

## 第103回神戸市交通事業審議会 会議次第

日時：令和4年3月18日（金） 午後3時～午後5時

場所：三宮研修センター 8階805会議室

### 1. 開 会

### 2. 交通事業管理者あいさつ

### 3. 議 事

#### (1) 交通局からの報告事項

① 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（案）・・・7ページ

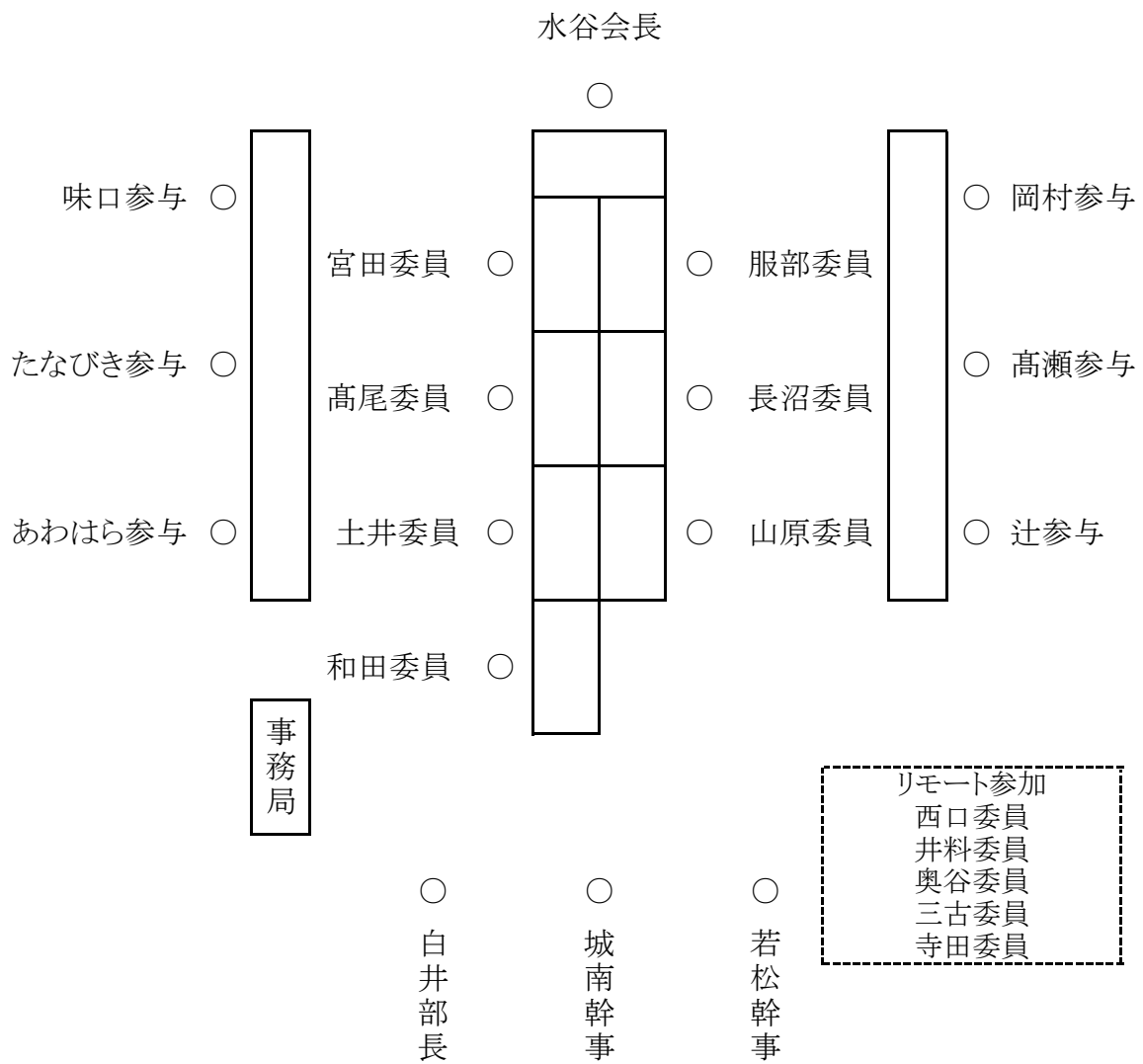
② 令和4年度神戸市交通局予算（案）の概要・・・16ページ

#### (2) その他

### 4. 閉 会

# 座 席 表

( 第 103回 交 通 事 業 審 議 会 )



入口(エレベーター側)

# 神戸市交通事業審議会委員名簿

(令和4年3月18日現在)

## 委員

(五十音順、敬称略、◎は会長)

### 市民委員 (7名)

木原 浩一	連合神戸地域協議会 副議長
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（案）

### 1 市民意見募集結果の概要

#### （1）意見募集の期間

令和3年12月22日（水）～令和4年2月9日（水）

#### （2）提出された意見

13件（7通）

##### 内訳

・基本的な考え方の総論について	4件
・基本的な考え方におけるルート・便数について	2件
・個別のバス路線について	4件
・その他神戸市バス（交通局）について	3件

### 2 詳細資料

- ・「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）」

市民意見に対する本市の考え方

8ページから11ページのとおり

- ・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（案）

12ページから15ページのとおり

### 3 今後の予定

令和4年3月中に「基本的な考え方」の策定・公表

## 「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）」

### 市民意見に対する本市の考え方

○募集期間：令和3年12月22日（水）～令和4年2月9日（水）

○ご意見数：13件（7通）

※ ご意見は、趣旨を損なわない程度に要約していますので、ご了承ください。

	意見の概要	本市の考え方
<b>「基本的な考え方」の総論について</b>		
1	データを活用したバス路線の見直しによってより利用実態にあったバス路線網になると感じられた。この考え方には賛成する。	客観的なデータから利用状況を把握するとともに、市民・利用者の声や地域の実情も踏まえながら、持続可能な市バス路線を目指します。
2	現在得られるデータは「路線ありき」で、潜在的ニーズを完全には反映していないと考える。 例）灘区五毛通の居住者が通勤で阪神電車を利用したい場合の市バス経路が無い	潜在的ニーズについては、従前のおり地域の声を聞くことに加え、携帯電話の位置情報など様々なデータも活用しながら研究していきます。
3	バス利用者の心理を考えてほしい。 例1）出来るだけ短時間で目的地に到着したい（住宅地内の巡回を最小限に止める） 例2）渋滞の多い交差点を避けた運行経路 例3）坂の上下を中心にした経路	交通局には「目的地には短時間でいきたい」、「坂を上る路線がほしい」という利用者の声も寄せられており、また「お客様の声はがき」やメールなどのご意見・ご要望も踏まえながら、よりニーズにあった路線設定を目指します。
4	素案の背景にある「公共交通の・・・発展を支えていく必要があります」の立場を守ってほしい。ただ運転士不足は待遇が悪いからで待遇改善で解消できる問題と考える。市民の足としての役割を果たすためには、市の一般財源からの投入実現を真剣に働きかける交通局になってください。	バス運転士不足の問題は、若年層の運転免許取得者の減少など多くの要因があり、公営バス事業者、民間バス事業者を問わず、全国のバス事業者が直面している問題です。 本市においても、運転士不足対策として、採用要件の緩和や短時間勤務職員の活用などに取り組んでいます。



