経営基盤強化策(案)

【取組の体系】	①輸送の安全確保及び安定的な人材の確保と育成
【施策名称】	安全運転及び接客等における他バス事業者との合同研修の実施

<概 要>

- ・他の先進バス事業者では、運輸安全マネジメントの取組の一環として、「安全運転訓練車」の 導入を図るなど、より理解しやすく効果的な乗務員教育を行っている。
- ・近年は大型二種免許の取得者が減少するなど乗務員確保が困難になる一方、熟練乗務員の高齢 化による大量退職が見込まれるなど、お客様の安全確保に向けた乗務員のスキルアップは喫緊 の課題となっている。
- ・教習体制の拡充は必要であるが、本市自動車運送事業の規模で安全運転訓練車導入などの設備 投資を行うのは不合理な面もある。
- ・高槻市内に乗り入れるバス事業者がそれぞれの強みを活かして共同で研修を行い、バス事業者 全体の安全性向上とホスピタリティアップを図る。
- ・高槻市内の路線網は本市のバス路線が大半を占めており、観光スポットなどソフト面での教習については、本市が他のバス事業者に情報提供を担える部分がある。また、観光シティセールス課や都市づくり推進課などの協力を得た「オール高槻市」としての教習も行うことができ、他のバス事業者との連携を図ることができる。
- ・高槻市から市外へと結ぶバス路線網については、本市の乗務員が情報を持ちえていない部分であり、乗り換え案内等での連携を図ることができる。

<導入事例>

- ・安全運転訓練車導入事例(近畿圏):京都市交通局・大阪シティバス・阪急バス・近鉄バス <道 λ 効果 >
- ・接客面や安全面はいずれのバス事業者においても共通の課題である。お互いの資源を相互に融通し 補完することで、高槻市全体としての魅力向上や安全・安心なまちづくりにつなげる。
- ・安全運転訓練車については、乗務員の運転操作等がメーター等で具体的に確認されることにより、的確な安全指導につなげられる。またお客様への安全性担保やPR効果も大きい。
- ・他のバス事業者との交流や課題共有を行うことにより、お客様へのシームレスな交通サービス 提供や分かりやすさの向上につなげることができる。MaaS導入への基礎をつくることにも つながる。

くその他>

・交通利便性向上により、本市の都市格向上やブランドアップにもつなげて、都市間競争での勝ち抜けを目指す。







安全運転訓練車

(出典:近鉄バス・阪急バス・スルッとKANSAI各HP)

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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
1 111			1 III 1 III	1 1111

【取組の体系】	①輸送の安全確保及び安定的な人材の確保と育成
【施策名称】	若年層及び女性運転士の確保

<概 要>

- ・自動車運送事業における運転士を取り巻く現状は、中高年層の男性労働力に依存しており、将 来的に深刻な労働力不足に陥ることが懸念される。
- ・また、社会的背景として少子高齢化による人手不足と、運転士の需要減少や担い手不足により 交通の維持が困難となることが予想される。
- 今後、採用環境が厳しくなる中、バス運転士を安定的かつ継続的に確保する必要がある。
- ・現行では中途採用や同業他社からの募集を行っているため、女性や若年層へのリクルートや労働環境の整備が不十分である。
 - → 女性比率:約1.4%、若年層(40歳未満の若い運転士)が全体の1/5
- ・女性運転士の採用に向けた取組として、勤務時間や休暇制度等の調整(例:女性専用シフトや 有給による生理休暇の創設)、女性向け設備の充実、女性向けの制服など、女性の働きや すい環境整備が必要である。
- ・また、若年層の運転士の確保として、大型二種免許取得支援制度や高等学校や大学などへの運転士募集ポスターの掲示などのPRなどの活動を積極的に行う。

<導入事例>

- ·京都市交通局(令和元年5月実施)
 - → 現役女性運転士に直接質問できる「女性限定の説明会」の開催
- 茨城交通株式会社(平成26年7月)
 - → 女性バス運転士募集の専用サイトを開設、採用前から採用後の相談まで2名の女性スタッフが対応し相談しやすい環境整備、小学校3年生までの育児短時間勤務制度の実施
- ・バス事業やバス運転士のイメージアップ (若者向け、女性向けのPR)

