

■ 経営基盤強化策（案） 個別帳票

【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携
【施策名称】	MM（モビリティ・マネジメント）の拡充

<概要>

- ・現状、わが国では、渋滞や環境問題をはじめとして、公共交通の利用者離れに伴う地域モビリティの質的な低下や、モータリゼーションの過度な進行による都心のスプロール化や中心市街地の活力低下など、交通に係る様々な問題が生じている。
- ・広義のモビリティ・マネジメント（以下、MM）とは、当該の地域や都市全体を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味する。ひとり一人の住民や、一つ一つの学校や職場等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していくことが重要となる。
- ・また、狭義の意味で市営バスにおけるMMとは、転入者や小、中学生など、新規あるいはこれから顧客となりうる市民等を対象に、マイカーから市営バスへの転換を促す取組となる。



（出典：国土交通省HP）

<導入効果>

- ・新たな転入者や子育て世代などのこれまで市営バスを利用していない市民等に啓発を行うことで乗合収入の増加を図る。
- ・小・中学生の頃から市営バスに親しむことでバスに乗車するという行為のハードルを低下させまた、職業としての選択肢を持ってもらう。

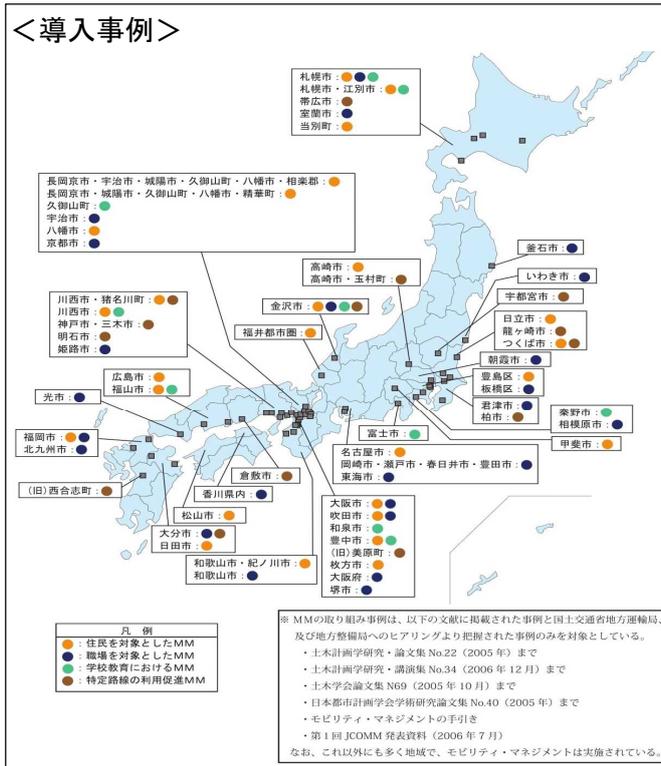
<具体的な施策事例>

- ①子育て世代 → ベビーカー乗車体験教室
- ②小・中学生 → 車庫見学、職場体験
- ③市イベントとのタイアップ
→ みどりのカーニバル、福祉展など
- ④転入者 → ご利用ガイドの配布
- ⑤市民全般 → 出前講座

<その他>

- ・モビリティマネジメントのつぼ
→ 適切な「人」に、適切な「時」に、適切な「場所」で、適切な「もの」を適切な「方法」で

<導入事例>



（出典：国土交通省HP）

<実施スケジュール>

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

■ 経営基盤強化策（案） 個別帳票

【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携
【施策名称】	サイクル&バスライドの拡充

<概要>

- ・「サイクル&バスライド」とは、郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐輪場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図る「パーク&バスライド」の自転車版で、同様に駐輪場を整備してバスの利用を促進する制度（下図参照）。
- ・中心市街地等への交通手段としてバスが選択されることで、交通混雑の緩和、自動車事故の抑制、温室効果ガスの抑制などに効果が見込まれる。



