

経営戦略改定基本方針

【1】 「市営バス経営戦略（令和2年12月策定）」改定の背景（1/2）

① 「高槻市営バス経営戦略」の策定経緯

- ・市営バスでは、平成28年3月に前身の「高槻市営バス経営計画」を策定
- ・当該「経営計画」の計画期間が令和2年度末で完了となること及び、（国）総務省から「経営戦略の策定・改定の更なる推進について」が平成31年3月付けで発出されたことなどを踏まえ、新たな「経営戦略」の策定に着手
- ・経営戦略の策定にあたり、令和元年度に設置した「高槻市自動車運送事業審議会」に対して「市営バスにおける事業経営のあり方について」を諮問し、計8回の審議を経て、令和2年2月付けで「答申書」をとりまとめ
- ・この「答申書」を受けて、令和2年12月に現行の「高槻市営バス経営戦略」を策定

② 「経営戦略」の改定に係る総務省通達の概要

- ・「市営バス経営戦略」の計画期間は、令和3年度～令和12年度の10年間となっているが、全国の公営企業を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、総務省から令和4年1月付けで「経営戦略の改定推進について」という通達が発出
- ・本通達では、策定した経営戦略に沿った取組等の状況を踏まえつつ、PDCAサイクルを通じて質を高めていくため、策定から3～5年以内に見直しを行うことが重要であること及び、経営戦略の見直し率を令和7年度までに100%とすることとされている（次頁に続く）

【1】 「市営バス経営戦略（令和2年12月策定）」改定の背景（2/2）

② 「経営戦略」の改定に係る総務省通達の概要（続き）

- ・ 総務省通達における経営戦略の改定にあたって盛り込むべき事項
 - (1) 今後の人口減少等を加味した料金収入の的確な反映
 - (2) 減価償却率や耐用年数等に基づく施設の老朽化を踏まえた将来における所要の更新費用の的確な反映
 - (3) 物価上昇等を反映した維持管理費、委託費、動力費等の上昇傾向等の的確な反映
 - (4) 「(1), (2), (3)」等を反映した上での収支を維持する上で必要となる経営改革（料金改定、広域化、民間活用・効率化、事業廃止等）の検討
 - (5) 「(1)～(4)」の事項を情勢変化に合わせ的確に反映できるよう、経営戦略は「3～5年毎に改定すること」

