



CSR報告書 2015

KEIHAN Corporate Social Responsibility Report 2015



Electric Railway



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

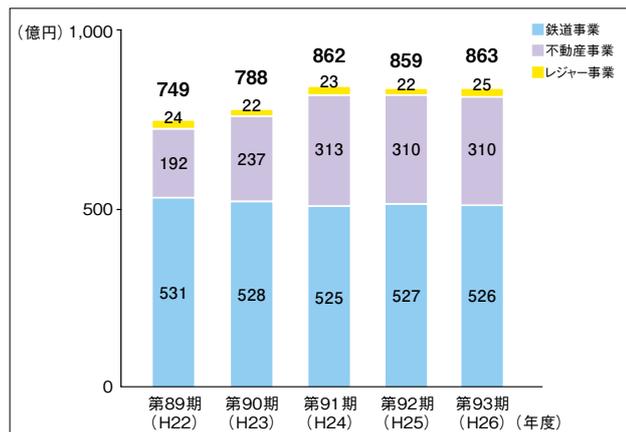
Good Taste of Life
人を思い、潤いのある“街と暮らし”を共に創る

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27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26年度 営業収益	863億円 (鉄道事業: 526億円) (不動産事業: 310億円) (レジャー事業: 25億円)
資本金	514億円
従業員数	1,591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26年度の輸送人員は約2億8,078万人、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26年度は年間約109万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。

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、「CSR報告書2012」よりその内容も報告書内に掲載しています。

また、今年度は東京地下鉄株式会社の梅崎相談役をお迎えし、当社が果たすべき社会的役割と可能性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26年度（平成26年4月1日～平成27年3月31日）

※一部に平成26年度以前、27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27年8月

▶ 次回発行予定

平成28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	8
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	12
“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—	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26年度安全重点施策の取り組み ／平成27年度の安全重点施策の取り組みテーマについて	16
■ 平成26年度の事故・障害等の発生状況	
事故・障害等の発生状況	17
■ 安全管理体制の強化	
安全管理方法／教育・訓練	18
ヒヤリ・事故の芽活動／動力車操縦者（運転士）の養成 技術の継承／KYT（危険予知トレーニング）	20
■ 走行中の列車の安全性向上	
運行管理	22
脱線防止対策／線路を遮る障害物の検知／併用軌道	23
■ 駅の安全性向上	
■ 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	25
■ 踏切の安全性向上	
踏切数の推移／踏切での啓発活動	26
淀駅付近立体交差化事業	27
■ 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	27
耐震補強／地下駅の火災対策	28
■ 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
■ 安全投資について	
安全投資	29
■ 京阪電車からのお願い・安全報告書へのご意見受付	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鉄道を目指して	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	
■ 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
大津線におけるリサイクルの取り組み／「KUZUHA MALL」の環境に 配慮した取り組み／森林保護の取り組み／私たちが環境活動に取り組 んでいます	49
グループ会社における取り組み	50
■ 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

スペシャル
対談



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

加藤 好文

東京地下鉄株式会社 相談役
(京阪電気鉄道株式会社 監査役)

梅崎 壽氏

「第2の創業ステージ」を迎えた
京阪電車が果たすべき
社会的役割と可能性

テレビカーの思い出

加藤 梅崎さんは京都で大学時代を過ごされたとうかがっています。当時の京阪電車について、何か思い出はございますか。

梅崎 私の学生時代は昭和37(1962)年から41(1966)年ですから、もう50年前のことになります。当時、京阪電車にはテレビカーがありましたね。

加藤 テレビカーは昭和29(1954)年にテレビ付き特急列車が運転開始したのが最初です。まだ家庭にテレビが普及する以前のことで、たいへん人気を集めました。カラーテレビになったのは、昭和46(1971)年に導入した旧3000系の特急車両からです。梅崎さんが乗られた頃は、白黒テレビの時代ですね。

梅崎 京都に下宿していましたので、京阪電車を利用するのは大阪などに行く時ぐらいで、それほど多く利用したわけではありませんが、テレビカーは他社にはない、すごいサービスをする会社だなと思っていました。それと、当時京阪電車は三条駅まで鴨川の川沿いを走っていました。私もその光景の印象が強いのですが、古くから京都にお住まいの方にうかがうと、鴨川の西側から南座方面を見た時に、京阪電車が地上にあった時の方が景色としてアクセントになって良かったと言う人が今でも結構いらっしゃる。電車が地下化されたことで、道路交通も整備され、景観もすっきりしたけれど、人の記憶に残る風景はまた違うのだなと思いました。

加藤 そうですね。電車が地下に潜ると、道路交通は確かに良くなりますが、鉄道の存在感が小さくなってしまいます。地上を走っている時は言わなくても視覚で認識してもらえますが、鉄道の利便性や環境へのやさしさについて、今は我々が積極的に発信していかないとなかなか認識してもらえないと感じています。

「第2の創業ステージ」を迎えて

加藤 京阪電車は渋沢栄一翁が創られて、今年で開業105年目を迎えますが、少子高齢化など、当社を取り巻く環境は大きく変化しています。過去の延長から決別し、社会の変化に機敏に対応するという意識を持って全員がチャレンジし、京阪グループの次の100年の歴史を創っていかねばなりません。私はこれを「第2の創業ステージ」と称しています。

梅崎さんは、帝都高速度交通営団(営団地下鉄)から東京地下鉄株式会社(東京メトロ)へと民営化する局面で社長を務められ、社員の皆さんの意識改革に尽力されたとお聞きしました。どのように取り組まれたのでしょうか。

梅崎 営団地下鉄は、戦後の復興から日本が経済成長をしていく過程で、路線網を整備して輸送力を整えるというのが大きな使命でした。そういう使命できたものですから、運営も、大量の通勤・通学輸送を安全で安定的に行うことが自分たちの最大の使命で、これさえ全うすれば使命を果たしていると思っていた職員が多かったです。民営



加藤 好文

梅崎 壽氏

化にあたって、私は「安全を確保するというのは当然のことです。これからはさらに上のステージに立って、一人ひとりのお客さまを大切に、一人ひとりのお客さまから評価されるようなサービスを提供していかなければいけません」と社員に呼びかけ、意識改革を徹底するために、現場に出かけて社員とミーティングを重ねました。お客さま意識に関しては京阪電車のほうが我々よりも兄貴分なんです。



加藤 そう言っていたかと恐縮しますが、当社もまだまだです。洪沢翁が創られた時は鉄道だけでしたが、100年を経た今、事業は多角化しています。グループ各社の事業形態はさまざまですが、社会に役立つ企業グループとして成長するという創業の精神に変わりはありません。

洪沢翁が三度にわたる挑戦の末に当社を設立したように、社会に役立つためにチャレンジできる企業、人を創りたい。そのための事業形態として、平成28(2016)年4月を目標に持株会社体制への移行を予定しています。

梅崎 京阪電車は、乗客へのサービスはもちろんですが、さらにグループ会社も含めて沿線を大切に、価値をいかにして高めるかということを一生命取り組んでおられる。その活動はとても素晴らしいと思います。

加藤 平成26(2014)年3月にリニューアルオープンしましたショッピングセンター「くずはモール」は、たくさんの人に来ていただき、まちの価値を上げることができました。沿線の価値を上げるためには、もちろん1箇所だけではだめで、エリアによってどういうやり方にするかも違います。それぞれのエリアに合ったやり方を模索し、沿線の「くらしの価値」を高めていこうと考えています。私は「沿線再耕」と言っていますが、これからも継続して取り組んでいくつもりです。

社会に貢献するための 安全と環境への取り組み

加藤 鉄道会社が果たすべき社会的役割・社会的使命で考えると、その基本になるのは、やはり安全・安心な運

行です。当社は、諸先輩を含めて100年にわたってずっとこれを基本にしてやってきました。大きな事故やお客さまにご迷惑がかかるようなことが、幸いにしてありませんでした。しかし、事故はいつ起こるか分かりませんし、安全に絶対はありませんので、そこは常に気を緩められません。

梅崎 おっしゃるとおりですね。東京メトロでは、「たゆみなき安全の追求」という言い方をしています。安全には、システムや機械化で安全を確保する部分と、人間の部分があります。その両方とも、しっかり取り組む必要があります。

加藤 システムでは、スピードが出過ぎると自動的に止まるシステム「ATS」は、関西民鉄では当社が初めて実用化したものです。そうしたシステムや機械は、時代と共に要求される性能や機能が高度になってきますので、常に改良が必要です。今も最新型の「ATS」の導入を進めています。今年度中にも稼働開始できそうな段階に入っています。

それに加えて、人間によるミス無くすための取り組みの一つとして、当社では「ヒヤリ・事故の芽活動」を行っています。「ヒヤッとした」「ハッとした」事象だけでなく、事故につながるかもしれない潜在的な危険を「事故の芽」と呼び、それを報告する取り組みです。事故につながるかも分からない危険をできるだけ早く見つけて、それを職場で壁新聞にして皆で共有しています。ヒューマンエラーの撲滅は非常に難しいですが、こうした取り組みなども通じて、少しでも減らしたいと考えています。

梅崎 先ほどの意識改革と同じく、安全への取り組みもゴールのない活動です。たゆみなく続けていかなければなりません。鉄道会社の社会的な貢献ではもう一つ、環境への貢献があります。鉄道はエネルギー効率の良い交通機関ですから、とくに大都市においてはお客さまによく使っていただくことが、地球環境を守るために良いことだと思います。



加藤 当社は省エネルギーに早くから取り組んでいて、回生ブレーキ[※]も日本で最初に導入しました。取り組みが早かったのも、逆に省エネルギーを進める余地がだんだん少なくなってきたのが悩みですが、新型の省エネ車両への切り替えや、淀車庫拡張用地に建設する内陸型物流施設「京阪淀ロジスティクスヤード」に年間

発電量約120万kWhの太陽光発電を導入するなど、できることをしっかり取り組んでいきたいと思えます。

※回生ブレーキ:電車がブレーキをかけたとき、モーターを発電機として作用させ、発生した電力を架線に戻し、ほかの電車が使えるようにするブレーキ方式。

未来に広がる 鉄道会社の可能性

加藤 東京は、2020年のオリンピック・パラリンピック開催に向けて、交通インフラの整備が進められています。梅崎さんはこれからの鉄道のあり方や可能性について、どのように考えられておられますか。

梅崎 大都市の鉄道は、人々の生活に必要な交通手段としての中心的役割を、これからも果たしていくということには変わりはないと思えます。東京ではオリンピック・パラリンピックの開催は一つの節目になるのですが、大切なのはその後も考えて、鉄道がより魅力的なものになるよう、ブラッシュアップすることだと思います。少子高齢化のなかでは、バリアフリー対策などはその代表的な例になるでしょう。

加藤 昭和40年代の後半にモータリゼーションが非常に発達し、鉄道は斜陽と言われた時代がありました。私はその時代に入社したのですが、当時は高齢化社会という言葉もほとんど意識したことがありませんでした。それから約40年経った今、鉄道は高齢者にとって一番安心してご利用いただける交通機関であり、信頼できる交通機関として、非常に大切な役割を担っています。これからもその役割はさらに大きくなると思えます。私は「鉄道復権」と言っていますが、高齢者の皆さんに優しいバリアフリーをもっと進めていくことはもちろん、安全・安心や質の高いサービスの追求、他の交通機関とのネットワーク強化など、より多くのお客さまに、安心して快適に鉄道をご利用いただくための取り組みは、これからも大きな課題ですね。

例えば、訪日観光客の皆さんの利用も増えています。東京メトロさんで、駅のタッチパネルで外国語も含めて行きたい所の情報が簡単に取れるようにされていたり、案内の係員を配置されているのを拝見して、とても対応が進んでおられると思えました。私たちが訪日観光客が多い駅では、簡便な対応マニュアルを用意したり、通訳を介するようなタブレットを主要駅に置いたりしていますが、さらに対応を進めていきたいと考えています。高齢者や外国の方も含めて、どなたにでも優しい京阪電車にしていきたいと思えます。

梅崎 京阪グループは、鉄道・運輸、不動産、流通、レジャー・サービスの四つの事業を柱に、非常にバランスのとれた企業グループになっています。さらに、それぞれを伸ばしていこうということで、持株会社体制への移行など「第2の創業」に取り組んでおられる。これからの鉄道会社の可能性を広げる取り組みとして、大いに期待しています。

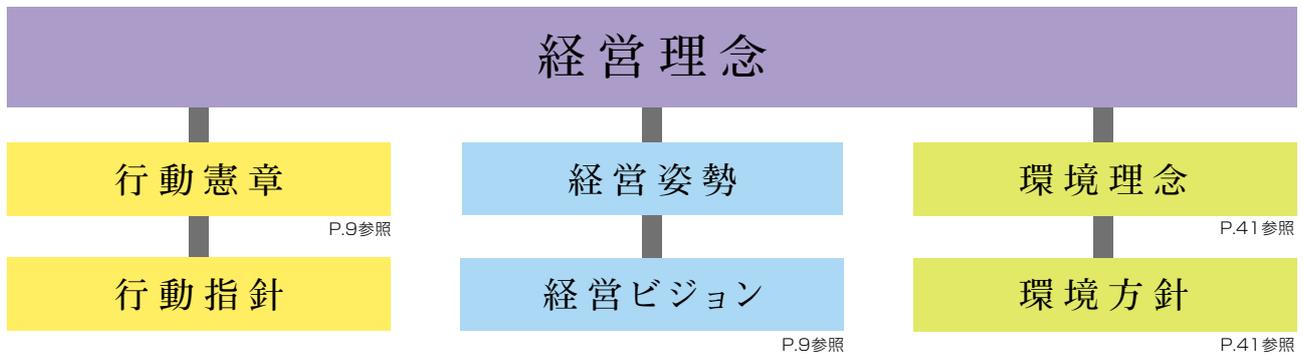
加藤 梅崎さんにそう言っていただけるととても心強いですね。ご期待に沿えるよう、グループ一丸となってチャレンジしていきたいと思えます。本日はありがとうございました。



