

1. さくらやまなみバス事業の概要について

(1) 西宮市域の状況

西宮市の市域は、南北 19.2km、東西 14.2km、総面積 100.18k m²で、南北に長く、南北の中間部がくびれた“ひょうたん型”の地形となっている。

そのくびれた部分が、六甲山系の東端に当たり、「北部の山地部」と「南部の平野部」の分岐点となっている。また、「南部の平野部」のほとんどが市街地となっている。

そのため、都市的な機能が南部地域に集中しており、南北地域間の往来が難しい状況である。

(2) さくらやまなみバス運行開始前の山口地域の状況

ア. 北部地域の概ね西半分が山口地域であり、東半分が塩瀬地域である。

イ. 山口地域には、町数が 29 あり、人口 18,112 人、世帯数 6,017 世帯が居住している。

ウ. 山口地域には鉄道駅がなく、塩瀬地域の西宮名塩駅等と連絡するバス路線はあったが、南部地域と直接連絡するバス路線がなかった。

エ. そのため、山口地域と南部地域を直接連絡するバスの実現について、山口地域から長年にわたって強い要望があった。

オ. 北部地域には高校がなく、山口地域から市内の公立高校（南部地域）に通うには、塩瀬地域、宝塚市を経由する必要がある上に、阪急バス、JR、阪急電鉄等を利用する必要があるため、所要時間が長く、高校への通学が不便であった。

カ. 山口地域から六甲山系を越えて南部地域に入ったところに、公立高校 2 校のほか、私立中学・高校等もあるため、山口地域と南部地域を直接連絡するバスが実現すれば、通学環境が大きく改善される状況にあった。

キ. 都市的な機能が南部地域に集中しているため、自家用車以外の交通手段では、市内で都市的なサービスを楽しむことが難しかった。

(3) さくらやまなみバス運行開始までの経緯

- | | |
|--------------------------|--|
| H 3 年 3 月 | 西宮北道路（六甲山系東端付近で西宮市の南北両地域を結ぶ盤滝トンネルを含む有料道路）が開通 |
| H 4 年 12 月 | 市議会で山口町自治会連合会からの南北バス新設に関する請願を全会一致で採択 |
| H13 年 5 月
～H14 年 11 月 | 地元関係者、バス事業者及び市で構成される山口地域バス問題懇談会で、南北バス事業の可能性を検討 |
| H16 年 4 月 | 山口地区自治会連絡協議会の特別委員会として、地元関係者で構成される |

H17年 4月	山口地域バス問題検討委員会が発足し、南北バス運行計画案等の検討を開始 市が交通政策課題検討委員会を設置し、検討課題の一つとして南北バスの検討を開始
H18年 9月	山口地区自治会連絡協議会及び山口地域バス問題検討委員会から市へ、南北バス試験運行案を添えて南北バスに関する陳情書を提出
H19年 1月	市が試験運行事業者の募集を実施し、運行事業者として阪急バス㈱を選定
H19年 9月 ~11月	南北バス試験運行事業を3箇月間実施
H20年 2月	西宮市南北バス運行事業検討委員会が設置され、市から当委員会への本格運行に向けたあり方について諮問
H20年 8月	西宮市南北バス運行事業検討委員会から市へ西宮市南北バス運行事業について答申（後添「運行開始時の答申」参照。）
H20年 8月	市が平成21年度からの南北バス運行事業（本格運行）の実施を決定
H20年 11月	市が(仮称)南北バスの運行事業者を公募し、阪急バス㈱を選定
H20年 11月	市が(仮称)南北バスの愛称について一般公募し、さくらやまなみバスに決定
H20年 11月	山口地区自治会連絡協議会・阪急バス㈱・西宮市の3者で構成されるさくらやまなみバス利用促進協議会を設置
H21年 4月	さくらやまなみバスの運行開始
<u>H24年 4月</u>	<u>第1回 さくらやまなみバス事業評価委員会 開催</u>

(4) 運行状況（別添「さくらやまなみバスご利用案内」、「さくらやまなみバスルート図」参照。）

ア. 路線延長	:	<u>約 26 キロ</u>
イ. 停留所	:	41 箇所 (H21) → 42 箇所 (H22) → <u>41 箇所 (H23)</u>
ウ. 系統・経路		
有馬系統	:	3 経路 (H21) → 5 経路 (H22) → <u>6 経路 (H23)</u>
金仙寺系統	:	4 経路 (H21) → 8 経路 (H22) → <u>8 経路 (H23)</u>
エ. 運賃	:	<u>150~850 円</u>
オ. 計画・運営主体	:	<u>西宮市</u> (導入地域の選定、サービス内容の設定・管理、必要経費の負担) ※ 一部は山口地域及び運行事業者と協働
カ. 運行主体	:	<u>阪急バス株式会社</u> (車両の配車、運転士等の人員の配置等)
キ. 車両数	:	7 両 (H21) → <u>8 両 (H22~)</u>
ク. 運行便数	:	平日 34 便・土日祝 28 便 (H21) 平日 42 便・土曜 30 便・日祝 26 便 (H22) <u>平日 46 便・土曜 32 便・日祝 26 便 (H23)</u>

(5) その他（関係協議会等）

ア. 山口地域における協議会等

(ア) さくらやまなみバス利用促進協議会

目的：さくらやまなみバスの運行及び利用促進に関する協議・調整

設立：平成20年11月17日

構成：山口地区自治会連絡協議会、阪急バス(株)、市北部地区調整担当、市都市計画部

開催：月1回

(イ) さくらやまなみバス利用促進協議会作業部会

目的：さくらやまなみバスの利用促進策具体化の検討

設立：平成23年2月15日

構成：山口地区自治会連絡協議会、山口町連合婦人会、山口町老人クラブ連合会、北六甲台福寿会、山口小学校PTA、北六甲台小学校PTA、山口・船坂青少年愛護協議会、北六甲台青少年愛護協議会、山口中学校PTA、西宮市社会福祉協議会山口分区、西宮市社会福祉協議会北六甲台分区、阪急バス(株)、市北部地区調整担当、市都市計画課

