



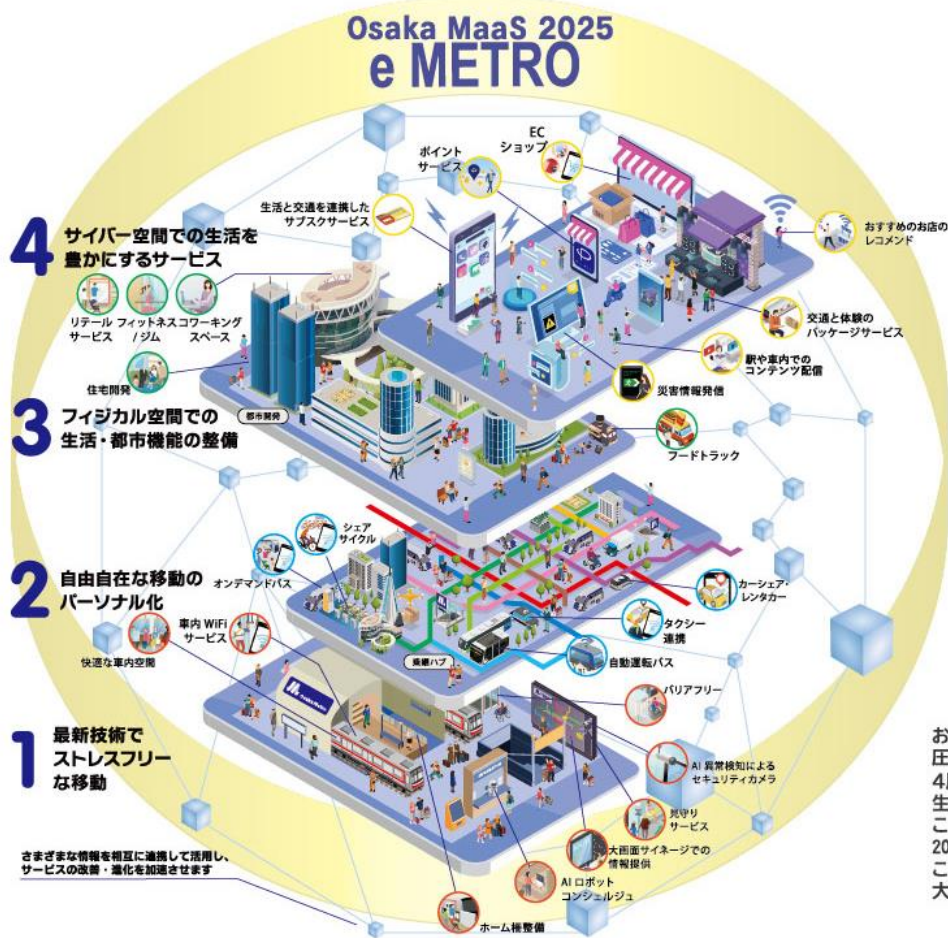
# Osaka Metro Group

SDGsの推進について  
(2023年度改訂版)



# 事業活動の全体像

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たいです。

さまざまな情報を相互に連携して活用し、サービスの改善・進化を加速させます

# 事業活動を通じて目指すべき姿 2035年・2025年の未来像

2035年度には、交通サービスと様々な生活サービスが完全に融合し、必要なサービスが迅速、且つ一体的に提供され、現在では考えられないほど、便利で多様なライフスタイルが実現している世界を目指しています。それに向け、2025年度までに確実に交通の大きな進化を成し遂げると共に、駅及び駅周辺において未来の目指すべき姿の原型を確立したいと考えています。

2035年

5つの達成目標

- 日々の運行を支える日常業務と徹底した合理化・効率化
- 世界に誇る地下空間
- 圧倒的に便利な交通インフラ
- 交通を核にした地域開発
- 交通と日常生活サービスとの完全融合

2025年

2025年の重点テーマ

- 最高の安全・安心の追求
- 先端技術の導入による交通サービスの進化
- 快適で便利な移動、生活空間の提供
- 108駅のサービス拠点化
- 持続可能な社会実現への貢献
- 円滑な万博開催への最大限のコミットメント



