

重点的に取り組む主な経営課題

経営課題1

【市内交通施策の推進】

めざすべき将来像（最終的なめざす状態）＜概ね10～20年を念頭に設定＞

【地下鉄】

・大阪における生活の利便性、活発な都市活動を支える市内地下鉄ネットワークの維持・発展をめざす。
 ・鉄道構造物の耐震補強、ホーム安全性向上対策及びバリアフリー化を推進することで、高い安全性を有するとともにひとにやさしい都市内交通をめざす。

【バス】

・市バス事業の譲渡先である大阪シティバス(株)と連携してバスの市内交通施策を推進し、市内バスネットワークの維持とサービス向上を図る。
 ・民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を通じた取り組みを進め、今後、新たな交通モードが加わることにより、市民自らが選択できる移動サービスを提供する環境を整える。

・上記を踏まえ、ウィズコロナ・ポストコロナ、将来の少子高齢化・人口減少時においても持続可能な地域公共交通ネットワークの構築をめざす。

現状（課題設定の根拠となる現状・データ）

【地下鉄】

・未着手の地下鉄計画路線については、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」が廃止されると、条例上の位置づけがなくなってしまうといった懸念が示されたため、条例に基づく附属機関である大阪市鉄道ネットワーク審議会を平成25年9月に設置し、未着手の地下鉄計画路線の整備のあり方について審議され、平成26年2月に中間とりまとめ及び提言、平成26年8月に答申が出された。
 ・答申では、未着手の地下鉄計画路線の事業化の可能性は極めて厳しい試算結果が示された。地下鉄今里筋線の延伸について、まずはBRTによる需要の喚起・創出及び鉄道代替の可能性を検証するための社会実験の実施に向けた検討を行うよう提言を受け、平成31年4月から地下鉄今里筋線延伸部においてBRT社会実験を実施している。
 ・令和4年3月末現在の実施状況は、地下鉄の可動式ホーム柵整備が全133駅のうち76駅で整備が完了、耐震対策は地下部の対象45駅のうち44駅が完了と対象12駅間が全て完了、高架部の対象8駅のうち7駅が完了と対象6駅間が全て完了、浸水対策は対象となる津波浸水対策27駅と内水氾濫対策42駅が全て完了している。またバリアフリー化(エレベーター整備)においては1ルート整備が133駅全て完了し、バリアフリールートの充実を目的とした整備が7駅で完了している。

【バス】

大阪シティバス(株)が旧交通局から引き継いだバス路線の状況

年度	系統数	系統数内訳		乗車人員(人/日)
29	86	事業性路線	地域サ系路線	213,335
		57	29	
30	86	事業性路線	地域サ系路線	209,184
		57	29	
元	86	事業性路線	地域サ系路線	198,029
		57	29	
2	86	事業性路線	地域サ系路線	138,149
		57	29	

令和2年度一般乗合旅客自動車運送事業並輸送実績報告書

大阪市における将来人口の割合

年	市総人口(人)	高齢者割合(65歳以上)	15歳未満割合
2025	2,663,262	26.3%	10.2%
2030	2,618,759	27.1%	9.9%
2035	2,559,542	29.0%	9.7%
2040	2,488,747	31.8%	9.7%
2045	2,410,820	33.4%	9.6%

国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018)推計)」

・令和4年4月から、北区、福島区、生野区及び平野区においてAIオンデマンド交通の社会実験を民間事業者が実施。

要因分析（めざすべき将来像と現状に差が生じる要因の分析結果）

【地下鉄】

・大阪市鉄道ネットワーク審議会答申においては、未着手の地下鉄計画路線の事業化の可能性は極めて厳しい試算結果が示され、事業化のためには需要の喚起・創出等が必要と示された。
 ・早期の鉄道構造物やプラットホームの安全性確保、エレベーター・エスカレーター等の整備は、鉄道事業者の負担が大きい状況である。

【バス】

・バス事業の乗車人員は、少子高齢化及び情報化といった社会経済情勢の変化などにより減少傾向にあり、今後も、確実に総人口が減少していく社会環境にあることに加え、ウィズコロナ・ポストコロナによる生活様式の変化や生産年齢人口の減少により通勤・通学需要が大きく減少することが見込まれるため、バスの輸送人員が減少し、市民生活に必要なバスネットワークの維持が困難になるリスクがある。

