

評価結果（事務局試案）について

評価を実施するための試案としての取扱いとする

評価結果(事務局試案)

各評価項目の評価 A:4点 B:3点 C:2点 D:1点 E:0点

評価の視点	評価項目	評価のポイント	評価	参考資料		
<p>【1. 事業効率に関する評価】</p> <p>< A・B・C・D・E ></p> <p>[得点 6点 / 16点 (37.5%)]</p> <p>A: 90%以上</p> <p>B: 70%以上90%未満</p> <p>C: 40%以上70%未満</p> <p>D: 20%以上40%未満</p> <p>E: 20%未満</p>	1-1 運行に伴う収益	評価基準:【答申書の当初見込み】	【運行実績(H23年度)】	D	1	
		1便あたりの運賃収入(有馬温泉及び白水峡)	0.90千円			< 1.33千円
		1便あたりの運賃収入(グランドパス65)	-			< 0.08千円
		1便あたりの運賃収入(試験運行実績からの収入想定)	4.12千円			> 3.05千円
		1便あたりの運賃収入(学生)	3.41千円			> 1.43千円
		1便あたりの運賃収入(通勤者)	2.96千円			> 1.18千円
		(~)1便あたりの運賃収入合計	11.39千円			> 7.07千円
		年間広告収入等	952千円			> 699千円
		[参考]				
		・実車走行キロあたり運行収入の前年比は、県内21市町のコミュニティバスと比較してH22年度は5位、H23年度は8位である。				
		・総走行キロあたり運賃収入の前年比は、近畿6市の交通局と比較してH22年度は1位である。				
		1-2 運行に伴う費用	評価基準:【答申書の当初見込み】			【運行実績(H23年度)】
	1便あたりの人件費		5.87千円	> 5.63千円		
	1便あたりの燃料費		1.94千円	> 1.26千円		
	1便あたりの車両修繕費		1.32千円	> 0.95千円		
	1便あたりの有料道路利用料		0.28千円	0.27千円		
	1便あたりの一般管理費		0.73千円	> 0.70千円		
	1便あたりの営業外経費		0.09千円	> 0.06千円		
	1便あたりのその他経費		2.25千円	< 2.63千円		
	(~)1便あたりの運行経費合計		12.48千円	> 11.50千円		
	[参考]					
	・総走行キロあたりの運行経費は、近畿6市の交通局と比較してH21・22年度とも1番少ない。					
	1-3 輸送人員		評価基準:【答申書の当初見込み】	【運行実績(H23年度)】	C	3
		1便あたりの輸送人員(有馬温泉及び白水峡)	1.2人	< 2.7人		
		1便あたりの輸送人員(学生)	18.0人	> 8.0人		
		1便あたりの輸送人員(通勤)	7.1人	> 3.0人		
		評価基準:【西宮市地域公共交通活性化・再生総合事業の目標値】	【運行実績(H23年度)】			
		年間輸送人員	400,000人	396,615人(達成率99%)		
		年間南北間輸送人員	180,000人	169,536人(達成率94%)		
		[参考]				
	・平均乗車密度は年々増加している。(H23年度は乗合バス<11人以上>の全国平均(H22年度)とほぼ同じ)					
	・1人あたりの乗車距離はH21・H22年度とも乗合バス<11人以上>の全国平均以上である。					
	1-4 運行支援	評価基準:【答申書の当初見込み】	【運行実績(H23年度)】	E	4	
		運行支援額	13,917千円			< 64,566千円
	[参考]					
	・利用者1人あたりの税金投入額は、県内25市町のコミュニティバスと比較してH23年度は3番目に少ない。					
・収支率は、県内25市町のコミュニティバスと比較してH21～H23年度は2位、近畿6市の交通局と比較してH22年度は5位である。						
・さくらやまなみバスの特徴として、路線延長約26kmのうち、市街化区域内が約65%、市街化調整区域内が約35%となっている。市街化区域内での運行経費をもとにした収支率は約94.1%となる。						

