



安全報告書 2020

 OSAKA MONORAIL

ごあいさつ

P.1

1. 安全に関する基本的な考え方

P.2

2. 安全管理体制と方法

P.3

3. 事故等の発生状況

P.6

4. 輸送の安全確保のための取組み

P.7

5. お客さまへの情報発信

P.18

6. お客さま・工事をされる方へのお願い

P.19



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。

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、お客さまを安全にお運びすることを使命として日々安定輸送に努めております。

しかしながら、2019年度には、車両・分岐器のトラブル、強風による運休により、お客さまに多大なご迷惑をおかけいたしました。これらを踏まえ2020年度は、社員教育の強化や情報発信方法の改善を図りますとともに、引き続きお客さまの安全確保を最優先に行動するなど、会社を挙げて安全輸送の確保に努め、お客さまから信頼され、お客さまに喜ばれ、地域に愛される大阪モノレールをめざしてまいります。

これらに加え、2020年度は、ホームでの安全性を高める可動式ホーム柵の整備を継続し、4駅に設置してまいります。また、車両トラブルのリスク低減とお客さまサービス向上として、3000系車両を新造し2022年度にかけて在来車両8編成の置き換えを行うなど、安全投資を行ってまいります。

大阪モノレールは、1990年6月（千里中央駅～南茨木駅間 6.6km）の開業から、2020年で開業30周年を迎えました。この間、5度の延伸を経て営業キロは、28.0kmとなり、多くのお客さまにご利用いただき、感謝いたしております。これを機に、社名をお客さまから親しみをもって呼びいただいている愛称を用い、「大阪高速鉄道株式会社」から「大阪モノレール株式会社」へと変更いたしました。全社員気持ちも新たに、継続的に安全輸送に取り組んでまいります。

引き続き、ご利用・ご支援をよろしく願いたします。

大阪モノレール株式会社
代表取締役社長

井出 仁雄



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

『安全目標』

1. 運転事故・インシデント「ゼロ」
2. ヒューマンエラーによる輸送障害「ゼロ」
3. 事故・災害等発生時の早期復旧

『安全重点施策』

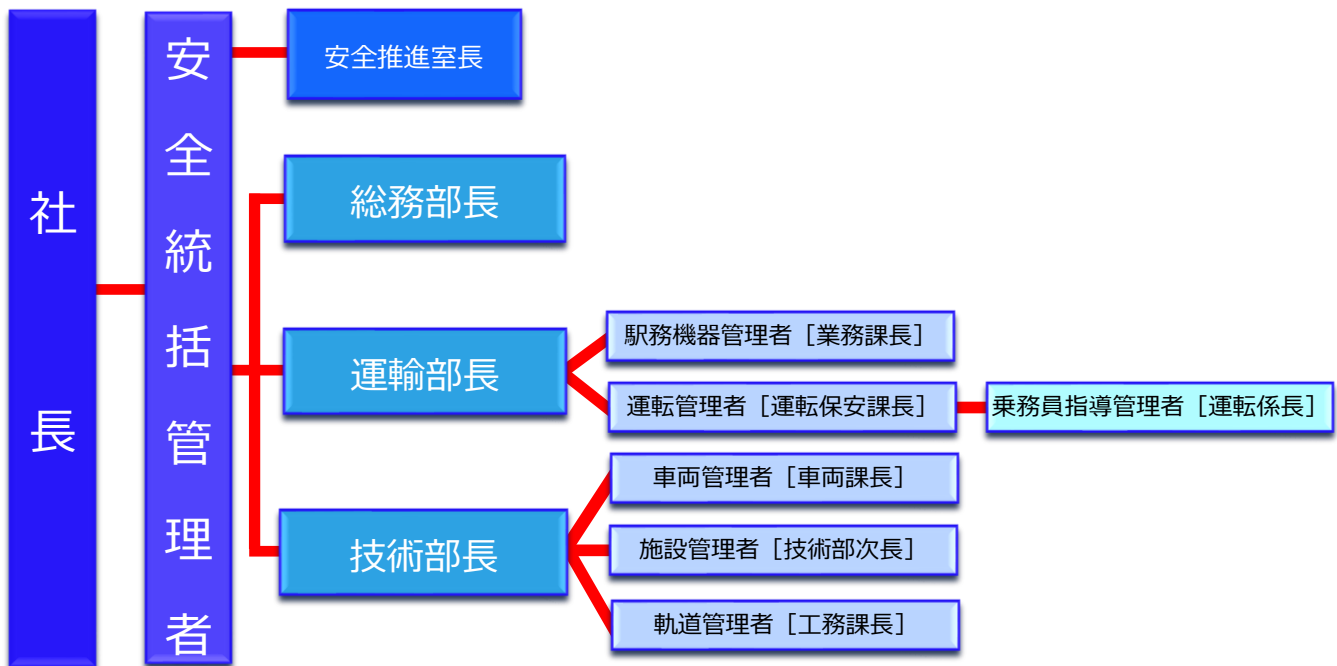
- (1) 事故・トラブルの未然防止(ソフト面の安全対策)
- (2) 施設・設備の安全性向上(ハード面の安全対策)
- (3) 事故・災害等発生後の早期復旧

