

高槻市営バス経営計画（平成 28～32 年度）

～自立した経営基盤の確立に向けて～



平成 28 年 3 月

目次

はじめに	3
1 高槻市営バス事業の現状と課題.....	4
1-1 バス事業者を取り巻く状況と課題.....	4
1-1-1 地域交通をめぐる社会的状況	4
1-1-2 国の施策と方向性	5
1-1-3 バス事業者の取組と経営状況	5
1-1-4 高槻市の市営バス事業について	6
1-1-5 市営バス事業経営にとっての大きな課題（超高齢社会）	7
1-2 将来収支予測	8
これまでの経営状況と今後の収支予測	8
1-3 「市営バス経営改善計画」（平成23～27年度）及び「市営バス改革実施計画」の総括 ..	9
1-3-1 基本方針と目標	9
1-3-2 経営改善計画における重点取組と主な実績	9
1-4 公営企業審議会の答申（市営バスの今後の事業経営のあり方について）	11
「自立経営の徹底」（内容とそのための手法）	11
1-5 新たな計画の策定（改善・改革の継続と、更なる飛躍に向かって）	12
2 「高槻市営バス経営計画」の基本的な考え方	13
2-1 基本方針	13
2-2 目標	13
2-3 計画期間	13
3 重点課題と課題に対する取組	14
3-1 安全・安心・快適かつ効果的なバスサービスの供給	14
3-1-1 安全・安心・快適の実現への取組	14
3-1-2 利用実態に基づく適切かつ効率的なバスサービスの供給	16
3-2 経営基盤の強化	17
3-2-1 人員体制の充実・見直し	17
3-2-2 生産性・効率性の向上	17
3-2-3 更なる収支改善への取組	17
3-3 まちづくりと連携したバスサービスのあり方	18
3-3-1 市域全体の交通政策	18
3-3-2 行政施策とバス事業との連携	18
3-4 乗客のニーズに基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保	19
3-4-1 お客様のニーズの把握とサービスの供給	19
3-4-2 市営バスのイメージアップに向けた取組	23
3-5 市民の移動手段確保のための行政施策	24
3-5-1 高齢者無料乗車証制度について	24

3-5-2 生活交通路線維持事業補助金（旧「不採算路線運行に伴う補助金」）について	24
4 「高槻市営バス経営計画」推進体制及び点検・評価	25
4-1 内部評価による進行管理	25
4-2 外部評価による検証と見直し	25
おわりに	26

高槻市営バス経営理念

- 1 「公共交通」として社会的使命を果たし、市民に愛される市営バスを目指します。
- 2 安全・快適で効率的な運行に努めます。
- 3 お客様に感謝し、親切で思いやりあふれるサービスに努めます。

行動指針

- 1 社会的使命
私たちは、法令を遵守し、地域の発展に役立つ社会的使命を担っていることを自覚し、それにふさわしい態度と責任感をもって行動します。
- 2 安全
私たちは、日々安全運行に努めるとともに、全職場で安全行動を積み重ね、安全を追求します。
- 3 経営基盤
私たちは、増収の対策と経費の節減に努めます。
- 4 お客様サービス
私たちは、お客様の声に真摯に耳を傾け、お客様に感謝し、笑顔で、心のこもったサービスを提供します。
- 5 チャレンジ精神
私たちは、現状に満足することなく、常に新しい目標に向かって挑戦し、自己改革を続けます。



高槻市営バス経営計画（平成28～32年度）

～自立した経営基盤の確立に向けて～

はじめに



高槻市営バスは、市民に待望され、昭和29年2月25日に大阪府内衛星都市唯一の市営バスとして誕生。平成26年2月には満60年の還暦という大きな節目を迎えました。

近隣町村との合併等による市勢の発展に即応すべく路線の整備に努めた昭和30年代、全国屈指の人口急増に見舞われ、輸送需要の大幅な増加に対応するため車庫建設や車両の増車に取り組んだ昭和40年代、人口急増に伴う設備投資や第1次オイルショック後の経済状況、自家用車・ミニバイクの急速な普及などによるバス離れに対応するため経営健全化に努力した昭和50年代、大学誘致など

の都市づくりとの連携を図り、輸送の確保を積極的に行った昭和60年代とそれぞれの時代の市勢の発展に貢献してまいりました。

平成20年代も後半となり、高槻市も人口急増期に転入した団塊の世代等が退職するとともに少子化の傾向が続くなど、急激な高齢化の時期に入りました。生産年齢人口の減少は、通勤通学などで市営バスに有償で乗車するお客様の減少につながるなど、市営バスの経営を取り巻く環境は以前にも増して厳しくなることが予測されています。

一方、市域のほぼ全域を網羅する市営バスの路線網は、市民が豊かで快適な生活を営む上で重要なライフラインです。とりわけ高齢化に伴って増加が予測される、自家用車の使用から公共交通の利用へと交通手段を切り替えた市民にとっては、市営バスが社会参加の機会創出に不可欠な移動手段といえます。引き続き、市のまちづくり施策と連携しながら、社会環境の変化に敏感に対応し、ニーズ把握に努め、輸送効率が高く環境にもやさしい公共交通機関としての役割を担っていきたいと考えています。

高槻市交通部では、「市営バス経営改善計画（平成23年3月策定）」及び「市営バス改革実施計画（平成24年11月策定）」に基づき、経営の改革に努めてまいりました。これまでの経験と反省を踏まえ、「真に市民の皆さんに支持され必要とされる市営バス」として飛躍すべく、今後も積極的に経営課題の解決や持続可能で「自立」した経営基盤の確立に、全職員の創意工夫で取り組んでまいります。

