

高槻市営バス経営戦略

2026-2030（令和8年度～12年度）



令和 年 月 (改定)



高槻市交通部
Transportation Bureau of Takatsuki City

高槻市営バスの経営理念

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。

（平成 24 年策定）

経営戦略の策定にあたって

- 令和 2 年 12 月に現行の「高槻市営バス経営戦略」を策定
- その後、市営バス事業を取り巻く環境は、乗合収入は回復傾向にあるが、諸物価並びに人件費の高騰による収支の悪化、2024 年問題に起因する運転士不足など、大変、厳しさを増している状況です
- このような経営環境の変化を踏まえ、総務省から令和 7 年度中に経営戦略の改定を要請されていること等から今回の改定に至ったものです
- 本改定版は、令和 12 年度までの経営方針やそれを実現するための具体的な取組等を定め、本市の未来や魅力を創造する市営バス事業を実現しようとするものです

1 章 経営戦略改定の経緯と位置づけ

- 「市営バス経営戦略」策定から令和 7 年度で 5 箇年が経過する中、令和 4 年 1 月に発出された総務省通知において、全国公営企業の経営戦略に対して以下の要請がなされました
 - ① 策定から 3 ~ 5 年以内で見直しを行うこと
 - ② 見直し率を令和 7 年度までに 100% とすること
 - ③ 今後の人口減少、物価上昇、維持管理費等を盛り込んだ投資・財政計画とすること
- この総務省通知等に基づき、「高槻市自動車運送事業審議会」での審議を経て、**令和 ● 年 ● 月**に「市営バス経営戦略（改定版）」を策定しました

- 「市営バス経営戦略（改定版）」の適用期間は、令和 8 （2026）年度から、令和 2 年 12 月策定の「市営バス経営戦略」で設定した令和 12 （2030）年度までの 5 年間とします
- 本改定版は、自立経営の徹底による戦略的な経営を推進しつつ、大阪府内唯一の公営バス事業者として、本市の計画で掲げられる都市の将来像を実現するため、市営バスの経営方針や具体的な取組等を定めるものです



図 1.1 市営バス経営戦略（改定版）の位置づけ

2章 市営バス事業を取り巻く環境と課題

市営バスの利用者数

- 市営バスの利用者数は、昭和 50 年度に約 3,000 万人/年でピーク
- 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
- その後、令和 6 年度にかけて徐々に回復。しかし、コロナ禍以前の水準には戻っていません（令和 5 年度実績：約 1,700 万人）
- 券種別輸送比率は、高齢者及び障がい者福祉乗車券の比率が高まり、令和元年度以降は約 40% 前後で推移
- 時間帯別利用者数の推移を見ると、朝 7 時～8 時代の通勤・通学時間帯では減少。10 時～15 時の昼間時間帯では増加、夕方以降の 16 時から 22 時の帰宅時間帯では減少傾向となっています

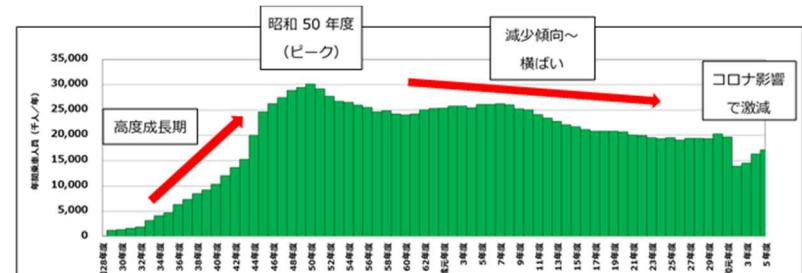
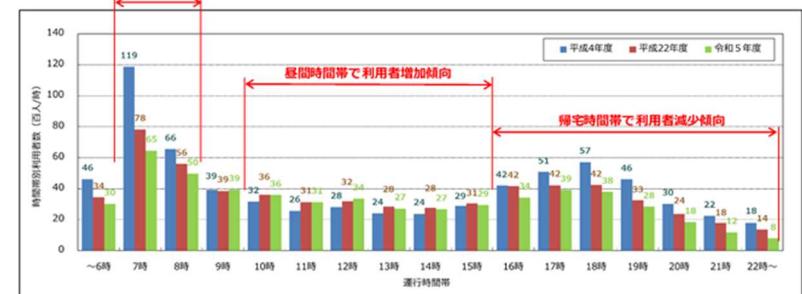


図 2.5 市営バス利用者数の推移



※平成 4 年度、平成 22 年度は 1 日の利用実態調査による ※令和 5 年度は OD データに基づく平均値

図 2.7 市営バスの時間帯別利用者数の推移

市営バスの収支状況

- コロナ禍以降の収支は大幅な赤字。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 年度は特別利益により大幅な黒字（実質は約 3 千万円の赤字）。令和 5 年度は 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
- 支出は職員の年齢構成の変化等によって、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

