

市営バス事業の収支改善について

【目次】

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

2章 財政計画

3章 その他

4章 諮問の主旨及び背景

※まとめ（審議していただきたいポイント）

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-1 全国バス事業の状況

- 一般路線バスは、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員が大きく減少しています。
- 公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通DXの取組が進められています。

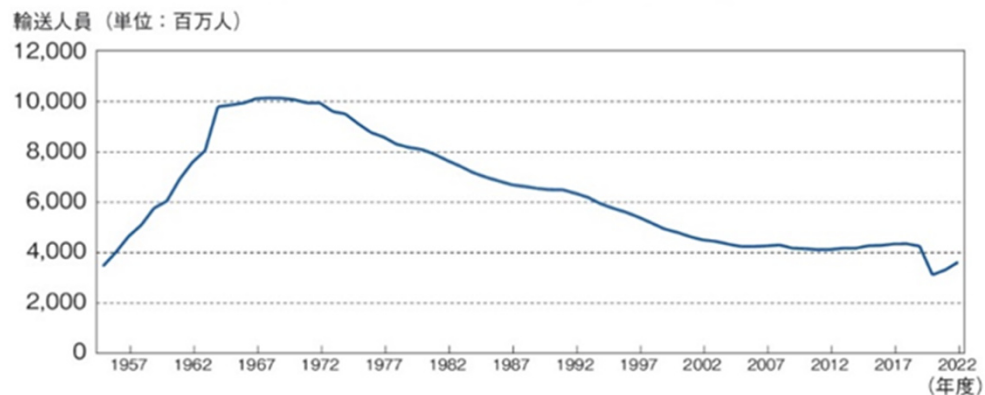


図 路線バス輸送人員の推移

乗合バス事業者の収支状況（2022年度）



資料：国土交通省物流・自動車局作成

図 路線バス事業者の現状

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
計	13,466



図 都市部・地方部別の路線バスの輸送人員・経常収入の推移

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-2 市営バスの利用者数 (1) 全利用者数

- 市営バスの利用者数（乗降人員）は、高度成長期末の昭和50年度に約3,000万人/年でピークを迎えましたが、その後は減少傾向となり、平成14（2002）年度以降は約2,000万人/年とほぼ横ばいで推移しています。
- 令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が感染症法上の5類に位置付けられたことを踏まえ、令和6年度にかけて徐々に回復していますが、コロナ禍以前の水準には戻っていない状況です（令和5年度実績：約1,700万人）。

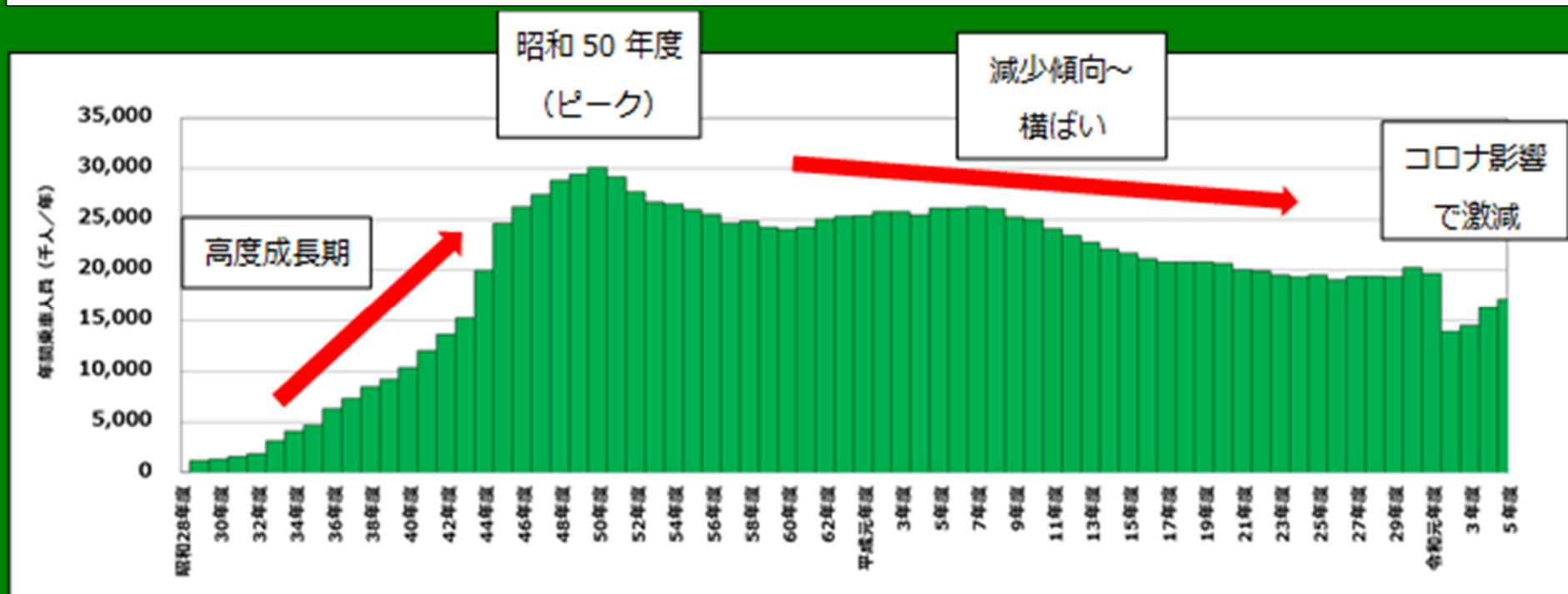


図 市営バス利用者数の推移（昭和28年度～令和6年度）

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-2 市営バスの利用者数

(2) 券種別利用者数

- 平成22年から令和6年に掛けて、券種別利用者数比率の推移を見ると、高齢者及び障がい者福祉乗車券の比率が高まり、令和元年度以降は概ね40%前後で推移しています。
- 通勤定期券は横ばいで推移していますが、通学定期券はコロナ禍で減少し、令和5年度以降もコロナ禍以前の水準までは戻っていない状況です。

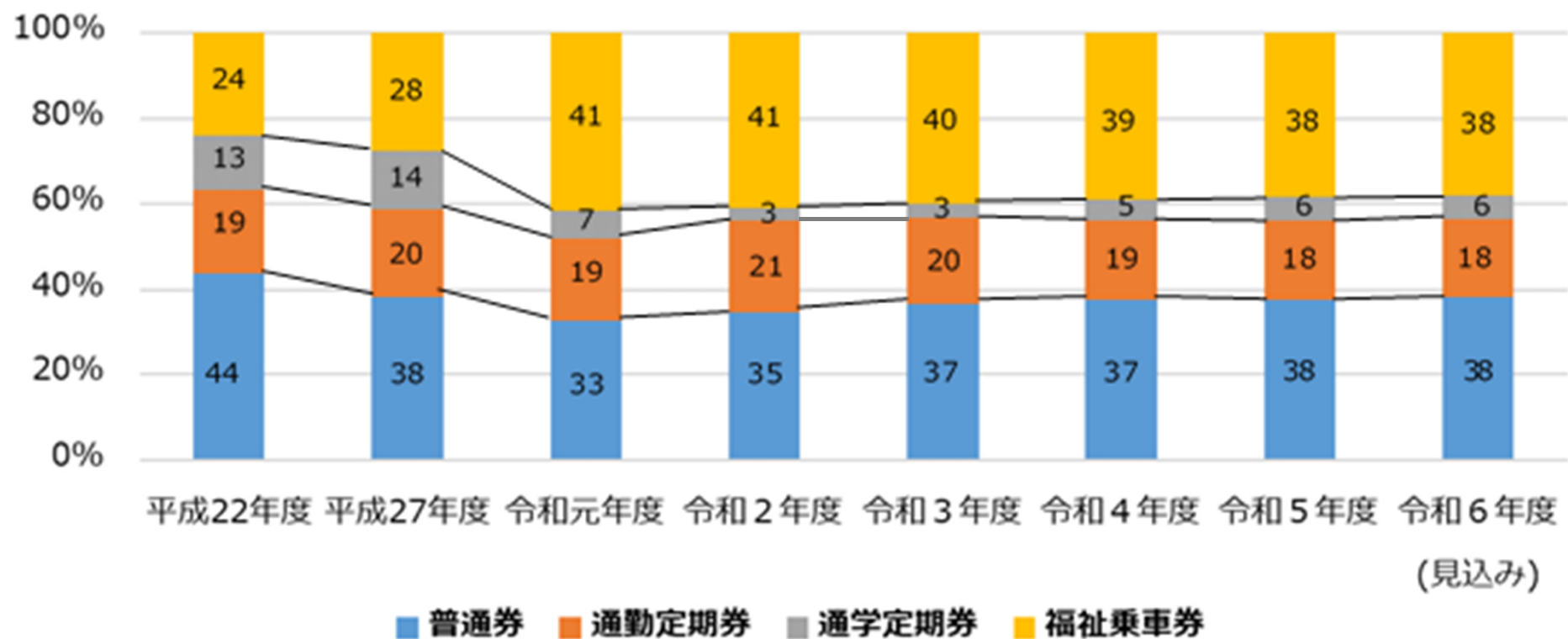


図 市営バスの券種別輸送比率の推移

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-2 市営バスの利用者数

(3) 時間帯別利用者数

- 平成4年から令和5年に掛けて、時間帯別利用者数の推移を見ると、朝7時～8時台の通勤・通学時間帯では減少、10時～15時の昼間帯では増加、夕方以降の16時から22時の帰宅時間帯では減少傾向となっています。
- 令和6年度に実施した利用者アンケート調査においても、「通勤+通学」目的よりも「買い物+通院」目的の利用割合が高くなっています。

