

3 経営戦略と具体的取組

3-1 経営理念と基本戦略

市営バスの経営理念を実現するための基本戦略として、下記の4つを設定しました。

高槻市営バスの経営理念

- 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。



基本戦略1 安全・安心な運行サービスの提供

安全・安心の確保は、バス事業を運営していく上で最優先かつ欠くことのできない基本的なサービスです。市営バスは、今後ともこの考え方に立ち、安全性の強化に努め、お客様に信頼される公共交通を目指します。

基本戦略2 快適で質の高いサービスの提供

誰もが利用しやすい市営バスとしてさらなる進化を図るため、利便性・快適性の向上、お客様のニーズを的確にとらえた質の高いサービスの提供に努めます。

基本戦略3 まちづくりと連携したサービスの提供

高槻市の公営交通として、本市が進める定住促進、子育て支援、拠点整備、観光促進等のまちづくり施策に対して、市営バスが求められている役割を積極的に果たし、本市の発展に貢献します。

基本戦略4 経営基盤の強化

利用者数及び人口の減少、運転士不足等によって今後直面すると考えられる厳しい経営環境に備え、今後も市民の生活と本市の発展を支えるサービスを提供するため、安定した経営基盤の強化と経営改善に努めます。

3-2 個別戦略に基づく具体的取組

前節で定めた4つの基本戦略の下に10の個別戦略を設け、各事業に積極的に取り組んでいきます。具体的取組については次ページから詳述しますが、具体的取組に示す実施スケジュールは、短期・中期・長期に区分し、特に短期で実施する事業について、可能なものは、年度単位で実施する内容を記載しています。



《事業の実施スケジュール区分》



3-3 個別戦略ごとの具体的取組

個別戦略① 安全対策の強化

具体的取組	概要
(1) 安全運転研修の実施 P30	安全に関するスローガンである「輸送の安全確保が最大の使命」を実践するため、従来の運転士の安全運転研修を継続するだけでなく、課題が共通するバス事業者との合同研修の企画等によって、運転技術の向上と事故防止の啓発に引き続き努めます。
(2) 事業継続計画の整備 P31	現行の事業継続計画（平成 28（2016）年度策定）について、新型コロナウイルス等の感染症対策や災害時における車両避難計画、想定を超える風水害に対応する計画運休等、多様化するリスクを踏まえた見直しを進めます。
(3) 安全な運行の確保	安全で安心なバス運行を提供するため、運転士に対する睡眠時無呼吸症候群（SAS）チェック等の健康管理や、乗車前のアルコールチェック等に加え、新型コロナウイルスによる感染症等の多様化するリスクへの対策を確実に実施し、安全管理を徹底します。

《個別戦略①に対する指標》

指標	現状	→	目標
有責事故件数	26 件（令和元年度）	→	遁減

※個別戦略に対する指標の目標について

指標の目標値は、計画の進捗状況を管理するための目安として、本来、数値化することが望ましいところですが、新型コロナウイルス感染症の影響によって事業の先行きが不透明であることを踏まえ、本経営戦略では、「増加」「減少」「遁減」といった表記としました。

【基本戦略】	1 安全・安心な運行サービスの提供				
【個別戦略】	① 安全対策の強化				
【具体的取組】	(1) 安全運転研修の実施				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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」の導入を図る等、より理解しやすく効果的な運転士教育を行っている。 ・近年は大型自動車2種免許の取得者が減少する等、運転士の確保が困難になっている一方、熟練運転士の高齢化による大量退職が見込まれる等、お客様の安全確保に向けた運転士のスキルアップは喫緊の課題となっている。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本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。 ・本市内の路線網は本市のバス路線が大半を占めており、観光スポット等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。 ・本市内から市外へと結ぶバス路線網については、本市の運転士が情報を持ち得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。 ・交通利便性向上によって、本市の都市格向上やブランドアップにもつなげ、都市間競争での勝ち抜けを目指す。 					
＜導入事例＞					
<ul style="list-style-type: none"> ・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 					
					
<p style="text-align: center;">安全運転訓練車 (出典：近鉄バス・阪急バス・スルッとKANSAI各HP)</p>					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> ・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、本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、運転士の運転操作がメーターで具体的に確認されることによって、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って、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。 					
＜実施スケジュール＞					
短期		中期		長期	
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8～12年度
共同研修等の実施検討・調整		実施		前半5か年の課題や成果を踏まえて実施内容や体制の改善を検討	

個別戦略② 利便性の向上

具体的取組	概要
(1) バス停留所の利便性・快適性向上 P33	お客様が、より快適にバスを待てるよう、ベンチ・照明設備・バス停留所上屋等の整備を図るとともに、コンビニエンスストア等近隣事業所との共同によるバス待合施設の設置を検討します。 また、バス停留所名称の見直しや案内表示の整備に継続して取り組むとともに、バス停台帳のデータベース化を検討します。
(2) キャッシュレス決済の導入 P34	お客様の利便性を向上するため、定期券販売等におけるキャッシュレス決済の導入を検討します。
(3) 各種 IC カードの統合 P35	お客様の利便性を向上するため、市営バス定期券、市営バス専用 IC カード、全国共通交通系 IC カード等の統合を関係各所と調整及び検討し、利用者の利便性向上を図ります。
(4) 新たな企画券及び年間定期券の導入検討 P36	お客様の増加に向けて、既存の企画券（一日乗車券等）の積極的な案内・販売や、年間定期券等新たな企画券の導入について検討を進めます。
(5) 先進的車両の導入検討（自動運転技術等） P37	自動ブレーキや対人、対物センサー等を搭載した先進的車両の導入を検討します。また、運転士不足や新技術の進展、法改正等を踏まえ、自動運転技術の導入可能性について研究を進めます。
(6) 交通需要や市民生活に即した路線再編及びダイヤ適正化 P38,39	OD データに基づく利用実態の分析結果を踏まえ、より利便性が高く効率的な運行経路の検討や運行ダイヤの適正化に取り組みます。

