

# CSR報告書 2012

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2012



## 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。

## 京阪電気鉄道株式会社 会社概要

### ■ 会社概要 (平成24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23年度 営業収益	京阪電気鉄道：788億円 （鉄道事業：528億円） （不動産事業：237億円） （レジャー事業：22億円）
資本金	514億円
従業員数	1,622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23年度の輸送人員は2億7,939万人、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



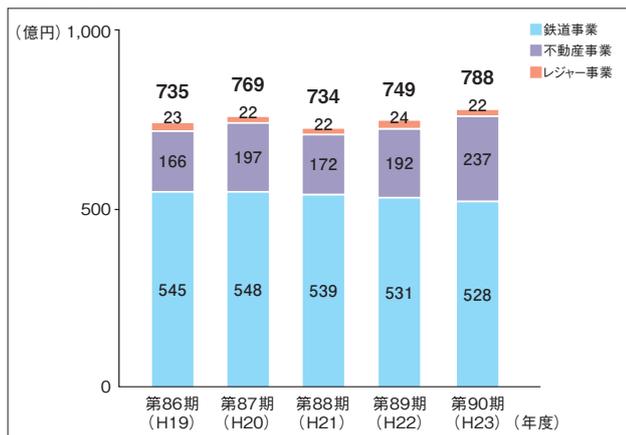
収益力の高い駅周辺資産の有効活用を軸に、沿線内外のオフィスビルから「KUZUHA MALL」、「KIKI京橋」などの大規模商業施設やアミューズメント施設まで、多様な賃貸施設を展開しています。

#### ■ 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23年度は延べ約88万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。

## 編集方針

当社は開業から一世紀にわたり、社会から信頼される企業を目指して地域に根ざした事業を展開してきました。

本報告書では、当社が事業活動を通じて「人々の暮らしを支え、よりよくするための取り組み」をどのように考え、推進しているかを報告しています。

今年度はより多様なステークホルダーから客観的な意見を取り入れるため、3カ所でステークホルダーダイアログを実施し、その内容も報告書内に掲載しています。

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ています。

### ■ 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23年度（平成23年4月1日～平成24年3月31日）

※一部に平成23年度以前、24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24年8月

### ■ 次回発行予定

平成25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

ブランドコンセプト／京阪電気鉄道株式会社 会社概要	2
編集方針／CONTENTS	3
■ トップコミットメント	4

### 京阪グループのCSR

京阪グループの経営理念体系	6
京阪グループのCSRへの考え方／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	7
コーポレートガバナンス／CSR推進体制	8
経営理念の浸透／当社とステークホルダー／京阪ステークホルダーダイアログ	10

### 安全への取り組み [安全報告書]

■ 安全基本方針と安全管理体制	
安全基本方針／安全管理体制	13
■ 平成23年度の事故・障害等に関するご報告	
事故等の発生状況	15
平成23年度安全重点施策と進捗状況	16
平成24年度の安全重点施策の取り組みテーマ	17
■ 安全管理体制の強化	
安全管理方法／訓練	18
ヒヤリ・事故の芽活動／運転士の資質向上	20
技術の継承／KYT（危険予知トレーニング）	21
■ 走行中の列車の安全性向上	
運行管理	22
脱線防止対策／併用軌道	23
■ 駅の安全性向上	24
■ 車両の安全性向上	
車両の安全対策／より快適な車両をめざして	25
■ 踏切の安全性向上	
踏切での啓発活動／踏切道の推移	26
淀駅付近立体交差化工事	27
■ 火災・自然災害対策の推進（地震、風、雨など）	
気象観測機器／耐震補強	27
早期地震警報システム／雨量監視システム	28
／地下線の防災監視システム	
■ その他の取り組み	
鋼索線（男山ケーブル）の安全対策／ひらかたパークの安全対策	28
■ 平成24年度の安全投資について	
安全投資／安全報告書へのご意見受付／京阪電車からのお願い	29

### 社会への取り組み

■ お客さま満足のために	
お客さまの声にこたえて	31
より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／お客さまとのコミュニケーション	33
■ 株主・投資家のために	34
■ 地域社会のために	
明日を担う世代のために	35
地域社会とのコミュニケーション	36
■ 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	49
大津線での取り組み／私たちも環境活動に取り組んでいます	
■ 第三者意見／第三者意見を受けて	50
京阪グループの概要／京阪グループネットワーク	51
／京阪電車沿線案内図	

# 地球環境に優しい 鉄道の利用を促進し、 次の二〇〇年のために 「強靱な京阪」の礎を築く

皆さまにおかれましては、当社ならびに京阪グループの事業活動に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、東日本大震災により被害を受けられた皆さまに対してあらためて心からのお見舞いを申し上げます。

加藤好文

代表取締役社長

私たちは、京阪グループ経営理念「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」を掲げ、この理念を根幹に鉄道事業・不動産事業をはじめとする生活サービスを提供しています。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認識しています。

京阪グループでは、市場の縮小や経営環境悪化にも耐え抜き、将来にわたって発展していくための打ち手を講ずるため、「京阪グループ中期経営計画」を策定、発表しました。2012年度から2014年度を対象期間とする今回の計画では、基本方針を“次の100年のために「強靱な京阪」の礎を築く”とし、これから始まる「鉄道復権」という事業機会を見据えて経営改革諸施策の遂行にチャレンジします。

## 「安全・安心」に向けて備えを怠らない

100年を超える京阪グループの礎になっているのは、「安全」の確保とそれがもたらす「安心」の提供です。安全・安心への真摯な姿勢と努力の継続は、長年お客さまをはじめとするステークホルダーの皆さまからいただいていた信頼そのものであり、京阪ブランドの中核として、我々が守り続けていかなければならない大切なものです。

「安全」への取り組みとして、自然災害やテロなどに対し適切に対応できる能力の向上を目的とした総合防災訓練を毎年実施していますが、昨年、東日本大震災の教訓も受けとめて非常災害時対応の見直しを早急に進めています。この報告書でも掲載していますが、平成24年2月には中之島駅などで大地震ならびに津波襲来を想定した総合事故復旧訓練を実施し、列車内・駅構内のお客さまを地上の安全な場所に避難誘導する手順を確認しました。また、京阪グループの大阪水上バスと連携し、鉄道網が機能しなくなった場合には、大阪市内の帰宅困難者を船舶で淀川上流の枚方市方面に輸送する態勢を準備しています。

## 人と地球にやさしい鉄道を目指して

エネルギー消費の面から環境課題を見た場合、最大の環境負荷である鉄道電力の削減が当社にとって最も効果の大きな取り組みになります。そのため当社でも省エネルギー車両の導入を鋭意進めており、最新の13000系車両では、車体強度の向上などによる安全性向上を図りつつ、エネルギー面では被代替車両(2600系)との比較で、約35%の電力量を削減しています。一方、今後も引き続き厳しい電力需給状況が続くと予想されることから、駅コンコース照明の減灯などの取り組みやオフィスにおける空調・照明

関係でも節電の取り組みを進めています。

また、ライフスタイルの多様化や高齢化がさらに進展するこれからの社会では、都市輸送インフラとしての鉄道の役割は今まで以上に重要になるものと考えており、鉄道をご利用いただく高齢者の増加、ハンディキャップを負った方々の社会参加などに対応した施設のバリアフリー化や公共交通機関の利用促進施策を推進します。

## 地域社会への持続的な貢献

「安全・安心」を守り続けるとともに、時代に対応し、変化を恐れず「チャレンジ」する勇気も必要です。地域社会に対する社会的責任を果たすためにも京阪エリアの肥沃化と魅力向上につながる新規事業を精力的に推進します。介護サービス施設の新規整備を推進することによる高齢者生活支援事業、「シニア世代の豊かなセカンドライフ」と「子育て世代の居住促進」をマッチングさせる移住・住みかえ支援事業、子育てしやすい京阪沿線を創造する子育て支援事業などを沿線でお住まいの方々のライフステージに合わせたビジネスとして今後も展開していきます。

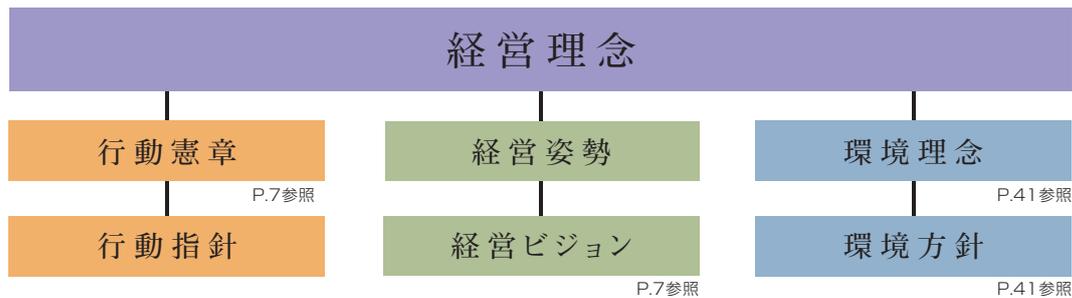
## 「熱き心」を次世代へ

昨年11月に、当社の設立委員長であった洪澤榮一翁の書簡が発見されました。鉄道敷設の申請がなかなか本免許まで至らないという渦中であって、発起人の一人である富永冬樹氏へ宛てた書簡です。書面から伝わる洪澤榮一翁の鉄道建設に対する熱意と気迫に、100年のときを超えて勇気づけられると同時に、この「熱き心」で創設された当社を次世代へ繋いでいく責任を感じました。先人の思いに恥じないよう、次の100年に向けて「強靱な京阪」の礎を築きたいと思えます。

# 京阪グループのCSR

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

## 京阪グループの経営理念体系



## 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。

### ▶ 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24(2012)年3月には、中期経営計画(2012~2014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<sup>(※1)</sup>をタイムリーに提供します。
3. 私たちは、公正な事業活動<sup>(※2)</sup>を行います。また、政治・行政との間に健全・正常な関係<sup>(※3)</sup>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<sup>(※4)</sup>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。

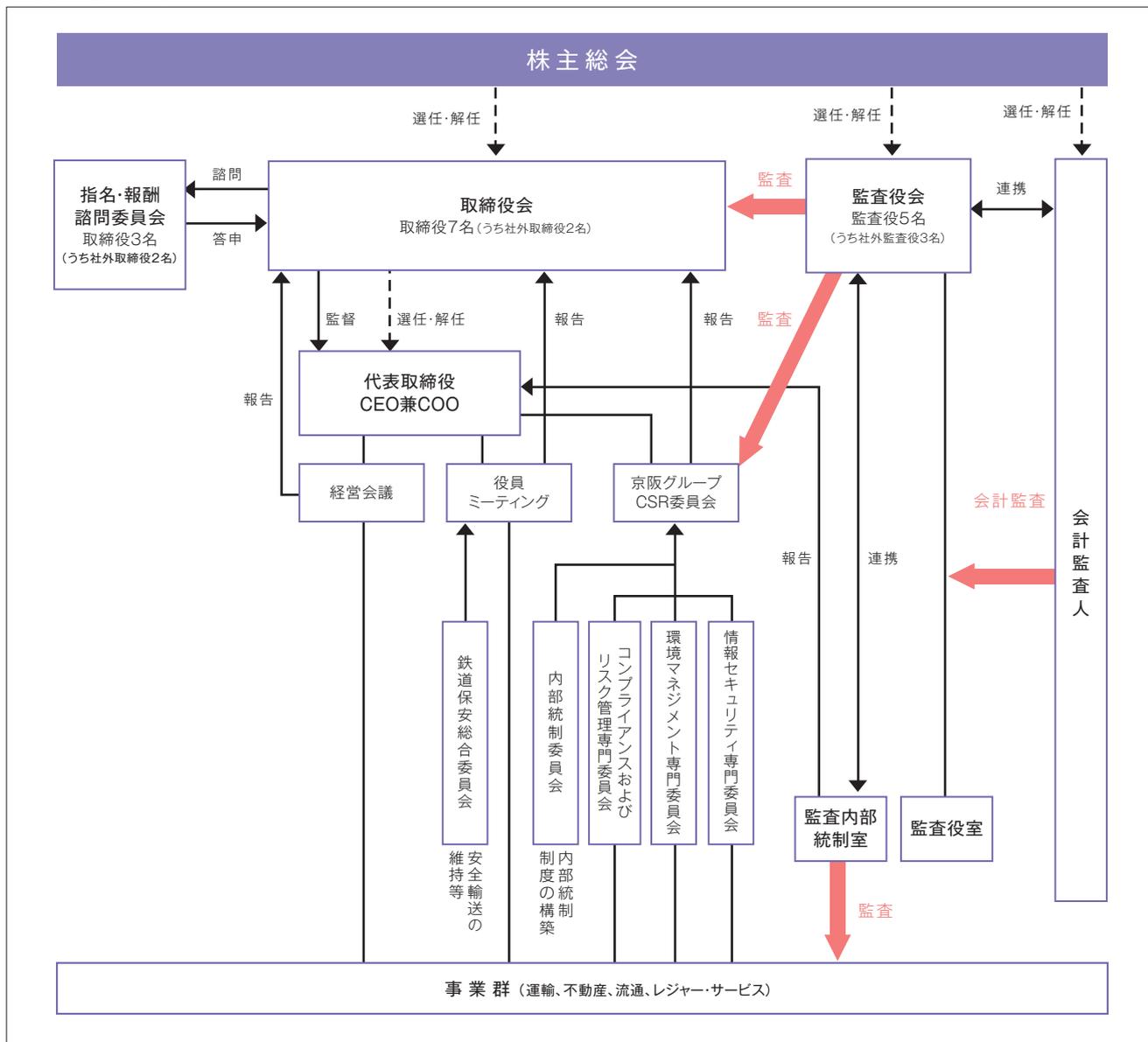
## コーポレートガバナンス

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<sup>\*1</sup>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<sup>\*2</sup>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23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。(平成23年度は2回開催)

