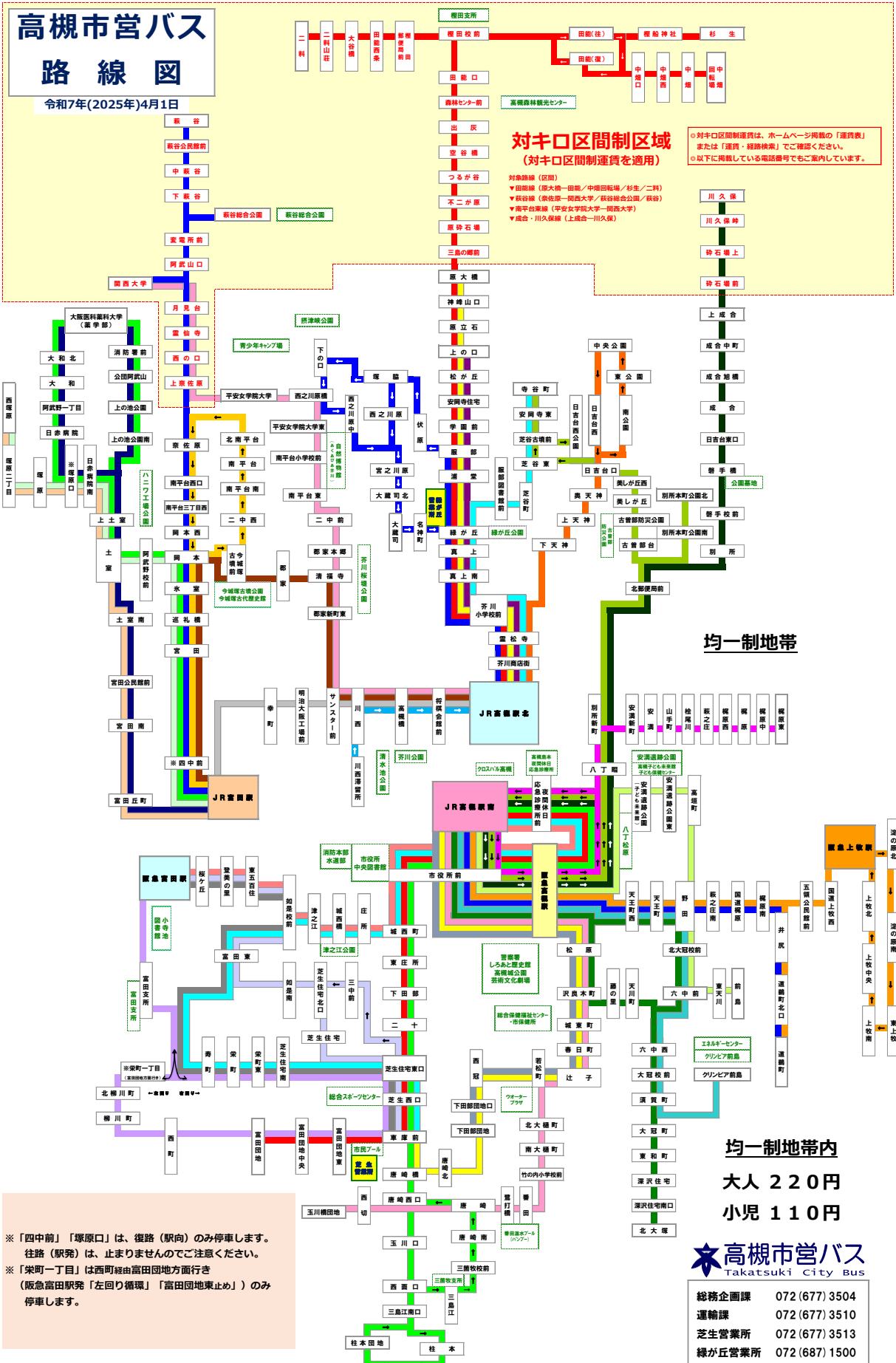


7章 参考資料



7-1 市営バス路線図 (令和7年4月1日現在)



7-2 自動車運送事業審議会 開催概要

回		開催日	審議事項
令和6年度	第1回	令和6年10月30日	①委員紹介 ②会長及び副会長の選出 ③市営バス事業の経営状況 ④市営バス経営戦略の改定
	第2回	令和7年2月21日	①市営バス事業の経営状況 ②市営バス経営戦略（現行版）の進捗報告 ③市営バス経営戦略の改定について
令和7年度	第1回	令和7年5月30日	①市営バス事業の収支改善について（諮問） ②市営バス経営戦略の改定について
	第1回 専門部会	令和7年6月27日	①市営バス事業の収支改善について
	第2回 専門部会	令和7年8月1日	①市営バス事業の収支改善について
	第2回	令和7年9月1日	①自動車運送事業審議会（専門部会）について ②市営バス事業の収支改善について（答申） ③市営バス経営戦略の改定について
	第3回 （予定）	令和8年2月18日	①市営バス事業の経営状況 ②市営バス経営戦略（現行版）の進捗報告 ③市営バス経営戦略2026-2030（改定版）について

7-3 自動車運送事業審議会 委員構成

(敬称略・50音順)

区分	氏名	ふりがな	職名	備考
学識経験のある者	井上 学	いのうえ まなぶ	龍谷大学文学部 教授	副会長
	毛海 千佳子	けうみ ちかこ	近畿大学経営学部 准教授	
	高橋 愛典	たかはし よしのり	近畿大学経営学部 教授	会長
関係団体を代表する者	内方 孝一	うちかた こういち	高槻商工会議所 専務理事	
	北 建夫	きた たてお	高槻市観光協会 業務執行理事	
	佐藤 健二	さとう けんじ	高槻市シニアクラブ連合会 事務局長	
	山村 邦子	やまむら くにこ	高槻市コミュニティ市民会議 副議長	
市民	北園 未菜子	きたぞの みなこ	公募市民	
適当と認める者 その他市長が	河崎 浩一	かわさき こういち	阪急バス株式会社 常務取締役 自動車事業本部長	
	野坂 宇内	のさか うない	公認会計士	

7-4 パブリックコメントの概要

本経営戦略の改定を踏まえ、下記のとおり「パブリックコメント」を実施しました。

(1) 実施概要

項目	内容
募集期間	令和7年12月22日(月)～令和8年1月21日(水)
募集方法	直接持参・郵送・ファクス・市ホームページ(簡易電子申込ページ)
閲覧場所	交通部芝生営業所、交通部緑が丘営業所、行政資料コーナー、各支所、市立各公民館、各コミュニティセンター

(2) 実施結果

項目	内容	
総意見数	28件 直接持参 0件、郵送 3件、 ファクス 9件、市ホームページ 16件	
提出者(団体)数	個人 17人、団体 0件	
個別集計	市営バス事業を取り巻く環境と課題	1件
	将来収支試算前提条件	2件
	将来収支試算結果	1件
	接遇サービスの向上	1件
	旅客案内の高度化	1件
	施設関連の要望等	2件
	路線再編及びダイヤの適正化	5件
	アンケート調査等の実施	1件
	運転士等の確保	1件
	市営バス事業運営の効率化	1件
	その他	12件

