

陳 情 文 書 表

(令和8年10月20日)

受 理 番 号 ・ 受 理 年 月 日 及 び 件 名	陳情第239号（8. 10. 8 ） 『102系統で水道筋に行く』ルートの廃止の再検討を求める陳情
陳 情 の 要 旨	1. 市バス路線見直しは、該当路線の車内広告や広報KOBEへの掲載等 広く利用者に知らせること。 2. 市バス路線見直しは、決定事項の通達ではなく、利用者と共に見 直し案を検討すること。 3. 『102系統で水道筋に行く』ルートを廃止しないよう、再検討す ること。
陳 情 者 の 住 所 及 び 氏 名	神戸市灘区 坂 口 美 紀
送 付 委 員 会	都市交通委員会

神戸市議会議長様

陳情者

住所 神戸市灘区

名前 坂口 美紀

電話



『102 系統で水道筋に行く』ルートの廃止の再検討を求める陳情

【陳情趣旨】

2026 年 10 月交通局のホームページでお知らせされた【灘・中央エリア路線見直し】では『102 系統で水道筋に行く』ルートが廃止予定ですが、102 系統で一番重要な区間の廃止の再検討を求めます。

102 系統は、日常の買い物、通院、公共施設への移動手段として地域の要望で誕生した路線です。

公共交通機関のない住宅地と灘のにぎわいの水道筋をつなぐ、生活に欠かせない路線です。

当初から高齢者の利用が多いことは想定しているはずですが、そして現在も地域住民のニーズは高く、『車の免許を返納しても 102 系統があれば住み慣れた地域で生活できる』と地域住民は信じています。高尾・灘丸山公園周辺から水道筋方面へ、買い物や通院の往復に利用する地域住民は少なくないです。また、灘丸山公園のバス停からさらに徒歩で長峰台方面に帰る、バス停から離れた利用者もいます。発足当時のニーズが現在も変わらないのに『102 系統で水道筋に行く』ルートの廃止は賛同できません。

見直しの方向性として『最寄り鉄道駅へのアクセス確保』を交通局は掲げていますが、地域で暮らす人々が必要なのは『買い物や病院へのアクセス確保』です。電車に乗って出かけるのは二の次です。電動アシスト自転車の普及のお陰で、学生から子育て世代・働き盛り迄幅広い世代は自力で駅へのアクセスが可能です。高齢者が多い住宅地で、市バスに求めるニーズは、駅へのアクセスではなく、日々の暮らしに不可欠な買い物や病院通いのアクセスです。見直しの方向性の設定が誤っています。

令和 8 年度神戸市交通局の事業概要では『将来にわたって市民の足を守り続ける』と掲げています。住み慣れた地域で暮らし続けることができるよう、『102 系統で水道筋に行く』生活を守ってください。令和 8 年度神戸市交通局の事業概要 P11【市バスの路線見直し】では灘区中央区は想定されていません。年度初めに未定であったものであれば、きちんと市議会で討議すべき議題ではないでしょうか。令和 8 年度神戸市交通局の事業概要 P13『市民・利用者との間に「共感」を育み、事業運営に「参画」していただく』と掲げています。が、一方的なお知らせでは、市民や利用者は共感できません。せめて 102 系統の車内に、バス利用者にわかるよう情報開示してください。また、事業運営に「参画」できるよう、改定案は複数提示し、利用者が「参画」できる具体的な行動を実施してください。

102 系統が地域で求める市民の足であり続けるよう、以下の通り陳情致します。

【陳情項目】

1. 市バス路線見直しは、該当路線の車内広告や広報 KOBE への掲載等広く利用者に知らせて下さい。
2. 市バス路線見直しは、決定事項の通達ではなく、利用者と共に見直し案を検討して下さい。
3. 『102 系統で水道筋に行く』ルートの廃止しない、再検討をしてください。

