

北大阪急行電鉄 安全報告書2021



2021年 安全報告書

目 次

1	ごあいさつ《2021年安全報告書の発刊にあたって》	1
2	輸送の安全確保に関する基本的な考え方	2
2.1	安全方針	2
2.2	安全目標	2
2.3	輸送の安全に係る行動規範	3
2.4	安全文化	4
3	輸送の安全の実態	5
3.1	鉄道運転事故	5
3.2	インシデント（事故の兆候）	5
3.3	輸送障害	5
3.4	災害	5
3.5	行政指導等	5
3.6	その他安全を脅かす事態	5
4	安全管理体制と安全管理の仕組み	6
4.1	安全管理体制	6
4.2	安全管理推進委員会	8
4.3	ヒヤリハット情報の活用	9
4.4	内部監査	10
4.5	緊急事態、防災体制	11
4.6	外注先、委託先の安全管理	15
5	安全対策の実施状況	17
5.1	設備の充実	17
5.2	人材の育成、管理に関する取組み	19
5.3	異常時対応力の強化	21
5.4	新型コロナウイルス感染予防の取組み	24
5.5	その他安全への取組み	25
6	自治体との連携等	25
6.1	自治体、関係機関との連携	25
6.2	お客さまへの安全啓発	26
6.3	お客さま、住民の皆さまへのお願い	27
7	安全報告書へのご意見募集	29

1. ごあいさつ《2021 年安全報告書の発刊にあたって》

平素は当社の鉄道事業に対しまして、ご理解とご協力を賜り誠にありがとうございます。

昨年来、新型コロナウイルスの影響により、緊急事態宣言およびまん延防止等重点措置が繰り返し発出されるなど、社会経済活動の制限を余儀なくされる状況が続いています。このような状況下においても、当社は、お客さまに安全・安心にご利用いただける輸送サービスを提供するため、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、駅施設・車内の消毒や車内換気の徹底をはじめ改札口等におけるビニールカーテンの取付、朝夕ラッシュ時の混雑状況の情報提供等を行うとともに、全社員を対象にマスクの着用や手指消毒の徹底、出勤時の体調管理等を実施するなど、感染拡大防止策を継続的に講じてきております。お客さまにおかれましては、引き続き、感染拡大防止策へのご協力等をよろしくお願い申し上げます。

2020 年度における安全に対する具体的な取組みとしましては、ハード面においては、江坂駅に可動式ホーム柵を設置しました。Osaka Metro との共同使用駅である江坂駅への設置により、当社全駅での設置が完了し、プラットフォームにおける安全性をより向上させることができました。また、近年、激甚化・頻発化する自然災害に起因した輸送障害が全国各地で多く発生していることから、こうした自然災害に対するレジリエンスの向上が鉄道事業者の大きな課題となっております。当社では阪神・淡路大震災を契機に高架橋の耐震補強工事を進めてまいりましたが、国土交通省が定めた指針にもとづく「緊急耐震補強」に関しては 2020 年度をもって完了いたしました。今後も南海トラフ地震等に備えた更なる耐震対策など、計画的に安全への投資を行ってまいります。

一方、ソフト面においては、「鉄道事業継続計画（BCP）」の見直しを行い、今般のコロナ禍にあっても鉄道事業を可能な限り継続させうる内容に変更しました。また、事故・災害等が発生した場合における情報伝達訓練を想定シナリオ非提示型で実施したり、夜間に異常時対応訓練を行うなど、異常時対応力の強化にも引き続き取り組んでまいりました。

当社では、1970 年の開業以来、有責事故ゼロを継続しており、2020 年 10 月には、50 年 7 カ月（連続 23 期）運転無事故表彰を受けております。今後とも安全輸送の絶対確保を最重要事項として、全役員・社員が一丸となって安全管理体制のさらなる向上に努めてまいります。

この報告書は、2020 年度における輸送の安全確保のための当社の取組み等を皆さまに広く知っていただくために作成しました。皆さまのご意見やご感想をいただければ幸いです。



代表取締役社長 内芝 伸一

2. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

当社は輸送の安全の確保を最優先課題と捉え、その方向性を明確に示すため「安全方針」や「行動規範」、「安全文化」を掲げ、経営トップが主体的に関わり、全社員が一丸となって輸送の安全の確保に取り組んでいます。

2. 1 安全方針

法令・規程の遵守に基づいた安全最優先の原則ならびに安全を確保する体制の継続的な改善に努めるとともに、「安心」・「信頼」される鉄道であり続けるため、「安全方針」を定めています。

「安全方針」

私たちは法令・規程を遵守し、輸送の安全を最優先に行動します。
安全施策の継続的な改善により、安全で安定した輸送サービスを提供し、
お客様が安心・信頼できる鉄道を構築します。

2. 2 安全目標

「安全方針」に基づき、具体化した「安全目標」を定めています。

2020 年度「安全目標」

- ヒューマンエラーによる有責事故ゼロの継続
- 設備の適切な保全と管理
- 異常時対応力の強化
- 社会環境および事業環境への適切な対応

2. 3 輸送の安全に係る行動規範

当社では、「安全目標」を達成する上での社員の行動指針として、輸送の安全に係る「行動規範」を定めています。

「行動規範」

■ 安全輸送の確保

協力一致して事故・災害等の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。

■ 法令・規程の遵守

輸送の安全に関する法令及び関連する規程（安全管理規程を含む。）を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実且つ、正確に守らなければならない。

■ 運転状況の熟知・設備の安全

自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。

■ 確認励行・安全最優先

作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。

■ 人命尊重

事故・災害等が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。

■ 正確迅速な情報伝達

作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故・災害等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。

■ 継続的な改善・変革

常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

2. 4 安全文化

「安全方針」や「行動規範」の実効性を高めるため、「安全文化」を制定し、企業風土の醸成を図っています。

「安全文化」

■ 正しく迅速に報告する文化

事故・災害等、報告すべき事象が発生した場合は正しい情報を迅速に報告する。また、事故に繋がるヒヤリハット事象を進んで発見し、自ら進んで報告する。

■ 活発に議論しあう文化

事故・災害等の未然防止・再発防止のために、互いに考えを出し合い、ぶつかり合っ
て議論することにより、意識を共有し、真の対策に繋げる。

■ 自ら考え行動する文化

発生した課題・問題を自分自身の事として捉え、解決に向け自ら考え、果敢に積極
的に行動する。

■ 学習する文化

過去や他社の事件事例、ヒヤリハット事象から、原因を分析し、自社での対策を施
すことで未然に事故・災害等の防止を図る。

■ 関わり合う文化

安全の確保のため、組織や職責をこえて、お互いを思いやり一致協力する。

3. 輸送の安全の実態

3. 1 鉄道運転事故

0 件

2020 年度において、鉄道運転事故は発生していません。

3. 2 インシデント（事故の兆候）

0 件

2020 年度において、国土交通省へのインシデント報告はありません。

3. 3 輸送障害

0 件

2016 年度～2020 年度において当社で発生した輸送障害（30 分以上の列車遅延、列車の運休等）の発生原因と発生件数は次のとおりです。

発生原因	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
鉄道係員	0	0	0	0	0
車 両	0	0	0	0	0
鉄道施設	0	0	0	1	0
※ 鉄 道 外	0	0	1	0	0
自然災害	0	0	3	0	0
合 計	0	0	4	1	0

