

第4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10月29日(月) 14:00～

[場所] 西宮市職員会館 3F 大ホール

委員会次第

1．利用者等の意向調査結果について

資料1

2．評価結果(事務局試案)について

資料2

3．その他

資料2の別添資料

参考資料

[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	代理 (野島)
	関係機関	加納 陽之助	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	代理人 (道久)
		濱 浩二	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
事務局		西宮市 都市局 都市計画部 都市計画課		
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	代理 (青山)
		松永 博	西宮市総務局長	
		田村比佐雄	西宮市産業文化局長	代理 (但馬)
		中尾 敬一	西宮市健康福祉局長	代理 (廣田)
		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	代理 (田近)

[討議内容]

はじめに

- ・北田都市計画部長のあいさつ
- ・事務局より配布資料の確認

1. 利用者等の意向調査結果について

- ・事務局より資料 1 の説明

2. 評価結果（事務局試案）について

- ・事務局より資料 2 の説明

（土井委員長） 資料 2 で、特にアンケート調査にもとづいて、評価の内容について事務局の試案と
いうことをご説明いただきました。この内容について、みなさまから、ご意見・ご質
問等をお願いしたいと思います。

では、口火を切る意味で、私からお尋ねします。今回、ABC 評価をされています。例
えば、第 1 軸の【事業効率に関する評価】では、1-2「運行に伴う費用」が B 評価です。
確かに、1 つ赤い文字があるため、赤い文字があるので駄目だと遠慮をされて、B なの
でしょうが、ただ、かなり頑張っているの、A でもいいのではないかと思います。

その下の 1-3「輸送人員」の C 評価に関しても、年間 40 万人の目標も 39 万 6,615 人
で、達成間近だと考えると、B でもおかしくないと思います。

たぶん点数をつける役目の事務局のみなさまが、あまり甘いと言われるのが嫌なの
で、少し厳しくつけられたように思います。ABC 評価の基準として、何かきちんと説明
ができる考えがあるのでしょうか？

（事務局） まず基準としては、A が 90%以上、B が 70～90%、C が 40～70%ということで、少
し変則的な区分にさせていただいています。それぞれの項目が、だいたい 10 項目以下
になるので、1 つだけ悪いと、80 数%になります。

全部が になるものについて、A として抽出した方が、より厳しい評価になることを
意図して、そういう区分にしております。

ABC の区分で、多少、厳しく評価した方がいいのではないかとということで、そのよう
にしております。

（土井委員長） それはよくわかりますが、同じように、1 つ 2 つとカウントすると、言われるような
感じになるのですが、項目によって、重みが違う感じがします。

重要な項目と、そうでないものとが結構あるため、一律に決めるのは難しいように

思います。

(濱委員) この「事業効率に関する評価」は、合計だけで評価した方がいいと思います。例えば、項目としては、運行に伴う収益であれば、 から に分けて、その合計と書いてありますが、最終的には合計しか意味がないと思います。

合計の達成状況で判断するという評価の仕方の方が、明確でわかりやすいのではないかと思います。

(土井委員長) 今のお話で、評価を見るという考えでは、そうだと思います。この評価を、一体、何に使うのかという話がいくつかあるのでしょうか。

ふつうは、PDCA サイクルを回していくときに、この点は良いので、頑張ってもう少し伸ばす、この点はよくないので、もう少し改善していくというのを見いだすための評価だと思います。

わかりやすい指標をいくつか出してきて、見ていくということ言えば、今回はそれに近い感じはします。ただ、最後のバス全体に対する評価については、今、濱委員が言われたように、項目をまとめて見ていくのも、それはそれでいいという気がします。

評価についても、いろいろな見方があります。確かに、今回、付託されているのは、さくらやまなみバスの事業全体について、これが適切かどうか、それから、もう少し細かい部分を見た上で、もう少し改善できる点があれば、その点は評価委員会できちんと話をした方がいいのではないかとということで、事務局としては、かなり細かいものを作っていたのではないかと思います。

(染矢委員) 民間企業であれば、事業効率と採算性がトップにくるのは当たり前です。

しかし、市役所の業務に関するのであれば、むしろニーズの方が先に来てもいいのではないかと思います。第 3 軸の【事業の必要性・有効性に関する評価】がトップにあってこそ、この事業をしようということになるわけです。

したがって、第 3 軸の項目が最初にあると、第 1 軸の事業効率は後ろの方でもいいのではないかと気がします。

まずは必要性が最初にあると、その中身の評価があって、最後に効率性という流れになります。

しかも、効率性に対して、第 4 軸の「事業効率向上の取り組みに関する評価」があるので、第 1 軸と第 4 軸はつながるようにした方が、より説得力が出てくるのではないかと感じがしております。

さきほどの議論では、当初の答申案との比較の評価という観点で書かれていて、他の地方自治体のバスとの比較がどこにも出てきていないので、その評価を見れば、もっと高い面が出てくると思います。

以上の2点が最も気になりました。

(事務局) 路線ごとの比較までは出ていませんが、お配りしている参考資料に他都市との比較は出ていますので、12ページをご覧ください。

前回は10ページ、11ページは出しておりますが、12ページは今回、初めて出しております。

路線ごとの収支状況は把握できなかったのですが、各都市の公営バス全体になりますが、それごとの収支状況までは調べることができました。その分を12ページに掲載しております。

(染矢委員) 収支率だけを見て比較をすると、特別いいわけでも、悪いわけでもなく、そこそこの数字ですね。

(事務局) さきほど説明させていただいたように、特定の路線を切り出したものではなく、各市のバス事業全体の収支であるため、当然、市街地を走っているバスが大半なので、簡単に言うと、儲かるところを走って、この数字になるとご理解いただければいいと思います。

さくらやまなみバスのように、市街化調整区域が全体26kmの路線延長のうち3分の1を占め、人口密度が低いところを走っているバスは、非常に珍しいわけです。

そういう意味で言うと、第3回委員会でもお示しをした、他市のコミュニティバスが走っている路線に近いものがあります。

市街地を走っている、各都市の市バスと比べたらどうか、これも一つの視点にすべきではないかという観点から、各都市の公営バス事業と比べた資料をお示したものです。

(染矢委員) そうすると、さきほどの議論で言うと、トータルとしての効率性の評価というときに、やはり、この2つとの比較は、ものすごく大きな意味を持つと思います。市街地を走っている交通局のバスと比較しても、それほど遜色はなく、コミュニティバスと比べれば、かなりいい位置づけにあると、トータルとしては言えるわけですね。

