

記者資料提供（2026 年 10 月 1 日）

交通局自動車部市バス経営課 奥島・武藤

TEL：078-984-0149 FAX：078-984-0205



いつも
移動に感動を

神戸市交通局

【2027 年 4 月】市バス路線の見直し

～持続可能な市バス路線網の構築に向けて～

神戸市交通局では、将来にわたり持続可能な市バス路線網を維持するため、2027 年 4 月 1 日よりしあわせの村・ひよどり台エリア及び灘・中央エリアのバス路線の見直しを実施します。

1. 実施時期

2027 年 4 月 1 日（木曜） 始発より（予定）

※本見直し内容は、市民の皆様からいただく有益なご提案や市会での議論等を踏まえ、実施内容を変更することがあります。

2. 見直しの背景

市バス事業は、震災前と比較して利用者が半減していることに加え、人口減少や少子高齢化、燃料費等の高騰により、極めて厳しい経営状況にあります。さらに近年は、担い手であるバス運転士の不足が全国的な課題となっています。

このような状況のもと、市バスの路線網を将来にわたり維持していくため、持続可能なバス路線網及び事業経営体制の構築に取り組んでいます。

具体的には、市バスの車両や人員などの経営資源を効果的に配分するため、市バスは充実した鉄道網を補完するフィーダーとして交通ネットワークの一翼を担い、最寄り駅と住宅地との間を一度に数十名程度運ぶという役割を担っていくことを前提に、路線・便数の適正化を実施することで経営の健全化を図ります。

これまで、2024 年度に兵庫・長田エリア、2025 年度に東灘・灘エリア、2026 年度に須磨エリアの路線見直しを実施し、2027 年 4 月 1 日よりしあわせの村・ひよどり台エリア及び灘・中央エリアのバス路線の見直しを実施します。

3. 見直しの方向性

（1）最寄り鉄道駅へのアクセス確保

単一の住宅地から複数駅へ向かう系統は、原則として「最寄り駅へのアクセス」に集約し、鉄道網を補完するフィーダー輸送としての役割を強化します。

（2）複雑な路線の解消

複数の系統が複雑に重複・交差し、非効率な運行となっている路線をシンプルな系統へ統合・再編します。

（3）運行内容の効率化

他系統による代替が可能な路線や、利用者が限定的な系統については、運行内容を

見直し、限られた経営資源（運転士・車両）を効率的に活用します。

4. 見直し内容

（１）しあわせの村・ひよどり台エリア

系統	現行経路	見直し案
17	二葉町・地下鉄長田駅前～ひよどり台・しあわせの村	利用状況にあわせ「地下鉄長田駅前～ひよどり台」等の折り返し区間便を設定 ● 需要に応じた運行規模に適正化。 ● 利用需要の多い長田区北西部地域から最寄り駅（地下鉄長田駅）へのアクセス機能を維持。 ● 「二葉町～しあわせの村」は概ね2時間に1本運行。 ● しあわせの村内の福祉施設の早朝業務開始時刻にあわせ「早朝便」を新設。（概ね6:30に「病院前」着）
65	神戸駅前～ひよどり台	ルート変更なし。運行本数を見直し。【運行規模 約3割減】 ● 日中は概ね30分毎に運行。
66	三宮駅・貿易センター前～ひよどり台・しあわせの村	ルート変更なし。運行本数を見直し。【運行規模 約3割減】 ● 日中は概ね60分毎に運行。
87	妙法寺駅前～ひよどり台・しあわせの村（延伸）	平日も「しあわせの村」まで路線を延伸。※すべて星和台南まわり【運行規模 約1.5割増】 ● 始発時間を繰り上げ、終発時間を繰り下げ。 ● 87系統・120系統の近郊区定期券を共用化（1枚で名谷駅・妙法寺駅のどちらでも利用可）
120	名谷駅前～ひよどり台・しあわせの村	朝と午後の一部時間帯に特化して運行。 ● 1日5往復（計10便）のみ運行。 ● 福祉施設への通所・職員の通勤需要等に対応。 ● 5往復のうち朝夕1往復（計2便）は「シルバーカレッジ前」を経由。 ● 87系統・120系統の近郊区定期券を共用化（1枚で名谷駅・妙法寺駅のどちらでも利用可）

