

走り続ける、変わり続ける。

2019年度安全報告書

# 走り続ける、変わり続ける。

私たちは、最高の安全・安心を追求し、  
誠実さとチャレンジ精神をもって、大阪から元気を創りつづけます。



## 目次

---

○企業概要

○トップメッセージ

○Osaka Metroの方針・規程の体系

○Osaka Metro 安全管理の方法

○お客さまの安全・安心を守る

○大規模災害・事故等を想定し備える

○鉄道の安全・安心を担う人づくり

○日々の点検・メンテナンス

○可動式ホーム柵の設置により転落事故を防ぐ

○お客さま・沿線の皆さまへのお願い

○全線路線図



# Osaka Metro

## 企業概要

社名：

大阪市高速電気軌道株式会社

本社所在地：

大阪市西区九条南1丁目12番62号

事業開始年：

2018年4月1日

代表者：

代表取締役社長 河井 英明

「Metro（メトロ）」の語源は「首都の」「大都市の」を表す「metropolitan（メトロポリタン）」に由来しますが、世界の主要な都市の「地下鉄」を表す言葉として世界的に認知された名称で、多くの国・都市で使用されています。

今後の大阪のさらなる国際化を見据え、グローバルスタンダードである「Metro」を愛称に取り入れることで、「名立たる世界の大都市の『Metro』と肩を並べるとともに、世界のどの『Metro』にも負けないくらい大阪らしい『Metro』になる。」という強い決意を込めています。

# トップメッセージ



大阪市高速電気軌道株式会社  
代表取締役社長 河井英明

## 走り続ける、 変わり続ける。

平素は、私どもOsaka Metroをご利用いただき、誠にありがとうございます。

昨年発生いたしました自然災害の被害に遭われた皆さまに、心からお悔やみとお見舞いを申し上げますとともに、ご利用のお客さまには、列車の運休や遅延等で大変ご不便をお掛け致しましたことをお詫び申し上げます。

Osaka Metroは昨年4月1日に株式会社として再スタートを切りましたが、前身である大阪市営交通が1903年（明治36年）に日本初の公営路面電車を花園橋西詰～築港栈橋間に開業し、地下鉄事業を1933年に梅田駅～心斎橋駅間で開業して以来、大阪の皆さま、そして大阪の発展と共に走って参りました。

Osaka Metro Groupの中核である鉄道事業が、今後も大阪の皆さまと共に発展していくためにも、安全・安心を最優先に、快適性をさらに向上させ、安定輸送を追求して参ります。

「走り続けるために、変わり続ける。（Change To Run）」

「走り続けながら、変わり続ける。（Run and Change）」

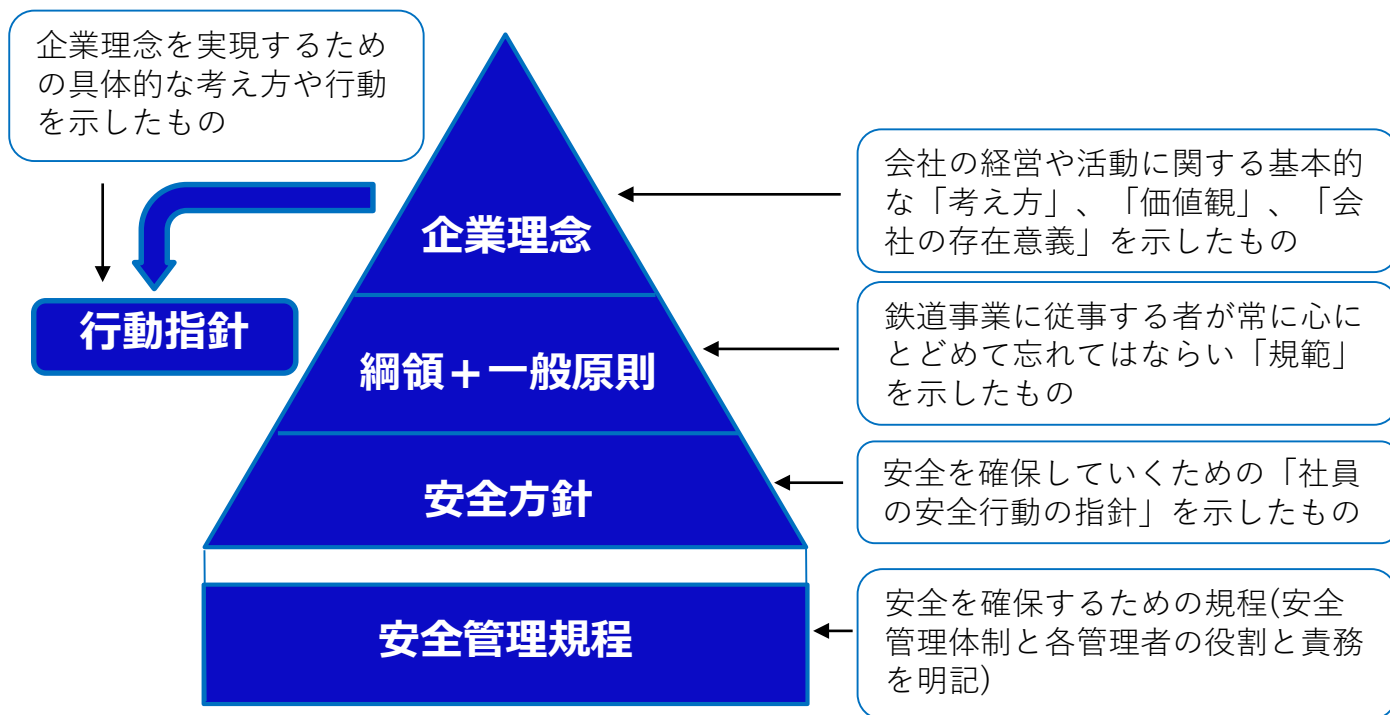
私どもは、皆さまに信頼され、愛される企業を目指し、全社員一丸となり取り組んで参りますので、今後とも、ご愛顧を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

# Osaka Metroの方針・規程の体系

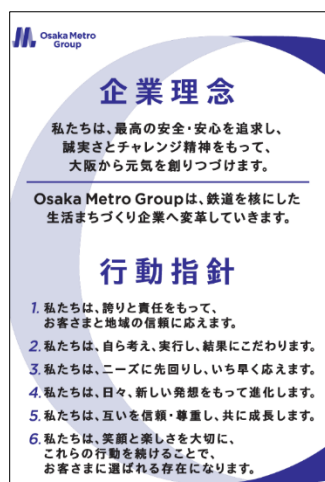
Osaka Metroでは、安全を確保するための基本的な方針を定めています。

## | 方針・規程の体系

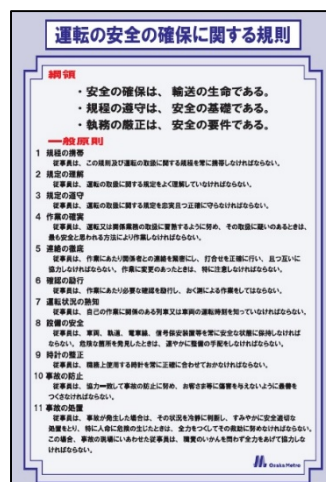
Osaka Metroでは最上位の方針となる「企業理念」のほか、「企業理念」を実現するための行動をまとめた「行動指針」、全てのお客さまに地下鉄・ニュートラムを安心・信頼してご利用いただくために、輸送の安全確保に関する規範として「綱領＋一般原則」及び「安全方針」を定め、その理念を確立することを、安全を確保するための基本的な方針としています。



