

2 市営バス事業を取り巻く環境と課題

2-1 市営バス事業の沿革

年月	内容
昭和 29 (1954) 年 2 月	事業開始 (乗合・貸切)
昭和 44 (1969) 年 5 月	ワンマンバスの運行開始
昭和 46 (1971) 年 4 月	緑が丘車庫新設、緑が丘営業所設置
昭和 49 (1974) 年 11 月	桃園車庫を廃止し、芝生車庫新設 (営業所、整備部門移転)
昭和 54 (1977) 年 11 月	国鉄高槻南口新ターミナル供用開始
平成 5 (1993) 年 10 月	阪急高槻駅新ターミナル供用開始 (駅前乗り入れ再開)
平成 16 (2004) 年 8 月	JR 高槻駅北新ターミナル供用開始 (西ターミナルと統合)
平成 20 (2008) 年 4 月	IC カードシステム運用開始 (PiTaPa、ICOCA、市 IC 定期券)
平成 23 (2011) 年 3 月	ドライブレコーダー導入
平成 27 (2015) 年 4 月	交通系 IC カード全国相互利用開始
平成 31 (2019) 年 2 月	開業 65 周年

◆昭和 29 年 2 月 (事業開始時)

- ・車 両 数 : 13 両
- ・職 員 数 : 36 名
- ・初乗運賃 : 10 円
- ・路 線 数 : 7 路線
- ・営業キロ : 73 km



◆令和 2 年 4 月 (現在)

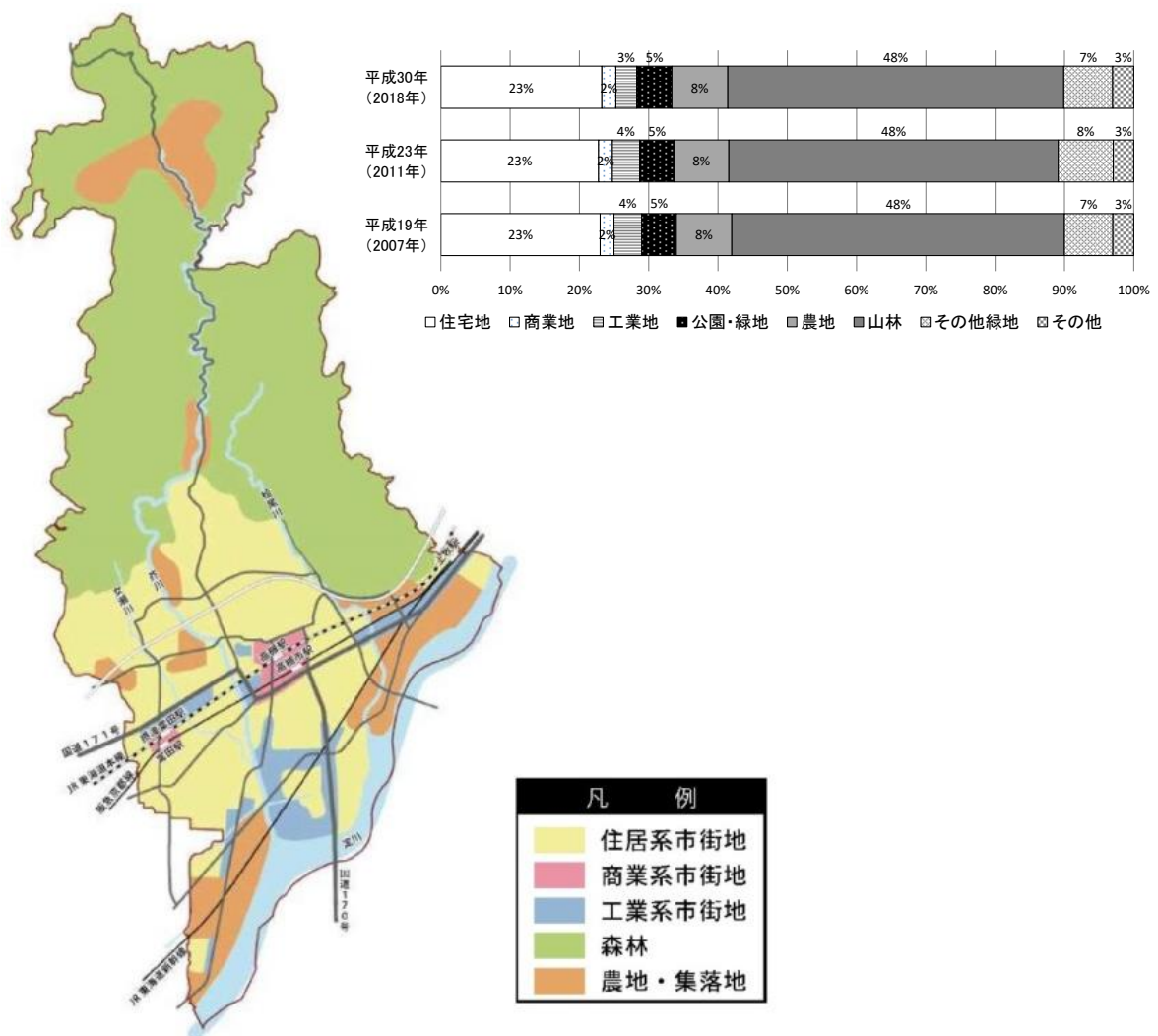
- ・車 両 数 : 171 両
- ・職 員 数 : 308 名
- ・初乗運賃 : 均一区間 220 円
- ・路 線 数 : 24 路線
- ・営業キロ : 126 km



2-2 市営バス事業を取り巻く環境

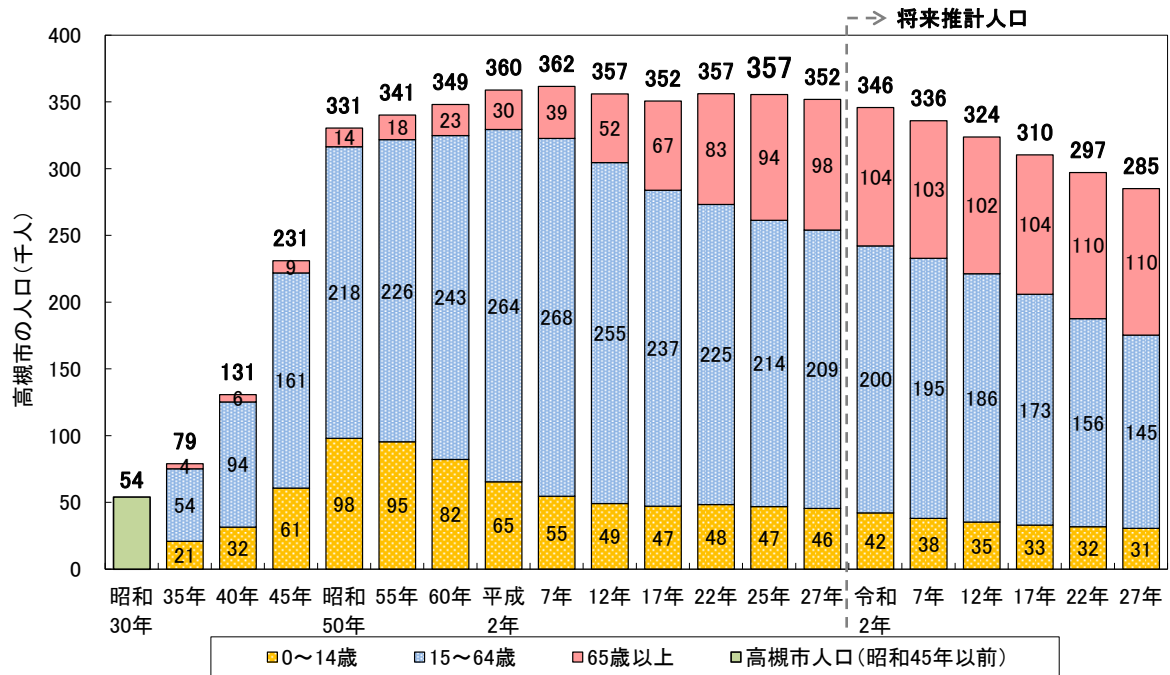
2-2-1 土地利用と人口

- 本市の土地利用は、北部に森林、中央部に鉄道駅を中心とする商業地及びその外縁部の住宅地、南部には工業地や農地等が広がっています。北部を中心に市域の約 48% を山林が占め最も多く、次いで住宅地（23%）、農地（8%）となっています。
- 本市の人口は、減少傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、平成 27（2015）年からの 30 年間で約 35 万人から約 29 万人に減少すると予測されています。
- 高齢化率（65 歳以上人口比率）は近隣他市よりも進んでおり、平成 27（2015）年からの 30 年間で約 28% から約 38% に上昇し、特に、後期高齢化率（75 歳以上人口比率）は、同 30 年間で約 13% から約 22% と大幅な上昇が予測されています。



