

令和 8 年 2 月 17 日

目次

※ Ctrlキーを押しながら目次をクリックすると該当箇所を表示します。

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| 開会 .....                                      | 1  |
| 大阪市高速電気軌道株式会社の令和 7 年度経営評価（対象事業活動の実績）について .... | 1  |
| 大阪市高速電気軌道株式会社の中期目標の期間の終了時の検討について .....        | 5  |
| 大阪シティバス株式会社の令和 7 年度経営評価（対象事業活動の実績）について .....  | 8  |
| 大阪シティバス株式会社の中期目標の期間の終了時の検討について .....          | 13 |

開会

【上塚法人担当課長】 定刻になりましたので、第244回大阪市外郭団体評価委員会を始めさせていただきます。

私は、本委員会の事務局を務めております総務局行政部法人担当課長の上塚でございます。

それでは、議題に入りたいと思いますので、以後の議事進行について、小林委員長にお願いいたします。

小林委員長、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 本日は、委員全員にご出席いただきしており、大阪市外郭団体評価委員会規則第 6 条 2 項により、会議が有効に成立しております。

本日の議題（3）から（6）は公開で、そのほかは法人情報ですので、非公開で行います。

なお、本来であれば、議題（1）の外郭団体等に対する関与の内容の変更についてから始めるところですが、審議の都合上、本日は議題（3）の大阪市高速電気軌道株式会社の令和 7 年度経営評価についてから始めさせていただきます。

(3) 大阪市高速電気軌道株式会社の令和 7 年度経営評価（対象事業活動の実績）について

【小林委員長】 それでは、最初の議題について、事務局から説明をお願いします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪市高速電気軌道株式会社の令和7年度経営評価（対象事業活動の実績）について、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項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 それでは、所管所属から説明をお願いいたします。

【都市交通局】 ご説明いたします。

都市交通局企画調整担当課長代理の岩切でございます。

大阪市高速電気軌道株式会社、大阪メトロの令和7年度対象事業活動の実績の結果及び本市の審査の結果についてご説明させていただきます。

資料につきましては、10番の「諮問書（事業計画評価）【メトロ】」の2ページ目をご覧ください。

一番上の青色の欄、中期目標欄の（2）中期目標期間ですが、大阪メトロにおいては中期目標と中期計画の期間にずれがございまして、中期計画の期間も併記しております。ずれの理由については後ほどご説明させていただきます。

（3）の終了時において実現しようとしている状態は、民営化プランに基づき、市内交通ネットワークを持続的・安定的に維持し、人にやさしい地下鉄としての安全対策、バリアフリーに対する取組を着実に実現している状態としております。補足になりますが、この民営化プランとは、民営化に当たって、市民、お客様のお声もお聞きしながら、市会での議論も踏まえ策定した、市民、お客様への約束のようなもので、民営化後の新会社における事業計画や施策等を記載しております。

その下の欄につきましては総合評価になりますので、後ほどご説明させていただきます。

引き続きまして、中期計画期間を通じた評価として、資料の3ページ目をご覧ください。

3ページ目の一番上の中期計画欄ですが、大きく2点の取組を掲げておりまして、1点目が、ホーム柵を最終年度までに全133駅で設置、中期計画期間中に57駅を設置すること。

2点目が、バリアフリールートの複線化としてエレベーターの増設に取り組み、最終年度までに18駅、中期計画期間中に11駅での整備を完了することとしております。

下の黄色の欄、中期計画達成状況でございます。

まず、指標Ⅰのホーム柵でございますが、設置完了の内訳につきましては4ページをご覧ください。

こちらの表では、路線、駅ごとの完成年月、中期計画期間中の57駅の内訳、併せて、中期目標期間中に完成した77駅の内訳をご確認いただけます。

右から2列目、中期計画（暦年）の欄をご覧ください。中期計画期間中の令和4年7月からの6駅、令和5年の4駅、令和6年の21駅、最終の評価対象期間である令和7年12月末までの20駅の合計51駅での設置が完了し、中期計画期間中の57駅までは、残り6駅となっております。