課題（上記要因を解消するために必要なこと）

【地下鉄】

・未着手の地下鉄計画路線が国の次期答申等に盛り込まれるよう、Osaka Metroと連携して取り組んでいく。その上で、地下鉄今里筋線の延伸については、BRT社会実験を実施し、需要の喚起・創出及び鉄道代替の可能性について検証していく必要がある。
 ・「めざすべき将来像」を早期に実現できるよう、安全対策・バリアフリー化等の推進が必要である。

【バス】

・大阪シティバス(株)に対して、民営化後少なくとも10年は譲渡時のサービス水準の維持を求めるとともに、採算性の確保が困難であるものの、市民生活に必要な路線については、大阪シティバス(株)に対し、助成を行い維持する必要がある。
 ・本市及び大阪シティバス(株)が共同して、バスネットワーク連絡調整会議(バス運行にかかる協議体)で協議・協調しながら、必要な路線の維持とより良いサービスの提供をめざす必要がある。
 ・民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を通じた取り組みを進め、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを維持するとともに、更なる利用サービスの向上をめざす必要がある。

・上記を踏まえ、将来にわたり市民生活や社会活動を支える、持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要である。

戦略の進捗状況を踏まえた経営課題全体としての評価結果の総括

自己評価

【地下鉄】

・平成31年4月1日からBRT社会実験を実施し、シェアサイクルや沿線施設と連携したタイアップ企画を実施するなど、BRTの利用促進に取り組むとともに、JR長居駅前に停留所を新設しJR阪和線との乗継利便性の向上を図った。また、Osaka Metroと連携して社会実験4年目の効果検証を行い、進めるべき改善点についてとりまとめを行った。
 ・国の補助制度との協調により、Osaka Metroが行う地下鉄施設の安全対策やバリアフリー化等に経費を助成し、これらの取り組みを促進した。

【バス】

・大阪シティバス(株)に対して、民営化後原則として少なくとも10年は引継ぎ時のサービス水準の維持を求めるとともに、採算性の確保が困難であるものの、市民生活に必要な地域サービス路線については、同社に対し必要な助成を行い、路線を維持した。
 ・また、路線の維持とともに、より良いサービスの提供をめざすため、「バスネットワーク連絡調整会議」において大阪シティバス(株)と必要な議論を行った。
 ・更なる利用サービスの向上をめざすため、民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を行っている。

・上記を踏まえ、今後の都市交通のあり方に必要な各種調査、分析を行った。今後も、将来にわたり市民生活や社会活動を支える、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて検討していく。

めざす成果及び戦略 1-1 【市内交通ネットワークの維持とサービス向上】

計画	めざす状態<概ね3~5年を念頭に設定>	戦略(中期的な取組の方向性)
	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRTによる需要の喚起・創出及び鉄道代替の可能性を検証するための社会実験の実施。 ・地下鉄施設の安全対策・バリアフリー化等の推進。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪シティバス(株)と連携してバスの市内交通施策を推進し、市内バスネットワークの維持とサービスの向上を図る。 ・AIオンデマンド交通の活用を検討し、地域公共交通ネットワークの維持・向上を図る。 	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT社会実験を実施し、効果検証を行った上でその後の対応方針を決定する。 ・Osaka Metroに助成を行うことにより、地下鉄施設の安全対策やバリアフリー化等を推進する。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・採算性の確保が困難であるものの、市民生活に必要な路線は、大阪シティバス(株)に対し、助成を行い維持する。 ・バスネットワーク連絡調整会議(バス運行にかかる協議体)で、協議・調整しながら、必要な路線の維持とより良いサービスの提供を大阪シティバス(株)とともにめざす。 ・将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの維持と更なる利用サービスの向上をめざし、民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を通じた取り組みを進める。
	アウトカム(成果)指標(めざす状態を数値化した指標)	
	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT社会実験を平成31年4月1日から開始し、実験開始から3年程度経過時に効果検証を行い、必要な需要の喚起・創出策を講じることとし、実験開始から5年程度経過時に再度効果検証を行った上で、対応方針を決定する。 ・Osaka Metroが行う可動式ホーム柵整備(令和3年度までに利用者10万人以上の駅と御堂筋線全駅、令和4年度までに堺筋線の全駅、令和6年度までに四つ橋線及び中央線全駅、令和7年度までにその他全駅を完了)やバリアフリー化(令和7年度までにバリアフリールートの充実を目的として19駅でのエレベーター整備を完了)が円滑に実施されるよう、国と <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線、運行回数、運賃は原則として少なくとも譲渡後10年は事業引継ぎ時の水準を維持する。(令和9年度末まで) ・民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を実施する。 	