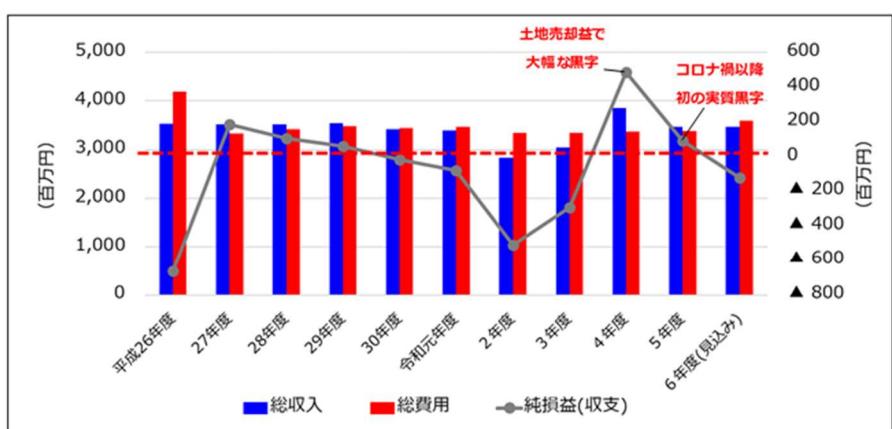


図 2.9 市営バス収支状況の推移②（平成 26 年度～令和 6 年度）

運転士等の確保①：大型二種免許保有者の状況（全国）

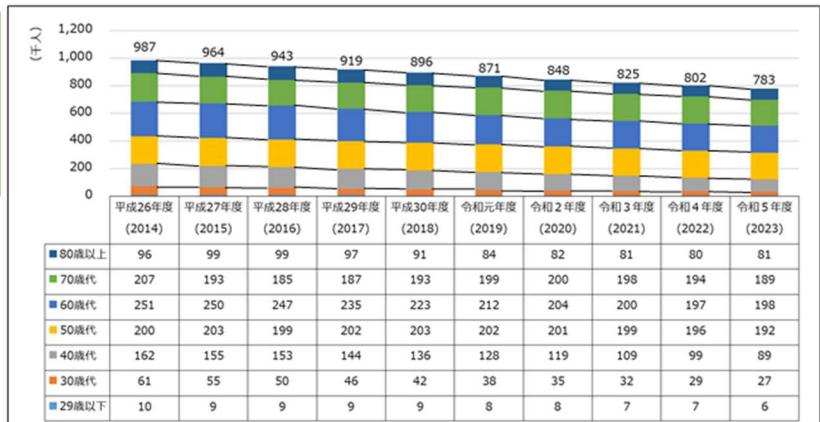
- 全国の「大型二種免許保有者」は、平成 26 年度からの 10 年間で約 20% 減少
- 年代別に見ると 29 歳以下が最も少なく、最も多い年代は 60 歳代。今後、全体の保有者数は益々減少するものと予測されます

運転士等の確保②：市営バスにおける在籍運転士の状況

- 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
- 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
- フルタイム会計年度任用職員、再任用フルタイム職員、再任用短時間職員は増加傾向
- 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、最も多い年代は 50 歳代となっています

運転士等の確保③：2024 年問題に係る市営バス事業への影響

- 2024 年問題とは、自動車運転業務について、令和 2024 年 4 月から法令が改正され、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のことです
- 市営バスでは、令和 6 年(2024)4 月のダイヤ改正において、始発便の一部、繰り下げ、最終便の一部、繰り上げ及びそれに伴う減便、国道線の分離によるダイヤの均等化及び仕業の効率化等を行いました



出典：警察庁運転免許統計

図 2.16 大型二種免許保有者数の推移（全国）

表 2.4 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）

出典：高槻市交通部作成資料

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	

表 2.5 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

※ 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）

出典：高槻市交通部作成資料

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（基本とし）、継続9時間下限

3章 ODデータに基づく課題路線の分析

荻谷線【山間エリア】

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> JR 摂津富田駅と市域北西部の荻谷地区を結び、JR 摂津富田駅～奈佐原は均一制運賃、奈佐原以北は対キロ区間制運賃区域となっている 奈佐原以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、関西大学までは通学需要があるが、関西大学以北は利用者が少ない 令和5（2023）年度の収支は、約5千7百万円の赤字
ODデータに基づく分析（令和6年度）	<ul style="list-style-type: none"> 年間輸送人員：346,404（乗降人／年） 営業係数①：65.8（関西大学まで） 営業係数②：1,660.3（関西大学以北）
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 関西大学以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討を行ふ

