

2章 市営バス事業を取り巻く環境と課題



2-1 市営バス事業の沿革

年月	内容
昭和 29 (1954) 年 2月	事業開始 (乗合・貸切)
昭和 44 (1969) 年 5月	ワンマンバスの運行開始
昭和 46 (1971) 年 4月	緑が丘車庫新設、緑が丘営業所設置
昭和 49 (1974) 年 11月	桃園車庫を廃止し、芝生車庫新設 (営業所、整備部門移転)
昭和 54 (1979) 年 11月	国鉄高槻南口新ターミナル供用開始
平成 5 (1993) 年 10月	阪急高槻駅新ターミナル供用開始 (駅前乗り入れ再開)
平成 16 (2004) 年 8月	JR 高槻駅北新ターミナル供用開始 (西ターミナルと統合)
平成 20 (2008) 年 4月	IC カードシステム運用開始 (PiTaPa、ICOCA、市 IC 定期券)
平成 23 (2011) 年 3月	ドライブレコーダー導入
平成 27 (2015) 年 4月	交通系 IC カード全国相互利用開始
平成 31 (2019) 年 2月	開業 65 周年
令和 2 (2020) 年 12月	市営バス経営戦略策定
令和 5 (2023) 年 2月	開業 70 周年
令和 7 (2025) 年 12月	市営バス経営戦略 (改定)

昭和 29 年 2 月 (事業開始時)

- ・車両数 : 13 両
- ・職員数 : 36 名
- ・初乗運賃 : 10 円
- ・路線数 : 7 路線
- ・営業キロ : 73 km



令和 7 年 4 月 (現在)

- ・車両数 : 166 両
- ・職員数 : 313 名
- ・初乗運賃 : 均一区間 220 円
- ・路線数 : 24 路線
- ・営業キロ : 128 km



図 2.1 事業概況

2-2 全国バス事業の状況

- 一般路線バスは、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員が大きく減少し、2021年度に増加に転じるも、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の状況まで回復しておらず、その影響が長引くことにより全国的にバス運転者が不足する等、厳しい状況が続いています。
- 公共交通の担い手であるバス運転者を確保する取組として、多くの事業者において労働環境改善に向けた運賃改定が進められているほか、サービス改善・経営効率化に資する交通 DX の取組が進められています。

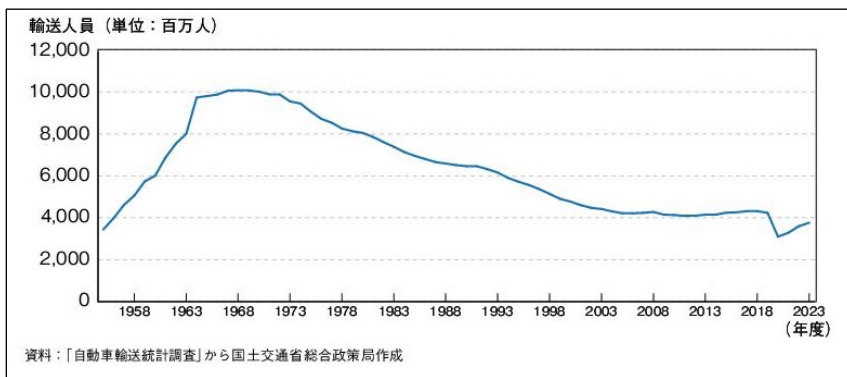


図 2.2 路線バス輸送人員の推移 出典: 交通政策白書 (令和 7 年度版)

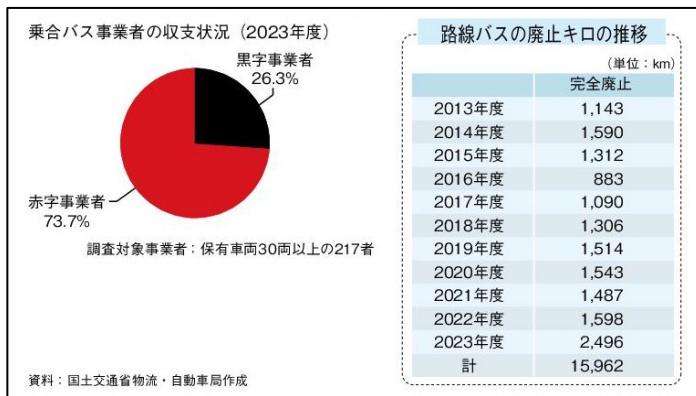


図 2.3 路線バス事業者の現状

出典: 交通政策白書 (令和 7 年度版)

出典: 交通政策白書 (令和 7 年度版)

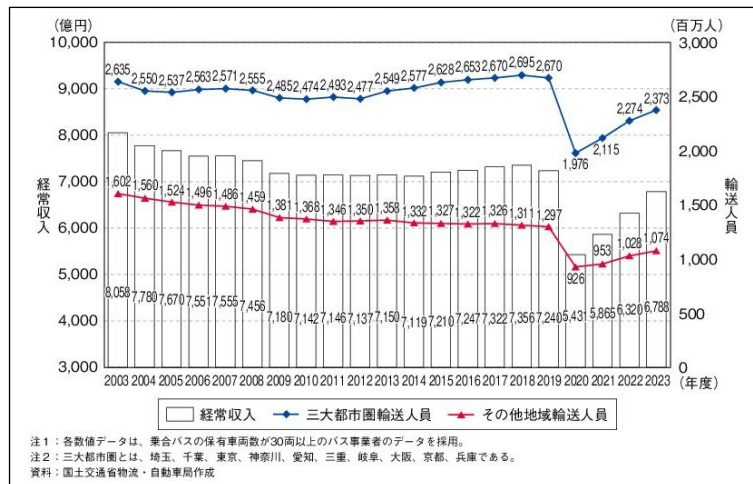
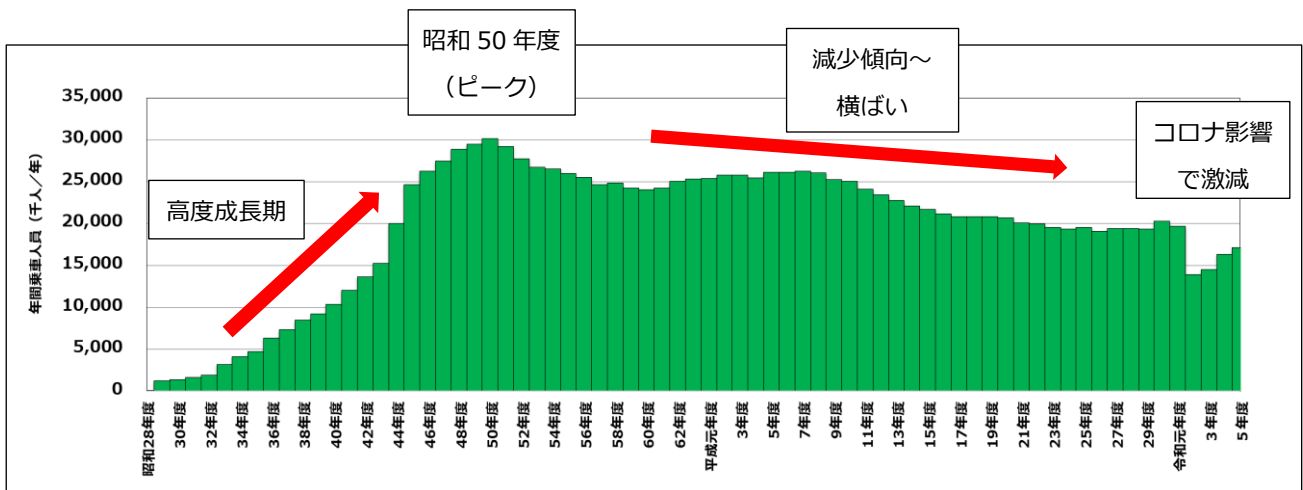


