

2015年 安全報告書



北大阪急行電鉄株式会社

2015年 安全報告書

目 次

1	ごあいさつ《2015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	輸送の安全に係る行動規範	3
2.3	安全文化	4
3	安全目標と安全重点施策	5
3.1	平成27年度安全目標	5
3.2	平成27年度安全重点施策	5
3.3	安全重点施策の見直し	5
4	輸送の安全の実態	7
4.1	鉄道運転事故	7
4.2	災害	7
4.3	インシデント（事故の兆候）	7
4.4	輸送障害	7
4.5	行政指導等	7
4.6	その他安全を脅かす事態	7
5	安全管理体制と方法	8
5.1	安全管理体制	8
5.2	安全管理の方法	9
5.3	安全管理体制の見直し	11
5.4	緊急事態・防災体制	11
6	安全対策の実施状況	14
6.1	人材に対する取組み	14
6.2	設備対策	18
6.3	安全投資	21
6.4	安全に関する現場等における取組み	21
6.5	緊急時対応訓練	23
6.6	安全研究	26
7	お客さま・住民の皆さま・関係者との連携	27
7.1	お客さま・住民の皆さま、関係者との協働	27
7.2	お客さま・住民の皆さまからの声	28
7.3	お客さま・住民の皆さまへのお願い	29
8	安全報告書へのご意見募集	31

1. ごあいさつ《2015 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、ご理解ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

当社は昭和 45 年の開業以降、有責事故ゼロを継続しており、今後も安全確保を最優先課題とし、お客様に、より安心・快適にご利用いただけるよう様々な取り組みを進め、より安全で安定した輸送サービスを提供してまいります。

さて、平成 26 年度の安全に対する具体的な取り組みといたしましては、大規模災害発生等の異常時を想定し、社内の各部署が連携した被害設備復旧訓練等の実施に加え、警察や消防と合同で BC（生物・化学）災害の避難誘導訓練を実施し、事故発生時の対応力強化を図りました。また、鉄道事故防止対策検討委員会において、社内で発生した事故トラブルの発生原因の分析を行い、再発防止策を立案、実行するとともに、他社で発生した事故トラブル情報をもとに、当社で同種の事故が発生しないよう、事故の未然防止に努めております。

その他、設備面におきましては、新型車両 9000 形の導入をはじめ、車両機器や運転保安設備を更新したほか、ホーム上に設置している「非常停止ボタン」の視認性を高め、ホームにおける安全性の向上を図りました。

今後も引き続き、ソフト・ハード両面から、お客様目線を踏まえた様々な安全対策を継続的に実施し、より安心してご利用いただける鉄道を目指して保安度ならびに信頼性の向上に努めてまいります。

この報告書は、平成 26 年度における輸送の安全確保に対する当社の取り組みや実績をまとめたものです。皆さまのご意見・ご感想を頂ければ幸いに存じます。



取締役社長 岸本 和也

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」「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」を定めております。

「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 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

協力一致して事故の防止に努め、旅客およ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ぬ。

・法令・規程の遵守

輸送の安全に関する法令および関連する規程（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

自己の作業に係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、臆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、安全管理規程および安全管理体制等、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. 3 安全文化

安全方針・行動規範の実効性を高めるため、当社の企業風土として、5つの安全文化を制定しています。

「安全文化」

・正しく迅速に報告する文化

事故・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・ハット事象を自分で発見し、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

過去や他社の事故事例、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の事故防止を図る。

・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. 安全目標と安全重点施策

3. 1 平成 27 年度 安全目標

安全方針に従い、具体的にした安全目標を定めています。

平成 27 年度「安全目標」

- ・有責事故ゼロの継続
- ・ヒューマンエラーに起因する事故・インシデントの撲滅
- ・設備に起因する事故・インシデントの撲滅

3. 2 平成 27 年度 安全重点施策

平成 27 年度は、以下の 4 点を安全重点施策に掲げ、各部門において具体的施策を策定し、安全目標の達成に向けて取り組んで参ります。

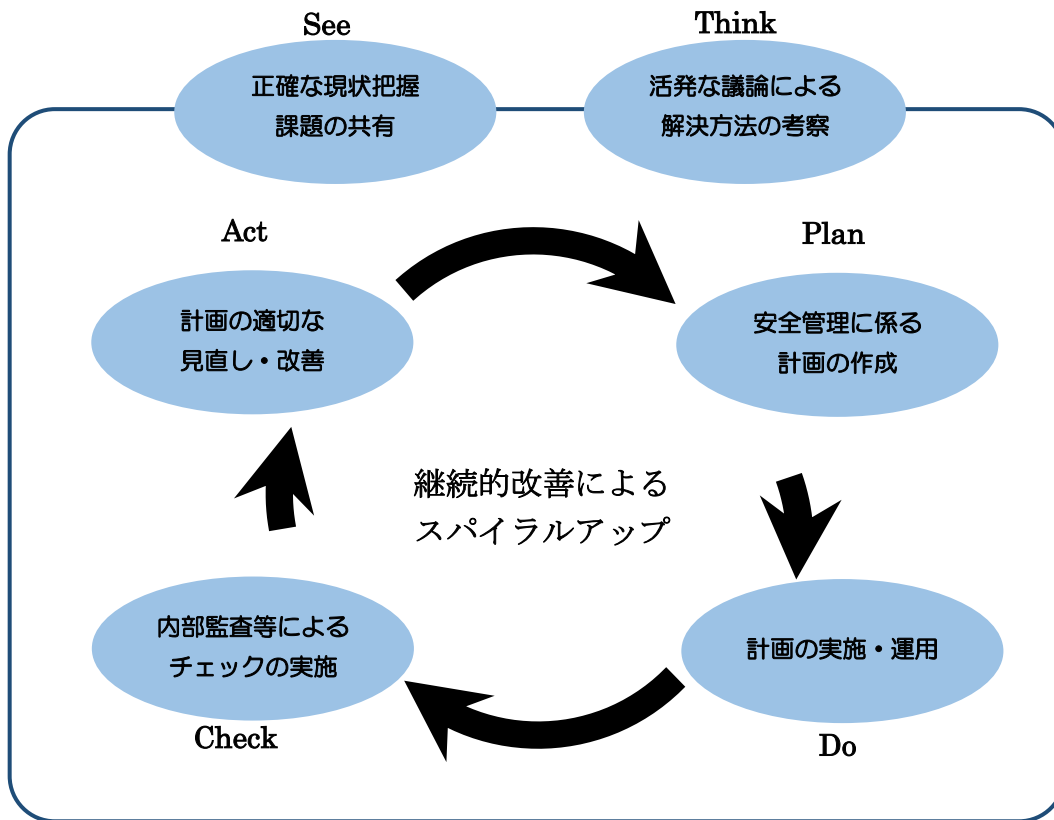
平成 27 年度「安全重点施策」

- ・ STPDCA サイクルを活用した安全施策の継続的改善
- ・ 安全文化の浸透、定着
- ・ 運転関係係員の資質管理の徹底
- ・ 鉄道施設・車両の確実な保全・管理の徹底

