

さくらやまなみバス事業評価に関する答申  
付属資料

## 目次

1. 委員名簿	1
2. 参考人・オブザーバー	2
3. 検討事項及び検討経過	3
4. 事業評価結果	
(1) 事業の必要性・有効性に関する評価	4
(2) サービス等に関する評価	5
(3) 事業効率に関する評価	6
(4) 事業効率向上等の取り組みに関する評価	7
(5) 市の施策に対する適合性	8
(参考) 事業評価に関する主なデータ	
さくらやまなみバスの概要	9
2-1 利用特性	10
3-1 運行に伴う収益	13
3-2 運行に伴う費用	16
3-3 輸送人員	18
3-4 運行支援	21

## 1. 委員名簿

所 属 ・ 人 数		氏 名
委 員	市民代表 (3名)	西宮コミュニティ協会 理事 内山 宏子 <small>うちやま ひろこ</small>
		公募委員 2名 小川 雅司 <small>おがわ まさじ</small>
		染矢 洋 <small>そめや ひろし</small>
	学識経験者 (3名)	京都大学大学院工学研究科 特定教授 土井 勉 <small>どい つとむ</small>
		神戸山手大学現代社会学部環境文化学科 教授 小林 郁雄 <small>こばやし いくお</small>
		西宮商工会議所 専務理事 北村 直臣 <small>きたむら なおみ</small>
	関係機関 (2名)	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 加納 陽之助 <small>かのう ようのすけ</small>
		兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課長 濱 浩二 <small>はま こうじ</small>
計	8名	
事務局	西宮市都市局都市計画部都市計画課	

## 2. 参考人・オブザーバー

所 属 ・ 人 数			氏 名
参考人・ オブザーバー	地域代表 (2名)	山口地区自治会連絡協議会	三谷 弘志 <small>みたに ひろし</small>
			畑 英隆 <small>はた ひでたか</small>
	運行主体 (1名)	阪急バス株式会社	田中 祥敬 <small>たなか よしたか</small>
	市関係 (7名)	西宮市政策局長	田原 幸夫 <small>たはら ゆきお</small>
		西宮市総務局長	松永 博 <small>まつなが ひろし</small>
		西宮市産業文化局長	田村 比佐雄 <small>たむら ひさお</small>
		西宮市健康福祉局長	中尾 敬一 <small>なかお けいいち</small>
		西宮市環境局長	田中 厚弘 <small>たなか あつひろ</small>
		西宮市土木局長	大竹 秀一 <small>おおたけ しゅういち</small>
		西宮市教育委員会教育次長	伊藤 博章 <small>いとう ひろあき</small>
計	10名		

### 3. 検討事項及び検討経過

#### (1) 検討事項

- ①事業評価
- ②事業継続の可否
- ③その他必要な事項

#### (2) 検討経過

評価委員会	時 期	内 容
第1回 (諮問)	平成24年 4月27日 －市民会館－	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ さくらやまなみバス事業の概要について</li> <li>・ さくらやまなみバス事業の現状について</li> <li>・ 評価の進め方(案)について (評価の考え方、利用者等の意向調査の調査方針など)</li> <li>・ その他(開催スケジュール(案)など)</li> </ul>
第2回	平成24年 6月11日 －下山口会館－	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 評価方法(案)について (総合的、多角的な視点による評価指標の設定、評価の進め方など)</li> <li>・ 利用者等の意向調査について(調査対象、調査方法、調査票、調査スケジュールなど)</li> </ul>
第3回	平成24年 8月20日 －西宮商工会議所－	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者等の意向調査結果(速報)について (配布・回収状況、各種調査結果の概要など)</li> <li>・ 評価指標について (各種統計資料や調査結果等を用いた総合的、多角的な視点による評価や事業継続の可否等の検討など)</li> </ul>
第4回	平成24年 10月29日 －西宮市職員会館－	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者等の意向調査結果について (各種調査の集計結果(確定版)報告)</li> <li>・ 評価結果(案)について (各種統計資料や意向調査結果等を用いた総合的、多角的な視点による評価・事業継続の可否等の結果報告)</li> <li>・ その他</li> </ul>
第5回 (答申)	平成24年 11月29日 －東館801・802会議室－	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「さくらやまなみバス事業評価に関する答申」のとりまとめ</li> </ul>

4. 事業評価結果・・・(1)事業の必要性・有効性に関する評価

評価の視点	評価項目	評価のポイント
【事業の必要性・有効性に関する評価】	1-1 交通事故の減少	クルマ利用の減少に伴う交通事故発生確率の減少を評価 (便益額) 5,611千円/年
	1-2 移動費用の節減	クルマ利用の減少に伴う移動費用(=燃料費)の節減を評価 (便益額) 3,432千円/年
	1-3 移動時間の短縮	移動時間の短縮を評価 (便益額) 42,815千円/年
	1-4 環境改善	クルマ利用の減少に伴うCO2排出量の削減を評価 (便益額) 45千円/年
	1-5 消費金額の増加	外出機会の増加による消費金額の増加を評価 (便益額) 47,075千円/年
	1-6 教育関係経費の節減	代替手段(=スクールバス)の運行経費の節減を評価 (便益額) 32,474千円/年
	費用便益比 B/C	・便益費(B/C) : 「便益(B)」/「費用(C)」= 1.38>1.0 便益(B) : 「1-1~1-6までの便益の合計 131,452千円/年」+「供給者便益105,035千円/年※」 ※H23年度運行収入 費用(C) : H23年度運行経費(171,679千円/年※) ※車両減価償却費を考慮した金額
	1-7 バスの必要性	[税金投入の可否に対する考え方を評価] 【アンケート結果】(1)税金投入について(市内在住者分) 約8割が容認・乗客関係者のうちのバス利用者・バス非利用者 約6割が容認・山口地域住民 約5割が容認・児童・生徒 【アンケート結果】(2)税金で賄ってもよい割合(運行支援額)について(市内在住者分) アンケート結果・運行経費の約4.3割まで賄ってもよい > 実績値・運行経費の約3.8割 ※平均値・約4.3割、中央値・約6.0割、最頻値・約5.0割
	1-8 バス運行への協力可否	[バス運行への協力に対する考え方を評価] 【アンケート結果】(1)運行継続に向けた協力の可否(全員を対象) “協力する”“できるだけ協力する”と回答した人・約6割 “利用できそう”“がんばれば利用できそう”と回答した人の中で“協力する”“できるだけ協力する”と回答した人・約6割 “協力しない”と回答した人・約0.4割 【アンケート結果】(2)運行継続に向けた協力内容(全員を対象) “積極的に利用することで協力”と回答した人・約6割 〔評価〕 さくらやまなみバスに対して協力しようとする人が多く見込める。
	1-9 バスへの転換可能性	[バスへの転換可能性を評価] 【アンケート結果】非利用者のみを対象 全体的に“利用できそう”“がんばれば利用できそう”と回答した人・約86% 利用しない理由・主として“他の交通手段の方が楽である”“運行本数が少ない”“乗り継ぎが不便である” 〔評価〕 需要の掘り起こしや新規開拓に努め、バス利用者の増加へと結びつけていくことが望ましい。
	1-10 日常生活への影響	[バスによる日常生活への影響の有無を評価] 【アンケート結果】児童・生徒(西宮甲山高校、西宮北高校、山口中学校、山口小学校)の利用者を対象 約82%の児童・生徒が日常生活に影響があると回答
1-11 進路選択への影響	[バスによる進路選択への影響の有無を評価] 【アンケート結果】生徒(西宮甲山高校、西宮北高校の山口地域在住者)の利用者を対象 “別の高校に進学”が約73%、“影響はあるがいまの高校に進学”が約14%となっており、合わせて約88%の生徒が進路選択に影響があったと回答	

