

2017

安全報告書

大阪高速鉄道株式会社



目 次

ごあいさつ

1. 安全に関する基本的な考え方

- 1-1 安全方針及び安全行動規範..... 2
- 1-2 安全目標・安全重点施策 2
- 1-3 大阪モノレール災害への心構え・指針..... 2

2. 安全管理体制と方法

- 2-1 安全管理体制..... 3
- 2-2 主な管理者の役割..... 4
- 2-3 安全管理方法..... 5
 - (1) 安全マネジメントに関する会議等の実施
 - (2) 事故防止対策検討会の実施
 - (3) 輸送の安全に関する内部監査の実施
 - (4) マネジメントレビューの実施
 - (5) 社長・安全統括管理者等による現場巡視
- 2-4 平成28年度の安全管理体制に係る主な活動結果..... 6

3. 事故等の発生状況

- 3-1 運転事故..... 7
- 3-2 インシデント..... 7
- 3-3 輸送障害..... 7
- 3-4 行政指導等..... 8

4. 輸送の安全確保のための取り組み

- 4-1 安全への取り組み..... 9
 - (1) 非常時における対応力強化
 - ①非常時合同訓練
 - ②テロ対応訓練
 - ③大阪880万人訓練
 - ④危機管理研修
 - (2) 安全マネジメント体制の維持・向上
 - (3) 耐震事業の推進
 - (4) 安全に関する日常の取組
 - (5) 設備等の向上



4-2	安全投資等.....	17
	(1) 安全に関わる設備投資	
	(2) お客さまへのサービス向上に関わる投資	
	①お客さま案内モニタの設置及び放送設備の充実	
	②駅昇降設備（エレベーター）の更新	
4-3	テロ対策.....	18
	(1) 防犯カメラの設置	
	(2) 透明ごみ箱の設置	
	(3) 警戒中の腕章着用等	
4-4	設備の保全.....	19
	(1) 施設維持管理	
	①線路の点検	
	②分岐器の点検	
	③信号保安設備の点検	
	(2) 車両維持管理	
	①列車検査	
	②周期検査【自主検査】	
	③月検査（状態・機能検査）	
	④重要部検査、全般検査	

5. お客さま・関係機関・従業員とのコミュニケーション

5-1	安全・快適性向上のための活動報告.....	22
	(1) お客さま案内モニタ・ホームページ・運行状況案内ダイヤルによる案内	
	(2) グッドマナーキャンペーン	
	(3) 痴漢追放キャンペーン	
	(4) こども110番の駅	
	(5) マナー啓発ポスター	
	(6) 「認知症サポーター」講座の受講	
5-2	関係機関との連携.....	24
	(1) 沿線消防本部との連携	
	(2) 鉄道警察との連携	
5-3	従業員との対話.....	24
	(1) オフサイトミーティング	
	(2) 企業倫理ヘルプライン	

6. お客さま・工事関係者へのお願い

6-1	お客さまへのお願い.....	25
-----	----------------	----



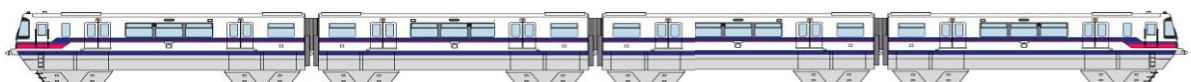
(1) ホームでのお願い（列車非常停止装置、非常電話）

(2) 軌道階へ転落されたら

(3) 車内でのお願い（非常通報器）

6-2 工事関係者へのお願い..... 27

7. お客さま・沿線の皆さまからのご意見



ごあいさつ

平素は、大阪モノレールをご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社は、大阪国際空港を起点に、大阪市内中心部から放射状に伸びる鉄道6路線と沿線の施設・大学・企業等を結ぶ公共交通機関として、安全・安定運行の確保を最優先に、事業運営を行っております。

平成28年度の当社の運営状況は、沿線の人口定着に加えて、万博記念公園駅周辺の大型商業施設やサッカースタジアムの来場者等により、平成2年に開業して以来最高となる1日あたり約13万人（129,739人）、年間4,735万人のお客さまにご利用いただきました。

さて、当社では様々な安全・安心への取り組みを進めております。

平成28年度は、安全性を高めたATC装置更新工事及び車両基地の耐震補強工事を推進するとともに、新型車両導入計画の推進や駅間停車の列車からお客さまに避難いただく新たな方策として脱出シューターの設置に着手いたしました。

係員に対する教育や訓練関係では、非常時に関係機関と連動して対応できるよう沿線消防本部、警察、自治体との合同訓練を実施したほか、大規模災害等に備えて対策本部運営を円滑に行うための訓練、安全マネジメント研修に取り組む等、ハード・ソフト両面で、安全・安心への取り組みを推し進めてまいりました。

平成29年度から新たな「大阪モノレール中期経営計画2017-2021」がスタートし、「安全・安心への弛まぬ取り組み」「輸送サービスの向上とさらなる鉄道ネットワーク拡充」「沿線の魅力向上」「将来を見据えた人・組織づくり」の4つの柱のもと、安全・安定輸送確保のために鉄道設備の更新等重点投資を進めていくとともに、安全マネジメント体制を一層強化し、お客さまや地域から信頼される鉄道を目指してまいります。

本報告書は、当社の「安全」に関する取り組みや考え方等を広くご理解いただくために、毎年公表しているものです。是非ご一読いただき、率直なご意見、ご感想をお聞かせくださいますようお願い申し上げます。

大阪高速鉄道株式会社
代表取締役社長
吉村 庄平



1. 安全に関する基本的な考え方

1-1 安全方針及び安全行動規範

当社は、「人にやさしい鉄道」「安全な鉄道」「地域に奉仕する鉄道」の経営理念の下、大阪モノレールを運行しています。経営理念の実現に向けて行動するために全社員が共有する考え方を「当社の企業活動」として示し、その「基本精神」に「お客さまの安全輸送の確保」を掲げています。

安全に関する取り組みの意志を簡潔に伝えるため、社員に対する経営トップのコミットメントとして、「安全方針」、並びに安全に行動するための判断基準となる「安全行動規範」を定め、役員・社員への周知・徹底を図っています。

安全方針

1. 私たちは、お客さま安全第一の意識を持ち、全社一丸となって職務に精励します。
2. 私たちは、輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 私たちは、安全性の維持向上のために安全マネジメント態勢を常に点検し、その向上に努めます。

安全行動規範 (平成 29 年 9 月改正)

1. 社員全員が基本動作を徹底し、一致協力して、輸送の安全の確保に努めます。
2. 常日頃から教育・訓練に計画的に取り組み、法令・規程を理解し遵守します。
3. 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
4. 事故・災害等が発生した際には、人命救助を最優先とし、被害の拡大を防止します。
5. 風通しのよい職場環境を構築し、情報を漏れなく迅速、正確に関係者間で共有します。
6. 安全マネジメント態勢の継続的な改善のため、必要な変革に果敢に挑戦します。