7-5 利用者アンケート調査結果

(1) 調査概要

① 調査期間：令和6年7月1日（月）～ 8月31日（土）【2か月間】

② 調査方法：簡易電子申込による WEB 回答

紙の調査票による回答

（アンケート用紙及び回収ボックスをバス車内、市営バス案内所及び営業所に設置）

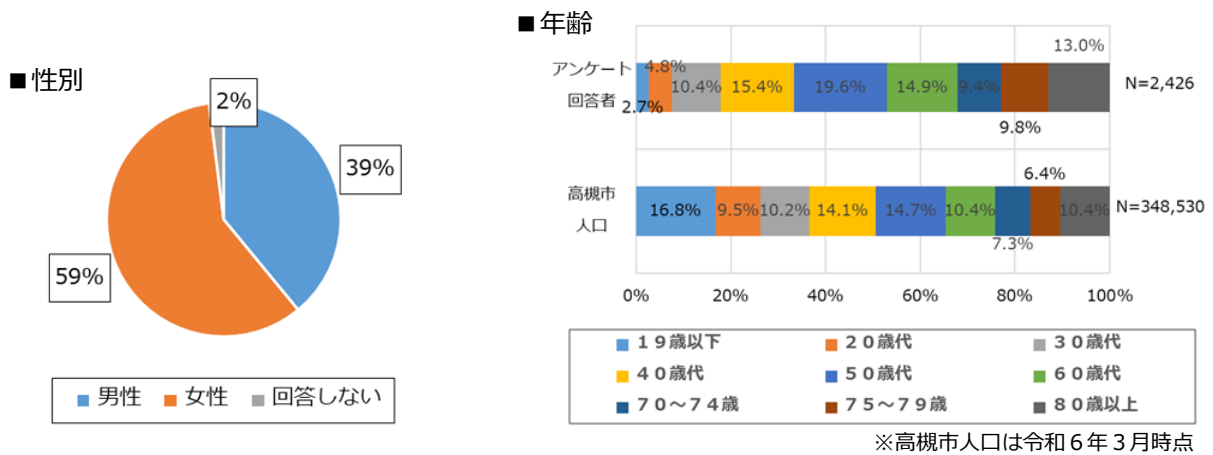
③ 有効回答：2,426件（無記名回答）

(2) 調査結果

【1. 属性など】

●回答者の性別・年齢

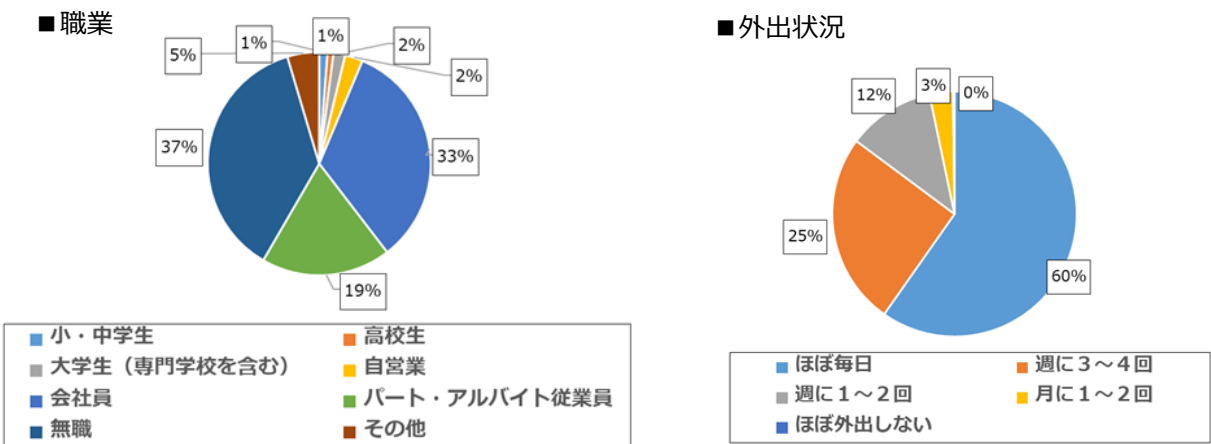
回答者は男性が39%、女性が59%となっています。年齢は、高槻市全体の年齢分布と比較すると、50歳代の割合が高く、20歳代以下の割合が低くなっています。



●職業と外出状況

職業は、無職が37%で最も割合が高く、次に会社員の33%となっています。

外出状況は、ほぼ毎日が60%で最も割合が高く、次に週に3～4回が25%となっています。

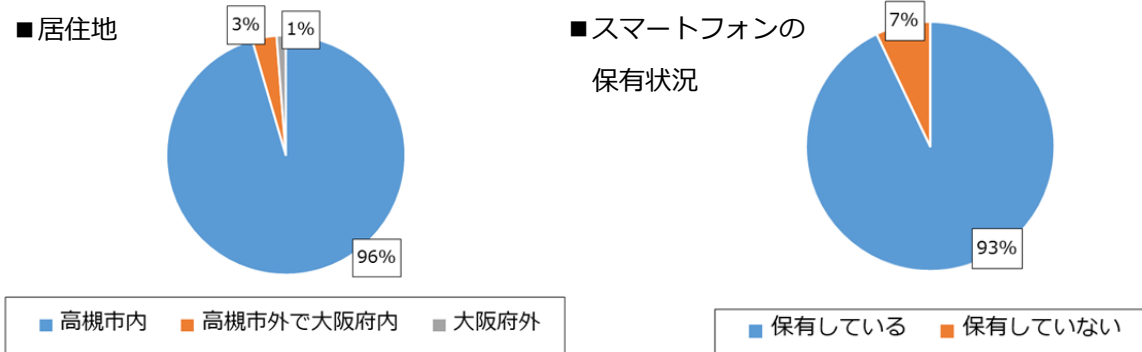


【1. 属性など（続き）】

●居住地・スマートフォンの保有状況

居住地は、高槻市内が96%となっています。

スマートフォンの保有状況は、93%が保有しているとなっています。



●自家用車の保有状況

自家用車の保有状況は、保有していないが40%で最も割合が高く、次に保有している（自分で運転）が39%となっています。

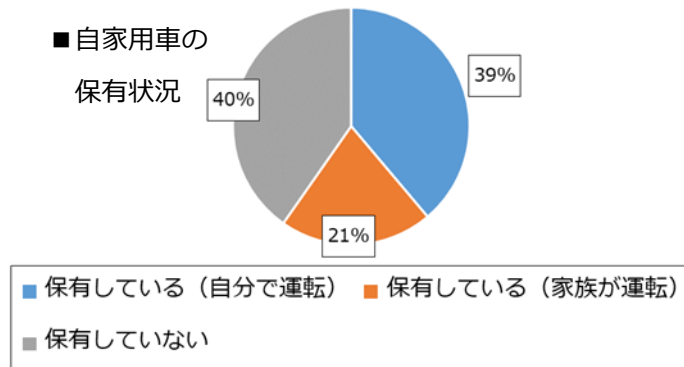
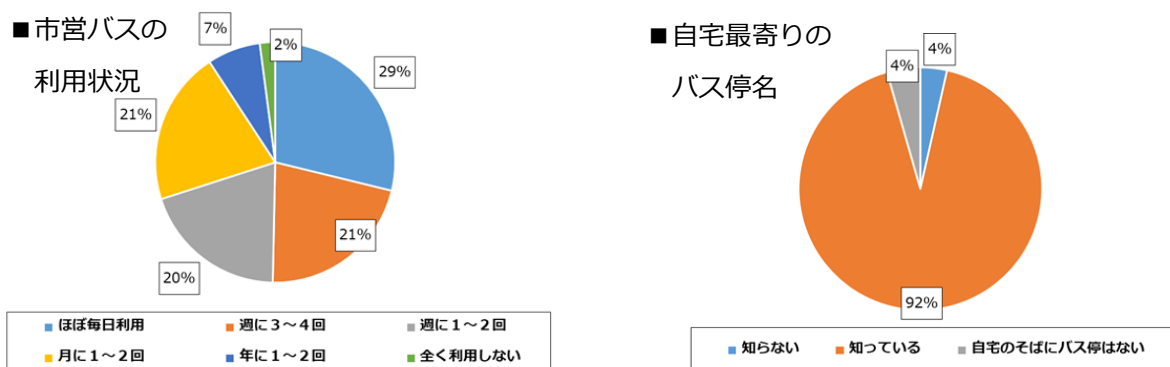