※ 「市営バス経営戦略」の改定について

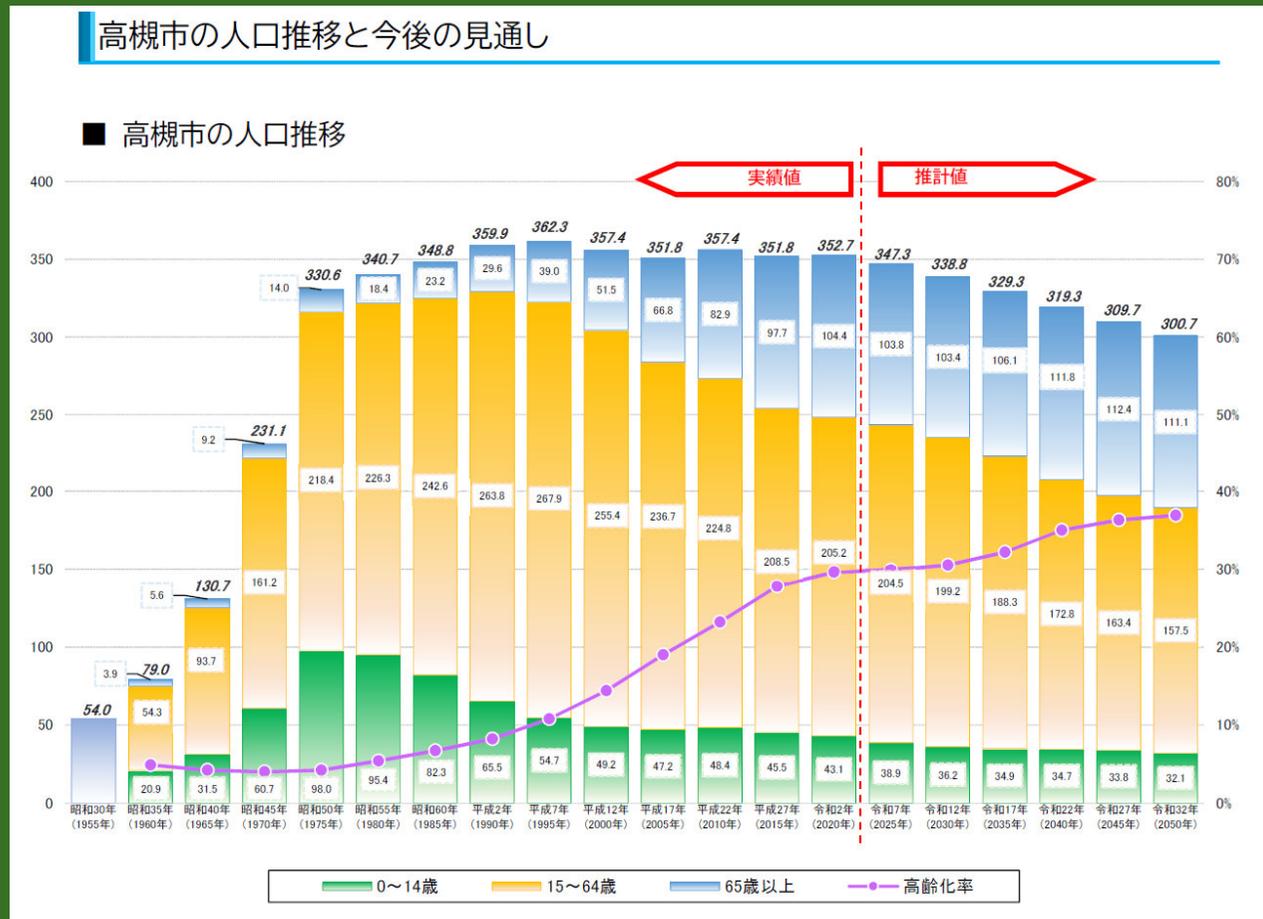
現行の「経営戦略」策定後、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、市営バス事業を取り巻く経営環境が激変したこと及び、諸物価の高騰、2024年問題等による運転士不足、公共交通に係る新たな投資の必要性等を踏まえ、「令和6年度～令和7年度」の2箇年で現行の「経営戦略」を改定する