《個別戦略②に対する指標》

指標	現状	→	目標
お客様からの運行サービスに関する評価件数	6 件（令和元年度）	→	増加

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供
【個別戦略】	② 利便性の向上
【具体的取組】	(1) バス停留所の利便性・快適性向上

<取組のねらい>

【現状と課題】

- ・バス停留所施設について、特にバス停留所上屋やベンチの設置についてのご要望は途切れることがないが、道路幅員等設置基準に照らすと設置不可能な場所もある。
- ・停留所名称については、これまでネーミングライツ制度を活用して企業名の入ったバス停留所名への変更を進めてきたが、本来の目的である「わかりやすい名称への見直し」という観点では、課題に挙がりながらもこれまで未着手となっている。

【取組の概要】

- ・バス停留所に関する基礎的な情報と併せて、施設整備に対する要望・意見やそれに対する対応等について整理したバス停留所台帳のデータベース化を検討する。
- ・バス停留所名称の見直しについて、路線・方面等のまとまりで変更を進めるような具体的な実施計画を策定する。(特に、「阪急高槻駅」「JR 富田駅」バス停は鉄道駅との整合を図る)
- ・乗降人数や道路条件等を踏まえた優先順位を検討し、計画的に上屋・ベンチの設置に努めるとともに、道路空間内での設置不可能な場所については、コンビニエンスストア等のバス停留所近隣施設の協力を得てバス待合施設の設置を検討する等によってバス待ち環境を整えていく。併せて、事業者の説明責任として、設置目標や設置基準等の方針をお客様に明示することを検討する。
- ・案内サイン類については、改善やマニュアル策定の方針等を検討する。

<導入事例>

- ・コンビニエンスストアとの連携による「バスの駅」の設置 (京都市交通局)



(出典：京都市交通局HP)

<期待される効果>

- ・高齢者や来街者が快適にバスを待つ環境を整えることで、待ちやすさ・わかりやすさの観点でバス利用に対する抵抗が下がり、お客様の増加が期待できる。

<実施スケジュール>

短期		中期		長期	
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8~12年度
← バス停留所台帳のデータベース化 →					
← 新たなバス停留所のあり方を検討 情報収集・協議・調整 →			← 実施 →		← 社会環境等の変化を踏まえて 更なる改善を検討 →

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供				
【個別戦略】	② 利便性の向上				
【具体的取組】	(2) キャッシュレス決済の導入				
<取組のねらい>					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全世界的にキャッシュレス化が進展している中、市営バスの発券窓口においては現在、現金決済のみの運用となっている。 ・特に、高額な定期券購入時にクレジット決済を要望されることが多く、また、インバウンド需要の増加を見込む際にもキャッシュレス決済の導入が求められると考えられる。 ・国内でも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適切な媒体の選定が必要となる。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、慎重に検討を進める必要がある。 ・初期コストについてもシステム改修費用が多額になると予想されることから、既存システムの更新時期や、他のシステム改修と併せて実施する等の配慮が必要となる。 					
<導入事例>					
<ul style="list-style-type: none"> ・事業規模の大きい交通事業者では既に導入している社局が多いが、地方の中小規模の事業者では導入が進んでいない傾向にある。 					
<期待される効果>					
<ul style="list-style-type: none"> ・お客様の利便性向上 					
<実施スケジュール>					
短期		中期		長期	
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8～12年度
<p>情報収集・課題整理 カード媒体の選定</p>			<p>既存システムのリプレイスと 合わせて導入時期を検討</p>		<p>社会環境等の変化を踏まえて 更なる改善を検討</p>

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供				
【個別戦略】	② 利便性の向上				
【具体的取組】	(3) 各種 IC カードの統合				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状、IC 定期券と市営バス専用 IC カード「Tsukica（ツキカ）」を利用するお客様は、2 枚の IC カードをお使いいただく形式となっている。また、鉄道と市営バスの乗継利用等では、JR 西日本の「ICOCA」やスルッと KANSAI の「PiTaPa」と市営バス専用 IC カードを併用する（複数枚保有する）必要がある。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一枚の IC カードで、市営バスの IC 定期券や Tsukica（ツキカ）、全国共通交通系 IC カードの機能を併せ持つサービスの提供を検討する。 実施においては、IC カードシステムの改修費用が必要となることから、既存システムのリプレイスのタイミングや他システムの改修と併せて実施する等、コスト縮減の工夫が必要となる。 					
 <p>市営バス IC 定期券</p>		 <p>市営バス専用 IC カード (Tsukica)</p>		 <p>全国共通交通系 IC カード</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 2次元バーコード乗車券、非接触型クレジットカード、生体認証等の次世代乗車券の導入も併せて検討する。 					
＜導入事例＞					
<ul style="list-style-type: none"> 京阪バス：PiTaPa カードに 1 day チケット機能を登録できるサービスを展開 京都市営バス：ICOCA カードで市営地下鉄との連絡定期券を販売 (均一運賃区間の京都バス・西日本ジェイアールバスとの共通利用が可能) 神戸市営バス：PiTaPa カードに市営バスの定期券機能を登録できるサービスを展開 					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> 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って利便性の向上を図る。 現在、紙券で運用している「1 day、2 day チケット」や「妊婦特別運賃制度（こうのとりのりパス）」等も IC カード化した場合、全て OD データを取得することが可能となり、更なるサービスの効率化や合理化を図ることができる。 					
＜実施スケジュール＞					
短期		中期		長期	
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 8～12 年度
← 情報収集、課題整理、導入可否の検討					→ 既存システムのリプレイスと併せて導入を検討

