

CSR報告書 2011

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2011



京阪電気鉄道株式会社 会社概要

会社概要 (平成23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11月25日 (12月1日営業開始)

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22年度
営業収益 京阪電気鉄道(株): 749億円
(鉄道事業: 531億円
不動産事業: 192億円
レジャー事業: 24億円)

資本金 514億円

従業員数 1,664人 (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22年度の輸送人員は2億8,059万人、一日平均で約77万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

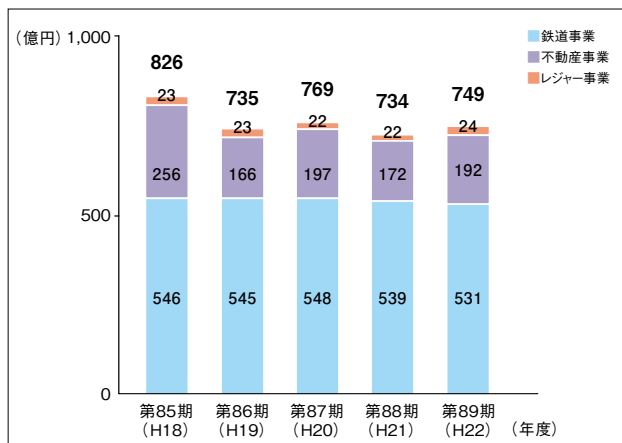
収益力の高い駅周辺資産の有効活用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」、「KiKi京橋」などの大規模商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。



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22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



*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。

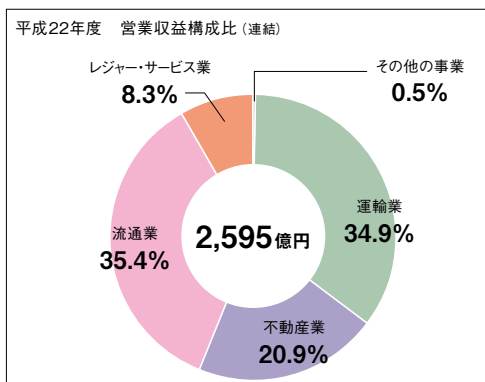
京阪グループの概要

グループ概要 (平成23年3月31日現在)

連結対象会社 39社 (京阪電気鉄道(株)および持分法適用会社を含む)

従業員数(連結) 6,781人

営業収益(連結) 2,595億円



*構成比は、セグメント間取引を含む営業収益に対する比率です。

主要な事業内容 (平成23年3月31日現在)

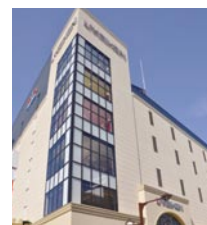
- 運輸業**
鉄軌道事業、バス運送業、遊園地業
- 不動産業**
不動産販売業、不動産賃貸業
- 流通業**
百貨店業、ストア業、ショッピングモールの経営
- レジャー・サービス業**
ホテル業、観光船業
- その他の事業**
特定目的金融業、クレジットカード業



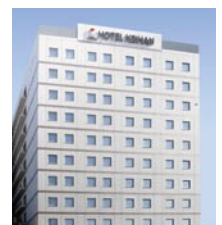
京福電気鉄道



グランファースト千里桃山台



京阪百貨店すみのどう店



ホテル京阪 浅草

■ 編集方針

当社は平成16年より「環境報告書」を、平成19年からは情報開示項目を広げた「CSR報告書」を発行してきました。今年で5回目の発行となる報告書も、これまで同様にステークホルダー別に情報を開示し、またステークホルダーダイアログなどを通して、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23年より、京阪電車開業101年目がスタートしました。

これまでの100年のご愛顧に感謝するとともに、いま一度「安全で安心な鉄道」として社会に貢献するという新たな100年への決意として、特集テーマを「新たな100年につながる安全への取り組み」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22年度（平成22年4月1日～平成23年3月31日）

※一部に平成22年度以前、22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23年8月

■ 次回発行予定

平成24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

京阪電気鉄道株式会社 会社概要／京阪グループの概要	2
編集方針／CONTENTS	3
■ トップコミットメント	4
■ 特集	6
京阪グループのCSR	
京阪グループのCSRへの考え方	8
京阪グループの経営理念体系／経営理念／経営姿勢	
経営ビジョン「“選ばれる京阪”への挑戦」／行動憲章	9
コーポレートガバナンス	10
CSR推進体制	11
経営理念の浸透／当社とステークホルダー	12
ブランドコンセプト	13
安全への取り組み [安全報告書]	
安全基本方針／安全管理体制	15
事故等の発生状況／安全投資	17
安全重点施策	18
安全対策:人材	20
技術の継承	22
安全対策:運行管理	23
安全対策:車両	24
安全対策:駅／安全対策:併用軌道	25
安全対策:踏切	26
その他の安全対策／自然災害対策	27
訓練	28
京阪電車からのお願い／安全への取り組み [安全報告書] へのご意見など	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
よりやさしく便利な駅を目指して	32
バリアフリー化の取り組み	33
快適・安心を目指して／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	
情報開示とコミュニケーション／インサイダー取引の防止 株主総会／SRIインデックスへの選定	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	
働きやすくやりがいのある職場づくり	38
安全衛生に関する取り組み	39
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	41
環境マネジメント／京阪グループの環境マネジメント	42
環境負荷低減の目標と実績	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）	47
騒音振動低減の取り組み	48
リサイクルの取り組み／オフィスでの取り組み／大津線での取り組み	49
美化推進の取り組み／不動産事業での「共育（ともいく）」	50
私たちが環境活動に取り組んでいます	
株式会社琵琶湖ホテルでの「山野草プロジェクト」	51
■ 第三者意見／第三者意見を受けて	52
京阪電車沿線案内図／京阪グループネットワーク	53

社会の期待と要請に応える 企業を目指して

皆さまにおかれましては、日頃よりご支援とご厚情を賜り、厚く御礼申し上げます。
また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の被災者、犠牲者の方々に対して、
あらためて心からのお見舞いとお悔やみを申し上げます。



代表取締役社長

加藤 好文

“選ばれる企業グループ”を目指して

皆さまのご支援により、京阪電車は平成22年4月に開業100周年を迎えることができました。『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。』という経営理念のもとに鉄道を中心とした生活サービスを提供していますが、これからもより多くのお客さまに「京阪がいい」と積極的に選んでもらえるようなサービスや商品を創出し、地域社会の発展に貢献できる企業グループを築いてまいります。CSRに関しましては、鉄道事業におけるさらなる安全性の確保と地域社会の要請に応えることが私たちの果たすべき社会的責任の基軸

テーマと考えます。そのため、お客さま、沿線住民をはじめとするステークホルダーの皆さまとの対話をこれからも継続し、私たちへの期待に柔軟かつスピーディに応えていきたいと考えています。

「安全とチャレンジ」を経営の方針に

さて、先般の社長就任に際し、私は「安全とチャレンジ」を今後の経営の方針としました。鉄道100年の長い歴史で培われた「安全・安心」は何があっても失ってはいけないものです。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まいりました。平成23年3月11日に発生しました東日本大震災は当社にとりましてもクライシスリスクと事業継続の想定をゼロベースより再考する契機となりました。万一の場合のために「自然災害を100%防ぐことはできない」との前提に立って、それでも被害を最小限にくい止め、鉄道インフラを着実に回復させるための計画を真摯に策定しているところです。

一方で時代の変化を見極め、ビジネスチャンスには果敢に「チャレンジ」する姿勢が、当社が持続的に成長し社会の要請に応え続けるための必須条件です。東日本大震災以降、国内消費が低迷し経営環境はさらに悪化していますが、社会情勢の大きな変化や災害などの危機を乗り越えてきた当社のこれまでの経験を活かし、「京阪エリア」に住む人や訪れる人により満足していただけるように今後も「チャレンジ」し続けます。

低炭素社会構築に向けて

環境面では、平成16年に当社はISO14001の認証を取得し、事業活動から生じる環境負荷の低減に継続的に取り組んでいます。当社の最大の環境負荷は使用電力であることを認識していますが、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。このため、鉄道の利用促進を図るためのパーク&ライドなどの取り組みを今後も継続して実施していきたいと考えています。また、昨年度は従来からの使用電力削減への取り組みに加えて八幡市駅の駅舎改修工事でLED照明を導入し、さらに本年5月には淀駅上りホームでの膜構造のホーム屋根や調光システムを採用するなど新技術を取り入れた省電力化にも逐次取り組んでいます。

こうした事業活動に関連した従来からの取り組みに加え、地球温暖化問題は将来世代に対し私たちが責任をもって取り組まなければならない重要課題であるとの認識のもとに、本年からは低炭素社会構築に貢献するための新たな取り組みを検討しています。さらに昨年の開業100周年を機として、「環境保全」「社会貢献」「地域との共生」をテーマとし



た活動にも積極的に取り組んでいます。例えば、「環境保全」ではe-kenet PiTaPaで京阪電車と京阪バスを乗り継いでご乗車いただいたお客さまの乗り継ぎ回数に応じて京阪グループが沿線緑化のための資金を積み立て、沿線自治体の緑化活動を通じて社会に還元する「鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン」を昨年度に引き続き実施しています。今回は深刻なナラ枯れ被害が発生している京都東山地域への植樹などにご活用いただく予定です。

お客さまにご満足いただくために

お客さまの満足を向上するために、「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ための改善を行っています。昨年度も「振替輸送のご案内」を駅貼りポスターおよびホームページに掲出するなど、お客さまからのご意見・ご要望をもとにサービス向上に努めました。今後もステークホルダーの皆さまからのご意見・ご要望を参考にさせていただき、皆さまに貢献できるCSR活動に取り組んでいきます。

また、ファミリーレールフェアや大津線感謝祭などのお客さま感謝イベントをステークホルダーの皆さまに京阪グループをご理解いただく機会として開催しており、今後も継続していきたいと考えています。

最後に、この「CSR報告書2011」をご高覧いただき、京阪グループのCSRの取り組みに対して、皆さまからの率直なご意見をいただければ幸いです。

新たな100年につなぐ 安全への取り組み

～「東南海・南海地震」を想定した総合防災訓練を通して～

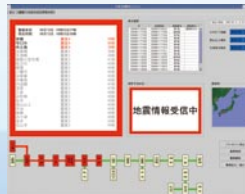
地震やゲリラ豪雨などの自然災害は、いつ発生するか予測できません。京阪電車では、突然の災害でもお客さまの安全を速やかに確保し、被害を軽減するために、毎年、総合防災訓練を行っています。平成23年2月には総勢136人が参加して「東南海・南海地震」を想定した防災訓練を実施しました。ここではその訓練を通じてお客さまが安心してご利用いただけるように、京阪電車の安全への取り組みの一端をご紹介します。

◆総合防災訓練

14:05

地震発生

気象庁の緊急地震速報を受信。列車無線で自動的に全列車に通報され、運転中の列車は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させる。



14:06

指令一斉電話、対策本部設置

大阪・京都・滋賀で震度5以上を観測し、指令電話で駅、運転、工務、電気、車両、大津の全部署に一斉配信。本社に対策本部を即座に設置し、要員を召集する。



14:07

安否の確認

駅では避難誘導を行うとともにお客さまの安否を確認する。列車では地震の揺れを感知した後、すぐに車内放送を行い、お客さまの安否を確認する。異常があればただちに対処するとともに、対策本部に報告する。



14:09

点検開始

乗務員は状況を確認し、異常があれば運転指令者に報告。技術各部は、駅施設、線路・転つ機(ポイント)、構造物、変電設備、信号や踏切の保安設備などの点検をする。



14:15

お客さまへの案内・情報収集と共有

駅では、駅放送、ポスターの掲示などで点検実施中の案内をお客さまに伝える。列車では、点検実施中の案内放送を行うとともに、停車列車の車両を点検する。その状況を対策本部へ連絡し、情報を共有する。



14:20

各部署から点検状況の報告を受ける

各部署から点検の進捗状況の報告を受け、対策本部では安全確認の状況を把握。駅近傍で停車中の列車は、駅構内への移動を検討する。



平成22年度 総合防災(地震)訓練概要

●実施日時

平成23年2月24日(木) (訓練:14時00分～15時15分、講評:16時15分～17時00分)

●想定した地震と訓練の目的

平成23年2月24日(木)14時05分、和歌山県～三重県沖を震源とするマグニチュード7.8の地震が発生(「東南海・南海地震」を想定)。大阪府・京都府南部で震度5強、滋賀県南部では震度5弱(中之島変電所、蒲生変電所、枚方変電所、淀変電所、東福寺変電所、三条変電所警報レベルⅢ)、(四宮変電所、滋賀変電所警報レベルⅡ)を観測。津波警報の発令はなし。

導入した早期地震警報システムで、気象庁から配信された速報メッセージを列車無線で自動的に各列車に発信。列車を緊急停止させ、被害の軽減を図る。かつ、地震による被害発生を受けるおそれがある

場合には、「東南海・南海地震防災対策計画〔細則〕」に則って、速やかに対処する。防災体制の確立、情報の収集・伝達、避難対策などの対応能力と防災意識の向上を図り、迅速かつ的確に実施されているかを検証する。

●訓練会場と担当部署

- ・本社に対策本部および想定中書島駅を設置。担当は経営統括室・広報宣伝担当、安全推進部、鉄道営業部、工務部、電気部、車両部、大津鉄道部、中之島高速鉄道(株)
- ・寝屋川会場(寝屋川車庫)に車両部、大阪列車区
- ・中書島事務所会場(運転指令)に鉄道営業部の運転課、運転指令、駅サービス課、京都列車区、工務部の技術課(土木)、保線課、電気部電気課
- ・大津会場(錦織車庫など)に大津鉄道部

