

# 01 市民意見募集の結果について

● **募集期間** : 2026年1月9日（金）～2月9日（月）

● **意見件数** : 77件（42通）

## ● 市民意見の概要

カテゴリ	件数
路線維持・減便・廃止に関するご意見について	45件
財政運営と公的役割に関するご意見について	12件
小型バス導入に関するご意見について	7件
人材確保に関するご意見について	3件
運賃体系・割引制度の見直しに関するご意見について	2件
計画の理念に関するご意見について	2件
KPIの設定に関するご意見について	1件
地下鉄の朝ラッシュ時間帯の直通運転に関するご意見について	1件
駅前施設の効率的な活用に関するご意見について	1件
バリアフリーに関するご意見について	1件
その他ご意見について	2件

神戸市民の意見提出に関する条例

## 意見募集

みなさまのご意見をお寄せください

**神戸市営交通事業 経営計画 2030（案）について**

2026年度から5年間の経営方針である「神戸市営交通事業 経営計画 2030（案）」について、市民の皆様のご意見を募集します。

**意見募集期間**  
令和8年1月9日～2月9日

**問い合わせ先**  
神戸市交通局経営企画課  
電話078-984-0108

※ お寄せいただいたご意見のうち、計画原案に直接記載がないものについても、今後の事業運営の参考とさせていただきます。

## 1. 路線維持・減便・廃止に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>市バス等は高齢者や通勤通学者等の生活に不可欠な移動手段であり、赤字や効率化のみを理由とした減便・廃止には反対。また、減便・廃止が利用減少を招き、地域の人口減少をさらに促進する悪循環につながることを懸念する。</li> <li>生活実態（通院・買い物等）に即した「路線の維持」に加え、減便された系統の「増便・復活」や新たな系統の設定など、路線の新設や改善を行ってほしい。</li> <li>一方で、収益性向上のため、長大路線の短縮や鉄道に平行した路線の見直し、最寄り駅へのアクセス強化等に加え、坂バスなど他事業者路線との連携・調整による合理化も含めて、路線・ダイヤの更なる改善を進めるべきとの意見があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市バス等が市民の皆さまの日常生活を支える大切な移動手段であることは、十分に認識しております。</li> <li>一方で、人口減少に伴う利用者数の減少や全国的な運転士不足の影響等により、現在の運行体制を将来にわたって維持していくことが難しい状況にあります。これらの課題を乗り越え、将来に渡って市民の皆さまの「足」を守り続けていくためには、限られた経営資源を最も効果的に活用することが重要です。</li> <li>具体的には、最寄り鉄道駅までの移動など地域の移動ニーズを踏まえ、利用実態のデータをもとにした運行計画の見直し、民間交通事業者との連携強化などにより、持続可能な交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。</li> <li>路線やダイヤの見直しにあたっては、市民の皆さまの生活への影響も十分に考慮しながら、丁寧に進めてまいります。将来にわたり安心してご利用いただける公共交通を守るため、何卒ご理解とご協力をお願いいたします。</li> </ul>

## 2. 財政運営と公的役割に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>市バスは公共交通であり、市が責任をもって予算を投入し、路線の維持・確保を図るべき。また、運賃以外の収入確保や支出の削減についても徹底的に検討してほしい。</li><li>路線廃止が避けられない場合でも、市民が状況を知って協力（乗り支え）できる仕組みを導入すべき。また、地域との対話や説明を尽くし、市民の意見や移動の実態を踏まえて進めてほしい。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>市バス・地下鉄が市民生活を支える重要な公共交通であり、その維持・確保が公営事業者としての責務であることは十分に認識しております。</li><li>一方で、市バスの経営状況は、法律により独立採算が原則とされており、将来にわたり市民の皆さまの「足」を守り続けていくためには、実質的に経営健全化基準を超過する厳しい状況に直面していることから、まずは自律的な経営努力により、持続可能な事業運営を実現することが重要と考えております。</li><li>路線の見直しに際しては、地域への説明や意見聴取等を行うなど、丁寧に進めてまいります。その上で、経営状況や課題についてデータを分かりやすく開示し、市民の皆さまと現状を共有しながら、路線維持に向けて一緒に考えていける関係づくりを進めてまいります。</li></ul>

### 3. 小型バス導入に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>坂の多い地域での利便性向上や狭隘路対応のため、小型バスを導入すべき。</li> <li>減便・廃止の検討が必要な場合でも、単純な縮小ではなく、小型化や運行形態の工夫、他事業者との連携等の代替策を検討してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>坂道の多い地域や狭い道路への対応として、小型バスの有用性は認識しております。</li> <li>一方で、小型バスを導入しても車両費や人件費が大型バスと大きく変わらないことに加え、輸送力が限られるため通勤・通学時間帯の需要をカバーできないなどの課題も多いことから、効果的な運行体制について引き続き研究してまいります。</li> </ul>

