

第3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8月20日(月) 14:30～

[場所] 西宮商工会議所 別館3F 中会議室

委員会次第

- 1．委員の異動について 資料1

- 2．利用者等の意向調査について 資料2
 - (1) アンケート調査票(修正版)
 - (2) アンケートの配布・回収状況
 - (3) アンケートの集計結果(速報)

- 3．評価指標について 資料3
 - (1) 評価指標の修正(案) 資料4
 - (2) 評価方法(案) 資料5

- 4．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	
	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	
		濱 浩二	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	代理人 (竹林)
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	代理 (荒岡)
		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	代理 (西村)
		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

・北田都市計画部長のあいさつ

本日は暑い中、また何かとお忙しいところをお集まりいただき、誠にありがとうございます。お盆も過ぎましたが、まだ暑い日が続いて、つい最近もゲリラ豪雨等で非常に忙しい日々が過ぎております。

この評価委員会も今日で3回目になってまいりました。いよいよ評価の核心部分に段々と入ってまいりますので、委員のみなさまにおかれては、忌憚のないご意見をいただき、有用な評価が進むように、なにとぞよろしくお願い申し上げます。

・事務局より配布資料の確認

(土井委員長) 配布資料に関する確認です。議事録について気づいた点があれば、事務局までご連絡するというお話ですが、期限はいつでしょうか。

(事務局) 2週間程度ということで、9月3日(月)を締め切りとさせていただきます。

(土井委員長) 9月3日(月)を過ぎれば、ご承認いただいたということになりますので、それまでに本意が伝わっているかどうかのご確認をよろしくお願いいたします。

2. 委員の異動について

・事務局より資料1の説明

3. 利用者等の意向調査について

(1) アンケート調査表(修正版)

(2) アンケートの配布・回収状況

(3) アンケートの集計結果(速報)

・事務局より資料2の説明

(土井委員長) 集計結果の速報についてまとめると、バスはある程度使われているということ、頑張ればバスを利用できそうな人たちがまだ残されているということ、それからお金を出すのではなく別の方法で協力したいということでしょうか。

現時点では、通学者を対象としたアンケートの集計結果だけで、山口地域のみなさまや、バス利用者を対象にしたアンケートについては、現時点では回収率しかわから

ないという状況でしょうか。

(事務局) はい。現在集計中です。

(土井委員長) 前回の委員会で、教育委員会の方の意見として、「さくらやまなみバスは重要な役目を担っていると考えている」というお話がありました。教育委員会の方がお話になったことと繋がるような回答結果は、今回のアンケートであったのでしょうか。

(事務局) はい。資料2-3「集計結果(速報)」の5~7ページをご覧いただきたいと思います。「さくらやまなみバス」利用者について聞いているアンケート結果です。2- 「学校生活への影響」では、247人(71%)の方が“ある”と回答されています。

また、2- 「進路選択への影響」では、“別の高校に進学”と考えられた方が80人(33%)、“影響はあるが、いまの高校に進学”と考えられた方が53人(22%)で、合わせて55%の方が進路選択に影響すると回答されています。

2- 「通学時におけるさくらやまなみバスの重要度」では、255人(75%)、約4分の3の方が“なくては困る”と回答されています。

その他の設問に関しても、全体的に再度説明させていただきます。

・事務局より資料2の再説明

(土井委員長) 丁寧に説明していただいたので、かなり内容が理解できたのではないかと思います。

なお、高校生を対象にしたものは生徒自身が記入して、小・中学生を対象したものは保護者の方が記入されているかもしれませんが、そのあたりの仕分けは可能でしょうか。

(事務局) 基本的に、小学生については保護者の方に渡して記入していただくように、担任の先生から指導していただいております。中・高生については、簡単な設問については、できるだけ生徒本人に記入してもらい、“経済的な面で支援したい”などの具体的な設問については、保護者の方に記入していただくように担任の先生から指導していただいております。

したがって、出てきた結果について、どこを生徒本人が記入したのか、どこを保護者の方が記入したのかということまでは仕分けはできません。

(土井委員長) お子さんを通して、保護者の方の意見も反映されていると考えたらいいわけですね。例えば、税金投入額の設問については、お子さんの話も聞きながら、保護者の方賀が記入している可能性が非常に高いということですね。

(事務局) その設問については、保護者の方に記入していただいております。元々調査票の表紙に「通学者の方へ」という文言を入れていたのですが、高校生等が無理に回答して、いい加減な結果になってはいけないということで学校側から外すようにご指摘を受けました。

(土井委員長) 保護者の方が回答する設問は、どれかということは調査票に明記されているのでしょうか。

(事務局) 調査票の4ページ、設問の右上に赤で囲んでいるところがあります。今回学校側から指摘を受け変更した箇所で、「保護者の方にお聞きします」という文言を明記しております。

(土井委員長) わかりました。すると、運行状況の認知度等については、中・高生は生徒自身が記入しているということですね。

(事務局) 可能性は高いですが、必ず生徒自身が記入しているかはわかりません。

(加納委員) 資料2-3の8ページ、左下の-3「さくらやまなみバスの利用可能性」のグラフで、“がんばれば利用できそう”と回答している人にとって、何がハードルになっているかを分析すれば、利用者の増加に結びつけることができるのではないかと思います。

調査票を見る限り、何がハードルになっているかまでは記入する様式になっていませんが、何か別の方法でそういった要因の分析は可能でしょうか。

(事務局) 今回、お示ししているアンケート結果は単純集計ですが、ご指摘いただいた8ページの-3「さくらやまなみバスの利用可能性」で、非利用者の“利用できそう”、“がんばれば利用できそう”という回答は、今後、需要の掘り起こしの対象になるところだと考えております。

調査票は、何がハードルになっているかまで書いてもらう様式にはなっていませんが、回答者の各属性とクロス集計を行うことで、どういう属性の方が回答されているのかを、少し細かく見ていく必要があると考えております。

