

令和5年度 都市交通局運営方針

(所属長 : 西川 匡)

「目標」「使命」及び「所属運営の基本的な考え方」						
目標	交通局民営化後の市内交通サービスの維持・発展をはかる。					
使命	<ul style="list-style-type: none"> ・市長直轄組織として、Osaka Metro及び大阪シティバス（株）とも連携し、地下鉄・バス等の市内交通施策を推進する。 ・民営化のメリットが実現されるよう、Osaka Metro及び大阪シティバス（株）を適切に監理する。 					
令和5年度所属運営の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・Osaka Metro及び大阪シティバス（株）が民営化のメリットを活かしつつ、安全・安心はもとより成長への投資を行いながら、市内交通を担う事業者としての役割を果たすよう、適切に監理する。 ・BRT社会実験の実施等による地下鉄ネットワークの充実、地域サービス系路線維持の取り組み等によるバスネットワークの維持等の市内交通施策を推進する。 					
重点的に取り組む経営課題						
経営課題1 市内交通施策の推進						
	3決算額	1607百万円	4予算額	1789百万円	5予算額	759百万円
課題認識	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高い安全性、ひとにやさしい地下鉄とするため、安全対策やバリアフリー化等が図られる必要がある。 ・市内地下鉄ネットワークの維持・発展をめざすため、条例で定められていた計画路線のうち未着手路線が国の次期答申等に盛り込まれるよう取り組むとともに、地下鉄第8号線（今里筋線）の延伸については、まずはBRTによる需要の喚起・創出及び鉄道代替の可能性の検証が必要である。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、社会情勢及び環境の変化の中においても、市内バスネットワークの維持とサービスの向上を図る必要がある。 ・上記を踏まえ、将来の少子高齢化・人口減少時においても持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討する必要がある。 					
主な戦略 (課題解決の方策)	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Osaka Metroの地下鉄施設の安全対策・バリアフリー化が計画的に進められるよう協議・調整する。 ・地下鉄今里筋線延伸部において、BRT社会実験を実施する。 <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。 ・大阪シティバス（株）との「バスネットワーク連絡調整会議」において、バス運行にかかる協議を行い、社会情勢及び環境の変化の中においても必要な路線の維持とより良いサービスの提供をめざす。 ・大阪府・大阪市で策定した「大阪スマートシティ戦略Ver2.0」の一つであるスマートモビリティに関し、民間事業者によるAIを活用したオンデマンド交通の社会実験などにより、きめ細かい移動サービスを検討し、更なる利用サービスの向上に取り組む。 ・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、分析を行うことにより、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つなげる。 					
アウトカム 指標 (経営課題の進捗度 合を示した指標)	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Osaka Metroが行う可動式ホーム柵整備（令和6年度までに四つ橋線及び中央線全駅、令和7年度までに谷町線全駅を完了）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）の計画的な実施 ・平成31年4月1日から開始したBRT社会実験について、これまでの社会実験の結果を検証し、令和5年度に対応を決定 <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（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とともに、実用化の検討に着手 ・令和5年度は、AIオンデマンド交通と既存公共交通ネットワークとの関係性について整理 					

	5年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成	前年度実績
アウトカム 指標の達成状況 (定量評価)	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> Osaka Metroにおいて、可動式ホーム柵、エレベーターの整備が実施された。（可動式ホーム柵整備、四つ橋線3駅完了（5駅/11駅）、中央線2駅完了（2駅/14駅）。エレベーター整備、1駅完了（9駅/19駅）。） 令和5年度は計画どおり実施できており、令和7年度までに達成見込みである。 BRT社会実験について、5年間の効果検証を公表し、社会実験の2年程度延長を決定。 	<ul style="list-style-type: none"> 可動式ホーム柵整備は、堺筋線全駅で完了。 バリアフリー化は、御堂筋線1駅、堺筋線1駅で、エレベーター整備が完了。 平成31年4月からBRT社会実験を開始。 Osaka Metroと連携して長居ルートの運行区間を変更するとともに、BRT利用者データの分析等を行い、実験開始4年目の検証を行った。
	<p>大阪シティバス（株）が運行する地域サービス系路線への助成や、同社と設置しているバスネットワーク連絡調整会議で必要な協議を行うことにより、バスサービスの水準を維持・改善できた。</p>	<p>地域サービス系路線への助成や、バスネットワーク連絡調整会議で協議を行い、バスサービスの水準の維持・改善に取り組んだ。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者によるA I オンデマンド交通の社会実験を実施するとともに来年度以降の継続運行を確定させた。 A I オンデマンド交通と路線バス等の関係性を整理した。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者によるA I オンデマンド交通の社会実験を実施した。 A I オンデマンド交通における運行エリアの設定や基幹交通との組み合わせの考え方について整理した。