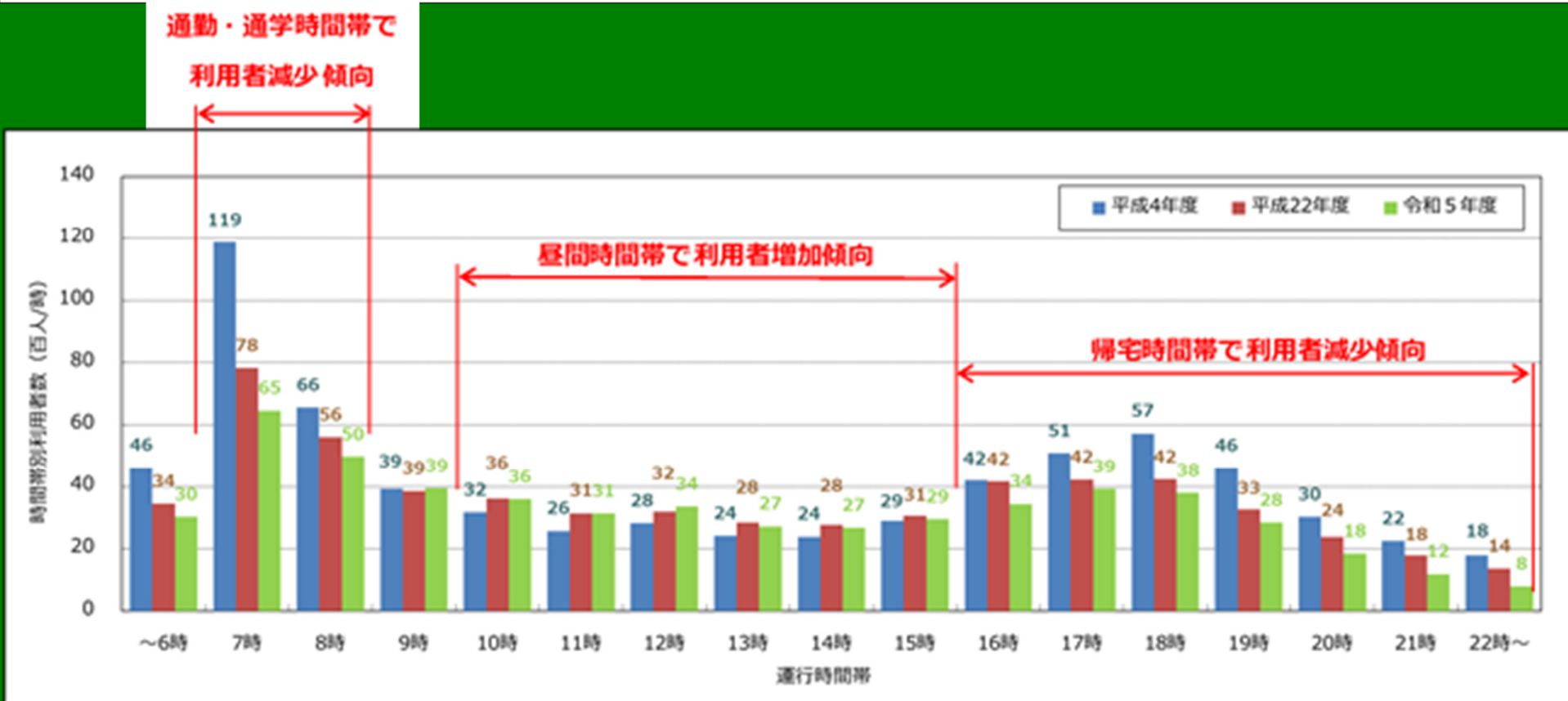


図 市営バス時間帯別利用者数の推移

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-3 市営バスの収支状況 (1) 収支状況の推移

- 事業開始～昭和52年度まで、純損益(収支)は赤字基調が続きましたが、昭和53年度から黒字基調となりました。
- コロナ禍以降の収支は大幅な赤字となり、令和2年度は約5億円、令和3年度は約3億円の赤字となりました。
- 令和5年度はコロナ禍の間に取り組んできた公平かつ効率的なダイヤ改正や、支出の削減によって、約9千万円の黒字となりましたが、令和6年度は約1億2千万円の赤字見込みとなっています。

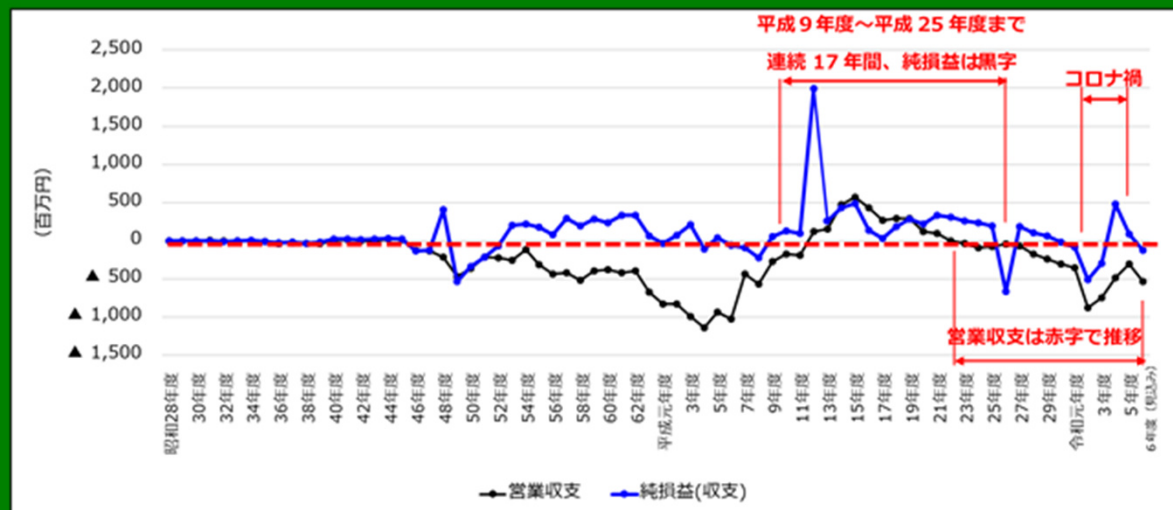


図 市営バス収支状況の推移① (昭和28年度～令和6年度)

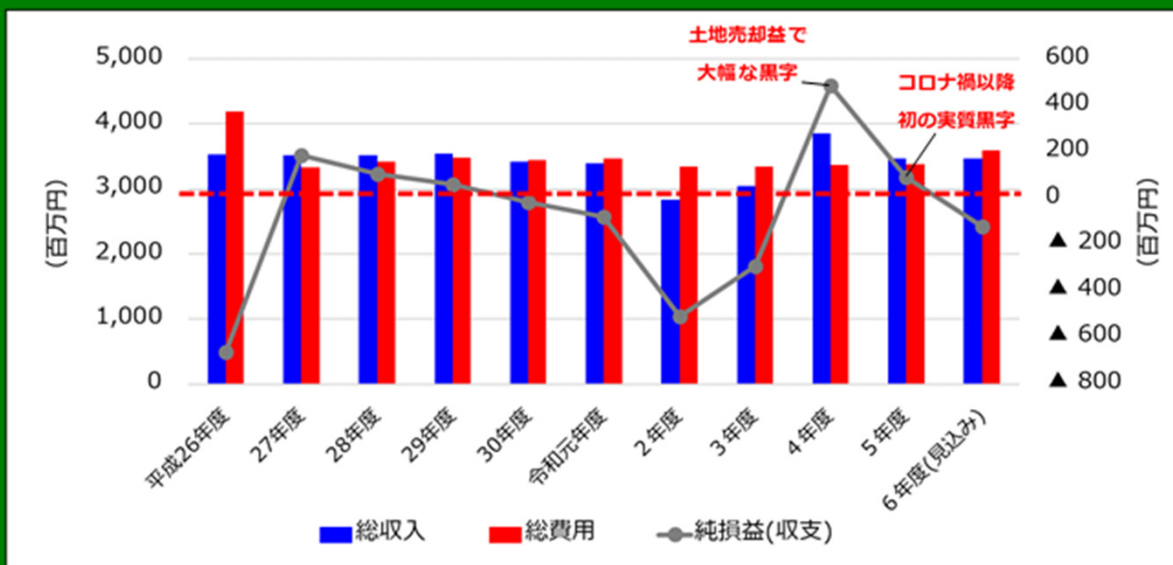


図 市営バス収支状況の推移② (平成26年度～令和5年度)

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-3 市営バスの収支状況

(2) 項目別事業収益

- 普通券及び定期券は、令和2年度からコロナ禍で激減したものの、令和4年度以降、緩やかに回復傾向となっており、全収益の約6割を占めています。
- 福祉乗車券は高齢者が令和3年度から、障がい者は令和4年度から、利用回数に応じた負担金制度となり増加傾向。生活交通路線維持事業補助等の営業外収益も増加傾向となっています。

