



CSR報告書 2014

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2014



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

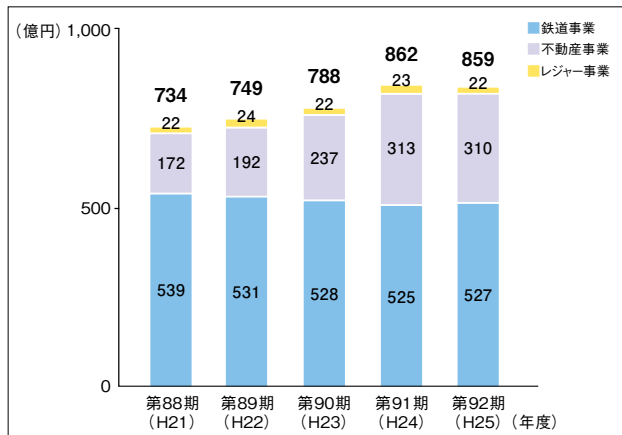
京阪グループの一人ひとりが実践しなければならないことを表した、お客さまへの約束です。私たちがお届けする商品やサービスを通じて、お客さまとともに、潤いのある街と暮らしを創りあげます。

京阪電気鉄道株式会社 会社概要

▶ 会社概要 (平成26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25年度 営業収益	京阪電気鉄道: 859億円 (鉄道事業: 527億円) (不動産事業: 310億円) (レジャー事業: 22億円)
資本金	514億円
従業員数	1,586人 (他社からの出向者を含み、他社への出向者を除く)

営業収益推移



※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。

▶ 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25年度の輸送人員は約2億8,081万人、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」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

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25年度は年間約95万人の方にお越しいただきました。

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。

2012年度より継続してステークホルダーから客観的な意見を取り入れるコミュニケーションの機会を設け、その内容も報告書内に掲載しています。

また、今年度はカルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社の増田社長をお迎えし、当社のCSRに対する考え方や取り組みについての対談を行いました。

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25年度（平成25年4月1日～平成26年3月31日）

※一部に平成25年度以前、26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（2012年版）
- 環境会計ガイドライン（2005年版）
- 民鉄事業環境会計ガイドライン（2008年版）

▶ 発行

平成26年8月

▶ 次回発行予定

平成27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 経営戦略担当 CSR報告書作成事務局
TEL：06-6945-4585 FAX：06-6947-3724

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
■ スペシャル対談	4

京阪グループのCSR

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／経営理念／経営姿勢	8
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／CSR推進体制	10
経営理念の浸透／当社とステークホルダー／ステークホルダーダイアログ “こころまち つくろう”の実践—鉄道事業での「CSアンケート」実施—	12
	13

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	15
■ 平成25年度の事故・障害等に関するご報告	
事故・災害等の発生状況	17
平成25年度安全重点施策の取り組み ／平成26年度の安全重点施策の取り組みテーマについて	19
■ 安全管理体制の強化	
安全管理方法／教育・訓練	20
ヒヤリ・事故の芽活動／運転士の資質向上	22
技術の継承／KYT（危険予知トレーニング）	23
■ 走行中の列車の安全性向上	
運行管理	24
脱線防止対策／併用軌道	25
■ 駅の安全性向上	26
■ 車両の安全性向上	
車両の安全対策／より安全快適な車両を目指して	27
■ 踏切の安全性向上	
踏切道の推移／踏切での啓発活動	28
淀駅付近立体交差化事業	29
■ 火災・自然災害対策の推進（地震、風、雨など）	
気象観測機器／雨量監視システム／早期地震警報システム ／地下線の防災監視システム	29
耐震補強／地下駅の火災対策	30
■ 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	30
■ 平成26年度の安全投資について	
安全投資／京阪電車からのお願い／安全報告書へのご意見受付	31

社会への取り組み

■ お客さま満足のために	
お客さまの声にこたえて	33
よりやさしく便利な駅を目指して	34
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	35
■ 株主・投資家のために	36
■ 地域社会のために	
明日を担う世代のために	37
地域社会とのコミュニケーション	38
■ 従業員のために	
働きやすくやりがいのある職場づくり	40
安全衛生に関する取り組み	41

環境への取り組み

環境理念／環境方針／環境理念・環境方針の浸透	43
環境マネジメント／京阪グループの環境マネジメント	44
環境負荷低減の目標と実績	45
事業活動に伴う環境負荷（マテリアルバランス）	46
環境会計	47
地球温暖化防止の取り組み（鉄道電力の削減）	48
地球温暖化防止の取り組み（公共交通利用促進）	49
騒音振動低減の取り組み	50
リサイクルの取り組み／森林保護の取り組み／天津線での取り組み ／私たちが環境活動に取り組んでいます	51
■ 第三者意見／第三者意見を受けて	52
京阪グループの概要／京阪グループネットワーク ／京阪電車沿線案内図	53



T-SITE内、代官山 蔦屋書店にて

加藤好文

京阪電気鉄道株式会社
代表取締役社長 CEO 兼 COO 執行役員社長

増田宗昭氏

カルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社
代表取締役社長兼 CEO

経営の原点を見つめ直し、 未来へ チャレンジを続ける

TSUTAYA創業の地、 枚方で学んだ経営の原点

加藤 増田社長は枚方市のご出身で、事業を起こされたのも枚方だと伺っています。当社沿線で枚方市駅は第3位の乗降客数で中心的な駅の一つ。京阪電車にとって枚方は大事にしなければならない場所です。増田社長も経営者としての原点においても、故郷の枚方を大切にされていますね。

増田 今から32年前に枚方市駅の駅前で、32坪で始めたのが1号店です。店名は「蔦屋書店」でした。経営者として原点のエピソードを話しますと、江坂に2号店をオープンした時に、枚方でお世話になった方が「2号店をやるのはいいけど、1号店を疎かにしたらだめ。店を広げることによって1号店が良くなるという考え方でないと、私たちは嬉しくない」とアドバイスしてくれたのです。その言葉が、いまの私にとって経営者としての価値観のもとになっています。お世話になった人や1号店を良くするために事業を拡大するんだという考え方でないとだめですね。もっと言えば、家族の幸せのために仕事をするんだという部分が価値観としてないと事業は長続きしない。その意味でも故郷・枚方を大事にしています。

加藤 お客様視点を大事にする、人が人を大事に思う心を経営の原点においておられる。その考えは私たちも一緒です。いかにお客様に喜んでいただくか、満足していただくかを真剣に考え、いろいろな形で提供させていただいています。そこには当然ですが、人を大切にすることが基本としてあります。

増田 私は、事業を通してライフスタイルを提案するという思いでTSUTAYAを始めました。ライフスタイルを

日本語にすると「生き方」。生き方というのは、人間を「人の間」と書くが如く、人と人との関係性をどのように自分の中で形作っていくかだと考えています。例えば、親を大事にするとか、家族を大事にするとか、そういう関係性の提案だと私は思うのです。突き詰めていくと、お店に来てくださるお客さまやそこで働く人を大事にすることや幸せにすることが、お互いの幸せになるという考え方で経営しているつもりです。

安心でき、心の安らぎがある 「働く環境づくり」

加藤 私は経営者として、お客さまを大切にしようと思えば、まず従業員が安心でき、心の安らぎを持ってないと、お客さまにご満足いただけないと考えています。昨年、段階的にですが65歳までに定年を延長しました。従業員にとって、年金受給までに空白期間があるというのはすごく不安定な状況で、その期間を再雇用でつなぐという考え方もありますが、不安をなくすことが大事だということで決断しました。従業員に65歳まで元気でしっかりと仕事してもらおうのだという宣言ができたことは良かったと思っています。

増田 定年から年金受給をシームレスにするというのは素晴らしいですね。

加藤 従来のサービス業は、お客さま向けの場所は良い所を確保しても、従業員の事務所は申し訳ないけど階段下で、ということがありましたね。それではなかなか本当の意味で良いサービスを提供できません。

私が入社したのは世の中にクーラーが出始めた頃でしたが、混雑する電車を少しでも快適にしていきたいとい

うことから電車にはいち早く冷房を付けていました。駅にも比較的早く冷房を設置しましたが、それは自動改札などの機械を正常に作動させるため、結果的にそれが普及していきました。その頃の思い出で一番気の毒だったのは、踏切で電車が来る度に旗を振る係員が待機する小屋で、夏はカンカン照りで暑く、冬は寒い。当時人事部にいた私は、これを何とかしたいと思っていました。ちょうど、その時期に社員寮を改装することになり、そこで余ったクーラーを踏切の交通係の小屋に計画的に付けていったところ、非常に喜ばれました。



増田 私どもの1号店も、お客さま優先、効率優先で、働く環境は後回しでしたが、来年オープンする二子玉川のお店は、バックヤードの事務所に食堂を作ります。二子玉川のお店では生活提案をもっと極めるということで家電製品や調理家電なども扱います。それを踏まえて、バックヤードでも自分たちが調理したり、コンビニで買って来た食材を加工したりできるようにします。32年前の1号店とは逆の発想で、働く人たちがまず楽しめる環境から考えました。お店もオフィスも、皆が働きやすくなるような環境を大切にしなければなりません。そうでないと良い企画も良いサービスも生まれません。

お客さまのための沿線活性化

増田 私たち、カルチュア・コンビニエンス・クラブの「企画」とは、ライフスタイルに革命を起こすような仕組み、つまり、生活を新しくするインフラやプラットフォームのことです。もともと鉄道会社は鉄道を敷設し、「移動」という新しいライフスタイルの価値をもたらすものとして始まりましたよね。その後、次々と鉄道ができて、それをつなぐことで、自由に移動できるという新しいライフスタイルが誕生しました。現代のインターネットの世界とすごく似ています。

加藤 運輸や物流のインフラという点では、船のほうが先で、当社沿線では琵琶湖から疏水を通して京都に来て、京都から淀川を通して大阪・天満橋の八軒家浜まで運んでいました。電車の開通前に当社グループの琵琶

湖汽船の前身である太湖汽船が琵琶湖の長浜から大津まで人と物を運んでいたのです。その後、鉄道ができて、鉄道のほうが速く量を運べて確実ということもあり、船はその役割を鉄道に明け渡したという歴史があります。

実は今それをまた復元して琵琶湖から疏水を通して京都まで船を通そうという計画があります。地元の行政も検討を進めており、当社も、ぜひお手伝いしたいと思っています。それが将来の観光の目玉につながっていけば、まさに「観光創造」です。

京阪グループの大阪水上バスでも淀川を利用して天満橋から枚方までのクルーズを年に何度か実施しており、「くらわんか舟」などの歴史的な趣もあって面白い。枚方から京都へは現状では浅くて船が通ることができませんが、浚渫(しゅんせつ)すれば、琵琶湖から大阪までの「水の路」がつながり、これも観光の目玉として、沿線活性化につながるものと考えています。

増田 それは壮大で面白い企画ですね。ぜひ実現してください。

インフラで言えば、もう一つ、「くずはローズタウン」などの街の開発がありますよね。私が初めて「くずはモール」に行ったのは大学生の頃でした。大型商業施設は、ショッピングセンターとモールの2つに分けることができると思いますが、ショッピングセンターは二子玉川の高島屋さん、モールでは「くずはモール」が衝撃的でした。今年3月、その「くずはモール」をリニューアルされて、テレビカーを設置されたとか。



加藤 「SANZEN-HIROBA」のことですね。リニューアルで、家族と一緒に楽しめるような場所をつくりたいと考えていたとき、旧3000系の特急車両が廃車になるタイミングになりました。お客さまにとっては名残惜しい車両でもあり、当社としても残したいという思いでしたので、くずはモールリニューアル計画の途中でスペースを確保したのです。「SANZEN-HIROBA」では子どもたちはもちろん、親御さんも運転シミュレーターや京阪沿線の歩みを示す写真展などを楽しんでいただいています。お客さまに非常に喜んでいただいております。設置して良かったと思います。



「安全」と「チャレンジ」を 両立させる

増田 お客様を大事にする、儲けを大事にするというのは誰でもわかっています。しかし、お客様を大事にしようと思えばコストがかかるとか、儲けようと思えばお客様に不便を感じさせることがあるとか、それは対立すると思われている。私は「そういう単純思考は止めよう」と言っています。お客様を犠牲にしてもいけないし、儲けを犠牲にしてもいけない。その両方を満たす解を求めるのが経営だと言っています。

加藤 それは京阪電車が精神として受け継いでいる創立委員長・渋沢栄一の「道徳経済合一説」とある種通じるところがあります。企業の社会的責任が増すなかで、倫理的観念である経営理念の大切さや、その意味を問い直すことはとても大事だと考えています。

社長就任時、私は「安全とチャレンジ」という方針を打ち出しました。今のお話と同じで、単純思考では、チャレンジしたら安全が損なわれるように感じられる。チャレンジはしても、安全は絶対に守らないといけない。これは当たり前の話で、安全を守りながら、いかにチャレンジしていくか。