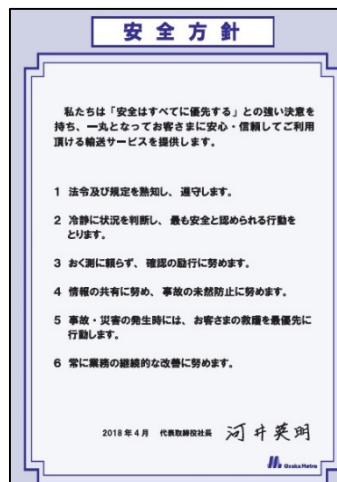
## 方針・規程の体系（イメージ）



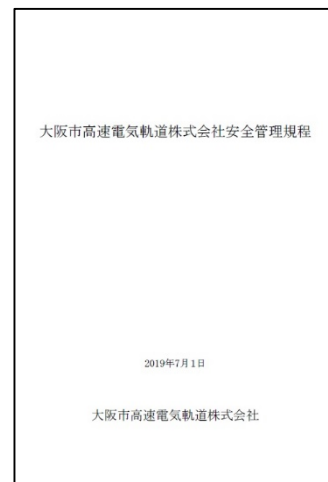
企業理念・行動指針



綱領・一般原則



安全方針



安全管理規程

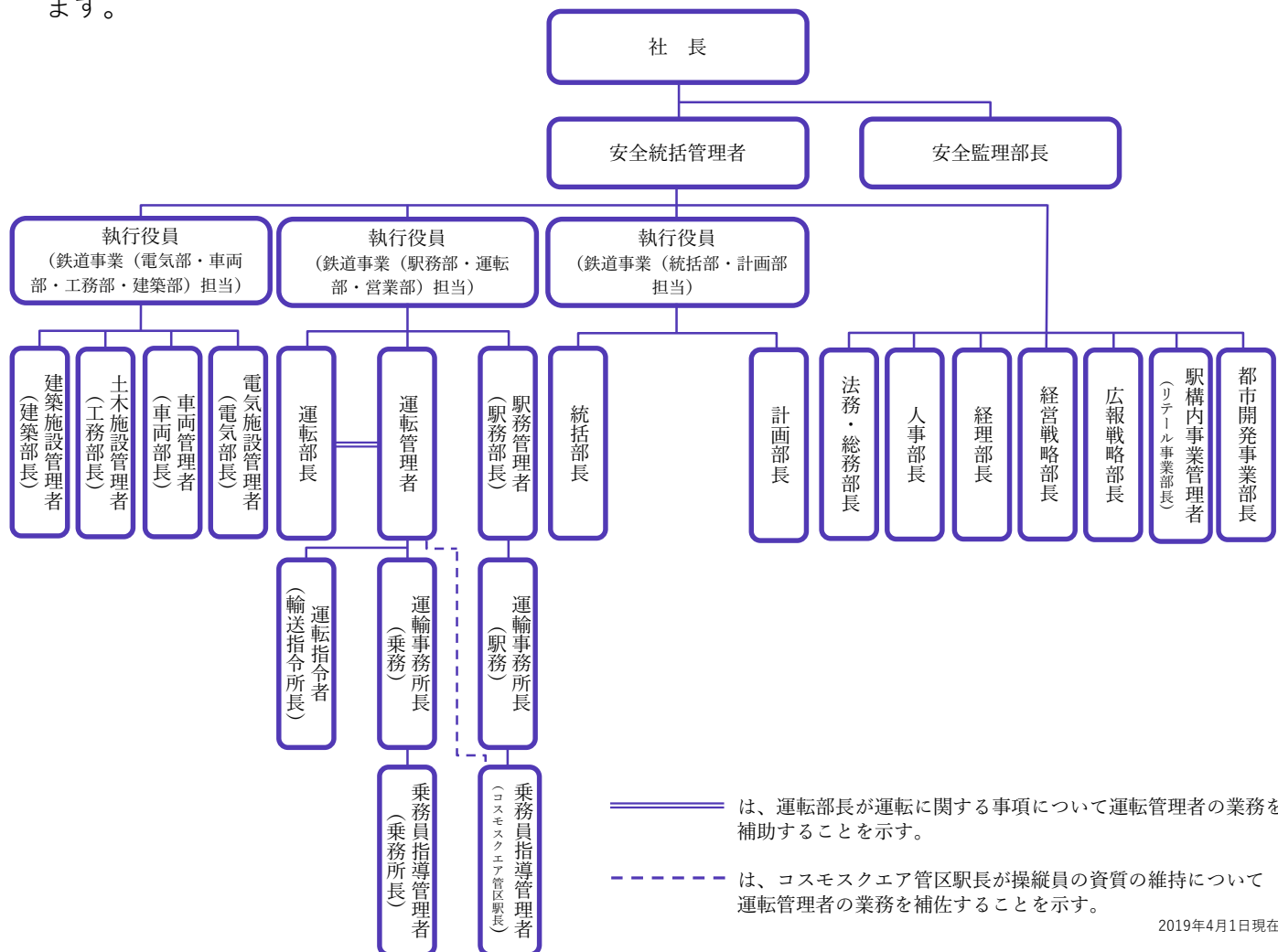
# Osaka Metro 安全管理の方法

Osaka Metroでは、安全管理体制のもと目標を定め、安全の強化に努めています。

## 安全管理体制

### 組織体制

輸送の安全を確保して事業を実施するため、各責任者の責務を明確にした体制を定めています。



社 長

輸送の安全を確保するため、鉄軌道事業の実施及び管理の状況を適確に把握し、必要に応じ改善を行うなど輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。

安全統括管理者

鉄軌道施設、車両及び運転取扱いの安全性並びにそれら相互間の整合性を確保するとともに、安全確保を最優先とする輸送業務の実施及び各管理部門を統括管理する。

運輸管理者

運転関係の係員及び鉄軌道施設、車両を総合的に活用し、安全輸送を確保するため、運行計画の設定および改定、乗務員の運用、列車運行の管理、乗務員の育成及び資質の維持その他運転に関する業務を行う責務を有する。

乗務員指導  
管理者

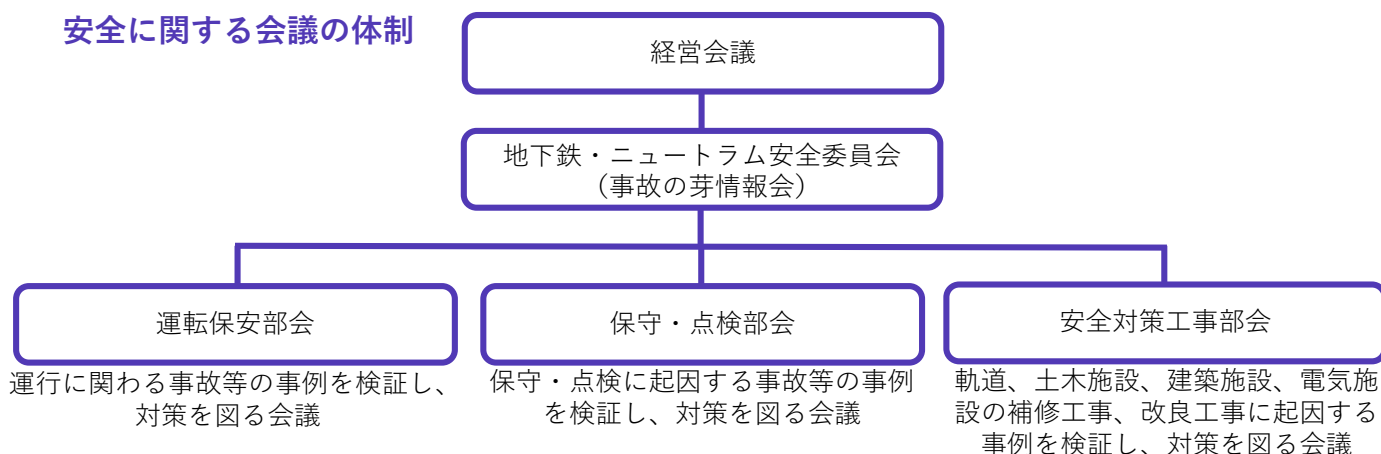
乗務員等の資質（適性、知識及び技能）の維持管理並びに乗務員等の資質の充足状況に関する定期的な確認及び運輸管理者への報告を行う責務を有する。

## 安全委員会

安全で安定した輸送を提供するために欠くことのできない安全管理体制の構築と改善を図るため、安全統括管理者をはじめとする各部の責任者によって構成する「地下鉄・ニュートラム安全委員会」を1年間に5回開催しています。