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】



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。

(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連携し、「事故防止対策検討会」を開催しています。2019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) 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。

(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。

(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。2019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。



巡視の様子①



巡視の様子②

2-4 安全管理体制に係る主な活動結果

2019年	
4月	ヒヤリ・ハット活動の取組み改善
	安全マネジメント新人研修
5月	春の全国交通安全運動…社長・安全統括管理者による巡視
	近畿運輸局による春の交通安全運動立入点検
6月	リスク管理研修
7月	安全報告書 ホームページ公表
	安全運転推進運動…社長・安全統括管理者による巡視
	運輸安全マネジメント評価※
9月	大阪 880 万人訓練
	秋の全国交通安全運動…安全統括管理者による巡視
10月	運輸事業者の安全に関するシンポジウム (輸送の安全に関する内部監査手法 (審議官表彰受賞))
	無事故表彰 (4 箇年連続 3 期)
	災害対策本部強化訓練①
11月	非常時合同訓練
	津波防災の日に合わせて安否確認システム訓練
	テロ対応訓練 (大阪空港駅)
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
2020年	
1月	安全マネジメント研修 (震災振り返り研修)
2月	軌道事故発生時の対応確認会 (沿線 7 市の消防本部との合同勉強会)
	代替バス輸送訓練
	吹田市国民保護実働訓練
	災害対策本部強化訓練②
	社長、安全統括管理者と内部監査員との意見交換会
その他	輸送の安全に関する内部監査 (2月・6月・8月・11月) 実施

※運輸安全マネジメント評価とは、事業者が作った安全管理体制による取組状況について、国が優れている点の評価や、改善点などを助言する事。

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

2019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、国土交通省へ報告した輸送障害が8件発生しました。

		2017年度	2018年度	2019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・車両・施設)	5	5	6
	鉄道外(第三者行為等)	2	0	0
	自然災害	2	4	2

【2019年度社内要因による輸送障害】

【運転事故】

衝突事故、脱線事故、火災事故、踏切・道路障害事故、
人身傷害、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