出典：高槻市みどりの基本計画（平成 29 年 3 月）、高槻市統計書

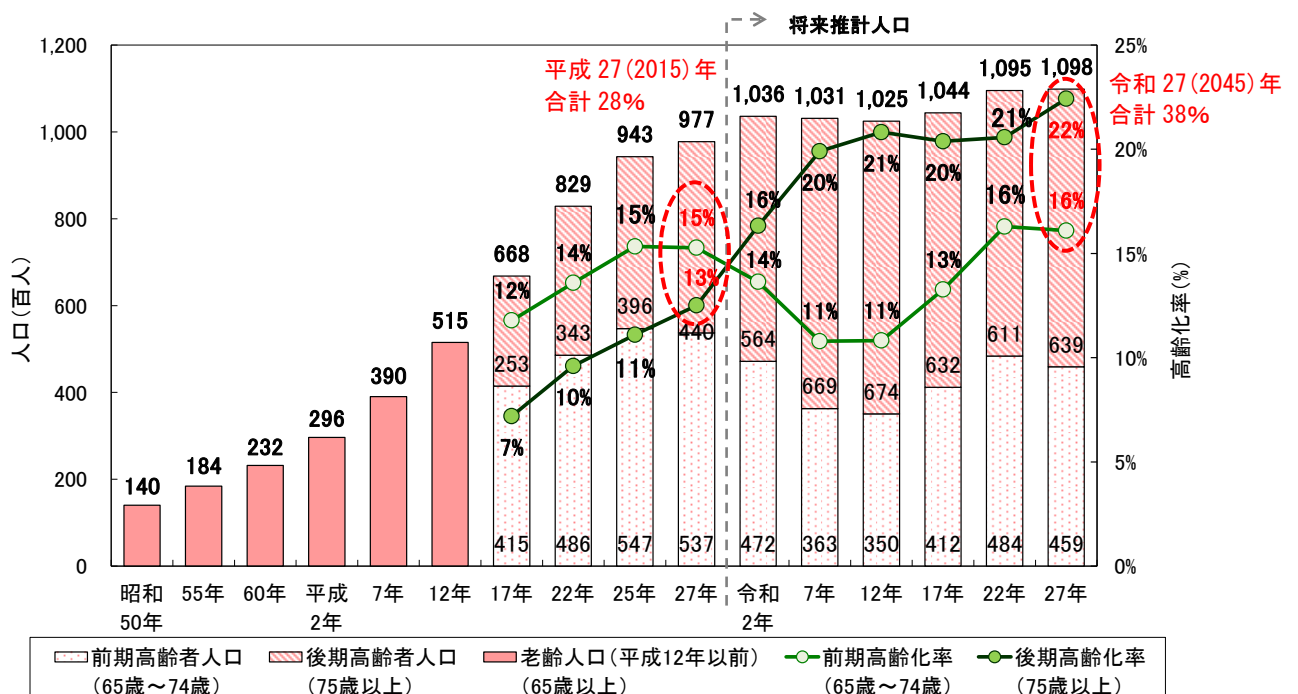
図 2.1 土地利用状況と土地利用比率



※各年 10月1日時点の推計人口

※平成27年は国勢調査による実績値

図 2.2 人口の推移



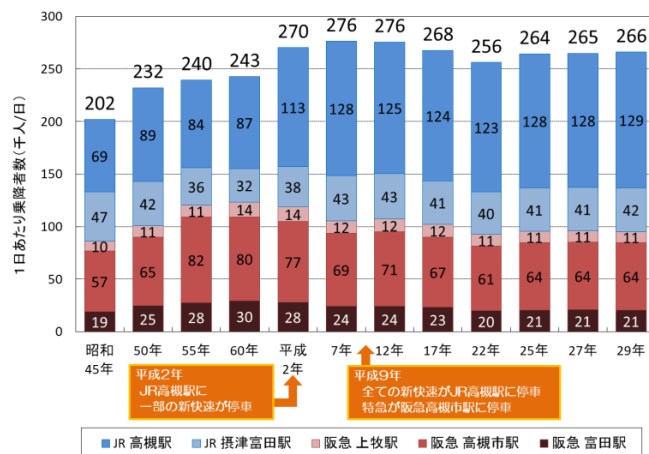
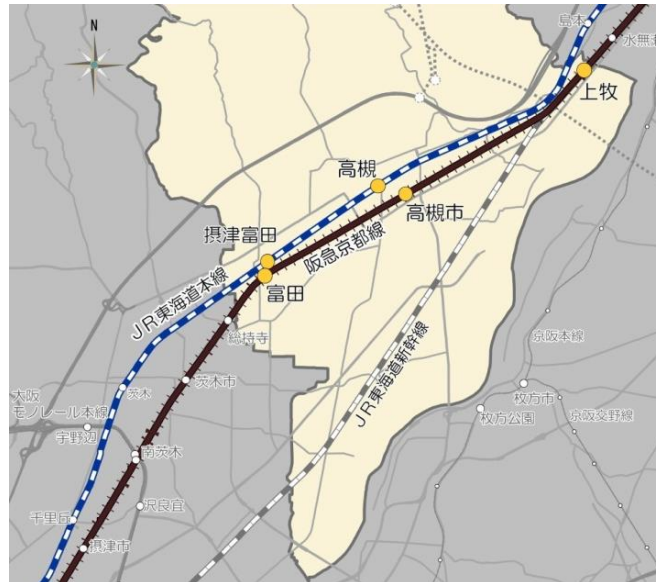
※各年 10月1日時点の推計人口

※平成27年は国勢調査による実績値

図 2.3 高齢化の推移

2-2-2 交通実態

- 鉄道は、JR 東海道本線及び阪急京都本線が本市中心部を東西に横断し、市内に JR が 2 駅、阪急が 3 駅立地しており、各駅の乗降客数は、近年横ばいで推移しています。
- バスは、市営バスが各鉄道駅から市内各地域へ放射状ネットワークを形成しています。市営バスネットワークは、停留所を中心に半径 300m をバス停勢圏とした場合、総人口の約 8 割をカバーしています。そのほか京阪バス、阪急バスが市内を運行し、高速バスが名神高速道路の高槻停留所から全国を結んでいます。
- 自動車交通は、新名神・名神高速道路・国道 171 号・国道 170 号・府道大阪高槻京都線等で交通量が多く、特に、国道 171 号の主要交差点（高槻市役所前等）では慢性的な交通渋滞が発生しており、市営バスの定時運行が阻害される要因となっています。
- 本市の都市計画道路の整備率は北摂 7 市において低い水準にとどまっており、整備が進めば市営バスの路線やダイヤにも影響があると考えられますが、費用面等によって整備の促進は難しい状況にあります。



出典：高槻市総合交通戦略（平成 28 年 3 月）、大阪府統計年鑑

図 2.4 市内の鉄道ネットワークと輸送人員

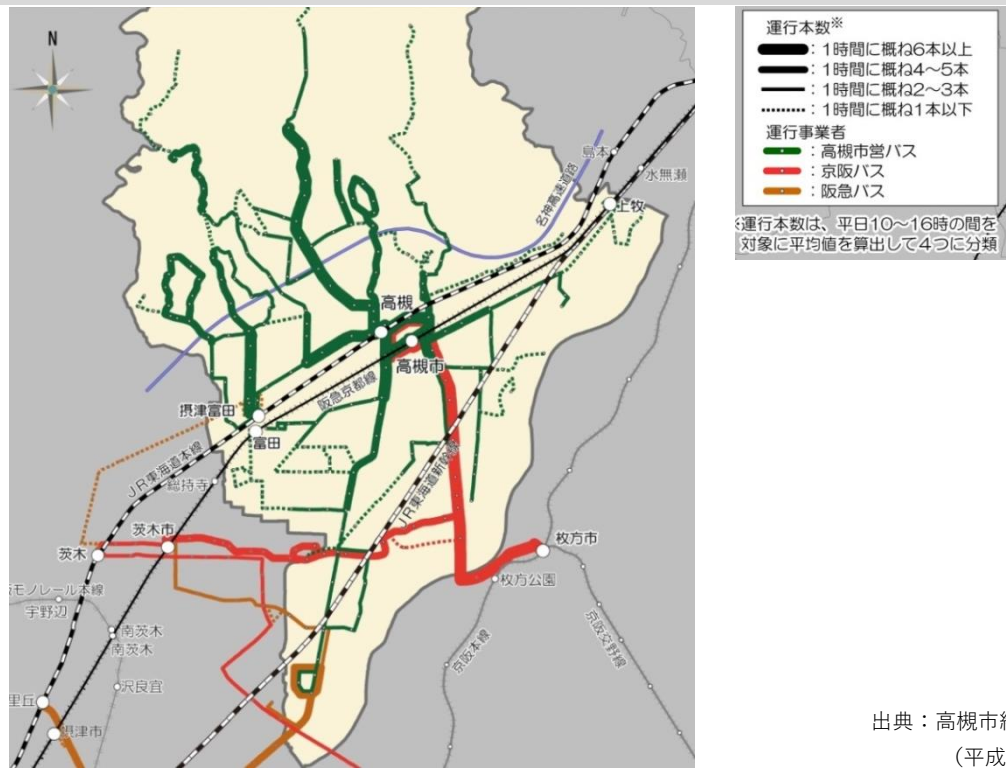


図 2.5 市内のバスネットワーク

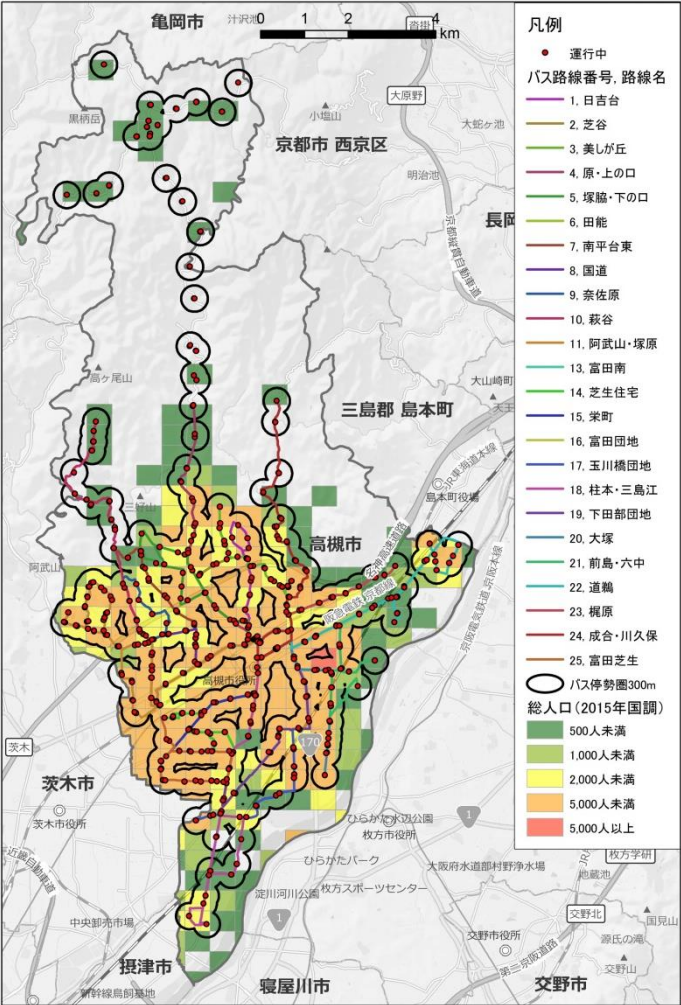
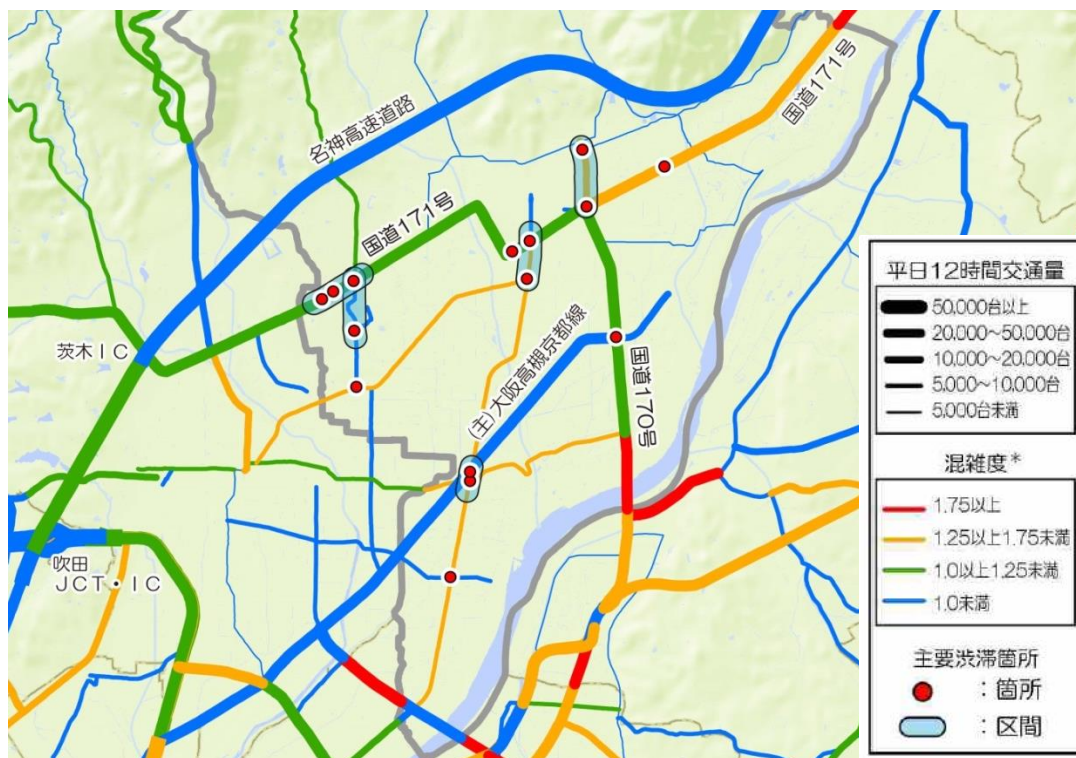


