

京阪電気鉄道(株)の概要

会社概要 (平成21年3月31日現在)

社名	京阪電気鉄道株式会社 (Keihan Electric Railway Co.,Ltd.)
設立	昭和24年12月1日
創立	明治39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20年度 営業収益	京阪電気鉄道(株): 769億円 鉄道事業: 548億円 不動産事業: 197億円 レジャー事業: 22億円
資本金	514億円
従業員数	1,704名 (他社からの出向者を含み、他社への出向者を除く)

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、中之島線3.0km、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91.1kmとなります。平成20年度の輸送人員は2億8,989万人、一日平均で約79万人のお客さまにご利用いただきました。



◆不動産販売事業

従来、「ローズタウン」シリーズに代表される大規模都市開発を通して、快適な生活環境の提供を行ってきました。加えて近年ではマンション事業などのフロー型事業にも注力し、多様なニーズに応じたバリエーション豊かな住空間を提案しています。



◆不動産賃貸事業

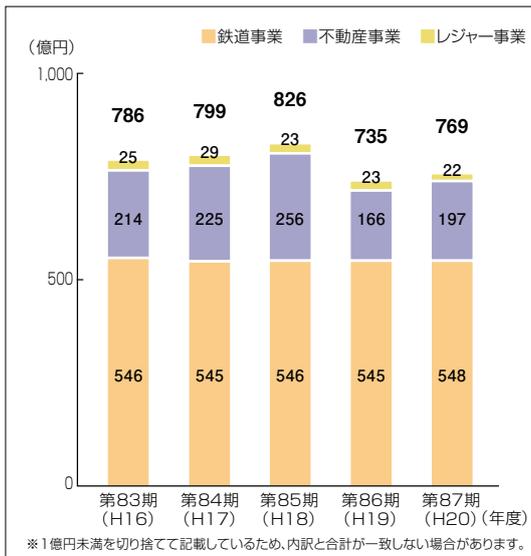
収益力の高い駅周辺資産の有効活用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」、「KiKi 京橋」などの大規模商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。



◆レジャー事業

ファミリー型遊園地「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20年度は延べ約103万人の方にお越しいただきました。

◆営業収益推移



京阪グループの概要

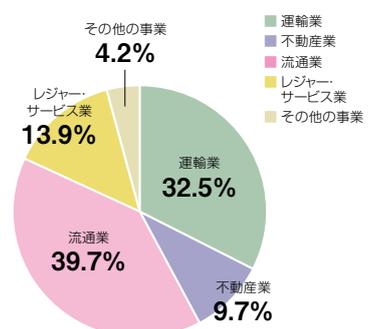
グループ概要 (平成21年3月31日現在)

連結対象会社	46社(京阪電気鉄道(株)含む)
従業員数	7,521人
営業収益	2,607億円

事業内容

運輸業	鉄軌道事業、駅サービス運営業、バス運送業、タクシー運送業
不動産業	不動産販売業、不動産賃貸業
流通業	百貨店業、ストア業、ショッピングモールの経営、建築材料卸売業
レジャー・サービス業	ホテル業、飲食業、観光船業、遊園地業、自動車整備業、広告業、旅行業、老人福祉・介護事業、自動車道業、ゴルフ場業
その他の事業	設備工事業、造園業、測量設計業、特定目的金融業、クレジットカード業

◆平成20年度営業収益構成比(連結)



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、平成19年よりCSR報告書として発行しました。今年で3回目となる報告書は、昨年同様ステークホルダー別に情報を開示し、昨年版をさらに精査、改良し、より新しい情報を優先的に掲載しました。

なお、本報告書は鉄道事業法により公表を義務づけられている「安全報告書」も兼ねており、安全に関する情報も充実させました。

■ 報告対象範囲

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。

※一部のグループ会社のCSR活動も紹介しています。

■ 報告対象期間

平成20年度(平成20年4月1日～平成21年3月31日)

※一部に平成20年度以前、20年度以降の取り組みを含んでいます。

■ 参考にしたガイドライン

- 環境報告ガイドライン(2007年度版)
- 環境会計ガイドライン(2005年度版)
- 民鉄事業環境会計ガイドライン(2008年度版)

■ 発行日

平成21年8月

■ 次回発行予定

平成22年8月

■ 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。

CONTENTS

京阪電気鉄道(株)の概要/京阪グループの概要	2
編集方針/CONTENTS	3
■ 社長メッセージ	4
■ 特集	6

京阪グループのCSR

CSRへの考え方/経営理念/経営姿勢	9
経営ビジョン/行動憲章	10
ブランド経営/経営理念の浸透/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/CSR推進体制	12

安全への取り組み [安全報告書]

安全管理体制と方針	15
安全重点施策	16
安全管理方法	18
運転関係事故	19
安全対策:人材	20
安全対策:運行管理	22
安全対策:駅/安全対策:設備	23
安全対策:車両/安全対策:大津線	24
安全対策:踏切	25
自然災害対策/ひらかたパークの安全対策	26
安全投資/技術の継承	27
訓練	28
行政指導とその改善内容/情報開示/安全への取り組み[安全報告書]へのご意見など/お客さまへのお願い	29

社会への取り組み

■ お客さま満足のために	
お客さまの声にこたえて	31
よりよい鉄道を目指して	32
バリアフリー	33
快適・安心のために/お客さまとのコミュニケーション	34
■ 株主・投資家のために	
情報開示・コミュニケーション/株主優待制度/株主総会/インサイダー取引の防止	35
■ 地域社会のために	
明日を担う世代のために	36
地域社会とのコミュニケーション	37
■ 従業員のために	
従業員の労働環境	38
労働安全衛生	39

環境への取り組み

環境理念/環境方針/環境理念の浸透/環境マネジメントシステム	41
京阪グループの環境マネジメント	42
環境負荷削減の目標・実績	43
事業活動に伴う環境負荷(マテリアルバランス)	44
環境会計	45
地球温暖化防止の取り組み(鉄道電力の削減)	46
地球温暖化防止の取り組み(公共交通利用促進)/騒音振動低減の取り組み	47
廃棄物処理・リサイクルなど	48
大津線の取り組み(オリジナル鉄道用品)/環境コミュニケーション	49

■ 不動産・レジャー事業における取り組み	50
■ グループ会社における取り組み	51
■ 第三者意見	52
■ 京阪電車沿線案内図/■ 京阪グループネットワーク	55



■ 地域活性化の期待を担う中之島線

京阪グループでは、平成32(2020)年度を見据えた京阪グループの将来像である経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」の達成に向けて、今年度から新たな3か年計画「ATTACK 2011」をスタートさせました。

平成20年9月以降、米国の金融危機を契機とする世界規模の景気悪化は、京阪グループにもかつて経験したことのない厳しさをもたらしています。「ATTACK 2011」ではこの難局に耐える「強靱な経営基盤を構築する」と、「選ばれる京阪」の実現に向けて「京阪グループの成長を確実に具現する」ことを基本方針にして取り組んでいきます。

こうした厳しい経営環境だからこそ、安全はもちろん環境マネジメントにもしっかりと取り組み、鉄道会社として地域社会、お客さまに満足いただけることが重要だと、私は考えています。そのためにはCSR経営を推進し、京阪グループを取り巻くステークホルダーに対する社会的責任を果たしていくことが、難局を打開し“選ばれる京阪”を実現することにつながると考えています。

平成20年10月19日に開業した中之島線は、その一つの象徴です。中之島線によって大阪の東西交通アクセスが飛躍的に向上し、中之島地区の再開発を促進しました。また、大阪の経済・文化の中心である中之島と京都が直結したことで、関西全域の交通ネットワークを一層充実させることもできました。

中之島線による地域活性化への貢献により、当社は大阪商工会議所の「大阪活カグランプリ2008」に選ばれたほか、関西経済同友会、関西経済連合会の「関西財界セミナー賞2009 大賞」を受賞しました。中之島地区のみならず関西のビジネスと文化を発展させる高い可能性を持つ中之島線を、より大きく育てていくことが、京阪グループに課せられた使命だと考えています。

■ 外部からも高い評価をいただく安全対策

当社が果たすべき社会的責任のなかでも、「安全・安心の確保」はすべての基本になります。

鉄道・バスなどをはじめとした交通事業においては、国土交通省による「運輸安全マネジメント」に加え、当社独自の「鉄道安全会議」や「鉄道保安総合委員会」、「保安監査」などを定期的に行い、先進的な安全管理体制を構築しています。さらに、平成21年3月には「鉄道安全大会」を初めて開催しました。

当社は40年以上も前から部門横断管理による安全対策を実施しており、「鉄道安全大会」は、その集大成になるものです。常に油断することのない安全対策で万全の態勢を整えておりますが、事故を経験しないことが落とし穴になることもあります。そこで、「鉄道安全大会」では鉄道に携わる社員を集めて有用な外部の方の話の聞き、他社のさまざまな事故例を学びました。

社長メッセージ

CSR経営を推進することで 「京阪ブランド」の 価値をさらに高め、 強靱な経営基盤を構築します

代表取締役社長

上田 成之助



事故に至らない「ヒヤリハット事例」についても、包み隠さず経営トップまで報告が上がるような仕組みができています。それらを分析すると、部門間の境界で発生するトラブルが一つの課題として浮かび上がってきました。事故を防ぐために部門間の取り決めがあっても、長い時間とともに曖昧になってしまうことがあります。そこで、部門間で曖昧になっている取り決めに明確にするとともに、その取り決めがされた背景も理解するように努めています。背景を理解できれば、行動の大切さも理解できますし、応用もできます。

こうした当社独自の安全への取り組みは、外部の識者からも高い評価をいただいていますし、お客さまからも「事故のない京阪」という評価をいただける結果となっています。

グループ一体となってCSR経営を推進

鉄道はほかの交通機関に比べて事業そのものの環境負荷が低く、その利用促進は社会全体のCO2削減につながります。当社では中之島線の開業にあわせて48両の新車両を導入しました。新車両は従来車両に比べて約30%の省エネ効果があり、地球環境保護に一層貢献することができます。

公共交通の利用促進では、京都へ来訪されるお客さまへの「パーク&ライド」の積極的なPRや、駐輪場の誘致や整備などによる「サイクル&ライド」を推進しています。環境問題への関

心の高まりを追い風として、環境負荷の低い鉄道利用をより一層促進するとともに、京阪グループをあげて環境活動をさらに推進していきます。

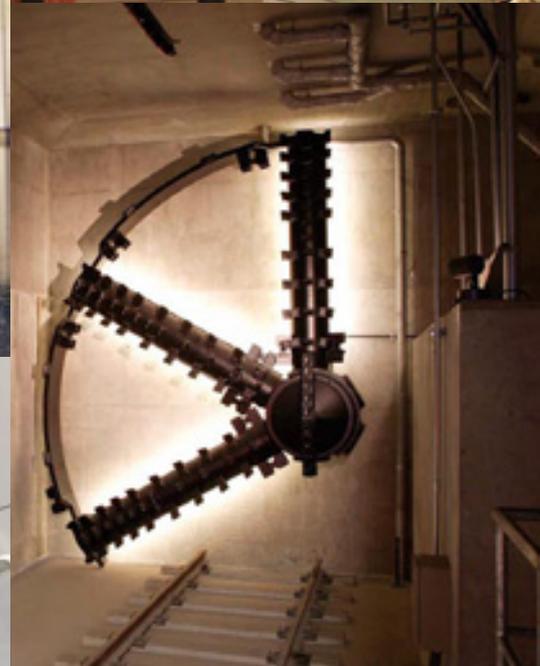
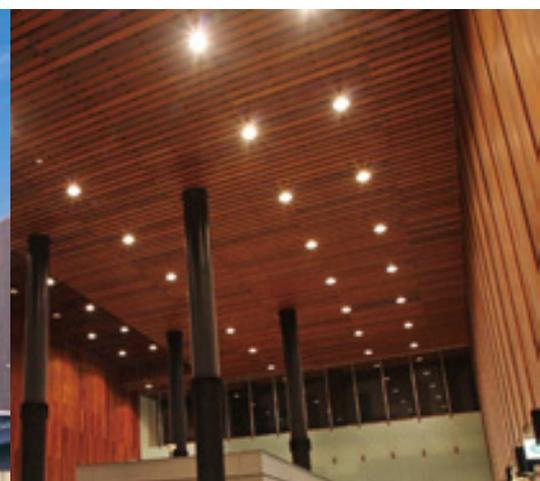
CSR経営のもう一つの柱となる、お客さま満足のための取り組みでは、「鉄道CS推進会議」を発足させ「お客さまセンター」に寄せられた意見を協議し、具体的な改善策をいくつも実現しています。また、鉄道事業以外では京阪東ローズタウンでの「共育(ともいく)」への取り組みや、京阪電車沿線で介護サービス事業を行っている京阪ライフサポートの事業などは、沿線や地域の皆さまから大きな支持をいただき、まさに“選ばれる京阪”を実現しています。

今後も、京阪グループの各事業が京阪ブランドの価値向上を果たし、総合力としての強みを発揮できるよう、グループ一体となったCSR経営を推進していきます。それにより暮らしやレジャー、ビジネスなど、さまざまな場面で“選ばれる京阪”を実現していきます。

水都大阪の 新たな歴史が はじまる



平成20年10月19日に開業した中之島線は、水都大阪のシンボルとなる中之島を走る新路線。このエリアは、ビジネスの中心地というだけでなく大阪市中央公会堂や日本銀行大阪支店などの歴史的建造物や国立国際美術館などの文化施設、大阪国際会議場など新旧の建物が建ち並んでいます。歴史と文化の薫りゆたかな水辺のまちは、中之島線の開業によって新たな歴史がはじまろうとしています。





大阪の東西交通アクセスを充実

緑が映える水辺に建ち並ぶ歴史的な建物と近代的な高層ビル。天下の台所と謳われた江戸時代から大阪の行政、経済、文化の一大中心地として栄えてきた中之島は、自然景観と歴史・文化、先進的な都市機能が調和する、まさに水都大阪のシンボルです。

平成20年10月19日に開業した中之島線は、京阪本線天満橋駅

から分岐して中之島西部までを、新しく誕生した4つの新駅で結んでいます。中之島線開業によって、大阪の東西交通アクセスは飛躍的に向上し、京都の都心部や洛北とも直結することで、関西全域の交通ネットワークを一層充実させました。

都市再生を促進し、地域の活性化に貢献

また、中之島線は中之島西部地区開発をはじめ、周辺の都市再生を促進し、大阪だけでなく関西全体の活性化の期待を担っています。中之島線開業と前後して誕生した複合都市開発「ほたるまち」や超高層マンション「N4.TOWER」などに加え、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」、「中之島駅」駅前にホテル、オフィス、商業店舗からなる複合高層ビルを建設する「京阪・大林

中之島共同開発」など、数多くのビッグプロジェクトが進行中です。

中之島線は利便性向上や観光促進効果とともに、まちの姿を大きく変える起爆剤としての役割が期待されるとして、大阪商工会議所主催の「大阪活力グランプリ2008」を受賞しました。当社では、そうした期待に応えるためにも、中之島線と沿線地域の魅力をより多くの人に伝え、観光や開発を促進していくことで、地域経済の活性化に一層の貢献をめざしていきます。

まちと水辺の一体感を実現する駅

文化とビジネスの中心地であり、水辺の美しい自然景観を持つ中之島の魅力が伝わるよう、中之島線ではこれまでにない先進的な駅と駅周辺の開発に取り組みました。

新しく誕生した4つの駅は、「水都大阪のゲートステーションの構築 -水辺への導入空間-」をデザインテーマに、すべてのコンコースに「木(無垢)」や「ガラス」を主な素材として採用しています。「木(無垢)」は公園の木々や街路樹を表現するのに加え「和」の感覚や「大人の街」を、「ガラス」は川面を流れる「水」を象徴する素材として使用しています。

また、駅の出入り口は利用客をまちとつなぐ重要な部分。「なにわ橋駅」は建築家・安藤忠雄氏による芸術性を高めたデザイン、他の3つの駅は木(無垢)とガラスをメイン素材に日本の伝統的な格子を現代的にデザインしました。

それぞれ個性的でデザイン性の高い4つの駅と駅周辺の開発は、「駅をまちづくりの核として、水の都大阪における水辺の一体感を実現する取り組み」として、高く評価され、国土交通省主催の日本鉄道賞で「駅・まち・水辺の一体計画賞」(表彰選考委員会による特別表彰)を受賞しました。





駅での環境配慮

大江橋駅では地上から太陽光を取り込み、地下階の壁面・床面に自然光を照射することで、消費電力を年間約500kWh、CO₂排出量が年間約300kg削減。なにわ橋駅でも太陽光採光システムで消費電力を削減しています。

また、中之島駅・大江橋駅・なにわ橋駅では、駅冷房によって発生する熱を直接大気に放出するのではなく、河川水に吸収させることでヒートアイランド現象の緩和に貢献しています。

特集 水都大阪の
新たな歴史がはじまる

先進的な取り組みで より安心して人と環境にやさしい 鉄道を実現



人にやさしい駅

中之島線の各駅では随所にバリアフリー対応を施し、安全と安心のための設備を整えています。「波型手すり」はその一例で、手すりに水平部分があることで、体が支えやすく、膝への負担が従来の手すりの3分の1以下になるという測定結果が得られています。



モーダルシフトなどによる環境効果

新型車両3000系の電気消費量は、従来車に比べ約30%を削減。これによりCO₂排出量を年間約3,500t削減できます。

また、中之島線の整備による自動車交通の削減量は、1日約18,000台と想定され、これによるCO₂排出削減量は年間約9,504t、窒素酸化物削減量は年間約49tとなります。