く導入効果>

- ・高槻市交通部のイメージアップ、お客様の満足度の向上、雰囲気が明るくなる、接客の向上など。
- ・バス運転士の安定的かつ継続的な確保。

くその他>

現状、市営バスの女性運転士は芝生営業所所属の2名。





	*			
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

【取組の体系】	②高質なサービスの提供
【施策名称】	貸切観光バス事業の拡大

〈概 要〉

- ・大阪・関西万博の開催を見据え、本市の施政方針でも更なる観光振興に向けて取り組むことが 記述されている。また、万博来場者の本市へのインバウンド需要等の増加も考えられる。
- ・現在は路線バス仕様の車両で近距離の貸切需要に対応しているが、車内につり革が付いている など、立席を重視した路線バス仕様が色濃い車両となっている。
- ・他のバス事業者では、貸切専用のハイグレードな車両だけではなく、近距離の貸切需要や深夜 急行バスなどの中距離路線に対応可能なように、路線バスの営業所にも背もたれの高いロマン スシートと補助席を備えた、「ワンマンロマンスシート(ワンロマ)仕様」の2ドア路線貸切 兼用車両を配置している事例が見られる。
- ・路線旅客の高齢化も進んでいることから、これから導入する車両の一部については、通常の路線バス仕様よりも座席を増やし、ハイバックシートや補助席を採用するなど、着席時のアメニティ重視の路線及び貸切兼用車両を導入し、近距離の高速道路走行への対応や安全性と快適性向上の両立を図る。

<導入事例>

- ・ (ワンロマ車) 南海バス・東急バス・京王バス他
- ・その他、路線バス仕様車をベースとした前ドアのみの貸切車を導入している事例もある(横浜 市交通局他)

<導入効果>

- ・通常は一般の路線バスとして使用し、座席数の多い車両として立席を削減できるため、着席サービスの向上にもなり、特に高齢化率の高い路線や山間部等の路線では車内事故防止にもつながる。
- ・現行の本市貸切車は、小型もしくは大型クラスの車両となるが、30人程度でのグループやサークルでの旅行需要等を配慮し、中型車両での貸切仕様の導入を検討し、貸切バスの商品力向上を図る。

くその他>

・貸切バス事業への本格的な参入を検討する場合、民間バス事業者の事業を圧迫する可能性もあり、車両のグレードもトイレ付き車両など本格的な貸切専用の装備を求められる。現状の路線バス事業の規模を維持しながら経営する場合は、乗務員確保(運転士・ガイド)や教習の問題もあり、慎重に検討する必要がある。



(出典:京王バスHP)



貸切専用車 (出典:横浜市交通局HP)

く実施スケジュール>

く 天心ハノノユ ル				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

【取組の体系】	②高質なサービスの提供
【施策名称】	管理委託業務の拡大

<概要>

- ・少子高齢化社会の進展は生産年齢人口の減少を招き、バス事業者にとっては通勤通学旅客の減少に伴う収益の先細りと大型2種免許取得者減少に伴う乗務員確保の先細りという二重の苦難に見舞われることとなった。
- ・バス旅客の高齢化は、これまで以上の車両・施設のバリアフリー化や安全性強化が求められ、 ソフト面でもよりきめ細やかなサービスが求められることとなる。一方、乗務員確保について は、定年延長等で一定の対応を行うことが見込まれるが、安全性担保の観点から再教習や研修 の改善、運転支援装置の導入等の整備を求められることとなる。
- ・いずれにせよ、これまでとは違うサービス水準を求められることとなり、より柔軟な事業運営を行うため新規に関連会社を設立し、本体業務である自動車運送事業の支援を行うと共に、関連事業の展開の多角化による旅客サービスの向上を行う。

