

議案第1号

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

○添付資料

資料 「さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について」

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

1. さくらやまなみバス事業の現状と課題

さくらやまなみバスは、鉄道駅の無い山口地域と南部市街地を直接連絡する唯一の公共交通機関として、市が事業主体となって平成 21 年 4 月 1 日より本格運行を開始した。

当初は年間 20 万人あまりの利用にとどまっていたが、利用促進活動や系統・便数等の改善を重ねてきた結果、現在は年間 40 万人以上の利用があり、貴重な市民の足として定着している。

路線等の現状

- 路線延長 : 平均 26km (最短 17.3km、最長 29.0km)
- 系 統 : 有馬系統 (有馬温泉経由)、金仙寺系統
- 停留所 : 43 箇所 (南部 14 箇所、北部 29 箇所)
- 運行便数 : 平日 46 便、土曜 32 便、日祝 26 便
- 運 賃 : 160 円～820 円
- 車 両 数 : 8 台
- 運行ルート : 下図のとおり



運行目的

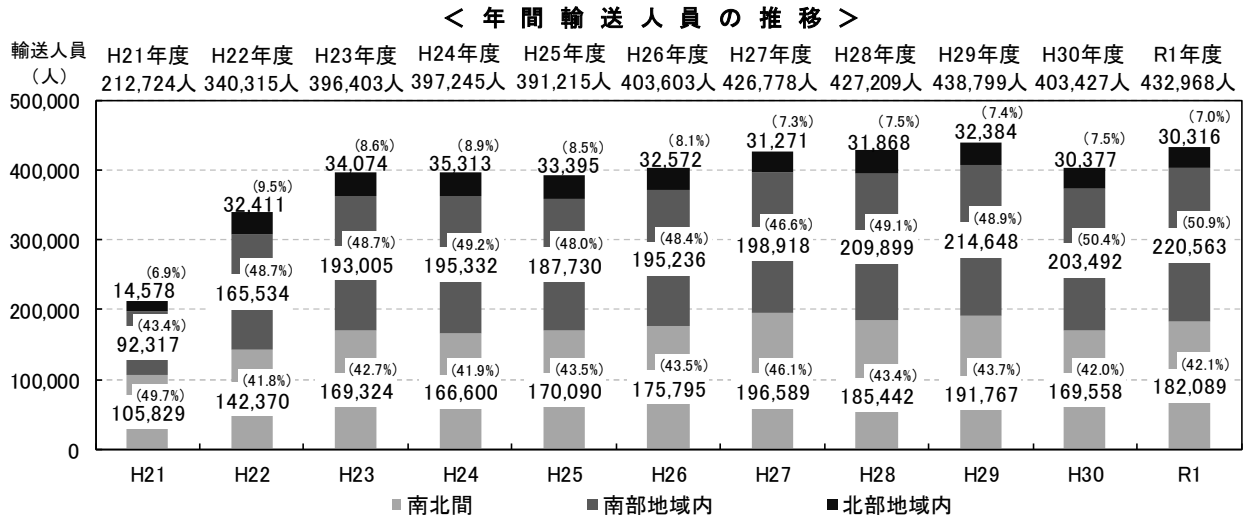
- 南北地域間のアクセスの向上（移動時間の短縮）
- 山口地域から南部の高校等への通学手段の確保（教育機会の公平性の確保）
- 高齢者の交通手段の確保（外出機会の確保）