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

平成27(2015)年3月には、中期経営計画「創生果敢」(2015～2017年度)を策定し、ビジョン実現に向けて取り組んでいます。

京阪エリアの
魅力向上と拡大

京阪ブランドの確立

お客さまからの
信頼の維持・向上

お客さま視点の
営業力の強化

積極的・主導的な
事業提携

“選ばれる京阪”
への挑戦

行動憲章

企業の社会的責任を果たし、経営理念を従業員の日常の行動で実現するための基本方針として、平成18年4月に「行動憲章」を制定しました。さらに、当社各部署およびグループ各社において、より具体的な行動レベルに落とし込んだ「行動指針」を定めています。

行動憲章

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

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

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

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

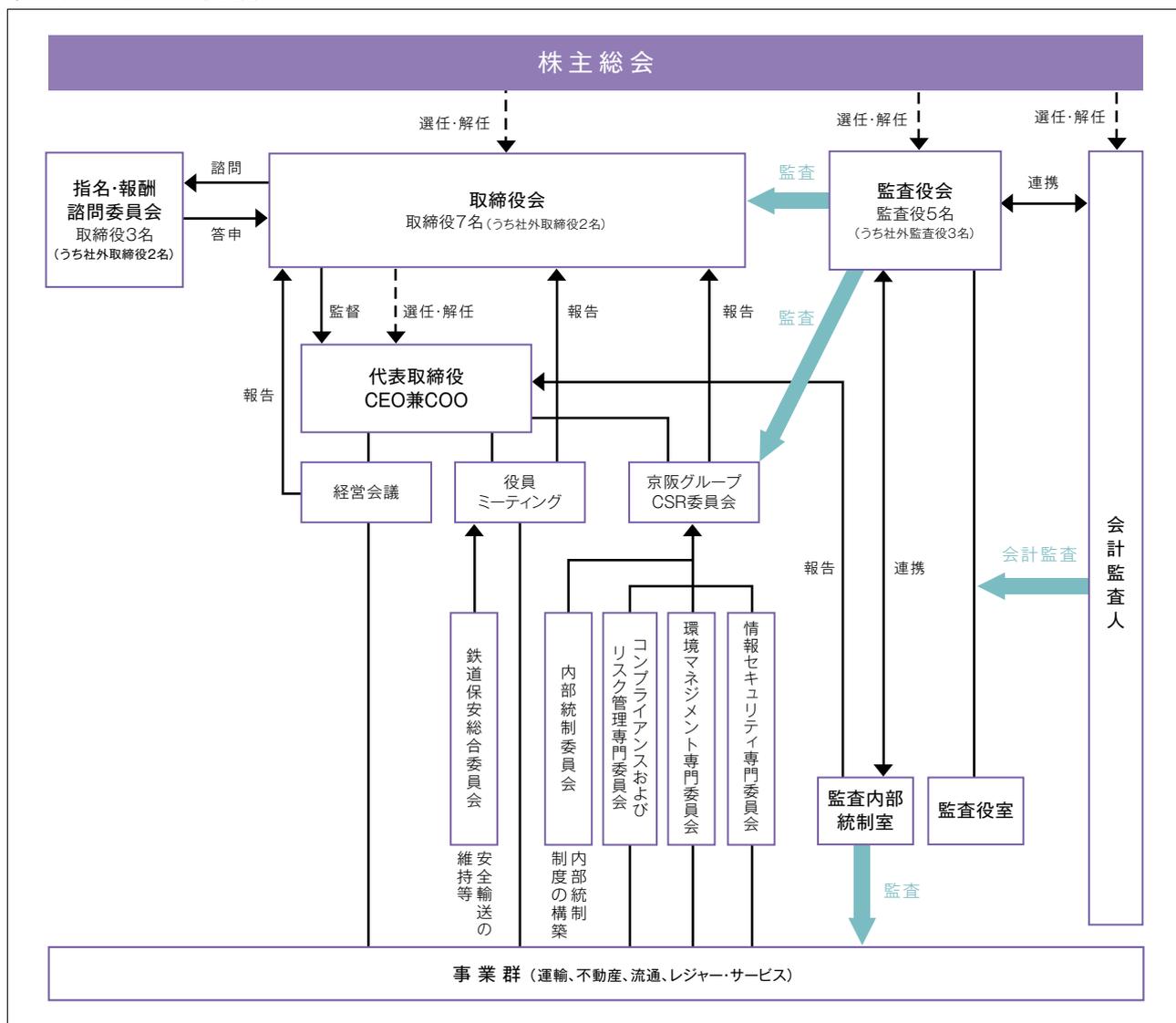
コーポレートガバナンス

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26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26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26年度は2回開催)

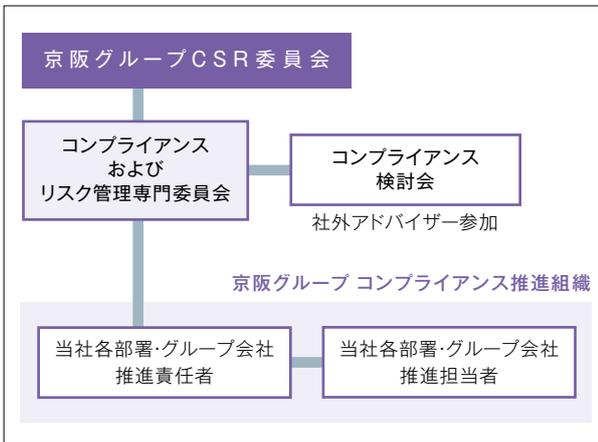
環境マネジメント専門委員会

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26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26年度は2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しうる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

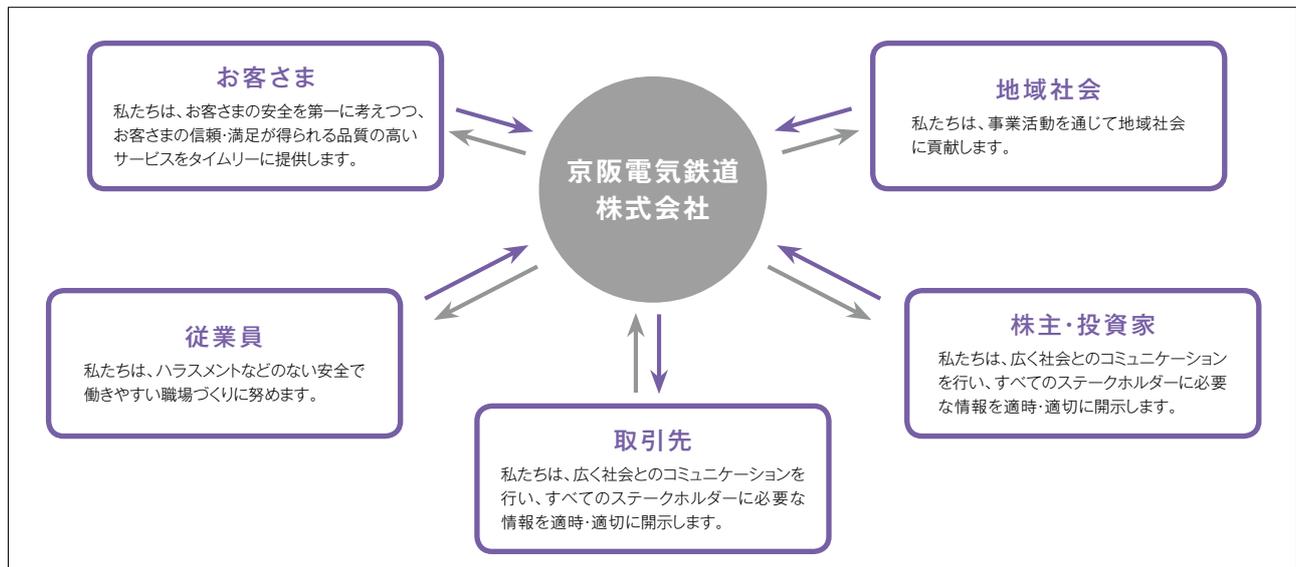
グループ新入社員研修、新任管理職・係長研修などで京阪グループの経営理念などの浸透を図っています。



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26年11月19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」は、自身にとっても新しい情報が多くあり、読み終えた後は以前よりも京阪電車への信頼が増した。
- 鉄道事業以外にも、幅広い事業を展開していることを初めて知った。特に驚いたのは、ひらかたパークで遊園地事業を行っていること。これらの事業も京阪電鉄の大きな魅力だと思う。非鉄道分野のことももう少し書いてほしい。
- 有識者だけでなく学生からも意見を取り入れているのを見て、京阪電車のCSRへの取り組みに対する意識の高さがうかがえた。社外の意見を取り入れる機会を設けることは、ぜひ今後も行うべきだと思う。
- 最初の記事は、対談形式により、社長の思いをストレートに感じることができ、読み始めるにあたりよい導入になっていたと思った。
- 全体にわたり、必要箇所にグラフや図、写真が盛り込まれており、視覚的にも理解しやすかった。

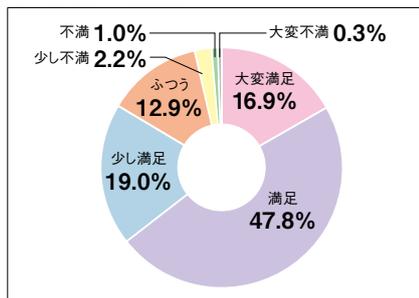
“こころまち つくろう”の実践－鉄道事業での「CSアンケート」実施－

当社では、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26年10月19日(日)・・・「ファミリーレールフェア2014」会場(寝屋川車庫)
 平成26年10月23日(木)・26日(日)・・・淀屋橋、京橋、枚方市、丹波橋、祇園四条の各駅
 平成26年10月27日(月)～11月14日(金)・・・Webアンケート
回答数：2,180通 ※配布5,300通、回答数1,661通(回答率31.3%) ※Webアンケートでは519通回答

◆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 ホーム、階段など駅の安全対策
- 3位 ダイヤ乱れ時の駅や車内でのご案内
- 4位 車内マナー
- 5位 車内の空調

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
 平成26年度には、駅係員を対象に「感謝の気持ちを表現すること(お辞儀の意義)」や「身だしなみの徹底」について指導・教育を行うほか、各管理駅ごとに「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7月には、係員が改札口不在の際、ほかの駅からインターホン越しにお客さま対応を行う「他駅サポートシステム」のオペレーターと、電話でお客さまと対応するお客さまセンターのオペレーターとが合同で、声のみによるコミュニケーションでお客さまに対応する技術を高める研修会を開催しました。

◆Webサイトに延着証明書の掲載を開始

(株)京阪ステーションマネジメント 駅サービス部
 お客さまの利便性向上のため、平成27年3月より、京阪電車Webサイトに延着証明書の掲載・印刷機能を追加しました。詳細はP.32をご覧ください。

◆高齢のお客さま、外国人のお客さまへの対応力向上に向けた取り組み

鉄道営業部 運転課
 平成26年度には、全車掌を対象に、高齢のお客さまにより配慮した扉の開閉や車内放送の実施に活かせるように、高齢者疑似体験装具を採り入れた研修会を開催しました。また、外国人のお客さまとのコミュニケーションに役立つ、電車の絵や車両の色、簡単な英単語などを記載した「翻訳案内手帳」を全乗務員が携帯し、ご案内に役立てています。
(株)京阪ステーションマネジメント 駅サービス部
 平成26年度より、タブレット端末による通訳サービスを京阪線の一部の駅で導入しました。詳細はP.32をご覧ください。

◆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・展示

安全推進部
 安全への意識を高める施策の一環として、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。詳細はP.19をご覧ください。

皆さまのご意見を受けて

平成26年度は、「同志社大学でのゲスト授業」のほか、2回目となる「CSアンケート」を実施しました。学生の方々やお客さまから頂戴したさまざまなご意見・ご要望は、今後の事業展開に向けての貴重な財産になると考えております。「CSアンケート」で改善のご要望1位となった「トイレの清潔さ・安全」も踏まえ、平成27年度より七条～出町柳駅で「快適なトイレ」整備に取り組むことといたしました。
 今後も、さまざまなステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを大事にしながら、満足度向上に向けて努力を重ねてまいります。

京阪電気鉄道株式会社
 経営統括室 経営戦略担当 伊賀 隆行



安全 への 取り組み

安全報告書

鉄道事業法第19条の4に基づき、当社における安全への取り組みを報告します。

安全安心な旅客輸送サービスの提供を最大の使命とし、安全統括管理者の指揮により、安全管理体制を構築し、安全確保に向けたさまざまな取り組みを行っています。

安全統括管理者ごあいさつ

平成26年度も従前に引き続き、駅および高架橋の耐震補強工事や車両の更新、変電所の建替えなどの投資工事や「過去の重大事故の再発防止策の再確認」をはじめとした各種安全施策に取り組んでまいりました。しかし、一昨年度下期より連続で運転無事故表彰を受けることができなかつたほか、過去の事故・トラブルの類似事象が発生するなど、安全で安心な旅客輸送サービスの完遂には到らない一年でありました。