※1-1~1-6はアンケート結果からの試算値

#### 4. 事業評価結果・・・(2)サービス等に関する評価

評価の視点	評価項目	評価のポイント
【サービス等に関する評価】	2-1 利用特性	(1)利用者属性・目的・利用時間帯
		<p>〔運行開始前の見込み〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規需要として、通勤、通学、有馬温泉、白水峡を見込んでいる。</li> <li>・公立高校の「総合選抜制度」から「複数志願制度」への移行に伴い、増加する通学需要に対応するためH22年度から1台増車を行う。</li> </ul>
		<p>〔実績〕</p> <p>① 平日・・・通勤・通学目的が約7割を占める。利用が多い時間帯は通勤・通学の利用時間帯である7～8時台、15～18時台となっている。</p> <p>② 土日祝・・・多様な目的(買物、趣味・娯楽、その他)が約6割で、高齢者(60歳以上)の割合が増加する。利用が多い時間帯は、有馬温泉来訪者の利用時間帯である10～11時台、14～16時台となっている。</p>
		(2)地域間流動
		<p>〔運行開始前の位置づけ〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口地域と南部地域を連絡する幹線バス路線</li> </ul>
		<p>〔実績〕</p> <p>③南北間流動は輸送人員の約43%に達している。</p> <p>④南北間流動の内、通勤等は当初見込み(答申)より少ない。</p> <p>⑤有馬温泉来訪者は当初見込み(答申)より多い。</p>
	2-2 バスに対する満足度	(3)既存路線への影響の可能性
		<p>〔運行開始前の課題〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存路線利用者のサービスレベルが低下しないようにすべきである。</li> </ul>
	2-3 バスに対する認知度	<p>〔実績〕</p> <p>⑥既存路線からさくらやまなみバスへの転換した可能性のある1日あたりの輸送人員</p> <p>【アンケート結果】全日 154人/日</p> <p>※平成21年度以降の競合路線の減便状況</p> <p>【阪神バス】鷲林寺線 (平日)4便減便・・・H23年12月1日実施</p> <p>【阪急バス】夙川台線 (平日)16便減便、(土曜)9便減便、(日祝)8便減便・・・H22年4月1日実施</p>
		〔現時点におけるサービスレベルを評価〕
		<p>【アンケート結果】利用者のみを対象</p> <p>【満足度が高い項目】</p> <p>車両の快適性、乗務員のサービス・マナー、運行時間の正確性</p> <p>【満足度が低い項目】</p> <p>運賃、運行本数、運行時間</p>
	〔現時点におけるバスの認知度を評価〕	
【アンケート結果】非利用者のみを対象		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・山口地域と南部地域を結んで運行されていることを知っているうえ、ダイヤ等も知っている・・・約29%</li> <li>・山口地域と南部地域を結んで運行されていることを知っているが、ダイヤ等は知らない・・・約45%</li> </ul> <p>さくらやまなみバスが山口地域と南部地域を結んで運行されていることを約74%が認知している。</p>		

※2-1 ⑥アンケート結果からの試算値

4. 事業評価結果・・・(3)事業効率に関する評価

評価の視点	評価項目	評価のポイント	
【事業効率に関する評価】	3-1 運行に伴う収益	評価基準:【運行開始前の見込み】 <span style="float: right;">【運行実績(H23年度)】</span>	
		①1便あたりの運賃収入(有馬温泉及び白水峡)	< 1.33千円
		0.90千円	
		②1便あたりの運賃収入(グランドバス65)	< 0.08千円
		-	
		③1便あたりの運賃収入(試験運行実績からの収入想定)	> 3.05千円
		4.12千円	
		④1便あたりの運賃収入(学生)	> 1.43千円
		3.41千円	
		⑤1便あたりの運賃収入(通勤者)	> 1.18千円
		2.96千円	
		(①～⑤)1便あたりの運賃収入合計	> 7.07千円
	11.39千円		
	⑥年間広告収入等	> 699千円	
	952千円		
	[参考]		
	・実車走行キロあたり運行収入の前年比は、県内21市町のコミュニティバスと比較してH22年度は5位、H23年度は8位である。		
	・総走行キロあたり運賃収入の前年比は、近畿6市の交通局と比較してH22年度は1位である。		
	3-2 運行に伴う費用	評価基準:【運行開始前の見込み】 <span style="float: right;">【運行実績(H23年度)】</span>	
		①1便あたりの人件費	> 5.63千円
		5.87千円	
		②1便あたりの燃料費	> 1.26千円
		1.94千円	
		③1便あたりの車両修繕費	> 0.95千円
		1.32千円	
		④1便あたりの有料道路利用料	≒ 0.27千円
		0.28千円	
		⑤1便あたりの一般管理費	> 0.70千円
		0.73千円	
		⑥1便あたりの営業外経費	> 0.06千円
	0.09千円		
	⑦1便あたりのその他経費	< 2.63千円	
	2.25千円		
	(①～⑦)1便あたりの運行経費合計	> 11.50千円	
	12.48千円		
	[参考]		
	・総走行キロあたりの運行経費は、近畿6市の交通局と比較してH21・22年度とも1番少ない。		
	3-3 輸送人員	評価基準:【運行開始前の見込み】 <span style="float: right;">【運行実績(H23年度)】</span>	
①1便あたりの輸送人員(有馬温泉及び白水峡)		< 2.7人	
1.2人			
②1便あたりの輸送人員(学生)		> 8.0人	
18.0人			
③1便あたりの輸送人員(通勤)		> 3.0人	
7.1人			
評価基準:【西宮市地域公共交通活性化・再生総合事業の目標値】 <span style="float: right;">【運行実績(H23年度)】</span>			
④年間輸送人員		396,615人(達成率99%)	
400,000人			
⑤年間南北間輸送人員	169,536人(達成率94%)		
180,000人			
[参考]			
・平均乗車密度は年々増加している。(H23年度は乗合バス<11人以上>の全国平均(H22年度)とほぼ同じ)			
・1人あたりの乗車距離はH21・H22年度とも乗合バス<11人以上>の全国平均以上である。			
3-4 運行支援	評価基準:【運行開始前の見込み】 <span style="float: right;">【運行実績(H23年度)】</span>		
	①運行支援額	< 64,566千円	
	13,917千円		
[参考]			
・利用者1人あたりの税金投入額は、県内25市町のコミュニティバスと比較してH23年度は3番目に少ない。			
・収支率は、県内25市町のコミュニティバスと比較してH21～H23年度は2位であり、近畿6市の交通局と比較しても大きな差は見られない。			
・さくらやまなみバスの特徴として、路線延長約26kmのうち、市街化区域内が約65%、市街化調整区域内が約35%となっている。			



#### 4. 事業評価結果・・・(4)事業効率向上等の取り組みに関する評価

評価の視点	評価項目	評価のポイント
【事業効率向上等の取り組みに関する評価】	4-1 地元の取り組み、思い	<p>[運行開始前の方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元の利用促進策による増収効果を評価する。</li> <li>・利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」を設置し、バスの利用促進を図る。</li> <li>・マイカーから南北バスへの利用転換を図る啓発活動を継続的に推進していく。</li> <li>・地域情報サイトなどの広報媒体を通じて、山口地域の店舗、観光地、イベントなどの情報を発信し、潜在需要の掘り起こしや利用促進を積極的に行う必要がある。また、「南北バス」に代わる路線愛称を設けることが望ましい。</li> <li>・山口地域の魅力づくりや活性化などを検討する必要がある。</li> </ul> <p>[実績]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H20年11月に利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」(計39回)、H23年2月には下部組織の「作業部会」(計16回)を設置し、バスの利用促進を図っている。</li> <li>・マイカーから南北バスへの利用転換を図る目的で、利用促進アンケート(MM)をH21年3月に実施している。</li> <li>・ホームページ「西宮山口」を立ち上げ、山口地域の店舗、観光地、イベントなどの情報を発信し、潜在需要の掘り起こしや利用促進を積極的に行っている。また、H20年11月に「南北バス」に代わる路線愛称を一般公募し、応募総数619点の中から「さくらやまなみバス」に決定している。</li> <li>・バスを活用した地域活性化に地域をあげて取り組んでいる。H23年度に「山口地域活性化課題懇談会」を設置し、H24年11月にはハイキングイベントを実施した。</li> </ul>
	4-2 交通事業者の取り組み	<p>[運行開始前の方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行事業者の経費節減努力を評価する。</li> <li>・利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」を設置し、バスの利用促進を図る。</li> </ul> <p>[実績]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行の定時性、安全性、利用者の利便性確保に努めている。</li> <li>・市の南部、北部の両地域に営業所を持つ利点を活かし、効率的な運行に努め、道路渋滞や交通事故時などの際は回送便を適切に配車している。</li> <li>・乗務員に対する教育、健康管理などが徹底されている。</li> <li>・ICカードの導入などバス利用者の利便性向上に努めている。</li> <li>・有馬温泉と提携して、入館券とセットになった乗車券を販売することでバス利用促進を図っている。</li> <li>・H20年11月に利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」(計39回)に参加し、バスの利用促進を図っている。</li> <li>・運行経費については、積み上げ方式とキロあたり単価方式を併用し、削減に取り組んでいる。</li> </ul>

