

# 大阪モノレール株式会社

## 1. 法人の概要

【令和2年7月1日現在】

【役員名簿】

代表者名	代表取締役社長 井出 仁雄	設立年月日	昭和55年12月15日	
電話番号	06(6319)9961	法人所管課	都市整備部交通道路室都市交通課	
所在地	吹田市千里万博公園1-8	HPアドレス	http://www.osaka-monorail.co.jp	
設立目的	府下において放射状に広がる既存鉄道並びに府事業等にかかる各種の拠点をモノレールにより有機的に結合し、府域における衛星都市間の交通利便性の向上と都市圏の調和のとれた発展に寄与する。			
主な出資団体 (出資割合)	大阪府	9,463,000	千円	65.1%
	京阪ホールディングス(株)	388,400	千円	2.7%
	阪急電鉄(株)	388,400	千円	2.7%
	近鉄グループホールディングス(株)	388,400	千円	2.7%
	その他の団体	3,909,800	千円	26.8%
資本金総額	14,538,000		千円	
備考				

役職名	氏名	現職名	現任期終了	備考
代表取締役社長	井出 仁雄	(元大阪府都市整備部長)	令和3年 定時株主総会	常勤
代表取締役専務	中村 大介	(元大阪府環境農林水産部環境政策監)	令和3年 定時株主総会	常勤
常務取締役運輸部長	磯崎 弘治	(元大阪府茨木土木事務所所長)	令和3年 定時株主総会	常勤・公募
取締役	安東 隆昭	近畿日本鉄道(株)取締役 常務執行役員鉄道本部大阪統括部長	令和3年 定時株主総会	
取締役	井上 雅之	大阪瓦斯(株)執行役員	令和3年 定時株主総会	
取締役	内芝 伸一	北大阪急行電鉄(株)代表取締役社長	令和3年 定時株主総会	
取締役	長内 繁樹	豊中市長	令和3年 定時株主総会	
取締役	梶谷 知志	南海電気鉄道(株)取締役 常務執行役員鉄道営業本部長	令和3年 定時株主総会	
取締役	久須 勇介	阪神電気鉄道(株)専務取締役 都市交通事業本部長	令和3年 定時株主総会	
取締役	谷口 友英	大阪府都市整備部技監	令和3年 定時株主総会	
取締役	野村 欣史	阪急電鉄(株)専務取締役 都市交通事業本部長	令和3年 定時株主総会	
取締役	平川 良浩	京阪電気鉄道(株)専務取締役	令和3年 定時株主総会	
取締役	藤野 研一	関西電力(株)執行役員営業本部副本部長	令和3年 定時株主総会	
監査役	小笠原 誠		令和3年 定時株主総会	常勤
監査役	北達 和雄	茨木市会計管理者兼会計室長	令和6年 定時株主総会	
監査役	間石 成人	弁護士法人色川法律事務所弁護士	令和6年 定時株主総会	

## 2. 役職員の状況

(単位:人)

【各年度7月1日時点】

役員	職別	平成30年度			令和元年度			令和2年度		
		府派遣	府OB		府派遣	府OB		府派遣	府OB	
役員	常勤役員	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	非常勤役員	0	0	0	0	0	0	0	0	0
職員	管理職									
	プロパー職員	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	一般職									
	プロパー職員	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	職員計	0	0	0	0	0	0	0	0	0

プロパー職員( 0 人)の給与に関する状況(令和元年度)

年間給与手当支給額平均	0	千円	平均年齢	0.0	歳
-------------	---	----	------	-----	---

役員の定数・任期・選任方法		
定数	取締役	15人以内
	監査役	4人以内
任期	取締役	2年
	監査役	4年
選任方法	取締役及び監査役は、株主総会の議決により、選任する	

## 3. 主要事業の概要

## 【事業規模(事業費)】

(単位:千円)

