

# 「第 19 回 西宮市都市交通会議 地域公共交通分科会」会議録

日 時：令和 2 年 7 月 31 日（木） 14：00～15：30

場 所：西宮市民会館 4 階 中会議室 401

議 題：

1. 開会

2. 議事

議案第 1 号 生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について

議案第 2 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

議案第 3 号 西宮市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）

報告第 1 号 新型コロナウイルス感染症による路線バスの利用状況への影響と  
感染防止策について

3. 閉会

○委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
分科会長	松村 暢彦	愛媛大学大学院 理工学研究科 生産環境工学専攻 教授	欠席
副分科会長	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	
委員	柴原 祐子	公募委員	
	中尾 繁子	公募委員	
	久保田 泰正	西宮コミュニティ協会 副理事長	
	義浦 慶子	有識者（コンサルタント）	
	野津 俊明	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部 部長	
	岡 伸治	阪神バス株式会社 経営企画部 部長	
	松本 浩之	みなと観光バス株式会社 代表取締役	
	高野 重則	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 議長	欠席
	水田 節男	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	
	五十嵐 一俊	一般社団法人兵庫県タクシー協会 副会長	
	中村 幸一郎	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 計画課 課長	欠席
	山口 一彦	兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 道路第2課 課長	
	向井 宣彦	西宮市 土木局 道路部 部長	
	松尾 栄助	兵庫県西宮警察署 交通第一課 課長	
	中川 清澄	兵庫県甲子園警察署 交通課 課長	
	田橋 一	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官	
	作田 良文	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 課長	
	芦田 涉	兵庫県 阪神南県民センター 西宮土木事務所 所長補佐（企画調整担当）	
	上野 史雄	西宮市 政策局 都市計画部 部長	

## 議事内容

### (1) 協議事項

#### ・議案第1号 生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について

事務局より生瀬地区コミュニティ交通に係る事業計画の変更について説明。

(副分科会長) 2つ質問ですが、1つは名塩道路拡幅工事に伴う、橋梁の架替え工事で、仮橋のほうに運行ルートが変わるとのことですが、工事の完成はいつでしょうか。

もう1つは、コロナの影響について、現在の利用状況、運行状況、それから今後見通しが想定など、分かる範囲で教えていただけますか。

(事務局) 工事につきましては、現段階で兵庫国道事務所からお聞きしているところによりますと、令和2年の11月で工事が終わるとお聞きしております。

「ぐるっと生瀬」の輸送人員等の状況は運行協議会からご説明をお願いいたします。

(「ぐるっと生瀬」運行協議会)

利用状況は、昨年の10月から5周年になって、最初は117名くらいの月平均となり、非常に目標に近い形で推移してきていましたが、冬になって少し落ち込み、大体110名で推移していました。ところが、コロナの影響で、外出が出来なくなり、4月の利用数が52名まで落ち、5月は若干持ち直して56名、外出の制限が解けてきた6月は86名、7月は90名を超える見通しが立っております。コロナ対策として、阪急タクシーには運転手の健康管理を徹底していただき、利用者にはマスクを付ける等マナーを守っていただいておりますが、コロナ感染者が減ってくるに従って、利用者が増えてきたと思っております。第2波が来ると言われておりますが、十分注意をしていけば100名前後で推移できると思っております。さらに、私たちもホームページで案内していますが、運転手が乗車環境をきちっと守っていただいていると同時に、利用する側のマナーも、徹底できるように地道な活動を続けていきたいと思っております。

(事務局) 事務局から補足説明をさせていただきたいと思えます。

御質問がありました、工事期間のお話ですが、名塩道路の工事が始まる際に国が発行しているパンフレットには、西宝橋が通行不可となり、仮橋供用開始となるのが2019年の秋と書いていましたが、現在少し遅れておりまして、2020年の11月から仮橋の供用開始となっております。ただ、今後の見通しですが、このパンフレットではおおむね4年と書いていますが、昨今の事情もございますので、引き続き確認させていただきます。

