

北大阪急行電鉄 安全報告書 2023



2023年 安全報告書

目 次

1	ごあいさつ《2023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	20
5. 3	異常時対応力の強化	22
5. 4	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	お客様への安全啓発	26
6. 3	お客様、住民の皆様へのお願い	27
7	安全報告書へのご意見募集	30

1. ごあいさつ《2023 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。

新型コロナウイルスにつきましては、本年5月から、感染症法上の分類が従来の2類から5類へと変更となり、マスクの着脱などのコロナ対策は、個々人の判断に委ねられることになりました。お客様におかれましては、長期間にわたり感染防止対策にご理解・ご協力をいただき、誠にありがとうございました。

これからもお客様に安全・安心してご利用いただける輸送サービスが提供できるよう、努めてまいります。

さて、当社は1970年の開業以来、有責事故ゼロを継続しており、2022年10月には連続24期運転無事故表彰を国土交通省・近畿運輸局より受けることができました。

2022年度における安全に対する具体的な取組みといたしまして、ハード面につきましては、運行管理システム・電力管理システム等の改良更新を行い、異常時対応の迅速化やお客様への充実した情報提供を実現しました。また、近年の激甚化・頻発化する自然災害への備えとして、総合指令所への浸水・漏水対策工事やOsaka Metroとの共同使用駅である江坂駅の耐震化工事を継続して実施いたしました。

一方、ソフト面につきましては、列車内での粗暴行為等に備え、車内の非常用設備や可動式ホーム柵などの機能や使用方法についてピクトグラムを活用した“お客様にわかりやすい表示”に改良するとともに、すべての車両と駅に防護盾を配備したほか、警察・消防と連携したテロ対策訓練の実施をはじめ故障列車の収容訓練や情報伝達訓練等を行うなど、異常時対応力の強化を図りました。

今後とも安全輸送の絶対確保を経営の最優先課題として、全役員・社員が一丸となって安全管理体制のさらなる強化・向上を図ってまいります。

現在、当社では、千里中央駅から北へ約2.5 km延伸し、^{みのおせんばはんたいまえ}「箕面船場阪大前駅」と^{みのおかやの}「箕面萱野駅」の2駅を新設する延伸事業を2016年度から進めており、工事も順調に進捗していることから、開業日を2024年3月23日とすることをすでに発表させていただいております。

開業日まで安全に工事を進めることはもちろんのこと、新たに構築した施設や設備の各種安全点検・検査、開業後の運行・運営を担う社員に対する習熟訓練、延伸線区間・新駅における安全管理体制や警察・消防などの関係者との情報連携体制の構築など、お客様に延伸線を安全かつ安心してご利用いただけるよう、開業に向けて、しっかりと準備を進めてまいります。

この報告書は、鉄道事業法第19条の4に則り、2022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。

2022 年度「安全目標」・「主な安全施策」

■ヒューマンエラーによる有責事故ゼロの継続

- ・基本動作の確実な励行、作業手順遵守の徹底
- ・自社・他社事故事例、ヒヤリハットの活用
- ・規程類、マニュアル類の整備・見直し、教育の実施、理解度の把握
- ・経験浅薄者に対しての技術・技能の伝承方法の追求

■設備の適切な保全と管理

- ・業務委託先や施工業者と一体となった鉄道施設・車両の保全体制の強化
- ・安全性の向上に資する新技術・新機能の導入検討
- ・業務効率化・生産性向上を推進する上での安全の絶対確保

■異常時対応力の強化

- ・自然災害および鉄道テロ行為の発生時に対する教育訓練の実施
- ・自然災害および鉄道テロ行為の発生時に対する安全投資、防災・減災投資の計画的な実施

■社会環境および事業環境への適切な対応

- ・移動制約者に対するサービス充実とバリアフリー設備の適切な管理
- ・延伸開業に向けた安全にかかる課題整理と対応計画の策定

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ない。

■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。

2.4 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ります。

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

過去や他社の事象事例、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

2022 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

2022 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

2018 年度～2022 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	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
鉄道係員	0	0	0	0	0
車 両	0	0	0	0	0
鉄道施設	0	1	0	0	0
※ 鉄 道 外	1	0	0	0	0
自然災害	3	0	0	1	0
合 計	4	1	0	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

