

# 大阪モノレール株式会社

## 1. 法人の概要

【令和4年7月1日現在】

【役員名簿】

代表者名	代表取締役社長 森岡 武一	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	都市整備部交通戦略室鉄道推進課	
所在地	吹田市千里万博公園1-8	HPアドレス	https://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	森岡 武一	(元大阪府政策企画部危機管理監)	令和5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5年 定時株主総会	常勤
常務取締役	磯崎 弘治	(元大阪府茨木土木事務所所長)	令和5年 定時株主総会	常勤・公募
取締役	井上 雅之	大阪瓦斯(株)常務執行役員	令和5年 定時株主総会	
取締役	上村 正美	阪急電鉄(株) 専務取締役都市交通事業本部長	令和5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5年 定時株主総会	
取締役	長内 繁樹	豊中市長	令和5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5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5年 定時株主総会	
取締役	塩山 等	京阪電気鉄道(株)専務取締役	令和5年 定時株主総会	
取締役	寺前 真次	大阪府都市整備部技監	令和5年 定時株主総会	
取締役	南部 博之	関西電力㈱/リョウオン本部副本部長営業部門総括(法人営業)兼務	令和5年 定時株主総会	
取締役	深井 滋雄	近畿日本鉄道(株)執行役員鉄道本部企画統括部副統括部長	令和5年 定時株主総会	
監査役	小笠原 誠		令和7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	
監査役	吉田 誠	茨木市会計管理者兼会計室長	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	令和2年度		令和3年度		令和4年度	
		府派遣	府OB	府派遣	府OB	府派遣	府OB
役員	常勤役員	3	0	3	0	3	0
	非常勤役員	13	1	13	1	13	1
職員	管理職	15	0	16	0	18	0
	その他	5	5	5	5	5	4
	一般職	217	0	225	0	227	0
	その他	10	8	13	8	14	10
	常勤職員計	247	13	259	13	264	14
	常勤以外の職員	1	0	0	0	0	0
プロパー職員(241人)の給与に関する状況(令和3年度)		年間給与手当支給額平均		平均年齢			
		5,669	千円	38.5	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(営業収益)】

(単位:千円)

事業名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度 予算	備考
① 軌道業	10,819,821	7,593,568	8,058,107	8,507,000	旅客運輸事業の経営
全事業合計に占める割合	96.3%	94.5%	95.1%	95.7%	
② ビル事業	248,394	273,509	276,551	276,000	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	2.2%	3.4%	3.3%	3.1%	
③ 賃貸事業	167,464	168,448	137,434	108,000	コンビニ等の駅ナカ及び駅下駐輪場等の賃貸事業
全事業合計に占める割合	1.5%	2.1%	1.6%	1.2%	
全事業合計	11,235,681	8,035,525	8,472,093	8,891,000	

※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。

## 【事業計画及び事業実績】

事業内容	事項	事業量		備考
		令和3年度実績	令和4年度計画	
軌道事業	大阪空港～門真市 万博記念公園～彩都西	104,294人/日	109,700人/日	令和4年度は、新型コロナウイルス感染症の影響を加味しつつ、緩やかな回復傾向を見込み、前年度実績を上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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度 予算	補助金、委託料等の内容
<b>補 助 金</b>	<b>3,127</b>	<b>0</b>	<b>37,275</b>	<b>48,880</b>	
(内訳) 可動式ホーム柵整備事業費補助金	0	0	37,275	48,880	可動式ホーム柵整備に係る補助金
大阪府都市緑化を活用した猛暑対策事業補助金	3,127	0	0	0	涼霧システム設置工事に係る補助金
<b>委 託 料</b>	<b>496,474</b>	<b>686,671</b>	<b>1,517,551</b>	<b>1,733,300</b>	
(内訳) 大阪モノレール予防保全対策工事委託 (随契)	443,328	482,771	568,812	183,300	鋼軌道桁等塗装塗替、橋梁点検、エレベーター更新等
大阪モノレール延伸事業にかかる設計・工事等委託 (随契)	19,537	203,900	948,739	1,550,000	R2: 車両基地建設工事、分岐器詳細設計 R3: 車両基地建設工事、PC軌道桁製作・架設工事 R4: 車両基地建設工事、PC軌道桁製作・架設工事
災害復旧工事委託 (随契)	33,609	0	0	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
<b>貸 付 金</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>その他(分担金・負担金・出捐金等)</b>	<b>55,942</b>	<b>62,029</b>	<b>34,377</b>	<b>49,750</b>	
(内訳) インフラ維持修繕負担金 (負担金)	40,381	46,512	18,966	38,456	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
大阪モノレール連絡通路清掃・管理業務委託 (負担金)	15,561	15,517	15,411	11,294	
<b>合 計</b>	<b>555,543</b>	<b>748,700</b>	<b>1,589,203</b>	<b>1,831,930</b>	

