

### 中期目標期間終了時の検討

所管所属名	都市交通局	団体名	大阪シティバス（株）
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		
	(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。		

中期目標達成状況	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					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
	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系統による路線の水準維持（路線数：86系統）					
	実績値	86系統	86系統	86系統	86系統	86系統	86系統
		R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
	目標値	民営化から10年間（令和9（2027）年度まで）の引き継ぎ時の運行回数の水準維持 【令和2年度】平日：6,043便、土曜：5,294便、休日：4,926便 （平成30年4月時点の運行ダイヤにおける運行回数） 【令和3～7年度】平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便 （令和3年3月時点の運行ダイヤにおける運行回数）					
	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
		R2	R3	R4	R5	R6	R7【最終】
	目標値	民営化から10年間（令和9（2027）年度まで）の引き継ぎ時の運賃の水準維持（大人：210円、小人：110円）					
	実績値	大人：210円 小人：110円	大人：210円 小人：110円	大人：210円 小人：110円	大人：210円 小人：110円	大人：210円 小人：110円	大人：210円 小人：110円

所管所属の自己評価	中期目標の達成状況【中期目標期間】	ア	ア：達成 イ：達成見込み（目標期間中） ウ：未達成
	中期目標期間における <b>団体の事業経営による</b> 本市の行政目的又は施策の達成状況について		
	<p>団体による安全・安心（輸送の安全確保）、快適性・利便性の向上とお客様満足度の向上に関する取組は順調に進捗した。</p> <p>目標値については、令和6年度の運行回数を除いて達成済みである。</p> <p>令和6年度に目標未達となったのは、インフルエンザ等の感染症拡大及び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）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%に留まり、計画運休終了以降は労働時間を厳正に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認められる。</p> <p>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。</p> <p>なお、運行回数の令和3年度から令和7年度の目標値については、引き継ぎ時（平成30年4月時点）の運行回数（平日：6,043便、土曜：5,294便、休日：4,926便）ではなく、新型コロナウイルス感染症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（平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便）を採用している。</p> <p>このダイヤ改正は、新型コロナウイルス感染症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%の減となるものであるが、始発・終発時刻を全ての系統について変更しないこと、60分を超える運行間隔を増大させないこと、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たものである。</p> <p>このダイヤ改正を受けて、令和3年度から令和7年度の事業経営評価においても、改正後のダイヤによる運行回数（平日：5,880便、土曜：5,139便、休日：4,806便）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。</p>		

外郭団体の指定の必要性	本市の行政目的又は施策の達成のために団体に求める役割に係る <b>社会の環境変化等</b> について			
	<p>民営化プランには、「(バス事業の)引継ぎに際して大阪シティバス㈱に求める事項」を複数掲げている。本経営評価制度においては、これらのうち、「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」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」を団体あてに求めることとしている。</p> <p>中期目標制定以降、新型コロナウイルス感染症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ている。また、ロシアによるウクライナ侵攻が契機となった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いる。加えて、令和6年度には、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、経営環境はより一層厳しさを増している。</p>			
	中期目標期間終了後の本市の行政目的又は施策の達成のために <b>団体に求める役割</b> について (外郭団体指定の必要性について)			
	<p>(団体に求める役割) 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。</p> <p>(外郭団体指定の必要性) 現中期目標制定時(令和2年4月30日)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。</p>			
	外郭団体の指定の必要性	A	A: 継続して指定 B: 指定解除	指定理由の変更の有無 【※「継続して指定」の場合のみ】
講ずる措置の内容				
次期中期目標の制定後、中期計画の作成協議を行う。				