

「第4回西宮市地域公共交通活性化協議会」会議録

日 時：平成22年11月25日（木）午前10時00分～午前12時00分

場 所：西宮市民会館 大会議室 101

議 題：1. 開会

2. 挨拶

3. 協議事項

- (1) 計画事業（さくらやまなみバス事業）の実施状況の確認について
- (2) 計画事業の評価について

4. 報告事項

- (1) 地域公共交通の検討状況について

5. その他

6. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
会長	長岡 弘明	西宮市 都市局 都市計画部長	
副会長	岩崎 義一	大阪工業大学 都市デザイン工学科 教授	
座長	大和 治文	社会福祉法人慶徳会 常務理事	
監事	畑 英隆	山口地区自治会連絡協議会	
監事	神吉 進一	西宮市 土木局 土木総括室長	
委員	庄治 清次	山口地区自治会連絡協議会	
	中村 和夫	西宮コミュニティ協会	欠席
	有田 京子	西宮コミュニティ協会	欠席
	小西 一夫	兵庫県バス協会 専務理事	欠席
	藤原 久也	兵庫県タクシー協会	欠席
	西山 哲	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	
	福浦 秀哉	阪神バス株式会社 常務取締役	
	沖 信克	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 議長	
	堤 英彰	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 調査課長	欠席
	川崎 勝廣	兵庫県 阪神南県民局 県土整備部 西宮土木事務所 道路保全課長	
	山田 訓弘	兵庫県 西宮警察署 交通第1課長	欠席
	木村 淳三	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官	運輸企画専門官 本田 泰彦
	上野 敏明	兵庫県 阪神南県民局 県土整備部 西宮土木事務所 企画調整担当 主幹	
	山本 幸夫	西宮市 教育委員会 学校教育部長	
前田 哲司	西宮市 健康福祉局 福祉総括室長		

○事務局

西宮市 都市局 都市計画部 都市計画グループ

○傍聴者

なし

議事内容

1. 開会

2. 挨拶

西宮市都市局長より開会の挨拶。

3. 協議事項

(1) 計画事業（さくらやまなみバス事業）の実施状況の確認について

「計画事業（さくらやまなみバス事業）の実施状況」について、事務局より説明（資料「パワーポイント（写し）：計画事業の実施状況及び評価」参照）。

質疑応答

座長

平成 22 年度運行事業実施概要について、利用者数は伸びているようですが、収入はそれ程増えていないように見受けられます。また、年間収支比率は 8.0%上がっていますが、運行損失は平成 21 年度とほとんど変わりはないものが増えていきます。これらのことに対する所見を述べていただけますでしょうか。

事務局

まず、運行収入についてお答えします。収入には大きく分けて、「さくらやまなみバスの収入として直接入ってくるもの」と「競合区間について運行実績を踏まえ、バス事業者と協議した後に配分が決まるもの」の二つがあります。前者の収入については 10 月までの実績で予測しており、後者の収入については、現段階では見込みが付かないため、昨年度の実績に基づいて予測しております。

利用者数に比べ収入が少ないのではないかと、というご指摘についてです。本年度の乗降状況を見てみると、学生の通学利用やランドパスをお持ちの高齢者の利用が多く、平均単価は昨年度よりも下がってくると考えられます。その関係で利用者数の伸び方ほど収入が増えていないという状況にあります。

運行経費については、運行事業者から詳細資料が出てきていないため、昨年度の運行経費を基に算定した単価等を参考にしています。また、今年度は運行距離が昨年度に比べ長くなっているため、その分昨年度よりも運行経費も増えると予測しています。

結果として、利用者数が増え、収支比率が上がっても、運行損失はあまり変わらないと予測しています。

委員

事業収支の予測は年間のものでしか管理されていないみたいですが、予測値の精度を上げるために半期ぐらいのスパンで管理することはできないのでしょうか。

事務局

年度当初においては、運行収入は、昨年度の通勤、通学といった目的別かつ乗車券の種類別等の輸送実績を基に算定した1人当たりの単価に今年度の各分類別の想定輸送人員を掛け合わせることで予測しています。今年度の輸送実績に基づく、運行収入の予測としては、直接収入については、10月までは把握できていますので、11月以降は昨年度の月別の変動を参考に予測することができます。競合区間のバス事業者との配分により決まる収入については年度末に輸送実績を整理して確定することになります。これらのことから、現在出しているような予測の精度となっています。

座長

平成22年度の予測値の算定方法を記載しておけば、10月までの実績に基づいて年間を予測していると理解できると思いますので、今後は年間の予測を算定する根拠を示すようにしていただきたいです。

