《様式１》

【対象事業活動の実績に関する評価】

令和6年度　事業経営評価

団体名	大阪シティバス（株）	所管所属名	都市交通局

中期目標

⑴ 当該外郭団体の事業経営を通じて達成しようとする本市の行政目的又は施策の具体的な内容

市営バス事業を民営化し当該法人に事業を一括譲渡するに際して、本市が策定した「バス事業引継ぎ（民営化）プラン」の内容を着実に実現すること。

⑵ 中期目標期間

令和２年５月１日から令和８年３月31日までの６年間

⑶ 中期目標の期間終了時において、⑴の行政目的又は施策によって実現しようとしている状態

民営化プランに記載のとおり、乗合バス事業の路線・サービスを持続的・安定的に提供している状態。

当該事業年度の評価

外郭団体の自己評価

当該事業年度の指標及び目標に基づく評価を踏まえた団体の総合的な評価

各種研修・訓練の実施やEDSS搭載車両の導入、サービス介助士の資格取得やSNSを活用した情報発信等、目標達成に向けた各種取組を着実に実施し、指標Ⅰ・Ⅲについては目標を達成した。

しかしながら、指標Ⅱについては、令和６年の前半に実施した一般路線バスの計画運休の影響を受けて、休日の運行回数がわずかに目標値に届かなかった。

計画運休は、１月20日から２月28日までの間、インフルエンザ等の感染症拡大に伴う欠員への対応のために実施し、４月１日から５月17日の間については、令和６年４月から自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正等を受けて増員した運転士への研修機会の確保を目的に実施したものであるが、当初の予定を前倒して全面復旧するなど、運行回数の水準維持に向けて尽力した。

最終目標達成見込み	最終目標達成に向けた課題及び課題解消に向けた次年度以降の取組について
ア ア：順調 イ：遅れあり ウ：計画の見直し必要	今年度の指標Ⅱについては、計画運休の影響により目標を達成することができなかった。 計画運休終了以降は、安定的な運行を継続しており、ダイヤ維持のための運転士は既に確保済みであるが、今後も、万博関連の業務量の増加や感染症拡大などの突発的な状況の変化などが想定されるところであり、引き続き採用活動を継続していく。 なお、計画運休の影響は一時的で、最終目標については達成できる見込みであり、引き続き、各種研修・訓練の実施やEDSS搭載車両の導入、サービス介助士の資格取得やSNSを活用した情報発信等について取り組むことで、路線・サービスの水準維持に努めてまいりたい。

市の評価

当該事業年度の指標及び目標に基づく評価並びに当該評価を踏まえた本市の総合的な評価

お客さまの安全・安心の確保や利便性・快適性の向上のための取組は順調に進捗したが、令和６年の前半に２度にわたって実施することとなった路線バスの計画運休の影響により、指標Ⅱが僅かに目標値に達していない。

１月～２月の計画運休については、感染症拡大により運転士が確保できなかったことによるもので、やむを得ない面が認められる一方、４月～５月については、令和４年12月改正の改善基準告示等の適用開始に対応するための運転士増員への対応等が間に合わなかったもので、相当の準備期間があったにも関わらず、運休せざるを得ない事態に至ったことは大変遺憾である。

しかしながら、減便は最大でも一日あたり運行回数の１％に留まり、計画運休終了以降はダイヤ維持のための運転士は確保できているとのことであり、影響は一時的なものと認められ、最終目標については達成の見込みである。

一般路線バスの安定的な運行は、市民からの信頼・安心の根幹である。

今後も、市内交通を支える事業者としての役割を果たされるよう取り組まれたい。

助言等及び講ずるよう求める措置の内容【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５項】（※必要な場合のみ）

