

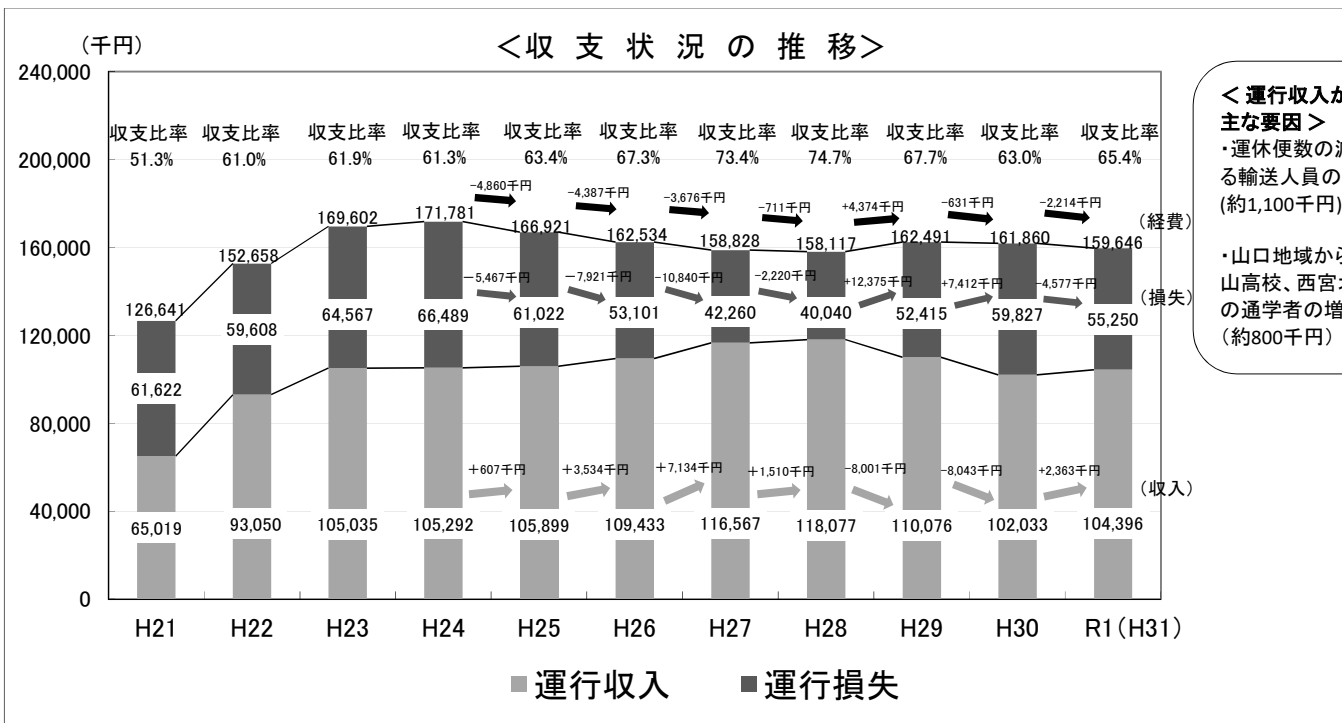
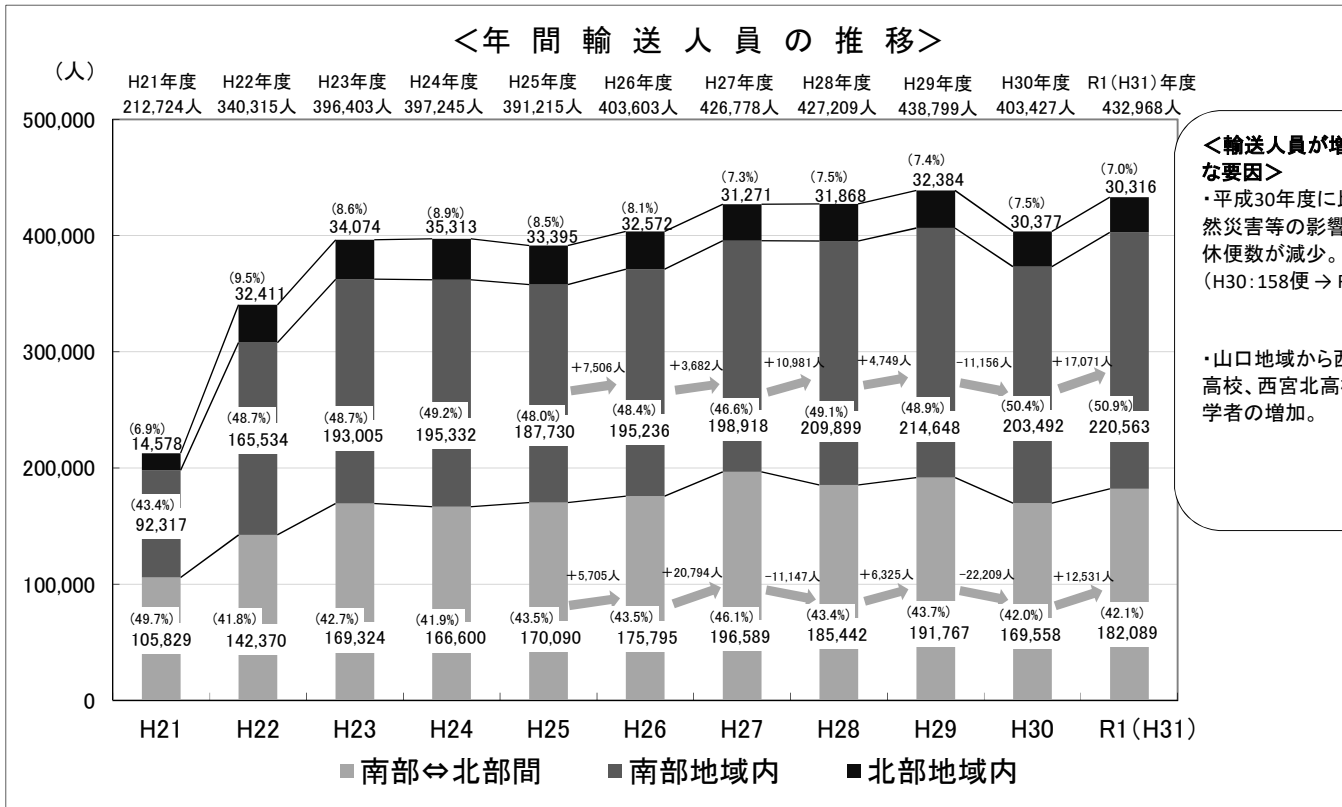
報告第1号

