

大総務第50号  
令和5年8月29日

大阪市外郭団体評価委員会  
委員長 堀野 桂子 様

大阪市総務局長 吉村 公秀  
(担当：行政部総務課法人グループ)

## 報告書

令和5年8月17日付けで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施行要綱（以下「要綱」という。）第13条第6項の規定に基づき大阪市都市交通局長から大阪シティバス株式会社の変更された中期計画の内容の報告がありましたので、同条第8項の規定に基づき報告します。

なお、要綱第13条第7項の規定に基づく、大阪市総務局長の意見はありません。

(添付資料)

- ・ 中期計画の概要
- ・ 中期計画

## 【中期計画の概要】

団体名	大阪シティバス(株)	所管所属名	都市交通局
-----	------------	-------	-------

## 1. 当該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。

中期目標	中期計画
2. 期間	
令和2年5月1日から令和8年3月31日まで	令和4年7月から令和8年3月31日まで
3. 外郭団体の事業経営の具体的な内容	
<p>市民への良好な生活環境や活発な都市活動を支える都市交通基盤の確立に寄与するため、採算性の確保が困難なバス路線も含めた市内交通ネットワークの維持・充実に向け取り組むこと。</p> <p>さらに、サービス水準の維持に加えて、利用者ニーズのある系統の増回、その他様々な運行サービスの導入・検討など、その充実に取り組むこと。</p>	<p>【取組1】最高の安全安心のあくなき追及 公共交通事業者にとって安全・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)</p> <p>【取組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な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、公式ツイッターなどSNSによるPR等)</p>
4. 中期目標・計画(期間)における外郭団体の各事業年度の対象事業活動についての目標	
【指標の例】 下記指標及び目標と同じ	指標 I 一般路線バスの86系統による路線の水準維持
【参考】行政目的又は施策によって実現しようとする状態を示す指標及び目標(※大阪市)	評価対象期間 令和4年1月1日から令和7年12月31日まで
指標 民営化時に引き継いだ乗合バスのサービス水準維持	R4 R5 R6 R7
目標値 民営化から10年間(令和9(2027年度まで)の引き継ぎ時の86系統による路線、運行回数、運賃の水準維持(ただし中期目標年度は大阪市高速電気軌道(株)と合わせて令和7(2025)年度とする)	目標値 86系統の維持 【R4実績】86系統

## 【中期計画の概要】

団体名	大阪シティバス(株)				所管所属名	都市交通局				
	指標Ⅱ	一般路線バスの運行回数水準維持(各年度1月1日時点の1日当たりの運行便数の維持)								
	評価対象期間	令和4年1月1日から令和7年12月31日まで								
	目標値	R4	R5	R6	R7					
		平日:5,880便、土曜:5,139便、休日:4,806便 【R4実績】平日:5,883便、土曜:5,141便、休日:4,807便								
	指標Ⅲ	一般路線バスの運賃水準維持								
	評価対象期間	令和4年1月1日から令和7年12月31日まで								
目標値	R4	R5	R6	R7						
	大人210円、小児110円 【R4実績】大人210円、小児110円									

## 5. 「事業経営評価等に関する指針」において中期計画に定めることとした各事業年度の財務運営についての目標

指標Ⅰ	営業損益(営業利益)				(指標Ⅰの説明)
目標値	R4	R5	R6	R7	・「対象事業活動を将来にわたって安定的かつ継続的に行うことができる財政基盤の確保」という観点から、企業の主たる目的とする営業活動から生じる損益を表す「営業損益」を指標としている。 ・各年度の目標値は「Osaka Metro Group 2018－2025年度中期経営計画(2023年改訂版)」の取組を反映したものであり、その改訂にあわせて見直すものとしている。
	1億円 【実績】2億円	4億円	10億円	15億円	

## 6. 所管所属の見解

## 【事業運営の指標及び目標値】

変更なし

## 【財務運営の指標】

「対象事業活動を将来にわたって安定的かつ継続的に行うことができる財政基盤の確保」という観点から、企業の主たる目的とする営業活動から生じる損益を表す「営業損益」を指標としており、適切なものと考えます。

