



CSR報告書 2008

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2008



CONTENTS

目次／編集方針	2
会社概要／事業内容	3
■ 社長メッセージ	4
■ 特集:中之島線	6
■ 京阪グループのCSR	
経営理念／経営姿勢／経営理念体系図	8
経営ビジョン／ブランド経営	9
京阪グループ行動憲章	10
京阪電鉄とステークホルダー	11
コーポレートガバナンス	12
CSR推進体制	13
■ 安全への取り組み [安全報告書]	
安全統括管理者ごあいさつ／安全基本方針	14
安全マネジメントの仕組み	15
安全重点施策	16
安全運転のために	18
現場での取り組み	19
安全のための訓練・日々の管理	20
列車事故防止のために	21
自然災害対策／駅の安全のために	22
踏切の安全のために／大津線の安全のために	23
鉄道事故と輸送障害／安全投資	24
踏切での啓発活動／お客さまへのお願い	25
■ お客さま満足のために	
お客さまセンターの開設／CS推進体制	26
お客さまにやさしい駅	27
クオリティ・アップ宣言／駅のバリアフリーほか	28
PiTaPaサービス／女性専用車両の導入ほか	29
情報開示・コミュニケーション・情報セキュリティ	30
■ 株主・投資家のために	
情報開示・コミュニケーション／株主総会／株主優待制度／インサイダー取引の防止	31
■ 従業員のために	
従業員の労働環境について	32
労働安全衛生	33
■ 地域社会のために	
パートナーシップ大賞を受賞	34
体験学習会／「こども110番の駅」の取り組みほか	35
■ 環境への取り組み	
環境管理責任者ごあいさつ／環境理念・環境方針	36
全社で推進する環境マネジメント経営	37
環境マネジメントシステム／環境マネジメントの体制ほか	38
環境負荷削減の目標・実績	39
事業活動に伴う環境負荷(マテリアルバランス)	40
地球温暖化防止の取り組み(エネルギーの削減)	41
地球温暖化防止の取り組み(公共交通利用の促進)	42
騒音・振動の低減	43
その他の取り組み／環境情報開示	44
不動産事業、レジャー事業における取り組み	45
環境会計	46
京阪グループにおける環境マネジメント	47
■ 第三者意見	48

□ 編集方針

当社は平成16年より環境報告書を発行してきましたが、企業の社会的責任への関心の高まりを踏まえ、昨年、初めての「CSR報告書2007」を発行しました。今年度の「CSR報告書2008」は、情報の精査・充実、活動の可視化を心がけて編集しました。また、ステークホルダー別の編集とし、わかりやすさを重視しています。

なお、本報告書は、鉄道事業法の改正に伴い公表を義務付けられている「安全報告書」を兼ねています。

● 報告範囲

京阪電気鉄道株式会社の事業活動を報告対象としています。

※環境負荷データ、環境会計データは当社および株式会社京阪ビジネスマネジメント、株式会社京阪ステーションマネジメントを対象としています。

※グループ会社の環境活動についても紹介しています。

※その他活動報告の中にグループ会社の活動が一部含まれている場合があります。

● 報告書対象期間

平成19年(2007年)度(平成19年4月1日～平成20年3月31日)。

ただし、一部に平成19年度以前、以後の活動の記載を含んでいます。

● 参考にしたガイドライン

- ◆ GRIサステナビリティ・レポート・ガイドライン2006
- ◆ 環境報告ガイドライン(2007年版)
- ◆ 環境会計ガイドライン(2005年版)
- ◆ 民鉄事業環境会計ガイドライン(2008年版)
(社団法人日本民営鉄道協会編)

● 発行日 平成20年8月

● 次回発行予定 平成21年8月予定

● お問い合わせ先

京阪電気鉄道株式会社
経営統括室経営政策担当 CSR報告書作成事務局
TEL:06-6944-2529 FAX:06-6944-2584

CSRとは >>>

「Corporate Social Responsibility」の略で、「企業の社会的責任」という意味です。

企業の不祥事が多発する中、企業が顧客、地域社会、株主、従業員、地球環境など、周囲をとりまく利害関係者(ステークホルダー)とどう向き合っていくのか、ということが課題となっています。

CSR報告書は、企業のステークホルダーとのかかわりを開示することで、取り組みをご理解いただくとともに、自社の活動を検証するためのものです。

■ 会社概要

社名：京阪電気鉄道株式会社 (Keihan Electric Railway Co., Ltd.)

設立：昭和24年(1949年)12月1日

創立：明治39年(1906年)11月19日

本社所在地：

〒540-6591

大阪市中央区大手前1丁目7番31号 (OMMビル)

平成19年度営業収益

京阪電気鉄道(株)：73,501百万円

鉄道事業：54,569百万円

不動産事業：16,608百万円

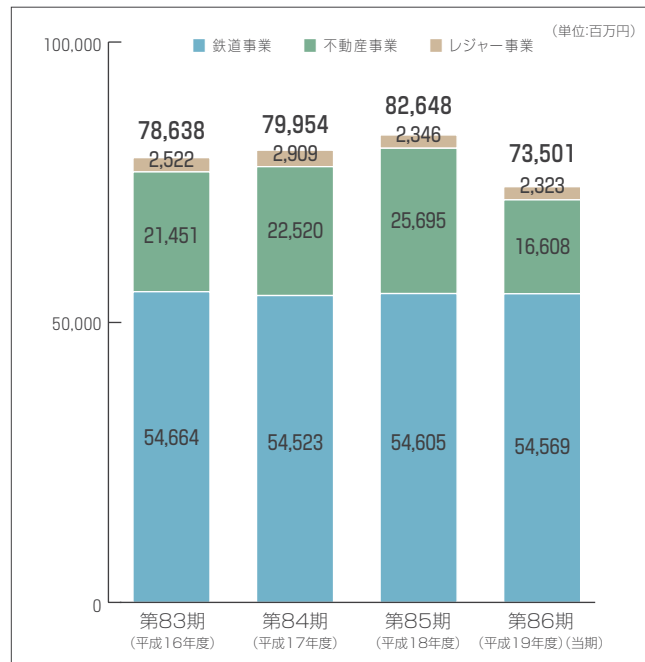
レジャー事業：2,323百万円

資本金：51,466百万円 (平成20年3月31日現在)

従業員数：1,747名

(平成20年3月31日現在、他社からの出向者を含み、他社への出向者を除く)

■ 営業収益推移 (単体)



■ 事業内容

鉄道事業

大阪府、京都府、滋賀県における都市間輸送を担っており、営業キロ程は京阪本線49.3km、鴨東線2.3km、交野線6.9km、宇治線7.6km、京津線7.5km、石山坂本線14.1km、鋼索線0.4kmの合計88.1kmです。なお、平成20年10月19日に開業が予定されている中之島線3.0kmを加えると、合計91.1kmの営業キロ程となります。

平成19年度では、一日平均で約79万人のお客さまにご利用いただいています。



不動産販売事業

従来、「京阪東ローズタウン」などの大規模住宅地開発を行い戸建住宅を主に販売してきましたが、近年には大規模マンション事業にも注力し、平成19年度は京阪東ローズタウンにおいて「ファインガーデンスクエア」の販売を7月より開始しました。

不動産賃貸事業

収益力の高い駅周辺資産の有効利用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」などの大規模商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。

レジャー事業

「ひらかたパーク」において遊園地事業を行っています。平成19年度は延べ約106万人のお客さまにお越しいただきました。

CSR経営を一層進展させ、 “選ばれる京阪”を目指します。



代表取締役社長
上田 成之助

「経営の品格」を キーワードにCSRを推進

当社は、平成18年に創立100周年を迎え、平成22年に開業100周年を迎えますが、これを機にさらなる飛躍を目指して京阪グループ経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」を策定しました。この経営ビジョンは、多くのお客さまに支持され「選ばれる価値のある会社」へと成長していく決意を表したものです。

“選ばれる京阪”を実現するために、私たちは中期経営計画「成長のための収益力強化3か年計画 Jump21」に取り組んでいます。平成20年度は「Jump21」の最終年度となりますが、そこでは「経営の品格を向上させ、早期に成長ステージに立つ」ことを目標としています。

『国家の品格』『女性の品格』などの書籍がベストセラーとなり、近年「品格」という言葉が時代のキーワードになっ

ていますが、当社は、それがブームになる以前から「経営の品格の向上」を、成長のためのスローガンにしてきました。私は、その「経営の品格」こそ、CSRの基本だと考えています。

「経営の品格」を考える上で大切な視点は、何といってもお客さまに喜ばれる形で利益を上げていくことにほかなりません。そのためには、コンプライアンスを遵守することはもちろん、「安全・安心の確保」や「自然環境にやさしい企業運営」にもきちんと対応できる会社でなければなりません。それはまさに、私たちがいま取り組んでいるCSR経営そのものであり、経営ビジョンの“選ばれる京阪”を実現するために欠かせないものだと考えています。

悲観的に準備し、安全・安心を確保する

CSRのなかでも、京阪グループが最重要視しなければならないのは「安全・安心の確保」です。

交通事業においては、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、国がその実施状況などを評価する「運輸安全マネジメント制度」が、平成17年10月に導入されました。当社はその制度の導入以前から、現在の「鉄道保安総合委員会」の前身である「運転保安委員会」を設置し、安全確保のための全社的な取り組みを40年以上にわたって続けてきました。そこでは、自社の事案だけでなく、他社の事例で運転保安にかかわる問題も議題として取り上げ、安全施策の強化を図ってきました。そうした安全への取り組みの長い歴史は、お客さまから「事故のない京阪」とご評価をいただける結果となっており、この財産を今後も堅守していかなければなりません。

「悲観的に準備し、楽観的に対処すべし」というのが私の経営に対する信条ですが、安全への取り組みでも、あらゆるリスクを想定し「悲観的に準備」しておくことが大切です。シミュレーターでの事故の模擬学習など、万が一事故が発生した場合でも被害を最小限にとどめる訓練をしておくことも重要です。

事故を未然に防ぐ制度やシステムの構築は当然ですが、私は、事故を起こさないための風土づくりも重要だと考えています。そのために、自部門内はもちろんのこと、他部門とも風通しのいい社風づくりや、事故や「ヒヤリハット」の経験を共有化し、それを若い世代に伝承できる仕組みづくりにも取り組んでいきます。

お客さまに「安心」してご利用いただけるように「安全」を確保することが最優先課題であることを、交通事業はもとより、京阪グループが展開している全ての事業分野においても徹底していきます。

CO₂削減のために、公共交通利用を促進

当社は、平成16年3月に鉄道業界で初めて、会社全体でのISO14001の認証取得を達成しました。より環境にやさしい企業を目指し、グループ会社も含めて環境経営を推進しています。

平成20年4月から「地球温暖化防止京都会議」で議決された「京都議定書」の第一約束期間がスタートし、CO₂削減が非常に切迫した重要な課題となっています。鉄道



など公共交通は自家用車などに比べてエネルギー効率が高く、その利用を促進することがCO₂削減につながります。当社では平成20年10月19日に中之島線の開業を予定していますが、たとえば中之島駅から出町柳駅まで移動するのに、マイカーを利用した場合と当社線を利用した場合ではどれだけCO₂を削減できるかなど、その効果を見える形でお客さまに提案したり、京都へ来訪されるお客さまへの「パーク&ライド」利用による京都観光をPRするなど、公共交通利用の促進を図っています。これらに加えて、省エネルギー車両の導入や省エネルギーを意識した運転方法の指導など、鉄道電力削減にも一層積極的に取り組んでいきます。

こうした環境経営と、安全への取り組み、お客さま満足、地域への貢献をはじめとしたCSRを一層推進させるため、当社では、社長である私が委員長を務める「京阪グループCSR委員会」を設け、その下部組織として内部統制委員会およびコンプライアンス、環境マネジメント、情報セキュリティの各専門委員会を設置しています。

これからも私が陣頭に立ち、「経営の品格の向上」をベースにCSR経営をさらに推進することで、今まで以上に「選ばれる京阪」を目指していきます。



平成の京阪 大鳥瞰図(浪華・京・近江)

絵師 村上 五朗氏作

沿線を中心に、今後広がっていく京阪エリアをイメージして作成された大鳥瞰図。細密な描写とぬくもりのあるタッチは安全性を重視して地域社会とのかかわりを大切にする精神を、鳥瞰図的技法は長期的ビジョンで周囲を見渡す経営の視点を表現しています。

水の上の新都心へ、 中之島線が開業します。

平成20年10月19日(予定)に開業する中之島線は、大阪の文化・ビジネスの中心地“中之島”を東西に貫く新路線です。新たな交通動脈として中之島エリアの利便性を向上させるだけでなく、沿線の再開発が促進されるなど、関西経済活性化の切り札としても期待を集めています。

関西経済活性化への期待が高まる

大阪市のほぼ中央に位置し、堂島川と土佐堀川に囲まれた東西約3kmの中州である中之島は、水都・大阪を象徴するエリアです。

中之島線は、京阪本線天満橋駅から分岐して、その中之島を東西に走る新路線です。開通によって誕生する新駅は、大阪の国際都市としての機能が集中する終着駅の「中之島駅(大阪国際会議場)」をはじめ、梅田地区に向かう南の玄関口として期待される「渡辺橋駅」、大阪市役所、日本銀行などが立ち並ぶ大阪の心臓部「大江橋駅」、緑豊かな中之島公園内にある「なにわ橋駅」の4つです。

当社では中之島線の開業にともなって、京阪線(京阪本線・中之島線・鴨東線・交野線・宇治線)のダイヤを全面改定し、中之島駅～出町柳駅間を新型車両「3000系」で直通運転する「快速急行」を新設。「中之島エリア」と、国際観光都市である京都の中心地「祇園・清水エリア」や「洛北の玄関口」を一本の鉄道路線で結びます。

中之島および周辺エリアでは、中之島線の開業にあわせて数多くのビッグプロジェクトが進められています。代表的なものでは、朝日放送新社屋とABCホールを核施設とした複合都市開発「ほたるまち」、34階建ての超高層マンション「N4.TOWER」、最先端のオフィスタワー3棟を建設する「関電・ダイビル共同開発」、朝日新聞大阪本社やフェスティバルホールなどを高さ200mのツインタワーに建て替える「朝日新聞グループ再開発」です。これらに加えて「国立国際美術館」をはじめとする文化施設や、水都・大阪の復活の拠点となる「八軒家浜船着場」なども整備され、中之島は文化とビジネスが融合した、ますます魅力的な新都心へと進化しています。新たな鉄道ネットワークの充実を可能にする中之島線は、中之島エリアの利便性の向上と鉄道へのモーダルシフトによる道路環境の改善を実現するとともに、中之島西部地区を中心とした沿線の再開発の促進によって、関西経済活性化への期待を担っています。

中之島線を走る
新型車両「3000系」





(平成20年8月現在)

環境にも配慮した個性あふれる駅

中之島線に誕生する4つの駅は、『水都大阪のゲートステーションの構築ー水辺への導入空間ー』をデザインテーマとして、「水」を象徴する「ガラス」と、「和」の感覚や「大人の街」を象徴する「木(無垢)」を主な素材として採用しています。地下1階、2階の大胆な吹き抜け構造で、出入口部分は世界的な建築家・安藤忠雄氏が設計した「なにわ橋駅」をはじめ、それぞれに意匠を凝らした個性あふれる駅になっています。

環境への配慮としては、「中之島駅」「大江橋駅」「なにわ橋駅」では駅冷房用空調システムの冷却水に河川水を利用しています。このシステムは大気へ直接熱を放出しないため、都市環境への負荷が小さくなり、ヒートアイランド対策への貢献が期待できます。また「渡辺橋駅」では、高効率の熱源プラントで製造した冷水や温水、蒸気を地域配管で複数のビルなどに送り、冷房や暖房、給湯を行う地域冷暖房システムを採用しています。これにより省エネルギー効果、CO₂排出量の削減効果が期待できます。

一方、中之島線では列車の走行による振動を低減するため、箱ばね軌道(防振まくらぎ軌道)を採用しました。これにより、振動低減効果と乗り心地の向上が期待できます。



▲ 建築家・安藤忠雄氏設計による「なにわ橋駅」東側南北出入口イメージ



▲ 「中之島駅」「渡辺橋駅」「大江橋駅」出入口イメージ



「中之島駅」コンコース階イメージ▶

工事を通じた、社会へのかかわり

中之島線の工事期間中、企業や一般市民の方々に工事の概要や工事の進め方について理解していただくために「インフォメーションセンター」を設置するとともに、小学生を含む一般の方々を対象とした「中之島線建設現場見学会」や「トンネルウォーク」を実施しました。これらの見学会では多数の応募をいただき、参加いただいた方からは「工事現場を見学できたのは貴重な機会であった」「中之島線への期待が高まった」などのお言葉をいただきました。



◀ 「なにわ橋駅」側から京阪本線切替部まで到達し、解体されたシールドマシン



シールドトンネル内を見学する親子参加者▶

工事における環境配慮

中之島線建設工事にあたっては、環境保全をキーワードに施工を行ってきました。その代表的な例が「舟運の利用」です。中之島 という川に面した立地を生かし、一部の現場で、建設工事ともなう発生する一般残土や、シールド工事ともなう発生する泥土を土砂運搬船に積み込み、処分地へ運びました。こうした取り組みは、トラック輸送に比べてCO₂やPM(粒子状物質)などの排出を大幅に削減できるとともに、トラック走行ともなう騒音・振動の低減、交通渋滞緩和にも寄与しました。



◀ 10トンダンプ約16台分の一般残土や泥土を、一度に運んだ土砂運搬船

京阪グループのCSR

【経営理念】京阪グループは、人の暮らしに夢と希望と信頼のネットワークを築いて、快適な生活環境を創造し、社会に貢献します。

京阪グループは、21世紀にも輝き、繁栄を続ける企業グループを目指して、グループ全社員の進むべき方向を示すため、平成10年7月1日、「経営理念」を制定しました。この「経営理念」を誠実に実践することが、京阪グループのCSR経営であると考えています。

京阪グループのCSRへの考え方

当社は明治39年の創立以来、地域に密着したさまざまな事業活動を通じて社会に貢献し、企業としての社会的責任を果たし、社会から信頼される企業を目指して事業を展開してきました。

平成10年7月に制定した「経営理念」は、京阪グループとしての共通認識を持ち、経営理念に基づいて行動することにより、社会からその存立が認められ信頼され続けるための根本思想であると考えています。

この「経営理念」実現のための基本的な取り組み姿勢を具体的に示した指針であり、経営の意思決定における価値前提となるものとして「経営姿勢」を定め、この下に経営理念を具現化するための京阪グループのあるべき姿を示した「経営ビジョン」を制定しています。

京阪グループの社員一人ひとりが、グループを取り巻く人々の期待に誠実に応えながらCSR活動を推進していきます。

京阪グループの経営理念、経営姿勢

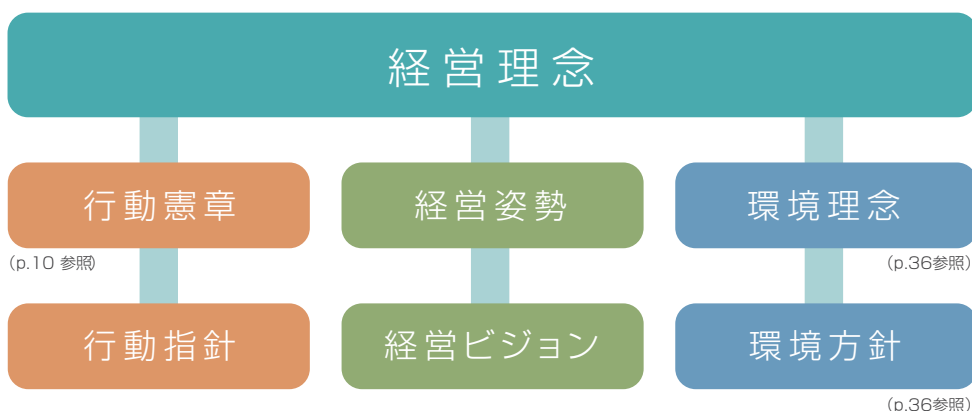
経営理念

京阪グループは、人の暮らしに夢と希望と信頼のネットワークを築いて、快適な生活環境を創造し、社会に貢献します。

経営姿勢

1. 地域社会、顧客、株主、社員を大切にします。
2. 法令および社会規範を遵守し、企業の社会的責任を果たします。
3. 自然環境にやさしい企業運営を目指し、環境の保全や資源の保護に配慮します。
4. 常に新しいことに取り組み、自己改革を実現します。
5. 顧客第一主義のもと、鉄道事業を基幹としたライフステージネットワークを展開し、快適な生活環境を創造します。

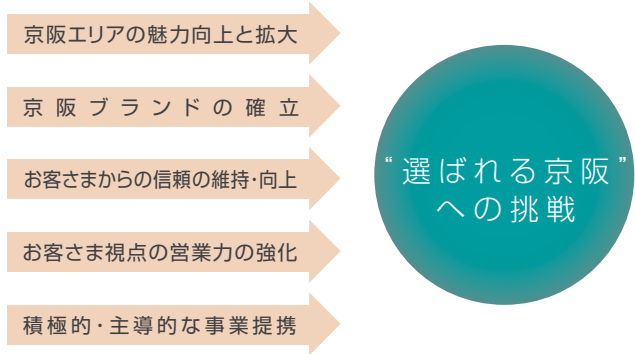
京阪グループの経営理念体系



京阪グループ経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」

わたしたちは、「人々の暮らしを支え、よりよくすることを使命として、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある京阪グループの創造」に挑戦します。

当社は、創立100周年を迎えた平成18年11月、京阪グループの将来像である京阪グループ経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」を発表しました。このビジョンは平成22年の開業100周年から10年後の平成32年を見据え、「人々の暮らしを支え、よりよくすることを使命として、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある京阪グループを創造」することを基本方針としています。これは、「京阪”で”いい」ではなく「京阪”が”いい」と言っただけのような、もっと多くのお客さまから選ばれる価値のある会社として成長していく決意を定めたものです。



京阪グループのブランド経営

経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」の実現に向け「京阪ブランド」を確立するため、経営理念に則り京阪グループの「ブランドコンセプト」とこのコンセプトを象徴化した新シンボルマークとスローガンを制定し、平成20年4月15日の開業記念日より、展開を開始しました。