私は「安全をしっかり守った上で、チャレンジして前に進もう」と呼び掛けており、かなり社内に浸透しつつあります。いままでの鉄道会社ではやらなかったことにも取り組んできて、ずい分変わってきました。安全は昔から叩き込まれていますから、社員はみんな安全をまず一番に考えるように染み込んでいます。チャレンジするというの

は、非常に難しかったんですが、徐々に進んできたかなと思っています。もともと、増田社長から見ればまだまだとお感じになれるかもしれませんが(笑)。

増田 いえいえ、インフラビジネスとエリア開発やサービス開発というのは全然違うスキルが求められるのに、京阪電車さんのように安全とチャレンジを両立されるのは、すごいと思います。京阪電車さんにはもともとそういうDNAがあるのでしょうか。今後はどのようなチャレンジをされるのですか。

加藤 「くずはモール」をリニューアルして、これまで描いてきた完成形が一つできましたので、数あるチャレンジの一つとして、枚方市駅周辺をもう一度活性化したいと考えています。現状が悪いということではなくて、やはり年月が経ち、多少色あせてきたところがあるのでテコ入れしていきたいと考えています。駅前のいろいろな商業施設から、駅の高架下の商業施設、さらに踏み込んで駅自体もコンセプトを持った「新しいこれからの駅」というものを表せたらとアイデアを練っているところです。

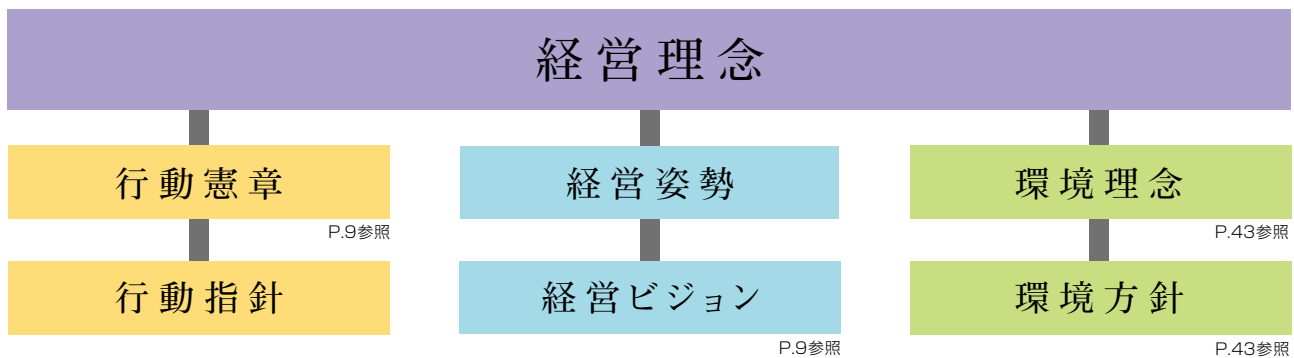
増田 京阪沿線がもっと良くなってもらうことは、沿線の皆さまはもちろん、私のように沿線出身の人間にとっても誇りですから、見たことのないチャレンジを、ぜひやって欲しい。昔、「ひらかたパーク」で大菊人形展が開催されたとき、枚方市民にとっては見たことのないものだったでしょう。みんなが話題にしていたことを覚えています。私も京阪電車には思い出があるので、企画屋として機会があればお手伝いできればと思っています。

加藤 増田社長にご参加いただけるのは、楽しみです。沿線の街がさらに元気になるような企画を、ぜひお待ちしております。本日はありがとうございました。

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」と言っていたりするような、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、経営理念に従業員の日常の行動で実現するための基本方針として、平成18年4月に「行動憲章」を制定しました。さらに、当社各部署およびグループ各社において、より具体的な行動レベルに落とし込んだ「行動指針」を定めています。

行動憲章

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

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

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

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

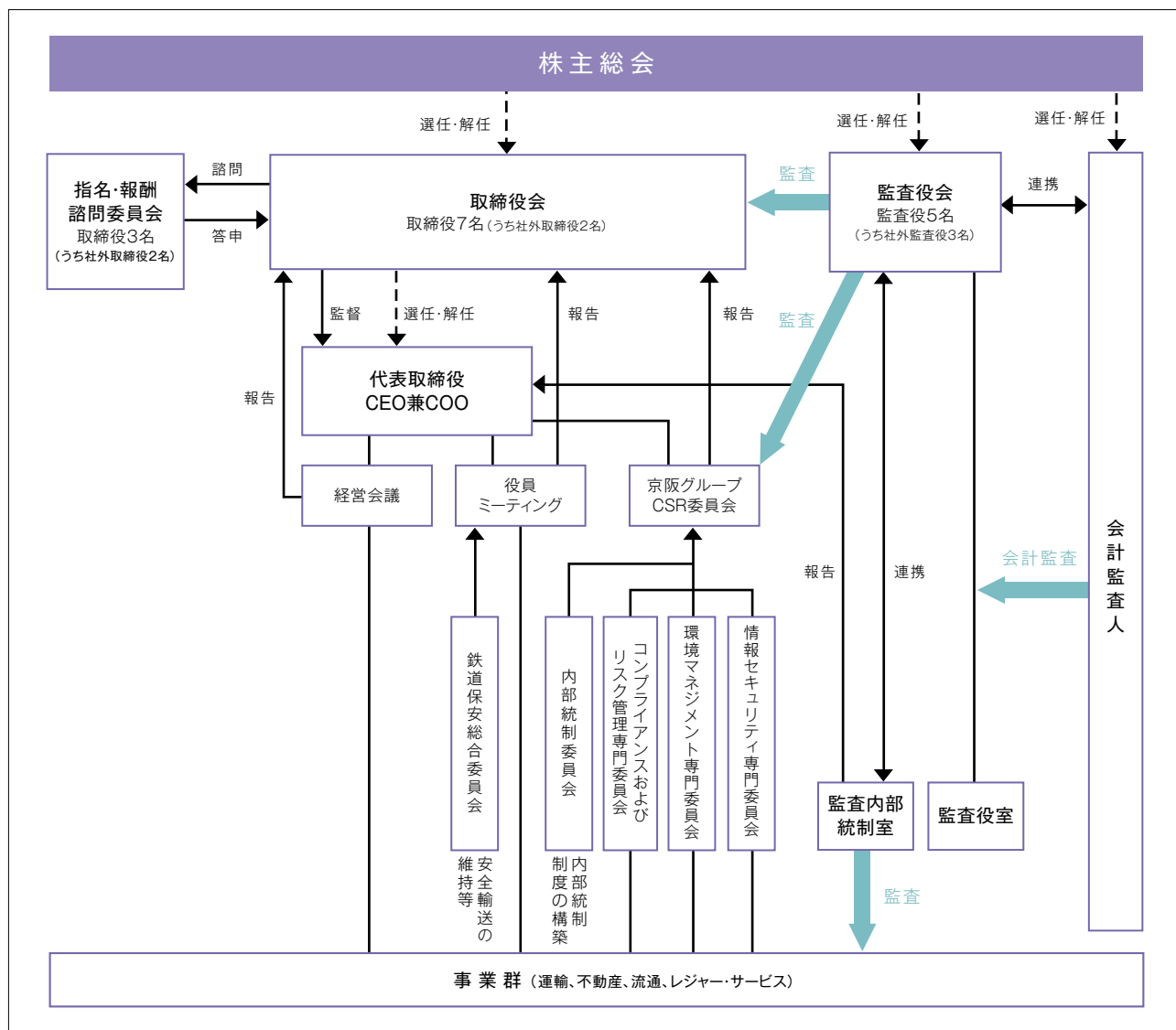
コーポレートガバナンス

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、企業法務の専門家、企業会計の専門家ならびに運輸行政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開催しています。(平成25年度は2回開催)

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25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25年度は2回開催)

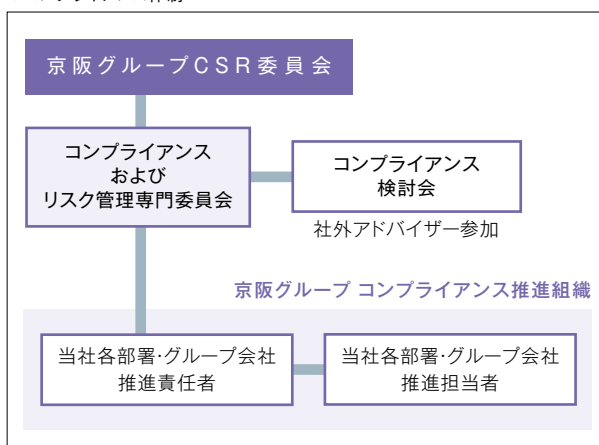
環境マネジメント専門委員会

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25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25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.40に記載されている人材育成体系図中にある階層別研修などの機会を通じて経営理念や京阪グループの社会的責任、コンプライアンスに関する教育を実施して意識の向上を図るとともに、コンプライアンス・マニュアルを作成し、従業員のコンプライアンス知識の向上を図っています。

コンプライアンス・ホットライン

京阪グループに勤務する役員、社員およびそのほかの従業員を対象に、当社監査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そのほか必要な事項を定めた「危機管理規程」を制定し、危機情報の収集・管理・報告・公開、危機発生時の体制などの整備を図っています。

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

また、危機対応能力の向上を図るため、「コンプライアンスおよびリスク管理専門委員会」のもとに「危機リスク小委員会」を設置し、京阪グループに重大な影響を及ぼすリスクへの対応策の整備などに取り組んでいます。

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

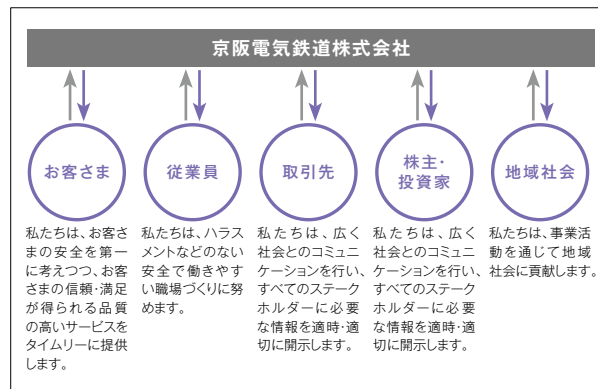
グループ新入社員研修、新任管理職・係長研修などで京阪グループの経営理念などの浸透を図っています。



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。



ステークホルダーダイアログ

学生とのダイアログ

同志社大学でのゲスト授業

【開催概要】

日時：平成25年12月4日（水）10:45～12:15

場所：同志社大学 今出川キャンパス

講義テーマ：

「京阪電気鉄道株式会社の環境CSR活動の取り組み」



■ 主なご意見とご提案（一部抜粋）

- 「安全への取り組み」を読むと想像以上に安全対策が行われていて安心した
- 電車の乗り心地が良い/近畿圏で一番快適→レールや車輪に工夫があるなんて知らなかった!
- 駅が綺麗（特に中之島線）、波型手すりや透明ゴミ箱に意味があるなんて知らなかった!
- 駅員さんが丁寧/アナウンスが聞き取りやすい
- 電車とバス以外の事業があることにびっくり（不動産、ひらパー、ショッピングモールについて京阪グループのイメージがない）

京阪グループ監査役協議会 ゲスト講演

【開催概要】

日時：平成26年3月13日（木）16:30～18:00

場所：京阪電気鉄道株式会社 本社集会場

講義テーマ：

「京阪グループ“選ばれる”ためのCSR戦略についての一考察」

講演者：株式会社環境管理会計研究所代表取締役 梨岡英理子様



■ 京阪電鉄グループに期待されること

- 三条駅、ひらパー（枚方公園）について、駅周辺が寂しい
→ 複合商業施設の誘致を期待
- 京都観光への貢献、駅からすぐ夢の国へ
→ 沿線で楽しめるイベントの開催（いつも行きたい/飽きない）
- 京阪主催のイベントを期待 → 京都観光（京都の地域活性化）、パーク&ライドの推進と駅自転車置き場の整備（環境保全）、電車の利用でCO₂削減、電車の電力削減に乗客の協力（楽しく協力できる仕掛け、啓蒙活動）
→ 京阪電車に乗って京都等観光したいファンづくり
- 沿線地域の活性化（住環境の充実、観光・商業施設等）
→ 京阪グループとしてのブランド効果=安心
- 沿線住民の満足度向上=沿線価値向上
→ 住宅購入、子育て、学校、就職、楽しみ（カルチャー・エンターテインメントほか）、病院、介護など、一生を京阪沿線で過ごしたいと思える街づくりを

