

# SDGsの推進について

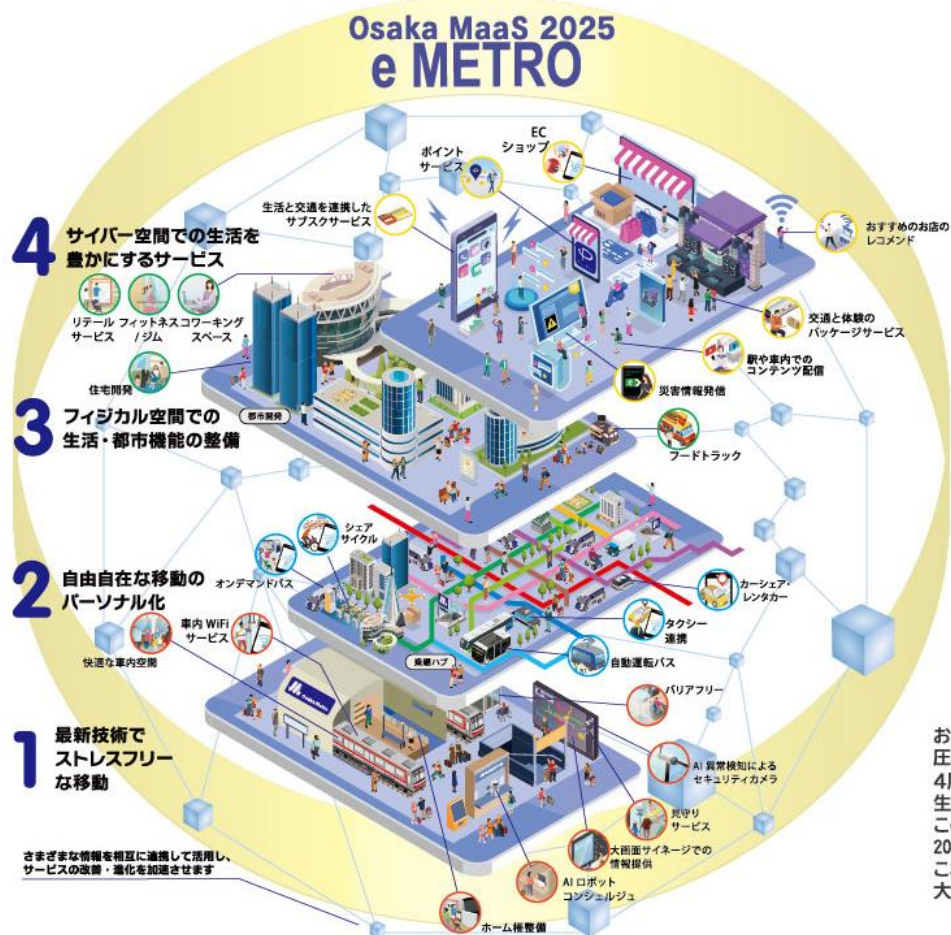


Osaka Metro Group

2022年12月23日

# 当社グループの事業活動の全体像

当社グループでは、都市型MaaS構想「e METRO」を掲げ、既存の安全安心・快適便利な鉄道・バスの絶え間ない進化に加え、移動の目的となる様々なサービスを交通と組み合わせて一体的に提供することで、新たな価値を創出し、大阪のまちづくりへの貢献に取り組んでいます。



## Osaka Metro Groupが目指す未来の大阪

お客さま一人ひとりのニーズに合わせて、圧倒的に便利な交通を実現するとともに、4層をつないだ様々なサービスを一体的にご提供し、生活の質の向上に貢献します。この都市型MaaS構想「e METRO」の取り組みを、2025年度に向けて次々と具体化することで、これまでにない価値を創造し、大阪を格段に便利で快適なまちにしていきます。

# SDGsへの貢献、取組みの基本方針

都市型MaaS構想「e METRO」を軸とする当社グループの事業活動は、SDGsの精神と合致しており、事業活動を通じてできる限り広くかつ多くの貢献を目指しますが、特に、下記の4つのテーマをマテリアリティ（重要課題）として取り組みます。

## 都市型MaaS構想の推進

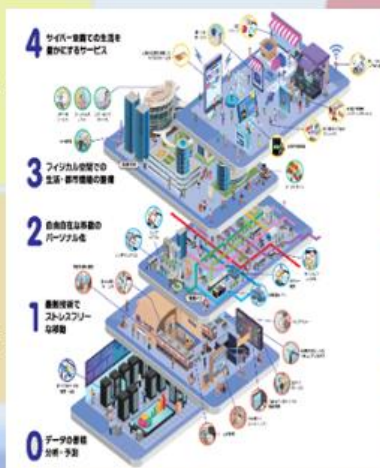
### SDGs



**移動手段の変革**  
(CO<sub>2</sub>排出量の少ない交通システム  
(鉄道・バス)の拡充)



**社会生活インフラ×交通インフラ**  
(MaaS、デジタルマーケティング、  
スマートシティ化への貢献)の追求



**社会ニーズに対応することによって、  
経済成長も成し遂げる事業活動の  
追求**



**誰もが安全に利用でき、  
災害にも強い交通機関への進化  
および便利で住みやすい沿線の開発**

スマートシティ (Society5.0)

上記テーマに関する取組みを個々の事業活動へ落とし込む

**2025年の目指す姿**

**「交通を核にした生活まちづくり企業」**

# マテリアリティと取り組むべき課題

マテリアリティの解決は、環境負荷の少ない公共交通機関の魅力を最大限磨き上げるとともに、  
 取り組むべき課題 ≡ 都市型MaaS構想「e METRO」の具体化によって実現してまいります。

## マテリアリティ

## 取り組むべき課題

移動手段の変革



カーボンニュートラルの実現 / 気候変動リスクへの対応

都市型MaaS構想 第2層の具体化  
**自由自在な移動のパーソナル化**

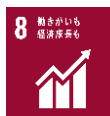
社会生活インフラ×交通インフラの追求



都市型MaaS構想 第0層の具体化  
**データの蓄積・分析・予測**

大阪モデルのスマートシティの実現

社会ニーズに対応することによって、  
 経済成長も成し遂げる事業活動の追求



Well-beingの実現(社員幸福度の向上)

