

			外部環境分析（需要側）		
			ニーズの増加・役割の増大	ニーズの減少・役割の縮小	
			① 自然災害に強い公共交通機関 ② 服務規律の確保 ③ 安全風土の確立 ④ お客さまのニーズの高度化・多様化 ⑤ 誰もが便利で快適に利用できる公共交通機関 ⑥ 大阪の経済活性化への貢献 ⑦ 健全な経営体質		
内部要因分析（供給側）	強み	大阪市	1. 大阪府市統合本部から示された「基本的方向性（案）」 2. 大阪圏、関西圏の中核をなす交通インフラ 3. 地下鉄事業では、平成15年度以降、単年度黒字を継続的に確保し、公営地下鉄事業者では、全国で唯一、累積欠損金を解消（22年度）	①成長戦略 ④、⑥-1、2、3 ・【地下鉄料金施策の取組】 地下鉄値下げに向けた具体的取組 ④、⑤-1、2 ・【利用しやすい環境づくり】 地下鉄運行ダイヤの見直し、駅総合案内板の設置など	②回避戦略 or 対抗戦略
		パートナー	4. ICカードの多機能性を活かした、様々な分野の事業者等との連携	④、⑤-4 ・【利用しやすい環境づくり】 ICカードによる全国相互利用	
		ポテンシャル	5. 地下鉄駅構内の活用や、未利用地の処分による増収	④、⑧-5 ・【附帯事業、乗客誘致等の推進】 駅ナカ事業の展開などの増収対策	
	弱み	大阪市	6. 津波対策を充実させる必要がある 7. 労働生産性を向上させる必要がある 8. 地下鉄事業では、新線建設やニーズの多様化に伴うサービス改善施策推進による資本費（支払利息や減価償却費）負担が大きい（企業債残高は5,976億円を有す） 9. 「鉄道事故等報告規則」により報告を要する鉄道人身障害事故が11件発生、市バスによる運転手の責任事故（人身及び物損）が190件発生（平成23年度） 10. 重要な地下鉄構造物の約50%が建設後約50年以上経過 11. 地下駅舎115駅中、火災対策の新基準に未適合駅36駅（平成23年度末） 12. バス事業では、営業係数が100以上（赤字）の一般バス系統は111系統中110系統、赤バス29系統はすべて赤字で、抜本的見直しが必要 13. お客さま満足度の低いサービスの改善	③改善戦略 ① ②、③-6、9、10、11 ・【安全管理体制の充実】 安全管理体制の充実に向けた継続的取組など ・【施設の安全性強化】 さらなる安全設備の整備、老朽化施設等への安全対策、自然災害への対応 ④、⑤-13 ・【清潔な空間づくり】 明るく清潔感あふれる駅づくり ・【接客・接遇の向上】 ⑦-7、8 ・【人件費・経費の見直し】 ⑤、⑦-12 ・バス事業の抜本的改革	④撤退戦略
		パートナー			
		ポテンシャル			