3. 3 安全重点施策の見直し

当社では、PDCA サイクルに See（正確に現状を把握し、課題を共有する）と Think（課題解決のために活発に議論し、解決方法を考える）を加えた STPDCA サイクルを活用し、運輸安全マネジメント体制の継続的な改善を図っています。なお、運輸安全監査委員会による運輸安全監査や鉄道部保安監査（現「鉄道事業部業務監査」）等の内部監査により、当社の運輸安全マネジメントシステムが適切に機能しているかを適宜確認しています。その結果を踏まえ、年度末に開催する運輸安全マネジメントレビュー会議にて経営トップによる見直しを行い、次年度の安全目標や安全重点施策を決定しています。

■安全管理体制に係る STPDCA サイクル



See	正確な現状把握・課題の共有
Think	活発な議論による解決方法の考察
Plan	安全目標・安全重点施策・安全投資計画・教育計画の立案
Do	安全重点施策・安全投資計画・教育計画の実行
Check	運輸安全監査・鉄道部保安監査（現「鉄道事業部業務監査」）（内部監査）の実施
Act	運輸安全マネジメントレビューでの見直し 運輸安全監査の結果を踏まえた安全重点施策・安全投資計画の見直し



運輸安全監査（内部監査）



運輸安全マネジメントレビュー会議

4. 輸送の安全の実態

4. 1 鉄道運転事故

平成 26 年度、鉄道運転事故は発生しておりません。

4. 2 災害

平成 26 年度、災害（風水害、地震等）による被害は発生しておりません。

4. 3 インシデント（事故の兆候）

平成 26 年度、国土交通省へのインシデント報告はありません。

4. 4 輸送障害

平成 24 年度～平成 26 年度に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	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
鉄道係員	0	0	0
車 両	0	0	1
鉄道施設	0	0	0
※ 鉄 道 外	0	0	1
自然災害	0	1	0
合 計	0	1	2

※ 鉄道外とは第三者行為、沿線火災等の部外原因のこと

4. 5 行政指導等

平成 26 年度、行政指導等は受けておりません。

4. 6 その他安全を脅かす事態

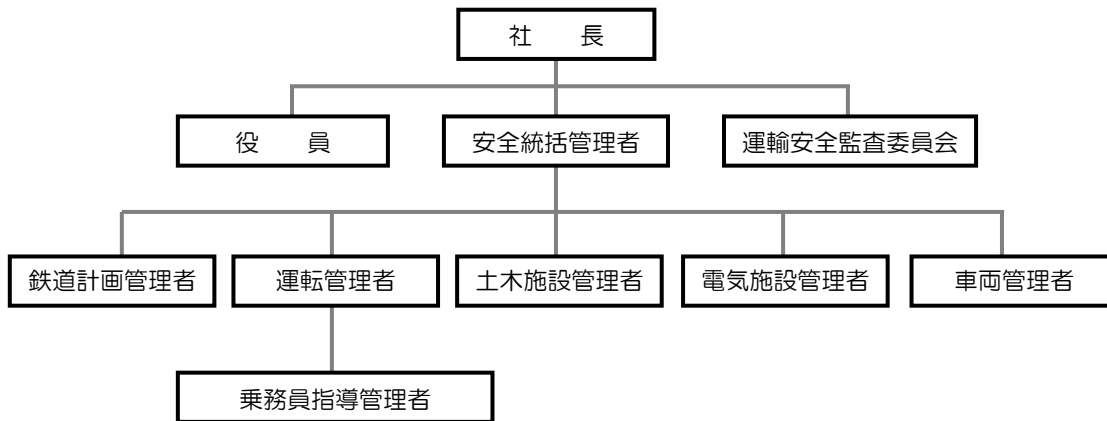
平成 26 年度、その他安全を脅かす事態は発生しておりません。

5. 安全管理体制と方法

5.1 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



■ 安全統括管理者等の責務

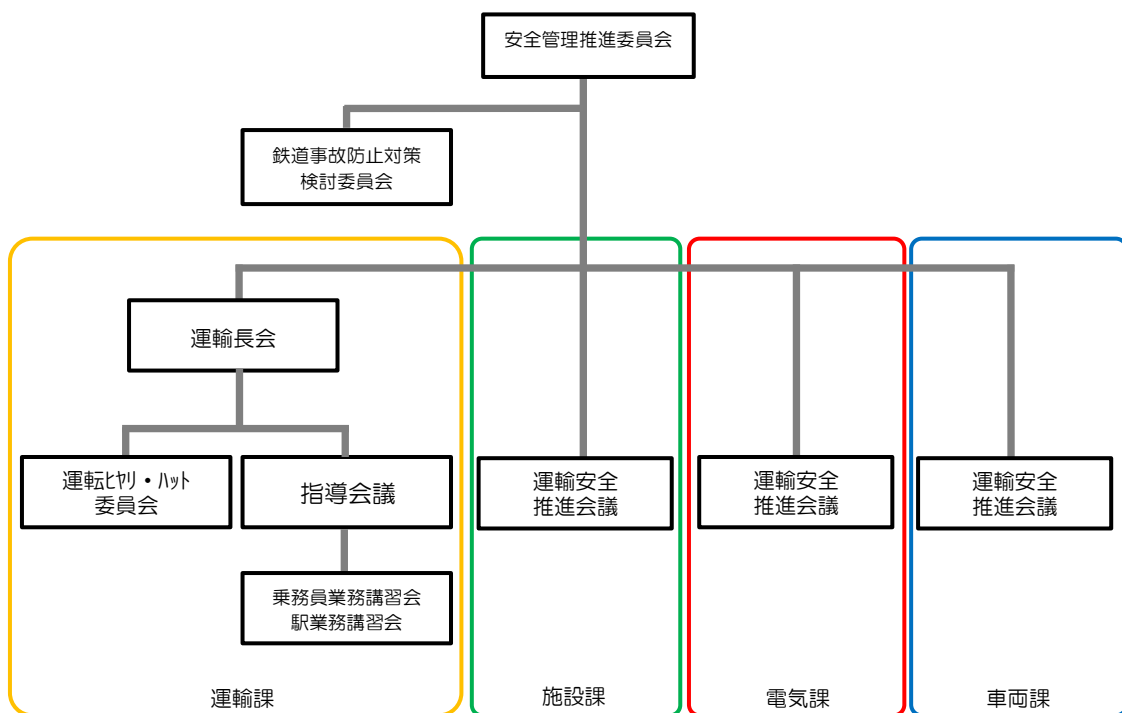
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
鉄道計画管理者	輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括します。
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および要員に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質(適性・知識および技能)の維持に関する事項を管理します。
土木施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、土木施設に関する事項を統括します。
電気施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、電気施設に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括します。
運輸安全監査委員会委員長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