資料3ページに戻っていただきまして、指標Ⅰの中期計画期間における具体的な取組内容（実績）欄です。工事計画に基づき、支障移設、ホーム柵の製作・設置等を順次進め、先ほど見ていただきました別紙のとおり設置を完了しました。残り6駅についても令和8年3月末までの完了予定であり、これをもって、全133駅の設置完了となる見込みであるとしております。

続きまして、指標Ⅱのエレベーター増設でございますが、設置完了の内訳については5ページをご覧ください。

こちらの表では、路線、駅ごとの完成年月、中期計画期間中の11駅の内訳、併せて、中期目標期間中に完成した17駅の内訳をご確認いただけます。

右から2列目、中期計画（暦年）の欄をご覧ください。令和4年度の目標、実績値の2駅は中期計画期間外となります。令和6年の1駅、令和7年は、令和8年1月に完了予定であった2駅が早期に完了したため6駅、合計7駅で設置を完了し、中期計画期間中に残り4駅となっております。太枠の点線箇所が令和7年の目標値の4駅でしたが、これら4駅に加えて、御堂筋線なかもず駅及び谷町線中崎町駅での設置完了が計画より前倒しとなったことから、令和7年の実績値が6駅となったものです。

資料3ページに戻っていただきまして、指標Ⅱの中期計画期間における具体的な取組内容（実績）欄です。工事計画に基づき、掘削工事、躯体工事等を行い、各年度別紙のとおり供用を開始、2駅は当初予定よりも早期に供用開始しており、残る4駅についても令和8年3月末までに完了予定となっております。

指標Ⅰ、Ⅱとも、先ほど申し上げましたが、中期目標期間と中期計画期間のずれについては、後ほど市の審査欄でご説明いたします。

これらを受けまして、その下のオレンジの欄、外郭団体の自己評価でございますが、中期計画の目標達成状況はアの達成となっております。中期計画期間の達成状況につきましては、コロナにより厳しい事業環境であった時期や入札不調などもあったが、安全・安心

に関する投資を抑制することなく計画どおり実施し、ホーム柵、エレベーターともに各年度計画どおり設置、増設を完了した旨、記載されております。

下の緑色の欄、市の審査欄でございます。

中期計画の目標達成状況については、団体と同様に、アの達成、様式1、中期目標(3)に対する取組の有効性については、Aの有効という審査をしております。

「外郭団体の自己評価」に対する審査結果としましては、指標Ⅰのホーム柵設置については、令和5年度に工事工程の調整により目標値を変更しましたが、変更後の工事計画に基づき順調に工事を進め、目標値を達成している。また、指標Ⅱのエレベーター増設についても、入札不調による工事発注方法の見直し等により、令和5年度、6年度に目標値を変更しましたが、変更後の工事計画に基づき順調に工事を進め、目標値を達成しており、団体による自己評価は妥当であるとの審査を行いました。

「中期目標」達成の視点から見た審査結果につきましても、各年度の目標値の変更はありましたが、最終年度までに、最終目標であるホーム柵の全133駅への設置、バリアフリールートの複線化(エレベーター増設)の18駅への整備については変わらず維持しており、着実に安全対策、バリアフリー化が進んでいるものと認められるため、これらの取組は、中期目標の達成に向けて有効であったと評価できるとしております。

なお書き以降は、中期目標期間と中期計画期間のずれについて説明しております。

中期目標を制定した令和2年当時、コロナの影響等によって工事工程の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みせんでしたが、その間も年度計画等に基づき経営評価を実施し、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としております。

資料2ページに戻っていただきまして、総評、最終年度【中期目標の期間を通じた評価】についてご説明いたします。

下の段、紫色の最終年度【中期目標の期間を通じた評価】でございます。外郭団体の自己評価につきまして、最終目標達成状況はアの達成としております。

総合的な評価としまして、先ほどご覧いただきました3ページ目の自己評価欄と同じ内容が記載されております。加えて、引き続き、令和8年度以降もバリアフリー施設を整備してまいりたいとしております。

