

「第7回西宮市地域公共交通活性化協議会」会議録

日 時：平成23年11月16日（水）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．挨拶

2．平成23年度補正予算（案）について

3．さくらやまなみバス事業報告について

4．総合事業の事後評価（自己評価）（案）について

5．その他

委員出席者

| 役職名 | 氏 名 | 所 属 名 | 代理出席者 |
|-------|------------------|---------------------------------------|------------------|
| 会長 | 北田 正広 | 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 | 土井 和彦 | 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 副理事長 | |
| | 有田 京子 | 西宮コミュニティ協会 会計理事 | 欠席 |
| | 中澤 秀明 | 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 | |
| | 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 | 欠席 |
| | 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 西宮土木事務所 道路保全課長 | |
| | 西垣 孝則 | 兵庫県西宮警察署 交通第1課長 | |
| | 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 金澤 重之 |
| | 上野 敏明 | 兵庫県 阪神南県民局 西宮土木事務所 企画調整担当 主幹 | |
| | 田近 敏之 | 西宮市 教育委員会 学校教育部長 | 欠席 |
| 廣田 克也 | 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. 挨拶

会長より開会の挨拶。

2. 平成 23 年度補正予算（案）について

平成 23 年度補正予算（案）について、事務局より説明（資料 1 参照）。

質疑応答

委員

歳出の事業費 651 万円減額の理由は何でしょうか。

事務局

当初、赤字額等は 6,200 万円を見込んでおり、その赤字額等に国の補助率である 1/2 を乗じた 3,100 万円を国からの補助金として計上していました。しかし、実際交付決定された額は、2,449 万円となっており、3,100 万円から 651 万円の減額となりました。

委員

歳入の繰越金の補正額である 15 万 5 千円が歳出の予備費にそのまま計上されていますが、このような補正はあり得るのでしょうか。

事務局

本年度の予算を作成した 2 月の段階では、平成 22 年度の決算が出来ておらず、繰越金が確定していませんでした。その時点で、繰越金は 95 万円ぐらいになるのではないかと見込んで予算を作成したのですが、実際に年度末を迎えたときには 110 万 5 千円の繰越金となりました。この繰越金補助額を会議費等に充てられればよかったのですが、今年度の会議開催状況から補正の必要がなかったため、予備費として計上することにしました。

委員

国からの交付決定額が当初の見込みより少なく補正されたようですが、赤字額はどうだったのでしょうか。また、残りの赤字補填は、事業者もしくはこの協議会が行うのでしょうか。

事務局

現段階では、赤字額は確定していませんが、当初見込んでいた 6,200 万円より上回りそうな状況です。残りの赤字補填は、市からバス事業者に直接助成します。

座長

それでは「平成 23 年度補正予算（案）」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。

3. さくらやまなみバス事業報告について

さくらやまなみバス事業報告について、事務局より説明（資料2参照）。

質疑応答

座長

9月までの上半期とそれ以降の下半期に分けてみた場合、輸送人員に違いは出てくるのでしょうか。

事務局

昨年度までの実績によると、下半期は秋と春前の観光シーズンを含んでおり、観光客等が増える分、下半期の輸送人員は多くなる傾向があります。そのことを除けば、上半期と下半期にほとんど違いはありません。

座長

平成23年度の輸送人員はまだこれからのことですのでわかりませんが、平成22年度は上半期と下半期で違いはあったのでしょうか。

事務局

平成22年度は、若干下半期の方が多いものの、ほぼ同数でした。今年度の輸送人員の状況を説明させていただきます。昨年に比べ、8月までは利用者がかなり増えてはいますが、9月に入ってから、2回の台風の影響により、そこまで利用者は伸びていません。10月についても他の月に比べて増え方が少なく、この傾向は11月にも現れています。原因として、東日本大震災による自粛ムードや景気低迷の影響で、観光客等が減っていることが考えられます。したがって、今年度の輸送人員は、上半期に比べ下半期の方が少なくなると見込んでいます。

委員

先ほどの座長のご質問に関係するのですが、事務局に資料の作り方について要望があります。前年度の比較で、月ごとの比較をされている点については問題ないのですが、それとは別に、平成22年度平均と平成23年度4月-10月平均での比較がありますが、これに平成22年度4月-10月平均の数字も加え、3つで比較された方がより分かりやすいと思いますので、今後その点についてのご配慮をお願いします。

事務局

今後その様にいたします。

委員

利用が増えるという予測に対して、なぜ赤字額も増えると予測されたのでしょうか。

事務局

経費面と収入面の両面の影響があります。経費面については、原油の影響があります。昨年、軽油の単価が90円前後でしたが、現在は110円前後となっており、円高により多少抑制されているものの、燃料の高騰から経費が高くなっています。収入面については、昨年から今年にかけて増加した利用者の多くが割引率の高い通学利用者等であるため、収入面での増加はそれほど多くありません。以上のことから、赤字額が増えると予測しています。