●参加人員

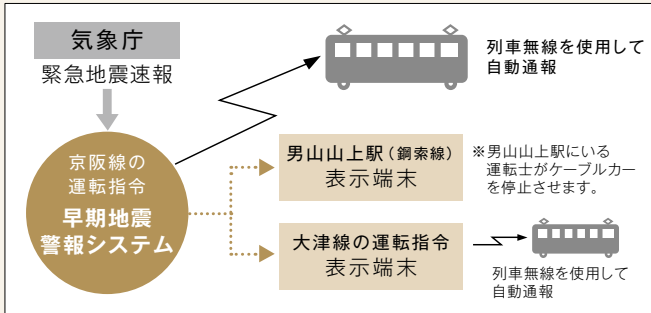
計136人

【その他の安全・災害訓練と対策】

▶ 早期地震警報システム …… P.27

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、被害の最小化を図ります。

早期地震警報システム



▶ 気象観測機器 …… P.27

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。



計測震度計



14:30

列車の移動

移動経路の安全確認を行い、安全が確保でき次第、停車中の列車に助役が添乗し、移動区間を点検しながら列車の移動を開始する。

15:05

運転再開時刻協議

各部署の点検状況報告を受けて運転再開の見込み時刻を各部門間で協議し、対策本部へ提案。承認を受けて、各部署への通知とお客さまへのご案内を開始。

15:10

運転再開

運転再開後、初めて運行する区間は助役が添乗し、時速15km以下の最徐行で運転を再開する。異常がないことを確認の上、その後は運転指令者の指示に従って運転する。

15:15

訓練終了

対策本部は、各部署から平常運転に戻ったことの報告を受け、訓練終了を指令電話で一斉に配信。

16:15

講評、反省会

訓練終了後、別会場で各部署の参加者が集まり、訓練の講評を受け、反省会を開催。



※ 時刻は訓練上のものであり、実際の状況により異なります。

◆ 総合防災訓練を終えて

いかなるときも、お客さまの安全確保に努める。それがこの訓練の最大の目的です。

今回実施した総合防災訓練は「東南海・南海地震」を想定したもので、早期地震警報システムによる列車の緊急停止、お客さまの誘導や案内、確実な点検で安全を確保したうえで列車の移動など、地震の発生から運行再開までの総合的な訓練です。その目的は、突然の地震に対していかにお客さまの安全

確保に努めるかに尽きます。こうした訓練は緊急時における対応力を強化するとともに、安全文化の構築と定着を図るうえで欠かせません。京阪電車は「安全最優先」を原則に、今後も真摯に、さまざまな訓練を実施し、安全のより一層の向上を図ります。



安全推進部 課長
浅井 俊雄

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。

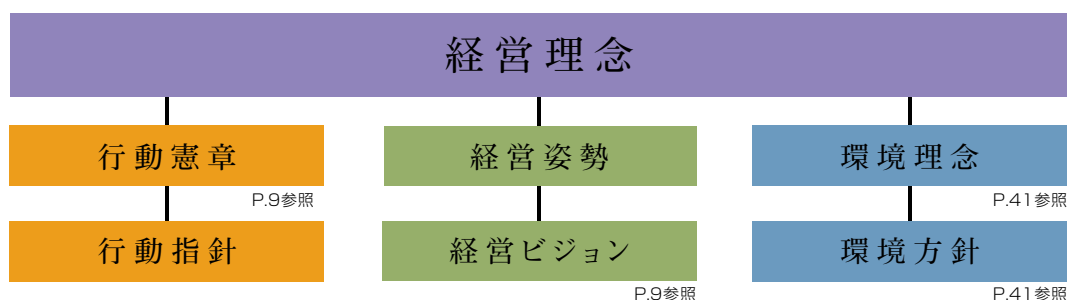
平成10年7月に制定した「経営理念」は、京阪グループとしての共通認識を持ち、経営理念に基づいて行動することにより、社会からその存立が認められ信頼され続けるための根本思想であると考えています。

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。

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

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」と言ってもらえるような、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。

◆行動憲章

企業の社会的責任を果たし、経営理念を従業員の日常の行動で実現するための基本方針として、平成18年4月に

「行動憲章」を制定しました。さらに、当社各部署およびグループ各社において、より具体的な行動レベルに落とし込んだ「行動指針」を定めています。

行動憲章

京阪グループは、鉄道という公共性の高い事業を中心に地域に密着したさまざまな事業活動を行う企業集団として、企業を取り巻く人々の期待に誠実に応えることにより企業としての社会的責任を果たし、地域社会から信頼される企業を目指すため以下のとおり行動憲章を定めます。

京阪グループのすべての役員および従業員はこの行動憲章の実現が自らの役割であると認識し、率先してその実現に努めます。

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

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

コーポレートガバナンスとCSR推進体制

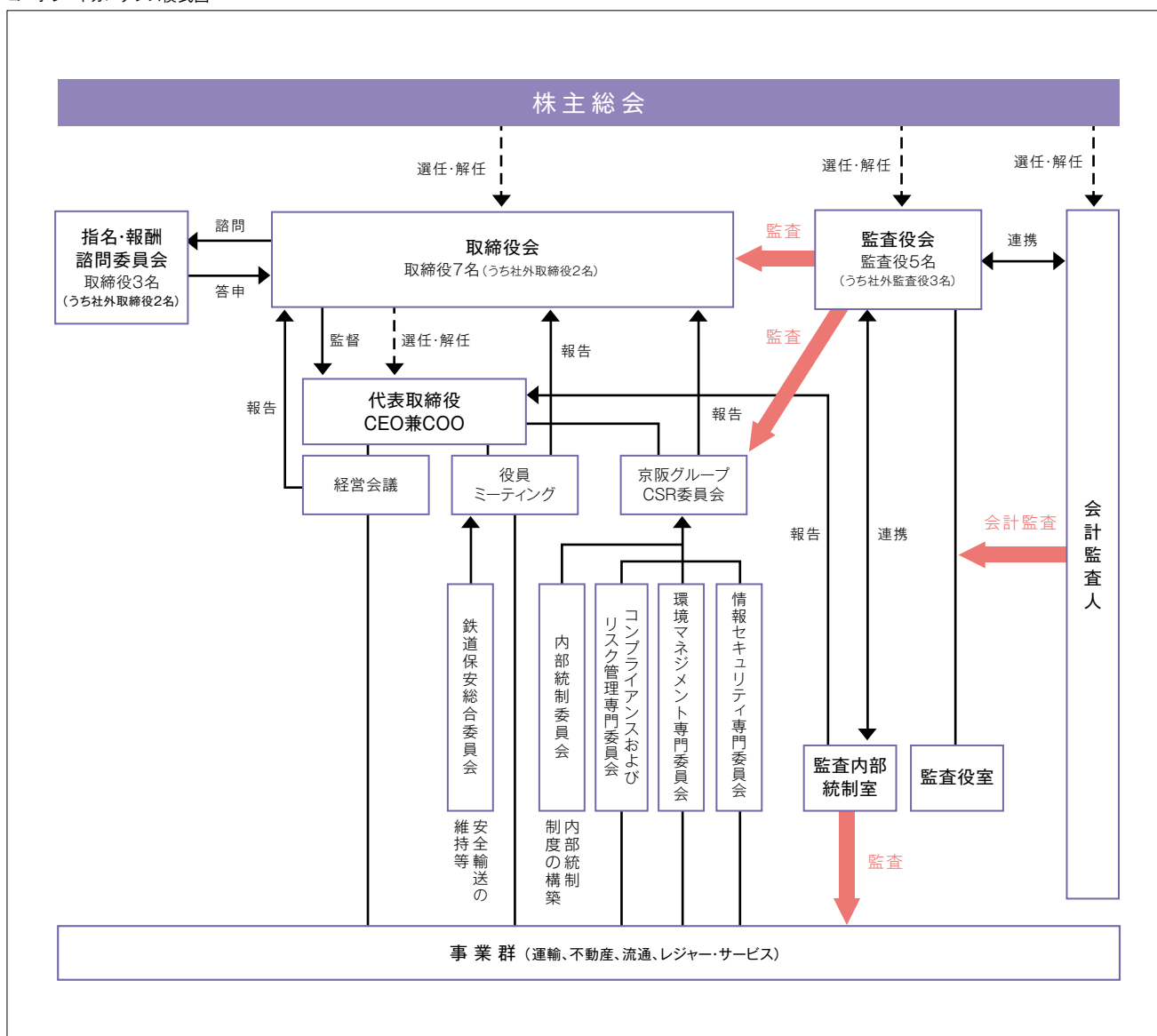
当社を中核とする京阪グループは、運輸業を基幹としたライフステージネットワークを展開する中で地域社会やお客さま、株主の皆さまを大切にするとともに、法令・社会規範の遵守や環境保全・資源保護への配慮といった企業としての社会的責任を果たし、グループを取り巻く多くのステークホルダーの信頼に応えることを目指し、効率的かつ適正な企業運営の推進に努めています。

◆コーポレートガバナンス

当社では、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おり、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。また、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3名を選任するなど、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22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。

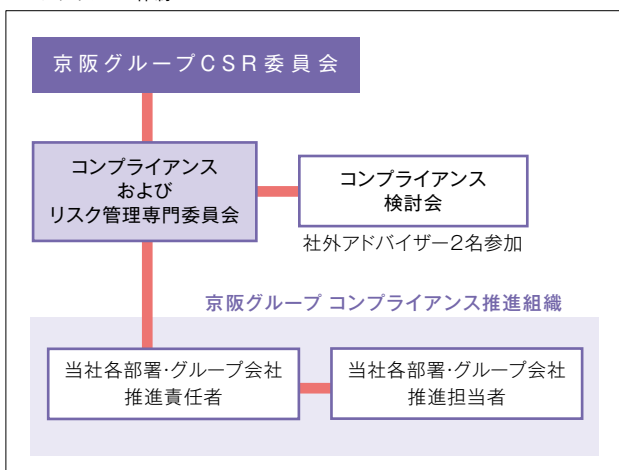
環境マネジメント専門委員会

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。

コンプライアンス体制



●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、当社監査内部統制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。

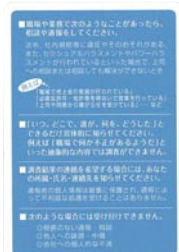
教育・研修については、P.38に記載されている人材育成体系図中にある階層別研修などの機会を通じて経営理念や京阪グループの社会的責任、コンプライアンスに関する教育を実施して意識の向上を図るとともに、コンプライアンス・マニュアルを作成し、従業員のコンプライアンス知識の向上を図っています。

●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、当社監査内部統制室を事務局とする「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。



コンプライアンス・ホットラインカード

●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。

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。

◆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。

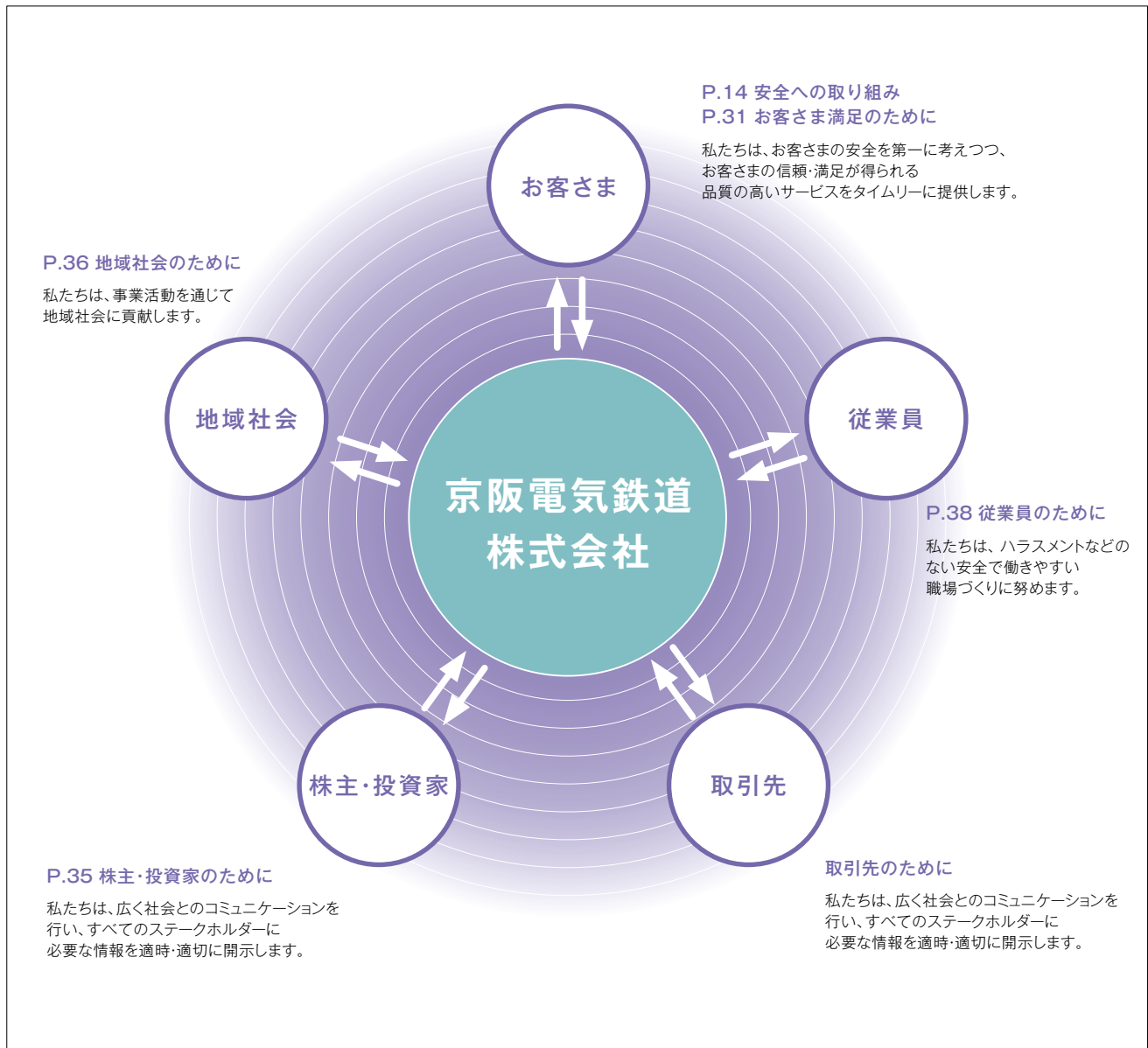


グループ新入社員研修

◆当社とステークホルダー

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

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



京阪グループの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、「経営理念」に則った、「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。



