

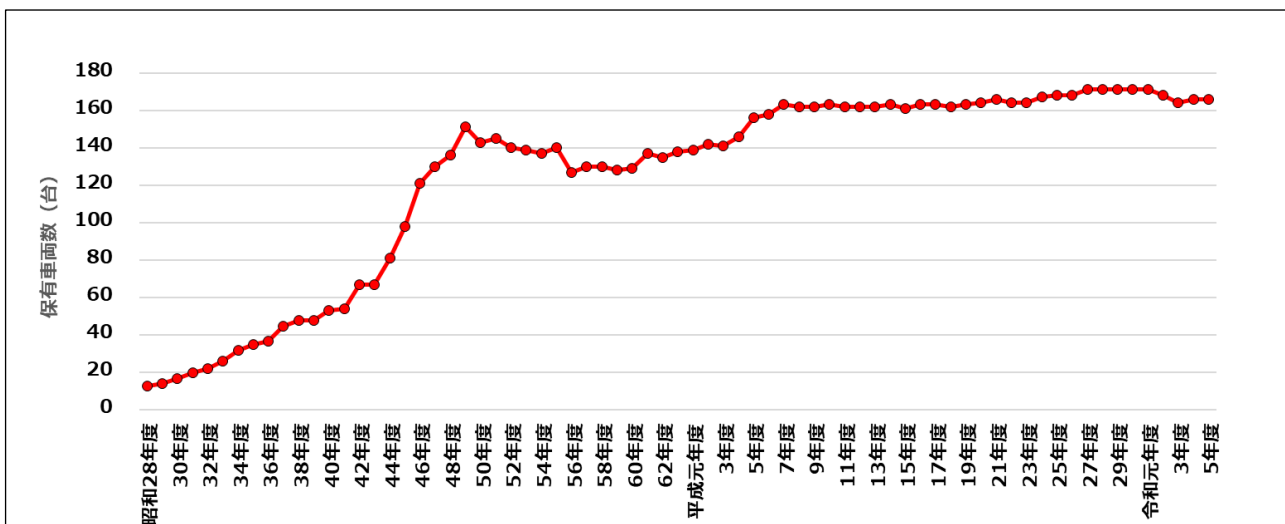
4章 財政計画



4-1 今後の主な投資について

(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が、今後は、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 4.1」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します。



出典：高槻市交通部作成資料

図 4.1 市営バス保有車両数の推移（乗合+貸切+特定）




表 4.1 市営バス車両の更新計画（令和6年度～15年度）

出典：高槻市交通部作成資料

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)

(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	◎	○	◎

出典：国土交通省 自動車局

電動バス導入ガイドライン（平成30年12月）

図 4.2 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等の設置を検討します。
- 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。
 - ① MaaS 関連（アプリ、企画乗車券など）
 - ② 乗車券類のデジタル化（クレカタッチ決済、QRコード決済など）
 - ③ 次世代型運賃箱



図 4.3 スマートバス停の事例



図 4.4 駅ターミナル等におけるバス発車時刻案内板の事例



図 4.5 次世代型運賃箱（クレジットカード・QRコード等によるタッチ決済対応）

4-2 将来収支の見通し（令和7年度～16年度）

4-2-1 将来収支試算前提条件

(1) 基本条件

① 市営バス利用者数：下記2ケースで算出

- ・ **▲1.2%**：コロナ禍以前（～平成30年度）における過去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こととしました
- ・ 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しました

(2) 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（ $\oplus 1.5\%$ ）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

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

(3) 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

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

(4) 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）、逸走率▲2.0%
- ②-3：運賃改定あり（均一運賃：220→250円）、逸走率▲3.0%

4-2-2 将来収支試算結果

(1) 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>

- 収支試算初年度の令和7年度は、令和6年度に引き続き、諸物価高騰及び人件費増大等の影響で約1.5億円の赤字と見込んでいます。
- その後もバス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で赤字が拡大し、令和7年度から16年度までの10年間では、累積赤字が約25億円となる見込みです。

<①-2：運賃改定（220円→240円）>

- 令和8年度に現行の均一制運賃額を「220円→240円」に運賃改定すると仮定したケース。
- 収支試算初年度の令和7年度は、ケース①-1と同様となるものの、令和8年度及び9年度は約1.5～2.6千万円の黒字となる見込みです。
- しかし、令和10年度以降はバス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で、約1～7千万円の赤字となり、令和7年度から16年度までの10年間では、累積赤字が約3.6億円となる見込みですが、概ね収支均衡を図ることができる予測となっています。

<①-3：運賃改定（220円→250円）>

- 令和8年度に現行の均一制運賃額を「220円→250円」に運賃改定すると仮定したケース。
- 収支試算初年度の令和7年度は、ケース①-1と同様となるものの、令和8年度及び9年度は約1.3～1.5億円の黒字となります。
- 令和10年度以降も、バス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で黒字額は減るものの、概ね収支が安定し、令和7年度から16年度までの10年間では、累積黒字が約4.3億円となる見込みで、安定した収支均衡を図ることができる予測となっています。

(2) 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>

- 収支試算初年度の令和7年度は、令和6年度に引き続き、諸物価高騰及び人件費増大等の影響で約1.5億円の赤字と見込んでいます。
- その後もバス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で赤字が拡大し、令和7年度から16年度までの10年間では、累積赤字が約29億円となる見込みです。

