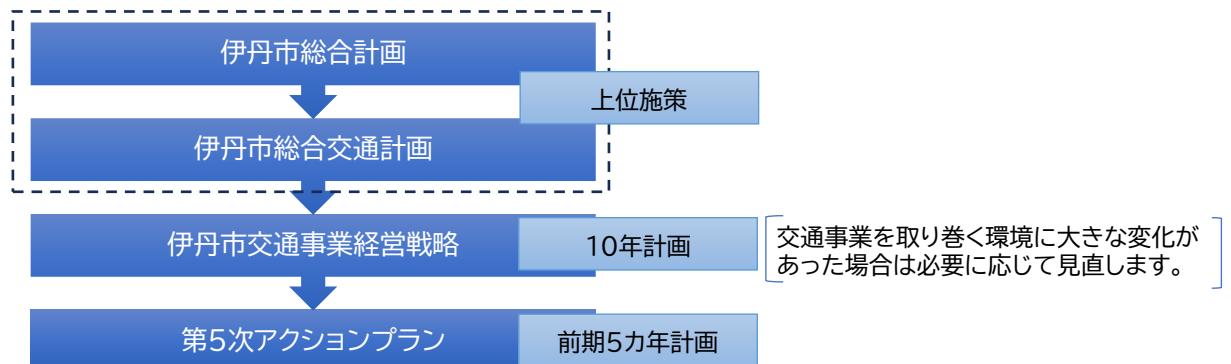


## 1 計画の概要

交通局は、これまで「伊丹市交通事業経営戦略(H28～R7)」に基づき、経営基盤の強化、安全性・快適性の向上等に取組んでまいりました。しかしながら、交通事業を取り巻く環境は厳しく、地域公共交通の維持・存続が大きな社会的問題となっています。

交通局では、このような社会背景のもと、引き続き本市において欠かすことのできない社会基盤としての責務を果たすため、これまでの経営計画の理念・取組を継承しつつ、新たな課題にも対応した「伊丹市交通事業経営戦略(R8～R17)」及び、「第5次アクションプラン(R8～R12)」として前期5カ年行動計画を策定いたします。

<計画の位置づけ>



## 2 交通事業をとりまく環境

### ■ 輸送需要の減少

- ・少子高齢化・人口減少の進展
- ・移動手段の多様化
- ・コロナ禍以降の生活様式の変化

### ■ 乗務員不足

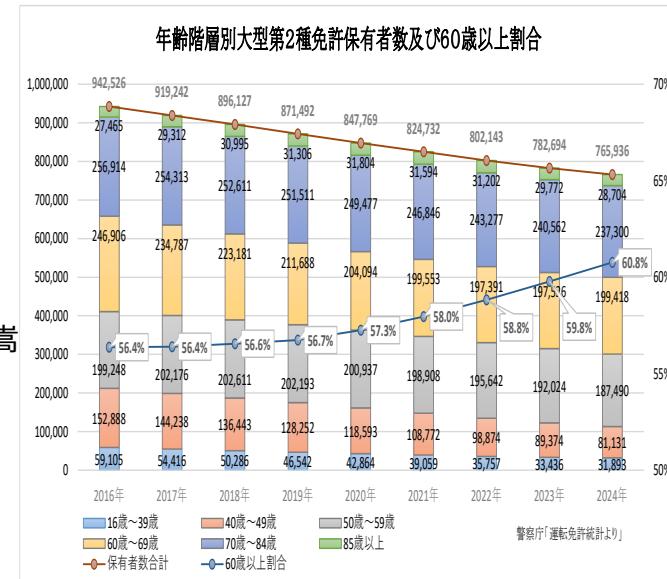
- ・全国的な乗務員不足
- ・時間外労働規制※1による必要乗務員数の増加

### ■ 経済的な影響

- ・物価高騰や原油価格高騰による運行経費の増嵩
- ・賃金の上昇

### ■ 環境負荷対策や新たな交通モードへの対応

- ・デマンドバス※2
- ・電気バス等の次世代車両※3
- ・自動運転技術の進展



○一般乗合バス事業(保有台数30両以上)の収支状況について(大都市部・その他地域比)

