

伊丹市交通事業経営戦略<<前期5ヵ年行動計画(第3次アクションプラン)>>

令和2年度(2020年度)個別行動計画項目別進捗状況及び前期5ヵ年行動計画総括

1 経営健全化の推進

重点施策(1) 定員管理の推進と給与の適正化

【成果指標】 営業収益に対する人件費の割合 (平成26年度値) 83.3% (目標値) 90.0%『↓』 (令和2年度値) 106.9%

【個別行動計画】

✓ 取組状況のレベル

☆☆☆・・・具体的な取組を実施した

☆☆・・・具体的な検討・協議を行った

☆・・・調査・研究中等

※  は昨年度までに達成した取組

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度結果	前期5ヵ年の総括	今後の方向性
1-1-1	適正な乗務員数の確保	正規乗務員不補充の継続	正規乗務員の補充は引き続き実施していない。 (年度末正規乗務員数: 令和1年度131名⇒令和2年度124名)	☆☆☆	前期において正規乗務員の補充は行わなかった。後期においても、基本的には会計年度任用職員の補充にて対応する。しかしながら今後、多くの定年退職者が見込まれることから適正な職員数確保に向けた検討を始める。	継続取組
		会計年度任用乗務員採用	ダイヤ改正による勤務数の減少に伴い、乗務員の採用は行わなかった。 (年度末嘱託乗務員数: 令和1年度54名⇒令和2年度47名)	☆☆☆	前期においては、嘱託職員採用により、適正な人員を確保することができた。後期においても年度途中・年度末退職者等の補充のため、新たに会計年度任用職員の乗務員を採用し、適正な乗務員数を確保する。	継続取組
1-1-2	事務管理部門の効率的な組織体制の整備	事務管理部門の組織再編			平成28年度完了	完了
		バス停施設維持管理業務への職員新規配置の休止	バス停施設維持管理業務への職員新規配置は実施していない。 (年度末職員数: 令和1年度2名⇒令和2年度2名) 次年度に向け、バス停施設維持管理業務の見直し(外部委託等の可否)を検討した。	☆☆☆	前期においてはバス停施設維持管理業務への職員新規配置は実施しなかった。後期においても職員の新規配置はせず、関連業務の外部委託を検討する。	継続取組
1-1-3	技能労務職員の給与の適正化	技能労務職給料表の切替			平成29年度より技能職給料表への切り替え完了	完了
1-1-4	能力主義の導入	人事評価制度による給与査定検討	事務職員は、市長部局と同様の人事評価制度にて実施した。 乗務員は、令和1年度よりも更に客観的な視点等を取り入れた、新たな評価項目を盛り込んだ人事評価制度にて実施した。	☆☆☆	前期において、人事評価の制度設計ができた。後期においては人事評価制度による給与査定検討を進める。	継続取組
1-1-5	労働条件の整理	特別休暇運用方法についての労使協議	平成30年5月より病気休暇等の取得の適正化を図った。	☆☆☆	前期においては病気休暇等の取得の適正化を図った。後期においても、更なる適正化のため、継続して取り組む。	継続取組
		変形労働時間制の検討	研究中	☆	前期においては、研究にとどまった。後期においては変形労働時間制の採用について、労使協議を含めさらなる研究を深める。	継続取組
1-1-6	嘱託乗務員の確保	報酬月額の見直し	他社局の動向等を確認した上で、会計年度任用乗務員の給料月額を177,400円とした。	☆☆☆	前期においては、他社局の動向を踏まえ、報酬額の適正化を図り、乗務員の確保に務めた。また、会計年度任用職員制度を導入し雇用形態の整理を実施した。引き続き、他社局の雇用条件等を研究し、会計年度任用職員の確保に努力する。	継続取組