企業価値の最大化

誰もが安全に利用でき、  
 災害にも強い交通機関への進化  
 および便利で住みやすい沿線の開発



都市型MaaS構想 第1層の具体化  
**最新技術でストレスフリーな移動**

都市型MaaS構想 第3層の具体化  
**フィジカル空間での生活・都市機能の整備**

都市型MaaS構想 第4層の具体化  
**サイバー空間での生活を豊かにするサービス**





## テーマ①

### 移動手段の変革

(CO<sub>2</sub>排出量の少ない交通システム  
(鉄道・バス) の拡充)

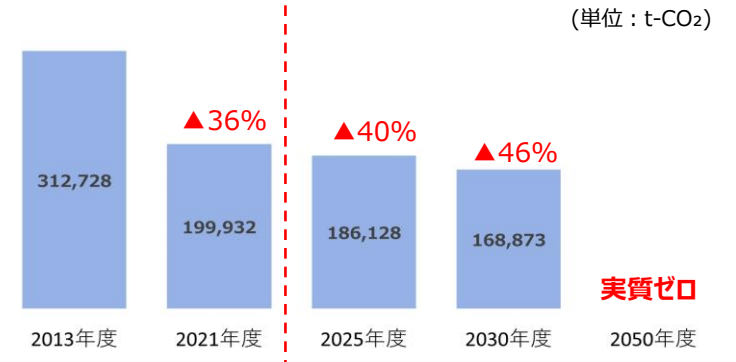
カーボンニュートラル実現（2050年度）に向けて

- 使用するエネルギー量を低下させる省エネ施策
- CO<sub>2</sub>を排出しない再生可能エネルギーの活用

により、グループ全体で2030年度▲46%（2013年度比）、2025年度▲40%の削減に取り組みます。

| 取り組むべき課題                      |                           | 課題に対する取り組み内容          |
|-------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| カーボンニュートラルの実現<br>／気候変動リスクへの対応 | 鉄道                        | 省エネ設備（LED等）の導入        |
|                               |                           | 省エネ車両の導入              |
|                               | バス                        | EVバスの導入               |
|                               | 事業所                       | 省エネ設備（LED等）の導入        |
|                               |                           | グリーン購入の推進             |
|                               |                           | 一般・産業廃棄物の削減/<br>リサイクル |
|                               | 再生可能エネルギー<br>(太陽光発電等) の使用 |                       |

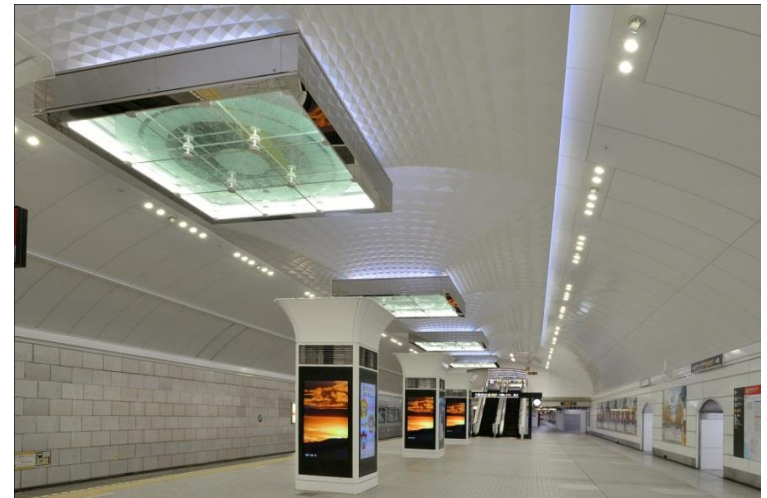
| K P I                  | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度) |
|------------------------|----------------|-------------------|
| CO <sub>2</sub> 排出量削減率 | ▲40%           | ▲36%              |



### 【鉄道】

#### ■ 省エネ設備の導入

地下鉄・ニュートラムの駅構内の環境改善と省エネ化を図るため、消費電力が蛍光灯の約1/3であるLED照明への切替を2014年度から実施しており、2024年度に全駅完了する計画で進めています。



梅田駅ホーム部LED照明

■省エネ車両の導入

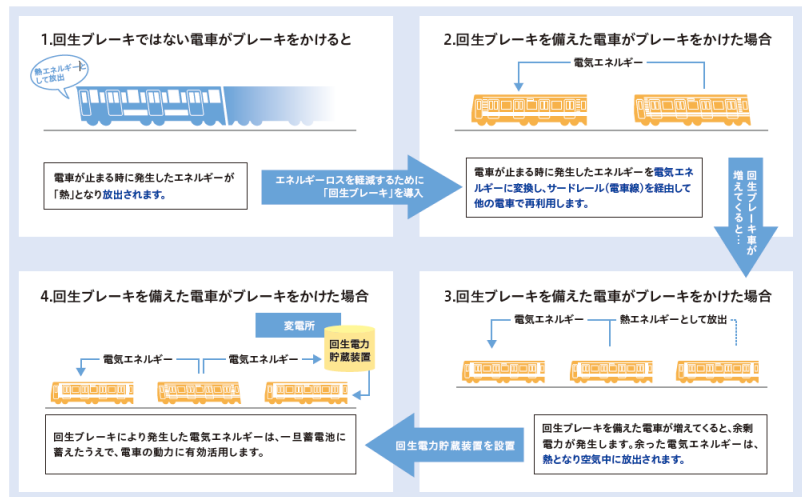
使用電力を削減するための回生ブレーキを装備した「VVVF (Variable Voltage Variable Frequency) インバータ制御」を取り入れており、更なる省エネ化を図るため、車内照明にLEDを取り入れた新造車両導入や車両改造等を順次実施しています。

| K P I          | 目標値<br>(2025年)        | 直近の実績<br>(2021年度)   |
|----------------|-----------------------|---------------------|
| 両数 (省エネ車両/全車両) | 1,018/1,368両<br>(74%) | 688/1,354両<br>(51%) |