### 4. 人材確保に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足への対応として、勤務時間の短縮、派遣や自衛隊退職者、タクシー運転手の活用など、より幅広い人材確保策を検討すべき。</li> <li>賃金を含む待遇面の向上など、定着につながる取組も検討すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型二種免許保有者の減少により、運転士不足は全国的に深刻な状況となっており、交通局としても最重要課題の一つと認識しております。</li> <li>これまでも、年齢要件の緩和や免許取得支援制度の導入など、採用の間口を広げる取組を進めてまいりました。いただいたご意見も参考にしながら、引き続きあらゆる可能性を検討し、人材確保に努めてまいります。</li> </ul>

## 5. 運賃体系・割引制度の見直しに関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>複雑な割引制度（エコファミリー、乗継割引、ポイント等）は廃止し、もっとシンプルな料金体系にすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引制度は、公共交通の新たな利用を促す手段として重要な役割を担う一方で、当初の目的を十分に達成できていない制度や増収効果が見込めない制度については、経営の健全化、正規運賃をお支払いいただいている利用者との公平性の観点から、見直しが必要と考えております。</li> </ul>

## 6. 計画の理念に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>「第6次神戸市基本計画」にある「幸福度（ウェルビーイング）」の概念を、本計画にも盛り込むべき。公共交通は市民の幸せに深く関係しており言及が必要ではないか。</li> <li>また、市の既存施策（ユニバーサルデザイン交通条例、総合交通計画等）との整合性を明確にすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通局は「移動（いつも）に感動を」を企業理念に掲げ、「移動を通して、まちの発展に取り組み、社会の成長につなげる」「関わるすべての人の笑顔あふれる毎日をつくる」ことを使命としております。</li> <li>経営計画2030は、この企業理念を実現するための中期的な経営計画として策定したものであり、公共交通を通じて市民の皆さまの幸せに貢献するという思いは、本計画の根底にあるものと考えております。</li> <li>あわせて、本計画は第6次神戸市基本計画をはじめとする市の関連施策との整合性に留意して策定しております。</li> </ul>

※ご意見は、同様の趣旨のものをまとめて掲載しております。また、趣旨を損なわない程度に要約しておりますので、ご了承ください。

## 7. KPIの設定に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>KPIの「乗車単価」は、割引廃止という手法によるものであり、収益性の向上（収益構造の改善）という観点では、指標としては安直であり、KPIとしては適していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業における収益は、「乗車単価」と「乗車人員」の掛け合わせによって成り立つものであり、収益性の向上を図るためには、それぞれの指標を改善させていくことが重要な観点となることから、「乗車単価」と「乗車人員」の両方をKPIとして設定しています。</li> </ul>

## 8. 地下鉄の朝ラッシュ時間帯の直通運転に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>朝ラッシュ時間帯の稼働車両数を減らす観点から、一部列車を途中駅（海岸線は御崎公園駅、西神・山手線、北神線は新神戸駅）で折り返すなど、直通運転のあり方を見直すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝ラッシュ時間帯の運行は、安全・安定輸送や混雑状況を踏まえて設定しており、直通運転の見直しは利用者への影響が大きいこと等から慎重な検討が必要と考えております。</li> <li>一方で、限られた経営資源のもとで持続可能な運営を行うため、利用実態データに基づき、ダイヤや運行形態の最適化について検討してまいります。</li> </ul>

## 9. 駅前施設の効率的な活用に関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>配車アプリの普及により駅前のタクシー乗り場の利用が変化している。タクシー待機場等を市バスの待機場所としても活用できれば、路線設定の自由度向上につながるのではないか。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>駅前施設の運用は、利用実態や安全性、関係事業者との調整等を踏まえ検討が必要と認識しております。</li><li>いただいたご意見は、今後の効率的な市バスの路線設定の参考とさせていただきます。</li></ul>

## 10. バリアフリーに関するご意見について

意見の概要	神戸市の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>地下鉄駅（海岸線）において、階段しかない出入口があり、高齢者やベビーカー利用者への配慮など、バリアフリーの充実を求める。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>海岸線は開業時より交通バリアフリー法の移動円滑化基準を満たす形で整備しております。また、バリアフリー整備にあたっては、障害者の方々との意見交換会を定期的開催するなど、ご意見を丁寧に伺いながら進めております。</li></ul>