#### 4. 事業評価結果・・・(5)市の施策に対する適合性

評価の視点	評価項目	評価のポイント
<p>∞</p> <p>【市の施策に対する適合性】</p>	<p>5-1</p> <p>市施策への影響</p>	<p>【前提】北部地域においては、交通条件の整備など都市機能の充実と生活環境の改善に努め、地域の特性に応じた市街地の形成を目指す。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的には、生産年齢人口、年少人口の減少により、通勤や通学客が減少し、バス運営の採算性を圧迫することが想定される。</li> <li>・公共交通としての必要性は認識しているが、事業を継続させるためには、地域コミュニティの維持とさらなる地域の活性化につながる取組みが不可欠である。</li> </ul>
		<p>【前提】財政危機は乗り越えたが、依然として財政が硬直化しており、限られた財源を最大限に有効利用することが必要。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民サービスのための公共交通として、一般財源を支出する必要がある事業であることは理解している。</li> <li>・一般財源をどの程度にするのか、費用対効果も含め、市民に理解される説明が必要である。</li> </ul>
		<p>【前提】観光資源相互のネットワーク化を推進している。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南部地域と有馬温泉を結ぶ交通として役割を果たしている。</li> <li>・山口地域の観光開発の重要なツールである。</li> </ul>
		<p>【前提】高齢者の外出支援、介護予防、閉じこもり防止などの施策を展開している。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口地域の高齢者にとって、介護予防等よりよい生活につなげるために非常に重要なものである。</li> <li>・南部地域の高齢者にとって、有馬温泉など山口地域の観光にでかけるために必要なものである。</li> </ul>
		<p>【前提】地域の特性や実情に応じたきめ細かな温暖化防止策を推進している。低炭素型都市の形成のため、公共交通機関の利用を推進している。また、花と緑のまちづくり、環境学習を推進している。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画において、さくらやまなみバスの運行を掲げている。</li> <li>・山口地域での「花と緑のイベント」に、南部地域から参加する人の交通手段として有効である。</li> <li>・山口地域の豊かな自然の体験、歴史・文化・産業やくらしと環境との関わりについて学ぶための手段である。</li> </ul>
		<p>【前提】山口地域と南部地域を結ぶ2本の幹線道路は、大きな渋滞を招いている。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞の解消と、それに伴う沿道環境への影響緩和のための重要な役割を果たしている。</li> </ul>
		<p>【前提】山口地域には、高校がなく、H21年度末には船坂地区で小学校が廃止された。また、大学生がボランティアという形で学校の学習支援を実施している。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口地域の学生が南部の高校へ通学する貴重な交通である。(113名通学)</li> <li>・船坂地区から山口小学校、山口中学校へ通学する貴重な交通である。(小:43名、中:21名通学)</li> <li>・山口地域の学校へ学習支援に来ていただく大学生の足となっている。</li> </ul>
		<p>【前提】公共交通網の充実や地域間道路の整備により、市内各地域のコミュニティ相互の交流を促進し、にぎわいを育む。</p> <p>【評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・均等な公共性の高いサービスという面で重要な役割を果たしている。</li> <li>・山口地域にとっての基幹となる交通である。</li> <li>・バス事業と連携した山口地域の活性化事業が開始されている。</li> <li>・南北間流動は一定の水準に達しているが、通勤・通学目的の利用が十分でない。</li> </ul>

(参考) 事業評価に関する主なデータ

さくらやまなみバスの概要

(1) 路線延長

約 26km

(2) バス停数

41 箇所

(3) 輸送人員

		平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
1 日あたり	平日	649 人	1,075 人	1,255 人
	土曜	476 人	735 人	844 人
	日祝	439 人	587 人	666 人
	全日	583 人	932 人	1,083 人
年間		212,724 人	341,028 人	396,615 人

考え方  
・根拠

(4) 収支状況

(単位:千円)

		平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	
費用	車両購入費	166,397	23,010	0	0	
	運行準備費	6,911	0	0	0	
	運行経費	0	126,641	152,658	169,602	
	計	173,308	149,651	152,658	169,602	
収益	運行収入	0	65,019	93,050	105,035	
	計	0	65,019	93,050	105,035	
収支率(車両購入費を除く)			51.3%	61.0%	61.9%	
支出額		173,308	84,632	59,608	64,567	
内 訳	補助	国	17,813	17,279	15,125	26,800
		県	0	1,000	0	0
	市助成金		155,495	65,259	42,353	37,767
	その他		0	1,094	2,130	0
基金	前期残高		164,917	100,008	57,775	
	積増し	320,000	0	0	0	
	合同運用収益金配分	411	350	120	54	
	取崩額	▲ 155,495	▲ 65,259	▲ 42,353	▲ 37,767	
	残高	164,917	100,008	57,775	20,062	

データ諸元  
・出典等

(1) ~ (4) さくらやまなみバス輸送実績 (H21~H23 年度 H20 年度は準備)

2-1 利用特性

(1) 利用者属性

- 平日については、主目的が通学・通勤である 18 歳以下、19～29 歳、30～59 歳が約 7 割を占める。
- 土曜日、日曜・祝日については、18 歳以下の割合が減少し、高齢者（60 歳以上）の割合が高くなっている。

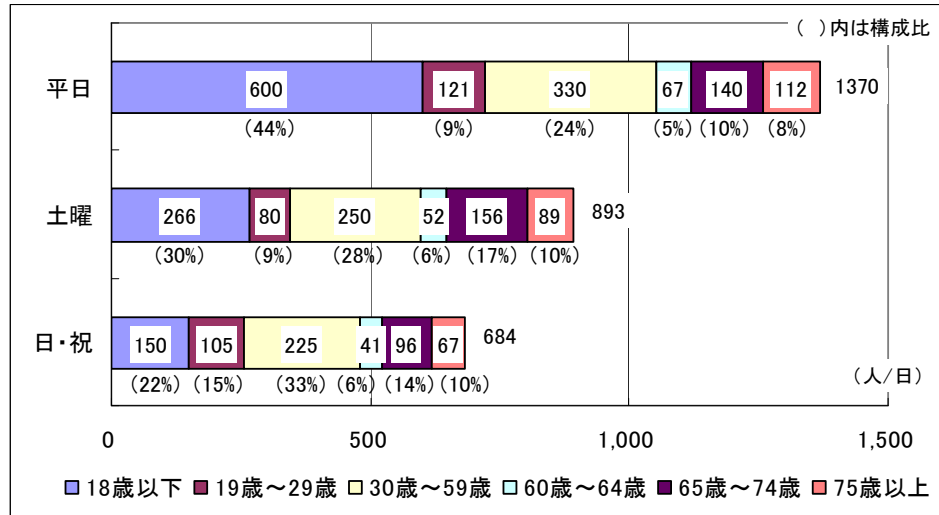


図 曜日別の利用者属性（年齢別）

(2) 利用目的

- 平日については、日常的な目的(通勤・通学)が約 7 割を占める。
- 土曜日、日曜・祝日については、多様な目的(趣味・娯楽、その他)を支える交通手段として利用されている。

