

SWOT 分析シート

		外部環境分析(需要側)	
		ニーズの増加・市の役割の増大 (成長)機会	ニーズの減少・市の役割の縮小 脅威
		<ul style="list-style-type: none"> 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 健全な経営体質 	
内部要因分析(供給側)	強み	<p>1. 大阪府市統合本部から示された「基本的方向性(案)」</p> <p>2. 大阪圏、関西圏の中核をなす交通インフラ</p> <p>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)</p>	
	パートナー	<p>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</p>	<p>④-4</p> <p>・【増客・増収の推進】 沿線地域の魅力発信、沿線イベント・沿線外イベント・海外へのインバウンドPR</p>
	ポテンシャル	<p>5. 地下鉄駅構内の活用や、未利用地の処分による増収</p>	<p>④-5</p> <p>・【付帯事業収入の確保】 駅ナカ事業の展開、空間利用による収入・広告料収入の確保など</p>
	大阪市	<p>6. 津波対策を充実させる必要がある</p> <p>7. 労働生産性を向上させる必要がある</p> <p>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(平成24年度末の企業債残高は5,717億円を有す)</p> <p>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12件発生、市バスによる運転手の責任事故(人身及び物損)が215件発生(平成24年度末)</p> <p>10. 重要な地下鉄構造物の約50%が建設後約50年以上経過</p> <p>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24年度末)</p> <p>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103系統中88系統、赤バス29系統はすべて赤字で、抜本的見直しが必要(平成24年度末)</p> <p>13. お客さま満足度の低いサービスの改善</p>	<p>①、②、③-6、9、10、11</p> <p>・【安全管理体制の充実】 職員の安全参加意識の醸成など</p> <p>・【施設の安全性強化】 さらなる安全設備の整備など</p> <p>・【自然災害対策】 災害時における対応訓練など</p> <p>④、⑤-13</p> <p>・【お客さま満足度の向上に向けた継続的な体制づくり】 全局的なCS度向上施策の実施など</p> <p>・【市営交通ブランドカアップ】 市営交通110周年記念事業の実施</p> <p>・【地下鉄施設の等の満足度向上】 清潔感のある駅空間への改善など</p> <p>・【接客・接遇の向上】</p> <p>⑥-7、8、12</p> <p>【人件費・経費の削減】</p>
	パートナー		
	ポテンシャル		