		<p>また、交通局は地方公営企業として、民間事業と同様、基本的に利用者からの料金収入で運営していますが、代替交通がない路線などに対しては市から一般財源を繰り入れています。</p>
<p><b>「基本的な考え方」におけるルート・便数について</b></p>		
5	<p>市バスは公共交通なので鉄道と一体で考えてほしい。 市バスは南北の直線的経路をメインにするべき。 案1) 登山観光客に人気の摩耶ケーブルと王子公園駅・JR 灘駅を直線的に運行する 案2) 鶴甲団地と阪神電車を繋ぐのであれば、阪急六甲駅・JR 六甲道駅・阪神新在家駅を直線的に運行する</p>	<p>市バスと鉄道との接続はルートとダイヤの両面を考慮する必要があると考えています。 また、本市の場合、高低差のある南北をつなぐ経路は重要であると考えており、「基本的な考え方」の「ルート設定のポイント」においても、「坂など高低差のある地域を適切に結ぶルートにする」こととしています。 今後、いただいたご意見も参考としながら路線を検討していきます。</p>
6	<p>全路線を現存の大型バスにすると、運転士不足や乗客の少ない地域では採算が取れないため、主要駅から遠いが利用者が少ない地域は、普通免許でも運転出来る大きさの車両にしてはどうか。それなら、運転士も増やせるのではないかと考える。 利用者の少ない地域を少し広い範囲で走らせ、利用したい人はバス停以外でもタクシーの様に手を上げたら乗れるようなバスが理想です。</p>	<p>「基本的な考え方」では、「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」することとしています。 地域の実情に応じた規模の交通手段は、例えば、タクシー車両を活用した地域コミュニティ交通の導入などが考えられ、この場合、ご提案のとおり普通二種免許で運転でき、近年問題が深刻化しつつあるバス運転士不足の課題解決につながると考えられます。 このような地域の実情に応じた規模の交通手段による代替も検討しながら、バス路線網の持続可能性を高めていきます。</p>
<p><b>個別のバス路線について</b></p>		
7	<p>ルートについて、私たちの地域から甲南医療センターに通院する際、鴨子ヶ原から甲南医療センターへ直接行けるバスは8時台だけで、他の時間帯はまず阪急御影まで乗り、そこで逆に鴨子ヶ原方面行きのバスを待ち乗り換えて引き返さねばならないため、39系統を8時台のように、</p>	<p>個別の路線については、「基本的な考え方」に加え、実情を踏まえ、今後適切に検討を進めていきます。 現状、39系統については、深田池以北は坂道でカーブが連続する狭隘な道路事情であり、特に甲南医療センター前～鴨子ヶ原2～蓬莱山荘の間お</p>

	阪急御影から神大附属校経由鴨子ヶ原行きに変更していただきたい。	よび神大附属前～甲南医療センター下は、バスとバスが対向するとすれ違うことができない箇所が多いため、利用の多い甲南医療センター前を先行する一方向での運行としています。 通学時間帯に運行している学校先行まわり（反時計まわり）は、神大附属中等教育学校の通学利用者が多数乗車したまま甲南医療センター前を先行すると、通勤利用者の時間帯とも重なり十分乗車できないため、朝の50分間程は学校先行の運行としています。
8	データにあらわれない地域の実情を充分汲み取ってほしい。私たちの地域は、鉄道のない、急な坂の地域、道路は急カーブ急坂が続いており、高齢者の多い地域です。市バス 38・19・39 系統が大幅に減らされて不便を強いられている地域です。データ数では利用数が少なく出ていても利用ニーズは高いです。減便・不便・不利用の悪循環があります。特に 39 系統の増便（復便）は切実です。	「基本的な考え方」では IC カード 2 タッチ化により得られる乗降データなど客観的なデータをルートや便数の設定に活かすための基本的なポイントを記載していますが、データだけではなく、地域の実情も考慮して路線を検討していきます。
9	時間帯ごとの車内状況の目安の B はありがたい。A・C については 31・38・19・39 系統のルートはつり革に掴まることで安全とはいえ、全員着席とポール掴みで乗れる人数を目安にしないと危ない。	「時間帯ごとの車内状況の目安」については、利用者の年齢層や乗車目的などの利用状況に加え車内の混雑状況も勘案することとし、例えば B の区分では「高齢者・通院利用者に配慮し、全員が着席できる」ことを「車内状況の目指す方向」としています。 路線や時間帯によって利用状況は様々であるため、A、B、C のどの区分を適用するかは、今後、交通局で検討していきます。
10	西鈴蘭台駅前から北五葉方面のバスを、せめて 30 分に一本は運行してほしい。	「基本的な考え方」における「路線（ルート・便数）の考え方」は、市バス路線を対象にしています。 ご要望の路線は市バス路線ではないため、当該路線の運行事業者に対して、ご要望の内容をお伝えしました。
<b>その他神戸市バス（交通局）について</b>		
11	神戸市交通局の市バスのドライバーの意識改革する事が優先事項でありデータを活用したバス路線を導入したところで市バスによる交通事故	市バスでは、平成 31 年 4 月に発生させた重大事故を受け、全運転士に対し、基本動作の徹底、運輸の安全の向上について、外部より講師を招

	は全く減らないと考える。	<p>き緊急教育研修を実施するとともに、改めて接遇マナー等についても徹底しているほか、添乗調査の強化や個別指導を交えながら、安全性・サービスの向上に取り組んでいます。</p> <p>総事故件数、有責事故件数とも減少傾向であり、引き続き事故ゼロを目指して安全性向上への取り組みを徹底していきます。</p>
12	<p>神戸市は市バスの利用者を減らす制度改悪をやめ、利用者を増やすために、母子家庭、低所得者への無料パスを復活すべき。</p> <p>北区、西区など遠距離に負担が増大する「半額負担」廃止し、従前の定額制を復活すべき。</p>	<p>「基本的な考え方」はきめ細かで持続可能な交通環境の形成に向け、データを有効活用し、利用状況に応じた適切なバス路線（ルート・便数）の検討を行うために策定しようとするものです。</p> <p>策定後は、市民の声や地域の特性・実情を踏まえつつ、様々なデータからも移動ニーズを的確に捉え、より利便性が高く、将来にわたって持続可能なバス路線網の構築を目指すことにより、公営交通としての役割を果たしていきます。</p> <p>なお、敬老優待乗車制度・福祉乗車制度については長期にわたって制度を維持していくため、令和2年10月に制度変更を行ったところです。</p>
13	市バス路線の民間委託、縮小・廃止をやめ、営利優先でなく、地方自治法にもとづき、市民の足・公共交通に責任を持つべき。	<p>市バス事業は、人口減少・超高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う行動変化などにより利用者が減少しており、今後も一層厳しくなることが予想されます。</p> <p>民間委託は、市バスが「市民の足」としての役割を継続的に果たしていくため、経営の健全化に資する手法として実施するものです。民間委託を行っても、路線の経営責任は交通局にあり、公営交通として責任をもって運営していきます。</p>

