

## 令和8年度 都市交通局運営方針（案）

（ 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
令和8年度所属運営の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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							
		6決算額	616百万円	7予算額	614百万円	8予算額	1,157百万円
課題認識	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、BRTの事業継続性を高めるため、需要喚起を図るとともに、需要に応じた効率的な運行が必要である。</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、またドライバー不足など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、新しい技術の活用や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。</li> </ul>						
主な戦略 (課題解決の方策)	<p>【地下鉄】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・社会実験中のBRTについて、Osaka Metroと連携し、需要喚起や需要に応じ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。</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・AIオンデマンド交通の社会実験を継続実施するとともに、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、それらの実験結果も踏まえつつ需要に応じた地域の移動サービスのあり方について検討する。</li> <li>・Osaka Metroが目指す路線バスに係る自動運転の実装に向けた実証実験を支援する。</li> </ul>						
評価指標 (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"> <li>・Osaka Metroの地下鉄施設の安全対策やバリアフリー化として、列車内への防犯カメラの設置（令和8年度末までに累計161列車、令和9年度末までに全列車（220列車）の設置を完了）や、バリアフリー経路の複数ルート化（令和8年度末までに2駅でエレベーターを供用開始）を実施。</li> <li>・社会実験中のBRTについて令和10年度中を目途に今後の対応を決定。</li> </ul> <p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・AIオンデマンド交通の社会実験を20区で継続して実施。</li> <li>・路線バス車両小型化実証実験の実施。</li> <li>・路線バスに係る自動運転の実証実験の実施。</li> </ul>						
評価指標の達成状況	8年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成					前年度実績	

経営課題2 Osaka Metro及び大阪シティバス（株）の適切な監理					
		6決算額	0円	7予算額	0円
				8予算額	0円
課題認識	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>				
主な戦略 (課題解決の方策)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>「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。</li> <li>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。</li> </ul>				
評価指標 (経営課題の解決に向けた進捗度合を示した指標)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Osaka Metroから本市への配当において、配当性向23.81%の確保。</li> <li>「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」の開催。（年に1回以上）</li> </ul>				
評価指標 の達成状況	8年度実績と達成状況 ※A：達成 B：未達成			前年度実績	
自己評価 (運営方針全体の定性評価)					
今後の方針					