

## 主要な具体的取組

【基本戦略】	I 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】	(I) 安全運転研修の実施 (1/2)

## 合同研修の実施に向けた協議【阪急バス（株）】

- 「市営バス経営戦略」における具体的取組の概要
  - ・ 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
- 第1回：令和5年8月30日（水）（於：阪急バス本社）
  - ・ それぞれの現状の研修内容や課題及び、可能な範囲での今後の合同研修の実施について意見交換を行った
  - ・ 勤務体系の関係で乗務員個人レベルでの合同研修の実施は難しいものの、教習担当者による定期的な情報交換や、班長レベルでの合同研修の実施等について協議
  - ・ 双方のレベルアップを踏まえ、今後も引き続き協議調整を行うことを合意
  - ・ 阪急バスでは指導運転士制度を導入されており、「本社教習担当者→指導運転士→一般運転士」という流れで計画的かつ、合理的な教習実施体制を構築されていることを踏まえ、次回は、指導運転士研修を見学させていただくことを了承いただいた
- 第2回：令和5年11月10日（金）（於：阪神自動車学院）
  - ・ 阪急バスの「指導運転士研修」に市営バス教習担当者が参加し、座学や実車による教習を見学及び体験させていただいた
  - ・ 次回は、市営バスの班長数名によるアイマスク教習等への参加を調整中

【基本戦略】	Ⅰ 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 (2/2)

合同研修の実施に向けた協議【阪急バス（株）】

●第2回：令和5年11月10日（金）（於：阪神自動車学院）



本社教習担当者による座学教習の様子



実車による教習の様子①



実車による教習の様子②

- 阪急バスにおける乗務員教習の工夫点
- ・指導運転士制度の導入による効率的かつ技術の継承に繋がる教習制度
  - ・アイマークレコーダー教習、動画制作等、先進的かつ実効性のある教習内容
  - ・車内ドライバーズコンテストの実施による運転士のモチベーション向上 など

■今後の展望

・今後も定期的に意見交換や合同研修を行うなど、双方にとって有効性かつ実効性のある教習制度の構築を検討する。

【基本戦略】	I 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】	(2) 事業継続計画の整備

## 頻発するリスク等に対応したBCP（事業継続計画）の策定

### ●令和4年度までに策定したBCP関連計画

- (1) 災害時等における対応マニュアル：台風接近時の応急対策、地震発生・武力攻撃時の対応 など
- (2) テロ・バスジャック対応マニュアル：乗務員の具体的な対応方針、営業所・管理職の対応方針 など
- (3) 重大事故発生応急対応マニュアル：重大事故発生時の応急対策実施処理方法、組織連絡体制 など
- (4) 大規模水害・土砂災害対応マニュアル：淀川の堤防決壊を想定した住民避難対応や、バス車両の退避計画を盛り込んだBCP計画について、市の危機管理計画やタイムラインと連携し、策定に着手

### ●令和5年度に策定したBCP関連計画

- (1) 災害発生時等における利用者への運行状況周知マニュアル
  - ・ 令和5年1月の積雪時の運休等を踏まえ、市営バスHPやSNS等による運行状況の周知手順を整理したマニュアルを策定（令和5年5月）
  - ・ 市営バスが保有している全ての周知手段を用いて、お客様への情報提供を行う
  - ・ 主なバス停に災害時等における運行情報の入手方法を事前掲示
  - ・ 災害発生時等における市営バス職員の役割を明確化

【別紙2】

市営バス利用者の皆様へ


高槻市交通部

**「災害発生時（大雨・台風・積雪・地震）」等における運行状況のお知らせについて**

いつも市営バスをご利用いただきましてありがとうございます。

市営バスでは、「大雨・台風・積雪・地震」等の災害が発生した場合、計画運休あるいは突如の運休等が発生する場合があります。

その際には、下記のとおり「運行状況」をお知らせしていますので、ご確認いただけますようお願いいたします。

<p><b>&lt;スマートフォンやパソコンをお持ちの場合&gt;</b></p> <p>◇市営バスホームページや公式Twitterで適宜、「運行状況」をお知らせしますので検索をお願いします。</p> <p>◇なお、ホームページや公式Twitterでのお知らせは、実際の運行状況とタイムラグが発生する場合があります。</p>	 <small>(市営バスHP)</small>	 <small>(市営バス公式Twitter)</small>
<p><b>&lt;スマートフォンやパソコンをお持ちでない場合&gt;</b></p> <p>◇概ね、JR線よりも北側の路線に関するお問合せ先：市営バス <u>緑が丘営業所</u>（072-687-1500）</p> <p>◇概ね、JR線よりも南側の路線に関するお問合せ先：市営バス <u>芝生営業所</u>（072-677-3513）</p>		

**災害時等における市営バス運行状況の確認方法  
（主なバス停に事前掲示）**

## ■今後の展望

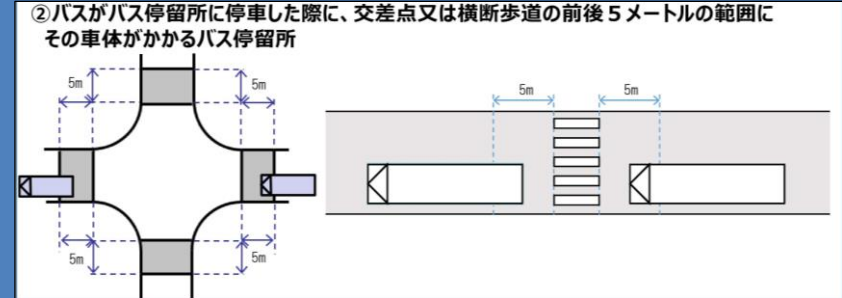
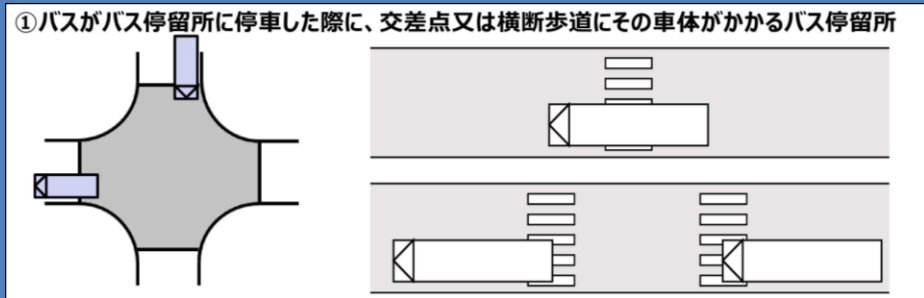
- ・ 市の防災訓練と連携するなど、大規模災害等を想定した継続的かつ実効性のある訓練の実施を検討する。