# 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（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。

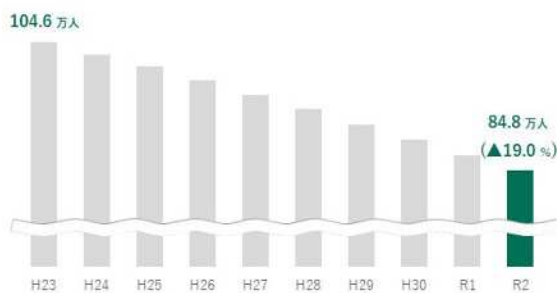
近年、本格的な人口減少・超高齢化の進展による生産年齢人口の減少により、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者が減少するなど、公共交通を取り巻く環境はより厳しいものになっています。

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<sup>※</sup>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。

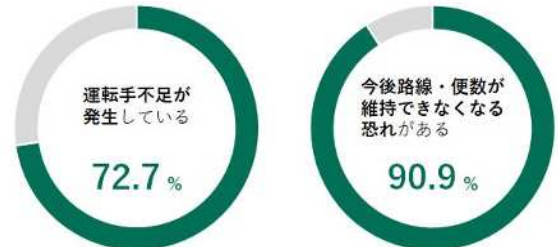
一方、高齢者の運転免許の返納など地域の移動手段の確保のほか、外出機会の創出によるまちのにぎわいづくりや健康増進など、公共交通に対する社会的要請はますます増大しており、市民の足としての役割を果たす路線バスを維持・充実し、市民の豊かなくらしとまちの発展を支えていく必要があります。

【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。

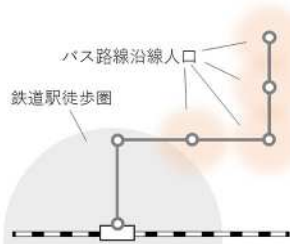
#### 【ルート設定のポイント】

- 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。

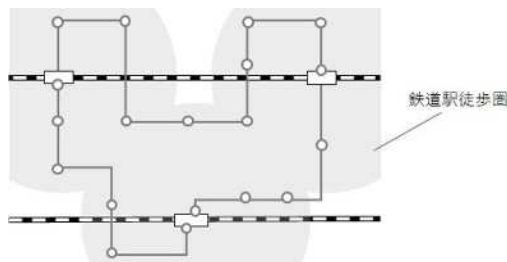
(イメージ1)

バス路線沿線人口が多い



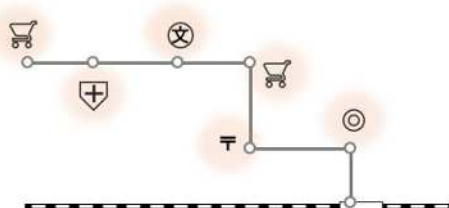
(イメージ2)

鉄道駅徒歩圏以外のバス路線沿線人口が少ない



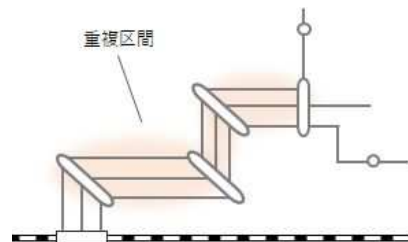
(イメージ3)

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



## 令和4年度神戸市交通局予算（案）の概要

## 1. 令和4年度神戸市交通局予算（案）の概要

## (1) 自動車事業

(単位：百万円、税込)

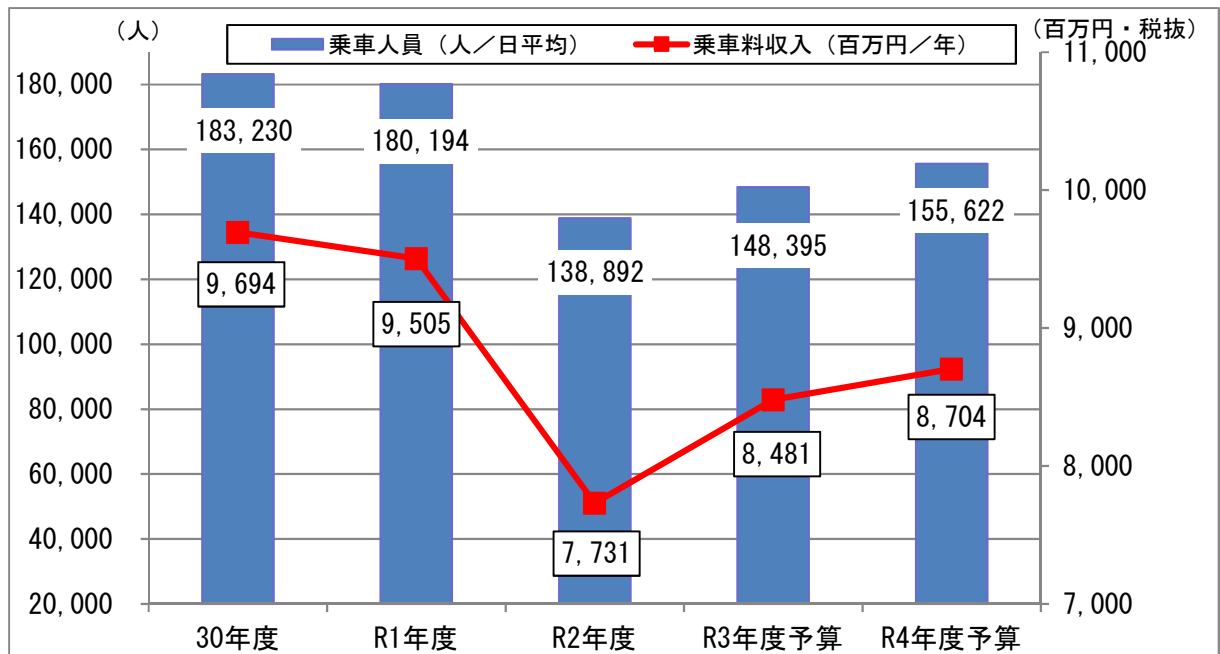
	令和3年度	令和4年度	増減
収入	10,477	11,263	786
うち乗車料収入	9,157	9,573	416
支出	11,485	12,109	624
純損益（税抜）	△ 1,016	△ 902	114
累積損益（税抜）	△ 2,466	△ 3,368	△ 902

・令和4年度予算は単年度赤字（△ 9.0億円）を計上

企業債残高	8,149	9,228	1,079
累積資金過不足額	△ 1,718	△ 1,717	1
資金不足比率（％）	19.6	18.8	△ 0.8

・資金手当てとして、新型コロナによる減収見込みへの補填としての特別減収対策企業債の発行（7.1億円）により、累積資金不足額は17.2億円、資金不足比率は18.8%となる見込みである。

