していきます。

【概念イメージ】



【計画推進にあたっての基本姿勢】

○職員一人ひとりが、「まちの未来を切り拓く」、「新たな都市交通を創る」の意識を持ち、「攻めの経営」で今後の交通事業に挑戦していきます。

○「やめる勇気・変える勇気」を持ち、過去にとらわれず「withコロナ時代」のまちと交通に挑んでいきます。

○「デジタル技術」のより効果的な活用や、AIなど進化のめざましいテクノロジーの導入など、新たなサービス展開を検討します。

評価・検証項目

- ◇市バス有責事故ゼロを目指し、安全性を最大限に確保
- ◆地下鉄の開業以来の責任事故ゼロの継続
- ◆市バス運転士に関する苦情・要望の受付件数の削減（R2実績比で50%減）
- ◇毎年度、利便性向上に向けた新たな取り組みの実施
- ◆ICカード利用率（市バス：R5で90%、地下鉄：R7で90%）
- ◇毎年度、よりご乗車いただけるための新たな取り組みの実施
- ◆市民の足として運行体制を維持・確保
 - ・市バスの車両原因による運行停止の件数を15件／年以下
 - ・地下鉄の運行遅延件数(5分以上)を5件／年以下(外部要因を除く)
- ◇公共交通分担率引き上げ等地域公共交通網形成計画の目標に沿った取り組み
- ◆市バスにおける燃料使用量の抑制（R2実績比5%削減）
- ◆地下鉄における電力使用量の抑制（R2実績比5%削減）
- ◇毎年度、乗客増加に向けた新たな取り組みの実施（毎年度、各1,000万円以上の増収）
- ◆職員の「やりがい」意識の向上（前年より増加）
- ◆附帯事業収入の増加

経営方針 1 安全・安心・信頼の確保

神戸市交通局は、平成 31 年 4 月 21 日に起こした市バス重大事故を絶対に忘れず、最高の安全確保に向け総力をあげて取り組み、安全で安心な運行を徹底いたします。

★事業戦略 1 安全運行の徹底

- ◎ 安全最優先の更なる徹底、安全確保への最大限の努力
- ◎ 事故ゼロを目指した実行力を持った取り組みの徹底・強化



★事業戦略 2 安全運行を支える基盤の構築

- ◎ 安全性の向上をめざした計画的な設備投資や老朽化対策
- ◎ 危機管理体制の強化など、安全かつ安定的な運行の確保

経営方針 2 快適で質の高いサービスの提供

より快適で、より使いやすい市バス・地下鉄とするため、乗り場やダイヤの「わかりにくさ」を解消するなど、すべての人にとって、よりわかりやすく、使いやすいサービスを提供します。

★事業戦略 3 快適なサービスの提供

- ◎ お客様目線での「また乗りたい」「ぜひ使いたい」と感じていただくサービスの提供
- ◎ お客様第一主義の原点に立ったサービス・マナーの追求

★事業戦略 4 「わかりやすさ・使いやすさ」の提供／追求

- ◎ よりわかりやすく、使いやすい乗り場やダイヤへの改善
- ◎ すべてのお客様にとって、わかりやすく、アクセスしやすい案内の充実や情報発信



経営方針 3 「市民の足」の確保

「市民の足」としての役割を積極的に果たし、神戸のひとの暮らしとまちの発展を支えていくとともに、お客様の声を貴重な経営資源と捉え、もっと乗っていただけ、必要としていただける公営交通をめざします。

★事業戦略 5 「市民の足」の確保・維持

- ◎ 市民の足としての役割を果たし、市民生活に貢献
- ◎ 市域全体の公共交通ネットワークの充実への主体的な取り組み

★事業戦略 6 もっと乗っていただける公営交通の実現

- ◎ 市民やお客様の声を貴重な資源として活用
- ◎ お客様のご利用実態やニーズに応じたダイヤや路線設定



経営方針4 神戸のまちづくりへの貢献

神戸の公共交通ネットワークの中心的存在である交通局がリーダーシップを発揮し、市民の移動を公共交通全体で支えていくとともに、神戸市が目指す将来像に向けた施策との連携により、まちづくりや都市経営に貢献します。