重点施策(2) 乗車料収入の増

【成果指標】 乗車料収入(税抜・特別乗車証分を除く) (平成26年度値)1,437百万円 (目標値)1,470百万円『↑』 (令和2年度値)1,054百万円

乗車人員(特別乗車証分を除く) (平成26年度値)9,001千人 (目標値)9,085千人『↑』 (令和2年度値)6,922千人

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性	
1-2-1	運行系統と効率的ダイヤの検証	利用実態に応じたダイヤの運用	新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、テレワークや飲食店の営業時間短縮等による利用者数の減少を踏まえ、運行の見合わせを行った。	☆☆☆	期間内に3回の小規模なダイヤの変更を実施した。また、新型コロナウイルス感染症の影響により空港直行便の運休をはじめ一部路線を減便した臨時ダイヤによる運行を実施した。ポストコロナを見据えたダイヤの検討及び市新庁舎の運用開始や県民局の移転統合、新病院の建設など時代の要請に応じた新ダイヤの検討を引き続き行う必要がある。	継続取組	
		運行系統の再編	乗降客数の分析は行ったものの、コロナ禍により利用動向が不安定であることから、再編計画を立てるだけのデータ整理には至らなかった。	☆☆	ダイヤの変更等を行う度に、局内をはじめ労使間において協議、検討を重ねてきた。継続した調査・研究が今後も必要である。	継続取組	
		空港線の見直し	新型コロナウイルス感染症による乗降客数の大幅な減少に伴い、26系統「急行便」を運休とした。	☆☆	「直行便」を「急行便」に改め、普通便とのルートを統一した。コロナ禍により「急行便」の運休を余儀なくされた。空港線のあり方について調整・検討する	継続取組	
1-2-2	利用実態の把握	乗降センサーによる乗降者数調査の実施	8/31～9/13の二週間の全運行の乗降客数調査を実施した。	☆☆☆	赤外線乗降センサーを活用し、乗降者数を把握・分析を行ってきた。コロナ禍による臨時ダイヤの修正にも活用し、実態に則したダイヤ編成を行った。今後のダイヤ編成においては、効果的でより効率性を重視した編成が必要であり、そのためには精度の高いデータ収集が必要である。	継続取組	
1-2-3	雨天時の対応	雨天時の特別ダイヤの導入	引き続き「臨時便による運行対応」を行った。	☆☆	現段階では「臨時便での運行」による対応が効率性の面で有効であると判断し、その対応を行ってきた。調査、研究は引き続き行う。	継続取組	
1-2-4	モビリティ・マネジメントの推進	出前講座の実施	市内8校の小学校で実施した。(840名)	☆☆☆	市内小学校を中心に「出前講座」を毎年度継続して実施した。コロナ禍においても教育委員会や各学校とも協議し、十分な感染対策を行いながら実施した。MM活動の目的が十分に果たせるよう出前講座のあり方を含め、効果的な手法について研究を行う。	継続取組	
		市内一斉清掃への参加				令和元年度完了	完了
1-2-5	新たな運賃制度の検討	新乗継割引制度の検討				令和元年度完了	完了
		昼間割引制度の検討	研究中	☆	研究中	継続取組	
		企画乗車券の発売	「伊丹まちなかバル」(第22回5/16・第23回10/17)合わせて、優待割引乗車券の発行を予定していたが、コロナ禍によるイベント中止で実施には至っていない。	☆☆	平成30年度、令和元年度の春・秋の計4回、「伊丹まちなかバル」にて特別割引乗車証を発行し、一定数の需要の掘り起こしができたと思われる。令和2年度は中止。	継続取組	
		IC定期券の検討			令和元年度完了	完了	
		全国相互利用ICカードの検討			令和元年度完了	完了	
1-2-6	運賃改定の実施	運賃改定の実施	コロナ禍によって先行きが不透明であることから、他社局調査等を行ったものの、具体的な運賃改定の着手には至らなかった。	☆☆	新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の推移と、収支の状況に注視し、普通運賃の改定とその時期についての研究に取り組むことが必要である。	継続取組	

