

第2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6月11日(月) 15:30～

[場所] 下山口会館

議 事

1. はじめに

2. 事前説明

(1) 整理事項

資料1

(2) バスの在り方について

資料2

ア. 西宮市の各局長より

イ. 運行主体の阪急バス(株)より

ウ. 山口地域の住民代表より

3. 議 題

(1) 評価指標について

資料3

(2) 意向調査内容について

資料4

(3) その他

資料5

[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	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	
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	欠 席
		松永 博	西宮市総務局長	代 理 (須山)
		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	代 理 (蔵本)
		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	

[討議内容]

1. はじめに

・土井委員長のあいさつ

山口地域のみなさま、会議開催のための素晴らしい場所をご準備いただき、本当にありがとうございます。まずは、御礼を申し上げたいと思います。

私もみなさまと一緒にバスで参りましたが、有馬温泉にも寄り、最長路線であったため、やはり結構長かったです。ただ、みなさまが利用されている状況を実感することができ、バスに乗る機会も与えていただき、本当にありがとうございました。

それでは、『さくらやまなみバス事業評価委員会』を進めさせていただきたいと思います。

2. 事前説明

(1) 整理事項

・事務局より資料1の説明

(2) バスの在り方について

・事務局より資料2の説明

ア．西宮市の各局長より

(土井委員長) 本日はたいへんお忙しい中、西宮市の各担当局長のみなさまにご出席をいただき、ありがとうございます。「さくらやまなみバス」に関わる内容について、ご説明をいただきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

(総務局長代理) 西宮市総務局財務部長の須山です。本日、総務局長の松永が別の会議に出席しており私が代理で出席させていただいた次第です。たいへん申し訳ございません。

さくらやまなみバス事業について、財政を所管する総務局としての考えを述べさせていただきます。

本市の財政状況は、阪神淡路大震災および長引く不況、景気の低迷を受けて、一時的な危機的状況にありましたが、三次にわたる行財政計画などにより、現在のところ、当面の財政危機は乗り越えている状況です。

しかし、人件費や震災時に発行した公債費や金利の伸び等により、現在もまだ財政状況が硬直化しており、予断の許さない状況であると考えています。

今後の課題としては、新聞報道にも出ている「中央病院の建替え構想」、老朽化した公共施設の建て替えや大規模改修、小・中学校の耐震化といったものが相当数見込

まれる中で、限られた財源を最大限に有効活用することが重要であると認識しています。

さくらやまなみバス事業については、北部と南部の交通格差の是正、また通勤・通学手段としての重要性を認識する必要があると考えています。

全国的にも、公共バス事業については、黒字を出している路線が少なく、また市民サービスのための公共交通としては、市税など、一定の一般財源を支出する必要があることは理解しています。

ただ、さきほども申し上げたように、市の一般財源については、一つの施策に限りなく支出することは困難であり、この事業評価委員会の中で、市民のみなさまに理解されるように、一般財源の支出をどの程度にするのかについて、費用対効果も含めて、ご議論をいただければ幸いであると考えている次第です。以上です。

(産業文化局長) 産業文化局長の田村です。どうぞよろしくお願いいたします。

産業文化局では、昨年3月に「西宮市都市型観光推進計画」を策定しており、これに基づき、市の観光施策を推進しているところです。この計画における本市の観光施策の課題として、本市には甲子園球場や西宮神社など、点としては非常に有名な観光資源がありますが、点と点を結ぶ線が非常に弱いということで、今後、観光資源相互のネットワーク化を図っていかなければならないという事項が挙げられています。

そういったことを受けて、毎年、南部の西宮神社等で2日間にわたり開催している「酒ぐらルネサンスと食フェア」の期間中は、主要駅、西宮神社、酒蔵通、甲子園球場を結ぶための巡回バスを運行しています。

このように、観光という視点から申し上げますと、こうした観光資源を結ぶバス路線が求められると考えています。「さくらやまなみバス」についても、西宮南部と有馬温泉を結ぶ、新たなルートとしてPRをして、有馬温泉に宿泊された方を西宮市内の観光に取り込んでいくことができるのではないかと期待をしているところです。

実際、JTB等が発行している時刻表においても、「さくらやまなみバス」について掲載をしていただくなどの取り組みを通して、有馬温泉への便数が増え、乗客も増えていると認識をしております。

また、今年の秋と冬に「西宮まちたび博」を開催させていただきますが、この中で山口地域を回るルートを実施する予定となっており、有馬温泉と同様に、今後、山口地域の観光コースを開発していく中でも、「さくらやまなみバス」は非常に重要なツ

ールになっていくだろうと考えています。以上です。

(健康福祉局長) 健康福祉局長の中尾です。どうぞよろしく願いいたします。

元来、「さくらやまなみバス」の路線というのは、採算性の低いことを前提として
いるため、赤字が出ることについては仕方がないとは思っています。

福祉的サイドから申し上げさせていただくと、施策に対しては当然事業費がかかって
くるので、ある意味では事業としての経費を考えていく視点も必要ではないかと思っ
ています。

例えば、1回目の委員会の中で、児童・生徒の方の利用がたいへん多いとか、有馬温泉
への観光が多いという話がありました。

そういう意味では、さきほどの産業・観光・教育という視点もありますが、福祉サイ
ドから言わせていただくと、介護予防や閉じこもり防止といった意味で高齢者の外出
支援に関する施策を実施していますので、山口地域の高齢者の方々が、南部の地域、
例えば西宮北口の兵庫県立芸術文化センター、あるいは南部の高齢者の方が北部の山
口地域や有馬温泉等に出かけていくことで外出をされることが、将来的に介護予防等、
よりよい生活につながっていくという意味では、福祉的な観点としての複合的な施策
と、そのための経費であるというように見ていくことも可能ではないかと思ってお
ります。

その際、今日の資料2の5ページにも書いていただいておりますが、5)その他の
にシニアライフ協会発行の「いぶき」(概ね60歳以上の老人クラブの方を対象とした
機関誌)にも情報を出し、PRをしていただいております。あるいは、今回、「高齢者交
通助成割引購入証」というのを、70歳以上の方に約6万5,000通を送っていますが、
その中にチラシを同封させていただくということも行っております。