【基本戦略】	Ⅰ 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】	(3) 安全な運行の確保

## バス停留所の安全対策（危険なバス停の改善）

### ●国（運輸局）が定める「危険なバス停」



### ●市営バスにおける対応状況（梶原バス停は運行経路変更による移設に伴い対応完了）



梶原バス停（横断歩道との近接を解消）



往路唐崎バス停（交差点と近接）



復路庄所バス停（横断歩道と近接）

### ■今後の展望

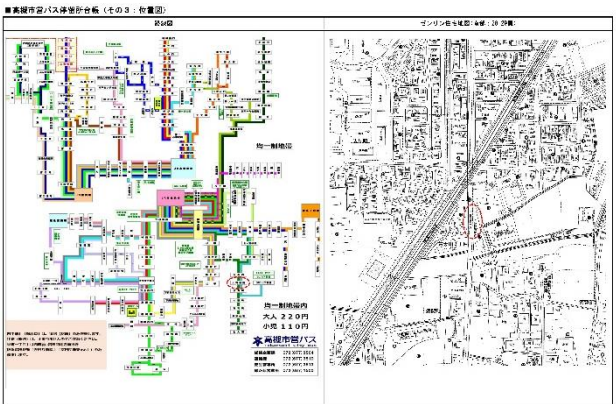
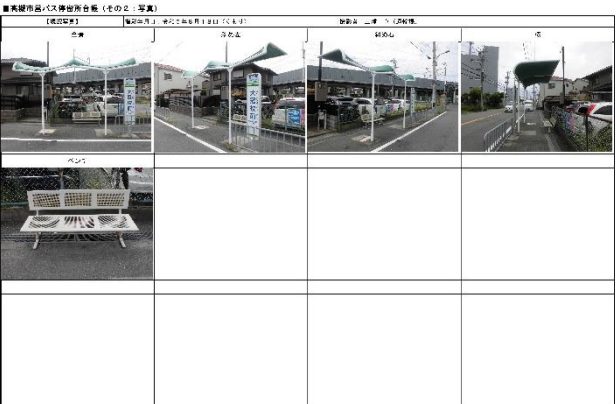
- ・道路改良や市営バスの路線再編等のタイミングと合わせて、危険なバス停の改善を検討する。

【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

## バス停留所台帳のデータベース化

- 現状と課題
  - ・既存のバス停台帳データは基礎的な情報は記載されているが、適切な維持管理を行うための情報が不足。データの更新が実施されていない
- 今回のデータベース化方針
  - ・施設整備に対する要望、意見やそれらに対する対応等について整理されたものとする
  - ・今後の維持管理を踏まえ、①近接地の状況、②道路占用、③補修履歴等の情報を記載
  - ・交通部全職員が活用できるよう共有サーバに保管し、「①現況写真、②位置図」を掲載

管理種別	市庁舎	市役所支庁・中継所支庁1支所	支庁事務所・中継所支庁1支所
【基本情報】	路線	バス番号	停留所番号
	区画	停留所名称	停留所名称
【施設】	バス	【バス】	バス番号
	バス	バス番号	バス番号
【設備】	バス	バス番号	バス番号
	バス	バス番号	バス番号
【その他】	バス	バス番号	バス番号
	バス	バス番号	バス番号



(その1) 各種情報記入様式 (次頁参照)

(その2) 現況写真

(その3) 路線図・位置図

### ■今後の展望

- ・令和5年度中に写真撮影を含む現地調査を完了し、順次、データベース化を行う。また、作成後も適宜・適切に、データを更新する。

## ■バス停台帳作成事例（大冠校前バス停）

管理番号	111	作成年月日：令和5年9月15日				更新年月日：令和5年9月15日						
【停留所名称】	大冠校前	【標 柱】										
【往路・復路・循環】	復路	①基本形式	パネル式	②設置方法	埋め込み式	③設置箇所	歩道					
【路線名】	①	北大塚線	【上 屋】									
	②	前島・六中線	①基本形式	テント製	②寸法（長さ×幅）mm	5,000×1,800		③支柱本数	2			
	③	-	【ベンチ】	①基本形式	パンチングベンチ	②材質	鉄製		③脚数	1 脚		
	④	-	【照 明】	①形式	なし	-	- 基	②形式	なし	- 基		
	⑤	-	【時刻表】	①設置箇所	標柱	②サイズ	A 4	【路線図】	①設置箇所	標柱	②サイズ	A 4
	⑥	-	【近接用地】	民地（家屋・駐車場）								
	⑦	-		①				④	-			
【所在地】	東天川町三丁目15番先	【その他施設設置物】		②			⑤	-				
【管轄営業所】	芝生		③				⑥	-				
【道路名称】	（市道）高槻北駅南芥川線	【道路情報】	①バスベイ	なし	②歩道幅員(m)	2. 5m	③横断防止柵	その他				
【その他情報】	①占用状況：野田大塚線 市道道路占用（届出済み）				④							
	②地下埋設物：不明				⑤							
	③不法占拠等：なし				⑥							
【補修履歴】	昭和59年8月22日	（補修内容）	新規設置				（施工主体）	中山建設				
	平成28年2月 日	（補修内容）	テント補修（簡易）				（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
	年 月 日	（補修内容）					（施工主体）					
【クレーム等】	年 月 日	（概 要）										
	年 月 日	（概 要）										
	年 月 日	（概 要）										
	年 月 日	（概 要）										

【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

## 市営バス利用者の利便性向上を踏まえたキャッシュレス決済の導入

### ●現状と課題

- ・現状、市営バス定期券の購入等に際して現金のみの取り扱いとなっていることから、利用者から「キャッシュレス化の導入」を要望する声が多い
- ・キャッシュレス決済の導入においては、手数料負担と収益のバランスが課題となっている

### ●キャッシュレス決済導入方針

- ・導入においては、汎用性の高いクレジットカード及び、各種ネット決済の導入を検討
- ・令和6年度予算で、キャッシュレス化導入に要する費用を計上



①クレジットカードの種別



②ネット決済の種別

### ■今後の展望

- ・「スルッとKANSAI協議会」で開発中のQRコードを活用したデジタル乗車券サービス（スルッとQRtto）の状況を注視するなど、更なるキャッシュレス化の推進を検討する。



【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

## おでかけパス（小・中学生向け企画乗車券）の販売

●市立小・中学校との連携強化（令和5年度）  
 子育て支援や将来顧客確保の観点で生まれた企画乗車券。教育委員会の協力を得て前年度は高槻市立小学校の1年生のみにチラシを配布したが、今年度は市立小・中学校の全学年児童、生徒に配布し告知を強化。小・中学生ともに夏シーズンでの販売枚数が伸張した。

＜販売枚数の推移＞（令和5年12月まで）



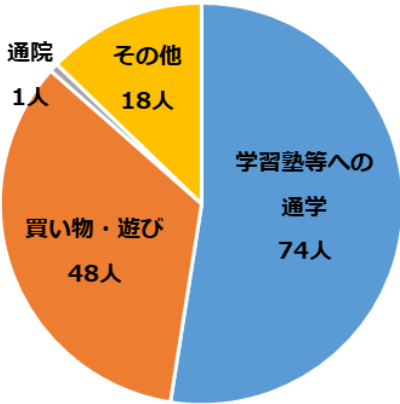
	令和3年度	令和4年度	令和5年度
6月	159	122	189
7月	151	170	241
8月	17	16	16
12月	0	29	18
1月	0	1	
2月	0	3	
3月	2	9	
合計	329	350	464



	令和3年度	令和4年度	令和5年度
6月	112	79	106
7月	121	127	175
8月	13	9	14
12月	3	19	9
1月	0	0	
2月	0	1	
3月	0	8	
合計	249	243	304

