

平成23年度 局配分予算算定案

交 通 局

ア 総 括 表

(単位：百万円)

		平成23年度算定 (A)		平成22年度当初 (B)		(A) - (B)	
		歳出	税等	歳出	税等	歳出	税等
一 般 会 計		【           】		【           】		【           】	
区 分	局配分予算(※)						
	重点政策予算枠での要求						
	財産売却代 (土地、建物、有価証券売却代)						
	(別途) 公債費等						
特 別 会 計		299,744	( 17,230 ) 16,353	270,715	( 11,207 ) 16,144	29,029	( 6,023 ) 209
自動車運送事業会計	計	27,706	( △ 1,741 ) 993	28,579	( △ 2,987 ) 924	△ 873	( 1,246 ) 69
	(損益)	21,837	( △ 1,741 ) 841	23,443	( △ 2,987 ) 848	△ 1,606	( 1,246 ) △ 7
	(資本)	5,869	(            ) 152	5,136	(            ) 76	733	(            ) 76
高速鉄道事業会計	計	272,038	( 18,971 ) 15,360	242,136	( 14,194 ) 15,220	29,902	( 4,777 ) 140
	(損益)	153,274	( 18,971 ) 9,644	154,482	( 14,194 ) 9,780	△ 1,208	( 4,777 ) △ 136
	(資本)	118,764	(            ) 5,716	87,654	(            ) 5,440	31,110	(            ) 276
局 計		【 299,744 】 299,744	/	【 270,715 】 270,715	/	【 29,029 】 29,029	/

※税等欄は一般会計からの繰入金を示し、損益の上段( )は当年度損益を示す。

		23年度算定 (A)	配分額 (B)	(A) - (B)
再 掲	局配分予算(※)の税等のうち 局裁量経費 歳出に連動しない歳入	18	239 <small>うち財産売却代の 20%加算分</small>	△ 221

配分額を超過する理由

**経営課題に対応する 23 年度の主要事業**

**経営課題 1 さらなる安全性・利便性・快適性の向上**

(達成目標)さらなる安全性の強化

お客さまに安心して地下鉄・ニュートラム・バスをご利用いただけるよう安全輸送を確保し、重大事故・重大インシデントを撲滅するとともに犯罪を抑止する。そのため、業務執行態勢を不断に見直すとともに、安全関連設備の整備に取り組むことで事故防止等につなげ、事故発生時等の被害を最小限にする。

(1) 安全管理体制の充実に向けた継続的な取組

- ・地下鉄部門及び自動車部門における事故・トラブルの再発防止や未然防止に関するこれまでの取り組みに加え、平成 22 年 3 月に発生した長堀鶴見緑地線の重大インシデントや谷町線の運行障害を受け、意識調査等を通じて組織風土の実態を把握し、安全管理体制の充実に向けた取り組みを進める。

(1, 717 百万円)

(2) 可動式ホーム柵の設置

1, 302 百万円 (高速鉄道事業会計)

プラットホームにおける軌道転落・接触事故対策として非常に有効な可動式ホーム柵の設置

- ・長堀鶴見緑地線：門真南駅への可動式ホーム柵を設置
- ・千日前線：車両改造及び自動列車運転のための信号設備の製作
- ・御堂筋線：車両改造設計

(248 百万円)

(3) 地下鉄駅における防犯カメラの増設

238 百万円 (高速鉄道事業会計)

- ・犯罪行為抑止のため、地下鉄駅に防犯カメラを増設する。

(19 百万円)

(4) バスにおける事故の減少

20 百万円 (自動車運送事業会計)

- ・バス車両にドライブレコーダーのカメラを1両当たり2基から4基へ増設し、得られた運転記録等を活用した研修を実施し、より一層の安全運転を目指す。

## 経営課題2 市営交通社会貢献等戦略プランの実施

(達成目標)① 3つの柱となる施策等

本市の施策の重要な柱である「環境」「ひとにやさしい市営交通」「集客観光」の3つの施策を中心に社会貢献施策を展開し、大阪の都市格の向上に寄与する。

### (1) 環境保全の取り組み

- ・「市民協働ポイント」事業の実施 1百万円 (高速鉄道事業会計)  
本市と共同で「市民協働ポイント」事業を立ち上げ、ICカード (OSAKA PiTaPa) を活用し、「市民協働」の活動に応じてポイント (ポイント原資の一部を交通局が負担) を付与する。
- ・地下鉄車両工場の総合エコ化 115百万円 (高速鉄道事業会計)  
緑木車両管理事務所の省エネ化・緑化で、地域・お客さまに親しまれる環境にやさしい施設を目指す。

### (2) ひとにやさしい市営交通

- ・授乳室の提供 53百万円 (高速鉄道事業会計)  
乳幼児をお連れのお客さまにも安心して地下鉄を利用していただく。
- ・明るい清潔感のある駅づくり 348百万円 (高速鉄道事業会計)  
駅の美装化、トイレの改良等、誰もが利用したいと思うような明るく清潔感のある快適な駅づくりを進める。
- ・液晶式旅客案内表示装置の設置 92百万円 (自動車運送事業会計、高速鉄道事業会計：地下鉄車両を除く)  
地下鉄駅で聴覚に障害のある方や海外からのお客さまへの情報提供を図る。バス車内に液晶表示器を設置するとともに、液晶表示器を搭載した地下鉄新型車両を導入する。

### (3) 集客観光の取り組み

- ・多言語案内コーナー (i コーナー) 設置 3百万円 (高速鉄道事業会計)  
海外からのお客さまへの案内を充実し、不安解消と満足度向上を図り、リピーターを獲得する。  
(23年度は5駅に設置)
- ・他の交通事業者との共同PR等の実施 50百万円 (高速鉄道事業会計)  
車内や駅構内などのPR媒体を活用し、関西圏内・圏外の交通事業者との共同PRおよび集客施設やイベント等のPRを行うことで、大阪への集客誘致を図る。

## (達成目標)②市営交通の戦略的展開

社会的ニーズに応じた料金施策や私鉄との連携強化などの戦略的施策を展開し、お客さまの立場にたった新たなサービスの提供や社会一般への貢献を目指す。

### (1) 料金施策の取組

- ・子育て 世帯の 応援を目指し、通学定期券の 20%値下げ（P i T a P a 利用額割引マイスタイル（学生）の上限額も 20%値下げ）を実施する。
- ・大阪の都市政策・課題の解消に向けた料金サービスの拡充を検討する。

## 見直しを進める主な取組

### 1 職員数の削減

（取組内容、目標）

事業の継続的・安定的な運営に必要な要員を確保しつつ、安全性の確保を前提とした効率化に引き続き取り組むことなどにより、職員数の削減を図る。

平成 21 年度末 6,901 名⇒平成 27 年度末 約 6,500 名

### 2 外郭団体の改革

（取組内容、目標）

平成 27 年度を達成年度とする本市の「新たな外郭団体改革計画」を踏まえ、

- ① 外郭団体の統廃合の検討（23 年度以降 3 年以内を目途に㈱大阪メトロサービスと交通サービス㈱との統合に取り組むなど）
- ② 人的関与の見直し（派遣職員数を 22 年度の半数以下を目標に見直し、満 65 歳を超える本市 O B 職員の雇用の 25 年度初期での解消など）
- ③ 財政的関与の見直し（委託料総額の 30%削減、競争性のない随意契約による委託料の 50%削減など）

に取り組む。

### 3 アクションプランに基づくバス事業の経営改善の取組

（取組内容、目標）

市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき、

- ① 徹底したコスト削減、増収対策（事業規模の 3 分の 2 までの管理委託の拡大、営業所の統廃合など）
- ② 事業規模・サービス水準の見直し（赤バスサービスの見直しを含めた路線再編など）
- ③ 路線の責任分担の明確化（タイプ別の責任分担に応じた地下鉄事業からの繰入や一般会計からの補助など）

の 3 つを柱とする方策に取り組むことにより、平成 27 年度までに収支の均衡を図る。

ウ 交通局 新規・拡充事業(主なもの)

○市営交通社会貢献等戦略プランの実施

662 百万円

- ・ 本市の施策の重要な柱である「環境」「ひとにやさしい市営交通」「集客観光」の3つの施策を中心に社会貢献施策を展開し、大阪の都市格の向上に寄与する。

(1)環境保全の取り組み

地下鉄車両工場の総合エコ化など

(2)ひとにやさしい市営交通

駅的美装化、トイレの改良等明るい清潔感のある駅づくりなど

(3)集客観光の取り組み

多言語案内コーナー (iコーナー) 設置など

( 1, 717 百万円)

○可動式ホーム柵の設置

1, 302 百万円

- ・ 長堀鶴見緑地線

完了予定 23年度

- ・ 千日前線

完了予定 26年度

- ・ 御堂筋線

車両改造工事を実施

完了予定 31年度 総事業費 261億円

平成23年度 交通局運営方針(案)

様式1

(局長: 新谷 和英)

局の目標(何をめざすのか)	局の使命(どのような役割を担うのか)
<p>安全の確保を最優先とする企業風土・文化を確立するとともに、常にお客さま視点にたったより便利で快適なサービスを提供することにより、市民・お客さまから信頼・評価される公共交通機関を目指す。さらに「環境」、「ひとにやさしい市営交通」、「集客観光」を3つの柱とする社会貢献策や市営交通の戦略的展開に取り組むことにより、関西圏の中核を担う公共交通機関として、大阪や関西の発展に貢献していく。</p>	<p>○「お客さま第一主義」のもと、より「安全」「便利」「快適」で「環境にやさしい」輸送サービスの提供                  ○交通事業者・大阪市の一部局としての社会的責任の遂行や大阪市のまちづくりへの貢献                  ○企業性を十分に発揮した自主・自立的な事業運営</p>

平成23年度 局運営の基本方針(どのように取り組むのか:局長の方針)
<p>自らリーダーシップを発揮し、交通事業者の基本に立ち返り、安全に対する意識のさらなる醸成を図るとともに、より便利で快適な輸送サービスの提供と、改革型公営企業としての効率的な事業運営を着実に推進するとともに、「市営交通社会貢献等戦略プラン」における3つの柱となる施策や新たな料金サービス、大阪市の関係局や私鉄との連携の強化などの市営交通の戦略的展開に取り組むことにより、市民・お客さまへ利益還元を行い、これまで以上に企業としての社会的責任の遂行、社会一般への貢献に努めていく。バス事業については「アクションプラン」に基づき、中期的な収支均衡の実現に向け、着実に取組を進める。</p>

全体概要

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

主な経営課題	主な戦略	主な具体的取組(23年度予算額)
<p>経営課題1 【1 さらなる安全性・利便性・快適性の向上】</p>	<p>【1-1 さらなる安全性の強化】 お客さまに安心して地下鉄・ニュートラム・バスをご利用いただけるよう安全輸送を確保し、重大事故・重大インシデントを撲滅するとともに犯罪を抑止する。そのため、業務執行態勢を不断に見直すとともに、安全関連設備の整備に取り組むことで事故防止等につなげ、事故発生時等の被害を最小限にする。</p>	<p>【1-1-①・⑦安全管理体制の充実に向けた継続的な取組】 ・地下鉄部門及び自動車部門における事故・トラブルの再発防止や未然防止に関するこれまでの取り組みに加え、平成22年3月に発生した長堀鶴見緑地線の重大インシデントや谷町線の運行障害を受け、意識調査等を通じて組織風土の実態を把握し、安全管理体制の充実に向けた取り組みを進める 【1-1-②可動式ホーム柵の設置】 ・プラットホームにおける軌道転落・接触事故対策として非常に有効な可動式ホーム柵の設置〔1,302百万円〕 長堀鶴見緑地線:門真南駅への可動式ホーム柵を設置、千日前線:車両改造及び自動列車運転のための信号設備の製作、御堂筋線:車両改造設計 【1-1-⑤地下鉄駅における防犯カメラの増設】 ・犯罪行為抑止のため、地下鉄駅に防犯カメラを増設する。〔238百万円〕 【1-1-⑧バスにおける事故の減少】 ・バス車両にドライブレコーダーのカメラを1両あたり2⇒4基へ増設し、得られた運転記録等を活用した研修を実施し、より一層の安全運転を目指す。〔20百万円〕</p>
<p>経営課題2 【2 市営交通社会貢献等戦略プランの実施】</p>	<p>【2-1 3つの柱となる施策等】 本市の施策の重要な柱である「環境」「ひとにやさしい市営交通」「集客観光」の3つの施策を中心に社会貢献施策を展開し、大阪の都市格の向上に寄与する。</p>	<p>【2-1-① 環境保全の取組み】 ・「市民協働ポイント」事業の実施:本市と共同で「市民協働ポイント」事業を立ち上げ、ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、「市民協働」の活動に応じてポイント(ポイント原資の一部を交通局が負担)を付与する。〔1百万円〕 ・地下鉄車両工場の総合エコ化:緑木車両管理事務所の省エネ化・緑化で、地域・お客さまに親しまれる環境にやさしい施設を目指す。〔115百万円〕 【2-1-② ひとにやさしい市営交通】 ・授乳室の提供:乳幼児をお連れのお客さまにも安心して地下鉄を利用していただく。〔53百万円〕 ・明るい清潔感のある駅づくり:駅的美装化、トイレの改良等、誰もが利用したいと思うような明るく清潔感のある快適な駅づくりを進める。〔348百万円〕 ・液晶式旅客案内表示装置の設置:地下鉄駅で聴覚に障害のある方や海外からのお客さまへの情報提供を図る。バス車内に液晶表示器を設置するとともに、液晶表示器を搭載した地下鉄新型車両を導入する。〔92百万円・地下鉄車両を除く〕 【2-1-③ 集客観光の取組み】 ・多言語案内コーナー(iコーナー)設置:海外からのお客さまへの案内を充実し、不安感解消と満足度向上を図り、リピーターを獲得する。〔23年度は5駅に設置3百万円〕 ・他の交通事業者との共同PR等の実施:車内や駅構内などのPR媒体を活用し、関西圏内・圏外の交通事業者との共同PRおよび集客施設やイベント等のPRを行うことで、大阪への集客誘致を図る。〔50百万円〕</p>
	<p>【2-2 市営交通の戦略的展開】 社会的ニーズに応じた料金施策や私鉄との連携強化などの戦略的施策を展開し、お客さまの立場にたった新たなサービスの提供や社会一般への貢献を目指す。</p>	<p>【2-2-① 料金施策の取組】 ・子育て世帯の応援を目指し、通学定期券の20%値下げ(PiTaPa利用額割引マイスタイル(学生)の上限額も20%値下げ)を実施する。 【公営地下鉄で最大の割引率】 ・大阪の都市政策・課題の解消に向けた料金サービスの拡充を検討する。</p>