5. 2 安全管理の方法

当社では安全重点施策に基づき、安全性向上のための具体的施策を各管理者が計画・立案し実施しています。取り組み状況は、社長および各管理者が参加する安全管理推進委員会で報告し、情報を共有しています。

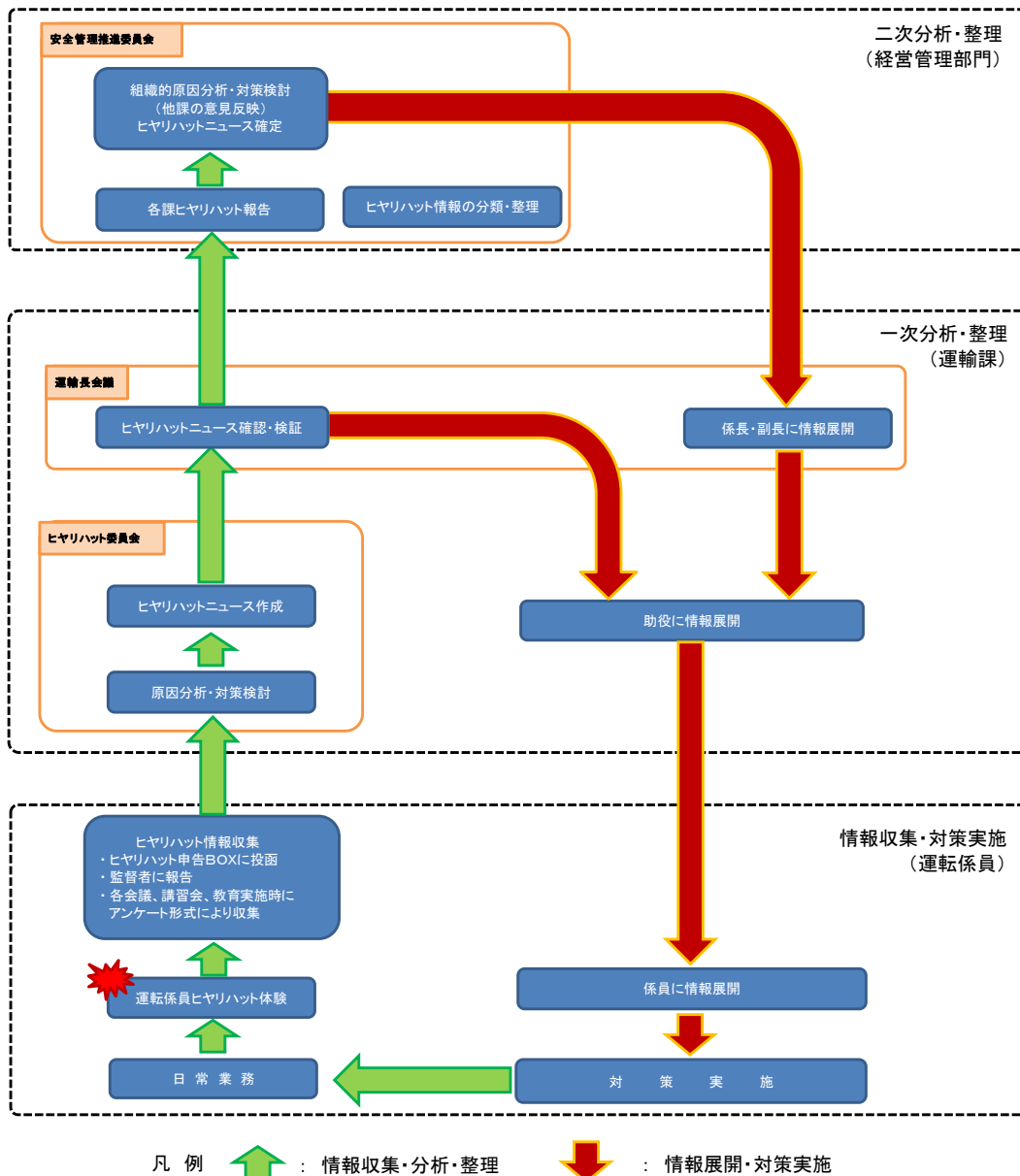
輸送の安全に関する重要事項の伝達ならびにヒヤリ・ハット情報の収集・報告は各会議体を通じて実施しています。また、現業部門ではヒヤリ・ハット報告シート等を各職場に置き、常にヒヤリ・ハット情報を収集できる体制を整備する他、各種講習会においてアンケート形式により情報を収集しています。報告されたヒヤリ・ハット情報は、各課の運輸安全に係る会議体でリスクを考察する他、原因の分析と対策の策定を行っています。