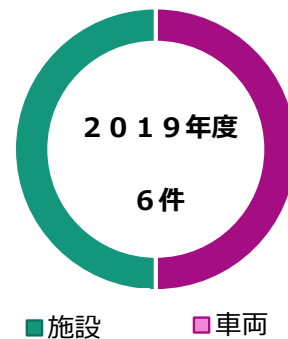
【輸送障害】

車両の運転休止又は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

社内要因…鉄道係員や車両、施設が原因の場合

社外要因…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



3-2 行政指導等

2019年度、行政指導等はございませんでした。

4. 輸送の安全確保のための取組み

4-1 安全への取組み

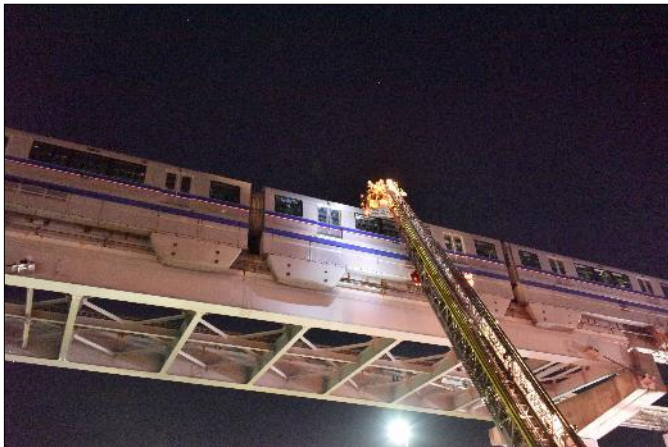
(1) 非常時における対応力強化

①非常時合同訓練

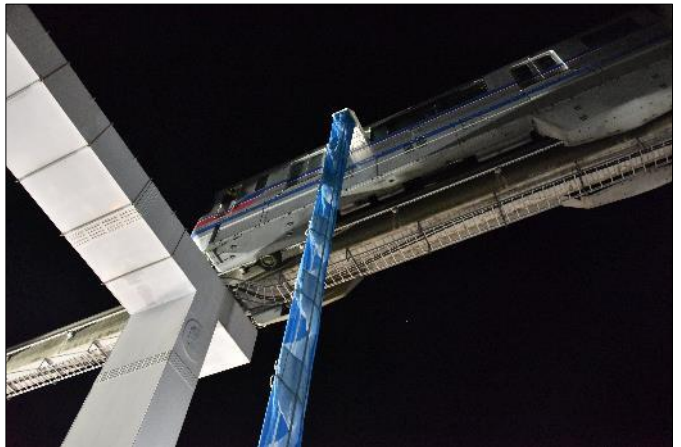
本訓練は、列車が駅間で走行不能になった場合のお客さま救出、運転再開に向けた設備・車両点検など、非常時における対応力の強化を目的に毎年実施しています。

2019年度は、11月2日営業終了後に公園東口駅南側において、吹田市消防本部、吹田警察署、大阪府茨木土木事務所と合同で実施しました。

今後も、沿線消防警察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。



消防によるはしご車での救出訓練



脱出シュータでの降下訓練



高所作業車での点検訓練



緊急救援作業車※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

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向上のため、毎年沿線警察、大阪府警察本部と合同でテロ対応訓練を実施しています。

本年度は豊中警察署と大阪府警察本部のご協力のもと、2019年11月に大阪空港駅で化学剤散布事案を想定したテロ対応訓練を行いました。



テロ対応訓練の様子①



テロ対応訓練の様子②

③運転シミュレータでの合同訓練

運転士が備えるべき知識・能力の維持向上を目的に、2018年度に運転シミュレータを導入し、車両故障、旅客対応、異常時対応など、実際の車両では再現することが難しいトラブルの対応訓練を行っています。

また、2019年から運輸指令（運行管理部署）との合同訓練を開始しました。運転士は、トラブルの状況を列車無線で運輸指令に報告し、運輸指令は処置方法を指示し問題を解決していく。これを繰り返すことで実際にトラブルに遭遇した場合、迅速かつ的確に対処できる能力の向上を図っています。



合同訓練の様子

(2) 安全管理体制の維持・向上

①各種講習会

安全文化の構築と定着を図るため、外部講師を招いた講演会のほか、グループ会社も含めた緊急事態対策および防災体制説明会を実施し、更なる社員の安全意識高揚に努めています。



②震災記録誌作成と震災教育

2018年6月18日に発生した大阪府北部の地震における大阪モノレールでの発災から復旧に至る期間の震災対応状況や、社員の行動記録を体系的に網羅した震災記録誌を制作しました。これは、後世に当時の記録を残し経験を風化させない取組みと、新入社員への教育材料とし、輸送の安全を守る社員造りに活用しています。



震災記録誌

③eラーニングによる教育

全社員を対象に毎月テストを行っています。問題は、必要に応じて内容の見直しを行い、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。

