



安全報告書

2018



大阪高速鉄道株式会社

目 次

ごあいさつ	1
1. 安全に関する基本的な考え方	2
2. 安全管理体制と方法	3
3. 事故等の発生状況	7
4. 輸送の安全確保のための取組み	8
5. お客さま・関係機関・従業員とのコミュニケーション	22
6. お客さま・工事をされる方へのお願い	25
7. 大阪府北部地震による長期間の輸送障害について	28
8. お客さま・沿線の皆さまからのご意見	28

ごあいさつ

平素から、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。

本年6月18日に発生した大阪府北部を震源とする地震により、当社では全線の運行再開まで日数を要し、ご利用の皆さまには、長期間にわたり大変ご心配とご不便をおかけいたしましたこと、深くお詫び申し上げます。

今回の震災の教訓を、今後のより安全な運行に活かすため、学識経験者等のご協力を得て「大阪府北部地震大阪モノレール被災検証委員会」を立ち上げました。現在、耐震力の強化方策や効率的な点検補修方法等を検討しており、今年度中にこれらを取りまとめ、必要な改善を進めてまいります。また、地震発生後のお客さまへの情報提供や代替輸送の在り方についても検証を行い、改善してまいります。

さて、2017年度における当社の安全・安心への取り組みは、ATC（自動列車制御装置）／TD（列車検知装置）装置やエレベーターの更新、沿線消防本部・警察・自治体との非常時合同訓練やテロ対応訓練、社外の専門家を招いての安全マネジメント研修等、ハード・ソフト両面で推し進めてまいりました。

2018年度は、新型車両（3000系）の導入や可動式ホーム柵設置等、お客さまにより安全で快適にモノレールをご利用いただける新たなサービスを提供してまいります。

本報告書は「輸送の安全の確保」に関する考え方や取り組み等を、広く皆さまにご理解いただくため、とりまとめたものです。是非ご一読いただき、率直なご意見や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

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む、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

「安全目標」

1. 有責事故、インシデント「ゼロ」の継続
2. 取扱い誤りによる輸送障害の「ゼロ」

「安全重点施策」

- (1) 安全マネジメント体制の強化
- (2) ヒヤリ・ハット活動・他山の石活動等により、事故・輸送障害の未然発生防止を図る
- (3) 安全設備の充実と更新
- (4) 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。

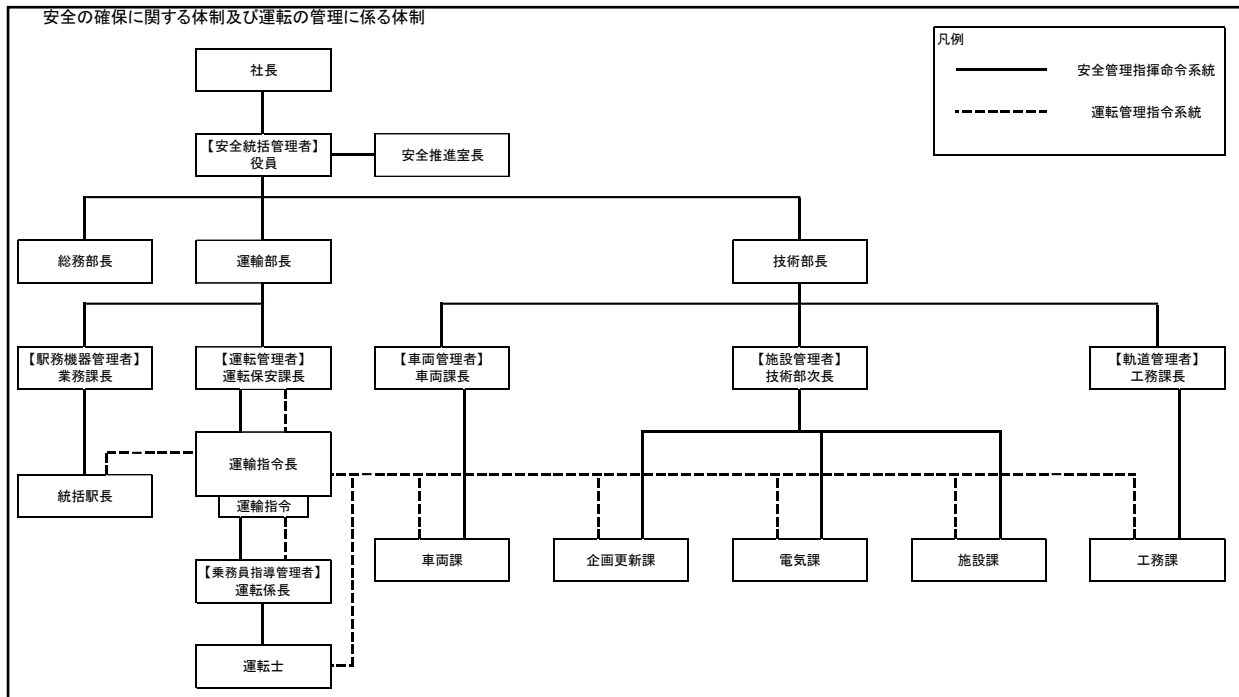
このような災害等に際しては、公共交通機関としての使命を果たすと共に、お客さまの安全確保や第三者被害を防止、お客さまへのタイムリーな情報提供など、全社員が取るべき行動とその時の基本的な心構え・指針、を以下のとおり定める。