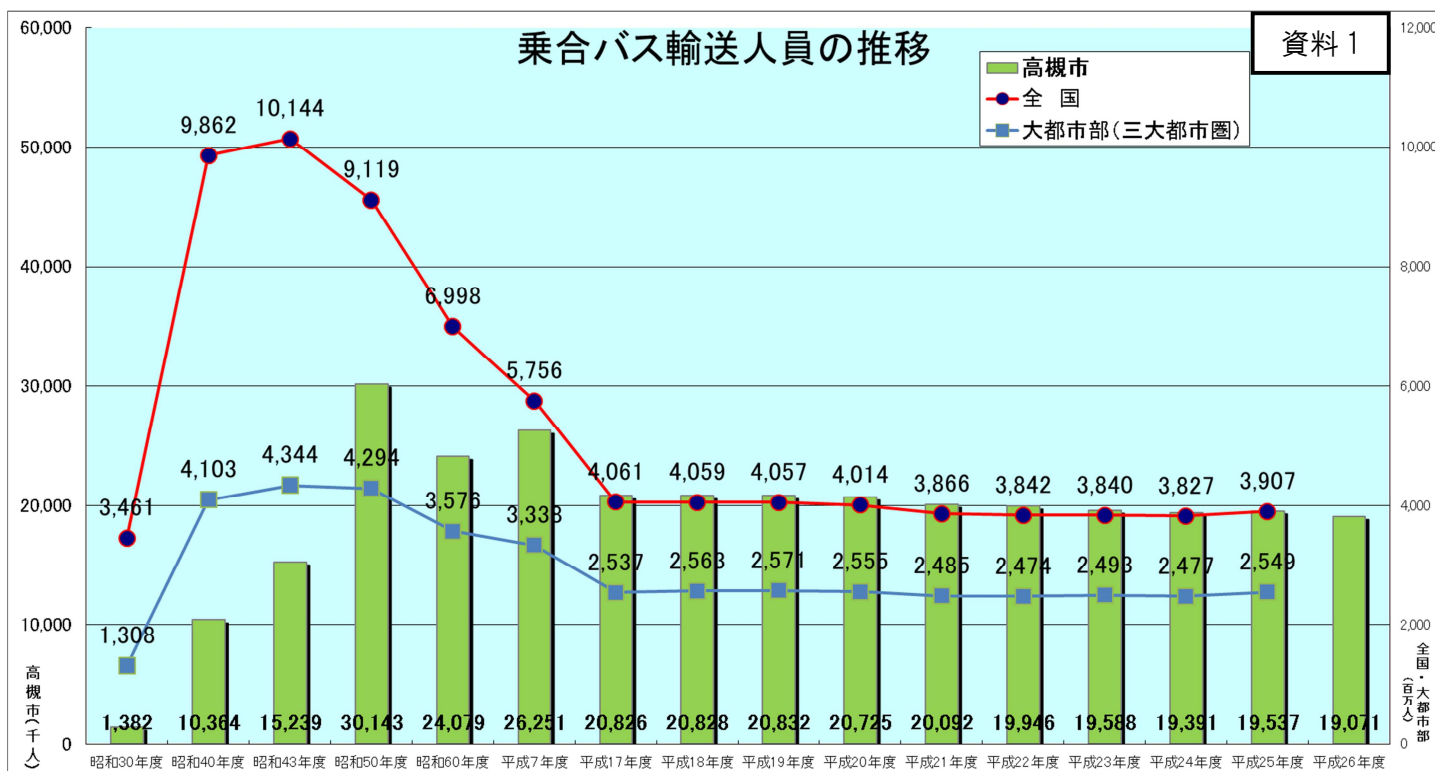
1 高槻市営バス事業の現状と課題

1-1 バス事業者を取り巻く状況と課題

1-1-1 地域交通をめぐる社会的状況

地域交通をめぐる社会的状況は、社会経済情勢の変化により大変厳しいものとなっています。全国の乗合バスの輸送人員数は昭和 43 (1968) 年度の約 101 億 4,400 万人をピークに減少をたどり、平成 25 (2013) 年度では約 39 億 700 万人と、ピーク時の約 39 パーセントにまで減少しています。この理由としては、モータリゼーションによってマイカー依存率が高まったことや、渋滞発生など交通環境の悪化によるバスの定時性確保困難に伴う、信頼性・利便性の低下などが考えられます。

この傾向については高槻市営バスにおいても例外ではありません。高槻市営バスの乗合バス輸送人員数がピークを迎えたのは、全国の乗合バス輸送人員数がピークを迎えた時期から少し遅れた、およそ 40 年前の昭和 50 (1975) 年度 (約 3,014 万人) です。これは、約 13 万人だった高槻市の人口が、高度経済成長期の昭和 40 年代の 10 年間で約 20 万人増加し、33 万人を突破するという、全国屈指の人口急増を経験したことによるものと考えられます。しかしその後は、自転車・マイカーの普及等交通手段の多様化などの影響を受けたことにより、平成 26 (2014) 年度の輸送人員数は約 1,907 万人とピーク時の約 3 分の 2 以下となっています。現在の輸送人員数は横ばいの状況にありますが、高槻市においては高度経済成長期に転入した層が急激に高齢化していることから、今後は通勤輸送を中心に減少するものと考えられます。



(注) 大都市部 (三大都市圏) とは、千葉、武蔵 (東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜 (東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海 (愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神 (大阪府、京都府 (京都市を含む大阪府に隣接する地域) 及び兵庫県 (神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域)) ブロックの集計値。

1-1-2 国の施策と方向性

国においては、平成 25 年 12 月に交通政策基本法が公布・施行されました。その法律の中では、「本格的な人口減少社会が到来するなど、我が国の国土を取り巻く状況が大きく変化しており、国民等の交通に関する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という認識の下、「豊かな国民生活の実現」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念が定められています。そして、これらの基本理念を実現するために、国・地方公共団体・事業者等の責務、国民の役割、関係者の連携・協力について定められています。事業者等の責務は「基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする（第 10 条第 1 項）」と規定されており、本計画もこの趣旨を踏まえて策定しました。

1-1-3 バス事業者の取組と経営状況

路線バス事業を取り巻く状況は、利用者の減少傾向に歯止めが掛からないなど、さまざまな要因により一層厳しさを増しています。平成 25 年度の乗合バスの収支状況を見ると、全 255 事業者のうち黒字となった事業者は 74 事業者（29.0%）に留まっており、残りの 181 事業者（71.0%）が赤字経営となっています。また、公営事業者に限ると全 22 事業者のうち黒字となっ



通勤通学輸送の主力 大型ノンステップバス

た事業者はわずか 2 事業者（9.1%）に過ぎず、数字の上でも非常に厳しい経営状況であることがわかります。平成 25 年度については景気回復等もあり若干輸送人員の増加が見られましたが、長期的な傾向では少子高齢化等の状況が変わらないため、大きな回復は見込みにくいといえます。

バス事業は人件費が原価の 56.0 パーセントを占める労働集約型産業ですが、近年では事業の根幹となる運転士の確保が難しい状況となっています。これは利用者のみならず、大型二種免許の保有者が高齢化する一方で新規の免許取得者数が減少していることや、運転士の待遇が他の職種と比べると労働条件に対して魅力的でなくなっていることが一因といえます。

これまで路線バス事業者は、不採算路線を含む赤字系統の赤字を、黒字系統や高速バス事業等で得られた黒字で補填を行い、勤務形態の変更等により人件費の抑制を行うなどの経営努力を続けてきました。しかし、その結果として労働条件が悪化したことから人員確保が難しくなり始めており、必要な路線の維持にも支障をきたすことを考えると、経営努力にも一定の限界があるといえます。

公営バス事業者においても、平成 14 年 2 月に需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が実施されて以降、不採算路線の廃止や競合バス路線の民間バス事業者への移譲など、事業の縮小を図る取組などがなされてきました。昨今は公営での路線バス事業全体の廃止撤退が行われる事例も増加しており、近畿圏でも姫路市と明石市で市営バス事業廃止、尼崎市でも平成 28 年 3 月限りで廃止することが決定されています。

一般乗合バス事業（保有車両 30 両以上）の収支状況について

資料 2

1 収支状況の推移（民営・公営）

（単位：億円）

年度	民営・公営の別	収 入	支 出	損 益	経常収支率 (%)	事業者数		
						黒 字	赤 字	計
平成 21	民 営	5,558	5,842	△284	95.1	70(66)	158(154)	228(220)
	公 営	1,622	1,901	△279	85.3	2	24	26
	計	7,180	7,743	△563	92.7	72(68)	182(178)	254(246)
22	民 営	5,519	5,789	△271	95.3	67(62)	161(158)	228(220)
	公 営	1,624	1,856	△232	87.5	1	25	26
	計	7,142	7,645	△503	93.4	68(63)	186(183)	254(246)
23	民 営	5,553	5,806	△253	95.6	69(62)	165(164)	234(226)
	公 営	1,593	1,863	△270	85.5	2	24	26
	計	7,146	7,669	△523	93.2	71(64)	189(188)	260(252)
24	民 営	5,599	5,805	△206	96.5	72(65)	160(157)	232(222)
	公 営	1,538	1,726	△188	89.1	2	21	23
	計	7,137	7,531	△394	94.8	74(67)	181(178)	255(245)
25	民 営	5,623	5,848	△225	96.2	72(65)	161(160)	233(225)
	公 営	1,527	1,660	△133	92.0	2	20	22
	計	7,150	7,508	△358	95.2	74(67)	181(180)	255(247)