図 2.4 都市部・地方部別の路線バスの輸送人員・経常収入の推移

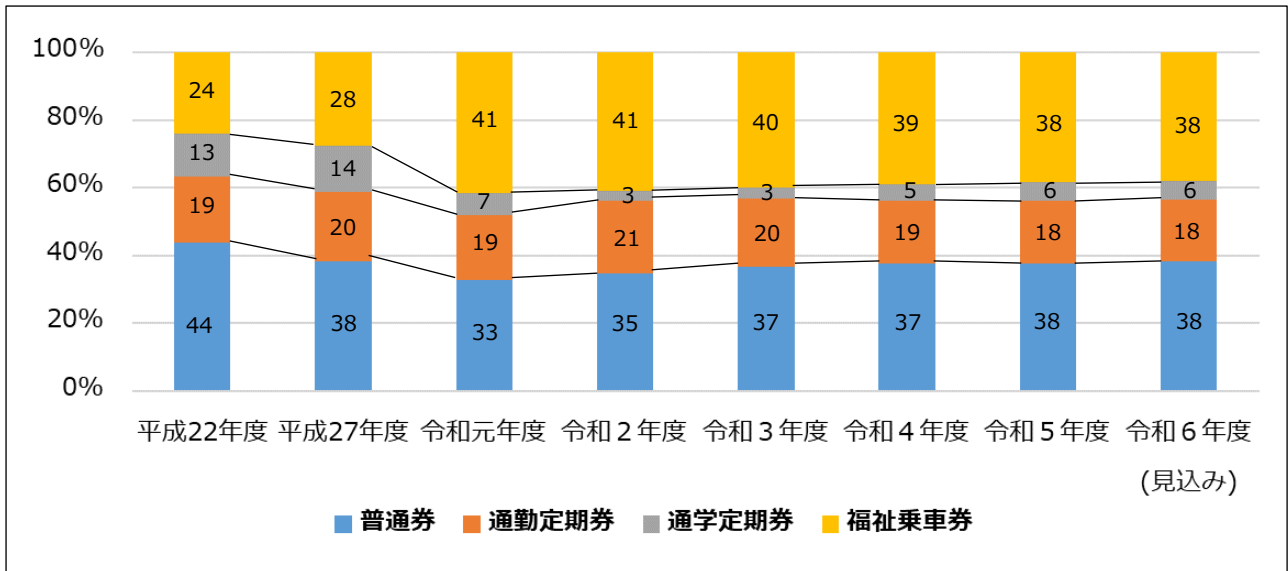
2-3 市営バスの利用者数

- 市営バスの利用者数（乗降人員）は、高度経済成長期末の昭和 50 年度に約 3,000 万人/年でピークを迎えましたが、その後は減少傾向となり、平成 14（2002）年度以降は約 2,000 万人/年とほぼ横ばいで推移しています。
- 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し、特に令和 2 年度は約 1,500 万人で、前年比マイナス約 30%となりました。
- その後、令和 5 年 5 月に新型コロナウイルス感染症が感染症法上の 5 類に位置付けられたことを踏まえ、令和 6 年度にかけて徐々に回復していますが、コロナ禍以前の水準には戻っていない状況です（令和 5 年度実績：約 1,700 万人）。
- 平成 22 年度から令和 6 年度に掛けて、券種別輸送比率の推移を見ると、高齢者及び障がい者福祉乗車券の比率が高まり、令和元年度以降は概ね 40%前後で推移しています。通勤定期券は横ばいで推移していますが、通学定期券はコロナ禍で減少し、令和 5 年度以降もコロナ禍以前の水準までは戻っていない状況です。
- 平成 4 年度から令和 5 年度に掛けて、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（令和 6 年度に実施した利用者アンケート調査においても、「通勤+通学」目的よりも「買い物+通院」目的の利用割合が高くなっています）。