## 乗車人員と乗車料収入の推移





(2) 高速鉄道事業

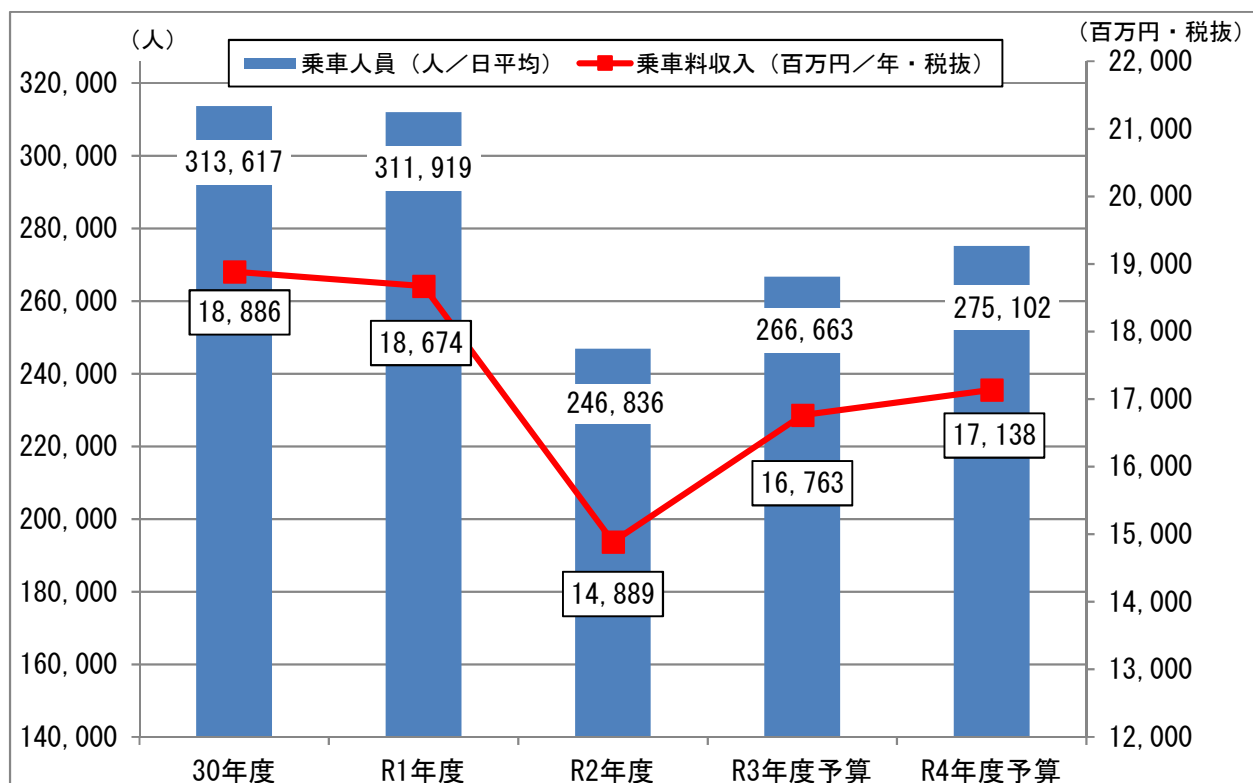
(単位:百万円、税込)

	全線		
	令和3年度	令和4年度	増減
収入	23,878	24,194	316
うち乗車料収入	18,295	18,696	401
支出	26,878	27,230	352
純損益(税抜)	△4,142	△4,197	△55
累積損益(税抜)	△81,500	△85,697	△4,197

・令和4年度予算は単年度赤字(△42.0億円)を計上

企業債残高	173,766	179,063	5,297
累積資金過不足額	3,823	2,270	△1,553

乗車人員と乗車料収入の推移



## 【線別収支状況】

(単位：百万円、税込)

### ○西神・山手線、北神線

	令和3年度	令和4年度	増減
収入	19,069	19,397	328
うち乗車料収入	16,019	16,343	324
支出	18,736	19,514	778
純損益(税抜)	△ 884	△ 1,208	△ 324
累積損益(税抜)	28,757	27,549	△ 1,208

企業債残高	84,397	95,877	11,480
累積資金過不足額	61,485	66,704	5,219
(参考)乗車人員(人/日)	222,823	229,666	6,843

### ○海岸線

	令和3年度	令和4年度	増減
収入	4,808	4,797	△ 11
うち乗車料収入	2,276	2,352	76
支出	8,143	7,717	△ 426
純損益(税抜)	△ 3,258	△ 2,989	269
累積損益(税抜)	△ 110,257	△ 113,246	△ 2,989
企業債残高	89,369	83,186	△ 6,183

累積資金過不足額	△ 57,661	△ 64,434	△ 6,773
ランニング収支(税抜)	△ 537	△ 484	53
(参考)乗車人員(人/日)	43,840	45,436	1,596

- ・新型コロナウイルス感染症拡大による乗車人員の大幅な減少により、海岸線の29.9億円の赤字に加え、西神・山手線、北神線についても令和3年度に引き続き赤字(△12.1億円)を計上
- ・海岸線ランニング収支の均衡に向けた取り組みをすすめた結果、令和元年度は2.2億円の赤字まで縮減したが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和4年度予算では4.8億円の赤字を計上している。

## 2. 令和4年度の主な取り組み

### 1. 安全・安心・信頼の確保

#### (1) 再発防止に向けた研修・取り組み

「4.21 三宮重大事故」を過去のものとして風化させないため、毎年4月16日～5月15日を「市バス事故ゼロ・安全安心運転推進月間」に設定し、“4月21日を忘れない取り組み”を引き続き実施する。さらに、当時の事故の状況をパネルや新聞記事等で展示した研修施設「安全の礎」を設置し、採用時や研修の機会等に積極的に活用することで、「二度と事故を起こさない」という意識を全ての職員に徹底する。

また、事故分析や再発防止対策等について、多角的な視点での議論を行い、現場へフィードバックすることで、安全運行の徹底を図る。

再発防止のための市バス運転士に対する取り組み（ソフト面）並びに市バス車両に関する取り組み（ハード面）をあわせて進めていく。



#### (2) 新型車両の導入

西神・山手線、北神線の車両全編成の更新を行う。既に契約済みの28編成については令和4年度に6編成を導入することで更新を完了する。合わせて、令和5年度には旧北神車両分として1編成を更新し、全車両を6000形（新型車両）に更新する。



▲6000形車両

#### (3) 西神・山手線、北神線ホームドアの設置

駅ホームからの転落や車両との接触事故を防止するため事故の防止に有効なホームドアを、西神・山手線、北神線全駅に令和5年度末までに設置する。なお、ホームドアの設置に伴いダイヤ改正を行う。