高齢者の移動という意味では、さきほどもご指摘がありましたように、やはり公共
交通というのが非常に重要になってきます。そういう意味でのアピールがもっとでき
るのではないかと考えております。

例えば、南部の市民の方々が、北部の方に行くにしても、有馬温泉や山口地域にも
たくさん観光スポットがあると思いますので、もっとアピールをしていただくことで、
行ってみようということで利用していただくことが、まだ可能ではないかと考えてお
ります。

また、西宮北口周辺の文化施設や阪急西宮ガーデンズ等の商業施設に、山口地域か

ら来ていただくことで、高齢者の外出が頻繁になっていくことが、福祉的な観点からは非常に重要ではないかと考えております。

産業・教育・福祉等の政策と、交通政策とあわせて、これだけの費用をかけていくというコンセンサスが得られる必要があるのではないかと考えております。簡単ではございますが、以上です。

(教育次長) 教育委員会教育次長の伊藤です。よろしくお願いいたします。

さきほどの資料2の1ページで、「通勤・通学の不便さ」を選んだ方が、山口地域では約40%であったというご説明があったと思います。南部と北部という言い方をすると、北部として山口地域と塩瀬地域には、公立高等学校がないために、こういうご指摘があったのではないかと考えております。

実は、バスが本格運行された平成21年4月から、高等学校の入試制度が少し変わっております。従来、「総合選抜制度」により、山口地域の山口中学校の卒業生は、県立西宮高校を受験するというように、学校によって入学する高等学校が決まっていたわけですが、平成21年3月の入試から、子どもたちが学校を選べるという制度になりました。

ところが、高校は西宮市の南部にしかないために、どうしても山口地域から通うようになりますと、非常に時間がかかります。

しかしながら、ちょうど平成21年の4月から、「さくらやまなみバス」が運行されることとなったので、今まで通学が難しかった西宮甲山高校や西宮北高校も進学先の一つとなり、新たな選択肢が広がったということは、間違いのない事実です。現在、3学年が揃っており、山口地域から113名の生徒がこの2校に進学しております。

もう一つ、通学という意味でお話しすると、平成22年の3月末で船坂小学校という公立の小学校が1つ廃校になっております。さきほど「さくらやまなみバス」で盤滝トンネルを抜けてすぐのところに船坂という交差点ですが、その近くに船坂小学校はありました。現在、その地域の子どもたちは、そこから約6kmほど離れた、山口地域の山口小学校に通っております。

県道大沢西宮線は交通量が多く、歩道が未整備の区間もあるため、安全上の観点から考えると、歩いて通学するのは無理ですので、「さくらやまなみバス」が運行していることで非常に助かっております。船坂地域からバスを利用している子どもたちは43名おります。

小学校の統廃合とは関係ありませんが、「さくらやまなみバス」が運行される以前から、船坂地域の中学生は有馬温泉を経由する阪急バスを利用して、山口中学校に通っておりました。この路線の運行本数が少なかったこともあり、中学生にとっても通学の足という観点から考えると「さくらやまなみバス」が運行していることで非常に助かっております。現在、21名の中学生が利用しております。

また、教育委員会や学校というのは、保護者や地域の方々いろいろな形で支えていただいております。登下校の見守り、学校図書館の開館・運営、花壇づくり等、いろいろなところで地域の方や保護者の方にお世話になっております。

それ以外にも、大学生の方々には、有償や無償のボランティアで、学習支援などにも来ていただいております。お金の問題もありますが、山口地域では人材が確保しにくいという面があります。南部には、大学生がたくさんおられるのに、山口地域に来てもらおうと思っても、大学生は必ずしも自動車を持っているわけではなく、免許を持っていない大学生にとって、西宮の南部と山口地域を結ぶ公共交通である「さくらやまなみバス」は非常にありがたい存在だと聞いております。以上です。

(土木局長) 土木局長の大竹です。土木局は、道路や下水道などの社会資本整備を担当している局であります。

「さくらやまなみバス」に関連する事項といたしまして、山口地域と南部地域を結ぶ幹線道路は2本あるのですが、残念なことに市が所管する道路ではなく、1本が国道176号線、もう1本が県道大沢西宮線です。2本ともまだ計画道路としての幅員確保ができていないこともあり、大きな渋滞が発生している状況です。

我々は国や県等に働きかけて、整備の促進を要望しておりますが、事業費の関係もあり、国道については、あと最低10年程度の整備期間が必要で、県道については、夫婦岩から南部の甲陽線の踏切までの区間は、整備の目途も立っていないという状況です。

そのような状況のなか、交通渋滞の解消、それに伴う沿道の環境への影響緩和を勘案すると、公共交通機関である「さくらやまなみバス」の役割は重要であると考えております。以上です。

(環境局長代理) 環境局環境総括室の蔵本です。本日は環境計画推進のためのパートナーシップ会議が市役所で開催されており、主管局として田中環境局長がそちらに出席しておりますので、私が代理で出席させていただいております。

さて、本市は平成 17 年に、「環境学習年宣言」を具体的に実現していくための計画として、「西宮市新環境計画」を策定しておりますが、8 つの環境目標の一つに「温暖化防止」を掲げており、市民・事業者の皆さんとともに地球温暖化防止活動の推進に努めております。

さらに、平成 22 年には「持続可能な地域づくり ECO プラン（西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画）」を策定し、地域の特性や実状に応じたきめ細やかな温暖化対策を進めているところでございます。

ECO プランでは、温室効果ガスを平成 32 年度に平成 2 年度比で 10%削減する目標を掲げ、再生可能エネルギーの利用促進、市民・事業者の活動の転換、低炭素型都市の形成、ごみ減量化の推進に取り組むこととしております。

このうち、低炭素型都市の形成の取り組みのなかでは、「電車やバス等の公共交通機関は自動車と比べると、温室効果ガスの排出量が少ない移動手段です。西宮市では平成 21 年 4 月より、山口地域と南部地域を直接連絡する初めての公共交通として、さくらやまなみバスを運行しています。」と記述しております。また、市民一人ひとりの取り組みメニューのうち、「自動車」の項目では「できるだけ車を使わずに、自転車や公共交通機関を利用する。」ことを呼びかけております。

