

■ 自動車運送事業審議会における諮問について（市営バス事業の収支改善）

1 自動車運送事業審議会における諮問内容

- ・ 昨今の諸物価高騰や人事院勧告に伴う人件費の高騰等により、市営バス事業の収支が急激に悪化していること及び、令和7年度以降もバス車両や運賃箱の更新に係る減価償却費の増加等も相まって、大変厳しい収支状況が予測されることから、令和7年5月30日に開催した自動車運送事業審議会（以下、審議会）において、「市営バス事業の収支改善について」諮問を行いました。

<諮問書抜粋>

- ①高槻市営バス事業は、令和3年度を初年度とする「市営バス経営戦略」に基づき、公営バス事業の意義と役割を踏まえ、市民の皆さんに愛され必要とされる高槻市営バスを目指して事業運営に努めてきたところであります。
 - ②しかしながら、少子高齢化による人口構造の変化、原油価格上昇に伴うエネルギー価格の高騰、人件費高騰、さらには大型二種免許保有者の減少に伴って乗務員確保が困難となるなど、外部環境は大変、厳しい状況にあると言えます。
 - ③同時に、事業経営の根幹となる乗合バスの運送収益もコロナ禍を経て回復傾向にあるものの、先行きが見通せない状況が続いています。
 - ④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」、貴審議会に諮問いたします。
- ・ 今後、本審議会での審議を重ね、その結果を答申書としてとりまとめることとなりますが、以下に、市営バス事業を取り巻く環境や課題、運転士不足の状況、将来の収支予測等について報告します。

2 市営バス事業を取り巻く環境と課題

① 利用者数の推移

- 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」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 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 2 年度～4 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少し、特に令和 2 年度は「約 1,500 万人」で、前年度比マイナス約 30%となりました。
- その後、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等から、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）。
- 券種別では、令和元年度以降、福祉乗車券（高齢者・障がい者）の比率が高くなっています。