座長

通常運賃での利用者が増加しないと収支比率は改善されないということでしょうか。

事務局

現金や割引の少ない乗車券の利用者が増加しないと収支比率の改善は難しい状況です。そういったこともあり、今年度は観光関係等の利用者増加に結びつくよう利用促進活動をしてきましたが、思うようにいかず、割引率の高い通学者やグランドパスの利用者が大半を占め、一人当たりの運賃収入単価が低くなっています。今後は、南北間を現金や一日乗車券で利用していただける方をいかに増やすかが課題になってくると思います。

委員

各年度の運行収支について説明されましたが、各年度の年間運行経費の合計だけでは分かりにくいので、それらの内訳を掲示していただきたいです。例えば、各年度の1便当たりの経費を掲示し、年度ごとに運行経費が増加しているのは、利便性を図った増便の影響からである等の説明をしていただくとより理解しやすいと思います。年間運行収入についても、各年度で一人当たりの運賃収入を掲示して、説明していただきたいです。

事務局

1人当たりの運賃収入についてはOD調査の結果を基に算出しているのですが、その集計が出来ていませんので、近々の利用促進協議会もしくは次回の法定協議会で説明させていただきたいと思います。1便当たりの経費については、平成21年度が1万900円、平成22年度が1万1,200円、平成23年度が1万1,500円程度を見込んでいます。運行経費については軽油の単価が高騰しており、平成21年度で80円、平成22年度で90円、今年度は110円程度になると予測しています。

委員

運行経費の増加については、平日4便と土曜2便の増便の影響もありますが、その分の人件費が増えたことも考えられます。

座長

本日は、阪神バス株式会社より、議題「さくらやまなみバスの運行による当社路線への影響について」が提出されています。このことについて、阪神バスから説明をお願いします。

委員

さくらやまなみバスが運行している南部地域と競合関係にある弊社路線への影響について、具体的な数字を交えて説明させていただきます。ただ、これをもって直ちに対応を望むものではありませんので、あくまで既存路線を運行している事業者が抱えている課題として、認識していただければと思います。

まずは、弊社の路線バスとさくらやまなみバスの関係について路線図で確認していただければと思います。阪神バスの鷲林寺線は、阪神西宮駅北を起終点として、西周り東回りでの循環バスとして運行をしています。運行便数は、平日で西回りが24便、東回りが21便、朝・夕に便数が密集しており昼間は1時間あたりに概ね1本の運行となっております。さくらやまなみバスとは西宮甲山高校前から南が重複しています。

さくらやまなみバスは、山口地区をはじめとした地域の皆様また関係者の皆様の長年にわたるご尽力の結果実現した路線であり、西宮南部地域と山口地区を直に結ぶバス路線の意義については理解申し上げます。当社としてもその趣旨を踏まえバス停の共用や利用客への案内など可能な範囲で協力させていただいております。

しかし、南北間の輸送が本旨であるはずが、現実には南部間の移動が約 5 割を占めており、甲山高校以南が当社の既存路線（鷲林寺線）のエリアと重複することから、地域住民の方をはじめ、甲山高校、西宮北高校通学者など南部間を移動される旅客が転移する状況が生じております。

実際の影響についてですが、さくらやまなみバスの定着につれ、重複する当社の既存路線については旅客の逸走が続いております。開業前に比べこの 2 年間で西宮山手線・鷲林寺線の輸送人員は約 4.3%の減少（平成 22 年度と平成 20 年度の比較）となり、本年度はさらに落ち込み同約 8%程度の減少となる見込みです。また、停留所の乗降人員調査によると特に甲山高校の利用が減少しており、さくらやまなみバスでの南部間移動に転移しているものと考えられます。

鷲林寺線は甲山高校の生徒が大きな比率を占める路線であり、甲山高校への生徒輸送を担っております。ただし、需要が朝夕の通学ラッシュ時間帯に集中するため、片道需要の意味合いが強く、必要車両数の割に効率の悪い路線であります。従来より路線別収支に置いて鷲林寺線は赤字路線となっており、更なる旅客転移は路線収支上大きな影響があります。

このような状況の中、本年 12 月に鷲林寺線については輸送力の見直しを行わざるを得ないという結論に達しました。

減便により当社路線の利便性が低下することになり、甲山大師など当該路線東側を利用される市民の皆様には御不便をお掛け致しますが、今後旅客数が大幅に増加することは考えにくいことから減便対応をとるものです。

行政の施策として、さくらやまなみバスが南北間の公共交通の開拓と市域内の交流の活性化を目的としたものであることは理解いたします。何卒現状を斟酌頂き、市域全体の公共交通維持の観点から既存の民間路線との共存共栄を図るため、さくらやまなみバスの輸送のあり方、既存路線への対応等についてこれまで以上のご検討を賜りたいと考えております。