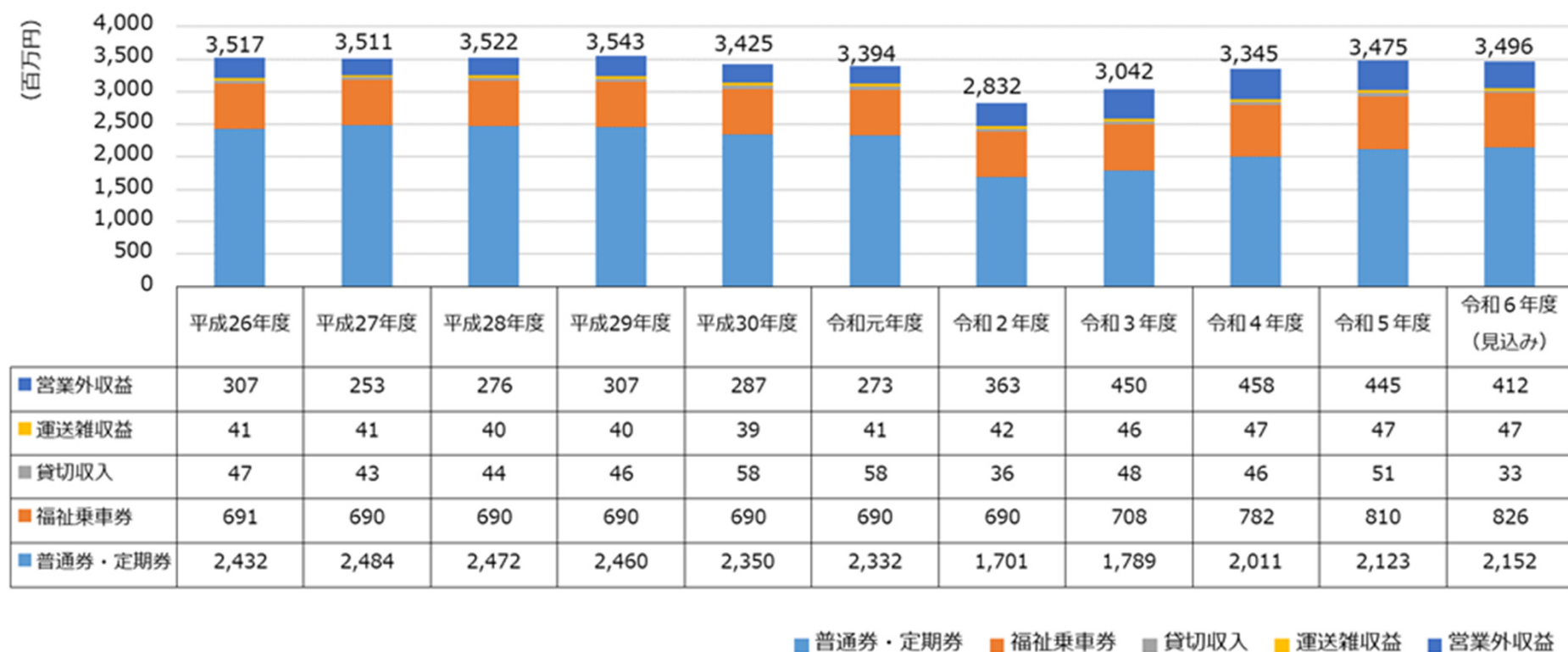


図 過去10年間の項目別事業収益の推移

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-3 市営バスの収支状況

(3) 項目別事業費用

- 人件費は、コロナ禍を踏まえたODデータに基づくダイヤ改正等により、令和元年度以降、減少傾向でしたが、令和6年度は人事院勧告等の影響で増加見込みとなっています。
- 燃料費を含む物件費は、諸物価及び軽油単価高騰等の影響で増加傾向となっています。
- 減価償却費外は、車両更新の影響等で増加傾向。委託費等を含む経費は横ばい傾向となっています。

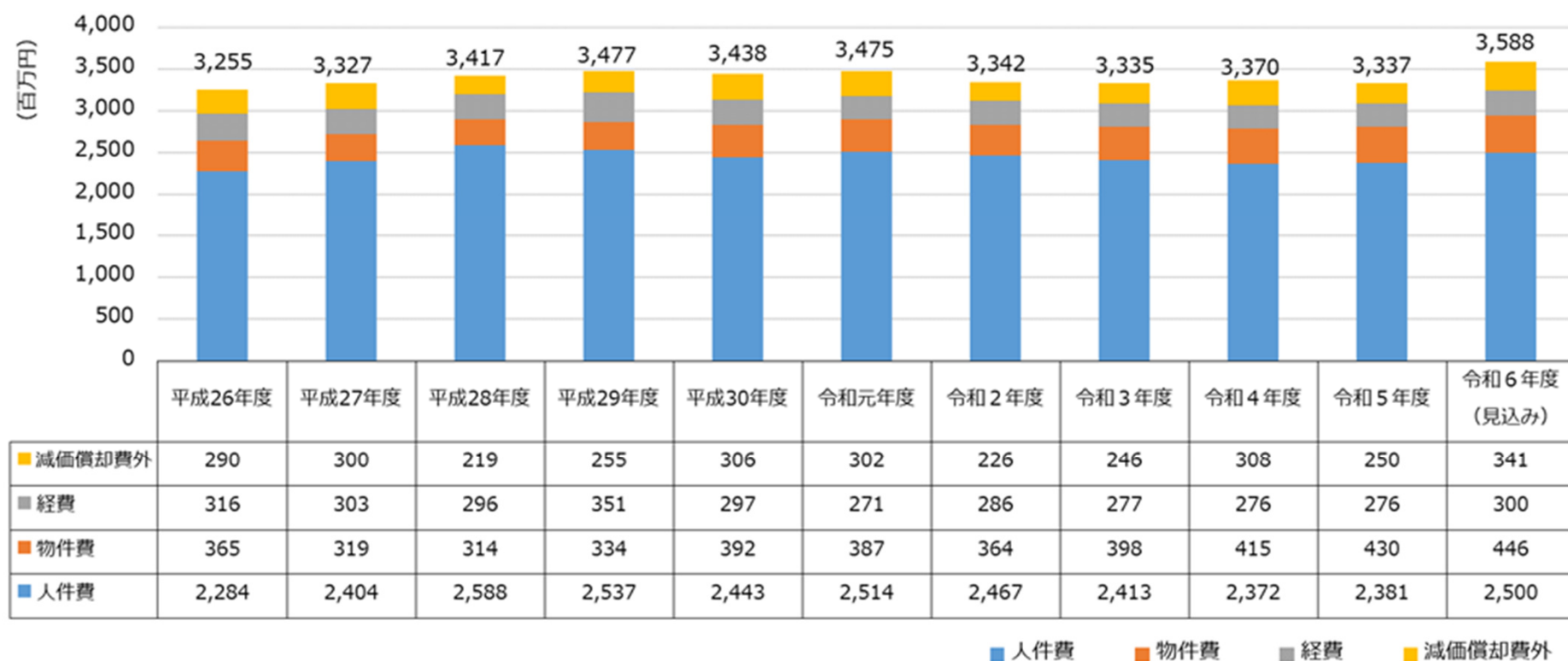


図 過去10年間の項目別事業費用の推移

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-3 市営バスの収支状況 (4) 収入及び支出の内訳

- 収入の内訳を見ると、福祉乗車券の割合が増加しています。一方、支出の内訳を見ると、人件費が70%で、今後も諸物価高騰に伴う人事院勧告等の影響で、人件費比率は高水準で推移するものと予測されます。
- 路線別の収支を見ると、運行収益が運行費用を上回る「黒字路線」は、全24路線中7路線で、残りの17路線の赤字をカバーする構造となっています（右表では、山間部と平坦部を分けて営業係数を算出する等、路線数が整合していません）。

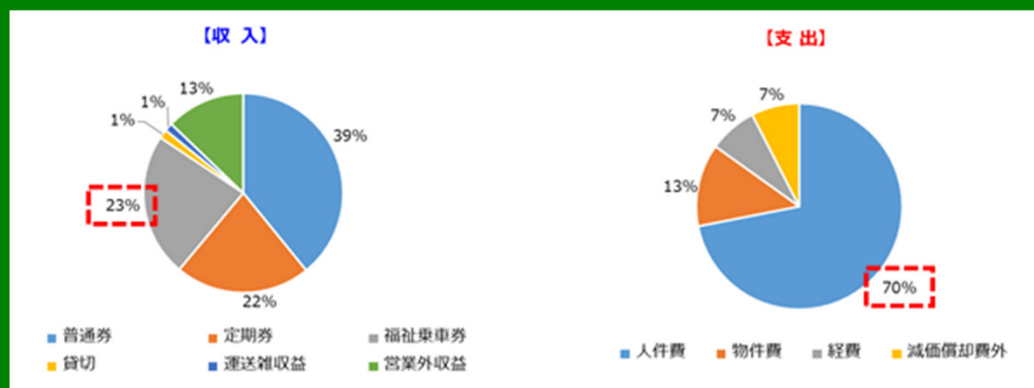


図 収入及び支出の内訳（令和5（2023）年度）

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円以下の場合は黒字を示す)									
			H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05
山間部	1	檉田線	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
	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
平坦部	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・塚脇線	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	玉川橋団地線	159.0	147.0	154.7	177.1	175.2	216.5	247.4	250.7	200.3	186.0
	21	三島江・柱本線	150.7	152.9	160.0	155.9	153.5	199.7	224.6	200.3	187.4	176.2
	22	下田団地線	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	道新線	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

表 市営バス路線別営業係数の推移（平成26年度～令和5年度）

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-4 運転士等の確保

(1) 交通事業全体の労働環境

- 交通事業の労働者は、全産業の平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっています。
- 近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中で、自動車運送事業等においては、労働力不足感が高まり、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。
- バス事業では全国各地で運転者不足による減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から、人手不足が深刻な問題となっています。