1-2 安全目標・安全重点施策

当社では「安全方針」及び「安全行動規範」に基づき、安全目標を定めています。

また、安全目標を達成するため、安全重点施策を定めています。

平成29年度の安全目標・安全重点施策は次のとおりです。

『安全目標』

1. 有責事故、インシデント「ゼロ」の継続
2. 輸送障害の抑制

『安全重点施策』

1. 安全性向上のための継続的な改善
2. 安全設備の充実と更新
3. 災害等の異常時における対応力強化及び知識・技術力の向上

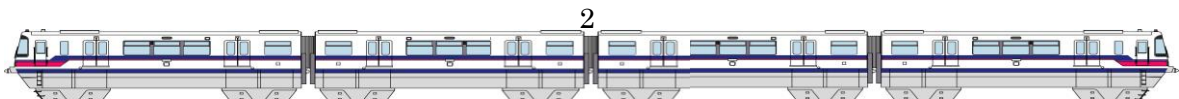
1-3 大阪モノレール災害等への心構え・指針

事故や既存のマニュアルでは対応できないような危機的事象の発生に備えて、社員が取るべき行動とその基本的な心構えや指針を定めています。危機的事象発生時には、お客さまの安全確保や第三者被害の防止、タイムリーな情報提供等、全社員が共通意識のもと行動できるよう努めています。

大阪モノレール災害等への心構え・指針

重大な災害や危機に直面し、責任者が居ない、情報が無い、経験が無い等の理由から、何もしないで時間を無駄にすることはあってはならない。

このような災害等に際しては、公共交通機関としての使命を果たすと共に、お客さまの安全確保や第三者被害を防止、お客さまへのタイムリーな情報提供など、全社員が取るべき行動とその時の基本的な心構え・指針、を以下のとおり定める。

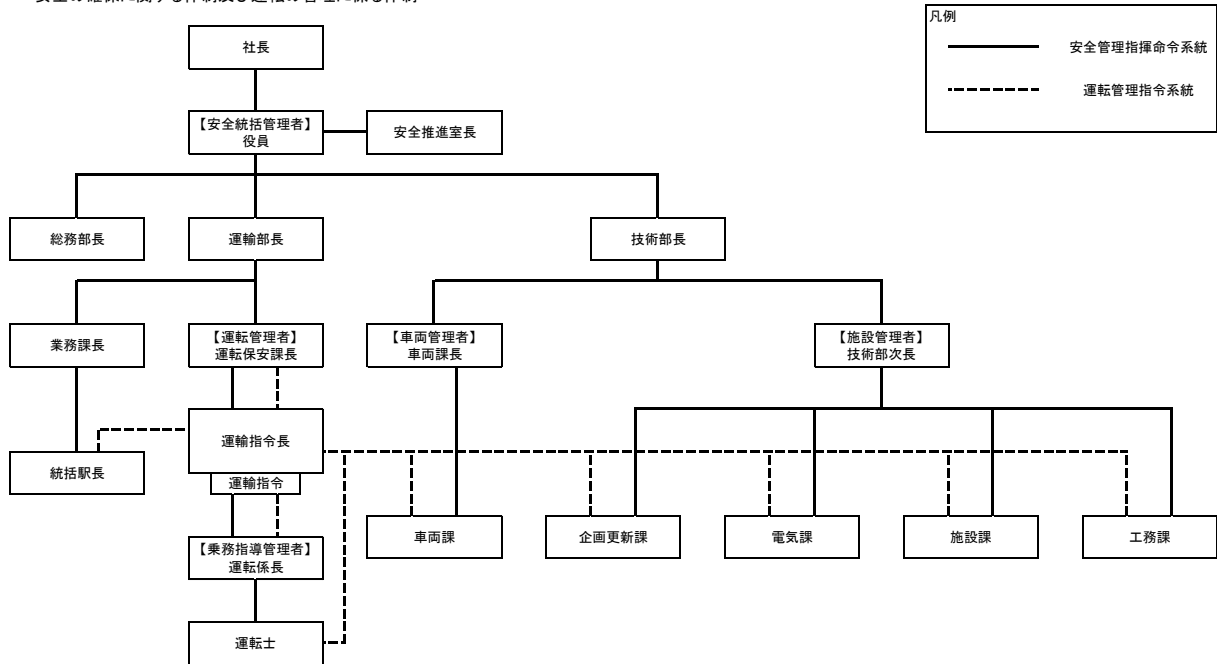


2. 安全管理体制と方法

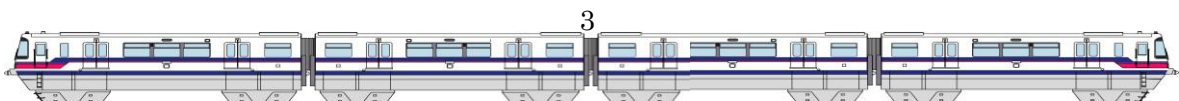
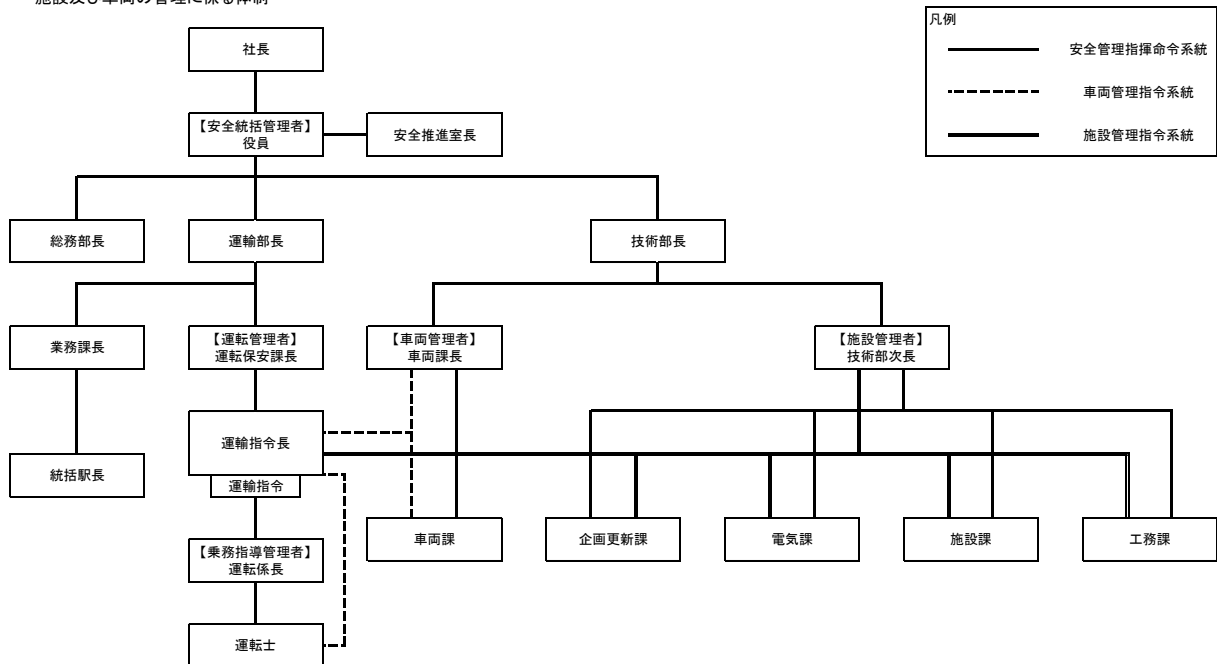
2-1 安全管理体制

輸送の安全の水準の維持及び向上を図ることを目的とした安全管理規程において、輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の実施及び管理の体制、方法を定めています。