重点施策(3) 広告料収入の増

【成果指標】 広告料収入 (平成26年度値)22,330千円 (目標値)23,400千円『↑』 (令和2年度値)24,543千円

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
1-3-1	新たな広告媒体の検討	ICカード広告枠検討				
		広告ジャック車両の売り込み	市内事業者への働きかけをはじめ、選挙等に向け、関係部局との調整を行った。	☆☆☆	市内事業者への働きかけや選挙を見据え調整を行った。2020年度に環境保全課による「COOL CHOICE」での広告ジャックが実現した。後期においても、実施にむけ引き続き取り組む。	継続取組
1-3-2	ラッピングバスの増車					
1-3-3	停留所ネーミングライツ導入施設の拡大	市内事業者への広告PRチラシの配布	各企業が新型コロナウイルス感染症の影響により広告宣伝費を削減する傾向にあり、現スポンサーの一部の企業へは意見交換を含めた営業活動を行った。また、次年度に向け他部局へ、車体広告についての働きかけも行った。	☆☆☆	営業活動の一環として市内事業者へ、日頃の広告掲載実施の御礼と挨拶回りなど顔の見える関係を構築し、広告PRチラシの配布、新規の広告枠獲得や広告掲載の継続へ向けての取組を実施した。	継続取組
1-3-4	新規スポンサーの開拓					

重点施策(4) 庁舎・車庫等の維持管理

【成果指標】 庁舎改修工事の進捗率(完了を100%とする) (目標値)100% (令和2年度値)100%

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
1-4-1	庁舎の老朽化対策	庁舎耐震化改修工事	令和1年度予定通り庁舎耐震補強他工事が完了予定した。	☆☆☆	前期においては、庁舎耐震補強他工事を完了した。後期においては防護壁、有蓋車庫の大規模改修、待機公舎の取り壊し等を行う。	継続取組
1-4-2	有蓋車庫の老朽化対策	有蓋車庫の代替案検討	研究中	☆	後期においても、無蓋車庫等を含め検討を進める。	継続取組
1-4-3	遊休資産の活用	遊休資産(土地)の活用	民間駐車場用地として活用した。	☆☆☆	前期においては民間駐車場としての活用ができた。後期においても、目的外利用による利用料収入等の継続収入確保に取り組む。	継続取組

重点施策(5) 車両更新計画の(再)見直し

【成果指標】 年度末車両保有台数 (平成26年度値)94台 (目標値)90台『↓』 (令和2年度値)93台
 年度末在籍車両平均車齢 (平成26年度値)8.56年 (目標値)8.68年『↑』 (令和2年度値)10.07年

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度 取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
1-5-1	乗合車両使用年数の延長	整備内容、計画の検討	これまで、15～16年であった車両使用年数を17～18年に見直した。	☆☆☆	安全性、整備費用などを比較しながら使用年数の更なる延長を図ることができた。今後は、安全性と整備修繕費等始め、より詳細な車両状態の把握に努め使用年数の更なる延長に向けての研究が必要である。	完了見込
		他社局取り組みの事例の研究	他社局の状況について分析を進め、効率的な車両運用についても研究を行った。	☆☆		継続取組
1-5-2	(再掲) 運行系統と効率的ダイヤの検証	利用実態に応じたダイヤの運用	新型コロナウイルス感染症拡大に伴う、テレワークや飲食店の営業時間短縮等による利用者数の減少を踏まえ、運行の見合わせを行った。	☆☆☆	期間内に3回の小規模なダイヤの変更を実施した。また、新型コロナウイルス感染症の影響により空港直行便の運休をはじめ一部路線を減便した臨時ダイヤによる運行を実施した。ポストコロナを見据えたダイヤの検討及び市新庁舎の運用開始や県民局の移転統合、新病院の建設など時代の要請に応じた新ダイヤの検討を引き続き行う必要がある。	継続取組
		乗合車両の減車	これまで、平成28年度に1両減車し、現行ダイヤにおいては適正台数を確保してきた。	☆☆		保有車両の減車については、ダイヤ改正の時期等に合わせ検討する必要があるが、今後、次世代自動車(電気バス、燃料電池バスなど)の導入検討を踏まえ、慎重に検討する必要がある。