＜アンケート調査結果＞

パスの利用目的  
 （複数回答可：N=141）



### ■今後の展望

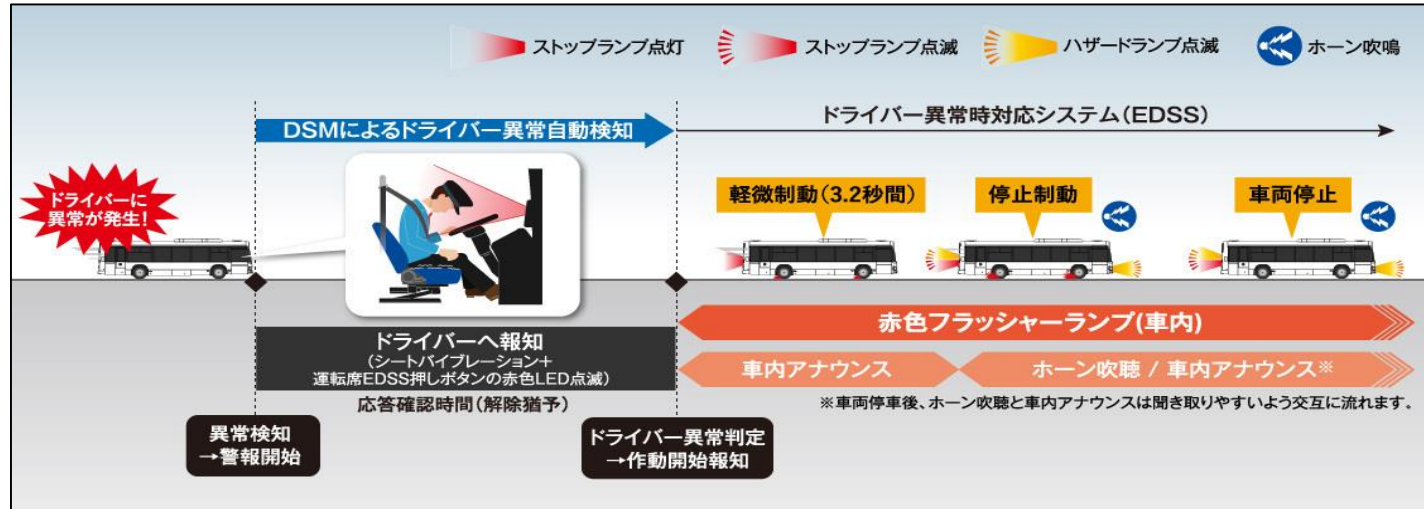
・紙乗車券のためご利用回数を確認できないことが課題のため、QRコードを利用した乗車証など新たな手法の導入を研究する。

【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）（1/2）

## 「ドライバーステータスマonitor（DSM）」搭載車両の導入

- 令和4年度までの更新車両では、押しボタン式のドライバー異常時対応システム（EDSS）を搭載
- 令和5年度の更新車両（11台）から、運転士の異常をセンサーで検知し、自動でEDSSを作動させるドライバーステータスマonitor（DSM）を搭載  
※EDSS導入率  
30/166両＝約18.1%  
(令和6年1月末時点)

### DSMによるドライバー異常自動検知システムの作動イメージ



## 園児輸送専用バスに「置き去り防止安全装置」を搭載

- 駅近くの保育園に預けられた園児を、郊外の保育園まで送迎して保育する「送迎保育ステーション事業」で使用するバスに、国の基準に適合した「車内置き去り防止安全装置」を搭載
- エンジン停止後に車内最後部のスイッチを乗務員が押す必要があり、その際に車内確認を実施することで園児の置き去りを防止

### 園児輸送専用バス



### ■今後の展望

- ・ 技術開発の動向並びに国の方針や法整備等を踏まえながら、新型車両や最新の安全装置等の導入を検討する。

【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）（2/2）

## SDGsを踏まえた次世代車両の導入検討

- 持続可能で低炭素なまちづくりの実現に向け、次世代車両の導入を検討
- 国の動向や国産電気バスの開発状況、海外製の電気バスの性能、導入費用（充電器等の初期投資を含む）等について情報を収集したほか、電気バスの試乗会に参加
- 災害時に電力供給源として活用できることから、市の防災計画にも寄与  
（電気バスの場合：スマートフォン約7,000台の充電、一般家庭約10日分の電気の供給）

	電気バス	燃料電池バス	ハイブリッドバス
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ディーゼル車に比べ、運行費や整備費が安い</li> <li>・走行時にCO2を出さず、騒音や振動が小さい</li> <li>・変速ショックがなく、乗り心地が良い</li> <li>・災害時に電力供給源となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電気バスに比べ、航続距離が長い</li> <li>・燃料補給時間が短い</li> <li>・走行時にCO2を出さず、騒音や振動が小さい</li> <li>・災害時に電力供給源となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史が長い（1991年実用化）ため、信頼性が高い</li> <li>・ディーゼル車に比べ、燃費や環境性能が高い</li> <li>・燃料補給時間が短い</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ディーゼル車に比べ、車両購入費が高い</li> <li>・航続距離が短い（実走：約130km）</li> <li>・歴史が浅く、耐用年数が不明瞭</li> <li>・高圧受電設備や充電設備の設置スペースが必要</li> <li>・国産の電気バスがない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費が非常に高額</li> <li>・水素補給設備等のインフラ整備が必要</li> <li>・ディーゼル車に比べ、航続距離が短い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ディーゼル車に比べ、車両購入費が高い</li> <li>・整備に特殊技能が必要</li> <li>・ディーゼル車の燃費が向上し、優位性が低下</li> </ul>

### ■今後の展望

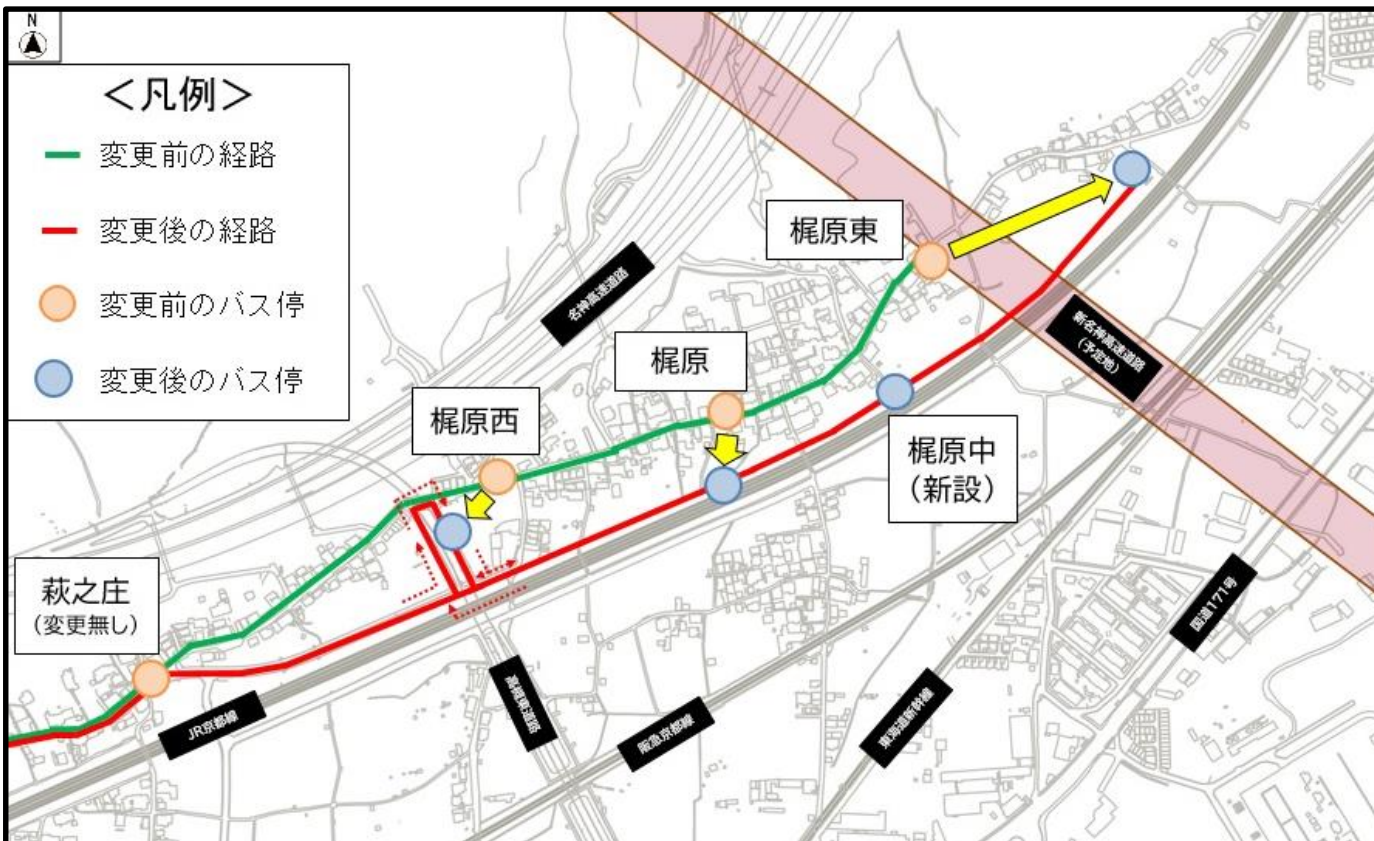
- ・国等の補助制度や令和7年度（2025）に開催予定の大阪・関西万博及び国産車の開発状況等を見据え、計画的に導入を検討する。