(濱委員) 最後の「答申の基礎資料」というのが、答申案になるのでしょうか？

(事務局) これが、答申案の前段の部分だとご理解いただければと思います。

- (濱委員) たぶん、当評価委員会は、この路線の継続の可否についても、答申するわけですね？
- (事務局) 最後のページの答申の基礎資料の後に、今濱委員が言われた、結論をつけていただきたいという考え方です。
- もちろん、この評価を見て、これでは駄目なので、“このバスは廃止すべき”という評価になれば、この基礎資料の後ろに、その文言がついてくるだろうと思います。
- “この事業を継続すべし”という上で、なお、まだ取り組むべき事項を、具体的に網羅するのであれば、基礎資料の後ろに、その文言をつけていただければというのが、事務局としての考え方です。
- (濱委員) そうすると、事務局が言われたように、基礎資料の中で、各評価項目ごとに現時点でどう評価できるのか、改善すべき点はどうかと、きちんと分けて整理をしていただいた方がいいかと思います。
- それから、前の評価に出てきていないものがあります。例えば、基礎資料の1番目の “3ヶ年で輸送人員の増加が顕著であること” となっていますが、そのあたりが前の評価の中には、まったくどこにも出ていないのではないかと思います。前の評価と後ろの評価結果をきちんとリンクさせていただきたいのが1つです。
- 次に、例えば、第2軸の「サービス等に関する評価」について、90%以上でA評価、70~90%でB評価になっていますが、1-1はわかりませんが、2-1でも、項目数で同じようにABCが決まるのですか？
- (事務局) 機械的に評価するようにしております。2-1であれば、6分の4でC評価になります。
- (濱委員) では、第3軸の「事業の必要性・有効性に関する評価」では、左の得点41点/56点を見るのですか？
- (事務局) そうです。
- (濱委員) 3-7「バスの必要性」は全部、黒い文字になっていますが、なぜAではないのですか？
- (事務局) これについては、項目では判断していません。バスの必要性ということで、容認するパーセンテージをもとに、記載しております。
- (濱委員) バスの必要性では、8割が容認ということで、Bなのですね？
- (事務局) そうです。
- (濱委員) 全体がどうで、そのうち、どの部分を抜き出して、6割、8割になるのか、追記をして評価していただきたいと思います。
- (事務局) 前回の委員会で、定量的な評価を行うべきか、定性的な評価を行うべきかという議

論があり、事務局として、試しの案を提示して、これを議論のたたき台にしていただければというところがあります。

項目数等で単純に判断できない部分として、4ページの各「市施策への影響」等についても、事務局の判断で書いております。

ただ、さきほどからご議論いただいているように、項目ごとに判断すべきか、4つの視点くらいで判断すべきなのか、それとも全体的に他の項目も含めて判断すべきか、ご議論いただければと考えております。

(小川委員) 事務局試案の4ページに、各部局からの評価ポイントというのがあります。アンケート等が出てきたアウトプットと、各部局の判断というのが、きちんと合致しているために、評価ポイントが高くなっているということなのか、それとも、希望的観測上、どんなことが期待できるからということで、高いポイントを設定されているのか、どうなのでしょう？

(事務局) これは、事務局として、第2回委員会のときに、各部局から、さくらやまなみバス等の必要性について、コメントをいただきました。事務局として、追加でヒアリングをさせていただいた部分もあります。

各施策から見たときに、本当にこのバスがなくて困るほど必要性があるのか、ある程度、必要だというレベルなのか、それほど必要性がないのか、事務局として、スクリーニングさせていただき、とりあえず、評価を入れております。アンケート等との比較はしておりません。

(小川委員) 最終的な総合評価の式の中には、入ってきていますよね。少し違和感がある気がします。資料を見ていると、具体的にアンケートの結果と合致している、例えば、役割を果たしているという表現のある項目については、実際にアンケートから確認ができるものもあるものの、一方で、重要なものであると書いてあっても、アンケートの結果としては、あまり重要だと出ていないものもあります。これらの項目を最終的に総合評価の中に入れられる場合は、少し気をつけられた方がいいという感じがします。

それから、他の委員の方も言われたように、全体的に指標にはなっていますが、指数にはなりきれていない部分があります。この状態では、インデックスがずらりと並んでいるだけです。やはり、インジケーターにするためには、もう少し重み付けをするなりしないと、全部が単なる足し算で出てきているものなので、違和感があるかと思えます。

もう 1 つ、以前に少し申し上げてお願いをしておいたことで、競合している阪急バス、阪神バスの収入のマイナス分については、何かデータは採れたのでしょうか？

(事務局) 資料 2 の 2 ページ、2-1「利用特性」をご覧ください。 のところに記載しております。ただ、事業者別・路線別の影響は把握できなかったもので、さくらやまなみバスのアンケートの中で、どれくらい既存路線の利用時間が変化したか、お聞きしました。

それを 1 日あたりに換算して、何人分くらいが既存路線から、さくらやまなみバスに転換したかを推計しております。その結果として、154 人と書いており、今の情報の中では、ここまでしか把握できませんでした。

(小川委員) 仮に、この 154 人が正しいとして、これに運賃をかけて、その分が阪急バス、阪神バスから奪った料金収入だとすれば、どこかの B/C に入れる必要がありませんか？ 入れなくてもいいですが、前にも言ったように、スタンスの問題です。

民間事業者が行っているから B/C には、別に入れなくてもいいですが、公共サービスとしてされているので、官がどれだけ民の部分で、表現は悪いですが、搾取しているかというスタンスです。搾取するというスタンスであれば、入れなくてもいいと思いますが、やはり民間にはなるべく任せるべきというスタンスでおられるなら、154 人×運賃というもので、最終的な費用に入れてもらった方がいいと、個人的には思います。