(小林副委員長) この調査票は、学校で配布して、学校で回収されているのですね。

(事務局) はい。

(小林副委員長) 自宅に持ち帰って回答しているのか、授業中に回答しているのかどちらでしょうか。

(事務局) 自宅に持ち帰って、回答していただいております。

(北村委員) 山口中学校の回答率が低い要因は何でしょうか。

(事務局) まず、他の学校に比べて「さくらやまなみバス」を利用されている方が少ないとい

うことが要因として考えられます。また、住んでおられる地域から考えて、「さくらやまなみバス」以外にも、利用できる路線の選択肢が非常に多いことも、影響しているのではないかと思います。

(北村委員) 利用できる路線の選択肢とは、例えば JR 生瀬駅ですか。

(事務局) 阪急バスの既存路線です。宝塚方面と行き来している路線、有馬温泉や三田方面と行き来している路線が考えられます。

(土井委員長) 後の議題、「評価方法」にも関わる話かもしれませんが、先程、加納委員が言われたような、ハードルはあるが利用可能な人たちの需要を取り込むには、何をしたらいいのかということ把握するために、今回のアンケート結果をもう少し細かく見ていく必要があると思います。

利用できない人には、地理的な条件や、夜出かけて朝帰ってくるような勤務をされている等の時間的な制約があり、バスを利用すること自体が難しい方もおられます。一方で、バスに関する情報が十分に通じていないために、利用していないという方もおられ、利用していただけるように工夫する必要があると思います。

資料 2-3 の 8 ページの -3「さくらやまなみバスの利用可能性」で、“利用できそう”という方が約 16%、“がんばれば利用できそう”という方が約 25%おられます。

また、11 ページの -3b「さくらやまなみバス運行継続に向けた協力内容」で、290 人の方が“積極的に利用することで協力”、193 人の方が“利用促進に向けた PR・普及に協力”するという意思を持っておられることがわかります。こういった方たちと連携をしていけるような仕組みを考えていくと、利用者を増やすことができそうだと、学校の調査結果から見えてきます。

なお、今回の通学者を対象としたアンケートの結果を見ると、残りの「利用者」や「非利用者」のアンケート結果にも、非常に期待が持てると思いますので、データ分析を進めていただければと思います。

資料 2 について、他にご意見・ご質問はございませんでしょうか。

(北村委員) 委員長がご指摘された関連で、属性の中の居住地で「その他西宮市」と「山口地域」では、回答が鮮明に異なってくるのではないかと思います。南部地域にお住まいで、“経済的な面で支援したい”という回答は、まずないのではないかと思います。

(小川委員) 今のお話の続きで、利用者の 0(起点)だけではなく、D(終点)も見てください、属性等を入れて分析していただきたいと思います。通学先によっても回答がかなり異なっ

てくるのではないかと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

また、資料2-3の7ページの2- 「さくらやまなみバスに対する満足度」に関するグラフですが、右のサンプル数(n)でこれだけバラツキがあるのは、“わからない”と回答している人の差が影響していると考えてよろしいでしょうか。

(事務局) おっしゃるとおりです。極端に回答が少ないのが乗り継ぎの関連で、「バスと鉄道の乗り継ぎ」や「バスとバスの乗り継ぎ」は、関係する人しか答えようがないと思ひます。これが極端に少なくなっているということは、それぞれの置かれている条件の違いで、数字が変わってくるということが考えられます。

(土井委員長) アンケートに正直に回答していただいているということではないかと思ひます。

(染矢委員) 同じ7ページのグラフですが、興味深い数字が出ているように思ひます。一番不満が多く出ている運行本数、運行時間でも、「大変不満」「やや不満」と回答された方は、実際は半分にも満たない数になっています。運行本数については、「大変不満」「やや不満」が一番多いにも関わらず、「やや満足」「大変満足」もそれなりの数字が出ていることを考えると、増えれば増えるに越したことはないですが、今の運行形態でもそれなりに評価されているのではないかと感じました。不満が7割くらい出てくるのではないかと考えていましたので、この結果には驚いています。

(土井委員長) 分析する視点として大事だと思ひます。その他、意見でも感想でも結構ですので、よろしくお願ひいたします。

(濱委員代理) 資料の作り方についてですが、各ページに全数が、利用者のみか、非利用者のみかについて記載していただかないと、各グラフの持つ意味を理解するのが難しいです。

例えば、11ページの-3b「さくらやまなみバス運行継続に向けた協力内容」で、489という分母を考えれば、おそらく全数を記載されているのだと思ひますが、これまで私が色々な市町を回ってきた経験から考えると、こういった場合、非利用者の方の意見を見たいわけですが。週の半分しか利用していない人が1回増えるということはあるかもしれませんが、利用者にとこれ以上の利用頻度の増加を望んでも、どこかで息が切れしてしまいます。今後、掘り起こすべき非利用者に重点を置いた方が、効果は見えやすいと思ひます。

よって、この489という母数が利用者か、非利用者かということは、非常に重要であり、可能であれば分けて記載していただきたいと思ひます。

(土井委員長) 非利用者の掘り起こしも重要ですが、現在の利用者の「バスの利用促進に向けたPR・

普及に協力したい”という回答も非常に重要であると考えられます。

利用者が非利用者にもっと働きかけてくれればいいわけですが、そういった働きかけをしてもらえるような仕組みを作っていないと、協力してもらうことは難しいです。しかし、利用者は何らかのメリットを感じているから、さくらやまなみバスを利用しているので、そのメリットを非利用者にも知ってもらうことで、利用者が増加する可能性があるのではないかと思います。

また、ご指摘のように利用者と非利用者をきちんと分けて、それぞれにどういう働きかけを行うべきかを考えていくと、利用促進の枠組みをきちんと整理することができるので、非常に重要ではないかと思います。

(内山委員) 通学者を対象にしたアンケートですので、例えば、日曜日にどこかへ出かけたりする方の数字は、今回の集計結果には反映されていないと考えてよいのでしょうか。