■ 運輸安全に係る会議体



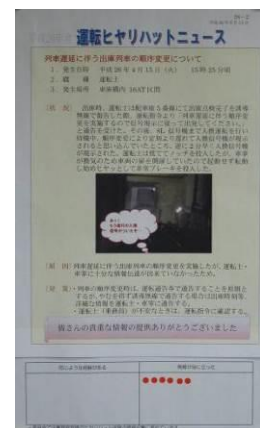
会議体名	運輸安全に係る役割
安全管理推進委員会	運輸安全に係る事項の社内の意思決定
鉄道事故防止対策検討委員会	自社および他社で発生した事故・インシデントの原因分析・対策検討
運輸長会	運輸安全に係る事項の運輸課内の意思決定
運転ヒヤリ・ハット委員会	運転部門のヒヤリ・ハット事象の情報収集・原因分析・対策検討
指導会議	運輸安全に係る事項の情報展開・情報収集（運輸課監督者）
乗務員・駅業務講習会	運輸安全に係る事項の情報展開・情報収集（乗務員・駅務員）
運輸安全推進会議	運輸安全に係る事項の情報展開・情報収集（技術各部門）

■ヒヤリ・ハット事象伝達経路図（運転部門）



■ヒヤリ・ハット情報の収集と掲示

各部署に設置したヒヤリ・ハット申告BOXやアンケート形式により、ヒヤリ・ハット情報を収集しています。また、報告されたヒヤリ・ハット事象から事例を選定し、原因・リスク・対策を分析、「ヒヤリ・ハットニュース」を作成して各部署で掲示することにより、その情報の共有と事故の未然防止に努めております。



■平成 26 年度の安全管理体制に係る主な活動

実施日	活動内容
平成 26 年 4 月 11 日	社長コミットメント（年度方針伝達）
平成 26 年 6 月 27 日	運輸安全フォローアップ監査
平成 26 年 7 月 14 日	安全運転推進運動に伴う安全統括管理者巡視
平成 26 年 7 月 18 日	安全運転推進運動に伴う社長巡視
平成 26 年 9 月 29 日	2014 年安全報告書公表
平成 26 年 10 月 24 日	事故復旧合同訓練（豪雨災害による脱線）
平成 26 年 11 月 28 日	事故復旧合同訓練 [BC（生物・化学物質）災害]
平成 26 年 12 月 4・5 日	鉄道部保安監査（鉄道部各課）
平成 26 年 12 月 19 日	年末年始の輸送に関する安全総点検に伴う安全統括管理者巡視
平成 26 年 12 月 25 日	年末年始の輸送に関する安全総点検に伴う社長巡視
平成 27 年 1 月 21 日	運輸安全監査
平成 27 年 3 月 5 日	運輸安全マネジメントレビュー会議

5. 3 安全管理体制の見直し

平成 26 年度は以下のとおり、運輸安全監査委員会規程等の社内規程を見直し、安全管理体制の強化を図りました。

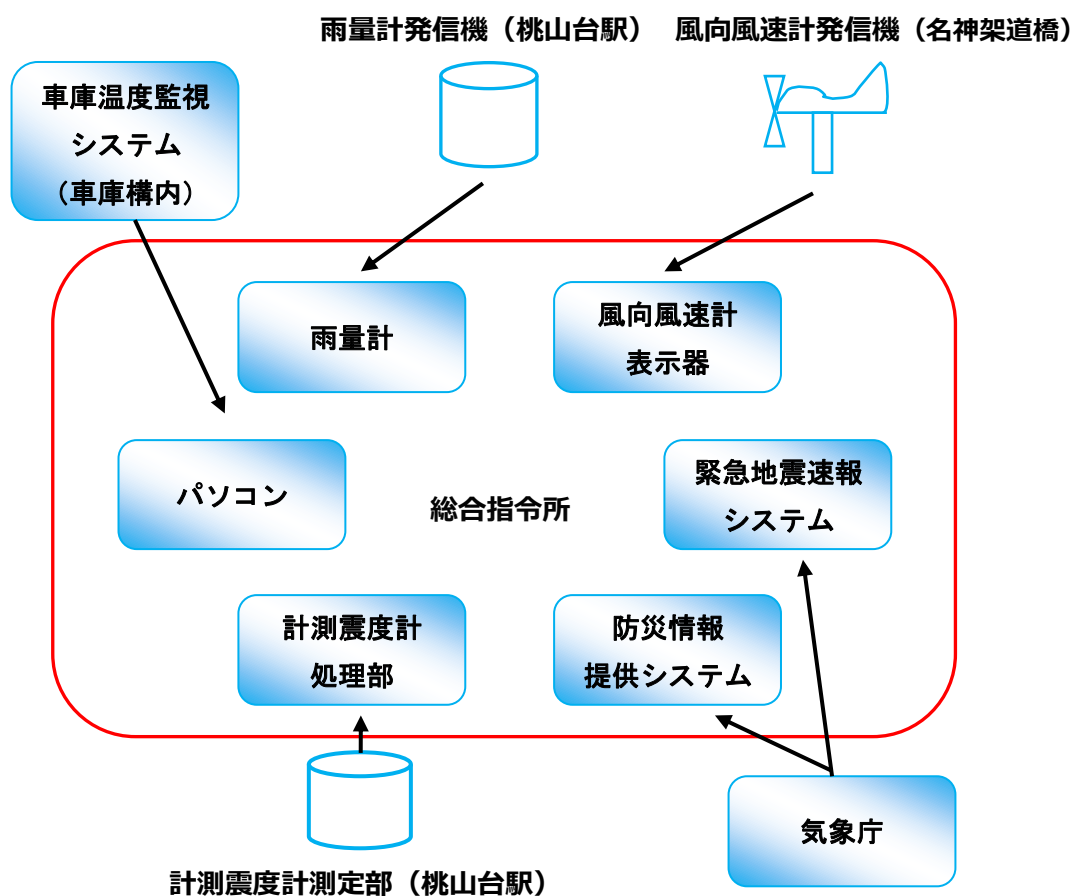
■平成 26 年度の安全管理体制に係る社内規程の主な見直し

規程類名	概 要
緊急事態対策規程	<ul style="list-style-type: none"> ・衛星携帯電話番号記載 ・防災体制における取扱基準および危険個所の明確化
大阪市交通局御堂筋線との相互直通関係協定書類集	ダイヤ改正に伴う直通列車運転系統、直通運転間隔、直通列車運転本数、直通列車の最多運用割合、初終発時刻の変更

5. 4 緊急事態・防災体制

当社では自然災害、テロ行為による災害、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、異常気象への対応に備えています。