バックキャスト

現在予想されている様々な社会課題を乗り越えて、国際都市として世界中の人々が集い、競争力のあるアジアの玄関口として大きく進化している姿を想定します。

2025年度までに確実に交通の大きな進化を成し遂げると共に、駅及び駅周辺の**未来の目指すべき姿の原型を確立**します。



# 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



**7** 再生可能エネルギー  
**13** 気候変動に具体的な対策を  
**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)



**9** 産業と技術革新の基盤をつくろう  
**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



**8** 質の高い成長を促進  
**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**



**11** 包摂的で安全かつ強靱な都市をつくろう  
**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 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に 具体的な対策を</p> </div> </div>	カーボンニュートラルの実現 / 気候変動リスクへの対応
社会生活インフラ×交通インフラの追求	都市型MaaS構想 第2層の具体化 <b>自由自在な移動のパーソナル化</b>
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	都市型MaaS構想 第0層の具体化 <b>データの蓄積・分析・予測</b>
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	大阪モデルのスマートシティの実現
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	Well-beingの実現(社員幸福度の向上)
	企業価値の最大化
	都市型MaaS構想 第1層の具体化 <b>最新技術でストレスフリーな移動</b>
	都市型MaaS構想 第3層の具体化 <b>フィジカル空間での生活・都市機能の整備</b>
	都市型MaaS構想 第4層の具体化 <b>サイバー空間での生活を豊かにするサービス</b>



## 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

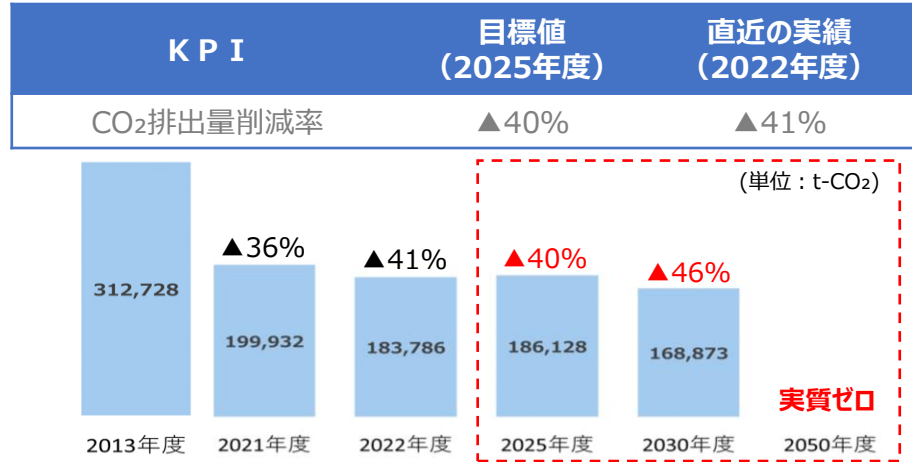
- 使用するエネルギー量を低下させる省エネ施策
- CO<sub>2</sub>を排出しない再生可能エネルギーの活用等に取り組み、グループ全体で2030年度▲46% (2013年度比) の削減、気候変動リスクへの対応に向けた取組みを推進します。

取り組むべき課題		課題に対する取組み内容
カーボン ニュートラルの実現 ／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
	グリーン購入の推進	
	一般・産業廃棄物の削減 /リサイクル	
		再生可能エネルギー (太陽光発電等) の使用

## 【グループ全体】

### ■ CO<sub>2</sub>排出量の削減

2022年度実績は電力会社のCO<sub>2</sub>排出係数の変化により▲41%で2025年度目標を達成しているものの、取組みを緩めることなく▲46% (2030年度) 、実質ゼロの達成に向けて取組みを進めていきます。



## 【鉄道】

### ■ 省エネ設備の導入

地下鉄・ニュータムの駅構内及び地下鉄車内の環境改善と省エネ化を図るため、従来の蛍光灯よりも消費電力を削減できるLED照明への切り替えを進めています。

KPI		目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
駅構内照明	消費電力削減率	65%	36%
地下鉄車内照明	消費電力削減率	36%	29%



