

# 第1回 さくらやまなみバス事業評価委員会 議 事 録

[日時] 平成24年4月27日(金) 14:30～

[場所] 市民会館 4階 中会議室 401

## 議 事

### 1. 市長あいさつ

### 2. 事務局あいさつ

(1) 委嘱状の交付

(2) 委員の紹介

資料1

### 3. 議 題

(1) 「委員長、副委員長の選出」について

(2) 評価委員会の公開、非公開等について

資料2

(3) さくらやまなみバス事業の概要について

資料3

(4) さくらやまなみバス事業の現状について

資料4

(5) 評価の進め方(案)について

資料5

ア. 評価の考え方

イ. 利用者等の意向調査について

(6) その他

ア. 開催スケジュール(案)

資料6

イ. その他

[ 出席者名簿 ]

		氏 名	所属等	備 考
委員	市民代表	内山 宏子	西宮コミュニティ協会 理事	
		小川 雅司	公募委員	
		染矢 洋	公募委員	
	学識経験者	土井 勉	京都大学大学院工学研究科 特定教授	委員長
		小林 郁雄	神戸山手大学現代社会学部環境文化学科 教授	副委員長
		北村 直臣	西宮商工会議所 専務理事	
	関係機関	浪越 祐介	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	
		濱 浩二	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
参考人・オブザーバー	地域代表	三谷 弘志	山口地区自治会連絡協議会	
		畑 英隆	山口地区自治会連絡協議会	
	運行主体	田中 祥敬	阪急バス株式会社	
	市 関 係	田原 幸夫	西宮市 政策局長	
		松永 博	西宮市 総務局長	
		田村比佐雄	西宮市 産業文化局長	
		中尾 敬一	西宮市 健康福祉局長	
		田中 厚弘	西宮市 環境局長	
		大竹 秀一	西宮市 土木局長	
	伊藤 博章	西宮市 教育委員会教育次長		

事務局	伊藤 裕美	西宮市 都市局長	
	北田 正広	西宮市 都市局 都市計画部長	
	清水 裕文	西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課長	
	坂上 英龍	西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課 係長	
	佐野 洋平	西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課 副主査	
	山本 幹雄	西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課 技師	

## [ 討議内容 ]

### 1. 市長あいさつ

みなさま、こんにちは。市長の河野です。本日は第1回の「さくらやまなみバス事業評価委員会」の開会にあたり、まず一言ごあいさつをさせていただきます。

委員のみなさまにおかれては、公私ともにご多忙のところ、「さくらやまなみバス事業評価委員会」にご出席を賜り、誠にありがとうございます。平素から本市行政の推進に色々な分野にわたり、ご支援とご協力をいただいておりますことを、この場をお借りして改めて御礼を申し上げます。ありがとうございます。

このたび、事業評価をしていただく『さくらやまなみバス』は、西宮市の北部地域と南部地域を直接連絡する、唯一の公共交通機関となっております。この『さくらやまなみバス』は、運行初年度の平成21年度には、利用者が約21万人でしたが、3年目の昨年度には、約1.8倍の40万人近くまで達しております。これも山口地域の方々をはじめ、バスの利用促進にご努力いただいた関係者の方々のおかげと、心から感謝しているところでございます。

このバス事業については、平成19年に実施した試験運行の成果を踏まえ、「西宮市南北バス運行事業検討委員会」を設置して、本格運行に向けての是非について、検討を重ねていただきました。その結果、平成20年8月に委員会からの答申を受け、平成21年度からの本格運行の実施を決定したものであります。

そして、通学の観点から、平成27年度までは運行を継続することを決定するとともに、平成28年度以降の取り扱いについては、運行開始から3ヶ年の運行実績をもとに、改めて今年度(平成24年度)に評価委員会を設け、平成28年度以降の事業継続の可否を判断することになっており、またこれが条件でスタートしたものです。当委員会では、こうした当初設定のスキームを受け、これまでの事業収支や利用実績等に基づいて、客観的な事業評価をお願いするものであります。

なお、みなさまには、すでに『さくらやまなみバス』をご利用いただいていることとは存じますが、私の希望としては、少し時間はかかるかもしれませんが、できればメンバーの方々に『さくらやまなみバス』で現地に行っていただき、北部でこうした会議を開き、また帰っていただくと、また変わった角度から、色々なアイデアやご意見もいただけるのではないかと考えており、後ほど、担当者からご提案させていただくことがあろうかと思いますが、その点もあわせ、よろしく願いいたします。

本日、当委員会に、私から諮問させていただきますので、委員のみなさまにおかれては、本当にお忙しい中、ご迷惑・ご無理を申し上げますが、どうぞ、私どもの意図するところを汲み取っていただき、審議を賜りますよう心からお願い申し上げ、開会にあたってのごあいさつとさせていただきます。

## 2. 事務局あいさつ

### (1) 委嘱状の交付

事務局より委嘱状の交付(事前配布)

### (2) 委員の紹介

事務局より委員を紹介

## 3. 議 題

### (1) 「委員長、副委員長の選出」について

#### ・土井委員長のあいさつ

ただいま、委員長を仰せつかった、土井です。どうぞよろしくお願いいたします。『さくらやまなみバス』の事業評価をして、これからどう継続していくのか、またその評価の結果をもって改めるべき点はどういう点があるのかなど、きちんと考え方を整理して、目的に合った視点で評価していくことが極めて大事かと思っております。