★事業戦略7 公営交通としてまちづくりに貢献

- ◎ 市域の公共交通網の維持・発展に向けた主体的な取り組み
- ◎ まちづくりや都市経営に積極的に参画し、神戸市の総合力発揮に貢献



★事業戦略8 市バス・地下鉄の連携、シームレス化

- ◎ 市バスと地下鉄のシームレスなサービス提供
- ◎ 市バスの地下鉄に対するフィーダー機能の強化

経営方針5 安定的な経営基盤の確立

職員一人ひとりが、公営交通の役割を理解し、圧倒的当事者意識を持って主体的に行動するとともに、めざすべき目標を共有しながら実行するべく組織力を強化します。また、交通サービスを持続的に提供し続けていくために必要な経営基盤を構築するとともに、計画の進捗状況の評価・検証、進行管理を徹底し確実な実行をはかります。

★事業戦略9 次世代を支える人材の確保・育成

- ◎ 将来の公営交通を担う人材の確保・育成
- ◎ 職員一人ひとりが、求められる使命や役割を理解し、「攻めの経営」に挑戦

★事業戦略10 安定的な経営を支える基盤の構築

- ◎ 乗客増対策や新たな収益源の確保など、稼ぐ力の向上
- ◎ 生産性向上やデジタル技術の活用など将来に向けた基盤構築



財政計画

将来にわたって公営の意義・役割を発揮しつつ、安定した事業運営を継続していくため、財政計画を策定するとともに、財政目標の達成に向けて取り組みを進めます。

財政目標

【自動車事業会計】

- ◆ 計画期間内の単年度純損益の収支均衡を達成
- ◆ 累積資金不足額の減少

【高速鉄道事業会計】

- ◆ 純損益の収支均衡に向けての着実な改善
- ◆ 累積資金不足額の拡大をできるだけ抑制(本収支計画の達成)
- ◆ 海岸線ランニング収支の黒字化に向けたより一層の改善

4. 最近の主な取り組みについて

(1) 駅周辺のリノベーション

駅は人々の生活や移動の基点であることから、駅前空間の中心となる駅のリニューアルや駅周辺用地の有効活用を進めている。

①名谷駅

地域の玄関口としての魅力向上、駅利用者の利便性・快適性の向上を目指し、令和3年度は駅ビルのリニューアル並びに駅ビル北館の新築に向けた設計に着手した。令和5年度の駅ビル北館オープンの後、駅ビルのリニューアル工事を着工し、令和6年度の全体リニューアル完成を予定している。



▲名谷リニューアルイメージ



▲名谷駅ビル外観イメージ

②西神中央駅

西神中央百貨店ビル(旧そごう西神店)について、令和2年12月に1階及び5階の一部を西神中央駅ショッピングセンターとして臨時開業した。引き続き、令和4年4月の全館オープンに向け準備を進める。(新名称(仮称):「エキソアレ西神中央」)。

また、「リノベーション・神戸」の一環として、地域の玄関口である西神中央駅の東西出入口に取り付けられているステンドグラスの改修を行った。

③新長田駅

拠点駅の魅力アップの観点からデザイン性を重視したリニューアル案として『「緑と光」～風に揺れる木々のゆらぎや光を抽象化した未来的な駅空間～』を市民の声を取り入れた上で決定した。令和3年度は工事に着手し、令和5年度の完成を目指す。



▲新長田駅 改修デザイン (コンコース)

(2) 北神線市営化

令和2年6月1日から、既存インフラの有効活用および沿線の魅力向上に寄与するために、阪急電鉄グループが保有する北神急行線に関する資産等を交通局が譲り受けて、市営化を行った。市営化を契機として新たな企画乗車券の販売を行っている。令和3年6月に市営化1周年を迎え、谷上駅構内のフォトスポット設置や、車両へのヘッドマーク掲出を行った。今後も北区及び北神地域の活性化に向けた取り組みを実施していく。

【北神線の利用者の比較(6月～3月)】

令和元年度：24,357人/日、令和2年度：24,626人/日



▲谷上駅構内フォトスポット



▲北神線市営化1周年ヘッドマーク

(3) 海岸線の活性化

神戸市総合児童センター（こども家庭センター・こべっこランド）が地下鉄和田岬駅北部に移転を予定していることから、和田岬駅のトイレを令和3年6月に改修し、引き続き、LED照明の改修に取り組むとともに、駅構内の装飾等を行う。なお、ストリートピアノについて、令和3年度中の海岸線全駅への設置完了を目指し、引き続き設置を促進する。