開催：月1回

(ウ) 山口地域活性化課題懇談会

目的：地域活性化策の検討、地域活性化のためのさくらやまなみバスの必要性の整理、さくらやまなみバスの持続可能性を高める地元支援策の検討

設立：平成24年4月16日（平成24年2月16日準備会）

構成：山口町自治会連合会（山口地区自治会連絡協議会）、市北部地区調整担当、市都市計画部（、山口町徳風会）

開催：協議中

イ. 市役所内部の協議会等

(ア) 交通政策課題検討委員会

目的：本市の交通政策に係る課題の検討

（さくらやまなみバス事業、市内バスネットワークの改善、その他公共交通の利便性向上）

設立：平成17年5月12日

構成：市内部

開催：年2～3回

ウ. 外部の協議会等

(ア) 地域公共交通活性化協議会

根拠法令：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金交付要綱

西宮市地域公共交通活性化協議会規約

目的：総合連携計画の作成に関する協議

総合連携計画の実施に係る連絡調整

計画事業の事業主体として、計画事業の事後評価等を行い、総合事業補助金の交付を受け、当該補助金に係る予算を執行すること（後添「補助事業時の評価資料」参照。）

設立：平成 21 年 1 月 26 日

構成：住民又は利用者代表

学識経験者

公共交通事業者又はその指名する者及び関係団体の職員

道路管理者又はその指名する者

公安委員会の長又はその指名する者

関係行政機関の職員

西宮市

頻度：年 3 回程度

(イ) さくらやまなみバス事業評価委員会

目的：さくらやまなみバス事業について、事業収支や利用実績などに基づき、客観的な事業評価を行い、事業継続の可否等について検討

設立：平成 24 年 4 月 27 日

構成：市民代表

学識経験者

関係機関

頻度：平成 24 年 4～12 月の間に 5～6 回を予定（詳細は委員会で決定）

西宮市南北バス運行事業に関する答申

平成20年8月

西宮市南北バス運行事業検討委員会

平成 20 年 8 月 4 日

西宮市長 山田 知 様

西宮市南北バス運行事業検討委員会

委員長 大和治文

西宮市南北バス運行事業について（答申）

平成 20 年 2 月 4 日付けで、諮問のありました、みだしのことについて、別添のとおり答申します。

目 次

答申に当たって	1
1. はじめに	2
2. 検討項目及び検討経過	3
3. 南北バス運行基本計画	4
4. 南北バス運行事業の採算性の検証	8
5. 本格運行に向けた課題の抽出と対応方針	10

参考資料

【参考資料1】西宮市南北バス運行事業検討委員会名簿・・・15

【参考資料2】南北バス試験運行事業の概要・・・17

答申にあたって

市の諮問を受けて以来、当検討委員会設置要綱第2条の規定に基づく検討事項について、6ヵ月間に都合6次にわたり委員会を開催し、各方面から選任された委員の皆様により、自由闊達、かつ、多角的に意見交換を行い、その結果がまとまりましたので、ここに答申いたします。

西宮市当局におかれましては、本答申の趣旨を充分にご理解のうえ、本格運行実施の検討に際しての基礎資料として活用され、南北バス運行事業の実現に向けて、より一層、努力されるよう希望いたします。

南北バスの本格運行の実施に当たっては、毎年度の適切な事業点検や、これに基づく適宜の運行内容の改善、地元と連携した需要喚起やさらなる利用促進など、乗り越えなければならない様々な課題があります。南北バス運行事業を成功させるためには、地元、市、運行事業者が連携しながら、こうした課題に対して、地道で粘り強い取り組みを継続的に行う必要があります。

本答申が、今後の南北バス運行事業の実施に向けて検討を進める上での一助となるとともに、市及び関係者の皆様方のご尽力によって、市民全員が自らのものとして共有できる持続可能な交通手段として、南北バス運行事業が実現し、今後の西宮市のまちづくりの発展に寄与することを切望してやみません。

最後に、当検討委員会におきまして、貴重なご意見やご提言をいただき、委員会の運営にご協力いただきました委員各位並びに関係各位に厚くお礼を申し上げます。

1.はじめに

西宮市の公共交通網は、ＪＲ、阪急、阪神の鉄道各線及びそれを補完する阪神、阪急バス路線で構成され、概ね市内の生活圏をカバーしており、全国的に見ても公共交通機関の利便性が高い都市と言われていますが、市域の中でも北部地域については、比較的、公共交通が不便な状況となっています。

この北部地域は、大きく生瀬、名塩、そして山口地域に区分されますが、生瀬・名塩地域については、最寄の鉄道駅としてＪＲ西宮名塩駅や生瀬駅があり、またＪＲ及び阪急宝塚駅へ向かう阪急バスも併行して運行され、宝塚を經由した西宮南部地域への公共交通が一定確保されています。

それに比べ、市域最北部に位置する山口地域には鉄道駅がなく、公共交通機関としては、ＪＲ福知山線西宮名塩駅や神戸電鉄岡場駅へのバス路線があるものの、南部地域に直接連絡するバス路線が運行されていません。

こうしたことから、これまで山口地域と南部地域を連絡する幹線バス路線の整備が課題とされてきたところであり、当委員会は、当該バス路線の検討を目的として設置されたものであります。

そもそも、平成３年３月には、当地域と南部地域を連絡する西宮北有料道路が開通し、これを契機として、平成４年１２月市議会では、山口町自治会連合会から、山口地域と南部地域を結ぶバス路線(南北バス)の新設に関する請願が提出され、全会一致で採択されました。その後、南北バスについては、市と地元との間で、協議が行われてきましたが、事業採算などの課題から具体化には至りませんでした。

しかし、その後も南北バスに対する地元の期待は強く、平成１６年４月には、山口地域の各自治会で構成される「山口地域バス問題検討委員会」が発足し、地元住民による南北バスに関する検討が始まり、平成１８年９月には、南北バス試験運行計画が取りまとめられ、市に対して同運行計画とともに陳情書が提出されました。

こうした陳情を受け、市では、本格運行に向けた課題の検討を行なうため、平成１９年９月から１１月までの３ヵ月間、地元による運行計画を基本とした試験運行事業が実施され、平成２０年２月４日、当検討委員会に対して、この調査結果等を踏まえた本格運行に向けたあり方について諮問がなされたものです。

