

はじめに

全国的に進行する少子・高齢化で、人口は減少局面に入り、公共交通事業を取り巻く経営環境は、ますます厳しい時代を迎えています。現在のところ、本市の人口は微増傾向で、市営バスの輸送人員もここ数年は増加しています。しかしながら、国の研究機関によると、将来的には本市でも相当の人口が減少していくものと推計されており、今のままでは市営バスの経営は更に厳しくなることが予測されます。

一方、低炭素社会の構築やユニバーサル社会の実現、地域経済社会活動の基盤として、公共交通機関に期待される役割はますます大きなものになっており、市営バスにおいても、平成22年度、環境保全を企業の社会的責任としてとらえ、交通エコロジー・モビリティ財団（国土交通省の所管法人）が作成したグリーン経営推進マニュアルを活用して環境保全への取り組みを進め、公営バス事業者としては東京都交通局に次ぐ2番目にグリーン経営の認証を取得しました。また、計画的に乗合車両をノンステップバスに更新し、平成23年度には乗合車両全車のバリアフリー化を実現させ、一日当たり約3万8千人の輸送を担う本市の重要な社会基盤となっています。

これまでも、伊丹市交通局では、厳しい経営環境、財務状況を乗り越え、市民に愛される市営バスを存続させるため、「伊丹市交通事業アクションプラン」（平成19年度～平成22年度）、「伊丹市交通事業第2次アクションプラン」（平成23年度～平成27年度）を策定し、それらに沿った経営改革に取り組んできました。

平成26年12月に国において「まち・ひと・しごと創生」のための「長期ビジョン」及び「総合戦略」が閣議決定されたことを踏まえ、本市では平成27年10月に「伊丹創生人口ビジョン」及び「伊丹創生総合戦略」を策定しました。

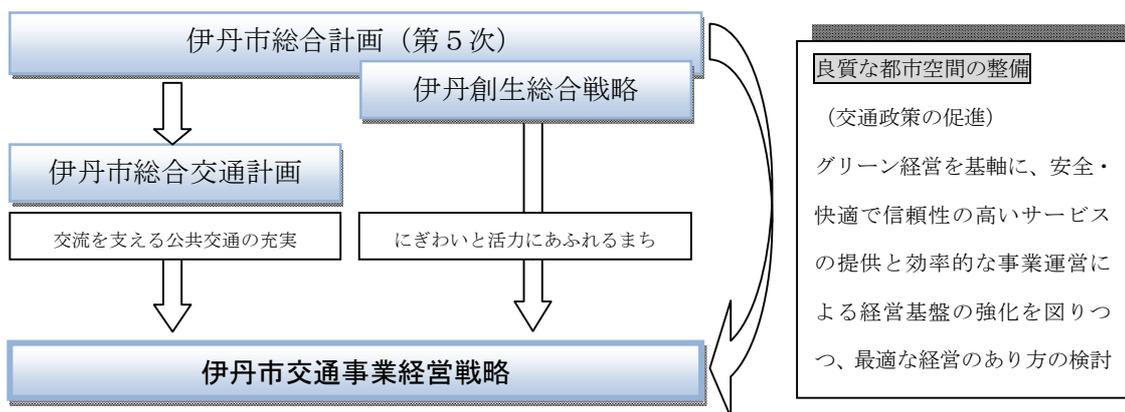
伊丹市交通局では、この総合戦略の推進に向けて、市営バスがあらためて本市の個性と認めていただけるよう、また、今後も市民の皆様からの信頼と期待に応え、人と環境にやさしい市営バスを維持・発展させるため、「伊丹市交通事業経営戦略」（平成28年度～平成37年度）を策定いたしました。



I. 経営戦略の位置付けと計画期間

1. 位置付け

この経営戦略は、今後も公営バス事業者としてその経営を維持できるよう、中長期的な視点に立った投資・財政計画に基づく戦略的な経営を推進するとともに、「伊丹市総合計画（第5次）」や「伊丹創生総合戦略」、「伊丹市総合交通計画」が掲げる本市の将来像を実現するため、伊丹市交通局として重点的に取り組むべき施策を定めるものです。



2. 計画期間

計画期間は、平成28年度から平成37年度の10年間とします。

また、平成28年度から平成32年度の5年を前期、平成33年度から平成37年度の5年を後期として、具体的な行動計画を策定します。

前期5ヵ年行動計画を「第3次アクションプラン」とし、後期5ヵ年行動計画については前期5ヵ年の検証を行った後、改めて策定します。

28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	33年度	34年度	35年度	36年度	37年度
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)					後期5ヵ年行動計画 (第4次アクションプラン)				



Ⅱ. バス事業の現状と課題

1. 公営バス事業を取り巻く環境

モータリゼーションの進行や交通手段の多様化に加え、少子高齢化や長引く景気低迷等により、国内の乗合バスの乗客数は昭和43年度の約10億1千万人をピークに減少の一途をたどり、平成25年度には6割以上の減少となる約39億7百万人となっています。また、原油価格の高騰による燃料油脂費の負担も、バス事業の経営をかつては大きく圧迫したこともあり、今後も原油価格の動向次第で経営が左右される可能性もあります。

公営バス事業においては、平成14年2月からの乗合バス事業の需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和の実施等により、不採算路線の廃止や競合路線の民間移譲等、事業縮小の取り組みが進み、近年では、地域の公共交通を維持していくため、公営バス事業の運営形態についても、民営化・民間移譲、管理委託制度の活用、公営のままコスト削減等に取り組む改善型直営方式等、全国各地で地域の特性やニーズに応じた適切な手法の検討がなされています。また、平成21年4月に全面施行となった「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」からも、各自治体において公営企業の健全化の確保に取り組むことが一層求められています。

一般社団法人公営交通事業協会の資料によると、昭和30年度には41の公営バス事業者がいましたが、経営環境の変化等から一定の整理が進み、平成27年末現在では21事業者¹が事業を継続させています。

2. 現状と課題

市営バスは、昭和24年2月に開業し、昭和48年にはピークとなる年間約2千1百万人の乗客を輸送していましたが、平成14年度に約1千2百万人まで減少し、ここ数年は微増傾向で平成26年度の輸送人員は約1千4百万人となっています。

収支状況については、平成10年度に過去最大となる約9億円の累積欠損金を生じましたが、経営健全化の取り組みにより、平成23年度からは利益剰余金を計上することができました。しかしながら、平成26年度の地方公営企業会計制度の見直しで、退職手当引当金等の負債性引当金計上が義務化されたこと等により、再び累積欠損金が生じる状況となりました。

今後、大きく経営を圧迫する職員の退職金等人件費の増嵩、バス車両等の設備更新に加え、人口減少社会への対応等、課題は山積しており、これらに耐え得る経営基盤を構築することが必要になっています。