(事務局) 今、委員から重み付けについてのご指摘をいただいたかと思います。実は、第 3 回委員会でも同様のご指摘をいただき、我々も非常に 4 つの大きな軸から評価をするときに、4 つの軸の重み付けをどうすべきか、色々と考えました。さきほど染矢委員からも順番の話として、本来であれば、この事業の目的、有効性等が最初に来るべきではないかというご指摘をいただきました。

なかなか、各項目の重み付けを、2 対 1、3 対 1 等とするのは、我々としても決め手がないのが実情です。

したがって、今回は各地区別に、4 つの大きな項目ごとに、ABC 評価を行いました。

最終的に総まとめをするときには、すべての点を合計して、その点に対する評価に基づいて、総合評価をしていく形にしました。

具体的に申し上げますと、第 1 軸の「事業効率に関する評価」は、16 項目で 16 点、第 2 軸の「サービス等に関する評価」は 12 点、第 3 軸の「事業の必要性・有効性に関する評価」は 56 点という流れになっているので、重み付けという点だけから言うと、第

3軸が一番高くなっているとご理解いただければいいかと思います。以上です。

(小川委員) 第3軸が一番重たくなっている中で、各部局の方の評価としても、同じウエイトがかかっているのでしょうか？果たして、同じウエイトをかけてもいいのかどうか、これは非常に難しいですが、市役所の方が思っているだけということです。同じ第3軸でも、前半のアンケートから出てきている答えと、同じ重みにするのなら、やはり根拠が何か要るのではないかと思います。

(北村委員代理) 色々な議論の中で、全体的な最後の評価の中で必要性を判断していくという面があります。その場合、現在の総合評価がCと出されていますが、当初、委員長から、第1軸の「事業効率に関する評価」がもう少し上でもいいのではないかという意見があったと思います。

考え方として、必要性、ニーズなど、色々なものがありますが、年間輸送人員、年間南北間輸送人員は、概ね達していて、それによって収益が上がるということもあります。ただ、当初の答申の段階での運賃計算の仕方等が、本当に合理的だったのかどうかという判断をしないと、もう少し事業効率に関する評価の考え方は、個々の重みも考えていただいた方がいいのではないかと思います。

(土井委員長) 今の話にも関係すると思いますが、40万人を運んでいても、この資料の話と答申書の見込みとでは視点がズレていたりして、必ずしもうまくつながってはいないと思います。年間輸送人員は、結構多いという話ですが、本来、答申書の数字がそもそも、どのように出てきたかというのは、実は非常に重要なポイントかと思います。それが結局、実態としては赤字、6割くらいの事業収支になっているわけで、目指すべき運賃収入が答申ともズレています。

(事務局) 当初の答申書では、前段に試験運行をして、その試験運行の人数をベースにして、それに加えて、新規需要がどれくらい上乗せできるかということで計算しております。

1つの問題点としては、試験運行の際に乗られていた人数が、新規需要と重複していないかどうか、もしくは試験運行のとき限定で乗られた人数を踏まえていないかという点があります。

それから、新規需要として、どういうものを見込んでいたかと言うと、「公立高校の通学需要」、「私立中学、大学・短大の通学需要」、「通勤者」、「有馬温泉・白水峡」、以上の4つの区分について考えていました。

公立高校については、バスがスタートするのと同時に、選抜制度が変わったため、

その段階での進路希望として、第 1 希望と第 2 希望の人数をもとに、予測をしており
ました。

実績では、その半分くらいになっています。同じ通学でも、私学の関係は、より情
報が少ない中で予測しているので、予測の 4 割程度しか乗られておりません。

通勤については、まだサービス水準等が決まっていない段階で、さくらやまなみバ
スができたら、乗られるかどうか、アンケートでお聞きをして、その人数をもとに計
上しました。360 人くらいの方が乗ってもいいというお答えでしたので、そのうち 3 分
の 1 程度、133 人の方が乗られるだろうという予測を立てましたが、サービス水準等を
お示ししない中でお聞きした結果に基づいているので、実績としては、3 年間で増えて
はきたものの、予測の半分程度の 60 人くらいとなっております。

唯一、予測より多かったのが、有馬温泉・白水峡で、実績としては倍程度の方が乗
られています。

もう 1 つ、大きな見込み違いがあったのは、単価です。単価については、当然、そ
の当時の普通運賃や定期代をもとに、1 人あたり 350 円程度、収入を見込んでいた
が、実態としては、割引乗車券の利用者が多く、特に高齢者の割合が非常に多く、グ
ランドパス 65 の使用率も高いため、実際には 276 円程度になっています。

結果として、人数、運賃単価ともに、見込みがあまかったと言わざるを得ない部分
があって、損失が増えている状況です。

(土井委員長) 説明はわかりやすいのですが、要するに、見込みが違ったわけ
です。違った見込み
に対して、低いというのは、確かに収益は低いということですが、
むしろ実情が見えてきたということなので、その実情に比べて、これから、何をして
いったらいいかという話をしていく方がいいと思います。

そうすると、答申書は出ているので、もちろん、その答申書を書き改めるわけには
いきませんが、評価をするときに、答申書そのものの読み方について、きちんと説明
をしておかないといけないと思います。

要するに、答申書の数字が、評価として、過大なことを挙げているとするのなら、
そちらに引き上げていくというよりも、今がいいということではありませんが、今か
ら目標を作るという意味では、答申書が目標そのものになっているかどうか重要な
ところかと思っています。

今回、どれがいいかというのは、当事業評価委員会の任務ではないと思いますが、

少なくとも当委員会で議論をしていく上では、こういう数字を前提にしたけれども、実はその前提となる答申書の数字も、もう一度、実態に合わせたもの、それから、実態だけではなく、目標をどう作っていくかということを考え、これから作り換えていった方がいいのではないかと思います。

例えば、それを前提に、3ページの3-9「バスの転換可能性」で、約86%もおられるので、B評価と書いてありますが、これは86%を取りこぼしているとも読めるわけです。そうすると、まだ転換してもらえらる可能性のある人たちに対して、手が届いていないわけで、この人たちに乗ってもらったら、どれくらい利用者が増え、収入が上がっていくかということをベースに見込み値を作っていくことが、評価をして、これから目標を作っていく上で必要なことかと思えます。