（注） 1. 高速バス及び定期観光バスを除く。

2. () 内の数字は、2以上のブロックにまたがる事業者について、その重複を除いた結果の事業者数を示す。

2 ブロック別収支状況（抜粋）

（単位：百万円）

ブロック別 収支別		事業者数			収 入	支 出	損 益	経常収支率 (%)
		黒 字	赤 字	計				
京 阪 神	民 営	6	3	9	47,367	46,724	643	101.4
※平成	公 営	1	5	6	49,167	51,137	△1,970	96.1
25 年度	計	7	8	15	96,534	97,861	△1,327	98.6

出典：平成 25 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省報道発表資料 平成 26 年 12 月 3 日）

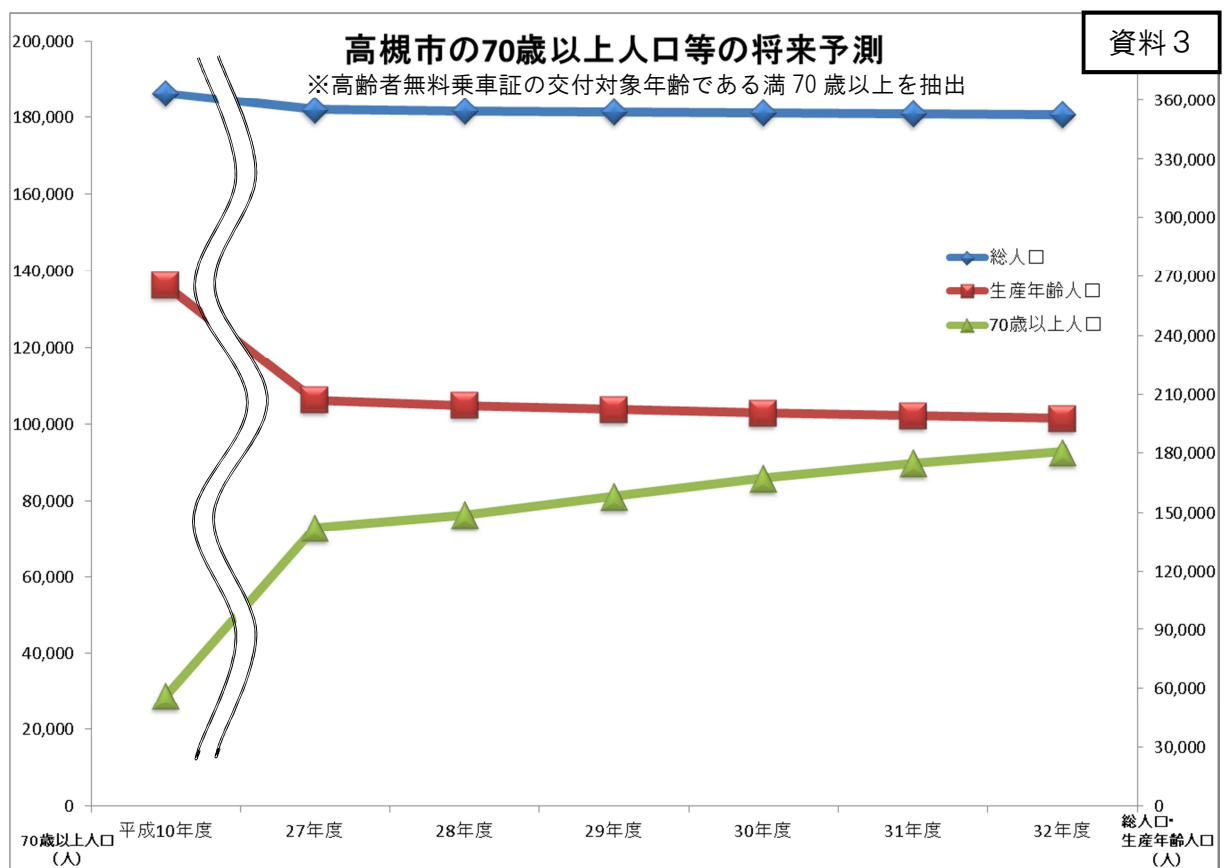
1-1-4 高槻市の市営バス事業について

高槻市の市営バス事業については、平成 9 年度以降、純損益ベースでは黒字基調の経営となっています。これは、リーマンショックによる景気悪化以降利用者が伸び悩み、有償の利用者数が減少するという厳しい経営環境の中、増収策への取組や経費削減の努力等が一定功を奏しているものといえます。公営バス事業者の多くが赤字経営に陥っているという中では、比較的恵まれた経営環境にあります。

現在は黒字基調の経営となっている高槻市営バスですが、今後も事業を継続するにあたっては、以下の大きな課題があります。

高槻市においては、高度経済成長期に全国的にもまれに見る人口急増を経験したことから、人口構成における団塊の世代の割合が非常に高くなっています。そのため、近隣他市と比べて少子高齢化の影響を強く受けており、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）は平成 24 年度末には 25 パーセントを超えました。さらに、平成 31 年度には高齢者無料乗車証の交付対象年齢である満 70 歳以上人口の割合においても 25 パーセントを超えると推計されています。人口構造の様相は地域によって異なりますが、近年は人口急増期に高槻市外から転入した人々が多数居住した、駅から離れた市の郊外部の人口が減少傾向にあり、新たに転入する人々は駅に近い地域の居住を好む傾向にあります。

このことは、市の郊外部と市内中心部（駅ターミナル等）を結ぶ市営バス利用の需要が大きい区間での通勤通学輸送等の旅客数が減少することを意味しています。また、高齢者無料乗車証に係る一般会計からの運賃相当額支出額は、平成 10 年度以降 6 億円に固定されていることもあり、市営バスの今後の収支状況は更に厳しくなることが予測されます。



(単位: 人・%)

