

第 3 回 西宮市地域公共交通活性化協議会
会議録

(2010)

平成 22 年 6 月 3 日 (木)

開会 : 午前 10 時 00 分

閉会 : 午前 12 時 00 分

場所 : 西宮市民会館 中会議室 401

西宮市地域公共交通活性化協議会会議運営規定第 5 条第 2 項に基づく署名	
議 長	
署名委員	

「第3回西宮市地域公共交通活性化協議会」会議録

日 時：平成 22 年 6 月 3 日（木）午前 10 時 00 分～午前 12 時 00 分

場 所：西宮市民会館 中会議室 401

議 題：1．開会

2．委員紹介

3．平成 21 年度決算報告について

4．総合事業の二次評価について

5．平成 22 年度予算について

6．平成 22 年度協議会スケジュール（案）について

7．さくらやまなみバス事業報告について

8．閉会

委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
会長	長岡 弘明	西宮市 都市局 都市計画部長	
副会長	岩崎 義一	大阪工業大学 都市デザイン工学科 教授	
座長	大和 治文	社会福祉法人慶徳会 常務理事	
監事	畑 英隆	山口地区自治会連絡協議会	
監事	神吉 進一	西宮市 土木局 土木総括室長	土木管理グループ長 永野 龍治
委員	庄治 清次	山口地区自治会連絡協議会	
	中村 和夫	西宮コミュニティ協会	
	有田 京子	西宮コミュニティ協会	
	小西 一夫	兵庫県バス協会 専務理事	
	藤原 久也	兵庫県タクシー協会	
	西山 哲	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	自動車事業部 副部長 兼 営業計 画課長 野津 俊明
	福浦 秀哉	阪神バス株式会社 常務取締役	
	沖 信克	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	
	宇佐美 光博	国土交通省 兵庫国道事務所 調査課長	
	川崎 勝廣	兵庫県 阪神南県民局 県土整備部 西宮土木事務所 道路保全課長	
	山田 訓弘	兵庫県 西宮警察署 交通第1課長	
	木村 淳三	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	運輸企画専門官 本田 泰彦
	上野 俊明	兵庫県 阪神南県民局 県土整備部 西宮土木事務所 企画調整担当 主幹	
	山本 幸夫	西宮市 教育委員会 学校教育部長	
前田 哲司	西宮市 健康福祉局 福祉総括室長		

事務局

西宮市 都市局 都市計画部 都市計画グループ

傍聴者

計 2 名

議事内容

1. 開会

西宮市都市局長より開会の挨拶。

2. 委員紹介

委員の紹介。

3. 平成 21 年度決算報告について

「平成 21 年度 西宮市地域公共交通活性化協議会 決算報告書（案）」について、事務局より説明（資料 1 参照）。続いて、監事から監査結果の報告（資料 2 参照）。

質疑応答

委員

決算報告書（案）の歳入の予算額（A）の合計額が 0 になっていますが、間違いではないでしょうか。

事務局

間違いです。修正いたします。

座長

歳出の予算額（A）と同額なので 19,552,000 円になりますね。

それでは、「平成 21 年度決算報告書（案）」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

4. 総合事業の二次評価について

「総合事業の二次評価」について、事務局より説明（資料 3 参照）。

質疑応答

委員

説明用のパワーポイントの画面を見ている人はおらず、事前に配られた資料を見ている人ばかりでした。内容を検討しようにも文字を読むのが精一杯です。もう少し文字を大きくしてくれると読みやすいのですが。

事務局

次回から説明するときにはわかりやすい形に工夫します。

座長

説明するときは噛み砕いて、もう一度二次評価の内容と補足説明をすると良いのではないのでしょうか。基本的にはすべて自己評価の通りのように思いますが、二次評価の大きな指摘としては何があるのでしょうか。

事務局

大きな指摘として、情報開示と評価方法・基準の設定にあります。今回、こういう二次評価の結果を受けたので、秋ごろに行う自己評価に際しては、これらの指摘事項をどのように改善を行うかということを含めて、ご審議していただきます。

委員

PDCA サイクルとは何でしょうか。

事務局

Plan-Do-Check-Action の略です。「計画、実施、検証、改善」のサイクルを回すことによって、評価が次の回転につながっていけば、この事業が継続していく環境が整っていくといえます。

副会長

情報開示について、ホームページというのは健康でかつパソコンを持っている人にはとても便利です。しかし、世の中には様々な意味での弱者がいます。つまり、データの開示、情報の伝達手段についてはもっと多様な形があるのではないのでしょうか。それについては注意して考えていかなければなりません。