“こころまち つくろう”の実践—鉄道事業での「CSアンケート」実施—

京阪電車では、鉄道を「安全・安心」にご利用いただくことはもちろん、便利で快適なサービスをご提供することも使命と考え、京阪電車お客さまセンターと鉄道営業部による「CS[※]アンケート」を実施しました。普段はお客さまセンターに届きにくい潜在的なご意見・ご要望を把握し、今後のサービスや業務の改善につなげていきます。 ※Customer Satisfactionの略で、「お客さま満足度」の意味。

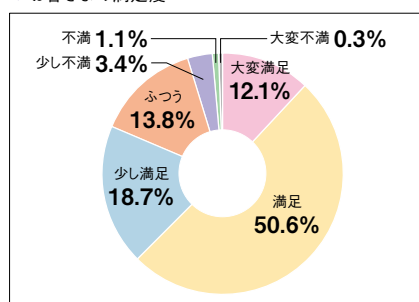
【実施概要】

配布日・場所：平成25年10月6日(日)・・・「ファミリーレールフェア2013」会場(寝屋川車庫)

平成25年10月17日(木)・20日(日)・・・淀屋橋、京橋、枚方市、丹波橋、祇園四条の各駅

配布数・回答数：配布5,200通、回答数1,727通(回答率33.2%)

▼お客さまの満足度



■改善のご要望トップ5

- 1位 トイレの清潔さ・安全
- 2位 車内マナー
- 3位 ダイヤ乱れ時の駅や車内でのご案内
- 4位 ホーム、階段など駅の安全対策
- 5位 運賃の額や制度、運賃の割引

お客さま満足度(CS)向上に向けた各部での取り組み事例

◆言葉遣いについての研修を開催

(株)京阪ステーションマネジメント 駅サービス部、大津鉄道部

平成25年5月に大津鉄道部で、8月以降に枚方・伏見両エリアで、駅係員を対象に「恐れ入りますが…」「申し訳ございません」といった接客時の言葉遣い(クッション言葉)や、実際の接客場面を想定したロールプレイング方式の研修会を開催。

さらに平成26年1月には、係員が改札口不在の際、ほかの駅からお客さま対応を行う「他駅サポートシステム」のオペレーターを対象に、インターホン越しにお客さまと会話する技術を学ぶ研修会を開催しました。

◆車内放送の訓練を実施

鉄道営業部 運転課

平成25年9月、車掌を対象に、車内放送の発声方法と事故など異常時の対応方法を訓練しました。平成26年3月には、聞き取りやすい放送のための訓練を実施しました。

◆ダイヤ乱れ時におけるお客さま向け案内放送のフォーマットを改良

お客さまにやさしい鉄道プロジェクト

各駅では、ダイヤ乱れ時におけるお客さま向けの駅放送をスムーズにできるよう、放送内容をフォーマット化したツールを備えています。より分かりやすい内容を目指し、順次改良を加えています。

◆過去の事故から得た教訓を今に活かす重大事故のパネル・カレンダーを作成

安全推進部

過去に当社で起きた重大事故をパネルにし展示しています。また、関係部署で「再発防止策の振り返り」を行うことにより、事故とそこから得た教訓の風化を防ぎ、安全への意識を高める契機とします。

皆さまのご意見を受けて

今回は毎年恒例の「同志社大学でのゲスト授業」のほかに「梨岡様のゲスト講演」と「CSアンケート」を実施しました。梨岡様のご講演では専門的見地から、「CSアンケート」では幅広いお客さまから貴重なご意見をいただきました。

大切なのは頂いたご意見ご要望をどう活かしていくかだと思います。ステークホルダーの皆さまの満足度向上を目指すべく努力していきます。

京阪電気鉄道株式会社
経営統括室 経営戦略担当 上須 知己



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

昨年度を振り返りますと、9月に発生した台風18号の影響により、運用開始後初めての大雨特別警報が発表され、大津線においては河川の氾濫水で御陵トンネル内が冠水したり、各所で軌道内に土砂が流入するなどした結果、14日間にわたっての運休を余儀なくされ、ご利用者の皆さまに多大なご不便をおかけする事態となりました。

あらためて自然災害の脅威を思い知らされたとともに、減災への備えの重要性を再認識した次第であります。

一方運転事故関係では、5月には浜大津駅で運転士が信号冒進をした上、分岐器を破損し、また11月には運転士が列車運転中にスマートフォンを操作するという、お客さまの生命をお預かりする者として決してあってはならない不祥事を発生させてしまいました。その結果、昨年度下期に続き、連続無事故記録を継続させる事ができないという事態を招いてしまいました。

鉄道は経験工学だと言われるように、失敗を真摯に受け止め猛省する事はもちろん、それらの事象から得られた教訓をさらなる安全追求への糧にしていく事が最も重要だと考えています。その方策の一つとして、過去に発生した事故やエラーを継続的に振り返り、対策が現在も有効に機能し形骸化していないかなどを検証する「重大事故等の再発防止策の再確認」についての取り組みを本年から始めています。

当社の安全基本方針にも掲げておりますとおり、安全最優先の原則とは何か、そのために社員一人ひとりがなすべき事は何かを今一度再認識し、安全で安心してご乗車いただける京阪電車の実現への決意を新たに、全社一丸となって全力で取り組んでまいります。



安全統括管理者
取締役常務執行役員
下條 弘

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。

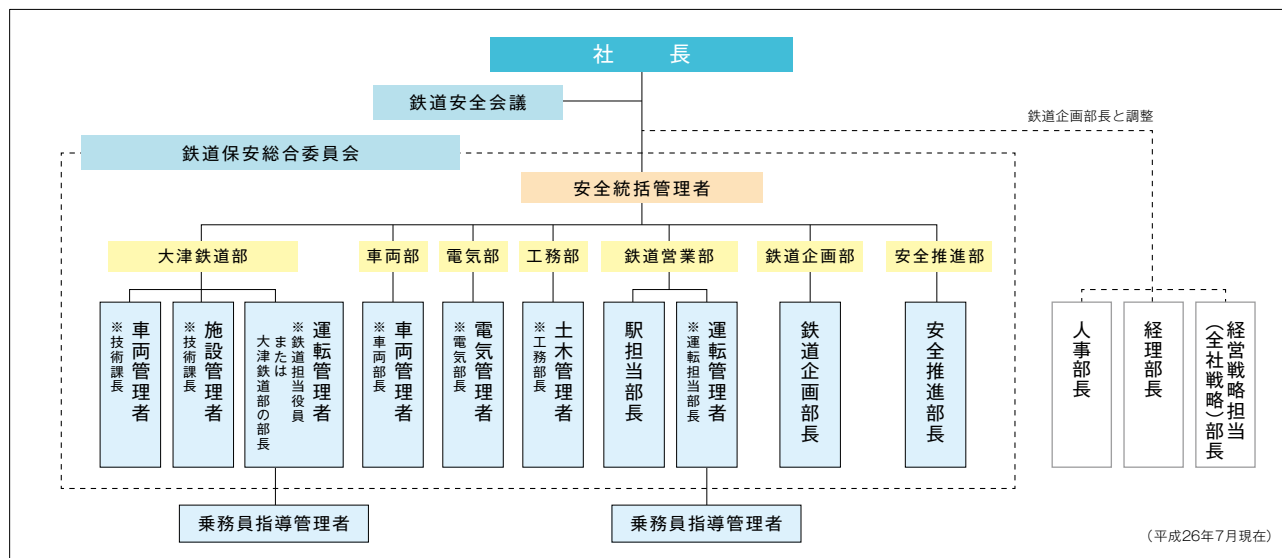
安全管理体制

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、乗務員の資質の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、対策本部や現場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
経営戦略担当(全社戦略)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25年度末で通算1,401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。

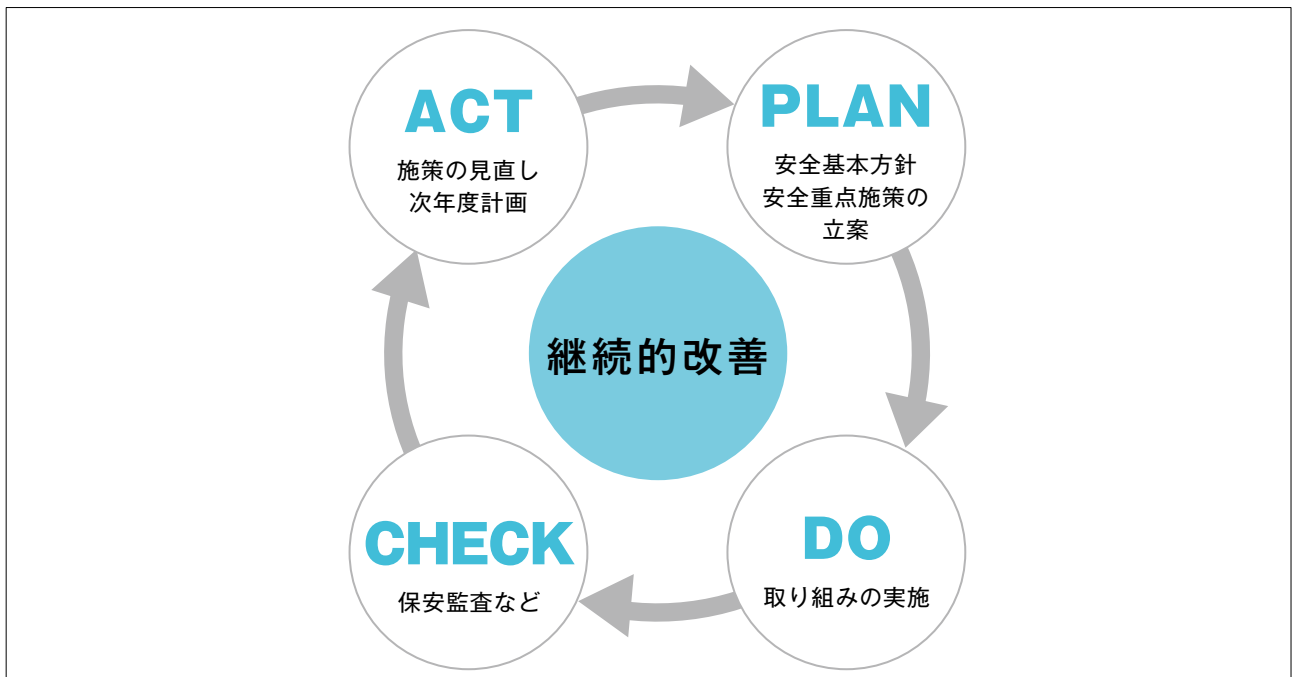
社長、安全統括管理者の巡視

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、一体となって安全性向上に努めています。



トップ巡視

▼安全管理のPDCAサイクル



平成25年度の事故・障害等に関するご報告

事故・災害等の発生状況

鉄軌道運転事故

鉄軌道運転事故は下の7種類に分類されます。

平成25年度は、踏切障害事故と鉄道人身障害事故が計9件発生し、この2種類以外の事故は発生していません。

踏切障害事故は、遮断桿が完全下降している踏切道内に自転車や人が侵入したことによるもので、鉄道人身障害事故は、線路内への侵入やホーム上での接触、ホームからの転落によるものです。

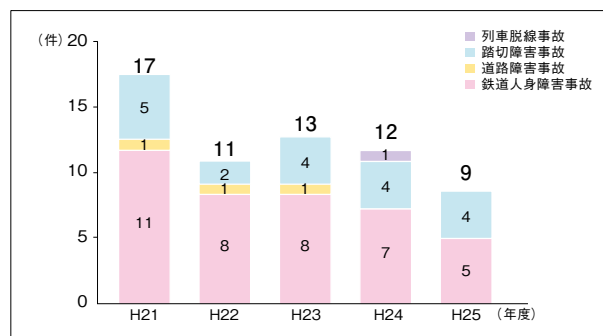
▼鉄軌道運転事故の分類

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	鉄軌道運転事故件数 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
列車衝突事故	0	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0	1	0
列車火災事故	0	0	0	0	0
踏切障害事故	5	2	4	4	4
道路障害事故	1	1	1	0	0
鉄道人身障害事故	11	8	8	7	5
鉄道物損事故	0	0	0	0	0
合計	17	11	13	12	9

▼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	踏切障害事故件数の内訳 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
直前横断	5	2	2	4	3
その他	0	0	2	0	1
合計	5	2	4	4	4

▼鉄道人身障害事故件数の内訳

年度	鉄道人身障害事故件数の内訳 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
ホームからの転落	6	2	0	0	1
ホーム上での接触	4	2	2	1	1
線路内侵入	1	4	6	6	3
合計	11	8	8	7	5

輸送障害

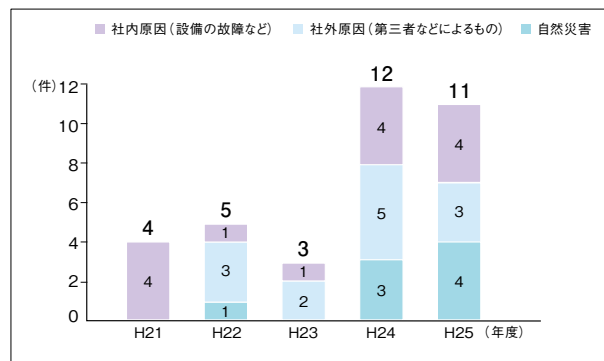
輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄軌道運転事故以外のもの(列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたもの)をいいます。