2022 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

2022 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

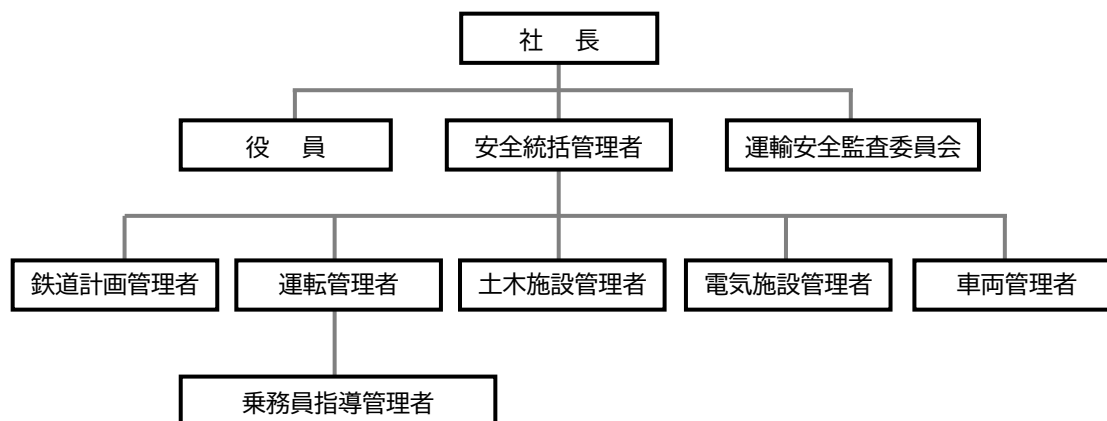
2022 年度において、その他安全を脅かす事態は発生していません。

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もと、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もと、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もと、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もと、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もと、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(各課)



現場巡視(運輸課)



現場巡視(電気課)



現場巡視(延伸工事)

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. 運転管理者
5. 土木施設管理者
6. 電気施設管理者
7. 車両管理者
8. 乗務員指導管理者
9. 運輸安全マネジメント事務局
10. 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
・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	・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」「ハッとした」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

2023年2月4日 2022-2

可動式ホーム柵の取り扱いについて

① 開	種	車掌
② 発生日時	昼間閑散時	
③ 発生場所	上り緑地公園駅	2 号運転台



車庫扉を開くとホーム柵も開くはず……あれ！？

【状況】
 上り緑地公園駅で車庫扉を開閉後、警報発知表示灯が鳴動した。すぐに車庫扉を開閉したが、ホーム柵は開閉しなかった。一瞬、江ノ島線のホーム柵の取り扱いと混同して自動で開閉すると思い、ホーム柵開閉操作をミスりかけてしまった。



①

【リスク】
 ● お客様を可動柵で挟む、もしくは可動柵と列車の間に挟まれ転落させる等々に繋がる恐れがある。
 ● 車庫扉と可動柵の取扱いを混同し、可動柵の開閉が遅れ、お客様が可動柵に接触する恐れがある。
 ● 無から可動柵の開閉ボタンを押し間違え、開閉が遅れる危険性がある。

【対策】
 ● 自社柵と他社線の可動柵の違いを熟知しておく。
 ● 一つ一つゆっくりと行動し、一歩おさまり扉操作を心掛ける。
 ● 開閉ボタンの位置を確認し、可動柵開閉時すぐに対応出来るように準備しておく。

※写真の意なる情報のご提供ありがとうございます。

運輸課

[illegible]

施設課

近鉄電気エンジニアリング 株式会社

ヒヤリ・ハット報告

(わたしの職とわたしの行いについて)

職名	会社	年	月	日	曜日	時間	場所	施設	その他
いつ	令和 4 年	8 月	1 8 日	(木曜日)	午前 14 時	20 分頃	天候	晴	
どこで	北近畿建設工事 7 号工区		どうして		短くまた水設置作業をしている時				
ヒヤリ・ハットの内容	短くまた水設置作業で短くまた水を下げようとしてハンマーでたたきながら土を落として自分の指を落として自分の指を落としてたたきうろたえた。								