(事務局) おっしゃるとおりです。山口地域を対象としたアンケート、バス利用者を対象としたアンケートは、現在集計中です。

(内山委員) 通学者を対象にしたアンケート以外の結果が反映されると、もう少し数値があがるのではないかと思います。

(加納委員) “がんばれば利用できそう”という方々の需要を掘り起こすためには、定量的な分析が必要だとは思いますが、今回はどういったことが要因で利用されていないのか等の定性的な分析がよいのではないかと思います。

調査票を見る限り、利用しない要因を書く欄がないので、分析しづらい面もあるかもしれませんが、自由記入欄に何か書かれているかもしれませんので、記載内容について丁寧に分析していただけたらと思います。

通学者を対象にしたアンケート以外の結果を整理する際は、自由記入欄でどのような意見が出ているのかご紹介いただければと思います。

(土井委員長) 他にご意見・ご質問はございませんでしょうか。それでは、次の議題に進みたいと思います。次の議題は、資料2についても関連いたしますので、皆様からご意見をいただければと思います。

4. 評価指標について

(1) 評価指標の修正(案)

・事務局より資料3の説明

(土井委員長) 「1. 事業効率に関する評価」の1-4「損失補てん」という表現については、実態として経費から収入を差し引いて不足する分に対して税金を投入するので、言葉としては正しいのですが、損失補てんをすること自体が目的ではなく、税金を投入することで運行を維持していくということが目的なので、例えば、「運行支援」等の違う文言にした方がよいのではないのでしょうか。

議会で説明等もあると思いますので、十分に事務局の中で吟味をしていただき、いい表現を考えていただけたらと思います。

損失補てんが出ないように努力して、運行支援をできるだけ少なくすることはいいことではと思いますが、損失補てんをゼロにすることは、難しいというのが現状であるなら、この表現には少し違和感があります。

また、1-3「輸送人員」については、収支の関係を見るということも大事ですが、「さくらやまなみバス」を動かしている意義として、本来手を伸べて支えないといけない人たちに対して、しっかりと手が届いているかどうかという確認をすることが大事です。アンケート結果をできるだけ生かし、定期的はどこかで評価を行う、つまり、PDCAサイクルのような話につながっていくようすればよいのではないかと思います。

(染矢委員) 評価項目に関してではありませんが、資料3の参考資料(以後、参考資料3)の6・7ページの「A市」は、何市なのでしょう。尼崎市でしょうか。

(事務局) 違います。

(染矢委員) 公表できないものでしょうか。

(濱委員代理) 各市町の収支に関する数値は、かなりナーバスな問題なので、具体的な市町名は、差し控えさせていただいております。

(染矢委員) 「A市」の収支率が、これだけ他市町より高いというのは、たまたま市街地構成がいために高くなっているのか、それともいろいろな努力をされているからなのか、特に后者ならば、何か参考にできるようなことはないのでしょうか。

(濱委員代理) 前者の要因です。人口集積地で、条件が良いところを走っておられるためであると考えられます。

(染矢委員) そういうことであれば、「さくらやまなみバス」は、西宮のあまり条件の良くないところを走っているにもかかわらず、これだけ収支率が良いという状況は、高く評価ができるのではないかと思います。

(土井委員長) ご指摘のとおり、「さくらやまなみバス」は優秀だと思います。

- (濱委員代理) 極めて優秀だと思います。
- (染矢委員) つまり、「A市」がどこかわからなくても、他の市町と比較すると、「さくらやまなみバス」の収支率が良いということが、十分に言えるわけですね。
- (濱委員代理) はい。
- (土井委員長) 第1回さくらやまなみバス事業評価委員会で、「6割という収支率は、よくやっている」というお話をさせていただいた記憶がありますが、まさにこういうことです。
- この表をご覧くださいと、10%以下の市町の割合が多いわけで、そういった観点で比較すると、本当によくやっていると言えます。ただ、こういった数字がないと、4割もの赤字を損失補てんしていると思われてしまいます。
- (染矢委員) そもそも、私が当委員会に参加したいと思った理由は、バス事業というものが一般的にどれくらいの収支率で、どういう状況なのかということがわからなかったからです。今回ご提示いただいた、データは非常にわかりやすいです。
- (小林副委員長) 都市部平均では、収入の何パーセントが経費になっているのでしょうか。参考資料3の6ページのグラフで見ると、1,000円の収入で2,300~2,400円くらいの費用で、おおまかには24分の10ということなるのでしょうか。
- (土井委員長) その程度ですね。
- (事務局) グラフのブルーラインの勾配でいくと、縦軸の1人あたりの経費が1,000円のポイントで、収入は400円くらいではないかと思います。
- (濱委員代理) 都市部の平均収支率は約40.9%です。ちなみに、地方部では約18.8%、県内平均では約28.8%になります。過去4年程度のデータが手元にありますが、但馬地域も含めて県内の平均収支率は3割弱です。
- また、この中には利用料金を取っていない町が1つ含まれています。その収支率は当然ゼロなので、全体の平均収支率を下げていることになります。ちなみに、その町は今後、利用料金を取るという方針に変わってきているようです。
- (小川委員) 都市部のサンプルは5つの市だけで、非常に少ないですが、その平均で数字を算出されているのですか。
- (濱委員代理) そのとおりです。
- (小川委員) さきほどの説明の中で、「さくらやまなみバス」については、非常に路線が長いという表現をされていました。輸送人員だけでなく、人/kmは出ないでしょうか。
- (事務局) 他市町の分という意味でしょうか。

当然、「さくらやまなみバス」については、運賃ベースのデータを使えば、算出できますが、正確には人/kmベース、つまり1人あたり何キロメートル利用されたかという積み上げで算出することになりますので、OD調査を行っていないと算出することができません。そういったデータまでは、取られていない市町が多いのではないかと思います。

(濱委員代理) 他の市町では、定額運賃を採用されているところがあります。したがって、1回の乗車あたり100円、200円という運賃設定が多いので、現実的には、そういったデータを入力することが、厳しいというのが現状です。運行事業者の方に、かなり無理を言わないとできないのではないのでしょうか。