<導入事例>

- ・ (近畿圏の公営交通による関連企業と主な事業内容)
- ▼神戸交通振興株式会社(神戸市交通局)

【自動車運輸事業・ビル経営事業・広告事業・駅構内営業事業・郊外型商業施設パルティ・駐車場事業・地下鉄駅業務受託事業・乗車券事業など】

▼一般社団法人京都市交通局協力会(京都市交通局)

【交通道徳の実践普及に関する事業・乗客に対する便益増進及び輸送力増強に関する事業・乗客案内に関する事業・乗車券の発売等に関する事業・京都市高速鉄道駅職員業務に関する事業・交通局諸施設の運営管理、清掃その他作業の協力に関する事業・地下鉄駅構内等における売店・コインロッカー、公衆電話等乗客サービス施設の経営に関する事業・各種広告に関する事業・旅行業法に基づく旅行斡旋に関する事業・宅配便の受付取扱業務に関する事業など】

<導入効果>

- ・民営のバス会社でも、本体業務以外の旅客サービス等は別会社で運営されることが多く、乗車券出札・案内所業務や広告代理事業、保険代理事業、売店・喫茶店の経営、送迎業務、車両管理業務、不動産業、自動車整備業、自動車教習所などが営まれている。バス事業についても地域ごとや部門ごとに分社されていたが、近年は阪急バスのように改めて吸収・再編されたケースもある。
- ・旧大阪市交通局と旧尼崎市交通局でも、関連会社として大阪運輸振興株式会社(現在の大阪シティバス株式会社)と尼崎交通事業振興株式会社を設立している。それぞれ交通局と労働組合の共同出資による外郭団体として発足し、当初は前者がバスの運行受託、後者は車両の清掃や回数券の販売など運行以外のサポート業務を担当していた。いずれも交通局が廃止された現在も存続し、旧市営バスの運行業務(尼崎は旧市営バス事業を引き継いだ阪神バス尼崎市内線の受託)を担っている。
- ・これらの関連企業は、古くは事業の多角化が目的であった と考えられるが、公営交通の関連企業については当初から 本体業務の経営改善を目指して設立されていることが多い。 例えば、神戸交通振興ホームページの事業目的説明文では 「市営交通事業の経営改善に資する事業」が最初に表記 されている。

くその他>

・現在の委託業務との調整が必要である。



神戸交通振興山手線車両 (出典:神戸交通振興HP)

-			
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

【取組の体系】	②高質なサービスの提供
【施策名称】	小・中学生向け割引乗車制度の拡充

<概 要>

- ・これまで、夏休み期間に合わせて「市バスでぶらりキャンペーン」を展開し、大人1名につき 同伴の小学生5名まで無料とする取組を実施してきた。平成24年度から足掛け7年間にわた り展開をし、評価の声も多い。
- ・この企画については、家族での利用を念頭におき、小学生にバス乗車の習慣付けを行うモビリティ・マネジメント的な要素を意図しているが、実際には子ども会での大口団体利用が見受けられるなど、改善点がある。
- ・また、大人運賃となる中学生についてはフォローできる企画がない。高校進学の際にはバスの 優良顧客となる可能性を秘めているが、自転車での行動半径が広がることを考えると何らかの 対策が必要である。
- ・ついては、Tsukica(ツキカ)所有の小学生(※単独乗車の幼児を含む。以下同様)・中学生を対象に、土・日・祝日ダイヤでの運行日と学校の長期休暇・ゴールデンウイーク期間には1乗車に付き小学生50円・中学生100円で乗車可能な「Tsukica(ツキカ)小・中学生事前登録型割引プラン【げんきっずパス】」を実施する(※現行の小児カードを制度変更。プラン登録者については、特定日の引去り金額を変更。昼間割引や乗継割引との重複適用はしない)。

