

令和6年度 都市交通局運営方針

(所属長：辰巳 康夫)

「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6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						
	4決算額	1,525百万円	5予算額	759百万円	6予算額	667百万円
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必要がある。地下鉄第8号線（今里筋線）延伸部におけるBRT社会実験に5年間取り組んできたが、需要喚起に十分な効果を得ることができなかったため、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"> ・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、少子化・人口減少といった人口動態の変化、また、運送・物流のいわゆる「2024年問題」などドライバーを取り巻く環境の変化が見られる中であっても、地域の移動サービス水準を維持するため、持続可能な地域交通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。 ・BRTについて、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。そのため、社会実験を2年程度延長する。 <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であっ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し、効率的な運行計画についても検討する。 ・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を通じて、よりきめの細かい移動サービスを検討するため、現在、北区・福島区、生野区・平野区の4区で運行しているAI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り組みを進めていく。その際、AIオンデマンド交通と路線バスとの関係性についても「調和」・「融合」の視点で検討していく。 ・上記を踏まえ、今後の地域交通のあり方の整理に必要な各種調査・分析を行い、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つなげる。 					
アウトカム 指標 (経営課題の解決に向けた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。 ・BRT社会実験の2年程度の間に必要な検証を行った上で、令和7年度末を目途に今後の対応を決定。 <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実用化に取り組み、令和7年度には一定のビジネスモデルが確立された事業体系の構築をめざす。（令和6年度は利用者増や運行コストの縮減のほか関連サービスの立上げをめざす） ・AIオンデマンド交通の新たなエリアでの導入に向けた社会実験について検討。 					

	6年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成	前年度実績
<p>アウトカム 指標の達成状況 (定量評価)</p>	<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、谷町線5駅完了(6駅/26駅)、四つ橋線6駅完了(11駅/11駅)、中央線13駅完了(15駅/15駅)。エレベーター整備、3駅完了(12駅/19駅)。) BRTの需要喚起のため、沿線施設と連携したタイアップ企画やPRに取り組むとともに、BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画を検討するため、BRT、路線バスの車両にAIカメラを設置しデータ処理を実施した。 	<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)。) BRT社会実験について、5年間の効果検証を公表し、社会実験の延長を決定。
	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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できた。 民間事業者によるAIオンデマンド交通において、Osaka Metroが運行する北区・福島区、生野区・平野区については、社会実験終了後に継続運行し、利用者増や運行コストの縮減に着実に取り組んでいることを確認した。 AIオンデマンド交通の新たなエリアでの導入に向けた社会実験について検討を行い、公募を開始した。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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来年度以降の継続運行を確定させた。 既存交通ネットワークにおけるAIオンデマンド交通と路線バス等の関係性を整理した。

経営課題2 Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の適切な監理						
	4決算額	0円	5予算額	0円	6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 (経営課題の解決に向けた進捗割合を示した指標)	<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)	6年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成			前年度実績		
	<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 	A		<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%を確保 		
	<ul style="list-style-type: none"> 「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」を2回開催 	A		<ul style="list-style-type: none"> 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り組みを協議・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の需要喚起については、沿線施設と連携し新たな取組を実施することができた。また、BRTと路線バスにAIカメラを設置し、より詳細な利用状況が把握できるようになったため、BRT及び路線バスの需要に応じた運行計画の検討が可能となった。 <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。 民間事業者によるAIオンデマンド交通において、Osaka Metroが運行する北区・福島区、生野区・平野区については、社会実験終了後に継続運行し、利用者増や運行コストの縮減に着実に取り組んでいることを確認した。 AIオンデマンド交通の新たなエリアでの導入に向けた社会実験について検討を行い、公募を開始した。 <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6年4月のOsaka Metroの臨時株主総会、令和6年6月のOsaka Metro及び大阪シティバス（株）の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て2024年度の事業進捗管理を実施した。 令和6年4月、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と路線バスの利用状況と需要の相互影響を踏まえ、BRTと路線バスの一体的、効率的な運行計画の検討を進め試行・検証を行う。また、BRT社会実験延長の効果検証は、運行計画の試行・検証期間を十分に確保して行い、BRTの収支採算性等を踏まえ、大阪市とOsaka Metroが連携し今後の対応を決定する。 <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、各営業課題においては、いずれの課題の進捗状況も順調であり、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。 民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を新たなエリアで開始するとともに、令和7年度からOsaka Metroが実施する路線バス車両小型化実証実験の協議・調整を行い、持続可能な公共交通ネットワークの構築につなげる。 <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。 					