今回、こういう評価があるにしても、コメントをつけておいた方がいいというのが、一つです。

それから、3-9がBなのかCなのかというのは、人のものの見方によってまったく意見が分かれるところかと思えます。これは、自分たちがどういう立ち位置にいるかによって、数字の見方が変わってくる内容かと思えます。

これから、さくらやまなみバスをどうしていくかを考えていくとするなら、目標に近いものに対する乖離を、きちんと評価していった方が役に立つ評価につながっていくのではないかと思います。より改善していくためには、そういうものの見方をした方がいいのではないかと思います。

もう一つ、小川委員からも出された点です。4ページの「財政（総務局）」でD評価をつけていますが、さくらやまなみバスをそれなりに評価をしているので、自分たちの気持ちとしては、せめてCくらいではないかと、色々な見方ができると思えます。オブザーバーとして、政策局から都市局まで出ておられるので、何かご発言があれば、ありがたいと思えます。いかがでしょうか？

（総務局長） 財政を主管している総務局です。評価がDということですが、基本的に財政というのは、どうしても数字で判断するのは、やむを得ないと思っております。

表の1ページで、当初計画としての運行支援額が1,391万7,000円で、実績は6,456万6,000円で、当初計画に比べ、大きく異なっています。当然、その差は一般財源、税金から投入というかたちになってきます。基本的に、財政としては、この差を埋める、圧縮するのが、当然、私たちが求めるものと考えております。

3 ページ、3-7(2)にあるように、運行経費の約 4.3 割まで税金を賄ってもいいというアンケート調査があるので、バスの必要性に対して、地元の方にも一定の理解があると思います。さきほど申し上げたように、ここの数値だけを見れば、本来は財政的には E 評価ということになるかと思いますが。

ただ、今、言ったような、周辺住民の方の一定の理解がある中で、交通としての必要性、今後の投入額の圧縮状況を期待して、評価的に D になると考えております。以上です。

(土井委員長) ありがとうございます。なるほどというお話です。しかしながら、さくらやまなみバスをやめてしまいますと、財政に対する非常に大きな圧力はかからないのでしょうか？

(総務局長) さくらやまなみバスがいろいろな事業の中で、いつも出てくるということであれば、当然、あるかと思いますが。このバスの立ち位置的には、あくまでも南部コース 1 本を通すという視点で開始されたものなので、どうしても、この支出がどれだけあるのかということになります。

その達成率が、参考資料 3 の 1-3「輸送人員」を見ると、年間輸送人員の達成率が、平成 23 年度実績で 99%です。人間的な達成率がそこまであるということは、満足をされている、一定の人数が乗っておられるかと思いますが。ただ、人員は一定数に達しているけれども、金額が予定よりは相当、異なっているので、どう判断していくのかということになるかと思いますが。

さくらやまなみバスだけを見れば、財政的には、どれくらいまで負担に耐え得るのかということです。もしこのまま達成率が下がってくると、運行支援額の約 6,500 万円が、次第に 1 億円、2 億円となった場合、果たして財政的に納得できるのかもどうか危惧するところではあります。そのあたりも含めてと考えております。

(土井委員長) よくわかりました。そもそも、もし財政的にバランスが取れるのなら、西宮市がしなくてもよかったわけです。阪急バスさんが独自の路線にされて、黒字を出してもらったら、全然構わないということかと思いますが。そうはならないので、西宮市が出されることになるわけです。

もちろん、負担は少ない方がいいとおっしゃりたかったかと思うので、負担の金額をできるだけ抑えていくのであれば、よかったのかもしれない。

しかし、もともと基準のスタートが黒字化を目指すということから来ているので、今の財政的なご発言があったと、思わず解釈をしてしまいました。

(総務局長) 結構です。

(小林副委員長) お金の話が一番わかりやすく、せっかくお金の話も出ているので、そのまま続けます。1 ページ、1-3「輸送人員」で、答申書の当初見込みの 40 万人が、平成 23 年度実績では 39 万 6,000 人ということで、こんなにうまく合うものかと不思議に思いましたが、予測は合っているわけです。また、1-2「運行に伴う費用」で、人件費や燃料費等がほとんど予測よりも安く上がっているわけです。

ただ、運賃収入だけが悪いというのは、なぜでしょうか？さきほどの高齢者パスのおかげであれば、当時、予測されていなかったわけでしょう。

(事務局) 運賃収入や運行経費は答申書で、平成 20 年 8 月に数字を出しています。1-3 の 年間輸送人員、年間南北輸送人員の目標値は、国の補助を受けるにあたり、毎年、PDCA サイクルを回すということで、さくらやまなみバスを 1 年半ほど運行した段階で、概ねの性格がわかってきたので、その段階で設定した数値です。

結果的に、年間輸送人員だけはほとんど目標値になりましたが、実はそのときに掲げていた収支率の目標は 70% です。平成 20 年の段階では、どれくらい割引乗車券が使われるか、わかっていませんでしたが、1 年半経った段階で、補助の関係で出している、PDCA の評価書の中では、ある程度、通学者と高齢者が多く、グランドパスの利用率も高いということ踏まえて、当時、数字を出しました。

(小林副委員長) ということは、収支率、つまり、入ってくるお金と出ていくお金が 7 割で、勘定が合うような計算で、結果としては、このお金を計算していたということですね。それが今、6 割いくらですね？

(事務局) 7 割というのは事業計画上の数字です。まず、連携計画という 10 年間の計画を策定し、次に補助を受ける 3 年間の事業計画を立てます。10 年間努力を重ねていけば、収支率は 7 割くらいになり、輸送人員も 40 万人くらい行くだらうと思っていましたが、輸送人員は 3 年目で、目標の 40 万人近くに行ってしまったというのが実情です。

(小林副委員長) そこを一生懸命に言ってみても、委員長が言われるように、補助を含めて、収支率がトントンであれば、民間ですればいいという話で、そこをどれくらいまでなら、我慢と言うか、運行できるかという線が、7 割という話だったのが、6 割なら、まあ、いいのではないかというレベルくらいのことだと思います。

染矢委員が言われたように、事業効率よりも必要性の方をもっと高く評価していく方が大事だと思います。

トータルのレベルからすれば、財政はD評価としても、他には、A・B評価もあるわけですが。財政からも、それに対して、けしからんという感じでもないのです、それほど、突き詰めてお金の話はしない方がいいという、個人的な感想だけです。