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)

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	前年度比増減	分析・評価
貸借対照表	<b>資産合計</b>	41,529,979	43,733,968	44,496,937	762,969	(有形固定資産)
	流動資産	3,119,386	4,686,110	4,760,713	74,603	有形固定資産の増加については、車両2編成更新、車両ATC予告信号対応化等改造、可動式ホーム柵設備等の設置による増(2,698百万円)が主な要因である。
	現金預金	1,518,288	3,039,830	3,172,323	132,493	
	未収金	291,338	288,302	215,448	△ 72,854	
	その他流動資産	1,309,759	1,357,975	1,372,943	14,968	
	固定資産	38,410,592	39,047,857	39,736,224	688,367	(その他固定資産)
	有形固定資産	36,612,791	36,926,943	37,352,773	425,830	その他固定資産の増加については、万博変電所受変電設備等更新工事(230百万円)及び光ファイバーケーブル新設工事(80百万円)にかかる建設仮勘定の増が主な要因である。
	無形固定資産	795,033	790,301	816,978	26,677	
	その他固定資産	1,002,767	1,330,610	1,566,472	235,862	
	<b>負債合計</b>	17,570,822	20,110,634	20,383,839	273,205	(その他流動負債)
	流動負債	4,318,946	4,662,639	4,196,631	△ 466,008	その他流動負債の減少については、納税猶予していた令和元年度法人税等(328百万円)の支払による減が主な要因である。
	短期借入金	2,384,260	2,602,596	2,408,656	△ 193,940	
	未払金	981,867	1,018,748	1,016,076	△ 2,672	
その他流動負債	952,819	1,041,294	771,899	△ 269,395		
固定負債	13,251,876	15,447,994	16,187,208	739,214	(長期借入金)	
長期借入金	12,966,170	15,245,238	15,986,582	741,344	長期借入金の増加については、有形固定資産取得のための借入(3,200百万円)による増が要因である。	
各種引当金	63,646	0	0	0		
その他固定負債	222,059	202,755	200,626	△ 2,129		
<b>資本合計</b>	23,959,156	23,623,333	24,113,098	489,765		
資本金	14,538,000	14,538,000	14,538,000	0		
剰余金	9,453,848	9,110,488	9,589,917	479,429		
評価・換算差額等	△ 32,692	△ 25,155	△ 14,819	10,336		

損益計算書	売上高	11,235,681	8,035,524	8,472,093	436,569	(売上高)
	売上原価	7,813,605	7,557,370	6,870,968	△ 686,402	売上高の増加については、新型コロナウイルス感染症の影響により縮小した経済活動の段階的再開に伴う、旅客運輸収入等の増(502百万円)が主な要因である。
	販売費及び一般管理費	806,699	740,674	720,665	△ 20,009	
	<b>営業利益(損失)</b>	2,615,376	△ 262,519	880,459	1,142,978	
	営業外収益	126,455	43,273	71,649	28,376	(売上原価)
	営業外費用	335,513	248,724	249,033	309	売上原価の減少については、設備の修繕及び投資計画の見直し等による経費削減に努めたことが主な要因である。
	<b>経常利益(損失)</b>	2,406,318	△ 467,970	703,075	1,171,045	
	特別利益	76,482	164,813	260,042	95,229	(特別利益・特別損失)
	特別損失	76,482	156,645	215,930	59,285	特別利益の増加については、可動式ホーム柵設置に伴う補助金受入による増(260百万円)が主な要因である。
	法人税等	740,725	△ 116,443	235,990	352,433	特別損失については、圧縮記帳による補助金受入額の固定資産圧縮損等の増(216百万円)が主な要因である。
<b>当期利益(損失)</b>	1,665,593	△ 343,359	511,197	854,556		
<b>繰越利益剰余金</b>	3,744,595	3,401,235	3,880,664	479,429		