安全の確保に関する体制及び運転の管理に係る体制

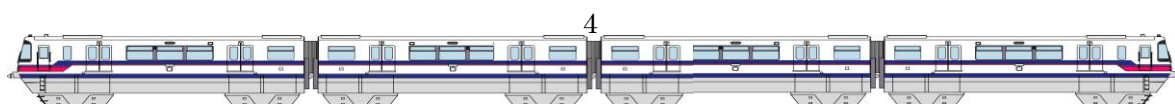


施設及び車両の管理に係る体制



2-2 主な管理者の役割

役 職	役 割
安全統括管理者 (常務取締役)	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
運 転 管 理 者 (運転保安課長)	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 (運転係長)	運転管理者の指揮の下、運転士の資質の保持に関する事項を管理します。
施 設 管 理 者 (技術部次長)	安全統括管理者の指揮の下、施設に関する事項を統括します。
車 両 管 理 者 (車両課長)	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。
総務部長	輸送の安全の確保に必要な投資計画、予算計画、要員計画に関する事項を統括します。
安全推進室長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全の確保に必要な安全管理に係る企画、調整、内部監査並びに事故防止に関する事項を統括します。



2-3 安全管理方法

(1) 安全マネジメントに関する会議等の実施

安全マネジメント態勢の維持・向上及び輸送障害の防止等を目的に、安全統括管理者を委員長とした「安全マネジメント会議」を毎月開催しています。平成28年度は安全マネジメント会議の更なる活性化を図るため、事前に輸送の安全に関する課題等について、各管理者を含めた安全推進室メンバーによる会議で議論を深めました。

当会議では、彩都西駅にて発生した分岐器故障による輸送障害について対策を検討するとともに、他社で発生した輸送障害についても当社におきかえ防止策を検討しました。

平成29年度は、経営トップ、各部長等で構成された役員安全マネジメント会議、安全マネジメント会議、安全推進室会議（小安全マネジメント会議）の3層構造で、安全マネジメントの取り組みの向上を目指しております。

(2) 事故防止対策検討会の実施

事故防止に関する事項について関係部署が緊急的に連携し、「事故防止対策検討会」を開催しています。平成28年度も「お客さま目線」、「水平展開」、「二度と起こさない」を基本姿勢に、輸送障害以外の自社で発生した2件（車両部品落失、車両移動機の走行不能）の事案について検討会を開催し、再発防止や被害の拡大防止に努めています。

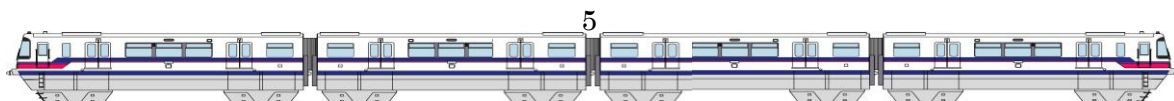
(3) 輸送の安全に関する内部監査の実施

安全管理体制の適合性と有効性を検証するため、毎年、社長へのインタビューをはじめ、全部署を対象に輸送の安全に関する内部監査を実施しています。

監査の結果、不適合事項や改善推奨事項が認められた場合は、被監査部署に是正を指示し改善を図っています。平成28年度の内部監査の結果、3件の改善に取り組みました。

(4) マネジメントレビューの実施

経営トップが、社内の安全管理体制が適切かつ有効に機能しているかを評価する、マネジメントレビューを毎年実施しています。平成28年度マネジメントレビューを受け、平成29年度は安全投資の執行管理やPDCAサイクルの「A」を実行し、次の「P」へつなげていくように取り組んでいます。



(5) 社長・安全統括管理者等による現場巡視

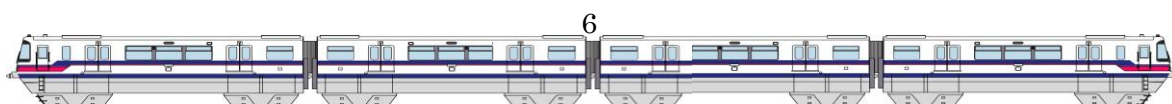
安全管理状況を確認するため、社長をはじめとして安全統括管理者や各部長による定期的な現場巡視を行っています。平成28年度は、「春の全国交通安全運動」「鉄道・軌道及び索道の安全運転推進運動」「秋の全国交通安全運動」「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の実施時に巡視を行いました。



2-4 平成28年度の安全管理体制に係る主な活動結果

平成28年	4月	安全管理規程 改正 事故防止対策検討会	
	5月	社長・安全統括管理者による巡視（春の全国交通安全運動） マネジメントレビューの実施	
	7月	社長・安全統括管理者による巡視（安全運転推進運動） 近畿運輸局による保安監査	
	8月	安全マネジメント研修（危機管理研修）	
	9月	社長・安全統括管理者による巡視（秋の全国交通安全運動） 安全報告書 ホームページ公表 震災対応訓練（大阪880万人訓練）	
	10月	平成28年度非常時合同訓練 分岐器非常転換訓練 役員や各管理者を含む全社内内部監査（総務部、運輸部、技術部）	
	11月	緊急地震速報訓練（津波防災の日）	
	12月	安全統括管理者による巡視（年末年始の輸送等に関する安全総点検）	
	平成29年	1月	健康管理研修会（覚醒剤等薬物使用防止）
		2月	軌道事故発生時の対応確認会 事故防止対策検討会
		3月	テロ対応訓練 安全マネジメント研修（事故防止・風土改革）

*毎月第2木曜日に安全マネジメント会議を実施



3. 事故等の発生状況

3-1 運転事故

平成28年度において、国土交通省へ報告すべき運転事故はありませんでした。

分類 \ 年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
運転事故	0	0	0

3-2 インシデント

平成28年度において、国土交通省へ報告すべきインシデントはありませんでした。

分類 \ 年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
インシデント	0	0	0

3-3 輸送障害

平成28年度において、国土交通省へ報告した輸送障害は次のとおりです。

年 度		平成26年度	平成27年度	平成28年度
輸送障害	社内要因 (鉄道係員、車両、施設)	3	4	1
	鉄道外 (第三者行為等)	2	0	0
	自然災害	0	0	0

【補足】

※【運転事故の分類（鉄道事故等報告規則抜粋）】

(列車衝突事故/列車脱線事故/列車火災事故/踏切障害事故/
道路障害事故/鉄道人身障害事故/鉄道物損事故)

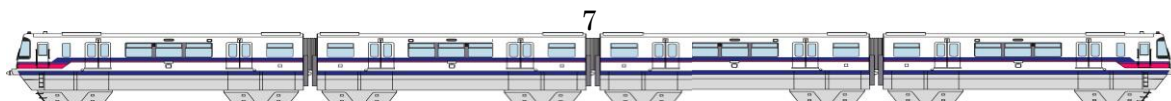
※【インシデント】運転事故が発生する恐れがあると認められる事態

※【輸 送 障 害】車両の運転を休止したものの又は30分以上の遅延を生じたもので運転事故に
該当しないもの

(分類) 社内要因…鉄道係員や車両、施設が原因の場合

鉄道外……妨害や軌道内への立入り等の第三者行為や沿線の火災等の場合

自然災害…風害、雪害、地震等の場合



【28年度の社内要因による輸送障害について】

【輸送障害詳細】

①輸送障害名：分岐器故障

発生日時：平成28年10月4日 10時15分

発生場所：彩都西駅51分岐器

概況：彩都西駅構内の分岐器故障により、彩都線にて運休や遅延が発生した。
10時24分から万博記念公園～阪大病院前間の折返し運転を行い、
その後、分岐器が復旧し、10時57分にダイヤ復旧した。