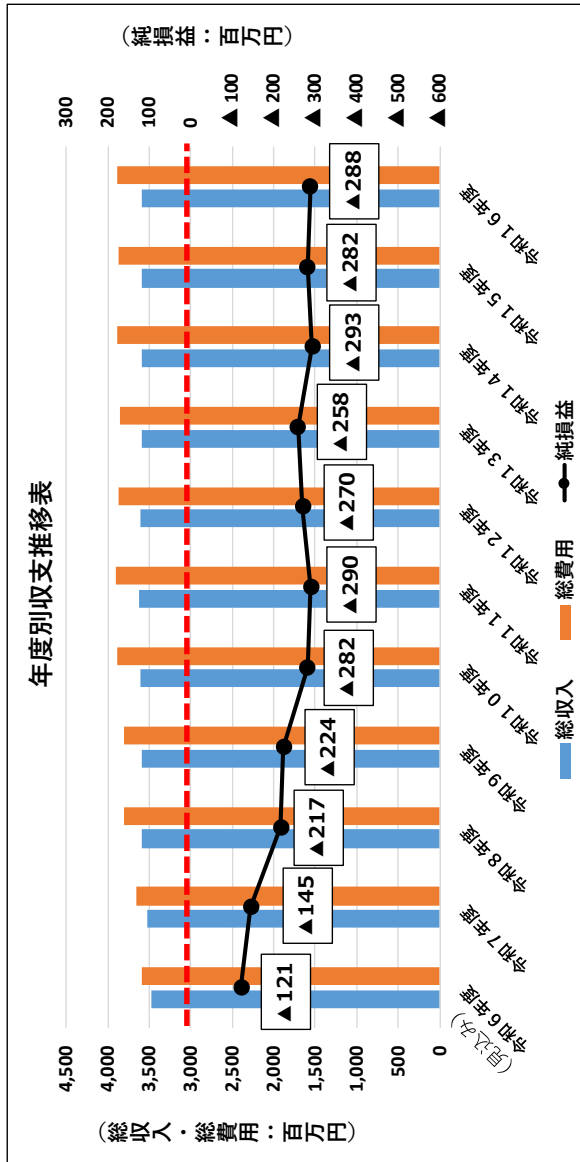
<②-2：運賃改定（220円→240円）>

- 令和8年度に現行の均一制運賃額を「220円→240円」に運賃改定すると仮定したケース。
- 収支試算初年度の令和7年度は、ケース②-1と同様となるものの、令和8年度及び9年度は約1千万円弱の黒字となる見込みです。
- しかし、令和10年度以降はバス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で、約6.5千万円～1.2億円の赤字となり、令和7年度から16年度までの10年間では、累積赤字が約7.6億円となる見込みで、やや収支均衡とはいえない予測となっています。

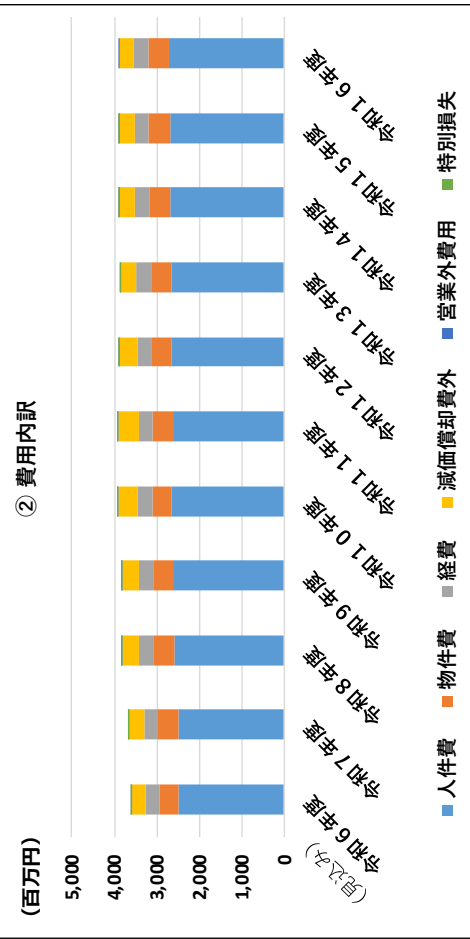
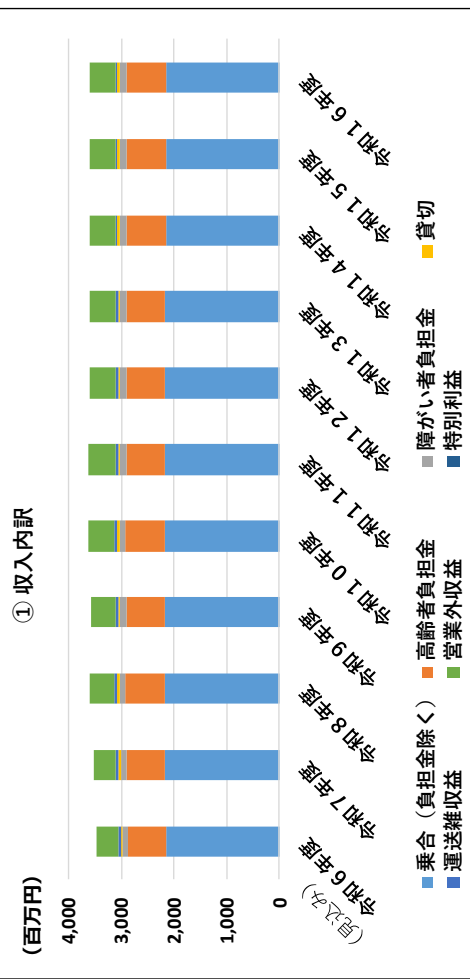
<②-3：運賃改定（220円→250円）>