また、先ほど説明させていただきました審議事項の確認をさせていただきたいと思えます。今回御審議いただきたいのは2点で、今回の事業計画の変更に関しまして、皆様の合意を頂く点が1点目ですが、現在、令和2年の11月から事業計画の変更を実施となっているところ、先ほど申し上げましたように、工事期間に遅れが生じる可能性もございます。本来であれば、その工事期間が変わりましたら、改めて委員の皆様

様に御審議いただくところですが、他に大きな変更がない限りは、この点についても今回の協議をもって合意とさせていただきたいと考えております。

もう1点が、前回の書面審議の際に御審議いただきました、国の地域内フィーダー系統確保維持計画についてですが、ルート変更に伴い、付属する資料が少し変わります。この資料を事務局と阪急タクシーで作成し、国に提出させていただき、この2点を御審議いただきたいと思います。

(副分科会長) 工事期間が変更するかもしれないということ。それから、国のフィーダー補助事業の資料が変わるということについては了承していただいて、申請についてはそれを反映したいということによろしいですか。

今、御説明頂きました内容も含めて、皆様からの御意見頂けたらと思います。

バス停を少し移動させるくらいでも、会議にかけないといけないのかという話がありますが、基本的には直接運輸局に届けるよりは、運輸局に必要な議論を経て申請しているという手続き的に望ましいやり方として、議題にしているという次第です。議題の内容だけではなくて、折角、運行協議会の方もいらっしゃいますので、「ぐるっと生瀬」の件についても、もちろん結構ですので、御意見頂ければと思います。

そしたら、今回、議案第1号でございます、生瀬地区のコミュニティ交通に係る事業計画の変更、それから先ほどお話ありました、工事期間のずれであるとか、それから地域内フィーダーの申請の内容についても、この内容で皆さんと確認いただいたということによろしいでしょうか。

(全委員) 異議なし。

(副分科会長) 議案第1号は原案のとおり承認されました。

・議案第2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

事務局より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説明。

(副分科会長) 御意見、御質問ございましたら、ご発言をいただきたいと思います。

(委員) 何点かありますが、質問、意見を織り交ぜて確認させていただきます。

まず1つは、収支改善策の検討ですが、阪急バスの兵庫県内における収支が黒字であるというのは、どの時点を捉えられ、今後はどのようになるのでしょうか。それからさくらやまなみバスは、田園バスの吸収合併に伴って、田園バスはほかの路線の運営をされていたが、どういう影響を与えることになったのかを教えてくださいたいと思います。

次に事業効果ですが、今回新しい概念として土井先生たちが提唱されております、クロスセクター効果ですが、一般的なものなのでしょうか。クロスセクター効果を算定する中で、算定基準やどういうベースで効果を算定したかという算定基礎を、はっきりしないといけないと思います。

それから、市の対応についてですが、クロスセクター効果を用いたことによって、収支率を運行見直し基準値から除外し、助成金上限額を設けられる意味合いは、どういうところにあるのでしょうか。助成金上限額を設定するからといい、収支を見ないわけにはいかないし、事業である限り、その点を欠落するわけにはいかない。そうした場合に助成金の上限額を決めることの意味合いを、どう求められるのでしょうか。しかも、上限額は、緊急事態等の場合は除外することになってはいますが、そのようなことであれば、なおさら上限額を設定することの意味をきっちりしておかなければ、上限額の持っている意味合いが薄れてしまうのではないかなと懸念しております。

最後に車両更新計画についてですが、車両の償却費が7年か10年で償却していくわけですが、一般的な中で、それに係る償却費というのは必ず事業経費の中に入っているということになりますので、そうすれば、償却費はどこかできちんとカウントしなければいけないということを聞いています。これは、事務局で、こういう処置をしているというようなことがあれば、回答をお願いいたします。

(副分科会長) ありがとうございます。

幾つか質問がありましたけども、まずは事務局からお答えいただければと思います。よろしく申し上げます。

(事務局) まず、阪急バスの現時点での収支は、黒字というように伺っています。ただ、昨今コロナの影響もありまして、来年度以降どうなるかというのは阪急バスから御報告いただければと思っております。