さらに、事故または事故の恐れがある事態、もしくは輸送の安全確保に影響を与える情報を早期に共有し、これらの情報を分析、整理して事故防止対策の検討を行うことを目的とした「事故の芽情報会」を毎月1回開催するとともに、必要に応じてより専門的な部会で深度化を図り事故の予防など適切な措置を講じています。

### 安全に関する会議の体制



## 目標の策定と継続的な改善

安全方針等の基本的な方針や年度当初の経営会議における経営トップのコミットメントを踏まえ、各部において安全に関する前年度の様々な取り組みを振り返ることにより、安全重点施策・行動目標を策定し、安全の確保に取り組んでいます。なお、これらの施策等は地下鉄・ニュートラム安全委員会にてその進捗状況を評価し、必要な見直し・改善を継続的に行うことにより、お客さまに安心してご利用いただける地下鉄・ニュートラムを目指しています。



## 経営層と現場との対話

経営トップ、安全統括管理者をはじめとする経営陣が、直接現場の社員とコミュニケーションを取ることで、共通した安全意識の向上に努めています。



# お客さまの安全・安心を守る

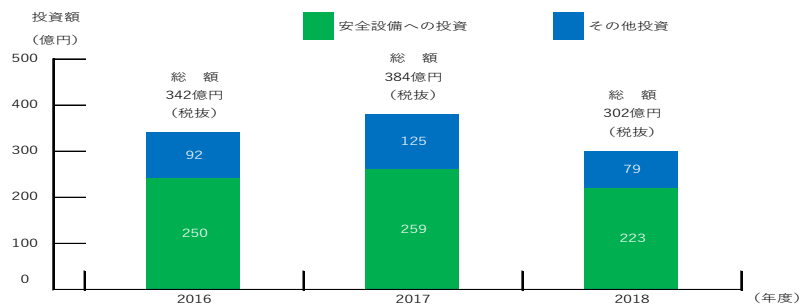
Osaka Metroでは、人と設備の両面からお客さまの安全・安心を守っています。（主な設備を紹介します。）

1. 安全・安心のための様々な研修・訓練
2. 地下への入口のかさ上げ（浸水対策）
3. 無線機接続端子、IP無線
4. 防災盤  
→ 駅構内の防災設備等を集中管理する
5. 非常用発電機  
→ 停電した際に排水ポンプや排煙システム等に電源を供給するとともに、広域停電が発生した際に、駅間で走行している列車を安全に次駅まで走行させるために必要となる信号・通信設備に電源を供給する
6. 耐震補強工事
7. 連結送水管  
→ 地上と駅構内及びトンネル内を結び、火災発生時に地上から送水を行う
8. 消火栓
9. スプリンクラー  
→ 火災による温度上昇が一定に達すると自動的に散水する
10. 煙感知器、熱感知器  
→ 火災時に煙や温度上昇を感知し、駅構内に火災の発生を知らせると同時に防災管理室に出火場所を知らせる
11. 消火ポンプ  
→ 屋内消火栓やスプリンクラーに送水する
12. 防火シャッター、防煙垂壁
13. 換気口（浸水対策としてかさ上げ済み）
14. 防犯カメラ
15. ごみ箱の透明化
16. 可動式ホーム柵
17. 内方線付点状ブロック
18. 非常はしご
19. 転落防止装置
20. 非常通報装置
21. 排煙システム  
→ 火災発生時に駅構内の煙を屋外に排出
22. 誘導灯
23. サインリニューアル
24. ワンルートの整備
25. 非常停止合図装置



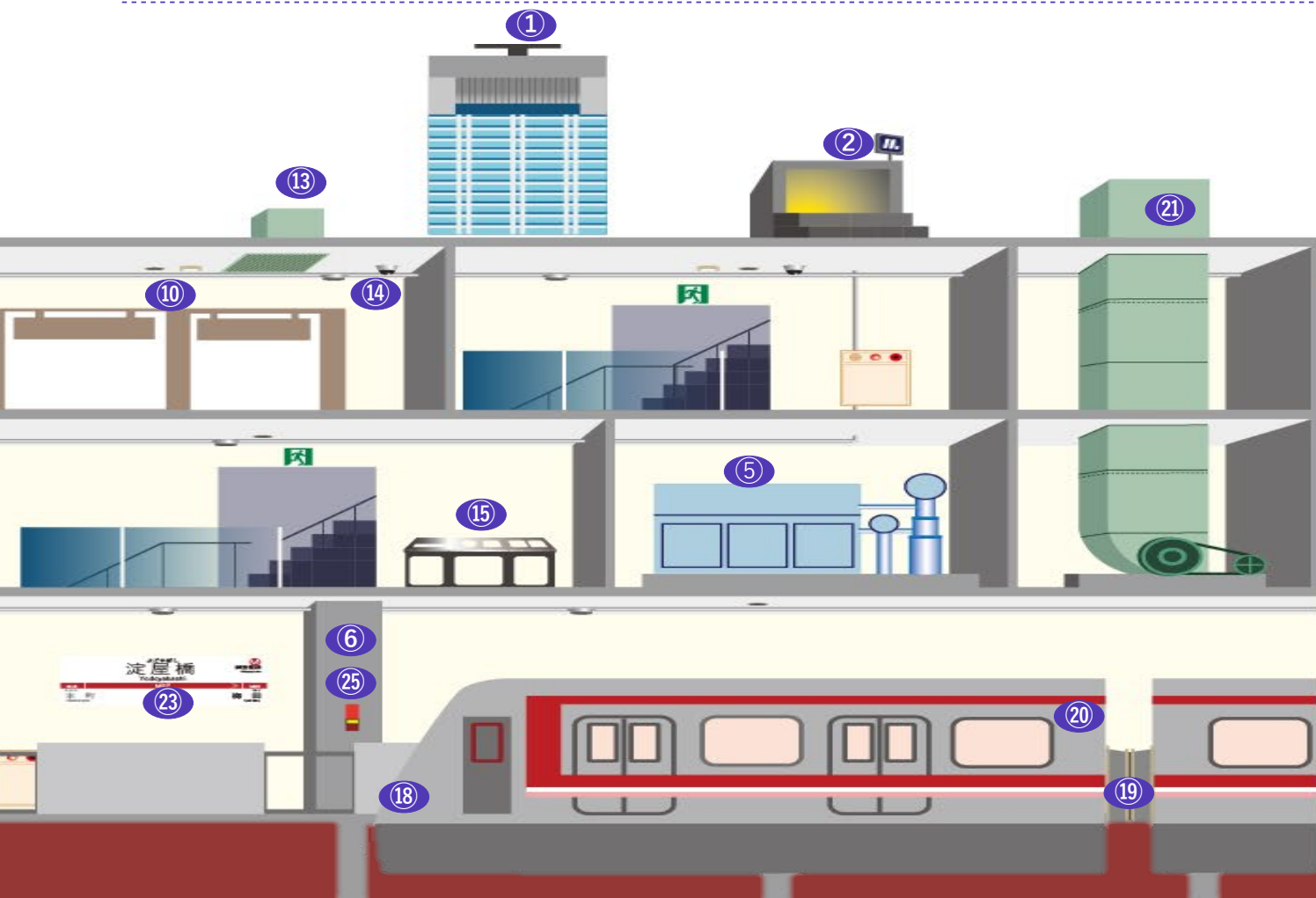


## 安全設備への投資及びその他投資の推移



## Osaka Metro 安全設備の内訳

老朽設備更新	変電所設備更新、電気保安設備更新、電気室配電機器更新、保線大型機械更新等
保安・防災対策	可動式ホーム柵設置、火災対策、地上建物耐震補強、高架・地下構造物改良、ホーム天井落下対策等
安定輸送対策	軌道改良、無絶縁式軌道回路装置改造等
車両その他	車両更新、車両ATC装置更新、運転状況記録装置設置更新等



