

神戸市交通事業審議会 令和5年度第2回専門部会 次第

日時：令和5年8月1日（火） 14：30～17：00

場所：三宮研修センター 7階 705会議室

1. 開 会
2. 交通事業管理者あいさつ
3. 議 事
 - (1) 民間事業者への経営状況ヒアリング
 - (2) 経営に関する事項
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 2 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

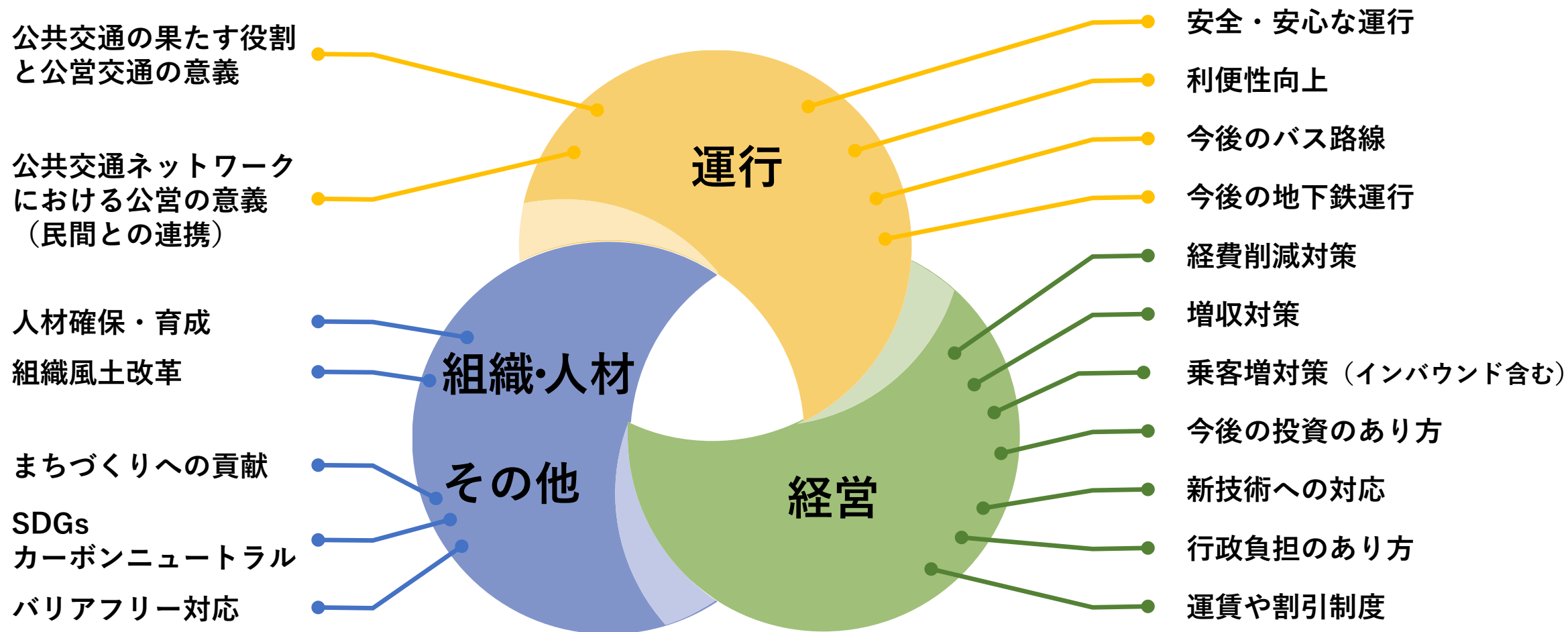
第107回 交通事業審議会

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



01

これまでの意見整理

BE KOBE

● 人材の確保・育成

- ▶ 神戸市交通局では採用要件を緩和したが、今後人材確保が非常に困難になっていくことを見据えると、更なる採用要件の拡充を検討も必要ではないか。
- ▶ バス運転士について、2名女性の採用が決まったことは大きな一歩である。ある程度の数がいないと、少数だとかえって男性社会に適応しようとしてしまう部分があるため、複数の女性人材を育てて、ある程度の割合に持っていくという取り組みが必要ではないか。
- ▶ 女性ドライバーが働きやすいように短時間勤務でもある程度の収入を得られるように考えていき、様々な働き口を探している人たちが参加できるような余地を確保することが必要ではないか。
- ▶ 組織運営側のマネジメント層において、今後はできるだけ生え抜きの人材を育てていくこと、また、そういった方たちがしっかり働ける環境づくりが非常に重要である。
- ▶ 人材不足に対して、自動運転を導入すればいいという議論が往々にしてあるが、実際に社会実装していくにはまだ時間がかかる。特にバスにおいては、運転士が車掌の役割も担っており、障害のある人々たちに対する対応や介助的な役割は、自動運転ではできず、人が介在して乗り合わせで運行しないといけない。

● 組織風土改革

- 組織風土を変えていくためには、組織構造をはじめ、ルーティンワークの見直し、カルチャーの見直しが重要である。
- 職員が現状に甘んじることなく、キャリアアップを目指せるよう、人材育成においてインセンティブは避けて通れない課題ではないか。

● まちづくりとの連携

- 神戸市は様々な交通事業者がいることから、地域の事業者の「共創」を通じて、利便性や生産性、持続可能性が向上するよう地域公共交通の再構築（リ・デザイン）をすることが非常に重要になってくる。利用者にとって利便性が向上することで、結果的に利用者増につながるとともに、神戸の街の魅力を高めることにも繋がるのではないか。
- 駅を綺麗にするだけでなく、駅にオフィス機能や託児機能など駅を拠点化する仕組みをまちづくりの施策として取り入れると良いのではないか。
- まちづくりにおいては、地域を巻き込むことで、より身近な交通局となっていく。バス停の上屋やベンチ整備後のメンテナンスについても、地域と連携して進めることが重要ではないか。

● サービス水準について

- 神戸市交通局が市バスや地下鉄といったサービスを市民に提供するにあたり、サービス水準（維持基準）を整理する必要があるのではないか。
- 経営計画2025で掲げた「市民の足の確保」について、どのエリアでどの水準まで最低限確保するということを把握し、市民にわかりやすく伝えていく必要があるのではないか。
- サービスを提供する水準が明確になれば、現実には難しい部分もあるが、インフラ部分の経費を補うために、市民から一定額を税負担していただくという発想にもつながる。
- 他都市においてはオンデマンドバスやタクシーアプリと連携したサービスなど、新しい技術を用いて移動の自由を確保する試みが始まっており、神戸市においても検討を始める時期ではないか。
- 運行側としては短い路線長のバス路線のほうが管理しやすいが、それでは利用者にとって運賃負担が大きくなるため、乗継割引を導入したと聞いたが、このような施策の意図や背景も伝わると、市民の理解も進むのではないか。

● 増収・乗客増対策

- 自動車から公共交通に転換し、公共交通の分担率を上げることが、人口減少下においてもバスや地下鉄の利用者を確保することにつながる。市全体で積極的に公共交通への転換を行うことが必要である。
- 営業所管理委託において、例えば、委託事業者のノウハウで乗客が増えれば、その利益を委託事業側にも一部還元するなどインセンティブを与えるような仕組みが考えられないか。
- コスト削減には限界があり、取り残している需要をどのように見つけ出すのかという新たな視点が重要である。
- 海岸線沿線に多くの施設が作られ、イベントも開催されているが、うまく連携を図ることで魅力が上がり乗客増・収入増につながるのではないか。
- 民間企業ではサービスの質が高いものに対して、追加料金をいただき、収入を増やすような取り組みも行っている。例えば、インバウンド客に対し、もう少し上位のサービスを提供することによって、より高い料金を取るなど考えられないか。

● 各種割引制度

- ▶ 交通局ではお得なチケットがたくさんあるが、効果検証をしておくことが重要である。このような割引サービスは、これまで公共交通を利用していなかった方に対し、新たな利用を促すという点で戦略的には重要だが、既存利用者の利用だけが増えれば、結果的に減収につながりかねない。
- ▶ 交通局は割引が多すぎるというのが率直な感想であり、利用者にして見ても、どれを選んで良いか分からないのではないのか。
- ▶ 地下鉄の回数券が土日の方が安いのが、混んでいるときに高く、空いているときに安くしている部分については、もう少し見直す余地があるのではないのか。
- ▶ 私鉄では既に取り組まれているが、通勤定期の割引率見直しは、運賃改定をせずとも取り組めるもので、どの程度の割引率が適正か見直しを検討していくことが望ましい。一方で、通学定期は家庭の負担が一気に増える可能性があり、できるだけ最後まで据え置きしていく必要があるのではないのか。

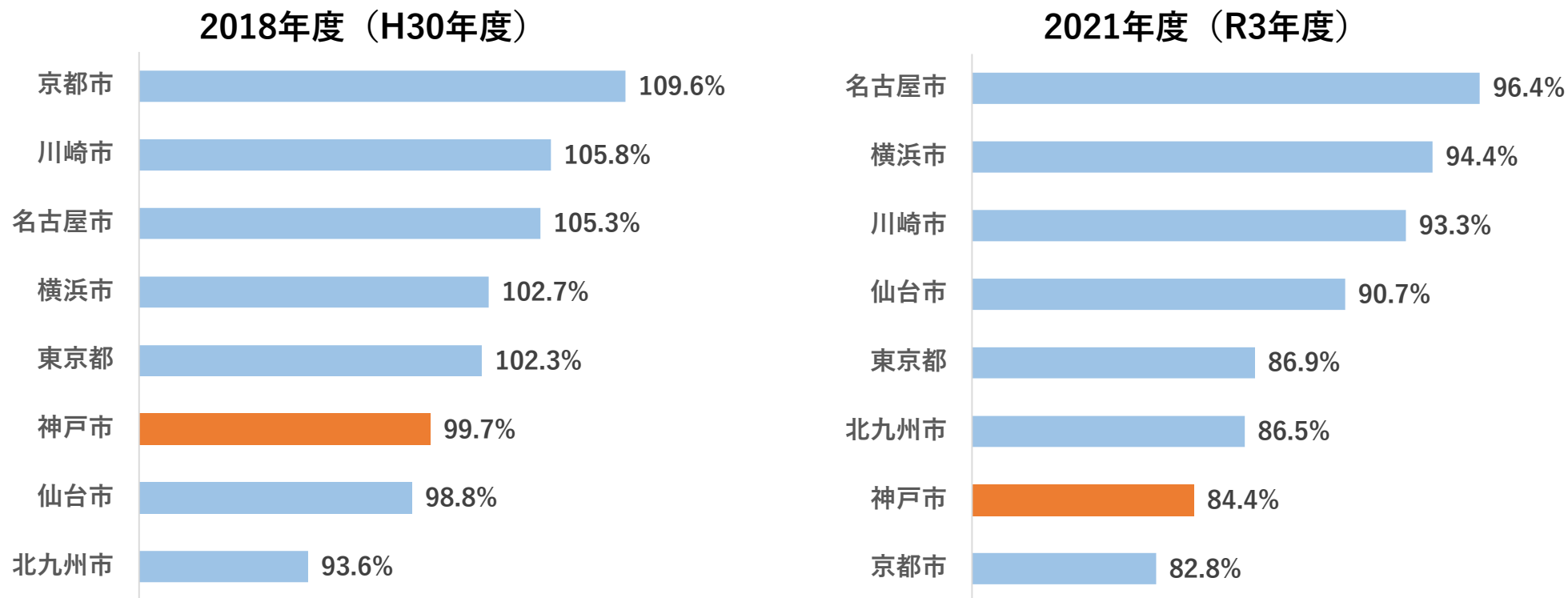
02

自動車事業における 他都市・他事業者比較

BE KOBE

02 市バスの経常収支比率比較

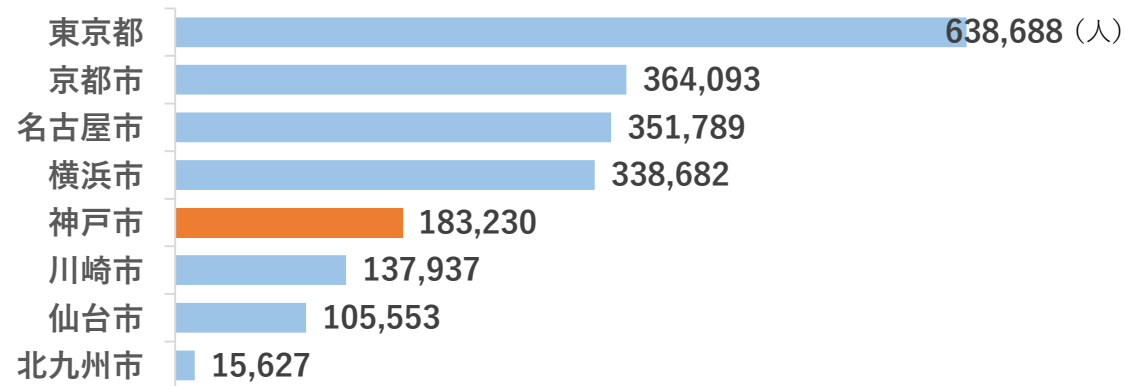
- 当該年度において、料金収入や一般会計からの繰入金等の収益で、人件費等の費用をどの程度賄えているかを表す指標で、単年度の経常収支が黒字であることを示す **100%以上** となっていることが必要。
- 新型コロナの影響もあり、2021年度は**全ての政令市**で**100%以下**になっている。



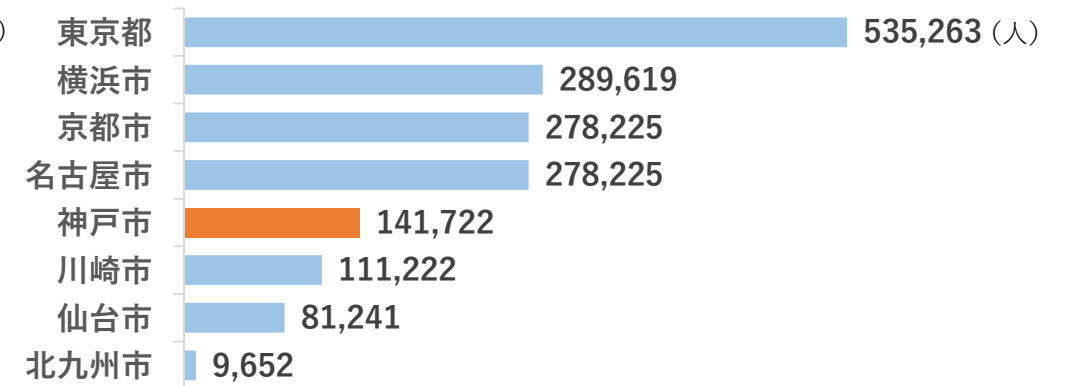
出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