II 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

取組項目	取組内容
職員数の削減	<p>・事業の継続的・安定的な運営に必要な要員を確保しつつ、安全性の確保を前提とした効率化に引き続き取り組むことなどにより、職員数の削減を図る。 平成21年度末 6,901名⇒平成27年度末約 6,500名</p>
外郭団体の改革	<p>平成27年度を達成年度とする本市の「新たな外郭団体改革計画」を踏まえ、①外郭団体の統廃合の検討(23年度以降3年以内を目途に(株)大阪メトロサービスと交通サービス(株)との統合に取り組むなど)②人的関与の見直し(派遣職員数を22年度の半数以下を目標に見直し、満65歳を超える本市OB職員の雇用の25年度初期での解消など)③財政的関与の見直し(委託料総額の30%削減、競争性のない随意契約による委託料の50%削減など)に取り組む。</p>
アクションプランに基づくバス事業の経営改善の取組	<p>・市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき、①徹底したコスト削減、増収対策(事業規模の3分の2までの管理委託の拡大、営業所の統廃合など)、②事業規模・サービス水準の見直し(赤バスサービスの見直しを含めた路線再編など)、③路線の責任分担の明確化(タイプ別の責任分担に応じた地下鉄事業からの繰入や一般会計からの補助など)の3つを柱とする方策に取り組むことにより、平成27年度までに収支の均衡を図る。</p>

# I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連																												
<p>【1 さらなる安全性・利便性・快適性の向上】</p> <p>1日に約250万人のお客さまに利用いただいている交通事業者として、最大の使命である「安全」を確保するため、安全対策・事故防止対策の向上を図ってきた。さらに組織としての、安全を重視する企業風土・文化を根付かせる取組を最優先し、お客さまに安心して地下鉄・ニュートラム・バスをご利用いただく。</p> <p>また、お客さまの視点に立った、誰もが便利で快適なサービスを提供していくことによりお客さま満足の向上に努める。</p>	<p>【1-1 さらなる安全性の強化】</p> <p>お客さまに安心して地下鉄・ニュートラム・バスをご利用いただけるよう、安全輸送の確保を徹底する。そのため、業務執行態勢を不断に見直すとともに、安全関連設備の整備に取り組むことで、事故防止につなげるとともに、事故発生時の被害を最小限にする。</p> <p>どのような成果を目指すのか(アウトカム):地下鉄・ニュートラム</p> <p>○重大な鉄道運転事故・重大インシデントの撲滅 ○駅構内・車内での犯罪等の減少</p> <p>どのような成果を目指すのか(アウトカム):バス</p> <p>○有責重大事故の撲滅 ○運転手の責任事故(人身及び物損)発生件数を平成25年度末までに、平成19年度実績(254件)を半減</p>	<p>【1-1-①安全管理体制の充実にに向けた継続的取組の実施:地下鉄・ニュートラム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年3月に発生した長堀鶴見緑地線の重大インシデントや谷町線の運行障害を受け、職員の意識調査等を通じて組織風土の実態を把握し、安全管理体制の充実にに向けた取組を進める</li> <li>地下鉄・ニュートラム安全委員会を中心とした事故・トラブル情報の共有化と再発防止・未然防止に向けた各部門間の連携強化</li> <li>管理層に対する講演会等の実施</li> <li>監査部署が各部門の安全管理体制をチェックする運輸安全内部監査の実施</li> <li>「地下鉄・ニュートラム安全報告書」をホームページで公表。(毎年9月)</li> </ul> <p>【1-1-②可動式ホーム柵の設置】</p> <p>プラットホームにおける軌道転落・接触事故対策として非常に有効な可動式ホーム柵の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長堀鶴見緑地線 門真南駅への可動式ホーム柵を設置</li> <li>千日前線 車両改造及び自動列車運転のための信号設備の製作を実施</li> <li>御堂筋線 車両改造設計を実施</li> </ul> <p>[予算額 1,302百万円]</p> <p>【1-1-③各路線毎の運転指令所の統合化(輸送指令所)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年度までに、各路線毎に運行管理を行っている運転指令を輸送指令所に統合し、危機管理の強化、対外的な連絡体制の確立、システムの一元管理等を図る。</li> </ul> <p>[予算額 2,334百万円]</p>	<p>・国の運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、さらなる安全性向上を目指し、安全管理体制の充実にを図る</p> <p>・継続的な取組として、 ①年度当初及び四半期ごとに年5回の各委員会の実施と、専門的に検討を行う専門部会等の実施 ②年1回以上の外部講師等による講演会の実施 ③年1回の運輸安全内部監査の実施を継続的に取り組む</p>	<p>・長堀鶴見緑地線の重大インシデントについて調査対策委員会を設置し、背景要因まで踏み込んだ詳細な原因究明と再発防止対策を実施した</p> <p>・4月、7月、10月、1月に部会及び委員会を実施し、事故・トラブル情報の共有と対策等の検討を実施、3月に運輸安全内部監査結果の報告と、マネジメントレビューを実施</p> <p>・7月及び10月に外部講師を招き、局長以下管理層約130名に対し講演会を実施</p> <p>・11～12月にかけて、輸送の安全の確保に関する規程等の遵守状況を中心に各部門の安全管理体制を確認する運輸安全内部監査を実施</p> <p>・平成19年度以降、毎年9月に「地下鉄・ニュートラム安全報告書」を作成し、ホームページで公表</p>																													
<p>市営交通乗車人員の推移 (一日平均)</p> <table border="1"> <caption>市営交通乗車人員の推移 (一日平均) (千人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>地下鉄・ニュートラム</th> <th>バス</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17</td> <td>2350</td> <td>200</td> <td>2550</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>2350</td> <td>200</td> <td>2550</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>2350</td> <td>200</td> <td>2550</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>2300</td> <td>200</td> <td>2500</td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>2250</td> <td>200</td> <td>2450</td> </tr> <tr> <td>22(予算)</td> <td>2300</td> <td>200</td> <td>2500</td> </tr> </tbody> </table>	年度	地下鉄・ニュートラム	バス	計	17	2350	200	2550	18	2350	200	2550	19	2350	200	2550	20	2300	200	2500	21	2250	200	2450	22(予算)	2300	200	2500					
年度	地下鉄・ニュートラム	バス	計																														
17	2350	200	2550																														
18	2350	200	2550																														
19	2350	200	2550																														
20	2300	200	2500																														
21	2250	200	2450																														
22(予算)	2300	200	2500																														
		<p>・長堀鶴見緑地線 門真南駅への可動式ホーム柵を設置</p> <p>・千日前線 車両改造及び自動列車運転のための信号設備の製作を実施</p> <p>・御堂筋線 車両改造設計を実施</p> <p>[予算額 1,302百万円]</p>	<p>・長堀鶴見緑地線 門真南駅に設置 (17駅中16駅→17駅 100%)</p> <p>・千日前線(平成26年度に導入) 車両改造を実施 (17列車中2列車→6列車 35%)</p> <p>・御堂筋線(平成31年度に導入) 車両改造設計を実施</p> <p>[21決算額 907百万円] [22予算額 1,717百万円]</p>	<p>・長堀鶴見緑地線 大正駅～鶴見緑地駅に設置 (17駅中0駅→16駅)</p> <p>・千日前線 車両改造を実施 (17列車中0列車→2列車)</p> <p>・御堂筋線 可動式ホーム柵導入に向けた車内信号方式に関する調査を実施</p> <p>[21決算額 907百万円] [22予算額 1,717百万円]</p>																													
		<p>・四つ橋線運転指令の統合化(平成22年度～24年度)</p> <p>・千日前線運転指令の統合化(平成23年度～平成25年度)に向けた発注</p> <p>※御堂筋線、谷町線、中央線、堺筋線、長堀鶴見緑地線、今里筋線の統合化は完了</p>	<p>・16年度 御堂筋線・谷町線運転指令を統合化</p> <p>・18年度 中央線運転指令を統合化 輸送指令所に今里筋線運転指令を建設</p> <p>・21年度 長堀鶴見緑地線運転指令を統合化</p> <p>・22年度 堺筋線運転指令を統合化</p> <p>[21決算額 1,701百万円] [22予算額 2,254百万円]</p>																														

# I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
<p>輸送の安全の確保を最優先 ・安全性確保への投資額は過去5年累計で900億円を超えている。</p>  <p>・在阪私鉄と比べても、総投資額に占める安全性確保への設備投資の割合が高い。</p> 		<p><b>【1-1-④安全関連設備投資】</b></p> <p><b>シールド2次覆工の保全</b> 中央線シールドトンネル部において、コンクリートの落下防止を図るため、コンクリート面に補強用のシート貼り付けを行う。今後も同様なシールド構造物について調査ならびに補修工事を継続して実施していく予定 〔予算額 172百万円〕</p> <p><b>高架構造物の保全</b> 御堂筋線・中央線高架部において、コンクリートのクラックなどへの雨水等の浸透・劣化及び高架橋下部へのコンクリート等の落下の防止、延命化を図るため、コンクリート外面に補強用のシート及び塗料の塗布を行う。 〔予算額 747百万円〕</p> <p><b>構造物の延命化対策</b> 建設後長期間が経過した構造物の適切なメンテナンスを行うことにより延命化を図るため、工法等の検討を実施する。 〔予算額 70百万円〕</p> <p><b>列車風の改善</b> 列車の入出駅時に発生する列車風が特に強い15駅について改善を実施する。 〔予算額 55百万円〕</p> <p><b>地上建物耐震対策</b> 地震災害時の人命の確保及び都市交通としての機能保持のための整備。 ・北加賀屋乗務所など 〔予算額 141百万円〕</p> <p><b>駅施設の安全対策</b> 建設後30年を超える駅舎が全体の半数を超えることから、駅施設の老朽に起因した事故の予防対策、列車運行阻害の防止など、お客さまの安全確保のための整備。 〔予算額 1,774百万円〕</p>	<p>・中央線深江橋～高井田～長田上り線 339.5m実施予定 平成22年度末 321.5m (中央線高井田～長田 上り線完成) ↓ 平成23年度末目標 661m 中央線については平成24年度完了予定</p> <p>・御堂筋線・中央線高架部2,850m施工 22年度末5,929m/8,779m ↓ 23年度末8,779m/8,779m 100%</p> <p>・工法選定のための調査</p> <p>・列車風の改善を立案するためのシミュレーション調査を5駅実施</p> <p>・地上建物耐震対策 4施設整備 22年度末 74/85施設 ↓ 23年度末 78/85施設 92% 目標年度 平成27年度</p> <p>・駅施設の安全対策 6駅整備 軌道天井・壁落下対策 階段壁落下対策・出入口上屋老朽対策 高架駅外壁落下対策等 22年度末時点 22/43駅 ↓ 23年度末時点 28/43駅 65% 目標年度 平成27年度(第1期分)</p>	<p>平成22年10月現在 対象延長 1,494m 補修工事完了 773m(進捗率約52%) 〔21決算額 136百万円〕 〔22予算額 140百万円〕</p> <p>平成22年度実績 対象延長 8,779m うち施工完了 5,929m(進捗率約68%) 〔21決算額 1,047百万円〕 〔22予算額 886百万円〕</p> <p>新規事業のため、実績なし</p> <p>平成22年度実績 中央線深江橋駅換気口設置 〔21決算額 3百万円〕 〔22予算額 117百万円〕</p> <p>地上建物耐震対策 21年度末までに68施設整備完了 22年度末までに74施設整備完了予定 〔21決算額 692百万円〕 〔22予算額 1,263百万円〕</p> <p>駅施設の安全対策 21年度末までに22駅整備完了 〔21決算額 646百万円〕 〔22予算額 1,890百万円〕</p>	



I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
		<p><b>電気指令システムの整備</b> 平成24年度末までに、平成3年4月に運用開始した電気指令システムを更新し、危機管理の強化と、より効率的な電気設備の運用等を図る。 〔予算額 727百万円〕</p>	<p>・設備管理システム(換気、空調、信号、通信設備の監視制御)の更新は完了したが、23年度に一部の空調関係について調整の確認が必要。 ・電力管理システム(変電所監視制御)の更新に伴う、中央処理装置、変電所側装置を現地搬入し、調整試験を順次開始する。</p>	<p>・18年度 設備管理システムの中央装置更新完了 ・18~22年度 設備管理システムの被監視所側装置更新完了 〔21決算額 1,782百万円〕 〔22予算額 1,359百万円〕</p>	
		<p><b>運転状況記録装置の整備</b> 技術基準の改正に伴い、地下鉄車両に運転状況を記録する装置の設置が義務付けられたため整備する。 〔予算額 79百万円〕</p>	<p>・運転状況記録装置の整備(32列車整備) 22年度予定84/220列車 ↓ 23年度予定116/220列車 53% 28年度末までに全列車整備予定</p>	<p>・21年度までに513列車に整備完了 ・22年度には33列車に整備し、219列車中84列車整備完了予定 〔21決算額 90百万円〕 〔22予算額 169百万円〕</p>	
		<p><b>【1-1-⑤地下鉄駅における防犯カメラの増設】</b> テロ等の犯罪行為の抑止のため、地下鉄駅において防犯カメラを増設する。 〔予算額238百万円〕</p>	<p>・防犯カメラの増設(20駅249台) これにより、全133駅1,713台の防犯カメラの増設を完了する。 22年度末113駅1,464台/133駅1,713台 ↓ 23年度末133駅1,713台/133駅1,713台 100% 目標年度 23年度</p>	<p>・平成21年度までに88駅1,242台の設置を完了しており、平成22年度は25駅222台の増設を行う予定である。 ※平成21年度実績 13駅169台(133駅中88駅) 〔21決算額150百万円〕 〔22予算額248百万円〕</p>	ビジョンー防犯
		<p><b>【1-1-⑥火災対策設備整備の強化】</b> 乗降階段への防火シャッター整備、連結送水管の敷設等を行う。 〔予算額 2,618百万円〕</p>	<p>火災対策設備整備 18駅整備 22年度末 61/115駅 ↓ 23年度末 79/115駅 69% 目標年度 平成25年度</p>	<p>・火災対策設備整備 21年度末までに53駅整備完了 22年度末までに61駅整備完了予定 〔21決算額 2,424百万円〕 〔22予算額 2,332百万円〕</p>	
		<p><b>【1-1-⑦安全管理体制の充実にに向けた継続的取組の実施:バス】</b> ・自動車部安全管理委員会を中心とした事故・トラブル情報の共有化と再発防止・未然防止に向けた各部門間の連携強化 ・管理監督者に対する研修の実施 ・全営業所等からの運行管理者等の参加によるリスク管理WGの実施 ・監査部署が各部門の安全管理体制をチェックする運輸安全内部監査の実施 ・「市バス安全報告書」をホームページで公表。(毎年7月)</p>	<p>・安全管理体制の確立に向け、 ①安全方針に基づいた安全輸送の確保の徹底 ②事故・事故の芽情報の収集及び分析並びにリスクの抽出による事故防止対策への活用 ③年1回の自動車部安全内部監査の実施 を継続的に取り組む。</p>	<p>・全営業所等からの運行管理者等の参加によるリスク管理WGの実施。 ・11~12月にかけて、輸送の安全の確保に関する規程等の遵守状況を中心に運輸、整備部門の安全管理体制を確認する内部監査を実施。 ・平成19年度以降、毎年7月に「市バス安全報告書」を作成し、ホームページで公表。(HP公開は20年度から)</p>	