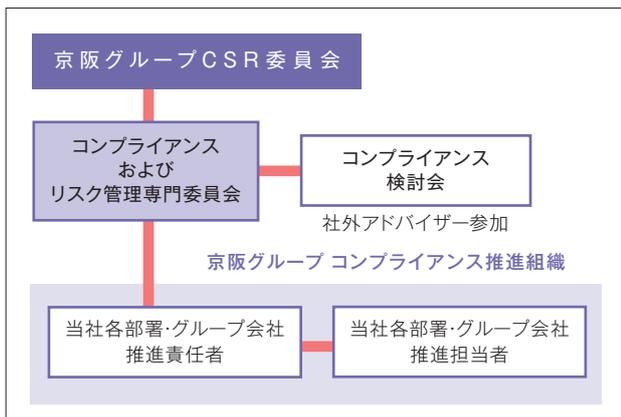
### 環境マネジメント専門委員会

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。(平成23年度は2回開催)

### 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。(平成23年度は3回開催)

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

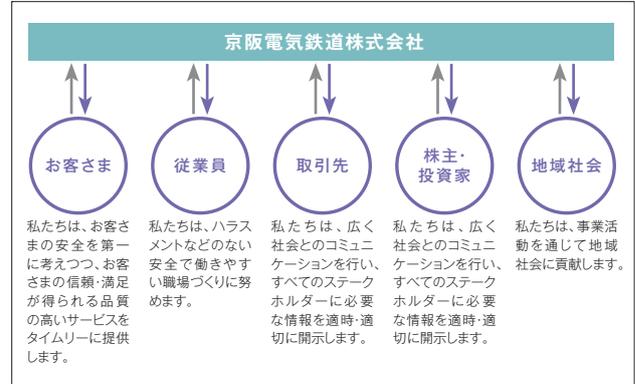
グループ新入社員研修、新任管理職・係長研修などで京阪グループの経営理念などの浸透を図っています。



グループ新入社員研修

## 当社とステークホルダー

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）との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。



## 京阪ステークホルダーダイアログ

### 【学生とのステークホルダーダイアログ】

#### 同志社大学でのゲスト授業

当社「CSR報告書」で第三者意見をいただいている(株)環境管理会計研究所の取締役でもある同志社大学商学部の梨岡英理子先生の講義で、ゲスト授業として当社の事業内容、環境CSR活動の取り組み状況について受講生の方々との意見交換会を継続して実施しており、4年目の開催となりました。



#### ■ 主なご意見とご提案

- 表紙が優しい背景で、第一印象がよいです。
- 社長トップコミットメントはもっと内容を濃く、膨らませることも可能ではないかと感じました。
- 鉄道のみならず、不動産事業やレジャー・サービス事業でのCSRの取り組みも掲載してほしいです。
- 創立委員長の渋沢栄一氏の「道徳経済合一性」の説明を簡単に毎年載せるべきだと思います。
- 現状として車両はきれいだが、トイレや駅についてはあまりきれいなイメージはないので、新設した事だけを記載するのは疑問です。
- ページ構成が一般読者の目線に立って考えられていると感じました。
- 鉄道の復旧の記載だけでなく、バスで代行するなど鉄道以外の対策を講じる方法を検討してほしいです。

#### 関西学院大学 阪ゼミとの意見交換会

環境会計やCSRを専門とする関西学院大学阪智香ゼミナールの皆さまと意見交換会を継続して実施しています。3年目の開催となる今年度は、意見交換会の前に学生の皆さまへ京阪沿線の「くずはローズタウン」での見学会も行い、報告書だけでなく現地の様子を知ってもらうという試みも行いました。



#### ■ 主なご意見とご提案

##### 【「くずはローズタウン」の見学会を終えて】

- 鉄道会社が鉄道の運営管理だけでなく、沿線の街づくりのためにショッピングモールや老人ホームなどのさまざまなことに取り組んでいると初めて知りました。
- “街と暮らし”をともに創るなど、地域社会とのつながりを重視していると感じました。

##### 【ダイアログを終えて】

- 駅構内に「大人のリラックススペース」を作って、空き時間を有効利用できれば。
- Wi-Fiを使える車両があれば良いと思います。
- 鉄道業界の中でも、企業によってカラーがあり、取り組み方も全然違うんだと感じました。
- 今回のダイアログをきっかけに、京阪電車だけでなくさまざまな会社のCSRレポートを読む機会ができてよかった。イメージだけで会社を判断してはいけないということがよく分かった。
- 自分の知らないところで企業が環境などへの取り組みをしていることを知りました。また報告書に掲載されている取り組みが全てでなく、他にもさまざまな取り組みが続けられていることも知りました。

## 【CSR専門家とのステークホルダーダイアログ】

〈ステークホルダーの皆さま〉



國部克彦様

神戸大学大学院  
経営学研究科教授

梨岡英理子様 (ファシリテーター)

株式会社環境管理会計研究所 取締役/  
公認会計士・税理士/同志社大学商学部  
講師(嘱託)環境会計/環境監査ご担当

立上和男様

パナソニック株式会社  
環境本部 環境推進グループ グループマネ  
ジャー・理事

広瀬雄樹様

積水ハウス株式会社 コーポレートコミュニケー  
ション部 CSR室長/大阪市市民活動推進基  
金運営会議委員

西山啓一様

学校法人同志社 理事  
同志社香里中学校・高等学校 校長

田畑真理様

大阪ガス株式会社  
CSR・環境部 CSR室 室長

〈京阪電気鉄道 参加者〉

経営統括室 経営政策担当 部長

経営統括室 経営政策担当 課長

経営統括室 経営政策担当 課長補佐

黒田博重

上須知己

落合功

CSR専門家、企業のCSR・環境担当者、沿線学校関係者6名をお招きして、「鉄道事業の役割」と「鉄道以外の事業でのまちづくり」をテーマとしたCSR専門家との意見交換会を2012年2月2日に開催しました。ご出席の皆さまからいただいた貴重なご意見やご提案を今後のCSR活動の参考とさせていただきます。



## ■ 開催概要

日時:平成24年2月2日 13:00~16:00

場所:京阪電気鉄道株式会社 本社会議室

テーマ:〈第一部〉「鉄道事業とまちづくりについて」

〈第二部〉「鉄道事業の役割」と「鉄道以外の事業でのまちづくり」

## ■ 〈第一部〉での主なご意見・ご提言

- 少子高齢化の影響もあり、鉄道人口の今後の伸びは難しい中、CSRの視点で沿線の地域住民の満足度を高めていくことが重要と考えられます。
- 地震や津波の際、乗客にどのように避難を周知させるのか、また、復旧にかかる時間の情報提供などは非常に大切になります。その他、主要な最寄り駅における他の交通機関との連携も大事になります。
- さまざまな社会貢献活動を実施されていますが、車内のモニターで社会貢献活動の様子を積極的に紹介するなど、乗客へのアピールを進められてはどうか。京阪ファンを増やし、「選ばれる京阪」になるための一つの方法になると考えられます。

## ■ 〈第二部〉での主なご意見・ご提言

- 京阪電車が「ひらかたパーク」を運営している事を知らない人は多いと思います。レジャー事業やホテル事業など、グループ全体の事業活動のつながりはあまり知られていないと感じます。
- 「くずはロースタウン」や「ひらかたパーク」のバラ園など、バラをコンセプトとされていますが、今ひとつ認知度が低いと感じます。ひらかたパークで長年開催されていた「枚方大菊人形展」のイメージから、京阪と言えば「菊」を思い浮かべる人も少なくないかも知れません。統一したコンセプトを持って、沿線の地域住民に親しまれることが大切だと思われます。長期的に見ればそれが京阪電車のブランドの確立につながるのではないのでしょうか。
- 地元出身者としての意見を言えば、石山坂本線沿線は歴史的重要地が多く観光資源が豊富です。また、滋賀県の地域住民にとっては生活の基盤となっているとても大切な路線です。この路線を京阪の資源として捉え、他社との差別化を考えられてはいかがでしょうか。
- 2010年の秋にISO26000が発行されて、本業としての地域社会貢献が重要視される流れにあります。地域社会の利便性の向上への投資などを行ってはいかがでしょうか。

## ダイアログを終えて

今回、CSR専門家の方々とのステークホルダーダイアログを初めて開催し、有意義な意見交換をさせていただきました。皆さまのご意見から当社に期待されるCSR活動を認識することができました。また、大学生の方々の率直なご意見も新鮮に感じました。

今後も引き続きさまざまな形で連携させていただき、CSRのレベルアップにつなげたいと考えています。

京阪電気鉄道株式会社

経営統括室 経営政策担当 上須 知己





地震・津波対応訓練

# Safety

## 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。

KEIHAN  
Corporate Social  
Responsibility  
Report 2012



NBCテロ対策総合訓練

### 安全統括管理者ごあいさつ

当社は、平成18年に安全マネジメント制度を導入して6年目を迎えました。安全基本方針の第一項目に、「安全最優先」を掲げております。当社は、この「安全最優先」の基本方針の下に、社員一人ひとりがプロフェッショナルとしての誇りを持ち、「質の高い安全」を手にするため、PDCAサイクルで常に安全管理体制の見直しを行い、お客さまが安心してご利用できる鉄道を目指してきました。

その結果、平成23年9月に行われた国土交通省による第4回運輸安全マネジメント評価では、当社における安全管理体制の構築と改善に関する取り組みについて、「経営トップ及び安全統括管理者のリーダーシップの下、輸送の安全確保に関する各種取組を推進している」と高い評価を得ることができました。

平成23年度は、運転・駅・車両・踏切などのハード面での安全対策、新型ATSの開発に加えて新たな取り組みも行いました。東日本大震災を踏まえた津波を伴う大規模地震発生時でのお客さまの避難誘導並びに運転取扱いなど諸課題の検討、その検討した内容を検証するための地震訓練、自治体・自衛隊など9機関と協力した総合的なテロ訓練などです。

ヒューマンエラー対策に関しては、社内の風通しがよく、意見が出し合える職場風土がなくては、事故の未然防止はできません。私自身も現場へ行き、第一線の社員と安全に関して意見交換をしています。

今後も引き続き、「質の高い安全」を目指して弛まぬ努力を重ね、お客さまに安全で快適なサービスを提供し、お客さまが安心してご利用いただけるよう安全風土の更なる醸成を図ってまいります。