#### (4) 西神・山手線駅施設の老朽化対策

西神・山手線は駅施設の老朽化が進んでいるため、順次改修を行っていく。令和4年度

については、引き続き新長田駅の大規模改修および板宿駅改修の基本設計・実施設計を進めていく。

また、令和3年度に長田駅で行った壁や天井の清掃、再塗装や補修などを美装化のモデルと設定し、他の駅でも進めることで、ご利用いただきやすい駅づくりを進める。

## (5) 地下鉄駅施設のユニバーサル対応の推進

ユニバーサルデザインに配慮した施設の整備を進めていく。令和4年度は、三宮駅東エレベーターの改造、湊川公園駅西口エレベーター設置のほか、妙法寺駅や上沢駅のエレベーターについても現在のバリアフリー基準に適合したエレベーターに更新を行う。

## 2. 快適で質の高いサービスの提供

### (1) 定期券購入の利便性向上

#### ① 定期券購入に伴う WEB 予約サービスの導入

お客様が WEB で新規定期券の予約を行い、自動定期券発売機で発券・決済できるサービスを令和5年3月末に導入することで、定期券発売所の混雑緩和、お客様の利便性向上を図る。



#### ② 自動定期券発売機の設置拡充

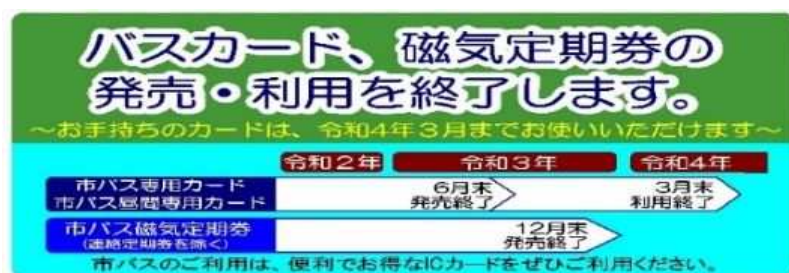
定期券 WEB 予約サービスの導入に伴い、予約サービスで申し込んだ定期券の発券・決済を行う自動定期券発売機の設置拡充を行い、サービス利用率を高める。

- ・ 令和4年度設置予定駅: 三宮駅・名谷駅・妙法寺駅・学園都市駅・西神南駅  
西神中央駅・谷上駅(新)・阪神御影駅(新)

### (2) 市バスポイントサービスの運用

ご利用額に応じたポイントを市バス・山陽バスの乗車時にご利用いただける制度として令和3年4月に開始した市バスにおける乗車ポイントサービスを引き続き運用する

さらなる周知に努めることとあわせて、市バス専用カードや市バス磁気定期券の利用終了のほか、乗車券のデジタル化など新たな施策の検討を進め、IC化率のさらなる向上をめざす。



### (3) 地下鉄ポイントサービス導入による利便性の向上

より便利に使いやすいサービスとして、またIC化率の向上を目指して、令和6年度中にICカードを活用した地下鉄ポイントサービスを導入するためのシステム開発に着手する。導入にあたっては、現在の乗車券や割引サービスからの移行に加え、より効果的なポイントサービスも検討し、分かりやすく使いやすいサービスへと再編を図る。また、市バスポイントサービスや他の民間交通事業者とのシームレスな連携についても検討していく。

(検討の方向性)

- ・回数券、New Uラインカード⇒地下鉄ポイントサービスへの移行を検討
- ・地下鉄磁気定期券⇒IC定期券への移行を検討
- ・利便性の高い新たなサービスの検討

### (4) お客様サービス・マナーの向上

市バスでは、お客様から寄せられるサービス・マナーに関するご意見やご要望を分析し、市バス各営業所間で情報共有するとともに対応を協議検討し、市バス全乗務員に周知する。また、乗務員研修等で、自動車運転士ハンドブックにもとづいた接遇・マナー教育を行う。さらに、市バス部門以外の管理職も加わった添乗調査の結果に基づく個別指導を強化するとともに、優良運転士には、表彰制度（グッドドライバー賞）や「サンキューカード」の交付によりモチベーションアップを図る。

地下鉄では、市バスと同様にお客様からのご意見等を逐次共有して改善に活かすとともに、外部講師による接遇研修、定期教育訓練におけるマナー研修を引き続き実施し、市バスとあわせて一層のサービス・マナー向上を図る。

### (5) 地下鉄駅出入口への大型サイン（ロゴマーク）設置

地下鉄駅の地上出入口に、デザイン性にも配慮した共通デザインの大型サインを設置することで、駅の出入口をわかりやすくし、イメージアップを図る。令和3年度に大倉山駅へ設置し、引き続き他の駅への設置を進めていく。



▲大倉山駅の大型サイン

### (6) ホームページのリニューアル

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を行うため、サイト構成を見直し、使い勝手・使い心地の良いホームページへリニューアルする。民間企業と協働して行った「Urban Innovation KOBE」による実証実験の結果を踏まえ、乗換案内や運行ダイヤなど、多くのお客様が求める情報に簡単に早くアクセスできるよう改善することで、お客様満足度をさらに高め、市バス・地下鉄の利用促進を図る。

### 3. 「市民の足」の確保

#### (1) 市街地中心部における移動利便性の向上策の実施（実証実験 三宮・エリア110）

三宮都心部（駅ターミナルから概ね1km圏内）において、エリア内停留所間の市バスをICカードでご乗車いただいたお客様誰もが、均一料金110円となる実証実験「三宮・エリア110」を令和4年4月1日から実施する。

移動に関する新たなライフスタイルを提案することで市バス乗車機会の拡大を目指すとともに、IC化率のさらなる向上を図る。市全体で進めている三宮再整備、都心の回遊性向上とも歩調をあわせ、市のまちづくり施策に寄与する。

（目標利用人数：年間13万人の乗客増）



▲ 「三宮・エリア110」対象エリア



▲ 「三宮・エリア110」ロゴマーク

#### (2) 市バスICカード2タッチ化による乗降データの活用とデータに基づく持続可能な路線バス網の構築に向けた取り組み

令和3年3月からの市バスICカード2タッチ化により、1便ごとのご利用状況の把握が可能となったため、「ご利用状況の見える化」として、系統や時間帯ごとの各停留所間におけるご利用状況をホームページに公表し、周知を進める。

また、令和3年度中に策定予定の「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」に基づき、新長田バスロータリーの整備（令和6年度予定）に伴う新長田駅を中心としたバス路線の再編など、乗降データを有効に活用したバス路線・ダイヤ編成に向けての検討を進めていく。

#### (3) バス路線新設および変更等

系統	運行区間	内容	備考
90系統 廃止	石屋川・石屋川車庫前～水道筋3～阪急王子公園～布引～地下鉄三宮駅前～新港町～メリケンパーク～中突堤中央ターミナル	令和3年度からPort Loopによるウォーターフロントエリアへのバス路線運行が開始したことに伴う路線の廃止 【参考】運行本数：平土休 6往復	令和4年4月1日実施予定