	R1				R2				R3				R4				R5			
	黒字	赤字	計	赤字割合	黒字	赤字	計	赤字割合												
大都市部	47	30	77	39.0%	1	75	76	98.7%	17	58	75	77.3%	28	48	76	63.2%	48	28	76	36.8%
その他地域	18	140	158	88.6%	0	156	156	100.0%	2	151	153	98.7%	6	146	152	96.1%	17	134	151	88.7%
全体	65	170	235	72.3%	1	231	232	99.6%	19	209	228	91.7%	34	194	228	85.1%	65	162	227	71.4%
(参考) 公営のみ	0	16	16	100.0%	0	16	16	100.0%	0	16	16	100.0%	0	16	16	100.0%	3	13	16	81.3%

国土交通省「一般乗合バス事業の収支状況について」より

## 3 交通局の現状と課題

### ■ 輸送人員の推移

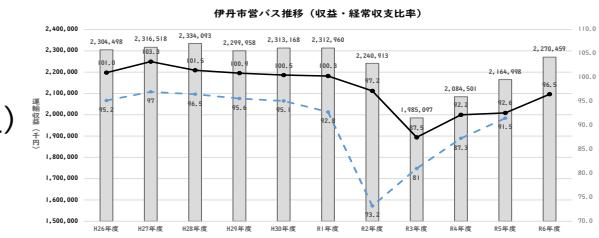
- ・コロナ禍に伴い利用者が大幅に減少
- ・近年は回復基調であるものの、今後の大幅な利用者増は見込めない。

### ■ 経営状況の推移

- ・コロナ禍の影響に伴う運賃収入の減少
- ・人件費・燃料費の嵩嵩等
- ・R2以降は連続して赤字決算を計上

### ■ 今後の課題

- ・人口減少・少子高齢化の進展に伴う対応
- ・乗務員不足(職員の高齢化・全国的な運転士不足)  
※平均年齢(いずれもR6年度未時点)
  - 正規職員 53.7歳
  - 会計年度任用職員 55.0歳



## 4 これまでの交通局の取り組み

### ■ 需要に応じたダイヤ改正の実施 (R5.7, R6.12)

### ■ 運賃改定の実施(R6.2 210円⇒230円)

### ■ 車両更新計画の見直し(18年⇒20年)



### ■ 保有バス車両台数の減車(94両⇒88両)

### ■ バス車内混雑情報提供システム 「いたみバスナビ」の導入(R4.5本格導入)

### ■ EVバスの試験導入(2両 R5.3)



※1 時間外労働規制…令和6年4月1日に施行されたバス運転士等の労働時間に関する上限規制。いわゆる2024年問題。

※2 デマンドバス…利用者の予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する乗合バスサービス。

※3 次世代車両…ハイブリッド車、電気自動車(EV)、燃料電池車(FCV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、クリーンディーゼル車などを指し、従来のガソリン車と比較して地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量を削減できる環境に優しい自動車の総称。

## 5 新たな時代背景を見据えた経営戦略の策定

### 経営目標

- お客様に愛される市営バス
- 働きがいの創出と人的資本の育成
- 持続可能な経営基盤のさらなる強化

### 個別行動計画

- 重点1 安全・安心な輸送サービスの向上
- 重点2 快適性・利便性の高いサービスの提供
- 重点3 事業運営の基盤強化
- 重点4 次世代の交通事業への対応

### ＜輸送人員のバスナビカウントへのシフト＞

#### ●旧輸送人員 (単位:千人)

	R5(実績)	R6(実績)	R7(見込)	R8	R12	R17
有料券種計	6,803	6,814	6,925	6,904	6,820	6,685
特別乗車証	6,404	6,115	6,219			
輸送人員	13,207	12,929	13,144			

#### ●新輸送人員 (単位:千人)

	R5(実績)	R6(実績)	R7(見込)	R8	R12	R17
有料券種計	6,803	6,814	6,925	6,904	6,820	6,685
特別乗車証	2,510	2,588	2,687	2,694	2,722	2,772
輸送人員	9,313	9,402	9,612	9,598	9,542	9,457

## 6 第5次アクションプラン

### 重点項目1 安全・安心な輸送サービスの向上

#### ■ 重点施策

- ① 運輸安全マネジメントの推進
  - ▶ 安全運転研修等の実施、個別指導による運転技術の向上、災害時等の対応強化、乗務員の健康管理
- ② 乗務員のホスピタリティレベルの向上
  - ▶ 接遇研修の実施、サービス介助士<sup>※4</sup>の資格推進、カスタマーハラスマント対策の整備、働きやすい職場づくり
- ③ バス車両の更新
  - ▶ 車両更新計画に基づく更新、車両更新計画の最適化に向けた研究
- ④ 輸送設備関連の修繕・更新
  - ▶ 施設・設備の修繕・更新、旧待機公舎の解体と跡地活用策の検討