(eラーニングとは、コンピューターネットワークを介した学習形態のこと。)



eラーニング取組みの様子

(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、変電所や車庫など、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、安全安定運行を心掛けています。また、各駅ホーム列車後方の状態を監視モニターに表示し、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。



運輸指令所

2018年度から導入した各駅の可動式ホーム柵の異常も監視しています。

②ヒヤリ・ハット運動の充実

大きな事故は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。

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等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（S A S : Sleep Apnea Syndrome）対策

S A Sとは、睡眠中に呼吸が止まる疾患で、主な症状は昼間の耐えがたい眠気や集中力の低下などがあり、ヒューマンエラーにつながる恐れがあります。

上記症状に起因する事故・トラブルを抑止するため、運転士等は眠気度チェック及びスクリーニング検査を定期的実施し、その結果、S A S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非常時用ステッカーの携帯

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、私服等の上から左胸等に貼り付けて使用する「名札ステッカー」を全社員が携帯し、危機的事象に備えています。



非常時用ステッカー

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に各駅に防犯カメラを設置しています。（計422台）



防犯カメラ

⑧透明ごみ箱

万が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。



透明ごみ箱

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) テロ・感染症への対応

①G20大阪サミット開催中の取組み

2019年6月のG20大阪サミット開催前後においては、一般道や高速道路の交通規制によるモノレールの混雑やテロ行為が予測されたため、大阪モノレールでは、駅・列車・設備等において、様々な取組みを行いました。



G20大阪サミット開催期間の列車の運行について

G20大阪サミット開催に伴い、大阪府内の高速道路や一般道で交通規制が実施されます。

大阪モノレールでは通常ダイヤで運行のほか、増発をいたしますが、下記期間中は混雑による列車の遅れが発生する可能性があります。

2019年6月27日(木)～2019年6月30日(日)

大阪空港、蛍池などの主要駅では、混雑が予想されますので、時間に余裕をもってご利用いただきますようお願いいたします。

ご利用のお客さまには大変ご迷惑をおかけしますが、ご理解と協力をいただきますよう、よろしくお願いいたします。



コインロッカー・ゴミ箱のご利用について

G20大阪サミット開催期間、駅での警戒警備を強化するため、以下の駅において、コインロッカーおよびゴミ箱の使用を停止いたします。(前後数日間も使用を停止する可能性があります)

【実施期間】2019年6月24日(月)から6月29日(土)まで

コインロッカー・ゴミ箱の使用停止駅

大阪空港駅・蛍池駅・千里中央駅

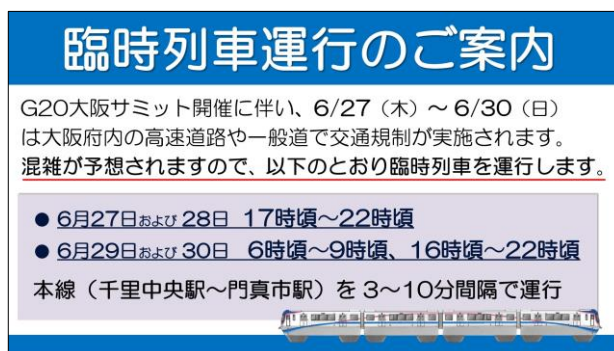
Railway stations where Coin lockers and trash cans will not be available during the G20 Osaka Summit.
Osaka-Airport station, Hotarugaike station, Senri-cho station

お客さまのご理解とご協力をお願いいたします。

駅におきましては、国より重点警戒駅として、大阪空港駅・蛍池駅が指定された事を受け、2駅では、始発から最終まで警備員を増員配置し警戒にあたりました。(千里中央駅は、当社判断)

開催前後のコインロッカー・ごみ箱の使用停止にご協力いただきましてありがとうございます。

列車におきましては、臨時列車の運行や、一部の列車の運転区間を変更延長するなど輸送力の確保に努めました。また、トラブルへの迅速な対応として、大阪空港駅に係員を配置するとともに、大阪空港-蛍池間において、列車の警戒添乗を強化いたしました。