※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

(単位:千円)

仕組債の保有状況	保有総額<令和3年3月31日時点>	保有総額(A)<令和4年3月31日時点>	時価評価額(B)<令和4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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	前年度比増減	分析・評価
役員人件費	38,954	31,102	31,118	16	(退職給付費用) 退職給付費用の増加については、退職給付に充てるために積み立てている年金資産の運用益が令和2年度は119百万円であったのに対し、令和3年度は22百万円に減少したことが主な要因である。
職員人件費	1,706,383	1,745,988	1,741,255	△ 4,733	
退職給付費用	121,336	△ 70,293	85,228	155,521	
減価償却費	1,957,080	2,149,529	2,183,159	33,630	

主要経営指標		令和元年度	令和2年度	令和3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%	21.2%	21.9%	0.7pt	(売上高経常利益率) 修繕費等の経費削減による経常利益の増加が主な要因である。  (流動比率) 納税猶予していた令和元年度法人税等の支払による流動負債の減少が主な要因である。
販売管理費比率	販売費及び一般管理費/売上高	7.2%	9.2%	8.5%	-0.7pt	
総資産当期利益率	当期利益/総資産	4.0%	-0.8%	1.1%	1.9pt	
総資産回転期間	総資産/(売上高/12)(月)	44.36	65.31	63.03	-2.28	
売上高経常利益率	経常利益/売上高	21.4%	-5.8%	8.3%	14.1pt	
流動比率	流動資産/流動負債	72.2%	100.5%	113.4%	12.9pt	
借入金比率	借入金残高/総資産	37.0%	40.8%	41.3%	0.5pt	

## 6. R3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	R2実績値	R3目標値	R3実績値	ウエイト	得点	小計
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	30	30/30 【100%】

## II. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)

② 安全投資	可動式ホーム柵の設置	駅	4	3	3	5	5	40/40 【100%】
	新型車両への更新	編成	1	2	2	5	5	
③ 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	2	4	0	10	10	
④ サービスの向上	サービス介助士資格の取得	人	20	20	20	10	10	
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数	店舗・施設	3	1	1	5	5	
⑥ 沿線の魅力発信	プロモーションの実施項目数	項目	3	3	3	5	5	

## 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	20	28	31	20	20	26/30
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	80	86	84	10	6	【87%】

※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。

## 7. 法人による評価結果

法人の総合的評価結果	点数(合計)
<p>新型コロナウイルス感染症拡大の影響により不要不急の外出自粛やテレワークの促進等による移動需要の抑制から、予想以上に運輸収入が減少したものの、設備の修繕及び投資計画の見直しなど、経費削減を実施し、黒字を確保した。また、厳しい経営環境下においても、新型コロナウイルス感染拡大防止対策の実施や可動式ホーム柵の設置、車両の更新など、安全運行の取組みを行ったほか、一日フリー乗車券などの企画乗車券の拡充、万博記念公園駅構内でのイベント実施、駅ナカ新規店舗の出店、沿線の魅力発信などに取組んだ。</p> <p>この結果、Ⅰ最重点目標「事故・重大インシデント「ゼロ」」、Ⅱ設立目的と事業内容の適合性に関わる目標はすべて達成し、Ⅲ健全性・採算性に関わる目標のうち「財務の健全化」についても達成した。</p>	96