# 大規模災害・事故等を想定し備える（1）

これまでの自然災害の教訓を踏まえ、大地震・津波・台風などに対する防災対策を徹底して推進しています。また、事故・自然災害及び安全輸送に支障を及ぼす恐れのある事態が発生した場合には、事故・災害対策本部を立ち上げ、関係部署が連携を図ることにより、迅速かつ的確な応急処置や復旧に努めています。

## 強風への備え

強風は電車の運転に大きな影響を与えます。Osaka Metroでは地上を運転する区間（御堂筋線、中央線、南港ポートタウン線）の安全運行を確保するため5箇所に風向風速計を設け、風速に応じて電車の運転取扱いを定めています。

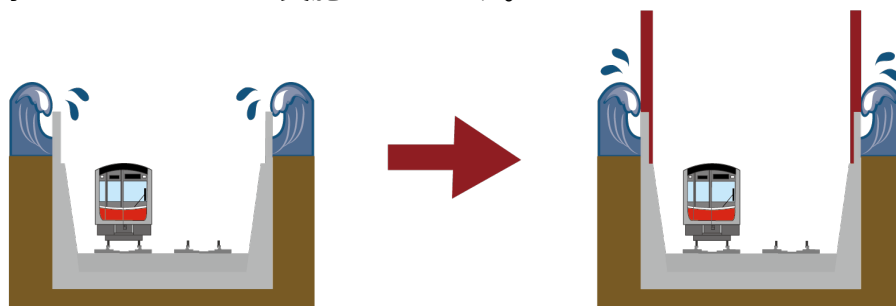
### 暴風時運転取扱い

風速	御堂筋線、中央線の運転取扱い	南港ポートタウン線の運転取扱い
20m/s以上	地上区間を運転する電車の速度を40Km/h以下に制限	駅から出発する電車の運転を休止し、駅間の電車は25Km/h以下で次駅まで運転し、その後の運転を休止
25m/s以上	全線または区間を定め、運転を休止	運転を休止

## 津波浸水への備え

2013年8月に大阪府から南海トラフ巨大地震に伴う津波の浸水範囲が公開され、大阪市内沿岸部には3m程度の津波が2時間以内に到達すると想定されています。このため、Osaka Metroではお客さまの迅速な避難や施設防護の設置に取り組んでいます。

2018年度は地下～高架移行区間における側壁のかさ上げを実施しました。また、換気口に対してかさ上げを実施しています。



側壁のかさ上げ（イメージ）



換気口かさ上げ

## 巨大地震への備え

巨大地震による激しい揺れは電車の運転に大きな影響を与えるため、気象庁からの緊急地震速報の展開に加え、基本地震計（3か所）及びエリア地震計（5か所）を設けています。

また、2019年6月末に、地震の揺れによる高架部のサードレールの脱落を防止する耐震アンカレッジの取付けを完了しました。

2021年度末までには、耐震対策として東日本大震災などから得られた知見・基準等を踏まえ、高架橋やトンネルのさらなる耐震対策に取り組めます。2025年度末までには、液状化対策として、地震後、通常通り車庫から電車が出発できるよう地盤改良を行います。さらに2026年度末までには、地震による電車脱線による被害拡大を防止するために、脱線対策ガード付きまくら木や脱線防止レールを導入します。

### 基本地震計とは

電車の運転を判断するための地震計

### エリア地震計とは

エリアごとの点検レベルを判断するための地震計



耐震補強工事

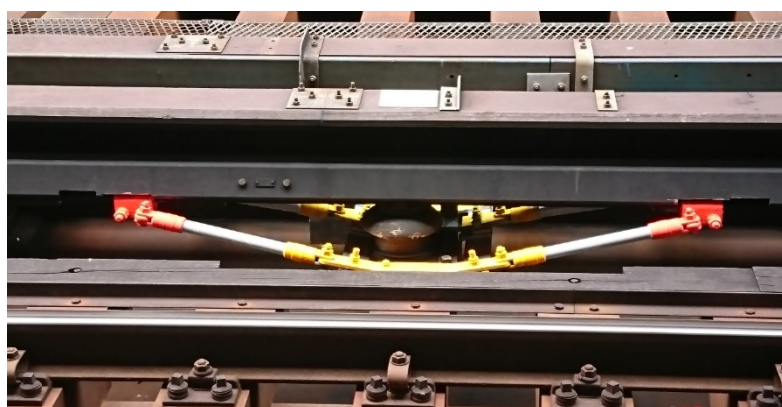
対策前



対策後



落橋防止工事



サードレール脱落防止

# 大規模災害・事故等を想定し備える（2）

## ｜ 駅の安全

### 非常停止合図装置

お客さまが線路に転落したときなどに、電車を直ちに停止させるための設備を設けています。



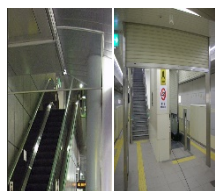
### 防災盤・火災報知器・消火栓

駅内の防災設備等を集中管理するために、駅長室内に防災盤を設置しています。火災の発生を駅長室に自動的に通報する感知器と消火に使う消火栓及び消火器を駅構内各所に設置しています。



### 防煙垂壁・防火シャッター

ホームでの火災発生時に煙の流動を防ぎ、お客さまの避難経路を確保するための設備です。



### 内方線付き点状ブロック

ホームの内側に線状の突起を設け、ホームの安全側を表示した点状ブロックを設置しています。



## ｜ セキュリティ対策

### ごみ箱の透明化

テロに対する抑止効果を高めるため、全ての駅に設置しているごみ箱を透明化しています。

### 防犯カメラの設置

安心して地下鉄・ニュートラムをご利用していただくため、車両に80台、駅構内に3,000台、計3,080台の防犯カメラを設置しています。（2018年度末時点）



### IP無線機を用いた迅速な情報連携

2018年12月に全駅長室・全改札口にIP無線機の配備を完了しました。これにより、複雑な地下空間での駅係員間の迅速な連絡体制を整え、お客さまサポート及び視覚に障害をお持ちのお客さまの見守り業務体制の強化を図りました。



## ｜ 車両の安全

### 非常通報装置

車内での異常を乗務員に知らせるための装置で、各車両の前後（ニュートラムは各乗降扉横）に設置しています。



### 転落防止装置

お客さまが電車の連結部から線路に転落するのを防ぐための設備です。



### 非常はしご

駅間に電車が停止して、その後の運転ができなくなった時に電車の先頭部から線路に降りていただくための設備です。（Osaka Metroでは線路のほとんどがトンネル構造のため、電車の先頭からの避難を原則としています。避難の際には乗務員・駅社員の指示に従ってください。）



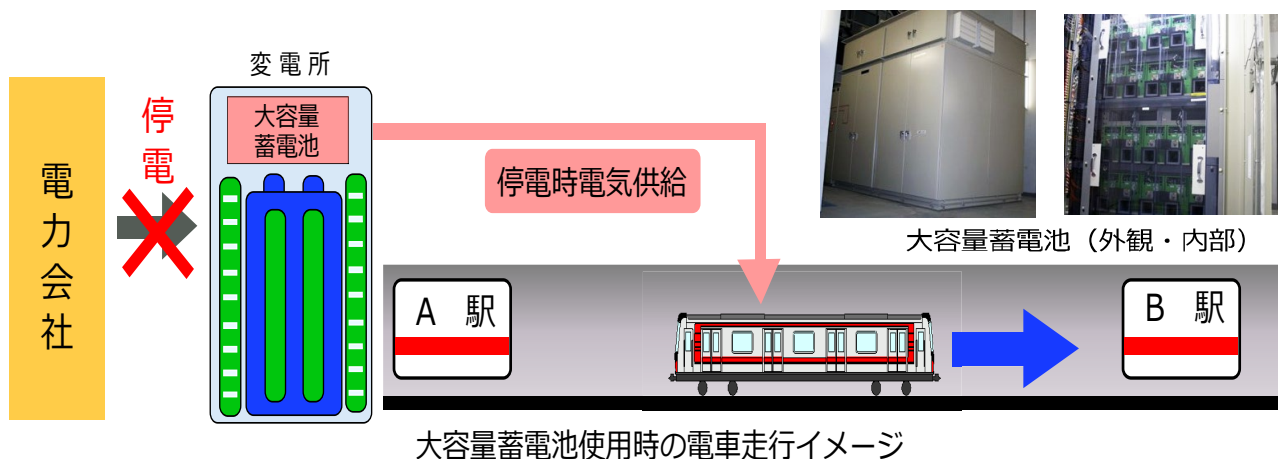
### 消火器

車両の火災等に備え、各車両に消火器を1個設置しています。



## お客さまを次の駅まで確実に輸送

地震発生時に電力会社からの電力供給が途絶えても、駅間にある電車が立ち往生することなく次駅まで運転することができるよう、津波浸水範囲の路線の中で必要な区間に大容量蓄電池の設置を2019年度末完了に向けて取組んでいます。