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。

安全統括管理者ごあいさつ

当社の安全基本方針の一番目に「安全最優先」を掲げておりますように、鉄道事業にとって「安全」が全てに優先することは言うまでもありません。しかし、安全を守り続けることは決して容易なことではなく、むしろ非常に困難なことだと言えます。それは鉄道を動かすにあたっては数多くの人間が携わっており、ミスを起こさない完璧な人間というものはいないからです。

鉄道の歴史は事故の歴史と言われるように、自社・他社を問わず発生した事故を契機に様々な対策を立て、同様のミスが事故につながらないための努力を積み重ねてきました。その代表的な例が、信号見落とし、スピードオーバーなどを未然に防止するATSであり、これらのハード対策によって保安度を向上させてきました。

一方で、ソフト面での対策も非常に重要です。トラブルが発生すれば規程類や手順表などをその都度見直していますし、現場での教育・訓練も定期的に行うことが必要です。また、職場内でのコミュニケーションも大切です。報告・連絡をきっちり行うことで勘違いによるミスを防げますし、悩みや疑問を気軽に言い合えることで雑念などミスの遠因を取り除くこともできます。風通しの良い職場が安全を作るのです。

ミスの芽、あるいは事故の芽をなくしていく取り組みを継続し、安心してご乗車いただける「お客さまにやさしい鉄道」をつくりあげるよう、日夜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
協博一

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

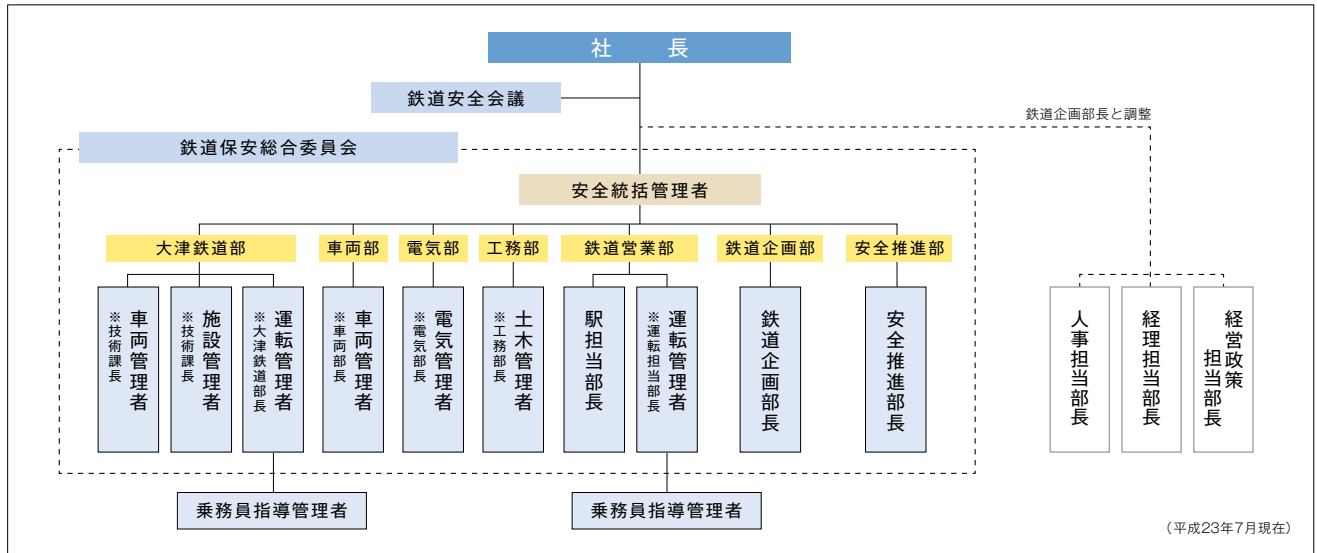
安全管理規程に基づき、社長をトップとする安全管理体制を敷いています。日常の安全管理は、安全統括管理者が掌理します。各部門には管理者を置き、乗務員についてはさらに乗務員指導管理者を置き、乗務員の資質維持管理にあたっています。

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



(平成23年7月現在)

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

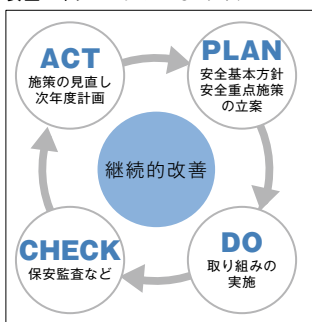
◆安全管理の歴史

平成18年に国土交通省による運輸安全マネジメント制度ができる以前から、運転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49年より発足し、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。

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。

◆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。また定期監査のほか、必要に応じて臨時に監査を行います。



保安監査

◆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、安全推進部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。

◆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23年3月に第3回鉄道安全大会を開催しました。出席者は約260人で、来賓に近畿運輸局鉄道部をお迎えしました。開会挨拶ののち、「当社の過去の重大事故紹介」「国の第9次交通安全基本計画、方針等の解説」「各部門安全重点施策発表」を行いました。また、基調講演として慶應義塾大学工学部の岡田有策教授より「安全管理活動に関する意識・理解を高めるために」を受け、ヒューマンエラーによる事故防止のためには何が必要かを改めて学びました。

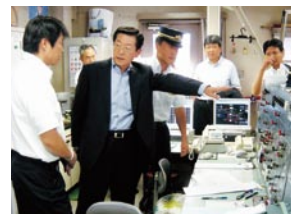
最後に参加した役員・社員全員で安全基本方針を唱和し、安全の誓いを新たにしました。

◆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ています。主要駅・列車区・車両基地・工事現場などの視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、督励しています。



トップ巡視



事故等の発生状況

◆鉄軌道運転事故

鉄軌道運転事故は、右記のように7種類に分類されます。平成22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11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、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。

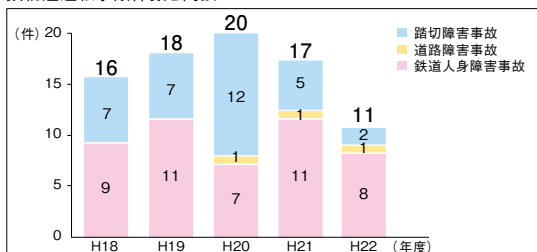
鉄軌道運転事故の分類

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

鉄軌道運転事故件数

年度	H18	H19	H20	H21	H22
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	7	7	12	5	2
道路障害事故	0	0	1	1	1
鉄道人身障害事故	9	11	7	11	8
鉄道物損事故	0	0	0	0	0
合計	16	18	20	17	11

(件) 鉄軌道運転事故件数と内訳



踏切障害事故件数の内訳

年度	H18	H19	H20	H21	H22
直前横断	6	4	7	5	2
その他	1	3	5	0	0
合計	7	7	12	5	2

(件) 鉄道人身障害事故件数の内訳

年度	H18	H19	H20	H21	H22
ホームからの転落	2	3	3	6	2
ホーム上での接触	4	3	3	4	2
線路内侵入	3	5	1	1	4
合計	9	11	7	11	8

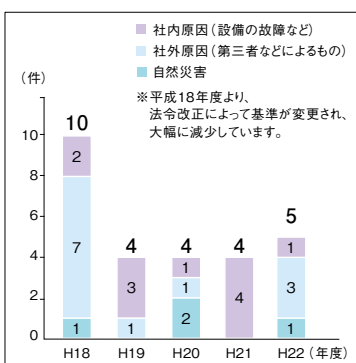
◆輸送障害

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22年度は、5件発生しました。

輸送障害件数

年度	H18	H19	H20	H21	H22
社内原因（設備の故障など）	2	3	1	4	1
社外原因（第三者などによるもの）	7	1	1	0	3
自然災害	1	0	2	0	1
合計	10	4	4	4	5



◆インシデント

インシデントとは、事故には至りませんでした。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も周知することにより、事故の未然防止に役立てています。平成22年度は、0件でした。

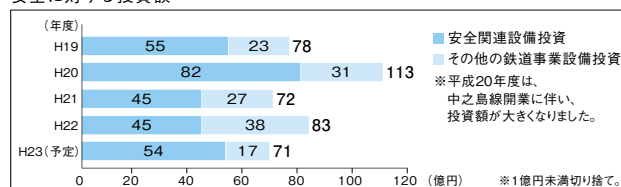
インシデント件数

年度	H18	H19	H20	H21	H22
インシデント	0	0	0	2	0

安全投資

平成22年度は鉄道事業設備投資として総額約83億円を投資し、うち安全関連設備投資として、淀駅付近の立体交差化、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23年度は投資総額約71億円で、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などを実施する予定です。

安全に対する投資額



安全重点施策

鉄道安全会議において、各部署の安全の具体的な目標である「安全重点施策」を定めています。

平成22年度安全重点施策		
安全推進部	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 ③安全大会を継続して開催、各部署の安全マネジメント教育の充実を図る提案を行う
鉄道企画部	安全管理体制の確立	①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展開する。実地調査やヒアリングなどにより、作業内容、必要なスキル、課題などの可視化、分析を行い、改善につなげる
(鉄道営業部) 駅担当	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脱線事故を防止する ②操車業務における基本取り扱いを徹底するとともに、異常事態を想定した知悉度調査ならびに教育訓練を行う ③ヒヤリハット報告を充実し、対策を実現化する
(鉄道営業部) 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
	運転設備および 取扱い基準の改善	①設備の改善を進めるとともに、運転取り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
工務部	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他社および他部署の事故について、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
	安全関連投資の 実施または線路・施設 変更への対応	①耐震補強工事 ②地下駅防火防煙シャッター設置工事 ③道床改良工事 ④分岐器改良
電気部	安全管理体制の確立	①安全情報の伝達についてより確実な仕組みを構築し、教育訓練の機会などで係員の知悉度合いを確認する ②ヒヤリハット情報の係員へのフィードバックを、より充実させて実施する
	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 ④運動装置更新工事 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)
車両部	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教育・訓練を通じて、車両に関する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装置の検討
大津鉄道部	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(営業課) ②扉事故防止のための取り組みを行う(営業課) 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
	安全関連投資の実施	①運転状況記録装置の設置 ②扉誤扱い防止装置の設置

平成22年度実績		平成23年度安全重点施策	
安全推進部	安全管理体制の確立	①事故対策の効果有効性について確認し、各部署と意見交換を実施 ②協力会社を本活動に組み入れる部署も増えるなど、活動の重要性が浸透した ③安全大会は平成23年3月30日に開催し、経営管理部門も含めた各層への教育を行った	安全管理体制の確立 安全関連投資等
鉄道企画部	安全管理体制の確立	①設備投資計画は継続的な大規模物件、運転保安上必要な更新物件について、必要性和優先度の検討の中で、当社の経営環境・規模に合わせて取りまとめた。前年度の設備投資効果検証に関しては、LED化、車両電動機絶縁更新について投資効果の検証を行った ②車両部、電気部、工務部で安全を維持しながら効率性を高める改善策を適宜実施した。また、鉄道営業部の駅業務について調査、分析を行い、改善策を策定した	安全管理体制の確立
(鉄道営業部) 駅担当	安全管理体制の確立	①駅係員への教育を定期的に実施。取引業者への安全講習会(年1回)を実施 ②操車業務を経験していない助役を中心に、引継期間中の教育を実施した。また、軌道回路不正落下時の取り扱いを周知するため、操車担当助役業務研修会を実施した ③ヒヤリハット体験をまとめたものを全駅に掲示し対策を公募。ヒヤリハット体験報告と対策をフィードバックする取り組みを3ヵ月に1度実施。また、売店など取引業者や施設担当者に対して、取り組みの趣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	安全管理体制の確立
(鉄道営業部) 運転担当	安全管理体制の確立	①各職種の業務研修会において運輸安全マネジメントの教育を行うとともに異常事態を想定した訓練を実施した ②ヒヤリハット情報を全係員に周知するとともに、原因分析を行い、重要なものについては改善を実施した ③助役および乗務員の業務研修会において、ヒューマンエラーの防止をテーマにした意見交換を行った。また、同業他社との交流において安全への取り組みについて意見交換を実施した	安全管理体制の確立
	運転設備および 取扱い基準の改善	①国道163号架道橋防護柵を増設したことにより接触による列車支障が回避できた。車掌執務を見直し扉事故防止に一定の効果が見られ安全運転の向上が図られた	安全関連投資等
工務部	安全管理体制の確立	①9月に全係員を対象に集合教育を実施し、アンケート形式により効果確認をした。わかりやすく理解できたという結果を得ている ②年間12件の診断を行った ③ヒヤリハット報告数は30件。報告されたヒヤリハットは安全衛生委員会、工務部HP、各担当連絡会などにおいて現場各部署に展開した	安全管理体制の確立
	安全関連投資の 実施または 線路・施設 変更への対応	①耐震補強工事、耐震診断を2件実施 ②三栄駅上りホームの防火防煙シャッターを設置 ③道床改良工事を全長431m実施 ④2ヵ所の分岐器について弾性ポイント化、改良型分岐器への更新を行い、列車騒音・振動の低減および運転保安度の向上を図った	安全関連投資等
電気部	安全管理体制の確立	①規程類の変更時には、必要に応じて目的と要旨を配布説明、掲示に変更理由をより詳細に記載した。他社事故例ではセルフチェックレポートを新たに作成し、事故の概要に加え当社における状況のチェックを確実に実施する体制にした。知悉度の確認では、方法を変更して教育訓練時に実施した ②ヒヤリハット報告数は127件(直営22件、協力会社105件)。各種会議体にてフィードバックを行った。他部署のヒヤリハット情報について、電気部に当てはめて周知を図った。実際に設備改善につなげた事例も2件あった	安全管理体制の確立
	安全関連投資の 実施	①踏切支障報知装置新設 ②コンクリート柱7本の補強を実施 ③蒲生変電所の監視制御盤、整流器設備、変圧器などの更新を実施 ④寝屋川車庫の継電運動装置を電子運動装置に更新 ⑤2駅にホーム異常通報装置を新設 ⑥19基(進路予告機1基含む)の信号機をLED化 ⑦基本仕様を策定、地上装置の機器仕様検討中	安全関連投資等
車両部	安全管理体制の確立	①ヒヤリハット報告数は30件(過去に発生した事例9件を含む)。提出された各事案について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運輸安全委員会より発表されている鉄道事故調査報告書より、車両部係員に周知が必要な内容を選び、自社と比較した内容で勉強会を実施した。また、自社・他社の災害事例や、ヒヤリハット報告をテーマに運輸安全マネジメント勉強会を実施した	安全管理体制の確立
	安全関連投資の 実施または 線路・施設 変更への対応	①90編成182両完成(進捗率90%) ②58編成118両完成(進捗率59%) ③4編成32両完成(進捗率40%) ④他部署やメーカーとの検討を重ね、車上装置の仕様概要が決定	安全関連投資等
大津鉄道部	安全管理体制の確立	①事故防止検討会を2回実施。運転士のべ24人が出席した ②事故防止検討会で運転士自身が扉事故防止を検討したほか、業務研修会および個人面接指導で扉扱いの重要性について説諭した ③土木関係規程類集の「線路巡視基準」の見直し完了。京津線橋梁構造物の維持管理を行うための健全度検査を実施した ④安全運転推進運動期間、年末年始安全輸送期間をヒヤリハット啓蒙期間と位置づけ、期間中279件(労働安全に関するものを含む)の提出を得た	安全管理体制の確立
	安全関連投資の 実施	①600形、700形13編成に設置。平成25年3月に全車設置予定 ②戸閉表示灯確認補助灯(閉め忘れ防止)を800系2編成に設置。平成25年5月に全車設置予定。ホーム検知装置(誤開扉防止兼開け忘れ防止)を600形、700形5編成に設置。平成28年度に全車設置予定	安全関連投資等