※本見直し内容は、平日の運行を想定したものです。

(2) 灘・中央エリア

	系統	現行経路	変更後	見直し案
①HAT神戸エリア				
	29	三宮駅ターミナル前～ 摩耶埠頭	新 29	● 重複した区間を統合の上、新 29 系統へ集約。 ● 「脇の浜まわり」「若菜通まわり」の 2 ルートを設定。 ● 摩耶埠頭⇄三宮、三宮⇄HAT 神戸の速達性を重視し、午前、午後で運行方向を変更。 ● 朝ラッシュ時は「脇の浜まわり」を中心に運行、日中は「脇の浜まわり」「若菜通まわり」を交互に運行。 ● 新 29 系統は現 29 系統と同等の運行規模。
	101	三宮駅ターミナル前～ 日赤病院前・第五突堤		
②摩耶エリア				
	18	三宮駅ターミナル前～ 摩耶ケーブル下～ JR六甲道	新 18 新 180	● 18 系統を新 18 系統（三宮～摩耶ケーブル下）と、新 180 系統（摩耶ケーブル下～六甲道）に分離。 ● 新 18 系統は新神戸駅経由を取りやめ。 ● 新 18 系統・新 180 系統をあわせて、現 18 系統と同等の運行規模。
	2	JR六甲道・阪急六甲～ 元町 1・三宮神社	新 180 新 2	● 102 系統の北側区間を新 180 系統（高尾・灘丸山公園エリア）と新 2 系統（野崎通 3～青谷川～五毛間）の 2 系統に分けて運行。 ● 新 2 系統は従来の「神戸高校前まわり」に加え、「青谷川まわり」を新設。 ● 「神戸高校前まわり」と「青谷川まわり」をあわせて、現 2 系統と同等の運行規模。このうち「青谷川まわり」は、日中約 60 分毎の運行を予定。
	102 北側	JR六甲道～ 摩耶ケーブル下（循環）		
③六甲道周辺エリア				
	100	JR六甲道～灘の浜東	新 100	● 102 系統の南側区間を 100 系統へ統合。 ● 新 100 系統は経由地を神前町から灘小学校前に変更。 ● 新 100 系統は現 100 系統と同等の運行規模。
	102 南側	JR六甲道～ 摩耶ケーブル下（循環）		

5. スケジュール(予定)

2026 年 10 月	路線見直し案の公表
2027 年 3 月上旬頃	新ダイヤ（時刻表）の公表
2027 年 4 月 1 日	見直し実施（予定）

今回の見直しにより、一部の利用者の皆さまにはご不便をおかけしますが、将来にわたり市民の足を守るための取り組みとして、ご理解とご協力をお願いいたします。

2027年4月1日(予定)

見直し案

将来にわたり地域の足を守るための

市バス しあわせの村・ひよどり台エリア路線見直し

※本見直し内容は、市民の皆様からいただく有益なご提案や市会での議論等を踏まえ、実施内容を変更することがあります。

**なぜ本エリアの見直しを行うのか**

当該エリアの利用者は過去20年で約24%減少した一方、
運行本数はほぼ同水準を維持してきたため、需要と供給の乖離が生じ、
エリア全体で年間約2.7億円の赤字が生じています。
限られた運転士・車両等の経営資源を有効に配分し、
利用時間帯ごとの利用状況に合わせて運行本数や区間を見直すことで、
持続可能な運行を目指します。