環境局では、花と緑のイベント「西宮フラワーキャラバン in 山口」を、昨年 11 月 12（土）、13（日）に有馬川緑道で開催し、地元の皆さんに多数ご参加いただきましたが、「さくらやまなみバス」の運行により南部地域からの参加を呼びかけることができ、たいへんよかったのではないかと考えております。

今後も、市内の豊かな自然のすばらしさを体験し、歴史・文化・産業・くらしと環境との関わりを学ぶための貴重な公共の南北交通手段として、「さくらやまなみバス」の運行継続に期待しております。

（都市局長） 都市局長の伊藤です。よろしく申し上げます。

私はバス事業を所管している部局の代表として、当評価委員会の委員長他、委員の方々に論議を委ねているという立場なので、基本的な認識だけ、簡単にお話しさせていただきます。

都市づくりという観点から見ると、山口地域に約 1.8 万人、塩瀬地域に約 2.7 万人の方がお住まいで、両方足しても全市人口 48.4 万人の 1 割という状況です。

まちの魅力を考えていくとき、山口地域は、六甲山系の東丘陵地を南から北に越え

てたところで、田園や緑の地勢的な広がりがあり、非常に魅力的な地域です。しかしその一方で、市民サービスとして、病院、図書館、ホール、文化施設、福祉施設等の公共財を均等に提供していくという面から考えると、地勢の広がり、南部地域との距離というのは、課題となります。

また、長年に渡る地元のバス交通の導入に対する要望に応える形で、「さくらやまなみバス」は平成 21 年度から運行を開始しましたが、当時も、事業採算性という問題があったため、地元にも多大な事業費の支援をしていただいております。また、運行を継続するという事になれば、事業採算性は大きな課題になってくると認識しております。

「さくらやまなみバス」の役割を考えた場合、路線延長も長く、バス停も非常に多いという収益上のハンディキャップがあるものの、40 万人を運んでいる南北の長距離幹線交通として、位置づけております。

また、地元と阪急バス、西宮市の三者で、利用促進協議会立ち上げ、持続的な努力を 3 年間積み上げてきた結果、徐々にではありますが、収支率も伸び、平成 23 年度には約 61.9%になっております。

しかし、収支については市民それぞれの考え方も違うため、「さくらやまなみバス」に市税を投入することへの理解を得ること重要であり、収益改善のために、地域の観光化など、いろいろな知恵を出しながら、地域住民の方も行政も、ともに汗をかきながら持続的な取り組みを行うことが必要かと思っております。以上です。

(政策局長代理) 本日、政策局長の田原が出席予定でしたが、急遽、欠席となったため、事前に考え方を預らせていただいておりますので、都市計画部長の北田が代読させていただきます。政策局というのは、総合的な市の政策の企画・立案や調整をする部局です。

山口地域の人口動向として、平成 30 年度までの人口推計では、1 万 8,000 人の横ばいで推移し、生産年齢人口や年少人口は他の地区と比べて、緩やかではあるが、次第に減少していくものと思われます。平成 31 年度以降も、この傾向は変わらないと考えられるため、長期的に見ると、通勤・通学客となる、生産年齢人口、年少人口がこのまま減少していき、バス運営の採算性を非常に圧迫していくのではないかと考えられます。

したがって、今後、重要になるのが、一つには住宅政策ではないかと思われます。山口地区の北六甲台、すみれ台、上山口、丸山地区などのニュータウンをはじめとし

て、若い世代の入居を促し、まちの若返りを図る必要があるものと思われます。

人口を維持し、まちの若返りを図ることが、コミュニティの維持と活性化に必要であり、同時に、交通をはじめとする公共サービスの維持にとって不可欠であると考えます。

このため、市としては、新しい住宅地についても、旧市街地、旧集落等と同様、「住まう」ということと「働く」ということが持続的に可能となるような、まちづくりを進めていくことが非常に重要であると考えております。

また、主たる施策とはなり得ないかもしれませんが、賑わい・活性化を図る意味からも、南部から観光客等を北部に呼び込むことも必要であると思われます。簡単ですが、以上です。

イ．運行主体の阪急バス(株)より

(土井委員長) 続きまして、さくらやまなみバスの運行主体である、阪急バスから、ご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(阪急バス) いつもお世話になっております、阪急バスの野津です。よろしくお願いいたします。当社は昭和2年の創業で、本年創立85周年を迎えました。この85年の間に、京阪神地区を中心に、一般乗合バス、あるいは、各地方都市と結ぶ、高速路線をあわせて、認可路線で4,700キロメートル余り、乗合の運行系統数で870系統、高速路線21路線に及ぶ路線ネットワークを形成しております。保有車両数は、1,000両近くを数えるまでになっております。

これまで85年間、バス事業運営に関わるさまざまなノウハウを蓄積してまいりました。「さくらやまなみバス」の運行についても、当社のスケールメリットを活用しております。具体的には、「さくらやまなみバス」の需要の発生地である、山口町に山口営業所を、また西宮市南部の深津町には、西宮営業所を構えており、「さくらやまなみバス」の運行に必要な車両の管理や乗務員の休憩等については、基本的に山口営業所にて管轄しておりますが、南部にある西宮営業所と一体的に路線管理を行うことにより、「さくらやまなみバス」の運行事業に万全を期しております。

一例を挙げると、行楽や帰省シーズン等には、大きな渋滞が発生することがありますが、こちらの遅延運行の対応については、2ヶ所の基地を有効に活用して対応しております。

一方で、バス輸送を行うための一番の根幹は、「安全輸送」であると、私どもは考えております。何かとバス交通について、安全性が世間を騒がせているところでありますが、その安全に対する取り組みの一部を紹介させていただきたいと思っております。

まず、輸送の安全の確保が最も大事であることを、経営トップから各営業所の運転士までが、共通して認識するための仕組みとして、「運輸安全マネジメント」を実施しております。