## 【財務運営の指標の目標値】

各年度の目標値について、変更前後と増減額、変更理由は別紙のとおり。

・目標値については、現時点の乗車人員の回復による増や、万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による減等、前回計画策定時点からの変更要素を反映したもので、数値が下方修正となっているものもあるが、やむを得ないものとする。

・当該団体が引き続き市内交通を支える事業者としての役割を果たしつつ、目標の着実な達成だけでなく、さらなる取組に努めるよう求めていく。

## 中期計画(変更)の概要別紙

### 営業利益の目標値

年度	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
変更前	1億円	13億円	11億円	14億円
変更後	【実績】2億円	4億円	10億円	15億円
増減	+1億円	△9億円	△1億円	+1億円

### (前提条件)乗車人員の回復推移見込み

年度	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)
変更前	87%程度 (定期:91%、定期外84%)	92%程度 (定期:92%、定期外91%)	94%程度 (定期:92%、定期外94%)	95%程度 (定期:92%、定期外95%)
変更後	【実績】78%程度 (定期:83%、定期外77%)	88%程度 (定期:85%、定期外89%)	98%程度 (定期:89%、定期外100%)	99%程度 (定期:89%、定期外101%)

### 目標値の変更理由

R5(2023)	新型コロナウイルス感染症拡大からの乗車人員の回復が中期計画の策定時点の想定を下回ることによる一般路線バスの運輸収入の減及び万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による収益の減
R6(2024)	新型コロナウイルス感染症拡大からの乗車人員の回復が前回計画策定時点の想定を上回ることによる一般路線バスの運輸収入の増の一方、万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による収益の減
R7(2025)	新型コロナウイルス感染症拡大からの乗車人員の回復が前回計画策定時点の想定を上回ることによる一般路線バスの運輸収入の増

2022年7月19日 制定

2023年8月10日 改訂

大阪シティバス株式会社

## 外郭団体が達成すべき事業経営に関する目標【中期目標】にかかる中期計画

大阪市の外郭団体として、大阪市の行政目的又は施策の達成のために当社に求める役割を果たすための当社の計画（以下、「中期計画」という。）を提出する。なお、計画内の一部文言において、大阪市の要綱内の表現等を引用している。

### 【大阪市が当社に求める役割】

市営バス事業を民営化し事業を一括譲渡するに際して策定した「バス事業引継ぎ（民営化）プラン」の内容を着実に実現するため、乗合バス事業の路線・サービスを持続的・安定的に提供すること。

#### 1 中期計画の期間

2022年7月28日から2026年3月31日まで

※ 今般、「Osaka Metro Group 2018-2025 年度中期経営計画（2023年改訂版）」を策定・公表したことに伴い、中期計画を変更するものである。

#### 2 企業理念

大阪シティバスは、安全を最優先に、サービス向上に努め、人・街・未来をつなぎ、地域に貢献する企業を目指します。

#### 3 中期計画（期間）における事業経営の目標（※）

（※「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施行要綱」内の表現）

当社を監理する所管局が作成した中期目標に掲げる、民営化時に引き継いだ乗り合いバスのサービス水準維持の指標を踏まえ、(1)一般路線バスの路線の水準維持、(2)一般路線バスの運行回数の水準維持(3)一般路線バスの運賃の水準維持を指標として設定し、目標値として以下のとおり設定した。（目標達成に向けての具体的な取り組みについては【別紙】のとおり。）

#### 【指標】

- (1) 一般路線バスの路線の水準維持
- (2) 一般路線バスの運行回数の水準維持
- (3) 一般路線バスの運賃の水準維持

#### 【目標値】

(1) 一般路線バスの路線の水準維持

- ・2022年 86系統の維持
- ・2023年 86系統の維持
- ・2024年 86系統の維持
- ・2025年 86系統の維持

(2) 一般路線バスの1日あたりの運行回数の水準維持

- ・2022年  
平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便
- ・2023年  
平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便
- ・2024年  
平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便
- ・2025年  
平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便