評価結果(事務局試案)

各評価項目の評価 A:4点 B:3点 C:2点 D:1点 E:0点

評価の視点	評価項目	評価のポイント	評価	参考資料			
【2. サービス等に関する評価】 < A・B・ C ・D・E > [得点 8点 / 12点 (66.7%)] A: 90%以上 B: 70%以上90%未満 C: 40%以上70%未満 D: 20%以上40%未満 E: 20%未満	2-1 利用特性	(1)利用者属性・目的・利用時間帯 [答申書の当初見込み] ・新規需要として、通勤、通学、有馬温泉、白水峽を見込んでいる。 ・公立高校の「総合選抜制度」から「複数志願制度」への移行に伴い、増加する通学需要に対応するためH22年度から1台増車を行う。 [実績] 平日・通勤・通学目的が約7割を占める。利用が多い時間帯は通勤・通学の利用時間帯である7～8時台、15～18時台となっている。 土日祝・多様な目的(買物、趣味・娯楽、その他)が約6割で、高齢者(60歳以上)の割合が増加する。利用が多い時間帯は、有馬温泉来訪者の利用時間帯である10～11時台、14～16時台となっている。 (2)地域間流動 [答申時の位置づけ] ・山口地域と南部地域を連絡する幹線バス路線 [実績] 南北間流動は輸送人員の約43%に達している。 南北間流動の内、通学・通勤は当初見込み(答申)より少ない。 有馬温泉来訪者は当初見込み(答申)より多い。 (3)既存路線への影響の可能性 [答申時の課題] ・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。 [実績] 既存路線からさくらやまなみバスへの転換した可能性のある1日あたりの輸送人員 [アンケート結果] 全日 154人/日 平成21年度以降の競合路線の減便状況 [阪神バス] 鷲林寺線 (平日)4便減便・・・H23年12月1日実施 [阪急バス] 夙川台線 (平日)16便減便、(土曜)9便減便、(日祝)8便減便・・・H22年4月1日実施	C	5			
	2-2 バスに対する満足度	[現時点におけるサービスレベルを評価] [アンケート結果] 利用者のみを対象 (全項目の集計結果) <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="padding-right: 10px;"> 不満(大変不満・やや不満)・・・約23% どちらでもない・・・約49% 満足(大変満足・やや満足)・・・約28% </td> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;">合計 77%</td> </tr> </table> [満足度が高い項目] 車両の快適性、乗務員のサービス・マナー、運行時間の正確性 [満足度が低い項目] 運賃、運行本数、運行時間	不満(大変不満・やや不満)・・・約23% どちらでもない・・・約49% 満足(大変満足・やや満足)・・・約28%	}	合計 77%	B	6
	不満(大変不満・やや不満)・・・約23% どちらでもない・・・約49% 満足(大変満足・やや満足)・・・約28%	}	合計 77%				
2-3 バスに対する認知度	[現時点におけるバスの認知度を評価] [アンケート結果] 非利用者のみを対象 ・山口地域と南部地域を結んで運行されていることを知っているうえ、ダイヤ等も知っている・・・約29% ・山口地域と南部地域を結んで運行されていることを知っているが、ダイヤ等は知らない・・・約45% さくらやまなみバスが山口地域と南部地域を結んで運行されていることを約74%が認知している。	B	7				

評価結果(事務局試案)