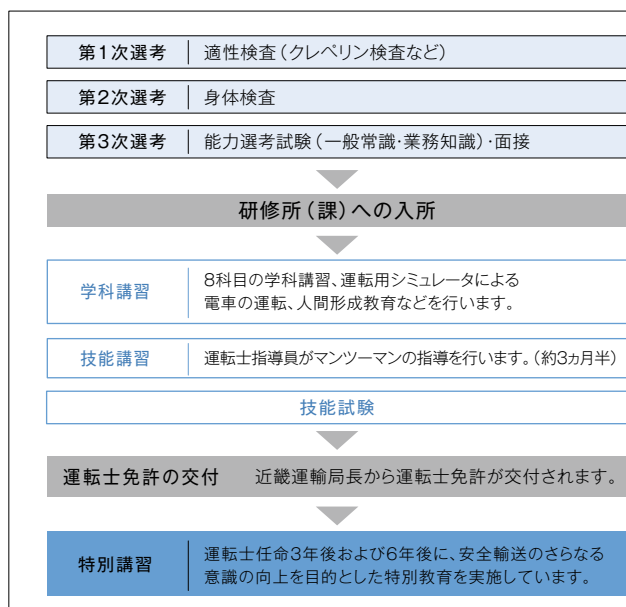
安全対策／人材

◆運転士の養成

当社では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

運転士養成の流れ



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。

また、異常時に対する教育の一環として運転用シミュレータを導入、運転事故や車両故障の模擬訓練のほか、早期地震警報システムによる列車無線の速報受信時や実際に地震の揺れを感知した場合の運転方法なども訓練することができ、動力車操縦者養成だけでなく、運転士の特別講習や小集団活動などで幅広く活用しています。



運転士の養成(研修課への入所)



学科講習



技能講習



運転用シミュレータ

◆SAS(睡眠時無呼吸症候群)対策

SASとは、睡眠中に呼吸が止まる疾患です。睡眠中に10秒以上の無呼吸状態が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。主な症状は、昼間の耐えがたい眠気や集中力の低下などがあげられ、これらはヒューマンエラーにつながる恐れがあります。

そこで事故防止対策として、運転士全員に対しSASの簡易検査(パルスオキシメータ)を実施し、SASと診断された者に対しては、主治医と産業医の指導のもと、睡眠時にシーパップ装置を装着する対処療法を義務付けています。

◆アルコールチェック

当社では運転士および車掌をはじめ、社用自動車や保守用車などの運転に携わる者全員に対して、出勤点呼時や業務開始前のアルコールチェックを



アルコールチェック

義務付けています。実施方法は、係員が監督員の前で直接行う検査を取り入れ、健康状態の確認も併せて実施しています。

◆出勤点呼時アドバイス

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。さらに安全意識・営業意識の高揚を目的とした“指差し呼称”を監督者と乗務員が一緒に行うことで、より一層の安全意識を高めています。

また、運転指令者は、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も行っています。



出勤点呼時アドバイス

◆ヒヤリハット・事故の芽情報の収集と活用

「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(ハインリッヒの法則)。日頃から「ヒヤツとした」「ハツとした」ことを報告することで全係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を未然に防ごうとする活動が「ヒヤリハット活動」です。



ヒヤリ事故の芽新聞

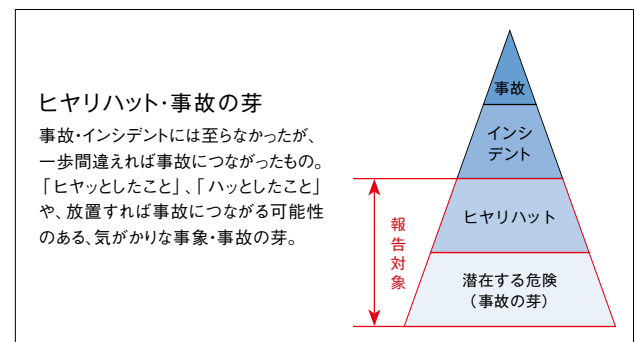
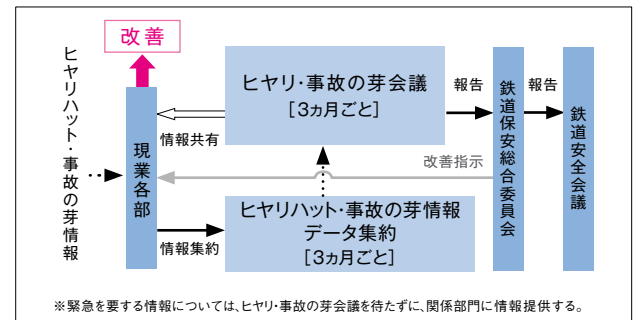
ヒヤリハット+事故の芽情報提出実績(平成22年度)

直営分	件
鉄道営業部(駅)	16
鉄道営業部(運転)	49
工務部	30
電気部	22
車両部	21
大津鉄道部(営業課)	109
大津鉄道部(技術課)	10
小計	257
委託・協力会社	件
駅関係	2
電気関係	105
大津関係	3
小計	110
合計	367

また「ヒヤツとした」「ハツとした」事象に限らず、事故につながるかもしれない潜在する危険(事故の芽)を感性で発見し、報告する「事故の芽報告」の取り組みも開始しました。

各職場から集約され、報告された情報は「ヒヤリ事故の芽新聞」に掲載することで潜在する危険についての情報を共有します。また、優先度の高いものについては投資予算にて設備の改善を実施し、事故の芽を少しでも摘み取っていきます。

ヒヤリハット・事故の芽情報の収集と活用



▶活用事例1 踏切障害事故の防止

五ヶ荘踏切は、踏切の構造上遮断桿が線路に対し斜めに降下するようにされていました。このため、遮断桿が歩行者の頭に当たりそうになる事例が発生したり、すきまから誤って踏切内に侵入してしまう恐れがありました。踏切構造を改良し、遮断機と警報機の位置を入れ替えることで遮断桿を線路に平行に設置することができ、問題が解消されました。



踏切より手前に降下していた遮断桿



設置場所を変更することで解消された

▶活用事例2 柵の透明化、カーブミラーの増設

併用軌道交差点付近に下水道工事の囲いができたため、見通しが悪くなっていました。工事会社に柵の透明化とカーブミラーの増設を要望し、改善を実施しました。

列車運転士のため、カーブミラー増設



柵の透明化

◆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」をとってKYTと呼びます。

KYTは、作業に従事する作業者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。

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」

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



KYTボード



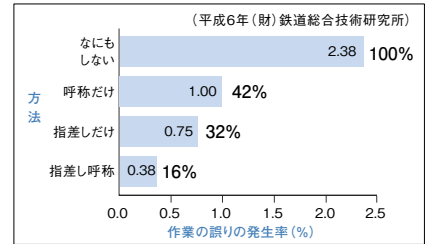
指差し呼称

や「チーム行動目標」をチーム全員で「指差し呼称(唱和)」しています。

指差し呼称(唱和)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て呼称し、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。

指差し呼称の効果検定実験結果



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

工務部保線課では、課員に対する技術継承を技術継承プログラム委員会を中心に行っています。「保線課総合実務訓練」「各保線係総合実務訓練」など、直営各班が技術継承作業を「技術継承プログラム年間計画」で立案し、若年社員には技術継承を、また中堅社員には技術力の向上を、安全面も含めて年間教育を行っています。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。



工務部 保線課
大阪保線係
大満 謙二

◆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、OJTを活用した技術の継承を

継続するとともに、業務研修会・各種訓練を年間計画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の中で周知徹底しています。

◆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保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。

▶ Message

保守・点検作業時に過去に発生した故障内容を説明し、機器の特徴を若年者に継承しています。また、年2回の異常事態訓練では、実機を使用しての故障復旧訓練と、故障復旧時に必要となる、図面の見方や工具の使用方法を習得する机上訓練を行っています。



電気部 電気課
大阪電力係
島村 憲治

安全対策／運行管理

◆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。



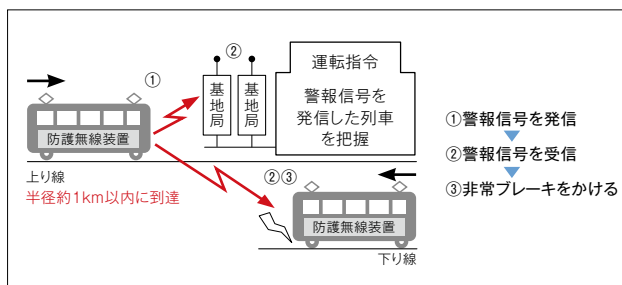
運転指令所

◆列車防護無線

脱線事故などの緊急時に、さらなる列車衝突等の二次災害を防止するため、列車防護無線を設置しています。周囲の列車を止めることが必要な緊急事態が発生した場合に、乗務員の操作により列車から電波を発信し、周囲約1km以内にある列車の運転台に警報音を鳴動させる仕組みになっています。

京阪線では平成23年3月31日現在、運転台付車両201両中118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



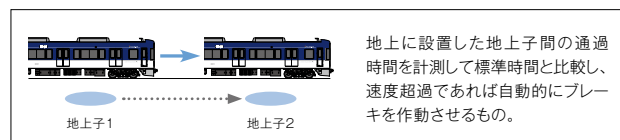
◆ATS (Automatic Train Stop 自動列車停止装置)

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。

ATSの仕組み

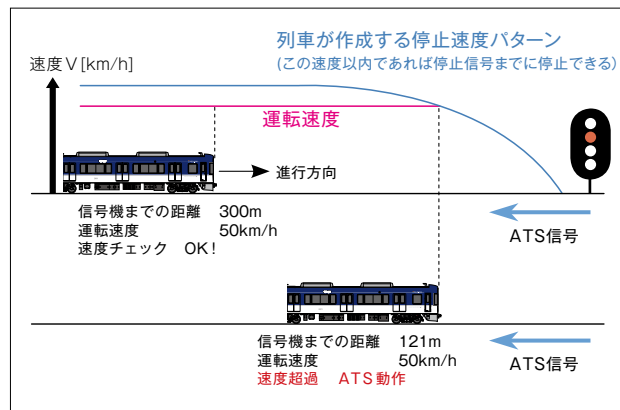


◆新型ATS

より一層の安全性向上に向け、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。

従来の軌道内に設置したATS地上子設置箇所の速度チェックに加えて、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で、より高い安全性を確保します。

新型ATS概要図



◆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

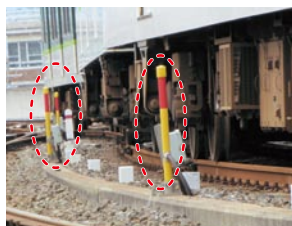
◆脱線防止対策

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。

●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。

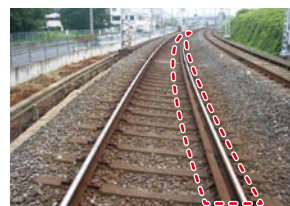
交野線に2カ所（検知棒19本、特殊信号発光機11機）、京津線13カ所（検知棒78本、特殊信号発光機34機）、石山坂本線15カ所（検知棒102本、特殊信号発光機40機）に設置しています。



限界支障検知装置

●脱線防止ガード

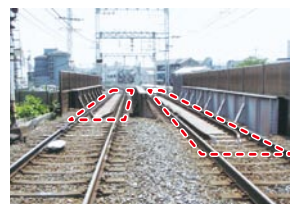
車輪の乗り上がりを防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。