例えば、定期的開催している、営業所の所長が集まる所長会に、必要に応じて社長が出席をして、安全に対する基本方針および取り組むべき内容を伝えることにより、営業所長を通じて、経営トップの方針が現場従業員までスムーズに伝わる体制を構築しております。

所長から、運転士を管理する運行管理者に、さきほどの内容を指導・教育しております。実際に、第一線でバスを運転している運転士に対しては、1回8名程度の運転士を本社に呼び出し、安全運転、接客・接遇の講習会ということで、ロールプレイングによって訓練する教育をしております。

また、社会的に影響のあった、他社の事件・事故等を取り上げ、安全で確実な輸送が社会的使命であること、法令の理解、車両の構造上の特性を把握すること、危険予知トレーニング、飲酒運転・薬物運転の禁止等を1枚のペーパーにまとめて、毎月、営業所の責任者から全運転士に対して面談を行い意識向上を図るなど、さまざまな教育により運転士の資質向上に努めております。

さらに、運転士が心身ともに健康な状態で業務に就けることが肝心であるため、法令に定める健康診断の実施についてはもとより、全乗務員対象を対象とした睡眠時無呼吸症候群(SAS)の検査の実施、全運転士の飲酒傾向の把握をした上での日常指導、飲酒運転防止インストラクターの社内養成し、インストラクターによる日常の教育も実施しております。

バスについては、運転士の操作によって安全がすべて確保されるわけですが、新しい事故防止ツールということで、機械的な物も導入しております。まずは速度、エンジン回転数などの運転データの取得が可能なデジタルタコグラフを装着して、運転士の運転状況をよりの確に把握をし、個々の運転士に対して、安全運転やエコドライブの指導等に活用しております。

それに加え、昨年からは映像記録式ドライブレコーダーを3ヶ年に渡って導入を進め

ております。このドライブレコーダーについては、さきほどのデジタルタコグラフの機能に加え、車の内・外に5つのカメラを装着しており、運転士の執務態度の見える化、あるいは起こり得るヒヤリハットによって、安全運転教育や接客・接遇の向上ということで、威力を発揮していきたいと考えております。

以上が代表的な取り組みですが、これらの取り組みにより、今後も安全第一で「さくらやまなみバス」の運行事業に取り組んでまいりたいと思いますので、よろしくお願いたします。以上です。

ウ．山口地域の住民代表より

(土井委員長) 最後になりますが、山口地域の代表者の方から、お話しいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

(地域代表者) 地域代表で、参考人の一人として参加をしている、山口地区自治会連絡協議会委員の畑英隆です。本日は山口地域まで、「さくらやまなみバス」で足を運んでいただいたの委員会開催に、心から感謝を申し上げます。

申し上げたいことはたくさんありますが、与えられた時間が7分ですので、早速、本題に入ります。本日はバス運行事業に期待する地元の熱い思いを、3つの視点でお話ししたいと思います。

第1の視点は、地元がどのようなスタンスで取り組んでいくかということです。

長年の地元の宿願が実現をして、山口地区の地域住民に必要なさくらやまなみバスを今後、生き生きとしたまちづくりに結び付けていくために、西宮市と積極的にタイアップして、地元広報や利用促進策の提案と浸透に、組織を上げて取り組んでいるところです。まさに、市が推奨しておられる、参画と共同を実践している取り組みと言っても、過言ではないと思っております。

その1つに、現在、バス事業推進の5つの関係会議に、自治会を中心に地元関係諸団体が委員として、延べ28人がボランティアで諸活動にも参画をしております。

具体的には、バス利用促進協議会に7名、利用促進協議会作業部会に12名、西宮市地域公共交通活性化協議会に2名、山口地区活性化課題懇談会に5名、そして本日開催されている、バス事業評価委員会に参考人参加で2名の合計28名が参加をさせていただいております。

そして、もう1つ大きな地元支援として、財団法人山口町徳風会の物心両面のバツ

クアップがございます。

2つ目には、運行事業への支援と利用実績推移の周知を継続して行っております。

これは、多くの人々に関心を持たせ、利用を促進する目的があります。具体的に、3点申し上げます。1点目は、自治会組織内および関係諸団体への取り組みの定期的な報告です。2点目は、バス利用実績推移のタイムリーな情報提供です。3点目は、年度末に、市の都市局にご協力いただき、事業実績見込みと新年度への対策周知の決起集会を開催しております。

第2の視点は、「さくらやまなみバス」がこの3年間で積み上げてきた実績により、存在価値が大きく高まっていることです。すでに、この沿線で多くの生活者の移動手段として定着しているために、なくなったら困るといふ人が40万人近くいるということです。

その中でも、特に山口地域の南部の公立や私立の学校への通学者、あるいはこれから通学を志望している児童・生徒とその家族、船坂地区から山口小学校に通学利用をする児童とその家族にとって、ベストな移動手段が選択肢からなくなるということです。

2つ目には、通勤利用者、市役所や病院等への利用者、また買い物、レクリエーション、遊興等の生活移動手段の利用者、さらに高齢者のバス利用へのシフト増など、これらの利用者にとって、生活移動手段の選択肢を削ることになります。

第3の視点は、山口地域の生き生きまちづくりに、「さくらやまなみバス」の事業存続が何より不可欠であるということです。

今年1月より、西宮市と山口町自治会連合会と財団法人山口町徳風会の三者で、山口地域活性化課題懇談会を設置し、バス事業とリンクさせて、地域活性化課題について論議を重ねております。

短期的には、地域の資源である豊かな自然環境や、四季折々の伝統行事、名所・旧跡、培ってきた地域風土の資源を生かして、ハイキングコースや散策道の新設等により、南北地域間交流の活発化を推進していくことを具体的に検討しております。

また、中長期的には、北部地域活性化の拠点づくりとして、次のような活性化課題を提案しているところです。

1つ目は、天然温泉と山口・道の駅の建設、2つ目には、船坂多目的グラウンドの本格整備、3つ目には、パーク&ライド方式の駐車場の開設、4つ目には、船坂小学校跡

に小学校や自然学校の開設、最後 5 つ目には、大震災発生時の対策本部、避難施設としての活用を検討することを提案しております。

このような課題の中から、さくらやまなみバス運行事業の振興策に結び付いていく、地域活性化課題に絞り込み、具体的に実現していくことを念願しております。

終わりにあたり、16 年間の紆余曲折を乗り越えて実現した、「さくらやまなみバス」が山口地域をはじめ、沿線の人たちに愛され、利用され、地域の活性化に寄与して、なくてはならない存在となり、子どもや孫の代まで存続していくことを念願しているところです。