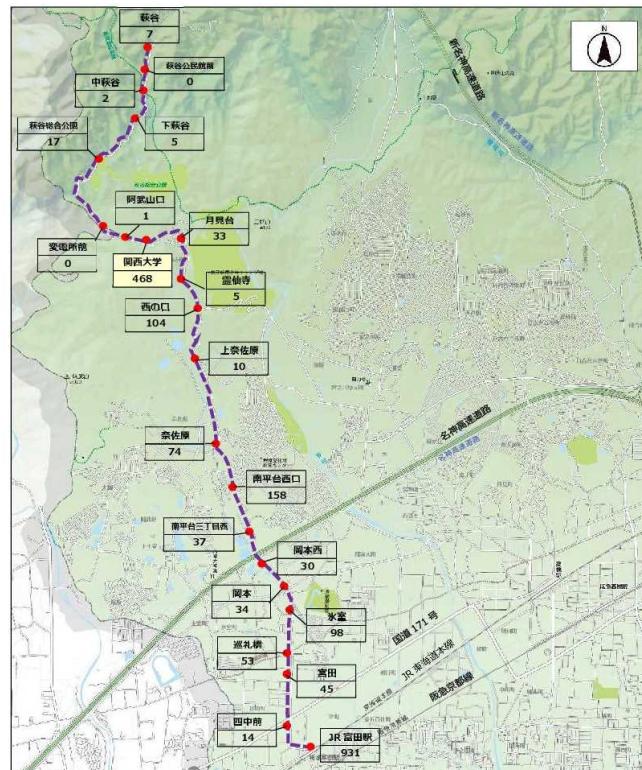
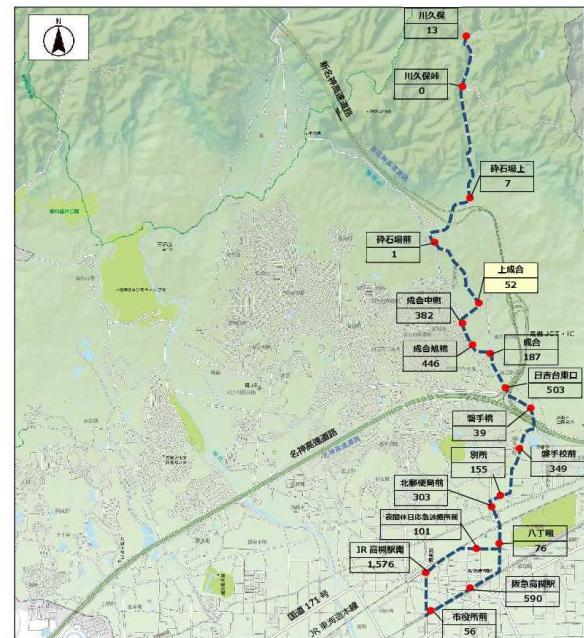


図 3.1 萩谷線のバス停別利用者数

川久保線【山間エリア】

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> JR 高槻駅及び阪急高槻市駅と市域北東部の川久保地区を結び、JR 高槻駅北～上成合は均一制運賃、上成合以北は対キロ区間制運賃区域となっている 名神高速道路以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、上成合以北は利用者が少ない 沿線では、新名神高速道路高槻インターチェンジ周辺のまちづくり（土地区画整理事業）が進められている 令和5（2023）年度の収支は、約3千万円の赤字
ODデータに基づく分析（令和6年度）	<ul style="list-style-type: none"> 年間輸送人員：779,973（乗降人／年） 営業係数①：90.2（上成合まで） 営業係数②：2,460.3（上成合以北）
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 上成合以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討を進める



道鶴・上牧線【東部エリア】

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> JR 高槻駅及び阪急高槻市駅から市域東部の道鶴町及び上牧地区を結ぶ路線 道鶴町折り返しの系統は大型車の運行が可能だが、上牧系統は路線の一部に狭隘区間があり、中型車での運行に制限されている 令和5（2023）年度の収支は、約1千6百万円の赤字 （府道）十三高槻線や高槻東道路等の整備が進められており、周辺の交通需要に変動が生じると考えられる
ODデータに基づく分析（令和6年度）	<ul style="list-style-type: none"> 年間輸送人員：932,536（乗降人／年） 営業係数：110.0
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> （府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況や、生活路線としての利用状況を踏まえ、系統再編等による効率化を検討する