(染矢委員) そういう意味では、100円、200円程度の定額運賃のところが多いのでしょうか。「さくらやまなみバス」のように、800円、900円もかかるということは少ないのでしょうか。

(濱委員代理) 距離制運賃で運行しているところは、少ないと思います。それについては、いろいろと議論があり、本当に何が平等なのかという話になると思いますが、やはりサービスを享受した度合いに応じて、運賃を支払うというのが一番まっとうな考え方ではないかと思います。

なぜ均一運賃が多くなったかといいますと、東京の武蔵野市で「ムーバス」というコミュニティバスが、100円の定額運賃で運営したものをきっかけに、真似をしたというのが実態です。そこから、「コミュニティバス 定額運賃」という誤った認識をされているところ多いです。

これについては、各首長のご判断なので、これが良いか悪いかというのを、外部の我々が言うべきことではないだろうとは思いますが。

(土井委員長) ただいまの話ですと、1人あたりの費用というよりは、kmあたりの費用がわかると良いと思います。また、バスは距離だけではなく、信号や道路の混雑状況により、距離以外のコストアップ要因がたくさんあります。本当は時間あたりのコストが出れば、「さくらやまなみバス」の費用構造が、どのあたりに位置しているかというのがわかります。もし県がそういったデータをお持ちであれば、「さくらやまなみバス」の位置は、だいたいこのあたりで、よく頑張っているとか、あるいはもうちょっと何かしなければならぬという議論ができるかもしれません。

収支だけではなく、経費についても、きちんと把握しておく方がよいと思います。

そういったデータはあるのでしょうか。

(濱委員代理) kmあたり経費でしょうか。

(土井委員長) 路線延長あたりの経費か、あるいはダイヤから割り戻して、時間あたり経費でもかまいませんが。

(濱委員代理) そこまでは、把握しきれていません。

(小林副委員長) 「Y市」はDID区間を通っている部分があるのに、収入も経費も多く、収支率も悪くないという、非常に優良な運行をされているようですが、こういった要因からなのでしょうか。また、その要因は「さくらやまなみバス」にとって、参考になるのではないのでしょうか。

(濱委員代理) 「Y市」については、特殊なやり方を採用されており、住民ボランティアの方でバスを運行されています。その結果、極めて運行経費が安くなっております。また、それに加え、地域の住民の方々が利用する、しないに関わらず、一定の負担金を出資されています。地域での話し合いの結果、そういった方法を取っておられるので、このような結果になったということです。

(小林副委員長) それで収入が多いんですね。

(濱委員代理) はい。

(小林副委員長) バスの運賃収入だけではないということですね。

(濱委員代理) そのとおりです。負担金を取っています。

(染矢委員) ちなみに、負担金はどの程度でしょうか。

(濱委員代理) 年間1万円です。

(染矢委員) 1家庭ごとですか。

(土井委員長) 1世帯ごとです。

(濱委員代理) 1世帯、年間1万円です。かなり特殊なやり方です。この沿線で、いわゆるコミュニティバスを走らせようと思ったら、大きな赤字が出ると思います。

この取り組みについては、地区としてまとまりがあるからできるのであって、都市部では難しいと思います。

(小林副委員長) 地区での税金投入のような話ですね。

(濱委員代理) そうですね。

(小林副委員長) それでも、市等からの税金投入も同じ額だけあるわけですね。全市的な税金投入額と、この地区での税金投入額は、同程度ということですね。

(濱委員代理) そのとおりです。結果として、収支率が半分程度になっています。

(小林副委員長) それでも、40%台ということですね。つまり、「さくらやまなみバス」の60%台ということで、非常に優良という訳ですね。

(濱委員代理) 一般的な話で恐縮ですが、以前、全但バスが経営不振に陥られ、過去に100路線ほど撤退されています。それを、いまコミュニティバスに変更されていますが、但馬地域のコミュニティバスは、そもそも路線として、利用客数の少ないところを走っているわけで、収支率が悪いのは当然です。

撤退の際におっしゃられていたことは、収支率70%くらいが1つの目安になるということでした。70%くらいまでなら赤字を被っても、他の黒字の部分で賄えるので、営業ベースとして、頑張っけて運行していこうという話だったそうです。

そういう意味では、「さくらやまなみバス」も、もう一息というところまで来ているとは思いますが。

(小川委員) 資料3について、評価をどういうスタンスで行うかということと、今後、費用便益分析を進めるにあたり、どう考えるのかということに関してですが、ここに挙がってきているものは、プラス要素か、マイナス要素かと言うと、比較的、プラス要素のものが多くありますが、マイナス要素も必ずあると思います。

これはスタンスの問題ですが、特に南部地域での路線バスとの競合で、例えば、阪急バスと阪神バスの収益が落ちているならば、費用便益分析を行う際に、マイナス要素として挙げなければならないと思います。

阪急バスか阪神バスかはわからないのですが、どこかのホームページで強くクレームが出ているというのを見かけたことがあります。

(事務局) 両者から強くご指摘を受けており、非常に大きな課題だと思っています。ただ、阪急バス、阪神バスともに、路線ごとの収支状況はわかりません。

しかし、何らかのかたちで、さくらやまなみバス事業のマイナス効果が出ているのは間違いないと思います。

バス事業者は、補助を受けている場合には、補助申請をするにあたって、路線ごとの収支状況を示すために、OD調査をしなければなりません。

しかし、阪急バスも阪神バスも非常に経営状況が厳しいということで、OD調査もままならないようで、実際に、5年ほど前に調査された数値を、収支状況に応じて補正されているようなデータしかなく、まして路線ごとに分解して、収支状況や乗客数の増