臨時列車運行のご案内

G20大阪サミット開催に伴い、6/27(木)～6/30(日)は大阪府内の高速道路や一般道で交通規制が実施されます。混雑が予想されますので、以下のとおり臨時列車を運行します。

- 6月27日および28日 17時頃～22時頃
- 6月29日および30日 6時頃～9時頃、16時頃～22時頃

本線(千里中央駅～門真市駅)を3～10分間隔で運行

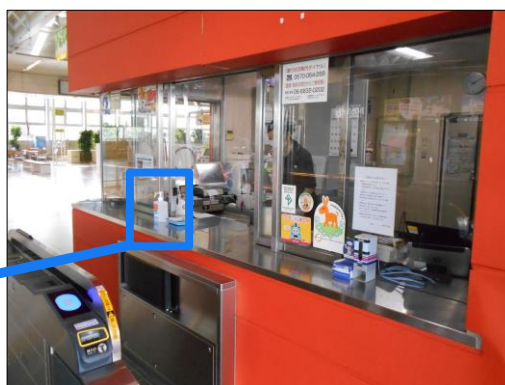
設備におきましても、大阪空港駅に、係員を早朝から深夜まで配置し、分岐器故障等に即座に対応出来るようにいたしました。

②新型コロナウイルス感染症の対策と対応

2020年1月30日、国が「新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置したことを受け、大阪モノレールも1月31日に社長を本部長とした「新型コロナウイルス感染症対策本部」を設置いたしました。刻々と変化する状況に対して、定期的にコロナウイルスに関する対策会議を開催し、国および大阪府の対策を把握しつつ、大阪モノレールとしての方針や、お客さまの感染防止対策の検討を行いました。

駅構内におきましては、お客さまが安心してご利用いただけるよう、改札窓口へのアルコール消毒液の設置や、飛沫防止シートの設置を行いました。

また、運転士や駅係員の感染によるお客さまへの感染拡大を防止するため、マスク着用、手洗いうがい、入社時の検温および体調確認を徹底いたしました。



車内におきましては、全車両へ抗ウイルス加工処理に加えて、定期的な消毒や、窓の開放による換気、運転士のマスク着用指示を実施いたしました。



また、運転士などの直ちに補充が難しい社員に感染者が発生した場合でも、安全安定輸送を確保するため、経験者のリストアップをするとともに、再教育などの研修を実施し、いつでも補充できる体制を整えました。

4-2 設備の保全と安全性

(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年周期で点検しています。

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（一般的な機能確認）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。



分岐器点検の様子1



分岐器点検の様子2

③信号保安設備の点検

列車の衝突、脱線を防ぎ安全運行に欠かせないATC/TD装置などの信号保安設備は、機能維持のため定期的に検査を実施しています。ATC/TD装置は2016年度から、機器状態を自動的に測定し保存する機能や詳細な故障情報を記録する機能を付加した装置に順次更新し、安全性の向上に取り組んでいます。



信号保安設備点検の様子

(2) 車両維持管理

法令や省令に基づき、各種検査を実施するとともに、会社独自の自主検査も行っています。

検査名称	検査周期
列車検査	10日を超えない期間ごと
周期検査【自主検査】	概ね1か月周期
月検査	3か月を超えない期間ごと
重要部検査	4年を超えない期間ごと
全般検査	8年を超えない期間ごと