万全の地震対策

駅をはじめとした中之島線の本体構造物は、阪神大震災後に制定された「新耐震基準」に準拠した耐震性を持っています。また、上町断層を横切るなにわ橋駅～天満橋駅間のトンネル部分では強靱なダクタイル（鋳鉄）セグメントを使用し、想定できる地盤の変形ではトンネルが崩れないようになっています。

快適性を追求した新型車両

主に中之島駅と出町柳駅を直結する「快速急行」の新型車両3000系の座席には、東レの最高級スエード調人工皮革「エクセース」を鉄道車両として世界で初めて採用。ハイグレードな快適性を追求しています。



アートエリアB1

「なにわ橋駅」の地下1階コンコースの一部を、中之島エリアの文化・芸術の創造と交流の場として活用することで、「コミュニケーション空間としての駅」を提案しています。「アート」「知」をテーマにしたさまざまなプログラムを実施しています。



京阪グループのCSR

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。

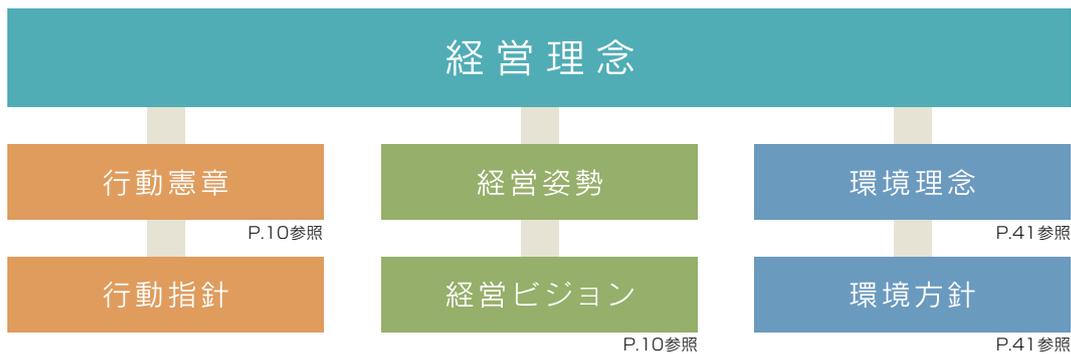
平成10年7月に制定した「経営理念」は京阪グループとしての共通認識を持ち、経営理念に基づいて行動することにより、社会からその存立が認められ信頼され続けるための根本思想であると考えています。

この「経営理念」を上位概念として、経営理念を日常の行動で実現するための基本方針として「行動憲章」を、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、環境にやさしい企業を目指すための考え方として「環境理念」を定めています。

さらに、「行動憲章」、「経営姿勢」、「環境理念」のもとに、それぞれを具現化するための「行動指針」、「経営ビジョン」、「環境方針」を定めています。

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体系



経営理念

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

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。

■ 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年度を見据え、「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」と言っていただけるような、もっと多くのお客さまから選ばれる価値ある会社として成長していく決意を定めたものです。

平成20(2008)年5月には、中期経営計画「ATTACK 2011」(2009~2011年度)を策定し、ビジョン実現に向けて取り組んでいます。

京阪エリアの魅力向上と拡大

京阪ブランドの確立

お客さまからの信頼の維持・向上

お客さま視点の営業力の強化

積極的・主導的な事業提携

“選ばれる京阪”
への挑戦

■ 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いけません。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・献金を行ってはいけません。 ※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。

京阪グループのブランド価値向上を目指して

京阪グループでは、経営ビジョン「『選ばれる京阪』への挑戦」において、多くのお客さまに支持され選ばれる価値のある会社を目指しています。その実現に向け、「京阪ブランド」の確立を目指し、平成20年4月より「経営理念」に則り、「ブランドコンセプト」と、このコンセプトを象徴化した「シンボルマーク」と「スローガン」を使用しています。

◆ 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、お客さまとともに、潤いのある街と暮らしを創りあげます。

◆ 「シンボルマーク」と「スローガン」

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、グループの旗印となるものです。



■ シンボルマークの展開例



▲電車



▲バス



▲ホテル

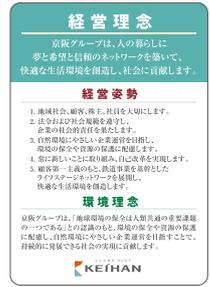


▲デイサービス施設

経営理念の浸透

◆ 経営理念携帯カードの配布

京阪グループ全従業員に経営理念、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

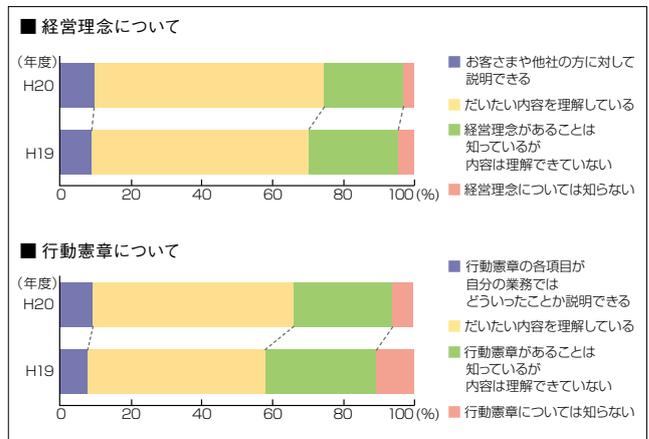
グループ新入社員研修、新任管理職・係長研修などで京阪グループの経営理念などの浸透を図っています。



▲グループ新入社員研修

◆ CSR浸透度調査アンケートの実施

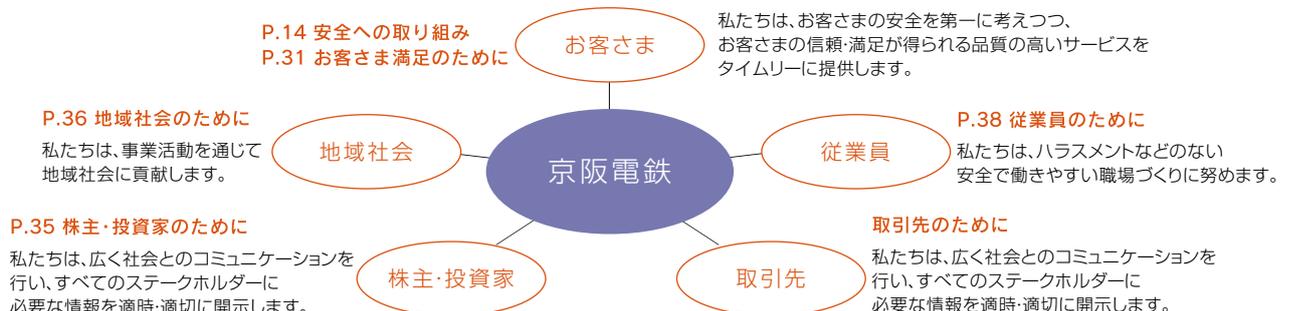
京阪グループ全従業員を対象とした「CSR浸透度調査アンケート」を平成19年8月に引き続き、平成20年12月にも実施しました。この取り組みは、経営理念や行動憲章の浸透度を調査するだけでなく、アンケートに回答することで従業員が京阪グループのCSRを再認識する機会にもなっています。



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。



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

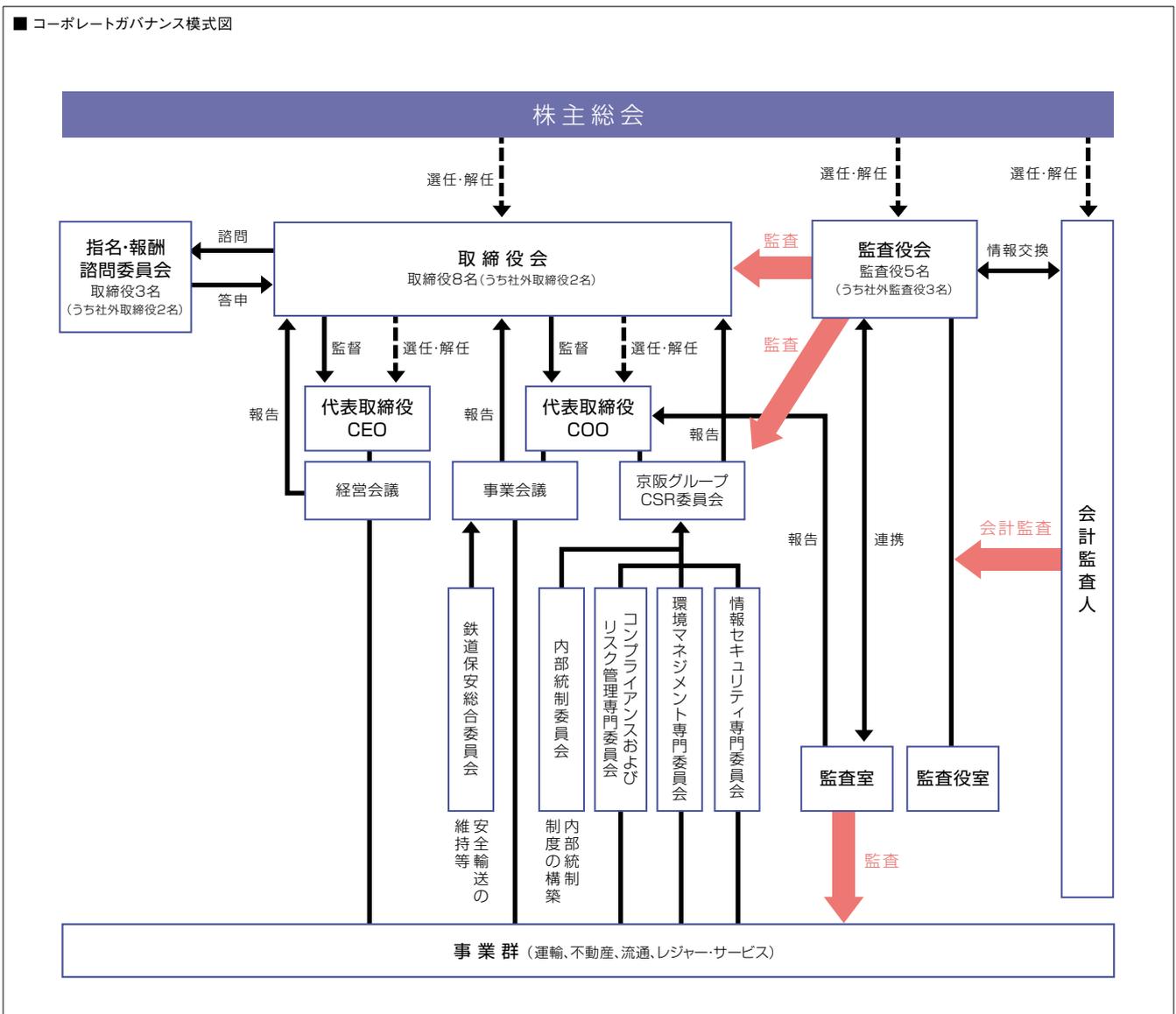
当社では、グループ成長戦略を強力に推進するため、主としてグループ経営戦略の責任を担うCEOとグループ事業執

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

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20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」のもとに「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、同専門委員会のもと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、P.38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、社員およびそのほかの従業員を対象に、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づ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のほか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。

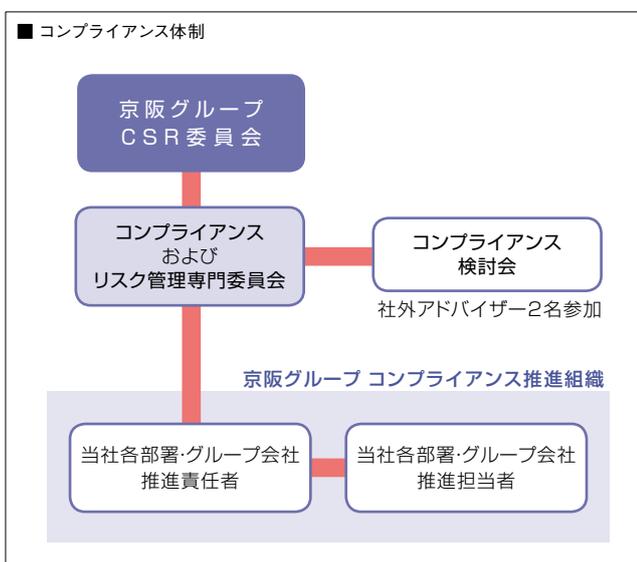
これを受けて各部署は「危機管理規程」に関する細則を定め、具体的な危機に対処する仕組みを整備しています。

◆ 情報セキュリティ

京阪グループでは、情報セキュリティの維持・向上を図るため、「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。

また、平成20年10月には、「京阪グループ情報セキュリティポリシー」を制定し、グループ全体のセキュリティレベル向上を図っています。

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。



安全への 取り組み

【安全報告書】

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。
安全統括管理者のもと、
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
鉄道施設や車両の整備などを
日々行っています。



軌道検測作業

安全統括管理者ごあいさつ

鉄道事業で最も重視するのは、「安全」です。「安全の確保は輸送の生命である」という言葉の重みを常に感じています。

安全を確保する上で大事なことは、すべての問題は現場で発生し、その解決策も現場にあるとの考えに立ち行動することです。そのために、極力現場に足を運び自分の目で確かめ、直接話を聞くよう心がけています。

高齢化社会といわれる昨今、バリアフリー化にも努力し、ご利用のお客さまや沿線の皆さまから信頼され、愛される輸送機関となるよう、日々精励してまいります。



安全統括管理者
取締役常務執行役員
脇博一

安全管理体制と方針

安全基本方針

平成17年に航空機、鉄道などで事故が多発しました。それを受けて各事業者における安全管理体制の強化を目的として鉄道事業法が改正され、運輸事業者に常に安全を最優先する事業運営の仕組みの構築が義務づけられました。

これを受けて、当社では平成18年10月に安全管理規程を制定するとともに、輸送の安全を確保するための安全基本方針を定めました。

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及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

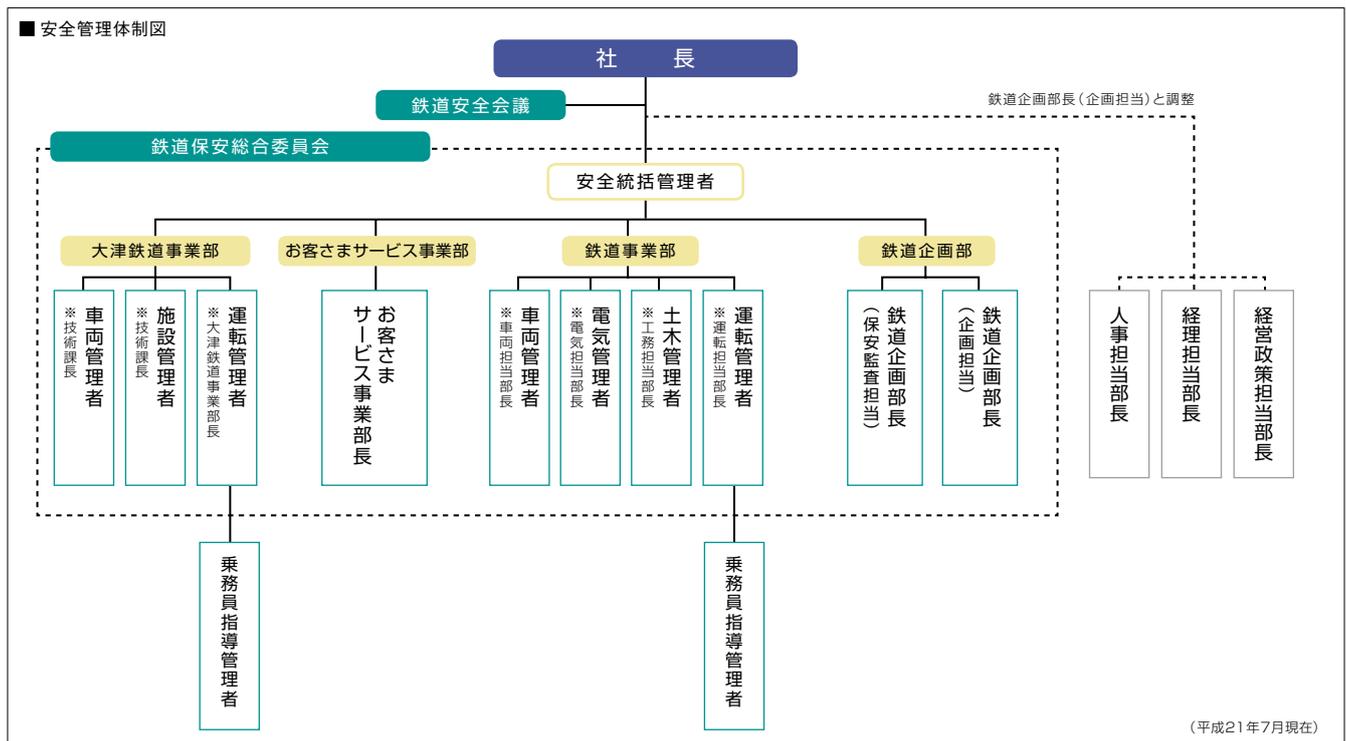
当社では、安全統括管理者を委員長とし、鉄道部門の部長からなる「鉄道保安総合委員会」を設置し、輸送の安全確保、鉄道業の事業計画について安全・正確・迅速・快適の原則に則り審議を行っています。

また、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、安全施策などの強化を図ってきました。

なお、当社の安全への取り組みには長い歴史があり、鉄道保安総合委員会の前進である「運転保安委員会」は昭和42年に創設され、平成17年に鉄道保安総合委員会に発展解消されるまで合計1,101回開催されています。

