

# 神戸市バス37系統のダイヤ編成・運行本数の再検討を求める陳情

陳情第202号～205号

交通局

陳 情 要 旨 等	
陳情者	神戸市東灘区 市民の足を守る東灘区の会 市バス37系統問題深江の会 松本 公 ほか3名
陳情要旨	「神戸市バス 37 系統のダイヤ編成・運行本数の再検討を求める陳情」について 【陳情第 202 号～205 号】 1. J R 住吉駅行きの午前 9 時台及び阪急御影駅行きを復活すること 2. J R 甲南山手駅へ往復できるよう再検討すること 3. 37 系統 A で住吉駅北停留所まで行けるようにすること
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><b>1. 令和 7 年 4 月の 37 系統 (37A・37B) の路線変更について</b></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、令和 7 年 4 月に東灘・灘エリアを中心とした路線変更を実施した。</p> <p>このたびの 37 系統の変更については、以下の状況を踏まえ、検討を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 旧 37 系統の課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・深江南町地域など、バス路線が生活に不可欠な地域や、37 系統のみが運行しているバス停については、最寄り鉄道駅へのアクセスを維持していく必要がある。</li> <li>・一運行約 16.2km、所要時間 90 分以上と非常に長大な路線であり、道路状況の影響を受けやすく遅延が発生しやすいなど、運行効率が悪い状況であった。</li> <li>・利用データ（2タッチデータ）を分析した結果、特に日中時間帯や J R 甲南山手を発着する区間など、ご利用の少ない区間・時間帯が見られた。（別紙 1 参照）</li> <li>・結果として、営業係数は 222 と収支状況も大変厳しい状況にあった。</li> </ul> </li> <li>○ 路線変更の考え方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧 37 系統の課題を解決するため、2タッチデータによる客観的な利用状況も踏まえ、需要と供給のバランスを図るべく、J R 住吉駅前での系統分割、一部ルートの変更、35 系統との連続運行による効率化、利用実態に応じた運行本数の設定等を実施した。（別紙 2 参照）</li> </ul> </li> </ul> <p>この変更により、37 系統の運行 1 キロあたりのご乗車人数は令和 6 年度の月平均 2.33 人から令和 7 年度は 2.62 人と 1 割以上改善した。</p> <p><b>2. 陳情事項への考え方</b></p> <p>① J R 住吉駅行きの午前 9 時台及び阪急御影駅行きを復活すること</p> <p>② J R 甲南山手駅へ往復できるよう再検討すること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・このたびの路線及びダイヤ変更は、路線全体の持続可能性を確保することを最優先に、人員や車両等の限られた経営資源を、より乗車需要の多い時間帯や区間に適正に配分するという観点で実施した。</li> <li>・そのため、37 系統沿線からは阪神深江を経由して J R 住吉へ連絡する移動手段を確保することを基本とした。一方、J R 甲南山手は、日中時間帯において 1 便あたり 2～3 名程度のご利用に留</li> </ul>	

まる状況ではあるものの、朝・夕の時間帯は一定の乗車需要があることから、甲南山手～深江間の運行ダイヤを維持することとした。

- ・深江南町からは鉄道駅である阪神深江・JR 住吉もしくは JR 甲南山手へ向かう便を、概ね1時間に1便以上確保している。(別紙3参照)
- ・これらは年間4,200万円の赤字を計上していた37系統自体を維持し続けるための取り組みであり、ご理解をいただきたい。

### ③37系統Aで住吉駅北停留所まで行けるようにすること

- ・この度の路線及びダイヤ変更は、路線網全体を維持することを目的として、単独路線個別ではなく、エリアの路線全体を複合的に関連付けた運行効率の最適化を行っている。
- ・旧37系統は一周16.2km、所要時間90分を超える長大な路線であり、非常に運行効率が悪いという課題があった。加えて、深江南町方面から阪急御影方面への直通利用は旧37系統全体の4.4%と僅少であったことも考慮し、利用動向の結節点でもあるJR住吉駅前で分割し、35系統との連続運行を行うことにより効率化を図った。
- ・その上で、35系統との連続運行となる日中時間帯においては、国道2号線北側の東行のりばへ37A系統を停車させることにより、バス停前の商業施設のエスカレーター等を利用して、JR住吉駅や駅北側へスムーズに移動していただくことができ、他のバス路線への乗り換えの円滑化や35系統との連携により東灘区役所へのアクセスも可能としているなど、お客様の利便性向上を図った。(別紙4参照)