安全統括管理者  
取締役専務執行役員  
脇 博一



トップ巡視

# 安全基本方針と安全管理体制

## 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。

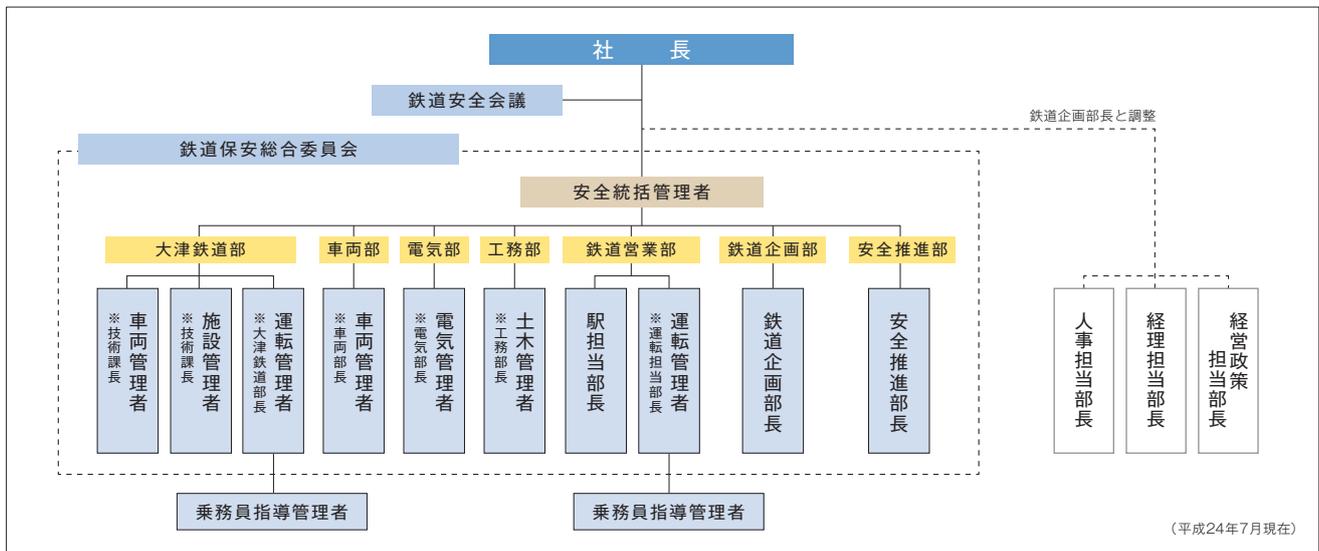
## 安全管理体制

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、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。

## ▶ 安全管理の歴史

平成18年度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毎週開催し、平成23年度末で通算1,325回開催して運転保安に関して審議してきました。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。

## ▶ 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。

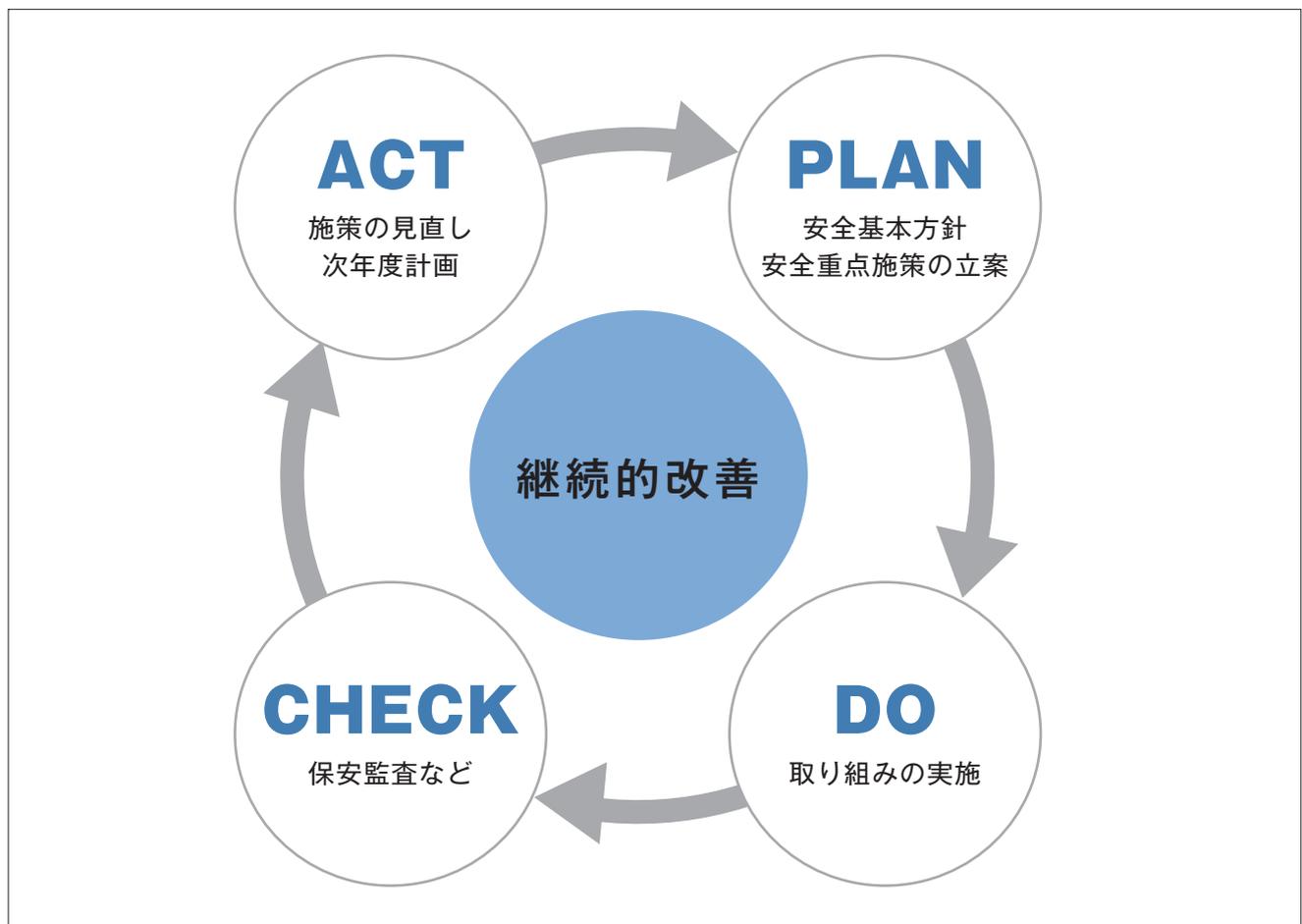
## ▶ トップ巡視

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、一体となって安全向上に努めています。



トップ巡視

安全マネジメントのPDCAサイクル



# 平成23年度の事故・障害等に関するご報告

## 事故等の発生状況

### ▶ 輸送障害

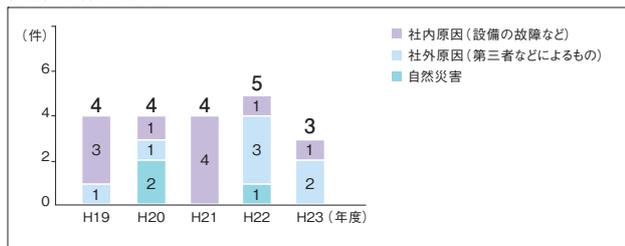
輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄軌道運転事故以外のもの（列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたもの）をいいます。

平成23年度は、3件発生しました。

輸送障害件数

年度	H19	H20	H21	H22	H23
社内原因(設備の故障など)	3	1	4	1	1
社外原因(第三者などによるもの)	1	1	0	3	2
自然災害	0	2	0	1	0
合計	4	4	4	5	3

輸送障害件数と内訳



### ▶ 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23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13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バイクが、列車と接触したもののほか、人が踏切内に侵入したことによるもの、道路障害は自動車は急に軌道敷内に侵入したことによるもの、鉄道人身障害事故は線路内への侵入に起因したものやホーム上での接触などによるものです。

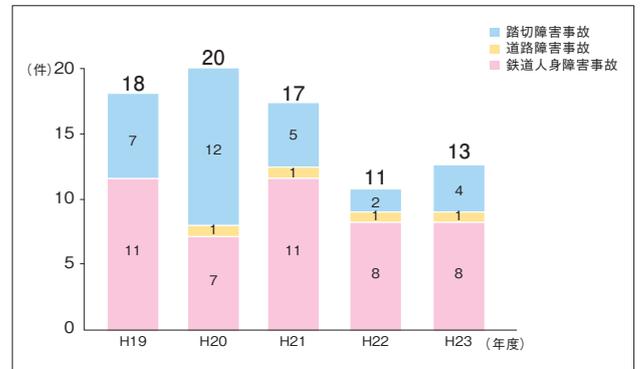
鉄軌道運転事故の分類

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	H19	H20	H21	H22	H23
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	12	5	2	4
道路障害事故	0	1	1	1	1
鉄道人身障害事故	11	7	11	8	8
鉄道物損事故	0	0	0	0	0
合計	18	20	17	11	13

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	H19	H20	H21	H22	H23
直前横断	4	7	5	2	2
その他	3	5	0	0	2
合計	7	12	5	2	4

鉄道人身障害事故件数の内訳

年度	H19	H20	H21	H22	H23
ホームからの転落	3	3	6	2	0
ホーム上での接触	3	3	4	2	2
線路内侵入	5	1	1	4	6
合計	11	7	11	8	8

### ▶ 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周知することにより、事故の未然防止に役立っています。平成23年度は、0件でした。

インシデント件数

年度	H19	H20	H21	H22	H23
インシデント	0	0	2	0	0

## 平成23年度安全重点施策と進捗状況

<b>1.安全管理体制の強化</b>	⇒ P.18
<ul style="list-style-type: none"><li>・社長、安全統括管理者の巡視による積極的な社員との意見交換の実施</li><li>・安全マネジメント教育の実施</li><li>・内部監査並びに現場パトロールの実施</li><li>・津波を想定した地震訓練、自治体・警察・消防・自衛隊など9機関と協力したテロ訓練、各種事故復旧訓練、技術継承訓練の実施</li><li>・「ヒヤリ・事故の芽活動」による事故の芽の早期除去</li><li>・他社事故についての教育と自己診断の実施</li></ul>	
<b>2.走行中の列車の安全性向上</b>	⇒ P.22
<ul style="list-style-type: none"><li>・新型ATSシステムの構築</li><li>・列車防護無線の設置</li><li>・信号機のLED化</li><li>・軌道・分岐器(ポイント)の改良</li></ul>	
<b>3.駅の安全性向上</b>	⇒ P.24
<ul style="list-style-type: none"><li>・ホーム異常通報装置の新設</li><li>・列車監視用ITV装置の改良</li><li>・ホーム改良工事の実施</li></ul>	
<b>4.車両の安全性向上</b>	⇒ P.25
<ul style="list-style-type: none"><li>・運転状況記録装置、ホーム検知装置の設置</li><li>・連結転落防止装置(外幌)を京阪線全車両に設置</li><li>・衝突時の安全性などを向上した13000系車両の新造と8000系のリニューアル</li></ul>	
<b>5.踏切の安全性向上</b>	⇒ P.26
<ul style="list-style-type: none"><li>・淀高架化事業での踏切除却</li><li>・踏切に踏切障害物検知装置、踏切監視用カメラ、全方向型踏切閃光灯、踏切監視啓蒙看板の設置</li></ul>	
<b>6.火災・自然災害対策の推進(地震、風、雨など)</b>	⇒ P.27
<ul style="list-style-type: none"><li>・高架橋、駅、電気施設の耐震補強</li><li>・耐震化した変電所の新設</li><li>・駅の防火防煙シャッター設置、自動火災報知機と非常放送装置の連動化の実施</li></ul>	

## 平成24年度の安全重点施策の取り組みテーマ

平成24年度は、次の3つを安全重点施策の取り組みテーマとします。

今回掲げている取り組みテーマは、「質の高い安全」を目指すために、自然災害、労働災害、コンプライアンス違反など、輸送の安全阻害につながる社内に潜む要因全てを対象にしています。

### 1. ヒューマンエラーを減らす

・過去のエラーから得られた教訓が忘れられてないか、対策が形骸化していないか、他社の事故を他人事にしていないか、これらに重点をおいて取り組みます。

### 2. 「社員の声」を聞く

・エラーを減らすには、社員間のコミュニケーションが必要です。社員が何を思い、何を考えているか、五感で把握することが重要です。

### 3. 部内監査に取り組む

・従来から安全管理体制に基づき内部監査を実施しています。しかし、それだけでは十分ではありません。業務内容を一番知っている当該部の人こそが、自分の職場に潜む課題に気づいているはずで、自らを監査することは自己批判につながることは承知の上で、あえて部内監査に挑戦します。