本格運行の開始時に掲げた、「さくらやまなみバスに乗ってみんなでまちづくり」というスローガンの下に、西宮市と連携していくことを申し上げ、説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

(土井委員長) 「さくらやまなみバス」の在り方について、多くのご説明をいただきましたが、これに関するご意見・ご質問を委員のみなさまからいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(染矢委員) 阪急バスにお伺いします。バスの運転士のやりくりは、一般の路線バスと「さくらやまなみバス」とでは、どのように分けられているのでしょうか。

(阪急バス) 「さくらやまなみバス」は山口営業所の管轄になっており、60 名ほどの運転士が所属しております。この 60 名がシフトで、宝塚に行っている路線や「さくらやまなみバス」など、順番に回っているというような勤務シフトを組んでおります。

(染矢委員) 全体の運行シフトの中に、「さくらやまなみバス」も入っているということですか。

(阪急バス) そうです。

(土井委員長) 「さくらやまなみバス」専属の方がおられるかどうかを確認されたいのですね。

(染矢委員) そうです。

(土井委員長) 基本的に乗務員の方は同じ待遇で運行されているので、「さくらやまなみバス」が特別大変だというわけではないようですね。

(野島委員) 資料 1 の 6 ページ「バス事業基金等の推移」を見ると、平成 20 年度、21 年度に車両を購入しています。平成 22 年度、23 年度の基金を見ると、支出が約 4,000 万円～5,000 万円で推移しています。

平成 23 年度は 61.9%の収支率ということで、この収支率が今後それほど改善されなかった場合、車両の耐用年数は別として、毎年約 4,000 万円～5,000 万円程度の基金が

らの支出が発生すると考えていいのでしょうか。

(事務局) 支出については、国や県からいただいた補助金を差し引いた残りの額が4,000万円前後になっているということで、実際の赤字額は6,000数百万円です。今後、国や県の補助金が確保できなければ、6,000数百万円程度の負担が発生することになります。

現在、今年度以降の補助金の獲得に関する協議をさせていただいていますが、仮にその補助金が獲得できれば、6,000数百万円から補助金額を差し引いた額が市の負担になります。

(土井委員長) さきほどのご説明を聞いて驚いたのですが、小学生の方が43人、中学生の方が21人、それから高校生の方が113人ということで、だいたい180人くらいの方が「さくらやまなみバス」がないと通学がしいということで、非常に大事なお話をご紹介いただいたと思っています。

学校までが約6km離れており、歩くことは難しいということですので、もしこのバスがなければ、親が送迎していかなければならない可能性があります。さきほど道路混雑の話が出ましたが、親が送迎するとなると、自動車交通が非常に増えてきます。そうすると、本来はもう少し仕事をしているはずの時間を、通学の送迎のために取られてしまうわけです。

そういったことから、「さくらやまなみバス」があるために、表からは見えないプラスの効果というものがあり、実質的にどれだけ費用を助けているかという計算も、割と簡単にできるように思いますので、収支だけを見るだけではなく、プラスの効果を数字で表現できるのではないかと感じました。

採算性を合わせるということは、収支は100%であり、運賃収入で支出を全て賄うことになり、それができれば非常にいいと思います。

しかし、このバスは放っておいたら民間企業が運行してくれるというものではなかったわけで、みなさまが約1億2,000万円の地域のお金もつぎ込んで、導入されたということなのです。

日本中を見たら収支が悪い路線はたくさんありますが、悪い所と比べるのではなく、どうしたら優等生にしていけるか、そのために、いかに乗ってもらえるかということが非常に大事になると思います。山口地域のみなさまは、様々な活動されているということなので、週に1人1回、月に1回乗るようにするには、どうしたらいいのかという議論を、知恵を出し合いながらやっていくことで、利用者が増えていくように思

います。

それでは、まず資料をすべてご説明いただいてから、ご意見・ご質問をいただくということで、議題を進めさせていただきたいと思います。議事次第の3番目、評価指標について、資料3の説明をお願いします。

3. 議 題

(1) 「評価指標」について

・事務局より資料3の説明

(土井委員長) ただいまご説明いただいた内容について、ご意見・ご質問をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

(染矢委員) 評価項目がいろいろとありますが、内容的に軽重な項目が混在しているように思います。そういった観点から考えると、A・B・Cとか、 $\cdot \times \cdot$ のように最終的に評価する行う際に、どのようにして各評価項目の軽重を考慮するのかについて、考えをお聞かせいただきたいと思います。

(事務局) 現段階では、最終的な評価方法が決まっておりませんが、仮に満足度等を5段階評価で点数付けしていくことになれば、それぞれの評価項目に対して重み付けを行う必要はあると思います。

また、第1回事業評価委員会でご指摘をいただいた、「さくらやまなみバス」のあるべきラインを出すための需要予測モデルや費用便益分析がうまく機能すれば、点数付けを行う必要はないですが、機能しなかった場合には点数付けによる評価が必要になる可能性があると考えております。

(土井委員長) それぞれ重要な項目であり、軽重については、まとめの段階でデータを見ながら考えようという提案だと思います。

(染矢委員) その方法について、我々が考えなければならないということですね。

(土井委員長) そうです。結果を見ながら、自分で考えるというのが、たいへん重要だと思います。

(野島委員) さきほど地域代表の方からのご発言で、山口地区のまちづくりにバスが貢献しているとう内容がありましたが、「3. 事業の必要性・有効性に関する評価」には、バスが在ることによるまちづくりへの効果という項目は出てきません。これについては「施策への影響」の中で考慮されるということでしょうか。