評価基準については、達成目標と言われる数字を意識しているのでしょうか。

事務局

評価基準については、必ずしも定量的なものに限定してはおりませんが、まず、評価基準を決めておき、それを達成されたかどうか毎年度評価していくという形が望ましいやりかたとされています。いくつかは定量的な指標は必要だと思いますが、補完的に定性的な指標も設ける必要があると思います。それについては、たたき台としての素案を作成しますので、秋ごろにご審議していただければと思います。

委員

南部間の流動問題で阪神バスに影響してくる内容は、二次評価指摘事項 -1- の「事業実施による直接的な結果のみならず、地域公共交通全体への効果、地域社会全体への効果」に含まれているという認識でよろしいでしょうか。

事務局

その通りです。

座長

「総合事業の二次評価」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

5. 平成 22 年度予算について

「平成 22 年度予算書」について、事務局より説明（資料 4 参照）。

質疑応答

委員

歳入の補助金について、前年度予算は 18,061,000 円で、決算額が 17,278,878 円でした。本年度は 31,226,000 円の予算を計上していますが、国の補助金額の申請根拠を教えてください。17,278,878 円から 31,226,000 円に増える根拠は何でしょうか。

運営費の会議費について、今年度予算は 1,201,000 円を計上していますが、会議の開催の回数等を根拠にしているのでしょうか。去年の実績で見てみたら、これ程の額を必要とするのでしょうか。

事務局

まず、一点目の補助金額が昨年度の 17,278,878 円から本年度は 31,226,000 円に増額している根拠についてお答えします。（以下、資料 6 参照）

補助金については、昨年度では種目として車両購入、実証運行、利用促進活動等があり、それぞれにおいて、補助対象経費に対する補助率が 1/2 以下となっています。今年度は、車両購入はなく、運行損失については、昨年度に補助申請した段階では 2400 万円程度の赤字を考えていました。それに対して、実際に補助金としていただいたのが 560 万円程度となっています。今年度、実際に赤字額として 6000 万円程度を見込んでおり、その半額として、3000 万円程度の運行損失に対する補助をいただけないかということを考えています。実際には、これらに対する補助金の申請は全国でかなり多いということで、実際には補助率が 1/2 どころか、1/2 のさらに 1/2 程度（補助対象経費に対して 1/4 程度）になっているのが現状です。予算の段階では 6000 万円の半額の 3000 万円と見込んでいますが、今年度はその半額ぐらいになる見込みです。補助金の交付決定はまだされていないので、額も確定していませんが、今のところそういう見込みだと聞いております。

運営費の会議費について、昨年度は委託とせず、なおかつ一回だけの開催となっております。今年度については、後ほどスケジュール等で説明しますが、最低でも三回は開く必要があります。二回目は 11 月頃、三回目は 2 月頃に開く予定です。それ以外でプラスアルファとして開催する可能性があります。今年度は全て事務局での運営を予定していますが、協議会の開催が 3 回か 4 回になるという可能性も含め、予算として計上しています。

座長

今の説明の中で、運行経費の損失が 21 年度は 2400 万円と言いましたか。

事務局

訂正いたします。2400 万円ではなく、12,518,575 円の間違いでした。昨年 4 月 1 日の補助金の申請段階では 12,518,575 円です。横の項目の補助対象経費というのは、実際に交付決定を受けた段階での補助対象額になります。縦の項目の実証運行というのは、いわゆる運行損

失に対する補填の対象額。続いて車両購入の対象額。次に小計を挟んで利用促進活動等となっているのが利用促進活動費に対する補助の対象額になっております。これらが交付決定を受けた段階での補助金の対象額になります。実証運行では、12,518,575 円が運行損失の補助の対象額になります。それが当初の額で、決定額というのが実際に交付申請を受けて補助金の交付として決定された額になります。それに対して、交付決定を約 5,600,000 円受けました。しかし、実際に運行した結果、損失額が 59,529,755 円になりました。ただし、補助金は交付決定額以上もらえないので、実際にもらえる補助金は、補助金未受領額の欄に記載の額になります。これは、実績報告の段階なので、当然その額は受け取っていませんが、これが補助金として受け取るべき額を表し、その額は 5,570,765 円に確定したことになります。

車両購入等についても同様です。当初の補助対象額は約 2400 万円ですが、実際には約 2300 万円です。対象額が減った場合には交付決定された額から精算し、補助金は半額までしかが出ないので、結果として約 1150 万円しか補助金が出ませんでした。