● ブランドコンセプト

**「Good Taste of Life
人を思い、潤いのある“街と暮らし”を共に創る」**

京阪グループの一人ひとりが実践しなければならないことを表した、お客さまへの約束です。私たちがお届けする商品やサービスを通じて、潤いのある街と暮らしを創りあげます。

● 新シンボルマークとスローガン



新しいシンボルマークは「KEIHAN」の頭文字である「K」の文字をモチーフに、シンプルなデザインとしました。一方、スローガンはブランドコンセプトを端的に表現し、シンボルマークと一体で使用するためのもので、「心が通い合う街」「心待ちにされるグループ」をステークホルダーの皆さまとともに作りあげたいという気持ちを込めて「こころまちつくろう」としました。

また、このシンボルマークとスローガンは、京阪グループの各社が共有し、鉄道やバスの車体、オフィスビルといった施設などで広く使用していくことでグループの認知度向上を目指すとともに、京阪グループの旗印となるものです。

● 経営グループの経営理念体系と ブランドコンセプト、 シンボルマーク・スローガン

京阪グループでは、ブランドコンセプト、シンボルマーク・スローガンとは、経営理念をステークホルダーの皆さまとの関係において象徴的に表したものと位置づけています。



京阪グループ行動憲章

企業の社会的責任を果たし、経営理念を従業員の日常の行動で実現するための基本方針として、平成18年4月に「行動憲章」を制定しました。さらに、当社各部署および

グループ各社において、より具体的な行動レベルに落とし込んだ「行動指針」を定めています。

行動憲章

京阪グループは、鉄道という公共性の高い事業を中心に地域に密着したさまざまな事業活動を行う企業集団として、企業を取り巻く人々の期待に誠実に応えることにより企業としての社会的責任を果たし、地域社会から信頼される企業を目指すため以下のとおり行動憲章を定めます。京阪グループのすべての役員および従業員はこの行動憲章の実現が自らの役割であると認識し、率先してその実現に努めます。

1. 私たちは、法令・社会規範を遵守するとともに、高い倫理を保ち、責任ある行動をします。
2. 私たちは、お客さまの安全を第一に考えつつ、お客さまの信頼・満足が得られる品質の高いサービス(※1)をタイムリーに提供します。
3. 私たちは、公正な事業活動(※2)を行います。また、政治・行政との間に健全・正常な関係(※3)を保ちます。
4. 私たちは、広く社会とのコミュニケーションを行い、すべてのステークホルダーに必要な情報を適時・適切に開示します。
5. 私たちは、すべての人々の人権を尊重します。
6. 私たちは、ハラスメントなどのない安全で働きやすい職場づくりに努めます。
7. 私たちは、積極的に環境保護に努めます。
8. 私たちは、個人情報やその他の重要情報を厳正・適切に取り扱います。
9. 私たちは、事業活動を通じて地域社会に貢献します。
10. 私たちは、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力に対しては毅然とした態度で臨み、その排除に取り組みます。
11. 私たちは、事業活動を健全(※4)かつ迅速に進め、企業価値の長期的・安定的な増大を図ります。

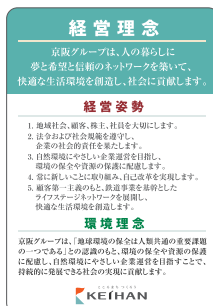
※1 サービスや商品について適切な表示や説明を行うことを含みます。 ※2 談合、カルテル、業務上の地位を利用して私利を図る行為、社会通念上不適切な接待・贈答、発注者の立場を利用した不当要求、知的財産の侵害、インサイダー取引などを行ってはけません。また、適正な会計処理を行い、特許・商標等の知的財産の保全に努めましょう。 ※3 政治活動に関する違法な寄附・献金を行ってはけません。 ※4 事業活動に関する情報は、ルールに従い正確に記録・保存しなければなりません。

経営理念の共有のために

当社の経営理念は、社会に貢献することをうたっています。また、行動憲章は企業の社会的責任を達成するための基本方針です。経営理念、行動憲章が従業員に浸透し、共有されることは、京阪グループの重要なCSR活動と位置づけています。

● 経営理念携帯カードの配布

京阪グループ従業員に経営理念、経営姿勢、行動憲章、環境理念を記載した携帯用のカードを配布しています。



▲ 経営理念携帯カード

● 研修の実施

グループ新入社員基礎研修、新任管理職・係長研修、駅・運転部門の業務研修会などで京阪グループの経営理念、行動憲章を説明し、浸透を図っています。



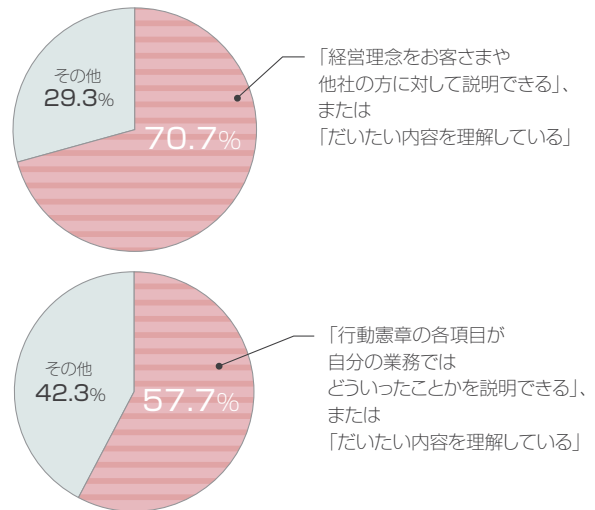
▲ 駅・運転部門の業務研修会

● CSR浸透度調査アンケートの実施

京阪グループ従業員のCSRに関する意識を調査するために、「京阪グループCSR浸透度調査アンケート」を平成19年8月に実施し、約8,000通の回答がありました。

アンケート回答結果は、経営層に報告されるとともに、当社社内報やグループ誌「かけはし」に掲載し、経営層、従業員がともに京阪グループのCSRについて考える機会となりました。

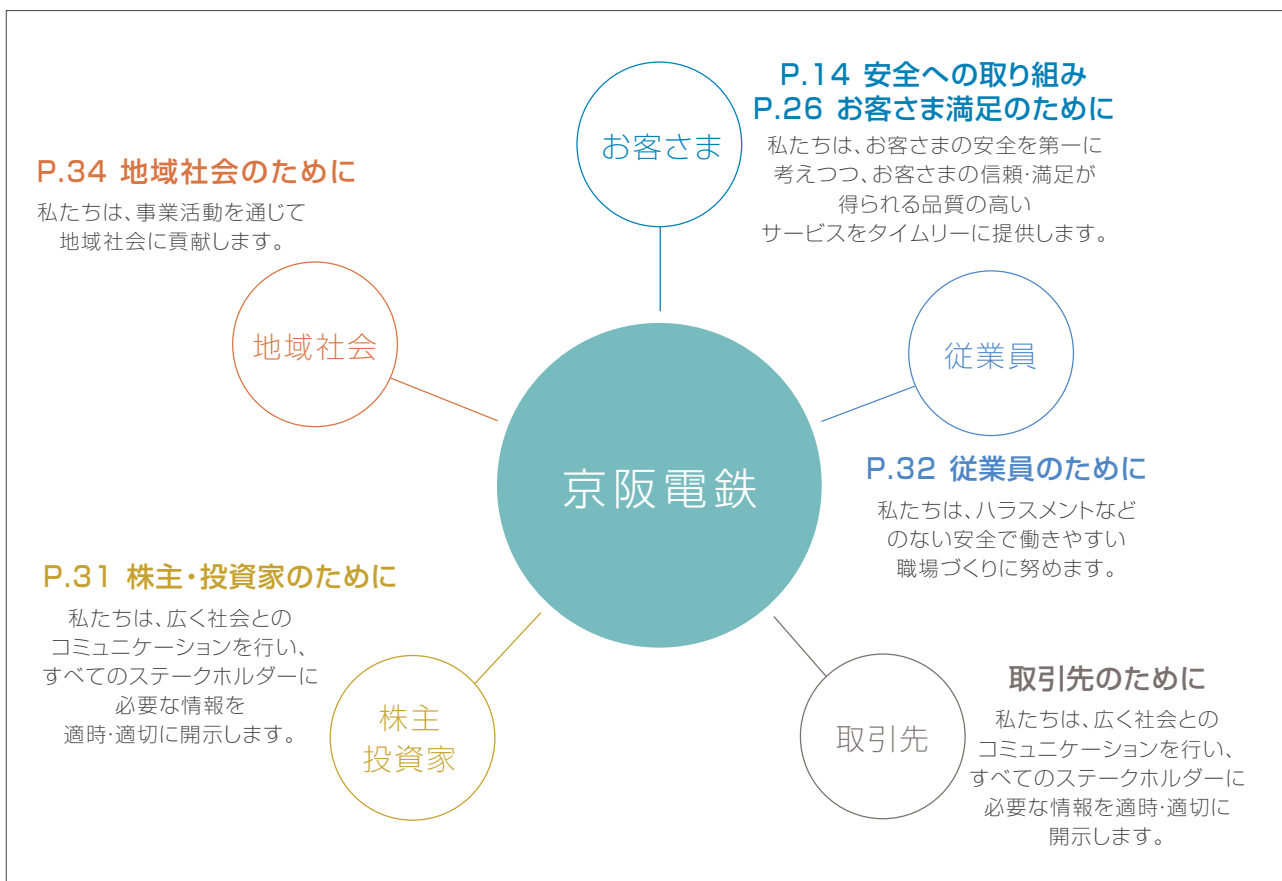
■ 「京阪グループCSR浸透度調査アンケート」の主な回答結果



■ 京阪電鉄とステークホルダー

運輸業を中心としたサービスを提供していく中で、当社は、お客さま、地域社会、株主・投資家などさまざまなステークホルダー(利害関係者)によって支えられています。

積極的なコミュニケーションを通じて、ステークホルダーのさらなる信頼を得ることができるよう、継続して取り組みを進めていきます。



京阪グループのCSR

安全への取り組み

お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員のために

地域社会のために

環境への取り組み

コーポレートガバナンスとCSR推進体制

当社を中核とする京阪グループは、運輸業を基幹としたライフステージネットワークを展開する中で地域社会やお客さま、株主の皆さまを大切にするとともに、法令・社会規範の遵守や環境保全・資源保護への配慮といった企業としての社会的責任を果たし、グループを取り巻く多くのステークホルダーの信頼に応えることを目指し、効率的かつ適正な企業運営の推進に努めています。

コーポレートガバナンス

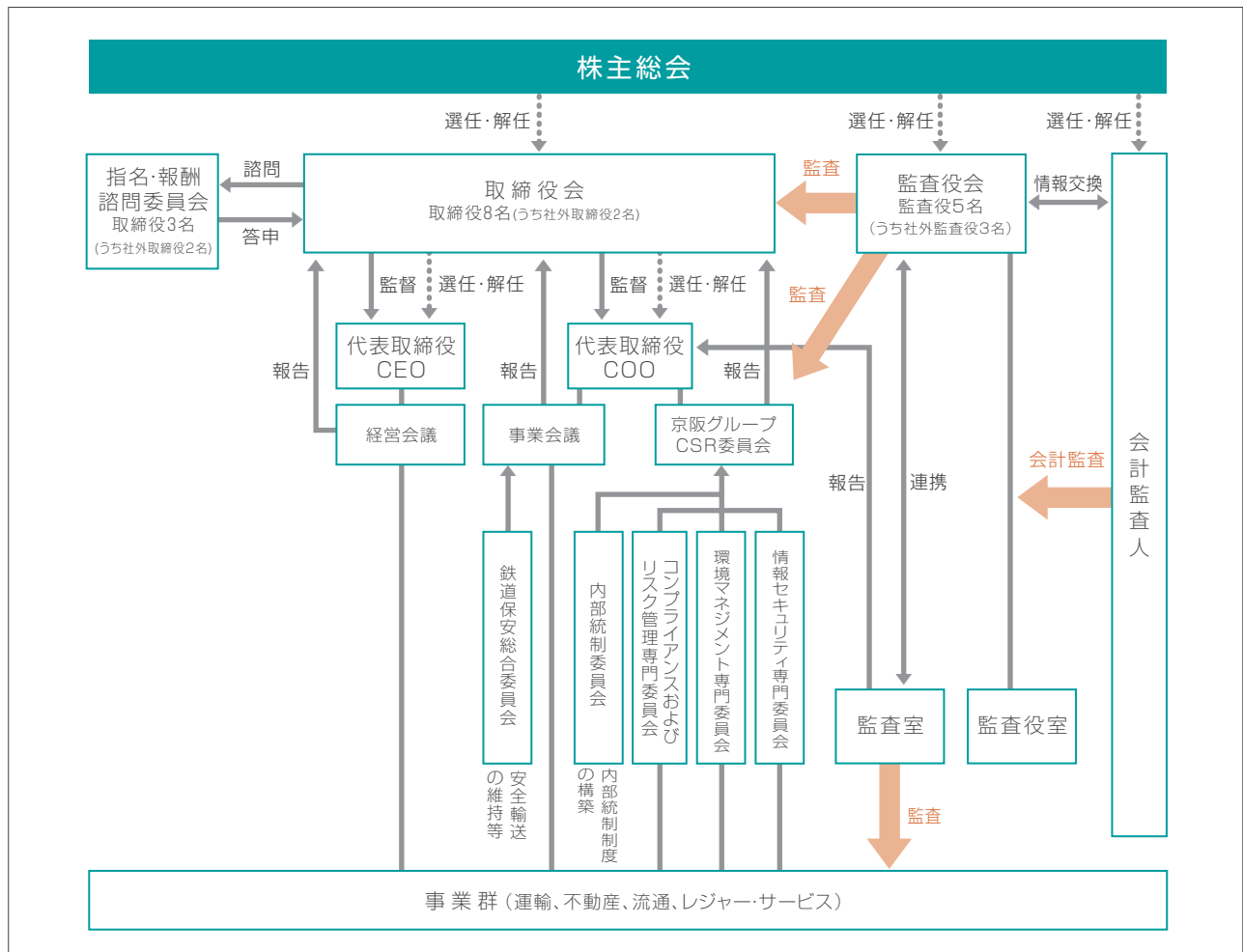
当社では、グループ成長戦略を強力に推進するため、主としてグループ経営戦略の責任を担うCEOとグループ事業執行の責任を担うCOOを中心とする経営体制をとっています。このような経営体制のもと、取締役会を経営機構の中心に据え、グループ会社を含めた経営戦略および重要な業務執行の決定ならびに監督を行っています。

また、会社経営の経験者である社外取締役2名を選任するなど、取締役会の体制充実に努めています。さらに、業務

執行の局面では執行役員制度を導入してグループを含めた事業を4つの事業群(運輸、不動産、流通、レジャー・サービス)に区分した上、各事業群の統括責任者を執行役員としてその迅速化を図っています。

一方、監査役会を設置し、企業法務、企業会計の専門家および会社経営の経験者である社外監査役を選任するなど、監査体制の充実に努めています。

■ コーポレートガバナンス模式図



CSR推進体制

● CSR委員会の設置

京阪グループの社会的責任を果たすため、内部統制およびリスク管理体制を構築し、その検証、評価、改善を迅速かつ継続的に実施すること、また、ステークホルダーとの対話を通じて経済的利益の追求と社会的責任の調和を図ることを目的として、平成17年7月に京阪グループCSR委員会を設置しました。社長が同委員会の委員長となり、原則年2回開催しています。

また、京阪グループCSR委員会の下部組織として、内部統制委員会および3つの専門委員会を設置しています。

内部統制委員会では、取締役会で決議した内部統制の基本方針(※1)に則り、京阪グループの内部統制の整備を3つの専門委員会(※2)や関係部署と調整しながら推進し、その整備状況を検証して内部統制の実効性を高めており、平成19年度の活動報告を京阪グループCSR委員会ならびに取締役会に報告しています。

(※1) 当社のコンプライアンス体制、情報管理体制、リスク管理体制などの方針に関して決議しました。

(※2) **コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会**
事業活動における法令遵守・リスク管理体制を構築し、その実施状況を検証し改善計画を立案しています。

環境マネジメント専門委員会

環境保全活動を推進するために有用な環境マネジメントシステムを構築し、その実施状況を検証し、改善計画を立案するとともに、環境に関するリスクを管理しています。

情報セキュリティ専門委員会

保有情報資産の安全かつ適切な運用を図るために有用な情報セキュリティ体制を構築し、その実施状況を検証し、改善計画を立案するとともに、情報セキュリティに関するリスクを管理しています。

● コンプライアンス・リスク管理体制

「京阪グループCSR委員会」の下に「コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会」を設置するとともに、

コンプライアンス推進組織として当社各部署およびグループ会社にコンプライアンス推進責任者と担当者を選任し、同専門委員会とコンプライアンス推進組織との間でコンプライアンスリスクに関する情報の相互提供を行うことで、法令違反の未然防止および再発防止を図っています。また、同専門委員会の下にコンプライアンス検討会を設置し、社外アドバイザーを交えてコンプライアンスリスクの評価・対応策を協議しています。なお、当社監査室が実施している当社およびグループ各社への内部監査においては、コンプライアンスの観点からも監査を実施しています。

教育・研修については、32ページに記載されている人材育成体系図中にある階層別研修などの機会を通じて経営理念や京阪グループの社会的責任、コンプライアンスに関する教育を実施して意識の向上を図るとともに、コンプライアンス・マニュアルを作成し、従業員のコンプライアンス知識の向上を図っています。

● コンプライアンス・ホットライン

京阪グループに勤務する役員、社員およびその他の従業員を対象に、当社監査室を事務局とする「コンプライアンス・ホットライン」を開設し、社員が業務上において気付いた違法あるいは不正と思われる行為に関する情報の収集に努めるとともに、通報を受けた情報について事実関係の調査を行い、社内各部署および各社に必要な対策を講じる仕組みを整備しています。

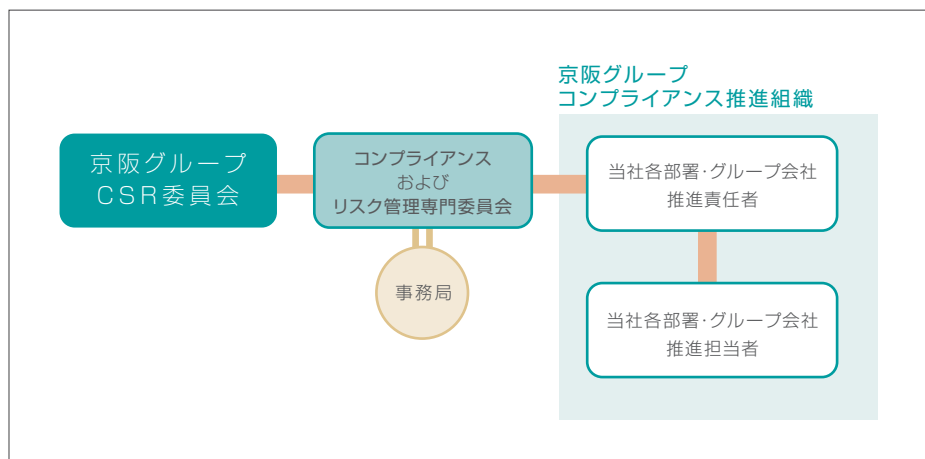
通報者の個人情報には厳重に保護され、コンプライアンス・ホットライン関与者など限定された者以外に開示されることはなく、通報行為によって不利益な処遇を受けることはありません。

● 危機管理規程

京阪グループにおける危機管理の指針その他必要な事項を定めた「危機管理規程」を制定し、危機情報の収集・管理・報告・公開、危機発生時の体制などの整備を図っています。

これを受けて各部署は「危機管理規程」に関する細則を定め、具体的な危機に対処する仕組みを整備しています。

■ コンプライアンス体制



安全への取り組み [安全報告書]



【行動憲章2】 私たちは、お客さまの安全を第一に考えつつ、お客さまの信頼・満足が得られる品質の高いサービスをタイムリーに提供します。

安心して鉄道をご利用いただくために、当社では安全輸送の完遂を経営の基底とし、さまざまな取り組みを行っています。安全統括管理者の下、安全管理の体制を整備し、教育・訓練・技術継承など従業員を対象とした取り組みや、安全を確保するための鉄道施設の整備などを日々行っています。

安全統括管理者ごあいさつ

鉄道の経営に携わる者として、「安全・安心」の輸送を確保することが、何よりも優先されるべきであると考えております。

安全 に対する設備の充実はもちろん、ヒューマン・エラーを防止するためには、現場と経営管理部門との双方向のコミュニケーションが大事であると考え、自ら率先して現場に足を運び、現場の生の声を直接聞いております。風通しの良い職場風土で自由に意見交換できることが、事故の芽を早めにつみ取ることにつながるとの信念を持っております。

今後も「事故のない京阪電車」で、お客さまに安心してご利用頂けるよう、精励いたしてまいります。



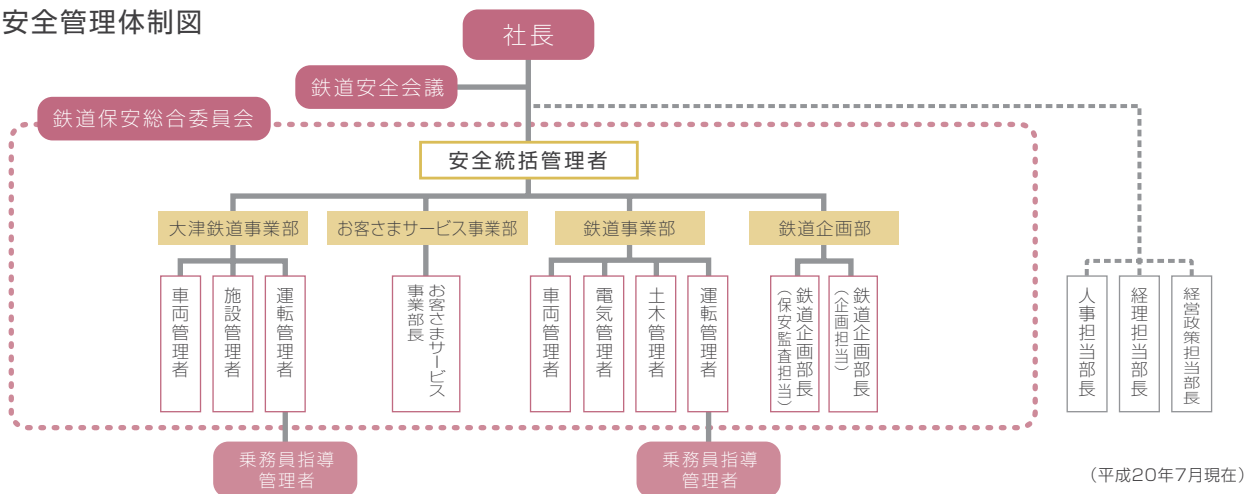
安全統括管理者
取締役専務執行役員
西田 寛

安全基本方針

安全基本方針

1. 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。
2. 輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