図4 自動車の保有状況

【2. 市営バスの利用について】

●市営バスの利用状況

市営バスの利用状況は、ほぼ毎日利用が29%で最も割合が高く、次に週に3～4回及び月に1～2回の21%となっています。自宅最寄りのバス停名は、92%が知っているとなっています。

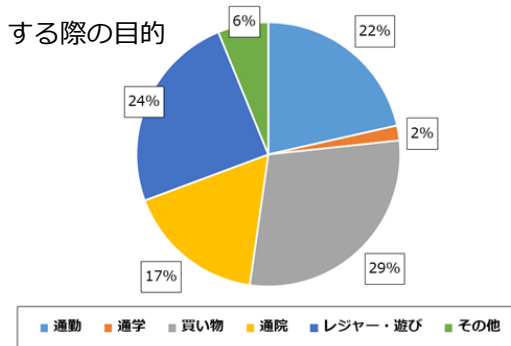


【2. 市営バスの利用について（続き）】

●市営バスを利用する際の目的

市営バスを利用する際の目的は、買い物が29%で最も割合が高く、次にレジャー・遊びの24%となっています。その他では、習い事、子どもの送迎などの回答がありました。

■市営バスを利用



■市営バスを利用する際の目的（その他）

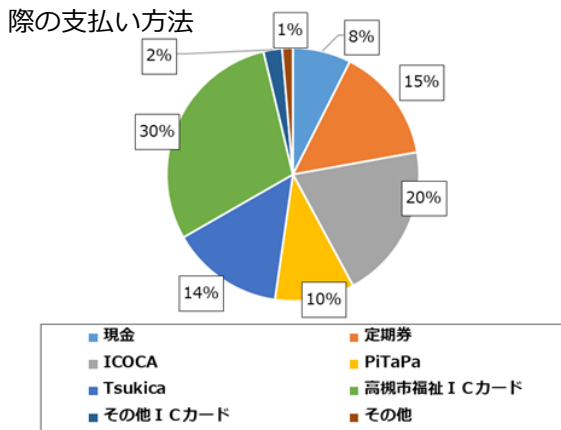
- | | |
|------------|--------|
| ジム・スポーツクラブ | 習い事 |
| ボランティア活動 | バス停巡り |
| 雨の日の交通手段 | 会議 |
| 帰省・実家通い | 親族の介護 |
| 散歩 | 子どもの送迎 |
| 図書館 | 墓参り ほか |

※市営バスを全く利用しないと回答した方以外を対象（複数回答可）

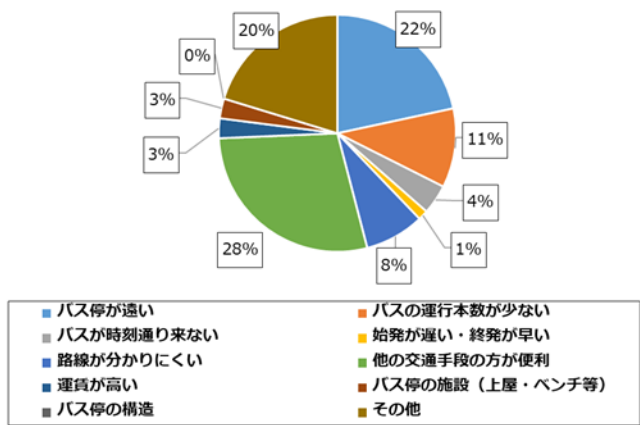
●市営バスを利用する際の支払い方法・市営バスを利用しない理由

市営バスを利用する際の支払い方法は、高槻市福祉 IC カードが30%で最も割合が高く、次にICOCAの20%となっています。市営バスを利用しない理由は、他の交通手段の方が便利が28%で最も割合が高く、次にバス停が遠いの22%となっています。

■市営バスを利用する



■市営バスを利用しない理由



※市営バスを全く利用しないと回答した方以外を対象（複数回答可）

※市営バスを全く利用しないと回答した方を対象（複数回答可）

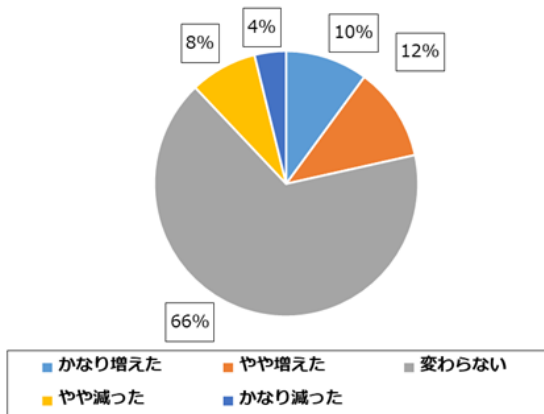
【2. 市営バスの利用について（続き）】

● コロナ禍前後での市営バスの利用状況・利用が減った理由

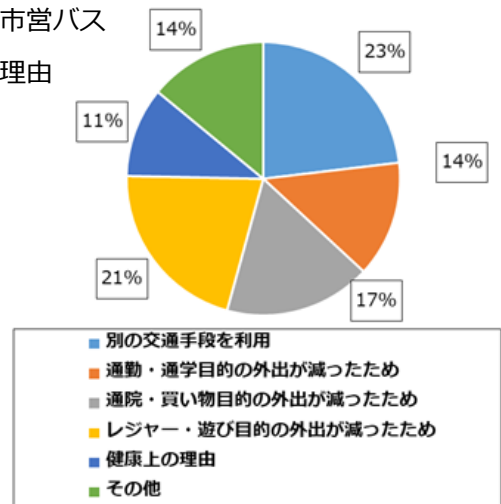
コロナ禍以前（令和2年以前）と以降（令和5年以降）で、市営バスの利用がどう変わったかという設問では、変わらないが66%で最も割合が高く、次にやや増えたが12%となっています。

コロナ禍前後で、市営バスの利用がやや減った、かなり減ったと回答した方を対象に、そのようになった理由を聞く設問では、別の交通手段を利用が23%で最も割合が高く、次にレジャー・遊び目的の外出が減ったためが21%となっています。