(参考) 回生ブレーキと回生電力

全車両を回生ブレーキ採用車とし、回生ブレーキで生み出した電力を他の電車で使用する等、電力の有効活用に取り組んでいます。



【バス】

■EV(電気)バスの導入

2025年大阪・関西万博会場内外の輸送、万博閉幕後の市内での活用を目指し、グリーンイノベーション基金※を活用して、ディーゼルよりも環境にやさしいEVバスの導入を積極的に進めていきます。

| K P I | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度) |
|-------|----------------|-------------------|
| 台数    | 100台           | —                 |



EVバス (イメージ)

また、今後開発する運行管理システムと、車両への充電を制御する電力管理システムを連動させ、EVバスを運行しながら効率的に車両への充電を行うことでエネルギー効率化を目指します。

さらに、導入する100台のうち、10台程度は自動運転化し、レベル4相当での運行を目指します。

※2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国がNEDOに2兆円の基金を造成し、野心的な目標をコミットする企業等に対して、10年間研究開発・実証から社会実装までを継続して支援するもの。上記取組みについては「スマートモビリティ社会の構築」をテーマに、当社含む5社で、共同提案し、採択され、実証実験として実施します。

## 【事業所】

### ■省エネ設備の導入

本社社屋の省エネ化を図るため、空調熱源機及び照明器具の更新等について、ESCO事業を活用し、進めています。空調熱源機については、高効率機器を採用し、熱源効率を改善、照明器具については、消費電力が蛍光灯の約1/3であるLED照明への更新、これらにより、1次エネルギー使用量及びCO<sub>2</sub>排出量を削減し、環境負荷の低減を進めています。

※国庫補助事業が採択された場合、2023年度より運用開始

### ■グリーン購入の推進

Osaka Metro調達方針（ビジョン）に基づき、地球環境を健全な状態で次世代に引き継いでいくという考えのもと、取引先様と協同して環境負荷の少ない資材、役務の調達に努めます。

### ■一般/産業廃棄物の削減/リサイクル

紙使用量や水使用量の見える化を実施し、ペーパーレス化をはじめとする使用量の削減に努め、鉄道廃車時に生じる車体金属材料の再利用を行うなど、リサイクルやリユースを推進していきます。

### ■再生可能エネルギーの使用

太陽光発電システムの導入など、再生可能エネルギーの活用範囲の拡大にも取り組み、グループ全体で気候変動の緩和に向けた取り組みを一層推進します。

（実績）

森之宮電気管理事務所 137,975 GJ（2021年度）

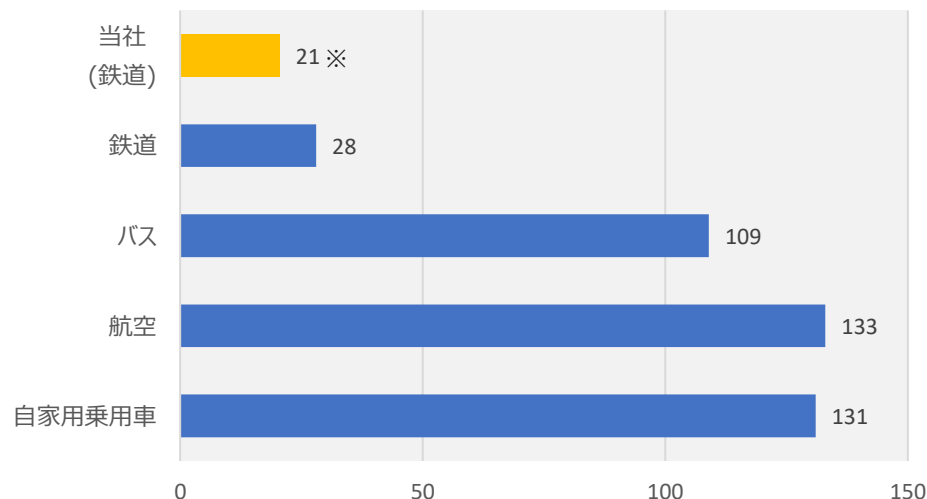
※これによるCO<sub>2</sub>排出削減量：4,857 t-co<sub>2</sub>



## 大阪の都市機能を支える低環境負荷の輸送機関

単位輸送量当たりCO<sub>2</sub>排出量（ひと1人を1km運ぶ場合に排出するCO<sub>2</sub>の量）は、一般的な自家用自動車の130g-CO<sub>2</sub>/人・kmに対し、当社の2021年度の実績は20.5g-CO<sub>2</sub>/人・kmという結果になりました。今後もより多くのお客さまにご利用いただくことで、少ないエネルギーで多くのお客様をお運びできるエネルギー効率の良い輸送機関であるという鉄道の長所を活かし、大阪のCO<sub>2</sub>排出の抑制に貢献していきます。

輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量(2020年度)



出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」

※2021年度実績

## 【参考】当社グループのインプット・アウトプット（2021年度実績）

事業活動に伴い消費するエネルギー換算で、CO<sub>2</sub>排出量は2013年度比▲36%を達成。  
2030年度▲46%の実現に向け、本テーマの取組みを着実に実施していきます。

### 使用エネルギー

電気

4,801,040 GJ  
( 490,787,151 kWh)

ガス

65,124 GJ  
( 1,447,202 m<sup>3</sup>)

燃料

灯油、A重油、ガソリン、軽油

340,449 GJ  
( 9,040,313 ℓ)

可燃性天然ガス

4,742 GJ  
( 86,841 m<sup>3</sup>)

液化石油ガス（LPG）

39 GJ  
( 762 kg)

熱

温水・冷水

20,164 GJ  
( 14,826,440 MJ)