事務局

了解しました。

座長

「計画事業（さくらやまなみバス事業）の実施状況」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

(2) 計画事業の評価について

「計画事業の評価」について、事務局より説明（資料1、3参照）。

質疑応答

副会長

目標値設定の考え方（資料1の2ページの3）について質問させていただきます。目標値の分母が政策パラメータになっていると思いますが、市の考える目標値はどのような位置づけなのかを教えてくださいませんか。

また、目標値設定の考え方である1) 南北間輸送人員が最も多い時間帯、2) 飽和近似状態、3) 目標値についてそれぞれどのような考え方を持っているのか、説明していただけますでしょうか。

事務局

まず、目標値設定の前提ですが、運行収支だけを考えると、利用の少ない昼間の時間帯の便数をできるだけ少なくし、ラッシュ時は1便当たりの輸送人員をできるだけ増やしたいところ

ではあります。しかし、さくらやまなみバスは公共交通ですので、収支比率も大事ですが、昼間時間帯も一定の便を確保し、ラッシュ時においても旅客を安全かつ確実に輸送することがより重要であると考えています。ラッシュ時において、積み残しが発生することは、公共交通としての役割を果たせていないことにもなるので、最低限そのようなことが無い中で、出来る限りたくさんの旅客を輸送するというのを基本的な考え方としています。

次に、目標値設定の考え方の1)、2)、3)について説明させていただきます。現在、一便当たりの南北間輸送人員が最も多いのは、平日の南部方面行きの、出発時刻が6時16分から7時48分までの第3便から第8便となっています。第3便から第8便は主に通学や通勤の方が利用されている時間帯で、利用者の6割から7割の方が南北間にまたがって利用されています。4月から10月における第3便から第8便までの南北間にまたがって利用される方の人数を平均すると21人です。また、便ごとに偏りもあり、第7、8便目になりますと、月に1、2回程度は、50人前後の方が南北間にまたがって利用されているという状況です。この時間帯において、南北間にまたがる輸送での積み残しは発生させてはいけなく考えていますので、利用者が50人前後になるようなときでも来年度以降も積み残しが生じないようにするには、3便から8便までの南北間輸送人員の平均を30人から35人に抑える必要があります。このように、ラッシュ時に積み残しを発生させない範囲で、できるだけたくさんの輸送人員を運ぶとしたら、各成果指標がどういう数値になるかをシミュレーションした結果が目標値になっています。

委員

停留所の利便性について質問をさせていただきます。西宮戎と市役所前、JR西宮駅前のさくらやまなみバスの停留所において、多くの方から停留所の位置が分かりにくいと、指摘があります。停留所の位置等の表示をもっと分かりやすくする様、要望も多々出ていると思いますので、その辺りの対応をお願いしたいと思います。

事務局

その件については、これまでも多くのご指摘があり、協議先である運行事業者や道路管理者と調整し、色々と対策は講じています。西宮戎と市役所前の停留所に関しては、阪神バスよりお借りしており、可能な範囲でご協力いただいています。また、JR西宮駅前の停留所については、駅構内で停留所の位置が分かるようなポスターを貼っております。今後も利便性の向上を図るよう検討を続けていきます。

委員

西宮戎と市役所前の停留所については、スペースが限られています。他のお客様にご迷惑をお掛けするわけにもいきませんので、可能な範囲でお貸ししているということをご理解いただければと思います。

資料1の成果指標についての目標値の設定で、年間輸送人員が40万人、その中で年間南北間輸送人員が18万人になっています。さくらやまなみバスの趣旨は、北部と南部を結ぶ公共交通である、と理解しているのですが、目標値だけを見ていると南部間での移動又は北部間での移動が目標値としても過半数を占めているようですが、このところについてはどのようにお考えでしょうか。

事務局

一番目の指標である年間輸送人員は公共交通全体としての利用促進に関するもので、できるだけ多くの方に利用していただきたいという趣旨で設定しております。二番目の指標である年間南北間輸送人員は、山口地域に住まれている方の人数や通勤、通学の対象者数、有馬温泉を利用される方の人数等を考慮し、18万人を目標値に設定しています。この数字だけを見ると22万人は、南部内又は北部内の輸送となりますが、そこでの輸送人員を増やそうという考えはありません。しかし、公立高校の総合選抜制度が複数志願制に変わり、広範囲の方が西宮甲山高校や西宮北高校に通学されるようになりました。この通学の足を十分確保するように、というご指摘もいただいており、南北間を主にはしていますが、全体としての通学の足の確保も目標として掲げております。通学や高齢者の方の足の確保を除き、南部内又は北部内の移動を過剰に増やしたいという考えはありません。