是非、委員のみなさまの積極的なご意見を賜り、議事の進行にご協力をいただければ、ありがたいと思っております。簡単ですが、あいさつはこのあたりにいたしまして、みなさまと議事を進めながら内容を深めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### (2) 評価委員会の公開、非公開等について

#### ・事務局より資料2の説明

### (3) さくらやまなみバス事業の概要について

#### ・事務局より資料3の説明

### (4) さくらやまなみバス事業の現状について

#### ・事務局より資料4の説明

(土井委員長) 事業評価は、さくらやまなみバスの事業目的にあわせて評価をしていく必要がある。

料金を下げて、たくさん乗ってもらう方がいいのか、それとも収支を均衡させるために、ある程度、料金を確保する方がいいのか、議論の分かれ目になると思います。

事業の目的における優先順位みたいなものをデータから紹介してください。

(事務局) 当初は、収入の面で通勤利用を当てにしておりましたが、事業を実施する中で、当

初の想定とは異なる事業の特性が見えてきて、地域公共交通活性化・再生総合事業の PDCA サイクルを回す中で、事業目的等が徐々に見えてきたのが現状です。本来は、通学・高齢者利用に重点を置くべきですが、収支の面から通勤利用も重要であり、現段階では事業目的を絞り込めていないというのが実情です。

(土井委員長) たくさん乗ってもらうことを優先するのか、それとも収支の均衡を優先するのかということによって、目的も変わってくるといういまのご説明からすると、これから議論すればいいということですね。

(事務局) 先程の説明の補足をします。運賃については、競合区間の在来路線との整合を図る必要があり変更は難しいため、第 1 段階として 1 日乗車券を導入し、次に割引率の高い回数券を導入しています。

また、通勤・通学の利用者の多い時間帯でダイヤの充実を図ってきました。

(染矢委員) 通勤利用者が、当初見込みの約 1 割しかないとのことですが、残りの 9 割の方々に対して個別に対応する等の作業はされたのでしょうか。

(事務局) 資料 4 のアンケート調査は、山口地域で実施したものであり、通勤利用者の見込みとして 360 人となっているのは、サービス水準等を示さずに聞いたためだと考えられ、そのうち 3 分の 1 の方々が実際に利用するという期待は過大評価であったかもしれません。

実際の通勤利用としては、往復のみならず、片道や、スポットでの利用もあります。よって、100 人前後は利用されていると考えており、地域の努力もあり、通勤客の利用促進もされていると考えております。

(染矢委員) 片道利用というのは、結構おられるのでしょうか。

(事務局) 以前に、パーソントリップ的な調査を山口地域で実施したところ、『さくらやまなみバス』を利用される方の勤務先は、西宮市内、尼崎市、芦屋市、あるいは神戸市の東灘あたりまでとなっております。行きは「さくらやまなみバス」を利用し、帰りは時間が不特定であり、さらにさくらやまなみバスの便数が少ないため JR と阪急バスを乗り継いで帰られたり、あるいは行きは JR と阪急バスを乗り継ぎ、帰りに西宮北口で用事等のため、さくらやまなみバスで帰られるなどの理由により片道利用が多くなっていると考えられます。

(染矢委員) 毎日違うということではなくて、行きと帰りで違うということですか。

(事務局) そうです。

(北村委員) 3年運行された中での、利用料金の変更と利用時間帯の変更の措置をしてきたというお話でしたが、それによる利用者増の効果として、定期券の割引率を下げたため、これだけ伸びたとか、そういう数字は出ているのでしょうか。

(事務局) 直接の因果関係まではわかりませんが、南北間移動の通勤客については、割引率が高い回数券を導入したことにより、利用者数は増えております。所要時間との関係の把握は難しいのが現状です。さくらやまなみバスは「有馬系統」と「金仙寺系統」の2系統で運行しており、有馬系統の方が経路が長く、金仙寺系統の方が短くなっています。そのため、通学・通勤で南北間を移動される時間帯、つまり、朝方の南行き、夕方前後の北行きについては、できる限り、金仙寺系統に乗っていただけるようなダイヤを組んでいます。

通勤・通学の対になる利用として、午前中は、有馬温泉に行かれる方が多いので、午前中は金仙寺系統で南下して、有馬系統で北上して帰っていきます。逆に、夕方後は有馬系統で有馬温泉から帰られるお客さまを拾って南下して、通勤・通学で帰る方は金仙寺系統で北上して帰っていただきます。

以上のような形で、通勤・通学の時間の短縮をしながら利用者を増やす努力をしています。

もう1つとして、停留所別の乗降客を、毎日計測していますので、地域別であまり需要のない地域への迂回が少なくなるよう経路を見直すことにより、所要時間の短縮に努めています。

逆に、利用者の見込みそうな地域については、迂回させることにより、利用者を増やす工夫もしています。

(北村委員) それで、時間短縮はどれくらいになりますか。

(事務局) 有馬系統から金仙寺系統に変更することにより9分、すみれ台への迂回をなくせば7分くらい、北六甲台への迂回をなくせば9~10分くらいの短縮になります。有馬、すみれ台、北六甲台を回るとというのが一番長いルートですが、迂回地域での需要がない場合には、迂回地域を経由せず、できる限りそのまま山口営業所に行くようにしています。