計 5,231,557 GJ

### CO<sub>2</sub>排出量

172,268 t-CO<sub>2</sub>

3,247 t-CO<sub>2</sub>

23,335 t-CO<sub>2</sub>

235 t-CO<sub>2</sub>

2 t-CO<sub>2</sub>

845 t-CO<sub>2</sub>

計 199,933 t-CO<sub>2</sub>





## テーマ①

### 移動手段の変革

## テーマ②

### 社会生活インフラ× 交通インフラの追求

#### 取り組むべき課題

#### 課題に対する取り組み内容

都市型MaaS構想  
第2層の具体化  
自由自在な移動の  
パーソナル化

モビリティの最適ミックスの実現

### ■ オンデマンドバスの運行エリア拡大

鉄道・路線バスなどモビリティの最適ミックスを考慮し、段階的に大阪市域全域にオンデマンドバスの運行エリアを拡大、2025年の万博に向けて大阪市内の移動の利便性を飛躍的に向上させます。

#### KPI

目標値  
(2025年)

直近の実績  
(2021年度)

オンデマンドバスの  
運行エリア拡大

必要に応じ、  
順次エリア拡大

4区5エリア

2022年

- キタエリア
- 福島エリア
- 生野エリア
- 平野Aエリア・Bエリア



2025年

エリア拡大

### ■ e METROアプリの構築・運用

スマートフォン用アプリケーション「e METRO」の提供により、スマートフォン1台で多様なモビリティをシームレスに利用できる環境の整備を進めます。こうした環境整備により、乗換等の必要がある公共交通の利用に対する物理的、心理的な負荷を軽減し、公共交通の持続可能性と利用者の生活の質の向上を目指します。



### ■ 総合運行管理センターの構築

より安全で最適なサービスを行うため、鉄道・路線バス・オンデマンドバスを含めた総合運行管理センターの確立及び自動運転車両の遠隔監視システムの確立を目指します。(2025年度に万博輸送での大規模実証を予定)



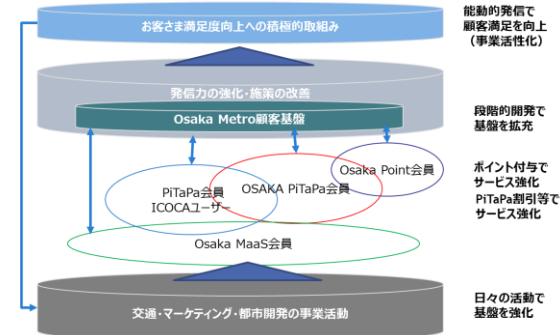
## テーマ② 社会生活インフラ× 交通インフラの追求

| 取り組むべき課題                                 | 課題に対する取組み内容                                                                     |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 都市型MaaS構想<br>第0層の具体化<br>データの蓄積・<br>分析・予測 | <p>当社グループの事業活動における<br/>顧客基盤の一元化</p> <p>グループ横断的なデータ活用<br/>システムの本格的な構築</p>        |
| 大阪モデルの<br>スマートシティの実現                     | <p>AIオンデマンド交通の導入促進</p> <p>自動運転</p> <p>MaaSの推進（関西MaaS、博覧<br/>会協会、ORDEN等との連携）</p> |

※取り組むべき課題の「大阪モデルのスマートシティの実現」に関する情報は、大阪スマートシティ戦略  
会議を通じて推進しています。  
詳細は、右記URLをご参照ください。（URL：[大阪府／大阪スマートシティ戦略会議 \(osaka.lg.jp\)](https://www.osaka.lg.jp/)）

## ■当社グループの事業活動における顧客基盤の一元化

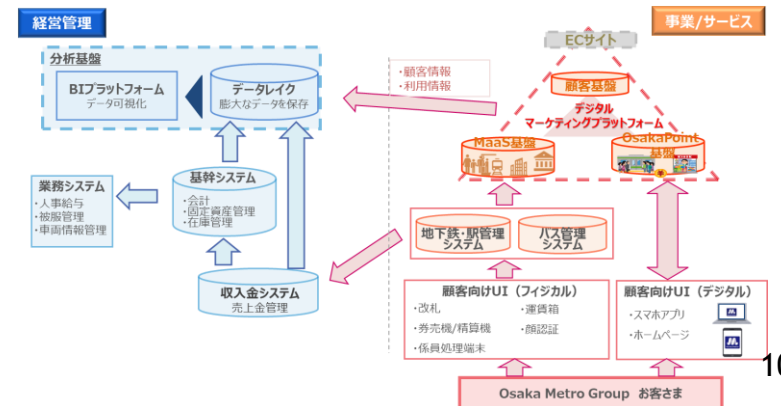
これまでサービス毎で管理していた利用者のIDを統合し、  
共通化することでお客さまの利便性を向上させ、個々の  
ニーズに対応したサービスを提供できるようなプラットフォーム  
を整備します。



## ■グループ横断的なデータ活用システムの本格的な構築

取得データをグループ全体のサービス改善・進化に循環的に  
活用し、お客さまの生活の質の向上につなげていきます。

| K P I            | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度)               |
|------------------|----------------|---------------------------------|
| データ活用<br>システムの構築 | 完成<br>※2024年度  | 顧客基盤を利用した<br>アプリからの<br>顧客情報の集約化 |





### テーマ③

## 社会ニーズに対応することによって、 経済成長も成し遂げる事業活動の追求

| 取り組むべき課題                    | 課題に対する取り組み内容        |                            |
|-----------------------------|---------------------|----------------------------|
| Well-beingの実現<br>(社員幸福度の向上) | 健康経営の推進             |                            |
|                             | ワークライフバランスの充実       |                            |
|                             | ダイバーシティ&インクルージョンの推進 |                            |
| 企業価値の最大化                    | ステークホルダーとの約束        | 株主への継続的な財政貢献               |
|                             |                     | 従業員が働きがいを感じる環境や人材育成/能力開発など |
|                             |                     | お客さま満足度の向上                 |
|                             |                     | 大阪の更なる活性化と都市ブランド力の向上       |
|                             |                     | お取引先とのビジネスにおける連携・協働        |
|                             |                     |                            |
|                             | コーポレートガバナンス         |                            |
|                             | グループ経営の強化           |                            |