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供																			
【個別戦略】	② 利便性の向上																			
【具体的取組】	(4) 新たな企画券及び年間定期券の導入検討																			
<取組のねらい>																				
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状の市営バス企画券は、実質、紙券の「1 day、2 day 乗車券」のみとなっている。 夏休み期間中、大人1人につき小学生5人まで無料となる「市バスでぶらりキャンペーン」は、環境定期券制度との棲み分けや、適用期間及び対象者が課題となっている。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市観光協会で取り組む観光 MaaS アプリとの連携等、市内の回遊が便利でお得になる新たな企画券の導入を検討する。 「市バスでぶらりキャンペーン」については、夏休み期間中のみとなっている適用期間の拡充に合わせて、中学生への適用及び有償化を検討する。 学生向け定期券で期間最長のものは関西大学、大阪薬科大学、平安女学院大学と市内の公立高校、中学校、小学校の授業日程に合わせた1～3学期の学期定期券がある。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。 																				
	 <p>1day、2day 乗車券(高槻市営バス)</p>																			
	 <p>市バスでぶらりキャンペーン(高槻市営バス)</p>																			
<導入事例>																				
<ul style="list-style-type: none"> MaaS アプリと連携した企画券は、スマートフォンの普及やインバウンド需要の拡大に合わせて、事例が増えている。 夏、冬、春の小中学校における長期休み期間に利用可能な児童、学生向けの企画券及び年間定期券についても全国のバス社局で導入事例がある。 																				
<期待される効果>																				
<ul style="list-style-type: none"> 「こうのとりのバス」、環境定期券制度、「高齢者無料乗車制度」等と併せて、市民の全てのライフステージで市営バスをお得に利用できるサービスが展開できる。 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ため、年間定期券を導入することで、2学期以降の売上減少を防ぐことにもつながる。 																				
<実施スケジュール>																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">短期</th> <th colspan="2">中期</th> <th>長期</th> </tr> <tr> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8～12年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">バスぶらり制度変更実施</td> <td colspan="2">新たな企画券及び年間定期券の導入検討</td> <td>各種ICカードの統合と併せて導入時期を検討</td> </tr> </tbody> </table>			短期			中期		長期	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8～12年度	バスぶらり制度変更実施			新たな企画券及び年間定期券の導入検討		各種ICカードの統合と併せて導入時期を検討
短期			中期		長期															
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8～12年度															
バスぶらり制度変更実施			新たな企画券及び年間定期券の導入検討		各種ICカードの統合と併せて導入時期を検討															

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供
【個別戦略】	② 利便性の向上
【具体的取組】	(5) 先進的車両の導入検討（自動運転技術等）

<取組のねらい>

【現状と課題】

- 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おり、バス事業者にとっても運転士不足を解消する手段として注目が集まっている。
- 国土交通省では、道の駅を拠点とする実証実験が全国で進められている。
- 現時点では、運転席に大型自動車2種免許等を有するドライバーが乗車し、有事に手動運転が可能となる「レベル3」の段階であり、一定条件下での無人運転である「レベル4」や、完全な無人運転である「レベル5」には至っていない。
- 自動ブレーキや対人、対物センサーを搭載した車両の技術開発は飛躍的に進んでいる。



(出典：国土交通省ホームページ)

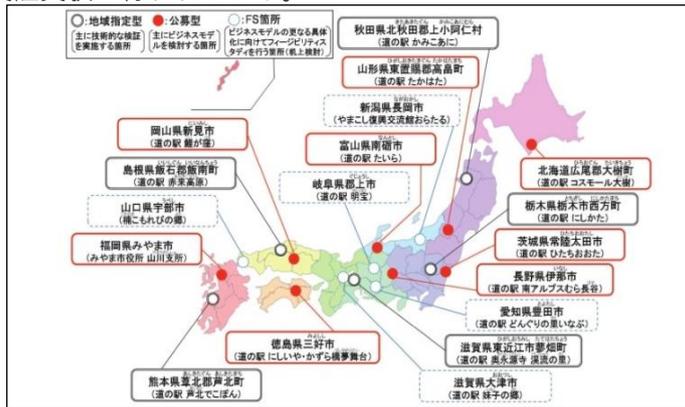
自動運転車両の事例

【取組の概要】

- 市営バスにおける自動運転技術の適用可能性等の検討を行い、市の持続可能な交通体系のあり方に関する研究を行う。
- 今後、バス車両の更新に合わせて、自動ブレーキや対人、対物センサー等を搭載した先進的車両の導入を検討する。

<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：国土交通省ホームページ)

道の駅を拠点とする自動運転技術の実証実験

<期待される効果>

- 山間部等における小型車両による自動運転化によって、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運転士不足が解消される。
- 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。
- 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に係る協定を締結。
(令和2（2020）年2月)

<実施スケジュール>

短期		中期		長期	
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8~12年度
情報収集 共同研究		路線再編と併せて検討			新技術の開発状況や道路法の改正等、国全体の動向を踏まえて導入を検討