- 2018年度と2021年度を比較すると、新型コロナの影響もあり△23%の減少。
- 走行キロあたりの輸送人員は、**他都市の平均以下**となっている。

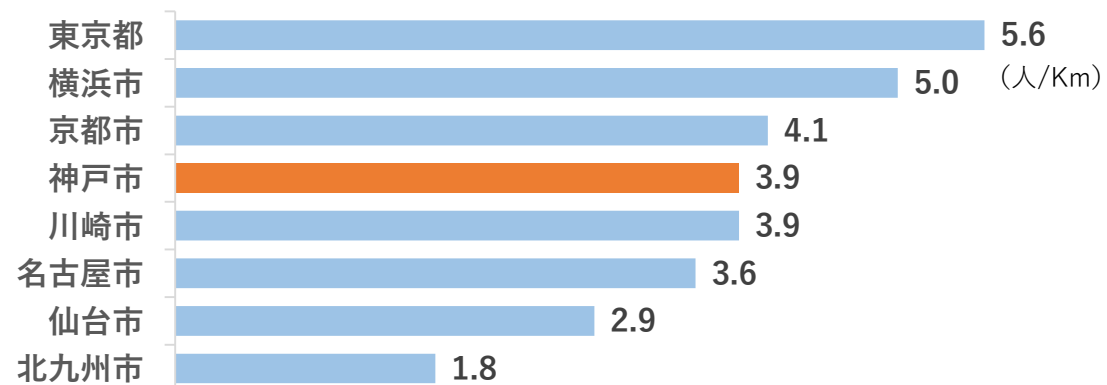
2018年度（H30年度）1日あたり輸送人員



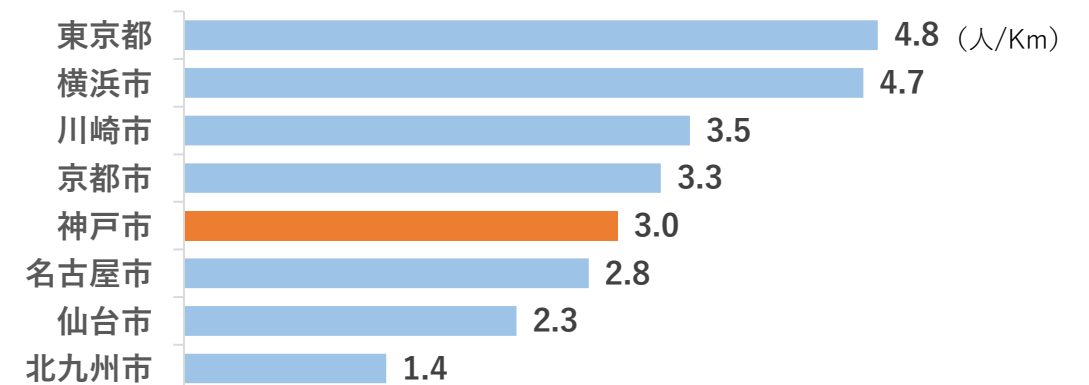
2021年度（R3年度）1日あたり輸送人員



2018年度（H30年度）走行キロあたり輸送人員



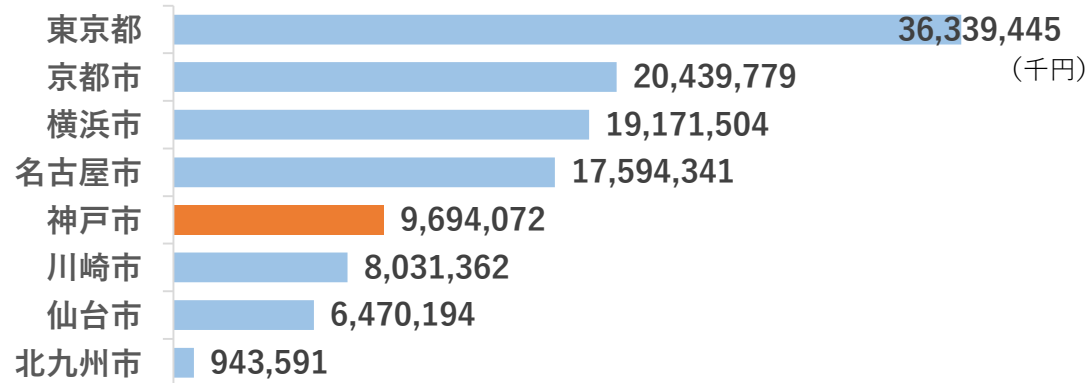
2021年度（R3年度）走行キロあたり輸送人員



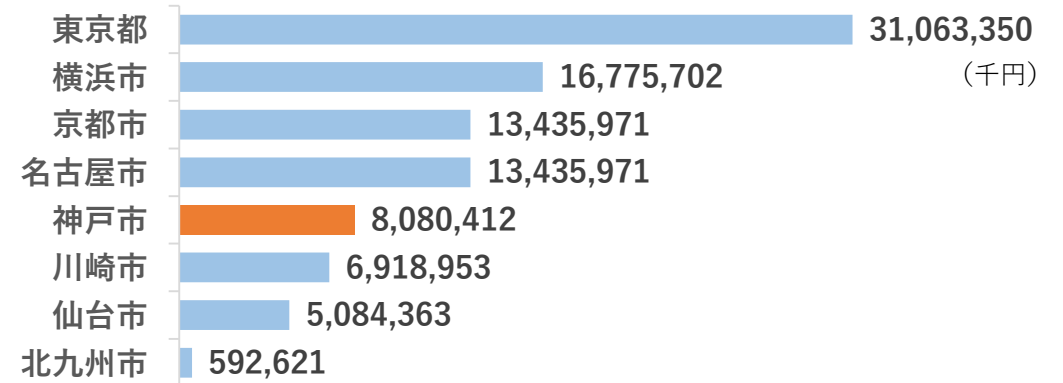
02 市バスの乗車料収入比較

- 2018年度と2021年度を比較すると、新型コロナの影響もあり△17%の減少。
- 走行キロあたり乗車料収入も他都市平均を下回る。

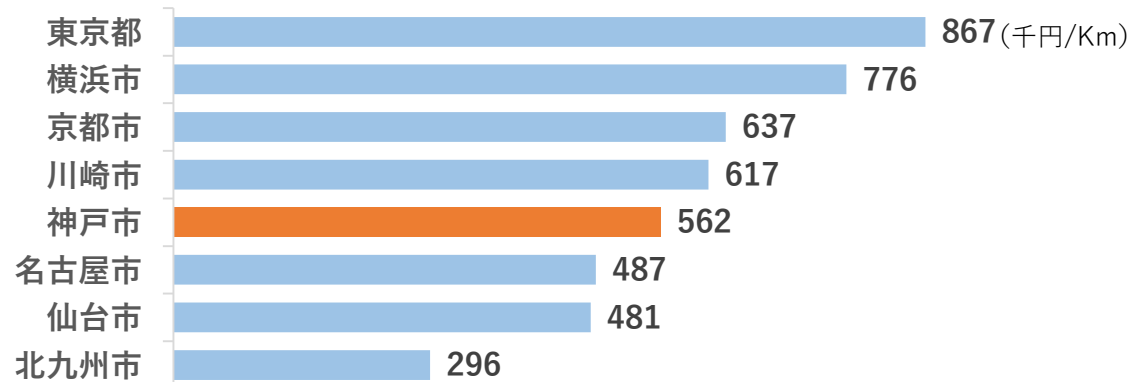
2018年度（H30年度）年間乗車料収入



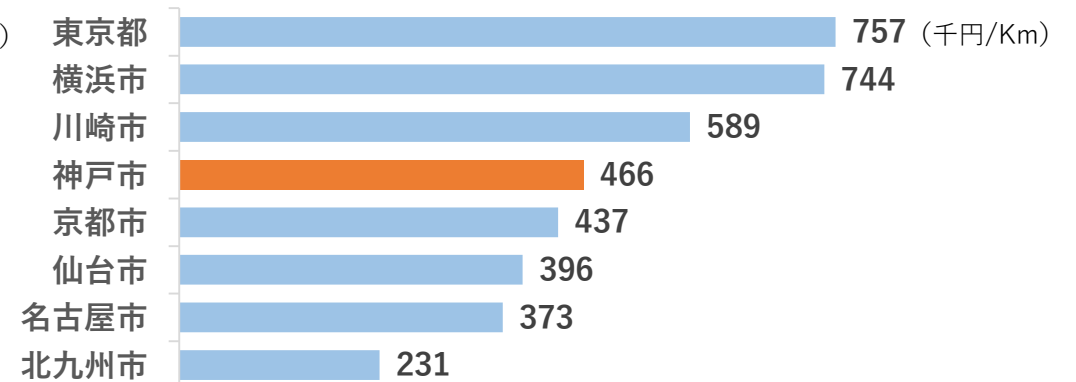
2021年度（R3年度）年間乗車料収入



2018年度（H30年度）走行キロあたり乗車料収入



2021年度（R3年度）走行キロあたり乗車料収入

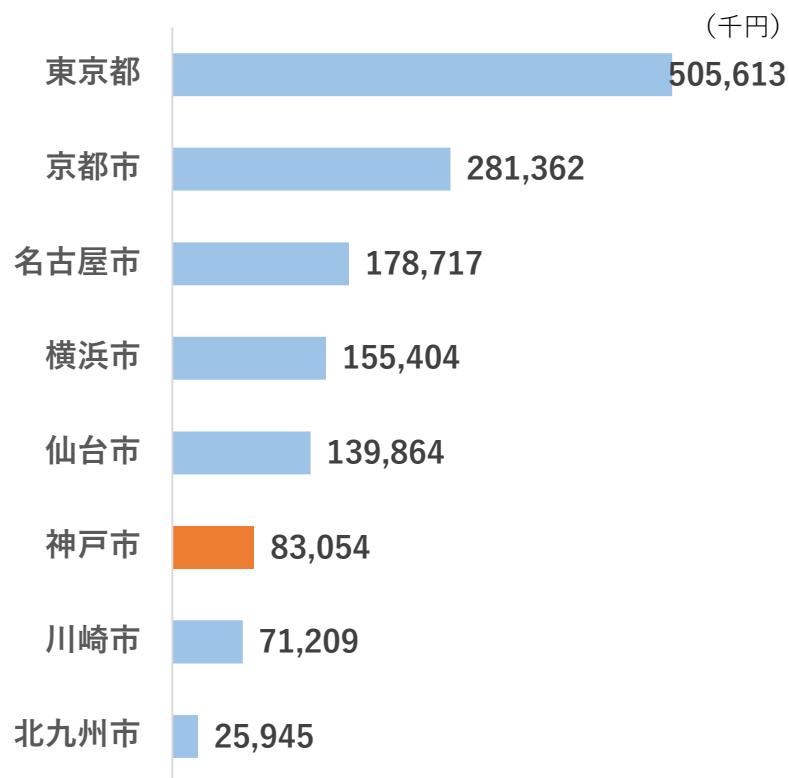


出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

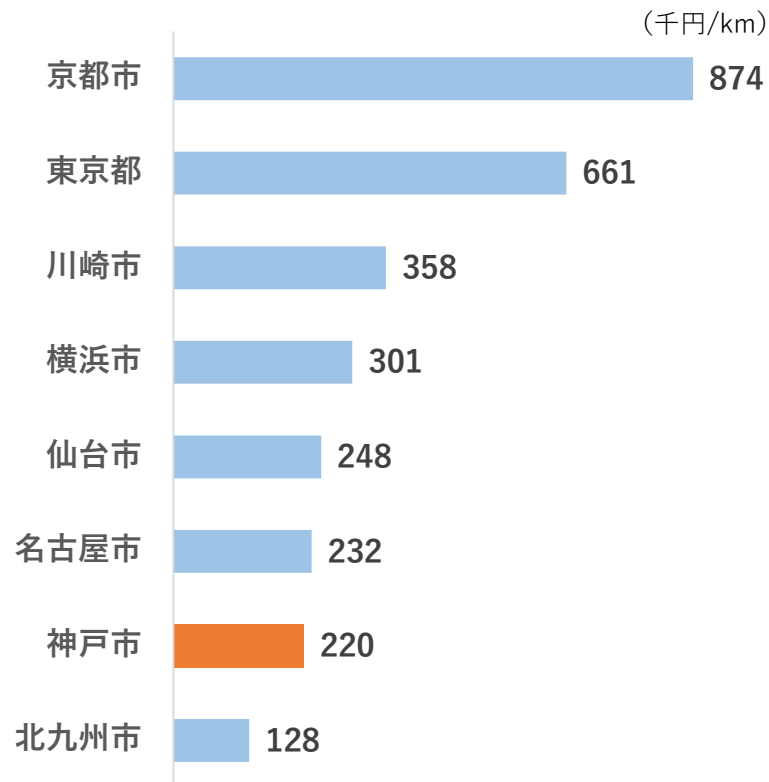
02 市バスの広告料比較

- 神戸市の広告料収入（広告規模）は他都市平均を下回る。
- 営業キロあたりや1車両あたりで比較しても広告料は少なく、**広告の収益率は低い**。

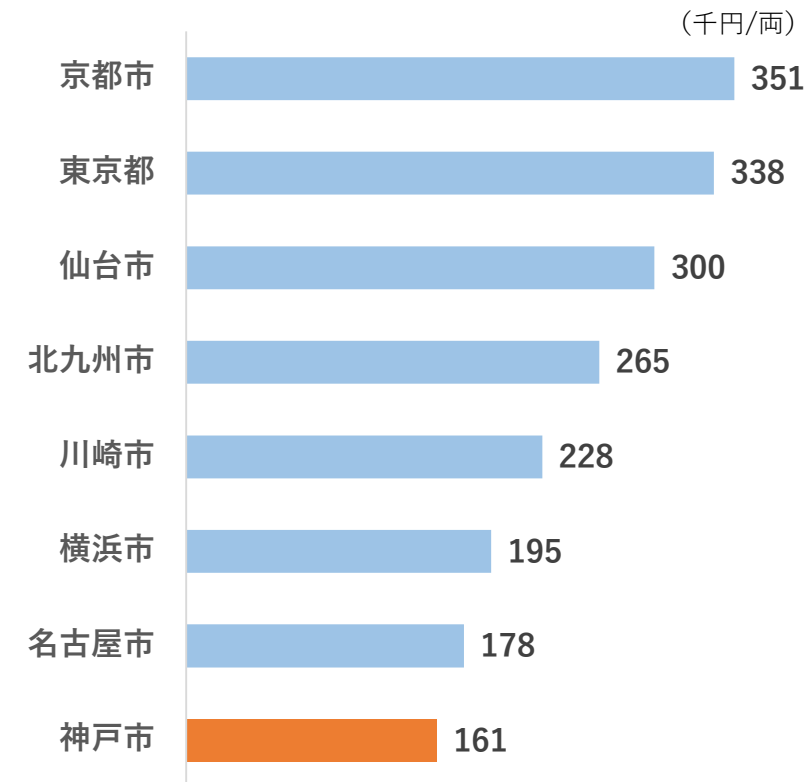
2021年度（R3）広告料収入



営業キロあたり広告料収入



1車両あたり広告料収入



出典：他都市への照会を基に神戸市作成

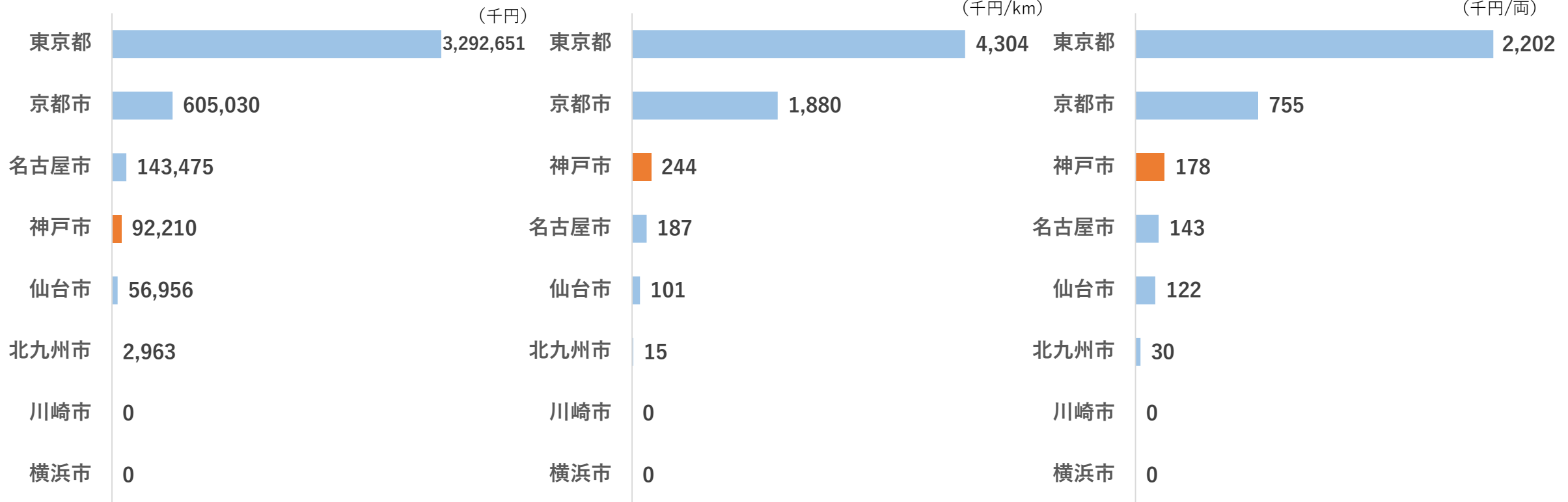
02 市バスの土地物件貸付料比較

- 市バスは活用できる保有資産が少なく、土地物件貸付料の事業規模は小さい。
- 営業キロあたりや1車両あたりでは、東京都、京都市に次いで**3番目**となっている。

2021年度（R3）土地物件貸付料収入

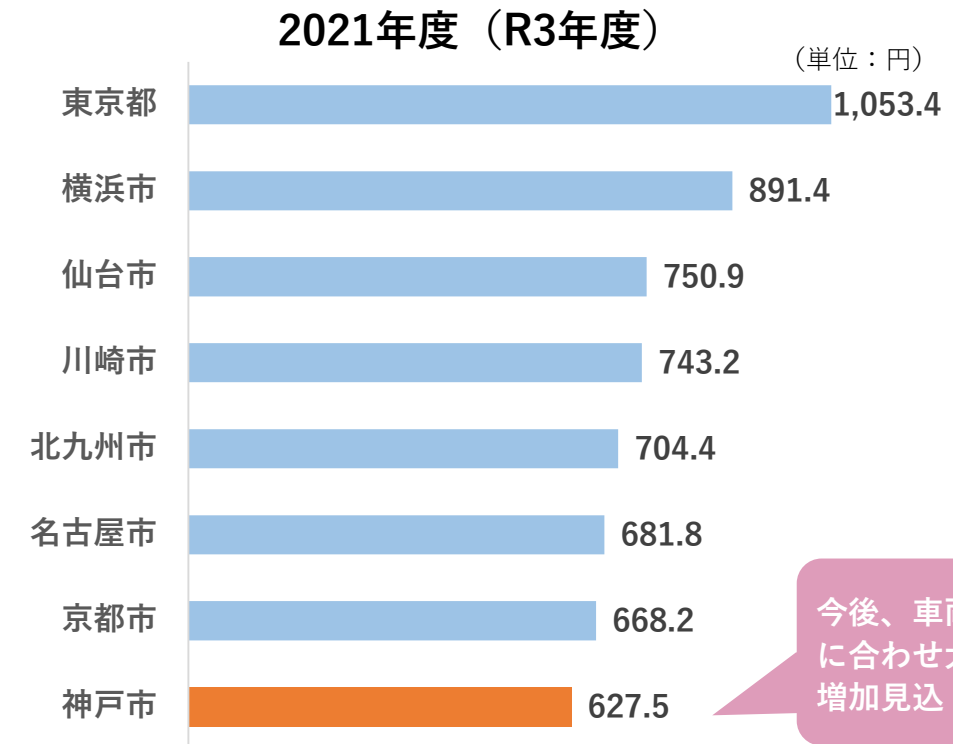
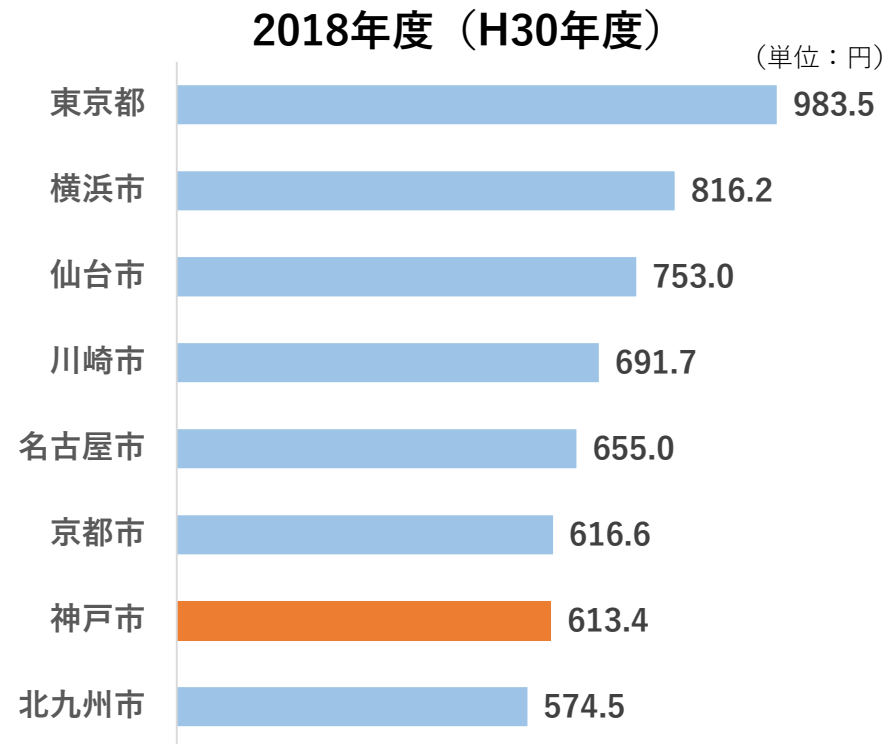
営業キロあたり土地物件貸付料収入

車両数あたり土地物件貸付料収入



出典：他都市への照会を基に神戸市作成

- (営業費用＋営業外費用)／走行キロにて計算。
- 神戸市は市バス車両の使用年限延長に伴う減価償却費の減など、近年、運行コストを抑えてきたが、**今後は大幅に更新車両数が増加**し、運送コストに反映される見通しである。