表 2.1 市営バスの人口カバー率

	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%	-

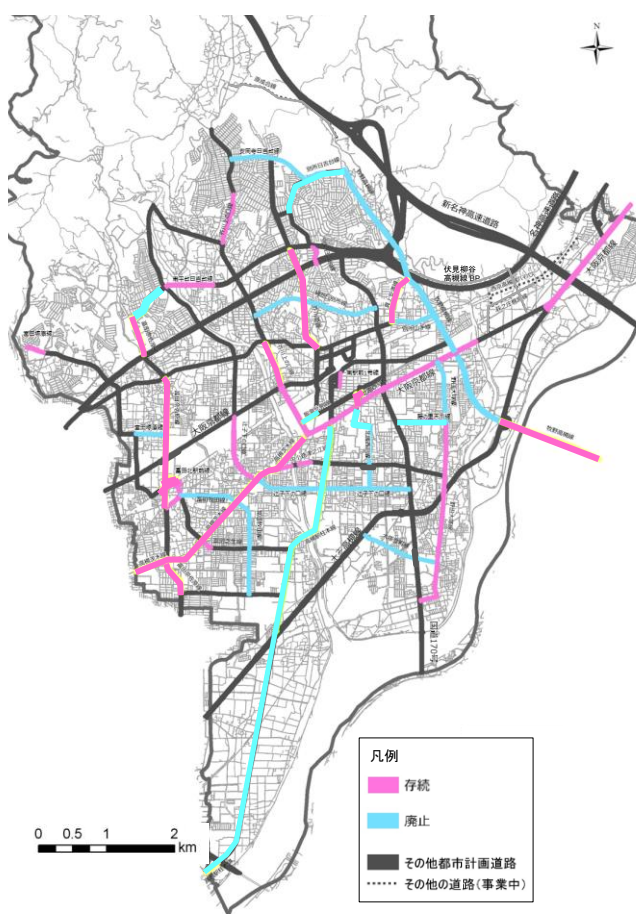
出典：高槻市交通部作成資料
人口データは平成 27 年国勢調査

出典：高槻市交通部作成資料、人口データは平成 27 年国勢調査
図 2.6 市営バスネットワークの人口カバー状況



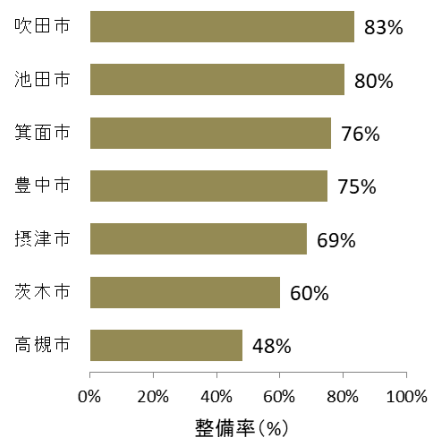
出典：平成 27 年道路交通センサス及び京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会公表資料（平成 25 年）を基に作成

図 2.7 市内幹線道路の交通量と混雑状況



出典：高槻市都市創造部作成資料

図 2.8 市内の都市計画道路の整備状況



出典：高槻市総合交通戦略（平成 28 年 3 月）

図 2.9 北摂 7 市の都市計画道路の整備率

2-2-3 バス利用者数

- 市営バスの利用者数は、平成 14（2002）年以降は約 2,000 万人/年とほぼ横ばいで推移しており、人の移動におけるバスの利用割合が北摂 7 市や大阪府平均と比較して高く、市民にとって身近な交通手段となっています。
- 一方で、現金・定期券等の利用者が減少し、無料乗車証（高齢者・障がい者）の比率が高まっています。平成 30（2018）年度における無料乗車証の利用比率は、約 4 割に達しています（IC カードのみの集計）。
- 時間帯別の利用者数を見ると、朝夕ラッシュ時間帯における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ます。これは、年少人口及び生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学需要が減り、高齢者の増加に伴う通院・買物等の自由目的需要が増えていることや、ライフスタイルや価値観が多様化していること等、利用者の質的な変化が生じていることが要因と考えられます。

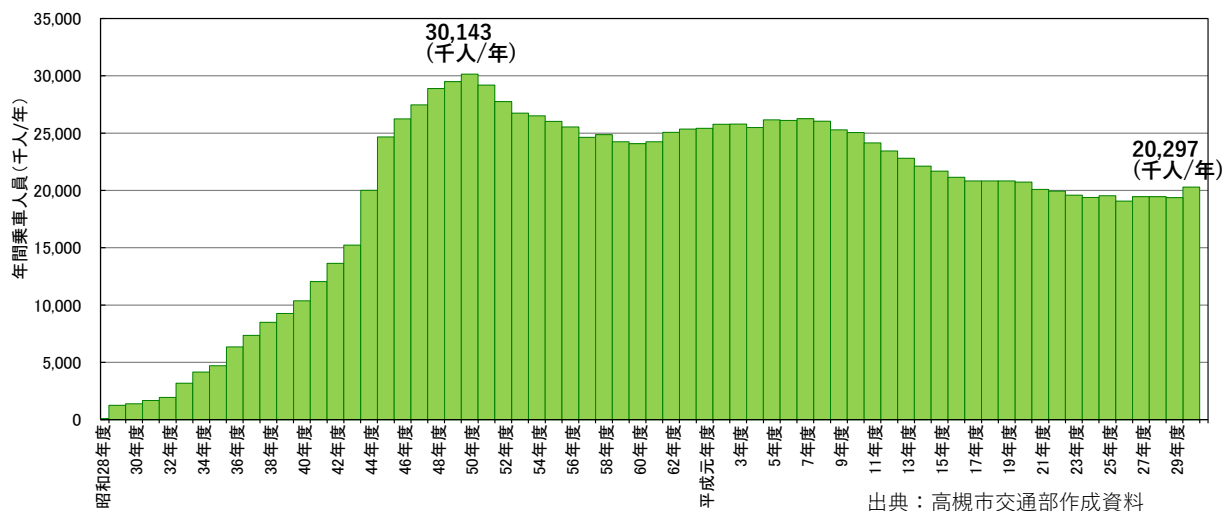
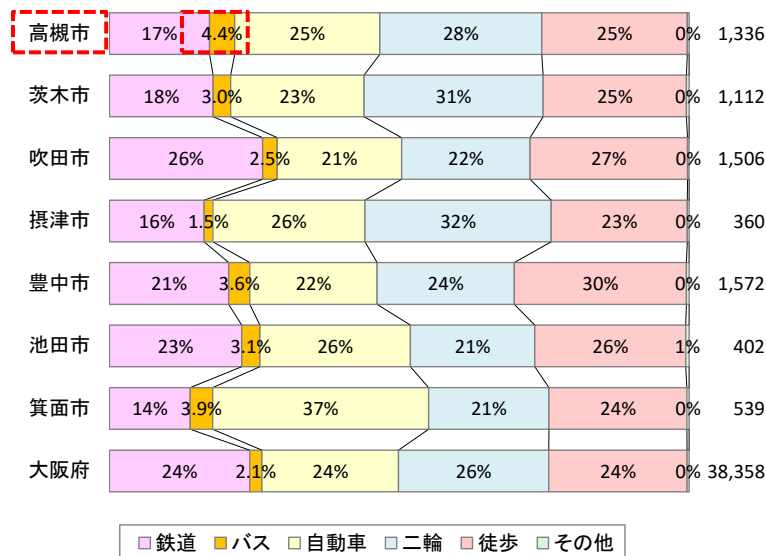