※ 鉄道外とは第三者行為、沿線火災等の外部要因のこと

3. 4 災害

0 件

2020 年度において、自然災害による影響はありません。

3. 5 行政指導等

0 件

2020 年度において、行政指導等は受けていません。

3. 6 その他安全を脅かす事態

0 件

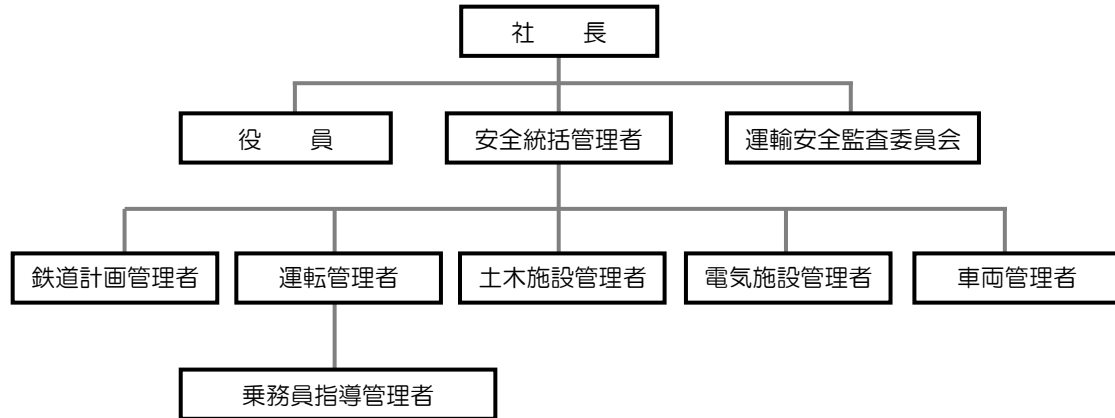
2020 年度において、その他安全を脅かす事態は発生していません。

4. 安全管理体制と安全管理の仕組み

4. 1 安全管理体制

社長をトップとする安全管理体制を以下のように定め、各管理者の責任を明確にした安全管理体制を構築しています。

■ 安全管理体制



■ 各管理者の責務

安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
鉄道計画管理者	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質(適性・知識および技能)の維持に関する事項を管理します。
土木施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、土木施設に関する事項を統括します。
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、電気施設に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括します。
運輸安全監査委員会委員長	運輸安全監査に関する事項を統括します。

■ 経営トップ層による現場との関わり

経営トップ層が定期的に現業部門の巡視・視察を行っており、その際には現業部門所属部員とのフリーディスカッションの場を設けています。経営トップ層が各現場の安全に関する取組み状況を直接、確認・把握するとともに、現業部門の思いや悩みについても意見交換をするなど、双方向のコミュニケーションの深化を図っています。



ヒアリング（施設課）



現場巡視（運輸課）



現場巡視（電気課）



現場巡視（車両課）

4. 2 安全管理推進委員会

輸送業務の実施および管理方法を確認し、事故の発生防止対策等、安全性向上を図る施策を推進することを目的として開催しています。

(1) 構 成 員

1. 社 長
2. 安全統括管理者
3. 鉄道計画管理者
4. 鉄道計画管理者補佐
5. 運転管理者
6. 土木施設管理者
7. 電気施設管理者
8. 車両管理者
9. 乗務員指導管理者
10. 運輸安全マネジメント事務局
11. 運輸安全監査委員長（オブザーバー）



(2) 開催時期および頻度

原則として毎月1回

(3) 安全管理推進委員会での審議事項および業務報告

審議事項	業務報告
<ul style="list-style-type: none">・輸送の安全確保に関する体制の見直し・安全方針、安全目標、安全重点施策の策定および見直し・輸送の安全確保に係る具体的施策の策定および見直し・輸送の安全確保に係る規則の策定および見直し・鉄道事故防止対策検討委員会の検討内容およびその対策の実施状況の検証・安全管理体制の維持、改善に必要な教育、訓練の策定計画および実施結果・その他安全管理に関する事項	<ul style="list-style-type: none">・自然災害、第三者災害または長時間の輸送障害あるいは多数の死傷者の発生等、社会的に大きな影響を及ぼすと認められる事態が自社、他社において発生した場合にその内容・輸送の安全を損なう事態、輸送の安全を損なうおそれのある事態が発生した場合にその内容・事故の芽に関する事項

4. 3 ヒヤリハット情報の活用

(1) ヒヤリハット情報の収集

重大な災害や事故に至らない「ヒヤリとした」「ハットした」事象については各課でヒヤリハット情報として収集を行い、頻度や原因、危険性の観点から分析を行います。

(2) ヒヤリハット情報の周知・掲示

収集したヒヤリハット情報のうち、部署内での共有が必要と判断されたものについては、会議体での議論や職場掲出等により、関係係員に周知を図っています。

■各課のヒヤリハット周知資料

2018年7月15日 2018-1

運転ヒヤリハットニュース

乗務位置交替時のヒヤリハットについて

(1) 職 種 車掌
(2) 発生日時 2018年5月6日 7時15分頃
(3) 発生場所 千里中央駅2番線 1番
(4) 車 種 10系

【状況】
(1) 千里中央駅2番線で1番に乗務交替し可動柵の乗務員出入口から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。
(2) 可動柵の閉扉に気づき、車掌に「開」ボタンを押そうとしたが閉ボタンの下にある「開」の文字が目が行き、下にある閉ボタンを連打した。