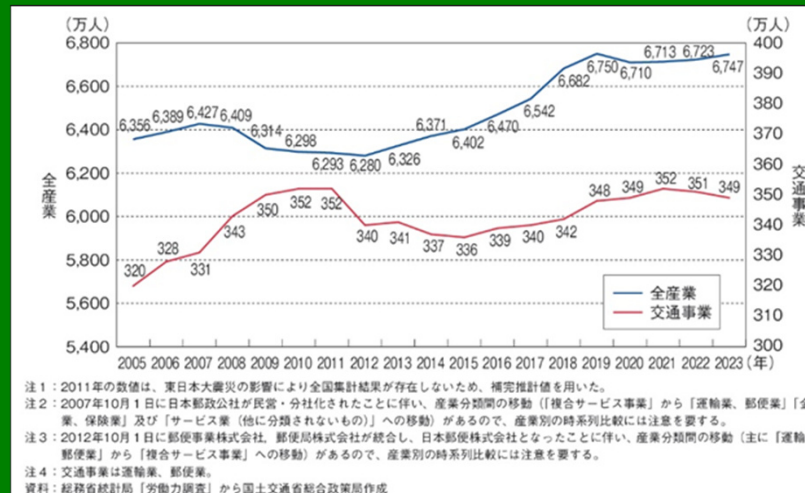


図 全産業と交通事業の就業者数の推移

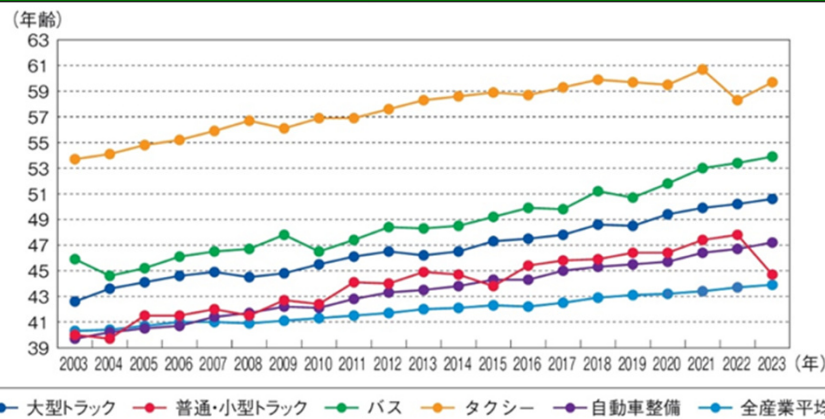


図 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

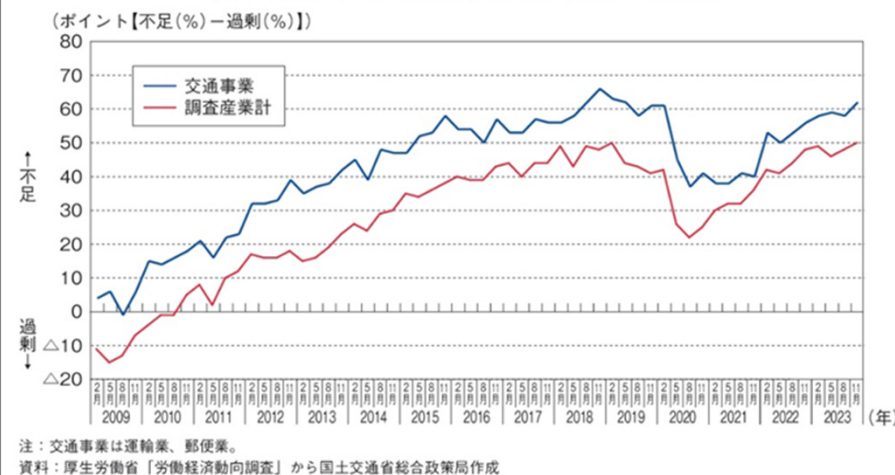


図 常用労働者の過不足判断D.I.の推移

Ⅰ章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

Ⅰ－４ 運転士等の確保

(２) 大型二種免許保有者数の推移（全国）

- 高齢者の運転免許非保有者、免許返納者数が近年大幅に増加している中、全国の「大型二種免許保有者」は、平成26年からの10年間で約20%減少しています。
- 年代別に見ると、同免許の取得条件（各種の第一種免許を取得している者で、満21歳以上かつ運転経験が3年以上）を踏まえ、29歳以下が最も少なく、最も多い年代は60歳代となっているため、今後、全体の保有者数は益々、減少するものと予測されています。

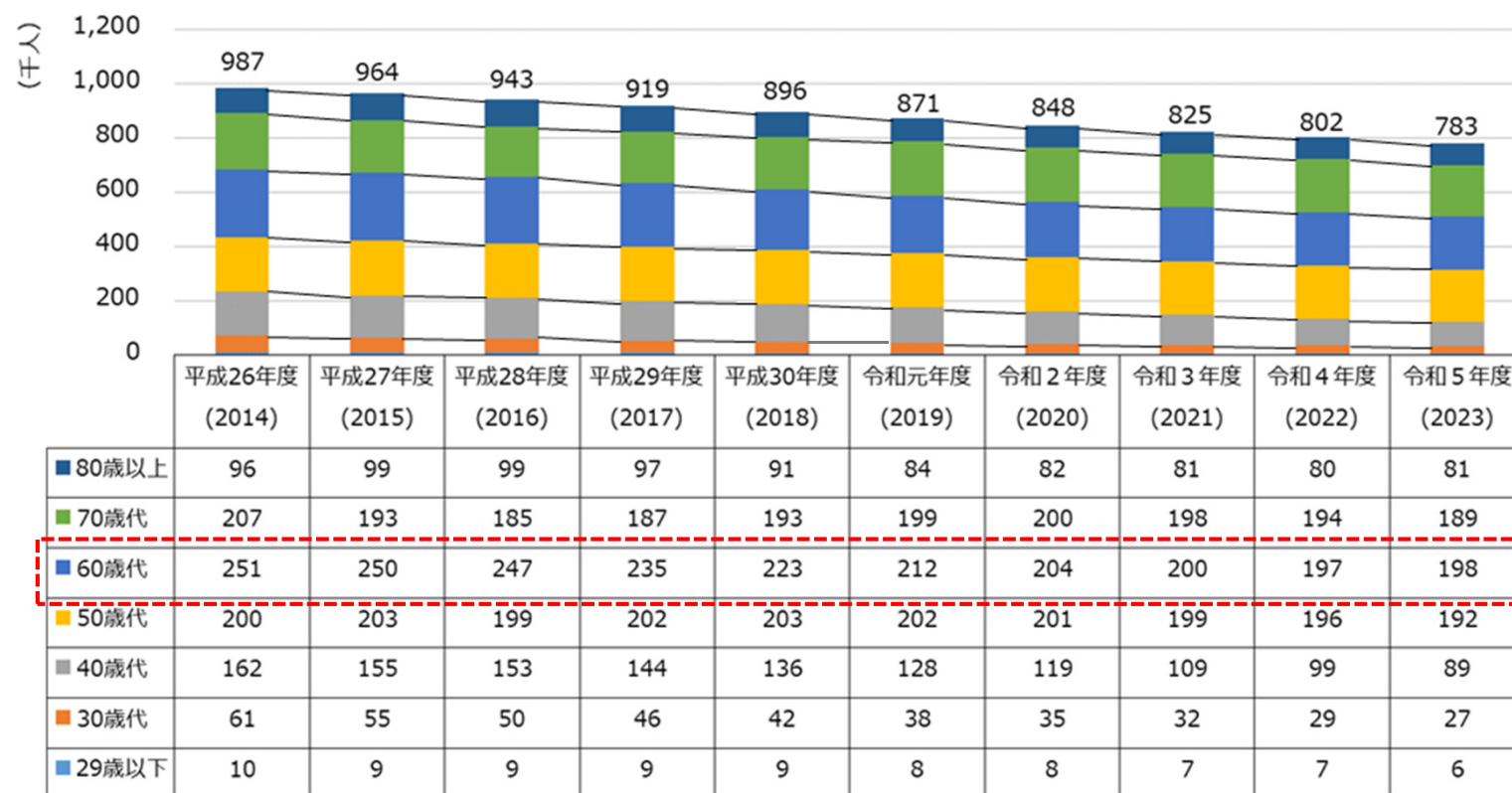


図 年代別「大型二種免許」保有者数の推移（全国）

1 章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-4 運転士等の確保

(3) 2024年問題に係る市営バス事業への影響

- 「2024年問題」とは、「働き方改革」を総合的に推進するため、長時間労働の抑制等を目的として各種労働関連法を改正する「働き方関連法」が平成31年4月から順次、施行されていますが、自動車運転業務については労働環境の特殊性に鑑み、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていました。
- 令和6年(2024)4月から、その時間外労働の上限規制が適用（年間960時間以内）されるとともに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が改正され、拘束時間や休息期間等が厳格化されることにより発生する問題の総称のことをいいます。

項目	改正前	改正後
1年の拘束時間	原則：3,380時間 最大：3,484時間	原則：3,300時間 最大：3,400時間
1か月の拘束時間	原則：281時間 最大：309時間	原則：281時間 最大：294時間
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、継続9時間下限

表 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-4 運転士等の確保

(4) 市営バスにおける在籍運転士の状況

●市営バスの総在籍運転士数は、平成26年度から令和6年度に掛けて、250人前後で推移しており、近年は漸減傾向となっています。

●職制別に見ると、正職員、月額制会計年度任用職員、時間額制会計年度任用職員は減少傾向。令和3年度から制度を開始したフルタイム会計年度任用職員、令和5年度から制度を開始した再任用フルタイム職員、再任用短時間職員は増加傾向となっています。

●在籍運転士の平均年齢（令和6年4月1日時点）は「50.3歳」で、最も多い年代は50歳代となっています。

項目	単位	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	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
正職員	人	172	173	174	175	176	171	171	166	158	147	148
月額制会計年度任用職員 (R01年度までは非常勤職員)	人	63	64	75	76	71	69	60	58	49	44	47
時間額制会計年度任用職員 (R01年度までは臨時職員)	人	16	16	16	12	13	12	11	11	7	5	7
フルタイム会計年度任用職員	人	0	0	0	0	0	0	0	3	13	17	21
再任用フルタイム職員	人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	5
再任用短時間職員	人	4	4	4	5	4	9	11	14	17	16	13
合 計	人	255	257	269	268	264	261	253	252	244	236	241

表 市営バス職制別在籍運転士数の推移（平成26年度～令和6年度）

項目	単位	正職員	月額制 会計年度 任用職員	時間額制 会計年度 任用職員	フルタイム 会計年度 任用職員	再任用 フルタイム	再任用 短時間職員	合計
70歳以上	人	0	0	2	0	0	0	2
60歳代	人	3	1	4	0	5	13	26
50歳代	人	101	10	0	5	0	0	116
40歳代	人	41	16	0	13	0	0	70
30歳代	人	3	12	1	3	0	0	19
20歳代	人	0	8	0	0	0	0	8
合計	人	148	47	7	21	5	13	241
平均年齢	-	50.3歳						

表 市営バス職制別在籍運転士の年齢構成（令和6年4月1日時点）

1章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

1-4 運転士等の確保

(5) 市営バスにおける今後の運転士等の確保について

- 2024年度時点のダイヤを維持するために必要な運転士数（2024年相当の時間外労働を見込んだ必要運転士数）は「225人」、病欠者等による欠員に余裕をもって対応することができる運転士数は「245人」となっており、今後の定年退職者を踏まえた不足見込みを「右下図」に示します。
- このような状況を踏まえ、持続可能な市営バス事業運営を実現するため、「大型二種免許未取得者」を対象とする「路線バス運転士採用選考」を導入し、若年層の拡充を検討します。
- 女性も働きやすい労働環境整備及び勤務体系の導入を検討し、多様かつ安定的な人材確保に努めます。
- 「市営バス人材育成方針」に基づく適正かつ公平な人事考課により、現有運転士の離職者の縮減に努めます。