## 避難訓練を実施

Osaka Metroでは、会社全体として対応しなければならない規模の重大な事故等が発生した場合に備えた訓練を、警察・消防や、各ステークホルダーと連携しながら行っています。

### 総合訓練及び地下街合同訓練

Osaka Metroでは、異常時にお客さまが安全・迅速に避難していただくための訓練を、警察や消防と連携した総合訓練を行っています。

そのほか、隣接する他の鉄道事業者や、大阪地下街(株)との間で安全輸送やお客さまに安心していただけるご案内について、日常から情報連携を行っています。この取組みの一環として、定期的に異常時を想定した合同訓練を行っています。



## 緊急時の多言語放送

地下鉄・ニュートラムは、国内だけでなく海外からのたくさんのお客さまにもご利用いただいています。緊急事態が起こったときはなおさら海外からのお客さまへの配慮が欠かせません。Osaka Metroでは、全ての地下鉄・ニュートラムにて、災害時の案内を多言語で放送し、海外からのお客さまに安全・安心を感じていただきます。(2021年度までに導入完了予定)

# 鉄道の安全・安心を担う人づくり（1）

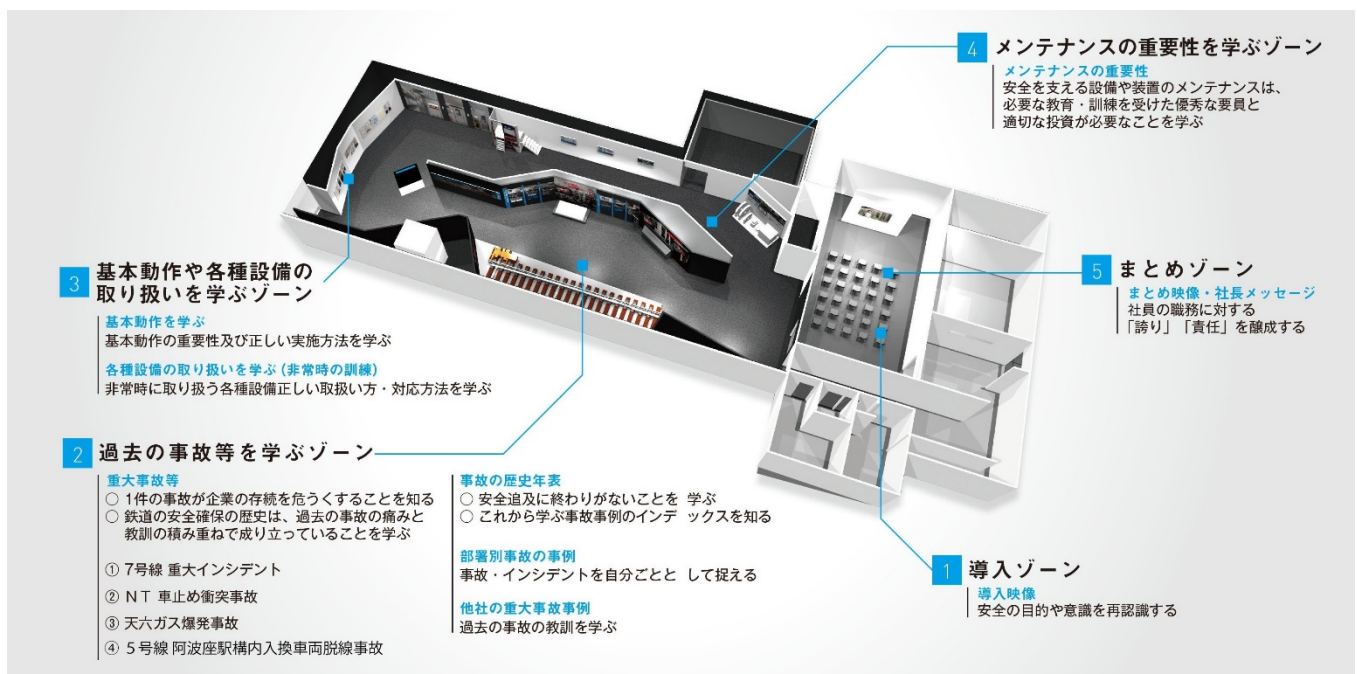
地下鉄・ニュートラムの安全・安心は、社員一人ひとりの意識・行動のもとに確保されています。その意識・行動を育むために、Osaka Metroでは人づくりに力を入れています。

## 全社員への安全研修

全ての社員が、職種を越えた研修を通じて自分たちに「何が必要なのか」、「何をしなければならないのか」を考える研修を体験型・机上型で行っています。

### 体験型研修

輸送の生命館（安全研修施設）において、過去に発生した事故やトラブルの疑似体験を行い、その原因や背景、現在定められているルールや取扱いが何のためにあるのかを学び、同様の事故等を繰り返さないという意識を高める研修を行っています。



### 机上型研修

鉄道事業を安全に運営するための基礎的な知識や事例を基に事故等の予防策を考えるなどとして、気づく力、考える力及び行動することの重要性を学ぶ研修を行っています。

2018年度は以下の内容で、机上型研修として実施しました。

- 新たに制定された安全方針についてその意義と精神の理解を浸透させる。
- 他者に的確に伝える力（伝達力）の重要性と能力を伸ばすため、鉄道事故をもとにした事例研修（グループ討議）。
- 鉄道会社の社員として当然身に付けておくべきことをまとめた「鉄道パーソンの心得」を用いた研修。



## | 専門研修（1）

### 運転士の養成・訓練

お客さまに最前線で安全を提供する立場にある運転士は、身体的・精神的な資質のほかにさまざまな知識・技術の習得が必要です。

国土交通省から指定された動力車操縦者養成所において、専属の教師が自身の経験などを含めた幅広い教育を行うとともに、実際の線区における指導操縦者による細やかな電車の操縦訓練により、安全意識の高い運転士の養成に努めています。



