



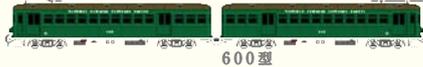
1910

1型



1926

30型



1927

600型



1927

800型



1934

60型



1937

1100型



1938

1000型



1938

500型(3連)



1948

1300型



1951

1700型



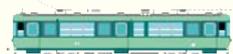
1953

1800型



1959

2000系



1961

80型



1963

1900系



1966

350型



1970

5000系



1971

3000系



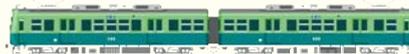
1977

1000系



1983

6000系



1984

600型



1989

7000系



1989

8000系



1997

800系



1997

9000系



2002

10000系



2008

3000系

CSR報告書 2010

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2010

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。

■ 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4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、また、ステークホルダーダイアログを開催し、外部からの客観的な意見を取り入れることでより精査、改良し、新しい情報を優先的に掲載しました。

さらに平成22年は京阪電気鉄道開業100年の節目の年でもあり、これまでの100年に築いた歴史を振り返り、培った信頼をもとに次の100年へと歩めるよう、開業100周年を特集テーマとしました。

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21年度(平成21年4月1日～平成22年3月31日)

※一部に平成21年度以前、21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22年8月

■ 次回発行予定

平成23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

| | |
|--|----|
| 編集方針/CONTENTS | 3 |
| 京阪電気鉄道(株)会社概要/京阪電車沿線案内図 | 4 |
| 京阪グループの概要/京阪グループネットワーク | 5 |
| ■ トップコミットメント | 6 |
| ■ 特集 | 8 |
| 京阪グループのCSR | |
| 京阪グループのCSRへの考え方/経営理念/経営姿勢 | 11 |
| 経営ビジョン/行動憲章 | 12 |
| 経営理念の浸透/京阪電鉄とステークホルダー | 13 |
| コーポレートガバナンス | 14 |
| CSR推進体制 | 15 |
| 安全への取り組み [安全報告書] | |
| 基本方針/安全管理体制 | 17 |
| 安全重点施策/安全投資 | 18 |
| 安全管理方法 | 20 |
| 事故等の発生状況 | 21 |
| 社員教育・人材育成 | 22 |
| 技術の継承 | 24 |
| 安全対策:運行管理 | 25 |
| 安全対策:車両 | 26 |
| 安全対策:駅/安全対策:併用軌道 | 27 |
| 安全対策:踏切 | 28 |
| 安全対策:その他/自然災害対策 | 29 |
| 訓練 | 30 |
| 京阪電鉄からのお願い/ 安全への取り組み [安全報告書] へのご意見など | 31 |
| 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 | 33 |
| よりよい鉄道を目指して | 34 |
| バリアフリー化の取り組み | 35 |
| 快適・安心を目指して/お客さまとのコミュニケーション | 36 |
| ■ 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 | 37 |
| ■ 地域社会のために | |
| 明日を担う世代のために | 38 |
| 地域社会とのコミュニケーション | 39 |
| ■ 従業員のために | |
| 働きやすい職場づくり | 40 |
| 安全衛生に関する取り組み | 41 |
| 環境への取り組み | |
| 環境理念/環境方針/環境理念・環境方針の浸透 | 43 |
| 環境マネジメント/京阪グループの環境マネジメント | 44 |
| 環境負荷削減の目標と実績 | 45 |
| 事業活動に伴う環境負荷(マテリアルバランス) | 46 |
| 環境会計 | 47 |
| 地球温暖化防止の取り組み(鉄道電力の削減) | 48 |
| 地球温暖化防止の取り組み(公共交通利用促進) | 49 |
| 騒音振動低減への取り組み | 50 |
| その他の取り組み | 51 |
| ひらかたパークでの取り組み | 52 |
| ■ グループ会社における取り組み | 53 |
| ■ 第三者意見 | 54 |

京阪電気鉄道株式会社 会社概要

会社概要 (平成22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21年度
営業収益 (京阪電気鉄道(株):734億円
鉄道事業:539億円
不動産事業:172億円
レジャー事業:22億円)

資本金 514億円

従業員数 1,684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21年度の輸送人員は2億8,375万人、一日平均で約78万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、「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



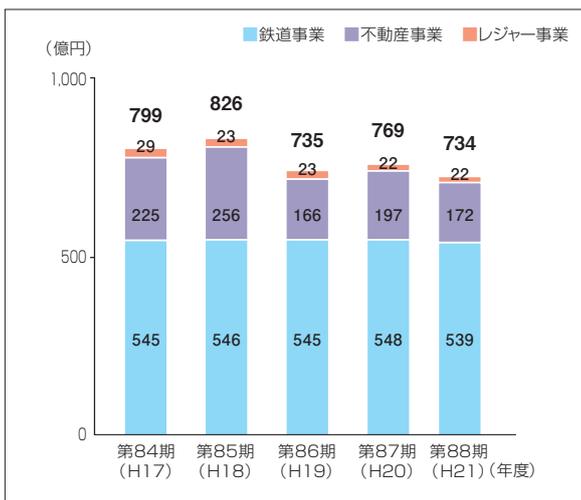
収益力の高い駅周辺資産の有効活用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」、「KiKi京橋」などの商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。

レジャー事業



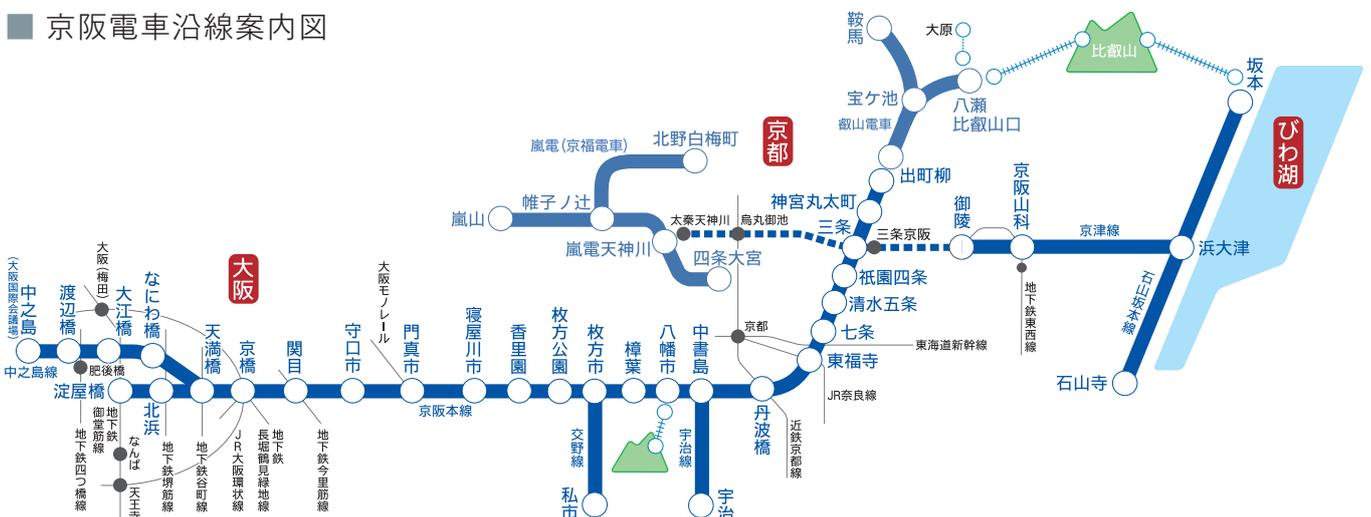
ファミリー型遊園地「ひらかたパーク」において遊園地事業を行っています。平成21年度は延べ約97万人の方にお越しいただきました。

営業収益推移



※1億円未満を切り捨てて記載しているため、内訳と合計が一致しない場合があります

京阪電車沿線案内図



■ 京阪グループの概要

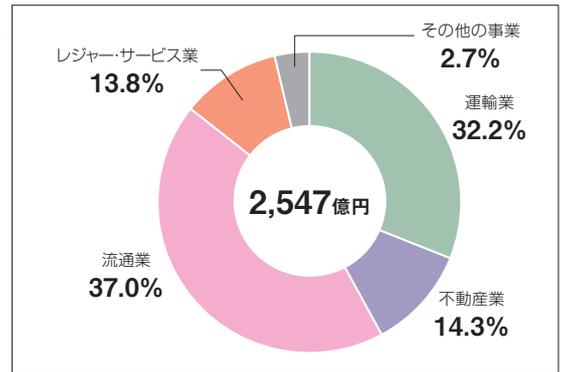
■ グループ概要 (平成22年3月31日現在)

平成21年度
営業収益構成比 (連結)

連結対象会社 42社 (京阪電気鉄道(株)含む)

従業員数 7,444人
(連結)

営業収益 2,547億円
(連結)



■ 事業内容 (平成22年3月31日現在)



叡山電鉄

■ 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



N4タワー

■ 不動産業

不動産販売業、不動産賃貸業



京阪百貨店

■ 流通業

百貨店業、ストア業、ショッピング
モールの経営など



琵琶湖ホテル

■ レジャー・サービス業

ホテル業、観光船業、自動車道業、
ゴルフ場業など

■ その他の事業

特定目的金融業、クレジットカード業
など

■ 京阪グループネットワーク (平成22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)
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)
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

京阪電気鉄道(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

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)
びわこフードサービス(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

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

トップ
コミットメント

100年のご愛顧に感謝し、
更なる100年に向かって
事業活動を通じた社会への貢献に
真摯に取り組んでまいります。



代表取締役社長

上田 成之助

100年の歴史で培った信頼をもとに 次の100年へ

おかげをもちまして、京阪電気鉄道は平成22年4月15日に開業100周年を迎えました。その100年を振り返ってみますと、明治43(1910)年に大阪・天満橋と京都・五条を結ぶ路線として開業して以来、宇治線開通、三条駅までの延伸と順調に事業が進展する一方で、昭和初期の大恐慌による経営の悪化、戦時下での阪神急行電鉄との合併、戦後の分離・新発足と、その道のりは平坦ではなかったと改めて感じます。

社会情勢の大きな変化や災害などの危機を乗り越え、会社として100年間存続でき、かつ鉄道事業を中心とする企業グループとしてここまで成長できたのは、沿線の皆さまをはじめとしたお客さま、株主、取引先など当社をとりまくすべてのステークホルダーの皆さまのご支援の賜物にほかなりません。京阪グループでは、そのご愛顧に感謝するとともに、次の100年に向けて多彩な開業100周年記念事業を行っています。京阪電車と京阪バスを乗り継いでご乗車していただいたお客さまの運賃から一部を京阪グループが積み立て、沿線自治体の緑化活動を通じて、社会に還元するという「鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン」に代表されるように、「環境保全」「社会貢献」「地域との共生」をテーマに展開しています。

近年においても、世界的な金融不安に端を発した景気低迷という厳しい経営環境下にあります。しかしながら、100年の歴史で培ってきた有形無形の経営資産、そしてお客さまからの信頼をもとに、京阪グループは前を向いて力強く次の100年に進んでいきたいと考えています。

安全で環境に配慮した鉄道事業を通じて 社会に貢献していく

当社が今後200年、300年と継続していくためには、鉄道を「安全」に保ち、環境にやさしい鉄道をより多くのお客さまにご利用いただくこと、そして事業を通じて社会に貢献することが重要だと考えています。そのための根幹として、京阪グループではCSR経営を推進しています。

鉄道の安全に対する取り組みは、マネジメント体制の整備・運用状況ともに常にレベルアップを目指して進化させています。平成21年9月に国土交通省による3回目の「運輸安全マネジメント評価」を受けた結果、当社については「適切な安全管理体制が構築されていることが確認できたので、次回は1年間隔を空けて、2年後に実施する」との通知を受けました。このような評価は、当社の安全への取り組みが高く評価されたものと考えていますが、その評価におごることなく「更なる安全性の向上」を図ることが、経営トップとしての重要課題です。社員一人ひとりに安全文化の構築と定

着を図り、安全性をスパイラルアップする取り組みを一層推進していきます。

環境保全については、当社において最大の環境負荷である鉄道用電力を削減するプロジェクトを平成15年度から立ち上げ、多岐にわたる対策を実施してきました。その結果、昨年度は省エネルギー車両の運用拡大などで削減目標を達成するなど、着実に成果をあげています。さらに、地下線において換気状況を確認したうえで、^{すいどう}隧道用換気機の運転スケジュールを必要最低限まで引き下げるなど新たな取り組みも実施し、より高い目標を設定して、地球環境への貢献に取り組んでいます。また、環境にやさしい鉄道の利用を促進していくために、他社との連携による鉄道ネットワーク全体の利便性向上、行政機関と連携したパーク&ライド、サイクル&ライドなどにも積極的に取り組んでいます。

お客さま満足の向上の取り組みでは、「お客さまセンター」などでいただいたご意見・ご要望にお応えする改善を随時実施しています。昨年度も、車掌が業務用携帯電話を携帯することで、ダイヤの乱れなどの情報を迅速に、かつ正確にお客さまに提供するシステムを導入するなどのサービス向上に取り組まれました。こうしたお客さまサービスの向上を核としながら、沿線の皆さまをはじめとした社会に貢献できるCSR活動に、今後も真摯に取り組んでいきます。

数々の受賞を励みに、 “選ばれる京阪”の実現を目指します

平成21年度は、当社に対してさまざまな賞が授与された1年でもありました。

平成20年10月19日に開業した中之島線では、開業にあわせて営業運転を開始した3000系車両が2009年度「ローレル賞」(主催:鉄道友の会)を、3000系車両および中之島線4駅が「グッドデザイン賞」(主催:財団法人日本産業デザイン振興会)を受賞しました。

また、なにわ橋駅地下1階コンコース「アートエリアB1」で展開している地域と連携した文化活動が、社団法人企業メセナ協議会が主催する「メセナアワード2009 文化庁長官賞」を受賞しました。さらに、グループ会社では、琵琶湖汽船の「megumi」がその年の最も優れた新造船船に与えられる日本船舶海洋工学会の「シップ・オブ・ザ・イヤー2008」を受賞しています。

京阪グループは、平成18年にグループの将来像として「“選ばれる京阪”への挑戦」を掲げ、中之島、京都を重点エリアとした京阪エリアの魅力向上に取り組んできました。今回いただいた賞は、それらの取り組みが時代のニーズにあった新しく魅力的なものとして外部から高く評価された証であり、とてもうれしく思います。これを励みとして、「京阪でいい」ではなく、「京阪がいい」と言っていただけのような、お客さまから選ばれる価値ある企業グループとなるよう、グループが一丸となって“選ばれる京阪”のビジョン実現を目指していきます。

次代へ受け継ぐ100年の想い ～社会への責任を担った100年の歴史～

明治43(1910)年4月15日に開業して以来、京阪電車は激動する社会・経済状況のなかをお客さまに支えられて歩んできました。お客さまに本当によろこばれるサービスとは何か、どうすればより安全で安心な鉄道となるか、社会に貢献するにはどうすればよいか。一人ひとりがそうした想いを持って誠実に仕事に取り組み、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グループとして発展してきました。

1915 (大正4年)



日本初の色灯三位式自動閉そく信号機

運転保安の向上のため、当時の最新設備である色灯三位式自動閉そく信号機を日本で初めて営業運転で使用しました。



1927 (昭和2年)



日本最初のロマンスカー

日本で最初に導入したロマンスシート（進行方向に向かって2人ずつ座る転換式クロスシート）を備えた車両は、「ロマンスカー」という愛称で呼ばれ、お客さまの大きな反響を呼びました。

1954 (昭和29年)



テレビカーの登場

前年に運行を開始した新鋭の特急車両にテレビを搭載した「テレビカー」がデビュー。まだ家庭にテレビが普及する以前のこと、一躍人気を集めました。

1920

1930

1940

1950

1912 (大正元年)



枚方で初めて菊人形を開催

開業の秋に香里の地で第1回目が開催された菊人形は、この年から会場を枚方に移し、以後も大いに人気を博しました。

1910 (明治43年)



京阪電車開業

4月15日、大勢の見物人と乗客が集うなか、天満橋駅～五条駅を結ぶ京阪電車が開業しました。開業日から3日間は運賃が半額で、開業を祝う催しが沿線の各地で開かれました。

1952 (昭和27年)



京阪スーパーマーケット開業

戦後の鉄道の復旧が一段落ついたこと、商品の供給が安定したことを受けて、当時の京橋駅北側に日本で最初にスーパーマーケットの呼称を使った「京阪スーパーマーケット」を開業しました。



1957 (昭和32年)