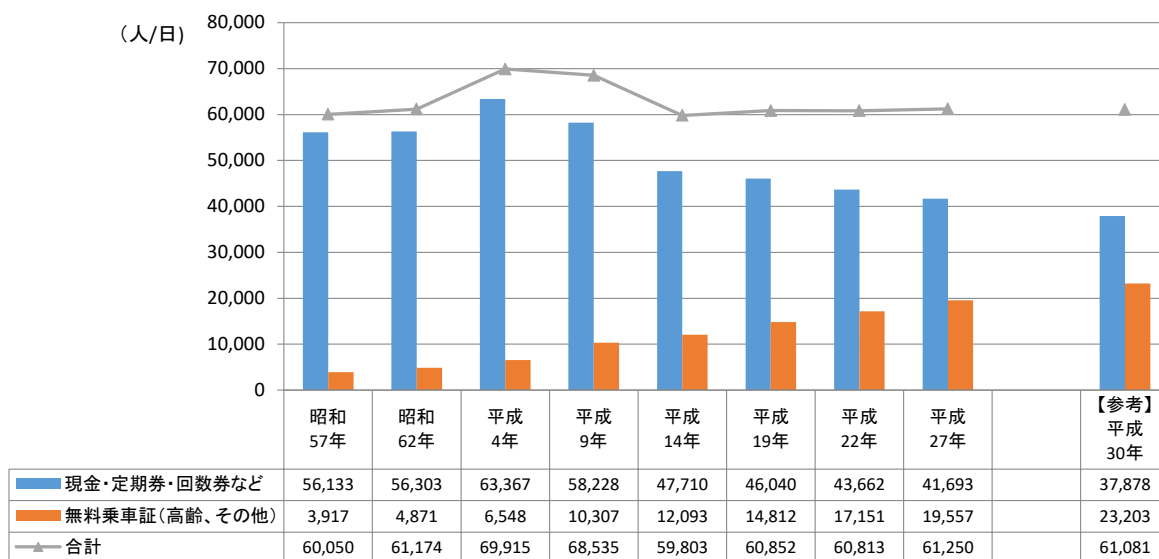
図 2.10 市営バス利用者数の推移



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年度）

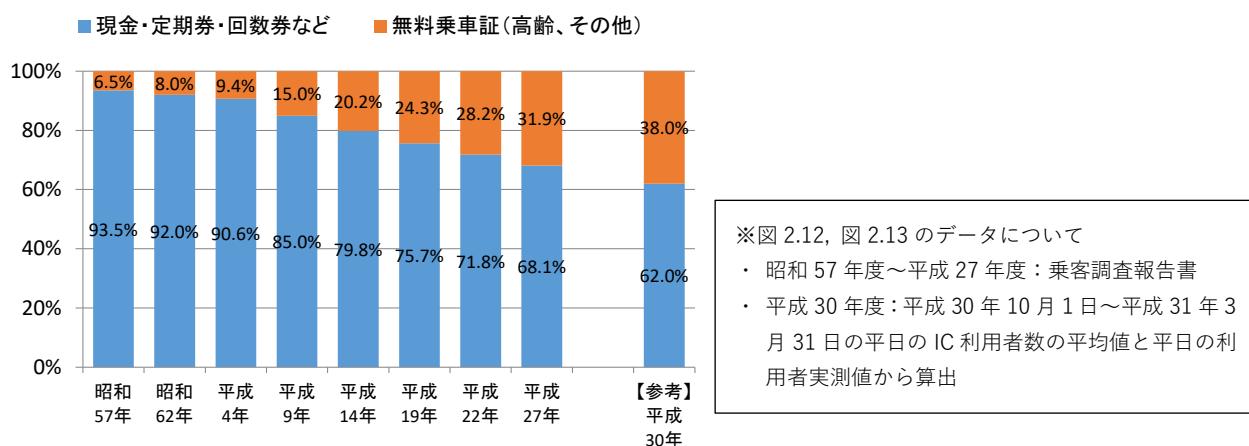
図 2.11 北摂 7 市及び大阪府における代表交通手段別分担率

2 市営バス事業を取り巻く環境と課題



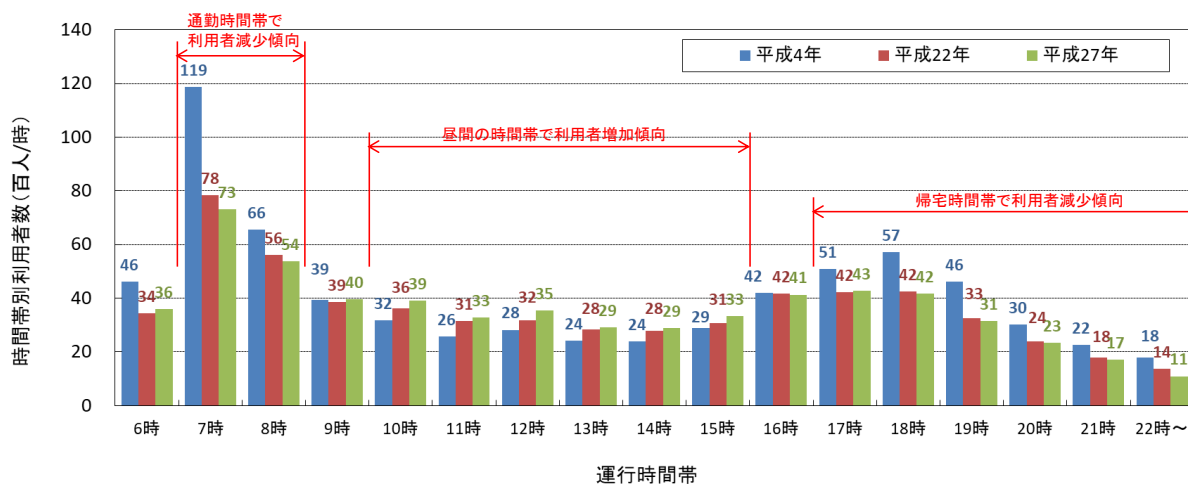
出典：高槻市交通部作成資料

図 2.12 市営バスの券種別輸送人員の推移



出典：高槻市交通部作成資料

図 2.13 市営バスの券種別輸送比率の推移



出典：高槻市交通部作成資料

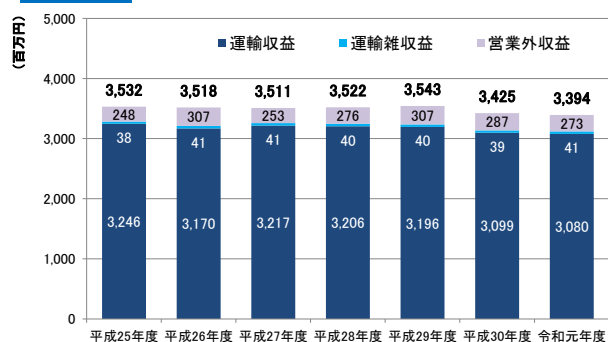
図 2.14 市営バスの時間帯別利用者数の推移

2-2-4 市営バス事業の収支

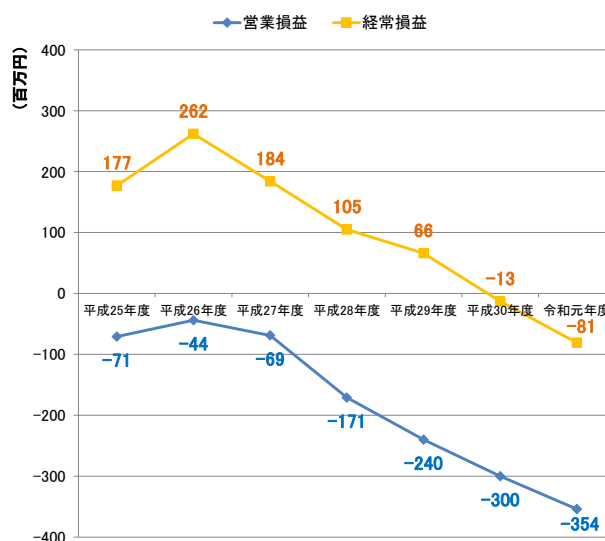
- 近年、収入はほぼ横ばいで推移しています。一方、支出については、職員の年齢構成の変化等によって人件費が増加傾向にあり、全支出額の 72% を占めています（令和元（2019）年度）。
- このため、平成 9（1997）年度から平成 29（2017）年度まで、経常損益は黒字で推移してきたものの、黒字額は減少を続け、平成 30（2018）年度は自然災害による影響もあり、赤字決算となりました。
- 特に、本業部分のバス事業の営業損益は長年赤字で推移し、その額は増加傾向にあります。路線別に見ると、運行収益が運行費用を上回る「黒字路線」は全 24 路線中 4 路線のみで、4 路線の黒字で 20 路線の赤字をカバーする構造となっています。
- 収入の約 3 割が市の一般会計からの繰入れとなっており、そのうち約 2 割が市の福祉施策として創設された高齢者及び障がい者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、約 1 割は市民の移動手段を確保する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となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の収支への影響については、令和 2（2020）年 3 月から顕著に出始め、同年 4 月には運送収益で対前年比約 50% という大きな減少を計上しました。同年 5 月についても引き続き大きな減少が予想され、非常に厳しい状況に直面しています。また、終息後も政府が推奨する「新たな生活様式」等によって、国民の移動に変化が生じる可能性があり、市営バスの利用者数が流行前の状況に回復するかどうか、先行きが不透明な状況です。

2 市営バス事業を取り巻く環境と課題

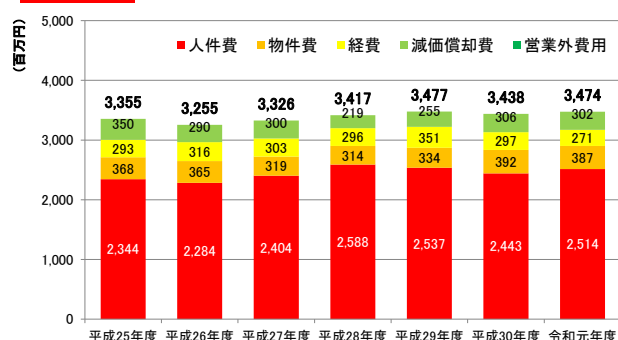
収益



収支



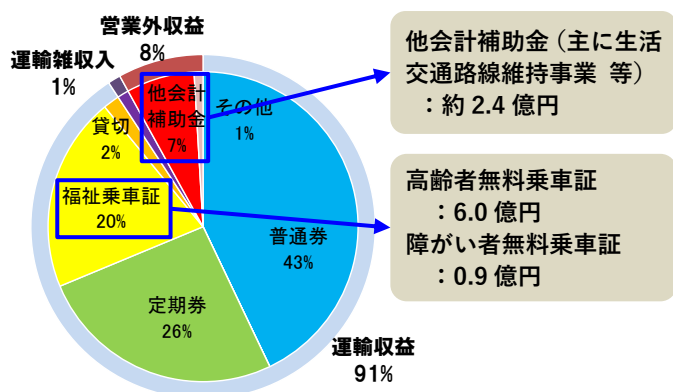
費用



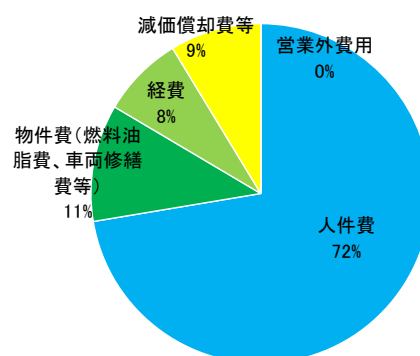
出典：高槻市交通部作成資料

図 2.15 収支の推移

【収入】



【支出】



出典：高槻市交通部作成資料

図 2.16 収入と支出の内訳（令和元（2019）年度）

表 2.2 収支の推移

出典：高槻市交通部作成資料

経常収益									
(百万円)									
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度		
乗合	普通券	1,140	1,117	1,154	1,159	1,185	1,344	1,457	経常収益：運輸収益や営業外収益など通常の経営で得た収入 経常費用：人件費や物件費、経費、営業外費用など通常の経営で支出した金額 営業損益：運輸収益・運輸雑収益から人件費や物件費、経費などの費用を引いたもので、企業の『本業による損益』 経常損益：営業損益に、営業外収益・費用などの会社の『本業以外の財務活動による収益と費用』も含めた損益
	回数券	558	526	500	473	419	170	0	
	定期券	816	788	830	840	856	837	876	
	小計	2,514	2,432	2,484	2,472	2,460	2,350	2,332	
	福祉乗車証	691	691	690	690	690	690	690	
		3,205	3,123	3,175	3,162	3,150	3,040	3,022	
貸切		40	47	43	44	46	58	58	
運輸収益（乗合＋貸切）		3,246	3,170	3,217	3,206	3,196	3,099	3,080	
運輸雑収益		38	41	41	40	40	39	41	
営業収益（運輸収益＋運輸雑収益）		3,284	3,211	3,258	3,246	3,236	3,138	3,121	
営業外収益	他会計補助金	229	250	206	235	265	259	241	
	その他	19	57	47	42	42	28	32	
		248	307	253	276	307	287	273	
合計		3,532	3,517	3,511	3,522	3,543	3,425	3,394	

●経常収益は平成29年度まで横ばい、平成30年度、令和元年度は減少

経常費用									
	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度		
人件費	2,344	2,284	2,404	2,588	2,537	2,443	2,514		
物件費	燃料油脂費	254	244	189	180	205	241	229	
	車両修繕費	103	111	112	124	120	134	147	
	その他	10	9	18	10	9	17	11	
	計	368	365	319	314	334	392	387	
経費		293	316	303	296	351	297	271	
減価償却費等		350	290	300	219	255	306	302	
営業費用		3,355	3,255	3,327	3,417	3,476	3,438	3,475	
営業外費用		0	0	0	0	0	0	0	
合計		3,355	3,255	3,327	3,417	3,477	3,438	3,475	

