

【野村委員長】 では、続きまして、大阪シティバスの令和2年度経営評価の議題に参加したいと思います。事務局からご説明をお願いします。

【小山法人担当課長】 ご説明いたします。

都市交通局が所管する外郭団体でございます大阪シティバス株式会社の令和2年度経営評価につきまして、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例第7条第4項及び第5項の規定に基づき諮問をいたします。

内容につきましては所管所属からご説明をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

【野村委員長】 それでは、ご説明よろしくをお願いします。

【都市交通局】 それでは、引き続きまして都市交通局長の島村でございます。引き続き私の方から議題の2、大阪シティバス株式会社の経営評価についてご説明をさせていただきます。

大阪シティバス株式会社の経営評価につきましても、先ほどご説明させていただきましたOsaka Metroと同様、やむを得ず中期計画の未策定の状況での評価とさせていただいております。繰り返すにはなりますが、所管局として、今後、中期計画の策定可能な見込み、これが立ち次第、当該団体を指導し、本来の評価、あるいは経営評価の反映に努めてまいり所存でございます。何とぞご審議のほど、よろしくお願いたします。

それでは、諮問書の内容について、概要を説明させていただきます。

右肩に大総務第66号の諮問書、シティバスの方についてご説明させていただきます。諮問書の内容は、先ほどのOsaka Metroと基本的に同じでございます。別紙の帳票の説明に入らせていただきます。

こちら、まず中期目標欄でございます。中期目標に関しましては、これもOsaka Metroと同様、バスにはバスの方の民営化プランというのがございました。基本的には、この内容を着実に実現することとしております。中期目標期間についても同様に、令和8年3月31日までの6年間としておりまして、(3)の期間終了時において実現しようとしている状況については、民営化プランに記載のとおり、乗合バス事業の路線・サービス、これを持続的・安定的に提供している状態ということにさせていただいております。

その下の現状のご説明については、Osaka Metroと同様ですので、割愛をさせていただきます。

その下の欄、当該事業年度の評価の外郭団体の自己評価に移りまして、まず当該事業年

度、これの団体の総合的な評価ということで、実績を中心に書かせていただいております。まず、旧の交通局から一括して譲り受けた86系統ございます一般路線バスについて、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員が減少いたしまして、非常に厳しい経営収支となっております。引き続き厳しく、かつ不透明な状況ではございますが、一定のサービス水準を維持し、必要な安全投資を実行することが団体としてはできたという評価でございます。

次年度以降の取組のところ、バスサービス、これをいかなる事業環境においても持続的・安定的に提供していくために、引き続き経営の健全性の確保、それから徹底した交通の安全性の確保、これに取り組んでまいりたいとしております。

これに対して、市の評価といたしましては、非常に厳しい経営状況下にあるという中で、民営化プラン、あるいはグループの中期経営計画の内容に即して、一般路線バスについて、86系統、この路線・運賃等のサービスを維持し、市内交通を支える事業者としての役割を果たしているという評価とさせていただきます。

それから、改善、求める点ということで、その下の欄、先ほどのメトロと同様で恐縮ですが、本来は中期目標に示された目標を達成する具体的な道筋・工程というのを確認する観点から、中期計画等の策定に際して、バス事業における年度別の具体的な指標とか目標値、これを設定するところではございますが、現下の状況で設定できていないと、これについては一定やむを得ないものとしながらも、今後、収支の見通しが策定できる状況となり次第、指標等の設定を進められたいと。この「なり次第」という意味合いについては、先ほどのメトロと同様でございます。

それから、次ページ、様式2に移ります。分野ごとの評価の中で、中期計画のところです。これについても、指標としては、一般路線バス（86系統）のサービス水準の維持、それから、もう1つが、車両更新に合わせた安全投資ということで置かせていただいております。ただ、目標値につきましては、中期計画もまだ未設定ということもございますので、具体的な記載については調整中とさせていただきます。

その下の年度計画の達成状況につきましても、計画欄についてはバーにさせていただきます。

右に実績欄として、実際の実績を書かせていただいております。1つが86系統、この維持、それから、もう1つが安全投資の話として車両更新、更新車両14台、ここに安全ということで、EDSSと呼ばれるドライバー異常時対応システム、それからモービルアイと