【リスク】
・急に可動柵が閉まると乗降のお客様が驚き、転倒や怪我の恐れがある。
・可動柵に挟まれたお客様が怪我をする恐れがある。

【対策】
・乗務員用ラッチまたは乗務員出入口を正確に使えばボタンに触れる危険性が少ないため、乗務員出入口と列車の間から出入りしないこと。
・開ボタン誤操作については一目で分かるようボタンに「アケ」シールとシールを貼れば間違わないのではなか。 (現在、業務課と調整中)

※皆さんの貴重な情報の提供ありがとうございました。

運輸課

ヒヤリ・ハット報告書

2018年03月27日

日 付 2018年03月26日 2階(1号) 2階(1号) 17分

発生時刻 2018年03月26日 18時10分頃 2階(1号) 17分

発生場所 下り線 41240m付近

発生状況 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

原因 1. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。
2. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

対策 1. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。
2. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

発生時刻 2018年03月26日 18時10分頃

施設課

「ヒヤリ・ハット」シート (No. 1)

1.何が(What)	分類 乗務員室 作業品質 作業名: 北大阪急行線の延伸事業のうち2020年度電気関係工事その1(千里中央駅線形改良)内線工事 作業内容: トラフ閉鎖材撤去作業
2.いつ(When)	2020年11月20日 金曜日(午前2時半頃) (19日夜間作業)
3.だれが(Who)	報告者 藤井 智史 報告者(所属) 藤井電気工事部 報告者(会社) 藤井電気工事部 報告者(会社) 藤井電気工事部 報告者(会社) 藤井電気工事部
4.どこで(Where)	千里中央駅 軌道内
5.どのように(How)	既設トラフ撤去の作業中、トラフを支持しているアングルを撤去する際、充電式切断用カッターを使用した。切断の際にアングルに刃を挟んでしまい、手を怪我した。
6.なぜ(Why)	① アングルの切断長さが長すぎた。 ② 切断時にアングルを支える支持者を配置しなかった。
7.その「ヒヤリ・ハット」、「あやまり事項」をなくすには? (How)(対策)	① 切断する長さの刃が食い込まない長さで切断する。 ② 支持者を配置する。
8.関係図(How) (下図または別紙)	特になし
9.職場検討で決めた対策(How)	
10.「いつ」、「だれ」と本事例を共有したか	「いつ」 2020年12月16日 18時半 「だれ」 本社安全総会にて北島開通作業員全員と。

か(感性)・け(検部)・は(飯)・し(指導)運輸

電気課

ヒヤリ・ハット報告書

2018年09月26日

発生時刻 2018年09月19日 18時10分頃

発生場所 山崎車庫2番線

発生状況 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

原因 1. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。
2. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

対策 1. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。
2. 乗務員が乗務員室から乗務員室に入る際、体が閉ボタンに当たり、可動柵が閉扉した。

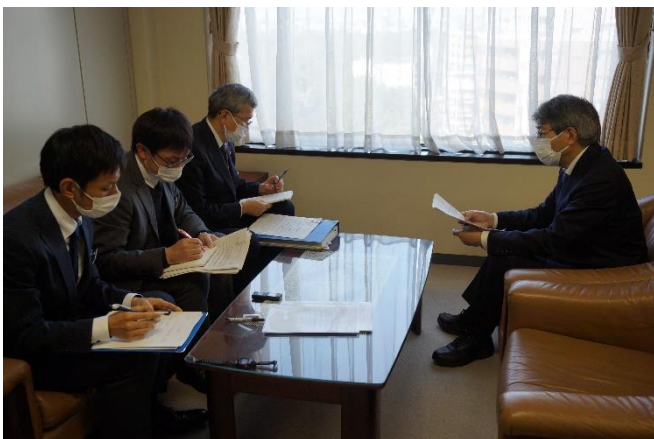
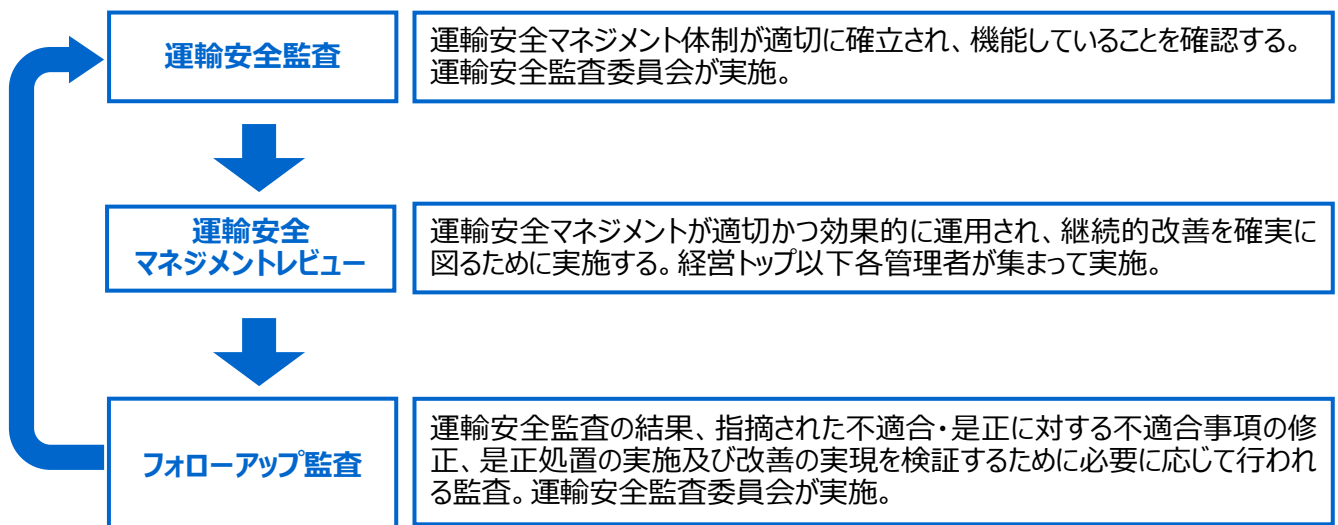
発生時刻 2018年09月19日 18時10分頃

車両課及び業務委託先で作成

4. 4 内部監査

(1) 運輸安全マネジメントに係る内部監査等

鉄道輸送の安全性を向上させるため、運輸安全マネジメントに関する取組み状況に対して毎年内部監査として運輸安全監査を実施しています。運輸安全監査は経営管理部門スタッフによる運輸安全監査委員会が実施し、より安全性を向上させるために必要な事項について指摘します。運輸安全監査で指摘された事項については、年度末に行う運輸安全マネジメントレビューで経営トップ以下各管理者に共有され、翌年度に向けた方針を検討します。また運輸安全監査実施から半年経過後に進捗の確認（フォローアップ監査）を行い、次年度の運輸安全監査で改善されていることをチェックして、PDCA サイクルを回し、鉄道輸送の安全性をスパイラルアップするよう取り組んでいます。