●最終年度の前年度【中期目標の期間を通じた評価】

中期目標の期間を通じた評価	外郭団体の自己評価	中期計画に定めた指標及び目標に基づく評価を踏まえた団体の総合的な評価 新型コロナウイルス感染症の影響はあったが、各年度の計画に沿って、安心・安全、利便性の向上のための取組を着実に実施し、令和５年度までは全ての指標において目標を達成してきた。 令和６年度は、インフルエンザ等の感染症拡大や改善基準告示改正等の影響により運行回数の目標をわずかに達成できなかったものの、計画運休による影響は一時的なもので、中期目標の期間を通じては、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供できている。 今後も引き続き、安心・安全、利便性の向上のための取組を進め、路線・サービスの水準維持に努めてまいりたい。
	市の評価	中期計画に定めた指標及び目標に基づく評価並びに当該評価を踏まえた本市の総合的な評価 団体による、安心・安全、利便性の向上のための取組は順調に進捗している。 指標Ⅱについては、令和６年度が未達となったが、未達の要因となった減便による影響は一時的なものと認められ、中期目標の期間を通じては、市内交通を支える事業者としての役割を果たしているものと評価できる。 今後も、中期目標達成に向けて、継続した推進を期待する。 助言等及び講ずるよう求める措置の内容【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５項】（※必要な場合のみ）

対象事業活動の実績に関する評価(事業活動に関する事項)

取組－１　（※分野ごとの評価）

中期計画

団体が**中期計画期間中**に行政目標達成に向けて取り組む具体的な内容

事業経営の目標達成のためには、安定した運輸収入の確保による財務基盤の確立が必須であり、そのためには新型コロナウイルス感染症の影響で大きく落ち込んだ乗車人員の回復が必要と考えることから、以下の内容に取り組む。
１．最高の安全・安心の飽くなき追求
交通事業において安全・安心は最重要事項であり、乗車人員の回復に向け、お客さまに安心して継続的にご利用いただくための各種取組みを進める。（安全に係る研修や異常時対応訓練の実施、一般路線バス車両の更新時にドライバー異常時対応システムの導入等）
２．快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上
乗車人員の回復に向け、お客さまが繰り返し利用したくなるサービス環境を整えるほか、お客さま獲得のための利用促進策やSNSの活用による広報案内の充実等によるお客さま満足度向上に向けた取組みを進める。（サービス介助士資格の取得推進、Osaka Metroと連携した利用促進企画の実施、公式Ｘ（旧ツイッター）などSNSによるPR等）