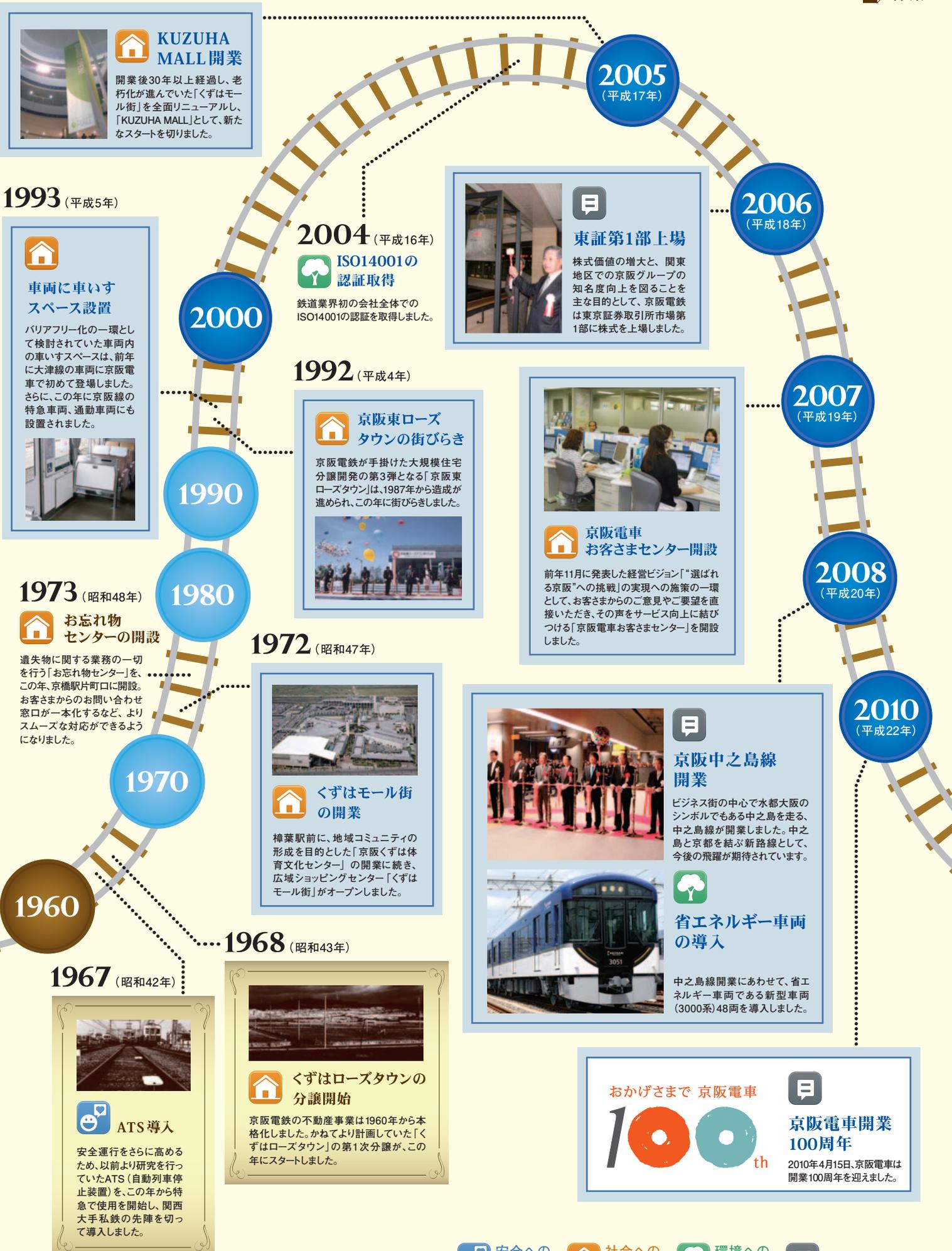
日本初の空気ばね(エアサスペンション)台車

振動を緩和し、より快適な乗り心地を実現するため、日本で初めて台車に空気ばね(エアサスペンション)を採用。



CSRの原点となった創立委員長・渋沢栄一の経営哲学

京阪電気鉄道株式会社は、「日本資本主義の父」と呼ばれた渋沢栄一を創立委員長として明治39年(1906年)に創立されました。「私利を追わず公益を図る」との考えを生涯にわたって貫き通した渋沢栄一の経営哲学は、「道徳経済合一説」に集約されます。それは現代におけるCSRそのもので、当社の創立の精神も「道徳経済合一説」に立脚しています。



2005
(平成17年)

2006
(平成18年)

2007
(平成19年)

2008
(平成20年)

2010
(平成22年)



KUZUHA MALL 開業

開業後30年以上経過し、老朽化が進んでいた「くずはモール街」を全面リニューアルし、「KUZUHA MALL」として、新たなスタートを切りました。

1993 (平成5年)



車両に車いすスペース設置

バリアフリー化の一環として検討されていた車両内の車いすスペースは、前年に大津線の車両に京阪電車ですべて初めて登場しました。さらに、この年に京阪線の特急車両、通勤車両にも設置されました。



2004 (平成16年)



ISO14001の認証取得

鉄道業界初の会社全体でのISO14001の認証を取得しました。



東証第1部上場

株式価値の増大と、関東地区での京阪グループの知名度向上を図ることを主な目的として、京阪電鉄は東京証券取引所市場第1部に株式を上場しました。

1992 (平成4年)



京阪東ローズタウンの街びらき

京阪電鉄が手掛けた大規模住宅分譲開発の第3弾となる「京阪東ローズタウン」は、1987年から造成が進められ、この年に街びらきしました。



京阪電車 お客さまセンター開設

前年11月に発表した経営ビジョン「『選ばれた京阪』への挑戦」の実現への施策の一環として、お客さまからのご意見やご要望を直接いただき、その声をサービス向上に結びつける「京阪電車お客さまセンター」を開設しました。

1973 (昭和48年)



お忘れ物センターの開設

遺失物に関する業務の一切を行う「お忘れ物センター」を、この年、京橋駅片町口に開設。お客さまからのお問い合わせ窓口が一化するなど、よりスムーズな対応ができるようになりました。

2000

1990

1970

1972 (昭和47年)



くずはモール街の開業

樟葉駅前に、地域コミュニティの形成を目的とした「京阪くずは体育文化センター」の開業に続き、広域ショッピングセンター「くずはモール街」がオープンしました。

1960

1968 (昭和43年)



くずはローズタウンの分譲開始

京阪電鉄の不動産事業は1960年から本格化しました。かねてより計画していた「くずはローズタウン」の第1次分譲が、この年にスタートしました。

1967 (昭和42年)



ATS導入

安全運行をさらに高めるため、以前より研究を行っていたATS(自動列車停止装置)を、この年から特急で使用を開始し、関西大手私鉄の先陣を切って導入しました。



京阪中之島線開業

ビジネス街の中心で水都大阪のシンボルでもある中之島を走る、中之島線が開業しました。中之島と京都を結ぶ新路線として、今後の飛躍が期待されています。



省エネルギー車両の導入

中之島線開業にあわせて、省エネルギー車両である新型車両(3000系)48両を導入しました。

おかげさまで 京阪電車



京阪電車開業100周年

2010年4月15日、京阪電車は開業100周年を迎えました。

- 安全への取り組み
- 社会への取り組み
- 環境への取り組み
- その他

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目指して ～ 新たな100年への決意～

平成22(2010)年4月15日、京阪電車は開業100周年を迎えました。次の100年は、より多くのお客さまに必要とされる存在であり続けることはもちろん、さらに一歩進んで「京阪がいい」と積極的に選んでもらえるような価値ある企業グループを目指していきます。そのためには、「安全最優先」という基礎の上に立って、積極的に社会の一員としての役割を担っていくことが大切だと考えています。

その第一歩として、当社は「環境保全」「社会貢献」「地域との共生」をテーマにしたさまざまな取り組みを行っています。

鉄道・バス乗り継ぎエコ・キャンペーン (平成22年3月1日～平成22年8月31日) 京阪電車開業100周年&京阪バスPiTaPa利用エリア拡大記念

このキャンペーンは、京阪電車と京阪バスを乗り継いでご乗車していただいたお客さまの運賃から一部を京阪グループが積み立て、沿線自治体の緑化活動を通じて、社会に還元するものです。お出かけに公共交通機関をご利用いただくことで環境負荷軽減につながるのに加え、沿線の緑化活動にもなります。どなたでも気軽に参加できる「カンタンで、ちょっと楽しいエコ活動」です。



キャンペーンポスター

記念植樹事業「香里百年桜」(平成22年4月)

明治43年の開業当時、当社は香里に遊園地を設け、桜の名所づくりを志していました。それにちなみ、当時の遊園地の敷地の一部でもあり、また昭和9年の開創以来当社とゆかりの深い成田山大阪別院の敷地に、開業100周年記念として桜(ソメイヨシノ)100本を植樹しました。桜の生長とともに新たな花見の名所が誕生し、京阪沿線の魅力を向上します。



植樹記念式典

自治体や学校、 地元団体などとの連携事業

これまでご愛顧いただいた地域の皆さまとの連携を強化するとともに、さらに魅力ある沿線づくりを推進するために、京阪線4つの営業エリアで、それぞれ地域の自治体や学校、地元団体などとパートナーシップを組み、連携する取り組みを実施しています。

大阪 エリア

千林商店街の皆さまと一緒に千林地域を盛り上げる「せんばやし発祥100年祭」をはじめ、大阪市旭区、旭区商店会連盟、常翔学園などとの連携による取り組み

枚方 エリア

創立100周年を迎えた大阪府立寝屋川高校の吹奏楽部の皆さんによる駅コンサート「ありがとう 寝屋川市駅」の開催や、関西大学(深井ゼミ)・枚方市とのコラボレーションで企画したひらかたパークでの手作り結婚式「ひらかたパーク」のプロデュースなど



駅コンサート
「ありがとう 寝屋川市駅」

伏見 エリア

聖母学院小学校(京都市伏見区)の児童が鉄道についてまとめた壁新聞を大型パネルに集約して展示する「聖母学院小学校「私とみてつ」新聞展覧会」など



「私とみてつ」新聞展覧会

京都 エリア

創立100周年を迎えた京都女子学園、京都市東山区などとの連携によるイベントの開催など

100周年記念イベント (平成22年4月～)

京阪電車の創設から現在までを紹介する「京阪100年のあゆみ展」や三条駅での開業100周年記念パネル展を開催しました。また、車両部品や歴代オリジナルグッズなど貴重な資料を電車の中で公開する「京阪ミュージアムトレイン」を平成22年7月10日から9月26日までの土日を中心とした合計15日間展示するなど、多彩なイベントを実施しています。さらに、寝屋川車両工場の見学など趣向を凝らしたホテル宿泊プランなど、京阪グループ各社と連携したイベントも多数開催しました。なお、ひらかたパークでは、平成22年10月9日から11月28日まで、今秋限定で「ひらかた大菊人形」を復活します。



京阪百年のあゆみ展



京阪ミュージアムトレイン



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。

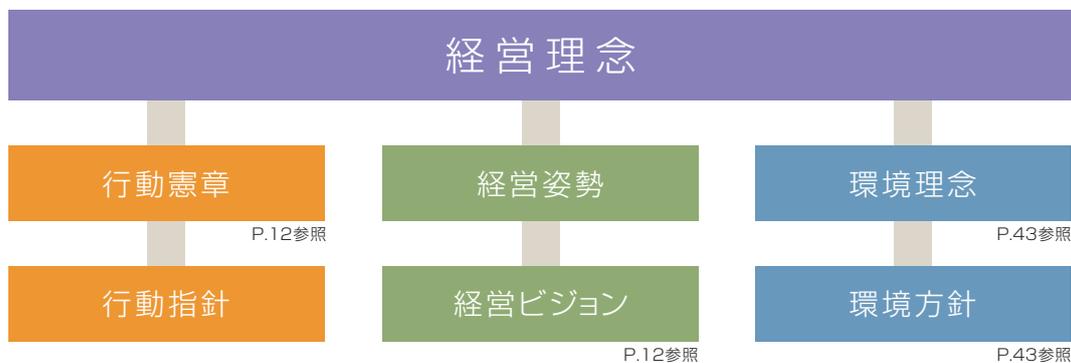
平成10年7月に制定した「経営理念」は京阪グループとしての共通認識を持ち、経営理念に基づいて行動することにより、社会からその存立が認められ信頼され続けるための根本思想であると考えています。

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」と言っていただけのような、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。

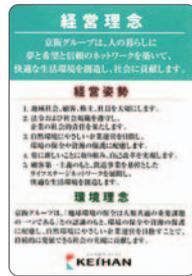
1. 私たちは、法令・社会規範を遵守するとともに、高い倫理を保ち、責任ある行動をします。
2. 私たちは、お客さまの安全を第一に考えつつ、お客さまの信頼・満足が得られる品質の高いサービス^(※1)をタイムリーに提供します。
3. 私たちは、公正な事業活動^(※2)を行います。また、政治・行政との間に健全・正常な関係^(※3)を保ちます。
4. 私たちは、広く社会とのコミュニケーションを行い、すべてのステークホルダーに必要な情報を適時・適切に開示します。
5. 私たちは、すべての人々の人権を尊重します。
6. 私たちは、ハラスメントなどのない安全で働きやすい職場づくりに努めます。
7. 私たちは、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。

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。



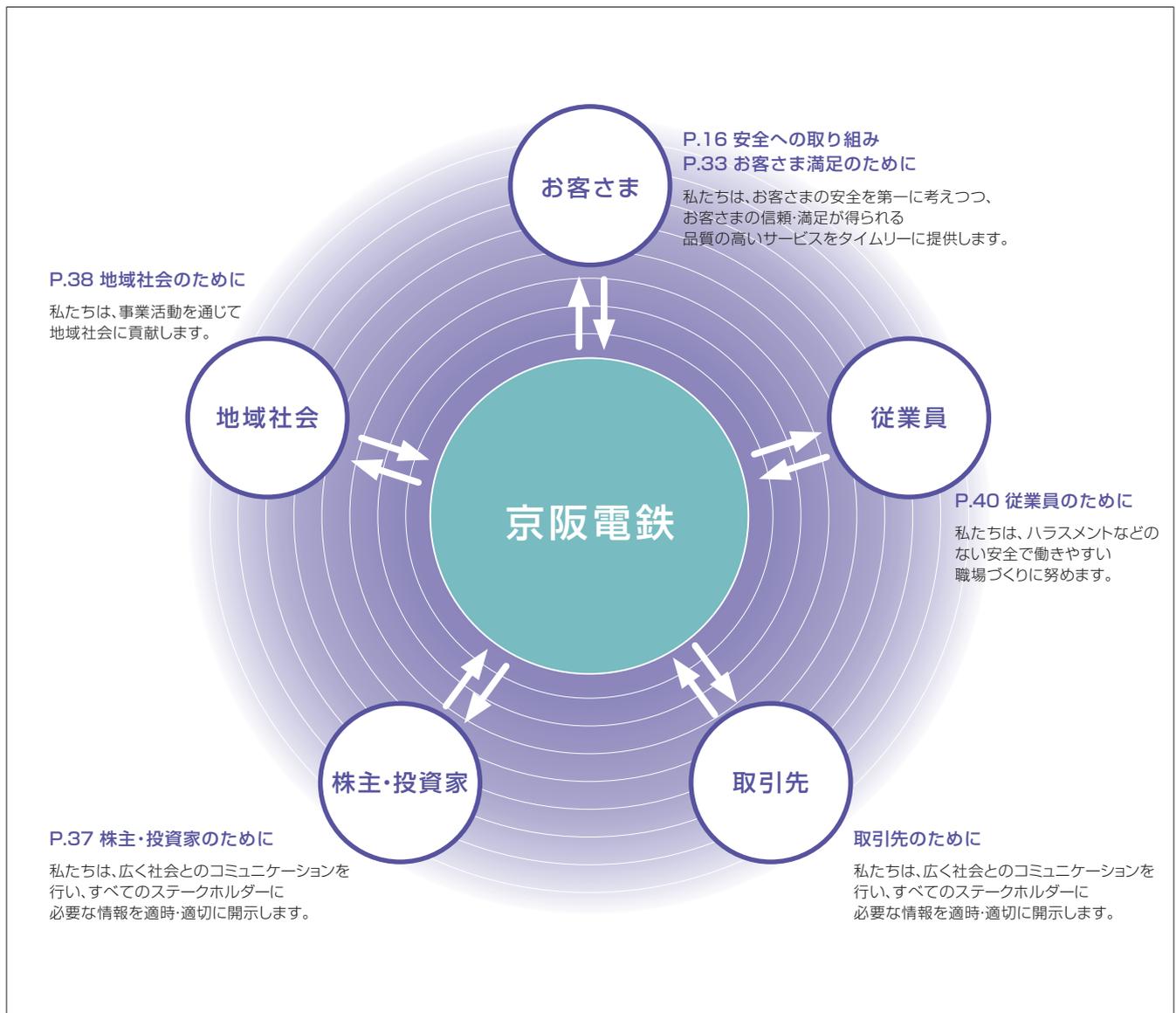
グループ新入社員研修

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。

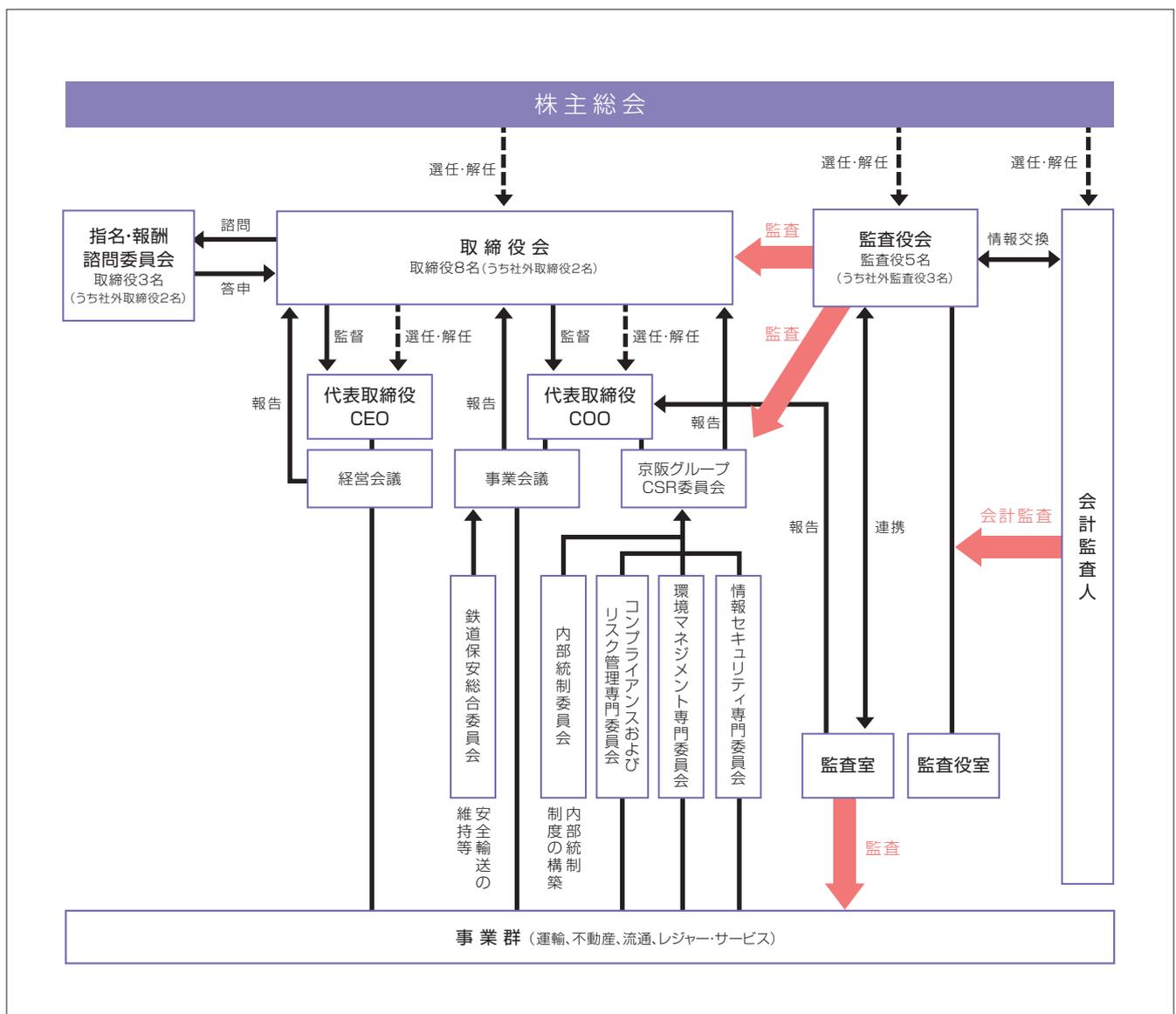
コーポレートガバナンス

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経営統括部門およびグループの各事業を4つに区分した事業群（運輸、不動産、流通、レジャー・サービス）に執行役員を配置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21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.40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。なお、調査結果の入手を希望する通報者に対しては適宜、連絡するものとしています。