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度		
特別利益	15	10	2	0	0	0	0	0	
特別損失	0	933	0	0	0	5	3	0	

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度		
営業損益	-71	-44	-69	-171	-240	-300	-354	●営業損益は赤字で推移し、赤字額は増加傾向	
経常収入-経常費用	177	262	184	105	66	-13	-81		
当年度純利益	192	-661	186	105	61	-16	-81		



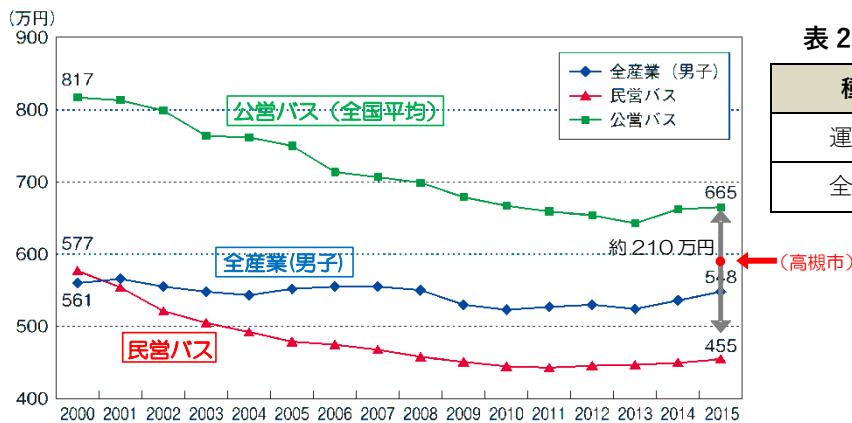
出典：高槻市交通部作成資料

図 2.17 路線別の収支状況（令和元（2019）年度）

2-2-5 運転士の労働環境

- 市営バスの平均給与は年間約 594 万円で、全国のバス事業者平均（455 万円）は上回るものの、全公営バス事業者の平均値（665 万円）よりは低く、全産業の平均値（548 万円）に近い水準にあります。
- 市営バスの平均労働時間は月間 188 時間で、全国のバス事業者平均（210 時間）を下回り、全産業の平均値（177 時間）に近い水準です。
- 市営バスの平均年齢は 48.0 歳で、全国のバス事業者平均（約 51.2 歳）よりやや低いですが、全産業の平均値（42.9 歳）よりもかなり高い水準にあります。
- 運転士の数は、他都市で散見されるような減便を検討するほどには差し迫っていませんが、不足気味の状況にあります。このため、全国的に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い場合、将来的な減便や路線廃止に直面する可能性があります。

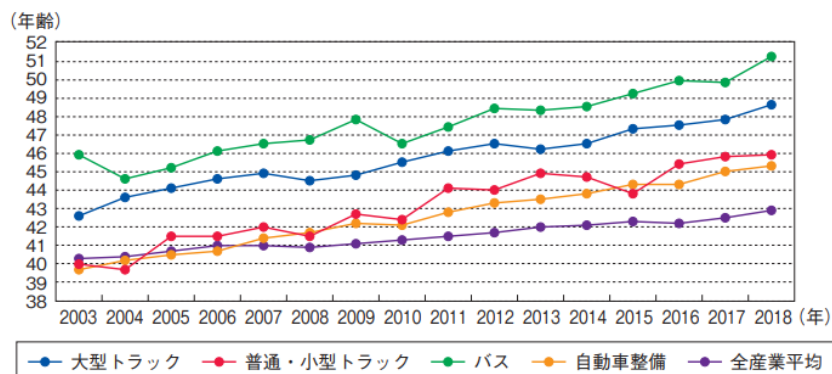
（数値は、平均給与は平成 27（2015）年時点、平均労働時間・平均年齢は平成 30（2018）年時点）



注1：バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：調査産業計（男子）のデータを「全産業（男子）」とした。
 注3：年間所得＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局作成
 きまって支給する現金給与額＝各年6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む。
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」及び「国土交通省自動車局調べ」から国土交通省自動車局作成

出典：平成 29 年版交通政策白書

図 2.18 全国バス事業における年間所得の推移



注：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
 資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

出典：令和元年版交通政策白書

図 2.19 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

2-2-6 バス事業に対する公共負担

(1) 高齢者無料乗車制度

- 70 歳以上の高齢者に対する無料乗車制度に基づく市の一般会計からの繰入額は 6 億円です。この金額は、平成 9（1999）年 9 月末時点の 70 歳以上人口をベースに算定されており、その後、市全体で高齢化が進行しているものの、20 年以上固定化されています。
- 平成 30（2018）年度における 70 歳以上の高齢者の利用状況は、1 乗車 220 円相当の運賃換算で約 13 億円であり、上記の繰入額と大きな乖離があります。
- 市営バス事業の収支は平成 30（2018）年度に経常赤字となり、今後さらに厳しくなることが予測されます。こうした中、将来の高槻のまちづくりにおける一つの要素として、引き続き、本制度を持続可能な形で維持することを目指し、市、市営バス及び高齢者の市民がそれぞれの立場から適切に支え合うことを軸に、令和 3（2021）年度から制度の枠組みを見直し、無料制度の対象年齢を段階的に 75 歳に引き上げることとしました。

表 2.4 IC カード利用実績から試算した年間運賃相当額（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）

券種	延べ利用者数		運賃相当額	
	(人)	(%)	(円)	(%)
ICOCA	2,234,598	12.3%	489,077,370	14.3%
PiTaPa	1,871,610	10.3%	374,840,298	11.0%
Tsukica	1,345,698	7.4%	251,429,309	7.4%
その他共通IC	318,936	1.8%	70,413,280	2.1%
高齢者IC	6,063,367	33.4%	1,335,878,450	39.2%
障がい者IC	1,554,427	8.6%	171,398,725	5.0%
通勤定期	3,518,993	19.4%	540,461,254	15.8%
通学定期	1,258,527	6.9%	177,734,622	5.2%
計	18,166,156	100.0%	3,411,233,308	100.0%

出典：高槻市交通部作成資料

表 2.5 高齢者無料乗車制度の見直し内容

- ・ 無料対象年齢を 75 歳に引き上げたうえで、高齢者の福祉施策として、無料乗車制度を堅持する。
- ・ 70 歳～74 歳の市民について、1 乗車 100 円を負担していただく「高齢者割引乗車制度」を創設する。
- ・ 新制度の開始は令和 3（2021）年 4 月とし、令和 2（2020）年度までに既に無料乗車券を所持されている方及び昭和 26（1951）年 4 月 1 日以前に生まれた方については、無料を継続する。
- ・ 新制度開始後に 70 歳を迎えられる方について、対象年齢を 1 歳ずつ引き上げる形で、段階的に無料乗車券の発行年齢を 75 歳まで引き上げる経過措置を設ける。

生年月日	令和 元年度	2 年度	→見直し制度開始								→制度完成	
			3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
昭和 25 年 4 月 2 日～昭和 26 年 4 月 1 日	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳	79 歳	80 歳
昭和 26 年 4 月 2 日～昭和 27 年 4 月 1 日	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳	79 歳
昭和 27 年 4 月 2 日～昭和 28 年 4 月 1 日	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳
昭和 28 年 4 月 2 日～昭和 29 年 4 月 1 日	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳
昭和 29 年 4 月 2 日～昭和 30 年 4 月 1 日	65 歳	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳
昭和 30 年 4 月 2 日～昭和 31 年 4 月 1 日	64 歳	65 歳	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳

※白文字は無料制度の適用年齢を示す

（例：昭和 26 年 4 月 2 日～昭和 27 年 4 月 1 日生まれの方は、71 歳で無料乗車券を発行）

出典：高槻市交通部作成資料

(2) 生活交通路線維持事業補助制度

- 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、北部山間3路線と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ており、近年の補助額は年間約2億円前後で推移しています。
- 対象路線のODデータを見ると、一部路線では、駅から一定区間を越えると極端に利用者が減少しています。市民の生活を守るための補助制度である一方で、運行損失額の25%を負担するバス事業の観点からは、事業収支が厳しい経営環境においては、小さな負担となっています。

2-3 市営バス事業の課題

2-3-1 経済性確保の観点

- 独立採算を原則とするバス事業者として、利用者増、収入増、経費削減等によって経営基盤の強化に取り組み、経常損益の収支均衡を目指す必要があります。
- 利用者の質的变化を踏まえ、顧客ニーズを的確に捉えた快適で質の高いサービスの提供を行うとともに、将来を見据えた顧客確保を図る必要があります。
- 生活交通路線維持事業については、移動手段の確保と沿線住民の利用ニーズが合致していない可能性があり、そのあり方について検討する必要があります。
- 収支均衡を図るため、バス事業として担うべきサービスレベルとその判断基準を明確にする必要があります。特に収支状況に課題がある路線については見直しを検討し、新たな需要が考えられる路線について再編を図る等の対応が必要です（後頁参照）。

※ 見直しが必要と考えられる路線について

(1) 田能・杉生・中畑・二料線（榎田）【山間エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅と市域北部の榎田地区の4集落を結び、JR 高槻駅北～原大橋は均一制運賃、原大橋以北は対キロ区間制運賃区域。 ・ 上の口以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、原大橋以北は更に少ない。 ・ 上の口までは、沿線周辺に商業施設や総合病院が立地し旺盛な需要があるが、原大橋以北は利用者が少ない。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 6,830 万円の赤字。
検討の方向性	・ 原大橋以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。