当委員会としては諮問の趣旨に沿って、検討を加え、以下のとおり意見のとりまとめを行いました。

2. 検討項目及び検討経過

当委員会での検討項目及び検討経過は、以下のとおりである。

1) 検討項目

- ・南北バス運行基本計画の取りまとめ
- ・南北バス運行事業の採算性の検証
- ・本格運行に向けた課題の抽出及び対応方針

2) 検討経過

年 月 日		検 討 内 容
第1回委員会	20年2月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・委員の紹介 ・委員長、副委員長の選任 ・南北バスに関するこれまでの経緯 ・検討委員会の設置目的 ・今後の検討の進め方 ・南北バス試験運行事業に関する調査結果報告
第2回委員会	3月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・運行基本計画案(運行ルート、バス停、便数等) ・事業採算性の検証 ・本格運行に向けた課題の抽出
(地元提案)	4月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・運行基本計画の内容について「山口地区自治会連絡協議会」から南北バス検討委員会委員長に対して地元提案が提出された。
第3回委員会	4月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・運行基本計画(修正案)の提案 ・事業採算性の検証 ・本格運行に向けた課題の整理
第4回委員会	5月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・地元協力について(地元の取り組み状況) ・南北バスの事業評価等の考え方について ・答申に向けてのこれまでの検討内容の整理 <ul style="list-style-type: none"> ・南北バス運行基本計画の取りまとめ ・南北バス運行事業の採算性の検証 ・本格運行に向けた課題の抽出及び対応方針
第5回委員会	6月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・運行基本計画の修正案、事業評価について ・南北バス運行事業に関する答申(素案)について
第6回委員会	7月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・「西宮市南北バス運行事業に関する答申」の取りまとめ

3．南北バス運行基本計画

1) 運行基本計画作成に当たって

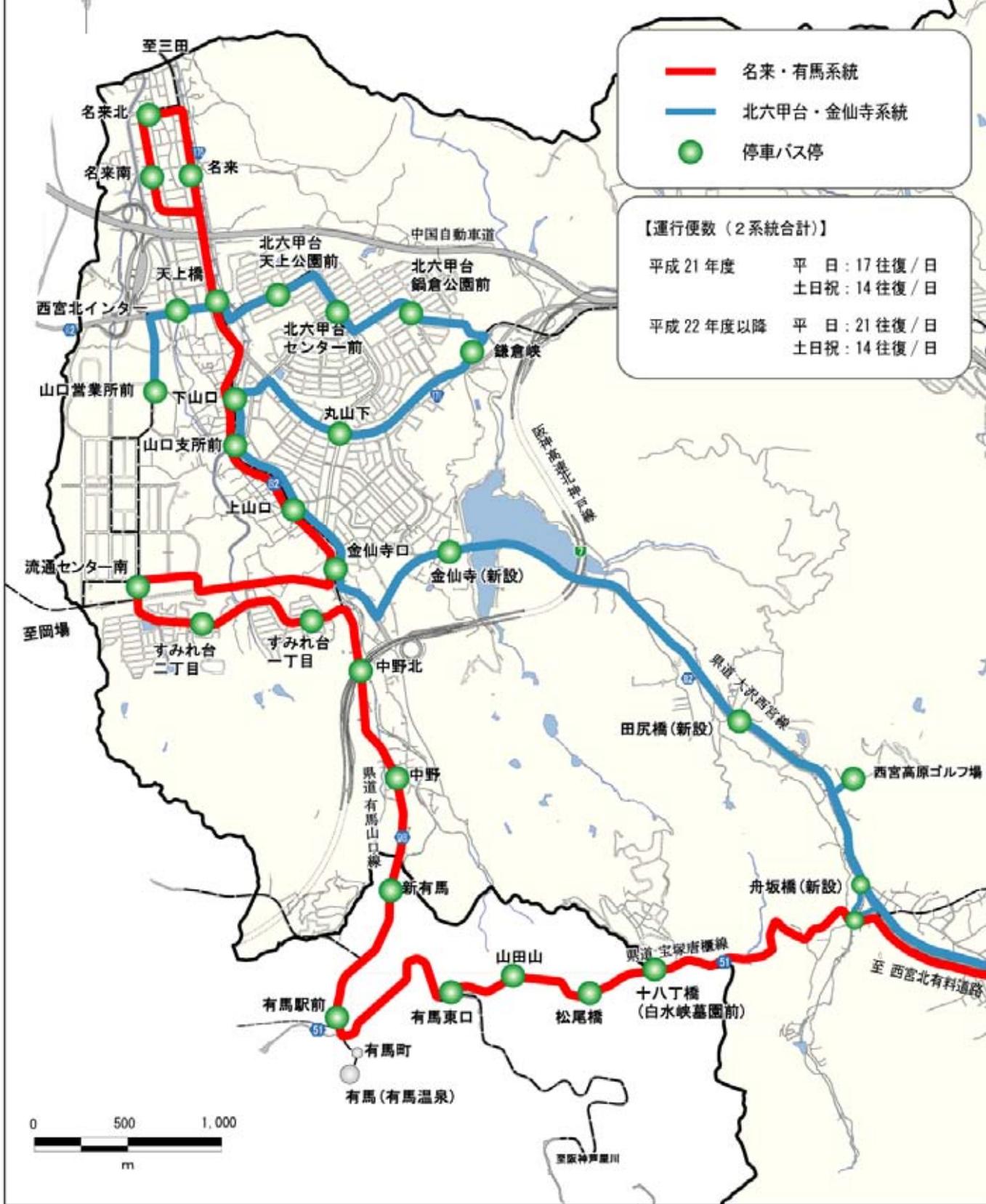
南北バスの事業採算性の検証等を行うに当たって、前提となる運行基本計画を次頁の2)のとおり作成した。作成に当たっては、試験運行内容を基に、一定のサービス水準を確保しながら、できるだけ運行経費を抑制する方向で検討した。また運行開始の時期については、公立高校の複数志願制への移行に伴う通学利用に配慮し、平成21年4月を想定し行った。

なお、ここで作成した運行基本計画は、南北バス運行事業を具体化する場合の運行に関する基本的な考え方を取りまとめたものであり、本格運行の実施に当たっては、市及び選考された運行事業者は、この運行基本計画の趣旨を尊重しながら、運行ルート及び停車バス停、便数、ダイヤなど運行内容について、さらに詳細な検討を加え、運行実施計画を策定する必要がある。