あと、クロスセクター効果は、一般的なものなのかと御指摘をいただいておりますが、これは、現在国土交通省でも推奨されており、令和2年度版の交通政策白書にもこの考え方を表に出されてまして、地域公共交通の新しい考え方として流布し始めたと思っております。これまでは一般的に収支率が比較されておりましたが、今

後は収支率だけでは地域公共交通というのは語りがたいというところもありまして、西宮市としても、地域・社会を支える交通を、こういった形で評価するかということで、今回クロスセクター効果を採用させていただきました。また、算定基礎につきましては、土井副分科会長等がまとめられた一定の算出ルールに基づき算出させていただきました。

また、上限額を設ける意味合いですが、目安がないためこういったタイミングで運行計画を見直し、適正確認をするべきか悩ましいところで、市民の皆さんとともに議論をしていくために、収支率に変わる目安として上限額という考え方を提示させていただきました。先ほど御指摘いただきました、今回のようなコロナウイルスの影響や大規模災害等のイレギュラーな部分には対応しがたく、通常状態で考えた場合、この目安でもって進めていきたいと思っております。

最後に、車両減価償却費につきましては、さくらやまなみバスは今年で12年目を迎えておりますので、償却費については今回考えてございません。

(委員)

まず、収支が兵庫県内で黒字だという話ですが、事務局からありましたように、兵庫県内での阪急バス路線は黒字です。前々回にお話をさせていただいたと思いますが、京都ブロックでは収支が大幅に悪化していたため、昨年運賃改定したことを御説明させていただいたと思います。同じく阪急田園バスに運行を委託しているエリアだったのですが、それでも赤字だったということで今年の5月に、運賃改定を実施させていただいたというところではあります。

コロナの影響というのは、今年度、昨年度末から大きく出ていまして、今年度は非常に厳しい状況になるという見通しで、一過性のものという特殊要因だと判断はしていますが、今後利用状況が100パーセントに戻るのか分からないというところを非常に危惧しております。今年度あるいは来年度以降どういう収支状況になって、それこそ運賃改定をしなければならぬ事態になるのかどうかというのは今時点では分からないところです。

それと、田園バスを合併したときの経費増に対してどういう対応してきたかという質問ですが、私どもの直営路線では、人件費が上がると、元々収支が悪かった路線がさらに収支が悪くなるというところで、大きな減便や路線廃止等で経費を削減して赤字額を縮小させるような計画を進めております。

(副分科会長)

御説明ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ちょっとだけ、クロスセクター効果の話に補足をすると、さくらやまなみバスについて補助が上乗せすることができなくなると、減便であるとか、廃止ということになるわけです。そうすると現在利用されている方々が困り、それに対してサポートするような移動手段を確保しないといけません。お手元の資料6ページを開いていただくと上のほうに図-3ということで、さくらやまなみバス事業のクロスセクター効果と書いてありますが、例えば、さくらやまなみバスの運行ができなくなったときには、医療・商業・教育・福祉等、いろんな目的でバスに乗っておられる人の移動手段がなくなってしまいます。教育のところを見ると、スクールバスを運行しな

ければ、高校生が通学できなくなるので、さくらやまなみバスに変わって、新たに貸切スクールバスの運行費用がここでは3,960万円必要になります。同じように、お医者さんに行く場合やお買い物に行く場合にバスを利用されている方の移動をサポートする。それぞれ医療分野や商業分野等で、バスがなくなった場合の分野別の代替費用を足し合わせると、約1億1,000万になり、それに対して人件費の上昇分や、行政補助額を合わせると、さくらやまなみバスをやめるよりも、人件費上昇分の約3,400万円を上乗せしても継続してさくらやまなみバスを動かす方が、約1,700万円が西宮市としてはプラスになります。これがクロスセクター効果になります。

7ページには無限に補助を広げていくのは良くないということから、分野別代替費用の上限までは補助をしてもいいでしょうということ、図で表現すると、助成の上限金額が約1億200万円になり、効果がどれくらいあるかということ、諮りながら、規律をもって助成金額を決めるような仕組みになっています。