【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 (1/4)

## 新名神高速道路建設に伴う「市営バス梶原線」の一部運行経路変更

- 令和5年12月1日から梶原線の一部運行経路を変更し、「梶原西、梶原、梶原東バス停」を移設するとともに、「梶原中バス停」を新設（バス停留所安全性確保対策における梶原バス停のBランク認定を解消）
- 同日から新名神高速道路建設工事に伴う西国街道の通行止めを実施するにあたり、地域住民、西日本高速道路株式会社、交通部の3者で協議を重ね、地域住民の希望に沿う形で運行経路を変更



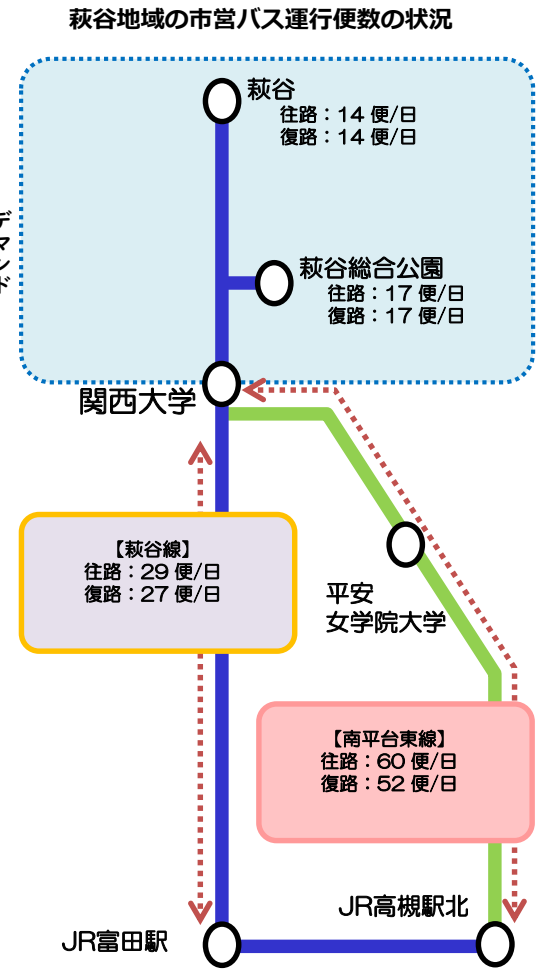
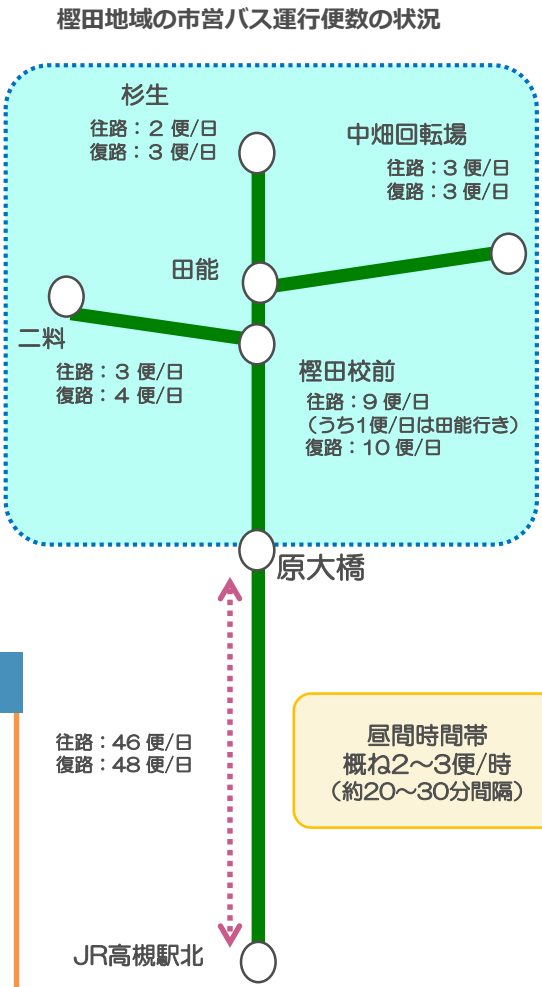
平日1日あたりのご利用状況  
(乗車+降車回数)

停留所	変更前 (R5.4~ R5.11)	変更後 (R5.12)
梶原線 全体	645	637
梶原西	20	25
梶原	17	12
梶原中	(新設)	9
梶原東	15	10

【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 (2/4)

「山間3路線（田能・萩谷・川久保）」における適切な交通手段の導入 (1/2)

- 市の交通政策担当部局と連携し、一定区間を過ぎると利用者が著しく少なく、赤字額の大きい山間3路線における適切な交通手段の導入を検討
- 田能線は原大橋、萩谷線は関西大学、川久保線は上成合を乗換ポイントとし、以南を路線バス、以北をデマンド交通とする
- 乗換ポイント以南はバスの便数が多いため、市中心部への移動が便利になる
- 檜田・萩谷・川久保の住民（自治会関係者等）と意見交換を実施



デマンド交通ってなに？

デマンド交通とは

- 利用者の予約に応じて運行する乗合型の公共交通サービスのことです。



【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 (3/4)

「山間3路線（田能・萩谷・川久保）」における適切な交通手段の導入 (2/2)

檜田地域のデマンド交通の基本的考え方 

- 基本ダイヤを設定し、予約が入った場合のみ運行する
- 大型バスの運行は「原大橋」停留所までとし、原大橋から檜田地域まではデマンド交通を導入
- 大型バスから小型車両への乗り換えが必要
- 原大橋から檜田地域を循環して運行することで、便数が増え、中畑・杉生・二料など、地域間の移動も可能に
- 檜田小学校の通学時間帯は、JR高槻駅北～檜田校前間の大型バスによる運行を維持