このように思いました

→ 狭い場所で作業が滞った。

→ 周囲が驚かした。

→ 作業方法に問題が

→ 作業中に問題が

→ 作業中に問題が

→ 作業中に問題が

→ 作業中に問題が

→ 作業中に問題が

① 心身の訴え

② 心身の訴え

③ 心身の訴え

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

⑭ あわてていた

⑮ いらいらしていた。

⑯ 不機嫌な事があった

⑰ 疲れていた

⑱ 無意識に手が動いた

⑲ やりにくかった、難しかった

⑳ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

⑪ 無意識に手が動いた

⑫ やりにくかった、難しかった

⑬ パラソルをくずした

④ 心身の訴え

⑤ 心身の訴え

⑥ 心身の訴え

⑦ あわてていた

⑧ いらいらしていた。

⑨ 不機嫌な事があった

⑩ 疲れていた

電気課

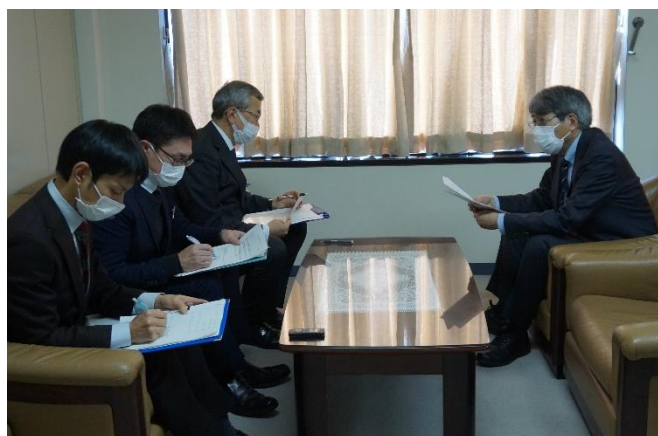
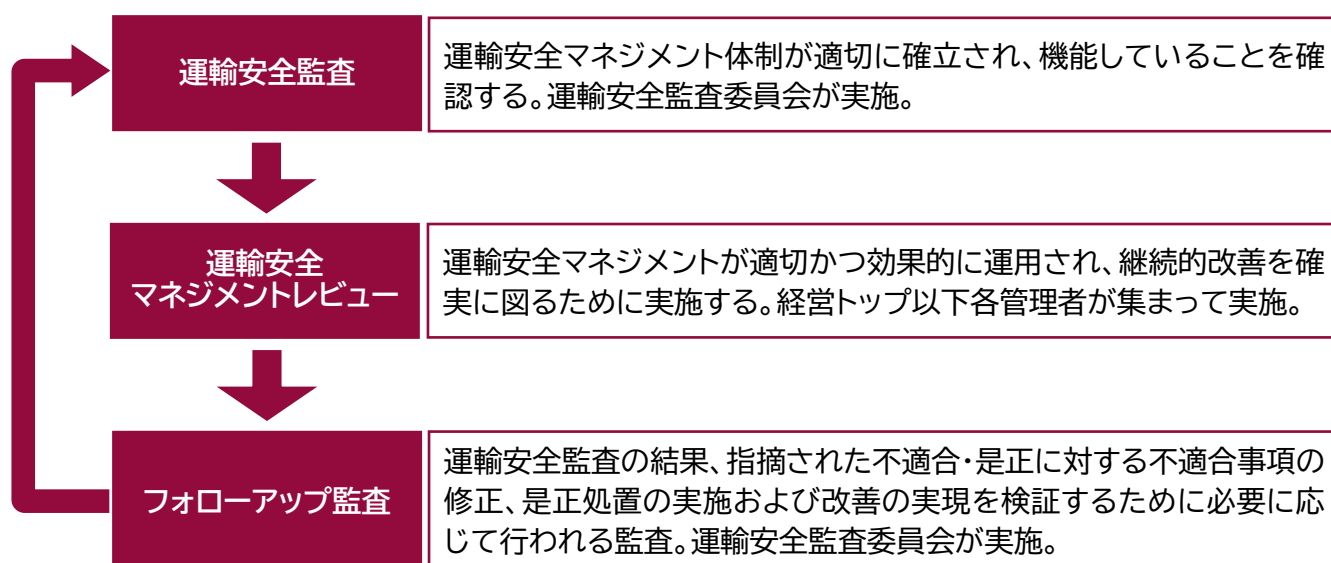
ヒヤリ・ハット報告書		作成日 作成者	2023年4月5日 鉄道事業部車両課
いつ（発注、またはいつ頃）		作業内容	
2023年4月4日 15時30分ごろ		通行時発見	
どこで		何をしたとき（何をするとき）	
松山台車庫 第1定期検査場			
どうなった（または可能性）			
2段軌台車庫の上閉車台が落下していた。（落下時、近作降ではなかった）			
原因と原因となる箇所		（発生原因が分からない場合は「原因」として記入する）	
☒ 物置設備、庫庫 ☐ 作業台、手摺 ☐ その他の要因	発動により上閉車台が傾倒したため、荷留ベルトの破断により、上閉車台が落下したものと推定。		
目 撃 者 氏 名 職 名 職 種	1. 見とくやにきた 2. 気づけなかった 3. 気づけなかった 4. 機に気づかなかった 5. 機に気づいたが、6. 気づけなかった 7. 気づけなかった 8. 気づけなかった 9. 体感がなかった 10. 機に気づいた 11. 気づけなかった 12. 気づけなかった		
) 報告者			
当箇所を通行時に発見した。落下直前時間は同日の午前中。			
この報告が何をもたらしたか。さらなる原因となる場合（発生防止の取組）			
2段軌台車庫の可動式作業台があった場合、当該事故が発生すると台車の工数が増えるとなる等、大気汚染の可能性がある。			
原因の調査			
台車を点検に来た後、上下の車輪2本それぞれ荷留ベルトが締結しているが、発動により車輪が動くとして車輪のナイスリングに食付がかり、スリングが破断したところよりパランスの割れて、台車が落下したと推定。			
対策			
2段軌み台車を全て、平置きに変更。（暫定措置）			
本所については、検討中。			