■ コロナ禍前後での市営バスの利用状況



■ コロナ禍前後で市営バスの利用が減った理由



※コロナ禍前後で市営バスの利用がやや減った、かなり減ったと回答した方を対象（複数回答可）

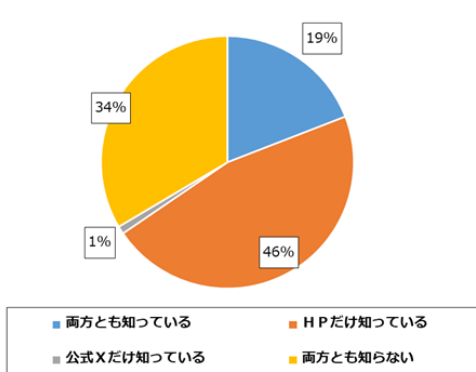
【3. 市営バスの情報発信について】

● 市営バスホームページ（以下、市営バス HP）・公式 X（旧 Twitter）

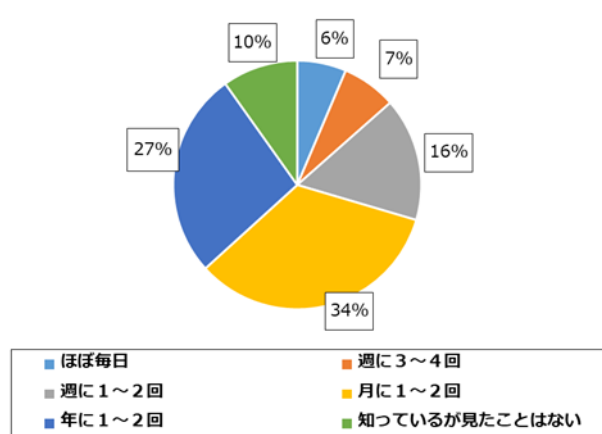
市営バス HP 及び公式 X を知っていますかという設問では、市営バス HP だけ知っているが46%で最も割合が高く、次に両方とも知らないが34%となっています。

市営バス HP を知っているという回答した方を対象に、どの程度市営バス HP を見られますかという設問では、月に1～2回が34%で最も割合が高く、次に年に1～2回が27%となっています。

■ 市営バス HP 及び公式 X



■ 市営バス HP の閲覧状況



※市営バス HP を知っているという回答した方を対象

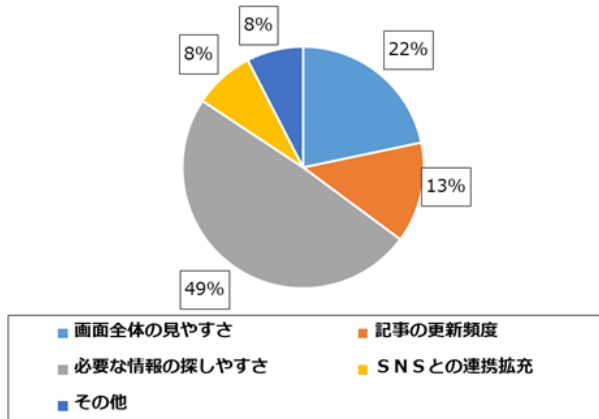
【3. 市営バスの情報発信について（続き）】

●市営バス HP に望む改善点・公式 X の閲覧状況

市営バス HP に望む改善点では、必要な情報の探しやすさが 49%で最も割合が高く、次に画面全体の見やすさが 22%となっています。

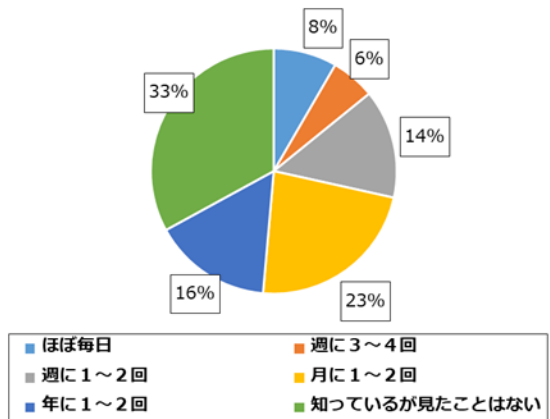
市営バス公式 X をどの程度見られますかという設問では、知っているが見たことはないが 33%で最も割合が高く、次に月に 1～2 回が 23%となっています。

■市営バス HP に望む改善点



※市営バス HP を知っている方を対象（複数回答可）

■市営バス公式 X の閲覧状況



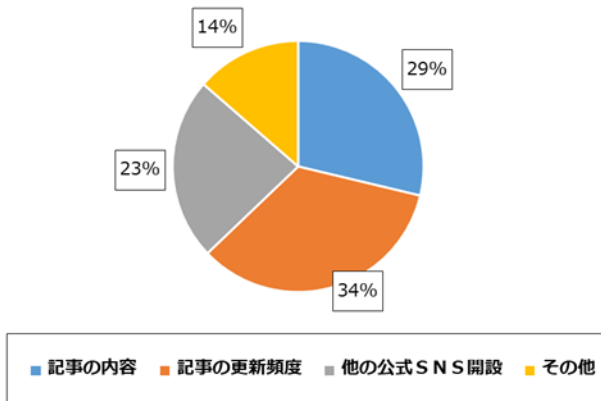
※市営バス公式 X を知っていると回答した方を対象

●市営バス公式 X に望む改善点・災害時における市営バス運行状況の入手方法

市営バス公式 X に望む改善点では、記事の更新頻度が 34%で最も割合が高く、次に記事の内容が 29%となっています。

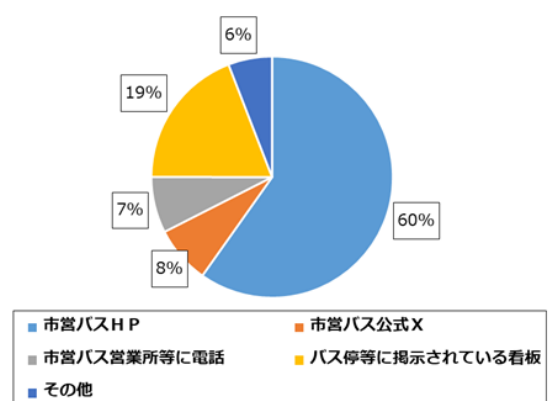
災害時における市営バス運行状況の入手方法では、市営バス HP が 60%で最も割合が高く、次にバス停に掲示されている看板が 19%となっています。

■市営バス公式 X に望む改善点



※市営バス公式 X を知っている方を対象（複数回答可）

■市営バス運行状況の入手方法



※（複数回答可）

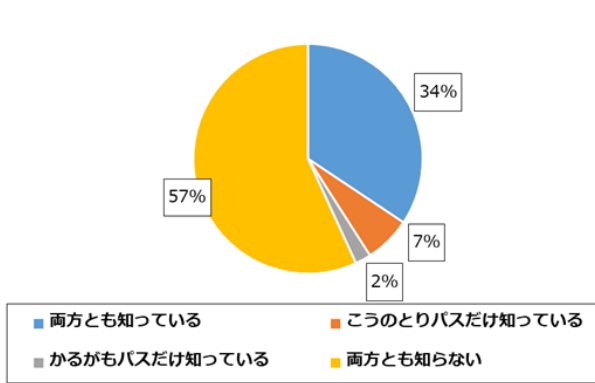
【4. 市営バスの子育て支援について】

●市営バス子育て世代割引運賃制度（その1）

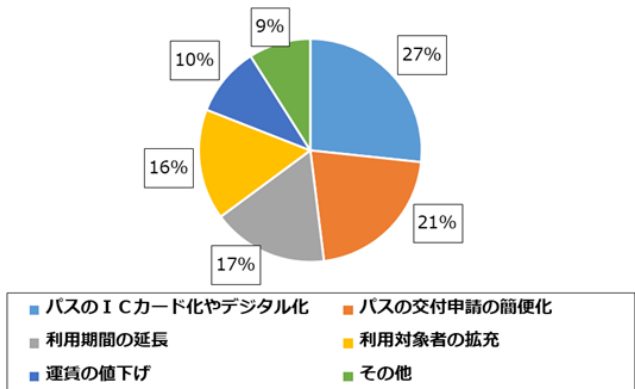
市営バス「妊婦特別運賃制度（このとりパス）」及び「乳児保護者等特別運賃制度（かるがもパス）」を知っていますかという設問では、両方とも知らないが 57%で最も割合が高く、次に両方とも知っているが 34%となっています（但し、20～30 歳代では、どちらかを知っているの割合が 60%となっています）。