自己評価	戦略のアウトカム指標に対する有効性	ア	ア:有効であり、継続して推進 イ:有効でないため、戦略を見直す	課題	※有効性が「イ」の場合は必須
	アウトカム指標の達成状況	前年度	個別	全体	
	【鉄道】	A	A		-
	【バス】	A	A	A	今後の対応方向 ※有効性が「イ」の場合は必須
		A:順調 B:順調でない			
	戦略の進捗状況	a	a:順調 b:順調でない		

具体的取組 1-1-1

【BRT社会実験の取り組み】

		2 決算額	0.08百万円	3 予算額	35百万円	4 予算額	40百万円
計画	当年度の取組内容	プロセス（過程）指標（取組によりめざす指標） ・BRT社会実験開始後の需要喚起・創出等を検証し、5年目の実験継続に向けた改善点を抽出する。 【撤退・再構築基準】 （複数年事業） 前年度までの実績 ・平成31年4月からBRT社会実験を開始。 ・Osaka Metroと連携してBRT社会実験に必要な施設整備を行うとともに、BRT利用者データの分析等を行い、実験開始3年目の効果検証を行った。					
	プロセス指標の達成状況	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定(未測定)					
自己評価	当年度の取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須 ・シェアサイクルや沿線施設と連携したタイアップ企画を実施するなど、BRTの利用促進に取り組んだ。 ・JR長居駅前に停留所を新設し、JR阪和線との乗継利便性の向上を図った。 ・Osaka Metroと連携して社会実験4年目の効果検証を行い、進めるべき改善点をとりまとめた。					
	プロセス指標の達成状況	改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定(未測定)					

具体的取組 1-1-2

【安全・安心な地下鉄施設への支援の取り組み】

		2 決算額	149百万円	3 予算額	1,259百万円	4 予算額	941百万円
計画	当年度の取組内容	プロセス（過程）指標（取組によりめざす指標） ・エレベーター整備：6駅（継続：4駅、新規：2駅） ・可動式ホーム柵整備：谷町線、四つ橋線、中央線、堺筋線 【撤退・再構築基準】 （複数年事業） 前年度までの実績 ・エレベーター整備：12駅（完了：8駅、次年度以降継続：4駅） ・エスカレーター整備：2駅（完了） ・多機能トイレ整備：1駅（完了） ・可動式ホーム柵整備：御堂筋線、谷町線（1駅）、四つ橋線（2駅）、堺筋線（1駅）（完了） ・耐震対策：御堂筋線、四つ橋線、中央線、堺筋線、長堀鶴見緑地線（完了） ・浸水対策：[津波等]10駅（完了）、[内水氾濫]15駅（完了）					
	プロセス指標の達成状況	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定(未測定)					
自己評価	当年度の取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須 ・国の補助制度との協調により、Osaka Metroが行う地下鉄施設の安全対策・バリアフリー化等に経費を助成し、これらの取組を促進した。					
	プロセス指標の達成状況	改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定(未測定)					