平成25年度は、11件発生しました。

▼輸送障害件数

年度	輸送障害件数 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
社内原因(設備の故障など)	4	1	1	4	4
社外原因(第三者などによるもの)	0	3	2	5	3
自然災害	0	1	0	3	4
合計	4	5	3	12	11

▼輸送障害件数と内訳



インシデント・電気事故

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。電気事故とは、感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故のことをいいます。

監督官庁に届け出ることや社内で周知を図ることにより、措置を確実に講じ事故の再発防止に努めています。平成25年度は、電気事故が1件でした。

▼インシデント・電気事故件数 (件)

年度	H21	H22	H23	H24	H25
インシデント	2	0	0	0	0
電気事故	0	0	0	1	1

自然災害

平成25年9月16日には、台風18号の影響により気象庁より運用開始後初めて特別警報が発表され、数十年に一度とされる豪雨となり、全線にわたり、一時すべての運転を見合わせるなど、さまざまな被害に見舞われました。

なかでも大津線においては、京都や滋賀の各地で発生した冠水や土砂災害の影響により、14日間にわたる運行休止を余儀なくされました。

大雨に対する対策については、止水板や監視カメラの設置、運転速度規制や警戒配置の見直しなどを行いました。今後もさらなる安全対策を施し、減災および災害発生時の事故防止に努めていきます。



大谷駅～上栄町駅間 土砂流入

この区間では、軌道横を流れる吾妻川が土砂でせき止められた事により、大量の土砂が流れ込み、軌道内200mにわたって、約4000m³もの土砂が堆積したため、復旧作業が難航しました。

災害発生時

災害復旧後



御陵駅～京阪山科駅間 線路冠水

付近を流れる安祥寺川からの氾濫水が軌道内へ流入したもので、御陵駅およびトンネル内が冠水するとともに、一般軌道部では200mにわたり道床が流出しました。

災害発生時

災害復旧後



追分駅～大谷駅間 土砂流入

南側の山から土砂が国道を超えて軌道内へ流入し、軌道内約100mにわたって1000m³を超える土砂が堆積しました。

災害発生時

災害復旧後



平成25年度 安全重点施策の取り組み

1.安全管理体制の強化
<ul style="list-style-type: none"> ・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実施 ・安全マネジメント教育の実施 ・内部監査および現場パトロールの実施 ・事故や災害を想定した訓練の実施 ・「ヒヤリ・事故の芽」活動による事故の芽の早期除去 ・事故分析能力の向上とリスク情報の分析・活用による事故の未然防止 ・事故・エラーの発生および風化防止への取り組み
2.走行中の列車の安全性向上
<ul style="list-style-type: none"> ・新型ATSシステムの構築 ・列車無線電話の更新および難聴対策 ・軌道・分岐器(ポイント)の改良 ・電車線の自動張力調整装置の設置
3.駅の安全性向上
<ul style="list-style-type: none"> ・ホーム異常通報装置の新設 ・ホーム改良工事の実施 ・ホーム足下灯のLED化
4.車両の安全性向上
<ul style="list-style-type: none"> ・衝突時の安全性などを向上した13000系車両の新造と6000系車両のリニューアル
5.踏切の安全性向上
<ul style="list-style-type: none"> ・全方向型踏切閃光灯、踏切支障報知装置などの設備設置 ・淀駅付近立体交差化工事による踏切数の削減 ・踏切監視カメラの増設
6.火災・自然災害対策の推進
<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋、駅、電気施設等の耐震補強 ・耐震化した変電所の新設 ・駅の防火防煙シャッター設置

平成26年度の安全重点施策の 取り組みテーマについて

平成26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、「職責の自覚、実行」、「事故・エラーの再発防止」、「コミュニケーション」について重点的に取り組むことで、より「質の高い安全」の実現を目指します。

1.鉄道従事員として、職責を自覚しかつ実行する
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道従事員として今一度原点に立ち返り、改めて自らの職責を確認し、行うべきこと、決められたことが本当になされているか、基本業務の総点検も併せて実施することで、質の高い安全を目指します。
2.事故・エラー等の再発防止策を再確認する
<ul style="list-style-type: none"> ・過去の重大事故等の再発防止策の再確認および事故・災害パネルの展示、事故・エラーカレンダー制作等の新たな活動を通じて、知見の風化を防止するとともに、事故の再発防止に努めます。
3.対話し声を聞くことで、相互の意思疎通を図る
<ul style="list-style-type: none"> ・エラーを減らすには、社員間のコミュニケーションが重要であり、お互いに何を思い、何を考えているか、相互の意思疎通を図ることで風通しの良い職場風土を作り上げます。

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、安全推進部が毎年約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。この他、各部管理職が自らの部門に対して行う部内監査も年1回実施しています。



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、人事部、経理部、経営戦略担当、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

安全管理体制の強化の一環として、平成26年3月に第6回鉄道安全大会を開催しました。

出席者は約270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「H25年度の運輸安全マネジメント報告」「H25年のエラーから学ぶこと」「各部門安全重点施策」について発表を行うとともに、全日本空輸株式会社・黒澤専任機長より「パイロットの安全への取り組み」について基調講演を、また、慶應義塾大学理工学部・岡田教授より「安全意識調査の結果」について解説をいただき、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。



鉄道安全大会

教育・訓練

総合防災訓練

地震や津波などの自然災害に対し、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26年3月に、南海トラフ地震の発生を想定した訓練を実施しました。

約220人が参加し、最寄駅への列車移動・避難誘導・情報の収集伝達・車両・設備の点検などを行いました。



総合防災訓練

総合事故復旧訓練

列車事故など緊急時における対応能力の強化を目的とした訓練を毎年実施しています。

平成25年11月に、寝屋川車庫において、「列車通過直前の踏切道に自動車他突然進入してきた」との想定で訓練を実施しました。

約200人が参加し、人命救助、避難誘導、二次災害防止、情報の収集伝達、車両・設備の復旧などを行いました。



総合事故復旧訓練

複合使用建物防災訓練

地震や火災などの発生を想定し、駅および駅に隣接する商業施設などが合同で災害対応を訓練するもので、平成24年度より実施しています。

各施設ごとでは定期的に訓練などを実施し、災害対応力を備えている



複合使用建物防災訓練

ものの、隣接施設と合同で災害対応訓練を実施することにより、施設横断的な連絡体制などを確認し、さらなる安全の向上を図っています。

脱線復旧訓練

災害や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・錦織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を想定した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、緊急時連絡体制を定め、夜間・休日でも速やかに対応できるよう、非常呼出訓練も実施しています。



脱線復旧訓練

地下線内車両火災想定訓練

助役・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25年5月に、地下線を走行中に「車両から発煙した」ことを想定した訓練を実施しました。営業運転終了後、実際に列車を走行させ、お客さまの救出・避難誘導・消火作業が迅速・的確に行えるよう、緊迫した訓練により係員の冷静な判断力や連携を養っています。

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



地下線内車両火災想定訓練

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症療法を義務付けています。

事故要因分析講習会

平成24年度より、「事故情報等を活用した事故等の防止対策の検討体制強化」を目的に、各部門の人材育成を図るための事故要因分析講習会を実施しています。



事故要因分析講習会

安全ディスカッション・安全意識調査

平成24年度より、現業各部門での安全活動における悩みや疑問、意見に対して、外部有識者を招いて助言を得ることで、安全意識の向上を図る取り組みを始めています。

また、社員の考え方や理解度を把握し、今後の安全活動をより一層適切な方向に進められるよう、安全活動に関するアンケートを実施しています。



安全ディスカッション

事故・エラーの発生および風化防止への取り組み

過去の重大事故などの再発防止策の再確認をする取り組みを推進するとともに、事故・災害パネルや事故・エラーカレンダーを制作し、それらを教育に活かす活動を通じて、事故・エラーの発生および風化防止に努めています。



事故・災害パネル

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」)。

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。また、昨年度は「ヒヤリ・事故の芽」提出強化期間を設定した結果、提出件数が倍増しました。

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、事故の芽の早期除去に努めています。

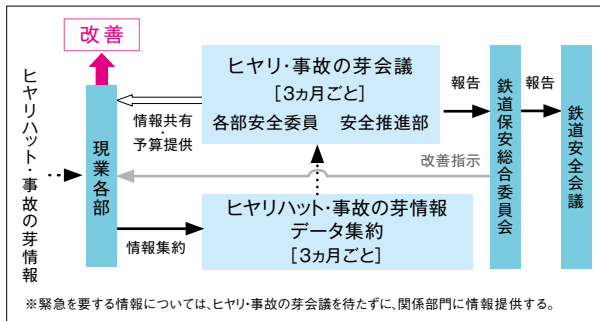


ヒヤリ・事故の芽新聞

▼ヒヤリハット・事故の芽情報提出実績(平成25年度)

	件
鉄道営業部(駅)	29
鉄道営業部(運転)	58
工務部	131
電気部	20
車両部	52
大津鉄道部(営業課)	46
大津鉄道部(技術課)	13
安全推進部	16
小計	365
駅関係	17
工務関係	12
電気関係	28
車両関係	10
大津関係	2
小計	69
合計	434

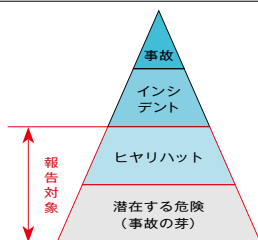
▼ヒヤリハット・事故の芽情報の収集と活用



※緊急を要する情報については、ヒヤリ・事故の芽会議を待たずに、関係部門に情報提供する。

ヒヤリハット・事故の芽情報

事故・インシデントには至らなかったが、一歩間違えば事故につながったもの。「ヒヤッとしたこと」、「ハッとしたこと」や、放置すれば事故につながる可能性のある、気がかりな事象・事故の芽。



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ます。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



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

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“指差換呼”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。

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認するための標準作業手順表を活用しています。

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

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

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、中堅社員を対象とした「仕事の教え方」に関する研修や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。

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“指差換呼(唱和)”しています。

指差換呼とは、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換呼し、安全性・正確性を確認する動作です。

平成6年、(公財)鉄道総合技術研究所が行った指差し呼称(指差換呼)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

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



指差換呼

平成26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。

昨年度に引き続き、列車事故や自然災害を想定した訓練など、各種訓練を実施します。

また、過去の重大事故などの再発防止策の再確認などの取り組みを通じて、事故の発生や風化防止を図ります。

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。



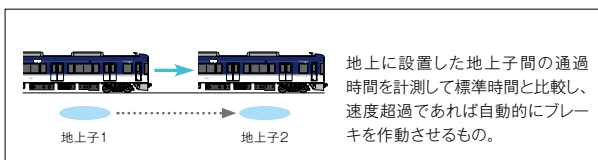
運転指令所

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定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

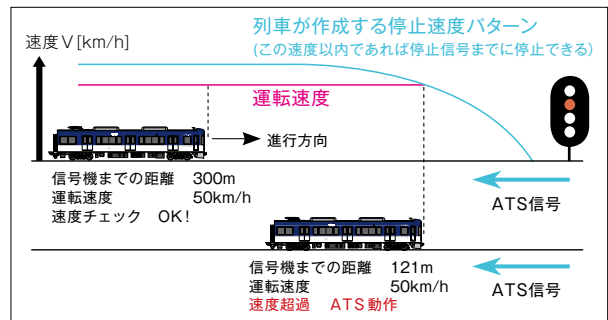


新型ATS

より一層の安全性向上に向け、平成27年度からの京阪線での一部稼働を目指して新型ATSの導入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達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

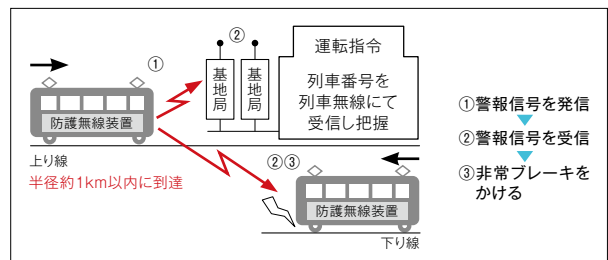


列車防護無線

万が一の脱線事故など、列車衝突の二次災害を防止するため、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警報信号を発信し、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列車防護無線を、京阪線の全運転台付車両に設置完了しています。

また、ワンマン運転 (乗務員が単独で乗務する) 区間では、運転士異常時列車停止装置の動作と連動して自動的に列車防護無線を発信させる機能を備えています。

▼列車防護無線の仕組み



駅誤通過防止装置

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



駅誤通過防止装置

脱線防止対策

脱線防止対策として、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するとともに、車両の左右の車輪にかかる重量バランスの管理を徹底しています。また、万が一の事態に備え、線路内への支障物の侵入を検知する装置を設置しています。