安全への取り組み

安全管理体制



管理者などの役割

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。	鉄道企画部長 (企画担当)	安全統括管理者の指揮のもと、事故防止に関する事項および輸送の安全の確保に必要な設備投資などに関する事項を統括する。	経理担当部長	鉄道企画部長が立案した予算計画について、全社的な年度予算を調整する。
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、運転に関する事項を統括する。	鉄道企画部長 (保安監査担当)	安全統括管理者の指揮のもと、「保安監査規程」に定める保安監査および運輸安全マネジメント態勢の確認を担当する。	人事担当部長	鉄道企画部長が立案した要員計画について、全社的な要員計画を調整する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮のもと、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する。	お客さまサービス事業部長	安全統括管理者の指揮のもと、駅における運転関係業務に従事する係員の教育訓練の管理を担当するとともに、駅のホーム上または線路に近接して実施される業務(運転関係業務または施設管理者などが管理する業務を除く)の安全管理を統括する。	鉄道保安総合委員会	安全輸送の確保を最優先の命題とし、鉄道業の事業戦略・計画および営業戦略・政策を企画、立案するとともに重要な情報の分析を行う。
土木管理者・電気管理者・施設管理者 (以下「施設管理者等」という。)	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道施設に関する事項を統括する。	経営政策担当部長	鉄道企画部長が立案した設備投資計画について、全社的な経営状況に鑑み、中長期経営計画を調整する。	鉄道安全会議	運輸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、鉄道業における安全に関する事項の報告、審議を行う。
車両管理者	安全統括管理者の指揮のもと、車両に関する事項を統括する。				

安全重点施策

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

平成20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	①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、ヒヤリング、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。
鉄道企画部(保安担当)	安全管理体制の確立	①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。 ②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。 ③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。
鉄道事業部(運転担当)	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を実施する。 ②運転保安に関するヒヤリハットの原因分析を行い、活用する。 ③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。 ④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。
鉄道事業部(工務担当)	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を実施する。 ②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。 ③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。
	安全関連投資の実施	①駅耐震補強工事(天満橋駅、枚方市駅、樟葉駅) ②地下駅防火防煙シャッター設置工事(天満橋駅) ③大阪地下線道床改良工事 ④PCマクラギ交換工事
鉄道事業部(電気担当)	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を実施する。 ②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。 ③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。
	安全関連投資の実施	①踏切支障報知装置新設工事 ②変電所機器更新工事(天満橋変電所、蒲生変電所) ③列車接近表示器新設工事 ④ホーム異常通報装置新設工事 ⑤車掌列車監視用ITVカラー化工事
鉄道事業部(車両担当)	安全管理体制の確立	①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。 ②過去の重大事故の教訓を継承する。
	安全関連投資の実施	①車両代替更新(中之島線開業に伴う新型車両製作) ②運転状況記録装置新設 ③列車防護無線の新設
大津鉄道事業部	安全管理体制の確立	①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。 ②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)。 ③ヒヤリハット報告を充実させる。
	安全関連投資の実施	①運転状況記録装置の設置
お客さまサービス事業部	安全管理体制の確立	①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。 ②操車業務における基本的取り扱いを徹底する。 ③ヒヤリハット報告を充実し、対策を実現化する。
中之島新線建設部 ※平成21年7月をもって廃止	安全管理体制の確立	①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。 ②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。 ③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・調整を確実にを行い無事故で新線開通を迎える。 ④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。 ⑤諸検査を確実に実施し、開通後の運行に支障を出さない。

平成20年度実績	平成21年度安全重点施策	
①必要性と優先度を検討し、設備投資計画を策定	安全管理体制の確立	①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、ヒヤリング、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。
①チェックシートの改良、監査手順を変更し効率化を図った。 ②各部門のヒヤリハットを3ヵ月ごとに集約し、会議を開催することで情報共有に努めた。 ③社内イントラネットに情報を掲載し社員がいつでも確認できるようにした。	安全管理体制の確立	①安全マネジメント監査において、従来の「適合性」チェックに加え、「有効性」チェックの視点からも監査を行う。 ②複数部門の関与する業務において、部門間で成されている取り決めの確認を行い、その運用状況をチェックする。 ③各部門の監査を通じて、ヒヤリハット活動の啓発を図るとともに、ヒヤリハット情報を有効活用する。 ④経営管理部門を含めた安全マネジメント教育を充実させる。
①特別助役業務研修会などを実施 ②提出されたヒヤリハットに基づき、ホーム監視用テレビの見直しを行った。 ③実施済み ④列車遅延の列車番号を抽出し原因の分析を行った。 また、輸送状況やお客さまのご意見を基に車内自動放送の見直しを行った。	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を実施する。 ②運転保安に関するヒヤリハット情報を周知するとともに、原因分析を行い、対策などへ活用する。 ③教育・指導の機会を中心に、乗務員を含め、すべての職種間でのコミュニケーションを継続的に図る。 ④車庫構内において、ATS設置などにより、「事故の芽」を摘み取る。
	線路・施設変更への対応	①定駅付近下り線高架化に伴う線路・施設の変更以降も、安全、適法かつ適正な列車運行を継続する。
①安全管理規程やそのほか安全にかかわる規程類について教育を実施。また、触車災害についての教育も実施した。 ②橋梁衝撃検知装置故障対応訓練、止水扉操作訓練など実施 ③各種会議体で周知した。	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を確実に実施するとともに、その報告についても確実に行う。 ②安全に関する教育訓練について、教育効果を確認する。 ③ヒヤリハット報告をさらに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。
①天満橋駅、樟葉駅実施済み。 枚方市駅は平成21年度に繰り越し。 ②天満橋駅に設置 ③工事完了 ④工事完了	安全関連投資の実施	①駅耐震補強工事(京橋駅、枚方市駅、丹波橋駅、守口市駅操車棟他) ②地下駅防火防煙シャッター設置工事(淀屋橋駅、天満橋駅) ③道床改良工事(大阪地下線、西三荘駅、樟葉駅付近) ④タイププレート交換工事(急曲線部)
①安全管理規程などについての教育を実施 ②架線自動車脱出訓練、柱上変圧器取替訓練など実施 ③ヒヤリハットに基づき作業用列車接近報知器を改善	安全管理体制の確立	①安全に関する教育訓練を確実に実施するとともに、教育効果を確認する。 ②安全に関する情報の伝達を確実に行う。 ③ヒヤリハット報告をさらに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。
①6カ所に新設 ②天満橋変電所、蒲生変電所の機器更新 ③2駅に新設 ④3駅に新設 ⑤3駅のITVをカラー化	安全関連投資の実施	①踏切支障報知装置新設工事 ②支持物補強建替工事(コンクリート柱) ③変電所機器更新工事(蒲生変電所、淀変電所) ④連動装置更新工事(寝屋川車庫) ⑤列車接近表示器新設工事 ⑥ホーム異常通報装置新設工事 ⑦車掌列車監視用ITVカラー化工事
①ヒヤリハットを集約し情報共有に努めた。 ②「過去の車両関係重大事故年表」を作成 過去の重大事故をテーマに勉強会を実施	安全管理体制の確立	①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。 ②過去の重大事故の教訓を継承する。
①8編成(48両)新造 ②平成23年6月までに全先頭車(101編成208両)に搭載予定(平成21年3月末時点で46編成94両搭載完了) ③平成24年度末までに全先頭車(101編成208両)に搭載予定(平成21年3月末時点で5編成10両搭載完了)	安全関連投資の実施	①運転状況記録装置新設 ②列車防護無線の新設 ③8000系車両改修工事 ④新型ATS装置の検討
①脱線復旧訓練、軌道自動車救援訓練などを実施 ②他社事例を部内で供覧し情報共有に努めた。 ③実施済み	安全管理体制の確立	①安全管理規程および運輸安全マネジメントを含めた教育訓練を確実に実施し、習熟状況を把握する。 ②課題・継続検討に対して、すみやかに対応する。 ③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)。 ④ヒヤリハット報告を充実させる。
①5編成に搭載完了	安全関連投資の実施	①運転状況記録装置の設置 ②ホームセンサーによる保安度向上
①触車事故防止教育を実施。 また駅構内版社に対しても教育を実施 ②基本操作の訓練のほか、運行システムダウンを想定した訓練を実施 ③ヒヤリハット体験を集約したものを全駅に掲示し対策を公募、対策をフィードバックした。	安全管理体制の確立	①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。 ②操車業務における基本的取り扱いを徹底する。 ③ヒヤリハット報告を充実し、対策を実現化する。
①「工事など係員に対する適性検査ならびに教育訓練実施要領」を制定。研修会を計画通り実施し、また教育の効果を把握するため小テストを実施した。 ②部内3カ所に掲示 ③情報共有会議を開催し情報共有に努めた。 ④「試運転・習熟訓練運転中の安全管理マニュアル」などを制定。また、触車災害、他社の事故例などの教育を実施した。 ⑤建築限界測定、軌道動的検測などを実施		

安全管理方法

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、鉄道部門の部長クラスで構成され、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、事故、インシデント、ヒヤリハット情報などの分析と事故防止対策の審議を行っています。

保安監査

鉄道部門の各部署に対して約1ヵ月間かけて、毎年実施しています。



▲保安監査

鉄道の安全が確実に確保されているか、旅客サービスが適正に行われているかを、現場調査・書類調査・ヒアリングなどを通じてチェックします。監査結果は、社長・安全統括管理者・監査役・鉄道保安総合委員会に報告します。

安全マネジメント監査

保安監査と同時に安全マネジメント監査も実施しています。

安全管理規程に則り、安全マネジメント態勢が適切に確立され、実施され、維持され、機能しているかを確認します。監査報告を受けた安全統括管理者は、見直しが必要な事項については、鉄道保安総合委員会で審議し改善を図ります。

運輸安全マネジメント評価

国土交通省が実施するもので、鉄道事業者が自ら構築した安全マネジメント態勢を評価し助言をするものです。平成20年度は9月に実施されました。総評として、下記の3項目について評価を受けました。

- ① 経営トップのリーダーシップの発揮
- ② 経営管理部門を対象とした安全管理体制にかかわる内部監査の仕組みの確立
- ③ 安全管理体制の見直しの仕組みの確立



▲運輸安全マネジメント評価

鉄道安全大会

運輸安全マネジメント体制における管理職以上の教育の一環として、平成21年3月に実施しました。約120名を対象に各担当部長などから「運輸安全マネジメント制度について」「当社の過去の重大事故紹介」「各部門安全重点施策発表」の報告を行ったあと、JR西日本安全研究所所長から「ヒューマンエラーを少しでも減らすために」と題した特別講演を受けました。最後に参加した役員・社員全員で安全基本方針を唱和し、安全の誓いを新たにしました。



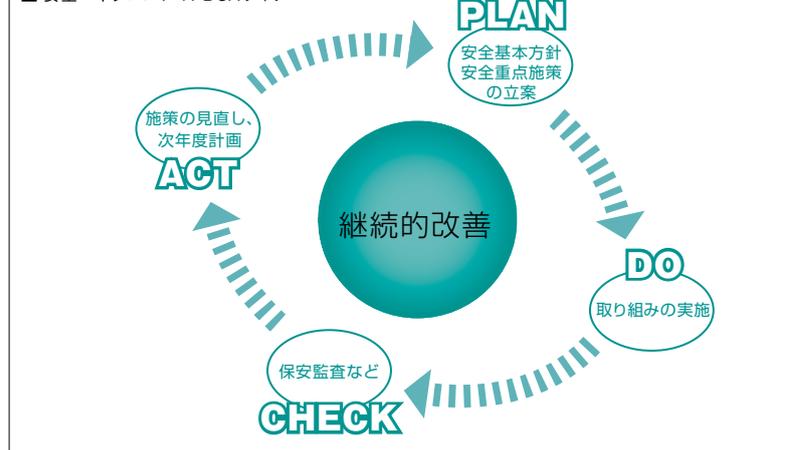
▲鉄道安全大会

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、安全マネジメントには不可欠であるPDCAサイクルのうち、チェック機能を強化するため、昭和50年より独立した専門部署を設置し、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。

■安全マネジメントのPDCAサイクル



運転関係事故

鉄軌道運転事故

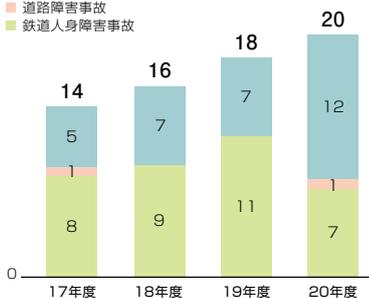
鉄軌道運転事故は、下記のように7種類に分類されます。平成20年度は、踏切障害事故と道路障害事故・鉄道人身障害事故が計20件発生し、この3種類以外の事故は発生していません。

踏切障害事故は、人の直前横断、線路への侵入などによるもの、道路障害事故は軌道敷内での自動車の急停車によるもの、鉄道人身障害事故はホームからの転落、ホーム上での接触などによるものです。

■ 鉄軌道運転事故

	17年度	18年度	19年度	20年度
列車衝突事故	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0	0
列車火災事故	0	0	0	0
踏切障害事故	5	7	7	12
道路障害事故	1	0	0	1
鉄道人身障害事故	8	9	11	7
鉄道物損事故	0	0	0	0
合計	14	16	18	20

■ 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	20年度
直前横断	5	6	4	7
その他	0	1	3	5
合計	5	7	7	12

平成20年度
踏切障害事故内訳



■ 鉄道人身障害事故の内訳

	17年度	18年度	19年度	20年度
ホームからの転落	3	2	3	3
ホーム上での接触	4	4	3	3
線路内侵入	1	3	5	1
合計	8	9	11	7

平成20年度
鉄道人身障害事故内訳



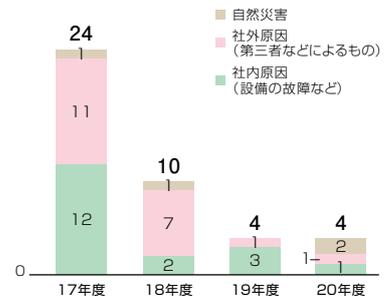
輸送障害

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(列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたもの)をいいます。

平成20年度は、雷害2件を含む4件が発生しました。

■ 輸送障害

	17年度	18年度	19年度	20年度
自然災害	1	1	0	2
社外原因 (第三者などによるもの)	11	7	1	1
社内原因 (設備の故障など)	12	2	3	1
合計	24	10	4	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。

インシデント

インシデントとは、事故が発生する恐れがあると認められる事態をいいます。

■ インシデント

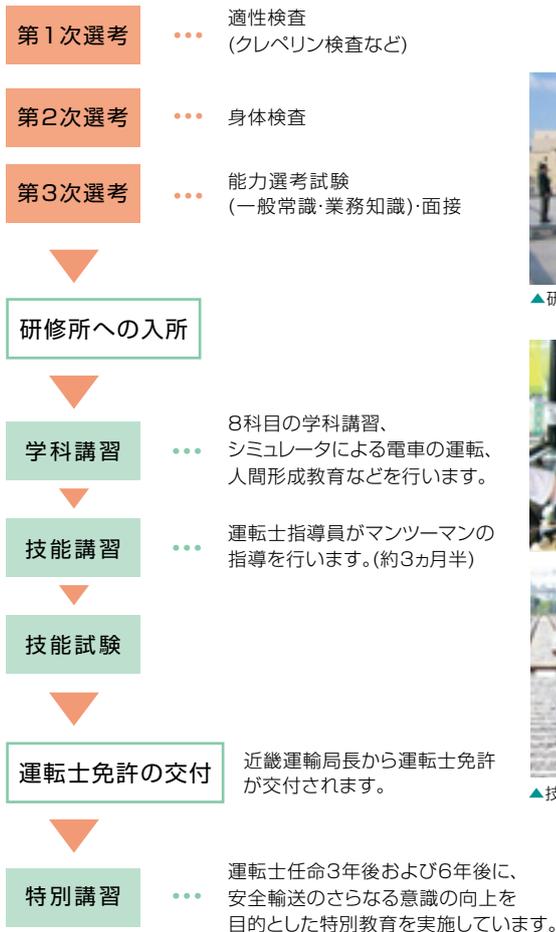
	17年度	18年度	19年度	20年度
インシデント	0	0	0	0

- 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。

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。研修所の入所資格は、満20才以上で運転士登用選考試験に合格した者と定めています。最近の運転士登用選考試験での倍率は4.4倍となっています。

■ 運転士養成の流れ



▲ 研修所への入所



▲ 技能講習

Message

西尾 宗晃
運転課 大阪列車区



61期生の仲間とともに「動力車操縦者運転免許」取得に向けて、励まし合って喜びを分かち合いました。研修所の先生方からは、運転士時代に経験された実践的な知識を教わるだけでなく、見習中には精神的なフォローまでしていただきました。技能講習では、指導員とのマンツーマンにより、運転技術はもちろん社会人としての人間性も教育していただきました。運転士としてお客さまの「安全・安心」を第一に考えて、京阪ブランドの質の向上に努めていきます。

乗務員の日々の管理

◆ 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、社用車や保守用車などの運転に携わる者全員に対して実施しています。



▲ アルコールチェック

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ています。

◆ SAS (睡眠時無呼吸症候群) 対策

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。そこで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3年周期で実施し、主治医と産業医の指導のもと、必要がある場合は、シーパップ治療を義務づけています。

◆ 出勤点呼時の

ワンポイントアドバイス

運転保安度向上のため、出勤点呼時に監督者から乗務員に対して、ワンポイントアドバイスを行うことで注意喚起を促しています。従来の点呼方法を改善し、具体的に注意箇所を指摘し、言葉を交わしコミュニケーションを図ることで、安全へのより一層の意識づけを目的としています。

また、運転指令者が列車無線を使って天候などそのときの状況にあったアドバイスをしています。

ヒヤリハット

「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」「ハッとした」経験を各々がメモにして発表することで全社員が共通の認識を持ち、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ろうとするものです。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。