最終的な評価で、せっかくA・B評価もあるのなら、何か6ページ、1の で“事業の収支率は改善傾向にあるものの、運行支援額は依然として大きく、運行支援解消は困難”等、あまりマイナス評価的なことを主張しなくてもいいという気がします。少し最終的なものでは、文言を換えた方がいいと思います。

最初からの予定というのであれば、この評価自体を、触れないわけにはいかないでしょうが、あまり言う必要はないのではないかと思います。最初からそのつもりであれば、解決することはあまり考えない方がいいと、個人的には思います。

(事務局) 今の小林副委員長のご指摘に対して、1点だけ補足いたします。確かに、当初の時点では、年間の乗客、収支率がいくらという具体的な数字が出ておらず、その後の地域公共交通活性化協議会の中で、目標を立てたというのが実態です。

ただ、当初の答申のときに、黒字化を目指すという表現が入っており、実際、3年間の実績を踏まえると、それは非常に難しいだろうということでした。

新たに今後、仮に事業継続という答申結果がいただける場合においても、今度は最終的に黒字化を目指すという目標を置くべきではないのではないかと事務局なりの判断をいたしました。

そういう意味で、現状をしっかりと見据えると、運行支援の解消、つまり、赤字を補填していくという状況の解消は、困難であるため、そもそも、それを目的にせず、今、ご指摘いただいた、事業の必要性・有効性をしっかりと把握しながら、単に黒字化を目指すしていくのではないことを、まずはベースに置くべきだと、今回の答申にあえて盛り込んでいきたいという意味で、こういう表現にしているわけです。以上です。

(染矢委員) 結論的な言い方になって、申し訳ないですが、やはり答申書なので、あまり細かい数字や資料がたくさん出てくるのは、どうかと思います。

6ページの「答申の基礎資料」くらいをベースに、ここにもう少し、ポイントとなる数字を織り込んだらいいのではないかと思います。

例えば、第1軸の「事業効率に関する評価」であれば、輸送人員の40万人はほぼ達成しているが、コスト的には、これくらいの数値でこんな未達の部分がある等、ここにキーとなる数字を織り込んでいくということです。

私の答申のイメージは、第1軸から第4軸までを並べた上で、“したがって、継続すべきである。ただし、こういう面ではもっと努力をしていかなければならない。ちなみに、当初の答申とは、こういうズレがあるので、修正をしていきたい”というような流れの方がいいのではないかと思います。

1~5ページまでは、資料的な形に位置づけては、いかがでしょうか？

したがって、ABC評価は無理だという気がしているところです。

(小川委員) 一市民として、近所の方等がよく言っていることを述べさせていただきます。私は前にも何度か、モードごとに切って、分析できないかと申し上げていたと思います。この指標や、色々な資料を見ている、市民は、さくらやまなみバスは、南北をつなぐバスだと思っているので、逆に、その南北間流動や、北部内流動だけを、南部内流動から切り取って評価したら、どうなるのか、知りたいわけです。

というのは、よく勉強されている市民の方は、半分近くは南部地域の利用で、収入を賄っている、成り立っていることをご存じです。

また、本来の目的である、南北や北部の方が足を確保するというのでは、駄目なのではないかと言っておられる方がいるのは事実です。

そういう意見を持っている市民に対して、事業評価をするときに、果たして、今の評価で耐え得るのか、疑問です。個人的には、説明しきれていない点があり、厳しいかと思います。ただ、実際に南北間流動と北部内流動だけを切り取って、事業をすれば、当然、赤字はもっと膨らむわけです。

いまは、需要のあるところで、うまく収益を得ながら、全体として保たせるというビジネスモデルになっていると思います。ただ、モデル全体を分析・評価することも必要かと思いますが、バスの目的を公表するか、しないかはさておき、本来、切り出した部分の評価をいただきたいと思います。

したがって、4ページの各部局のコメントについても、南北や北のことだけを想定されたコメントであって、南部地域の中での移動については、あまり書かれていないのではないかと思います。ここだけ、南北と北部に特化したコメントになっていますが、それ以外のページは、全体を捉えたものになっています。このあたりの整合性も気になります。以上です。

(染矢委員) 今の意見には、少し違和感があります。私は南部の人間ですが、南部の人間にとって、さくらやまなみバスがどれほど機能しているか、全然イメージがわきません。

というのは、電車があれだけ走っていて、国道のバスもたくさんある中で、それほど機能しているとは感じません。

もちろん、部分的に機能していても、それはそれで、特別、そんなに問題視する話でもない気がします。

(小林副委員長) 南部で乗っている人が、かなり経営的に支えているわけです。

(小川委員) 支えているわけです。

(染矢委員) それは別に何ら問題のないことです。

(小川委員) 民間に任せられるところを、そこでわざわざ運行しているわけです。

(染矢委員) それは別に構わないでしょう。

(小川委員) 民間事業であれば、いいと思いますが、公共サービスなので、なぜ市場の成立するところで、わざわざするのかということです。

(染矢委員) それが狙いではなくて、北から来た人が1地点への移動ではなく、南へも、東西の横の移動もあるから、こういう路線を組んでいるのであって、そこに、たまたま、何人が乗っていることが、民間事業を圧迫するほどの話でもないと思います。

(事務局) さきほど、2-1の(3)「既存路線への影響の可能性」で、「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」という答申時の課題に対して、若干、影響が出ているため、赤書きにしているのが、今、ご議論されている点です。

確かに、競合路線でまったく影響がないかと言うと、多少、影響が出ていると、我々も認識しております。一方、モードごとで、例えば、南北間だけ、南部内だけで切っただけで、評価した場合にどうなるのかという話があります。今回のバス事業を実際に始めるときに、当初、夙川の方に逃がしたらどうかといった話がありました。

ただ、きちんと一定のサービスを保ちながら、安全に運行することからすれば、どこのバス事業者にお願いしてもいいというわけではありません。南と北できちんと営業拠点を持っていて、事故や問題があったときにも、迂回ができたり、代替バスを走らせたり等、一定の定時性や安全性を持たせられる事業者でないと困るわけです。