このとりパス・かるがもパスに望む改善点では、パスの IC カード化やデジタル化が 27%で最も割合が高く、次にパスの交付申請の簡便化が 21%となっています。

■このとりパス・かるがもパス



■このとりパス・かるがもパスに望む改善点



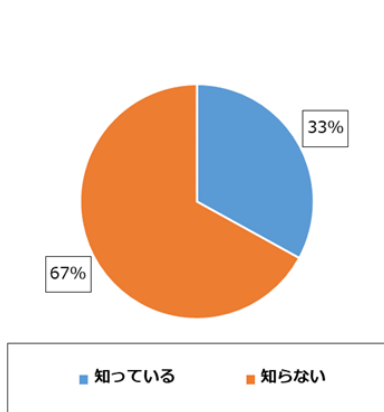
※このとりパス・かるがもパスの両方あるいはどちらかを知っている方を対象（複数回答可）

●市営バス子育て世代割引運賃制度（その2）

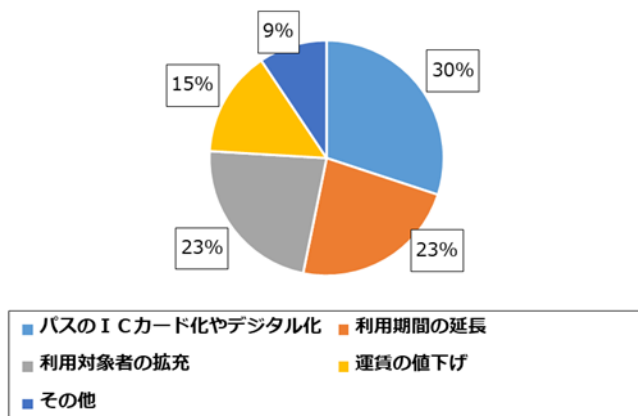
市営バス「おでかけパス（U-12、U-15）」を知っていますかという設問では、知らないが 67%となっています。

おでかけパスに望む改善点では、パスの IC カード化やデジタル化が 30%で最も割合が高く、次に利用期間の延長及び利用対象者の拡充が 23%となっています。

■おでかけパス（U-12、U-15）



■おでかけパスに望む改善点



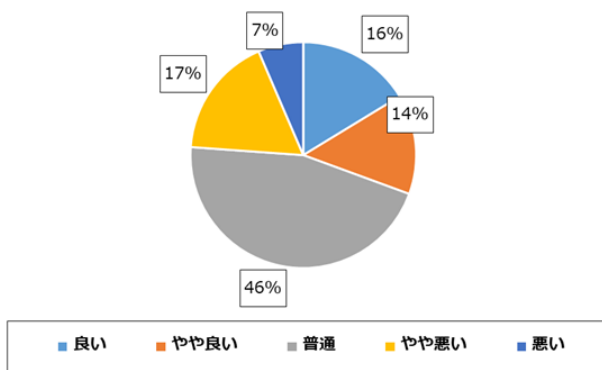
※おでかけパスを知っている方を対象（複数回答可）

【5. 市営バスのバス停施設について】

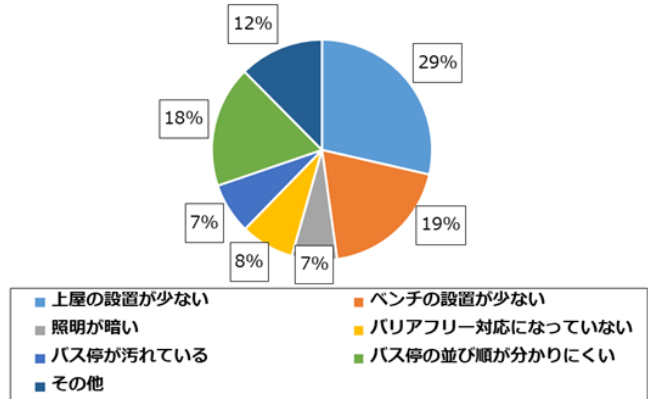
市営バスのバス停施設に関する評価では、普通が46%で最も割合が高く、次にやや悪いの17%となっています。良いとやや良いを足した割合は30%で、悪いとやや悪いを足した24%を上回っています。

バス停の評価が低い理由では、上屋の設置が少ないが29%で最も割合が高く、次にベンチの設置が少ないの19%となっています。

■市営バスのバス停施設



■バス停施設の評価が低い理由



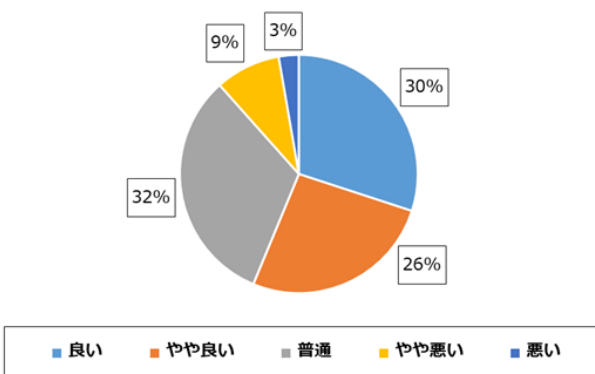
※やや悪い、悪いと評価した方を対象（複数回答可）

【6. 市営バスの運転士について】

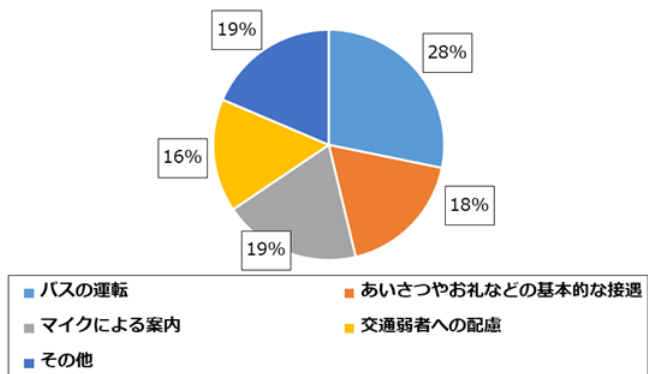
市営バスの運転士に関する評価では、普通が32%で最も割合が高く、次に良いの30%となっています。良いとやや良いを足した割合は56%で、悪いとやや悪いを足した12%を大きく上回っています。

運転士の評価が低い理由では、バスの運転が28%で最も割合が高く、マイクによる案内の19%となっています。

■市営バスの運転士



■運転士の評価が低い理由



※やや悪い、悪いと評価した方を対象（複数回答可）

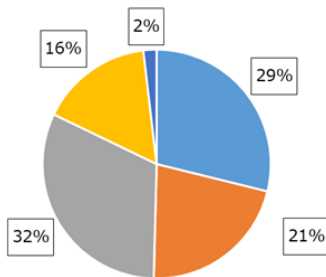
【7. その他】

●市営バス事業を取り巻く社会環境等・今後の市営バス事業に望むこと

市営バス事業を取り巻く社会環境等をどの程度知っていますかという設問では、全国的に減便や路線廃止の事例が増えているが32%で最も割合が高く、次に2024年問題の影響で運転士が不足しているが29%となっています。