100 系統 延伸	JR 六甲道～水道筋 3～阪急王子公園～JR 灘～日赤病院から HAT 神戸・灘の浜～阪急王子公園～水道筋 3～JR 六甲道【循環】	90 系統の廃止による交通空白地の解消と利便性の向上を図るための路線の延伸 【参考】 運行本数：平土休 11 往復 ※循環運行から往復運行に変更	
2 系統 延伸	JR 六甲道～阪急六甲～青谷～布引～地下鉄三宮駅前～三宮センター街東口～三宮神社（元町 1 丁目）	磯上体育館のオープンに合わせて、一部便を「磯上公園前」に延伸 【参考】運行本数：8 往復（予定）	令和 4 年 7 月実施 予定

#### （４）シティー・ループ、山手線のサービス拡充

令和 4 年 4 月より、「シティー・ループ」および「山手線」については、民間事業者の自主運行として、そのノウハウを活かすことでサービス拡充を図る。

また、経済観光局・都市局等とともに事業者との連絡調整会議を設置・開催し、情報共有のうえ、適切な事業実施、さらに充実したサービスの実現に関して定期的に協議を行う。

＜シティー・ループにおけるサービス拡充＞

- ・神戸観光の広告塔・インフルエンサーとなる案内ガイドの添乗やダイヤの拡充
- ・2階建てオープントップバスである「SKYBUS KOBE」による、ルートや乗車券をシティー・ループと連携させた定期観光バスの運行
- ・1日乗車券（シティー・ループと Port Loop）の値下げ など

＜山手線におけるサービス拡充＞

- ・現在の運賃制度を継続したうえでダイヤの拡充
- ・1日乗車券の通用区間として山手線全線を追加
- ・地元商店街等との連携等 など

## 4. 神戸のまちづくりへの貢献

### （１）燃料電池バスの導入

水素スマートシティ神戸構想を掲げているなか、公営交通として率先して燃料電池バスを導入し、CO<sub>2</sub>や環境負荷物質を排出しないクリーンな路線バスを運行することで、水素社会の推進に貢献する。

なお、運行にあたっては、より多くの方にご利用いただけるような運用方法を検討していく。



### （２）市内公共交通サービスのシームレス化の推進

令和 3 年 4 月から、市バス普通区 IC 定期券について、普通区内の神姫バスおよび連節バス（Port Loop）にも乗車できることとしているが、これに加え、令和 4 年 4 月から期間限定でシティー・ループ線も半額でご利用いただける「市バス普通区 IC 定期券拡大キャンペーン」を実施し、市バス普通区定期券の付加価値と市民サービスの向上を図る。

また、市バスで実施している乗継割引制度の神姫バスへの導入に向けた協議・検討を進め、市内公共交通サービスのシームレス化を推進していく。

### (3) 西神・山手線拠点駅（三宮・名谷・新長田・西神中央）のリノベーション

#### ①三宮駅東コンコースリニューアル

都心三宮再整備事業および「さんちか」のリニューアルに合わせて、西神・山手線三宮駅東コンコースの内装（床・壁・天井等）及び大型デジタルサイネージの設置などのリニューアルを行い、都心三宮の拠点駅の魅力向上を図る。

（令和5年度完成予定）



改札前から各連絡通路へのイメージ▲

#### ②名谷駅ビルのリニューアル及び拡充（駅ビル北館の新設）

「リノベーション・神戸」の一環として、名谷駅ビルの改修にあわせ、駅の北側に駅ビル北館を新設し、テナント再編等による利便施設の拡充に取り組む。

令和4年度：北館新設工事の実施

令和5年度：北館オープン

駅ビル本体リニューアル工事着工

令和6年度：全体リニューアル完成



名谷駅ビルリニューアルイメージ▲

#### ③新長田駅リニューアル



▲新長田駅 改修デザイン（コンコース）

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を市民の声を取り入れた上で決定した。令和5年度中の完成に向けて工事を進める。

#### ④「(仮称) エキソアレ西神中央」の全館オープン

百貨店ビルは、令和4年4月に駅前商業施設「(仮称) エキソアレ西神中央」として全館リニューアルオープンする。2～4階に入居する予定の生活雑貨やライフスタイル型書店などの核テナントを中心にこれまで以上に魅力的な施設を目指す。



(仮称) エキソアレ西神中央店内イメージ▲



#### (4) 西神車庫用地の利活用

北神線の市営化による現在の3車庫体制について、車庫運用の最適化等により名谷、谷上の2車庫体制とする。今後、廃止する西神車庫用地の一部を有効活用して、西神中央エリアの活性化を図り、リノベーション神戸に貢献していく。

- ・令和4年度：サウンディング調査等の実施
- ・令和7年度当初：西神車庫の廃止
- ・令和8年度以降：利活用の実施

#### (5) 伊川谷用地の利活用

伊川谷エリアの活性化に寄与するため、人口誘引施策として伊川谷駅南側の所管用地の活用方法を見直し、集合住宅等の誘致を検討する。

- ・令和4年度：事業者公募の準備、都市計画変更
- ・令和5年度：事業者公募、選定
- ・令和6年度以降：選定事業者による工事設計・着工

#### (6) 海岸線の集客増対策や地域活性化への貢献

沿線に人が集まり、地域が元気になるよう、地域の活性化や応援を図る取り組みを他部局や地域のキーマンと連携して実施し、乗客増につなげる。また、兵庫津ミュージアムのグランドオープンやこども家庭センター・こべっこランドの移転に呼応して、ふさわしい駅の雰囲気づくりを進めていくとともに、企画乗車券の発売やイベントなど連携事業を実施し、海岸線の魅力向上とPRを図る。

#### (7) 北神地域の地域活性化への貢献

谷上駅周辺の店舗や神戸電鉄との連携を一層深めていくことで、谷上駅の拠点化、北神地域の活性化に貢献していく。乗車券と地域の飲食店や施設で利用できる金券・優待券がセットになった「有馬グルメ&湯けむりチケット」「有馬温泉太閤の湯クーポン」等企画乗車券の発売のほか、ハイキング等イベントの実施により北神地域と神戸市街地との交流を促進する。

## 5. 安定的な経営基盤の確立

#### (1) 乗客増加対策の推進

民間事業者と連携した利便性向上策など、新たな乗客増加対策を検討・実施するとともに、引き続き、沿線地域の企業や店舗と連携したイベントの実施など乗客増加対策を実施・検討する。

- ・市街地中心部における移動利便性の向上策（三宮・エリア110）の実施（再掲）
- ・市バスICカード2タッチ化による乗降データの活用した路線の検討（再掲）
- ・地下鉄ポイントサービス導入による利便性の向上（再掲）
- ・海岸線及び北神線の乗客増対策の実施（再掲）
- ・拠点駅のリノベーションや保有用地の利活用（再掲）
- ・摩耶山・六甲山等への輸送力強化のための急行バスの運行
- ・スマホアプリを活用した乗車券やイベントの実施

- ・スタンプラリーや謎解き等沿線地域への周遊性を持たせたイベントの開催
- ・映画やドラマ等とタイアップした SNS キャンペーン 等
- ・沿線スポーツチームと連携した企画の実施

## (2) 附帯事業の拡充

### ①デジタルサイネージの設置拡充

広告料収入の拡大や駅舎のイメージアップに向け、乗客数の多い三宮駅や JR と連絡する新長田駅において、駅施設のリニューアルにあわせてデジタルサイネージを設置する。