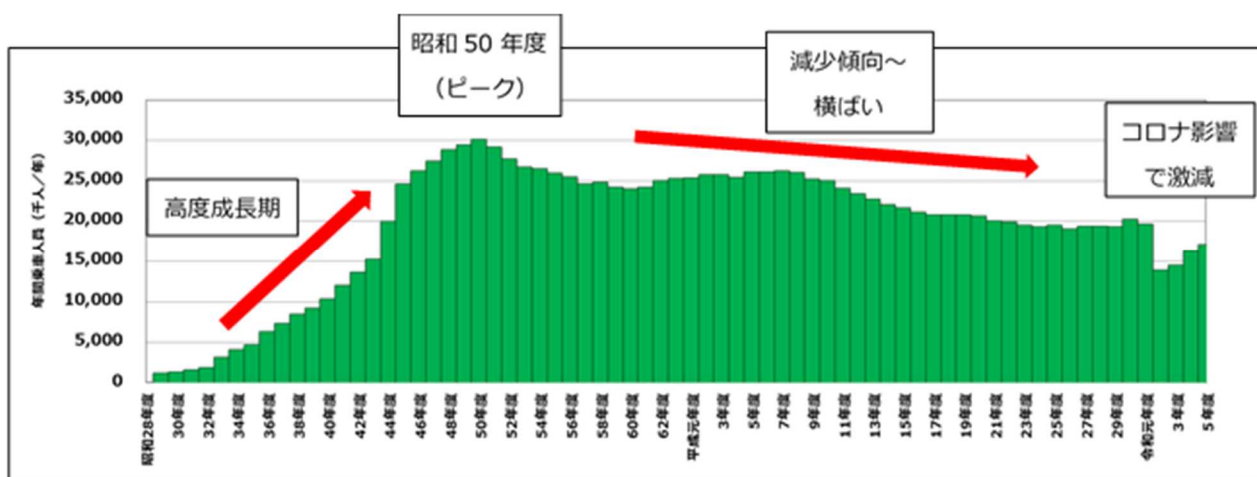


図1 市営バス利用者数の推移（昭和 28 年度～令和 5 年度）

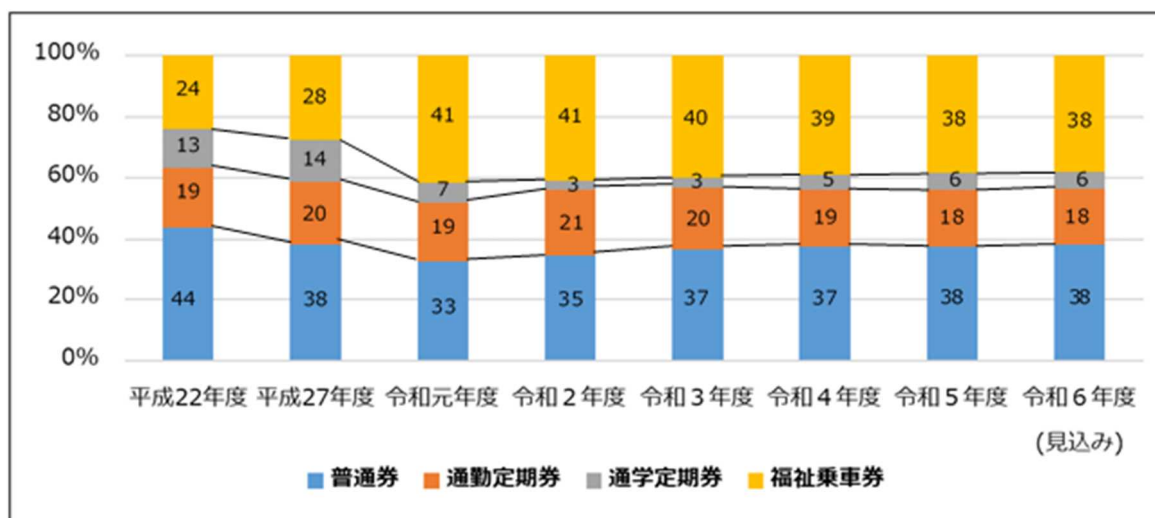


図2 市営バスの券種別輸送比率の推移

② 収支状況の推移

- ・平成 26 年度以降、コロナ禍以前まで収入は横ばいで推移している一方で、支出は人件費が増加傾向にあり、全支出額の約 70%を占めています。
- ・コロナ禍以降（令和元年度）の純損益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 4 年度は、ＪＲ高槻駅西滞留所売却による特別利益により大幅な黒字となりましたが、それを除く実質収支は「約 3 千万円の赤字」で、令和 5 年度は、コロナ禍の間に取り組んできた OD データに基づく公平かつ効率的なダイヤ改正や、あらゆる支出の削減によって「約 9 千万円の黒字」となりました。しかし、令和 6 年度は決算値確定前ですが、諸物価及び人件費の高騰等の影響で「約 1.2 億円」の赤字見込みとなっています。