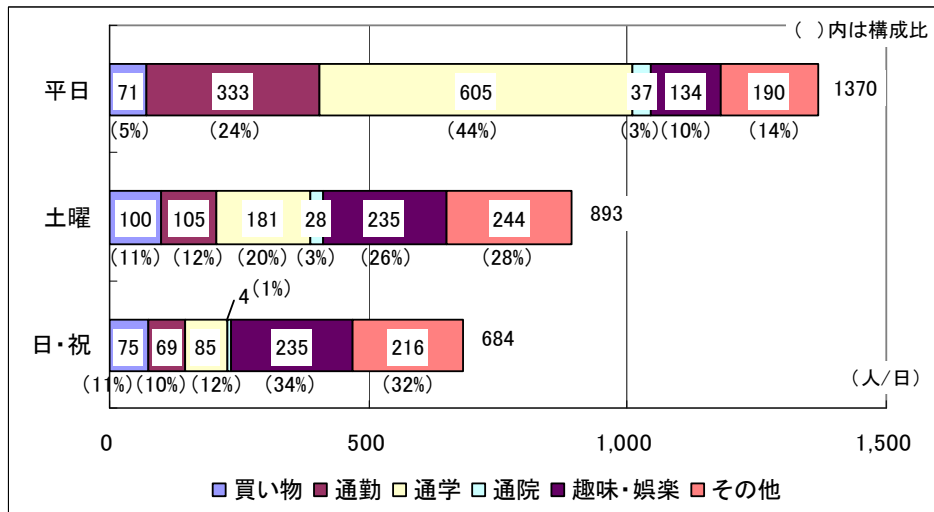


図 曜日別の利用目的

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(1)、(2) さくらやまなみバスOD調査(H23年度)

(3) 利用時間帯

- 平日については、通勤・通学の主な時間帯となる7～8時台、帰宅の主な時間帯となる15時～18時台の利用が多い。
- 土曜日、日曜・祝日については、有馬温泉への「行き」となる10時～11時台、「帰り」となる14時～16時台の利用が比較的多い。

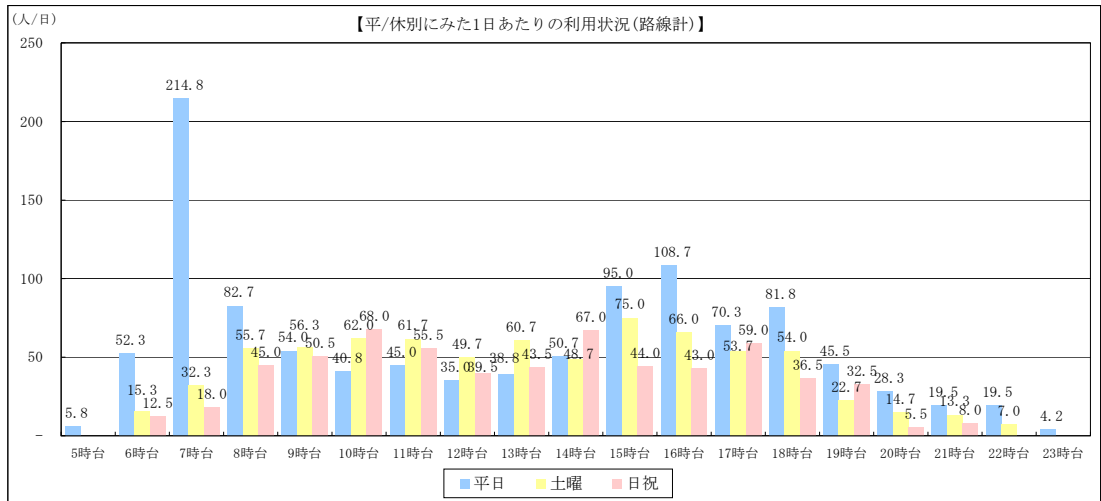


図 曜日別、利用時間帯別の1日あたりの輸送人員 (H21～H23年度)

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(3) さくらやまなみバスOD調査(H21～H23年度)

(4) 地域間流動

- 利用者の4割以上は、代替する公共交通機関のない南北間流動となっている。

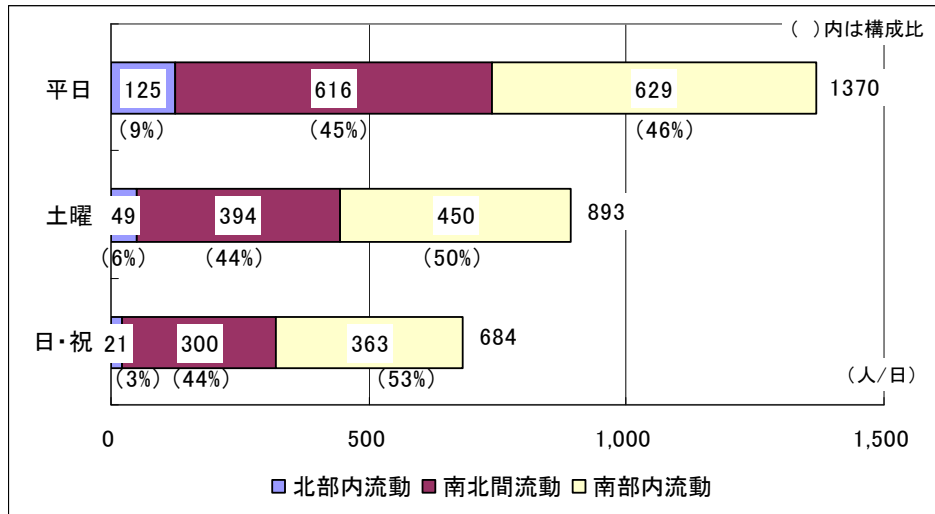


図 曜日別 1日あたりの地域間流動 (H23年度)

考え方  
・ 根拠

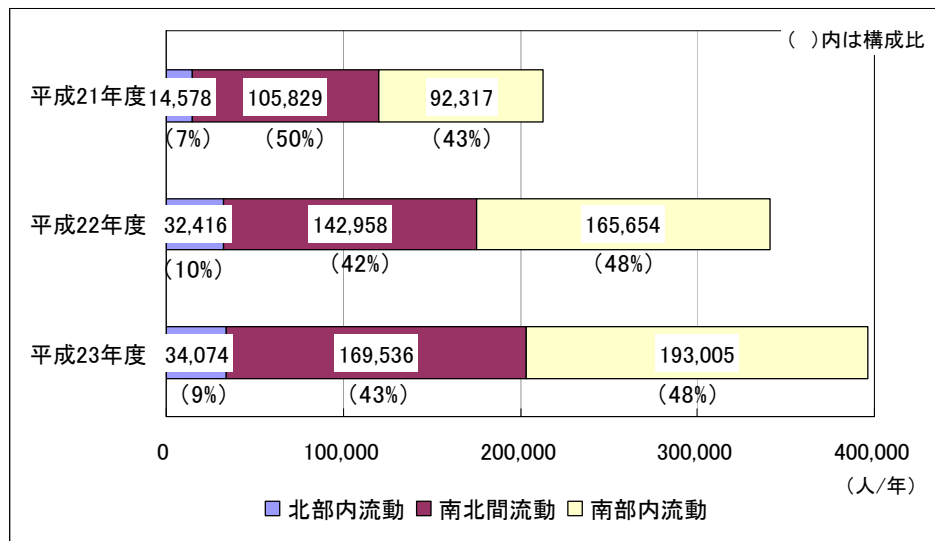


図 年度別の年間地域間流動

データ諸元  
・ 出典等

(4) 1日あたりの地域間流動・・・さくらやまなみバスOD調査(H23年度)  
年間地域間流動・・・・・・ さくらやまなみバス輸送実績(H21~H23年度)

### 3-1 運行に伴う収益

考え方  
・根拠

#### (1) 1便あたりの運賃収入

- 1便あたりの運賃収入は、年々増加しているが、“西宮市南北バス運行事業に関する答申”と比較すると H23 年度の実績値において①有馬温泉及び白水峡、②グランドパス 65 を除き、低い結果となっている。

表 1便あたりの運賃収入

(単位:千円/便)