- 令和8年度に現行の均一制運賃額を「220円→250円」に運賃改定すると仮定したケース。
- 収支試算初年度の令和7年度は、ケース②-1と同様となるものの、令和8年度及び9年度は約1.2～1.3億円の黒字となります。
- 令和10年度以降も、バス車両や運賃箱更新に伴う減価償却の影響で黒字額は減るものの、概ね収支が安定し、令和7年度から16年度までの10年間では、累積黒字が約3千万円となる見込みで、概ね収支均衡を図ることができる予測となっています。

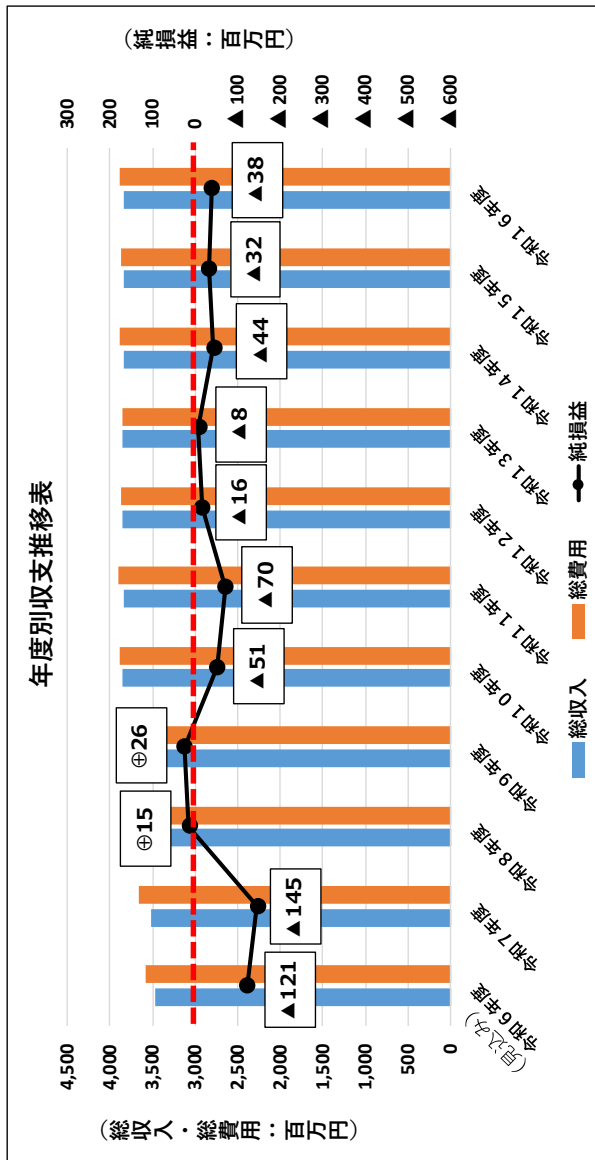
<ケース①-1：利用者数（▲0.5%）、運賃改定を実施しない場合>



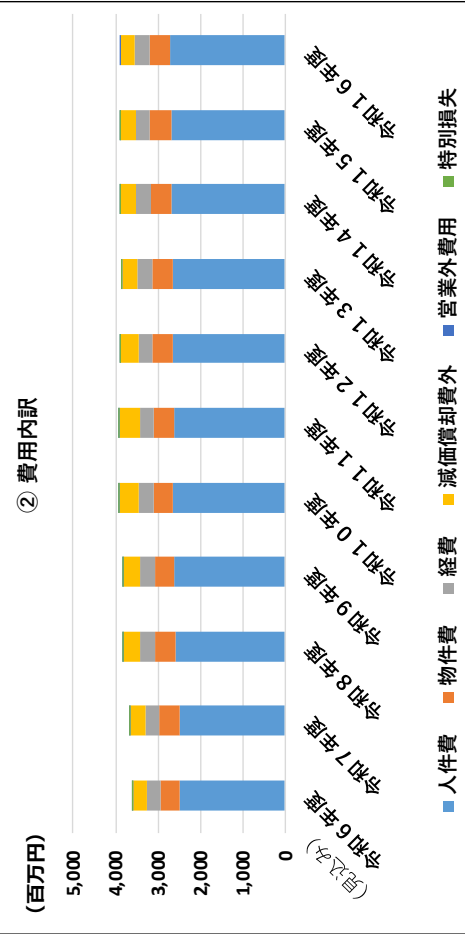
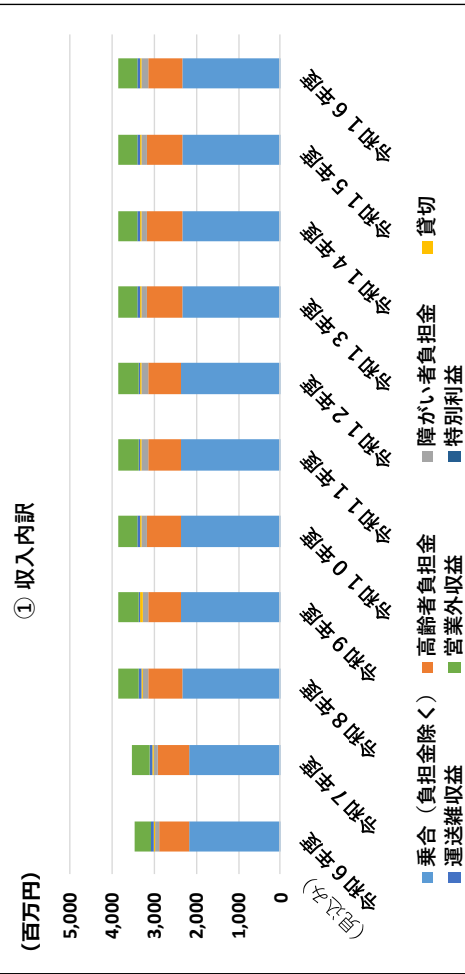
■ R7~R16 10年収支累積額
 ▲ 2,548 百万円
 ■ R7~R16 年平均収支額
 ▲ 255 百万円
 ■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
 218 百万円