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供																									
【個別戦略】	② 利便性の向上																									
【具体的取組】	(6) 交通需要や市民生活に即した路線再編及びダイヤ適正化																									
<取組のねらい>																										
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バスでは、平成 30(2018)年 4 月 1 日に IC カードの 2 タッチ化を導入し、全ての OD データの把握が可能となり、収支が悪化している路線を中心に分析を行った結果、一部の路線及び区間では、極端に利用が少ないことが明確となった。 山間部の路線等では、便数の少ない乗合バスでの運行が地域にとって最適な移動手段となっていない可能性もあり、ますます利用者離れが起こるといった負の連鎖に陥っている。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停まで出向かなければならない定時・定路線の乗合バス輸送にこだわらず、小型モビリティやデマンド交通等、より小回りの効く利便性の高い交通手段に転換する等、市の交通政策と連携を図りながら役割分担と調整を行う。 沿線の年齢構成の変化を見極め、通勤時間帯を削減し昼間時間帯を増強する等、OD データを活用しながら、より利用しやすく沿線需要に応じたダイヤや系統を検討する。 長距離路線については、道路渋滞による影響で遅延運行が発生しやすく、ダイヤへの信頼性を損なうリスクも高いため、中心市街地への直通運行にこだわらず、ゾーンバスと幹線バスとの乗継方式を導入する等、柔軟な検討を行う。 新しい道路整備や商業施設の立地等、沿線住民の生活環境や生活様式の変化に応じて、新たな需要が見込まれる経路への変更を検討する。 <p>【見直しが必要な不採算路線、新たな需要が考えられる路線】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>エリア</th> <th>路線</th> <th>検討の方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山間</td> <td>田能線（杉生・中畑・二料）</td> <td>・原大橋以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。</td> </tr> <tr> <td>山間</td> <td>萩谷線</td> <td>・関西大学以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。</td> </tr> <tr> <td>山間</td> <td>成合・川久保線</td> <td>・上成合以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。 ・高槻インターチェンジ周辺のまちづくりの状況を踏まえ、合理的な運行本数や経路変更も検討する。</td> </tr> <tr> <td>南部</td> <td>柱本・三島江線</td> <td>・車庫前以南について、対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入や、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討する。</td> </tr> <tr> <td>南西部</td> <td>芝生住宅線</td> <td>・生活路線としての利用状況を踏まえ、重複する他の路線と併せて総合的に検討する。</td> </tr> <tr> <td>東部</td> <td>前島・六中線 道鶴線</td> <td>・生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」と「道鶴線」相互の統合・再編等を検討する。</td> </tr> <tr> <td>東部</td> <td>梶原線</td> <td>・新名神高速道路関連の道路整備を踏まえ、経路の変更を検討する。 ・観光振興への貢献も検討する。</td> </tr> </tbody> </table>			エリア	路線	検討の方向性	山間	田能線（杉生・中畑・二料）	・原大橋以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。	山間	萩谷線	・関西大学以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。	山間	成合・川久保線	・上成合以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。 ・高槻インターチェンジ周辺のまちづくりの状況を踏まえ、合理的な運行本数や経路変更も検討する。	南部	柱本・三島江線	・車庫前以南について、対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入や、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討する。	南西部	芝生住宅線	・生活路線としての利用状況を踏まえ、重複する他の路線と併せて総合的に検討する。	東部	前島・六中線 道鶴線	・生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」と「道鶴線」相互の統合・再編等を検討する。	東部	梶原線	・新名神高速道路関連の道路整備を踏まえ、経路の変更を検討する。 ・観光振興への貢献も検討する。
エリア	路線	検討の方向性																								
山間	田能線（杉生・中畑・二料）	・原大橋以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。																								
山間	萩谷線	・関西大学以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。																								
山間	成合・川久保線	・上成合以北は、市民や地域にとって最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。 ・高槻インターチェンジ周辺のまちづくりの状況を踏まえ、合理的な運行本数や経路変更も検討する。																								
南部	柱本・三島江線	・車庫前以南について、対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入や、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討する。																								
南西部	芝生住宅線	・生活路線としての利用状況を踏まえ、重複する他の路線と併せて総合的に検討する。																								
東部	前島・六中線 道鶴線	・生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」と「道鶴線」相互の統合・再編等を検討する。																								
東部	梶原線	・新名神高速道路関連の道路整備を踏まえ、経路の変更を検討する。 ・観光振興への貢献も検討する。																								

(次頁へ続く)

個別戦略③ 接客サービスの向上

具体的取組	概要
(1) 優良運転士の育成  P41	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等の方法によって、目に見える評価を行うことで、運転士の意識向上やサービスの改善につなげていきます。

《個別戦略③に対する指標》

指標	現状	→	目標
お客様からの接客サービスに関する評価の件数	36件（令和元年度）	→	増加

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供				
【個別戦略】	③ 接客サービスの向上				
【具体的取組】	(1) 優良運転士の育成				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 接客サービスについては、運転士個々によってばらつきがあるのが現状であり、バス事業者にとって永遠の課題である。特に苦情やトラブルがないので、自分の接客には問題がないと向上心を持たない者が全体のレベルを下げている。運転士研修等で、現状に対しての問題意識や向上心を全体で共有することが求められる。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「乗って良かった」「また乗りたい」と思っただけのサービスを提供するとともに、運転士の意欲を向上することを目的として、お客様から高い評価を受けた運転士の表彰や、運転・接客競技会等の目に見える評価を行う。 具体的なコンテスト形式等によって、運転士相互の競争意識による技量アップを図り、同時に適切な評価や人事考課に反映する。 運転士の意識を高めるため、民間を含め他事業者との共同研修の実施を検討する。 お客様からの評価が高い運転士の接客態度を研修等で活用し、自分に足りないものや、現在お客様が求めている接客を理解させる。 					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> 運転士の意欲向上による退職者の減少 市営バスのイメージやブランドの向上 					
＜実施スケジュール＞					
短期		中期			長期
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8～12年度
←→		←→			←→
制度検討		実施			前半5か年の課題や成果を踏まえて改善を検討

