

グリーン経営の認証取得について

伊丹市交通局では、労使が協調連携して「グリーン経営」の認証取得に向けた取り組みを進め、グリーン経営審査員による実地審査を経て、平成 22 年 11 月 19 日付けで認証を取得しました。

民間のバス事業者では多くが認証を取得していますが、公営バス事業者では、東京都交通局に次いで 2 番目の事業者です。



「グリーン経営」と認証制度とは…

環境問題がますます深刻化する中で、企業が持続発展していくためには、環境保全を企業の社会的責任としてとらえ、企業活動において環境負荷の軽減を図っていくことが不可欠となっています。

こうした背景を踏まえ、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をグリーン経営（環境貢献型経営）と称しています。

そして、グリーン経営認証制度とは、ISO14000 シリーズ（環境マネジメントシステムに関する国際規格）に基づき、国土交通省の所管法人（交通バリアフリー法指定法人）である交通エコロジー・モビリティ財団（略称：交通エコモ財団）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、一定レベル以上の取り組みを行っている運輸事業者に対して、当該財団が審査のうえ認証し登録する制度です。

「グリーン経営」を進めるわけは…

交通局ではこれまでも、CO₂ や NO_x などの大気汚染物質を排出するバス事業者の責務として「伊丹市環境マネジメントシステム」に基づき環境保全への取り組みを進めてきましたが、今後更に、超高齢化社会への対応や地球環境保全の観点から、人と環境にやさしい地域公共交通の充実が求められるところです。市営バス事業が、時代の要請に応え、地域公共交通の核として持続発展していくためには、グリーン経営を基軸に、安全・快適で信頼性の高いサービスを提供し、多くの市民の皆さんの支持を得ることが肝要です。

その認識の下、「グリーン経営」の認証取得を契機に、環境負荷軽減の取り組みをより高いレベルで推進し、組織及び職員のモチベーションを高めながら社会的責任を果たしていきたいと考えています。

「グリーン経営推進マニュアル」に基づく具体的な取り組み項目は…

大きくは次の 7 項目で、項目ごとに取り組み基準が示されています。

1. 環境保全のための取り組み・体制の整備

平成 22 年 4 月 1 日付けで、自動車運送事業管理者を環境保全責任者として交通局における環境方針を定めるとともに、環境行動計画を策定しています。

2. エコドライブの実施

「エコドライブ」とは、急発進・急加速・急ブレーキを控えるなど効率的な走行によって、走行中の燃料消費量を抑える経済的な運転方法であり、CO₂ や NO_x などの排出量の削減による地球環境の改善効果だけでなく、燃料費の削減、安全管理や事故防止という面でも効果がある重要な取り組みです。

燃費の改善では、平成 20 年度比で 5% の向上を目標としています。

3. 低公害車の導入

4. 自動車の点検・整備

5. 廃棄物の適正処理及びリサイクルの推進

6. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

7. 事業者の任意項目

A. バスの利用促進 B. 社会とのコミュニケーションの促進

現行のアクションプラン個別行動計画の実績と評価

現行のアクションプラン（平成 19～22 年度）の事業体系

サービスの向上による
バスの利用促進

バスダイヤ等運行に関する施策
利用しやすいダイヤ編成と
バスの安全運行

バス車両及びバス関連施設に関する施策
人・環境にやさしいバス環境
の推進

IT等の活用による情報提供及びサービスの向上に関する施策
積極的な情報発信、ICカード
システムの導入

バスの利用促進に関する施策
MM活動の推進

新たなサービスの展開に関する
施策
ICカードを活用した公共施設・商業施設との連携

持続的な経営ができる
経営体質の強化

事業・制度の見直し
1. 人件費等の抑制
2. 事業経費の節減
3. 多様な収入の確保
4. 適正な財政支援等

組織の活性化に関する施策
1. サービス向上を恒常的に
考えこれを実施する責任あ
る体制の確立
・市民参画による交通施策
の決定
（仮称）伊丹市民交通会
議の設置
・お客様のニーズの把握
・提案制度の活用
2. 自発的な創意工夫が行わ
れる組織風土の育成
・職員の意識改革
・職員研修の充実