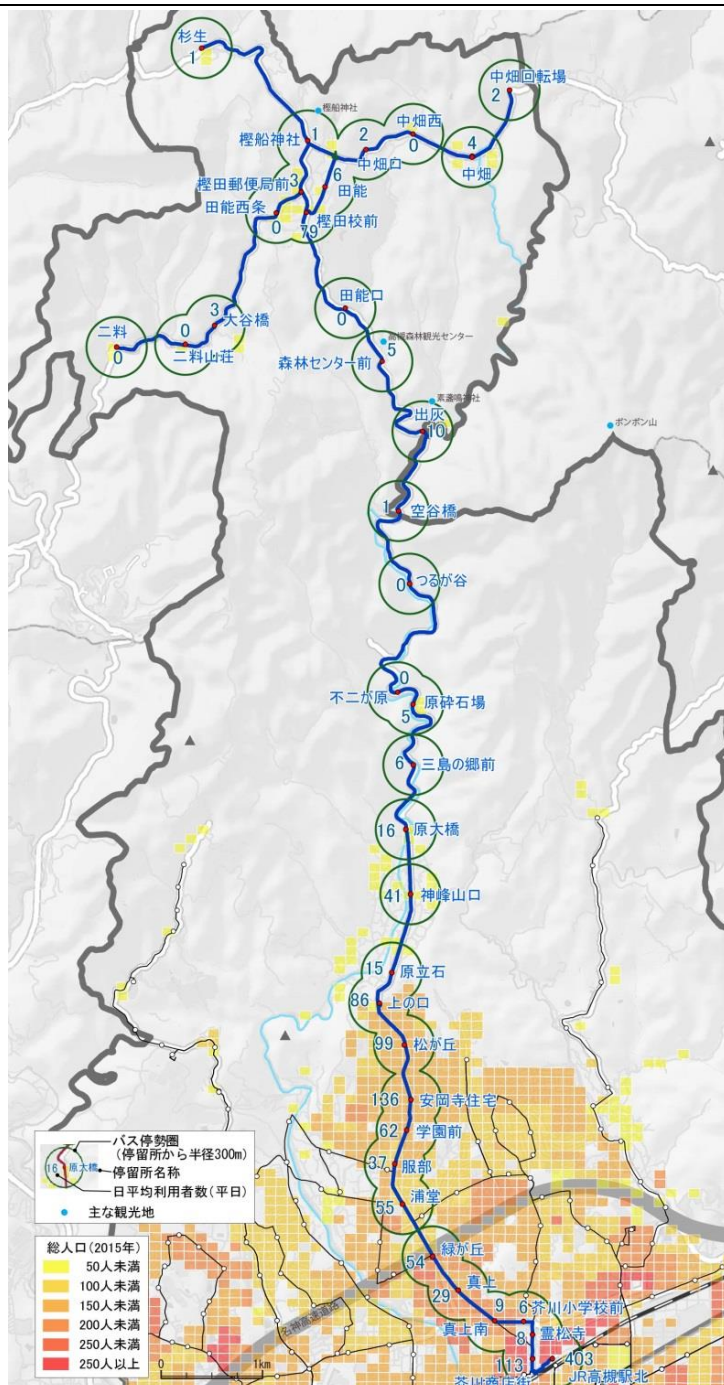


図 2.20 田能・杉生・中畑・二料線（榎田）のバス停別利用人数と沿線の人口分布

(2) 萩谷線【山間エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び JR 摂津富田駅と市域北西部の萩谷地区を結び、JR 高槻駅北～奈佐原は均一制運賃、奈佐原以北は対キロ区間制運賃区域。 ・ 奈佐原以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、関西大学までは通学需要があるが、関西大学以北は利用者が少ない。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 4,200 万円の赤字。
検討の方向性	・ 関西大学以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。

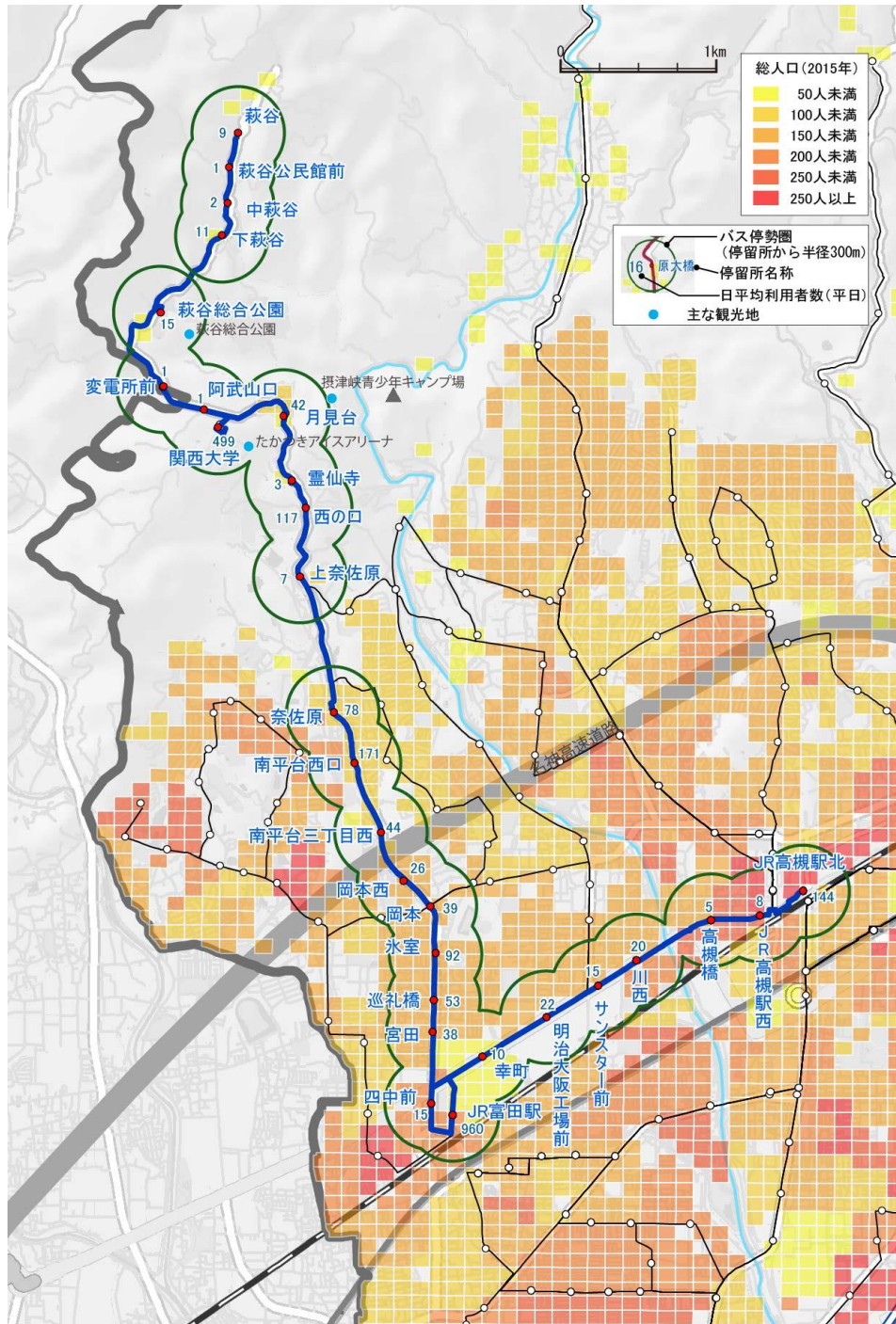


図 2.21 萩谷線のバス停別利用者数と沿線の人口分布

(3) 成合・川久保線【山間エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び阪急高槻駅と市域北東部の川久保地区を結び、JR 高槻駅北～上成合は均一制運賃、上成合以北は対キロ区間制運賃区域。 ・ 名神高速道路以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、上成合以北は利用者が少ない。 ・ 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。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 1,910 万円の赤字。
検討の方向性	・ 上成合以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。 ・ 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、合理的な運行本数や経路変更も検討する。

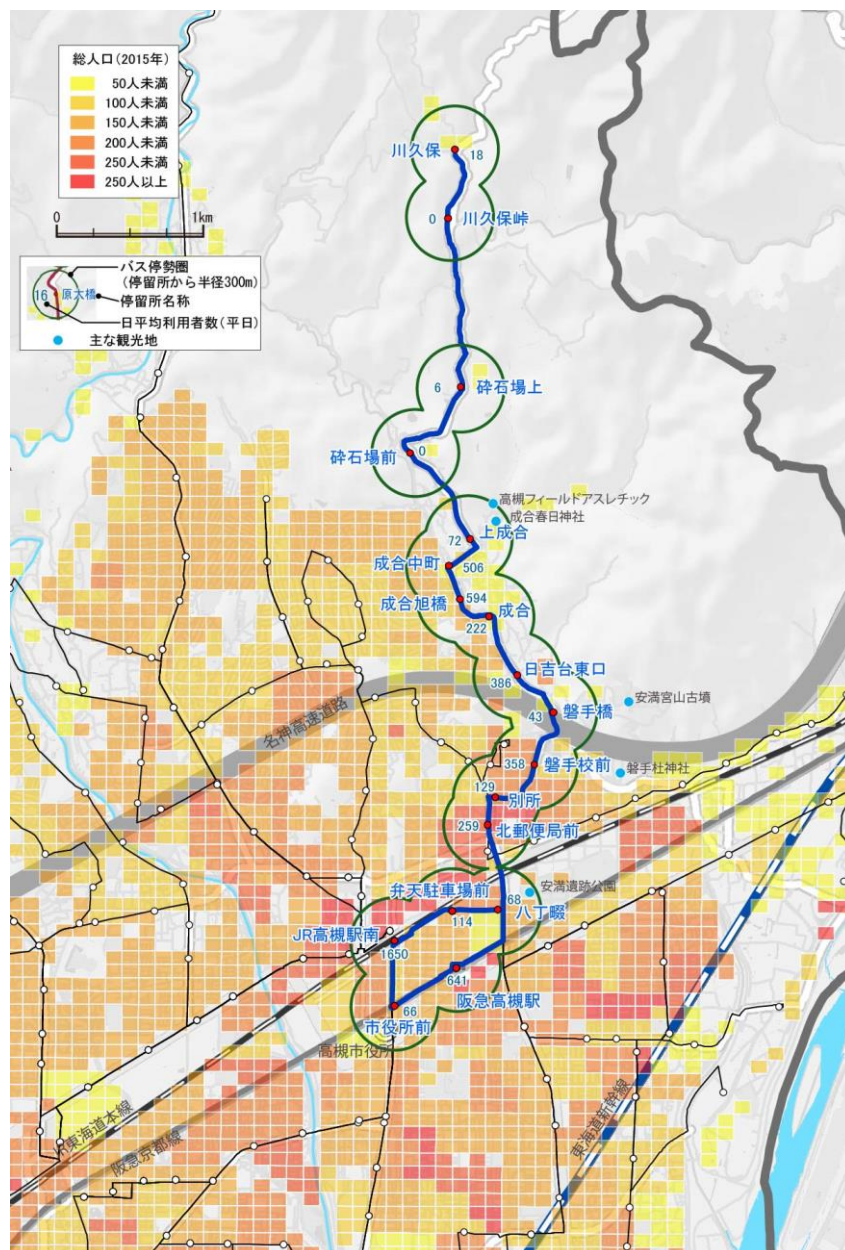


図 2.22 成合・川久保線の利用者数と沿線の人口分布

(4) 柱本・三島江線【南部エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び阪急高槻市駅と柱本・三島江地区を結ぶ循環路線。 ・ 路線全体の利用者数は比較的多いものの、一部が三島江経由となる駅への復路については、三島江～唐崎間での利用者数が比較的小さい。 ・ 路線全体の距離が長いことから、所要時間を要し、遅延も発生しやすい等運行効率が悪く、令和元（2019）年度の収支は、約 10,500 万円の赤字。（全路線中最低） ・ 駅～車庫前区間は、富田団地線と重複するが、それぞれの運行間隔が異なるため、全体での等間隔ダイヤにはなっていない。
検討の方向性	・ 車庫前以南について、対キロ区間制運賃や特殊区間制運賃の導入、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。