事業名	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度 予算	備考
① 軌道業	10,779,772	10,905,881	10,819,821	7,158,941	旅客運輸事業の経営
全事業合計に占める割合	96.0%	96.2%	96.3%	95.1%	
② ビル事業	227,910	251,062	248,394	248,395	大阪モノレール千里中央ビルの賃貸
全事業合計に占める割合	2.0%	2.2%	2.2%	3.3%	
③ 流通事業	190,911	151,627	0	0	
全事業合計に占める割合	1.7%	1.3%	0.0%	0.0%	
④ 駐輪場事業	31,947	32,875	0	0	
全事業合計に占める割合	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%	
⑤ 賃貸事業	0	0	167,464	118,362	令和元年度より上記③④を合わせて事業名を「賃貸事業」に変更。 内訳③コンビニなどの駅ナカの賃貸事業 ④駅下駐輪場などの賃貸事業
全事業合計に占める割合	0.0%	0.0%	1.5%	1.6%	
全事業合計	11,230,540	11,341,445	11,235,681	7,525,698	
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

## 【事業計画及び事業実績】

事業内容	事項	事業量		備考
		令和元年度事業量	令和2年度計画量	
軌道事業	大阪空港～門真市 万博記念公園～彩都西	134,787人/日	95,527人/日	令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度実績を下回る計画量としている。

4. 大阪府の財政的関与の状況

(単位:千円)

区 分	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度 予算	補助金、委託料等の内容
<b>補 助 金</b>	0	16,666	3,127	0	
内 可動式ホーム柵整備事業費補助金	0	16,666	0	0	可動式ホーム柵整備に係る補助金
内 大阪府都市緑化を活用した猛暑対策事業補助金	0	0	3,127	0	涼霧システム設置工事に係る補助金
<b>委 託 料</b>	456,822	223,856	496,474	828,640	
内 主要地方道大阪中央環状線 大阪モノレール予防保全対策工事委託 (随契)	456,822	163,254	443,328	528,640	鋼軌道桁等塗装塗替、橋梁点検、エレベーター更新等
内 (仮称)瓜生堂車両基地基本設計委託 (随契)	0	0	13,076	300,000	延伸事業に係る車両基地の基本設計委託
内 PC軌道桁製作場基本設計委託 (随契)	0	0	6,461	0	延伸事業に係るPC軌道桁製作場の基本設計委託
内 災害復旧工事委託 (随契)	0	60,602	33,609	0	H30.6.18大阪府北部地震に伴う駅舎、昇降機、分岐器の復旧業務
<b>貸 付 金</b>	0	0	0	0	
<b>その他(分担金・負担金・出捐金等)</b>	60,839	66,472	55,942	64,544	
内 インフラ維持修繕負担金 (負担金)	46,362	52,211	40,381	48,342	モノレールの駅に連絡する通路及び昇降設備の清掃や点検整備などの管理業務
内 大阪モノレール連絡通路管理業務委託 (負担金)	1,530	1,490	1,582	1,632	
内 主要地方道大阪中央環状線外 大阪モノレール連絡通路清掃等業務委託 (負担金)	7,704	7,606	8,415	9,000	
内 主要地方道大阪中央環状線外 大阪モノレール連絡通路管理及び 清掃協定 (負担金)	5,243	5,165	5,564	5,570	
<b>合 計</b>	517,661	306,994	555,543	893,184	

府損失補償・債務保証契約に係る債務残高(期末)	0	0	0
府借入金残高(期末)	0	0	0

## 5. 財務状況

(単位:千円)