## ▶ 淀駅付近立体交差化工事



整備前



整備後

# 安全管理体制の強化

## 安全管理方法

### ▶ 保安監査

鉄道の現業5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5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24年3月に第4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。大会においては、「平成23年度の安全マネジメント報告」「各部門安全重点施策発表」を行いました。また、基調講演として早稲田大学創造理工学部の小松原教授より「『人に頼る安全』を巡って」を受け、ヒューマンファクターの面から、エラー防止の取り組みについて学びました。

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。

## 訓練

### ▶ 地震・津波対応訓練

列車事故、自然災害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。本年度は、平成24年2月に東南海・南海地震の発生と津波の発生を想定した訓練を実施しました。約210人が参加し、本社に対策本部を設置、現場の設備点検と仮復旧作業、地下線における津波からの避難誘導、運転再開計画の策定、情報収集・伝達などを行いました。



訓練当日の様子

## ▶ NBCテロ対策総合訓練

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。NBCテロとは、Nuclear(核兵器)、Biological(生物兵器)、Chemical(化学兵器)を使用したテロのことで、平成23年11月に寝屋川車庫内でNBCテロ対策総合訓練を実施しました。訓練には、自治体、警察、消防、自衛隊など9機関が参加し、当社からは約70人が参加しました。

訓練では、走行中の列車内に化学剤が散布されたという想定のもと、情報の収集、把握、伝達、お客さまの避難誘導、関係機関との連携や二次災害防止などについて実施しました。



## ▶ 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。そのうちの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、不測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

## ▶ 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23年6月および11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。



地下線内火災想定訓練

## ▶ 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。



アルコールチェック

## ▶ 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。

## ヒヤリ・事故の芽活動

### ▶ 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（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・事故の芽活動」です。

また「ヒヤッとした」「ハッとした」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」の取り組みもあわせて行っています。

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」に掲載され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、「ヒヤリ・事故の芽会議」の審議を経て、優先度の高いものについては設備の改善を実施し、事故の芽を少しでも摘み取って行きます。

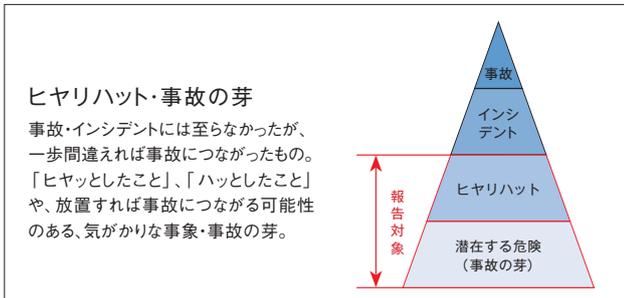
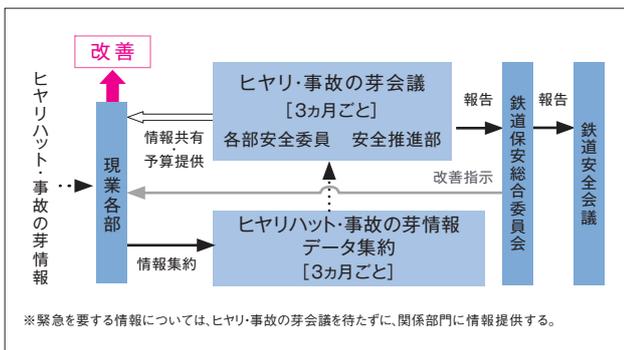


ヒヤリ・事故の芽新聞

ヒヤリハット+事故の芽情報  
提出実績（平成23年度）

直営分	件数
鉄道営業部（駅）	9
鉄道営業部（運転）	17
工務部	100
電気部	18
車両部	24
大津鉄道部（営業課）	27
大津鉄道部（技術課）	21
安全推進部	7
小計	223
委託・協力会社	
工務関係	11
電気関係	12
車両関係	2
大津関係	6
小計	31
合計	254

ヒヤリハット・事故の芽情報の収集と活用



## 運転士の資質向上

### ▶ 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しています。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。

運転士養成の流れ



## ▶ 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

## 技術の継承

### ▶ 工務部門

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い、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。なお、平成23年度実務研修では『防災訓練(踏切内レール折損時応急復旧)』・『実地訓練(分岐器組立)』を実施しました。

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。

### ▶ 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。

### ▶ 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、実車・教材用車両を利用した故障対応教育など、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、技能継承により作業が「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。

## 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。

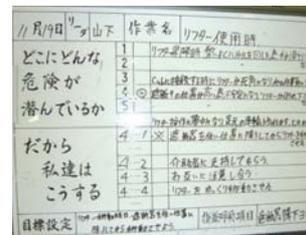
KYTは、作業に従事する作業者が数名のチームとなり、事故や災害を未然に防ぐことを目的に、その作業に潜む危険を予想し、指摘しあう訓練のことです。鉄道部門では始業時などにチームごとにKYTを行い、事故防止に努めています。

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」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。

4ラウンド法



KYTボード



指差し呼称

## 平成24年度 安全重点施策の目標

### 安全管理体制の強化

経営トップ、安全統括管理者が現場を巡視し、積極的に社員と意見交換を行い、風通しの良い職場風土を醸成します。

昨年に引き続き、津波来襲を想定した地震訓練など、各種訓練を実施します。また、安全マネジメント体制をさらに強化するために、従来実施してきた内部監査に加え、当該部において自らを監査する部内監査を新たに実施します。

「質の高い安全」を目指すために、「ヒヤリ・事故の芽活動」による事故の芽の早期除去に努めます。

# 走行中の列車の安全性向上

## 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(京阪本線、鴨東線、中之島線、宇治線、交野線)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。



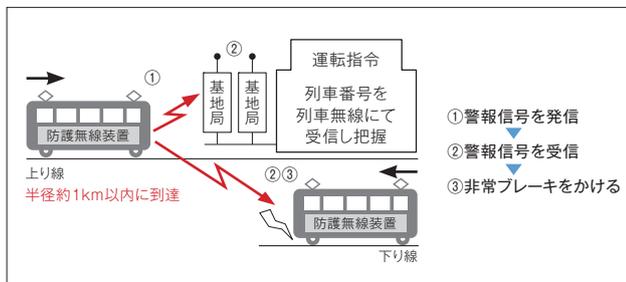
運転指令所

### ▶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24年3月31日現在、運転台付車両195両中156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

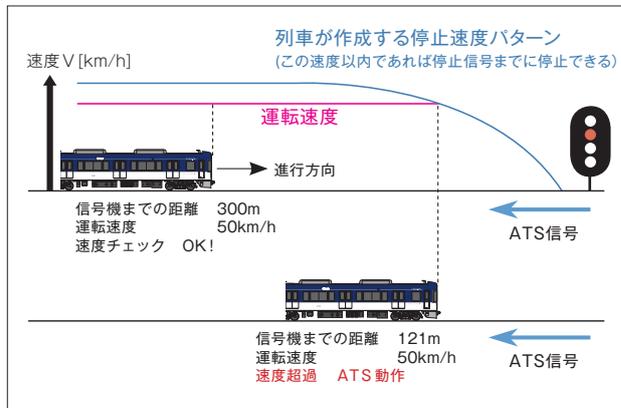


### ▶新型ATS

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月に発生した当団地下鉄（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は安全設備を設置し、車輪の輪重管理を徹底しています。

### ▶ 輪重測定装置

車両の脱線に対する安全性を向上させる目的で、平成13年より車両基地内2カ所に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量のバランス（静止輪重差）を厳密に管理しています。



輪重測定装置による管理

### ▶ 脱線防止ガード

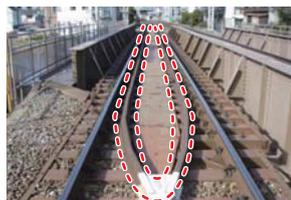
車輪の乗り上がりを防止して、列車が脱線することを防ぐ設備です。



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。

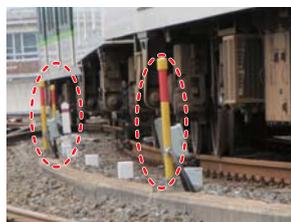


橋上ガードレール

### ▶ 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

## 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615m」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進入する可能性があります。そのため、LED表示板や矢印灯でドライバーに注意を促し、間違っ進入することを防いでいますが、万一進入したとき早期に検知し、接近する電車に知らせることで事故を未然に防止する装置です。



三井寺併専境界

## 平成24年度 安全重点施策の目標

### 走行中の列車の安全性向上

新型ATS導入に向けて、システムの構築と、車両への新型ATS設置を引き続き進めます。線路、電気施設においては、分岐器並びに電車線の改良、信号機のLED化を実施し、車両については防護無線の設置を進め安全性を向上します。

# 駅の安全性向上

## 列車接近表示装置

お客さまに列車の接近をお知らせします。



## ITV(監視用テレビ)装置

見通しの悪い箇所で見降されるお客さまの状況を車掌が監視する装置です。



ITV装置

## ホーム異常通報装置

お客さまが転落するなど危険な状況を見つけた際に押すと、乗務員および駅係員に異常を知らせて事故を未然に防止します。



非常通報ボタン

## ホーム足下灯

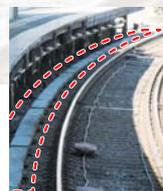
乗降時の転落防止用の照明灯を設置し、注意喚起をしています。

## ホーム下待避スペース・ステップ

万一お客さまが転落した場合に安全が確保できる待避スペースや、ホームへ上がるためのステップです。

## ホーム転落検知装置

線路に転落したことを検知する装置です。

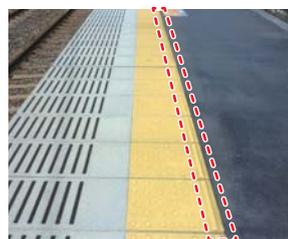


ホーム転落検知装置

## ▶ 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、より安全・安心な駅を目指し、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

## ▶ 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

## 平成24年度 安全重点施策の目標

### 駅の安全性向上

ホーム異常通報装置については、平成24年度に国が指導する全ての駅の整備を完了します。また、ホーム改良工事を実施し安全性を向上します。

# 車両の安全性向上

## 車両の安全対策

### ▶ 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(デッドマン装置)を全編成に採用しています。

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

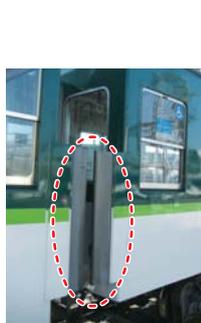
### ▶ 運転状況記録装置

万一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てるため、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。

### ▶ 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。

なお、他社で発生した事故を踏まえ、先頭車同士の連結部にも対応する装置を開発し、当該部位からの事故も防いでいます。



連結間転落防止装置

### ▶ 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、10000、13000系車両にホーム検知装置を設置しています。万一、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

## より快適な車両をめざして

### ▶ 8000系車両リニューアル

平成21年度から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に8000系特急車両のリニューアルを行っています。他にも車端部の座席に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のロングシートの採用や安全面からご要望の多かったつり革を設置するなど、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。

平成24年3月31日現在、80両中56両がリニューアルされ、平成24年度中に全編成が完了する予定です。



8000系リニューアル

### ▶ 新造車両13000系の導入

環境への配慮やバリアフリーへの対応、安全性の向上に主眼をおいて開発した13000系車両を、平成24年4月より宇治線を中心に導入しました。環境面では、本車両と代替される従来車両(2600系)との比較で約35%の電力量を削減するほか、低騒音タイプの機器の採用などにより走行騒音を低減し、沿線環境に配慮しました。また、車いすスペースや液晶式車内案内表示器などを設置するほか、荷棚の高さを低くするとともに、乗降口の扉端部と足元などにオレンジ色のラインを設けるなど、バリアフリー対応を充実しています。安全面では、オフセット衝突対策も含めて車体強度を向上させたほか、事故や急ブレーキ時の車内での事故防止策を施しました。また、より一層の安全性向上に向けて平成28年度までに全面更新を予定している新型ATSへの対応も可能としています。



13000系



## 平成24年度 安全重点施策の目標

### 車両の安全性向上

新たな安全対策を導入した車両13000系の新造と、8000系のリニューアルを行います。運転状況記録装置を設置して平成24年度に大津線全列車への設置を完了します。ホーム検知装置の設置を引き続き行います。