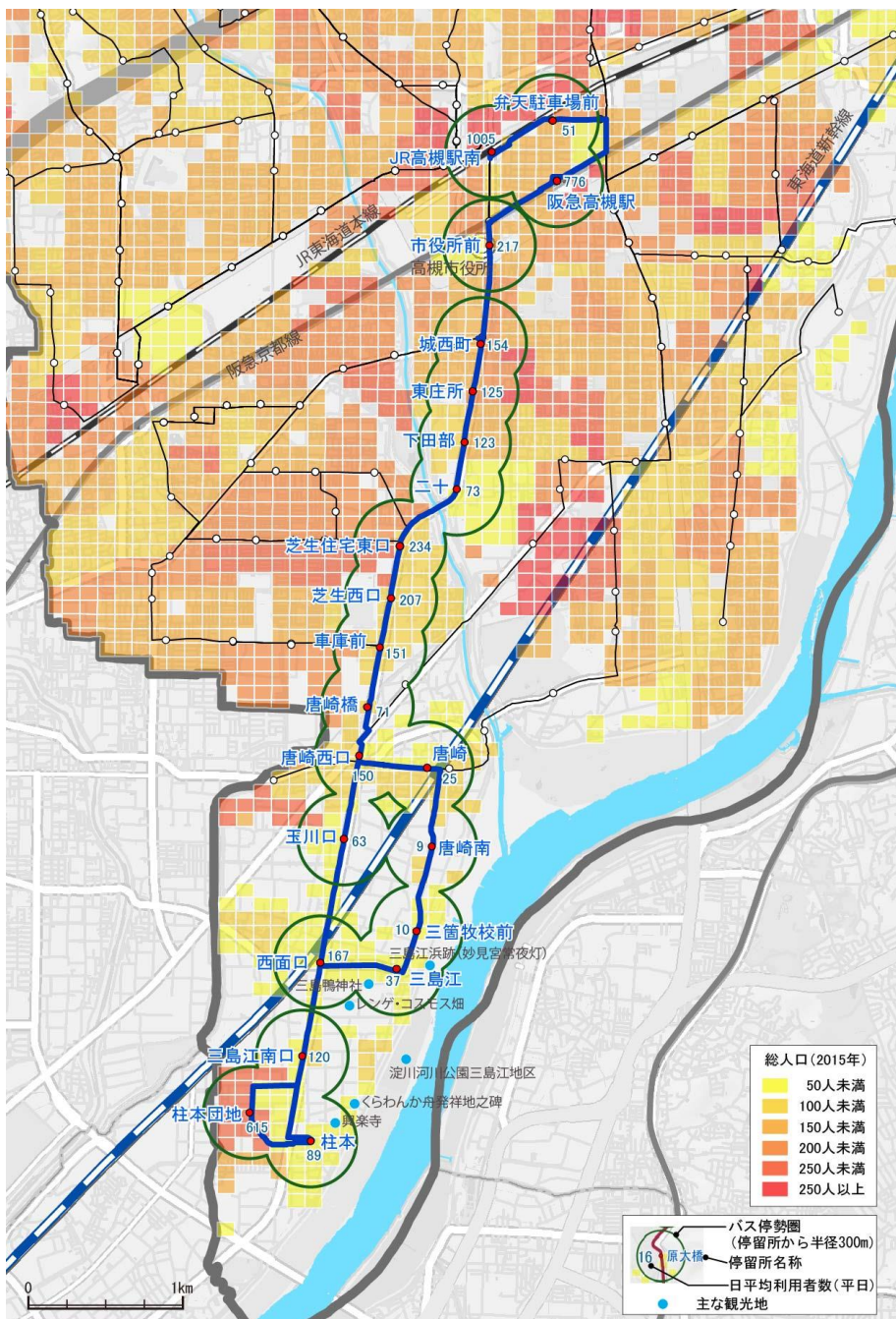


図 2.23 柱本・三島江線のバス停別利用者数と沿線の人口分布

(5) 芝生住宅線【南西部エリア】

路線の概要	・ 阪急富田駅と芝生住宅東口・三中前を結ぶ循環路線。 ・ 栄町線・富田南線・富田芝生線との重複区間が多く、系統も複雑化している。 ・ 起終点が重複する富田芝生線の開業時に一部減便を行ったが、令和元（2019）年度の収支は、約 2,220 万円の赤字。
検討の方向性	・ 生活路線としての利用状況を踏まえ、重複する他の路線とあわせて総合的に効率化を検討する。

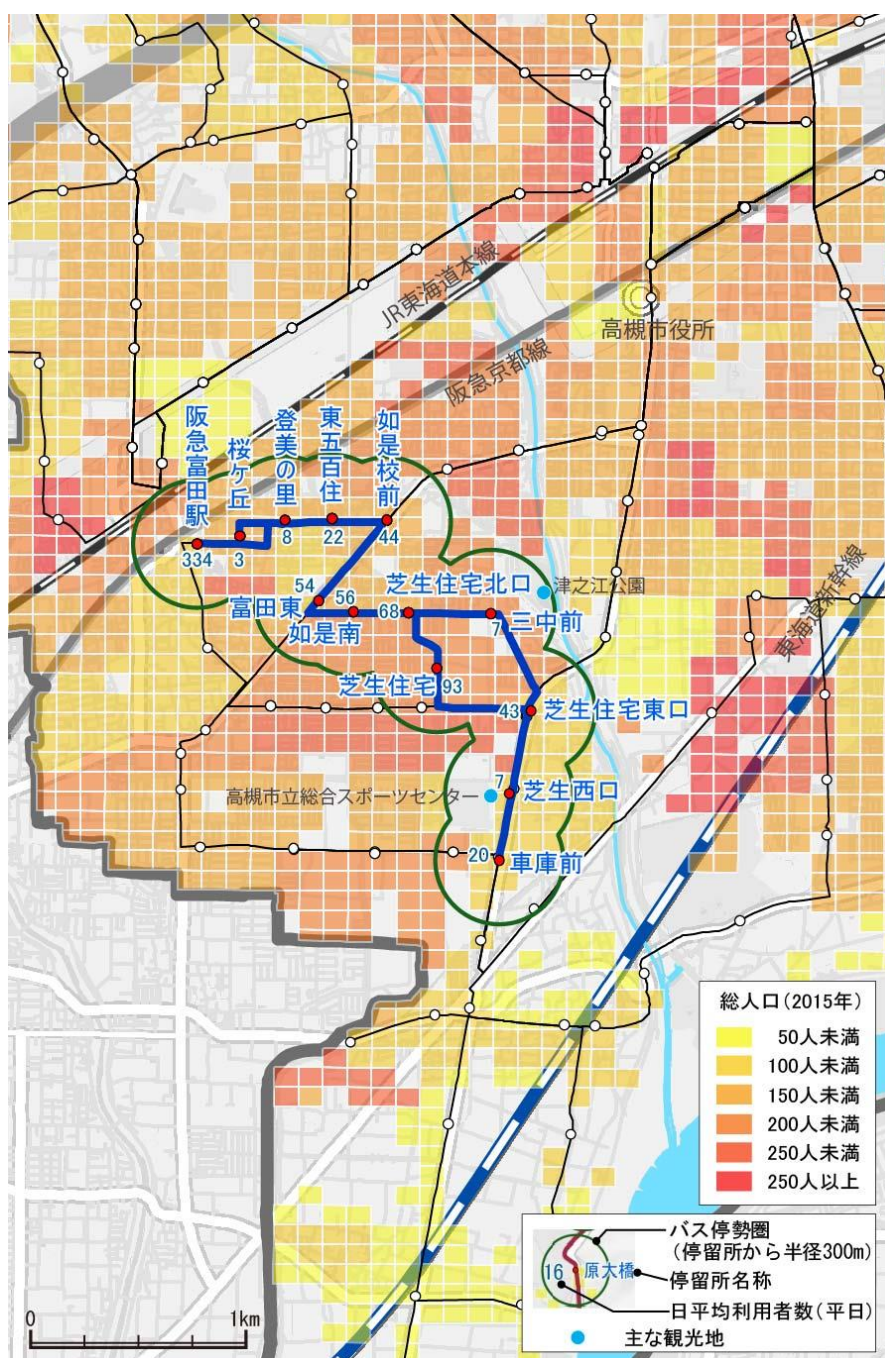


図 2.24 芝生住宅線のバス停別利用者数と沿線の人口分布

(6) 前島・六中線【東部エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び阪急高槻市駅から六中前を経て、市域東部の前島を結ぶ路線。 ・ 六中前折り返しの系統は大型車の運行が可能だが、前島系統については路線の一部に狭隘区間があり、小型車又は中型車での運行に制限されている。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 3,420 万円の赤字。 ・ 沿線で（府道）十三高槻線や高槻東道路等の整備が進められており、周辺の交通需要に変動が生じると考えられる。
検討の方向性	・ 生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「道鶴線」との統合・再編等を検討する。