(3) 一般路線バスの運賃の水準維持

- ・2022年 大人 210円、小児 110円
- ・2023年 大人 210円、小児 110円
- ・2024年 大人 210円、小児 110円
- ・2025年 大人 210円、小児 110円

4 中期計画（期間）における財務運営の目標（※）

（※「大阪市外郭団体の事業経営の評価等に関する指針を定める規程」内の表現）

前項の事業経営の目標に加え、「財政基盤の安定性を客観的に示すことができ、かつ、数値で表すことができる指標及び目標の設定」が上記に規定されているため、指標として営業利益を設定し、目標値として各年度の業績を設定した。

【指標】

営業利益

【目標値】

各年度の営業利益(見通し)

- ・2022年度 1億円
- ・2023年度 **4億円**
- ・2024年度 **10億円**
- ・2025年度 **15億円**

※ 上記営業利益の目標値の各年度とは4月1日から翌年3月31日までの期間を示す。

(注) 上記営業利益は、「Osaka Metro Group 2018-2025 年度中期経営計画  
**(2023年改訂版)**」の取組みを反映したものであり、その改訂にあわせて見直すものとする。なお、営業利益の前提条件としては、各年度の乗車人員が新型コロナウイルス感染症拡大前の水準と比べ次のとおり推移すると見込む。

- ・2022 年度 87%程度 (定期：91%、定期外 84%)
- ・2023 年度 **88%程度 (定期：85%、定期外 89%)**
- ・2024 年度 **98%程度 (定期：89%、定期外 100%)**
- ・2025 年度 **99%程度 (定期：89%、定期外 101%)**

※ 利用額割引マイスタイルは定期外に含む。

## 事業経営の目標達成に向けての具体的な取り組みについて

## 【取組み1】最高の安全・安心の飽くなき追求

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。

交通事業において安全・安心は最重要事項でありハード面・ソフト面の両面からその向上を図る。これら良質のサービスを持続的に提供することで、お客さまに安心して継続的にご利用いただき、乗車人員の回復につなげる。

なお、輸送の安全の確保は「バス事業引継ぎ(民営化)プラン」においても、弊社に求める事項として定められているものであり、弊社企業理念の根幹としている。

取組み1	最高の安全・安心の飽くなき追求
2022年 (令和4年)度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>(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。</p>
2023年 (令和5年)度	<p>前年度に引き続き、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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作成、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。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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）を搭載するなど、安全設備の充実を図る。</li> </ul>
<p style="text-align: center;">2024 年 (令和 6 年)度</p>	<p>前年度に引き続き、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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作成、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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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）を搭載するなど、安全設備の充実を図る。</li> </ul>
<p style="text-align: center;">2025 年 (令和 7 年)度</p>	<p>前年度に引き続き、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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作成、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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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）を搭載するなど、安全設備の充実を図る。</li> </ul>

【取組み2】快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上

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。

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、お客さまの獲得のための利用促進策に取り組む。

また、これらの取り組みについて SNS を活用し情報発信・PR を行い、イメージ向上や必要な情報がリアルタイムに得られるという広報案内の充実等によりお客さま満足度向上を図り、乗車人員回復につなげる。

取組み2	快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上
2022 年 (令和 4 年)度	<p>サービス介助士の資格取得を継続して推進し、2022 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。</p> <p>Osaka Metro との連携のもと、バス乗車で適用される各種割引サービスの Osaka Point 活用などを図り、アフターコロナを見据えたラリー企画など、お客さまニーズに沿った利用促進企画の立案・実施を進める。</p> <p>また、公式ツイッターなど 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。</p>
2023 年 (令和 5 年)度	<p>サービス介助士の資格取得を継続して推進し、2023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。</p> <p>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。</p> <p>また、公式ツイッターなど 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。</p>
2024 年 (令和 6 年)度	<p>サービス介助士の資格取得を継続して推進し、2024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。</p> <p>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。</p> <p>また、公式ツイッターなど 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。</p>
2025 年 (令和 7 年)度	<p>サービス介助士の資格取得を継続して推進し、2025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。</p>

	<p>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。</p> <p>また、公式ツイッターなど 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。</p>
--	---