通報者の個人情報厳重に保護され、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。

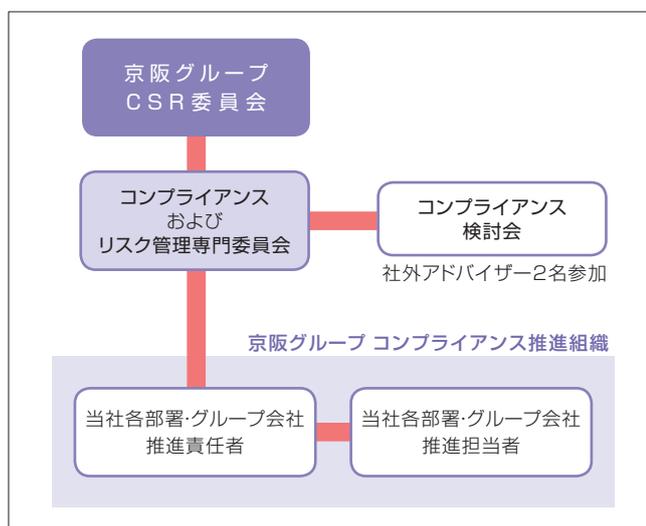
● 情報セキュリティ

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。

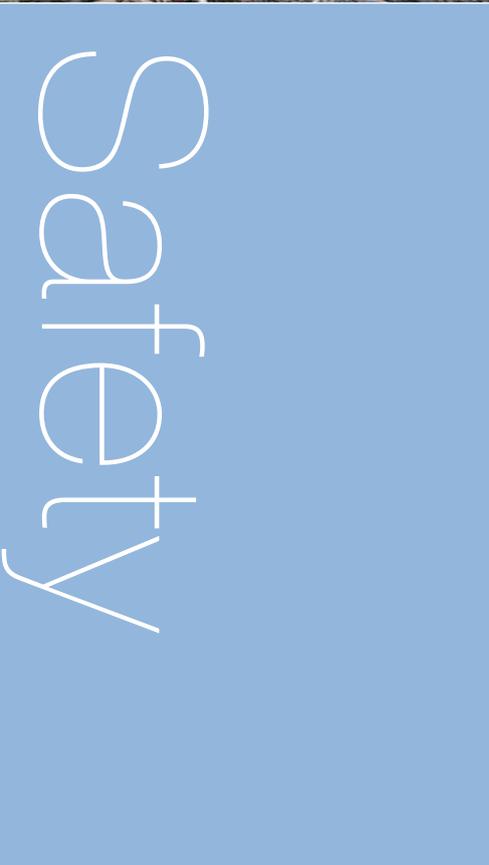
個人情報の保護については、個人情報保護規程を定めて社内での個人情報の安全な運用、管理に努めています。情報の漏洩などがないうよう、専用サーバを導入するなど、万全の注意、対策を行っています。

コンプライアンス体制





▲鉄道安全大会



▲技術継承訓練

安全への取り組み

〔安全報告書 安全への取り組みの報告内容は、鉄道事業法で公表が義務付けられている「安全報告書」を兼ねています。〕

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。

Safety



▲総合事故復旧訓練

安全統括管理者ごあいさつ

京阪電車は、皆さまに愛されて、おかげさまで100周年を迎えることができました。この間、まったく事故がなかったとは言えず、その都度事故防止の対策を講じて、「無事故京阪」の評価をいただくに至っております。

当社の安全基本方針の一番目には「安全最優先」を掲げております。申すまでもなく、鉄道輸送でもっとも大事なのは「安全」です。「安全」は、日々の努力の積み重ねがないと維持できません。経験則集に「起こる可能性の事故は、いつか実際に起こる」があります。それを起こさないためにはどうしたらよいか、常に考えて対処しなければなりません。過去の事故を掘り起こし、現状に当てはめてみたり、事故には至らなかったがヒヤリ・ハットした事例を皆で共有する取り組みをすることで、常に事故防止に正面から向き合っています。

人間は必ずミスを起こすものです。そのミスを事故につなげないために、新型ATSの開発など保安設備の充実を図るとともに、現場の係員にワンポイントで声かけをする地道な取り組みも広がっています。風通しがよく、意見が出し合える職場風土がなくては、事故の未然防止もできません。私自身も積極的に現場に出向き、一線の係員と意見交換をしています。ご利用のお客さまに、安心してご乗車いただけるよう、全力で努力してまいります。



安全統括管理者
取締役常務執行役員
脇博一

安全基本方針

輸送の安全確保に関する基本理念として、安全管理にかかわる全体的な方向性を明確に示した安全基本方針を定めています。

安全基本方針を記したカードの携帯や職場内での唱和など、常に安全意識の維持向上を図っています。

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。

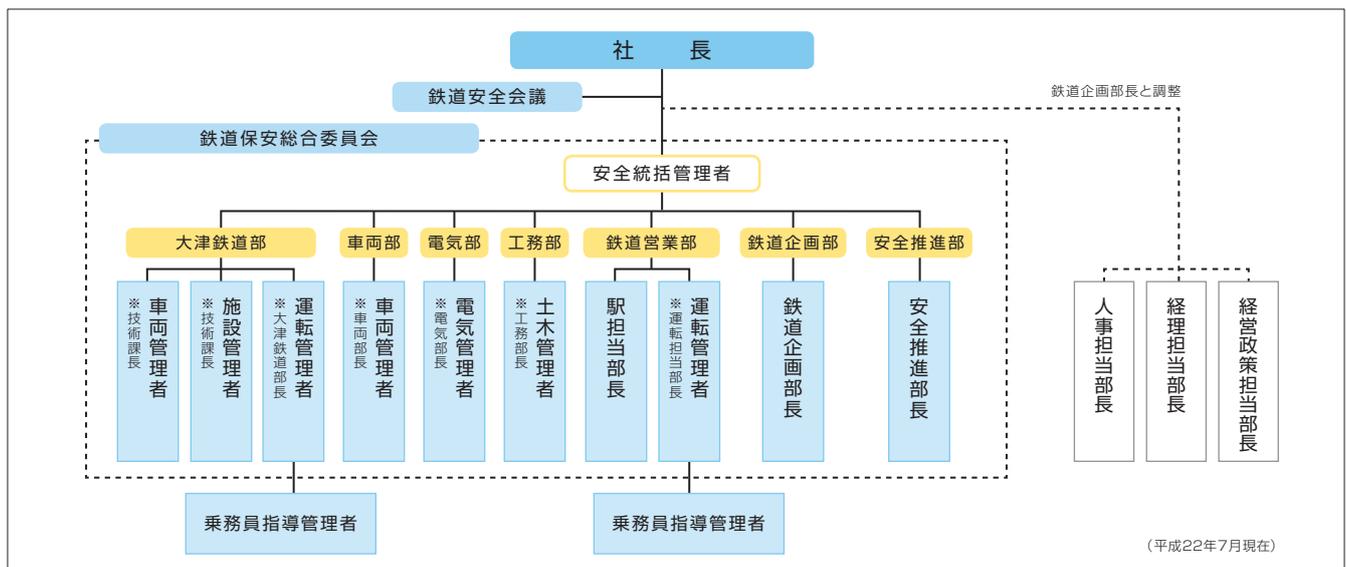
安全管理体制

社長をトップとする安全管理体制を敷いています。日常の安全管理は、安全統括管理者が掌理します。各部門には管理者を置き、乗務員についてはさらに乗務員指導管理者を置き、乗務員の資質維持管理にあたっています。

安全統括管理者は、各管理者などを委員とする鉄道保安総合委員会を開催し、鉄道の安全に関する事項を審議します。審議事項は、社長が出席する鉄道安全会議で再度審議され、必要に応じた措置が決められます。

即応が必要な事象に対しては、リアルタイムで安全統括管理者に速報し、必要な処置を講じます。重大事故や大災害に対しては、対策本部や復旧本部を設置し対応します。

安全管理体制図



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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 安全推進部長 | 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「保安監査規程」に定める保安監査および安全管理体制の確認を担当する。 |
| 鉄道企画部長 | 安全統括管理者の指揮のもと、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。 |
| 鉄道営業部の部長(駅担当) | 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上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等が管理する業務を除く)の安全管理を統括する。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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。 |
| 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おこなう。 |
| 鉄道安全会議 | 安全管理体制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、審議をおこなう。 |

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」を各部署で定めています。

| 平成21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。 |
| 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、全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淀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。 |
| 鉄道事業部(工務担当) | 安全管理体制の確立 | ①安全に関する教育を確実に実施するとともに、その報告についても確実にを行う。 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 または線路・施設変更への対応 | 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、天溝橋駅) ③道床改良工事(大阪地下線、西三荘駅、樟葉駅付近) ④タイプレート交換工事(急曲線部) |
| 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を行う。 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。 |
| | 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運動装置更新工事(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 |
| 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 または線路・施設変更への対応 | 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の検討 |
| 大津鉄道事業部 | 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。 |
| | 安全関連投資の実施 または線路・施設変更への対応 | 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 |
| 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。 |

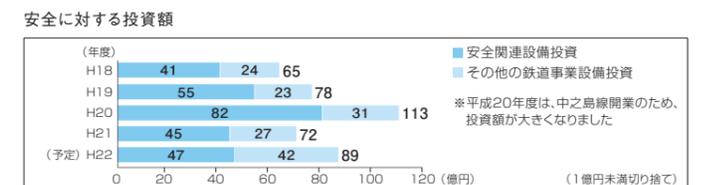
※平成22年7月に組織変更があったため、安全重点施策に記載の部署名(体制)と、P.17の安全管理体制が一致していません

| 平成22年6月までの部署名 | 平成22年7月以降の部署名 |
|---------------|---------------|
| 鉄道企画部(企画担当) | 鉄道企画部 |
| 鉄道企画部(保安担当) | 安全推進部 |
| 鉄道事業部(運転担当) | 鉄道営業部(運転担当) |
| 鉄道事業部(工務担当) | 工務部 |
| 鉄道事業部(電気担当) | 電気部 |
| 鉄道事業部(車両担当) | 車両部 |
| 大津鉄道事業部 | 大津鉄道部 |
| お客さまサービス事業部 | 鉄道営業部(駅担当) |

| 平成21年度実績 | 安全管理体制の確立 | 平成22年度安全重点施策 |
|---|-----------------------------|---|
| ①鉄道事業の安全性維持と効率性向上との両立を目指し、「ゼロベース」思考での業務改善プロジェクトをスタートさせ、平成21年度は鉄道事業部(車両担当)で実施。必要性と優先度を検討し設備投資計画策定。 電車線一括電化、車両更新、自動張力調整化について投資効果の検証を行った。 | 安全管理体制の確立 | ①事故の防止対策等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。 ②「ゼロベース」思考での業務改善プロジェクトを鉄道事業部、お客さまサービス事業部の各担当へ展開する。実地調査やヒヤリング等により、作業内容、必要なスキル、課題等の可視化、分析を行い、改善につなげる。 |
| ①各部門ともアンケート等を実施して、安全マネジメント教育などの有効性を確認していることが分かった。今後は、過去の事故対策について効果の検証に目を向けたい。 ②監査を通じて認識もれの事項を確認し、是正を要請した。 監査のフォローアップを通じて確認していく。 ③今まで提出がなかった部署からも提出を受け、本活動の重要性が浸透し始め、ヒヤリハット会議も機能してきた様子である。今後も啓発活動を継続することとしたい。 ④安全大会の開催は経営管理部門への教育として不可欠であり、継続して実施して行きたい。 | 安全管理体制の確立 | ①監査を通して事故対策の検証を行う。 ②ヒヤリハットの啓発活動を継続する。 ③安全大会を継続して開催するとともに安全意識調査の結果を分析し各部門の安全マネジメント教育の充実を図る提案を行う。 |
| ①運輸安全マネジメントの教育を実施。また異常事態を想定した訓練を実施した。 ②改善を実施 ③助役および乗務員からアンケートをとるなど積極的に意見を聞くとともに、同業他社の乗務員とも交流を図った。 ④寝屋川車庫、淀車庫においてATSを新設。 | 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、対策等へ活用する。 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。 |
| ①設備、運転取り扱いのチェックを実施。また助役・乗務員の見学会も実施した。 | 運転設備および 取り扱い基準の改善 | ①効果を見極めつつ設備の改善を進めるとともに、運転取扱いに関するマニュアルなどを精査のうえ簡素化も含めて対応し、保安度向上を図る。 |
| ①計画通り教育を実施。 ②アンケートなどにより効果確認を実施。 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の実施および報告を確実に行うとともに、その効果の確認を行う。 ②他社および他部門の事故について、自部門に照らし合わせて自己診断を行う。(年間10件以上) 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。 |
| ①工事完了。 ②設置完了。 ③道床不良箇所(大阪地下線、西三荘駅、樟葉駅)で改良を実施。 ④劣化の激しかった急曲線部(磯島、上島、跨線橋下手)で交換を実施。 | 安全関連投資の実施 | ①駅耐震補強工事(深草駅、京都列車区耐震診断他) ②地下駅防火防煙シャッター設置工事(三条駅) ③道床改良工事(土居駅下手、藤森駅下手、深草駅2番線) ④分岐器改良(樟葉駅、寝屋川車庫(弾性ポイント化)) |
| ①安全管理規程・他社の事故例・作業ミスおよびヒヤリハット等についての教育訓練を実施。また教育効果確認のため面接を実施。 ②各種会議体で周知した。 十分な時間が確保できず、また伝達が一方的になってしまったため見直しが必要。 ③各種会議体で周知した。改善事例も2件あった。フィードバックは、やや不十分な面があった。 | 安全管理体制の確立 | ①安全に関する情報の伝達について、より確実な仕組みを構築し実施するとともに、教育訓練の機会などで係員の知態度合いを確認する。 ②ヒヤリハット情報の係員へのフィードバックを、より充実化させ実施する。 |
| ①枚方公園、御殿山、放生川、墨染、観月橋の5踏切道に新設 ②中書島駅〜東福寺駅(5本)、宮之阪駅〜村野駅(8本)工事完了。 ③蒲生変電所、淀変電所の機器更新 ④平成23年1月下旬竣工予定。 ⑤河内森駅、穴地蔵駅に新設 ⑥伏見桃山駅、清水五条駅、神宮丸太町駅に新設 ⑦淀屋橋駅、丹波橋駅の機器取替。西三荘駅、大和田駅、中書島駅のカメラ移設。 | 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 ③変電所建替等工事(蒲生変電所、淀変電所) ④運動装置更新工事(寝屋川車庫) ⑤ホーム異常通報装置新設工事 ⑥信号機LED化工事 ⑦新型ATSシステム構築工事(詳細設計) |
| ①対策を実施するとともに、一覧表を作成して情報共有に努めた。 ②鉄道事故調査報告書(国土交通省・運輸安全委員会)をもとに勉強会を実施。 ・規程類や保安装置が過去の重大事故の教訓から成立していることを認識させた。 ・運輸安全マネジメント勉強会を実施。 | 安全管理体制の確立 | ①運転保安に関する「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。 |
| ①28編成(54両)に新設。進捗状況150両/201両 ②29編成(60両)に新設。進捗状況70両/201両 ③8000系車両1編成の改修を実施 | 安全関連投資の実施 または線路・施設変更への対応 | 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年間計画を策定し教育訓練を実施。また、知態度確認も行った。 ②社内保安監査での指摘事項について改善措置を実施。 ③10件の安全診断を実施。 ④30件のヒヤリハット報告があった。さらに報告件数を増やしたい。 | 安全管理体制の確立 | ①運輸係員が主体的に安全意識を高揚できるための取り組みを行う。(運輸課) ②扉事故防止のための取り組みを行う。(運輸課) ③施設点検の基準などを見直すとともに、確実に点検を実施する。(技術課) ④ヒヤリハット報告啓蒙期間を設けて報告件数を増やす。 |
| ①8両に設置完了。600形、700形の設置状況18両/30両。平成22年度は10両に設置予定。 ②2両に設置準備工事完了。平成22年度は10両に設置予定。 | 安全関連投資の実施 または線路・施設変更への対応 | ①運転状況記録装置の設置 ②扉誤扱い防止装置の設置 |
| ①教育を定期的に行っていたが、飲料自販機業者の台車が列車に接触する事故が発生した。 ②教育を実施したが、枚方市駅でインシデントが発生させてしまった。 ③ヒヤリハット提出の主旨を周知するとともに、提出しやすい環境づくりに努めた結果、報告件数が増加した。 | 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。 |