市民に愛される地域交通環境の整備

安全快適な市バス事業の推進
～ 公営の付加価値を活かした事業展開～

サービスの向上によるバスの利用促進
バスダイヤ等運行に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
乗客ニーズに対応した路線設定とダイヤ編成	利用しやすいダイヤ編成 お客様にとってわかりやすく、利用しづらいダイヤが生じていないか検証を行い、昼間時間帯での一定間隔のダイヤの導入や、鉄道ダイヤとの整合性、利用実態に応じた路線の統廃合などについても検討します。	平成 22 年 3 月にダイヤ改正を実施しました。 【路線の延長・新設】 ・ JR 伊丹荻野線鶴田団地線の一部を JR 中山寺まで延伸 ・ 塚口堀池団地伊丹線の一部を JR 伊丹まで延伸 ・ 池尻発 JR 伊丹行きを新設 ・ 伊丹三師団線を新設
	わかりやすい運行系統図への改善 市バスマップの作成などと併せ、お客様にとってわかりやすい運行系統図を検討します。	運行系統図上に路線系統番号を表示するなどの改善を図りました。 引き続き、お客様の目線に立って、より見やすくわかりやすい路線・系統案内図へと改善に取り組む必要があります。
	市バスマップの作成、時刻表の配布等による路線・ダイヤの周知 初めてご利用になるお客様にもわかりやすい市バスマップを作成するとともに、主なバス停留所からの時刻表を配布するなど PR に努め、バスの利用促進を図ります。	「伊丹市営バス MAP」やポケットサイズの時刻表を作成・配布し、バスの利用促進、PR に努めました。
潜在需要の発掘を期待できるバスルート（ならびに料金体系）の検討	新たな路線及び料金体系の研究 平成 20 年 4 月の IC カードシステム導入に合わせ、短距離路線に対応するサービス及び料金体系の研究と乗客ニーズを反映した路線の再編・従来型にとらわれないサービスを検討します。	新たな料金体系、短距離路線に対応するサービス等の実現には至りませんでした。 引き続き、お客様のニーズに応えるサービスの実施に向けて研究・検討を継続します。
定時性の確保	ダイヤの所要時分の調査・分析、ダイヤへの反映 道路環境の変化により運行における実際の所要時分も変化しており、適宜検証を行いダイヤに反映させていきます。	定時性の確保を図る観点から、バス停間の所要時分を時間帯ごとに見直し、24 路線の 47 カ所についてダイヤに反映しました。
	バス優先レーンの設置要望 現在設置している「塚口長尾線」バス優先レーンの維持・周知とともに、主要幹線道路の改良に併せて道路管理者等関係機関へ設置要望を行っていきます。	バス優先レーンの設置対象となる道路箇所（慢性的な交通渋滞が生じる 2 車線以上の道路）はありませんでした。

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
定時性の確保	PTPS の拡充 必要な箇所での PTPS の導入や稼働時間の延長などについて、関係機関と協議を行っていきます。	PTPS の拡充の対象となる信号箇所はありませんでした。 PTPS : 信号機と連動した公共交通優先システム
	中心市街地等における駐停車対策の充実 安全運行・定時運行確保のため、違法駐車等への取り締まり強化について、関係部局と連携しながら警察への要望を行っていきます。	中心市街地等における違法駐車等の実態を把握し、取り締まり強化を警察に要望するなどの対策を講じてきました。
大阪国際（伊丹）空港への直行サービス	運行の広域的・継続的 PR の検討 県・市とも協力しながら運行の PR について協議・検討していきます。	市と協議してラッピングバスにより空港への直行便の PR に努めました。 市・県と協議を進めラッピングバスの増車を図ります。
	需要、採算性も視野に入れながら都市戦略としての役割を検討	
料金制度の見直し	乗車券類の見直し・検討 平成 20 年 4 月に導入する IC カードシステムを活用した新たな割引制度の導入を図り、新たな顧客の獲得に努めます。	IC カード利用者を対象に、登録型割引サービス（1 ヶ月乗り放題）、利用額割引制度を導入し利用者のサービス向上に努めました。 今後も、利用者へのサービス向上に資する料金体系、運賃割引制度等について研究する必要があります。