出典：高槻市交通部作成資料

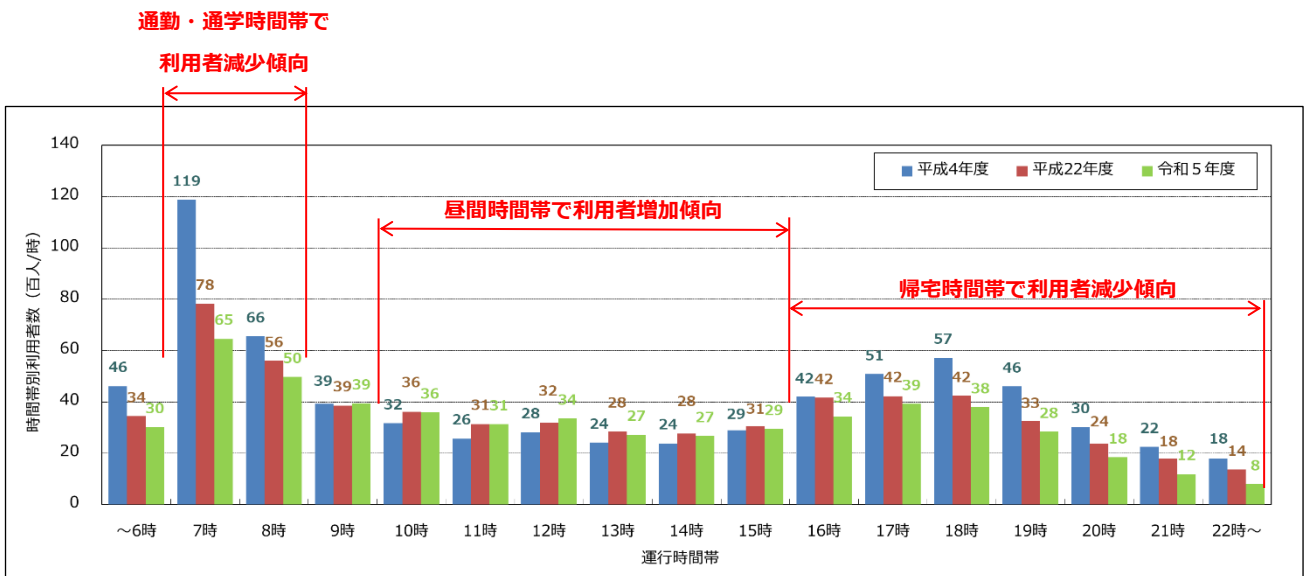
図 2.5 市営バス利用者数の推移



出典：高槻市交通部作成資料

※平成 22 年度、平成 27 年度は 1 日の利用実態調査による ※令和元年度以降は OD データに基づく実績値

図 2.6 市営バスの券種別輸送比率の推移



出典：高槻市交通部作成資料

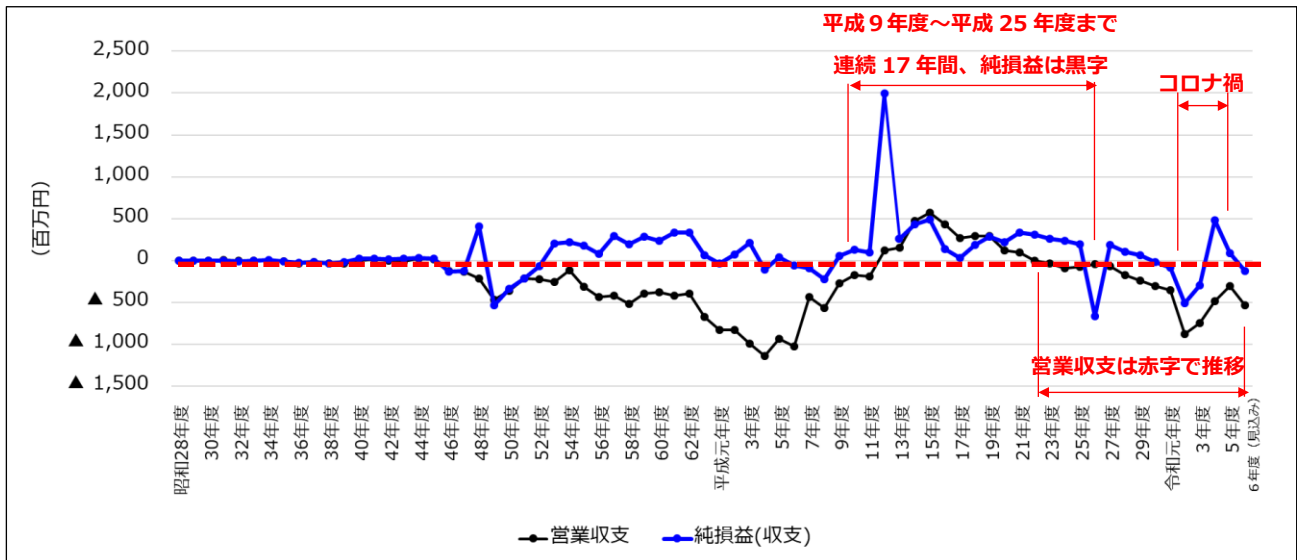
※平成 4 年度、平成 22 年度は 1 日の利用実態調査による ※令和 5 年度は OD データに基づく平均値

図 2.7 市営バスの時間帯別利用者数の推移

2-4 市営バスの収支状況

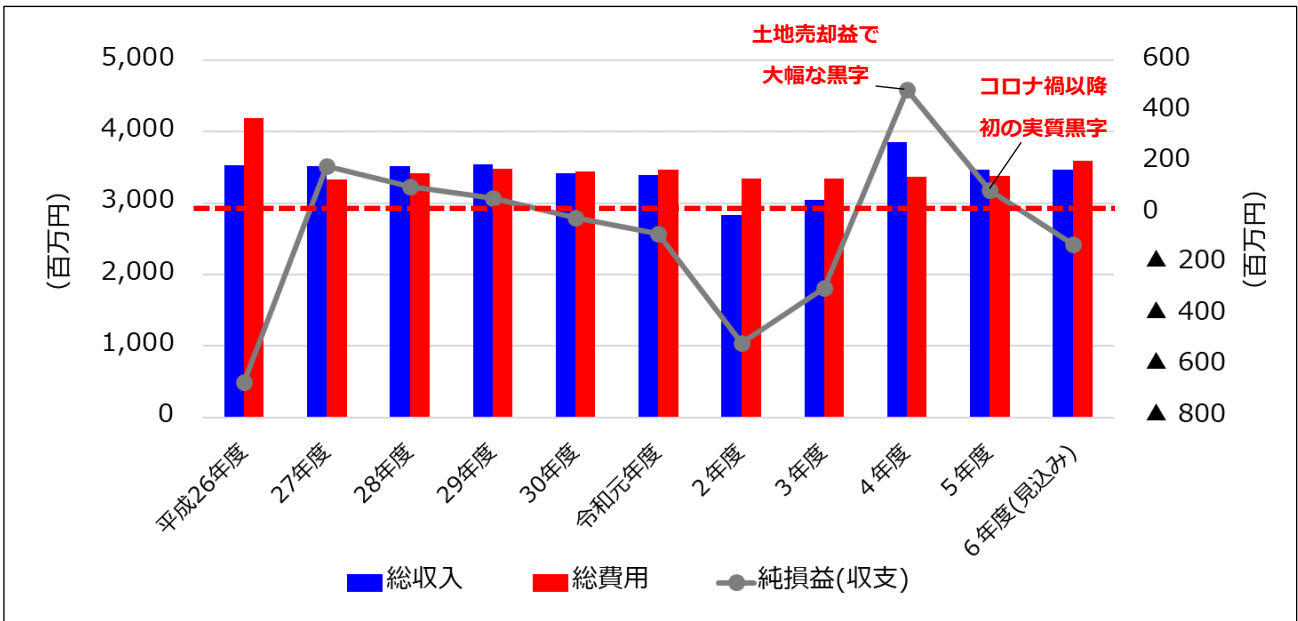
(1) 収支状況の推移

- 事業開始～昭和 52 年度まで、急激な人口増加に対する設備投資（車両・人件費等）の影響等により純損益（以下、収支）は赤字基調が続きましたが、昭和 49 年度から取り組んだ自主再建計画により、昭和 53 年度から黒字基調となりました。
- その後、平成の初期には消費税導入の影響等で赤字基調となったものの、平成 9 年度～平成 25 年度まで連続 17 年間、収支は黒字となりましたが、本業部分のバス事業の営業収支は、平成 22 年度以降、赤字が続いています。
- 近年（平成 26 年度以降）は、コロナ禍以前まで収入は横ばいで推移しており、一方、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（令和 6 (2024)年度）。
- コロナ禍以降（令和元(2019)年度）の収支は大幅な赤字となり、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、J R 高槻駅西滞留所売却による特別利益により大幅な黒字となりましたが、それを除くと実質は約 3 千万円の赤字となりました。しかし、令和 5 年度はコロナ禍の間に取り組んできた 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 千万円の黒字となっています。



出典：高槻市交通部作成資料

図 2.8 市営バス収支状況の推移① (昭和 28 年度～令和 6 年度)

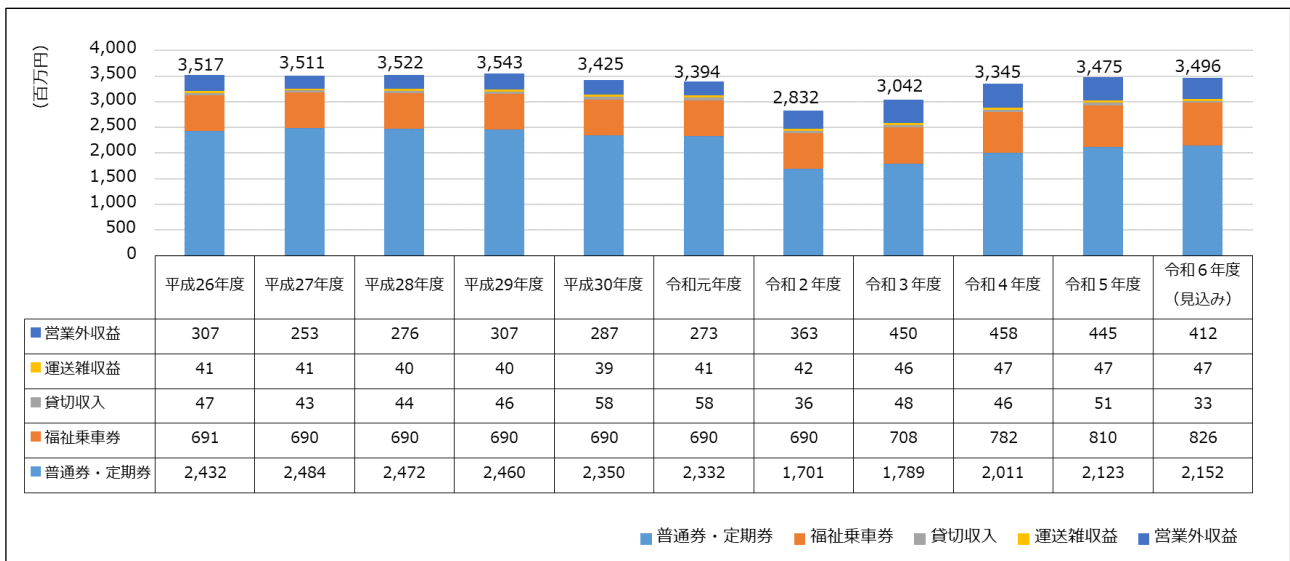


出典：高槻市交通部作成資料

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）

(2) 項目別事業収益

- 普通券及び定期券は、令和 2 年度からコロナ禍で激減したものの、令和 4 年度以降、緩やかに回復傾向となっており、全収益の約 6 割を占めています。
- 福祉乗車券は高齢者が令和 3 年度から、障がい者は令和 4 年度から、利用回数に応じた負担金制度となり増加傾向。生活交通路線維持事業補助金等の営業外収益も増加傾向となっています。