運輸安全監査



安全マネジメントレビュー

(2) 鉄道事業部が行う内部監査等

鉄道事業部においても内部監査を実施し、各部門における鉄道施設・電気施設・設備・車両等の整備・管理状況を監査することにより、現業業務の改善と能率向上を図っています。

運輸課業務監査 (運転監査)	運転取扱いの状況について行う監査
運輸課業務監査 (営業監査)	旅客取扱いの状況について行う監査
施設課業務監査	施設課主管施設、設備の保持、保全および管理の状況について行う監査
電気課業務監査	電気課主管施設、設備の保持、保全および管理の状況について行う監査
車両課業務監査	車両および車庫施設、設備の保持、保全および管理の状況について行う監査

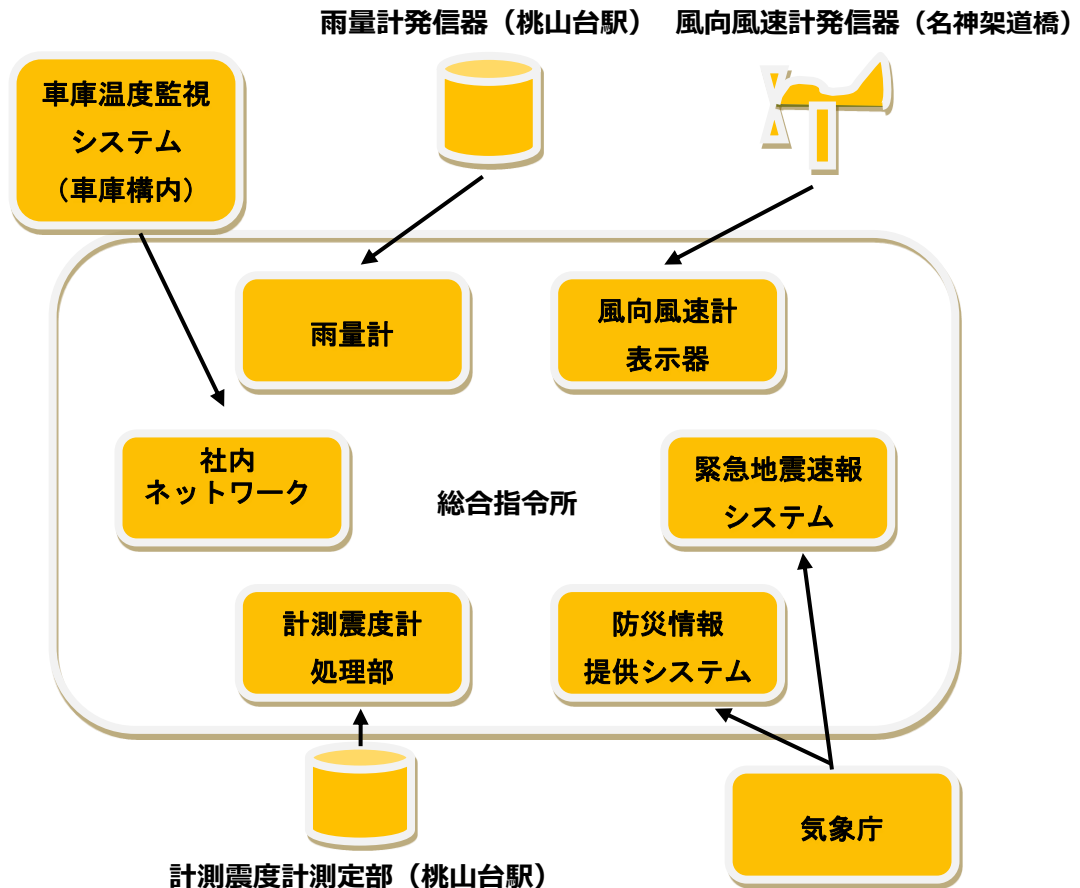


鉄道事業部内部監査（車両課）

4. 5 緊急事態、防災体制

当社では自然災害やテロ行為、重大事故等による長時間の輸送阻害または多数の死傷者等、社会的に大きな影響を及ぼすと認められる事態が発生した場合に、適確・迅速な対応を行う事を目的として、速報・連絡体制、防災体制、復旧体制等を定めた「緊急事態対策規程」を制定しています。また、自然災害に対応するため、地震観測機器、風向風速計、雨量計等の気象観測装置を各所に設け、リアルタイムで気象状況を確認することができる体制を整えています。

■ 気象観測装置



気象観測システム構成図

(1) 地震観測機器

① 緊急地震速報システム

地震の発生直後に、震源に近い観測点の地震計で観測された地震波のデータを解析して震源の位置や地震の規模（マグニチュード）を直ちに推定し、これに基づいて沿線における強い揺れの到達時刻や震度を予測し、可能な限り素早く知らせるシステムです。送られてくる揺れの強さにより列車を停車させるなどの指示を行います。



表示器

② 計測震度計

桃山台駅に設置された計測部により地震動の加速度および時間を計測し、総合指令所に設置の処理部にて計測震度・震度階級を算出する装置です。また、算出された震度階級により、列車に対して停止させるなどの指示を自動的に行っています。

(2) 風向風速計

江坂駅～緑地公園駅間の名神架道橋上に設置した風向風速発信器で検出されたデータが、総合指令所に設置している表示器に表示され、風速が設定された値を超えると警報が出され、列車の運転速度を規制します。また、そのデータは社内ネットワークで閲覧できるようになっています。



名神架道橋上風向風速計発信器

気象観測システム 実況

最新時刻	2021/08/12 11:04		
瞬間風速 (m/s)	瞬間風向	1分雨量 (mm)	10分雨量 (mm)
1.2	東	0.0	0.5
最大瞬間風速 (m/s)	最大瞬間風向	時間雨量 (mm)	日雨量 (mm)
1.6	東	8.5	23.5
平均風速 (m/s)	平均風向	連続雨量 (mm)	警報状態
0.5	東	15.0	0000