## ■省エネ車両の導入

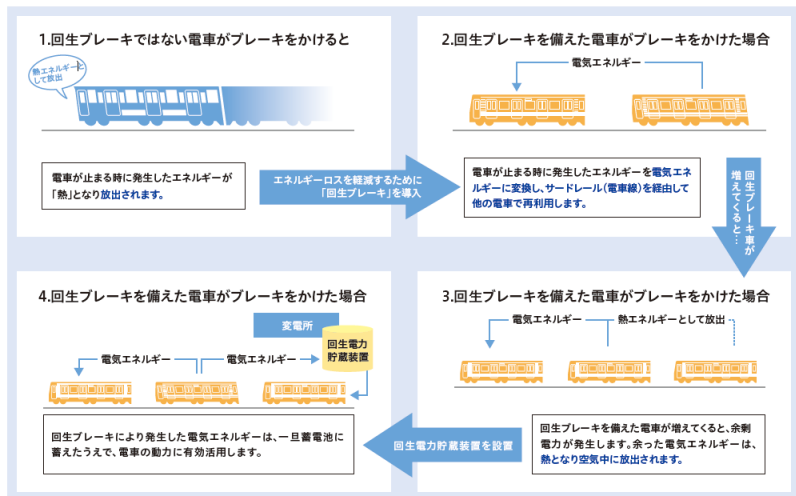
使用電力を削減するための回生ブレーキを装備した「VVVF (Variable Voltage Variable Frequency) インバータ制御」を全車両に採用し、車内照明にLEDを取り入れた新造車両導入や車両改造を順次実施していきます。また、新型車両400系においては、制御装置にSiC (Silicon Carbide) 素子を用いて更なる省エネ化を図っています。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
両数 (省エネ車両/全車両)	1,018/1,380両 (74%)	800/1374両 (58%)



### (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や、照明器具などの駅舎の電源として、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※等を活用しながら、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、2035年を目途に全バス車両のEV化を目指します。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
台数	174台	—



EVバス (左:大型、右:小型)

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。

※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、実証実験中。



## 【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、進めていきます。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きます。

※2023年度国庫補助事業が採択された場合、2024年度下期より運用開始

### ■環境に配慮した調達

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。

### ■当社施設内での太陽光パネルの設置

当社グループが保有する建築物の屋上など設置可能な場所に太陽光パネルを設置し発電するとともに、耐加重に課題のある場所については、開発される軽量・薄型の新素材太陽光パネルに注視しつつ導入を検討します。



K P I	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
太陽光発電量	125,000kWh/年	15,599kWh/年

### ■水素を利用した燃料電池の設置

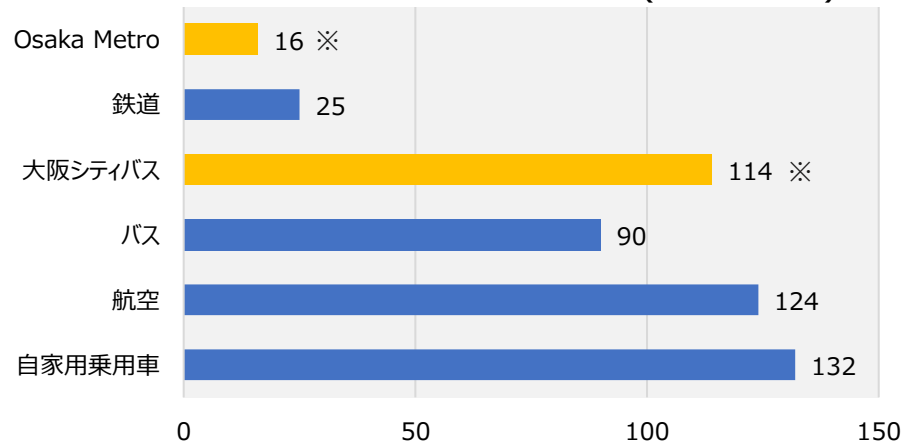
森ノ宮用地の開発に合わせ、太陽光発電と純水素燃料電池を組み合わせた発電施設を整備し、鉄道への安定した電力供給に向けた実証実験を開始します。

K P I	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
水素を利用した燃料電池発電量	8,000kWh/年	—

### 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132g-CO<sub>2</sub>/人・kmに対し、当社グループの2022年度の実績は鉄道16.1g-CO<sub>2</sub>/人・kmという結果になりました。バスは、2035年度までに全バス車両EV化の方針であり、エネルギー効率の良い輸送機関を目指すことにより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(2022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」)  
※2022年度実績



## 【参考】当社グループのインプット・アウトプット（2022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▲41%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

4,899,194 GJ  
( 500,732,512 kWh)

ガス

62,997 GJ  
( 1,399,476 m<sup>3</sup>)

燃料

灯油、A重油、ガソリン、軽油

349,715 GJ  
( 9,284,614 ℓ)