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、京阪線(寝屋川)と大津線(錦織)の車庫にそれぞれ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

車輪がレールの上に乗り上がろうとした場合、それを防止して、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、列車を橋梁下に転落させ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以下の曲線部などに設置しており、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、緊急停止信号を発信し、対向および後方列車に異常を知らせます。

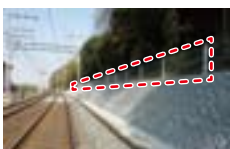
京津線13カ所(検知棒78本、特殊信号発光機34機)、石山坂本線15カ所(検知棒102本、特殊信号発光機40機)、および京阪線の一部側線部に設置しています。



限界支障検知装置

土砂崩壊検知装置

豪雨などの際、線路内に流入してきた土砂により検知線が切断された場合、接近する列車に対し、緊急停止信号を発信する装置を2箇所(枚方公園駅～枚方市駅間および橋本駅～八幡市駅間)に設置しています。



橋本駅～八幡市駅間
土砂崩壊検知線

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上り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26年度 安全重点施策の目標

走行中の列車の安全性向上

平成27年度からの一部稼働を目指し、京阪線において新型ATSの設置を進めており、これに伴う車両および設備関連工事を実施します。

また、線路、電気施設においては、分岐器および道床の改良、電車線の自動張力調整装置の新設などを実施します。

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)

ホーム形状や構造物などにより見通しが悪い駅では、カメラとモニターで安全確認を行います。



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。



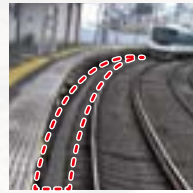
ホーム足下灯

ホーム曲線部の隙間注意喚起用照明灯の点滅式LEDへの更新を進めています。



ホーム転落検知装置

お客さまの線路への転落などを検知し、乗務員や駅係員に伝えます。



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。

ホームからの転落防止対策については、このほか、近年のスマートフォンなどの普及による「ながら歩き」への注意喚起や視覚障がい者への積極的なお声かけ、誘導案内などを行い、安全性向上に努めています。

ホーム点字ブロック内方線とホーム先端明示線

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たれているのか線路側に立たれているのかをお知らせするためのもので、ホーム下への転落事故の防止に効果があります。

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ヵ所(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。

また、ホームと車両の隙間が大きい一部のプラットホームでは、ホーム先端明示線によりお客さまへの注意喚起を促しています。



ホーム点字ブロック内方線



ホーム先端明示線

とじめ 戸閉合図装置

ホームの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26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25年度までに国が指導するすべての駅の整備を完了しており、残る淀屋橋駅、北浜駅についても平成26年度中に設置する予定です。

また、ホーム改良工事を実施し安全性を向上させるほか、バリアフリー対応として、列車接近表示装置の整備や誘導鈴装置の更新などを実施します。

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

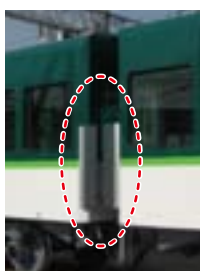
列車運転状況記録装置

万が一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列車運転状況記録装置を京阪線・大津線の全運転台付車両に搭載しています。

連結面間転落防止装置(外幌)^{そとほろ}

お客さまが乗車時に車両の連結面間に転落される事故を防止するため、連結面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。



連結面間転落防止装置

ホーム検知装置

扉操作誤りによる転落事故を防止するため、京阪線3000・10000・13000系、大津線600・700形全車、および鋼索線車両にホーム検知装置を設置しており、大津線800系についても順次施工中です。この機能を使用すると、万が一、車両がホームを行き過ぎて停車した場合でも、ホームと反対側の扉を開けようとした場合でも、扉が開かない仕組みになっています。



ホーム検知装置

より安全快適な車両を目指して

新型車両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24両(4両×6編成)導入しています。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%の電力量を削減したほか、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したほか、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ました。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。今後は、車内照明や前部標識灯(ヘッドライト)にLEDを採用した7両編成の車両を順次、増備していきます。



13000系



6000系車両のリニューアル

平成25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、停車駅案内や、ニュース・天気予報情報提供によるサービス向上などを目的に、6000系車両のリニューアル工事を進めています。

あわせて、老朽化した制御装置などの機器を改修することで、故障に対する予防保全ならびに機器の保守軽減を図ります。



6000系リニューアル



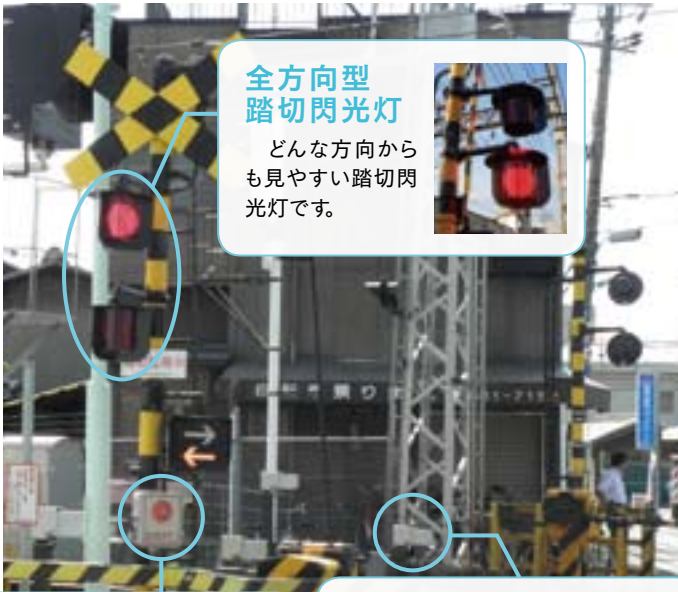
平成26年度 安全重点施策の目標

車両の安全性向上

13000系をさらに新造(7両×2編成)し、従来車両との置き換えを進めます。

また、6000系のリニューアルにおいては、車内インテリアの改造やバリアフリー対応に加え、電気機器の更新により信頼性の向上を図ります。

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、列車に対して緊急停止信号を発信するとともに、注意喚起の警告ブザーを鳴動させます。



スリット式遮断桿

自動車などによる踏切遮断桿の折損を防止するため、復元式の遮断桿を一部採用しています。

踏切監視カメラ

踏切道の状況確認や記録を目的とした踏切監視カメラの設置を継続的に進めています。



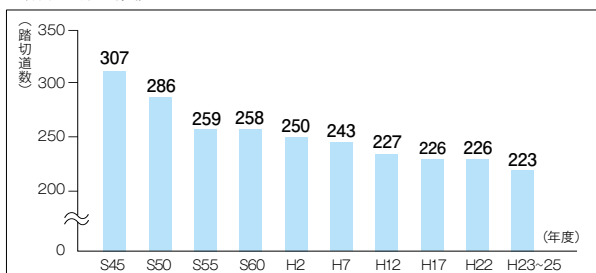
※踏切監視カメラが撮影した画像

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ヵ所あった踏切は、現在では223ヵ所まで減少しています。

▼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

淀駅付近立体交差化事業

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26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っており、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度の向上が実現しました。



高架化された淀駅



整備前



整備後

平成26年度 安全重点施策の目標

踏切の安全性向上

踏切支障報知装置の新設、踏切道の構造改良などを実施します。また、淀駅付近立体交差化については、今年度の事業完了に向け、工事を進めます。

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15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



温湿度計



雨量計



風向風速計

早期地震警報システム

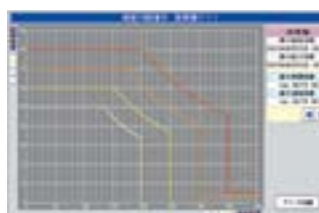
気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合は、自動的に列車無線で全列車に対して通報することにより、大きな揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止を行い被害の最小化を図ります。



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を勘案して速度規制を行い、列車の安全な運行を確保しています。



雨量監視システム

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

耐震補強

高架橋および駅の耐震補強

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。



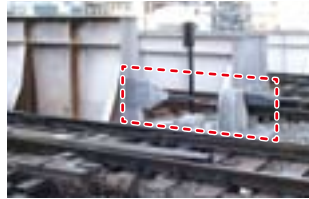
高架橋耐震補強



駅耐震補強

落橋対策

大規模地震時に橋桁が橋台から落下するのを防ぐため、阪神淡路大震災以降、落橋防止装置を設置しています。



落橋対策

地下駅の火災対策

地下駅の火災対策として、防火防煙シャッターの設置が完了しました。



防火防煙シャッター

平成26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)

高架橋や枚方市駅、守口市駅などの耐震補強工事を実施します。また、耐震設計を行った深草変電所の建設を進めます。

その他の取り組み

鋼索線(男山ケーブル)の安全対策

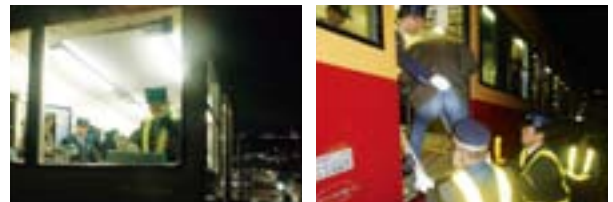
鋼索線は、鋼索(ワイヤロープ)に繋がれた車両を巻上装置で巻き上げて運転する仕組みになっています。そのため運転士は山上側にある運転室で巻上機の操作に当たり、ケーブルカーの車内には車掌が運行中の前方確認や扉操作のために乗務します。このように運転士が車内にいないことや急勾配で運転するため、特にブレーキ装置や鋼索の点検・整備には細心の注意を払い運転保安に努めています。



鋼索線の点検・整備

鋼索線における事故想定訓練

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を実施しています。平成25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、ひらかたパークと鉄道各部門が協力し、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26年度の安全投資について

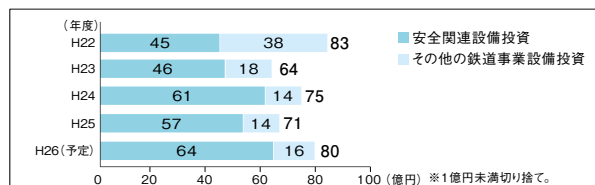
安全投資

平成25年度は鉄道事業設備投資計画71億円のうち57億円を安全関連設備に投資し、新造車両の導入、変電所の更新、新型ATS導入に向けた設備更新、淀駅付近の立体交差化、耐震補強などを実施しました。

平成26年度は64億円を安全関連設備に投資し、新造

車両の導入、新型ATS導入に向けた設備更新、変電所の更新、軌道検測車の更新、耐震補強などを実施する予定です。

▼安全に対する投資額



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、ボディで遮断桿を押し、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>

社会 への取り組み

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



京阪電車Webサイト「ココロまち つくろう」

京阪グループのブランドスローガンである「ココロまち つくろう」をページタイトルに京阪グループが普段行っている安全や環境への取り組みなどについて沿線のさまざまなシーン・表情について、写真とレポートで紹介しています。

こうした情報を通じ、京阪グループがお客さまに提供することを約束している「安全安心」「やさしさ」「心のこもった」などの価値を表現したいと思います。

[http:// www.keihan.co.jp/brand/](http://www.keihan.co.jp/brand/)

お客さま満足のために

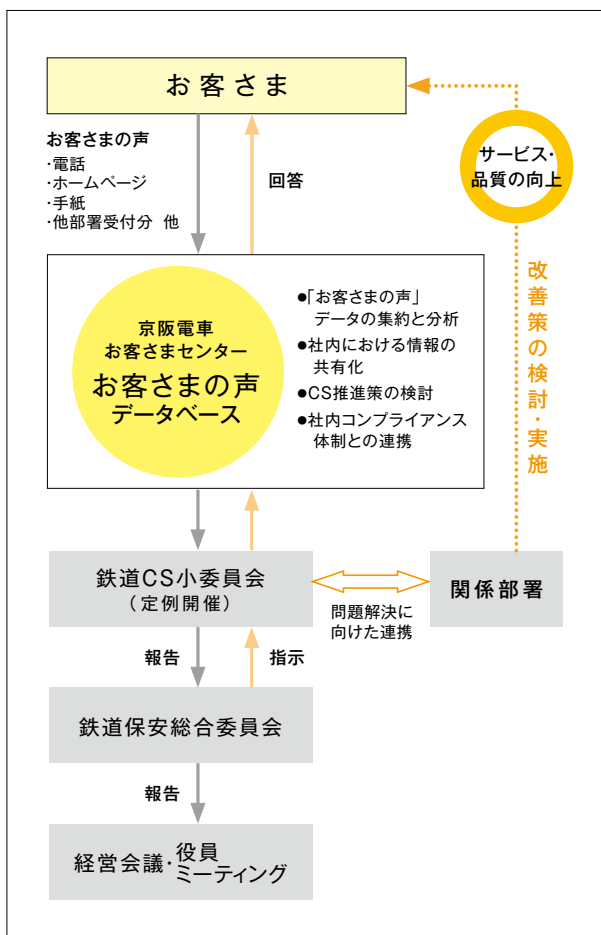
当社では、お客さまに選ばれる企業を目指してサービス向上に取り組んでおり、その一環として、お客さまからのお問い合わせやご意見・ご要望をお聞きする「お客さまセンター」を開設しています。また同時に、「お客さまにやさしい鉄道」を目指した取り組みにも力を入れています。