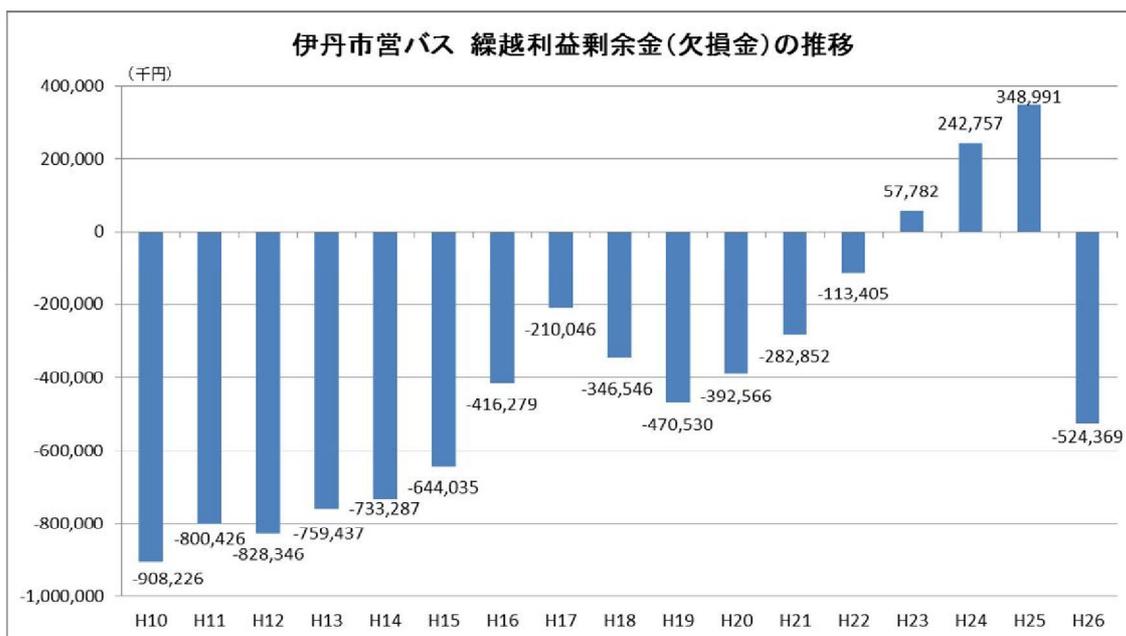
¹ 事業者数は、一般社団法人公営交通事業協会の正会員となっている公営バス事業者数の推移である。

また、一般会計からの繰入金として、営業係数125以上の生活維持路線・不採算公共路線に対する補助金、及び本市の福祉施策として高齢者や障がい者に交付している特別乗車証に係る負担金を繰り入れています。今後、そのあり方や繰入ルール等については、本市の交通政策等との整合性を図りながら検討が進められることとなっています。

これら繰入金は、市営バス収入全体の3割を占め、現行のサービス水準や経営を維持するうえで重要な要素となっていることから、利用に見合った適正な財政支援がなされることを前提とした議論が必要です。



※平成26年度の輸送人員は前年度から増加していますが、乗車料収入は減少しています。これは、70歳以上の高齢者（高齢者特別乗車証保持者）の利用が増える一方で、現役世代の利用が減少していることを意味します。
 ※高齢者特別乗車証の負担額は平成18年度から利用者数の増減にかかわらず、5億3千万円で固定されています。



※会計制度の見直しで、平成26年度から再び累積欠損金が生じています。

Ⅲ. 経営方針

1. 今後の経営形態について

現在の市営バスの路線網は、JR伊丹駅及び阪急伊丹駅を中心として、市勢の発展に伴い徐々にその運行範囲を拡大し、大半の路線が両駅を起点として市内各方面に放射線状に広がる形で形成されてきました。

平成18年1月の伊丹市交通事業懇話会答申を受け、様々な経営形態を検討するなかで市営バス特有の路線網を維持し、安定的にサービスを提供していくためには、“改善型直営方式”による経営が望ましいとの考えに立ち、これまで2次にわたる伊丹市交通事業アクションプランに基づき、経営改善に取り組んできました。

今後、本格的な人口減少社会への突入により、バス利用者の減少が見込まれる等、ますます厳しい経営環境となることが予測されますが、“伊丹のまちを市営バスが走る”そんな当たり前の風景を存続させるため、より一層の経営改善に全職員が一丸となって取り組むことを前提として、これまでの“改善型直営方式”を継承した経営を行っていきます。

2. 経営方針

お客様のニーズに適したダイヤや路線網を編成し、積極的な情報公開で経営の見える化を図るとともに、全体の奉仕者として行動できる職員を育成して、公営バスとして市民の皆様にご支援いただける事業運営を行います。

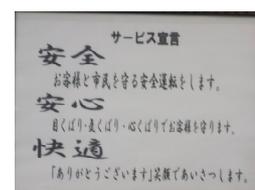
安全・安心・快適な運行を実現するため、サービスの基本目標を掲げ、福祉・環境等まちづくりと連携した交通サービスを提供し、市民の交通・移動手段の一翼を担います。

～伊丹市営バスサービス宣言～

『安全』 お客様と市民を守る安全運転をします

『安心』 目くばり・気くばり・心くばりでお客様を守ります

『快適』 「ありがとうございます」笑顔であいさつします



3. 経営目標

☆公営バス事業者として、収益の安定と費用の削減を図り、持続可能な経営基盤の確立を目指します。

☆全職員が誇りをもって働ける職場風土の確立を目指します。

☆安全・安心・快適な運行をバス事業者の使命とし、事故の防止と乗務員の接遇向上への取り組みを強化し、『お客様に愛される市営バス』を目指します。

以上の経営目標を達成するため、それぞれの目標に次の指標を設定し、進捗状況を管理します。

経営目標	指標	26年度実績	32年度目標値
持続可能な 経営基盤の確立	年度末資金剰余額	553 百万円	1,250 百万円以上
	累積欠損金比率	25%	20%以下
誇りをもって働ける 職場風土の確立	サービス介助士資格保持者数	49 人	80 人以上
	お客様からのお褒め件数	25 件	50 件以上
お客様に愛される 市営バス	有責事故件数	39 件	30 件以下
	乗務員の接遇等に関する意見要望件数	216 件	100 件以下

※目標値は、前期5ヵ年行動計画期間最終年次である平成32年度の数値とし、前期の検証後に改めて最終目標値を設定します。

IV. 投資・財政計画

1. 将来を見据えた投資・財政計画の策定

現状のまま経営を継続した場合の財政見通しと投資に要する経費及び財源の試算を行ったうえで、バス車両、車載機器及びバス停留所諸施設の更新等、バス事業を継続する上で必要不可欠な投資に要する財源の確保はもちろん、今後到来する職員の大量退職に備え、退職給付引当金に見合う財源を内部留保することを目標に、次のとおり今後10年間の投資・財政計画を策定しました。



【現状推移】

現在の経営をこのまま継続したと仮定した場合の今後10年間の収支見込は、次表のとおりです。

「収益的収支」においては、平成30年度以降、収入の根幹である乗車料収入が通減する一方、人件費の増加等による経費増により単年度損益は赤字となることを見込まれます。

また、投資的な事業収支を表す「資本的収支」においては、乗合車両の更新をはじめとする建設改良事業費が増加することから、平成30年度以降は毎年度2億円近い収支不足額が生じる見込みです。この資本的収支の不足額は、「収益的収支」で内部に留保された資金（減価償却費等の現金執行を伴わない経費、純利益等）で補てんする仕組みになっていますが、単年度収支の悪化による内部留保資金の減少に伴い年々資金残高は減少し、計画期間の最終年度である平成37年度には1億1千4百万円の資金不足が生じる見込みとなっています。