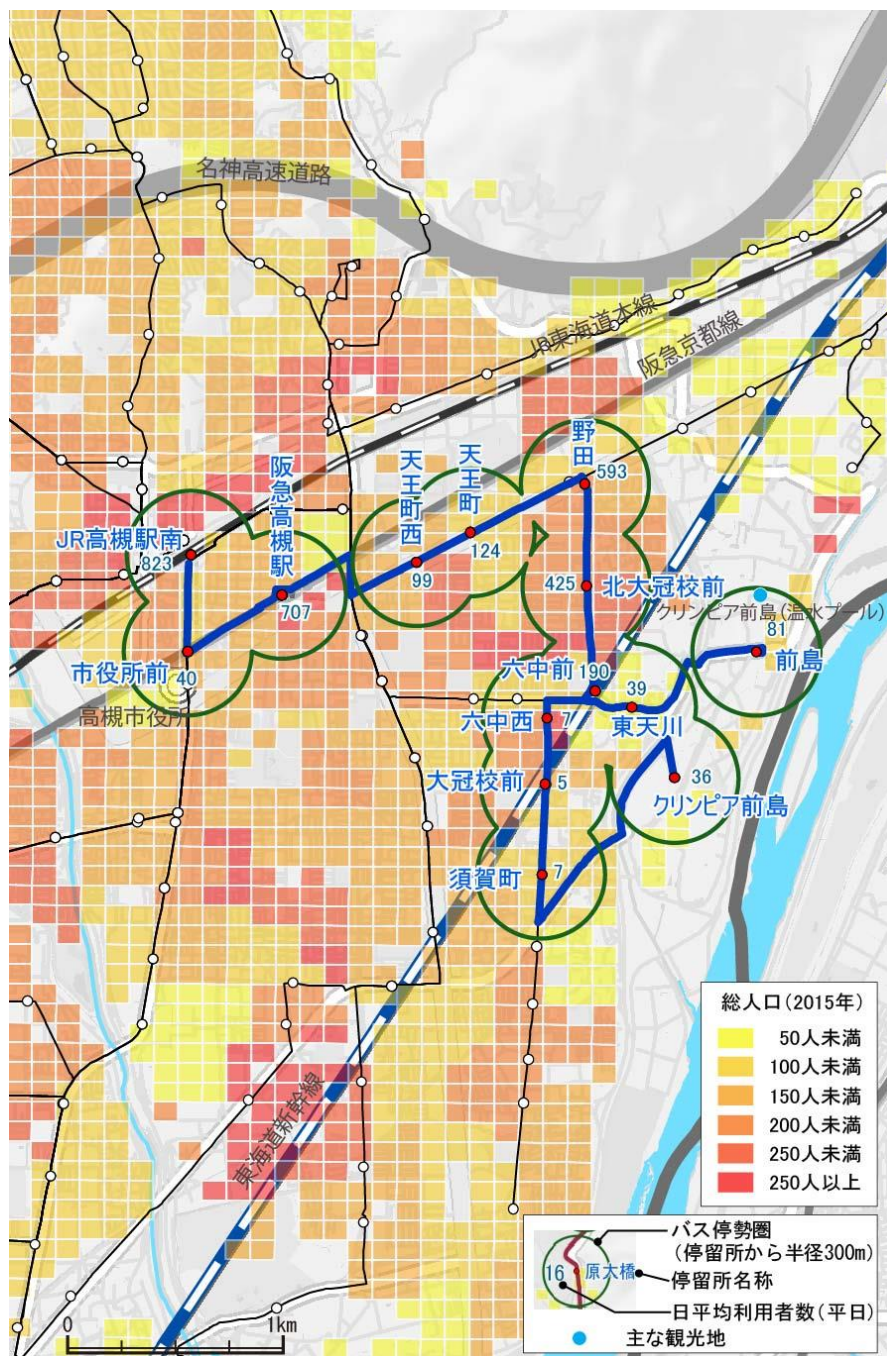


図 2.25 前島・六中線のバス停別利用者数と沿線の人口分布

(7) 道鶴線【東部エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び阪急高槻市駅から市域東部の道鶴町又は上牧地区を結ぶ路線。 ・ 道鶴町折り返しの系統は大型車の運行が可能だが、上牧系統は路線の一部に狭隘区間があり、中型車で運行に制限されている。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 2,280 万円の赤字。 ・ （府道）十三高槻線や高槻東道路等の整備が進められており、周辺の交通需要に変動が生じると考えられる。
検討の方向性	・ 生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」との統合を検討する。合わせて、系統再編による効率化も検討する。

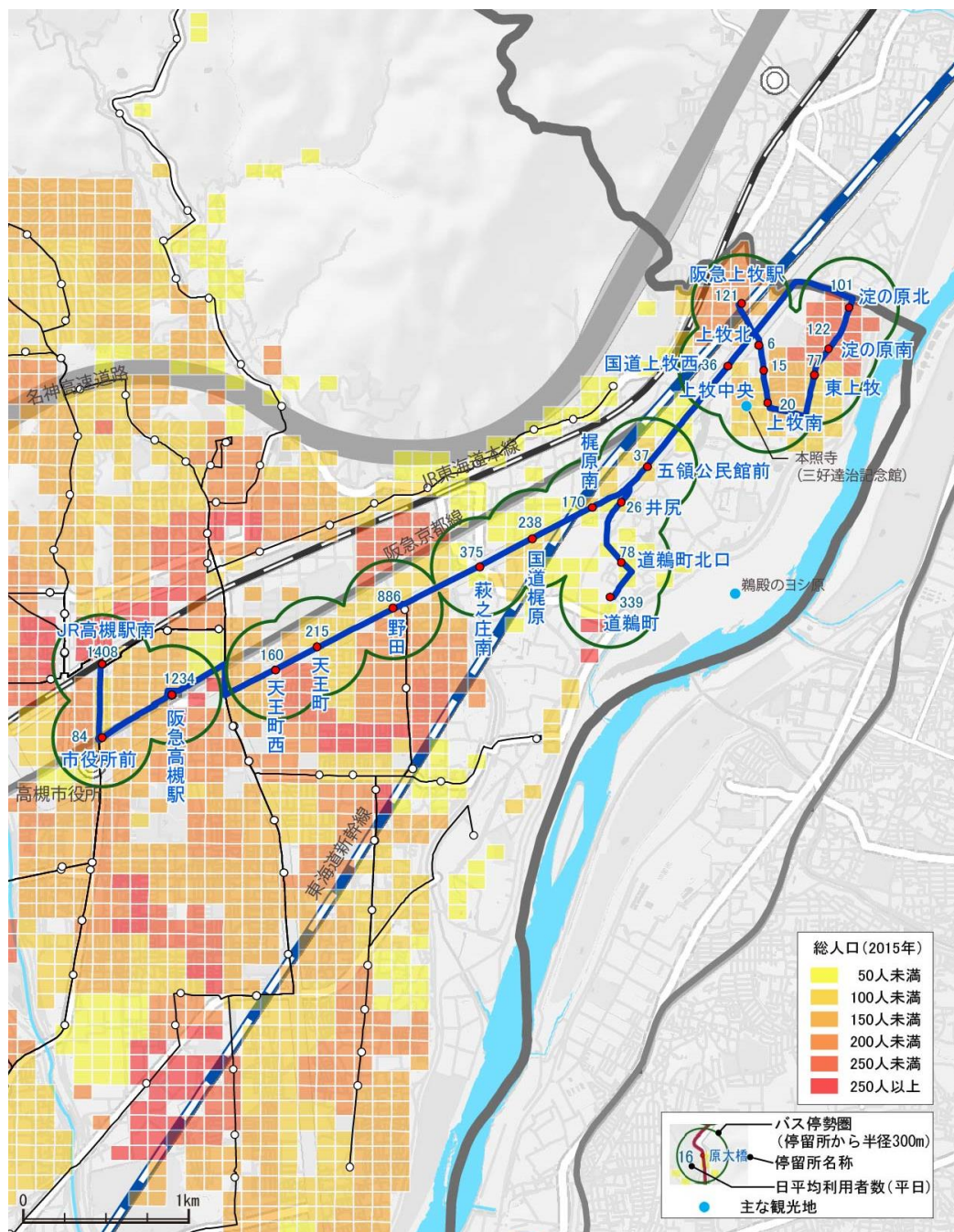


図 2.26 道鶴線のバス停別利用者数と沿線の人口分布

(8) 梶原線【東部エリア】

路線の概要	・ JR 高槻駅及び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。 ・ 旧西国街道区間は大変狭隘なため、小型車限定での運行となっている。 ・ 令和元（2019）年度の収支は、約 4,420 万円の赤字。 ・ 新名神高速道路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、新たに JR 東海道本線沿いに旧西国街道の（府道）西京高槻線バイパスや（市道）萩之庄梶原線の整備が進められている。 ・ 駅に近いエリアでは、令和 3（2021）年度に安満遺跡公園が全面開園予定。
検討の方向性	・ 新名神高速道路関連の道路整備を踏まえ、経路の変更を検討する。 ・ 観光振興への貢献も検討する。

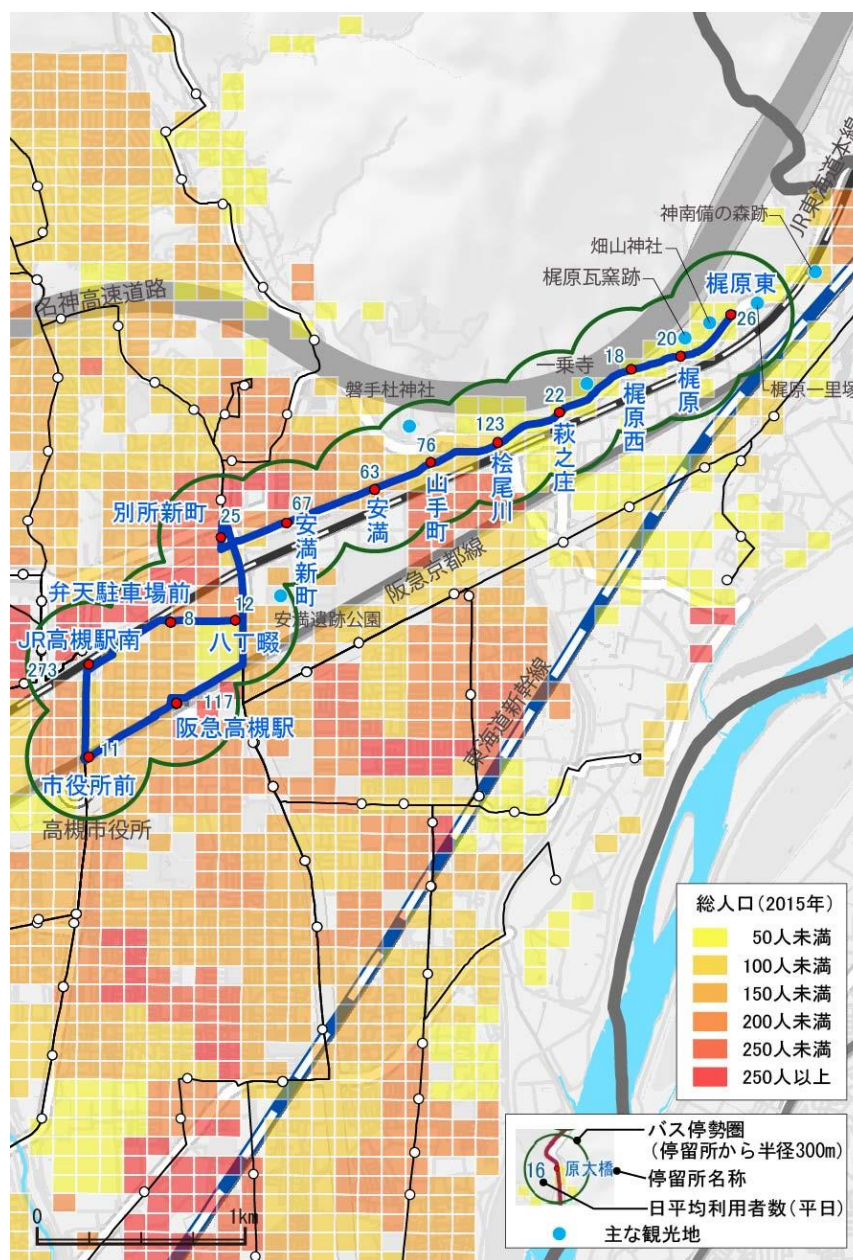


図 2.27 梶原線のバス停別利用人数と沿線の人口分布

2-3-2 新たな需要への対応

- 山間部の3路線等において、比較的利用の多い区間までの運行に見直した場合、費用対効果等を総合的に分析したうえで、当該路線周辺の市営バス空白地のカバー等も併せて検討する。
- 空白地のカバーや経路変更等を検討する場合は、道路管理者、交通管理者、地元関係者等と十分に協議調整を行うこととする。

2-3-3 公共性確保の観点

- 市民の生活に欠かせない社会インフラであるバスサービスを今後も維持しながら、安全・安心に提供し続けるため、人材を確実に確保し、育成するとともに、運行の安全に資するソフト・ハード面での投資を図る必要があります。
- 総合計画、都市計画マスタープラン、総合交通戦略等の本市計画が掲げる福祉政策や観光政策、交通まちづくり等との連携を図り、本市の目指す将来像の実現をサポートしていく必要があります。
- 高齢者や市域外縁部等地域の居住者の生活を守るため、市営バスとして一定の費用を負担しながら、高齢者無料乗車制度や生活交通路線維持事業を維持していく必要があります。