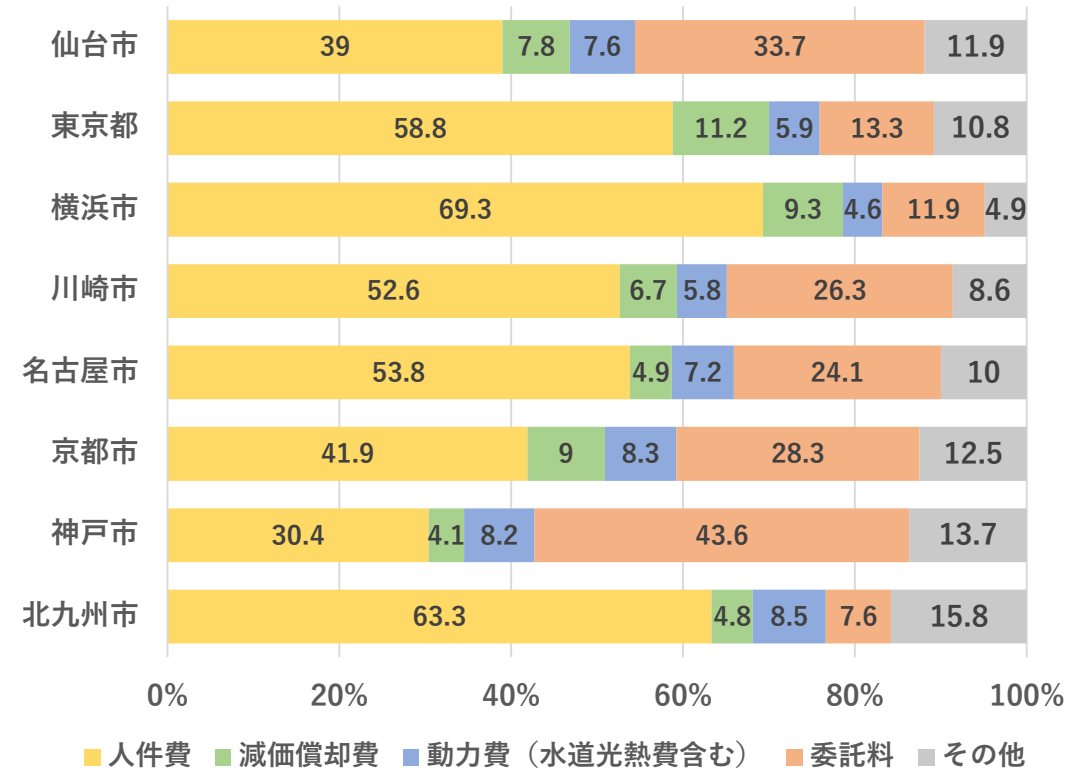
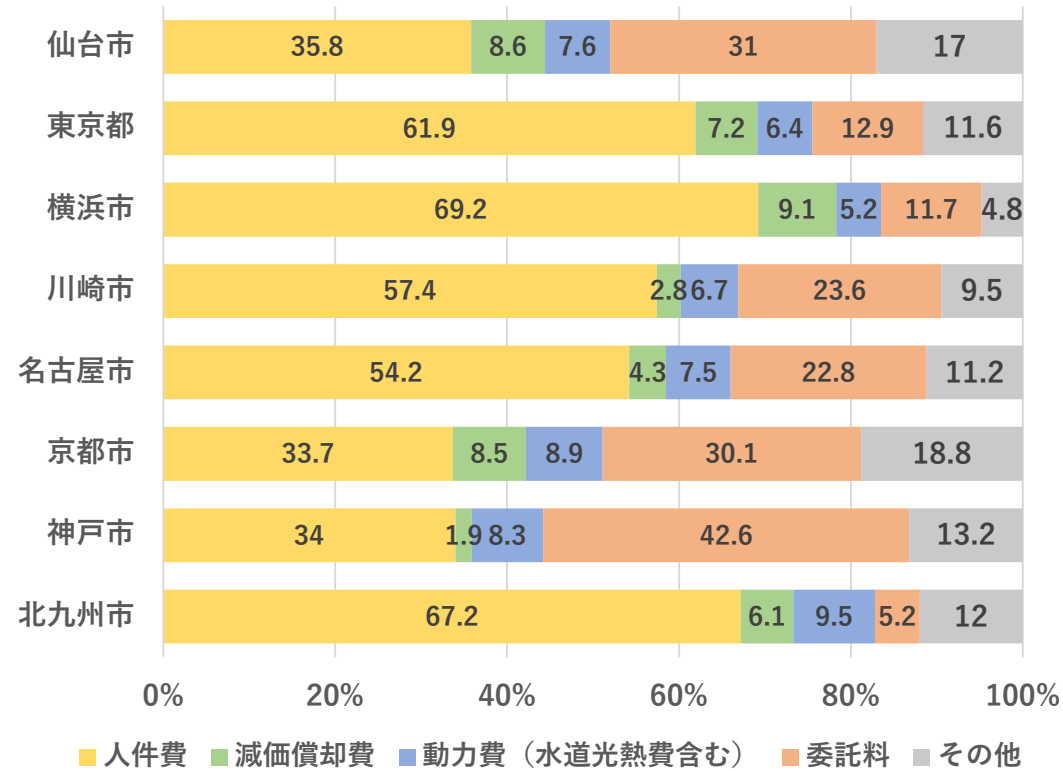
今後、車両更新
に合わせ大幅に
増加見込

02 市バスの営業費用構成比率比較

- 神戸市は他都市に比べ、**管理委託費**の割合が多く、**人件費**が営業費用に占める割合が少ない。
- バス車両の**使用年限を延長**していることもあり、他都市に比べ**減価償却費**が少ない。

2018年度（H30年度）

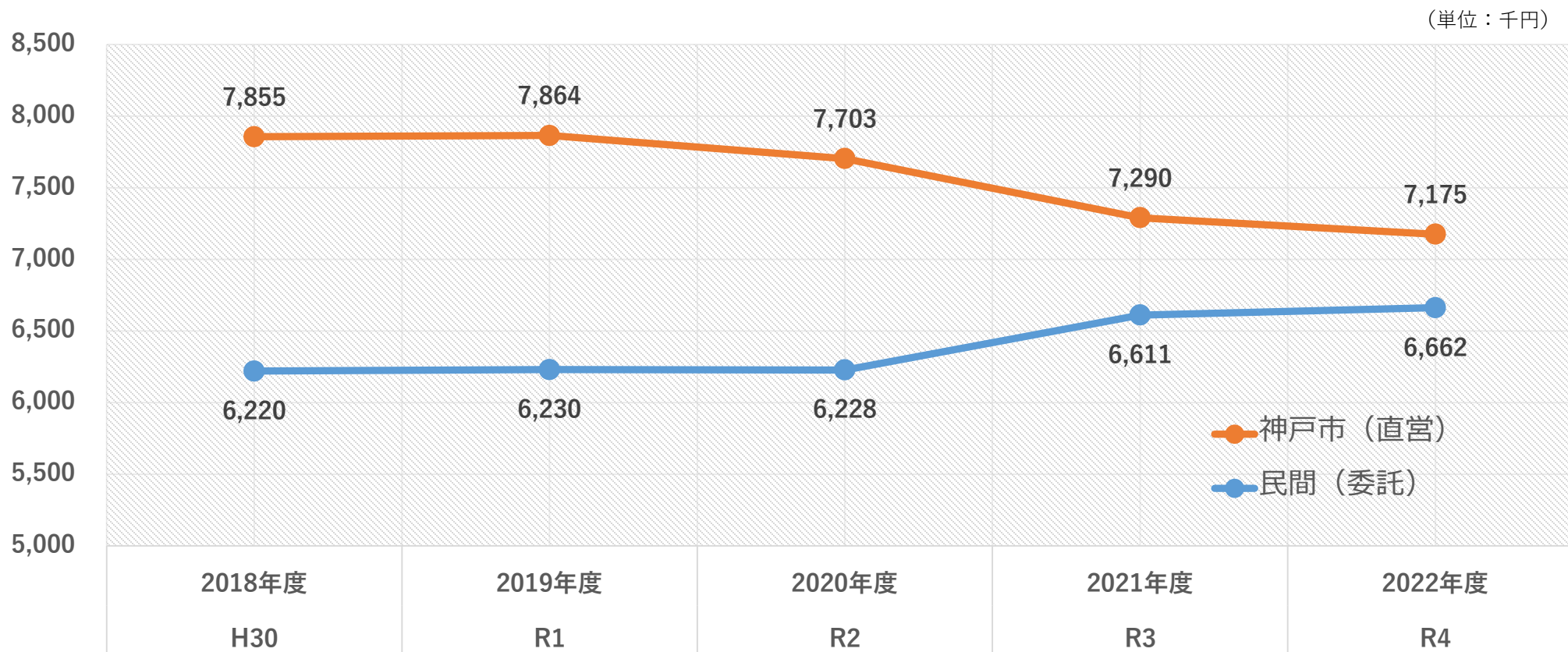
2021年度（R3年度）



出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

02 市バスの平均年収比較（民間事業者）

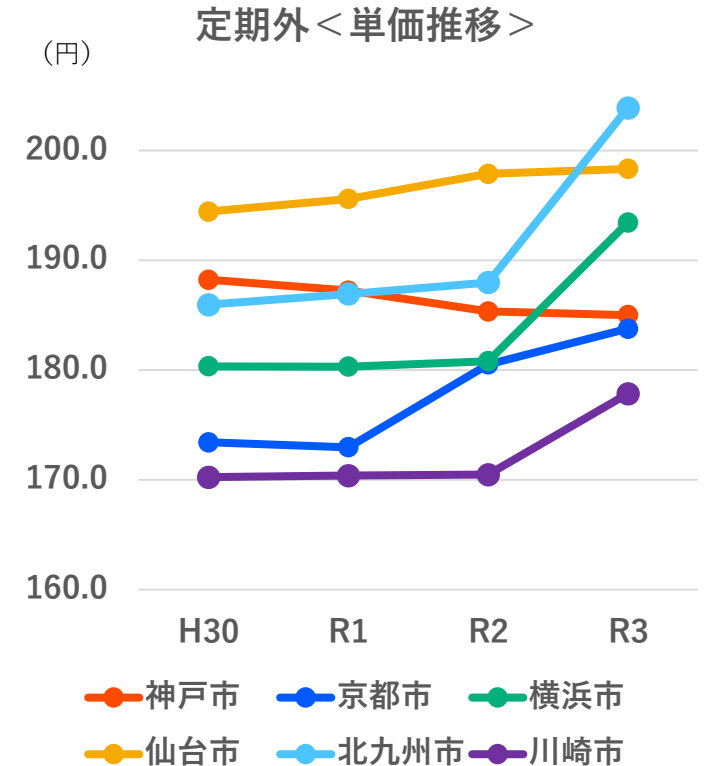
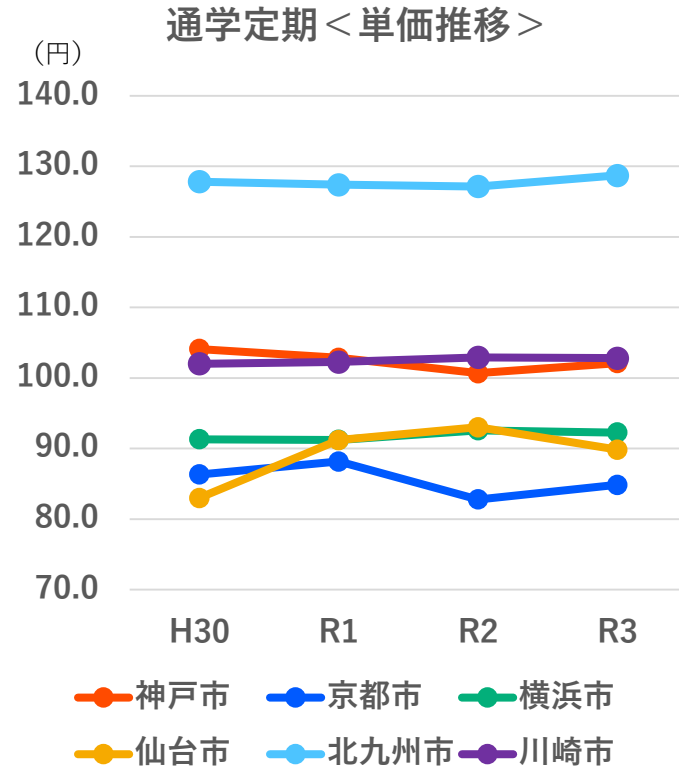
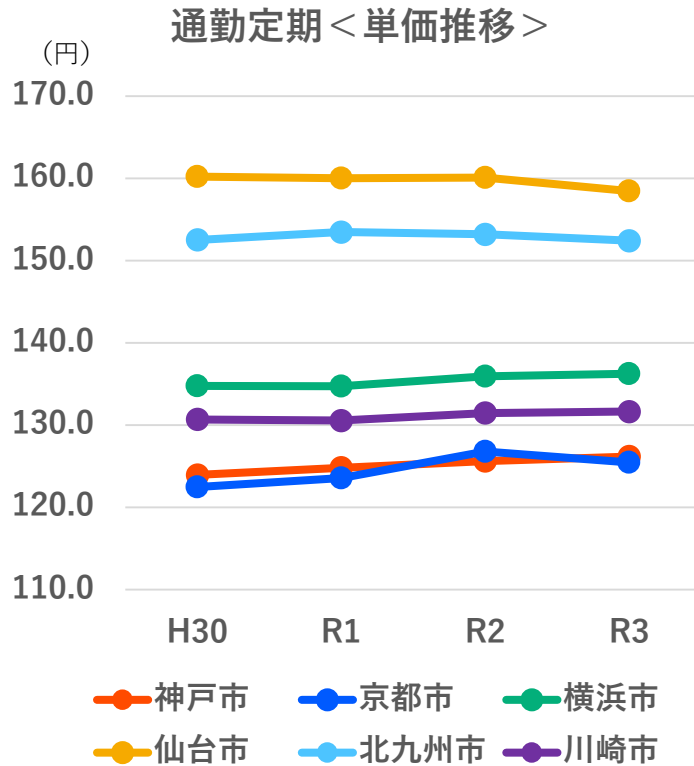
- 直営運転士と委託先運転士（阪急バス、神姫バス、山陽バス）の平均年収（加重平均）を比較。
- **直営人件費が減少**する一方で、**委託人件費は増加傾向**にあり、両者の差は縮小。



出典：市バス管理委託契約の運転士人件費単価を基に神戸市作成
民間は正社員と契約社員、直営は正規、再任用の平均年収に基づき積算

03 市バスの券種別単価比較

- 他都市と比べ、**通勤定期の単価は低い傾向**にある一方で、**通学定期の単価は高い傾向**にある。
- **定期外**については、他都市が上昇傾向の中、**神戸市はやや減少傾向**となっている。



出典：他都市への照会を基に神戸市作成

● 普通運賃

事業者名	主たる運賃制度	運賃
仙台市	対キロ区間制	初乗り160円（最長区間1,160円）
東京都	均一制	210円
川崎市	均一制	220円
横浜市	均一制	220円
名古屋市	均一制	210円
京都市	均一制	230円
神戸市	均一制	210円
	対キロ区間制	初乗り170円（最長区間 560円）

出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

● 1か月定期券の割引率

事業者名	主たる運賃制度	通勤	通学
仙台市	対キロ区間制	30.0%(～10km)	40.0%(～10km)
		35.0%(10km～15km)	50.0%(10km～15km)
		50.0%(15km～)	80.0%(15km～)
東京都	均一制	25.0%	40.0%
川崎市	均一制	25.0%	44.7%
横浜市	均一制	25.0%	47.6 %
名古屋市	均一制	26.0%	57.1%
京都市	均一制	30.0%	40.0% (大学) 54.3% (中高)
神戸市	均一制	30.0%	41.0%
	対キロ区間制		

出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

● 1か月定期券の割引率

事業者名	主たる運賃制度	通勤	通学
阪急バス	特殊区間制 対キロ区間制 均一制	25%	38%
阪神バス	特殊区間制 均一制	25%	38%
神姫バス	対キロ区間制	25%	40%
山陽バス	均一制	エリア1・明石線25% 共用区30%	明石線40% エリア1・共用区41%
神戸市	均一制 対キロ区間制	30%	41%

出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

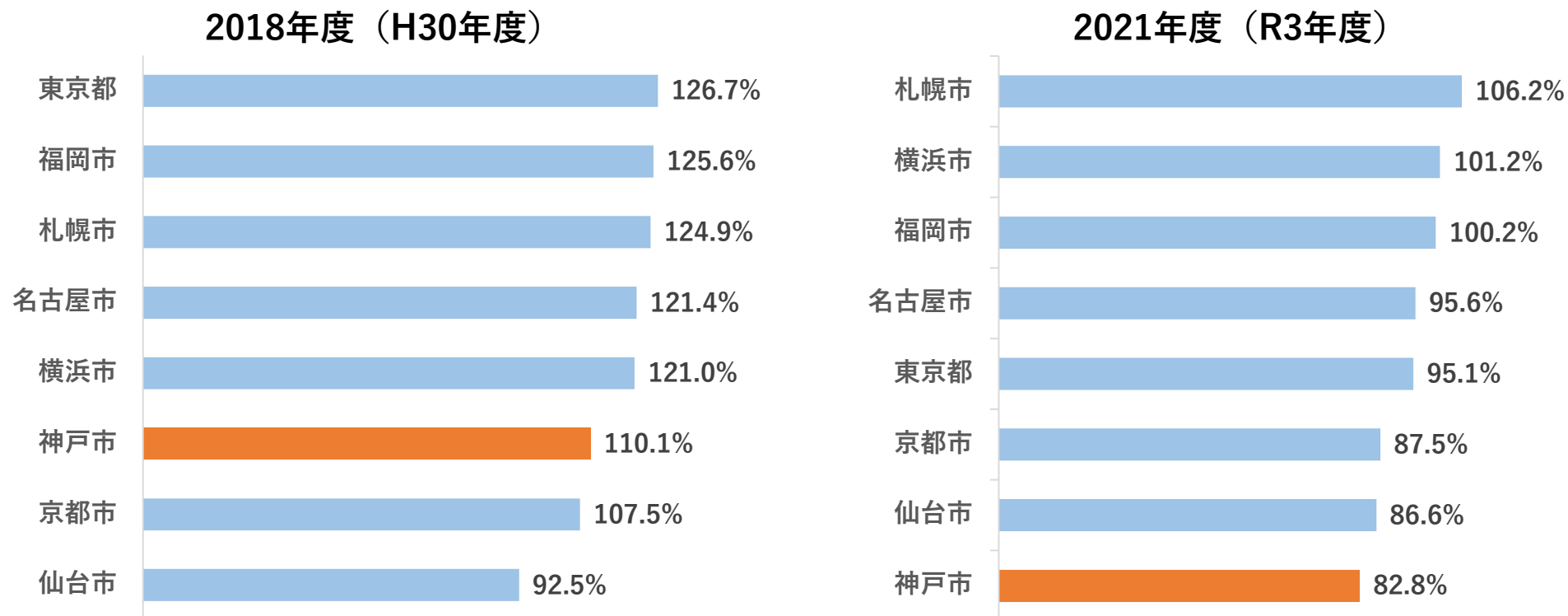
03

高速鉄道事業における 他都市・他事業者比較

BE KOBE

03 地下鉄の経常収支比率比較

- 経営の健全性を図る指標で、**100%以上**であることが必要であるが、新型コロナの影響もあり、2021年度には多くの大都市が100%以下になっている。
- 神戸市は8つの公営地下鉄の中で**最も悪い**数値となっている。