## 踏切の安全性向上



### 全方向型踏切閃光灯

どんな方向からも見やすい踏切閃光灯です。



### オーバーハング型警報機

高い位置に警報機を設置することにより、遠くから踏切の存在が分かります。



### 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。



### 踏切支障報知装置

異常時に押すことで、列車に対して緊急停止信号を発信します。



### 踏切障害物検知装置

車などの立ち往生を検知し特殊信号発光機を点滅させるとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させます。



### 踏切待ち歩行者保護施設

踏切待ちしている歩行者などを車から守ります。

## 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。



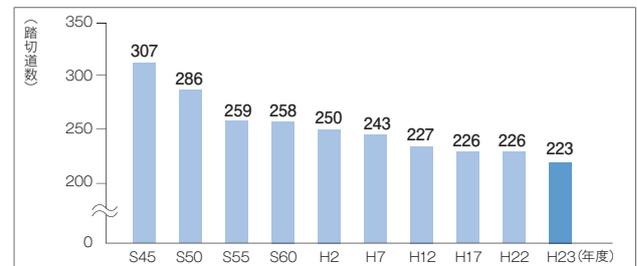
踏切での啓発活動

## 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。

踏切道数の推移



## 淀駅付近立体交差化工事

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。

すでに上下線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実現しました。



高架化された淀駅

## 平成24年度 安全重点施策の目標

### 踏切の安全性向上

昨年度に続き、踏切支障報知装置、全方向型踏切閃光灯の設置と淀高架化工事を進め、踏切の安全性を向上します。

## 火災・自然災害対策の推進（地震、風、雨など）

### 気象観測機器

当社では、各種気象観測機器として風速計16カ所、雨量計4カ所、河川監視カメラ3カ所、地震計8カ所を沿線に設置しています。



気象状況表示装置



雨量計



温湿度計



風向風速計

### 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23年度は香里園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の設置状況



### ▶ 高架橋耐震補強

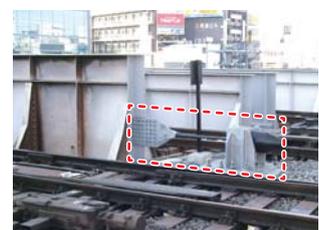
阪神淡路大震災以降、地震に対する安全度を向上させるため、耐震補強を進めています。



高架橋耐震補強

### ▶ 落橋対策

落橋防止装置とは大規模地震時に橋桁が橋台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、これらの装置を設置しています。



JR環状線跨線線路橋

## 早期地震警報システム

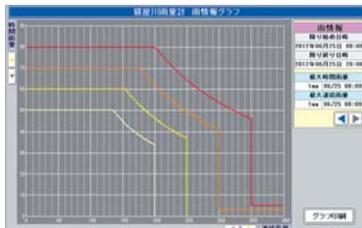
気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、自動的に列車無線で全列車に対して通報することにより、大きな揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止を行い被害の最小化を図ります。



早期地震警報システム

## 雨量監視システム

京阪線4カ所に設置した雨量計のデータ(時間雨量と連続雨量)をもとに、法面の降雨に対する強度から速度規制を行い、列車の安全な運行を確保するものです。



雨量監視システム

## その他の取り組み

### 鋼索線(男山ケーブル)の安全対策

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

#### ▶ 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実施しています。

## 地下線の防災監視システム

地下線には、各種の消火設備、排煙設備、避難誘導設備、通報設備、警報設備が設けられています。これら設備の状態や防災情報を24時間一元的に監視しています。



地下線防災監視盤

### 平成24年度 安全重点施策の目標

#### 火災・自然災害対策の推進(地震、風、雨など)

昨年度に続き、高架橋の耐震補強、地下駅の防火防煙シャッターの設置、自動火災報知機と非常放送装置の連動化を行います。新たに耐震化した変電所を建設します。

平成23年度は12月に八幡市駅において実施しました。



鋼索線での訓練

### 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、鉄道技術部門が安全を確認し、さらに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、高い技術レベルで遊戯機の安全を支えています。



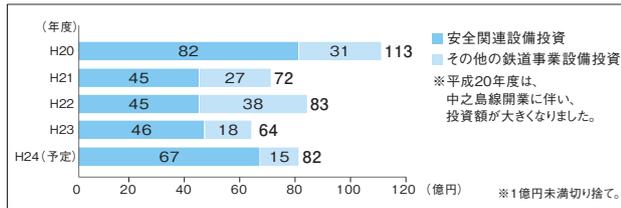
ジェットコースターの分解整備

# 平成24年度の安全投資について

## 安全投資

平成23年度は鉄道事業設備投資として総額約64億円を投資し、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24年度は投資総額約82億円で、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



## 安全報告書へのご意見受付

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>

## 京阪電車からのお願いです

### 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なりません。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。





ファミリーレールフェア

# Society

## 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。

KEIHAN  
 Corporate Social  
 Responsibility  
 Report 2012



ステークホルダー・ダイアログ 見学会



京阪電車Webサイト「こころまちつくろう」  
<http://www.keihan.co.jp/brand/>



<http://www.keihan-ert.jp/kwf/>  
 キッズワークフェスタ

# お客さま満足のために

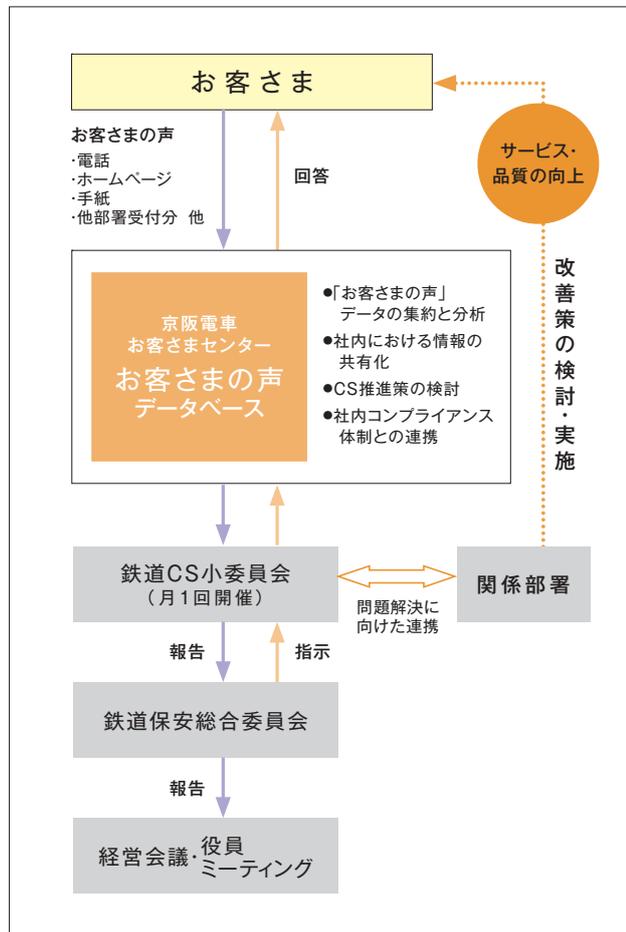
当社では、お客さまに選ばれる企業を目指してサービス向上に取り組んでおり、その一環として、お客さまからのお問い合わせやご意見・ご要望をお聞きする「お客さまセンター」を開設しています。また同時に、「お客さまにやさしい鉄道」を目指した取り組みにも力を入れています。

## お客さまの声に答えて

### ▶ 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

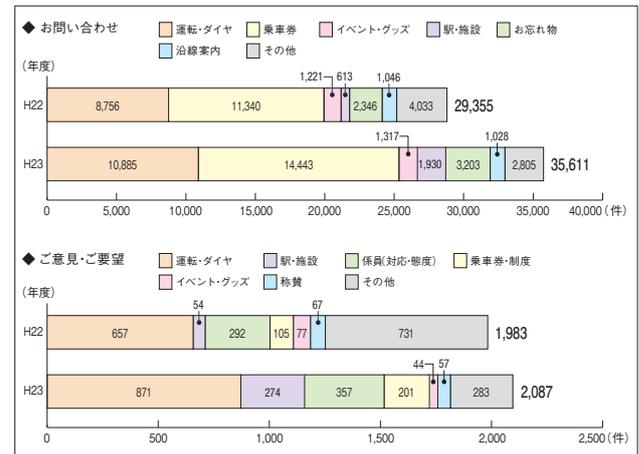


### ▶ お客さまセンターの運営

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23年度の受付状況では、ホームページのリニューアルなどにより、列車時刻や乗車券類、輸送経路に関するお問い合わせや、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・ご要望や称賛などが増加し、1年間で約3万8,000人のお客さまにご利用いただきました。

主な受付内容の推移



### 「京阪電車お客さまセンター」のご案内

駅や車内にてポスターを掲出し、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）

## 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こたえしています。



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を通じて、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

#### ◆ 心のバリアフリーへの取り組み

「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。



「位置ちゃん」

コミュニケーションボード  
“心のやりとり”

#### ◆ 枚方市駅中央トイレ改良

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をはじめとした節水型器具を採用しました。



枚方市駅内の女性用トイレ

#### ▶ 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。

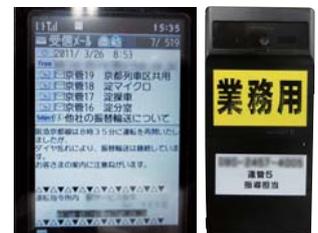
また、駅係員がスムーズに救命処置を行えるよう、新入社員を中心に普通救命講習を実施しています。



AED

#### ▶ 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

## 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24年3月31日現在369両となっています。

また、非常時に乗務員と直接通話ができる非常通報器を338両搭載、また列車種別、行先、停車駅、次駅で開くドアの案内などを表示する車内案内表示器を出入口上部に308両設置しています。

さらに、お年寄りや身体の不自由な方、妊娠されている方などのために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<sup>※</sup>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3000、8000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、携帯電話の使用を控えて頂くよう注意喚起をしています。

※情報や注意を示すための絵文字。



車いすスペース



車内案内表示器



非常通報器



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23年度は、森小路駅にエレベーターや多機能トイレ、二段手すりを整備しました。

平成24年4月1日現在、一日の平均的な乗降人員3,000人以上の64駅のうち、60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



多機能トイレ

## お客さまとのコミュニケーション

### ▶ 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23年度は、京都タワーのマスコットキャラクター「たわわちゃん」など、京阪沿線を代表する愛くるしいご当地キャラクターたちが登場するポスターを制作・掲出することで訴求力及びお客さまの関心の向上を図りました。



マナーポスター

### ▶ 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



おけいはん.ねっと

## ▶「K PRESS」の発行

京阪電車やグループ施設をご利用されるお客さまに沿線情報や営業情報を提供するため、情報誌「K PRESS」を毎月1回、約16万部発行、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、お出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しるいを掲載し、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」

## 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23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。

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。

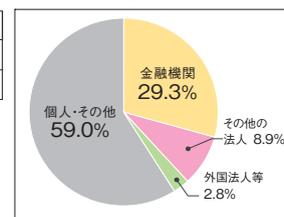
## ▶株主総会

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24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	55,547人

株主構成（平成24年3月31日現在）



（株式数ベース）

## ▶SRI<sup>\*1</sup>（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 Index Series」に選定され、平成24年4月にも引き続き選定されました。「FTSE4Good Index Series」とは英国のFTSEグループ<sup>\*2</sup>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。

<sup>\*1</sup> 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という点で検証・評価し、株式投資の判断を行うこと。  
<sup>\*2</sup> FTSEグループ グローバルなインデックスと分析的ソリューションの提供で世界をリードする企業です。



## 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。

#### ◆ファミリーレールフェア

平成23年10月16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13,000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23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

### ▶ ちびっこアーティスト号

「駅からはじまる冒険の旅 ～未来はきみたちのもの～」をテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画3,746枚の応募があり、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23年11月5日～30日まで運転いたしました。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いたしました。

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いたしました。



ちびっこアーティスト号の車内

### ▶ 「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2,903駅（平成23年4月1日現在）で実施しています。



こども110番の駅

### ▶ 体験学習、見学会の実施

当社では、地域社会から信頼される企業を目指し、平成10年度より大阪府寝屋川市、門真市の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23年度には、四條畷市からの参加を含めて計8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23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、約2,000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。