座長

21 年度の運行損失額は 1200 万円で、それが 22 年度は 6000 万円になったと説明ありましたが、1200 万円がなぜ 6000 万円になるのでしょうか。

事務局

実際の運行損失額は 59,529,755 円です。あくまで約 1200 万円は申請段階、バスが運行開始する前での見込み額です。しかし、実際に運行した結果としては約 6000 万円の運行損失額がありました。今年度につきましても、同程度の額を見込んでいます。

座長

了解しました。

「平成 22 年度予算」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

6. 平成 22 年度協議会スケジュール（案）について

「平成 22 年度協議会スケジュール（案）」について、事務局より説明（資料 5 参照）。

質疑応答

副会長

自己評価を作り、それを国に提出し、国がそれを評価し、答えが返ってきます。そのやり取りのアウトカムとして、それがどこにどう影響していくのか、評価の手続きとその答えに対する協議会の構え方としてのフレームが見えません。当然、委員の方の中には各資料をスッと読める方もおられれば、生活・暮らしの目線から評価している方もいます。あるいは運行事業者の目線からも。そういうところから、目標・評価とか、情報を確認する方法は何でしょうか。

また、その方法が周知されているのでしょうか。

事務局

ご指摘がありました法定協議会および自己評価の枠組みについてですが、これについては2つの視点があると思います。1点目には事業を継続的に行っていける環境整備ということがあります。2点目には地域が自立的・主体的に改善を行っていかないと補助金の査定等に影響してくる部分があります。事業を継続していける環境整備は重要ですが、やはり補助金の査定というのも無視できません。両方の面を意識しながら、自己評価・法定協議会の適切な運営を行っていく必要があると思います。

副会長

それならば、もう少し協議会の回を重ねる必要があるのではないのでしょうか。

事務局

法定協議会については最低3回の開催を考えていますが、法定協議会ですべてやるのか、もう少し具体的なことを検討する作業部会的な方法で補完するのか。その点は、現段階ではわからないところもありますが、法定協議会としては、最低3回の開催が必要であると考えています。

座長

「平成22年度協議会スケジュール(案)」について、承認してよろしいのでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

7. さくらやまなみバス事業報告について

「さくらやまなみバス事業報告」について、事務局より説明(資料6参照)。

質疑応答

委員

バスの事業経費の内訳について、車両購入したばかりなのになぜ車両修繕費を計上するのでしょうか。また、その他経費とありますが、これは何でしょうか。そして、有料道路の減免について、見込みはあるのでしょうか。

事務局

バス事業の経費の算出については少し特殊な部分があります。基本的な数値として総走行キロがあり、これは、バスが実車で走る距離と回送で走る距離を足した距離ですが、それに対して、一定の単価をかける方法です。その根拠となるのが、各バス事業者が国土交通省に提出している要素別原価報告書です。実態として、車両修繕費は毎年変動していきますが、実際の計算ではそのような方法で計算しています。タイヤ交換や各種点検、部品の交換、個別の修繕など一つ一つ計上することも検討してみましたが大変な作業であり、おもわぬ修繕費がかかった

ときの対応が困難ということもありました。他都市に問い合わせたところ全国的にも総走行キロと単価を使って計算しており、さくらやまなみバスについても同様の計算をすることとしました。

県の有料道路については、さくらやまなみバス事業に関わらず、県に料金値下げ、早期無料化の実施を要望しているのが現状です。

その他経費に含まれる項目は 30～40 ぐらいあり、その中で、その他経費 は個別の積み上げであり、その他経費 は総走行キロにその他経費 に含まれる項目を控除した単価をかけて計算します。さくらやまなみバス事業に関する利用促進については、通常以上のことをやりたと考えていましたので、自動車取得税・広告・PR 等費に関しては別途計上する必要があり、その他経費 という形で計上しました。

委員

その他経費の要素には何があるのでしょうか。

事務局

自動車重量税、自賠責保険料、旅費、被服費、水道光熱費、乗車券費、図書印刷費、消耗品費等を計上しています。項目が非常に多くあり、その他経費として一くくりにし単価をかけると、自由な広報・PR 活動ができないため、それについては別枠計上しています。

委員

決算書はどのように作っているのでしょうか。

事務局

一般の建設事業であれば、国や県で決めている公的な単価があるのですが、運輸事業については、国や県が決めている公的な単価はありません。バス・タクシー事業者は、運賃を取ることについて、運賃の原価となる経費を国土交通省に報告することになっています。総走行キロと各経費が報告されていますので、それぞれの経費を総走行キロで割った数値を単価として扱っています。そして、実際に走った距離にその単価をかけて経費を計算する方法をとっています。