2. 安全管理体制と方法

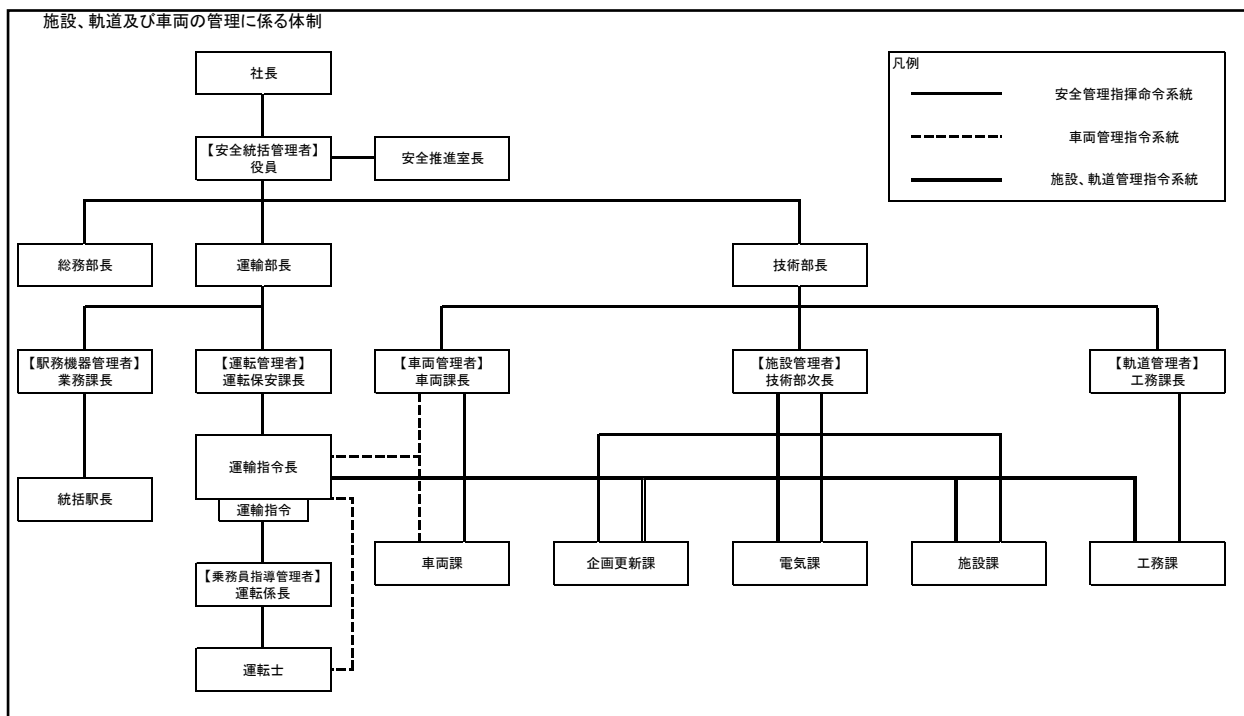
2-1 安全管理体制

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。

輸送の安全に関する体制及び運転の管理に係る体制



施設、軌道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	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下、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下、運転士の資質の保持に関する事項を管理する
軌 道 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、軌道に関する事項を統括する
施 設 管 理 者	安全統括管理者の指揮の下、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下、車両に関する事項を統括する
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する
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監査計画並びに事故防止に関する事項を統括する
駅務機器管理者	安全統括管理者の指揮の下、駅務機器に関する事項を統括する