○収益的収支（単位：百万円）

区分 / 年度	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
収益的収入	2,364	2,371	2,370	2,366	2,361	2,357	2,352	2,352	2,349	2,341
収益的支出	2,357	2,344	2,403	2,461	2,553	2,562	2,549	2,566	2,554	2,532
単年度純損益	7	27	▲33	▲95	▲192	▲205	▲197	▲214	▲205	▲191
累積欠損金	▲516	▲489	▲522	▲617	▲809	▲1,014	▲1,211	▲1,425	▲1,630	▲1,821
年度末資金過不足額※	687	884	954	1,062	1,025	833	615	361	84	▲114

※年度末資金過不足額＝年度末流動資産－（年度末流動負債－翌年度償還予定企業債）

○資本的収支（単位：百万円）

区分 / 年度	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
資本的収入	206	212	394	340	189	190	246	221	139	140
資本的支出	285	311	594	479	379	401	473	469	371	326
収支不足額(▲)	▲79	▲99	▲200	▲139	▲190	▲211	▲227	▲248	▲232	▲186
補てん財源	79	99	200	139	190	211	227	248	232	186
消費税資本的収支調整額	13	20	43	30	19	18	25	25	14	13
損益勘定留保資金	66	79	157	109	171	193	202	223	218	173

経営戦略の着実な推進

【経営戦略目標】

計画期間中において様々な取り組みを進めることを前提として、次表のとおり投資・財政計画を策定しました。

※算定条件、具体的な取組等については次頁以降を参照。

○収益的収支（単位：百万円）

区分 / 年度	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
収益的収入	2,364	2,377	2,374	2,373	2,371	2,478	2,478	2,477	2,475	2,473
収益的支出	2,357	2,301	2,313	2,346	2,429	2,451	2,448	2,454	2,441	2,442
単年度純損益	7	76	61	27	▲58	27	30	23	34	31
累積欠損金	▲516	▲440	▲379	▲352	▲410	▲383	▲353	▲330	▲296	▲265
年度末資金過不足額	687	915	1,015	1,196	1,262	1,310	1,354	1,328	1,289	1,333

○資本的収支（単位：百万円）

区分 / 年度	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
資本的収入	206	106	314	261	162	163	165	138	139	140
資本的支出	285	208	516	380	315	321	334	345	327	282
収支不足額(▲)	▲79	▲102	▲202	▲119	▲153	▲158	▲169	▲207	▲188	▲142
補てん財源	79	102	202	119	153	158	169	207	188	142
消費税資本的収支調整額	13	11	36	23	17	16	17	17	14	13
損益勘定留保資金	66	91	166	96	136	142	152	190	174	129

経営戦略目標の投資・財政計画の詳細は、巻末の資料編を参照。

2. 収益的収支の算定条件

収益的収支の試算にあたって設定した主な条件は、次のとおりです。

(1) 収入

ア. 乗合乗車料（特別乗車負担金を除く）

今後のバス利用者数は、本市の将来推計人口における生産年齢人口（15～65歳）に比例して増減するものと仮定。

<国立社会保障・人口問題研究所資料に基づく伊丹市の将来人口推計>

	H27	H32	H37	H27:H37増減率	年平均増減率
15～64歳	122,341	120,168	119,349	▲2.45%	▲0.25%

※本市「伊丹創生人口ビジョン」では、将来目標としての人口推計が示されているが、乗車料収入は事業収益の大部分を占めるものであり、今後の財政収支を見通すにあたっては、よりシビアに試算を行い将来人口が下振れした場合のリスクを最小限に止める必要がある。

したがって、本試算にあたっては、より低位の推計である国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計値を用いている。

平成29年4月の消費税率改定時には、税率改定分に見合う運賃改定（定期料金等）を実施。

★現状推移と経営戦略との差異

- ・人口推計に基づく年平均増減率▲0.25%を0.25%圧縮することを目標として、増減率±0%で試算。
- ・受益者負担の適正化を図るため、平成33年度に運賃改定（210円⇒230円）を実施。

<年度別の乗合乗車料の比較>

(単位：百万円)

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
現状	2,067	2,061	2,056	2,051	2,046	2,044	2,042	2,040	2,038	2,036
戦略	2,067	2,067	2,067	2,067	2,067	2,174	2,174	2,174	2,174	2,174
差引	0	6	11	16	21	130	132	134	136	138

<年度別の輸送人員の推移>

(単位：千人)

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
現状	14,485	14,617	14,756	14,902	15,054	15,091	15,129	15,167	15,206	15,245
戦略	14,485	14,650	14,821	14,999	15,183	15,232	15,282	15,332	15,383	15,434
差引	0	33	65	97	129	141	153	165	177	189

イ. 特別乗車証負担金

現行負担額597,000千円で固定。なお、引き続き適正な負担のあり方について、関係部局と協議を続ける。

ウ. 貸切乗車料

平成27年度限りで廃止するものとし、収支から除外。

エ. 路線補助

現行補助ルール継続と仮定し、150,000千円で固定。なお、補助のあり方については、関係部局と引き続き協議する。

オ. その他補助金

地方公営企業繰出基準²に基づく補助金については、当該基準に基づき算定した額を全額繰り入れるものとして試算。

(2) 支出

ア. 人件費

現在141名（平成27年度末見込）の正規乗務員（再任用乗務員を除く）が120名となるまで、現行と同様に嘱託乗務員の採用で補充。

ベースアップは、物価上昇率に比例するものとし、物価上昇率は潜在成長率³を用いて試算。

★現状推移と経営戦略との差異

- ・平成28年4月1日から技能労務職員の給与の適正化を実施。
- ・事務部門組織改革による事務職員の減員

<年度別の人件費比較>

(単位：百万円)

	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
現状	1,845	1,824	1,876	1,892	1,946	1,960	1,972	1,977	1,956	1,953
戦略	1,845	1,783	1,823	1,827	1,880	1,895	1,910	1,918	1,901	1,898
差引	0	▲ 41	▲ 53	▲ 65	▲ 66	▲ 65	▲ 62	▲ 59	▲ 55	▲ 55

イ. 燃料費

平成28年度当初予算で設定した単価81.1円（税抜）をベースに、年平均2%上昇するものとして試算。

3. 資本的収支の算定条件

(1) 収入

ア. 企業債

建設改良事業費のうち、大型乗合車両更新事業は全額企業債を充当するものとして計上。その他は、<計画期間中における投資計画及びその財源>の表を参照。

イ. 県補助金

兵庫県運輸事業振興助成補助金⁴1,300千円を毎年度計上。

² 一般会計と公営企業会計の経費の負担区分の原則に基づいて、一般会計が公営企業に対して補助金等を繰出す場合の基準で、毎年度総務副大臣通知で示されます。当該基準に基づいて、一般会計が公営企業に補助金等を繰出した場合、その財源の一部は地方交付税等で措置されます。