個別戦略④ 顧客ニーズの的確な把握

具体的取組	概要
(1) アンケート調査等の実施	お客様のニーズを把握し、利用促進やサービスの充実につなげていくために、適切な時期にアンケート調査等を実施します。
(2) OD データの活用検討 P43	OD データの利活用について、データの可視化、運行ダイヤの効率化、人口、気象等データとの複合的な分析などにより、総合的にお客様サービスの向上を目指す。

《個別戦略④に対する指標》

※数値目標は設定しない

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供		
【個別戦略】	④ 顧客ニーズの的確な把握		
【具体的取組】	(2) ODデータの活用検討		
<取組のねらい>			
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年、自動車ネットワークの進展やスマートフォンの普及等によって、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。 市営バスにおいても乗車券のIC化によるODデータや、バスロケーションシステムによる遅延情報データ等、日々、様々なデータが収集されているが、他統計データ等との複合的な分析が行えていない等の課題がある。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 段階的なODデータの利活用を検討するため、【ステップ1】では、市営バスの保有データを可視化する。次に、【ステップ2】で収支シミュレーションを行いながら運行ダイヤの効率化、最適化を図る。【ステップ3】では人口、気象等データとの複合的な分析を行い、総合的にお客様サービスの向上を目指す。 			
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>【ステップ1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ODデータ、バスロケデータの可視化（地図上での可視化を含む） 帳票類の自動作成、ダウンロード機能 </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; width: 30%; margin-left: 20px;"> <p>【目指すべき方向性】</p> <ol style="list-style-type: none"> お客様サービスの向上 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 交通まちづくりのあるべき姿 </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p>【ステップ2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口推計、気象情報等の他統計データとの複合的な分析 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%; margin-left: 20px;"> <p>【ステップ3】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公平かつ効率的な路線再編、検討 運行ダイヤの効率化、最適化に伴う編成、検討 </div> </div>			
<期待される効果>		<導入事例>	
<ul style="list-style-type: none"> データの可視化によって、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。 市営バスの保有データと沿線の人口推計や天候データ等とを複合的に分析することによって、効率的かつ公平なダイヤ及び路線編成が可能となり、収益の向上につながる。 		<p style="text-align: center;">(出典：デジタルソリューションの基盤技術と先端事例)</p>	
<その他>			
<ul style="list-style-type: none"> ODデータ等の分析及び活用は、継続的な取組が重要であり、市営バスの組織内にデータを分析し、かつ、それらを活用する組織文化の構築が課題となる。 			
<実施スケジュール>			
短期		中期	
令和3年度	令和4年度	令和6年度	令和7年度
令和5年度	令和8～12年度		
【ステップ1】		【ステップ2】	
		【ステップ3】	
		ICT技術の進歩等を踏まえ、更なる改善を検討	

個別戦略⑤ 効果的な情報発信とブランド力の向上

具体的取組	概要
(1) さまざまな媒体を通じた 情報発信の充実 P45	市営バスホームページのコンテンツの充実やバスご利用ガイドの配布、各種 SNS を通じた情報発信を図り、より多くの人が多様な場面で市営バスの情報に接することができるように努めます。
(2) 市営バスのファンを増やす ためのイベント企画や 参画 P46	市営バスのイメージアップを図るためのイベントの企画・開催や各種イベントに積極的に参画し、市営バスの PR やグッズ販売等によって、市営バスにふれあう機会を創出します。

《個別戦略⑤に対する指標》

指標	現状	→	目標
市営バスホームページへのアクセス数	220 万ビュー/年 (令和元年度)	→	増加

【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供				
【個別戦略】	⑤ 効果的な情報発信とブランド力の向上				
【具体的取組】	(1) さまざまな媒体を通じた情報発信の充実				
<取組のねらい>					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 31 (2019) 年 1 月に市営バスの独自サイトを開設し、新たな情報発信をスタートした。また、経営情報については独自サイト開設後「IR 情報」として「決算の概況」「経営比較分析表」を遅滞なく更新している。 同エリア内の民間事業者が行っている延着証明書の Web 発行も現段階では未対応となっている。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> SNS による情報発信を積極的に行い、幅広い層へのコミュニケーションを図るとともに、市観光協会で取り組む観光 MaaS アプリとのタイアップとして、インターネットにおける経路検索に対応したオープンデータの作成を行う。情報提供にあたっては、有用な運行情報だけではなく、観光や文化等の市の魅力を伝える情報もセットで提供し、顧客満足度の向上によるリピーターや市内外からの新規顧客の獲得につなげることを目指す。 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえた新たな生活様式の中で、混雑した公共交通の利用を避けようとする意識が働くことを考慮し、市営バスの感染症対策の取組等について車内や Web 等を通じて情報発信を行うとともに、Web の運賃・経路検索でのバス接近情報で「現在の車内混雑度」の情報提供について検討する。 					
<導入事例>					
<ul style="list-style-type: none"> Web の運賃・経路検索でのバス接近情報で「現在の混雑度」の表示 (横浜市交通局) 					
 <p>(出典：横浜市交通局 HP)</p>					
<期待される効果>					
<ul style="list-style-type: none"> 市営バスの利用に対する安心の回復 タイムリーかつ有用な情報提供による利便性の向上 観光や文化等の市の魅力発信による観光客の増加や定住の促進 					
<実施スケジュール>					
短期		中期		長期	
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 8~12 年度
観光 MaaS アプリとの連携検討 (令和 2 年度~)		市営バス HP を活用した新たな情報提供手法の検討		社会環境等の変化を踏まえて新たな情報提供のあり方を検討	
感染症対策の取組の情報発信 (令和 2 年度~)		必要に応じて継続			

個別戦略⑥ 定住促進・子育て支援との連携

具体的取組	概要
(1) こうのとりのりパスの継続	子育て世代に対する移動支援として、妊娠中の方の運賃割引を行う妊婦特別運賃制度（こうのとりのりパス）を継続します。
(2) モビリティ・マネジメントの体系化 P48	バス乗車体験による小・中学校、自治会、子育て世代等に対する交通環境学習等をはじめとするモビリティ・マネジメントの体系化を検討します。