たまたま、山口営業所に拠点があり、西宮北口にも営業所があるということで、阪急バスを選んだわけです。必ずしも、当初の事業目的の中に、南部内の流動を見込んで、南北間の流動で足りない部分の資金源にするという発想は、まったくありませんでした。結果的に、南部内事業の流動分の割合が、比較的高くて、今、言われているようなことになっております。また、南北だけでは、ビジネスモデルとして成立しな

いという点を補っているのは、確かです。

しかしながら、目的からすると、本来、南北を結び、なおかつ、定期的に安定をさせて、運行をさせるという目的からすると、今のバスの路線形態は決して悪くないと思っています。

(染矢委員) 南部内流動のデータというのがありますか？

(事務局) 輸送人員ベースについては、参考資料の15ページをご覧ください。下段の表「年度別の年間地域間流動」で、平成23年度の40万人の内訳を棒グラフで示しております。

北部内の流動が9%、南北間の流動が43%、南部内の流動が48%となっています。ここには出ていませんが、収入ベースで言うと、北部内の流動による収入が約5%、南北間の流動による収入が約64%、そして、南部内の流動による収入が約31%という内訳になっています。

他路線との競合として、2-1(3)にある数字は、アンケートをもとに試算したものです。さくらやまなみバスの特徴として、西宮北口と結んでいる点があります。阪神バスは西宮戎から、柏堂町、鷲林寺方面に向かうルートで、阪急バスは西宮北口に行く便も一部ありますが、主に阪急夙川から、柏堂、鷲林寺方面に向かっています。

さくらやまなみバスの通学利用の割合が高くなっている原因として、総合選抜制度から複数志願制度に移行したことがあります。山口地域だけに影響したのではなく、南部地域の甲東、段上、瓦木、鳴尾あたりから、西宮北高校や甲山高校に通われている方も多いです。

以前は、多くは夙川まで自転車で行って、そこからバスで通われていましたが、今は西宮北口からさくらやまなみバスを多くご利用いただいています。南北間の移動においても、少し他路線と違う部分もあると考えております。

(濱委員) さきほど、小川委員の言われたことは、コミュニティバスの宿命みたいなところがあります。当然、赤字路線なので、バス事業者が切って、そこにコミュニティバスを走らせたわけです。まちなかの方が、絶対に黒字で儲かっています。

そのため、地方のコミュニティバスは、まちなかに入っていきたいわけです。しかし、市役所、病院、ショッピングセンターに寄りたいたって、さきほど話がありました。ふつう、バス事業者は、夙川で切って、そこで乗り換えてくれというわけです。コミュニティバスの利便性から言うと、乗り入れていきたいわけです。

問題は、そこで競合ができるかどうかです。2ページの競合路線の評価も、阪急が撤

退をして、16便減便していますが、これはかなりの便数です。

しかしながら、これは果たして、さくらやまなみバスが運行したから、必要がなくなったのかどうか、もう少しきちんと評価をしないといけないと思います。

利便性が落ちたかどうかを考えるには、便数が減ったかどうかではなくて、トータルとして便数が確保できたかどうかが大切で、それは少し評価したいと思います。

バス事業者の経営を圧迫しているかどうかについて、さくらやまなみバスが入ってくることによって、バス事業者の運行が必要でなくなったから減ったわけではありません。というのは、今回は、たまたま阪急バスさんが請け負っておられ、自分の懐に入ってくるお金は変わらないからです。

ましてや、今は市から公的な援助が入ってくることになっているので、この路線自体、要は赤字路線を切って、黒字で運営できるようになったということであれば、果たして、阪急バスさんが言われるほどなのかどうか。

サービス水準等、あまり細かく評価しなくてもいいと思います。これは、さきほど申し上げたように、バス事業の宿命みたいなものがあって、あまり気にしていると、いいコミュニティバスの路線が組めないことになります。

一度、バス事業者から出してもらって、評価してもいいとは思いますが、きちんと議論をしたら、コミュニティバス自体が、かなりいい運行をされているのに、後戻りをしてしまうのではないかというのが、個人的な印象です。このようなことは、どこでも挙げられていることであり、特に田舎の方に行けば、あります。

(小川委員) 色々な目的のものが、全部入ってしまっているんで、路線の組み方にしても、南部の方はいいと思いますが、北部の方も南部と同じくらいの粗さでバス停を組んでいます。これで、本当にいいのかどうかという疑問も、一市民としてはあります。

北部は、高齢化していて、本当に買い物難民みたいな人が出ています。北部の方に聞くと、軽トラで買い物に行っていると思うんですが、そういう方にもバスに乗って、買い物に行きたいのなら、今の路線では駄目だと思います。

このビジネスモデルは、全部の地域を一緒に扱っているんで、それに対する疑問があるという感じがします。

(事務局) 阪神バスのご意見は、今回の評価の資料に出っていますが、地域公共交通活性化協議会があり、その場では、ご発言はいただいております。

それに対して、この評価委員会の場できちんとご報告するということでお返しをし

ています。

したがって、既存バス路線の影響がどうなっているかということ、実態として申し上げているということです。

もう1点だけ、付け加えさせていただきます。地域の方からのご要望が高いのは、南部の地域で今のバス停より、もっと密に止めて欲しいということです。

今、阪神バスや阪急バスが、たくさんバス停を持っているわけです。さくらやまなみバスは、柏堂と、夙川短大前と、甲山高校など、いくつかしかバス停がなくて、ある意味、急行バスみたいになっていても、一方では評価されています。

一般の路線バスよりも、即時性、速達性があると言うか、それも評価をされていますが、沿道の自治会の方からは、せっかくバスが走っているのに、なぜ止まってくれないのかという、逆の意味でのご要望を、強くいただいております。

これに関しては、さきほどから申し上げているように、阪神バスさん、阪急バスさんとの競合区間であるため、現実がどうなのか、わかりませんが、今の市のスタンスとしては、これ以上、競合区間への影響を与えることはすべきではないということで、地域の方にも、これ以上、バス停を密にすることは非常に難しいと申し上げています。

当評価委員会での議論や、評価の結果を踏まえて、今後の地元の要望も加えていきたいと思っております。ただ、これ以上、バス事業者に影響が出ないようにするのであれば、当初から申し上げているように、バス停はこれ以上、増やすのは難しいということ、これからも堅持していきたいと考えております。