項目	〔西宮市南北バス運行事業に関する答申当初見込(H23年度)〕	H21年度 実績値	H22年度 実績値	H23年度 実績値
①有馬温泉及び白水峡	0.90	1.13	1.17	1.33
②グランドパス65	-	0.07	0.10	0.08
③試験運行実績からの収入想定	4.12	2.67	3.26	3.05
④学生	3.41	0.96	1.17	1.43
⑤通勤者	2.96	0.72	1.09	1.18
(①～⑤)運賃収入合計	11.39	5.55	6.79	7.07

#### (2) 年間広告収入等

- 年間広告収入等は年々増加しているが、“西宮市南北バス運行事業に関する答申”と比較すると、3カ年とも低い結果となっている。

表 年間広告収入等

(単位:千円)

項目	〔西宮市南北バス運行事業に関する答申当初見込(H23年度)〕	H21年度 実績値	H22年度 実績値	H23年度 実績値
⑥年間広告収入等	952	308	336	699

データ諸元  
・出典等

(1)、(2) 西宮市南北バス運行事業に関する答申、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)

(3) キロ当たりの収益

- 実車走行キロあたりの運行収入の前年比は、県内コミュニティバス（21市町）と比較してH22年度は5位、H23年度は8位である。なお、2ヵ年連続で増加している市町は本市を含め5市町のみとなっている。

（単位：円/キロ）

表 コミュニティバスの実車走行キロあたり運行収入（県の補助対象市町）※との比較

	H21年度	H22年度			H23年度		
	運行収入	運行収入	前年比	順位	運行収入	前年比	順位
1 A市	329	317	0.96	12	316	1.00	14
2 B市	11	10	0.91	14	10	1.04	10
3 C市	75	99	1.32	4	103	1.04	9
4 D市	188	195	1.04	9	197	1.01	13
5 E市	86	86	1.00	10	87	1.02	12
6 F市	37	49	1.32	3	36	0.74	21
7 G市	55	50	0.91	14	52	1.04	11
8 H市	6	7	1.17	6	6	0.86	19
9 I市	29	44	1.52	1	48	1.10	7
10 J市	14	12	0.86	18	11	0.95	17
11 K市	84	69	0.82	20	90	1.30	4
12 L市	31	35	1.13	7	28	0.81	20
13 N市	21	19	0.90	16	26	1.38	3
14 O市	58	46	0.79	21	45	0.99	15
15 P市	41	40	0.98	11	39	0.98	16
16 R市	50	54	1.08	8	62	1.14	6
17 S市	58	83	1.43	2	60	0.72	22
18 U市	26	22	0.85	19	62	2.82	2
19 W市	25	22	0.88	17	20	0.91	18
20 X市	27	25	0.93	13	31	1.22	5
21 Y市	37	13	0.35	22	63	4.85	1
22 西宮市	214	260	1.21	5	275	1.06	8

※H21年度～H23年度の3ヵ年運行している市町

- 総走行キロあたりの運賃収入の前年比は、近畿6市の交通局と比較してH22年度は1位である。

表 近畿6市の交通局の総走行キロあたり運賃収入との比較（単位：円/キロ）

	H21年度	H22年度			H23年度		
	運賃収入	運賃収入	前年比	順位	運賃収入	前年比	順位
1 a市	452	456	1.01	6	-	-	-
2 b市	355	363	1.02	4	-	-	-
3 c市	538	554	1.03	3	-	-	-
4 d市	442	446	1.01	5	-	-	-
5 e市	339	353	1.04	2	-	-	-
6 f市	455	458	1.01	7	-	-	-
7 西宮市	205	243	1.19	1	254	1.05	-

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(3) コミュニティバスとの比較・・・兵庫県のデータ、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)  
近畿6市の交通局との比較・・・地方公営企業年鑑(H21～H22年度)、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)



#### (4) 年間の運賃収入

- 平成 21 年度にバスを 1 台追加購入し、平成 22 年度（平日 4 往復増、土曜 1 往復増、日祝 1 往復減）から平成 23 年度（平日 2 往復増、土曜 1 往復増）にかけての増便、有馬系統の拡充、運行ルートの見直し等により、運賃収入は年々増加している。

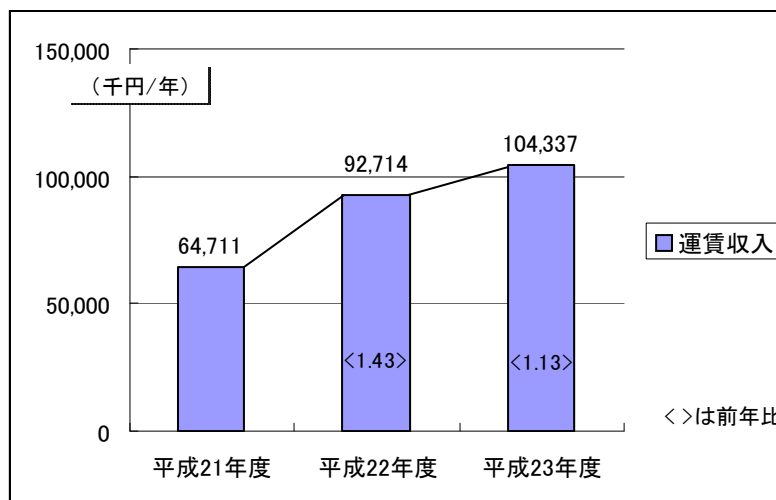


図 年間の運賃収入

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(4) さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)

3-2 運行に伴う費用

考え方  
・根拠

(1) 1便あたりの運行経費（当該バス特有の経費を含み、車両購入費を除く）

- 運行にかかる経費を費目別にみると、H23年度において7項目のうち5項目が運行前の“西宮市南北バス運行事業に関する答申”の経費より低くなっている。
- “西宮市南北バス運行事業に関する答申”のときに比べて、H23年度は1便あたり約1,000円の運行経費が削減されている。

表 1便あたりの運行経費 (単位:千円/便)

項目	西宮市南北バス運行事業に関する答申 当初見込(H23年度)	H21年度	H22年度	H23年度
		実績値	実績値	実績値
①人件費	5.87	5.17	5.72	5.63
②燃料費	1.94	0.99	1.18	1.26
③車両修繕費	1.32	0.92	0.93	0.95
④有料道路利用料	0.28	0.27	0.27	0.27
⑤一般管理費	0.73	0.54	0.60	0.70
⑥営業外経費	0.09	0.10	0.08	0.06
⑦その他経費	2.25	2.87	2.41	2.63
(①～⑦)運行経費合計	12.48	10.86	11.17	11.50

(2) キロあたりの運行経費

- 総走行キロあたりの運行経費は、近畿6市の交通局と比較してH21年度、H22年度とも1番少ない。

H23年度は燃料単価の高騰により、総走行キロあたりの運行経費は増加している。

表 近畿6市の交通局の総走行キロあたり運行経費との比較 (単位:円/キロ)

	H21年度		H22年度		H23年度	
	運行経費	順位	運行経費	順位	運行経費	順位
1 a市	696	3	667	3	-	-
2 b市	777	5	678	4	-	-
3 c市	927	7	920	6	-	-
4 d市	704	4	703	5	-	-
5 e市	877	6	931	7	-	-
6 f市	664	2	636	2	-	-
7 西宮市	400	1	400	1	412	-

データ諸元  
・出典等

- (1) 西宮市南北バス運行事業に関する答申、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)  
 (2) 地方公営企業年鑑(H21～H22年度)、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)

(3) 年間の運行経費（一般的な経費、車両減価償却費）

- 平成 21 年度から平成 23 年度にかけて、増便により走行距離が増えたため経費が増加している。更に近年の燃料単価の上昇により、運行経費は年々増加している。

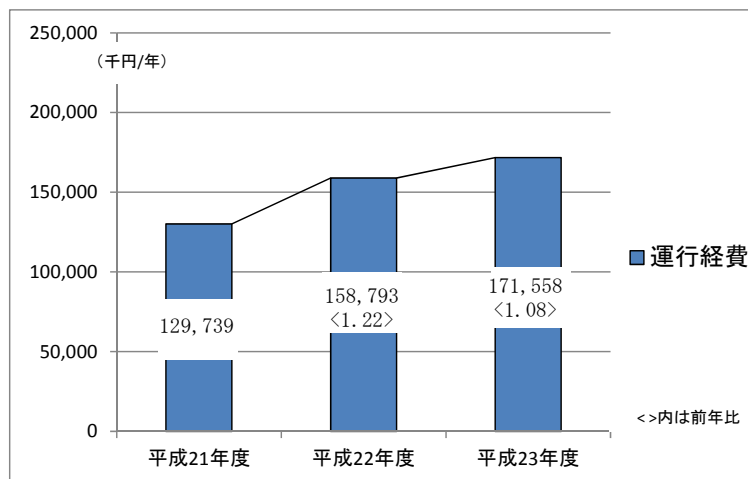


図 年間の運行経費

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(3) さくらやまなみバス輸送実績 (H21～H23 年度)