◆ ヒヤリハット報告で改善された例

●ヒヤリハット報告

- ・踏切遮断機の内側にスペースがあり、誤って踏切内で列車の通過待ちをしている人を、運転士が発見した。
- ・踏切の周辺で係員が作業中、踏切遮断機内の内側に取り残されている人を発見した。

●対策

道路が線路と斜めに交差しているため、遮断機の内側に三角地帯ができています。これが、踏切の外であると誤認される場合があった。地元警察署と協議し、踏切内であることを明示するため、「踏切注意」を道路面に表示した。

●効果

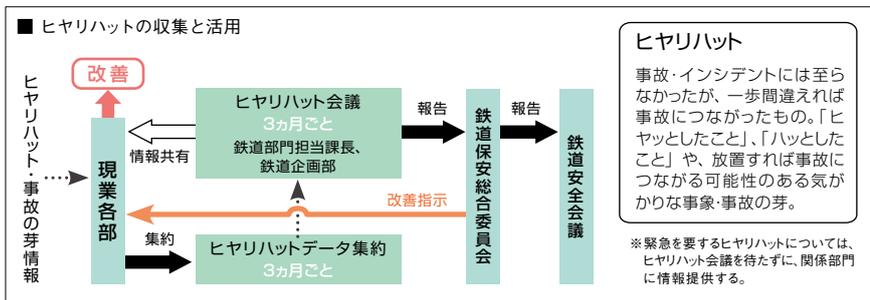
踏切内であることが明瞭になり、踏切内で列車の通過待ちをする人はいなくなった。



▲改善前



▲改善後



KYT(危険予知トレーニング)

危険の「K」、予知の「Y」、トレーニングの「T」としてKYTと呼びます。

KYTは、作業に従事する作業者が、事故や災害を未然に防ぐことを目的に、その作業に潜む危険を予想し指摘しあう訓練のことです。

危険予知トレーニングに役立つ手順に4ラウンド法があります。

第1R (現状把握)	▶	どんな危険が、ひそんでいるか
第2R (本質追求)	▶	これが、危険のポイントだ
第3R (対策樹立)	▶	あなたなら、どうする
第4R (目標設定)	▶	私たちは、こうする

日々、KYT(危険予知トレーニング)を行うことでヒューマンエラー事故の防止に努めています。鉄道事業部では安全活動トレーナーを養成するため、毎年、外部研修会に参加させて、リーダーの養成を行っています。

Message

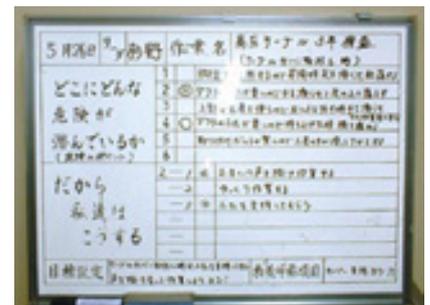


杉野 大輔
鉄道事業部 電気課
京都電力係

電気設備の保守作業には常に危険が伴います。私たちはKYTを積極的に行うことで、危険に対する感受性を高め、災害ゼロを目標に日々努力しています。KYTは普段の生活でも役立ちますので、皆さんもぜひ試してみてください。



▲指差呼称



▲危険予知活動表

安全衛生

社員の安全と健康を確保することを目的に、京阪電鉄安全衛生委員会が設置され、その下に職場委員会として本社、鉄道事業部、大津鉄道事業部安全衛生委員会が設けられています。

さらに鉄道事業部では運転・工務・電気・車両の部門ごとに安全衛生分科会

を設けて活動を行っています。分科会の活動内容は、現場作業の安全パトロール、労働災害が発生した場合の原因究明と再発防止策の検討、同業他社も含めた労働災害・通勤災害の報告、各職場から提出された「ヒヤリハット」報告、衛生面における疾病などの状況分析報告で、労働安全や健康に対する意識の向上、快適な職場づくりに取り組んでいます。



▲安全衛生分科会

ATS

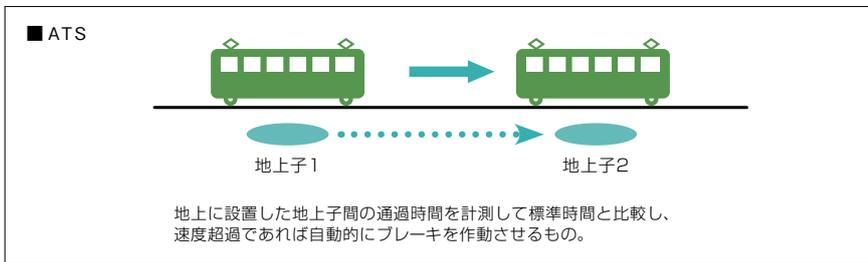
ATS(自動列車停止装置)システムは、列車を停止信号までに停止させ、他列車との衝突を防止したり、急曲線や急勾配での速度超過防止を目的としています。決められた速度以上で通過すると強制的に非常ブレーキをかける安全装置です。

平成17年に発生した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などの緊急整備に関する通達、およびその後のダイヤ改正に伴う速度向上により、曲線用速度超過防止ATSは京阪線3カ所、大津線1カ所

に設置しています。なお、通達の基準には該当しないものさらに京阪線7カ所、大津線6カ所にATSを自主設置し、安全を確保しています。

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、曲線以外にも分岐器など重要な事故を起こす恐れのある箇所への速度を制限する装置の設置を義務づけており、その設置は平成20年度にすべて完了しました。

今後、より一層の安全性向上に向け、システムの全面更新を計画しており、平成28年度までに京阪線全線での稼働を目指しています。

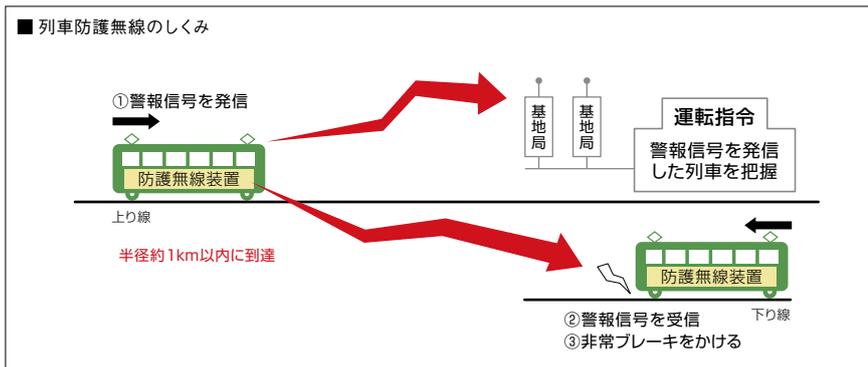


列車防護無線

脱線事故などの緊急時、乗務員の操作により列車から電波を発信し、周囲約1km以内にある列車に緊急事態の発生を通

知して列車の停止を義務づけ、二次災害を防止するための装置です。

平成24年度中に全編成への設置を完了させるため、平成21年1月より設置を開始しました。



駅誤通過防止装置

停車駅の誤認を防ぐため、接近する列車の種別により、駅手前に設置した表示灯に「停」または「通」の文字を表示するとともに、ATSと連動させ停車列車の駅誤通過を防止する装置で、京阪線の9駅に設置しています。



▲ 駅誤通過防止装置

作業用列車接近報知器

線路内で保守や工事を行っている作業員に、ランプの消灯と警報ブザーにより列車の接近を知らせる装置です。京阪線に550カ所以上設置されており、保守作業員の安全確保に寄与しています。



▲ 作業用列車接近報知器

京阪線自律分散式列車運行管理システム(ADEC)

当社では、駅の信号機やポイント、行先表示器、案内放送などをダイヤ情報に基づき自動的に制御を行う列車運行管理システム(ADEC)を導入しています。これにより、列車運行の定時性と正確性が保たれています。

京阪線では、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、障害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ものとなっています。

平成19年には、さらなる信頼性向上と円滑な運行管理を目的とし、大規模なシステム更新を行いました。指令員の操作性向上や案内放送の充実など、従来システムより大幅に機能が向上しました。



▲ 列車運行管理システム(ADEC)

安全対策／駅

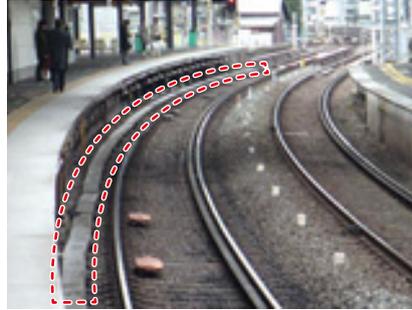
ホーム異常通報装置 (転落検知装置)

お客さまがホームから軌道に転落された時などに、列車を停止させるための通報装置です。ホーム上に設置され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や警報ランプ、警報サイレンで異常を知らせて事故を未然に防止します。京阪線30駅、大津線26駅に設置しています。



▲ホーム異常通報装置

また、駅ホームが急な曲線で電車とホームのすきまが広い場所では、お客さまが軌道に転落されても同様に異常を知らせるための検知マットを、京阪線4駅、大津線1駅に敷設しています。



▲ホーム転落検知装置

列車接近表示器

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45駅、大津線7駅に設置しています。

※行先表示器に組み込まれている場合も設置駅として含めています



▲列車接近表示器

ITV(監視用テレビ)装置

曲線ホームなど、見通しの悪い箇所では乗降されるお客さまの状況を監視し、扉事故を防止するためのものや、エスカレーター・エレベータの乗降口を監視し、お客さまが安全に駅をご利用いただいているかを確認するためのものがあります。

また、駅構内のさまざまな場所にカメラを設置することで、犯罪事件の抑止効果を図る狙いもあります。



▲ITV装置

戸閉合図装置

駅係員から車掌に列車の扉を閉める時機を知らせる装置で、京阪線13駅に設置しています。ラッシュ時やイベント開催の多客時などに使用され、扉開閉時の事故防止に役立っています。



▲戸閉合図装置

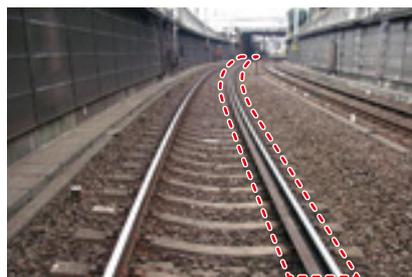
安全対策／設備

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

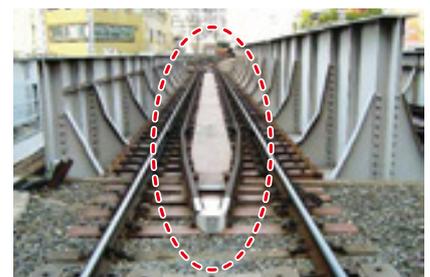
車輪の乗り上がりを防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。



▲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、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

衝撃検知装置

自動車が防護柵または橋梁に激突し、柵に異常が発生した時に直ちに駅に知らせ、柵の異常が著しい時には列車にも知らせる装置です。現在、国道1号架道橋(野江-関目間)と国道163号架道橋(関目-森小路間)に設置しています。

また、現地に設置しているカメラで監視も行っています。



▲163号架道橋



▲衝撃検知装置

安全対策／車両

運転士異常時列車停止装置

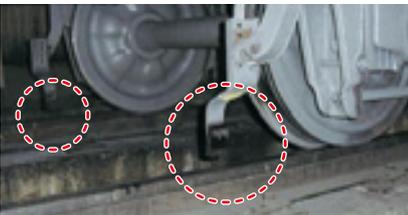
運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する運転士異常時列車停止装置を全車両に採用しています。また、車掌台には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



▲手を放すと非常ブレーキが作動

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

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、3ヵ月、4年または走行距離60万km、8年以内)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)を厳密に管理しています。



▲輪重測定装置

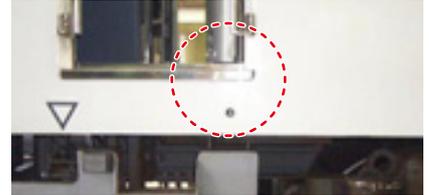
運転状況記録装置

万が一の事故が発生した場合に、その原因究明や再発防止策の立案に役立つため、時刻や速度などの列車の運転に関する基本情報、運転ハンドルやブレーキ操作などの運転士の操作に関する基本情報、ATSの動作状況などを記録する運転状況記録装置の設置を進めています。

ホーム検知装置

ヒューマンエラーによる扉事故を防止するため、3000系車両と10000系車両にホーム検知装置を設置しています。

万が一、車両がホームを行き過ぎて停車した場合や、ホームと反対側の扉を開けようとした場合に、扉が開かない仕組みになっています。



▲ホーム検知装置

連結間転落防止装置(外幌)

お客さまが乗車時に車両の連結間に転落される事故を防止するため、連結間転落防止装置を京阪線全車両に設置しています。



▲連結間転落防止装置

安全対策／大津線

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

限界支障検知装置

曲線半径200m以下の曲線部に設置しており、列車が何らかの障害で対向線路にはみ出し限界支障検知棒に接触したとき、特殊信号発光機を明滅させ、対向および後方列車に異常を知らせます。

京津線13カ所(検知棒78本、特殊信号発光機34機)、石山坂本線15カ所(検知棒102本、特殊信号発光機40機)に設置しています。

なお、交野線にも2カ所設置しています。

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

安全対策／踏切

踏切の解消

踏切における根本的な安全対策は立体交差化により踏切を解消することです。当社では、立体交差化を積極的に行い、踏切の解消に努めています。

昭和45年に307カ所あった踏切は現在では226カ所まで減少しています。

近年では、平成11年11月に京阪本線(寝屋川市内)連続立体交差化事業により寝屋川市駅付近を高架化しました。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25年度の竣工を目指しています。

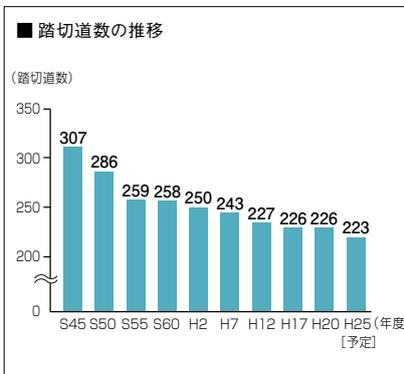
高架化により3つの踏切道を廃止し、利便性向上、安全確保とともに、競馬開催日の混雑を解消します。新駅は現在の位置より約280m京都方面に移設し、2面4線のホームを持つ高架駅に生まれ変わります。



▲淀駅踏切



▲淀駅付近高架化工事



踏切事故防止のための機器

既存の踏切についても、各種機器を設置し、事故防止に取り組んでいます。

◆ 踏切支障報知装置

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場合、非常ボタンを押すことにより運転士に知らせるもので、



▲踏切支障報知装置

京阪線の踏切障害物検知装置が設置されていない26踏切に設置し、事故を未然に防止しています。

◆ 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

◆ 列車進行方向指示器

踏切に設置している閃光灯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

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発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は、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。

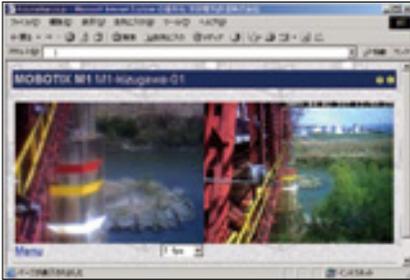


▲踏切での啓発活動

自然災害対策

気象観測機器

当社では、各種気象観測機器として風速計16カ所、雨量計4カ所、河川監視カメラ3カ所、地震計8カ所を沿線に設置しています。観測データによって適切な運転規制を行い、暴風・豪雨などによる異常な自然現象による運転事故の発生を未然に防止しています。

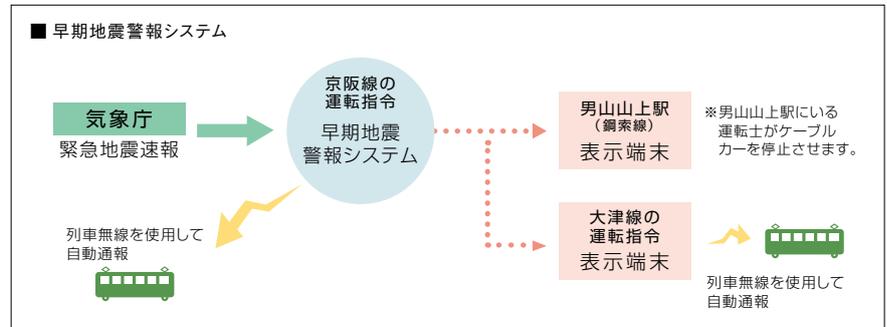


▲河川監視カメラ

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を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、自動的に列車無線で全列車に対して通報することにより、大き

な揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止を行い被害の最小限化を図ります。大津線・鋼索線にも表示端末を設置し、地震情報を受信できるようにしています。



止水鉄扉

当社の営業線では初めての施設で、河川防護(土佐堀川底等崩落防止)のための施設(止水鉄扉)です。なにわ橋駅東端部[ローラー式ゲート]と天満橋駅西側付近[スイング式ゲート]に鋼製の「ゲート」と「操作設備」(移動式剛体架線含む)を中之島線の供用にあたり新設しました。

また、新規施設の保守点検に合わせて、施設の稼働のための訓練も実施しています。



▲なにわ橋駅側(ローラー式ゲート)
非常時:扉が閉まっている状態



▲天満橋駅側(スイング式ゲート)
通常時:扉が開いている状態

ひらかたパークの安全対策

当社が運営する「ひらかたパーク」では、一部の遊戯機のメンテナンスを寝屋川車両基地で行っています。鉄道会社直営の強みを活かし、ひらかたパークと車両部門が協力し、高いレベルの技術で遊戯機の安全を支えています。