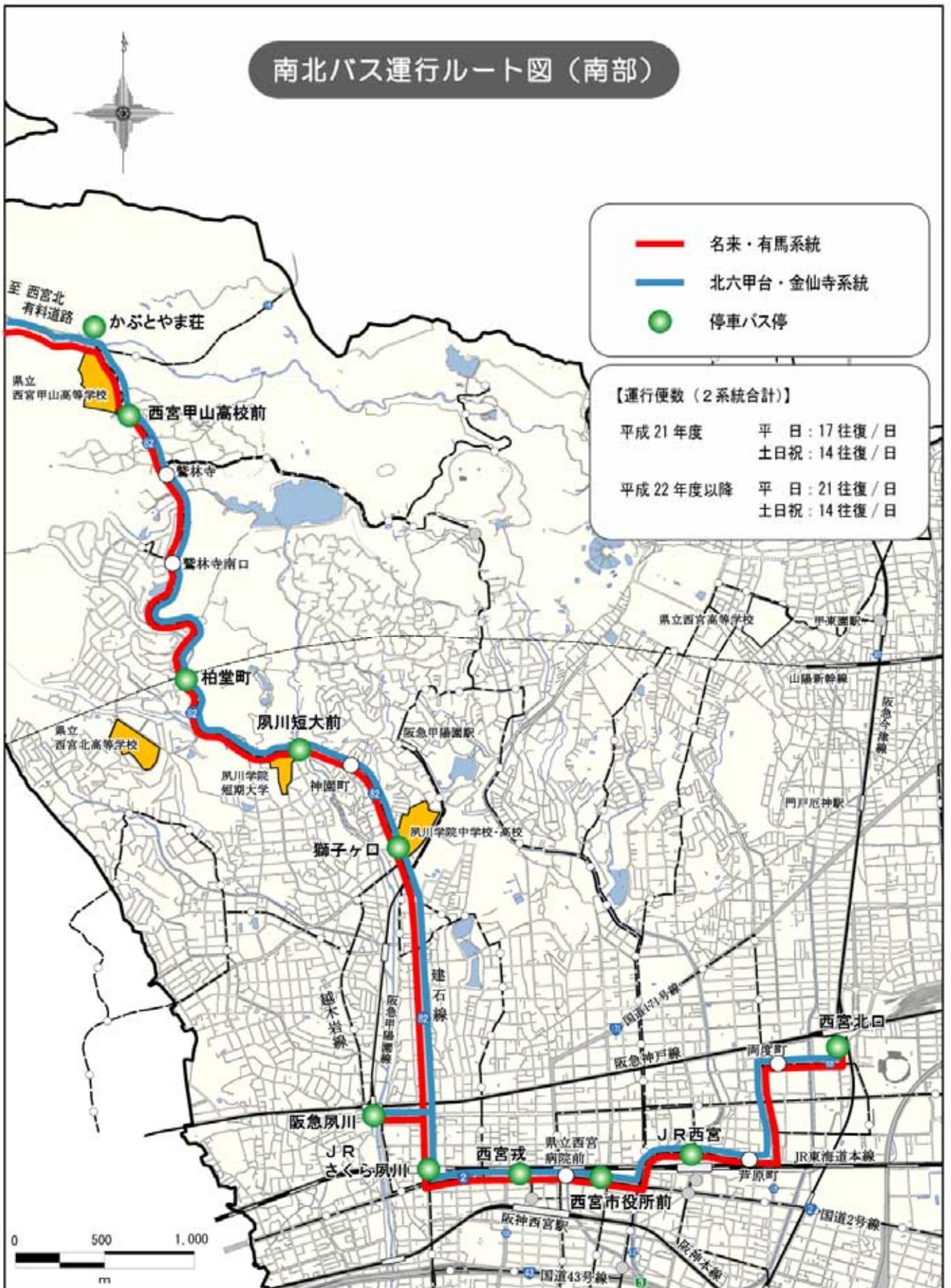
2) 運行基本計画

	運行基本計画	備 考
系統・便数	<p>H21 年度 (系統) ・名来・有馬系統 ・北六甲台・金仙寺系統</p> <p>(2系統の合計便数) ・平日 17 往復/日、土日祝 14 往復/日 運行ルート図参照(6～7P)</p> <p>H22 年度以降 ・名来・有馬系統、北六甲台・金仙寺系統 (平日 21 往復/日、土日祝 14 往復/日)</p>	<p>・山口地域の運行ルートについては、「山口地区自治会連絡協議会」からの改善提案を基本とし、試験運行ルートに対して、より利用しやすい運行ルートに改善。</p> <p>・南部地域の運行ルートのうち、獅子ヶ口～山手幹線間については、試験運行では、越木岩線を経由するルートであったが、運行時間の短縮に配慮し、建石線経由に変更。</p> <p>・運行経費節減のため、試験運行の便数を見直し、以下のとおり、利用の少ない時間帯での減便を行うこととした。</p> <p>(平日) ・試験運行(全 24 往復/日)に対し、7往復の減便を行い 17 往復/日とする。</p> <p>(土日祝) ・試験運行(全 24 往復/日)に対し、10 往復の減便を行い 14 往復/日とする。</p> <p>(運行開始後の通学需要への対応) ・H21.4 から始まる「公立高校複数志願制」への移行に伴い、増加する高校生の通学需要に対応するため、H22 年度に1台増車し、平日4便/日の増便を行い 21 往復/日とする。</p>
車両台数	<p>・H21 年度 : 7台(予備車1台含む) ・H22 年度以降: 8台(予備車1台含む)</p>	
停車バス停	<p>・運行ルート図のとおり(6～7P) 北部 30 ヲ所、南部 11 ヲ所</p>	<p>・山口地域においては、運行ルート上の全既設バス停(27ヶ所)に停車させるとともに、新たにバス路線となる区間において新設バス停(3ヶ所)を設置する。</p> <p>・南部地域の停車バス停については、山口地域からの所要時間の短縮、既存バス路線への影響に配慮し、通学需要に対応する中・高・短大の最寄バス停、鉄道駅、市役所に限定する。</p> <p>・試験運行では停車しなかった「西宮高原ゴルフ場」、「かぶとやま荘」については、既設バス停でもあり、一定の利用も見込まれることから、停車バス停として追加し、停車便数、発着時間等については、実施計画の中で検討する。</p>
運賃	<p>・現行の運賃制度を基本とし、詳細については実施の段階で検討を行う。(北部地域は距離制運賃、南部地域は 210 円均一運賃)</p>	<p>・既存バス路線の利用者との平等性の観点から、現行の運賃制度を基本とする。</p>