神戸市バス しあわせの村・ひよどり台 エリアの見直しを 予定しています。

**しあわせの村発着の
近郊区定期券を共用化**
しあわせの村～名谷駅(120系統)ルート定期券で、
妙法寺駅(87系統)ルートも乗車できるように対応
(その逆も可)

120系統
【現在】
日中30～60分毎 → 【変更後】
朝と午後の一部の
時間帯のみ運行

87系統
運行規模 約1.5割増
平日も「しあわせの村」まで路線を延伸

66系統
運行規模 約3割減
【現在】
日中30分毎 → 【変更後】
概ね日中60分毎

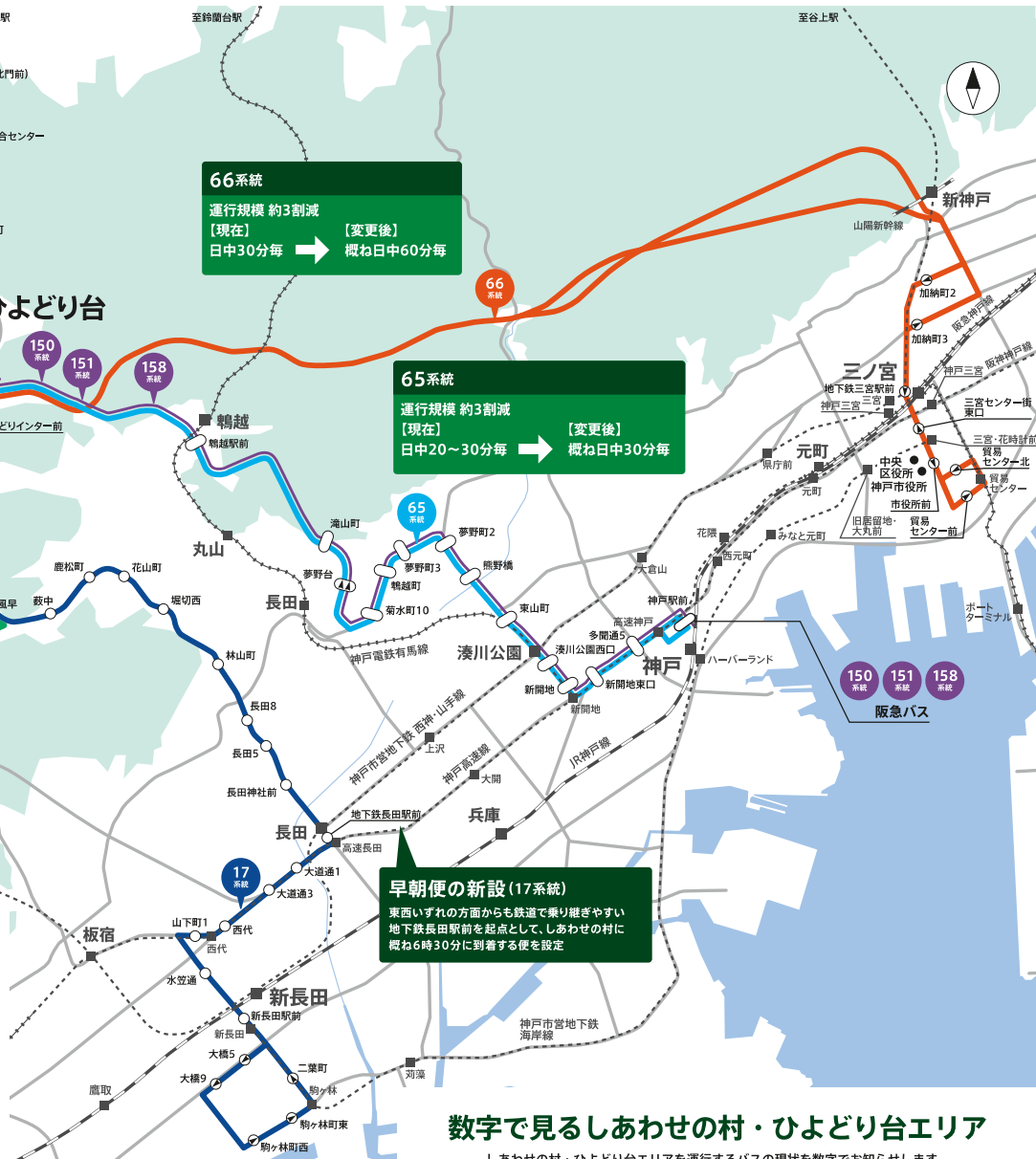
65系統
運行規模 約3割減
【現在】
日中20～30分毎 → 【変更後】
概ね日中30分毎