所要時間の短さを求めるニーズが多い時間帯については、できる限り最短のルートで運行しております。

(北村委員) それでも1時間かかるのでしょうか。

- (事務局) 特別なもので 50 分弱の経路もありますが、西宮北口から山口営業所までとなると、最短でも 1 時間強はかかっています。平均で 26km 程度、一番短いルートでも 20km 強あり、表定速度が時速約 20km なので、1 時間程度かかります。
- (北村委員) 停留所数を半分に減らす、あるいは特急便等による所要時間の短縮はできませんか。
- (事務局) そういうニーズもなくはないですが、すでに定着しているお客さまもおられますので、そういう方もある程度、大事にしていけないといけません。なお、ダイヤ編成において所要時間を考える場合には、あまり停まらない停留所の停車時間は考慮していません。
- (北村委員) 通勤利用者は、所要時間については満足しておらず、仕方がないという感じではないでしょうか。
- (小林副委員長) 山口営業所から西宮北口まで、最短ルートによる乗用車での所要時間はどれくらいですか。
- (事務局) 約 30～40 分です。
- (小林副委員長) それと比べると、所要時間が、倍近く違うので時間がかかると言っておられるのですよね。
- (北村委員) そうです。
- (事務局) おそらく倍も変わらないとは思いますが、山口地域から西宮北口まで行かれる場合、『さくらやまなみバス』の場合は国道 2 号線まで出て大回りして西宮北口に向かうことになるので、その影響もあると思います。
- (小林副委員長) それは乗用車も同じではないですか。
- (事務局) 乗用車の場合、夙川から西宮北口まで山手幹線を利用すると思います。また、大沢西宮線の阪急甲陽線の踏み切り部は、渋滞箇所となっており、乗用車の場合、鷲林寺交差点で東に曲がり、甲山大師道を利用すると思うので、所要時間はかなり短くなると思います。
- (土井委員長) これまでも様々な工夫をされているということですね。
- (小川委員) その区間では、非常に時間がかかるということですが、逆に、ナカスミカダンから上がっていくようなルートは、西宮北高校があるから、あえて外しているのですか。
- (事務局) 1 つには、西宮北高校があるためであり、もう 1 つは、通勤客が一番利用される鉄道駅が阪急夙川になっており、そこまで、できるだけ早く行くルートを取っているためです。

- (土井委員長) 昼間と通勤時間帯とは、そういう意味では、目的地が違うかもしれません。
- (事務局) はい、異なります。
- (小川委員) トリップの種類で、二分した方がいいかもしれないですね。
- (土井委員長) 今の話に関係しますが、資料4の6~8ページの内訳での「その他」には、買い物と通院が含まれると考えていいのでしょうか。
- (事務局) そうです。
- (染矢委員) 私は目的別の「その他」の分類で有馬温泉へ行くため、さくらやまなみバスを利用しています。
- (事務局) 有馬温泉は、「その他」ではなく7ページに「有馬温泉」で区分しております。
- (染矢委員) 有馬温泉利用者と通勤利用者とは、時間と金額の感覚は違うと思います。時間と金額の両方を満足させるために、いろいろと工夫をされておりますが、時間帯やルートを考えると非常に難しいと思います。
- (土井委員長) 資料4の1ページ「運行収支比率(経常収支比率)」についてですが、試験運行時は4割でしたが、平成23年度では6割になっております。
- これまでのご説明にもありましたように、様々な工夫や、地域の方々のご協力もあり、利用者増、収入増となったのではないかと思います。
- コミュニティバスで6割の収支比率というのは、よく健闘していると思いますが、市としては、どうお考えでしょうか。
- (事務局) 収支比率の取扱いは非常に難しく、全国平均との比較等も考えられますが、地域によって条件が異なることもあり、比較はできません。
- そのため、別の考え方として2案ございまして、1つには直接的な便益だけではなく、間接的な便益も含めた費用対効果を計測することができないかと考えております。
- もう1つには、地域特性によって標準的な収支比率、運行本数を客観的に判断できる目安となるものについて、事務局としてご提案できればと考えております。
- よって、現段階では収支比率の適正な数値については申し上げられません。
- (土井委員長) 沿線住民人口、路線延長、運行目的等により収支の見方が違ってきます。また、バス以外に手段がない地域では、収支比率が低くても、例えば病院などの施設を建てるよりは、バスを運行する方が安いと、必要経費として投資している場合もあるので、簡単には比較できません。

資料4の1ページについても1つお聞きしますが、車両購入費について、平成21

年度に投資していますが、平成 28 年度以降どうするのか、今後の判断をする上での重要な指標になると思いますが、このことについて市としてどのようにお考えでしょうか。

(事務局) 今回の資料は、現金主義的にランニングコストやイニシャルコストの区分なく同様の経費としておりますが、今後、「車両購入費」については、減価償却費として計上し、運行経費の中の利用促進などの経費を控除して、発生主義的な収支比率を出すようにします。

(土井委員長) この経費の中にも、間接費のもう 1 つ外側にあるような経費も入っているのですか。

(事務局) 市の会計では、バス事業経費という一つの括りになっており、その中にすべて含まれているため、利用促進という意味では、通常ではないようなことも含まれています。それらを本来収支比率の計算に含むべきなのか、バス事業の継続に必要な経費に限定するべきなのか、費用面について整理します。

(土井委員長) 経費の中で、阪急バスに委託をされているものには、運行だけではなく、車両のメンテナンス等も含んだ金額になっているということですか。

(事務局) そのとおりです。

(土井委員長) 車両については、市が阪急バスへ貸与しているのですか。

(事務局) 阪急バスの所有になっております。

(土井委員長) では、車両購入費というのはどういうことでしょうか。

(事務局) 車両購入費も補助しております。運行収支の表については、運行事業者としての立場から見た、お金の出入りを整理した表となっているため、少し分かりにくい面があるかと思います。