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

安全マネジメント体制の維持・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。

2017年度から、役員、各部長等で構成する役員安全マネジメント会議、安全統括管理者をはじめ各管理者で構成する安全マネジメント会議、各課の兼務社員を含む安全推進室員で構成される安全推進室会議の3層構造とし、安全マネジメントの取組み向上を目指しています。

安全推進室会議で輸送の安全に関する課題を検討・整理後、安全マネジメント会議で語り、再整理したうえで、役員安全マネジメント会議にて社の方針を決定しています。

(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。2017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、自社で発生した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ました。

(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・安全統括管理者へのインタビューをはじめ、全部署を対象とした輸送の安全に関する内部監査を実施しています。

内部監査で指摘事項が認められた場合は、被監査部署に対して是正を指示し改善を図っています。

(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。2017年度からは、上期・下期の年2回の実施とし、適時適切に改善活動に取り組める仕組みとしました。

(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。2017年度は、「春の全国交通安全運動」「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 安全管理体制に係る主な活動結果

2017年	
4月	事故防止対策検討会開催
	春の全国交通安全運動…社長との意見交換会、安全統括管理者による巡視
5月	事故防止対策検討会開催
	非常用脱出シュータ訓練
6月	2016年度マネジメントレビューの実施
7月	安全運転推進運動…社長・安全統括管理者による巡視
	近畿運輸局による保安監査
	事故防止対策検討会開催
8月	安全行動規範 改定
9月	秋の全国交通安全運動…社長との意見交換会、安全統括管理者による巡視
	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	災害対策本部図上訓練
	分岐器非常転換訓練
	事故防止対策検討会開催
11月	緊急地震速報訓練（津波防災の日）
	2017年度上期マネジメントレビュー実施
	事故防止対策検討会開催
	ヒヤリ・ハット活動改善
	安全マネジメント研修（安全推進室主催）
12月	年末年始の輸送等に関する安全総点検…社長・安全統括管理者による巡視
	安全マネジメント研修（安全推進室主催）
2018年	
1月	安全マネジメント研修（阪急電鉄教習所安全考学室見学）
	吹田市テロ訓練参加
2月	軌道事故発生時の対応確認会
	事故防止対策検討会開催
	臨時安全マネジメント会議開催
	安全マネジメント研修（事故の未然防止）
3月	非常時合同訓練
	テロ対応訓練
	事故防止対策検討会開催

3. 事故等の発生状況

3-1 運転事故・インシデント・輸送障害

2017年度において、国土交通省へ報告すべき運転事故・インシデントはありませんでした。
また、2017年度は、国土交通省へ報告した輸送障害が9件発生しました。

		2015年度	2016年度	2017年度
運転事故		0	0	0
インシデント		0	0	0
輸送障害	社内要因（鉄道係員・車内・施設）	4	1	5
	鉄道外（第三者行為等）	0	0	2
	自然災害	0	0	2

【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

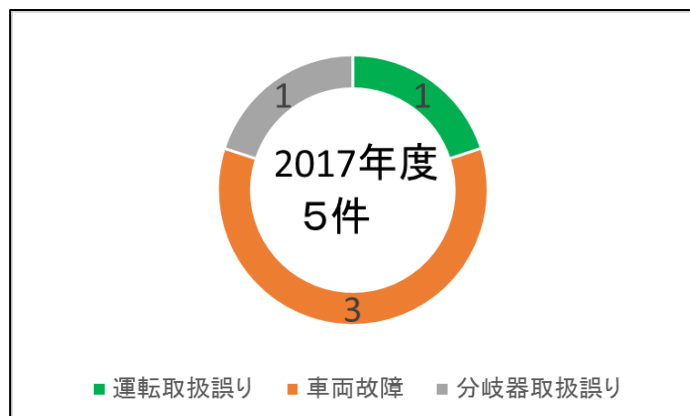
※【輸送障害】車両の運転を休止したもの又は30分以上の遅延を生じたもので運転事故に該当しないもの