『102系統で水道筋に行く』ルートの廃止の再検討を求める陳情

陳情第239号

交通局

陳 情 要 旨 等	
陳情者	神戸市灘区 坂口 美紀
陳情要旨	【陳情第 239 号】 - 市バス路線見直しは、該当路線の車内広告や広報 KOBE への掲載等広く利用者に知らせること。 - 市バス路線見直しは、決定事項の通達ではなく、利用者と共に見直し案を検討すること。 『102 系統で水道筋に行く』ルートを廃止しないよう、再検討すること。
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「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、運賃の値上げ、路線廃止や減便など、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、運賃改定等の取組み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不可避な状況である。 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不可避であることから、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・灘エリア、須磨エリアの路線見直しを実施してきたところであり、令和 9 年 4 月には、しあわせの村・ひよどり台エリア、灘・中央エリアの路線見直しを予定している。 2. 灘・中央エリアの路線見直し及び 102 系統の考え方について 灘・中央エリアの路線見直しについては、現在、交通局の見直し案を地域の皆様に広くお示しし、意見をお伺いしている段階であり、いただいた意見を踏まえ、令和 9 年 3 月頃に確定ダイヤを含む最終案をお知らせし、同年 4 月 1 日の実施を予定している。 ① 102 系統の現状と課題 102 系統は平成 12 年 6 月に運行を開始し、その後も地域の状況に応じてルート変更を重ねてきた。 - 一方で、一運行あたり約 14.5km、所要時間約 90 分に及ぶ長大路線であることから、道路状況の影響を受けやすく遅延が発生しやすいなど、運行効率の面で課題を抱えている。 - 路線の大部分が複数鉄道駅周辺を経由し、加えて、他の市バス路線等と重複しているなど、複数の交通手段が確保されたエリアを運行しているため、朝の通学時間帯の 1 便を除けば、平均車内人数は最も多い区間でも 10 人程度にとどまっている。 - 令和 7 年度の収支状況は年間約 5,000 万円の赤字、営業係数は 328 と極めて厳しい状況にある。 ② 路線の見直しの方向性 - 今回の見直しは、交通空白地を生じさせないことを前提として、各区間の役割を整理するものであり、高尾・灘丸山公園・箕岡通エリアから JR 六甲道駅を結ぶ新 180 系統を新設するとともに、南側区間は 100 系統へ、青谷川周辺は 2 系統へとそれぞれ役割を整理することで、限られた車両と運転士を有効に活用し、持続可能なバス路線網への転換を図るものである。	

3. 陳情事項への考え方

① 市バス路線見直しは、該当路線の車内広告や広報 KOBE への掲載等広く利用者に知らせること。

- ・路線見直しの検討に当たっては、日頃から市バスを利用いただいている市民の皆様へ、広く情報をお届けすることが重要であると認識している。
- ・今回の見直し案の周知に当たっては、交通局ホームページへの掲載、車内ポスターの掲示、102 系統をはじめとする対象停留所への案内掲出に加え、広報紙 KOBE（区民版）への折り込みによる全戸配布など、多様な広報媒体を活用して周知を図っている。
- ・今後も、確定ダイヤを含む最終案の決定時など、引き続き丁寧な周知に努めてまいりたい。

②市バス路線見直しは、決定事項の通達ではなく、利用者と共に見直し案を検討すること。

- ・今回お示しした見直し案は、令和 9 年 4 月の実施に向けて、約半年前の段階で計画案を広くお知らせし、市民や利用者の皆様からご意見をいただきながら、最終案へと練り上げていくためのものである。
- ・これまでも、地域団体や沿線の教育機関等への説明や意見交換を重ねてきたところであり、見直し案の提示後も、電話、メール、窓口等で個別の意見を丁寧にお伺いするとともに、地域団体等からのまとまった要請があれば出向いて説明を行うなど、対話の継続に努めていく。
- ・その中で、「より運行効率を高める案」「より多くの利用が見込める案」「見直しの作成過程では把握しきれなかった客観的な事実」に関する有益なご提案を頂戴した場合には、実施に向けた最終案の策定において反映を検討していく予定である。

③『102 系統で水道筋に行く』ルートを廃止しないよう、再検討すること。

- ・高尾・灘丸山公園・箕岡通周辺にお住まいの方が、日常的な買い物や通院といった生活に密着した移動に 102 系統をご利用いただいていることは認識している。
- ・2 タッチデータでは、当該エリアから水道筋商店街付近へご利用いただいている乗客は、極めて少ない水準（1 日あたり 8 名/13 便）にとどまっている。全国的な運転士不足が極めて深刻化している中、限られた経営資源を現行ルートの維持に充当し続けることは大きな課題があると考えている。
- ・その上で見直しにあたっては、生活実態に即した移動を支えるため、現在の利用実態を踏まえ、阪急六甲駅や J R 六甲道駅を結ぶ新 180 系統を設定し、医療機関や商業施設へアクセスできる環境を整えている。
- ・また、水道筋商店街方面へは、新 180 系統で六甲口停留所等までご乗車の上、運行本数の多い 92 系統に乗り継ぐ経路を確保している。この乗継ルートを利用した場合の所要時間は、乗継時間を含めても現行の直通運行と概ね同程度である。なお、30 分以内の乗継ぎであれば市バス乗継割引が適用されるため普通運賃のご負担は増えない。
- ・今回の見直しにより、一部の皆様には、乗継が必要となるなど、日常の移動方法が変わることとなり、ご不便・ご負担をおかけするが、地域の移動手段を将来にわたり守り抜くための見直しであることをご理解いただきたい。

4. 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。