呼ばれる衝突防止システム、こういった安全に係るシステムを搭載していると、これを96両に搭載しているということでございます。

その下、目標の達成状況欄には令和2年度の、今申し上げた実績のみを書かせていただいております。

続きまして、下の外郭団体の自己評価欄でございます。この86系統のバス、このサービス水準の一定の維持ということはできたという一定の評価、もう1つが安全・安心の取組ということで、先ほども申しました2つのシステム、これを搭載して、運用を開始するなどの取組を進めておられるというところでございます。

最終目標達成に向けた次年度以降の取組ということについては、先ほどと重複しますが、持続的・安定的なバスサービスの提供というところを主眼に、引き続き取り組んでまいりたいとしております。

それから、私ども市の審査の欄でございます。自己評価に対する審査結果としては、非常に厳しい経営状況下ではございますが、一般路線バスについて、サービス水準の維持、安全性向上の取組というのを進めているとさせていただいております。

中期目標達成の観点から見た審査結果ということについても、類似の記載ではあるんですが、快適で便利なバスサービスを提供できるように取り組まれないというふうにさせていただいております。

最後の様式になりますが、様式3、財務運営の実績に関する評価ということで、こちらについては、先ほどのOsaka Metroと同様、指標、目標値というところを調整中とさせていただいております。

これに関する自己評価ということで、ここも基本的には、会社が客観的な経営成績というところを書いていただいております。コロナの影響を受けて営業収益、前期比30億円減収の102億円に落ち込んだということ、それから、営業費用はできるだけ圧縮したんですけど、やはり減収の影響というのはカバーし切れずに、18億円の営業損失となっているということでございます。ただ、コロナの環境下においても、安全・安心についてはたゆまぬ努力を続けたとしております。

その下の欄、次年度以降の取組ということなんですが、現時点においては、コロナが業績に与える影響というのを合理的に算定することが困難、かつ当面厳しい環境が続くと、その中で、会社の取組としては、運行に特化したリーンな運営体制の構築と、これはグループの中で、特にこういう位置づけというふうにスリム化を図られているということでご

ざいます。

1つ飛びまして、市の審査といたしましては、最終赤字ということではございますが、86系統の維持、それから安全投資ということは継続的に進めているとさせていただいております。

最後、当該事業年度の市の総合的な評価というところで、車両の投資額を確保して、継続的に安全・安心、バスサービスの水準の維持については努められているということと、引き続き経営基盤の強化、バスサービスの改善について取り組まれたいと。

最後に、改善点ということで、先ほど来の記載と同様でございます。一定やむを得ないとしながらも、今後については、指標等の設定を、「策定できる状況となり次第」というのは、先ほど来申し上げている意味と同様でございます。というふうにさせていただいております。

以上、雑駁ではございますが、大阪シティバスの経営評価に関するご説明でございます。よろしく願いいたします。

**【野村委員長】** ありがとうございます。

それでは、委員の皆様からご意見、ご質問などありましたらお願いします。

では、少し野村からお伺いいたします。

中期目標の実現しようとしている状態で、「民営化プランに記載のとおり、路線・サービスを持続的・安定的に提供している状態」というのがありますけれども、まず路線については86系統ですか、この路線を、例えばあんまり使われない路線だから廃止するとかではなくて、維持していくことに努めるというのが目標という理解でよろしいでしょうか。

**【都市交通局】** はい。おっしゃるとおりでございます。いわゆる赤字路線といいましようか、不採算路線についても、市の方から、不採算路線でも市民の足として必要な路線、この86系統のうちの29系統ほどがそういった路線なんですけど、そういったところについても、私どもの担当の方から補助させていただくなり、そういったことをしながら、この86系統というのを維持していただいているということでございます。

**【野村委員長】** ありがとうございます。もう1つの「サービスの持続的・安定的な提供」というところなんですけども、これは具体的にどういうサービスを指すのかというのは明確になっているのでしょうか。

**【都市交通局】** 86系統をはじめとした路線・サービスの維持ということにつきましては、民営化プランにおいてもうたわれておりまして、具体例として、路線、運賃等という

ことになっております。

【野村委員長】 なるほど。運賃が上がり過ぎないようにということですか。

【都市交通局】 そうですね。ちょっとお待ちください。

お待たせしました。一応事例というか、代表例としては、路線、運賃、あるいは運行回数等というところですね。これまでバスとして運行していた、いわゆるサービスについて落とさないという意味で、そういった具体例を記載しております。