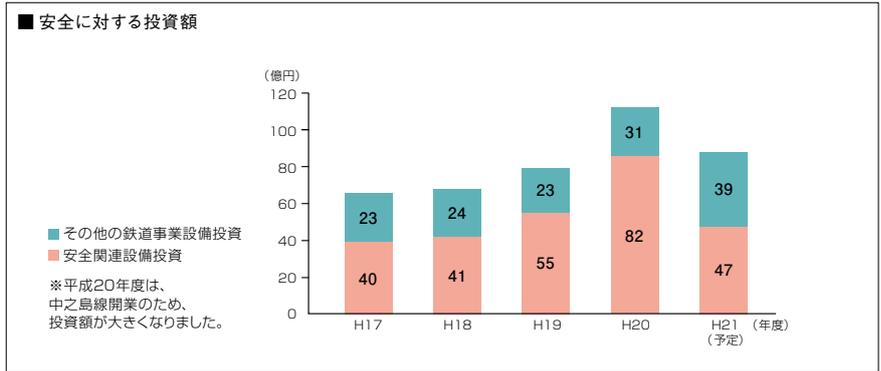


▲ジェットコースターの分解・整備



安全投資

当社では、お客さまに安心、快適に鉄道をご利用いただくため、安全関連設備投資として、平成20年度は約82億円を投資しました。平成21年度は約47億円を投資する予定です。



技術の継承

保線部門

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実務研修(年2回)や机上研修(年4回)を実施しています。

実務研修では、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、研究発表や議論を通して、知識の習熟に努めています。



▲分岐まくら木交換作業

電気部門

電気部門では、電気技術に対する理解を深めるための教習書や、安全点検の確実な実行と一定レベルの技術を確認するための標準作業手順表を活用しています。

また、作業者の安全確保や障害発生時の迅速な復旧を目指すため、主に若年者を対象に「障害復旧訓練」を実施しています。

毎年開催される「業務研究発表会」では、さまざまな課題に対する対策や改善を検討し議論することで、技術力の向上に努めています。



▲実設訓練

車両部門

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、ベテラン社員の大量定年退職による技能の断絶を避けるために、技能の継承に重点をおいた勉強会を年間計画(年6回以上)に基づき実施しています。

また、新任監督者を対象に指導者としての研修会を開催し、技能継承が「安全・確実」に行えるようにしています。さらに、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

八木 誠

鉄道事業部 保線課
京都保線係



私たち保線課は、暑い日・寒い日・昼夜を問わず線路の保守・点検を行い、運転保安を確保しています。そのためには若手社員のスキルアップが必要で、時には優しく、時には厳しく、理解できるまで指導しています。

Message

中村 博史

鉄道事業部 電気課
京都電力係



標準作業手順表や障害復旧訓練を通して、若手社員の技術力向上に日々努めています。常に安全意識を養い、ヒューマンエラーが起きないように指導しています。

Message

中西 久文

鉄道事業部 車両課
整備係



私たちの世代は、作業を安全かつ確に行うノウハウをいろいろな形で諸先輩から教わり、習得してきました。それをいかに後輩たちに伝えていくかを念頭に置きながら、作業に取り組んでいます。

訓練

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毎年実施しています。平成20年11月に、寝屋川車庫において列車通過直前の踏切道に自動車が入り込んで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・事故列車の救援収容がスムーズにかつ確実に進められるよう、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。

訓練開始

- ①事故発生 [13:00] 列車通過直前の踏切道に乗用車が突然侵入し列車と衝突、列車は脱線し乗用車は大破。乗務員が運転指令に無線で連絡。反対側を走行の列車を停止させる。
- ②乗客の救出 乗務員と応援に駆けつけた係員とで乗客の避難誘導を実施。
- ③関係各方面への連絡と対策本部など設置 [13:40] 本社に対策本部、現場に復旧本部設置。
- ④消防・警察到着 [13:43] 消防と警察が到着し、救助活動と消火活動開始。乗用車をエンジンカッターで切断しドライバーを救出。



▲消防隊による救出作業

- ⑤現場検証終了、復旧作業開始 [14:15] 消防・警察・近畿運輸局による現場検証が終了し、復旧作業を開始。脱線した車両の復線、踏切設備の復旧、レール締結装置とまくら木の交換、線路の整理、電車線の復旧などを実施。



▲車両係員による脱線復旧作業

- ⑥事故車両を収容 [15:00] 運転不能の事故車両を救援列車で車庫に収容。
- ⑦平常運転に復帰 [15:25] 平常運転に戻し、対策本部・復旧本部を解散。

訓練終了

総合防災訓練

天変地異や災害などに対し、適切に対応できる能力の向上を目的とした訓練を毎年実施しています。震度5強の地震が発生したとの想定で、本社に対策本部を設置し、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るための訓練を平成21年3月に行いました。



▲対策本部

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非常呼集訓練も実施しています。また、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も導入しています。



▲脱線復旧訓練

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。

係員の冷静な判断力や連携を養い、万が一に備えています。昨年度は開業直前の中之島線内で実施しました。



▲地下線内火災想定訓練

駅での訓練

駅でのさまざまな異常事態を想定して行う訓練には、脱線、鉄道テロ、火災などを想定したものがああります。

写真は、昨年の中之島線開業前に実施した駅火災を想定した訓練です。

“訓練でできないことは、本番ではできない”という姿勢で、あらゆる訓練に真摯に取り組んでいます。



▲火災を想定した訓練

トップ巡視

春秋の全国交通安全運動、夏の安全運転推進運動、年末年始輸送の安全総点検など、機会あるごとに社長・安全統括管理者の現場巡視を実施しました。主要駅・列車区・車両基地・重要施設などの査察や現場の第一線で活躍している担当者との意見交換を行い、督励しました。

また、朝の出勤時に列車の運転室に添乗し、鉄道の安全に対する率先垂範の姿勢を見せています。



▲社長、担当役員の巡視

大津線保安監査における行政指導とその改善内容

平成20年12月3日から5日にかけて国土交通省による保安監査を受けました。その結果について、近畿運輸局長より行政指導文書を受領しました。

指導内容のうち指示事項は、

- ① 運行計画変更届未了の件
 - ② 当社で定めた速度を守っていない件
- の2件です。その他勧告事項は、
- ① 踏切制御装置の経年劣化対策
 - ② 閉そく方式変更訓練の未実施
 - ③ 線路閉鎖取扱の規程と運用の乖離
- の3件でした。

平成21年3月23日と4月20日に、近畿運輸局長に対し、改善措置の報告書を提出しました。内容は下記のとおりです。

●指示事項

① 運行計画変更届未了の件

① 平成21年3月16日に運行計画変更届を近畿運輸局へ届出しました。

② 当社で定めた速度を守っていない件

② 業務研修会を実施し、指導の趣旨を徹底させました。今後の指導体制についても強化を図りました。

●勧告事項

① 踏切制御装置の経年劣化対策

① 平成23年度までにAFO軌道回路装置送受信器153台を更新完了するように設備投資を見直しました。

② 閉そく方式変更訓練の未実施

② 平成20年12月9日に閉そく方式変更訓練を実施しました。

③ 線路閉鎖取扱の規程と運用の乖離

③ 関係規程を整備し、平成21年4月27日から運用を開始しました。

情報開示

「CSR報告書」のほかに、ホームページや広報誌などで安全性向上の取り組みをお知らせしています。



▲「くらしのなかの京阪」

安全への取り組み[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受ける総合窓口「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/>

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、ボディー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、非常通報装置で乗務員にお知らせください。



社会への 取り組み

当社のこれまでの歴史は、
さまざまなステークホルダーと
ともに築いてきたものです。
長年の事業活動で得た知識や
経験を活かし、また常に社会に
おける当社の役割を考えながら、
今後もステークホルダーとの
関わりを通して、
社会に貢献できるよう
CSR活動に取り組んでいきます。



京阪ファミリーサンクスフェア in ひらパー

ごあいさつ

当社は、開業以来1世紀近くにわたり、公共性の高い鉄道事業を中心に、不動産、流通、レジャーなど幅広い事業を展開するなかで、ステークホルダーの皆さまとの信頼関係を大切にして歩んでまいりました。

そのような状況におきまして、昨年10月、当社では中之島線を開業することになりました。これにより中之島西部地区のこれまでの鉄道空白地帯を解消し、交通ネットワークが大いに充実するとともに、中之島線のなにわ橋駅では、地下1階コンコースに「アートエリアB1」を開設して、さまざまなイベントを開催し中之島エリアの文化・芸術の創造と交流の場として活用されています。このような中之島線での事業活動は本編「社会への取り組み」としても十分に評価できるものですが、詳細は特集(P.6~8)で取り上げておりますのでご参照ください。

本編では社会的貢献として、ステークホルダー別の取り組みをご紹介します。これからもすべてのステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを図りながら、築きあげられた信頼関係をさらに強化して、当社の社会的責任を果たすようCSR活動を推進してまいります。



京阪グループCSR委員会
副委員長
代表取締役副社長
櫻井 謙次

お客さま満足のために

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、お客さまからのお問い合わせやご意見・ご要望をお聞きする「お客さまセンター」を開設しています。また同時に、「お客さまにやさしい鉄道」を目指した取り組みにも力を入れています。

お客さまの声に答えて

当社は、開業以来100年近くにわたり、鉄道事業を中心としてお客さまとともに歩んできました。今後も、より一層お客さまに支持される企業を目指していきます。そのため平成18年に策定しました京阪グループ経営ビジョン「選ばれる京阪」への挑戦に、CS(CUSTOMER SATISFACTION) 推進を重要課題と位置づけ、新たな100年に向け、さらなるサービス向上に取り組んでいます。

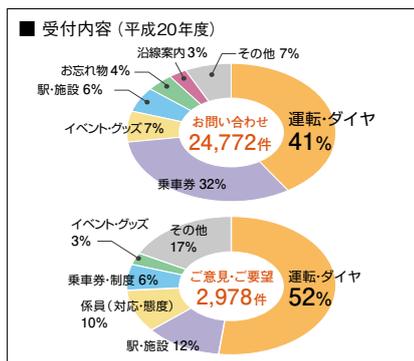
お客さまセンターの運営

平成19年11月26日に「京阪電車お客さまセンター」を開設しました。迅速かつ適確な案内はもとより、お客さまからのご意見・ご要望を経営に活かしていけるよう取り組んでいます。

平成20年度の受付状況は、列車時刻や乗車券類に関するお問い合わせと、列車ダイヤ、係員の執務(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、一年間で約28,000人のお客さまにご利用いただきました。

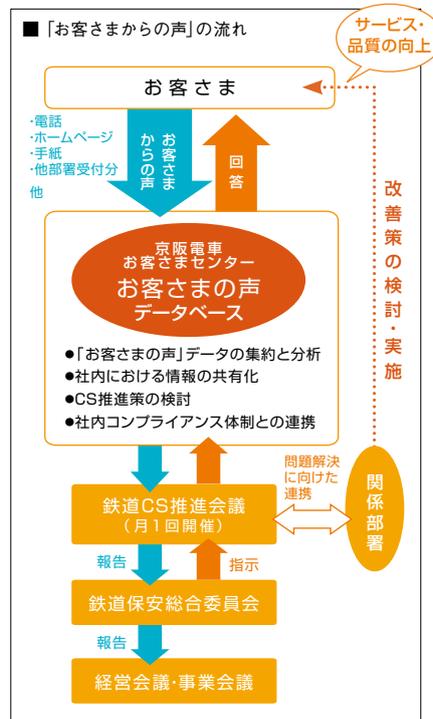


▲お客さまセンター



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」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。



「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、そのほかのご意見・ご要望などを受け付けています。



TEL: 06-6945-4560

《平日》
9:00～19:00
《土休日》
9:00～17:00

年中無休
(12/30～1/3を除く)

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

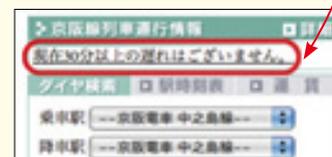
お客さまの声からの主な改善例

- ① 出町柳駅5番出口に通じる直角に曲がる階段の踊り場に、衝突を防ぐ鏡を設置しました。



▲衝突防止鏡

- ② 香里園～寝屋川市駅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。
- ③ 弱冷房車の冷え過ぎを防止するため、機器の制御方式を一部変更しました。また、厳冬期には車内を暖房で充分に暖めてから営業列車に使用するよう運用を変更しました。
- ④ 事故などによるダイヤ乱れの有無が一目で判るようホームページを改良するとともに、情報開示の迅速化を進めました。



けいはん インフォステーション

京阪線の主要駅に「けいはんインフォステーション」を設置しています。列車ダイヤ、運賃、お忘れ物や駅周辺のご案内など、さまざまなお問い合わせにお応えしています。

〈参考〉インフォステーション設置駅
中之島・渡辺橋・大江橋・なにわ橋・天満橋・京橋・守口市・寝屋川市・香里園・枚方市・樟葉・丹波橋・三条・出町柳（平成21年3月31日現在）



▲インフォステーション（寝屋川市駅）

コンシェルジュ

京阪線では、全駅係員を「コンシェルジュ」と位置づけ、電車や駅に不慣れなお客さま、身体の不自由なお客さまのお手伝いなど、すべてのお客さまに駅を快適にご利用いただけるよう、きめ細かなご案内に努めています。駅現場におけるCS研修などにも積極的に取り組み、接客レベルの向上に努めています。



▲コンシェルジュ

Message



青山 津也
(株)京阪ステーション
マネジメント
営業部 大阪エリア
駅スタッフ

私たちは駅の玄関口として、お客さまに快適に駅をご利用いただけるよう、日々心掛けています。思いやりのある態度でお客さまをお出迎えることはもちろん、清掃にも力を入れ、駅の美化にも努めています。

また、ご旅行を楽しんでいただくために、手作りのメッセージボードを作っています。いつも駅をご利用される方にも楽しんでいただきたいので、こまめにメッセージボードを作り変えて、お客さまとのコミュニケーションを図っています。これからも「この駅を利用して良かった」と思ってもらえるよう、お客さまの立場に立った対応をしていきたいと思っています。

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ています。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することができます。



▲コミュニケーションボード“心のやりとり”

ヒューマンサポート研修



▲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、介助に関する研修を行っています。障がいのあるお客さまとのコミュニケーションスキルを学ぶとともに

に、車いすやアイマスクなどを用いた実習を通して、介助スキルを身につけるとともに、身体の不自由な方の不安や駅を利用する際に感じる不自由さを知り、ソフト面でのバリアフリー向上に努めています。

AEDの設置

お客さまの救命率向上のため、平成18年1月から主要駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。設置後、心肺停止した数名の方の蘇生に貢献しました。



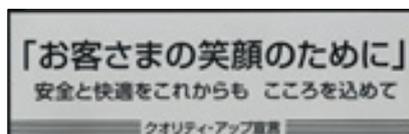
▲AED

平成21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・祇園四条・三条・出町柳・宇治（平成21年3月31日現在）

クオリティ・アップ宣言

これまでも乗務員の資質向上のために、全体目標としての「クオリティ・アップ宣言」を策定してきましたが、今回新たな



▲クオリティ・アップ宣言

気持ちで、より一層のお客さま満足を実現できるよう「お客さまの笑顔のために 安全と快適をこれからも ころろと 込めて」とその内容を改定しました。

駅名変更

京都観光に訪れるお客さまが、よりスムーズに目的地へ向かえるように、京都市内の3駅の駅名に最寄の観光エリアの名称を付加することで、所在地の特定しやすい駅名に変更しました。



「丸太町」→「神宮丸太町」に



「四条」→「祇園四条」に



「五条」→「清水五条」に

バリアフリー

車両のバリアフリー

◆ 車両内のさまざまな取り組み

平成4年より車いすスペースを順次設置しており、平成21年3月31日現在で330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文字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600、700、800、3000、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



▲非常通報器

◆ 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つ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、また特急車両や快速急行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すべてのつり革に「電源OFF」シールを貼りつけ、注意喚起をしています。

※情報や注意を示すための絵文字

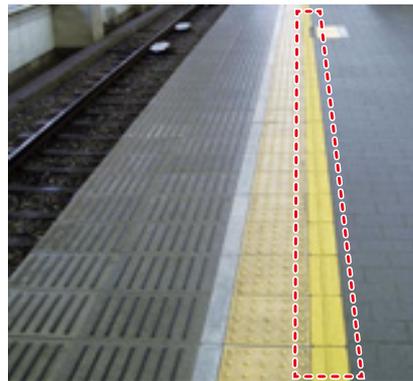


▲優先座席

駅のバリアフリー

◆ ホーム点字ブロック内方線の設置

ホーム点字ブロック内方線（ホーム縁端警告内方表示ブロック）を設置することで、視覚障がいをお持ちの方がどちら側（電車側かホーム側か）に居るのが分かるようにし、「電車の接近」による「接触」や「ホームからの転落」などの事故を防止することを目的に、各駅に順次設置する工事を行っています。

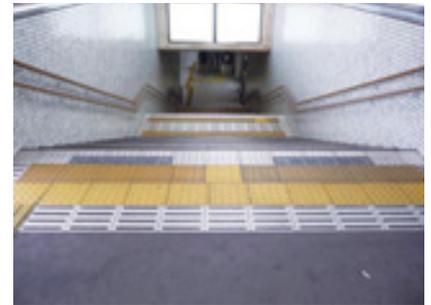


▲突起物でホームの内側を示すホーム点字ブロック内方線

◆ 安全で快適な駅への工夫

国および地方自治体などと協力し「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20年度は大和田駅にエレベーター、スロープ、多目的トイレ、墨染駅にスロープ、三室戸駅に多目的トイレを