年度計画達成状況

【計画】団体が**当該事業年度**に取り組む具体的な内容	【実績】団体が**当該事業年度**に取り組んだ具体的な内容
１．最高の安全・安心の飽くなき追求 (ア)　安全風土・文化の構築に向け、運転技術や安全意識の向上、事故の再発防止教育など安全に関する知識・技能の向上に向けた研修に取り組む。 (イ)　公共交通事業者としてBCP（事業継続計画）の確実な遂行のため、 ・異常事態時活動体制の指針を全社員に周知し、常時閲覧が可能な場所に掲出するほか、バス営業所では、点呼（業務連絡）や会議等を通じて随時、異常事態における対応方法を全運転士に繰り返し、周知・教育する。 ・さらに、警察やOsaka Metroの協力を得ながら、異常時対応訓練（バスジャック対応訓練、津波避難訓練、対浸水バス車両退避訓練等）を年１回以上実施し、訓練に参加していない社員にも会議等を通じて訓練内容を周知するなど、異常事態発生時に的確に対応できるよう備える。 ・また、訓練実施後にアンケートを行い、次年度以降に向け、より効果的な訓練内容になるよう活用する。 (ウ)　一般路線バス車両の更新時にドライバー異常時対応システム（EDSS）（注）を搭載するなど、安全設備の充実を図る。 （注）EDSS：運転士が急病等で運転操作の継続が困難となった場合に乗客がスイッチを押すことで徐々に車両の速度を落として停止させるシステム。 ２．快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上 (ア)　サービス介助士の資格取得を継続して推進し、令和６年度採用者を除いた運転士の取得率100%を目指すなど、誰もが使いやすいバスサービスの実現のためのソフト面の充実を図る。 (イ)　利用促進企画については、前年度に実施した企画の効果検証を行い、お客さまニーズに沿ったより効果的な企画を検討・実施する。 (ウ)　公式ＸなどSNSにより、これらの取り組みについて年間30回以上の情報発信、PRを行い、会社のイメージ向上等を図る。	１．最高の安全・安心の飽くなき追求 (ア)　運転技術や安全意識の向上、事故の再発防止教育など安全に関する知識・技能の向上に向けた研修等に取り組んだ。 ・安全・安心研修（第１回６～９月、第２回12～３月予定） 　受講者：全運転士 ・運行管理者研修（２～３月予定） 　受講者：全運行管理者 ・「こどもミュージアムプロジェクト」ラッピングバスの運行（１月～12月） 　また、上記研修等のほか、お客さまに安全・安心にご乗車いただくため、安全運行に関する周知・教育を年間を通じて継続的に行った。 （イ）　BCP（事業継続計画）の確実な遂行のため、異常事態時活動体制の指針の周知・教育を繰り返し実施した（点呼時・会議等）また、警察やOsaka Metroの協力を得ながら、以下のとおり取り組み、訓練実施後にはアンケート実施した（一部実施予定）。 ・対浸水バス車両退避訓練（８月） 　参加者：40名(全営業所と本社各部から数名ずつ参加) ・重大事態対応訓練（１月予定） 　参加予定者：20名 ・津波避難訓練（３月予定） 　参加予定者：20名 （ウ）　一般路線バス車両の更新時にドライバー異常時対応システム（EDSS）を搭載し、安全設備の充実を図った。 ・車両更新台数：72両（１月～12月） ２．快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上 (ア)　誰もが使いやすいバスサービスの実現のためのソフト面の充実を図るため、サービス介助士の資格取得を継続して推進した。 ・サービス介助士の資格取得：99.5%(12/31時点) (イ)　前年度に実施した潜在需要Webアンケート調査の調査結果等を元に、利用促進企画を実施した。 　また、８月にバスの認知度向上、利用促進施策についてのプロジェクトチームを立ち上げ、検討を開始した。 ・バスロゲイニングイベントの開催（３月・参加者102名） ・バスの運行状況をGoogleマップへ反映（４月） ・モバイルチケットのWeb版（QUICKRIDE）の発売（５月） ・上記モバイルチケットの多言語対応開始（６月） ・「おでかけパーフェクトガイドブック」や、インバウンド向けの「ガイドマップ」を作成し、地下鉄駅や区役所、ホテルなどへ配架（随時） ・LINE公式アカウントサービス開始（11月） ・クリスマス期間限定バス１日乗車券の発売（12月） ・利用促進のための社会実験（チラシの各戸配布）を実施（２月予定） (ウ)　会社のイメージ向上等を目的に、公式ＸなどSNSによる情報発信を実施した。 ・SNSによるPR：41回(12/31時点)

年度計画達成状況

指標Ⅰ　一般路線バスの86系統による路線の水準維持

	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	－	86	86	86	86	86
実績値	－	86	86	86	86	

当該事業年度の目標達成状況	a（i）	《達成状況》 a：目標達成：　（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった b：目標未達成：（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった

指標Ⅱ　一般路線バスの１日あたりの運行回数の水準維持
（イベント開催、悪天候、交通規制等に伴う臨時の運休や増便は実績値として加除しない）

	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	－	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便
実績値	平日:6,121便 土曜:5,364便 休日:4,988便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,883便 土曜:5,141便 休日:4,807便	平日:5,903便 土曜:5,142便 休日:4,808便	平日:5,885便 土曜:5,139便 休日:4,804便	

当該事業年度の目標達成状況	b（i）	《達成状況》 a：目標達成：　（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった b：目標未達成：（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった

指標Ⅲ　一般路線バスの運賃の水準維持

	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	－	大人:210円 小児:110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円
実績値	大人:210円 小児:110円	大人:210円 小児:110円	大人:210円 小児:110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	

当該事業年度の目標達成状況	a（i）	《達成状況》 a：目標達成：　（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった b：目標未達成：（ⅰ）取組は予定どおり実施　（ⅱ）取組を予定どおり実施しなかった

外郭団体の自己評価

中期計画に対する進捗状況【当該事業年度】	イ	ア：「順調」 イ：「遅れあり」 ウ：「計画の見直し必要」

当該事業年度の達成状況について

各種研修・訓練の実施やEDSS搭載車両の導入、サービス介助士の資格取得やSNSを活用した情報発信等、目標達成に向けた各種取組を着実に実施し、指標Ⅰ・Ⅲについては目標を達成した。

しかしながら、指標Ⅱについては、令和６年の前半に実施した一般路線バスの計画運休の影響を受けて、休日の運行回数がわずかに目標値に届かなかった。

計画運休は、１月20日から２月28日までの間、インフルエンザ等の感染症拡大に伴う欠員への対応のために実施し、４月１日から５月17日の間については、令和６年４月から改善基準告示改正等を受けて増員した運転士への研修機会の確保を目的に実施したものであるが、当初の予定を前倒して全面復旧するなど、運行回数の水準維持に向けて尽力した。

最終目標(中期計画)達成に向けた課題及び課題解消に向けた次年度以降の取組について

今年度の指標Ⅱについては、計画運休の影響により目標を達成することができなかったが、計画運休終了以降は、安定的に運行を継続しており、ダイヤ維持のための運転士は既に確保済みである。今後も、万博関連の業務量の増加や感染症拡大などの突発的な状況の変化などが想定されるところであり、引き続き採用活動を継続していく。また、各種研修・訓練の実施やEDSS搭載車両の導入、サービス介助士の資格取得やSNSを活用した情報発信等についても継続して実施していくことで、路線・サービスの水準維持に努めてまいりたい。

市の審査

中期計画に対する進捗状況【当該事業年度】	イ	ア：「順調」 イ：「遅れあり」 ウ：「計画の見直し必要」	「様式1：中期目標(3)」に対する取組の有効性	A	A：有効であり、継続して推進 B：有効でないため、取組を見直す

「外郭団体の自己評価」に対する審査結果

お客さまの安全・安心の確保や利便性・快適性の向上のための取組は順調に進捗したが、令和６年の前半に２度にわたって実施することとなった一般路線バスの計画運休の影響により、指標Ⅱが僅かに目標値に達していない。

１月～２月の計画運休については、感染症拡大により運転士が確保できなかったことによるもので、やむを得ない面が認められる一方、４月～５月については、令和４年12月改正の改善基準告示等の適用開始に対応するための運転士の増員が間に合わなかったもので、相当の準備期間があったにも関わらず、運休せざるを得ない事態に至った。

しかしながら、減便は最大でも一日あたり運行回数の１％に留まり、計画運休終了以降はダイヤ維持のための運転士は確保できているとのことであり、影響は一時的なものと認められる。

以上を踏まえると、計画の見直しの必要はなく、「遅れあり」とした団体の自己評価は妥当である。

「**中期目標**」達成の視点からみた審査結果

乗合バスの路線・サービスの持続的・安定的な提供を目指すために、乗車人員の回復に向け、お客さまの安全・安心の確保や利便性・快適性の向上のための取組を進めることは重要である。

これらの取組は、この間計画のとおり進捗しており、中期目標達成に向けて、継続した推進を期待する。

●最終年度の前年度【中期目標の期間を通じた評価】

中期計画達成状況

指標Ⅰ	一般路線バスの86系統による路線の水準維持					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	-	86	86	86	86	86
実績値	-	86	86	86	86	