安全投資

安全関連設備投資として、平成21年度は約72億円を投資し、淀駅付近の立体交差化、ホーム点字ブロック内方線の整備、新型ATS導入に向けた調査、踏切・信号の更新などを実施しました。平成22年度は投資額約89億円(1億円未満切り捨て)で、淀駅付近の立体交差化、耐震補強、列車防護無線装置の新設(京阪線)などを実施する予定です。



安全管理方法

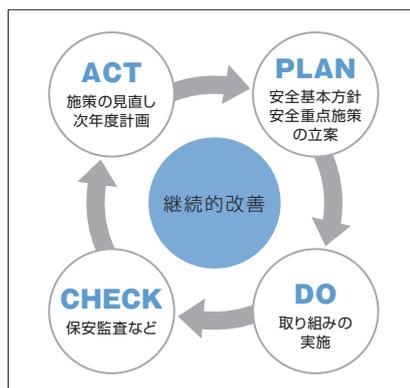
安全管理の歴史

平成18年に国土交通省による運輸安全管理制度ができる以前から、運輸保安に関する審議を行う委員会と監査に特化した独立の専門部署を設置し、安全管理に努めてきました。

委員会は昭和42年に設置され、歴代鉄道担当の筆頭役員が委員長を務め、現在では鉄道保安総合委員会として原則毎週開催しています。監査専門部署は昭和50年より発足し、運輸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。

昭和42年には京阪線でATSを他社に先駆けて導入するなど、保安設備面での充実も図ってきました。

安全マネジメントのPDCAサイクル



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る鉄道保安総合委員会を、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

鉄道の現業6部門に対して、毎年約1ヵ月かけて保安監査を実施しています。現場調査・書類調査・ヒアリングなどを通じて、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。指摘事項があった場合は半年後にフォローアップを実施し、改善状況を確認します。



保安監査

鉄道安全会議

社長、安全統括管理者、鉄道担当役員、安全推進部長、鉄道企画部長で構成される鉄道安全会議を月1回開催しています。鉄道業の安全管理体制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を経営トップに報告し、審議を行うものです。安全基本方針・安全重点施策の見直しも毎年実施しています。

また、グループ会社である京福電気鉄道、叡山電鉄、比叡山鉄道との事故情報の共有化を図るため、平成21年7月から鉄道グループ安全会議を毎月開催しています。

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。鉄道の現業6部門だけでなく、社長、安全統括管理者、人事担当、経理担当、経営政策担当および鉄道企画部も監査対象になっています。

安全管理規程に則り、安全管理体制が適切に確立され、実施され、維持され、機能しているかを確認します。

運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は国土交通省が実施するもので、鉄道事業者自らが構築した「安全管理体制」を確認し、評価・助言するものです。

平成21年度は9月に実施され、評価された点は下記の2項目です。

- ① 経営トップのコミットメント
- ② 内部監査について、手法の見直しおよび有効性を確認する仕組みの構築

当評価は原則毎年の実施となっておりますが、国土交通省より高い評価を受けたため、当社においては次回は2年後の実施となりました。



運輸安全マネジメント評価

TOPICS

鉄道安全大会

安全管理体制における社員教育の一環として、平成22年3月に第2回鉄道安全大会を開催しました。出席者は約200名で、来賓に近畿運輸局鉄道部をお迎えしました。基調講演としてJR東日本 パーソネル・サービスの関口顧問より「人間の命を奪った事故～その背後要因を検証する」を受け、事故を起こさないためには何が必要かを改めて学びました。

また、「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」「安全意識調査結果」の報告を行いました。

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

事故等の発生状況

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21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17件発生し、この3種類以外の事故は発生していません。

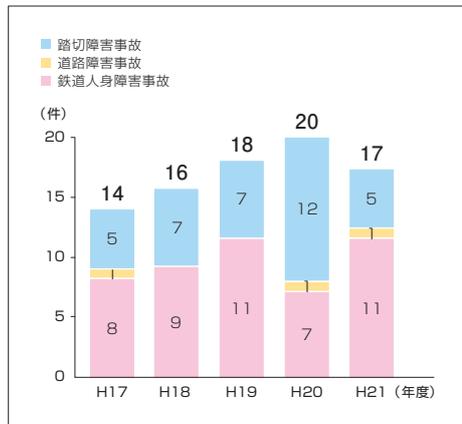
鉄軌道運転事故の分類

| 種類 | 内容 |
|----------|--|
| 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。 |

踏切障害事故は、完全下降している踏切遮断桿を突破した自動車が、列車と接触したもののほか、人や自転車が踏切内に侵入したことによるもの、道路障害は自動車が急に右折し軌道敷内に侵入したことによるもの、鉄道人身障害はホームからの飛び降りやホーム上での接触などによるものです。

鉄軌道運転事故

| 年度 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 列車衝突事故 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 列車脱線事故 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 列車火災事故 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 踏切障害事故 | 5 | 7 | 7 | 12 | 5 |
| 道路障害事故 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 鉄道人身障害事故 | 8 | 9 | 11 | 7 | 11 |
| 鉄道物損事故 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | 14 | 16 | 18 | 20 | 17 |

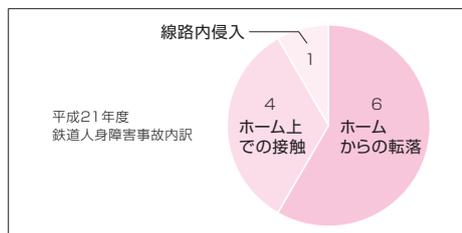


踏切障害事故の内訳

| 年度 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 直前横断 | 5 | 6 | 4 | 7 | 5 |
| その他 | 0 | 1 | 3 | 5 | 0 |
| 合計 | 5 | 7 | 7 | 12 | 5 |

鉄道人身障害事故の内訳

| 年度 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|
| ホームからの転落 | 3 | 2 | 3 | 3 | 6 |
| ホーム上での接触 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 |
| 線路内侵入 | 1 | 3 | 5 | 1 | 1 |
| 合計 | 8 | 9 | 11 | 7 | 11 |



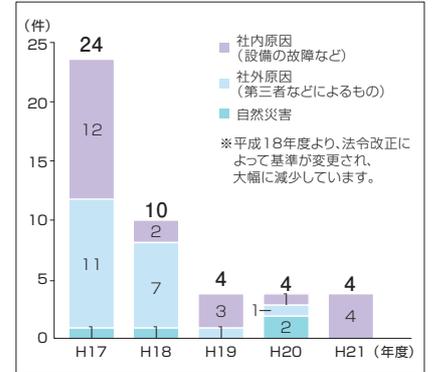
輸送障害

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21年度は、4件発生しました。

輸送障害

| 年度 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 社内原因(設備の故障など) | 12 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| 社外原因(第三者などによるもの) | 11 | 7 | 1 | 1 | 0 |
| 自然災害 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 合計 | 24 | 10 | 4 | 4 | 4 |



インシデント

インシデントとは、事故には至らなかったが、事故につながる可能性のあった事態をいいます。監督官庁に届け出ることや社内で周知することにより、事故の未然防止に役立てています。昨年度は2件発生しました。

インシデント

| 年度 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| インシデント | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |

①平成21年8月8日20時08分、枚方市駅において、信号故障のため列車を代用手信号により駅から出発させる際、進路確認が不確かなまま進行信号を指示させたところ、本来の線路とは別の線路に進入した。

【対策】●関係規程を改正し、信号故障のときは、必ず信号制御を運行管理システムによる自動扱いから、駅手動扱いに変えて、駅長の責任で進路確認するように明記した。(平成21年10月)
●同様の故障を想定した実設訓練を実施し、対応方を身につけた。(平成21年11月)

②平成22年1月3日10時45分、男山ケーブル八幡市駅において、ケーブルカー出発時に開扉した際、ホーム案内係員が手を挟んだため緊急開扉したが、起動回路が構成済みであったことから開扉状態で約7m走行した。

【対策】●教育指導を徹底させた。
●制御回路を変更して、起動回路が構成された後は、開扉できないようにした。また、アクシデントなどにより走行中に開扉したときは、直ちにケーブルカーを停止させるようにした。(平成22年6月)

社員教育・人材育成

運転士の養成

動力車操縦者運転免許に関する省令の規定により、昭和32年8月29日に運輸大臣(国土交通大臣)の指定を受け、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。

国土交通大臣から養成所の指定を受けると、養成所がそれに必要な所定の教習や国家試験を実施することができ、受験

資格は満20才以上の者で動力車操縦者に関して必要な身体検査や適性検査および筆記試験、技能試験などに合格すれば、地方運輸局長から運転免許が交付されます。

運転士養成の流れ



乗務員の日々の管理

● SAS(睡眠時無呼吸症候群)対策

睡眠時無呼吸症候群は、睡眠中に呼吸が止まる疾患です。英語表記からSAS(Sleep Apnea Syndrome)と呼ばれます。無呼吸とは10秒以上の呼吸停止と定義され、この無呼吸が1時間に5回以上または7時間の睡眠中に30回以上あればSASと診断されます。SAS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、必要がある場合は適切な治療を義務づけています。

● アルコールチェック

当社では出勤点呼時や業務開始前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。また、アルコールに対する乗務員の意識の徹底や点呼時におけるアルコールチェック体制のさらなる強化、事故を未然に防ぐためのヒヤリハットや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。



アルコールチェック

● 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っています。さらに朝礼時には綱領・ゼロ災害の唱和を行うことで、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を行っています。



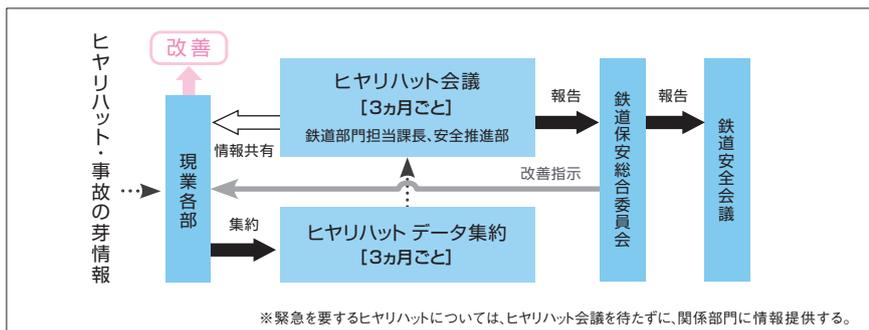
出勤点呼時

事故の芽情報(ヒヤリハット)の収集と活用

「1件の重大事故の下には29件の軽度の事故があり、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」)

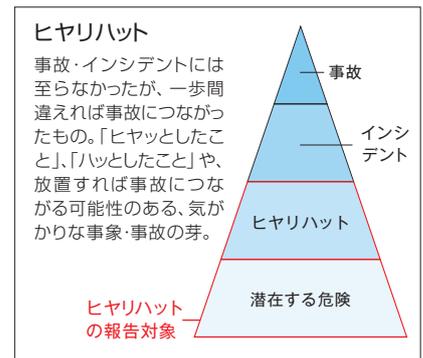
日頃から「ヒヤッとした」「ハッとした」ことを報告することで全係員が共通の認識

ヒヤリハットの収集と活用



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活動です。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。

ヒヤリハット報告は、「ヒヤリハット新聞」に掲載され、改善事例も含めて紹介することで、ヒヤリハットの取り組みの活性化を図っています。



ヒヤリハット新聞

TOPICS

ヒヤリハット報告から改善された事例紹介

事例1 踏切障害事故の防止

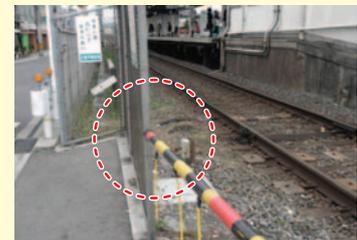
【事故の芽】

三室戸踏切において、遮断桿とフェンスの間に隙間があったため、遮断桿が下降しているにもかかわらず、入駅して来る列車に乗りしようと踏切を無理に渡り改札口からホームに入るのを目撃した。



【改善前】

遮断桿とフェンスの間に隙間があり、すり抜けることができた。



【改善後】

遮断桿とフェンスの間の隙間を少なくした。すり抜けることができた。

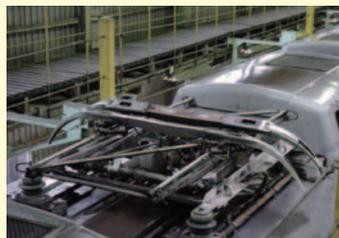
TOPICS

ヒヤリハット報告から改善された事例紹介

事例2 パンタグラフの視認性向上

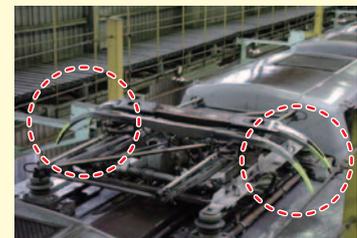
【事故の芽】

夜間等にパンタグラフを上昇させる際、周囲が暗いため上昇確認が困難であった。



【改善前】

パンタグラフが車両と同系色のため、上昇しているかどうかの確認がしづらかった。



【改善後】

パンタグラフの両端に蛍光塗料を塗り視認性を向上させた。

KYT (危険予知トレーニング)

危険予知トレーニングを、頭文字である危険の「K」、予知の「Y」、トレーニングの「T」としてKYTと呼びます。

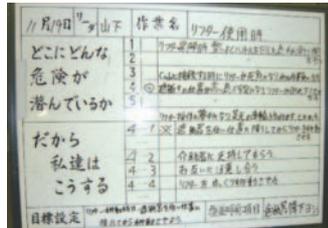
KYTは、作業に従事する作業員が数名のチームとなり、事故や災害を未然に防ぐことを目的に、その作業に潜む危険を予想し、指摘しあう訓練のことです。鉄道部門では始業時などにチームごとにKYTを行い、事故防止に努めています。

4ラウンド法

| | | |
|---------------|---|----------------|
| 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 |



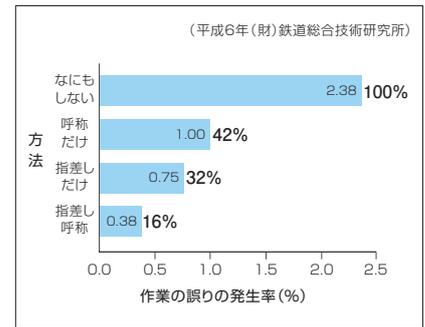
指差し呼称



KYTボード

トレーニングの手順として「4ラウンド法」を採用しており、チームが4つのプロセスを通して決定した「危険のポイント」や「チーム行動目標」をチーム全員で「指差し唱和(呼称)」しています。

指差し呼称の効果検定実験結果



「指差し呼称」とは作業の各要所で一人ひとりが、確認すべき作業動作や物に対して、腕を伸ばして指差し、しっかりした声を出し呼称し、安全性・正確性を確認する動作です。

平成6年、(財)鉄道総合研究所が行った指差し呼称の効果検定実験結果によると、「何もしない場合」に比べて「指差し呼称する場合」には作業の誤りの発生率が6分の1以下になるということが示されています。

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年より課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。

Message

保線課では、お客さまの安全輸送を第一に考え、乗り心地向上のために保線課員が一丸となり、日夜線路の保守点検業務を遂行し運転保安に努めています。そこで課題となるのが若年社員に対する技術の継承です。保線課では技術継承プログラム委員会を立ち上げ、年間計画を緻密に立案し、若年社員に年間を通して安全面も含め教育を行っております。

工務部 保線課
京都保線係 三条班
安田 六月



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、作業員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。

Message

電気部門では、基本的にOJTによる技術継承を行い、それを補うものとしてベテラン社員の知識やノウハウをマニュアルなどに体系化し共有・活用しています。なお、直感的に判断できる眼、長年の経験からくる勘に加え、信念や使命感といった言葉で表現しにくいものは継承が難しいですが、コミュニケーションを図り伝えていく努力を行っています。

電気部 電気課
京都直通係
石倉 浩



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。

Message

作業手順マニュアルの充実はもちろんのことですが、標準作業以外へも臨機応変に対応できる人材の育成、そして、日々の作業のなかでも考える力を養うための研鑽を行っています。また、勘違い、ミスすることを前提に、重要な点はほかの社員への確認をいとわない風土づくりとダブルチェック体制で仕事を遂行し、毎日が「伝える」環境であるように努めています。

車両部 車両課
検査係
武田 清



安全対策/運行管理

ADEC (京阪線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影響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、従来システムに比べ大幅に機能が向上しました。



運転指令所

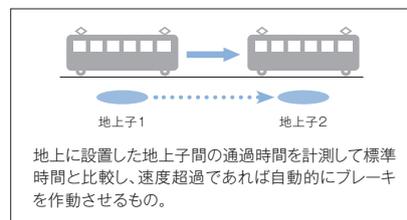
ATS (Automatic Train Stop 自動列車停止装置)

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ていませんが、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。