令和3年11月の兵庫津ミュージアム・初代県庁館のオープンにあわせて、中央市場前駅に大型案内パネルを設置した。令和4年度に予定されているグランドオープンに合わせて、引き続き、駅構内の装飾等による雰囲気づくりを進めていく。

さらに、令和3年7月7日に海岸線開業から20周年を迎え、赤ちゃんの手形を使った記念製作や、2000年生まれの方の写真やメッセージを掲出した同窓会トレイン等のイベントを実施し、引き続き認知度の向上とイメージアップを図っていく。



▲神戸市総合児童センター イメージ



▲海岸線ストリートピアノ

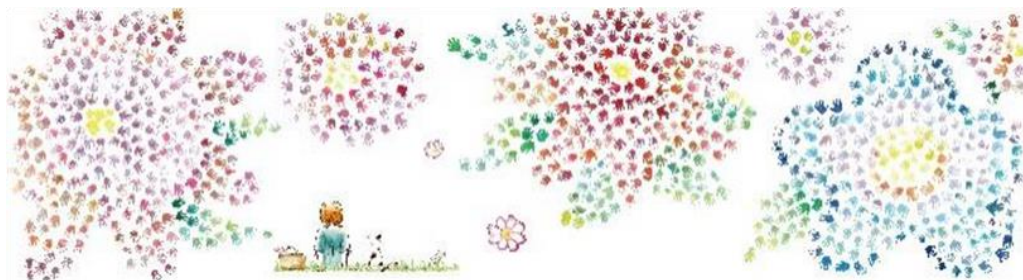
【イメージバース】



▲兵庫津ミュージアムイメージ



▲中央市場前駅での案内掲出



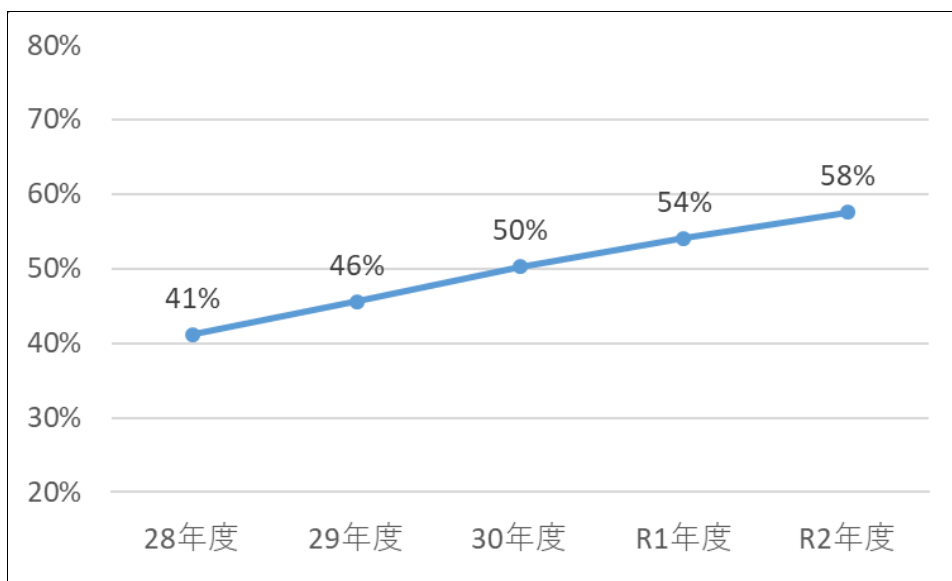