影響：運休4本、最大遅延40分

原因：M1モータ（駆動用モータ）の動力用ケーブルの圧着端子養生部に接続箱（鉄製の保護カバー）の蓋が強圧状態となり、モータの振動等により強圧部の養生テープが擦り減り、絶縁不良になったことにより短絡したため。

対策：M1モータの電源接続箱内ケーブルが、箱の内面に接触しないように整線を実施し、各相毎にゴムシートを巻付けて、絶縁対策を強化した。

3-4 行政指導等

なし



4. 輸送の安全確保のための取り組み

4-1 安全への取り組み

(1) 非常時における対応力強化

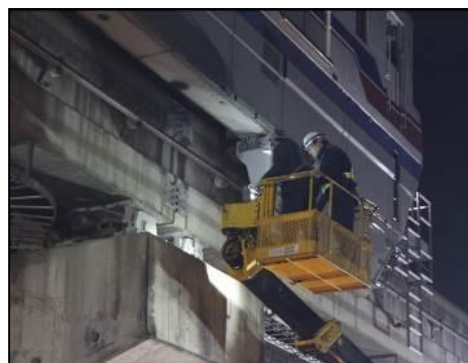
① 非常時合同訓練

平成28年10月、大阪府と茨木市消防本部とともに、駅間に停止した列車からお客さまを救出する訓練を実施しました（関係機関を含め104名が参加）。

訓練内容は、緊急救援作業車(※)を使って駅間に停車した列車に応援要員を派遣したうえで、車内に搭載した緩降器を使用して「降下救出」を行うとともに、消防本部によるはしご車を使用した「レスキュー救出」、対向線路上の救援列車で救助する「側方救出」を行いました。



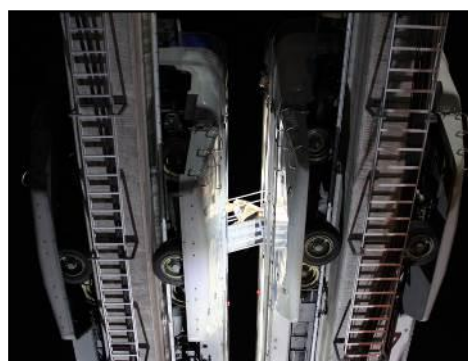
降下救出



高所作業車による点検



レスキュー救出



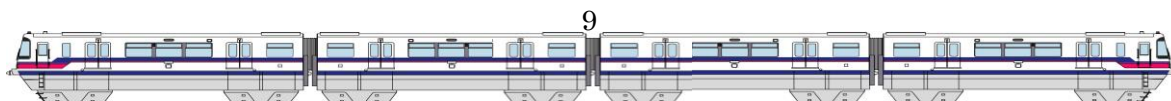
側方救出

※緊急救援作業車とは

非常事態発生時に駅間で列車が停車し、停電等により救援列車で旅客救出ができない場合、救出の補助や旅客対応等を行う係員を派遣するための人力移動車。

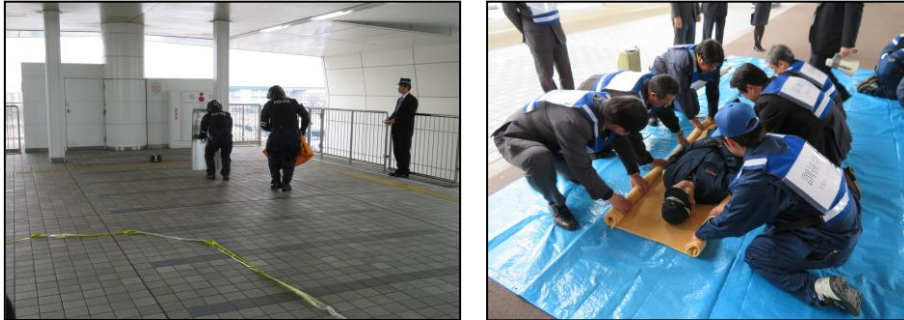


緊急救援作業車



②テロ対応訓練

平成29年3月、大阪空港駅において、大阪府警察豊中警察署協力のもと、走行中の列車内に不審物が放置されたことを想定したテロ対応訓練を実施し、お客さまの避難誘導や社内での情報連携、負傷者への対応や警察による不審物の処理等を行いました。



訓練の様子

③大阪880万人訓練

平成28年9月、大阪府の880万人訓練に合わせて、地震初動対応訓練を実施しました。

情報伝達訓練や安否確認訓練の他に、関西では初めて、地震情報を受け、運輸指令より走行中の全列車に対して実際に緊急停止措置の訓練を行い、乗車中に地震に遭遇した場合に、お客さまにも身を守っていただく行動を案内することをはじめ、地震発生時の初期対応を訓練し、防災力の高揚を図りました。

大阪880万人訓練のお知らせ

大阪モノレールでは、大阪府で実施される「大阪880万人訓練」に合わせて、ご乗車のお客さまとともに「列車緊急停止訓練」を実施いたします。

実施日時 **本日** (9月5日) **11時頃**

お客さまへの影響 **大阪モノレール全線**
1分程度停止いたします。

ご利用のお客さまにはご不便をおかけいたしますが、ご理解、ご協力をお願い申し上げます。

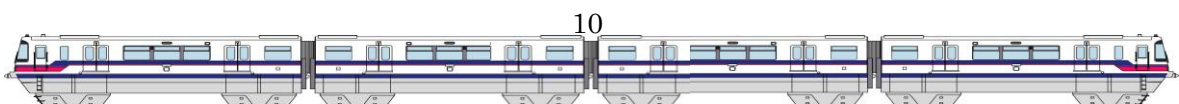
訓練告知案内

④危機管理研修

平成28年8月、中堅リーダーを対象に、大規模震災を想定した危機管理研修を平成27年度に引き続き実施しました。危機管理体制の重要性を理解するとともに、当社の震災対策の方向性等、危機管理の知識及び心構えを外部講師の講義により再認識しました。また、ワークショップ形式にて災害対応机上訓練を行い、危機時の対応力向上と各部署の役割を各自が再認識しました。



研修の様子



(2) 安全マネジメント体制の維持・向上

【講習会等の開催】

安全文化の構築と定着を図るため、外部講師を招いた講習会や、他社の安全教育施設を見学する等、社員の安全意識高揚に努めています。

平成28年度は、JR東日本パーソネルサービスより外部講師を招き「事故防止安全マネジメントと風土改革」についての講演会を行いました。

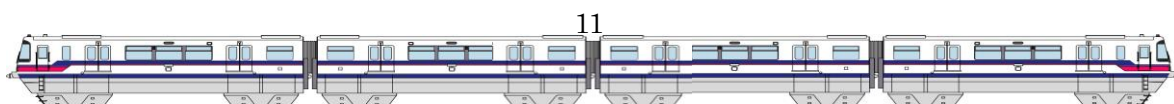
また、覚せい剤を使用した事件が大きな社会問題となっていることから、健康管理研修として、役員を含めて全社員を対象に産業医より「覚せい剤等薬物使用防止」の講義を行いました。