(事務局) そのとおりです。

- (濱委員) 定量と定性に分けておられますが、定量になると、重複してはいけないと思います。「輸送人員」と「運行に伴う収益」は重複しています。また、その下の「利用特性」の定量的というイメージも、何を定量的に出すのかというのがよく分かりません。
- (事務局) ご指摘のとおりで、「サービスに関する評価」では、指標は定量的に示せても、定量的な基準を設定することは難しいです。また、重複についても整理過程であり、重複を解消するように今後検討したいと思います。
- (土井委員長) 例えば、輸送人員とひとまとめにしても、収入については、大人と小人では運賃が違い、また観光客と通勤者では支払い方法が異なるように、属性により違いがあり、「輸送人員」の評価と「運行に伴う収益」とでは物の見方が微妙に違うということだと思います。
- (濱委員) まとめておく必要はあると思います。定量を組織的に評価するときに、どう扱うのかというのは、少し扱いを工夫しないとイケません。
- (土井委員長) 利用特性と書くと、何か定性的な感じがしますが、資料を見ると、OD 調査に基づいてということなので、時間帯別については定量的になると思います。
- (事務局) 地域間流動等も指標は定量的に示せます。
- (土井委員長) 例えば、文化施設である兵庫県立芸術文化センターについて、西宮北口にいる人は歩いて行っているが、山口地区の方はバスで行かれていますので、その分バスの効果があるという話がもし説明できるなら、定量的データではないかと思います。
- (小川委員) さきほど、ご説明はありませんでしたが、資料1の14～16ページ「目的別路線別にみた1日あたりの利用状況」という表を見みると、目的別でかなり違う結果が出ています。前回も少し申し上げたと思いますが、目的別に効果も整理できるインデックスについては、整理していただいた方が、より政策的な答えが出てくるのではないかと思います。最終的には、重み付けをして、総合指標にしたいというのは理解できますが、データによって、相当ばらつきがあります。
- また、地域の方にお聞きしたいのですが、通院・買い物の数値がたいへん低いのですが、通院や買い物にはお車を使われているということでしょうか。
- (地域代表者) 実際のところはそうだと思います。
- (小川委員) 地元の方からすると、通院・買い物には、「さくらやまなみバス」が使えないために車を使っているのか、バス利用を想定されていないのかどちらでしょうか。
- (地域代表者) 「さくらやまなみバス」が本格運行して3年です。山口地域の特徴を申し上げたい

と思いますが、中国自動車道のインターができて、それ以来、車が主な移動手段となり、これまで生活が成り立ってきたので、マイカーを手放して、バスにというのは、時間がかかるのではないかと考えております。

もう一つ、南部地域には兵庫県立芸術文化センターや阪急西宮ガーデンズなど、いろいろな商業施設や文化施設、スポーツ施設等がありますが、このような施設に対する情報について、南部居住者と北部居住者で、相当の格差があり、これからの大きな課題かと考えております。私たちもバスに転換をしていく働きかけを行っており、今後も引続き行っていきたいと思っておりますので、時間はかかるかもしれませんが、バスの需要をさらに高めていくことができるのではないかと考えております。

(浪越委員) 資料3の「3. 事業の必要性・有効性に関する評価」で【3-1】～【3-8】の社会的な便益を足し合わせたものを、平成23年度では費用や運行損失である6,600万円で割ることによって、B/C(費用便益率)を出すことを、想定されていると思っております。

他の定性的なものも含めて評価することが、最終的にはいいと思っておりますが、B/Cを出すというのは、沿線地域の方々はもちろん、沿線地域以外の西宮市民のみなさまに負担していただくことで、西宮市全体にとって、それ以上の便益があるということを説明するのに、非常に分かりやすい指標になるのではないかと考えております。

質問は、【3-5：消費金額等の増加】と【3-6：健康増進】の「外出あたりの消費金額」や「徒歩時間」について、アンケート調査から、どのように算出されるのかについてです。

B/Cを出すのは、非常に分かりやすくていい取り組みだと思いますが、あくまでも、現行の平成23年度の運行系統や運行便数をもとに、どれくらいB/Cが高いのかということを示すものなので、どういう運行系統・便数にするべきかという最適解を出すのであれば、需要予測のモデルも一案としてご検討いただいてもいいかと思っております。

(事務局) 【3-1】～【3-4】の項目については、国からもマニュアルが出ており、道路事業等でよく使われているものを参考にしております。これは、道路、河川や下水道などのインフラに関係するものであり、残念ながら、バスに関してはマニュアルのようなものはございません。よって、既存の資料を参考にして適用できないかという試みであるため、実施してみないと分からないという面はございます。

【3-5：消費金額等の増加】については、アンケートで、外出機会が増えることによって、また外出1回あたりでどれくらいお金を使っておられるかということをお聞き

することによって算出しようとしております。

また、【3-6：健康増進】については、モビリティ・マネジメントの学会で論文発表された中に、このような効果の算出をされたものがありましたので、参考にさせていただきながら、算出しようと思っております。

(小川委員) 資料3については、この事業を評価するための変数はこれでいいと思いますが、原則的に、変数を導出するまでに、費用便益の範囲をもう少し広く取ったら、逆に、マイナスになっているところがあるのではないかと思います。そこまで考慮したうえで、お金がどのように移っているかというように、コストベネフィットを見ないと駄目だというのが、1つの考え方かと思います。仮に、バスの利用が増えれば、一方でガソリンの消費は減るわけです。その対応をよく見ておかないと、変数の取り方に漏れが出てきては困るので、最終的にトータルで見て、変数を選ぶというようにされたほうがいいのではないかと思います。

費用便益の帰着構成表を用いれば、もう少しお金の動きと言うか、コストの動きや効果の動きが見えるのではないかと思います。

(小林副委員長) 評価の進め方は、これでいいと思います。

一生懸命取り組んだ結果、約6割の収支率であり、先程、委員長が言われたように、優秀なバスであるわけです。定量的指標により100%ならいいのか、60%を下回れば駄目のかという方法で、評価基準を設けるとするのが少し心配です。

また、北部のまちづくりや活性化を、バスの必要性の中に入れていいのかという問題があり、バスの運行自体をそれだけで決めていいのかということも、評価の中でも位置付けておかないと、最終的に評価することによりこの事業の方向性を示すことになるからです。