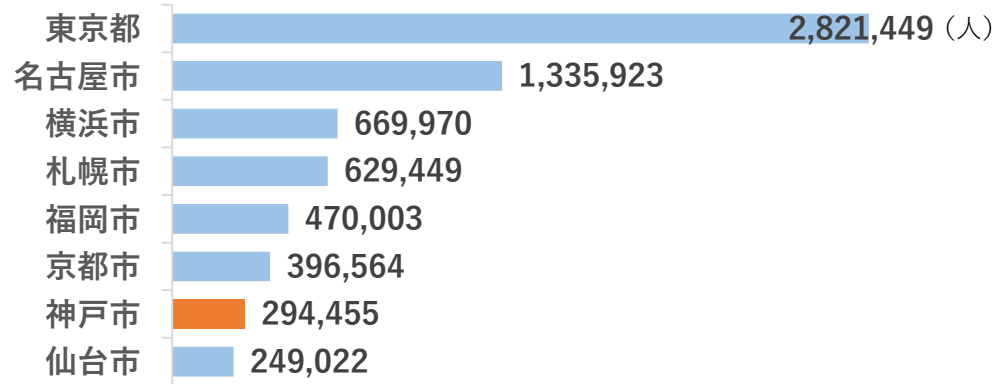


出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

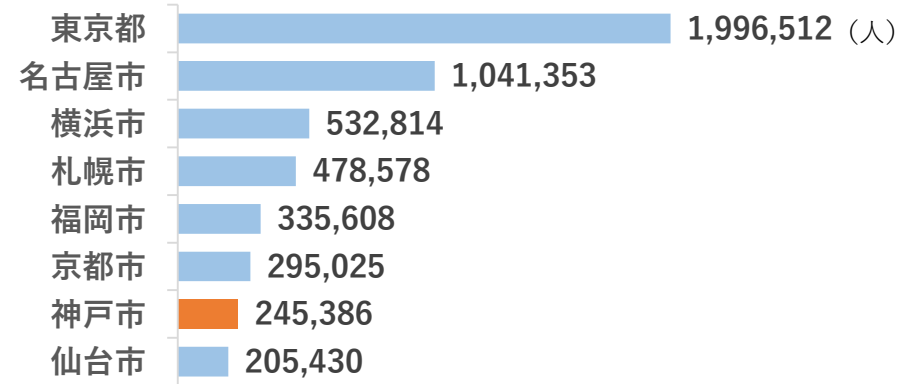
03 地下鉄の輸送人員比較

- 2018年度と2021年度を比較すると、新型コロナの影響もあり△17%の減少。
- 約7.3kmの北神トンネルを有する北神線の影響もあり、他都市に比べ、走行キロあたりの輸送人員は少ない。

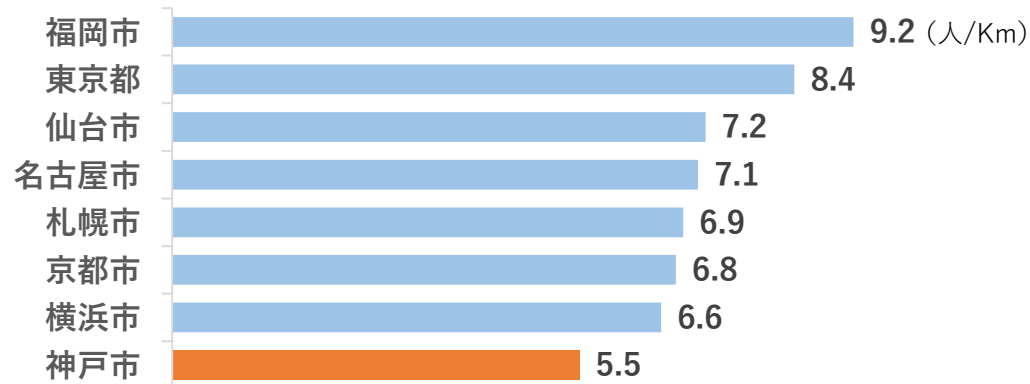
2018年度（H30年度） 1日あたり輸送人員



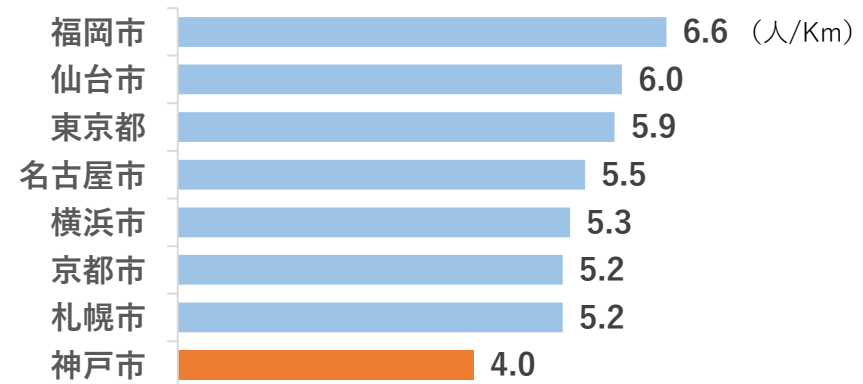
2021年度（R3年度） 1日あたり輸送人員



2018年度（H30年度） 走行キロあたり輸送人員

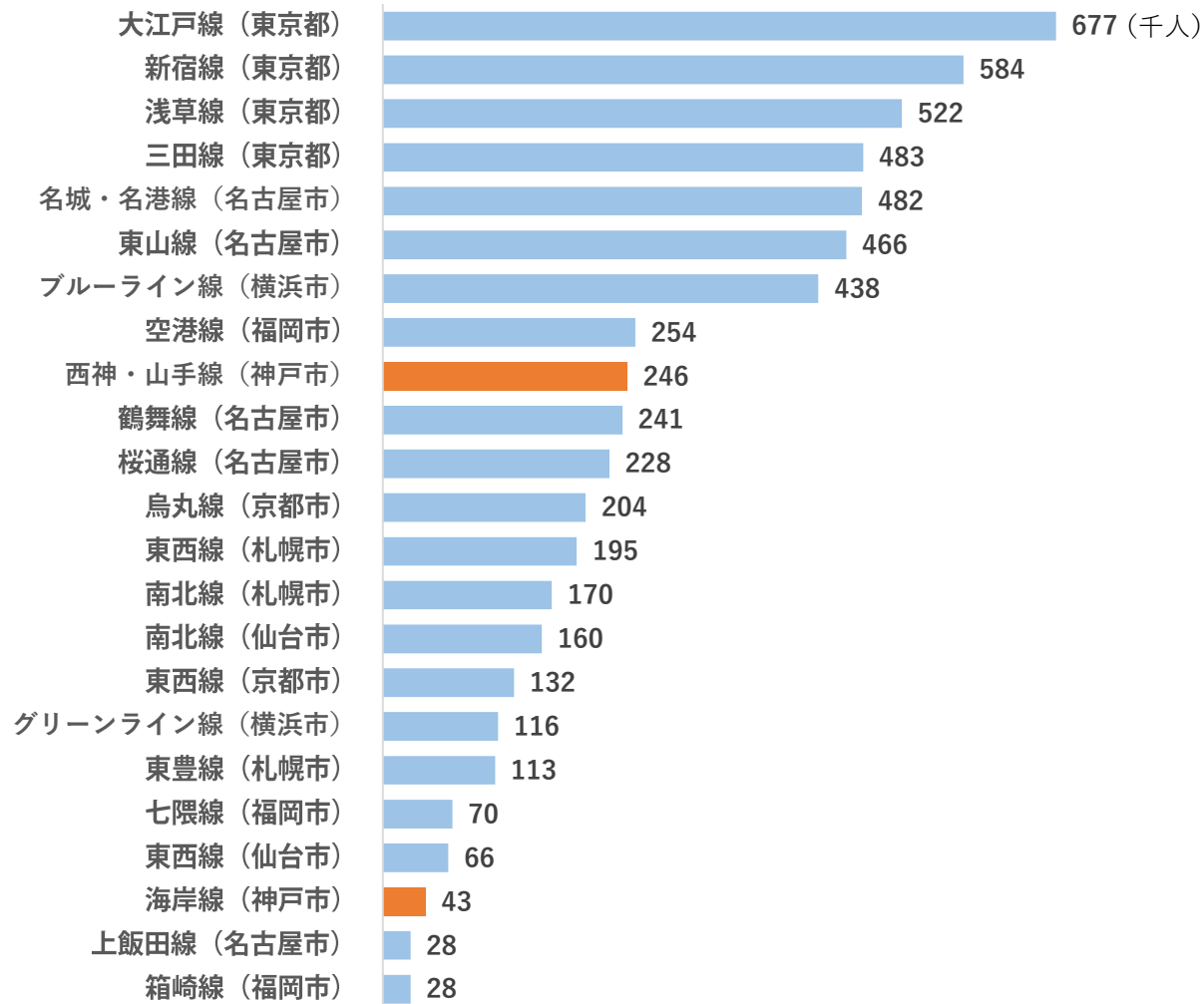


2021年度（R3年度） 走行キロあたり輸送人員

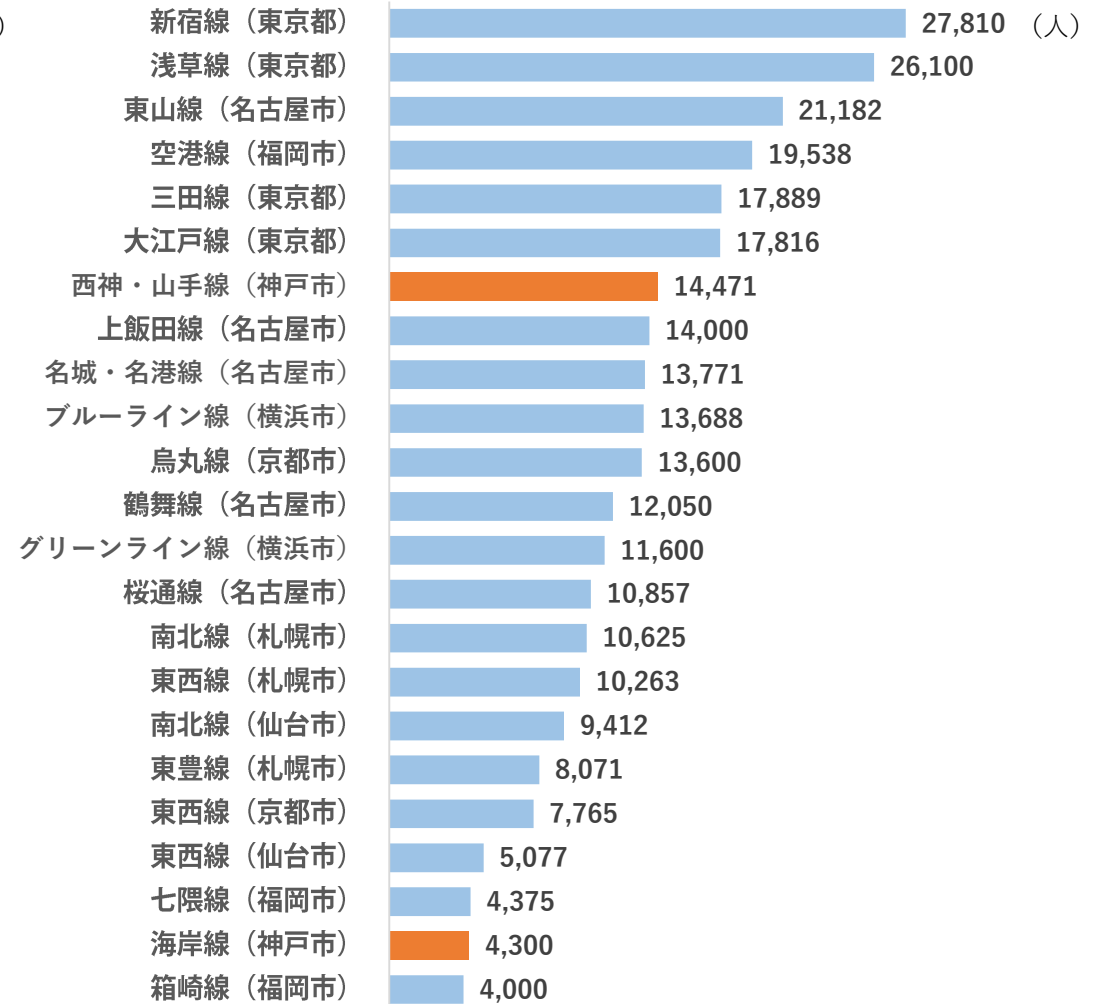


出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

2021年度（R3年度）輸送人員



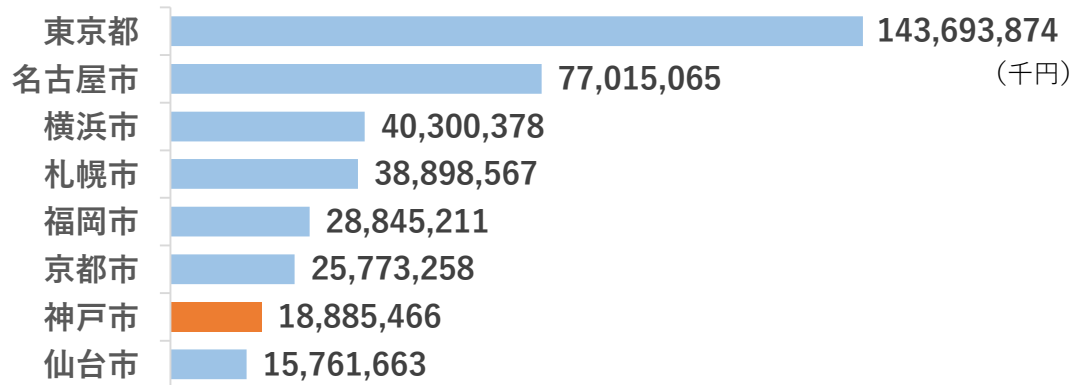
2021年度（R3年度）1駅あたりの平均輸送人員



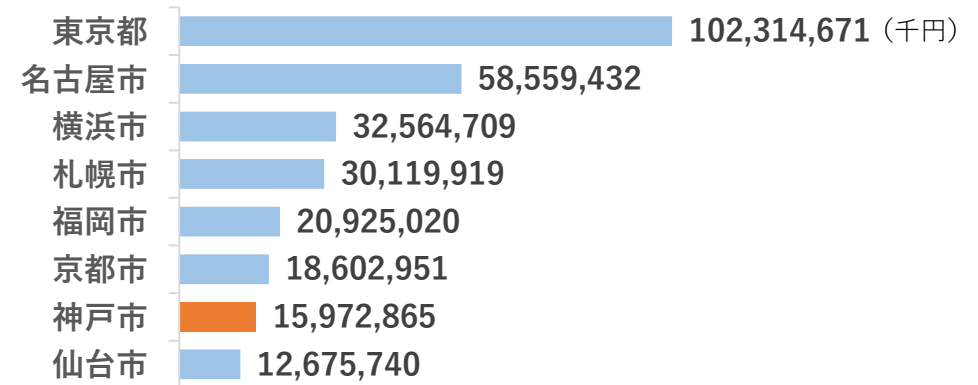
03 地下鉄の乗車料収入比較

- 2018年度と2021年度を比較すると、新型コロナの影響もあり△15%の減少。
- 走行キロあたりの輸送人員が少ないこともあり、走行キロあたり乗車料収入も他都市に比べ**最も少ない**。