講習会の様子



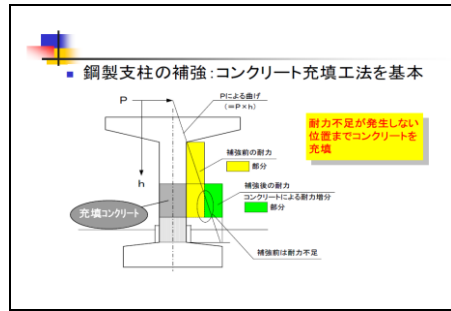
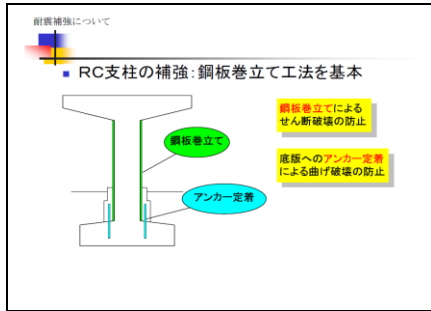
健康管理研修の様子



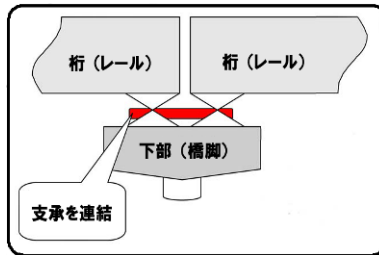
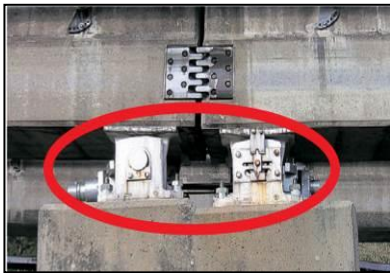
(3) 耐震事業の推進

支柱、軌道桁、駅舎躯体等営業線のインフラ構造物は、大阪府と協力してマグニチュード7級の内陸直下で発生する地震動に対して必要な耐震性を確保するよう耐震対策工事を実施し、平成26年度末に完了しています。

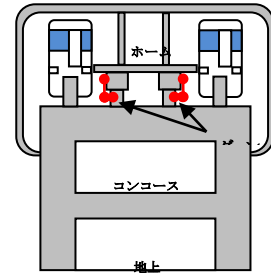
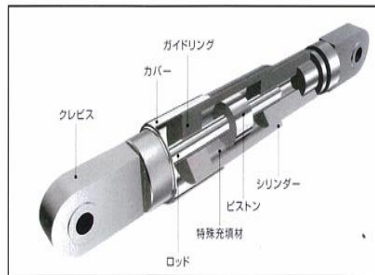
万博車両基地の留置線の耐震対策工事についても、平成29年9月末をもって完了しました。



支柱耐震補強・・・支柱の耐力をあげて耐震性の向上を図る



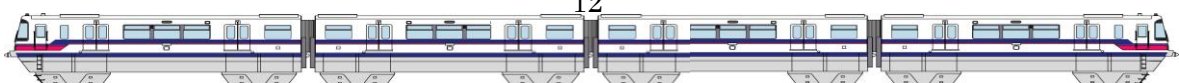
P C 軌道桁落橋防止・・・P C 軌道桁の支承を連結し落橋の防止を図る



駅舎桁落橋防止・・・駅舎の躯体 (支柱とホーム桁) を制震ダンパー (振動吸収装置) で連結して耐震性の向上を図る



車両基地の留置線の耐震対策・・・軌道軸直角方向のズレ止めブロックを設置



(4) 安全に関する日常の取組

①ヒヤリハット運動の充実とリスク評価

全社的にヒヤリハット情報を収集、整理し、事故を未然に防止する取り組みを行っています。挙げられたヒヤリハット情報の対応策を検討・実施するために、ヒヤリハットの要因を洗い出し、分析しています。分析結果を生かし、平成28年度から運転士用タブレット端末のリマインド機能を活用し、要注意箇所に音声で注意喚起する取り組みを始めました。



運転士用タブレットによる注意喚起

②安全マネジメント態勢に関する教育方法の拡充（eラーニング）

安全マネジメント態勢に関するeラーニングを導入し、全社員を対象に毎月テストを行っています。繰り返しテストを行うことで社員の安全に対する理解度を深め、安全意識の向上に取り組んでいます。また、運転士や指令員は運転保安業務に関するeラーニングを毎月併せて行い、知識の向上を図っています。（eラーニングとは、コンピュータネットワークを介した学習形態のこと。）



eラーニング

③アルコールチェック

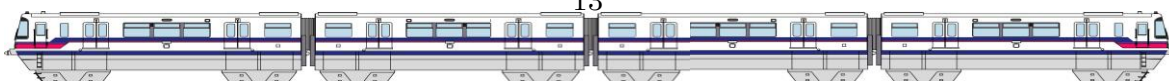
運転士及び業務用自動車や保守・点検するための工作車の運転業務に携わる者全員に対して、業務開始前にアルコール検知器による呼気中アルコール濃度測定を実施しています。測定結果は管理監督者が出勤点呼時に健康状態と併せて確認し、管理しています。



測定の様子



アルコール検知器



④SAS（睡眠時無呼吸症候群、Sleep Apnea Syndrome）対策

運転士等は「パルスオキシメータ（検査器）」を使用した SAS のスクリーニング検査を実施しています。検査の結果、SAS の疑いがあり、精密検査で治療が必要と判断された場合は、医師による治療を行っています。

⑤異常時用ワッペンの携帯

事故や災害発生時に、お客さまや外部の関係者に対して当社関係者であることを明示できるよう、私服等の上から左胸等に貼り付けて使用する「名札ワッペン」を全社員が携帯し、危機的事象に備えています。



⑥新型インフルエンザ等対策業務計画の策定

新型インフルエンザ等発生時において、その感染の拡大を防止し、可能な限り事業の継続を図ることにより、公共交通機関としての社会的責任を果たすことを目的に、平成28年9月に「新型インフルエンザ等対策業務計画」を策定しました。日々の感染対策や対策本部の設置、運転士が多数感染したことにより運転士不足となった場合の運行ダイヤの設定等を定めています。

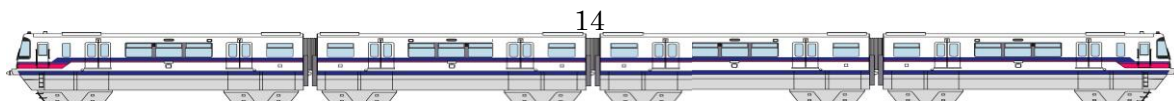
(5) 設備等の向上

①非常用脱出シューターの設置

異常時に万一駅間停車した際の救出装置として、車内に緩降器を設置しています。あわせて、より多くのお客さまを迅速に救出できるよう、非常用脱出シューターの設置に取り組んでいます。平成29年度は、5編成において設置する予定です。今後、計画的に全編成へ設置します。

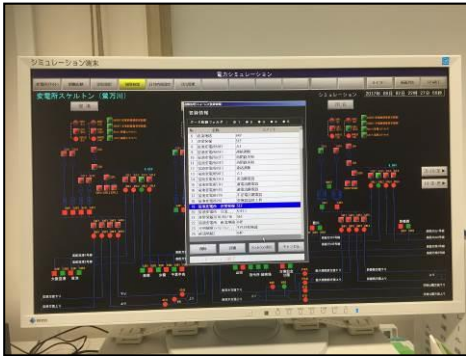


非常用脱出シューター



②運輸指令所における訓練設備の設置

電気設備故障や運行ダイヤ乱れに対する教育・技術向上のために、運輸指令所異常時対応シミュレーターを設置しています。これは、運輸指令員の運輸管理システム操作訓練及び、改正ダイヤの走行検証を行うためのシミュレーターで、変電所機器の動作や列車の走行を模擬し、実機と同等な操作訓練が可能です。また、ダイヤ作成支援システムで作成した改正ダイヤを登録し模擬的に列車を走行させることでダイヤの事前検証が行えます。