【2】市営バス事業を取り巻く社会環境の変化等（1/5）

①高槻市における人口及び高齢化率（みらい創生審議会資料抜粋）

令和32年の本市の人口は約30万人と推計されている。

今後、0歳から14歳までの年少人口、15歳から64歳までの生産年齢人口は減少し、国と同様の推移で人口が減少すると推計されている。



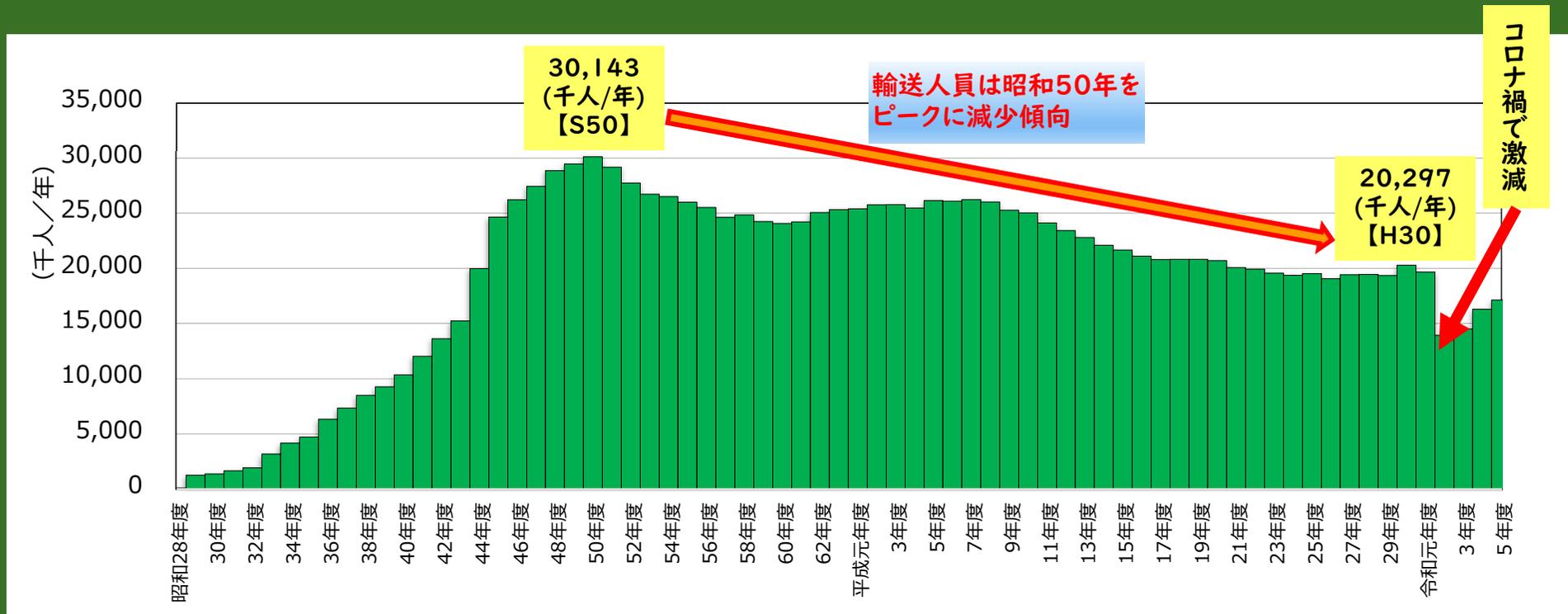
出典
令和6年度第1回高槻市みらい
創生審議会【資料1】

【2】市営バス事業を取り巻く社会環境の変化等（2/5）

②市営バス利用者数