可燃性天然ガス

0GJ  
( m<sup>3</sup>)

液化石油ガス (LPG)

22 GJ  
( 437 kg)

熱

温水・冷水

22,547GJ  
( 16,578,865 MJ)

### CO<sub>2</sub>排出量

155,727 t-CO<sub>2</sub>

3,140 t-CO<sub>2</sub>

23,972 t-CO<sub>2</sub>

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

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

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

計 5,334,475 GJ

計 183,786 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**

現在実施している4区5エリアの社会実験の検証結果を踏まえ、オンデマンドバスの運行エリアを大阪市全域に順次拡大することで、交通不便地域の解消、サービス水準・利便性向上を目指します。

**KPI**

目標値  
 (2025年度)

直近の実績  
 (2022年度)

オンデマンドバスの  
 運行エリア拡大

大阪市全域に  
 順次拡大

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

**■ パーソナルモビリティ事業者との連携**

シェアサイクル事業者と連携を行い、全108駅にシェアサイクルポートを設置します。加えて、新たなパーソナルモビリティとも積極的に連携をすることで、大阪市内におけるファースト・ラストワンマイルの移動利便性を高めます。



**■ 乗継ハブの整備**

地下鉄・路線バス・オンデマンドバスの乗り換えを行う拠点として、待合スペースやオフィス・住宅、フードトラックなどの生活利便施設やパーソナルモビリティポートを設けた乗継ハブを整備します。



**KPI**

目標値  
 (2025年度)

直近の実績  
 (2022年度)

乗継ハブ数

15か所

—

**■ e METROアプリの運用拡大**

2022年11月にスマートフォン用アプリケーション「e METRO」を提供開始。今後、継続的に機能の拡張を図ることで、毎日の通勤・通学での移動・交通はもちろん、お休みの日のショッピングや食事、その他、あらゆるサービスをまとめてお得に便利にするアプリをご提供します。



**KPI**

目標値  
 (2025年度)

直近の実績  
 (2022年度)

アプリ  
 ダウンロード数

200万件

6万件





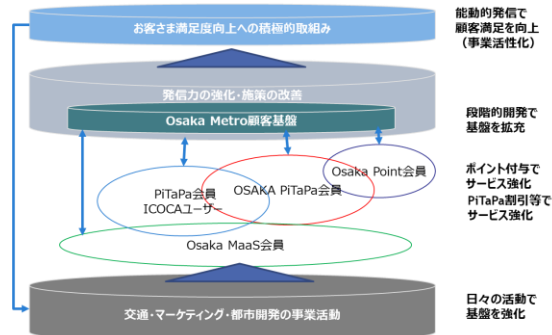
## テーマ② 社会生活インフラ× 交通インフラの追求

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 第0層の具体化 データの蓄積・ 分析・予測	当社グループの事業活動における 顧客基盤の一元化  グループ横断的なデータ活用 システムの本格的な構築
大阪モデルの スマートシティの実現	AIオンデマンド交通の導入促進  自動運転  MaaSの推進 (KANSAI MaaS、博覧会協会、 ORDEN等との連携)

※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サービスデータ基盤の統合

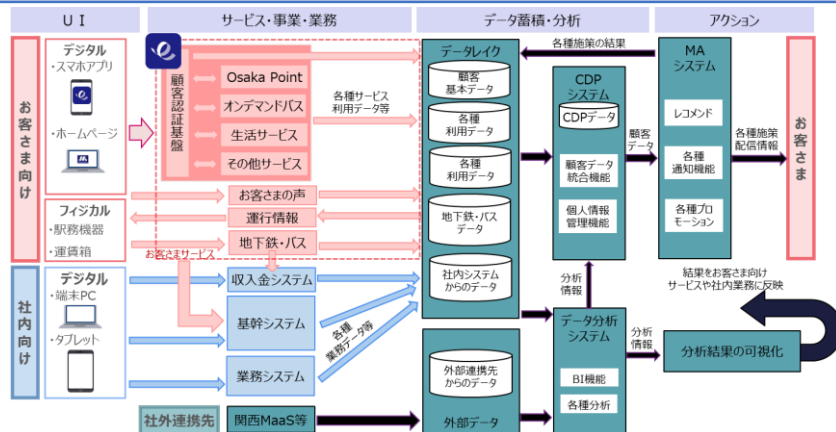
これまでの個別サービス単位でのデータ取扱いを改善し、e METRO全体の顧客基盤を共通化して整備を行うことで、会社全体におけるサービス横断的なデータ分析、お客さまへのアプローチができるようにしていきます。