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
		<p>【1-1-⑧バスにおける事故の減少】</p> <p>・バス車両にドライブレコーダーのカメラを増設し、得られた運転記録等を活用した研修を実施することで、より一層の安全運転を目指す。</p> <p>[予算額 20百万円]</p>	<p>・ドライブレコーダーのカメラ増設(2台/1両当たり)→(4台/1両当たり)全車完了(赤バス除く)。 ★22年度末数/719両中385両 →23年度末目標数/全車完了 100%</p> <p>・運転手の意識の向上として、引き続き「運転向上研修A」、「運転向上研修B」に取り組んでいく。</p>	<p>・ドライブレコーダーのカメラ増設(2台/1両当たり)→(4台/1両当たり)平成22年度改造増設210両、新車購入25両、719両中累積385両。</p> <p>[21決算額 14百万円] [22予算額 19百万円]</p> <p>・事故惹起者を対象とした「運転向上研修A」 ・ドライブレコーダーにおける「ドライバー月報」の「安全運転」項目採点結果の基準点に満たない運転手を対象とした「運転向上研修B」の実施。</p>	
	<p>【1-2 利便性・快適性のさらなる向上】</p> <p>高度化、多様化する市民・お客さまニーズに的確にお応えしながら、更なる利便性・快適性をお届けすることも交通事業者としての重要な責務である。今後も、これまで市営交通を支えていただいた方々や初めてご利用いただくお客さまに至るまで、皆さまにご満足いただけるよう、お客さまの視点に立ったサービスを提供し、誰もが便利で快適に利用できる輸送サービスを追求することで、他の交通機関からの転換を図る。</p> <p>どのような成果を目指すのか(アウトカム)</p> <p>○サービス水準・お客さま満足度の向上 お客さまニーズを直接的かつ正確に把握し、サービス改善の優先順位の見極めや新たなサービスの開発等に取り組み、お客さま視点に立ったサービス水準の向上を図る。</p>	<p>【1-2-① お客さまへの積極的な情報公開とニーズの把握】</p> <p>交通局ホームページのリニューアルや情報マガジン「ノッテオリテ」を継続的な発刊など、積極的な情報公開に取り組む。また、お客さま満足度調査(試行)を実施するとともにお客さまからいただいたご意見についても継続して施策に反映する取組を実施する。</p> <p>・ホームページのリニューアル [予算額 50百万円 ※リニューアル前運営費含む]</p> <p>・交通局の情報マガジン「ノッテオリテ」を継続発刊 [予算額37百万円]</p>	<p>・交通局ホームページのリニューアル 動画等、新しい手法を活用した情報提供や、見やすいデザインへの変更など、交通局ホームページのリニューアルを実施 HPへのアクセス数の増加</p> <p>・情報マガジン「ノッテオリテ」を継続発刊 年間6回の発刊</p> <p>・お客さま満足度調査(試行) 23年度は前年度実績がないため、試行実施することとし、調査内容の検討及び結果の精査を踏まえ、次年度以降に反映できるよう検証する。</p> <p>・お客さまのご意見等を局ポータルサイトにおいて情報共有化を図るとともに積極的に施策に反映する</p>	<p>・ホームページのデザイン変更、バリアフリー対応(読み上げ・かな表示ツールの導入)等のリニューアルを実施 平成19年度 [21決算額 28百万円(運営費)][22予算額 36百万円(運営費)]</p> <p>・交通局の情報マガジン「ノッテオリテ」を創刊 平成21年5月[21決算額31百万円][22予算額41百万円]</p> <p>・お客さまのご意見等を施策に反映するため検討会議を設け、反映した事例をホームページに掲載 平成22年2月掲載開始</p>	
		<p>【1-2-②】</p> <p>お客さま満足度の向上 平成21年度から経営理念である「お客さま第一主義」を全職員に浸透させるための取組としてのCS研修を実施。</p>	<p>経営理念である「お客さま第一主義」を全職員に浸透させるための研修を実施。観光で来られた方をはじめ、すべてのお客さまの満足度向上を図ります。</p>	<p>平成21年度 課長級以上研修 4回実施 約120人参加 係長級研修 10回実施 約400人参加</p> <p>平成22年度 係員研修 30回実施 約1,000人参加(係員全体の15%) CS推進モデル所属を5所属で実施</p>	<p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p>

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
		<p>【1-2-③ICカードサービスの利用促進】 多機能性を活かしたICカードサービスの充実を図り、既に実施しているサービスの継続実施のほか、新規事業として「大阪あそび」事業とICカード(OSAKA PiTaPa)との連携による「まち歩き」を実施する。</p> <p>・「OSAKA PiTaPaで駅に着いたらエコタッチ」の実施 (予算額 10百万円)</p> <p>・OSAKA PiTaPaラリーの実施 (予算額 5百万円)</p> <p>・「大阪あそび」事業とICカード(OSAKA PiTaPa)との連携による「まち歩き」の実施 (予算額 26百万円)</p> <p>・「スタッチクーポンサービス」の実施 (予算額 10百万円)</p>	<p>・「OSAKA PiTaPaで駅に着いたらエコタッチ」の実施 地下鉄駅に設置している端末にICカード(OSAKA PiTaPa)をタッチしていただくことにより、タッチ数に応じて交通局が環境保全活動に貢献する事業を、継続して実施する。</p> <p>・OSAKA PiTaPaラリーの実施 ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用した地下鉄駅でのラリーを、継続して実施する。</p> <p>・「大阪あそび」事業とICカード(OSAKA PiTaPa)との連携による「まち歩き」の実施 「大阪あそび」事業とICカード(OSAKA PiTaPa)との連携による「まち歩き」を新たに実施する。</p> <p>・「スタッチクーポンサービス」の実施 ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、駅周辺の店舗と連携した電子クーポンサービスを継続して実施する。</p>	<p>・ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、町の緑化に貢献した。 (21決算額 8百万円) (22予算額 10百万円)</p> <p>・ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、地下鉄駅でのラリーを実施した。 (21未実施 0万円) (22予算額 5百万円)</p> <p>・23年度新規事業</p> <p>・22年3月に事業開始 (21決算額 2百万円) (22予算額 10百万円)</p>	<p>成長—環境・エネ・ビジョン—安全・快適</p> <p>成長—集客・観光・ビジョン—文化・観光・ビジョン—子ども</p> <p>成長—集客・観光・ビジョン—文化・観光</p> <p>成長—集客・観光・ビジョン—経済</p>
		<p>【1-2-④お客さまサービスの向上】</p> <p>地下鉄とバスの相互利用案内の改善 ・地下鉄の出入口付近において、バス停留場位置のわかりやすい案内を行う。 [予算額10百万円]</p>	<p>・市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」事業改革スケジュールに則り、平成23年度中に15駅程度に展開する。</p>	<p>・平成21年度に試験的に都島駅・ドーム前千代崎駅にて実施。 ・平成22年度に2駅実施予定。</p>	
		<p>全ての駅に自動定期券発行機を導入 ・自動定期券発行機を導入することで、定期券購入の機会(場所・時間)を増やし、お客さまサービスの向上を図る。 [予算額722百万円]</p>	<p>・平成23年度内には、全ての駅に自動定期券発行機を設置する。(127台) 22年度末数(0台) ↓ 23年度末目標数127/180台 71% ※なお、平成25年度には自動定期券発行機を追加設置する。(53台) 目標年度25年度</p>	<p>・平成23年度の自動定期券発行機の設置に向けて、仕様確定、設計に取り組んだ。 [22予算額79百万円]</p>	
		<p>お客さまの利用状況に応じた地下鉄運行ダイヤの設定 ・お客さまの利用状況に応じたより使用しやすい地下鉄の運行ダイヤを設定する</p>	<p>22年度実施した交通量調査の結果を調査・分析し、お客さまの使用しやすい地下鉄の運行ダイヤを検証する。</p>	<p>・より一層便利な乗継等を目指した運行ダイヤの検証を行うとともに、千日前線では、ホーム柵設置に伴うダイヤ変更実施時においても、朝混雑時の一部で乗継利便性を考慮したダイヤを反映することができた。</p>	

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

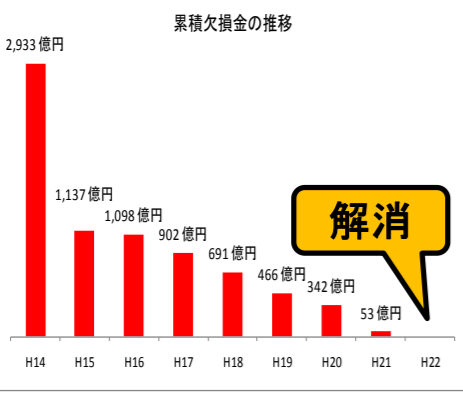
経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連												
		<p>【1-2-⑤ エレベーターの整備】</p> <p>平成25年度末までに「他社線やバスターミナルとの乗換え経路」においてエレベーターを整備</p> <p>[予算額 2,403百万円] ※本町駅を含む(負担金工事)</p>	<p>・梅田・淀屋橋・なんば・出戸駅の工事の進捗を図る。(24年度 梅田駅完成予定) 残る3駅について設計の進捗及び工事発注を行う。 ※25年度全8駅完成予定</p>	<p>・ホームから地上までのエレベーターによるワンルート(133駅中132駅→133駅) ・地下鉄乗換えワンルート(23駅中18駅→20駅) ・他社線やバスターミナルとの乗換え経路(8駅中0駅→1駅)</p> <p>[21決算額 2,851百万円] [22予算額 2,938百万円]</p>													
		<p>【1-2-⑥ 車内案内表示装置の設置】</p> <p>地下鉄、ニュートラム車内に車内案内表示装置を整備</p> <p>・地下鉄車両:平成25年度完了 ・ニュートラム車両:平成27年度完了 [予算額 346百万円]</p>	<p>・地下鉄車内案内表示装置の設置 1,172/1,350両→1,252/1,360両 92%</p>	<p>・平成21年度までに1,086列車に整備完了 ・平成22年度には86両に整備し、1,350両中1,172両に整備完了予定</p> <p>[21決算額 459百万円] [22予算額 452百万円]</p>													
		<p>【1-2-⑦ 誰もが利用しやすいノンステップバスの増車】</p> <p>・バス車両のノンステップ化</p> <p>[予算要求額1,870百万円]</p>	<p>バス車両のノンステップ化率 87.8%→100%(全車ノンステップ化)</p> <table border="1"> <caption>バス車両のノンステップ化率推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19年度</td> <td>58.7%</td> </tr> <tr> <td>20年度</td> <td>71.5%</td> </tr> <tr> <td>21年度</td> <td>85.8%</td> </tr> <tr> <td>22年度</td> <td>87.8%</td> </tr> <tr> <td>23年度(目標)</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	率 (%)	19年度	58.7%	20年度	71.5%	21年度	85.8%	22年度	87.8%	23年度(目標)	100%	<p>21年度末:85.8%(719両中617両) 22年度末:87.8%</p> <p>[21決算額1,921百万円] [22予算額 749百万円]</p>	
年度	率 (%)																
19年度	58.7%																
20年度	71.5%																
21年度	85.8%																
22年度	87.8%																
23年度(目標)	100%																
		<p>【1-2-⑧ひとにやさしい車両】</p> <p>・縦手すり設置、扉開閉予告灯、車内案内表示機能追加、座席のバケットシート化により、利用しやすい車両とする [予算額 200百万円]</p>	<p>・千日前線及び堺筋線において、28両改造</p>	<p>平成22年度に千日前線において8両整備予定 [22予算額58百万円]</p>													
		<p>【1-2-⑨ 広告付きバスシェルターの設置】</p> <p>バスの魅力を高めるため、大阪の街並みに溶け込むデザインの広告付きバスシェルターを設置。 また広告料の収入により民間事業者がシェルターの整備を行うことで、設置・維持管理費用を削減</p>	<p>設置基数については、民間事業者が設置するものであるため当局が設置基数の目標を設定できないが、事業者との調整のうえH22年度と同程度の30基を目指す。</p>	<p>H21年度末33基(総数) H22年度末63基(予定) H22年10月末現在5基設置済</p>													