（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

【2017年度社内要因による輸送障害】



3-2 行政指導等

なし

4. 輸送の安全確保のための取組み

4-1 安全への取組み

(1) 非常時における対応力強化

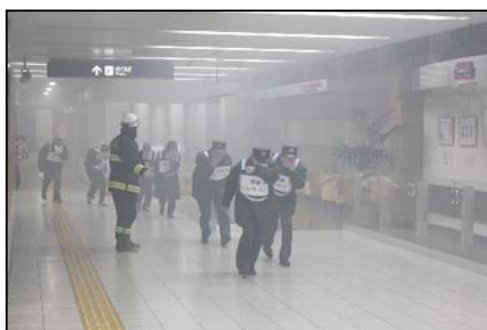
①非常時合同訓練

例年、沿線市消防本部と合同で実施している非常時合同訓練について、2018年3月9日営業終了後に守口市門真市消防組合、大阪府枚方土木事務所と合同で実施しました。

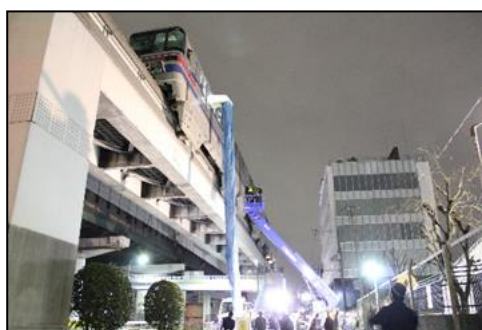
訓練は二部制とし、

- ・第一部では駅舎火災が発生した場合の駅係員の情報連携・通報訓練・避難誘導・救護活動等の習熟度を高めるとともに、守口市門真市消防組合による消火活動及び負傷者の救護・応急処置等、非常時における対応力向上と連携の強化
- ・第二部では列車が駅間で自力走行不能となった場合において、脱出シュータによる救出方法・緊急救援作業車の使用・車両や設備の点検などの習熟度を高めることに加えて、大阪府枚方土木事務所による軌道桁・支承等、道路構造物の点検及び応急復旧作業等、非常時における対応力強化を目的に訓練を実施しました。

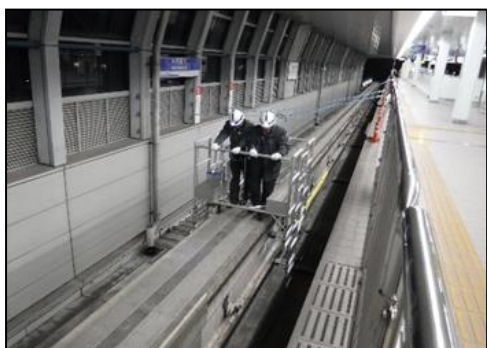
今後も、沿線消防及び土木事務所との連携をより強化し「お客さまの安心・安全」を第一に、安全運行に努めてまいります。



駅舎火災訓練



降下救出訓練



緊急救援作業車訓練



高所作業車による点検訓練

※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。

②テロ対応訓練

2018年3月、大阪空港駅にて、テロ発生時のお客さま避難誘導及び輸送の安全に対する組織の対応力を向上するため、大阪府警察と合同でテロ対応訓練を実施しました。2019年に、G20サミット首脳会議やラグビーワールドカップ大阪開催を控えており、大阪空港に直結する鉄道として、テロ発生時における対応力の強化に取り組んでいます。今後も、テロが発生した場合に、どう動くべきかを常に考え、沿線警察との連携をより強化していき「お客さまの安心・安全」を第一に、安全運行に努めてまいります。



③大阪880万人訓練

2017年9月、大阪府主催の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。情報伝達訓練や社員の安否確認訓練の他に、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ました。乗車中、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など、地震発生時の初動対応を訓練し、防災意識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 9月5日(火)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

④災害対策本部図上訓練

2017年10月、中堅リーダーを対象に非常時の情報収集スキル向上を目的とした災害対策本部図上訓練を実施しました。上町断層帯Aを震源とする地震が19時に発生したと想定し、各方面から収集した情報を基に、優先すべき業務を判断するスキルを強化しました。



⑤吹田市大量殺傷型テロ対処実動訓練

2018年1月、吹田市内の大規模集客施設（パナソニックスタジアム吹田）で緊急事態が発生した場合の相互連絡・協力体制を堅守するため、吹田市が主催する訓練に併せて、吹田市からテロ事象発生の一報を受け、当社でも列車・駅構内及び車両基地内において、情報連携と不審物捜索の自主訓練を実施しました。