南北バス運行ルート図（北部）



南北バス運行ルート図（南部）



4. 南北バス運行事業の採算性の検証

南北バス運行基本計画に基づき、運賃収入等及び各種経費の試算を行い、本格運行を行う場合の事業採算性の検証を行った。

1) 新規需要を見込んだ運賃収入等の試算

行き先	運賃収入の試算	運賃収入
試験運行実績からの収入想定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃 161,329 千円/日 × 365 日 = 59,000 千円 ・ 広告 1,000 千円 	60,000 千円/年
新規需要 甲山高校など南部地域の公立高校 H21.4 からの公立高校複数志願制移行に伴う通学需要	H21 年度 ・ 63 人 × 144,750 円/年・人 = 9,119 千円/年 H22 年度 ・ 126 人 × 144,750 円/年・人 = 18,238 千円/年 H23 年度 ・ 189 人 × 144,750 円/年・人 = 27,357 千円/年	H21 年度 9,119 千円/年 H22 年度 18,238 千円/年 H23 年度 27,357 千円/年
新規需要 ・ 私立中高校 ・ 大学、短大等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 148 人 × 144,750 円/年・人 = 21,423 千円/年 	21,423 千円/年
新規需要 ・ 通勤者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 133 人 × 319,060 円/年・人 = 42,434 千円/年 	42,434 千円/年
新規需要 ・ 有馬温泉及び白水峡	<ul style="list-style-type: none"> ・ 356,800 人/年 × 11% × 20% × 2 × 820 円/人 = 12,873 千円/年 	12,873 千円/年
消費税込み金額	H21 年度 : 145,849 千円/年 H22 年度 : 154,968 千円/年 H23 年度 : 164,087 千円/年	
税抜き金額 ÷ 1.05	H21 年度 : 138,903 千円/年 H22 年度 : 147,588 千円/年 H23 年度 : 156,273 千円/年	

2) 運行経費等の試算

単位:千円

	費 目	H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度	備 考
初期投資	車 両 購 入 費	168,000 7 台	24,000 1 台			高校生の通学需要増に対応するため、H21 に1台追加購入
	運 行 準 備 費 等	9,000				バス停標柱設置、時刻表、運賃表、PRポスター、車内放送システム等、行き先表示設備等、利用促進アンケート等
	計	177,000	24,000			
運行経費	人 件 費		70,000	80,000	80,000	
	燃 料 費		21,913	26,442	26,442	
	車 両 修 繕 費		14,800	18,000	18,000	
	通 行 料		3,272	3,818	3,818	
	そ の 他 経 費		36,690	41,930	41,930	
	計		146,675	170,190	170,190	
総 計		177,000	170,675	170,190	170,190	

3) 概算事業収支の試算

単位:千円

		H20 年度	H21 年度	H22 年度	H23 年度
初 期 投 資	車 両 購 入 費 等 (購 入 台 数)	177,000 7 台	24,000 1 台		
継 続 費	運 賃 収 入 等		138,903	147,588	156,273
	運 行 経 費		146,675	170,190	170,190
	運行経費 - 運賃収入等		7,772	22,602	13,917
年 間 支 出 額		177,000	31,772	22,602	13,917

5. 本格運行に向けた課題の抽出と対応方針

南北バス運行事業を具体化し、継続的な事業として運営するに当たっての課題を抽出し対応方針を検討した。南北バスの本格運行を実施する場合には、当面、相当額の赤字が想定されるが、毎年度の事業収支等を踏まえた運行経費の節減、潜在需要の掘り起こし、地元と連携した利用促進などを積極的に推進し、持続可能な交通手段として、将来的には黒字運行への転換を目指すことが望ましい。

1) 財源の確保について

【課題】

- ・南北バス運行事業の年間支出額（赤字補填額）は、H20年度に車両購入費等として1億7,700万円、H21年度では約3,200万円（車両購入費2,400万円含む）、H22年度が約2,300万円、H23年度が約1,400万円と想定される。
- ・本格運行の実施に当たっては、車両購入費や運行経費に対する赤字補填など相当額の費用が発生するため、費用負担に対する地元協力の具体化が課題である。

【対応方針】

南北バス運行事業を実施する場合、長期的には、黒字運行への転換を目指すべきであるが、運行を開始するに当たっては、以下のような財源確保に努める必要がある。

- ・市としての予算措置に加え、国県の補助制度の活用について、関係機関との協議、調整を行うこと。
- ・地元協力金については、現在、市と地元との間で最終的な協議が行われているが、今後、引き続き協議を行い、一定の資金協力が得られるよう努めること。
- ・事業収支の改善を図るため、南北バス運行路線沿道の施設や関連企業等からの広告収入等の確保に努めること。
- ・経費節減を図るため、西宮北有料道路のバス通行料の減免について兵庫県に要望を行うほか、今後、選考される運行事業者においても、より一層、効率的な運行に努めること。

2) 事業評価について

【課題】

本格運行実施後に行う事業評価の方法、時期、事業収支に関する客観的な評価基準の設定が必要である。

【対応方針】

当検討委員会で行った南北バス運行事業の収支試算によると、相当額の赤字が予想されるが、需要予測などについては不確定な要素も多いため、当該運行事業を実施する場合には、運行後の事業収支や利用実績などに基づき、一定の時期に客観的な事業評価を行い、事業継続の可否について十分な検討を行う必要がある。以下に、具体的な事業評価の考え方を提案する。

【事業評価の考え方】

評価主体

- ・市民代表、学識経験者などを含む「評価委員会」を設置し事業評価を行う。

評価時期

- ・事業評価は、山口地域から南部地域への高校生等の通学利用や通勤利用が安定化する H24 年度に実施する。

評価方法

- ・H21～23 年度においては、運行実績を把握し、事業評価のための基礎資料とするため、利用者数調査、利用者アンケート調査、事業収支に関する調査などを継続的に実施する。
- ・上記の運行実績、関係者のバス事業へ取組み（地元の利用促進策による増収効果、運行事業者の経費節減努力、市による利用促進策及び効率的な運行への改善）、バス運行事業を取りまく今後の環境変化、本市の財政状況、他都市の運行状況などの諸要因を考慮しながら、運行事業の評価を行うこととし、事業の継続の可否について、あらゆる角度から総合的に判断する。
- ・事業評価に当たっては、あらかじめ客観的な評価基準を設定することが望ましいが、現時点では本格運行の実績がなく設定が困難であるため、運行実施後の実績等も見極めながら、H24 年度に設置する評価委員会において、赤字補填の限度額など客観的な評価基準を設定する。

事業継続の検討に当たり配慮すべき事項

- ・事業評価の結果、仮に赤字が大きいため廃止すべきとの結論が出た場合でも、高校等の在校生に配慮し、廃止決定時より 3 年間は運行を継続する。

3) 利用促進等の継続的な取組みについて

【課題】

南北バス運行事業を持続可能な事業として継続するためには、経費の節減と併せて、潜在需要の掘り起こし等による利用促進を図る必要がある。

【対応方針】

運行事業を継続させるためには、利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」を設置し、黒字運行への転換を目指し、南北バスの利用促進を図るとともに、定期的に事業収支等の点検を行い、適宜、運行内容の改善、運行経費の節減に努める必要がある。具体的な取組みとしては、以下の取組みが有効である。