ちょっと聞き慣れない言葉なので分かりづらいと思いますが、クロスセクターというのは、行政の分野を横断するという意味になります。これは比較的新しい考え方で、先ほど事務局が御説明されましたように、令和2年度の交通政策白書に、クロスセクター効果を説明するページを新しく設けていただきました。こういうやり方でできるだけ国土交通省も、いろんな補助に対する効果を見ていきたいと思います。

(委員) 折角ですので、教えていただきたいのですが、この6ページの表にあります、分野別代替費用の集計総額が約1億1,150万円になっていますが、分野別にそれぞれピックアップされているということになっていますが、例えば、この教育のところで見ると、3,960万円と3億2,810万円という2つの効果の計算があります。そのうちこの2つの施策を取るわけがないので、いろんな施策の中から費用が少ない代替施策を採用されていると理解したらいいのでしょうか。

(副分科会長) おっしゃるとおりです。補う方法がいろいろあり、もっといろんな方法があるのかもしれませんが、教育の場合ではスクールバス、あるいは過疎地だとタクシー券とかも配ったりするわけですが、都合よく高いほうを取っていくと非常に大きな金額になってしまうので、できるだけいろんな代替の手段・方法の中でも金額が最も少ないほうを選び、水膨れしないように計算をしています。

よろしいですか。ただいまのさくらやまなみバスのバス事業における課題と今後の対応は何度かこの場でも皆さんとも、御議論いただいた内容になっていると思いますが、ほかに御意見、御質問ありましたらお願いしたいと思います。

(全委員) 異議なし。

(副分科会長) 議案第2号は原案のとおり承認されました。

・議案第3号 西宮市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）

事務局から西宮市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）について説明。

（副分科会長） 御説明ありがとうございました。私から市にこういうことをやりませんかということをお願いしまして、市にも、御協力、御快諾いただいた内容でございます。こちらについても、御意見、御質問いただければと思います。いかがでしょうか。

ぜひ、県や国の皆さん、今の状況が続くと、その先を想定することが非常に困難になると思いますので、こういう会議で委員の方々と臨機応変に考え、これからの取組をしていきたいと思います。

議案第3号につきまして、皆さん御承認いただけますでしょうか。

（全委員） 異議なし。

（副分科会長） 議案第3号は原案のとおり承認されました。



## (2) 報告事項

### ・報告第1号 新型コロナウイルス感染症による路線バスの利用状況

事務局より新型コロナウイルス感染症による路線バスの利用状況について説明。

(副分科会長) 御説明ありがとうございます。御意見、御質問ありますでしょうか。

(委員) お手元に兵庫県バス協会の資料をお配りしております。新型コロナウイルス感染防止対策ガイドラインにつきまして、これに基づき県内のバス事業者は予防対策に取り組んでおられます。それから貸切バスに特化した予防対策ガイドラインは旅行会社等の団体と話し合いの結果であり、観光バスの事業者は取り組んでおられます。バスは安全な乗り物として、安心して御利用いただきたいと思っております。また、コロナ対策は、バス事業者だけではなく、御利用者の御協力も必要になります。その点はお願ひしまして、バスの御利用と御協力をお願いしたいと思っております。

(副分科会長) ありがとうございます。できるだけマスク等して、個人でも注意してもらうとともに、様々な取組をしていただいているということだと思います。

この件につきましてほかに御意見、御質問ございませんか。

利用者が6割減っているというのは固定費が非常に高いバス事業にとっては、非常に大きなダメージになってくるということが1つ。それからこの数日の状況を見るとコロナ終息がいつになるか分からないということで、歯を食いしばって耐えないといけない時期が続いているということで、非常に厳しい状況であると思っております。先ほど、阪急バスからお話がありましたように、一部の地域では減便であるとか、あるところでは路線の廃止も行われるような状況になりつつあります。利用されないとなかなか継続していくのは難しいということもありますので、安全に利用するというようなことも、御認識をいただいて、あるいは、そういう活動にも取り組んでいただけることも望ましいことかなと思っております。

それでは、報告第1号については以上とさせていただきます。ありがとうございます。