▲三宮駅大型サイネージ設置予定箇所



▲新長田駅サイネージ設置予定箇所

### ②賃料収入増加に向けた取り組み

賃料収入増加に向けた駅ビルの改修や、既存の駅構内スペースの活用引き続き取り組んでいく。

- ・（仮称）エキソアレ西神中央のオープン（再掲）
- ・名谷駅ビルのリニューアル及び拡充（駅ビル北館の新設）（再掲）
- ・駅構内へのワゴンやイベント等による出店数の拡大

## (3) 将来の公営交通を担う人材の確保・育成

採用要件の緩和のほか、短時間勤務職員の活用を引き続き行うなど、市民の足として安定的な運行を継続していくために幅広い人材を確保する。また、女性の市バス運転士確保に向けた施設の整備、採用広報としてセミナーへの参加やパンフレットの作成を行う。

加えて、新たに交通事業に専属で従事することを想定した一般行政職員の募集を行うほか、将来の交通事業の中核を担う職員の人材育成として、安全意識やサービス向上を目的とした研修や、現場の管理監督業務に従事する職員を対象とした研修などに取り組む。

## (4) 神戸交通振興㈱の解散に伴う円滑な業務の実施

神戸交通振興㈱の解散に伴い、各業務を後継事業者等において着実に引継ぐとともに、円滑に継続実施していく。

業務	対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅ビル管理等の不動産業務（駅ビル・駅構内事業等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ㈱OMこうべに不動産業務を集約</li> <li>※神戸交通振興㈱所有の建物については交通局が取得</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光バス（シティー・ループ）</li> <li>・ 路線バス（山手線・山麓線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シティー・ループは神姫バス㈱、神姫観光㈱により運行</li> <li>・ 山手線は神姫バス㈱により運行</li> <li>・ 山麓線は交通局により運行</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄駅務業務 (西神・山手線、海岸線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿日本鉄道(株)に委託</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市バス車両整備業務 (車両工場、直営3営業所車庫)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市バス整備部門に統合し、直営化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>定期券発売所 (三宮駅・新長田駅・名谷駅・神戸駅前営業所)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>神姫バス(株)に委託</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>広告事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急阪神マーケティングソリューションズ(株)に委託</li> </ul>

(今後のスケジュール)

- 令和4年3月31日：神戸交通振興(株)のすべての事業を終了
- 令和4年4月1日：次期事業者等による業務の開始
- 令和4年4月末：解散、清算開始

## 《地下鉄・市バスのダイヤ改正》

### (1) ホームドア設置に伴うダイヤ改正

西神・山手線、北神線へのホームドアの設置に伴い、各駅における停車時間が数秒ずつ増加することから、令和4年6月にダイヤ改正を実施する。

三宮到着時間	現状	ダイヤ改正後
7:00～7:30	6	6 (－)
7:30～8:00	9	8 (△1)
8:00～8:30	10	9 (△1)
8:30～9:00	9	8 (△1)
合計	34	31 (△3)

### (2) 新型コロナウイルス感染症拡大によるご利用状況に応じた減便の実施

市バスでは、新型コロナウイルス感染症拡大に伴うライフスタイルの変化により、利用者が減少傾向にあり、今後も感染拡大前のご利用状況に回復する見込みが少ないことから、令和4年4月1日より、ご利用状況に応じた減便やダイヤの改正を行う。なお、ご利用状況が復元した路線については再度増便を行うなど見直しを検討する。

運行本数合計 (平日) R3年度：5,835本 → R4年度：5,532本 (△5%程度)

系統	運行区間	内容	備考
2系統	阪急六甲～青谷～布引～地下鉄三宮駅前～三宮神社 (元町1丁目)	往路10本、復路11本減便 平日：往路172本 → 162本 復路174本 → 163本	令和4年4月1日実施
3系統	吉田町1～東尻池2～名倉町～新開地～吉田町1	往路10本、復路10本減便 平日：往路72本 → 62本 復路71本 → 61本	
5系統	若草町～広畑橋～板宿～新長田駅前～板宿～明神町～若草町	往路7本減便 平日：66本 → 59本	
7系統	市民福祉交流センター前三宮駅前～平野～新開地～神戸駅前	往路6本、復路7本減便 平日：往路105本 → 99本 復路105本 → 98本	
11系統	神戸駅前～新開地～房王寺町5～宮川町9～五位ノ池～板宿	往路14本、復路14本 平日：往路83本 → 69本 復路81本 → 67本	
19系統	阪神御影～城ノ前～阪急御影～甲南病院前～鴨子ヶ原 (循環)	往路6本減便 平日：往路63本 → 57本	
21・22・28 (循環) 系統	西神中央駅前～美賀多台・櫛野台～春日台～西神中央駅前	往路1本 平日：往路50本 → 49本	
21・22・28系統※	西神中央駅前～美賀多台・櫛野台～西体育館	往路20本、復路16本減便 (うち、市バス 往路20本 復路16本減便) 平日：往路196本 → 176本 (市バス109本 → 89本) 復路210本 → 194本 (市バス121本 → 105本)	
31系統	JR甲南山手～JR本山駅前～岡本9～白鶴美術館前～渦森台	往路6本、復路6本減便 平日：往路41本 → 35本 復路43本 → 37本	

系統	運行区間	内 容
35 系統	魚崎車庫前～阪神御影南口～魚崎車庫前	往路 4 本減便 平日：往路 33 本 → 29 本
38 系統	阪神御影～東灘区役所前～白鶴美術館前～渦森台	往路 4 本、復路 6 本減便 平日：往路 67 本 → 63 本 復路 72 本 → 66 本
51 系統※	舞子駅前～東舞子小学校前～星陵台～県商前～舞子高校前～学園都市駅前	往路 2 本、復路 8 本減便 (うち、市バス 往路+3 本、復路+4 本) 平日：往路 85 本 → 83 本 (市バス 26 本 → 29 本) 復路 89 本 → 81 本 (市バス 29 本 → 33 本)
53 系統※	舞子駅前～本多聞 5 ～舞子高校前～学が丘～学園都市駅前	往路 5 本、復路 12 本減便 (うち、市バス 往路 5 本 復路 14 本減便) 平日：往路 123 本 → 118 本 (市バス 78 本 → 73 本) 復路 129 本 → 117 本 (市バス 83 本 → 69 本)
54 系統※	舞子駅前～公団住宅前～多聞団地センター～学園都市駅前	往路 4 本、復路 7 本減便 (うち、市バス 往路 5 本 復路 4 本減便) 平日：往路 103 本 → 99 本 (市バス 51 本 → 46 本) 復路 97 本 → 90 本 (市バス 51 本 → 47 本)
55・58 系統※	朝霧駅前～明舞センター～神陵台(～伊川谷高校前)	往路 13 本、復路 12 本減便 (うち、市バス 往路 3 本、復路 3 本減便) 平日：往路 102 本 → 89 本 (市バス 34 本 → 31 本) 復路 96 本 → 84 本 (市バス 33 本 → 30 本)
64 系統	三宮駅ターミナル前(三宮駅前)～新神戸駅前～箕谷駅前～神戸北町	往路 5 本、復路 8 本減便 平日：往路 114 本 → 109 本 復路 128 本 → 120 本
70 系統	名谷駅前～白川台センター～白川台	往路 14 本、復路 10 本減便 平日：往路 85 本 → 71 本 復路 88 本 → 78 本
73 系統	名谷駅前～北須磨団地～友が丘～妙法寺駅前	往路 12 本、復路 12 本 平日：往路 92 本 → 80 本 復路 92 本 → 80 本
77 系統	名谷駅前～須磨東高校前～白川台 4 ～北落合 2 ～名谷駅前	往路 9 本減便 平日：105 本 → 96 本
78 系統	名谷駅前～竜が台 7 ～南落合 4 ～須磨東高校前～名谷駅前	往路 12 本減便 平日：70 本 → 58 本
81 系統	須磨一の谷～新長田駅前～須磨一の谷	往路 7 本減便 平日：49 本 → 42 本
92 系統	石屋川車庫前～水道筋 3 丁目～三宮センター街東口～三宮神社(元町 1 丁目)	往路 8 本、復路 7 本減便 平日：往路 99 本 → 91 本 復路 99 本 → 92 本