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

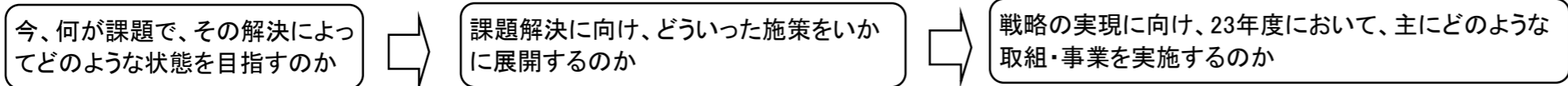
課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
<p><b>【2 市営交通社会貢献等戦略プランの実施】</b>                      現在、地下鉄事業においては、これまでの経営健全化の取組みなどによって、継続的に黒字を確保しており、平成22年度末には、累積欠損金を解消できる見込みとなっている。</p> <p>このような状況のもと、これまで着実に実施してきた安全輸送や経営基盤の強化等の交通事業者としての取組みに加え、大阪市の一部局としての立場を活かした施策やこれまでにない発想に立った新たな施策を展開することにより、市民・お客さまへ利益を還元するとともに、企業としての社会的責任の遂行や、社会一般への貢献にも努めていく。</p> <p>こうした観点から、市営交通を育てていただいたお客さまへの利益還元策・また駅ナカスペースの活用といった戦略的展開などにも取組み、公営交通事業者として関係局や民間事業者とも連携しながら積極的に施策を展開し、あわせて効果的かつ戦略的にPRや情報発信を行っていく。</p>  <p>※ 累積欠損金 これまでの赤字の累積額を示す。</p>	<p><b>【2-1 3つの柱となる施策等】</b>                      本市の施策の重要な柱である「環境」「ひとにやさしい市営交通」「集客観光」の3つの施策を中心に社会貢献施策を展開する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>どのような成果を目指すのか(アウトカム): 環境</p> </div> <p>〇市の一部局、また関西圏の交通事業者として、おおさか環境ビジョンの取組に寄与する。</p> <p><b>【参考数値目標】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年度までに市域の温室効果ガス排出量を1990年度比で25%以上削減</li> <li>・2050年度までに市域の温室効果ガス排出量を1990年度比で80%削減</li> </ul> <p>〔おおさか環境ビジョン(中間とりまとめ)から抜粋〕</p>	<p><b>【2-1-① 環境保全の取組み】</b>                      地下鉄・バスは「環境にやさしい」交通機関であるが、運行時にはエネルギーを使用するため、この事業自体によって生じる環境負荷を最大限軽減する取組みを継続・拡大するとともに、駅舎や車両工場自体も地球環境にやさしい施設を目指し、地球環境に貢献できる施策を展開する。またこうした施策に取り組むことで、環境啓発につなげて、市民・お客さまの環境意識を醸成して、環境保全に寄与する。</p> <p><b>交通局独自の環境理念・環境方針の策定</b>                      公共交通事業者として社会的責任を明確にし、環境に配慮した事業運営を通じて地球環境保全に貢献する。</p> <p><b>環境負荷の目標値の設定</b>                      事業活動によって生じる環境負荷の削減状況などを公表することで、市民・お客さまに環境への取組みを周知する。</p> <p><b>エコモデル駅を設置</b>                      大阪市が環境・エネルギー関連産業等の誘致並びに「環境先進都市 大阪」のモデル地区となるように取組んでいく、同地区内にある「コスモスクエア駅」をエコモデル駅とし、総合エコ化を図る。</p> <p>〔予算額 11百万円〕</p> <p><b>地下鉄車両工場の総合エコ化</b>                      緑木車両管理事務所の省エネ化および緑化により、地域住民・お客さまに親しまれる地球環境にやさしい施設を目指す。</p> <p>〔予算額 115百万円〕</p>	<p>「大阪市環境基本計画」などとの整合を図りながら、平成22年度に環境理念・環境方針を策定する。</p> <p>平成22年度に環境負荷の削減項目、各項目の削減目標値を設定し、23年度以降その達成に向けた各種事業活動に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度以降 達成状況を公表</li> </ul> <p>緑化の推進、太陽光パネルの設置、照明のLED化などにより、駅の総合エコ化に取り組むことで、地域住民・お客さまに対して地球環境問題の啓発を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度 コンセプトの策定・事業メニューの抽出、選定等に必要調査業務</li> <li>・平成24年度 条件の揃ったものから順次実施</li> </ul> <p>平成23年度 ソーラー型の防犯灯(30基)設置 実施施策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光パネル設置</li> <li>・敷地内の緑化</li> <li>・学習・見学スペースの設置</li> <li>・ISO14001の取得</li> </ul> <p>総合エコ化 平成28年度 完成予定</p>	<p>新規事業のため、実績なし</p> <p>新規事業のため、実績なし</p> <p>平成22年度 課題の検討や条件整理のために必要な調査業務</p> <p>平成22年度 場内防犯灯へのソーラーライトの試行設置</p>	<p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p> <p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p> <p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p> <p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p>

# I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2



経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
<p>・大阪市経済成長戦略(中間とりまとめ)より重点戦略分野1 集客・観光</p> <p>個性豊かな関西の都市との連携・協働により、大阪・関西を訪れる中国などアジアを中心とした外国人観光客の増加と滞在期間の延長をめざす。</p> <p>・おおさか環境ビジョン(中間とりまとめ)より理念</p> <p>「低炭素社会の構築」「循環型社会の形成」「快適な都市環境の確保」を基調として環境・エネルギー分野を経済成長のエンジンとし、関西圏域の発展に向けて周辺都市と広域的に連携することによって、「環境が未来を拓く、環境先進都市大阪」をめざすこととする。</p>		<p><b>「市民協働ポイント」事業の実施</b></p> <p>本市と共同で「市民協働ポイント」事業を立ち上げる。</p> <p>ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、「市民協働」の活動に応じてポイント(ポイント原資の一部負担)を付与する。</p> <p>(予算額 1百万円)</p>	<p>23年4～6月 システム開発</p> <p>23年7～24年3月 事業実施</p>	<p>新規事業のため、実績なし</p>	<p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p>
		<p><b>「OSAKA PiTaPaで駅に着いたらエコタッチ」の実施【再掲】</b></p> <p>(予算額 10百万円)</p>	<p>地下鉄駅に設置している端末にICカード(OSAKA PiTaPa)をタッチしていただくことにより、タッチ数に応じて交通局が環境保全活動に貢献する事業を、継続して実施する。</p>	<p>ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、町の緑化に貢献した。(平成21年度)</p> <p>(21決算額 8百万円)</p> <p>(22予算額 10百万円)</p>	
		<p><b>エコパネル展の実施</b></p> <p>公営交通事業者として、駅構内やイベント等で環境保全への取組を写真やイラストを使ったパネルの展示によるPRを実施</p> <p>[予算額 2百万円]</p>	<p>心斎橋駅構内や市営交通フェスティバル等のイベントにおいて実施。年2回実施</p>	<p>心斎橋駅構内、市営交通フェスティバル、市バス車庫見学会等で実施</p>	
		<p><b>駅構内広告を利用した環境施策のPR</b></p> <p>環境保全に取り組む企業と連携して、駅構内などの広告を利用して企業の環境保全の取り組みにかかるPRを支援する。また、その広告料の一部を本市の環境施策等に還元</p>	<p>駅構内などの広告媒体を使用して企業が環境保全にかかるPRを行う場合、広告料金の割引を行うとともに、広告料から本市の環境施策等へ還元</p>	<p>駅構内の看板、丸柱広告など環境保全PRに関する商品設定を行い、販売促進に努めた。(22年10月、なんば駅構内で、大阪ガスの環境保全の取組のPRを実施)</p>	
<p><b>電車動力用大容量蓄電池の導入</b></p> <p>地下鉄変電所に大容量蓄電池を設置し、回生電車の回生電力を貯蔵して有効利用することにより、電車動力用電力消費の削減を図る。</p> <p>[予算額 40百万円]</p>	<p>・平成22年度に実施した谷町線 駒川変電所実地検証結果を踏まえ、コンピュータ・シミュレーションにより導入効果を精緻に、また総合的に検討を進める。</p> <p>・当面、可動式ホーム柵設置予定の御堂筋線および千日前線の変電所に順次導入する。</p>	<p>平成21～22年度に谷町線駒川変電所機器老朽更新に合わせ大容量蓄電池の設置工事を行ない、地下鉄営業線の実運用環境下での諸効果を検証した。</p> <p>[21決算額 114百万円]</p> <p>[22予算額 94百万円]</p>	<p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p>		
<p><b>地下鉄の新型省エネ車両導入</b></p> <p>車両更新時に、新型省エネ車両30000系(VVVFインバータ制御等車両)の導入による省エネルギー化</p> <p>[予算額 5,124百万円]</p>	<p>平成25年度までに非省エネ車両(谷町線の30系車両)をすべて省エネ車両に更新</p> <p>平成23年度から平成30年度までに旧型の省エネルギー車両(御堂筋線の10系)を新型の省エネ車両に更新</p> <p>↓</p> <p>平成30年度 1,280両全車 新型省エネ車の導入完了</p>	<p>平成21年度までに209列車を省エネルギー車両に置き換えた。</p> <p>平成22年度には2列車を省エネルギー車両に置き換え、219列車中211列車の置き換え完了予定</p> <p>[21決算額 1,367百万円]</p> <p>[22予算額 2,165百万円]</p>	<p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p>		

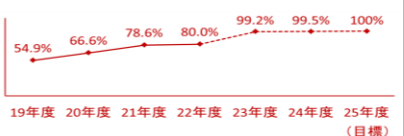
I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
		<p><b>バスの低公害車導入</b>                      車両更新時に低公害車(ハイブリッドバス)または低公害車(最新の排出ガス規制適合車)に更新                       [予算額 1,870百万円]</p> <p><b>バスのエコドライブを推進</b>                      前年度に引き続き指導を徹底、添乗評価にも反映させることとし、あわせて今後「ドライバー日報」の「エコドライブ」欄の「アクセル操作」・「エンジン回転数」・「空ぶかし」・「アイドリング」の各項目について、検証を実施、指導に活用</p> <p><b>バスのグリーン経営認証取得</b>                      「交通エコロジー・モビリティ財団」が、一定レベル以上の環境改善の取り組みを行っている運輸事業者に対して認証を行う「グリーン経営認証」を取得することにより、環境負荷の少ない事業運営を行う。</p>	<p>排出ガス中に含まれるNox(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)を低減するため、平成25年度末までにすべての車両を低公害車(ハイブリッドバス)または低公害車(最新の排出ガス規制適合車)に更新</p> <p>各年度末におけるバス車両の低公害化率</p>  <p>・アイドリングストップの徹底。                      ・エコドライブの推進。</p> <p>・認証項目に取り組むことにより、燃料費や車両故障件数の削減等を図る</p> <p>【認証項目】                      ・エコドライブの実施(促進)                      ・低公害車の導入                      ・適正な点検・整備の実施                      ・事務所(営業所)における環境保全の推進 など</p>	<p>21年度末: 78.6%(719両中565両)                      22年度末: 80.0%</p> <p>[21決算額 1,921百万円]                      [22予算額 749百万円]</p> <p>・添乗評価において、「アイドリングストップの活用」といった加点項目を設け、運転手の評価に反映した。                      ・アイドリングストップの徹底。                      ・エコドライブの推進。</p> <p>平成22年度 認証取得予定</p>	<p>ビジョンー安全・快適・成長ー環境・エネ</p> <p>ビジョンー安全・快適</p> <p>ビジョンー安全・快適</p>

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
	<p>どのような成果を目指すのか(アウトカム):ひとにやさしい市営交通</p> <p>○これまでのバリアフリー施策を充実しつつ、これまで市営交通をご利用いただけなかった方にもご利用いただけるような新たな施策を展開することで、市営交通のご利用、ひいては外出機会の増加につなげる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サービス水準やお客さま満足度の向上</li> </ul>	<p><b>【2-1-2】ひとにやさしい市営交通】</b></p> <p>これまでのバリアフリー施策を充実しつつ、“子育てバリアフリー”“情報バリアフリー”“心のバリアフリー”などをテーマに“すべての人にやさしい”市営交通を目指すとともに、市民・お客さまとの意見交換や積極的なPRを展開し、市営交通に対する理解や満足度の向上に努める。</p> <p><b>授乳室の提供</b> 乳幼児をお連れのお客さまにも安心して地下鉄を利用していただけるよう駅に授乳室を設置する。 [予算額 53百万円]</p> <p><b>液晶式旅客案内表示装置の設置</b> ・地下鉄駅に聴覚に障害のある方や海外からのお客さまへの情報提供、運行状況、サービス案内、外国語での案内情報などを提供 [予算額 58百万円] ・バス車内に液晶表示器を設置 [予算額 34百万円] ・液晶表示器を搭載した地下鉄新型車両を導入</p> <p><b>明るい清潔感のある駅づくり</b> ・誰もが利用したいと思うような明るく清潔感のある快適な駅づくりを進める [予算額 348百万円]</p> <p><b>可動式ホーム柵</b> ・軌道への転落及び接触事故対策として設置 [予算額 1,302百万円] <b>【再掲】</b> コミュニケーションボードの設置 ・バス車両及び各駅改札(改札ボックス単位)にピクトグラム(絵文字)や多言語対応のコミュニケーションボードを設置し、障害のあるお客さまや海外からのお客さま等との円滑なコミュニケーションを図る。 [予算額 1百万円]【再掲】</p> <p>事業所における交流促進 障害のある方とない方がお互いを理解しあい、共に支えあう環境を作るため、事業所において交流を進める。また、バス営業所や地下鉄車庫の見学会等を活用し、職員と市民がともにバリアフリーに対する意識の向上が図れる取組を行う。 [予算額 6百万円]</p>	<p>“子育てバリアフリー” ・試験的に2駅に設置</p> <p>“情報バリアフリー” ・システム等専門コンサルによる調査実施 ・ICカードのPRと連携したモニター設置による実証実験の実施 ・バス車内へのモニター設置(68両) ・液晶表示器搭載地下鉄新型車両4編成導入</p> <p>・平成22・23年度において、明るい清潔感のある駅施設の改善仕様を検討後、工事設計及び発注を行う。 トイレのグレードアップ4駅 駅的美装化等3駅 トイレの環境改善(オストメイト化等) 大規模清掃の見直し</p> <p>長堀鶴見緑地線 門真南設置 千日前線 車両改造2→6列車 御堂筋線 車両改造設計</p> <p>“情報バリアフリー” お客さまの声の反映や多言語表記の拡充等、コミュニケーションボードの更新を行う</p> <p>“心のバリアフリー” ・バス営業所(10か所)の見学会において障害のある方とない方との交流を進める。 (各営業所年1回以上=計10回以上) ・小学生を対象とした社会見学会におけるバリアフリーの意識向上への取組は継続して実施</p>	<p>・実施済み事業者及び取扱企業等への調査</p> <p>・事業計画は平成22年度より。平成22年度については仕様等の検討のみであるため予算は未計上。</p> <p>“情報バリアフリー” H22新規事業 [H22予算額1百万円(運輸部で当局分一括計上のため、参考)]</p> <p>“心のバリアフリー” ・これまでは小学生の社会見学における取組が主。H21の取組実績は27校</p>	



I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
		<p><b>エレベーター整備</b>                      ・他社線やバスターミナルとの乗換え経路等においてエレベーターを整備                      [予算額 2,277百万円]                      【再掲】</p> <p><b>総合案内板設置</b>                      ・現在駅構内に分散配置している各種案内を集約し、そこへ行けばすべての案内、情報が得られるようにする。                      [予算額 310百万円]</p> <p><b>ひとにやさしい車両</b>                      ・縦手すり設置、扉開閉予告灯、車内案内表示機能追加、座席のバケットシート化により、利用しやすい車両とする                      [予算額 200百万円]                      【再掲】</p> <p><b>ひとにやさしいバス</b>                      誰もが利用しやすいノンステップバスに更新                      [予算額 1,870百万円]                      【再掲】</p> <p><b>御堂筋線梅田駅北中階から中中階改札外連絡通路設置</b>                      ・当局駅施設へのアクセスと利便性向上並びに大阪駅周辺地下街での動線確保及び利便性向上のため、想定流動予測調査の結果を踏まえて連絡通路の設置を検討する。</p>	<p>・梅田駅など13駅に設置</p> <p>“情報バリアフリー”                      ・御堂筋線17駅と四ツ橋線大國町駅にて整備予定。</p> <p>・千日前線及び堺筋線において、28両改造</p> <p>・車両更新63両</p> <p>・計画通路における、想定流動予測調査研究委託                      ・平成23年度発注予定の想定流動予測調査研究の結果より通路設置の可否の結論付を実施する。</p>	<p>・事業計画は平成22年度より。H22整備 江坂、新大阪、なかもず                      [22予算額117百万円]</p> <p>平成22年度に千日前線において8両整備予定                      [22予算額58百万円]</p> <p>・事業計画は平成22年度より。平成22年度については仕様等の検討のみで有るため予算は未計上。                      [22予算額0百万円]</p>	<p>ビジョニー都心</p> <p>ビジョニー都心</p>