### 3. お問い合わせ状況、今後の対応について

37系統に関するお問い合わせ件数は、令和7年3月は20件、4月36件、5月13件、6月4件、7月から令和8年5月10日までの約10ヶ月で計17件であった。これまで何等かの対応が必要な御意見や情報は頂戴していない。

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。実施した路線見直しについても、一度の見直しで完了とするのではなく、見直し後も客観的なデータや市民の声を継続的に分析し、必要に応じてダイヤの微調整や運行形態の改善を図るなど、需要と供給のバランスを図りながら、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。

## 1. 2タッチデータによる利用状況

- ・日中時間帯においてご利用の少ない区間・時間帯が見られた。
- ・特に JR 甲南山手駅、東灘本庄町、東灘小学校前の各停留所からの乗降者は、日中時間帯において1便あたり2～4名程度と極めて限定的であったため、利用実態を踏まえ、日中のJR甲南山手への乗り入れを見直し、朝夕の需要に応じた運行とした。

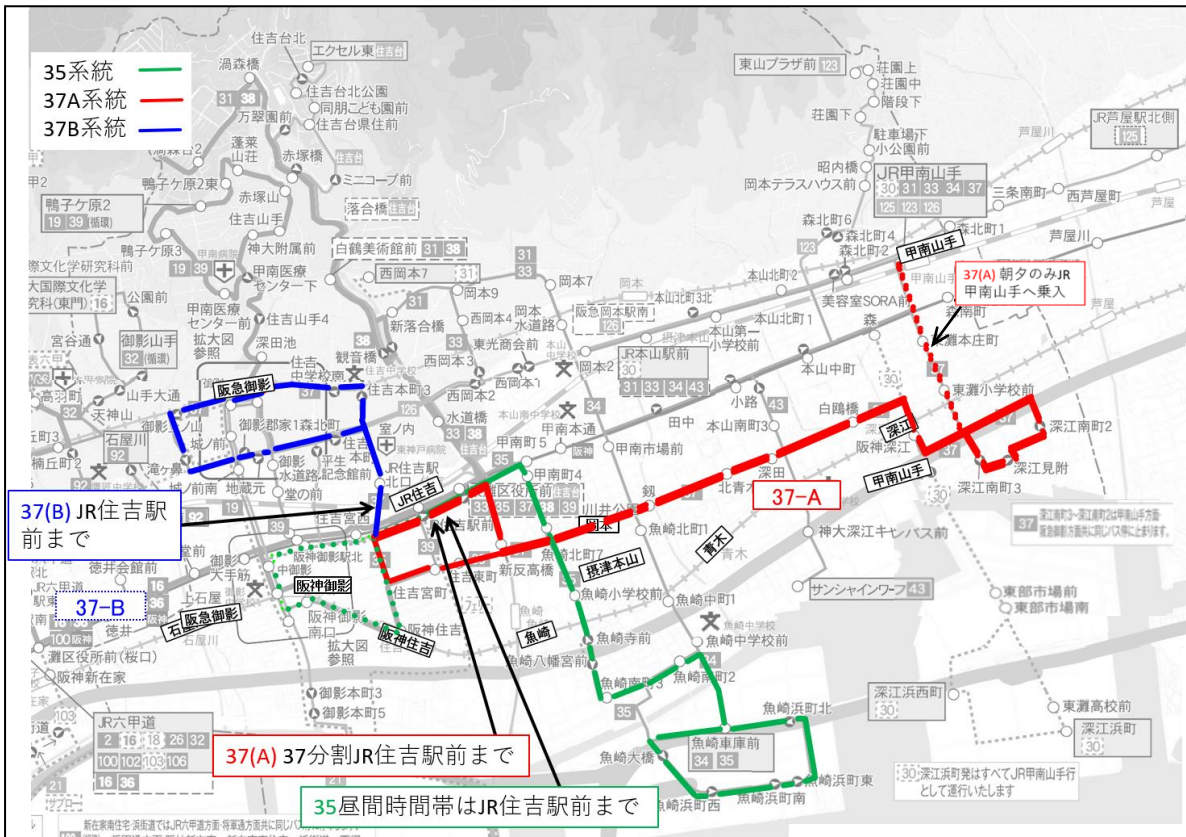
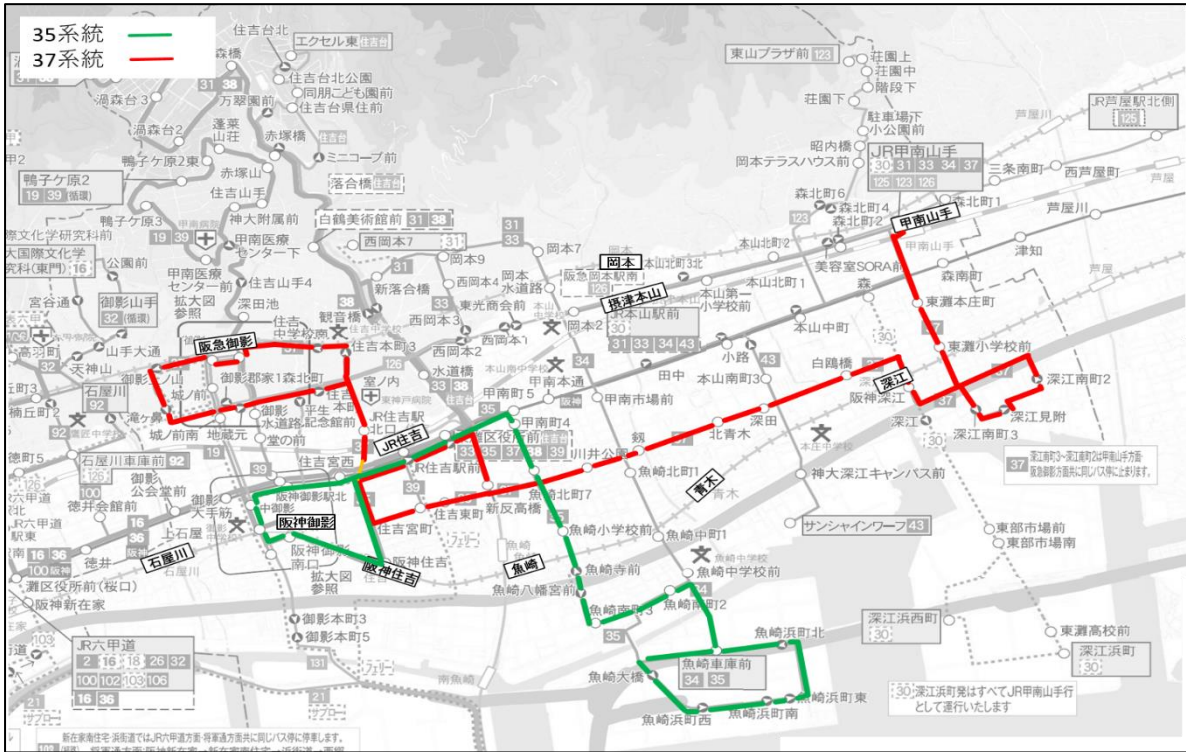
▼旧37系統全停留所乗車データ 2025.1～3【平日平均】