お客さまの声にこたえて

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

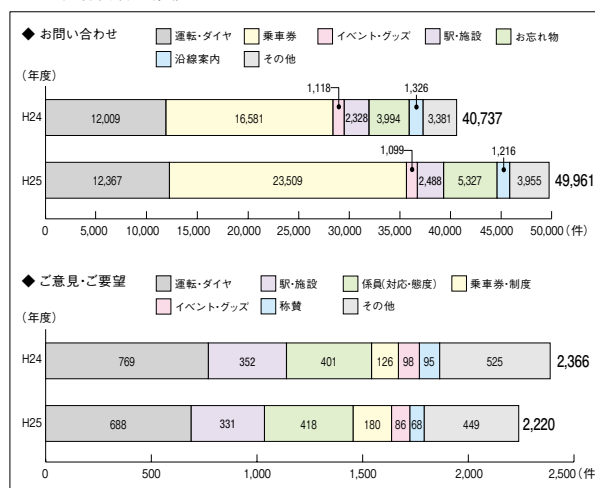


お客さまセンターの運営

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25年度の受付状況では、イベント列車の運転などにより、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52,000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答えしています。



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

京阪線では、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。

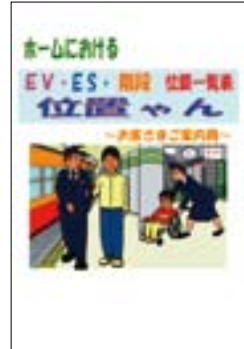


ヒューマンサポート研修

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^{いっち}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、△両目にご乗車ください」とスムーズにご案内することにより、すべてのお客さまにやさしい対応ができるように取り組んでいます。



「位置ゃん」



コミュニケーションボード“心のやりとり”

AEDの設置

お客さまの救命率向上のため、主要駅にAED(自動体外式除細動器)を設置しています。

また、駅係員が研修会などで心肺蘇生術を体験したり、新入社員を中心に普通救命講習を受講しています。これまでに数件の心肺停止したお客さまの蘇生に貢献しました。



AED



普通救命講習

乗務員携帯電話携行

当社では乗務員(車掌およびワンマン列車担当運転士)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26年3月31日現在402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378両に、出入口上部に列車種別や行先、停車駅、次駅で開くドアの方向案内などを表示する車内案内表示器を348両に設置しています。

さらには、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。窓ガラスには従来からのステッカーに加え、新たにマタニティマークステッカーを貼りつけ、また座席の背もたれにはオレンジ色をベースにピクトグラム※を、カーテンには「優先座席」の文字表記とピクトグラムを印刷しています。なお、3000系、8000系車両では枕カバーにオレンジ色をベースにピクトグラムを印刷しています。

※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

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25年度は、同じ行動でも場所やシチュエーションによっては周囲の方の迷惑になる場合があることを表現したマナーポスターを制作・掲出。ユーモアのある味わい深い表情で描かれた動物たちのイラストと、ひねりの利いたコピーでお客さまのマナーに対する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24年11月からは、5代目おけいはんとして、初の一般公募で選ばれた畦田(うねだ)ひとみさんを起用。「チャレンジ!」をテーマに、沿線を楽しむ「ほんまのおけいはん」を目指して彼女がさまざまなことにチャレンジし、沿線の魅力をご案内しています。

これまで展開してきたテレビCMやポスター、おでかけ情報サイト「おけいはん、ねっと」(<http://www.okeihan.net/>)に加え、動画コンテンツやフォト日記で構成する「チャレンジ!おけいはん」(<http://www.challenge-okeihan.net/>)を展開しているほか、おけいはん自身が発信するFacebook(<http://www.facebook.com/challenge.okeihan>)、おけいはんと一緒に体験する一般参加イベントなど、さまざまな切り口で発信しています。



おけいはん



チャレンジ!おけいはん

「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17万部発行しています。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ご願い、CSRに関する内容を掲載し、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25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。

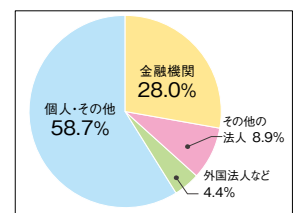
株主総会

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。

▼株主状況（平成26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	54,558人

▼株主構成（平成26年3月31日現在）



SRI^{※1}（社会的責任投資）インデックスへの選定

当社は「FTSE4Good Index Series」に4年連続で選定されました。「FTSE4Good Index Series」とは英国のFTSEグループ^{※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。

※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という点で検証・評価し、株式投資の判断を行うこと。

※2 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。



FTSE4Good

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く考えています。

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25年10月6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。さまざまなイベントを実施し、約12,000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

ちびっこアーティスト号

「京阪電車の美術館2013」をテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画4,152枚の応募があり、トレイン賞168点を車内に展示し「ちびっこアーティスト号」として、平成25年11月1日～30日まで運転いたしました。

また、最優秀駅長賞と駅長賞および入選作品を「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ギャラリー

「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25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年度より沿線の中学校を中心に車両工場での体験学習を受け入れており、平成25年度には寝屋川市や門真市等から、計9校の受け入れを行いました。

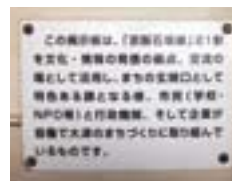
また、学校団体を対象とした見学も受け入れており、平成25年度には沿線の学校だけでなく、全国各地の修学旅行のグループ学習など、約1,500人の方が見学されました。



車両工場見学

「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25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34回 京阪・文化フォーラム

第32回 神に祈った武将たち

実施日 平成25年6月8日(土) 会場 石清水八幡宮研修センター

第33回 水辺の歴史 大川沿いにある大坂の陣戦場跡

実施日 平成25年10月25日(金) 会場 追手門学院大阪城スクエア

第34回 彩られた京都の古社寺

実施日 平成26年3月8日(土) 会場 御香宮神社参集館

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25年度には「鉄道芸術祭vol.3」や日本センチュリー交響楽団メンバーによるクラシックミニコンサートなどのプログラムを実施しました。



鉄道芸術祭vol.3



クラシックミニコンサート

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、独身の男女に出会いのきっかけを提供する「あいのり電車」や「おもいでお花見号」を運行しました。

また、ラッピング電車にも力を入れており、地元の芸術系大学、沿線の大津線を応援してくださるNPOや市民団体と協力して雰囲気盛り上げ、地域の活性化に取り組んでいます。



あいのり電車



「石坂線みんなで文化祭号」の車内



おもいでお花見号

宇治・伏見ギャラリートレイン

平成26年4月3日(木)から、宇治・伏見の四季折々の風景写真や、地元店舗の広告などを展示した「宇治・伏見ギャラリートレイン」を運転しています。公益社団法人宇治市観光協会や、当社が発売する「宇治・伏見1dayチケット」の優待店舗にご協力いただき、宇治・伏見を盛り上げる取り組みとして行っているものです。

なお、この列車では、昼間時の車内アナウンスを朝日放送の三代澤アナウンサーが担当(自動音声)しています。



ギャラリートレイン

「ビールde電車」「おでんde電車」の運行

大津線の活性化と、広く皆さまに大津線を知っていただくために、夏季には「ビールde電車」を冬季には「おでんde電車」を運行しています。

普段乗車している電車がラッピングや車内装飾により雰囲気も一変し、不慣れな社員や大学生アルバイトの接客・マイクパフォーマンスが大変好評で、沿線地域の方々のみならず、遠方からも多くのお客さまにお越しいただきました。

リピーターのお客さまも多くご乗車いただいております。



おでんde電車(外観)



おでんde電車(車内の様子)



ビールde電車(外観)



ビールde電車(車内の様子)

キテ・ミテ中之島

平成25年4月から6月にかけて、一般募集の絵画や川柳、近隣幼稚園の園児が制作した作品、趣旨に賛同いただいたアーティストの作品を中之島線各駅コンコースに展示しました。

期間中、近隣幼稚園でのワークショップやウォーキング会などを開催し、コミュニケーションを図りました。



キテ・ミテ中之島での展示作品

ハイキングの企画・実施

当社主催のハイキングは、年間23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、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。



リレーウォーク

沿線の小学校(晴嵐小学校1年生)に出向いて乗車マナー講習を実施

沿線の小学校からの要請により当社の社員が小学校に出向いて、スライド画像を使って乗車券の購入方法・ホームや車内でのマナー・踏切道の安全な通行方法などの講習を行いました。

また、石山坂本線を走るラッピング電車の紹介や鉄道に関する質問に対して解りやすく説明し、京阪電車に親しみを持っていただく取り組みを行いました。



晴嵐小学校での講習風景

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階層別研修(平成25年度は計11回実施)や毎年5月の憲法週間と12月の人権週間に合わせた人権啓発映画会の実施に加え、京阪グループ誌における啓発記事への掲載(年4回)も行っています。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差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“働きたかた”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。

定年年齢引き上げ

平成25年には、高齢者雇用安定法改正に対応するとともに、社員の発揮能力を引き出し、最大限に活用するために、定年年齢を段階的に65歳まで引き上げるなどの制度改定を実施しました。

人材育成・教育制度

当社では、発揮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

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という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ています。また、ハラスメント全般についても、人権啓発映画会などにおいて、ハラスメントを題材としたビデオを上映するなど、未然防止に努めています。

障がい者雇用

当社における平成25年度の障がい者雇用率は2.22%であり、法定雇用率の2.0%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ます。

休暇

当社における平成25年度の年次有給休暇付与日数に対する取得率は89.5%で、一般的な取得率(47.1%:厚生労働省「平成25年就労条件総合調査」)と比べて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。

▼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			
部長	部長選抜研修 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 新任監督役研修	KEIHAN ビ ジ ネ ス セ ミ ナ ー 通 信 教 育 講 座	
課長	課長選抜研修 管理職リーダーシップ開発研修 新任管理職研修						環境マネジメント教育訓練
係長職	新任係長職研修			新規事業 創出プログラム KEIHAN ビ ジ ネ ス ス ク ー ル 派 遣			
判定職	新任首席助役・副課長・主任研修 新任判定職研修		判定職スキルアップ研修		通信教育講座 KEIHAN ビ ジ ネ ス セ ミ ナ ー		
作業職 新入社員	新入社員フォローアップ研修 新入社員研修		ステップアップ 研修 プログレス 40研修	プログレス 50研修 プログレス 55研修	通信教育講座 KEIHAN ビ ジ ネ ス セ ミ ナ ー		京阪グループ 新入社員基礎研修

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。



くるみん

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で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。

改善提案制度

当社では、社員の仕事への積極的な参加意識を高め、働きがいのある職場をつくることを目的として、「改善提案制度」を設けています。社員の創意と工夫による会社業務の改善提案を受け付けるものであり、提案の内容に応じて、表彰を実施しています。

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26年度目標値0.5%)に努める。(平成25年度実績0.58%)

労働災害発生状況

自損による労働災害のほとんどがヒューマンエラーによるものです。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。一方、酔酩旅客による暴力行為(第三者行為)災害が全体の6割を占めているため、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。



暴力行為防止ポスター(H25年度版)

▼労働災害発生件数

(年度)

災害の種別	H23	H24	H25
業務上	36 (21)	22 (12)	31 (18)
通勤	7 (5)	5 (2)	8 (6)

()内は第三者行為による災害

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を中心となって、定期健康診断後の保健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、社内カウンセリングルーム“ほっと”や第三者機関の相談窓口(3施設)を利用できる体制に加えて社内規則を整備し、円滑な職場復帰支援を図っています。



産業医・保健スタッフによる保健指導



衛生小冊子

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「しおり」の配布や各種研修会を計画的に開催しています。その一つに危険予知訓練(KYT)フォロー研修会があります。

各職場で危険に対する感受性を高めるため、危険予知活動を行っています。その活動のマナー化を防ぐとともに、職場の問題を解決していくことのできる人材育成を目的に実施しています。



安全衛生のしおり



KYTフォロー研修会

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

当社は、平成16年3月に鉄道業界で初めて会社全体でISO14001の認証取得を実現し、全社一丸となって環境経営に取り組んでいます。

鉄道は環境にやさしい乗り物ではありますが、鉄道電力が当社の最大の環境負荷であることを認識し、昨年度は、省エネルギー車両の導入を進めたほか、ソフト面でもさらなる節電対策として、回送列車の冷暖房切や車内灯の消灯時間の拡大等、さまざまな電力消費削減のための取り組みを行いました結果、総合原単位で平成24年度比1%削減の目標に対し1.49%の削減を実現することができました。