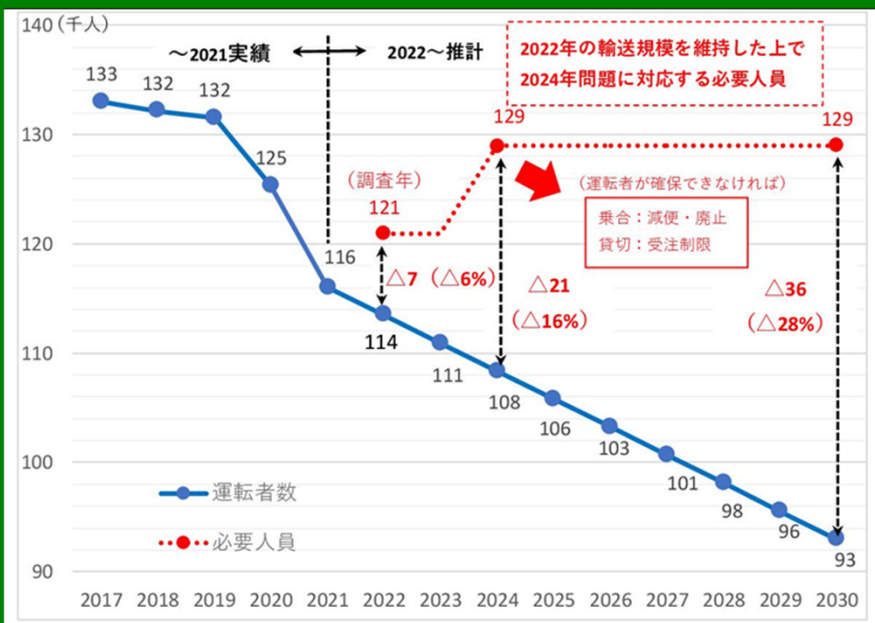


図 【全国】バス運転士の推移及び不足見込み

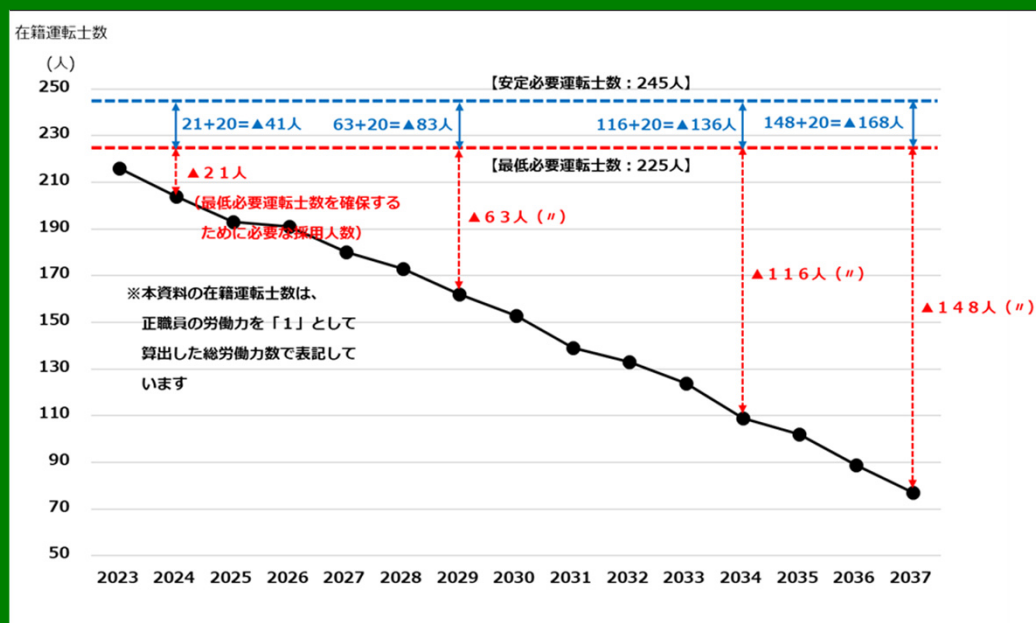


図 【市営バス】定年退職者を踏まえた運転士数の不足見込み

2章 財政計画

2-1 今後必要となる主な投資について

(1) バス車両（更新計画）

- 路線バスの車両は、一般的な耐用年数が「50～100万km」と言われており、年間走行距離を5万kmとすると、「10～20年」となります。
- 市営バスでは、故障の頻度等を踏まえ、車両更新による減価償却費が一時に偏らないよう、計画的に更新を行っています。但し、平成初期から中期にかけて排気ガス規制の影響で更新した車両が、一斉に更新時期を迎えることとなります。
- 現状の車両更新計画は「表」のとおりですが、輸送の安全確保を最優先に考えながらも、可能な範囲で耐用期間の延長を検討するとともに、年度毎の収支を鑑みながら更新時期が偏らないよう検討する必要があります。

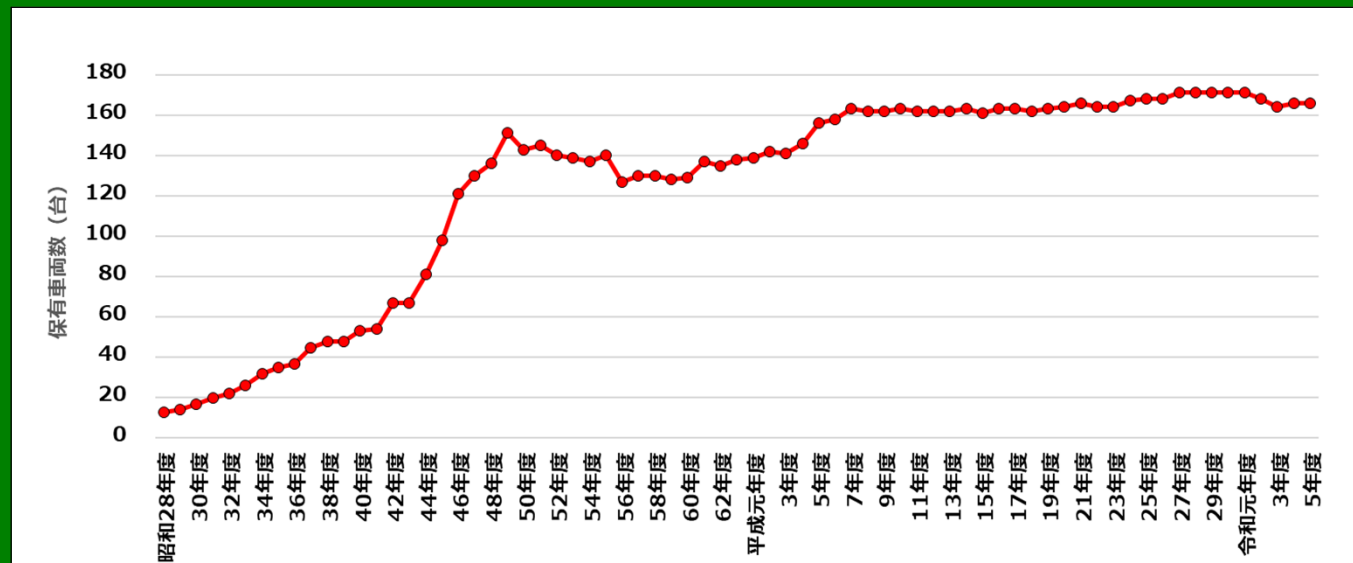


図 市営バス保有車両数の推移（乗合・貸切・特定）

項目	令和6年度 (実績)	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13年度	令和14年度	令和15年度
更新車両数	12台	12台	10台	10台	10台	11台	10台	11台	10台	10台
更新車両の 使用年数 (平均年数)	17年: 3台 18年: 2台 19年: 7台 (18.3年)	18年: 5台 19年: 4台 20年: 3台 (18.8年)	18年: 4台 19年: 2台 20年: 4台 (19.0年)	18年: 2台 19年: 6台 20年: 2台 (19.0年)	19年: 8台 21年: 2台 (19.4年)	19年: 3台 20年: 8台 (19.7年)	20年: 10台 (20.0年)	20年: 7台 24年: 4台 (21.5年)	21年: 10台 (21.0年)	21年: 10台 (21.0年)

表 市営バス車両の更新計画（令和6年度～15年度）

2章 財政計画

2-1 今後必要となる主な投資について (2) バス車両（動力源）・安全装置

- 近年、地球環境問題等に配慮し、各種の動力源による新型車両が開発されています。市営バスとしては、初期コスト及び維持管理コストを含む収支への影響や、安全性や燃費等の運行への影響を踏まえ、慎重に導入可否を検討することとします。
- 安全装置については、メーカー側で標準装備されている機能に加え、乗合及び貸切等、用途に応じた更なる安全装置の設置について検討を進めることとします。

車種	電気バス	プラグインハイブリッドバス	燃料電池バス
			
サイズ	コミュニティバス～大型	中型	大型
動力	モーター・蓄電池	モーター・エンジン	モーター・燃料電池
特徴	サイズが豊富 運用方法により必要なバッテリー容量・充電回数が変わる	1日に1回充電で走行可能 充電と軽油の燃料補給が必要	1日に1回充電で走行可能 地域にバス用水素ステーションが必要
車両価格	約6,000万円～1億円	約6,500万円	約1億円
航続距離	約30km～250km	EV走行約15km、HV走行300km	約200km
補給方法	普通充電、急速充電	給油所 普通充電、急速充電	水素ステーション
環境性能	◎	○	◎

図 電動バス車両の特性

(3) バス運行情報の提供機器等

- 現状、市営バスの運行状況や時刻表、乗場案内等については、駅前ターミナルを中心とした案内看板、インターネット上の市営バスHP、バスロケーションシステム等で情報を提供しています。
- これらは、①今後も改修やリニューアルしながら継続すべきもの、②経年劣化や老朽化により撤去するもの、③環境の変化で機能的に不足しているもの、に大別することができます。
- 今後は、市営バスサービスの向上を踏まえ、前述の「①」に加えて、新たな情報提供機器の設置等を検討します。
- その他にも以下に示す項目や分野において、新たな投資の必要性等について検討します。
 - ①MaaS関連（アプリ、企画乗車券など）
 - ②乗車券類のデジタル化（クレジットカード及びQRコードによるタッチ決済など）
 - ③次世代型運賃箱