指標Ⅱ	一般路線バスの１日あたりの運行回数の水準維持 （イベント開催、悪天候、交通規制等に伴う臨時の運休や増便は実績値として加除しない）					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	－	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便
実績値	平日:6,121便 土曜:5,364便 休日:4,988便	平日:5,880便 土曜:5,139便 休日:4,806便	平日:5,883便 土曜:5,141便 休日:4,807便	平日:5,903便 土曜:5,142便 休日:4,808便	平日:5,885便 土曜:5,139便 休日:4,804便	

指標Ⅲ	一般路線バスの運賃の水準維持					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
目標値	－	大人:210円 小児:110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円
実績値	大人:210円 小児:110円	大人:210円 小児:110円	大人:210円 小児:110円	大人210円 小児110円	大人210円 小児110円	

中期計画期間における具体的な取組内容（実績）

１．最高の安全・安心の飽くなき追求
　期間中、継続して全運転士を対象とする安全・安心研修、全運行管理者を対象に運行管理者研修等を実施し、異常時への対応として、対浸水バス車両退避訓練（令和４～６年度）、津波避難訓練（令和５・６年度）、バスジャック対応訓練（令和６年度）を実施した（令和６年度は実施予定分を含む）。
　また、一般路線バスの車両更新時にドライバー異常時対応システムを搭載した車両を導入した（令和４年度：32両、令和５年度：11両、令和６年度：72両）。
　さらに、令和４年11月に安全指導グループを立ち上げ、令和５年12月には、安全統括部を新設するなど、安全対策を強力に推進するための体制を整えた。

２．快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上
　サービス介助士の資格取得は、令和４年度99.5%、令和５年度99.4%、令和６年度99.5%と推移した。
　また、利用促進企画については、令和４年度はOsaka Point付与のキャンペーン、デジタルスタンプラリーを実施、令和５年度にはキーワードラリー、潜在需要調査を実施し、令和６年度には、バスロゲイニングイベント、バス運行情報のGoogleマップ反映などを実施し、公式Xによる情報発信については、令和４年度は39回、令和５年度は59回、令和６年度は41回実施した。

外郭団体の自己評価

中期計画に対する進捗状況【中期計画期間中】	ア	ア：「順調」 イ：「遅れあり」 ウ：「計画の見直し必要」

中期計画期間の達成状況について

　新型コロナウイルス感染症の影響はあったが、各年度の計画に沿って、安心・安全、利便性の向上のための取組を着実に実施し、令和５年度までは全ての指標において目標を達成してきた。
　令和６年度は、インフルエンザ等の感染症拡大や改善基準告示改正等の影響により運行回数の目標をわずかに達成できなかったものの、計画運休による影響は一時的なもので、中期目標の期間を通じては、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供できている。
　今後も引き続き、安心・安全、利便性の向上のための取組を進め、路線・サービスの水準維持に努めてまいりたい。

市の審査

中期計画に対する進捗状況【中期計画期間中】	ア	ア：「順調」 イ：「遅れあり」 ウ：「計画の見直し必要」	「様式1：中期目標⑶」に対する取組の有効性	A	A：有効であり、継続して推進 B：有効でないため、取組を見直す

「外郭団体の自己評価」に対する審査結果

　団体による、安心・安全、利便性の向上のための取組は順調に進捗している。
　指標Ⅱについては、令和６年度が未達となったが、未達の要因となった減便による影響は一時的なものと認められ、中期目標の期間を通じては、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供しており、団体による自己評価は妥当である。

「**中期目標**」達成の視点からみた審査結果

　乗合バスの路線・サービスの持続的・安定的な提供を目指すために、乗車人員の回復に向け、お客さまの安全・安心の確保や利便性・快適性の向上のための取組を進めることは重要である。
　これらの取組は、この間計画のとおり進捗しており、中期目標達成に向けて、継続した推進を期待する。