⑥普通救命講習の実施

毎年、沿線消防による普通救命講習を実施しています。また、当社では応急手当普及員の有資格者を養成し、普通救命講習を実施する取組みも進めています。



⑦車両基地内の軌道桁を活用した訓練

車両基地内に保管している軌道桁を活用し、電車線路設備の維持管理に関する教育や技術継承を行うために、訓練を行っています。



訓練の様子

(2) 安全マネジメント体制の維持・向上

①講習会の開催

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。2017年度は、JR東日本研究開発センターより外部講師を招き「事故の未然防止」についての講演会を行いました。



②安全マネジメント体制に関するeラーニングによる教育

安全マネジメント体制に関するeラーニングを活用し、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。)



(3) 安全に関する日常の取組み

①運輸指令所における列車の運行管理について

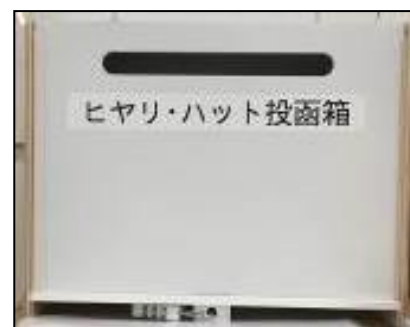
列車や駅、変電所など、大阪モノレールの主要機能すべてをコンピューターシステムで集中管理しており、ダイヤの乱れや機器の異常など、データや画像を駆使して監視し、早期復旧を心掛けています。また、各駅ホーム列車後方の状態を監視モニタに表示し、出発監視を行っており、非常時は列車の停止操作や停電操作により、事故を未然に防いでいます。



②ヒヤリ・ハット運動の充実

大きな事故は、あまり頻発するものではないため、日常から様々な事象をイメージし、備えることが大切です。そのため、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組みを行っています。

2017年度は、取組みをさらに活性化させるため、投函箱を各職場に設置してヒヤリ・ハットのみならず、「うっかり」とした事象なども積極的に報告するよう決めました。今後、分析等を充実させ、さらなる事故の未然防止を目指します。



ヒヤリ・ハット投函箱

③危険予知（KY）活動

施設や車両の維持管理に従事する社員の作業前ミーティングや、運転士の教育訓練において、チームで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、確認しあう取組みを行っています。この活動によって、作業の危険ポイントや行動目標を定め、チーム全員で唱和し、安全意識の向上を図っています。

④業務開始前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

⑤睡眠時無呼吸症候群（SAS：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。

⑥非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社員であることを明示できるように、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。



⑦防犯カメラによる監視

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、速やかな解決を図るため、死角となる場所を解消するよう各駅に防犯カメラを設置しています。（計422台）



⑧透明ごみ箱

万一不審物が投入された場合においても視認しやすく、容易に見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。



⑨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) 耐震事業

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、2014年度末に完了しています。

万博車両基地の留置線耐震対策工事についても、2017年9月末をもって完了しました。

2018年6月18日に発生しました大阪府北部を震源とする地震においてもインフラ構造物や留置線は致命的な損傷を受けておらず、耐震対策の効果が認められました。

耐震補強について

■ RC支柱の補強：鋼板巻立て工法を基本

■ 鋼製支柱の補強：コンクリート充填工法を基本

支柱耐震補強・・・支柱の耐力をあげて耐震性の向上を図る

桁 (レール) 桁 (レール)

下部 (橋脚)

支承を連結

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

ガイドリング

カバー

クレビス

シリンダー

ピストン

特殊充填材

ロッド

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

(5) 設備等の安全性

① 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。2017年度は、千里中央駅・山田駅・万博記念公園駅を更新しました。この更新工事に併せて、停電の際、速やかに最寄りの階に着床させる自動着床装置を追加しています。今回の更新により大阪モノレール全駅の全てのエレベーターは自動着床装置を備えています。



② 車両の改造

2017年2月より車両の改造を順次実施しています。改造内容はATC（自動列車制御装置）予告情報への対応、運転台表示装置の更新、非常用脱出シュートの搭載等で、2017年度は5編成完了しました。

○新型 ATC（自動列車制御装置）装置へ更新

ATC（自動列車制御装置）装置とは、走行速度が信号の示す制限速度以下であることをチェックし、走行速度が超過の場合は自動的にブレーキを作動させて、制限速度以下にさせる装置です。

