

答 申 書 (案)

市 営 バ ス に お け る 事 業 経 営 の あ り 方 に つ い て

令 和 年 月 日

高 槻 市 自 動 車 運 送 事 業 審 議 会

目 次

はじめに	3
1 章 市営バスを取り巻く社会環境の変化	4
1-1. 高槻市の社会環境	4
(1) 土地利用と人口	4
(2) 交通実態	4
1-2. バス事業を取り巻く現状	5
(1) 経営環境	5
(2) 労働環境悪化による運転士不足	5
(3) 運賃改定の動き	6
2 章 市のまちづくりにおける市営バスの役割について	7
2-1. まちづくりと連携したバスサービスのあり方	7
2-2. 市の上位・関連計画	7
(1) 高槻市総合戦略プランでの位置付け	7
(2) 高槻市都市計画マスタープランでの位置付け	7
(3) 高槻市総合交通戦略での位置付け	8
3 章 市営バス事業の現状と課題	9
3-1. 乗客数の推移	9
3-2. 事業全体の収支状況	9
3-3. 路線別の収支状況	9
3-4. 運転士の労働環境	10
4 章 公共負担のあり方について	11
4-1. 市営バス事業に対する公共負担の現況	11
4-2. 制度の概要	11
(1) 高齢者無料乗車制度	11
(2) 生活交通路線維持事業補助制度	11
4-3. 制度見直しの方向性	12
(1) 高齢者無料乗車制度	12
(2) 生活交通路線維持事業補助制度	12
5 章 今後の事業経営のあり方について	13
5-1. 次期経営戦略における基本方針（案）	13
5-2. 経営基盤の強化に向けて取り組むべき重点施策の方向性	13
(1) 人材確保	14
(2) 将来の顧客確保	14

(3) 収入増加 -----	1 5
(4) 先進的な技術等の導入 -----	1 5
5－3．不採算路線の見直しと新たな需要に伴う路線再編 -----	1 6
(1) 山間3路線 -----	1 7
(2) 南部方面路線 -----	1 8
(3) 南西部方面路線 -----	1 8
(4) 東部方面路線 -----	1 8
5－4．新たな需要創造への取組 -----	1 9
5－5．今後の市営バス事業経営について -----	2 0
おわりに -----	2 1
参考資料 -----	2 2

はじめに

高槻市営バスは、昭和 29 年 2 月の事業開始以来、高槻市の発展と共に、市民生活に欠かせない生活基盤の一つとして、60 有余年の歴史を重ねてきた。その間、市の姿は牧歌的な田園都市から、全国的にもまれに見る人口急増期を経て、大阪府内有数の中核市へと大きく変化した。市営バス事業も市の成長に歩調を合わせて路線網を拡充し、現在に至っている。

しかし、市の人口急増期の中心となった団塊の世代は 70 代に手が届き、少子化・高齢化が大きく加速している。市営バス旅客の構成も、通勤・通学旅客が減少傾向になると同時に、日中の高齢者が増加するなど、バス需要の質的变化への対応を迫られている。また、バス利用者の減少や運転士不足など、市営バス事業を取り巻く環境は、大変厳しい状況が見込まれている。

このような中、今後も市の生活交通としての役割を途切れることなく果たすため、市長からどのような事業経営を進めるべきかについて諮問を受け、国が求める 10 か年の経営計画期間とその先に続く未来を見通すために、慎重に審議を重ねてきた。

その結果、市営バス事業の現状と課題について整理するとともに、今後の社会環境の変化等を見据えた事業経営のあり方について、各委員からの様々な意見を踏まえ、十分な審議を行い取りまとめたので、ここに答申する。

1 章 市営バスを取り巻く社会環境の変化

1－1．高槻市の社会環境

(1) 土地利用と人口

①土地利用

北部は森林、中央部は鉄道駅を中心に商業地とその外縁に住宅地、南部には工業地や農地等が広がっている。105.29ヘクタールの全市域のうち山林が48%と最も多く、次いで住宅地が23%、水田や畑などの農地が8%となっており、この比率は近年もほぼ変化がない。

②人口

高度経済成長後期の10年間で約20万人の人口急増を経験したが、その後は約35万人前後で横ばいの状況が続いてきた。しかし、近年は全国的な傾向と同様に人口減少の状況にあり、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では、平成27年から令和27年の30年間で約80%程度に減少し、29万人を切るものと予測されている。令和7年にかけての10年間は市域南部での人口減少が顕著であるが、令和27年頃にはそのエリアが拡大し、人口集積が多い地域のほぼ全域で人口減少が顕著となる。

65歳以上の人口比率を示す高齢化率については、近隣他市よりも高齢化が進んでおり、平成27年時点で28%となっているが、30年後の令和27年には38%に上昇するものと予測されている。特に75歳以上の人口比率を示す後期高齢化率については、平成27年の13%に対して、30年後の令和27年には22%へと大幅に上昇する見込みとなっている。

(2) 交通実態

①鉄道

JR東海道本線及び阪急京都本線が東西方向に市の中心部を横断しており、市内にはJRが2駅・阪急が3駅を設置している。市営バスはJRと阪急の各駅を結節点として市内各方面に路線網を展開しているが、鉄道各駅の乗降客数については、JR高槻駅では昭和の末期から平成7年にかけて増加したあと横ばい、その他の市内各駅についても横ばいの傾向となっている。

②バス

市営バスが鉄道駅から市内各地域への放射状ネットワークを形成している。京阪バスがJR高槻駅・阪急高槻市駅～京阪枚方市駅及び、京阪枚方市駅～本市の番田・唐崎地区～玉川橋団地～JR茨木駅を運行している。阪急バスがJR摂津富田駅～JR茨木駅及び、柱本団地～JR千里丘駅・阪急茨木市駅を結んでいる。

高速バスは、名神高速道路の高槻停留所から全国を結んでいる。

市営バスネットワークによる人口カバー率は、停留所を中心に半径300mをバス停勢圏とした場合、総人口のおよそ8割となっており、全国有数の高さであると推測される。

③自動車

本市の幹線道路交通量は、名神高速道路・国道 171 号・国道 170 号・府道大阪高槻京都線などで多く、特に、国道 171 号の主要交差点（大畑町、市役所前、八丁畷など）では、慢性的な交通渋滞が発生していることから、国の主要渋滞箇所指定されており、市営バスの定時運行が阻害される要因となっている。

本市の骨格を形成する都市計画道路の整備率は約 66%（平成 30 年度末時点）で、北摂 7 市（高槻・茨木・箕面・池田・豊中・吹田・摂津）において低い水準となっている。多くの都市計画道路が整備されれば、市営バスの路線やダイヤにも大きく影響があると考えられるが、費用面等により整備の促進は難しい状況にある。

大阪府全体の自動車運転免許保有率は上昇傾向にあるが、高槻市の免許保有人数は微減で、免許保有率はほぼ横ばいで推移している。高槻市の免許返納件数は年間約 1,500 件程度で、免許返納率は北摂 7 市において最も高い水準となっている。

1－2．バス事業を取り巻く現状

(1)経営環境

国土交通省発表の「平成 28 年度乗合バス事業の収支状況について」によると、乗合バス事業者の経営環境は全国的に厳しく、平成 28 年度時点で約 64%の乗合バス事業者が赤字となっている。また、最近 10 年間で約 14,000 kmの路線が廃止されており、わが国全体の規制緩和の流れを受け、路線バス事業においても 2002 年に需給調整規制が撤廃され、新規参入、路線廃止ともに、許可制から届出制に変更されたことを契機として、地方の赤字路線からの撤退が相次いだことが要因と考えられる。

このように、今後の人口減少傾向の中で、バス事業を取り巻く経営環境はさらに厳しさを増すことが予測される。

(2)労働環境悪化による運転士不足

バス事業の収支悪化に伴い、人件費は民営・公営共に下降傾向にある。特に民営バス事業者の所得は全産業の平均値を下回っている。一方、労働時間は全産業に比べて約 2 割長くなっており、労働環境は厳しい業界と言える。

バス運転士の離職率も高く、入社 4 年で半数近くが離職する状況にある。また、運転士の平均年齢は約 50 歳と高齢化が進んでおり、トラックや自動車整備などを含めた自動車運送事業の労働者全体と比較しても最も高い水準にある。

これらの結果、約 8 割のバス事業者が運転士不足に陥るという深刻な状況となっており、そのうち 5 社に 1 社では路線バスの「減便」や「路線の廃止」などを検討している状況にある。実際に京都のバス事業者では、運転士不足を理由に従来のダイヤを維持できなくなり、山間部を除くほぼ全路線で減便に踏み切っているという事例も発生している。

(3) 運賃改定の動き

前述のバス事業の経営環境や運転士の労働環境悪化等を踏まえ、近隣のバス事業者でも運賃改定、いわゆる値上げの動きも見られる状況にある。

平成 31 年 3 月には京阪バスの京都府八幡市や京田辺市の路線で、令和元年 5 月には阪急バスの京都地区（長岡京市域、向日市域、大山崎町域、京都市域）で、運賃改定が行われている。

2章 市のまちづくりにおける市営バスの役割について

2-1. まちづくりと連携したバスサービスのあり方

市営バスは、昭和29年の開業から65年間、高度経済成長期の工場誘致、住宅開発や学校開設等に伴い、「動く市道」として人口急増期の輸送を担ってきた。この間、市勢の発展やまちづくりと連携して路線を整備し、市民の移動手段確保を積極的に行っている。また、市の福祉政策と連携した「無料乗車証制度」や、子育て世代の移動支援施策としての「こうのとりのバス」など、公営バスとしての強みを活かし、市民生活やライフステージに沿った事業も積極的に展開し、災害時においても山間部の避難者輸送等、市営バスだからこそできる役割を果たしているといえる。

このように市営バスは、行政主体の市の一部局でありかつ、自立経営の徹底による独立採算を原則とするバス事業者としての二面性を有している。そのため、公共性と経済性の両立が使命となるが、ややもすると経済性が軽視される場合も想定される。

しかし、1章で述べたバス事業を取り巻く状況や、市営バスにおける将来的な収支均衡の実現を踏まえると、経済性に最大限配慮した上で、市のまちづくりの視点を十分に持ちながら連携に取り組むべきである。

今後、高槻市域では、新名神高速道路高槻インターチェンジ周辺でのまちづくり、令和3年に全面開園する安満遺跡公園の整備、枚方市等との連携強化が期待される淀川渡河橋の整備、檜尾川以東での鉄道新駅設置構想など、市民にとっても市営バスにとっても非常に影響が大きいプロジェクトが予定されている。

このような中、市営バスとしては、バス利用者の需要創出の機会を見定めた上で、市のまちづくりとの連携強化を更に進める必要がある。

2-2. 市の上位・関連計画

(1) 高槻市総合戦略プラン（第5次高槻市総合計画・基本計画28）での位置付け

市の基本計画である高槻市総合戦略プランでは、6つの将来都市像を定めている。その将来像を実現するための基本計画においては、公共交通に関する施策【都市機能の充実：市営バス】として4施策が掲げられている。

施策①：安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスの供給

施策②：経営基盤の強化

施策③：まちづくりと連携したバスサービス

施策④：乗客のニーズ把握に基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保

(2) 高槻市都市計画マスタープランでの位置付け

高槻市都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本理念を定め、都市づくりの目標と今後の都市づくりの方向性を示している。

都市づくりの方向性の中では公共交通に関するものとして、道路・交通体系等の方針を定めており、特にバスに関して2つの取組を掲げている。

取組①：車両や停留所施設のバリアフリー化や快適性の向上に努めます。

取組②：需要の掘り起こしを踏まえ、市民の移動手段の確保を目的とした誰でも利用しやすいネットワークについて検討します。

(3) 高槻市総合交通戦略での位置付け

高槻市総合交通戦略では、都市計画マスタープランに示されている都市づくりの基本理念「住みたい・住み続けたい・訪れたい都市まちたかつき」を実現するため、交通まちづくりに関する基本理念と3つの基本方針を定め、10項目からなる交通施策の方向性を定めている。この交通施策の方向性において中核をなす交通手段が市営バスであり、バリアフリー化の推進、環境負荷の低減、バス関連情報の高度化、公共交通利用意識の向上など、様々な施策が位置付けられている。

3章 市営バス事業の現状と課題

3-1. 乗客数の推移

市営バスの輸送人員は昭和 50 年度にピークとなり、その後は、モータリゼーションや高齢化の進行に伴い減少し、平成 29 年度にはピーク時のおよそ 6 割となっている。平成 14 年以降、ほぼ横ばいで推移しているが、現金・定期券などの利用者が減少する一方、無料乗車証の比率が高まっており、平成 27 年度の調査結果では、約 3 割が無料乗車証となっている。平成 30 年度に無料乗車証の IC カード化を行ったが、比率は全ての IC カード利用者の 4 割近くに達しており、今後も増加が見込まれる。

人の移動については、交通手段別で高槻市は北摂 7 市や大阪府平均と比較した場合、バスの割合が高く、市民にとって身近な交通手段であるといえる。

時間帯別利用者数を見ると、朝夕のラッシュ時間帯の利用が年々減少している一方、昼間の利用が増加傾向にあり、通勤・通学需要から通院・買物などの自由目的需要へと質的变化が生じているものと考えられる。

3-2. 事業全体の収支状況

近年、収入はほぼ横ばいであるが、費用は職員の年齢構成の変化等により人件費が増加傾向にある。収支は、平成 9 年度から平成 29 年度まで経常損益（※営業損益に、営業外収益・費用などの企業の『本業以外の財務活動による収益と費用』も含めた損益）は黒字で推移してきた。ただし、黒字額は減少しており、平成 30 年度においては自然災害による影響もあり赤字決算となった。また営業損益（営業収益－営業費用）は赤字で推移し、本業であるバス事業での赤字額が増加している。

平成 29 年度の収入については、約 9 割は運輸収益（路線＋貸切）が占めているが、そのうちの 2 割は高齢者・障がい者の福祉（無料）乗車証による利用として、市の一般会計からの繰入れとなっている。また、営業外収益は収入の 9 % であるが、そのほとんどが他会計補助金（一般会計からの繰入金、主に生活交通路線維持事業）となっている。

平成 29 年度の支出については、人件費が 73 % を占めており、バス事業が労働集約型産業であることを表している。

3-3. 路線別の収支状況

山間部 3 路線、平坦部 21 路線の計 24 路線のうち、運行収益が運行費用を上回る路線は、北部丘陵地を運行する「阿武山・塚原線」、「日吉台線」、「芝谷線」、「原・上の口線」の 4 路線のみとなっている。

その他の路線は全て赤字を計上しており、赤字額が大きい路線は、「田能線（杉生・中畑・二料）」（約 7,590 万円）、「柱本・三島江線」（約 7,570 万円）、「萩谷線」（約 7,260 万円）などとなっており、黒字の 4 路線で他の赤字をカバーする構造となっている。

近年は路線の休廃止がなかったが、平成 31 年 4 月から新たに富田芝生線を開設するのに合わせて、運行エリアが重なり、市営バス全路線の中で営業係数が最も悪化していた昭和台線を平成 31 年 3 月限りで休止した。

3－4．運転士の労働環境

バス業界全般として給与面及び労働時間共に、全産業の平均値よりも厳しい状況にある中で、高槻市営バスの平成 27 年時点における年額の平均給与は 594 万円であり、全公営バス事業者の平均値である 665 万円は下回るものの、全国バス事業者平均の 455 万円よりは高い状況であり、全産業の平均値である 548 万円に近い水準となっている。労働時間については、高槻市営バスの平均値が月 188 時間であり、これも全国バス事業者の平均値である月 210 時間を下回り、全産業の平均労働時間である月 177 時間に近いと言える。平均年齢については、全国平均が約 50 歳であるが、高槻市営バスは 49.5 歳であり、ほぼ全国平均と同じ状況にある。