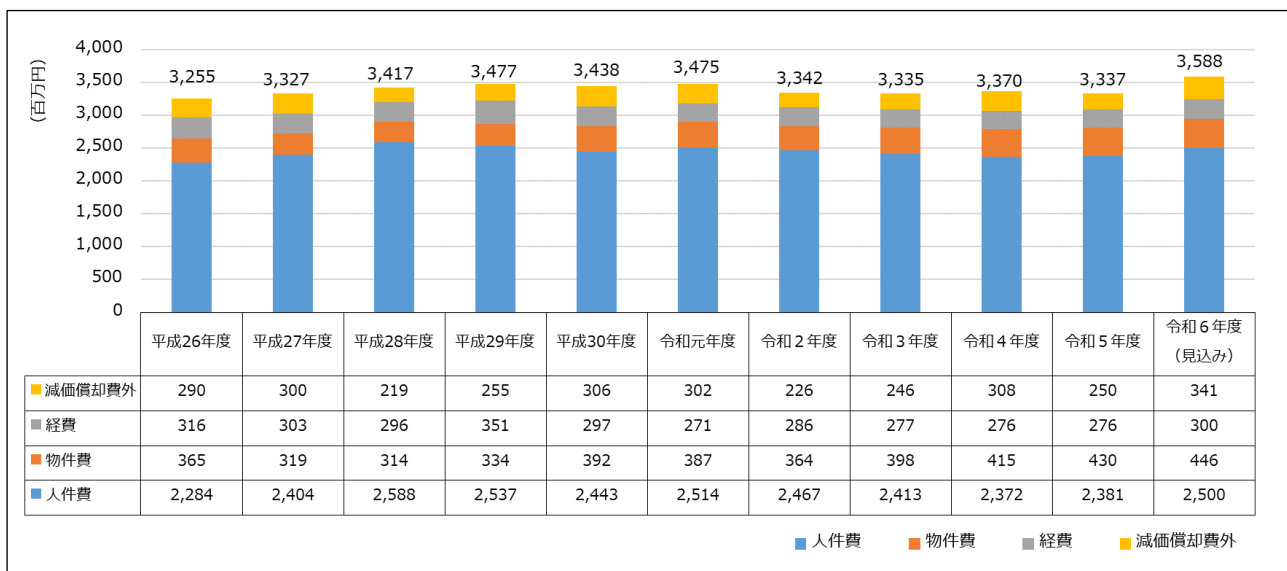


出典：高槻市交通部作成資料

図 2.10 項目別事業収益の推移（平成 26 年度～令和 6 年度）

(3) 項目別事業費用

- 人件費は、コロナ禍を踏まえた OD データに基づくダイヤ改正等により、令和元年度以降、減少傾向でしたが、令和6年度は人事院勧告等の影響で増加見込みとなっています。
- 燃料費を含む物件費は、諸物価及び軽油単価高騰等の影響で増加傾向となっています。
- 減価償却費外は、車両更新の影響等で増加傾向。委託費等を含む経費は横ばい傾向となっています。

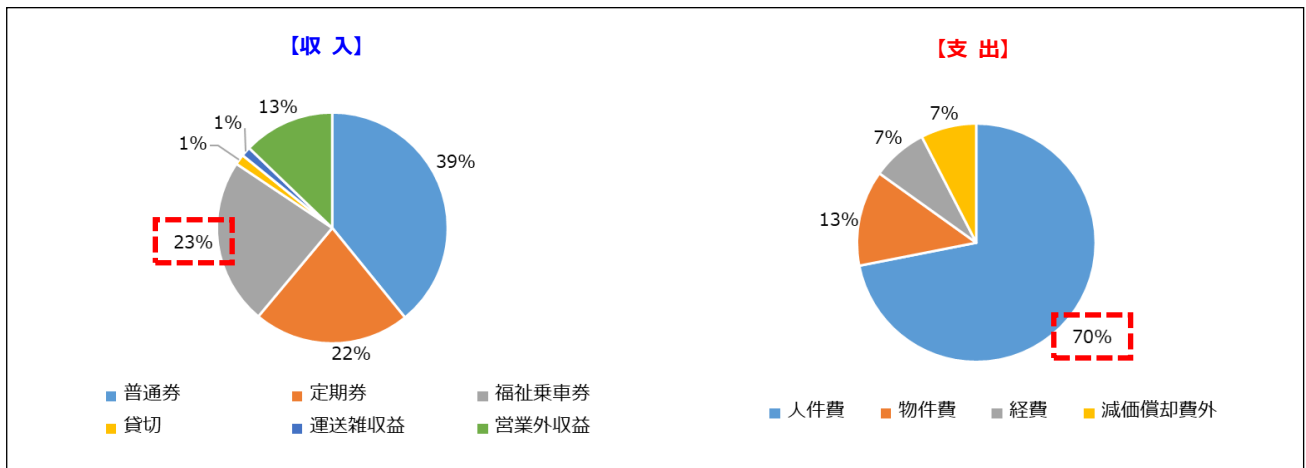


出典：高槻市交通部作成資料

図 2.11 項目別事業費用の推移（平成 26 年度～令和 6 年度）

(4) 収益及び支出の内訳

- 収益の内訳（令和5年度実績）を見ると、普通券と定期券を足した割合（運輸収益）が61%、市の福祉乗車券（高齢者＋障がい者）に係る負担金収入が23%、広告料等の営業外収益が13%となっており、年々、福祉乗車券の割合が増加しています。一方、費用の内訳を見ると、人件費が70%で、今後も諸物価高騰に伴う人事院勧告等の影響で、人件費比率は高水準で推移するものと予測されます。
- 路線別の収支を見ると、運行収益が運行費用を上回る「黒字路線」は全24路線中7路線で（令和5(2023)年度）、残りの17路線の赤字をカバーする構造となっていますが、コロナ禍の間に実施した OD データに基づく公平かつ効率的なダイヤ改正を踏まえ、黒字路線が増加傾向となっています（「表 2.1」では、山間部と平坦部を分けて営業係数を算出している等、24路線の表記とはなっていません）。