▲2020年生まれの赤ちゃんの手形アート作品展示例

(4) 市バスICカード2タッチ化

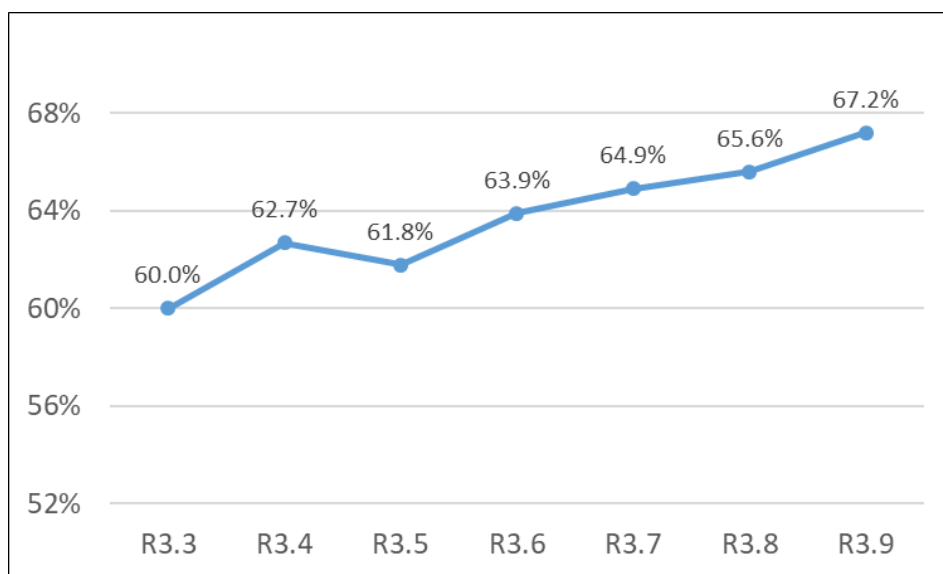
ICカードによる市バスへのご乗車について、令和3年3月16日より普通区においても2タッチを開始し、98%の方に2タッチしていただいている状況にある。また、市バス磁気カードを今後廃止することに伴い、令和3年度よりポイントサービスを導入し、さらなるIC化率の向上を目指している。

引き続き、2タッチ化の周知を進めるとともに、蓄積したデータは今後のバス路線の検討に活かしていく。

- ・過去5年間の市バスIC化率推移（年度平均）

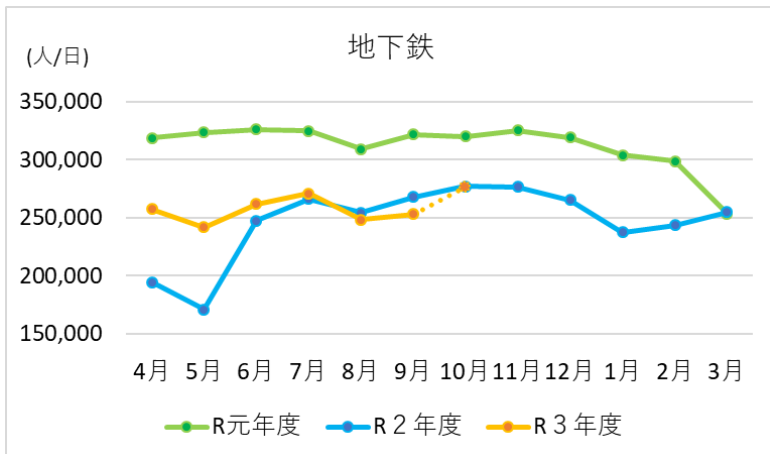
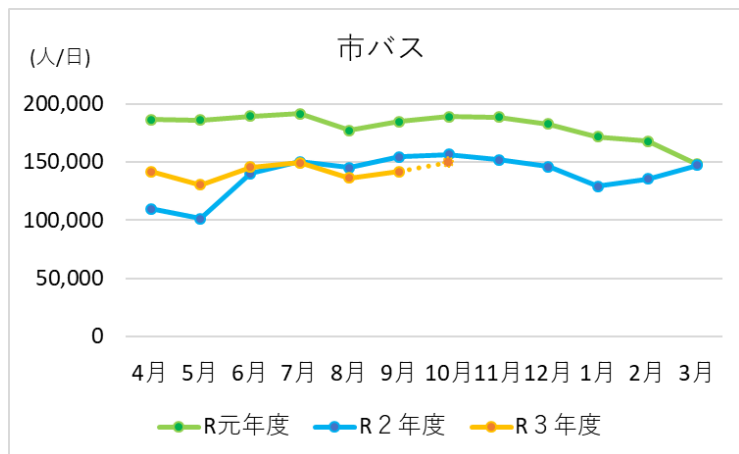