(検査の様子①) 車体と台車を分離



(検査の様子②) 台車吊り上げ



(検査の様子③) 台車からタイヤを分離



(検査の様子④) 総合検査

(3) 耐震事業

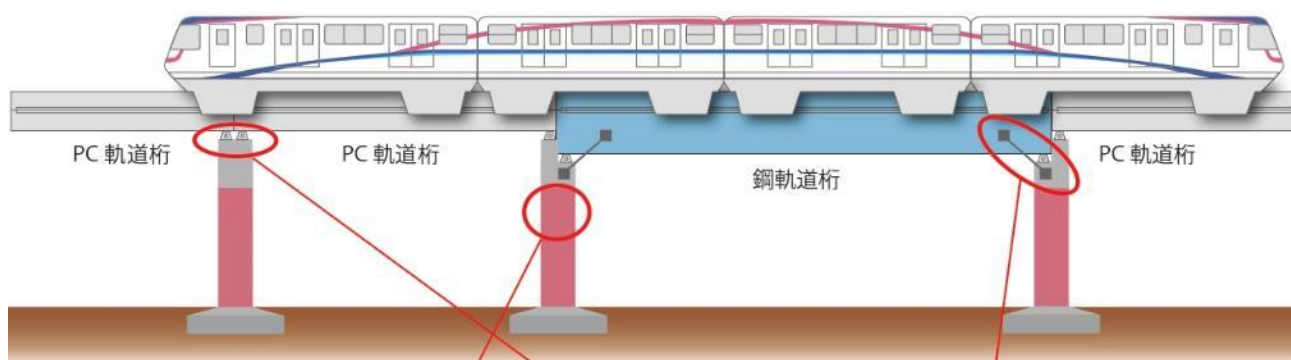
大阪モノレールの耐震化

大阪府と協力して、マグニチュード7級の内陸直下型の地震に対して必要な耐震性が確保できるよう支柱の補強や、軌道桁の落橋防止、駅舎の制震化などの対策を行ってきました。

1) 軌道桁の落橋防止装置

大阪モノレールは、広域緊急交通路に定めている府道大阪中央環状線の上空を走っており、地震で軌道桁が落橋して道路を閉塞しないように落橋防止装置を取り付けています。

※広域緊急交通路：災害時に応急活動（救助・救急、医療、消火、緊急物資の供給）を迅速かつ的確に実施するための道路



2) 支柱の補強

コンクリートの支柱に鋼板を巻きたてて、ねばり強くなるように補強しました。



3) 駅舎の制振

地震のエネルギーを吸収して、変位量を抑えるオイルダンパーを駅舎の躯体に取り付けました。



4) 車両基地の耐震

車両基地の留置線が地震で横ズレしないように変位制限装置を設置しました。



(4) 設備等の安全投資

①車両の安全性向上

・脱出シュータの整備

脱出シュータは、大規模地震や長時間の停電など、万が一、駅間で車両が走行不能となった場合に使用する設備です。建築（ビル）用の避難器具として使われている設備をモノレール搭載用に改良したもので、1列車に2か所（両先頭車）設置しています。車両客室の窓から地上へシュータ部分を投下、シュータ内部はらせん状となっており、滑り降りるようにして地上へ脱出します。



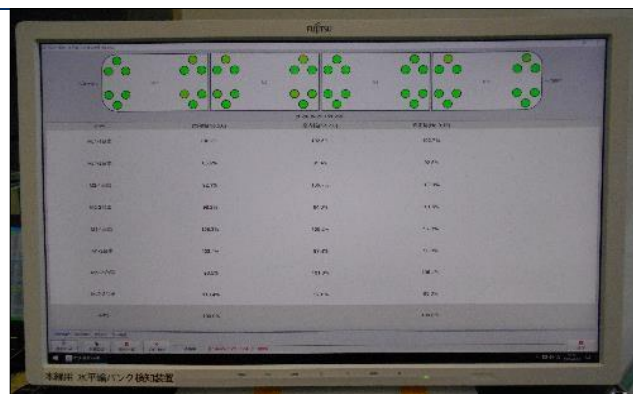
脱出シュータ



脱出シュータ格納箱

・水平輪パンク検知装置の増設

水平輪パンク検知装置は、列車がこの装置の上を通過すると、水平輪（桁を横から挟み込んでいるタイヤ）の桁への圧力を自動的に計測する装置で、彩都線にも増設しました。これにより、細やかな計測が行え、安全性が向上しました。