		平成29年度	平成30年度	令和元年度	前年度比増減	分析・評価
貸借対照表	<b>資産合計</b>	34,276,037	35,422,169	41,529,979	6,107,810	(現金預金)
	流動資産	5,981,429	3,637,344	3,119,386	△ 517,958	H30年度から現預金の保有水準を20億円としているが、支払時期のずれにより増減することが主な要因である。
	現金預金	4,546,684	1,859,667	1,518,288	△ 341,379	
	未収金	112,569	444,724	291,338	△ 153,386	
	其他流動資産	1,322,173	1,332,951	1,309,759	△ 23,192	
	固定資産	28,294,607	31,784,825	38,410,592	6,625,767	(有形固定資産) 有形固定資産の増加は、モノレール万博車庫用地購入(5,304百万円)、可動式ホーム柵設備等設置、駅務機器〔自動改札機〕更新等(3,405百万円)が主な要因である。
	有形固定資産	26,407,531	29,464,253	36,612,791	7,148,538	
	無形固定資産	881,324	761,944	795,033	33,089	
	其他固定資産	1,005,749	1,558,624	1,002,767	△ 555,857	
	<b>負債合計</b>	14,077,049	13,138,931	17,570,822	4,431,891	(其他固定資産) 其他固定資産の減少は、工事竣工に伴う建設仮勘定の振替(651百万円)が主な要因である。
	流動負債	4,000,605	4,704,880	4,318,946	△ 385,934	
	短期借入金	1,733,660	1,698,660	2,384,260	685,600	
	未払金	1,237,953	1,945,807	981,867	△ 963,940	(未払金) 未払金の減少は、設備投資等工事費の減少(1,072百万円)が主な要因である。
	其他流動負債	1,028,990	1,060,410	952,819	△ 107,591	
固定負債	10,076,444	8,434,051	13,251,876	4,817,825		
長期借入金	9,431,590	8,032,930	12,966,170	4,933,240	(短期借入金・長期借入金) 短期借入金・長期借入金の増加は、有形固定資産取得のための借入れによる増(7,400百万円)が要因である。	
各種引当金	327,344	129,934	63,646	△ 66,288		
其他固定負債	317,508	271,185	222,059	△ 49,126		
<b>資本合計</b>	20,198,987	22,283,237	23,959,156	1,675,919		
資本金	14,538,000	14,538,000	14,538,000	0		
剰余金	5,709,252	7,788,255	9,453,848	1,665,593		
評価・換算差額等	△ 48,265	△ 43,017	△ 32,692	10,325		

損益計算書	売上高	11,230,539	11,341,444	11,235,681	△ 105,763	(売上高) 軌道業では、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う旅客運輸収入等の減(86百万円)、兼業ではビル事業においては、テナントの一部撤退による減(2百万円)、駅ナカの賃貸事業においては、一部店舗等の事業形態の変更等による減(17百万円)が要因である。
	売上原価	6,814,519	7,189,662	7,813,605	623,943	(売上原価) 設備投資増加に伴う減価償却費の増(285百万円)、固定資産除却費の増(65百万円)が主な要因である。
	販売費及び一般管理費	751,996	806,370	806,699	329	
	<b>営業利益(損失)</b>	3,664,025	3,345,413	2,615,376	△ 730,037	(特別利益・特別損失) 特別利益は、大阪空港駅6駅可動式ホーム柵設置に伴う補助金受入(76百万円)として計上。 特別損失は、圧縮記帳により補助金受入額を固定資産圧縮損(76百万円)として計上。
	営業外収益	31,012	43,550	126,455	82,905	
	営業外費用	296,647	259,627	335,513	75,886	
	<b>経常利益(損失)</b>	3,398,391	3,129,335	2,406,318	△ 723,017	
	特別利益	0	106,088	76,482	△ 29,606	
	特別損失	0	231,511	76,482	△ 155,029	
	法人税等	1,049,323	924,910	740,725	△ 184,185	
	<b>当期利益(損失)</b>	2,349,067	2,079,002	1,665,593	△ 413,409	
<b>繰越利益剰余金</b>	2,349,067	2,079,002	1,665,593	△ 413,409		

※単位未満は四捨五入を原則としたため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

大阪モノレール株式会社

仕組債の保有状況	保有総額<平成31年3月31日時点>	保有総額(A)<令和2年3月31日時点>	時価評価額(B)<令和2年3月31日時点>	保有総額と時価評価額差(B)-(A)
	0	0	0	0