個別戦略⑦ 拠点整備との連携

具体的取組	概要
(1) 新たな道路整備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や新規の道路整備に伴う交通需要の変化に応じた路線・ダイヤ等の見直し及び新たな路線設定について検討します。

個別戦略⑧ 観光促進との連携

具体的取組	概要
(1) 旅客案内の改善	観光客をはじめとする市外からのお客様に対し、観光施設沿線路線における沿線ガイドや旅客案内表示、印刷物の検討等、よりわかりやすい旅客案内の改善を検討します。
(2) 安満遺跡公園等へのバス路線（系統）の設定検討	令和3（2021）年度に全面開園を予定する安満遺跡公園へのアクセスを確保するために、新たな路線（系統）設定について検討します。併せて、市内の主要施設を循環する路線の必要性についても検討します。
(3) 貸切観光バス事業の拡大 P49	大阪・関西万博の開催等を見据え、国内外の観光需要の取込みを図るため、貸切観光バス事業の拡大を検討します。
(4) 空港リムジンバス事業の参入検討 P50	大阪・関西万博の開催等を見据え、国内外の観光需要の取込みを図るため、空港リムジンバス事業への参入を検討します。

《個別戦略⑥～⑧に対する指標》

指標	現状	→	目標
こうのとりのりパスの使用後アンケートにおける市営バスを「ほぼ利用していない」と回答した人の割合	57.6%（令和元年度）	→	減少
市民1人あたり年間市営バス乗車回数	56.1回/人・年 （令和元年度）	→	維持

【基本戦略】	3 まちづくりと連携したサービスの提供				
【個別戦略】	⑥ 定住促進・子育て支援との連携				
【具体的取組】	(2) モビリティ・マネジメントの体系化				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広義のモビリティ・マネジメント（以下、MM）とは、当該の地域や都市全体を「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。狭義の意味で市営バスにおけるMMとは、転入者や小、中学生等、新規あるいはこれから顧客となりうる市民等を対象に、マイカーから市営バスへの転換を促す取組となる。 ・ 現状、市営バスでは、子育て世代を対象とするベビーカー乗車体験教室や小学生を対象とする車庫見学、市民（主に高齢者団体）を対象とする出前講座に取り組んでいるが、中高生や企業向けの取組が少ない。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も引き続き市営バスを利用していただくためには、住民や学校及び職場等にも働きかけ、自発的な行動の転換を促していくことが重要となる。 ・ そのため、学校、住宅地、職場等を含む、市民のライフステージ全般に渡るMMの体系化を検討する。 					
<p>公共交通の維持や地球環境の負荷軽減を目的に、住民や企業、学校を対象に、自動車利用から公共交通利用への行動の変化を促す取り組みを行います</p> <p>■モビリティマネジメントの実施 (出典：国土交通省 HP)</p>					
＜導入事例＞					
<p>①エコ通勤制度：クルマから環境にやさしいエコな通勤手段への転換を図るため、国土交通省が推進している取組で、特に優秀な事業所を公的に認証している。</p> <p>②転入者向け実施事例：大阪府吹田市・群馬県高崎市・北海道当別町 等</p> <p>③職場における実施事例：京都府宇治市・京都市 等</p> <p>④学校における実施事例：静岡県富士市・神奈川県秦野市</p> <p>⑤地域における実施事例：茨城県龍ヶ崎市</p>					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな転入者や、これまで市営バスを利用していない市民等に啓発を行うことで、乗合収入の増加を図る。 ・ バスに親しむことでバスに乗車するという行為のハードルを低下させまた、職業としての選択肢を持ってもらう。 					
＜実施スケジュール＞					
短期		中期		長期	
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8～12年度
MMの体系化検討・実施			社会環境等の変化を踏まえて新たなMMのあり方を検討		

【基本戦略】	3 まちづくりと連携したサービスの提供				
【個別戦略】	⑧ 観光促進との連携				
【具体的取組】	(3) 貸切観光バス事業の拡大				
<取組のねらい>					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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等、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等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が高い2人掛けの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。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線旅客の高齢化も進んでいることから、今後新たに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、背もたれが高いハイバックシートや補助席を採用する等、着席時の居住性重視の路線及び貸切兼用車両の導入を検討する等、近距離の高速道路走行への対応や安全性向上と快適性向上の両立を図る。 					
<導入事例>					
<ul style="list-style-type: none"> ・（ワンロマ車）南海バス・東急バス・京王バス他 ・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） 					
 <p>ワンロマ車「三菱ふそうMP35JM」</p>		 <p>貸切専用車（出典：横浜市交通局 HP）</p>			
(出典：京王バス HP)					
<期待される効果>					
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・通常は一般の路線バスとして使用すれば、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。 					
<その他>					
<ul style="list-style-type: none"> ・貸切バス事業への本格的な参入を検討する場合、車両の仕様もトイレ付き車両等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、運転士確保（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。 					
<実施スケジュール>					
短期		中期		長期	
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8～12年度
		営業強化検討実施		市営バスの収支状況や社会環境等の変化を踏まえて更なる営業強化を検討	