重点施策(6) 貸切事業の廃止

【成果指標】 — (目標値) — (平成30年度値) —

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度 取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
1-6-1	貸切事業の廃止	関係条例等の改廃				
1-6-2	大型貸切車両の売却	大型貸切車両売却				

重点施策(7) 一般会計と負担区分の明確化

【成果指標】 総収益に占める基準外繰入金(*)の割合 (平成26年度値)5.5% (目標値)6.3%『↓』 (令和2年度値)7.4%

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度 取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
1-7-1	独立採算を基本として経営	関係部局との積極的な協力	新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減収予測に伴い、補助金の交付等について関係部局との協議を行った。	☆☆☆	「企業経営」の観点から、広告掲出をはじめ市の施策に要する経費についても適正な負担を求めた。コロナ禍で今後の収支が見通せない中、経営基盤の強化、公共交通の維持について、国、県、市などと協議を行った。	継続取組
1-7-2	適正な補助金のあり方の検討	営業係数125以上の不採算路線補助金の見直し	市長部局(都市交通部)との協議が整い、平成30年度から新基準に基づく補助制度に移行済。 新基準は、人件費を京阪神の民間バス事業者平均ベースに置き換えて各路線の収支を算定し、赤字となる路線の収支不足相当額を補助額とすることとなっている。	☆☆☆	民間事業者が運行したとしても赤字となる路線に対する補助という考え方のもと、関係部局と協議し、適正な補助制度への見直しを行った。	完了
1-7-3	特別乗車証負担金のあり方の検討	特別乗車証負担金のあり方の検討	「交通事業の経営維持」と「特別乗車証制度の維持」の両立を基本的な考え方に据え、令和元年度においても定額負担として5億9千7百万円を繰り入れた。 利用実態の把握については、継続課題となっている。	☆☆	平成8年度以降、負担金は定額制となり、前期5カ年の期間中においても具体的な見直しには至らなかった。 一方で、現行負担金のままで単年度損益の黒字を維持できたことから、「交通事業の経営の維持」と「特別乗車証制度の維持」の両立は図られたものとする。 負担金積算のベースとなる運賃は、消費税転嫁により改定していること、また、いずれは運賃改定が必要となることを踏まえ、負担金のあり方については引き続き、協議する必要がある。	継続取組