委員

平成22年度事業実施概要で、昨年度の南北間輸送人員は105,829人で延べ輸送人員212,724人のおよそ49.7%。今年度10月までの実施状況も同様に南北間輸送人員81,846人を割り戻すとおよそ40.6%になるので、南北間での利用者数が10%程度減っています。それを踏まえて、今回目標として設定している数字が延べ輸送人員40万人に対し、南北間輸送人員がその45%である18万人となっており、目的として南北間の輸送を主にしているのにも関わらず、法定協議会で45%という低い目標値を設定してよいのかと疑問に思います。

事務局

試験運行をしたときの南北間輸送人員は延べ輸送人員の40数%でしたが、昨年度は地域による認知度の差もあり、それを上回り、南北流動率が50%を超える結果となりました。今年度も、特殊な事情として、船坂小学校が廃校になり、船坂地域の方が山口の小学校に通われるようになり、小中学生の北部間での輸送が上積みされ、また、当該バスが南部でも認知されるようになりました。これらの状況を考慮して、45%という目標値になっています。

委員

最初の協議会では、さくらやまなみバスの目的は南北間の足の確保が主であり、既存の夙川や阪神西宮のバス路線に影響が出ないようにと協議していたと思います。しかし、南北間輸送人員の目標数値が半分を下回り、南部間又は北部間の移動の目標数値が半分を上回っているため、バス事業者である我々からすると、方向が変わってきているのではないかと懸念しています。

事務局

資料1の最後に書かせていただいているのですが、在来バスへの影響というのは、把握していかなければならないと考えており、場合によっては具体的な検証も必要であると考えています。その中で考慮すべき事項としては、阪急バス、阪神バスそれぞれから統計値として提出していただいている各年の1日平均乗車人員について、さくらやまなみバスが運行する前の数値を基本として、さくらやまなみバス運行がどのような影響を与えているかを把握していかなければならないと思います。また、阪神バスの鷲林寺線（山手線）と阪急バスの夙川台線は競合路線であり、直接的な影響も考えられますので、当該影響を定量的に把握できる情報等もいただ

きながら、場合によってはこの法定協議会のような場での検証が必要になってくるのではないかと考えております。この点は、さくらやまなみバスを運行するに当たって、重要な課題であると認識していますので、今後もよく相談させていただきたいと思っております。

委員

さくらやまなみバスは南北間輸送を主としており、南部間又は北部間だけの輸送というのをご遠慮していただくように事務局と話を進めていたはずですが、この内容が変わるということなのでしょうか。

会長

さくらやまなみバスの当初の目的は山口地域と西宮南部を直接結ぶ幹線バスの開設となっていました。しかし、ここ数年で情勢は大きく変わってきています。船坂小学校の廃校に伴う山口小学校への吸収合併、公立高校の総合選抜制度から複数志願制への変更、といったように人の流れが当初予想していたものと随分変わってきております。そういった状況下でも、さくらやまなみバスの目的が山口地域と西宮南部を直接結ぶ路線バスということに変更はありません。しかし、阪急バスさんのご指摘とおり、南部の既存のバス路線との間で問題が生じてきていることも認識はしていますが、教育の足の確保も公共側の務めだと考えています。

複数志願制への変更ということで、夏頃に西宮甲山高校と西宮北高校とそれらのPTAの方に、バスに対する要望を含めたアンケートを実施し、現在その集計中にあります。今までは、学生の住んでおられる場所が学校の近くにあることが多く、バスを利用されていませんでした。特に今の3年生は、総合選抜制度で入学されている生徒さんなので、ほとんどバス利用がありません。しかし、1、2年生に関しては複数志願制で入学されてきた生徒ということで、バスの利用が増えてきています。また、来年度以降は市内全域から西宮甲山高校と西宮北高校に通学される生徒さんが増えるとも聞いておりますので、その調査データを踏まえながら、既存路線との調整を別途お話させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

座長

南北間輸送人員の18万人という目標値は南北間の足の需要を満たしているのでしょうか。

事務局

南北間輸送人員の目標値については、山口地域に住まれている方の人数、来年度に中学校を卒業されて複数志願で高校に志望される方等、考え得る情報を考慮した上で目標値を設定していますので、18万人という数字は需要を満たしていると考えています。