車庫見学

### ▶ 「掲示板・ギャラリー」の設置

「石坂線21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23年度は3回開催し、たくさんのお客さまにご参加いただき好評を博しました。



第28回 京阪・文化フォーラム

#### 第26回 今に生きる熊野詣

実施日:平成23年6月4日(土)

会場:京都教育文化センター

#### 第27回 酒は百薬の長 落語は百楽の長

実施日:平成23年11月26日(土)

会場:天満天神繁昌亭

#### 第28回 葵祭—その歴史と文化—

実施日:平成24年3月20日(祝・火)

会場:京都教育文化センター

### ▶イベント電車、ラッピング電車の運行

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「落語電車」、「おもいでお花見電車」、大津線沿線の学校や施設の美術作品を電車内外に展示した「石坂線みんなで文化祭号」を運転しました。また、ラッピング電車にも力を入れており、平成9年以降、デザイン学校や地域、大津線を応援して下さるNPOの皆さま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。



「石坂線みんなで文化祭号」の創作風景



「石坂線みんなで文化祭号」の車内

### ▶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平成22年の冬季より運行開始の「おでんde電車」、夏季の「ビールde電車」は、本年度で3年目を迎えました。電車のラッピングや内装のほとんどが社員の手作りで、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(外観)



おでんde電車



ビールde電車(外観)



ビールde電車



おもいでお花見電車



落語電車

## ▶「文化・経済フォーラム滋賀」 『2011 文化で滋賀を元気に!賞』で “ラッピングトレイン文化賞”を受賞

大津線におけるラッピング電車の取り組みに対して、「文化・経済フォーラム滋賀」が創設した『2011 文化で滋賀を元気に!賞』において“ラッピングトレイン文化賞”を授与されました。受賞に際し、選考委員会より「…各種イベントや文化事業の華やかな宣伝ラッピングは、情報発信のみならず私たちの目を楽しませてくれており、ラッピングトレインの草分けとして地域鉄道の一層上の活性化が期待できる」とのコメントが寄せられました。



表彰状とトロフィー

## ▶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23年度には「鉄道芸術祭vol.1」などのプログラムを実施しました。



アートエリアB1

## ▶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。



駅長おすすめハイク

## 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、平成23年3月にグループ合計で約1億円の義援金を日本赤十字社などを通じて寄付しました。また、グループ役員・従業員からの募金により、日本赤十字社を通じ、約600万円の寄付を行うとともに、主要駅や商業施設等に募金箱を設置し、募金活動を実施しました。今後も引き続き、できる限りの支援を実施していきます。

## おかげさまで大津線100周年

大津線(京津線、石山坂本線)が、平成24年度に開業100周年を迎えます。

京津線は1912年(大正元年)8月15日、京津電気軌道株式会社が三条大橋~札の辻間で開業以来、大津と京都を結ぶ交通ルートとして重要な役割を担ってきました。

また、石山坂本線は1913年(大正2年)3月1日、大津電車軌道株式会社が(現・浜大津)~(現・膳所本町)間で開業以来、大津の皆さまの足として親しまれてきました。

これを記念して、大津線では、平成24年度を大津線100周年キャンペーン期間として、さまざまなイベントを実施し、

大津線をよりご理解、ご愛顧いただき、これからも引き続き『地域に愛され信頼される鉄道』として歩んでいきます。



京津線で掲出した  
記念ヘッドマーク



石山坂本線で掲出した  
記念ヘッドマーク

# 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。

## 働きやすくやりがいのある職場づくり

### ▶ 人権の尊重・雇用差別禁止・機会均等

京阪グループでは、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。当社では入社時や昇進時などの人権研修の実施(平成23年度は計20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画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

当社では、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。

### ▶ 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。

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 部長	新任部長研修	各部業務研修				京阪グループ 新任役員研修	京阪グループ 新任監査役研修	
	次世代リーダー研修							
	管理職研修(リーダーシップ開発)							
	管理職研修(マネジメント能力開発)							
課長	管理職2年目研修					京阪グループ 新任役員研修	京阪グループ 新任監査役研修	
課長補佐	新任管理職研修							
	新任係長課者研修							
係長	新任係長研修							京阪グループ 新任役員研修
	新任主任研修							
判定職 作業職	新任判定職研修					京阪グループ 新任役員研修	京阪グループ 新任監査役研修	
	新入社員フォローアップ研修							
新入社員	新入社員研修				京阪グループ 新入社員基礎研修			京阪グループ 新任監査役研修

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

京阪グループでは、行動憲章に「ハラスメント防止」を定め、従業員への意識づけを行うとともに、就業規則にセクシュアル・ハラスメント防止を規定しており、入社時や昇進時などに社内研修を実施し、セクシュアル・ハラスメント防止を啓発しています。また、平成23年9月および10月には、京阪グループ各社に設置されている相談窓口の担当者を対象とし、外部講師による対応力の向上のための研修を実施しました。なお、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。

### ▶ 障がい者雇用

当社における平成23年度の障がい者雇用率は2.08%であり、法定雇用率の1.8%を上回っています。鉄道事業においては安全確保のための資格要件などの制約があり、職域が限定される事情がありますが、障がい者の職域の拡大について引き続き検討を進めていきます。

### ▶ 休暇

当社における平成23年度の年次有給休暇付与日数に対する取得率は89.5%と一般的な取得率(48.1%:厚生労働省「平成23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

当社では、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。

### ▶ 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。

## 安全衛生に関する取り組み

### ▶ 労働安全衛生の基本理念

当社では、お客さまの安全確保と質の高いサービスを提供するため、従業員に災害や事故がなく、健康で明るく働くことを第一歩と考え、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。

#### ◆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24年度目標値0.5%)に努める。(平成23年度実績0.77%)

### ▶ 労働災害発生状況と防止活動

自損による労働災害の8割がヒューマンエラーによる災害です。これを防止するため、災害発生原因の徹底調査、同業他社との情報交換などを行うとともに、不定期の安全衛生巡視を実施し、安全活動の向上を図っています。しかし、去年は酔酩旅客による暴力行為(第3者行為)災害が全体の6割をしめているため、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に警備員の配置などの取り組みの強化を図っています。



第三者暴力行為防止ポスター(H23年度版)

災害の種類別	H21	H22	H23
業務上	26 (19)	20 (15)	36 (21)
通勤	7 (5)	7 (1)	7 (5)

( )内は第3者行為による件数

### ▶ 普通救命講習

AED(自動体外式除細動器)を事業所内の主要施設13カ所に設置しました。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

### ▶ 従業員の健康への配慮

従業員の心身にわたる健康の保持増進を図るため、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のほか、健康小冊子などの配布を行っています。また、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。特に心の問題に対応するため、平成20年4月から社内カウンセリングルーム“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

災害や事故がなく、健康で明るく働く職場を形成するため、安全衛生に関する各種研修会を計画的に開催しています。その一つに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研修会があります。

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



リスクアセスメント研修会



「鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン」の植樹活動

# Environment

KEIHAN  
Corporate Social  
Responsibility  
Report 2012

## 環境への取り組み

地球温暖化などの環境問題は、近年ますます重要な課題となっています。当社では平成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年からは環境方針の重点実施項目に「公共交通利用促進」を加え、環境負荷の低い鉄道の利用を継続して社会に発信しています。

### 環境管理責任者ごあいさつ

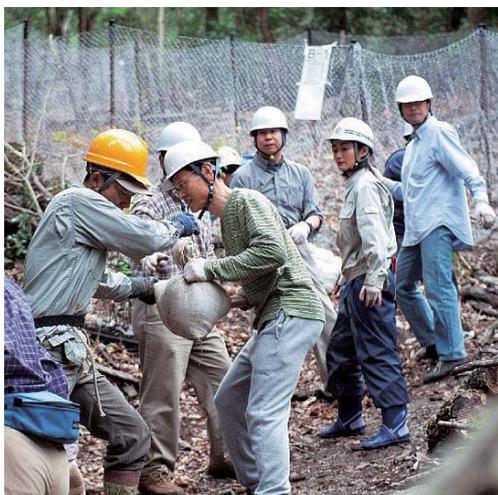
京阪グループでは、環境問題を重要な課題の一つと考え、環境に対する取り組みを推進しています。平成14年12月に京阪グループ環境理念を制定し、平成15年には環境に関する具体的な活動内容を示した環境方針を定め、京阪グループ全体で共有し、当社の事業活動から生じる環境への影響を低減すべく、活動を進めております。

この当社の事業活動の中でも鉄道電力を削減することが重要な取り組みです。電力を無駄なく利用する省エネルギー車両の導入を進めるとともに、平成24年4月から新造車両13000系が運行を開始しました。従来車両(2600系)との比較でも約35%の電力削減となります。

なお、鉄道電力以外の使用エネルギーについては、平成23年度は電力供給事情を考慮した節電対策を行ったこともあり、目標としていた原単位での対前年度比0.47%削減を上回る8.48%削減という大幅な削減を達成することができました。今年度も電力の需給見通しが厳しいため引き続き省エネルギー機器の導入を含め、社員が意識して節電に取り組むように努めてまいります。

環境に配慮し、持続的に発展できる社会の実現を目指す活動としては、昨年引き続き京阪バス株式会社と共同で「鉄道・バス乗り継ぎエコキャンペーン」を実施しました。環境負荷の小さい鉄道・バスのご利用を促進するとともに、積立金の一部を苗木等で京都市に寄付しました。また、京都市との共催で植樹イベントも実施し、植樹活動を通じて、京都の景観保全および京阪グループの環境保全に対する意識を高めました。今後も継続して環境に対する取り組みを進めていきたいと考えております。

環境管理責任者  
執行役員  
太刀川 克己



京都東山地域での植樹活動



植樹活動参加メンバー

## 環境理念

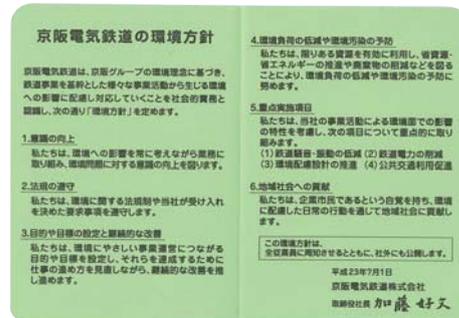
平成14年12月に京阪グループ環境理念を制定し、グループ全体で環境改善や環境法令の遵守を推進しています。

### 環境理念

京阪グループは、「地球環境の保全是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下の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**

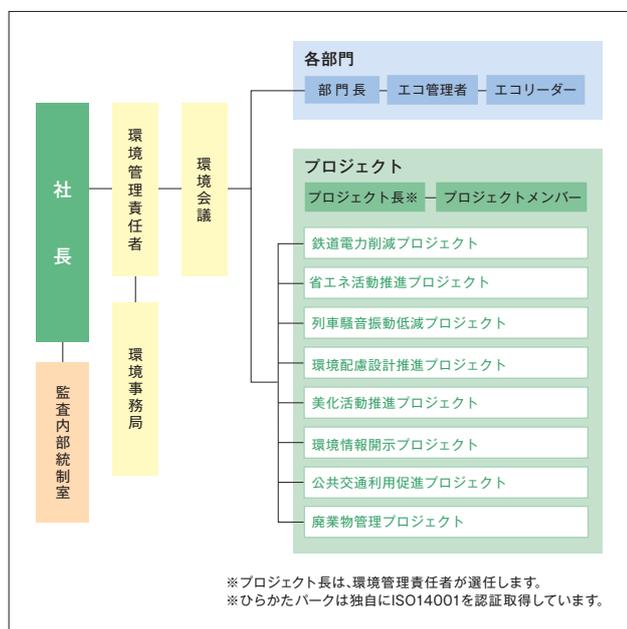
## 環境マネジメント

### ▶ 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。

環境マネジメント体制図(平成24年7月現在)



### ▶ 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	20人
環境法規制セミナー	39人
内部監査員養成研修	14人
新入社員への研修	49人
新任管理職・係長への研修	36人



環境法規制セミナー

### ▶ 内部環境監査

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23年度は7人の内部監査員を養成しました。平成24年3月31日現在において内部監査経験者は176人で、自部門での環境活動に活かしています。