下の市の評価欄に移りまして、本市の総合的な評価としましては、中期計画に定めた2つの指標について、期間を通じて目標を達成している。いずれの指標においても、工程調

整等により、やむを得ず各年度の目標値の変更を行ったものの、最終目標であるホーム柵の全133駅への設置、バリアフリールートの複線化（エレベーター増設）の18駅への整備については変わらず維持しています。コロナの感染拡大による影響や、団体がほかに行う主要駅のリニューアルや、大阪・関西万博対応のための大規模改造工事との調整等も行いながら、着実に安全対策・バリアフリー化のための取組を進めており、市内交通を支える事業者としての役割を果たしているとの評価を行いました。

所管所属からの説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いいたします。

では、委員の小林から1点のみお尋ねいたします。

建設費用など高騰の折ですが、目標どおりの達成ということでお聞きしました。そういった物価高騰などの影響は特にはなかったということでしょうか。

【都市交通局】 この中期計画期間中はなかったということで聞いております。

【小林委員長】 ありがとうございます。

それでは、大阪市高速電気軌道株式会社に関する本議題についての質疑応答は以上で終了いたします。

なお、審議の都合上、議題の順番を変更し、（５）の大阪市高速電気軌道株式会社の中期目標の期間の終了時の検討についてを次の議題とし、答申については、次の議題と併せて取りまとめを行いたいと思います。

（団体担当者 退室）

## （５）大阪市高速電気軌道株式会社の中期目標の期間の終了時の検討について

【小林委員長】 それでは、次の議題について、事務局から説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪市高速電気軌道株式会社に係る中期目標につきまして、目標期間が令和７年度で終了することから、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第16条第１項の規定に基づき、中期目標の期間の終了時の検討を行うに当たり、同条第２項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 それでは、所管所属から説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局企画調整担当課長代理の岩切でございます。

大阪メトロの中期目標の期間の終了時の検討についてご説明いたします。

資料につきましては、20番の「諮問書（中期目標期間終了時）【メトロ】」の2ページ目をご覧ください。

黄色の欄、中期目標達成状況をご覧ください。

中期目標における指標は、先ほどの事業経営評価と同じとなっております。

指標Ⅰ、ホーム柵の設置の駅数につきましては、目標値の中期目標期間中に77駅の増に対しまして、実績は、令和7年12月末時点で71駅、残り6駅については令和8年3月末までに完了予定となりました。

指標Ⅱ、バリアフリールートの複線化（エレベーターの増設）の駅数につきましては、目標値の中期目標期間中に17駅の増に対しまして、実績は、令和7年12月末時点で13駅、残り4駅については、令和8年3月末までに完了予定となりました。

この結果を受けまして、下のオレンジ色、所管所属の自己評価欄をご覧ください。

達成状況はイ、中期目標期間中に達成見込みとしております。

行政目的、施策の達成状況につきましては、中期目標期間中、コロナの影響により営業損失を計上するなど、厳しい経営環境となった時期もあったが、安全対策、バリアフリーへの投資を抑制することなく継続してきた。また、入札不調や工事発注先の廃業などの事態にも適宜対応し、指標Ⅰ、Ⅱともに達成見込みであり、団体の事業経営によって、「人にやさしい地下鉄としての安全対策、バリアフリーに対する取組を着実に実現している状態」を実現しているものと評価するとしております。

続きまして、その下の緑の欄、外郭団体の指定の必要性をご説明いたします。

団体に求める役割に係る社会環境の変化です。民営化プランには、引継ぎに際して新設会社に求める事項を複数掲げまして、本経営評価制度においては、本市がひとにやさしい市営交通として先進的に取り組んできた安全対策及びバリアフリー化の推進が着実に承継されるよう、民営化プランの内容を実現するための事業の推進を団体あてに求めています。