水平輪パンク検知装置

②ホームの安全性向上

・可動式ホーム柵の整備

可動式ホーム柵は、お客さまと列車の接触防止、お客さまのホームからの転落を防ぐために、全18駅に設置を計画しています。

- ・2019年度は、7駅に設置完了しました。

（門真市駅、南茨木駅、彩都西駅、蛍池駅、万博記念公園駅、大阪空港駅、山田駅）

- ・2020年度は、4駅に設置予定です。

（宇野辺駅、少路駅、南摂津駅、大日駅）

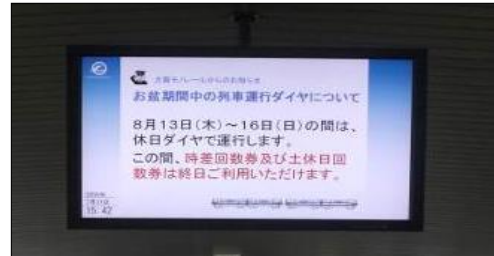


可動式ホーム柵

5. お客さまへの情報発信

5-1 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し案内を行っています。



お客さま案内モニタ

5-2 災害時における情報発信 ～2018年大阪府北部の地震から～

2018年大阪府北部の地震においては、お客さまからの問い合わせに対して的確な情報発信や社内での情報共有が十分に出来ていなかったことなどから、情報発信のあり方を検証し、お客さまが欲しい情報をタイムリーに発信できるように【4つの基本ルール】を視点に情報発信のあり方を検証しました。

大前提となる視点【4つの基本ルール】

- ① お客さまの「判断」に役立つ情報をお客さま目線で発信する
- ② お客さまが「判断」するのに役立つタイミングで情報を発信する
- ③ 社内での情報共有を徹底し、情報を発信する
- ④ お客さまの声（不満、疑問）は速やかに社内共有し、意思決定の精度を上げる

上記【4つの基本ルール】に基づき、お客さまからのご意見・ご要望を情報発信内容に反映させ、お客さまが「ご自身の行動を判断」していただけるよう、ホームページ、ツイッター等のツールを活用してタイムリーな情報を行うこととしました。また、お客さま案内モニタにおいて、緊急時にインバウンドのお客さまにも正確な情報を提供できるよう4か国語に対応いたしました。「英語」「韓国語」「中国語＝簡体字と繁体字」の充実を図りました。

台風接近時の列車の運転について

現在、通常運転をしています。
台風の接近に伴い、列車の徐行運転や運転を取り止める場合がありますので、予めご了承ください。

Train Services During Approach of Typhoon

Train services are currently running normally.

Please note that due to the approaching typhoon, trains may be running slowly and services may be canceled.

태풍 접근 시 열차 운행에 관하여

현재 정상적으로 운행하고 있습니다.

태풍이 다가오고 있어 열차를 서행 운행하거나 운행을 중단할 가능성이 있으므로 미리 양해 바랍니다.

关于台风接近时列车的运行

现在，列车正常运行。

伴随台风的接近，列车有可能缓慢运行或停止运行，敬请提前知悉并谅解。

多言語表記モニタ例

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を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

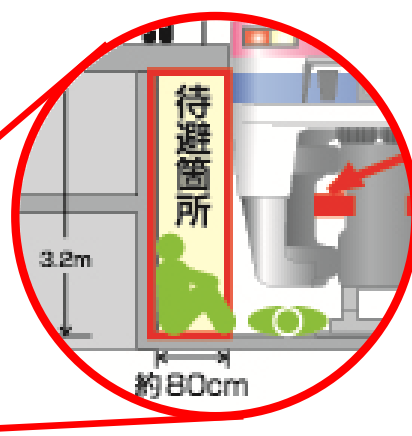
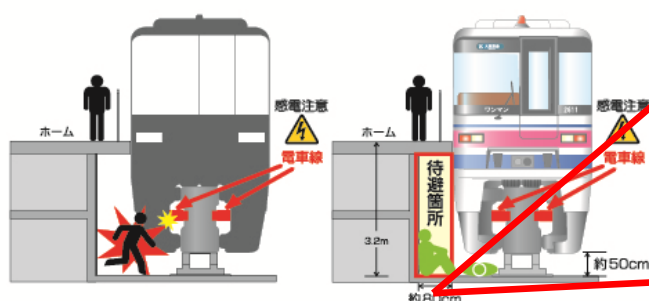
万が一、ホームから転落された場合は、待避箇所にて待避していただくか、伏せたままお待ちください。また、モノレールが走行する軌道の側面には高電圧（1500V）の電車線が取り付けられているため、感電する恐れがあります。絶対に触らないようお願いいたします。