減等がわかるようなデータというのは、持ち合わせていないとお聞きしております。

何らかのかたちで比較ができるものがないかということは、以前より考えておりますが、まだ妙案は思い浮かんでいないというのが現状です。

(小川委員) 路線ごとが厳しいようであれば、少し大雑把かもしれませんが、会社ごとのデータでもいいのではないかと思います。景気変動等、いろいろな説明変数があると思うので、会社ごとのデータをその変数で説明して、かつ、説明しきれない部分については、推定しか方法はないと思います。

何らかのかたちで見ておかないと、データがないため、この項目の中には入れなかったというのでは、説明できないのではないのでしょうか？

(事務局) 定量化がどこまでできるかは別にして、一部でも定量的な要素を組み込みながら、データを出すとしても、出典の根拠が明確にならなければ、最終的に結果を対外的にお示しするのは難しいかと思えます。

もしかしたら、全体としては定性的な評価になってしまうかもしれませんが、何らかの方法で盛り込むことができればとは思えます。

会社全体では、乗合部門、運送部門、輸送部門など、全体としては収支率が出ていますが、それでは影響があるかどうかということはありません。

せめて、少し路線が重複しているようなブロック、例えば西宮市の南部地域の南西ブロック等でのデータの取り出しができないかどうかです。例えば、1つ候補として、パーソントリップ調査のデータ等と毎年の輸送人員の実績として運輸統計というのがあり、そこに出ている乗降客数が阪急バスの西宮管内で何人、阪神バスの西宮管内で何人という輸送人員のデータがあります。それをパーソンデータで分解することができないかなど、いろいろと考えてはいたのですが、残念なことに、平成12年のパーソントリップ調査のデータは使えますが、平成22年のデータは使える状況にはないので、どこまでできるかも不明な状況というのが現状です。

(土井委員長) 今回、バス利用者のアンケート調査をして、路線が競合している区間のODの人たちは、いくらかが純増で、いくらかが阪急バス、阪神バスから転換と言うか、来たバスに乗っただけで、深く考えず乗っておられる場合の方が多いかもしれません。

そういう方がおられるというように、見ていくのがいいのではないのでしょうか？

(事務局) 資料2-1「利用者の方へ」という調査票Aの3ページの設問で「さくらやまなみバスの運行前後の交通手段」をお聞きしているのですが、阪急バス、阪神バスの区別はでき

ませんが、これが使えるのではないかと考えております。

土井委員長が言われたように、南部間であれば、「さくらやまなみバス」ではなくても利用できていた OD 区間については、既存の在来路線が使われていた可能性があるということで、みなしの人数を把握するというのも 1 つの方法だと思います。

(土井委員長) サービスが上がれば、純増もあると思うので、「さくらやまなみバス」のお手柄だと思います。ただ、阪急バスや阪神バスに乗ってもらえていた人たちを取り込んでいく可能性はあるかだと思います。

それがすごく大きな数であれば、問題でしょうが、たぶん、そんなに大きくはないのではないのでしょうか。

(事務局) 参考までに、西宮市のバス利用者は、全体的には一時ずっと減少していましたが、ここ 1 年は多少増加しています。西宮市内で 1 日あたりのバス乗客数は、約 5 万人弱くらいです。

毎年、そういう数字は把握していますが、「さくらやまなみバス」を除いても、少し増加しています。仮に減少していれば、そのデータが使えますが、実際には増加しているので、ご指摘いただいておりますように、相乗効果で増加している分もあると思います。ただ、競合路線の乗客を取り込んでいることも事実だろうとは思いますが。

(土井委員長) 参考資料 3 で他に見ておいた方がいいという点はございませんか？

(事務局) 24 ページ以降は、説明の中では簡単に触れただけですが、2 回目の委員会にて、オブザーバーの方々からいろいろとご意見をいただいたことを箇条書きで簡単に整理しております。このあたりが、必要性・有効性の評価に関わってくることになると思います。24・25 ページが市の局長からいただいたご意見、26 ページが地元の取り組みや思い、27 ページが交通事業者の取り組みについて記載しております。

ここらあたりについて、少し目を通していただけたらと思っています。

(染矢委員) これは参考資料というよりも、評価結果にかなりの部分が取り込まれていると見ておいた方がいいですよ。単なる参考資料ではないと思います。

(事務局) 改めて、参考資料 3 について説明させていただきます。この後、説明させていただく「評価指標」の細分化と言うか、費用効果をどう算出するかということに大きく影響する資料として作っております。

具体的に申しますと、9 ページの「地域間流動」までは、載せている資料で、後々の各評価項目の参考にさせていただくものです。10 ページ以降がアンケートの結果をまと

めたものになっており、10、11 ページは、本日、報告させていただいた学校アンケートのみ載せておりますが、最終的には全てのアンケート結果を載せます。

12 ページ以降は費用便益のうち、便益を計算する上でアンケート結果をもとに計算する指標として、どのような考え方、数式で計算するか、また、どのアンケート結果を使用するのかについて、まとめたものです。これが12～18 ページまで続いています。

さらに、19～23 ページにかけて、改めてアンケート調査結果を最終的にまとめたものについて、評価項目の参考にしていただき、24 ページ以降は、既に第2 回目の評価委員会で説明させていただいた、各局が市の施策にどのような影響を持っているかということをもとめたものです。

これはこのまま評価をするときの参考にしていただくということで、今日、アンケート結果が全部整理できていれば、この参考資料3 を全ての評価項目の参考基準にしていただくつもりで作成をしていましたが、残念ながらアンケートが一部しかまとまっていなかったため、最終的に評価をするときの参考にしていただきたいという意味での「参考」ということで出させていただきます。以上です。

(土井委員長) ありがとうございます。次の議題の「評価方法(案)」を説明していただいて、もう一度、評価指標も議論できたらと思います。

(2) 評価方法(案)

・事務局より資料4 の説明

(土井委員長) 案1、案2 のどちらで評価するのかを今回で決めようということでしょうか？

(事務局) 定性的な指標を中心に評価するものと、全体を定量化するものと、極端な案を2 つお示しして、折衷案等もいろいろ含めて、ご議論いただければと考えております。