### 3-3 輸送人員

#### (1) 1便あたりの輸送人員

- 1便あたりの輸送人員は年々増加しているが、“西宮市南北バス運行事業に関する答申”と比較すると H23 年度の実績値において①有馬温泉及び白水峡以外は低い結果となっている。

表 1便あたりの輸送人員

(単位:人/便)

項目	西宮市南北バス運行事業に関する答申 当初見込(H23年度)	H21年度 実績値	H22年度 実績値	H23年度 実績値
①有馬温泉及び白水峡	1.2	2.2	2.3	2.7
②学生	18.0	4.7	6.2	8.0
③通勤者	7.1	1.8	2.7	3.0

考え方  
・根拠

#### (2) 年間輸送人員、年間南北間輸送人員

- 西宮市地域公共交通活性化・再生総合事業（事後評価）における目標値において、①年間輸送人員については、H23 年度実績値で達成率 99%、②年間南北間輸送人員については、H23 年度実績値で達成率 94%となっている。

表 年間輸送人員、年間南北間輸送人員

(単位:人/年)

項目	目標値	H21年度 実績値		H22年度 実績値		H23年度 実績値	
			達成率		達成率		達成率
①年間輸送人員	400,000	212,724	53%	341,028	85%	396,615	99%
②年間南北間輸送人員	180,000	105,829	59%	142,958	79%	169,536	94%

データ諸元  
・出典等

- (1) 西宮市南北バス運行事業に関する答申、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23 年度)  
 (2) 西宮市地域公共交通活性化・再生総合事業（事後評価）、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23 年度)

(3) 平均乗車密度

平均乗車密度・・・始点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数  
 輸送人キロ・・・一定期間の全旅客について乗車した距離を合計したもの  
 実車走行キロ・・・一定期間の全車両について実車で走行した距離を合計したもの

- さくらやまなみバスの平均乗車密度は、年々増加しており、平成23年度においては、平成22年度の乗合バス（11人以上）の全国平均とほぼ同じである。

表 平均乗車密度 (単位：人/台)

	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	全国平均	さくらやまなみバス	全国平均	さくらやまなみバス	全国平均	さくらやまなみバス
①輸送人キロ〔千人キロ〕	28,721,273	2,236	28,615,825	3,305	-	3,855
②実車走行キロ〔千キロ〕	2,692,634	304	2,676,546	358	-	382
③平均乗車密度(①/②)	10.67	7.36	10.69	9.23	-	10.09

考え方  
・根拠

(4) 1人あたりの平均乗車距離

- さくらやまなみバスは、路線延長が約26kmと長く、約4割以上の利用者が南北間を移動するため、1人あたりの平均乗車距離は、全国平均より長い。

表 一人あたりの平均乗車距離

	平成21年度										
	全国平均	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	さくらやまなみバス
①輸送人キロ〔千人キロ〕	28,721,273	1,459,663	1,983,590	9,170,608	1,459,725	2,348,962	3,555,855	3,346,105	1,299,280	4,097,485	2,236
②輸送人員〔千人〕	4,177,722	194,297	162,412	1,930,326	109,129	326,758	722,338	186,036	36,045	510,381	213
③一人当たりの平均乗車距離(①/②)〔キロ〕	6.87	7.51	12.21	4.75	13.38	7.19	4.92	17.99	36.05	8.03	10.50
	平成22年度										
	全国平均	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	さくらやまなみバス
①輸送人キロ〔千人キロ〕	28,615,825	1,423,395	2,082,644	9,566,695	1,406,835	2,310,868	3,793,141	2,802,588	1,180,057	4,049,602	3,305
②輸送人員〔千人〕	4,158,178	188,330	160,128	1,921,413	104,392	322,909	740,410	177,460	34,025	509,111	341
③一人当たりの平均乗車距離(①/②)〔キロ〕	6.88	7.56	13.01	4.98	13.48	7.16	5.12	15.79	34.68	7.95	9.69
	平成23年度										
	全国平均	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	さくらやまなみバス
①輸送人キロ〔千人キロ〕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,855
②輸送人員〔千人〕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	397
③一人当たりの平均乗車距離(①/②)〔キロ〕	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.71

データ諸元  
・出典等

(3)、(4)自動車輸送統計年報（H21～H22年度）、さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23年度)

(5) 1日あたりの輸送人員（系統別）

- 平成 21 年度の運行開始以降、金仙寺系統、有馬系統とも 1 日あたりの輸送人員は増加傾向にある。

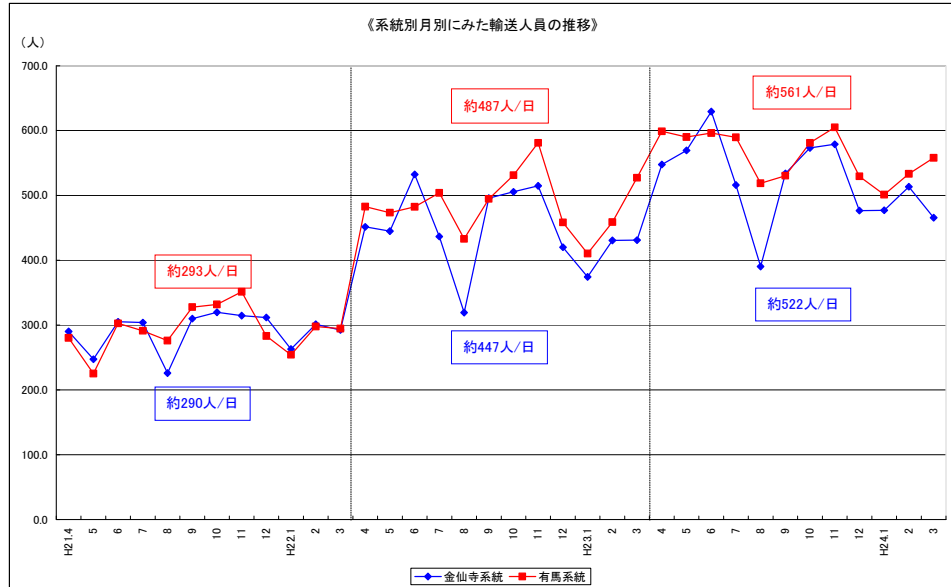


図 1日あたりの輸送人員（系統別）

(6) 1便あたりの輸送人員（系統別）

- 平成 21 年度の運行開始以降、金仙寺系統、有馬系統とも 1 便あたりの輸送人員は増加傾向にある。

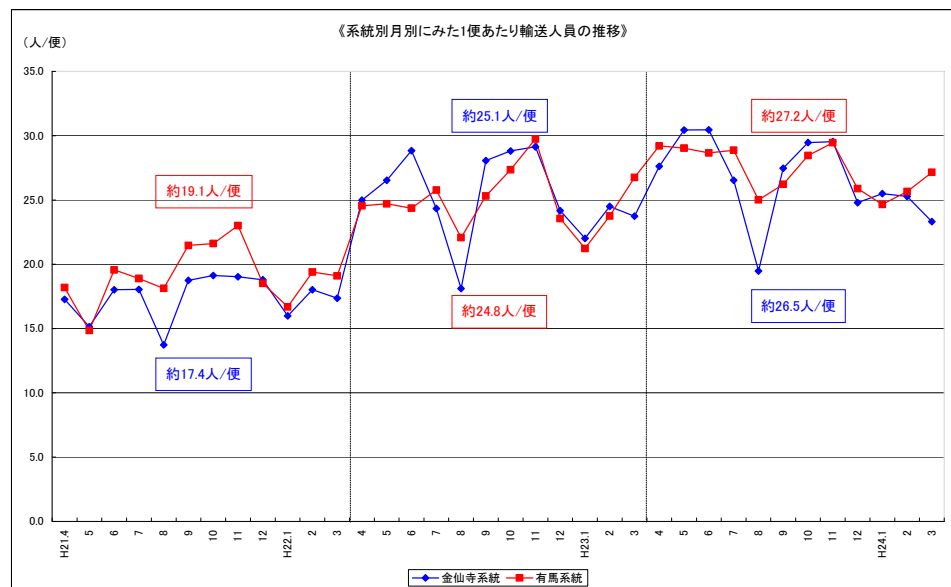


図 1便あたりの輸送人員（系統別）

考え方  
・根拠

データ諸元  
・出典等

(5)、(6) さくらやまなみバス輸送実績(H21～H23 年度)