バス運転士の入社 4 年での離職率は、全国平均では約半数となっていたが、高槻市営バスの場合は 13.3%に留まっている。

運転士の人数については今のところ減便を検討するほどには差し迫っていないが、不足気味の状況にあり、バス事業全体で運転士不足や高齢化が進む中、退職者の補充がスムーズに行えなければ、将来的には減便や路線の廃止を迫られる可能性がある。

4章 公共負担のあり方について

4－1．市営バス事業に対する公共負担の現況

市営バス事業に係る市の一般会計からの支出は、市の福祉施策として創設された高齢者及び障がい者等のための無料乗車制度に対する運賃相当額としての補助と、市民の移動手段確保のため、廃止することができない路線を維持するための生活交通路線維持事業に伴う補助などを主な内容としている。

4－2．制度の概要

(1) 高齢者無料乗車制度

同制度創設の目的は、高齢者の社会参加の促進と移動支援であり、平成30年度時点で、同様の制度を導入している公営バス事業者は多いものの、高槻市のように所得制限等がなく、一律無料という制度を導入しているのは、近隣の伊丹市のみとなっている。また、公営バス事業を有していない自治体では、そもそも同制度が存在しない場合も多く、高齢者は自己負担で公共交通を利用していることになる。

高槻市においては、昭和47年の創設から現在に至るまで、基本的には70歳以上の市民全員が市営バス全線を無料で利用できる制度となっている。この利用に係る運賃相当額として市から補助されている金額は、平成8年9月末日の70歳以上人口をベースに算定された6億円で固定されており、高齢化が進行する中、利用実態に合わないことが問題視されてきたが、紙券での運用であったため実数を把握できなかった。

しかし今般、平成30年度に実施された無料乗車証のICカード化によってその実数が把握できるようになり、本審議会でも示されたように、年間約600万回（平成30年10月から令和元年6月まで9ヶ月間の実績を12ヶ月換算）、1乗車220円相当の運賃換算で約13億円の利用が明らかとなった。

(2) 生活交通路線維持事業補助制度

同制度は、市域外縁部等の地域において、市営バスが生活に欠かせない移動手段となっていることを踏まえ、昭和53年に創設されたものであり、北部山間3路線【田能線（杉生・中畑・二料）、萩谷線、川久保線】に加えて、運行損失額が大きい路線を対象に、年間損失額の75%を市の一般会計から補助金として自動車運送事業会計に繰り入れて、赤字路線を維持するというものである。

同補助金については、近年、約2億円前後で推移している。ICカード化によって得られたODデータを見ると、山間3路線や柱本・三島江線等においては、駅から一定区間までの利用に比べて、その区間を越えると極端に利用が少なくなるという分析結果が示された。

4－3．制度見直しの方向性

(1) 高齢者無料乗車制度

高槻市の今後の将来推計人口を見ると、約 10 年後の令和 12 年（2030 年）には総人口が 33 万人を割り、更にその 15 年後の令和 27 年（2045 年）には 29 万人を割ると予測されている。総人口の年齢構成については少子高齢化が更に進展し、令和 12 年には 65 歳以上の高齢化率が 32%、75 歳以上の後期高齢化率が 21%となり、令和 27 年には 65 歳以上の高齢化率が 38%、75 歳以上の後期高齢化率が 22%になると予測されている。

このような中、市営バスの将来収支予測を見ると、現行制度のままでは、本業であるバス事業での営業損益は赤字基調で推移すると予測されており、同制度の見直し、つまり利用実態に応じた適正な運賃収入の確保は、市営バス事業全体の将来にわたる健全化や収支均衡を実現する上で、非常に重要な要素となる。

したがって、市営バスが公共交通事業者でありかつ、独立採算を旨とする公営企業であるという立場を踏まえると、一定、市の福祉政策に協力する必要があるが、ODデータに基づく利用実態に応じた運賃換算分に見合った負担を求めていくことが望まれる。

(2) 生活交通路線維持事業補助制度

市営バス事業は、数少ない黒字路線（平成 30 年度末時点で 4 路線）で全体の収支を補う形で全 24 路線を運行していることは前項で述べたが、今後の沿線人口や将来収支予測等を踏まえると、新たな路線の開設やダイヤの増設は困難な状況にある。市の一般会計から、一定の条件の下で、年間運行損失額が 3 千万円以上の赤字 6 路線に対して、運行損失額の 75%を繰り入れる同補助制度によって現行の路線及びダイヤを維持しているが、今回示されたODデータに基づく利用実態を分析すると、現状の路線バスによる移動手段の確保が必ずしも住民のニーズと合っていない可能性がある。また、北部丘陵地等では、自宅から停留所までの移動が困難となる、いわゆるラストワンマイルの課題も顕在化するなど、地域住民の公共交通に対するニーズも多様化した、交通分野の技術革新により、路線バスに代わる代替の移動手段を選択できる状況にもある。

したがって、5 章で後述する「路線毎の今後の見直しの方向性（案）」に基づく検討を進めるとともに、市の交通政策と連携し、地域ぐるみで市営バスの利用増加に取り組むスキームの構築や、やむを得ず路線の廃止や減便を検討する場合でも、ODデータを活用し、利用実態に基づく対応方針を予告した上で、一定の猶予期間の後に実施に至るなど、公正かつ丁寧な対応の検討が適切と考えられる。

5章 今後の事業経営のあり方について

これまで、高槻市営バスを取り巻く社会環境の変化などの外的要因や高槻市営バスの経営状況等を検証した。

今後、更なる少子高齢化の進行による人口構成の変化に伴い、通勤・通学などのバス定期旅客の減少による運賃の減収傾向は加速することが予測される。加えて、大型二種免許取得者も減少する中、バス運転士志望者の減少や離職などのリスクも高く、バス事業の継続的な運営がこれまで以上に困難になり、現行の路線網の維持も簡単ではないことがわかった。

また、今後の厳しい税収見通しの中、山間部をはじめとする生活交通路線維持事業補助制度や無料乗車制度など、市の一般財源で取り組まれている事業についても、現状のまま続けていくことが難しくなると予測される。

市及び市営バスともに厳しい財政見通しではあるが、市が進める「みらい創生」、すなわち持続可能で未来志向の魅力あるまちづくりを実現するには、市民の生活交通としての責務を将来も途切れることなく果たし、市民が健康で生き活きと暮らすことができるようにする必要がある。つまり、安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスを提供するため、更なる経営基盤の強化と人材の育成に取り組むこと、市営バス事業を取り巻く課題を克服し安定化を図ることにより、市と市営バスの持続的な成長「誰もが住みやすいと思える高槻市」を目指すことを検討することが必要となる。

また、市営バスとしても適正な収入により財源を確保し、潜在的な顧客の掘り起こしや需要の創造にも挑戦するなど、「住みやすいまち」、「訪れたいまち」としての魅力・評価を高めることにも、未来志向で取り組むことが望まれる。

5－1．次期経営戦略における基本方針（案）

前述の目標達成に向けて課題を克服し、明日も走る高槻市営バスを実現するため、次期経営戦略策定における「4つの基本方針」を以下のとおり提言する。

- (1) 安全・安心・快適な運行サービスの提供
- (2) お客様のニーズを踏まえたサービスの向上
- (3) まちづくりと連携したサービスの提供
- (4) 経営基盤の強化

5－2．経営基盤の強化に向けて取り組むべき重点施策の方向性

これら4つの基本方針に従って、経営基盤の強化を念頭に置いて、具体的に取り組むべき施策やサービスを、以下のとおり提言する。

(1) 人材確保

熟練運転士の不足を経験の少ない運転士で補わなければならないが、お客様の生命を預かる業務であり、応募者にとっては心理面でも待遇面でもハードルが高い。それらの不安を少しでも払拭し、お客様が安全・安心・快適にご乗車いただけるようにするという課題を解決するため、教習面や人事面での充実を図る必要がある。

女性運転士の採用に向けた取組として、勤務時間や休暇制度等の調整、女性向け設備の充実や動きやすい制服の導入など、女性が働きやすい環境整備を検討することが必要である。若年層運転士の確保では、大型二種免許取得支援制度や高等学校・大学等への運転士募集ポスターの掲出など、PR活動を積極的に行うことが必要となる。また、定年延長、再雇用制度の充実などによるシニア層の拡充も検討する必要がある。

採用後の教習体制については、近隣のバス事業者では「安全運転訓練車」による体験型教習やDVDによる視聴覚教材を用いた教習など、より理解しやすく効果的な教育に取り組んでいる。高槻市営バスにおいても応募者の実務経験が不足している状況に対応することが必要であるが、設備を全て導入するのは事業規模的に困難な面もある。そこで、高槻市内に乗り入れるバス事業者がそれぞれの強みを生かして合同で研修を行うことで、バス事業者全体の安全性とホスピタリティの向上に取り組むことなどを検討することが適当である。

(2) 将来の顧客確保

潜在的な顧客の掘り起こしや将来需要の創造に取り組むため、これまで、夏休み期間に合わせて「市バスでぶらりキャンペーン」を展開し、大人1人につき同伴の小学生5人まで無料とする取組を実施してきた。

この企画については、家族での利用を念頭におき、小学生にバス乗車の習慣付けを行うモビリティ・マネジメント（以下、MMという）的な要素を意図しているが、大人運賃となる中学生については対応できる企画がない。高校進学の際にはバスの優良顧客となる可能性を秘めているが、自転車での行動半径が広がることを考えると何らかの対策が必要と考えられる。

なお、MMとは、当該地域や都市全体を「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し、狭義のMMとして、交通部職員の手作りによる取組が行われている。子育て世代には「ベビーカー乗車体験教室」、小・中学生には「車庫見学」や「職場体験」、市の他の部署が行うイベントとのタイアップでは「みどりのカーニバル」や「福祉展」、市外からの転入者には「ご利用ガイドの配布」、そして市民全般には「出前講座」など、交通部職員が行う幅広いメニューが該当する。

現在は、主に教育現場や職場へのアプローチが軸となっているが、これらの取組を体系化し再構成を行うことが未来への種蒔きとなるため、今後は、市営バス路線沿線地域等へのアプローチも検討することが必要である。

なお、このような市民等へのMMに取り組む際には、交通政策基本法第11条、国民等の役割に係る条文を踏まえ、利用者が自己責任で留意すべき事項や遵守すべきマナー・ルールなどの責務を積極的に発信していくことも必要である。

(3) 収入増加

将来に向けての新たな事業を行うためには、財源確保が欠かせない要素となる。そのためにはこれまでの事業についても、必要性や有効性を検証し、手法の見直しや最適化を進める必要がある。

少子高齢化社会の進行は生産年齢人口の減少を招き、バス事業者にとっては通勤・通学旅客の減少に伴う収益の先細りと、大型二種免許取得者減少に伴う運転士確保の先細りという二重の苦難に見舞われることとなった。バス旅客の高齢化は、これまで以上に車両・施設のバリアフリー化や安全性強化が求められ、ソフト面でもよりきめ細やかなサービスが求められることとなった。一方、運転士確保については、定年延長等で一定の対応を行うことが見込まれるが、安全性担保の観点から再教習や研修の改善、健康管理、運転支援装置の導入等の整備を求められることとなる。

また、バス事業者による運賃外収入での代表的なものにはバス車体やバスターミナルを媒体とした広告事業があるが、その増加策として他のバス事業者が取り組んでいる手法を参考にし、売れるスペースを増やすことができないかを検討することが必要と考えられる。

市営バスではバス車両や停留所施設を媒体とした交通広告事業を展開しているが、バス車内ポスターとバス車体やバスのりばの看板・ラッピング以外には、ネーミングライツ程度の商品しか展開できていない。広告も市営バスのお客様や高槻市民への情報サービスの一つであり、広告収入拡充の観点から見直しを行い、デジタルサイネージを活用した動画広告など、時代のニーズに対応した新たな情報サービスを展開し、情報メディアとしての市営バスの媒体価値を高め、収益向上を目指すことなども検討する必要がある。また、観光、教育、福祉など、市の政策と連携し、市営バスの利用機会創出・拡充も必要と考えられる。

このような、輸送の安全確保と収入増加を両立させる手法として、新規に関連企業を設立し、本体業務である自動車運送事業の支援を行うとともに、関連事業展開の多角化による旅客サービスの向上を行うことなども選択肢の一つといえる。

また今後、既存の施設やシステムの改修及び、利用者サービス向上への投資を行う際、収入と費用の均衡を図る手段として、運賃改定（値上げ）も選択肢の一つと考えられるが、実施の際には各券種（現金、定期券、ICカードなど）で幅を設けるなど、利用者の逸走を招かない工夫を検討することが必要である。

(4) 先進的な技術等の導入

近年、自動車ネットワーク化の進展やスマートフォンの普及等により、自動車や人の移動に関する様々なデータが収集され、これらのデータを活用した新たな交通サービスの実現が求められている。

市営バスにおいても乗車券のIC化によるODデータや、バスロケーションシステム（※バスの現在位置などの運行状況を管理するシステム。以下、バスロケという。）による遅延情報のデータなど、日々、様々なデータが収集されているが、他の統計データ等との複合的な分析等、各種のデータを最大限活用するシステムや文化を根付かせる必要がある。

バス車両の先進的技術としては、自動運転技術が注目されている。近年、交通事故の削減や過疎地域における移動手段の確保等に資するものとして関心が高まっており、わが国でも自動運転車の早期実用化を実現させるため、官民が一体となり、技術開発を更に進めるとともに、道路交通に関連する法制度の見直しを行うこととされ、必要となる道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性が取りまとめられている。

現在は、国土交通省主導の施策として、全国の「道の駅」を拠点とした実証実験が数か所で行われており、近隣地域では滋賀県大津市、河内長野市、大阪シティバス等で実証実験が行われている。

現時点では、レベル3（大型二種免許保有者がいつでも手動運転できる状況）での実証実験段階であり、公道でのレベル4（限定地域での完全無人化）導入の目途は立っていない。しかし、導入効果としては、山間部等において、路線維持が難しい大型路線バスに代わる移動手段となることや、バス事業者の大きな課題となっている運転士不足が解消されることが期待されている。さらに、レベル4での運行が可能となった場合、運転士等の人件費が抑制され、経済的なメリットが発生する。今後は、技術レベルの進展や法令・周辺環境等の整備動向等を見極めながら、市の交通政策として検討することが適当と考えられる。

また、バス車両における先進的技術の導入として、自動ブレーキなどの安全装置の設置を検討する必要がある。

5-3. 不採算路線の見直しと新たな需要に伴う路線再編

これまで、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少傾向が続くなど厳しい見通しであることを説明してきた。その反面、市民の高齢化や観光施策等の強化は、市営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になっている。

他方、これまでは5年に一回程度の間隔で実施していた乗客調査（OD調査）の結果に頼る形になっていた各路線の乗降データについて、ICカードの導入により日々正確な利用実態を把握することが可能になった。

利用実態が極端に少ない区間においては、乗合バスで運行するほどのボリュームもないため、現状でも赤字額が大きく、増発はできない。また乗合バスの定期路線として運行するにも最低限の本数とならざるを得ず、利用者にとっては運行間隔が開くなど利便性が低いダイヤとなり、ますます利用者離れが発生するという負のスパイラルに陥っている可能性がある。

閑散路線沿線住民の高齢化や交通の利便性向上を考え、停留所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、より小回りの利く利便性が高い交通機関にシフトすることを検討するなど、市の交通施策と連携を図りながら役割分担と調整を検討する必要がある。

また、市域の道路状況や市営バスが接続する鉄道駅については、檜尾川以東の新駅構想を含めて、新たな計画について関係先との協議や具体的な建設、実現可能性の研究が進められるなど、市のまちづくり施策に連動する形で新たな需要が創出される可能性が高い。

これらの課題や状況を踏まえて、関係する各路線の今後の見直し方針を提言する。

(1) 山間 3 路線

表記の各路線は、高槻市の中山間地域と市街地をダイレクトに結んでいるが、これらの路線は生活交通路線維持事業補助金の対象路線となっており、年間損失額の 75% を市の一般会計から補助金として自動車運送事業会計に繰り入れることによって、運行を維持している状況にある。