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。

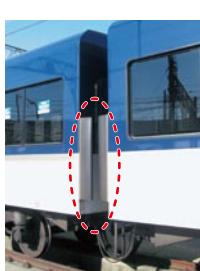
また、車掌台には、緊急時に車掌が扱う非常ブレーキスイッチも装備しています。



運転士異常時列車停止装置

◆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

◆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、京阪線では全運転台付車両に取付完了しました。

◆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

安全対策／駅

◆ITV (監視用テレビ) 装置

曲線ホームなど、見通しの悪い箇所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・エレベーターの乗降口を監視し、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

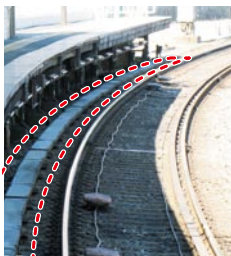
◆ホーム異常通報装置 (転落検知装置)

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37駅、大津線26駅に設置しています。



非常通報ボタン

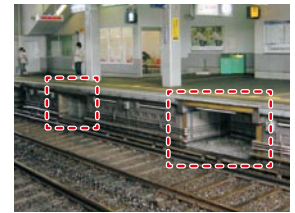
また、駅ホームが急な曲線で電車とホームのすきまが広い場所では、お客さまが軌道に転落されても同様に異常を知らせるための検知マットを、京阪線4駅、大津線1駅に敷設しています。



ホーム転落検知装置

◆ホーム下待避スペース

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、ホームに上が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

◆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53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

◆^{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。

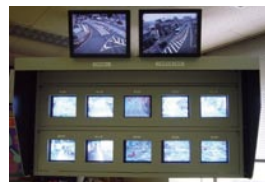


戸閉合図装置

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620m」および石山坂本線の「浜大津駅～三井寺駅間380m」の区間は併用軌道(道路上に敷設された軌道)のため、日々変化する道路状況を速やかに把握し、より安定的な列車運行ダイヤが確保できるよう、24時間体制で監視業務を行っています。



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駅の併用軌道(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)の境界から、夜間などに自動車が専用軌道に誤侵入する可能性があります。そのため、LED表示板や矢印灯で夜間、ドライバーに注意を促し間違えて侵入することを防いでいますが、万一侵入したとき早期に検知し、接近する電車に知らせ事故を未然に防止する装置です。



三井寺併用境界

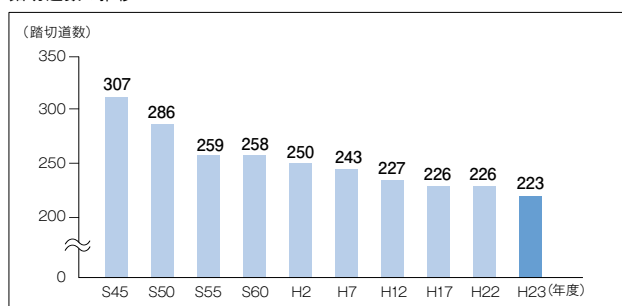
安全対策／踏切

◆踏切道の推移

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223カ所まで減少しています。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年度の完了を目指しています。

踏切道数の推移



◆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。

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

◆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38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

●踏切閃光灯・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

◆踏切の全方向型閃光灯の導入

全方向から点灯状態を確認できる閃光灯の導入を進めています。視認性を高めることにより踏切事故を防止するとともに、LED化することで消費電力の低減を図ります。



踏切全方向閃光灯

▶ 淀駅付近立体交差化工事

淀駅付近の立体交差化工事を進めており、すでに下り線(大阪方面行き)の高架化は完了し、平成23年5月28日より上り線(京都方面行き)が高架線に切り替わりました。この高架化により3カ所の踏切道が廃止され、交通渋滞の緩和や運転保安の向上が図れました。引き続き、車庫線の高架工事を平成25年度に完了することを目指して実施しています。



高架化された上り線



整備前



整備後

その他の安全対策

◆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。



ロープ素線分解作業

◆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

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。(【特集 P.7】もご参照ください。)



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

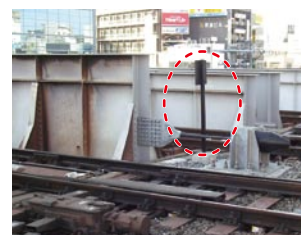
気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、自動的に列車無線で全列車に対して通報することにより、大きな揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止を行い被害の最小化を図ります。(【特集 P.7】もご参照ください。)



早期地震警報システム

◆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、京阪線のすべての対象箇所での設置が完了しています。



JR環状線跨線線路橋

◆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22年度は深草駅の耐震補強工事を行いました。



橋上駅舎への耐震補強部材設置状況

◆橋梁耐震補強

阪神淡路大震災以降、地震に対する安全度が低い橋梁について、橋脚の耐震補強を進めています。平成22年度は、JR奈良線東福寺跨線線路橋の耐震補強工事を実施しました。(平成23年5月末完成)



JR奈良線東福寺跨線線路橋

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22年10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突然進入してきた」との想定で訓練を実施しました。

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260人が参加し、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などを行いました。当日は約100人のお客さまを招待し、訓練の様子を見学していただきました。



総合事故復旧訓練の様子

◆地下線内火災想定訓練

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22年5月および10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



地下線内火災想定訓練

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。

◆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23年2月に、東南海・南海地震の発生を想定した訓練を実施しました。136人が参加し、本社に対策本部を設置、お客さまの避難誘導と運行状況の案内、現場の設備点検、画像伝送も含めた情報伝達を行いました。（詳細は【特集P.6~7】をご参照ください。）

◆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回実施しています。その内の1回は、車軸が不転となった場合の復旧訓練を実施するなど、不慮の事故に対しても技術の継承をしています。また、緊急時連絡体制を確立し夜間・休日でも速やかに対応できるよう、非常呼集訓練も実施しています。



脱線復旧訓練

◆鋼索線における事故想定訓練

男山鋼索線においては、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22年12月に八幡市駅において実施しました。



鋼索の点検・整備

京阪電車からのお知らせ

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…

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 《土日祝》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

【せんばやし発祥100年祭】

平成22年に発祥100年を迎えられた「千林商店街」と連携し、千林地域を盛り上げるためにイベントを開催しました。

▼「せんばやし発祥100年祭」オープニング式典でのパレード



【ひら婚♪】

大阪府枚方市の目指す「花と音楽のまちづくり」を推進し、同市の魅力を広く発信するため、関西大学(深井ゼミ)、枚方市、当社の3者が中心となって、手作り結婚式「ひら婚♪」をひらかたパークで平成22年5月23日に開催しました。

▼ひら婚♪



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

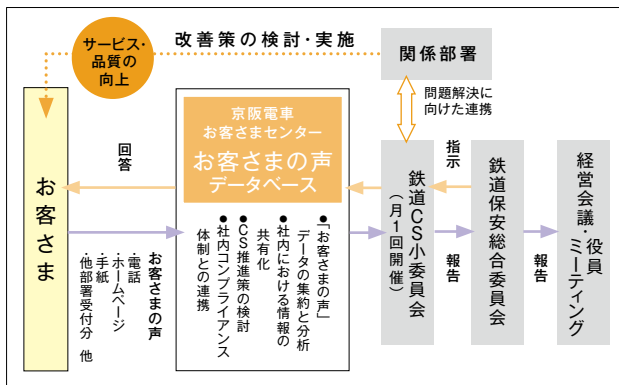
◆お客さまとともに

昨年、当社は創業100年を迎え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月から新たな第一歩を踏み出すことができました。すでに平成18年から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。さらなる100年を目指し、今後ともより一層お客さまにご支持いただける企業グループを目指します。

◆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小委員会」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



▶「京阪電車お客さまセンター」

駅や車内にてポスターを掲出し、運賃・時刻表・各種お問い合わせ、そのほかの「ご意見・ご要望」などを受け付けています。



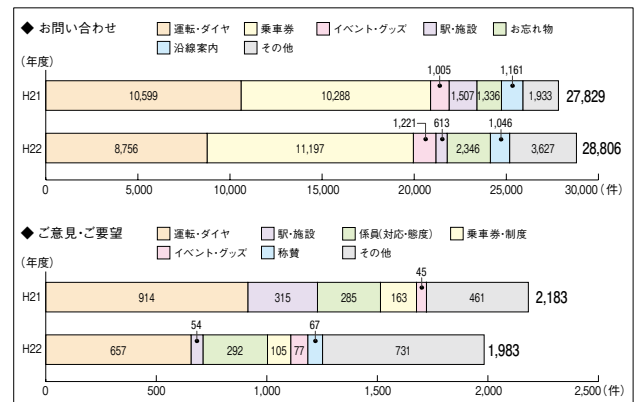
TEL:06-6945-4560 〈平日〉9:00~19:00 〈土日〉9:00~17:00
年中無休 (12/30~1/3を除く)

◆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。迅速かつ的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ける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22年度の受付状況は、1年間で約3万4,000人のお客さまにご利用いただきました。このうち主な内容は、列車時刻や乗車券類に関するお問い合わせのほか、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・ご要望などでした。

主な受付内容の推移



▶主な改善例

①お子さまに人気のある「『きかんしゃトーマス号』の発車時刻をホームページにて確認できるようにして欲しい」という多くのお客さまの声から、列車運用系統をほぼ固定化したうえ、発車時刻をホームページに掲出しました。



ホームページへの掲出

②事故などにより当社線のダイヤが乱れた際、振替輸送を実施いたしますが、「振替輸送」が理解できないというお声から、「振替輸送のご案内」を駅貼りポスターおよびホームページに掲出しました。



振替輸送のご案内

よりやさしく便利な駅を目指して

◆お客さまにやさしい駅

●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。また、接客レベル向上のため、CS研修を実施しています。



コンシェルジュ

●ヒューマンサポート研修

障がいのあるお客さまも快適に駅をご利用いただけるように新入社員にヒューマンサポート研修を実施しています。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が駅をご利用される際に感じる不自由さをこの研修を通じて知り、より良いサービスを提供できるよう努めることを目的としています。



ヒューマンサポート研修

●ヒューマンサポートプロジェクトの取り組み

「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



「位置ちゃん」

コミュニケーションボード
“心のやりとり”

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取り組んでいます。

●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、心肺停止した数人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。

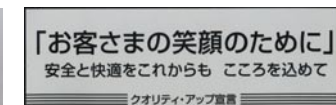


AED

◆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。

平成22年度の活動としては、業務に関する知識向上を目的に「解決箱」という取り組みを実施しました。これは、乗務員が業務をしていてふと疑問に思ったことを紙に書いて「解決箱」に投入し、クオリティ・アップ委員が集約し、その疑問を関係部署が答えていくというものです。

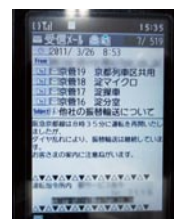


クオリティ・アップ宣言ステッカー

クオリティ・アップ宣言解決箱

◆乗務員携帯電話携行

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

◆八幡市駅リニューアル

駅舎改修に当たり、八幡の竹や白熱電球（エジソンが白熱電球を発明する際フィラメントに八幡の竹を用いたというエピソードによる）をモチーフにしたデザインを取り入れました。

テント屋根やLED照明の採用、エレベーター、トイレなどの整備によって、お客さまにも環境にもやさしい駅を実現しました。



八幡市駅外観

◆樟葉駅トイレのリニューアル

快適性の向上を図るため、洋式便器を拡充するとともにウォシュレットを採用し、女性用パウダーコーナーには除菌イオン発生装置を導入しました。また、お子さま連れの方のためにベビーシートをはじめとした幼児用設備を拡充したほか、地球環境への配慮としてLED照明や超節水小便器などの節水型器具を採用しました。



女性用トイレ内観



女性用パウダーコーナー

バリアフリー化の取り組み

◆車両のバリアフリー

当社では、車内に車いすスペースを順次設置しており、平成23年3月31日現在351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、先行、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形、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

さらに、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

◆駅のバリアフリー

国および地方自治体と協力し、エレベーターやスロープ、多機能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22年度は、エレベーターを土居駅、八幡市駅、東福寺駅、宮之阪駅、六地藏駅に整備し、スロープを淀屋橋駅、星ヶ丘駅、郡津駅に、多機能トイレを土居駅ほか6駅に、多目的トイレにオストメイト設備を野江駅ほか6駅にそれぞれ整備しました。

平成23年3月末現在、乗降者数5,000人以上である57駅のうち、51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（八幡市駅）



スロープ（星ヶ丘駅）



多機能トイレ（樟葉駅）



二段手すり（宮之阪駅）

◆全駅・全ホームへの 「ホーム点字ブロック内方線」の整備

ホーム点字ブロック(ホーム縁端警告ブロック)内方線は、視覚に障がいをお持ちの方が、駅のプラットホ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立っているのか線路側に立っているのかを知らせるためのもので、ホーム下への転落事故の防止に効果があります。

当社では、より安心・安全な駅を目指し、平成22年3月末をもって、全88駅・全ホーム208カ所(京都市交通局管理の御陵駅を除く)に設置を完了しています。



ホーム点字ブロック内方線

快適・安心を目指して

◆8000系リニューアル

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合わせ持つ車両を目指しています。

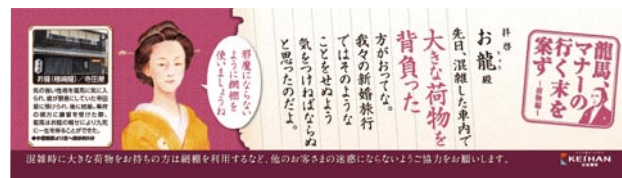
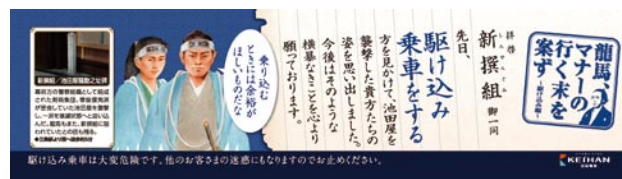