2章 財政計画

2-1 今後必要となる主な投資について (3) バス運行情報の提供機器等



図 スマートバス停



図 バス乗り場における発車時刻案内板



図 次世代型運賃箱（クレカ・QRコード等によるタッチ決済対応）

2章 財政計画

2-2 令和6年度「人事院勧告」の概要

① 人材確保に向けた抜本的施策と更なる改革の全体像

- ・多様な人材が集まり、一人一人が高い志を持って、職務を遂行できる魅力ある公務へ
→ 多様で有為な人材の確保、職員の成長支援と組織パフォーマンス向上

② 給与制度のアップデート（6つの観点で給与制度を整備）

- (1) 若年層の採用等における、より競争力のある給与水準の設定
- (2) 職務や職責をより重視した棒給体系等の整備
- (3) 能力、実績をより適切に反映した昇給、賞与の決定
- (4) 地域における民間給与水準の反映
- (5) 採用や異動をめぐる様々なニーズへの対応
- (6) その他環境の変化への対応

③ 民間給与の状況を反映して、約30年振りとなる高水準のベースアップ

官民格差：11,183円（2.76%）を用いて引上げ改定

【国・行政職俸給表（一）】給料改定率3.0%引上げ（平均給与月額2.76%）

【国・行政職俸給表（二）】行政職俸給表（一）と同程度の改正

【賞与】0.10月分引上げ

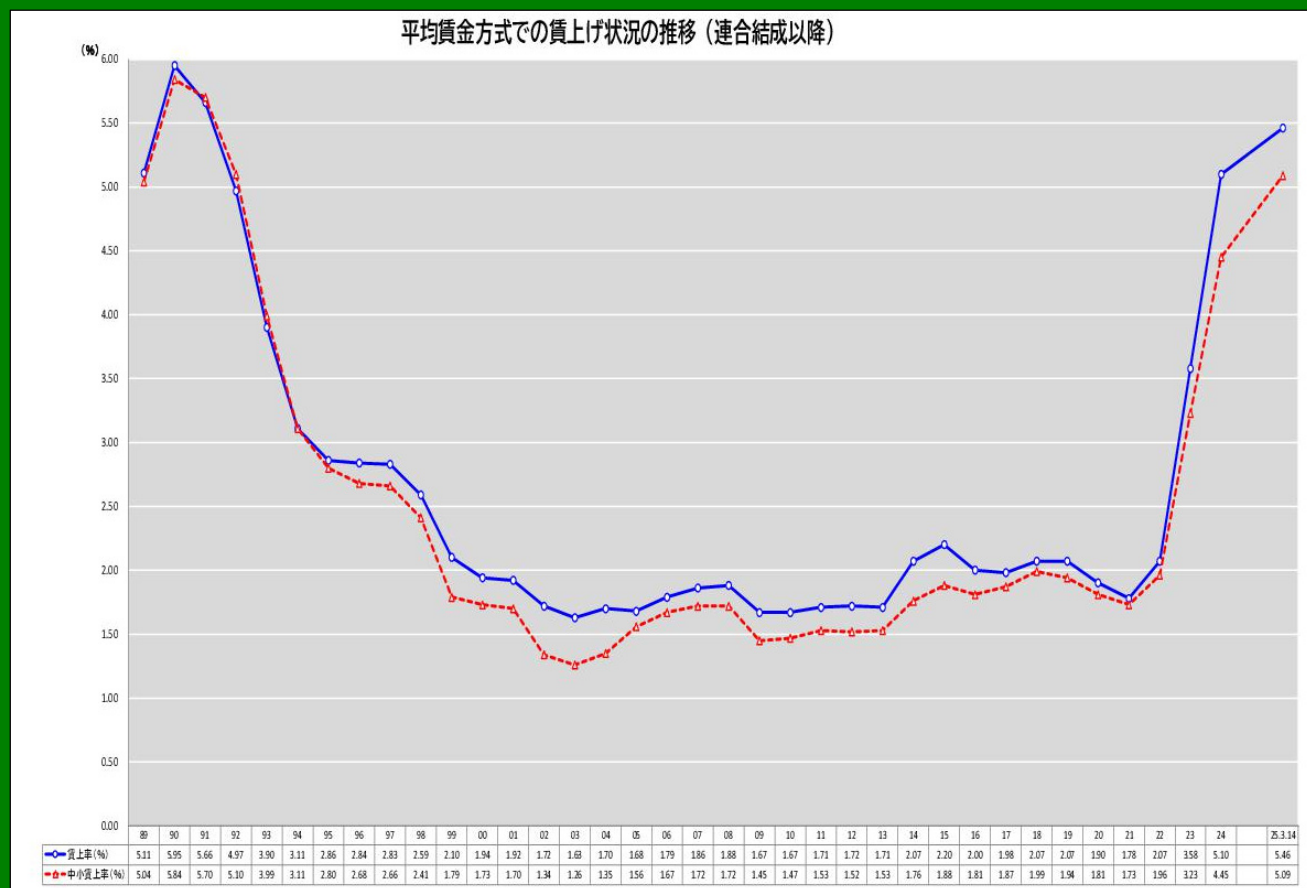
※出典：本年の給与勧告のポイントと給与勧告の仕組み（令和6年8月：人事院）

※国・行政職俸給表（一）：行政職、国・行政職俸給表（二）：技能職

2章 財政計画

2-3 令和7年度「春闘」の概要

- 平均賃金方式で回答を引き出した760組合の加重平均は17,828 円（5.46%）と、昨年同時期を上回った（昨年同時期比1,359 円増・0.18 ポイント増）。
- 従業員数300人未満の中小組合（351 組合）は、14,320 円・5.09%で、昨年を上回るとともに（昨年同時期比2,408 円増・0.67 ポイント増）、昨年比の上げ幅では規模計をも上回った。●中小組合の賃上げ率が5%以上となるのは、1992 闘争（5.10%）以来33 年振りとなる。



※出典：2025春季生活闘争 第1回回答集計結果について（日本労働組合総連合会：3月14日時点）

2章 財政計画

2-4 燃料（軽油）について

- 市営バス事業における軽油使用量（年間）は、コロナ禍におけるダイヤ改正や省エネ運転の徹底等により、令和元年度以降、減少傾向となっています。
- 一方で、軽油単価は令和2年度以降、高騰しており、その影響で決算額も増加傾向となっています。

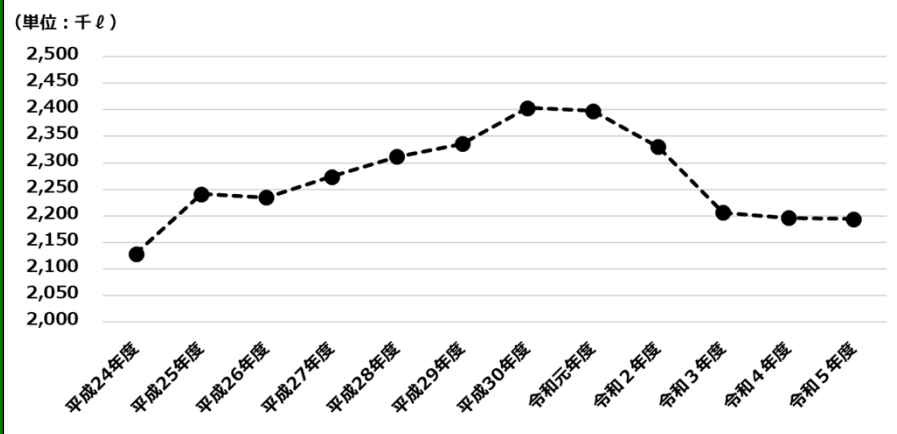


図 軽油使用量の推移

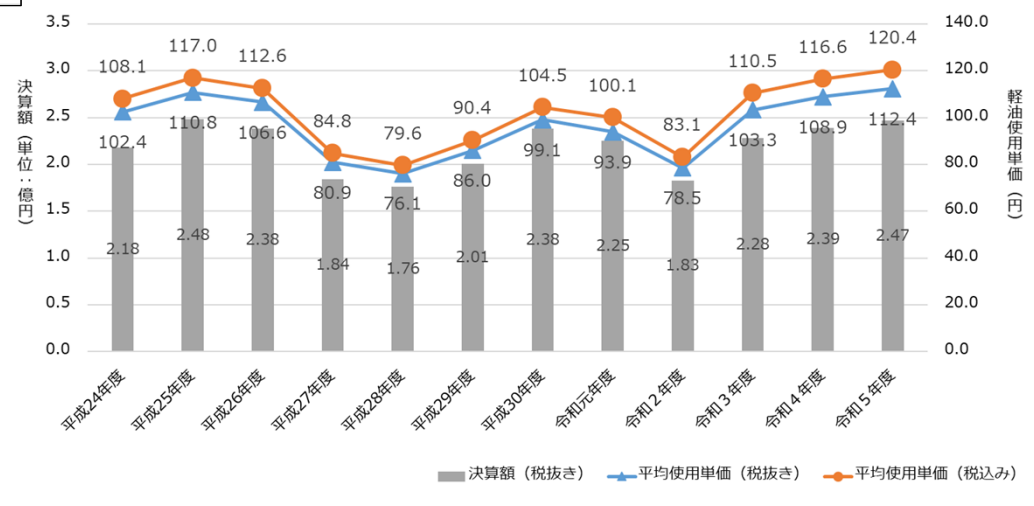


図 軽油単価及び決算値の推移

2章 財政計画

2-5 高槻市の人口推移と市営バス利用者数

(1) 高槻市の人口推移

- 令和32(2050)年の本市の人口は約30万人と推計されています。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ます。
- 平成30年時点推計との比較では、令和27年の本市の推計人口は約2万5千人程度増加しています。
- 令和7年度から令和32年度までの推定減少率： $[(347.3\text{千人}-300.7\text{千人})/25\text{年}]/347.3=\text{約}0.5\%$