消防局との災害合同訓練



アイドリングストップ機能付ノンステップバス

### 重点項目2 快適性・利便性の高いサービスの提供

#### ■ 重点施策

- ① 利用促進策の展開
  - ▶ ダイヤ改正の実施、魅力的な運賃制度の提供、移動環境のシームレス化、子育て世帯の応援策
- ② バス停施設等の維持・更新
  - ▶ バス停施設等の維持・更新、サイクル&バスライド<sup>※5</sup>の活用推進
- ③ キャッシュレス決済の推進
  - ▶ 新たなキャッシュレス決済の研究、ハウスICカードのあり方の検討、窓口業務におけるキャッシュレス化の推進
- ④ キャラクター等を活用したイメージアップ
  - ▶ マスコットキャラクター「たみばす」の定着化、情報公開と広報活動の推進



バス停施設



伊丹市営バスマスコット  
「たみばす」

### 重点項目3 事業運営の基盤強化

#### ■ 重点施策

- ① ダイヤ改正と運賃改定
  - ▶ ダイヤ改正の実施(再掲)、運賃改定の実施
- ② 運行部門の人材確保と育成
  - ▶ 乗務員確保等に関する取り組み、「働きやすい職場認証制度」の運用<sup>※6</sup>
- ③ 業務効率化の推進
  - ▶ 事務部門の省力化等の推進、業務の集約化検討、DXの活用による効率化
- ④ 交通事業以外の収入確保
  - ▶ 広告料収入の確保、保有資産の有効活用
- ⑤ 収益の確保と経常的経費の縮減
  - ▶ 乗務員確保等に関する取り組み(再掲)、設備投資の選択、維持管理コストの縮減、経営基盤の強化



「働きやすい職場認証」



遊休地利用による  
コインパーキング

### 重点項目4 次世代の交通事業への対応

#### ■ 重点施策

- ① 脱炭素への取り組み
  - ▶ 次世代バスの導入検討、エコドライブの推進、照明のLED化、公共交通の利用促進
- ② 多様な分野との連携によるまちづくり貢献
  - ▶ まちづくり施策との連携、交通事業者との連携、企業・地域等との連携
- ③ 将来を見据えた新たな交通モードの研究
  - ▶ 自動運転バスの研究、新たな交通モードの研究



EV(電気)バス



多様な分野との連携・協働イメージ  
(国土交通省資料)



自動運転バス (経済  
産業省プレス資料)



デマンド交通モデル図  
(地方交通の危機)

#### 【モニタリング指標】

- ・重大事故件数
- ・有責事故件数
- ・乗務員に対する苦情件数

#### 【モニタリング指標】

- ・年間輸送人数(特乗除く)
- ・キャッシュレスユーザー利用率
- ・SNS等広報配信回数

#### 【モニタリング指標】

- ・1運行あたりの運輸収益
- ・年間広告料収入
- ・実車走行キロ当たり職員給与費

#### 【モニタリング指標】

- ・軽油1ℓ当たりの走行キロ
- ・総走行距離のうち次世代車両による走行距離の割合

※4 サービス介助士…年齢や障害の有無に関わらず誰もが社会参加できるようにサポート出来る人になるための資格。

※5 サイクル&バスライド…自宅などから自転車でバス停まで行き、バス停付近の駐輪場に自転車を停めてバスで目的地まで移動する交通手法。

※6 働きやすい職場認証制度…職場環境改善に向けた取り組みを「見える化」することで、求職者の運転者への就職を促進する制度。

## 7 投資財政計画

本計画の着実な遂行に向けて、投資に要する財源の確保、財務状況の改善、退職給付引当金の内部留保等を目標に、収益的収支・資本的収支それぞれに算定条件を定め、今後10年間の投資・財政計画を策定しました。今後の物価上昇等の状況を踏まえ、後期計画(R13～R17)中に必要が生じた場合には運賃改定を実施します。

## ■ 算定条件

## (収益的収支)

- ・利用者数:将来人口推計のうち生産年齢人口に比例
- ・運賃:令和8年8月に運賃改定(230円⇒250円)※伊丹市乗合自動車乗車料条例改正の議決が前提
- ・特別乗車証負担金:現行の597,000千円として試算
- ・路線補助:現行制度のもと、10年平均約1.5億円として試算  
※特別乗車証負担金及び路線補助に係る算出方法等について関係部局と継続協議
- ・人件費:令和17年度に正規職員100名、会計年度任用職員50～60名を維持、  
ベースアップについては、近年の人事費動向を考慮
- ・燃料費:令和7年平均契約単価約114円(税抜)に、軽油引取税の暫定税率廃止(△17.1円)及び  
国の燃料油価格定額引下げ措置の補助廃止(+10円)を考慮した単価約107円(税抜)で試算