① 田能線（杉生・中畑・二料）

田能線は、ＪＲ高槻駅と市域北部の檜田地区の４集落を結んでおり、ＪＲ高槻駅北から原大橋までは均一制運賃、原大橋を越えると対キロ区間制運賃区域となっている。上の口から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少なく、原大橋から北側は更に居住人口が少なくなる。上の口までの沿線周辺には商業施設や総合病院が立地しているため旺盛な需要があるが、原大橋以北は利用者も少なく、平成 30 年度の収支は市営バス全路線中最低の約 7,590 万円の赤字となっている。

< 見直しの方向性 >

原大橋から北側の区間については、地域の市営バスの利用状況を踏まえ、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、様々な交通手段を検討することが適当である。

② 萩谷線

萩谷線は、ＪＲ高槻駅・摂津富田駅と市域北西部の萩谷地区を結んでおり、ＪＲ高槻駅から奈佐原までは均一制運賃、奈佐原を越えると対キロ区間制運賃区域となっている。奈佐原地区から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない。関西大学までは通学需要があるが、それより北側の区間は極端に利用者数が少なく、平成 30 年度の収支は約 7,260 万円の赤字となっている。

< 見直しの方向性 >

関西大学から北側の区間については、地域の市営バスの利用状況を踏まえ、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、様々な交通手段を検討することが適当である。

③ 成合・川久保線

成合・川久保線は、ＪＲ高槻駅・阪急高槻市駅と市域北東部の川久保地区を結んでおり、ＪＲ高槻駅北から上成合までは均一制運賃、上成合を越えると対キロ区間制運賃区域となっている。名神高速道路から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少なく、上成合から北側は利用者数が極端に少ない。沿線では新名神高速道路高槻インターチェンジ周辺の

まちづくり（土地区画整理事業）が進められているが、平成 30 年度の収支は約 3,320 万円の赤字となっている。

<見直しの方向性>

上成合から北側の区間については、地域の市営バスの利用状況を踏まえ、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、様々な交通手段を検討することが適当である。ただし、高槻インターチェンジ周辺のまちづくりの状況を踏まえて、合理的な運行本数や経路の変更も合わせて検討する必要がある。

(2) 南部方面路線【柱本・三島江線】

柱本・三島江線は、J R 高槻駅と柱本・三島江地区を結ぶ循環路線であり、路線全体の利用者数は比較的多いものの、駅への復路については一部が三島江経由となっており、三島江～唐崎間での利用者数は比較的少ない状況にある。路線延長が長いことから所要時間も要し、遅延も発生しやすく、平成 30 年度の収支は約 7,570 万円の赤字となっている。

また、駅から車庫前の区間は富田団地線と重複しているが、重複区間ではそれぞれの運行間隔が異なるため、全体でのパターンダイヤが組めていない状況にある。

他のバス事業者では、元々長距離運行であった系統を見直し、中心市街地への直通運行にこだわらず、幹線バスとゾーンバスの乗り換え方式を導入するなどの工夫が見られる。

<見直しの方向性>

車庫前から南側の区間について、対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入や、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討することが適当である。

(3) 南西部方面路線【芝生住宅線（富田南線、栄町線、富田芝生線）】

芝生住宅線は、阪急富田駅と芝生住宅東口・三中前を結ぶ循環路線であり、栄町線・富田南線や新たに開業した富田芝生線との重複区間も多く、系統も複雑化している。起終点が重複している富田芝生線の開業時には、一部減便が行われたが、平成 30 年度の収支は約 2,270 万円の赤字となっている。

<見直しの方向性>

生活路線として、基本的に現行ダイヤを維持していくが、重複する他の路線と合わせて総合的に検討することが適当である。

(4) 東部方面路線

J R 高槻駅・阪急高槻市駅から市域の東部方面を結ぶ路線は、旧西国街道などの狭隘な区間が含まれ、道路環境はあまり良くない状況にあった。最近では、安満遺跡公園の開園や J R 新駅設置を含めた新たな市街地形成の動き、府道十三高槻線や牧野高槻線（淀川渡河橋）の事業化など、新たな輸送需要創出の兆しがある。

①前島・六中線、道鶴線

前島・六中線は、J R 高槻駅・阪急高槻市駅から六中前を経て市域東部の前島を結んでおり、六中前折り返しの系統については大型車での運行が可能であるが、前島系統につい

ては、東天川付近に狭隘区間があり、小型車又は中型車での運行に制限されている。平成 30 年度の収支は約 2,720 万円の赤字となっている。

道鶴線は、ＪＲ高槻駅・阪急高槻市駅から市域東部の道鶴町又は上牧地区を結んでおり、道鶴町折り返しの系統については大型車での運行が可能であるが、上牧系統については、上牧地区内の住宅地が狭隘区間であり、中型車限定での運行となっている。平成 30 年度の収支は約 4,830 万円の赤字となっている。

これらの路線は、府道十三高槻線や高槻東道路などの整備により、周辺の交通需要に変動がみられる見込みである。十三高槻線の延伸に伴って、道鶴線の井尻から前島方面への直通も可能となっている。

<見直しの方向性>

生活路線として、基本的に現行ダイヤを維持していくが、府道十三高槻線の整備を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」「道鶴線」相互の統合、再編等を検討することが適当である。

②梶原線

梶原線は、ＪＲ高槻駅・阪急高槻市駅から旧西国街道経由で梶原地区を結ぶ路線であり、旧西国街道区間は大変狭隘なため、車両も小型車限定での運行となっている。平成 30 年度の収支は、約 3,780 万円の赤字となっている。

新名神高速道路の高槻インターチェンジから京都府八幡市方面への延伸を踏まえて、新たにＪＲ東海道本線沿いに旧西国街道のバイパス道路や市道萩之庄梶原線の建設が進められている。また、駅に近いエリアでは安満遺跡公園の全面開園を令和 3 年に控えており、道路整備とともに新たな需要が見込まれる。

<見直しの方向性>

新名神高速道路関連の道路整備（府道西京高槻線バイパス、市道萩之庄梶原線等）を踏まえて、経路の変更を検討することが適当である。また、観光振興への貢献も合わせて検討することが適当である。

５－４．新たな需要創造への取組

高槻市営バスの路線網やダイヤ編成は、市が大阪・京都のベッドタウン的な立地であることもあり、鉄道駅ターミナルと郊外の住宅地を結ぶ通勤・通学輸送に力点を置いたものとなっている。

しかし、市域の人口構成の変化や週休二日制の定着、働き方の多様化などに伴ってライフスタイルが変化しており、朝夕のラッシュ時や土曜日の需要は減少傾向にある。その一方、市民の高齢化に伴い、平日昼間の買い物や通院による市営バスへの需要は高まっている。また、北部の丘陵地では、住宅地から既存停留所まで距離がある地域を中心に路線延伸の要望も寄せられている状況にある。

更に、市内の道路整備や観光需要への対応、市の推進する交流人口や定住人口の増加を目指したまちづくりなど、これまでの市営バスの輸送パターンでは賄いきれない状況が生

まれつつある。また、原則的に高槻市内に限られる市営バス路線網では、市外からの需要に答えることは難しい。

これらの状況変化や市の取組を敏感に捉え、市営バスも既存路線の維持から踏み出し、高槻市の未来や魅力を創造する事業運営も検討することが必要である。

ただし、前段で述べたとおり、市営バスの経営資源は限られており、これまで以上に厳しい環境となることは想像に難くない。働き方改革の流れは市営バスにとっても無縁ではなく、限られた人員や車両の中で総合的な判断が必要となる。そのためには、需要を的確に見極め、既存路線の見直しと同時進行で行う必要がある。あわせて、市営バスが自前で全ての課題を解決しようとするのではなく、単独では実現できない取組については、地域住民との連携はもとより、他のバス事業者や他の交通機関、更には自動運転など新たな交通モードなどとの連携や役割分担によって、より快適なみらい創生を検討することが適当である。

5-5. 今後の市営バス事業経営について

バス事業を取り巻く環境の厳しさもあり、近年、公営バス事業者は管理の受委託や事業譲渡など、バス路線網を維持するために様々な経営努力や経費圧縮の取組が重ねられている。その一方、公営バス事業者から受託された民営バス事業者では、バス運転士不足等の問題で自社の路線網を維持できないなどの原因により、受託事業から撤退する動きも出ている。その結果、公営事業者が直営に戻し、自前でバス運転士を募集するケースも発生するなど、バス運転士不足に直面する民営バス事業者では間引きや路線廃止などの事業縮小が相次いでおり、市民生活にも影響が出かねない危機的な状況が起こりつつある。

このように、今後の市営バス事業経営については、少子高齢化等、社会環境の変化の中で、ますます厳しい状況が想定される。また、市の財政においても、同様の事情から、今後非常に厳しい財政運営が想定され、高齢者や生活交通路線の維持に係る補助金についても同様である。

一方、市営バスは、鉄道と住宅地を結ぶなど、市民の主要な交通手段であり、市民が豊かで快適な生活を送っていく上で、欠かすことの出来ない重要なインフラとなっており、今後も公共交通として社会的使命を果たしていくことがその責務である。

以上を踏まえると、公共性、公益性を担保しながらも、経営効率を追求するとともに、バス運賃収入を基本にサービスを提供する「自立経営の徹底」を進め、バス事業を持続可能な形で次世代に引き継いでいくことが求められる。

したがって今後は、本章で示した取組を進めるとともに、様々な経営形態を参考にしながら、安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスの提供を追及し、親切で思いやりあふれるサービスに努め、市民に愛される市営バスを目指していくことが求められる。

おわりに

高槻市営バスは、鉄道路線がない南北に長い市域をカバーするため、市民に欠かせない交通機関として役割を担ってきた。古くは「動く市道」と称され、昭和の高度成長期には京阪間の優良な住宅都市、あるいは大都市近郊の商工業都市としての発展を支え、現在の中核市に成長する原動力となってきた。

その後、急激な市域の発展によるバス車両増車や施設拡張の負担、モータリゼーションによる慢性的な交通渋滞によりお客様の逸走を招くなど、厳しい事業運営に見舞われた時期もあったが、大学の移転に伴う学生輸送などにより、平成の30年間は比較的安定した状況であった。

現在、高槻市は成熟のときを迎え、高度成長期に若者として住まいを構えた世代は高齢者となった。通勤・通学輸送のような、同じ時間帯に一定の方向に乗り合わせて大量に移動する需要ではなく、病院やスーパーなど行きたいところや動きたい時間帯がランダムな移動需要になる傾向がある。その流れの中で、需要が低下した路線については、赤字額が膨らみ、それを下支えして埋めていた黒字路線の収益も低下しているため、大変厳しい状況といえる。

また、高槻市民の平均年齢が20代であった高度成長期と異なり、高齢ドライバーの免許返納が進むなど、今後マイカー等で簡単に移動できない市民が増加することなどを考えると、市営バスの役割はこれまで以上に高まるであろう。

このような状況を踏まえ、高槻市の一機関である市営バスは、公共の福祉を意識しつつ、新たな市の未来像や希望を創造する役割を果たさなければならない。さらには、市民に身近な高槻市営バスとして事業が継続できるように、地域の市民や地域のコミュニティを構成する自治会・学校・事業所などと協働し、地域ぐるみで乗って、改善して、育んでいく取組が必要となる。更には、市民一人ひとりの立場に配慮し、より幅広い交通モードの選択肢が提供できるように、市と連携しながら交通まちづくりを進めることにも留意すべきである。

市営バスは子どもたちも高齢者も様々な立場の人が一緒になる「乗合」にこだわり、プライベートではないパブリックな乗り物としての良さを強みとして意識し、笑顔が生まれる車内空間づくりにより磨きを掛けることが望まれる。

本答申を踏まえ、お客様ファーストを徹底し、持続可能で魅力あるバスサービスを提供することにより、高槻市の動脈としての役割を果たされることを、強く期待するものである。

参考資料

目 次

資料 1	審議経過	-----	2 3
資料 2	委員名簿	-----	2 4
資料 3	諮問書	-----	2 5
資料 4	用語の解説	-----	2 6
資料 5	土地利用と人口	-----	2 8
資料 6	交通実態	-----	3 1
資料 7	バス事業を取り巻く現況	-----	3 5
資料 8	市の上位・関連計画	-----	3 9
資料 9	市営バス乗客数の推移	-----	4 1
資料 1 0	市営バスの収支状況	-----	4 3
資料 1 1	市営バス路線図	-----	4 6
資料 1 2	路線別の収支状況	-----	4 7
資料 1 3	ODデータに基づく利用実態	-----	4 9
資料 1 4	全路線の概要	-----	5 4
資料 1 5	将来収支予測	-----	5 6
資料 1 6	交通政策基本法	-----	6 1

資料 1 審議経過

高槻市自動車運送事業審議会 審議経過

回	開催年月日	主な審議の概要
第 1 回	令和元年 7 月 2 6 日	①委員紹介 ②会長及び副会長の選出 ③会議の公開について ④諮問 ⑤前回審議会の答申概要について ⑥市営バスを取り巻く現状と課題について
第 2 回	令和元年 8 月 2 3 日	①現行経営計画における取組状況と今後の課題について ②ODデータ等に基づく現状分析について（1／2）
第 3 回	令和元年 9 月 2 7 日	①ODデータ等に基づく全 2 4 路線の概要について ②路線及びダイヤの見直しについて（重点課題路線）
第 4 回	令和元年 1 1 月 1 日	①市営バス路線等の今後の見直し方針（案）について ②収支状況の現状分析について ③将来収支予測について
第 5 回	令和元年 1 1 月 2 7 日	①将来収支予測について ②経営基盤の強化について
第 6 回	令和元年 1 2 月 2 5 日	①令和元年度 自動車運送事業審議会のまとめ ②答申書（素案）について
第 7 回	令和 2 年 1 月 1 7 日	①答申書（案）について
第 8 回	令和 2 年 2 月 1 0 日	①答申書提出 ②専門部会等の設置について ・次期経営計画の進捗管理体制など

資料2 委員名簿

令和元年度 高槻市自動車運送事業審議会委員

(敬称略・50音順)

氏 名	ふりがな	職 名	備 考
井上 学	いのうえ まなぶ	立命館大学 客員協力研究員	副会長
我那覇 篤司	がなは あつし	公認会計士	
河崎 浩一	かわさき こういち	阪急バス株式会社 常務取締役	
北 建夫	きた たてお	高槻市観光協会 常務執行理事兼事務局長	
毛海 千佳子	けうみ ちかこ	近畿大学経営学部 准教授	
高橋 愛典	たかはし よしのり	近畿大学経営学部 教授	会長
寺前 明久	てらまえ あきひさ	高槻市シニアクラブ連合会 事務局長	
新美 英代	にいみ ひでよ	高槻商工会議所 専務理事	
正岡 祥孝	まさおか よしたか	公募市民	
山本 新一	やまもと しんいち	高槻市コミュニティ市民会議 事務局次長	

諮 問 書

高交運第280号
令和元年7月26日

高槻市自動車運送事業審議会
会長 高橋 愛典 様

高槻市長 濱田 剛史

高槻市営バス事業経営のあり方について（諮問）

現在、高槻市営バス事業は、平成28年度を初年度とした経営計画に基づき、公営バス事業の意義と役割を踏まえ、市民の皆さんに愛され必要とされる高槻市営バスを目指して事業運営に努めてきたところであります。

しかしながら、人口減少や生産年齢人口の減少・老年人口の増加などの人口構造の変化、原油価格上昇の懸念、さらには大型二種免許保有者の減少に伴い乗務員確保が困難になるなど、依然として外部環境は厳しい状況にあると言えます。