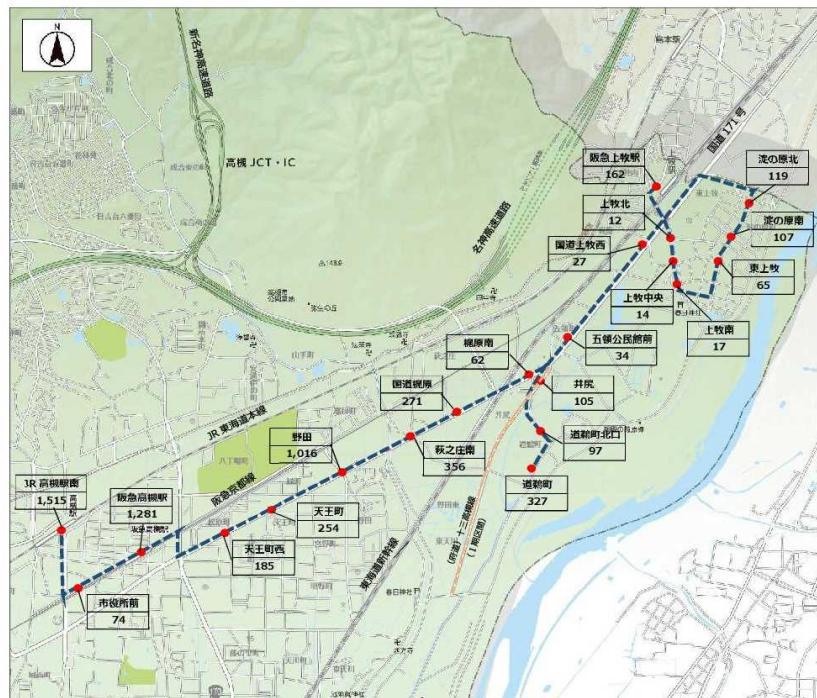


図 3.4 道鶴・上牧線のバス停別利用者数

梶原線【北東部エリア】

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> JR 高槻駅及び阪急高槻市駅から旧西国街道経由で梶原地区を結ぶ路線 旧西国街道区間は大変狭隘なため、小型車限定での運行となっている 新名神高速道路の延伸を踏まえ、令和5年12月に「秋之庄～梶原東」間の運行経路を（府道）西京高槻線バイパスに変更 令和5（2023）年度の収支は、約3千7百万円の赤字
ODデータに基づく分析（令和6年度）	<ul style="list-style-type: none"> 年間輸送人員：108,235（乗降人／年） 営業係数：312.7
検討の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 山間部を除く路線のうち、最も営業係数が大きいこと及び秋之庄以東の利用が少ないと想定される箇所を踏まえ、路線の効率化を検討する

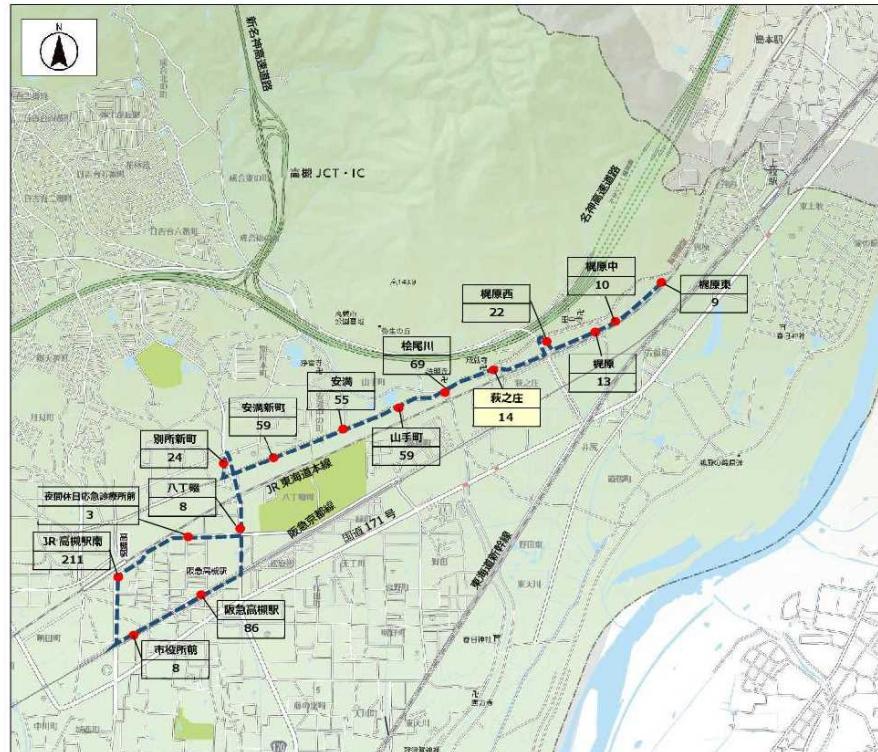


図 3.5 梶原線のバス停別利用者数

4章 財政計画

今後の主な投資について

(1) バス車両（更新計画）

- 今後、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
- 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

(2) バス車両（動力源）、安全装置

- 各種の動力源による新型車両が開発されており、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する

(3) バス運行情報の提供機器等

- 市営バスサービスの向上を踏まえ、下記の新たな情報提供機器等の設置を検討し、投資の必要性等について検討します
 - MaaS 関連（アプリ、企画乗車券など）
 - 乗車券類のデジタル化（クレカタッチ決済、QR コード決済など）
 - 次世代型運賃箱