### 運転士の異常時対応力を高める訓練

故障や災害など、通常では発生させることが困難な事象への適切な対応力を高めるため、各乗務所に設置した運転シミュレータ装置により随時、訓練を行っています。



### 駅係員による信号故障時の対応訓練

輸送指令所から駅の信号機を遠隔制御できなかつた場合に備えて、当該駅の信号制御装置を操作して電車の安全運行を確保する訓練を行っています。

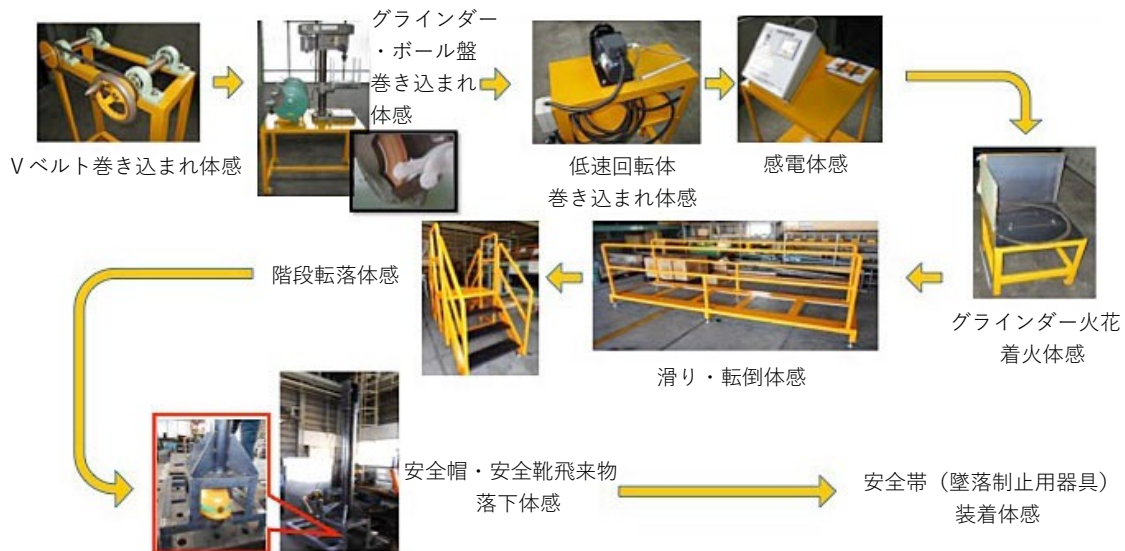


# 鉄道の安全・安心を担う人づくり（2）

## | 専門研修（2）

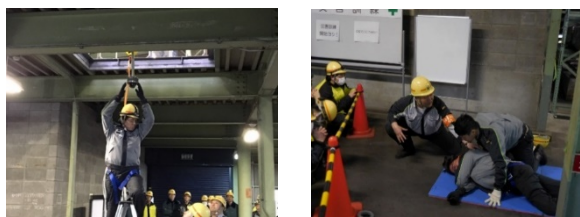
### 労働災害体感研修

労働災害に対する教育は、机上研修では臨場感がなく、災害時の本当の怖さを伝えきれないことから、安全に対する意識を高めるため、危険体感施設（実際に危険を体感できる施設）の開設を進めています。



### 電気部

保守作業中に事故が発生し、作業員が負傷した場合の救護と迅速な行動がとれるように「災害を想定した訓練」を実施しています。



### 車両部

人材育成の一環として、車両助役が部下への研修講師を行うことにより、指導者としての技量の向上を図っています。直属の上司が講師を務めることで、現場作業に対し、より密接な研修を実施しています。



### 工務部

経験の浅い若手社員を対象にプロジェクトチームを作り、レール交換など保線技術の向上を図るとともに、中堅社員が細やかに指導することにより、指導力の向上を図っています。



### 建築部

「自ら考え行動できる人材育成」を目標に、テーマを変えて定期的に技術研修を行い、社員一人ひとりの知識・技術・技能を向上させています。





## | コンテストを通じた情報共有・技術研鑽の場の提供

研修・訓練で多くの知識や技能をインプットするだけでなく、コンテストを通じてアウトプットすることで知識や技能の定着化、社員間のコミュニケーション活発化を図り、安全・安心の更なる向上に努めています。また、表彰を行うことで、個々人のモチベーションの向上も目指しています。

### 運転技能競技会

乗務所ごとに選抜された運転士で運転技能及び知識を競う競技会です。優良乗務員を表彰することで、士気の高揚及び運転技術の向上を目指しています。



### 電気技能発表会

電気保守は、鉄道の安全に欠かすことのできない重要な業務です。その安全を担っている第一線の社員が日頃の業務を披露し、より質の高い保守作業の在り方について参加者相互で再確認し、さらなる技能の向上を目指しています。



### 保線K Y T大会

保線管理事務所の保守区ごとに作業に潜む危険を発見、把握、解決する「K Y T（危険予知訓練）活動」を実践、発表する競技会です。危険に対する感受性や問題解決能力の向上と表彰による士気の高揚を目指しています。



### 工事安全大会

電気工事については、施工実績が豊富な受注者とディスカッションを行い、受注者間との情報共有を図り、事故・障害・故障等の軽減についての気づきに役立てることを目的とし、安全大会を実施し安全・安心な施工を目指しています。

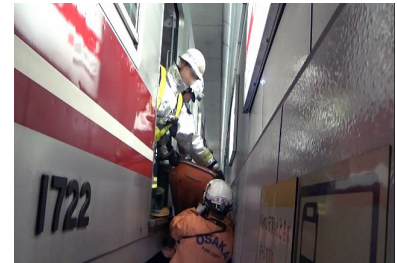
その他、正確な情報伝達を目的とした車内放送コンテストや、無事故など安全への取り組みを評価した表彰などを行っています。なお、安全への取り組みに対する表彰は、社員に限らず取引先に対しても行っており、サプライチェーンを通じた安全意識の向上にも努めています。

# 鉄道の安全・安心を担う人づくり（3）

## 事故への対応訓練

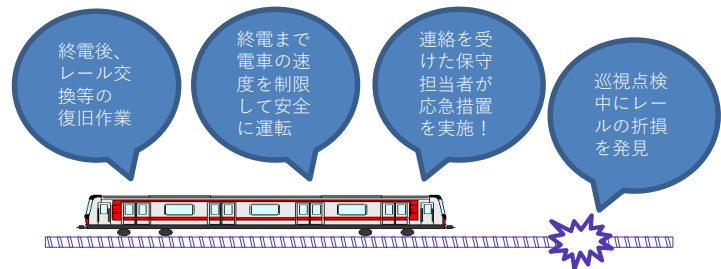
### 鉄道人身事故への訓練

鉄道人身事故が発生した場合には一刻も早く負傷者を救助することが重要です。最寄りの消防局（レスキュー隊）と合同で救助訓練を行っています。



### 営業時間中のレール損傷への応急対応訓練

営業時間中にレールの折損などが発生した場合でも電車を安全に走行させるため、安全かつ迅速に応急処理器を設置する訓練をはじめ、さまざまな事象を想定した訓練に取り組んでいます。



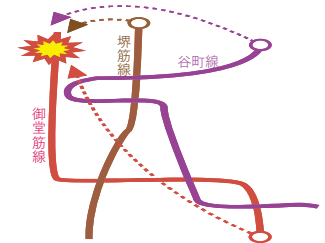
### 脱線・車輪不回転時を想定した訓練

電車が脱線した場合や車輪が回転しなくなった場合を想定し、車体を持ち上げてレールに戻す訓練や、車両搬送訓練を行っています。

また、異常時の対応については、担当路線に関わらず最寄りの基地から出動するようにし、迅速な初動対応に努めています。



短時間で現場に到着することができる



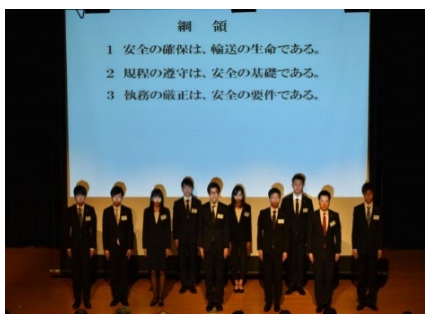
### 情報伝達訓練

事前に訓練内容を知らせないブラインド方式の情報伝達訓練を行うなど、日頃から危機管理意識の向上に取り組んでいます。

## 安全に関する取組み発表会

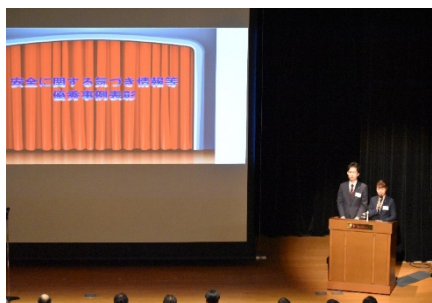
Osaka Metro Group全体の安全意識の向上と発表者やその所属の業務に対するモチベーションアップを図るため、2011年度から安全に関する取組み発表会を実施しています。

2018年度（第8回）は、鉄道事業本部内の駅務部・運転部・電気部・車両部・工務部・建築部及び大阪シティバス(株)で予選会を実施（46グループ）し、本選には7グループが出場しました。



## 安全に関する気づき情報等優秀事例表彰

Osaka Metro社員の全員参加による安全意識のさらなる向上及び職場環境の改善を図るとともに、安全輸送の更なる向上を目的として、事故の芽情報（ヒヤリハット、社員の気づき）に基づいて防止対策を実施し、安全確保に顕著な貢献があったと認められる社員もしくは事業所に対し表彰を行っています。