市営バス利用者数（一般路線）は、新型コロナによる行動制限が掛かった令和2年度には大幅に減少したが、行動制限の緩和につれて回復傾向にある。

令和5年度の利用者数は、令和4年度と比較すると、市営バス路線の全てで増加した。但し、コロナ禍前の令和元年度実績までは戻っていない。

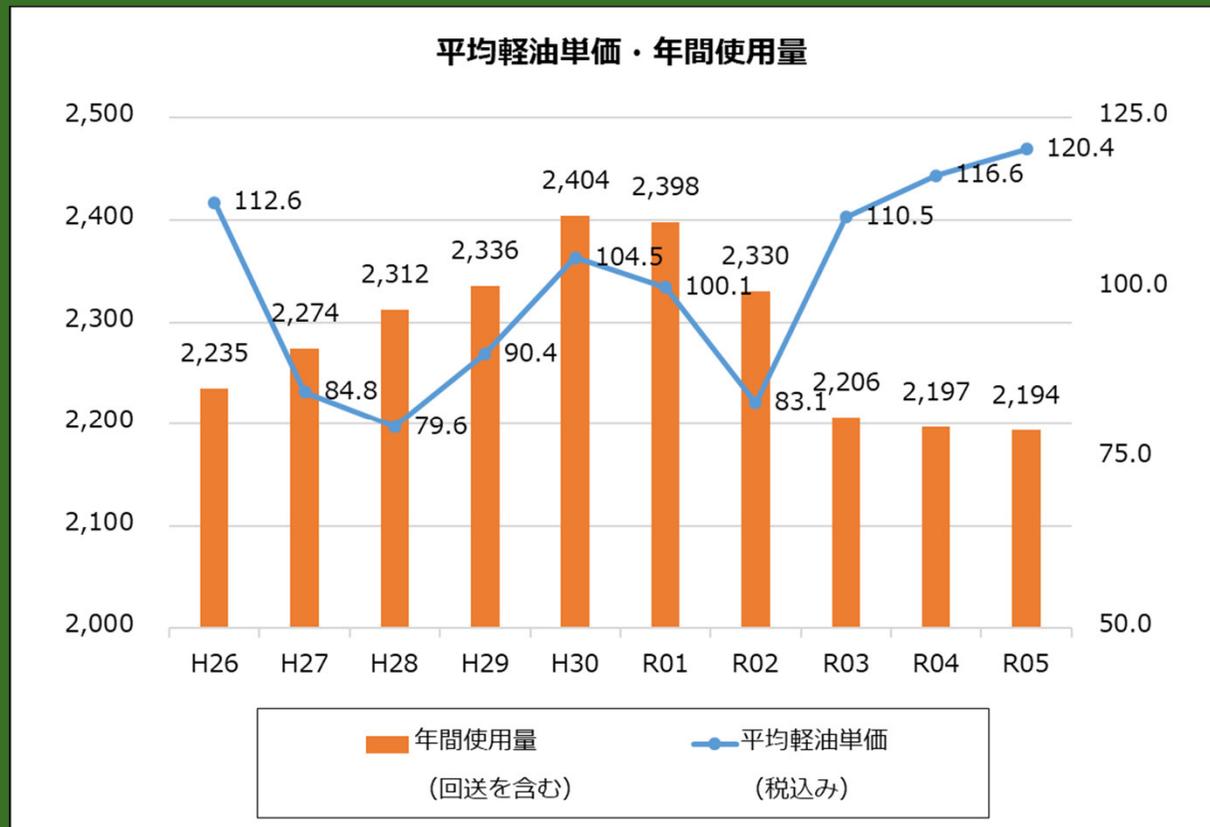


【2】市営バス事業を取り巻く社会環境の変化等（3/5）

③燃料単価（軽油）

バスの燃料である軽油の単価が上昇しており、令和5年度単価は税込み120.4円と過去10年間で最高値となった。

令和6年度に入っても依然として高止まりの傾向にあり、今後の収支にも影響を及ぼす可能性がある。