## (資本的収支)

- ・企業債:事業費が10,000千円以上は特定財源を除いた全額企業債を充当
- ・国補助金:EVバスの補助金として令和12年度に約40,000千円を計上
- ・県補助金:令和6年度実績に基づき、約1,000千円を毎年度計上
- ・乗合車両更新:現行88両を維持
- ・その他の投資:計画期間中は、企業債の償還を平準化

## 上記算定条件で策定した投資財政計画

	5年度決算	6年度決算	7年度予算	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
収益的収入	21.7億円	22.7億円	23.5億円	23.9億円	25.0億円	24.3億円	24.2億円	24.2億円	24.3億円	24.1億円	24.0億円	24.0億円	23.9億円
(特別乗車証)	6.0億円												
(路線補助金)	1.5億円	1.7億円	1.7億円	1.5億円									
収益的支出	23.5億円	23.6億円	24.3億円	24.2億円	24.8億円	24.4億円	25.3億円	25.4億円	25.8億円	26.9億円	26.6億円	26.4億円	26.8億円
単年度収支	▲1.8億円	▲0.8億円	▲0.7億円	▲0.3億円	0.2億円	▲0.1億円	▲1.1億円	▲1.2億円	▲1.5億円	▲2.7億円	▲2.6億円	▲2.4億円	▲2.9億円
年度末資金過不足額	8.2億円	6.8億円	7.3億円	7.8億円	10.3億円	10.7億円	11.3億円	10.3億円	9.7億円	6.4億円	2.7億円	▲1.1億円	▲4.6億円

## 8 参考

## ① 現行制度で運賃改定等しない場合

	5年度決算	6年度決算	7年度予算	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
収益的収入	21.7億円	22.7億円	23.5億円	23.2億円	23.7億円	23.0億円	22.9億円	22.9億円	23.0億円	22.9億円	22.8億円	22.7億円	22.6億円
(特別乗車証)	6.0億円	6.0億円											
(路線補助金)	1.5億円	1.7億円	1.7億円	1.5億円	1.5億円								
収益的支出	23.5億円	23.6億円	24.3億円	24.2億円	24.9億円	24.4億円	25.5億円	25.5億円	26.0億円	27.1億円	26.9億円	26.6億円	27.1億円
単年度収支	▲1.8億円	▲0.8億円	▲0.7億円	▲1.1億円	▲1.2億円	▲1.5億円	▲2.5億円	▲2.7億円	▲3.0億円	▲4.2億円	▲4.1億円	▲3.9億円	▲4.4億円
年度末資金過不足額	8.2億円	6.8億円	7.3億円	7.1億円	8.2億円	7.2億円	6.4億円	4.0億円	1.9億円	▲2.8億円	▲8.1億円	▲13.3億円	▲18.4億円

## ② 投資財政計画に加え、特別乗車証負担金(利用に応じた適切な負担)を見直した場合

	5年度決算	6年度決算	7年度予算	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
収益的収入	21.7億円	22.7億円	23.5億円	24.2億円	25.4億円	24.7億円	24.7億円	24.6億円	24.8億円	24.6億円	24.6億円	24.5億円	24.5億円
(特別乗車証)	6.0億円	6.0億円	6.0億円	6.2億円	6.4億円	6.4億円	6.4億円	6.5億円	6.5億円	6.5億円	6.5億円	6.5億円	6.6億円
(路線補助金)	1.5億円	1.7億円	1.7億円	1.5億円									
収益的支出	23.5億円	23.6億円	24.3億円	24.2億円	24.8億円	24.4億円	25.3億円	25.4億円	25.8億円	26.9億円	26.6億円	26.4億円	26.8億円
単年度収支	▲1.8億円	▲0.8億円	▲0.7億円	▲0.1億円	0.6億円	0.4億円	▲0.7億円	▲0.8億円	▲1.0億円	▲2.2億円	▲2.1億円	▲1.9億円	▲2.3億円
年度末資金過不足額	8.2億円	6.8億円	7.3億円	8.1億円	11.0億円	11.8億円	12.9億円	12.4億円	12.3億円	9.5億円	6.3億円	3.1億円	0.1億円