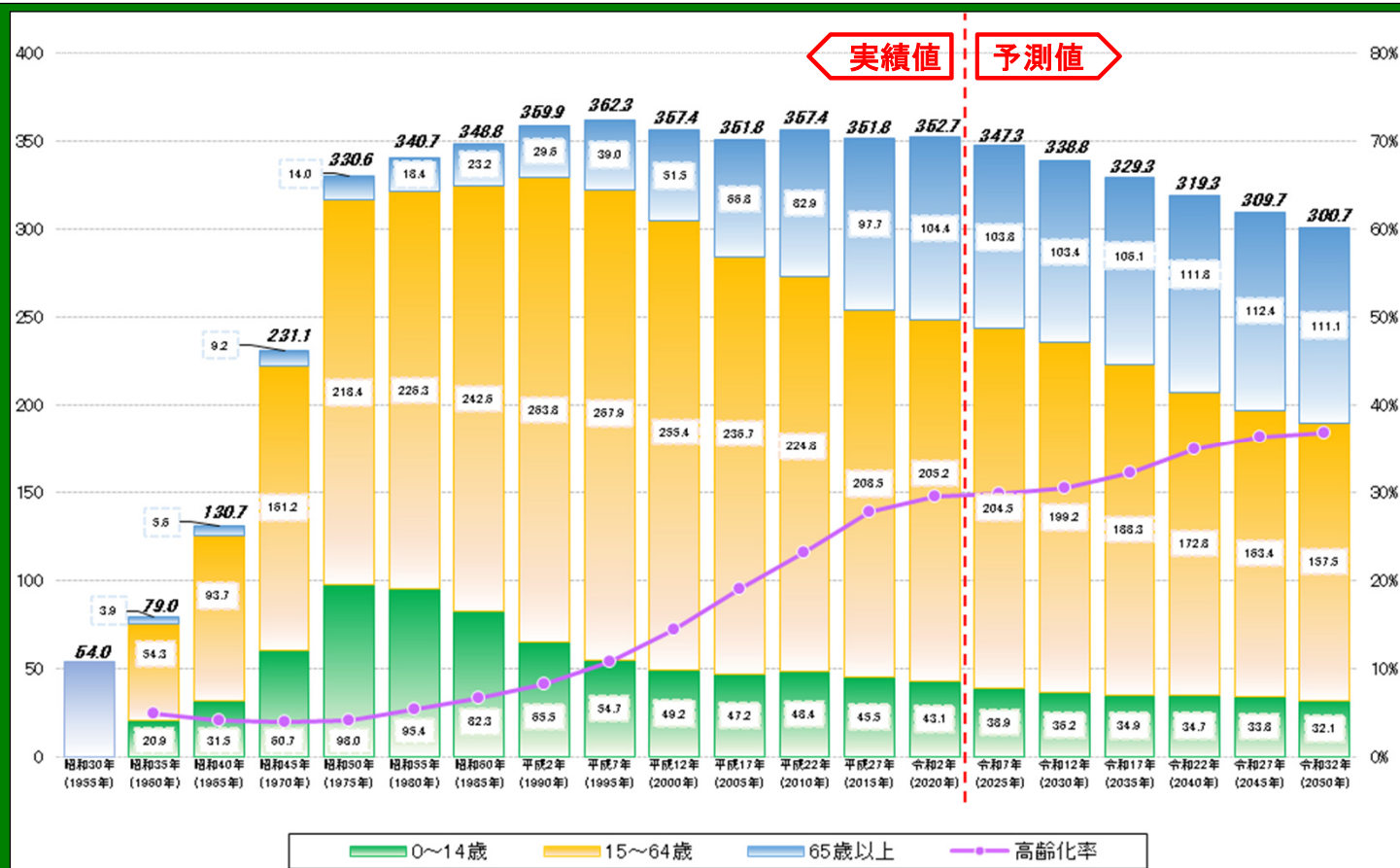


図 高槻市の人口推移（出典：高槻市みらいのための改革方針）

2章 財政計画

2-5 高槻市の人口推移と市営バス利用者数 (2) 市営バス利用者数と高槻市の人口推移

- 昭和29年の事業開始以来、昭和50年頃までは、概ね市営バス利用者数と市の人口は比例して増加しています。
- その後、令和5年度まで市の人口は「漸増～横ばい～漸減」傾向となっており、将来の人口予測については、前頁のとおり（▲0.5%）となっています。
- 市営バス利用者数は、コロナ禍以前の平成21年度から平成30年度までの10年間で、平均で「約▲1.2%」となっています。

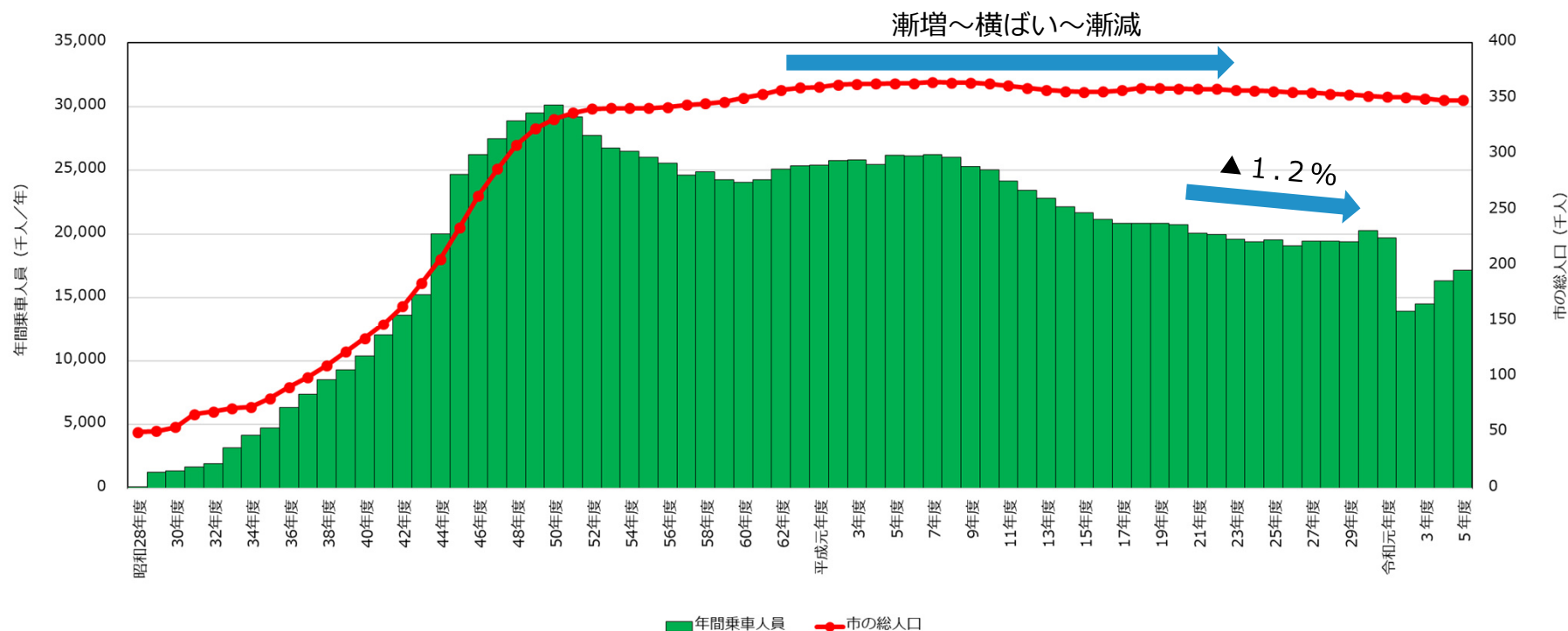


図 市営バス利用者数と高槻市の人口推移

2章 財政計画

2-6 将来収支予測

(1) 将来収支試算上の設定条件等

■基本条件

①人口減少率（利用者数）

- ・ ▲1.2%：コロナ禍以前（～平成30年度）の過去10年間の市営バス利用者数の平均減少率
- ・ ▲0.5%：高槻市人口統計に基づく全人口の平均減少率

②逸走率（運賃改定に伴う利用者の逸走）

- ・ ▲3.0%：平成26年度の消費税率改定（5→8%）に伴う運賃改定時（210→220円）の実績値
- ・ 平成26年度の運賃改定の際、定期券収入は逸走が見られなかったため、今回の予測でも考慮しない
- ・ 平成27年度に逸走分が回復したため、今回の予測でも運賃改定実施年度のみ考慮

