

「第6回西宮市地域公共交通活性化協議会」会議録

日 時：平成23年6月9日（木）午前10時00分～午前12時00分

場 所：西宮市民会館 大会議室 101

議 題：1．挨拶

2．平成22年度決算報告（案）について

3．平成22年度総合事業の二次評価について

4．さくらやまなみバス事業報告について

5．連携計画の変更について（公共交通不便地域図の更新）

委員出席者

役職名	氏 名	所 属 名	代理出席者
会長	北田 正広	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	土井 和彦	西宮市 土木局 土木総括室長	
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 副理事長	
	有田 京子	西宮コミュニティ協会 会計理事	
	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	
	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	欠席
	堤 英彰	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 調査課長	欠席
	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	欠席
	西垣 孝則	兵庫県西宮警察署 交通第1課長	交通第1課 警部補 山口 広幸
	木村 淳三	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	運輸企画専門官 本田 泰彦
	上野 敏明	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	欠席
田近 敏之	西宮市 教育委員会 学校教育部長		
廣田 克也	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

1名

議事内容

1. 挨拶

会長より開会の挨拶。

2. 平成 22 年度決算報告（案）について

平成 22 年度決算報告（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

なし

座長

それでは「平成 22 年度決算報告（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。

3. 平成 22 年度総合事業の二次評価について

平成 22 年度総合事業の二次評価について、事務局より説明（資料 3 及び資料 6 参照）。

質疑応答

座長

資料 3- -2- で「西宮市の平成 23 年度 3 月議会に平成 23 年度予算案を提出し、市議会において審議してもらうことになっている。」とあるのですが、この点で市議会から何か意見などはあったのでしょうか。

事務局

3 月議会で平成 23 年度予算案について審議されましたが、特に意見はありませんでした。

座長

了解。

副会長

資料 3- -2- で「住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動」とあるが、具体的にどういったことでしょうか。

事務局

地元での取り組みとしましては、これまでと同様に利用促進協議会での議論が中心となっています。利用促進協議会での議論を通じて、リーフレットやパンフレットの作成、各イベントでの広報をしております。また今年の 2 月からは利用促進協議会の下に地元、市、阪急バスから成る作業部会を設置し、イベントやグッズの作成についての議論を行い、検討しております。

委員

地元からも取り組みについて報告させていただきます。利用状況の数字を見てみると、1年目の利用者数が約21万人、2年目が約34万人ということで、順調に利用者数は伸びています。ただ、増便により収入も増えたが、その分のコストも増加したため、収支率については60%程度でした。このことについては大きな課題であると考えています。新しい年度を迎える3月に1年間を振り返り、このような課題に対する基本方針を山口地区の各自治会の代表者に対して、運行実績などの報告も併せて、バスの利用促進をお願いしています。また、月に5回程度、阪急バスから西宮市を通してバスの利用実績の報告を受けています。その利用実績を月に1回開催される各自治会の集会の話題にし、さくらやまなみバスへの関心を持ち続けてもらえるようにしています。

座長

4月の利用状況を見ていると、利用者数は伸びているにもかかわらず収支率が上がっていないのですが、なぜでしょうか。

事務局

確かに、利用者数については順調に伸びていますが、その割に収支比率は伸びていません。その原因としまして、運賃単価の安いスクールパス、グランドパス65などによる利用者が他の利用者に比べて大きく増加していることがあります。これらの利用者の増加はさくらやまなみバスの運行目的と合致しているともいえます。移動手段の確保が難しい方にとっての公共交通の利便性を高めるのと同時に、収支比率を改善していくためには、通勤や観光関係の利用者の増加を図っていく必要があります。通勤に関しては利用促進協議会でも度々議論しているのですが、この2年間でなかなか難しい課題であるということがわかってきました。一方で、有馬温泉をはじめとする観光関係での利用者については、順調に増えています。西宮市では都市型観光に力を入れていこうとしていますので、そのような取り組みとも連携を図りながら、観光関係の利用者の更なる増加について検討して参りたいと考えています。

委員

少し補足をさせていただきます。運行収支比率についてですが、1年目である平成21年度は51%でしたが、2年目である平成22年度には61%となり、10ポイント改善されています。このことから、運行収支比率の改善に向けては順調に進んでいます。その他の項目についても、目標値に近づいていっていると判断できます。