³ 「中期の経済財政に関する試算（内閣府 H27 年 7 月 22 日経済財政諮問会議提出）」のベースラインケースで用いている数値。

⁴ 「運輸事業の振興の助成に関する法律」に基づき、バス、トラック等の運輸事業者に対して各都道府県を通じて交付される補助金。運輸事業者が軽油購入の際に負担する軽油引取税（32.1円/l）について、本則税率（15.0円/l）を上回る部分（17.1円）の負担軽減を図るため設けられた助成制度。

ウ. 一般会計補助金

地方公営企業繰出基準に基づく補助金として、ノンステップバス購入に要する経費の一部（一般車両に比して増嵩する経費）を繰り入れるものとして計上。1両あたりの補助単価は、4,500千円で固定。

(2) 支出

ア. 乗合車両更新

車両更新計画に基づき、各年度の事業費を試算。車両価格は、平成28年度当初予算をベースとして、平成29年度以降は物価上昇分を上積み。

★現状推移と経営戦略との差異

- ・現行15～16年としている使用年限を17～18年に延長し、車両更新計画を見直し。

<乗合車両更新計画>

(単位：台・百万円)

		H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
台数	現状	8	8	8	8	7	7	9	8	5	5
	戦略	8	4	5	5	6	6	6	5	5	5
	差引	0	▲4	▲3	▲3	▲1	▲1	▲3	▲3	0	0
事業費	現状	201	206	207	209	184	185	240	215	135	136
	戦略	201	103	130	130	158	159	160	134	135	136
	差引	0	▲103	▲77	▲79	▲26	▲26	▲80	▲81	0	0

イ. その他の投資

計画期間中の年次別の投資計画は、次頁のとおりです。

<計画期間中における投資計画及びその財源>

	事業名	事業費 (単位：千円)	財源			
			企業債	国県補助金	市補助金	自己資金
H28	大型乗合車両更新	200,800	164,500		36,288	12
	公用車両更新	2,000				2,000
	停留所上屋等整備事業	5,368		1,300		4,068
	ダイヤ編成支援システム更新	4,046				4,046
	合成音声データ作成システム 他	4,603				4,603
	計	216,817	164,500	1,300	36,288	14,729
H29	大型乗合車両更新	103,000	85,000		18,000	
	公用車両更新	1,100				1,100
	停留所上屋等整備事業	3,300		1,300		2,000
	阪急・JR伊丹駅前文字案内システム更新	11,000				11,000
	計	118,400	85,000	1,300	18,000	14,100
H30	大型乗合車両更新	129,500	107,000		22,500	
	ICカードシステム後方支援機器更新	35,700				35,700
	停留所上屋等整備事業	3,300		1,300		2,000
	定期券等自動発売機更新	24,500				24,500
	局庁舎大規模改修工事	180,475	180,400			75
	待機公舎取壊し工事	26,070				26,070
	計	399,545	287,400	1,300	22,500	88,345
H31	大型乗合車両更新	130,300	107,800		22,500	
	公用車両更新	1,100				1,100
	運賃收受機更新	126,200	126,200			
	停留所上屋等整備事業	3,300		1,300		2,000
	計	260,900	234,000	1,300	22,500	3,100
H32	大型乗合車両更新	157,500	130,500		27,000	
	ドライブレコーダー更新	11,800				11,800
	停留所上屋等整備事業	3,300		1,300		2,000
	財務会計システム更新	11,000				11,000
	勤務管理システム機器更新	6,600				6,600
	計	190,200	130,500	1,300	27,000	31,400
H33	大型乗合車両更新	158,600	131,600		27,000	
	ドライブレコーダー更新	11,900				11,900
	停留所上屋等整備事業	3,400		1,300		2,100
	計	173,900	131,600	1,300	27,000	14,000
H34	大型乗合車両更新	159,900	132,900		27,000	
	乗合車両LED行先表示器更新	19,360				19,360
	ドライブレコーダー更新	12,000				12,000
	停留所上屋等整備事業	3,400		1,300		2,100
	計	194,660	132,900	1,300	27,000	33,460
H35	大型乗合車両更新	134,300	111,800		22,500	
	乗合車両LED行先表示器更新	19,360				19,360
	ICカードシステム後方支援機器更新	37,000				37,000
	停留所上屋等整備事業	3,400		1,300		2,100
	計	194,060	111,800	1,300	22,500	58,460
H36	大型乗合車両更新	135,400	112,900		22,500	
	乗合車両LED行先表示器更新	19,360				19,360
	停留所上屋等整備事業	3,400		1,300		2,100
	計	158,160	112,900	1,300	22,500	21,460
H37	大型乗合車両更新	136,400	113,900		22,500	
	停留所上屋等整備事業	3,500		1,300		2,200
	財務会計システム機器更新	3,500				3,500
	計	143,400	113,900	1,300	22,500	5,700

V. 前期5カ年行動計画

第3次アクションプラン・平成28～32年度

1. 取組方針

Ⅲ－3に掲げる経営目標を達成するため「経営健全化の推進」と「安全対策・サービス向上の推進」の2つの柱から、それぞれの重点施策に取り組みます。

1. 経営健全化の推進

(1) 定員管理の推進と給与の適正化

(2) 乗車料収入の増

(3) 広告料収入の増

(4) 庁舎・車庫等の維持管理

(5) 車両更新計画の（再）見直し

(6) 貸切事業の廃止

(7) 一般会計との負担区分の明確化

2. 安全対策・サービス向上の推進

(1) 運輸安全マネジメントの徹底

(2) 運賃制度の研究

(3) 停留所施設等の整備

(4) 定時性の確保とバス情報

(5) 職員意識改革

(6) グリーン経営の推進

(7) 情報公開と広報活動

2. 個別行動計画

重点施策を実現するため、平成28年度から32年度までの前期5カ年に取り組む具体的行動計画は次のとおりです。

※各重点施策に定めた成果指標の（現状）に記した数値は平成26年度末時点のもので、（目標値）に記した数値は前期5カ年の最終年度である平成32年度に達成すべき目標値で、（↑）（↓）（＝）の表記は指標の性質を示しています（“↑”は上回ることを目標とするもの、“↓”は下回ることを目標とするもの、“＝”は同じ値を目標とするもの）。

また、個別行動計画のNO. 欄左に★印が付されている項目は、伊丹市総合交通計画と連携している項目です。

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

【これまでの取り組み】

伊丹市交通局では経営健全化を目指して人件費削減に取り組んでまいりました。正規乗務員退職による欠員については、正規職員での乗務員補充は行わず嘱託乗務員の採用を継続し、人件費の抑制に努めてまいりました。