凡例： 5名未満 10名未満

時間帯	始発時分	JR甲南山手	東灘本庄町	東灘小学校前	深江南3	深江見附	深江南2	阪神深江	白鷗橋	深田	北青木	劔	川井公園	新反高橋	東灘区役所前	JR住吉駅前	JR住吉駅北口	住吉本町3	住吉中学校南	阪急御影	御影上ノ山	滝ヶ鼻	地藏元	住吉本町	JR住吉駅北口	JR住吉駅前	東灘区役所前	新反高橋	川井公園	劔	北青木	深田	白鷗橋	阪神深江	深江南3	深江見附	深江南2	東灘小学校前	東灘本庄町	JR甲南山手		
7	740	1	1	2	2	3	6	5	7	10	12	13	15	14	14	11	9	7	6	3	5	7	8	10	6	6	4	5	4	4	4	4	2	1	3	5	8	9	8	0		
8	828	1	1	2	4	6	11	11	10	12	13	12	14	15	12	10	5	4	5	2	5	8	9	8	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	6	10	9	8	0		
9	916	2	2	3	7	9	14	12	12	13	14	15	16	17	13	9	6	5	5	2	5	7	8	8	5	5	5	4	4	5	5	6	5	5	4	5	7	7	6	0		
10	1004	3	3	4	5	7	12	10	12	13	12	13	14	15	10	9	7	7	7	5	5	6	7	7	5	6	8	8	8	8	8	7	7	7	7	6	6	5	5	4	0	
	1052	3	3	4	4	6	10	7	8	9	9	10	11	11	9	7	6	6	6	5	4	3	3	4	4	6	8	8	7	7	7	6	5	5	4	4	4	4	4	0		
11	1140	3	4	5	5	6	7	8	7	8	9	9	9	9	7	6	6	6	6	4	4	5	5	6	7	11	11	10	10	10	10	9	8	8	8	8	7	5	3	3	2	0
12	1228	3	4	4	6	6	8	9	10	11	13	14	13	13	9	8	7	7	6	4	3	4	5	5	5	9	10	9	8	8	7	6	6	6	6	6	5	4	3	3	0	
13	1316	2	3	3	4	4	6	6	8	8	9	9	10	10	7	6	5	4	4	2	3	4	4	4	4	7	8	7	6	6	5	5	6	6	4	3	3	3	3	0		
14	1404	2	3	3	3	3	5	5	6	6	7	7	8	9	8	6	6	7	6	4	5	5	6	6	6	8	10	10	10	9	7	6	6	6	6	6	5	3	2	3	0	
	1452	2	3	3	3	3	4	5	5	5	5	6	8	8	7	7	7	6	4	4	4	5	6	5	6	9	11	11	10	9	8	8	7	7	6	5	1	1	2	0		
15	1540	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	6	7	8	7	6	8	6	6	5	3	3	4	4	5	8	9	9	8	8	7	6	5	6	6	4	2	1	1	0		
16	1628	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	6	6	6	5	4	4	4	4	4	6	7	7	7	7	7	5	5	6	6	4	2	2	1	0		
17	1716	2	3	3	3	3	2	3	3	4	5	6	6	6	5	5	7	6	6	4	3	3	3	3	4	6	6	6	5	5	4	4	3	3	3	2	1	1	1	0		
18	1804	2	2	3	3	3	2	2	2	5	5	5	5	5	4	4	5	5	6	5	2	2	2	2	2	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	0		

## 2. 課題をふまえた 37 系統の路線変更 (2025.4.1 実施)

- ・ JR 住吉駅前を境に 37A 系統と 37B 系統に分割。
- ・ 日中時間帯は 37A 系統・37B 系統と 35 系統を連続して運行することで、車両運用の効率化を図る。これにより、JR 住吉駅をまたいでの引き続きの乗車も一部可能。
- ・ 37A 系統の JR 甲南山手への乗り入れは、利用実態を踏まえ朝夕のみとしている。



### 3. 路線変更後のダイヤ

○ 深江南町 2 丁目停留所時刻表

▼ JR 住吉方面行き

行先 Destination		37A JR 住吉駅前 JR Sumiyoshi Sta.	
時	平日 Weekdays	土曜・日祝 Saturdays and Holidays	時
5			5
6			6
7	50	50	7
8	37	37	8
9			9
10	15	15	10
11	01.	01.	11
12	01., 58.	01., 58.	12
13	58.	58.	13
14			14
15	01.	01.	15
16	01., 58.	01., 58.	16
17			17
18	14	14	18
19			19
20			20
21			21
22			22
23			23

備考 全車ノンステップバスまたはワンステップバス  
▲印は往客のみ  
お問い合わせは石屋川営業所 841-5352まで

▼ JR 甲南山手方面行き

行先 Destination		37A JR 甲南山手 JR Konanymate Sta.	
時	平日 Weekdays	土曜・日祝 Saturdays and Holidays	時
5			5
6			6
7			7
8	56 <sub>≒</sub>	56 <sub>≒</sub>	8
9	43 <sub>≒</sub>	43 <sub>≒</sub>	9
10			10
11			11
12			12
13			13
14			14
15			15
16			16
17	46 <sub>≒</sub>	46 <sub>≒</sub>	17
18			18
19			19
20			20
21			21
22			22
23			23

備考 全車ノンステップバスまたはワンステップバス  
甲印は JR 甲南山手ゆき  
お問い合わせは石屋川営業所 841-5352まで

### 4. JR 住吉駅前のりばのご案内 (参考)

- ・ 37A 系統 (深江方面から) の日中便は、JR 住吉駅前 (東向きのりば) に停車後、35 系統として連続運行する。
- ・ この変更により、JR 駅や駅北側へ向かわれるお客様が、交通量の多い国道 2 号線を横断する必要がなくなる。また、他の主要バス路線との乗り換えもスムーズに行える。

▼ JR 住吉駅前 バスのりば案内図



= 今回陳情の停留所