

議案第1号

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

○添付資料

資料 「さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について」
別紙 「目的別利用者数の推移(OD調査による)」

さくらやまなみバス事業における課題と今後の対応について

さくらやまなみバス事業における運転士の人件費上昇に関する課題について、これまでの会議での意見を踏まえ、阪急バスによる事業改善策のとりまとめなどを行うとともに、運行見直し基準値等について検討を行ったので、その内容について報告する。

1. 阪急バスによる事業改善策

阪急バスが、これまでに実施した改善内容、及び今後実施予定の改善内容は、以下のとおりである。

これまでの改善内容

【経費削減策】

□ 固定資産税や人件費に係る経費削減

営業所の固定資産税は、平成 26 年度まで、さくらやまなみバスの走行距離に応じて事業経費に計上していたが、平成 27 年度以降、阪急バスが負担している。

また、さくらやまなみバスの必要運転士数は、平成 27 年度まで、整数に切り上げた（端数処理を行った）数値を用いて、事業経費を計上していたが、平成 28 年度以降、必要運転士数の端数処理は行わず、端数分は阪急バスが負担している。

□ バス情報提供に係る費用の抑制

バスロケーションシステムの導入や、ダイヤ改正などの際に必要な停留所掲示物及び車内音声案内等の更新は、阪急バスの他の路線と時期を合わせることで、費用の抑制を図っている。

【利用促進策】

□ バス車内・阪急バス HP での市内行事等の広報

さくらやまなみバスの利用促進とともに、地域間交流の促進を図るため、さくらやまなみバス車内及び阪急バスホームページにおいて、市内の行事等の広報を行っている。

□ 運行情報の案内

バスロケーションシステムによるバスの接近情報や運休情報について、スマートフォン等で確認できるよう、各停留所に QR コードを掲示した。

今後の改善内容（予定）

【経費削減策】

□ 人件費の削減

さくらやまなみバス及び阪急バスの他の路線も含めた、運転士の勤務形態の効率化を図ることにより、人件費の削減を進める予定としている。

【利用促進策】

□ 経路検索の拡充

今後、阪急バスホームページの路線図・系統図に、阪急バスの負担により掲載する予定としている。また、Google マップの経路検索システムについても、掲載に向けて関係者と調整を行っている。

□ モビリティマネジメントへの協力

現在、阪急バスでは、利用促進協議会での取り組みや、毎年、名塩さくら台において小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施しているが、今後も、市や地域と積極的に連携してモビリティマネジメントに取り組んでいく。

2. 運行見直し基準値等の検討

運行計画の見直しに対する考え方

現行の運行見直し基準値については、現行の車両台数 8 台となった平成 22 年度の実績値を基に、年間輸送人員、年間南北間輸送人員、収支比率の 3 つの指標が設定されている（次頁の表の右欄を参照）。

このうち、収支比率については、これまで事業効率の面から重視されてきたが、今回のように、人件費の大幅な上昇や燃料価格の高騰など、社会情勢的な要因によって大きく影響を受け、公共交通として重要な市民の利用状況が反映されないケースもあることが明らかとなった。

そのため、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）にて報告したとおり、市民の利用状況に基づき、事業の効果を定量的に評価するクロスセクター効果を算出した。このクロスセクター効果が得られている間は、減便や路線縮小などのサービスレベルを落とすような運行計画の見直しは控えるべきであり、今後、市民の利用状況が悪化し、クロスセクター効果が得られない状況に至った場合は、運行計画の見直しについて検討を行う必要があると考える。

運行見直し基準値と助成金上限額の試算結果

前述の考え方を踏まえると、運行計画の見直し基準は、次頁の図に示すとおり、クロスセクター効果における分野別代替費用と財政支出の均衡する点とするのが妥当と考える。

当該均衡点から算出される年間輸送人員を運行見直し基準値として定め、併せて、助成金の上限額を新たに設定する場合、平成 30 年度の実績を基に試算すると、次頁の表のとおりとなる。