事業スキーム（事業主体・運行事業者）

市が事業主体（計画・運営）であり、阪急バスに運行委託を行い、運行損失分のうち国の補助を控除した額を阪急バスに助成している。

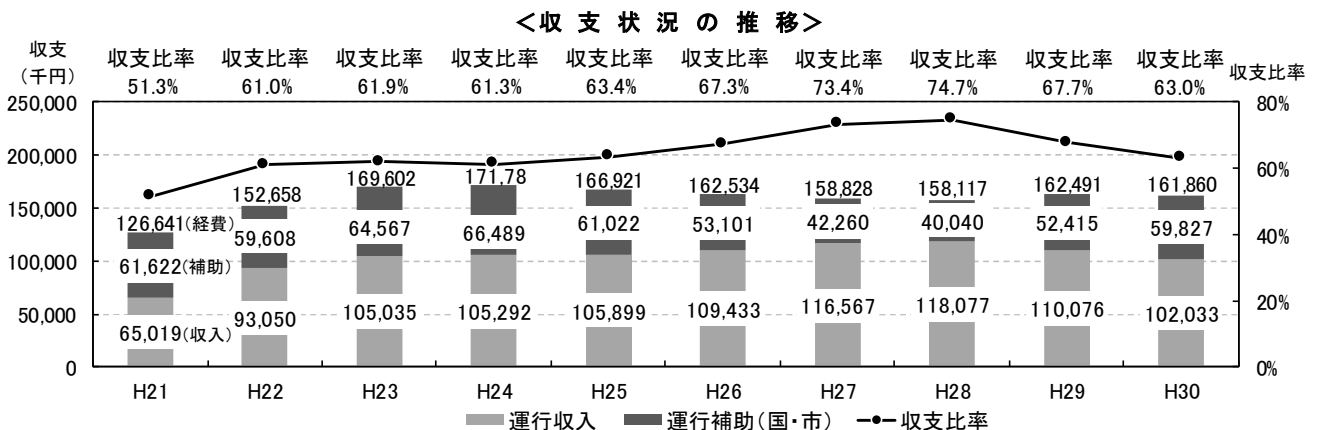
輸送人員及び収支の現状

- 運行開始当初の年間輸送人員は約 21 万人であったが、最近 5 年間の年間輸送人員は 40.3 万人～43.8 万人（目標値 42 万人）、うち南北間の輸送人員は 16.9 万人～19.6 万人と推移している。



- 最近 5 年間では、年間の運行経費が 158 百万円～162 百万円に対して、運行収入は 102 百万円～118 百万円、収支比率は 63.0%～74.7%と推移している。

- 最近 5 年間では、年間の運行損失は 40 百万円～59 百万円、うち市の助成額は 20 百万円～42 百万円と推移している。



課題

運転士の不足・高齢化

- ・バス業界全体として、**運転士の不足・高齢化が深刻な課題**となっている
 - 運転士の待遇の低さが要因
- ・国の方針により、**働き方改革、同一労働同一賃金への対応が求められている**
 - 労働時間の見直し、正社員と非正規社員の不合理な待遇差の解消等

2. 運転士の不足・高齢化の状況

バス業界全体の現状

※「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の第1回会議（H29.6.29開催）資料等に基づく。

□ 運転士の不足

- ・大型2種免許保有者数が、2001年1,192千人に対し2017年919千人と減少（23%減）
- ・自動車運転業務の有効求人倍率は、全職業平均1.22に比べ約2倍の2.33

□ 運転士の高齢化

- ・大型2種免許保有者のうち、20～30代は全体の6%しかいない
- ・バス運転士の平均年齢は、全職業平均42.2歳に比べ、49.9歳と高い

□ 運転士の労働環境・待遇

- ・バス運転士の平均労働時間は、全職業平均と比べて19%長い
- ・バス運転士の平均所定外労働時間は、全職業平均と比べて215%長い
- ・バス運転士の年間賃金は、全職業平均490万円に比べ、448万円と9%低い
(平均年齢が高く、労働時間が長いにも関わらず)

阪急バスの現状

□ 運転士の不足・高齢化

- ・全運転士約1700人のうち、今後10年間で600人超が定年退職予定（35%超）
- ・運転士の応募者数は、2007年に比べ2017年で約40%まで減少
- ・全運転士約1700人のうち、毎年100人前後（6%前後）が離職し、採用者数を度々上回る

□ 運転士の待遇格差

- ・正社員の年平均給与581万円に比べ、契約社員は445万円、子会社の阪急田園バスの社員は464万円と低い（2017年度）
- ・休日日数は、正社員118日に対し、契約社員及び阪急田園バスの社員は108日

3. 運転士の不足・高齢化への対応策

阪急バスの対応

- 平成31年4月に、契約社員の運転士を正社員化
 - 令和元年7月に、子会社の阪急田園バスを吸収合併
 - 結果として**運転士1人当たりの人件費が大幅に上昇**
- } 待遇の改善により、運転士を確保

さくらやまなみバス事業への影響（試算）

- 人件費の上昇により事業経費全体で約 3,400 万円増となり、収支比率が約 11%悪化、現行の運行見直し基準値（収支比率 61.0%）を下回る見込み（下表を参照）。
- 経費増により市助成金を大幅に増額する必要がある。

※運行収入、国補助に変動がない場合

項目	平成 30 年度実績		人件費上昇想定	
運行経費	161,860 千円		195,500 千円	
運行収入	102,033 千円		102,033 千円	
運行損失	59,827 千円		93,467 千円	
収支比率	63.0%		52.2%	- 10.8%
国補助	17,600 千円		17,600 千円	
市助成	42,227 千円		75,867 千円	+ 33,640 千円