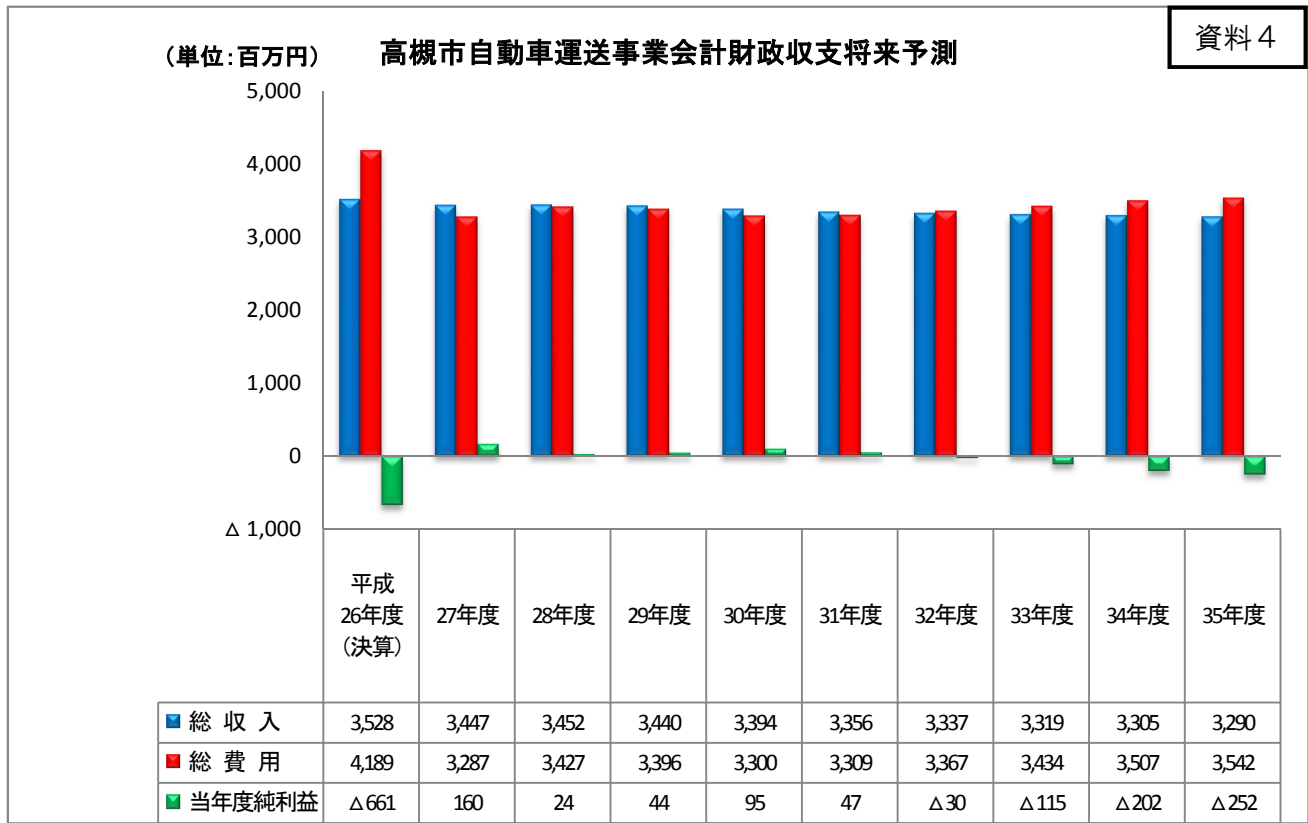
	平成10年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度
総人口	363,314	354,875	354,300	353,780	353,309	352,883	352,497
生産年齢人口	265,446	207,188	204,499	202,285	200,493	199,113	197,860
70歳以上人口	28,834	72,951	76,347	81,159	85,767	89,665	92,602
70歳以上人口の割合	7.94	20.56	21.55	22.94	24.28	25.41	26.27

※ 平成26年：総務部総務課「高槻市統計書（2-13 将来推計人口）」より作成

これまでの経営状況と今後の収支予測

「高槻市の市営バス事業について」でも触れましたが、高槻市の市営バス事業は、平成9年度以降、純損益ベースで実質黒字経営となっています。しかしながら、本市の総人口は平成18年度以降緩やかな減少状態となっており、今後も緩やかな減少傾向が予測されるとともに、年齢構成で見れば15歳未満の年少人口と15歳以上65歳未満の生産年齢人口はともに減少することが予測されるなど、社会経済環境の変化によって、運送収益は減少傾向となっています。平成26年度決算等を基にした推計値では、平成32年度以降の経常損益は赤字基調となることが予測されています。これは、高齢者無料乗車証の利用者数が増加しているにもかかわらず、高齢者の運賃相当額とされている一般会計からの支出額が平成10年度以降6億円に固定されていることが一因と考えられます。

一方、全線乗客実態調査のデータによると、高齢者無料乗車証利用者について、実際に乗車されたお客様の人数に相当する運賃収入が得られれば、黒字基調が継続することが推測されます。



(注) 平成26年度の当期純損失(6億61百万円)は、平成26年度から適用となった新会計基準により、特別損失において退職給付引当金等で9億33百万円を計上したことによるもの。その影響がなかった場合の当期純利益は2億72百万円(対前年度比80百万円、42.0%増加)。



狭隘路線等のバリアフリー化に貢献する
小型ノンステップバス

1-3 「市営バス経営改善計画」（平成 23～27 年度）及び「市営バス改革実施計画」の総括

1-3-1 基本方針と目標

平成 23 年度を初年度として策定した市営バス経営改善計画（5 か年）では、経費の削減や運賃収入の向上を基本に効率的な企業経営に努め、持続可能な「直営方式による路線維持型」経営形態を継続するとともに、乗客ニーズの把握に努め、市民の皆さんに支持され必要とされる高槻市営バスを目指すことを基本方針とし、以下の 4 点を目標に定めました。

- 将来にわたって持続可能な経営を確立するため、さらなる効率化と収支均衡の維持に努めます。
- バスサービス情報の積極的な提供や更なる経営情報の公開に努め、市民生活に身近で利用しやすい市営バスを目指します。
- 「安全・安心・快適」なバスサービス提供に向けて、創意工夫による輸送サービスの品質向上と職員の意識改革に努めます。
- 子育て支援や環境対策など、市の行政施策との一層の連携強化に努め、誰もが円滑に移動できる都市づくりに貢献します。

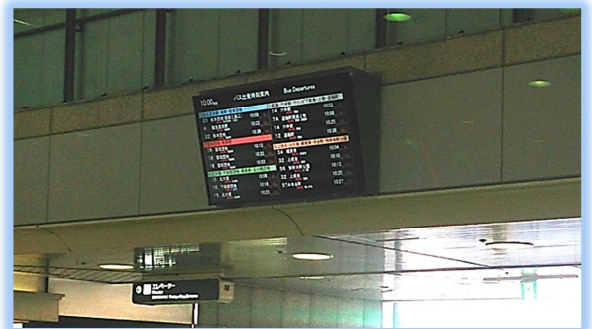
1-3-2 経営改善計画における重点取組と主な実績

上記の目標を達成するために、以下 a～f の 6 項目を重点課題として経営改善に努めてまいりました。さらに平成 24 年 11 月には、同年 1 月に発覚した売上金不明事件の発生を受けて、交通部の改革を実施すべく「市営バス改革実施計画」を策定し、「市営バス経営改善計画」の基本方針及びその取組を具体化・深度化・加速化させました。

主な実績

a 「安全・安心・快適な輸送サービスの提供」

事故防止対策の徹底や輸送環境の整備等に係る 9 事業に取り組みました。そのうち、「事故防止に向けた取り組み」では、全車に搭載したドライブレコーダーの情報による事故原因の分析や安全運転指導の実施など、輸送サービスの品質向上を図りました。



バス発車時刻案内モニター（阪急高槻市駅北口）

b 「より魅力的なサービスの提供」

乗客需要や高齢化を踏まえた路線・運行ダイヤの検討、バスサービス情報の積極的な発信等に係る 13 事業に取り組みました。そのうち、「ターミナルを中心とした案内情報の充実」では、JR 高槻・阪急高槻市両駅へのバス発車時刻案内モニター設置やスマートフォン利用者向けのバス発車時刻検索アプリ開発を行うなど、市民生活に身近で利用しやすい市営バスとしての利便性向上を行いました。