個別戦略⑨ 人材の確保・育成と組織力向上

具体的取組	概要
(1) 運転士の確保 P52	将来的な担い手の不足を想定し、若年層や女性運転士の確保や定年延長・再雇用制度の充実等によるシニア層の拡充等多様な人員の確保に努めます。
(2) 実務経験が不足する運転士に対する育成の強化	熟練運転士の不足を実務経験の少ない運転士で補うため、教習の充実や民間バス事業者との合同研修等によって、お客様が安全・安心・快適にご乗車いただけるよう育成の強化に努めます。(①-(1)と一部重複)
(3) 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遇に関する研修を継続して実施し、参加者同士でディスカッションを行う中で、組織力の向上と接遇サービスの品質向上を図ります。
(4) 運転・整備・ダイヤ編成等の技術の継承 P53	市営バスがこれまでに培った運転、整備、ダイヤ編成等に関する多様な技術を継承し、将来の市営バスを担う人材を育成します。

《個別戦略⑨に対する指標》

指標	現状	→	目標
運転士の離職率	2.5% (令和元年度)	→	減少

【基本戦略】	4 経営基盤の強化				
【個別戦略】	⑨ 人材の確保・育成と組織力向上				
【具体的取組】	(1) 運転士の確保				
<取組のねらい>					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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って運行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、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。 <ul style="list-style-type: none"> → 女性比率：約 1.3%、若年層（40歳未満の若い運転士）が全体の 1/6 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、女性向けの制服等、女性の働きやすい環境整備が必要である。 ・また、若年層運転士の確保として、大型二種免許取得支援制度の検討や高等学校や大学等への運転士募集ポスターの掲示等の PR 等の活動を積極的に行う。 					
<導入事例>					
<ul style="list-style-type: none"> ・京都市交通局（令和元（2019）年5月実施） <ul style="list-style-type: none"> → 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（2014）年7月） <ul style="list-style-type: none"> → 女性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を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 ・バス事業や運転士のイメージアップ（若者向け、女性向けの PR） 					
<期待される効果>					
<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の安定的かつ継続的な確保。 					
<その他>					
<ul style="list-style-type: none"> ・現状、市営バスの女性運転士は芝生営業所所属の3名。 					
<実施スケジュール>					
短期		中期		長期	
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8～12年度
事例収集 課題整理 制度検討			実施		社会環境等の変化を踏まえて 制度の改善を検討

【基本戦略】	4 経営基盤の強化
【個別戦略】	⑨ 人材の確保・育成と組織力向上
【具体的取組】	(4) 運転・整備・ダイヤ編成等の技術の継承

<取組のねらい>

【現状と課題】

- ・市営バスでは、公営企業として定期的に市行政部局と人事交流を行い組織の活性化を図っているが、個人の技能継承が円滑にいかない事例も散見される。
- ・また、運転士から営業所職員や事務職員に転身した職員の高齢化が進み、運転、整備、ダイヤ編成等、バス事業の骨格をなす技術の継承が課題となっている。

【取組の概要】

- ・お客様の信頼を裏切らない100年続く名門企業とするため、属人的になっている「技」を「見える化」することで「知の継承」を行う。
- ・「知の継承」の上に、バトンを受け取ったものが自らの創意工夫を重ね、市営バスならではのサービスに磨き上げていく。
- ・将来の市営バス事業を支えるうえで、ソフトや映像化できるもの、自動化できるもの、システム化できるものについては積極的に技術を移行し、そこで生まれた「ゆとり」を「人でないといけないサービス」に注ぎ「安全と安心」を極めていく。

<導入事例>

- ・大阪シティバスでは、旧・大阪市営バス港営業所跡地を整備し、平成30(2018)年4月の市バス事業引き継ぎに合わせて研修センター「港トレーニング場」を開設した。運転訓練場として活用し「運転・接客競技会」を実施する等、システム化された研修体制を構築している。また、それに先立って平成28(2016)年には安全運転訓練車も導入する等、運転技術の定着化を図っている。



【2019年3月10日(日) 第1回運転・接客競技会】

港トレーニング場での運転・接客技術協議会と研修センターのカリキュラム

出典：大阪シティバス「安全報告書」(令和元(2019)年7月)



<期待される効果>

- ・経験の浅い若手運転士や整備員・事務員等の育成をマニュアル化することで、未経験の人材を採用しやすくなり、きめ細かなフォローアップで定着率を高めることが可能となる。ひいては、人材募集の頻度を落とすことで、採用面での負担を抑制することもできる。

<実施スケジュール>

短期		中期			長期
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8~12年度
技術のマニュアル化 検討		実施			社会環境等の変化を踏まえて マニュアルの改善を検討

個別戦略⑩ 効率的な経営・収支の改善

具体的取組	概要
(1) 広告料収入の増加 P55	ネーミングライツや車両ラッピング広告、ターミナルに設置した時刻表内広告の継続実施によって新規スポンサーを開拓するとともに、先進バス事業者の取組等を参考にして新たな広告媒体の検討を進め、広告料収入の増加を図ります。
(2) 市営バス事業運営の効率化 P56	市営バス路線網の効率的な維持を図るための運行業務の一部委託や、各種関連事業の多角的な展開を図るため、関連会社の設立を検討します。
(3) アセットマネジメントの取組 P57	市営バスの安全な運行に支障を生じないように、市営バスが所有する施設等の維持管理を確実に実施するとともに、長期にわたり安定的な事業運営を行っていくために、アセットマネジメント基本方針及び施設の長期維持管理計画の策定について検討します。
(4) 企業ガバナンス強化の推進 P58	公認会計士等第三者の意見を参考にしながら、より合理的な企業経営と経営改善が遂行できる仕組みを検討します。