【野村委員長】 例として、運行回数と運賃とおっしゃいましたか。

【都市交通局】 はい。路線、運賃、運行回数等ですね。

【野村委員長】 そうすると、様式2の外郭団体の自己評価で、一定のサービス水準を維持することができたと言われているのは、運行回数とか運賃を変えずに維持できたという意味でおっしゃっているんですかね。

【都市交通局】 はい。基本的にはそうでございます。

【野村委員長】 そうすると、取組1の中期計画で、目標値というのは定められてないんですけど、指標として2つ挙がってしまして、一般路線バス86系統のサービス水準の維持というのが1つの指標で、もう1つが安全投資ということになってはいますけども、そっちの安全投資というのは、サービスの維持内容という趣旨で指標に挙げられているということですかね。先ほどのサービス具体例とはちょっと離れているというか、当てはまらないようではすけれども。

【都市交通局】 申し訳ありません。もともと、先ほど申しましたのは、民営化プランでもうたっておりました路線バスの路線・サービスの維持という中で、系統もさることながら、運賃、運行回数などというのがあったんですが、おっしゃるように、ここで記載させていただいておりますバス路線・サービスの維持向上のサービスの中には、それだけではなくて、ここに書かせていただいているような安全投資といった内容も含まれているという解釈でございます。

【野村委員長】 ありがとうございます。それで、ちょっと先ほどのメトロの方とも関係するんですけど、こちらの方も中期計画、目標値といった辺りが出せてないというところなんですけども、先ほどのところで、私を含めた委員からは、できる範囲でといいますか、コロナの話もあるけれども、昨年1年度もう経過しているところなので、できるだけ早期に、かつ今後、五、六年の見通しが難しいとしたら、例えば1年後の見通しだったらどうなのかとかいう辺りも含めて検討されたいという意見があって、バスにも当てはまる

ところかなと思いますけど、ここは同じように、できるだけ具体化していくように取り組んでいただければと考えているところです。

ほか、委員の皆様からは。どうぞ。

**【市口委員】** 市口です。

もともとバス事業は、コロナ以前から不採算路線もあるというところで、厳しい状態であったと思います。私、2期目の委員なんで、以前の議論の内容もある程度分かっているつもりなんですけど、何せ86系統を維持していくんだというのが最大の行政目的というふうに思っていますので、何が何でも86系統維持していくんだという話だと思っただけで、そのためにはどうしていくんだと、そのためには利益の確保というか、赤字がどこまで許されるのかという話になってくるんじゃないかなと思うんで、そこから中期計画の目標値なり何なりが出てくるのじゃないのかなというふうに、ある意味、地下鉄事業よりやりやすいんじゃないかなという気が、あくまでも中期計画なりを立てるということからすると、やりやすいんじゃないかなというふうにもちょっと思ったんで、なかなかコロナ禍で大変な状況というのは分かりますけれども、先ほど野村委員長もおっしゃった、地下鉄事業と同様に早期の中期計画の策定なり、単年度ごとの目標値の設定というところをお願いしたいというふうに思います。

以上です。

**【野村委員長】** ほか、委員の皆様からはご意見、ご質問よろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

**【野村委員長】** ありがとうございます。それでは、質疑応答については以上で終了させていただきます。ありがとうございます。

それでは、答申の取りまとめに入りたいと思いますけれども、基本的にはメトロと同じことが当てはまるのかなと思いますが、ほかに何か付け加えたりすることはございますでしょうか。良いですか。

(「同じで良いと思います」と呼ぶ者あり)

**【野村委員長】** では、同様の内容で取りまとめをお願いいたします。

**【小山法人担当課長】** 分かりました。また原案を作成しまして、ご確認いただくことにいたします。よろしく申し上げます。

**【野村委員長】** では、次の案件に移ります前に、これより委員会を非公開としますので、関係者以外の方はいらっしゃいますかね。ご退出申し上げます。