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市の方針との関連
	<p>どのような成果を目指すのか(アウトカム):集客観光</p> <p>〇市の一部局、また大阪都市圏の交通事業者として、大阪市経済成長戦略「集客・観光」に寄与する。</p> <p>【参考数値目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本市を訪れる訪日外国人数を年間625万人に増加</li> <li>市内での訪日外国人の連泊数を平均1.7泊に延長 〔大阪市経済成長戦略(中間とりまとめ)から抜粋〕</li> </ul>	<p>【2-1-③ 集客観光の取組み】</p> <p>大阪のまちの魅力発信に努めるとともに、関西圏の方々のみならず他地域の方や海外からのお客様など様々な方に大阪に訪れていただき、大阪の活性化につなげていく。特に最近では中国や韓国から多くの方に訪れていただいております。これらのお客様をターゲットの中心にし、関係局や他事業者と連携を図りながら、大阪への集客誘致における市営交通として積極的に担うことができる施策を展開する。</p> <p><b>アジア等からの個人観光客の誘致</b> アジア等からの観光客、とりわけ個人旅行ビザ取得規制緩和により今後増加が見込まれる中国人観光客をターゲットに大阪を拠点とした周遊と滞在を促す観光客誘致を図る。</p> <p><b>他の交通事業者との共同PR等の実施</b> 車内や駅構内など魅力的なPR媒体を活用し、関西圏内・圏外の交通事業者との共同PRおよび本市集客施設や各種イベント等のPRを行うことで、大阪への集客誘致を図る。</p> <p>〔予算額 50百万円〕</p> <p><b>大阪を拠点とした周遊・滞在の誘致</b> 海外から大阪への集客誘致を図るため、企画乗車券等の外国人向けPRを行う。</p> <p>〔予算額 1百万円〕</p> <p><b>駅を中心とした「まち歩き」の実施</b> 「大阪あそ歩」事業とICカード(OSAKA PiTaPa)との連携による「まち歩き」を実施する。</p> <p><b>多言語案内コーナー(いコーナー)設置</b> 海外からのお客様への案内を充実することにより初めて訪問する際の不安感の解消と満足度向上を図り、リピーターの獲得につなげる。</p>	<p>・平成23年度 ゆとりとみどり振興局が作製予定の「大阪まちあるきガイドブック」の中国語版及び英語版への協賛をし、大阪の認知度向上を図り大阪を拠点とした周遊と滞在を促す観光客誘致につなげる。</p> <p>・平成23年度 他の交通事業者や本市関係先とPRの具体的な内容について検討、協議のうえ、実施</p> <p>企画乗車券等のPR用チラシの多言語化(英語版)</p> <p>ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し「まち歩き型ラリー」を実施する。</p> <p>・平成23年度 多言語案内コーナー設置企画検討モデル駅5駅に試験導入</p> <p>・平成26年度末:ターミナル駅など60駅に設置予定</p>	<p>新規事業のため、実績なし</p> <p>JR、ゆとりとみどり振興局と共同PRを実施 (大阪の名所を紹介したPR)</p> <p>京阪、ゆとりとみどり振興局と共同PRを実施(光のルネサンス)</p> <p>JR九州・西日本と共同PRを実施予定(九州新幹線全線開通)</p> <p>新規事業のため、実績なし</p> <p>・事業計画は平成22年度より。平成22年度については仕様等の検討のみで有るため予算は未計上。</p> <p>〔22予算額0百万円〕</p>	<p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p>

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

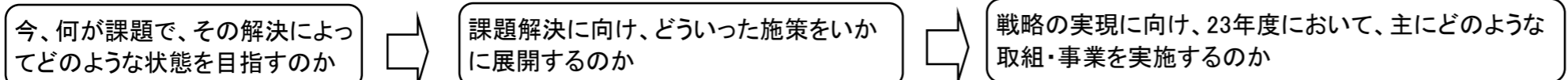
課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市的方针との関連
		<p><b>案内の充実</b> 障害のある方や海外からのお客さまなど、すべての方にとって地下鉄やバスが使いやすい乗り物となるために案内を充実することで、満足度の向上を図り、リピーターの獲得につなげる</p> <p>[予算額 1百万円]</p> <p><b>大阪の認知度向上</b> 映画・ドラマのロケの積極的な誘致の実施</p> <p>[予算額 3百万円]</p> <p><b>駅を中心としたまちの案内の充実</b> 地下鉄駅を「まちなか観光案内所(OSAKA?たびナビ)」登録し、観光情報や交通案内等を提供する。</p>	<p>・平成23年度 平成22年度に配置するコミュニケーションボード(コミュニケーションボード「心のやりとり」事業)に、外国人への対応内容を検討し、イラストや多言語対応のボードを追加する。</p> <p>・大阪駅前バスターミナルにおける案内表示のピクトグラムの実施 平成26年度完成予定</p> <p>・平成23年度 ロケ受入れの条件を整理、ロケ誘致に向けたPR手法の調査研究を行う。 本市関係先(大阪ロケーション・サービス協議会等)との情報連携を図り積極的なロケ誘致を実施する ※大阪ロケーション・サービス協議会(構成=大阪市、大阪府、大阪商工会議所)は、平成12年に日本初のフィルム・コミッションとして設立。国内外の映画、テレビドラマ、コマーシャルフィルム等のロケーション誘致や撮影に協力し、大阪でのロケ地を観光プロモーションなどに活用して、さらに大阪の知名度向上と集客の強化にむけ活動を行っている</p> <p>地下鉄駅の「まちなか観光案内所(OSAKA?たびナビ)」登録を、現在5か所(市営交通案内コーナー等)から主要駅に拡大 モデル駅での効果を検証し、拡充について可否を検討する。 ※まちなか観光案内所事業は、国内外の個人旅行者が「まちなか」で「いつでも、身近に、気軽に」立ち寄り、観光情報や道案内のサービス等が受けられるように、民間施設等と連携・協力を図る「OSAKA?たびナビ」の整備事業</p>	<p>・事業計画は平成23年度より。</p> <p>・ロケ申込みや問い合わせがあった場合、その都度、営業支障の有無などを担当部署に確認して、対応の可否を調整。 ・現状、実施実績なし。</p> <p>事業計画は平成22年度より。 平成22年度モデル駅を選定して実施。</p>	<p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p>

# I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2



経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市的方针との関連
	<p>【2-2 市営交通の戦略的展開】 社会的ニーズに応じた料金施策や私鉄との連携強化などの戦略的施策を展開し、お客さまの立場にたった新たなサービスの提供や社会一般への貢献を目指す。</p> <p>①料金施策の取組 社会的ニーズに応じた料金施策等を展開し、利益を還元。</p> <p>②私鉄との連携強化 相互直通区間の拡大など、私鉄との連携を強化し、効率的な運営と利便性の向上</p> <p>③駅ナカ事業の展開 市民・お客さまへの、質の高いサービスの提供と収益向上を図るため、駅の大規模改造工事にあわせて、御堂筋線梅田、なんば、天王寺駅の3駅において本格的な「駅ナカ」事業に取り組み、平成26年度までに店舗展開</p> <p>④地域・社会との共生等 (市民とのパートナーシップを築く様々な各種イベントを通じて、市民・お客さまに親しまれる市営交通を目指すとともに、) 地域の方・ハンディキャップのある方と共に働き共に生き共に歩む、地域に身近な駅づくり等、住みたいまち大阪への寄与</p> <p>⑤海外への技術協力 長年にわたり培ってきた技術、運営能力を活かした、海外の都市鉄道の発展への寄与</p> <p>どのような成果を目指すのか(アウトカム指標)</p>	<p>【2-2-① 料金施策の取組】 ア 子育て世帯の応援を目指し、地下鉄通学定期券の値下げを実施し、公営地下鉄で最大の割引率とする。 イ 大阪の都市政策・課題の解消に向けた料金サービスの拡充を検討することとし、例えば、1駅100円運賃、乗継時間の緩和など様々なサービスについて、運賃制度の公平性、収支への影響、駅務機器等システム改造にかかる費用、私鉄等関係先に与える影響などについて、十分な検証を行ったうえ、具体策を検討する。 ウ 「スタッチクーポンサービス」の実施(予算額 10百万円)【再掲】</p> <p>【2-2-② 私鉄との連携強化】 ア 相互直通路線との連携・相互直通路線との連携強化を図る。 イ 新たな企画乗車券の開発・販売 関西圏内外からの顧客確保と需要喚起のため、スルッとKANSAI加盟社局等と連携した新たな企画乗車券の開発、販売を行う。(予算額 2百万円)</p> <p>【2-2-③ 駅ナカ事業の積極的な展開】 御堂筋線梅田駅、なんば駅、天王寺駅において、駅ナカ事業の運営管理者を選定し、店舗計画の策定を行う。</p>	<p>ア 通学定期券の20%値下げ PiTaPa利用額割引マイスタイル(学生)の上限額を20%値下げ イ 目的と効果の検証、メリット・デメリット、実務上の課題など、様々な検証事項を関係局とも連携しながら精査・検証していく手法(例えばアンケート調査や実証実験など)について検討する。 また、このような検討状況も踏まえ、短距離区間の移動について、より低廉に公共交通を利用いただけ、街の活性化にも寄与するような施策として、どのような料金サービスが考えられるのか種々検討する。 ウ 「スタッチクーポンサービス」の実施 ICカード(OSAKA PiTaPa)を活用し、駅周辺の店舗と連携した電子クーポンサービスを継続して実施する。</p> <p>・スルッとKANSAI加盟社局等と連携し、新たな企画乗車券の開発、販売を行う。</p>	<p>平成22年10月1日からPiTaPa利用額割引の割引率をアップし、1回目のご利用から10%(学生20%)オフとした(還元見込額324百万円)</p> <p>・22年3月に事業開始(21決算額 2百万円)(22予算額 10百万円)</p> <p>・平成21年度に堺筋線と阪急線の相互直通運転40周年記念として、5月と12月に「天下茶屋～嵐山」の直通運転を実施した。</p> <p>4駅7か所で公募による出店 ・御堂筋線 新大阪駅(1店舗) ・御堂筋線 梅田駅(3店舗) ・御堂筋線 なんば駅(2店舗) ・御堂筋線 天王寺駅(1店舗)</p> <p>御堂筋線梅田駅、なんば駅、天王寺駅において、駅ナカ事業を運営できる事業者の提案募集を実施予定</p>	<p>改革3-④・ビジョンーこども</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー文化・観光・成長ー集客・観光</p> <p>ビジョンー安全・快適</p>

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2

今、何が課題で、その解決によってどのような状態を目指すのか

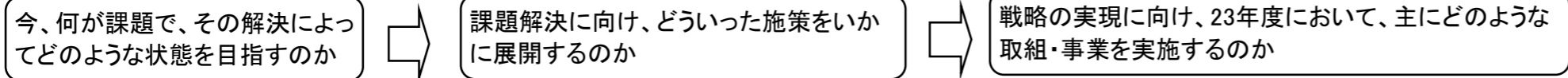
課題解決に向け、どういった施策をいかに展開するのか

戦略の実現に向け、23年度において、主にどのような取組・事業を実施するのか

経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市的方针との関連
		<p>【2-2-④地域・社会との共生等】 地域・社会との共生を進めるため、駅構内スペースの活用や地域に身近な駅づくりなどの取組を進める。また、市営交通に親しみを持ってもらえるようなイベントを開催する。</p> <p>ア 駅構内の空スペースの活用による、公共活動への支援を行う。</p> <p>イ 就職困難者への支援として、総合評価入札制度の拡大を図る。</p> <p>ウ 交通局の業務や取組を子どもたちへ伝えることにより、公共交通への理解を深めることや、広く社会を知っていただく機会とする。</p> <p>エ 子ども駅長体験イベントにより、公共交通への理解や親しみを深めていただく。</p> <p>オ 市営交通に親しみを持ってもらえるイベントを様々な実施する。</p> <p>カ 駅サポーター実施駅の拡大により、地域に身近な駅づくりを図る。</p>	<p>ア 試行実施の状況や結果の検証等をふまえ、駅構内の空きスペースを活用し、公共活動を行う団体を支援</p> <p>イ 知的障害者及び野宿生活者などといった、就職困難者を積極的に雇用する業者に高い評価を与えるなど、委託業者を総合的に判断する「総合評価入札制度」による業務委託を、「地下鉄広告類取替業務」と「バス広告類取替業務」に導入する。</p> <p>ウ 交通局職員が、児童・生徒を対象として、現場作業や保守技術、交通局のバリアフリーに対する取組について、講義を行う。</p> <p>エ 未来を担う子どもたちに「公共交通の利用マナー」や「駅」の施設などについて理解を深めていただき、市営交通や地下鉄駅にもっと親しみをもっていただく子ども駅長体験イベントの実施(1年に1回程度)</p> <p>オ 市営交通に対する愛着と理解を深めていただくため、各種イベントを実施する。 ・「スタンプラリー」の実施 地下鉄を利用したスタンプラリーを、継続して年1回実施する。(予算額 15百万円) ・「児童絵画コンクール」の実施 市営交通を題材に幼児、小学生を対象として、年1回実施する。(予算額 6百万円) ・「市営交通フェスティバル」の実施 市営交通の利用促進を図るため、年1回開催する。(予算額 10百万円)</p> <p>カ 地域に身近な駅づくりの推進のため、駅サポーター実施駅の拡大及び現在実施している駅でのサポーター拡大を図る。</p>	<p>ア 平成22年度に試行として「有限会社ビッグイシュー日本」及び「社会福祉法人大阪市障害者福祉・スポーツ協会」の2団体に空きスペースを提供</p> <p>イ H16～「交通局庁舎清掃業務」を「総合評価入札制度」で業者選定</p> <p>エ ・平成20年度 今里筋線井高野駅 ・平成21年度 谷町線田辺駅 ・平成22年度 長堀鶴見緑地線ドーム前千代崎駅</p> <p>オ ・開催期間…H21.7.18～8.31(H21年度) (21決算額 10百万円) (22予算額 10百万円) ・募集期間…H21.9.1～15(H21年度) (21決算額 1百万円) (22予算額 3百万円) ・開催日・場所…H21.11.8、緑木検車場(H21年度) (21決算額 5百万円) (22予算額 6百万円)</p> <p>カ ・平成21年度から、4駅実施。 ・平成21年4月 御堂筋線長居駅 ・平成21年5月 長堀鶴見緑地線鶴見緑地駅 ・平成21年10月 中央線大阪港駅 ・平成21年11月 堺筋線扇町駅</p>	<p>ビジョンー協働</p> <p>ビジョンー協働</p> <p>ビジョンーこども</p> <p>ビジョンーこども</p> <p>ビジョンーこども</p> <p>ビジョンー協働</p>