安全管理体制図



(平成20年7月現在)

管理者等の役割

安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する	土木管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括する
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括する	電気管理者	
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する	施設管理者	
		車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括する

安全マネジメントの仕組み

● 鉄道安全会議

社長、安全統括管理者、鉄道担当役員、鉄道企画部長で構成され、月1回開催しています。鉄道事業の安全マネジメント態勢を適切に運営することを目的として、鉄道事業における安全に関する事項の報告、審議を行うものです。

● 鉄道保安総合委員会

安全統括管理者を委員長とし、原則毎週開催しています。鉄道業の安全確保、事業計画および営業政策を企画、立案するとともに重要な情報の分析を行っています。

● 保安監査

運転保安および旅客サービス業務が適正に実施されているかを内部監査によりチェックするとともに、運輸安全マネジメント態勢の実施状況を確認しています。監査結果は社長、安全統括管理者、鉄道保安総合委員会に報告し、事故の抑止に努めます。各部門に対して年1回実施しています。



◀ 保安監査



▲ 線路巡視作業

● 運輸安全マネジメント評価

国土交通省が毎年実施するもので、鉄道事業者自らが、社内での安全意識の向上、安全風土の構築を目指し、安全管理体制のさらなる向上に向けた取り組みをしていることに対して評価と助言をすることにより、その取り組みの一層の促進を図るものです。平成19年度は8月に実施されました。

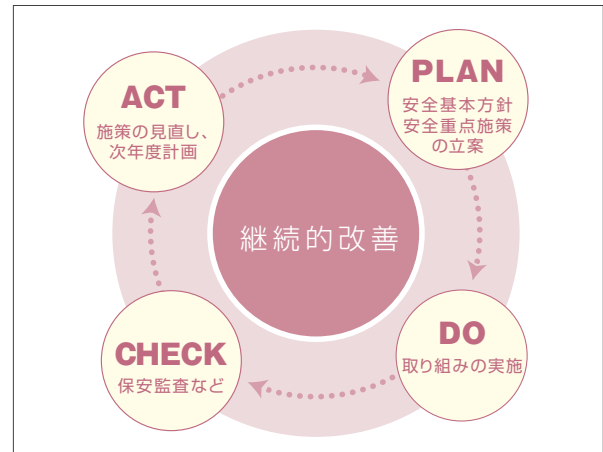


▶ 運輸安全マネジメント評価

安全対策の歴史

昭和42年から現在まで約40年以上にわたり、鉄道担当の筆頭役員を委員長として、運転保安に関する審議を行う委員会を原則毎週開催して、社内的な横断管理に努めてきました。また、安全管理には不可欠であるPDCAサイクルの内、チェック機能を強化するため、昭和50年より専門部署を設置し、運転保安および旅客サービスに関する内部監査(保安監査)を実施してきました。

■ 安全管理のPDCAサイクル



京阪グループのCSR
安全への取り組み

お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員のために

地域社会のために

環境への取り組み



▲ 軌道検測作業

安全重点施策

鉄道保安総合委員会において、安全の具体的目標である「安全重点施策」を各部署ごとに定めています。

安全重点施策の概況（総括）

安全重点施策の運用状況は以下の通りです。課題を検証し、施策を実施することで安全管理のPDCAを確立していきます。

【平成19年度安全重点施策】

- 安全基本方針の周知
- 安全管理体制の確立

+

各部署での安全対策



【平成19年度実績】

- 安全基本方針の周知活動の実施
- 安全管理規程運用のための社内規程などの整備
- 運転保安に関するヒヤリハットを報告する体制づくり

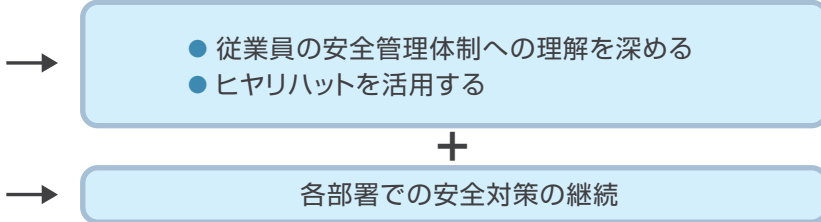
+

各部署の安全対策の実施

安全重点施策

平成19年度安全重点施策		
鉄道企画部（企画担当）	安全管理体制の確立	・ 事故の防止対策など安全性の向上を図るため、各部門へのアンケート、ヒアリング、調査を実施し、輸送の安全確保に必要な要因を検討分析し、安全に関する設備投資計画、予算計画を立案する。
鉄道企画部（保安担当）	安全管理体制の確立	・ 安全マネジメント監査を円滑に実施し、安全マネジメント態勢のチェック体制を確立する。 ・ 鉄道各部門のヒヤリハットを集約し、有効活用できる体制を作る。
鉄道事業部（運転担当）	内部コミュニケーションの改善	・ 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を整備する。 ・ 教育・指導の機会を中心に乗務員とのコミュニケーションを改善する。
鉄道事業部（工務担当）	安全管理体制の確立	・ 安全管理規程に関連する規程類を整備する。 ・ 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。 ・ 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。
	安全関連投資の実施	・ 耐震補強工事/高架橋補強、橋梁耐震補強 ・ 火災対策設備工事/地下駅防災シャッター新設、地下駅居室排煙設備新設
鉄道事業部（電気担当）	安全管理体制の確立	・ 安全管理規程に関連する規程類を整備する。 ・ 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。 ・ 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。
	安全関連投資の実施	・ 総合指令所システム更新/列車運行管理システム、電力管理システム ・ ホーム上安全対策工事/列車接近表示器新設、ホーム異常通報装置新設
鉄道事業部（車両担当）	安全意識の向上と事故防止策	・ 運転保安に係る「事故の芽情報」についてヒヤリハットを集約し、事故の未然防止を図る。 ・ 全係員対象の「運転保安に関する意見交換会」を実施し、現場と管理側のコミュニケーションを図る。
	安全関連投資の実施	・ 車両代替更新/中之島線開業に伴う新型車両製作 ・ 車両機器の更新/列車無線機、ATS受信器、主電動機 ・ 運転状況記録装置新設
大津鉄道事業部	安全管理体制の確立	・ 安全管理規程に関連する規程類を整備する。 ・ 整備した規程類の教育訓練を実施し、周知徹底を図る。 ・ 運転保安に対するヒヤリハットを報告する体制を確立する。 ・ 乗務員指導管理者による乗務員の資質要件の適切な管理を行う。
お客さまサービス事業部	安全管理体制の確立	・ 安全管理規程について業務研修会などで部員に教育し周知徹底する。 ・ ヒヤリハットの報告体制を確立する。
	触車事故の防止	・ 安全教育の徹底により、線路内および接近作業時における触車事故を防止する。
中之島新線建設部	安全管理体制の確立	・ 安全管理規程について職場ミーティングなどを通じ部員に教育し周知徹底する。 ・ 中之島高速鉄道からの受託業務の施行に際し、建設部門と保守部門との情報共有を徹底する。 ・ 天満橋駅の新線取付部において、保守部門との協議・調整を確実にし、無事故で新線開通を迎える。

【平成20年度安全重点施策】



平成19年度実績	平成20年度安全重点施策
・実施済み	安全管理体制の確立 ・事故の防止対策など安全性の向上を図るため、各部門へのアンケート、ヒアリング、調査を実施し、輸送の安全確保に必要な要因を検討分析し、安全に関する設備投資計画、予算計画を立案する。さらに、前年度の投資案件に対し、その効果を検証する。
・実施済み ・ヒヤリハットを集約し鉄道保安総合委員会にて報告	安全管理体制の確立 ・安全マネジメント監査を円滑に実施し、安全マネジメント態勢のチェック体制を確立する。 ・鉄道各部門のヒヤリハットを集約し、有効活用できる体制を作る。 ・事故情報のデータベース化とそれに対する容易なアクセス手段を確保する。
・乗務員のヒヤリハットを募集し、傾向を分析の上、発表。助役にも対象を拡大。 ・業務研修会でフリートーキングでの意見交換を行い、風通しのよい職場づくりを図った。	安全管理体制の確立・安全に関する教育訓練の実施 ・運転保安に関するヒヤリハットの原因分析を行ない、活用する。 ・教育・指導の機会を中心に乗務員とのコミュニケーションを継続的に図る。 ・中之島線開業以降、安全、適法かつ適正な列車運行・旅客輸送を継続する。
・整備済み ・係員全員に対する説明会を実施済み ・実施済み	安全管理体制の確立 ・安全に関する教育訓練を実施する。 ・緊急事態想定訓練に参画するとともに各種技能訓練を計画的に実施する。 ・ヒヤリハット報告を充実させるとともに現場係員へのフィードバックを行う。
・西三荘高架橋の柱12本補強、天満橋駅耐震補強、蓬莱橋橋脚耐震補強 ・淀屋橋、天満橋駅にて実施	安全関連投資の実施 ・駅耐震補強工事(天満橋駅、枚方市駅、樟葉駅) ・地下駅防火防煙シャッター設置工事(天満橋駅) ・大阪地下線道床改良工事 ・PCマクラギ交換工事
・整備済み ・係員全員に対する説明会を実施済み ・実施済み	安全管理体制の確立 ・安全に関する教育訓練を実施する。 ・緊急事態想定訓練に参画するとともに、各種技能訓練を計画的に実施する。 ・ヒヤリハット報告を充実させるとともに現場係員へのフィードバックを行う。
・システム更新済み ・列車接近表示器、ホーム異常通報装置新設(藤森駅、中書島駅、八幡市駅)	安全関連投資の実施 ・踏切支障報知装置新設工事 ・変電所機器更新工事(天満橋変電所、蒲生変電所) ・列車接近表示器新設工事 ・ホーム異常通報装置新設工事 ・車掌列車監視用ITVカラー化工事
・ヒヤリハットを集約、再発防止を図るとともに、情報の共有に努めた。 ・7月、2月に車両部門の全係員を対象に実施済	安全管理体制の確立 ・運転保安に関係する「事故の芽情報」についてヒヤリハットを集約し、事故の未然防止を図る。 ・過去の重大事故の教訓を継承する。
・導入準備中 ・更新済み ・設置中	安全関連投資の実施 ・車両代替更新(中之島線開業に伴う新型車両製作) ・運転状況記録装置新設 ・列車防護無線の新設
・整備済み ・実施済み ・整備済み ・実施済み	安全管理体制の確立 ・年間教育訓練計画に合わせて、確実に教育訓練を実施する。 ・他社事故事例を鑑みて、自部門の安全診断を実施する(10件以上)。 ・ヒヤリハット報告を充実させる。 安全関連投資の実施 ・運転状況記録装置の設置
・業務研修などで教育実施 ・集約、対策、各駅へのフィードバックを実施 ・教育、安全講習の実施	安全管理体制の確立 ・安全教育の徹底により、線路内および接近作業時における触車事故を防止する。 ・操車業務における基本的取り扱いを徹底する。 ・ヒヤリハット報告を充実し、対策を実現化する。
・教育実施 ・情報共有会議を実施の上徹底 ・無事故で進捗	安全管理体制の確立 ・安全管理規程についての教育を計画的に実施し部員に周知徹底する。 ・職場内掲示を徹底するなどして、安全重点施策の周知徹底を図る。 ・中之島高速鉄道からの受託業務の施行に際し、建設部門と保守部門との情報共有・協議・調整を確実にし無事故で新線開通を迎える。 ・試運転、習熟運転などに伴い、安全体制の確立および、安全教育の徹底により、線路内および接近作業時における事故を防止する。 ・諸検査を確実に実施し、開通後の運行に支障を出さない。

綱領

鉄軌道の運転業務に従事する係員が常を守るべき「運転安全規範」を定めており、その中で、係員が遵守すべき綱領を次の通り定めています。

綱 領

1. 安全の確保は、輸送の生命である。
2. 規程の遵守は、安全の基礎である。
3. 執務の厳正は、安全の要件である。

運転士の養成

運転士養成のために、研修所を設置し、国土交通大臣の指定を受けた動力車操縦者養成所として運転士の養成を行っています。

運転士の入所資格は、満20才以上で運転士登用選考試験に合格した者でなければ入所することはできません。最近の運転士登用選考試験での倍率は10.6倍となっています。

■ 運転士の育成



▲ 運転士技能講習

▲ 研修所での授業

▲ 運転シミュレータ

Message

「絶対に合格する」と強い信念を持って仲間数人と必死で勉強し、研修所へ入所することができました。研修は厳しいですが、先生方に勉強しやすい環境を整えていただいています。運転士免許を取得し、運転士となった際には、関係諸規程など、法令を遵守し、お客さまの安全を第一に考えて行動します。事故を起こさないように常に万全の体調で出勤し、誰からも信頼される運転士になりたいです。



山田 秀之
【鉄道事業部 運転課 京都列車区】

現場での取り組み

ヒヤリハット、事故の芽

「1件の重大災害(死亡や重症事故)の下には29件の軽症事故があり、その下には300件のヒヤリハットがある」という災害の法則があります。(アメリカ人の安全技師が発表した「ハインリッヒの法則」)日頃から「ヒヤッとした」「ドキッとした」経験を各々がメモにして発表することで全社員が共通認識を持ち、その原因・対策を考えることで事故の芽を少しでも摘み取るとうとするものです。情報は各職場から集約され、鉄道保安総合委員会などで報告されます。今後は情報の有効活用を促進していきます。

知識・技能の向上

各部門では知識・技能を向上させるため、業務研修会や講習会などを開催しています。また、風通しのよい職場風土が鉄道の安全に寄与するとの考えから、内部コミュニケーションの促進を図っています。

車両部門の「運転保安に関する意見交換会」など、現場係員と管理者がコミュニケーションを行い、課題を伝達しあえる場としています。

技術の継承

● 車両部門の取り組み

車両部門では作業手順書などを作成して技能・技術力の保持に努めていますが、今後の大量定年時代を見据え、平成13年11月から実施している技術勉強会をより技能の継承にシフトしたものとし、年間6回以上実施しています。また中堅社員を対象に指導者育成の研修会を開催し、修了者の指導により技術継承が円滑に行えるようにしています。なお、中央職業能力開発協会より、高度熟練技能者として6名が認定を受けています。


また、過去の重大事故の教訓を継承するために重大事故年表を作成し、安全マネジメント教育などで周知徹底しています。



技術継承の勉強会 ▶

Message

作業を安全、正確、迅速に行うにはマニュアルはもちろん、経験を積むことが大切なので、日頃からマンツーマンで時間をかけて技術の伝承に取り組んでいます。若手にはまず安全第一に、そして疑問があればその場で質問する積極性を持って、失敗を恐れず常に前向きに技術習得に取り組んで欲しいですね。



北村 保
【鉄道事業部 車両課】

● 電気部門の取り組み


電気部門では、作業者の安全確保や障害発生時の迅速な復旧を目的として、毎年「実設訓練」や「障害復旧訓練」を実施しています。また、平成14年から業務研究発表会を開催し、さまざまな課題に対する議論を通じて技術力の向上に努めています。



◀ 実設訓練

Message

過去に発生した重要障害が実設訓練や業務研究発表会によって理解でき、施設を運用保守するための技術・知識の向上に役立っています。



渡瀬 博幸
【鉄道事業部 電気課】

● 保線部門の取り組み

軌道を保守する技術力を維持するために、平成16年より社内に技術継承プログラム委員会を立ち上げ、策定した年間計画に基づいて現地研修(年2回)や机上研修(年4回)を実施しています。




現地研修では、経験豊富な社員が中心となって若手社員に訓練を行っています。保線作業の要領や防災時の対応などの技術継承に努めています。



机上研修では、軌道に関するあらゆるテーマを取り上げ、発表や議論を通して、知識の習熟に努めています。

Message

鉄道事業において保線とは、「線の下力持ち」であり、列車の安全走行の重責を担っているとの意識を持ち、若手社員を指導しています。



小村 和孝
【鉄道事業部 保線課】

京阪グループのCSR

安全への取り組み

お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員ののために

地域社会のために

環境への取り組み

総合事故復旧訓練

列車事故など緊急時における対応力の強化を目的とした訓練を定期的実施しています。平成19年11月に、淀車庫において列車通過直前の踏切道に自動車が突然進入してきたとの想定で実施しました。近畿運輸局・警察署・消防署の協力のもとで合計約170名が参加し、人命救助・避難誘導・二次災害防止・正確な情報伝達がスムーズにかつ確実に行えるよう、対応能力の強化を図りました。

また、この訓練には社長が参加し、訓示しました。



◀ 総合事故復旧訓練



総合防災訓練

天変地異や災害などに対して、適切に対応できる能力の向上を目的とした訓練を定期的実施しています。平成19年は9月に、列車内で薬物テロによる被害が発生したとの想定で実施しました。近畿運輸局・警察署・消防署の協力により合計約170名が参加し、初期対応・情報の伝達・避難誘導・関係機関との連携・二次災害防止と防災意識の向上を図りました。



▲ 総合防災訓練 ▲

トップ巡視

年末年始の輸送などに関する安全総点検の実施にあたり、平成19年12月6日と7日の2日間、社長を筆頭に安全統括管理者・鉄道保安総合委員会委員が主要駅・列車区・車両基地・重要施設などの査察と列車添乗を行いました。



◀ 社長、担当役員の巡視

脱線復旧訓練

車両部門では、不測の事故などで車両が脱線した場合に備え、脱線復旧訓練を実施するとともに、夜間・休日でも速やかに対応できるよう、緊急時連絡体制を確立しています。また平成18年度より、地下線などの狭い場所にも対応可能な新型の脱線復旧機材を導入しています。



▲ 脱線復旧訓練

Message

脱線復旧訓練では、さまざまな状況を想定して速やかに車両を復旧させることと、大きな声で合図を確実にして安全に作業を行うことに留意しています。



西井 利之
【鉄道事業部 車両課】

地下線内火災想定訓練

緊急事態想定訓練として、地下線走行中に車両から発煙したことを想定した訓練を運転士・車掌・駅係員・操車助役を対象に実施しています。営業運転終了後、実際に列車を走行させ、お客さまの救出、避難誘導、消火作業が迅速、的確に行えるよう、緊迫した訓練を行っています。冷静な判断力や作業員の連携を養い、万々に備えています。



▲ 地下線内火災想定訓練

日々の安全運行のために

● アルコールチェック

当社では出勤点呼時のアルコールチェックを運転士および車掌をはじめ、社用車・保守用車など運転に携わる者全てに対して実施しています。また、公共交通従事者としての社会的責務の自覚を促すため、業務外でも自宅でチェックできるアルコールセンサーを配布しました。



アルコールチェック▶

● SAS(睡眠時無呼吸症候群) 検査の実施

SAS(睡眠時無呼吸症候群)は、十分な睡眠がとれず、ヒューマンエラーにつながる恐れがあります。事故防止の対策として、運転士全員に対してSASの簡易検査(パルスオキシメータ)を実施し、必要がある場合は、シーパップ治療を義務づけています。

列車事故防止のために

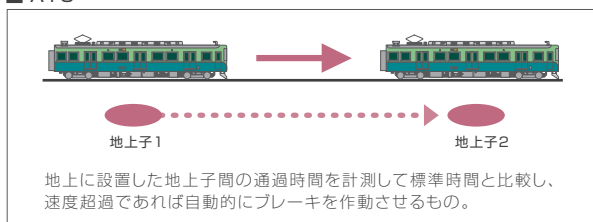
自動列車停止装置「ATS」 (Automatic Train Stop)

列車を停止信号までに停止させるため、決められた速度以上で通過すると強制的に非常ブレーキをかけるものです。現在では、駅誤出発防止や停車駅誤通過防止、また、曲線での速度超過対策などにも使っています。

平成17年JR西日本福知山線列車脱線事故を受け、国土交通省から速度超過防止用ATSなどの緊急整備について通達があったため、該当する京阪線3カ所、大津線1カ所にATSを設置しました。

なお、該当はしないものの、さらに京阪線7カ所、大津線6カ所にATSを自主設置し、安全性を確保しました。平成18年に公布・施行された鉄道に関する技術基準を改正する省令では、曲線・分岐器など重大な事故を起こす恐れのある箇所への列車の進入速度を制限する装置の設置を義務づけており、当社では平成20年度中にすべて設置完了する予定です。

■ ATS



ADECの更新 (自律分散式列車運行管理システム)

当社では、駅の信号機やポイント、行先表示器、案内放送などの制御を、ダイヤデータに基づきコンピュータが行っています。これにより、列車運行の定時性と正確性が大幅に向上しています。

京阪線ではさらに、運転指令所に中央制御装置を各信号取扱駅に駅制御装置を分散配置し、二重の光ファイバーでループ状に接続することで、万一故障が発生してもその範囲を最小限にとどめることができる信頼性の高いシステム(ADEC)にしています。

平成19年6月に中之島線対応などの理由によりシステム更新を行いました。70インチプロジェクト7面の大型列車運行表示盤や、駅の行先表示器に乗車位置案内を加えるなど大幅に性能アップしています。



▲ 自律分散式列車運行管理システム

運転士異常時列車停止装置

運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する運転士異常時列車停止装置を全車両に採用しています。また、車掌室には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



▲ 運転士異常時列車停止装置
(手を離すと非常ブレーキが作動)

車両検査 (輪重測定装置)