座長

現在の利用状況で、年間輸送人員の運賃を全て通常運賃と仮定すると、収支状況はどうなるのでしょうか。

事務局

運送収入を割引率が異なるスクールパス、グランドパス65、その他に分類することは可能です。普通運賃に換算する計算は、OD調査結果などを活用すれば、ある程度可能ですが、詳細な数値は本日持ち合わせていません。ただ、スクールパス、グランドパス65については、普通運賃と割引後運賃の差が大きいことは確かですので、普通運賃を用いた収支比率は、22年度の実績でも、結構高くなると思いますし、23年度の見込みでは、100%にかなり近づくのではな

いかと考えています。

副会長

資料6の「平日の従前マイカー利用者の比率」で、1%は何人を占めているのでしょうか。

事務局

この項目は、マイカーの利用者に対するパーセンテージではなく、「バスを実際に利用されている方で、従前どのような交通手段であったのか」というアンケートに基づいた数字になっており、バスの利用者が分母になっています。そのため、バスの利用者が増えれば数字は変わってくるようになります。平成22年度の場合は、1%当たり3400人/年程度となります。

座長

それでは「平成22年度総合事業の二次評価」については終了いたします。

4. 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「パワーポイント1：さくらやまなみバス事業報告について」参照）。

質疑応答

座長

21年度から22年度で総便数は増えていますが、日曜日と祝日だけで言えば、平成21年度から1便減便していることとなります。そのことについての見解を教えてくださいませんか。

事務局

1便当たりの利用者数に着目したとき、平成21年度においては、平日、土曜と比較したとき、日曜・祝日が最も少なかったため、平成22年度では日曜・祝日について1便減便を行いました。平成22年度の実績を見れば、平日、土曜、日曜・祝日の1便当たりの利用者数はほぼ同じくらいになってきています。そういった意味では、需要に応じた適正な便数になってきていると言えます。また、イベントなどの各種広報活動を通じて、有馬温泉など観光関係を中心に市外からの利用者も増えてきているので、さくらやまなみバスの認知度が高まってきていると分析しています。

委員

有馬温泉などの観光関係で利用者が伸びている理由の一つに、東日本大震災の影響があります。3月の震災による自粛ムードから一転、経済を盛り上げようということで、ゴールデンウィークには有馬温泉が平年の2割から3割ほど、客足が増えたと聞いています。

委員

さくらやまなみバスの定員は何人でしょうか。有馬温泉へ行く人にさくらやまなみバスを勧めるのですが、利用された方から「座ることができなかった」とたびたびいわれます。さくらやまなみバスの運行ルートは山道でカーブが多いため、危険に感じます。また、有馬系統で1

便減便されていますが、これは行楽で利用される時間帯を考慮したうえで、減便されているのでしょうか。

また、先ほど平成 22 年度年間輸送人員をすべて通常の運賃単価で試算した場合の収支率について議論されていましたが、さくらやまなみバスはもともと北部の子どもたちが盤滝トンネルを通過して、南部の高校に通うために運行しているのではないのでしょうか。それにもかかわらず、なぜそのような試算をする必要があるのかと不思議に思います。収支を考えるのであれば、盤滝トンネルを無料化になるよう検討するのが妥当ではないのでしょうか。

事務局

バスの座席数は 29 人で、定員は 72 人となっております。南部から有馬温泉へ行く便で一番多く乗車される停留所は西宮北口です。特に土曜、日曜の 11 時前後に有馬温泉に到着するが混みあっており、西宮北口を出発した時点で座席がほぼ埋まっていることも多いと聞いております。

平成 22 年度に 1 便減便したことについてですが、日曜・祝日は観光などのため有馬温泉などを目的地として有馬系統を利用される人が多く、逆に金仙寺系統の利用は少ない状況にありました。そういった利用状況から系統の配分を調整した結果、全体の便数は減ったものの、有馬系統については便数を増やすという対応となりました。今年度も系統別の利用状況から配分を調整しており、実態に即した運行計画となるよう見直しを行っています。

運送収入についてですが、先ほど説明させていただいたのは、割引率の収支比率への影響を見るため、運賃割引が適用されている利用者が普通運賃で利用したら、収支比率がどのようになるかという仮定の話です。実際の運送収入見込みについては、利用目的・券種ごとに運賃単価を算出し、その区分ごとの輸送人員を予測して、算出しています。

事務局

盤滝トンネルについてですが、大型車の場合、通常の料金は 900 円ですが、路線バスということで、さくらやまなみバスは 280 円で通行しています。回送バスについても、同様に 280 円の料金を通行しています。バスの通行料金については、軽減されるように、引き続き兵庫県と協議していきます。