(*) 基準外繰入金・・・地方考公営企業繰出基準に基づかない補助金等

2 安全対策・サービス向上の推進

重点施策(1) 運輸安全マネジメントの徹底

【成果指標】 有責事故件数 (平成26年度値)39件 (目標値)30件『↓』 (令和2年度値)14件

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
2-1-1	乗務員研修	安全教育プログラムの充実	インターネットによる運転適性診断や全乗務員対象に運輸規則第38条に基づく輸送の安全に関する研修、事故惹起者研修などを実施した。	☆☆☆	安全運転講習会の各種開催や適性診断の受診、情報共有のための安全ニュースを発行するなど事故防止に努めた。今後も、事故を減らすため、事故分析を行い事故発生リスクを低減させることが必要である。	継続取組
		ドライブレコーダーの活用	ドライブレコーダーの映像を活用した研修、SDカードを活用した事故惹起者等への追跡指導を継続して実施した。あわせて、SDカードの新たな活用法についても検討を行った。	☆☆☆		継続取組
2-1-2	安全管理体制の構築	乗務員班長制度の検討	研究中	☆	SAS(睡眠時無呼吸症候群)の検査の実施やアルコール検知器による酒気帯び運転の撲滅に努めるなど安全輸送の向上を図った。一方、班長制度を研究したが、導入には至らず、また、トップと職員の意見交換会は実施できなかった。	継続取組
		トップと職員の意見交換会の開催	「管理者への意見箱」を引き続き設置し、広く意見を募った。意見交換会は未実施。	☆☆		継続取組
		アルコールチェック	アルコール検知器の使用、目視等での酒気帯び運転の有無の確認を徹底した。	☆☆☆		継続取組
		SAS(睡眠時無呼吸症候群)チェックの検討	全乗務員に対してSASスクリーニング検査を実施した。	☆☆☆		前期においては予算計上することができた。後期においても、安全管理徹底のため、経常費用として計上する。
2-1-3	事故防止対策	ヒヤリ・ハット「事故の芽」報告制度	運行中のヒヤリ・ハットの報告を受け、次年度の研修に向けて教材を作成する。	☆☆	ヒヤリ・ハット情報を教材とし、事故惹起者研修や安全運転学習会等を実施し事故防止に努めた。一方、事故防止マニュアルの作成に至らなかったが、事故事例の分析とあわせて、多くのヒヤリ・ハット情報を収集するための工夫が必要である。	継続取組
		事故防止マニュアル作成	マニュアル作成に向け、過去の事故事例の分析を行った。	☆		継続取組
2-1-4	危機管理等の体制整備	BCP(事業継続計画)の整備	大規模地震やテロなどに対する初動対応や危機管理意識を高めるマニュアル作成に向け、作業を進めた。	☆☆	現在、災害時マニュアルには、計画運休や浸水時の対応、感染症等による運行体制など、マニュアルに反映されていない事項がある。今後、災害や感染症等の対応についての新たなマニュアル作成が必要である。	継続取組
2-1-5	人材育成への取り組み	運転技術指導員の配置検討	指導員1名を配置し、事故・苦情惹起者等への添乗による指導を継続した。	☆☆☆	指導員による添乗指導を実施し、乗務員の資質と技術向上に努めた。一方、乗務経験が豊富な再任用の活用について、具体的な協議を進めることができなかった。	継続取組
		再任用職員による技術継承	研究中	☆		継続取組

重点施策(2) 運賃制度の研究

【成果指標】 新制度等の企画・販売 (目標値)3種類発行・販売『↑』 (令和2年度値)3件

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性	
2-2-1	(再掲) 新たな運賃制度の検討	新乗継割引制度の検討	2019年度末の運賃収受機等の更新時期に合わせ、全国相互利用ICカードシステムへの乗継割引制度拡充を行った。	☆☆☆	令和元年度完了	完了	
		昼間割引制度の検討	研究中	☆	研究中	継続取組	
		企画乗車券の発売	「伊丹まちなかバル」(第22回5/16・第23回10/17)合わせて、優待割引乗車券の発行を予定していたが、コロナ禍によるイベント中止で実施には至っていない。	☆☆	平成30年度、令和元年度の春・秋の計4回、「伊丹まちなかバル」にて特別割引乗車証を発行し、一定数の需要の掘り起こしができたと思われる。令和2年度は中止。	継続取組	
		IC定期券の検討		0	☆☆	令和元年度完了	完了
		全国相互利用ICカードの検討		0	☆☆	令和元年度完了	完了