車両の検査は法的に定められた期間内(10日ごと、3か月ごと、4年または走行距離60万キロごと、8年ごと)に実施しており、日々安全運行に努めています。また車両の脱線に対する安全性を向上させる目的で、平成13年より車両基地内2カ所に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量バランス(静止輪重差)を厳密に維持管理しています。



▲ 輪重の測定 ▲

排障器

昭和55年2月に発生した置石による脱線事故の教訓を活かし、線路上の障害物への対策として、全先頭車両に排障器および補助排障器を設置しています。



▲ 排障器

脱線防止対策

脱線防止対策として、平成12年3月に発生した営団地下鉄(現東京メトロ)「日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故」を教訓として、急曲線(曲線半径400m未満)など脱線の危険性のある箇所に安全設備を設置しています。

● 脱線防止ガード

車輪の乗り上がり防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。

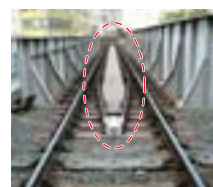
脱線防止ガード ▶



● 橋上ガードレール

橋梁上やその付近で列車が脱線した場合、脱線した列車が橋梁下に転落しないための設備です。

橋上ガードレール ▶

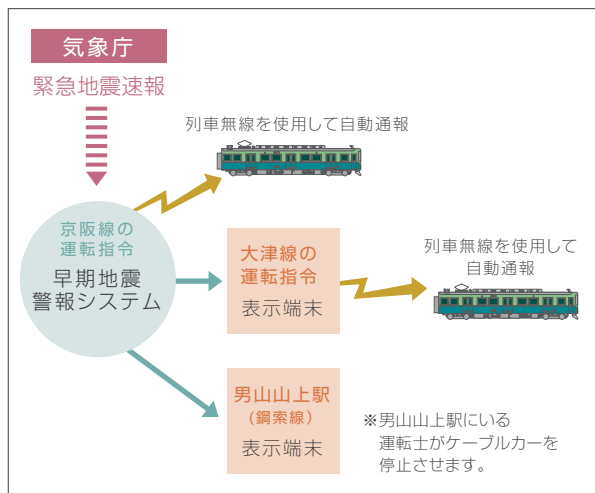


自然災害対策

早期地震警報システム

気象庁から配信される緊急地震速報の情報を列車無線によって全列車に自動的に通報するシステムです。運転士は危険箇所を避けたくうえで緊急停止を行い、被害の最小化を図ります。

■ 早期地震警報システム



建造物の安全対策

● 高架橋などの耐震補強工事

万一の大地震に備え、鉄道の高架橋、鉄橋などのコンクリート柱に鋼製枠や合成繊維などを巻き、より強靱な構造物とする補強工事を行っています。



▲ 工事中



▲ 完成

駅の安全のために

ホーム異常通報装置

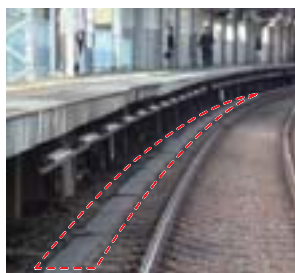
お客さまがホームから線路上に転落された場合などに、ホーム上に設置した非常通報ボタンを押すと、乗務員および駅係員に特殊信号発光機および警報ランプと警報サイレンで異常を知らせます。事故を未然に防止するために設けた装置で、京阪線23駅、大津線26駅に設置しています。



ホーム異常通報装置 ▶

ホーム転落検知装置

駅ホームが急な曲線となっていて、電車とホームのすきまが広い場所において、お客さまがホームから線路上に転落された場合、線路に敷設された検知マットにより、乗務員および駅係員に異常を知らせるホーム転落検知装置を設けています。京阪線4駅、大津線1駅に設置しています。



ホーム転落検知装置 ▶

列車接近表示盤

耳の不自由なお客さまに列車の接近・通過をお知らせする装置で、通過列車の場合には、文字が点滅して注意を喚起します。京阪線36駅、大津線6駅に設置しています。



◀ 列車接近表示盤

ワンマン運転対応

交野線と京津線、石山坂本線はワンマン列車を運行しています。安全をより確かなものにするため、ホームミラーやホームモニター、ホーム異常通報装置、限界支障検知装置、ホーム検知装置など数々の保安設備を設け安全には万全を期しています。



▲ ホームミラー

◀ ワンマン運転対応車両

踏切の安全のために

踏切事故防止のための安全対策

● 踏切障害物検知装置

踏切警報機作動中に踏切内で障害物を検知すると、特殊信号発光機を点滅させて運転士に知らせるとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させる装置です。現在では、京阪線96カ所、大津線40カ所の踏切に設置しています。



踏切障害物検知装置 ▶

● 踏切支障報知装置

踏切障害物検知装置の設置されていない踏切内にて列車を停止させなければいけない事態が生じた時、非常ボタンを押すことにより運転士に知らせる踏切支障報知装置を京阪線20踏切に設置し、事故を未然に防止しています。



踏切支障報知装置 ▶

● 踏切事故防止のために

踏切に設置している閃光燈や列車進行方向指示器をLED化することで、従来よりも遠方からの視認性を高めています。



列車進行方向指示器 (LED型) ▶

大津線(併用軌道)の安全のために

併用軌道監視装置

京津線(浜大津駅~上栄町駅約800m)および石山坂本線(浜大津駅~三井寺駅約500m)で一部併用軌道(道路上に敷設された軌道)がある大津線では、交通停滞、不法駐車などで電車の通行に支障をおよぼすことが多いため、道路監視用カメラ(11台)を設置し、運転指令所のモニターテレビ(10台)により電車の運行状況と道路状況を日々監視しています。



◀ 併用軌道監視モニターテレビ

自動車侵入検知装置

石山坂本線の三井寺の併用軌道(道路上に敷設された軌道)と専用軌道(専用の敷地内に敷設された軌道)の境界付近は、道路構造上、夜間に自動車が誤侵入する可能性があります。侵入時を早期に検知し、接近する電車に知らせ、事故を未然に防止する装置です。そのほか自動車侵入検知装置以外に、LED表示板および矢印灯で夜間、自動車のドライバーに注意を促して誤侵入防止に努めています。




◀ 三井寺併専境界

立体交差化事業


当社では、都市計画事業による連続立体化により、踏切道の立体化を積極的に進めています。近年では、平成11年11月に京阪本線(寝屋川市内)連続立体交差事業により寝屋川市駅付近の京阪本線を高架化しました。

現在は、京阪本線淀駅付近の立体交差化事業を進めています。これは、京都市の都市計画事業として、京都競馬場の最寄り駅である淀駅を中心に京阪本線約1.5kmを高架化する事業で、平成22年度末の竣工を目指しています。

高架化により3つの踏切道を廃止し、利便性向上、安全確保とともに、競馬開催日の混雑を解消します。新駅は従来より約280m京都方面に移設し、2面4線のホームを持つ高架駅に生まれ変わります。



◀ 工事中の高架線



◀ 新 淀駅(イメージ図)

鉄道事故と輸送障害

● 鉄軌道運転事故

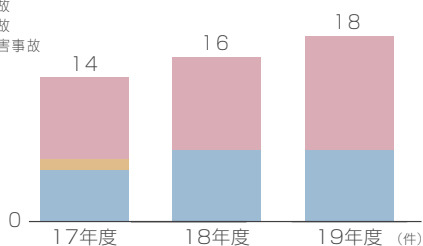
鉄軌道運転事故は、下記のように7種類に分類されます。平成19年度は、踏切障害事故と鉄道人身障害事故が計18件発生し、この2種類以外の事故は発生していません。

踏切障害事故は、人の直前横断などによるもの、人身障害事故はホームからの転落、ホーム上での接触、線路への侵入によるものです。

■ 鉄軌道運転事故

	17年度	18年度	19年度
列車衝突事故	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0
列車火災事故	0	0	0
踏切障害事故	5	7	7
道路障害事故	1	0	0
鉄道人身障害事故	8	9	11
鉄道物損事故	0	0	0
合計	14	16	18

■ 踏切障害事故
■ 道路障害事故
■ 鉄道人身障害事故



■ 踏切障害事故の内訳

	17年度	18年度	19年度
直前横断	5	6	4
その他	0	1	3
合計	5	7	7

■ 鉄道人身障害事故の内訳

	17年度	18年度	19年度
ホームからの転落	3	2	3
ホーム上での接触	4	4	3
線路内侵入	1	3	5
合計	8	9	11

三条駅人身障害事故

平成19年10月10日三条駅付近において、当社従業員が地下線の線路巡回点検中、列車と接触する事故が発生しました。これについて、近畿運輸局より再発防止対策を報告するよう指示を受け、11月19日に「事故防止教育実施」「地下線における巡回・点検の考え方の見直し」「保安装置の見直し」などを報告しました。

■ インシデント*

	17年度	18年度	19年度
インシデント	0	0	0

*インシデントとは、「事故が発生するおそれがあると認められる事態」のこと

- **列車衝突事故** 列車が他の列車または車両と衝突し、または接触した事故をいう。
- **列車脱線事故** 列車が脱線した事故をいう。
- **列車火災事故** 列車に火災が生じた事故をいう。
- **踏切障害事故** 踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故をいう。
- **道路障害事故** 踏切道以外の道路において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故をいう。
- **鉄道人身障害事故** 列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故(前各号の事故に伴うものを除く)をいう。
- **鉄道物損事故** 列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故(前各号の事故に伴うものを除く)をいう。

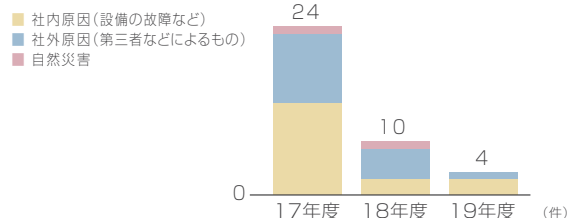
● 輸送障害

輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のもの(列車に運休または30分以上の遅延が生じたもの)をいいます。

平成19年度は、4件発生しました。

	17年度	18年度	19年度
社内原因(設備の故障など)	12	2	3
社外原因(第三者などによるもの)	11	7	1
自然災害	1	1	0
合計	24	10	4

*平成18年度より、法令改正によって基準が変更され、大幅に減少しています。



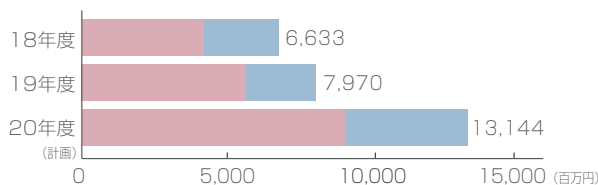
安全投資

お客さまに安心、快適に鉄道をご利用いただくため、継続して設備投資を行っています。

■ 安全投資額

	18年度	19年度	20年度(計画)
安全関連設備投資	4,141	5,588	8,951
その他の鉄道事業設備投資	2,492	2,382	4,193
合計	6,633	7,970	13,144

■ 安全関連設備投資
■ その他の鉄道事業設備投資



踏切での啓発活動

踏切道を通るドライバーや歩行者に「踏切道の無理な横断や自動車の無謀通行をしないよう」啓蒙活動を行っています。春・秋の全国交通安全運動の期間には、実施にあたり、寝屋川警察署・伏見警察署の交通課の講習を受講しています。また、沿線の小学校に対して、踏切事故に対する子どもたちへの教育指導もお願いしています。



◀ 踏切事故防止キャンペーン

お客さまへのお願い

● ホームでのお願い

駆け込み乗車はおやめください

発車間際の駆け込み乗車は、大変危険です。列車の安全運行にご協力ください。

黄色い線の内側でお待ちください

線路側への接近は、列車との接触事故や、ホーム下への転落につながる恐れがあります。また、黄色い線は、目のご不自由な方の大切な誘導路です。立ち止まったり、荷物を置かないようにお願いします。

絶対に線路内に立ち入らないでください

ホーム下へ物を落とされたときなどは、必ず係員にお知らせください。線路内は大変危険です。

ホームから転落されたお客さまを発見されたときは・・・

直ちに列車を停止させなければいけません。すぐに係員にお知らせください。ホーム異常通報装置があれば、非常通報ボタンを押してください。



● 踏切道でのお願い

警報機が鳴り始めたら・・・

絶対に踏切道内に入らないでください。列車はすぐ近くまで来ています。

踏切道内に閉じ込められたら・・・

直ちに、踏切道外へ脱出してください。自動車であれば、ボディで遮断桿を押して脱出してください。

踏切道で異常を発見されたとき・・・

非常ボタンがある場合は、それを強く押してください。非常ボタンが無い場合は、踏切道名表示看板記載の非常時連絡先に電話でお知らせ願います。



● 車内でのお願い

車内で非常事態が発生したとき

非常ボタンを押すか、車内非常通報装置で乗務員にお知らせください。



安全報告書へのご意見など

お客さまからのご意見・ご要望やお問い合わせを承る総合窓口「京阪電車お客さまセンター」を設置しています。京阪電車お客さまセンターでは、電話や当社ホームページなどでお客さまからのご意見などを受け付けています。

京阪電車お客さまセンター

TEL:06-6945-4560

《平日》9:00～19:00 《土日》9:00～17:00
年中無休(12/30～1/3を除く) <http://www.keihan.co.jp/>

ひらかたパークの安全対策

ひらかたパークでは、ジェットコースターなどの台車の分解整備を当社寝屋川車両基地で行うなど、鉄道会社の遊園地であることを安心につなげています。また、平成19年11月には、枚方消防署と合同で、大規模地震を想定した災害訓練を行い、総勢140名が参加しました。



寝屋川車両基地における
ジェットコースターの分解整備 ▶

お客さま満足のために

【行動憲章2】 私たちは、お客さまの安全を第一に考えつつ、
お客さまの信頼・満足が得られる品質の高いサービスをタイムリーに提供します。

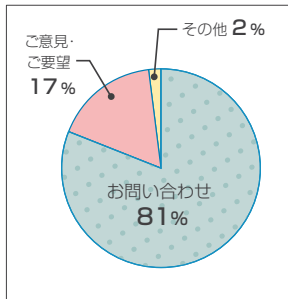
当社では、お客さまに選ばれる企業を目指してサービス向上に取り組んでおり、
その一環として、平成19年11月に、関西の私鉄としては初めての「お客さまセンター」を開設しました。
また同時に、「お客さまにやさしい駅」への取り組みにも力を入れています。

お客さまセンターの開設

平成19年11月26日、迅速かつ適確な案内はもとより、
大切なお客さまの声を真摯に受けとめ、経営に活かしていくために「京阪電車お客さまセンター」を開設しました。

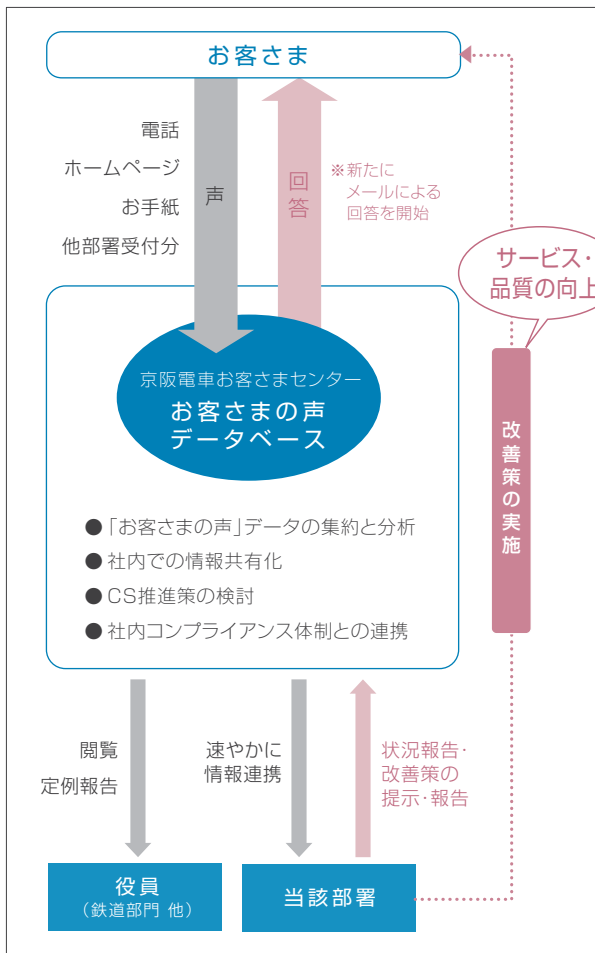
平成20年3月末までに列車ダイヤ、係員の対応（鉄道部門以外を含む）、
車内温度管理、駅構内禁煙、各種乗車券制度へのご意見・ご要望や称賛など、
約4,000件のお声をいただきました。

■ 受付内容



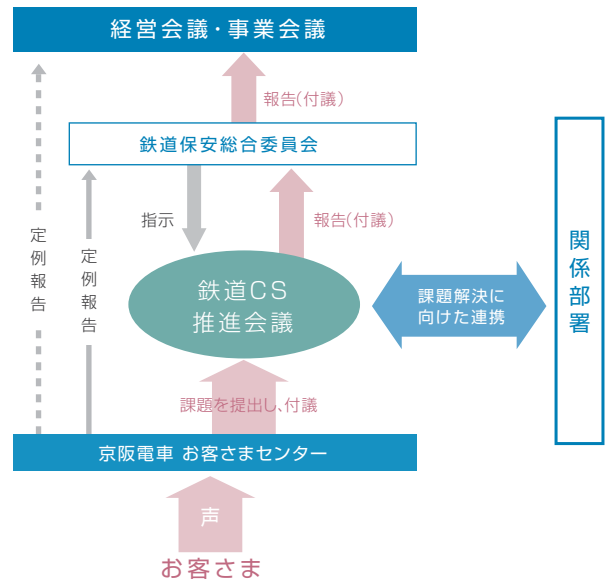
▲ お客さまセンター

■ 「お客さまの声」の流れ



CS推進体制

平成20年3月には、新たに「鉄道CS推進会議」を発足
しました。これは「お客さまの声」からのデータベースを
もとに、各課題の共有化や解決に向けて、関係部署と協議、
検討するものです。案件によっては、上位の会議体へ付議
していく「CSの実現に特化」した定例会議です。



【お客さまの声からの主な改善例】

- 河内森駅ホームの「列車接近案内放送音」を適正化しました。
- 車内迷惑(痴漢)行為の情報提供により、鉄道警察隊の巡回を強化しました。
- 藤森～墨染間の振動に関するお申し出を受け、軌道整備を実施しました。

「京阪電車お客さまセンター」

運賃・ダイヤ・沿線情報などへのお問い合わせ、
その他ご意見・ご要望などを受け付けています。

TEL:06-6945-4560

《平日》9:00～19:00

《土日休》9:00～17:00

年中無休(12/30～1/3を除く)

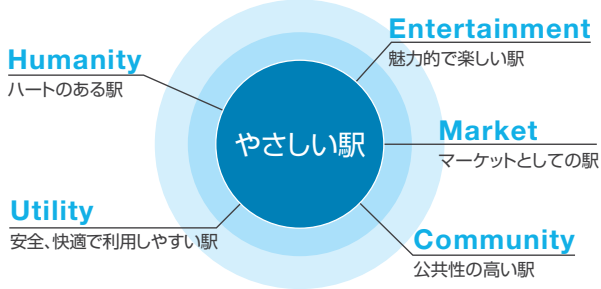
<http://www.keihan.co.jp/>



お客さまにやさしい駅

京阪線では、「安全と快適を基本に、お客さまにやさしい駅をつくりあげていきます」という理念に基づいたステーション・サービスを展開しています。

お客さまにやさしい駅を実現させるために5つのアプローチを制定し、全駅係員にも明文化しています。



Humanity ハートのある駅

● コンシェルジュ

京阪線では、駅係員を「コンシェルジュ」と位置づけ、きめ細かな接客に努めています。ロイヤルホテルとの人材交流による研修や、駅現場におけるCS研修などに取り組み、接客レベルの向上に努めています。



▲ コンシェルジュ

Message

駅でのさまざまな案内業務を担うコンシェルジュとして、きめ細やかなご案内を心がけています。仕事のやりがいを感じるのは、毎日、答えが出るところでしょうか。たとえば車いすのお客さまの介助をして「ありがとう」の一言をいただいたり、お子さまが「おはよう」と声をかけてくれたりするとき、充実感を感じます。これからも、いい意味で業務に慣れず、想いを込めた笑顔でお客さまに接していきたいと思っています。



呉 銀順
【枚方エリア コンシェルジュ】

● ヒューマンサポートプロジェクト

「心のバリアフリー」を目指して、駅係員がハードソフト両面からバリアフリーについて話し合う「ヒューマンサポートプロジェクト」の取り組みを行っています。障がいのあるお客さまに駅をご利用いただくうえでの心がけや、コミュニケーションのとり方について話し合い、接客レベルの向上を目指しています。

ヒューマンサポート会議

ヒューマンサポートプロジェクトの一環として、月に一度、駅現場からヒューマンサポートリーダーが集まり会議を行っています。



▲ ヒューマンサポート会議

ヒューマンサポート研修

新入社員教育や新任助役登用研修の中で、介助に関する研修の場を設けています。車いすやアイマスクを使用した実習を通して、介助スキルの正しい知識を身に付けるとともに、バリアフリー意識の向上を目指しています。



ヒューマンサポート研修 ▶

コミュニケーションボード“心のやりとり”

『コミュニケーションボード“心のやりとり”』を京阪線全駅および大津線主要駅に設置しました。障がいのあるお客さまや外国人のお客さまと円滑なコミュニケーションを図ることを目的としたツールで、ボードに描かれたイラストを指で示すことで意思表示をしていただくことができます。



コミュニケーションボード ▶
“心のやりとり”

Utility 安全、快適で利用しやすい駅

● けいはんインフォステーション

京阪線では、主要駅の改札口を順次インフォメーション化しています。運賃やお忘れ物のお問合せに対応したり、駅周辺や沿線情報を中心に、きめ細かなご案内に努めています。



〈参考〉インフォステーション設置駅
天満橋・京橋・守口市・香里園・枚方市・樟葉・丹波橋・三条・出町柳
(平成20年3月31日現在)

◀ インフォステーション (樟葉駅)

● AED

お客さまの救命率向上のため、京阪線主要駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しました。また、平成20年5月には、京阪線全駅係員が普通救命講習の受講を完了しました。