平成27年度からスタートした京阪グループ中期経営計画「創生果敢」においては、祇園四条駅コンコースのリニューアルなど「鉄道復権」に向けた間断なき各種鉄道活性化策を推進いたします。ただし、その大前提となるのが「安全・安心」であることは論を待ちません。

「安全・安心」の基盤をさらに強固にするために、取り組むべき内容等を体系的に取りまとめた「安全安心中期計画」に基づき、ハード、ソフトの両面からあらゆる施策を実行いたします。特に長年の課題であった、列車の速度を常時制御する機能を持たせた新型ATSシステムを今年度中に一部区間で使用開始することで、さらなる輸送の安全性向上を図ってまいります。

また、安全風土を組織に根付かせる基盤は「人づくり」であるという信念に基づき、安全を支える人材の育成にもより一層積極的に取り組んでまいります。

平成27年度は次年度に当社グループの持株会社体制への移行による鉄道新会社発足を控えた1年となります。開業以来、脈々と培ってきた安全、安心のDNAを継承するだけでなく、一人ひとりが自ら考え、自ら行動する事で、京阪電車に対する信頼を今まで以上に磐石なものとするべく、全社一丸となって「果敢」にチャレンジしてまいります。



安全統括管理者 取締役専務執行役員 下條 弘



安全基本方針と安全管理体制

安全基本方針

全社員の安全意識の維持向上を図り、全社一丸となって安全確保に努めるため、「安全基本方針」を定めています。

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。

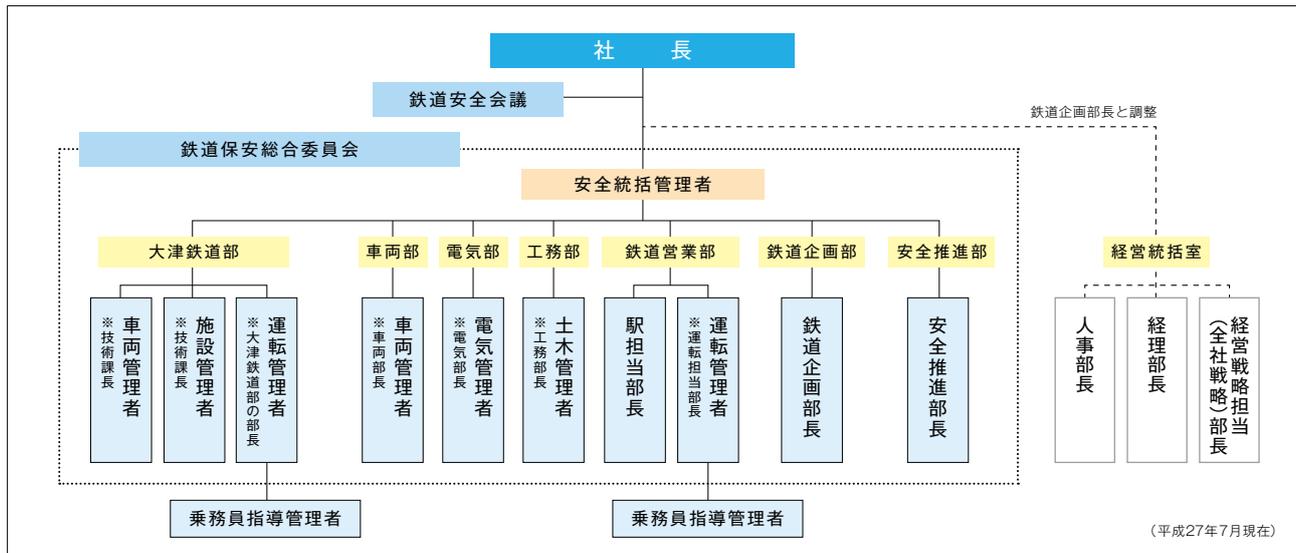
安全管理体制

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構築しています。

安全統括管理者は輸送の安全確保に関する業務を統括・管理するため、各部門に管理者を置き、指揮します。安全統括管理者が招集する委員会で鉄道の安全に関する事項を審議し、鉄道安全会議で審議内容を社長に報告しています。

早急な対応が必要な事象は、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 (「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

▶ 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、ならびに叡山電鉄および京福電気鉄道の代表者で構成される鉄道安全会議を毎月開催しています。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ています。また、グループ会社との情報共有も行っています。

▶ 鉄道保安総合委員会

鉄道保安総合委員会は昭和42年に設置した運転保安に関する審議を行う委員会を前身としています。安全統括管理者を委員長とし、鉄道業の各管理者を招集し、鉄道の安全に関する事項を審議しています。原則毎週開催し、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。

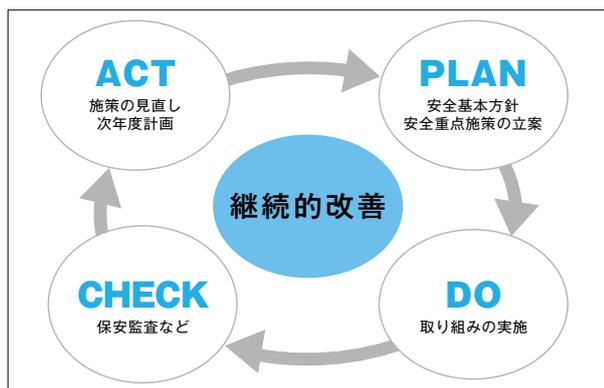


トップ巡視

▶ 安全安心中期計画

平成27年度からスタートした京阪グループ中期経営計画「創生果敢」の大前提となる安全で安心な旅客輸送サービスの完遂を実現させるため、計画的に取り組むべき内容を取りまとめたものです。本計画に基づき、さらなる旅客輸送の安全性向上とそれを支える人材の育成に取り組めます。

◆安全マネジメントのPDCAサイクル



平成26年度 安全重点施策の取り組み

1. 安全管理体制の強化

- ・安全安心中期計画の策定
- ・各部の基本業務の点検と職責の確認
- ・事故・エラーの発生および風化防止への取り組み
- ・円滑なコミュニケーションによるリスクの早期発見
- ・事故やヒューマンエラーの再発、未然防止
- ・重大事故等の再発防止策の再確認
- ・「ヒヤリ・事故の芽活動」による「気づき」の感性向上
- ・自らの職責を理解し、業務を確実に遂行

2. 走行中の列車の安全性向上

- ・分岐器改良工事
- ・新型ATSシステム構築工事
- ・自動張力調整装置新設
- ・支持物補強建替工事

3. 駅の安全性向上

- ・ホーム改良工事の実施
- ・ホーム異常通報装置新設

4. 車両の安全性向上

- ・衝突時の安全性などを向上させた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

- ・踏切支障報知装置新設
- ・踏切自動遮断機の更新

6. 火災・自然災害対策の推進

- ・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
- ・止水板設置等水害対策

平成27年度の安全重点施策の 取り組みテーマについて

平成27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。

「職責の自覚、実行」、「事故・エラーの再発防止」、「教育・訓練」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. 鉄道従事員として高い倫理を保ち、職責を自覚かつ実行する

- ・責任者に限らず、鉄道従事員としてなすべきことを行っていないため発生したミスや不適切な行為を反省し、職務への責任感を高めます。

2. 事故、エラー等の再発防止策の再確認を徹底する

- ・過去に発生した重大事故等の再発防止策について、その有効性を再確認することで、風化、形骸化および同種事象の発生を防止します。

3. 教育、訓練を充実させ、技術力、安全意識の向上を図る

- ・教育・訓練をより一層充実させることで、熟練技術者の退職に伴う技術力、現場力の低下を防止するとともに、安全風土の醸成を図ります。

平成26年度の事故・障害等の発生状況

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26年度は、踏切障害事故と鉄道人身障害事故が計6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、遮断かん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。

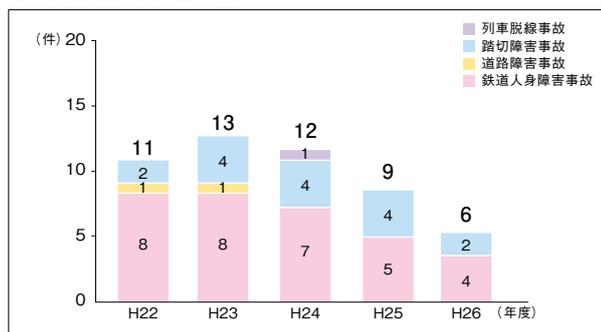
◆ 鉄軌道運転事故の分類

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（上記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（上記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	H22	H23	H24	H25	H26
列車衝突事故	0	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	1	0	0
列車火災事故	0	0	0	0	0
踏切障害事故	2	4	4	4	2
道路障害事故	1	1	0	0	0
鉄道人身障害事故	8	8	7	5	4
鉄道物損事故	0	0	0	0	0
合計	11	13	12	9	6

◆ 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	H22	H23	H24	H25	H26
直前横断	2	2	4	3	1
その他	0	2	0	1	1
合計	2	4	4	4	2

◆ 鉄道人身障害事故件数の内訳

年度	H22	H23	H24	H25	H26
ホームからの転落	2	0	0	1	0
ホーム上での接触	2	2	1	1	2
線路内侵入	4	6	6	3	2
合計	8	8	7	5	4

▶ 輸送障害

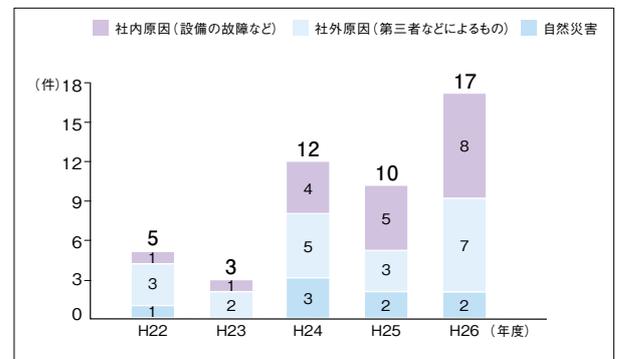
輸送障害とは、鉄軌道運転事故以外のもので、列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたものをいいます。

平成26年度は、17件発生しました。

◆ 輸送障害件数

年度	H22	H23	H24	H25	H26
社内原因(設備の故障など)	1	1	4	5	8
社外原因(第三者などによるもの)	3	2	5	3	7
自然災害	1	0	3	2	2
合計	5	3	12	10	17

◆ 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26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

年度	H22	H23	H24	H25	H26
インシデント	0	0	0	0	0
電気事故	0	0	1	1	1

安全管理体制の強化

安全管理方法

▶ 保安監査

昭和49年に設置した監査専門部署の流れをくむ安全推進部が鉄道の現業部門に対して、毎年保安監査を実施しています。現場調査・書類調査・ヒアリング調査などを通じて、輸送の安全確保に関する業務が適正かつ効率的に行われているかをチェックし、監査の結果を社長、安全統括管理者、監査役に報告します。定期監査のほか、必要に応じて臨時の監査も行います。

また、安全推進部が実施する保安監査以外にも、各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

鉄道の現業部門だけでなく、安全管理体制に含まれる社長、安全統括管理者、経営統括室（経営戦略担当・経理部・人事部）、安全推進部および鉄道企画部に対して、安全マネジメント監査を毎年行っています。安全管理規程に則り、安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図っ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27年3月に第7回鉄道安全大会を開催しました。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26年度各部門安全重点施策結果」「平成27年度安全重点施策取組テーマ」について発表を行うとともに、原子力安全システム研究所・作田博様より「ヒューマンエラーとパフォーマンスについて-安全の向上を目指して-」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発生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27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。

駅近接の建物へのお客さまの誘導や各種施設の点検および運転再開に向けた復旧計画策定などの訓練を行いました。



総合防災訓練

▶ 総合事故復旧訓練

平成26年11月に、淀車庫において、踏切内で列車が自動車と衝突、脱線するという事故を想定した訓練を実施しました。

負傷者の人命救助、お客さまの避難誘導、2次災害の防止、正確な情報伝達、近畿運輸局・警察・消防など関係機関との協力体制を確認するとともに、脱線車両の復旧、線路・架線・踏切保安設備の復旧などの訓練を行いました。



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。

施設横断的な連絡体制などを確認し、さらなる安全性の向上を図っています。



複合使用建物防災訓練

▶ 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た訓練を実施しています。

また、緊急自動車を車庫に配備しているほか、緊急時連絡体制を定め、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

平成27年3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、お客さまの避難誘導、消火作業などの訓練に加え、地下駅の防災設備の操作訓練を行いました。



地下線内車両火災想定訓練

▶ 出勤申告時アドバイス

出勤申告時に乗務員に対して、監督者が過去の運転事故の事例や当日の注意事項など、タイムリーなワンポイントアドバイスをを行うことで注意を喚起しています。ここでは、直接乗務員と対話することで精神状態や健康状態の確認も行っています。また、「指差喚呼」を監督者と乗務員が一緒に行うことで、安全意識・営業意識の高揚を図っています。



出勤申告時アドバイス

▶ アルコールチェック

乗務員および社用自動車や設備を保守・点検するための特殊車両（保守用車）の運転業務に携わる者全員に対して、業務開始前にアルコールチェックを義務付けています。

監督者の前で直接アルコールチェックを行うことで、測定機器だけでなく、視覚や嗅覚による確認も行っています。



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。

上記症状に起因する事故・トラブルを抑止するため、運転士および保守用車の運転業務に携わる者全員にSASの簡易検査を実施しています。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（気道に空気を送り続けて気道を開存させる装置）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