車両課およ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

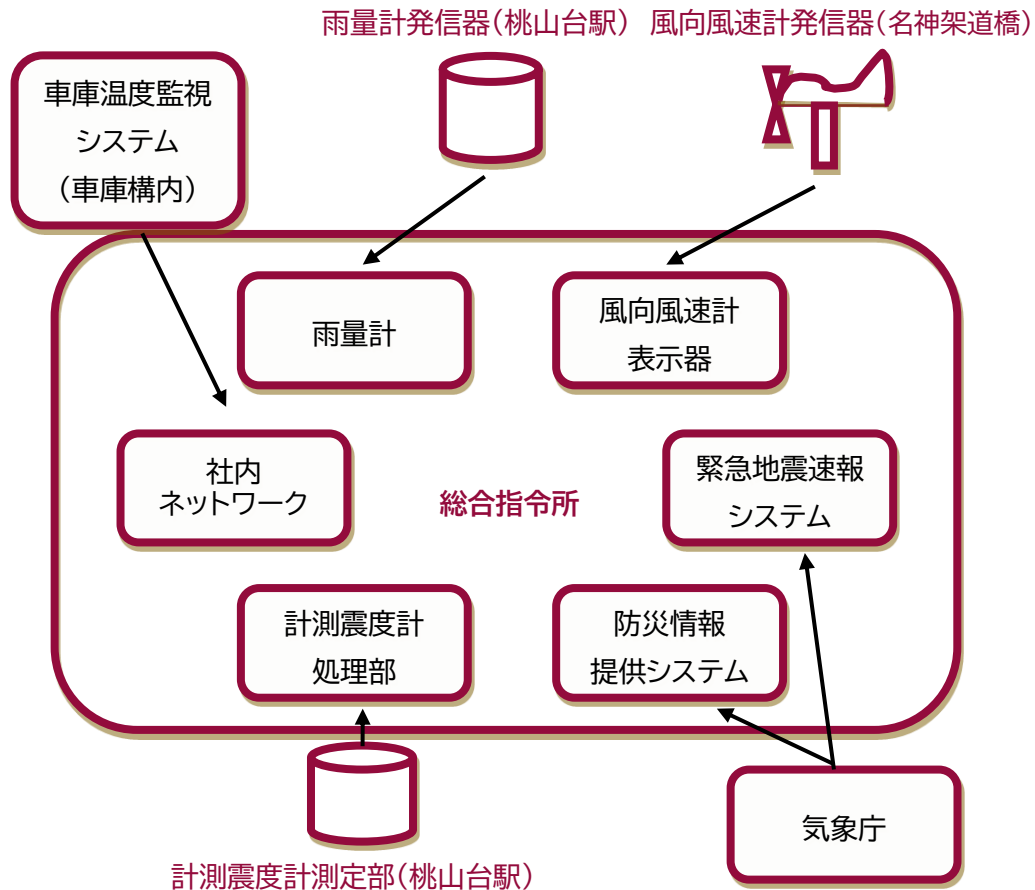


鉄道事業部内部監査(車両課)

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				
観測時刻	2022/09/01 21:17			
瞬間風速 (m/s)	瞬間風向	1分雨量 (mm)	10分雨量 (mm)	
0.0	北	0.5	10.0	
最大瞬間風速 (m/s)	最大瞬間風速向	経時雨量 (mm)	日雨量 (mm)	
1.8	北北東	13.0	31.5	
平均風速 (m/s)	平均風向	連続雨量 (mm)	警報状態	
0.6	北	13.0	0000	

ネットワーク上で確認できる画面

(3)雨量計

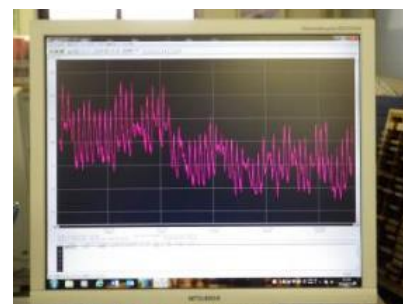
降水量を測定する装置で桃山台駅駅舎上に集水桝を設置しています。時間と降水量により設定された数値に達すると警報が出され、雨量に対する監視体制をとります。また、そのデータは社内のネットワークで閲覧できるようになっています。