一方、鉄道電力以外の使用エネルギーにつきましては、省エネ法改正に伴い平成22年10月から省エネルギー活動を実施し、毎年対前年1%削減という法定の努力目標を達成してきましたが、昨年度は賃貸ビルの空室率が低下したこと等の影響で0.2%の増加と目標を達成することができませんでした。

今後は、これまでの省エネルギー活動の継続に加え、積極的に省エネルギー効果・節電効果を見込むことができる設備更新などを検討し、実施していきたいと考えております。

その他の取り組みとしては、本年3月に拡張オープンした「KUZUHA MALL」では、LEDやインバータ仕様のエレベーターを採用するなどの節電対策に加え、太陽光発電の導入と屋上緑化を実施しております。

また、列車騒音振動低減プロジェクトによる騒音振動の低減の取り組みや、公共交通利用促進プロジェクトによるパーク&ライドやサイクル&ライドの取り組みなどを実施しており、今後も継続してまいります。

これからも従業員の環境意識の向上を図るとともに、輸送サービスの向上に努め、低炭素社会構築に貢献できる環境活動を進めていきたいと考えております。



環境管理責任者
常務執行役員
木村 靖夫

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

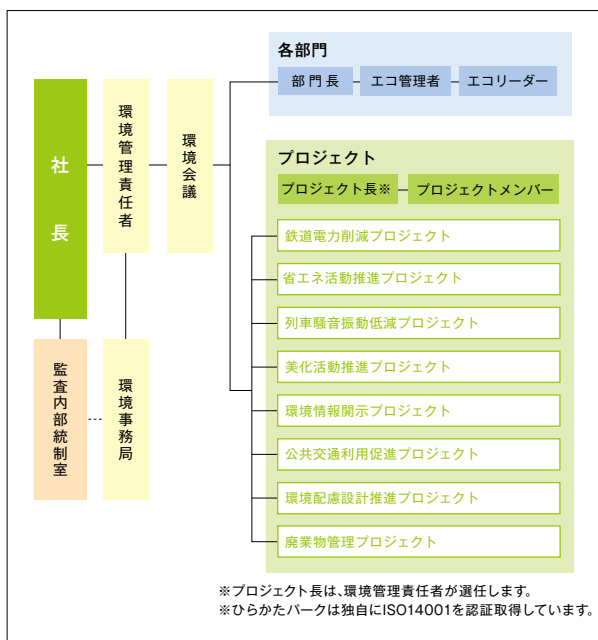
環境マネジメント

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26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(平成25年度)

項目	受講人数
エコリーダー研修	48人
環境法規制セミナー	55人
新入社員への研修	23人
新任管理職・係長への研修	19人



環境法規制セミナー

内部環境監査

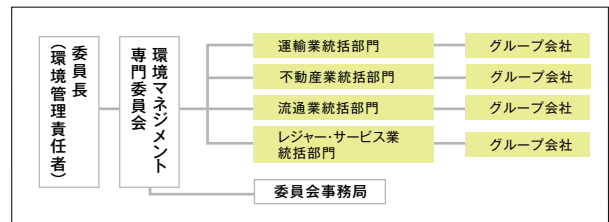
9月から11月にかけて監査内部統制室に所属するISO14001審査員補の資格を持つ監査員が内部環境監査を実施しています。なお、監査結果は環境事務局から各部門に水平展開され環境活動に活かしています。

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(基本タイプ)を定め、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。

京阪EMS(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)

基本タイプ ISO14001の基本要素を抽出したシステムです。

▼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て)
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17年9月	株式会社京都センチュリーホテル
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25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25年度目標	平成25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24年度比1%削減	対平成24年度比1.49%削減	
	省エネ活動の推進	・原単位削減率:平成24年度比0.1%削減 ・CO ₂ 削減の意識醸成(環境映写会)	・平成24年度比0.2%増加 ・環境月間に啓発映写会開催	
	公共交通利用促進	・サイクル&ライド駐輪場1カ所増設	・サイクル&ライド駐輪場2カ所増設	
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	・継目削減2カ所および道床交換300単m ・自動張力調整装置化2,254m ・13000系車両新造4両および鋼製車両27両減少 ・道床交換330単m(大津線)	・継目削減2カ所および道床交換450単m ・自動張力調整装置化2,254m ・13000系車両新造4両および鋼製車両27両減少 ・道床交換130単m(大津線)	
環境コミュニケーション	情報開示の推進	・CSR報告書2013の発行 ・CSR情報の社外へ年6回発信	・CSR報告書2013の発行 ・CSR情報の社外へ年6回発信	
	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。	各エリアで年2回以上実施(全体では12回)	
研究開発	環境配慮設計推進	対象票議件数およびチェックシートの項目の採用率の把握	採用率99.6%	

平成26年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成26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25年度比1%削減
	省エネ活動の推進	・原単位削減率:平成25年度比0.1%削減
	公共交通利用促進	・サイクル&ライド駐輪場4カ所新設又は増設
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	・継目削減1カ所および道床交換450単m ・自動張力調整装置化1,147m ・車両軽量化14両 ・道床交換480単m(大津線)
環境コミュニケーション	情報開示の推進	・CSR報告書2014の発行 ・CSR情報の社外へ年6回発信
	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等主催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	対象票議件数およびチェックシートの項目の採用率の把握

平成25年度の実績について

地球温暖化防止においては、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24年度比1%削減を上回る1.49%の削減を達成することができました。

さらに、公共交通利用の促進では、サイクル&ライド駐輪場を2カ所増設しました。また、省エネ活動の推進では啓発活動を実施するなど積極的に取り組みましたが、平成24年度比0.2%増加になりました。

平成26年度も目標を達成できるよう努力していきます。

事業活動に伴う環境負荷 (マテリアルバランス)

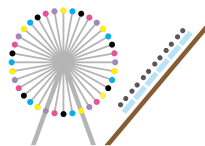
事業活動において電力をはじめとしたエネルギーや資源を消費し、温室効果ガスや廃棄物を排出しています。これらの環境への負荷を『インプット(エネルギーや資源の投入量)』と『アウトプット(二酸化炭素と廃棄物排出量)』の算出により把握し、環境負荷低減活動につなげています。

INPUT		
エネルギー使用量	2,809,536 GJ ^{※1,2}	前年度比 -2.0%
	使用量 熱量換算	前年度比
電力	274,999 千kWh 2,741,742 GJ	- 2.4%
都市ガス	983 千m ³ 44,226 GJ	- 1.1%
プロパンガス	7,102 kg 361 GJ	+ 5.3%
重油	203 kl 7,956 GJ	+17.4%
灯油	41 kl 1,507 GJ	+ 1.4%
ガソリン	65 kl 2,260 GJ	+28.5%
軽油	305 kl 11,484 GJ	+527.2%
資源使用量		
	使用量	前年度比
水	668 千m ³	- 2.2%
紙 (A4用紙換算)	10,431 千枚	+ 4.3%
アセチレンガス	0.06 千m ³	-20.3%
塗料	2,321 kg	-28.5%
車両用洗浄液	3,153 kg	-18.4%



鉄道事業

事業活動



レジャー事業



不動産事業

OUTPUT		
CO2排出量	145,218 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	921 t	-22.2%
産業廃棄物	汚泥	71 t +287.6%
	廃油	14 t +40.1%
	廃酸	0.00 t -100.0%
	廃アルカリ	0.9 t +225.0%
	廃プラスチック	96 t -10.0%
	ゴムくず	11 t -16.0%
	金属くず	76 t -30.0%
	ガラスくず	11 t +30.3%
	コンクリートくず	67 t +30.0%
	陶磁器くず	4 t -26.7%
特別管理産業廃棄物	がれき類	68 t -14.0%
	廃油	0.00 t -
	廃酸	0.00 t -
特定有害産業廃棄物	廃アルカリ	0.00 t -
	感染性産業廃棄物	0.01 t -87.5%
	廃PCB	21.06 t +1,964.5%
	廃石綿	0.00 t -
合計	419.452t	前年度比 +4.4%

※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(0.514t-CO₂/千kWh)を使用しています。

環境会計

環境会計とは事業活動における環境保全のためのコストと、その活動により得られた効果を認識し、可能な限り定量的に測定し伝達する仕組みです。

当社は、平成16年度より環境会計を導入しており、環境保全活動を評価する手段として活用しています。平成25年度の環境保全のための投資額は約12億1千万円、費用額は約5億4千万円でした。

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24年度		平成25年度	
		投資	費用	投資	費用
1 事業エリア内コスト		1,001,310	439,021	1,212,692	503,671
内訳	1-(1) 公害防止コスト	148,514	25,182	346,622	42,597
	1-(2) 地球環境保全コスト	750,803	31,467	728,974	21,928
	1-(3) 資源循環コスト	101,993	382,372	137,096	439,146
2 上・下流コスト	グリーン購入費	0	5,877	0	4,817
3 管理活動コスト	測定・計量、CSR報告書2013発行、環境教育費(EMS法規制セミナー等)	0	28,689	0	27,124
4 社会活動コスト	事業敷地外緑地の充実・整備	0	8,000	0	7,800
	合 計	1,001,310	481,587	1,212,692	543,412

● 参考・事業内容別

(単位:千円)

事業内容	平成24年度		平成25年度	
	投資	費用	投資	費用
鉄道事業	870,404	431,876	736,902	395,725
不動産事業	130,906	10,740	475,593	92,870
レジャー(ひらかたパーク)	0	14,093	0	31,995
その他	0	24,878	197	22,822
合 計	1,001,310	481,587	1,212,692	543,412

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24年度	平成25年度	増減量(環境保全効果)	
事業活動に投入する資源に関する環境保全効果	総エネルギー投入量(GJ)	2,866,463	2,809,536	△ 56,927	
	内訳	電気(GJ)	2,809,536	2,741,742	△ 67,794
		その他エネルギー(GJ)	56,928	67,794	10,866
	水資源投入量(千m ³)	683	668	△ 15	
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	紙(千枚)	9,997	10,431	434	
	温室効果ガス排出量(t-CO ₂) ※2013年度換算	147,959	145,218	△ 2,741	
	内訳	電力(t-CO ₂)	144,845	141,350	△ 3,495
		その他エネルギー(t-CO ₂)	3,114	3,868	754
廃棄物等総排出量(t)	1,586	1,339	△ 247		
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) ※2013年度換算	36.0	33.3	△ 2.7	

*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24年度	平成25年度	
収益	廃棄物のリサイクル	15,730	16,837	
	使用済み製品のリサイクル	古レール・古レール付属品	4,682	14,319
		古車輪	1,440	1,447
		古金属すり板	279	287
		古機械器具	75	1,458
		古木まくらぎ	54	773
		廃カード	5	5
費用節減	エネルギー費用の節減	102,952	63,875	
	合 計	125,217	99,001	

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)	1.69
鉄道電力消費量(千kWh)/鉄道収入(百万円)	4.22

集計方法

- 集計期間は平成25年4月1日から平成26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ました。

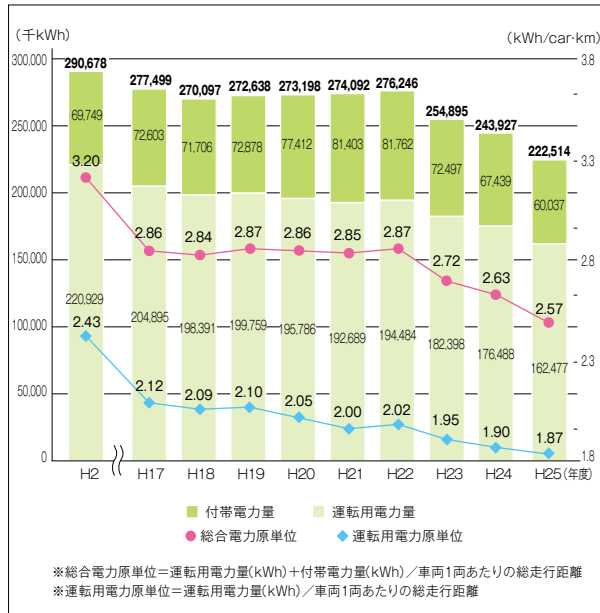
地球温暖化防止の取り組み (鉄道電力の削減)

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下の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を促進しています。