バス車両及びバス関連施設に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）																				
ユニバーサルデザイン及び環境保護の推進	ノンステップバスの導入 予備車の確保と乗車効率を勘案しながら計画的にノンステップバスの導入を図っていきます。	路線バス車両 88 両のうち 85 両についてノンステップバスへの更新を終え、平成 23 年度中に全車を更新します。																				
	アイドリングストップの継続 お客様のご理解のもと継続実行し、環境にやさしいバスを目指します。	平成 20 年度末で、全車にアイドリングストップ装置車を導入しました。 引き続き、運行中のアイドリングストップの励行を徹底します。																				
	エコドライブの推進 収支改善を図り持続的な事業運営を行う見地から、また、環境保護を推進する見地から燃料消費量の削減に取り組みます。	また、平成 22 年 11 月に「グリーン経営」の認証を取得しました。これを機に、エコドライブの推進・徹底について一層の取り組みの強化に努めます。																				
	低公害車の導入検討 低公害車（天然ガス車両・ハイブリッド車両）導入における課題研究を行っていきます。	天然ガス車、ハイブリッド車等の機能や効果の比較、新技術の動向、コスト面の検討などの課題研究を継続する必要があります。																				
	環境保護施策(ノーマイカーデー)とのタイアップ ノーマイカーデーに合わせた乗車料の割引の検討と市バス利用の促進 PR を行っていくとともに、関係部局にも働きかけながら環境にやさしい市バスを目指します。	主要ターミナル前でのお客様への“ひと声運動”で「ノーマイカーデー」の浸透を図りました。 今後、ノーマイカーデーの運賃割引など、バスの利用促進策を検討する必要があります。																				
バス停施設の改良	バス停施設の計画的更新 上屋等停留所施設の維持・改善を計画的に行うとともに、バス停施設の周辺情報等を提供し、お客様の利便性の向上を図ります。	<p>既存のバス停施設の更新を計画的に実施したほか、バス停上屋を新設しました。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上屋更新</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>上屋新設</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ソーラー標柱</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>今後も、関係機関と調整・協議しバス停の環境整備に努めます。</p>		H19	H20	H21	H22	上屋更新	4	2	2	1	上屋新設	0	0	0	1	ソーラー標柱	1	1	0	1
			H19	H20	H21	H22																
上屋更新	4	2	2	1																		
上屋新設	0	0	0	1																		
ソーラー標柱	1	1	0	1																		
道路管理者へのバス停環境の改善要望 バス停における快適性・安全性を高め維持するとともに運行の定時性を確保するため、道路環境の改善などについて、道路管理者とも協議を図っていきます。																						
他事業者とのバス停留所・ダイヤなどの調整・共有	他社局と協議しながら可能な範囲での停留所の共有 お客様の利便性を図るため、バス停の共有やダイヤの調整について働きかけていきます。	民間バス事業者と協議を進め、阪神バスの昆陽里バス停を共同使用することで合意しました。																				
駅前案内所の改善	案内体制、営業時間の見直し 阪急伊丹駅前案内所の営業時間及び運営体制の見直し（平成 18 年度）に引き続き、JR 伊丹駅前での案内体制についても検討していきます。	JR 伊丹駅前への総合案内所開設の可能性について検討しており、今後、関係機関との協議など具体化に向けた取り組みを継続します。																				

IT等の活用による情報提供及びサービス向上に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
情報提供によるサービスの向上	ホームページの更なる充実 定期的に検証・改善を行い、更に利用しやすいホームページを目指します。	全情報項目をトップページに表示するスタイルに変更し、見やすいHPに改修しました。 今後、路線・ダイヤ等の検索機能を強化して便利なHPへと機能を向上させる必要があります。
	市バス広報紙等の発行 市バスの現状（予算・決算・計画など）と今後の方向性などの説明責任を果たすとともに、市バス案内リーフレット等を発行し、最新情報や便利な情報の提供を行っていきます。	市バス広報紙「市営バスかわら版」を年1回程度全戸配布し、情報の発信に努めました。 今後とも、きめ細かな情報をタイムリーに提供する「情報発信力」を高めていく必要があります。
	公用車・バス車両を活用した情報の発信 車両を媒体としてサービスや料金制度、その他行政一般情報についても提供していきます。	車内ポスターの掲示、リーフレットの配布などを実施しており、今後も継続します。
ICカードシステムの導入と付加価値の研究	ICカードシステムの導入 スルッとKANSAIの提供するICカードシステムを導入することにより公共交通を利用したシームレスな移動環境の実現を図るとともに、市バスICカード導入による独自の付加価値（公共施設・店舗との連携）についても研究します。	平成20年4月に“ワンタッチでバスに乗れる”ICカード決済システムを導入し、市バス専用IC乗車カード「itappy」を発売しました。 ICカードのフェリカポケット領域を活用した更なる付加価値の拡大が課題です。
バスロケーションシステム等の導入	バスロケーションシステムの導入検討 バス停でのバス接近情報表示に加え、携帯電話・パソコンでのリアルタイムな情報を提供することにより、バス待ち時のストレスの軽減とバス利用促進について検討していきます。	多額の初期投資を要することを念頭に、お客様の利便性向上、費用対効果、優先順位等について、引き続き詳細に検討する必要があります。
	バス情報案内システムの導入検討 バスの利用促進を図る観点から、他事業者との調整を図りながらバス情報案内システムの導入を検討します。	