(土井委員長) 車両の耐用年数はどのくらいでしょうか。

(事務局) NOx-PM 法の関係で申し上げますと、12 年となります。12 年経つと、次の車検が受けられないということを想定して、車両購入費を 12 年で割って、減価償却費として計上しようと考えております。

税法上の 5 年とか、実際には 20 年使用可能とか、色々あると思いますが、この阪神間においては、NOx-PM 法の 12 年というのを尊重すべきではないかと考えております。

(染矢委員) 阪急バスとはどのように契約されているのでしょうか。

(事務局) 阪急バスには運行依頼という方法で運行していただき、市は阪急バスに補助金を出す立場になっております。資料 4 の 1 ページの「期間運行損失」は全体の運行損失で

あり、平成 21～23 年度には、国から補助金をいただいておりますので、この補助金を差し引いた残額を補填しております。

( 染矢委員 ) 阪急バスは損も得もしないのですか。

( 事務局 ) そのとおりです。

( 土井委員長 ) かなり事業の構造が解明されてきました。

( 濱委員 ) 特別交付税はありますか。

( 事務局 ) 受けております。最初にご説明すべきでしたが、市で基金を設置して、基金から一般会計に繰り入れ、一般会計から補助金を出す仕組みを取っています。当初、一般財源から 2 億円と、徳風会という山口地域の財団法人からの寄付金 1 億 2,000 万円を積み立てて、基金として一括で管理しています。

その基金からの支出を仕分けして、一般財源から支出している分については、特別交付税の交付を申請させていただいています。

ただ、年度によって一般財源と寄付金の配分が違うため、平成 20、21 年度は申請し、平成 22 年度は申請せず、平成 23 年度は申請させていただいています。

( 濱委員 ) そうではなくて、何を基準に評価するのかということです。市税投入額か、運行損失全体額で評価するのか、市の施策によって違ってくると思います。本当に、市民の方の税金がどれくらい入っているのかということ、整理された方がよいのではないのでしょうか。

( 事務局 ) 特別交付税については、内部でも取り扱いに関する見解が分かれます。ただ、市税がどれだけ投入されているかというのは、非常に重要な切り口になるので、整理させていただきたいと思います。

( 土井委員長 ) 基金も底をつく、市税投入額が急激に増えるので、整理した方がいいと思います。

( 事務局 ) 基金の状況としては、当初 3 億 2,000 万円を計上して、平成 23 年度末で、残額が約 2,000 万円になっております。平成 24 年度については、当該年度に必要となる分だけを積み増す予定にしております。

( 土井委員長 ) 直接補助するのではなく、基金に積み増すのですか。

( 事務局 ) 現時点で約 2,000 万円残っており、今年度については、損失額だけに着目して、積み増します。翌年度以降については、この事業評価委員会の評価結果を受けて、予算化について協議したいと考えています。

( 北村委員 ) 国庫補助はなくなるのでしょうか。

(事務局) 地域公共交通活性化・再生総合事業が事業仕分けにより、既に廃止になっており、平成 24 年度以降は、地域公共交通確保維持改善事業の補助対象とならないか、国・県と協議中です。

(北村委員) 先程の地域間移動についてですが、北部の方の南部への行き先の中で、公共・公益施設に行かれているというデータはありますか。

(事務局) 資料 3 の、「補助事業の評価指標」というインデックスが付いている中の参考資料の 3 ページ目「評価方法」の中に、11 個の成果指標があります。

「平日 1 日当たり通勤・通学以外 西宮市役所前・山口センター前乗降客数」は、実際にその施設を利用されているかどうかまでは把握していませんが、西宮市役所前で乗り降りされ、通勤・通学以外の目的であれば、西宮市役所か、県立病院を利用されている方が多いのではないかと考えております。

山口センター前で乗り降りされ、通勤・通学以外の目的であれば、山口センターの利用者が多いのではないかとということで、これまで、その人数は計測させていただいております。

当初、1 日あたりの人数は、50 人を目標値としていましたが、現況は 30～40 人で推移しております。

(土井委員長) 他にご意見・ご質問はよろしいでしょうか？それでは、次の議題に移りたいと思います。

## (5) 評価の進め方(案)について

### ア．評価の考え方

#### ・事務局より資料 5・アの説明

(土井委員長) 評価の進め方(案)と書いてありますが、今日、この案を採決してしまうのか、あるいはご議論いただいた上で、もう一度、事務局で整理をするということでしょうか。

(事務局) 後者になります。事業評価の方法や基準の案を、第 2 回でご議論いただきます。その中で事業評価の方法や基準を設定していくことになるかと考えております。

(土井委員長) 今回はこの案に基づいて、意見を出してもらおうということで、よろしいでしょうか。

(事務局) はい。

(浪越委員) ここに書いてある評価については、本当は土井委員長が言われるように、運賃を下げたり、運行本数を増やしたり、サービスを上げることで、収支比率は下げても、

利用者数を増やす方向なのか、それとも、運賃を上げたり、運行本数を減らしたり、サービスを下げてでも、収支比率を上げて、持続可能性を高める方向を目指すのか、どちらを重視するのでしょうか？目的がはっきりしないと、なかなか評価の項目は作りにくいと思います。収支比率自体は60%ということで、一般的には非常に高く、山口地域のアンケート調査でも、60%もアンケートを回収されていることから考えると、おそらく地域の方々も熱心に対応されているのだらうと思います。