ステップアップ

【取組方針】

人件費の抑制を図るため適正な定員管理を行うとともに技能労務職の給与については、民間の同一または類似の職種に従事する者との均衡に留意し適正な給与制度とします。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
営業収益に対する人件費の割合	83.3%	90.0% ^(↓)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	適正な乗務員数の確保	退職等によって生じる乗務員の欠員については、引き続き嘱託乗務員で補充することとし、人件費を抑制します。正規乗務員数を120名程度まで削減することを目標とし、それまでの間はこの取り扱いを継続します。	<ul style="list-style-type: none"> ・正規乗務員不補充の継続 ・嘱託乗務員採用
2	事務管理部門の効率的な組織体制の整備	自立的な経営を行うことができるよう実質的な権限と責任の明確化を図ります。また、常に事務の効率化を図り、事務部門での定員管理を行います。	<ul style="list-style-type: none"> ・事務管理部門の組織再編 ・バス停施設維持管理業務への職員新規配置の休止
3	技能労務職員の給与の適正化	正規乗務員については、現在本市で導入を予定している技能労務職給料表を適用します。	<ul style="list-style-type: none"> ・技能労務職給料表への切替
4	能力主義の導入	勤務成績を給与に反映させ、頑張る者が報われる制度を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> ・人事評価制度による給与査定の見直し
5	労働条件の整理	病気休暇取得者等の増加を改善するための健康指導や制度の見直し、勤務形態のあり方の検討をします。	<ul style="list-style-type: none"> ・特別休暇運用方法についての労使協議 ・変形労働時間制の検討
6	嘱託乗務員の確保	売り手市場となっているバス乗務員を安定的に確保できるよう、報酬月額をはじめとする待遇面の見直しを行い、優秀な人材の確保に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ・報酬月額の見直し



○市内を運行中の市バス
市域面積25.09km²の中に44系統
総延長78.7kmの路線網が文字ど
おり網の目のように張り巡らされてい
ます。

重点施策(2)

乗車料収入の増

【これまでの取り組み】

お客様のニーズや利用実態を踏まえた路線の新設や、車載機器等による乗降データを分析し、より効率性の高いダイヤへの改正を行いました。

市内転入者に対して「お試し乗車券」の発行やパンフレットの配布を行い、「潜在的なお客様」の発掘に努めました。また、市内の子ども達を「将来の大切なお客様」と位置付け、サービス介助士資格を持った乗務員が、バスの乗り方やバスの豆知識等を参加・体験方式により学べる「出前講座」を市内小学校等で実施しました。

ステップアップ

【取組方針】

バス事業収入の根幹である乗車料を確保するため、お客様ニーズに沿った事業の展開を図ります。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
乗車料収入（税抜・特別乗車証分を除く）	1,437百万円	1,470百万円 ^(↑)
乗車人員（特別乗車証分を除く）	9,001千人	9,085千人 ^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
★ 1	運行系統と効率的ダイヤの検証	<p>現行ダイヤの検証を行い、さらに効率的で利便性の高いダイヤを研究します。需要の見込まれる新規路線の設置、需要のない既存路線の整理を検討します。</p> <p>また、伊丹市総合交通計画では「伊丹空港ライナー」の運行が想定されており、空港線直行便の廃止や効率性の高い空港線の運行経路の検討を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全面ダイヤ改正の実施 運行系統の再編 空港線の見直し
2	利用実態の把握	<p>ドライブレコーダー、乗降センサー等の車載機器から得られるデータを収集し、効率的なダイヤ編成の基礎資料となる利用実態の分析を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ドライブレコーダー映像による乗降者数調査の実施
3	雨天時の対応	<p>バス事業は天候に左右されることがあり、特に雨天時の通勤時間帯は需要のピークをむかえます。毎日ご利用のお客様のみならず、雨の日のみにご利用のお客様にもご満足いただける運行を検討します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 雨天時の特別ダイヤの導入
★ 4	モビリティ・マネジメントの推進	<p>グリーン経営認証取得事業者として、渋滞や環境問題等を考えながら、公共交通（路線バス）の利用を促進する活動を継続していきます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 出前講座の実施 市内一斉清掃への参加
★ 5	新たな割引運賃制度等の検討	<p>一人でも多くのお客様に市営バスをご利用いただくため、ICカード等を活用した新たな割引運賃の創設や企画乗車券の発売を検討します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新乗継割引制度の検討 昼間割引制度の検討 企画乗車券の発売 IC定期券の検討 全国相互利用ICカードの検討
6	運賃改定の実施	<p>消費税率引き上げの際には、公平な税負担の観点から増税分に見合う適正な運賃改定を実施します。また、適正な受益者負担を原則として、経営状況に応じて適切な時期に必要な運賃改定を実施します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 消費税率引き上げに伴う運賃改定の実施

●出前講座について

路線バスとの触れ合いを通して、バスを身近な乗り物として考えていただくため、出前講座を実施しています。主に小学校低学年を対象に実施しており、児童はもちろん教師の方にも好評をいただいております。

また、小学生向けだけでなく高校生向けや一般市民向けにも講座を行っており、主に車いすでのバス乗車方法についてお伝えしております。

これらは、モビリティ・マネジメント^(*)活動の一環として行っており、乗客数の増加を図るとともに交通事業の社会的な責任を果たすため継続していきます。

(*)モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメント(Mobility Management, 略称MM)とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。
『日本モビリティ・マネジメント会議 JCOMMホームページ』より



○出前講座風景①
ノンステップ車両を校庭に持ち込み、車椅子での乗車及び介助について実際に体験していただきました。



○出前講座風景②
降車ボタンの模型を持ち込んで、実際に降車ボタンに触っていただき、バスの乗り降りについて楽しく学んでいただきました。



○出前講座風景③
サービス介助士の資格を持つ乗務員が中心となってバス乗車のマナーを楽しく学んでいただきました。

重点施策(3)

広告料収入の増

【これまでの取り組み】

安定した広告料収入を得るため市内企業に働きかけ、平成24～26年には2企業、平成27年には1企業から停留所のネーミングライツにご協力いただきました。また、バス車両を広告媒体として、平成25年8両、平成26年9両、平成27年9両とラッピング広告を受注し、広告料収入の拡大に努めました。

また、更なる広告料収入の拡大のため、市内企業に広告案内を兼ねた市バス利用PRチラシを配布しました。

ステップアップ

【取組方針】

バス車両を活用した広告を中心に、広告顧客の拡大を図ります。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
広告料収入	22,330千円	23,400千円 ^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	新たな広告媒体の検討	従来の広告枠に加え、車内次停留所名表示機や乗車券など新たな広告媒体の検討やスポンサーの興味を引く広告手法の研究に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> ・ICカード広告枠検討 ・広告ジャック車両の売り込み
2	ラッピングバスの増車	市内事業者等へ積極的な営業を行い、ラッピングバス広告を拡大します。	<ul style="list-style-type: none"> ・市内事業者への広告PRチラシの配布
3	停留所ネーミングライツ導入施設の拡大	市内停留所のネーミングライツの売却を促進します。	
4	新規スポンサーの開拓	市内事業者等へ積極的な営業を行い、新規顧客を拡大します。	



○ラッピングバス

○停留所ネーミングライツ



重点施策(4)

庁舎・車庫等の維持管理

【これまでの取り組み】

昭和42年に建築された庁舎については、これまでも建て替え・改修等について局内において議論してきましたが、「自立した経営」と「経営基盤の強化」を最優先事項とし、庁舎の建て替え・改修については未着手の状態でした。しかしながら、平成26年に実施した耐震診断結果から補強による建物延命が可能であり、費用負担を軽減することが可能となったことから、継続して協議してまいりました。

ステップアップ

【取組方針】

老朽化した庁舎（昭和42年建築）等の維持管理について、有効な方法を検討します。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