事故・トラブル事例等を題材に、チーム内のメンバーが幅広い視点で議論し、直接的な原因につながる様々な背後要因に気づく能力を向上させることを目的とした講習会で、平成24年度より各部門を対象に実施しています。



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

現業各部門の日常業務における悩みや疑問、意見に対して、平成24年度より外部有識者を招いて助言を得ることで、安全意識の向上に取り組んでいます。

また、安全に関する社員の考え方や理解度を把握し、今後の安全活動をより効果的に進められるよう、安全に関する意識調査を実施しています。



安全ディスカッション

▶ 過去の事故・エラー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を再確認する取り組みを推進しています。また、事故・災害パネルや事故・エラーカレンダーを制作し、教訓や対策の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(ハインリッヒの法則)。

また「ヒヤツとした」「ハツとした」事象に限らず、事故につながるかもしれない潜在する危険(事故の芽)を感性で発見し、報告する「事故の芽報告」の取り組みもあわせて行っています。また、「ヒヤリ・事故の芽」提出強化期間を設定しています。

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」に掲載し、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、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。

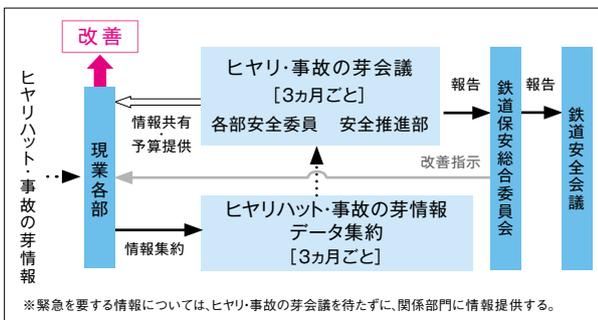


ヒヤリ・事故の芽新聞

◆ ヒヤリハット・事故の芽情報提出実績(平成26年度)

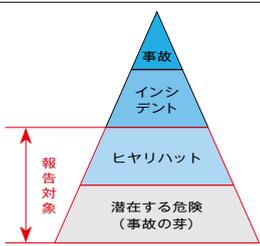
直営分	件
鉄道営業部(駅)	51
鉄道営業部(運転)	72
工務部	97
電気部	55
車両部	169
大津鉄道部(営業課)	21
大津鉄道部(技術課)	30
安全推進部	11
小計	506
委託・協力会社	
駅関係	27
工務関係	21
電気関係	32
車両関係	14
大津関係	8
小計	102
合計	608

◆ ヒヤリハット・事故の芽情報の収集と活用



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。「ヒヤツとしたこと」、「ハツとしたこと」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。



動力車操縦者(運転士)の養成

▶ 運転士が誕生するまで

当社は国土交通大臣から動力車操縦者養成所の指定を受け、法令で定められた教習や国家試験を実施しています。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、地方運輸局長から動力車操縦者運転免許が交付されます。

◆ 運転士養成の流れ



▶ 運転士の教育

運転士が備えるべき知識・能力の維持向上を目的に、運転教習シミュレータを導入しています。シミュレータでは、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。

また、運転経験が3年と6年を超えた時点で特別講習を実施します。運転に関する規程の復習や新たな目標を定めるグループディスカッション、シミュレータを用いた緊急時の対応訓練を行います。

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、年度ごとに策定した年間計画に基づいて実務研修や机上研修を実施しています。

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。



軌道の保守作業実務訓練



軌道に関する研究発表会

▶ 電気部門

電気技術に対する理解を深めるための教習書や、保守点検を安全に行うための標準作業手順表を活用し、技術継承に努めています。

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。

毎年開催する「業務研究発表会」では、さまざまな課題の対策を発表し議論することで、技術力の向上に努めています。



信号機の復旧訓練



架線車の復旧訓練

▶ 車両部門

作業手順書やOJT(日常業務を通じた社員教育)の活用、実車や教材用車両を使用した故障対応教育など、年間計画に基づき技術継承を実施しています。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心構えに関する研修を実施しています。



教材用車両を使用した教育

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、指摘し合う訓練のことで、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。この活動によって、「作業における危険のポイント」や「チーム行動目標」を定め、それをチーム全員で「指差唱和」し、安全意識の向上を図っています。

それに対し、指差喚呼とは、作業の各要所で一人ひとりが確認すべき動作や物に対して、腕を伸ばして指差し、しっかりした声を出して喚呼し、安全性・正確性を確認する動作です。

一般的に作業を行う時に指差喚呼する場合は、何もしない場合に比べてミスの発生率が6分の1以下になるということが示されています。

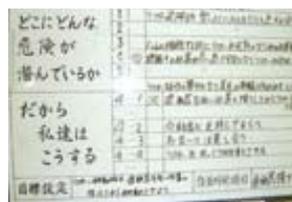
◆4ラウンド法

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



指差唱和

平成27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の取り組みを通じて、事故の教訓や対策の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

▶ 自律分散式列車運行管理システム (ADEC)

京阪線では、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する列車運行管理システムを導入しています。

運転指令所に中央制御装置を設置し、各信号取扱駅に駅制御装置を分散して設置しています。また、それらを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ます。



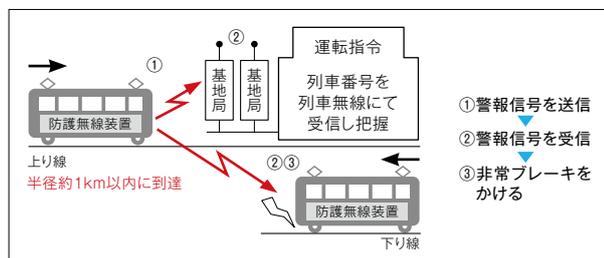
運転指令所

▶ 列車防護無線

事故・トラブルを他の列車に緊急で周知するため、列車防護無線を京阪線の全列車に設置しています。乗務員が列車防護無線を送信するボタンを押し、半径約1kmの範囲内にある列車の運転台に警報音を鳴動させます。

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(P.25参照)の動作と連動して自動的に列車防護無線を送信する機能を備えています。

◆列車防護無線の仕組み



▶ ATS (自動列車停止装置) システム

運転士が信号の表示で定められた速度を超過して運転した場合に、直ちに列車を停止させ、前の列車との衝突や急曲線での脱線を防止することを目的にATSを設置しています。

◆ATSの速度チェックの仕組み

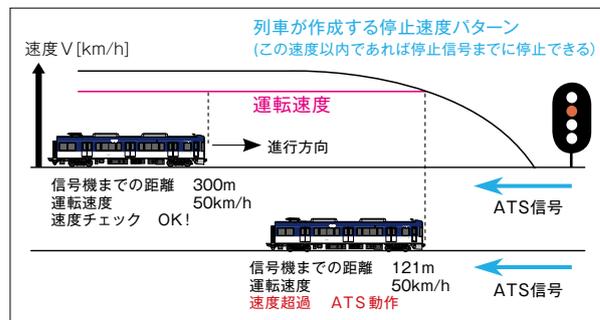


▶ 新型ATSシステム

従来のATSでは地上子を設置した箇所のみ速度チェックを行っていましたが、新型ATSでは、レールを速度情報の伝送媒体として利用し、列車が常にその場所に応じた速度で走行しているかをチェックすることで、より高い安全性を確保します。また、ホームや踏切の非常ボタン、踏切障害物検知装置などと連動させることで、緊急時の対応機能を高めています。

新型ATSを導入する京阪線では、平成27年度中に一部区間で使用を開始する予定です。

◆新型ATS概要図



▶ 駅誤通過防止装置

駅に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、停車列車が駅を誤って通過するのを防止しています。なお、駅ホーム終端に踏切が近接する駅では、下降完了していない踏切への進入防止用のATSとも連動させています。



駅誤通過防止装置表示灯

脱線防止対策

▶ 脱線防止ガード

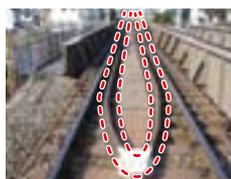
車輪がレール上に乗り上がることを防止し、列車の脱線を防ぐ設備を設置しています。



脱線防止ガード

▶ 橋上ガードレール

橋梁上やその付近で万が一列車が脱線した場合に、列車を橋梁下に転落させないための設備を設置しています。



橋上ガードレール

▶ 輪重測定装置

車両側の対策として、車両の車輪にかかる重量（輪重）を測定し、バランスを管理するための装置を京阪線と大津線の車庫に設置しています。



輪重測定装置による管理

線路を遮る障害物の検知

▶ 限界支障検知装置

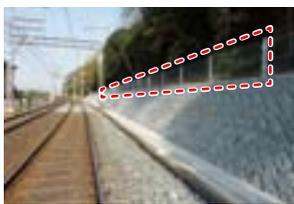
列車が何らかの原因で隣の線路にはみ出し、線路と線路の間に設置した検知棒に接触した時に、接近する列車を緊急に停止させるための装置で、急曲線などに設置しています。



限界支障検知装置

▶ 土砂崩壊検知装置

線路脇の斜面から土砂などが流入した時に、接近する列車を緊急に停止させる装置を設置しています。



橋本駅～八幡市駅間土砂崩壊検知装置

併用軌道（大津線）

▶ 併用軌道監視装置

浜大津駅付近の併用軌道（一般道路内に設置した線路）区間は、自動車交通の影響を受けやすいため、24時間体制で道路の状況を監視し、より安定的な列車運行に努めています。



併用軌道監視装置

▶ 自動車侵入検知装置

三井寺駅付近の併用軌道と新設軌道（専用敷地内に設置した線路）の境界から自動車が誤って新設軌道に侵入した時、接近する列車を緊急に停止させるための装置を設置しています。あわせて、自動車の進行方向を矢印灯で表示し、ドライバーに注意を促しています。



自動車侵入検知装置



矢印灯

平成27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年度からの一部使用開始を目指し、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の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)

乗務員が直接お客さまの乗降の様子を確認しづらい箇所には監視カメラを設置し、安全確認を行います。



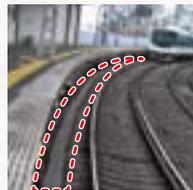
非常通報ボタン

乗務員および駅係員に異常を知らせることができる非常通報ボタンを、全駅のホーム上にはほぼ1両間隔で設置しています。



ホーム転落検知装置

ホームと車両の隙間が大きい箇所には、お客さまの転落などを検知し、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を設置しています。



ホーム下待避スペース・ステップ

お客さまが線路内に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を設けています。

ホーム足下灯

乗降時のホームと車両の隙間をお客さまに注意喚起する照明設備で、点滅式LEDへの更新や新設(一部増設)を進めています。



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。

▶ 内方線とホーム先端明示線

目の不自由なお客さまにホームの内側をお知らせする内方線を全駅に設置しています。また、一部の駅においてホームと車両の隙間が大きい乗降箇所付近には、ホームの先端を明示する線を引いています。



ホーム点字ブロック内方線



ホーム先端明示線

▶ とじめ 戸閉合図器

駅係員が乗務員に列車の扉を閉めるタイミングを知らせる装置で、京阪線13駅に設置しています。ラッシュ時などホーム上がお客さまで混雑する時に使用します。



戸閉合図器

平成27年度 安全重点施策の目標

駅の安全性向上

北浜駅、枚方市駅でホーム足下灯を新設します。

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

運転中の運転士に異常が発生し、運転ハンドルから手が離れると自動的に非常ブレーキを作動する装置を全列車に設置しています。

また、車掌が運転状況に異常を感じた時に扱う非常ブレーキスイッチも設置しています。



運転士異常時列車停止装置

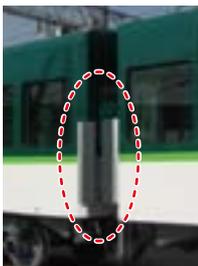
▶ 列車運転状況記録装置

事故・トラブルが発生した場合に、その原因究明や再発防止策の立案に役立てるために、列車の速度や位置、時刻、運転士のハンドル操作状況、ATSの動作状況などを記録する装置を全列車に設置しています。

▶ 連結面間転落防止装置

乗車時にお客さまが誤って車両の連結面間に転落する事故を防止するための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設置しています。



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、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、ホームがない場所で扉が開けられ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

安全性の向上やバリアフリー対応、環境への配慮に主眼をおいて開発した13000系車両を、平成26年度末時点で38両導入しています。オフセット衝突(車体前方の一部のみに負荷が加わるような衝突)対策など車体強度を向上させたほか、急ブレーキ時の事故防止策を施しました。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、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。平成26年に導入した車両には、車内照明や前部標識灯(ヘッドライト)にLEDを採用し、さらなる省エネルギー化を図りました。



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応やインテリアのグレードアップ、停車駅案内、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を図っています。