結局、収支比率が高いのか低いのか、運行本数が多いのか少ないのかについて、目安が分からないのは、いまの地域の人々の張り付き具合、運行本数やルートなどで、最大でどれくらい利用者が増えるかという目安が分からないからではないでしょうか？

実際に技術的に作れるかどうかは断言できませんが、需要予測のモデルのようなものを作るという方法の一つあるのではないのでしょうか。鉄道新線を作る場合で言うと、新線を作るかどうかを考える際、需要予測のモデルを使って、いまはこれくらいの利用者数だけれども、鉄道新線ができると、どれくらい利用者数が増えるというように、シミュレーションを行います。

『さくらやまなみバス』でも同じような需要予測モデルを何とか作って、路線を設けた場合、ない場合と比べ、運行本数によって、最大でどれくらい利用者が増えるのかが予測できると思います。利用者がどれくらいまで増えるかが分かれば、一定の仮定を置く必要はあるものの、便益と費用を出すことも可能です。

したがって、「さくらやまなみバス」の運行を最終的に続けるか、続けないかを判断するにあたっては総合評価でいいけれども、需要予測モデルを作ることによって最適な運行本数やルートなどの一つの目安を作るために、需要予測モデルを作ること考えてもいいような気がします。

(事務局)

波越委員のご指摘のとおり、バスの需要予測は難しいというのが一般論だろうと思います。公共交通としての望ましいサービス水準を考えていく上では、目安が必要であると考えています。1つ考え方として、人口密度等の地域特性に基づく潜在的なポテンシャルというのがあり、それがサービス水準によって顕在化してくるという関係を捕らえる。ある程度、人口密度等で地域を分類する必要はあるでしょうが、地域のポテンシャルと、バスのサービス水準によって、バスに対する実需要が決まってくる関係を整理することで、望ましいサービス水準を設定することも可能になるのではないかと考えています。

(小林副委員長) 公共交通が話題となっている中で、モデル的なものはないのでしょうか。

(土井委員長) いいモデルというのはありません。

(小林副委員長) 観光の問題とか、色々な事情で違うというのは分かりますが、先程説明のあった人口密度等のポテンシャルと移動のニーズについては、地域による違いはないと思います。大まかなモデルくらいは、国等で実施していないのでしょうか。

(浪越委員) 現行の交通ネットワークについて細かい話をすると、最近では、パーソントリップ調査が行われた、平成12年頃の人の動きを前提とした需要予測モデルというのは、国も作っております。しかし、そこに、1本だけ今回のバス路線を足すと、そのバス路線にどれくらい利用者が転換するかというようなモデルまでは、国では作っておりません。

そういうモデルを作れるかどうかは、断言できませんが、おそらく技術的には可能だと思います。私が承知している限りでは、コミュニティバスを走らせる際に、全国的に市町村単位での需要予測モデルを作っている例は、おそらくないと思います。

なぜないかと言うと、西宮市のコミュニティバスのように収支比率が高くて、非常に熱心を実施されるところまでいくという以前に、それぞれの市町村でコミュニティバスを運行する際には、市町村の負担額はこれくらいまでしか難しいという限界があったり、元々あった路線バスが廃止された後に走らせるため、必ずニーズに合わせて走らせないといけなかったり、よくも悪くも、ある程度目的が明確化しているので、需要予測モデルまでつくって最適な解を出す必要はないというのが理由の1つであると思います。

(小林副委員長) 例えば、都市計画での近隣住区のような単位で、1万人で100ヘクタールくらいが標準で、これくらいの距離であれば、これくらいのバスはあってもいいというような原単位はないのでしょうか。

(濱委員) 原単位は目的によって、違うと思います。兵庫県内では、100円の料金で400円の税金を投入して20%の収支比率でも走らせるといって、福祉のバスとして割り切っている市町村もあります。

(小林副委員長) それは政治的な判断で決めたらいいということになっているわけですか。

(濱委員) 政治的と言うか、何のために走らせるのかという目的によって決めております。

(小林副委員長) バスを運行する上での許認可の条件等何もないわけですか。

(浪越委員) 収支比率は特にはないです。

(土井委員長) 驚かれましたか。

(小林副委員長) 原論的なことの調査をしないといけないと事務局が考えておられるようなので、そこまでしないといけないのでしょうか。

(土井委員長) 走っていないところで、モデルをつくって需要予測が空振るということはよくある。今回のアンケートのように通勤利用について10%程度の転換しかなく、需要予測を大きく下回ることはよくあります。

まだ転換の可能性のある方がどれくらい存在し、またその方々がバスに転換するとして、その人数に平均運賃を掛けて、収支ラインを超えればいいと思います。

しかし、まだ不足するのであれば、利用促進とともに、コスト削減についても考えた方がいいかと思います。

バス停からの徒歩圏内による考え方は、マーケティングでの商圈分析のようなものであり、一度検討してもよいのではないのでしょうか。

(染矢委員) 西宮市では、勾配も考慮して分析されていたように思います。

(事務局) 鉄道駅から500m、バス停から300mを超える地域を交通不便地域と定義し、また平面的な直線距離だけでなく、高低差も考慮して作成し連携計画の中で公開しております。

(染矢委員) その点は非常に進んでいると思うので、もう少し進めていけばいいのではないかと思います。

(小林副委員長) 南部と北部では、地域特性も違うことから交通サービスについて、均一に話をしても難しく、また、もっと田舎と比べれば北部も便利なわけで、そのあたりの判断基準は難しいと思います。