マイカーから南北バスへの利用転換を図る啓発活動（モビリティマネジメント）については、市と地元自治会等が連携しながら、運行開始までに着手し、継続的に推進していくことが望ましい。

「モビリティマネジメント」とは

過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、公共交通への積極的な利用転換を促すなど、個人とのコミュニケーション（対話）によって、交通行動を変化させようとする施策である。

具体的には、個々の利用者に対するアンケートなどを通じて、「公共交通の利用が環境、安全、各個人の健康等に好影響をもたらすこと」や「公共交通の便利な利用方法等」の情報を提供し、利用者の交通行動を自発的にマイカーから公共交通に転換させようとするものである。

市政ニュース、インターネットによる地域情報サイト「西宮流（にしのみやスタイル）」などの広報媒体を通じて南北バスのPRを行うとともに、山口地域の店舗、観光地、イベントなどの情報を発信し、市と地元自治会等が連携しながら、各種の潜在需要の掘り起こしや利用促進を積極的に行う必要がある。なお市民に親しまれるバス事業としてPRを図るため、利用者等や関係者などの意見を聞きながら、現在の「南北バス」に代わる路線愛称を設けることが望ましい。

《想定される主な潜在需要》

- ・マイカー等から南北バスへの利用転換
- ・試験運行の際、運行期間が短かったため南北バスに転換できなかった通勤・通学需要
- ・有馬温泉など北部の観光スポット、白水峡墓園への需要
- ・山口地区センターにおける行事開催などによる地域内外の需要
- ・市職員の通勤及び業務としての需要

南部地域等から山口地域への需要創出を図るためには、山口地域の魅力づくりや活性化などを検討する必要がある。こうした課題について、勉強会の開催や専門家の派遣など、市と地元が連携しながら取り組んでいくことが望ましい。

4) 運行実施計画の対応について

【課題】

- ・南北バスの運行に伴う既存バス路線への影響によって、既存バス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。
- ・運行基本計画の作成に当たり、南部地域の停車バス停については、山口地域からの所要時間の増加、既存バス路線への影響などに配慮し、必要最小限にとどめることとしたが、これに対し、南部地域の利用者の立場からは、停車バス停の追加要望があった。
- ・試験運行以前からの地元要望である「丸山下バス停」の改善（上下バス停の離隔をバス停新設により改善）や山口地区自治会連絡協議会からの運行内容の提案と合わせて要望があった「三田屋付近のバス停」新設、「舟坂橋バス停」の改善（上下バス停が離れている）、「金仙寺口バス停」の改善（歩行者溜りのスペースの拡幅）が、運行実施時または、運行開始後の課題となっている。

【対応方針】

- ・運行実施計画の作成に当たっては、運行基本計画の趣旨を基本に、市が運行事業者と協議しながら作成することとし、便数、ダイヤ等の詳細な運行内容については、既存バス路線への影響にも充分、配慮しながら、既存バス事業者、道路管理者、公安委員会など関係機関との協議・調整の上、検討を行うことが必要である。
- ・バス停の新設・改善、停車バス停の追加など運行内容の改善要望については、運行実施計画作成時に詳細な検討を行うとともに、本格運行実施後においても南北バスの運行及び利用状況、並びに利用者の声も踏まえながら、バスの利用促進や経費節減などと合わせ、適宜、改善に努める必要がある。

計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)

総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備したか。

法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化するための適切な計画事業として、さくらやまなみバス運行事業を選定しており、当該計画事業を実施する中で、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成されるさくらやまなみバス利用促進協議会(以下「利用促進協議会」という。)、さらに下部組織である作業部会も活用して、計画事業の実施状況を調査して問題点を検証し、総合事業計画全体の目標を達成するため、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容の見直し、利用促進の取組みなど、当該計画事業を継続実施する環境の整備に向けて必要な検討・取組みを行った。

計画事業の実施

事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

総合事業計画において、さくらやまなみバス事業を計画事業として位置付けており、さくらやまなみバス車両購入(平成21年度のみ)、さくらやまなみバス運行、利用促進活動等を実施することとしている。さくらやまなみバス運行については、平成21年度は平日17往復・土日祝14往復、平成22年度は平日21往復・土曜15往復・日祝13往復の運行であったが、平成23年度は平日23往復・土曜16往復・日祝13往復とし、平成23年4月から平成24年1月末までの輸送人員は334,313人(平成21年度同時期は177,394人、平成22年度同時期は285,702人)となっている。

利用促進活動等については、昨年度に引き続き、駅前広場や鉄道沿線の公共建築物における横断幕・懸垂幕の設置、各種掲示板や鉄道駅構内へのポスター掲載、市民まつり・バスまつりなど各種イベントへの参加、市HPでのバスの運行、イベント等の情報提供を行った。今年度の新たな取組みとしては、グッズ(クリアファイル、Tシャツ)の作成や沿線の見所、店舗、他の路線バスとの乗り継ぎ情報などを盛り込んだガイドマップを作成し、さらなる需要の掘り起こしを行っている。

具体的成果

定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

計画事業(さくらやまなみバス運行事業)について、評価基準及び評価方法を設定しており、それに基づき評価を行った。評価基準及び評価方法においては、総合事業計画全体の評価事項を踏まえ、事業目的としての評価事項を整理して、評価事項に応じた成果指標を選定し、成果指標ごとの目標値を設定しており、目標値の達成率により評価することを基本としている。

評価事項については、公共交通の利用促進、南北地域間の交流促進、乗車距離から見た輸送効率の向上、運賃支払額から見た輸送効率の向上、事業継続性の向上、小学校・中学校・高校等の通学利便性の確保、高齢者等移動制約者の外出機会の増加、通院利便性の向上、市役所等公共公益施設への来訪利便性の向上、自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換、低炭素社会の実現への寄与と整理した。

成果指標としては、年間輸送人員、年間南北間輸送人員、乗車距離に基づく平均乗車密度、運賃収入に基づく平均乗車密度、運行収支比率、平日1日当たりスクールバス・通学定期券利用旅客数、平日1日当たりグランドバス65利用旅客数、平日1日当たり通院目的旅客数、平日1日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数、平日の従前マイカー(車又は車+電車)利用者の比率、交通手段がマイカーからバスに転換したことによるCO₂排出削減量を選定している。