リニューアル後の6000系



平成27年度 安全重点施策の目標

車両の安全性向上

平成28年度の導入を目指し、13000系の整備(7両×2編成、4両×1編成)をさらに進めます。

また、引き続き6000系のリニューアルを行います。

踏切の安全性向上



全方向踏切警報灯

どんな方向からも見やすい警報灯です。



踏切支障報知装置

緊急時に押すことで、付近の列車の運転士に異常を知らせることができます。



踏切障害物検知装置

自動車などの立ち往生を自動的に検知し、付近の列車に停止信号を表示します。



オーバーハング型警報機

遠くから踏切の存在が分かるように、高い位置に警報灯を設置しています。

列車進行方向指示器

どちらから列車が接近しているかを表示する装置で、LED化により視認性を高めています。



スリット型遮断かん

折れずに元の状態に戻りやすい遮断かんのことで、自動車などによる折損を防止するため一部の踏切で採用しています。

踏切監視カメラ

踏切の状況確認や記録を目的とした監視カメラを設置しています。

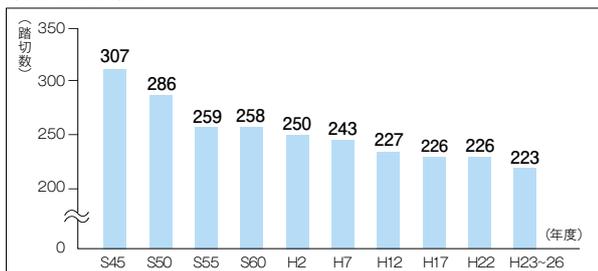


※踏切監視カメラが撮影した画像

踏切数の推移

踏切を廃止し運転保安を向上させる立体交差化により、昭和45年に307カ所あった踏切を平成26年度末時点で223カ所まで減少させました。

◆踏切数の推移



踏切での啓発活動

踏切を通行する歩行者や自動車の運転者に、踏切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、子どもたちへの踏切事故防止のための教育をお願いしています。



踏切での啓発活動



教室の風景

淀駅付近立体交差化事業

平成11年度から進めてきた京阪本線淀駅付近の立体交差化事業が平成26年12月に完了しました。この事業により、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を高架化しました。

高架化により3カ所の踏切を廃止し、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



整備前



整備後

平成27年度 安全重点施策の目標

踏切の安全性向上

踏切障害物検知装置や踏切の制御機器を引き続き更新します。

火災・自然災害対策の推進（地震、風、雨など）

気象観測機器

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、気象状況を観測しています。



気象状況表示装置



地震計



雨量計



風速計

早期地震警報システム

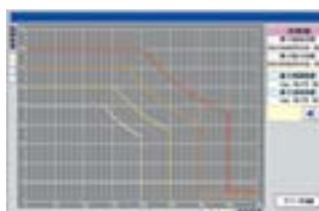
気象庁から配信される緊急地震速報を利用して、当社線沿線で震度4以上が予測される場合、自動的に列車無線で全列車に通報します。大きな揺れが到達するまでに危険箇所を避けて緊急停止することで、被害の最小化を図ります。



早期地震警報システム

雨量監視システム

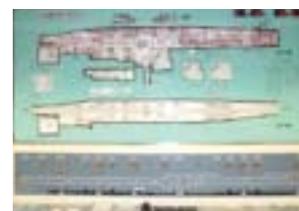
京阪線4カ所に設置した雨量計のデータをもとに、線路脇の斜面の降雨に対する強度を勘案して運転規制を行います。



雨量監視システム

地下駅の防災監視システム

地下駅に設けた消火設備、排煙設備、避難誘導設備、通報設備、警報設備などの防災設備の状況を24時間一元監視しています。



地下線防災監視盤

耐震補強

▶ 高架橋および駅の耐震補強

地震に対する安全性を向上させるため、耐震補強を進めています。



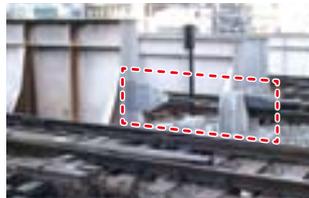
高架橋耐震補強



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、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

火災時の被害拡大を防止するため、防火防煙シャッターをはじめとした火災対策設備を設置しています。



防火防煙シャッター

平成27年度 安全重点施策の目標

火災・自然災害対策

高架橋や枚方市駅、守口市駅などの耐震補強工事を進めます。また、京都地下線6駅で、火災等の災害発生時に電波の届きにくい地下と地上で消防救急隊が無線機による通話ができるよう無線通信補助設備の更新を実施します。

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（ケーブルカー）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装置の操作を行い、車掌はケーブルカーの車内に乗務し、運行中の前方確認や扉操作を行います。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ワイヤロープの点検・整備には細心の注意を払い運転保安の確保に努めています。

また、平成27年度中に駅の乗車側ホームに固定式ホーム柵を設置する予定です。



鋼索線の点検・整備



▶ 鋼索線事故想定訓練

不測の事故・トラブルに備え、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。平成26年度は12月に八幡市駅で実施しました。



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性を確認し、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

安全投資について

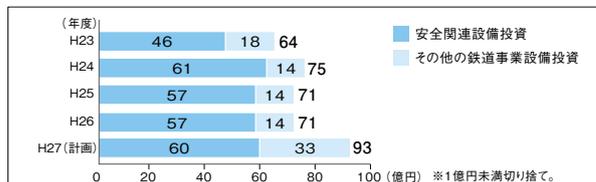
安全投資

平成26年度は鉄道事業設備投資額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27年度は60億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、耐震補強、大津線運行管理システムの更新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

踏切でのお願い

警報機が鳴り始めたら…

絶対に踏切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。

踏切内に閉じ込められたら…

直ちに踏切の外へ脱出してください。自動車であれば、そのまま遮断かんを押して脱出してください。



踏切で異常を発見されたとき…

非常ボタンがある場合は、強く押してください。非常ボタンがない場合は、踏切名表示看板に記載の非常時連絡先に電話でお知らせ願います。

絶対に線路内に立ち入らないでください

踏切から線路内に立ち入ることは大変危険です。絶対におやめください。

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、目の不自由な方のため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したりしたときなどは、係員にお知らせください。線路内に立ち入ることは大変危険です。

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。すぐに係員へお知らせいただくかホームの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、電話や当社ホームページなどでお受けする総合窓口「京阪電車お客さまセンター」を設置しています。

安全報告書へのご意見なども、当センターにお寄せください。

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

京阪電車Webサイト「こころまち つくろう」

京阪グループのブランドスローガンである「こころまち 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さまざまな活動や、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/>



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。



お客さま満足の ために

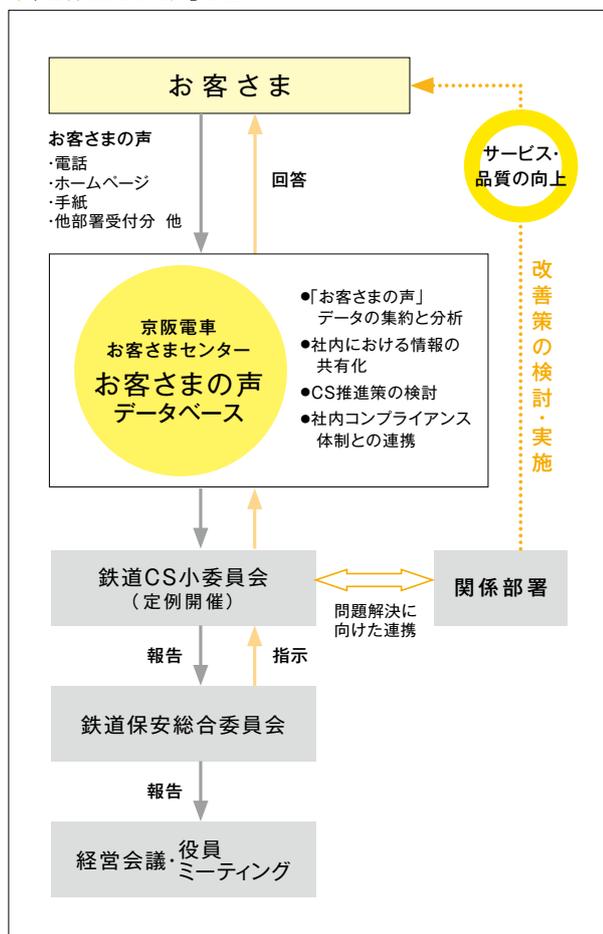
当社では、お客さまに選ばれる企業を目指してサービス向上に取り組んでおり、その一環として、お客さまからのお問い合わせやご意見・ご要望をお聞きする「お客さまセンター」を開設しています。
また同時に、「お客さまにやさしい鉄道」を目指した取り組みにも力を入れています。

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

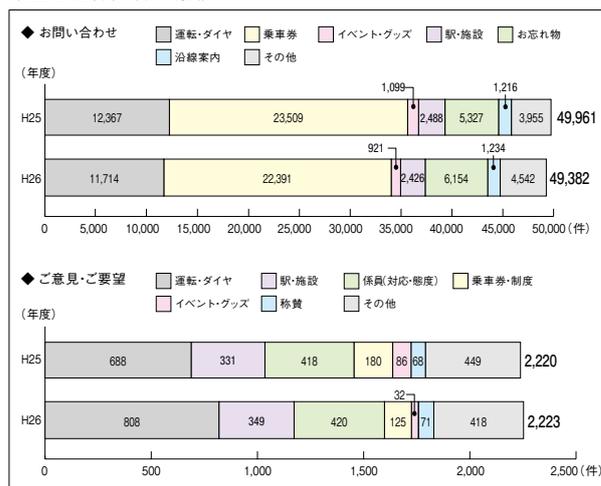


▶ お客さまセンターの運営

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26年度の受付状況では、イベント列車の運転、春秋の特別ダイヤの実施などに伴い、列車時刻や乗車券類、輸送経路に関するお問い合わせが増加したほか、列車ダイヤ、係員の執務（鉄道部門以外を含む）、車内温度管理、駅構内禁煙、各種乗車券制度へのご意見・ご要望や称賛なども増加し、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 便利な鉄道を目指して

▶ 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、新入社員を対象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、京阪線の各駅でのご案内に使用しています。これは、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で、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、「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ためのツールです。



「位置ちゃん」

コミュニケーションボード
“心のやりとり”

タブレット端末による通訳サービスの活用

日本語でのコミュニケーションが難しい外国人のお客さまへのご案内に、タブレット端末を活用した通訳サービスを京阪線の一部の駅で導入しています。お忘れ物検索や企画乗車券の詳細説明など、外国語による複雑な説明が必要となるご質問やご要望への対応に活用しており、今後も外国人のお客さまに配慮した環境づくりを目指します。



タブレット端末による通訳サービス

▶ 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

▶ Webサイトでの延着証明書の閲覧・印刷

お客さまの利便性向上のため、平成27年3月より京阪線で5分以上の列車遅延が発生した際、京阪電車Webサイトで延着証明書を掲載しています。これにより、延着証明書をWebサイトから閲覧・印刷できるようになりました（各駅で発行しているものとは異なります）。



延着証明書

▶ 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27年3月31日現在416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408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376両に設置しています。

平成26年3月より新たに導入した13000系新造車両、およびリニューアル工事を実施した6000系車両合計34両には、目の不自由なお客さまのために、乗降口扉の開閉を音でご案内するドアチャイムを新たに設置しています。

身体の不自由な方などのために設置している優先座席は、そのゾーンを明確にするため、座席の枕カバーまたは座席背もたれについて、オレンジ色をベースにピクトグラム*を施しています。また、窓ガラスには優先座席を示すステッカーを、カーテンには「優先座席」の表記とピクトグラムの印刷をそれぞれ施しています。

*ピクトグラムは、杖をついた人、障がいのある人、けが人、妊産婦、乳幼児連れ、内部障がい者を絵文字で表現したものです。



車いすスペース



非常通報器



車内案内表示器



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26年度は、村野駅にエレベーターやスロープ・多機能トイレを整備し、現在は深草駅でバリアフリー化の整備を進めています。

平成27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。



村野駅エレベーター



村野駅スロープ

お客さまとのコミュニケーション

▶ 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

▶ 安全・安心の取り組みの紹介

鉄道事業の現場には、お客さまに安心して鉄道をご利用いただくため、日々継続している取り組みがあります。お客さまが日頃あまり目にする事のないこれらの取り組みを知っていただくため、平成26年度より、ポスター「京阪の『安全・安心』 - RAILWORKS -」を駅や車内に掲出し、架線（電車線）の張り替え作業や電車の運行を司る運転指令所の様子など紹介しています。また、京阪電車Webサイト「こころまち つくろう 活動レポート」でも詳しく紹介しています。



ポスター「京阪の『安全・安心』 - RAILWORKS -」

▶ 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26年度は、百人一首の有名な和歌を印象に残るフレーズの川柳風にリメイクし、歌人をモデルにした人物をイラストで登場させて、マナーが守られていない車内の様子を味わいのある絵巻風に描くとともに、その様子を心よく思わない周囲の心の声を、ユーモアを交えた「つつこみ」で表現することにより、乗車マナー向上を呼びかけるマナーポスターを制作・掲出。お客さまにマナーへのご理解、ご協力を呼びかけました。

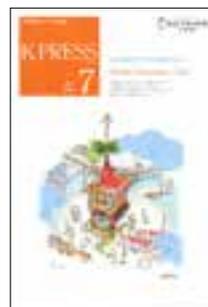


マナーポスター

▶ 「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お願い、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26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

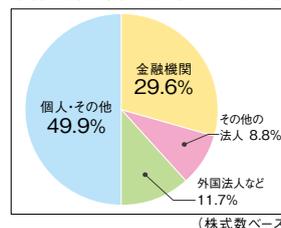
当社などの重要事実に関する情報の管理、役職員の株式などの売買そのほかの取引に際し、遵守すべき基本的事項について定めた「内部者取引の規制および重要事実に係る情報管理に関する規程」を整備しています。

▶ 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27年3月31日現在) ◆株主構成(平成27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	47,409人



▶ 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5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ひとつです。

※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26年10月19日にファミリーレールフェアを開催しました。このイベントは、沿線にお住まいのご家族連れに楽しんでいただくとともに、京阪グループや京阪沿線に対する理解を深めていただくことを目的としており、今年で13回目となります。