訓練用シミュレーター



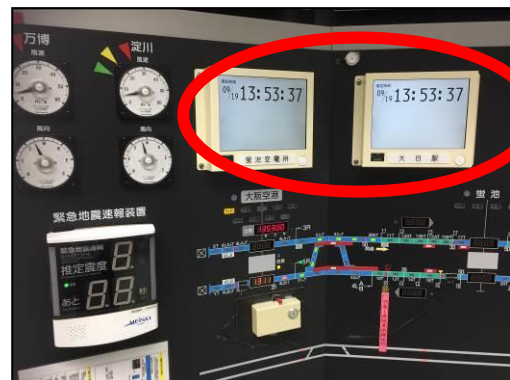
訓練の様子

③地震計の設置

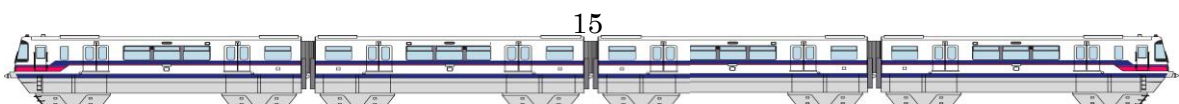
これまでは、万博車両基地に設置された地震計と沿線市の震度情報を参考にして列車の運転規制や設備の点検の必要性を判断していましたが、全線に亘る範囲でより細かく震度を計測することにより、更なる安全性の向上を図るため、新たに蛸池変電所と大日駅に地震計を設置しました。(平成29年3月完成)



車両基地の地震計



蛸池・大日に設置した地震計の表示装置



④電車線訓練設備の設置

電車線路設備の維持管理に伴う教育や技術継承を行うために、車両基地内に保管している軌道桁を活用し、電車線路の訓練設備を設置しています。



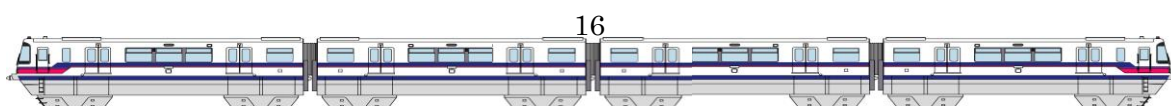
訓練状況の様子

⑤運転状況記録装置の設置

平成18年7月1日に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の一部が改正されたことを受けて、列車の運転状態や搭載機器の動態を監視する「運転状況記録装置」を全列車に設置しています。万一の事故・トラブルが発生した場合には、記録したデータを基に原因究明や再発防止に役立てています。



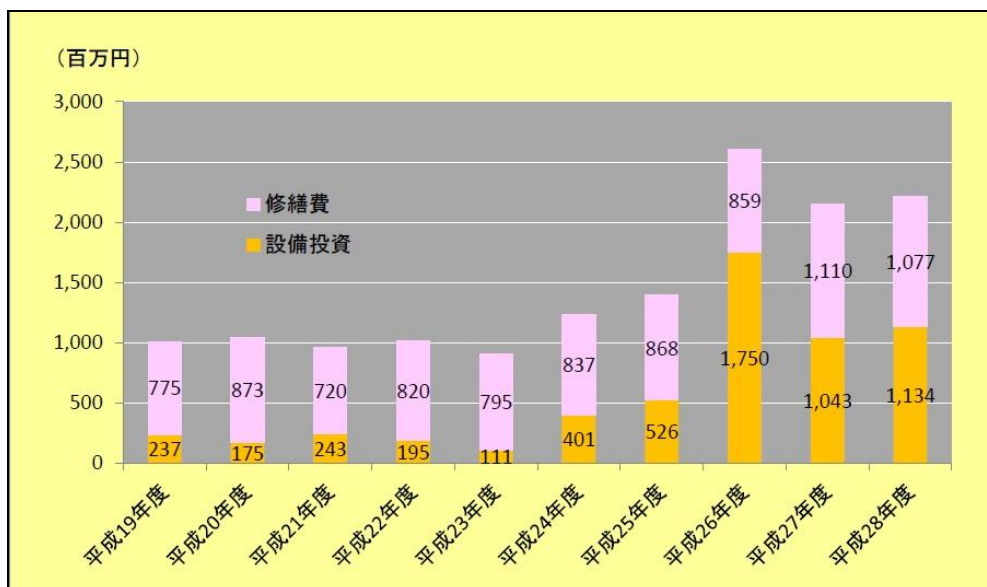
運転状況記録装置



4-2 安全投資等

(1) 安全に関わる設備投資

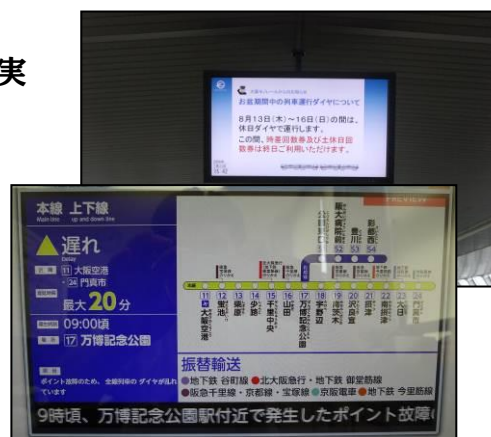
平成19年度から平成28年度まで過去10年間の軌道事業における設備投資額及び修繕費のうち、安全関連に係るものは、下表のとおりです。平成28年度は、ATC・TD装置更新工事や車両基地の耐震補強工事を進めたほか、分岐器設備の改修・修繕等、計画的な設備更新や適切な維持補修に取り組みました。



(2) お客さまへのサービス向上に関わる投資

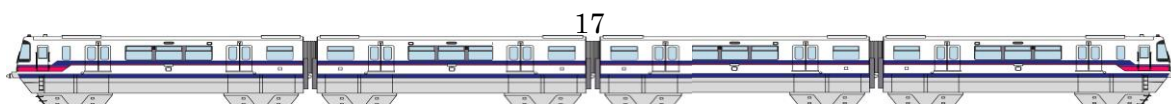
① お客さま案内モニタの設置及び放送設備の充実

異常時における自社・他社の運行情報、振替輸送情報等を速やかにご提供できるよう、全駅にお客さま案内モニタの設置と、放送設備の充実を図っています。また、平成28年度からは、旅客指令を設置し、お客さまに、よりきめ細やかな旅客誘導と運行情報の提供を行っています。



② 駅昇降設備（エレベーター）の更新

千里中央～南茨木の5駅について、大阪府と連携し更新工事を行っています。平成28年度は宇野辺駅と南茨木駅を更新しました。平成29年度は、千里中央駅・山田駅・万博記念公園駅において順次更新します。この更新工事にあわせて、停電の際、速やかに最寄階に着床させる自動着床装置を追加しています（この5駅以外の13駅には、当初から自動着床装置が取り付けられています）。