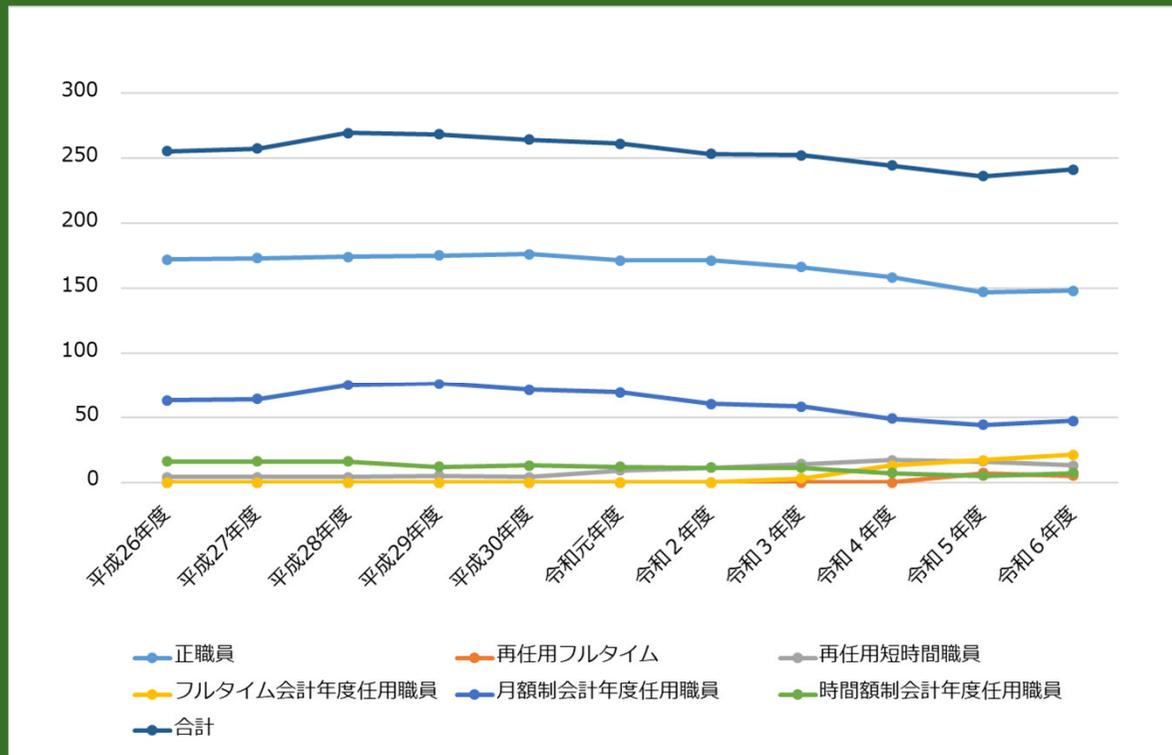


【2】市営バス事業を取り巻く社会環境の変化等（4/5）

④在職運転士数

令和6年度当初の在籍運転士数は241人で、コロナ禍前の令和元年度に比べて20人減となっている。令和6年度当初の正職員運転士は148人で全運転士の約61%である。

大型2種免許所持者の減少や2024年問題などの影響で、バス事業者全般で運転士確保が喫緊の課題となっており、高槻市営バスでも通年の採用計画をホームページで公開するなど、運転士確保に努めている。



グラフは各年度4月1日現在

【2】市営バス事業を取り巻く社会環境の変化等 (5/5)