当日は、寝屋川車両基地を一般公開し、運転台・車掌台での各種操作体験や保線作業の見学など、普段はなかなか見たり触れたりすることができない電車の魅力を体感いただいたほか、電車との綱引き大会や鉄道グッズ販売、京阪グループのバスの展示など、さまざまなイベントも実施し、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

大津線感謝祭

平成25年は台風18号による影響で中止となりましたが、11回目となる大津線感謝祭を平成26年11月1日に開催しました。

大津線の錦織車庫を一般公開し、鉄道車両や信号設備などの展示、車庫内での電車の運転体験など、お子さまから大人の方まで大津線に親しみを感じていただけるよう内容を充実させるとともに、台風被害を振り返るパネル展示も行い、多く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

「京阪電車の美術館2014」をテーマに、沿線の小学生以下のお子さまから絵画3,691枚の応募があり、トレイン賞168点を車内に展示した「ちびっこアーティスト号」を、平成26年11月1日～30日まで運転しました。

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33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2,866駅(平成26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26年度には寝屋川市や門真市などから、計7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26年度には沿線の学校を中心に、約1,200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、石山坂本線各駅に「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26年度は2回開催する予定でしたが、平成26年10月13日に予定していた文化フォーラムは台風19号の影響により開催を中止し、同じテーマで平成27年4月4日に開催いたしました。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36回 京阪・文化フォーラム

▶ 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26年度には「鉄道芸術祭 vol.4」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.4



クラシックミニコンサート

▶ 沿線の大学との連携

当社は、沿線のさらなる活性化や将来のファン作りのためには、多くの学生を擁する沿線の大学との連携強化が重要であると考えています。

同志社大学とは、平成22年度より、連携イベント「サー

クルステーション IN 三条」を三条駅で開催しています。平成26年度は、同志社大学ギタークラブと同志社女子大学フラメンコ部との共演など、さまざまなクラブやサークルが活動成果を披露し、駅をご利用の多くのお客さまに楽しんでいただきました。

また、京都産業大学では、PBL (Project-Based-Learning 課題解決型学習) 授業に参加し、平成26年度は「洛北および比叡山エリアの魅力を再発掘し発信しよう」をテーマに、学生目線による両エリアへの旅客誘致策を考えていただきました。

他にも、さまざまな大学との間で積極的に産学連携の取り組みを推進しており、今後も強化していく予定です。



2014サークルステーション IN 三条

▶ 京都日本酒電車2015

平成27年2月7日、21日の2日間、貸切列車で京都の日本酒と京都の有名店による「特製おつまみ弁当」を味わっていただくイベント「京都日本酒電車2015」を開催しました。良質な水が湧く洛中や全国有数の酒処である伏見を沿線に抱える当社が、地元の伏見酒造組合および京都酒造組合と共催し、京都の日本酒の普及と洛中、伏見の活性化を目的にしたもので、昨年に続く第2弾となります。

当日の車内では、蔵元や各店の料理人・シェフからの解説とともに京都のお酒と特製おつまみ弁当をお楽しみいただきました。

なお、全国に先駆けて“清酒（日本酒）で乾杯する習慣を広めよう”と「京都市清酒の普及の促進に関する条例」を制定した京都市にご後援いただきました。



京都日本酒電車2015

▶ 地域活性化プロジェクト 「ぶらっと酒ナビ」

平成27年3月27日より、関西学生日本酒連合、阪神電車との3者で、日本酒をテーマとした地域活性化プロジェクト「ぶらっと酒ナビ」を開始しました。日本酒の魅力浸透を通じて、地域を活性化させようとするもので、灘五郷酒造組合・伏見酒造組合・京都酒造組合の協力を得て行います。日本酒の歴史や飲み方、酒蔵周辺散策マップなどを記載した学生目線のガイドブックの発行や「酒蔵めぐりスタンプラリー」を実施しています。

また、日本酒の知識を深めるためのシリーズ講座、



ぶらっと酒ナビ

日本酒と芸術をテーマにした「ぶらっと酒ナビ学園祭」などを開催していく予定です。

▶ キテ・ミテ中之島

平成26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

▶ 大津線における取り組み

大津の京阪電車を愛する会との協働

大津市民が中心となって、大津線の利用促進を図ることを目的とした「大津の京阪電車を愛する会」と年間を通して、さまざまな取り組みを展開しています。

電車を乗り継いで近江八景のうちの六景を巡るウォーキング、車内で落語を楽しむ「落語de電車」や、会員限定で錦織車庫の開放イベントなどを開催し、大津線をご愛顧いただくお客さまに、これからも末永く「地域に愛される鉄道」として歩んでいきます。



近江六景を巡るウォーキング



落語de電車

ラッピング電車

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取り組んでいます。

市民団体「石坂線21駅の顔づくりグループ」と「電車と青春21プロジェクト」が共催する「電車と青春21文字のメッセージ」募集事業では、5,000通を超える応募作品から、歌人の俵万智さんが選考した優秀作品を電車ボディにラッピングした「石坂青春号」を運行しました。デザインは京都のデザイン専門学校と協働するなど、地域の活性化に取り組んでいます。



石坂青春号

「ビールde電車」「おでんde電車」

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も大変好評で、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。



ビールde電車(外観)



ビールde電車(車内の様子)



おでんde電車(外観)



おでんde電車(車内の様子)

「大津っ子お仕事夢タウン」に参加

大津青年会議所が主催する、仕事について親子で学ぶイベント「大津っ子お仕事夢タウン」に参加し、「電車運転士」のブースを出展しました。大津市内の小学3・4年生と保護者520人の参加があり、運転士の仕事の説明や運転体験会を行い、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。



大津っ子お仕事夢タウン

▶ ハイキングの企画・実施

当社主催のハイキングは、年間19回のスケジュールで開催しています。

開催に際しては、安全・安心の提供のために入念な下見を行い、危険箇所や見どころ、昼食場所およびトイレの場所を確認し開催当日に備えます。

参加されるお客さまに安全に楽しんでいただけることを第一に考え、危険と思われる箇所に係員を配置するなど安全確保に努めています。



ハイキング

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・公正採用・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26年度は計9回実施)や毎年5月の憲法週間と12月の人権週間にあわせた人権啓発映写会を実施し、京阪グループ誌への啓発記事の掲載(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区別することなく人事制度を運用しています。

▶ 人事制度

賃金制度や昇進制度などの人事制度は、社員の“働きた”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置いて、専

門職と総合職に求められる人材要件にあわせた計画的な人材育成を実施し、個人の能力と意欲および組織力を高めることで、企業価値の創出を図っています。新入社員から部長に至るまでの階層別研修、専門職・総合職それぞれのコース別研修のほか、自己啓発支援として通信教育と「KEIHANビジネスセミナー」と称する集合研修を実施しています。

また、グループ社員研修を実施することにより、京阪グループの一員である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、パワーハラスメントを含むハラスメント全般について、人権啓発映写会などを通じ、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26年度の障がい者雇用率は2.44%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きます。

▶ 休暇

当社における平成26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(48.8%:厚生労働省「平成26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

◆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 ビジネスセミナー ビジネススクール派遣			
判 定 職	新任首席助役・副駅長・主任研修 新任判定職研修		判定職スキルアップ研修				
作 業 職	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		京阪グループ 新入社員基礎研修

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。

また、従業員一人ひとり性別などに関わらず、働きやすくやりがいのある職場を目指すという観点から、女性のキャリア形成支援やそれを支える環境整備など、女性の活躍推進に向けた取り組みも進めています。

▶ 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。

▶ 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27年度目標値0.5%)に努める。(平成26年度実績0.61%)

▶ 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、定期的に職場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、酩酊旅客による暴力行為(第三者行為)災害が全体の約半数を占めており、これらの災害防止対策として、ポスターによる啓蒙活動や主要駅に警備員の配置などの取り組みの強化を図っています。

◆労働災害発生件数

災害の種別	(年度)		
	H24	H25	H26
業務上	22(12)	31(18)	22(10)
通勤	5(2)	8(6)	7(1)

()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が中心となって、定期健康診断後の保健指導や衛生講習会を開催しています。また、健康小冊子などの配布のほか、長時間労働者への健康管理やメンタルヘルスへの取り組み、受動喫煙の防止の一環として禁煙活動なども行っています。

メンタルヘルスの取り組みでは、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。



個別保健指導



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。そのひとつに危険予知訓練(KYT)トレーナー研修会があります。

職場では災害につながるヒューマンエラーの防止を目的に、危険予知活動を実施し、危険に対する感受性を養っていますが、その活動の中核的な役割を担い、職場に潜む危険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

環境 への 取り組み

環境管理責任者ごあいさつ

当社では、環境改善や環境法令の遵守を京阪グループ全体で推進していくために、京阪グループの環境理念を平成14年12月に制定しました。その後、環境負荷低減や環境汚染の予防、重点実施項目などを盛り込んだ当社の環境方針を定め、鉄道業界初の会社全体でのISO14001の認証取得を平成16年3月に達成し、会社一丸となって環境経営に取り組んでいます。

当社における最大の環境負荷は鉄道電力であり、この電力を削減することが重要な取り組みの一つであります。昨年度は総合原単位で平成25年度比1%削減を目標とし取り組んだ結果、2.3%の削減を達成できました。これは、昨年冷夏による影響もありますが、13000系車両の新造や6000系車両の改造等が寄与した結果と言えます。今年度も引き続き省エネルギー車両の導入や既存車両の改修等を進めていく予定であります。

また、鉄道電力以外の使用エネルギーの削減につきましては、ビルや駐輪場の照明のLED化や節電活動を推進し、改正省エネ法で定める対前年1%削減という努力目標に対し、6.3%削減と大幅に削減することができました。

鉄道は環境にやさしい交通手段と言われていますが、当社におきましては、省エネルギー化を推進し、さらなる環境負荷削減に取り組んでまいります。また、環境負荷の小さい鉄道をできるだけご利用いただくことが社会全体のCO₂削減につながり、地球温暖化抑止のために有効であります。当社は輸送サービスの向上に努め、公共交通機関の利用促進を通して、環境への意識を高めていくことに取り組んでまいります。



環境管理責任者 取締役常務執行役員 太刀川 克己

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以下の4点を掲げ、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

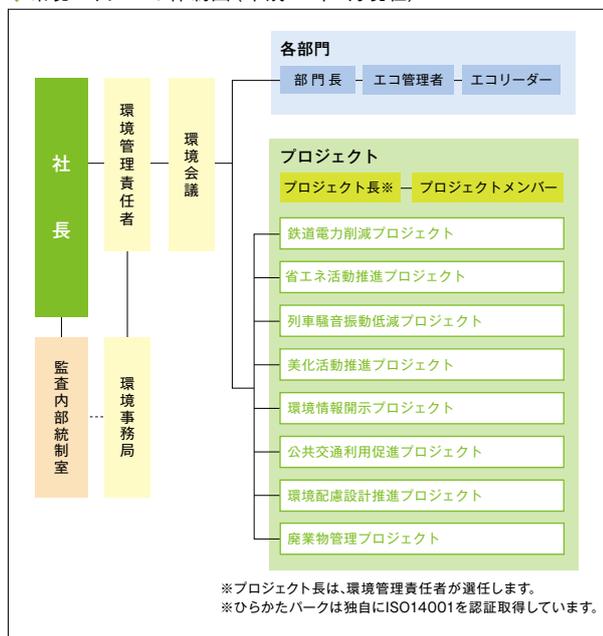
環境マネジメント

▶ 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27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26年度)

項目	受講人数
エコリーダー研修	35人
環境法規制セミナー	58人
新入社員への研修	24人
新任管理職・係長への研修	42人



環境法規制セミナー

▶ 内部環境監査

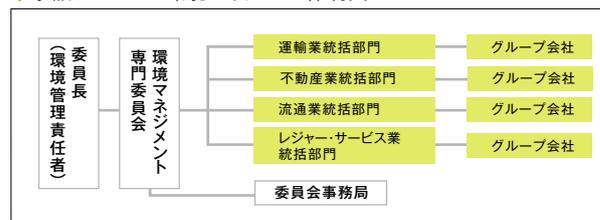
9月から11月にかけて監査内部統制室に所属するISO14001審査員補の資格を持つ監査員が内部環境監査を実施しています。なお、監査結果は環境事務局から各部門に水平展開され環境活動に活かしています。

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(現・京阪ビルテクノサービス株式会社)

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26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26年度目標	平成26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 平成25年度比1%削減	平成25年度比2.38%削減	
	省エネ活動の推進	総合原単位 平成25年度比0.1%削減	平成25年度比6.34%削減	
	公共交通利用促進	サイクル&ライド駐輪場4カ所新設または増設	サイクル&ライド駐輪場3カ所新設・1カ所増設	
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<ul style="list-style-type: none"> ・継目削減1カ所および道床交換569単m ・自動張力調整装置化1,147m ・車両軽量化14両 ・道床交換565単m(大津線) 	
環境コミュニケーション	情報開示の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR報告書2014の発行 ・CSR情報の社外へ年6回発信 	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR報告書2014の発行 ・CSR情報の社外へ年7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催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14回)	

平成27年度目標

取り組みテーマ	環境目的	平成27年度目標
地球温暖化防止	鉄道電力の削減	総合原単位 平成26年度比1%削減
	省エネ活動の推進	総合原単位 平成26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1カ所新設または増設
騒音・振動の低減	列車の騒音振動低減	<ul style="list-style-type: none"> ・継目削減1カ所および道床交換500単m ・自動張力調整装置化1,267m ・鋼製車両6両減少 ・道床交換370単m(大津線)
環境コミュニケーション	情報開示の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・CSR報告書2015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。