経営課題2 Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の適切な監理						
	3決算額	0円	4予算額	0円	5予算額	0円
課題認識	<ul style="list-style-type: none"> Osaka Metro及び大阪シティバス（株）が安全・安心はもとより成長への投資を行いながら、市内交通を担う事業者としての役割を果たすよう、適切に監理する必要がある。 					
主な戦略 (課題解決の方策)	<ul style="list-style-type: none"> 所有と経営の分離の原則に基づき、株主権限の行使による関与を行う。 「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」等に沿って監理する。 Osaka Metro及び大阪シティバス（株）と大阪市会との意見交換の場である「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」について、オブザーバーとして参画する。 					
アウトカム 指標 (経営課題の進捗度 合を示した指標)	<ul style="list-style-type: none"> Osaka Metroから本市への配当において、配当性向23.81%の確保 「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」の開催（年に1回以上） 					
アウトカム 指標の達成状況 (定量評価)	5年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成			前年度実績		
	Osaka Metroから本市への配当において、配当性向23.81%を確保	A	Osaka Metroから本市への配当において、配当性向23.81%を確保			
	大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議を1回開催	A	大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議を1回開催			

自己評価 (運営方針全体の 定性評価)	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> Osaka Metroが行う地下鉄施設の安全対策やバリアフリー化等の取組を協議・調整し、可動式ホーム柵やエレベーター等の整備を計画的に進めることができた。 BRTについては、沿線住民を中心に利用が定着し、新規需要の創出や沿線活性化に一定寄与しているものの、需要喚起に十分な効果を得ることができなかった。これを踏まえ、新たな需要喚起策に取り組むとともに、実態に即した効率的な運行計画を検討する必要がある。 <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、市民生活に必要な地域サービス系路線については、大阪シティバス（株）に対し助成を行い、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目指すため、「バスネットワーク連絡調整会議」を開催し、大阪シティバス（株）と必要な協議を行った。 A I オンデマンド交通の社会実験等の状況を踏まえて、A I オンデマンド交通と既存交通ネットワークとの関係性の整理を行った。 <p>【Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の監理】</p> <ul style="list-style-type: none"> Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の株主として、令和5年6月にそれぞれ開催された定時株主総会において取締役選任等を議決することで、会社経営に関与した。 「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」等に基づく事前協議等を実施したほか、中期経営計画等に沿った2023年度の事業進捗管理を実施した。 令和5年9月に開催された「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」について、オブザーバーとして参画した。
---------------------------	---

今後の方針	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高い安全性、ひとにやさしい地下鉄とするため、引き続き、安全対策やバリアフリー化等が図られる必要があり、Osaka Metroの地下鉄施設の安全対策・バリアフリー化が計画的に進められるよう協議・調整していく。 BRT社会実験を2年程度延長し、需要喚起に取り組むとともに、利用状況を把握し実態に即した効率的な運行計画を検討する。 <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市のバス事業は、平成30年4月に大阪シティバス（株）へ事業を譲渡したが、各経営課題においては、いずれの課題への対応も順調であり、各戦略の有効性も高いと判断できる。引き続き次年度以降の運営方針においても、適切に進捗管理を行っていく。 現在、北区・福島区、生野区・平野区の4区で運行しているA I オンデマンド交通の実用化を促進するとともに、新たなエリアでの社会実験の実施についても取組を進めていく。 <p>【Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の監理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も株主権限の行使による関与や関係規程に沿った監理等の取組を継続することで、Osaka Metro及び大阪シティバス（株）を適切に監理していく。
-------	---