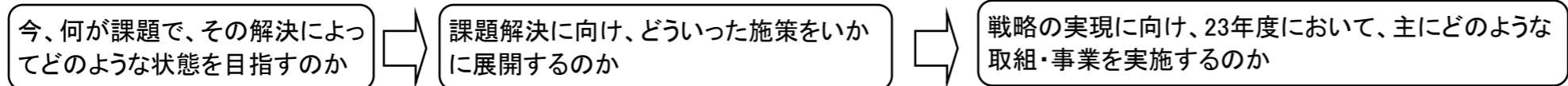
I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

様式2



経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市的方針との関連
		キ 駅構内スペースを活用したイベント等の開催	キ ゆとりとみどり振興局のパフォーマーライセンス制度の音楽部門を活用した、ストリートミュージシャンによる演奏を心斎橋駅構内で1ヶ月に1回開催する。	キ <試行実施> 平成20年7月に、OSAKAエンタフェスIN地下鉄の大道芸を心斎橋駅構内で開催した。 平成20年10月に、MINAMI JAZZ WALKのプレイイベントを心斎橋駅構内で開催した。 平成21年度に、ゆとりとみどり振興局のパフォーマーライセンス制度の音楽部門を活用した、ストリートミュージシャンによる演奏を心斎橋駅構内で9月以降、5回開催した。 <本格実施> 平成22年度から、ゆとりとみどり振興局	ビジョンー文化・観光
		【2-2-⑤ 海外への技術協力】 ベトナム・ホーチミン市都市鉄道建設への協力 ・ホーチミン市都市鉄道1号線事業に対し、鉄道技術や運営保守に精通した職員を派遣して指導・支援を行うことにより、開業に向けて協力していく。	・技術指導や総合調整、運営保守会社設立支援等の協力を行うため、職員1名を長期派遣する。	・国からの協力要請を受けて、平成18年度から職員を派遣し、運輸・保守部門の技術指導や基本設計・入札準備への支援等を行ってきた。	

I 「元気な大阪」実現に向け、重点的に取り組む主な経営課題

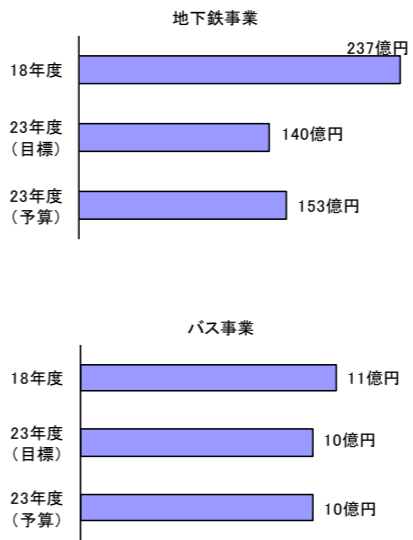


経営課題	戦略	具体的取組	業績目標(アウトプット)	前年度までの実績	全市的方针との関連
<p>【3 大阪市のまちづくりへの貢献】 100年以上の長きに亘り、市営交通は大阪市の基幹的都市基盤施設として、市内だけにとどまらず関西圏の都市活動を支える役割を果たしている。今後とも、大阪市のまちづくり施策とも連携しながら、地下鉄網を基幹とし、バスで補完する市営交通ネットワークを形成する。</p> <p>○近畿地方交通審議会答申第8号 「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」のうち、地下鉄路線 ・大阪市交8号線延伸(今里～湯里六丁目) ・大阪市交7号線延伸(大正～鶴町)</p> <p>○大阪市交通事業の設置等に関する条例 計画路線に組み込んでいる9路線153kmのうち、未着手となっている路線 ・第8号線延伸(今里～湯里六丁目) ・第7号線延伸(大正～鶴町) ・敷津長吉線(住之江公園～喜連瓜破) ・第5号線延伸(南巽～弥刀方面)</p> <p>○地下鉄第8号線(今里・湯里六丁目間)の早期整備を求める決議 平成22年10月13日の市会において、全会一致で決議 (前略) 大阪都市圏の鉄道ネットワークは、これまでの取り組みにより整備が進んできたところであるが、安全で快適な市民生活や都市活動を支えるためにも、引き続き「近畿地方交通審議会答申第8号」や「大阪市交通事業の設置等に関する条例」における計画路線の整備拡充に向けた取り組みが必要である。 なかでも、市営地下鉄の次期整備路線として位置づけられている地下鉄第8号線(今里・湯里六丁目間)は、大阪市東南部地域の交通問題を解消するとともに、同地域のまちづくりや活性化に資するものである。 以上のように、鉄道整備は本市のまちづくりや環境対策などの観点から重要な施策であると考えられるので、平成22年度末で累積欠損が解消することとなっている地下鉄事業の経営状況も踏まえつつ、引き続き、本市の財政収支の状況を見きわめ、地下鉄第8号線(今里・湯里六丁目間)の早期整備に努められることを強く要望する。</p>	<p>【3-1 地下鉄・ニュートラムネットワークの整備】 大阪市のまちづくり施策と連携をとり、地下鉄・ニュートラムネットワークとして必要な路線について、今後の交通局を取り巻く経営環境や大阪市の財政状況を十分勘案して事業を推進。 (成果指標)</p>	<p>【3-1-① 地下鉄第8号線の延伸】 地下鉄第8号線の延伸は、本市のまちづくりに必要な都市基盤施設として重要で、地下鉄ネットワークを形成する路線として、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」の計画路線に組み込んでおり、沿線のまちづくりや地域の交通問題の解消の観点からは必要性が高いことから、次期整備路線として取り組む。</p>	<p>地下鉄事業の経営環境は依然として厳しい状況が続くと考えられることや、国・本市とも非常に厳しい財政状況にあることを十分踏まえつつ、また、10月13日の市会において早期整備を求める決議が全会一致でなされた事実を認識したうえで、検討する。</p>	<p>地下鉄第8号線の延伸について、今後の交通局を取り巻く経営環境は楽観視できない状況にあり、また、大阪市の財政は危機的な状況にあることから、引き続き慎重に検討することとした。</p>	<p>—</p>

Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【施策・事業内容・手法の見直し・再構築】

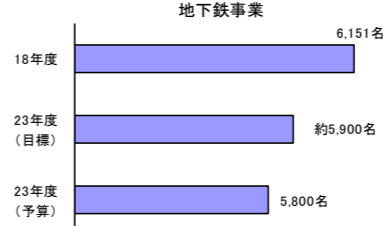
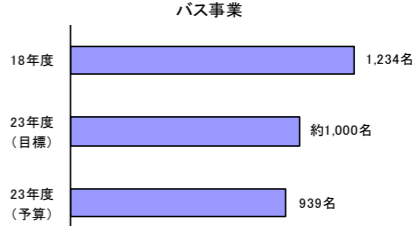
取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容																
①土地信託事業の今後の取組		<p>①住之江用地土地信託事業(オスカードリーム)の総括に基づき、受託銀行の責任追及等を実行していく。 (達成目標) &lt;経営改善&gt; 信託期間中、経常収支の黒字化はもとより、借入金総額の縮減、予定していた事業配当金の享受を目指す。 &lt;訴訟&gt; ・本市から受託銀行への請求(事業配当金請求訴訟)については、全面認容を勝ち取ること ※0円→約36億円と遅延損害金 ・受託銀行から本市への請求(費用補償請求訴訟)については、請求棄却とされること ※約276億円と遅延損害金→0円</p>	<p>(取組内容) 受託銀行に対し、信託契約終了時まで受託者として施設の管理運営及び収支改善に全力を挙げるよう強く要請するとともに、受託銀行に対する責任追及として、これまでで受け取るべき事業配当金を求めて平成20年5月23日付けで訴訟を提起している。なお、受託銀行も事業運営に伴う借入金を立替金処理したとして、本市を相手取り費用補償請求訴訟を提起している。 交通局としては、司法の場において本市の考え方を最大限主張し、市民・お客さまが納得できる解決策が得られるよう取り組んでいく。</p> <p>(目標) &lt;経営改善&gt; 経常収支単年度黒字は、平成20年度に達成したが、23年度についても引き続き黒字幅の拡大を目指す。 &lt;訴訟(原級審)&gt; ・本市から受託銀行への請求(事業配当金請求訴訟)については、全面認容を勝ち取ること ・受託銀行から本市への請求(費用補償請求訴訟)については、請求棄却とされること</p>																
②一般会計からの繰入金の見直し		<p>②効率的な運営や資本コストの抑制に取り組むことにより、経常費用や投資費用にかかる繰入金を縮減し、大阪市財政に貢献するとともに、経費負担の原則を踏まえながら、一般会計からの助成に頼らない自主・自立の経営を目指す。 (達成目標)一般会計からの繰入金 地下鉄事業 平成21年度決算 154億円→平成27年度104億円 バス事業 平成21年度決算 8億円→平成27年度 6億円</p>	<p>②一般会計繰入金の縮減 地下鉄事業 平成18年度決算 237億円 → 平成23年度予算 153億円 バス事業 平成18年度決算 11億円 → 平成23年度予算 10億円</p>  <table border="1"> <caption>地下鉄事業</caption> <tr><th>年度</th><th>金額(億円)</th></tr> <tr><td>18年度</td><td>237</td></tr> <tr><td>23年度(目標)</td><td>140</td></tr> <tr><td>23年度(予算)</td><td>153</td></tr> </table> <table border="1"> <caption>バス事業</caption> <tr><th>年度</th><th>金額(億円)</th></tr> <tr><td>18年度</td><td>11</td></tr> <tr><td>23年度(目標)</td><td>10</td></tr> <tr><td>23年度(予算)</td><td>10</td></tr> </table>	年度	金額(億円)	18年度	237	23年度(目標)	140	23年度(予算)	153	年度	金額(億円)	18年度	11	23年度(目標)	10	23年度(予算)	10
年度	金額(億円)																		
18年度	237																		
23年度(目標)	140																		
23年度(予算)	153																		
年度	金額(億円)																		
18年度	11																		
23年度(目標)	10																		
23年度(予算)	10																		



Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【組織・体制の見直し・再構築】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容																												
①経営形態の研究・検討	改革3-④	市民・お客さまに最適なサービスが提供できる経営形態について、地方公営企業、株式会社、上下分離方式などさまざまな経営形態について研究・検討を行う	事例調査や各経営形態のメリット・デメリットの整理など、経営形態について調査研究を行う。																												
②組織の見直し		「新たな市政改革基本方針」に掲げられている管理職ポストの削減など組織見直しに関する考え方を踏まえながら、交通事業者としてより企業性が発揮できるよう業務執行体制を構築していく。	「新たな市政改革基本方針」に掲げられている管理職ポストの削減など組織見直しに関する考え方を踏まえながら、交通事業者としてより企業性が発揮できるよう業務執行体制を構築していく。 ＜具体的取り組み＞ ・ 広報体制の強化																												
③人事の見直し		・将来にわたって交通局を支える優秀な人材の養成 ・職種・職域にとられない人材の活用や現業職員の幹部職員への登用 ・退職者の推移を踏まえて、本市や他都市の事例を参考に再任用職員の活用を検討する。	・交通局に配属される新規採用の人事委員会採用職員が交通事業を担ううえで、特に必要な知識を習得できる人事ローテーションや配置を継続的にやっていく。 ・局採用職員の本局係長級等の登用を継続して実施する。 ・現制度において再任用職員を活用することができる業務内容及び業務量についての精査を行う。																												
④職員の新規採用の検討		平成18年度以降、職員の新規採用を凍結してきたが、輸送の安全確保を前提とした事業運営を継続して行うため、必要最小限の地下鉄関係職員の採用を行っていく。	地下鉄関係職員の採用再開に向け、検討を進める。																												
⑤安全性の確保を前提とした効率化	改革3-⑥	大阪市交通事業中期経営計画(平成19年度～23年度)や、バス事業におけるアクションプラン(平成21年度～27年度)に基づく効率化を推進するとともに、平成23年度中に新たな中期経営計画を策定し、引き続き、安全性の確保を前提とした効率化に取り組む。 また、民間事業者の生産性を踏まえた客観性のある指標を設定し、さらなる生産性の向上に努める。 ・地下鉄部門 保守管理体制の見直しや事業所の統廃合などにより、平成23年度～27年度で93名の効率化を図る。 ・バス部門 管理委託の拡大や抜本的な路線再編、営業所の統廃合により、平成23年度～27年度で380名の効率化を図る。 ・一般管理部門 庶務業務等の見直しによる効率化により、平成23年度～27年度で7名の効率化を図る。	安全性の確保に十分留意しながら、大阪市交通事業中期経営計画やアクションプランに基づき、効率化を実施する。 ・効率化計画 216名 地下鉄部門 19名 バス部門 192名 一般管理部門 5名 ・これにより、大阪市交通事業中期経営計画に掲げた効率化計画(計画期間中に全事業で443名)については、計画通り達成できる見込みである。																												
⑥職員数の削減	改革3-⑥	事業の継続的・安定的な運営に必要な要員を確保しつつ、安全性の確保を前提とした効率化に引き続き取り組むことなどにより、職員数の削減を図る。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td>平成21年度末</td> <td>平成22年度末</td> <td>平成27年度末</td> </tr> <tr> <td>交通局全体</td> <td>6,901名</td> <td>6,847名</td> <td>約 6,500名</td> </tr> <tr> <td>地下鉄事業</td> <td>5,875名</td> <td>5,863名</td> <td>約 5,900名</td> </tr> <tr> <td>バス事業</td> <td>1,026名</td> <td>984名</td> <td>約 600名</td> </tr> </table>		平成21年度末	平成22年度末	平成27年度末	交通局全体	6,901名	6,847名	約 6,500名	地下鉄事業	5,875名	5,863名	約 5,900名	バス事業	1,026名	984名	約 600名	安全性の確保に十分留意しながら、大阪市交通事業中期経営計画やアクションプランに基づき、効率化を実施することなどにより、職員数を削減する。 ・効率化計画 216名【再掲】 地下鉄部門 19名 バス部門 192名 一般管理部門 5名 ・職員数 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td>平成18年度末</td> <td>平成23年度末</td> </tr> <tr> <td>交通局全体</td> <td>7,385名</td> <td>6,739名</td> </tr> <tr> <td>地下鉄事業</td> <td>6,151名</td> <td>5,800名</td> </tr> <tr> <td>バス事業</td> <td>1,234名</td> <td>939名</td> </tr> </table> ・これにより、大阪市交通事業中期経営計画に掲げた職員数の削減目標(平成23年度末に交通局全体で6,900名、うち地下鉄事業約5,900名、バス事業約1,000名)は計画通り達成できる見込みである。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;"> <p>地下鉄事業</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス事業</p>  </div> </div>		平成18年度末	平成23年度末	交通局全体	7,385名	6,739名	地下鉄事業	6,151名	5,800名	バス事業	1,234名	939名
	平成21年度末	平成22年度末	平成27年度末																												
交通局全体	6,901名	6,847名	約 6,500名																												
地下鉄事業	5,875名	5,863名	約 5,900名																												
バス事業	1,026名	984名	約 600名																												
	平成18年度末	平成23年度末																													
交通局全体	7,385名	6,739名																													
地下鉄事業	6,151名	5,800名																													
バス事業	1,234名	939名																													