平成26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25年度比1%削減を上回る2.38%の削減を達成することができました。

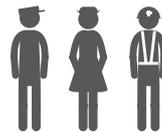
また、その他の地球温暖化防止に向けた取り組みにおいても、公共交通利用の促進に向け、サイクル&ライド駐輪場を計4カ所新設・増設するとともに、省エネ活動の推進では目標の総合原単位削減率である平成25年度比0.1%削減を大きく上回る6.34%削減を達成しました。

平成27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	2,713,182 GJ ^{※1,2} 前年度比 -3.4%
使用量 熱量換算	前年度比
電力	266,807 千kWh 2,660,070 GJ - 3.0%
都市ガス	870 千m ³ 39,140 GJ - 11.5%
プロパンガス	5,900 kg 300 GJ - 16.9%
重油	202 kl 7,899 GJ - 0.7%
灯油	36 kl 1,306 GJ - 13.4%
ガソリン	69 kl 2,397 GJ + 6.1%
軽油	55 kl 2,070 GJ - 82.0%
資源使用量	
使用量	前年度比
水	603 千m ³ - 9.7%
紙 (A4用紙換算)	9,602 千枚 - 7.9%
アセチレンガス	0.02 千m ³ -59.3%
塗料	2,237 kg - 3.6%
車両用洗浄液	3,835 kg +21.6%



鉄道事業

事業活動



レジャー事業



不動産事業

OUTPUT	
CO ₂ 排出量 ^{※1}	142,225 t-CO ₂ ^{※3} 前年度比 -2.1%
<p>電力 98% その他 2%</p> <p>エネルギー消費によるCO₂換算排出量の割合</p>	
廃棄物	
排出量	前年度比
一般廃棄物	1,077 t +17.0%
産業廃棄物	
汚泥	35 t -50.3%
廃油	14 t -3.9%
廃酸	0.0 t 0.0%
廃アルカリ	0.8 t -12.1%
廃プラスチック類	123 t +28.1%
ゴムくず	13 t +16.7%
合計	470.3t
前年度比	+12.1%
金属くず	112 t +47.7%
ガラスくず	17 t +50.7%
コンクリートくず	45 t -32.7%
陶磁器くず	5 t +25.4%
がれき類	106 t +55.4%
特別管理産業廃棄物	
廃油	0.00 t -
廃酸	0.00 t -
廃アルカリ	0.00 t -
感染性産業廃棄物	0.02 t -62.5%
特定有害産業廃棄物	
廃PCB	34.76 t +65.1%
廃石綿	0.30 t -

※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(0.522t-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26年度の環境保全のための投資額は約4億4千万円、費用額は約65億3千万円でした。

環境保全コスト 環境負荷の発生を防ぐ取り組みのコストを表しています。

● 事業活動に応じた分類

(単位:千円)

分類	主な取り組み内容	平成25年度		平成26年度	
		投資	費用	投資	費用
1 事業エリア内コスト		1,212,692	503,671	442,718	6,498,362
内訳	1-(1) 公害防止コスト	346,622	42,597	205,753	58,193
	1-(2) 地球環境保全コスト	728,974	21,928	214,353	143,571
	1-(3) 資源循環コスト	137,096	439,146	22,162	6,296,598
2 上・下流コスト	グリーン購入費	0	4,817	0	5,426
3 管理活動コスト	測定・計量、CSR報告書2014発行、環境教育費(EMS法規制セミナー等)	0	27,124	0	27,200
4 社会活動コスト	事業数外緑地の充実・整備	0	7,800	0	7,500
	合計	1,212,692	543,412	442,718	6,538,488

● 参考・事業内容別

(単位:千円)

事業内容	平成25年度		平成26年度	
	投資	費用	投資	費用
鉄道事業	736,902	395,725	153,594	6,330,419
不動産事業	475,593	92,870	289,124	41,989
レジャー(ひらかたパーク)	0	31,995	0	142,838
その他	197	22,822	0	23,242
合計	1,212,692	543,412	442,718	6,538,488

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25年度	平成26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)	2,809,536	2,713,182	△ 96,354	
	内訳	電気(GJ)	2,741,742	2,660,070	△ 81,672
		その他エネルギー(GJ)	67,794	53,112	△ 14,682
		水資源投入量(千m ³)	668	603	△ 65
	紙(千枚)	10,431	9,602	△ 829	
事業活動から排出する環境負荷および廃棄物に関する環境保全効果	温室効果ガス排出量(t-CO ₂) ※2014年度換算	145,218	142,225	△ 2,992	
	内訳	電力(t-CO ₂)	141,350	139,273	△ 2,076
		その他エネルギー(t-CO ₂)	3,868	2,952	△ 916
		廃棄物等総排出量(t)	1,341	1,548	207
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) ※2014年度換算	32.6	32.1	△ 0.5	

※大津市パーク&ライド(京阪大津駅から京都東山地区へ鉄道を利用)の効果推算計算

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25年度	平成26年度	
収益	廃棄物のリサイクル	16,837	21,275	
	使用済み製品のリサイクル	古レール・古レール付属品	14,319	9,173
		古車輪	1,447	2,485
		古金属すり板	287	227
		古機械器具	1,458	69
		古木まくらぎ	773	30
		廃カード	5	28
費用節減	エネルギー費用の節減	63,875	194,340	
	合計	99,001	227,626	

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)	1.65
鉄道電力消費量(千kWh)/鉄軌道収入(百万円)	4.38

集計方法

- 集計期間は平成26年4月1日から平成27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2005」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。

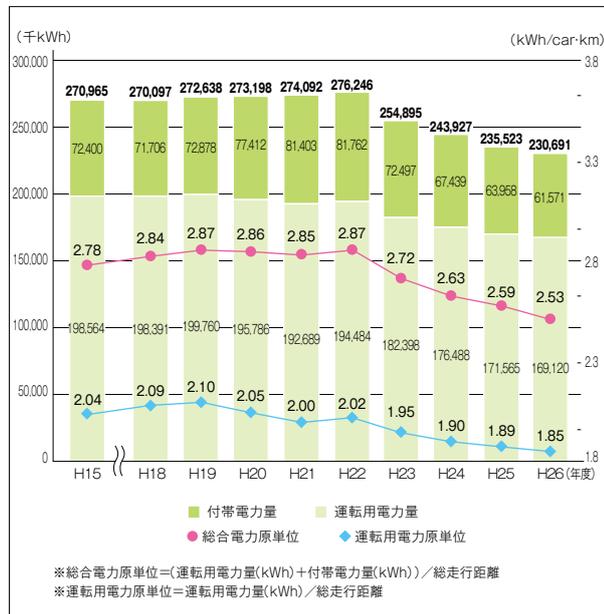
地球温暖化防止の取り組み (鉄道電力の削減)

地球温暖化防止は環境活動の最も大きな課題のひとつであり、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。

当社は、この認識の下、「鉄道電力削減プロジェクト」(P.42参照)を平成15年に設置し、お客さまの利便性向上のためのサービス拡充や路線延伸などによって電力が増加するなか、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。さらに、平成23年からは、東日本大震災以降の電力供給事情を考慮し、関西電力様からの夏期・冬期における節電依頼に対応し、お客さまのご理解とご協力を頂戴しながら鉄道電力の削減にも取り組んできました。

その結果、当社の鉄道電力の推移は下のグラフのとおりとなり、平成26年度の鉄道電力は、プロジェクトがスタートした平成15年度との比較で約15%減少しています。今後も、お客さまの利便性との両立を図りながら、鉄道電力の削減に努めてまいります。

◆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。

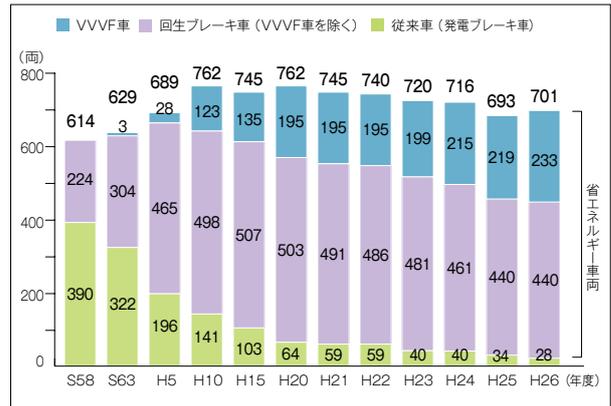
VVVFインバータ制御は、半導体素子を用いて電圧と周波数を変化させながら交流モーターを駆動する方式で、電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制

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、エネルギー消費の削減に貢献しています。13000系車両は、従来の車両(当社2600系)との比較で約35%の電力削減効果を実現、平成27年3月31日現在在籍の38両全体で見ると、運転用電力全体で約2%の削減効果が見込めます。

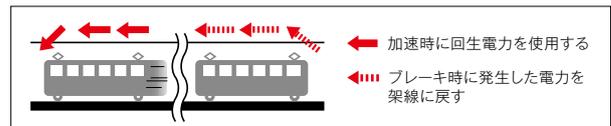
平成27年3月31日現在701両中673両が回生ブレーキ車両となっております。

^{*}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

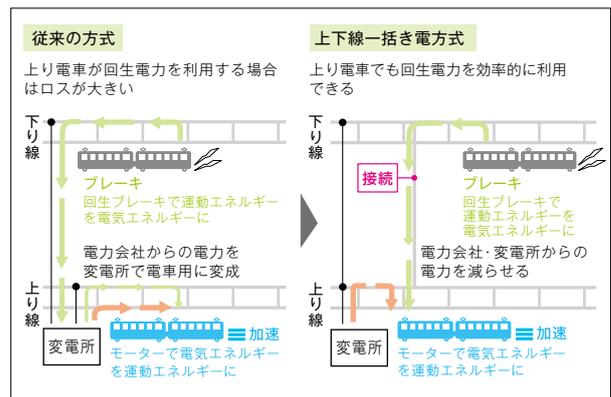


回生ブレーキとは、モーターを発電機として使用し、運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキ力を発生させる方式です。発生した電力は架線に戻され、走行中のほかの列車が使用することで、消費電力の削減に大きく貢献します。

▶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



▶ 鉄道施設の省エネルギー化に向けた取り組み

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

駅設備の省エネルギー化

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26年度には七条駅・清水五条駅・三条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。

また京都地下線各駅では、エレベーター更新時に油圧駆動式から高効率モーターを採用したロープ式エレベーターに順次更新し、消費電力の削減を図っています。



三条駅コンコースのLED照明



神宮丸太町駅エレベーター

車両(車内灯・前部標識灯)のLED化

鉄道車両の車内灯・前部標識灯(ヘッドライト)のLED化を進めています。平成27年3月31日現在、車内灯は701両中97両、前部標識灯は231両中48両をLEDに更新しました。

エコレールラインプロジェクト事業の活用

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26年度は、七条駅・清水五条駅・三条駅の照明LED化と、鉄道車両の車内灯のLED化が同プロジェクトの採択を受けました。

今後も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。

▶ 夏と冬の節電対策

平成23年から、関西電力(株)からの夏期・冬期における節電依頼に対応しています。平成26年度は、夏期は7月1日(火)～9月30日(火)平日(8/13～15除く)の9時～20時、冬期は12月1日(月)～3月31日(火)平日(12/29～31および1/2除く)の9時～21時にそれぞれ次表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 ・ノーマル作業の徹底	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 ・ノーマル作業の徹底

※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、京都方面に来訪さ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年より浜大津公共駐車場などをパーク&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。マイカー利用者にはパーク&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26年度は出町柳駅・御殿山駅・大和田駅にて駐輪場を新設しました。



出町柳駅駐輪場

騒音振動低減の取り組み

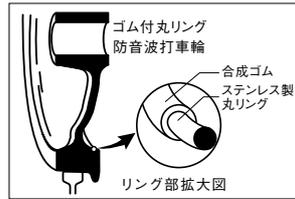
▶ 防音車輪

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。

京阪線では、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(京阪線)



▶ 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。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



CFRP製パンタグラフ

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。

▶ 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)

大津線における リサイクルの取り組み

▶ エコタイル

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。



エコタイル

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26年度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」の認証交付を受けました。



比叡山内社有地での伐採作業



CO₂吸収証書

「KUZUHA MALL」の 環境に配慮した取り組み

平成25年3月12日にリニューアルオープンした「KUZUHA MALL」の環境に配慮した取り組みについて、各方面から評価をいただいています。

省エネ性に優れるLEDによる機能性とデザイン性が融合した光環境が、優れた省エネ効果を達成しながらも魅力的な空間を創り出し、電力のピークカットにも貢献する省エネ・照明デザインを表彰する環境省「第5回 省エネ・照明デザインアワード」で、商業・宿泊施設部門の優秀事例に選定されました。

また、「南館ヒカリノモール」については、優れた外部環境の色彩を顕彰するために設けられた、公共の色彩を考える会による「第27回 公共の色彩賞－環境色彩10選－」に選ばれました。

今後も、環境との調和を考えた事業展開を行っていきます。



ハナノモール・ミドリノモール外観



ヒカリノモール外観

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

私たちも環境活動に 取り組んでいます

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26年度は樟葉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
築山 拓矢

電気部では、消費電力抑制と運転保安度向上のために、電球型からLED型信号機への更新を進めており、平成26年度で京阪線の約40%がLED型信号機になっています。

また、踏切道に設置している赤色せん光灯や列車進行方向指示器(矢印)は、京阪本線、交野線、宇治線すべての踏切道でLED型に更新し、電球交換による廃棄物の発生を減らすことができました。他には踏切道の警報音を周囲の環境に合わせた音量に調整することや、夜間や遮断桿が下降した際に音量を下げることで周辺への騒音の軽減にも努めています。