重点施策(3) 停留所施設等の整備

【成果指標】 前期5カ年停留所施設改善箇所数 (目標値)30箇所『↑』 (令和2年度値)35箇所

【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度 結果	前期5カ年の総括	今後の 方向性
2-3-1	バス待ち環境の改善	上屋新設可能停留所の調査、整備	2基を設置した【荻野北(南行)、大樋橋(西行)】	☆☆☆	毎年2~4基を計画的に更新または新設し、バス待ち環境の改善に努めた。	継続取組
		収納式ベンチの設置	台風で破損した上屋の更新が必要となり急遽、事業計画を変更せざるを得ず、収納式ベンチの設置を見送った。	☆☆☆	道路環境に応じて計画的に設置することができた。	継続取組
		既存施設の更新	バス停標柱を3箇所【山田、スポーツセンター前(南行)、昆陽里・交番前(南行)】更新した。	☆☆☆	バス停標柱の固定化を進めたほか、計画的な標柱の更新が図れた。バス停周辺環境に応じたソーラー式標柱の今後の更新について精査した。	継続取組
2-3-2	サイクル&バスライドの環境整備	既存駐輪場の保全	作業員による保全作業を継続した。	☆☆☆	定期的に放置自転車対策を講じてきた。狭隘な駐輪場の改善策について研究を行った。	継続取組
		用地確保にむけた本市への働きかけ	本市交通政策課を中心として、乗客の動向や候補地選定について継続協議を行った。	☆☆	新たな用地確保に向け、本市交通政策課や宝塚土木事務所など関係機関と協議を継続してきたが、具体的な方策の検討までには至っていない。今後も乗客の動向に注視しつつ、候補地選定に取り組む。	継続取組

重点施策(4) 定時性の確保とバス情報
【成果指標】 全路線合計の定時性確保率 (平成26年度値)100% (目標値)100% (令和2年度値)100%
【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度結果	前期5カ年の総括	今後の方向性
2-4-1	定時性確保の取り組み	関係機関との調整協議	市道(尼崎市、宝塚市、伊丹市、川西市)、兵庫県土木事務所、兵庫県国道事務所へ次年度の道路改良などの工事予定等を調整・協議した。	☆☆☆	市道(尼崎市、宝塚市、伊丹市、川西市)、兵庫県土木事務所、兵庫県国道事務所へ次年度の道路改良などの予定等について調整・協議を図ってきた。道路環境の変化の把握、駐車車両対策などにより定時性や速達性の向上に努めた。	継続取組
		PTPS車載機器を全車両へ設置				
2-4-2	バスロケーションシステム導入の検討	バスロケーションシステムの検討	感染防止対策及び利用実態把握、業務の効率化を目的に、バスロケーションシステムを活用した「バス混雑情報提供システム」の導入について、次年度着手に向け調査、研究を行った。	☆☆☆	乗客の利便性とバス事業者にかかる費用負担について、関係部局と慎重に協議を重ねてきた。	継続取組

重点施策(5) 職員意識改革
【成果指標】 乗務員の接遇等に関する意見・要望件数 (平成26年度値)216件 (目標値)100件『↓』 (令和2年度値)160件
【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度結果	前期5カ年の総括	今後の方向性
2-5-1	サービス精神の醸成	サービス介助士の拡充	2名が新たに資格を取得した。(2021年3月末時点での資格保有者は83名)	☆☆	計画的に取得者の拡充に努めた。取得制度の在り方については今後の課題として議論を開始した。 乗務員の更なる接客満足度の向上と、質の高いサービス提供に努めるためには、恒常化した研修でなく、より効果的な研修内容が必要である。 他社局との交流を通じて気づき、啓発し合える場についての実施に向けて具体化することができなかった。今後は実施の可否を含め協議を進める。 民間短期派遣研修については、派遣研修における課題が整理できず、実施困難な状況である。今後は、本研修のあり方について検討していく必要がある。 平成28年度実施済。 前期において研究した結果、制度導入は困難。今後は人事考課制度による給与額への変更を検討する。	継続取組
		接遇、添乗研修の実施	新任乗務員(入局1年未満)を対象に、外部講師による接客・接遇研修や人権研修、認知症研修、疑似体験なども併せて実施した。	☆☆☆		継続取組
		他社局との研修交流	研究中	☆		継続取組
		異業種間での研修	平成29年度において民間短期派遣研修を実施したが、派遣研修にあたり課題整理が完了しなかったため、派遣に至らなかった。	☆		継続取組
2-5-2	モチベーションの向上	表彰制度の充実				完了
		報奨制度の検討	研究中	☆	廃止	
2-5-3	(再掲) 人材育成への取り組み	運転技術指導員の配置検討	指導員1名を配置し、事故・苦情惹起者等への添乗による指導を継続した。	☆☆☆	指導員を配置し、乗務員の資質と技術向上に努めた。一方、乗務経験が豊富な再任用の活用について、具体的な協議を進めることができなかった。	継続取組
		再任用職員による技術継承	研究中	☆		継続取組