表 4.1 市営バス車両の更新計画（令和 6 年度～15 年度）

出典：高槻市交通部作成資料

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 (19.4年)	19年: 8台 21年: 2台 (19.7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)

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	◎	○	◎

出典：国土交通省 自動車局

電動バス導入ガイドライン（平成 30 年 12 月）

図 4.2 電動バス車両の特性



図 4.4 駅ターミナル等におけるバス発車時刻案内板の事例



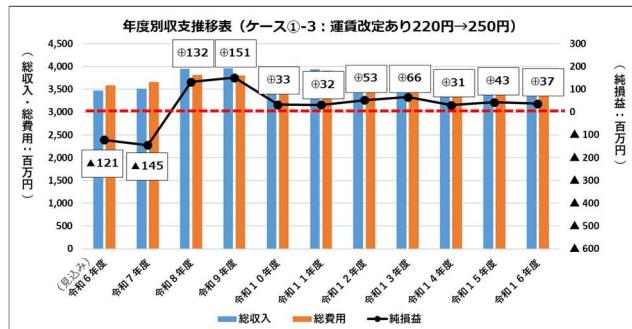
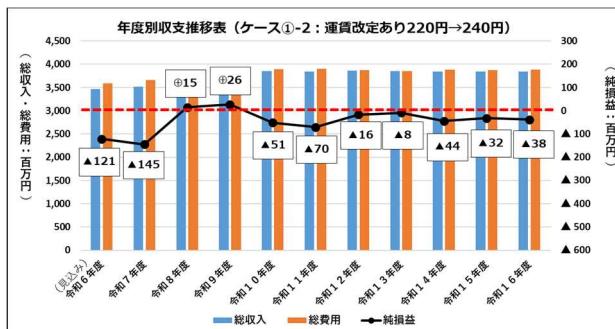
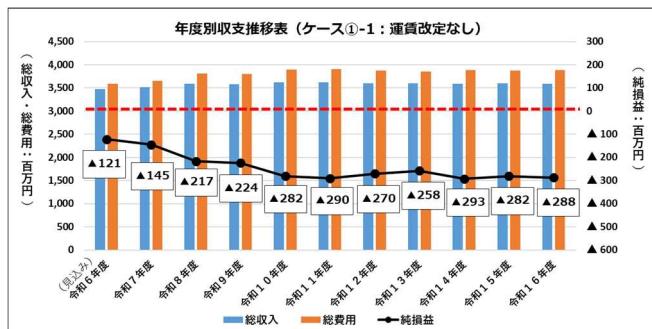
図 4.5 次世代型運賃箱（クレジットカード・QR コード等によるタッチ決済対応）

将来収支の見通し（令和7年度～16年度） ケース①：物価上昇考慮、人件費（高）、人口減少（利用者数）▲0.5%

ケース①-1：運賃改定を実施しない場合、令和7年度から16年度までの10年間で「累積赤字が約25億円」となる見込み

ケース①-2：運賃改定を実施した場合（220円→240円）、令和7年度から16年度までの10年間で「累積赤字が約3.6億円」となる見込み

ケース①-3：運賃改定を実施した場合（220円→250円）、令和7年度から16年度までの10年間で「累積黒字が約4.3億円」となる見込み

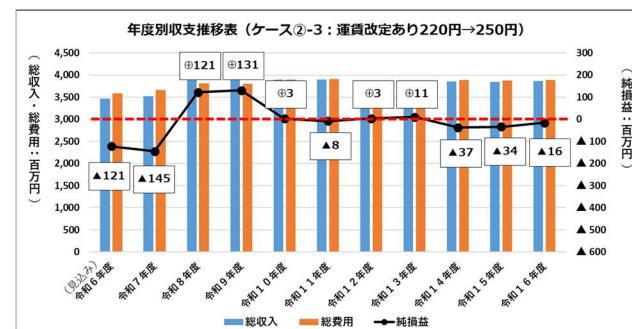
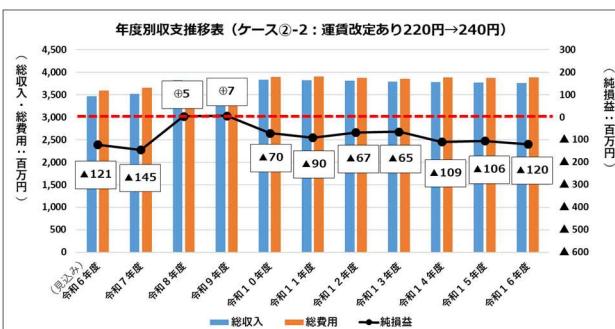
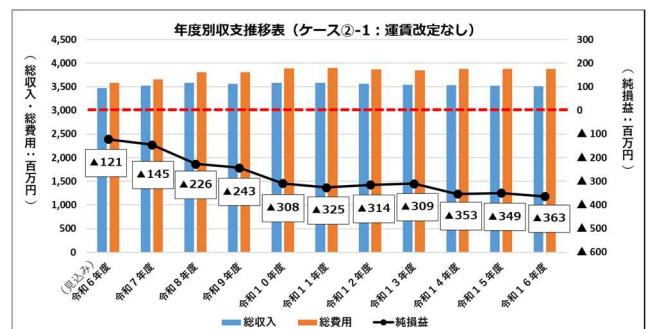


