

令和5年度 神戸市交通事業審議会 第5回専門部会

1 日時 2023年11月7日（火曜） 10:00～12:00

2 場所 三宮研修センター 8階805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（案）について

・その他

4 出席者（五十音順、「※」はオンライン出席者）

井料委員※、奥谷委員、三古委員※、寺田委員※

土井委員、水谷会長、和田委員

5 議事要旨

■No.4について

○土井委員

「第4章（2）②人材の確保、育成」について、採用における学歴要件は撤廃され、加えて年齢要件は35歳未満から50歳未満に見直されたところであるが、さらに見直していく必要がある。例えば、他都市では、市と民間バス事業者が協定を結び、60歳に到達した消防車の運転士をしていた消防職員が、新たに民間バスの運転士として転籍できる取り組みを行っている事例があり、神戸市においても、喫緊の課題である人材確保において、間口を広げていくという取り組みが必要である。

他事例を参考にし、市長部局とも連携して人材確保に取り組んでいかないと、人材不足解消に対する答えを見出しにくいのではないか。その点、盛り込んでいただきたい。

○水谷部会長

「ようやく50歳未満に見直すこととしたが、50歳未満の年齢要件についても、早急に見直していくべき」という修正案か。

○三古委員

年齢要件を無くしていくという事をはっきり明記することで、意図が明確に伝わると思う。

○井料委員

人事採用も技術的などところがあり、具体の採用要件について無くすべきという事を、答申で明記していいものか。

具体的な年齢にはこだわらず、見直しに取り組むべきとしてはどうか。

○寺田委員

50歳未満という年齢要件にこだわらない表現であれば良いと思う。

また、人材確保において、年齢制限は厳しい条件なので、早急な見直しに取り組んでいただきたいという思いは同じ。年齢要件の話をもう少し段落の上に持ってきてもいいのではないか。

○和田委員

広く人材獲得競争を進めるように、見直しに取り組むべきという話であり、年齢要件にフォーカスしすぎることは良くない。これも含めて、不断の見直しに取り組むべきという表現にしてはどうか。

○水谷部会長

基本的には全員方向性が一致していると思われるため、具体的な年齢にこだわらない形で、「より柔軟な形で早急に」という趣旨に加え、人材獲得に向け、不断の見直しに取り組むべきという内容に文章を修正する。

■No. 5について

○土井委員

「自動運転による運転サポートの導入」という文章が自動運転を導入するという内容に解釈されてしまう可能性がある。「自動運転技術の動向を見極めるとともに、運転サポートの導入や車内アナウンスの自動化など、運転士の負担軽減を図る」としてはどうか。

自動運転が救世主的な内容にすると、自動運転を早く導入すべきという議論や圧力になってしまいかねないことから、答申を読む方に誤解を与えないような表現に修正した方がいいと考えている。

○井料委員

過度な期待を持たせないという点は同意する。一方、まちづくりとも連携し、自動運転を導入するという点で、岐阜市の例があるが、これは神戸市全体として検討していくと思われるため、この答申に盛り込む必要は無いと考えている。

○水谷部会長

「自動運転技術の動向を把握することや、車内アナウンスの自動化など、運転技術の軽減を図り、安全運転・・・」という表現に修正する。

■No. 6について

○和田委員

駅の中を拠点として、交流人口の増加を図るという事は重要。また、神戸らしいイベントも重要だが、周辺地域の交流に繋がるイベントという、広域的な視点と周辺地域の拠点としての機能というニュアンスをいれてはどうか。

○井料委員

イベントは他部局との連携が前提であり、「他の民間企業や他部局との協力」という表現は前にあった方が良い。

また、現状は様々な角度から多角的に攻めるという段階ではなく、基本的なところを押さえつつ、必要なところは他のリソースを使いながら、連携し、相乗効果を生んでいくという方が理解を得やすいと考えている。

○水谷部会長

「駅周辺地域との交流」「交通局だけでなく、他の部局との連携を通じて」という表現に修正する。

■No. 7について

○井料委員

インバウンド対応の記述において、クレジットカードは一つのツールに過ぎず、インバウンドに限らず、国内の人でも使えるものである。修正案において、デジタル化はクレジットカードにかかるものだが、デジタル化はクレジットカードに限らず、様々なところで進んでくるはず。

当該部分で指摘することは唐突感があり、別の文脈において、ユニバーサルサービスの一環として「様々な改革によってデジタル化が進んでいく中で、そういったものについていけない人に対する配慮も必要である」という指摘をした方が良いのではないか。