庁舎改修工事の進捗率（完了を100%とする）

—

100%⁽⁼⁾

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	庁舎の老朽化対策	平成26年度に実施した庁舎の耐震診断結果から、補強による建物延命が可能と判断しました。庁舎耐震化改修工事を実施することで、建て替えに伴う費用削減を図り、財政負担を軽減します。	・庁舎耐震化改修工事
2	有蓋車庫の老朽化対策	交通局広畑営業所は住宅地にあることから、バス車両の一部を屋根や壁で被った有蓋車庫で保管しています。有蓋車庫についても、老朽化が進んでいることから今後の使用・改修方法等について検討を行います。	・有蓋車庫の代替案検討
3	遊休資産の活用	交通局敷地等の資産の有効活用を図ります。	・遊休資産(土地)の活用

●伊丹市交通局の歩み（参考）

年	交通局の歩み	年	交通局の歩み
昭和 24 年	市営バス営業開始(電気バス4両でスタート)	昭和 61 年	阪急伊丹駅前バスターミナル乗車案内所の設置
昭和 25 年	ガソリン車2両購入・野間線開通	平成 2 年	シティーゴーランド(サンライン)運行開始
昭和 26 年	阪急伊丹駅前に新たに昆陽緑ヶ丘各方面のりば設置	平成 4 年	シティーゴーランド(ローズライン)運行開始
昭和 27 年	貸切バス運行開始/ディーゼル車導入により電気バス全廃・塚口線開通	平成 7 年	震災により阪急伊丹駅バスターミナルが大打撃
昭和 28 年	貸切バス2両購入 観光事業の活性化始まる	平成 9 年	ノンステップバス運行開始
昭和 30 年	地方公営企業法令全面適用	平成 10 年	阪急伊丹駅バスターミナルオープン
昭和 38 年	財政再建5ヶ年計画スタート	平成 11 年	創業50周年を記念し、プリンバス運行開始
昭和 40 年	神津經由空港線開通	平成 12 年	スルッとKANSAI協議会に加盟し、磁気カードシステム導入 市バスカード、スルッとKANSAIカード利用開始 LED方向幕車両導入
昭和 42 年	交通部新庁舎完成移転(交通局現庁舎)・ワンマンバス運行開始	平成 13 年	Jスルーカードが利用開始
昭和 43 年	阪急伊丹駅・バスターミナル完成	平成 16 年	空港線直行便運行開始・市営バスかわら版(広報誌)創刊号発行
昭和 46 年	岩屋循環線開通・山田営業所開設(昭和54年に廃止)	平成 17 年	伊丹市交通事業懇話会設置
昭和 50 年	財政再建10ヶ年計画スタート・西野田地線の開通	平成 19 年	伊丹市交通事業アクションプラン策定
昭和 52 年	中央営業所を阪急伊丹駅近くれたけビルに移転	平成 20 年	ICカードシステム導入・"itappy"発売開始・伊丹市営バスマップ発行
昭和 53 年	山本団地線の開通	平成 21 年	創業60周年記念「ふれあい市バスフェスタ」開催
昭和 54 年	創業30周年記念乗車券発売・路線バスワンマン化100%達成	平成 22 年	グリーン経営認証取得
昭和 55 年	デラックス貸切バス5両購入・市制施行40周年記念乗車券発売	平成 23 年	伊丹市交通事業第2次アクションプラン策定 乗合バスのノンステップバス導入100%達成
昭和 56 年	国内旅行業営業開始		
昭和 59 年	市バス35周年記念展開催 善意の傘の車内設置		

【これまでの取り組み】

車両更新については、すべてのお客様に安心してご利用いただけるよう、平成23年度には全車ノンステップ車両(アイドリングストップ装置付)に更新完了いたしました。

また、平成25年にはNOx・PM法において全車両が規制値をクリアしたことにより、中間整備によって車両を長寿命化(15~16年間使用)させることが可能となり、毎年の更新車両数を平準化させることが出来ました。

ステップアップ

【取組方針】

現在、乗合車両は15~16年間使用することとしていますが、投資的経費縮減のため使用年数の延長も視野に入れ、車両更新計画の見直しを再検討します。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
年度末車両保有台数	94台	90台 ^(↓)
年度末在籍車両平均車齢	8.56年	8.68年 ^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	乗合車両使用年数の延長	第2次アクションプランでは、これまで12~13年であった車両使用年数を一定の整備を加えることにより、15~16年に見直しました。他社局における車両使用年数の状況や、安全性への配慮、増嵩することとなる整備費用との比較をしながら、使用年数の更なる延長を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> 整備内容、計画の検討 他社局取り組み事例の研究
★ 2	(再掲) 運行系統と効率的ダイヤの検証	現行ダイヤ(平成27年9月7日改正)を検証し、予備車両など保有車両の減車も含め、需要に見合った効率的で利便性の高いダイヤの研究を行います。	<ul style="list-style-type: none"> 全面ダイヤ改正の実施 乗合車両の減車



○整備風景

お客様に安心して御乗車いただけるよう、路上故障発生を未然に防ぐため定期的な整備を実施しています。



重点施策(6)

貸切事業の廃止

【取組方針】

一般貸切旅客自動車運送事業から撤退し、事業のスリム化を図ります。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

—

—

—

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	貸切事業の廃止	<p>一般貸切旅客自動車運送事業の許可要件として、事業用車両数の下限(大型車の場合5両、中型車の場合3両)が設けられています。</p> <p>第2次アクションプランの中での検討結果では、交通局所有の大型貸切車両2両の廃車予定年度であるH29年度を以って、一般向けの貸切事業からの撤退を予定していました。</p> <p>本市から中型車3両の貸与を受けて受託している市立特別支援学校、つつじ学園の送迎業務については、継続予定としていましたが、H28年度から本市が当該業務を民間委託する方向であることから、事業の許可要件を満たすことが困難と判断し、H27年度末で一般貸切旅客自動車運送事業を廃止し、事業のスリム化を図ることにしました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関係条例等の改廃
2	大型貸切車両の売却	<p>一般貸切旅客自動車運送事業の廃止に伴い、交通局所有の貸切車両2両を売却します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大型貸切車両売却



○特別支援学校送迎用バス
市立特別支援学校の登下校送迎用の中型車両。

○貸切用バス
市内学校園の遠足や社会見学、市内行事の移動手段として活躍した大型車両。



重点施策(7)

一般会計との負担区分の明確化

【取組方針】

一般会計と交通事業会計の経費の負担区分を明確にし、独立採算制の原則に基づいた能率的・効率的な経営を行います。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
総収益に占める基準外繰入金 ^(*) の割合	5.5%	6.3% ^(↓)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	独立採算を基本とした経営	独立採算を原則とした経営を推進するとともに、本市のまちづくりと一体となった施策の推進にあたっては、一般会計とも連携を図りながら受益者に過分の負担を強いることのない経営に努めます。	・関係部局との積極的な協力
★ 2	適正な補助金のあり方の検討	現行の不採算路線等に係る補助金については、交通事業会計の経営改善を図る中で、企業としての経営努力で補てんすべき範囲と本市の支援を必要とする範囲を明確にし、より適正な補助のあり方について一般会計との協議を行います。	・営業係数125以上の不採算路線補助金の見直し
★ 3	特別乗車証負担金のあり方の検討	本市の福祉施策として高齢者等に交付している特別乗車証に係る負担金については、現在総額5億9千7百万円で固定されています。 今後、高齢化社会の進展に伴い交付対象者数は年々増加することが見込まれることから、将来的な負担のあり方について本市関係部局との協議を行います。	・特別乗車証負担金のあり方の検討