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
信通設計担当
岡崎 正和

車両部では、騒音・振動の低減として防音車輪を京阪線・大津線の全車に採用しているほか、車輪を周期削正し、乗心地向上に努めています。

また、フラット検出器(車輪踏面の損傷を検知)により損傷の程度を把握し、損傷車輪は旋削盤庫にて削正を行い、列車騒音振動の低減に努めています。

今後も低騒音機器の採用等、環境にやさしい車両を提供いたします。



車両部 車両課
台車係
中尾 雅春

グループ会社における取り組み

当社のほか、京阪グループでは、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、より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。ここでは、その事業活動の一部をご紹介します。

(株)バイオ・マーケットが提供する健やかで心豊かなオーガニックライフ

平成26年10月、「有機JASマーク」*表示の野菜などを取り扱う、「バイオ・マルシェ」の宅配事業を運営する(株)バイオ・マーケットが、京阪グループに仲間入りしました。

同社は、「生命と環境を創造する有機農業の理念に沿った調和と多様性に富んだ社会の構築に尽くす」を企業理念に掲げ、昭和58年の創業以来、一貫して有機農産物や有機加工食品などのオーガニック食品の販売業を展開してきました。

有機農業は、化学肥料や農薬に頼らず、人や自然環境への負荷を最小限に抑え、循環型社会の構築に寄与する力がありますが、その普及のためには、生産者の方々やお客さまの相互理解やコミュニケーションが不可欠です。同社では、よりおいしい食べものを手ごろな価格でお客さまにお届けするため、生産者の方々の技術力向上や経営の安定、後継者育成などの課題解決に向けた協力体制を築いているほか、より多くのお客さまに、オーガニックライフの考え方に共鳴し、安心して手に取っていただくため、生産者の方々とお客さまとの交流イベント「オーガニック・ライブ」や、お客さまに田植えや収穫などの農業体験をしてい

ただ「リサーチ・ファーム」など、さまざまな企画を実施しています。

今後も、より多くの生産者の方々やお客さまとの信頼関係を構築し、深めながら、オーガニック食品の生産・流通を通じて、健やかな未来を創り出したいと考えています。

※有機JASマーク…化学合成された肥料も農薬も2年以上使っていない畑から収穫された農産物、加工食品、飼料及び畜産物にだけ許される信頼の表示で、「バイオ・マルシェ」の野菜はすべて「有機JASマーク」を取得しています。



商業施設でのマルシェ出展も実施



リサーチ・ファーム

また、京阪グループでは、同社とグループの幅広い事業領域を融合し、「健康的で美しくクオリティの高い生活」の実現と循環型社会に寄与するライフスタイル「BIO-Style」の創造・確立に取り組み、環境保全にも貢献していきたいと考えています。

京阪ライフサポート(株)がサービス付き高齢者向け住宅(介護付有料老人ホーム)「ローズライフ京都」を開設

京阪ライフサポート(株)は、サービス付き高齢者向け住宅(介護付有料老人ホーム)「ローズライフ京都」を、平成26年11月に開設しました。

同社は、「Quality of Life(生活の質)」の向上、「Normalization(誰にも優しい街づくり)」を目指して高齢者支援事業に取り組んでおり、「ローズライフ京都」は3カ所目の有料老人ホームとなります。また、京都市中京区初の介護専用型の介護保険特定施設となり、京都市の推進する「健康長寿のまち京都」のまちづくりの一翼も担っています。

「ローズライフ京都」のコンセプトは、「一緒に夢を作り、持ち続け、叶えることを支援します」です。厚生労働省が定める基準の2倍以上の人員体制や看護職員の24時間常駐等により、その方らしく、穏やかに、安心して暮らしていただく体制を整えています。また、お花見など季節ごとのイベントの開催や、健康体操、創作活動などリハビリとレクリエー

ションを兼ねたさまざまなアクティビティにご自身で選んで参加していただくことを通じて、心豊かで楽しみのある毎日をお過ごしいただいています。こうしたことで、ご入居者がいきいきとした毎を送り、「明日がもっと楽しみ」と感じていただける安心な「住まい」づくりを目指しています。

有料老人ホームのほか、同社では、デイサービスセンターを4カ所、居宅介護支援事業所・居宅サービス事業所を各5カ所開設していますが、今後も、京阪沿線を中心に高齢者の方々が安心して生活できる環境づくりに取り組んでいきます。



ローズライフ京都



足湯

京阪ビルテクノサービス(株)が見守る「京阪東ローズタウン」の暮らし

平成4年に街びらきした「京阪東ローズタウン」では、高性能のホームセキュリティとともに巡回車が街をパトロールし、異常が発生した際にはすみやかに駆けつけるタウンセキュリティを構築しています。このシステムを担っているのが、京阪ビルテクノサービス(株)の「京阪東ローズタウンKBT警備センター」です。

24時間体制で各ご家庭のホームセキュリティを監視・制御することに加え、昼夜を問わず定期的に巡回車が街をパトロールすることで、犯罪を抑止、ひいては不審者を寄せ付けない街づくりにつながっており、データ上でも近隣の街と比較して空き巣被害が少ないという結果も出ています。

さらに、平成26年6月からは女性社員による「コンシェルジュ」サービスを開始。自転車や徒歩でタウン内を

回り、お住まいの方々へのお声かけや情報媒体の配布を通じ、セキュリティの啓発やニーズの把握など、安心・安全の向上に向けたコミュニケーションを深めていきたいと考えています。

同社の事業領域は、セキュリティ関連事業のほか、施設管理事業など多岐にわたりますが、鉄道事業で培われた安心・安全のDNAを最重視した事業展開を心がけています。



巡回車によるパトロールの様子



コンシェルジュ

(株)京阪百貨店の「食育」に関する取り組み

(株)京阪百貨店は、昭和60年10月に守口店を開業して以来、地域に根差した百貨店としてご愛顧いただき、現在では5店舗まで店舗網を広げ、平成27年10月に開業30周年を迎えます。

食品フロアに強みを持つ当社では、高品質でおいしい、安全・安心な食の提供を心がける一方で、同社で扱う食品に込められた生産者の想いや品質へのこだわりをお客さまに伝えることを目的として、「食育」をテーマに年2~3回のペースで生産現場への訪問や工場見学を実施しています。

平成27年5月には、お米を中心とした農作物の生産に加え、石川県加賀地方の食文化の伝統を大切にした鏡餅などの加工・販売までを一貫して行う、農業の六次産業化のモデルケースとして知られる(株)六星(石川県白山市)に、抽選で選ばれたお客さま36名を招待し、田植えと餅つき

を体験していただきました。

地域密着型の百貨店として、今後もお客さまに選ばれ続けていくためには、取り扱う食品にさらに磨きをかけるだけではなく、お客さまとのコミュニケーションを深め、ファンになっていただく取り組みが大切と考えています。今後も、生産現場への訪問など「食育」をテーマとした取り組みを数多く展開していく予定です。



京阪百貨店守口店



田植え体験

(株)琵琶湖ホテルの「里山の食彩」

琵琶湖を目前に雄大な比叡、比良の山々を眺めるロケーションにある琵琶湖ホテルでは、平成14年から「里山の食彩」という環境保全をテーマにした取り組みを展開しています。

ビワコオオナマズなど貴重な固有種を多く育む琵琶湖は、自然豊かな生態系と人々の暮らしが共存する、世界にも類を見ない湖です。しかし、近年の生活文化の激変により、昔ながらの自然環境を保つことが難しくなっています。例えば、湖西に多く見られる美しい棚田は、洪水や地滑りの防止に役立ち、琵琶湖の豊かな生態系形成の一翼を担っている反面、コスト高や後継者不足などから存続が危ぶまれています。

「里山の食彩」は、そんな昔から伝承されていた棚田米や地元野菜を食材として積極的に採用し、ホテル内の多くのお客さまに召し上がっていただくことで、琵琶湖を中心とした美しい自然環境との持続的な共生を目指す取り組みです。

「日本の棚田百選」に指定されている高島市畑地区と大津

市仰木地区の専属農家から仕入れた棚田米や、地元の造り酒屋との協力により誕生した棚田米の地酒など、食を楽しむことで環境にも寄与できる「里山の食彩」は、お客さまからも高い支持をいただいています。

また、平成21年からは、棚田の畦道になぞらえた豊かな自然環境をホテルのボードウォークに再現し、お客さまにも感じていただく「山野草プロジェクト」にも取り組んでおり、このプロジェクトは、平成22年に(財)都市緑化基金の「生物多様性保全につながる企業のみどり100選」にも選ばれました。



美しい棚田



棚田が果たしている役割(機能)

「CSR報告書2015」を読んで



2015年8月1日
神戸大学大学院
経営学研究科教授
國部 克彦

第2の創業とCSR

鉄道会社にとって、安全に安定して大量の人員を輸送することが社会的使命であった時代は既に過去のものとなり、現代の鉄道会社には、上記の使命を当然のものとして、利用者ひとりひとりに寄り添ったきめ細かなサービス、さらには沿線に住む人々の暮らしの向上や町そのもののグランドデザイン、沿線地域の発展や文化保護までが求められています。京阪グループにおいても、鉄道事業だけではなく、不動産や流通などの事業の多角化によって、これらの要求に対応されています。創業から100年余を経て「第2の創業ステージ」と称され、新たな社会的責任を果たされようとしていることは企業使命に関わることで、大変重要です。

本報告書においても、鉄道事業における環境保護はもちろん、バリアフリー化の状況や駅での外国人観光客への通訳サービスなど、きめ細かなサービスの事例が記載され、さらに、くずはモールに代表される沿線都市の価値向上のための活動、日本酒をキーワードとした文化保護活動まで、多方面にわたる取組を見ることが出来ます。

対応しなければならない領域は多岐にわたりますが、このような場合は、社会の声を反映したマテリアリティ(重要度)の分析を取り入れられてはどうか。第2の創業を目指すべき時期でもありますので、ステークホルダーの声にきめ細やかに対応して、社会的責任を示す姿勢を示されることで、事業価値のみならず社会的価値の創造に貢献できると思います。

京阪グループとしての情報開示のあり方

京阪グループでは2016年度を目処に、持株会社体制への移行を検討されています。鉄道・運輸、不動産、流通、レジャー・サービスの4事業を、大阪・京都・滋賀といった特徴の強い事業地域にあわせ、バランスよく発展させていくことが期待できます。また沿線外への取組の拡大も期待されます。これにより情報開示においても、安全、環境保全、社会貢献、そして価値創造といった必要な情報を、それぞれの事業分野、事業エリアで適切に開示していくことが求められると思われまます。本報告書では、グループ会社の状況が2ページにわたって取り上げられていますが、それぞれ京阪グループが社会に提案するビジネスモデルの下に活動されていることが読み取れます。将来は、これらの情報を、京阪グループが認識する社会課題を解決するために提供する、価値創造のビジネスモデルとして明瞭に提示されれば、統合報告が求める内容を十分満たすのではないかと考えられます。複雑に発展していく京阪グループの活動を、より多くのステークホルダーに理解していただき共感していただくために、統合報告を含めた、新たな情報開示の形式を検討する段階にさしかかっていると思われまます。

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。

前回の第三者意見において、グループ会社の活動についても積極的に開示するようご指摘をいただいたことを踏まえ、今回の報告書では当社単体から一歩踏み込み、「グループ会社における取り組み」として少し裾野を広げた内容といたしました。

また、当社を中心とする京阪グループでは、平成27年度から3カ年の中期経営計画「創生果敢」において、「第2の創業ステージ」と位置付け、明治43年鉄道開業時の創業の精神に立ち返り、変化著しい時代の中でも社会の要請に応える商品・サービスを創造し、人々の暮らしの向上はもとより社会に貢献し続けること

の出来る企業グループを目標に掲げ、新たなチャレンジをスタートしております。

従いまして、来春予定しております新たな経営体制(持株会社体制)への移行を控え、CSR活動の充実はもとより、今後の京阪グループの各事業において目指す姿をステークホルダーの皆さまにご理解いただけるよう、頂戴したご意見を参考とさせていただきます、情報開示のあり方含め、引き続き努力してまいります。

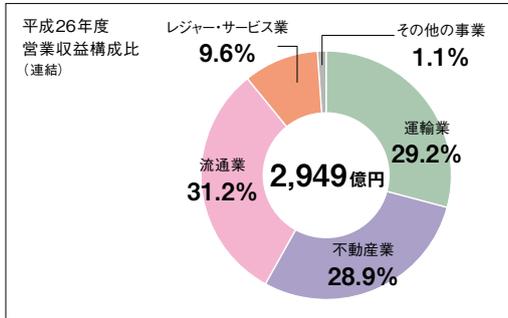
平成27(2015)年8月

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27年3月31日現在)

連結対象会社 43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) 6,944人
営業収益(連結) 2,949億円



※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27年7月1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



ザ・京都レジデンス 御所西 乾御門



KUZUHA MALL



琵琶湖ホテル

京阪グループネットワーク (平成27年7月1日現在)

運輸業

京阪電気鉄道株式会社
京阪電気鉄道分割準備株式会社
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
株式会社大阪マーチャндаイズ・マート
京阪ビルテクノサービス株式会社
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
株式会社ビオ・マーケット

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



KEIHAN Ele

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/>



15.08.7500