

陳 情 文 書 表

(令和8年5月19日)

<p>受理番号・受理年月日及び件名</p>	<p>陳情第208号(8.5.12) 「市バス路線の継続と充実を求める陳情」</p>
<p>陳情の要旨</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 4月1日からの減便をやめ、便数を増やすこと。 2. 8月1日から計画されている減便・廃止はやめること。 3. 69系統の本数を午後も含めて大幅に増やすこと。 4. バス停に屋根やベンチを設置すること。
<p>陳情者の住所及び氏名</p>	<p>神戸市長田区 中村昌子</p>
<p>送付委員会</p>	<p>都市交通委員会</p>

2026年5月12日

よこはた和幸 神戸市会議長 宛て

神戸市長田区

新日本婦人の会長田支部

中村 昌子

市バス路線の継続と充実を求める陳情

【陳情趣旨】

2026年4月1日のダイヤ改正によって、高齢者をはじめ多くの市民が困っています。

長田区では、北部の丸山地域から新長田駅を經由して松原通りに向かう44系統が平日13便、土日11便も減便されました。一昨年の兵庫・長田のバス路線再編で新設された路線ですが、

1時間に2便が1便へと半減されました。

また、丸山地域から兵庫駅系経由神戸駅行きの4系統は44系統ができた時にも減便され、今回も平日3便土日8便の減便でされました。特に通勤・通学に利用する朝6時台の始発から9時台は6便も減らされています。

神戸市は、都市のスポンジ化をくい止めようと丸山地域を重点に施策をおこなうと聞いていますが、バス路線の減便は、人口減少や空き家などの問題が顕著になっている丸山地域で、さらに利便性の低下し、負のスパイラルを加速させることとなります。

さらに、8月からの須磨区を中心としたダイヤ改正計画でも、長田の一番南部を走る10系統の廃止は「新長田（駅）へ出かける足がなくなる」、との高齢者が嘆いています。新81系統も平日26便の減便。板宿から鷹取駅・新長田駅などJRとの連結されている路線も板宿止まりになり、「JRに乗るには一度地下鉄に乗って、乗り換えなくてははいけない。」など利便性を無視した路線再編に市民は怒っています。

2年前の再編で、新長田駅から西市民病院へ通院に利用する69系統は、午前中の3便だけになっています。西市民病院の住民説明会でも患者の方から便数を増やしてほしいとの強い要望が出ていました。なぜ、不便になることばかりおこなうのか、理解できません。

以上の理由から、以下の事項について陳情します。

【陳情事項】

1. 4月1日からの減便をやめ、便数を増やすこと。
2. 8月1日から計画されている減便・廃止はやめること。
3. 69系統の本数を午後も含めて大幅に増やすこと。
4. バス停に屋根やベンチを設置すること。