<導入事例>

・ (現金方式) 土・日・祝日と春休み・GW期間・夏休み・冬休み期間に現金50円で乗車可能 : 神奈川中央交通他

<導入効果>

- ・Tsukica(ツキカ)を媒体とすることで、対象者である「普段から高槻市営バスを利用する小・中学生」を囲い込むことができる。また事前登録することにより、本人確認も行うことができる。
- Tsukica (ツキカ) を媒体とすることで、乗務員に負担をかけることなく利用実態を把握することができる。またTsukica (ツキカ) の販売促進にもなる。
- ・受益者負担は発生するが、週末については通年適用となり、「市バスでぶらりキャンペーン」のように保護者同伴でなく友達同士で出掛けることも可能になるなど、メリットは大きくなる。

<その他>

- ・運賃収受システムとTsukica(ツキカ)発券システムの 改修が必要である。
- ・本人確認の頻度(毎年度在籍確認するか、生年月日 確認により義務教育期間終了まで継続適用とするか など)について、制度設計が必要である。



(出典:神奈川中央交通HP)

170,000 0 0 0 0				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

【取組の体系】	②高質なサービスの提供
【施策名称】	キャッシュレス決済の導入

<概 要>

- ・現在、案内窓口における定期券代金等の料金収受については現金決済のみで運用しているが、 お客様の利便性向上や社会情勢等を鑑みキャッシュレス決済を導入する。
- ・クレジットカードやQRコード、電子マネー等、現状ではキャッシュレス決済の選択肢がかなり広がってきていることを踏まえ、それぞれの普及率や利用率等を研究し、広く利用してもらえる媒体の選定に努める。

く導入事例>

・大都市圏で事業規模の大きい事業者で導入しており、地方の中小規模の事業者は導入していない傾向にある。

<その他>

- ・キャッシュレス事業者に対する手数料が毎年度発生することから、経営上大きな負担になる可能性があることに留意し、慎重に検討しなければならない案件である。
- ・また、イニシャルコストについてもシステム改修費用が多額になることが予想されることから 既存システムのリプレイスのタイミングや、他のシステム改修と抱き合わせで実施するなど工 夫が必要。



く実施スケジュール>

へ大心ハノノエ ハ				
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

(出典:各種ICカードHP)

【取組の体系】	②高質なサービスの提供		
【施策名称】	定期券とTsukicaを一枚のカードでご利用可能に		

<概 要>

- ・現在定期券とTsukica (ツキカ) を利用するお客様は、それぞれ計2枚のICカードをお使いいただく形式としているが、JR西日本の「ICOCA」で採用している仕様にあらため、一枚のICカードで、定期券とTsukica (ツキカ)の機能を併せ持つサービスを提供する。
- ・市営バスと合わせて鉄道を利用するお客様がかなり多いことから、交通系ICカードの一人 当たりの所有枚数が増加傾向にある中で、市営バスにご乗車の際に市営バスの定期券を持って いるにも関わらず、別のICカードをタッチしてしまうケースもあるため、カードを1枚にま とめることにより利便性の向上を図る。

くその他>

・ICカードシステムの改修費用が多額なことから、既存システムのリプレイスのタイミングや 他システムの改修と合わせて実施するなど、コスト縮減の工夫が必要。



令和4年度	令和 5 年度	令和6年度	令和7年度
令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度

【取組の体系】	②高質なサービスの提供
【施策名称】	学生向け年間定期券の導入

<概 要>

・学生向け定期券で期間の最長のものは関西大学、大阪薬科大学、平安女学院大学と高槻市内の公立高校、中学校、小学校の授業日程に合わせた1~3学期の学期定期券であるが、定期券の期間を大幅に延長し、1年間有効な年間定期券を導入することで年間を通じてバスに乗車いただき、期間ごとの更新の必要がなくなることで利便性の向上を図る。

<導入事例>

・他のバス事業者数社が年間定期券を取り入れている。

<導入効果>

- ・通学定期券については、毎年度4月の売上が最も多く、2学期、3学期と枚数金額ともに減少していく傾向にある。
- ・年間定期券を導入することで、2学期以降の減少を防ぐことにもつながり、収益の増加が期待できる。