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、テロ警戒バッジの佩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。



テロ警戒バッジ

(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、以下に記す保守業務および線路検査業務、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・建築設備関係工事(土木構造物、駅他施設・設備の保守改良)

軌道関係工事(軌道整備、レール更換、まくらぎ更換等)

(委託業務) 土木・建築設備関係工事の現場監理業務

軌道関係工事の現場監理業務

作業用機械の運転および点検業務

構造物の検査全般

線路検査全般

② 施設部門における外注先等の安全管理

- ・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および承認、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、計画の確認および承認、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、電気設備関係工事を外注し、以下に記す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) 電気設備関係工事

(委託業務) 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・事業用電話設備等
信号・通信設備、電力(変電・電気室・内線)設備、サードレールに係る検査・障害対応業務、電力指令業務

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および承認、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、業務を行っています。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
- ・故障対策に関しての調査、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およ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

すべてのお客様により安全に、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。



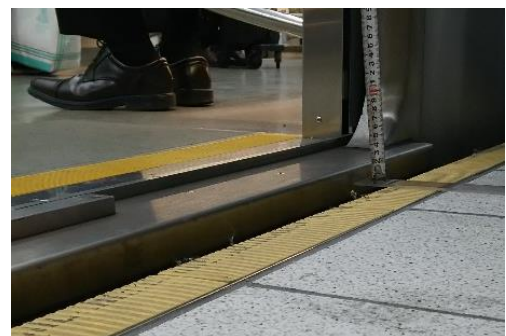
(2)櫛状ゴム