鉄道駅のバリアフリー化は、国・地方自治体の補助金や令和3年に創設された鉄道駅バリアフリー料金制度を活用することで整備が進められております。この料金制度は、運賃に加算して料金を収受し、その収入をバリアフリー設備の整備に充てるもので、団体では、

令和5年4月から本料金制度の活用を開始しております。また、令和3年度以降には労務費の上昇や原材料・原油価格の高騰に伴い、施設の維持更新、新たな整備に要する費用が大きく増加しており、安全対策やバリアフリー化の推進に当たっての課題となっているとしております。

次の3ページに移りまして、団体に求める役割です。

公共交通の事業者として、民営化プランに記載された安全対策やバリアフリー化を計画的かつ確実に推進していくことが引き続き求められており、現行の指定理由における団体に求める役割に変更はないとしております。

外郭団体の指定の必要性につきましては、安全対策やバリアフリー化に必要な費用の増加が課題となっている現在の状況において、上記の役割が適切に果たされるよう本市が指導・調整していくためには、外郭団体としての指定の継続が適当であるとしております。

以上を受けまして、外郭団体として、A、継続して指定、指定理由の変更は、イ、なしとしております。

説明は以上となります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いいたします。

【上崎委員】 委員の上崎と申します。

1つお伺いをしたいんですけれども、今回の中期目標期間でかなり実績を上げられて、ホーム柵なんかは全ての駅で設置をされて、動線の複線化なんかも多く駅の取組みましたので、バリアフリー化ということで、さらに残っている課題としては、具体的にどういう課題がありますでしょうか。

【都市交通局】 バリアフリー化の複線化のほうはまだ残っている駅もたくさんございますので、あとエスカレーターなどの設置も団体のほうで考えておりますので、それをやっていこうと思っております。

【上崎委員】 分かりました。ありがとうございます。

【小林委員長】 ほかはいかがでしょうか。

【梨岡委員】 委員の梨岡と申します。

先ほどのバリアフリー化と、もう1つのホーム柵、もちろんこの計画でいいですけど、今、全体で何%ぐらいが終了しているのかを教えてくださいませんか。今後人件費や材料費が高騰するなかで、あとどれぐらい、大阪メトロがやっていかなければならないのか、全

体像を知りたいと思いますのでお願いします。

【都市交通局】 ホーム柵の設置につきましては、令和８年３月に全駅出来上がります。こちらの内容には今133駅と書かれているのですが、この期間中に夢洲駅が新しく開業しており、もともとついていますので、全部で134駅、メトロの駅全部に可動式ホーム柵はついております。

エレベーターは、やはりいろいろ入り口とかホームがありますので、まだまだあるのですが、工事費用の高騰とかもございますので、今、それはまだメトロのほうで調整していると聞いており、具体的な数字はお伝えできません。

【梨岡委員】 分かりました。ありがとうございます。

最近いろいろ便利になったなど、市内在住者として感じております。ありがとうございます。

【小林委員長】 ほかはございませんでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

【小林委員長】 それでは、大阪市高速電気軌道株式会社に関する本議題についての質疑応答は以上で終了いたします。

（都市交通局 退室）

【小林委員長】 では、答申の取りまとめですが、いずれも適切ということでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

【小林委員長】 お願いします。

【上塚法人担当課長】 ありがとうございます。

（都市交通局 入室）

#### （４）大阪シティバス株式会社の令和７年度経営評価（対象事業活動の実績）について

【小林委員長】 では、続いての案件ですが、審議の都合上、（４）の大阪シティバス株式会社の令和７年度経営評価（対象事業活動の実績）についてを次の議題とします。

それでは、事務局から説明をお願いします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪シティバス株式会社の令和７年度経営評価（対象事業活動の実績）について、大阪世外郭団体等への関与及び監理事項等に関する



る条例第7条第4項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 それでは、所管所属から説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局企画調整担当課長代理の岩切でございます。