(*) 基準外繰入金… 地方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

【これまでの取り組み】

全乗務員に対する研修については、これまで3年毎に受講していたものを、平成26年より1年毎に改め、安全運転指導のための「安全運転ハンドブック」や乗務員向けの「安全新聞」を作成し、乗務員への周知に取り組んでいます。また、ドライブレコーダー画像を用いた実例研究にも取り組んでいます。そして、運転技術の向上だけでなく、平成27年から3か年計画で独立行政法人自動車事故対策機構の実施する「適性診断」を乗務員に受講させています。

また、平成27年度に国土交通省が実施する「運輸安全マネジメント評価」において、安全管理の進め方、取り組みについて高い評価をいただきました。

ステップアップ

【取組方針】

公共交通の担い手として最も重要である安全輸送について、「運輸安全マネジメント」制度に沿った取り組みを徹底します。

【成果指標】

(指標名)

有責事故件数

(現状)

39件

(目標値)

30件^(↓)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	乗務員研修	職員の安全運転に対する意識向上を図り、交通事故の減少に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ・安全教育プログラムの充実 ・ドライブレコーダーの活用
2	安全管理体制の構築	全職員が安全最優先の原則を共有する組織を目指します。乗務前後の点呼執行時における飲酒検査の実施の徹底は当然のことながら、近年問題となっている睡眠時無呼吸症候群への対策について検討し、職員の健康管理を徹底します。	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員班長制度の検討 ・トップと職員の意見交換会の開催 ・アルコールチェック ・SAS(睡眠時無呼吸症候群)チェックの検討
3	事故防止対策	事故情報を収集して多角的な分析を行い、再発防止・予防対策に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒヤリ・ハット「事故の芽」報告制度 ・事故防止マニュアル作成
4	危機管理等の体制整備	事故や災害等の緊急事態が発生した場合に職員や外部委託業者が的確に対応できる体制を整備します。	<ul style="list-style-type: none"> ・BCP(事業継続計画)の整備
5	人材育成への取り組み	市民に認められる乗務員の育成を目指し、乗務員資質と技術向上に取り組んでいきます。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転技術指導員の配置検討 ・再任用職員による技術伝承

○点呼所風景



○交通局車庫全景



●安全への取り組み

伊丹市交通局では、お客様に「安全・安心・快適」にご利用頂けるように、以下のとおり安全への取り組みを実施しています。

1. 研修等の実施

乗務員の安全意識・運転技術向上を目指して、これまで3年毎に実施していた安全運転研修を1年毎の実施に改め、安全運転指導を徹底いたしました。

また、全車に搭載済みのドライブレコーダー^(*)画像を活用した「実際の事故事例」による実例研究や危険予知力を高めるための運転技術の習得にも努めました。

(*)ドライブレコーダー

交通事故の瞬間を映像等で記録する車載型装置。伊丹市交通局では全車搭載済で83両が4台のカメラを設置、11両が5台のカメラを設置しています。



○伊丹警察署より講師を招聘し、安全運転講習会を実施しました。



○安全運転・公務員倫理研修風景

2. 平常時における安全管理

お客様に安全なバス運行を御約束するため、乗務員の労働時間管理のため平成27年に「勤務管理システム」を導入し適切な労務管理を実施するとともに、乗務員の健康管理として定期健診受診を徹底、平常時における安全管理としてアルコールチェックを実施しています。



○飲酒検知器



○点呼所におけるアルコールチェック風景

【これまでの取り組み】

お客様のニーズに合わせた割引制度や企画乗車券等の整備を進めるべきところ、ICカードの取り扱い等を含めて実現には至っておりません。しかしながら、平成25年に既存の「1日乗車券」を活用し、「ぐるっと市バス♪キーワードラリー」と題した市内各施設を巡るスタンプラリーを実施しました。

ステップアップ

【取組方針】

お客様ニーズに沿った、割引運賃制度等でサービス向上を図ります。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

新制度等の企画・販売

—

3種類発行・販売⁽¹⁾

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
★ 1	(再掲) 新たな割引運賃制度等の検討	一人でも多くのお客様に市営バスをご利用いただくため、ICカード等を活用した新たな割引運賃の創設や企画乗車券の発売を検討します。	<ul style="list-style-type: none"> ・新乗継割引制度の検討 ・昼間割引制度の検討 ・企画乗車券の発売 ・IC定期券の検討 ・全国相互利用ICカードの検討



○「itappy」

伊丹市営バス路線のみでご利用いただける、事前にチャージ(積み増し)することによりご利用できるプリペイド式ICカード乗車券です。

愛称は「itami」とhappy(幸福)を掛け合わせたもので、ハッピーな気分でお客様にお出掛けいただけるよう願いを込めています。

重点施策(3)

停留所施設等の整備

【これまでの取り組み】

お客様の「バス待ち環境」を向上させるため、停留所施設等の整備を継続して実施しました。平成26年には鴻池東バス停留所に収納式ベンチを設置し、停留所上屋については老朽化したテントの張替えを継続的に実施しました。バス停標柱については安全面を考慮し、移動式標柱を埋設式標柱(固定柱)に順次更新し、設置許可が困難な箇所以外で約7割を埋設式標柱に更新しました。

また、「サイクル&バスライド」の観点から停留所隣接駐輪場を整備、一部の駐輪場には警備員を配置し安全面の確保に努めながらバス待ち環境向上に努めました。

ステップアップ

【取組方針】

お客様が快適にバスをお待ちいただくため、停留所施設を充実させます。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
前期5カ年停留所施設改善箇所数	—	30箇所 ^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
★ 1	バス待ち環境の改善	お客様が快適にバスを利用いただけるよう、上屋やベンチ等の停留所施設の整備を行い、バス待ち環境の改善に努めます。また、道路環境の変化などを注視し、上屋等の新設が可能な場所については、利用実態や費用対効果を検証しながら随時整備していきます。	<ul style="list-style-type: none"> ・上屋新設可能停留所の調査、整備 ・収納式ベンチの設置 ・既存施設の更新
★ 2	サイクル&バスライドの環境整備	停留所までの移動を軽減するため、市内9箇所に停留所隣接駐輪場を設置していますが、既存駐輪場施設の快適性を向上させるとともに、新たな駐輪場用地の確保について検討します。	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駐輪場の保全 ・用地確保にむけた本市への働きかけ



○停留所上屋



○収納式ベンチ

○停留所近隣駐輪所
(西野武庫川センター停留所駐輪場)



【これまでの取り組み】

定時性の確保に向けてバスの運行環境を向上させるため、道路拡幅工事に伴い、交差点等の改良要望を行ったり、駐停車車両の実態を把握し、警備員を常駐させる等して、道路環境の変化に応じて関係機関と協議・調整を行いました。