将来収支の見通し（令和7年度～16年度） ケース②：物価上昇考慮、人件費（高）、人口減少（利用者数）▲1.2%

ケース②-1：運賃改定を実施しない場合、令和7年度から16年度までの10年間で「累積赤字が約29億円」となる見込み

ケース②-2：運賃改定を実施した場合（220円→240円）、令和7年度から16年度までの10年間で「累積赤字が約7.6億円」となる見込み

ケース②-3：運賃改定を実施した場合（220円→250円）、令和7年度から16年度までの10年間で「累積赤字が約0.3億円」となる見込み



5章 計画期間における具体的取組

経営理念と基本戦略

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。

基本戦略に基づく個別戦略

【基本戦略】

1 安全・安心な運行 サービスの提供

- ① 安全対策の強化
- ② 接遇サービスの向上

2 快適で質の高い サービスの提供

- ③ 利便性の向上
- ④ 顧客ニーズの的確な把握

3 まちづくりと連携した サービスの提供

- ⑤ 定住促進・子育て支援との連携
- ⑥ 拠点整備との連携

4 経営基盤の強化

- ⑦ 人材の確保・育成と組織力向上
- ⑧ 効率的な経営・収支の改善

【具体的取組】

《事業の実施スケジュール区分（令和8年度～令和12年度：5箇年）》

短期

＜令和8～10年度＞

中期

＜令和11～12年度＞

個別戦略①：安全対策の強化

(1) 「輸送の安全確保」に係る実効性がある運転士教育とチェック体制の強化

高槻市営バス人材育成基本方針に対応した教習カリキュラムの策定や、客観的に技量を測定できる教習の導入など、運転士訓練体制強化に取り組みます

<期待される効果>

- ①運転士訓練体制強化
- ②モチベーション向上
- ③有能な運転士の維持確保
- ④お客様の市営バスへの信頼度向上
- ⑤持続可能な市営バスによるまちづくり連携と都市格向上



個別戦略③：利便性の向上

(1) 旅客案内の高度化

市営バス DX 推進ロードマップと連動した情報発信の適切化や、主要バスターミナルでのスマートバス停等の導入を検討し、職員の負担軽減と維持管理コスト軽減を検討します

<期待される効果>

- ①市営バスターミナル等の利便性向上
- ②問合せ負担軽減と省力化
- ③信頼性向上・バス離れ抑制
- ④リアルタイム情報の拡充
- ⑤市営バスの DX 化に合わせた収益化



個別戦略②：接遇サービスの向上

(1) 教習の強化による運転士のボトムアップと接遇の品質向上

高槻市営バス人材育成基本方針に対応した運転士に求められる接遇を明確化した教本の策定、経験を活かした実践的な研修や模範運転士への表彰制度導入を検討し、サービス水準の向上を目指します

<期待される効果>

- ②お客様への快適性向上
- ③安全性の向上
- ④退職者の減少
- ⑤接遇の品質向上
- ⑥市営バスの信頼性やブランドイメージの向上



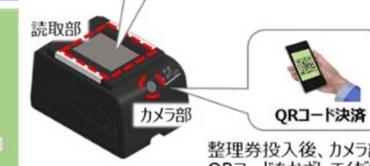
個別戦略③：利便性の向上

(2) 運賃キャッシュレス決済の導入検討

次世代運賃箱への更新時に現行の IC カード決済に加え、クレジットカードや QR コード等での決済対応やつり銭方式の導入を検討し、車内事故防止やスマートな降車促進に取り組みます

<期待される効果>

- ①お客様の利便性向上
- ②スムーズな企画券発行
- ③観光分野との連携向上
- ④OD データの信頼性向上
- ⑤スムーズな運賃収受



整理券投入後、カメラ部分に QR コードをかざしてください

個別戦略③：利便性の向上

(3)先進的車両の導入検討

運転支援システムが実装された車両へ置き換え、燃料電池やバッテリーEV等で走行するバスの導入を研究します。自動運転バスの情報収集に努め、お客様や運転士の安全確保や低炭素化に取り組みます

<期待される効果>

- ①安全性の向上
- ②高齢運転士への運行業務支援と
新規運転士採用の支援
- ③環境と経営への負荷軽減
- ④クリーンイメージによる市の
ブランド向上
- ⑤閑散路線の維持