今後の市営バス事業に望むことはという設問では、運行本数の増加が28%で最も割合が高く、次に情報発信の充実が17%となっています。

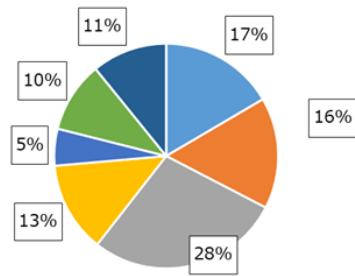
■市営バス事業を取り巻く社会環境等



- 2024年問題
- 利用者の減少
- 減便・路線廃止
- 運賃改定
- 知っているものはない

※（複数回答可）

■今後の市営バス事業に望むこと



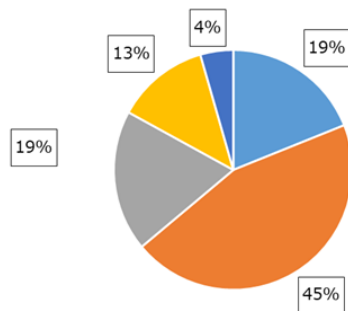
- 情報発信の充実
- 路線の拡充
- 運行本数の増加
- バリアフリー化
- 運賃の値下げ
- 割引乗車制度の拡充
- その他

※（複数回答可）

●市営バス全体の満足度

市営バス全体の満足度は、やや満足が45%で最も割合が高く、大変満足とやや満足を足した割合は64%で、不満とやや不満を足した17%を大きく上回っています。

■市営バス全体の満足度



- 大変満足
- やや満足
- どちらともいえない
- やや不満
- 不満

【その他自由意見】

その他自由意見では、多くのご意見をいただきましたので、次頁のとおり、項目別に意見数を集計しました。

項目	件数	主な意見（抜粋）
①市営バス事業のあり方（公営維持・民営化）	140	「公営バス事業を維持してほしい」ほか
②福祉乗車制度（高齢者・障がい者）	352	「高齢者福祉乗車制度を有料化したほうがよい」 「引き続き、無料制度を維持してほしい」ほか
③運賃改定	50	「市営バス事業を維持するためには運賃値上げもやむを得ない」 「運賃値上げをしてもダイヤを増便してほしい」ほか
④ダイヤの増便	198	「始発や終発時間の拡充及びダイヤの増便」ほか
⑤鉄道並行路線の復活	329	「『奈佐原線、萩谷線、阿武山・塚原線』のJR高槻駅直通系統の復活」ほか
⑥バス停施設に対する要望	134	「もっと多くのバス停に屋根やベンチを設置してほしい」 「JR富田駅のりばの並び順が分かりにくい」ほか
⑦乗務員の運転及び接遇について	223	「運転士ごとに運転技術や接客態度に差がある」 「もっとマナーの悪い乗客を注意してほしい」ほか
⑧お客様同士の乗車マナー	107	「会話がうるさい」「座席の譲り合い」ほか
⑨バスの遅延	58	「いつもバスが遅れている」ほか
⑩その他	—	「定期券購入時等にクレジットカード等が利用できるようにしてほしい」ほか

7-6 将来収支の見通し (補足資料)

<ケース①-1：利用者数 (▲0.5%)、運賃改定を実施しない場合>

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,593	3,583	3,615	3,617	3,605	3,598	3,593	3,594	3,593
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常収益	3,470	3,517	3,593	3,583	3,615	3,617	3,605	3,598	3,593	3,594	3,593
営業収益	3,058	3,096	3,118	3,102	3,121	3,103	3,107	3,111	3,114	3,115	3,117
運送収益	3,011	3,048	3,071	3,055	3,073	3,055	3,059	3,064	3,066	3,068	3,069
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	481	495	514	498	487	479	479	476
会計補助金	356	367	426	437	437	449	450	447	444	450	449
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,810	3,807	3,897	3,907	3,875	3,856	3,886	3,876	3,881
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
経常費用	3,587	3,657	3,805	3,802	3,892	3,902	3,870	3,851	3,881	3,874	3,881
営業費用	3,587	3,657	3,805	3,802	3,892	3,902	3,870	3,850	3,881	3,874	3,880
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	339	344	340	340	345	340	340	345	340
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
経常損益	▲ 117	▲ 140	▲ 212	▲ 219	▲ 277	▲ 285	▲ 265	▲ 253	▲ 288	▲ 280	▲ 288
純損益	▲ 122	▲ 145	▲ 217	▲ 224	▲ 282	▲ 290	▲ 270	▲ 258	▲ 293	▲ 282	▲ 288
未処分利益剰余金 (百万円)	2,766	2,621	2,405	2,180	1,899	1,609	1,338	1,081	788	506	218
資本的収入 (百万円)	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲ 414	▲ 488	79	▲ 41	▲ 365	▲ 339	▲ 346	▲ 14	120	▲ 396	▲ 267

＜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）＞

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,834	3,836	3,848	3,839	3,861	3,849	3,844	3,846	3,845
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常収益	3,470	3,517	3,834	3,836	3,848	3,839	3,861	3,849	3,844	3,846	3,845
営業収益	3,058	3,096	3,359	3,369	3,389	3,370	3,375	3,379	3,382	3,384	3,386
運送収益	3,011	3,048	3,311	3,321	3,342	3,322	3,327	3,332	3,335	3,336	3,338
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	467	458	469	486	470	462	462	459
他会計補助金	356	367	426	423	401	404	438	430	427	433	432
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,819	3,809	3,899	3,909	3,877	3,858	3,888	3,878	3,883
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
経常費用	3,587	3,657	3,814	3,804	3,894	3,904	3,872	3,853	3,883	3,876	3,883
営業費用	3,587	3,657	3,814	3,804	3,894	3,904	3,872	3,852	3,883	3,876	3,882
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	348	346	342	342	347	342	342	347	342
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
経常損益	▲ 117	▲ 140	20	31	▲ 46	▲ 65	▲ 11	▲ 3	▲ 39	▲ 30	▲ 38
純損益	▲ 122	▲ 145	15	26	▲ 51	▲ 70	▲ 16	▲ 8	▲ 44	▲ 32	▲ 38
未処分利益剰余金 (百万円)	2,766	2,621	2,636	2,663	2,611	2,541	2,525	2,517	2,473	2,441	2,403
資本的収入	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲ 414	▲ 488	79	▲ 41	▲ 365	▲ 339	▲ 346	▲ 14	120	▲ 396	▲ 267