万が一転落されたら

SOS ホームのお客さまに
大声で救助を求めて下さい！ **SOS**

【待避箇所】

係員が救出に向うまでの間、「待避箇所」に避難していただくか、伏せたままお待ち下さい。



線路の側面には電車線(直流1500V)が張られており、
触れると感電のおそれがあり大変危険です。



電車線にふれないで下さい！



※緊急時の待避箇所

できるだけ待避箇所の奥に避難して下さい！

(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

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】

大阪モノレール株式会社

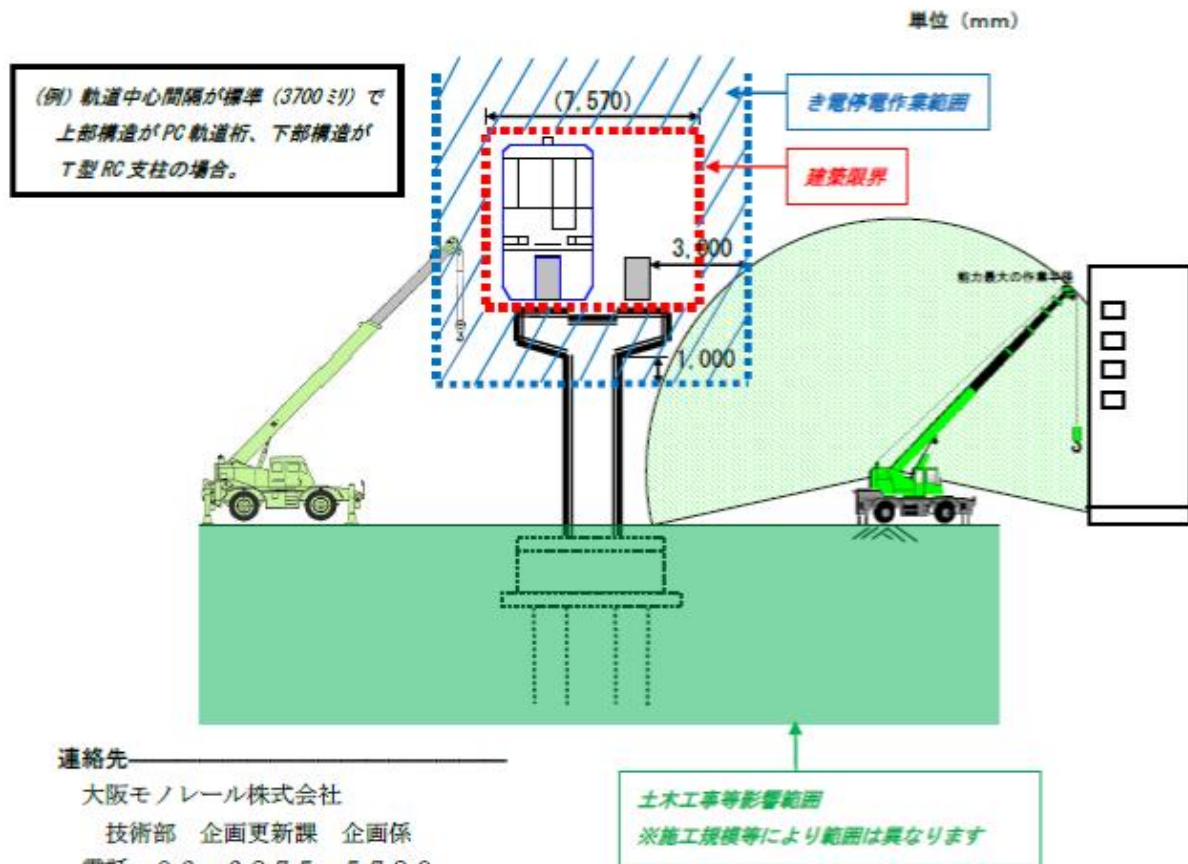
大阪モノレール沿線で工事等をされる方に 「事故防止にご協力を」

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。



2020年6月現在



【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)