⑤路線別営業係数

営業係数はいずれの路線も改善傾向にあり、黒字路線（数字に網掛け）も増加

区分	番号	路線名	営業係数 (100円の利益を得るために必要な経費:100未満の場合は黒字を示す)									
			H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05
山間部	1	田能(檜田)線	302.8	312.7	328.4	332.6	349.0	272.2	1,058.2	974.4	961.5	924.3
	2	萩谷線	277.8	254.4	258.8	256.6	264.3	212.3	2,881.8	2,066.1	1,780.0	1,660.3
	3	川久保線	150.7	179.3	199.7	200.6	207.3	190.9	2,779.5	2,103.8	2,308.3	2,460.3
平坦部	4	日吉台線	61.3	63.4	66.9	67.9	72.2	67.8	82.6	81.1	73.3	70.4
	5	芝谷線	84.6	87.3	81.2	82.1	86.1	92.3	115.0	110.7	99.9	96.1
	6	美しが丘線	111.3	115.1	122.5	123.2	128.4	131.7	151.5	140.6	119.9	116.0
	7	原・上の口線	86.5	88.0	92.1	92.9	97.1	98.9	108.7	96.5	92.4	88.5
	8	塚脇・下の口線	95.0	99.4	105.1	105.5	107.4	114.6	134.0	129.4	117.2	108.7
	9	南平台東線	100.3	105.5	107.4	105.6	110.8	116.2	166.5	145.0	120.6	113.1
	10	国道線	144.7	152.2	139.6	139.8	140.2	181.1	222.8	208.0	193.7	175.8
	11	奈佐原線	108.6	111.5	103.5	103.8	105.5	141.3	168.9	162.6	139.4	132.6
	12	萩谷線	159.1	197.7	202.2	195.5	202.2	158.4	103.2	92.2	77.5	65.8
	13	阿武山・塚原線	62.0	70.4	73.6	80.5	97.5	70.5	93.1	89.1	88.9	83.6
	14	昭和台線	464.5	513.4	406.9	409.7	424.2	—	—	—	—	—
	15	富田芝生線	—	—	—	—	—	323.2	312.8	274.1	221.8	197.8
	16	富田南線	155.3	152.6	160.2	159.8	155.9	188.1	199.1	204.6	188.5	173.8
	17	芝生住宅線	192.4	211.0	221.9	222.5	220.2	247.9	271.2	255.4	225.5	216.1
	18	栄町線	137.5	146.7	153.9	153.4	149.2	183.9	199.9	199.7	168.4	157.1
	19	富田団地線	109.5	112.0	118.1	117.6	116.9	129.0	149.6	133.7	122.4	114.7
	20	玉川橋線	159.0	147.0	154.7	177.1	175.2	216.5	247.4	250.7	200.3	186.0
	21	柱本・三島江線	150.7	152.9	160.0	155.9	153.5	199.7	224.6	200.3	187.4	176.2
	22	下田部線	106.5	110.0	109.4	122.2	119.4	128.0	145.3	139.6	126.1	120.1
	23	大塚線	96.7	99.1	104.4	104.4	104.0	114.0	129.3	125.5	113.7	107.2
	24	前島・六中線	123.6	129.4	132.9	132.1	129.6	144.3	—	—	—	—
	25	前島線	—	—	—	—	—	—	204.8	176.1	150.8	143.9
	26	六中線	—	—	—	—	—	—	134.1	124.3	109.5	99.2
	27	道鶴線	129.1	132.2	141.1	141.0	142.0	115.9	133.2	125.8	117.8	110.0
	28	梶原線	247.0	243.9	256.3	255.5	250.0	351.3	391.7	398.8	329.1	312.7
	29	成合線	107.4	111.0	111.2	111.9	115.4	127.2	132.9	135.5	100.3	90.2

(注)

- ・ 萩谷線（平坦部）はJR富田駅～関西大学系統を集計
- ・ 前島・六中線は、令和2年度から前島系統（JR高槻駅南～六中前～前島）と六中系統（JR高槻駅南～六中前止）を分別して集計。前島系統は令和5年度から安満遺跡公園経由に経路変更
- ・ 山間部の営業係数については、令和2年度に変更した「生活交通路線維持事業補助金」の考え方に合わせ、変更後は制度の対象となる山間部区間のみの係数を表記

【3】市営バス経営戦略改定方針（1/2）

市営バス事業経営上の課題と基本的な考え方

①安全・安心な運行確保

「市営バス人材育成方針」に即した運転士教育の継続実施

市営バス事業（70年間）の蓄積による知見や利用者の声、先進的なバス社局における取組等を踏まえた効率的かつ効果的な教習方法の検討及び実施

DX技術の活用や先進的な保安装置の導入によるバス車両の更なる安全性向上

②必要な人材確保

2024年問題等を踏まえた運転士（整備士を含む）の働き方改革の推進

地道な人材募集活動の継続及び離職者削減に資する具体的取組の推進

新たな採用方式の導入による安定的な人材確保

【3】市営バス経営戦略改定方針（2/2）

市営バス事業経営上の課題と基本的な考え方

③中・長期的な収支均衡

「経費縮減（DX技術の活用による経営の合理化等）」と「収入増加」の両面的な具体的取組の推進

少子高齢化及び人口減少に伴う市営バス需要の減少、諸物価高騰、人件費の増加等を踏まえた「収支均衡」を図るための方策検討

未処分利益剰余金等を活用する新たな投資計画の検討

人的かつ経済的資源の制約及びODデータの分析等を踏まえた、公平かつ効率的な路線再編のさらなる推進

市の交通まちづくりとの更なる連携強化