ネットワーク上で確認できる画面

(3) 雨量計

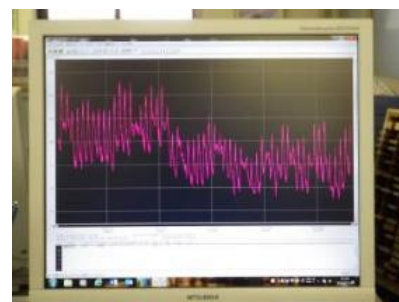
降水量を測定する装置で桃山台駅駅舎上に集水柵を設置しています。時間と降水量により設定された数値に達すると警報が出され、雨量に対する監視体制をとります。また、そのデータは社内のネットワークで閲覧できるようになっています。



雨量計発信器

(4) 車庫温度監視システム

車庫構内に設置した温度計の測定値を監視するシステムで、特に冬季における低温状況を把握することにより転てつ装置の凍結防止対策の必要性を判断します。



温度管理画面

(5) レール温度監視システム

夏季の高温期は、気温の上昇とともにレールの温度が上昇し、膨張による座屈が起きる危険性が高まります。これを防ぐため、桃山台駅付近に設置している温度計で外気温とレール温度を把握することにより、監視体制を強化しています。



温度監視画面

(6) テロ警戒体制

GWと夏季期間にテロ特別警戒期間を設け、テロ警戒バッジの着用による意識の向上に加え、巡回強化などにより鉄道テロ対策の強化を図っています。また、国際サミット開催時期等にはゴミ箱を封鎖し、さらなる対策強化を図ります。



テロ警戒バッジ



ゴミ箱の封鎖

(7) 駅構内火災対応設備

運転指令業務を行う総合指令所に駅火災警報装置を設置しており、緑地公園駅・桃山台駅・千里中央駅に設置している火災報知器が動作した場合に警報および表示にて駅構内火災発生を知らせます。これにより、運転指令者が駅構内火災を早期に把握でき、火災が発生している駅への列車の進入停止手配等の対応を迅速に行うことができます。



総合指令所内



火災警報器

4. 6 外注先、委託先の安全管理

(1) 施設部門

①施設部門における外注工事および委託業務

施設部門では、土木・建築設備、軌道関係工事のほか、構造物検査業務を外注し、下記の保守業務および一部線路検査、工事の現場監理について業務委託しています。

(外注工事) 土木・建築設備工事（土木構造物、駅他建築設備の保守修繕改良）

軌道関係工事（軌道整備、レール更換、まくらぎ更換等）

構造物の検査全般

(委託業務) 軌道工事の現場監理

作業用機械の運転および点検業務

土木・建築設備の現場監理業務

線路検査の一部業務

②施設部門における外注先の安全管理

- ・工事施工にあたっては、発注内容により適合資格を有する者を工事責任者とし、資格付与に必要な教育を当社で行っています。また、工事に際しては、当社社員が施工計画の確認及び承認、中間における進捗状況ならびに不具合等の有無の確認を行い、竣工時の検査は外注先立会のもと、当社社員が確認しています。
- ・検査業務にあたっては、当社で資格を有するものを責任者とし、計画の確認及び承認、検査結果のとりまとめや判定への立会を当社社員が行っています。
- ・主たる業務委託者と随時連絡会議を開催し、業務内容、安全管理等が適切に行われているかを確認しています。

(2) 電気部門

①電気部門における外注工事および委託業務

電気部門では、電気関係工事を外注し、下記の保安業務および検査業務、工事の現場管理について業務委託しています。

(外注工事) 電気設備工事

(委託業務) 電力指令業務、障害対応

電力（変電）、信号・通信設備、電力（電気室、内線）、サードレール、

鉄道制御トータルシステム、旅客案内用光伝送装置、構内電話・事業用電話設備

②電気部門における外注先の安全管理

- ・工事施工にあたっては、発注内容により適合資格を有する者を工事責任者とし、資格付与に必要な教育を当社で行っています。また、工事に際しては、当社社員が施工計画の確認及び承認、日々の入所者の確認、竣工時の検査立会にあたり、安全管理を行っています。
- ・検査業務にあたっては、当社で資格を有するものを責任者とし、業務を行っております。月に1度主たる業務委託者と連絡会議を開催し、検査等が適切に行われているかを確認しています。

(3) 車両部門

①車両部門における委託業務

- ・車両検査作業（列車検査、状態機能検査、重要部検査、全般検査、臨時検査）
- ・車両整備
- ・車両定期検査工程（案）の策定
- ・車両運用計画（案）、検査計画（案）の策定
- ・故障対策に関する調査、立案、施行等
- ・検修設備等の日常管理

②車両部門における業務委託先の安全管理

- ・全般検査出場について、試運転に当社社員が添乗し、異常がないことを確認しています。
- ・当社資格制度に基づいた教育訓練及び技術に関する教育を当社社員が行い資質技能の維持向上に努めています。
- ・改造工事は、着手前に工事内容等を工事委託先と十分に打合せを行うとともに、進捗状況ならびに不具合等の有無の確認を中間時点で行い、竣工検査は当社社員立会のもと、業務委託先が確認しています。

5. 安全対策の実施状況

5. 1 設備の充実

(1) 可動式ホーム柵

全てのお客さまにより安全に、安心して鉄道をご利用いただくための設備で、2018年3月には当社全駅に設置を完了し、2020年11月にはOsaka Metroとの共同使用駅である江坂駅にも設置を完了しました。固定式の柵と、そこから開閉可能なドアにより構成され、列車到着時のみ開閉することで、プラットフォームでの線路内への転落や列車との接触を防止します。



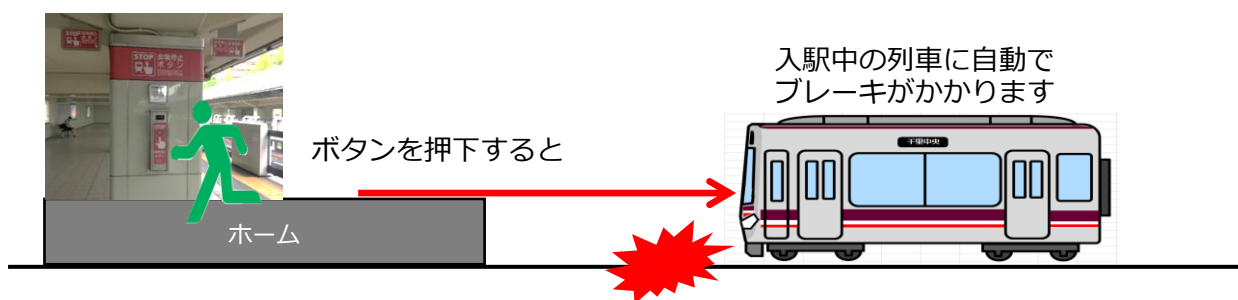
(2) 櫛状ゴム

- ・乗降時の隙間への転落を防止し、ベビーカーやスーツケースの乗降も容易になります。
- ・ゴム状の治具(黄色)を設置することにより、万が一車両と接触しても安全性を保ちながらホームと車両の隙間を埋める役割を果たすことができます。



