

陳 情 文 書 表

(令和8年7月1日)

<p>受理番号・受理年月日及び件名</p>	<p>陳情第213号(8.6.24) 市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情</p>
<p>陳 情 の 要 旨</p>	<p>1. 8月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめること ① 東白川・若草への唯一の公共アクセスである路線の本数を維持すること ② 過去の経過を踏まえ北須磨団地と須磨駅を結ぶ路線を存続すること ③ 74系統は朝便だけでなく日中や夕方時間も走らせること ④ 商業施設の撤退など困難をかかえる高倉台地域の路線は区役所行き含め維持すること ⑤ 多井畑東経由の本数を減らさず朝夕のラッシュ時は増便すること ⑥ 多井畑・多井畑南地域の活性化に資するよう路線は維持充実すること ⑦ 板宿・月見山・新長田・鷹取・須磨海浜公園駅を結ぶ路線の大幅減便はやめること ⑧ 小中学校・高等学校の通学の便を悪化させる路線の減便廃止はやめること 2. その他 ① 高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること ② 4月に減便された70系統(白川台行き)、76・77・78系統(名谷駅環状)を元に戻すこと ③ 120系統(しあわせの村行き)は減便せず存続すること ④ 運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援でおこなうこと ⑤ 経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること ⑥ 燃油等価格高騰分の補てんやコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めること ⑦ 市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討すること</p>
<p>陳 情 者 の 住 所 及 び 氏 名</p>	<p>神戸市須磨区 曾 我 節 代</p>
<p>送 付 委 員 会</p>	<p>都市交通委員会</p>

神戸市会議長様

神戸市須磨区

曾我 節代

市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情

4月ダイヤ改正の減便で「ラッシュ時がますます混雑して乗れなくなった」「フードサポートで食料品をいただいたけれどバスが混雑してのれず重たい品物を1時間以上かけて持って帰った」との話を聴きました。

8月には須磨区では、大幅な路線廃止、来年は、しあわせの村行きのバスを廃止する計画も発表されています。バスの利用者からは「バスが無くなれば病院や区役所に行けなくなる」「鉄道を使って乗り継いでと言われても階段や遠いエレベータまで歩くのがたいへん」「子どもが登校に使うバスまで減便される」「混雑すると高齢者や赤ちゃん連れはますます乗りづらい」「街づくりをすすめてきた自治会の思いを無視している」との声も出ています。

しあわせの村行きのバスは、障がい者の方も利用しています。練習してようやく乗れるようになった120系統が無くなれば就労と生活の場をうしなうこととなります。就労だけでなく、障がい者スポーツで体育館を利用する方もいます。リハビリテーション病院に入院する家族への面会や、カレッジ(老人大学)の人も利用しているなど、しあわせの村を利用する人にとって貴重な路線で、車に乗らない人は本当に困ると思います。

市バスは24年10月に運賃値上げをおこない、神戸市からの補助金を削減されてもなお、今年度は黒字だとお聞きしました。市バスの経営が困難な時こそ、神戸市が応援して、運転手の処遇改善をすすめながら、買い物や通院など生活に欠かせない市バス路線の維持・充実することが必要ではないでしょうか。

神戸市バスの路線廃止・減便を中止することを求め、各地域から寄せられた願いを記載し、以下陳情いたします。

1、8月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめること

- ・東白川・若草への唯一の公共アクセスである路線の本数を維持すること
- ・過去の経過を踏まえ北須磨団地と須磨駅を結ぶ路線を存続すること
- ・74系統は朝便だけでなく日中や夕方時間も走らせること
- ・商業施設の撤退など困難をかかえる高倉台地域の路線は区役所行き含め維持すること
- ・多井畑東経由の本数を減らさず朝夕のラッシュ時は増便すること
- ・多井畑・多井畑南地域の活性化に資するよう路線は維持充実すること
- ・板宿・月見山・新長田・鷹取・須磨海浜公園駅を結ぶ路線の大幅減便はやめること
- ・小中学校・高等学校の通学の便を悪化させる路線の減便廃止はやめること