■ 気象観測装置



気象観測構成図

(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列車運行の安全を図っています。



② 計測震度計

桃山台駅に設置の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、列車に対して停車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の上に設置した風向風速発信器により検出されたデータを基に、総合指令所に設置された表示器に風向、風速を表示する装置です。設定された風速により警報・表示を出力し、列車に対して運転速度を規制します。



(3) 雨量計

降水量を測定する装置で桃山台駅に設置しています。時間と降水量により設定された数値に達すると警報・表示を出力し、雨量に対する監視体制をとります。



(4) 車庫温度監視システム

車庫構内に設置しています温度計の測定値を離れた場所で監視できるシステムで、特に冬季における低温状況を把握することにより列車の安全運行を図っています。



(5) レール温度感知システム

夏季の高温期、気温の上昇とともにレールの温度も上昇し、膨張による座屈が起きる危険性が高まります。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、列車が安全に走行できるよう監視を行っています。



6. 安全対策の実施状況

6. 1 人材に対する取り組み


平成 26 年度の人材に対する取り組みは以下のとおりです。

(1) 安全意識の向上

① 安全方針・行動規範・安全文化を記載したカードを作成し社員一人ひとりが携帯

安全方針・輸送の安全に係る行動規範・安全文化が周知徹底されるよう、携帯用のカードを社員全員が携帯しています。

安全方針・行動規範カード

<p style="text-align: center;">STPDCA サイクル</p> <p>「STPDCAサイクル」とは、現状を正確に把握して課題を共有し (See)、活発に議論して知恵を出しあい、解決方法を考え (Think)、計画を立て (Plan)、これを実施し (Do)、自らの取り組みを確認・検証し (Check)、見直し・改善を行う (Act) こと。</p> <p>「STPDCAサイクル」を回すことにより、輸送の安全を確保するための体制を継続的に改善し、スパイラルアップさせる。</p>	<p style="text-align: center;">安全文化</p> <p>正しく迅速に報告する文化 事故・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。</p> <p>活発に議論しあう文化 事故の未然防止・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。</p> <p>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。</p> <p>学習する文化 過去や他社の事故事例、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の事故防止を図る。</p> <p>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。</p>	<div style="text-align: center;">  <p>【安全方針】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">北大阪急行電鉄</p> <p>平成27年4月1日</p> </div>
--	---	--

表面

<p style="text-align: center;">行動規範</p> <p>安全輸送の確保 協力一致して事故の防止に努め、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>人命尊重 事故が発生した場合、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p style="text-align: center;">安全管理規程の目的</p> <p>輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理の体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持及び向上を図ることを目的とする。</p> <p style="text-align: center;">安全管理体制</p> <p style="font-size: 0.8em;">※輸送の安全に関する法令に基づき、輸送の安全の確保については、実施基準及びこれに関連する規程の他、安全管理規程に定める。</p>
--	---	--

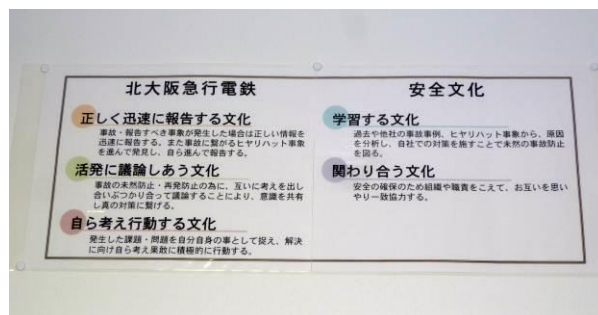
裏面

② 本社や各駅・現場事務所等に安全方針および安全文化を掲示

本社や各駅・現場事務所等に企業理念、安全方針、安全文化を掲示しています。



安全方針掲示



安全文化掲示

③ 安全運転推進標語の募集、表彰の実施

平成 26 年 7 月 11 日～20 日までの 10 日間「平成 26 年度安全運転推進運動」を実施しました。この運動に伴い輸送の安全に対する意識向上を図るため標語を募集し、優秀作品の表彰を実施しました。

「自分のヒヤリをみんなで共有 話して作ろう安全文化」

平成 26 年度 1 等賞作品

(2) 係員の資質管理

① 適性検査（クレペリン検査）、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 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、総合指令所と桃山台駅、江坂運転係員室、千里中央駅および車両課事務所については、社内 LAN により結ばれ、総合指令所にて検査結果を一元管理しています。



アルコール検査の実施状況

③ 乗務員の出勤点呼の実施

乗務員を対象に、監督者による出勤点呼を毎日実施しています。出勤点呼ではアルコール検査、健康状態の確認、服装の点検、携行品の確認、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。



乗務員の点呼状況

④ 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・工事は、専門的な知識や技術が必要とされるため、技術部門の業務委託の際には一定の技能を有する者のみが作業に携われるよう資格制度を制定しています。資格講習時には試験を実施し、知識の充足度を確認しています。



資格更新講習（机上教育）

⑤ 教育教材の充実

安全を担う人材育成に取り組む上で、教える側、教えられる側双方に「正しい知識」や「規程、設備が導入された背景」を理解させるとともに、統一された精度の高い指導を行うために、「車掌教科書」「車掌指導要領」「駅務教科書」「駅務指導要領」を一新しました。今回の見直しでは、運輸安全マネジメントに関する項目のほか、過去の事故事例やご意見事例を基にして、規程や設備が導入された経緯を学習する「安全の基本」を追加しました。



教科書類

⑥ 信号取扱いに関する実地訓練の実施

信号保安装置の故障時など、運転係員が手動により信号や転てつ器を取扱う際の作業手順を定めた標準作業方法の習熟を図るため、実地訓練を定期的実施しています。



実地訓練

⑦ 車内案内放送コンテストへの参加

お客様に適切で聞き取りやすい車内案内放送を目指し、放送の技術を競わせ、車掌の資質向上を図るために、阪急電鉄主催の車内案内放送コンテストに参加しています。



車内案内放送コンテスト風景

(3) コミュニケーションの強化

経営トップと現業実施部門のコミュニケーション強化

経営トップと現業実施部門とのフリーディスカッションの場を定期的に設けています。経営トップと現業実施部門の係員が、安全に関する「考え」や「思い」を直接意見交換するものです。また、ランチミーティングも開催しています。