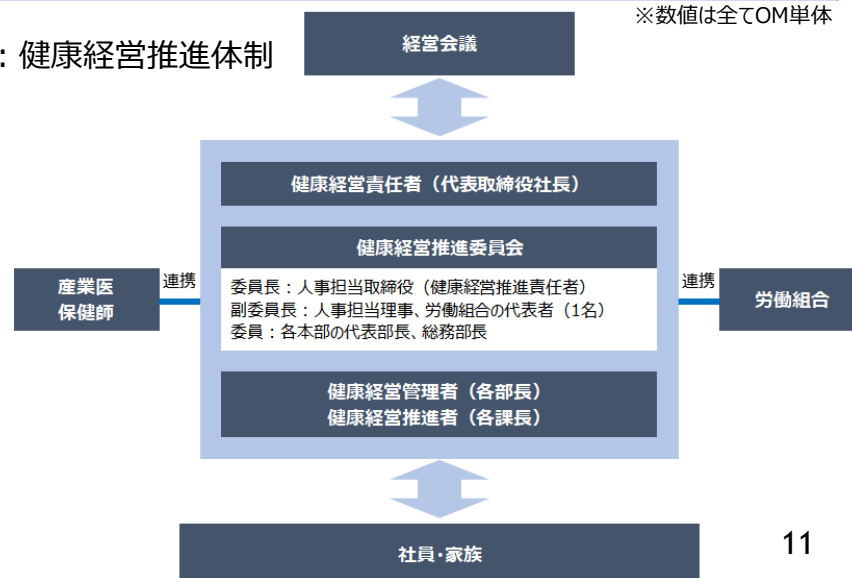
### ■健康経営の推進

当社が、企業理念や目指す姿を実現するためには、その主役である社員一人ひとりが、心身ともに健康で生き活きと前向きに働くことが重要であると位置づけ、健康経営を推進しています。この取り組みにより、健康増進はもとより、社員のモチベーション向上や主観的健康感を高め、活力・生産性の向上、ひいては企業力の向上へとつなげます。

| K P I               | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度) |
|---------------------|----------------|-------------------|
| メタボリックシンドローム<br>該当者 | 30%            | 38%               |
| 飲酒習慣比率              | 15%            | 29%               |
| メンタル事由による<br>休業率    | 0.4%           | 0.52%             |
| 喫煙率                 | 22%            | 25%               |

※数値は全てOM単体

参考：健康経営推進体制



## ■ワークライフバランスの充実

心身の健康やゆとりを保つことでよりよい状態で業務に向き合うことができるよう、長時間労働の削減や有給休暇の取得促進に取り組んでいます。この取組みにより、仕事へのモチベーションや生産性の向上、ひいては社員の満足度向上や、ブランディングにもつなげていきます。

| K P I      | 目標値<br>(2025年)  | 直近の実績<br>(2021年度) |
|------------|-----------------|-------------------|
| 月平均超過勤務時間  | 14.5時間          | 14.9時間            |
| 有給休暇取得率/日数 | 93%/19日         | 90%/18日           |
| 育児休暇取得率    | 男性50%<br>女性100% | 男性13%<br>女性100%   |

※数値は全てOM単体

## ■ダイバーシティ&インクルージョンの推進

多様な形態で多様な社員が勤務し、成長・活躍する会社の実現に向けて取り組みを進めていきます。  
また、女性が就業しやすい環境を整備し、両立支援を積極的に進め、働きがいや成長へのチャレンジを後押しします。

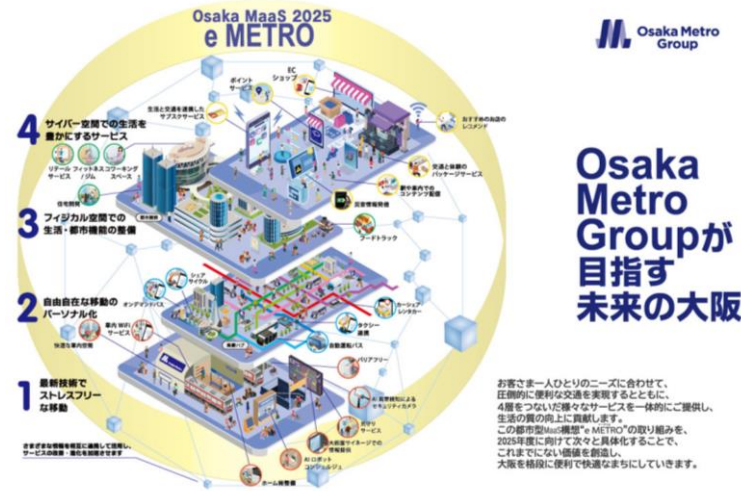
| K P I                | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度)              |
|----------------------|----------------|--------------------------------|
| 障がい者雇用者率             | 2.5%           | 2.3%                           |
| 女性の採用比率              | 25%            | 23.1%<br>(20年:15%、<br>19年:11%) |
| 女性の管理職比率             | 8%             | 5%                             |
| 研修時間(1人あたり)<br>安全等含む | 16時間           | 9時間                            |

※数値は全てOM単体

## 【企業価値の最大化】

### ■ステークホルダーとの約束

将来にわたって持続可能な事業体へ成長していけるよう、都市型MaaS構想の推進により、大阪市内の移動を格段に便利で快適に進化させるだけではなく、個々人のニーズに合わせた様々な生活サービスを提供することで、お客さま、地域のみならずの期待に応えるとともに大阪の発展に貢献していきます。



| 対象   | K P I                                          | 目標値<br>(2025年) | 直近の実績<br>(2021年度) |
|------|------------------------------------------------|----------------|-------------------|
| 株主   | 納税・配当額<br>(2022~2025年度)                        | 125億円<br>以上    | 51億円              |
| 従業員  | Well-beingの実現に係る取組により達成                        |                |                   |
| お客さま | 顧客満足度調査                                        | 3位             | 11位               |
| 地 域  | フィジカル空間での生活・都市機能の整備、<br>サイバー空間での生活を豊かにするサービス提供 |                |                   |