出典：高槻市交通部作成資料

図 2.12 収入及び支出の内訳（令和 5（2023）年度）

表 2.1 市営バス路線別営業係数の推移（平成 26 年度～令和 5 年度）

出典：高槻市交通部作成資料

区分	番号	路線名	営業係数 (100円の利益を得るために必要な経費：100円以下の場合は黒字を示す)									
			平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
			山間部	1	檜田線	302.8	312.7	328.4	332.6	349.0	272.2	1,058.2
	2	萩谷線	277.8	254.4	258.8	256.6	264.3	212.3	2,881.8	2,066.1	1,780.0	1,660.3
	3	川久保線	150.7	179.3	199.7	200.6	207.3	190.9	2,779.5	2,103.8	2,308.3	2,460.3
平坦部	4	日吉台線	61.3	63.4	66.9	67.9	72.2	67.8	82.6	81.1	73.3	70.4
	5	芝谷線	84.6	87.3	81.2	82.1	86.1	92.3	115.0	110.7	99.9	96.1
	6	美しが丘線	111.3	115.1	122.5	123.2	128.4	131.7	151.5	140.6	119.9	116.0
	7	原・上の口線	86.5	88.0	92.1	92.9	97.1	98.9	108.7	96.5	92.4	88.5
	8	塚脇・下の口線	95.0	99.4	105.1	105.5	107.4	114.6	134.0	129.4	117.2	108.7
	9	南平台東線	100.3	105.5	107.4	105.6	110.8	116.2	166.5	145.0	120.6	113.1
	10	国道線	144.7	152.2	139.6	139.8	140.2	181.1	222.8	208.0	193.7	175.8
	11	奈佐原線	108.6	111.5	103.5	103.8	105.5	141.3	168.9	162.6	139.4	132.6
	12	萩谷線	159.1	197.7	202.2	195.5	202.2	158.4	103.2	92.2	77.5	65.8
	13	阿武山・塚原線	62.0	70.4	73.6	80.5	97.5	70.5	93.1	89.1	88.9	83.6
	14	昭和台線	464.5	513.4	406.9	409.7	424.2	—	—	—	—	—
	15	富田芝生線	—	—	—	—	—	323.2	312.8	274.1	221.8	197.8
	16	富田南線	155.3	152.6	160.2	159.8	155.9	188.1	199.1	204.6	188.5	173.8
	17	芝生住宅線	192.4	211.0	221.9	222.5	220.2	247.9	271.2	255.4	225.5	216.1
	18	栄町線	137.5	146.7	153.9	153.4	149.2	183.9	199.9	199.7	168.4	157.1
	19	富田団地線	109.5	112.0	118.1	117.6	116.9	129.0	149.6	133.7	122.4	114.7
	20	玉川橋団地線	159.0	147.0	154.7	177.1	175.2	216.5	247.4	250.7	200.3	186.0
	21	三島江・柱本線	150.7	152.9	160.0	155.9	153.5	199.7	224.6	200.3	187.4	176.2
	22	下田部団地線	106.5	110.0	109.4	122.2	119.4	128.0	145.3	139.6	126.1	120.1
	23	大塚線	96.7	99.1	104.4	104.4	104.0	114.0	129.3	125.5	113.7	107.2
	24	前島・六中線	123.6	129.4	132.9	132.1	129.6	144.3	—	—	—	—
	25	前島線	—	—	—	—	—	—	204.8	176.1	150.8	143.9
	26	六中線	—	—	—	—	—	—	134.1	124.3	109.5	99.2
	27	道鶴線	129.1	132.2	141.1	141.0	142.0	115.9	133.2	125.8	117.8	110.0
	28	梶原線	247.0	243.9	256.3	255.5	250.0	351.3	391.7	398.8	329.1	312.7
	29	成合線	107.4	111.0	111.2	111.9	115.4	127.2	132.9	135.5	100.3	90.2

課題

- 利用実態を踏まえた市営バス利用者の増加（将来的な先行投資を含む）
- 収支均衡を図るための「経費縮減」と「収入増加」の両面的な取組の推進

2-5 新型コロナウイルス感染症による影響

- 令和2年1月16日に国内でも感染者が確認された新型コロナウイルス感染症ですが、同年1月には2類相当の指定感染症に位置付けられました。
- その後、政府による緊急事態宣言が都合4回発出されるなど、人の移動そのものが制限される事態となり、企業の在宅勤務や学校授業のリモート化、高齢者を中心とした外出控え等に伴って、市営バスの利用者数も激減しました。
- 特に、令和2年度は利用者数の減少が顕著となり、その後、令和3年度から4年度に掛けては微増傾向となったものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない状況です。
- このような中、市営バスにおいては、委託費等の支出削減に加えて、令和2年度に実施した学期ダイヤ期間における学休ダイヤへの変更や、乗車実態に応じたダイヤ改正を行い、新型コロナウイルス感染症拡大による事業経営への影響を最小限となるよう努めました。

表 2.2 新型コロナウイルス感染症に係る国内の動きと市営バスの対応等

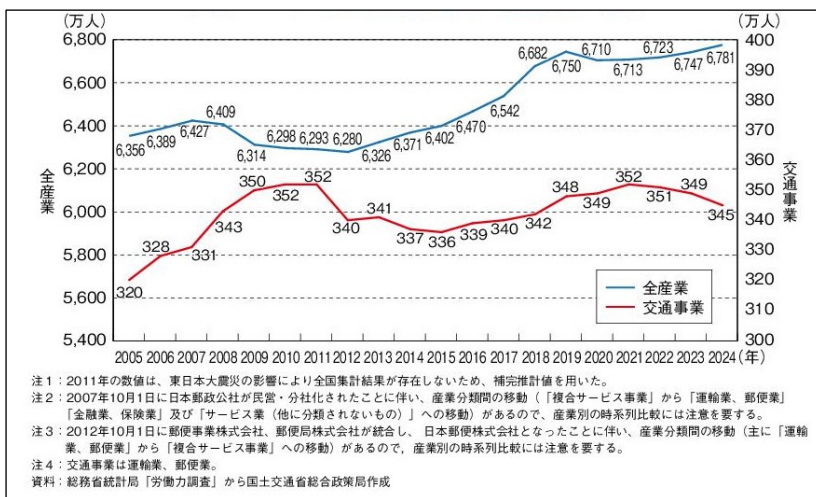
出典：高槻市交通部作成資料

年度	年月日	新型コロナウイルス感染症に係る国内の動きと市営バスの対応等
令和元年度	令和2年 1月中旬	国内で感染を確認
	2年 1月下旬	指定感染症（2類感染症相当）として定められる
令和2年度	2年 4月 7日	緊急事態宣言発出（1回目）
	2年 5月18日	新型コロナウイルス感染拡大の影響から大学が遠隔授業を実施したため学休ダイヤに変更
	2年 5月21日	緊急事態宣言解除
	2年 9月 2日	新型コロナウイルスの影響から大規模な9月減額補正を提出
	令和3年 1月14日	緊急事態宣言発出（2回目）
	3年 2月28日	緊急事態宣言解除
令和3年度	3年 4月 1日	新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ乗車実態に応じたダイヤ改正を実施
	3年 4月 5日	まん延防止等重点措置発出
	3年 4月24日	まん延防止等重点措置解除
	3年 4月25日	緊急事態宣言発出（3回目）
	3年 5月 1日	貸切事業として、新型コロナウイルスワクチンの集団接種の送迎事業を開始（～7月31日まで）
	3年 6月20日	緊急事態宣言解除
	3年 6月21日	まん延防止等重点措置発出
	3年 8月 1日	まん延防止等重点措置解除
	3年 8月 2日	緊急事態宣言発出（4回目）
	3年 9月30日	緊急事態宣言解除
	令和4年 1月27日	まん延防止等重点措置発出
4年 3月21日	まん延防止等重点措置解除	
令和4年度	4年 4月 1日	新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ乗車実態に応じたダイヤ改正を実施
令和5年度	令和5年 4月 1日	新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ乗車実態に応じたダイヤ改正を実施
	5年 5月 8日	新型コロナウイルス感染症の感染症法上の分類が2類から5類に引き下げ

2-6 運転士等の確保

2-6-1 交通事業全体の労働環境

- 交通事業（バス事業を含む）の労働者は、中高年層の男性に依存した状態であり、平均年齢は全産業の平均よりも高く、女性の比率はおおむね4%以下にとどまっています。
- 全産業の平均と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっています。こうした状況の背景として、不規則な就業形態、長時間拘束、力仕事などの過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことに加え、経営者においても、高等学校等の新卒者に対する戦略的なリクルート活動や、女性を含めた従業員の労働環境の改善について十分な対応がとられてこなかったこと等が挙げられます。
- 近年、産業全体では就業者数が順調に増加してきている中で、自動車運送事業等においては、労働力不足感が高まり、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。
- こうした中、バス事業では全国各地で運転者不足による減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段確保の観点から、人手不足が深刻な問題となっています。