3-4 運行支援

考え方  
・根拠

(1) 利用者1人あたりの税金投入額(※コミュニティバスの市町別データ 10 ページ参照)

- 利用者1人あたりの税金投入額は県内コミュニティバスと比較して3番目に少ない。

(2) 年間の収支(※コミュニティバスの市町別データ 11 ページ参照)

(※近畿6市の交通局別データ) 12 ページ参照)

- 運行収入の増加により、収支率は年々改善されているが、燃料単価の上昇等の影響により運行経費も増加しているため、支援額の改善には至っていない。
- 収支率については、運行開始時点に比べて、約10ポイント上昇している。
- 収支率は県内コミュニティバスと比較して2番目、近畿6市交通局と比較しても大きな差は見られない。

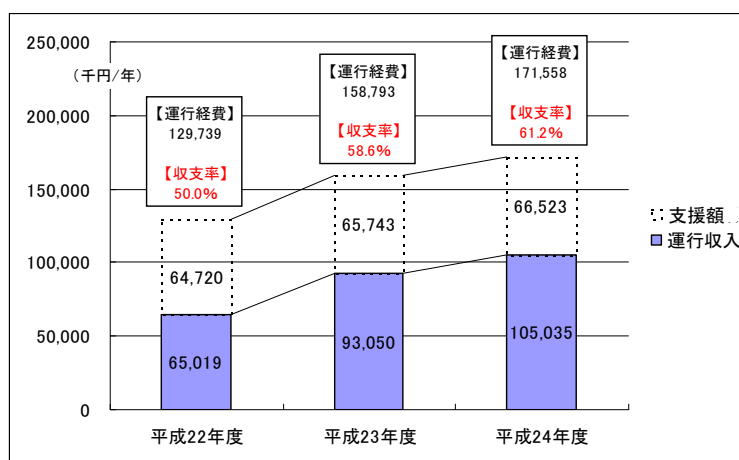


図 年間の収支

(3) 1便あたりの収支

- 運行収入の増加にともなって、1便あたりの支援額は、平成21年度から平成23年度にかけて、1,060円の減少となっている。

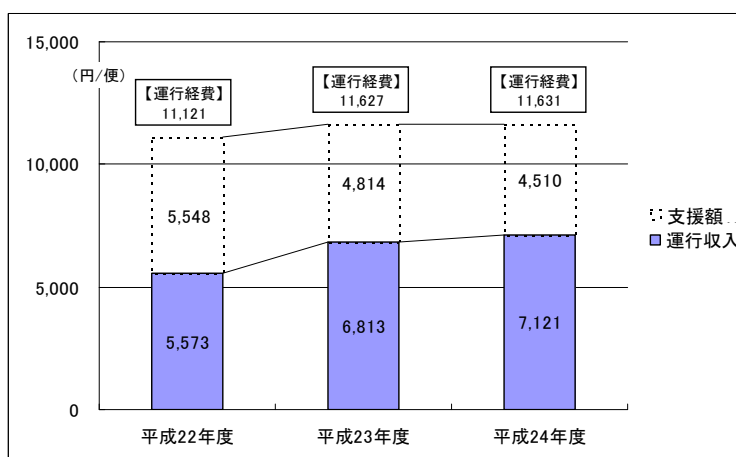


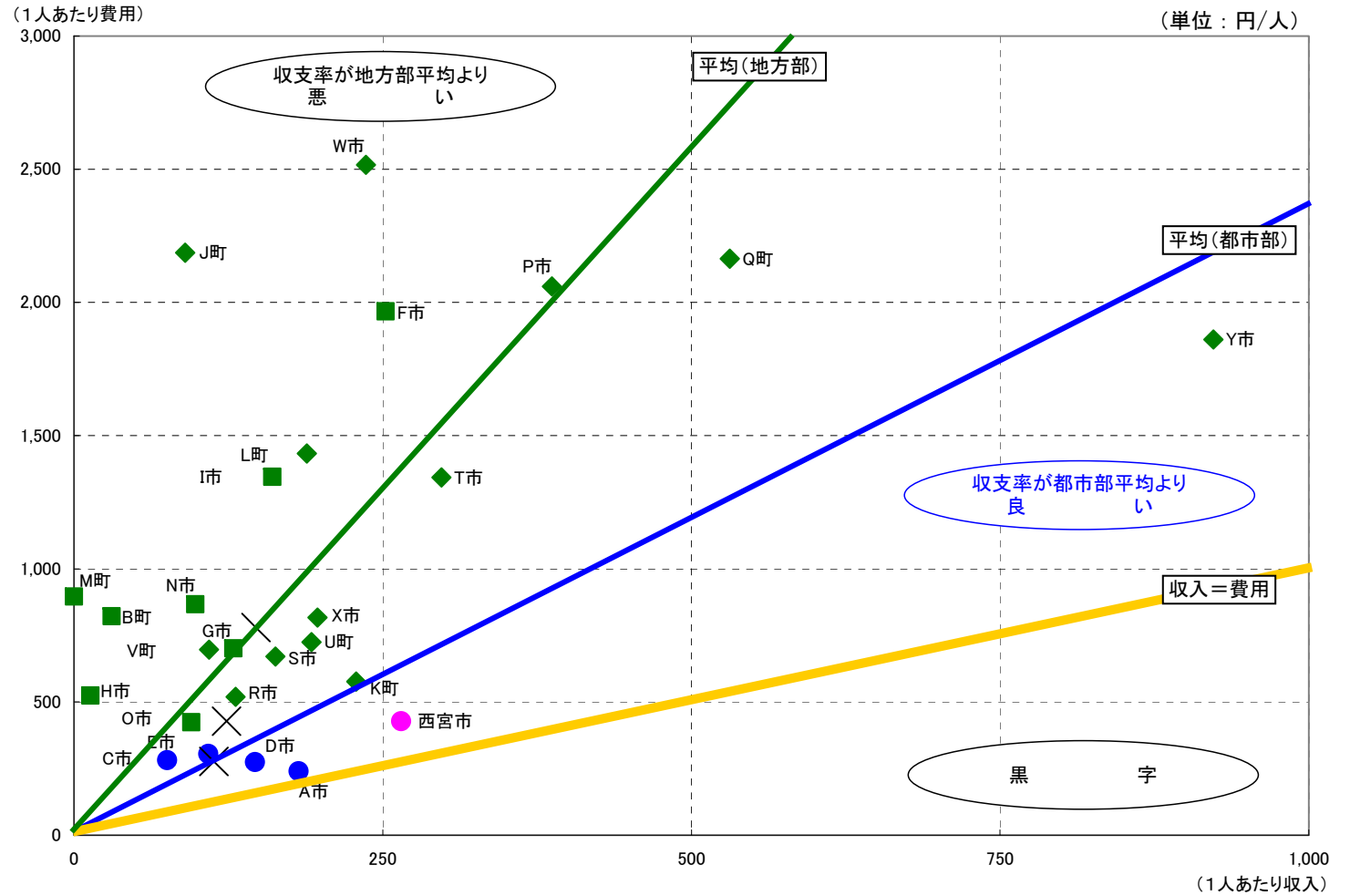
図 1便あたりの収支

データ諸元  
・出典等

- (1) 兵庫県のデータ、さくらやまなみバス輸送実績(H23年度)
- (2) コミュニティバスとの比較・兵庫県のデータ、さくらやまなみバス輸送実績(H21~H23年度)  
近畿6市交通局との比較・地方公営企業年鑑(H22年度)、さくらやまなみバス輸送実績(H22年度)
- (3) さくらやまなみバス輸送実績(H21~H23年度)