各評価項目の評価 A:4点 B:3点 C:2点 D:1点 E:0点

評価の視点	評価項目	評価のポイント	評価	参考資料
[3. 事業の必要性・有効性に関する評価]	3-1 交通事故の減少	クルマ利用の減少に伴う交通事故発生確率の減少を評価 (便益額) 5,611千円/年	A	8
	3-2 移動費用の節減	クルマ利用の減少に伴う移動費用(=燃料費)の節減を評価 (便益額) 3,432千円/年		
	3-3 移動時間の短縮	移動時間の短縮を評価 (便益額) 42,815千円/年		
	3-4 環境改善	クルマ利用の減少に伴うCO2排出量の削減を評価 (便益額) 45千円/年		
	3-5 消費金額の増加	外出機会の増加による消費金額の増加を評価 (便益額) 47,075千円/年		
	3-6 教育関係経費の節減	代替手段(=スクールバス)の運行経費の節減を評価 (便益額) 32,474千円/年		
		費用便益比 B/C ・便益費(B/C):「便益(B)」/「費用(C)」= 1.38 > 1.0 便益(B):「3-1~3-6までの便益の合計 131,452千円/年」+「供給者便益105,035千円/年」 H23年度運行収入 費用(C): H23年度運行経費(171,679千円/年) 車両減価償却費を考慮した金額		
	3-7 バスの必要性	[税金投入の可否に対する考え方を評価] [アンケート結果](1)税金投入について(市内在住者分) 約8割が容認・乗客関係者のうちのバス利用者・バス非利用者 約6割が容認・山口地域住民 約5割が容認・児童・生徒 [アンケート結果](2)税金で賄ってもよい割合(運行支援額)について(市内在住者分) アンケート結果・運行経費の約4.3割まで賄ってもよい > 実績値・運行経費の約3.8割	B	9
	3-8 バス運行への協力可否	[バス運行への協力に対する考え方を評価] [アンケート結果](1)運行継続に向けた協力の可否(全員を対象) "協力する"できるだけ協力する"と回答した人・約6割 "利用できそう"がんばれば利用できそう"と回答した人の中で"協力する"できるだけ協力する"と回答した人・約6割 "協力しない"と回答した人・約0.4割 [アンケート結果](2)運行継続に向けた協力内容(全員を対象) "積極的に利用することで協力"と回答した人・約6割 (評価) さくらやまなみバスに対して協力しようとする人が多く見込める。	C	10
	3-9 バスへの転換可能性	[バスへの転換可能性を評価] [アンケート結果]非利用者のみを対象 全体的に"利用できそう"がんばれば利用できそう"と回答した人・約86% 利用しない理由・主として"他の交通手段の方が楽である" "運行本数が少ない" "乗り継ぎが不便である" (評価) さくらやまなみバスへの転換の可能性のある人は多い。	B	11
	3-10 日常生活への影響	[バスによる日常生活への影響の有無を評価] [アンケート結果]児童・生徒(西宮甲山高校、西宮北高校、山口中学校、山口小学校)の利用者を対象 約82%の児童・生徒が日常生活に影響があると回答	B	12
3-11 進路選択への影響	[バスによる進路選択への影響の有無を評価] [アンケート結果]生徒(西宮甲山高校、西宮北高校の山口地域在住者)の利用者を対象 "別の高校に進学"が約73%、"影響はあるがいまの高校に進学"が約14%となっており、合わせて約88%の生徒が進路選択に影響があったと回答	B	13	

評価結果(事務局試案)