(土井委員長) それも結構、大事な話です。南側での運行は、ある程度、急行型バスにしていくのは、導入の目的からしても、運行費用を上げないためにも必要なことです。

バス停に止めて、運行していくのは、それなりに時間がかかります。そうすると、距離はあまり変わらなくても、時間がかかることによって、運行コストが上がっていくので、それはあまりいい方法ではないと思います。

その2面からも、あまり多く止めながら運行しても、赤字が増えることになります。要望が出てくるのはわかりますが、乗ってもらえるとは限らないということは、経験的によくあります。

したがって、市としては赤字を抑えたいという話があるのなら、止めると赤字が出るため、それはしたくないわけです。要望があるにしても、さくらやまなみバスがどいうバスなのかという路線設計の意味をきちんとお伝えする方がいいのではないで

しょうか。

もし急行的なバスに乗りたいという人は、他にもバスがあるわけなので、そちらをご利用くださいということに、きっとなるでしょう。

今回は、バスが使えない人に対して、できるだけ使いやすいバスを導入して、そのために必要なお金は税投入しているということです。そうしないと、ますます路線バス化してしまい、それこそ黒字化しないとおかしくなり、どんどん運動していくという話になると思います。

(事務局) バス停を南部で限定したのは、他路線に影響させないということが、バスを運行する上で議論された結果です。停車バス停は本線の主要鉄道駅と、学校施設、社会福祉施設の最寄りバス停に限定しており、それ以外は止めないことにしています。

他路線の影響を最低限にとどめるという考え方で、そのような方針を取らせていただいたためです。

(濱委員) 他路線への転換は、市が予測されたのですか？

(事務局) そうです。

(濱委員) 阪神バスは、どれくらい減っているかというデータを出されないのですか？

(事務局) 法定協議会の場で、1日実際に計られて、さくらやまなみバスが運行する前と運行した後で比較され、どれくらいの人数が少なくなっているというデータです。

ただ、さくらやまなみバスだけの影響かどうかは、わからないけれどもということで、出された資料はあります。

(濱委員) 今は、ICカードを使っている人が多いので、絶対に出てくるはずですが、現金で払う方は出てきませんが、カード利用者についての年間データは絶対に持っています。

(北村委員) 2-1「利用特性」の、実績の土日祝で、多様な目的の中に高齢者も一緒に含まれていますが、施策が高齢者の外出支援になっている分が多くあるわけなので、それは別枠の方がいいのではないかと思います。

(加納委員代理人) これは事務局で評価をするということで、かなり真摯に取り組み、項目立てをされたと思います。さきほどのご説明で、一番重要なのは、第3軸は項目数が多いためという話がありました。

一応、当評価委員会の役割というのは、評価することだけではなくて、この評価を基に答申と言うか、今後、どうあるべきかと判断することもあると考えます。

この事務局案は、非常に真面目に項目立てをして評価をされたと思いますが、なか

なかC評価をつけにくい面もあるので、当初から、みなさまでずっと議論をされているように、取り方を見直す方法もあるかと思います。

(内山委員) 少し感情的な意見になるかと思いますが、思ったことだけ、話させていただきます。実は私の住んでいる近くに、40~50年前に県営住宅が4棟くらい建って、市も関係しているかもしれませんが、田近野という地域です。そこに入るときに、もう1人女性の方がいるのですが、彼女が言うには、ここはすごくバスが何便もあって、便利だからということで最初、入ったということでした。

ところが、世代も若いので、車で買い物にどんどん行っていたりしていたこともあろうかと思いますが、阪急バスかと思いますが、年々、次第に便数が減っていったそうです。現在は、所帯が高齢化しているのに、便数が減ったままだと言うのです。

会議のときでも、少し時間が遅くなると、“便がないため、ごめん。もう帰るわ”と言って、帰ってしまうと聞いています。この前、その彼女から、“バスの便が必要になるのは今からの時代だ”というようなことを聞きました。

この委員会の話と重ね合わせてみると、南部の地域は、いろいろな交通手段があり、自力でも行けるような便利な場所にありますが、やはり北部の方では、行きたい所に行けない方や、年齢的なこともあって、移動が難しい方もおられるはずですよ。そういうのは、アンケートにも出てきていると思います。

もちろん、財政的に赤字を解消しないといけないことは理解できますが、それ以上に、気持ちの面で、やはり、コミュニティバスの要素が濃いということも、議題に出ていたんで、そういった面をもう少し汲み取っていただけたらいいかと思います。以上です。

(小川委員) 資料1の分厚いアンケートの結果を拝見していますが、次回、これを見られて、これに対して、何か文章がついてくるのでしょうか、それとも、こういう資料だということ、添付だけで終わりでしょうか？

(事務局) これはアンケートの集計とクロス集計です。この一部を参考資料の中では、数字を使って、定性的データ用の計算に使用をしたということです。

(小川委員) 例えば、どういう人であれば、もう一押しすれば、利用するのではないかというように活用することが重要ではないかという議論があったと思いますが、そういう記述というのは、報告書の中には入っていないのでしょうか？

(事務局) 入っていません。さきほどもお話ししたように、答申書の前段みたいなことはお示

していますが、もし継続するとした場合でも、最後の結論としての答申と今後の改善点のようなものまで含めて書いていくのがいいと考えています。

そのときに、このアンケートによって、非利用者の属性みたいなことが、ある程度、見えると思うので、どのように非利用者を掘り起こしていったらいいのかということや、改善点に対する提言としても、読んでいただければと思っております。

(濱委員) 自由意見が書かれています。内容は確認されていますか？つまり、意見が本当に正しいかどうかということです。実は、思い込みというのが非常にあって、みなさま、公共交通は不便だと思っておられますが、実際、大阪に出るのに不便なのかどうか、実証してみて、情報として提供することは、非常に大事なことです。

一つひとつ、例えば、“目的地への到着時間が読めない”というのであれば、どれくらい遅延するのかを、きちんとチェックしてアナウンスをするというのも大切なので、そういう使い方をしていただきたいと思います。

(土井委員長) そうですね。事前調査で、バスに乗ると言っていた人が乗らないし、不便だと思っている人も、情報提供をしたら、乗ってくれるかもしれないということですね。