主な経常費用	平成29年度	平成30年度	令和元年度	前年度比増減	分析・評価
役員人件費	40,908	38,414	38,954	540	(減価償却費) 設備更新等の投資(3,405百万円)による固定 資産増加が主な要因である。
職員人件費	1,577,684	1,647,255	1,706,383	59,128	
退職給付費用	55,410	61,977	121,336	59,359	
減価償却費	1,475,568	1,666,961	1,957,080	290,119	

主要経営指標		平成29年度	平成30年度	令和元年度	前年度比増減	分析・評価
人件費比率	人件費/売上高	14.9%	14.8%	14.9%	0.1%	(総資産回転期間) モノレール車庫用地購入および設備更新等に 伴う総資産増加が主な要因である。
販売管理費比率	販売費及び一般管理費/売上高	6.7%	7.1%	7.2%	0.1%	
総資産当期利益率	当期利益/総資産	6.9%	5.9%	4.0%	-1.9%	(借入金比率) モノレール車庫用地購入による借入金増加が 主な要因である。
総資産回転期間	総資産/(売上高/12) (月)	36.62	37.48	44.36	6.88	
売上高経常利益率	経常利益/売上高	30.3%	27.6%	21.4%	-6.2%	
流動比率	流動資産/流動負債	149.5%	77.3%	72.2%	-5.1%	
借入金比率	借入金残高/総資産	32.6%	27.5%	37.0%	9.5%	

## 6. R1年度 経営目標の達成状況

## I. 最重点目標(成果測定指標)

戦略目標	成果測定指標	単位	H30実績	R1目標	R1実績 (※1、4)	ウェイト	得点 (※2、4)	小計 (※3、4)
① 安全・安定輸送の確保	設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数	回	3	4	7	30	0	10/40
	安全設備への投資(新設・修繕)の進捗(進捗率=実績項目数/予定項目数)	%	—	100	100	10	10	【25%】

## II. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)

② 利用者満足度の向上	駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数	店舗・施設	2	2	2	10	10	30/30
③ 地域との協働事業の強化	沿線大学・施設等と協働した事業の実施回数	回	12	12	12	10	10	【100%】
④ 職員の能力向上	サービス強化に向けて実施する社員研修	種類	4	4	4	10	10	

## III. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)

⑤-1 収益性の確保	売上高	億円	113	114	112 (114)	20	0 (20)	10/30 (30/30)
⑤-2 財務の健全化	EBITDA (営業損益+減価償却費等+固定資産除却費+長期前払費用)	億円	55	46	50	10	10	【33%】 (【100%】)

※1 網掛けは目標達成項目。

※2 目標値が前年度実績以上の場合、当該年度の実績値が目標値に到達しないときでも、達成状況に応じて加点を行う。

※3 小計の【 】は得点率。

※4 ( )は新型コロナウイルスの影響がなかったと仮定した場合の推計値。

## 7. 法人による評価結果

法人の総合的評価結果	点数(合計)	役員業績評価
<p>I 最重点目標「設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数」について、実績7回となり、目標未達となった。今後も安全投資を確実に進め、故障リスクの軽減を図り、安全・安定輸送の確保に努める。</p> <p>II 設立目的と事業内容の適合性に関わる目標は、全て達成した。引き続き、お客さまのニーズを把握し、ワンランク上のサービスをめざす。</p> <p>III 健全性・採算性に関わる目標は、「EBITDA」は達成し、売上高は新型コロナウイルスの影響がなければ達成していたものと考えられる。            また国等の要請もあり、学校の一斉休校や、お客さまの感染リスクを軽減するため、テレワーク等外出自粛を促す放送を駅や車内で積極的に実施したことも、「売上高」減少の一因である。            今後も、安全・安定輸送の確保に努め、利用者数の増加や駅ナカの活性化につながる取り組みを実施し、財務体質を改善し、経営の安定化を図る。</p>	<p>50</p> <p>70 ※</p>	<p>C</p> <p>B ※</p>