一、高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること

一、4月に減便された70系統(白川台行き)、76・77・78系統(名谷駅環状)を元に戻すこと

一、120系統(しあわせの村行き)は減便せず存続すること。

一、運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援でおこなうこと

一、経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること

一、燃油等価格高騰分の補てんやコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めること

一、市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討すること

以上

市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情

陳情第 213号

交通局

陳 情 要 旨 等

陳情者	神戸市須磨区 曾我 節代
-----	--------------

陳情要旨	<p>「市バスの路線廃止・減便を中止することを求める陳情」について 【陳情第 213 号】</p> <p>1. 8月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめること</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 東白川・若草への唯一の公共アクセスである路線の本数を維持すること ② 過去の経過を踏まえ北須磨団地と須磨駅を結ぶ路線を存続すること ③ 74系統は朝便だけでなく日中や夕方時間も走らせること ④ 商業施設の撤退など困難をかかえる高倉台地域の路線は区役所行き含め維持すること ⑤ 多井畑東経由の本数を減らさず朝夕ラッシュ時は増便すること ⑥ 多井畑・多井畑南地域の活性化に資するよう路線は維持充実すること ⑦ 板宿・月見山・新長田・鷹取・須磨海浜公園駅を結ぶ路線の大幅減便はやめること ⑧ 小中学校・高等学校の通学の便を悪化させる路線の減便廃止はやめること <p>2. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること ② 4月に減便された70系統（白川台行き）、76・77・78系統（名谷駅環状）を元に戻すこと ③ 120系統（しあわせの村行き）は減便せず存続すること ④ 運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援でおこなうこと ⑤ 経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること ⑥ 燃油等価格高騰分の補てんやコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めること ⑦ 市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討すること
------	---

陳 情 に 対 す る 神 戸 市 の 考 え 方

1. 市バス路線見直しの背景について

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。

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。

市バス事業の収支状況については、運賃改定等の取組により単年度収支は一定程度改善しているものの、委託費の増大や燃料費高騰などの影響により依然として先行きは厳しく、安定した経営基盤の確立が最優先の課題となっている。また、今後10年で概ね半数の運転士（約100名）が定年退職を迎えるという、将来的な人員確保が極めて厳しい見通しにあり、重複路線の整理や効率化など抜本的な見直しが必要となる状況である。

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）」への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って把握した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や、兵庫・長田エリア、東灘エリアの路線見直しを実施してきたところであり、今後、須磨エリア、しあわせの村・ひよどり台エリアを含めて路線見直しを予定している。