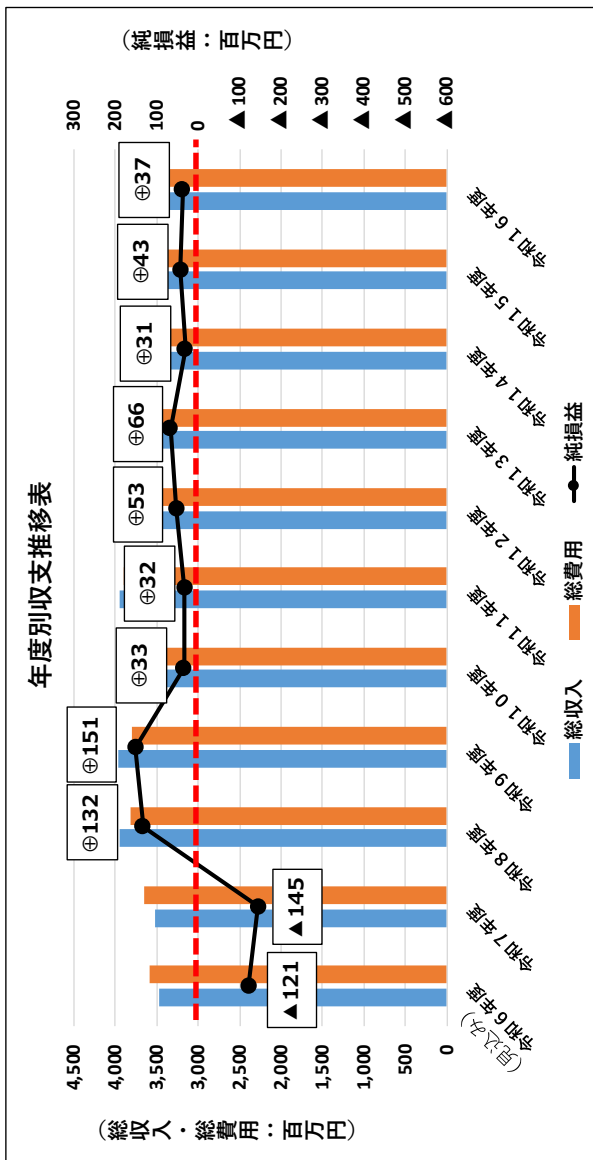
<ケース①-2：利用者数（▲0.5%）、運賃改定を実施した場合（220円→240円）>



■ R7～R16 10年収支累積額
 ▲ 363 百万円
 ■ R7～R16 年平均収支額
 ▲ 36 百万円
 ■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
 2,403 百万円



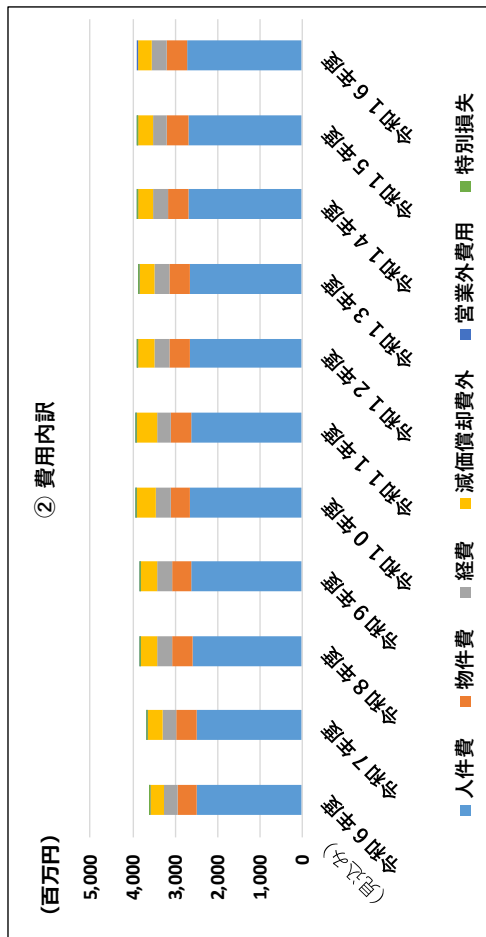
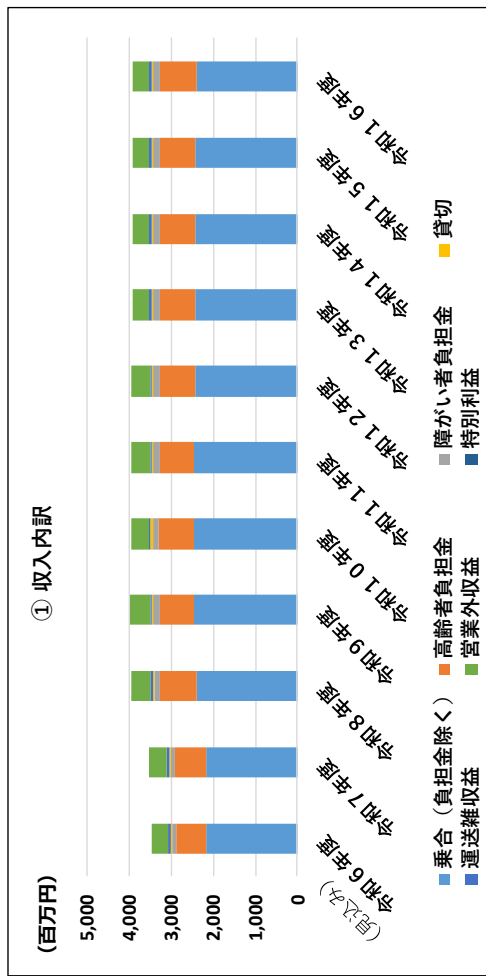
＜ケース①-3：利用者数（▲0.5%）、運賃改定を実施した場合（220円→250円）＞