(3) 非常停止ボタンのATC連動化

当社各駅のホーム上に設置している非常停止合図装置が動作した場合、駅に接近している列車、および駅を出発中の列車に対して、ATC（自動列車制御装置）との連動化により自動的にブレーキをかける仕組みとし、ホーム保安度の向上を図りました。



(4) 安全投資

直近5か年での当社・鉄道事業に対する設備投資額は、以下のとおりです。

■ 鉄道事業設備投資額

(単位:百万円)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
安全投資	1,234	1,778	945	920	377
その他	1,026	842	609	931	1,107
合計	2,260	2,620	1,554	1,851	1,484

2020年度に取り組んだ主な設備投資は次のとおりです。

○ シリコン整流装置更新

シリコン整流装置は、交流を直流に変換して電車線に送る装置であり設備の老朽化に伴い更新しました。更新に伴い環境にやさしい（フロン未使用）設備を使用しております。



○ 高架橋耐震補強工事

大規模な地震に備え、江坂高架橋の柱 24 本に鋼板を巻き補強しました。



施工前



施工後

○高架橋高欄取替ならびに高架橋剥落防止工事

江坂高架橋の既設コンクリートブロック高欄が高架下及び道路へ落下するのを未然に防ぐため、FRPの軽量高欄に取替、併せて高欄取替区間の剥落防止工事を実施しました。（延長 111.8m）



施工前



施工後

5. 2 人材の育成、管理に関する取組み

(1) 係員の資質管理

①適性検査・健康診断の実施

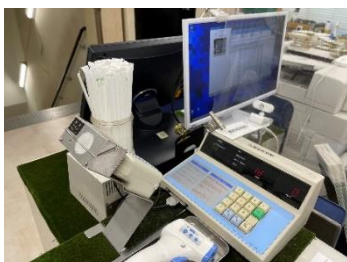
乗務員等、輸送の安全に直接関わる係員に対し、適性検査（クレペリン検査）を3年に1回、健康診断を年2回行い、継続的な管理を実施しています。

②睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査の実施

列車を運転するすべての監督者や運転士は、検査器具「パルスオキシメータ」を睡眠時に装着してSASの簡易スクリーニングを実施しています。その結果、SASの疑いが認められ精密検査で治療が必要と診断された者は、医師による治療を行う体制をとっています。

③輸送の安全に関わる係員のアルコール検査の実施

乗務員・運輸課監督者・車両入換運転者・保守用作業用機械等運転者・社用自動車運転者を対象に、顔写真記録付きのアルコール検知器を用いてアルコール検査を実施しています。なお、総合指令所と江坂運転係員室および千里中央駅、桃山台車庫事務所、緑地公園駅を社内ネットワークで結び、総合指令所にて検査結果を一元管理しています。



アルコール検査機



江坂運転係員室での検査
(対面点呼)



車両事務所での検査
(遠隔点呼)

④乗務員の出勤点呼の実施

乗務員を対象に、監督者による対面点呼を出勤時に必ず実施しています。アルコール検査をはじめ健康状態の確認や服装の点検、携帯品の確認、矯正眼鏡・コンタクトレンズの装着状況の確認、時計の整正状況の確認を行うとともに、監督者から運転業務に関する重要事項等を通告しています。なお、早朝時間帯における出庫担当乗務員の出勤点呼は遠隔点呼システムによる対面点呼を行っております。



江坂運転係での出勤点呼



遠隔点呼システムによる対面点呼

(2) 教育

①技術部門の業務委託先に対する資格制度の制定

鉄道施設や車両の保守・工事では、専門的な知識や技術等が必要となるため、技術部門の業務委託の際には一定の資質を有することを確認する資格制度を設けています。資格を取得する講習時には適性検査（クレペリン）、筆記試験、面接試験を実施し、知識の充足度と適性能力を確認しています。



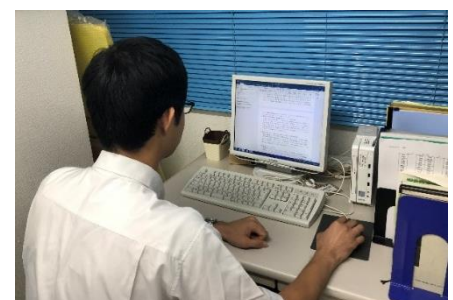
資格更新講習（机上教育）

②サービス介助士の資格取得推進

お年寄りやお身体の不自由なお客さまに気持ち良くご利用いただくために、介助の知識と技能を認定された「サービス介助士」の資格取得に取り組んでいます。2020年度末時点の資格取得率は運輸従事員 **100%** となっています。

③安全学習スペース「安全学び舎」

「安全学び舎」には規程類・安全報告書・安全に関する書籍を備え付けるとともに、学習用パソコンを設置し「ヒヤリ・ハット情報」「他社事故事例」等の教育資料および動画による訓練等の資料を収納しています。これらの資料を閲覧することにより映像イメージを直接伝えることができ、監督者、乗務員がより深く安全に対する知識を学ぶことができます。



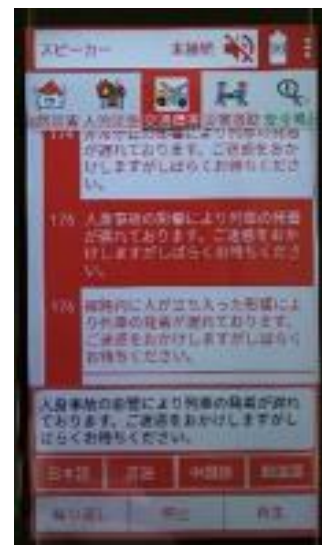
安全学び舎

5. 3 異常時対応力の強化

(1) 情報発信力の強化

①多言語ハンドスピーカー「しゃべるホン」

避難誘導時にハンドメガホンとして使用できる「しゃべるホン」を各駅に設置しました。付属のスマートフォンと連動し、離れた場所からでも登録された様々な異常時ケースのメッセージを日・英・中・韓の4か国語で案内することができます。