図 サイクル&バスライドのイメージ

<導入事例>

- ・現状、市営バスでは下記6箇所のバス停に駐輪場を整備し、同事業に取り組んでいる。
 - ①北部地域 → 上の口
 - ②南部地域 → 北大塚・富田団地・芝生西口・道鶴町・車庫前



(富田団地バス停)



(道鶴町バス停)

<導入効果>

- ・公共交通機関への転換を促進かつ、市営バスの収支改善。
- ・駅前等における違法駐輪の低減。
- ・マイカー利用の低減による温室効果ガスの排出削減。

<その他>

- ・設置検討候補バス停
 - 柱本団地、玉川橋団地 など

<実施スケジュール>

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

■ 経営基盤強化策（案） 個別帳票

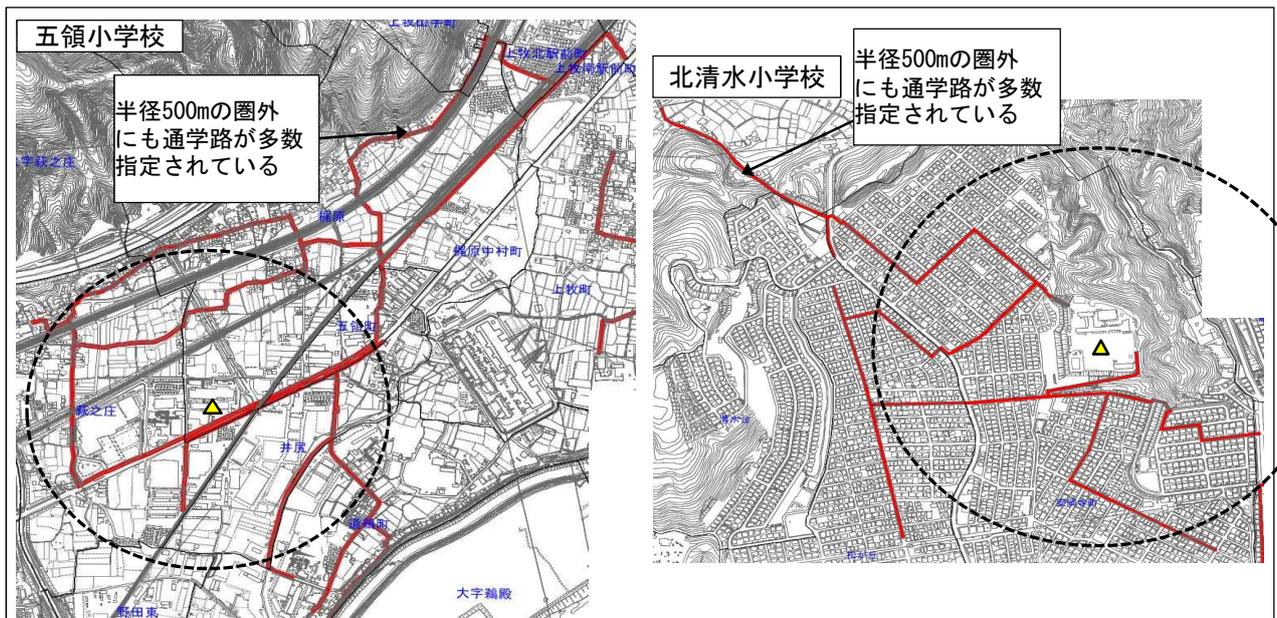
【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携
【施策名称】	きめ細かなスクールバスの運行

<概要>

- ・高槻市では、特に北部丘陵地域等における小学校の校区が広いため、児童の通学時の安全性（交通事故）や防犯性に課題がある。
- ・下記の小学校で徒歩圏外（片道500m以上）となる地区がある。
 - 五領小学校 : 萩之庄・道鶴・前島・神内・上牧駅前地区
 - 北清水小学校 : 清水台・原地区
 - 清水小学校 : 塚脇地区
 - 上牧小学校 : 淀の原・東上牧地区
 - 三箇牧小学校 : 唐崎地区
 - 磐手小学校 : 成合地区
 - 榎田小学校 : 校区設定のない特認校