座長

この件に関しては、この協議会での整理とさくらやまなみバスを中心とした公共交通機関全体のニーズを満たすよう考えていきたいと思っております。

資料1の成果指標についての目標値の設定の中の運行収支比率70%ですが、これによって出てくる損益の額はいくらになるのでしょうか。また、赤字額についてはどのような処理をするのでしょうか。

事務局

赤字額については、基金もしくは一般財源からの補填になります。運行収支比率が70%の場合、運行経費が1億5,500万円程度では赤字額は4,700万円程度になります。運行経費はもう少し増える可能性もありますが、その場合でも、5,000万円前後と考えております。また、さくらやまなみバスの目的は、南北間の輸送であり、通学者や高齢者の足を確保することです。そういう意味からすると、赤字補填額は公共交通に対する補助という一面もありますが、一方で、教育や福祉に関する経費という一面もあるように思います。

委員

目標値についての質問です。この目標値は平成21年度の実績を基に設定していると思うのですが、来年には目標値の見直しを行い、新たに設定されるのでしょうか。また、目標達成年度はいつなのでしょう。

事務局

目標値は現在の条件下で想定される最終的な状態に対応するものであり、平成21年度から平成23年度の間で変わるようなものではありません。より多くの方に利用していただきたいという考えもあるかもしれませんが、安全性や確実性を考慮するのであれば、現在の条件下で限界に近いと考えられる数値です。

現在の条件下では、これぐらいが限界だろうという趣旨で、目標値を設定しており、具体的な目標達成年度を想定して設定した目標値ではありません。

さくらやまなみバス事業の評価は平成24年度に行いますが、今回の評価は総合事業としての評価になります。事業を立ち上げていく当初の3年間だけは総合事業として扱いますが、全体の事業は10年間の総合連携計画の中で位置づけています。法定協議会としての評価における目標達成年度がいつかという質問に対しては当初から10年後の平成30年度という回答になるかと思っております。これらの成果目標は1つの数値が上がれば他の数値は下がるという性質を持っていますので、これらの指標がバランス良く高い数値になっていくことが一番望ましいと思っています。バランスが崩れてくることがあれば事業内容の大幅な見直しやそれに伴う目標値の見直しが必要となる場合も出てくると思います。

委員

一番疑問に思うのが、21年度や23年度、25年度のどの年度においても目標が同じという点で、理解できません。運行収支比率70%という赤字を前提として運行しているものであると、一つの解釈としてできてしまうのですが。

会長

収支率70%ということが議論になっていますが、現在の運行状況を見ると、バスの運行台数が8台しかないというしぼりがかかっています。その一方で、学校関係の利用者も増加しており、昨年度と比べると利用者は増加していますが、サラリーマンの方に比べ学生の単価はその半分となっており、乗車人数が増加したとしても収入は上がってこない状況にあります。そこで、収支率を上げるために、多くの方を執拗に乗せてしまうと安全性の問題が発生してしまいます。したがって、運行台数やダイヤの見直し等を踏まえ、安全性や積み残しの点を考える

と収支率 70%が限界となります。

副会長

“目標値”では意味が硬すぎるので、もっと幅広くとらえられるように、例えば“参考値”という言葉での代用や米印で注釈を入れる等は出来ないのでしょうか。

事務局

“参考値”として標記することは可能といえれば可能です。しかし、目標値を“参考値”とすることで、評価基準や評価方法を明確にしたといえるのかという課題があります。法定協議会では、最終年度である 23 年度に「来年度以降も継続していくかどうか」ということを、目標値を基に検証しなければならず、今の段階で目指すところは何なのかを明確にする必要があります。

副会長

“参考値”でなくても、例えば“この 2 ヶ年度の実績における試算値である。”等の注釈を入れることで、幅広くとらえることはできないのでしょうか。

事務局

検討させていただきます。

座長

「計画事業の評価」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

4. 報告事項

(1) 地域公共交通の検討状況について

「地域公共交通の検討状況」について、事務局より報告（資料 2、資料「パワーポイント（写し）：地域公共交通の検討状況について」参照）。

質疑応答

なし

5. その他

「今後のスケジュール」について、事務局より説明。

事務局

今後のスケジュールですが、今回は 2 月開催予定となっております。また、委員の任期につきまして、規約第 5 条により 2 年間と定められており、来年の 1 月 25 日で満了することになっております。したがって、その 1 ヶ月前を目処に、委嘱に関する照会文書を送付させていただきますが、委員の皆様におかれましては、引き続き就任について、ご了解のほど宜しく

お願い申し上げます。

座長

了解しました。

6. 閉会

座長

本日はこれで閉会させていただきます。みなさまお疲れ様でした。

以上