▼鉄道電力推移



省エネルギー車両の導入

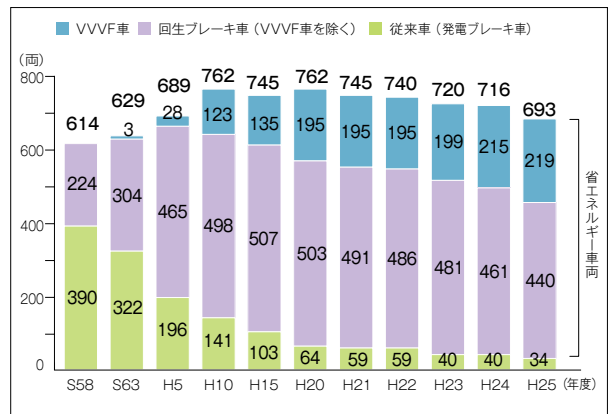
鉄道電力を削減するために、アルミ合金を用いた「軽量化車体」、電力を効率よく利用する「VVVF (Variable Voltage Variable Frequency) インバータ制御」や「回生ブレーキ」を取り入れた省エネルギー車両[※]の導入を進めています。

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3000・10000・13000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)との比較では、エネルギー消費を約35%削減しています。

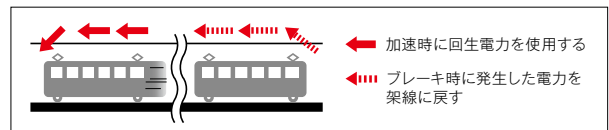
平成26年3月31日現在693両中659両が回生ブレーキ車両となっております。

※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

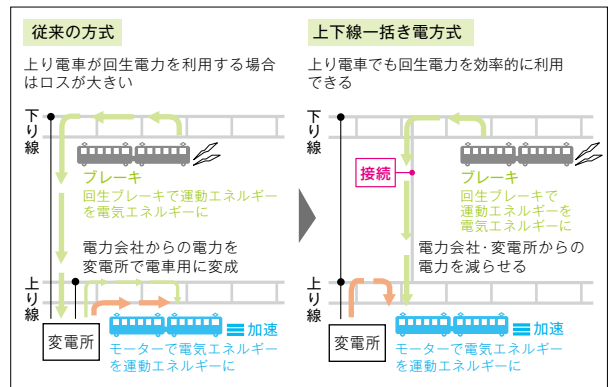


回生ブレーキとは、モーターを発電機として使用し、運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキ力を発生させる方式です。発生した電力は架線に戻され、走行中のほかの列車が使用することで、消費電力の削減に大きく貢献します。

電力設備の省エネルギー化 (上下線一括き電)

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

▼上下線一括き電方式の仕組み



寝屋川車両工場内水銀灯のLED化

消費電力を削減するため、車両工場や検車庫の天井照明を水銀灯からLEDへと更新しています。

LED照明は、水銀灯に比べ、消費電力を約80%削減できるだけでなく、長寿命化により廃棄物の削減にもつながります。



寝屋川車両工場のLED照明

駅照明の省エネルギー化

省エネルギー化を図るため、駅照明更新時にLED等の高効率器具の導入を進めています。平成25年度には西三荘駅においてホームおよびコンコース照明のLED化を図りました。

また光善寺駅、御殿山駅、八幡市駅、中書島駅では、ホームと列車の間隙に対する乗降時の注意喚起を目的とする足下灯設備にLED照明器具を導入しました。



LED足下灯設備

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25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(月)～9月30日(月)平日(8/13～15除く)の9時～20時、冬期は12月2日(月)～3月31日(月)平日(12/30～31および1/2～3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 ・中之島線他3駅冷房設定温度2度上昇 ・大阪地下線他3駅冷房設定温度1度上昇 ・駅換気機運転調整	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	
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機器未使用时電源オフ ・ノー残業デーの徹底	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機器未使用时電源オフ ・ノー残業デーの徹底

※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。

エコレールラインプロジェクト事業

エコレールラインプロジェクト事業は、環境省と国土交通省とが連携し、民間事業者などが鉄道関連施設においてCO₂排出抑制に直接寄与する設備や技術等を導入する取り組みに対し、その事業費の一部を補助する事業です。

平成25年度は、西三荘駅の照明LED化を含む3事業が同プロジェクトの採択を受けました。今後こうした補助事業を積極的に活用することで、CO₂排出量のさらなる抑制に貢献します。



西三荘駅コンコース

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。



タイムズ京阪淀駅駅前第2駐車場

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25年度は淀駅にて2カ所の駐輪場を新設しました。



淀駅駐輪場

騒音振動低減の取り組み

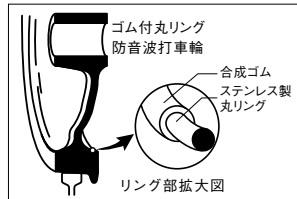
防音車輪

曲線通過時にレールと車輪の摩擦により発生するキン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・大津線の全車両に採用しています。



防音車輪



リング部拡大図

車輪踏面異常時の車輪旋削

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を削正し、快適な乗り心地と騒音・振動の低減に努めています。

使用による踏面の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。そのため、車輪踏面を削正し、滑らかにすることで、騒音・振動を低減しています。



車輪旋削

フラット検出装置

線路上に設置している「フラット検出装置」は通過列車の車輪踏面の不具合を自動的に車輪単位で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し、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、基準値を超える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、構造の見直しとの相乗効果で音圧レベルを低減しています。



CFRP製パンタグラフ

分岐器改良およびロングレール化

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。これらを低減するために、分岐器においては構造的に継目を有する関節ポイントから、継目を有しない弾性ポイントへの改良を行い、また、一般軌道においては継目を溶接し、継目を無くすロングレール化などを進めています。これらにより、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、砕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砕石をつき固めることによって、乗り心地や騒音・振動の改善を図っています。



道床つき固め作業



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砕石は、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砕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

美化推進の取り組み

京阪線の各駅では、ペットボトルのキャップを回収し、世界の子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。4年前の活動開始から平成25年12月17日までに365,300個のキャップを回収し、446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。



エコキャップ受領書

森林保護の取り組み

比叡山の間伐材利用促進事業

平成25年度から、比叡山内の所有地約50haを対象とした森林経営計画(5年間)について大津市の認定を受け、間伐材利用促進事業に取り組んでいます。資源の循環と二酸化炭素の固定による地球温暖化防止に貢献するとともに、保水・土砂流出の防止・防風といった多面的機能が持続的に発揮されるよう緑豊かな森林を育てます。

また、平成25年度実施分の二酸化炭素吸収量に関し、「滋賀県森林CO₂吸収量認証制度」の認証交付を受ける予定です。



比叡山内社有地での伐採作業

大津線での取り組み

エコタイルとウッディペット

エコタイルとは、古タイヤなどの使用済みゴムを有効活用したタイルです。再々生も可能であり、環境や人にもやさしい製品です。現在、京阪石山駅、京阪膳所駅、浜大津駅、皇子山駅で使用しています。また、自然木を再現したウッディペットはペットボトルを100%利用した再生品で、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。



エコタイル



ウッディペットのゴミ箱

私たちが環境活動に取り組んでいます

Message

電気部では地球温暖化防止に向け、LEDなどの高効率照明器具やインバータ制御機器などを採用しエネルギーの効率的利用に努めています。平成25年度には京都地下線(開口部～三条駅間)の隧道照明をLED照明器具に更新した他、京橋駅ホーム・コンコースの空調方式を冷凍機・冷却塔による中央方式から、エアコンによる個別方式に刷新することで消費電力の削減を図りました。

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えます。

電気部 技術課
電力設計担当

大山 勇



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減らす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25年度は京橋駅構内の分岐器の一部を弾性ポイント化しました。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

井上 吉一



「CSR報告書2014」を読んで



2014年8月1日
神戸大学大学院
経営学研究科教授
國部 克彦

1.京阪グループの道徳経済合一説

冒頭に加藤社長とカルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社 増田社長との対談のなかで、誰のために事業をするのか?について語られている場面が印象的です。事業を拡大するときどんなことに留意するか、事業を行うことによって誰を幸せにするのか、従業員等の我慢の上に成り立つ事業であってはいけないということが話題になっており、結局それは京阪創設からの精神である「道徳経済合一説」を原点として受け継がれているからであるとされています。企業のCSR経営を考える上で、大変興味深い記事でした。京阪グループが今後どのように事業展開していくのか、またその際に何を重視していくのかがわかります。公益性の高い鉄道事業者として、地域社会の発展と沿線価値の向上を意識した価値創造です。京阪グループの事業として、どのような価値を創造されるのか、この対談を読み、京阪グループの次の展開がとても期待できます。

2.京阪グループ全体のCSR活動について

京阪グループCSRレポートは、鉄道事業法で義務付けられた「安全報告書」を兼ねているため、鉄道事業についての安全について多くの紙面を割いています。それは大変有意義なことですが、それ以外の事業分野である不動産事業やレジャー事業に関する情報量を増やされれば、事業活動の全体像がよりわかりやすくなると思います。また、本報告書の対象外ではありますが、百貨店やショッピングモール、ホテル事業などについても、グループ企業としての情報の開示を含む方向での拡充を検討されてはいかがでしょうか。冒頭の対談のなかでは、グループ全体が横断的に協力し、新しい価値を創造する話がなされており、グループとしての方針や、基本情報の抜粋・紹介など、同じブランドの下、共通の価値観で事業展開をしていることがわかる情報があれば、より京阪グループのCSR経営が見えてくるのではないかと思います。グループ全体で共通して使える重要指標を構築して、グループ全体でレベルアップを図れば、事業価値のみならず、グループと地域社会との共通価値も向上すると思います。

3.ステークホルダーとのコミュニケーション

CSR経営を行っていくなかで、特に社会性項目については多くの課題があります。京阪グループが重要だと考える課題と、社会が重要だと考える課題を突き合わせ、より重要性の高い項目を優先して対応していくことが求められます。昨年からはトップが外部の方と対談する形で、外部からの意見を取り入れられ、また2012年にはじめられたステークホルダーダイアログは、今年はグループ監査役会での課題検討という形のフォローとなりました。さまざまな形で、多くの社外からの意見と取り入れようとする姿勢は高く評価されます。今後は、そこで得られた合意した課題について、マテリアリティ(重要性)を検討し、優先順位を検討されることが、CSR活動をより効果的に実施する鍵になると思います。

第三者意見を受けて

この度も貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。
今回の報告書のうち、常に社会から注目される経営者のお一人カルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社増田社長をお迎えしてのトップ対談では、具体的なエピソードに裏打ちされた経営者としての視点に加え、弊社の歩みを知る沿線ご出身のお一人としての温かい視点から、弊社の社会的役割に示唆されるなど、巻頭を飾るに相応しい内容になったと喜んでおります。
京阪グループは、地域社会、お客さま、株主、従業員など、永年にわたり多くのステークホルダーの皆さまとの良好な関係を発展させていくことを第一に、事業展開を進めてまいりました。事業を取り巻く環境が著しく変化中、多様化するそれぞれの事業活動において、創立委員長・渋沢栄一翁の教えにも繋

がる「経営理念」に基づき、「京阪らしさ」をいかに実践し社会の発展に貢献し続けるか、ますますその真価を問われる時代を迎えていると実感しております。

今後とも、頂戴したご意見を基に、CSR活動の充実はもとより、初の試みとして行った鉄道事業での「CSアンケート」などステークホルダーとの積極的なコミュニケーションを推進すると共に、鉄道事業以外での情報発信についても工夫し、ステークホルダーの皆さまからご評価頂き、京阪ブランドの向上と「選ばれる京阪」への挑戦に向け、引き続き努力してまいります。

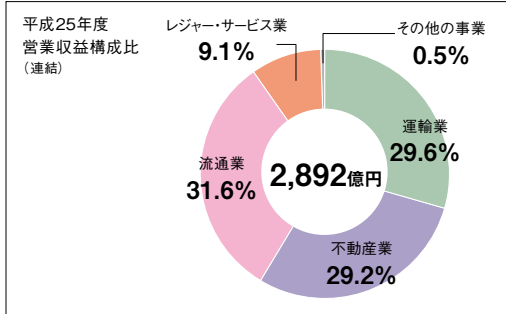
平成26(2014)年8月

京阪電気鉄道株式会社
経営統括室 経営戦略担当 部長 塩山 等

京阪グループの概要

グループ概要 (平成26年3月31日現在)

連結対象会社 40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) 6,711人
営業収益(連結) 2,892億円



※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26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



叡山電鉄



ファインフラッツ関目ザ・レジデンス



KUZUHA MALL



ホテル京阪 ユニバーサル・タワー
ホテル京阪 ユニバーサル・シティ

京阪グループネットワーク (平成26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
京都京阪バス株式会社
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
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
京阪アセットマネジメント株式会社
株式会社京阪エンジニアリングサービス
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ングイズ・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



京阪電気鉄道株式会社
経営統括室 経営戦略担当 CSR報告書作成事務局

〒540-6591 大阪市中央区大手前1丁目7番31号 OMMビル
TEL: 06-6945-4585 FAX: 06-6947-3724
<http://www.keihan.co.jp/>



14.08.7500