(土井委員長) 改めて見てみると、CO2 等の環境に対する影響の議論はあまりありませんでした。クルマとバスとでは、だいぶ違います。モビリティ・マネジメントの指標を活用してもいいと思いますが、環境負荷がどれくらいあるかというのは、案1 でも案2 でも一緒に、便益の大きな部分なので、入れておいた方がいいと思います。

(加納委員) 定性的評価についてですが、案1 では、A～E の評価をつけず、案2 では、定量的評価と合算して評価するために、定性的評価を点数化しようということで、このようになっていると思われませんが、案1 でも、別に点数化して合算する必要はないものの、A～E という、良いか悪いかという評価はした方がいいのではないかと思います。

A～Eの評価が一番重要だと思いますが、何を根拠にしているのかを説明できなければならぬと思います。参考資料3を見ると、データをいろいろとまとめていただいて、どういう観点で評価していくのかはわかったものの、項目によっては、そのデータが良いのか、それとも悪いのかがわかりにくいものがあります。

例えば、1-4「損失補てん」は、他との比較があり、非常に良いということがわかりましたが、2-1「利用特性」等は、良いのか悪いのかが非常にわかりにくいと思います。

すべての評価項目で比較基準を見つけるのは非常に難しいかと思しますので、できる範囲で基準のようなものを設けていただいて、良いか悪いかを明確にする努力をし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) 確かに、かなり難しいですね。

(加納委員) 難しいというものが多いいのではないかと思います。例えば、利用特性をどう評価するかというのは、かなり難しいかと思えます。

(北村委員) 経済的波及効果は、運行前と運行後で計れないのでしょうか？人が移動することによって、直接消費とか、関連消費とかが、当然、発生しているのではないかと思います。

(事務局) 案1、案2における3-5「消費金額の増加」の「バス利用に伴う外出機会の増加による消費金額の増加を評価」というところになります。これについては、アンケート調査の結果を用います。参考資料3の16ページの「消費金額の増加」に算出方法を記載しており、1回あたりの消費金額を出して、バス運行前後を比較します。1回あたりの消費金額の算出方法は、アンケート調査票Aの3ページの-3で、さくらやまなみバスが運行したことによって、1か月で外出頻度が何回増えたか、そこで1回あたり消費金額をどれくらい使われたか、アンケートで聞くことになっています。

(北村委員) この場合、金額としてのボリュームはきっと小さいと思います。直接、運賃分もあり、大きく捉える波及効果の部分をもう少し意識できないものでしょうか。

(事務局) これはあくまで、個人消費ベースでしか捉えていないので、その他の経済波及効果の捉え方をどうするかは、なかなか難しいところです。

(加納委員) 先程の案1と案2のどちらがいいかという話に繋がるかもしれませんが、計数化して総合評価をすべきかどうか、今回の計数に限らず、あえて一般論的に申し上げます。

おそらく合算して計数化するという場合、定性評価もそれぞれA～Eということで、なぜそうなるのかをきちんと説明できないといけないので、それぞれの項目のウェイ

ト付けが問題になり、またそのウェイト付けも説明できないといけないと思います。

もしその説明がしっかりとできるのであれば、案2でもいいですが、もしできないのであれば、案1がいいというのが、基本的な考え方になるかと思います。

(土井委員長) 先程のアンケートの話ですが、本来、利用してもらいたい人たちに対して、きちんと乗ってもらえているのか、どちらの案にしても、何らかの評価をしていくことが大事です。10年先、20年先に潜在的な利用者人口は変わっていく可能性があり、そういう人たちが減少し、かつ、その人たちに対しては十分手が届いていて、それでも収支率が悪い場合には、バスそのもののシステムを変える必要があるのかもしれない。

それは何パーセントというよりも、大きなくくりでA・B・Cでもいいと思うので、このサービスをどれくらいまで提供できているのかを確認しておくことが大事です。

取りこぼしている人たちに対して、サービスを届けていくために、どうサービスを変えていったらいいのか等を考えるために、フィードバックをかけていくための指標を持っておきたいということです。そういう指標も繋げておいたらどうかと思います。

さきほどのA~E評価の根拠付けは難しいですね。

(加納委員) 難しいと思います。

(土井委員長) A・B・Cについて、責任を持って“だから、これだ”と言えればいいので、中には言えそうなものもあるかもしれないとは思いますが。

(染矢委員) 最終的な評価というのは、地元ニーズが強く、協力、利用もしていただいて、事業効率もそれなりというようなことが、どうしても中心になって判断されると思います。

ただし、それではあまりにも漠然としているので、資料4の評価方法(案)があるわけですが、正式な報告書ではA・B・Cというのは無理があるような気がします。

したがって、報告としてA・B・C評価は採用しない方向で考えているけれども、我々のベースでは1回、評価してみたいという感じがします。

(小川委員) 2-1「利用特性」の考え方等の欄に、利用者属性や利用目的等が入っていますが、これは一体、どうされようとしているのでしょうか。それに絡めて、最終的に評価するときに、大枠で「さくらやまなみバス」が良いか、悪いかというよりは、私は一市民ということであり、細かくもっと砕いて評価するといいと思います。

例えば、南部は十分に路線バスがあるので、そこはもういいけれども、ただスクールバスとしては非常に評価ができるので、それこそスクールバスにしろということまで、もし踏み込むのであれば、ある一定の項目というのは、せめて最低でも目的

別くらいにして出さないといけないと思います。

本当に山口地域の方で言えば、西宮北口等までお買い物に行くときは、「さくらやまなみバス」は非常に素晴らしいかもしれませんが、通常のコミュニティバスのような、買い物難民をフォローするようなバスとして評価しようと思うと、バス停への距離や利用者のデータから見ても、評価は低くならざるを得ないかと思います。

この評価方法だと、一体、どこにポイントを合わせて評価するのがわかりづらいと思います。

そのあたりはうまく考慮されているのでしょうか？

(事務局) ご指摘はもっともだと思います。「2. サービス等に関する評価」の利用特性というのは、「考え方等」の欄のような仕分けで書いておりますが、利用者の属性、目的、どこへ行かれているのか等、ターゲットにしている人の実際の行動によくマッチしているかどうかということを見ないと、この利用特性だけでは、何も評価はできません。