## 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	株式会社琵琶湖ホテル
平成16年3月	京阪電気鉄道株式会社全社(全社で認証を受けたのは鉄道業界初め)
12月	株式会社大阪マーチャンダイズ・マート
平成17年3月	江若交通株式会社
9月	株式会社京阪百貨店
平成18年12月	ケーター自動車工業株式会社
平成23年2月	株式会社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	京福電気鉄道株式会社
平成21年1月	京都タワー株式会社

## 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23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23年度目標	平成23年度実績	評価
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	対平成21年度比4.51%削減	
	省エネ活動の推進	・原単位削減率:平成22年度比0.47%削減 ・エコ通勤優良事業所(本社部門)の認証取得 および環境月間に啓発映写会を開催	・平成22年度比8.48%削減 ・エコ通勤優良事業所(本社部門)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	・パーク&ライド駐車場1カ所整備 ・サイクル&ライド駐輪場3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2,000m以上 ・車輪削正130両以上 ・道床交換150単m以上	・ロングレール3カ所以上および道床交換431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1,854m以上 ・車輪削正102両以上 ・道床交換200単m以上	
		環境コミュニケーション	・CSR報告書2011の発行 ・CSR情報の社外への年9回発信 ・設置の目的などを記載したプレート環境活動に関連した設備に設置する(1設備)	・CSR報告書2011の発行 ・CSR情報の社外への年4回発信 ・プレート未設置
環境コミュニケーション	環境貢献活動の推進	沿線緑化2カ所の実施	沿線緑化未実施	
	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	各エリアで年2回以上実施(全体では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	採用率86.4%	

### ▶ 平成24年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成24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3%削減
	省エネ活動の推進	・原単位削減率:平成23年度比0.1%削減 ・CO <sub>2</sub> 削減の意識醸成(環境映写会)
	公共交通利用促進	・サイクル&ライド駐輪場1カ所増設
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	・ロングレール化1カ所および弾性ポイント化1カ所 ・自動張力調整装置化1項目 ・13000系車両新造6項目 ・道床交換3カ所
		環境コミュニケーション
環境コミュニケーション	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12回
	研究開発	環境配慮設計推進

### ▶ 平成23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、目標の総合原単位の平成21年度比2%削減を上回る4.51%の削減を達成することができました。

環境コミュニケーションにおいては、環境貢献活動は未実施

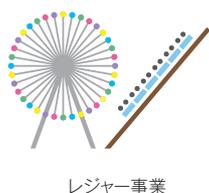
となりましたが、美化活動の推進を積極的に行い、15回の美化活動を実施することができました。

平成24年度は目標を達成できるよう努めていきます。

## 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。

INPUT		
<b>エネルギー使用量</b> 2,950,489 GJ <sup>※1,2</sup> 前年度比 <b>-5.2%</b>		
	使用量	前年度比
	熱量換算	
電力	290,199 千kWh 2,893,287 GJ	<b>-5.3%</b>
都市ガス	939 千m <sup>3</sup> 42,266 GJ	<b>-2.1%</b>
プロパンガス	8,621 kg 438 GJ	<b>+19.1%</b>
重油	210 kl 8,220 GJ	<b>+1.5%</b>
灯油	65 kl 2,385 GJ	<b>+82.8%</b>
ガソリン	52 kl 1,796 GJ	<b>+0.3%</b>
軽油	56 kl 2,097 GJ	<b>-5.8%</b>
資源使用量		
	使用量	前年度比
水	713 千m <sup>3</sup>	<b>+8.7%</b>
紙 (A4用紙換算)	10,312 千枚	<b>+5.0%</b>
アセチレンガス	0.10 千m <sup>3</sup>	<b>-15.3%</b>
塗料	2,338 kg	<b>-39.9%</b>
車両用洗浄液	3,527 kg	<b>+63.2%</b>



OUTPUT		
<b>CO<sub>2</sub>排出量</b> 93,557 t-CO <sub>2</sub> <sup>※3</sup> 前年度比 <b>-5.1%</b>		
<p>電力 97% その他 3%</p> <p>エネルギー消費によるCO<sub>2</sub>換算排出量の割合</p>		
廃棄物		
	排出量	前年度比
一般廃棄物	1,309 t	<b>-2.5%</b>
産業廃棄物	汚泥	67 t <b>+139.0%</b>
	廃油	42 t <b>+101.2%</b>
	廃酸	1 t <b>+792.9%</b>
	廃アルカリ	0.14 t <b>-94.6%</b>
	廃プラスチック	103 t <b>-3.8%</b>
	ゴムくず	7 t <b>+249.8%</b>
	金属くず	76 t <b>+14.2%</b>
	ガラスくず	11 t <b>+32.1%</b>
	コンクリートくず	92 t <b>-71.0%</b>
	陶磁器くず	2 t <b>-56.9%</b>
特別管理産業廃棄物	がれき類	94 t <b>+47.6%</b>
	廃油	0.12 t <b>-86.3%</b>
	廃酸	0.00 t <b>-</b>
特定有害産業廃棄物	廃アルカリ	0.23 t <b>+465.0%</b>
	感染性産業廃棄物	0.04 t <b>-46.3%</b>
	廃PCB	0.49 t <b>-81.7%</b>
	廃石綿	1.42 t <b>-</b>
合計	495,790 t	<b>-20.1%</b>

※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10<sup>9</sup>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CO<sub>2</sub>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(0.311t-CO<sub>2</sub>/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23年度の環境保全のための投資額は約4億9千万円、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22年度		平成23年度	
		投資	費用	投資	費用
1 事業エリア内コスト		513,227	423,929	488,088	431,627
内訳	1-(1) 公害防止コスト	21,077	33,498	69,113	34,432
	1-(2) 地球環境保全コスト	458,914	6,688	343,050	14,967
	1-(3) 資源循環コスト	33,236	383,743	75,925	382,228
2 上・下流コスト	グリーン購入関係費用など	0	8,602	0	7,266
3 管理活動コスト	騒音測定器の校正、「CSR報告書2011」作成、環境教育費用など	1,516	24,466	0	17,504
4 社会活動コスト	自然保護団体への寄付、事業敷地外緑地の充実・整備など	0	10,956	9	11,853
	合計	514,743	467,953	488,097	468,250

#### ◆ 参考・事業内容別

(単位:千円)

事業内容	平成22年度		平成23年度	
	投資	費用	投資	費用
鉄道事業	494,072	388,235	419,793	411,310
不動産事業	15,230	40,072	68,304	26,941
レジャー(ひらかたパーク)	0	14,541	0	10,655
その他	5,441	25,105	0	19,344
合計	514,743	467,953	488,097	468,250

### ▶ 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22年度	平成23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)	3,113,508	2,950,489	△163,019
	内訳			
	電気(GJ)	3,056,536	2,893,287	△163,249
	その他のエネルギー(GJ)	56,972	57,202	230
	水資源投入量(千m <sup>3</sup> )	656	737	81
	紙(千枚)	9,817	10,517	700
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 <sub>2</sub> )	98,628	93,557	△5,071
	内訳			
	電力(t-CO <sub>2</sub> )	95,531	90,428	△5,103
	その他エネルギー(t-CO <sub>2</sub> )	3,097	3,129	32
	廃棄物など総排出量(t)	1,964	1,805	△159
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 <sub>2</sub> 排出削減量(t-CO <sub>2</sub> )	34.8	35.4	0.6

※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22年度	平成23年度	
収益	廃棄物のリサイクル	20,950	17,268	
	使用済み製品のリサイクル	古レール・古レール付属品	11,834	12,068
		古車輪	2,313	2,436
		古金属すり板	348	288
		古機械器具	778	428
		古木まくらぎ	55	222
		廃カード	12	10
費用節減	エネルギー費用の節減	△61,480	195,867	
	合計	△25,190	228,587	

### ▶ 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 <sub>2</sub> 排出量(t-CO <sub>2</sub> )/売上高(百万円)	1.19
鉄道電力消費量(千kWh)/鉄軌道収入(百万円)	4.83

#### 集計方法

- 集計期間は平成23年4月1日から平成24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。

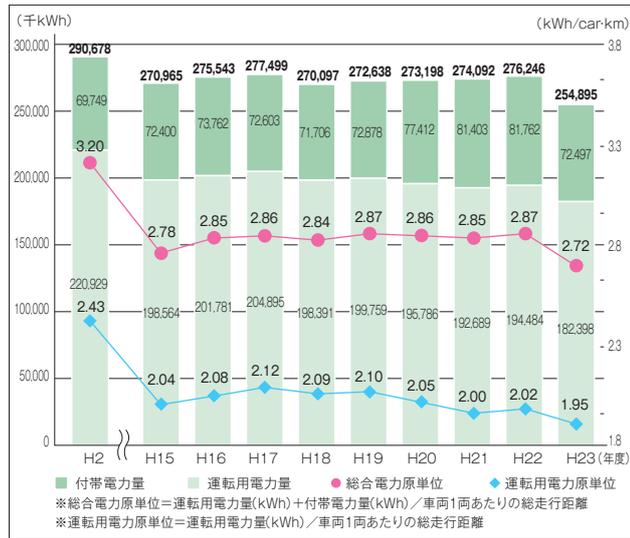
# 地球温暖化防止の取り組み (鉄道電力の削減)

## ▶ 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、CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>が発生するため、間接的にCO<sub>2</sub>を発生させていることになります。

この鉄道電力を削減することが、当社にとって重要な地球温暖化防止の取り組みと位置づけています。当社の鉄道電力の推移は下のグラフの通りとなります。お客さまの利便性向上のため、路線延伸や運行本数、走行距離の増加によって電力が増加しますが、さまざまな取り組みにより省エネルギー化に取り組んでいます。

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。

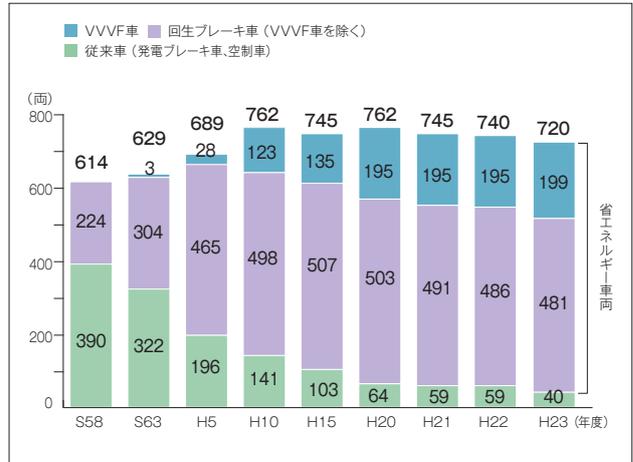
VVVFインバータ制御は、半導体素子を用いて電圧と周波数を変化させながら交流モーターを駆動する方式で、電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制御することができます。さらに新造車両13000系と、3000、10000系車両では、ブレーキ時に低速まで回生ブレーキを使用し、13000系車両と従来の車両(当社2600系を想定)との比較では、エネルギー消費を約35%削減しています。

回生ブレーキとは、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力を発生させる方式です。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。

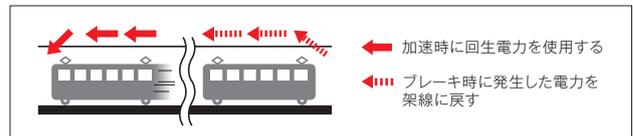
平成24年3月31日現在720両中680両が回生ブレーキ車両となっております。

※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



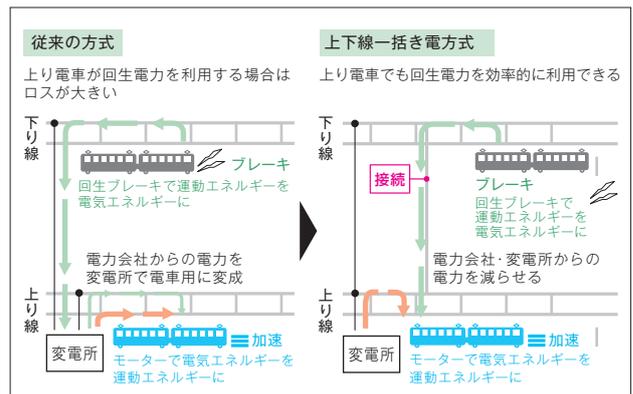
回生ブレーキの仕組み



## ▶ 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



## ▶ 車両用クーラー更新(新冷媒化)

車両冷房装置の更新時、空調装置の冷媒にオゾン層破壊係数がゼロの「R407C」を使用し、環境負荷の低減を図っています。また、廃棄処分する冷房装置は義務として処理業者の委託確認書を交付し、フロン類を適切に処理しています。