## ■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。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
データ活用 システムの構築	完成 ※2024年度	「e METRO会員基盤」 を構築





## 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 (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	

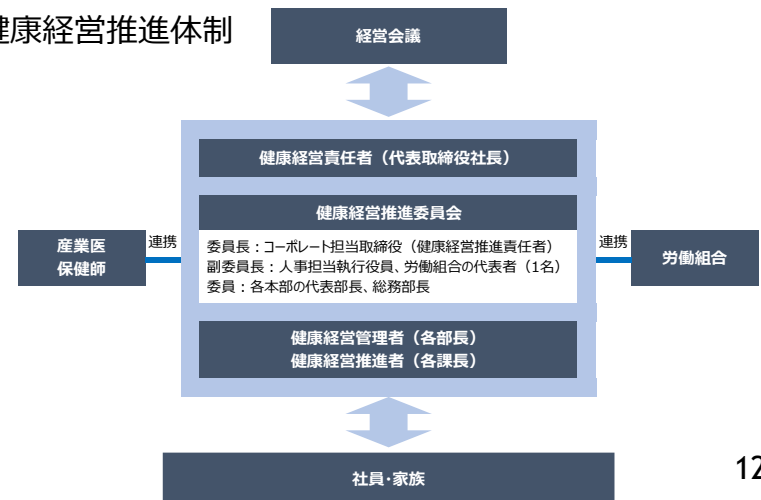
## 健康経営の推進

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。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
メタボリックシンドローム 該当者	30%	40%
飲酒習慣比率	15%	28%
メンタル事由による 休業率	0.4%	0.41%
喫煙率	22%	24%

※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。この取り組みにより、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。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
月平均超過勤務時間	14.5時間	18.1時間
有給休暇取得率/日数	93%/19日	98%/18.4日
育児休暇取得率	男性50% 女性100%	男性19% 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。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
障がい者雇用者率	2.75%	2.4%
女性の採用比率	25%	19% (21年:23%、 20年:15%)
女性の管理職比率	8%	6%
研修時間(1人あたり) 安全等含む	16時間	12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、地域のみなさま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	KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
株主	納税・ 配当額 (2018年度からの累計)	680億円 以上	370億円
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	8位
地域	フィジカル空間での生活・都市機能の整備、 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。取締役会を定期的開催し、経営の基本方針及び重要な業務執行の決定と取締役の職務執行の監督を行っています。取締役会の監督機能強化の観点から、取締役9名のうち2名を社外から選任しています。

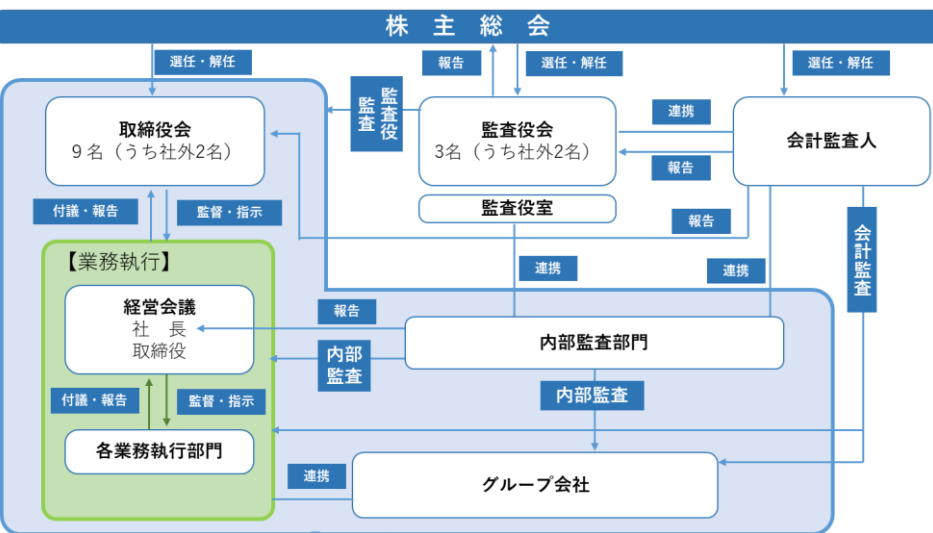
監査役会を定期的開催し、監査の基本方針等を決定するとともに、各監査役の実施した監査結果を報告し、監査役間で意見の交換を行っています。監査役会の監督機能強化の観点から、監査役3名のうち2名を社外から選任しています。