(別添の「さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法」の「評価事項、成果指標及び目標値」を参照)

実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

平成23年4月～平成24年1月の各日乗降状況調査の結果等から、平成23年度における各成果指標の数値及び達成率は以下のように予測している。

398,000人/年(達成率100%)、172,000人/年(達成率96%)、10.20人/台(達成率93%)、8.00人/台(達成率89%)、運行収支比率61%(達成率87%)、469人/日(達成率94%)、123人/日(達成率82%)、37人/日(達成率74%)、38人/日(達成率76%)、14.6%(達成率73%)、86トン/年(達成率86%)〔丸数字は、の丸数字に対応している。〕

～、は平成22年度に比べて向上しているか同等だが、その他の成果指標については、やや減少している。しかし、各成果指標の達成率は70～100%となっており、当該計画事業は、総合事業計画全体の目標及びに記載している評価事項を達成するために適切な事業であると判断される。

なお、数値及び達成率については、今後、平成24年2～3月の各日乗降状況調査、OD調査及び利用者アンケートの結果により、精査する予定である。

(別添の「さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法」の「評価方法」を参照)

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

自立性・持続性

1 事業の本格実施に向けての準備

実施した事業を本格実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。

運行を継続するにあたって、教育、福祉等の観点から移動制約者に対する移動機会の確保が最も重要であるが、収支率の向上も大切な要素である。

収支改善策の一つ目として、通勤利用者の利用促進が考えられるが、バスの座席は29席であり、通勤時間帯については、通学時間帯と重なる部分が多く、その時間帯においては、ほぼ満席状態であり、新たな通勤利用者を掘り起こした場合に、長時間に渡って立って乗ってもらうことになる可能性が高い。また、出勤時に利用した通勤者が帰宅時にも利用してもらえるように、帰宅時間帯の運行間隔を短くする場合、現有車両数では対応困難である。

二つ目として、広告料収入の確保が考えられる。車内広告については、地元関係者、運行事業者等の努力もあり、徐々にではあるが、増えてきており、今後も広報・PRを展開していく。

三つ目として、イベント等実施による利用促進が考えられる。沿線の見所、店舗、他の路線バスとの乗り継ぎ情報などを盛り込んだガイドマップを作成し、それをういて利用者自身によりツアー等企画しやすくするなど、さらなる需要の掘り起こしを行っている。

また、一部重複する在来バス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、在来バスへの対応等について、今後、検討する必要がある。

以上により、問題点の検証は行ったものと考えているが、解決策については今後も、関係者で十分に協議及び検討を継続していく。

2 事業の実施環境

当該事業の本格実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。

平成24年度の運行については、西宮市の平成24年3月議会に平成24年度の予算案を提出し、市議会において審議されることになっている。

住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を本格実施する環境を整備したか。

これまでのさくらやまなみバス運行に関しては、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成される利用促進協議会・作業部会において、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容の見直し、各種の利用促進の取組みなどを行ってきており、来年度以降の継続実施においても同様の検討、取組みを行っていくことで関係者の合意が形成されている。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。
法定協議会の規約が第1回法定協議会で制定されており、法定協議会が行う業務は、連携計画の策定及び変更の協議に関する事、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事、連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事、その他当協議会の目的を達成するために必要な事と規定されており、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっている。
協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられていたか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められていたか。）。
法定協議会の構成員には、住民又は利用者代表として、山口地区自治会連絡協議会からの委員、西宮コミュニティ協会からの委員が含まれており、計画事業の実施状況について法定協議会で説明を行い、質問や意見を受け付けている。さらに、当該山口地区自治会連絡協議会からの委員、その他の地域関係者を含む利用促進協議会が、ほぼ毎月開催されており、そこで直近のさくらやまなみバスの輸送状況や住民アンケート等の各種調査結果を踏まえた協議を行うことにより、住民の意見が計画事業に反映される仕組みとなっている。
計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されていたか。
法定協議会において、計画事業の実施状況や見直し、自己評価(案)等について、報告・審議されており、今年度も昨年度に引き続き3回開催する。 従って、法定協議会は適切に開催されている。
協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されていたか。
法定協議会の規約において、会議は原則として公開とすること、法定協議会の会議運営規定において、会議が非公開をされた場合を除き、会議を傍聴することができることが規定されている。 また、第3回法定協議会で会議録及び配布資料の公開が承認されており、昨年度から市HPにおいて公開されている。
地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を本格実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。
法定協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化するための適切な計画事業として、さくらやまなみバス運行事業を選定し、当該計画事業を実施する中で、地域関係者、運行事業者及び西宮市で構成される利用促進協議会、作業部会も活用して、計画事業の実施状況を調査して問題点を検証しており、当該事業を継続実施する環境の整備に向けて必要な検討を行ってきた。 南北地域間の直接移動手段を確保し交流を促進することは引き続き必要であり、来年度以降の継続実施においても、地域関係者が主体的な役割を果たしながら、事業内容を見直し、利用促進などを行い、継続に向けて取り組んでいくことについて、関係者の合意が形成されている。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

参 考 资 料

さくらやまなみバス事業の評価基準及び評価方法

評価事項、成果指標及び目標値

1. 評価事項の整理

1) 評価事項の抽出

総合事業計画における評価事項

- ア．南北両地域間の交流の促進
- イ．大学、高校等の通学利便性及び進学校の選択自由度の向上
- ウ．病院、市役所等の公共公益施設へのアクセス性の向上
- エ．マイカー利用から公共交通への転換
- オ．観光、買い物目的での集客効果による地域の活性化
- カ．バス交通に対する満足度の向上
- ク．その他の評価項目
 - ア．高齢者等移動制約者の外出機会の増加
 - イ．低炭素社会の実現への寄与
 - ウ．事業の有効性・効率性

2) 事業目的としての評価事項の整理

- 公共交通の利用促進
- 南北地域間の交流促進
- 乗車距離から見た輸送効率の向上
- 運賃支払額から見た輸送効率の向上
- 事業継続性の向上
- 小学校・中学校・高校等の通学利便性の確保
- 高齢者等移動制約者の外出機会の増加
- 通院利便性の向上
- 市役所等公共公益施設への来訪利便性の向上
- 自家用乗車者から公共交通への交通手段の転換
- 低炭素社会の実現への寄与