バス利用促進に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
MM（モビリティ・マネジメント）活動の推進	バス利用推進活動（口コミ・駅前・バスまつり等イベント参加によるPR） 駅前やバスまつり等のイベントを通じ、市バス利用の推進活動を行っています。	市バス絵画展やミニコンサート、講演会などを実施したほか、各種の催しに参加して市バスの利用促進を図る活動を展開しました。 ・市バス 60 周年記念事業 ふれあいフェスタ(平成 21 年 3 月) ・緑化フェア(毎年 5 月) ・交通安全フェスタ(毎年 11 月) 市民参画による市バスキャラクターの制作やラッピングバスの導入、ラッピングを利用したこどもの安全対策などの施策については、具体的な成果をあげることができませんでした。 今後、具体化に向けた検討が必要です。
	市民参画による市バスキャラクターやラッピングバスの導入 キャラクターやラッピングバスのデザイン等を一般公募・採用することによって、市バスファン作りに繋がります。	
	ラッピングを利用したこどもの安全対策 関係部局とも協議しながら、こどもの安全に対する啓発のラッピングなども検討していきます。	
	環境保護施策とのタイアップ(再掲) バス利用促進ポスターの募集及び展示（車内展示） 一般公募により市バスに関するポスターを募集し、車内展示を行うことにより、親しみやすく楽しい市バスを目指します。	小学生を対象に市バス利用促進絵画・ポスターを募集し、348 点の応募作品をバス車内に展示しました。 （平成 19 年 7 月）
	出前講座・出前社会見学の実施 出前講座等で利用者だけでなく市民の皆様幅広く市バスを知っていただけるよう努めます。 また、学校への車両の出前による社会見学（車いす体験や環境学習）なども検討します。	小学生を対象に、実車両を使用してバスの乗り方や車内マナー、環境学習などを取り入れた出前講座を実施しました。 ・南小学校（平成 22 年 11 月） ・有岡小学校（平成 23 年 2 月）

新たなサービスの展開に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
鉄道駅、市内観光施設、中心商業地区との連携	IC カードを利用した公共施設・店舗等タイアップの検討 市バス IC カードの導入に合わせ、公共施設や店舗とタイアップした会員証としての活用や割引適用などの導入を検討します。	IC カード「itappy」の提示割引提供店舗の拡充を図りました。 ・提携店舗 24 店 （平成 23 年 3 月現在）