それぞれ新設しました。平成21年3月末現在、対象駅57駅のうち38駅のバリアフリー化が完了しています。



▲二段手すり



▲大和田駅スロープ



▲大和田駅エレベーター



▲ワイド改札機

快適・安心のために

女性専用車両

当社では、平日朝ラッシュ時の特急(上り15本、下り12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

女性トイレ衛生設備

現在、中之島駅を含む14駅の女性トイレに設置しています。手をかざすと蓋が開くタイプの器具で、最初に設置する際のアンケート調査(平成18年10月1日)では、女性のお客さまから高い評価をいただきました。



▲女性トイレ衛生設備(中之島駅)

今後も、お客さまに駅を快適にご利用いただけるよう、駅トイレの環境改善と清潔保持に取り組んでいきます。

PiTaPaサービス

ICカード乗車サービス「PiTaPa」を導入し、お客さまの利便性向上に努めています。切符を買うことなく後払いで電車に乗ることができ、当社発行の京阪マイレージ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)



▲PiTaPa対応自動改札機

鋼索線を除く当社線全域で利用可能です。

美化推進プロジェクト

京阪線の60の駅は4つのエリアに分かれています。

この各エリアからクリーンリーダーを選出し、ほぼ毎月1回会議を開催し、月間清掃目標を定めています。

また、年2回を目標として、担当区域の沿線および駅周辺の清掃活動を行っているほか、行政などが主催する清掃活動にも積極的に参加しています。



▲御殿山駅周辺の清掃活動

マナー啓発

お客さまに気持ちよく電車・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。

その一例として、「京阪電車お客さまセンター」に実際に寄せられた、車内や駅構内でのマナーに関する“お客さまのお声”を紹介することで、マナーテーマへの共感、訴求力を高めています。



▲マナーポスター「心の声、きいてみませんか。」

お客さまとのコミュニケーション

「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」を毎月1回、15万部発行しています。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



▲K PRESS

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。

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

株主・投資家のために

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、正しく評価いただくため、IR活動を通じ、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20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。さらに、欧州・シンガポールにおいて機関投資家との個別ミーティングを実施するなど、海外における当社の知名度向上にも努めています。

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・公平な情報開示を行っています。

<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(乗車証)、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 そのほかのご優待券 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

株主総会

第87回定時株主総会を平成21年6月24日に開催しました。当日ご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87回定時株主総会
(大阪マーチャントサイズ・マートビル)

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、役職員の株式などの売買そのほかの取引に際し、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。

地域社会のために

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。

明日を担う世代のために

ALL KEIHAN サンクスフェスタ

京阪グループでは、お客さまへの感謝の気持ちをお届けするとともに、もっと京阪グループを身近に感じていただくため、「ALL KEIHAN サンクスフェスタ」を毎年開催しています。

◆ 京阪ファミリーサンクスフェア inひらパー

平成20年7月25・26日の2日間、ひらかたパークへの入園を無料とし、イベントホールで鉄道イベントを実施しました。約7,500名のお客さまが来場されました。



▲京阪ファミリーサンクスフェアinひらパー

◆ 大津線感謝祭

平成20年11月1日に錦織車庫内を開放し、大津線に対する理解を深めていただくイベントを開催しました。約3,000名のお客さまが来場されました。



▲大津線感謝祭

◆ 京阪グループサンクスフェア

平成20年11月にオープンした「KiKi 京橋」内の京橋花月に、抽選で250組500名を招待しました。

ちびっこアーティスト号

「新しい町へGO!ぼくとわたしの夢のせて」のテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画2,785枚の応募がありました。最優秀賞2点と優秀賞166点を車内に展示し「ちびっこアーティスト号」として、平成20年11月8日～30日まで運転しました。初日には中之島駅で出発式を行い、最優秀賞の表彰とテープカットを実施しました。

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駅で展示したほか、全作品をひらかたパークのイベントホールで展示しました。



▲「ちびっこアーティスト号」の車内



▲出発式

「きかんしゃトーマス」 ラッピング電車

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18年夏から毎年デザインを変えて運転しています。



▲きかんしゃトーマス号(京阪線)

夏休み期間にはスタンプラリーを実施したほか、平成21年1月の運転最終日には中之島駅・坂本駅で列車を展示するなど、「鉄道の楽しさ」を感じていただく機会を提供しています。

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」に取り組み、現在京阪線全60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に保護し、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。今で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172社局2,896駅(平成21年4月現在)で実施しています。



▲こども110番の駅

学生への体験学習、 見学会の実施

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、平成20年度は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、平成20年度は沿線の幼稚園や学校だけでなく、北海道など遠方の高校の修学旅行のグループ学習まで、26団体約1,000名の見学者をお迎えしました。



▲体験学習

地域社会とのコミュニケーション

くずは駅前を面白くするイベント

当社では、沿線NPO法人および沿線自治体との連携を深め、沿線の活性化に努めています。広い歩行者空間を有し、多くの人々の行きかう場所である樟葉駅前広場を地域コミュニティの活性化、交流促進の場に活用するために「くずは駅前を面白くするイベント」が平成21年3月に樟葉駅前で開催されました。

NPO法人ひらかた環境ネットワーク会議が事務局となり、枚方市や大阪府枚方土木事務所ならびに関西電力(株)、当社、京阪バス(株)、京阪園芸(株)といった民間企業も協力し、南京玉簾れの演技やコーラス、ミュージカル、ダンスなど、さまざまなパフォーマンスが披露され、多くのお客さまで賑わいました。



▲くずは駅前を面白くするイベント

Message

鎌田 徹 さん
NPO法人ひらかた
環境ネットワーク会議
理事



枚方市、大阪府枚方土木事務所や京阪電鉄さんをはじめとする民間企業の協力をいただき「くずは駅前を面白くするイベント」を開催することができました。当日、たくさんの方にお越しいただき、「地域の交流と憩いの場」になったと感じています。また、地域校区コミュニティ、小学校、PTAなど26団体の協力により、駅前広場にたくさんのプランターを設置し「市民参加の花広場」にすることができました。平成22年も継続してこのイベントを開催し樟葉駅前広場を面白くしたいと考えています。

内閣官房長官賞を受賞

大津鉄道事業部では、地域社会と連携した活動に継続的に取り組んでいます。「石坂線21駅の顔づくりグループ」と協働し、青春メッセージを募集し、入賞作を車体に掲示したり、車内に作品を展示した「石坂線文化祭」を開くなど、鉄道を単なる移動手段ではなくまちづくりにも活用しています。

この取り組みが評価され、優れた地域活動を表彰する「あしたのまち・くらしづくり活動賞」のまち・くらしづくり活動部門で内閣官房長官賞を受賞しました。



▲内閣官房長官賞

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20年度は3回実施しご好評をいただきました。

第17回 秀吉の伝説と神格化「没後の秀吉像」

実施日:6月7日(土)
会場:大阪市中央公会堂・中集会場

第18回 中之島今昔ものがたり

実施日:11月9日(日)
会場:大阪国際会議場・特別会議室

八軒家浜の整備

中之島とその周辺エリアは、中之島線の開業と合わせて再開発が本格化し、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である天満橋駅では、平成20年3月29日に八軒家浜が開港し、水陸交通のターミナルに変貌を遂げ



▲八軒家浜



▲「川の駅」はちけんや



第19回 織田信長と京都「天下統一への道のり」
実施日:平成21年3月21日(土)
会場:京都教育文化センター



▲京阪文化フォーラム・中之島今昔ものがたり

ハイキングの企画・実施

当社主催のハイキングは、年間スケジュールで開催するほか、駅長主催で計画・実施する「駅長おすすめハイク」があります。

この「駅長おすすめハイク」は、沿線イベント担当と協力し、コースの設定を行っています。駅長をはじめ駅係員が入念に下見を行い、危険箇所や見どころ、昼食場所およびトイレの場所を確認し開催当日に備えます。

参加されるお客さまに安全にお楽しみいただけることを第一に考え、危険と思われる箇所に係員を配置し安全確保に努めるほか、分かれ道での案内などを行っています。



▲ハイキング

ました。

さらに、平成21年8月1日には関西で初めてとなる『「川の駅」はちけんや』が開業し、水の都のシンボルとして期待されています。ここでは、観光船のチケット販売や河川に関する情報発信を行うほか、結婚式にも対応可能なレストランを営業しています。

従業員のために

当社では、従業員を重要なステークホルダーと位置づけ、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

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20年度は計15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写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、性別そのほかについて区別することなく人事制度を運用しています。

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合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。

新入社員から部長に至るまでの階層別研修、専門職・総合職それぞれのコース別研修のほか、自己啓発支援として通信教育と「KEIHANビジネスセミナー」と称する集合研修を実施しています。また、グループ社員研修を実施することにより、京阪グループの一員である意識の醸成にも努めています。

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、Web電話番号簿により相談窓口の電話番号を案内し、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、セクシュアル・ハラスメント防止を啓発しています。今後は、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重要な課題と捉えています。平成20年度の当社での障がい者雇用率は2.08%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。

■ 人材育成体制図

※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。

役職等	種別	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					
部長		新任部長研修					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
		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						
課長		グループ経営人材 管理職3年目研修					環境マネジメント教育訓練	
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		新入社員フォローアップ研修						京阪グループ 新入社員基礎研修
	新入社員	新入社員研修						

休暇

◆ 年次有給休暇(取得率)

平成20年度の年次有給休暇付与日数に対する取得率は89.6%と、一般的な取得率(46.7%;厚生労働省「平成20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。

■ 休暇取得率

年度	18年度	19年度	20年度
取得率	91.5%	89.7%	89.6%

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育児・介護休職制度や育児・介護短時間勤務制度を導入し、男女問わず利用されています。



▲くるみん

また、仕事と子育てを両立できるような、働きやすい環境づくりに努めています。平成20年度より、小学校就学未満の子を持つ従業員が申し出た場合に所定外労働を免除する制度を導入するなど、次世代育成支援対策に取り組む企業として、厚生労働省の次世代認証マーク(愛称「くるみん」)を取得しました。

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大前提と考えています。そのため、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21年度目標値0.5%)に努める。(平成20年度実績0.4%)

AED設置

事業所内へのAED(自動体外式除細動器)

の設置推進計画に基づき、11カ所の施設に完備しました。これに伴い応急手当普及員資格者による「普通救命講習会」を定期的開催し、従業員の救命技術の向上を図っています。



▲普通救命講習会

労働災害発生状況

◆ 労働災害発生状況と防止活動

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。

また、酩酊旅客による暴力行為(第三者行為)災害が増加傾向にあるため、防止対策としてポスターによる啓蒙活動などを行っています。

■ 発生件数

災害の種別	18年度	19年度	20年度
業務上	17(8)	19(6)	22(14)
通勤	8	8(6)	7(2)

※()内は第三者による件数

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長時間労働者への健康管理や、メンタルヘルスへの取り組みに重点を置いています。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。



▲心の健康に配慮したオリジナル冊子

リスクアセスメント

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。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。

環境への 取り組み

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。平成19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。



萱島駅のホーム中央にそびえたつ
推定樹齢700年のクスノキ

環境管理責任者ごあいさつ

当社では、京阪グループ全体で環境改善や環境法令の順守を推進していくために、京阪グループの環境理念を平成14年12月に制定しました。その後、環境負荷低減や環境汚染の予防、重点実施項目などを盛り込んだ当社の環境方針を平成15年6月に定め、鉄道業界初の会社全体でのISO14001の認証取得を平成16年3月に達成しました。また、中之島線開業に伴う省エネルギー車48両の導入や駅施設空調での河川水利用といった中之島線での環境への取り組みが評価され「近畿運輸局交通関係環境保全優良事業者等表彰」を平成20年10月に受賞しました。

鉄道は環境にやさしい乗り物ではありますが、事業活動の中での環境負荷をさらに減らしていくために、今後も継続して環境に対する取り組みを行っていきたいと考えております。一方、環境負荷の小さい鉄道をできるだけご利用いただくことが社会全体のCO₂の削減につながりますので、パーク&ライドなどの取り組みなどを通して公共交通機関の利用をお願いするとともに環境への意識を高めていくことに今後も力をいれていきたいと考えております。



環境管理責任者
執行役員
末近 義治

環境理念

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

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

環境理念の浸透

「環境理念」や「環境方針」を記載した携帯用の「ecoカード」を全社員に配布し、環境理念・方針の浸透を図っています。また、「私の取り組み」欄に個々の目標を記入することで、環境保全への意識をより一層高めています。

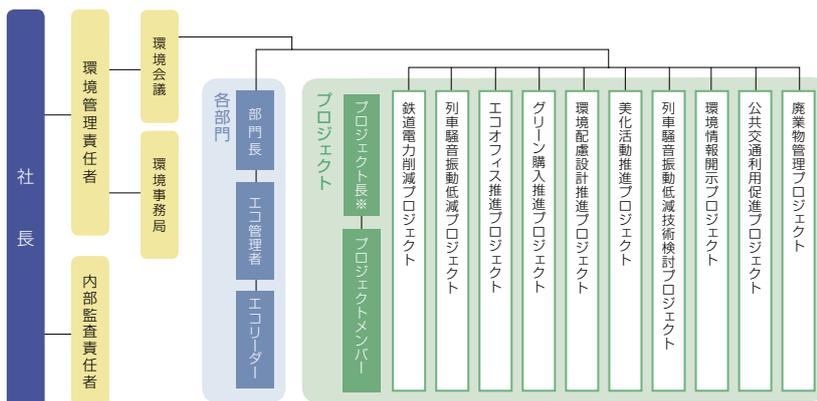


▲ecoカード

環境マネジメントシステム

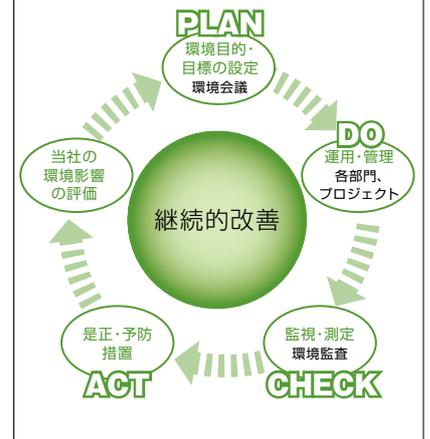
当社の環境マネジメントシステム(京阪EMS)は、ISO14001の要求事項に適合した環境管理規程で定められており、社長の下に環境管理責任者を設置し、各部門長から構成される環境会議を開催することで全体の統括を行っています。また、環境管理責任者は、複数の部門で横断的に取り組むべき事項についてはプロジェクトを設置し、環境負荷低減の取り組みを推進しています。

■ 環境マネジメント体制 (平成21年7月現在)



※プロジェクト長は、環境管理責任者が選任します。 ※ひらかたパークは独自にISO14001を認証取得しています。

■ PDCAの実行

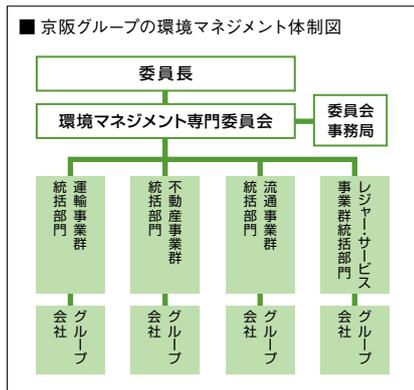


環境への取り組み

京阪グループの環境マネジメント

環境マネジメント専門委員会

京阪グループでは、平成17年に「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。委員会では各社の環境マネジメントシステム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。



環境マネジメントシステム構築の推進

京阪グループ各社においては、ISO 14001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。

なお、平成20年度には京都タワー(株)がKES環境機構の認証を受けました。

- 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。

■ 環境マネジメント認証の取得状況

◆ ISO14001

年月	会社/事業所
平成12年9月	ひらかたパーク
平成13年3月	寝屋川車両基地
平成14年6月	浜大津アーカス
8月	(株)琵琶湖ホテル
平成16年3月	京阪電気鉄道(株)全社 (全社で認証を受けたのは 鉄道業界初めて)
12月	(株)大阪マーチャндаイズ・マート
平成17年3月	江若交通(株)
9月	(株)京阪百貨店
平成18年12月	ケーター自動車工業(株)

◆ KES

年月	会社/事業所
平成18年5月	京福電気鉄道(株)
平成21年1月	京都タワー(株)

環境監査

毎年9月から10月にかけて監査室主導のもと、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。

7月には内部監査員養成研修を行い、平成20年度は21名の内部監査員を養成しました。また、8月には、内部監査の内容を充実させるため、内部監査事前研修を行い、内部環境監査を実施しました。平成21年3月31日現在、内部監査経験者は約130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上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。

実施項目の一例として環境法規制に関する知識の習得や京阪EMSの概要・当社の環境に関する取り組み内容などを訓練しています。



▲環境法規制セミナー

■ 教育実績表

項目	受講人数
エコリーダー研修	30名
環境法規制セミナー	30名
内部監査員養成研修	21名
新入社員への研修	56名
新任管理職・係長への研修	58名

私たちも、環境活動に取り組んでいます

Message



ペーパーレスやリサイクル、ゴミの分別などといったことを当たり前にやる、一人ひとりの行動が職場に広がり地域にも広がると信じています。最初の1歩を踏み出す「勇気」を持つことが何より大切だと思います。

原田 栄二 大津鉄道事業部 運輸課 運輸係

Message



ひらかたパークの夏のイルミネーションで、CO2を排出しないクリーンエネルギーとして話題の「発電床®」を設置しました。ひらかたパークは、平成12年9月にISO14001を認証取得しており、イベントでも環境負荷を減らせるよう取り組んでいきたいと思っています。