各評価項目の評価 A:4点 B:3点 C:2点 D:1点 E:0点

評価の視点	評価項目	評価のポイント	評価	参考資料	
[3. 事業の必要性・有効性に関する評価] < A · B · C · D · E > [得点 41点 / 56点 (73.2%)] A : 90%以上 B : 70%以上90%未満 C : 40%以上70%未満 D : 20%以上40%未満 E : 20%未満	3-12	市施策への影響			
		総合政策 (政策局)	[前提] 北部地域においては、交通条件の整備など都市機能の充実と生活環境の改善に努め、地域の特性に応じた市街地の形成を目指す。 [評価] ・長期的には、生産年齢人口、年少人口の減少により、通勤や通学客が減少し、バス運営の採算性を圧迫することが想定される。 ・公共交通としての必要性は認識しているが、事業を継続させるためには、地域コミュニティの維持とさらなる地域の活性化につながる取組みが不可欠である。	C	14
		財政 (総務局)	[前提] 財政危機は乗り越えたが、依然として財政が硬直化しており、限られた財源を最大限に有効利用することが必要。 [評価] ・市民サービスのための公共交通として、一般財源を支出する必要がある事業であることは理解している。 ・一般財源をどの程度にするのか、費用対効果も含め、市民に理解される説明が必要である。	D	
		観光 (産業文化局)	[前提] 観光資源相互のネットワーク化を推進している。 [評価] ・南部地域と有馬温泉を結ぶ交通として役割を果たしている。 ・山口地域の観光開発の重要なツールである。	B	
		健康福祉 (健康福祉局)	[前提] 高齢者の外出支援、介護予防、閉じこもり防止などの施策を展開している。 [評価] ・山口地域の高齢者にとって、介護予防等よりよい生活につながるために非常に重要なものである。 ・南部地域の高齢者にとって、有馬温泉など山口地域の観光にでかけるために必要なものである。	A	
		環境 (環境局)	[前提] 地域の特性や実情に応じたきめ細かな温暖化防止策を推進している。低炭素型都市の形成のため、公共交通機関の利用を推進している。また、花と緑のまちづくり、環境学習を推進している。 [評価] ・西宮市地球温暖化対策地方公共団体実行計画において、さくらやまなみバスの運行を掲げている。 ・山口地域での「花と緑のイベント」に、南部地域から参加する人の交通手段として有効である。 ・山口地域の豊かな自然の体験、歴史・文化・産業やくらしと環境との関わりについて学ぶための手段である。	B	
		社会資本整備 (土木局)	[前提] 山口地域と南部地域を結ぶ2本の幹線道路は、大きな渋滞を招いている。 [評価] ・交通渋滞の解消と、それに伴う沿道環境への影響緩和のための重要な役割を果たしている。	B	
		教育 (教育委員会)	[前提] 山口地域には、高校がなく、H21年度末には船坂地区で小学校が廃止された。また、大学生がボランティアという形で学校の学習支援を実施している。 [評価] ・山口地域の学生が南部の高校へ通学する貴重な交通である。(113名通学) ・船坂地区から山口小学校、山口中学校へ通学する貴重な交通である。(小:43名、中:21名通学) ・山口地域の学校へ学習支援に来ていただく大学生の足となっている。	A	
まちづくり (都市局)	[前提] 公共交通網の充実や地域間道路の整備により、市内各地域のコミュニティ相互の交流を促進し、にぎわいを育む。 [評価] ・均等な公共財のサービスという面で重要な役割を果たしている。 ・山口地域にとっての基幹となる交通である。 ・バス事業と連携した山口地域の活性化事業が開始されている。 ・南北間流動は一定の水準に達しているが、通勤・通学目的の利用が十分でない。	B			

評価結果(事務局試案)

各評価項目の評価 A:4点 B:3点 C:2点 D:1点 E:0点

評価の視点	評価項目	評価のポイント	評価	参考資料
[4. 事業効率向上等の取り組みに関する評価] < A・B・C・D・E > [得点 7 / 8点 (87.5%)] A:90%以上 B:70%以上90%未満 C:40%以上70%未満 D:20%以上40%未満 E:20%未満	4-1 地元の取り組み、思い	[答申時の方針] ・地元の利用促進策による増収効果を評価する。 ・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、バスの利用促進を図る。 ・マイカーから南北バスへの利用転換を図る啓発活動を継続的に推進していく。 ・地域情報サイトなどの広報媒体を通じて、山口地域の店舗、観光地、イベントなどの情報を発信し、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。また、「南北バス」に代わる路線愛称を設けることが望ましい。 ・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。	A	15
	4-2 交通事業者の取り組み	[実績] ・H20年11月に利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」(計39回)、H23年2月には下部組織の「作業部会」(計16回)を設置し、バスの利用促進を図っている。 ・マイカーから南北バスへの利用転換を図る目的で、利用促進アンケート(MM)をH21年3月に実施している。 ・ホームページ「西宮山口」を立ち上げ、山口地域の店舗、観光地、イベントなどの情報を発信し、潜在需要の掘り起こしや利用促進を積極的に行っている。また、H20年11月に「南北バス」に代わる路線愛称を一般公募し、応募総数619点の中から「さくらやまなみバス」に決定している。 ・バスを活用した地域活性化に地域をあげて取り組んでいる。H23年度に「山口地域活性化課題懇談会」を設置し、H24年11月にはハイキングイベントを実施する予定である。		
		[答申時の方針] ・運行事業者の経費節減努力を評価する。 ・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、バスの利用促進を図る。	B	16
		[実績] ・運行の定時性、安全性、利用者の利便性確保に努めている。 ・路線の起終点に山口営業所・西宮営業所を配置し、道路渋滞や交通事故時などの際に回送便を適切に配車している。 ・乗務員に対する教育、健康管理などが徹底されている。 ・ICカードの導入などバス利用者の利便性向上に努めている。 ・有馬温泉と提携して、入館券とセットになった乗車券を販売することでバス利用促進を図っている。 ・H20年11月に利用者代表、バス事業者及び市などを含む「利用促進協議会」(計39回)に参加し、バスの利用促進を図っている。 ・運行経費については、積み上げ方式とキロあたり単価方式を併用し、削減に取り組んでいる。		