## 安全講演会

安全講演会は、ニュートラム車止め衝突事故を教訓とし、二度と同じ事故を繰り返さないよう、運輸部門と保守部門が一体となり、安全運行並びに事故防止の強化の取組みの一環として地下鉄・ニュートラム安全運行強化週間（毎年10月5日～11日）の機会に開催しています。



# 日々の点検・メンテナンス

鉄道の安全は、さまざまな設備（ハード）と人（ソフト）によって支えられています。専門の技能を習得した技術関係の社員が地下鉄・ニュートラムをあわせて137.8kmに及ぶ線路と各種施設を「見る」、「聴く」、「触る」、「臭う」、「感じる」の五感を総じて日々確実にメンテナンスを行うことにより、安全で安定した輸送の提供に努めています。

## 日々の点検・メンテナンス

### 電気設備の点検

電気技術者は電車の安全・安定輸送と駅舎を快適にご利用いただくため、電気設備の保守を日夜実施しています。各種設備は電気指令所で24時間集中監視するとともに、設備故障時には、保守区社員が現場に駆け付け、故障箇所を特定し、部品交換や修繕を行っています。また、日々の点検では五感を働かせ設備の異常や変化の発見に努め、障害発生前に処置を施し、安全・快適にご利用いただくため尽力しています。



### 車両の点検

車両技術者は、安全走行に重要な役割を果たす車輪の定期的な形状の測定及び目視・触手点検のほか、車両走行時の「音」にも注意を傾け、車輪の状態を把握し、損傷の早期発見に努めています。車輪に関する問題が発生した場合は、他の保守部門と連携しながら問題の解決を図っています。



### 線路や構築物の点検

保線技術者は、電車走行時の「音」をキャッチし、正常な音と損傷時の走行音を聴き分け、その上で、目視や詳細な調査により損傷状態を把握し、対策が必要な部位について対策を講じています。また、構築物を担当する技術者は、コンクリート片の剥落一つが大事故に直結する恐れがあることから、事後保全だけでなく、事前に劣化を抑制する予防保全に力を入れて構築物の延命化を図っています。



### 建築物や建築設備の点検

建築技術者は、早期に仕上げ材の欠陥を発見するため、定期的目視や打音による検査を行い、対応が必要な部位については、応急措置を行っています。また、駅構内で火災等が発生した場合に対応の要となる防災設備の点検整備も行い、予防保全に努め安全で快適な施設の提供を行っています。



# 可動式ホーム柵の設置により転落事故を防ぐ

Osaka Metroは、全駅のホーム柵設置を目指し取り組んでいます。

## ホーム柵の設置

お客さまの線路への転落を防ぐための可動式ホーム柵を設けており、引き続き整備拡充に努めています。

現在は、御堂筋線の心齋橋駅、天王寺駅と千日前線、長堀鶴見緑地線、今里筋線、南港ポートタウン線の全駅にて設置が完了しています。



## 可動式ホーム柵の整備スケジュール

御堂筋線	全20駅で、2021年度までに完了 (心齋橋駅・天王寺駅には既に設置済み)
谷町線	全26駅で、2025年度までに完了
四つ橋線	全11駅で、2025年度までに完了
中央線	全14駅で、2024年度までに完了
堺筋線	全10駅で、2025年度までに完了
千日前線	全14駅
長堀鶴見緑地線	全17駅
今里筋線	全11駅
南港 ポートタウン線	全10駅

} 全駅で既に設置済

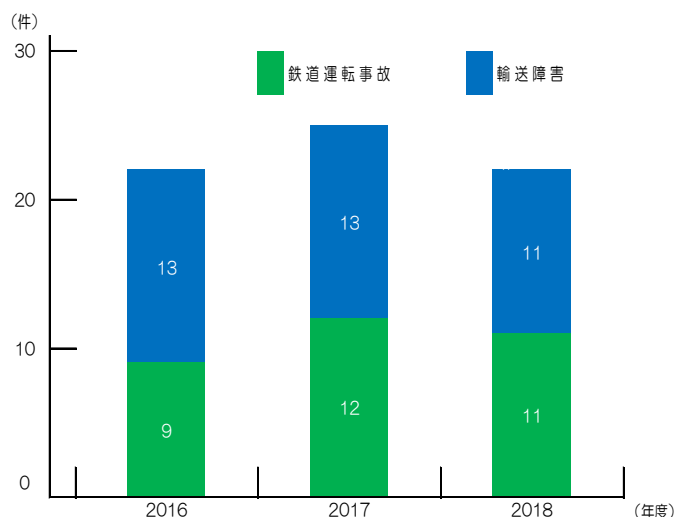
## 2018年度の鉄道事故等の発生状況と対応

2018年度には鉄道事故等が22件発生し、その内訳は鉄道運転事故が11件、輸送障害11件、電気事故及びインシデントは0件でした。

鉄道運転事故11件は、全て鉄道接触事故でした。輸送障害11件の内訳は、電気施設の障害によるものが3件、土木施設の障害によるものが1件、車両の障害によるものが1件、自然災害や自殺等の外部の要因によるものが6件でした。

鉄道事故等の原因は様々ですが、お客さまに安心してご利用いただけるよう、一つひとつの事象について原因を究明して対策を立て、再発防止に取り組んでまいります。

鉄道事故発生件数の推移

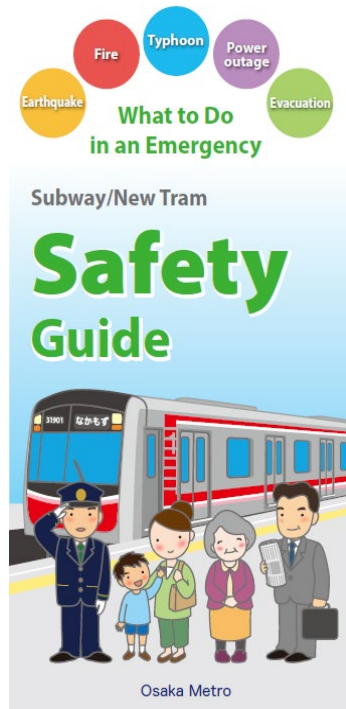


# お客さま・沿線の皆さまへのお願い

Osaka Metroでは、お身体の不自由なお客さまへ積極的にお声かけを行っています。お客さまも駅や車内でお困りの方を見かけられた場合は、ひと声、お声かけいただきますよう、ご協力をお願い致します。  
安全ガイドブックは日本語版の他、英語版、韓国語版、繁体字版、簡体字版を駅で配布しています。



日本語版



英語版



韓国語版



繁体字版



簡体字版

- 駅や車内で地震がおきたら
- 駅や車内で火災がおきたら
- 台風・暴風雨のときには
- トンネル内の地下鉄から避難するときには
- 停電したときには
- こんなときには