大阪シティバス株式会社の対象事業活動の実績の結果及び本市の審査の結果についてご説明させていただきます。

資料につきましては、30番の諮問書(事業経営評価)、バスの2ページ目をご覧ください。

一番上の青色の欄、中期目標欄の(2)中期目標期間ですが、シティバスにおきましても中期目標と中期計画の期間にずれがございまして、中期計画の期間も併記しております。ずれの理由につきましては、後ほどご説明させていただきます。

(3)の終了時において実現しようとしている状態は、民営化プランに記載のとおり、乗合バス事業の路線・サービスを持続的・安定的に提供している状態としております。

その下の欄につきましては総合評価になりますので、後ほどご説明させていただきます。

資料の3ページ目をご覧ください。個表の中期計画期間を通じた評価です。3ページ目の一番上の中期計画欄ですが、コロナの影響で大きく落ち込んだ乗車人員の回復のため、1、最高の安全・安心の飽くなき追求、2、快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上の2点に取り組むとしております。

下の黄色の欄、中期計画達成状況でございます。

まず、指標Ⅰの一般路線バスの86系統による路線の水準維持、指標Ⅲの運賃の水準維持については、令和7年度も含めて、いずれの年度も目標を達成しております。指標Ⅱの一般路線バスの1日あたりの運行回数の水準維持につきましては、令和6年度の休日が未達となりましたが、そこを除いては、令和7年度も含めて目標を達成しております。

その下の欄は中期計画期間における具体的な取組内容です。

1の最高の安全・安心の飽くなき追求につきましては、中期計画期間を通じて、安全・安心に対する様々な研修や訓練を実施し、ドライバー異常時対応システムの搭載などに取り組みました。また、令和7年度には運転パフォーマンスシステムの活用を開始するなど、安全対策を強力に推進するための体制を整えました。

次ページに移っていただきまして、2の快適性・利便性の向上とお客さま満足度の向上のための取組です。サービス介助士の資格取得を進め、各年度、高水準で推移し、令和7

年度は100%となりました。利用促進企画としても、各年度、キャンペーンやイベント等を展開し、令和7年度は贈る言（こと）バスの運行など、春キャンペーンの実施、目的地連動型コンセプトバスの運行、車体に大阪城のラッピングを施して集客性を高める取組も開始しました。情報発信についても、各年度、公式X等から実施し、令和7年度は41回発信しております。

これを受けまして、下のオレンジの欄、外郭団体の自己評価ですが、中期計画の目標達成状況はアの達成となっております。中期計画期間中、コロナの影響で厳しい事業環境に陥ったが、安全・安心や快適性・利便性・お客さま満足度向上のための取組を継続して実施した。令和6年4月には改善基準告示の適用が開始され、より多くの運転手を要する状況となった。これにより、一時的に計画運休を実施せざるを得ない状況となり、インフルエンザ等の感染症拡大による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は未達の結果となった。しかし、当初の予定を前倒しして全面復旧するなど、運行回数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とどめることができ、中期計画の期間を通じておおむね持続的・安定的にバスサービスを提供できたとされております。

下の緑色の欄、市の審査欄でございます。

中期計画の目標達成状況については、団体と同様に、ア、達成、「様式1：中期目標（3）」に対する取組の有効性については、Aの有効という審査をしております。

「外部団体の自己評価」に対する審査結果につきましては、期間中、コロナの影響を受け、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・安心や快適性、利便性、お客さま満足度向上のための取組を継続した結果、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%にとどまり、計画運休終了以降は安定運行を実現しており、影響は一時的なものと認められる。よって、期間を通じては、おおむね持続的・安定的にバスサービスを提供しており、団体の自己評価は妥当との審査をしております。

「中期目標」達成の視点から見た審査結果につきましても、路線・サービスの持続的・安定的な提供を目指し、お客様の安全・安心、利便性・快適性の向上のための取組を進め、一部未達の年度もあったが、おおむね目標を達成できており、団体の取組は中期目標の達成に向けて有効であったと評価できるとしております。