※ 新型コロナウイルスの影響がなかったと仮定した場合の推計値による点数(合計)及び役員業績評価

## 8. 府の審査・評価の結果

審査の結果	経営状況、事業の実施状況その他の事項に関する府の評価結果及び指導・助言
<p>○最重点目標について 最重点目標である「設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数」について、R1年度の実績は7回(社員によるヒューマンエラー2件、請負会社によるヒューマンエラー・設計不良各1件、安全確認に時間を要したものの3件)であり、年4回以下とする目標を達成できていない。なお、プロセス指標である「安全設備への投資(新設・修繕)の進捗(進捗率=実績項目数/予定項目数)」は全ての予定項目を完了し、目標を達成した。</p> <p>○設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)について 「駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数」については、千里中央駅、蛍池駅において、カフェ・店舗を新設し、目標達成している。また、「沿線大学・施設等と協働した事業の実施回数」「サービス強化に向けて実施する社員研修」についても目標を達成している。</p> <p>○健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)について 「EBITDA」は新型コロナウイルスの影響を受けつつも目標を達成したが、「売上高」は新型コロナウイルスの影響を大きく受け、達成できなかった。</p>	<p>(評価) ・最重点目標のプロセス指標である「安全設備への投資の進捗」は目標を達成し着実に進められたが、「設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数」については、ヒューマンエラーによるもののほか、利用客の安全確保のために遅延した案件が複数あり、さらなる安全・安定輸送の強化が望まれる。 ・「駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数」については、利用者ニーズを踏まえたサービス向上に向け、目標を達成したことは評価できる。 ・「売上高」については目標未達成となったが、新型コロナウイルスの影響がなければ達成が見込まれていた点は着実に事業を推進していたものと認められる。</p> <p>(指導・助言) ・南伸事業が本格化していくことに加えて、営業区間においても安全への設備投資やサービス向上等にかかる費用の増加が見込まれることから、事業の効率化や経費の削減など、今後も引き続き経営基盤の強化に努めること。</p>

## 9. 「令和2年度大阪府行政経営の取組み」における方向性(令和2年2月)

- 存続
- ・新たに策定予定の中期経営計画に基づき、引き続き「安全・安定輸送の確保」を第一に、安定した需要確保、経営基盤の強化に努める
  - ・令和11年の延伸区間開業に向け、府と緊密に連携して事業をすすめる



## 10. 経営目標設定の考え方

### ミッション

○ 府域における都市周辺部の交通利便性向上と都市圏の調和のとれた発展に寄与する

- ・ 持続可能な交通機能の確保
- ・ 質の高い運輸サービスの効率的な提供

### ■ 大阪府の施策

- ・ 都市内交通の円滑化

### 基本方針

#### 1 安全の徹底

さらなる安全・安定輸送を図るため設備投資や修繕を確実に実施するとともに、自然災害に対する安全性および回復力の向上も図る。  
事故・重大インシデント「ゼロ」をめざす。

#### 2 サービスの向上

利用者にやさしい駅設備の充実を図るとともに、お客さまニーズを把握し1ランク上のきめ細やかなサービスの提供を積極的に推進する。

#### 3 コンプライアンス意識の向上

ルール・マニュアルの徹底および研修の充実を行う。

#### 4 沿線需要の拡大

駅を中心としたにぎわいづくり・アクセス改善の検討を行うとともに、沿線の学校・企業・自治体との連携による街づくりを強化する。

#### 5 広域来訪者の誘引

国内外へのプロモーションを通じて沿線の魅力発信を強化するとともに、アリーナ建設構想に向け必要な投資の検討を行う。

#### 6 鉄道ネットワークの拡充

大阪府域の公共交通ネットワークの拡充に向けて、延伸事業を着実に推進する。

#### 7 法人経営の安定化

増収に努めるとともに、財務体質を改善し、経営の安定化を図る。

### 戦略目標と成果測定指標【中期経営計画上の目標値】

#### ① 安全・安定輸送の確保

- ・ 事故・重大インシデント「ゼロ」  
【0回(R1実績)→0回(R6)※R2新規設定】

#### ② 安定輸送の確保

- ・ 設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数  
【7回(R1実績)→4回(R2)】

#### ③ 安全投資

- ・ 可動式ホーム柵の設置  
【4駅(R2)→3駅(R3)→3駅(R4) ※R2新規設定】  
※R4年度に全18駅設置完了予定
- ・ 新型車両への更新  
【1編成(R2)→3編成(R3)→4編成(R4) ※R2新規設定】