スマートフォン用アプリ
「高槻おでかけナビ」

c 「市行政施策との連携・都市づくりへの貢献」

人と環境にやさしい市営バスづくりや、市の都市づくり・行政施策への積極的関与等に係る7事業に取り組みました。そのうち、「人と環境にやさしいバス車両への更新」では、乗合バス全車両のバリアフリー新法^{※1} 適合車両への更新を完了し、誰もが円滑に移動できる都市づくり等に貢献しました。「環境定期券やICカードの利用促進、モビリティマネジメントの推進」では、新たに大人（中学生以上）1人につき同伴の小学生が5人まで無料となる「市バスでぶらり」キャンペーンを実施しました。

d 「経営基盤のさらなる強化」

増収策や経費削減等に係る6事業に取り組みました。そのうち、「広告媒体の拡大」では、ネーミングライツ^{※2}の導入による新たな広告媒体の導入、「オリジナルグッズの開発、販売」では、新たなオリジナルグッズの開発・販売などによる増収策の推進、「経費削減への取り組み」では、経常経費の削減等、「情報公開の推進」では、ホームページ上での損益計算書や貸借対照表の掲載などによるわかりやすい経営情報の公開等を実施しました。



高槻市営バスグッズ

「市営バス改革実施計画」では、経営改善についての方針に係る実施目標を定め、人件費削減等の改革を行いました。

e 「職員の意識改革と組織活性化」

「研修によるサービスレベルの向上」と「適正な評価制度の検討」の2事業に取り組みました。職員一人ひとりが一層やりがいをもって働き、お客様に好感を持っていただけるように、運転士については評価項目を運転業務に即した内容に変更した上で賞与に反映するなどの活性化を図りました。

「市営バス改革実施計画」では、事件の再発防止策及び交通部の改革に係る実施目標を定め、運賃精算業務の見直しや組織及び管理体制の見直し等を実施しました。

f 「公共負担のあり方の検討」

「高齢者無料乗車証制度」と「不採算路線運行に伴う補助金」の2事業について調査・研究、関係部局との協議を行いました。不採算路線運行に伴う補助金については、補助対象路線の選定基準や補助金額を見直した上で生活交通路線維持事業補助金と改めました。

これらの重点課題に係る事業について、PDCAサイクル^{※3}に基づき職員一丸となって経営基盤強化へ向けた企業内努力とサービス向上に努めた結果、概ね当初の目標と18期連続（平成9年度～平成26年度）での実質黒字決算を達成することができました。

^{※1} バリアフリー新法

正式名称は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」。従来バリアフリー対策が別々に行われてきた交通施設（駅など）や建築物（商業施設など）の整備を一体的に行うことを目的として、公共交通機関や駅などの旅客施設を中心にバリアフリー化を進める「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法。平成12年制定）と、建築物のバリアフリー化を進める「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法。平成6年制定）を一体化させた法律。平成18年6月21日公布、同年12月20日施行。

^{※2} ネーミングライツ

企業などに施設の命名権を付与することで、維持管理などの資金を調達する方法。

^{※3} PDCAサイクル

事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法のひとつ。計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）のプロセスを順に実施することで継続的な業務改善活動を推進する。

「自立経営の徹底」（内容とそのための手法）

高槻市では、今後の市営バスの事業経営のあり方について審議をするため、高槻市公営企業審議会を開催し、平成 26 年 12 月 24 日に答申をいただきました。

「社会経済環境の変化」、「高槻市における公共交通の役割」、「市営バス事業の現況」の内容を踏まえ、①有償旅客数の減少と無料乗車証を利用する乗客数の増加から推測される市営バス事業経営の今後の厳しい収支見込、②少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少、扶助費の増大に伴う市財政硬直化の懸念という市営バス事業経営にとっての 2 つの大きな逆風にも関わらず、市民生活にとって重要なインフラである市域全体におけるバス路線網を維持するには、これまで以上の自立経営の徹底が必要であるとして、その実現の手法について 5 つの観点から提言がなされています。

- ① 安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスの供給
- ② 経営基盤の強化
- ③ まちづくりと連携したバスサービスのあり方
- ④ 乗客のニーズの把握に基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保
- ⑤ 公共負担のあり方

高槻市公営企業審議会の答申について（概要）

（平成 26 年 12 月 24 日答申）

資料 5

（１）社会経済環境の変化

①バス輸送人員数の減少

昭和 50 年をピークに減少、現在はピーク時の 3 分の 2 程度

②少子高齢化

市全体としての人口減少は、比較的穏やか。しかし、バスを利用する機会が多い、鉄道駅から離れた地域の人口は減少傾向。市営バスの今後の収支状況は厳しくなる見込み

③市の財政状況について

少子高齢化に伴う生産年齢人口減少、扶助費増加により、市財政が硬直化し、一般会計から市営バスへの支出削減のおそれ

④地域交通をめぐる社会的状況

交通政策基本法の制定を受けて、自治体においても地域交通の確保に関して持続可能な政策が求められ、市営バスも市の交通施策に積極的に協力することが必要

（２）高槻市における公共交通の役割

①本市の地理条件

市域が南北に長く、市営バスは鉄道駅と住宅地を結ぶ重要な輸送手段として、路線を整備・拡充

②公共交通の必要性

通勤・通学や買い物・通院など、豊かで快適な生活を営む上で、欠かすことができない重要なインフラ

（３）市営バス事業の現状

①輸送状況

近年は、ほぼ横ばいの状況。しかし、その中身は、現金や回数券などの有償券種を利用する乗客数の減少、無料乗車証を利用する乗客数の増加

②運賃施策

消費税率の改定に伴い平成26年度に運賃改定を実施したほか、夏休み期間中、大人1人につき小学生の運賃が5人まで無料となるサービスを実施

③乗客サービス

「市営バスお客さまとの3つの約束」を車内に掲示し、接遇向上に取り組み、乗客アンケートや職員モニターを通じて、その成果を把握するとともに、さらなる乗客サービス向上に努めた。

④収支状況

平成9年度以降黒字基調の経営だが、これは各種の補助によって支えられている。

また、近い将来に赤字となる収支予測結果も出ており、今後の収支は厳しくなるおそれもあり

⑤補助金の状況

高齢者無料乗車証制度に対する運賃相当額の補助、生活交通路線維持事業に伴う補助が主要なもの

(4) 今後の経営のありかたについて

- ・(1)から(3)の内容を踏まえ、バス運賃収入を基本にサービスを提供する「自立経営の徹底」をキーワードにその実現の手法について検討

①安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスの供給

今後も引き続き、運転技術の向上や接遇サービスの向上などに取り組む。また、乗客の利用実態に対応したダイヤの適正化を図り、効率的な運行を実現

②経営基盤の強化

バス事業は、労働集約型産業であることから、経営基盤を強化するためには、人員体制の充実・見直しを継続的に行うことが必要。また、自立経営を徹底するためには、その裏付けとして、生産性・効率性を向上させ、経営基盤を強化することが重要

③まちづくりと連携したバスサービスのあり方について

市の行政施策と公営企業としてのバス事業との役割を明確にした上で、連携を図るべき

④乗客のニーズの把握に基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保

定期券や回数券等を使用して継続的に乗車する固定客のニーズを把握し、それらを充足する魅力的なサービスを供給することで乗客を確保すべき

⑤公共負担のあり方について

市の財政状況が悪化し、一般会計から市営バス事業への支出が縮減・廃止されたとしても、バス事業を継続できるように経営のあり方を検討すべき

1-5 新たな計画の策定（改善・改革の継続と、更なる飛躍に向かって）

本計画は、高槻市営バスの路線網は市民生活やまちづくりにとって重要なインフラであり、持続可能な形で次世代に引き継いでいくことが必要であるとの認識から、これまでの計画による改善・改革の実績と公営企業審議会の答申を踏まえ、趣旨を尊重し、取組を継続し、更なる飛躍に向かうため、新たに策定したものです。