＜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）＞

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,953	3,962	3,933	3,942	3,931	3,925	3,920	3,922	3,921
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常収益	3,470	3,517	3,953	3,962	3,933	3,942	3,931	3,925	3,920	3,922	3,921
営業収益	3,058	3,096	3,477	3,502	3,524	3,503	3,508	3,513	3,516	3,518	3,520
運送収益	3,011	3,048	3,430	3,455	3,476	3,456	3,461	3,466	3,469	3,470	3,473
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	459	410	439	423	412	404	404	401
他会計補助金	356	367	426	415	352	374	375	372	369	375	374
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,820	3,810	3,900	3,910	3,878	3,859	3,889	3,879	3,884
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
経常費用	3,587	3,657	3,815	3,805	3,895	3,905	3,873	3,854	3,884	3,877	3,884
営業費用	3,587	3,657	3,815	3,805	3,895	3,905	3,873	3,853	3,884	3,877	3,883
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	349	347	343	343	348	343	343	348	343
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
経常損益	▲117	▲140	137	156	38	37	58	71	36	45	37
純損益	▲122	▲145	132	151	33	32	53	66	31	43	37
未処分利益剰余金(百万円)	2,766	2,621	2,754	2,905	2,939	2,971	3,024	3,090	3,121	3,164	3,201
資本的収入	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲414	▲488	79	▲41	▲365	▲339	▲346	▲14	120	▲396	▲267

＜ケース②-1：利用者数（▲1.2%）、運賃改定を実施しない場合＞

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,584	3,564	3,588	3,581	3,560	3,546	3,532	3,526	3,517
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常収益	3,470	3,517	3,584	3,564	3,588	3,581	3,560	3,546	3,532	3,526	3,517
営業収益	3,058	3,096	3,108	3,083	3,092	3,065	3,060	3,056	3,050	3,043	3,036
運送収益	3,011	3,048	3,061	3,036	3,045	3,018	3,013	3,008	3,002	2,995	2,989
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	481	496	516	500	490	482	483	481
他会計補助金	356	367	426	437	439	451	452	450	448	454	454
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,810	3,807	3,897	3,907	3,874	3,855	3,885	3,875	3,880
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
経常費用	3,587	3,657	3,805	3,802	3,892	3,902	3,869	3,850	3,880	3,873	3,880
営業費用	3,587	3,657	3,805	3,802	3,891	3,901	3,869	3,850	3,880	3,873	3,879
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	339	344	339	339	344	339	339	344	339
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
経常損益	▲ 117	▲ 140	▲ 221	▲ 238	▲ 303	▲ 320	▲ 309	▲ 304	▲ 348	▲ 347	▲ 363
純損益	▲ 122	▲ 145	▲ 226	▲ 243	▲ 308	▲ 325	▲ 314	▲ 309	▲ 353	▲ 349	▲ 363
未処分利益剰余金 (百万円)	2,766	2,621	2,395	2,153	1,844	1,519	1,205	896	543	194	▲ 169
資本的収入	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲ 414	▲ 488	79	▲ 41	▲ 365	▲ 339	▲ 346	▲ 14	120	▲ 396	▲ 267

＜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）＞

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,824	3,816	3,828	3,818	3,809	3,792	3,778	3,771	3,762
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
經常収益	3,470	3,517	3,824	3,816	3,828	3,818	3,809	3,792	3,778	3,771	3,762
営業収益	3,058	3,096	3,348	3,348	3,359	3,329	3,324	3,319	3,312	3,305	3,298
運送収益	3,011	3,048	3,301	3,301	3,311	3,281	3,276	3,271	3,265	3,257	3,250
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	467	470	489	485	473	466	467	464
他会計補助金	356	367	426	423	412	424	438	433	431	437	437
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,819	3,809	3,899	3,909	3,876	3,857	3,887	3,877	3,882
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
經常費用	3,587	3,657	3,814	3,804	3,894	3,904	3,871	3,852	3,882	3,875	3,882
営業費用	3,587	3,657	3,814	3,804	3,893	3,903	3,871	3,852	3,882	3,875	3,881
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	348	346	341	341	346	341	341	346	341
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
經常損益	▲ 117	▲ 140	10	12	▲ 65	▲ 85	▲ 62	▲ 60	▲ 104	▲ 104	▲ 120
純損益	▲ 122	▲ 145	5	7	▲ 70	▲ 90	▲ 67	▲ 65	▲ 109	▲ 106	▲ 120
未処分利益剰余金 (百万円)	2,766	2,621	2,626	2,633	2,562	2,472	2,405	2,340	2,231	2,125	2,005
資本的収入 (百万円)	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出 (百万円)	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲ 414	▲ 488	79	▲ 41	▲ 365	▲ 339	▲ 346	▲ 14	120	▲ 396	▲ 267

＜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）＞

区分	令和6年度 (2024) 見込み	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)	令和16年度 (2034)
収益的収支 (百万円)											
事業収益	3,470	3,517	3,942	3,941	3,903	3,902	3,881	3,868	3,851	3,844	3,866
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常収益	3,470	3,517	3,942	3,941	3,903	3,902	3,881	3,868	3,851	3,844	3,866
営業収益	3,058	3,096	3,467	3,481	3,492	3,461	3,456	3,450	3,444	3,436	3,428
運送収益	3,011	3,048	3,419	3,433	3,444	3,413	3,408	3,403	3,396	3,388	3,381
運送雑収益	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
営業外収益	412	422	475	460	411	441	425	418	407	409	438
他会計補助金	356	367	426	416	354	376	378	378	373	379	411
その他収益	56	55	49	44	57	65	48	40	35	29	27
事業費用	3,592	3,662	3,820	3,810	3,900	3,910	3,877	3,858	3,888	3,878	3,883
特別損失	5	5	5	5	5	5	5	5	5	2	0
経常費用	3,587	3,657	3,815	3,805	3,895	3,905	3,872	3,853	3,883	3,876	3,883
営業費用	3,587	3,657	3,815	3,805	3,894	3,904	3,872	3,853	3,883	3,876	3,882
人件費	2,500	2,493	2,594	2,604	2,634	2,612	2,639	2,646	2,678	2,697	2,708
物件費	446	468	473	477	480	481	483	484	486	488	489
経費	300	345	349	347	342	342	347	342	342	347	342
減価償却費	341	351	398	376	439	469	403	380	377	344	343
営業外費用	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
経常損益	▲117	▲140	127	136	8	▲3	8	16	▲32	▲32	▲16
純損益	▲122	▲145	122	131	3	▲8	3	11	▲37	▲34	▲16
未処分利益剰余金(百万円)	2,766	2,621	2,743	2,874	2,877	2,869	2,872	2,883	2,846	2,812	2,796
資本的収入	38	31	401	446	246	1	1	401	401	1	0
資本的支出	452	520	322	488	612	340	347	415	281	397	267
資本的収支	▲414	▲488	79	▲41	▲365	▲339	▲346	▲14	120	▲396	▲267