市バス路線の継続と充実を求める陳情

陳情第 208号

交通局

陳 情 要 旨 等	
陳情者	神戸市長田区 新日本婦人の会長田支部 中村 昌子
陳情要旨	<p>「市バス路線の継続と充実を求める陳情」について 【陳情第 208 号】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 4月1日からの減便をやめ、便数を増やすこと。 2. 8月1日から計画されている減便・廃止はやめること。 3. 69系統の本数を午後も含めて大幅に増やすこと。 4. バス停に屋根やベンチを設置すること。
陳 情 に 対 す る 神 戸 市 の 考 え 方	
<p>市バス事業は、阪神・淡路大震災等を経て30年間で利用者が半減していることや、少子高齢化や人口減少社会の到来に加え、昨今の原油高・物価高騰による諸経費の増加、さらには全国的な運転士の担い手不足など、事業経営を取り巻く環境は極めて厳しい状況にある。</p> <p>市バス事業は資金不足比率が20%に迫る危機的な状況であり、これを超えると国の指導・管理下で経営再建を進める「経営健全化団体」となり、経営改善に向けた抜本的な対策、具体的には、運賃の大幅値上げ、強制的な路線廃止や大幅な減便など、急激な利用者負担の増加に踏み込まなければならなくなる可能性がある。</p> <p>1. 令和8年4月ダイヤ変更及び令和8年8月須磨エリアの路線見直しの考え方について</p> <p>将来にわたり市民の足を守り、持続可能な公共交通ネットワークを維持していくために、限られた経営資源（車両・運転士）を有効活用し、本市の充実した鉄道網を最大限に活かした「最寄り鉄道駅への移動手段（フィーダー輸送）」へ適正な配分を行うなどの見直しが必要であることから、日々の2タッチデータ等による客観的な利用実態に基づき、需要と供給のバランスを図るダイヤ変更（令和8年4月）や須磨エリアを中心とした路線見直し（令和8年8月）を実施するものである。</p> <p>ダイヤ変更や路線見直しにあたっては、市バスが運行している沿線地域から最寄り鉄道駅への移動手段（フィーダー輸送）は確実に確保することを基本としつつ、充実した鉄道網との役割分担や重複路線の整理を行い、限られた運転士やバス車両等の経営資源をより適切に配分することで、持続可能な路線網への転換を図っている。</p> <p>2. 陳情事項への考え方</p> <p>① 4月1日からの減便をやめ、便数を増やすこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本年4月1日のダイヤ変更は、2タッチデータ等により各時間帯の利用状況をきめ細かく分析し、需要に見合った輸送力へと適正化を図ったものであり、丸山地域等を運行する4系統や44系統においても、ご利用状況を踏まえ便数の調整を行った。 ・現在の極めて厳しい経営状況において、赤字を放置したまま需要と乖離した供給を維持し続けることは、バス事業そのものの存続を危うくし、結果として市民の足を奪うことになりかねない。将来にわたりバス路線を維持し続けるための不可避の取り組みとして、ご理解をいただきたい。 <p>② 8月1日から計画されている減便・廃止はやめること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8月実施予定の須磨エリアを中心とした路線見直しは、路線全体の持続可能性を確保するために実施するものである。 ・現10系統については、運行経路の多くが重複する81系統へ機能を統合することで運行の効率化を図っており、JRや地下鉄など鉄道が並走する板宿駅から新長田駅・鷹取駅へ至る区間については、鉄道への乗り継ぎや新たに設定する新81系統をご利用いただくことなど、現在の移動需要にお応えしようとするものである。 ・一部のお客様に乗り継ぎ等のご負担・ご不便をおかけすることとなるが、限られた経営資源の中で、エリア全体での移動手段を将来にわたり確保し続けるための見直しであることを御理解いただきたい。 	

③ 69 系統の本数を午後も含めて大幅に増やすこと

- ・ 69 系統は、西市民病院へ通院されるご高齢の方等の乗り継ぎ負担を軽減するため、地域からのご要望を踏まえ、令和 6 年 4 月に特に通院需要が集中する午前中の時間帯に限定して新設した路線である。
- ・ 現在の 69 系統の車内人数が 10 人未満のご利用にとどまっていることや利用需要が分散していること、また厳しい経営資源の状況を勘案し、午後の時間帯については運行を実施しておらず、限られた経営資源を全体最適の視点で配分している現状をご理解いただきたい。

④ バス停に屋根やベンチを設置すること

- ・ バスをお待ちいただくお客様の利便性や快適性向上のため、上屋やベンチ等の整備は重要であると認識している。
- ・ 一方で、歩道上への設置にあたっては、歩行者や車椅子等の通行を妨げない十分な歩道幅員の確保が必要であるほか、道路を掘削するうえで支障となる地下埋設物の有無、防犯や景観上の観点から隣接する土地・家屋の所有者の同意を得るなど、様々な条件を満たす必要がある。
- ・ これらの要件を満たし、かつご利用の多いバス停から、費用対効果を勘案しつつ順次整備を進めている。

3. 今後の対応について

市バス事業を取り巻く環境は依然として予断を許さない状況にある。一度の見直しで完了とするのではなく、今後も客観的なデータや市民の声を継続的に分析し、必要に応じて路線の調整や運行形態の改善を図る。安全性と利便性のバランスを追求し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの維持・発展に全力を尽くしてまいりたい。