2. 陳情事項への考え方

(1) 8月実施の須磨エリアの路線廃止・減便はやめること

- ① 東白川・若草への唯一の公共アクセスである路線の本数を維持すること

- ② 過去の経過を踏まえ北須磨団地と須磨駅を結ぶ路線を存続すること
 - ③ 74 系統は朝便だけでなく日中や夕方の時間も走らせること
 - ④ 商業施設の撤退など困難をかかえる高倉台地域の路線は区役所行き含め維持すること
 - ⑤ 多井畑東経由の本数を減らさず朝夕ラッシュ時は増便すること
 - ⑥ 多井畑・多井畑南地域の活性化に資するよう路線は維持充実すること
 - ⑦ 板宿・月見山・新長田・鷹取・須磨海浜公園駅を結ぶ路線の大幅減便はやめること
 - ⑧ 小中学校・高等学校の通学の便を悪化させる路線の減便廃止はやめること
 - ・ 須磨エリアは、JR・山陽電鉄・市営地下鉄といった鉄道網が比較的充実している一方で、バス路線が並行・重複し、一つの住宅地から複数の鉄道駅へ接続されているなど、非効率な運行となっている区間が多く見受けられた。
 - ・ 利用データ（2タッチデータ）を分析した結果、特定の路線において需要と供給の乖離（過剰な供給や、利用の少ない区間・時間帯）が見られ、それぞれの路線で赤字の状況となるなど、収支状況も大変厳しい状況にあった。
 - ・ そのため、以下のような観点で見直しを行う予定である。
- (ア) 重複路線の整理と効率化
 鉄道網が充実する板宿・新長田周辺での重複の解消（10 系統の整理統合、13 系統の板宿短縮、110・112 系統の新 110 系統（板宿発着）への統合）
- (イ) 利用実態に即した見直し
 須磨駅方面への利用が少ない北須磨団地エリア路線（71 系統）を 75 系統へ集約、日中利用が少ない 74 系統等について朝ラッシュ時へ運行を集中
- (ウ) 路線再編による利便性の維持・向上
 東白川台・若草方面では路線の統合（84 系統を 79 系統へ統合）により名谷方面への日中の運行本数を倍増させるほか、多井畑地域でも系統統合と新ルート設定により地域の実情に応じたアクセスの確保
- (エ) 地域の通勤・通学需要への配慮
 75 系統の朝ラッシュ時の増便による輸送力強化や、多井畑東回りルート（88 系統）の現行規模維持など、通学利用等に支障が生じないように最大限考慮したダイヤを設定
- (2) その他
- ① 高校生の利用が増加している路線は臨時便だけでなくダイヤの増便をすること
 - ② 4 月に減便された 70 系統（白川台行き）、76・77・78 系統（名谷駅環状）を元に戻すこと
 - ・ 需要と供給のバランスを図るため、2タッチデータ等を活用して利用状況を把握・分析し、利用実態に応じた適切な供給を行っている。
 - ・ 特に利用の多い時間帯はこれまでの臨時便を通常ダイヤに組み込むことで、実質的な増便を図っている。具体的には、73 系統において、令和 6 年 9 月に設定した臨時便 2 便を令和 7 年 4 月に定期便化、令和 8 年 4 月には定期便 1 便の増便を行った。
 - ・ 減便においても、上記同様の方法で、利用実態に応じた適切な供給となるよう、当該系統の運行間隔を整えた上で見直しを実施したものである。
 - ③ 120 系統（しあわせの村行き）は減便せず存続すること。
 - ・ ひよどり台・しあわせの村の路線見直しについては、本年 2 月より、地域の实情に精通した地域団体や福祉施設等の関係者に対して交通局素案をお示しし、地域の特性や実際のバスご利用状況等についてお話を伺っている。その中での有益なご意見や情報を踏まえた「見直し案」については、実施の概ね半年前となる本年秋頃に提示する予定であり、現時点で本項目について回答できる段階にない。
 - ④ 運転手不足解消のため給与改善や家賃補助など処遇改善を神戸市の支援でおこなうこと
 - ・ 市バス運転士を含めた公営企業職員の給与は、地方公営企業法に定められている通り、民間企業の給与水準の調査・比較による「人事委員会の勧告」等に基づき給料表を決定する「国や地方公共団体の給料表」に準じて決定することとしている。令和 7 年度についても、神戸市の改定に準じて引上げを実施したところである。
 - ・ また、市バス運転士については、採用選考の年齢要件の緩和や大型二種免許取得費用の支援制度な

ど、様々な取組みを通じて、人材確保に努めているところである。

⑤ 経営改善支援補助金は上限を設けることなく満額補助することを神戸市に求めること

⑥ 燃油等価格高騰分の補てんやコロナ禍の負担の軽減支援を神戸市と国に求めること

- ・ 市バス事業は、地方公営企業として「独立採算の原則」に基づき経営する一方で、市民の足を守る公益性の観点から「代替交通のない路線」や「観光施設・福祉施設などの特定の行政目的の路線」などの運行に対して市から支援を受けており、燃油価格高騰の影響などに対しても臨時交付金を財源とした支援を受けている。今後も、市バス運行にかかる業務の効率化などの経営努力を行ったうえで、国及び市に対して、必要な支援を求めていく。

⑦ 市バス路線の在り方は2タッチデータに依存せず利用者の声を土台に検討すること

- ・ 市バス路線の見直しやダイヤの変更あたっては、2タッチデータ等を用いて各路線の便や時間帯ごとのご利用状況を客観的かつ詳細に分析を行うことに加え、現場の状況や地域の特性や実際のご利用状況など、市民・利用者から寄せられる意見も丁寧に把握・考慮したうえで、検討を進めている。

3. 今後の対応について

市バス事業を取り巻く環境は、担い手不足や燃油等の諸経費の高騰により、依然として予断を許さない厳しい状況が続いている。路線の見直しについては、一度の見直しで完了とするのではなく、今後も2タッチデータ等の客観的なデータと市民・利用者の声を継続的に分析・把握しながら、需要と供給のバランスを図り、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。