〈参考〉AED設置駅
淀屋橋・京橋・守口市・寝屋川市・香里園・枚方市・樟葉・中書島・丹波橋・伏見稲荷・四条・三条・出町柳・宇治
(平成20年3月31日現在)

AED ▶



● 美化推進プロジェクト

お客さまに快適に駅をご利用いただけるよう、駅の美化に努めています。各駅からプロジェクトリーダーが集まり毎月会議を開催し、月間清掃目標を定めたり、有志の係員を募って地域の清掃活動に参加しています。

● トイレの環境改善

京阪電車のいくつかの駅では、臭気対策や清潔保持および節水などを目的とした設備を設置しています。

● サインのユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインの観点から、お客さまが円滑に駅をご利用いただけるよう、わかりやすい案内サインの設置を進めています。新しい案内サインはピクトグラムや英文字を併記するなど、平成14年発行の「公共交通機関旅客施設のサインシステムガイドブック(国土交通省監修)」などに準拠しています。



Entertainment 魅力的で楽しい駅

● お客さまにやさしい駅プロジェクト

お客さまに駅をもっと身近に感じていただくため「お客さまにやさしい駅プロジェクト」を設置しています。各駅にメッセージボードを掲出したり、クリスマスや七夕の季節感の演出など、駅現場からのアイデアを実現させてきました。



◀メッセージボード



七夕装飾 ▶

Market マーケットとしての駅

お客さまの利便のため「駅ナカ」店舗の拡充に努めています。



京橋駅構内 ▶

Community 公共性の高い駅

駅をコミュニティの場と捉え、公共サービスの拡充に努めています。



枚方市駅構内 ▶
「市民ふれあいセンター」

クオリティ・アップ宣言

乗務員が個人別に行動規範を策定し、運転技術やサービスのレベルアップを図っています。

● 救急救命講習の実施

乗務員が主体となり、講師を乗務員の中から選任して、3年ごとに行っています。この講習を受けたことが実際の救急救命につながり、寝屋川消防署より3名が表彰されました。



▲ 寝屋川消防署より表彰

● アナウンス研修

車内アナウンススキルアップ研修をプロの講師を招いて実施しました。クオリティ・アップ宣言を具現化するため、乗務員の自主的な希望で行われたものです。



▲ アナウンス研修

駅のバリアフリー

国および地方自治体などと協力し「交通バリアフリー新法」の対象となる5,000人以上のお客さまが乗り降りされる駅にエレベーターやスロープなどを順次設置しています。平成19年度はエレベーターを古川橋、伏見桃山および七条の各駅に新設し、天満橋駅では1番ホームに増設しました。また、古川橋駅と伏見桃山駅には多目的トイレも新設しました。平成20年3月末現在、対象駅57駅のうち36駅のバリアフリー化が完了しています。



伏見桃山駅エレベーター ▶

車両のバリアフリー

平成4年より車いすスペースを順次設置しており、平成20年3月31日現在220両となっています。また、出入口上部に車内案内表示器を設置し、列車種別、行先、停車駅、次駅で開くドアの案内などをLEDなどで表示するとともに、非常時に乗務員と直接通話ができる非常通報器を800、5000、7000、7200、9000、10000系各車両に搭載しています。



◀ 車いすスペース

▼ 車内案内表示器



優先座席

お年寄りや体の不自由な方、妊娠されている方などのための優先座席ゾーンの明確化を図っています。従来から窓ガラスに貼り付けていたステッカーに加え、座席の背もたれはオレンジをベースにピクトグラムを印刷したものとし、カーテンは「優先座席」マークとピクトグラムを印刷したものに、また特急車両では座席の枕カバーはオレンジ色をベースにピクトグラムを配したものにしています。

なお優先座席ゾーンでは、携帯電話の使用禁止について全てのつり革に「電源OFF」シールを貼り付け、注意喚起をしています。



▲ 優先座席 (左右とも)

PiTaPaサービス

ICカード乗車サービス「PiTaPa」を導入し、お客さまの便利向上に努めています。「PiTaPa」とはpostpay ic for touch and payの略語で、「触れるだけで決済できる、後払いIC」を意味し、切符を買うことなく後払いで電車に乗ることができます。当社で発行している京阪マイレージPiTaPaカードを使って京阪線を利用すると、おけいはんポイントがたまる「京阪レイルウェイマイレージ」も導入しています。また、PiTaPaカードはショッピング(小額決済)にも利用することができます。(一部店舗のみ)

平成19年4月より大津線にも導入し、鋼索線を除く当社線全域で利用可能となりました。 PiTaPa対応自動改札機▶



女性専用車両の導入

当社では、平日朝ラッシュ時のK特急と特急(上り10本、下り16本)の京都側1車両を女性専用車両としています。



女性専用車両▶

マナーポスター

お客さまに気持ち良く電車・駅をご利用いただけるよう、マナーポスターを通じて乗車マナーの大切さを呼びかけ、ご理解とご協力をお願いしています。平成19年6月から平成20年3月には、京阪沿線をホームタウンとするパレー



ボールチームとのコラボレーション「ファインプレー宣言」ポスターを掲出しました。

◀「ファインプレー宣言」ポスター

きかんしゃトーマスキャンペーン

京阪線、大津線では、「きかんしゃトーマスとなかまたち」のキャラクターを描いたラッピング電車を平成19年7月から平成20年1月まで運転しました。夏休み期間にスタンプラリーを実施したり、最終日には天満橋駅、坂本駅で列車を展示するなど、お子さまを中心とした多くのみなさまに「鉄道の楽しさ」を感じていただける機会となりました。開催期間中は沿線で記念写真を撮影されている姿が多く見られました。



▲ 7000系きかんしゃトーマス号



◀ 700形きかんしゃトーマス号

ちびっこアーティスト号

「走れ!みんなのをせて夢のをせて」をテーマに沿線の小学生以下のお子さまから絵画を募集し、ご応募があった2,623点のうち、最優秀賞2点と優秀賞166点を車内に展示、「ちびっこアーティスト号」として運転しました(平成19年11月10日~30日)。初日には出発式を実施し、最優秀賞の表彰とテープカットを行いました。また、駅長賞と入選作品

を「ちびっこアーティストギャラリー」として淀屋橋駅ほか5駅に展示しました。



▲ 出発式



車内の展示▶

ファミリーレールフェア

寝屋川車両基地を開放し、お客さまに鉄道にふれていただくイベント「ファミリーレールフェア2007」を平成19年10月28日に開催しました。約14,000名のお客さまにご来場いただき、大変盛況でした。



◀ 電車とカくらべ綱引き大会



◀ 電車の検査体験

大津線感謝祭

錦織車庫内を開放し、大津線に対するご理解を深めていただくイベントで、平成19年11月3日に開催しました。約4,100名のお客さまにご来場いただきました。



◀ ミニ電車乗車イベント

おけいはんキャンペーン

当社と京阪沿線により親しみを持ってご利用いただくために、平成12年からおけいはんキャンペーンを実施しています。平成18年11月からは、三代目おけいはんとして神農幸^{じんのさち}さんを起用。沿線のさまざまな魅力をTVコマーシャルやポスターなどでご案内しています。また、京阪沿線おでかけ情報サイト「おけいはん.ねっと」(<http://www.okeihan.net/>)を開設し、沿線の魅力をおけいはんが紹介しています。



おけいはん▶



◀おけいはん.ねっと

K PRESSの発行

京阪電車やグループ施設をご利用されるお客さまに、沿線情報や営業情報を提供するため、情報誌「K PRESS」を発行しています。毎月1回、15万部を発行し、駅や京阪グループの商業施設を中心に無料で配布しています。季節に応じた特集をはじめ、沿線の観光スポットや、イベント、京阪グループの情報を掲載し、おでかけやショッピングなどに活用していただいています。

また、広報からのお知らせのページとして「くらしのなかの京阪」を設けています。鉄道に関する情報のほか、各種工事状況、安全・バリアフリーなどに関するお知らせや、マナー向上についてのご願いを掲載し、便利に、快適に京阪電車をご利用いただけるよう努めています。



◀ K PRESS

情報セキュリティ

高度情報化社会の現在、情報の共有、活用が容易になった一方、情報の外部漏洩、破壊、改ざんの危険性が高まっています。京阪グループでは、情報資産の機密性、完全性、可用性を維持するため、



▲ eラーニング

情報セキュリティ確保のための取り組みを行っています。保有する情報資産の安全かつ適切な運用を推進するため情報セキュリティ専門委員会を設置し、リスク低減の取り組みを行っています。

平成19年度は本社事務所の入退館管理、パソコン起動にICカードを導入し、セキュリティを強化しました。また、社員教育のため情報セキュリティに関するeラーニングを導入しました。

個人情報保護

個人情報の保護については、個人情報保護規程を定めて社内の個人情報の安全な運用、管理に努めています。情報の漏洩などがないよう、専用サーバを導入するなど、万全の注意、対策を行っています。

京阪グループ 情報セキュリティ宣言

京阪グループは、お客様一人ひとりのお顔の見えるサービスを提供することを社会的責務と認識し、地域社会、お客様、株主の皆様から信頼を勝ち取ることに努め、ひいてはグループ全体の業績向上につなげることを目指している。そのためにはお客様からお預かりする個人情報の安全対策に万全を期すことが極めて重要となる。また、京阪グループ各社が事業活動を遂行する上で機密に属する重要情報の安全についても確保する必要がある。京阪グループの全従業員は以下の6項目を遵守すべきであり、その重要性和違反したときの社会的信用の失墜をもたらす不利益を十分に認識しなければならない。

1. 個人情報を厳正に取り扱うこと
2. 重要情報を適切に取り扱うこと
3. 情報に対する不正なアクセスを防ぐこと
4. 関連法令・規程を遵守すること
5. 従業員の教育と意識向上に努めること
6. 情報セキュリティ事故発生時に迅速かつ適切に処置すること

私たちは、情報資産の安全性確保を最重要課題と位置づけ、セキュリティポリシーを制定して、これを遵守することを宣言する。

平成16年3月24日

株主・投資家のために

【行動憲章4】 私たちは、広く社会とのコミュニケーションを行い、すべてのステークホルダーに必要な情報を適時・適切に開示します。

安定した収益をあげ、株主の皆さまに適切な利益を還元していくことは、企業の基本的な責任の一つです。当社では、株主・投資家の皆さまに対する積極的な情報開示とコミュニケーションを通じて、さまざまな声を経営に反映させていくことが大切であると考えています。

株主・投資家の皆さまへの情報開示・コミュニケーション

当社では、株主・投資家の皆さまに当社および当社グループに対する理解を深め、正しく評価していただくため、経営にかかわる情報を積極的に開示し、コミュニケーションを図っています。

平成19年度は、機関投資家・アナリストに対して決算説明会を2回開催したほか、施設見学会や個別ミーティングを随時実施しました。前年度に引き続き、海外（欧州）でのIR活動も継続的に行っています。

また、株主の皆さまに年2回お送りする「株主通信」を発行しているほか、当社ホームページ上でIRニュースや決算短信、決算説明会資料などを公開することにより、迅速・公平な情報伝達にも努めています。

<http://www.keihan.co.jp/ir/>



機関投資家向け
決算説明会



海外でのIR活動

株主総会

第86回定時株主総会を平成20年6月24日に開催しました。当日で出席の株主の皆さまに当社へのご理解を深めていただくために、事業報告などをビジュアル化するなどの工夫をしています。



第86回定時株主総会
◀(大阪マーチャングイズ・マートビル)

株主優待制度

当社では、毎年3月31日および9月30日現在に当社株式を1,000株以上ご所有されている株主さまへ以下の基準に基づき、株主優待乗車券(証)、ひらかたパーク株主ご招待入園引換券などの株主優待券を贈呈しています。なお、株主優待券の詳細については、当社ホームページの「IR情報」の「株式情報」→「株主優待制度」をご覧ください。

<http://www.keihan.co.jp/ir/preferential/>

1. 株主優待乗車券および株主優待乗車証

ご所有株式数	乗車券または乗車証の種類	枚数
1,000株以上 ～ 20,000株未満	当社線全線通用乗車券	1,000株 につき3枚
20,000株以上 ～ 34,000株未満		60枚
34,000株以上 ～ 48,000株未満	当社線全線通用乗車証(定期券型式)	1枚
48,000株以上 ～ 100,000株未満	当社線全線・京阪バス線 通用乗車証(定期券型式)	1枚
100,000株以上 ～ 300,000株未満		2枚
300,000株以上 ～ 500,000株未満		3枚
500,000株以上 ～ 1,000,000株未満		5枚
1,000,000株以上		10枚

2. ひらかたパークご招待

ひらかたパーク株主ご招待入園引換券2枚(ご招待用乗車券4枚付)を1,000株以上ご所有の株主さまに贈呈します。

3. その他の特典

1,000株以上ご所有の株主さまに、京阪グループ諸施設ご優待割引券(京阪百貨店のお買物割引券、グループホテルの宿泊割引券等)を贈呈します。

4. 送付時期(年2回)および有効期間

対象	送付時期	乗車証の有効期間	乗車券 ひらかたパークご招待券 その他の優待券の有効期間
3月31日現在の 株主さま	6月下旬	7月11日～1月10日	6月下旬～1月10日
9月30日現在の 株主さま	12月上旬	1月11日～7月10日	12月上旬～7月10日

※ 株主優待乗車券(証)、ひらかたパーク株主ご招待用乗車券は、中之島線(平成20年10月19日開業予定)でも使用できます。

インサイダー取引の防止

当社などの重要事実に関する情報の管理、役職員の株券などの売買その他の取引に際し、遵守すべき基本的事項について定めた「内部者取引の規制および重要事実に係る情報管理に関する規程」を整備しています。

従業員のために

【行動憲章6】 私たちは、ハラスメントなどのない安全で働きやすい職場づくりに努めます。

当社では、従業員を重要なステークホルダーと位置付け、インセンティブの働く新しい人事制度を確立するとともに、人権の尊重や労働災害の防止にも努めています。

従業員の労働環境について

人権の尊重・雇用差別禁止・機会均等

当社は、すべての人々の人権を尊重することを行動憲章で定め、日常の行動のなかで実現に努めています。

入社時や昇進時などに人権研修を実施(平成19年度は計35回実施)しているほか、毎年5月の憲法週間と11月の人権週間には人権啓発映像会を実施しています。採用活動にあたっては、公正採用選考人権啓発推進員を選任し、職種にかかわらず、人物本位で公正な選考を実施しています。

また、社員の処遇に関しても、活力みなぎる企業風土を築き上げるために、性別その他について区別することなく人事制度を運用しています。



研修風景▶

人事制度

賃金制度や昇進制度をはじめとする人事制度は、社員の“はたらきかた”に直接関わってくる大変重要な問題であると認識しており、従前より、その時代に適した人事制度の構築・運用を行ってきました。

平成16年には、能力主義の徹底と企業家育成を推進するため、エキスパートコース(専門職)とCJPコース(チャレンジ アンド ジャンプアップ プログラム: 総合職)のコース別管理制度を導入しました。いずれのコースにおいても、学歴や入社年次といった要素ではなく、能力を重視した評価・昇進のシステムをもって、社員一人ひとりがチャレンジ意欲を高め、能力を十分に発揮できる人事制度を実現しています。

人材育成・教育制度

当社では、能力主義と企業家育成に重点をおいて、専門職と総合職に求められる人材要件にあわせた計画的な人材育成を実施し、個人の能力と意欲、および組織力を高めることで、企業価値の創出を図っています。平成19年度は、著しく変化する経営環境において、管理職に求められる能力がますます高度化すると考え、人材育成体系の管理職層を大幅に見直し、研修を実施しました。

ハラスメントへの対応

当社は、行動憲章に「ハラスメント防止」を定め、従業員への意識づけを行うとともに、就業規則にセクシュアル・ハラスメント防止を規定しています。また、相談窓口を設置しており、グループ内で活用しているWeb電話番号簿により相談窓口の社内電話番号を案内し、従業員からの質問や相談を受け付けています。

入社時や昇進時などに社内研修を実施しています。今後も従業員に対し、セクシュアル・ハラスメント防止を啓発し、人権問題やパワー・ハラスメント防止にも、積極的に取り組んでいきます。

障がい者雇用

当社では障がい者の雇用促進を企業の社会的責任を果たすうえでとても重要な課題と捉えています。平成19年度の当社での障がい者雇用率は2.01%であり、法定雇用率の1.8%を上回っています。鉄道事業においては、安全確保のための資格要件などの制約などがあり、職域が限定される事情がありますが、障がい者の職域の拡大について引き続き検討を進めていきます。

■ 人材育成体系図

種別 役職等	階層別研修	職能別研修	コース別研修		グループ社員研修	自己啓発支援 [※]
			エキスパートコース	CJPコース		
役員	トップマネジメント研修	各 部 業 務 研 修			京阪グループ 新任役員研修 京阪グループ 新任監査役研修 環境マネジメント 教育訓練 京阪グループ 新入社員基礎研修	K E I H A N ビ ジ ネ ス セ ミ ナ ー 通 信 教 育 講 座
部長	新任部長研修 次世代リーダー研修 グループ経営人材 管理職5年目研修 グループ経営人材 管理職3年目研修					
課長						
課長補佐	新任管理職研修					
係長	新任係長研修					
主任	新任主任研修					
判定職	新任判定職研修					
係員	入社2年目研修					
新入社員	新入社員研修					
				プログレス 30研修 プログレス 40研修 プログレス 50研修		

※当社社員に毎年、「自己啓発支援総合ガイド」を配布し、自己啓発の促進を図っています。

休暇

● 年次有給休暇(取得率)

平成19年度の年次有給休暇付与日数に対する取得率は89.7%と、一般的な取得率(46.6%・厚生

労働省「平成19年就労条件総合調査」と比べ、高い水準にあります。

半日年休制度や計画年休制度を導入し、取得率の向上に努めているほか、取得しきれなかった休暇については、両親の介護や子どもの看護、自己研鑽などを目的に取得できるように積み立てられる制度を設けるなど、従業員の休暇取得に向け、積極的に取り組んでいます。

年度	取得率
平成17年度	90.9%
平成18年度	91.5%
平成19年度	89.7%

ワーク・ライフ・バランスへの取り組み

働きながら育児や介護を行う従業員をサポートするために、育児・介護休職制度や育児・介護短時間勤務制度を

導入しています。

また、次世代育成支援行動計画を策定し、仕事と子育てを両立できるよう、働きやすい環境づくりに努めています。

労働組合との関係

当社と当社労働組合は、信頼関係のもと、お互いの立場を尊重しながら、生産性向上・効率化の推進と労働条件向上に、労使共同で取り組んでいます。

安定的な労使関係の維持と、経営の円滑な運営を期して、労使協議制を確立し、労使間の意思疎通を図っています。賃金や臨時給与、労働協約の改定など労働条件に関する重要事項については、経営協議会を開催し、真摯に協議を行っています。

また、それ以外の事項についても、労使懇談会を定期的に開催することで意見の交換を行い、労使の共通認識の形成に努めています。

労働安全衛生

当社では、従業員に災害や事故がなく、健康で明るく働くことが、安全の確保とお客さまへのサービス提供の第一歩として、労働安全衛生に関する基本理念を設け、全社一丸となって、安全が尊重される社風づくりに取り組むとともに、心と体の健康を守る取り組みを展開し、安全衛生文化の定着に努めています。

労働安全衛生の基本理念

● 安全関係

- (1)管理・監督者は、誰ひとりケガをさせないという信念をもって、設備の安全確保と安全活動の充実を図るとともに教育・指導にあたる。
- (2)すべての社員は、決められたことを徹底して守るとともに、危険を予知することにより、不安全な状態と不安全な行動の排除に努める。

● 衛生関係

- (1)社員の心身にわたる健康の保持増進を図り、健康への自覚を促す。
- (2)傷病休業率の減少(平成19年度目標値0.5%)に努める。(平成19年度実績0.5%)

労働災害発生状況

● 労働災害発生状況と防止活動(平成18~19年度)

労働災害の7割がヒューマンエラーによる災害です。これを防止するため、災害発生原因の徹底調査、同業他社との情報交換などを行うとともに、不定期の安全衛生巡視を実施し、安全活動の向上を図っています。

■ 労働災害発生状況と防止活動

年度	災害の種別	発生件数
	平成18年度	業務上
	通勤	8
平成19年度	業務上	19(4)
	通勤	8(6)

※()内は第3者行為による件数

● 労働災害(触車事故)

平成19年10月10日三条駅付近において、当社従業員が地下線内の線路巡回点検中、列車と接触する重大災害(死亡)が発生しました。

抜本的対策として、地下線内での列車運転中の巡回点検作業は運転保安上必要最小限とし、基本的に取りやめることとしました。また、再発防止に向けた安全作業心得の見直しや安全設備などの改善を実施し、従業員に対する安全教育を含めた安全対策を行いました。

従業員の健康への配慮

従業員の心身にわたる健康の保持増進を図るため、年2回の定期健康診断後に産業医や産業保健スタッフによる健康指導、衛生講習会の開催などのほかに、メンタルヘルスへの取り組みに重点を置いています。

心の問題は、早期発見が重要な鍵となるため、管理監督者などを対象に「傾聴法」や「職場復帰時の対応」などの研修会、全従業員に対しては、セルフケア研修会を定期的に開催するとともに、産業医を中心としたケア体制を構築しています。

また、従業員に対する心の健康づくりを推進するため、社内に相談窓口「ほっと」を平成20年4月に開設しました。相談業務については、第三者機関と委託契約を締結し、第三者機関の施設でも相談を受け付ける体制を整えました。

リスクアセスメントへの取り組み

労働災害を減少させるため、労働安全衛生マネジメントシステムの中核であるリスクアセスメントを、平成19年4月から全社で導入しています。



▲ リスクアセスメント研修会

安全活動を熟知したベテラン社員の定年退職などで、安全活動の弱体化が予想される中、個人の経験や能力のみに依存するのではなく、危険・有害要因を明確にして、リスクを低減させる措置を体系的に実施し、安全水準の向上を図っています。