同時に、事業経営の根幹となる乗合バスの運送収益も減少傾向にあるなど、先行きが見通せない経営状況が続いています。

つきましては、こうした厳しい経営環境を踏まえ地域住民の移動手段を確保するため、都市基盤としての機能を担う市営バスの今後の事業経営のあり方について、貴審議会に諮問いたします。

資料4 用語の解説

ページ	用 語	解 説
8 他	バリアフリー	障壁（バリア）を取り除くということ。 元々は建築用語で、建物内の段差など、生活に支障となる物理的な障壁を取り除く意味合いで使用されていた。現在では高齢者や障がい者などの社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアを含めた概念となっており、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味している。
9 他	I C カード	データの記録や演算を行うために I C チップ（集積回路）を埋め込んだカードのこと。 磁気を使用した従来のカードと比較すると大量の情報を高速で記録でき、偽造や変造ができてにくいという特徴を持つ。高槻市営バスでは市営バス専用の Tsukica や PiTaPa・ICOCA をはじめとする全国相互利用サービス対応の交通系 I C カードを運賃収受に利用している。
9	労働集約型産業	事業活動の主要な部分を人間の労働力に頼っており、売上高に対する人件費の比率が高い産業のこと。 主に第 1 次産業の農業や、第 3 次産業のサービス業や流通業などがこれにあたる。
11 他	OD データ	あるバス停で乗車したお客様がどこで降車したかを集計したデータのこと。 OD データの O は Origin（出発地）、D は Destination（目的地）を表す。
12	ラストワンマイル	最寄りのバス停や駅などの交通結節点から自宅などの最終目的地までの道のりのこと。 元々は通信業界の用語で、「通信を受信するユーザーに接続を提供する最終工程、つまり最寄りの基地局からユーザーが受信するまでのネットワーク接続」のことを指している。 住民の高齢化やバス路線の縮小などにより、自宅から最寄りのバス停までの到達が困難になるなど、「ラストワンマイル問題」として課題になっている。
13 他	大型二種免許	乗客（旅客）を運ぶ目的で、路線バス・観光バス・送迎バスなど乗車定員 30 名以上の旅客自動車を運転する時に必要となる免許のこと。
15 他	生産年齢人口	年齢別人口のうち、生産活動の中心となる年齢層を指し、15 歳以上 65 歳未満の人口のこと。 1990 年代をピークに減少を続けている。
15	ネーミングライツ	公共施設等に名称を付与する権利（命名権）及びこれに付帯する諸権利等のこと。

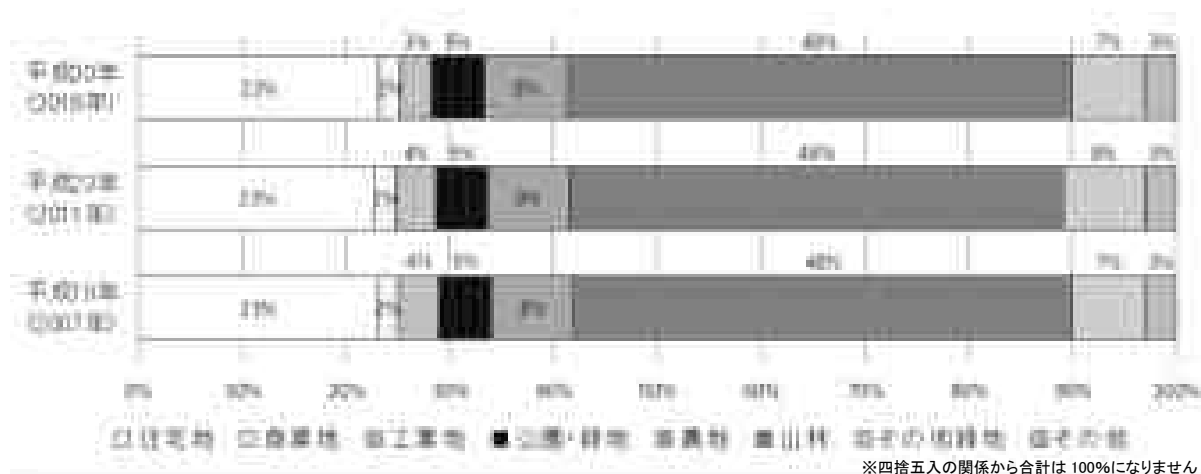
		一般的にこれら権利を取得するスポンサー企業が支払う対価により施設の管理・運営資金の一部となることから、利用者・企業・施設所有者にとってそれぞれメリットがある Win-Win-Win の関係構築とされている。
15	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関などの場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
16 他	小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き環境性能に優れ、地域の手軽な足となる 1 人～2 人程度の車両のこと。
16 他	デマンド交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通のこと。 デマンドは「要求、要請」の意味で、路線定期型交通と異なり、運行方式、運行ダイヤ、発着地等、自由な組み合わせにより様々な運行形態が存在する。小型車で運行すればバスが入れないような狭い道でも走行可能であり、利用者がなければ走る必要はない。
17	市街化調整区域	豊かな自然環境や農地などを守るとともに、無秩序な土地利用を防ぐため、市街化を抑制する区域のこと。
18	パターンダイヤ	列車やバスなどの公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されるダイヤのこと。 利用者にとっては、同じダイヤが繰り返されているため、記憶しやすいのというメリットがある。
18	ゾーンバス（方式）	長距離の路線バス系統を整理して途中に乗り換え拠点を設け、市街地までの幹線バス（基幹バス）と末端部の支線バス（ゾーンバス）とに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み。
20	働き方改革	働く人々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」できるようにするための改革。 長時間労働の是正、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保など、労働者が生活との調和を保ちつつ意欲と能力に応じて就業できる環境の整備に努めることが事業主の責務とされている。

資料5 土地利用と人口

●土地利用の状況

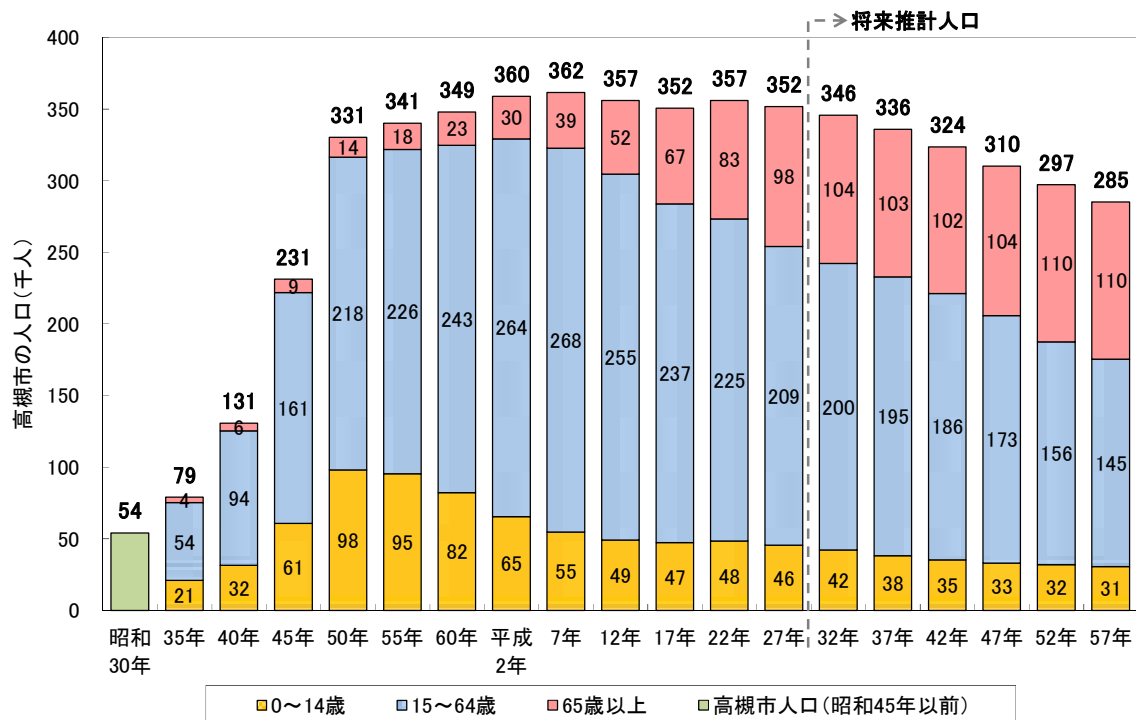


【図5-1：土地利用図】出典：高槻市みどりの基本計画（H29.3）



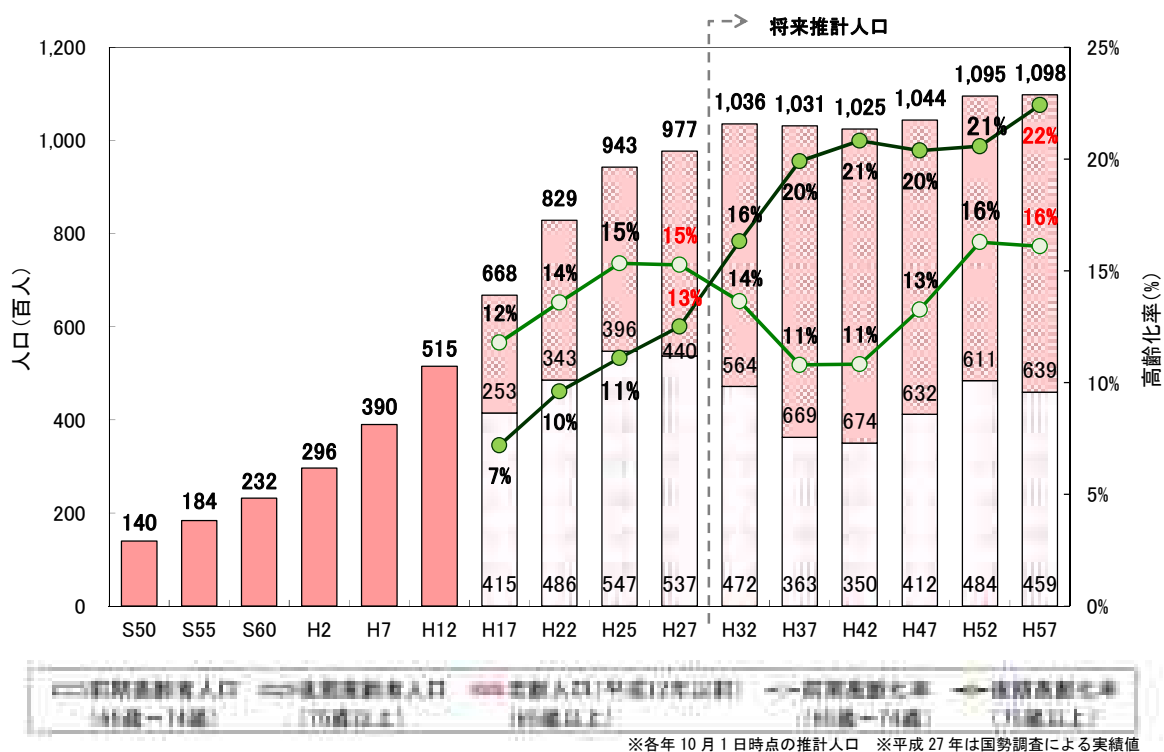
【図5-2：土地利用比】出典：高槻市統計書

●人口の推移



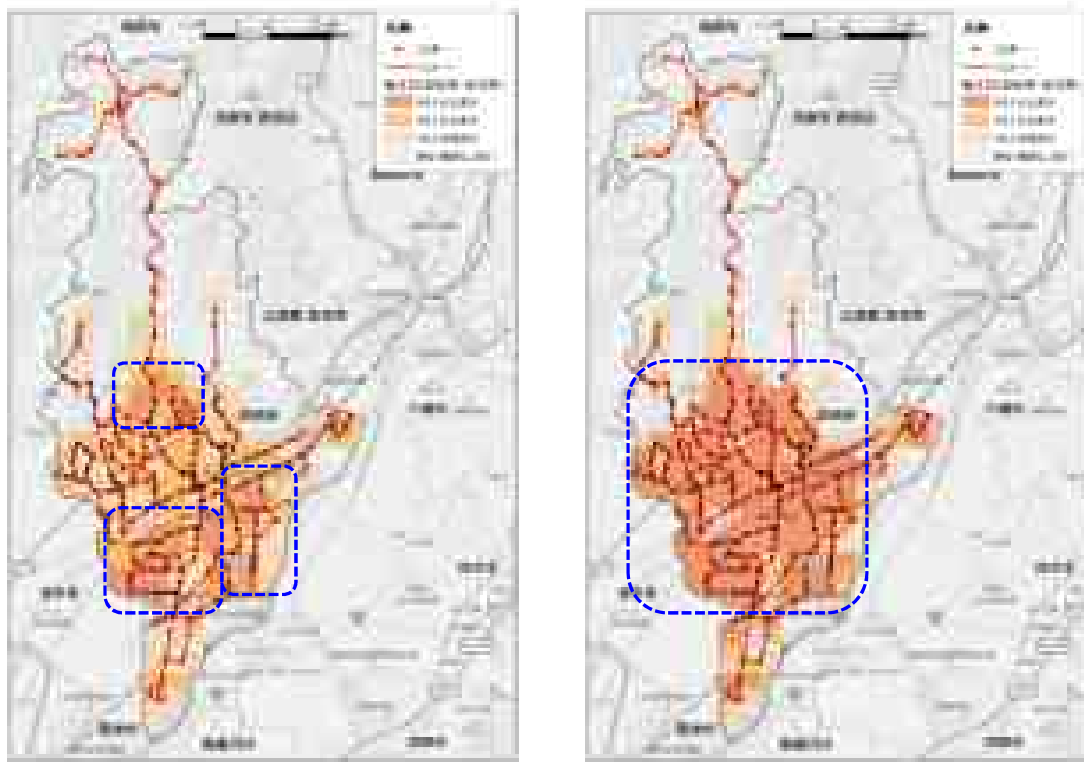
【図5-3：人口の推移】出典：国立社会保障・人口問題研究所（H30.3）

●高齢化の推移



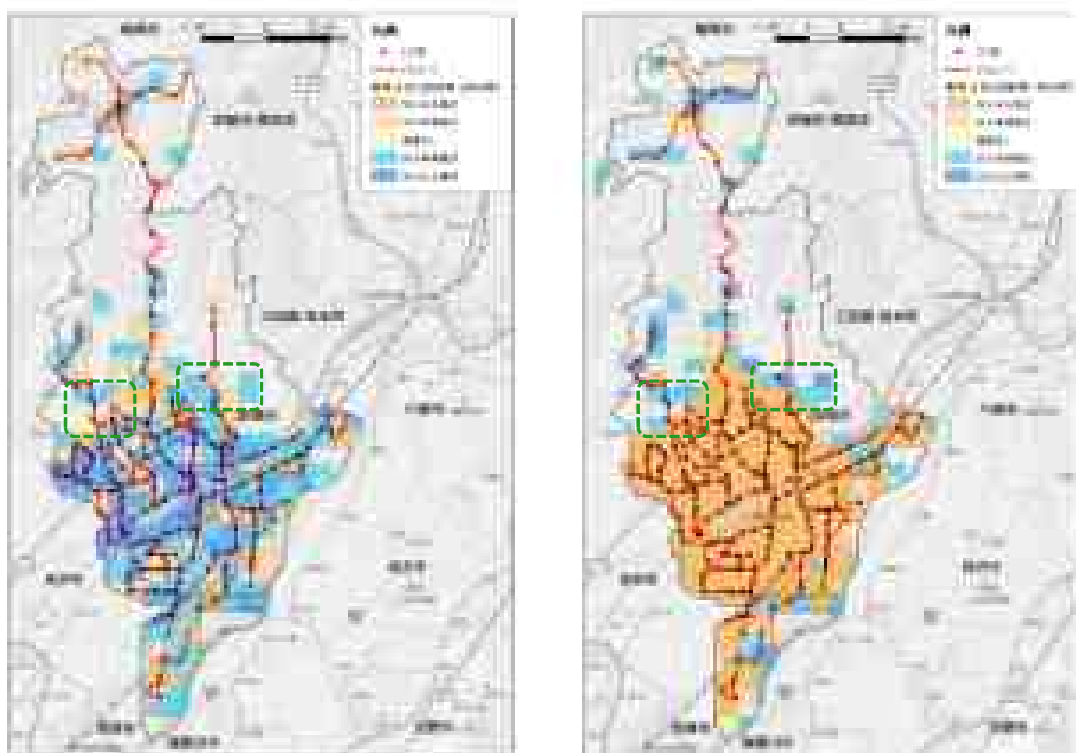
【図5-4：高齢化の推移】出典：国立社会保障・人口問題研究所（H30.3）

●人口分布の推移(総人口)