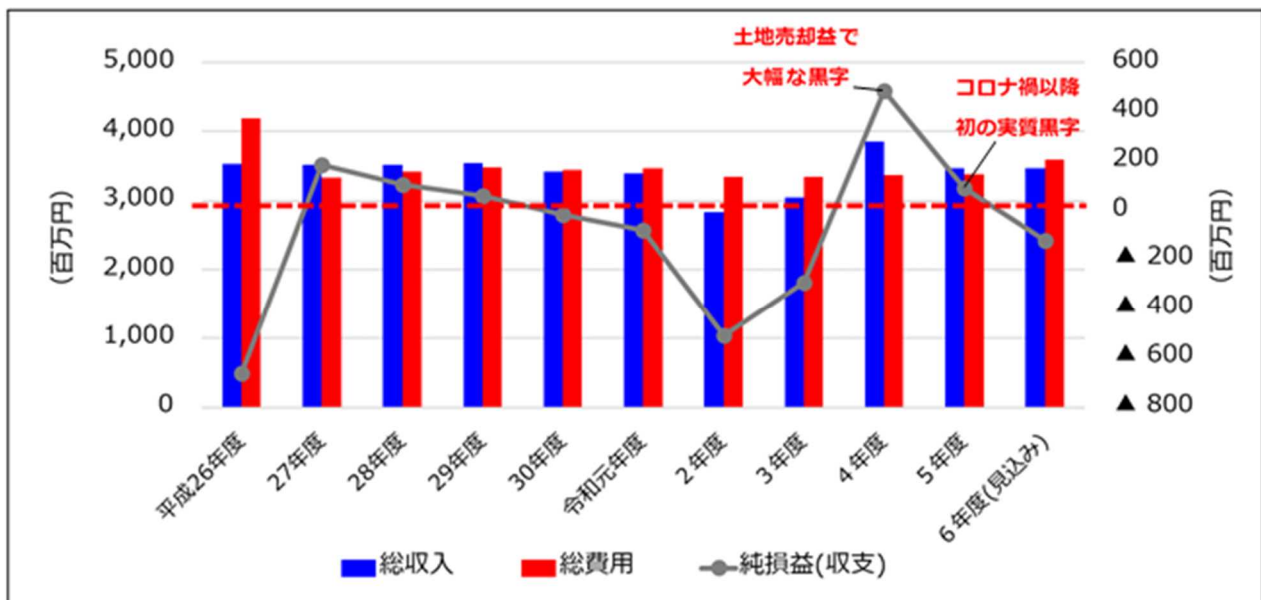


図3 市営バス収支状況の推移（平成 26 年度～令和 6 年度）

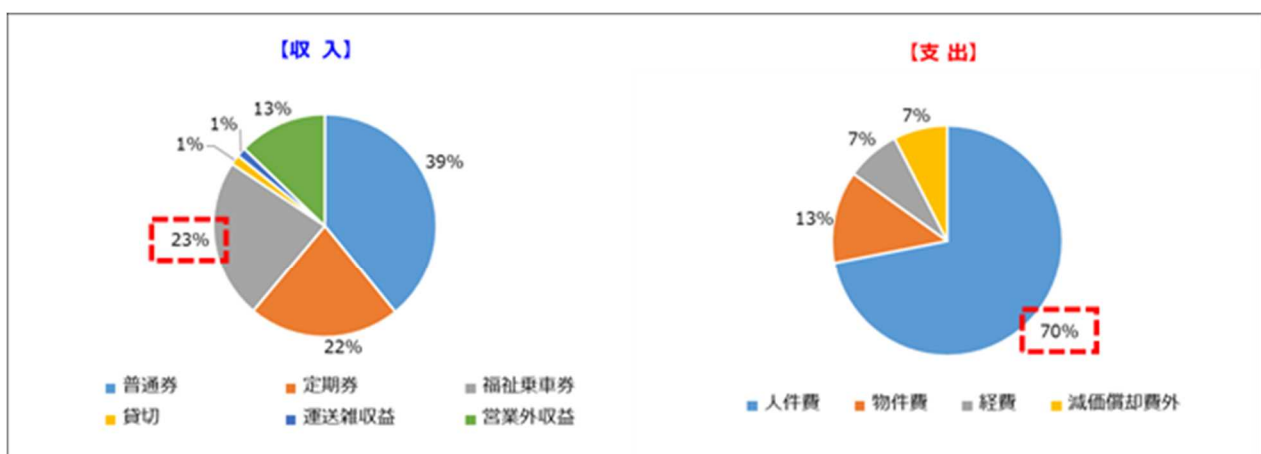


図4 収入と支出の内訳（令和 5（2023）年度）

3 運転士の確保

① 大型二種免許保有者数の推移（全国）

- ・高齢者の免許非保有者、免許返納の数が近年、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歳代となっており、今後、全体の保有者数は益々減少すると予測されます。