持続的な経営ができる経営体質の強化
事業・制度の見直し

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
人件費等の抑制	新たな雇用形態の導入 高齡嘱託職員採用の継続と雇用年齢の延長や再任用職員の労働条件の見直し等、中長期的な視点で柔軟に対応できる雇用形態を検討し、導入していきます。	平成 18 年度から導入した高齡嘱託職員の採用を継続し、乗務員の雇用上限年齢を 67 歳に引き上げました。
	休暇制度・勤務形態の見直し 休暇制度・勤務形態について、職員の健康管理と超過勤務抑制の見地から検討していきます。	平成 22 年 3 月のダイヤ改正にあわせて勤務数を削減しました。 今後も超過勤務時間の削減等に取り組めます。
	給与の抑制 給与構造改革に沿って、給料・諸手当を見直し、人件費総枠の抑制を図ります。	給与構造改革に沿って、給料月額を全市平均で 4.8%、地域手当を 4% 引き下げたほか、特別手当を削減しました。
	事務事業の見直しによる間接部門職員の適正配置 職員定数を部門ごとに再検討します。目標管理による必要な職員の加配と削減を実施し、職員配置の見直しと組織力の強化を計画的に行っていきます。	事業を取り巻く環境の変化に対応し、平成 22 年 4 月に組織改正を実施して経営企画課を設置しました。
経費の節減	予算配当におけるマイナスシーリングの実施 予算の適正配分を実施し、経常経費の削減に努めます。	平成 19 年度から平成 22 年度まで予算編成における予算要求枠を対前年度比でマイナスとしました。
	民間委託等の推進 整備等の業務の民間委託を推進していきます。	平成 20 年度から車両整備業務を民間事業者へ委託しました。
	競争原理導入によるコストの削減 軽油の購入に係る入札制度の導入など、競争による業者選定を行っていきます。	平成 19 年度から軽油購入に入札制度を導入しました。
収入の確保（多様な増収策の検討）	市バスグッズの作成 市バスに関する楽しいグッズを作成・販売し一定の収入の確保に努めます。	バス模型を作成・発売しました。 市バスコレクション 6,000 個 60 周年記念バスラマ 1,000 個
	ラッピングバスの導入促進 バスボディの全面ラッピングやカッティングシートによる広告収入の確保に努めます。	新たな広告媒体の検討なども進めましたが、広告料収入全体の増収には至りませんでした。 ラッピングバス ・空港直行便広告 1 両 ・民間企業広告 2 両 計 3 両

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）
	HP バナー広告等の新規広告導入の検討	導入を検討しましたが、広告募集の前提条件となる HP アクセス数が基準に満たず、実現に至りませんでした。
	企業訪問、ダイレクトメールの発送等によるバス利用促進キャンペーンの実施	市内の主要企業を訪問し、IC カード「itappy」の販売促進を図りましたが、継続して取り組む必要があります。
	資産の有効活用による収入確保の検討	敷地の一部を賃貸駐車場事業者に貸し付けて使用料収入を得るべく整地工事を実施しました。 （平成 23 年 2 月）
市長部局等からの適正な財政支援等	高齢者等特別乗車証負担金 特別乗車料について、関連部局とのルールの明確化を含めた継続協議を行っていきます。	市の交通政策、交通計画に関する具体的な検討が進んでおらず、高齢者等特別乗車証にかかる負担金や不採算路線等に対する補助金のあり方についても整理できませんでした。 今後の重要課題として積極的に取り組む必要があります。
	不採算路線等に係る補助金 路線補助金のあり方について関連部局との継続協議を行い、責任に応じた一般会計の適正な財政支援を求めるとともに、経営基盤の確立と路線の維持を図ります。	
	市長部局との人事交流 職員の人員配置等のあり方について、関係部局と協議を行いながら、計画的に行っていきます。	