【図５－５：人口分布の推移(総人口, 500m メッシュ) 出典：2015 年は国勢調査、2025 年・2045 年は社人研による推計】

●人口分布の推移(高齢者数)

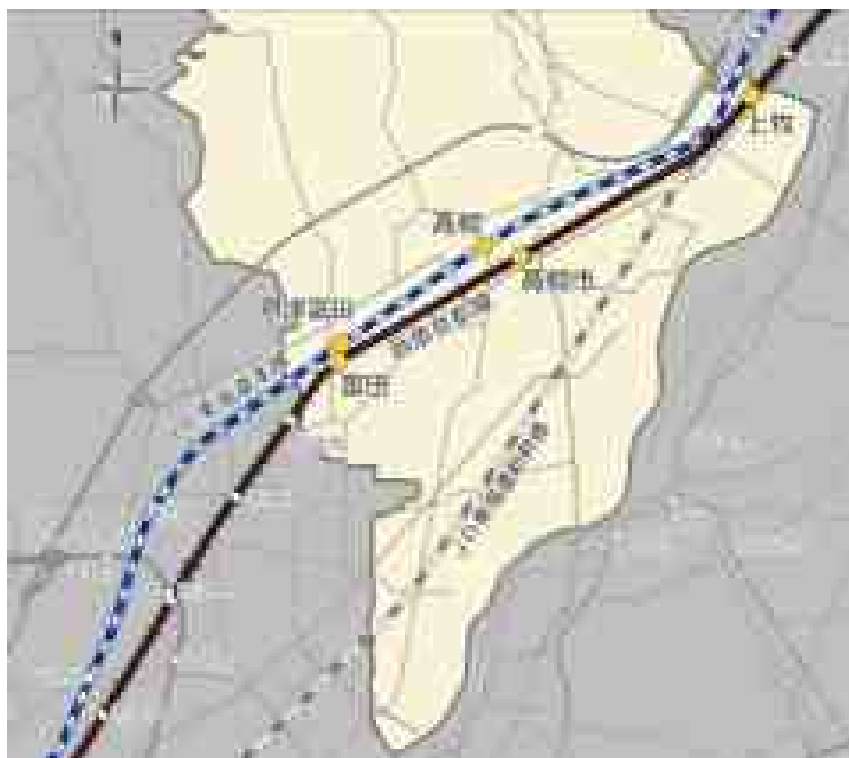


【図５－６：人口分布の推移(老年人口, 500m メッシュ)

出典：2015 年は国勢調査、2025 年・2045 年は社人研による推計】

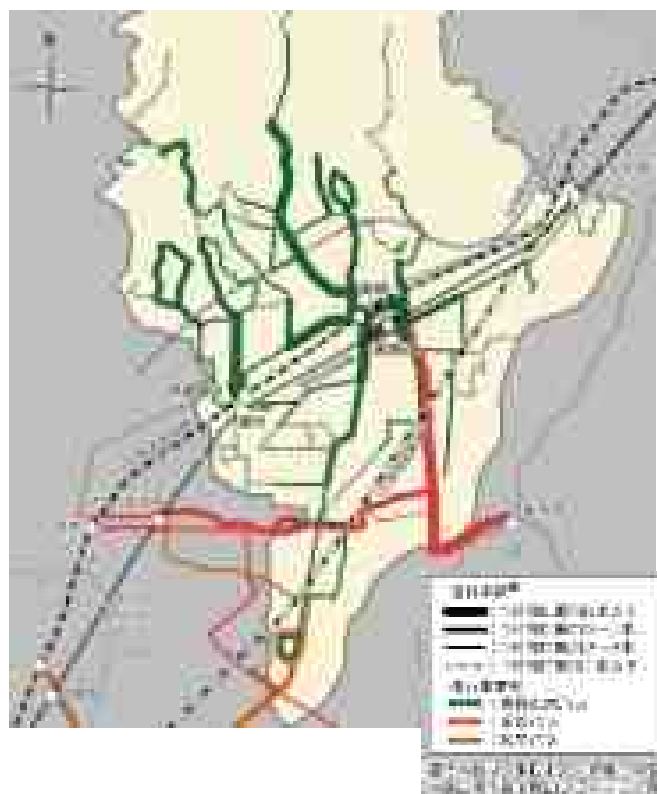
資料 6 交通実態

●鉄道



【図 6－1：高槻市の鉄道ネットワークと券種別輸送人員の推移】

出典：高槻市総合交通戦略（H28.3）、大阪府統計年鑑



【図6-2：市内のバスネットワーク】出典：高槻市総合交通戦略（H28.3）



	高槻市全体	市営バス 勢圏内 (300m)	カバー率
面積	105,276,194㎡	44,745,276㎡	42.5%
総人口	353,274人	279,008人	79.0%
年少人口	45,879人	36,191人	78.9%
生産年齢人口	207,382人	164,776人	79.5%
老年人口	96,828人	75,486人	78.0%
高齢化率	27.4%	27.1%	-

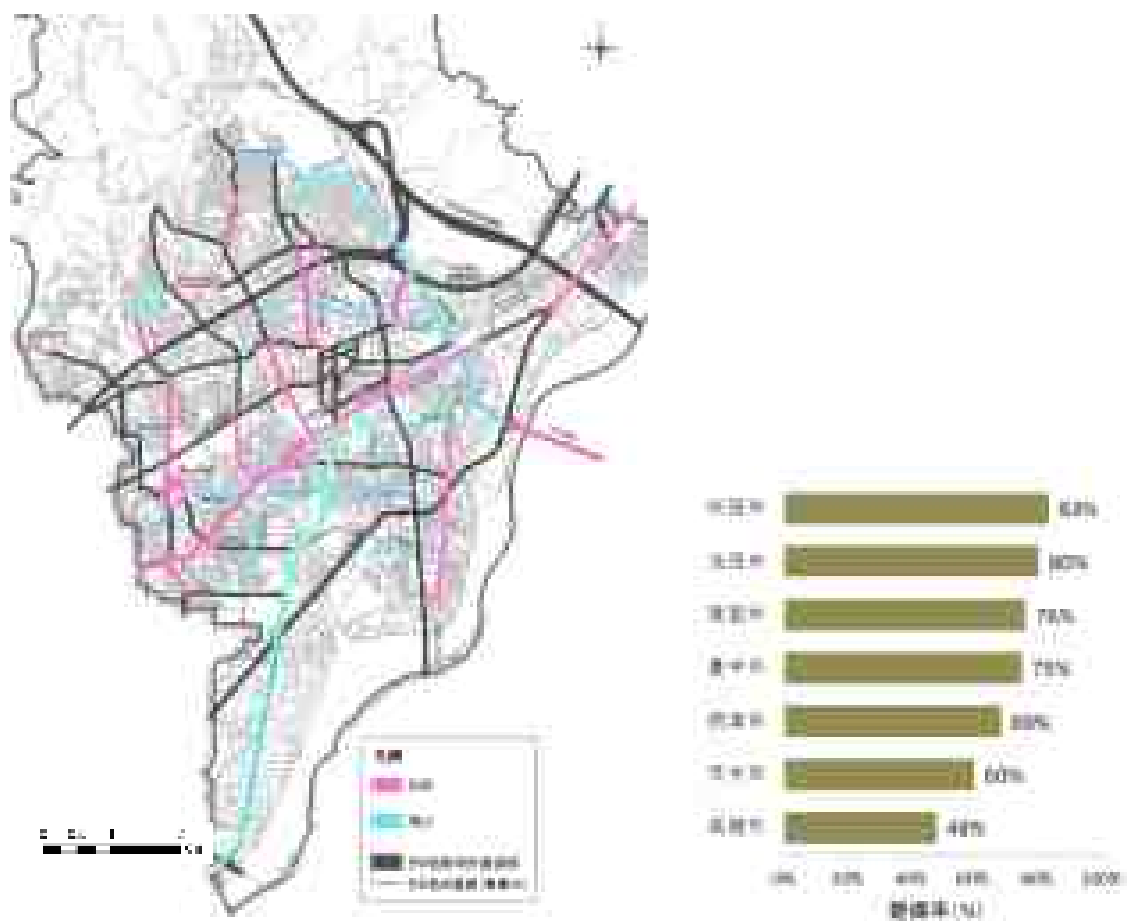
【図6-3：市営バスネットワークのカバー状況】

【表6-1：市営バスのカバー率】

●自動車



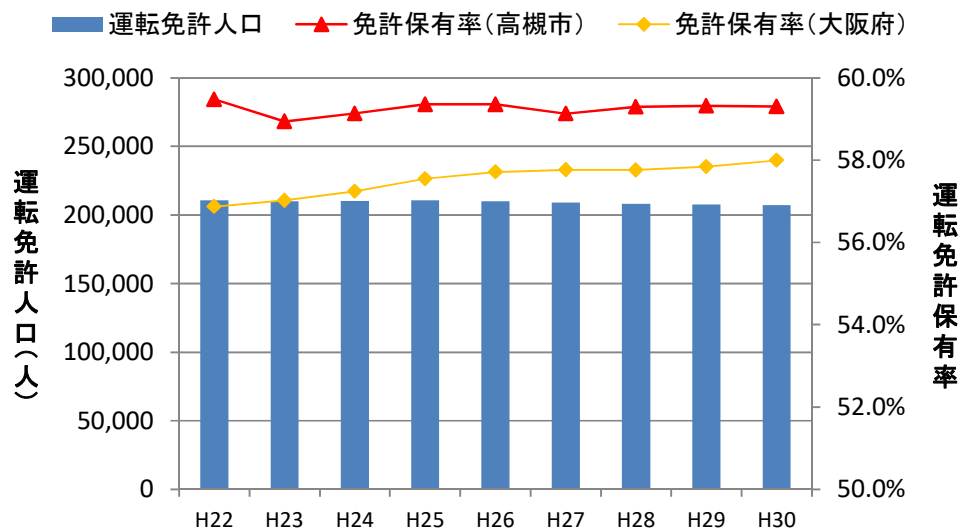
【図6-4：市内幹線道路の交通量と混雑状況】



【図6-5：高槻市の都市計画道路の整備状況】

【図6-6：北摂7市の都市計画道路の整備率】

出典：高槻市総合交通戦略（H28.3）



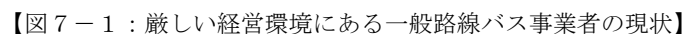
【図 6－7：免許保有の状況】

市町村	平成30年12月末	平成30年 自主返納者			平成29年 自主返納者		
	免許人口	合計	返納率	順位	合計	返納率	順位
高槻市	207,232	1,491	0.72%	5	1,553	0.75%	8
池田市	61,652	434	0.70%	8	450	0.73%	13
摂津市	51,026	341	0.67%	13	376	0.74%	11
豊中市	234,083	1,558	0.67%	14	1,718	0.73%	12
箕面市	85,731	506	0.59%	28	618	0.72%	15
茨木市	168,821	995	0.59%	29	973	0.58%	29
吹田市	219,815	1,288	0.59%	30	1,476	0.67%	18
府下合計	5,947,850	33,460	0.65%		35,933	0.60%	

※表中の順位は大阪府内での返納率の順位

【表 6－2：北摂 7 市における免許の返納状況】 出典：高槻市交通部作成資料

●經營環境



月均通勤成本
 平均通勤时间

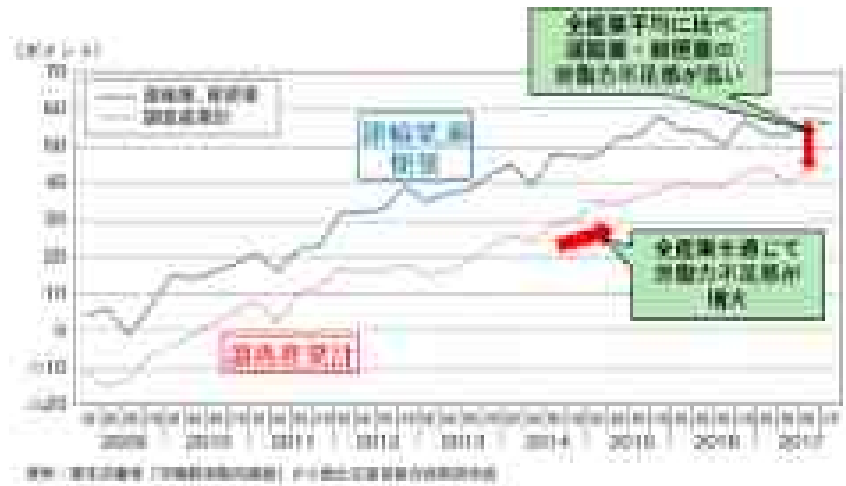
210分钟

月均通勤成本
 100元

月均通勤成本
 210元

33元/小时

【図7-3：バス運転手の平均労働時間】
出典：NHK 路線バス特設サイト



【図 7-4：常用労働者の過不足判断 D. I. の推移】

出典：NHK 路線バス特設サイト

D.I. とは、
（労働者が「不足」する事業所の割合）÷（労働者が「過剰」な事業所の割合）
→ 数値が高くなるほど、労働力の不足感が大きい。

▼（参考）運転手不足を要因とする減便に関する事例（記事）

「バスの運転手が足りない！ ダイヤ縮小で住民の足に影響」

（2018 年 10 月 10 日 11 時 30 分 京都新聞）

京都府内を運行する路線バスの運転手が不足し、ダイヤ縮小など市民生活に影響が出ている。府内で事業展開するバス会社 7 社の運転者数は、過去 5 年間のピーク時から 4～8 5 人減少。大型 2 種免許を取得する人が少なくなり、厳しい労働環境が敬遠されているのが大きな要因で、関係者からは「企業任せの対策だけでは、改善につながらない」との声が上がる。

京都バスの運転者数（今年 4 月時点）は 2 2 2 人で、過去 5 年で最多の 2 0 1 6 年から 6 人減った。従来のダイヤを維持できなくなり、山間部を除くほぼ全路線で減便に踏み切った。児玉健営業課長は「過労運転など法令違反につながりかねない。需要があるのは分かっているが、やむを得なかった」と話す。運転手不足は他社も同様で、京都市伏見区などで路線バスを運行する近鉄バス（東大阪市）は 1 4 年以降、毎年約 2 0 人減っているという。

運転手不足の背景には、厳しい労働環境がある。厚生労働省が昨年実施した調査によると、バス運転手の年間労働時間は全職業平均より 3 8 4 時間長く、年収は約 3 4 万円安い。また、大型 2 種免許を取得するには高額な教習費用が必要で、3 年以上の運転経験も求められる。取得要件が足かせとなり、1 9 8 7 年に約 1 0 9 万人いた免許保有者が昨年末には約 9 1 万 9 千人まで落ち込んだ。

こうした状況下、バス会社側は会社説明会や採用試験の回数を増やすなど対応に迫られる。京阪京都交通（亀岡市）は約 1 0 年前、免許取得費用を自社で負担する養成制度をいち早く導入した。ただ、ここ数年、他社や京都市交通局も同様の仕組みを取り入れ、人材の獲得競争が激化。