くその他>

・割引率の設定や制度設計など他事業者の先行事例を広く研究し、効果的な施策になり得るかの 判断が必要である。



(出典:国際興業バスHP)

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

【取組の体系】	③先進的な技術等の導入
【施策名称】	ODデータ等の活用

<概 要>

- ・近年、自動車のネットワーク化の進展やスマートフォンの普及等により、自動車や人の移動 に関する様々なデータが収集され、これらのデータを活用した新たな交通サービスの実現が 求められている。
- ・政府が推進するSociety5. Oでは、サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させることにより、人々が快適で活力に満ちた質の高い生活を送ることのできる社会を目指しており、高度な交通サービスの提供と符合するものである。
- ・高槻市営バスにおいても乗車券のIC化によるODデータや、バスケーションシステムによる遅延情報(データ)など、日々、様々なデータが収集されているが、他の統計データ等との複合的な分析等のノウハウが組織内に確立されていないという課題がある。

【ステップ1】 ODデータ・ バスロケデータ等 の可視化

【最終アウトプット】

①市営バスにおける独立採算を基本 とする持続可能な企業経営の実現 ②交通まちづくりのあるべき姿



【ステップ2】

- 常態的に遅延する路線/停留所
- ・運行ダイヤの効率化、最適化
- 事前事後での収支シミュレーションによる 効果検証



【ステップ3】

- ・他統計データ等との 複合的な分析
- ・人口推計、天候 Maas など

<導入効果>

- ・データの可視化により、明確な根拠に基づ く第三者(利用者、市民等)への説明が容 易となる。
- ・沿線の人口推計や天候データ等と複合的に 分析することにより、より効率的かつ公平 なダイヤ及び路線編成が可能となりまた、 収益の向上も図ることができる。

くその他>

・ODデータ等の分析及び活用は、継続的な 取組が重要と考えられるため、市営バスの 組織内にデータを分析しかつ、それらを活 用する企業文化を構築することが重要となる。

(出典:デジタルソリューションの基盤技術と先端事例)

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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

【取組の体系】	③先進的な技術等の導入	
【施策名称】	自動運転技術の導入	

<概 要>

- ・自動運転技術は、交通事故の削減や地域の移動手段の確保等に資するものとして、近年、国内 外においてその開発が急速に進展している。
- ・わが国では、「自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月17日)」において、自動運転車の早期実用化を実現させるため、官民が一体となり、技術開発を更に進めるとともに、道路交通に関連する法制度の見直しを行うこととされ、必要となる道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性が取りまとめられている。
- ・この制度整備大綱においては、自動運転車の導入初期段階である2020年から2025年頃の公道で、自動運転車と自動運転システム非搭載の従来型の車両が混在し、2020年の限定地域での無人自動運転移動サービス等の実現に向けた制度整備を行うこととされている。

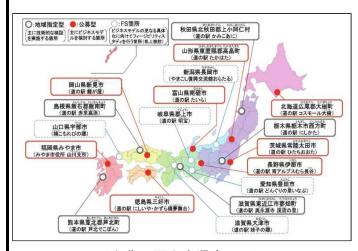


(出典:国土交通省HP)

(出典:国土交通省HP)

<導入事例>

- ・国土交通省主導の施策として、全国の「道の駅」を拠点とした実証実験が数箇所で行われている。
- ・近隣地域では滋賀県大津市、河内長野市、大阪シティバス等で実証実験が行われている。



(出典:国土交通省HP)

<導入効果>

- ・山間部等において、大型路線バスに代わる移動手段となる。
- ・全国的にバス業界で課題となっている 乗務員不足が解消される。
- ・レベル4 (限定地域での完全無人化)で の実装が可能となった場合、人件費が抑 制され、経済的なメリットが発生する。

くその他>

- ・現時点(令和元年度)では、レベル3で の実証実験段階であり、公道でのレベル 4導入の目途は立っていない。
- ・本市においては、同技術を保有する民間 企業との共同研究実施に向けた調整段階。

171/2011 1	•			
令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	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