具体的取組 1-1-3

【地域サービス系バス路線維持に向けた取り組み】

		2 決算額	442百万円	3 予算額	664百万円	4 予算額	798百万円
計画	当年度の取組内容	プロセス（過程）指標（取組によりめざす指標） ・市バス事業引継ぎ時のサービス水準である、路線、運行回数及び運賃のサービス水準を維持。 【撤退・再構築基準】 （別途決定済） 前年度までの実績 H30交付額：397百万円 R元交付額：398百万円 R2交付額：442百万円 R3交付額：661百万円					
	プロセス指標の達成状況	①：目標達成（見込）（i）取組は予定どおり進捗（ii）取組は予定どおり進捗していない ②：目標未達成（見込）（i）取組は予定どおり進捗（ii）取組は予定どおり進捗していない ③：撤退・再構築基準未達成					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定（未測定）					
中間振り返り	課題と改善策	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	課題	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	改善策	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
自己評価	当年度の取組実績	・バスネットワーク連絡調整会議を令和4年9月と同5年3月の2回実施し、大阪シティバス株式会社と協議し、必要な路線の維持とより良いサービス提供を目指して取り組んだ。 ・大阪シティバス（株）が運行している地域サービス系路線について必要な助成を行った。（R4交付額：732百万円） ・区独自の移動手段サービスを考えている区に対して必要なサポートを行った。					
	プロセス指標の達成状況	・バスネットワーク連絡調整会議の開催やバスネットワーク維持改善補助金の助成を行うことで、路線、運行回数及び運賃のサービス水準が維持できた。 ①(i)					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定（未測定）					

具体的取組 1-1-4

【AIオンデマンド交通の社会実験の実施】

		2 決算額	-円	3 予算額	-円	4 予算額	-円
計画	当年度の取組内容	プロセス（過程）指標（取組によりめざす指標） ・市内でAIオンデマンド交通の社会実験を実施している状態。 【撤退・再構築基準】 社会実験の参入事業者なし。 前年度までの実績 ・令和3年度 生野区、平野区2か所で民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験の実施。					
	プロセス指標の達成状況	①：目標達成（見込）（i）取組は予定どおり進捗（ii）取組は予定どおり進捗していない ②：目標未達成（見込）（i）取組は予定どおり進捗（ii）取組は予定どおり進捗していない ③：撤退・再構築基準未達成					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定（未測定）					
中間振り返り	課題と改善策	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	課題	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	改善策	※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
自己評価	当年度の取組実績	・民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験（北区・福島区・生野区・平野区）は昨年度に引き続き運行された。 ・令和5年1月開催の第3回大阪市地域公共交通会議において、令和5年度についても社会実験の延長が承認され、途切れることなく運行されていることとなった。					
	プロセス指標の達成状況	生野区・平野区については、令和3年度から引き続き社会実験が継続し実施された。北区・福島区においても運行が開始されている。 ①(i)					
	戦略に対する取組の有効性	ア：有効であり、継続して推進 イ：有効でないため、取組を見直す ー：プロセス指標未設定（未測定）					

具体的取組 1-1-5

【地域交通ネットワークのあり方の検討】

		2決算額	4百万円	3予算額	10百万円	4予算額	10百万円
計画	当年度の取組内容	プロセス(過程)指標(取組によりめざす指標)					
	・将来にわたり市民生活や社会経済活動を支える、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた今後の都市交通のあり方に必要な各種調査、分析を行う。	・地域交通網のあり方の策定に向けた情報が一定抽出された状態。					
中間振り返り	プロセス指標の達成状況	課題と改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	①: 目標達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ②: 目標未達成(見込) (i)取組は予定どおり進捗 (ii)取組は予定どおり進捗していない ③: 撤退・再構築基準未達成						
	戦略に対する取組の有効性						
自己評価	当年度の取組実績	課題 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	本市南東部において、鉄軌道及びBRT、幹線系バス等の基幹交通とそれに結節するデマンド型交通やシェアサイクル等の端末交通における利用実態等の調査・分析をはじめ、地域住民の意識調査をもとに移動需要の把握・分析など、市民のニーズや地域の実情に応じた地域交通網のあり方についての必要な各種調査・分析等を行った。	-					
	プロセス指標の達成状況	改善策 ※左記に「②、③」、「イ」がある場合は必須					
	地域住民へのアンケートにより利用者の移動実態の把握・分析や市民ニーズなどの調査を行い、基幹交通と端末交通の乗り換え利便性の向上など、検討課題の抽出ができた。	①(i)					
	①: 目標達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ②: 目標未達成 (i)取組は予定どおり実施 (ii)取組を予定どおり実施しなかった ③: 撤退・再構築基準未達成	-					
	戦略に対する取組の有効性	ア	ア: 有効であり、継続して推進 イ: 有効でないため、取組を見直す ー: プロセス指標未設定(未測定)				