したがって、北部のまちがどうなるのか、まちの人たちの思いはどうかということが、きちんと反映されるような、定性的な項目が要るのではないのでしょうか。

もう少し言えば、先程、地元の方が言われていた、温泉や防災の拠点を作るなど、5つくらいの将来の夢に対して、バスがどれだけの意味を持つかということを考えておかないといけません。将来の山口地区のことを考えて進めていくには、バスが非常に重要だという場合もあるわけです。

地元の方もせっかく、そういう将来の夢を持っておられるのなら、その時にバスはどのような役割を果たすのかということも、定性的な評価項目の中に汲んでおいて欲し

いと思います。

(土井委員長) ありがとうございます。「地元取組への影響」など、地域で一生懸命に活動されていることを、きちんと書いておこうというご意見でした。

今の話に関して、「さくらやまなみバス」が持っている存在価値があるとするなら、バス路線の沿線は他のところに比べて、地価が高いというのは、まちづくりの指標としては重要なことだと思います。

しかし、運行してまだ3年なので、明確にそういう動きがあるかどうかは、よくわからないかもしれません。

例えば、バス停から300メートル圏内の居住者でバス停が近くてよかったという声が、遠い人に比べてあるならば、それはバスの持っている効果です。そうなれば、バス停の周りに、人々が集まり、住んでいただけることになるかもしれません。すると、バス利用者が増え、頻度を上げていくことができるわけです。短期的ではなくて、長期的にまちをどうつくっていくかということと関係するのではないかと思います。

先程、政策局長の話として、若い人が集まるようなまちをつくったらどうかというご意見がありましたが、実はハードルが高く、日本中、どこも同じ状況にあります。

オールドニュータウン、いわゆる高度経済成長期に開発したところは、高齢者が多く、そこに若い人が集まればいいと言われますが、若い人が集まるだけの魅力あるまちになっているかどうかは、たいへん重要な話です。すると、環境がいいという話が出ますが、環境がいいところはたくさんあり、もっと違う特徴を出さないといけません。

若い人は可処分所得が少なく、自動車を持つのが大変なので、若い人に山口地域へ転入してもらうという意味では、「バスがあったら転入する」、あるいは高齢者なら「バスがあるから終の棲家になった」という安心感は重要なことかもしれません。

安心感を支えるために、バスに乗らなくても1軒あたり1,000円負担するなどの仕組みができると、収支とまちをつくる仕組みとがうまく合っていくような感じがします。こういった指標をつくるときには、こういう議論にまで至っていないと思います。

今日は傍聴の方もたくさん来られており、単にバスは乗り物であるというだけでなく、いろいろな見方から、バスをベースにどのように地域をつくれればいいのかという議論もあわせてしていただけると、指標に反映しやすくなっていくという気がします。

この話とアンケート調査は連動していると思いますので、ひとまず指標の話につい

ては、アンケート調査の話にあわせて、またご議論いただくこととして、「意向調査の内容」ということで、資料4のご説明をよろしくお願いいたします。

(2) 意向調査内容について

・事務局より資料4の説明

(土井委員長) このアンケート調査を基に、さきほどの評価指標の数字を埋めていくことになりま
す。調査内容について、ご意見・ご質問いただければと思います。

(浪越委員) 評価指標【3-1】、【3-2】、【3-4】の算出方法(案)の「クルマ利用時間の変化量」
は、設問 -1「さくらやまなみバス運行前後の行動変化」の結果を使用するのだと思
いますが、具体的にはどのように算出されるのでしょうか。

例えば、アンケート結果から出てきたクルマ利用時間の減少を、設問 -1の「利用
頻度」を用いて加重平均し、それに利用者数の40万人を掛けるという方法なのでしょ
うか。

(事務局) まず設問 -1、-2の結果を用いて、「さくらやまなみバス」が運行される前後で、
クルマの利用時間の差が1週間でどの程度出るのかを算出し、モビリティ・マネジメ
ントで効果算出の際によく用いられる手法により算出を行う予定です。

「さくらやまなみバス」の運行開始前後に、同じ内容でアンケート調査を実施し、
どのように交通行動が変容したかを確認するのが、本来的な手法ではありますが、今
回は既に運行しているため、運行開始前後の状況について一度に質問することになり
ます。

また、掛け合わせる数字についてですが、アンケート結果のみを使用して算出した
ものが下限値として、利用者40万人全員が同様の行動をすると考えて算出したものを
上限値として試算を行い、提示できればと考えております。

実際にどのくらいの数値が出てくるのかはわかりませんが、計算手法については、
モビリティ・マネジメントでもかなりの実績があり、ある程度確立している手法です。

(小川委員) 設問 -2「外出目的は？」で選択した主な外出目的を想定して、それ以降の設問に
回答していくということになるのですが、目的によって設問 の回答にばらつきが出
ると考えられます。

例えば、普段は通学で利用しているけれども、たまに買い物にも使っているという
人の場合、設問 は複合的な目的での回答になるのでしょうか。

(事務局) 設問 -2 については、過去に実施したアンケート調査が主な目的を 1 つだけ選択してもらったため、それに準じております。設問 については、設問 -2 で回答した目的に限らず、アンケート対象者の日常の活動そのものを対象に考えておりますので、複合的な目的での回答になります。

(小川委員) 設問 -5「自動車の利用状況は？」の回答から、何を知らうとしておられるのでしょうか。

(事務局) 自動車を利用されている方には、いろいろなタイプがおられると思います。例えば、本当は運転をやめたいけれども、移動手段として車しかないから使っているという方もおられれば、そうではない方もおられます。

この設問では、バスへの転換が期待できるのはどういった人なのか、またそういう人はどのくらいおられるのか等について、把握したいと考えております。

(小川委員) 例えば、通勤に公共交通を使っているけれど、それ以外は車しか使わないという人と、通勤に車を使っていて、買い物やレジャーにも車を使っているという人は、区別をしないということですか。

(事務局) ここでは区別はしておりません。

(染矢委員) 同じく設問 -5 についてですが、最近、高齢化に伴って、車の運転をやめるという方が少しずつ出てきておられるようですが、バスへの転換が期待できるはそういった方ではないかと思えます。これについては、今後だけでなく、過去の動きも見た方がいいと思えますので、選択肢 1 と 2 の間に、「運転していたが、最近やめた」という選択肢があってもいいのではないのでしょうか。