<導入効果>

- ・児童の通学時の安全性、防犯性が向上する。
- ・子育て世代への移動支援による定住促進。
- ・交通部においては、シニア乗務員を活用することにより、運行経費を縮減することができる。



<その他>

- ・費用負担等について、市教育委員会との連携が必要である。



<実施スケジュール>

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

■経営基盤強化策（案）個別帳票

【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携																							
【施策名称】	空港リムジンバス事業への参入																							
<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪・関西万博の開催を見据え、本市の施政方針でも更なる観光振興に向けて取り組むことが記述されている。また、万博旅客の本市へのインバウンド需要等の増加も考えられる。 ・現在、関西国際空港と本市はJRの「関空特急はるか」で直結されているが、高槻駅の停車は朝の関西空港行きと夜の京都方面行きのみとなっており、昼間の需要には対応できていないという課題がある。 ・大阪国際空港（伊丹）については、阪急京都線と大阪モノレールが連絡しているものの乗換えが必要となっており、JR線以北在住の高槻市民には利用が難しい。リムジンバスについては、JR片町線（学研都市線）沿線発の大阪（伊丹）空港行きが名神高槻バス停（緑が丘）に停車するが、高速道路上のバス停に停車するため、途中に階段があるなど、大きなキャリーバッグ等を所持しているお客様やお身体の不自由なお客様には使いづらい状況にある。 ・各空港に乗り入れている地元事業者との相互乗り入れを目指し、本市の玄関口であるJR高槻駅・阪急高槻市駅と空港との直結と、スムーズな旅客の移動環境構築に取り組む。 <p><導入事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・（公営での空港リムジンバス事業者）長崎県交通局・佐賀市交通局・宇部市交通局など ・（大阪府内の空港リムジンバス事業者）大阪国際空港（伊丹）：大阪空港交通 関西国際空港：関西空港交通 ・（大阪府内の空港に乗り入れている公営事業者）大阪国際空港（伊丹）：伊丹市交通局 <p><導入効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・空の玄関口から市の玄関口まで直結が可能となることで、新たな高槻市の魅力構築につながる。 ・車両面では長距離の場合トイレ付きの車両が求められるが、乗車時間が1時間以内であれば、座席定員の多い比較的安価な仕様の車両で対応が可能である。 ・お客様にとっては、鉄道駅等での乗り換えが減り、空港搭乗口に比較的近いところに到着できる。鉄道よりも所要時間は要するが、大きなスーツケースやキャリーバッグ等を移動させる負担が軽減されるため、その面では鉄道よりも優位性がある。また、市域の北部などでは、名神高槻バス停からリムジンバスに乗車する場合、JR高槻駅前までの所要時間や乗り換えの待ち時間などが短縮されるため、特に大阪（伊丹）空港へ向かう場合は時間的にも優位性がある。 ・座席定員制で運行する場合、事前予約を受けるシステム構築が必要ない。早朝出発の対応については、主要のりば（駅前）でのポーターサービス（アルバイト）が対応できる範囲であり、その他については乗務員の対応で賅える。 ・お客様の立場で考えると予約制（座席指定制）のほうが安心感が高いが、事前の乗車券購入などの負担もあるため、先着順に乗車が可能となるシンプルな制度を検討する。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="699 1518 1056 1765" style="text-align: center;">  <p>リムジンバス (出典:大阪空港交通HP)</p> </div> <div data-bbox="1082 1518 1423 1765" style="text-align: center;">  <p>空港アクセスバス (出典:伊丹市交通局HP)</p> </div> </div> <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち環境の改善が必要である。 <p><実施スケジュール></p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>令和3年度</td> <td>令和4年度</td> <td>令和5年度</td> <td>令和6年度</td> <td>令和7年度</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>令和8年度</td> <td>令和9年度</td> <td>令和10年度</td> <td>令和11年度</td> <td>令和12年度</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>					令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度						令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度					
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度																				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度																				