- <今後の検討課題>
- 運賃制度
  - 決済方法
  - 予約方法
  - 予約受付時間
  - 乗降場所の選定
  - 乗継拠点の整備



デマンド交通車両イメージ

地域住民への説明資料より抜粋

■ 今後の展望

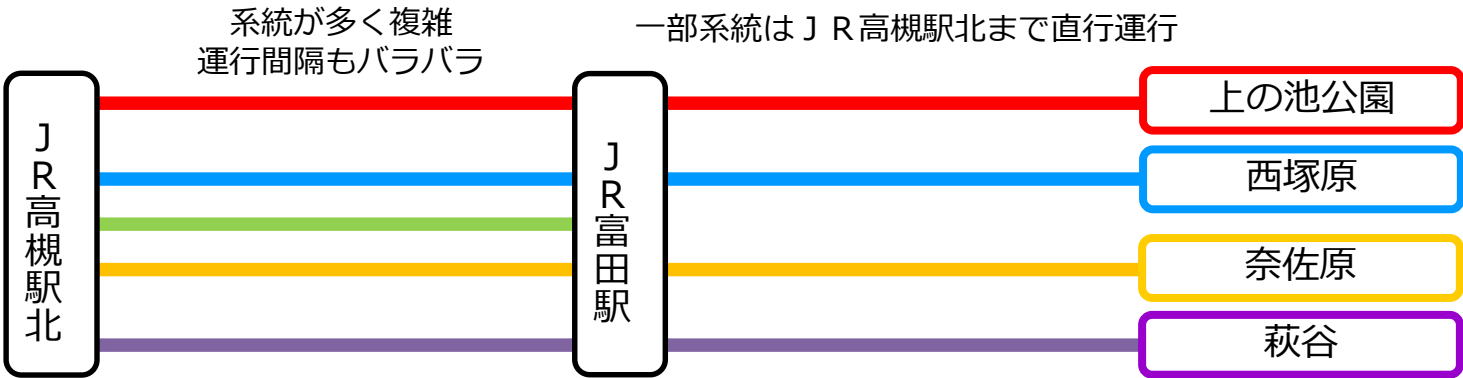
・各地域との協議を重ね、検討課題や運行計画等について意見交換を行い、実証運行の開始を目指す。

【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 (4/4)

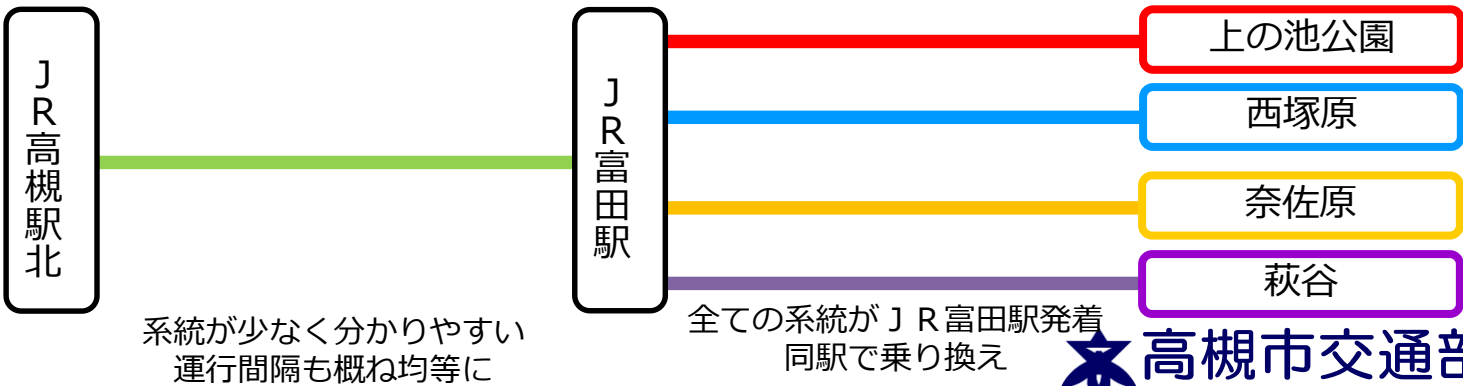
「市営バス国道線（JR高槻駅北～JR富田駅間）」における系統の合理化

●国道線は、JR富田駅と郊外の住宅地を結ぶ路線の一部系統（高槻駅直通運行）が大半を占めており、系統が複雑なうえ、運行ダイヤ（間隔）に偏りがあったため、令和6年4月のダイヤ改正において、JR富田駅と住宅地を結ぶ系統を全てJR富田駅発着とし、国道線を独立させることにより運行間隔を概ね均等となるように系統を合理化

＜現在＞  
複数台が連って運行したり、間隔が大きく開いて運行するなど、便数の割に不便



＜改正後＞  
国道線の総便数は減るが、運行間隔が概ね均等となり、利便性が向上

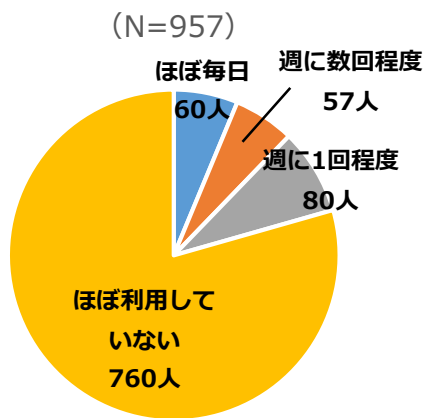


【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供
【個別戦略】	④ 顧客ニーズの的確な把握
【具体的取組】	(1) アンケート調査等の実施

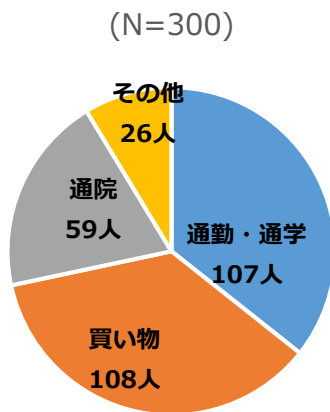
## 「このとりパス（妊婦特別運賃制度）」アンケート調査

- このとりパスは、市内在住の妊婦とその同伴者1名まで、1乗車につき100円で市営バスが利用できる制度で、平成30年11月1日から運用を開始。このとりパスの利用状況や今後の改善点等を把握するためアンケート調査を実施。集計期間：令和5年4月1日～令和5年12月31日（N=957）