なお書き以降は中期目標期間と中期計画期間のずれについて説明しております。

大阪メトロと同じになりますが、中期目標を制定した令和2年当時、コロナの影響等によって、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困難な状況にあり、令和4年7月まで中期計画が策定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し、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としております。

資料2ページに戻っていただきまして、総合的な評価についてご説明いたします。

下の欄、紫色の最終年度【中期目標の期間を通じた評価】でございます。

団体の自己評価欄につきまして、最終目標達成状況はアの達成としております。総合的な評価としまして、先ほどご覧いただきました4ページ目の団体の自己評価欄と同じ内容が記載されております。

市の評価欄に移りまして、本市の総合的な評価としましては、2段落目までは先ほどの4ページ目の審査結果と同じ内容を記載しておりまして、3段落目から読み上げいたします。よって、中期計画の期間を通じては、おおむね持続的・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との評価を行いました。

所管所属からの説明は以上です。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いします。

【村田委員】 委員の村田です。よろしくお願いいたします。

中期目標で実現しようとしている状態が、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とされていて、路線に関しては持続的・安定的に提供している状況というのが確認できるんですけど、このサービスという点に関しては、最高の安全・安心の飽くなき追求とか、快適性・利便性の向上とお客様満足度の向上、こちらのほうで達成しているかどうかというのを判断するということでしょうか。

【都市交通局】 都市交通局の担当係長、木島と申します。よろしくお願いいたします。

乗合バスの路線・サービスのサービスとは何かというのが、路線、運行回数、運賃、それらを含めた全てのサービスという意味合いで民営化プランには記載されておりますので、例えば、バスの運行の間隔が60分に1本しかないですとか、始発・終発の時間が便利な時間にあること、そういったものを含めてサービスと捉えておりまして、それらの水準が民営化時と同等に維持されていることを中期目標としております。

【村田委員】 分かりました。そうすると、この中期目標と、この安心・安全とかいうところは直接はつながらないというふうに考えたらいいですか。

【都市交通局】 そうですね、コロナの影響で乗車人員が大きく落ち込んだ中で、人員回復して運賃を稼がないといけないという状況下におきまして、最高の安全・安心と利便性向上を選択しているという結果になっております。

【村田委員】 分かりました。こちらのほうの安全・安心とか、そのサービスの面について、基準になる評価の指標がないものですから、達成状況はどのようなかなと、ちょっと疑問に思ったところです。

具体的な目標は設定されてないですけども、所管として、十分に目標に達成されているというふうな認識でおられるか、ちょっと教えてください。

【都市交通局】 安全・安心につきましては、団体も自ら事故などを報告する安全報告書というものを運輸規則等に基づいて毎年取りまとめておりまして、その中でも重大事故であるとか事故件数の軽減とかにも取り組まれていて、そちらも近畿運輸局の監督のもと、十分に取り組まれていると思っております。

【村田委員】 分かりました。ありがとうございます。

【小林委員長】 ほかはいかがでしょうか。

【植村委員】 委員の植村です。ありがとうございます。

先ほど村田委員がおっしゃった点、私もちょっと気になりました。安全に関しては研修を実施したとかという点を指標として見られているかと思いますが、事故件数等のほうが判断がしやすいのではないかなと思いましたが、報告されて管理されているということは分かったのですが。そういった点も見えると判断しやすいのかなと思いましたが。

【小林委員長】 ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【小林委員長】 それでは、大阪シティバス株式会社に関する本議題についての質疑応答は以上で終了します。

なお、審議の都合上、議題の順番を変更し、(6)の大阪シティバス株式会社の中期目標の期間の終了時の検討についてを次の議題とし、答申については、次の議題と併せて取りまとめを行いたいと思います。

(団体担当者 退室)