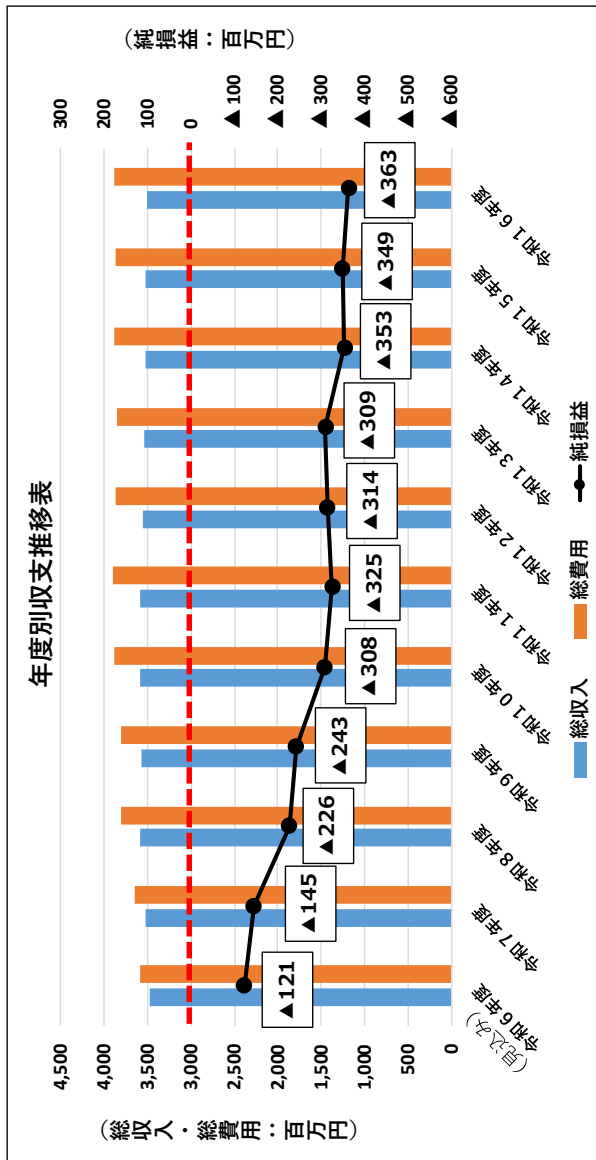
■ R7～R16 10年収支累積額
435 百万円

■ R7～R16 年平均収支額
44 百万円

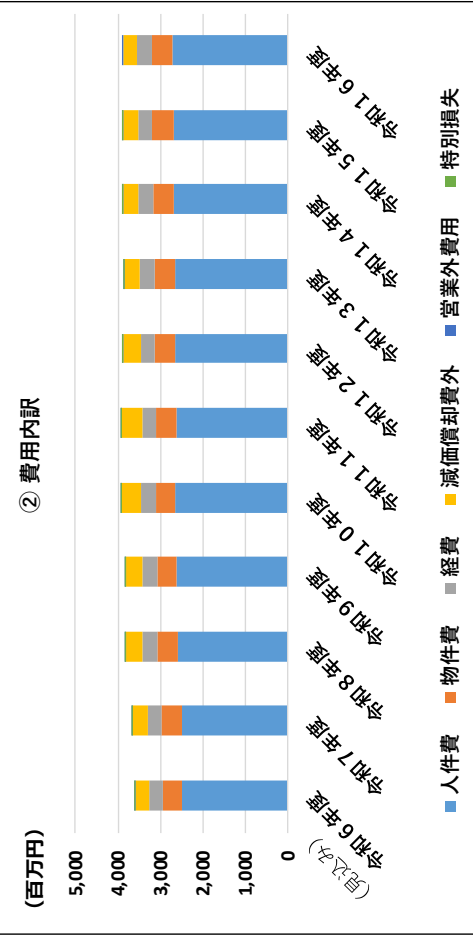
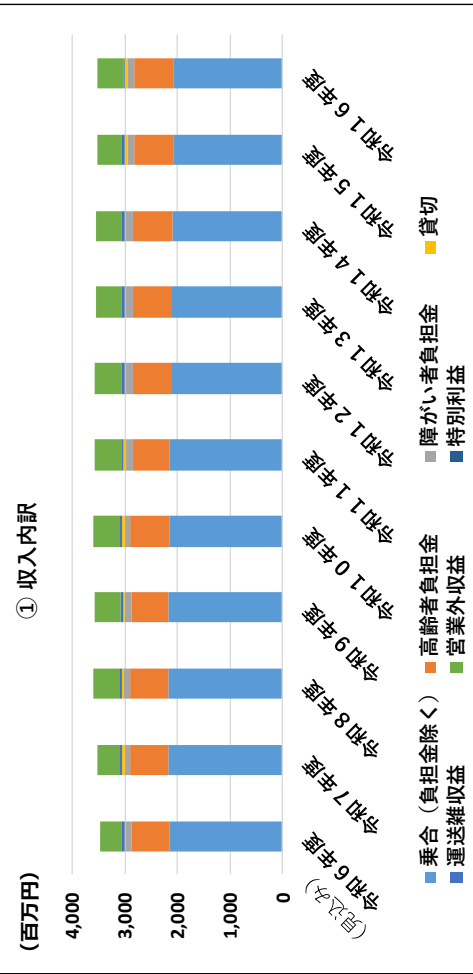
■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
3,201 百万円