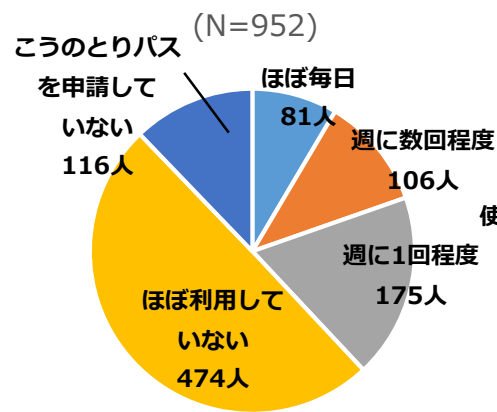
パス受取前の市営バス利用頻度



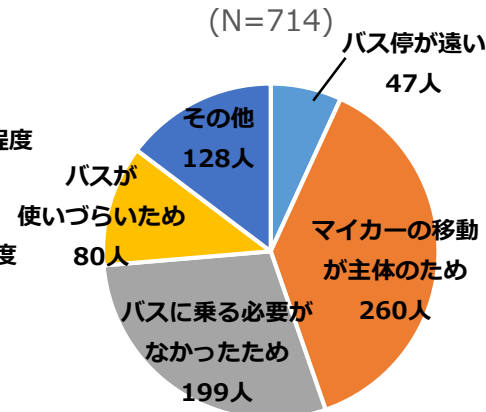
市営バスで外出する際の目的



パス受取後の市営バス利用頻度



市営バスを利用しなかった理由



### <主なその他意見>

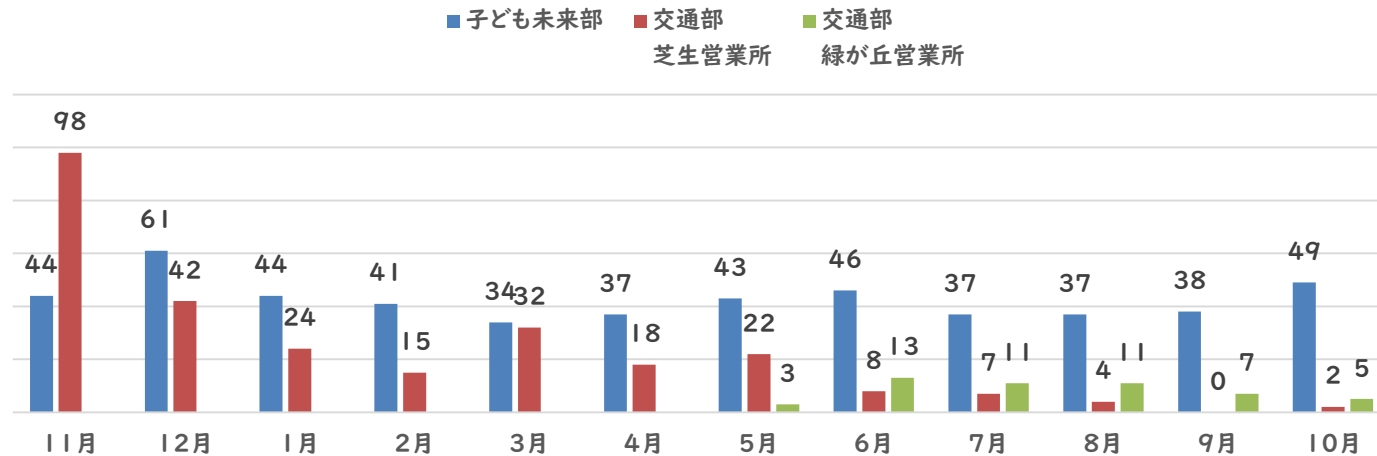
- 4か月健診よりも前にかるがもを使用したい際に受取場所をもっと取りに行きやすいところにしてほしい
- 古い車体のバスに乗るときにステップが高すぎてベビーカーを持ち上げるのがものすごく大変だった
- 子供がいると両手がふさがるので、ICカードなどの対応があれば更に良いと思う

【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】	(1) こうのとりのパスの継続

「このとりのパス・かるがもパス」の交付窓口拡充

- 「かるがもパス」について、市の子ども保健課と連携し、4か月児健康診査（対象：4～5か月児）の際にワンストップで交付しているが、出産後すぐに交付を希望される場合は、交通部（芝生営業所）で対応していた
- 事後アンケートのその他意見等において、JR線以北の方が近傍での交付申請を望む意見があったことを踏まえ、令和5年5月15日から交通部での受付窓口を緑が丘営業所にも拡充した

かるがもパスの交付状況（令和4年11月～令和5年10月）



■今後の展望

- 公営バス事業者としての強みを活かし、福祉や子育てなど市の政策に協力しながら、市民に寄り添った市営バスサービスの提供に努める。

【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

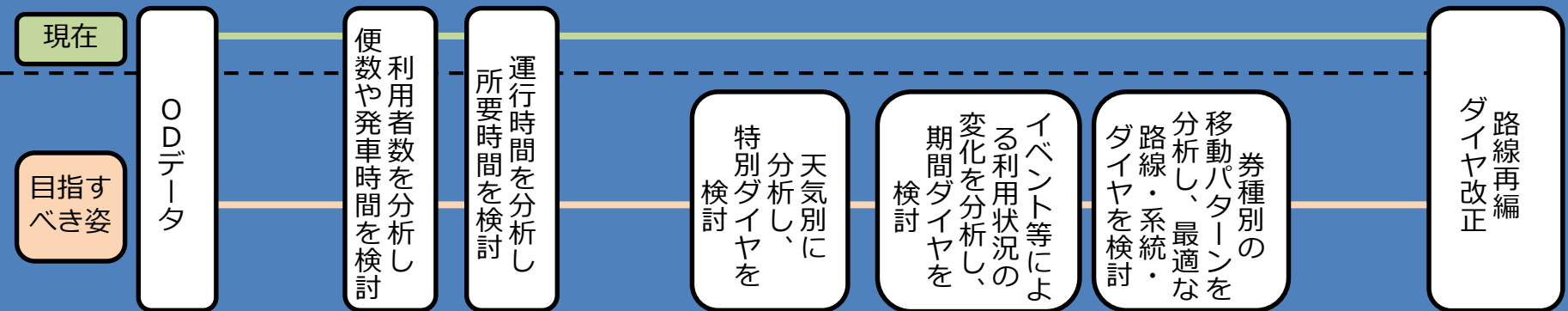
## 市営バスサービスの向上を踏まえたDX化の推進

＜DX（デジタルトランスフォーメーション）とは＞

- DXとは「デジタル技術を使って生活や働き方に変革を起こすこと」であり、市営バス事業においては、キャッシュレス化やODデータの分析による運行効率の向上、自動運転技術による運転手不足への対応、運行情報等のオープンデータ化やバスロケによる利便性向上等を通じて事業の効率性を高め、市営バスサービスの向上を図ることと認識

＜ODデータの分析を例としたDX化の取り組み＞

- ICカードから得られるODデータは、乗車停留所や降車停留所、時間、人数、券種などの移動実態が詳細に分かることから、路線再編検討やダイヤ改正作業において必要不可欠なデータとなっている
- ODデータのさらなる分析を進め、より需要に即した路線・ダイヤ編成とするためには、路線バス事業における業務知識に加え、デジタルの基礎知識や使い方を理解し、適切に活用できるDX人材の育成が重要



### ■今後の展望

- DX人材の育成においては、既存職員のスキルアップ、専任組織の設置等、様々な観点で検討を行う。



【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】	(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 (1/3)

## 開業70周年記念事業の実施(1/2)

- 高槻市営バスは昭和29年2月25日に運行を開始し、満70年の節目を迎えた
- これを記念し、お客様や市民とともに70周年をお祝いするというコンセプトで、記念事業を実施
- 昨年11月には、安満遺跡公園で開催した「市制施行80周年記念フェスタ」（市主催）と連携し、「市営バス開業70周年記念イベント」を実施し、多数のご来場をいただいた
- 主な記念事業
  - ① ラッピングバス「たかつき ばすお号」 ② 記念フロントマスク&ステッカー
  - ③ 70周年記念誌 ④ 記念トミカ ⑤ 記念切手 ⑥ 写真・絵画公募



ラッピングバス「たかつき ばすお号」



記念フロントマスク

【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】	(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 (2/3)

開業70周年記念事業の実施 (2/2)



記念ステッカー (バス車体掲出用)



記念ステッカー (イベント配布用)



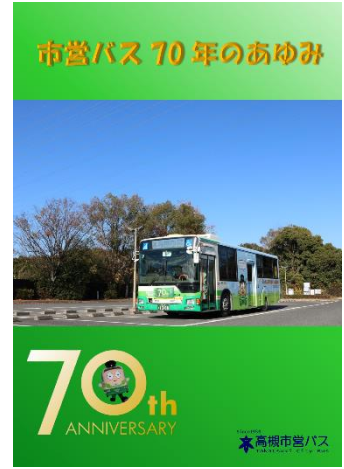
記念トミカ



記念切手



市営バス開業70周年記念イベント  
(市制施行80周年記念フェスタ・安満遺跡公園)