(濱委員) そういう方は、結構、多いです。

(染矢委員) アンケート結果の6ページに、“車内で音楽をかけるなど、楽しいバスにしてほしい”という意見がありますが、反対に、そんなことはやめてくれという意見が、絶対に出てくると思います。

(土井委員長) そうですね。人によって、好き嫌いがありますので。

最初にも少し申し上げましたが、次回が最終回ということで、みなさまに最終的な答申をお送りすることになると思います。

全体的に、今日のみなさまのお話を伺っていると、評価という意味では、箸にも棒にもかからないから、駄目だという話はありませんでした。よくやっているが、いくつか改善すべき点があるということです。

まず、継続しようということを明らかにしたいということです。それから、評価については、染矢委員が当初言われた、なぜこのバスを動かしているのかというのは、第3軸の【事業の必要性・有効性に関する評価】に関わるため、これを1番目に持ってきた方がいいということです。

それから、第2軸の【サービス等に関する評価】の中に、さきほどから言われている、高齢者の利用特性等の話もあるので、これは2番目にして、第1軸の【事業効率

に関する評価】を3番目にするということでしょうか？

もちろん、さきほどから、財政ご担当の総務局の方も言われているように、漫然と赤字を出している話ではよくないということです。

したがって、最小限の赤字、つまり、できるだけコストを下げていく努力と、利用者を増やしていく努力は、これからも続けていき、1番目と2番目の目標に対して、事業効率を上げることを3番目にしていくということです。

第4軸の、各行政の部局の話は、小川委員の話も言われるとおりで、たぶん、第3軸の【事業必要性・有効性の評価】とは少し違って、さくらやまなみバスの横断的な行政効果というような項目を1つ入れて、そこで、各部局のみなさまの評価を明らかにしていく方がいいわけで、一般市民の方の評価とは違うということで、評価軸がわかりやすくなると思います。そういうまとめ方をしてはどうかと、みなさまのお話を伺いながら感じました。

以上のまとめ方をしてはどうかと今、提案させていただいたわけですが、口で言っただけではわかりにくいかもしれませんが、おわかりいただけたでしょうか？それで、よろしいでしょうか。

(一同) 異議なし。

(土井委員長) それでは、今、申し上げたように、中身としては、“継続をする”ということ、評価については、評価軸を5点にして、順番を少し考えるということです。

もう1つ、非常に気になる点が、以前の答申書との関係かと思えます。そのときの答申書に黒字化を目指すということが、もともと書かれていたと思えます。

しかしながら、運行を実際にされてみて、よくわかってきたのは、路線でかなり工夫はされている、つまり、有馬温泉で実は稼いでいて、さくらやまなみバスの収益性を上げる努力はされていますが、それでも、なかなか黒字化は難しいわけです。

それならば、答申書のスタートラインを少し改めたら、どうかということです。ずっと、この答申のまま縛られるのは大変なので、黒字化を目指しつつも、黒字化は非常に困難であると明らかにしておいた方が、今回の事業評価をしていく上では、正當ではないかと思えます。

ただ、さきほど申し上げたように、漫然と行ってはいけないので、できるだけ収支の差額を埋めていく努力は続けていかなければなりません。続けていくとしても、黒字化に向けた運行を目標にするのとは、随分、意味が違います。そういう書き方にし

た方が、いずれまた、事業評価をするときに、今回の答申書をベースにして評価をしていただく方が、最初の黒字化の答申書で評価するよりは、現実に近いわけです。

要するに、私たちも長い間、実態的な実験運行をしているので、それに合わせた書き方をしていた方が、評価として、後の世代の人たちが使いやすくなると思います。

これで、よろしいでしょうか？

(一同) 異議なし。

(土井委員長) もう1つ、ABC評価をどうするかという点について、今回、出していただきましたが、この評価の数字のところだけを持ってきて、評価のポイントの部分は、これがないと訳がわからないので残しておくということです。

例えば、1ページの第1軸の【事業効率に関する評価】で言うと、右から2列目の「評価」だけを外すということです。評価のポイントや参考資料は、あとから見ても、なるほどとわかるようにするわけです。

参考資料については、さきほどから議論が出ているように、過去からの利用者の推移等、これだけの数字ではなく、今まで把握している数字を入れて、努力はこれだけしている、状況変化がこれだけあるといったようなものもできるだけ入れていただき、議会のみなさまからのご質問等にも、これで対応できるようにしておいた方がいいと思うので、少し丁寧に、参考資料等を見ていただければと思います。

これで、よろしいでしょうか？

(一同) 異議なし。

(土井委員長) では、以上3点について、できれば、答申に反映していただき、次回は当委員会でみなさまにご覧いただきたいと思います。

3. その他

(土井委員長) その他の議題について、事務局から何かございますか？

(事務局) その前に1つだけ確認があります。今回、たたき台として、資料2の事務局案を出させていただきましたが、今、言われたような修正を加えるとして、今回のこの指標について、ホームページで公開する際、どういう扱いにするか、ご意見をいただきたいと思います。

(土井委員長) ABC評価について、今回、議論がたくさん出たわけですが、考え方は人によって違うので、人によってはAだったり、Bだったりするというようなことで、どうも事務局案

はうまくいかなかったということです。

(小林副委員長) それをそのまま素直に出すかどうかです。

(土井委員長) 議事録にもそのように書いておいた方がいいです。

(事務局) 事務局試案として出したということで、公開させていただきます。

では、その他ということでご連絡します。本日、ご議論いただいた結果をもとに、答申案を作成し、各委員のみなさまと個別に調整させていただきたいと思っております。具体的には、本日、ご議論をいただいた前段部分について、評価軸を5項目立てにする、また、答申部分については、実際の運行状況に合わせた書き方をして、今後評価や改善に使えるようにした方がいいのではないかというご意見が出ました。

今後、取り組むべき事項、条件とすべき事項等、書き加える必要があるかどうかについては、各委員のご意見を入れていただきたく欄等を指定していただいております、入れていただいたご意見を取りまとめた上で、11月末の第5回委員会で最終的な答申をしていきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

(土井委員長) 以上をもちまして、評価委員会を終了したいと思います。長時間、ありがとうございました。

以上