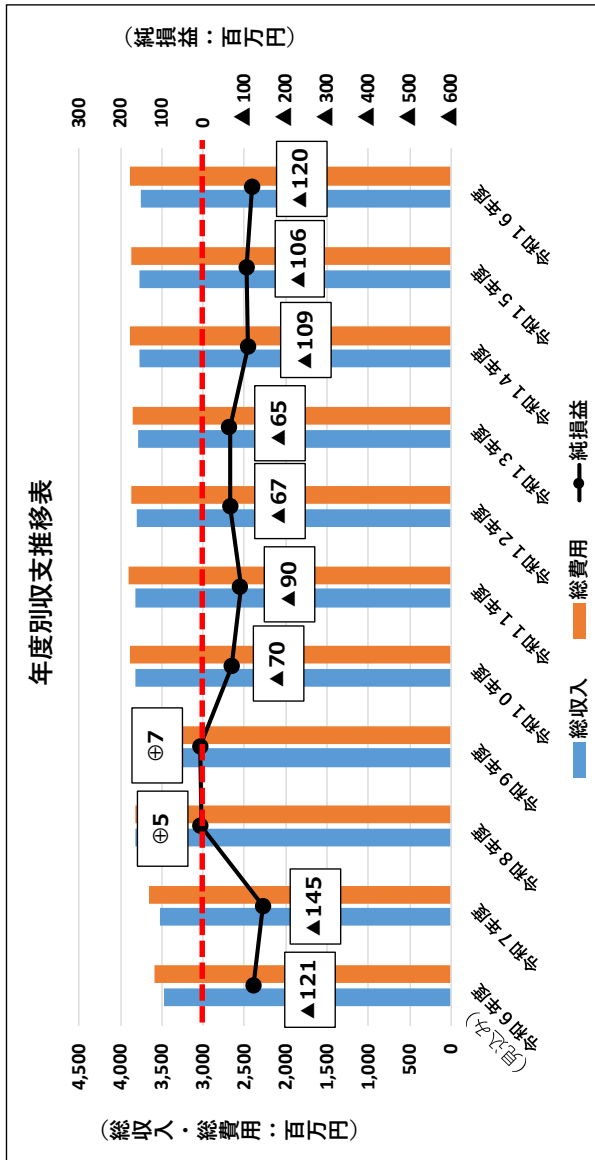
<ケース②-1：利用者数（▲1.2%）、運賃改定を実施しない場合>



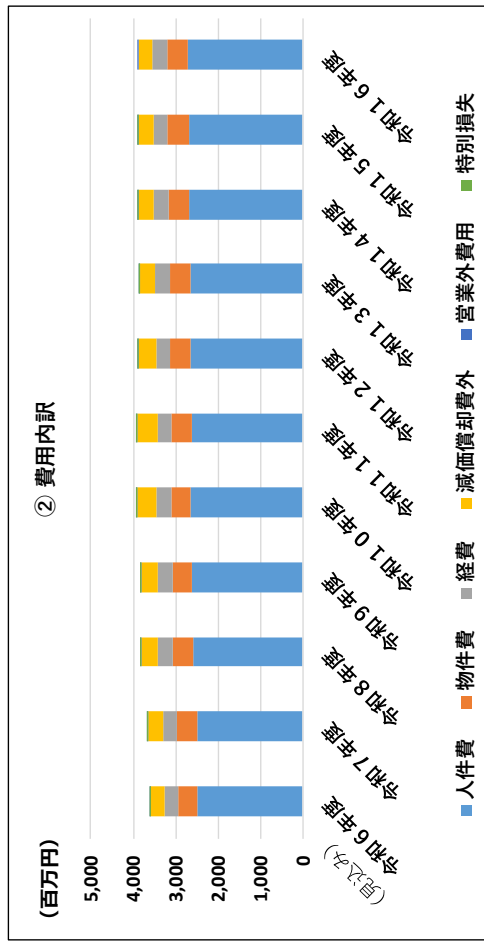
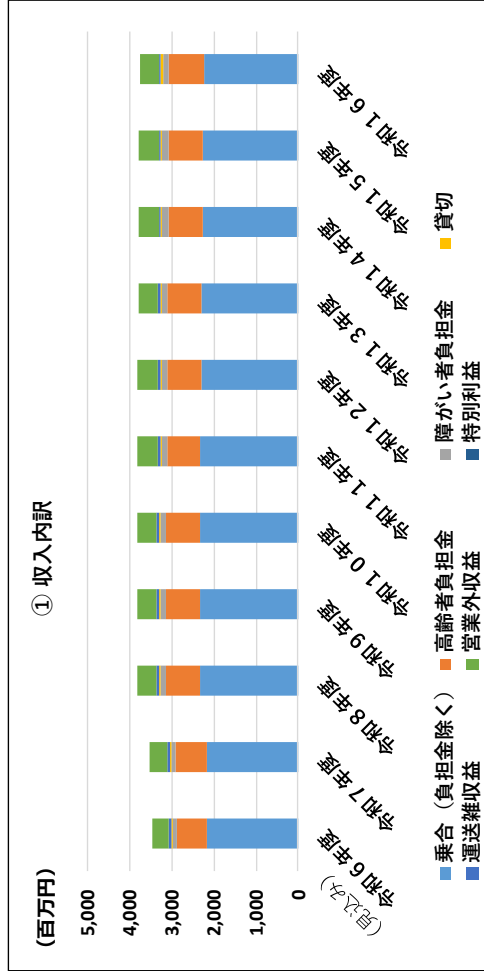
■ R7～R16 10年収支累積額
 ▲ 2,936 百万円
 ■ R7～R16 年平均収支額
 ▲ 294 百万円
 ■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
 ▲ 169 百万円