警察庁は今年 4 月から、有識者会議で大型 2 種免許の取得要件緩和を検討。運転経験を現行の 3 年から 1、2 年に引き下げる案が提示されている。

（※新聞記事より抜粋）



3 月のダイヤ見直しで運行本数が大幅に減った京都バスの 2 9 系統

（京都市左京区岩倉長谷町）

●運賃改定の動き

▼運送事業者における運賃改定に関する事例①

「京阪バス株式会社の事例」 (2019年03月11日 19時30分 京都新聞)

京阪バス（京都市南区）は11日、京都府八幡市や京田辺市の路線バスの運賃を平均7・3%値上げする改訂の認可を受けたと発表した。4月1日に実施する。

京阪八幡市駅と樟葉駅（大阪府枚方市）の周辺区域で２００円、２２０円、２４０円の３区分だった運賃を一律２３０円にする。京田辺市を中心とする地域は、利用距離によって１６０～４４０円の運賃を２００～２８０円の４区分に見直す。２１年度からは２００円の区間を２３０円に組み入れ、３区分とする。（※新聞記事より抜粋）



【図7-5：運賃改定後の料金体系】出典：京阪バスパンフレット

▼運送事業者における運賃改定に関する事例②

「阪急バス株式会社の事例」（2019年04月19日 23時10分 京都新聞）

阪急バス（大阪府豊中市）は19日、長岡京市など乙訓2市1町と京都市の一部で運行する路線バスの運賃を5月8日に改定し、普通運賃を全路線でそれぞれ20円値上げすると発表した。運賃改定は1997年1月以来、22年ぶりとなる。

人口減少や運転手不足、JR桂川駅（京都市南区）、阪急西山天王山駅（長岡京市）の開業などで現行の運賃維持が難しくなった。

近畿運輸局から同日認可を受けた初乗りの上限運賃は180円だが、実際は170円に設定。実質改定率は11・4％となる。京都市交通局も阪急バスと運行エリアが重なる一部区間の運賃を同様に引き上げる。（※新聞記事より抜粋）

大 人 片 道 運 賃					
従来値	改定値	従来値	改定値	従来値	改定値
150円	170円	190円	210円	220円	240円
160円	180円	200円	220円	230円	250円
170円	190円	210円	230円	240円・380円	260円・400円

※乗車回数・回数券・回数乗車券・回数乗車券の改定は別途お知らせいたします。

【図7-6：運賃改定後の料金体系】出典：阪急バスパンフレット

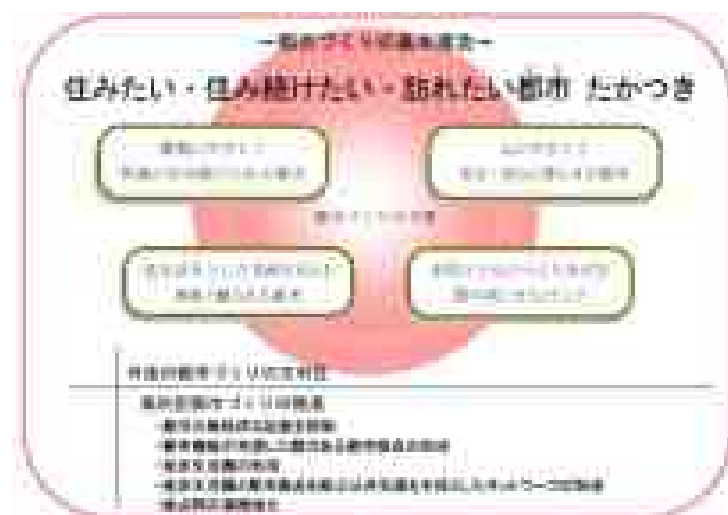
資料 8 市の上位・関連計画

●高槻市総合戦略プラン（第5次高槻市総合計画・基本計画28）



【図 8-1：6つの将来都市像】

●高槻市都市計画マスタープラン



【図 8-2：都市づくりの基本理念】

●高槻市総合交通戦略



【図 8-3：高槻市総合交通戦略における基本理念と基本方針】

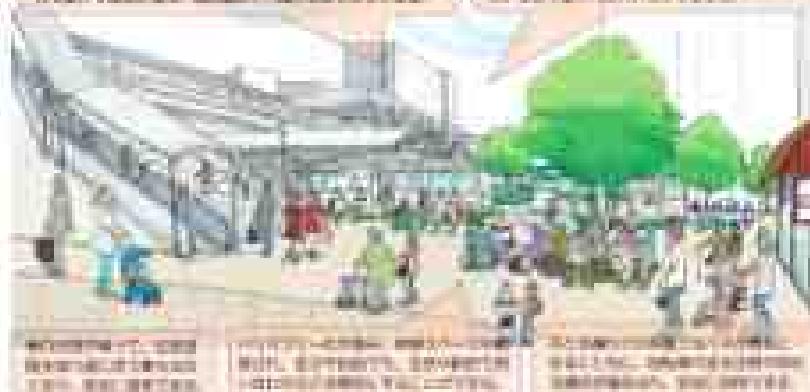


【図 8-4：総合交通戦略とその他上位・関連計画との関係性】

出典：高槻市総合交通戦略（H28.3）

[illegible]

1. 在下列各数中，找出所有能被 3 整除的数：12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33, 36, 39, 42, 45, 48, 51, 54, 57, 60, 63, 66, 69, 72, 75, 78, 81, 84, 87, 90, 93, 96, 99。



© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

[illegible]

1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1039-1043.



40

資料 9 市営バス乗客数の推移

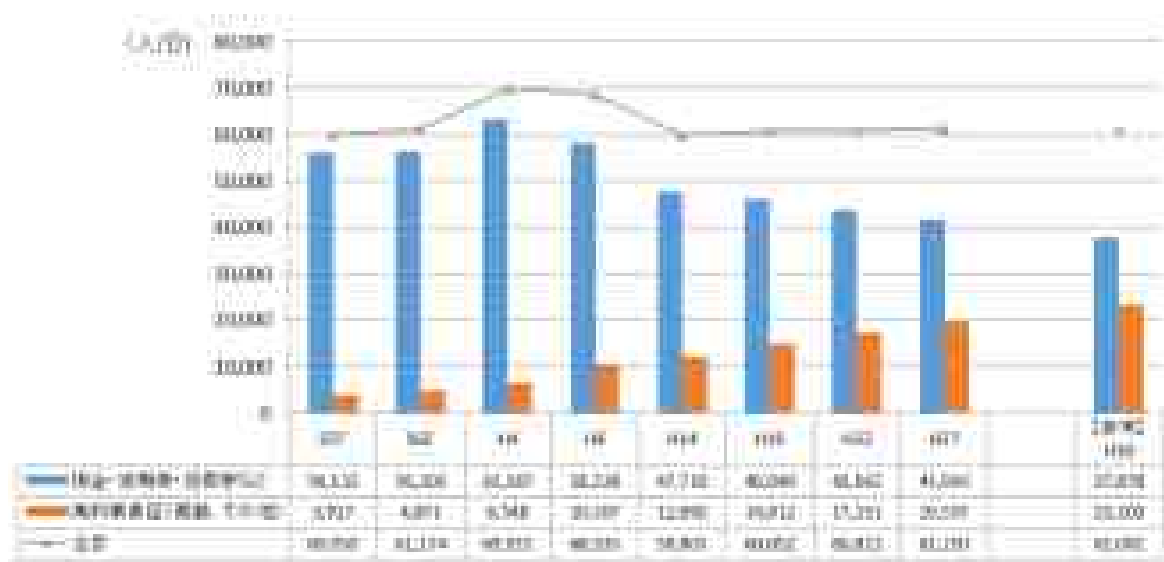
● 年間の乗客数



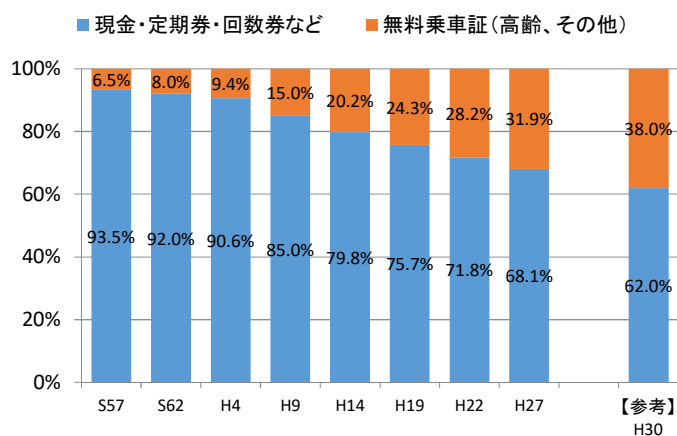
【図 9 - 1 : 高槻市人口と市営バスの輸送人員の推移】

出典：事業年報-高槻市交通部（平成 29 年度）

● 券種別の利用状況



【図 9 - 2 : 券種別輸送人員の推移】

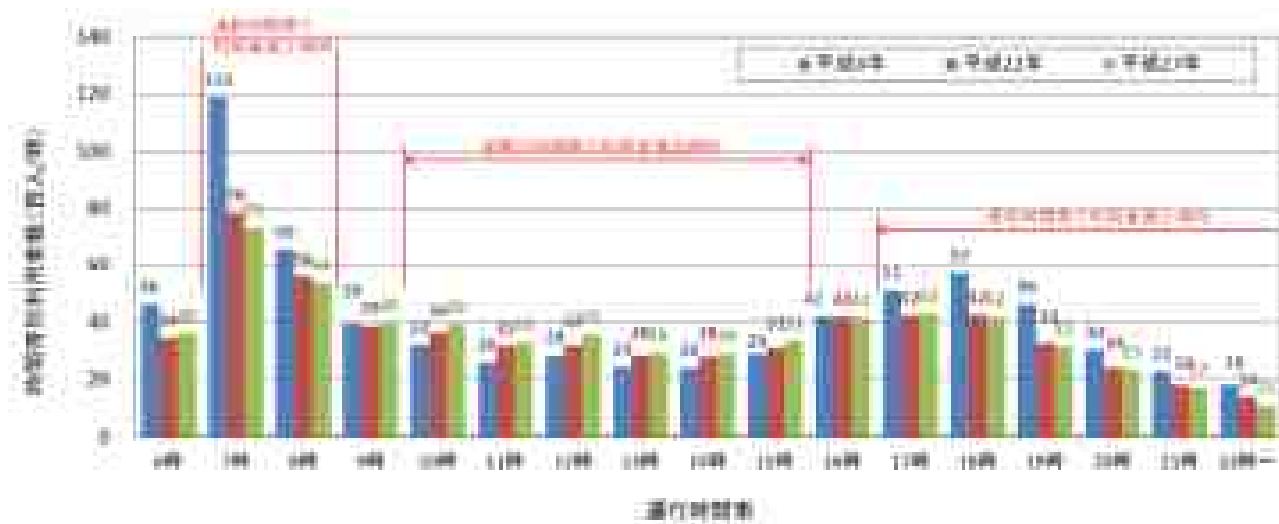


※データについて

- ・ 昭和 57 年度～平成 27 年度：乗客調査報告書
- ・ 平成 30 年度は、H30. 10. 1～H31. 3. 31 の平日の IC 利用者数の平均値と平日の利用者実測値から算出