(6) 大阪シティバス株式会社の中期目標の期間の終了時の検討について

【小林委員長】 それでは、続いての議題について、事務局から説明をお願いします。

【上塚法人担当課長】 ご説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪シティバス株式会社に係る中期目標につきまして、目標期間が令和7年度で終了することから、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第16条第1項の規定に基づき、中期目標の期間の終了時の検討を行うに当たり、同条第2項の規定に基づき諮問いたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 それでは、所管所属から説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局企画調整担当課長代理の岩切でございます。よろしくお願い致します。

大阪シティバスの中期目標の期間の終了時の検討についてご説明いたします。

資料につきましては、40番の諮問書（中期目標期間終了時）、バスの2ページ目をご覧ください。

黄色の欄、中期目標達成状況をご覧ください。

中期目標における指標目標値は、先ほどの事業経営評価と同じとなっております。

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に対しまして、目標値を3つ設定しております。

1つ目の目標値、引継ぎ時の86系統による路線の維持に対しまして、実績は全期間を通じて86系統となりました。

2つ目の引継ぎ時の運行回数水準維持につきましては、令和2年度は、引継ぎ時である平成30年4月時点の運行ダイヤにおける運行回数、令和3年から7年度は、令和3年3月時点の運行ダイヤにおける運行回数をそれぞれ目標値として採用しております。実績は、先ほどの事業経営評価と同じく、令和6年度を除いて、全期間を通じて目標値を達成しております。

3つ目の引継ぎ時の運賃の水準維持、大人210円、小人110円につきましても、全期間を通じて目標値達成となりました。

この結果を受けまして、下のオレンジ色、所管所属の自己評価の欄をご覧ください。

達成状況は、ア、達成としております。行政目的、施策の達成状況につきましては、団

体による安全・安心、快適性などの向上に関する取組は順調に進捗し、目標値は令和6年度の運行回数を除いて達成済みである。令和6年度の目標未達は、インフルエンザや、いわゆる2024年問題へ対応するための計画運休の実施によるもので、減便は最大でも1%にとどまり、計画運休終了以降は安定運行を実施、実現しており、影響は一時的なものと認められる。以上により、中期目標において目指していた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を実現したものと評価する。

なお、運行回数の令和3年から7年度の目標値については、引継ぎ時の平成30年4月時点の運行回数ではなく、コロナやテレワークの浸透などによる乗車人員の減少を踏まえて令和3年3月に実施したダイヤ改正による運行回数を採用しております。このダイヤ改正は、コロナやテレワークの浸透などによる乗車人員の減少を踏まえて実施したもので、引継ぎ時の運行回数からは約2.7%減になっておりますが、始発・終発時刻を全ての系統について変更しない、60分を超える運行間隔を増大させない、本市の補助制度を適用している地域サービス系路線については現状を維持するといった市民生活に必要な手段を確保するという観点において、サービス水準の低下につながらないように留意して行われております。

このダイヤ改正を受けて、令和3年から7年度の事業計画評価においても、改正後のダイヤによる運行回数を民営化時に引き継いだ乗合バスのサービス水準維持を計測するための適切な目標値として設定してきており、本票の中期目標達成状況についても、同様に改正後のダイヤによる運行回数をもって評価を行うことが妥当であるとしております。

続きまして、次のページの外郭団体の指定の必要性をご説明いたします。

団体に求める役割に係る社会環境の変化です。民営化プランには、引継ぎに際してシティバスに求める事項を複数掲げ、本経営評価制度においては、路線、運行回数、運賃などは、原則として少なくとも10年は譲渡時の水準を維持することについて確実に実現されるよう、民営化プランの内容を実現するための事業の推進を団体宛てに求めています。

中期目標制定以降、コロナの影響によりテレワークが浸透するなど、生産年齢人口の社会生活が変容し、世界的なエネルギー価格の高騰は長期化しており、物価や賃金の上昇も続いております。加えて、令和6年度には、いわゆる2024年問題である改善基準告示等の適用開始があり、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ております。経営環境は、より一層厳しさを増しているとしております。