コミュニティバス 利用者1人あたり収入及び費用（平成23年度：県の補助対象市町）

		利用者1人あたり（円/人）			
		収入	費用	税金投入額	順位
1	A市	182	240	58	1
2	B町	30	822	792	16
3	C市	75	282	207	5
4	D市	147	275	128	2
5	E市	109	305	196	4
6	F市	252	1,966	1,714	24
7	G市	129	701	572	12
8	H市	13	525	511	10
9	I市	161	1,346	1,185	20
10	J町	90	2,187	2,097	25
11	K町	229	577	348	7
12	L町	189	1,433	1,244	21
13	M町	0	895	895	17
14	N市	98	867	769	15
15	O市	95	424	329	6
16	P市	387	2,060	1,673	23
17	Q町	531	2,164	1,633	22
18	R市	131	520	389	8
19	S市	163	670	507	9
20	T市	298	1,343	1,045	19
21	U町	192	725	532	11
22	V町	109	696	587	13
23	W市	236	2,516	2,280	26
24	X市	197	817	620	14
25	Y市	923	1,861	938	18
26	西宮市	265	428	163	3
県平均		124	428	305	
都市部		113	276	163	
地方部		147	780	632	



<参考1> 1人あたり収入と1人あたり費用の差額は、利用者1人あたり税金等投入額

<参考2> グラフの●■◆の形は、以下を表す

●：都市部、■：人口密度300人/km<sup>2</sup>以上の地方部市町、◆：人口密度300人/km<sup>2</sup>未満の地方部市町

※県平均、都市部平均に西宮市は含まれていない



コミュニティバスの市町別収支率（対象：県の運行支援の補助対象）

収支率	平成20年度			平成21年度			平成22年度			平成23年度														
70%以上	A市	76.1%		A市	76.8%		A市	76.4%		A市	75.7%													
60%以上70%未満							西宮市	61.0% ↑		西宮市	61.9%													
50%以上60%未満	D市	50.1%		西宮市	51.3%		D市	51.2%		D市	53.4%													
40%以上50%未満	K町	43.6%		D市	48.0%	K町	43.1%			Y市	49.5% ↑													
30%以上40%未満	E市	35.3%		E市	32.6%		K町	35.4% ↓	S市	34.2% ↑	E市	33.5%	K町	39.6%	E市	35.6%								
20%以上30%未満	X市	29.5%		O市	28.0% ↑																			
	県平均 26.5%			県平均 27.7%			県平均 28.2%			県平均 28.8%														
	Y市	24.2%	C市	23.8%	P市	22.6%	O市	25.0%	X市	23.5% ↓	P市	22.8%	O市	24.9%	O市	22.8% ↓	R市	22.1%	C市	26.7%	U町	26.5% ↑	R市	25.1%
	O市	21.1%			S市	22.6% ↑	G市	20.4%		X市	20.7%	P市	20.6%		Q町	24.5%	S市	24.3% ↓	X市	24.1%				
10%以上20%未満													O市	22.3%	T市	22.1%								
	F市	18.8%	G市	18.4%	I市	18.0%	R市	19.3%	Y市	15.8% ↓	L町	14.2%	G市	18.9%	Y市	18.9%	L町	15.8%	P市	18.7%	G市	18.4%	V町	15.6%
	S市	16.5%	R市	14.9%	V町	12.4%	F市	11.7% ↓	U町	10.2%			F市	13.0%	I市	12.1%			L町	13.1%	F市	12.8%	I市	11.9%
10%未満	L町	11.6%																	N市	11.3%				
	N市	8.9%	U町	8.5%	Z市	8.3%	N市	8.4%	W市	8.2%	I市	7.9% ↓	W市	9.8%	N市	9.0%	U町	9.0%	W市	9.3%	J町	4.1%	B町	3.7%
	W市	8.1%	B町	4.9%	J町	3.3%	Z市	7.7%	J町	5.1%	B町	4.1%	Z市	7.8%	J町	4.2%	B町	3.4%	H市	2.5%	M町	0.0%		
	H市	2.3%	M町	0.0%			H市	2.4%	M町	0.0%			H市	2.8%	M町	0.0%								

\* 算定期間は、補助対象期間(前年度10月～当年度9月)

\* 矢印は、前年度比5%以上変動した市町

\* 県平均に西宮市は含まれていない

表 近畿6市交通局の収支率との比較(西宮市:H23年度実績、近畿6市交通局:H22年度実績)

(単位:千円)

西宮市		a市		b市		c市		d市		e市		f市								
経常収益	運送収入	104,337	経常収益	運送収入	1,439,407	経常収益	運送収入	477,943	経常収益	運送収入	7,765,588	経常収益	運送収入	13,453,894						
	その他収入	699		その他収入	19,790		その他収入	12,346		その他収入	230,555		その他収入	1,139,410						
経常収益 合計 (a)		105,036	経常収益 合計 (a)		1,459,197	経常収益 合計 (a)		490,289	経常収益 合計 (a)		8,510,682	経常収益 合計 (a)		14,593,304						
経常費用	人件費	83,092	経常費用	運転費	1,470,046	経常費用	運転費	467,791	経常費用	運転費	9,048,987	経常費用	運転費	10,726,433	経常費用	運転費	8,179,309			
	燃料油脂費	18,602		車両修繕費	65,314		車両修繕費	121,086		車両修繕費	42,166		車両修繕費	1,095,051		車両修繕費	597,935	車両修繕費	1,640,657	
	車両修繕費	13,979		その他修繕費	4,077		その他修繕費	8,202		その他修繕費	602		その他修繕費	76,263		その他修繕費	138,999	その他修繕費	30,821	
	減価償却費	15,032		一般管理費	198,205		一般管理費	234,277		一般管理費	113,530		一般管理費	423,458		一般管理費	338,580	一般管理費	706,143	
	有料道路利用料	3,933		施設損害保険料	16,173		施設損害保険料	4,327		施設損害保険料	7,854		施設損害保険料	610		施設損害保険料	213,095	施設損害保険料	153,626	
	その他経費	25,681		施設使用料	1,331		施設使用料	3,068		施設使用料	4,859		施設使用料	8,924		施設使用料	57,406	施設使用料	289,744	
	一般管理費	10,294		運輸管理費	203,465		運輸管理費	1,304,146		運輸管理費	134,505		運輸管理費	782,116		運輸管理費	4,857,274	運輸管理費	5,759,046	
	営業外費用	944		減価償却費	126,175		減価償却費	232,787		減価償却費	18,511		減価償却費	1,336,495		減価償却費	2,463,504	減価償却費	1,561,581	
				その他	8,275		その他	7,086		その他	2,208		その他	7,969		その他	335,830	その他	45,331	
				営業外費用	10,041		営業外費用	31,532		営業外費用	709		営業外費用	185,819		営業外費用	764,570	営業外費用	317,111	
経常費用 合計 (b)		171,557	経常費用 合計 (b)		2,103,102	経常費用 合計 (b)		792,735	経常費用 合計 (b)		12,965,692	経常費用 合計 (b)		20,493,626	経常費用 合計 (b)		18,683,369			
収支率 (a)/(b)*100		61.2%	収支率 (a)/(b)*100		69.4%	収支率 (a)/(b)*100		54.3%	収支率 (a)/(b)*100		61.8%	収支率 (a)/(b)*100		65.6%	収支率 (a)/(b)*100		39.0%	収支率 (a)/(b)*100		78.1%
備考欄	経常損失	66,521	備考欄	経常損失	643,905	備考欄	経常損失	1,478,658	備考欄	経常損失	302,446	備考欄	経常損失	4,455,010	備考欄	経常損失	12,497,483	備考欄	経常損失	4,090,065