【図 9 - 3 : 券種別輸送比率の推移】

●時間帯別の利用状況



【図9－4：高槻市営バス時間帯別利用者数の推移】

出典：利用者動向調査（平成27年度）

●市営バスの収支推移

出典：高槻市交通部作成資料

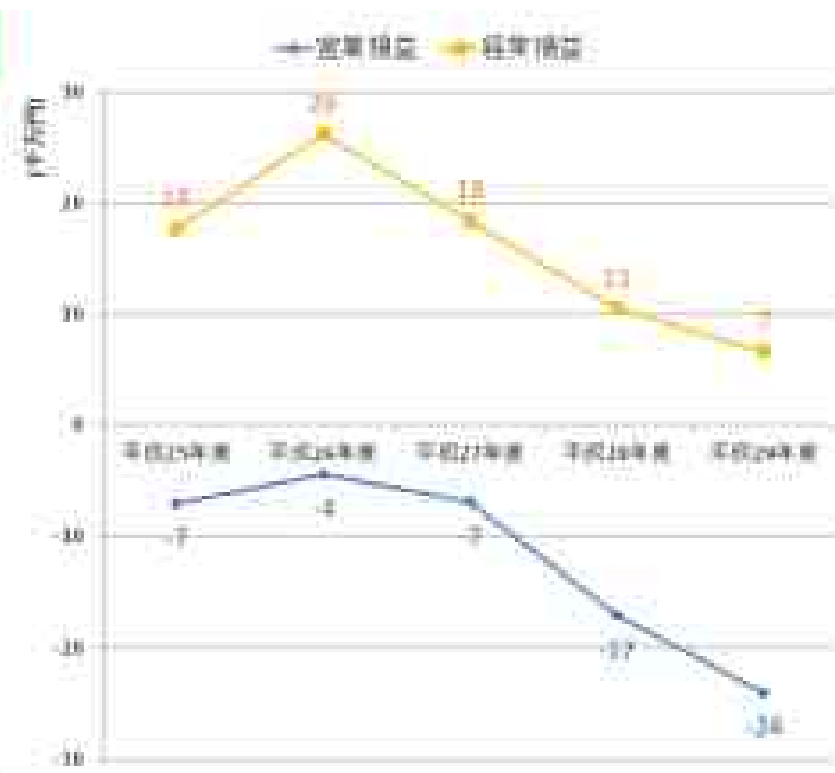
収入



費用

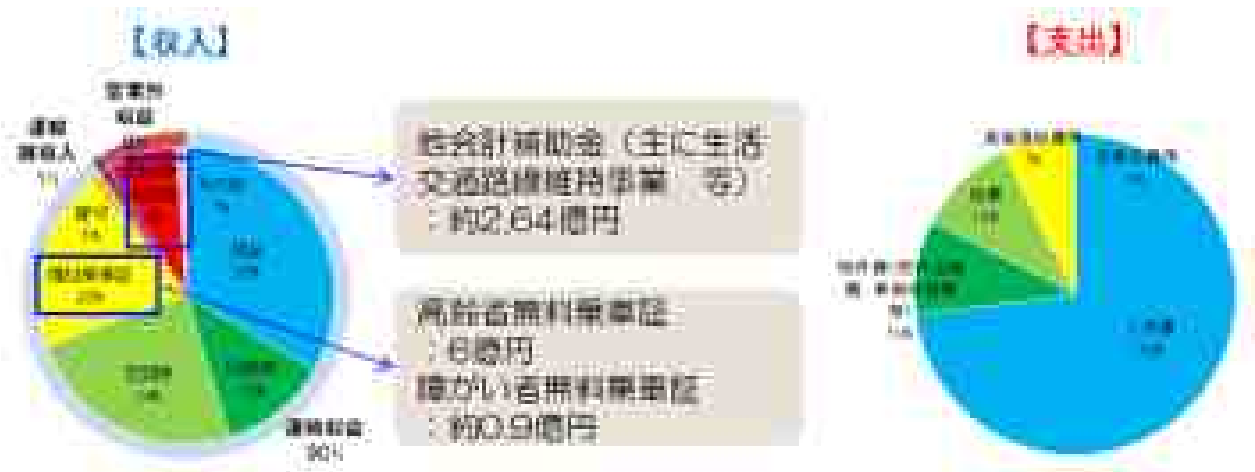


収支



【図10-1：市営バスの収支推移】

出典：高槻市交通部作成資料



【図10-2：平成29年度の収入と支出の内訳】

出典：高槻市交通部作成資料

資料 1 1 市営バス路線図

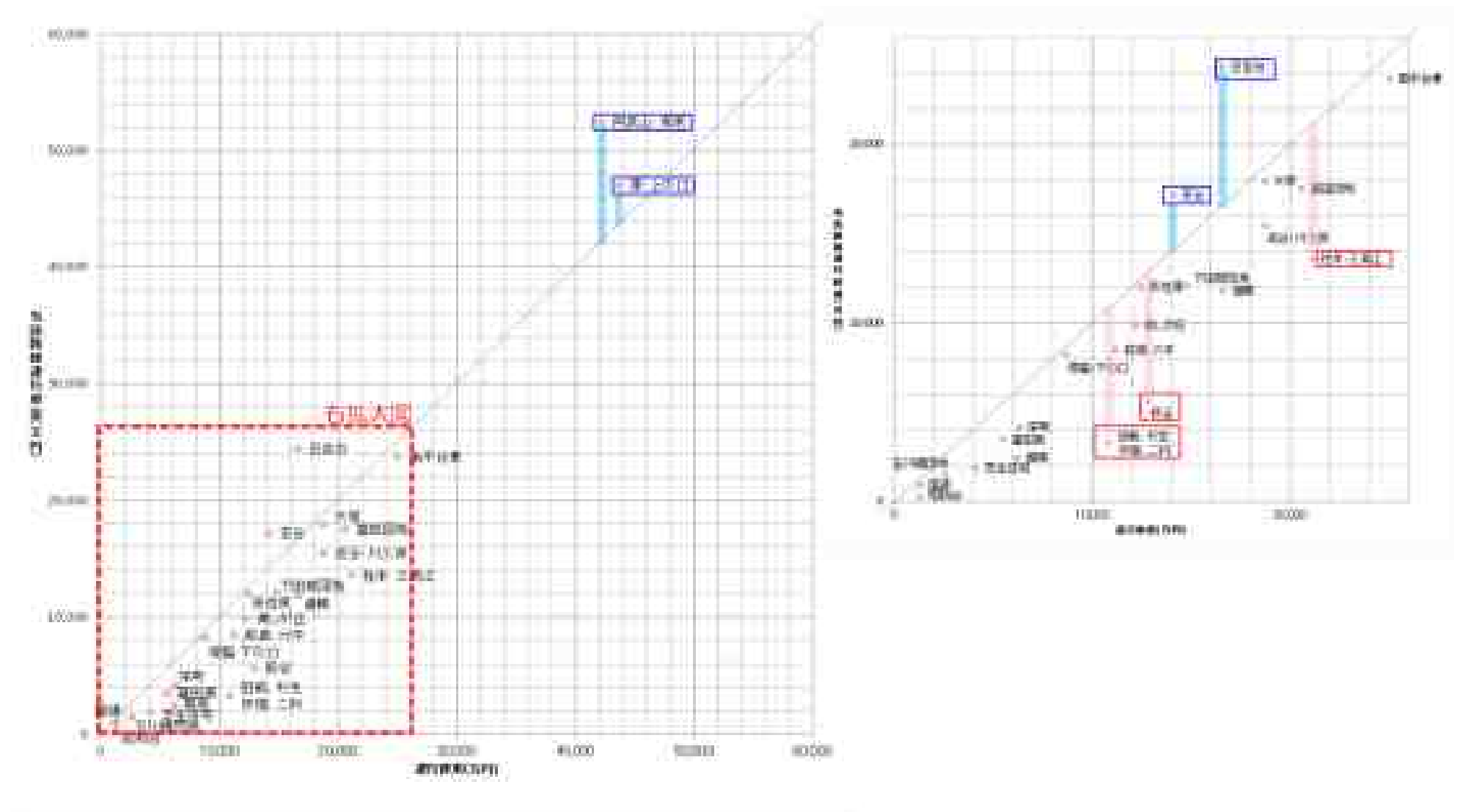


資料 1 2 路線別の収支状況



【図 1 2 - 1 : 路線別の収支状況 (平成 30 年度)】

出典：高槻市交通部作成資料



【図 1 2－2：路線別の収支状況（平成 30 年度）】

出典：高槻市交通部作成資料

資料 13 ODデータに基づく利用実態

●実質利用者数と延べ利用者数

2019年 6月

	実質利用者数		延べ利用者数		平均利用回数 (回/月)	運賃相当額	
	(人)	(%)	(人)	(%)		(円)	(%)
ICOCA	42,866	31.5%	181,563	11.5%	4.2	39,787,215	13.5%
PiTaPa	20,493	15.1%	153,383	9.7%	7.5	30,711,821	10.5%
Tsukica	10,149	7.5%	124,185	7.9%	12.2	23,176,469	7.9%
その他共通IC	7,261	5.3%	24,954	1.6%	3.4	5,533,700	1.9%
高齢者IC	36,115	26.6%	508,257	32.2%	14.1	112,083,150	38.2%
障がい者IC	7,530	5.5%	131,696	8.3%	17.5	14,540,300	4.9%
通勤定期	7,503	5.5%	300,634	19.1%	40.1	46,179,121	15.7%
通学定期	4,049	3.0%	152,650	9.7%	37.7	21,750,432	7.4%
計	135,966	100.0%	1,577,322	100.0%	11.6	293,762,208	100.0%

高齢者IC年齢内訳

	実質利用者数		延べ利用者数		平均利用回数 (回/月)	運賃相当額	
	(人)	(%)	(人)	(%)		(円)	(%)
70～74歳	10,579	7.8%	130,784	8.3%	12.4	28,834,000	9.8%
75～79歳	12,570	9.2%	178,299	11.3%	14.2	39,315,780	13.4%
80歳以上	12,773	9.4%	197,976	12.6%	15.5	43,669,130	14.9%
年齢不明	193	0.1%	1,198	0.1%	6.2	264,240	0.1%
年齢計	36,115	26.6%	508,257	32.2%	14.1	112,083,150	38.2%

※運賃相当額は、現在無料乗車となっている高齢者および障がい者からも運賃（均一区間利用の場合 1 回 220 円、

対キロ区間制の区間利用の場合は規定の運賃）を徴収したと仮定して算出。

【表 13-1：券種別利用者数および運賃相当額と高齢者 IC の年齢別内訳（2019 年 6 月）】

	実質利用者数	人口	対人口比
	(人)	(人)	(人)
70～74歳	10,579	25,559	41.4%
75～79歳	12,570	23,844	52.7%
80歳以上	12,773	29,699	43.0%
合計(年齢不明を含む)	36,115	79,102	45.7%

【表 13-2：高齢者 IC の年齢別実利用者数の人口に対する割合（2019 年 6 月）】

2018年10月～2019年6月

	延べ利用者数		運賃相当額	
	(人)	(%)	(円)	(%)
ICOCA	1,627,389	12.0%	356,615,435	14.0%
PiTaPa	1,385,362	10.2%	277,728,809	10.9%
Tsukica	953,600	7.0%	178,485,785	7.0%
その他共通IC	229,582	1.7%	50,786,750	2.0%
高齢者IC	4,549,081	33.6%	1,002,943,240	39.5%
障がい者IC	1,164,170	8.6%	128,479,570	5.1%
通勤定期	2,636,240	19.5%	405,074,802	15.9%
通学定期	992,479	7.3%	140,388,303	5.5%
計	13,537,903	100.0%	2,540,502,694	100.0%

12ヶ月換算

運賃相当額(12ヶ月換算)	
(円)	(%)
475,487,247	14.0%
370,305,079	10.9%
237,981,047	7.0%
67,715,667	2.0%
1,337,257,653	39.5%
171,306,093	5.1%
540,099,736	15.9%
187,184,404	5.5%
3,387,336,925	100.0%

※2018 年 10 月～2019 年 6 月の 9 ヶ月間の実績を、12 ヶ月継続したと仮定し、1.33 倍（12÷9）させたもの

【表 13-3：2018 年 10 月～2019 年 6 月の実績から試算した年間運賃相当額】



【図1-3-1：券種別利用者数および運賃相当額】

●路線別ODの状況（北部山間3路線）

①田能・杉生・中畑・二料線

平日（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～上の口	451	70%
JR高槻駅北～原大橋	520	80%
JR高槻駅北～榎田校前	626	97%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	648	100%

平日（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者に利 用者数 (人/日)	路線の高齢 者に利用者 数に占める 割合
JR高槻駅北～上の口	166	70%
JR高槻駅北～原大橋	187	90%
JR高槻駅北～榎田校前	200	96%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	209	100%

土曜（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～上の口	392	73%
JR高槻駅北～原大橋	451	84%
JR高槻駅北～榎田校前	522	97%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	536	100%

土曜（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者に利 用者数 (人/日)	路線の高齢 者に利用者 数に占める 割合
JR高槻駅北～上の口	133	64%
JR高槻駅北～原大橋	153	87%
JR高槻駅北～榎田校前	170	97%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	174	100%

日・祝（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～上の口	274	89%
JR高槻駅北～原大橋	313	90%
JR高槻駅北～榎田校前	377	96%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	394	100%

日・祝（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～上の口	274	89%
JR高槻駅北～原大橋	313	90%
JR高槻駅北～榎田校前	377	96%
JR高槻駅北～保龍、中畑、二料、杉生	394	100%

生活交通路線維持事業対象路線

補助額：53,691千円（平成30年度、補助率は運行経費の75%）

【表13-4：経路別ODの状況（田能・杉生・中畑・二料線）】

②萩谷線

平日（全IC）

区間	当該区間の 利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～関西大学	1,186	96.6%
JR高槻駅北～萩谷	1,225	100.0%

JR富田駅～関西大学	1,021	83.4%
JR富田駅～萩谷	1,054	86.1%

平日（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者利用 者数 (人/日)	路線の高齢 者利用 者数に占める 割合
JR高槻駅北～関西大学	202	89.2%
JR高槻駅北～萩谷	217	100.0%

JR富田駅～関西大学	121	55.5%
JR富田駅～萩谷	131	60.6%

土曜（全IC）

区間	当該区間の 利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～関西大学	563	87.6%
JR高槻駅北～萩谷	643	100.0%

JR富田駅～関西大学	466	72.6%
JR富田駅～萩谷	539	83.9%

土曜（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者利用 者数 (人/日)	路線の高齢 者利用 者数に占める 割合
JR高槻駅北～関西大学	126	90.3%
JR高槻駅北～萩谷	140	100.0%

JR富田駅～関西大学	78	56.1%
JR富田駅～萩谷	90	64.1%

日・祝（全IC）

区間	当該区間の 利用者数 (人/日)	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅北～関西大学	400	88.0%
JR高槻駅北～萩谷	454	100.0%

JR富田駅～関西大学	344	75.7%
JR富田駅～萩谷	394	86.8%

日・祝（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者利用 者数 (人/日)	路線の高齢 者利用 者数に占める 割合
JR高槻駅北～関西大学	73	85.5%
JR高槻駅北～萩谷	85	100.0%

JR富田駅～関西大学	49	57.5%
JR富田駅～萩谷	60	70.4%

生活交通路線維持事業対象路線

補助額：34,091 千円（平成 30 年度，補助率は運行経費の 75％）

【表 1 3－5：経路別ODの状況（萩谷線）】

③成合・川久保線

平日（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 （人/日）	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅南～上成合	2,542	99.0%
JR高槻駅南～川久保	2,566	100.0%

平日（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者IC利 用者数 （人/日）	路線の高齢 者IC利用者 数に占める 割合
JR高槻駅南～上成合	778	98.7%
JR高槻駅南～川久保	788	100.0%

土曜（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 （人/日）	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅南～上成合	1,779	98.7%
JR高槻駅南～川久保	1,802	100.0%

土曜（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者IC利 用者数 （人/日）	路線の高齢 者IC利用者 数に占める 割合
JR高槻駅南～上成合	622	98.5%
JR高槻駅南～川久保	632	100.0%

日・祝（全IC）

区間	当該区間の IC利用者数 （人/日）	路線の全IC 利用者数に 占める割合
JR高槻駅南～上成合	1,443	99.0%
JR高槻駅南～川久保	1,458	100.0%

日・祝（高齢者IC）

区間	当該区間の 高齢者IC利 用者数 （人/日）	路線の高齢 者IC利用者 数に占める 割合
JR高槻駅南～上成合	531	99.1%
JR高槻駅南～川久保	536	100.0%

生活交通路線維持事業対象路線

補助額：11,619 千円（平成 30 年度、補助率は運行経費の 75%）

【表 1 3 - 6：経路別ODの状況（成合・川久保線）】

資料 1 4 全路線の概要

番号	路線名	路線概要	収支関連								1日当たり平均利用者数 (2018年10月～2019年6月, 平日)		
			運送収益	実車走行キロ	キロ当たり費用	運行経費	営業損益額	営業係数	乗車密度	補助金額 (※2)	全IC	高齢者IC	高齢者IC 比率
			(千円/年)	(km)	(円/km)	(千円/年)	(千円/年)						
			A	B	C	D=B*C	E=A-D						
1	田能・杉生・中畑・二料線	J R 高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線を通して、榎田地区の4地域を結ぶ路線	32,625	136,410	795.63	108,532	-75,906	332.66	11.7	53,691	648	209	32.2%
2	萩谷線	J R 摂津富田駅北側ターミナル(一部、J R 高槻駅北発着の便あり)から府道萩谷西五百住線を通して、萩谷地区を結ぶ路線	56,176	161,868	795.63	128,787	-72,611	229.26	8.5	34,091	1,225	217	17.7%
3	成合・川久保線	J R 高槻駅南側ターミナルから府道伏見柳谷高槻線を通して、成合・川久保地区を結ぶ路線	154,411	235,815	795.63	187,622	-33,211	121.51	8.6	11,619	2,566	788	30.7%
4	日吉台線	J R 高槻駅北側ターミナルから市道芥川原線を通して、日吉台地区を結ぶ路線	243,802	208,144	795.63	165,606	78,196	67.93	21.1	0	4,521	1,328	29.4%
5	芝谷線	J R 高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線、市道南平台日吉台線を通して、芝谷・寺谷地区を結ぶ路線	171,663	177,185	795.63	140,974	30,689	82.12	21.4	0	2,902	927	31.9%
6	美しが丘線	J R 高槻駅南・阪急高槻駅から市道別所日吉台線を通して、日吉台地区を結ぶ路線	98,825	153,037	795.63	121,761	-22,936	123.21	11.5	0	1,807	614	34.0%
7	原・上の口線	J R 高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線を通して、原地区を結ぶ路線	470,071	548,747	795.63	436,600	33,471	92.88	18.9	0	8,417	2,737	32.5%
8	塚脇・下の口線	J R 高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線、市道下の口宮之川原線を通して、塚脇、大蔵司地区を結ぶ路線	82,452	109,299	795.63	86,962	-4,510	105.47	15.6	0	1,437	523	36.4%
9	南平台東線	J R 高槻駅北側ターミナルから国道171号、市道辻子下の口線を通して、関西大学を結ぶ路線	236,835	314,476	795.63	250,206	-13,371	105.65	26.3	0	4,148	799	19.3%
10	国道線	J R 高槻駅北側ターミナルから国道171号を通して、J R 摂津富田駅を結ぶ路線	9,251	16,260	795.63	12,937	-3,686	139.84	7.3	0	152	62	41.1%
11	奈佐原線	J R 摂津富田駅北側ターミナル(一部 J R 高槻駅北発着の便あり)から、府道萩谷西五百住線を通して、南平台・奈佐原地区を結ぶ路線	119,818	156,389	795.63	124,428	-4,610	103.85	13.4	0	1,741	600	34.5%
12	阿武山・塚原線	J R 摂津富田駅北側ターミナル(一部 J R 高槻駅北発着の便あり)から、U R 阿武山団地、日赤病院、塚原方面を結ぶ路線	524,543	530,473	795.63	422,060	102,483	80.46	26.0	0	9,425	1,890	20.1%
13	昭和台線	平成31年3月末で路線休止	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