(事務局) モデル的なことを考える場合、鉄道駅に近いところと遠くないところを、同じモデルで比較できない、また、人口密度が違えばサービス水準に応じた需要顕在化のカーブも違うはずなので、地域分類ごとにモデルを当てはめていくしかないのではと思っている。

(小川委員) その地域特性も大きく分けると、2つあります。通学か、通勤か、その他なのかというのは、非常に曖昧と言え、曖昧です。

仮に運賃と時間を採ってみても、通勤については、企業が通勤費用は出してくれているので、コストに関しては、それほどセンシティブではないと思います。

逆に、昼間の時間帯で、通院、お買い物等については、比較的時間に余裕があるため、ある程度、ダイヤに合わせて自分の時間を調整できます。

これらを同じ括りで評価するというのは、非常に難しいと思います。

評価の軸というのを、1本ではなく、4本くらい持たなくてはいけなくて、将来的には、運行ルートも時間帯・目的別等で、少しレイヤー式で考えないといけないのではないのでしょうか。

そういう点も含め、評価の視点を考えないと難しいのではないかと思います。

(染矢委員) 基本的に、市が補助して、住民サービスを提供するのは、市のサービス、あるいは市内での生活に密着したものを優先すべきであり、山口地域の方が南部地域に出てきて市役所、図書館等に行くのを第一に考え、その次が教育だと思います。

通勤については、基本的に企業との関係で考えるべきことなので優先順位を落としてもいいのではないのでしょうか。

(小川委員) 通勤の需要が大きく、収入の多くを支えているので、とにかく赤字でも構わないというのであれば、通勤の優先順位を2位、3位に落とせばいいだけの話ですが、結局、市はその点で悩まれているわけです。

(染矢委員) それはサービスと利便性が矛盾するという問題点の1つだと思います。高齢化が進み、バスに頼らざるを得ない人が多くなるので、主要な目的はその人たちを第一義に考えることだと思います。生活に密着したサービス以外は、そこから、あまりズレるとよくないでしょうが、バランスを取りながら考えることが大切ではないかと思います。

(土井委員長) 目的別・時間帯別によるデータがあれば、それぞれのピークに合わせたサービス内容等の議論がしやすくなるのではないのでしょうか。

(事務局) 整理の仕方を工夫したいと思います。OD調査については、乗降停留所、時刻のほか、目的・券種・年齢・性別のデータが揃っています。

(土井委員長) 使われる際のプライオリティは、時間帯で少しズレがあるようなので、時間を横軸にして、目的別の変化が見られるといいと思います。次回ご提出をお願いします。

(事務局) 了解しました。

(土井委員長) 生活のために必要だということであれば、評価の視点の3番目、「事業の必要性・有効性」に関わると思います。西宮市の行政サービスとして、バスがあるために支えられているものがあるならば、バスの収支が赤字だと言っているが、その赤字によってカバーができていところがあるかもしれません。本日は、多くの局長が出席しますが、これについて、バスの意義としては、どんなものがあるのか、市全体的な問

題として、それぞれの局長から、ご意見をいただければと思います。

(濱委員) 今回の事業評価というのは、直接的評価や間接的評価等、平成 23 年度末で、このバスがどういう効果があったかについて、評価をするというのが、私の考えでした。

他の委員のお話を聞いていると、この先にどこか改善する部分があるので、それをあわせて議論をしようということですが、一旦、平成 23 年度末で評価をすべきで、それが事業評価ではないかと思います。

(土井委員長) 評価の視点はいくつかあるわけで、いま議論されているのは、これから先のことも少し先取りされて、目的と評価の視点を考えようとしているのだと思います。きちんと評価をしていかないといけませんが、では何をもって評価をするかということになってきます。

(濱委員) 福祉の観点、環境改善、通学利用等の効果を評価の項目に入れてもいいと思います。直接的効果で計測すると、絶対に効果の答えは出ないので、一度評価をして、今後、もっと改善すべきことがあれば、解決策を出していけばいいと思います。

(染矢委員) この委員会の目的は存続の判定が一番のキーになるため、一旦、評価をまとめた上で、将来にわたって、どのような問題があり、それに対してどのような改善の余地があるというように、議論を進めていくべきだと思います。

(小川委員) 先程、事務局が PDCA を回すという表現をされたので、必ずフィードバックはしなければなりません。そのためには、次のプランを考えていかないと、アクションは組み立てられないので、将来を見るというのも必要ではないかと、個人的には思います。

(染矢委員) コミュニティバスとは性格は違うでしょうが、大阪や神戸に公営バスがあります。

(土井委員長) 尼崎や伊丹にもあります。

(染矢委員) 公営バスの収支状況とのバランスも、最後に見ておきたいという気がします。

(土井委員長) 「さくらやまなみバス」は、目的が地域に特化しているので、絞り込めます。しかし、例えば、京都市交通局では、観光客をかなり取り込んでいたり、神戸市の場合であれば、広域的なものであったり、大阪市であれば、地下鉄のフィーダーとしてのバスであったり、少しずつ目的が違うため、数字としては収支比率を出すことはできませんが、「さくらやまなみバス」と同じレベルで比較評価するというのは、難しいかもしれません。