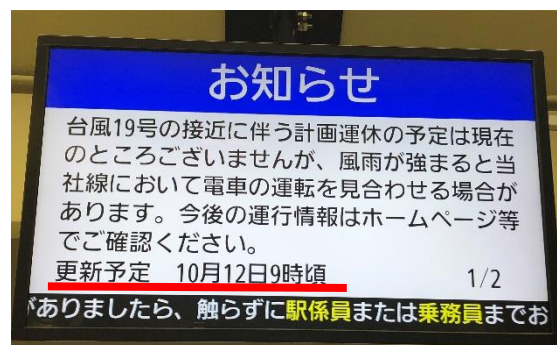
②多言語情報発信機能

異常時における必要な情報を日本語で選択すると、自動的に4か国語に変換する表を作成し、必要な情報を迅速にホームページや旅客案内情報表示装置（案内ディスプレイ）に掲載できるようにしています。

日本語	英語
[運行状況] 運転及のり合わせ	[Operating status] Suspended
[区間] 千原中央 ~ 江坂	[Section] Senri-chuo(M0) ~ Ebaku(M11)
[原因] 人身事故	[Cause] Accident resulting in injury/death
	中国語（簡）
[運行状況] 停運	[Operating status] 停運
[区間] 千原中央(M0) ~ 江坂(M11)	[Section] 千原中央(M0) ~ 江坂(M11)
[原因] 人身事故	[Cause] 人身事故
	中国語（繁）
[運行状況] 暫停營運	[Operating status] 暫停營運
[區間] 千原中央(M0) ~ 江坂(M11)	[Section] 千原中央(M0) ~ 江坂(M11)
[原因] 人身事故	[Cause] 人身事故
	韓国語
[運行 상황] 정상	[Operating status] 정상
[구간] 센리중앙(M0) ~ 에바카(M11)	[Section] 센리중앙(M0) ~ 에바카(M11)
[원인] 인신사고	[Cause] 인신사고

③タイムラインの活用による情報提供

相互直通運転を行う Osaka Metro と連携し、異常時における情報提供のタイミングの目安を記したタイムラインを作成しています。タイムラインをもとに、ホームページや旅客案内情報表示装置（案内ディスプレイ）には、情報の更新時間をあらかじめ明確に記載しています。



(2) 鉄道事業部合同 事故復旧訓練

毎年、警察・消防と合同訓練を実施しておりますが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、警察・消防との合同訓練は中止となりました。これに代えて、当社単独で異常時における情報伝達や意思決定、役割行動を確認するための、机上訓練を実施しました。その際、訓練の想定を公表せずに実施することで、異常時対応能力の強化を図りました。



訓練時の対策本部の様子



訓練用に設定した指令所の様子



訓練用に設定した現場の様子

No.	1	時間は想定時刻を適用します。	
対象者	運転士(第二会議室)		
時刻	10:00	想定時刻	11:02
発信元	現場(訓練事務局)	配布方法	手渡し
件名	事象発生		
付与事項	「あなたは、2021年3月4日11:02頃、桃山台～緑地公園駅間 T#1083 列車を運転しており、約 65km/h で No.33 信号機付近を走行中である。No.31 信号機付近に差し掛かった時、No.31 信号機内方約 120m 地点で軌道が沈み込んでいるを発見、非常ブレーキを使用した。2 寄先頭車両が脱線し 2 側(道路側)に傾いている。あなたは負傷していない。」 →処置を行ってください。		

指示書もとに訓練を実施

(3) 各課における教育・訓練の実施

各課における教育・訓練は、年度初めに作成した年間計画をもとに実施しています。

2020年度に取り組んだ主な教育・訓練の内容は以下のとおりです。(抜粋)

担当部署	教育・訓練内容	頻度
運輸課、電気課、車両課	非常発報訓練（非常停電装置取扱訓練）	運輸課 年2回、 電気課・車両課 年1回
全社	普通救命講習（AED 取扱教育）	年2回
車両課	ポイント手回し	年1回
施設課、電気課	軌道モーターカー及びダンプトロ脱線復旧訓練	年1回
施設課、電気課	レール折損時の応急復旧訓練	年1回
運輸課	異常時対応訓練（夜間訓練）	年6回
運輸課	北急・Osaka Metro 異常時合同訓練	年2回
運輸課	ポイント手回し・千里中央駅扱い訓練	月1回
電気課	電力関係（サードレール）復旧訓練	年1回
電気課	信号関係（転てつ機）復旧訓練	年1回
電気課	内線設備（低圧回線障害）復旧訓練	年1回
車両課	消防訓練	年1回



ダンプトロ脱線復旧訓練



レール折損応急復旧訓練



サードレール復旧訓練



消防訓練(消火栓による放水)

5. 4 新型コロナウイルス感染予防の取組み

(1) 鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドラインに基づく取組み

- ・駅係員や乗務員等のマスク着用
※熱中症予防のため、お客さまと近接しないことを確認したうえでマスクを着用しない場合がございます。
- ・当社車両のつり革、手すり、握り棒等の定期消毒
- ・窓開けによる車内の換気
- ・車内の定期的な消毒作業
- ・券売機や階段手すり等の頻繁に人が触れる箇所の定期的な消毒作業
- ・各駅におけるアルコール消毒液の設置
- ・改札口や係員窓口における飛沫感染防止のためのビニールカーテンの設置
- ・駅トイレにおけるハンドドライヤーの使用停止
- ・待合室扉の開放による換気
換気のため扉を開けておりますが、少しでも快適にお待ちいただけるよう大型扇風機を設置しています。
- ・朝夕ラッシュ時間帯におけるご利用状況の情報発信
- ・ホームページ、駅貼りポスター、駅構内・車内放送等によるお客様への感染予防の告知案内



改札口に設置のビニールカーテン



車内の消毒作業



駅構内における咳エチケットの呼びかけ



改札機の消毒作業

(2) 新型インフルエンザ等に対する鉄道事業継続計画（BCP）の見直し

コロナ禍においても、お客さまならびに従業員への感染被害の拡大防止を図るとともに、鉄道事業を可能な限り継続させるため、鉄道事業継続計画（BCP）の見直しを図りました。

※BCPとは・・・自然災害などが発生した際に、事業の復旧・継続が行えるよう、計画を策定すること

5.5 その他安全への取組み

(1) 異常時支援活動用ワッペン

社員が通勤途上等で当社線を利用中、事故・災害等の異常時に遭遇し、現場にて支援活動を行う際に、「異常時支援活動用ワッペン」を左胸等に貼り付けることで、お客さまや外部の関係者に対して、当社社員であることを明示し、円滑な支援活動を図ります。