委員

この決算書には実額を掲示しているのでしょうか。

事務局

全ての経費について領収書が用意されているわけではないので、国に報告されている単価を用いたものについては、報告書に基づく単価だと証明できる書類を添付してもらうことによって、その単価を採用しています。それ以外は、領収書を添付してもらっています。

委員

実際に使った金額を示していないのでしょうか。経費の計算はどのように出しているのでしょうか。

事務局

車両修繕費の場合、車両購入時にはあまりかかりません。車両の寿命を平均 12 年と想定すると、年数が経つにつれて修繕費が増えていきます。ところが、報告されている単価に基づく

修繕費は、平均的な費用であり、バス事業者が保有する車両には 12 年近く経過したものもあれば新車もあります。従って、算出される経費は、対象とする車両の年齢によっては実態と異なってきます。

委員

車両修繕費は実態を表していないのでしょうか。

事務局

そういう意味では、実態を表していません。バス事業は、継続して運行することが前提にあります。100 台くらい車両を保有していれば車齢も様々で、修繕費が多くかかる車両もあれば、修繕費がほとんどかからない車両もあり、全体的に平均化されます。しかし、さくらやまなみバスのように保有台数が 7 台、8 台しかなければ、車両修繕費は同じようなタイミングで上下します。それに合わせて全体経費を上下させているようでは収支が調整できませんので、それを平均化して計上しています。

座長

経費として計上した額の根拠が実際の必要額とリンクしていないものは、車両修繕費とその他経費ということですね。それ以外で、燃料費についてはどうでしょうか。

事務局

燃料費については、各月の単価を把握できるため、各月の使用量に対して単価をかけて計上しています。

委員

さくらやまなみバスの運行事業計画の収入と支出の基本的な枠組みは、南北バス運行検討委員会で 21 年からの 3 年間の事業収入・費用を見込んで作られたものがベースになっています。平成 21 年度の結果は、当初の見込みと大幅に違っていています。国に申請するときは 22 年度の赤字額を約 60,000,000 円と見込み、その見込んだうちの 30,000,000 円強を助成金の申請額の予算としようと言っていますが、21 年度の実績があるので、22 年度は 21 年度の実績に基づいて収入と支出を計画ベースで見込んで、それをベースに国へ申請を出すべきではないのでしょうか。

事務局

もちろん、22 年度の予測は 21 年度の実績があるので、その実績で各利用区分の単価を推計し、その単価に基づいて、今年度、区分ごとにどれくらい乗車人数が増えるか推計し、運賃収入等を計算しています。運行経費に関しても、総走行キロも増えるので、平日、土曜、日曜・祝日ごとに総走行キロを計算し、それに対して必要な経費を計上し直しています。それをもって計上した額が、約 60,000,000 円となっています。

委員

ベースになっている南北バス運行事業検討委員会の 3 年間の事業収支計画を 22 年度は実績に基づいて見直しするのでしょうか。

事務局

刻一刻とデータが入ってくるので、そのデータに基づいて情報を更新し、実態に即して予測

します。そうでないと、同じようなことを繰り返すことになるので、それをもって見直します。

座長

委員がおっしゃっているのは、「今年の2月の協議会での資料の中に21年度から23年度までの事業計画があるが、修正前の事業計画が現在HPに載っている。それを修正して、HPを差し替えて頂きたい。」ということです。

事務局

第二回の法定協議会で提出した資料ですが、その段階ですでに約60,000,000円の赤字額がありました。事業計画を修正するには、国土交通省への手続きが必要となりますが、まだ、その手続きが完了していません。データは日々更新されていくので、出来る限り正確に予測しないと、初年度と同じことを繰り返してしまいます。1年間の運行を終え、年間の輸送人員の変動もある程度つかめるようになりましたので、それに基づき第二回の法定協議会で報告させていただいた数値を修正し、事業計画としてあげていきたいと考えています。

座長

了解しました。

「さくらやまなみバス事業報告」について、承認してよろしいでしょうか。

全委員

異議なし。

全会一致で承認。

座長

いろいろご意見ありがとうございました。

今後の日程について事務局から説明願います。

事務局

次回開催は、11月を予定しており、事後評価（自己評価）（案）についてご審議願います。

座長

本日はこれで閉会させていただきます。みなさまお疲れ様でした。

8. 閉会

以上