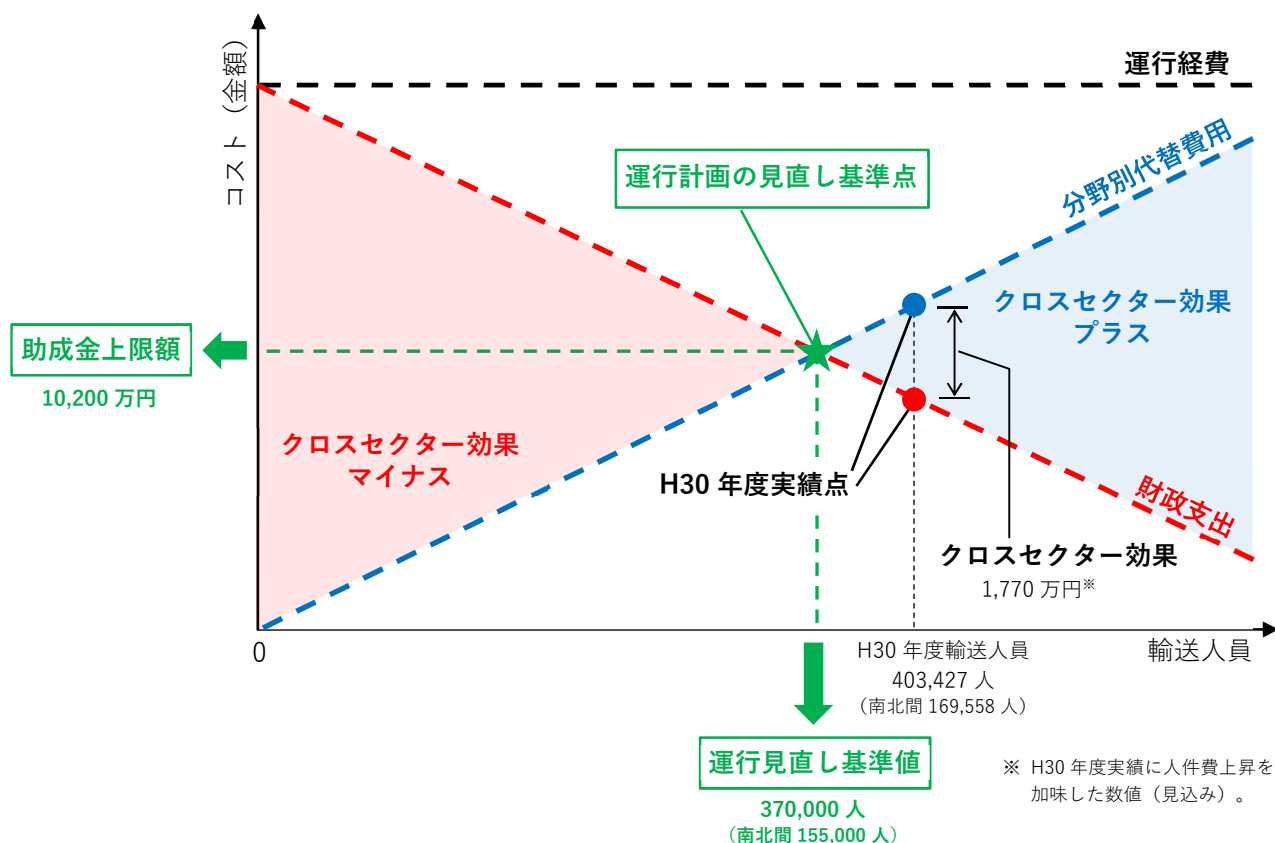


図 運行計画の見直し基準のイメージ

表 運行見直し基準値・助成金上限額の試算結果

		試算結果	【参考】現行
運行見直し 基準値	年間輸送人員	370,000人	340,000人
	年間南北間輸送人員	155,000人 [※]	142,000人
	収支比率	-	61.0%
助成金上限額		10,200万円	-

※ 平成30年度の実績では南北間の輸送人員は全体の42%となっているため、年間南北間輸送人員の基準値は全体の42%と設定した。

3. その他

さくらやまなみバス事業の定性的な効果を把握するため、OD調査による利用状況を検証するとともに、さくらやまなみバス利用促進協議会（山口地域住民（自治会長、PTA役員等）、阪急バス、市の三者で構成）においてヒアリングを実施した。

OD調査による利用状況

平成23年及び平成30年に実施したOD調査の結果に基づき、平日、土曜日、日曜日における、目的別利用者数の比較を行った（別紙参照）。その結果、日曜日の北部地域内を除き、いずれの日及び

地域においても、通勤目的の利用者数が伸びていることが分かった。また、南北間において、いずれの曜日も、趣味・娯楽目的の利用者数が伸びているが、これは、有馬温泉利用者の需要に対応するよう、運行ダイヤを見直した成果と考える。