経営トップと現業実施部門の意見交換

(4) 人員計画

当社では計画的に登用・採用を行い、安全体制を確保するために必要な要員を確保しています。

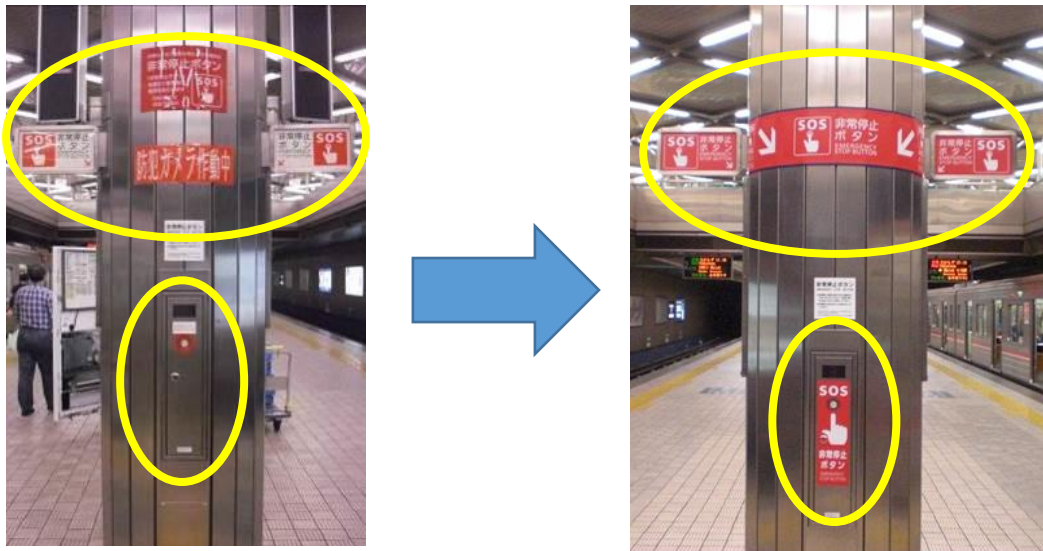
6. 2 設備対策

平成 26 年度に取り組んだ主な設備対策は次のとおりです。

(1) 運転関係

① 非常停止ボタン案内表示の変更

お客様がホームから転落された際に列車に停止合図を出す「非常停止ボタン」の案内表示をより見やすくしました。



(2) 線路・構造物関係

① レール削正工事

レール傷の除去、騒音、振動の低減およびレールの延命のため、大阪市交通局所有のレール削正車にて緑地公園駅～桃山台駅間延長 1,050m のレール削正を行いました。



レール削正施工風景

② 線路砕石更換工事

線路の安全性、乗り心地向上のため、桃山台駅～千里中央駅間延長 48m の線路砕石更換を行いました。



作業風景

③ コンクリート剥落防止工事

コンクリート構造物の剥落による第三者災害を防止するため、高架橋ブロック積高欄の更新ならびに高架橋コンクリートの剥落防止工事を計画的に進めており、平成 26 年度は 208mの取り替え工事を行いました。



施工前



施工後

④ トンネル排気（排煙）機更新工事

トンネル内の排気（排煙）機を更新しました。



排気（排煙）機

⑤ 高架橋耐震補強工事

大規模な地震に備え、高架橋の耐震補強を実施しています。平成 26 年度は高架橋柱 10 本を補強し、桁の移動を抑える装置も設置しました。



施工前



施工後

(3) 電気関係

① 自動区間 ATC/TD 装置更新

列車は先行列車との間隔や線路の条件に応じ速度制限され、安全に運行されています。この度信号保安装置である自動区間のATC（自動列車制御）装置、TD（列車検知）装置の更新を行い、保安度の向上を図りました。



② 高圧ケーブル取替工事

各駅の電灯、動力、信号設備に使用しているケーブルを更新しました。



高圧ケーブル取替工事風景

(4) 車両関係

① 新型車両 9000 形の導入

1986年にデビューした8000形「POLESTAR(ポールスター)」の後継車両として9000形「POLESTAR II」を2編成導入しました。9000形では、車体台枠構造の変更や、レーザー溶接工法の導入により車体強度向上を図りました。また、ステンレスを使用した外板の無塗装化やIGBT静止型VVVFインバータを搭載して省エネ化を図りました。



新型車両 9000 形「POLESTAR II」

6. 3 安全投資

平成 22 年度から平成 26 年度の当社の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)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
安全投資	236	773	349	1,457	3,060
その他	622	91	302	221	162
合計	858	864	651	1,678	3,222

6. 4 安全に関する現場等における取り組み

当社の安全に関する現場等での取り組みは以下のとおりです。

(1) 運転ヒヤリ・ハットニュースに対する「共感シール」

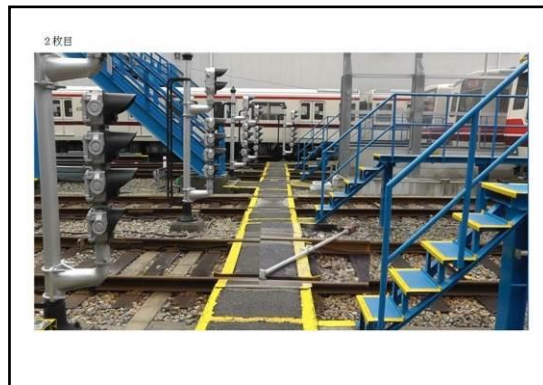
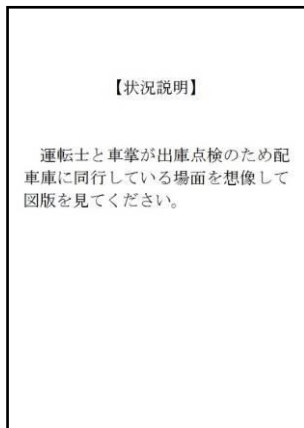
運転係で集約した、重大な災害や事故に至らない「ヒヤリとした」「ハットした」事象を選定し、原因・リスク・対策を分析、「運転ヒヤリ・ハットニュース」を作成して各部署で掲示しています。また、各部署に掲示した「運転ヒヤリ・ハットニュース」に「同じような経験がある」「情報が役に立った」場合に「共感シール」を貼り付け、最も多いものを再掲出して過去のヒヤリ・ハットの風化防止を図っています。