上田 倫子 株式会社京阪レジャーサービス 営業チーム

Message



電車の塗装を行うとき、研磨による粉塵など環境に厳しい職場なので、設備機器の改良・更新など職場環境の改善や大気汚染防止に努めています。健康面や土壌汚染防止については、OJTを活用し意識向上を図り、最近では火災防止の点からも職場環境整備に注意を払っています。

谷村 利廣 車両課 車体係

Message



造成工事などに際して、低騒音・低振動型機械の使用や廃棄物の適正処理を徹底し、お住まいの方にも細心の配慮をした魅力的な街づくりを目指しています。

有馬 佑介 都市開発部

環境負荷削減の目標・実績

当社は、単年度ごとに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20年度目標と実績

目標達成。さらに環境負荷低減に大きく貢献
 目標達成
 目標未達成

取り組みテーマ	環境目的	平成20年度目標	平成20年度実績	評価
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	運転用原単位 対前年度比1%削減	対前年度比 2.34%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	対前年度比 0.3%増加	
	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 ・サイクル&ライド ・モビリティマネジメントを実施	
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)	・複並第3架道橋(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%	インターネットによる文房具類の環境対応品購入率 83.3%	
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	紙使用量 対前年度比4.7%削減 水使用量 対前年度比1.4%増加	
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	CSR報告書2008発行(平成20年8月)	
	美化活動の推進	京阪グループ社員による春秋2回の沿線清掃活動および地域団体主催活動への積極的参加	・年2回実施 ・その他清掃活動のべ18回実施	
	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	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	環境配慮設計チェックシート不採用項目の調査	・調査の結果、83.9%(847/1009)が採用され、残りが不採用	
	列車の騒音振動低減技術検討	列車騒音低減技術の検討・試行	・車輪/レール摩擦緩和システムの試験実施 ・架道橋吸音材設置試験実施	
	紙使用量削減方法検討	ワーキンググループでの調査	ワーキンググループ立ち上げ	

平成21年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成21年度目標
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	運転用原単位 対平成19年度比2%削減
	エコオフィスの推進	電力使用量 対前年度比4.7%削減
	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	抜本的な騒音・振動対策工事の実施 5ヵ所以上
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0.1%削減 水使用量 対前年度比+2.2%に抑制
環境コミュニケーション	情報開示の推進	CSR報告書2009の発行
	美化活動の推進	各エリア独自で年2回以上の清掃活動および行政など主導活動への積極参加
研究開発	環境配慮設計推進	チェックシートにおける各採用項目の件数把握
	列車の騒音振動低減技術検討	騒音・振動低減技術の検討および試行

平成20年度の実績について

当社にとって、鉄道電力の削減は地球温暖化防止のための最も重要な取り組みとされており、平成20年度は設定した目標を達成することができました。新型車両の導入や電力設備の省エネルギー化などの効果が表れたものと思います。

また、公共交通利用促進も大きな目標と捉えており、浜大津でのパーク&ライドの取り組みについても着実に利用者数が増え、大きな効果を上げてきています。

平成21年度も平成20年度の実績をさらに上回るよう努力していきます。

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。これらの環境への負荷を、『インプット(エネルギーや資源の投入量)』と『アウトプット(二酸化炭素と廃棄物排出量)』の算出により把握し、環境負荷低減活動につなげています。

INPUT

使用エネルギー **1,050,040 GJ**
前年度比 **+0.24%**

	実数値 熱量換算	前年度比
 電力	283,933 kWh 1,022,158 GJ	+0.2%
 都市ガス	301 千m ³ 12,371 GJ	+2.6%
 プロパンガス	8 千m ³ 936 GJ	-8.4%
 重油	213 kℓ 8,328 GJ	+18.3%
 灯油	36 kℓ 1,321 GJ	-17.5%
 ガソリン	64 kℓ 2,214 GJ	-5.2%
 軽油	71 kℓ 2,712 GJ	-12.7%

資源使用量

	実数値	前年度比
 水	492 千m ³	-4.7%
 紙 (A4用紙換算)	13,121 千枚	+4.8%
 アセチレンガス	165 kg	-22.2%
 塗料	19,088 kg	+81.0%
 車両用洗浄液	3,716 kg	-34.7%

OUTPUT

CO₂換算排出量 **159,266 t-CO₂**
前年度比 **+0.20%**

エネルギー消費による
CO₂換算排出量の割合



廃棄物

	廃棄量	前年度比
 一般廃棄物	3,236 t	-3.9%
 産業廃棄物	汚泥	57 t -28.1%
	廃油	12 t -17.4%
	廃酸	0.315 t +32.4%
	廃アルカリ	0.244 t -18.1%
	廃プラスチック	107 t +7.0%
	金属くず	56 t -7.4%
	ガラスくず	10 t +242.7%
	コンクリートくず	55 t -63.7%
	陶磁器くず	37 t +690.8%
	がれき類	245 t -23.0%
 特別管理産業廃棄物	廃アルカリ	0.226 t -99.7%
	感染性産業廃棄物	0.018 t -5.3%
 特定有害産業廃棄物	廃石綿	0.400 t -98.7%

合計 **579.5 t**
前年度比 **-20.8%**

※1 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。

※2 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。

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認識し、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、環境保全活動を評価する手段として活用しています。

平成20年度の環境保全のための投資額は約37億7千万円、費用額は約6億2千万円でした。

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。

◆ 事業活動に応じた分類

分類		主な取り組み内容	投資	費用
(1) 事業エリア内コスト			3,770,058	591,053
内 訳	(1)-1 公害防止コスト	ロングレール化、レールの重量化などの線路の改良 分岐点の改良、防音車輪化など	82,156	115,200
	(1)-2 地球環境保全 コスト	省エネ車両の新造 表示灯LED化、車両用クーラー更新など	3,675,598	88,924
	(1)-3 資源循環コスト	廃棄物の処理・処分 蓄電池改良、廃切符のトイレットペーパー化など	12,304	386,929
(2) 上・下流コスト		グリーン購入関係費用など	0	14,207
(3) 管理活動コスト		事務所緑地管理、法面・壁面緑化 CSR報告書2008作成、環境教育費用など	0	18,701
(4) 社会活動コスト		環境保全団体への寄付金、周辺の清掃活動など	0	390
合 計			3,770,058	624,351

◆ 参考(事業内容別)

事業内容	投資	費用
鉄道事業	3,666,483	554,228
不動産事業 (土地経営 賃貸経営 都市開発)	103,575	7,329
レジャー (ひらかたパーク)	0	19,996
その他	0	42,798
合 計	3,770,058	624,351

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)	平成19年度	平成20年度	増減量(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)	1,047,532	1,050,151	2,619
	電気(GJ)	1,020,362	1,022,160	1,797
	その他のエネルギー(GJ)	27,169	27,991	822
	水資源投入量(千m ³)	516	492	△24
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	紙(千枚)	12,523	13,122	598
	温室効果ガス排出量(t-CO ₂)	158,944	159,273	329
	電気(t-CO ₂)	157,306	157,583	277
	その他エネルギー(t-CO ₂)	1,638	1,690	53
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	廃棄物など総排出量(t)	4,101	3,818	△283
	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)	28.5	29.6	1.1

※大津市パーク&ライド(京阪浜大津駅から京都東山地区へ鉄道を利用)の効果を推定し計算

環境保全に伴う経済効果

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。

効果の内容		金額	
収 益	廃棄物のリサイクル	7,913	
	使用済み製品の リサイクル	ボンドくず・被覆線くず・アルミくず・鉄くず・胴くずなど	29,628
		古レール・古レール付属品	2,074
		古車輪	52
		古金属すり板	83
		古機械器具	295
		古木まくらざ	12
費用節減	エネルギー費用の節減	△6,816	
合 計		33,241	

環境効率性指標

全社-CO ₂ 排出量(t-CO ₂) / 売上高(百万円)	2.07
鉄道電力消費量(千kWh) / 鉄軌道収入(百万円)	4.97

集計方法

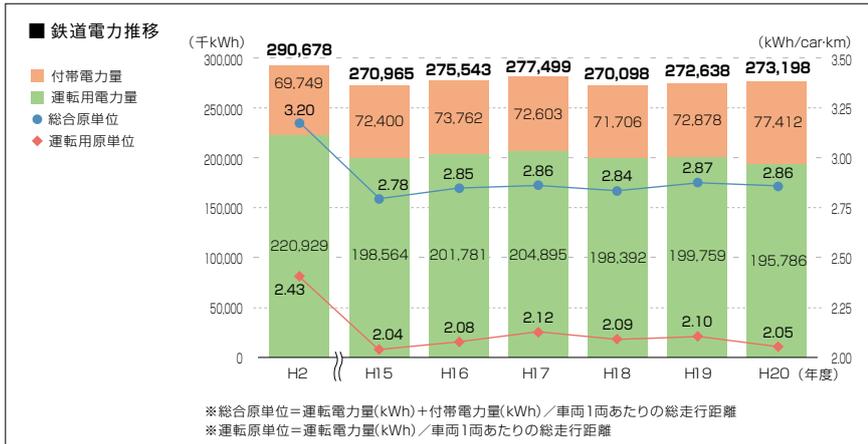
- (1) 期間は平成20年4月1日から平成21年3月31日です。
- (2) 範囲は当社、(株)京阪ビジネスマネジメント、(株)京阪ステーションマネジメントです。
- (3) 環境省「環境会計ガイドライン2007年度版」を参考にし、社団法人日本民営鉄道協会「民営事業環境会計ガイドライン2008年度版」に準拠しています。

地球温暖化防止の取り組み(鉄道電力の削減)

地球温暖化防止は、環境活動の最も大き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、この電力を発電する過程ではCO₂が発生するため、間接的にCO₂を発生させていることになります。

この鉄道電力を削減することが、当社にとって重要な地球温暖化防止の取り組みと位置づけています。

当社の鉄道電力の推移は下図の通りとなります。お客さまの利便性向上のため、路線延伸や運行本数、走行距離の増加によって電力が増加しますが、さまざまな取り組みにより省エネルギー化に取り組んでいます。

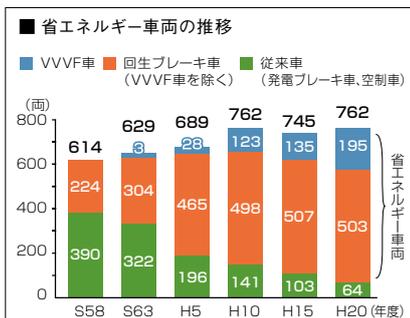


省エネルギー車両の導入

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10月の中之島線開業にあわせて新型車両(3000系)を導入しました。この車両は従来の車両(当社2200系を想定)に比べて、エネルギー消費を約30%削減できます。
^{*} VVVF制御車両を含め回生ブレーキの車両を「省エネルギー車両」として記載

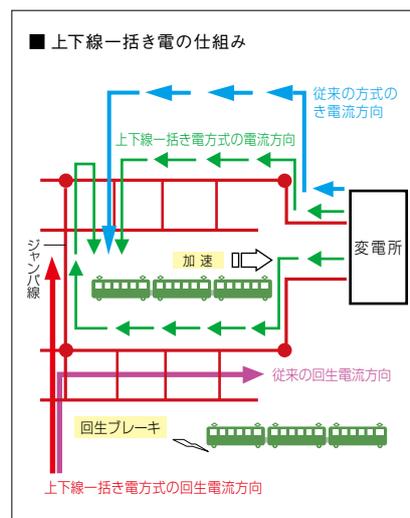


▲新型車両3000系



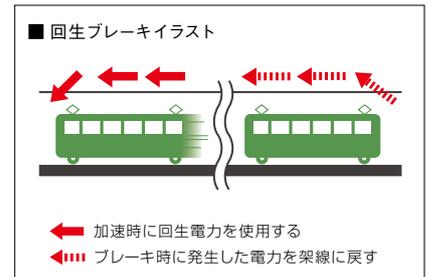
電力設備の省エネルギー化 (上下線一括き電)

上り線と下り線のき電線を電気的に接続することで、回生ブレーキで発生した電気を加速中の列車に最短で送り、電力消費量の軽減を図ります。また、架線での電力損失低減も期待できます。



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、走行中のほか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20年度までに762両中698両が回生ブレーキ車両となっており、今後の車両新造時にも導入を進めていきます。



表示類のLED化

電球より消費電力が少なく長寿命であるLED(発光ダイオード)を信号や踏切関係の表示器や駅の行先表示器などの設備に使用し省電力化を図っています。



▲ホームの行先表示器



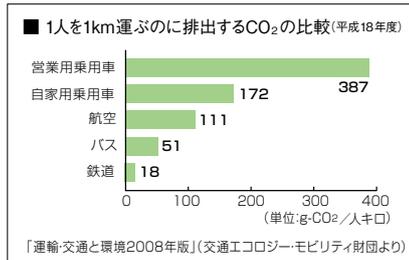
▲信号機

地球温暖化防止の取り組み(公共交通利用促進)

鉄道の環境優位性

鉄道は環境にやさしい交通手段と言われており、一人一人運ぶためのCO₂排出量はマイカーの9分の1とされています。

当社では環境方針の重点実施項目に「公共交通利用促進」を掲げており、鉄道の環境優位性をPRし、マイカー利用の方を鉄道利用に導くことでCO₂削減に努めています。



サイクル&ライド

市街への自動車の流入を抑制して、電車の利用を促進するため、関係行政と連携し、必要に応じた駐輪場の設置や現在問題となっている放置自転車対策についての協議を進めています。



▲整備前



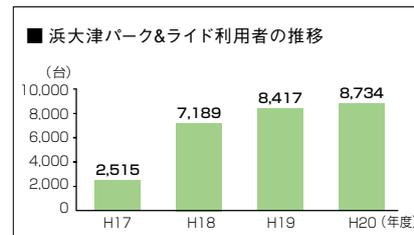
▲整備後

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同で取り組んでいます。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、マイカー利用者にパーク&ライドへの移行を促すことで、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低減に努めています。

また、京都市ホームページの京都観光交通情報において、当社線の橋本駅前駐車場の情報を提供しています。



▲パーキングエリアでのパンフレット配布活動



▲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たほか、乗り心地の改善にも効果があります。なお、現在も通勤マップの改正に協力しています。

他社線との連携強化

京都は年間約5,000万人もの観光客が訪れる国際観光都市であり、なかでも紅葉シーズンは観光客数がピークとなり、近年では、自家用車に加え、JR京都駅から発着するバスやタクシーなどによる交通渋滞と排気ガスによる環境問題が深刻化しています。

そこで、当社は西日本旅客鉄道(株)と協同し、駅の表示やパンフレットなどにお互いの路線表記を充実させ、東福寺駅を経由した鉄道の乗り継ぎ【JR京都駅

⇒(JR京阪)東福寺駅⇒(京阪)七条・清水五条・祇園四条】をPRして、交通渋滞のない鉄道の利用を促進することで、環境問題に貢献しています。



▲乗り換え時刻表

騒音振動低減の取り組み

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20年度までに

全車両に導入を完了、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ます。



▲防音車輪

車輪踏面異常時の車輪転削

寝屋川車両基地では、車輪踏面を新品の踏面形状に戻すため車輪踏面削正を施し、快適な乗り心地と振動・騒音の低減に努めています。

車輪は、使用による踏面摩耗で乗り心地が悪化したり、車輪とレールの接触による疲労傷や摩擦傷、または、ブレーキを

かけるための部品「制輪子」との摺動で発生する傷などにより、騒音や振動が増加する場合があります。車輪削正で踏面をなめらかにして、この様な問題を解消しています。

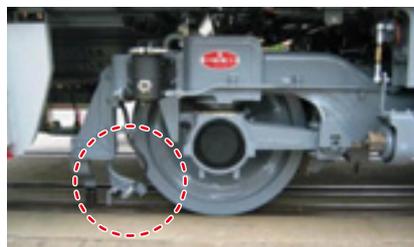


▲車輪踏面削正

増粘着材噴射装置

雨の日はレール上に水の膜ができるため、晴れの日に比べ、車輪とレール間の摩擦力(粘着)が小さくなります。

この装置は、車輪とレールの間に極少量の増粘着材(アルミナ)を噴射することで車輪とレール間の摩擦力を大きくし、車輪の空転や滑走を抑制する装置です。これにより、騒音や振動の原因となる車輪損傷の発生を抑制することができます。なお、この増粘着材は土壌成分と同種の物質のため、環境破壊の原因にはなりません。



▲増粘着材噴射装置

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なくし、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するほか、乗り心地の改善にも効果があります。



▲継ぎ目のないロングレール

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。



▲レールの頭頂面の削正作業

廃棄物処理・リサイクルなど

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、トイレトペーパー・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ペ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。



▲リサイクルされる使用済車輪

空調冷媒の代替フロン化

オゾン層破壊をなくし地球環境保護のため、車両用空調機を新冷媒(R-407C)に変更しています。

現在、京阪線では車両700両に対して212両が新冷媒クーラーに替わっています。平成21年度も14両の更新を予定しています。



▲新冷媒クーラー

溶剤回収装置

車両の塗装装置の洗浄・整備などに使用され、汚れて廃棄する溶剤(シンナーなど)を再使用するための回収装置です。

当社で採用している回収装置は、内部に取付けられた電気ヒーターによって加熱・沸騰させ、蒸気を空冷式コンデンサーで冷却・液化させる蒸留方式で、回収率は約70~95%です。廃棄溶剤を再使

用することで、溶剤の使用量や廃液の排出量を大幅に削減し、環境保護に役立っています。



▲溶剤回収装置

駅のゴミ箱更新

平成20年10月の中之島線開業に合わせ、中之島線4駅および淀屋橋~京橋間の各駅に新型のゴミ箱を設置しました。新型は透明で中身が見えるタイプのもので、不審物の投入防止や分別回収に役立っています。