70周年記念誌



写真・絵画公募

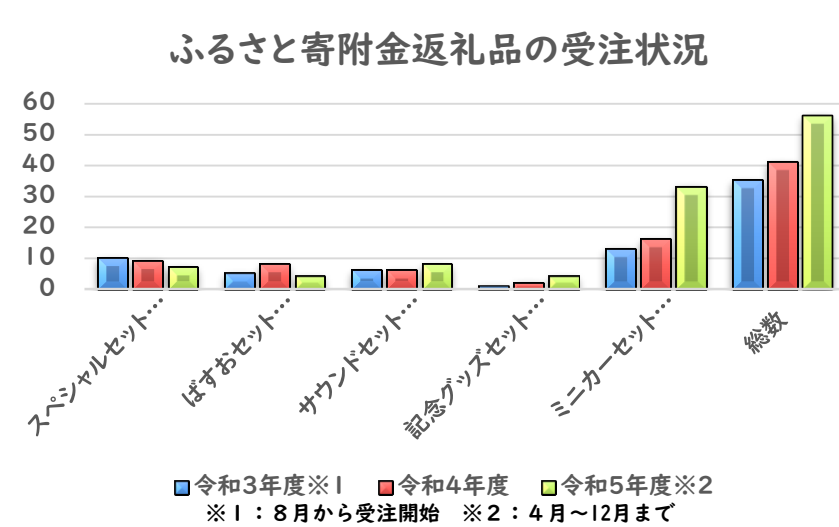




【基本戦略】	2 快適で質の高いサービスの提供
【個別戦略】	⑤ 効果的な情報発信とブランド力の向上
【具体的取組】	(2) 市営バスのファンを増やすためのイベント企画や参画 (3/3)

## ふるさと寄附金返礼品への市営バスグッズ提供

- 平成28年度から高槻市ふるさと寄附金返礼品として「市営バスグッズ」を提供
- 令和3年度以降は現行の商品ラインアップに刷新。ミニカーや「たかつき ばすお」をモデルにしたオリジナルグッズとともに、市内の障がい者授産施設と協働で開発したエコバッグなど非売品のノベルティをセットにしている
- オーダーは近畿圏のみならず全国各地からいただき、好評を博している



スペシャルセット



ふるさと寄附金サイト

## ■今後の展望

- ・引き続き、市営バスファンの育成に取り組み、認知度向上や乗車頻度の向上を図る。

【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 (1/2)

## ベビーカーを利用したバスの乗り方教室

- 新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、ベビーカー教室は開催を見合わせ、その間チラシやYouTube動画でのPRを実施していたが、令和5年5月に感染症法上の位置付けが5類に引き下げられたことを踏まえ、同教室を再開
- 子ども保健課の離乳食教室「ぱくぱく教室（対象：7か月～10か月頃の乳児とその保護者）」11月20日開催分の後に実施。ぱくぱく教室の応募者16組中、13組がベビーカー教室に参加された（会場：子ども未来館）
- 隣接する安満遺跡公園の関係者駐車場に大型路線バスを配置し、ゆとりのある新会場で開催。参加者アンケートでは「本日の体験教室を通して市営バスを一度（もっと）利用してみようと思いましたか？」の問いに、全ての参加者が「はい」と回答され、好評を得た
- その他、全車ノンステップ車化や増便へのご意見をいただいた

ID 029547 申込順24組

**ぱくぱく教室+**  
市営バスの乗車体験教室

中期頃の離乳食の講話と保護者試食+市営バスのベビーカー乗車体験

対象 7～10カ月と保護者  
日時 11/20(月) 14:00～15:00 (乗車体験は15:15～)  
場所 子ども保健センター  
料金 無料  
問合せ 0648-3272  
申込 11/3祝からHPで





高槻市広報誌「たかつきDAYS」での募集告知と当日の様子

今からベビーカーでの  
基本的なバスの乗り方と  
注意点を紹介しますので、  
バスを利用する時の参考にしてください。



【高槻市】赤ちゃんをベビーカーに乗せたままバスに乗れます～乗り方とお客様へのお問い合わせ～

市営バスに乗るとき  
ベビーカーに赤ちゃんを乗せたまま乗車できます



YouTube動画とチラシでのPR

【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 (2/2)

## みんなで学ぶ交通安全教室の実施

- 高槻市交通安全推進協議会（事務局：高槻市都市創造部管理課）が安全啓発と正しい交通ルールを身につけることを目的に市内の全市立小学校で「みんなで学ぶ交通安全教室」を実施。毎年14校程度で開催しており、各小学校では3年に1度の周期で開催
- 市営バスは、高槻警察署とともに模擬コースでの自転車や歩行の実技を行う教室に参加。模擬コースに市営バス車両を持ち込み、バスの内輪差による巻き込みの状況などを実演
- 上記の教室以外に、市立小学校からの車庫見学の受け入れや、市政に関する理解や関心を深めていただくことを目的に市の職員が市の事業について説明する「職員出前講座」、都市創造部都市づくり推進課が実施する「バリアフリー教室」、市観光協会が実施する体験交流型観光プログラム「オープンたかつき」へのメニュー提供など、さまざまな事業に協力し、市営バスに親しみを感じていただける機会の創出に努めた



みんなで学ぶ交通安全教室

### ■今後の展望

- 公営バス事業者としての強みを活かし、福祉や子育てなど市の政策に協力・連携しながら、市民に寄り添った市営バスサービスの提供に努める。



【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 (1/2)

## 2024年問題を踏まえた運転士確保の取組 (1/2)

### ● 2024年問題とは

- ・「働き方改革」を総合的に推進するため、長時間労働の抑制等を目的として各種労働関連法を改正する「働き方関連法」が平成31年4月から順次、施行されているが、自動車運転業務については労働環境の特殊性に鑑み、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていた
- ・令和6年(2024)4月から、その時間外労働の上限規制が適用(年間960時間以内)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

### ● (改正) 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

項目	現行	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

※1 拘束時間：始業時間から終業時間までの休憩時間を含めた時間

※2 休息期間：ハンドルを握っていない、仕事から完全に解放された自由な期間  
(終業時間から次の始業時間までの期間)

【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 (2/2)

## 2024年問題を踏まえた運転士確保の取組 (2/2)

### ●2024年問題に係る市営バス事業への影響

- ・市営バス事業への影響が大きい改正項目として、1日の休息期間が現行の「継続8時間」から「継続11時間を基本とし、継続9時間下限」と長くなることであり、言い換えると「最低でも休息期間が1時間延びる」ことである
- ・その結果、①始発便の一部繰り下げ、②最終便の一部繰り上げ、③ダイヤの一部減便、④運転士の追加確保に伴う人件費の増加、⑤事業収支の悪化等の市営バス事業への影響が想定される

### ●対応方針

- ・市営バス利用者への影響が最小限となるよう、事業収支とのバランスを踏まえた運転士確保に向けた取組を継続、実施する

### ●令和5年度における運転士の新規採用状況及び、令和5年12月末時点の人員構成

令和5年度_採用試験実施回数	応募総数	採用人数	令和5年12月末時点 運転士総数
年間3回(4月、7月、11月)	39人	16人	242人

### ■今後の展望

- ・令和6年度以降、他事業者でも事例が増えている「大型2種免許取得制度」の導入を検討する。
- ・運転士だけでなく、整備士や事務職員についても適正な人員の確保に努める。

【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

「市営バス人材育成基本方針（令和4年度策定）」に基づく取組

- 市営バス人材育成基本方針の概要
  - ・職員各自が立場や職階において自分で考え行動を起こすことを目的とし、目指すべき職員像を定め、各階層毎に求められる能力を明らかにするとともに、各種制度（キャリアアップ等）を体系的に整理
- キャリアアップ・活躍を促進する制度
  - ・公募による異動制度の導入：意欲のある職員を募る制度の導入を検討
- 研修制度・人事考課制度
  - ・研修制度の体系化：在職年数や階層等（運転士・運行管理者・営業所管理職）に応じた研修の実施