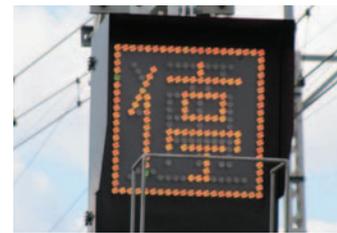
今後、より一層の安全性向上に向け、システムの全面更新を計画しており、平成28年度までに京阪線全線での稼働を目指しています。

ATSの仕組み



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。



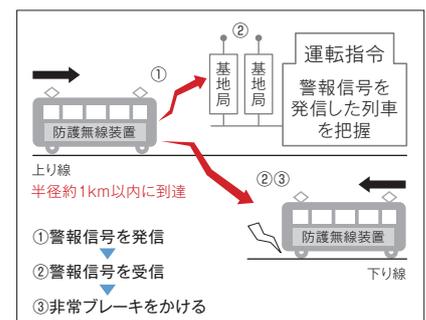
駅誤通過防止装置

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22年3月31日現在、運転台付車両201両中68両に設置し、平成24年度中に全編成への設置が完了する予定です。

列車防護無線の仕組み



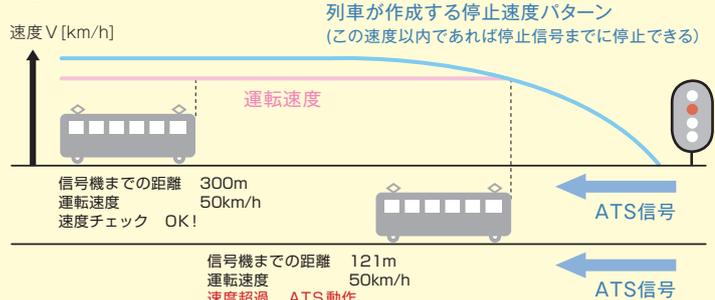
TOPICS

新型ATS

平成28年度の京阪線(京阪本線、鴨東線、中之島線、宇治線、交野線)全線稼働を目標に新型ATSの設計作業を進めています。

従来のATSは軌道内に設置したATS地上子設置箇所のみ速度チェックを行っていましたが、新型ATSではレールを情報伝送の媒体として使用し、列車の位置にかかわらず常に速度チェックを行うことにより高い安全性を確保します。

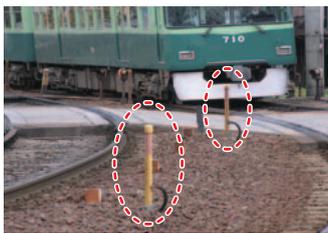
新型ATS概要図



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。

交野線に2カ所（検知棒19本、特殊信号発光機11機）、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。



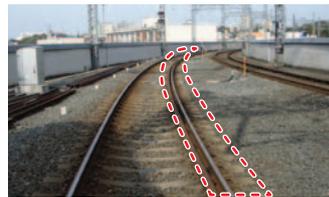
限界支障検知装置

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

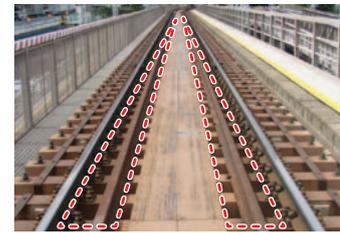
車輪の乗り上がりを防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。



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。

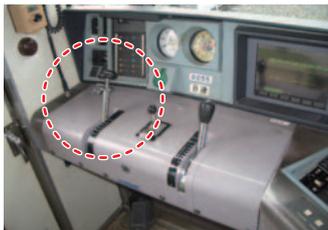


橋上ガードレール

安全対策／車両

運転士異常時列車停止装置

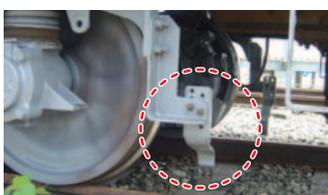
運転士の体調急変時などにおける安全を確保するため、ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキが作動する運転士異常時列車停止装置を全車両に採用しています。また、車掌台には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



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、線路上の障害物を排除する対策として、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、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。



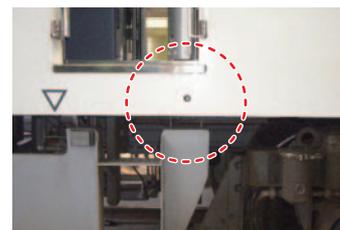
輪重測定

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おり、京阪線では平成22年3月31日現在、運転台付車両201両中148両が完了しています。

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／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上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35駅、大津線26駅に設置しています。



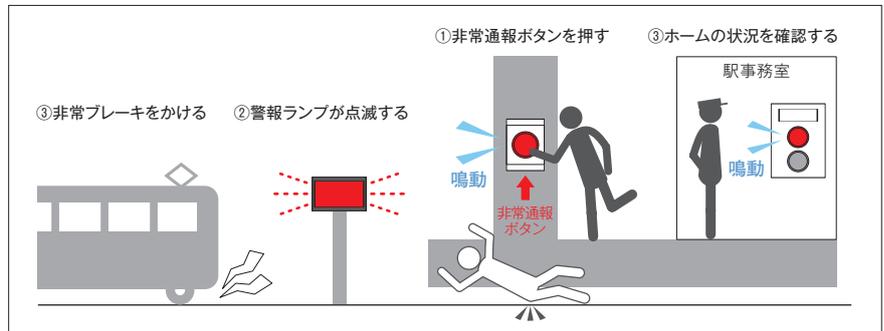
ホーム異常通報装置

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、お客さまが軌道上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。



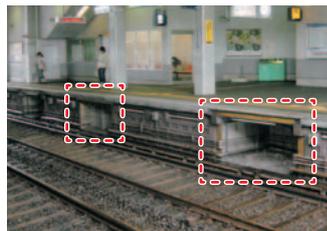
ホーム転落検知装置

ホーム異常通報装置の仕組み



ホーム下待避口

ホーム下に待避する空間のない駅では、お客さまが誤って転落したときにホーム下に待避できる待避スペースや、ホーム上にかかるためのステップを設置しています。



ホーム下待避スペース

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

とじめ
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

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、文字が点滅して注意を喚起します。京阪線47駅、大

可能性があります。

侵入を早期に検知し、接近する電車に知らせ、事故を未然に防止する装置です。そのほか同装置以外に、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。

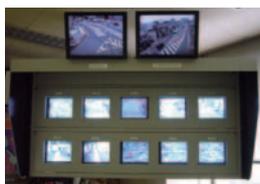


三井寺併専境界

安全対策／併用軌道

併用軌道監視装置

京津線の「浜大津駅～上栄町駅間約800m」および石山坂本線の「浜大津駅～三井寺駅間約500m」の区間は併用軌道(道路上に敷設された軌道)のため、日々変化する道路区間での運転について、適切な道路情報を発信するため24時間体制で監視業務を行ない、より安定的な列車運転ダイヤの確保に努めています。



併用軌道監視装置

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、夜間等に自動車が入り込む

安全対策／踏切

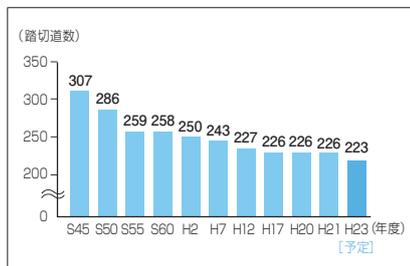
踏切の解消

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。

この高架化により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。

踏切道数の推移



踏切事故防止のための機器

● 踏切支障報知装置

踏切内にて列車を停止させなければならない事態が生じた場合、非常ボタンを押すことにより特殊信号発光機を点滅させて運転士に知らせるもので、京阪線の31カ所の踏切に設置し、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

踏切道を通行す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。

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(大手筋踏切道)

TOPICS

淀駅付近立体交差化工事 下り線が高架化

平成21年9月12日、下り線(大阪方面行き)が高架線に切り替わりました。上り線の切り替えは平成23年度を目指しています。



工事の様子



高架化された下り線

安全対策／その他

鋼索線（男山ケーブル）

鋼索線は、鋼索（ワイヤロープ）に繋がれた車両を巻上装置で巻き上げて運転する仕組みになっています。そのため運転士は山上側にある運転室で巻上機の操作に当たり、ケーブルカーの車内には車掌が運行中の前方確認や扉操作のために乗務します。このように運転士が車内にいないことや急勾配で運転するため、特にブレーキ装置や鋼索の点検・整備には細心の注意を払い運転保安に努めています。



鋼索の点検・整備

ひらかたパーク

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

自然災害対策

気象観測機器

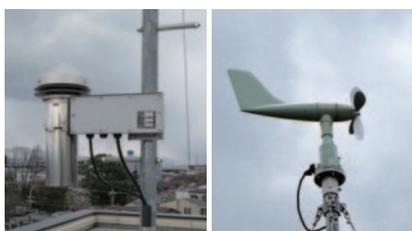
当社では、各種気象観測機器として風速計16カ所、雨量計5カ所、河川監視カメラ3カ所、地震計8カ所を沿線に設置しています。観測データによって適切な運転規制を行い、暴風・豪雨などの異常気象による運転事故の発生を未然に防止しています。



気象状況表示装置



雨量計



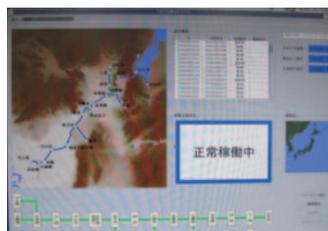
湿度計

風向風速計

早期地震警報システム

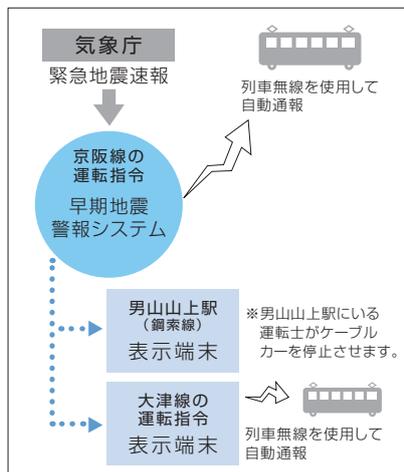
気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、自動的に列車無線で全列車に対して通報することにより、大きな揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止を行い被害の最小限化を図ります。

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。



早期地震警報システム

早期地震警報システム



駅施設の耐震補強

運転保安上必要な駅施設の耐震性能向上を目的に耐震補強を行っています。

平成21年度は守口市駅、萱島駅、樟葉駅、中書島駅、深草駅の操車棟と、寝屋川交換局舎の耐震補強工事を行いました。

落橋対策

落橋防止装置とは大規模地震時に橋桁が橋台や橋脚から落下するのを防ぐためのものです。阪神淡路大震災以降、設置必要箇所の抽出を行い、京阪線の対象箇所すべてについて設置が完了しています。



落橋対策

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21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社長以下合計約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いけるよう、対応能力の強化を図りました。

▶訓練開始

- ①事故発生 [13:30] 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し、反対線路を走行の列車を緊急停止させる。
- ②乗客の救出 乗務員と応援に駆けつけた駅員等により避難誘導を開始。
- ③関係方面への連絡と対策本部・復旧本部を設置 本社に対策本部、現場に復旧本部設置。



復旧本部の設置

- ④消防・警察到着 [13:41] 救助活動と消火活動を開始。乗用車に閉じ込められたドライバーをエンジンカッターで切断し救出。



消防隊による消火活動

- ⑤現場検証終了、復旧作業開始 [14:20] 消防・警察・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、レールと電線路の復旧等。



車両係員による脱線復旧作業

- ⑥事故車両を収容 [15:10] 先頭運転室損傷のため後部運転室より運転して、車庫に収容。
- ⑦平常運転に復帰 [15:20] 復旧作業が終了し、平常運転に戻る。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。平成22年2月には、最近注目されている「ゲリラ豪雨」を想定し、本社に対策本部を設置、情報伝達や地下駅・踏切道の止水板設置とお客さまの避難誘導、浸水箇所からの車両避難の訓練を行い、いざというときの対応能力を高めました。



総合防災訓練

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、緊急自動車を寝屋川・淀車庫に配置しています。また、脱線復旧訓練を年間3回実施するとともに、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。



脱線復旧訓練

地下線内車両火災想定訓練

運転士・車掌・駅係員を対象に地下線内車両火災想定訓練を実施しています。平成21年4月に、京都地下線を走行中に『車両から発煙した』ことを想定して、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、緊迫した訓練により係員の冷静な判断力や連携を養っています。

また同時に地下駅の消火設備や、途中線路に設置されている防災設備を実際に歩いて操作するなど、万一の非常事態に備えています。



地下線内車両火災想定訓練

鋼索線における事故想定訓練

鋼索線においても、不測の事態・事故に備え、お客さまの避難誘導をはじめとする訓練を定期的に行っています。平成21年12月に八幡市駅において実施しました。



事故想定訓練

TOPICS

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、年末年始時の輸送安全総点検など、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。



社長巡視(駅のバリアフリー化工事)

京阪電鉄からのお願いです

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。



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
自由な方の大切な警告ブロックです。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。



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

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。

▲ヒューマンサポート研修

▲リニューアルした8000系車両

Society



▲ファミリーレールフェア

京阪グループCSR委員会副委員長ごあいさつ

平成22年4月15日に京阪電車は開業100周年を迎えましたが、これもひとえにお客さまをはじめとするさまざまなステークホルダーの皆さまにお支えいただいたおかげです。深く感謝申し上げます。

100周年を機といたしまして、本年から「環境保全」「社会貢献」とともに「地域との共生」にも意欲的に取り組むことといたしました。沿線には当社と同じく創立100周年を迎えられた学校や商店街もあり、これらの皆さまと連携したイベントを企画、開催しました。ファミリーレールフェアや大津線感謝祭などの恒例のお客さま感謝イベントも継続して開催しており、今後も地域社会の皆さまやお客さまにますます「京阪ファン」になっていただける機会づくりに努めてまいります。

また安心、快適に鉄道をご利用いただくために、平成22年度も引き続きエレベーターの新設工事を行うなど駅のバリアフリー化を進めてまいります。ソフト面においても、お客さまからのご意見、ご要望を経営に活かすためにお客さまセンターの機能を充実させ、双方向のコミュニケーションを推進します。京阪グループをご利用いただく皆さまのご意見・ご要望を経営施策に反映させることで企業としての社会的責任を果たすとともに、当社沿線の活性化にも貢献してまいります。



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

お客さまとともに

当社は創業以来、ご利用のお客さまに多くのご支援・ご愛顧をいただき、本年4月に開業100周年を迎えることができました。すでに平成18年からは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、サービス向上に取り組んでいます。次なる100年を目指し、今後ともより一層お客さまに支持される企業を目指しています。

お客さまセンターの運営

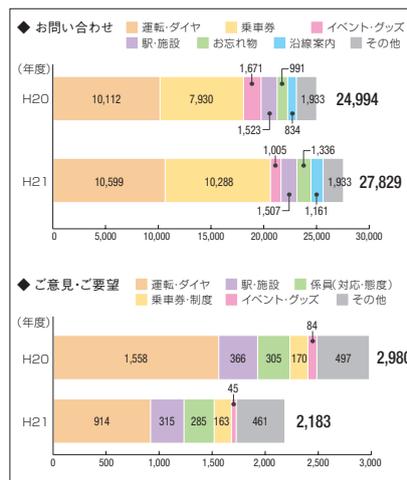
平成19年11月26日に「京阪電車お客さまセンター」を開設しました。迅速かつ適確で心地よい案内はもとより、お客さまからのご意見・ご要望を経営に活かしていくよう現場経験の豊富なスタッフが日々取り組んでいます。

平成21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、1年間で約3万人のお客さまにご利用いただきました。「運転・ダイヤ」に関するご意見・ご要望が平成20年度は1,558件でしたが、平成21年度は914件と大幅に減少しています。その主な要因は、平成20年10月に行った中之島線開業に伴うダイヤ改定に関するご意見・ご要望が多く寄せられましたが、平成21年9月のダイヤ改定実施以降は受付件数が落ち着いたためです。



お客さまセンター

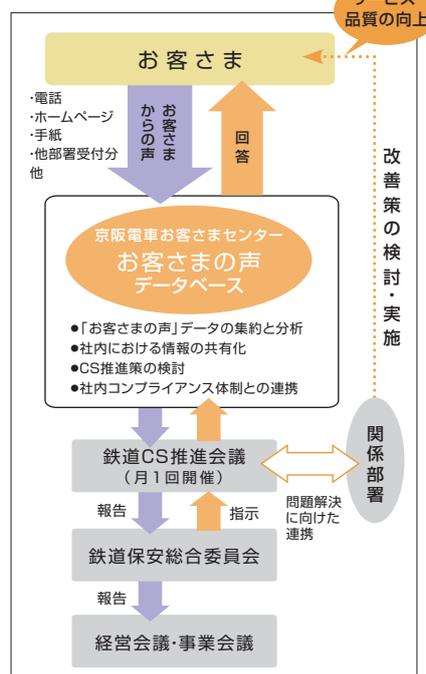
受付内容の推移



CS推進体制

平成20年3月以降、CSの実現に特化した定例会議である「鉄道CS推進会議」を開催しています。当会議では、「お客さまの声」のデータベースをもとに、課題の共有からその解決策の実施・効果検証に至るまで、関係部署を交えて協議・検討を重ねています。

「お客さまからの声」の流れ



TOPICS

主な改善例

- ①8000系車両を改良し、つり革を設置しました。これは、入口付近では身体を支えるものがなく、混雑時に車内で立っていると苦痛であり、危険だとのお客さまの声から改善しました。
- ②乗務員(車掌)が業務用携帯電話の携行を開始しました。事故などによるダイヤ乱れや振替輸送実施時に、運転指令が最新情報をメールで伝えることで、乗務員(車掌)はお客さまへ正確かつ詳細な情報を車内放送にて提供できるようになりました。
- ③事故などにより当社線のダイヤが大幅に乱れた際、当社が手配した振替輸送経路を多数のお客さまへ分かりやすく、正確にお知らせできるよう、経路を図示した駅貼りポスターを作成しました。