地域社会のために

【行動憲章9】 私たちは、事業活動を通じて地域社会に貢献します。

高い公共性を有する鉄道事業を営む当社にとって、今後も持続的に発展していくためには沿線を中心とする地域社会との共生は重要な使命です。今後も当社では事業活動を通じて、地域社会に貢献できる活動を継続していきたいと考えています。

パートナーシップ大賞を受賞

大津鉄道事業部では、「地域に愛され信頼される鉄道でありたい」という思いから、地域社会と連携した活動に継続して取り組んでいます。平成19年11月、大津市のNPO「石坂線21駅の顔づくりグループ」との取り組み「点から線へ、線から面へのまちづくり事業」がパートナーシップ大賞(主催:特定非営利活動法人パートナーシップサポートセンター、共催:日本財団)を受賞しました。



▶パートナーシップ大賞

● 駅の顔づくり

駅での掲示板づくりから共同の取り組みが始まりました。石坂線沿線の中学・高校の掲示板を設置し、生徒会新聞が掲示されるなど、地域に根づいたものになっています。今では幼児から高齢者層にまで掲示の幅が広がっています。



▶日吉中学校の掲示(松ノ馬場駅)



▶石山高校の掲示(石山寺駅)

Message

私たちは、地域のシンボル「電車」をまちづくり・コミュニケーションの拠点にする活動を行っています。「石坂線」は私たち地元住民にとっては空気や水と同じように暮らしになくてはならない存在であり、自分たちに自己実現の機会を与えてくれる場でもあります。京阪電鉄さんにいろいろな協力をいただき活動を続けています。いろんな方から「いつも楽しみにしてます」というお声をかけていただけることをとても嬉しく思っています。今後も地域に愛される鉄道であってほしいと願っています。



福井 美知子さん
【NPO 石坂線21駅の
顔づくりグループ 代表】

● 石坂線文化祭

石坂線では「日本で一番細長い美術館」と題し、中高・大学生、社会人といった幅広い層の方々のアート作品を車両内に展示し、展覧会を開催しました。



▶車内



出発式▶



▶車両

▶ポスター

● 21文字の青春メッセージ

「電車と青春、初恋」をテーマに、21文字のメッセージを募集、初年度約2,300件、次年度約2,600件の応募があり、沿線の方以外にもたくさんのご応募をいただきました。選考には歌人の依万智さんにもご参加いただきました。



▶石坂青春号

好きもさよならも同じ駅
山下祐輝さん(東京都)

あなたと乗った三年間
各駅だけと特急だった
奥川晃好さん(和歌山県)



▶最優秀作品「石坂洋次郎 青春賞」
(左:19年度、右:20年度受賞作)

体験学習会・見学会の実施

当社では、地域社会から信頼される企業を目指し、平成10年度より大阪府寝屋川市、門真市の全中学校を対象に車両工場での体験学習を実施しており、平成19年度には7校の受け入れを行いました。また、工場見学会も随時実施しており、平成19年度には沿線の幼稚園や学校のみならず、静岡県の高校の修学旅行のグループ学習まで、33団体、900名以上の見学者をお迎えしています。

体験学習や工場見学会後に参加された学校から、たくさんの感想文などをいただいています。



▲ 工場見学会

◀ 平成19年11月2日に工場見学していただいた滋賀県東近江市立朝桜中学校の生徒さんによる「京阪新聞」

「こども110番の駅」の取り組み

平成17年4月から関西の鉄道事業者32社局と共同で「こども110番の駅」に取り組んでいます。この活動は、子ども達を危険から守る安全な地域づくりの一環として行っており、当社では京阪線全56駅、大津線4駅で実施しています。子どもが助けを求めてきた場合は、子どもを保護し、子どもに代わって110番通報を行うなどの対応をとります。

平成18年4月からは、関西での取り組みが全国に広がり、北海道から九州まで171社局2,819駅で実施しています。



こども110番の駅 ▶

駅周辺の放置自転車対策

現在、当社沿線各駅周辺では、放置自転車による歩行空間への支障が大きな問題となっており、関係行政と連携し、放置自転車対策について協議を進めています。

当社では、各駅のお客さまの需要に応じた駐輪場の整備を順次進め、安全・安心にご利用いただける駅周辺の環境づくりに努めています。



▲ 駐輪場増設前の枚方市駅前



▲ 増設した枚方市駅の駐輪場

京阪文化フォーラム

沿線の文化振興のため、京阪文化フォーラムを開催しています。平成19年度には3回実施し、ご好評をいただきました。

- ・第14回 藤原道長のタイムカプセル～平安の世一千年の時を越えて～
平成19年4月29日(祝・日)
会場:京都国立博物館 平安展示館「講堂」
- ・第15回 中之島の橋(はし)・端(はし)・梯(はし)
平成19年9月29日(土) 会場:OMM2階会議室
- ・第16回 源氏物語の世界
平成20年3月22日(土) 会場:京都教育文化センター



◀ 京阪文化フォーラム「源氏物語の世界」

八軒家浜の整備

中之島とその周辺エリアは、中之島線の建設工事の進捗とともに再開発が本格化し、水都再生の象徴となっています。なかでも中之島線の起点となる天満橋は、大阪府が八軒家浜を整備中で、平成20年3月29日に八軒家浜港が開港しました。

当社は、開港にあわせて駅の改造を行い、天満橋駅は“川に顔を向けた駅”“電車を降りたら船着場”という発想の水陸交通ターミナルに生まれ変わりました。水都大阪が本来の個性を取り戻すきっかけづくりになればと考えています。



◀ ▼ 八軒家浜



環境への取り組み

【行動憲章7】 私たちは、積極的に環境保護に努めます。

当社は、平成14年12月に京阪グループ環境理念を制定し、環境経営を推進しています。昨年には、環境方針の重点実施項目に「公共交通利用促進」を加えました。環境負荷の低い鉄道の利用を社会に対して発信していきます。

環境管理責任者ごあいさつ

当社は、平成16年3月に鉄道業界初の会社全体でのISO14001の認証取得を達成し、会社一丸となって環境経営に取り組んでいます。本年、いよいよ京都議定書に基づく地球温暖化ガスの削減目標対象期間が始まり、企業にもより一層の環境配慮の取り組みが求められています。

鉄道は環境にやさしい交通手段と言われていますが、当社におきましては、省エネルギーを進めるなど、さらなる環境負荷削減に取り組んで参ります。また、お出かけの際にマイカー使用をなるべく控えていただき、鉄道など公共交通機関を利用していただくことは、CO2の削減となり、地球温暖化抑止のために有効です。当社は輸送サービスの向上に努め、公共交通機関の利用をお願いすることを通して、環境への意識を高めていくことに力をいれて取り組んで参ります。



環境管理責任者
執行役員 末近 義治

環境理念・環境方針

環境理念

京阪グループは、「地球環境の保全は人類共通の重要課題の一つである」との認識のもと、環境の保全や資源の保護に配慮し、自然環境にやさしい企業運営を目指すことで、持続的に発展できる社会の実現に貢献します。

環境方針

京阪電気鉄道は、京阪グループの環境理念に基づき、鉄道事業を基幹とした様々な事業活動から生じる環境への影響に配慮し対応していくことを社会的責務と認識し、次の通り「環境方針」を定めます。

1. 意識の向上 私たちは、環境への影響を常に考えながら業務に取り組み、環境問題に対する意識の向上を図ります。
2. 法規の遵守 私たちは、環境に関する法規制や当社が受け入れを決めた要求事項を遵守します。
3. 目的や目標の設定と継続的な改善
私たちは、環境にやさしい事業運営につながる目的や目標を設定し、それらを達成するために仕事の進め方を見直しながら、継続的な改善を推し進めます。
4. 環境負荷の低減や環境汚染の予防
私たちは、限りある資源を有効に利用し、省資源・省エネルギーの推進や廃棄物の削減などを図ることにより、環境負荷の低減や環境汚染の予防に努めます。
5. 重点実施項目 私たちは、当社の事業活動による環境面での影響の特性を考慮し、次の項目について重点的に取り組みます。
(1) 鉄道騒音・振動の低減 (2) 鉄道電力の削減 (3) 環境配慮設計の推進 (4) 公共交通利用促進
6. 地域社会への貢献
私たちは、企業市民であるという自覚を持ち、環境に配慮した日常の行動を通じて地域社会に貢献します。

※この環境方針は、全従業員に周知させるとともに、社外にも公開します。

平成19年10月18日
京阪電気鉄道株式会社 取締役社長 上田 成之助

全社で推進する環境マネジメント経営

当社は、平成16年、鉄道会社初の会社全体でのISO14001の認証取得を達成し、会社全体で環境活動を推進しています。

車両課

環境マネジメントを前進させるために
車両部門は分別廃棄や資源の再利用・再資源化、使用量の削減に積極的に取り組んできましたが、現在は、それに加える新しい活動を模索しています。また、環境マネジメントシステムを合理的に向上させていくことを常に意識して活動に取り組んでいます。個人的な活動としては、近隣地区で、資源のリユース・リサイクルや環境美化に参加していますが、会社での取り組みの影響かもしれませんね。



山根 由紀夫
【鉄道事業部 車両課 車両担当】

電気課

少しでも環境負荷を小さく
廃棄物削減に向けた取り組みの一つとして、従来よりも乾電池の使用量が少ない計器を導入しました。また、事務的な業務連絡はできるだけメールを使用してペーパーレス化に努めるなど、小さな事ながら、少しでも環境負荷の低減を目指しています。



今道 浩司
【鉄道事業部 電気課 大阪電力係】

保線課

年間計画を立ててISO教育を実施
保線課においては、当社環境マネジメントプログラムに基づいた年間計画を立案して年3回のISO教育を実施し、社員への環境意識の向上、知識の浸透を徹底しています。また、レール継目を削減することで、騒音振動を低減する取り組みも行っています。



板井 克徳
【鉄道事業部 保線課 技術係】

運転課

エコ運転を目指して
鉄道電力削減のために、効率的で乗り心地のよい運転操法をまとめた手順書を作成しています。また、1日ごとの使用電力量を職場に掲出し、電力削減に対する意識向上を図っています。



篠原 正幸
【鉄道事業部 運転課 京都列車区】

京阪ステーションマネジメント

駅の美化活動
「改札は駅の玄関」という意識を持ち、付近のゴミ拾いをはじめ、券売機をきれいにふいたりして駅を気持ちよくご利用いただけるよう気を配っています。また、駅事務所ではペットボトルと缶の回収箱を設置していますが、スタッフに声をかけて積極的に分別に取り組んでいます。



坂井 千恵美
【枚方エリア コンシェルジュ】

大津鉄道事業部

美しい琵琶湖のために
琵琶湖の水質保全を広く社会に発信するため、「マザーレイク号」を運転しています。「マザーレイク号」とは、平成12年4月に大津市で開催された「G8環境大臣会合」を記念して、「自然と環境」をテーマに市内在住の方がデザインした特別塗装電車です。これからも琵琶湖の環境保全活動に協力していきたいですね。



草川 宜郎
【大津鉄道事業部 運輸課 運輸係】

賃貸経営部

小さな活動が大きな結果に
不動産賃貸事業では、当社の賃貸ビル・商業施設などに対して省エネルギー機器の導入を推進しています。例えば、KUZUHA MALLでの太陽光発電や氷蓄熱空調の設置、レンタル収納スペース施設周辺の緑化などです。環境活動を通じて、目標・目的を定めて進めることの大切さや、日々の小さな積み重ねが大きな結果につながることを実感しています。



山本 哲也
【賃貸経営部】

ひらかたパーク

生ゴミで花を咲かせる「美化」に挑戦
ひらかたパーク園内のレストランから出る生ゴミを、生ゴミ処理機を使って堆肥化することに取り組んでいます。現在、肥料としてリサイクルできるよう勉強中です。その肥料を使って、来年には、園内の植物をきれいに咲かせたいですね。



井上 貴世子
【営業チーム 園芸担当】

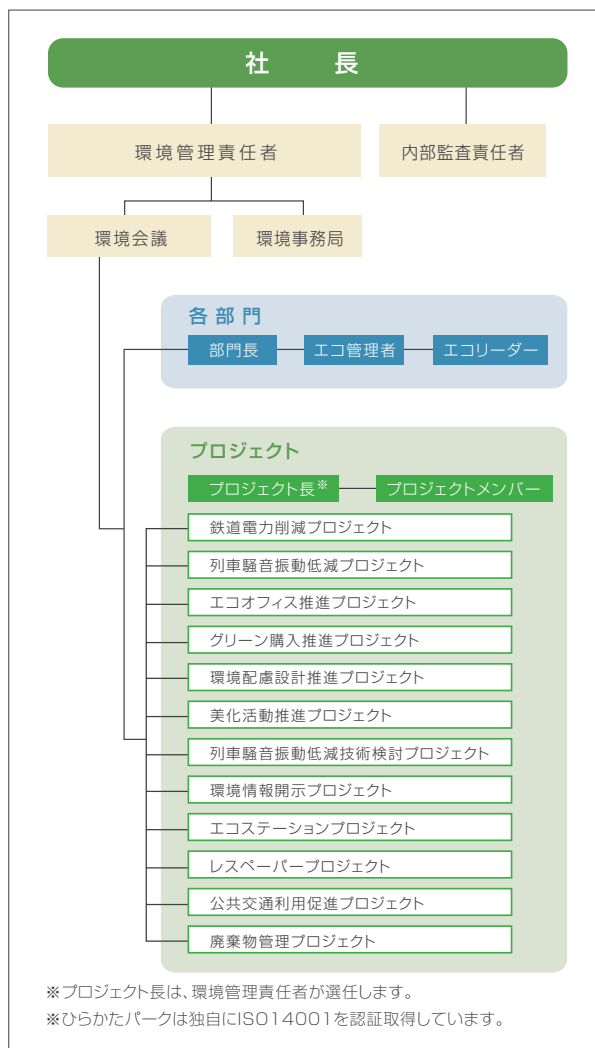
京阪グループのCSR
安全への取り組み
お客さま満足のために
株主・投資家のために
従業員のために
地域社会のために
環境への取り組み

環境マネジメントシステム

当社の環境マネジメントシステム(京阪EMS)は、ISO14001の要求事項に適合した環境管理規程で定められており、社長の下に環境管理責任者を設置し、各部門長から構成される環境会議を開催することで全体の統括を行っています。また、環境管理責任者は、複数の部門で横断的に取り組むべき事項についてはプロジェクトを設置し、環境負荷低減の取り組みを推進しています。

当社の環境マネジメントの体制(平成19年度)

■ 環境マネジメント体制



● PDCAの実行

当社では、全部門で環境影響評価を行った上で、目的・目標の設定を行い、環境負荷の管理、改善に努めています。



法規の遵守状況

当社の事業活動に適用される環境関連の法律(法、施行令、施行規則)、命令(政令、省令、内閣府令、告示、通達)、条例、協定その他の要求事項を特定し、各部門における環境管理に確実に反映させ、法規制の遵守に努めています。

環境監査

当社は「京阪EMS年間スケジュール」に従い、毎年9～10月に監査室主導のもと各部門で選ばれた内部監査員が相互に内部環境監査を実施しています。8月には内部監査員養成研修を行い、平成19年度は21名の内部監査員を養成しました。平成20年3月31日現在、内部監査経験者は約100名で自部門での環境活動に活かしています。

環境教育

当社の環境マネジメントを運用するうえで必要な教育訓練を管理する「教育訓練実施項目一覧表」を作成し、環境教育を実施しています。



◀ 環境法規制セミナー



◀ 新任係長研修における環境教育

項目	受講人員
エコリーダー研修	47名
環境法規制セミナー	31名
内部監査員養成研修	21名
新入社員への研修	51名
新任管理職・係長への研修	52名

エコカード

「環境理念」や「環境方針」を記載した「ecoカード」を全社員に配布し、常時携帯することにより、環境理念・方針の浸透を図っています。



エコカード▶

環境負荷削減の目標・実績

当社は、環境に影響を与える活動、サービスを再点検した上で環境目的・目標を設定し、環境負荷低減の取り組みを行っています。

平成19年度目的・目標と実績

評価 …良い …普通 …悪い

取り組みテーマ	環境目的	平成19年度目標	平成19年度実績	評価
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	使用電力量 平成17年度比 2%削減	平成17年度比 1.75%削減	
	エコオフィスの推進	電力使用量 対前年度比 +5.7%に抑制 ガソリン使用量 対前年度比 ±0%維持	電力使用量 12.3%増 ガソリン使用量 23.9%増	
	公共交通利用促進	公共交通利用促進に関する取り組み検討および施策実施	パーク&ライドの実施 (p42) など	—
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	鋼桁の有道床化 (複々線19.5m) 踏切警報音の減音 (5踏切) 車両の防音車輪化 (44両)	鋼桁の有道床化 (複々線19.5m) 踏切警報音の減音 (6踏切) 車両の防音車輪化 (44両)	
環境にやさしい物品の購入	グリーン購入の推進	インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 80%	インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 85.2%	
資源消費の削減	エコオフィスの推進	紙使用量 対前年度比 0.1%削減 水使用量 対前年度比 0.8%削減	紙使用量 対前年度比 3.3%増 水使用量 対前年度比 0.7%増	
環境コミュニケーション	情報開示の推進	CSR報告書の発行	CSR報告書の発行 (平成19年6月)	
	美化活動の推進	京阪グループ社員による春秋2回の沿線清掃活動 地域清掃活動への参加	年2回実施 その他自主活動のべ27回実施	
	エコステーションの推進	樟葉駅において取り組みを推進する ※京阪グループの環境活動の取り組みを、駅でアピールすることを「エコステーション」と位置づけ、推進する	樟葉駅周辺清掃活動の実施 (2回)	
研究開発	環境配慮設計推進 列車の騒音振動低減技術検討 紙使用量削減方法検討		環境配慮検討、 チェックシート評価方法の共有 摩擦調整材調査等 使用状況調査	— — —

平成20年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成20年度目標
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	運転原単位 対前年比1%削減
	エコオフィスの推進	電力使用量 対前年度比 +3.0%に抑制
	公共交通利用促進	公共交通利用促進に関する取り組み検討および施策実施
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	鋼桁のPC桁化 (複々線8.7m) 踏切警報音の減音 (2踏切) パンタグラフ舟体のCFRP製化 (18両)
環境にやさしい物品の購入	グリーン購入の推進	インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 86%
資源消費の削減	エコオフィスの推進	紙使用量 対前年度比 0.2%削減 水使用量 対前年度比 0.7%削減
環境コミュニケーション	情報開示の推進	CSR報告書2008の発行
	美化活動の推進	京阪社員による春秋2回の沿線清掃活動および 地域団体主催活動への積極的参加
	エコステーションの推進	樟葉駅を中心とした京阪グループの環境に対する 取り組みをアピールする
研究開発	環境配慮設計推進 列車の騒音振動低減技術検討 紙使用量削減方法検討	環境配慮設計チェックシート不採用項目の調査 列車騒音低減技術の検討、試行 ワーキンググループでの調査

京阪グループのCSR

安全への取り組み

お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員のために

地域社会のために

環境への取り組み

事業活動に伴う環境負荷（マテリアルバランス）

当社は、事業活動において、電力をはじめとしたエネルギーや資源を消費し、温室効果ガスや廃棄物を排出しています。これらの環境負荷の全体像を定量的に把握し、環境負荷低減活動につなげています。

INPUT

使用エネルギー

	実数値	熱量換算
電力	283,434千kWh	1,020,363 GJ*
都市ガス	293千m ³	12,060 GJ
プロパンガス	10千m ³	1,022 GJ
重油	180kℓ	7,042 GJ
灯油	44kℓ	1,602 GJ
ガソリン	68kℓ	2,336 GJ
軽油	81kℓ	3,107 GJ

使用エネルギー
総熱量
1,047,532 GJ

*GJ(ギガジュール)とは、仕事量、熱量および電力量の単位であるJ(ジュール)の10⁹倍に相当します。

資源使用量

	実数値	前年度比
水	516千m ³	+3.2%
紙	12,523千枚	+63.0%
アセチレンガス	212kg	+43.0%
塗料	10,545kg	-3.5%
車両用洗浄液	5,689kg	-2.5%

京阪電気鉄道の事業活動

OUTPUT

CO₂換算排出量

	換算排出量	前年度比
電力	157,306 t-CO ₂	+2.4%
都市ガス	610 t-CO ₂	-17.8%
プロパンガス	61 t-CO ₂	+79.7%
重油	488 t-CO ₂	-12.4%
灯油	109 t-CO ₂	+2.5%
ガソリン	157 t-CO ₂	-6.2%
軽油	213 t-CO ₂	0.0%

CO₂換算
総排出量
158,944 t-CO₂
前年度比 +2.2%

廃棄物

	廃棄量	前年度比		
一般廃棄物	6,836 t	+7.9%		
産業廃棄物	汚泥	79 t	+65.3%	合計 732t 前年度比 +119.7%
	廃油	15 t	+21.0%	
	廃プラスチック類	100 t	+61.3%	
	金属くず	60 t	+89.0%	
	ガラスくず	3 t	-77.6%	
	コンクリートくず	152 t	+41.7%	
	陶磁器くず	5 t	+17.0%	
	がれき類	318 t	+478.6%	
	廃酸	190 ℓ	-89.5%	
	廃アルカリ	264 ℓ	-26.7%	
特別管理産業廃棄物	廃油	0 ℓ	0.0%	合計 64,982ℓ 前年度比 +118.4%
	廃アルカリ	64,920 ℓ	+118.4%	
	感染性産業廃棄物	62 ℓ	+59.0%	
特定有害産業廃棄物	廃PCB (微量のPCBを 含む保管機器)	変圧器 1台 蛍光灯安定器 60個 線条変圧器 3台 柱上変圧器 8台 インバータ用ポド 2台 絶縁体 4,600 ℓ		
	廃石棉	30 t	+500%	