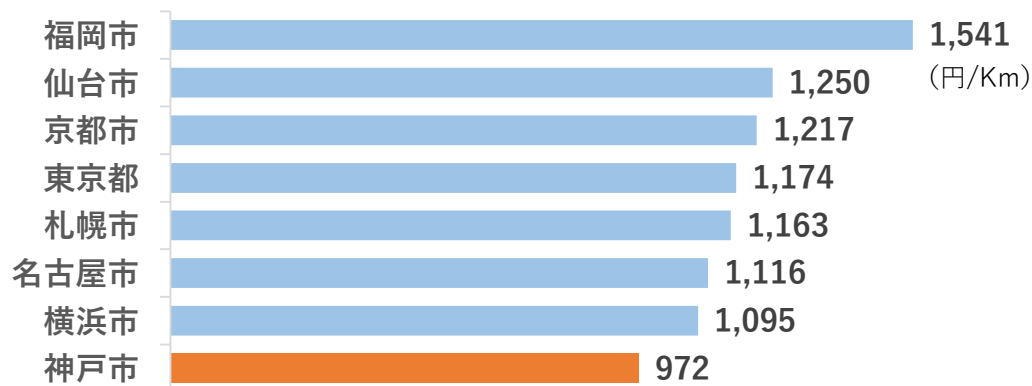
2018年度（H30年度）年間乗車料収入



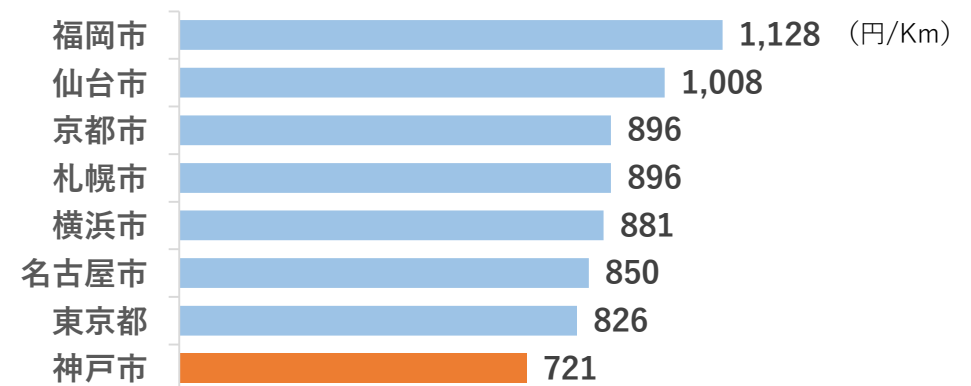
2021年度（R3年度）年間乗車料収入



2018年度（H30年度）走行キロあたり乗車料収入



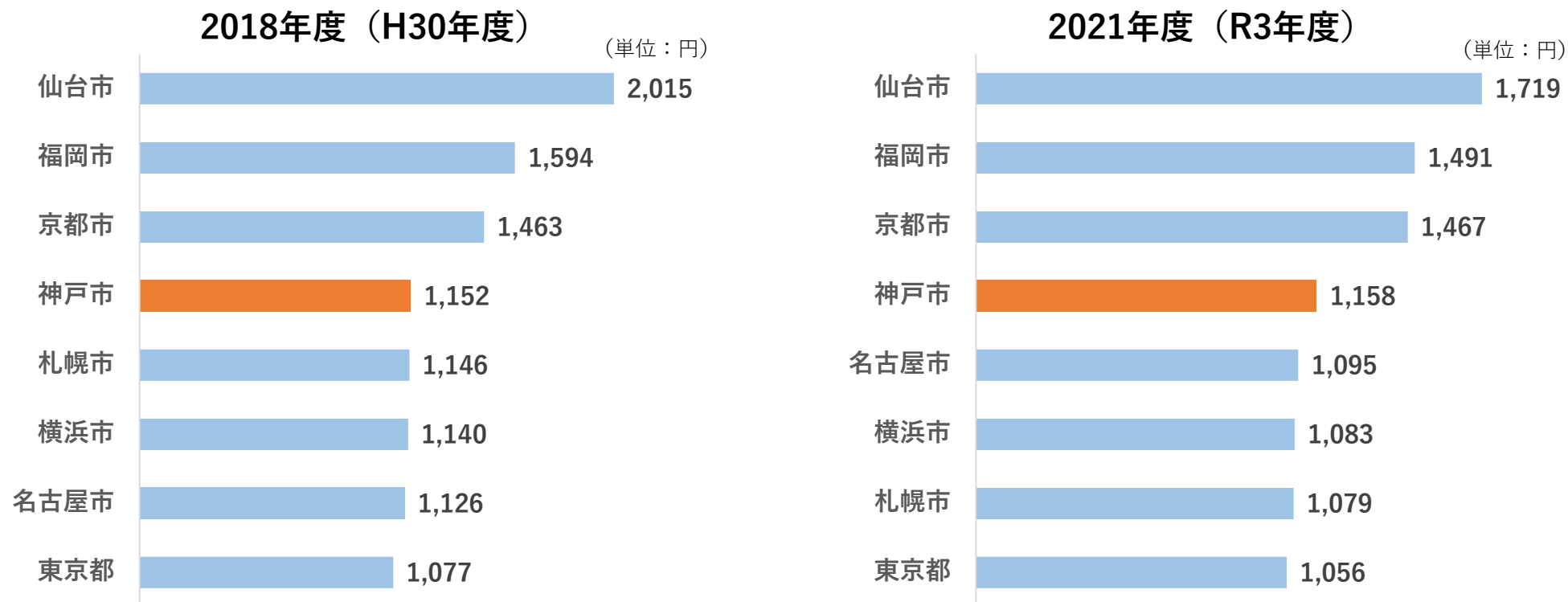
2021年度（R3年度）走行キロあたり乗車料収入



出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

03 地下鉄の走行キロあたり運送コスト比較

- (営業費用＋営業外費用)／走行キロにて計算。
- 多くの都市の運送コストは減少するなか、北神急行線市営化に伴う **コスト構造の変化** もあり、神戸市の運送コストは **微増**。



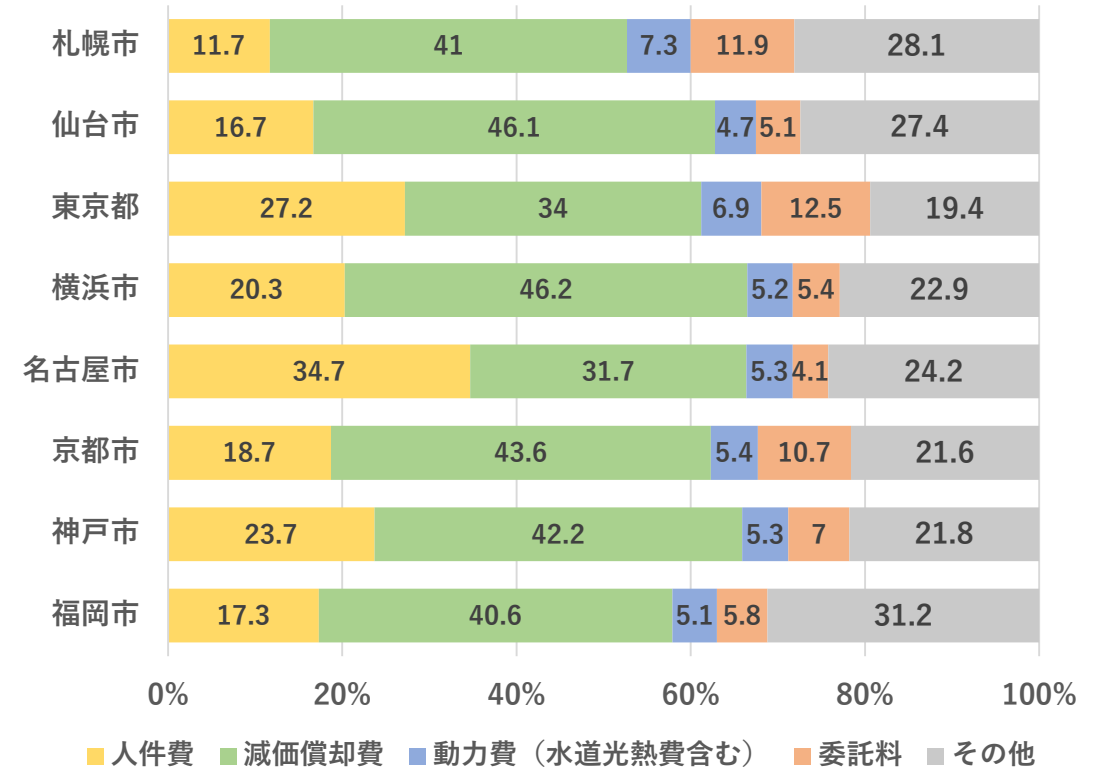
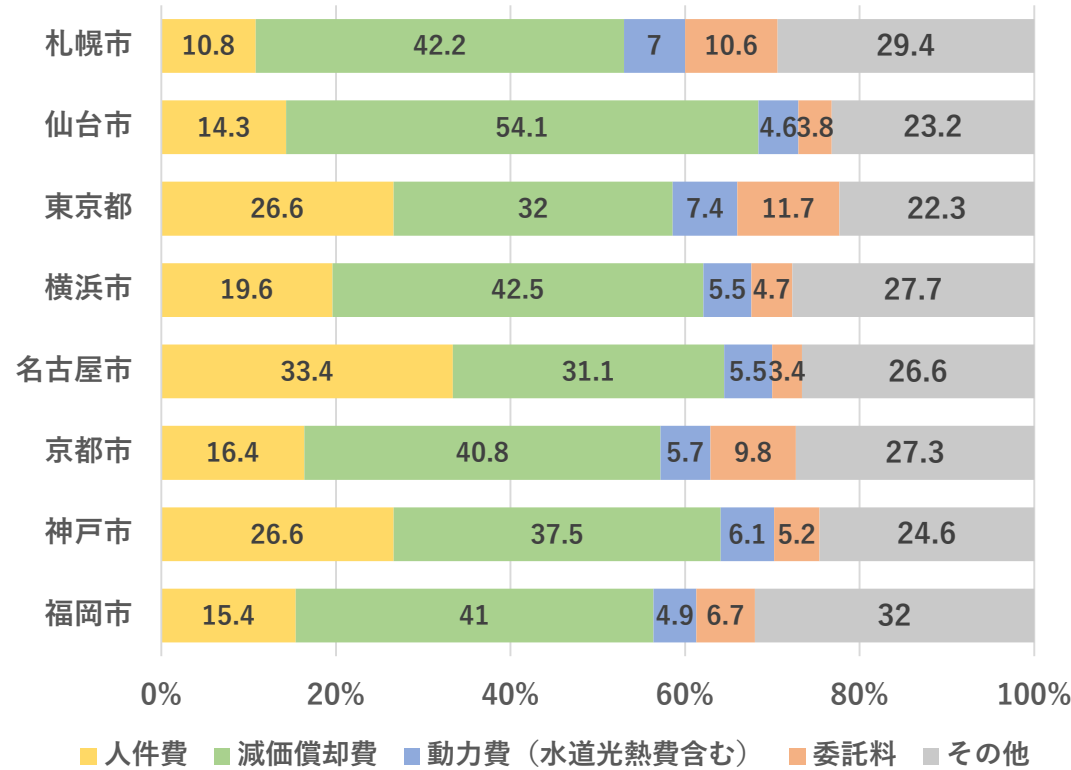
出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

03 地下鉄の営業費用構成比率比較

- 各都市とも燃料費の高騰等に伴い、**動力費（水道光熱費含む）**が増加傾向。
- 神戸市は車両更新、ホームドア整備等の大型投資が続いており、**減価償却費**が増加傾向。

2018年度（H30年度）

2021年度（R3年度）

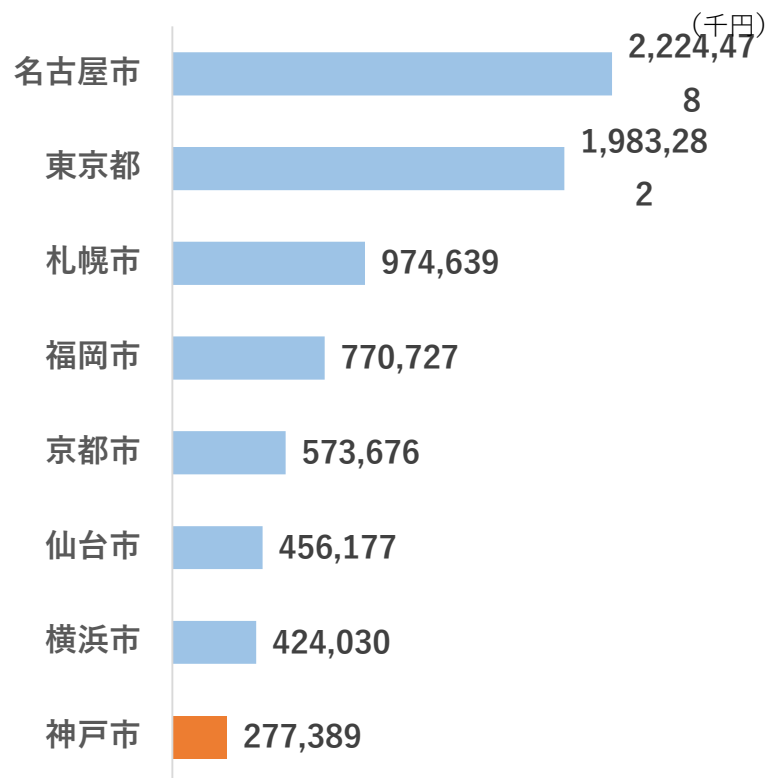


出典：総務省「地方公営企業年鑑」を基に神戸市作成

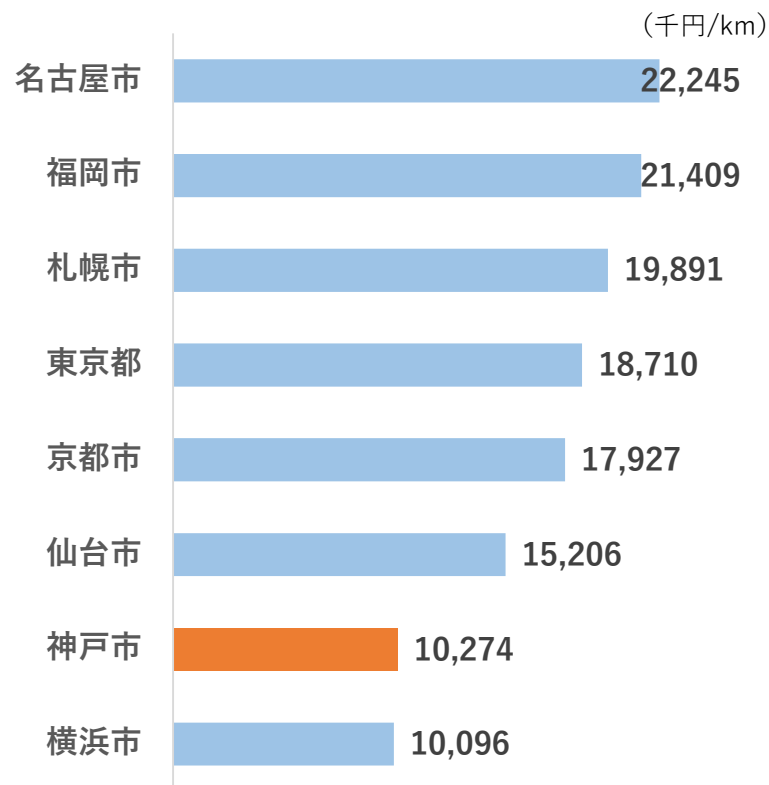
03 地下鉄の広告料比較

- 神戸市は他都市と比べて、広告料収入（広告規模）が**最も少ない**。
- 営業キロあたりや駅数あたりで比較しても広告料は少なく、**広告の収益率は低い**。

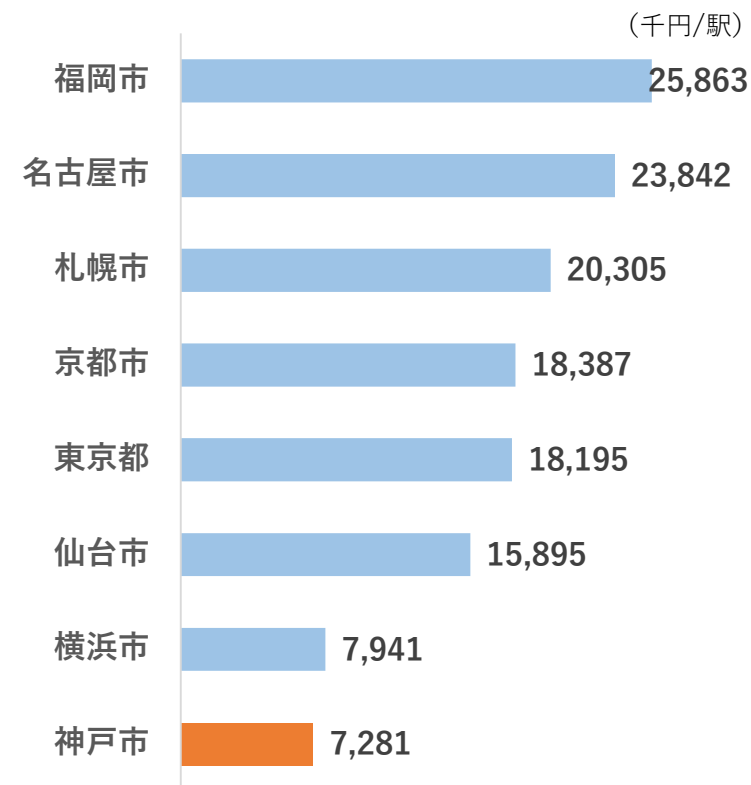
2021年度（R3）広告料収入



営業キロあたり広告料収入



駅数あたり広告料収入

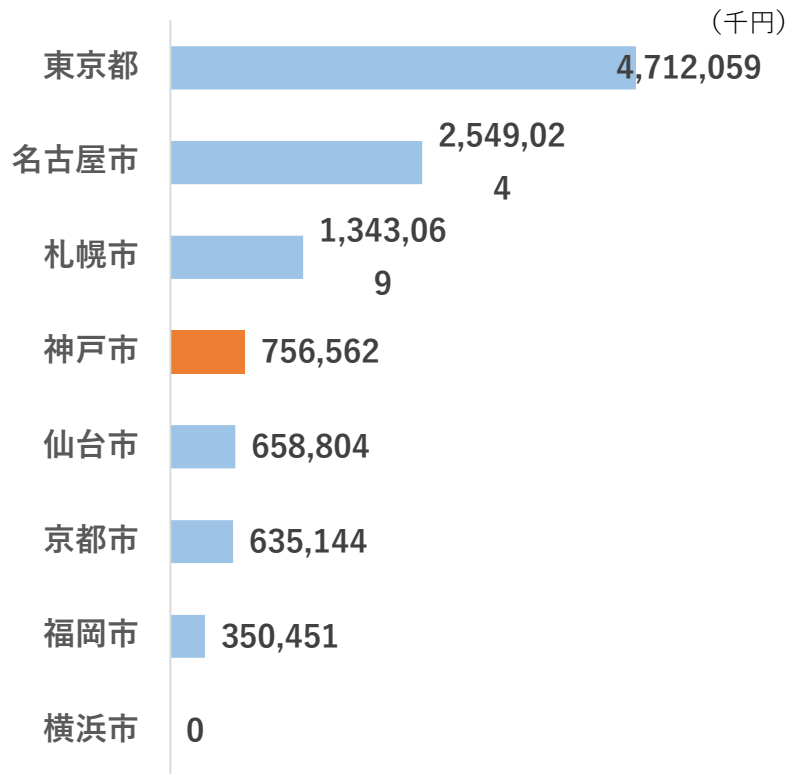


出典：他都市への照会を基に神戸市作成

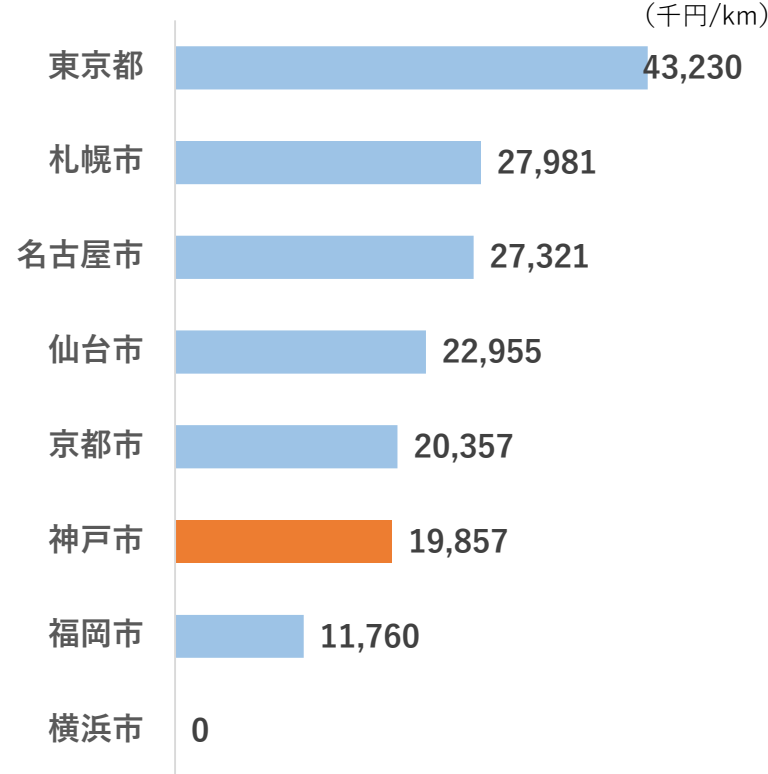
03 地下鉄の土地物件貸付料比較

- 駅ビル貸付や土地貸付の収入を他都市比較した場合に、事業規模では **4 番目** である。
- 駅数あたりでは、2 番目となり、**土地物件貸付料の収益率は高い**。