(染矢委員) 全体的に見ると分かりにくいと思うので、路線別等で比較できれば、判断材料になるのではないのでしょうか？

(小林副委員長) 先程、収支比率が 60~70%なら立派だという話があり、「さくらやまなみバス」は 60%以上もあるので、それで十分ではないかと思えます。

(染矢委員) 本当によくやっている事例だと言われているので、それでよいのではないのでしょうか。

(土井委員長) よく乗っておられます。

(染矢委員) 逆に、1人しか乗っていないようなコミュニティバスとか、マイカーくらいしかないとか、そういう比較も入れておけば、税を投入するための納得性のある一つ根拠にもなると思えます。

(土井委員長) 難しいと思えます。

(染矢委員) 難しいというのは、分からないということですか。

(土井委員長) そうではなく、様々な数字があるため、収支比率の悪い事例というのは、枚挙にいとまはありません。

「さくらやまなみバス」は、人口密集地帯だけを走っているわけではなく、かなり山間部で、どちらかと言うと、両方向には動けず、一方向で動かれるようなところであるにすれば、それなりに健闘しているものと思えます。

それは、西宮市で一生懸命に利用促進をされておられ、また地域の人たちが悲願ということで、よく応えておられるという印象はあります。

スタート時点では、黒字化できなければ、継続は難しいという話があったように思うので、それを前提にして、今バスをやめたとしたら、どれだけ大きなダメージがあるかというのは、平成 23 年度の評価という意味では、必要かもしれません。

(染矢委員) 黒字化については、考えるべきだとは思いますが、例えば、6割の収支比率を8割まで上げることができれば、立派だという評価をしてもいいのではないのでしょうか。

(小川委員) サービスの質を落としてまで、収支比率を上げるのがよいのかということは、あまり意味がないのではないかとも思います。

(染矢委員) 先程申し上げたように、北部の住民に対して、色々なサービスのためにしているわけなので、そのサービスを落としてまで、黒字化しても意味はありません。

黒字化というのは、目的として掲げるのはいいけれども、そちらが最優先になったらおかしいということ、逆に、同じように言いたかったわけです。

(土井委員長) 収支比率を変える方法というのは、2つあり、収入を増やすか、支出を減らすかです。支出を減らすならば、例えば、バス停、もしくはルートを減らす、あるいは変更する

か、同じようなサービスでも、時間帯でメリハリを付けることによって、コストを下げることで、利用者を増やすとともに、収支比率を上げていくことは考えられるかもしれません。

(小林副委員長) 有馬ルートは最初からあるのでしょうか。

(事務局) 最初からです。

(小林副委員長) 最初から、両方のルートがるのでしょうか。

(事務局) 試験運行時は、金仙寺経由で有馬温泉の近くまで行っておりましたが、有馬温泉の需要を見込み、平成 21 年 4 月から、現在のルートで運行を開始しました。

(小林副委員長) 最初から運行していて、さきほど言われたように、直通ルートと迂回ルートをひっくり返すようなことも、最初からされていたのでしょうか。

(事務局) 当初は金仙寺系統と有馬系統を、単純に交互で走らせていました。利用実態を見ると、有馬温泉来訪者、通勤・通学者、高齢者と、利用時間帯が異なるため、それぞれの利用時間帯に合わせて系統等を組み替えた結果が、現在のダイヤとなっております。

(小林副委員長) 有馬温泉への利用者は、多いということでしたが、有馬温泉としては、どれくらい喜んでいるのでしょうか。有馬温泉による宣伝があればもっといいわけで、有馬温泉と西宮市が手を組むというのは、難しい話ですが、温泉客は大きな需要者なので、有馬温泉の人にも関係者として、この委員会に来てもらうといいのではないのでしょうか。

(事務局) 有馬温泉については、観光協会や温泉組合と色々と相談をさせていただき、旅館組合のいくつかの旅館・ホテルのホームページでの「さくらやまなみバス」の紹介やパンフレットの設置、また 1 日乗車券持参による有馬温泉のお店での特典サービスを平成 21 年度に引き続き、今年度も実施いたします。

(小林副委員長) 有馬温泉側からのダイヤ等の要望はないのでしょうか。

(事務局) 先程、染矢委員が言われたこととも関係しますが、事業目的が明確化できていないと言いながらも、通学と高齢者の方の南北間移動がメインであると考えています。山口から南部に登校する時間帯、また 3 時以降の帰宅の時間帯での折り返し便で、うまく有馬温泉へのお客様を拾って、収入を得させてもらっているということなので、有馬温泉を優先的に通そうとは言っておりません。

(小林副委員長) この路線にとってそれほど有馬温泉の利用客がいるのであれば、阪急バスによる新たな路線の新設等の可能性もあるので、もう少し色々な方法を考えた方がいいのではないのでしょうか。

メインの目的ではないかもしれませんが、かなり大きなODのトリップ先としてあるならば、有馬の方々の意見も考えておく方がいいのではという意見です。

(北村委員) 副委員長が言われたケースは、岡本商店街がバスを出して実施しております。

(土井委員長) 民間では収支が均衡しないため、市のコミュニティバスで実施しているのであって、均衡するのであれば、民間バスが実施すればいいのです。

(北村委員) 岡本商店街の場合は、補助金を使っているため、ある程度、日常的な話になります。

(小川委員) 採算が取れて、民間が実施しても、儲かる、おいしい路線だけは、クリームスキミングする可能性が極めて高いので、そのあたりは難しいとは思いますが。

(染矢委員) そうなると本末転倒です。

(小林副委員長) 「さくらやまなみバス」は、今の路線を継続し、なおかつ有馬に行くバスがプラスされればサービスは向上すると思います。今の時代、そのようなポテンシャルがあるかどうかは分かりませんが、色々と考えようはあると思います。