早朝便の新設(17系統)
東西いずれの方面からも鉄道で乗り継ぎやすい
地下鉄長田駅前を起点として、しあわせの村に
概ね6時30分に到着する便を設定

系統別変更一覧

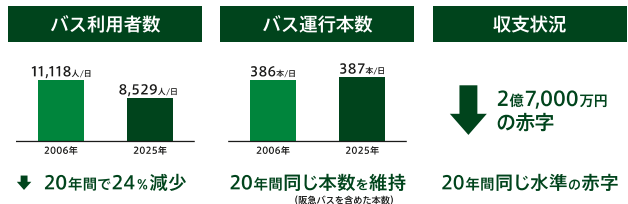
変更路線	ポイント	見直し内容
17	→	利用状況にあわせ「地下鉄長田駅～ひよどり台」等の折り返し区間便を設定。 ● 需要に応じた運行規模に適正化 ● 利用需要の多い長田区北西部地域から最寄り駅(地下鉄長田駅)へのアクセス機能を維持 ● しあわせの村内の福祉施設の早朝業務開始時刻にあわせ「早朝便」を新設(概ね6:30に「病院前」着) ● 「二葉町～しあわせの村」は概ね2時間に1本運行
65	→	ルート変更なし。運行本数を見直し。 ● 運行規模 約3割減 ● 日中は概ね30分毎に運行
66	→	ルート変更なし。運行本数を見直し。 ● 運行規模 約3割減 ● 日中は概ね60分毎に運行
87	→	平日も「しあわせの村」まで路線を延伸。 ※すべて星和台南まわり ● 運行規模 約1.5割増 ● 始発時間を繰り上げ、終発時間を繰り下げ ● 87系統・120系統近郊区定期券の共用化(1枚で名谷駅・妙法寺駅のどちらでも利用可)
120	→	朝と午後の一部時間帯に特化して運行。 ● 1日5往復(計10便)のみ運行 ● 福祉施設への通所・職員の通勤需要等に対応 ● 5往復のうち朝夕1往復(計2便)は「シルバーカレッジ前」を経由。 ● 87系統・120系統近郊区定期券の共用化(1枚で名谷駅・妙法寺駅のどちらでも利用可)

※本見直し内容は、平日の運行を想定したものです。



数字で見るしあわせの村・ひよどり台エリア

しあわせの村・ひよどり台エリアを運行するバスの現状を数字でお知らせします。





市民の足を守るために、 知っていただきたい現状と課題

震災前に比べて
利用者が
約**51%**減

震災前と比べると、利用者は約半分に減っています。
コロナ前の2019年と比べても、人口減少や働き方の変化などの影響で、約12%（1日あたり約2.2万人）減っています。

燃料の価格は
10年で
約**51%**増※

市バスは全445両を動かしているため、燃料の高騰の影響を大きく受けます。
また、古いバスの買い替え（1両約2,700万円）など、整備・維持に多くの費用がかかり、経営の大きな負担に。

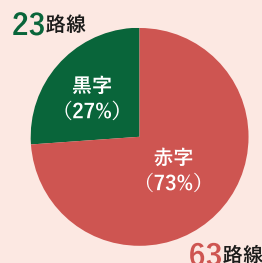
※軽油1Lの平均価格（2016年 100.5円→2026年1月～8月 151.8円）より算出

市バス運転士のうち
50歳以上が
約**6割**

全国水準でも、大型二種免許の保有者の59.8%が60歳以上という状況です。
市バスでも、利用者減や将来的な運転士不足も見据え、限られた車両や人員を本当に必要なところに配分しなければなりません。

全86路線のうち**73%**が赤字

2025年度は全86路線のうち黒字は23路線だけで、63路線が赤字でした。
その営業運行における赤字額は約8億円にもなり、黒字路線の利益だけではまかなうことができません。
また、運転士不足も深刻です。
こういった厳しい現状を改善するため、路線やダイヤの見直しは待ったなしの状況です。
ご不便・ご負担をおかけしますが、路線見直しへのご理解とご協力をお願いいたします。



市バス路線に関する情報

交通局ホームページをご覧ください。

神戸市バス 🔍 検索



市バス路線に関するお問合せ

神戸市交通局 市バス・地下鉄お客様サービスコーナー
TEL:078-321-0484 FAX:078-392-3034

※時刻表は3月上旬にホームページ及びバス停でお知らせする予定です。

営業係数 収支差

17系統	184	▲約8,600万円
65系統	137	▲約6,900万円
66系統	122	▲約5,600万円
87系統	137	▲約1,400万円
120系統	187	▲約4,700万円

合計 約2億7000万円の赤字

2025年度数値（決算見込み）

※営業係数とは、100円の収入を得るために、どれくらい費用がかかっているかを示す数値です。

2027年4月1日(予定)