- ・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。



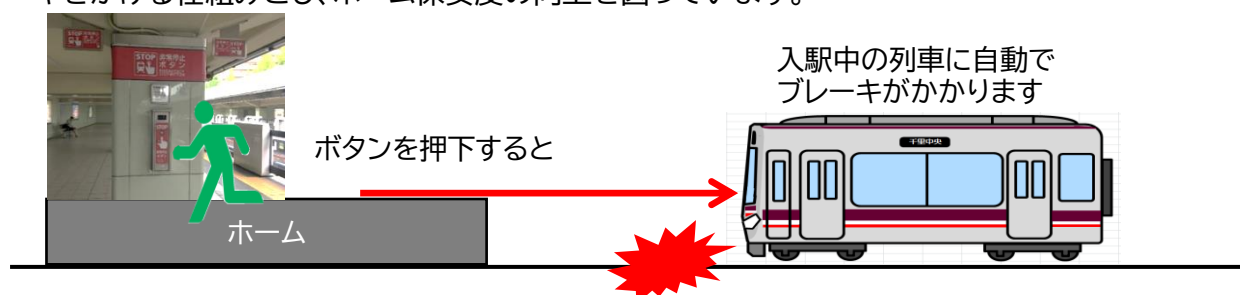
(3)ホームと列車の段差解消

ホーム床面の高さをかさ上げし、列車入口と車両との段差解消を図っています。また、段差・隙間に関する情報をらくらくおでかけネットに掲載しております。



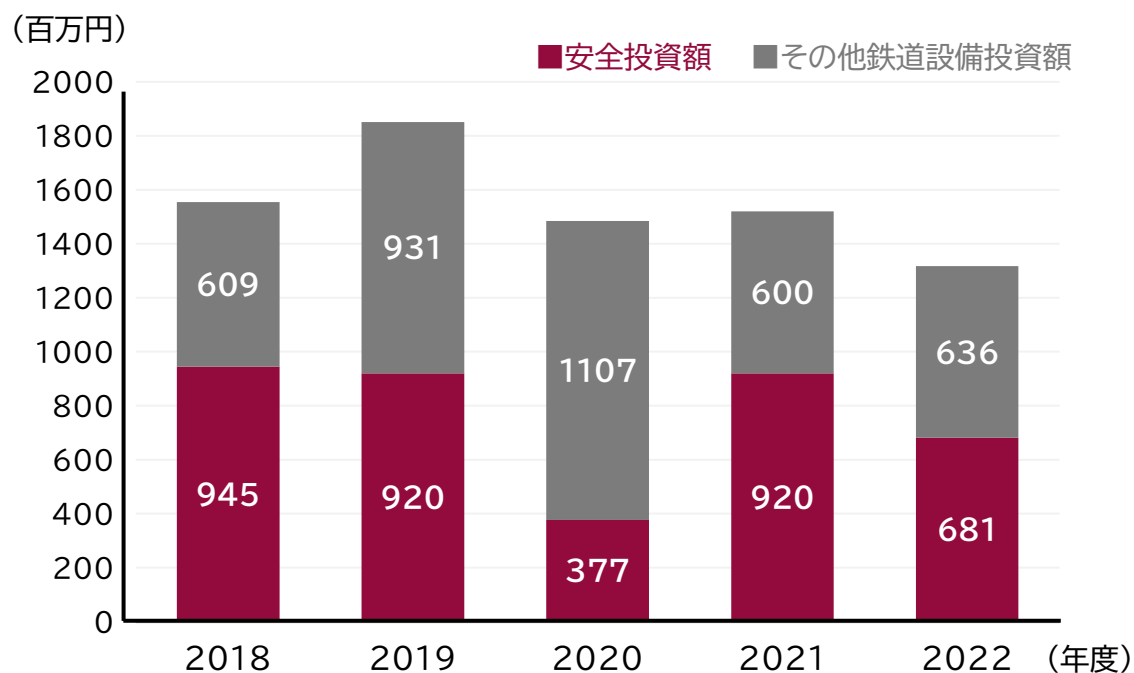
(4)非常停止ボタンのATC連動化

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っています。



(5)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。



2022 年度に取り組んだ主な設備投資は次のとおりです。

■総合指令所屋根改修工事

総合指令所への漏水を防ぐため、屋根と雨樋をかさ上げにより改修し、総合指令所内に雨水が流れ込まない構造に変更しました。



施工前



施工後

■運行管理システムの更新



運行管理システムの改良更新を行い、各駅に列車在線表示業務用パソコンを設置しました。

■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および道路へ落下するのを未然に防ぐため、FRP の軽量高欄に取替を行うとともに同区間の剥落防止工事を実施しました。

(江坂駅付近:延長 44.0m)



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。



アルコール検知器



江坂運転係員室での検査
(対面点呼)



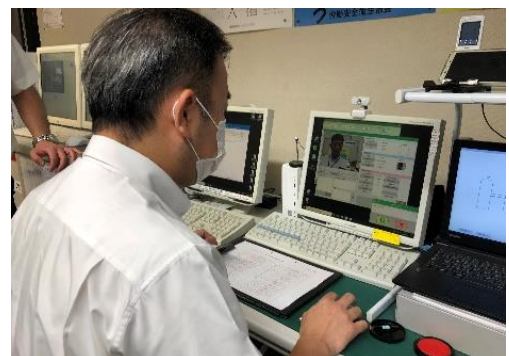
車両事務所での検査
(遠隔点呼)

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様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。2022 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。

②技術部門の業務委託先に対する資格制度の制定

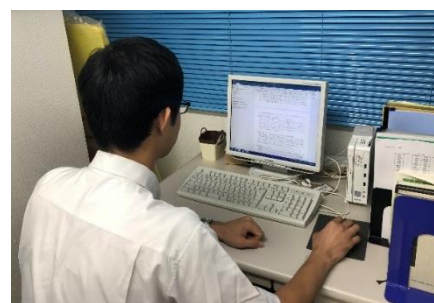
鉄道施設や車両の保守・工事では、専門的な知識や技術等が必要となるため、技術部門の業務委託の際には一定の資質を有することを確認する資格制度を設けています。資格を取得する講習時には適性検査(クレペリン)、筆記試験、面接試験を実施し、知識の充足度と適性能力を確認しています。



資格更新講習(机上教育)