また、盤滝トンネルは通行料金で建設費を賄う有料道路事業であり、現在の計画では平成 33 年 3 月末にはバスに限らず全て無料化になる見込みです。ただ、収支については予測を上回っているため、早期に無料化にならないのか、ということについても兵庫県と協議していきます。

座長

他にご意見などはございませんでしょうか。

委員

さくらやまなみバスの利用者として、二点お話をさせていただきます。

一点目は山口地域の利用者の声についてです。

まず、バスの運賃が非常に高いということです。下山口から西宮北口までは大人の乗車料金が 690 円もかかります。南部地域間では乗車料金が 210 円の定額だということもあり、北部地域の利用者は高いと感じています。既存路線との運賃の整合性の問題など様々な理由があるとは思いますが、せめてワンコインにならないのでしょうか。

次にさくらやまなみバスの車両数は予備車両を含めて8台。1系統のみの運行であれば1時間におよそ1本の運行が可能だと思えますが、多くの人に平等に利用していただくということで2系統となっています。そのため、目的に応じた系統を一つに絞って利用すると2時間に1本の運行となるため、不便を感じています。また、名来から西宮北口までの道の悪い山間を1時間ほどかけて走行することに対しても、時間がかかりすぎているということで不便を感じています。

そして、通勤客がさくらやまなみバスを利用しないことについてです。その理由としては朝方の出勤時には便数も多く利用しやすいのですが、夜になると便数は減少し早い段階で終バスとなるため、定期を購入するメリットが少ないということにあります。現状としては、出勤時に回数券を利用し、帰宅する際には他の交通機関を利用している方がほとんどです。

二点目について、阪急バスの方にお願ひがあります。

市や阪急バスの営業所にも利用者からの声が届いているかとは思いますが、バスの運転に対する批判が多くあります。「運転が荒く、利用している立場からすれば人を積んで走っているとは思えない」、「コースを間違えて運行することが多い」、「バス停を通過したところで降ろされる」、「利用者が運転者に対して質問をしても、それに対してまともな答えを言わない」、「バスに乗ろうとして、バスの後ろまで追いかけたが見過ごされた」など、1年目にはなかった苦情が多く出ています。利用者やさくらやまなみバスの信頼関係を築くのは、その時ハンドルを握っている運転者にあると思えますので、丁寧な接客、安全運転に努めていただきたいと思ひます。

座長

それでは「さくらやまなみバス事業報告」については終了いたします。

5. 連携計画の変更について（公共交通不便地域図の更新）

連携計画の変更について、事務局より説明（資料「パワーポイント2：連携計画の変更について」参照）

質疑応答

会長

公共交通不便地域について技術的な説明がありましたが、そもそも不便地域はどういう位置づけなのか、今後どういう施策展開が行われるのかについて、補足説明をさせていただきます。

連携計画の中には、地域の課題のフロー図とその課題をどのような施策に結び付けていくのか整理したのものがあり、公共交通の課題としては三つあります。その中に「既存の公共交通網（鉄道・バス）において、不便地域が点在している」という課題があり、その基本方針として「公共交通不便地域の改善」があります。このように、それぞれの課題に対して基本方針があり、それらの基本方針が事業計画にそのまま繋がっていきます。一つ目の事業計画は南北交通である「さくらやまなみバス運行事業」について、二つ目に公共交通不便地域に関係のある「バスネットワークの改善」について、三つ目に「バスの利便性向上策の実施」があります。二つ目の「バスネットワークの改善」について、例として具体的な施策を申し上げますと、既存の

公共交通を改善することで、一部の公共交通不便地域が改善されるのではないかと、あるいは、既存の路線バスの運行では対応できない場合は、新たな公共交通を導入する方法が考えられるのではないかと、といったことが考えられます。この公共交通不便地域の更新はそういった事業に関係しており、市民の方から公共交通の導入について要望があった際にはこの公共交通不便地域が一つの指標になると考えていただければと思います。

副会長

この協議会は連携計画を審議、承認する役割を担っているということでしょうか。

事務局

そのとおりです。法定協議会の大きな役割として、連携計画の策定とさくらやまなみバス事業に関連する総合事業の実施の二つがあげられます。

座長

それでは「連携計画の変更」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。

閉 会

座長

本日の議事は以上でございます。それでは、次回の会議について事務局からお願いします。

事務局

次回の会議は資料 5「平成 23 年度法定協議会開催スケジュール」のとおり、11 月頃の開催を予定しておりますので、お願いいたします。

座長

以上を持ちまして、本日の「西宮市地域公共交通活性化協議会」を閉会させていただきます。みなさまお疲れ様でした。

以 上