個別戦略④：顧客ニーズの的確な把握

(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を実施します

<期待される効果>

- ①お客様の変化に伴うニーズの把握
- ②市営バスサービスの適正化
- ③ご意見を活用した運転士教習の実施
- ④重点投資項目と優先順位の決定
- ⑤新たな利用促進策の構築



個別戦略③：利便性の向上

(4)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

ODデータを活用し、沿線需要に応じたダイヤ編成や路線の再編を検討します。小型モビリティやオンデマンド交通等への転換、需要に応じた経路変更等を検討し、市の交通政策との連携や新たな施設整備等との連携に取り組みます

<期待される効果>

- ①市営バス収支の改善
- ②地域住民の利便性向上
- ③地域公共交通の維持及び
運転士不足の軽減



エリア	路線名	検討の方向性
山間	秩父線	関西大学以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討する
	川久保線	上戸谷以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討する
南部	柱本・三島江線	東面前以南について、対戸口区間制運賃や特殊区間運賃の導入、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（高田南線・栄町南線・高田芝生線）と併せて総合的に検討する
東部	道鶴・上牧線	（前述）十三石線等の新たな道路の整備状況や、生活路線としての利用状況を踏まえ、系統再編等による効率化を検討する
北東部	梶原線	山間部を除く路線のうち、最も営業係数が大きいこと及び、秩父庄以東の利用が少ないことを踏まえ、路線の効率化を検討する

個別戦略⑤：定住促進・子育て支援との連携

(1)モビリティ・マネジメントの体系化

市営バスに乗ること自体が楽しめるような取組など、市営バスに乗ることが習慣づけられるようなきっかけ作りを検討し、こども運転席を活用したイベント展開や市内中学生を対象とする「職業体験」の実施を検討します

<期待される効果>

- ①関西初の「こども運転席」導入による話題提供
- ②ファミリー層の利用促進
- ③イベントでの積極的活用
- ④市営バスへの憧れの醸成
(将来の運転士確保への種まき)



個別戦略⑤：定住促進・子育て支援との連携

(2)子育て世代支援と連携した乗車券施策の検討

コード決済での乗車等、新たな乗車券方式との連携による利便性向上とご利用状況の可視化を検討し、私立高校の無償化等、広域での通学利用を見据えた子育て支援乗車制度の拡充を検討します

<期待される効果>

- ①家計支援
- ②将来顧客の獲得
- ③目撃の削減とODデータの確保
- ④子どもに同伴する保護者等の外出機会増進
- ⑤都市間競争への対抗
(定住人口獲得)



個別戦略⑦：人材の確保・育成と組織力向上

(1)運転士等の確保

令和7年度から開始する「大型二種免許取得支援制度」の導入による効果や方向性の分析、他のバス事業者が実施している運転士確保の方法の研究し、市営バス路線網の維持確保の参考にします

<期待される効果>

- ①運転士応募対象者の拡大
- ②職場の人口ピラミッドの適正化
- ③運転士の負担軽減と安全確保
- ④運行ダイヤと路線の維持と適正化
- ⑤魅力ある職場の創造
(離職率を減らす取組)



助成概要（大型二種免許取得費用）	
職務内容	市バス運転業務及びそれに伴う旅客案内業務
職員区分	月額割合会計年度任用職員
採用試験	大型二種免許未取得者のみを対象とした採用試験を実施します。 ※採用試験の詳細については、改めてご案内致します。
申請手続	採用試験に最終合格された方は、高槻市の指定する期間内に各自（自費）で大型二種免許を取得していただきます。 正式な採用後、継続して勤務いただいている方に対して、下記のとおり取得費用を分割支給します。
助成対象	一部手数料を除く取得費用の全額 ※運転免許センターでの免許交付時に必要となる免許交付手数料及び試験手数料
助成期間	令和8年4月1日の採用後、6か月ごとに分割支給（8月・2月の2回・計3年間支給予定） なお、支給終了までの期間（3年間）内に退職した場合は、退職以後の支給を行いません。

大型二種免許取得費用助成制度の概要

個別戦略⑥：拠点整備との連携

(1)新たな拠点整備に伴う交通需要への対応

今後、予定されている市の施設整備や、新たな道路の供用開始等を踏まえ、ダイヤ編成及び路線再編を検討します

<期待される効果>

- ①路線収入の増加
- ②市民の利便性向上
- ③利用者の利便性向上
- ④市外からの来訪者増加
- ⑤市域のにぎわい創出



道路整備	・(府道) 十三高槻線（Ⅱ期）、 ・新名神高速道路周辺道路整備
施設整備	・(仮称) 地域共生ステーション ・芥川山城跡（保存活用計画）
その他	・富田地区まちづくり基本構想 ・JR 高槻駅南地区（市街地再開発） ・市域の観光政策等と連携した循環ルート（貸切バス）の検討

