



神戸市営バスの運営効率化について

石井, 奏多

(Citation)

課題研究優秀ポスター, 2026:4

(Issue Date)

2026

(Resource Type)

conference poster

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100504974>



神戸市営バスの運営効率化について

キーワード: 地方交通 公共交通機関 営業係数

4102 石井奏多

動機

1. '24年10月の普通区運賃10円値上げ + 累積赤字93億円('23年度末)[1]

2. 33系統の運行停止

But... 神戸市バスは公営交通の為、不採算路線も維持しなければならない

33系統: 経路の大半が他の路線と重複 → もっと効率化できないのか?

調査

問い: 赤字路線に傾向はあるか?

仮説: 路線が重複していると赤字になりやすい

2024年度の営業係数と路線図[2]より

3停留所以上路線が重複している区間を重複している路線数が多い順に並べ、赤字路線の割合を表に

区間	重複路線数	赤字路線の割合
長田8-地下鉄長田駅前	7	7/7
神戸駅前-新開地	5	4/5
新開地-夢野町2	5	4/5
夢野町3-房王子町5	5	4/5
JR六甲道-六甲登山口	5	4/5
朝霧駅前-明舞北センター	4	1/4
奥須磨公園前-啓明学院前	4	4/4
ひよどりインター前-ひよどり台	4	4/4
宮川町9-前池町	4	4/4
前池町-大田町2	4	4/5

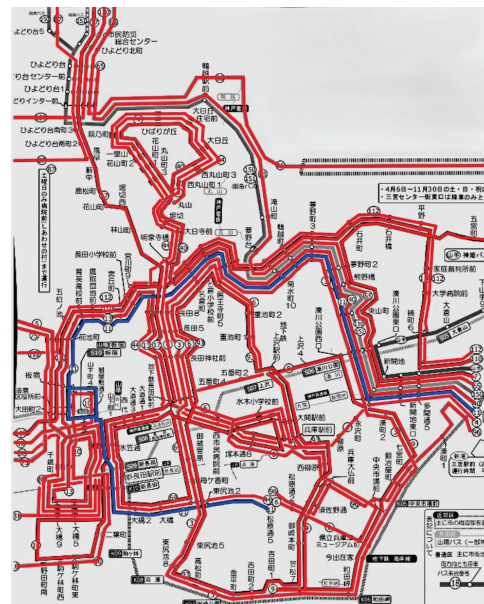
路線が重複しているうち半数以上が赤字の場合が大半

※ただし市バス86路線中64路線が赤字[1]

〈マッピング〉

重複路線が多い地区: 神戸駅前や長田(以下『幹線』)

路線図を黒字→青色、赤字→赤色でマッピングし可視化



A. 11系統: 幹線内のみ
その他: 郊外へ
(須磨・鷹取etc...)

B. 幹線の中の路線
→ 郊外へ行く路線

C. 赤字路線が重複
黒字は11系統のみ

各地から長田や神戸
のターミナルへ合流
→ 幹線の本数を確保

考察

現状: 幹線に各地からの路線が合流するため重複路線が多い

路線が重複=一つのバス停から途中で分岐するいくつもの路線が発着する

→ ダイアの柔軟性が損なわれる・乗り間違いの恐れ

提案

神戸駅前-地下鉄長田駅前の系統の一本化を始めとした
大規模な系統の整理による主要幹線の分離

メリット: 幹線と幹線に接続する路線で分けてダイヤを調整可

市バス乗り継ぎ割引[3]を適用→乗り換えによる運賃の倍増が無くなる

ニーズに合わせて各地に適用することによって効率化

似た事例: 「ゾーンバスシステム」('02まで大阪市営バスが採用)[5]

参考文献

[1] 神戸市交通局ホームページ「数字で知る神戸市バス」2026/1/24 <https://kotsu.city.kobe.lg.jp/bus/suujideshiru/>

[2] 神戸市交通局「市バス各系統の収支状況」2025/12/16 <https://kotsu.city.kobe.lg.jp/company/overview/zaimu/citybus-shushi/>

[3] 神戸市交通局「市バス路線図」2025/12/2

<https://web.archive.org/web/20250315123039/https://kotsu.city.kobe.lg.jp/wp-content/uploads/20240400-a-map04.pdf>

[4] 神戸市交通局「ICカードによる市バス乗継割引」2025/12/18 <https://kotsu.city.kobe.lg.jp/bus/otoku/iccard-noritsugiwaribiki/>

[5] 国土交通省ホームページ 昭和50年度運輸白書「ゾーンバスシステムの実施」(2026年2月2日閲覧)

<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa50/ind050103/004.html>

2026年3月12日提出