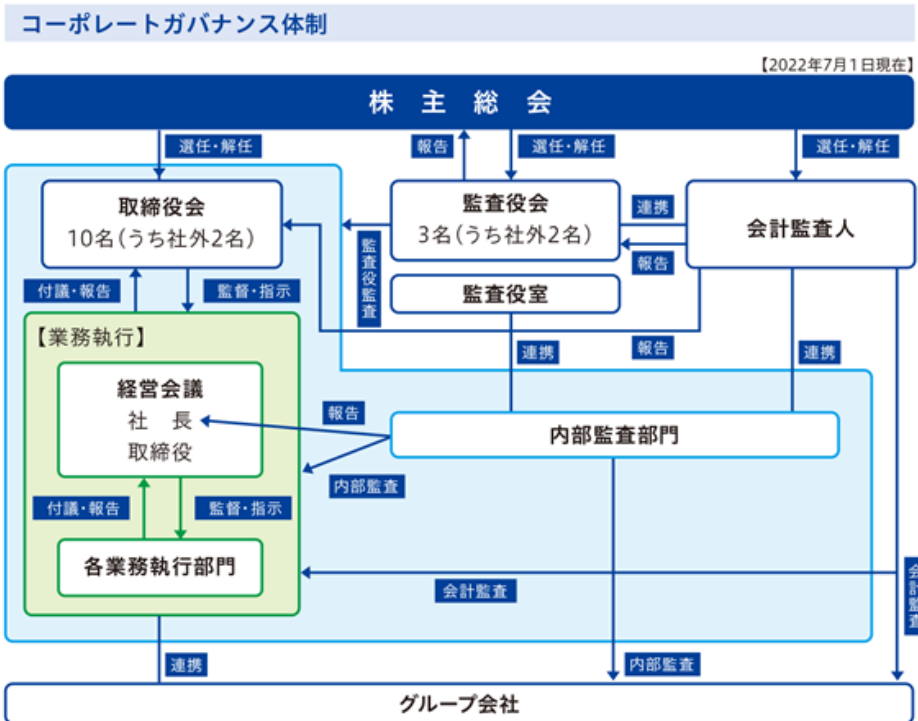
## ■コーポレートガバナンス

当社は、取締役会、監査役会を設置し、会計監査人を選任しています。

取締役会の監督機能強化の観点から、取締役10名のうち2名を社外から選任、また、監査役会の監査機能強化の観点から、監査役3名のうち2名を社外から選任しています。会計監査人に選任した監査法人は、会社の財務報告書類の監査を行っています。

このほかに、社長直轄で内部監査を実施する内部監査部門を設置しており、監査役会、会計監査人とは、それぞれの監査監査結果を相互に報告し意見交換を行うことで、三様監査の連携を図っています。

また、会社法の規定に基づく「内部統制システムに関する基本方針」を定め、内部統制やリスク管理の体制を整備しています。



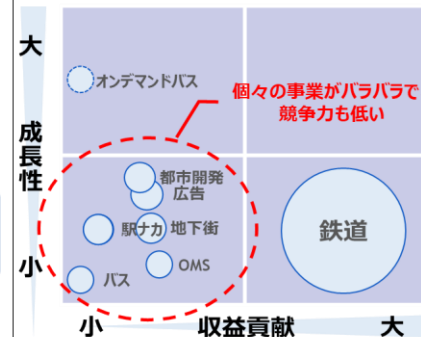
## ■グループ経営の強化

当社グループの事業は、鉄道を除いて規模が小さく、競争力も決して強くありません。グループ全体の継続的な成長と発展を実現するためには、交通を中心に各事業を結び付けていく「都市型MaaS構想」の推進が必要です。

グループ全社で事業活動のベクトルを合わせていくため、各社に当社取締役を派遣し、経営状況の見える化と経営方針の監督、また、一定額以上の投資・新規事業計画などの事前協議を通じて、グループ全体のガバナンス強化を図っています。

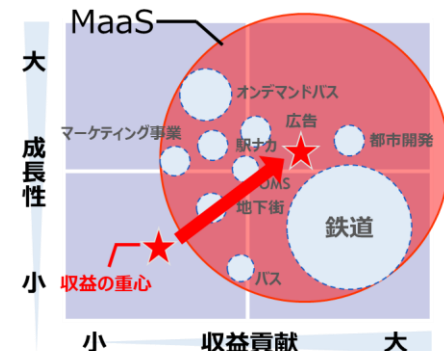
【現状】

バス、都市開発、広告（AD・ERA）、駅ナカ、地下街、大阪メトロサービス（OMS）などの事業が別々に存在し、個々の潜在的な価値が発揮されていない状態。



【2025年度】

交通を中心に各事業を結びつけ、各事業の収益性向上と全体最適化を図ることで総合力を高め、収益構造の重心を右上に移動。



## テーマ④

# 誰もが安全に利用でき、災害にも強い 交通機関への進化 および便利で住みやすい沿線の開発

## 【安全安心の追求】

### ■事故ゼロに向けて

鉄道事故等の原因は様々ですが、お客さまの線路への転落を防ぐための可動式ホーム柵を設置することをはじめ、安心してご利用頂けるよう、駅やホームにおいて、不安全な状態が無いかを注視し、日々のメンテナンスも怠らずに行っていきます。また、バスについても、ドライブレコーダーの映像を活用した運転士の指導等に努めていくとともに、車両へのドライバー異常時対応システム（EDSS）の設置など、安全対策の取組みを進めていきます。

| K P I  |            | 目標値<br>(2025年)    | 直近の実績<br>(2021年度) |
|--------|------------|-------------------|-------------------|
| 鉄<br>道 | お客さまの負傷件数  | 0 件               | 3 件               |
|        | 可動式ホーム柵設置率 | 100%              | 57%<br>(76/133駅)  |
|        | 輸送障害件数     | 0 件               | 3 件               |
|        | うち車両故障件数※  | 0 件               | 1件                |
| バ<br>ス | 有責重大事故件数   | 0 件               | 2件                |
|        | 道交法違反発生件数  | 0 件               | 11件               |
|        | 路上故障件数     | 対前年度下回る件数<br>(継続) | 84件               |

