

市バス運賃の値上げ中止及び市バス路線の充実を求める陳情

陳情第38号・第43号・第44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（第38号） 神戸市兵庫区 新日本婦人の会兵庫支部 前田みさ子（第43号） 神戸市長田区 全日本年金者組合長田支部 木下清子（第44号）
陳情要旨	<p>1. 市バス運賃の値上げ 【陳情第 38 号】 市バス運賃の値上げはしないこと。 【陳情第 43 号】 市バス運賃の値上げは中止すること。 【陳情第 44 号】 市バスの運賃は値上げしないこと。</p> <p>2. 市バス路線の再編 【陳情第 38 号】 ・ 長田・兵庫のバス路線の再編は、本数を減らさず利便性を向上させること。 ・ 市民の声を聞き、活かした使いやすいバス路線を作ること。 【陳情第 43 号】 ・ 兵庫区の南北交通を改善するため、減便や市バス路線の再編は見直して、市民の声を活かした利用しやすいバス路線にすること。 【陳情第 44 号】 ・ 長田・兵庫のバス路線は本数を減らさず利便性を良くすること。 ・ 市民の切実な声を聞き、安心した生活が出来る路線にすること。</p>
陳 情 に 対 す る 神 戸 市 の 考 え 方	
<p>陳情項目 1 について</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大による社会全体の急速な変化は、バス及び地下鉄等の公共交通機関をご利用いただくお客様の大幅な減少をもたらし、今後もコロナ禍前の水準に回復することは見込みづらい状況にある。加えて、急速な少子高齢化の進展による人口減少、老朽化する施設・設備の更新のほか、バリアフリー化等にも対応していく必要がある。さらに、昨今の電気代や燃料代、資材費や労務単価等の高騰に伴う諸経費の増加は安定的経営に深刻な影響を及ぼしている。</p> <p>このような状況のなか、特に、市バス事業における令和 4 年度決算資金不足比率は 19.1%となり、特別に発行が許可された「特別減収対策企業債」を発行していなければ、経営健全化基準である資金不足比率 20%を上回り、経営健全化団体に陥っている状況である。</p> <p>そのため、令和 5 年 6 月、交通事業審議会に対し、「中長期的な経営基盤強化」について諮問を行い、同審議会及び専門部会において議論が行われ、11 月 21 日、交通局に対し答申が提出された。</p> <p>この答申を参考とし、市バス・地下鉄両事業において総合的に検討していくが、特に市バスについては事業そのものの存続を最優先に考え、危機的な経営状況からの早期脱却のため、運賃改定実施に向けた具体的な検討を行うこととする。</p> <p>今春より職員給与の 10%削減に取り組むなど経費削減に努めてきたが、今後も徹底した経費削減を実施するほか、保有資産の一層の利活用等による増収策にも取り組むなど経営基盤の強化を図ることとしている。</p> <p>なお、近隣の民間バス事業者においても運賃改定を実施しており、持続可能な市バス事業の施策の検討・実施に取り組んでいく。</p>	

陳情項目 2 について

(1) 現状と市バス路線再編の基本的な考え方

市バス事業は、運営の中で日々得られる客観的なデータからご利用状況を把握するとともに、市民・利用者のご要望や地域の実情も踏まえながら、将来にわたり持続可能なバス路線網や事業経営体制を構築していかなければならないと考えている。

新型コロナウイルスの影響や物価高騰等に起因する現在の危機的な経営状況において、現状の路線・運行本数をそのまま維持していくことは困難であり、将来にわたって市民の日常生活を支えていくためにも、利便性の向上に努めつつ、令和 6 年 4 月にバス路線の再編を行う。

路線再編の基本的な考え方として、便数については、2 タッチデータに基づくご利用状況を考慮するとともに、ルートについては、山麓部はバス以外の代替交通手段がないといった地域特性や、東西に充実した鉄道網と市バスとの役割分担を図り、鉄道ではカバーしきれない高低差のある南北移動を担うこと、鉄道駅と一定距離があるような地域などバスが日常生活を支える地域の利便性の向上を図ること等を考慮することとしている。

(2) 兵庫・長田の路線再編の考え方

兵庫・長田のバス路線については、バス以外の代替交通手段のない山麓部ではご利用が多い一方、鉄道路線網が充実している中南部地域では山麓部ほどの需要はなく、ご利用が比較的少ない状況にある。このような需要の濃淡に対し、総じて同レベルの供給を行ってきたことから、山麓部では更に供給を充実させるべき箇所がある一方、中南部地域では供給過多になっているといった需給の濃淡が生じている。

例えば、兵庫・長田エリアを大きく循環している 3 系統では、ご利用に濃淡があるにも関わらず、朝夕ラッシュを除いた運行は山麓部、中南部とも同一の便数となっており、これを改善すべく供給が多い箇所から需要のある箇所に便数を再配分すべく、今回 6 系統の運行ルート変更、93 系統新設などの手法を用い、3 系統自体は減便するものの、山麓部での便数は従来を維持、また循環系統としての利便性を損なわないよう規模を縮小して維持することとした。

また、長田の重池地域など、高低差や鉄道駅からの距離等の要素を踏まえ、バスが日常生活を支える地域では増便するなど利便性の向上も図っている。

さらに、現在の 9 系統ルートのうち、他の多くの路線と重複している湊川公園西口～平野～大学病院前～神戸駅前間の運行は取りやめることとしているが、11 系統の一部運行ルートを変更し、平野～大学病院前～神戸駅前とするなど、ルートの振替や乗り換えを含め移動機会の確保を図っている。

今回の路線再編にあたっては、地域の懇談会などでこれまでにご要望について反映できるところは反映するとともに、市バス IC カード 2 タッチデータによる客観的な乗降データを活用しつつ、地域の様々な事情も考慮しながら検討を行っている。

また、9 月以降、兵庫・長田の地域団体など地域の皆様への説明も行っているところであり、交通局からお示した再編の当初案では、乗継が必要となる新長田駅から西市民病院への移動について、通院の利便性確保等のご要望が複数寄せられたことを踏まえて再検討を行い、通院目的でのご利用が見込まれる午前の時間帯については、直通運行を維持する方向とした。

路線再編後も、2 タッチデータによる客観的な乗降データをもとに、ご利用状況に応じた見直しを図っていく。