4-3 テロ対策

(1) 防犯カメラの設置

不審者の行動を抑制するとともに、万一事件が発生した場合にも、速やかな解決を図れるよう各駅に防犯カメラを設置しています。平成28年度は、144台増設し、計422台となりました。死角となる場所を解消するため、全駅にて防犯カメラを増設し、さらなる安全性の向上に取り組んでいます。



(2) 透明ごみ箱の設置



万一不審物が投入された場合においても視認しやすく、容易に発見できるように前面パネルを透明にしたごみ箱を各駅に設置しています。

(3) 警戒中の腕章着用等

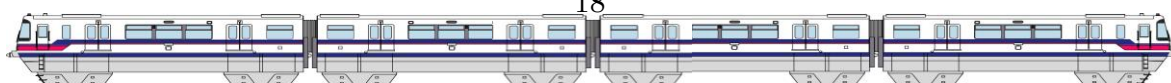
駅の監督者は「警戒中」と記した腕章を着用し、巡回警備を行っています。また、併せて駅の清掃員もワッペンを着用し、お客さまにテロ警戒の啓発を行っています。



警戒腕章



ワッペン



4-4 設備の保全

(1) 施設維持管理

安全・確実な列車運行を確保するため、法令等で定められた周期に基づき、施設の定期的な検査・点検等を行っています。列車が運行されている昼間にできない検査・点検は最終列車終了から始発列車運行開始までに実施し、適切な施設の維持管理に努めています。

①線路の点検

線路は適正に整備されないと、列車の安全、正確な運行ができません。そこで、関係する法令や省令に基づき軌道桁は1年、支柱・橋梁・車庫等は2年周期で整備しています。

具体的には、目視による全般検査や徒歩巡視・添乗巡視のほか、保守車両に搭載した測定機器によって軌道桁やそれを支える支承等にひび割れ・錆・歪み・ボルトの緩み等の不良箇所や異常がないかを点検し、データを収集しています。

この点検によって、事故発生の恐れのある不良箇所や異常を発見した場合は、より詳しい調査や、調整・補修等の適切な処置を施しています。



工作車による点検

②分岐器の点検

分岐器は軌道桁本体を動作させ、線路を走行する列車の進路を切り換える設備です。この機能を適正に維持管理するため、月1回の巡視検査（主要部の給油や目視確認）と年3回の自主検査（全般的な機能確認）を実施しています。また、検査以外にも定期的に部品を交換することで、安全運行の確保に努めています。



③信号保安設備の点検

大阪モノレールでは信号保安設備として、全線にATC（自動列車制御装置）及びTD（列車検知装置）を設置し、安全運行を確保しており、この装置の機能維持の為、定期的に検査を実施しています。

- ・1年周期検査

 - 目視検査・電源電圧測定等を実施

- ・2年周期検査

 - 各種レベル測定・機能検査等を実施



(2) 車両維持管理

お客さまに安全な列車運行と快適な車内環境を提供するため、法令等に定める定期的な点検以外にも、会社独自の自主検査等、様々な点検、整備を実施しています。

①列車検査

10日を超えない期間ごとに、車両の主要部品について、主に外部から目視や打音による検査を行っています。



②周期検査【自主検査】

概ね1ヶ月周期で実施する自主検査で、走行用タイヤの状態やモーターの点検を行っています。



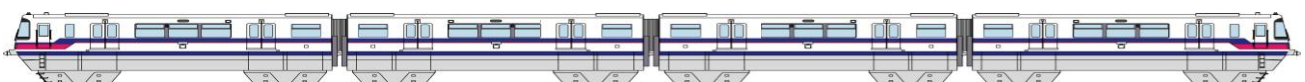
③月検査（状態・機能検査）

3ヶ月を超えない期間ごとに、制御装置等各機器の内部点検や機器の動作、さらには専用の試験装置を使って車両の総合機能試験を行っています。



④重要部検査、全般検査

4年（重要部）・8年（全般）を超えない期間ごとに、車体と台車とを分離し、駆動装置やブレーキ装置等の各装置を分解して、部品単位での詳細な検査を行っています。整備を終えた各装置は再び組み立て、総合機能試験と試運転での性能確認を実施しています。



5. お客さま・関係機関・従業員とのコミュニケーション

5-1 安全・快適性向上のための活動報告

(1) お客さま案内モニタ・ホームページ・運行状況案内ダイヤルによる案内

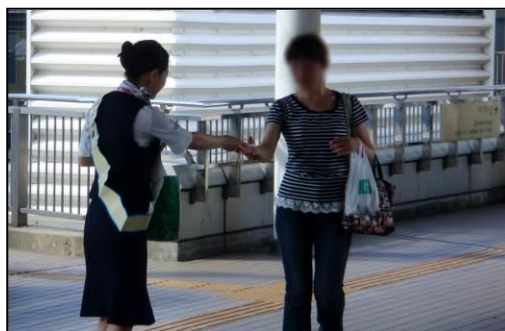
異常時における自社・他社の運行情報・振替輸送情報等を速やかにお客さまにご提供することを目的として、全駅のホーム、エントランスにお客さま案内モニタを設置しています。

また、ホームページにも列車の遅延に関する運行情報を提出するとともに、運行状況案内ダイヤルによる運行状況の案内を行っています。



(2) グッドマナーキャンペーン

駅や車内を快適にご利用いただくための啓発活動として毎月「グッドマナーキャンペーン」を展開しています。「クリーンキャンペーン」「乗車マナーキャンペーン」「整列乗車キャンペーン」等の啓発活動を行っています。



(3) 痴漢追放キャンペーン

毎年9月に鉄道警察隊と共同で、痴漢追放キャンペーンを実施しています。主要駅において痴漢追放運動の呼びかけとティッシュの配布、鉄道警察隊による相談窓口を設置する等、お客さまに安心して大阪モノレールをご利用いただくための啓発活動を行っています。



(4) こども110番の駅

全駅の改札窓口ステッカーを掲出しています。こどもを犯罪から守り、お客さま・お子さまに安心して駅をご利用いただく環境づくり、安全な地域づくりに取り組んでいます。



(5) マナー啓発ポスター

駅のホームや車内でのマナーについて、啓発活動を行っています。マナーに起因するトラブルを防止し、お客さまの安全と列車の円滑な運行のため、車内にポスターを掲示しています。



(6) 「認知症サポーター」講座の受講

認知症について正しい知識を取得し、適切な対応方法を学ぶため、駅係員を中心に認知症サポーター養成講座を受講しています。これから進む超高齢化社会に向けて、お客さまの安全の確保に今後も取り組んでまいります。(全駅務員が受講済みです)



改札窓口に掲示しています



5-2 関係機関との連携

(1) 沿線消防本部との連携

全ての沿線消防本部と相互連絡・協力体制について定めた「軌道事故時の安全対策に関する申し合わせ」を締結し、安全で迅速な災害防除活動及びモノレールの早期運転再開を実施する体制を整えています。また、定期的に当社の車両や駅設備についての説明会を開催し、協力体制の強化を図っています。