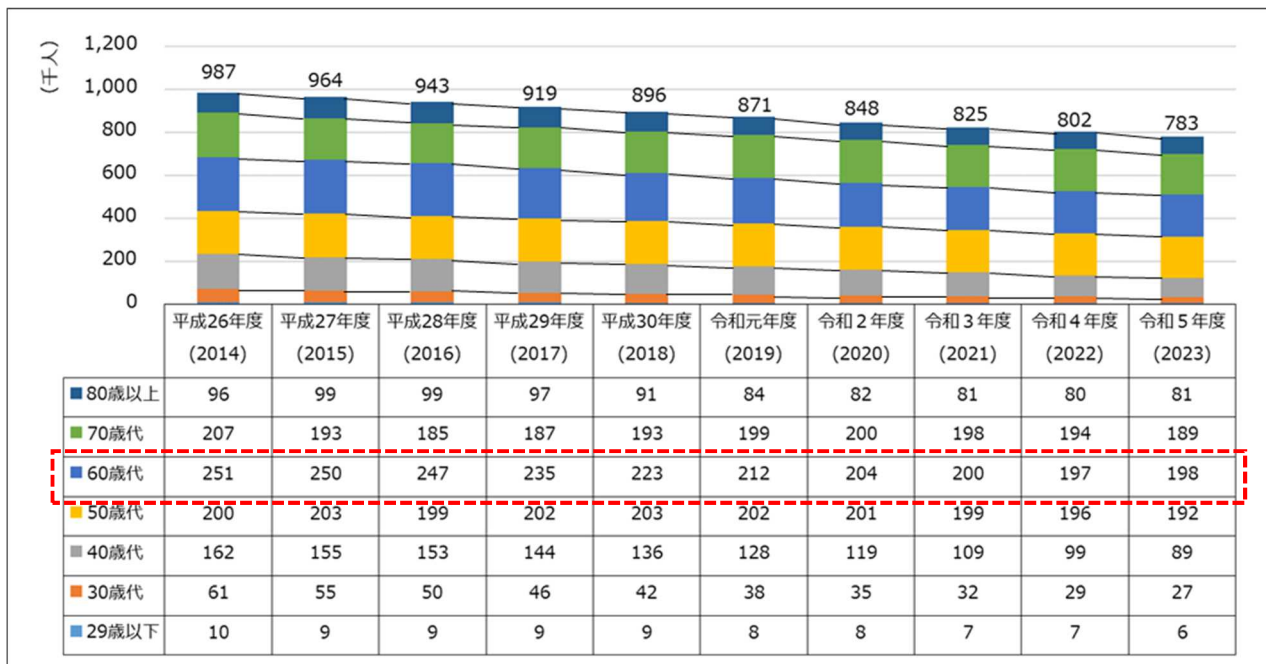


図5 年代別「大型二種免許」保有者数の推移（全国）

② 2024年問題に係る市営バス事業への影響

- ・2024年4月の法令改正で1日の休息期間（終業時間から次の始業時間までの期間）が、「継続8時間」から「継続11時間を基本とし、継続9時間下限」となりました（最低1時間延長）。
- ・この法令改正により全国的に運転士不足が加速している中、市営バス事業においても、始発便の一部繰り下げや最終便の一部繰り上げを行い、ダイヤの均等化及び仕業の効率化を図って対応しています。

表1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

項目	改正前	改正後
1年の拘束時間※1	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※2	継続8時間	継続11時間を基本とし、継続9時間下限

③ 市営バスにおける在籍運転士及び運転士の確保

- ・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、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、最も在籍運転士数の多い年代は 50 歳代となっています。
- ・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、安定的な運転士の確保に取り組んでいます。

表 2 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	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	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 3 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）