ご案内ポスター

「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/>

よりよい鉄道を目指して

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、さまざまな取り組みを行っています。

5つのアプローチ



● 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。



けいはんインフォステーション

● 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や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

● ヒューマンサポートプロジェクト

「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していただくことができます。

また、京阪線全駅のホームにおけるエレベーター（EV）・エスカレーター（ES）の位置を示した「位置ちゃん」を作成し、京阪線の各駅でのご案内に使用しています。これは、年配のお客さまや身体の不自由なお客さまからの「何両目に乗車すれば、降車駅のEV・ESに近いのか?」といったご質問に対し、駅ごとのEV・ESおよび車両編成数・列車種別ごとの停車位置を図示した一覧表を作成することで、「〇〇駅で降車されるのであれば、△両目にご乗車下さい。」とスムーズに案内できることを目的としたものです。

このように、このプロジェクトでは、心のバリアフリーをテーマに、すべてのお客さまにやさしい対応ができるように取り組んでいます。



コミュニケーションボード「位置ちゃん」
“心のやりとり”

● AEDの設置

お客さまの救命率向上のため、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。

平成22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。

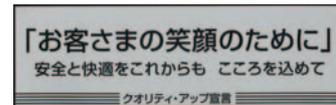


AED

クオリティ・アップ宣言

乗務員が主体となり、自らの仕事の資質向上・レベルアップを目的にクオリティ・アップ代表者会議を開催しています。その全体目標として、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 ころを込めて』というクオリティ・アップ宣言を策定しています。

また、平成21年度の活動としてヒューマンサポート研修を実施しました。この研修は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、車いす、アイマスクなどを用いた実習や、身体の不自由なお客さまの不安や列車の乗降の際に感じる不自由さを知り、バリアフリー向上に努めることを目的としています。



クオリティ・アップ宣言



ヒューマンサポート研修

乗務員の運行状況確認用携帯電話携行

当社では乗務員(車掌)が運行状況確認用の携帯電話を携行しています。これは、当社線や当社線と接続する他社線で遅延や運休といった輸送障害などが発生した場合に、これまでの列車無線による連絡に加えて、最新の状況を乗務員に随時メールで配信することで、お客さまへの情報提供体制の強化を図るためのものです。



運行状況確認用携帯電話

バリアフリー化の取り組み

車両のバリアフリー化

当社では、車いすスペースを順次設置しており、平成22年3月31日現在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、8000(一部車両)、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



扉開閉予告装置

また、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8000系特急車両や3000系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、すべてのつり革に「電源OFF」シールを貼りつけ、携帯電話の使用禁止について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



携帯電話OFFステッカー

駅のバリアフリー化

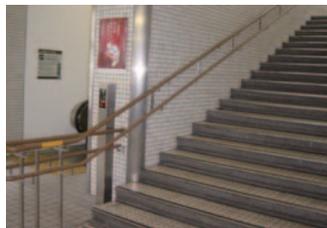
国および地方自治体と協力し、エレベーターや多目的トイレをはじめとしたバリアフリー化設備を順次整備しています。平成21年度は、エレベーターを清水五条駅ほか3駅に整備し、スロープを御殿山駅ほか1駅、多目的トイレを西三荘駅ほか3駅にそれぞれ整備しました。平成22年3月末現在、乗降者数5,000人以上である57駅のうち、43駅のバリアフリー化(段差解消)が完了しています。



エレベーター(清水五条駅)



スロープ(御殿山駅)



二段手すり(西三荘駅)



バリアフリー化対応型券売機
(券売機下に車いすのためのけりこみを設置)

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。



駅の案内サイン

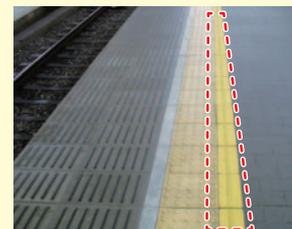
TOPICS

全駅・全ホームへの 「ホーム点字ブロック内方線」 の整備が完了

「ホーム点字ブロック(ホーム縁端警告ブロック)内方線」を当社全88駅・全ホーム208カ所(京都市交通局管理の御陵駅除く)に設置する工事が平成22年3月24日(水)をもって完了しました。

ホーム点字ブロック内方線は、視覚に障がいをお持ちの方が、駅のプラットフォームをご利用になる際、点字ブロックよりホーム中心側にいらっしゃるか線路側にいらっしゃるかをお知らせするためのもので、ホーム下への転落事故の防止に効果があります。

ホーム点字ブロック内方線の法的な敷設基準は、駅の新設時や大規模改良時のみ設置義務があり、既設ホームはその対象外となっていますが、当社では、より安心・安全な駅を目指し、全駅・全ホームへ設置することになりました。



ホーム点字ブロック内方線

快適・安心を目指して

女性専用車両

当社では、平成14年より運用を開始しており、現在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。また、6000、7200、8000、9000系各車両(一部除く)およびホーム足元に案内ステッカーを貼り付けてお客さまへの案内に努めています。



女性専用車両

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にも利用することができます。(一部店舗のみ)



IC乗車券専用改札機

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、マナーポスターや車内放送など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。

なお、当社では、昭和61年からシリーズ形式のポスター制作・掲出を毎年続けており、平成21年度のポスターで30作品に達しました。



シリーズ掲載のマナーポスター

TOPICS

8000系車両のリニューアル

平成21年度から車いすスペースの設置などのバリアフリー対策や、インテリアのグレードアップを目的とした8000系特急車両のリニューアルを行っています。リニューアルにおいては、これらに加えて、さまざまなご利用シーンに対応するために車端部の座

席をロングシート化するとともに、安全面からご要望の多かったつり革を設置しています。ロングシートには、背もたれの高さを頭位置付近まで確保したハイバックタイプを採用し、乗り降りのしやすさとワンランク上の快適さをあわせ持つ車両を目指しています。



リニューアルした8000系

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、鉄道に関する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、各種工事状況のほか、安全施設・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お

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」



「くらしのなかの京阪」

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21年

11月からは、4代目おけいはんとして日向千歩さんを起用。「沿線の魅力、再発見」をテーマに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/>)では、沿線の魅力を分かりやすくご紹介しています。



4代目おけいはん



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ひとつです。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。

情報開示と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活動を通じて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21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、個別ミーティングを随時実施しました。さらに、欧州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。



株主通信



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株以上所有されている株主の皆さまへ、右の基準に基づき株主優待乗車券(または乗車証)、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」→「株式情報」→「株主優待制度」に掲載しています。

<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

株主総会の活性化および議決権行使の円滑化を図るため、株主総会招集ご通知の早期発送に取り組んでいるほか、株主総会の集中日とは異なる日程で株主総会を開催しています。

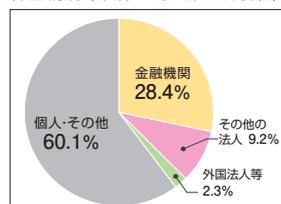


第88回定時株主総会
(平成22年6月24日、大阪マーチャントアイズ・マートビル)

株式状況

| | |
|----------|----------------|
| 発行可能株式総数 | 1,595,886,000株 |
| 発行済株式総数 | 565,913,515株 |
| 株主数 | 57,545名 |

株主構成(平成22年3月31日現在)



(株式数ベース)

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。

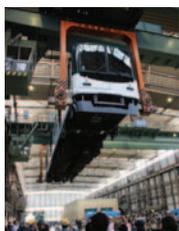
明日を担う世代のために

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。平成21年度は3つのイベントを開催しました。

● ファミリーレールフェア

平成21年10月18日にファミリーレールフェアを開催しました。寝屋川車両基地を開放し、日頃見ることができない工場内や車庫内を自由に見学いただきました。また、中之島駅から寝屋川車庫までの直通列車



ファミリーレールフェア

を運行させるなどさまざまなイベントを実施し、約1万3,500人のお客さまにご来場いただきました。

● 大津線感謝祭

平成21年10月31日に大津線感謝祭を開催しました。錦織車庫を開放し、施設、設備機器を自由に見学いただき、大津線に対する理解を深めていただいています。約3,500人のお客さまにご来場いただきました。



大津線感謝祭

● 京阪グループサンクスフェア

平成21年11月から平成22年3月末まで、京阪グループ各社がさまざまなイベントを実施しました。セールや抽選、ポイント還元などのイベントを行い、たくさんのお客さまに参加していただきました。

ちびっこアーティスト号

「ウキウキ☆わくわく『みんな大好き!!』京阪電車」のテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画2,722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21年11月7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」として淀屋橋駅など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 ひらかたパークでの展示

子ども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「子ども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。



子ども110番の駅

学生への体験学習、見学会の実施(寝屋川車両工場)

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21年度には箕面市、高槻市からの参加を含めて計10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21年度には沿線の幼稚園や学校だけでなく、岩手県や長崎県といった遠方の高校の修学旅行のグループ学習など31団体、約1,000人の方を見学者としてお迎えしました。

参加後には、たくさんの感想文などをいただいています。



見学会

中学校・支援学校職業訓練の受け入れ(ひらかたパーク)

中学校、障がい者団体、自治体などに、職場体験学習の場を提供しています。これ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く取り組みです。平成21年度は32人の方が来園されました。

チャリティに参加(ひらかたパーク)

毎日新聞大阪本社社会部が実施する「第41回愛の手チャリティオークション」にオリジナルグッズ(ひらかたパークオリジナル札入れ、1,800円相当)30個を提供しました。約300の企業・団体・個人からの協賛品は紙上オークションや会場オークション(バザー)で販売され、約224万円の収益となりました。「社団法人家庭擁護促進協会」(大阪府天王寺区)に196万円寄付されたほか、乳児院や児童養護施設などに各2万円が寄贈されました。

地域社会とのコミュニケーション

京阪・文化フォーラムの開催

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。テーマは、その年に話題となったものや、沿線の活性化につながるものを中心にしています。

平成21年度は3回開催し、大好評をいただきました。

第20回

古典落語と現代演劇のコミュニケーション
実施日:平成21年6月6日(土)
会場:天満天神繁昌亭

第21回 学問都市・なにわ

実施日:平成21年11月3日(祝・火)
会場:大阪大学中之島センター10階
佐治敬三メモリアルホール

第22回 坂本龍馬と幕末の京都

実施日:平成22年3月20日(土)
会場:京都教育文化センター



第22回 京阪・文化フォーラム

石坂線文化財号Ⅱの運行

大津線では、地域社会と連携した活動に積極的に取り組んでいます。

(財)滋賀県文化財保護協会とタイアップして、滋賀県内の歴史や文化財を知っていただくためのラッピングトレインを平成21年11月から約半年間運行しました。

琵琶湖湖底にある遺跡「粟津貝塚」の解説を車内に掲示することで、お客さまに滋賀県の文化財に興味を持っていただくきっかけとなりました。



石坂線文化財号Ⅱ

ハイキングの企画・実施

当社主催のハイキングは、年間約24回のスケジュールで開催していますが、そのほかにも駅長主催で計画・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ながら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楽しんで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するなど安全確保に努めています。



ハイキング

ステークホルダーダイアログの実施

「CSR報告書」はさまざまなステークホルダーとのコミュニケーションの1つと考えていますが、ステークホルダーが当社のCSR活動をどのように受け止めているか検証する必要があります。そこで、関西学院大学の学生の皆さまにご協力いただき、企業対学生との双方向の意見交換を実施しました。報告書に対するご意見や当社のこれからのCSR活動につながるご意見をいただきました。



ダイアログの様子

近代化産業遺産(びわこ号)

びわこ号は昭和9年、天満橋～浜大津間(京阪本線-京津線)を72分で走行する直通特急として建造され、日本最初の連節車です。2つの車体が接するところに1台

の台車をおいて、これによって両方の車体を支える仕組みになっています。屋根の上には二つの集電装置がありますが、京阪線ではパンタグラフを、京津線ではポールを使用しました。車体の扉は京阪線の高床用乗降口、京津線の路面用乗降口などの工夫を施しています。これらの技術により、日本の産業近代化に貢献したことを認められ、平成21年度に経済産業省の「近代化産業遺産」に認定されました。現在は、寝屋川車両基地に保存されています。



びわこ号

TOPICS

アートエリアB1

アートエリアB1が「メセナアワード2009 文化庁長官賞」を受賞

中之島線なにわ橋駅地下1階コンコースの「アートエリアB1」での取り組みが、社団法人企業メセナ協議会が主催する「メセナアワード2009 文化庁長官賞」を受賞しました。

「アートエリアB1」は、中之島エリアの文化・芸術・知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」を提案していくことを目的とした施設として、現在は、大阪大学、NPO法人ダンスボックスなどと協力し、カフェトークやダンスパフォーマンス、インスタレーション(架設空間芸術)などさまざまな活動を展開しています。

今回の受賞においては、これらの取り組みが、芸術文化振興に高く貢献し、かつ地域活性化や次世代育成にも貢献していると評価されました。

とらやんの大冒険
～サヴァイバル・システム・トレイン～
水都大阪2009共催「中之島コミュニケーションカフェ」

休暇

平成21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(47.4%:厚生労働省「平成21年就業条件総合調査」)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 | H19 | H20 | H21 |
|-----|-------|-------|-------|
| 取得率 | 89.7% | 89.6% | 89.7% |

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。

TOPICS



ワーク・ライフ・バランスへの取り組み くるみん

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。

また、仕事と子育てを両立できるように、働きやすい環境づくりに努めています。

平成20年度には、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。

安全衛生に関する取り組み

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22年度目標値0.5%)に努める。(平成21年度実績0.58%)

労働災害

労働災害(自損)の約9割がヒューマンエラーによる災害です。これらを防止するため、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、不特定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。

しかし、近年は酷酔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、これらの災害防止対策として、ポスターによる啓蒙活動や主要駅への警備員配置などを行っています。

| 発生件数 | (年度) | | |
|-------|-------|--------|--------|
| 労災の種別 | H19 | H20 | H21 |
| 業務上 | 19(6) | 22(14) | 26(19) |
| 通勤 | 8(6) | 7(2) | 7(5) |

()内は第三者行為の件数



暴力防止啓蒙ポスター(制作:(社)日本民営鉄道協会)

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による安全活動の弱体化を防ぐためにも、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。

健康管理のサポート

従業員の心身にわたる健康の保持増進

を図るため、産業医や産業保健スタッフが中心となって、定期健康診断後の健康指導や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、メンタルヘルスへの取り組みを行っています。

特に心の健康問題は、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、社内には相談窓口「ほっと」の設置や第三者機関の相談窓口(3施設)を利用できる体制を整えています。



ストレス・マネジメント啓蒙ツール

AEDの設置

AED(自動体外式除細動器)を事業所内の主要施設11ヵ所に設置しています。

これに伴い衛生管理者(有資格者)による「普通救命講習会」を定期的に開催し、従業員の救命技能の向上を図っています。



普通救命講習会

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立つ推定樹齢700年のクスノキ

▲省エネルギー車両3000系

Environment



▲新淀駅(下り線)

環境管理責任者ごあいさつ

当社では、平成14年12月に制定しました京阪グループの環境理念をもとに、環境の保全や資源の保護に配慮した、自然環境にやさしい企業運営に取り組んでおります。また、平成15年6月に制定しました環境方針の重点実施項目の「鉄道電力の削減」につきましては、鉄道電力が当社の最大の環境負荷であることを認識し、さまざまな電力消費量削減のための取り組みを行ってまいりました。平成20年10月の中之島線開業に伴い営業路線が増加しましたが、平成21年度は目標の「運転用電力原単位の平成19年度比2%削減」を達成することができ、結果として4.64%の削減となりました。

なお、同じく環境方針の重点実施項目である「公共交通利用促進」につきましては、鉄道など公共交通機関を利用いただくことがCO₂の削減となり、地球温暖化抑止のために有効であることをPRし、マイカー利用の方を鉄道利用に導くように努めております。また、パーク&ライド、サイクル&ライドへの取り組みを継続して行っており、ご利用されるお客さまは年々増加しております。これからも、公共交通機関の利用をステークホルダーの皆さまにお願いするとともに、継続して環境経営の推進に努め、持続可能な社会の構築に貢献し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

平成14年12月に京阪グループ環境理念を制定し、グループ全体で環境改善や環境法令の遵守を推進しています。

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

当社では、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さまざまな事業活動から生じる環境への影響に配慮・対応していくことを社会的責務と認識し、平成15年より環境方針を定めています。

特に重点実施項目として右の4つを掲げ、事業活動に取り組んでいます。

- 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

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

環境理念・環境方針の浸透

京阪グループの「環境理念」と当社の「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

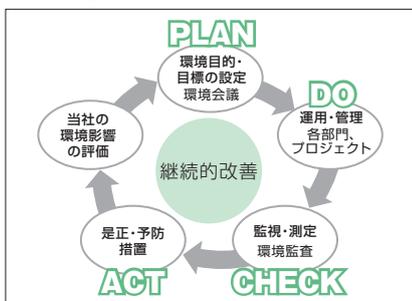
環境マネジメント

ISO14001に基づく運用

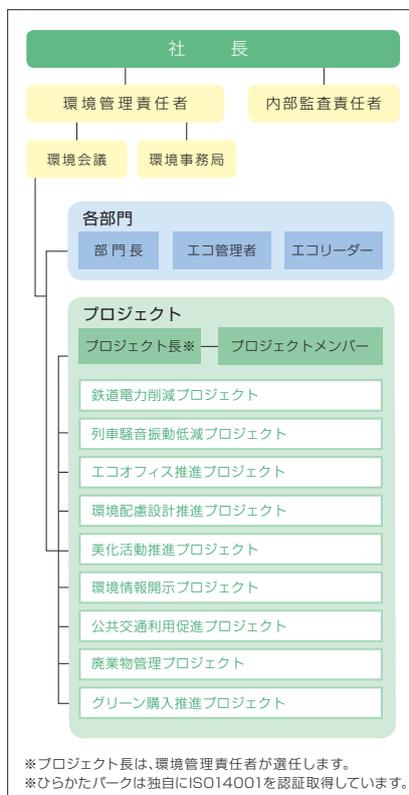
当社は平成16年3月に会社全体で「ISO14001」を認証取得しました。当社の環境マネジメントシステム(京阪EMS)は、ISO14001の要求事項に適合した環境管理規程で定められており、社長のもとに環境管理責任者を設置し、各部門長から構成される環境会議を開催することで全体の統括を行っています。