2 「高槻市営バス経営計画」の基本的な考え方

2-1 基本方針

- 「自立経営の徹底」により、市域におけるバス路線網を持続可能な形で維持するとともに、交通サービスの更なる向上に取り組み、市民の皆様が必要とされ愛される高槻市営バスを築きます。

2-2 目標

- 交通事業者として「輸送の安全確保が最大の使命」であることをしっかりと認識し、「安全・安心・快適」かつ「効率的」なバスサービスを追求し、安全な輸送サービスの更なる品質向上に取り組みます。
- 定住促進をはじめとする高槻市のまちづくり施策と連携し、常にお客様のニーズを把握し、満足度の高いサービスを創造することで、高槻市の更なる発展と活性化に貢献します。
- 地方公営企業として、これまで以上の「自立経営の徹底」を行い、交通部で働く職員一人ひとりが「高槻市営バスの営業マン」として、創意工夫により将来にわたって持続可能な経営基盤の確立を図ります。

2-3 計画期間

- 平成 28 年度から平成 32 年度まで（5 年間）

コラム 高槻市営バスの歴史

高槻市営バスは、高槻市内を主な営業区域としていた元・日乃出バス株式会社の営業権及び財産を、阪急バス株式会社の仲介により譲受し、昭和 29（1954）年 2 月 25 日に開業しました。開業当初は車両数 13、路線数 7（原大橋線・塚脇線・成合線・唐崎線・柳谷線・別院線・奈佐原線。災害休止中の亀岡線を除く）という小さな事業規模でした。

その後の市域の拡大や高度経済成長期の人口急増とともに市営バス事業を拡大し、現在では、車両数 171、路線数 24 の規模に成長しました。これからも、高槻市のまちづくり施策と連携し、自立経営の徹底に努めつつ、高槻市の更なる発展と重要な都市機能の役割を担ってまいります。



高槻市特産品「寒天」の天日干し（寒晒し）と
「祝 市制施行 20 周年」の横断幕をつけたボンネットバス
【大字原付近・昭和 38（1963）年】

3 重点課題と課題に対する取組

3-1 安全・安心・快適かつ効果的なバスサービスの供給

3-1-1 安全・安心・快適の実現への取組

3-1-1-1 安全運転研修の実施及び運転技術向上

何よりも安全な運転がバス事業の出発点であることから、引き続き「輸送の安全確保が最大の使命」を安全スローガンとし、運転士の安全運転研修を実施し、運転技術の向上と事故防止の啓発に引き続き努めます。

安全運転研修の実施	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



高槻警察署・高槻交通安全協会による
交通安全講習会

3-1-1-2 接客サービスの向上

● 運転士グループワークの活性化

運転士を中心とした小グループで行う安全運転や接客に関する研修を継続して実施し、参加者同士でのディスカッションを行う中で組織風土の活性化と接客サービスの品質向上を図ります。

運転士グループワークの活性化	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



外部講師による接客研修

- 優良運転士の育成

お客様から高い評価を受けた運転士の表彰や市営バスに関するサービス知識検定を行うなどの方法により目に見える評価を行うことで、市営バス運転士の「安全・安心・快適の実現」に向けての意識向上やサービス改善に努めます。

優良運転士の育成	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

- 旅客案内の改善

地名に不案内な高槻市外からのお客様に対し、観光施設が存在する路線での沿線ガイドや旅客案内表示・印刷物の検討など、よりわかりやすい旅客案内サービスへの改善を進めます。

旅客案内の改善	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

3-1-1-3 安全管理の強化

- 災害発生時における安全管理の強化

災害発生時においても的確な運行指示等を行うために、事業継続計画（BCP）※4を整備するなど、事業継続に向けての安全管理強化に取り組みます。

事業継続計画（BCP）の整備	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	検討	⇒	⇒	⇒	⇒
	実施				

- 平常時における安全管理の強化

安全・安心なバス運行を担保するため、睡眠時無呼吸症候群（SAS）チェックなどの健康管理や運転士のアルコールチェックなどの安全管理を徹底します。

安全の確保	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



運転士のアルコールチェック

※4 事業継続計画（BCP）

BCP（Business Continuity Plan）とは、自然災害や大事故、大火災、テロ攻撃など、通常業務の遂行が困難になる事態が発生した際に、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、事業の継続や復旧を速やかに遂行するために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画。

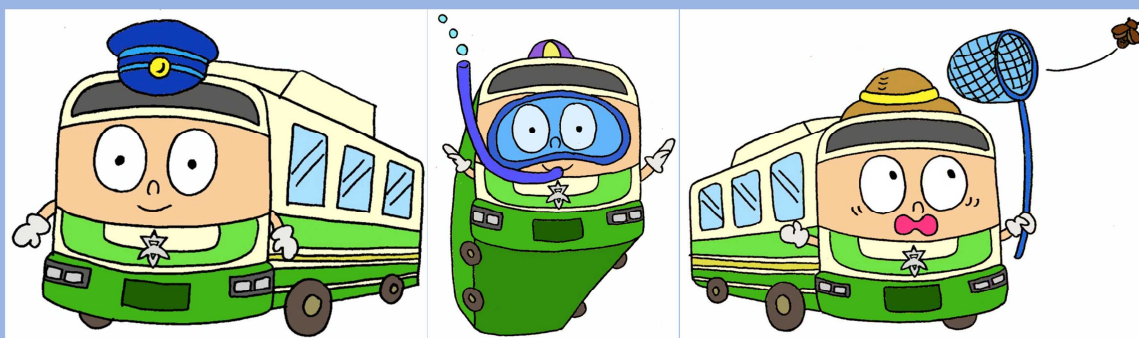
3-1-2 利用実態に基づく適切かつ効率的なバスサービスの供給

● 時間帯別の乗客数データ等活用によるダイヤ適正化（増・減便）と効率的運行の実現

全線乗客実態調査の分析や地域の特性、乗客の活動内容を踏まえて、より利便性が高く効率的な運行経路の研究や路線ダイヤの改正に引き続き取り組みます。

路線運行経路・ダイヤの適正化	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

コラム 高槻市営バスのマスコットキャラクターについて



高槻市営バスでは、子どもから大人までの全てのお客様に市営バスに親しんでいただくため、平成 16 年に市営バスのマスコットキャラクターを製作し、様々な場面で市営バスの広報として登場させています。

デビューから長らくマスコットキャラクターの名前はありませんでしたが、更なる活躍を期待して、平成 27 年 6 月 1 日から 30 日までキャラクターの名前を公募しました。おかげさまで、高槻市民をはじめとして、北は北海道から南は九州まで全国的に幅広くご応募いただき、応募総数 190 通の中から選考の結果、「たかつき ばすお」と決定しました。

これからも、高槻市営バスの P R 活動の最前線で元気いっぱい活躍しますので、ますます可愛がっていただきますよう、よろしくお願いいたします。

3-2 経営基盤の強化

3-2-1 人員体制の充実・見直し

● 適切な人員配置と現行人員体制の見直し

時間外勤務削減を目指し、市営バス職員の人員配置適正化に努め、市営バスの安全運行を確実にします。

人員配置の適正化	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

3-2-2 生産性・効率性の向上

3-2-2-1 勤務形態等の見直し

サービスレベルを下げることなく運行効率の向上を図るため、勤務形態等を見直しに取り組み、生産性の向上を図ります。

勤務形態等の見直し	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

3-2-2-2 車両管理や運行手法等の検討

効率性の向上を目指して、車両管理や運行手法等を継続的に調査・研究します。

車両管理・運行手法等の調査研究	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	調査研究	⇒	⇒	⇒	⇒