#### ④ サービスの向上

- ・ サービス介助士資格の取得  
【20人(R2)※R2新規設定】

#### ⑤ 駅ナカビジネスの展開

- ・ 駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数  
【2店舗・施設(R1)→8店舗・施設(R6累計)】

#### ⑥ 沿線の魅力発信

- ・ プロモーションの実施項目数  
【3項目(R2)※R2新規設定】

#### ⑦-1 財務の健全化

- ・ EBITDA  
【50億円(R1実績)→8億円(R2)→49億円(R6)】

#### ⑦-2 収益性の確保

- ・ 売上高  
【112億円(R1実績)→75億円(R2)→118億円(R6)】

## 11. R2年度 目標設定表

I. 最重点目標(成果測定指標)								
戦略目標	成果測定指標	単位	H30実績	R1実績	R2目標	ウエイト(R2)	中期経営計画最終年度目標値(R6)	
① 安全・安定輸送の確保	事故・重大インシデント「ゼロ」	件	(0)	(0)	0	30	0	
法人経営者の考え方(取組姿勢・決意)							具体的活動事項	
最重点とする理由、経営上の位置付け	<p>○安全・安定輸送をより強固なものとするため、重点的に設備投資や改修等に取り組むとともに、災害や事故発生時の対応力強化を図ることとしている。</p> <p>○ハード・ソフト両面から強化を図り、お客さまから信頼される鉄道を目指すことが公共交通機関の使命である。</p>						<p>1. 安全投資の確実な実施 安全投資を確実に進め、故障リスクの軽減を図り、安全・安定輸送の確保に努める。また、安全マネジメント会議で決定した安全重点施策を実行する。これらにより、事故・重大インシデント「ゼロ」をめざす。</p> <p>2. 自然災害対策の実施</p> <p>①地震対策 ・耐震性・安全性の向上 大阪府北部地震と同程度の地震では損傷せず、平常運転が継続できるような耐震化や、部品の落下防止などの安全性向上に取り組む。 ・回復力の向上 施設の被災状況を速やかに把握し点検箇所を重点化することや、点検困難箇所の対策を行うことで地震発生後の回復力を向上させる。</p> <p>②BCP(事業継続計画) ・BCPの策定、運用について検討を重ね、維持・早期復旧に向けて、さらなる充実を図る。</p> <p>③その他自然災害対策 ・風速計の増設に取り組む。</p> <p>3. 事故や異常が発生した場合の対応強化 ○異常時対応訓練を実施し、不測の事態が発生した時に、被害を最小限に抑える。</p> <p>・沿線市の消防署や警察署、大阪府等と連携した非常時合同訓練 ・テロ対応訓練 ・情報伝達訓練 ・大規模停電を想定した対応訓練 等</p> <p>○災害時にお客さまにわかりやすい情報案内(インバウンド利用含む)ができるよう迅速な情報収集を行い、きめ細やかな情報発信に向けた仕組みを強化する。</p> <p>○過去の災害や輸送障害事象を次世代に継承できる研修を行い、人材育成を行う。</p>	
最重点目標達成のための組織の課題、改善点	<p>■長時間に及ぶ輸送障害の発生 設備の維持修繕により安全確保並びに定時運行に努めてきたものの、経年変化等により故障が発生した場合に復旧まで長時間に及ぶ事象が出てきている。</p> <p>■激甚化する災害の発生 大阪府北部地震では、施設の一部が被災し、運行再開までに日時を要したため、学識経験者や関係行政機関等による「大阪府北部地震大阪モノレール被災検証委員会」を設置し、さらなる安全対策を検討する必要性が生じた。 また、激甚化する自然災害(台風や落雷および風水害等)の対策を行う必要がある。</p>							
活動方針	<p>■安全投資の確実な実施 可動式ホーム柵を全駅に設置し、更新時期を迎えた車両や設備の最新化を行っていく。これらの安全投資を確実に進め、故障リスクの軽減を図り、安全・安定運行確保に努めていく。 また、安全マネジメント会議で決定した安全重点施策を実行していく。 これらにより、事故・重大インシデント「ゼロ」をめざす。</p> <p>■自然災害対策の実施 ・地震、浸水、強風、落雷などの自然災害に対し、安全性の向上や早期復旧対策に取り組んでいく。</p> <p>■事故や異常が発生した場合の対応強化 ・大阪府北部地震被災検証委員会の検証結果を踏まえ、地震への対応力を強化する。 ・災害や事故発生時に、お客さまへの迅速な対応と分かりやすい情報発信により安心を提供する。 ・大規模な遅延発生時には、運行可能な区間での折り返し運転や振替輸送、バス等による代替輸送が早期に開始できるよう、引き続き社内体制の強化並びに関係機関との協議を行う。 ・安全・安心を支える人材づくりとして、次世代の人材育成及び技術継承に取り組む。</p>							