令和元年度(平成31年度)さくらやまなみバス事業について

○添付資料

資料 「令和元年度(平成31年度)さくらやまなみバス事業実績」
参考資料 「さくらやまなみバス事業の課題と協議経過」

令和元年度(平成31年度)さくらやまなみバス事業実績



令和元年度(平成31年度)の運休便数
 8/16(金・祝)台風10号のため6便運休 (有4便、金2便) 【年間合計 6便運休】

さくらやまなみバス事業における課題とこれまでの協議経過について

さくらやまなみバスは、鉄道駅の無い山口地域と南部市街地を直接連絡する唯一の公共交通機関として、事業主体である西宮市が阪急バスに運行を委託し、平成 21 年 4 月 1 日より本格運行を開始した。今年で 11 年目を迎えるが、以下のとおり、課題が生じている。

課題

運転士の不足・高齢化

- ・バス業界全体として、**運転士の不足・高齢化**が深刻な課題となっている
 - 運転士の待遇の低さが要因
- ・国の方針により、**働き方改革、同一労働同一賃金への対応**が求められている
 - 労働時間の見直し、正社員と非正規社員の不合理な待遇差の解消等

阪急バスの対応

- 平成 31 年 4 月に、契約社員の運転士を正社員化
 - 令和元年 7 月に、子会社の阪急田園バスを吸収合併
 - 結果として**運転士 1 人当たりの人件費が大幅に上昇**
- } 待遇の改善により、運転士を確保

さくらやまなみバス事業への影響（試算）

- 人件費の上昇により**事業経費全体で約 3,400 万円増**となり、**収支比率が約 11%悪化**、**現行の運行見直し基準値（収支比率 61.0%）を下回る見込み**（下表を参照）。
- 経費増に対して、**市の対応策が必要**となる。

| 項目 | 平成 30 年度実績 | | 人件費上昇想定 (運行収入、国補助に 変動がない場合) | |
|--------------------|------------|--|-----------------------------------|-------------|
| 運行経費 | 161,860 千円 | | 195,500 千円 | |
| 運行収入 | 102,033 千円 | | 102,033 千円 | |
| 運行損失 | 59,827 千円 | | 93,467 千円 | |
| 収支比率 | 63.0% | | 52.2% | - 10.8% |
| 国 補 助 | 17,600 千円 | | 17,600 千円 | |
| 市 助 成 [※] | 42,227 千円 | | 75,867 千円 | + 33,640 千円 |

※ 市は、運行損失のうち国の補助を控除した額を阪急バスに助成している。

これまでの協議経過

前述の状況に対する市の対応策をとりまとめるため、次のとおり、西宮市都市交通会議地域公共交通分科会において、意見聴取を行ってきた。

【協議経過】

① 第15回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和元年11月28日開催）

主な議題

- さくらやまなみバス事業の現状と課題
- 他市の状況（ヒアリング結果）
- 阪急バスの現状と取り組み

主な意見

- ✓ 阪急バスから事業改善策を提案されたい。
- ✓ 市内連携の強化が必要。

② 第16回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和2年1月10日開催）

主な議題

- 人件費上昇分の妥当性の検証
- 運行計画の見直しの検討（減便、運行ルート短縮、運賃改定、他事業者への運行委託等）
- さくらやまなみバス事業の効果の検証（クロスセクター効果）

主な意見

- ✓ 阪急バスの人件費上昇に対し、税金を原資として財政支援を行うことは、市民にとって理解し難い。
- ✓ クロスセクター効果の分析により、バスの社会的な価値を試算したことは評価したい。
- ✓ 事業の定性的な効果について検討されたい。
- ✓ 市の対応策に関して、市民への広報が必要。

③ 第17回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会（令和2年3月26日開催）

主な議題

- 阪急バスによる事業改善策
- 運行見直し基準値等の検討

今後の予定

地域公共交通分科会におけるこれまでの意見を踏まえ、令和2年度の前半を目途に、市の対応策をとりまとめ、西宮市都市交通会議に報告を行う予定。