※ 事業活動に伴う環境負荷データには推計値を含んでいます。 ※ CO₂排出量の換算値については、地球温暖化対策推進法で公表している係数を使用しています。

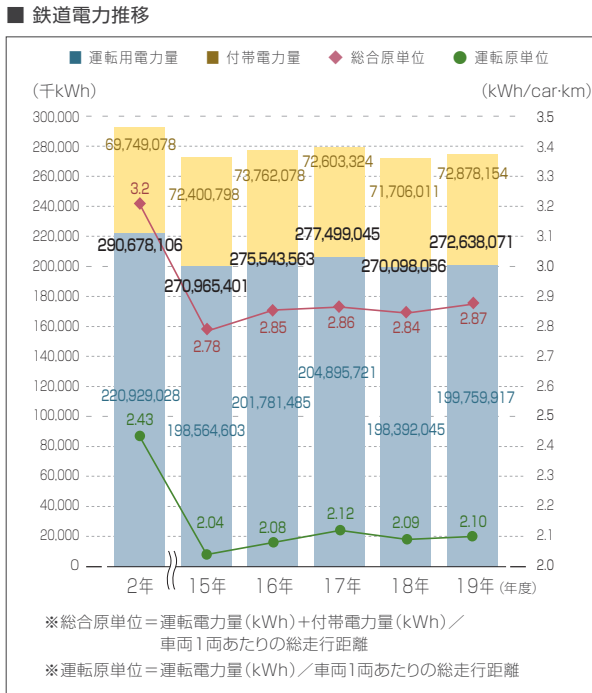
地球温暖化防止の取り組み (エネルギーの削減)

鉄道電力削減の取り組み

地球温暖化抑止は、環境活動の最も重要な取り組みのひとつであり、CO₂排出削減は当社の大きなテーマです。鉄道は、他の交通機関と比べて、エネルギー効率のよい乗り物とされています。しかし、鉄道の運行には大きな電力が必要であり、電力消費は発電の過程で間接的にCO₂を発生させていることになります。この電力を削減することが、当社にとって重要な地球温暖化抑止の取り組みといえます。

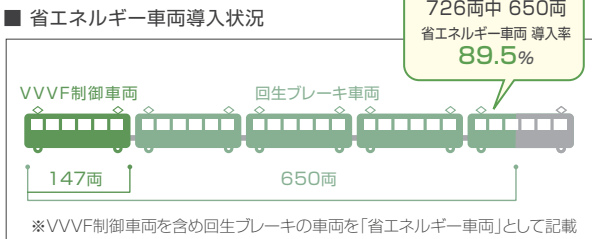
鉄道電力の推移

当社の消費する鉄道電力の推移は、下図のとおりです。鉄道電力は、走行距離や列車運行本数が増えれば増加します。また、空調の使用量にも左右されます。従って、なかなか削減しにくいのが実情ですが、さまざまな取り組みによって、省エネルギーを実現するために努力しています。



省エネルギー車両の導入

鉄道電力を削減するために、VVVF(Variable Voltage Variable Frequency)制御や回生ブレーキを取り入れた省エネルギー車両*の導入を進めています。平成20年、中之島線の開業にあわせて新型車両(3000系)を導入しますが、従来の車両に比べてエネルギー効率がよく、環境負荷削減効果が期待されます。



● VVVF制御車両

VVVF(Variable Voltage Variable Frequency)制御とは、直流電力を交流電力に変換し、電圧と周波数を変換させることにより交流モーターを制御する方式です。従来の車両では、直流モーターの速度を制御するために抵抗器を使用しており、抵抗器の発熱によりエネルギーロスが生じていました。これに対し、VVVF制御車両は抵抗器を使用せず、高電圧・大電流対応の半導体を用いたインバータにより交流モーターの電圧と周波数を制御するため、電力のロスがほとんどありません。平成元年に初めて採用し、平成19年度までの導入車両数は147両となっています。

● 回生ブレーキ

モーターを発電機として使用し、運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキをかける回生ブレーキを採用しています。発生した電力は架線に戻され、走行中の他の列車が使用することで、消費電力の削減に大きく貢献します。平成19年度までに726両中650両が回生ブレーキ車両となっており、今後の車両新造・改造時にも導入を進めていきます。

■ 電力回生ブレーキのしくみ



● 新型車両(3000系)の環境性能

新型車両3000系は従来車と比較して、約30%の省エネルギー効果があります。本年導入予定の48両では、年間約6百万kWhの省エネとなります。これは、一般家庭の電力消費量1,500世帯分に相当します。また、CO₂排出量に換算すると約3,500t-CO₂となり、これは大阪ドーム1.5杯分に相当します。

■ 新型車両の環境性能 (当社値による比較です)



京阪グループのCSR

安全への取り組み

お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員のために

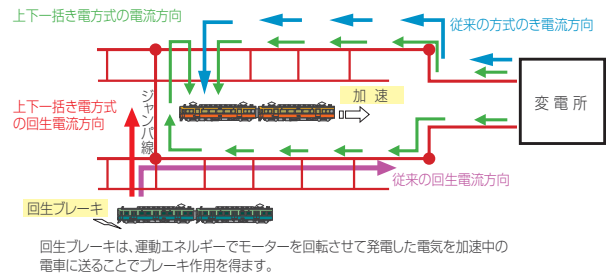
地域社会のために

環境への取り組み

電力設備の省エネルギー化

● 上下線一括き電

架線を改良し、省エネルギー化を図っています。上下き電線をジャンパ線で接続することで、各き電線に流れる電流は半分になり、電線抵抗により消費される電気も半分に軽減され電力損失を抑えることができます。また、回生ブレーキで発生した電気もジャンパ線を経由することにより加速中の列車に最短で送られるため電力損失を抑えることができます。

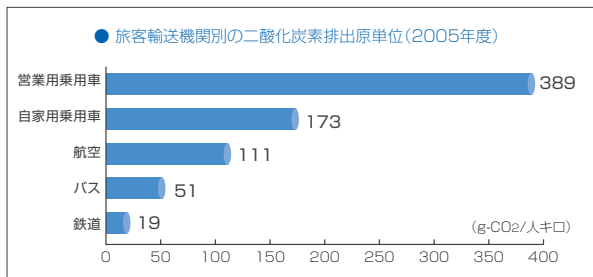


地球温暖化防止の取り組み（公共交通利用の促進）

鉄道環境優位性

鉄道は環境にやさしい交通手段といわれており、一人運ぶためのCO₂排出量はマイカーの10分の1とされています。（※下図参照）

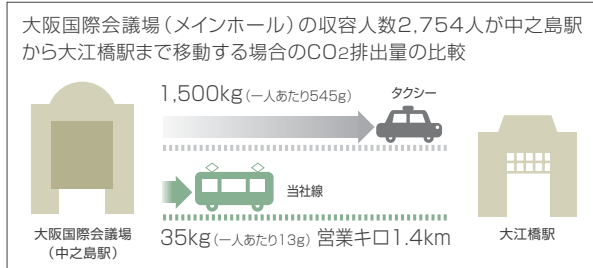
鉄道の環境優位性をPRし、マイカーによる移動を減らし、鉄道をご利用いただくことは、CO₂削減への大きな取り組みといえます。当社は平成19年、環境活動の重点実施項目に「公共交通利用促進」を加え、地球環境のためにも、公共交通の利用を促進していきます。



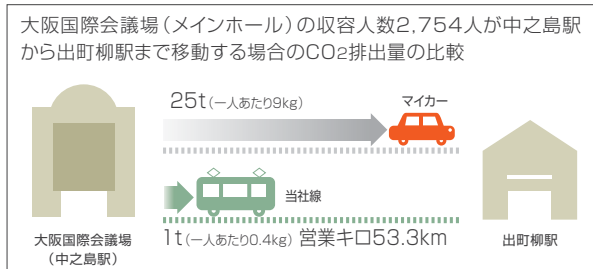
▲「運輸・交通と環境2007年版」(交通エコロジー・モビリティ財団より)

例えばマイカーと当社線(新型車両3000系乗車の場合)利用のCO₂排出量の差は以下のように試算されます。(当社比較)

■ ケース1



■ ケース2



※中之島駅から出町柳駅への自動車使用は直線距離にて計算
 ※当社線は定員乗車にて計算
 ※タクシー、マイカーのデータは、交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007年版」による
 ※中之島線(中之島駅、渡辺橋駅、大江橋駅、なにわ橋駅)は平成20年10月開通予定

パーク&ライド

当社では、京都方面に訪れる観光旅客のパーク&ライドを行政機関と協働して取り組んでいます。とりわけ京都東山地区には、年間約1,500万人の方が来訪されますが、特に秋の行楽シーズンの休日に集中するため、周辺道路は大渋滞し、バスの遅延や緊急自動車の通行が困難になるなど地域交通問題となっています。

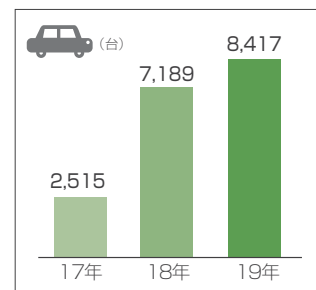
そこで、大津市の浜大津公共駐車場や沿線の臨時駐車場を掲載したパンフレットを高速道路PAなどで配布し、マイカー利用者がパーク&ライドに移行することで、京都市内の渋滞緩和と公共交通利用促進による環境負荷の低減に努めています。

また、平成19年11月には東山交通対策研究会による平成19年度パーク&ライドに参画しました。



◀ 京都東山周辺道路の渋滞

■ 浜大津パーク&ライド利用者の推移



▲ パーク&ライド広告

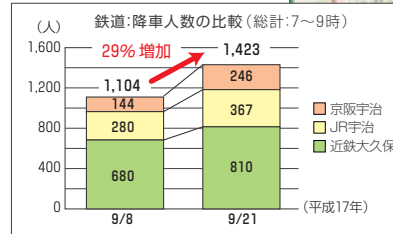
沿線地域の交通問題改善への取り組み

当社では、沿線自治体との連携を深め沿線の環境への取り組みに協力しています。

平成17年度からは宇治地域で実施している「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト 宇治」に、京都府、宇治市、地元企業、交通事業者のほか、NPO法人京都地球温暖化防止府民会議も参画し、宇治地域通勤交通社会実験を推進しています。

この実験では、宇治地域に勤務するマイカー通勤者向けに「通勤マップ」を作成、環境負荷低減への自発的な交通行動を促しました。実施後のアンケート調査の結果、通勤時間帯における鉄道利用者が増加し、周辺の道路混雑が減少するといった効果が確認されました。

宇治地域通勤マップ ▶



◀宇治地域における通勤交通社会実験の報告（宇治地域交通社会実験推進会議）

騒音・振動の低減

列車の走行によって発生する騒音・振動も当社の事業活動に伴って発生する環境負荷です。できるだけ騒音・振動を低減するよう、さまざまな対策を行っています。

また、新たな騒音振動低減技術を検討、検証する取り組みも行っています。

防音車輪

曲線通過時にレールと車輪の摩擦により発生するキシリ音を低減するために、ゴムリングを車輪にはめ込んだ防音車輪を採用しています。防音車輪は従来の車輪より15～20dB程度の騒音低減効果があります。平成10年度より使用を開始し、京阪線では平成19年度までに1900系を除く全車両（652両）に導入を完了、大津線では800系全車両に導入済みで、600・700形についても順次交換していく予定です。



▶防音車輪

CFRP製パンタグラフ

架線とパンタグラフとの摩擦により発生する騒音を低減するため、CFRP（炭素繊維強化プラスチック）製の集電舟を採用しています。従来のアルミ製集電舟に比べて架線への追従性が高いという特長があり、構造の見直しによる相乗効果で音圧レベルを低下させています。平成19年度までに京阪線では373両中68両、大津線では800系全車16両に導入しています。また平成20年2月より宇治線でカーボン系スリ板を試験採用し、騒音の低減に努めています。



▶CFRP製パンタグラフ

ロングレール化

レールとレールを溶接することで継ぎ目を無くし、列車騒音特有の「ゴトンゴトン」といった継続音や振動を軽減しています。乗り心地の改善にも効果があります。



◀ロングレール化

レール頭頂面の削正

平成13年より16個の砥石を搭載した保守用車（レール削正車）を導入し、レール頭頂面傷や凹凸を除去することで、騒音・振動を低減しています。



◀レール削正作業

軌道の補修

日々の列車の走行に伴い、レールは少しずつ上下左右方向に変状します。変状が大きくなると、乗り心地の悪化や騒音・振動の増大につながるため、保守用車（マルチフルタイトンパー）による軌道補修を行っています。



◀道床突固め作業

その他の取り組み

廃棄物適正処理

● PCB廃棄物処理

PCB廃棄物は、長期間保管を余儀なくされてきましたが、平成19年10月、淀屋橋駅および京橋駅電気室保管コンデンサを舞洲処理場にて処理しました。今後、淀PCB保管庫にあるコンデンサなど72台や、樟葉駅電気室の変圧器2台を平成20年秋以降順次処理していく予定です。



▲ PCB廃棄物処理

鉄道部材・ゴミ・乗車券のリサイクル

経年劣化や機能劣化により、交換が必要となったレール・古車輪・古機械器具、古蛍光灯などは、特定リサイクル会社に委託し、再生処理されています。

使用済みの乗車券は、成分分離行程を経た再利用可能な材料が、トイレトーパー・ベンチ・建築用材などに再生されます。再生されたトイレトーパーは京阪線全駅と大津線7駅のトイレで使用されています。

また、乗車券の再生紙が含まれる封筒も社内で使用しています。駅や事務所で使用するプリンタ用トナーは、再生トナーを使用し、不要になった容器についてもリサイクル会社に委託して再生処理を行い、リサイクルを進めています。

■ 整流器の解体



▲ 解体前



▲ 解体作業



▲ 解体後

環境情報開示

CSR報告書の発行

当社の環境活動を多くの方々に知っていただくために、平成16年(平成15年度を報告対象期間)から「環境報告書」、平成19年(平成18年度を報告対象期間)からは「CSR報告書」を作成し、当社ホームページにおいて開示しています。



CSR報告書▶

美化活動

沿線の美化活動を重要な環境活動と捉え、「きれいな地域づくり」のため、積極的に清掃活動を実施しています。



▲ 「エコステーションプロジェクト」による樟葉駅周辺の清掃活動(5月、12月実施)



▲ 中之島地区の清掃活動(9月実施)

グリーン購入の推進

事業活動を行うための製品購入においては、「グリーン購入基本方針」に基づき、環境への負荷ができるだけ小さいものを優先的に購入しています。現在、全社内的な取り組みとして、「文具類環境対応品の数値目標による購入」、「ペットボトルの再生ポリエステル繊維を使用した作業服の購入」などを推進しています。また、事業所別では、ノンフロン空調機や省エネルギー車の導入を推進し、環境負荷の低減に努めています。

エコオフィスの推進

当社では環境に配慮したオフィスの実現を目指し、本社事務所などの各オフィスにおいては、休憩時間中の消灯などによる電力使用量の削減、ミスコピーの再利用や両面コピーの利用促進による用紙削減に取り組んでいます。また、クールビズ・ウォームビズを実施しています。

「くらしのなかの京阪」(情報誌「K PRESS」に掲載)

平成18年6月から平成20年3月まで「京阪電車の環境への取り組み」を連載で掲載し、防音車輪の採用、ロングレール化の実施など当社の環境への取り組みをPRしました。



「くらしのなかの京阪」▶

環境活動のパネル展示

平成20年2月、門真リサイクルプラザや平成19年10月、寝屋川車両基地にて行われた「ファミリーレールフェア」で環境活動のパネルを展示しました。

不動産事業、レジャー事業における取り組み

ファインガーデンスクエア

当社は、サステナビリティの視点を大切に、人と地球にやさしいまちづくり事業を目指しています。当社が開発している住宅地「京阪東ローズタウン」内に建設中の分譲マンション「ファインガーデンスクエア」では、以下の点に取り組みました。

● 緑あふれる庭のある生活提案

約5,500㎡の中庭を配置し、豊かな植栽計画を施しています。



ファインガーデンスクエア ▶

● 二重床・二重天井設計

天井および床を二重にすることで、配線・配管用のスペースを確保した設計を採用。また、一般的な設計では住戸内にある専有部の給排水管を住戸外に設置しています。リフォーム、メンテナンスが容易となり、将来の余分なコスト、環境負荷を抑えることができます。

不動産賃貸施設における取り組み

当社が手がける「KUZUHA MALL」(平成17年4月オープン)では、その企画段階から環境に配慮した仕様・技術を取り入れており、屋上緑化による緑地面積の確保や太陽光発電設備および氷蓄熱式空調システムの導入による運営エネルギーの低減に取り組んでいます。また、KUZUHA MALLのような新規物件のみでなく、既存ビルの設備更新の際においても、空調設備・衛生設備・電気設備の仕様を環境配慮という観点から見直し、積極的に省エネ機器の導入を検討しています。



▲ 太陽光発電パネル



◀ 発電の表示

比良山での取り組み

当社では、滋賀県および同県滋賀郡志賀町(現:大津市)と協議しながら、平成16年3月に営業廃止した比良索道(当社グループ会社)関連施設を撤去し、エリア一体を施設建設前の自然環境に戻す取り組みを行いました。特に八雲ヶ原湿原の再生には、建設以前の状態を知る人も少なく、過去の写真や資料をもとに地元や行政と協議を行いながら再生を進めました。また再生にあたっては、比良山周辺の森林で採取した種子から苗木を育成し植栽しました。施設撤去工事と自然再生工事は、約2年の工期で平成19年10月に完了しました。今後は、自然回復状況のモニタリングを実施していく予定です。



▲ 八雲ヶ原湿原

「ひらかたパーク」の取り組み

当社の遊園地「ひらかたパーク」では、環境に配慮した運営を行っています。園内では緑を大切にしつつ、積極的に植樹を行っています。また、分別ゴミ箱を設置し、ペットボトルや空き缶などの資源ゴミリサイクルを進めているほか、園内飲食店から排出する食品ゴミは、生ゴミ処理機で大幅に減量しています。また、周辺への騒音にも配慮し、環境と地域にやさしい遊園地を目指しています。



◀ 観覧車

平成19年、枚方市主催のCO2削減環境イベント「フлакイルミネーション2007 in ひらかた」に参加し20時～22時の間、観覧車の照明を消灯しました。今年も参加を予定しています。



▶ 分別ゴミ箱

大津線の取り組み(オリジナル鉄道用品)

エコタイル

古タイヤなどの使用済みゴムを有効活用したタイルです。再々生も可能であり、環境や人にもやさしい製品です。浜大津駅、京阪石山駅、皇子山駅、京阪膳所駅で使用しています。



▲ エコタイル

ウッディペット

ペットボトルを100%利用した再製品で、自然木を再現し、耐久性に優れメンテナンスも簡単です。現在、大津線では浜大津駅コンコース・京阪石山駅ホーム・皇子山駅ホームで使用しています。なお、灰皿・ゴミ箱にも同様の製品を使用しています。



▶ ウッディペット

ベジクリート

特殊なネットと不織布に万年草を組み合わせた軌道緑化シート「ベジクリート」を敷設しています。設置・施工が簡単で、保線や車両への影響もありません。緑化によるCO2削減や、夏の外気温を和らげる効果、レールの伸びを抑制する効果があります。浜大津駅・京阪石山駅・島ノ関駅に設置しています。



▲ ベジクリート

環境会計

環境会計とは事業活動における環境保全のためのコストとその活動により得られた効果を可能な限り定量的に測定し伝達する仕組みです。当社は、平成16年度より環境会計を導入しており、環境活動を評価する手段として活用しています。

環境保全コスト

環境負荷の発生を防ぐ取り組みのコストを表示します。

(単位:千円)

分類	事業エリア (企業が直接的に環境への影響を管理できる領域) 内で生じる環境負荷を抑制するためのコスト	主な取り組み内容	投資	費用
(1) 事業エリア内コスト	事業エリア (企業が直接的に環境への影響を管理できる領域) 内で生じる環境負荷を抑制するためのコスト		523,486	557,002
内 訳	(1)-1 公害防止コスト	公害防止に係る取り組みのためのコスト	113,039	145,386
	(1)-2 地球環境保全コスト	温暖化防止など地球環境に係わるコスト	358,064	33,390
	(1)-3 資源循環コスト	持続可能な資源循環に取り組むためのコスト	52,383	378,226
(2) 上・下流コスト	事業エリアの前後の領域で発生する環境負荷を抑制する取り組みのためのコスト	グリーン購入関係費用等	0	14,470
(3) 管理活動コスト	環境保全のための管理活動のコスト、社会とのコミュニケーションのコスト	事務所緑地管理、法面緑化 CSR報告書2007作成、環境教育費用など	3,332	18,411
(4) 研究開発コスト			0	0
(5) 社会活動コスト			0	0
合計			526,818	589,883

環境保全効果

環境負荷の発生を防ぐ取り組みによる効果を物量単位で表示します。

環境保全効果の分類	環境パフォーマンス指標 (単位)	前期 (基準期間)	当 期	基準期間との差 (環境保全効果)
事業活動に投入する資源に関する環境保全効果	総エネルギー投入量 (GJ)	1,027,149	1,047,532	20,383
	電気 (GJ)	996,729	1,020,363	23,634
	その他のエネルギー (GJ)	30,420	27,169	△3,251
	水資源投入量 (千m ³)	500	516	16
事業活動から排出する環境負荷及び廃棄物に関する環境保全効果	OA用紙投入量 (千枚)	7,682	12,523	4,841
	温室効果ガス排出量 (t-CO ₂)	155,481	158,944	3,463
	電気 (t-CO ₂)	153,662	157,306	3,644
	その他のエネルギー (t-CO ₂)	1,819	1,638	△181
事業活動から産出する財のサービスに関する環境保全効果	廃棄物等総排出量 (t)	6,666	7,568	902
	鉄道利用促進 (パーク&ライド) 実施に伴う負荷削減量 [※] CO ₂ 排出削減量 (t-CO ₂)	-	4	4

※京都東山地区パーク&ライド (5日間実施) の効果 (実施期間中のマイカーから鉄道への移行によるCO₂削減効果) を推定し記載

環境保全対策に伴う経済効果

環境保全対策を進めた結果、当社収益に貢献した効果を貨幣単位で表示します。

(単位:千円)

利益	効果の内容		金額
	廃棄物のリサイクル	ボンドくず・被覆線くず・アルミくず・鉄くず・銅くずなど	11,762
使用済み製品のリサイクル	古レール・古レール付属品	14,548	
	古車輪	6,116	
	古金属すり板	199	
	古機械器具	1,019	
	古木まくらぎ	15	
	廃カード	6	
収 益 合 計			33,665
費用節減	エネルギー費用の節減	△62,571	
経済効果合計			△28,907