8000系リニューアル

◆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。

平成22年度は、京阪沿線にゆかりの地が多数存在する坂本龍馬を題材にしたポスターを制作・掲出し、お客さまへの訴求力を高めました。



シリーズ掲載のマナーポスター

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、約16万部発行しています。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、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話を掲載し、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」

◆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。



おけいはん.ねっと



おけいはん

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22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。

そのほか、これまでに、欧州にて機関投資家との個別ミーティングも実施するなど、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。



決算説明会

◆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。

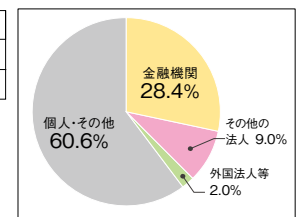
◆株主総会

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、株主総会が集中する日とは異なる日程で株主総会を開催しています。

株式状況（平成23年3月31日現在）

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	57,107人

株主構成（平成23年3月31日現在）



(株式数ベース)

◆SRI^{*1}(社会的責任投資)インデックスへの選定

平成23年3月、当社は「FTSE4Good Global Index Series」に選定されました。「FTSE4Good Global Index」とは英国のFTSEインターナショナル社^{*2}が環境マネジメント・気候変動・人権労働などの観点から企業のパフォーマンスを評価・選定する指標で、多くのSRI指標の中でも最も権威ある指標の一つです。



FTSE4Good

^{*1} SRI (Social Responsibility Investment)の略。財務状況や成長性だけでなく、社会的責任を果たしているかどうかで検証・評価し、株式投資の判断を行うこと。

^{*2} FTSEインターナショナル社。英国のフィナンシャルタイムズ社とロンドン証券取引所の共同出資で設立された、株式・債券などの代表指数の開発・管理を専門に行っている機関。

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22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22年10月17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。中之島駅から寝屋川車庫までの直通列車を運行させるなどさまざまなイベントを実施し、約1万3,300人のお客さまにご来場いただきました。



ファミリーレールフェア

●大津線感謝祭

平成22年11月3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きました。約5,000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22年10月から平成22年12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、たくさんのお客さまに参加いただきました。

◆ちびっこアーティスト号

「京阪電車100周年☆まだまだ走るぞどこまでも!!」のテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画3,656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22年11月6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。

◆「こども110番の駅」への取り組み

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。子どもが駅に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2,889駅(平成22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(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22年度には、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22年度には沿線の幼稚園や学校だけでなく、全国各地の高校の修学旅行のグループ学習など27団体、約1,500人の方を見学者としてお迎えしました。

参加後には、たくさんのお感想文などをいただいています。

◆「掲示板・ギャラリー」の設置

「石山坂本線19駅の顔づくりグループ」と連携して、「掲示板・ギャラリー」を設置し、最寄り駅沿線の学校や団体に提供することで、交流の拠点としています。



掲示板・ギャラリー

地域社会とのコミュニケーション

◆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。その年に話題となったものや、歴史や文化など沿線の活性化につながるものをテーマにしています。

平成22年度は特別企画のフォーラムを含めて4回開催し、たくさんのお客さまにご参加いただき好評を得ました。

第23回 明治維新と京都

実施日:平成22年6月6日(日)
会場:京都教育文化センター

第24回 明治・大阪の文化力

実施日:平成22年10月24日(日)
会場:大阪大学中之島センター

特別企画 藤原摂関家と宇治

実施日:平成22年11月13日(土)
会場:平等院

第25回 浅井三姉妹の生涯

実施日:平成23年3月19日(土)
会場:京都教育文化センター



第24回 京阪・文化フォーラム

◆ステークホルダーダイアログ

「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ひと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。



ダイアログ風景

◆アートエリアB1

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」は、平成20年10月の中之島線開業にあわせて設置した施設です。ここでは「アート」「知」などをテーマにさまざまなプログラムを実施し、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しており、「なにわ橋駅」が「コミュニケーション空間としての駅」となることを目指しています。平成22年度には「鉄道芸術祭vol.0」などのプログラムを実施しました。



アートエリアB1

◆イベント電車、ラッピング電車の紹介

大津線では、「地域に愛され信頼される鉄道でありたい」という思いから、地域社会と連携した活動に継続して取り組んでいます。

イベント電車として「落語de電車」、「ジャストレイン」、「サイクルトレイン」、「おもいでお花見電車」などを運行しました。また、ラッピング電車に力を入れており、平成9年以降、デザイン学校や地域、大津線を応援してくださるNPOの皆さんと協力して季節の雰囲気を盛り上げ、地域の活性化に取り組んでいます。



落語de電車



ジャストレイン



おもいでお花見電車

◆おでんde電車・ビールde電車の運行

地域に愛される鉄道、そして大津線の活性化を目指して昨年1月よりおでんde電車、同じく7月よりビールde電車の運行を始めました。電車のラッピングや内装のほとんどが社員の手作りです。車内での接客も社員が中心となって行っています。

普段乗車している電車とは違った異次元空間体験や、不慣れながらも飲食サービスを行う社員の接客が好評でした。マスコミでも多く取り上げられたことから、地域住民のみならず、遠方からも多くのお客さまにお越しいただきました。



おでんde電車



ビールde電車

◆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

▶災害支援活動

京阪グループでは、東日本大震災で被災された方々の救済および被災地の一刻も早い復興に役立てていただくため、約8,000万円(京阪電気鉄道株式会社)と2,000万円(京阪グループ各社)の義援金を日本赤十字社などを通じて寄付しました。今後も引き続き、できる限りの支援を実施していきます。

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。

働きやすくやりのある職場づくり

◆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の人権研修の実施(平成22年度は計21回実施)や、毎年5月の憲法週間と12月の人権週間の人権啓発映写会を実施しています。採用活動で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などの人事制度は、社員の“働きかた”に直接関わってくる大変重要な問題であると認識し、以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。

◆障がい者雇用

平成22年度の当社での障がい者雇用率は2.14%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

安全確保のため資格要件などの制約で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・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

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、従業員からの質問や相談を受け付けています。

また、入社時や昇進時などにも社内研修を実施し、防止を啓発しています。平成23年3月には、京阪グループ各社の相談窓口担当者を対象に対応力向上を図るための研修を実施しました。今後はパワー・ハラスメント防止にも積極的に取り組んでいきます。

人材育成体系図

種別 役職等	階層別研修	職能別研修	コース別研修		グループ社員研修	自己啓発支援 ※					
			エキスパートコース	CJPコース							
役員	トップマネジメント研修	各部業務研修			京阪グループ 新任役員研修	KEIHAN ビジネスセミナー					
部長	新任部長研修						京阪グループ 新任監督役研修				
	次世代リーダー研修							環境マネジメント 教育訓練			
課長	グループ経営人材管理職研修										
課長補佐	新任管理職研修								京阪グループ 新入社員 基礎研修		
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		30 研修 レス	40 研修 レス						50 研修 レス	CJP係長 4・5年目研修
新入社員	新入社員研修										CJP判定職 2年目研修
					KEIHAN ビジネスセミナー	通信教育講座					

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

◆休暇

平成22年度の年次有給休暇付与日数に対する取得率は90.3%と一般的な取得率(47.1%:厚生労働省「平成22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の導入のほか、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、自己研鑽などの目的に取得できるよう積み立てられる制度を設け、従業員の休暇取得率の向上に積極的に取り組んでいます。

◆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・介護休暇制度や育児・介護短時間勤務制度を導入しています。平成23年1月からは対応可能な職場ではノー残業デーを毎月2回に拡大しました。さらに、次世代育成支援対策に取り組む企業として、平成20年度から継続して厚生労働省の次世代認証マーク(愛称「くるみん」)を取得しています。



くるみん

安全衛生に関する取り組み

◆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持って、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23年度目標値0.5%)に努める。
(平成22年度実績0.65%)

◆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(自損)は8割がヒューマンエラーによるもので、防止のために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。近年の災害発生状況の中でも酔酩旅客による暴力行為(第三者行為)災害が増加傾向にあり、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の取り組みを行っています。



第三者暴力行為防止ポスター(H22年度版)

発生件数	(年度)		
労災の種別	H20	H21	H22
業務上	22(14)	26(19)	20(15)
通勤	7(2)	7(5)	7(1)

()内は第三者行為の件数

◆安全衛生表彰

安全・衛生意識の向上を図るため、一定期間(通常1年)に、無災害の達成や傷病休業率の減少に努めた事業場および社員を対象に、安全衛生表彰内規に基づき表彰しています。



安全衛生表彰式

◆従業員の健康への配慮

従業員の心身の健康保持・増進のために、産業医や産業保健スタッフを中心に定期健康診断後の健康指導や衛生講習会の開催、健康小冊子の配布などのほか、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を行っています。平成20年4月から社内相談窓口「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。



健康小冊子

◆社員安全衛生教育

災害や事故のない健康で明るく働ける職場づくりのため、安全衛生に関する各種研修会を開催しています。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、全従業員にはセルフケア研修会を定期的に行っています。



メンタルヘルス研修会

環境への取り組み

【鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン】

平成22年3月1日から8月31日まで実施した「鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン」では、期間内の土・日・祝休日にICカード「e-kenet PiTaPa」をご利用のうえ京阪電車と京阪バスを乗り継いでご乗車いただくごとに10円を当社と京阪バス(株)が共同して積み立てました。積立金は約240万円となり、「香里園駅東地区第一種市街地再開発事業」により整備された香里園駅東側駅前広場の植栽費用として活用しました。

なお、平成23年度も同様の期間・方式で「鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン」を実施しており、今回はナラ枯れ被害が発生している京都東山地域への植樹を通じて社会に還元します。

▼香里園駅東側駅前広場

環境管理責任者ごあいさつ

当社の環境マネジメントシステム(EMS)はISO14001の要求事項に適合した環境管理規程をもとに、当社事業活動から生じる環境への影響を低減すべく活動しております。

当社における最大の環境負荷は使用電力であり、昨年度は省エネルギー車両の運用拡大などの従来からの取り組みに加え、LED照明をはじめとする省エネルギー照明の駅照明への導入などにより使用電力の削減を図りましたが、猛暑の影響により目標としていた総合原単位での対前年度比1%削減を達成することができませんでした。

今年の夏は暑さもさることながら、東日本大震災の影響により電力不足対策が大きな問題になっています。電力不足に対応するためにも、従業員の節電に対する意識を啓発し、省エネルギー機器を積極的に取り入れることにより、環境側面からも節電に貢献してまいります。

なお、鉄道電力以外の使用エネルギーについては、省エネルギー機器への更新などにより、目標としていた原単位での対前年度比1%削減を上回る1.52%削減を達成することができました。こうしたエネルギー使用量削減のための環境活動を今後も継続していくとともに、CO₂削減を人類が取り組むべき問題ととらえ、当社を支えていただいている社会全体のための環境活動についても取り組んでいきたいと考えております。

そのために今年度新たに発足しました「省エネ活動推進プロジェクト」や「こころまちエコプロジェクト」により、従業員の環境意識の向上を図るとともに、低炭素社会構築に貢献できる環境活動を行ってまいります。



環境管理責任者
執行役員
太刀川 克己

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。

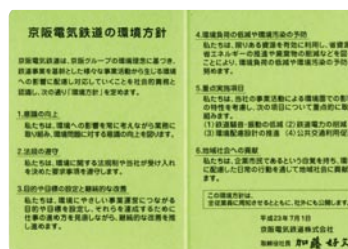
※この環境方針は、全従業員に周知させるとともに、社外にも公開します。

平成23年7月1日

京阪電気鉄道株式会社 取締役社長 加藤 好文

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。

◆環境教育

「教育訓練実施項目一覧表」を作成し、環境教育を実施しています。環境法規制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。

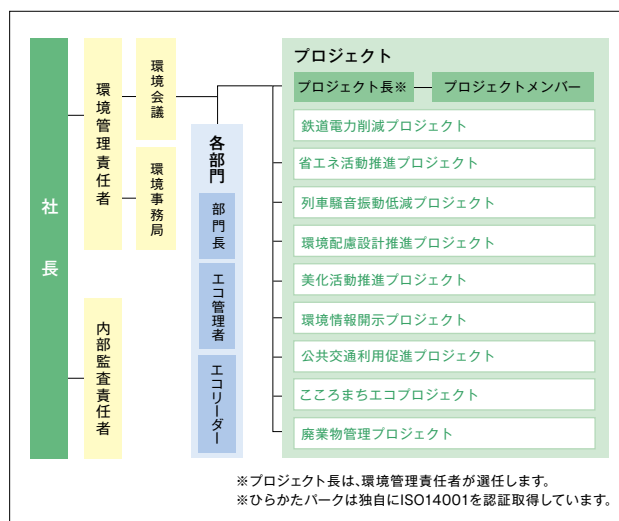
教育実績表

項目	受講人数
エコリーダー研修	38人
環境法規制セミナー	29人
内部監査員養成研修	24人
新入社員への研修	59人
新任管理職・係長への研修	38人



環境法規制セミナー

当社の環境マネジメント体制図(平成23年7月現在)

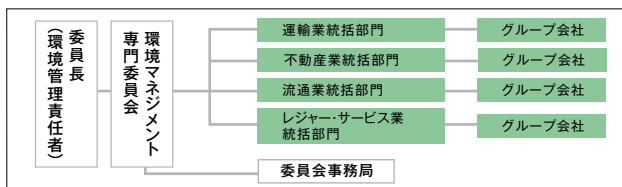


京阪グループの環境マネジメント

◆マネジメント専門委員会

平成17年に「環境マネジメント専門委員会」を設置し、京阪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



◆環境内部監査

毎年9月から10月にかけて監査内部統制室のもと、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22年度は17人の内部監査員を養成しました。平成23年3月31日現在において内部監査経験者は約150人で、自部門での環境活動に活かしています。

◆環境マネジメントシステム構築の推進

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

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)大阪マーチャンダイズ・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)
平成23年 2月	(株)京阪エンジニアリングサービス