異常時支援活動用ワッペン

6. 自治体との連携等

6.1 自治体、関係機関との連携

2020年度に自治体や関係機関と連携して当社が取り組んだ内容は、以下のとおりです。

(1) 列車内チカン追放キャンペーンの実施

2020年9月8日に、千里中央駅他にて大阪府警察本部鉄道警察隊と連携し、「列車内チカン追放キャンペーン」を実施しました。



列車内チカン追放キャンペーン

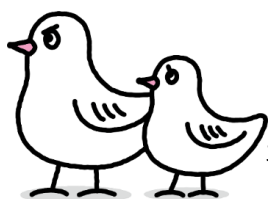
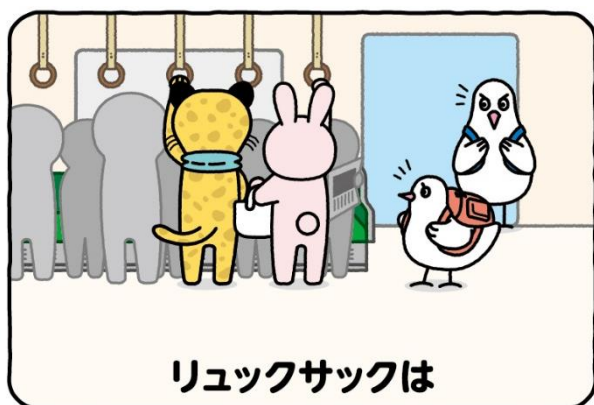
6. 2 お客さまへの安全啓発

列車を安全に運行するため、当社からお客さまへ各種安全啓発を行っています。

(1) マナー啓発キャラクター「北鳩家族」^{きたきゅうファミリー}によるマナー啓発

マナー啓発活動を推進するキャラクター「北鳩家族」が、車内 LCD や旅客案内情報表示装置、ポスター等で各種マナー啓発を行っています。

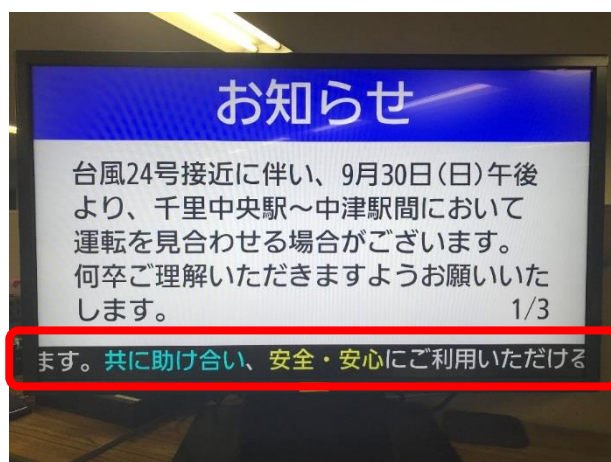
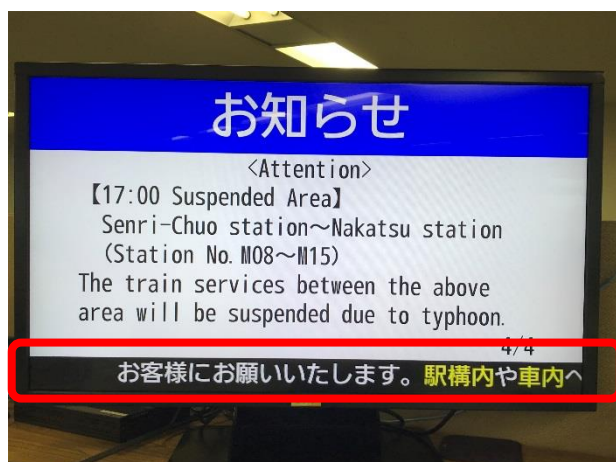
(例) 荷物の持ち方



北鳩家族（きたきゅうファミリー）

(2) 旅客案内情報表示装置および行先案内表示器、駅構内放送による安全啓発

各駅の改札口に設置している旅客案内情報装置、ホームに設置している行先案内表示器、また駅構内における放送装置を使用し、「緊急時の非常停止ボタン操作」や「線路内立入禁止」等の各種安全啓発を行っています。



旅客案内情報表示装置

6. 3 お客さま、住民の皆さまへのお願い

当社からお客さま・住民の皆さまへ、ご協力をお願いしています。

(1) 不審物発見時のお願い

駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせず、近くの乗務員や駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。なお、改札口に係員が不在の時は、お近くのお問い合わせインターホンでお知らせください。



お問い合わせインターホン

(2) 駆け込み乗車防止のお願い

駆け込み乗車は列車の遅れを生じさせるだけではなく、扉に挟まれお怪我をされる恐れがあり大変危険です。電車には余裕を持ってご乗車いただきますようお願いいたします。



掲示ポスター

(3) 暴力行為禁止のお願い

近年、駅構内や車内でお客さま同士のトラブルや、駅係員や乗務員等の鉄道係員に対する暴力行為が増加しています。駅や車内での暴力行為は犯罪です。安全で快適な駅と車内の環境づくりにご協力をお願いします。



掲示ポスター

(4) 歩きながらの携帯端末操作に関するお願い

スマートフォンや携帯電話などを操作しながら駅構内・車内を歩かれますと、お客さま同士の衝突や転倒・転落につながる恐れがありますので、おやめいただきますようご協力をお願いします。



掲示ポスター

(5) 車内で非常事態が発生した場合のお願い

車内で急病人の発生や不審物の発見等、非常事態が発生した場合には、車内非常通報装置にて乗務員にお知らせください。乗務員が応答し、対応いたします。なお、車内非常通報装置は全車両に設置しています。



車内非常通報装置

(6) ホームで転落されたお客さまを見かけられた場合のお願い

各駅ホームには、列車に停止合図を表示する「非常停止ボタン」を設置しています。軌道内への転落等の危険な状況を見られた場合には、ホームに設置している「非常停止ボタン」を押していただきますようご協力をお願いします。



非常停止ボタンはこの案内の付近に設置されています。



7. 安全報告書へのご意見募集

当社では安全報告書の内容および安全に対する取組みについてのご意見を募集しています。ご意見・ご感想につきましては以下の連絡先までお願いいたします。

連絡先
北大阪急行電鉄株式会社 鉄道事業部 業務課
住所：〒561-0872 大阪府豊中市寺内2丁目4番1号 緑地駅ビル8F
電話：06-6865-0645（月～金 9:00～17:00）
FAX：06-6866-0254
ホームページ： https://www.kita-kyu.co.jp



北大阪急行電鉄