また、定時性や速達性を向上するために設置したPTPSの維持・管理を継続して行いました。

ステップアップ

【取組方針】

利便性を向上させる取り組みを、本市と協力して推進します。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

全路線合計の定時性確保率^(*)

100%

100%⁽⁼⁾

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
★ 1	定時性確保の取り組み	道路交通状況の影響を受けるバス運行で、定時性や速達性を向上するため、関係機関へ働きかけます。	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関との調整協議 PTPS車載機器の全車両へ設置
★ 2	バスロケーションシステム導入の検討	<p>バスロケーションシステムの導入に関してはこれまでも研究を重ねてきましたが、バス待ち環境の改善等の面で非常に有効である反面、多額の初期投資や導入後のランニングコストなどの負担を考えた場合、交通局単独での導入は難しい状況にあります。</p> <p>本市総合交通計画を踏まえ、本市の財政支援を前提として一体となって導入に向けた検討を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムの検討

(*) 全路線合計の定時性確保率… 全路線のダイヤ上の所要時分合計÷全路線の実際の所要時分合計×100。ダイヤ通りの所要時分内で運行を行ってれば100%とする。

【これまでの取り組み】

お客様により快適で安心してご乗車いただけるよう、「サービス介助士」の有資格者増員に取り組みました。平成23年に12名が資格取得し、各年度10名増員を目指して取り組んだ結果、平成27年には有資格者数が58名となりました。お客様に対して「おもてなしの心」を持っての接遇に努めています。

また、「市民に愛される市営バス」であるための職員の意識改革を後押しするため、平成23年には外部講師により接客ノウハウを学んだり、3ヵ年計画で接遇・安全技術等の研修を実施しました。平成27年には全乗務員を対象に、公務員倫理研修・事故防止研修を実施し、職員の資質向上に努めました。

ステップアップ

【取組方針】

市民に愛される市営バスであるためには、市民に認められる乗務員の育成が必要と考えています。乗務員一人ひとりが誇りをもって働ける職場風土の確立に取り組みます。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

乗務員の接遇等に関する意見・要望件数

216件

100件^(↓)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	サービス精神の醸成	高齢の人や障がいのある人を手伝うときの「おもてなしの心」と「介助技術」を習得し、お客様に安心していただきながらお手伝いができる「サービス介助士」(公益財団法人日本ケアフィット共育機構認定資格)の資格を取得した乗務員を育成・拡充するとともに、内部研修の充実でサービスの向上を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス介助士の拡充 ・接遇、添乗研修の実施 ・他社局との研修交流 ・異業種間での研修
2	モチベーションの向上	優良乗務員の表彰制度の見直しや報奨制度の検討など、努力が報われる制度により、職員のやる気を引き出し、活気にあふれる組織を目指します。	<ul style="list-style-type: none"> ・表彰制度の充実 ・報奨制度の検討
3	(再掲) 人材育成への取り組み	市民に認められる乗務員の育成を目指し、乗務員資質と技術向上に取り組んでいきます。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転技術指導員の配置検討 ・再任用職員による技術伝承



○サービス介助士研修風景

重点施策(6)

グリーン経営の推進

【これまでの取り組み】

環境保全を事業者の社会的責任としてとらえ、平成22年にグリーン経営認証を取得、環境保全への取り組みやエコドライブの推進等の環境負荷軽減の取り組みを進めてきました。

平成23年には伊丹市交通局において乗務員と事務職員が一体となり「グリーンプロモーションチーム」を設置し、市内一斉清掃に参加する等して、環境保全活動にも取り組んでいます。

ステップアップ

【取組方針】

環境保全を事業者の社会的責任としてとらえ、グリーン経営^(*)を推進します。

【成果指標】

(指標名)	(現状)	(目標値)
軽油1ℓ当たりの乗合車両走行キロ	2.182km/ℓ	2.204km/ℓ ^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
★ 1	エコドライブ・エコオフィス	交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営推進マニュアルに沿ったエコドライブ・エコオフィスに取り組みます。	・グリーン経営認証の継続 ・エコドライブ研修の実施

(*) グリーン経営… 企業活動に環境保全への配慮を組み入れ、営利性の追及と環境配慮の両立を図っていくことを経営のグリーン化と呼び、自主的・計画的に環境対策を進めながら経営面での向上を図っていく経営のこと。(環境貢献型経営)



○グリーン経営認証ステッカー



○グリーンカーテン

庁舎壁面にゴーヤを植え、直射日光をさえぎり、省電力を図りました。



○市内一斉清掃参加風景

【これまでの取り組み】

「市民に愛される市営バス」であるために、お客様への情報発信を充実するために平成24年にホームページの充実を図り、運行情報・路線系統・時刻表等の情報は勿論のこと、各種行事や経営に関する情報を提供するとともに、「スルッとKANSAIバスまつり」や市内イベント等に積極的に参加し、車両の出展やオリジナルグッズを販売する等して伊丹市バスのPRに取り組みました。

ステップアップ

【取組方針】

交通局での様々な取り組みを「見える化」し、お客様の信頼にお応えします。

【成果指標】

(指標名)

(現状)

(目標値)

交通局ホームページアクセスログ数

667,327件

734,000件^(↑)

【個別行動計画】

No.	項目	具体的内容	達成への取組
1	広報活動の推進	よりわかり易いホームページの作成、市バス広報紙「市営バスかわら版」の発行などを通じて、積極的な情報発信に努めます。	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページの充実 ・バス車両を活用した広報
2	経営戦略の進捗管理と情報公開	本計画で取り組むこととした内容の進捗管理を行い、内部で情報を共有するとともに、その取り組み状況については、ホームページ等を通じて随時公表します。	<ul style="list-style-type: none"> ・個別取組項目の進捗管理 ・財務状況の公表
★ 3	イベント等への積極的参加	「スルッとKANSAIバスまつり」や市内イベント等へ積極的に参加し、伊丹市バスのPRを展開します。	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント内容の再検討 ・市バスグッズ等の発売

○スルッとKANSAIバスまつり風景



○イオンイベントでの車両展示風景

○オリジナルグッズ



○緑化フェア風景

お わ り に

伊丹市営バスは、鉄道空白地域が約8割を占める伊丹市において、開業から今日まで市民生活に密着した公共交通機関として親しまれ、市の発展に欠かすことのできない都市機能としての役割を担ってまいりました。市の特殊性やこれからの地方創生においても、バスは必要不可欠で、市民の大切な移動手段のひとつであることは誰もが認めるところです。

一般的に市が直営で行う市営バスは、長期的・安定的なバスサービス、住民の意向を反映したバスサービスの提供が可能であり、また、まちづくりなど市の行政部門との連携が可能であることが意義とされます。

しかしながら、国において公共サービス分野における積極的な民間参入が進められる中、公営バス事業においても民間委託、民営化、民間への事業譲渡が進んでいます。これまで、本市においてもこうした経営形態との比較検討をしながら、市民の皆様にご満足していただけるバス事業を展開していくためには引き続き直営を堅持することが最適であるとしてきました。

伊丹市営バスは、今後も市民の皆様から信頼とご理解を得られるよう、積極的な経営改善に取り組んでまいります。