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。

### コーポレートガバナンス体制

【2023年7月1日現在】



## ■グループ経営の強化

グループ企業価値最大化を実現するため、戦略機能を強化し、理念や戦略の共有によってグループ全体での「求心力」を高め、各事業の連携を促す一方、各事業の自立を支えることで「遠心力」を高め、グループ全体での自主自立の経営体制を確立します。

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。







## 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

### 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

#### 108駅のサービス拠点化 マーケティング・生活支援サービス 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](#))

## 【安全安心の追求】

### ■事故ゼロに向けて

障がいの有無や年齢に関わらず、全てのお客さまに快適に地下鉄をご利用いただき、「人にやさしい交通機関」であり続けるため、ソフト・ハード面で災害時や非常時への万全の備えに取り組み、全てのお客さまに安心してご利用いただけるようにします。

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、運転士が運転操作の継続が困難になった際に安全に停止できる装置として、車両へのドライバー異常時対応システム（EDSS）の設置など、安全対策の取り組みを進めていきます。

K P I		目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
鉄 道	お客さまの負傷件数	0件	7件
	可動式ホーム柵設置率	100%	64% (85/133駅)
	輸送障害件数	0件	1件
	うち車両故障件数※	0件	0件
バ ス	有責重大事故件数	0件	5件
	道交法違反発生件数	0件	28件
	路上故障件数	(継続的改善) 対前年度下回る件数	111件

※30分以上の遅延が生じた場合

## ■自然災害対策

これまでの自然災害及び将来に発生する可能性が高いとされる南海トラフ地震などの災害や有事の際に備えて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・災害対策室を立ち上げ、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。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
高架橋脚の補強	450本 ※2022年度完了	
トンネル中柱の補強	2021年度完了	
脱線対策ガード付きまくらぎ導入等	完了 (約20km)	12.7km
大容量蓄電池設置	2019年度完了	
サドルレール脱落防止用アンカージ整備	2019年度完了	
地上車庫・出入庫線液状化対策	完了	緑木検車場 工事中
浸水対策 (河川氾濫)	完了	止水鉄扉等の 施策実施中



浸水対策（止水鉄扉）



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」を締結しています。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きます。

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
駅構内カメラ設置	約3,300台	3,190台
車内カメラ設置	御堂筋線40列車 中央線33列車 その他路線37列車	御堂筋線31列車 中央線10列車
防護盾導入 (全駅・全車両)	2022年度完了	



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。



KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)	
苦情/お褒め	鉄道	継続的改善	58件/144件
	バス	〃	181件/191件
トイレのリニューアル	85% (151/179か所)	82% (146/179か所)	
サービス情報表示器の整備	100% ※2023年度	64% (144/226改札口)	
音声案内設備	16% (21/133駅) ※2024年度	11% (15/133駅)	

KPI	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
バリアフリーワンルート整備	完了	
バリアフリールート複線化	100% (19/19駅)	42% (8/19駅)
車両と駅の段差隙間解消	92% (123/133駅)	53% (71/133駅)
サービス介助士資格取得	100%	81% (1,350/1,661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。

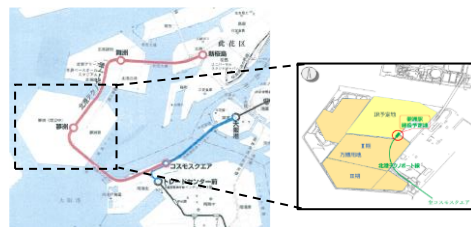


### ■ 国内技術支援

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（2024/3/23予定）に間に合わせるべく2022年8月に完成、引き渡しています。



## 【新技術の導入】

### ■ 自動運転走行

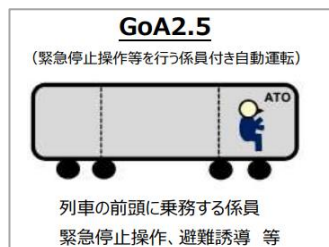
#### <鉄道>

大阪・関西万博の会場最寄り駅である夢洲駅と大阪港駅の間での自動運転実証実験を実施します。

#### <バス>

自動運転バス車両（10台程度）及び遠隔監視システムを自社開発し、大阪・関西万博の会場内にてレベル4での運行を行います。万博開催に貢献するとともに、万博後はレベル4での本格運行を目指し、実証実験を繰り返し実施していきます。