事業内容別環境保全コスト

(単位:千円)

事業内容	投資額	費用額
鉄道事業	481,595	532,455
レジャー事業	0	19,871
不動産事業	45,223	15,861
その他	0	21,696
合計	526,818	589,883

集計範囲:当社、(株)京阪ビジネスマネジメント、(株)京阪ステーションマネジメント
集計期間:平成19年4月1日~平成20年3月31日
環境省「環境会計ガイドライン2005年度版」を参考にし、社団法人日本民営鉄道協会「民営事業環境会計ガイドライン2008年度版」に準拠

環境効率性指標

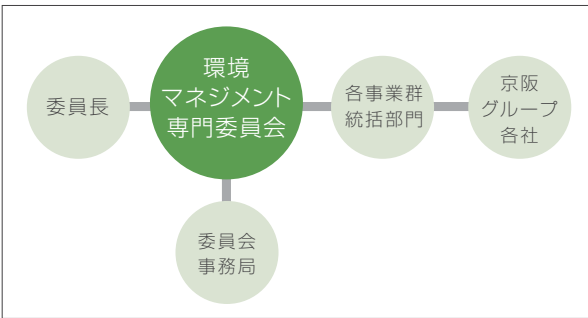
全社CO ₂ 排出量 (t-CO ₂) / 売上高 (百万円)	2.16
鉄道電力消費量 (千kWh) / 鉄軌道収入 (百万円)	4.99
旅客1人1km輸送するCO ₂ 排出量	36g

京阪グループにおける環境マネジメント

環境マネジメント専門委員会

京阪グループでは、「環境マネジメント専門委員会」を設置し、グループ全体の環境経営を推進しています。委員会では、環境マネジメントシステムの構築のフォローアップ、各社の情報の共有化や各社の取り組み状況の評価を行い、改善に努めています。

■ 京阪グループの環境マネジメント体制



環境マネジメントシステム構築の推進

各グループ会社においては、ISO14001やKESなどの環境マネジメントシステムの認証取得を推進するほか、京阪グループ独自の環境マネジメントシステム(準拠タイプ、基本タイプ、簡易タイプ)を定め、各社の事業内容などを勘案して選択、構築し、環境マネジメントシステムの継続的改善を図っています。

認証タイプ ISO14001、KES(特定非営利活動法人KES環境機構による)などの環境マネジメントシステム要求事項に適合したシステムで、外部審査機構による審査登録を行います。

準拠タイプ ISO14001に準じますが、その一部を省略したシステムです。

基本タイプ ISO14001の基本要素を抽出したシステムです。

簡易タイプ 環境にやさしい改善活動のみを取り組みの対象とするシステムです。

ISO14001などの取得状況

京阪グループにおけるISO14001、KESの取得状況は以下の通りです。

■ ISO14001、KESの取得状況

年 月	会社名／事業所
平成12年 9月	ひらかたパークがISO14001の認証を受ける
平成13年 3月	寝屋川車両基地がISO14001の認証を受ける
平成14年 6月	浜大津アーカスがISO14001の認証を受ける
8月	(株)琵琶湖ホテルがISO14001の認証を受ける
平成16年 3月	当社がISO14001の認証を受ける (全社で認証を受けたのは鉄道業界で初めて)
12月	(株)大阪マチャンダイズ・マートがISO14001の認証を受ける
平成17年 3月	江若交通(株)がISO14001の認証を受ける
9月	(株)京阪百貨店がISO14001の認証を受ける
平成18年 5月	京福電気鉄道(株)がKES環境機構の認証を受ける
12月	ケーター自動車工業(株)がISO14001の認証を受ける

グループ会社における取り組み

● 京都タワー(株)

同社は、JR京都駅前の京都タワー内の諸施設や京都タワーホテル、京都タワーホテルアネックス、京都第2タワーホテルを経営しています。

同社では、京都を観光されている方に地球温暖化の防止に関する理解を深めていただくための環境への取り組みを行っており、その取り組みのひとつに年2回の京都タワーの塔体の夜間照明消灯があります。脱温暖化行動キャンペーンを展開している京都市、京都府などからの依頼を受け、京都議定書の発効日である2月16日の前日の2月15日に「京都一斉ライトダウン」に参加し、6月(平成19年は6月24日(日)に実施)には環境省、京都市などの呼びかけに応じてCO₂削減/ライトダウンキャンペーン「ブラックイルミネーション」に参加しています。

また、清掃活動にも取り組んでおり、平成10年2月から「京都駅周辺を美しくする会」の京都駅周辺の環境美化、清掃活動に賛同し、発足当初より毎月2回、清掃活動を実施しています。同社から10年間で約400名がこの清掃活動に参加しています。



▲ 消灯前



▲ 消灯後

清掃活動▶



● 琵琶湖汽船(株)

日本最大の湖である琵琶湖は、400万年の歴史をもつ古代湖で、世界的にも希少な淡水生態系を保持しています。この琵琶湖でミシガンやピアンカなどの船舶を運航している同社では、環境対策のひとつとして、生態系に安全な急速分解性を備えた植物油をベースとして開発されたドイツ・フックス社製の潤滑油をエンジンなどの潤滑油に採用しています。

この潤滑油は、生分解率が高く水生動物に無害であることから汚染の心配がなく、使用することによって不純物の発生を抑えながらオイルの循環性が30%アップすることにより、燃料消費が最大4.5%低減され、CO₂の発生を減らすことができます。

このほか、同社では、環境体験学習のためのクルーズ、ツアーを実施し、琵琶湖の環境を守るための啓発活動も行っています。

また、平成19年8月に大津港で開催された「サマーフェスタ2007」の「光のフェスタ 第2回・びわ湖ランタン〜水の恵み〜コンテスト」では、当社とともに光のオブジェを出展しました。このコンテストは来場者の方に「水の恵み」を感じていただくことをテーマに実施されました。



▲ ミシガン



▲ 琵琶湖汽船(株)オブジェ



▲ 当社(京阪電気鉄道(株))オブジェ

京阪グループのCSR

安全への取り組み

株主・投資家のために

従業員のために

地域社会のために

環境への取り組み



CSR経営評価意見書

京阪電気鉄道株式会社 御中

2008年6月16日
株式会社 環境管理会計研究所

國部克彦

國部克彦(神戸大学大学院教授/取締役)

梨岡英理子

梨岡英理子(取締役/公認会計士・税理士)

1. 意見書の目的

京阪電気鉄道の事業と関係のない第三者として、同社が作成する「CSRレポート2008」に記載されているCSR経営活動の評価を行うことにより、報告書の信頼性を高めることを目的として所見を述べます。

2. 実施した手続き

京阪電気鉄道のCSR経営活動がどのように計画され実行されているのか、その結果であり開示情報の基礎でもあるパフォーマンスデータが、どのように作成され、評価され利用されているのかについて、上田成之助社長へのインタビューを行うとともに、鉄道事業部をはじめ社内各部門・事業所を訪問し、関連書類の調査や各担当者への質疑を行いました。また寝屋川車両工場他では公表される数値の根拠資料について定められたシステムどおりの作業が行われているか、必要に応じて財務監査の手続きに準拠した手法を用いて基礎的な審査を行いました。(今回訪問した部署・訪問場所は別表参照)

3. 評価意見

京阪電気鉄道のCSR経営は、「京阪グループ経営理念」をベースに経営トップ自らが率先して推進されています。「選ばれる京阪」への挑戦」という経営ビジョンを掲げ、この実現に向けた取り組みが行なわれています。

安全への取り組みに関しては、安全・安心の輸送確保を最優先とする「安全基本方針」を掲げ、経営トップの関与を強化した安全マネジメント体制の見直しも含め、全社で積極的な取り組みが行なわれています。安全の確保には、経営層と現場サイドとの良好なコミュニケーションが欠かせません。風通しの良い職場風土づくり実現に向けた全社一丸となった取り組み姿勢は評価できます。

CSR活動および社会への取り組みに関しては、各種ステークホルダーの満足度を高める取り組みが始められており評価できます。今後は、京阪電気鉄道としてのCSRビジョンを明確にした体系的な活動が望まれます。そのうえで、CSR目標の設定、結果の開示など、CSRマネジメントの構築が期待されます。

環境への取り組みに関しては、鉄道事業を通じた環境負荷低減に取り組まれています。2007年度は、ほぼ目標を達成されています。今後は、新線の開業にともない使用電力量の増加が見込まれることもあり、より長期的視点に立った環境目標の設定と企業姿勢の表明が必要になると思われます。なお、環境パフォーマンスデータの算出について、上記の手続きに従って基礎的な審査をした範囲では重大な間違いは認められませんでした。



<安全に関する情報について>

「安全基本方針」に基づき、「安全・安心」の輸送を確保することを最優先に位置づけておられます。様々な状況を想定した訓練、各種の運転前検査の実施などのハード面、運転士、車掌をはじめとする職員の教育・訓練といったソフト面、種々の安全施策など、様々な取り組みを行い、京阪電気鉄道の安全対策が高いレベルにあることを理解しました。

安全に対する設備の充実はもちろん、ヒューマンエラーの撲滅を重視されています。上田社長および安全統括管理者の西田専務自らが現場に足を運び、現場と経営層とのコミュニケーションによる開かれた風土の醸成に積極的に取り組まれていることは高く評価できます。また、毎月開催される鉄道安全会議の新設など、経営全体のPDCAサイクルの一環として安全のPDCAを位置づけることを目指した取り組みも立派です。今後は、目標の設定も含めて組織的なマネジメントサイクルの実施を一層確実なものへと発展させることも重要と思われま

<社会性に関する情報について>

関西民鉄のなかで率先して「お客さまセンター」を開設し、顧客の声を聞き、対応するための取り組みを行っていることは評価されます。従業員に対しては、CSRに関するアンケート調査を実施し、課題を明確にされていました。これからは顕在化した課題に対し優先順位をつけてマネジメントに組み込み、改善することが求められます。今後はこの取り組みを積極的に推進して、グループ全体でのCSR意識の向上への取り組みが期待されます。また、地域社会に対する様々な取り組みも理解できました。今後もより一層積極的な働きかけを期待しております。

上田社長から活動の「見える化」の指示がなされており、環境活動を含めたCSR全体の活動目標の定量化を可能な限り進め、達成度も併せて可能な限り開示し、報告書としての透明性と説明責任を満足させることが重要です。

京阪電気鉄道のCSR活動をより高めるには、今まで以上にステークホルダーとの対話が重要になると思われます。ステークホルダーから意見を聞くことに加えて、京阪電気鉄道のCSR活動への理解を深めてもらうことも大切です。

<環境に関する情報について>

環境保全活動については、京阪電気鉄道全体での環境マネジメントシステムに基づき、各種プロジェクトを編成して、部門横断的に活動されています。京阪電気鉄道の環境負荷としては、鉄道事業の電力消費量削減が最大の課題であると考えられます。鉄道電力削減に向けた取り組みは、鉄道電力削減プロジェクトが主導し、新型車両の導入、省エネ運転の実施などの対策がとられていました。2008年度は中之島線開通に伴う輸送量の増加に対して、使用電力量の増加が予想されます。これに対して、車から環境負荷の少ない電車への乗換えをより積極的にPRする、京都の車渋滞を緩和するパークアンドライドの推進など、社会全体のCO₂削減に向けた取り組みが行なわれており、評価できます。また、車内の冷暖房による電力消費量の削減などには乗客の協力が必要な事項も多く、地域社会も巻き込んだコミュニケーション活動を期待します。環境に優しい鉄道事業における京阪電気鉄道のリーダーシップに期待します。

<CSRレポートについて>

安全、社会性、環境の3つの取り組みの中で「安全」が最初にあり、京阪電気鉄道のCSRにおける「安全」の位置づけを明確に主張する構成内容となっています。今回の報告書は、写真が多く取り入れられ、視覚的にもわかりやすいものになっています。また、記事についても活動の内容が見えるように改善されました。課題としては鉄道事業以外の事業や、グループ全体での情報の充実が望まれます。関西の民営鉄道をリードするCSR報告書であり、今後の進化を期待します。

■ 今回訪問した部署・訪問場所

部署(役員)名	訪問場所	目的
上田代表取締役社長 (京阪グループCSR委員会 委員長)	本 社	・CSR経営への取り組みに関するインタビュー調査
西田取締役専務執行役員 (安全統括管理者)		・安全の取り組みに関するインタビュー調査
経営統括室経営政策担当 (CSR)		・CSR活動の概況に関するインタビュー調査 ・報告書記載のコーポレートガバナンス、コンプライアンスの情報に関するインタビュー調査 ・報告書記載のCSR経営に関する情報についてのインタビュー調査
経営統括室広報宣伝担当 (お客さまセンター)		・環境保全活動の概況に関するインタビュー調査 ・報告書記載の環境情報に関するインタビュー調査
経営統括室人事担当		・お客さまセンターおよびステークホルダーへの対応に関するインタビュー調査 ・報告書記載の社会性情報に関するインタビュー調査
鉄道企画部		・従業員の労働環境、労働安全衛生への取り組みに関するインタビュー調査 ・報告書記載の従業員の労働環境、労働安全衛生に関する情報についてのインタビュー調査
鉄道事業部技術課(土木)	枚方事務所	・安全マネジメントに関するインタビュー調査 ・報告書記載の安全への取り組みに関するインタビュー調査
鉄道事業部技術課(電気)、 電気課、総合指令所	枚方事務所、 伏見変電所、 中書島事務所ほか	・列車騒音低減技術検討プロジェクトに関するインタビュー調査
鉄道事業部技術課(車両)、 車両課	寝屋川車両工場	・鉄道電力削減プロジェクトに関するインタビュー調査 ・環境負荷データの数値に関する調査・検証 ・PCB保管状況の確認(淀PCB保管庫) ・伏見変電所および電気指令所視察
鉄道事業部運転課	大阪列車区	・車両等鉄道関連の保守に関するインタビュー調査 ・環境負荷データの数値に関する調査・検証 ・寝屋川車両工場の視察および同工場内の廃棄物処理状況の確認
鉄道事業部研修所	枚方事務所(研修所)	・安全対策の概況に関するインタビュー調査
お客さまサービス事業部営業課	中書島事務所	・運転士、車掌の教育・養成に関するインタビュー調査および視察
		・CS活動に関するインタビュー調査 ・報告書記載の駅での顧客対応等に関するインタビュー調査



▲ 社長インタビュー



▲ 安全統括管理者インタビュー



▲ 寝屋川車両工場の視察



▲ 研修所視察

第三者意見を受けて

当社にとって二回目の発行となる本年のCSR報告書では、鉄道事業法により公表が義務付けられている安全報告書を兼ねるとともに、CSR活動の可視化を課題として取り組みました。

CSR経営評価意見書では、安全に対する取り組みでは高い評価をいただきましたが、ご指摘のとおり、CSR活動全体を体系的に推進するまでには至っておらず、今後着実に活動を前進させ、CSRのPDCAサイクルを構築していきたいと考えています。また、昨年開設しましたお客さまセンターやステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションの場を活用して、ステークホルダーの皆さまとの対話

を深め、当社のCSR活動へのご理解を深めていただくことを推進していきたいと考えております。

当社の環境負荷につきましては、鉄道事業の電力消費量削減が最大の課題と認識しており、今後、引き続き電力消費量の削減策を検討していくとともに、社会に「環境負荷の少ない鉄道」をアピールしてまいります。

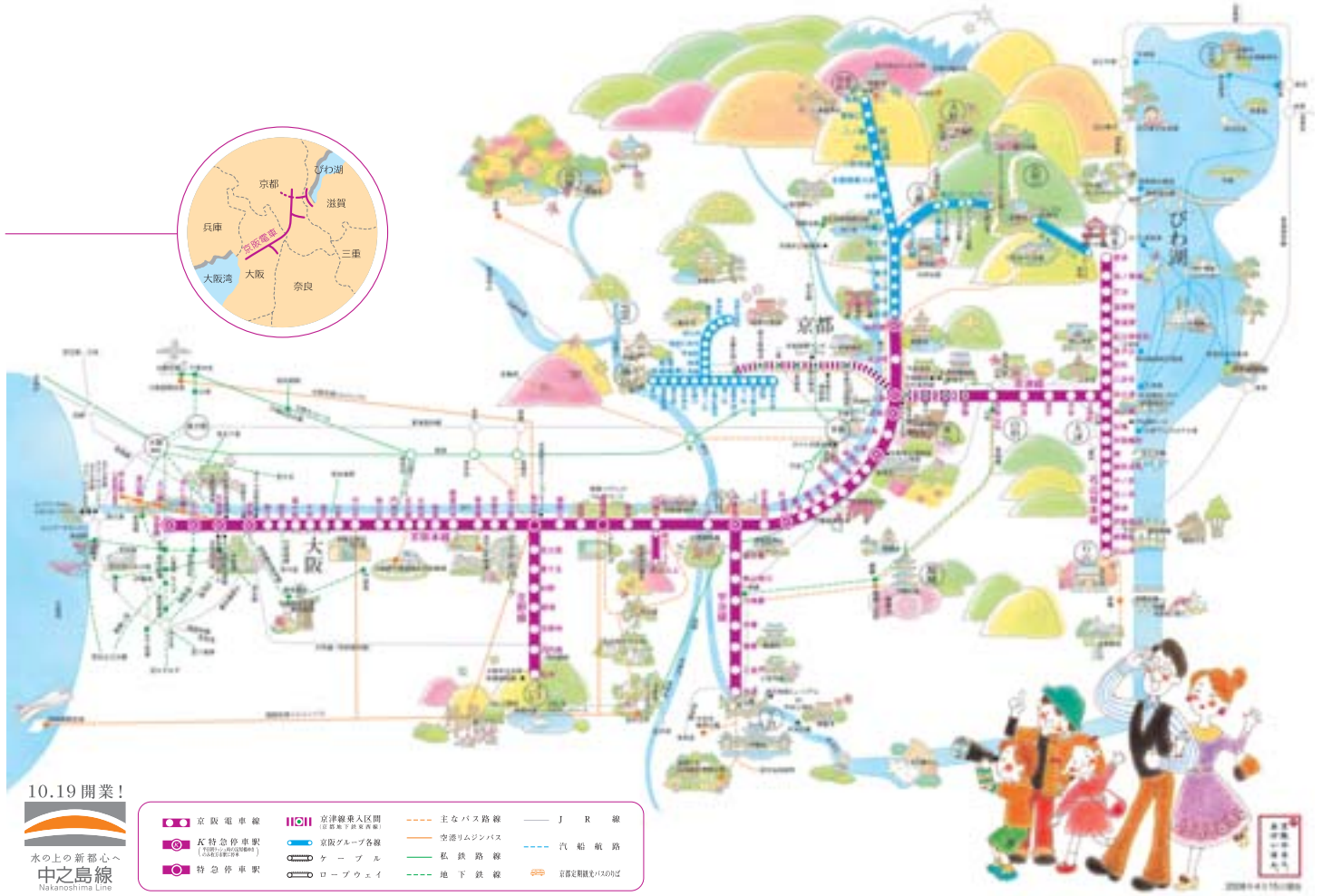
平成20年6月

京阪グループCSR委員会 副委員長
取締役専務執行役員

櫻井 謙次



京阪電車沿線案内図



京阪グループのCSR
安全への取り組み
お客さま満足のために

株主・投資家のために

従業員のために

地域社会のために

環境への取り組み

京阪グループネットワーク (平成20年6月現在)

- 運輸業
 - 京阪電気鉄道(株)
 - 叡山電鉄(株)
 - 京福電気鉄道(株)
 - (株)京阪エンジニアリングサービス
 - (株)京阪レジャーサービス
 - 中之島高速鉄道(株)
 - (株)京阪ステーションマネジメント
 - (株)京阪交通社
 - (株)京阪エージェンシー
 - 京阪ライフサポート(株)
 - (株)京阪バスシステムズ
 - 京阪バス(株)
 - 京阪シティバス(株)
 - 京阪京都交通(株)
 - 京阪バスサービス(株)
 - ケービー・エンタープライズ(株)
 - 京阪宇治バス(株)
 - 江若交通(株)
 - (株)ザ・コジャック
 - 京都バス(株)
 - ケーター自動車工業(株)
 - (株)京阪タクシーシステムズ
 - 京阪タクシー(株)

- 滋賀京阪タクシー(株)
- 敦賀京阪タクシー(株)
- (株)トラベル京阪
- 宇治京阪タクシー(株)
- 大阪京阪タクシー(株)
- 汽船タクシー(株)

- 不動産業
 - 京阪ビルディング(株)
 - 京阪カインド(株)
 - 京阪電鉄不動産(株)
 - 京阪産業(株)
 - (株)かんこう
 - (株)ソイルエンジニアリング
 - (株)文化財サービス
 - 京阪園芸(株)

- 流通業
 - (株)京阪流通システムズ
 - (株)京阪百貨店
 - (株)京阪友の会
 - (株)京阪ザストア
 - (株)京阪レストラン
 - (株)ジューサーバー・コーポレーション
 - (株)京阪エバーナイス社

- レジャー・サービス業
 - (株)琵琶湖ホテル
 - 琵琶湖ホテルサービス(株)
 - (株)ホテル京阪
 - (株)京阪アーバンシステムズ
 - (株)京阪リゾートシステムズ
 - 京都タワー(株)
 - 琵琶湖汽船(株)
 - 琵琶湖汽船サービス(株)
 - 琵琶湖汽船食堂(株)
 - 大阪水上バス(株)
 - 比叡山鉄道(株)
 - (株)樟葉パブリック・ゴルフ・コース
 - 比叡山自動車道(株)
 - (株)ガーデンミュージアム比叡
 - 京阪福井国際カントリー(株)

- その他
 - (株)大阪マーチャндаイズ・マート
 - (株)京阪ビジネスマネジメント
 - (株)京阪フィナンシャルマネジメント
 - (株)京阪カード



京阪電気鉄道株式会社 経営統括室 経営政策担当(CSR)

〒540-6591 大阪市中央区大手前1丁目7番31号 OMMビル
TEL: 06-6944-2529 FAX: 06-6944-2584
<http://www.keihan.co.jp/>