出典：交通政策白書
(令和7年度版)

図 2.13 全産業と交通事業の就業者数の推移

出典：交通政策白書
(令和7年度版)

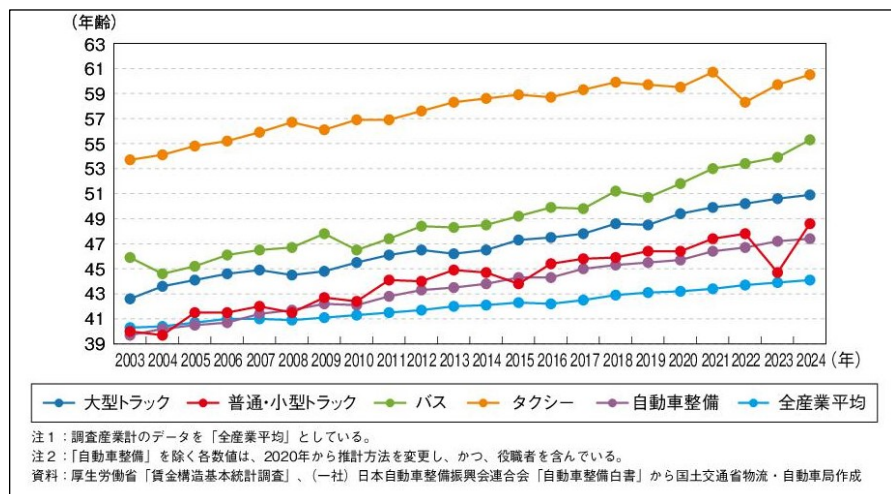
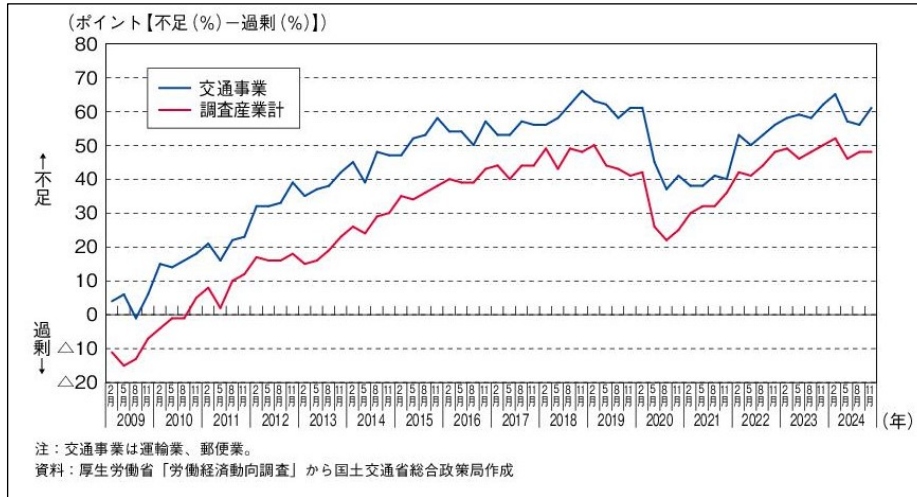


図 2.14 自動車運送事業等における労働者の平均年齢の推移

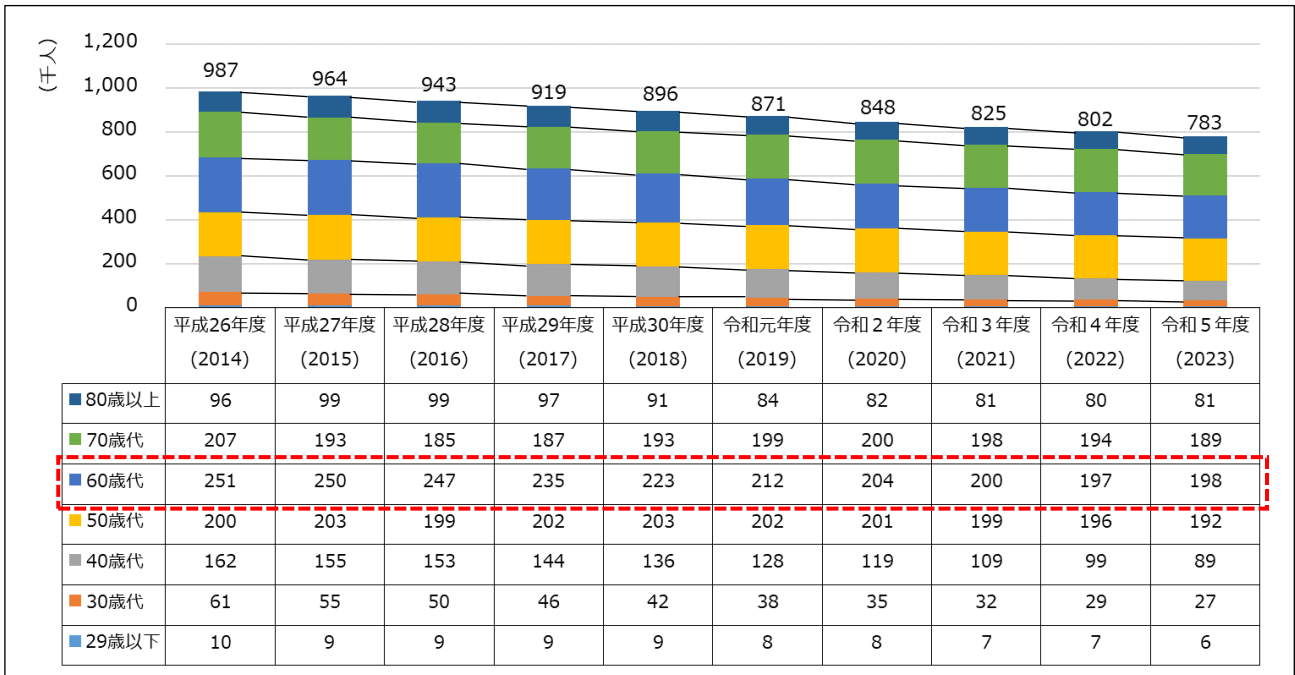


出典：交通政策白書（令和7年度版）

図 2.15 常用労働者の過不足判断 D.I. の推移

2-6-2 大型二種免許保有者の状況（全国）

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数が、近年大幅に増加している中、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%減少しています。
- 年代別に見ると、同免許の取得条件（各種の第一種免許を取得している者で、満 21 歳以上かつ運転経験が 3 年以上）を踏まえ、29 歳以下が最も少なく、最も多い年代は 60 歳代となっているため、今後、全体の保有者数は益々減少するものと予測されています。



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）

2-6-3 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、近年は漸減傾向となっています。
- 職制別に見ると、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。令和 3 年度から制度を開始したフルタイム会計年度任用職員、令和 5 年度から制度を開始した再任用フルタイム職員、再任用短時間職員は増加傾向となっています。
- 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。

表 2.3 市営バス職制別在籍運転士数の推移（平成 26 年度～令和 6 年度）

出典：高槻市交通部作成資料

項目	単位	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
正職員	人	172	173	174	175	176	171	171	166	158	147	148
月額制会計年度任用職員 (R01年度までは非常勤職員)	人	63	64	75	76	71	69	60	58	49	44	47
時間額制会計年度任用職員 (R01年度までは臨時職員)	人	16	16	16	12	13	12	11	11	7	5	7
フルタイム会計年度任用職員	人	0	0	0	0	0	0	0	3	13	17	21
再任用フルタイム職員	人	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	5
再任用短時間職員	人	4	4	4	5	4	9	11	14	17	16	13
合計	人	255	257	269	268	264	261	253	252	244	236	241