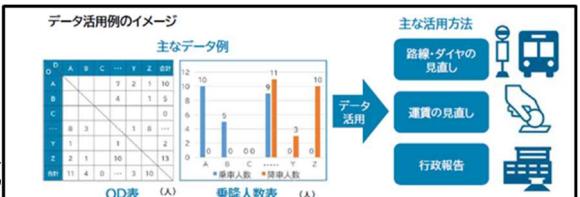
個別戦略⑧：効率的な経営・収支の改善

(1)DX化の推進

組織内の体制の定義、役割分担、必要なスキルと取組の定義、人材育成プランを策定し、それに基づく取組を検討します。何をいつまでにどのレベルで実現するかを全員が共有できるようロードマップを策定し、取組を実行します

<期待される効果>

- ①お客様サービスの向上
- ②各種システムの最適化及び効率的な運用
- ③セキュリティ対策の徹底
- ④働き方改革の実現
- ⑤経営基盤の強化



**運行計画及び運行管理業務への
デジタル機器等の活用**
(出典:国土交通省)

個別戦略⑧：効率的な経営・収支の改善

(2)収益性の改善とあらゆる収入の確保

付加価値型経営改革の推進、広告料収入の確保、資産の有効活用、ふるさと納税等による寄付金収入の確保、企画乗車券の販売、イベント等への積極的な参画、「MM」による将来顧客の確保、バスファンの取り込みなどに取り組みます

<期待される効果>

- ①中・長期的な収支均衡
- ②にぎわい創出
- ③子育て世代の移動支援
- ④公営バス事業の維持
- ⑤市民の移動手段確保



関西将棋会館ラッピングバス

個別戦略⑧：効率的な経営・収支の改善

(3)市営バス事業運営の効率化

多様な雇用形態の導入による人材確保や上下分離方式による効率化、共同運行の可能性検討、AI技術などの活用による省人化や生産性の向上、業務のマニュアル化、社外へのアウトソーシング、事務部門の効率化などに取り組みます

<期待される効果>

- ①市民等の移動手段確保
- ②路線及びダイヤの確保
- ③地域特性に応じた公共交通手段の確保
- ④人件費の抑制
- ⑤新たな幹線道路の建設等を踏まえた路線の広域化



（写真提供：高槻市自動車運送事業審議会）

6章 経営戦略の推進と進捗管理（PDCA）

- 経営戦略の推進にあたっては PDCA サイクルを徹底し、3章で示した経営戦略とその具体的な取組の実践、評価指標の達成状況や財政状況の評価・検証、必要に応じて、適宜、戦略の改善・見直しを行います
- 評価・検証については、高槻市自動車運送事業審議会において実施するとともに、各取組の進捗状況や評価指標の達成状況については、ホームページ等で公表し、見える化を図ります
- なお、本戦略に掲載している具体的な取組の内容等については、社会・経済情勢の変化等に応じた見直しを適宜、行います

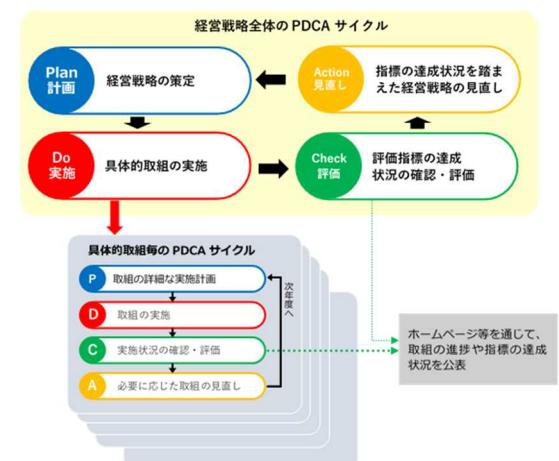
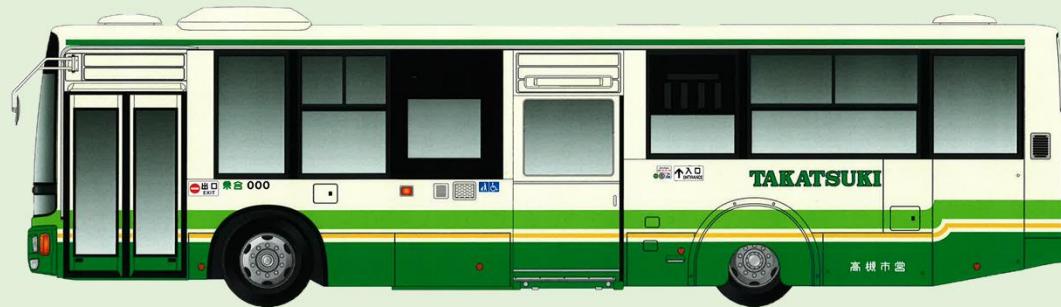


図 6.1 PDCA サイクルによる経営戦略の推進・進捗管理イメージ



TAKATSUKI