3-2-3 更なる収支改善への取組

3-2-3-1 増収策への取組

ネーミングライツの継続実施や車両後部のラッピング追加など、新たな広告媒体の拡大に取り組みます。

新たな広告媒体の拡大	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

3-2-3-2 経費削減への取組

アイドリングストップ機能の活用などによって燃料費の削減を図るとともに、冷暖房や水道等の光熱水費をはじめとする管理経費の削減に努めるなど、経常的経費の更なる削減に引き続き取り組みます。

経常的経費の削減	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

3-3 まちづくりと連携したバスサービスのあり方

3-3-1 市域全体の交通政策

● 市の交通施策との連携

市内のバス交通の大半を占めるバス事業者としての強みを活かし、まちづくりの視点を十分に持ちながら、市の交通施策との連携に努めます。

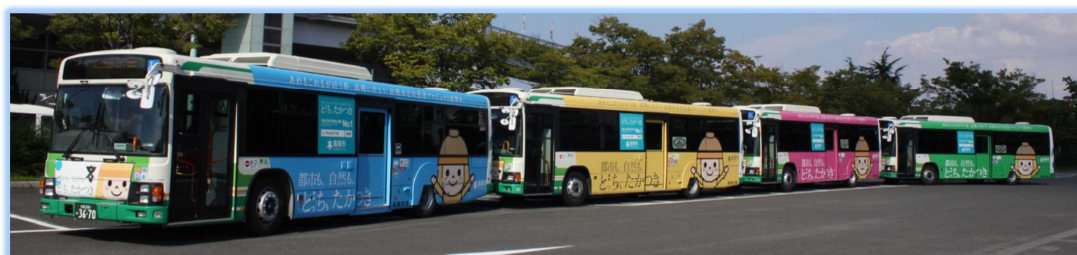
交通施策との連携	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

3-3-2 行政施策とバス事業との連携

3-3-2-1 市の定住人口増加施策との連携

ベビーカー利用による体験乗車などの子育て世帯を対象としたイベントによる啓発や乗車環境整備などの手法で、積極的に市の定住人口増加施策との連携を図ります。

幼児・小学生・保護者向けイベントの拡充	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



高槻市の定住促進キャンペーンと連動した「どっちもたかつき号」

3-3-2-2 新名神高速道路高槻インターチェンジ開通に伴う交通需要への対応

新名神高速道路高槻インターチェンジ開通に伴う交通需要の変化に応じた路線設定について検討します。

新名神高速道路高槻インターチェンジ開通に伴う交通需要への対応	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	調査研究	⇒	検討	⇒	⇒

3-3-2-3 市外からの来訪者の利用促進

観光客をはじめとする市外からの来訪者が、市内の観光施設等を訪れる際に、今以上に市営バスを利用いただけるような仕組みの構築に向けて、関係部局との連携に努めます。

市外からの来訪者の利用促進	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

3-4 乗客のニーズに基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保

3-4-1 お客様のニーズの把握とサービスの供給

3-4-1-1 お客様のニーズ把握

お客様のニーズ把握や利用促進・サービスの充実に努めるため、必要に応じてアンケート調査等を実施します。

アンケート調査等の実施	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

3-4-1-2 乗客実態調査の実施

高槻市民の人口構成の変化等による通勤通学を含めた、バス利用者の実態を把握し対応するため、5年間隔で実施している市営バスの全線乗客実態調査について継続実施します。加えて、必要に応じて追加調査の実施を検討します。

全線乗客実態調査の実施	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

3-4-1-3 バスロケーションシステム^{※5}等とそれに付帯する装置の導入検討

● バスロケーションシステムを活用した運行情報の提供

リアルタイムでバス運行情報を把握し、既存の市営バスホームページ（パソコン）・スマートフォン用アプリケーションソフト・バス発車時刻案内モニター（駅ターミナル設置）を通じて、即時にバス運行情報を提供するなど、より適切な運行管理及び配車とお客様の利便性向上に努めるため、バスロケーションシステムの新規導入及び付帯する停留所名などの案内放送装置等の更新を実施します。

バスロケーションシステムの導入	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

● バス車両電光表示案内の拡充

案内放送装置と連動するバス車内の停留所名表示装置を液晶ディスプレイ（LCD）に更新し、耳の不自由なお客様への案内や広告等の表示メニューの充実を図ります。バス車両の車外LED式デジタル行先表示器を活用し、発車時刻や最終バスの表示を行うなど、電光表示によるお客様への案内を拡充します。

バス車両電光表示案内の拡充	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

※5 バスロケーションシステム

GPS等を用いて走行中のバスの位置や行先などの情報を収集し、お客様への案内サービスとしてバスターミナルのバス発車時刻案内モニターや携帯電話、パソコンにバスの運行状況を情報提供する。これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラ解消を目指す。

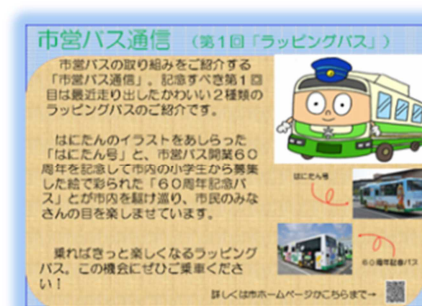
● お客様への情報発信

お客様の利便性向上につなげるため、より見やすいレイアウトの路線図やダイヤ検索システムを導入した交通部のホームページの開発や「市営バス通信」の車内掲示等による情報発信の拡充を図ります。

また、ホームページ上で既に掲載している損益計算書や貸借対照表をはじめとする決算の概況など、わかりやすい経営情報の発信に取り組んでいますが、引き続き内容の充実を図ります。

ホームページコンテンツ等の充実	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

経営情報発信の充実	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



市営バス通信

● 高槻市に転入される方への「高槻市営バスご利用ガイド」の配布

高槻市に新たに転入される方を市営バスの継続的なお客様とするために、バスの乗り方を理解し、利便性を実感していただくため「高槻市営バスご利用ガイド」配布の取組を継続します。

高槻市に転入される方への「バスご利用ガイド」の配布	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



高槻市営バスご利用ガイド

3-4-1-5 バス停留所施設の快適性向上

バスをお待ちのお客様が、より快適にバス停留所施設をご利用いただけるよう、ベンチ・照明設備・案内表示等の整備に引き続き取り組みます。

バス停留所施設の利便性・快適性向上	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒

3-4-1-6 バス停留所名称の見直し

バス停留所について、わかりやすい名称への見直しを進めます。

バス停留所名称の見直し	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒

3-4-1-7 乗車券のICカード化の推進

各種乗車券等について、お客様の利便性向上のため、及び利用データの把握や不正防止等のため、紙の定期券からICカードに順次移行します。

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
ICカード化の推進	検討 実施	⇒	⇒	⇒	⇒

3-4-1-8 乗車口ICカードリーダーの導入検討

市営バス全車両への乗車口ICカードリーダーの導入の検討を行い、券種・乗車区間や乗車時間帯など日々の乗降データ収集による路線・ダイヤ編成への活用、市営バスの系統を乗り継ぐ際の割引制度の導入等、お客様の利便性向上に向けての取組を進めます。