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。

PDCAの実行



京阪グループの環境マネジメント体制図(平成22年7月現在)



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。

教育実績表

| 項目 | 受講人数 |
|--------------|------|
| エコリーダー研修 | 33名 |
| 環境法規制セミナー | 20名 |
| 内部監査員養成研修 | 17名 |
| 新入社員への研修 | 56名 |
| 新任管理職・係長への研修 | 58名 |



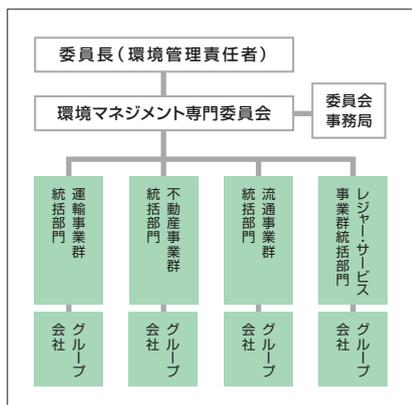
環境法規制セミナー

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。

京阪グループの環境マネジメント体制図



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、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

認証取得(外部)

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。

京阪EMS(内部)

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。平成21年度は17名の内部監査員を養成しま

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に努めています。

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)大阪マーチャントイズ・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) |

した。平成22年3月31日現在において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。

環境負荷低減の目標と実績

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21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21年度目標 | 平成21年度実績 | 評価 |
|--------------|---------------|---|--|----|
| 地球温暖化防止 | 鉄道電力の削減 | 運転用電力原単位 対平成19年度比2%削減 | 対平成19年度比4.64%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 ↓ 中之島新線建設部廃止により目標変更 目標値を2.5%削減に変更 | 電力使用量 対前年度比3.7%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 | ・パーク&ライドの実施 ・サイクル&ライドの実施 ・モビリティマネジメントの実施 | |
| 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 | ロングレール化、吸音材の設置など 5ヵ所実施 抜本的な騒音・振動対策工事の実施 5ヵ所 | |
| 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%以上 | 購入率88.4% | |
| 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 | ・対前年度比2.5%削減 ・対前年度比+0.8%増加 | |
| 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 | CSR報告書2009の発行(平成21年8月) | |
| | 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 | ・年2回実施 ・そのほか清掃活動のべ19回実施 | |
| 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 | 1,046件採用(採用率86.7%) | |
| | 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 | ・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の実施 | |

平成22年度目標

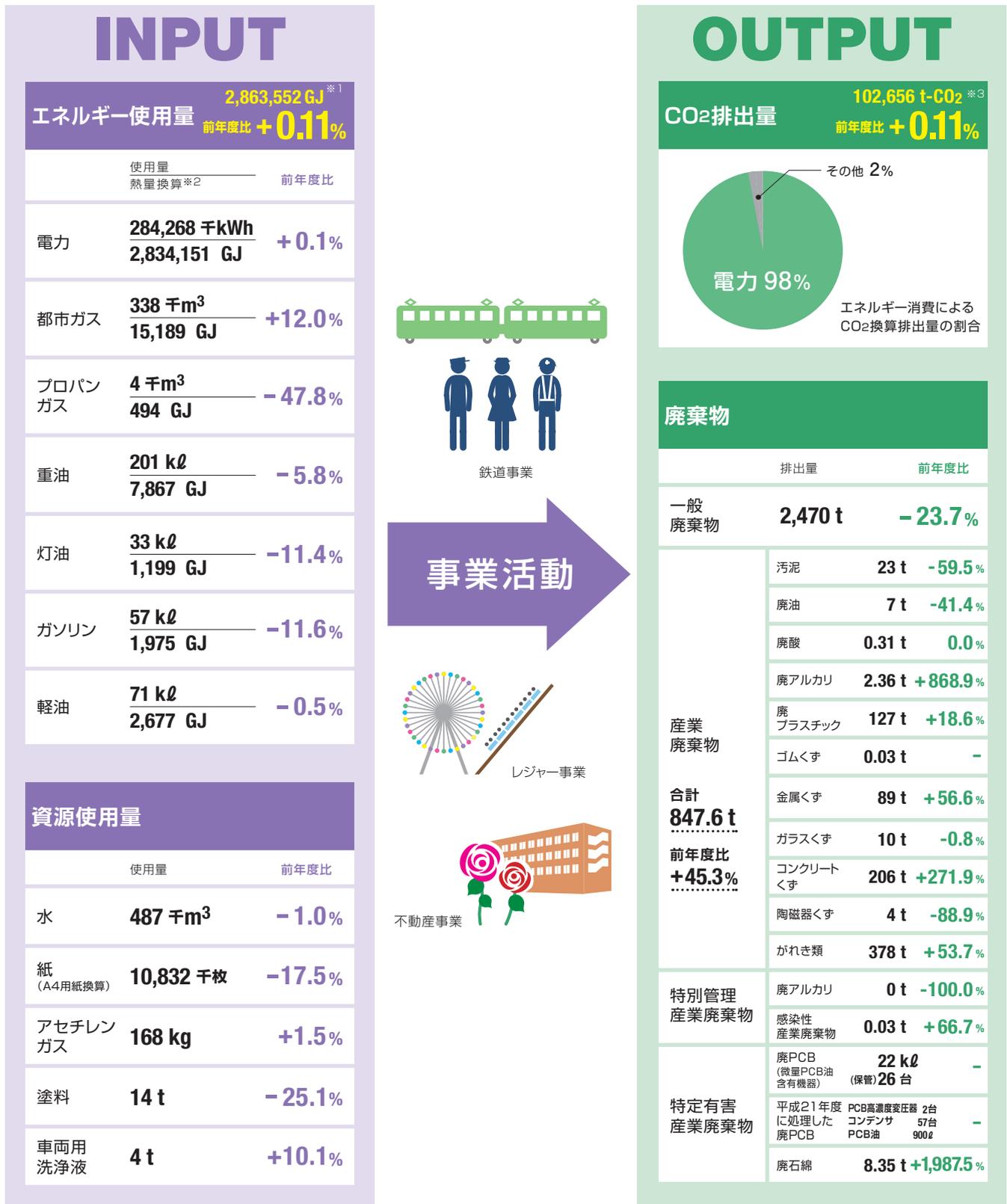
| 取り組みテーマ | 環境目的 | 平成22年度目標 |
|--------------|-----------|--|
| 地球温暖化防止 | 鉄道電力の削減 | 総合電力原単位 対平成21年度比1%削減 |
| | 公共交通利用促進 | 公共交通利用促進に関する取り組み検討 |
| 騒音・振動の低減 | 列車の騒音振動低減 | 抜本的な騒音・振動対策工事の実施 3ヵ所以上 |
| 環境にやさしい物品の購入 | グリーン購入の推進 | インターネットによる 文房具類の環境対応品購入率 86% |
| 資源消費の削減 | エコオフィスの推進 | 紙使用量 対前年度比1.1%削減 水使用量 対前年度比+0.8%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2010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 |

平成21年度の実績について

当社の最大の環境負荷である鉄道電力の削減は、さまざまな取り組みの結果、目標の運転用電力原単位の平成19年度比2%削減を上回る4.64%の削減を達成することができました。また、公共交通利用促進については浜大津パーク&ライドを利用されるお客さまは年々増加しており、着実に浸透していると考えています。平成22年度も目標を達成でき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)

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。



※1 GJ(ギガジュール)とは仕事量・エネルギー・熱量の単位J(ジュール)の10⁹倍に相当します。 ※2 電力の熱量換算には地球温暖化対策推進法で公表している係数(9.97GJ/千kWh)を使用しています。
 ※3 電力のCO₂排出量換算には地球温暖化対策推進法で公表している係数(0.355t-CO₂/千kWh)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21年度の環境保全のための投資額は約12億7千万円、費用額は約5億3千万円でした。

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しています。

◆ 事業活動に応じた分類

(単位:千円)

| 分類 | 主な取り組み内容 | 平成20年度 | | 平成21年度 | |
|-------------|---------------------------------------|------------|---------|-----------|---------|
| | | 投資 | 費用 | 投資 | 費用 |
| 1 事業エリア内コスト | | 3,770,058 | 591,053 | 1,273,241 | 488,407 |
| 内訳 | 1-(1) 公害防止コスト | 82,156 | 115,200 | 109,895 | 54,427 |
| | 1-(2) 地球環境保全コスト | 3,675,598* | 88,924 | 797,908 | 18,820 |
| | 1-(3) 資源循環コスト | 12,304 | 386,929 | 365,438 | 415,160 |
| 2 上下流コスト | グリーン購入関係費用など | 0 | 14,207 | 0 | 14,520 |
| 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2009作成、環境教育費用など | 0 | 18,701 | 464 | 29,865 |
| 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 | 0 | 0 |
| 合計 | | 3,770,058 | 624,351 | 1,273,705 | 532,792 |

*平成20年度は省エネルギー車両を新造したため投資額が大きくなっています。

◆ 参考・事業内容別

(単位:千円)

| 事業内容 | 平成20年度 | | 平成21年度 | |
|---------------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 投資 | 費用 | 投資 | 費用 |
| 鉄道事業 | 3,666,483 | 554,228 | 1,142,708 | 441,661 |
| 不動産事業 | 103,575 | 7,329 | 130,997 | 3,998 |
| レジャー(ひらかたパーク) | 0 | 19,996 | 0 | 18,029 |
| その他 | 0 | 42,798 | 0 | 69,104 |
| 合計 | 3,770,058 | 624,351 | 1,273,705 | 532,792 |

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しています。

*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

| 環境保全効果の分類 | 環境パフォーマンス指標(単位) | 平成20年度 | 平成21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) | 2,859,957 | 2,863,552 | 3,595 | |
| | 内訳 | 電気(GJ) | 2,830,814 | 2,834,151 | 3,337 |
| | | その他のエネルギー(GJ) | 29,143 | 29,401 | 258 |
| | 水資源投入量(千m ³) | 492 | 487 | △5 | |
| | 紙(千枚) | 13,122 | 10,832 | △2,290 | |
| 事業活動から排出する環境負荷および廃棄物に関する環境保全効果 | 温室効果ガス排出量(t-CO ₂) | 102,544 | 102,656 | 112 | |
| | 内訳 | 電気(GJ) | 100,796 | 100,915 | 119 |
| | | その他のエネルギー(GJ) | 1,748 | 1,741 | △7 |
| | 廃棄物など総排出量(t) | 3,818 | 3,315 | △503 | |
| 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 | 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) | 29.6 | 38.4 | 8.8 | |

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しています。

(単位:千円)

| 効果の内容 | | 平成20年度 | 平成21年度 | |
|-------|--------------|--------------|--------|--------|
| 収益 | 廃棄物のリサイクル | 7,913 | 11,715 | |
| | 使用済み製品のリサイクル | 古レール・古レール付属品 | 29,628 | 16,246 |
| | | 古車輪 | 2,074 | 1,624 |
| | | 古金属すり板 | 52 | 92 |
| | | 古機械器具 | 83 | 24 |
| | | 古木まくらぎ | 295 | 126 |
| | | 廃カード | 12 | 11 |
| 費用節減 | エネルギー費用の節減 | △6,816 | △9,399 | |
| 合計 | | 33,241 | 20,439 | |

環境効率性指標

事業によって創出される経済的な価値と、事業に伴う環境負荷(影響)の関係を表しています。

| | |
|---|------|
| 全社-CO ₂ 排出量(t-CO ₂)/売上高(百万円) | 1.39 |
| 鉄道電力消費量(千kWh)/鉄道収入(百万円) | 5.08 |

集計方法

- 集計期間は平成21年4月1日から平成22年3月31日です。
- 集計範囲は京阪電気鉄道(株)、(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。
- 金額は税抜き、千円未満を切り捨てて表示しています。
- 費用額には原価償却費は含んでいません。
- 環境省「環境会計ガイドライン2007」を参考にし、(社)日本民営鉄道協会「民営鉄道環境会計ガイドライン2008年度版」に準拠しています。
- 開示データについては、算出方法の見直しにより過年度に遡って修正しています。

地球温暖化防止の取り組み(鉄道電力の削減)

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CO₂が発生するため、間接的にCO₂が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グラフの通りとなります。お客様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。

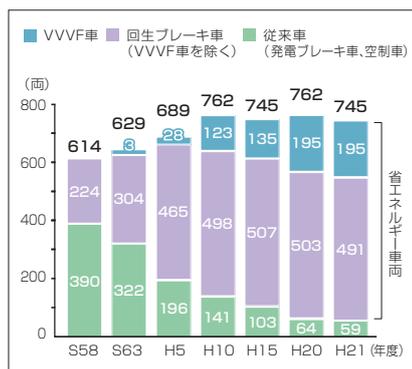
省エネルギー車両の導入

鉄道電力を削減するために、アルミ合金を用いた「軽量化車体」、電力を無駄なく利用する「VVVF (Variable Voltage Variable Frequency) インバータ制御」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。

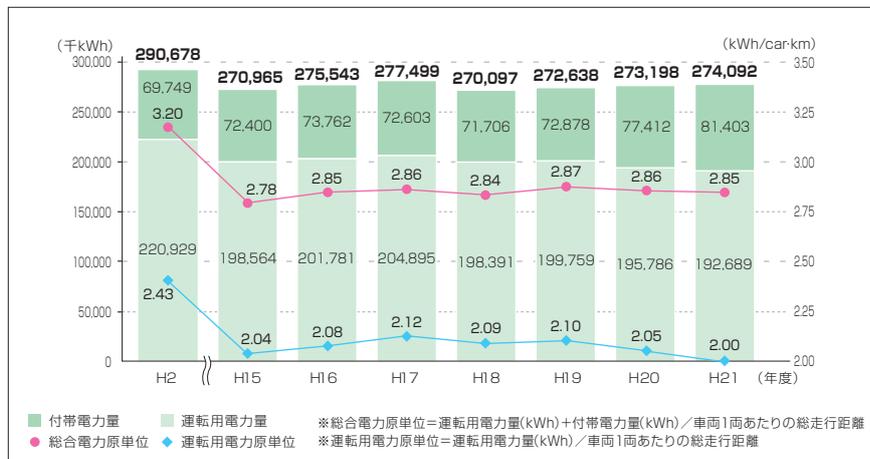
VVVFインバータ制御は、半導体素子を用いて電圧と周波数を変化させながら交流モーターを駆動する方式で、電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制御することができます。さらに最新車両(3000系)では、ブレーキ時に低速まで回生ブレーキを使用し、エネルギー消費を従来の車両(当社2200系を想定)に比べて約30%削減しています。

^{*}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

省エネルギー車両の推移



鉄道電力推移



装置の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灯器類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。



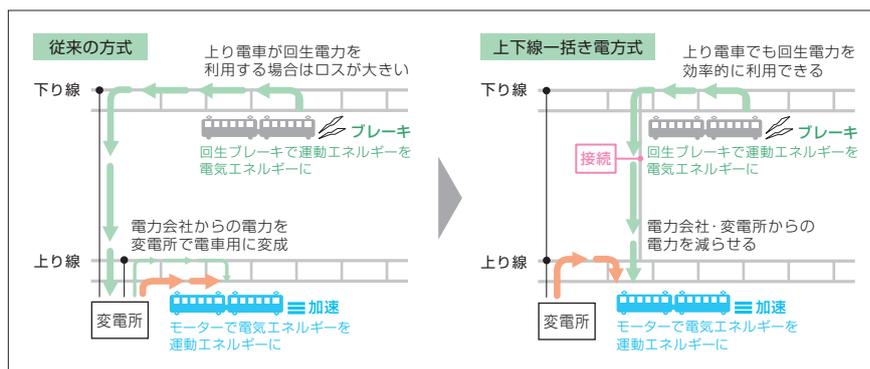
ホームの行き先表示器

LED信号機

電力設備の省エネルギー化 (上下線一括電)

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。

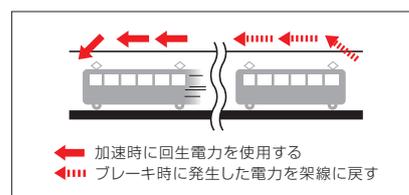
上下線一括電方式の仕組み



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22年3月31日現在745両中686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。

回生ブレーキの仕組み



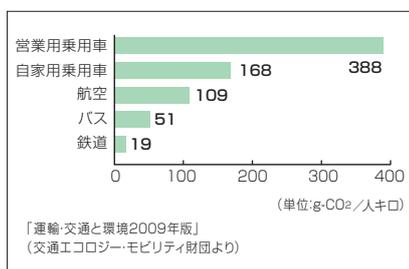
地球温暖化防止の取り組み(公共交通の利用促進)

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。

1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較(平成19年度)