組織の活性化に関する施策

分類	具体的な事業または検討事項	実績と評価（課題）										
サービス向上を恒久的に考えこれを実施する責任ある体制の確立	職員提案制度の活用 日々お客様と接する職員からの情報や提案を生かす職員提案制度について、更なる周知と提案しやすい体制づくりを推進していきます。	職員提案制度について周知を図り、積極的な提案を促しました。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>提案件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 19 年度</td> <td>11 件</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>9 件</td> </tr> <tr> <td>平成 21 年度</td> <td>23 件</td> </tr> <tr> <td>平成 22 年度</td> <td>10 件</td> </tr> </tbody> </table> 引き続き活発な提案を生み出す職場環境づくりに取り組む必要があります。	年度	提案件数	平成 19 年度	11 件	平成 20 年度	9 件	平成 21 年度	23 件	平成 22 年度	10 件
	年度	提案件数										
	平成 19 年度	11 件										
	平成 20 年度	9 件										
	平成 21 年度	23 件										
平成 22 年度	10 件											
市バスモニター制度の充実 市バスモニターのご意見等をより反映させやすい体制づくりを図っていきます。	毎年 10 名程度のモニターを公募により改選し、意見交換や運転状況調査を実施、その結果を職員に公表するなどの取り組みを進めました。 また、モニターが職員提案の審査に参加して評価する仕組みを導入しました。											
交通施策シンポジウムの開催 市民ニーズを反映した交通施策を実施するため、市民からのご意見をいただく場としてシンポジウムを開催します。	平成 19 年 9 月に「市バスとまちのシンポジウム」を開催し、講演やパネルディスカッションを通じて参加者（約 300 人）と市バスに関する意見を交換しました。											
（仮称）伊丹市民交通会議の設置	会議自体が未設置であり、市民・利用者を交えた具体的な議論・検討は、今後の重要課題として取り組む必要があります。											
市バス意識アンケート調査の実施 お客様アンケートの実施及びニーズの把握を行い、サービスの改善に活用していきます。	平成 19 年 9 月から 11 月にかけて、主要ターミナルで街頭アンケートを実施し 197 件の回答を得ました。 市民・お客様の声を把握するため、適切な時期・方法でアンケート調査等を実施することが必要です。											
自発的な創意工夫が行われる組織風土の育成	お客様へのサービスと接遇の向上 乗務員からの情報を活用した CS（顧客満足度）の向上を目指す体制づくりを行います。	乗務員の意見や情報を生かす仕組みとして平成 20 年度に事業改善ワーキングチームを組織し、平成 21 年度に事業改善サポートスタッフに発展させるなど職員参加の体制づくりを進めました。										
	職員研修制度の充実 少人数制による研修やサービス向上月間での実践等、よりきめ細かな研修・フォローアップを行います。	全乗務員必修の外部講師による研修や選択性の講習会の実施など職員研修の充実を図りました。 ・普通救命講習 ・サービス介助士セミナー										