「運転ヒヤリ・ハットニュース」共感シール

(2) 危険感受性訓練「見るゲーム」

周囲の環境の変化にいち早く対応できるよう、危険感受性訓練「見るゲーム」を導入し、異常時における対応能力の向上を図っています。

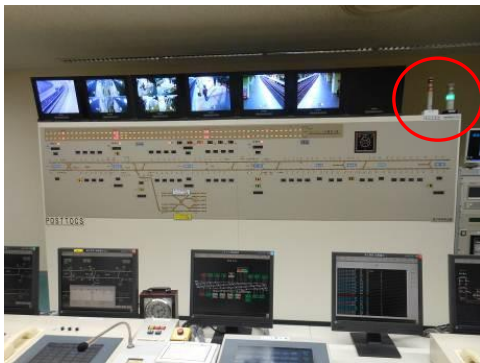


見るゲーム

(3) 駅火災警報装置

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。



6. 5 緊急時対応訓練

当社では各課による事故復旧訓練のほか、鉄道事業部各課ならびに関係各部の参加による事故復旧合同訓練を実施しています。この訓練は列車事故等、緊急事態発生時において関係各部が緊密に連携し、事故復旧措置がとれるよう、また適確かつ迅速な対応により、社会的影響および被害を最小限に留めることを目的に実施しています。

(1) 第1回訓練（集中豪雨）

気象庁から特別警報が発令され、緊急事態対策規程「防災体制（暴風雨）」に基づく災害が発生した場合の「警戒指令」発令時における警戒手順および関係官庁、警察、報道機関等への対応方を習熟するとともに、各部署との連携を必要とする被害復旧作業の情報伝達訓練を実施することにより、緊急事態発生時の対処能力の向上を図りました。

① 実施日

平成26年10月24日（金）

② 訓練の想定

大雨の影響により吹田市付近で集中豪雨が発生し、緑地公園駅から桃山台駅を徐行運転で走行中の列車が桃山台駅手前のポイント付近の道床陥没により脱線。ご乗客の車内転倒による負傷者2名が発生した。また、軌道等にも損害が発生した。

③ 訓練内容

i) 吹田市北消防署と運輸課の救助活動および避難誘導訓練

- ・車内旅客避難誘導
- ・負傷者救助
- ・被災列車乗務員の情報伝達（乗務用 PHS 使用）
- ・輸送障害に伴う情報収集と広報活動

ii) 被害復旧訓練

- ・脱線復旧
- ・軌道復旧
- ・サードレール復旧
- ・ポイント調整



対策本部（想定）



総合指令所（想定）



負傷者搬送



復旧現場

(2) 第2回訓練（BC災害）

千里中央駅に到着する列車内にて化学剤を使用した行為が発生した事を想定し、発生時の初動対応と豊中警察署、豊中市北消防署と連携して負傷者救助およびご乗客の避難誘導の訓練を行いました。対応方法を習熟するとともに、異常時における技能向上を図りました。

① 実施日

平成26年11月28日（金）

② 事故の想定

千里中央駅に列車が到着した際、ご乗客の一人が列車内において化学剤を振り撒き、同車両に乗り合わせた他の乗客およびホーム上の乗客に被害が発生した。

③ 訓練内容

- ・災害発生時の情報伝達
- ・消防・警察と連携した避難誘導および救助活動
- ・トリアージ活動支援



被害者救助



被害者救助（豊中警察・豊中市北消防）



トリアージ活動（豊中市北消防）



列車内除染作業（豊中市北消防）

(3) 各課による教育・訓練の実施

年2回の事故復旧合同訓練の他、各課において教育・訓練の年間計画を作成し、実施しています。
平成26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。

教育・訓練内容		実施日
複数課合同	非常発報訓練（非常停電装置取扱訓練） （対象：運輸課、電気課、車両課）	平成26年4月11日・10月9日
	普通救命講習（AED取扱教育） （対象：全部署）	平成26年4月25日・11月25日
	軌道モーターカー脱線復旧訓練・脱線車両移動後サードレール保護板復旧訓練・運輸課情報伝達訓練 （対象：運輸課、施設課、電気課）	平成26年5月30日
	大規模災害（地震）を想定した衛星携帯電話使用訓練 （対象：業務課、運輸課）	平成26年6月2日
運輸関係	閉そく信号機停止現示を越える場合の運転・車内非常通報装置対応・停止位置修正訓練	平成26年4月11日
	運転士経験浅薄者9000形操縦訓練	平成26年4月21日
	ポイント手回し訓練	平成26年4月21日・7月19日・9月17日 平成27年3月2日
	運転事故想定対応訓練	平成26年5月1、2日・8月18日
	車掌指導員教育	平成26年5月15日
	運転シミュレータ疑似体験訓練（阪急電鉄教習所）	平成26年6月27日
	運転指令者復習教育	平成26年7月15日、16日
	北急・大阪市交通局異常時合同訓練	平成26年7月14日・12月15日
	夜間異常時運転訓練	平成26年8月15日
	緊急地震速報訓練	平成26年11月5日
運転士指導員教育	平成27年2月11日、12日	
技術関係	触車災害防止訓練	平成27年3月25日



軌道モーターカー脱線復旧訓練



ポイント手回し訓練



脱線復旧機材習熟訓練

6. 6 安全研究

(1) 鉄道事故防止対策検討委員会

鉄道事故防止対策検討委員会では、当社および他社で発生した事故やインシデントの事例を活用した事例分析および対策の検討を実施しています。平成 26 年度は鉄道事故防止対策検討委員会を計 3 回開催しました。

