【共通様式】

令和７年度　都市交通局運営方針

（　所属長 ：上溝　憲郎　）

「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・発展を図る。
使命	・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７年度 所属運営の 基本的な 考え方	・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。 ・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。

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

５決算額	646百万円	６決算額	616百万円	７予算額	614百万円

課題認識	【地下鉄】 ・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社会実験については、需要喚起がまだ十分ではなく、またBRTと路線バスの需要に見合った運行とする必要がある。 【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の向上を図るとともに、少子化・人口減少といった人口動態の変化、また全国的なバス事業を取り巻く環境の変化の中にあっても、需要に応じた最適な運行形態を模索するなど、持続可能な地域の移動サービスを検討する必要がある。
主な戦略 （課題解決の方策）	【地下鉄】 ・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の社会実験について、Osaka Metroと連携し、需要喚起や実態に即した効率的な運行計画の試行、検証を実施するとともに、今後の対応について決定する。 【バス】 ・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す。 ・需要に応じた移動サービスの提供をめざしてOsaka Metroが実施する、路線バス車両小型化実証実験の協議・調整を行うとともに、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。
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）	【地下鉄】 ・Osaka Metroが行う可動式ホーム柵整備（令和７年度末までに全線全駅で整備を完了）やバリアフリー化（令和７年度末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社会実験について令和７年度末を目途に今後の対応を決定。 【バス】 ・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） ・路線バス車両小型化実証実験の実施。 ・民間事業者によるAIオンデマンド交通の新たなエリアでの社会実験の実施。

		７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）	【地下鉄】 ・Osaka Metroにおいて、谷町線20駅の可動式ホーム柵の整備を実施し、これにより地下鉄全駅で整備を完了した。また、エレベーターについても、今年度までに計画していた19駅の整備を完了した。 ・BRT社会実験について、取組の効果検証を２月に公表するとともに、社会実験の２年あまり延長を決定した。	A	【地下鉄】 ・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。
		【バス】 ・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。 ・Osaka Metroは当局と協議・調整のうえ路線バス車両の小型化に関する実証実験を計画していたが、車両開発が進まず、次年度へ延期となった。 ・民間事業者によるAIオンデマンド交通は、新たに20区で社会実験を開始し、市内全域で運行することができた。	A	【バス】 ・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。

経営課題２　Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の適切な監理

５決算額	0円	６決算額	0円	７予算額	0円

課題認識	・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）	・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度合を示した指標）	・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）	７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％の確保	A	・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」を１回開催	A	・「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」を２回開催

自己評価 （運営方針全体の定性評価）	【地下鉄】 ・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は、路線バスとは異なる輸送力、速達性、定時性の機能を有し、利用者が定着していることから、沿線住民の移動手段として重要な役割を果たしている。一方、これまで需要喚起、コスト削減に取り組んできたが、令和6年度においては年間約2.5億円の赤字であり、現行の運行計画上、これまでの収支改善の取組の継続だけでは、赤字解消が困難な状況である。現状のままではBRTとしての事業継続性を確保することが極めて難しい状況であり、さらなる取組が必要である。 【バス】 ・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。 ・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。 ・Osaka Metroが予定していた路線バス車両の小型化実証実験は、車両開発が進まず、次年度へ延期となった。 ・民間事業者が運行するAIオンデマンド交通は、社会実験含め、全区において運行を実施することができた。 【Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の監理】 ・Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の株主として、令和７年４月のOsaka Metroの臨時株主総会、令和７年６月のOsaka Metro及び大阪シティバス（株）の定時株主総会、令和７年８月の大阪シティバス（株）の臨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2025年度の事業進捗管理を実施した。 ・令和７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	【地下鉄】 ・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。 ・将来にわたり持続可能なBRTの運行を維持するために、社会実験をさらに少なくとも2年あまり延長し、BRTと路線バスの一体的・効率的な「運行計画」及び「運営」について、これまでより踏み込んで検討し、さらなる収支改善の取組を進める。 【バス】 ・本市のバス事業は、概ね計画どおりに推移しており、各戦略の有効性も高いと判断できる。一方、路線バスの運行を担う大阪シティバス（株）は、人件費・燃料費の上昇を受けて経営環境が一層厳しさを増している。今後も次年度以降の運営方針に基づき、適切に進捗管理を継続していく。なお、Osaka Metroが予定していた路線バス車両の小型化実証実験は、本運営方針公表時点（6月10日）において当面の実施を見送ることとなっている。 ・民間事業者が運行するAIオンデマンド交通は、社会実験を含め全区で運行を継続するとともに、需要に応じた最適な運行形態を模索するなど、持続可能な地域の移動サービスを検討していく。 【Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の監理】 ・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。