クーラー新触媒

## ▶ 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、平成23年度工事で牧野、丹波橋、宇治駅のコンコース照明をLED化しました。そのほか、枚方公園駅ホーム照明のHf蛍光灯化(高周波点灯蛍光灯)をするなど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

## ▶ 夏と冬の節電対策

当社では「ISO14001」に基づき鉄道電力の削減に取り組んでいるほか、平成23年度は関西電力(株)からの夏期・冬期における節電依頼に対応し、夏期は7月1日(金)~9月22日(木)平日(8/12~16除く)の9時~20時、冬期は12月19日(月)~3月23日(金)平日(12/29~1/4除く)の9時~21時にそれぞれ下記のとおり節電を実施しました。

電力不足に対応した節電

	夏期	冬期
①空調・換気関係	終日 ・地下線6駅冷房設定温度2度上昇 12時~15時 ・地下線換気機運転調整	9時~21時 ・地下線換気機運転調整
②照明関係	終日 ・コンコース照明減灯 ・電照看板の撤去および空枠の消灯 ・自動販売機前面ディスプレイ消灯	
③昇降機関係	12時~15時 ・駅のエスカレーター一部休止	10時~17時 ・駅のエスカレーター一部休止
④業務関係	9時~20時 (事業所により時間帯は異なる) ・クールビズ温度徹底 ・未使用スペースの消灯徹底 ・昼休みの照明消灯の徹底 ・空調稼働時間の短縮 ・OA機器省電力モード設定 ・OA機器未使用時電源オフ	9時~21時 (事業所により時間帯は異なる) ・ウォームビズ温度徹底 ・未使用スペースの消灯徹底 ・昼休みの照明消灯の徹底 ・空調稼働時間の短縮 ・OA機器省電力モード設定 ・OA機器未使用時電源オフ ・ノリ残業デーの徹底

※本社などのオフィスにおいても、照明の間引き点灯や空調稼働時間の短縮など、節電対策を実施しました。

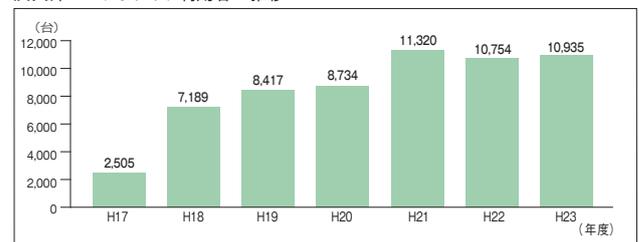
## 地球温暖化防止の取り組み (公共交通利用促進)

### ▶ 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働で取り組んでいます。

とりわけ京都東山地区は、年間約1,500万人の来訪がありますが、特に秋の行楽シーズンの休日には、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、平成17年よりパーク&ライド駐車場としてマイカー利用者にご案内しています。また、自宅周辺に公共交通機関がないなどの理由によるマイカー利用者が公共交通機関を利用し易くするために、当社とタイムズ24(株)は、京阪電車沿線の時間貸駐車場「タイムズ」において、全国で初めて、交通ICカード「PiTaPa」と「ICOCA」のどちらでも支払い可能な電子マネーサービスを導入、交通ICカードを用いて京阪電車をご利用のお客さまに駐車料金を優待する「交通ICパーク&ライドサービス」を平成23年7月29日から開始しました。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の低減に努めています。

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23年度は野江駅、萱島駅、香里園駅、枚方市駅で駐輪場を増設しました。



香里園駅駐輪場



枚方市駅駐輪場

### ▶ 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、近年では自家用車に加えてJR京都駅発着のバスやタクシー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、当社では西日本旅客鉄道(株)と協働で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・祇園四条駅)をPRしています。

また、平成23年11月6日より両社の東福寺駅ホーム間で、階段を利用せずに乗り換えていただける「のりかえ口」を供用することで、乗り換え負担を軽減し、公共交通利用促進による環境負荷の低減に努めています。



JRとの併用「のりかえ口」(東福寺駅)

## 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施削

寝屋川車両基地では、車輪踏面を正規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。



車輪施削

### ▶ 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。



レール削正車

### ▶ 線路の整備（道床つき固め作業）

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。



道床つき固め作業



マルチプルタイタンパー

### ▶ 道床交換工事

バラスト道床に用いる碎石は、長期の使用により細粒化や劣化で機能が低下し、軌道整備の効果を長く保てなくなります。道床交換工事により新しい碎石に入れ替えることで、騒音・振動低減や保守周期の延伸に効果があります。



道床交換(完了)

## リサイクルの取り組み

### ▶ ゴミのリサイクル

平成20年10月に中之島線4駅および淀屋橋～京橋間の各駅に新型のゴミ箱を設置、続いて平成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。新型は透明で中身が見えるため、不審物の投入防止や分別回収に役立っています。

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

### ▶ 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」の一環として、ペットボトルのキャップを回収し、世界の子どもたちにポリオワクチンを届けるエコキャップ活動に取り組んでいます。3年前の活動開始から平成23年12月2日までに204,800個のキャップを回収し、256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

## 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ムを有効活用したタイルです。再々生も可能で、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・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CO<sub>2</sub>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

### ▶ 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、大津線の京阪石山駅ホーム、京阪膳所駅下りホーム、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

## 私たちも環境活動に取り組んでいます

### Message

電気部技術課では地球温暖化防止に向け、鉄道施設の照明更新時にLEDをはじめとする高効率照明器具を採用し消費電力削減に努めている他、平成23年度には神宮丸太町駅において構内冷房用の大型熱源設備を水冷式から空冷ヒートポンプ式熱源機に置き換え、消費電力および水使用量の低減を図りました。

また、工事の計画にあたっては周辺への騒音・振動の軽減に配慮した工法を選定するとともに、グリーン購入法適合商品の採用を積極的に検討しています。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います。



電気部 技術課  
電力設計担当  
北門 修人

### 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23年度は萱島駅構内の分岐器の一部を弾性ポイント化し、また、枚方市駅～御殿山駅間の一部でロングレール化を実施しました。これにより、列車通過時の継目音が低減され、かつ保守作業の省力化にも寄与しています。今後も積極的に環境活動への取り組みを行っていきます。



工務部 保線課  
設計担当  
北端 光生

### Message

沿線に住まわれる方々への騒音対策は、京阪線・大津線とも全車に防音車輪を採用しているほか、軌道に車輪踏面の損傷を検知するフラット検出器を設置し、検知したときは直ちに車輪旋削を行うよう努めています。

このほか、車輪踏面の損傷にいたる期間を車系・車種ごとに統計的に管理し、定期的に車輪旋削を行うことで、車輪踏面損傷による騒音の発生を未然に防ぐ努力をしています。



車両部 車両課  
台車係  
屋敷 圭三

## 「CSR報告書2012」を読んで



2012年 7月25日  
神戸大学大学院  
経営学研究科教授  
國部 克彦

### 1. 「選ばれる京阪」への着実な歩み

創立100周年(2006年)に、2020年を見据えた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」コンセプトを発表され、ビジョンの実現に向けて行動されています。なかでも「安全」を最重視し、「CSR」「環境」を重要な基盤として位置づけ、活動されています。2011年度は双方向コミュニケーションに力を入れられ、外部からの意見を取り入れる姿勢を明確に打ち出し、第三者委員会も開催されました。広く意見を聞くことは大切です。次はそれらの意見をどのように経営活動に取り入れ、外部の視点を経営判断に反映させていくかが課題になると考えます。また京阪グループが「選ばれる京阪」像をどのようにイメージしているのか、どのような道筋でそこへ向かうのかについて、選ぶ立場にある人々とコミュニケーションをとることで、ビジョンを明確に示し共感を得られるのではないかと期待しています。

### 2. CSR経営の具体化へ

CSRレポートのなかで「安全」と「環境」については、具体的な年次目標と評価の一覧が記載されています。具体的な項目や課題が見え、その進捗状況が分かるようになっており、現在の京阪グループの姿が良くわかります。社会活動についても、公共責任の高い事業体として、まじめに努力されている姿がうかがえます。「社会」の項目についても一覧評価があれば、より分かりやすくなると思います。さらに、指標の定量化をできるところから進められれば、より体系的な管理が進められると考えます。そのような対応をすることによって、将来的には統合レポート<sup>※</sup>などの水準を目指すこともできるようになるでしょう。また、この面では、もっともっと多くの社内外の関係者に登場してもらうことも、CSR活動の強化のために検討されて良いと思います。

### 3. 省エネ社会への対応

電力が不足する状況下、現在行っている節電対応をさらに進めなければなりません。そのためにはステイクホルダーの理解と共感を得ることが重要となります。電力消費の多くを占める鉄道電力において、削減可能な部分は外気温が一番大きな変動要因であることから、既にコミュニケーションを重視されていますが、今後は特に鉄道利用者へのより一層の啓発活動とコミュニケーションが必要になると思われます。京阪電気鉄道では、早くから環境保全の観点にたち低炭素社会を目指した取組を実施されていますが、今後はエネルギー問題をより広く啓発する意味でも、沿線地域全体の問題として、率先して推進されることを期待しています。

※統合レポート:欧州を中心に進められているアニュアルレポートとサステナビリティレポートを統合した報告形式

### 第三者意見を受けて

この度は貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。本年は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たいとの思いから、新たに第三者委員会を開催するなどの試みを実施し、幅広いご意見を頂戴しました。今後、皆さまからいただいたご意見を参考に、CSR活動を見直すとともに、より多くの社内外の関係者とのコミュニケーションを深め、京阪グループCSR活動を強化することを検討していきたいと思っております。

また、昨今の電力供給事情から、節電対策として省エネルギー車両の導入や、エネルギー原単位の削減を進めてまい

りました。駅照明の減灯や、エスカレーターの一部休止など、ご利用の皆さまにはご不便をおかけしたことと存じますが、目標を上回る節電成果をあげることができました。今後も鉄道事業者として、「安全」を最重視するとともに「環境」保全の観点にたち、沿線地域全体の問題として、省エネルギーや公共交通利用促進その他、環境負荷低減を目指した取り組みを進めていきたいと考えております。

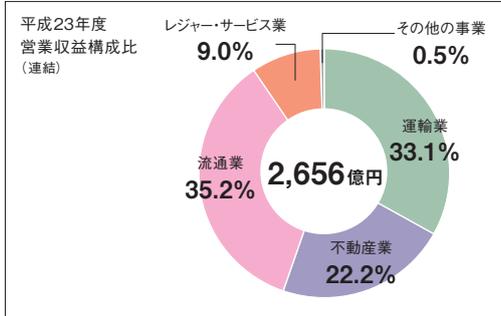
平成24(2012)年7月

京阪電気鉄道株式会社  
経営統括室 経営政策担当 部長 三杉 学

# 京阪グループの概要

## ■ グループ概要 (平成24年3月31日現在)

連結対象会社 39社 (京阪電気鉄道株式会社  
および持分法適用会社を含む)  
従業員数(連結) 6,764人  
営業収益(連結) 2,656億円



※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24年3月31日現在)

- 運輸業  
鉄道事業、バス事業
- 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、  
飲食業
- レジャー・サービス業  
ホテル業、観光船業
- その他の事業  
クレジットカード業



京福電気鉄道



ファインシティ大阪城公園



京阪百貨店すみのどう店



京都センチュリーホテル

# 京阪グループネットワーク (平成24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
- イースタン興業株式会社
- 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
- 株式会社京都センチュリーホテル
- 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

# 京阪電車沿線案内図





12.08.8000

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/>

#### 【表紙について】

京阪電車では京阪沿線内外のお子さまを対象に、  
広く絵画作品を募集するイベントとして「ちびっこアーティストが描く絵画募集」を行っています。  
平成23年度は『駅からはじまる冒険の旅 ～未来はきみたちのもの～』というテーマのもと、  
私たちの想像を超える未来の京阪電車を描いた個性あふれる作品がたくさん届きました。  
表紙では入賞作品の一部と全作品を集めた展示会の様子を掲載しています。