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						

4 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になります。
- ・現状の車両更新計画は「表4」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。

表4 市営バス車両の更新計画（令和6年度～15年度）

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ます。

表5 電動バス車両の特性

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	◎	○	◎

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する案内看板、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。

(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



図6 スマートバス停の事例



図7 駅ターミナル案内板・次世代型運賃箱

5 今後の収支状況

- ・令和6年度は、決算値確定前ですが、軽油単価等の諸物価及び人件費高騰の影響で、「約1.2億円」の赤字見込みとなっています。
- ・令和7年度以降も、諸物価並びに人件費の高騰に加えて、バス車両及び運賃箱の更新による減価償却費の増加等も相まって、大変厳しい収支状況となる見込みです。

→ 令和7年度も人件費の増加が令和6年度並みの水準と仮定した場合、今後10年間（R7～R16）の累計で「約29億円（年平均▲2.9億円）」の赤字見込みとなります

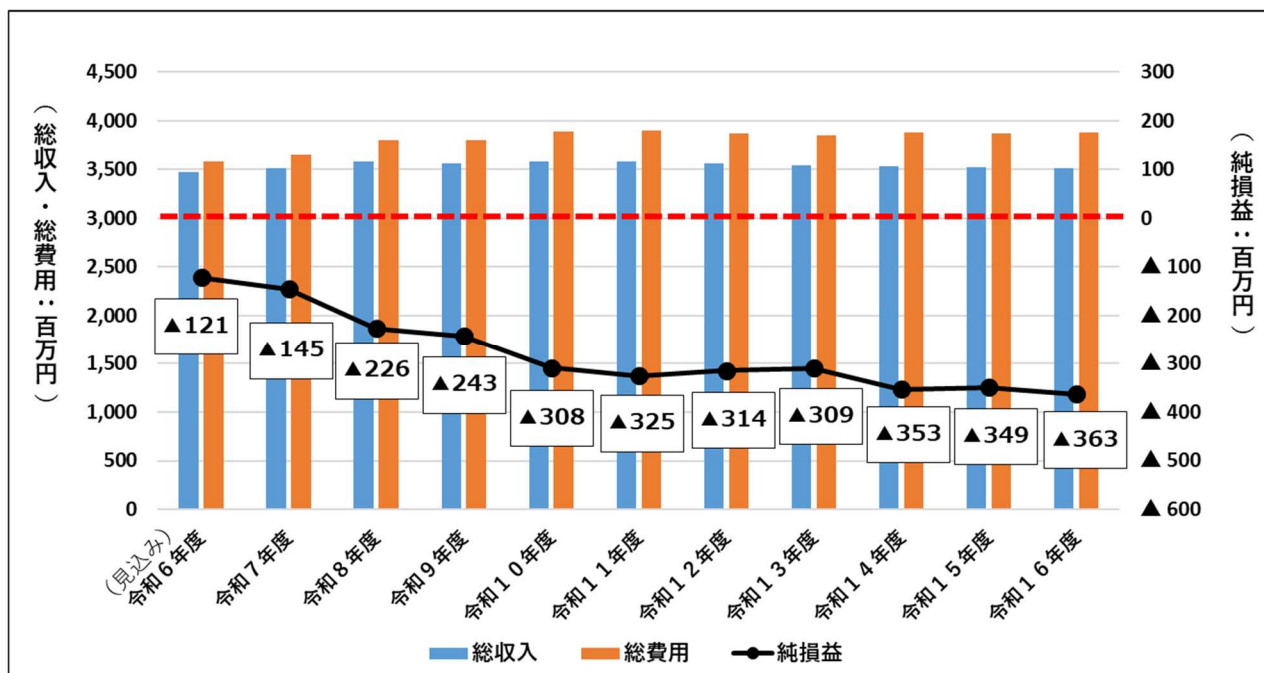


図8 将来収支予測（令和6年度～令和16年度）