■ 経営基盤強化策（案） 個別帳票

【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携			
【施策名称】	ＪＲ新駅開業に伴う東部方面路線の再編			
<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の更なる市民の高齢化や生産年齢人口の減少見込に伴い、市営バスの運賃収入も減収傾向が続く厳しい見通しとなっている。その反面、市民の高齢化やインバウンド需要の増加は、バス路線網の維持や拡充を求める声につながっており、相反する状況への対応や経営のバランスを見出すことが大変難しい状況となっている。 ・一方、檜尾川以東の鉄道沿線においては、新名神高速道路高槻インターチェンジの開設や高槻東道路の供用開始、十三高槻線や牧野高槻線（淀川渡河橋）の事業化など、周辺環境の変化を踏まえ、鉄道新駅設置を含めた新たな市街地形成の可能性について、市と鉄道事業者の間で検討が進められている。令和元年度の施政方針でも検討の深度化が盛り込まれた。 ・このエリアの周辺道路は、旧西国街道（府道西京高槻線）をはじめとして狭隘な区間が多く、バス路線検討上の制約もあったが、府道西京高槻線バイパスの整備など交通環境の改善が見込まれる。また、淀川渡河橋の開通による枚方市牧野・楠葉方面との新たな輸送需要や、令和3年度に全面開園を迎える安満遺跡公園への輸送需要など、総合的に見直す契機が訪れている。 ・本市の交流人口・定住人口増加による経済活性化や、運賃収入及び税収増を目指し、東部方面の路線を重点的に再編する。 <p><導入事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・（新駅開業に伴う路線開設）ＪＲ長岡京－阪急西山天王山－京阪淀駅（阪急バス・京阪バスの共同運行） <p><導入効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・阪急電車西山天王山駅の開業に伴い、阪急バスでは既存の長岡京線の再編が行われると共に、阪急西山天王山駅を經由し京阪淀駅に乗り入れる路線を、ＪＲ長岡京駅発着の既存路線を延長する形で京阪バスとの共同運行で開設した。京阪バスも既存の京阪淀駅からＪＲ山崎駅を結ぶ路線から分岐する形となっており、新設部分以外は相互の既存バス停施設を利用している。 ・長岡京市から桂川対岸の京都市伏見区淀エリアへは地理的には近かったが、直結する交通機関がなく不便であった。長岡京市には阪急西山天王山駅開業と前後して立命館中学校・高等学校が京都市伏見区深草から移転しており、京阪沿線からの通学ルートとなっている。ＪＲ長岡京駅から京阪淀駅の全線所要時間は約２０分であり、地元自治体である長岡京市も市の公式ホームページで誘客に力を入れている。 ・本市から淀川対岸を結ぶルートは平日の朝夕を中心に頻繁に渋滞が発生しており支障をきたしている。本市の新たなまちづくりには、公共交通の利便性向上が不可欠であり、合わせてマイカー削減への取組も安全面・環境面から求められる。本市東部や島本町域には新設の安満遺跡公園以外にも史跡や自然が点在しており、対岸からの潜在需要が見込まれる。バス交通の強みを生かす形で鉄道との結節を行うことで、経営基盤の強化につなげる。 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係交通事業者・自治体との調整が必要である。 <div data-bbox="804 1451 1423 1794" data-label="Image"> <p>The screenshot shows a news article from the Nagasaki City website. The headline reads: "京阪淀駅と阪急西山天王山・JR長岡京を結ぶバス路線(90系統)運行中!!" (The bus route connecting Keihan Station and Keihan Yamatoya Station via JR Nagasaki Station (Route 90) is running!!). The article mentions that the route is in operation since March 29, 2018, and provides details about the service, including that it is a joint operation between Keihan Bus and Keihan Bus, and that it is convenient for passengers. It also notes that the route is subject to change and that passengers should be aware of the operating hours and fares.</p> </div> <p style="text-align: center;">長岡京市交通政策課によるバス路線PR (出典：長岡京市HP)</p>				
<実施スケジュール>				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