車両整備に係る技術継承の取組（令和5年度～）

- 車両整備台帳の作成
  - ・車両整備に係る情報を一元化した「台帳のデータベース化（車両ごとのカルテを作成するイメージ）」に着手
- 整備担当者会議の開催
  - ・交通関係者間における情報共有及び、作業の効率化を図るため、定期的に整備担当者会議を開催

車番	初年度登録	走行キロ	整備履歴 (法定点検)			整備履歴 (臨時修理)			整備費用 (累計)
			整備内容	整備担当	乗務員	整備内容	整備担当	乗務員	
〇〇-〇〇									
●●-●●									
△△-△△									
▲▲-▲▲									
□□-□□									

(車両整備台帳イメージ)

■今後の展望

- ・運行管理、事故対応、ダイヤ編成、施設整備、財務処理等、バス事業に係る専門的な知識が必要な分野について、引き続き、台帳等のデータベース化や作業のマニュアル化に取り組む。

【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

バス事業特有の媒体活用による広告料収入の増加

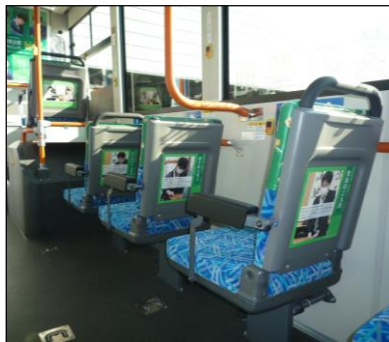
- 広告媒体としてのバス車両の更なる活用
  - ・ これまで、車体ラッピングのバリエーションは「①後面のみ、②全面（後面＋側面）」としていたが、「③側面のみ」のパターンを追加し、広告営業の効率化を図った
  - ・ 車内の「つり革」や「座席シート」等も広告媒体として活用を開始
- 市民等に対する行政施策の広報・周知を踏まえたラッピングバスの拡充
  - ・ 「①新型コロナ、②観光（観光大使を含む）、③将棋（関西将棋会館）」など、これまで行ってきた行政施策の広報、周知に活用しているラッピングバスについて、更なる拡充を検討する



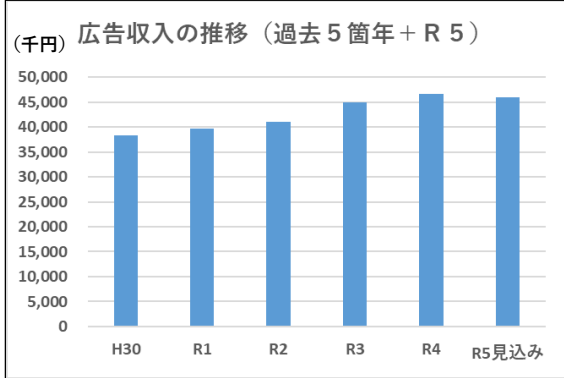
側面ラッピング（右側のみ）



車内つり革



座席シート



■ 今後の展望

- ・ コロナ禍からの回復を見据え、営業外収入の更なる拡充を検討する。

【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】	(2) 市営バス事業運営の効率化

## 独立採算を原則とする公営バス事業の維持と市営バスサービス向上の両立

### ●行政施策との更なる連携の深度化

- ・「①高齢者及び障がい者福祉乗車制度、②このとりパス・かるがもパス、③おでかけパス」など、市の福祉や子育て政策と連携した制度を導入
- ・今後も引き続き、「①市の交通まちづくり、②観光政策、③産業振興」などの分野との連携を見据え、収支均衡と市営バスサービスの向上を両立する施策の導入を検討する

### ●市営バスサービスの向上を踏まえた新たな投資と原資の調達

- ・「①電気バスの導入、②DXの推進、③キャッシュレス化の推進、④バス車両の安全装置導入」など、交通事業者に求められる新たな投資を計画的に推進するとともに、その原資調達手法について、情報収集や手続きの方法等について検討する

### ※交通事業者における運賃改定の動向

- ・鉄道事業者においては、駅のホームドアやエレベーター、車いす用スロープ等の整備を目的とする「鉄道駅バリアフリー料金制度」の創設を踏まえ、同制度を活用した運賃改定事例が多い（令和5年4月）
- ・バス事業者においては、人口構造の変化等に伴うバス利用者の減少に加え、コロナ禍における収入の減少、燃料費の高騰等を踏まえた運賃改定事例が多い

### ■今後の展望

- ・市営バス事業の健全な経営環境の実現を踏まえ、今後、予想されるバス車両の更新や新たな投資に要する費用の平準化と原資の調達を合わせて検討する。



【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

## 長期的視点に立った管理計画に基づく効率的かつ経済的な資産管理

- 適切な維持・補修による資産の延命化や新規取得資産の長寿命化により、補修・更新費用を平準化及び最小化するための「高槻市自動車運送事業資産管理計画」を策定（令和4年3月）
- 保有資産を維持管理方針ごとに下記のとおり分類
  - ①予防保全：故障等が発生した場合、事業活動に多大な影響を及ぼすもの
  - ②事後保全：故障等の発生を認知してから修繕・交換を行うもの

### (1) バス車両更新計画（令和5年度～12年度）

項目	令和5年度 (実績)	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
更新車両数	11台	12台	12台	12台	13台	13台	13台	13台
更新車両の 使用年数 (平均年数)	17年以下：9台 18年：1台 19年：1台 (16.0年)	17年以下：1台 18年：4台 19年：7台 (18.4年)	18年：4台 19年：6台 20年：2台 (18.8年)	18年：7台 19年：3台 20年：2台 (18.6年)	18年：3台 19年：4台 20年：6第 (19.2年)	19年：11台 21年：2台 (19.3年)	19年：9台 20年：4台 (19.3年)	18年：9台 20年：4台 (19.3年)

### (2) 保有資産のうち、営業所等の施設を対象とする補修履歴をデータベース化（外部システム）

### (3) 計画的な設備投資（新規投資）による事業収支及び予算の平準化

#### ■今後の展望

- ・引き続き、アセットマネジメント計画に基づく適切な維持管理を行うとともに、利用者の利便性向上と市営バス事業の効率化を踏まえた新規投資計画にも活用する。

【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

## 企業ガバナンスの強化を踏まえたリスク領域の改善及び強化

### ●令和4年度までの取組

- ・企業経営の専門家（公認会計士）による規定や各業務資料の精査を行い、ヒアリングを通じてリスク領域を特定（リスク領域特定分野：リスク管理・IT管理・統制活動）
- ・特定されたリスク領域に対応した内部統制状況を把握し、課題を抽出。抽出された課題の改善方針を検討し、具体的な対策を立案
- ・特定されたリスク領域を「①すぐに改善できるもの、②部分的に改善できるもの、③将来に渡って検討を行うべきもの」に分類

### ●令和5年度の主な取組状況

- ①リスク管理：市営バス事業固有の事象に関する定期的なリスク分析
  - ・退職状況や定年延長等を見据えた職員採用計画の立案とそれに基づく適正な人員の確保
  - ・利用者への情報提供を含む災害発生時のBCP計画策定並びに実地訓練の実施
- ②IT管理：市営バス独自システムに係るセキュリティ要綱の作成
  - ・市営バス独自システム系統一覧の整備（開発業者の連絡先を含む）及び管理体制の構築
- ③統制活動：各分野ごとのリスク分析（課題の抽出）及び実行管理
  - ・現金管理、営業活動、購買関係、固定資産管理等について、各担当ごとに適切に対応

### ■今後の展望

- ・引き続き、特定されたリスク領域に基づき、継続的に企業ガバナンスの強化及び改善に取り組む。