したがって、実際には、右側の「3. 事業の必要性・有効性に関する評価」の中で、1回目の委員会のときに議論があったように、本来、どういう方をターゲットとして、この事業を考えているのかも含めて、利用者属性、利用目的、地域間流動、利用時間帯なりを少しイメージして、実態がそのイメージとどれだけ適合しているのかを、本来は評価させていただかないといけないとは思っています。

(小川委員) そう考えると、この利用特性というのは、評価項目と言っていいのかどうか、私にはわからないところがあります。通勤では、OD、時間帯とだいたい属性は1つのグループになっていて、通学もおそらく1つのグループになっているだろうと思います。

あえて地域を越えて、有馬温泉に路線を引いている理由はあると思うので、そういうトリップの中で、観光や余暇活動的な1つのグループとして、やはり評価をしないと、なぜ有馬温泉まで引いているのかという話になると思います。

(土井委員長) 今のお話は、サービス等に関する評価でもいいけれども、評価の項目というよりは、このバスが何のために運行しているのかに対する説明をきちんとできるようにしておこうということですね。

(小川委員) はい。

(土井委員長) 往復の利用があり、収支率が高いのは、有馬温泉を経由するというのが大きな要素だと思います。ふつうのコミュニティバスは、片道しか通っていないので、片方は空気を運んでいるバスです。

ダイヤの工夫により、収支率が上がっているということもあるので、有馬温泉は実はすごく大切です。有馬温泉の利用者を増やすために何をするかというのは、本末転倒かもしれませんが、収支率をカバーするためにすごく大事な話で、事業目的ではどうしても忘れがちになってしまうので、きちんと入れておいた方がいい項目です。

(濱委員代理) どういうコンセプトで動いて、どんな利用者を想定していたかという前提と結果との比較で評価すべきで、この利用特性というのは、あくまでも事実でしかありません。事実を提示されても、それをどう評価したらいいのかという話になると思います。

その前提に関して、参考資料3の8、9ページと同じような帯グラフでは出せないかもしれませんが、やはり、その前提が抜けていることが、そもそも混迷を深めてしまっている原因なのかという気がします。

もう1つ申し上げたいのは、結局、山口地域の方々の生活がどう変わったのかというのが、今回の評価の中で一番大事なのではないかと思います。

いま、土井委員長が言われたように、有馬温泉に路線をつなぐことで、収支改善の対策が打てることを、そもそもから考えられていたように理解しました。

バスは、山口地域の方々の生活を支えるための手段として必要な部分なわけです。そもそもの目的には、山口地域と南部地区を結ぶという大きな柱があるが、当然、差額として税金投入がある以上、ある程度、収支率を高めていかないと、利用者以外の市民の方々への説明ができないことになります。

それに対する対策でもあり、また税金投入額を少なくするための手段であるということなので、そのあたりも含めて、多面的に見ていく必要があるかと思います。

やはり、山口地域の方々が、この結果、生活にどういう変化があり、どういう便益を受けられたのかということと考えますと、やはり定性的にならざるを得ないと思いますが、もともとのコンセプトとどう合っているのか、または新たなどんな動きができてきたのかという評価も必要かとは思っているので、参考にさせていただければと思います。

(土井委員長) 案1か案2か、ここで決めるというのはなかなか難しいということですが、A・B・Cという評点の話についても、できるものとできないものがあるものの、一度、評価してみようということです。

最終的に、定性的なものでも、定量的なものでも、うまく評価できるのであれば、それはそれでよしというのが、みなさまからのご意見だったように思います。

山口地域の人たちにとって、「さくらやまなみバス」ができたことで、地域の中で

の新たな動きがあれば、バスの誘発効果としての社会的な意味がもう少し明確になると思います。そういう点も加えて、評価をしていかないといけないと思います。

アンケート集計結果もまだ中途ということもありますが、一方で評価項目もたくさんあり、結局は何が言いたいのかという話が最後には出てくると思います。

いろいろと説明したけれども、最後にまとめて、ポンと出てきたものが評価だと思います。また、いろいろとあるけれども、まとめて、こういうことだと、項目を一言で言うのは難しいかもしれないので、できるだけ1文で言えるような内容にまとめていくというのが、評価については望ましいと思います。

その点はしっかりと考えておくと、わかりやすい評価ができるということになると思います。ぜひ、データを見ながら、議論をしながら、あるいは委員のみなさまからアドバイスをいただきながら、検討していただけたら、ありがたいと思います。

(小林副委員長) 案1の定性的な指標の評価について、結局、評価をしていこうというだけで、文言で評価をしようという感じはあるのですが、評価をどうしていくかというのはいわゆる1-1、2-1という評価項目ごとに、それぞれコメントが付いたものを全体で見て、どうしようかという話です。それに対して、案2は、ドライにA・B・Cで評価しようという話です。

当然、案1はどうしようかという話ではないわけなので、案2をやってみるということしかないのではないかと思います。あるいは、A~Eではなく、A・B・Cまでにしておくとか、あるいはか×かという話であれば、選ぶ必要もあるのですが、文言で書くにしろ、何かやるべきで、いま言われたように、この項目はA・B・Cにはならないという話もあり、やってみないとわからないところもあるので、一度、やってみるということではないでしょうか。

できるものはできて、できないものはできないので、逐次、A・B・Cを全部公表して、点数を出して評価するというのではなくて、染矢委員が言われたように、案1のような形の文言で、最終的には表明するということになるのかどうかについて、次回、決めたらいいのではないのでしょうか。

(土井委員長) 今の話だと、決め手にかけるということですね。

(小林副委員長) 案2では、費用便益のB/Cまで評価するが、案1ではしないというのは、なぜでしょうか。運賃収入まで入れて、計算はしないというだけなので、せつかくなら、しておいた方がいいという気がします。