乗車口ICカードリーダーの導入検討	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	⇒	実施	⇒	⇒

3-4-1-9 割安な企画券等の積極的な広報と新たな企画券の検討

お客様の増加に向けて、一日乗車券などの企画券の情報を今まで以上に積極的にご案内します。また、市営バス沿線で開催されるイベントや沿線施設との連携など、新たな企画券の開発に取り組みます。

新たな企画券の検討	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	研究	⇒	検討	⇒	⇒

3-4-1-10 バリアフリーの推進や安全性の向上

市営バスの車両については全て車いす対応となっていますが、車両の更新時にノンステップ車への更新を順次行います。

ノンステップ車への移行	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	実施	—	—	実施	⇒

3-4-1-11 先進的車両への更新

良好な住環境のまちづくりの観点から、環境対応や省エネルギーなどの低公害車両、安全対策などに対応した先進的車両の導入について研究します。

先進的車両への更新	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
	研究	⇒	⇒	⇒	⇒

コラム より安全で快適な乗合バス車両へ



昭和 21 年式



昭和 49 年式



昭和 59 年式



平成 15 年式

高槻市営バスの営業開始から現在に至るまで 60 年余りの歴史とともに、乗合バス車両もより安全・快適なものに進化を続けています。

昭和 29（1954）年の創業時は、前身の日乃出バスから引き継いだ 13 両が在籍していましたが、そのうちの 10 両は太平洋戦争前の昭和 10（1935）年から戦後まもなくの時期に製造された、乗車定員が 14～37 人のガソリン車で、今日から見ると小振りな車両でした。残りの 3 両は、当時実用化されつつあった、軽油を燃料とする新鋭のディーゼル車で、乗車定員も 56～67 人と経済性に優れた大型車両でした。

その後、老朽車の更新は全てディーゼル車となり、年々増加するお客様に対応するため、フロントエンジンのボンネット型から、床面積が大きなリアエンジンのワンボックス型へと移行しました。人口急増期に入ると、車掌確保の問題や経営合理化の必要性から、昭和 43（1968）年に大型ワンマンカー（定員 82 人）が導入され、乗降口も中央 1 か所から前後 2 か所に変化しています。

収容力に重点が置かれてきた乗合バス車両ですが、オイルショック以降は、燃料・騒音低減や快適性向上など、人と環境にやさしい車両へとニーズが変化しました。市営バスでも昭和 56（1981）年に冷房車を導入、昭和 62（1987）年には側窓のワイド化を図るなど、お客様の快適性を重視した車両を選択しています。近年では、乗合バス車両の低床化が進んでおり、かつての主流であった前後扉の 2 段ステップ車両から、前中扉のワンステップ・ノンステップ車両、リフト付車両へと、全車両が乗降しやすいバリアフリー対応車両となりました。

これからも、地域の公共交通機関として、より安全で快適な輸送環境の創造に努めてまいります。

3-4-2 市営バスのイメージアップに向けた取組

3-4-2-1 イメージアップ及び知名度向上

● 運転士のイメージアップにつながる取組

子どもたちがバス運転士になりたいと憧れを持ってもらえるように、イベントや啓発キャンペーンの展開など、積極的に運転士のイメージアップにつながる取組を引き続き実施します。

イメージアップイベントの展開	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



親と子の交通安全教室

● オリジナルグッズの開発・販売

お客様が市営バスに親しみを持っていただけるように開発を進めてきた市営バスオリジナルグッズについて、通信販売等効果的な販路の検討に取り組みます。

オリジナルグッズ通信販売の実施	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	検討	実施	⇒	⇒	⇒



市営バスオリジナルグッズの販売
(スルッと KANSAI バスマつり)

3-4-2-2 将来顧客の確保

夏休み時期の「市バスでぶらり」小学生無料キャンペーンや車庫見学など、普段バスに乗る機会の少ない子どもたちが市営バスと触れ合う機会を創出し、利便性を積極的にPRするとともに、将来のお客様の確保に努めます。

子供たちへの市営バスの魅力発進	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
	継続	⇒	⇒	⇒	⇒



市バスでぶらりキャンペーン
(平成27年度)

3-5 市民の移動手段確保のための行政施策

福祉施策・交通施策としての一般会計から市営バス事業への支出は、次の補助を主な内容としています。

- ① 市の福祉施策である高齢者等のための無料乗車証制度に対する運賃相当額としての補助
- ② 市民の移動手段確保のため必要な路線維持のための補助

3-5-1 高齢者無料乗車証制度について

3-5-1-1 高齢化の進展と対象者の増加

高槻市においては、前述のとおり高齢化が急速に進展しており、それに伴って高齢者無料乗車証の対象者も増加する傾向にあります。

3-5-1-2 高齢者等の無料乗車証に係る課題について

高齢者無料乗車証の利用者数が増加しているにもかかわらず、高齢者の運賃相当額とされている一般会計からの支出額が平成10年以降6億円に固定されており、一般会計からの支出額の根拠となる高齢者無料乗車証の利用者数と実際の利用者数が乖離していると考えられます。したがって、無料乗車証をIC化して、実際の利用者数を把握する必要があります。

各種無料乗車証の ICカード化	平成28年度 調査研究	平成29年度 IC化実施	平成30年度 利用者数把握	平成31年度 ⇒	平成32年度 ⇒
--------------------	----------------	-----------------	------------------	-------------	-------------

3-5-2 生活交通路線維持事業補助金（旧「不採算路線運行に伴う補助金」）について

● 市民の移動手段確保のための行政施策

市民の移動手段確保のための行政施策として市が担う負担について検討を継続します。

生活交通路線維持の 負担のあり方について	平成28年度 検討	平成29年度 ⇒	平成30年度 ⇒	平成31年度 ⇒	平成32年度 ⇒
-------------------------	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------

4 「高槻市営バス経営計画」推進体制及び点検・評価

高槻市営バスは、公共の福祉の増進に欠くことのできない交通インフラであるとの自覚のもと、持続可能な市営バス事業経営を図るため、効率性や生産性を引き続き追求してまいります。

4-1 内部評価による進行管理

更なる安全性の向上とお客様満足度の向上を追求するため、本計画に記載された個々の取組については、その実現に向けて全職員の創意工夫で真摯に取り組んでまいります。また、各取組の進捗状況については、実施結果について毎年度評価・検証を実施し、着実に効果的なものとなるように努めてまいります。

4-2 外部評価による検証と見直し

高槻市営バスアドバイザーによる外部評価の機会を設け、第三者の目により積極的に取組の効果や進捗状況を検証し、社会経済環境や市営バス事業の経営状況の変化を見据えながら、必要な項目については事業計画の見直しを行ってまいります。



高槻市営バスは、昭和 29（1954）年、当時の阪上安太郎市長の「動く市道」としたいという理念のもと、13 両の車両と 36 名の従業員の体制で産声を上げました。以来、大阪府内衛星都市唯一の市営バスとして、高槻市の発展とともに歴史を重ねてまいりました。

公共輸送機関としての市営バスは、人口減少社会の到来と急速に進展する少子高齢化への対応、自然災害への対応など、その役割・意義は大変重要なものがあると考えています。

公共交通を担うバス事業者として期待される役割を踏まえながら、自主自立の経営に引き続き取り組んでまいります。同時に、市の行政施策と緊密に連携してまいります。

これからも高槻市営バスは、六十有余年に及ぶ旅客輸送の経験を活かして、お客様の声を大切にし、よりご満足いただける高品質なサービスが提供できるよう、一層の創意工夫と企業努力に努めてまいります。