掲載内容

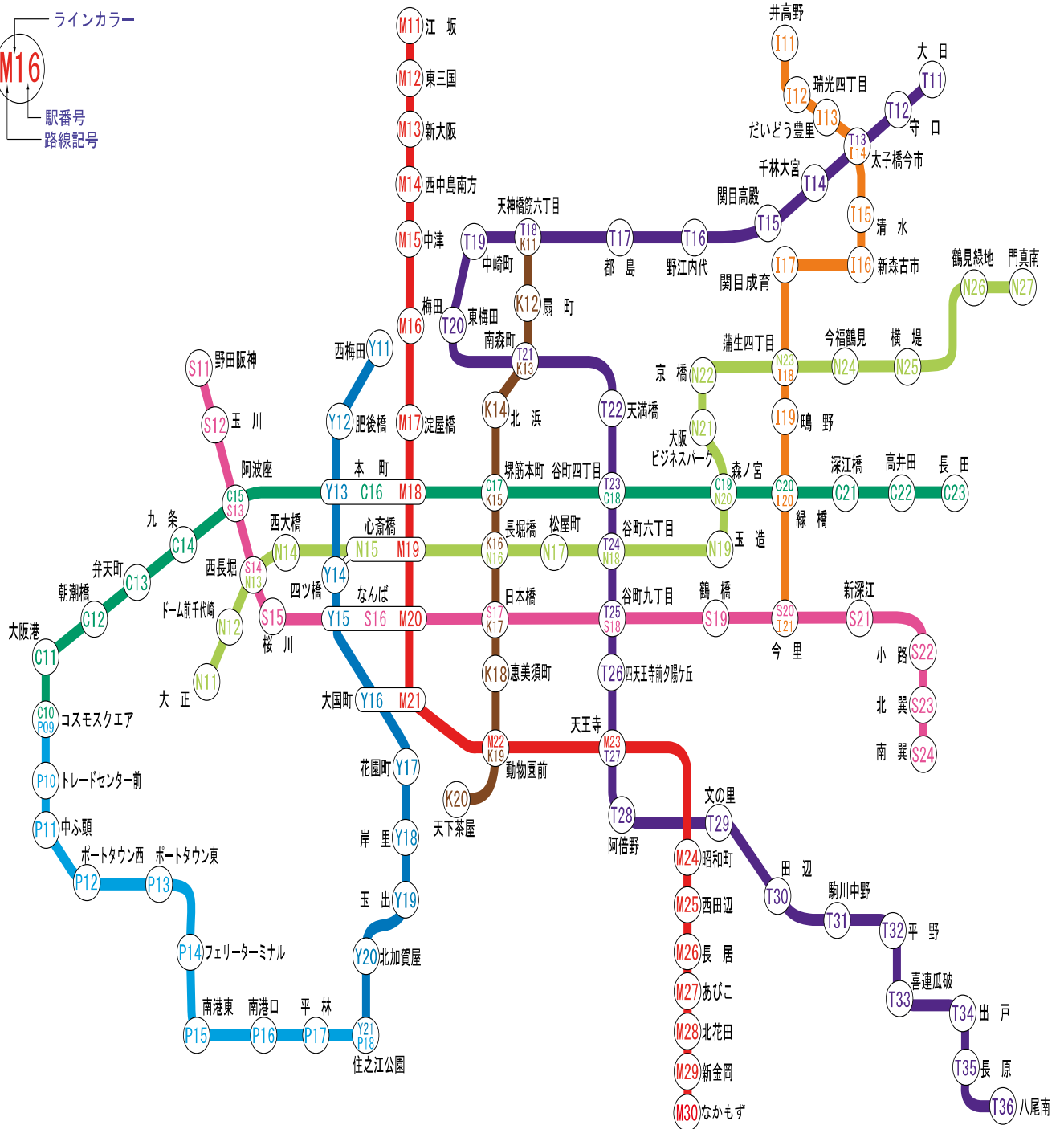
# 全線路線図

Osaka Metroは、大阪市を中心に100年を超えて運営してきた地下鉄及びニュートラム9路線からなる交通ネットワークで、大都市大阪の交通インフラを支えています。

## 全線路線図

### Route Map

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <b>M</b> 御堂筋線<br>江坂～中百舌鳥<br>24.5 km 20 駅   | <b>C</b> 中央線<br>コスモスクエア～長田<br>17.9 km 14 駅  | <b>N</b> 長堀鶴見緑地線<br>大正～門真南<br>15.0 km 17 駅         |
| <b>T</b> 谷町線<br>大日～八尾南<br>28.1 km 26 駅     | <b>S</b> 千日前線<br>野田阪神～南巽<br>12.6 km 14 駅    | <b>I</b> 今里筋線<br>井高野～今里<br>11.9 km 11 駅            |
| <b>Y</b> 四つ橋線<br>西梅田～住之江公園<br>11.4 km 11 駅 | <b>K</b> 堺筋線<br>天神橋筋六丁目～天下茶屋<br>8.5 km 10 駅 | <b>P</b> 南港ポートタウン線<br>コスモスクエア～住之江公園<br>7.9 km 10 駅 |



# MEMO

---

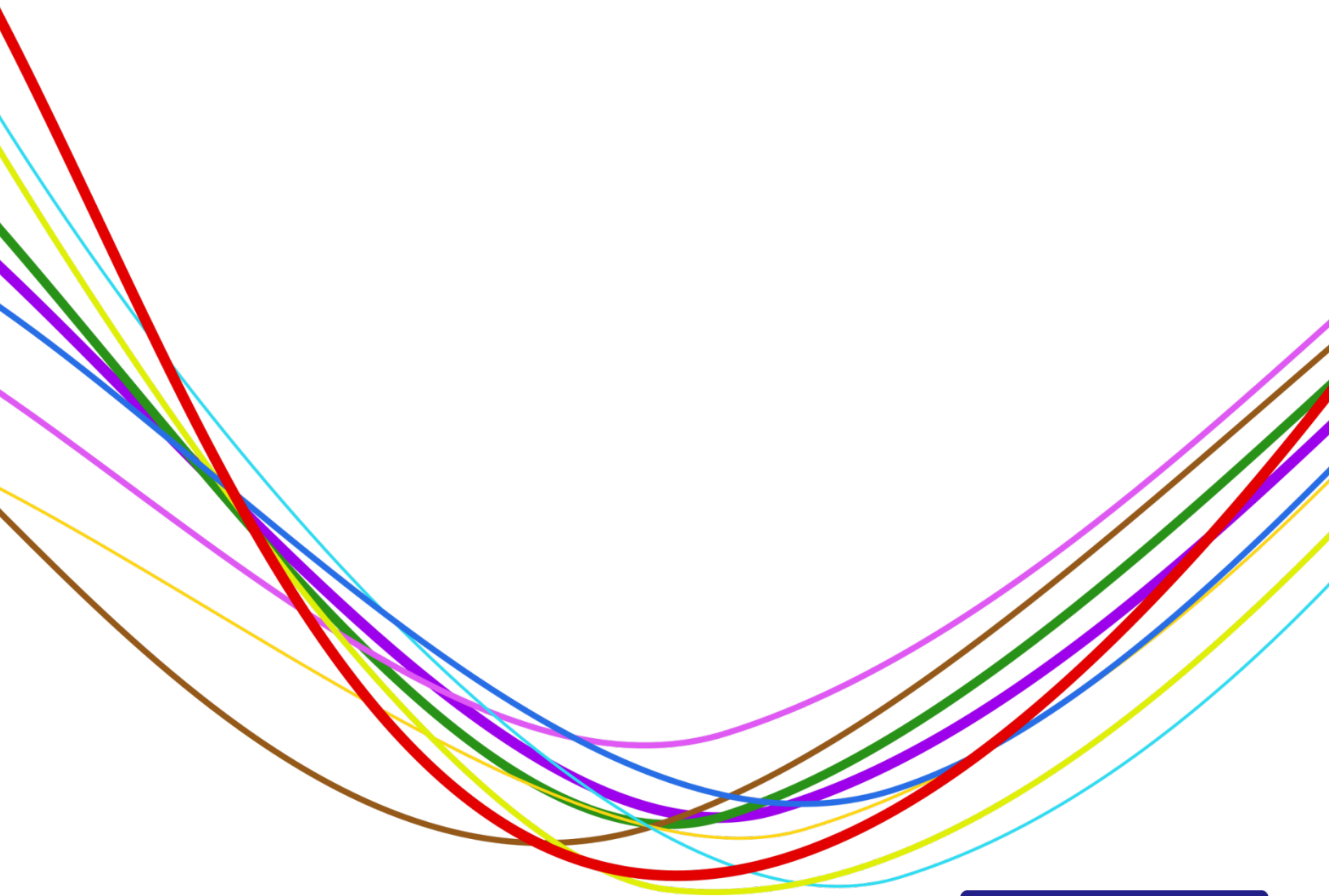
A series of 20 horizontal dashed lines for writing.



# MEMO

---

A series of 20 horizontal dashed lines for writing.



本報告書は軌道法第26条及び鉄道事業法第19条の4に基づき、事業年度ごとに作成・公表しています。