評価結果(事務局試案)

<p>総合評価 (得点 62点 / 92点 (67.4%))</p>	<p>C</p>	
<p>答申の基礎資料</p>		
<p>【1. 事業効率に関する評価】</p>	<p>運行計画を毎年見直すことで、有馬温泉来訪者の需要を捉えるなど、運行計画の改善を図り、3ヶ年での輸送人員の増加が顕著であることから、一定の評価はできる。</p> <p>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、運行経路の1/3以上を市街化調整区域が占める地理的特性からも、運行支援の解消は困難な状況である。</p> <p>したがって、今後とも、事業効率改善のための不断の努力を継続し、更なる収支改善に努めていくことが重要である。</p>	
<p>【2. サービス等に関する評価】</p>	<p>アンケート調査からは、バスに対する認知度、満足度について、利用者等から一定の評価を得ていることが判断でき、3ヶ年におけるバスの周知活動やサービス向上の成果が見られる。</p> <p>また、通勤・通学・有馬温泉・白水峡墓園などの利用者特性の把握に努め、新規需要への対応はしているものの、当初目的としていた通勤・通学の南北間流動は低い状況である。</p> <p>したがって、今後は既存バスの競合区間の運行環境に配慮しつつ、利用者特性にあわせた効率的な運行計画の立案に努めることが必要である。</p>	
<p>【3. 事業の必要性・有効性に関する評価】</p>	<p>バスの費用便益分析からは、「移動時間の短縮」、「消費者金額の増加」、「教育関係経費の節減」に大きな効果が見られ、バス利用の通学者にとっては、なくてはならない交通機関となっている。</p> <p>また、高齢者の外出機会の確保をはじめとする、市の各種施策と照らしあわせても、事業の必要性と有効性が目的どおりに役割を果たしているといえる。</p> <p>しかしながら、アンケート調査結果から、バス運行への協力者、バスへの転換者などが未だ多く存在していることから、これらの3ヶ年でまだ捉えられていない潜在需要に対して対策を講じる必要がある。</p>	
<p>【4. 事業効率向上等の取り組みに関する評価】</p>	<p>地元のバス利用促進に対する3ヶ年の取り組みからは、バスを存続させようとする強い熱意が感じられるとともに、バス事業と連携した新たな地域活性化への取り組みは、高い評価に値する。</p> <p>また、交通事業者については、繁忙期における渋滞対応回送便など山口営業所と西宮営業所の地の利を活かした、効率的な運行を実現するとともに、バスの利用促進にも積極的に参画している。</p> <p>したがって、今後とも、地元、交通事業者、市が一体となってバス利用促進策に継続して取り組み、潜在需要の掘り起こしや新規需要を開拓し、バス利用者の増加へと結び付けていく努力が重要である。</p>	