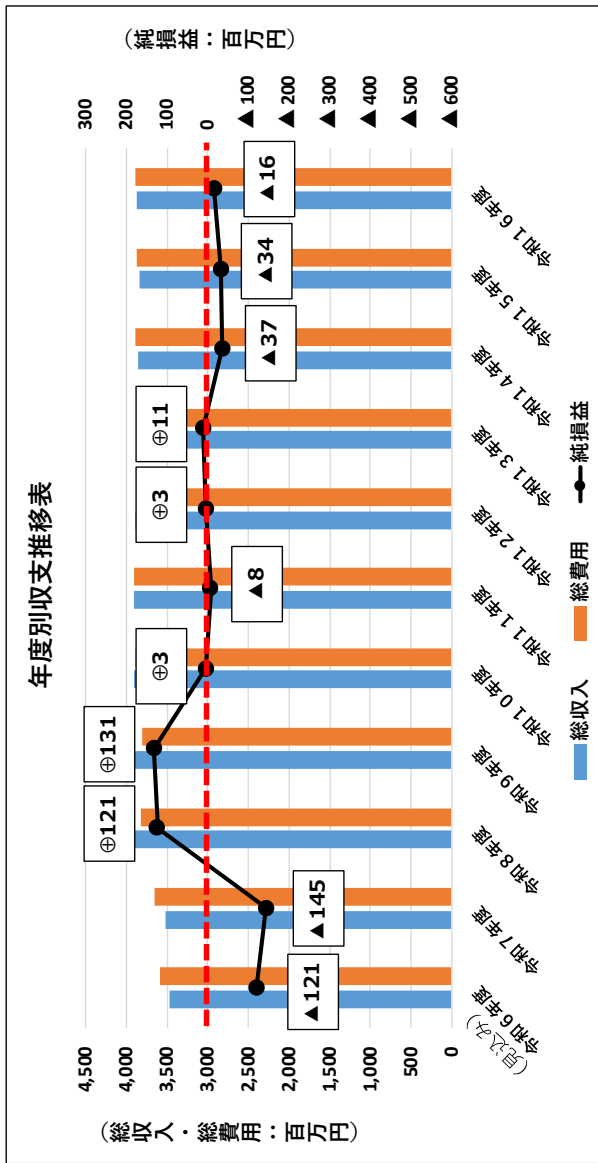
<ケース②-2：利用者数（▲1.2%）、運賃改定を実施した場合（220円→240円）>



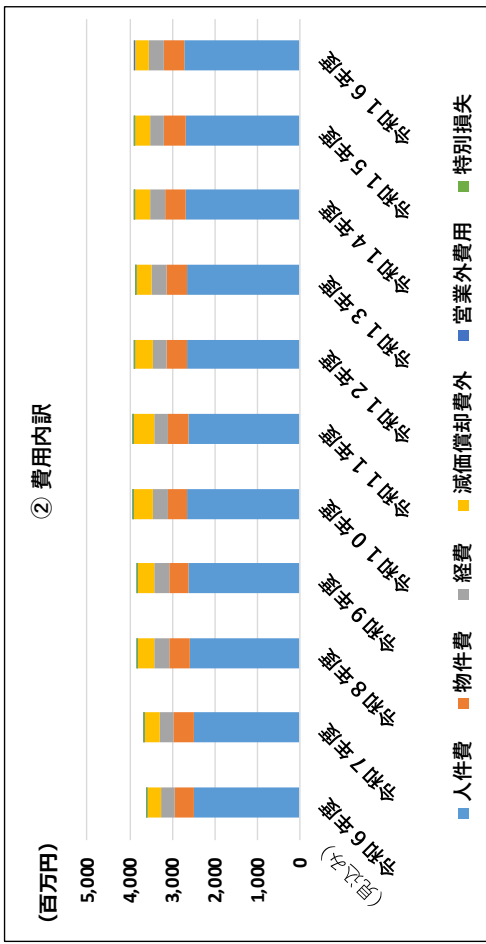
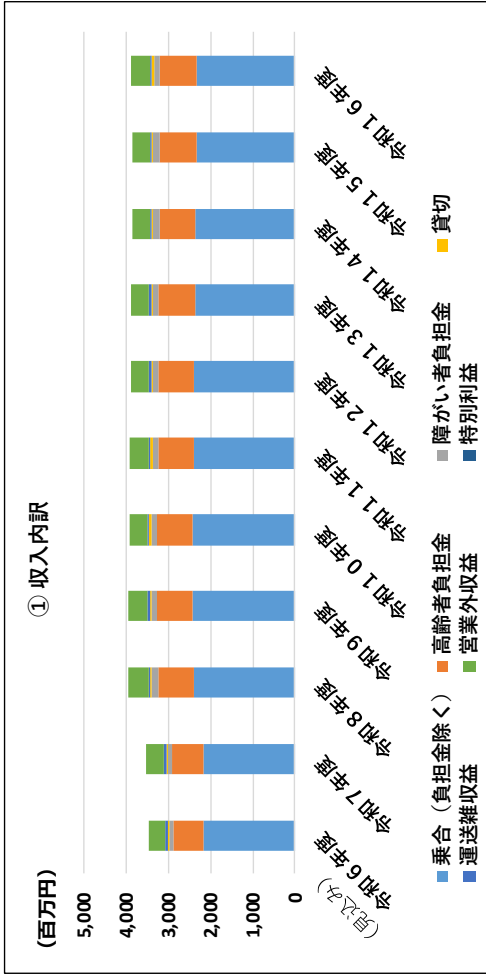
■ R7～R16 10年収支累積額
 ▲ 761 百万円
 ■ R7～R16 年平均収支額
 ▲ 76 百万円
 ■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
 2,005 百万円