それから、設問 については、一般的な自由意見をお伺いするというよりも、利用されている方に対しては、「よりバスを魅力的なものとし、持続性を高めるために何かアドバイスや提案はございませんか？」という聞き方に変えてはいかがでしょうか。

(事務局) 設問 -5 の回答欄の選択肢につきましては、検討させていただきます。

設問 については、自由意見ということで、地域のみなさま方の率直なアドバイス、本音の意見を出していただきたいと考えております。

(染矢委員) マイナス意見も一緒に聞きたいということですね。

(事務局) おっしゃるとおりです。

(小林副委員長) 設問 -3 で「複数回答可」と書いてありますが、1 または 2 と回答された方が a~e

を選ぶということだと思いますので、「複数回答可」の位置を変えた方がいいと思います。

また、他の選択肢と比較して、選択肢bの「協賛金制度」に協力して、あなたはいくら負担できるのかという表現はなかなか脅迫的で、地元の方はかなり答えにくのではないかと思います。この回答がないと、B/Cが算定できない項目があるということであれば仕方ありませんが、他の選択肢に比べて厳しい質問だと思います。

(事務局) この回答項目がないと、B/Cが計算できないということはありませんが、行政からの補助も難しいなか、地域公共交通を今後どうやって維持していくのかという問題が全国的に起こっているのが現状です。実際、地域の方が年間1世帯あたりに1万円の協賛金を集めて、バスの運行をされているようなところもあります。協賛金を集めるのがいいのかは別にして、やらないとバスの運行を継続できないという地域があるのも事実です。

今後、地域公共交通を維持・確保していく上では、地域にお金を出してもらうがいいのか、汗をかいてもらうのがいいのか、何がいいのかという議論はあるかと思いますが、今回の議論で収支が大きな問題の一つに挙がっているということもあり、今回この項目を、事務局案として挙げさせていただきました。

(土井委員長) 金額まで入れるのかどうかは別として、「協賛金」という表現は伝わりにくいと思いますので、「バスを運行するために、地元で負担をすることはできるか」、「あなたは地元の一員として負担することができるか」といった表現にしてはいかがでしょうか。

(濱委員) 対象を山口地域に限った理由は何でしょうか。

(事務局) コストの関係で対象を限定しています。山口地域であれば、かなり高い回収率が見込めるため、利用者・非利用者の両方とも相当数抽出できるだろうということで考えております。

(濱委員) 資料3の評価指標との関連ですが、設問-9「バスの必要性」での税金投入の可否をアンケート結果から引っ張ってこようとされていますが、偏った結果になり、危険ではないかと思います。

可能であれば、これまで全市で行ってきた公共交通に関する事業、例えば、鉄道駅の改修、駅前広場というものに、どういう税金の積み方をしてきたか、南部のどの地区には、どれくらいの税金を入れてきたか、それが高いのか、低いのかという整理を

したほうがいいのかとは思いますが。

(土井委員長) 今回のアンケート調査はバスに乗っている方にも聞くので、山口地域以外の西宮市の方、神戸市や芦屋市の方も対象に含まれます。それぞれを仕分けして集計すると、ご指摘のとおり、山口地域の方は非常に熱い思いを持っていても、それ以外の西宮市民、神戸市、芦屋市の方たちは、そうでもないという結果が出るかもしれません。

(濱委員) 乗っていない方について、どうですか。

(土井委員長) 乗っていない方については、おそらく全市民に聞かないと分かりません。

(濱委員) それはできないと思いますので、税金投入額の話は、別物だと考えたほうが無難かと思います。

(染矢委員) 自治会は配布だけで、回収は郵送ですか。

(事務局) 回収も自治会です。

(土井委員長) それは、山口地域を対象にした分のみですね。

(事務局) おっしゃるとおりです。バスの乗客を対象にしたアンケートの回収は郵送です。

(土井委員長) 利用していない人の税金も使っているという状況があって、それに対して可否を問うということで、適正かどうかという声も拾う必要があるわけです。

(事務局) 利用者・非利用者のサンプルが十分に揃うかどうか、少し不安なところがありますので、それについては、もう一度内部で検討させていただきたいと思います。

アンケートの発送時期が迫っておりますので、今回頂いたご意見について事務局でお預かりをして、どういう修正が可能か検討した上で、対処させていただきたいと思っています。

(野島委員) 今の関連で1つだけ確認したいのですが、資料1の11ページの-9「路線別にみた1日あたりの地域間流動」を見ると、「南部内」と「南北間」の利用者が半々くらいおられます。利用者にアンケートを郵送される場合に、どこから乗られて、どれくらいの区間を利用されたのか、南部だけで利用されたのかによって、だいぶ考え方が違うのではないかと思います。そのあたりの区分が調査できるアンケートになっているのでしょうか。それとも、抽出する必要はないと考えておられるのでしょうか。

(土井委員長) アンケート調査を渡した人については、わかりますね。

調査日が迫っているということですが、調査票の内容を固めるタイムリミットはいつ頃でしょうか。

(事務局) 現在の予定では、7月上旬には調査を実施させていただきたいと考えておりますので、

諸々の手続きを考えますと、6月の第4週までに修正に関するご意見をいただければと考えております。

(土井委員長) それでは、6月21日(木)までに修正に関するご意見を出していただき、22日(金)に修正作業、最終的な中身の確認を行い、発送することになりますが、その間に、改めて会議を招集するのは不可能だと思われるので、結果については次回みなさまにご報告いたしますので、それまでの作業は私に一任していただき、事務局と協議するということで、進めさせていただいてもよろしいでしょうか。

(委員一同) 異議なし

(土井委員長) ありがとうございます。修正に関するご意見は、可能であれば20日(水)までには、事務局までお伝えいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(3) その他

(土井委員長) その他の議題について、委員のみなさまから、何かございませんか。

なければ、これからのスケジュールについて、事務局からご説明をお願いします。

・事務局より資料5の説明

以上