▲中身が見える新型のゴミ箱

さらに、今年の3月末には枚方市・樟葉・淀・中書島・丹波橋の各駅および、京都地下線全ての駅のゴミ箱も同型のものに更新しました。

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。



▲オフィス内の温度管理

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

ウッディベット

ペットボトルを100%利用した再生品で、自然木を再現し、耐久性に優れメンテナンスも容易です。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。



▲ウッディベット

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・施工が容易で、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・京阪石山駅に設置しています。



▲ベジクリート

環境コミュニケーション

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。



▲樟葉駅周辺の美化活動「くずはきれい作戦」

環境パネル展

当社では、京阪電鉄の環境への取り組みを広く一般市民の方にご理解いた

だくため、地域が行う環境パネル展や環境フェスタに参加しています。

平成20年度は「高度集積地区(京都市)キッズ環境フェスタ」および「門真環境フォーラム」に出展しました。



▲高度集積地区キッズ環境フェスタ

不動産事業での「共育(ともいく)」

当社が手がける京阪東ローズタウンは、平成4年に街びらきし、今では3,000世帯を超える方々にお住まいいただいています。

当社は住民の方同士の交流サポートに積極的に取り組んできました。JR松井山手駅前に設けたコミュニティ施設「タウンプラザ」を拠点に会員組織の「たうんくらぶ」を運営し、サークル活動、夏祭りやクリスマスイベントの開催など住民の方による活動をバックアップすることを通じて、住民の方同士の絆づくりを支えてきました。

そして、街びらきから16年目を迎えた平成20年4月、当社は新たな取り組み「共育(ともいく)」をスタートさせました。「共育」という言葉には、「共に育み、共に育つ」という意味が託されています。「地域の大人と子どもが共に学び、共に育つ」、そのような街を目指したこの取り組みの一環として、子育て支援施設「つくるところ[京阪東ローズタウン共育ステーション]」を開設しました。



▲子育て支援施設「共育ステーション」



▲京阪東ローズタウン

当施設はさまざまなプログラムを通じて、子どもたちの「自主性」や「創造力」を育み、仲間や親との協同作業を通して「協調性」や「コミュニケーション能力」を育みます。さらには、地域の皆さまにプログラムに参加していただき、地域や親が子どもと共に学び成長する環境づくりに取り組んでいます。子どもたちが自ら包丁を使い厳選された食材を調理しながら、生きることの基本「食」について学ぶ「キッズ・キッチン」、子育て支援者養成講座など、地域の子育てを応援するプログラムが豊富です。また、地域の大学・企業との取り組みにより、新たなコミュニケーションの輪が広がっています。

砂場遊びの「プレイフル・サンドアート」は、同志社女子大学の教授によるワークショップ。そして、同大学の現代社会学部・現代こども学科では、「共育」を題材にした授業が行われました。

そして、FMラジオ局のα-STATIONとの取り組みも積極的に行っています。同局の人気講座「ゴスペルスクール」を当施設にて開講し、地域の方が一体となって、心豊かなハーモニーを奏でています。

当社はこれからも、地域の人と人とのつながりをサポートする活動をさらに広げていきます。

ひらかたパーク

ひらかたパークは都心から近いロケーションに位置し、プール、スケートをはじめとする四季折々のイベントを年間通じて展開し、老若男女問わず多数のお客さまに来園いただいています。特に近年、関西の遊園地の閉園が相次ぐ中、97年の歴史を持つ遊園地としてお子さま連れのファミリーが2世代、3世代で来園され、家族の思い出を作っていただける空間と時間を提供しています。

そのほか、ここ数年、中学校、障がい者団体、自治体などに対して、職場体験学習の場を提供する取り組みを行っています。具体的には、当園のスタッフとともに実際の業務に就いていただき、華やかな表舞台を演出するために必要なさまざまな業務を実体験していただきます。その体験をそれぞれの立場で今後の活動に活かしていただける有意義な場を提供しています。平成20年度は合計53名の方が来園されました。



▲ひらかたパーク

グループ会社における取り組み

琵琶湖汽船(株)

同社では、平成21年1月上旬から中型クルーズ船「megumi(めぐみ)」の運航を開始しました。「megumi」という名前は、母なる湖・琵琶湖の恵みに感謝して事業活動を行うという同社の企業理念に基づいて名づけられました。この船には、一般家庭で使われている天ぷら油などの廃油を再利用したバイオ燃料を混合できるディーゼルエンジンを導入しています。また、「megumi」の船体はアルミニウム合金で造られているうえに、琵琶湖内を長年就航していた高速旅客船「いんたらーけん」のものをリサイクルしています。

さらに、この船はデッキから湖面までの距離が近いため、琵琶湖を身近に感じ水に親しむことができ、さまざまな環境問題への心を育む環境学習に利用することもできます。環境啓発機器として太陽光・風力発電ユニットなどを搭載しているほか、プランクトンネットや琵琶湖の深層水を採取するための採水器などを積載しています。

環境学習以外にも、目的に合わせて船内のレイアウトを自由に変えることができ、船全体を360度パノラマの湖上ウェディング会場として利用していただくことや、ご招待のお客さま、ご友人とのプライベート遊覧クルーズをお楽しみいただくこともできます。

なお、技術や芸術の観点で優れた船に与えられる「シップ・オブ・ザ・イヤー2008」(日本船舶海洋工学会主催)にこの「megumi」が選ばれています。



▲中型クルーズ船「megumi(めぐみ)」



▲太陽光発電

京阪ライフサポート(株)

同社は、介護付有料老人ホーム「ローズライフくずは」を平成18年3月に開設しました。「ローズライフくずは」は、常に介護を必要とされる方を対象とした有料老人ホームで、要介護状態が重度の場合も、その方らしい生活ができるようにと努めています。また全室が個室で、プライベートな空間を大切にしながらも、家庭的な雰囲気の中で心身ともに落ちついた生活をしていただけるよう、スタッフ全員が心がけてサービスを提供しています。



▲ローズライフくずは

介護が必要な高齢の方は、体を動かすことが億劫になりがちですが、「ローズライフくずは」では、「心が動けば、からだも動く」

という考えのもと、入居者が体を動かしたくなるようなきっかけづくりや言葉がけをするように努めています。

また「ローズライフくずは」は、地域住民の方との交流も大切にしており、ホーム内で毎年夏祭りを開催して、地域の方々とのコミュニケーションを図っています。



▲夏祭りイベント

このほか同社では、寝屋川市駅、樟葉駅など、京阪沿線各地の事業所で、介護に関する相談を受け付けており、京阪グループの介護サービス会社として、信頼を得ています。さらに今後の計画では、近鉄京都線高の原駅前において、住宅型有料老人ホーム「ローズライフ高の原」を平成21年11月に開設する予定です。



CSR経営評価意見書

京阪電気鉄道株式会社 御中

2009年 7月 17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2009」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活動は、「京阪グループ経営理念」のもとで、「行動憲章」、「経営姿勢」、「環境理念」の3つが有機的に体系化された取り組みが行なわれています。2008年度は、中之島線の開通という京阪グループとして非常に大きなイベントがありました。これを受けて京阪グループでは後述するCSRの新しい取り組みも始められました。定期的を実施している京阪グループ全従業員を対象としたCSR浸透度調査アンケートも2008年度に実施され、従業員へのCSRの再確認と共にPDCAマネジメントサイクルが回る仕組みが充実されました。

安全への取り組みに関しては、社長、安全統括管理者の指揮のもと、輸送の安全確保を最優先とする運輸安全マネジメント体制が構築されていますが、2008年度は鉄道安全大会の設置など、経営トップが主導するマネジメントシステムの進化が見られています。また、風通しの良い職場風土づくりに向けたコミュニケーションの場の創出など、実践的な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、お客さまセンターの活動の充実や鉄道CS推進会議の発足など、顧客の声を吸い上げ、マネジメントに落とし込む活動が見えるようになってきました。今後は、京阪電気鉄道としてCSRビジョンをより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マネジメントの進化が期待されます。

環境への取り組みに関しては、鉄道電力の削減をはじめとする環境負荷低減に取り組まれています。2008年度は、新線開業にともない使用電力量の増加が見込まれましたが、ほぼ目標を達成されています。今後は、長期的視点に立った環境目標の設定と地球環境保全に向けた企業姿勢の積極的な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、安全な輸送を確保することを最優先に位置づけておられます。運行管理システム、駅などの安全対策や運行管理・設備の充実など、ハード面の対策も着実に実行されています。ソフト面でも、従来から月に一度開催される鉄道安全会議に加え、2008年度には一年に一度、鉄道部門の管理職も参加する鉄道安全大会も開催されてヒューマンエラーに関する特別講演などが行われています。また、他社の事故事例を受けて、視覚障がい者のためにホーム点字ブロック内方線の設置が進められています。この事例から京阪グループの運輸安全マネジメントが効果的に機能していると判断ができます。また、部門間の管理上の境界で問題が起きやすいことを認識され、事故の発生を未然に防止するために部門間の取り決めを洗い出すような指示を上田社長が出されています。この取り決めのもとになった過去の事故情報の風化を防ぐための取り組みとして高く評価できます。このように京阪グループの運輸安全マネジメントは現在でも高い水準であると思われませんが、安全に終着点はありませんので今後はより進化した高いレベルのマネジメントへ発展させることが期待されます。

<社会性に関する情報について>

今年度は、不動産販売部門の京阪東ローズタウンを訪問しました。京阪グループが手がける大規模な開発で、地域住民との積極的な交流サポートが行なわれています。「地域の大人と子どもが共に学び、育つ」、そのような街づくりを目指した「共育(ともいく)」という活動が行なわれています。また、京阪東ローズタウン共育ステーション「つくるところ」を開設し、様々なプログラムが提供されています。京阪グループとして、このような地域住民とのつながりを重視する取り組みは高く評価できます。さらに、関西民鉄のなかで率先して「お客さまセンター」を開設し、2008年3月には鉄道CS推進会議を設置して顧客の声を聞き、その内容を分析して対応するための取り組みを行っていることも立派です。従業員に対しては、高い水準の年次有給休暇取得率が評価できます。有給休暇の取得は、会社のバックアップ無しでは実現できません。高い有給休暇取得率を維持できていることは、育児の支援推進施策の充実の証である「くるみん」の取得とあわせて従業員への取り組みとして評価できます。

京阪グループのCSR活動をより高めるには、今まで以上にステイクホルダーとの対話が重要になります。様々なステイクホルダーから意見を聞くことによって社会が京阪グループに期待するニーズが明確になり、これらを解決する取り組みが今後期待されます。

<環境に関する情報について>

環境保全活動については、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通じた部門横断的な活動が行なわれています。京阪電気鉄道の最大の環境負荷は、鉄道事業の電力消費量です。2008年度の中之島線開業で営業路線が増加したにもかかわらず、新型車両の導入、省エネ運転の実施などの対策により原単位目標は達成され、総電力量も前年度から微増にとどまっています。夏場の外気温が低かったという管理不能の要因もあったようですが、この結果は評価できます。また、これまで進めているパーク&ライドも利用者が増加しており、成果が出ています。さらに、公共交通利用促進として、駅周辺の所有地や民有地の借り上げにより駐輪場を整備する取り組みも高く評価できます。中之島線の駅舎も見学しました。無垢の木材を壁面に利用した落ち着いた内装、自然光の採光システム、大川の水を空調に利用するなど、先駆的な取り組みがなされています。このような、環境保全活動は今後も推進していただきたいと思います。

<CSRレポートについて>

京阪電鉄のステイクホルダー別に構成され、効果的な配色で工夫された分かりやすい報告書です。写真を多用された説明は視覚的に読者にアピールし、大変親しみやすく読者の理解を促進しています。また従業員の顔が見えるコメントはリアリティを感じます。今後はステイクホルダーダイアログの開催など、他のステイクホルダーからのコメントも積極的に取り入れられると、より一層「京阪電鉄のCSR」が明確になるのではないかと思います。

■ 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） ※平成21年5月当時		・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 ・CSR経営に関する情報についてのインタビュー調査
		・環境保全活動の概況に関するインタビュー調査 ・環境負荷・会計等のデータに関するインタビュー調査
経営統括室総務担当		・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
経営統括室人事担当		・従業員の労働環境への取り組みに関するインタビュー調査
経営統括室広報宣伝担当（お客さまセンター）		・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
鉄道企画部		・安全マネジメントに関するインタビュー調査
鉄道事業部保線課	枚方事務所	・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（電気）		・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 ・枚方変電所視察
鉄道事業部技術課（車両）・車両課	寝屋川車両基地	・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 ・寝屋川車両基地の視察および同基地内の廃棄物処理状況の確認
中之島新線建設部	中之島線	・中之島線における環境配慮設備の視察
土地経営部	京阪東ローズタウン	・京阪東ローズタウンの街づくりに関するインタビュー調査 ・京阪東ローズタウン「共育ステーション（子育て支援施設）」視察およびインタビュー調査



▲社長インタビュー



▲安全統括管理者インタビュー



▲中之島線視察



▲枚方変電所視察

第三者意見を受けて

今回の報告書では、昨年に引き続き環境管理会計研究所から第三者意見をいただきました。

安全への取り組みについては、昨年と同様に高いご評価をいただきました。また、当社の最大の環境負荷である鉄道事業の電力消費量については、平成20年度が中之島線開業の年であったにもかかわらず、環境負荷の少ない新造車両の導入や電力設備の省エネルギー化などにより運転用原単位での目標を達成することができました。

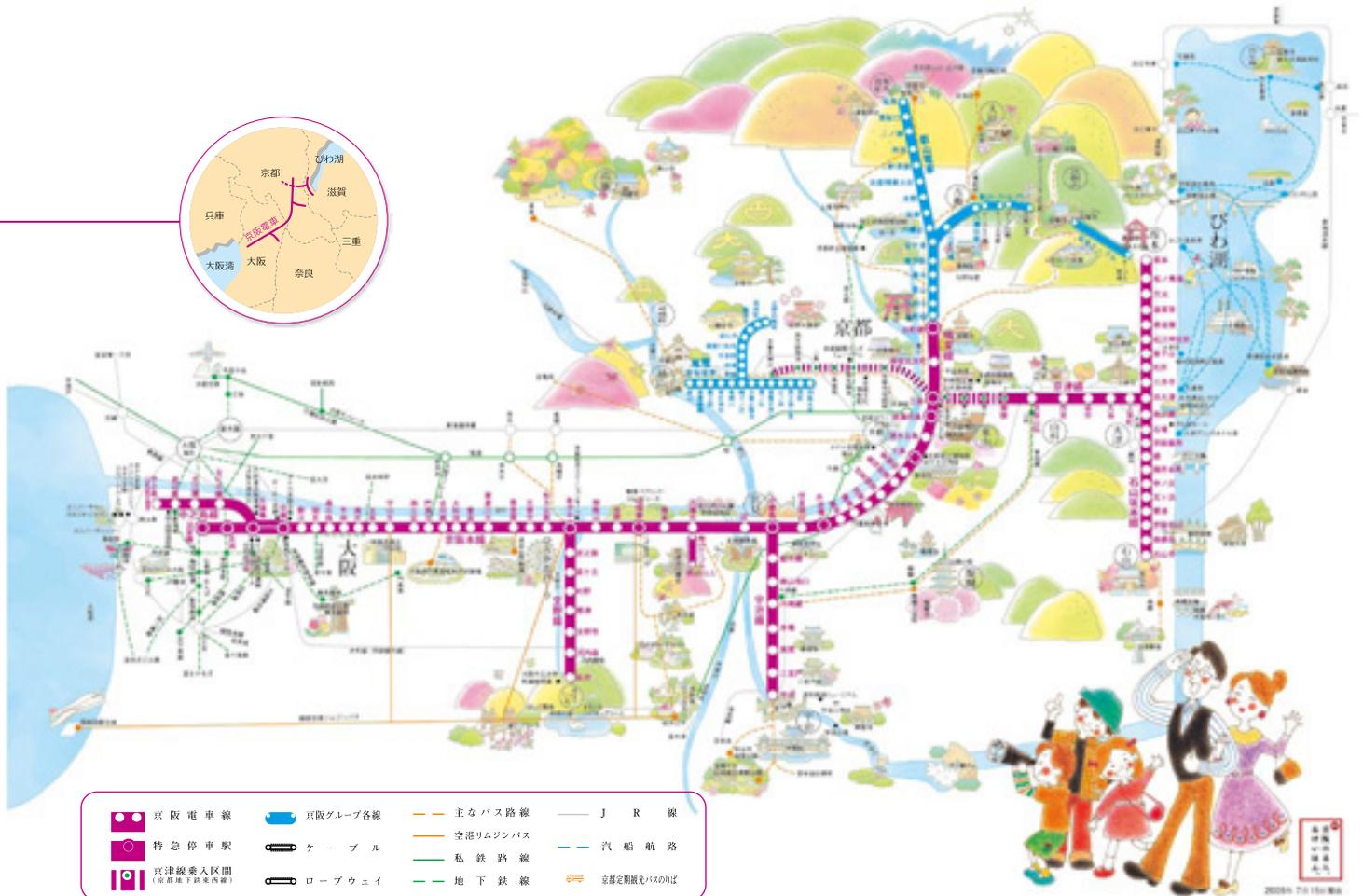
また、一昨年に開設した「お客さまセンター」などを通してもたらされるステークホルダーの皆さまからのご意見・ご要望を経営に活かすべく努めているところです。今後とも、CSR活動の充実・深化に積極的に取り組むことにより、さらに社会に貢献し、信頼される企業として成長してまいります。

平成21年7月

京阪グループCSR委員会 副委員長
代表取締役副社長

櫻井 謙次

京阪電車沿線案内図



京阪グループネットワーク (平成21年7月1日現在)

■ 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)
 ケーテー自動車工業(株)
 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)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)ジュースバー・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
 (株)はちけんや



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/>

09.08.8000