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。



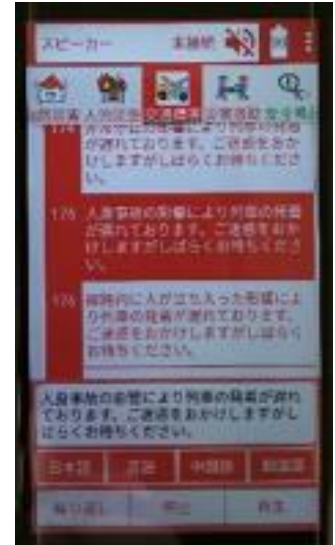
安全学び舎

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。



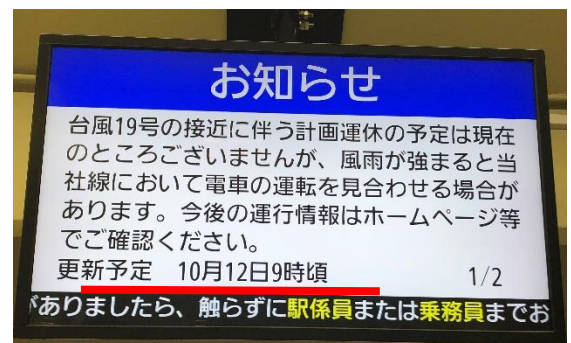
② 多言語情報発信機能

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] 運転正常	[Operating status] Suspended
[区間] 千代田線 江崎	[Section] Sendai-chuo(M0) ~ Enoki(M11)
[原因] 人身事故	[Cause] Accident resulting in injury/death
	中国語(簡)
	[運行状況] 停止
	[区間] 千代田線(M0) ~ 江崎(M11)
	[原因] 他人乗車
	中国語(繁)
	[運行状況] 暫停營運
	[區間] 千代田線(M0) ~ 江崎(M11)
	[原因] 他人乘車
	韓国語
	[運行 상황] 정지
	[구간] 천대선(M0) ~ 강기(M11)
	[원인] 타인승차

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。



④ 防護盾の配備

鉄道車内で発生した他社での刺傷事件を受け、全駅・全列車に防護盾を配備しています。



(2)警察消防合同訓練

列車内でのテロ行為が近年同業他社で発生していることを受け、2023年2月17日に車内にて男が火を放ち、お客様を切りつけているという想定のもと、迅速かつ安全な救助活動および初動対応スキルを高めるため、豊中警察・新千里消防署(豊中市)と合同訓練を実施しました。お客様の救助活動および避難誘導、関係各所への連携を図るとともに、既存の非常用設備が適時適切に動作するか確認も合わせて行いました。訓練終了後には、当社線の施設や設備についての意見交換を実施し、当社線で異常が発生した場合の対応についての連携を強化しました。



発煙器を使用した車内の様子



軌道からの避難誘導



可動式ホーム柵の説明(意見交換会)



非常梯子の説明(意見交換会)

(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。

2022 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(非常停電装置取扱い訓練)	年 1 回
全社	普通救命講習(AED 取扱い教育)	年 2 回
施設課、電気課	軌道モーターカーおよびダンプトラック脱線復旧訓練	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) ポイント手回し訓練	年 6 回
運輸課	北急・Osaka Metro 異常時合同訓練	年 2 回
運輸課	各駅駅扱い訓練	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
電気課	通信設備(通信回線)障害復旧訓練	年 1 回
車両課	搬送台車取扱い習熟訓練	年 1 回
車両課	脱線復旧器取扱い習熟訓練	年 1 回
車両課	消防訓練	年 1 回



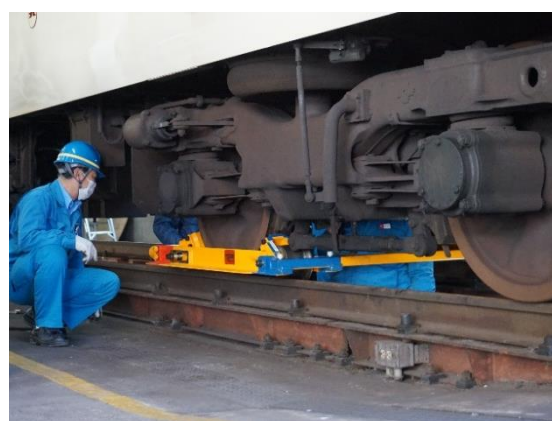
ダンプトラック脱線復旧訓練



レール折損応急復旧訓練



サードレール復旧訓練



搬送台車取扱い習熟訓練

(4) 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

自然災害等発生時においても、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

5.4 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、お客様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

■「鉄道利用者の安全確保に関する包括連携協定」の締結

2021年12月17日に、大阪府警察本部と近畿運輸局との間で鉄道をご利用のお客様の安全確保を目的とした連携協定を締結しました。互いの協力体制を確固たるものとし、セキュリティに関する情報共有や合同訓練の充実などを図ります。

2022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

2022年4月21日・2022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

(2)護身術訓練の実施

2022年9月8日、2022年12月6日に千里中央駅他にて大阪府警察本部鉄道警察隊による護身術訓練を行い、防護盾の使用方法や第三者行為災害防止のための護身術を学びました。



(3)3市各消防本部との鉄道災害時の安全対策研修会の実施

2022年12月16日、豊中市消防局および吹田市・箕面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。緑地公園駅のホームから旅客が転落し、進入してきた列車と接触し足が車輪に挟まれているという想定のもと、運転指令から消防本部や警察への救助要請をはじめ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。