<予告情報機能の追加>

安全性向上を目的に、次の信号が示す制限速度が現在より低くなる場合、運転台へ「減速」または「停止」の表示灯、警報音、音声で知らせる装置を追加しました。

<ATC ブレーキショック緩和>

ATC ブレーキがゆるむ際、滑らかな動作でショックを低減し乗り心地改善を行いました。



ATC 装置



ATC 予告情報表示灯

○運転台表示装置更新

運転台表示装置の更新を行いました。車両に不具合が発生した場合、不具合の状況や冷房の細かな設定操作など、これまで以上に運転士が車両の状態を把握しやすくなりました。



運転台表示装置

○脱出シュータ

非常時のお客さま救出を「より早く」「より確実」に行うため、一般建築消防用設備の「脱出袋」を改造搭載しました。1列車に2箇所、それぞれ先頭車展望席の出入口を挟んだ後方に、座席を撤去して専用収納箱を設けました。



脱出シュータ



脱出シュータ格納箱

側窓(非常窓)を開放可能な構造に改造し、固定設置された器具を車外に出し、筒型の袋をらせん状に滑り下りて地上へ脱出します。

③緊急地震速報システムの更新

これまでの緊急地震速報システムでは運輸指令所のみ、予測震度等を受信し、緊急停止等に運用してきました。2018年3月、システムの更新を行い、これに伴ってモノレール全駅(18か所)の予測震度等を受信できるようシステムを拡大し、運転規制を行っています。また、本装置の情報は、列車無線を介して運行中の各列車運転士にも伝わります。

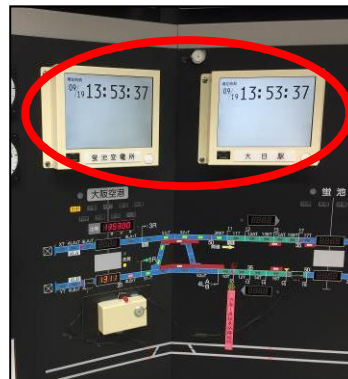


④地震計による震度等の計測

緊急地震速報システムにより提供される予測震度等に加えて、運輸指令所、蛍池変電所および大日駅に当社の地震計を設けています。沿線市の地震計から得られる計測震度等の情報と併せて列車の運転規制や施設の点検に活用し、安全性の向上を図っています。



車両基地の地震計



蛍池変電所・大日変電所に設置した地震計の表示装置

⑤運輸指令所における訓練設備

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。



訓練の様子

⑥運転状況の記録

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っています。



運転状況記録装置

⑦駅の動線変更による安全性向上

蛸池駅のホーム上においては、ラッシュ等混雑時の列車到着時にお客さまの動線交錯があったため、エントランスからの流動状況を調査把握し、改集札機の出入設定を変更しました。また、エスカレーターの昇降方向を変更することにより、動線を変更して安全性を向上しました。

⑧新型車両（3000系）の導入

17年ぶりとなる新型車両「3000系」の新造を進めています。安全面では、以下の点を新たに採用しました。



3000系車両外観

○ダブルスキン・アルミ構造車体

構造を歪みが少ないダブルスキン・アルミ構造車体としました。歪みを少なくすることで強度を高め安全性の向上を行っています。



ダブルスキン・アルミ構造車体

○発煙対策

万一の火災発生時にも有毒性の燃焼ガス生成を抑制した安全性の高い床敷物に変更しました。

○大きな座席の袖仕切

急制動などの衝撃を身体全体で支えることができる、大型化した袖仕切を設置しました。

○スタンションポールの増設

立席のお客さまだけでなく、座席からの立ち座り時もサポートとなる、つかまりやすいスタンションポールを増設しました。



3000系車両車内

○車イススペースの手すり二段化

車イススペースにはお子さまから大人まで掴みやすいよう二段手すりを設置しました。

○前方監視システム

異常時における軌道の確認や気象状況の確認をすばやくできるよう前方カメラを設置しました。映像は、通信設備により関係各所に送信されるため、常時確認することができます。

4-2 設備の保全

(1) 施設維持管理

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

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。



保守車両による点検

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、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