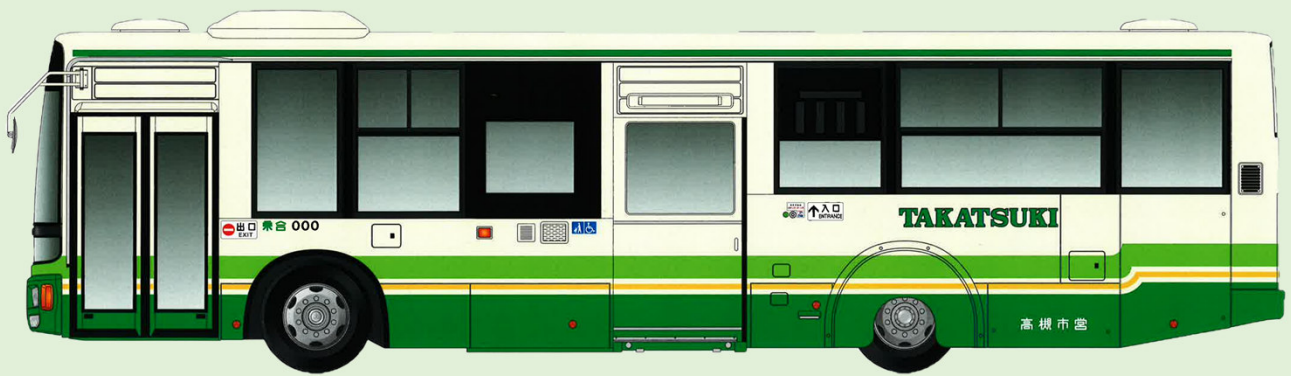
7-7 用語集

ページ	用語	解説
1 他	2024 年問題	令和 6 年(2024)4 月から、自動車運転業務における時間外労働の上限規制が適用されるとともに、「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
7 他	新型コロナウイルス感染症	<p>新型コロナウイルス感染症は、令和 2 年（2020）1 月 16 日、日本でも感染者が確認され、政府による緊急事態宣言が都合 4 回発出された</p> <p>人々の生活においては、通勤ラッシュの回避や学校の休校、イベント自粛、テレワークの推進、不要不急の外出を控える等の要請がなされるなどし、新型コロナウイルス感染症の流行は社会に大きな影響を及ぼした</p>
7 他	交通 DX	デジタル技術を駆使して交通システム全体を革新し、移動の利便性、効率性、持続可能性を飛躍的に向上させようとする取り組みのこと
8	高度経済成長期	高度経済成長期とは、日本が昭和 30 年（1955）～48 年（1973）の約 20 年にわたり、経済成長率（実質）年平均 10%前後の高い水準で成長を続けた時期を指す
10 他	OD データ	<p>鉄道やバス等、公共交通機関の乗降人員データ</p> <p>OD データの O は Origin（出発地）、D は Destination（目的地）を表し、出発地と到着地の組み合わせごとの利用者数を表す</p>
11 他	福祉乗車券	市の福祉部局が所管する乗車券制度の総称ことで、「高齢者無料」、「高齢者割引」、「障がい者無料」に区分される
11 他	生活交通路線維持事業補助金	市の財政部局及び交通政策部局が所管する補助金制度のこと
12 他	減価償却費	固定資産の購入額を耐用年数で分割し費用として計上するための勘定科目のこと
12	人事院勧告	<p>人事院が内閣・国会・関係大臣その他機関の長に行う、「国家公務員の給与その他勤務条件の改善および人事行政の改善に関する勧告」の総称</p> <p>一般的に給与に関する勧告を指すことが多く、民間企業の社員と国家公務員の給与水準を合わせる目的で行われるもの</p>

12	営業係数	100 円の収入を得るために必要な費用を表す指標で、数値が 100 未満の場合は黒字、100 以上の場合は赤字となる
15	リモート	「遠隔」や「離れた場所にあること」といった意味 昨今では「コンピュータとネットワークを利用してオンラインで（非対面で）コミュニケーションを取る手段や方式」を指す場合が多い
22 他	デジタル田園都市国家構想	「デジタル実装を通じて地方が抱える課題を解決し、誰一人取り残されずすべての人がデジタル化のメリットを享受できる心豊かな暮らしを実現する」という構想で内閣官房が所管する
22 他	地域公共交通の リ・デザイン	地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高めることを目的に、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3 つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」、を柱とした取組のこと、国土交通省が所管する
22 他	DX	デジタルトランスフォーメーション (Digital Transformation) の略で、デジタル化により社会や生活の形・スタイルが変わることをいう
22 他	ICT	「Information and Communication Technology (情報通信技術)」の略で、通信技術を用いたコミュニケーションの総称
26 他	市街化調整区域	豊かな自然環境や農地等を守るとともに、無秩序な土地利用を防ぐため、市街化を抑制する区域のこと
28	ゾーンバス	長距離の路線バス系統を整理して途中に乗り換え拠点を設け、市街地までの幹線バス（基幹バス）と末端部の支線バス（ゾーンバス）とに分けることによって、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み
33 他	バスロケーションシステム	バスの現在位置等の運行状況を管理するシステム
33 他	MaaS	「Mobility as a Service」の略で、ICT を活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスととらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念
33 他	次世代型運賃箱	クレジット決済や QR コード決済が可能な読み取り機を搭載した運賃箱

51	安全運転訓練車	運転士の安全確認行動や運転技術の向上のためにつくられた車両のこと
51	アイマークレコーダー	バス運転士の教習用として、人の視線を可視化・計測可能にしてアイトラッキング（視線計測）を行うシステムのこと
54 他	PDCA	プロセス等を管理・改善する手法の一つで、Plan=計画、Do=実行、Check=評価、Action=改善という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善・最適化していく手法
56 他	スマートバス停	デジタルサイネージ等に時刻表、路線図、運行状況などをリアルタイムに更新、表示できる機能を持つ停留所標柱のこと
56 他	小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き環境性能に優れ、地域の手軽な足となる1～2人乗り程度の車両の総称
56 他	オンデマンド交通	電話予約等、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う交通手段の総称
58 他	交通 GX	GX（グリーントランスフォーメーション）とは、化石燃料をクリーンエネルギーに転換して、脱炭素化社会を構築しようという取組のことで、交通 GX とは、公共交通・物流分野において、再生エネルギーの活用や公共交通利用促進、モーダルシフト推進等によりGXを推進すること
60	キャッシュレス決済	クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法
61	スルッと QRtto	スルッと KANSAI 協議会に加盟し同協議会が開発・運営する鉄道・バスや観光施設で利用できるチケットをスマートフォンで購入し、そのまま QR コードで利用できるサービスのこと ※QR コードは株式会社デンソーウェブの登録商標です ※スルッと QRtto は株式会社スルッと KANSAI の登録商標です
61	KANSAI MaaS	関西に主要路線を持つ大手鉄道7社（大阪市高速電気軌道株式会社、近鉄グループホールディングス株式会社、京阪ホールディングス株式会社、南海電気鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪神電気鉄道株式会社）を運営主体とする関西 MaaS 協議会がリリースした広域型 MaaS アプリのこと おでかけ情報や乗換経路検索、電子チケットの購入などのサービスを提供している

62	ドライバー異常時対応システム (EDSS)	Emergency Driving Stop System の略で、走行中、ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合に、異常を検知し車両を自動的に停止させるシステムのこと
69 他	モビリティ・マネジメント	地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康等に配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組
69	こども運転席	運転席後部の座席に、運転ハンドルと運転手目線のリアルタイム映像映し出したモニター画面を設置した座席のことで、令和7年度中に高槻市営バスのたかつきばすお号の2台に設置予定
80 他	付加価値型経営	企業や事業は新たな価値を生み出す存在である、という考え方を軸にした経営のこと
80 他	MM	モビリティ・マネジメントの略
81 他	ICT ガバナンス	ICT を利活用するにあたって、システムの導入・運用・管理に際し、経営的観点から全社的・組織的に適正に取り組むこと また、その仕組み
83	ネーミング ライツ	公共施設等に名称を付与する権利（命名権）及びこれに付帯する諸権利等のこと
83	未処分利益 剰余金	貸借対照表の「純資産」の中の「利益剰余金」に属する科目で、利益剰余金のうち利益準備金と任意積立金以外のものをいい、過年度の利益の累積に当期の利益（損失）を加算した金額



TAKATSUKI