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22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22年度目標	平成22年度実績	評価
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	対平成21年度比0.79%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	公共交通利用促進に関する取り組みを毎月検討	
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カ所以上	抜本的な騒音・振動対策工事の実施 3カ所	
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%	購入率86.1%	
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	対前年度比5.1%増加	
		水使用量 対前年度比+0.8%に抑制	対前年度比+0.78%	
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	CSR報告書2010の発行（平成22年8月）	
	美化活動の推進	各エリア独自で年2回以上の清掃活動及び 行政等主導活動への積極参加	各エリアで年2回以上実施（全体では19回）	
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	985件採用（採用率87.6%）	

◆平成23年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成23年度目標
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	総合原単位 対平成21年度比2%削減
	省エネ活動の推進	・原単位（鉄道電力以外のエネルギー）：平成22年度比0.47%削減 ・エコ通勤優良事業所の認証取得および環境月間に啓発映写会を開催
	公共交通利用促進	・パーク&ライド駐車場1カ所整備 ・サイクル&ライド駐輪場1カ所増設 ・コミュニケーション施策1回実施
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	・ロングレール3カ所以上および道床交換400単m以上 ・鋼桁の騒音低減1カ所以上 ・自動張力調整装置化2000m以上 ・車輪削正130両以上 ・道床交換150単m以上
環境コミュニケーション	情報開示の推進	・CSR報告書2011の発行 ・CSR情報の社外へ年9回発信 ・設置の目的などを記載したプレートを環境活動に関連した設備に設置する（1設備）
	環境貢献活動の推進	沿線緑化2カ所の実施
	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的参加。目標回数は15回
研究開発	環境配慮設計推進	チェックシートの見直しなどによる意識の向上

◆平成22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最も重要な取り組みと考えており、平成22年度もさまざまな取り組みを実施しましたが、猛暑の影響等により総合原単位の平成21年度比1%削減を達成することができませんでした。

環境コミュニケーションにおいては、美化活動を積極的にを行い、合計19回実施することができました。

平成23年度からは新たに「省エネ活動推進プロジェクト」と「こころまちエコプロジェクト」が発足し、さらに環境活動への取り組みを深めていきたいと考えています。

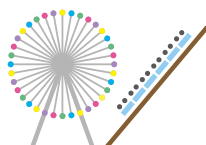
事業活動に伴う環境負荷(マテリアルバランス)

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。

INPUT		
エネルギー使用量	3,113,508 GJ ^{※1}	前年度比 +1.5%
使用量	熱量換算 ^{※2}	前年度比
電力	306,573 千kWh 3,056,536 GJ	+1.4%
都市ガス	960 千m ³ 43,181 GJ	+10.8%
プロパンガス	7,236 kg 368 GJ	-25.6%
重油	207 kl 8,102 GJ	+3.0%
灯油	36 kl 1,305 GJ	+8.9%
ガソリン	52 kl 1,790 GJ	-9.3%
軽油	59 kl 2,226 GJ	-16.9%
資源使用量		
使用量		前年度比
水	656 千m ³	+34.6%
紙 (A4用紙換算)	9,817 千枚	-9.4%
アセチレンガス	0.12 千m ³	-22.4%
塗料	3,888 kg	-72.8%
車両用洗浄液	2,161 kg	-47.2%



鉄道事業



レジャー事業



不動産事業

OUTPUT		
CO ₂ 排出量	93,406 t-CO ₂ ^{※3}	前年度比 +1.9%
<p>電力 97% その他 3%</p> <p>エネルギー消費によるCO₂換算排出量の割合</p>		
廃棄物		
	排出量	前年度比
一般廃棄物	1,343 t	-45.6%
産業廃棄物	汚泥	28 t +20.6%
	廃油	21 t +196.0%
	廃酸	0.13 t -60.0%
	廃アルカリ	3 t +12.9%
	廃プラスチック	107 t +15.5%
	ゴムくず	2 t +6836.7%
	金属くず	67 t -25.0%
	ガラスくず	8 t -22.8%
	コンクリートくず	316 t +53.2%
	陶磁器くず	6 t +33.4%
がれき類	64 t -83.2%	
特別管理産業廃棄物	廃油	0.90 t -
	廃酸	0.07 t -
	廃アルカリ	0.04 t -
特定有害産業廃棄物	感染性産業廃棄物	0.08 t +166.7%
	廃PCB	2.70 t -
	廃石棉	0.00 t -100.0%
合計	751,130t	前年度比 -11.4%

※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(0.294t-CO₂/千kWh)を使用しています。

●「CSR報告書2010」に記載された使用量に賃貸経営部の使用量が含まれていません。前年度比は「CSR報告書2010」の使用量に賃貸経営部の使用量を加算して計算しています。

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22年度の環境保全のための投資額は約5億1千万円、費用額は約4億7千万円でした。

◆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21年度		平成22年度	
		投資	費用	投資	費用
1 事業エリア内コスト		1,273,241	488,407	513,227	423,929
内訳	1-(1) 公害防止コスト	109,895	54,427	21,077	33,498
	1-(2) 地球環境保全コスト	797,908	18,820	458,914	6,688
	1-(3) 資源循環コスト	365,438	415,160	33,236	383,743
2 上・下流コスト	グリーン購入関係費用など	0	14,520	0	8,602
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2010作成、環境教育費用など	464	29,865	1,516	24,466
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	0	0	10,956
	合計	1,273,705	532,792	514,743	467,953

◆参考・事業内容別

(単位:千円)

事業内容	平成21年度		平成22年度	
	投資	費用	投資	費用
鉄道事業	1,142,708	441,661	494,072	388,235
不動産事業	130,997	3,998	15,230	40,072
レジャー(ひらかたパーク)	0	18,029	0	14,541
その他	0	69,104	5,441	25,105
合計	1,273,705	532,792	514,743	467,953

◆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。

環境保全効果の分類	環境パフォーマンス指標(単位)	平成21年度	平成22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)	3,067,731	3,113,508	45,777
	内訳			
	電気(GJ)	3,014,527	3,056,536	42,009
	その他のエネルギー(GJ)	53,204	56,972	3,768
	水資源投入量(千m ³)	487	656	169
	紙(千枚)	10,832	9,817	△1,015
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)	91,668	93,406	1,738
	内訳			
	電力(t-CO ₂)	88,724	90,309	1,585
	その他エネルギー(t-CO ₂)	2,944	3,097	153
	廃棄物など総排出量(t)	3,318	1,964	△1,354
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)	36.1	34.3	△1.8

※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21年度	平成22年度	
収益	廃棄物のリサイクル	11,715	20,950	
	使用済み製品のリサイクル	古レール・古レール付属品	16,246	11,834
		古車輪	1,624	2,313
		古金属すり板	92	348
		古機械器具	24	778
		古木まくらぎ	126	55
		廃カード	11	12
費用節減	エネルギー費用の節減	△9,399	△60,480	
	合計	20,439	△25,160	

◆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)	1.25
鉄道電力消費量(千kWh)/鉄道収入(百万円)	5.19

集計方法

- 集計期間は平成22年4月1日から平成23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。
- 費用額には減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「民鉄事業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。

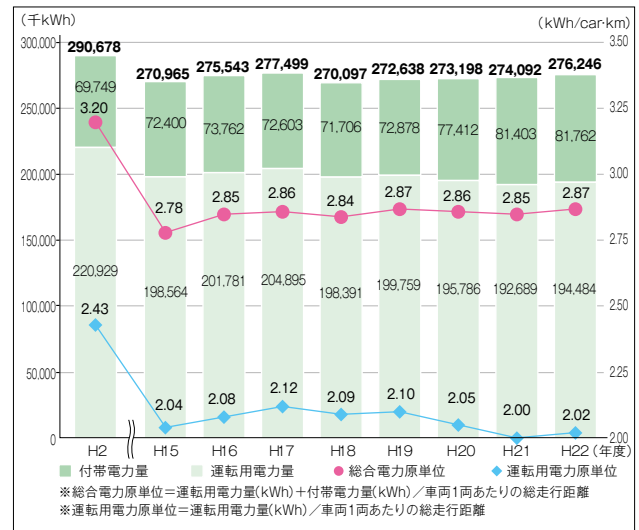
地球温暖化防止の取り組み(鉄道電力の削減)

◆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右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。

鉄道電力推移



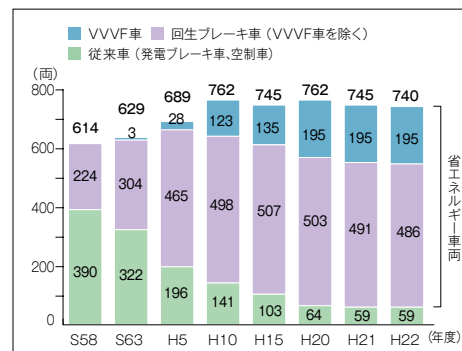
◆省エネルギー車両の導入

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。

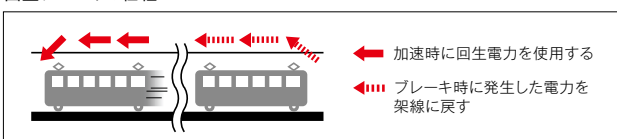
省エネルギー車両の推移



◆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23年3月31日現在740両中681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。

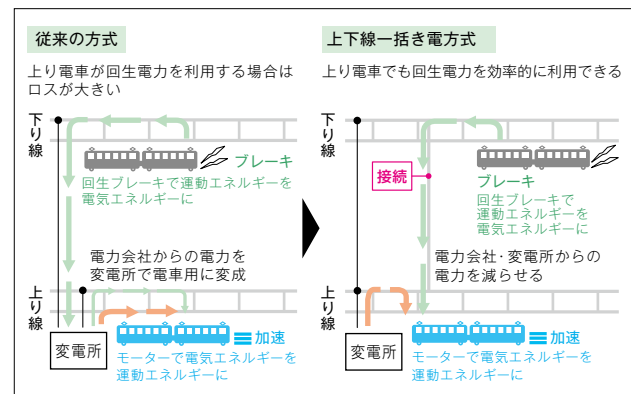
回生ブレーキの仕組み



◆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氣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。

上下線一括き電方式の仕組み



◆表示器類の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。



LED化された行先表示器

◆駅照明の省エネルギー化

省エネルギー化を図るため、平成23年1月の八幡市駅の駅舎改修の際に、LED照明を150台導入しました。そのほか、駅照明のHf蛍光灯（高周波点灯蛍光灯）の導入を進めています。Hf蛍光灯は従来の蛍光灯に比べて約40%の消費電力削減が期待できるほか、ちらつきや照明器具からの騒音が抑えられる効果があります。



LED照明



Hf蛍光灯

◆新淀駅での省エネルギー設備

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。



新淀駅の調光システム



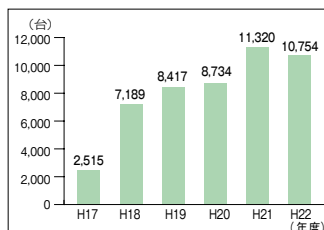
膜構造を採用したホーム屋根

地球温暖化防止の取り組み(公共交通利用促進)

◆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。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を掲載したパンフレットを高速道路パーキングエリアなどで配布し、マイカー利用者に浜大津パーク&ライド利用者の推移



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を促進させようとしています。これに対して当社もパンフレット作成や情報提供に協力しています。

平成22年度は天満橋駅（土佐堀通沿い）、関目駅、藤森駅、東福寺駅、七条駅、三条駅で駐輪場の新設や（東福寺駅と七条駅については京都市自転車駐車場の整備および管理運営を行う事業者を選定された）、増設および再整備しました。



三条駅駐輪場



天満橋駅駐輪場

◆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。

◆サイクル&ライド

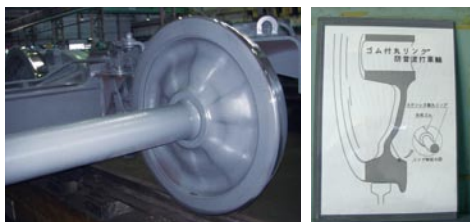
市街への自動車の流入を抑制して、電車の利用を促進するため、関係行政と連携し、必要に応じた駐輪場の設置や現在問題となっている放置自転車対策についての協議を進めています。

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。

京阪線・大津線では全車両に採用しています。



防音車輪

◆車輪踏面異常時の車輪削正

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、このような問題を解消しています。



車輪削正

◆フラット検出装置

線路上に設置される「フラット検出装置」は通過列車の車輪踏面の不具合を早期に発見するための装置です。現在の装置は、平成13年に寝屋川車両基地横に設置され、平成15年より本格的に運用を開始しました。全通過列車の車輪振動および騒音データの中から、基準値を超えた車輪の削正手配を速やかに実施し、乗り心地の改善や走行騒音の低減を効率的に行っています。



フラット検出装置

◆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、一部の車両に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。

◆線路の整備(道床突固め作業)

レール、まくらぎ、碎石で構成されるバラスト道床軌道は、日々の列車走行により少しずつ上下左右方向に変状します。

この変状を保守用車(マルチプルタイタンパー)で正しい位置に復元し、同時にまくらぎ下の碎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

リサイクルの取り組み

◆鉄道部材・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、トイレットペーパーやベンチ、建築用材として再生されます。再生されたトイレットペ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。

また、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リー線や古電球、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。



再生トイレットペーパー



リサイクルされる使用済み車輪

◆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、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

◆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。

◆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、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。

大津線での取り組み

◆エコタイル

古タイヤなどの使用済みゴミ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

◆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・



軌道緑化シート

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。

◆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。



ウッディペットのゴミ箱

美化推進の取り組み

駅係員がリーダーをつとめる「美化推進プロジェクト」の一環として、エコキャップ活動に取り組んでいます。この活動は、ペットボトルのキャップを捨てずに回収することで、世界の子どもたちにポリオワクチンを届けることができるというものです。駅係員の休憩所などに回収箱を設置し、協力して集めています。