※30分以上の遅延が生じた場合

## 取り組むべき課題

## 課題に対する取組み内容

### 都市型MaaS構想 第1層の具体化 最新技術で ストレスフリーな移動

#### 安全・ 安心の 追求

- 安全文化の醸成
- 訓練の実施
- 日々の点検・メンテナンス
- 事故ゼロに向けて
- 自然災害対策
- セキュリティ対策

快適/利便の向上

バリアフリーの拡充

技術支援/新技術の導入

### 都市型MaaS構想 第3層の具体化 フィジカル空間での生活・ 都市機能の整備

都市開発戦略の推進

### 都市型MaaS構想 第4層の具体化 サイバー空間での生活を 豊かにするサービス

マーケティング事業戦略の推進

※取り組むべき課題の「都市型MaaS構想 第1層」に関する情報は、下記冊子で報告しています。  
詳細は、安全報告書をご参照ください。

(URL : [Osaka Metro安全報告書](#) [大阪シティバス安全報告書](#))

## ■自然災害対策

これまでの自然災害の教訓を踏まえ、大地震・津波・台風等に対する防災対策を徹底して推進しています。

また、事故・自然災害及び安全輸送に支障を及ぼす恐れのある事態が発生した場合には、事故・災害対策本部を立ち上げ、関係部署が連携を図ることにより、迅速かつ的確な応急処置や復旧に努めています。

| K P I                | 目標値<br>(2025年)             | 直近の実績<br>(2021年度) |
|----------------------|----------------------------|-------------------|
| 高架橋脚の補強              | 450本<br>※2022年度完了          | 438本              |
| トンネル中柱の補強            | 2021年度完了                   |                   |
| 大容量蓄電池設置             | 2019年度完了                   |                   |
| 脱線対策ガード付き<br>まくらぎ導入等 | 完了<br>(約20km)              | 約10km             |
| サドル脱落防止用<br>アンカージ整備  | 2019年度完了                   |                   |
| 地上車庫・出入庫線<br>液状化対策   | 完了                         | 詳細設計<br>完了        |
| 津波・浸水対策              | 完了<br>(被害想定を引き上げ、追加対策を実施中) |                   |



高架橋の橋脚補強



トンネル中柱補強



脱線対策ガード付きまくらぎ

## ■セキュリティ対策

昨今の鉄道車内での事件を受け、お客さまの安全を確保するため、大阪府警察本部及び近畿運輸局との三者で「鉄道利用者の安全確保に関する包括連携 協定」を締結しました。犯罪が発生しにくい環境の整備や万が一事件が発生した際の対応能力の向上を目指し、協力体制をより一層強固にしています。

| K P I             | 目標値<br>(2025年)      | 直近の実績<br>(2021年度)  |
|-------------------|---------------------|--------------------|
| 駅構内カメラ設置          | 約3,300台             | 3,116台             |
| 車内カメラ設置           | 御堂筋線40列車<br>中央線33列車 | 御堂筋線25列車           |
| 防護盾導入<br>(全駅・全車両) | 完了<br>※2022年度       | 駅：10駅20台<br>車両：未導入 |



車内カメラ（拡大）



車内カメラ



駅構内カメラ



防護盾を用いた訓練



## ■ 快適/利便の向上

あらゆるお客さまに快適にご利用いただくために、ソフト面・ハード両面のサービス強化により快適な移動を実現します。



## ■ バリアフリーの拡充

誰もが安全で便利にご利用できるよう、可動式ホーム柵の全駅設置等、最高水準のバリアフリー対策に取り組めます。

白杖または車いすをご利用のお客さまに対し、AI自動検知技術による見守りサービスを提供できるよう実証実験を実施し、検知精度等の改善に取り組んでいます



AI自動検知技術による見守りサービス（イメージ）

| K P I            |    | 目標値<br>(2025年)     | 直近の実績<br>(2021年度)  |
|------------------|----|--------------------|--------------------|
| 苦情/<br>お褒め       | 鉄道 | 継続的改善              | 119件/160件          |
|                  | バス | 〃                  | 169件/170件          |
| トイレのリニューアル       |    | 85%<br>(152/179か所) | 82%<br>(146/179か所) |
| サービス情報表示器<br>の整備 |    | 100%<br>※2023年度    | 34%<br>(77/229改札口) |
| 音声案内設備           |    | 16%<br>(21/133駅)   | 11%<br>(15/133駅)   |

| K P I             |  | 目標値<br>(2025年)    | 直近の実績<br>(2021年度)     |
|-------------------|--|-------------------|-----------------------|
| バリアフリー<br>ワンルート整備 |  | 完了                |                       |
| バリアフリールート<br>複線化  |  | 100%<br>(19/19駅)  | 32%<br>(6/19駅)        |
| 車両と駅の<br>段差隙間解消   |  | 92%<br>(122/133駅) | 44%<br>(59/133駅)      |
| サービス介助士<br>資格取得   |  | 100%              | 80%<br>(1,325/1,661人) |



## 【技術支援】

### ■ 海外技術支援

急激な都市人口の増加や経済発展に伴い、深刻な交通渋滞、環境悪化に悩むアジアの発展途上国では、日本の援助などにより都市鉄道の導入が図られています。当社グループは、蓄えた知見を活かして、現地の事業者等を支援して、スムーズな事業推進をお手伝いしています。

#### 【ホーチミン市都市鉄道1号線】

ホーチミン都市鉄道1号線について、事業準備段階の2006年度から継続的に、計画、建設事業管理、運転・会社運営などを幅広く支援しています。



#### 【バングラデシュ国都市鉄道ダッカ6号線】

バングラデシュ国初の都市鉄道であるダッカ6号線について、安全安心な鉄道輸送を実現するために2020年度から、現地事業者による安全マネジメント体制の構築を支援しています。

