

2022年7月19日 制定
2023年8月10日 改訂
2024年4月30日 改訂
2024年8月05日 改訂
2025年4月30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、「大阪シティバス株式会社 2025年度 事業計画」を策定したことに伴い、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 3 億円
- ・ 2025 年度 0.3 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。

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Ⅰ】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Ⅰ	最高の安全・安心の飽くなき追求
2022 年 (令和 4 年)度	・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。 ・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。 ・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。
2023 年 (令和 5 年)度	前年度に引き続き、 ・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。 ・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。

	・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。 ・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。 ・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。
2024 年 (令和 6 年)度	前年度に引き続き、 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
2025 年 (令和 7 年)度	前年度に引き続き、 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。

【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	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。 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。 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。
2023 年 (令和 5 年) 度	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。 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。 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。
2024 年 (令和 6 年) 度	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。 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。 また、公式 X (旧ツイッター) 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。
2025 年 (令和 7 年) 度	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。

	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。 また、公式 X（旧ツイッター）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。
--	--