○水谷部会長

どこに修正内容を盛り込むことが適切か。

○井料委員

第4章(3)①バリアフリー化の部分か。

ユニバーサルサービスという言葉にまとめられると思うが、誰でも使えるようにするという点で、フィジカルなバリアを排除することは重要だが、デジタル化が急速に進めば、情報格差の解消という点も配慮すべきという内容にしてはどうか。

○三古委員

情報バリアフリーという言葉もあるため、誤解のないように加える必要がある。

○和田委員

バリアフリーはフィジカルなものをイメージしやすいので、誤解のないように段落を追加の方がすっきりしているのではないか。

○水谷部会長

「第4章(3)①バリアフリー化・情報格差の解消」として、段落の最後に、情報格差の解消について、「デジタル化に向けた取り組みにおいて、抵抗感のある方にも配慮する必要がある」という趣旨を1段落加える形に修正する。

■No. 8

○三古委員

バスに乗らない方はバス停の情報にアクセスすることが難しい。

○水谷部会長

営業係数は、ホームページにも掲載されているので、バス停以外に、ホームページも事例に追加する。

■No. 9

○土井委員

P20 15行目について、「都市政策、交通政策、まちづくりの中において」とし、交通政策を加えていただきたい。

神戸市では自動車の分担率を引き下げ、歩いて素晴らしいまちを創っていくという大きな政策の方向があり、交通局だけで公共交通政策や市営交通政策を考えるということではなく、市全体で交通政策を考え、その中で市営交通の役割を明確に位置づけていくことが大事。

○水谷部会長

「交通政策」も加える形で修正する。

■No. 10、11

○和田委員

「30円程度」の改定があれば、計算上、収支の最低ラインを維持できるという根拠は示せないのか。

○水谷部会長

明確に記載すると、数字が独り歩きしてしまっても良くないと考える一方、答申として、できるだけ早急に具体的な検討を進めるように促すことが趣旨。その根拠について、料金の検討・精査という事は、全4回という専門部会の中では、時間が足りないという事を前回議論した。

また、市バスの総費用を市バスの年間利用者で割り戻すと、平均費用は230円になり、概ねの目安になる。一方、これは小児割引や敬老割引など考慮していない

数字であり、留意する必要がある。

○井料委員

「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」という表現が断定的で気になる。

「少なくとも」は「以上」という意味合いで、私自身、30円以上の改定が絶対必要だろうという程の確信は持てない。

○三古委員

P20 1行目～3行目の説明が追加され、こういった考え方をすれば、30円程度という数字が出てくるといふ点は、以前よりは分かりやすくなったと思う。

また、P20 6行目「審議会において共有された」という部分について、共有されたというのはどういった状況か。全員が賛成したという状況か。

○水谷部会長

30円程度の表現については、「30円改定し、240円」と明確にすると、数字が独り歩きしても困る一方、何も指標がないと今後の議論の参考にならないといった議論だったと記憶している。

次に30円の根拠については、P20 1行目～3行目に記載の内容に加え、民間事業者の改定状況、先ほど説明した平均費用といった考えから、30円程度としたところである。

修正案として、「なお、具体的な運賃の改定に関しては、より詳細な検討が必要であるという事を申し添えておく」という一文を追加してはどうか。

また、「改定を行うことが望ましい」という表現についても、「改定を行うことが必要ではないか」という表現に修正する方向でどうか。

○井料委員

P20 6行目「共有された」については、第107回交通事業審議会では、値上げに反対の方も一部おり、全員一致ではないことから、「30円程度の値上げが妥当ではないか」という意見が多数を占めた」という表現になるのではないか。

○奥谷委員

「単年度に換算すると約10億円」から「30円」の改定が結びつきづらいということかと思う。単年度あたり10億円と単価30円的前提には、想定利用者数があることから、「想定利用者数から算出すると」という一文を追加してはどうか。

