

令和元年度 自動車運送事業審議会答申書（市営バスにおける事業経営のあり方について）【概要版】

第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：今後約30年間で、**人口は約80%程度に減少**する一方、**高齢化率は上昇**すると予測
- (2)交通実態
- ・鉄道：JR・阪急が東西方向に横断。利用者数は近年横ばい
 - ・バス：市営バスが鉄道駅から放射状にネットワーク、京阪バス・阪急バスが地域間を接続し、人口カバー率は約8割
 - ・自動車：国道171号の主要交差点で渋滞があり、バス定時運行の阻害要因となっている。都市計画道路の整備状況は北摂7市のなかで低い水準、運転免許返納率は北摂7市で最も高い水準

1 - 2. バス事業を取り巻く現状

- (1)経営環境：乗合事業者の**約64%が赤字**、ここ10年で**約14kmの路線が廃止**されている
- (2)労働環境悪化による**運転士等の不足**：多くの事業者で運転士不足が深刻し、整備士についても同様の状況
- (3)市民等の役割：交通政策基本法の施行により、**市民を含む関係者全員による交通まちづくりへのシフトが必要**
- (4)技術革新：自動ブレーキ等の車両開発、自動運転技術等、**交通分野の技術革新が今後益々進展**
- (5)運賃改定の動き：経営環境、運転士の労働環境の悪化に歯止めをかけるため、値上げを行う事業者もある

第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

市営バスとして、**経済性に最大限配慮した上で、市のまちづくりの視点を持って連携に取り組むべき**であり、高槻IC周辺のまちづくり、安満遺跡公園の整備、淀川渡河橋整備等のプロジェクトに対して、利用者の需要創出機会を見定めたくうえで、まちづくりとの連携強化が必要

2 - 2. 市の上位・関連計画

高槻市総合戦略プラン、高槻市都市計画マスタープラン、高槻市総合交通戦略等の市の上位・関連計画において、公共交通に関する方針や各種施策が位置付けられている

第3章 市営バス事業の現状と課題

3 - 1. 乗客数の推移

- ・昭和50年度のピーク以降、平成14年度以降ほぼ横ばいで推移しているが、**無料乗車証の比率が高まっている**
- ・平成27年調査では約3割、平成30年度のODデータでは約4割が無料乗車証での利用となっている
- ・朝ラッシュ時の利用が年々減少する一方、昼間の利用が増加傾向にあり、**通勤・通学需要から通院・買物等の自由目的需要へと質の変化が生じている**

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、人件費が増加傾向にあり、費用全体の73%を占める
- ・収支としては、平成9年度～平成29年度は黒字で推移したものの、平成30年度は赤字決算となった
- ・収入の内訳については、約2割が高齢者・障がい者福祉乗車証の利用に対する市の一般会計からの繰入れとなっている

3 - 3. 路線別の収支状況

- ・全24路線のうち、**運行収益が運行費用を上回る路線は4路線のみ**（阿武山・塚原線、日吉台線、芝谷線、原・上の口線）で、これらで赤字の20路線をカバーする構造となっている
- ・特に、「田能線、柱本・三島江線、萩谷線」等で赤字額が大きい

3 - 4. 運転士の労働環境

- ・市営バスの平成27年時点の平均給与は594万円で、全バス事業者平均の455万円よりは高く、全産業548万円に近い水準
- ・平均労働時間は月188時間で、全バス事業者平均の210時間を下回り、全産業平均の177時間に近い水準
- ・平均年齢は49.5歳で、全バス事業者並みであるが、全産業平均の42.5歳をかなり上回っている
- ・運転士の人数は、現状では減便を検討するほど差し迫っていないが、高齢化が進む中、**退職者の補充がスムーズに進まなければ、将来的には減便や路線廃止を迫られる可能性がある**

第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主な支出は下記のとおり
- ・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
- ・市民の移動手段確保のために路線を維持する生活交通路線維持事業に伴う補助

4 - 2. 制度の概要

4 - 3. 見直しの方向性

(1) **高齢者無料乗車制度**

- ・制度の概要：昭和47年に創設され、70歳以上の市民全員が市営バスを無料で利用できる。市からの補助額は、平成9年9月末時点の70歳以上人口をベースに算定された**6億円で固定**されているが、IC無料乗車証導入後の利用実態を見ると、その**運賃相当額は約13億円**と見込まれる（1乗車220円で試算）
- ・**見直しの方向性**：人口減少の一方で高齢化率が上昇するなかで、市営バスの将来収支予測は、現行制度のままではバス事業の営業損益は赤字基調で推移する見込みである。市営バスとして、市の福祉政策に一定程度協力する必要があるものの、**ODデータに基づき利用実態に応じた運賃換算分に見合った負担を求め、適正な運賃収入を確保し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**

- ・制度の概要：昭和53年に創設され、北部山間3路線および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し、赤字路線を維持している。補助額は近年約2億円前後で推移しているが、ICカードの導入により得られたODデータによれば、山間3路線や柱本・三島江線等で、**駅から一定区間までに比べ、その区間を越えると極端に利用が少なくなる**という状況が見られる
- ・**見直しの方向性**：ODデータに基づく利用実態にもとづき、**住民のニーズに合った路線の見直し検討**を行うとともに、市の交通政策と連携した地域ぐるみで利用増加に取り組むスキームの構築や、やむを得ず減便や路線廃止する場合の公正かつ丁寧な対応の検討が求められる

第5章 今後の事業経営のあり方について

5 - 1. 次期経営戦略における4つの基本方針(案)

- (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

- (1)**人材確保・育成**：女性・若年運転士の確保、シニア層の充実、採用後の教習体制の充実等
(2)**将来の顧客確保**：幅広いメニューによるモビリティ・マネジメントの取組の体系化等
(3)**収入増加**：広告収入の拡充、市の政策と連携した市営バスの利用機会創出、運賃改定等
(4)**先進的な技術の導入**：自動運転技術の進展や法令等整備の動向把握、自動ブレーキ等の安全装置の設置等

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)**山間3路線（田能・萩谷・川久保線）**：利用者数が極端に少なくなるバス停から先の区間における様々な輸送手段の検討
(2)**南部方面路線（柱本・三島江線）**：対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入やゾーンバス化など、路線全体の効率化を検討
(3)**南西部方面路線（富田地区）**：現行ダイヤの維持を基本としつつ、重複する他の路線と合わせて総合的に検討
(4)**東部方面路線（道糠・上牧・梶原線）**：新たな道路整備を踏まえた経路変更や統合・再編を検討

5 - 4. 新たな需要創造への取組

- ・ライフスタイルの変化や観光需要への対応等、従来の輸送パターンでは対応できない状況が生まれつつあり、**既存路線の維持から一歩踏み出し、市の未来や魅力を創造する事業運営の視点が必要**
- ・一方で、市営バスの経営資源は限られており、需要を的確に見極めつつ既存路線の見直しを行ったり、地域住民、他バス事業者、他交通機関、さらには新たな交通モード等との連携や役割分担を検討

5 - 5. 今後の市営バス事業経営について

- 今後の市営バス事業経営は、**公共性と公益性を担保しながら、経営効率を追求し、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**