また、通学のアクセス確保という位置づけでこのままさくらやまなみバス路線を維持・拡大される場合、民間路線との共存共栄という観点から乖離してしまうのではと懸念しております。その際には、南部から甲山高校等への輸送を担いながら赤字である民間路線も支援対象として、既存公共交通の維持についても検討いただきたいと考えています。

以上、当社の事情を申し上げた次第ですが、何卒ご賢察の上ご検討賜りたくお願い申し上げます。

座長

鷲林寺線の減便については既に決定しているのでしょうか。また、周知も行っているのでしょうか。

委員

既に決定しています。周知については明日（11月17日）より開始します。

座長

鷲林寺線への影響の輸送人員は事業報告上のものでしょうか。

委員

そのとおりです。さくらやまなみバスが運行する前までは、輸送人員は横ばいでしたが、21年度以降、減少傾向となっています。全体的にはプラスになっていますが、鷲林寺線については、さくらやまなみバスの影響が出ていると判断しており、具体的にどの便なのかということについても、社内的には話に出ています。

委員

阪神バスのように、具体的な影響を数字で示すことは出来ませんが、タクシー会社にも影響は出ています。現在、さくらやまなみバスは南部地域で駅間の需要を賄っていますが、運行開始前はタクシーが賄っていました。その点も含め、今後は運営を行っていただきたいと思えます。

会長

さくらやまなみバスは競合路線に大きな影響を与えないということを前提条件に、南部地域と北部地域をつなぐ目的として運行が始まりました。当時、検討委員会はルート、バスの便数等について変更をする際には、相互のバス事業者と調整を図りながらやるべきとしていました。今後は、物理的、収支的に無制限にバス便を増やしていける状況ではありません。バスの台数も限られているので、現時点のバス便が限界であると考えています。原則的には、現状のダイヤでさらに利用者の満足度利便性が向上できるように考えています。その点も含めて、24年度の評価以降は十分にバス事業者と協議をさせていただきたいと思っています。

座長

それでは「さくらやまなみバス事業報告」については終了いたします。

4. 総合事業の事後評価（自己評価）(案)について

総合事業の事後評価（自己評価）(案)について、事務局より説明（資料「パワーポイント1：計画事業の実施状況」参照）

質疑応答

副会長

評価事項は、だれがだれに対するものでしょうか。

事務局

法定協議会が、自身で評価する自己評価と、国が評価する2次評価の二つの評価で成り立っています。この評価事項については、法定協議会が自身で評価するための項目になっています。

副会長

国はどのように評価しているのでしょうか。

事務局

評価事項を基に PDCA サイクルを上手く機能しているかどうかなどを評価されています。

委員

資料 2 の「 . 自立性・持続性」の内容に阪神バスが報告していた内容である「既存路線への影響」、「共存共栄の状況」についても入れるべきではないでしょうか。

事務局

その様にします。内容については、今後検討し、国への提出までに相談したいと思います。

座長

「既存路線への影響」については資料 2 の「 . 具体的成果」と同参考資料の「 -2. その他考慮すべき事項」にも関連しているので、その点も含めて検討していただきたいと思います。

事務局

資料 2 の「 . 具体的成果」の内容は、評価事項について事業を評価できたかを問う項目になりますので、書くとすれば、「 の自立性・持続性」を中心に考えたいと思います。

委員

評価項目の具体的成果の一つに「自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換」という項目があるのですが、実際に、沿線住民を対象に、「車をやめてバスを利用しましょう」という働きかけはあったのでしょうか。

事務局

平成 21 年 4 月運行開始前にモビリティ・マネジメントのワンショット T F P に相当するアンケート調査を実施したのですが、それ以降で具体的な取り組みは行っていません。

委員

地元の自治会では、新年度にさくらやまなみバスの運行計画について話し合っており、地域住民から意見をもらっています。その中で、普段、車を使用している人にはさくらやまなみバスを利用していただけるよう、呼びかけをしています。また、月に 5 回～8 回程度、市から利用実績を頂いており、山口地区の自治会長に報告し、その中で利用促進も図っています。

座長

事後評価の件については、国に提出する前に法定協議会で協議するのでしょうか。

事務局

例年、事後評価の提出は 1 月末になっていますので、次の法定協議会では事後報告という形を取らせていただきたいと思います。ただ、提出する前には書面協議するなどの対応を考えたいと思います。

座長

それでは「総合事業の事後評価（自己評価）(案)」については、本日の意見を踏まえて、後日書面協議を行うということによろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

5. その他

「みなと観光バス株式会社」について、事務局より説明（資料3参照）。

質疑応答

なし

6. 閉 会

座長

本日の議事は以上でございます。それでは、次回の会議について事務局からお願いします。

事務局

次回の会議は参考資料「平成23年度法定協議会開催スケジュール」のとおり、2月頃の開催を予定しておりますので、お願いいたします。

座長

以上を持ちまして、本日の「西宮市地域公共交通活性化協議会」を閉会させていただきます。みなさまお疲れ様でした。

以 上