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						

2-6-4 2024年問題に係る市営バス事業への影響

(1) 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、施行されていますが、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ました。
- 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のことをいいます。

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

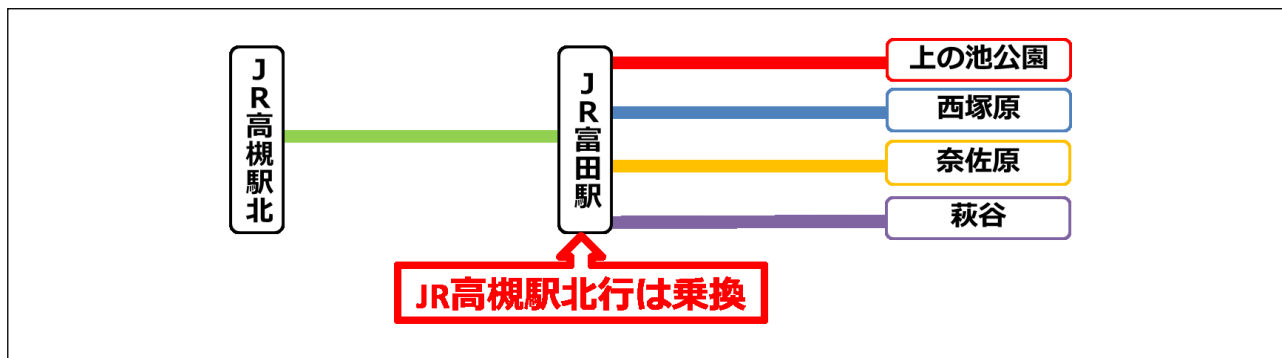
※2 休息期間：ハンドルを握っていない、仕事から完全に解放された自由な期間(終業時間から次の始業時間までの期間)

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時間を基本とし、継続9時間下限

(2) 令和6年(2024)4月ダイヤ改正における対応

- 前述の法改正に伴い、それまでのダイヤを在籍運転士で対応することが困難となったため、令和6年(2024)4月のダイヤ改正において、下記の対応を行いました。
 - 1)始発便の一部、繰り下げ
 - 2)最終便の一部、繰り上げ及びそれに伴う減便
 - 3)国道線の分離によるダイヤの均等化及び仕業の効率化
- その他、貸切バスについても配車時間を1時間繰り下げました(9時→10時)。