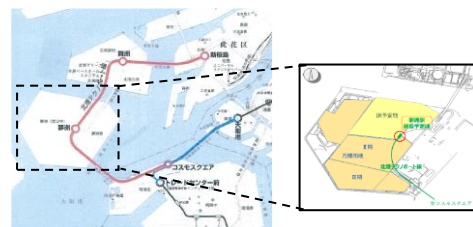


### ■ 国内技術支援

関西圏において新たなネットワークを形成する鉄道新線について、円滑な事業推進により環境負荷の低い鉄道利用を促進するために、鉄道建設に関する豊富な経験を活用して、施工等を受託し建設支援を行っています。

#### 【北港テクノポート線延伸】

地下鉄中央線コスモスクエア駅から、2025年の万博会場となる夢洲への3.2kmの延伸事業について、事業主体の大阪市港湾局（インフラ）や大阪港トランスポートシステム（インフラ外）から設計や施工を受託して、2025年春の開業を目指して事業を進めています。



#### 【北大阪急行線延伸】

北大阪急行千里中央駅から箕面市萱野地区への延伸事業のうち、中間駅の箕面船場阪大前駅から終点の箕面萱野駅までの1.3kmのインフラについて、事業主体の箕面市から施工を受託して事業を進め、2023年度の開業に間に合わせるべく2022年8月に完成、引き渡しました。



## 【都市開発戦略の推進】

外部アセットの取得、乗継ハブの整備、保有資産の活用等により、便利で住みやすい沿線の開発を推進します。

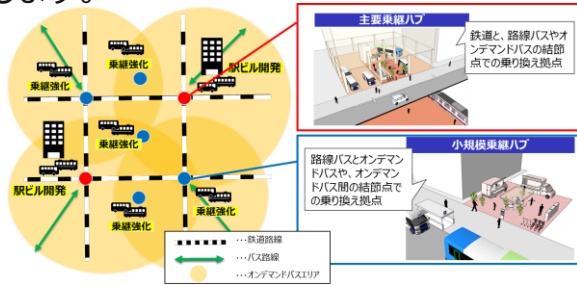
### ■ 外部アセットの取得等による開発

「都心エリア」では、駅直結・駅至近で地下から地上までの一体的な開発、「近郊・周縁エリア」では、駅を中心とした面の開発によるまちの魅力の最大化、駅前商業ビル等による日常生活に必要な施設の提供、「大規模開発」では次世代モビリティの導入など、新たな移動の提案により、交通を中心とした利便性の高いまちづくりを目指します。



### ■ 乗継ハブの整備

鉄道、路線バス、オンデマンドバス、パーソナルモビリティの乗り換え拠点として、乗継ハブを整備し、交通機能に加えて、目的地となるような生活サービスを併せて展開し、地域活性化への貢献も目指します。



### ■ 保有資産の活用

当社が既に保有しているアセットについて引き続き収益向上に励むと共に、未利用地については有効活用を徹底し、不動産事業のノウハウ・スキルの蓄積を図ります。

## ■ 個別の取組み

ビル開発において高効率空調や「だれでもトイレ」を採用するなど、環境やユニバーサルデザインを実現した物件を開発する予定です。また、マンション開発においても、防災倉庫、防災ベンダーを完備するなど災害時にも強い住まいづくりに取り組むほか、お住まいになる方だけでなく、地域の方々も利用できるシェアサイクルの設置を推進してまいります。

※ 完成イメージ



Osaka Metroなんばビル 外観イメージ



(実績)

Osaka Metroなんばビル CASBEE大阪みらい※ Aランクを取得  
(2024年2月完成予定) ※大阪市建築物総合環境評価制度

また、交通局時代の建物も地域のにぎわいに貢献しており、事業目的で使用しなくなった建物をリノベーション、利活用しています。



四天王寺前夕陽ヶ丘駅5号出入口  
コワーキングスペース  
BIZ comfort



使用しなくなった地下鉄変電所に生活利便施設を誘致



【マーケティング事業戦略の推進】

駅ナカ・地下空間及び駅周辺等のフィジカル空間に留まらずサイバー空間においても生活を充実させるサービスや新たな事業を提供することで、沿線地域の賑わいを創出します。

■フィジカル空間での事業展開

108ある全ての駅及び駅周辺において、地域特性や立地環境等を踏まえたうえで、「都心エリア」・「近郊・周縁エリア」のそれぞれで日常生活の質を向上させることを目指し、多種多様なサービスを提供します。



■サイバー空間での事業展開

顧客データを活用しながら、サイバー空間において、お客さま一人ひとりのニーズに合わせたサービスを提供することを目指し、下の図にある7つのカテゴリーを中心に、交通を起点とした生活に関わるサービスを展開していきます。



■個別の取組み

・駅空間サービスの充実

駅の利便性や快適性を高めるため、駅空間を有効活用したサービス向上に取り組んでおり、駅ナカ商業施設をはじめ、多様化するお客様のニーズをとらえた新たな店舗展開に努め、駅の賑わいを創出しています。  
また、利便施設のバリエーションを拡大し、紙おむつ自動販売機やモバイルバッテリースタンドを設置するなど、サービスの充実を図ることで、お客様の毎日の暮らしをサポートします。



・安全・安心で快適な地下街空間の提供

グループ会社である大阪地下街株式会社が運営する6つの地下街は、市内主要ターミナル地区に位置して、毎日多数の来街者があり、日常的にショッピングや飲食、様々なサービスの場としてご利用いただいています。  
これからもお客さまから愛されるエキチカ商業施設として、魅力的な店舗開発や販促事業を強化していくとともに、安心・安全で快適な地下街空間を提供します。



## ■ 広告事業への取組み

交通広告については、駅や車内における看板やポスター枠の販売というビジネスを超え、利用者の属性データに基づく取引、音声広告など他メディアとのセット取引、OOHならではの大型LED媒体の整備などに取り組んでいます。

また、フィジカル空間やサイバー空間とにおいて大阪で事業活動を推進したい事業者と生活者をつなぐ場づくりを通じて沿線の賑わいを創出を進めています。



Umeda Metro Vision



ADウォール+デジタルサイネージ