車両構造等の実車講習



消防救助隊による救助活動



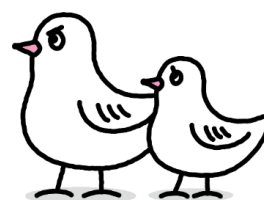
鉄道設備に関する講習

6.2 お客様への安全啓発

列車を安全に運行するため、当社からお客様へ各種安全啓発を行っています。

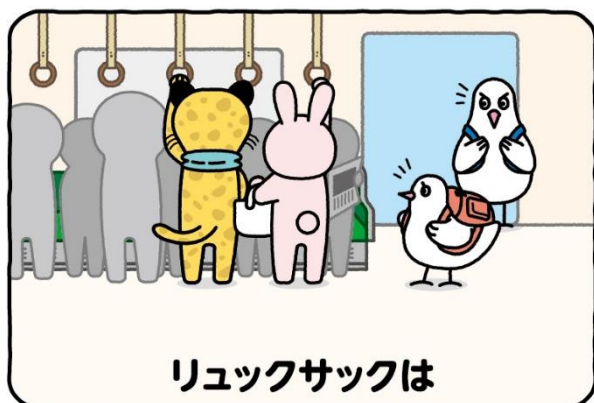
(1)マナー啓発キャラクター「北鳩家族」によるマナー啓発

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(案内ディスプレイ)、ポスター等で各種マナー啓発を行っています。

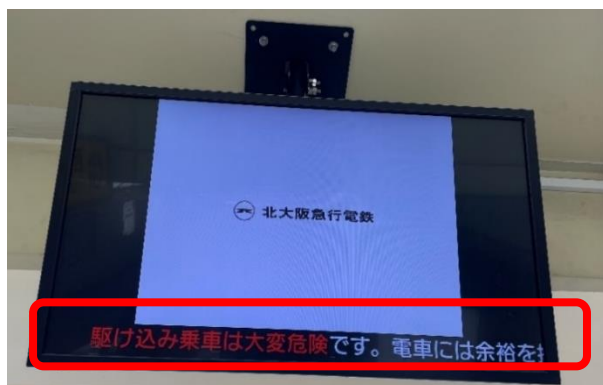


北鳩家族
(きたきゅうふあみりー)

(例)荷物の持ち方



- (2)旅客案内情報表示装置(案内ディスプレイ)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(案内ディスプレイ)、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(案内ディスプレイ)



行先案内表示器

6.3 お客様、住民の皆様へのお願い

当社を安心してご利用いただくための取組みとして、車内で緊急事態が発生した場合の非常用設備の使用方法を公表しています。※緊急時以外は取り扱わないでください。

(1)乗務員へ通報するとき

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、非常通報装置のボタンを押下し、号車と車内の状況をお知らせください。乗務員が応答し、対応します。なお、非常通報装置は全車両に設置しています。

※一部の車両には、通話できない装置があります。



非常通報装置

(2)車内で火災が発生したとき

火災発生時に使用できるよう、全車両の連結部付近に消火器を配備しています。



消火器

(3)車両からホームへ脱出するとき

- ①緊急時に可動式ホーム柵の非常用ボタンを押すと、可動式ホーム柵を手動で開けることができます。



可動式ホーム柵非常用ボタン

- ②緊急時に非常脱出ドアの赤色つまみを手前に引き、スライドさせることで脱出ドアを開けることができます。



非常脱出ドア

当社からお客様・住民の皆様へ、ご協力をお願いしています。

(1)不審物発見時のお願い

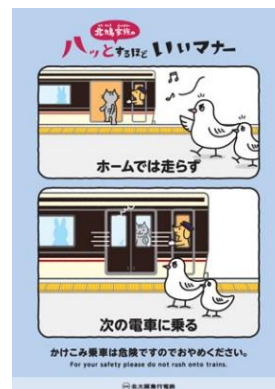
駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせず、近くの乗務員や駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。なお、改札口に係員が不在の時は、お近くのお問い合わせセンターホンでお知らせください。



お問い合わせセンターホン

(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。



(3) 暴力行為禁止のお願い

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。



(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、お客様同士の衝突や転倒・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。



(5) エスカレーターのご利用に関するお願い

エスカレーターでの無理な追い越しは転倒や怪我の原因となり、大変危険です。エスカレーターは、2列で立ち止まってご利用いただきますようお願いいたします。



(6) 声かけ・見守りのお願い

お身体の不自由なお客様や、お困りのお客様を見かけた際は、温かいお声かけをお願いいたします。



(7)ホームで非常事態が発生した場合のお願い

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発見された場合には、ホームの柱やホーム柵に設置している「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 8階

電話 06-6865-0645(月～金 9:00～17:00)

ホームページ <https://www.kita-kyu.co.jp>



北大阪急行電鉄