■収益関係設定条件

①共通

- ・ 令和7年度は、令和6年度と令和5年度の増減比率を適用して設定

②普通券収入

- ・ 「高齢者割引乗車券」を除く普通券収入に対して人口減少率を考慮して算出

③定期券収入

- ・ 通勤、通学ともに横ばいと想定（人口減少は考慮していない）

④高齢者無料乗車券

- ・ アフターコロナ禍における回復傾向（⊕1.5%）と、高槻市人口統計に基づく対象年齢人口の推移を考慮して算出

⑤高齢者割引乗車券

- ・ 段階的な対象年齢の引き上げを踏まえ、制度開始年度（令和3年度）以降の利用実績から推計

2章 財政計画

2-6 将来収支予測

(1) 将来収支試算上の設定条件等

■収益関係設定条件（前頁の続き）

⑥障がい者無料乗車券

- ・高槻市の障がい者手帳交付率（毎年2%増加）及びIC乗車券交付申請率（90%）を考慮して算出

⑦貸切収入

- ・一般貸切：令和8年度以降、横ばいと想定、病院シャトル：現時点の実績値を適用

⑧運送雑収益（広告料、手数料等）

- ・令和8年度以降、横ばいと想定

⑨営業外収益（生活交通路線維持事業補助金等）

- ・各年度の収支状況を踏まえて算出

■費用関係設定条件

①人件費

- ・令和7年度に、令和6年度と同等の「人事院勧告」があると想定
- ・令和8年度以降、令和15年度まで2年に1回、比較的高水準の「人事院勧告」があると想定

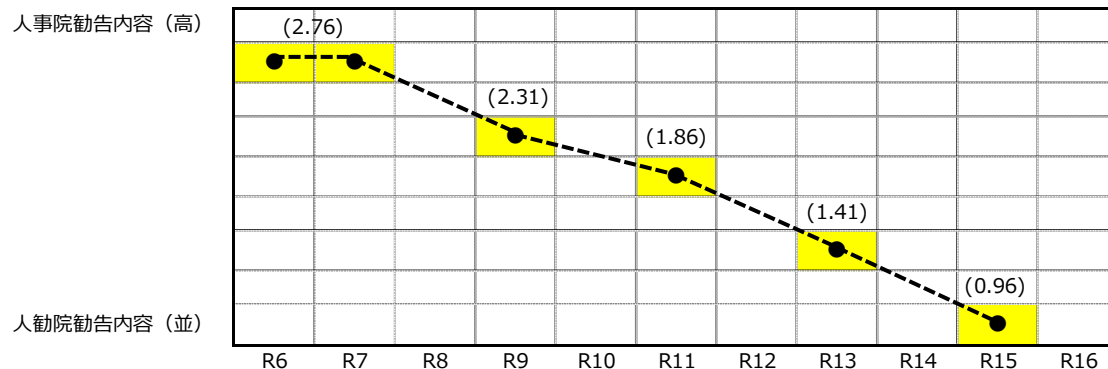


図 人事院勧告内容の想定イメージ

2章 財政計画

2-6 将来収支予測

(1) 将来収支試算上の設定条件等

■費用関係設定条件（前頁の続き）

②物件費（軽油費、車両修繕費等）

- ・軽油単価は、令和7年度（令和6年度比8%増加を基準）に以降、横ばい（高止まり）と想定
- ・車両修繕費は、今後の車両更新に伴って減少傾向（毎年1%減少と想定）になると考えられるものの、現在、低水準となっている車検労務単価の上昇（毎年3%増加）や部品単価の高騰（毎年1%増加）を考慮して算出

③経費（光熱水費、委託料等）

- ・光熱水費は、令和7年度に実施する照明LED化を踏まえ、約20%減少すると想定
- ・委託料は、労務単価の上昇（約3%増加）を考慮して算出

④減価償却費外

- ・今後の車両更新計画及びバス車載器（運賃箱）の更新等による減価償却費を想定

■将来収支予測検討ケース

ケース①：物価上昇考慮、人件費（高）、人口減少（利用者数）0.5%

①-1：運賃改定なし

①-2：運賃改定あり（均一運賃：220→240円）

①-3：運賃改定あり（均一運賃：220→250円）

ケース②：物価上昇考慮、人件費（高）、人口減少（利用者数）1.2%

②-1：運賃改定なし

②-2：運賃改定あり（均一運賃：220→240円）

②-3：運賃改定あり（均一運賃：220→250円）

2章 財政計画

2-6 将来収支の見通し (2) 各ケース毎の試算結果

※別紙参照

3章 その他

3-1 近隣バス事業者における運賃改定の状況（その1）

年度	事業者名	概要	改定前	改定後
令和4年度	阪急バス	京都エリア一般路線バスの運賃改定	【対キロ区間制】 170円（初乗運賃） 170～370円（運賃）	【対キロ区間制】 180円（初乗運賃） 180～390円（運賃）
令和5年度	近鉄バス	一般路線バス（茨木・摂津・吹田エリア）の運賃改定	【特殊区間制】 220円（茨木1区）	【特殊区間制】 230円（茨木1区）
	阪急バス	大阪エリア及び兵庫エリアにおける一般路線バスの運賃改定	<大阪・兵庫エリア> 【特殊区間制】 220円（1区） 240円（2区） 260円（3区） 280円（4区）	<大阪・兵庫エリア> 【特殊区間制】 230円（1区） 250円（2区） 270円（3区） 290円（4区）
	伊丹市交通局	普通運賃の値上げ 定期運賃の値上げ （学生定期（通学A、通学B）は据え置き）	【全線均一料金】 210円（大人） 110円（小児）	【全線均一料金】 230円（大人） 120円（小児）
令和6年度	京都バス	京都市北部地域の対キロ制運賃区間（京都市均一運賃区間以外の地域）を値上げ	【対キロ区間制】 170円（初乗運賃） 基準賃率 30円38銭	【対キロ区間制】 200円（初乗運賃） 基準賃率 35円00銭
	南海バス	<堺市内・泉北ニュータウン> 路線バスの運賃改定	【特殊区間制】 220円（半区） 240円（1区） 260円（2区）	【特殊区間制】 230円（半区） 250円（1区） 270円（2区）
	近鉄バス	一般路線バス（茨木・摂津・吹田エリア）の運賃改定	【特殊区間制】 230円（茨木1区）	【特殊区間制】 250円（茨木1区）

3章 その他

3-1 近隣バス事業者における運賃改定の状況（その2）

年度	事業者名	概要	改定前	改定後
令和6年度	神戸市交通局	市バス運賃の改定 普通料金は20円の改定 通勤定期料金は普通料金の改定を転嫁するとともに、割引率を30%から25%に見直し	【均一制】 210円 （普通区・共用区）	【均一制】 230円 （普通区・共用区）
	阪急バス	大阪エリア・兵庫エリアにおける一般乗合バスの運賃改定	<大阪・兵庫エリア> 【特殊区間制】 230円（1区） 250円（2区） 270円（3区） 290円（4区）	<大阪エリア> 【特殊区間制】 250円（1区） 270円（2区） 290円（3区） 310円（4区） <兵庫エリア> 【特殊区間制】 240円（1区） 260円（2区） 280円（3区） 300円（4区）
	阪神バス	全線の運賃を上限額の240円へ変更	【均一制】 230円 【特殊区間制】 210円(神戸特区)	【均一制】 240円 【特殊区間制】 230円(神戸特区)

3章 その他

3-2 市営バスにおける過去の運賃改定

- 市営バスでは、昭和28年2月に「初乗運賃10円（対キ口制運賃）」で事業を開始しました。
- 昭和37年には「対キ口制運賃」を「対キ口区間制運賃」に変更し、昭和44年には市内平坦部を「特殊区間制運賃」に変更、昭和49年に「均一制運賃」に変更しました。
- 以降、一部の山間路線を除いて「均一運賃制」となり、情勢に応じて運賃を改定（値上げ）してきましたが、近年は、消費税の導入及び税率の変更に合わせた運賃改定のみを行っており、実質運賃の改定は、平成5年の「均一制運賃：170円→190円」が最終となっています。

年度		費用	収入	利益又は損失	未処分利益 剰余金	運賃改定
平成	1	380,332	376,590	▲ 3,742	89,373	均一制150円→170円
	2	397,345	404,803	7,458	96,831	
	3	419,058	440,383	21,325	79,845	
	4	428,600	418,034	▲ 10,566	47,954	
	5	444,649	448,544	3,895	51,849	均一制170円→180円(4月) 均一制180円→190円(10月)
	6	461,954	456,519	▲ 5,435	46,414	
	7	471,698	462,348	▲ 9,349	29,265	
	8	482,432	460,243	▲ 22,189	76	
	9	460,029	466,031	6,001	6,078	均一制190円→200円(6月) 均一制200円→210円(12月)
	10	457,968	470,869	12,901	18,668	
11	445,117	454,825	9,708	27,727		
12	403,629	603,545	199,917	227,143		
13	400,556	426,322	25,766	122,910		
14	372,310	415,309	42,999	134,608		
15	364,945	414,296	49,351	181,759		
16	382,442	395,862	13,420	192,679		
17	390,579	393,946	3,368	195,347		
18	369,666	388,134	18,468	213,615		
19	353,887	382,757	28,870	241,485		
20	354,118	376,466	22,348	232,333		
21	332,396	365,553	33,157	224,291		
22	341,510	372,179	30,668	223,259		
23	333,929	360,339	26,410	208,069		
24	336,277	359,563	23,286	231,355		
25	335,486	354,656	19,170	250,525		
26	418,877	352,770	▲ 66,107	286,035	均一制210円→220円	
27	332,728	351,316	18,588	304,622		
28	341,688	352,213	10,525	315,147		
29	348,188	354,299	6,111	321,258		
30	344,068	342,500	▲ 1,569	319,689		
令和	1	347,471	339,358	▲ 8,113	311,576	定期券運賃改定(消費税10%)
	2	334,269	283,372	▲ 50,897	260,679	
	3	333,882	304,545	▲ 29,338	231,341	
	4	337,511	385,952	48,441	279,782	
	5	347,478	338,452	9,026	288,807	

表 市営バスにおける過去の運賃改定

4章 諮問の主旨及び背景

- 高槻市の自動車運送事業（市営バス事業）は、昭和29（1954）年2月25日に営業を開始し、隣接自治体との合併による市域の拡大や企業誘致に伴う工場立地、高度成長期のベッドタウン化に伴う人口急増に対応する等、「動く市道」として大きな使命を担ってきました。
- このような中、高槻市を取り巻く様々な課題に的確に対応しつつ、より安全で快適な輸送サービスを追求し、持続・発展させるため、「令和2年12月」に新たな100年の歴史への幕開けとなる「高槻市営バス経営戦略」を策定し、高槻市の「みらい創生」に取り組んできました。
- しかしながら、市営バス事業を取り巻く環境は、コロナ禍を経て、乗合収入は徐々に回復傾向にありますが、それを上回る諸物価並びに人件費の高騰による収支の悪化、2024年問題に起因する運転士不足など、大変、厳しさを増している状況です。
- つきましては、将来に渡って公営バス事業を維持し、市民の移動手段を確保するための「市営バス事業の収支改善について」、審議会として幅広い見識と多角的な視点からご審議いただきたく、諮問するものです。

※まとめ（審議していただきたいポイント）

- ① 公共交通事業者（公営企業）としての社会的要請事項（輸送の安全確保、環境負荷低減、DX化の推進、バリアフリー化等）への対応
- ② 市民生活に必要なサービスレベルを維持するための人材確保（給与水準、労働条件等）
- ③ 経営基盤強化に向けた今後の市営バス事業経営の方向性
- ④ 中・長期的な収支改善を図るための方策