《個別戦略⑩に対する指標》

指標	現状	→	目標
全収入額に占める広告収入額の割合	1.2% (令和元年度)	→	増加

【基本戦略】	4 経営基盤の強化				
【個別戦略】	⑩ 効率的な経営・収支の改善				
【具体的取組】	(1) 広告料収入の増加				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の更なる高齢化や生産年齢人口の減少によって、市営バスの運賃収入も減収傾向が続く厳しい見通しとなる反面、市民の高齢化やインバウンド需要の増加はバス路線網の維持や拡充を求める声につながっており、相反する状況への対応や経営のバランス確保が難しい状況にある。 ・運賃外収入の増加策の一つとして市営バスを媒体とした交通広告事業を展開しているが、昭和期からの車内ポスターと車体やバス乗場の看板以外には、ネーミングライツ程度の商品しか展開できていない。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バスのお客様や市民への情報サービス拡充の観点から見直しを行い、動画広告等の時代のニーズに対応した新たな情報サービスの展開によって、お客様や市民に新たなライフスタイルの提案を行うとともに、情報メディアとしての市営バスの媒体価値を高め、収益向上を目指す。 					
＜導入事例＞					
<ul style="list-style-type: none"> ・（運転席後部デジタルサイネージ） 八戸市交通部・横浜市交通局・阪急バス・奈良交通他 ・（窓貼りステッカー） 伊丹市交通局・京都市交通局、阪急バス他 ・（天井吊り） 南海バス・阪急バス他 ・（B3中吊り） 大阪シティバス・和歌山バス他 					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> ・車内広告で注目度の高い枠は、運転席後部等数が限られるが、液晶モニター導入によって動画や複数社の広告掲出に対応し、お客様への情報伝達力向上やクライアントの広告効果向上を図ることで、広告収入の増加が見込める。 ・他社局で実施しているバス広告のうち、本市が実施できていないものについては、新たな収益源となる可能性があるため、広告代理店等と調整を行い積極的にセールスを行う。 ・現在、路線ごとに1枚にまとめている配布用バス時刻表（紙媒体）については、冊子タイプの時刻表にしてお客様の携帯性や保存性を良くすることによって媒体効果を高め、クライアントにとっても広告効果が得られるようにする。また、広告費の収益で制作費（印刷費）を賄う。 ・バスのLED 行先表示機については、単発のプライベートメッセージ表示等ができるように改良を行い、営業につなげる。 					
＜その他＞					
 <p>車内デジタルサイネージ(運転席) (出典：横浜市交通局 HP)</p>		 <p>透明ステッカー (出典：阪急バス HP)</p>		 <p>B3中吊りポスター (出典：和歌山バス HP)</p>	
＜実施スケジュール＞					
短期		中期		長期	
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8～12年度
情報収集・課題整理・実施				社会環境の変化等を踏まえて新たな広告事業のあり方を検討	

【基本戦略】	4 経営基盤の強化				
【個別戦略】	⑩ 効率的な経営・収支の改善				
【具体的取組】	(3) アセットマネジメントの取組				
<取組のねらい>					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本の道路・橋・トンネル等社会資本の多くは昭和40年代の高度経済成長期に建てられたことから、その公共物が老朽化し、建て替えや補修のピークを迎えた時に適切かつ効率的な作業計画が求められることとなった。 そこで国土交通省では、平成15(2003)年の「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する委員会提言」において、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な資産の状態を予測するとともに、予算的制約の中でいつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理すること」としてアセットマネジメントの重要性を述べている。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バスにおいても所管施設の老朽化が徐々に表面化している。資産管理の強化を図る目的でアセットマネジメントの考え方を取り入れ、長期的視点で資産の保全計画作成に取り組み、大規模な支出が発生する時期を把握したうえで、計画的かつ効率的な管理ができる体制の構築を目指す。 					
<期待される効果>					
<ul style="list-style-type: none"> 適切な補修による資産の延命化や新規取得資産の長寿命化、さらに補修・更新費用の平準化及び最小化を図ることができ、長期的視点で経営に資することができる。 					
<その他>					
<ul style="list-style-type: none"> 事後保全と予防保全の観点から適切に対象資産を選択し、計画に則って管理することを前提にしながらも、計画上の補修時期が来た時に資産の状態を分析し、想定よりも損傷等が進んでいない場合は当該資産に対して再度計画を練り直す等の対応も視野に入れておくべきである。 					
<実施スケジュール>					
短期		中期		長期	
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8~12年度
←→		←→		←→	
経年劣化施設の 情報収集及び 計画策定		実施		管理施設の老朽化等を踏まえて 維持管理計画の改善を検討	

【基本戦略】	4 経営基盤の強化				
【個別戦略】	⑩ 効率的な経営・収支の改善				
【具体的取組】	(4) 企業ガバナンス強化の推進				
＜取組のねらい＞					
<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バスは、行政の一部局としての公共性と企業としての経済性を両立させる組織であるが、特に後者の部分で企業としての組織統治を確立し、その方針や取組について客観的なチェックが必要となる。 <p>【取組の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業ガバナンス強化に向け、まず、市営バスの経営を行う基盤となる内部統制に力を入れる。 具体的には、会計士等の専門家の支援を通じ、通常業務におけるリスク領域の特定、リスク領域に対応した統制状況の把握と課題の抽出、リスクに対する評価を行う。そこから抽出した課題に対応する改善の方向性の検討し、対応方法を作成する。 多重チェックが機能する承認システムの構築や複数職員による職務の分掌等具体的な統制活動を目指していくことで業務の有効性や効率性、財務報告の信頼性、法令遵守の達成等を通じて内部統制に力を入れ、ひいては企業ガバナンスの強化に繋げていく。 					
＜期待される効果＞					
<ul style="list-style-type: none"> 市営バスをよりガバナンスの効いた組織に再構築することで経営上の課題を明確化し、経営基盤を確立する。 					
＜実施スケジュール＞					
短期		中期		長期	
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8～12年度
←		←		←	
ガバナンス強化検討		実施		市営バス事業の収支や社会環境等の変化を踏まえてガバナンス強化の改善を検討	