見直し案

将来にわたり地域の足を守るための 市バス 灘・中央エリア 路線見直し

※本見直し内容は、市民の皆様からいただく有益なご提案や市会での議論等を踏まえ、実施内容を変更することがあります。

対象
エリア

- HAT神戸エリア
- 摩耶・青谷エリア
- 六甲道周辺エリア

見直しの方向性

● 最寄り鉄道駅へのアクセス確保

鉄道駅への接続を優先し、住宅地から駅までのルートを集約することで、鉄道網を補完するフィーダー輸送としての役割を強化します。

● 分かりやすい路線網への整理

重複したルートを統合し、シンプルで分かりやすい路線網へ再編します。

● 持続可能な運行体制の確保

全国的に深刻な運転士不足に対応するため、運行本数やルートを見直し、将来にわたって持続可能な運行を目指します。

神戸市バス 灘・中央エリアの 路線見直しを 予定しています。



系統別変更一覽

変更路線

変更後の路線やルート

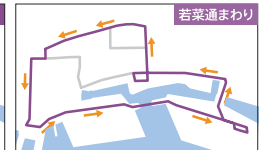
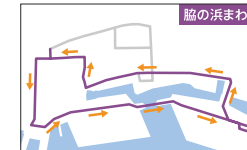
- 現 18 系統 → 新 18 系統(三宮～摩耶ケーブル下)と、新 180 系統(摩耶ケーブル下～六甲道)に分離。
- 現 29 系統 → 新 29 系統へ統合。脇の浜まわり、若菜通まわりの2ルートを設定。
摩耶埠頭⇄三宮、三宮⇄HAT神戸の速達性を重視し、午前、午後で運行方向を変更。
現 101 系統 朝ラッシュ時は脇の浜まわりを中心に運行、日中は脇の浜まわり、若菜通まわりを交互に運行。
- 現 102 系統(北側) → 新 180 系統(高尾・灘丸山公園エリア)と
新 2 系統 青谷川まわり(野崎通3～青谷川～五毛間)が運行。
- 現 102 系統(南側) → 新 100 系統が運行。経由地が神前町から灘小学校前に変更。

ポイント

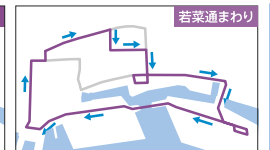
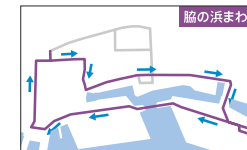
- 現18系統と同等の運行規模
- 新神戸駅前経由を取りやめ
- 現29系統と同等の運行規模
- これまでと同様に午前(反時計回り)と午後(時計回り)で運行
- 青谷川まわり: 日中 約60分毎
- これまでの神戸高校前まわりと新たに設定する青谷川まわりをあわせて現2系統と同等の運行規模
- 現100系統と同等の運行規模

新 29 系統

●午前(反時計回り)



●午後(時計回り)





市民の足を守るために、 知っていただきたい現状と課題

震災前に比べて
利用者が
約**51%**減

震災前と比べると、利用者は約半分に減っています。
コロナ前の2019年と比べても、人口減少や働き方の変化などの影響で、約12%（1日あたり約2.2万人）減っています。

燃料の価格は
10年で
約**51%**増※

市バスは全445両を動かしているため、燃料の高騰の影響を大きく受けます。
また、古いバスの買い替え（1両約2,700万円）など、整備・維持に多くの費用がかかり、経営の大きな負担に。

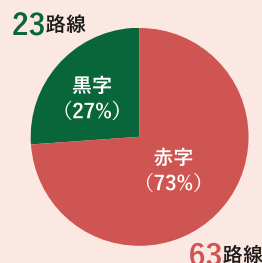
※軽油1Lの平均価格（2016年 100.5円→2026年1月～8月 151.8円）より算出

市バス運転士のうち
50歳以上が
約**6割**

全国水準でも、大型二種免許の保有者の59.8%が60歳以上という状況です。
市バスでも、利用者減や将来的な運転士不足も見据え、限られた車両や人員を本当に必要なところに配分しなければなりません。

全86路線のうち**73%**が赤字

2025年度は全86路線のうち黒字は23路線だけで、63路線が赤字でした。
その営業運行における赤字額は約8億円にもなり、黒字路線の利益だけではまかなうことができません。
また、運転士不足も深刻です。
こういった厳しい現状を改善するため、路線やダイヤの見直しは待ったなしの状況です。
ご不便・ご負担をおかけしますが、路線見直しへのご理解とご協力をお願いいたします。



市バス路線に関する情報

交通局ホームページをご覧ください。

神戸市バス 🔍 検索



市バス路線に関するお問合せ

神戸市交通局 市バス・地下鉄お客様サービスコーナー
TEL:078-321-0484 FAX:078-392-3034

営業係数 収支差

18系統	113	▲約1,400万円
29系統	138	▲約3,400万円
101系統	188	▲約1,300万円
102系統	328	▲約5,000万円

2025年度数値（決算見込み）

※営業係数とは、100円の収入を得るために、どれくらい費用がかかっているかを示す数値です。

※時刻表は3月上旬にホームページ及びバス停でお知らせする予定です。