案1で費用便益のB/Cまで評価しないのには、何か理由があるのでしょうか？

(事務局) 特に理由はございません。ここまで評価するのであれば、B/Cは当然、出すべきですが、実際、直接便益ははっきりと初めにわかっているので、それ以外に間接便益があるということだけです。もし完全に数値化するという事にこだわらずにやるのであれば、それだけを純粹に出すという方法も極論としてはあるかと思えます。

今は、両極端な案をお示しして、どちらかという、問題提起のような形でお出ししている、実際、ここまで出して、B/Cを出さないということはありません。

(小林副委員長) B/CはB/Cだけれども、案1を採る場合、実質的にはB/Cで物事は決まるのではないという気持ちで書いておられるのなら、非常によくわかります。

(事務局) 今日、案を2つお示したのは、1つには、アンケート結果の集計がまだ完了していないので、とりあえず、両極端の案として、たたき台をお出ししております。

もう1つは、ただいまご指摘のように、B/Cが仮に1.0を超えたとしても、これだけで評価するのかどうかという点については、それだけではないと考えております。

第1回目の委員会以来、委員長からも繰り返しご指摘いただいているように、何の目的でこのバスを走らせているのかを、我々も強く意識しております。これが単に経済効果だけであれば、損失補てん、つまり、赤字が出ている、このバス事業が本当に良いのか、悪いのか、お金だけで判断しようということになってしまいます。

決して、そうではなく、定性的評価も含めた、事業目的にどれだけ適合しているかについても、ぜひとも、みなさまに評価をしていただきたいという意味で、どちらかと言うと、「2.その他定性的指標による評価」以降を重視しながら、評価をお願いできないかというのが、事務局なりの案です。以上です。

(北村委員) 先程、委員長が言われた、バスの運行によって、山口地域の暮らしがどう変わったのかというのは、この評価指標の中で読み取れないと思います。

例えば、船坂のピエンナーレ、山口のミュージカル、あるいは商店の南北交流など、特徴的で前向きに評価できるものを、もっと取り入れてはどうかと思います。

(土井委員長) そうですね。バスがあるからできる話だということですね。

(北村委員) はい。バスの運行による変化は、ずいぶん起きていますので。

(土井委員長) 市の税金を投入している以上は、山口地域の人だけではなく、市民全体になるほどと思ってもらう必要がある、そういう意味では、いろいろな活動や交流が深まっていくことは、重要なことかと思えます。

いろいろといただいたご意見をもとに、事務局は大変かもしれませんが、よろしく
お願いいたします。

全体を通して、ご意見・ご質問、あるいは、確認事項等はありませんか？

(内山委員) いろいろな活動について、先程出ていましたが、一市民として、この前、あったこ
とをお話しさせていただきます。

ボーイスカウト、ガールスカウトという野外活動がありますが、7月8日にガールス
カウトの方で、甲山の社家郷山というところに行かせてもらいました。

ガールスカウトでいつも甲東園から逆瀬川というところまで阪急電車に乗って、そ
こからバスで、社家郷山に行っていましたが、今回は「さくらやまなみバス」を利用
しようということで、西宮北口から乗って行きました。甲子園や小曾根からのグルー
プの人たちも一緒に行ったので、その人たちは阪神西宮駅から合流しました。阪急夙
川駅からはボーイスカウトの子供達が大勢乗ってきて、甲山高校で降りられました。

そういった利用の仕方もあるって、私たち南部地域の者は、北部まで出かけていかな
いと、そういう環境が得られないという事実があります。

甲子園あたりの人たちは、「さくらやまなみバス」ができて、本当に便利になっ
てうれしいというような意見がありました。私は、「さくらやまなみバス」の評価委
員ということは一言も言っていませんので、やらせではありません。

私も、「さくらやまなみバス」があって、その人たちと一緒にいくことができ、
よかったなと思っております。1年間にわずか1~2回のことではありますが、他の方
も同じような利用の仕方をされ、バスに同乗された方の中には、かぶとやま荘や有馬
温泉の方に行かれる方という話も耳に入ってきたので、とても有効性のあるバスだ
と思いました。以上です。

(土井委員長) 利用促進の誘発効果が出てきているというのは、ありがたい話ですね。

本日の評価委員会の議題としては、以上です。後は、事務局から連絡事項等があれば、
お願いします。

5. その他

・事務局より資料5の説明

(土井委員長) 需要予測を一度してみようということですね。

(事務局) 需要予測モデルによって、実際にどれくらいの需要があり、そのうちの何パーセン

トくらいの方が、「さくらやまなみバス」を利用していただいているのか、または、まだ取りこぼしが多い状況なのか、それなりにカバーできている状況なのか、このあたりを少し見極める努力をしたいと考えています。

当然、アンケート調査を実施した地域については、ある程度アンケート結果との整合性もチェックできると思います。そのデータで、どこまでアプローチできるかというのはありますが、できるだけ細かい状況を反映し、地域別の需要量等を算出し、それが今の段階でどれくらいカバーできているのかを出していけたらと考えております。

(染矢委員) これはコンピュータシステムなのですか？

(事務局) 固定的な考え方は特にはありません。「さくらやまなみバス」を運行している地域、実際には西宮市全域について、モデル的なものを作って見て、一部プログラム化しないといけない部分はありますが、システム化してみようということです。

(染矢委員) 市販のプログラムがあるということではないわけですか？

(事務局) 市販のプログラムはありません。

(土井委員長) バスの分担率はなかなか難しいと思います。

(染矢委員) データがない前提条件で、どう入れるかです。

(土井委員長) 一度、試してみるということですね。

(事務局) うまくいくかどうかはわかりませんが。

(土井委員長) では、資料5によると、次回が第4回で、第5回が最終答申ということなので、次回が実質的には、最終になるのでしょうか。

(事務局) そうですね。

(土井委員長) 他に、みなさまから何かございませんでしょうか？特になければ、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