(染矢委員) 問題は、西宮から有馬に行く方がどれくらいで、その人たちが「さくらやまなみバス」に転換する可能性はどれくらいあるかということではないかと思えます。

(小林副委員長) 有馬にとって、さくらやまなみバスが、どれくらいのポテンシャルを持っているかが問題です。公共交通機関で来られる中で、どれくらいを占めているのでしょうか。

(染矢委員) たぶん、このルートが一番便利なのは、西宮から尼崎くらいの間におられる人だけではないでしょうか。芦屋までになると、芦屋からバスが出ています。

(小林副委員長) 大阪の奥座敷とは言いながら、大阪からはどのようにして来ているのでしょうか。

(染矢委員) 大阪からは直行バスが出ているので、電車とこのバスを乗り継ぐよりは、そちらを利用の方が早いです。

(小林副委員長) 北部側から回っていくのですか。

(染矢委員) 中国自動車道の西宮北インターで下ります。私も有馬温泉を活用し、少しでも収益を上げられる方策を考えたいと思いましたが、意外と対象範囲が狭いという気がします。大阪を取り込むことができれば、それはかなり大きいと思います。

(土井委員長) いまのような視点も考えた方がいいということです。他にご意見・ご質問、あるいは、評価の視点について、ご議論いただく点はございませんか？

特にないようですので、次の資料5のイの説明をお願いします。

## イ．利用者等の意向調査について

### ・事務局より資料5・イの説明

(土井委員長) さきほど議論していただいた内容について、既存のデータであるものは使い、ないものについて、意向調査をしようということです。基本的には、山口地域の人を中心に調査するということですか？

(事務局) 今回のアンケートは山口地域もそうですが、利用者・非利用者についても意見をお聞きしようと考えております。

(土井委員長) 利用者は調査できるでしょうが、非利用者はどのようにするのでしょうか？

(事務局) 山口地域の居住者の中での非利用者も想定しております。アンケート内容を固めていませんが、利用者・非利用者ともにお聞きしていきたいと考えております。

(土井委員長) 利用者はバスに乗っている人にお聞きすればいいでしょうが、非利用者はどうするのでしょうか？

(事務局) 資料5の2ページに書いてあるように、家族やお知り合いを通じて聞いていただく形で集められたらと考えております。

(土井委員長) 先程、小林委員が言われていた潜在需要を確認するというのをこの意向調査でつかんでいきたいということだと思います。

バスがあればいいですかと聞いた場合、“あればいい”という反応になるので、どういう行動をされるのかをきちんと聞くことで、可能性のある人たちを捉える方がいいのではないのでしょうか。

(小林副委員長) 交通計画上、原单位的なものがないのかということを知りたかっただけです。なかなか難しく、地域の特色によって変わるでしょうが、基本としてどれくらいが普通だという軸があってもいいのではないかと思います。

(土井委員長) いまの小林副委員長からのご意見は、この調査で即というのは難しいでしょうが、非常にいい視点だと思います。

(小川委員) 回答者には、コスト意識は全くないため、通常、CVM(仮想的市場評価法)のような考え方で、これだけお金がかかりますが、要りますかとか、しかも、これだけかかるといふ金額の部分、何段階か設定して聞くと、コストとの関係で、少しはまともな答えが返ってくるかとは思いますが、ご検討をお願いいたします。

(土井委員長) 今日のご意見にもとづいた、評価の進め方、あるいは意向調査の内容について、事務局でまとめて、次回、出していただくように、お願いしたいと思います。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

(6) その他

ア．開催スケジュール(案)

・事務局より資料6の説明

(土井委員長) 本委員会のスケジュールは、非常にタイトですがいかがでしょうか。

(事務局) 本年度の運行損失分は基金の積み増しをしますが、平成25年度以降の予算化は、最終的に1月中旬くらいまでに決めなければいけません。それに間に合うように所要の手続きを考慮すると、何とか11月中旬くらいまでに答えを出せたらとは考えております。

(土井委員長) 第4回で、意向調査の結果(確定版)と評価結果を踏まえて、答申案の議論をするということですが、これが1回で終わるのが気になります。

(事務局) 第4回で答申案を議論いただき、第5回では、事業評価そのものの手直しが一部、出てくることは想定しております。柔軟に対応させていただければと思います。

(小林副委員長) 先程、市長が言われていた、現地に行くという話は、しなくてもいいのでしょうか。

(事務局) 第2回の委員会を6月中旬～下旬とご説明しましたが、その委員会を現地で開催したいと考えており、「さくらやまなみバス」に乗って、山口地域を見ていただきたいと思います。これは以前からの市長の希望なので、ご協力をいただければと思います。

(土井委員長) その日だけは、利用者が伸びることになりますね。

(事務局) 決して利用者を稼ごうというわけではなく、実際にバスと山口地域を、みなさまに体感していただくためです。

(土井委員長) みなさま、お忙しい方ばかりだと思いますが、日程については、是非ご協力いただければありがたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

イ．その他

(土井委員長) 議題は以上ですが、事務局から連絡事項等ありましたら、よろしく願いします。

(事務局) 特にございません。

(土井委員長) 日程調整は、早くした方がいいと思います。

(事務局) 第2回の委員会は、日程的には6月中旬～下旬にお願いしたいということで、後日、改めて、事務局からご案内させていただきます。以上です。

(土井委員長) 用意されている議題は以上ですが、何かございませんか。

特になければ、第1回のさくらやまなみバス事業評価委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

以上