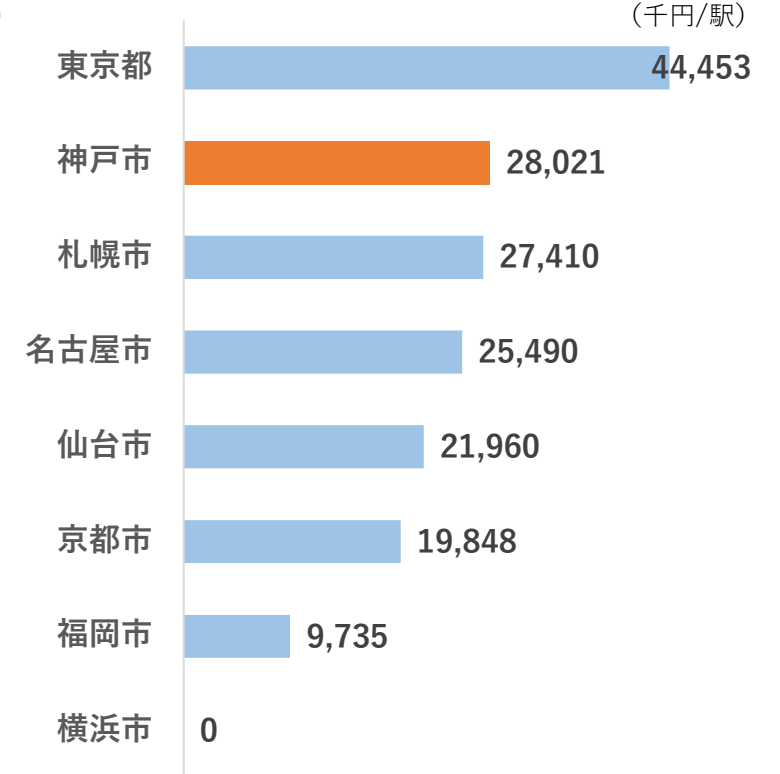
2021年度（R3）土地物件貸付料収入



営業キロあたり土地物件貸付料収入



駅数あたり土地物件貸付料収入

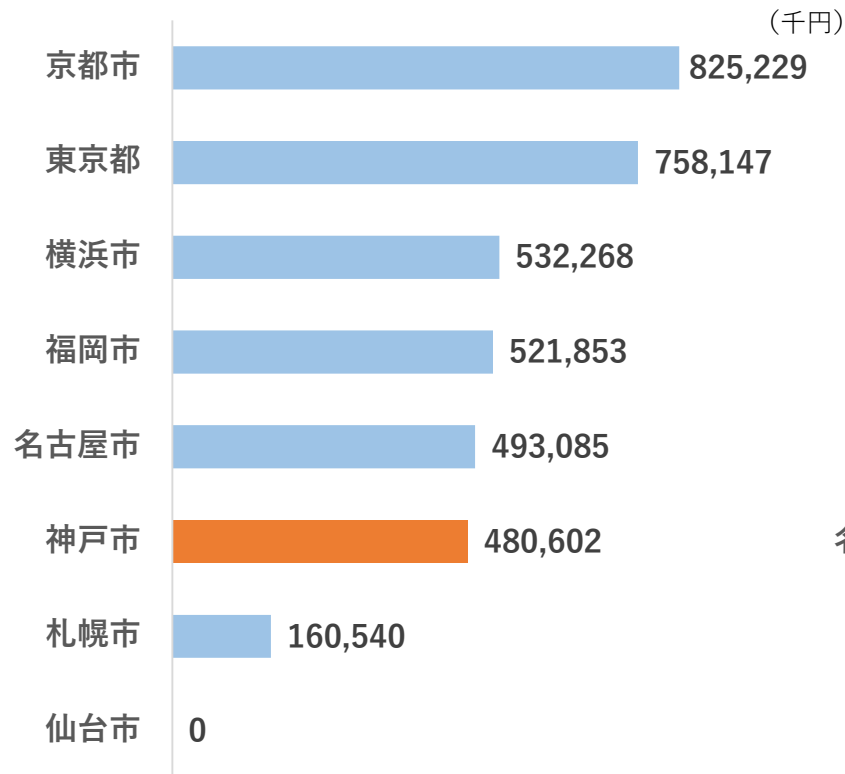


出典：他都市への照会を基に神戸市作成

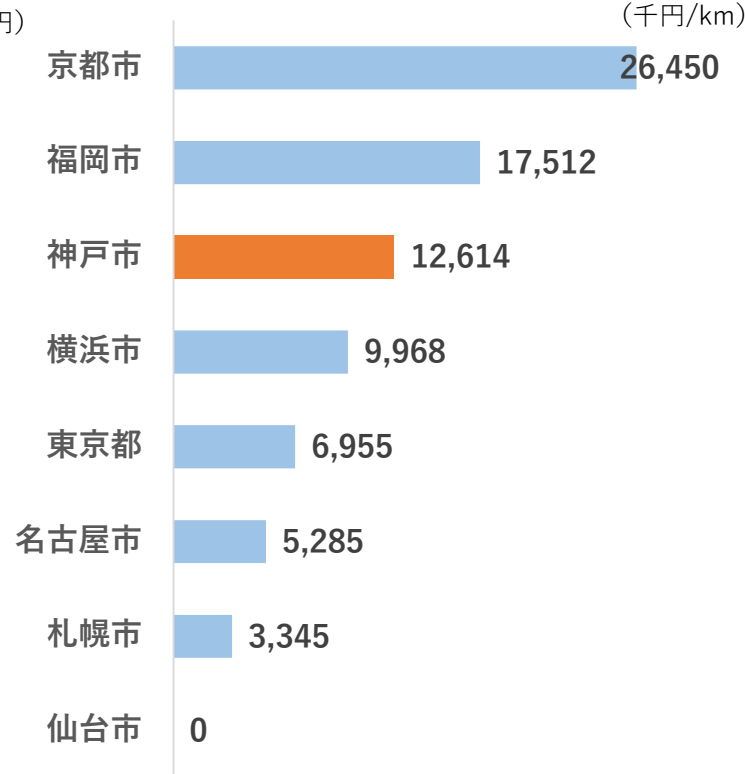
03 地下鉄の構内営業料比較

➤ 神戸市は他都市と比べて、構内営業料収入は**6番目**であるが、営業キロあたりでは**3番目**、駅数あたりでは**2番目**となり、**構内営業料の収益率は高い**。

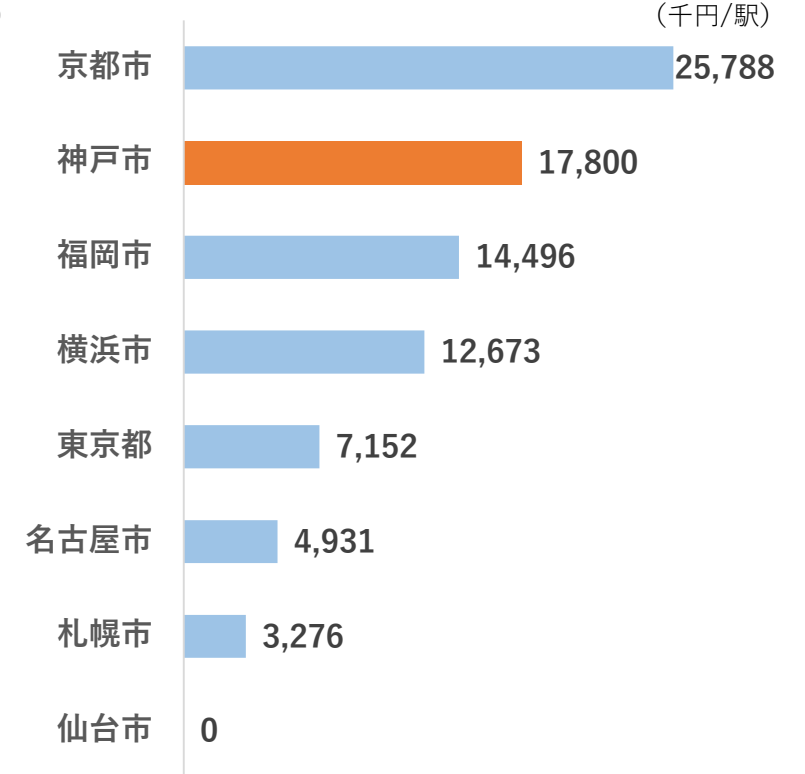
2021年度（R3）構内営業料収入



営業キロあたり構内営業料収入



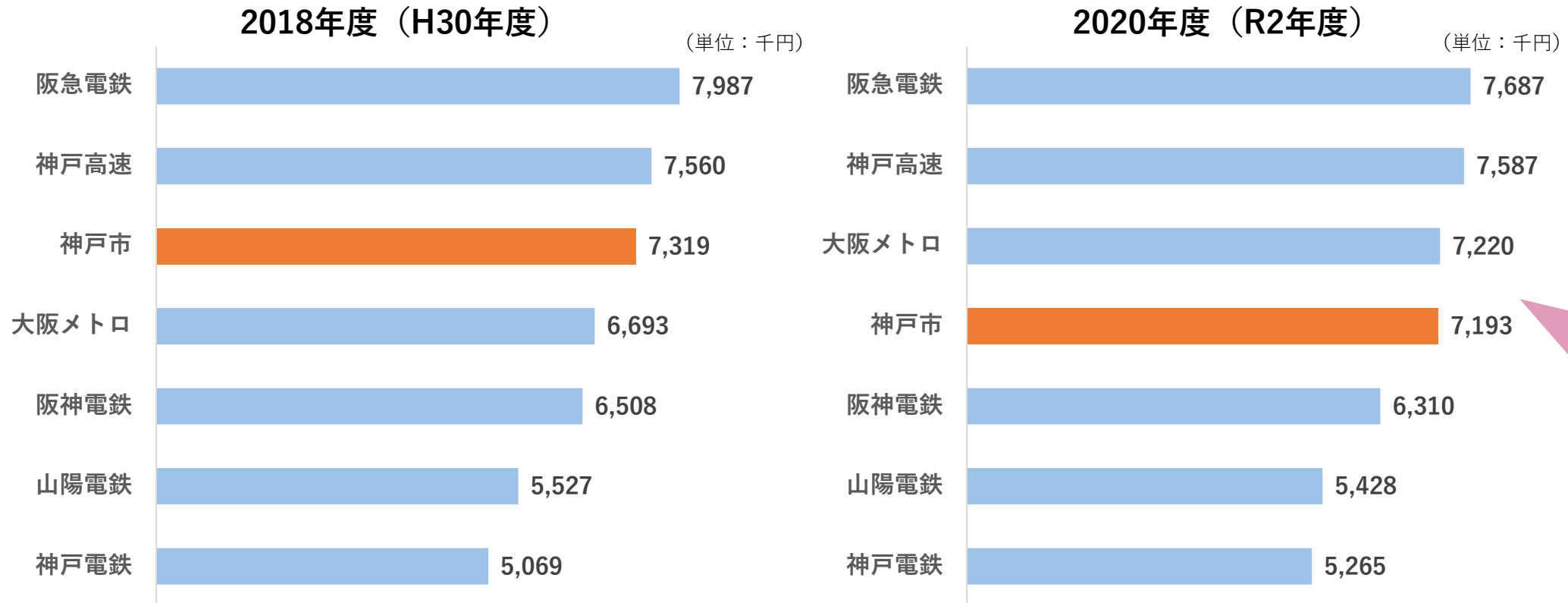
駅数あたり構内営業料収入



出典：他都市への照会を基に神戸市作成

03 地下鉄の平均年収比較（民間事業者）

- 関西圏の主な私鉄事業者の平均年収と比較。
- 神戸市の人件費は**減少傾向**の一方で、民間平均は**増加傾向**にあり、両者の差は縮小傾向。

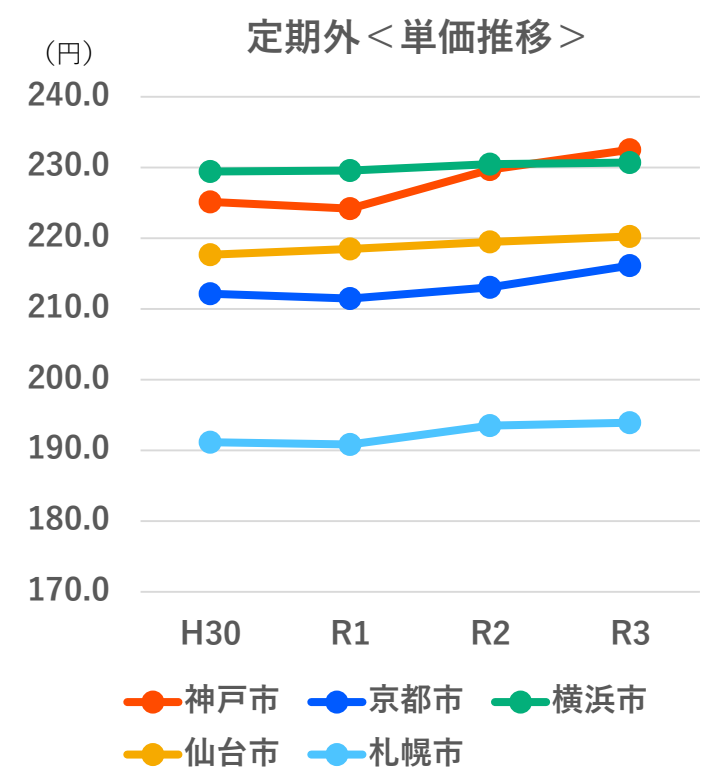
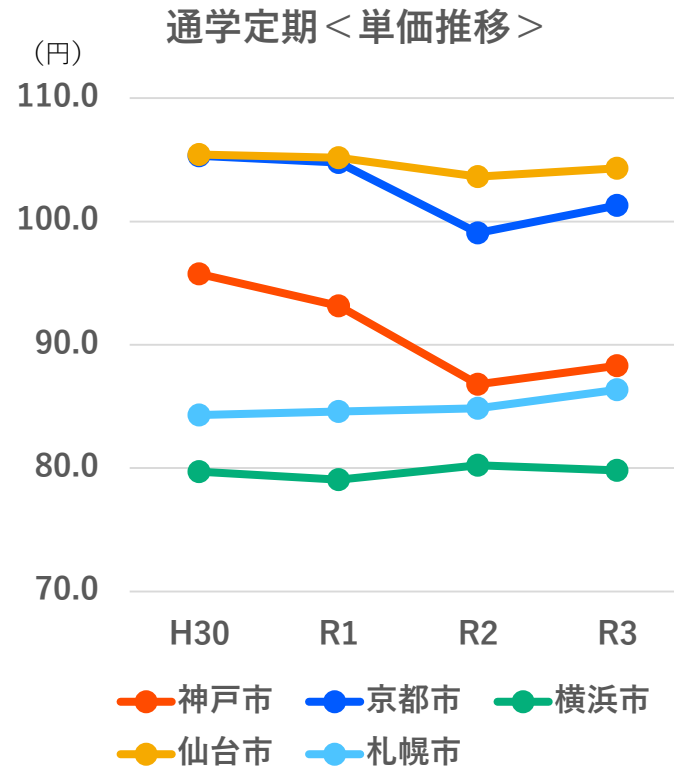
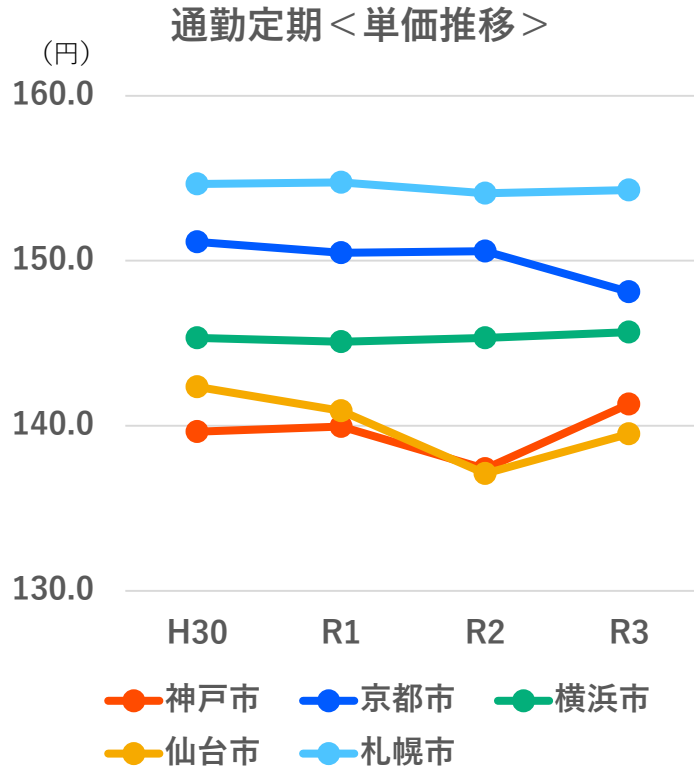


R5年度
人件費カット率
拡大により
さらに削減見込

出典：「鉄道統計年報」1人1ヶ月平均給与×12月にて積算（神戸市作成）
1人1ヶ月平均給与は事務職員も含む平均給与であり、正規、再任用、会計年度任用職員（短時間は除く）の平均年収に基づき積算

03 地下鉄の券種別単価比較

- 神戸市は**北神急行線の市営化**（R2年6月）を契機に、1乗車あたりの**単価は上昇**している。
- 通学定期はR1年10月より**中学・高校区分を新設**したこともあり、単価が減少している。