(2) 外部講習会等への参加

安全についての知識の向上を図り、当社の安全施策に活用できるよう、運輸安全関連の外部講習会、セミナー、見学等に参加しています。

■ 運輸安全関連講習会他 参加内容一例

講習名	主催	参加日
ヒューマンファクターシンポジウム	J R 西日本	平成 26 年 5 月 26 日
安全マネジメント態勢構築および運用のための研修会（内部監査員コース）	関西鉄道協会	平成 26 年 5 月 27・28 日
運転理論講習会	日本鉄道運転協会	平成 26 年 8 月 26～29 日
安全セミナー	J R 西日本あんしん社会財団	平成 26 年 9 月 4 日
運転法規研修講座	日本鉄道運転協会	平成 26 年 9 月 17～19 日
安全研修施設「輸送の生命館」見学	大阪市交通局	平成 26 年 9 月 22 日
車内案内放送コンテスト中百舌鳥乗務所大会見学	大阪市交通局	平成 26 年 9 月 26 日
安全考学室見学	阪急電鉄	平成 26 年 9 月 26 日
合同防災訓練見学	三島地区 4 市 1 町	平成 26 年 10 月 4 日
運転関係指導者講習会	日本鉄道運転協会	平成 26 年 10 月 15～17 日・22～24 日
安全講演会	阪急電鉄	平成 26 年 10 月 31 日
車内案内放送コンテスト見学	大阪市交通局	平成 26 年 9 月 26 日
合同防災訓練見学	豊能地区 3 市 2 町	平成 26 年 11 月 28 日
災害対策シンポジウム	関西鉄道協会	平成 27 年 1 月 15 日
運転技能競技会見学	大阪市交通局	平成 27 年 1 月 27 日
ヒューマンファクター研究会	JR 西日本安全研究所 関西鉄道協会	平成 27 年 2 月 5 日
車掌コンテスト参加	阪急電鉄	平成 27 年 2 月 13 日
災害マネジメント工学セミナー	関西鉄道協会	平成 26 年 3 月 2 日
安全セミナー参加	JR 西日本あんしん社会財団	平成 27 年 3 月 19 日
鉄道安全考動館見学	JR 西日本	平成 27 年 3 月 23 日

7. お客さま・住民の皆さま・関係者との連携

7. 1 お客さま・住民の皆さま・関係者との協働

平成 26 年度にお客さま・住民の皆さま・関係者と協働して当社が取り組んだ内容は、以下のとおりです。

(1) 大阪 880 万人訓練への参加

平成 26 年 9 月 5 日、大阪府・大阪市・堺市主催の「大阪 880 万人訓練」に参加しました。紀伊半島沖で震度 5 強の地震が発生したとの想定のもと、大阪府内全域に発信された携帯電話の訓練緊急地震速報メールの受信を訓練開始合図とし、非常呼出・安否確認訓練、初動対応訓練（火の元確認等）を社内で行いました。



(2) 列車内チカン追放キャンペーンの実施

平成 26 年 9 月 2 日、千里中央駅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。



(3) 豊中市北消防署・豊中警察署との千里地下街総合防災訓練の実施

平成 26 年 11 月 6 日、豊中市北消防署・豊中警察署の指導による「千里地下街総合防災訓練」を実施しました。各関係機関相互の連絡通報訓練と参加機関ごとに役割を分担し、消火・救護・広報・警戒等の訓練を実施しました。当社は初期消火活動、救護活動訓練等に参加しました。



(4) 吹田市・豊中市各消防本部との鉄道災害時の安全対策研修会の実施

平成 26 年 12 月 3 日、吹田市・豊中市各消防本部と合同で「鉄道災害時の安全対策研修会」を開催しました。ホームからお客様が転落し、人身事故が発生したという想定のもと、運転指令より消防本部や警察に救助要請、事故時における連絡等に関する訓練、および消防救助隊による救出訓練を行いました。



(5) 安全報告書の公表

輸送の安全に対する取り組みをまとめた安全報告書を作成し、お客さま・住民の皆さまにホームページを通じて公表するほか、鉄道の日のイベント「北急ふれあいフェスティバル」で安全報告書を掲示し、参加されたお客様にご覧いただきました。

7. 2 お客さま・住民の皆さまからの声

お客さま・住民の皆さまからの声に対する当社の取り組みは以下のとおりです。

(1) お客様からのご意見・ご要望の収集

お客様からのご意見・ご要望は、ホームページや千里中央駅駅長室に設置している「ご意見箱」にて受付けております。当社へのご意見・ご要望やお問い合わせ等がございましたらお気軽にご活用ください。



当社ホームページ

(2) 優秀執務表彰の実施

運輸課現業係員のモチベーション向上とサービス水準向上を図るため、模範となるような安全確保を行った行動や、お客様より「おほめ」をいただいた行為に対し、「優秀執務表彰」を行っています。

平成 26 年度は、10 名の運輸課現業係員に「優秀執務表彰」を行いました。

7. 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なく、扉に挟まれる等の事故が発生する可能性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ご協力をお願いいたします。



(3) 暴力行為等防止のお願い

近年、駅構内や車内でお客様同士のトラブルや駅員、乗務員等の鉄道係員に対する暴力行為が増加している事を鑑み、各鉄道事業者が連携して暴力行為の防止を呼びかけています。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環境づくりにご協力をお願いいたします。



(4) 歩きながらの携帯端末機操作禁止のお願い

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いたします。



(5) 車内で非常事態が発生した場合のお願い

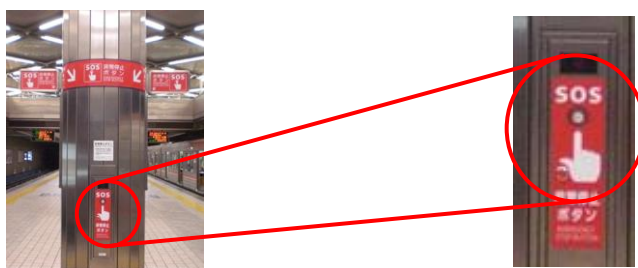
車内で急病人の発生や不審物の発見等、非常事態が発生した場合は、車内非常通報装置にて乗務員にお知らせください。乗務員が応答し、対応いたしますのでご協力をお願いいたします。なお、車内非常通報装置は全車両に設置しています。



車内非常通報装置

(6) ホームで転落されたお客様を見かけた場合のお願い

各駅ホームには、お客様が誤ってホームから転落された場合等に、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つけた場合は、ホームに設置している「非常停止ボタン」を押していただけますようご協力をお願いします。



非常停止ボタン

(7) ホームから転落された場合のお願い

ホームからお客様が転落した場合の避難用として、ホーム下に退避スペースがあります。また、退避スペースが確保できない箇所には、ホームに上るためのステップを設置しております。万一、ホームから軌道内に転落された場合は、退避スペースに避難していただくか、ステップによりホーム上に上がっていただきますようお願いいたします。



桃山台駅の退避スペース標識



桃山台駅ホーム下退避スペース



桃山台駅ホームステップ

8. 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り組みについてのご意見を募集しています。ご意見・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：http://www.kita-kyu.co.jp