

大総務第 57 号
令和 8 年 2 月 17 日

大阪市外郭団体評価委員会
委員長 小林 あや 様

大阪市長 横山 英幸
(担当：総務局行政部総務課法人グループ)

諮問書

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（平成 25 年大阪市条例第 10 号）第 7 条第 1 項に規定する外郭団体である大阪シティバス株式会社による中期目標の期間を通じた経営評価（対象事業活動の実績）の結果及び所管所属である大阪市都市交通局による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第 6 条第 2 項第 1 号イの規定に基づく当該経営評価の審査の結果について、同条例第 7 条第 4 項の規定に基づき、別紙により諮問します。

令和7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	(1) 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。
	(2) 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 （中期計画期間：令和4年7月28日から令和8年3月31日まで）
中期目標	(3) 中期目標の期間終了時において、(1)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。

●最終年度【中期目標の期間を通じた評価】

外郭団体の自己評価	最終目標達成状況	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
	ア イ ウ	<p>中期計画期間中においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により非常に厳しい事業環境に陥ったが、安全・安心のための取組や快適性・利便性・お客さま満足度の向上のための取組を継続して実施してきた。</p> <p>令和6年4月には、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）の適用が開始され、路線バスの運行により多くの運転士を要する状況となった。</p> <p>これにより、令和6年4月に一時的に計画運休を実施せざるを得ない状況となり、また、同年中に発生したインフルエンザ等の感染症拡大による運転士の欠員対応のための計画運休も相まって、令和6年度の指標Ⅱについては未達の結果となった。</p> <p>しかし、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結果、計画運休による影響を一時的なものに留めることができ、中期計画の期間を通じて、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供することができた。</p>
中期目標の期間を通じた評価		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
		<p>期間中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、営業損失を計上するなど厳しい経営環境にあったが、安全・安心、快適性・利便性・お客さま満足度の向上のための取組を継続して進めた結果、これらは順調に進捗した。</p> <p>また、改善基準告示やインフルエンザ等の感染症拡大の影響による計画運休によって、令和6年度の指標Ⅱが未達となったが、減便は最大でも1日当たりの運行回数の1%に留まり、計画運休終了以降は、厳正に運転士の労働時間を管理しながら安定運行を実現しており、影響は一時的なものとして認められる。</p> <p>よって、中期計画の期間を通じては、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供しており、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。</p>
市の評価		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【中期目標の期間を通じた評価】

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)

取組一 1 (※分野ごとの評価)

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・安心の飽くなく追求
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やす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)

中期計画

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
実績値	86	86	86	86	86	86
指標Ⅱ	一般路線バスの1日あたりの運行回数水準維持 (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
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	平日:5,897便 土曜:5,142便 休日:4,808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
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	大人210円 小児110円

中期計画達成状況

(※) 令和4年7月27日までは中期計画期間の対象外(中期計画期間:令和4年7月28日から令和8年3月31日まで)

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・安心の飽くなく追求
中期計画期間を通じて、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4~7年度)、津波避難訓練(令和5~7年度、令和7年度は2・3月に実施予定)、バスジャック対応訓練(令和6年度)を実施した。
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(令和4年度:32両、令和5年度:11両、令和6年度:72両、令和7年度:24両)、令和5年12月から一部路線において「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を開始した。
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、令和7年11月に運転パフォーマンスシステムの活用を開始し、安全対策を強力に推進するための体制を整えた。

中期計画達成状況	中期計画期間における具体的な取組内容（実績）	
	<p>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%、令和7年度100%と推移した。 また、利用促進企画については、次のとおり取り組んだ。 （令和4年度）Osaka Point付与のキャンペーン、デジタルスタンプラリーの実施 （令和5年度）キーワードラリー、潜在需要調査の実施 （令和6年度）バスロゲイニングイベントの開催、バス運行情報のGoogleマップ反映、モバイルチケットWeb版（QUICKRIDE）の発売及び多言語対応の実施、インバウンド向けガイドマップの作成、LINE公式アカウントサービス開始、クリスマス期間限定バス1日乗車券の発売 （令和7年度）春キャンペーンの実施（「贈る言バス」の運行、写真コンテスト、春休み限定1日乗車券の発売）、観光向けWebサイト「バスさんぽ」の開設、目的地連動型コンセプトバス（大阪城のラッピング）の運行開始、バスロゲイニングイベントの開催、クリスマス期間限定バス1日乗車券の発売 公式X等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、令和7年度は41回実施した。</p>	

外郭団体の自己評価	中期計画の目標達成状況【中期計画期間】	ア	ア：達成 イ：達成見込み（計画期間中） ウ：未達成
	<p>中期計画期間の達成状況について</p> <p>中期計画期間中においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により非常に厳しい事業環境に陥ったが、安全・安心のための取組や快適性・利便性・お客さま満足度の向上のための取組を継続して実施してきた。 令和6年4月には、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）の適用が開始され、路線バスの運行により多くの運転士を要する状況となった。 これにより、令和6年4月に一時的に計画運休を実施せざるを得ない状況となり、また、同年中に発生したインフルエンザ等の感染症拡大による運転士の欠員対応のための計画運休も相まって、令和6年度の指標Ⅱについては未達の結果となった。 しかし、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結果、計画運休による影響を一時的なものに留めることができ、中期計画の期間を通じて、概ね持続的・安定的にバスサービスを提供することができた。</p>		

市の審査	中期計画の目標達成状況【中期計画期間】	ア	ア：達成 イ：達成見込み（計画期間中） ウ：未達成
	<p>「外郭団体の自己評価」に対する審査結果</p> <p>期間中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、営業損失を計上するなど厳しい経営環境にあったが、安全・安心・快適性・利便性・お客さま満足度の向上のための取組を継続して進めた結果、これらは順調に進捗した。 また、改善基準告示やインフルエンザ等の感染症拡大の影響による計画運休によって、令和6年度の指標Ⅱが未達となったが、減便は最大でも1日当たりの運行回数の1%に留まり、計画運休終了以降は、厳正に労働時間を管理しながら安定運行を実現しており、影響は一時的なもの認められる。 よって、中期計画の期間を通じては、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。</p>		
	「様式1：中期目標(3)」に対する取組の有効性	A	A：有効だった B：有効ではなかった
	<p>「中期目標」達成の視点からみた審査結果</p> <p>乗合バスの路線・サービスの持続的・安定的な提供を目指し、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てきた結果、一部未達の年度もあったが、概ね目標を達成できた。 よってこれらの取組は、中期目標達成に向けて有効であったと評価できる。 なお、中期目標を制定した令和2年当時、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等によって、持続的・安定的なサービス提供のための方策について具体的な見通しを立てることが非常に困難な状況にあり、令和4年7月まで中期計画が作成されていなかったが、その間も、年度計画等に基づき経営評価を実施することで継続的に取組を進めており、中期目標の達成に向けて影響は生じなかった。</p>		