■経営基盤強化策（案）個別帳票

【取組の体系】	④市の交通まちづくり政策との連携
【施策名称】	社会実験等による効率的な路線及びダイヤの確認

<概要>

- ・本市では1970年代の人口急増期に開発された住宅地が多く、住民の高齢化が進展している。そのことを背景に、北部の丘陵地など市営バスのバス停まで距離のある住宅地を中心に路線延伸、乗り入れの要望も寄せられている。
- ・しかし、大型のバス車両が住宅地に乗り入れることについては総論賛成であっても、環境面で反対が出ることも多く、特にバス停設置については同意が得られないことも多い。また、近年の他社事例では、路線を延伸したものの採算ラインに至らないことも多く、バス事業者側が乗務員の確保が困難な事情もあいまって、短期間で廃止に至る事例も発生している。
- ・については、新規の路線要望がある地域においては、地域住民の総意であることを前提条件として実証実験を行う。実証実験期間中に目標ラインに到達しなかった場合については、本格運行を断念するものとする。

<導入事例>

- ・（実証運行）枚方市春日地域、京都市山科区鏡山学区など
※鏡山学区の事例は2年間の実証運行や山科区と鏡山学区自治連合会の連携によるモビリティ・マネジメントの結果、本格運行に移行した。

<導入効果>

- ・枚方市では春日地域の住民からの要望を受けた市が京阪バスに働きかけ、実証運行として平成30年4月に小型バスによる路線を新設した（JR津田駅-春日地域-京阪交野市駅）。広報ひらかた平成30年4月号では「1年間の利用状況で以降の運行内容が再検討されます」と告知されたが、令和2年11月のダイヤ改正で廃止されることになった。実証実験期間を設けて需要の見極めを行うことは、本格運行に至った場合でも断念する場合でも有効な手順といえる。

<その他>

- ・実証運行と並行して、住民へのモビリティ・マネジメントが必要である。



枚方市春日地域でのバス新路線開通
(出典：読売新聞タウン誌HP)

<実施スケジュール>

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

■経営基盤強化策（案）個別帳票

【取組の体系】	⑤持続可能な収支均衡の実現																												
【施策名称】	持続可能な路線及びダイヤの見直し																												
<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードによる乗降データ収集により、正確な利用実態の把握が可能になった。 ・利用実態が極端に少ない区間については、乗合バスで運行するほどのボリュームもなく、赤字も大きく増発ができない。乗合バスで運行するにも最低限の本数とならざるを得ず、お客様から見れば大変利用が難しいダイヤとなるため、ますます利用者離れが起こるといった負のスパイラルに陥る。 ・閑散路線沿線住民の高齢化や交通の利便性向上を考え、バス停まで出向かなければならない定期運行の乗合バス輸送にこだわらず、小型モビリティやデマンド交通など、より小回りの効く利便性の高い交通機関にシフトするなど、市の交通施策と連携を図りながら役割分担と調整を行う。 ・市営バスの路線については、沿線の年齢構成の変化を見極め、通勤時間帯を削減し昼間の時間帯を増強するなど、ICカードでの乗降データを活用しながら、より利用しやすく沿線需要に応じたダイヤや系統に再編する。 ・長距離路線については、道路渋滞による影響で遅延運行が発生しやすく、ダイヤへの信頼性を損なうリスクも高いため、中心市街地への直通運行にこだわらず、ゾーンバスと幹線バスとの乗継方式を導入するなど、柔軟な検討を行う。 ・他社線との重複路線については、住み分けと連絡運輸を行うなど、競争関係から共存関係に発想を転換し、相互に効率が高まる方法も検討する。 ・新道の開通や新たな商業施設の立地など、沿線住民の生活環境や生活スタイルの変化に応じて、より需要が見込まれる経路への変更も検討する。 <p><導入事例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・（住み分け・共存）京都市交通局・京都バス（京都市左京区大原地区）他 ・（ゾーンバス方式）京阪バス（大阪市大石地区）他 <p><導入効果></p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市交通局と京都バスにおいては、京都市交通局の路線撤退地区では京都バスで高齢・福祉バスが適用されるようになるなど、市民の利便性が維持されるとともに、交通局の経営改善に寄与している。現在では双方の共通化を進展させ、市バス専用1日乗車券が京都バスでも適用されるようになり、インバウンドで市外から来訪されたお客様にも混乱がなくなるなど、旅客、交通局、民営バス事業者それぞれの利益となっている。また、運賃制度においても交通局が主導する郊外部での京都市内均一運賃区間拡大に協力するなど、継続的な取組が進められている。 ・高槻市内においても、国道170号の区間では交通部と京阪バスが運賃を同調させているが、竹の内町・番田・唐崎地区では二重運賃となっている。市民や旅客の立場から見ればシームレスに利用できることが望ましく、特に不採算となっている地域においては、一本化を行う方がお客様にとっての利益になると考えられる。 <p><その他></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バスと民間バスの連絡定期券や共通利用が可能なICカードの導入など。 <div data-bbox="818 1440 1417 1798" data-label="Diagram"> </div> <p data-bbox="975 1809 1257 1865" style="text-align: center;">大石ゾーンバス地区 (出典：京阪バスHP)</p>					<実施スケジュール>					令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度						令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度					
<実施スケジュール>																													
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度																									
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度																									