## 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	点数(合計)	役員業績評価
<p>○最重点目標について R3年度の最重点目標である「事故・重大インシデント『ゼロ』」を達成し、鉄道事業者として最大の使命である安全・安定輸送を確保することができた。</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 「設備故障等自社責任による20分以上の遅延発生回数」のR3年度実績は0回であり、年4回以下とする目標を達成。 「可動式ホーム柵の設置」「新型車両への更新」については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による厳しい状況下においても、計画どおり安全投資を実施し、目標を達成。 「駅ナカでの物販等の新規展開店舗・施設数」については、蛍池駅において、店舗を新設し、目標を達成。 また、「サービス介助士資格の取得」「プロモーションの実施項目数」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」については、投資抑制やコスト削減等の経営努力により、目標を達成。 「売上高」については、黒字を確保したものの、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛及びテレワークの普及等により、運輸収入が減少し、目標未達成となった。</p>	<p>(評価) ・最重点目標の「事故・重大インシデント『ゼロ』」及び「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、ともに継続して目標を達成しており、鉄道事業者の責務である安全・安定輸送の確保を適切に果たしていることが認められる。 ・売上高については、昨年度実績と比較し増加しているものの、なお新型コロナウイルス感染症感染拡大前の水準まで回復していないことから、引き続き経費節減等による収益確保の取組みが求められる。</p> <p>(指導・助言) ・延伸事業については、令和11年の開業目標に向け引き続き府と連携し、計画的な事業進捗に努めること。 ・駅ナカビジネス及び沿線の魅力発信については、他の鉄道事業者等における事例等を踏まえ、沿線需要の拡大につながるよう効果的な取組みを検討すること。</p>	96	A

## 9. 「令和4年度大阪府行政経営の取組み」における方向性(令和4年2月)

- 存続
- ・コロナ禍による影響を踏まえつつ、中期経営計画(2020～2024)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進める



## 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)】

#### ② 安全投資

- ・ 可動式ホーム柵の設置  
【8駅(R1実績)→10駅(R2~R4累計)】  
※R4年度に全18駅設置完了予定
- ・ 新型車両への更新  
【0編成(R1実績)→8編成(R4累計)】

#### ③ 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  
【0回(R3実績)→3回以下(R4)】

#### ④ サービスの向上

- ・ サービス介助士資格の取得  
【20人(R3実績)→20人(R4)】

#### ⑤ 沿線の魅力発信

- ・ プロモーション(イベントや企画乗車券等)の実施項目数  
【3項目(R3実績)→4項目(R4)】

#### ⑥-1 財務の健全化

- ・ EBITDA  
【50億円(R1実績)→49億円(R6)】

#### ⑥-2 収益性の確保

- ・ 売上高  
【112億円(R1実績)→118億円(R6)】  
※現中期経営計画は、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮していない。

### 11. R4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	R2実績値	R3実績値	R4目標値	ウエイト(R4)	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	大阪モノレールは、「安全な鉄道」として、お客さまから信頼される公共交通機関を目指すことが使命であることから、事故・重大インシデント「ゼロ」を最重点目標とした。						
最重点目標達成のための組織の課題、改善点	<p>1. 優先順位を踏まえた安全投資の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により、運輸収入は、R2年度～R3年度の2年間で約67億円減少し、さらにR4年度も約27億円の減収が予想される。(中期経営計画比)</li> <li>・このため、優先順位を踏まえた投資計画への変更が必要となり、R4年度も投資時期を見直しながら、安全投資を着実に実施する。</li> </ul> <p>2. 実践的な安全教育・訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・R3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大規模な実地訓練や警察・消防等との合同訓練が十分に実施できなかった。</li> <li>・R4年度は、新型コロナウイルス感染症対策を講じつつ、非常時合同訓練、テロ対応訓練、軌道事故発生時の対応訓練など、例年実施している実践的な訓練を行う。</li> <li>・なお、新型コロナウイルス感染症の状況により、訓練実施が困難な場合は、必要に応じてオンラインを活用した教育訓練を行う。</li> </ul>						<p>1. 優先順位を踏まえた安全投資の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①ホーム転落事故防止対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・可動式ホーム柵の設置 R4年度 3駅 【沢良宜駅(8月)、豊川駅(11月)、公園東口駅(2月)】</li> <li>※R4年度全18駅設置</li> </ul> </li> <li>②施設、車両の新設・更新・改良                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型車両への更新 R4年度 2編成更新(7月、1月)</li> <li>・万博公園変電所の更新 R4年度 2月完成(工期:R2年度～R4年度)</li> <li>・光ケーブルの新設 R4年度 2月新設(R4年度)</li> <li>(大阪空港駅～千里中央駅)</li> </ul> </li> </ul> <p>2. 実践的な安全教育・訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①社員一人ひとりの対応力強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>過去のヒューマンエラー・ヒヤリハット事例を共有し、ミーティング等を通じて毎月教育を実施する。</li> </ul> </li> <li>②組織の対応力強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害・事故、テロ発生時などにおけるお客さま救出(避難誘導)等の組織の対応力強化を図るため、沿線各消防・警察などと合同で、非常時合同訓練(10月)、テロ対応訓練(12月)、軌道事故発生時の対応訓練(2月)を実施する。</li> </ul> </li> <li>③委託会社等との連携強化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>点検や工事におけるトラブルの未然防止および再発防止を図るため、常駐している委託会社等と合同で技術検討会を年4回(5月、8月、11月、2月)実施する。</li> </ul> </li> </ul>
活動方針	<p>1. 優先順位を踏まえた安全投資の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①ホーム転落事故防止対策</li> <li>②施設、車両の新設・更新・改良</li> </ul> <p>2. 実践的な安全教育・訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①社員一人ひとりの対応力強化</li> <li>②組織の対応力強化</li> <li>③委託会社等との連携強化</li> </ul>						

## 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	R2実績値	R3実績値	R4目標値	ウエイト(R4)	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 安全投資	可動式ホーム柵の設置	駅	4	3	3	5	累計10 (R4目標値)	・ホームからの転落防止やお客さまニーズの高い可動式ホーム柵は、駅ホームの安全性を向上させることから安全投資の指標とする。 ・設置数は中期経営計画どおり3駅とする。
	新型車両への更新	編成	1	2	2	5	累計8 (R4目標値)	・新型車両への更新は、車両故障のリスク軽減が図れることから安全投資の指標とする。 ・加えて、お客さまサービスの向上やメンテナンスの省力化を実現した新型車両への更新は、車両の快適性の面でお客さまニーズも高い。
③ 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	2	0	3	10	-	・設備故障等自社責任による遅延発生回数が少ないことは安定輸送の確保につながることから、遅延回数を指標とする。 ・20分以上は、国への報告義務の30分以上より厳しい目標値としたためである。 ・直近3年の平均値3回をR4年度の目標値とした。
④ サービスの向上	サービス介助士資格の取得	人	20	20	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期間内(R2～R6年度)に駅係員全員のサービス介助士資格の取得をめざす。 ・R4年度も勤務調整で年間取得可能な最大20名の取得を目指す。
⑤ 沿線の魅力発信	プロモーションの実施項目数	項目	3	3	4	10	-	・R3年度に実施したスタンプラリーは十分な需要喚起につながらなかったため、項目から外し、新たに「イベント列車の運行」と「駅構内での沿線の企業・学校・自治体によるイベント」の2項目を追加する。 ・R3年度に実施した「音楽フェス&マルシェの開催」は実施回数を増やす。

## 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)

⑥-1 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	20	31	32	20	49	・設備投資計画の実現と南伸に向けた投資への備えのために、営業活動で生み出されたキャッシュフローであるEBITDAを指標とする。
⑥-2 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	80	84	88	10	118	・駅での賑わい創造、イベントや沿線の情報発信強化、多様な企画乗車の発売などにより、売上高の増加につなげる。

※( )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