○井料委員

想定利用者数だけでなく、燃料費や人件費なども関係することから、「現状得られる情報を前提にすれば」という表現で整理してはどうか。

○水谷部会長

それでは、「現状想定される前提のもとで算定すると、少なくとも30円程度の改定を行うことが必要ではないか」、「具体的な運賃改定の金額については、詳細

な検討が必要」という表現に修正する。

■No. 12、13

○土井委員

交通局だけでなく、市全体で取り組むことが大事。市に対して、交通局も1プレイヤーとして参画し、市全体で取り組むことを提案していく、という書きぶりに変えてはどうか。

○水谷部会長

交通局のみならず、市全体でという表現に修正する。

■No. 18

○井料委員

まちづくりの中で需要創出のために、どのように供給を担っていくのか、括弧書きで具体例(コミュニティバス、オンデマンドバスなど)を追記してもいいのではないか。

○水谷部会長

修正する。

■No. 1、2

○三古委員

答申案全体の図がどの順番で読めばいいのか分からないので、横長の四角で上から下に流れた方が分かりやすいのではないか。

○水谷部会長

本答申の概要のようなタイトルを入れた方が良い。

U字に流れるより、上から下に順に「現状」「課題」「行動」「あるべき姿」と整理してはどうか。

○土井委員

すべてが同じ扱いではなく、4つの表の中で重要なのは「行動」の部分。

「現状」と「課題」はもっとコンパクトにまとめ、「行動」のうち、事業継続の前提条件は「課題」に入れてもいい。

また、「行動」のうち、「短期的な観点」だけでは分かりにくいので、「コロナからの打撃をいかにして早期回復するか」といった趣旨を記載すると、「市バス運賃改定」「割引制度見直し」が生きてくるのではないか。

長期的な観点として必要なのは、「あるべき姿」と連動して安定した運行の継続に必要なことを記載してはどうか。

そういった内容を「行動」として取り組んでいくという形で整理すると、より

シンプルで分かりやすいのではないか。

U字に流れるのであれば、課題から右側に矢印があったほうがよい。

○奥谷委員

第4章、第5章は「行動」となっているが、答申なので今後の方向性という章の題名も入れているように、「方向性」くらいの表現にしてはどうか。

○寺田委員

目次を詳しく書くことには意味がなく、イメージを持っていただけるような形にしてはどうか。「現状」と「あるべき姿」があり、両方を突き合わせると「あるべき姿」に到達するために解決すべき課題が出てくる。その課題の中には、2つのタイプがあり、一つは組織的な課題、もう一つは投資に関わる課題があり、それぞれをばらして、イメージを作ってはどうか。

また、これとは別に概要版を作ってはどうか。「はじめに」の文章では長すぎるため、3分の2か半分程度にまとめ、実際に取り組むべき要点を3つ程挙げ、A4・1枚に記載し、本答申とセットでウェブサイトに公開してはどうか。

○水谷部会長

市長に答申を渡すときに概要版までは必要がないと考えており、このような形で整理をした。

○井料委員

市長に答申を出すことが目的なので、概要版に時間をかける必要はないという意見には賛成。

原案の「行動」は、行動しないといけないという危機感を共有できるという意味で趣旨にあっていると思う。また、今回のような答申では、ある程度必要なことは詳細に書き込んでおいた方がよいのではないか。

○和田委員

社会的課題の神戸市の人口減少、新型コロナによる乗客減少など、大きな項目はそのまま、その他の細かいものについては丸めて表現してもいいのではないか。

図のメリハリはあった方がよいと思うため、「行動」を大きくして、あとはシンプルに横長の上から下に流れていく形でまとめるのでいい。

○三古委員

「行動」のところだけのリスト集をつくり、具体の行動の列挙をしてはどうか。例えば、割引制度の見直しであれば、他都市より割引率が大きく、得られる収入を逃しているかもしれないなど、それぞれの項目について、背景を記載してもいいのではないか。

○水谷部会長

次の審議会までに答申を出さないといけないという工程を考えると、ある程度のところでまとめていかないといけない。概要版を作るのは時間的に難しく、答申

という性格上、ご容赦いただきたい。

修正内容をまとめると、

1点目に、現状の図表をベースに上から下に流れるように、

2点目に、課題部分の細かい部分をひとまとめにして、もう少しコンパクトに、

3点目に、「行動」という言葉を「安定的な事業継続への方向性」に変更、

4点目に、事業継続の前提条件はそのまま、短期的観点、中長期的観点到に具体的なアクションや提案を加えるように修正。

これらの修正を反映させたものを一度作成し、もう一度専門部会委員の皆さんに見ていただくが、大枠は変えない方向で進めていきたい。

最終的な判断は部会長に任せていただいて、審議会に出していくこととする。

- その他 -

○土井委員

第107回交通事業審議会におけるバス路線の再編の報告について、再編により利便性が向上する方もいれば、利便性が低下する方もいる。

利便性が低下する方は総数としては少ないかもしれないが、乗合としての市営バスがどこまで供給していくのか検討しておく必要がある。

例えば、福祉パスやタクシーチケットを渡していくなど、政策でカバーしていくという事も考えられるが、様々なリクエストがあればどんどん増やしていくという話にもなる。路線再編の際には、公営交通として供給するサービス水準を議論し、一貫した対応を行っていくことが大事だと感じている。

以上