## II. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)

戦略目標	成果測定指標	単位	H30実績	R1実績	R2目標	ウエイト(R2)	中期経営計画最終年度目標値(R6)	戦略目標達成のための活動事項
② 安定輸送の確保	設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数	回	3	7	4	10	-	・開業30年が経過した中で、施設・設備の適切な維持更新を進めるとともに、新技術の導入に取り組み、自社責任(自然災害等を除く)による20分以上の遅延を最小限にすることで、サービスの向上をめざす。
③ 安全投資	可動式ホーム柵の設置	駅	-	-	4	5	累計10 (R4目標値)	・可動式ホーム柵の設置(対象は以下4駅)を本年度の重点取組項目と定めており、2022年度までに全18駅設置完了をめざす。(2021年度3駅設置、2022年度3駅設置) ・少路駅 ・宇野辺駅 ・南摂津駅 ・大日駅
	新型車両への更新	編成	-	-	1	5	累計8 (R4目標値)	・新型車両への更新(1編成)を本年度の重点取組項目と定めており、2022年度までに8編成の更新をめざす。(2021年度3編成更新、2022年度4編成更新)
④ サービスの向上	サービス介助士資格の取得	人	-	-	20	10	-	・多様化する利用者への対応力を強化し、ワンランク上のサービスを提供するために、中期経営計画2020-2024期間内に駅係員全員(約110名)のサービス介助士資格の取得をめざす。
⑤ 駅ナカビジネスの展開	駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数	店舗・施設	10	2	1	5	累計8	・お客さまのニーズを選定し、採算性の検討を行い、すみやかに設計・工事等を行い、年度内の1店舗・施設の完成をめざす。
⑥ 沿線の魅力発信	プロモーションの実施項目数	項目	-	-	3	5	-	・沿線の回遊性を高めるため、また広域来訪者の獲得のため、今年度は以下の3項目を実施する。 ・スタンプラリー ・フォトコンテスト ・企画乗車券の発売

## III. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)

⑦-1 財務の健全化	EBITDA(営業損益+減価償却費+固定資産除却費+長期前払費用)	億円	(55)	50	8	20	49	・安全・安定運行のための設備投資を確実に行うとともに、沿線需要の拡大や広域来訪者を誘引することで、増収を図り、営業活動によるキャッシュフローの増加を目指す。
⑦-2 収益性の確保	売上高(軌道業営業収益+兼業事業営業収益)	億円	113	112	75	10	118	・駅ナカ・駅ナカでビジネス展開することで、駅の魅力を高め、街づくりに貢献するとともに、沿線需要の拡大を図ることで、増収につなげる。 ・フォトコンテストやスタンプラリーなど回遊性を高めるための方策の実施や、広報活動を強化し、広域来訪者を誘引することで、増収を図る。 ・加えて駅ナカの充実など積極的な兼業展開により増収を図る。

※ ( )は当該年度の経営目標として設定していないため、参考として記入した実績値