パーク&ライド

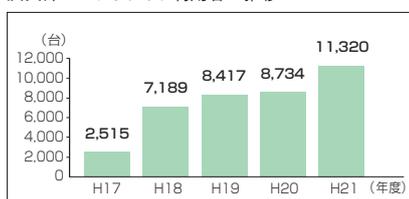
当社では、京都方面に訪れる観光旅客のパーク&ライドを行政機関と協同で取り組んでいます。とりわけ京都東山地区には、年間約1,500万人の方が来訪されますが、特に秋の行楽シーズンの休日に集中するため、周辺道路は大渋滞し、バスの遅延や緊急自動車の通行が困難になるなど地域交通問題となっています。

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。



パーク&ライドパンフレット

浜大津パーク&ライド利用者の推移



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。

平成21年度は天満橋駅、なにわ橋駅で駐輪場を新設しました。



天満橋駅西駐輪場

なにわ橋駅駐輪場

モビリティマネジメント

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、交通渋滞のない鉄道の利用を促進することで、環境負荷軽減に努めています。

TOPICS

新淀駅の環境対策

平成21年9月12日に下り線が高架化された新淀駅では、環境対策として「調光システム」を採用しています。調光システムは、屋外からの自然光の明るさを照度センサーが検知し、それに合わせて照明の照度を25~100%の範囲で調整するシステムです。

新淀駅は、ホーム屋根に膜構造を採用していることとコンコース階に窓を多く設置していることから自然光が採り入れやすくなるため、ホームとコンコースの蛍光灯に本システムを導入しました。

通常、金属製の屋根材を使用した駅の場合、照明は常時点灯していますが、本システムの場合、ホーム階の照明は約半分の点灯時間で済みます。現在工事中の上り線ホームにも同様の省エネ設備を導入し、環境にやさしい駅の完成を目指します。



膜構造を採用したホーム屋根



照度センサー

騒音振動低減への取り組み

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。

京阪線・大津線では全車両に採用しています。

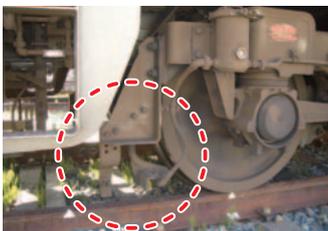


防音車輪

増粘着材噴射装置

雨天時はレール上に水の膜ができるため、晴天時に比べ、車輪とレール間の摩擦係数(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係数を大きくし、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。3000系先頭車両に積載しています。



増粘着材噴射装置

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。



CFRP製パンタグラフ

ロングレール化

レールには継目があり、継目の上を列車が通過すると騒音と振動が発生します。これらを防止するため継目を溶接し、継目を無くすロングレール化を進めています。これにより、騒音・振動低減や乗り心地の改善にも効果があります。



ロングレール

レール頭頂面の削正

平成13年より16個の削正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。



レール削正車

どうしょうつきがた 道床突固め作業

レールは日々の列車の高速走行により少しずつ上下左右方向に変状します。この変状箇所を保守用車(マルチプルタイタンパー)にてまくらぎ下の砕石をつき固めることによって、乗り心地や騒音・振動の改善を図っています。



道床突固め作業

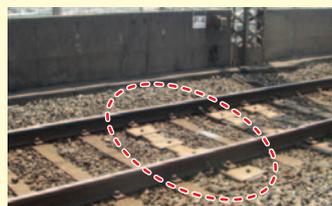


マルチプルタイタンパー

TOPICS

フラット検出装置

フラット検出装置は車輪踏面の異常を定量的、また早期発見するための装置です。平成13年に寝屋川車両基地横に設置し、平成15年より本格的に運用を開始しました。毎日送られてくる各車両の車輪振動加速度データの中から、基準値を超えたものを抽出し、速やかに削正手配を行い、乗り心地改善や走行騒音の低減を図っています。



フラット検出装置

その他の取り組み

リサイクルの取り組み

● 乗車券のリサイクル

使用済みの乗車券は、自動改札機や定期券売場で回収後、パルプと磁気体に分離され、トイレトーパーやベンチ、建築用材として再生されます。再生されたトイレトーパーを京阪線全駅と改札内にトイレがある大津線の7駅のトイレで使用しています。乗車券の再生紙で製作した封筒も社内で使用しています。



再生トイレトーパー

● 鉄道部材のリサイクル

使用後のレール・車輪・PCまくらぎや、保守作業で発生したトrolley線や古電球、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。



リサイクルされる使用済みのレール



リサイクルされる使用済みの車輪

● ゴミのリサイクル

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す。不審物の投入防止や分別回収に役立っています。

さらに、平成21年3月には枚方市・樟葉・淀・中書島・丹波橋の各駅および京都地下線すべての駅のゴミ箱も同型のものに更新しました。

これらのゴミ箱は「新聞・雑誌」、「カン-

びん・ペットボトル」、「その他のゴミ」に分類し、お客さまにゴミの分別にご協力いただいています。



透明タイプのゴミ箱

オフィスでの取り組み

● グリーン購入の推進

「グリーン購入基本方針」に基づき、事業活動を行うための製品購入においては、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、「文房具類環境対応品の数値目標による購入」、「名刺・封筒・帳票類の再生紙製品の購入」、「コピー用紙の再生紙製品の購入」、「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」を推進しています。

● 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、ミスコピーの再利用や両面コピーの利用促進などによる用紙削減や、水使用量の削減などに取り組んでいます。また、クールビズ・ウォームビズも実施しています。

大津線での取り組み

● エコタイヤ

古タイヤなどの使用済みゴムを有効活用したタイヤです。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。



エコタイヤ

● ウッディペット

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、皇子山駅ホームのゴミ箱に使用しています。なお、ベンチにも同様の製品を使用しています。



ウッディペット

● 軌道緑化シート

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。



軌道緑化シート

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。



寝屋川市駅前バスロータリー



京橋駅周辺

ひらかたパークでの取り組み

ISO14001 認証取得

環境負荷の軽減と運営コストの削減、企業イメージの向上などを目的に、平成12年9月22日、遊園地として日本初の「ISO14001」認証を取得しました。①節電、節水、②印刷物管理(紙ゴミの削減と再資源化)、③廃棄物管理、リサイクルの推進(空き缶、ペットボトルなど)、④騒音抑制などに取り組んでおり、電気・水道使用量の削減、空き缶・ペットボトルのリサイクル(平成21年度実績アルミ缶1,000kg、スチール缶8,520kg、ペットボトル7,460kg)、騒音トラブルの解消などで効果を出しています。平成22年4月には環境方針を見直し、来園者や地域へ環境保全に関する取り組みを発信していくことにしました。

CO₂削減/ライトダウンキャンペーン2009に参加

環境省の呼びかけに応じ、枚方市地球温暖化対策協議会の会員として、「CO₂削減/ライトダウンキャンペーン」に参加しました。平成21年6月21日は「ブラックイルミネーション2009」、7月7日には「七夕ライトダウン」として、夜間点灯している観覧車「スカイウォーカー」を17時30分から20時まで消灯しました。



ひらかたパークの観覧車

夏のイルミネーションにおいて床発電を採用

平成21年度夏シーズンのイルミネーション「SUMMER NIGHT FANTASIA ~人魚姫~」において、関西のイルミネーションイベントで初めて、クリーンエネルギーとして話題の「発電床®」を体験できるコーナーを設置しました。「発電床®」を踏む振動エネルギーで発電し、目の前のイルミネーションを点灯させることができる、参加型イルミネーション™でイベントにおいて環境問題への取り組みをアピールしました。



発電床®

私たちが、環境活動に取り組んでいます

Message

鉄道電力削減プロジェクトに取り組んで6年経過しましたが、地球温暖化による世界的な異常気象により、夏期の冷房、冬期の暖房での使用電力量が大きく増加する場合があります。これに対して社員の節電努力だけでは目立った電力量の削減ができないのが現状です。しかし、プロジェクトが始まった頃に比べ、近年では社員一人ひとりが削減意識を持ち、節電行動が定着しましたので、電力使用量を大きく削減することは望めませんが地道な努力を継続することで、地球温暖化対策に少しでも貢献できると考えています。

電気部 技術課
木村 直樹



Message

廃棄物を分別し資源として再利用するほか、グリーン購入推進プロジェクトにより再生商品の購入を促進しています。また廃棄物処理に関しては事業者の責務として運搬業者、中間処理業者、最終処分業者と各業者に出向き、廃棄物が最終的にどのように処理されているかを確認しています。また、節電、節水や不要なエネルギーを極力使わないことを職場で呼びかけ、省エネにも積極的に取り組み、CO₂削減に努力しています。

車両部 車両課
管理担当
橋本 秀樹



Message

保線課では、列車騒音振動低減対策として、伸縮継目撤去やロングレール化によるレール継目を撤去することで列車騒音振動の低減を図るとともに乗り心地向上にも努めています。平成21年度の施工例として、守口市駅構内の分岐器の一部を閉節ポイントから弾性ポイント化したことが挙げられます。これにより列車通過時における継目音が軽減され、かつ保守軽減にも寄与しています。今後も保線課としてはお客さま目線で、さらなる環境への取り組みを行っていきたくと思っています。

工務部 保線課
設計担当
板井 克徳



京都タワー（株）

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などを経営する同社では、児童福祉施設の子どもたちを毎年末に京都タワーへ招待しています。これは、「下京の一主婦」と称される方が匿名で「恵まれない子どもたちにタワー展望を楽しませてあげてほしい。」と同社に愛の寄金を託されたことが契機となり昭和40年から開催し、平成21年12月には46回目の開催となりました。また、京都タワーマスコットキャラクター「たわわちゃん」が児童福祉施設を訪問して「鬼パン」や「雛パン」をプレゼントする取り組みも行っています。

環境への取り組みでは、同社は平成21年1月にKES環境機構の認証を受け、環境負荷の低減に向け環境活動に取り組んでいます。その一環として脱温暖化行動キャンペーンを展開している京都府、京都市等の地球温暖化の防止に関する取り組みに賛同し、



たわわちゃん



鬼パン

雛パン

その取り組みのひとつで毎月16日に実施される「京都統一ライトダウン」に参加しています。このほか、平成21年7月7日「セタライトダウン」、平成22年2月1日「4都市連携ライトダウン」、3月27日「Earth Hour アースアワー」のライトダウン活動にも参加しました。なお、マスコットキャラクター「たわわちゃん」は環境活動でも活躍しており、平成21年5月3日に(財)京都市都市緑化協会から初代の「緑の大使」に任命されました。「たわわちゃん」は都市緑化に関するさまざまなイベントの開催を通して、都市緑化の普及・啓発活動に取り組み、子どもたちの未来にとって、住みやすい「緑の京都」にするためのさまざまな活動に参加しています。

さらに同社は、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12年間で約480名がこの活動に参加しています。



消灯前



消灯後

(株)京阪百貨店

同社では、省エネルギー、省資源、廃棄物の削減に向けての取り組みはもちろん、環境改善に向けての環境に配慮した商品の販売や簡易包装など省資源の推進、環境に関する情報をお客さまに提供することで環境活動の啓蒙を行なっています。

具体的には、守口店において発泡スチロールの減容およびインゴット化による輸送に係る環境負荷の低減および廃プラスチックの分別による再資源化により、廃棄物の最終処分量削減を図りました。また、食品売場や手洗いなどへの節水機の設置により水道使用量の削減を図りました。そのほか、地球温暖化防止が求められるなか、CO₂排出量の削減に向けた館内空調温度の緩和などの省エネ活動も推進しており、さらに設備と運用の両面から総合的な対策を検討しつつあります。本来の業務に関係するものでは、環境に配慮した商品を環境適用品として社内基準に従って認定し、そのアピールポイントを表示して販売しています。

今後は徐々に表示が進むカーボンフットプリント商品も含め、お客さまに環境情報を提供することも百貨店の本来の業務に関連する環境活動として捉えて活動しています。そのほか、スマートラッピング(お客さまの用途に合った包装の提案)の推進や、食品売場における地産地消の取り組みや食育に関する情報も定期的に発信しています。

また、平成22年秋に開店予定の「すみのどう店」につきましても、外気導入型冷房システムなどの省エネ型空調設備の採用や省エネタイプの冷蔵機器の設置、LED照明を積極的に採用するなど環境配慮型の建物としています。開店後は既存店同様に環境活動を推進いたします。そのほか、食品売場における集中レジ化によるレジ袋使用量の削減や、できる範囲でトレー販売から袋販売などに変更することで廃棄物の更なる削減を計画しています。また、守口店同様に発泡スチロール減容機も設置いたします。



発泡スチロール減容機



建築中の「すみのどう店」
(2010年10月上旬開店予定)



CSR 経営評価意見書

京阪電気鉄道株式会社 御中

目的と実施した作業についての概要

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 2010」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。

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始め、社内各部門・事業所を訪問し、関連書類の閲覧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、基礎的なチェックを行いました。

評価意見

京阪電気鉄道は、2010 年 4 月に開業 100 周年を迎えられました。100 年間絶え間なく地域社会、顧客その他ステイクホルダーに対して、快適な生活環境を創造し、社会に貢献する取り組みが行われてきたことは高く評価されます。2009 年度の CSR 活動は、経営トップのリーダーシップのもとで、「京阪グループ経営理念」を上位概念として「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継続して行なわれています。顧客サービスの向上に積極的に取り組まれるなど、京阪グループ一体で CSR 活動の進化が目に見えるようになりました。

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有効に運用されています。2009 年度は国土交通省の運輸安全マネジメント評価でも高い評価を受けられ、このような第三者からの評価は、京阪電気鉄道の運輸安全マネジメントへの真摯な取り組みの成果が高く評価されている証左でしょう。

CSR 活動および社会への取り組みに関しては、前年に続きお客さまセンターの活動の充実や鉄道 CS 推進会議の活動など、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。

環境への取り組みに関しては、環境負荷低減に積極的に取り組まれています。2009 年度は、概ね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、チェック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気づいたこと

2009 年度は、ハード面では新型 ATS の開発、淀駅付近立体交差化に伴う下り線の高架化などの対策に取り組み、ソフト面ではヒヤリ・ハット情報の有効活用の推進や従来から月に一度開催される鉄道安全会議に加え、グループ会社との事故情報の共有化を計るための鉄道グループ安全会議を開催するなどの取り組みが行われています。京阪グループの安全に対する取り組みは、経営トップや安全統括管理者の強いリーダーシップのもとに遂行されています。さらにソフト面では新人の運転士は運転士指導員の指導を受ける仕組みが古くから構築されておりヒューマンエラーの防止に努めておられます。先輩後輩の OJT を通じた人的交流により、運転士としての具備すべき人間性が育成されるという運転士育成プログラムは高く評価できます。

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にありますが、さらに高いレベルを目指したマネジメントへ発展させることが期待されます。

環境に関する情報について気づいたこと

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です。2009年度は中之島線開業で営業路線が増加しましたが、新型車両の効率的活用、省エネ運転の実施などの対策により運転用電力の原単位目標は達成され、新線の地下駅の開設による負荷増加があったにもかかわらず、総電力量も前年度から微増にとどまったことは評価できます。高架化する新淀駅の「調光システム」の採用、パーク＆ライドの推進、サイクル＆ライドの拡大など地球温暖化防止への取り組みも積極的に行なわれました。



社会性に関する情報について気づいたこと

京都タワーとひらかたパークを訪問しました。京都タワーは、京都のシンボルとして地域に愛され、また、施設の子どもを招待した種々のイベントなどの地域貢献も行なわれていました。ひらかたパークは、関西民鉄系の遊園施設が相次いで閉鎖されるなか、年間約100万人の来園者数を誇るファミリー型遊園地です。各種団体からの職業研修も多数受け入れるなど社会貢献面でも活躍しています。自然に恵まれた環境なので、今後は園内の生物多様性の視点を考慮した取り組みが期待されます。2009年度ファミリーレールフェアでは寝屋川車両基地の開放が行なわれ約14,000名の来場者を迎えられるました。従業員全員がホスピタリティを発揮し、地域社会とのコミュニケーションが醸成された良い催しになったようです。本業をメインにして、多くのステイクホルダーとのつながりを重視する取り組みは高く評価できます。

「お客さまセンター」の活動は年々充実し、センターに寄せられた声は、鉄道CS推進会議で取り上げられ、いくつもの改善として実現されています。逆方向では、お客さまへの情報提供の強化を目的に、乗務員への運行状況確認用携帯電話の携行が行なわれ、双方向コミュニケーションが図られています。従業員に対しては、労働災害の減少を目的にリスクアセスメントの取り組みが始められ、将来の労働安全衛生マネジメントシステムの中核として成果が期待されます。

今後は、京阪電気鉄道としてマテリアリティ(重要性)の視点を取り入れた体系的な活動が望まれます。ステイクホルダーダイアログの開催など外部からの意見を取り入れつつ、CSR目標の明確化、行動結果の開示などを通じ京阪電気鉄道としての社会的責任の明示が期待されます。

2010年6月18日

株式会社環境管理会計研究所

國部克彦 (神戸大学大学院経営学研究科教授)

梨岡英理子 (公認会計士)



社長インタビュー



鉄道事業部研修所
(現:鉄道営業部研修課)でのヒアリング



安全統括管理者インタビュー



寝屋川車両工場の視察

第三者意見を受けて

今回の報告書も、一昨年、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、2009年度の国土交通省の運輸安全マネジメント評価と同様に第三者意見でも高い評価をいただきました。今後もお客さまに安心して鉄道をご利用いただくために安全確保に取り組んでまいります。昨年度は効率的に省エネ車両を活用したり、鉄道電力削減のためのさまざまな取り組みの結果、運転用電力原単位での目標を達成することができました。

また、寝屋川車両工場や駅などの当社鉄道部門での取り組みは勿論、ひらかたパーク、京福電鉄、京都タワーをはじめ、グループを挙げて社会貢献活動に積極的に取り組んでおります。

今後とも、外部の方からのご意見を参考にして、CSR活動を充実し、ステイクホルダーの皆さまの信頼を得られるよう努めてまいります。

平成22(2010)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/>

10.08.8000