出典：他都市への照会を基に神戸市作成

● 普通運賃（距離別）

事業者名	1km	5km	10km	15km	20km
札幌市	210円(1区)	250円(2区)	290円(3区)	330円(4区)	380円(6区)
仙台市	210円(1区)	250円(2区)	340円(4区)	370円(5区)	370円(5区)
東京都	180円	220円	280円	280円	330円
横浜市	210円(1区)	250円(2区)	280円(3区)	310円(4区)	370円(6区)
名古屋市	210円(1区)	240円(2区)	270円(3区)	310円(4区)	340円(5区)
京都市	220円(1区)	260円(2区)	290円(3区)	330円(4区)	360円(5区)
福岡市	210円(1区)	260円(2区)	300円(3区)	340円(4区)	380円(6区)
神戸市	210円(1区)	240円(2区)	280円(3区)	350円(5区)	410円(7区)

出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

（※神戸市は西神・山手線及び海岸線の運賃）

● 1か月定期券の割引率

事業者名	1km区間			20km区間		
	通勤	通学	区間	通勤	通学	区間
札幌市	30.0%	60.0%	大谷池～ひばりが丘 (1区)	30.0%	60.0%	新さっぽろ～宮の沢 (6区)
仙台市	34.8%	49.8%	仙台～宮城野通 (1区)	37.0%	51.6%	泉中央～荒井(5区)
東京都	40.2%	70.5%	三田～芝公園	39.1%	65.6%	三田～西台
横浜市	35.6%	64.4%	センター南～センター北(1区)	35.9%	65.4%	高島町～高田(6区)
名古屋市	32.2%	60.1%	栄～伏見(1区)	40.9%	68.4%	藤が丘～高畑(5区)
京都市	30.0%	大学:50% 中高:60%	京都～九条(1区)	30.7%	大学:50.5% 中高:60.4%	六地蔵～国際会館 (5区)
福岡市	35.2%	60.0%	博多～祇園(1区)	44.9%	67.8%	姪浜～梅林 (ちかパス)
神戸市	35.2%	大学:62.1% 中高:63.9%	三宮～県庁前 (1区)	35.3%	大学:62.2% 中高:64.0%	三宮～西神中央(7区)

出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

● 1か月定期券の割引率

事業者名	1km区間			20km区間		
	通勤	通学	区間	通勤	通学	区間
阪急電鉄	55.5%	86.4%	大阪梅田～中津	37.0%	78.2%	神戸三宮～仁川
阪神電鉄	47.3%	82.3%	元町～神戸三宮	33.2%	76.3%	神戸三宮～武庫川
神戸電鉄	36.2%	69.2%	湊川～長田	37.7%	70.7%	湊川～有馬口
山陽電鉄	50.8%	80.4%	西代～板宿	39.4%	76.9%	月見山～中八木
JR西日本	49.3%	大学:72.6%	元町～三ノ宮	50.3%	大学:70.4%	三ノ宮～朝霧
		高校:75.4%			高校:73.4%	
		中学:80.8%			中学:79.3%	
神戸市	35.2%	大学:62.1% 中高:63.9%	三宮～県庁前	35.3%	大学:62.2% 中高:64.0%	三宮～西神中央 (7区)

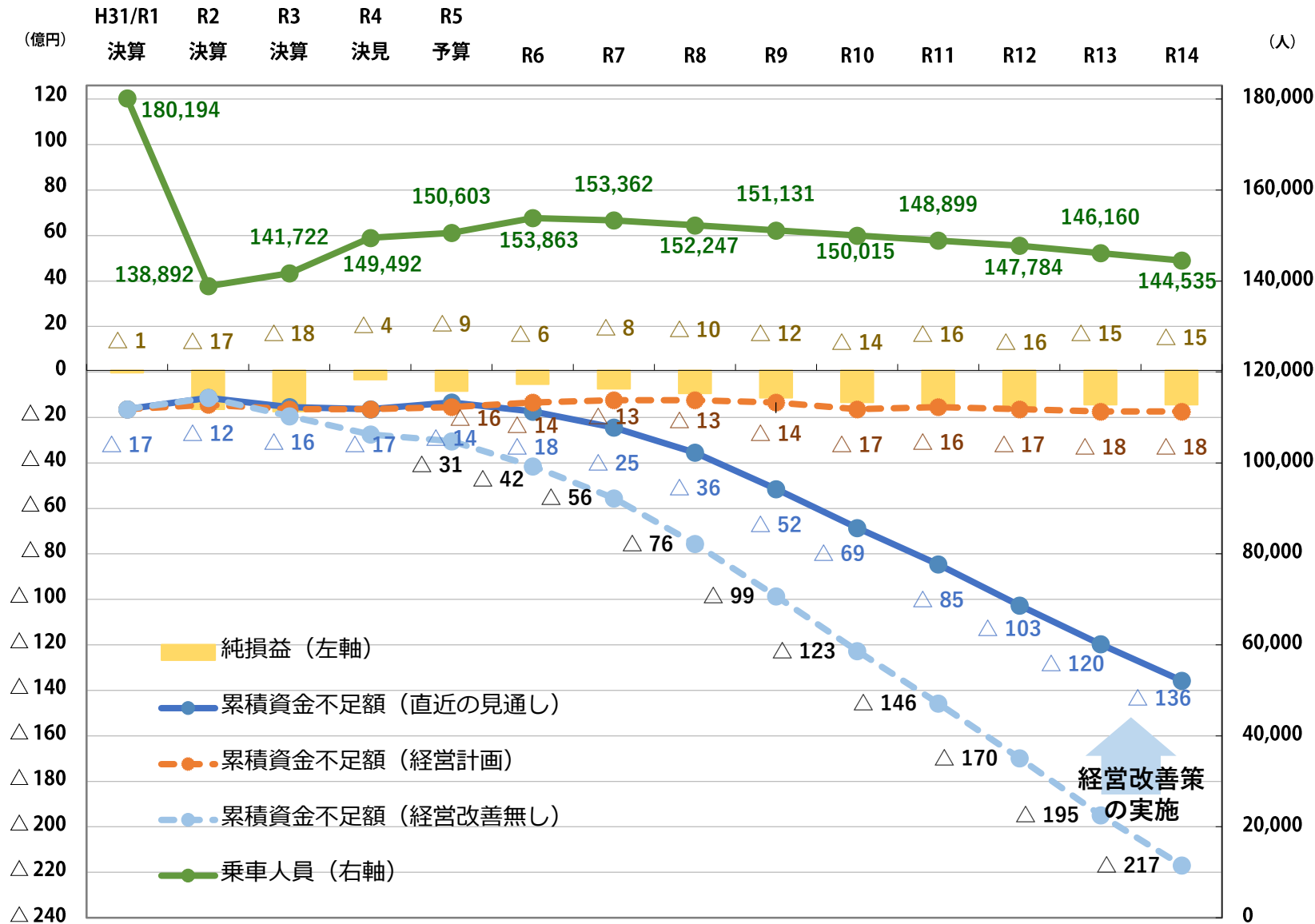
出典：各社ホームページ等より、神戸市作成

04

収支の見通し

BE KOBE

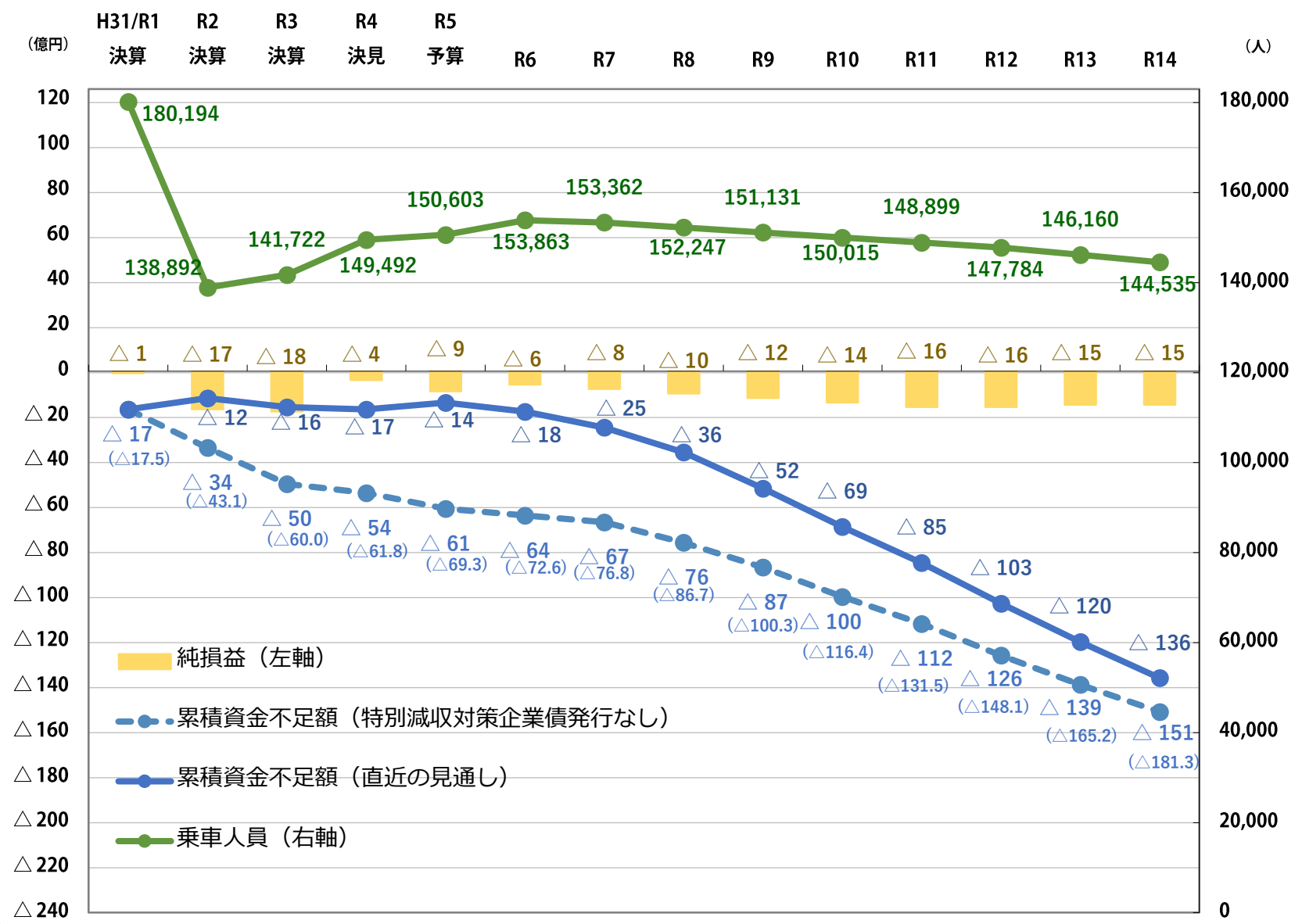
04 市バスにおける収支見通し



➤ 直近の収支見通しについては、新型コロナウイルスの影響による**大幅な減収**や、昨今の**原油高**や**物価高騰等**による諸経費の増加を考慮すると、R14年度時点で、累積資金不足額は**▲136億円**となる見込み

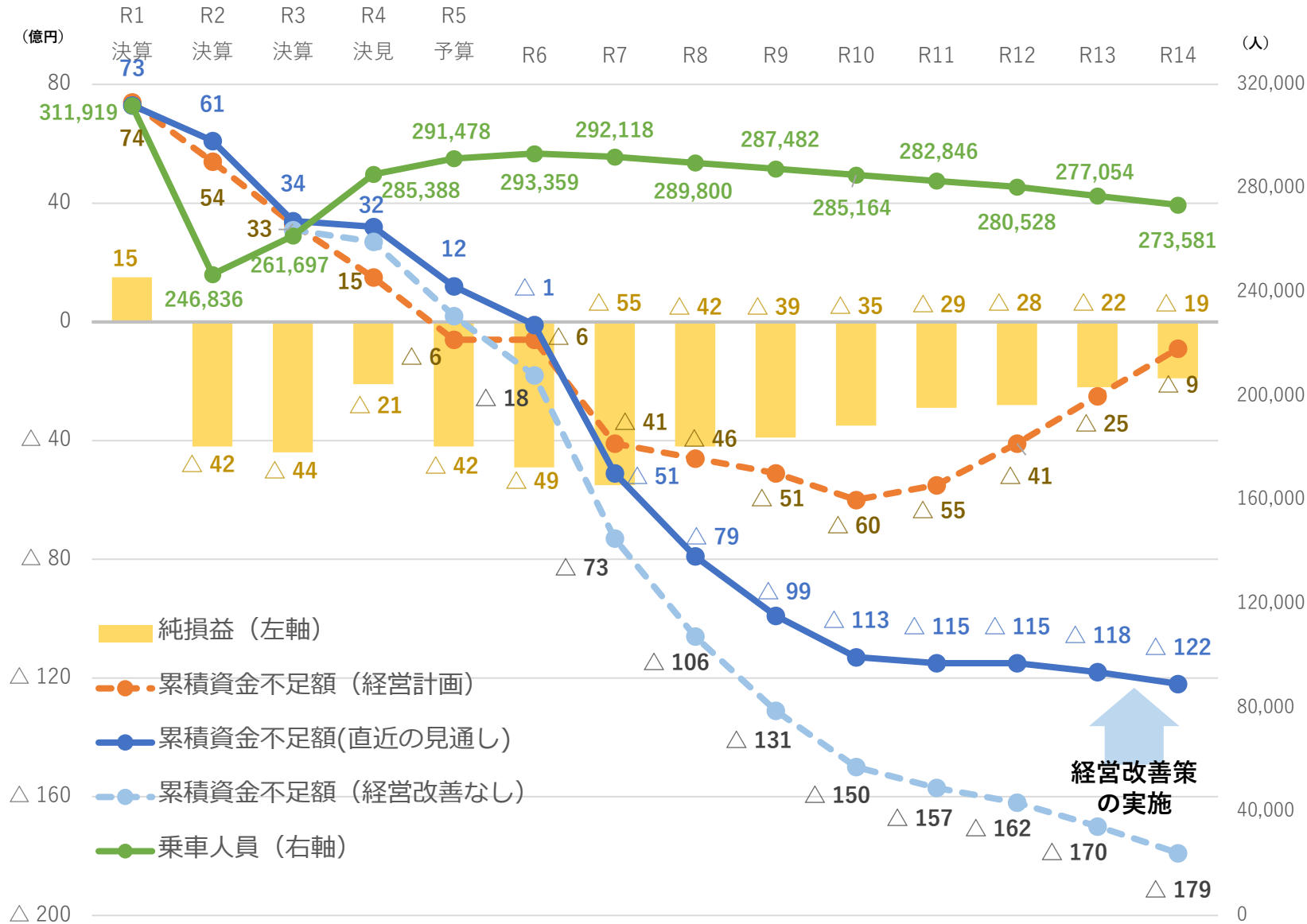
➤ 仮に「経営計画2025」に掲げた経営改善策に取り組まなければ、累積資金不足額は**▲217億円**にまで拡大

04 市バスにおける収支見通し



➤ 2020年度（R2年度）より特別減収対策企業債を約47億円（R5予定含む）発行しているが、仮に発行していなければ、R2年度決算時点で資金不足比率が▲43.1%となり、経営健全化団体へ移行していたことになる。

04 地下鉄における収支見通し



➤ 直近の収支見通しについては、新型コロナウイルスの影響による**大幅な減収**や、昨今の**原油高**や**物価高騰**等による諸経費の増加を考慮すると、R14年度時点で、累積資金不足額は**▲122億円**となる見込み

➤ 仮に「経営計画2025」に掲げた経営改善策に取り組まなければ、累積資金不足額は**▲179億円**にまで拡大

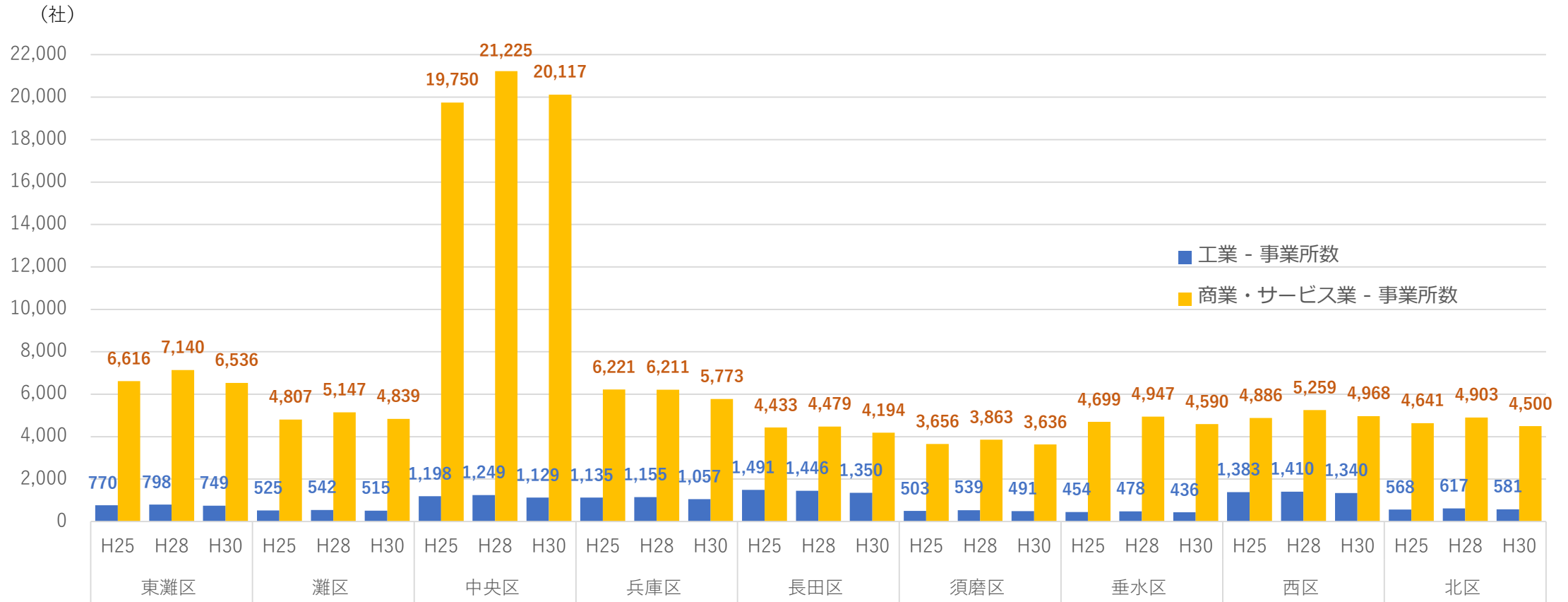
経営改善策
の実施

05

參考資料

BE KOBE

- **区別事業所数**については、工業、商業・サービス業ともにH28年度からH30年度にかけて減少。
- 特に**東灘区**と**北区**は▲8%を超える減少。