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。

また、2016年度から順次、ATC/TD装置の各種レベル測定の自動化、故障発生時の詳細データ記録が可能なシステムに更新しています。

- ・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

法令等に定める定期的な点検に加えて、会社独自の自主検査等、様々な点検、整備を行っています。

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

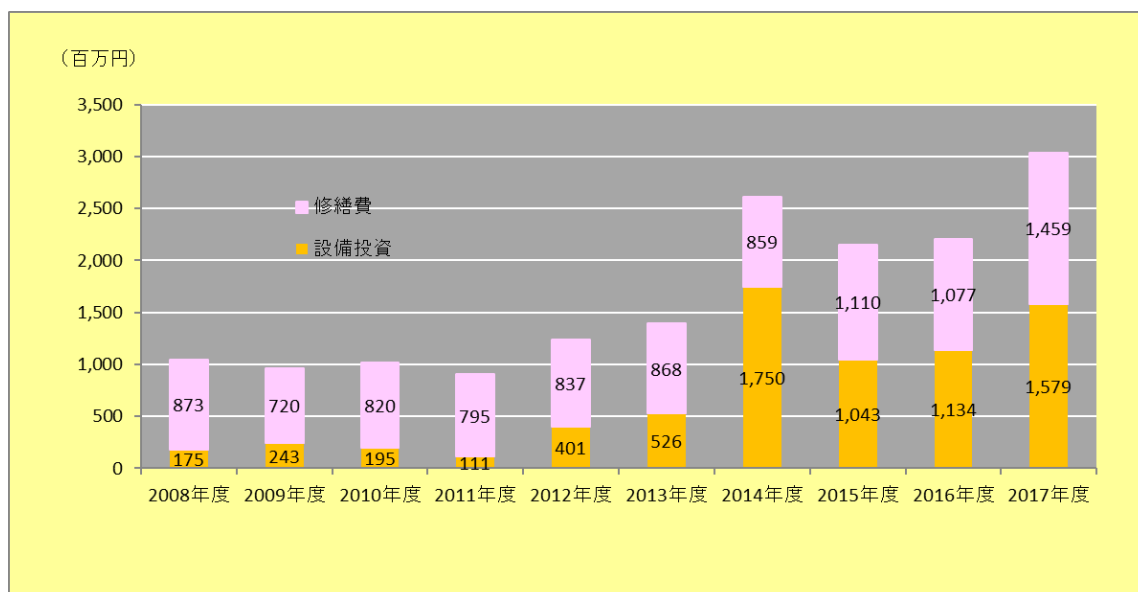
4年（重要部）・8年（全般）を超えない期間ごとに、車体と台車とを分離し、駆動装置やブレーキ装置等の各装置を分解して、部品単位での詳細な検査を行っています。整備を終えた各装置は再び組み立て、総合機能試験と試運転での性能確認を行っています。



4-3 安全投資等

安全に関わる設備投資

2008年度から2017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。2017年度は、既存車両の改造やATC（自動列車制御装置）/TD（列車検知装置）装置更新工事、車両基地の耐震補強工事を進めたほか、分岐器設備の更新及び修繕等、計画的な設備更新や適切な維持補修に取り組みました。



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・乗換接続する他社の運行情報・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掲出するとともに、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) 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「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

全駅の改札窓口に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、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いきます。

(全駅係員が受講済みです)



改札窓口に掲示しています

5-2 関係機関との連携

(1) 沿線各市の消防署との連携

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「軌道事故発生時の対応確認会」の開催や、沿線各市の消防署が所管する各駅個別に駅舎の構造や事故・災害が発生した際の対応方について説明と確認を行い、非常時における対応力の強化を図っています。



(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の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、設けられた大阪府鉄道警察連絡協議会に参画し、緊急時の対応に備えています。また、官民一体となったテロ対策を推進することにより、安全で安心な地域社会の実現を目的として発足された大阪府テロパートナーシップ協議会に参画し、テロ未然防止に向けた情報の共有や自主警備体制の強化等に取り組んでいます。

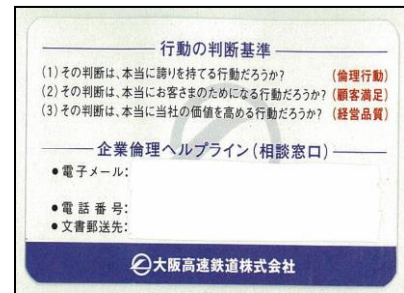
5-3 従業員との対話

(1) 現場係員との交流

社長と現場係員のコミュニケーションを深めるために、定期的に意見交換会を開催しています。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組みや課題等について、リラックスした雰囲気での会話をする場を設けています。また、社長は、「組織の風通し」をよくすることと職務内容を理解するため、「現業部門」へ継続的に巡視を行っています。

(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。



6. お客さま・工事をされる方へのお願い

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が発見された場合等の非常時には、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