K P I		目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
自動 走行 運転	鉄道	実証実験着手	GoA2.5システムの 深度化
	バス	レベル4での運行 (万博輸送)	舞洲で自動運転の 実証実験実施



自動運転バス車両イメージ

### ■ サイネージ付きバス停

バス停留所のDXとして、大阪市内各所にサイネージ付きバス停を設置し、運行情報や到着時間などを発信することで、快適にモビリティが利用できる環境を整備。また、これまでの情報に加え、地域情報や防災情報、広告などをリッチな動画形式で発信します。



K P I	目標値 (2025年度)	直近の実績 (2022年度)
バス停数	300基	—

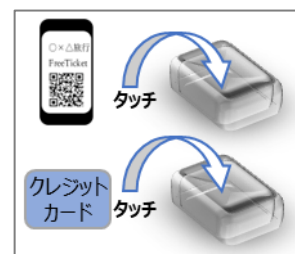
### ■ 改札機能の強化

#### <顔認証改札>

最新技術を用いた画期的な改札機能として、新たに顔認証改札機を導入し、タッチレスで圧倒的にストレスフリーな乗車サービスを提供することで、大阪・関西万博に合わせた国内の大規模鉄道では前例のない取組みを実現します。



#### <QRコードを活用したデジタル乗車券・タッチ決済>



QRコードを活用したデジタル乗車券や、クレジットカード等によるタッチ決済に対応した改札機を導入し、磁気乗車券に代わる次世代乗車券の導入に加え、インバウンドにも対応した乗車券サービスを提供します。



## 【都市開発戦略の推進】

外部アセットの取得、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。



### ■ 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、防災ベンダーを導入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ランクを取得済  
(2024年3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



### 【108駅のサービス拠点化】

お客さまの日常生活において駅ナカ・駅近で「あったらいいな」というサービスを、駅の特性に即して計画的にひとつずつ形にしていき、お客さまの体験価値の向上に取り組みます。

#### ■ 駅機能のブラッシュアップ

駅でご利用になりたいサービスのお客さまニーズを十分にリサーチし、サービスの拡充に取り組みます。また、駅において未来体験やご来訪者が楽しめる空間への変革についても段階的に進めていくことで、駅・駅周辺が魅力的でお出かけの目的地になるように努めます。

駅のスマート化



駅の賑わい創出



駅の多機能・多目的化



#### ■ 次世代型自販機事業

大小さまざまなサイズの商品を販売し、多言語の案内機能を搭載した次世代型自販機の設置を通して、駅の魅力と利便性向上を目指します。



(イメージ) 次世代型自販機

### 【生活支援サービス・マーケティング事業の推進】

#### ■ 生活支援サービス

交通事業でのお客さまとの接点を最大限活用し、ヘルスケアなど様々な生活支援サービスを展開することで、沿線価値の向上を図るとともに、交通以外の新たな事業展開を目指します。

#### ■ 飲食事業

駅ナカ・駅近で、レストランやカフェのほか、スイーツや和菓子などの飲食事業を展開します。なお、運営の委託・支援からM&A、アライアンスまであらゆる選択肢を組み合わせて推進します。

#### ■ 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。

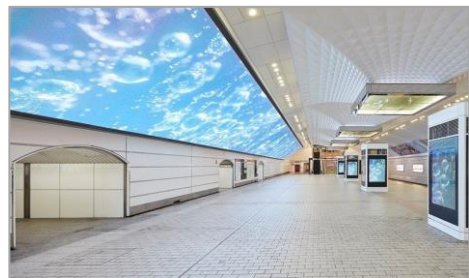
これからもお客さまから愛されるエキチカ商業施設として、魅力的な店舗開発や販促事業を強化していくとともに、安心・安全で快適な地下街空間を提供します。



## ■ 広告事業への取組み

交通広告については、大型サイネージの増設やモバイル広告との連携など、近年、市場規模が急成長しているDOOH（デジタル屋外広告）の分野を事業拡大させ、お客さまに魅力的な映像広告を提供します。

また、フィジカル空間とサイバー空間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駅や駅周辺を楽しい空間に変えてまいります。



Umeda Arch Vision



Namba One Vision