路線ごとの営業係数の推移

系統番号	路線経路(主な停留所)	キロ程	営業係数			
			H19 年度	H20 年度	H21 年度	
1	JR 伊丹・阪急伊丹・小井内・南畑・荒牧バラ公園	9.3	119.07	114.77	104.48	
2	JR 伊丹・阪急伊丹・桜ヶ丘・南畑・荒牧バラ公園	6.6	84.86	79.89	82.78	
3	JR 伊丹・阪急伊丹・伊丹病院・サソティ・荒牧バラ公園	9.0	154.60	154.20	143.92	
5	JR 伊丹・阪急伊丹・裁判所・伊丹病院・南畑・JR 中山寺	7.6	113.39	97.97	97.27	
6	池尻・小井内・阪急伊丹・JR 伊丹	4.9			74.55	
7	JR 伊丹・阪急伊丹・小井内・西野・鴻池東	7.5	112.30	102.88	101.83	
8	JR 伊丹・阪急伊丹・桜ヶ丘・ｽｸｰﾙ-ｸﾝﾀ-前・鴻池東	4.8	105.62	97.01	99.54	
12	昆陽里・小井内・阪急伊丹・JR 伊丹	3.8	39.46	38.16	38.37	
13	JR 伊丹・阪急伊丹・桜ヶ丘・市役所・昆陽里・山田	5.9	109.88	105.78	103.24	
14	JR 伊丹・阪急伊丹・桜ヶ丘・市役所・昆陽里	5.1	126.28	119.95	122.89	
16	中野大橋・札場辻・阪急伊丹・JR 伊丹	3.9			320.00	
17	JR 伊丹・阪急伊丹・裁判所・昆陽池公園・西野武庫川センター	6.2	99.13	92.91	89.39	
18	JR 伊丹・阪急伊丹・札場辻・松ヶ丘・西野武庫川センター	6.1	99.01	99.92	94.78	
20	阪急伊丹・JR 伊丹・神津・岩屋・阪急伊丹・伊丹病院・松ヶ丘	12.0	97.01	160.77	73.75	
21	阪急伊丹・JR 伊丹・神津・岩屋・森本 4 丁目・宮ノ前・阪急伊丹	9.7	105.24	115.30	257.69	
22	阪急伊丹・JR 伊丹・神津・岩屋・森本 4 丁目・阪急伊丹	9.2	182.47	186.82	175.01	
23	阪急伊丹・JR 伊丹・神津・ｸﾘﾝｽｸｰﾙ-ｸﾝﾀ-前・岩屋・阪急伊丹	11.2	174.63	153.06	136.17	
24	阪急伊丹・JR 伊丹・岩屋・ｲﾝﾃﾙ伊丹ﾌﾗｽ・阪急伊丹・伊丹病院・サソティ	13.1	144.18	116.56	121.77	
25	JR 伊丹・阪急伊丹・宮ノ前・神津・宮川原橋・空港	13.2	151.59	136.95	134.80	
26	JR 伊丹・神津・空港	6.1	207.30	249.11	241.89	
30	阪急伊丹・JR 伊丹・北村・総監部・三師団交通局	6.3			345.28	
31	阪急伊丹・JR 伊丹・北村・総監部・山本団地	7.4	155.04	164.01	159.08	
32	三師団交通局・伊丹病院・中野大橋・総監部・山本団地	6.9	367.75	883.09	979.10	
33	塚口・近畿中央病院・小井内・阪急伊丹・JR 伊丹	6.5			88.04	
34	塚口・近畿中央病院・野間口・小井内・阪急伊丹	5.8	99.55	98.41	95.93	
35	塚口・近畿中央病院・野間口・小井内・昆陽里	4.9	117.94	121.34	109.76	
36	阪急伊丹・南本町 1 丁目・JR 猪名寺・野間口・山田	6.0	196.34	172.52	173.92	
37	塚口・稲野町 8 丁目・堀池口・鈴原町 1 丁目・阪急伊丹・JR 伊丹	5.7	101.43	91.21	88.34	
38	新伊丹・堀池口・稲野町 8 丁目・塚口	4.3	81.21	60.72	58.28	
39	三師団交通局・ｽｸｰﾙ-ｸﾝﾀ-南・裁判所・御願塚 8 丁目・山田	7.5	895.37	1,173.10	936.54	
40	塚口・稲野町 8 丁目・堀池口・伊丹病院・三師団交通局	5.1	119.57	109.51	112.81	
41	塚口・近畿中央病院・野間口・山田	3.7	104.58	94.29	91.03	
43	塚口・稲野町 8 丁目・佐々原・野間口・山田	3.9	143.60	134.87	128.83	
44	塚口・近畿中央病院・車塚	2.1	50.72	45.27	42.90	
49	JR 伊丹・阪急伊丹・春日丘西・総監部・荻野・北野	6.0	97.02	84.82	86.30	
50	JR 伊丹・阪急伊丹・北野・伊丹病院・三師団	10.4	140.42	109.23	118.09	
51	JR 伊丹・阪急伊丹・春日丘西・総監部・荻野・鶴田団地	6.1	89.92	81.63	81.83	
52	JR 伊丹・阪急伊丹・春日丘西・総監部・鶴田団地・JR 中山寺	8.4			126.09	
52	北三菱・総監部・春日丘西・阪急伊丹・JR 伊丹	4.1	193.93	59.64	65.01	
53	JR 伊丹・阪急伊丹・伊丹坂・総監部・荻野・荻野南	5.9	129.92	127.06	131.03	
54	JR 伊丹・阪急伊丹・荻野南・瑞原 1 丁目・伊丹病院・三師団交通局	9.8	205.41	239.51	201.42	
55	三師団交通局・伊丹病院・荻野・荒牧バラ公園・JR 中山寺	8.4	214.31	187.65	203.06	
61	塚口・近畿中央病院・山田・伊丹病院・三師団交通局	7.0	142.86	134.75	135.46	
62	塚口・佐々原・山田・三師団交通局	7.2	188.47	227.76	183.60	
82	阪急伊丹・本町・藤ノ木・下河原	3.9	520.77	497.10	590.91	
84	阪急伊丹・市役所・体育館市民プール・下河原	5.8	298.48	267.79	259.98	
<注> 6,16,30,33,52(上段)の5系統は、平成 21 年度のダイヤ改正時に新設した路線のため、H19 年度と H20 年度の営業係数欄を空白にしています。		営業係数	100 未満	10 路線	14 路線	17 路線
			100 超	24 路線	20 路線	19 路線
			200 超	7 路線	7 路線	10 路線

営業係数とは、路線ごとの収支状況を示す数値で、収入 100 円を得るために要したコストで表します。

営業係数が 100 を下回るほど採算性が良く、100 を超えると採算割れで「赤字」となります。

営業係数が 100 を超え 200 未満は網掛け、200 以上を反転で表示しています。