【参考】事業目標値・運行見直し基準値

さくらやまなみバス事業については、山口地域住民、阪急バス、市の三者で構成される、さくらやまなみバス利用促進協議会を設置しており、平成 26 年度に同協議会が事業目標値・運行見直し基準値を決定し、西宮市都市交通会議地域公共交通分科会にその報告を行っている。

	事業目標値	運行見直し基準値
年間輸送人員	420,000 人	340,000 人
年間南北間輸送人員	190,000 人	142,000 人
収 支 比 率	70.0%	61.0%

【参考】他市の状況（ヒアリング結果）

阪急バスに運行を委託している他市へヒアリングを行った結果は、下表のとおりである。

	阪急バスへの助成額の影響	対応方針
西宮市	約 4,223 万円 ⇒ 約 7,587 万円※ (約 1.8 倍、約 3,400 万円増)	
A 市	約 1,300 万円 ⇒ 約 3,500 万円 (約 2.7 倍、約 2,200 万円増)	・補助金の上限額を 1,500 万円と定めているため、運行計画を見直す予定。
B 市	約 2,000 万円 ⇒ 約 3,000 万円 (約 1.5 倍、約 1,000 万円増)	・令和元年度は従来通り（現行の人員費）の算定とし、令和 2 年度から増額予定。
C 市	約 1,500 万円 ⇒ 約 3,000 万円 (約 2.0 倍、約 1,500 万円増)	・令和元年度は従来通り（現行の人員費）の算定とし、令和 2 年度から増額予定。

※ 平成 30 年度実績ベースで算定。

4. 今後の進め方

西宮市都市交通会議への意見聴取

市の対応策をとりまとめるため、西宮市都市交通会議地域公共交通分科会に意見聴取を行う。スケジュール及び議題としては、以下のとおりを予定している。

【スケジュール・議題（案）】

① 第15回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和元年11月28日開催）

- さくらやまなみバス事業の現状と課題について
- 他市の状況（ヒアリング結果）について
- 阪急バスの現状と取り組みについて
- 次回以降の会議の議題（検討・検証すべき項目等）について

② 第16回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和2年1月10日開催予定）

- 人件費上昇分の妥当性について
- さくらやまなみバス事業の効果について（クロスセクター効果）
- 市の対応策について（運行計画の見直し、他事業者への運行委託、運行見直し基準値の再設定等）
- その他について

③ 第17回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和2年3月下旬開催予定）

- 運行見直し基準値の再設定について
- その他について

山口地域住民との協議

さくらやまなみバス利用促進協議会、及び山口地域住民が主体となってコミュニティ交通導入の検討を行っている山口地域コミュニティ交通検討委員会において、以下の内容に関する協議を行う。

- 新たな事業状況を踏まえたさくらやまなみバス利用促進策等の検討
- コミュニティ交通の検討状況を踏まえたさくらやまなみバス事業の事業内容の精査

さくらやまなみバス事業における車両更新について

さくらやまなみバス事業においては、運行開始時に購入した車両が、令和5～6年度に使用期限の15年を迎えるため、以下のとおり、車両更新を計画している。

【車両更新（案）】

- 既存車両：現在、使用している車両は8台で、購入（車両登録）時期は次のとおり
7台：平成21年3月25日（車齢10年）（H31.3.31時点）
1台：平成22年3月15日（車齢9年）（H31.3.31時点）
- 更新方法：阪急バスでは大型バスの使用期限を15年と定めており、予算の平準化を図るため、最長使用期限を15年として順次更新（法定耐用年数は5年）
- 購入形態：阪急バスが購入し、市がその費用を負担
- 車両規格：規格による比較検討及び阪急バスと協議を行い、決定予定
- 更新計画：下表のとおり（現行の運行計画を維持する場合）

単位：千円

更新車両 \ 更新時期	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	合計
平成20年度購入車両 (7台)	60,000 (2台・車齢13年)	60,000 (2台・車齢14年)	90,000 (3台・車齢15年)		210,000 (7台)
平成21年度購入車両 (1台)				30,000 (1台・車齢15年)	30,000 (1台)
合計	60,000	60,000	90,000	30,000	240,000 (8台)

※ 1台あたりの購入費は、30,000千円（想定）。

※ 現時点で、毎年度、バス事業基金より20,000千円程度を購入費に充当することを想定。