※21・22・28 系統は神姫バスとの運行本数の合計


※51・53・54・55・58 系統は山陽バスとの運行本数の合計

※山陽バス 48 系統については、往路 1 本・復路 4 本の減便を予定(市バス 171 系統に変更なし)

# 《市バスご利用状況の見える化》

## 1. 路線ごとのご利用状況のイメージ

集計期間 令和3年11月1日～令和3年11月30日



2系統平日 往路 車内人員	JR 六甲道	六甲 口	阪急 六甲	六甲 登山口	篠原 本町2	篠原 本町3	護国 神社前	五毛	五毛 天神	観音 寺	神戸 高校前	青谷 橋	青谷	籠池 通3	野崎 通3	野崎 通5	熊内 5	熊内 6	布引	加納 町2	加納 町3	地下鉄 三宮駅	三宮 センター	市役所 前	三宮 神社
5時台																									
6時台				4	4	5	5	6	9	11	13	14	17	22	28	31	32	36	36	32	33	32	8		
7時台				26	27	27	28	29	32	34	35	26	28	18	22	22	24	28	29	25	27	27	10	7	4
8時台				15	16	17	17	18	21	23	23	22	23	14	16	16	17	19	20	19	20	19	9	7	5
9時台	3	3		6	7	8	8	9	10	12	13	13	14	14	16	18	19	21	22	21	22	21	9	6	5
10時台	8	9		9	10	10	11	12	13	14	15	15	16	16	18	21	22	25	26	25	26	25	10	6	5
11時台				10	11	11	12	12	12	13	13	12	13	13	15	19	21	23	23	23	24	24	9	6	5
12時台	11	12		15	15	15	15	16	15	15	15	15	15	15	17	20	21	23	24	23	24	23	8	5	4
13時台				10	10	10	10	10	10	11	10	10	11	11	11	13	13	15	16	15	16	15	6	5	4
14時台	12	13		14	14	14	14	14	13	13	13	13	14	15	17	19	20	22	22	21	21	21	7	4	3
15時台	12	12		12	12	12	13	12	11	12	15	19	23	27	29	34	35	35	35	30	30	30	6	3	2
16時台	11	11		17	18	18	18	17	15	14	16	19	21	26	30	38	39	39	40	33	34	33	7	4	3
17時台				14	15	15	15	14	13	12	12	15	16	18	20	27	28	29	29	24	24	24	4	2	1
18時台				17	18	18	18	16	14	13	12	16	15	16	17	24	26	26	25	22	22	22	3	1	1
19時台				18	19	19	18	16	13	11	10	10	8	6	7	9	10	10	10	9	9	9	1	1	0
20時台				19	19	19	18	16	12	10	8	7	5	5	5	7	7	7	7	6	6	6	1		
21時台				17	18	17	17	15	11	10	8	7	6	4	4	5	5	5	5	4	4	4	0		
22時台				18	18	18	17	15	11	10	7	6	5	4	3	4	4	4	3	3	3	3	0		
23時台																									

※2 系統における期間内における平日の平均車内乗車人員数を記載

## 2. 路線ごとのご利用状況のイメージ

停留所発車予定時刻表	
柳原 Yanagiwara	95 松原通 經由 新長田駅前 Shinnagata Sta. via Matsubaradori
時	平日 Weekdays
5	
6 45	45
7 25	25
8 03 43	03 43
9 03 23	03 23
10 03 43	03 43
11 03 23	03 23
12 03 43	03 43
13 03 23	03 23
14 03 43	03 43
15 23	23
16 03 23 43	03 23 43
17 23	23
18 03 23 43	03 23 43
19 23 58	23 58
20 38	38
21 05	05
22 17	17
23	

営業係数を記載

令和 2年 4月 1日改正

100円の収入を得るために必要な費用 95系統 **313**

ご利用状況を案内するQRコード

市バスご利用状況はこちら



お問い合わせは松原営業所 652-0586まで

# 《経営状況の市民への発信・共有》



市バス・地下鉄の利用者は大幅に減少  
経営環境が激変

令和2年1月まではほぼ前年並み  
3月までの対前年(H30)比お客様数(人/日)  
市バス：817人減[-0.4%]  
地下鉄：3,296人増[+1.0%]

コロナの影響により  
3月以降のお客様数は大幅に減少  
3月の対前年(H30)比お客様数(人/日)  
市バス：22,121人減[-13.0%]  
地下鉄：48,586人減[-16.1%]

かつてない経営危機を乗り越えるために！

R3年度決算も  
大幅な赤字の見込み！！  
市バス：20億円 赤字  
地下鉄：47億円 赤字

用状況に応じた市バスダイヤの見直し  
影響を踏まえたダイヤ

データに基づく路線・ダイヤ

安全性や快適性の向上に向けた改革  
ア稼働に伴う地下鉄ダイヤ

の推進  
ード・定期券のIC化とポイントサービスの導入  
における感染症対策の

反重なる緊急事態宣言により依然として鈍い回復状況  
4～12月の対H30年比お客様数(人/日)  
市バス：43,047人減[-23.0%]  
地下鉄：53,768人減[-16.9%]

12月の対H30年比のお客様  
市バス：通勤定期 △12.6%  
通学定期 △26.7% 定期外 △17.24%  
地下鉄：通勤定期 △8.3%  
通学定期 △1.3% 定期外 △12.71%

R4年度以降  
お客様数がコロナ前より回復の見通しは不透明

R4

市バス・地下鉄の  
路線・ダイヤの維持が  
さらに困難になる  
可能性があります

Withコロナ時代の市民生活を支えるために  
より一層の経営改善を進めてまいります

市民の皆さまには、市バス・地下鉄の  
更なるご利用をお願いいたします！