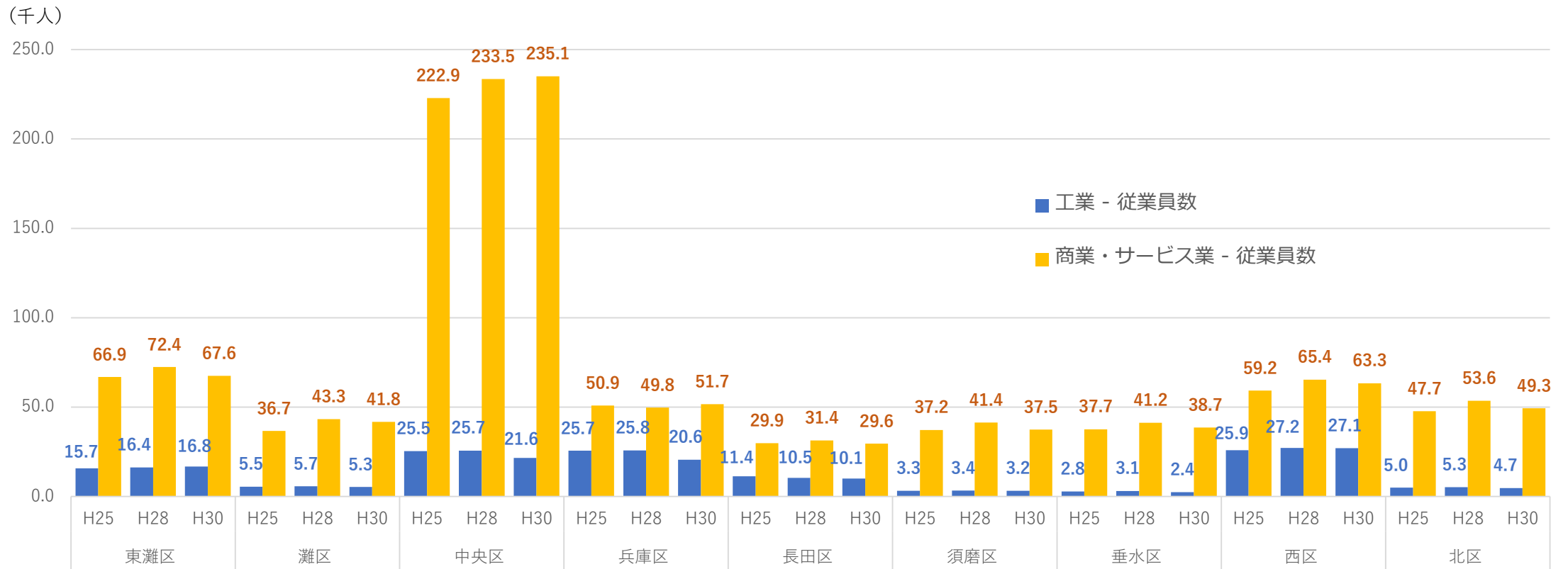


出典：「神戸市統計書」より神戸市作成

工業には、鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業、電気・ガス・熱供給・水道業を含む

商業・サービス業には、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、サービス業（他に分類されないもの）を含む

- 区別従業者数については、減少傾向がみられ、特に須磨区と北区は▲8%を超える減少。
- 兵庫区や垂水区の工業は▲20%を超える一方、中央区や兵庫区の商業・サービス業はやや増加。



出典：「神戸市統計書」より神戸市作成

工業には、鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業、電気・ガス・熱供給・水道業を含む

商業・サービス業には、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、サービス業（他に分類されないもの）を含む

05 学校直行便の状況

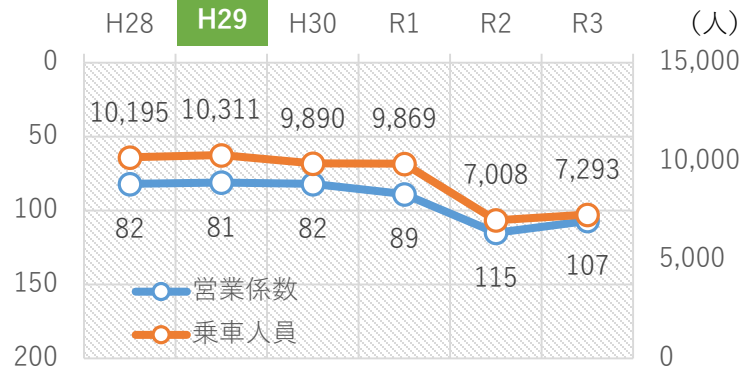
系統	学校名	経路	運行本数 (R5年度)	開始 時期
16系統	神戸大学	JR六甲道 → 神戸大学国際文化学研究科前 阪急六甲 → 神戸大学国際文化学研究科前	3便 2便 ※2	H29～
18系統	神戸高校他 ※1	三宮駅ターミナル前 → 地下鉄三宮駅前 → 布引 → 青谷 → 神戸高校前	2便	H30～
39系統	神戸大学附属中学校	JR住吉駅前 → 神大附属前	4便	H30～
47系統	いぶき明生支援学校	西神南駅 → いぶき明生支援学校前	1便	H29～
53系統	神戸国際大学附属高校	舞子駅前 → 神戸国際大学附属高校前	4便 ※3	H29～
72系統 75系統	神戸女子大学	神戸女子大学正門前 → 須磨駅前 須磨駅前 → 神戸女子大学	3便	H30～ H29～

※1 神戸龍谷中学校高等学校、松陰中学校・高等学校、神戸海星女子学院中学・高等学校
 ※2 臨時便を含む
 ※3 神戸市バス2便、山陽バス2便

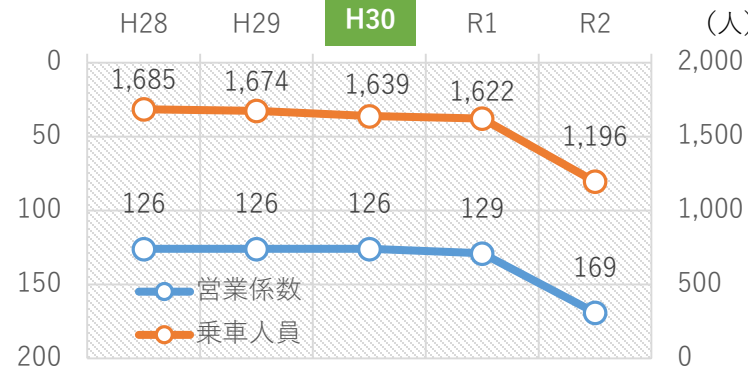
05 学校直便の状況

- **39系統**や**47系統**は学校直便の運行開始と同時に乗車人員や営業係数が好転。
- その他の学校直便はその路線の**利便性向上（混雑緩和・積み残しの減少）**に寄与するものの、大幅に路線収支を改善するには至っていない。

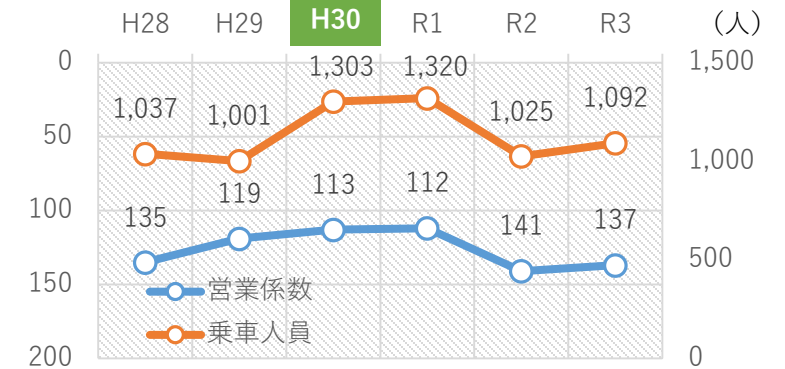
16系統（神戸大学）



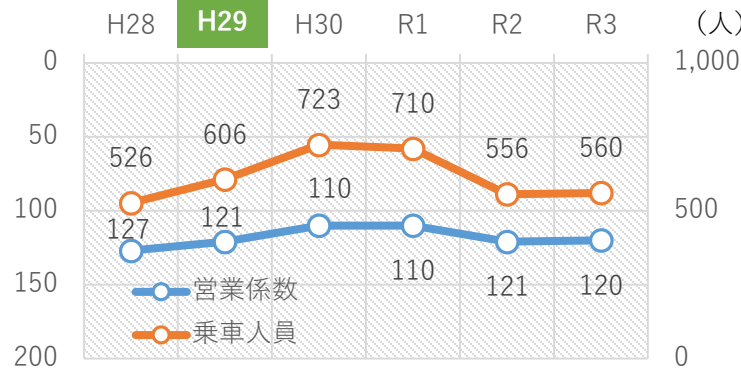
18系統（神戸高校他）



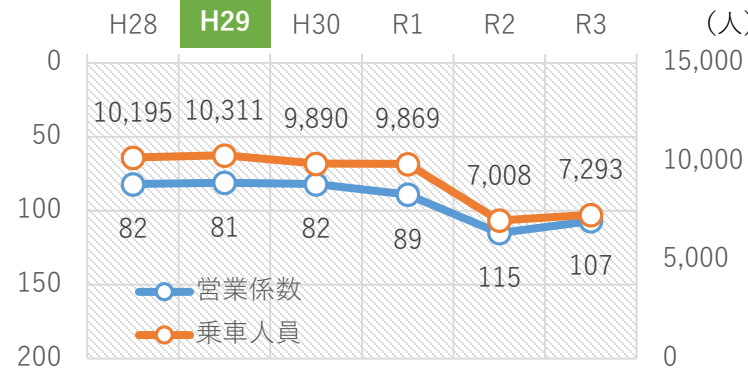
39系統（神大附属中）



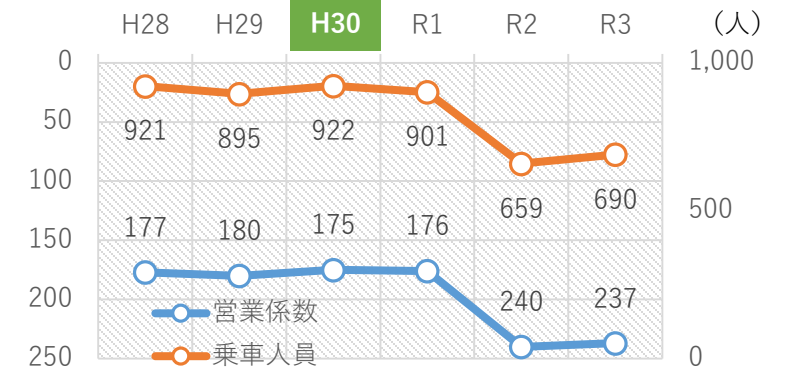
47系統（いぶき明生支援学校）



53系統（神戸国際大学附属高校）

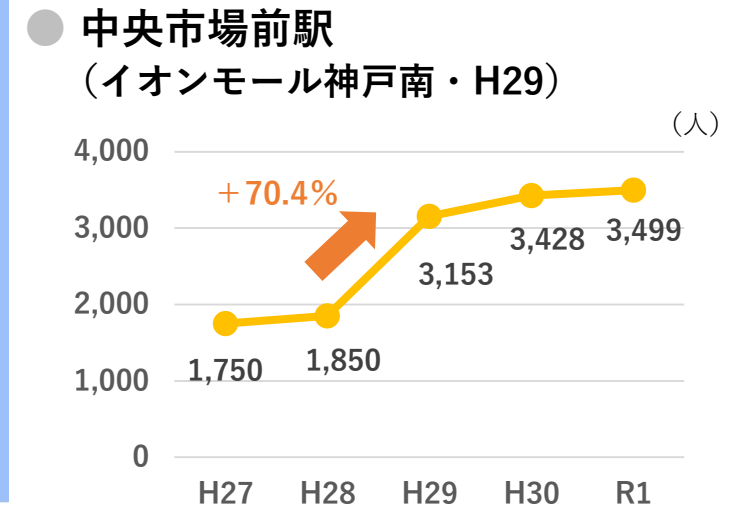
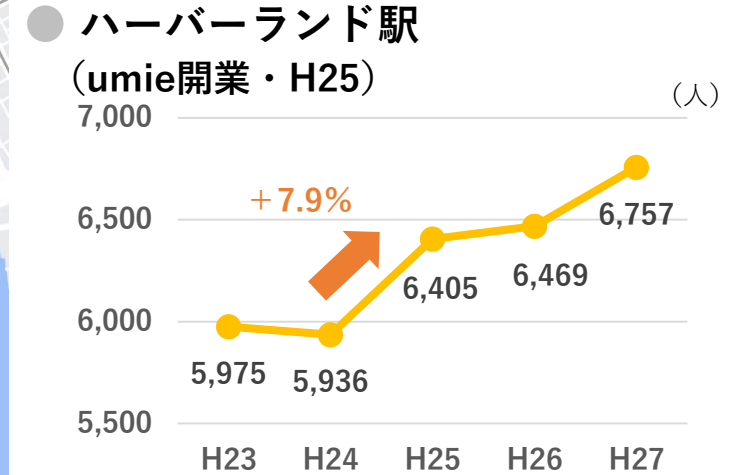
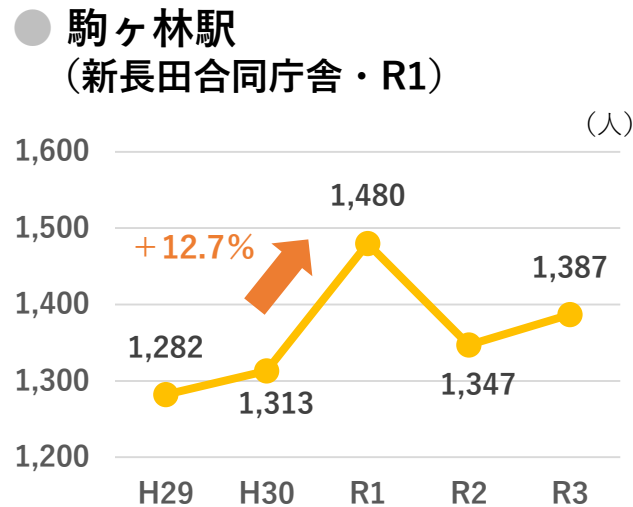


72系統（神戸女子大学）



05 海岸線集客施設と乗車人員の推移

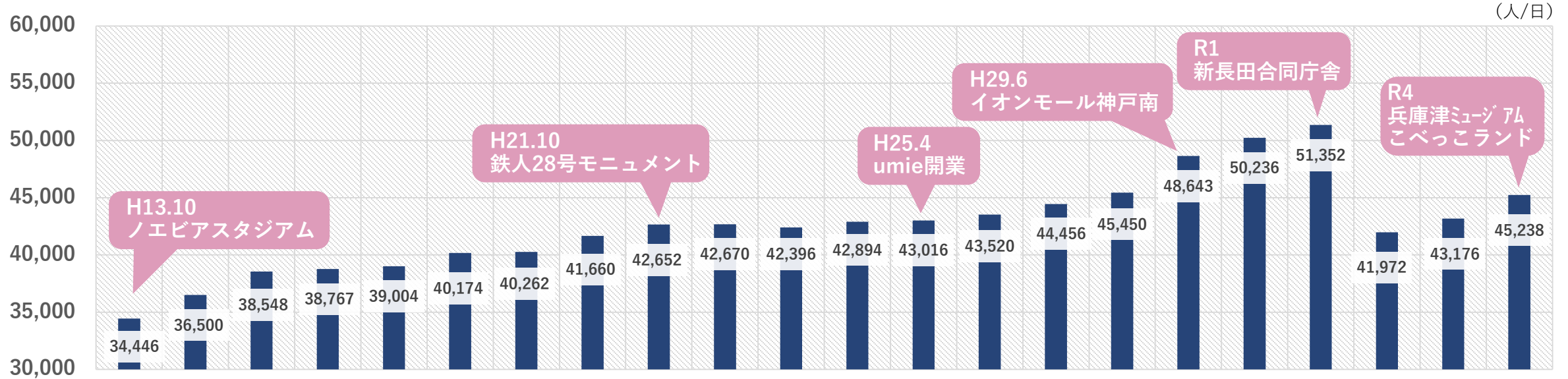
- 市全体で海岸線沿線地域の活性化に取り組んでおり、集客施設の整備だけでなく、**兵庫運河のpromナード整備**や**イベント**等も実施。
- 海岸線の乗客増にも一定寄与している。



05

海岸線集客施設と乗車人員の推移

BE KOBE



	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
三宮・花時計前	5,260	5,842	5,842	5,819	5,915	6,231	6,258	6,430	6,434	6,443	6,495	6,740	6,782	6,889	7,106	7,349	7,904	8,255	8,434	6,657	6,982	7,442
旧居留地・大丸前	2,188	2,081	2,285	2,303	2,350	2,396	2,334	2,216	1,945	1,900	1,860	1,955	2,030	1,953	1,930	1,906	1,952	2,011	2,000	1,431	1,522	1,713
みなと元町	1,213	1,225	1,362	1,403	1,507	1,582	1,603	1,556	1,413	1,428	1,441	1,507	1,546	1,533	1,610	1,629	1,822	1,826	1,862	1,473	1,556	1,692
ハーバーランド	5,248	5,821	6,049	6,256	6,332	6,515	6,569	6,544	6,146	6,048	5,975	5,936	6,405	6,469	6,757	6,973	7,509	7,729	7,951	6,369	6,504	6,965
中央市場前	1,765	1,550	1,755	1,786	1,793	1,808	1,771	1,775	1,779	1,758	1,775	1,927	1,699	1,729	1,750	1,850	3,153	3,428	3,499	2,932	3,097	3,270
和田岬	7,205	6,318	7,153	7,104	7,039	7,343	7,614	8,365	9,662	9,991	9,960	9,951	9,595	9,782	10,042	10,447	10,618	10,833	11,090	9,818	9,474	9,674
御崎公園	1,908	2,410	2,909	2,874	2,899	3,091	3,050	3,167	3,270	3,149	3,212	3,345	3,164	3,322	3,310	3,296	3,248	3,437	3,641	2,514	3,083	3,205
苅藻	1,563	1,355	1,550	1,515	1,504	1,549	1,497	1,618	1,620	1,589	1,551	1,565	1,536	1,591	1,619	1,646	1,733	1,859	1,857	1,597	1,610	1,667
駒ヶ林	686	839	915	1,097	1,187	1,230	1,193	1,142	1,052	1,067	1,071	1,056	1,135	1,130	1,203	1,234	1,282	1,313	1,480	1,347	1,387	1,464
新長田	7,410	9,059	8,728	8,610	8,478	8,429	8,373	8,847	9,331	9,297	9,056	8,912	9,124	9,122	9,129	9,120	9,422	9,545	9,538	7,834	7,961	8,146
計	34,446	36,500	38,548	38,767	39,004	40,174	40,262	41,660	42,652	42,670	42,396	42,894	43,016	43,520	44,456	45,450	48,643	50,236	51,352	41,972	43,176	45,238