■経営基盤強化策（案）個別帳票

【取組の体系】	⑤持続可能な収支均衡の実現
【施策名称】	広告収入の拡大

<概要>

- ・今後の更なる市民の高齢化や生産年齢人口の減少見込に伴い、市営バスの運賃収入も減収傾向が続く厳しい見通しとなっている。その反面、市民の高齢化やインバウンド需要の増加は、バス路線網の維持や拡充を求める声につながっており、相反する状況への対応や経営のバランスを見出すことが大変難しい状況となっている。
- ・運賃外収入の増加策の一つとして市営バスを媒体とした交通広告事業を展開しているが、昭和時代から継続する車内ポスターと車体やバスのりばの看板以外には、ネーミングライツ程度の商品しか展開できていないという課題がある。
- ・市営バスのお客様や高槻市民への情報サービス拡充の観点から見直しを行い、動画広告など時代のニーズに対応した新たな情報サービスの展開で、市民に新たなライフスタイルの提案を行うとともに、情報メディアとしての市営バスの媒体価値を高め、収益向上を目指す。

<導入事例>

- ・（運転席後部デジタルサイネージ）八戸市交通部・横浜市交通局・阪急バス・奈良交通他
- ・（窓貼りステッカー）伊丹市交通局・京都市交通局、阪急バス他
- ・（天井吊り）南海バス・阪急バス他 ・（B3中吊り）大阪シティバス・和歌山バス他
- ・（ポケット時刻表）大阪空港交通他 ・（LED行先表示機メッセージ）鹿児島市交通局他

<導入効果>

- ・車内広告で注目度の高い枠は、運転席後部（Hポール）など数が限られるが、液晶モニター化することで動画や複数社の広告を露出できるようにし、お客様への情報伝達力向上やクライアントの広告効果向上を図ることで、広告収入の増加が見込める。
- ・他社局で実施しているバス広告のうち、本市が実施できていないものについては、新たな収益源となる可能性があるため、広告代理店等と調整を行い積極的にセールスを行う。
- ・現在各路線ごとに1枚ものとなっている配布用バス時刻表（紙媒体）については、冊子タイプの時刻表にしてお客様の携帯性や保存性を良くすることにより媒体効果を高め、クライアントにとっても広告効果が得られるようにする。また、広告費の収益で制作費（印刷費）を賄う。
- ・バスのLED行先表示機については、単発のプライベートメッセージ表示などができるように改良を行い、営業につなげる。

<その他>

- ・広告代理店との調整（価格設定など）や設備の改良（車内液晶モニターなど）が必要である。



車内デジタルサイネージ（運転席）
（出典：横浜市交通局HP）



透明ステッカー
（出典：阪急バスHP）



B3中吊りポスター
（出典：和歌山バスHP）

<実施スケジュール>

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度