2. 評価事項に応じた成果指標の選定及び目標値の設定

年間輸送人員（目標値：400,000 人／年）

年間南北間輸送人員（目標値：180,000 人／年）

乗車距離に基づく平均乗車密度（目標値：11 人／台）

始点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数

乗車距離に基づく平均乗車密度 = 輸送人キロ / 実車走行キロ

輸送人キロ ... 一定期間の全旅客について乗車した距離を合計したもの

実車走行キロ ... 一定期間の全車両について実車で走行した距離を合計したもの

「実車で走行」とは、「旅客を輸送するための走行」のこと

運賃収入に基づく平均乗車密度（目標値：9 人／台）

距離制運賃で、全旅客が大人普通運賃を支払っている場合に「乗車距離に基づく平均乗車密度」に近似する数値

運賃支払額に基づく平均乗車密度 = 運賃収入 / 普通運賃相当額

運賃収入 ... 一定期間の全旅客について運賃支払額を合計したもの（一定期間における総運賃収入）

普通運賃相当額 ... 一定期間の全便について起点から終点までの大人普通運賃相当額を合計したもの

運行収支比率（目標値：70%）

平日 1 日当たりスクールパス・通学定期券利用旅客数（目標値：500 人／日）

通学目的の旅客のうち 80～90%がスクールパス・通学定期券を利用しており、高校生以下の通学者のほとんどが利用していると考えられるため。

平日 1 日当たりグランドパス 65 利用旅客数（目標値：150 人／日）

65 歳以上の旅客のうち約半数がグランドパス 65 を利用しており、市内在住者はその比率が高いと考えられるため。

平日 1 日当たり通院目的旅客数（目標値：50 人／日）

平日 1 日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客数（目標値：50 人／日）

当該バスに乗車して西宮市役所、山口センター、県立西宮病院等へ訪れた旅客が相当程度含まれていると考えられるため。

平日の従前マイカー（車又は車 + 電車）利用者の比率（目標値：20%）

交通手段がマイカーからに転換したことによる CO2 排出削減量（目標値：100 トン／年）

目標値設定の考え方

1) 南北間輸送人員が最も多い時間帯

平日南部方面行き・下山口 6:30～8:00 発の時間帯

2) 飽和近似状態

上記時間帯の南北間輸送人員の平均が 30～35 人／便となる状態

[理由] バスの座席が 29 席で定員が 72 人であり、輸送人員は、上記時間帯の中でも偏りがあり、時期によっては通常の倍程度になることもあるので。

3) 目標値

飽和近似状態における成果指標の数値

評価方法

1. 成果指標についての目標値の達成率による評価（目標達成度評価）

各年度において、各成果指標についての目標値の達成率による評価を行う。

成果指標	目標値 ¹	平成21年度実績値		平成22年度実績値		平成23年度予測値 ²	
	a	b	達成率 b/a	c	達成率 c/a	d	達成率 d/a
年間輸送人員	400,000人/年	212,724人/年	53%	340,315人/年	85%	398,000人/年	100%
年間南北間輸送人員	180,000人/年	105,829人/年	59%	142,370人/年	79%	172,000人/年	96%
乗車距離に基づく平均乗車密度	11人/台	7.36人/台	67%	9.23人/台	84%	10.20人/台	93%
運賃収入に基づく平均乗車密度	9人/台	6.17人/台	69%	7.50人/台	83%	8.00人/台	89%
運行収支比率	70%	51%	73%	61%	87%	61%	87%
平日1日当たりスクリーン・通学定期券利用旅客数	500人/日	181人/日	36%	356人/日	71%	469人/日	94%
平日1日当たりグランドバス65利用旅客数	150人/日	66人/日	44%	129人/日	86%	123人/日	82%
平日1日当たり通院目的旅客数	50人/日	11人/日	22%	37人/日	74%	37人/日	74%
平日1日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客	50人/日	31人/日	62%	33人/日	66%	38人/日	76%
平日の従前マイカー（車又は車+電車）利用者の比率	20%	10.3%	52%	17.9%	90%	14.6%	73%
交通手段がマイカーからバスに転換したことによるCO ₂ 排出削減量	100トン/年	45トン/年	45%	73トン/年	73%	86トン/年	86%

¹ ここでの目標値とは、現在の路線、停留所及び車両数の条件で、通勤・通学時間帯以外も一定の便数を確保した上で通勤・通学時間帯に便を集中し、積残しの可能性を抑制しながらできるだけ効率よく旅客を輸送する状態を想定した場合の各成果指標の数値。

² 平成23年度予測値の算出に用いた輸送人員（旅客数）、乗降客数、実車走行キロ及び運賃収入は、平成23年4月～平成24年1月の実績値及び平成22年度の月別変動率等から予測しており、その他必要な数値は、それらの数値等に基づき推計した数値。

2. その他考慮すべき事項

当該バスの在来バス路線への影響を検証するため、評価に当たっては以下の事項を考慮するものとする。

- 1) 市内の在来バス路線の1日平均乗車人員について、当該バス運行前の平成20年で49,531人であったことを踏まえ、その数値を大きく下回ることがないように留意する。
- 2) 競合する在来バス路線への影響を検証するため必要があるときは、バス事業者に当該影響を定量的に把握できる資料等の提出を求め、提出された資料等に基づき具体的な検証を行う。

成果指標	目標値 a	平成23年度予測値 (10月末時点)		平成23年度予測値 (1月末時点)	
		b	達成率 b/a	c	達成率 c/a
年間輸送人員	400,000人/年	400,000人/年	100%	398,000人/年	100%
年間南北間輸送人員	180,000人/年	180,000人/年	100%	172,000人/年	96%
乗車距離に基づく平均乗車密度	11人/台	11.25人/台	102%	10.20人/台	93%
運賃収入に基づく平均乗車密度	9人/台	8.00人/台	89%	8.00人/台	89%
運行収支比率	70%	62%	89%	61%	87%
平日1日当たりスクールバス・通学定期券利用旅客数	500人/日	455人/日	91%	469人/日	94%
平日1日当たりグランドパス65利用旅客数	150人/日	120人/日	80%	123人/日	82%
平日1日当たり通院目的旅客数	50人/日	35人/日	70%	37人/日	74%
平日1日当たり通勤・通学以外西宮市役所前・山口センター前乗降客	50人/日	35人/日	70%	38人/日	76%
平日の従前マイカー（車又は車+電車）利用者の比率	20%	14.5%	73%	14.6%	73%
交通手段がマイカーからバスに転換したことによるCO ₂ 排出削減量	100トン/年	80トン/年	80%	86トン/年	86%