## II 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

### 【組織・体制の見直し・再構築】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容
⑦「お客さま第一主義」の実践に向け、自ら素養を磨き、考え行動できるプロ意識を持った人材の育成		<ul style="list-style-type: none"> <li>・よりよい人材育成のための体系・プランづくり</li> <li>・職員それぞれが、職務面だけでなく、社会人として個人のキャリア形成も意識し、成長し続けるための支援</li> <li>・経営理念である「お客さま第一主義」の浸透により職場風土の改革に取り組む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明確化された職種・職位に必要な能力・知識をさらに向上することを目的とした研修を実施</li> <li>・経営理念である「お客さま第一主義」を全職員に浸透させるための研修を実施し、引き続き職員の意識の向上を図る</li> </ul>
⑧全職員が日常の「気づき」を共有できる仕組みづくり		<p>お客さま視点掲示板「CUSTOMER'S EYE」の継続的な実施 各年度ごとに実施状況を検証し「活力ある組織づくり」に向けた取組を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・投稿件数の増加に向けた取組</li> <li>・「気づき」に対する共有化の強化</li> <li>・投稿内容に対する対応の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お客さま視点掲示板「CUSTOMER'S EYE」を継続実施し、投稿数の増加に向け全職員が「CUSTOMER'S EYE」の制度を理解するよう周知・PRを行い、「気づき」の浸透・定着を図る。</li> <li>・投稿内容を月別、所属別に分けて情報発信を行い投稿に対する対応を促進する。</li> </ul>
⑨外郭団体の改革	改革3-③	<p>平成27年度を達成年度とする新たな外郭団体改革計画に掲げる下記の主な取組を推進する。</p> <p>①外郭団体の統廃合の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道関連事業とバス関連事業の効果的な統合を検証したうえで、効率的な経営を行うため、交通局所管3団体の統合を検討する。</li> <li>・まずは、同じ地下鉄事業を補完する団体である株大阪メトロサービスと交通サービス株の統合について、平成23年度以降3年以内を目途に取り組む。</li> </ul> <p>②人的関与の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外郭団体への派遣職員数の見直し 派遣職員数を平成27年度までに平成22年度(26名)の半数以下にすることを目標に取り組む。</li> <li>・外郭団体における本市OB役職員ポストの見直し 本市OBの就任が必要なものの以外は、平成23年度以降順次民間人、本市OBを問わず広く募集手続を行う。 満65歳を超える本市OB職員の雇用について、平成25年度初期に解消を図る。</li> <li>・本市OBが就任する外郭団体役員に関する報酬基準を引き下げ 平成23年度中に社長は900万円以下、取締役は630万円以下になるよう見直す。</li> </ul> <p>③財政的関与の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外郭団体への委託事業の見直し 必要性の再精査や競争的手続きの導入により、平成27年度までに交通局所管外郭団体総体で委託料総額を30%削減、競争性の無い随意契約による委託料を50%削減する。</li> <li>・資本的関与の見直し 本市への利益還元の観点から適正な配当を求めるとともに、平成23年度から外郭団体の資産調査を行い、団体資産の有効活用を図る。</li> </ul>	<p>①外郭団体の統廃合の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・株大阪メトロサービスと交通サービス株の統合にかかる具体的検討を進める。</li> </ul> <p>②人的関与の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人材データバンクを活用する。</li> <li>・本市OBが就任する外郭団体役員の報酬の見直しを図る。</li> <li>・業務内容の精査による民間外注化や民間人の有期雇用を行うことなどにより、満65歳以上の本市OB職員数の縮減を図る。</li> </ul> <p>③財政的関与の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在把握している繰越利益のうち配当可能なものについて利益還元を求める。</li> <li>・本市の方針に沿って団体資産の分析などの調査を実施する。</li> </ul>

Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【財政収支の改善】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容																								
①「新中期経営計画(仮称)」の策定及び実施	改革3-④・3-⑥	平成23年度中に現在の中期経営計画に続く新たな中期経営計画を策定し、実施する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度を計画終了年度とする現在の中期経営計画の着実な実施に取り組む。</li> <li>引き続き、効率的な事業運営に努めるとともに、市営交通社会貢献等戦略プラン(平成22年度中策定予定)や市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づく具体的施策を盛り込んだ新たな中期経営計画を策定する。</li> </ul>																								
②安全性の確保を前提とした費用の縮減	改革3-⑥	<ul style="list-style-type: none"> <li>建替え時期に差し掛かっている森之宮検車場の車両工場部分について、平成27年度を目指し、緑木検車場の車両工場機能の増強等を行うことにより、車両工場部門を一元化し、効率化を進める。</li> <li>バス事業の管理委託については、市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき、徹底したコスト削減策の1つとして、平成23年度に事業規模の2分の1を超えて、平成27年度までに3分の2までの拡大を完了させる。</li> </ul> <p>(達成目標) 委託比率及び収支改善効果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> <th>平成24年度</th> <th>平成25年度</th> <th>平成26年度</th> <th>平成27年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>収支改善効果</td> <td>2億円</td> <td>2億円</td> <td>3億円</td> <td>6億円</td> <td>11億円</td> <td>12億円</td> <td>13億円</td> </tr> <tr> <td>委託比率</td> <td>46.3%</td> <td>46.3%</td> <td>57.0%</td> <td>60.8%</td> <td>60.8%</td> <td>64.3%</td> <td>66.7%</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度中に、分析結果を基に費用縮減の観点からの地下鉄ダイヤの改正の必要性について判断する。 ※ダイヤ改正の必要があると判断した場合は、平成24年度以降の実施を検討する。</li> </ul>		平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	収支改善効果	2億円	2億円	3億円	6億円	11億円	12億円	13億円	委託比率	46.3%	46.3%	57.0%	60.8%	60.8%	64.3%	66.7%	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年度予定の車両工場部門の一元化に向けて、緑木検車場の工場機能増強等に必要な設備の仕様及び詳細な工程の検討を進める。</li> <li>四つ橋線と中央線を結ぶ車両回送用連絡トンネルの土木工事については、平成25年度の完成予定に向け、工事の進捗を図る。</li> <li>平成23年度末に事業規模の2分の1を超える管理委託の拡大を実施する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年4月 新たにバス車両18両を委託し、管理委託の拡大を行う。 委託比率 46.3%→49.2%(349/710両) 効果額 2億円 効率化 36人</li> <li>より一層安全性の向上に取り組む、法令に定められる委託比率2分の1を超えるための要件のひとつである「自らの責による重大事故がないこと」を達成する。</li> <li>平成24年3月 新たにバス車両40両を委託し、事業規模の2分の1を超える管理委託を実施する。 委託比率 49.2%→57.0%(389/683両) 効果額 3億円 効率化 80人</li> </ul> </li> <li>○管理委託比率及び収支改善効果 平成21年度末 46.3%→平成23年度末57.0%(収支改善効果 4億円※) ※平成24年3月に行った管理委託拡大による効果額は平成24年度に反映される。</li> <li>沿線での私鉄開業後の状況及び交通調査結果を基に現行ダイヤの比較分析を行い、費用縮減の観点からのダイヤ改正の必要性について判断する。</li> </ul>
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度																				
収支改善効果	2億円	2億円	3億円	6億円	11億円	12億円	13億円																				
委託比率	46.3%	46.3%	57.0%	60.8%	60.8%	64.3%	66.7%																				
③コスト削減に向けた調達手法の検討		<p>交通事業者の視点から、現行の調達手法・プロセスを検証し、法制度との整合性や透明性の確保にも十分留意しながら、より効率的でコスト削減に結びつく手法の可能性について検討。</p> <p>(達成目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>よりスケールメリットを活かせる手法等を各所属と連携を図りながら精査・検証し、可能なものから実施する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>本市等の手法も参考にして事務用品等の調達方法の見直し 平成23年度→手法や品目を精査・検証し、局内での検討を完了 平成24年度～平成27年度→可能なものから順次実施</li> <li>地下鉄車両の複数編成の一括発注 平成23年度→発注に向けての検討 平成24年度～→発注(随時)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市等の手法も参考にして事務用品等の調達方法の見直し 手法や品目を精査・検証し、局内での検討を完了</li> <li>地下鉄車両の複数編成の一括発注について、実施を検討</li> </ul>																								
④企業債残高の縮減	改革3-⑤	<p>投資の適正化や資本コストの抑制などによる企業債発行の抑制のほか、公的資金補償金免除繰上償還制度を活用して平成22～24年度に695億円を繰上償還することなどにより、企業債残高の縮減を図る。</p> <p>(達成目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業債残高 <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄事業 平成21年度末 6,875億円→平成27年度末 約5,900億円(14%減)</li> <li>バス事業 平成21年度末 200億円→平成27年度末 約100億円(50%減)</li> </ul> </li> <li>繰上償還による軽減利息額 平成23年度～27年度 111億円</li> </ul>	<p>投資の適正化などの進捗管理を行い、企業債発行の抑制を図るとともに、公的資金補償金免除繰上償還制度の活用により、企業債残高の縮減を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄事業において、公的資金補償金免除繰上償還制度の活用により、企業債258億円を繰上償還する。</li> <li>繰上償還による軽減利息額 11億円</li> <li>企業債残高 <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄事業 平成18年度末 8,070億円 → 平成23年度末 6,164億円(24%減)</li> <li>バス事業 平成18年度末 220億円 → 平成23年度末 164億円(25%減)</li> </ul> </li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>地下鉄事業</p> <p>18年度 8,070億円 23年度(目標) 6,627億円 23年度(予算) 6,164億円</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス事業</p> <p>18年度 220億円 23年度(目標) 192億円 23年度(予算) 164億円</p> </div> </div>																								

II 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【財政収支の改善】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容												
⑤退職給付引当金の導入などの検討		<p>○現在、毎年数十人程度の退職となっているが、7～8年後には年間200人以上の退職が見込まれることから、発生主義の損益計算の観点から退職給付引当金の導入を検討する。</p> <p>(達成目標) 現在、国の「地方公営企業会計制度等研究会」の報告書において、「退職給付引当金の引当てを義務化」するとし、法の整備を行ったうえで、2～3年後(～平成25年度)に施行される予定であり、遅くとも法が整備されればすみやかに導入する。</p>	<p>○退職給付引当金の導入に際しては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人事交流に伴う一般会計と当局の負担区分を明確にすること</li> <li>・国の「地方公営企業会計制度等研究会」の報告書において、その中で基本的な方針として、「退職給付引当金の引当てを義務化」とされていること</li> </ul> <p>など、導入に際しての課題や国の動向を踏まえながら、検討を進める。</p>												
⑥アクションプランに基づくバス事業の経営改善の取組	改革3-④・3-⑥	<p>(管理委託の拡大) バス事業の管理委託については、市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき、徹底したコスト削減策の1つとして、平成23年度に事業規模の2分の1を超えて、平成27年度までに3分の2までの拡大を完了させる。</p> <p>【再掲】</p> <p>(早期退職者制度の導入)早期退職者制度の導入について検討する</p> <p>(未利用地や他会計への賃貸地の売却処分) ・事業資産の見直しによる未利用地や他会計への賃貸地の売却処分 アクションプラン期間中(平成27年度まで)、事業の見直しに応じて随時実施</p> <p>これまでの取組み 平成21年度に 九条用地、木津用地、古市用地及び西九条用地の売却 売却額 3,031百万円</p> <table border="1" data-bbox="1041 1251 1317 1409"> <thead> <tr> <th>用地名</th> <th>売却額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>九条用地</td> <td>1,495百万円</td> </tr> <tr> <td>木津用地</td> <td>1,172百万円</td> </tr> <tr> <td>古市用地</td> <td>351百万円</td> </tr> <tr> <td>西九条用地</td> <td>13百万円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3,031百万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(営業所の統廃合) ・抜本的な路線再編に伴い事業規模を見直すにあたって、さらなる統廃合を検討 ・平成21年度末に1営業所(古市営業所)を廃止 ・抜本的な路線再編に伴い事業規模を見直すにあたって、さらなる営業所の統廃合を行う 統廃合となる営業所の選定については、土地売却による収益の他、事務所の庶務、運行管理にかかる人件費や建物等の維持管理費等の縮減など収支改善効果のほか、営業所が廃止となった地域のバス路線を、他の営業所がカバーして運行することにより回送ロスにかかる運行経費の増嵩などを総合的に検証するとともに、抜本的な路線再編との整合性も見極めながら、より効率的な施設配置となるよう検討する。</p>	用地名	売却額	九条用地	1,495百万円	木津用地	1,172百万円	古市用地	351百万円	西九条用地	13百万円	合計	3,031百万円	<p>○平成23年度末に事業規模の2分の1を超える管理委託の拡大を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年4月 新たにバス車両18両を委託し、管理委託の拡大を行う。 委託比率 46.3%→49.2%(349/710両) 効果額 2億円 効率化 36人</li> <li>・より一層安全性の向上に取り組む、法令に定められる委託比率2分の1を超えるための要件のひとつである「自らの責による重大事故がないこと」を達成する。</li> <li>・平成24年3月 新たにバス車両40両を委託し、事業規模の2分の1を超える管理委託を実施する。 委託比率 49.2%→57.0%(389/683両) 効果額 3億円 効率化 80人</li> </ul> <p>管理委託比率及び収支改善効果 平成21年度末 46.3%→平成23年度末57.0%(収支改善効果 4億円※) ※平成24年3月に行った管理委託拡大による効果額は平成24年度に反映される。</p> <p>早期退職者制度の導入について検討する</p> <p>・事業資産の見直しによる未利用地や他会計への賃貸地の売却処分 平成23年度売却予定 阿倍野東用地外4か所(職員公舎2か所含む) 予算売却額1,170百万円</p> <p>土地売却による収益の他、事務所の庶務、運行管理にかかる人件費や建物等の維持管理費等の縮減など収支改善効果のほか、営業所が廃止となった地域のバス路線を、他の営業所がカバーして運行することにより回送ロスにかかる運行経費の増嵩などを総合的に検証するとともに、抜本的な路線再編との整合性も見極めながら、より効率的な施設配置となるよう検討し、その結果に基づき統廃合となる営業所の選定を行う。</p>
用地名	売却額														
九条用地	1,495百万円														
木津用地	1,172百万円														
古市用地	351百万円														
西九条用地	13百万円														
合計	3,031百万円														

Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【財政収支の改善】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容
⑥アクションプランに基づくバス事業の経営改善の取組	改革3-④・3-⑥	<p>(利用促進策の推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進、増収に向けたバスサービスの提供</li> <li>・運行回数の増回や運行時間帯の拡大</li> <li>・パターンダイヤの導入</li> </ul> <p>・インフォメーションの充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを利用していただくためのアプローチの総点検</li> <li>・バス停留所の情報機能の強化</li> </ul> <p>・新規利用者の獲得などバス利用促進策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用促進プロジェクトチームの設置</li> <li>・「市営交通おでかけマップ」の転入者への配布</li> <li>・ICカードPR</li> <li>・営業所を拠点とした地域住民との交流</li> <li>・イベント開催時における市バスイメージアップPR</li> </ul> <p>(事業規模・サービス水準の見直し)</p> <p>市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき、徹底したコスト削減や増収対策の取組みを前提に、路線の責任分担の明確化を図るとともに、将来的に持続可能な事業規模・サービス水準への見直しを図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態や経済性及び公共性の観点からの評価を踏まえたうえで、路線の機能や利用形態に応じたタイプ別分類のもと、持続可能な事業規模・サービス水準に見直す。 見直しにあたっては、市民生活に著しい影響を与えることのないよう、バスと地下鉄の一体的なネットワークの維持に努めながら、タイプ別の機能をより発揮できる合理的で利用しやすい路線・ネットワークを構築する。</li> <li>・その他、需要動向の変動や需給バランスに配慮しながら、適宜、路線再編や運行ダイヤの調整を行い、輸送の効率性を高めていく。</li> <li>・赤バスについては、一定の目標値(走行キロあたり乗車人員2.2人)を設定しながら地域とともに利用促進に努め、あわせて抜本的な路線再編の基礎となる需要の検証を行う。 その結果、目標値を超える利用がある場合は、使用車両や料金は改めて検討したうえでバスサービスを維持する。 また、目標値を超える利用がない場合は、まずは一般バスの路線再編で需要に応じた配慮を行い、それでも対応できない地域の移動ニーズがある場合には、市営バス以外の移動手段について、地域での議論を踏まえた対応策の検討を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進、増収に向けたバスサービスの提供</li> <li>・運行回数の増回や運行時間帯の拡大</li> <li>・ご利用が多く見込める系統の運行回数の増回や始発時刻の繰り上げ、終発時刻の繰り下げなどを実施 【23年度実施系統数未定、21年度実施系統数21系統】</li> <li>・パターンダイヤの導入</li> <li>・わかりやすく利用しやすいよう昼間時間帯などで毎時同時分発となるパターンダイヤを導入 【23年度実施系統数未定、21年度実施系統数1系統】</li> </ul> <p>・インフォメーションの充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを利用していただくためのアプローチの総点検</li> <li>・初めて大阪市にいられた方やバスを利用したことがない方の視点でバスを利用したいと感じてもらえるよう改善(観光地へのアクセスPRチラシの配布など)</li> <li>・バス停留所の情報機能の強化</li> <li>・一部停留所や操車場においてポケット時刻表などを提供 【22年度4操車場において時刻表提供開始見込】</li> </ul> <p>・新規利用者の獲得などバス利用促進策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用促進プロジェクトチームによる取組</li> <li>・平成22年4月に「利用促進プロジェクトチーム」を設置し、平成23年度末までの間、利用促進策の提案、検討、推進を重点的に図る</li> <li>・「市営交通おでかけマップ」の転入者への配布</li> <li>・大阪市内への転入者を対象に区役所で配布し、バスの積極的な利用を促進する 【23年度実施区数未定、22年度23区実施見込】</li> <li>・ICカードPR</li> <li>・PiTaPaのPRにより個別交通からバス利用への転換を促進。また、定期券や回数券からの移行促進にも積極的に取り組む 【バス利用促進を内容とした車内ポスター、チラシによる情報掲出】</li> <li>・営業所を拠点とした地域住民との交流</li> <li>・地域住民との積極的な交流を目的として見学会などの開催を企画 【23年度実施回数未定、22年度1回実施】</li> <li>・イベント開催時における市バスイメージアップPR</li> <li>・市営交通フェスティバルなどの催しにおいて、バス車両の展示のみでなく、バス事業の歴史や安全サービスへの取組みなどもPRし、市バスに対するイメージアップを図る 【9月期スルッとKANSAIバスまつり、11月期市営交通フェスティバル等を予定】</li> <li>・アンケート集約結果に基づく取組み案の検討</li> <li>・路線図や時刻表の情報提供内容の見直しや、配布方法の検討</li> </ul> <p>・赤バスについては、平成22年度から引き続き、区役所と連携し、利用者や地域の方々から様々なご意見をお伺いしながら、必要に応じて運行回数や運行ルートの見直しを行うなど地域の実情に応じた利用促進の取組みを進める。 また、4半期ごとに利用実績を公表するとともに、検証の期間を設定し、目標値である「走行キロあたり乗車人員2.2人」に達成しているか検証を行う。</p> <p>・平成23年度末に、タイプ別の機能が発揮できる合理的で利用しやすい路線・ネットワークの構築に向けて、企業性を十分に発揮できるよう、交通ネットワークの基盤を確立する幹線系路線を中心とした一般バスの路線再編を行う。</p>

Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

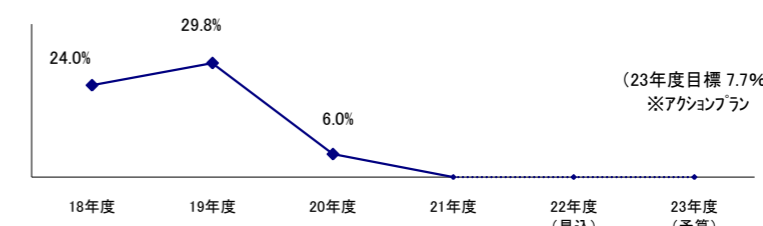
【財政収支の改善】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容																																																	
⑥アクションプランに基づくバス事業の経営改善の取組	改革3-④-3-⑥	<p>(路線の責任分担の明確化)</p> <p>抜本的な路線再編にあたっては、「新たなタイプ別分類」に基づき、企業として経済性を発揮する範囲と、行政として公共性の観点から維持する範囲を明確化するなど費用負担を含めたタイプ別の責任分担のもと、路線・サービスの設計や運営を行っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線系路線は、原則として他からの助成に頼ることなく、自らの責任で利用者の拡大、利便性の向上を目指す。</li> <li>・フィーダー系路線は、市営交通のネットワーク体系を強化すべき路線であることから、地下鉄事業から繰入を行う。</li> <li>・地域系及びコミュニティ系路線については、採算性は低いものの、市民サービスとしての必要性が高い路線であることから、一般会計の助成を受けて運営する。</li> </ul> <p>地下鉄事業からの繰入金、借入金及び一般会計からの補助金の見込額 (単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="952 814 1828 1010"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> <th>平成24年度</th> <th>平成25年度</th> <th>平成26年度</th> <th>平成27年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">地下鉄会計</td> <td>繰入金</td> <td>0</td> <td>3,029</td> <td>3,557</td> <td>3,471</td> <td>2,980</td> <td>2,799</td> <td>2,746</td> </tr> <tr> <td>出資金</td> <td>5,300</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>借入金</td> <td>0</td> <td>1,941</td> <td>1,483</td> <td>1,638</td> <td>1,730</td> <td>753</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td colspan="2">一般会計補助</td> <td>1,657</td> <td>1,581</td> <td>1,587</td> <td>1,498</td> <td>1,396</td> <td>1,216</td> <td>1,195</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成23年度以降はアクションプランベース</p>			平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	地下鉄会計	繰入金	0	3,029	3,557	3,471	2,980	2,799	2,746	出資金	5,300	0	0	0	0	0	0	借入金	0	1,941	1,483	1,638	1,730	753	39	一般会計補助		1,657	1,581	1,587	1,498	1,396	1,216	1,195	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線のタイプ別分類に基づき、地下鉄事業からの繰入及び借入を実施する。 予算額(概計)</li> <li>・繰入金 3,407百万円 (内訳)             <table border="1" data-bbox="1911 506 2392 604"> <tr> <td>地下鉄・バス乗継割引相当額</td> <td>872百万円</td> </tr> <tr> <td>フィーダー系運営欠損相当額</td> <td>2,390百万円</td> </tr> <tr> <td>一般会計分担金相当額</td> <td>145百万円</td> </tr> </table> </li> <li>・借入金 3,079百万円</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・抜本的な路線再編に向けて、タイプ別分類に基づき、行政として維持すべき路線について、今後とも一般会計から必要な補助を受けながら運営できるよう、関係局とともに協議・検討を進める。 [予算額(概計) コミュニティ系バス運営費補助 1,513百万円]</li> </ul>	地下鉄・バス乗継割引相当額	872百万円	フィーダー系運営欠損相当額	2,390百万円	一般会計分担金相当額	145百万円
		平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度																																												
地下鉄会計	繰入金	0	3,029	3,557	3,471	2,980	2,799	2,746																																												
	出資金	5,300	0	0	0	0	0	0																																												
	借入金	0	1,941	1,483	1,638	1,730	753	39																																												
一般会計補助		1,657	1,581	1,587	1,498	1,396	1,216	1,195																																												
地下鉄・バス乗継割引相当額	872百万円																																																			
フィーダー系運営欠損相当額	2,390百万円																																																			
一般会計分担金相当額	145百万円																																																			

Ⅱ 持続可能な行財政基盤構築に向け、見直しを進める主な取組

様式3

【財政収支の改善】

取組項目	新たな市政改革との関連	取組の方針・目標内容 (いつまでにどのようなことをめざして取り組むのか)	平成23年度の取組内容
⑦増収対策		<p>⑦増収への積極的な取り組み。</p> <p>ア 事業資産の見直しによる未利用地の処分や事業資産の転活用などの有効利用 事業資産の見直しにより生み出される余剰地のうち、利用計画等のない用地については本市「未利用地活用方針」に基づく未利用地の処分や事業資産の転活用などの有効利用を行う。</p> <p>イ 積極的なスペースの創出による店舗展開 (ア) 市民・お客さまへの、質の高いサービスの提供と収益向上を図るため、駅の大規模改造工事にあわせて、御堂筋線梅田、なんば、天王寺駅の3駅において本格的な「駅ナカ」事業に取り組み、平成26年度までに店舗展開を図る。 (イ) 社会経済情勢の変化から売上の減少が続く駅構内の売店について、(株)大阪メトロサービスを活用し、平成25年度を目途にミニコンビニ等への業態変更や専門店への転換を進める。 (達成目標) ・賃賃料について 平成27年度までに平成21年度比20%増 平成21年度 25.8億円 ⇒ 平成27年度 約31億円</p> <p>ウ 広告料収入の確保 経済情勢の悪化から広告料の減少が続くなか、広告媒体の積極的な販売促進及び新規広告媒体の開発による広告主にとって魅力ある商品の販売により広告料収入の確保を図る。 (達成目標) ・広告料について 平成27年度までに平成21年度決算水準の確保(戦略的広報の広告効果3億円含む) 平成21年度 52.3億 ⇒ 平成27年度 約52.3億円(戦略的広報の広告効果3億円含む) (長期的には平成18年度水準(63億円)の回復と戦略的広報の広告効果3億円を加え、66億円を目指す。)</p>	<p>⑦ 事業資産の見直しによる未利用地の処分や事業資産の転活用などの有効利用 平成23年度処分予定 阿倍野東用地外5か所 予算額 3,190百万円</p> <p>イ 積極的なスペースの創出による店舗展開 (ア) 御堂筋線梅田駅、なんば駅、天王寺駅において、駅ナカ事業の運営管理者を選定し、店舗計画の策定を行う。 (イ) 梅田駅北の売店について業態変更を行う。</p> <p>ウ 広告料収入の確保 広告媒体の積極的な販売促進及び広告主にとって魅力ある商品の開発に取り組むとともに、料金体系の見直しを検討していく。 広告料の増収を目指すほか、駅構内などの広告媒体を有効活用し、観光施策や企業の環境保全の取り組みなどの情報発信を積極的に行う。</p>
⑧これら②～⑦の取組により、右記の財務目標を設定し、経営基盤の強化を図る。	改革3-④・3-⑥	<p>財務目標</p> <p>(1)地下鉄事業 ・累積欠損金が平成22年度末に解消する見込みであるが、引き続き効率的な事業運営に取り組むことにより、今後も継続的に単年度黒字を確保する。</p> <p>(2)バス事業 ・市営バス事業の改革プラン「アクションプラン」に基づき「徹底したコスト削減、増収対策」「事業規模・サービス水準の見直し」「路線の責任分担の明確化」の3つの柱に取り組むことにより、平成27年度までに収支の均衡を図る。また、資金不足比率は経営健全化基準(20%)を継続的にクリアする。</p>	<p>(1)地下鉄事業 引き続き効率的な事業運営に取り組む、単年度黒字を確保する。 当年度損益:平成23年度予算 171億円 未処分利益剰余金:平成23年度予算309億円</p> <p>(2)バス事業 アクションプランに掲げた方策を着実に実施することにより、抜本的な経営改善を図り、経常損益及び資金不足比率の改善を目指す。 経常損益:平成21年度予算 ▲73億円 → 平成23年度予算 ▲30億円 資金不足比率:平成18年度決算 24.0% → 平成23年度予算 解消</p>  <p>減価償却費等を除いた経常経費 平成18年度決算 225億円 → 平成23年度予算 194億円</p> 