続きまして、団体に求める役割です。

公共交通の事業者として、民営化プランに記載された乗合バスサービスの維持が引き続

き求められており、現行の指定理由における団体に求める役割に変更はないとしております。外郭団体の指定の必要性につきましては、現中期目標制定時に比較して経営環境が厳しくなっている現在の状況において、その役割が適切に果たされるよう本市が指導・調整していくためには、外郭団体としての指定の継続が適当であるとしております。

以上を受けまして、外郭団体として、A、継続して指定、指定理由の変更は、イ、なしとしております。

説明は以上となります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【小林委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問等があればお願いします。

それでは、小林から1点お尋ねいたします。

この民営化プランの内容としまして、少なくとも10年の譲渡時の水準の維持ということになっているかと思えます。そろそろ終わりが近づいてきたところでございますけれども、安定した運行の維持ということで、様々な施策を続けておられるとお伺いしました。それは、民営化プランのこの10年という期間を超えても、数値としてどうなるかはまた別問題としまして、できるだけ安定したサービスの維持というところを目指したものも含まれているということでしょうか。

【都市交通局】 はい、それで結構でございます。民間化プランの10年というのは、別に10年でやめるということではございませんので、それはまた、いろいろ状況を踏まえて続けていくということになるかどうかは、今後また対応していくと思っております。

【小林委員長】 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【小林委員長】 それでは、大阪シティバス株式会社に関する本議題についての質疑応答は以上で終了いたします。

(都市交通局 退室)

【小林委員長】 答申の取りまとめですが、いずれも妥当ということでしょうか。

【梨岡委員】 先ほど、村田委員と植村委員がおっしゃっていた、サービスについて直接判断できる指標がないというのはどうなのかなと思いますが。

【植村委員】 私も、次の計画策定のときには具体的に盛り込んでいただくべきなのかな

と思います。

【村田委員】 中期目標と直接リンクしてないところなので、当初から制定してなかったのかなというふうな認識ではあるんですけど。

【梨岡委員】 今回、中期目標期間終了ということですので、次に作るに当たっては、一言添えておくほうがいいのかと思ったので。

【上塚法人担当課長】 そうですね、今回はこの経営評価として妥当かどうかという諮問になりますので。この期間の終了時の検討によって、外郭団体として引き続いて指定することになりましたので、そこからまた、指定理由の変更はないんですけども、中期目標をどうするか、中期計画をどうするかということをこれから検討するという格好になります。それに当たって、事前に意見をつけておいたほうがいいのかというようなことでしょうか。

【梨岡委員】 はい、そういうイメージです。今回については、もうこれで終了で達成できると思いますが、ただ、先ほど2人おっしゃったように、確かにサービスがどうというところは判断しにくい、明確に結びつくような指標がなかったなと思いましたので、そこはやはりもう少しクリアにしたほうがいいのかと思いました。

【上塚法人担当課長】 そうすると、経営評価のほうの答申としては妥当ということで、終了時の検討の答申のほうに、中期目標のほうに安全・安心のほうの指標を入れるのか、中期計画のほうにその指標を入れるのかという検討もまたあろうかと思うんですけども、ご意見をいただくかどうか。

【村田委員】 そこは新しく計画を策定、目標とか作成した段階で諮問があるんですか。

【上塚法人担当課長】 あります。

【村田委員】 そのときに整合性が取れてなかったら指摘ということでもいいんじゃないですかね。

【上塚法人担当課長】 では、今回の答申においては特段それについての意見は付さないということで。ただ、当然所管所属のほうには今の議論も踏まえて設定してくださいということでは伝えておきますので、今回の答申では特段意見なしということでもよろしいでしょうか。

【小林委員長】 よろしいですね。

（「はい」と呼ぶ者あり）

【上塚法人担当課長】 ありがとうございます。



【小林委員長】 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、関係者以外の方はご退室願います。