さくらやまなみバス利用促進協議会におけるヒアリング結果

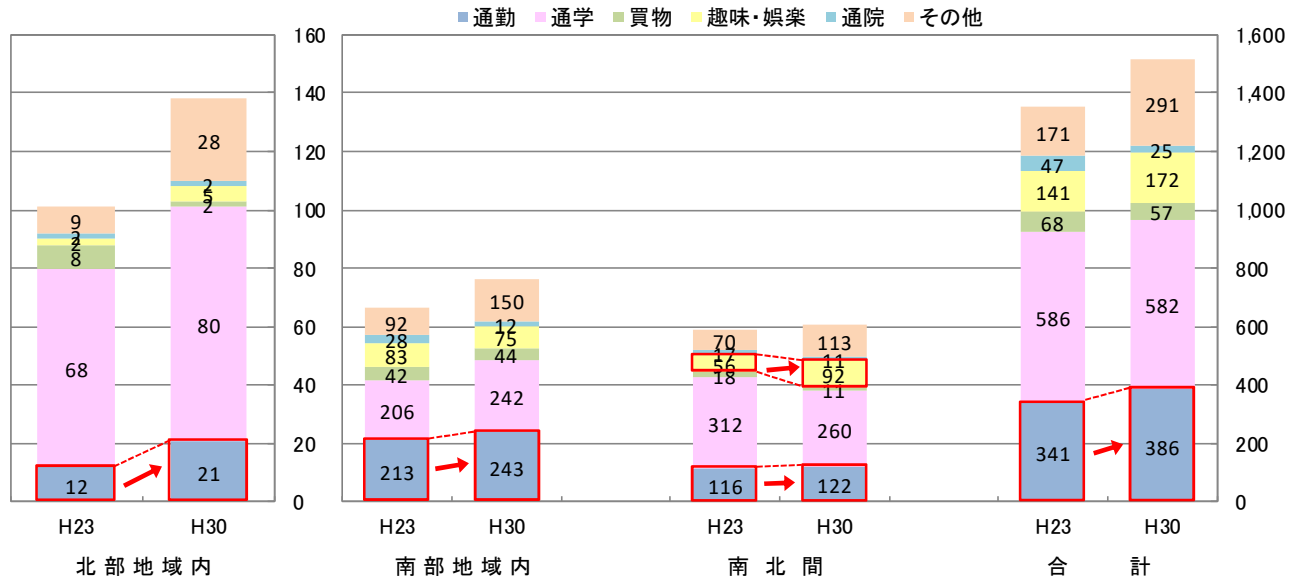
さくらやまなみバス利用促進協議会において、山口地域住民にバスの利用状況について意見聴取を行った結果、通勤や通学、買物といった日常的な移動に加え、学校行事等への保護者の参加や、南部で開催される地域コミュニティ（自治会、老人クラブ、婦人会等）関係の会議への出席などにも、さくらやまなみバスが利用されていることが分かった。

まとめ

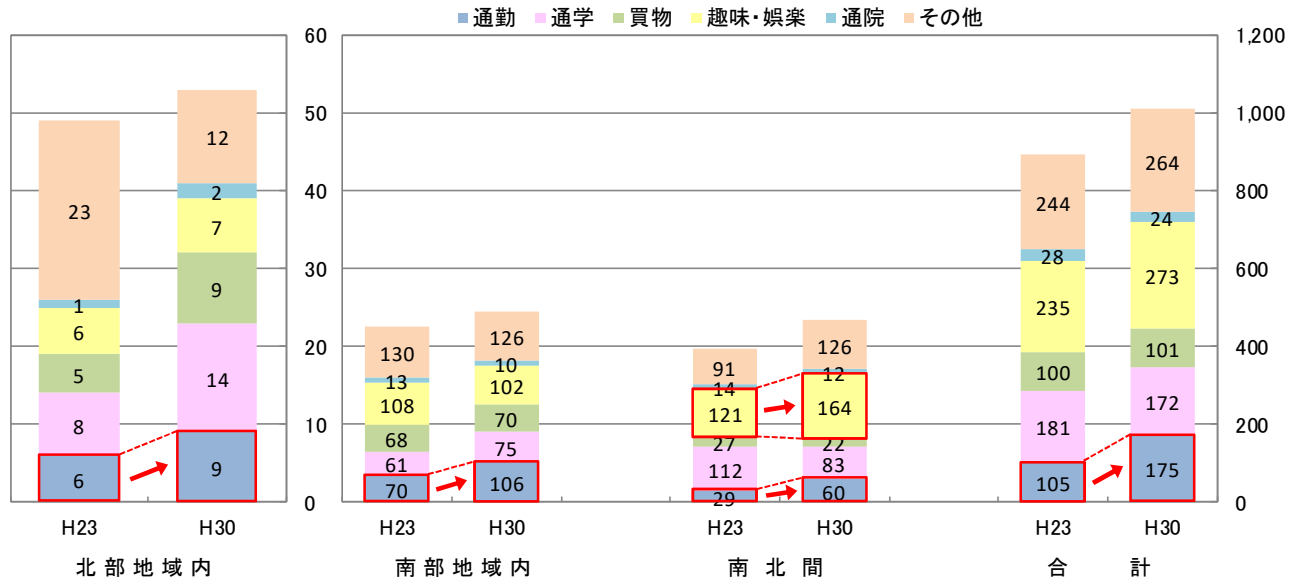
OD 調査による利用状況の推移と地元へのヒアリング結果から、通勤・通学利用が定着し、趣味・娯楽利用が拡大していることが確認できた。また、通勤及び趣味・娯楽利用の増加は、マイカー利用の抑制により、環境負荷の低減や交通渋滞の緩和などの効果に繋がっているものと考えられる。

目的別利用者数の推移 (0D 調査による)

□ 平日



□ 土曜日



□ 日曜日