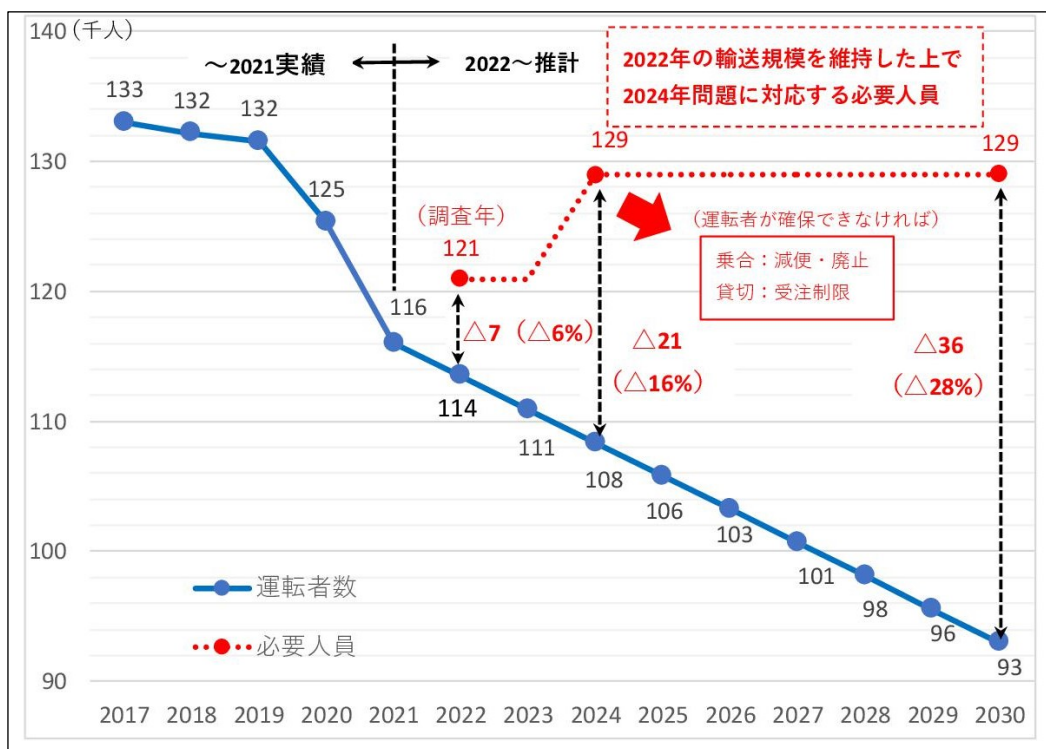


出典：高槻市交通部作成資料

図 2.17 「JR 富田駅バス停」における国道線の分離イメージ

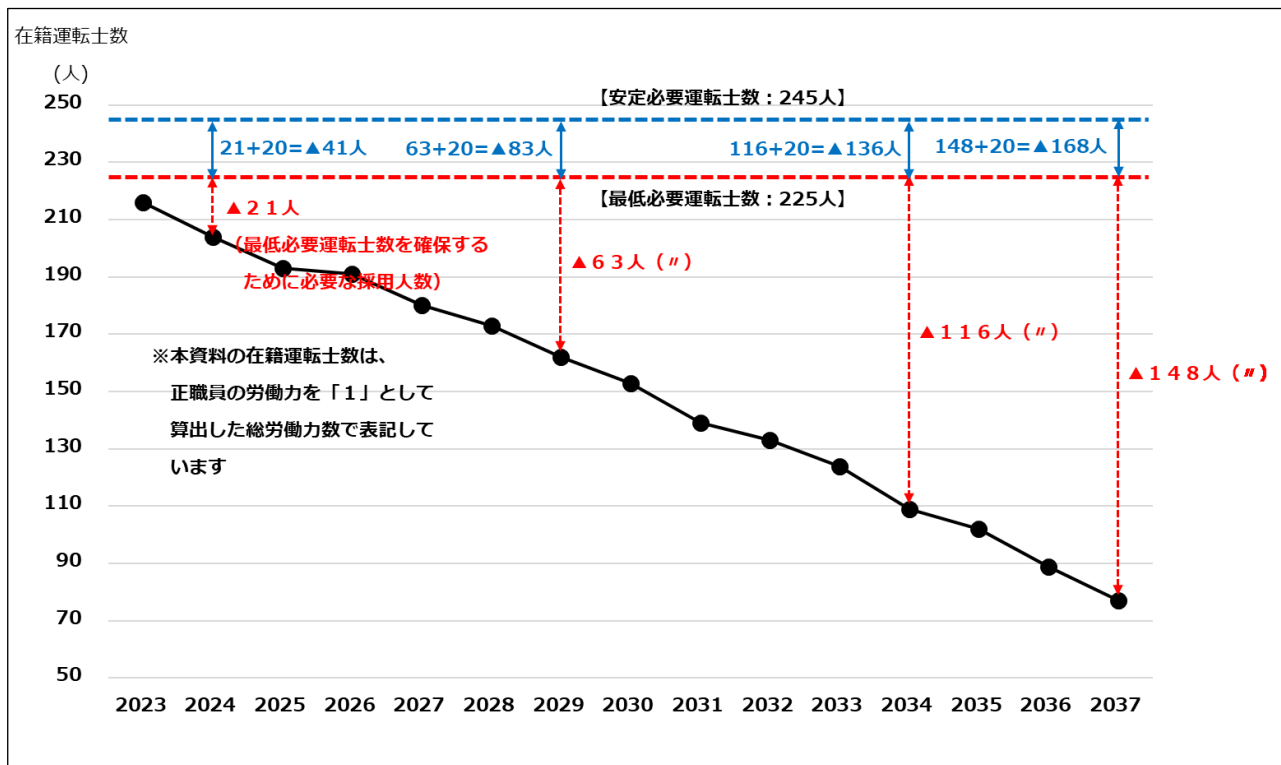
2-6-5 市営バスにおける今後の運転士等の確保について

- 全国的に、路線バスの運行が可能な「大型二種免許保有者」は減少しており、市営バスにとっても年々、優秀な人材の確保に苦慮している状況です。
- 持続可能な市営バス事業運営を実現するため、「大型二種免許未取得者」を対象とする「路線バス運転士採用選考」を導入し、若年層の確保を拡充させます。
- 女性も働きやすい労働環境整備及び勤務体系の導入を検討し、多様かつ安定的な人材確保に努めます。
- 「市営バス人材育成方針」に基づく適正かつ公平な人事考課により、現有運転士の離職者の低減に努めます。
- バス運転士だけではなく、整備士を含むすべての職員がやりがいや使命感を持って働ける職場を目指します。



出典：日本バス協会

図 2.18 バス運転士の推移及び今後の不足見込み (全国)



※1 在籍運転士数：正職員の労働力を「1」として算出した総労働力数

※2 最低必要運転士数：2024年度時点のダイヤを維持するために必要な運転士数（2024年相当の時間外労働を見込んだ必要運転士数）

※3 安定必要運転士数：「※2」に対して、病欠者等による欠員に余裕をもって対応することができる運転士数

出典：高槻市交通部作成資料

図 2.19 定年退職者を踏まえた市営バスにおける「在籍運転士数」の推移と「必要運転士数」

課題

- 若年層及び女性運転士の拡充
- 計画的かつ安定的な運転士の確保と離職者の低減

2-7 市営バス事業における DX 推進

2-7-1 DX 推進に係る動向

(1) 国内の動向

- 内閣府：AI・デジタル技術などの新技術を徹底活用し、地方経済と生活環境の創生を実現する。GX・DX によって創出・成長する新たな産業の集積に向けたワット・ビット連携などによるインフラ整備を進める【地方創生 2.0 基本構想：AI・デジタルなどの新技術の徹底活用】
- 総務省：行政手続のオンライン化に限らず、住民との接点（フロントヤード）の多様化、充実化。デジタル人材の確保、育成の推進。都道府県と市区町村の連携による推進体制の構築。
- 国土交通省：アフターコロナに向けた地域公共交通の「リ・デザイン」。ドローン物流・物流DX等を通じた物流改革。デジタルを前提とした新たな国土形成計画の策定。

(2) 高槻市の DX 推進方針

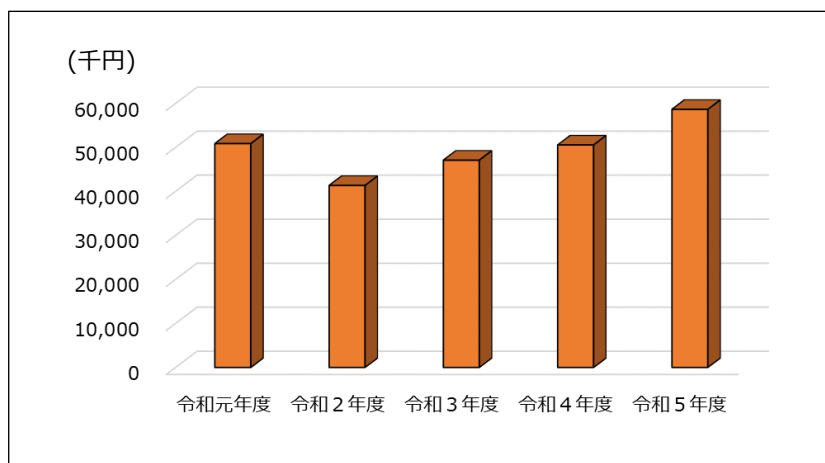
- 高槻市 ICT 戦略の計画期間及び目標：令和 2 年度～6 年度（5 箇年）
 - ① ICT 利活用による行政サービスの向上
 - ② データ利活用の推進
 - ③ ICT 利活用力の向上
 - ④ ICT 利活用による効率的な行財政運営
- 高槻市 DX 推進に向けたロードマップ：期間は、国の自治体 DX 推進計画や標準化の完了目標年度と合わせた令和 7 年度まで。
- DX 推進に向けた 5 つの道すじ
 - ① 「デジタル高槻市役所」の実現
 - ② 標準準拠システムへの着実な移行
 - ③ 市民サービス向上に集中するための庁内業務 DX
 - ④ 地域のデジタル化
 - ⑤ 組織体制の整備・人材育成
- 人材育成プログラム【目指すべき DX 人材像】
 - ① 好奇心をもって新しいことに挑戦し、未来志向で考えることができる。
 - ② 本気で考え抜いて、最後まで責任感を持って取り組むことができる。
 - ③ 利用者（市民や現場の職員等）の視点で考え、共感を得て、関係者を巻き込むことができる。

2-7-2 市営バスにおける DX 推進

<p>(1) DX 推進の目的及び必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ● これまでのサービス・事務のプロセスを前提とし、その一部分あるいは全体をデジタル化することによって、サービスや事業効率をより向上させます。 ● これまでのサービス・事業のプロセスに縛られず、「サービスや事業が目指すものの本質的なあるべき姿」をベースに、デジタル適用も含めて包括的にサービスや事業を設計し直すことで、変容をもたらします。 ● DX 推進は「①戦略、②計画、③調達、④開発、⑤運用保守、⑥情報セキュリティ、⑦知識・ノウハウ管理」で構成され、それぞれについて、全体を俯瞰しながら適切に取り組みます。 <p>(2) 市営バス事業における DX 推進のための必要な要素</p> <ol style="list-style-type: none"> ① DX 推進体制の確立と推進 ② 現状課題の解決（マイナス→ゼロ以上への取組） ③ 新しいサービス等の適用（ゼロ→1の取組） ④ 既存サービスの更なる改善・強化（1→10の取組） ⑤ 上記を主体的に進められる人材の育成 ⑥ 「みんなで進める DX」の意識醸成 ⑦ 上記を包含したロードマップ ⑧ 上記の取組を評価しながら進めていく活動 ⑨ 情報セキュリティ

表 2.6 市営バスにおける DX 推進に係る基本的な考え方（まとめ）

① これまでのサービス・事務をデジタル化することによって、利用者サービスや事業効率を向上させます。
② サービスや事業が目指すものの本質的なあるべき姿をベースに、デジタル適用を含めて包括的にサービスや事業を見直します。
③ 組織内の体制の定義、役割分担、役割ごとの必要なスキルと取組の定義、それを実現するための人材育成プランを策定し、実行します。
④ 継続的な研修による DX に対する全職員の理解及び阻害要因のゼロ化を目指します。
⑤ 何をいつまでにどのレベルまで実現し、それをもとに次に何を進めていくのかを全員が共有できるよう、それを完遂するためのロードマップを策定し、実行します。



出典：高槻市交通部作成資料

図 2.20 市営バスにおけるシステム関連経費の推移（令和元年度～令和5年度）

課題

- 計画的な人材育成による市営バス組織内の DX 推進気運の醸成
- DX 推進による運行安全性の向上、職員の業務効率化、利用者の利便性向上