2年前の活動開始から平成23年3月末までに17万6,800

個のキャップを回収し、221人分のワクチンを届けることができました。この活動は、全社員のリサイクル意識の向上にもつながっています。

また、「きれいな地域づくり」のため、清掃活動を実施しています。



エコキャップ回収BOX



天の川河川敷(枚方市)での清掃活動

不動産事業での「共育(ともいく)」

当社が京都府京田辺市と八幡市において住宅地開発を手がける、計画総戸数約4,500戸の京阪東ローズタウンは、平成4年に街びらきし、今では3,700世帯を超える方々が住まわれています。

当社は、街びらきから、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」を拠点に住民の皆様による会員組織「たうんくらぶ」を運営し、サークル活動やイベントの開催など京阪東ローズタウン内の活動の応援を通し、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17年目の平成20年、京阪東ローズタウン内のご家族の子育てを応援する取り組み「共育(ともいく)」をスタートさせました。「共育～地域の大人と子どもが共に育み、共に育つ～」の街を目指し、子育て応援施設「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。

「つくるところ」は、京阪東ローズタウンおよびその近隣の地域の人が主役となり、より地域に根ざした活動を行うことを目指し、NPO法人と連携して運営しています。「つくるところ」では、保育サービスや、地域の親子が交流できる「親子カフェ」、子どもが放課後の時間を自由に過ごす「放課後クラブ」など、子どもの自主性や創造力を育み、仲間や

親との共同作業を通して協調性やコミュニケーション能力を育むためのさまざまなプログラムを展開しています。昨年は、地域が子どもとともに学ぶ環境づくりのため、地域の人が先生になるプログラム「つくる講座」を開講。京阪東ローズタウン近隣の主婦の方によるパステルを使った絵画プログラムや、大学生による環境について考えるプログラムなど、多くの方と共同でさまざまなプログラムを開催しました。また、昨秋から、地域の大学生中心の企画「ミニ京都」を開催。子どもたちが会議を通して話し合い、子どもたちの手で子どもたちだけのまちをつくるこのプログラムは、「つくるところ」を代表するプログラムのひとつとなっています。

当社はこれからも、「共育」に共感していただける方々とともに、地域の人が主役となり、人と人が絆で結ばれる街づくりをサポートしていきます。



京阪東ローズタウンの街並み



大学生との共同プログラム「ミニ京都」

私たちが環境活動に取り組んでいます

▶ Message

電気部技術課では平成22年度の目標に対し、地球温暖化防止として駅照明設備更新時に高効率照明器具やLED照明器具を採用し、ホーム照明の消費電力削減に努めています。騒音・振動の軽減として、工事発注の際は近隣への騒音・振動の軽減を優先して設計しています。環境にやさしい物品の購入に関しては、エアコン更新時にグリーン購入法適合商品を採用しています。今後も環境にやさしい設計を心がけていきたいと思っております。



電気部 技術課
設備設計担当
不破 久

▶ Message

工務部保線課では、分岐器改良やロングレール化により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22年度は樟葉駅構内の分岐器の一部を関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、列車が分岐器を通過するときの継目音が軽減され、かつ保守作業の省力化にも寄与しています。今後も“お客さまにやさしい鉄道”を実現するため、積極的に環境活動への取り組みを行ってまいります。



工務部 保線課
設計担当
谷舗 義範

株式会社琵琶湖ホテルでの「山野草プロジェクト」

株式会社琵琶湖ホテルでは1998年の大津市柳が崎から現在の浜大津への移転を機に「環境」をコンセプトに掲げました。当初は使用する電気、紙、廃棄物の削減といった省エネルギー関連の取り組みにより環境活動を推進していましたが、お客さまに忙しい日常を離れ楽しんでいただくためのリゾートホテルでありながら、お客さまに負担をかけていることに気付き、逆に楽しんでいただこううえで推進できる環境活動を模索しました。その結果、同社では生物多様性をテーマとした2つのプロジェクトに取り組むこととなりました。

ひとつは2002年から実施している「里山の食彩プロジェクト」です。これは琵琶湖ホテルのレストランで地元で収穫した棚田米などの滋味豊かな食材を提供し、お客さまに美味しいものをたくさん召し上がっていただくことで里山環境を守っていく取り組みです。

もうひとつは、古くから食や薬として活用されてきた四季折々の山野草をホテルの敷地内で栽培する「山野草プロジェクト」です。

この「山野草プロジェクト」には2009年から取り組んでおり、ボードウォーク横に設置した、田んぼの畦をモデルにした「畦道」の長さは約155メートル、植栽の種類は約130種に及びます。季節の移ろいをきめ細やかに再現する連続性と自然のリズムを大切にガーデニングの手法を取り入れて作っています。滋賀の原風景ともいえる「里山の四季」を感じる小さな旅をお楽しみいただき、心癒される安らぎの空間としてお客さまに愛されることを願っています。山野草の前でたたずまれ、子どもの頃の記憶がよみがえり懐かしいと言われるお客さまもおられ、愛らしく花開いた山野草の草花を愛でつつ、湖からの心地よい風を感じながら、散歩を楽しむお客さまがボードウォークで増えています。



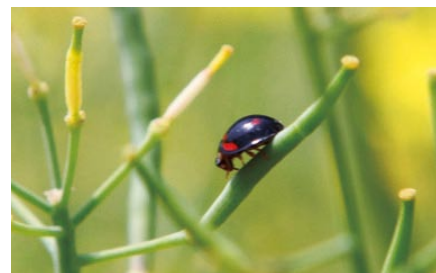
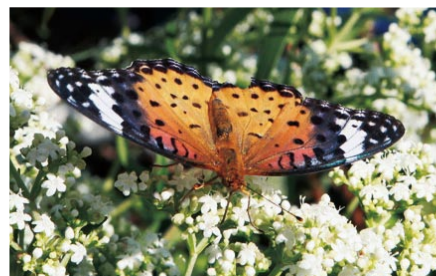
長さ約155メートルにもおよぶ「畦道」



四季折々の山野草

山野草の栽培には費用も作業も必要ですが、この山野草に昆虫たちも集まってきて里山の生態系が再現されています。

【山野草に集まる昆虫たち】



スタッフによる栽培風景

また、お客さまからの励ましのお言葉も多く頂戴しており、山野草を同社のスタッフたちは愛情を込めて栽培しています。

この「山野草プロジェクト」は、昨年10月に(財)都市緑化基金の「生物多様性保全につながる企業のみどり100選」^{*}に認定されています。

※生物多様性の保全にあたっては、幅広い分野やレベルでの取り組みが必要とされる中、身近な場所での生態系・生息地の確保も重要な手段と考えられるため、企業が取り組む身近なみどりの保全・創出・活用の優良な事例を「SEGES生物多様性特別認定」100選として公表し、地球環境を視野に入れた、足元から取り組む生物多様性保全活動を推進することを目的としています。

「CSR報告書2011」を読んで



2011年 7月11日
神戸大学大学院
経営学研究科教授
國部 克彦

1. 経営トップの安全への思い

社長は、トップコミットメントで「安全とチャレンジ」を経営の方針にすると述べられています。従来から高いレベルにある安全マネジメントを、よりレベルアップを目指すとともに、東日本大震災を機にクライシスリスクと事業継続の想定をゼロベースで再考すると強い決意を示されています。一方、東日本大震災を契機として、鉄道事業の継続に関するステイクホルダーの関心が大変高くなっています。京阪電気鉄道として安全マネジメントの進化と、自然災害などのリスクに対して安全を確保しつつ安心をどのように提供するのか、その取り組みが社会から問われています。“選ばれる企業グループ”を目指した経営トップの思いをどのように具現化するのか、今後の活動とその成果が期待されます。

2. CSR経営の見える化

2010年度は、大学生とのステイクホルダーダイアログを開催され、双方向コミュニケーションが実現しました。また、顧客、株主・投資家、従業員、地域社会などさまざまなステイクホルダーとのコミュニケーションも行なわれています。CSRへの取り組みの第一歩は、社会の期待を把握することですので、これらの取り組みは高く評価できます。今後はこれらコミュニケーションの結果として、社会が京阪電気鉄道に何を求めているのかを体系化し、目標が見える化するとともに、実現に向けてどのように答えていこうとするのかを社会的責任として開示することが望まれます。

3. 低炭素社会の構築への貢献

社長は、トップコミットメントで低炭素社会の構築に貢献するための新たな取り組みを検討すると強い決意を述べられています。京阪電気鉄道では、鉄道電力の削減が地球温暖化防止への重要な取り組みです。しかし、鉄道電力の削減の成果は、天候という外的要因で影響を受けやすいものです。そのため、省電力化に向けて鉄道電力の削減以外にもさまざまな取り組みが行われ、これらは報告書で詳細に開示されています。このようなきめ細かな対応は高く評価できます。今後は、低炭素社会の構築への貢献という経営トップの決意を具現化するための新たな取り組みを検討され、推進されることが期待されます。

第三者意見を受けて

今回も貴重なご意見をいただきありがとうございます。今回の特集では「安全への取り組み」ということで訓練を通して安全の確保を最優先にするという姿勢を皆さまに示すことができたのではないかと思います。

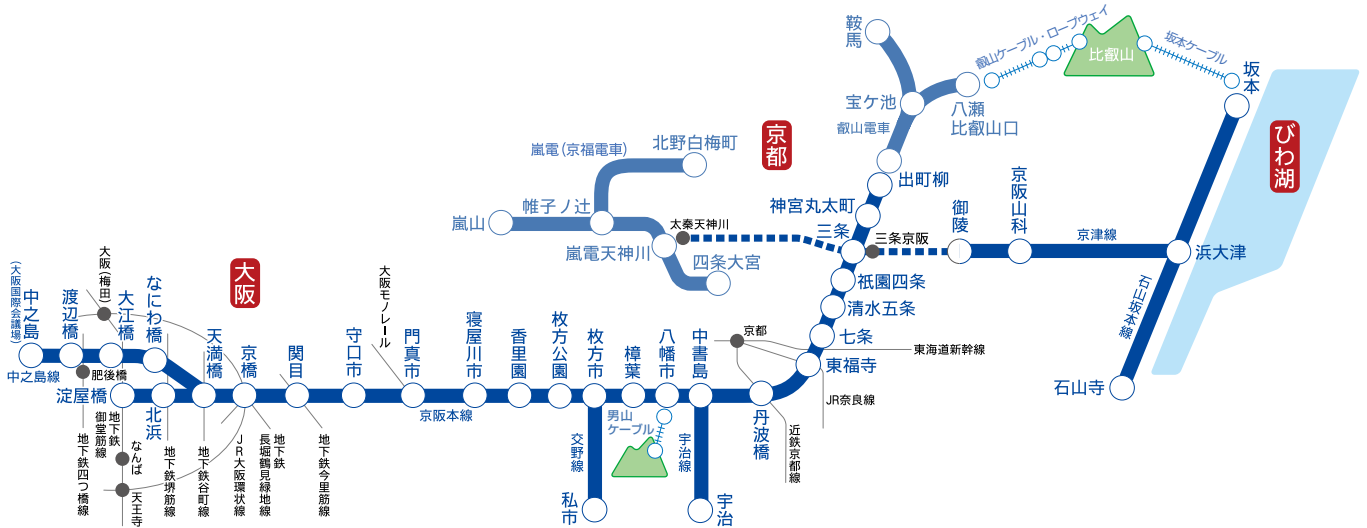
また、鉄道事業者の責務として鉄道電力の削減については、これからも継続的に取り組むべき課題として認識しております。

今後も「安全とチャレンジ」を京阪の想いとしてステイクホルダーの皆さまとのコミュニケーションを深め、社会的責任を果たすべく新たな取り組みを積極的に進めていきたいと考えています。

平成23(2011)年 7月
京阪グループCSR委員会委員
執行役員経営統括室副室長

太刀川 克己

京阪電車沿線案内図



京阪グループネットワーク(平成23年7月1日現在)

運輸業

- 京阪電気鉄道株式会社
- 叡山電鉄株式会社
- 京福電気鉄道株式会社
- 株式会社京阪エンジニアリングサービス
- 株式会社京阪レジャーサービス
- 中之島高速鉄道株式会社
- 株式会社京阪ステーションマネジメント
- 株式会社京阪交通社
- 株式会社京阪エージェンシー
- 京阪ライフサポート株式会社
- 京阪バス株式会社
- 京阪シティバス株式会社
- 京阪京都交通株式会社
- ケービー・エンタープライズ株式会社
- 京阪宇治バス株式会社
- 江若交通株式会社
- 株式会社ザ・コジャック
- 京都バス株式会社
- ケーター自動車工業株式会社

不動産業

- 京阪電気鉄道株式会社
- 京阪カインド株式会社
- 京阪電鉄不動産株式会社
- 京阪産業株式会社
- 株式会社かんこう
- 株式会社文化財サービス
- 京阪園芸株式会社

流通業

- 株式会社京阪流通システムズ
- 株式会社京阪百貨店
- 株式会社京阪友の会
- 株式会社京阪ザ・ストア
- 株式会社京阪レストラン
- 株式会社ジューサーバー・コーポレーション

レジャー・サービス業

- 株式会社琵琶湖ホテル
- 琵琶湖ホテルサービス株式会社
- 株式会社ホテル京阪
- 株式会社京阪アーバンシステムズ
- 株式会社京阪リゾートシステムズ
- 京都タワー株式会社
- 琵琶湖汽船株式会社
- 琵琶湖汽船サービス株式会社
- びわこフードサービス株式会社
- 大阪水上バス株式会社
- 比叡山鉄道株式会社
- 株式会社樟葉パブリック・ゴルフ・コース
- 比叡山自動車道株式会社
- 株式会社ガーデンミュージアム比叡

その他

- 株式会社大阪マーチャндаイズ・マート
- 株式会社京阪ビジネスマネジメント
- 株式会社京阪カード
- 株式会社はちけんや



京阪電気鉄道株式会社 経営統括室 経営政策担当

〒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/>

11.08.8000