説明会の様子

(2) 鉄道警察との連携

大阪府内の鉄道事業者と鉄道警察隊とが相互に緊密な連絡体制を保持し、鉄道施設における各種事件、事故防止等の鉄道に係る公共安全と秩序の維持並びに鉄道運輸業務の円滑化を図ることを目的に、当社は大阪府鉄道警察連絡協議会に参加し、緊急時の対応に備えています。また、鉄道に係るテロの防圧その他の府民の安全安心な鉄道利用の確保がなされることを目的として発足された大阪府警察鉄道テロ対策協議会に参加し、鉄道施設に対するテロ防止に取り組んでいます。

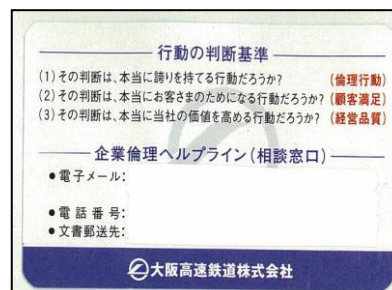
5-3 従業員との対話

(1) オフサイトミーティング

社長と現場係員のコミュニケーションを深めるために、定期的にオフサイトミーティングを開催しています。当社を取り巻く経営環境や将来のあるべき姿、現場における安全確保の取り組みや課題等について、リラックスした雰囲気での対話をしています。

(2) 企業倫理ヘルプライン

法令・倫理等企業倫理違反による問題を早期に把握して対策を講じる等、企業としての自浄作用を一層促進する仕組みとして「企業倫理ヘルプライン」を設けています。職務上の法令違反行為、職務上の義務違反、その他公正な職務の執行を損なう恐れのある行為を通報対象行為としています。



携帯用カード



6. お客さま・工事関係者へのお願い

6-1 お客さまへのお願い

(1) ホームでのお願い（列車非常停止装置、非常電話）

ホームから転落したお客さまを発見された場合や不審物を発見された場合等の非常時には、お近くの係員にお知らせいただくか、ホームに設置しているホーム操作箱の「列車非常停止ボタン」を押し、非常電話で駅係員へお知らせください。



ホーム操作箱



設置個所案内看板



【列車非常停止ボタン（列車非常停止装置）】

このボタンを押すことにより、その駅に進入及び進出する列車は停止信号を受け、駅への進入及び進出ができなくなります。

【非常電話】

ホーム操作箱内にある非常電話の受話器をあげると、改札口の駅係員と通話ができます。



(2) 軌道階へ転落されたら

万が一、ホームから軌道階へ転落された場合は、待避箇所にて待避していただくか、伏せたままお待ちください。

モノレールが走行する軌道の側面には高電圧（1500V）の電車線が取り付けられているため、感電する恐れがあります。絶対に触らないようお願いいたします。



(3) 車内でのお願い（非常通報器）

車内での非常事態（急病人が発生した場合や不審物が発見された場合等）には、各車両に設置している非常通報器で、運転士までお知らせください。



閉じた状態



開けた状態

車内非常通報器



6-2 工事関係者へのお願い
近接工事のお願い

大阪モノレール沿線で工事等をされる方に

「事故防止にご協力を」

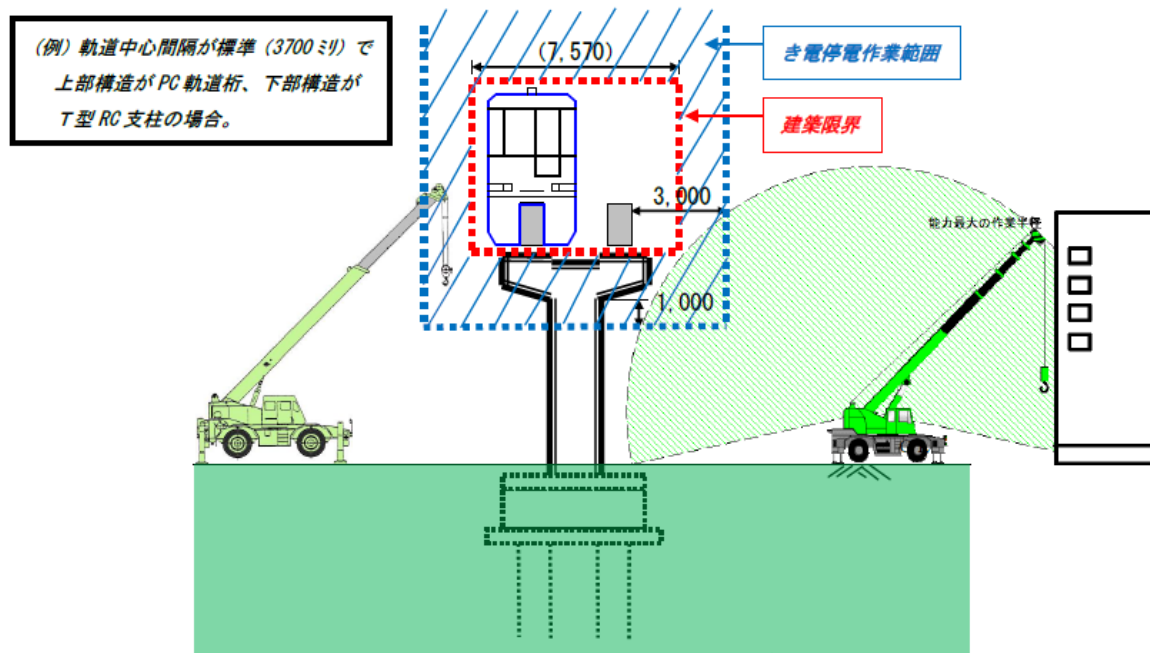
大阪空港駅～門真市駅間と万博記念公園駅～彩都西駅間で営業しております大阪モノレールは、列車が軌道に跨座し、軌道側面の電車線（直流1500ボルト）から電気を供給して走行しております。

このため、モノレール構造物に近接する作業や、モノレール沿線での重機械の使用は、感電や車両接触事故をはじめ、急ブレーキによる乗客の負傷等、重大な事故や、運行阻害を招くおそれがあります。

当社では、重大事故防止の観点から「**建築限界**」、「**き電停電作業範囲**」、「**土木工事等影響範囲**」を設定し、この範囲内での工事等は、必ず「**近接協議**」を行っていただく事としております。

モノレール沿線で工事等をされる場合には、あらかじめ下記連絡先までご連絡頂きますようお願い致します。

単位 (mm)



連絡先

大阪高速鉄道株式会社

技術部 施設課 営繕係

電話 06-6875-5780

〒565-0826 吹田市千里万博公園1-8

土木工事等影響範囲

※施工規模等により範囲は異なります



7. お客さま・沿線の皆さまからのご意見

当社では、列車の時刻や運賃等お客さまからのさまざまなお問い合わせやご意見・ご要望を電話やホームページでお伺いしています。また、安全報告書に関するご意見・ご要望についても、今後の参考にさせていただきますので、お寄せくださいますようお願いいたします。

【大阪モノレールに関するお問い合わせ】

○列車の運行状況や時刻、運賃に関するお問い合わせ

運行状況案内ダイヤル(24時間) 0570-064-268

お客様係 06-6832-0202

(受付時間:9時~17時45分 土・日・祝日・年末年始は休み)

大阪空港駅 06-6845-4068

千里中央駅 06-6833-8951

南茨木駅 072-622-3259

門真市駅 06-6902-8017

○広報・報道関係窓口

経営戦略室 06-6170-4826

受付時間:9時~17時45分 土・日・祝日・年末年始は休み

○メールでのご意見・ご要望

<http://www.osaka-monorail.co.jp/> (大阪モノレールホームページ)