設置箇所案内看板



【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) ホームから転落されたら

万が一、ホームから転落された場合は、待避箇所に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 沿線で工事をされる方へのお願い 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

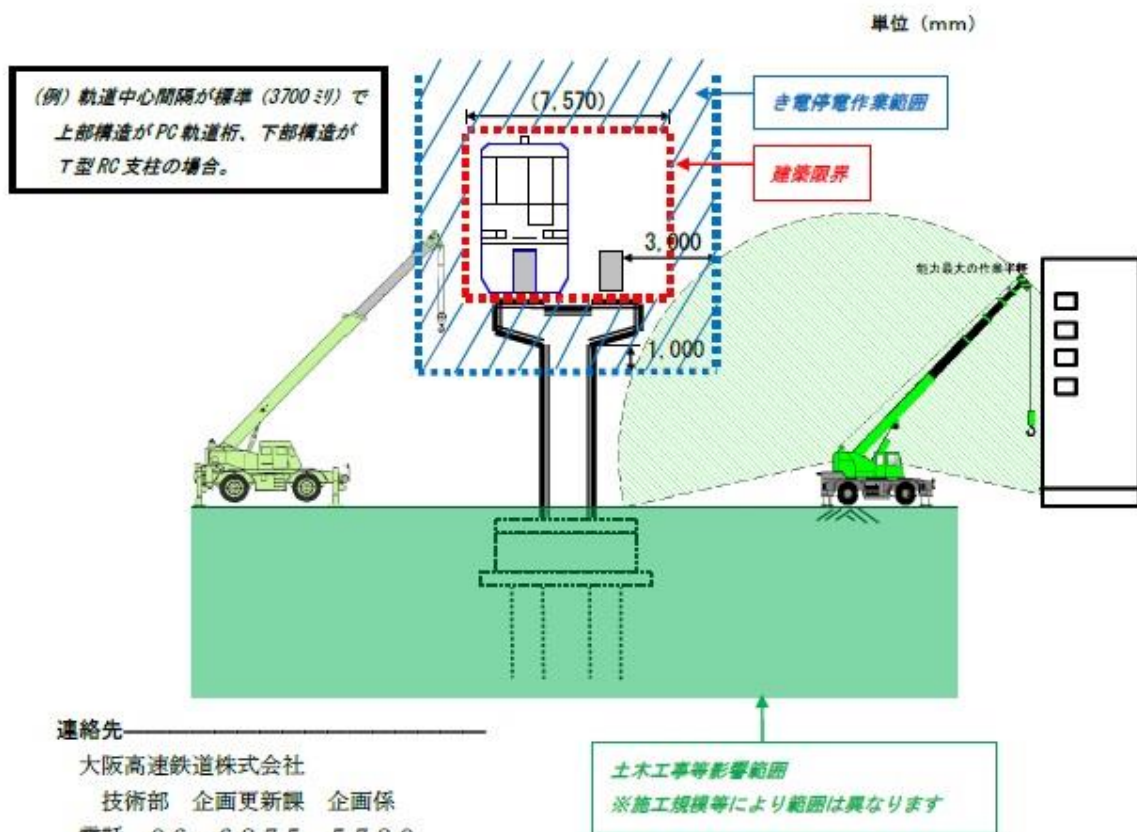
「事故防止にご協力を」

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。



連絡先
大阪高速鉄道株式会社
技術部 企画更新課 企画係
電話 06-6875-5780
〒565-0826 吹田市千里万博公園1-8

平成30年4月現在

7. 大阪府北部を震源とする地震による長期間の輸送障害について

2018年6月18日に発生した大阪府北部を震源とする地震では、いち早くお客さまを避難誘導できましたが、その後の点検・補修作業に相当の時間がかかり、全線運行再開まで5日間を要しました。また、一度は全線運行再開したものの、6月23日に地震の影響による車両不具合が見つかり、翌24日は終日全線運行休止、その後も車両の修繕のため運行本数を削減しての営業となり、6月30日に平常ダイヤに戻しました。現在、学識経験者等のご協力を得て被災検証委員会を立ち上げ、跨座式モノレールの特性を踏まえ、復旧方法、検査要領、予防対策について検討しています。今回の地震を教訓とし、より安全・安心な鉄道を目指してまいります。

8. 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

総務部総務課 06-6319-9961

(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)

【安全報告書に関するお問い合わせ】

安全推進室 06-6875-5788

(受付時間:9時~17時45分 土・日・祝日・年末年始は休み)