- ・令和3年3月からの市バスIC化率推移（月平均）



(5) 新型コロナウイルスの影響・対策への取り組み

①乗車人員比較



※市バス、地下鉄ともに、令和3年10月は集計中であり速報値。

②減便の推移

期間	市バス	地下鉄	
		西神・山手線	海岸線
R2. 5. 2～5. 17	<ul style="list-style-type: none"> ・主要系統の土休日ダイヤを約4割減便 ・25系統の半減 	土休日ダイヤの約2割減便	
<ul style="list-style-type: none"> ・市バス R3. 1. 22～3. 31 ・地下鉄 R3. 1. 22～10. 1 	主要系統において平日・土休日の概ね22時以降のダイヤを約3割減便	平日の概ね22時以降のダイヤを約2割減便	平日・土休日22時以降のダイヤを約2割減便
<ul style="list-style-type: none"> ・市バス R3. 4. 1～ 	主要系統において昼間から夜間帯ダイヤの一部減便等のダイヤ改正を実施		
R3. 4. 28～10. 1	<ul style="list-style-type: none"> ・主要系統における土休日の運行本数を減便 ※ R3. 4. 1ダイヤ改正前と比較して約2割減便 ・六甲ケーブル下・摩耶ケーブル下への急行便は平日も含め運休 ・25系統の半減(5. 15～通常運行) 	<ul style="list-style-type: none"> ・土休日の22時以降のダイヤを約2割減便 ・平日の終電を約30分繰り上げ(6. 21～8. 22は実施していない) 	
現在の状況	減便等を終了し、通常運行	減便等を終了し、通常運行	

③新型コロナウイルス感染症対策の取り組み

- 市バス・地下鉄全車両への抗ウイルス・抗菌加工
- 市バス・地下鉄車両や地下鉄駅の換気対策（換気装置や窓の開放による換気）
- 運転士、車掌、駅係員等、お客さまと接する機会が多い職場での勤務中のマスク着用
- 地下鉄車内（つり革、握り棒等）や駅施設（手すり等）の消毒
- 地下鉄全駅の窓口にアルコール消毒液とアクリル板を設置
- 市バス運転席のビニールカーテンの設置
- マスク着用などの啓発を記載したポスター掲出のほか、市バス、地下鉄車内および駅構内での感染予防等の啓発放送を実施



④ワクチン接種への協力

新型コロナウイルス感染症の大規模ワクチン接種会場（ノエビアスタジアム神戸）設置に伴い、接種予定者の利便性や接種効率の向上に貢献するため、兵庫駅及び新長田駅からの無料直通バスを臨時運行している。

《臨時バスの運行状況》（10月1日時点）

- ・運行経路： 往路 兵庫駅～新長田駅→大規模ワクチン接種会場
復路 大規模ワクチン接種会場→兵庫駅～新長田駅
- ・運行本数： 往路 55本/日、復路 56本/日
- ・運行時間： 往路 午前9時30分～午後6時30分
復路 午前10時20分～午後7時30分
- ・運行間隔： 往路・復路ともに10分間隔

※なお、ワクチンの接種状況を考慮し、11月からは本数を約半減して運行している



（参考）

- ・車内の停名表示器において、接種後のご注意に関する情報などをスライド表示
- ・路線バス回送運行時の行先表示器において、予約受付に関する広報等を実施

【市バスのご利用状況等の市民・ご利用者への周知について】

1. 公表項目

(1) 「路線ごとのご利用状況」

- ・市バス各便における停留所間の車内人数を表示した「ご利用状況表」を公表

(2) 「路線ごとの収支状況」

- ・各路線における収支が黒字か赤字かを示す「営業係数(※)」を公表

※営業係数: その路線が100円の収入を得るために必要なコストを表したもので、100以下であれば黒字を意味する

2. 公表方法

(1) ホームページへの掲載

- ・市交通局ホームページの分かりやすい箇所に、「ご利用状況表」および「営業係数」を掲載
- ・あわせて、それぞれの掲載ページへリンクするQRコードを各バス停に掲示し、ホームページへのアクセスを案内

(2) 各バス停への掲示

- ・「営業係数」については、各バス停のご利用客が目にしやすい箇所（バス停時刻表など）に、視覚的にも分かりやすい表記で掲示

3. 公表スケジュール

- ・令和4年4月頃
「営業係数」について、ホームページおよびバス停での公表
- ・令和4年夏ごろ
「ご利用状況表」について、ホームページでの公表