重点施策(6) グリーン経営の推進
【成果指標】 軽油1ℓ当たり乗合車両走行キロ (平成26年度値)2.182km/ℓ (目標値)2.204km/ℓ『↑』 (令和2年度値)2.150km/ℓ
【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度結果	前期5カ年の総括	今後の方向性
2-6-1	エコドライブ・エコオフィス	グリーン経営認証の継続	10月に認証審査(本審査)を受け、登録継続となった。併せて、10年継続として永年認証継続事業所となった。	☆☆☆	2010年に認証されて以降、継続的に取り組みを行ってきた。令和2年度には認証継続10年を迎え永年認証継続事業所となった。10年を機に認証のあり方についても検討した。 情報発信をはじめ、職員研修や嘱託乗務員採用前研修において引き続き実施した。後期においても引き続き研修継続の取組を行う。	継続取組
		エコドライブ研修の実施	安全ニュースによる情報提供をはじめ、職員研修においても引き続き実施した。	☆☆☆		継続取組

重点施策(7) 情報公開と広報活動
【成果指標】 交通局ホームページアクセスログ数 (平成26年度値)667,327件 (目標値)734,000件『↑』 (令和2年度値)601,906件
【個別行動計画】

No.	項目	達成への取組	令和2年度の取組状況	令和2年度結果	前期5カ年の総括	今後の方向性
2-7-1	広報活動の推進	ホームページの充実	スマホ対応や時刻表検索の検索性向上等のためホームページリニューアルの予算計上を行った。	☆☆	前期は研究するにとどまった。後期においても、費用対効果を勘案してホームページのリニューアルを検討する。 警察や県民局からの要請に応じて、車両を活用した広報活動を実施した。	継続取組
		バス車両を活用した広報	認知症サポート活動の一環として阪神北県民局に協力し、車内にポスターの掲示にて広報活動を行った。	☆☆☆		継続取組
2-7-2	経営戦略の進捗管理と情報公開	個別取組項目の進捗管理	令和元年度の取組状況について、ホームページにて公表した。	☆☆☆	毎年度、ホームページや広報紙を利用して取組状況を掲載することで、情報公開の役割を果たしてきた。 経営戦略の取り組み状況や、予算、決算の状況については、ホームページと市営バスかわら版による情報提供に努め、計画を実践することは出来た。 一方で、分かりやすさや興味をもって見てもらえる情報提供のあり方については、今後の検討課題である。	継続取組
		財務状況の公表	直近の決算・予算の概要、及び総務省が定めた統一様式による「経営比較分析表」をホームページで公表した。 また、市内全戸配布の「市営バスかわら版」に平成30年度決算概要の記事を掲載し、財務状況の公表に努めた。	☆☆☆		
2-7-3	イベント等への積極的参加	イベント内容の再検討	参画を予定していたイベント(5/9緑化フェア・6/14第20回バスまつり・9/22交通フェスタ)が新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった。今後のイベント参画のあり方については具体的な検討に至らなかった。	☆☆☆	各イベントにおいて、参画することの意義や効果(参加メリット)を考慮し、参加の可否や人員配置等について見直しを図った。前例を踏襲しながらも、新たな視点で当局が参画する意義を整理し、目的を達成できる手法を検討してきた。 既存のグッズをバス祭りや市内のイベントで販売、交通局70周年には記念グッズとして「市バストミカ」を製作し販売した。市バスに親しみを感じてもらえる手法としてのグッズについての研究が課題として残った。	継続取組
		市バスグッズ等の発売	研究中	☆☆☆		継続取組