番号	路線名	路線概要	収支関連								1日当たり平均利用者数 (2018年10月～2019年6月、平日)		
			運送収益	実車走行キロ	キロ当たり費用	運行経費	営業損益額	営業係数	乗車密度	補助金額 (※2)	全IC	高齢者IC	高齢者IC 比率
			(千円/年)	(km)	(円/km)	(千円/年)	(千円/年)						
			A	B	C	D=B*C	E=A-D	F=D/A*100	(人)	(千円/年)	(人/日)	(人/日)	(人/日)
14	富田南線	J R 高槻駅南側ターミナルから阪急高槻市駅を経て、府道高槻茨木線を通して、阪急富田駅を結ぶ路線	34,494	69,278	795.63	55,120	-20,626	159.80	6.0	0	742	418	56.3%
15	芝生住宅線	阪急富田駅から府道高槻茨木線を通して、芝生住宅を結ぶ路線	18,520	51,791	795.63	41,207	-22,686	222.50	4.3	0	379	171	45.2%
16	栄町線	駅から府道高槻茨木線を通して、栄町方面を結ぶ路線	41,183	79,416	795.63	63,186	-22,003	153.43	11.1	0	761	481	63.2%
17	富田団地線	J R 高槻駅南側ターミナルから阪急高槻市駅を経て、府道大阪高槻線を通して、富田団地を結ぶ路線	175,079	258,710	795.63	205,837	-30,758	117.57	17.8	0	3,151	1,220	38.7%
18	玉川橋線	J R 高槻駅南側ターミナルから阪急高槻市駅を経て、国道170号、府道枚方茨木線を通して、玉川橋団地を結ぶ路線	14,569	32,441	795.63	25,811	-11,241	177.16	10.3	0	299	165	55.0%
19	柱本・三島江線	J R 高槻駅南側ターミナルから府道大阪高槻線線を通して、柱本・三島江地区を結ぶ路線	135,513	265,463	795.63	211,210	-75,697	155.86	7.4	50,469	2,236	810	36.2%
20	下田部線	J R 高槻駅南側ターミナルから国道170号を通して、下田部団地を結ぶ路線	120,902	185,659	795.63	147,715	-26,813	122.18	16.1	0	2,603	1,154	44.3%
21	大塚線	J R 高槻駅南側ターミナルから国道170号を通して、深沢住宅方面を結ぶ路線	179,278	235,159	795.63	187,099	-7,821	104.36	17.9	0	3,518	1,449	41.2%
22	前島・六中線	J R 高槻駅南側ターミナルから国道171号を通して、野田方面を結ぶ路線	84,638	140,551	795.63	111,826	-27,188	132.12	8.9	0	1,588	675	42.5%
23	道鶴線	J R 高槻駅南側ターミナルから国道171号を通して、道鶴町・上牧方面を結ぶ路線	117,793	208,764	795.63	166,099	-48,306	141.01	11.0	31,272	2,874	1,114	38.7%
24	梶原線	J R 高槻駅南・阪急高槻駅から西国街道を通して、梶原地区を結ぶ路線	24,298	78,025	795.63	62,079	-37,781	255.49	5.3	26,483	430	207	48.0%
25	富田芝生線 (※1)	阪急富田駅から市道富田芝生線を通して、栄町・車庫前・富田団地を循環する路線	-	-	-	-	-	-	-	0	296	147	49.8%
全路線合計			3,146,738	4,353,358	-	3,463,662	-316,924	110.07	-	207,625	57,868	18,703	32.3%

※1 富田芝生線は平成31年4月開設路線のため、収支に関するデータ（平成30年度）なし。1日当たり平均利用者数は、2019年4月～2019年6月の平均。

※2 補助金対象路線は、山間部3路線及び営業係数130以上かつ乗車密度18人以下かつ運行損失3,000万円以上の路線

【表 1 4 - 1 : 全路線の概要】

資料 15 将来収支予測

●シミュレーションの前提条件（全体）

- ▶ 基準年度：平成 29 年度（2017 年）
- ▶ 収支予測期間：令和 12 年度（2030 年）まで（次期経営計画の目標年次）
- ▶ 収益予測：運送収益、営業収益、営業外収益
- ▶ 費用予測：営業費用、営業外費用（特別損益等）
- ▶ 収支予測：営業収支および経常収支（それぞれ補助金を含む場合、含まない場合）



【図 15-1：シミュレーションの前提条件（全体）】

●シミュレーションの前提条件（収益関連）

番号	項目	前提条件
1	乗合収益 (定期+定期外)	・ 過去 10 年間（H19～H29）の収益推移等より推計
	運送収益	・ シミュレーションパターンにより異なる
	貸切収益	・ 過去 5 年間（H25～H29）の平均値を適用
2	運送雑収益	・ 過去 5 年間（H25～H29）の平均値を適用
3	営業外収益	・ 現状維持（75%補助）
	その他	・ 平成30年度の実績値を適用

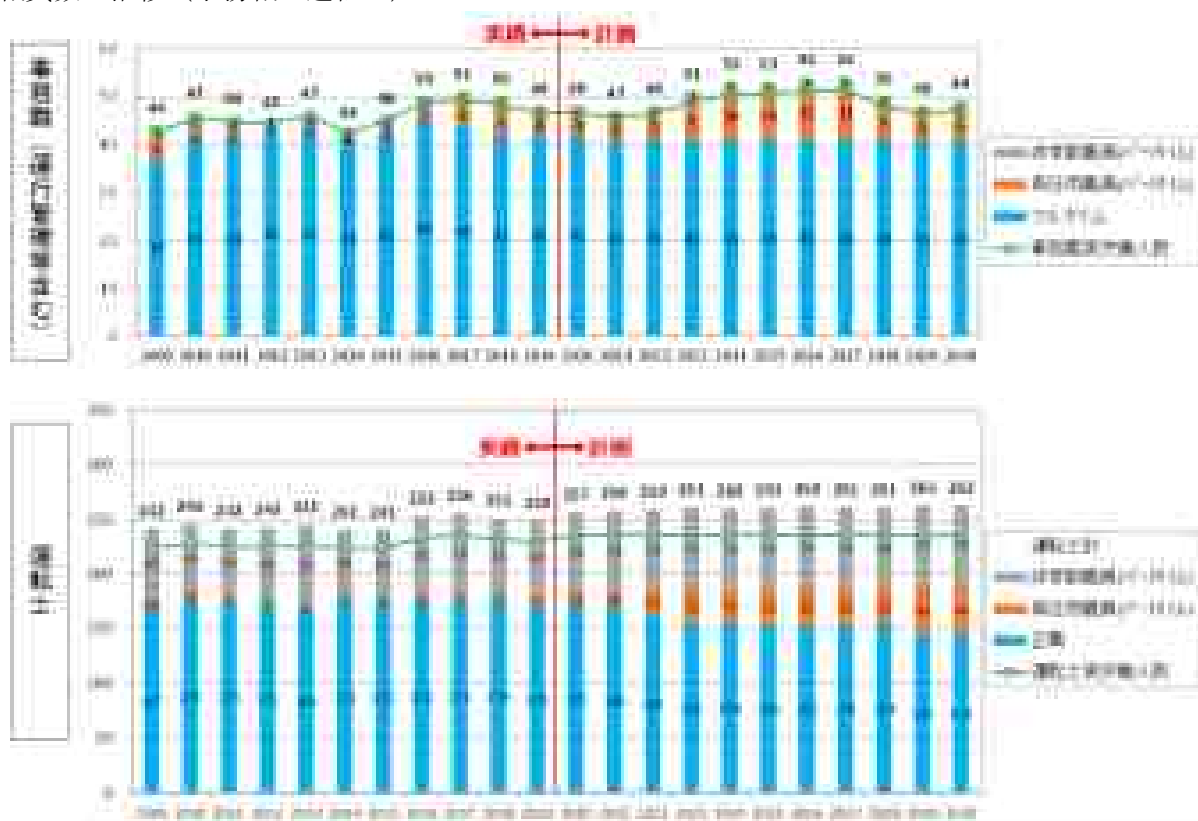
【表 15-1：シミュレーションの前提条件（収益関連）】

●シミュレーションの前提条件（費用関連）

番号	項目		前提条件
4	営業費用	人件費	・ 人員計画に基づいて算定
		物件費	・ 過去5年間（H25～H29）の平均値を適用
		経費	・ 過去5年間（H25～H29）の平均値を適用
		減価償却費	・ 既存分に加え、車両・建物・構築物等の更新計画に基づき推計
5	営業外費用	雑費用他	・ 過去5年間（H25～H29）の平均値を適用
6	その他	特別損失	・ 車両更新時の残存価値と実際の売却価格の差額を計上

【表15-2：シミュレーションの前提条件（費用関連）】

①職員数の推移（事務職・運転士）



【図15-2：職員数の推移（事務職・運転士）】

②減価償却費の推移



【図15-3：減価償却費の推移】

③車両更新計画



【図15-4：車両台数の推移（実績・計画）】

●シミュレーションのパターン

検討項目 パターン	高齢者無料乗車証制度	生活交通路線維持事業
①減り行き	現状維持（年間8億円の市補助）	現状維持（75%補助）
②路線維持	無料対象年齢を75歳に段階的に引き上げ（制度を堅持） ※70歳から74歳の市民については「高齢者割引乗車制度」（一部受益者負担）を導入（経過措置あり）	現状維持（75%補助）

※「②路線維持」のシミュレーションでは、市（一般会計）、交通部（自動車運送事業会計）及び市民の負担を次の条件として試算する。

項目	70歳から74歳まで 【高齢者割引乗車制度】	75歳以上 【高齢者無料乗車制度】
市民	100円	無料
市（一般会計）	50円	150円
交通部（自動車運送事業会計）	50円	50円

【表15-3：シミュレーションのパターン】

●ケース別シミュレーション結果

①成り行き

(単位：百万円)

- 補助金ありのケースでは2022年度以降経常損失が発生する見込み。



②路線維持

- 2029年度以降は経常損益がマイナスになるものの、今後、約10年間のトータルで、収支均衡を図ることができる見込みとなっている。

(単位：百万円)



【図15-5：ケース別シミュレーション結果】

資料 1 6 交通政策基本法

○交通政策基本法

(平成二十五年十二月四日)

(法律第九十二号)

第百八十五回臨時国会

第二次安倍内閣

交通政策基本法をここに公布する。

交通政策基本法

目次

第一章 総則（第一条—第十四条）

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画（第十五条）

第二節 国の施策（第十六条—第三十一条）

第三節 地方公共団体の施策（第三十二条）

附則

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

（交通の機能の確保及び向上）

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図

られることを旨として行われなければならない。

- 2 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

（交通による環境への負荷の低減）

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減を図られることを旨として行われなければならない。

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

（連携等による施策の推進）

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

（交通の安全の確保）

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

- 2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

（国の責務）

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その

地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

- 2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

- 2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

（国民等の役割）

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

（関係者の連携及び協力）

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

（法制上の措置等）

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

（年次報告等）

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

- 2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画

第十五条 政府は、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（以下この条において「交通政策基本計画」という。）を定めなければならない。

- 2 交通政策基本計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 交通に関する施策についての基本的な方針

- 二 交通に関する施策についての目標

- 三 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

- 四 前三号に掲げるもののほか、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 交通政策基本計画は、国土の総合的な利用、整備及び保全に関する国の計画並びに環境の保全に関

する国の基本的な計画との調和が保たれたものでなければならない。

- 4 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、交通政策基本計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。
- 5 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、前項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、その趣旨、内容その他の必要な事項を公表し、広く国民等の意見を求めなければならない。
- 6 国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、交通政策審議会及び社会資本整備審議会の意見を聴かなければならない。
- 7 内閣総理大臣、経済産業大臣及び国土交通大臣は、第四項の規定により交通政策基本計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ、環境の保全の観点から、環境大臣に協議しなければならない。
- 8 政府は、交通政策基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 9 第四項から前項までの規定は、交通政策基本計画の変更について準用する。

第二節 国の施策

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策）

第十七条 国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

（交通の利便性向上、円滑化及び効率化）

第十八条 国は、前二条に定めるもののほか、国民等の日常生活又は社会生活における交通に対する基本的な需要が適切に充足されるようにするため、定時性の確保（設定された発着時刻に従って運行することをいう。）、速達性の向上（目的地に到達するまでに要する時間を短縮することをいう。）、快適性の確保、乗継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化（交通施設及びその周辺の施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）、輸送の合理化その他の交通の利便性の向上、円滑化及び効率化のために必要な施策を講ずるものとする。

（国際競争力の強化に必要な施策）

第十九条 国は、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化を図るため、国際海上輸送網及び国際航空輸送網の形成、これらの輸送網の拠点となる港湾及び空港の整備、これらの輸送網と全国的な国内交通網とを結節する機能の強化その他必要な施策を講ずるものとする。

(地域の活力の向上に必要な施策)

第二十条 国は、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るため、地域における企業の立地並びに地域内及び地域間の交流及び物資の流通の促進に資する国内交通網及び輸送に関する拠点の形成その他必要な施策を講ずるものとする。

(運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展)

第二十一条 国は、運輸事業その他交通に関する事業の安定的な運営が交通の機能の確保及び向上に資するものであることに鑑み、その健全な発展を図るため、事業基盤の強化、人材の育成その他必要な施策を講ずるものとする。

(大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復等に必要な施策)

第二十二条 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。

(交通に係る環境負荷の低減に必要な施策)

第二十三条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制、大気汚染、海洋汚染及び騒音の防止その他交通による環境への負荷の低減を図るため、温室効果ガスその他環境への負荷の原因となる物質の排出の抑制に資する自動車その他の輸送用機械器具の開発、普及及び適正な使用の促進並びに交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換その他の物の移動の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、船舶からの海洋への廃棄物の排出の防止、航空機の騒音により生ずる障害の防止その他必要な施策を講ずるものとする。

(総合的な交通体系の整備等)

第二十四条 国は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、それぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要であることを踏まえつつ、道路交通、鉄道交通、海上交通及び航空交通の間における連携並びに公共交通機関相互間の連携の強化の促進その他の総合的な交通体系の整備を図るために必要な施策を講ずるものとする。

2 国は、交通に係る需要の動向、交通施設の老朽化の進展の状況その他の事情に配慮しつつ、前項に規定する連携の下に、交通手段の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するために必要な施策を講ずるものとする。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者

との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

(観光立国の実現の観点からの施策の推進)

第二十六条 国は、観光立国の実現が、我が国経済社会の発展のために極めて重要であるとともに、観光旅客の往来の促進が、地域間交流及び国際交流の拡大を通じて、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図り、並びに国際相互理解の増進に寄与することに鑑み、観光旅客の円滑な往来に必要な交通手段の提供の推進、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設並びに道路に係る外国語その他の方法による外国人観光旅客に対する情報の提供の推進その他の交通に関連する観光旅客の往来の促進に必要な施策を講ずるものとする。

(協議の促進等)

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(調査研究)

第二十八条 国は、交通の動向に関する調査研究その他の交通に関する施策の策定に必要な調査研究を推進するものとする。

(技術の開発及び普及)

第二十九条 国は、情報通信技術その他の技術の活用が交通に関する施策の効果的な推進に寄与することに鑑み、交通に関する技術の研究開発及び普及の効果的な推進を図るため、これらの技術の研究開発の目標の明確化、国及び独立行政法人の試験研究機関、大学、民間その他の研究開発を行う者の間の連携の強化、基本理念の実現に資する技術を活用した交通手段の導入の促進その他必要な施策を講ずるものとする。

(国際的な連携の確保及び国際協力の推進)

第三十条 国は、交通に関する施策を国際的協調の下で推進することの重要性に鑑み、交通に関し、我が国に蓄積された技術及び知識が海外において活用されるように配慮しつつ、国際的な規格の標準化その他の国際的な連携の確保及び開発途上地域に対する技術協力その他の国際協力を推進するため、必要な施策を講ずるものとする。

(国民等の立場に立った施策の実施のための措置)

第三十一条 国は、国民等の立場に立って、その意見を踏まえつつ交通に関する施策を講ずるため、国民等の意見を反映させるために必要な措置その他の措置を講ずるものとする。

第三節 地方公共団体の施策

第三十二条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関

する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

附 則 抄

(施行期日)

- 1 この法律は、公布の日から施行する。