<ケース②-3：利用者数（▲1.2%）、運賃改定を実施した場合（220円→250円）>



■ R7～R16 10年収支累積額
30 百万円
■ R7～R16 年平均収支額
3 百万円
■ 令和16年度末 未処分利益剰余金
2,796 百万円



4-3 市営バスにおける過去の運賃改定

表 4.2 市営バスにおける運賃改定実施状況（昭和 28 年度～令和 5 年度）

※単位：万円、▲：収支がマイナスを示す

年度	費用	収入	利益又は損失	未処分利益 剰余金	運賃改定	主な事項
昭和 28	267	238	▲ 28	-	初乗運賃10円(基準運賃3円)	市営バス事業開始
29	2,288	2,225	▲ 63	-		
30	3,077	2,897	▲ 180	-		
31	3,212	3,334	122	-		
32	4,368	3,854	▲ 514	▲ 664		
33	5,457	5,215	▲ 242	▲ 905		
34	6,485	7,398	913	8		
35	7,998	7,182	▲ 815	▲ 815		
36	11,149	8,601	▲ 2,549	▲ 3,364		
37	13,236	11,148	▲ 2,088	▲ 5,452	基準賃率変更3円→4円	対半口制を対半口区間制に変更
38	16,635	13,088	▲ 3,547	▲ 8,999		
39	20,261	18,401	▲ 1,859	▲ 10,859		
40	19,832	21,961	2,129	▲ 8,480	基準賃率変更4円→5円20銭	
41	23,267	25,949	2,683	▲ 5,797		
42	26,855	28,409	1,554	▲ 4,243		
43	31,625	34,063	2,438	▲ 1,503		
44	41,014	44,423	3,409	1,906	1区25円、2区40円、3区60円 基準賃率変更5円20銭→6円50銭	市内平坦部を特殊区間制に変更
45	56,478	58,482	2,003	3,318		
46	81,493	68,479	▲ 13,014	▲ 13,014		緑が丘営業所設置
47	101,965	89,753	▲ 12,212	▲ 25,226	1区40円、2区・3区50円 基準賃率変更6円50銭→8円50銭	
48	135,018	175,684	40,667	25,067		
49	189,980	137,046	▲ 52,934	▲ 29,121	均一制50円	芝生営業所設置 市内平坦部を特殊区間制 から均一制に変更
50	215,280	181,999	▲ 33,280	▲ 54,421	均一制50円→70円	
51	232,547	211,473	▲ 21,074	▲ 73,437	均一制70円→90円	
52	246,959	240,132	▲ 6,827	▲ 80,264		
53	251,679	272,070	20,391	▲ 59,874	均一制90円→100円	
54	253,280	275,604	22,324	▲ 35,997	均一制100円→110円	
55	273,514	291,820	18,307	▲ 17,690		
56	303,426	311,561	8,135	▲ 9,555	均一制110円→130円	
57	294,321	323,895	29,574	20,019		
58	302,745	322,169	19,425	25,541		
59	306,323	334,937	28,614	42,847	均一制130円→140円(4月) 均一制140円→150円(10月)	
60	311,293	335,103	23,810	47,440		
61	323,400	356,707	33,307	56,937		
62	338,523	372,076	33,553	88,825		
63	369,575	375,857	6,281	93,429		
平成 1	380,332	376,590	▲ 3,742	89,373	均一制150円→170円	消費税導入3%
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)	実質値上げ
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)	実質値上げ 消費税率3%→5% 特別近距離割引定期券発売
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		(旧)芝生営業所売却
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		I Cカードシステム運用開始 南北地域定期券を統一
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	消費税率5%→8% 会計制度変更(退職引当金)
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		I Cカード2タッチ方式導入 会計制度変更(定期券収入)
令和 1	347,471	339,358	▲ 8,113	311,576	定期券運賃改定(消費税10%)	消費税率8%→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		JR高槻駅西滞留所売却
5	347,478	338,452	9,026	288,807		

- 市営バスでは、昭和28年2月に「初乗運賃10円（対キロ制運賃）」で事業を開始しました。
- 昭和37年には「対キロ制運賃」を「対キロ区間制運賃」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9年度の「均一制運賃：190円→210円」が最終となっています。