

安全報告書 2024



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。

公共輸送機関である鉄道事業には、正確・快適・迅速と様々な品質が求められる中、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、お客さまを目的地まで安全にお運びするために、社員一人ひとりが日々の業務に励んでおります。

2023 年度は、着手していた万博公園変電所の設備更新が完了し、故障のリスクが低減されたことで、より安定した輸送が継続できるようになりました。また、非常用設備等をお客さまにとってわかりやすく表示することを目的に、国土交通省が定めた「車内非常用設備等に関するガイドライン」を踏まえ、全保有車両、並びに全駅の非常用設備のピクトグラムの更新に取り組みました。

一方で、軌道・分岐器等の施設のトラブルによる運休や、台風・地震の影響による運休により、お客さまに多大なご迷惑をおかけしたこともありました。これらを踏まえ 2024 年度は、これらの施設トラブルの再発防止に向け各種対策を確実に実施するとともに、引き続きお客さまの安全確保を最優先に行動してまいります。

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、引き続き新型車両 3000 系の導入を進めるなど、会社を挙げて「輸送の安全の確保」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。

最後になりましたが、当社すべての社員が一致協力し、築き上げてきた安全風土を守り、さらにお客さまが安心してご利用いただける鉄道を目指し、今後も改善を重ねてまいります。

本報告書は 2023 年度における当社の安全確保に関するさまざまな取り組み状況等を、広く皆さまにご理解いただくために、とりまとめたものです。ぜひご高覧いただくとともに、ご意見やご助言を賜れば幸いです。

大阪モノレール株式会社
代表取締役社長

佐藤 広章



目 次

1. 安全に関する基本的な考え方	P.1
1-1 安全方針・安全行動規範・防災の基本方針	P.1
1-2 安全目標・安全重点施策	P.1
2. 安全管理体制と方法	P.2
2-1 安全管理体制	P.2
2-2 主な管理者の役割	P.2
2-3 安全管理方法	P.3
3. 事故等の発生状況	P.4
3-1 運転事故・インシデント・輸送障害	P.4
3-2 主な輸送障害の概要	P.5
3-3 行政指導等	P.5
4. 輸送の安全確保のための取組み	P.6
4-1 安全重点施策	P.6
4-2 安全管理等の強化	P.9
4-3 災害時の安全対策	P.11
4-4 設備の維持管理	P.15
4-5 安全投資等	P.17
5. お客さまへの情報発信	P.18
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	P.18
6. お客さま、工事等をされる方へのお願い	P.18
6-1 緊急事態発生時の非常用設備	P.18
6-2 沿線で工事等をされる方へのお願い	P.20

1. 安全に関する基本的な考え方

1-1 安全方針・安全行動規範・防災の基本方針

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社員が共有すべき考え方を「基本精神」として定め、「お客さまの安全輸送の確保」を掲げています。また、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」や「安全行動規範」、「防災の基本方針」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管理体制を常に点検し、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. 安全管理体制の継続的な改善のため、必要な変革に果敢に挑戦します。

防災の基本方針

1. 平素から、防災・減災など被害の未然防止・拡大防止の取組に努めます。
2. 自然災害の対応を行う際は、お客さまおよび社員の人命を最優先に行動します。
3. 自然災害復旧にあたっては、十分に安全を確保したうえで、早期の運転再開を目指すとともに、適時適切な情報発信に努めます。

1-2 安全目標・安全重点施策

2024年度の安全目標・安全重点施策

『安全目標』

1. 運転事故・インシデント「ゼロ」
2. 設備不具合によるお客さま負傷「ゼロ」
3. 社内原因による輸送障害 前年度以下

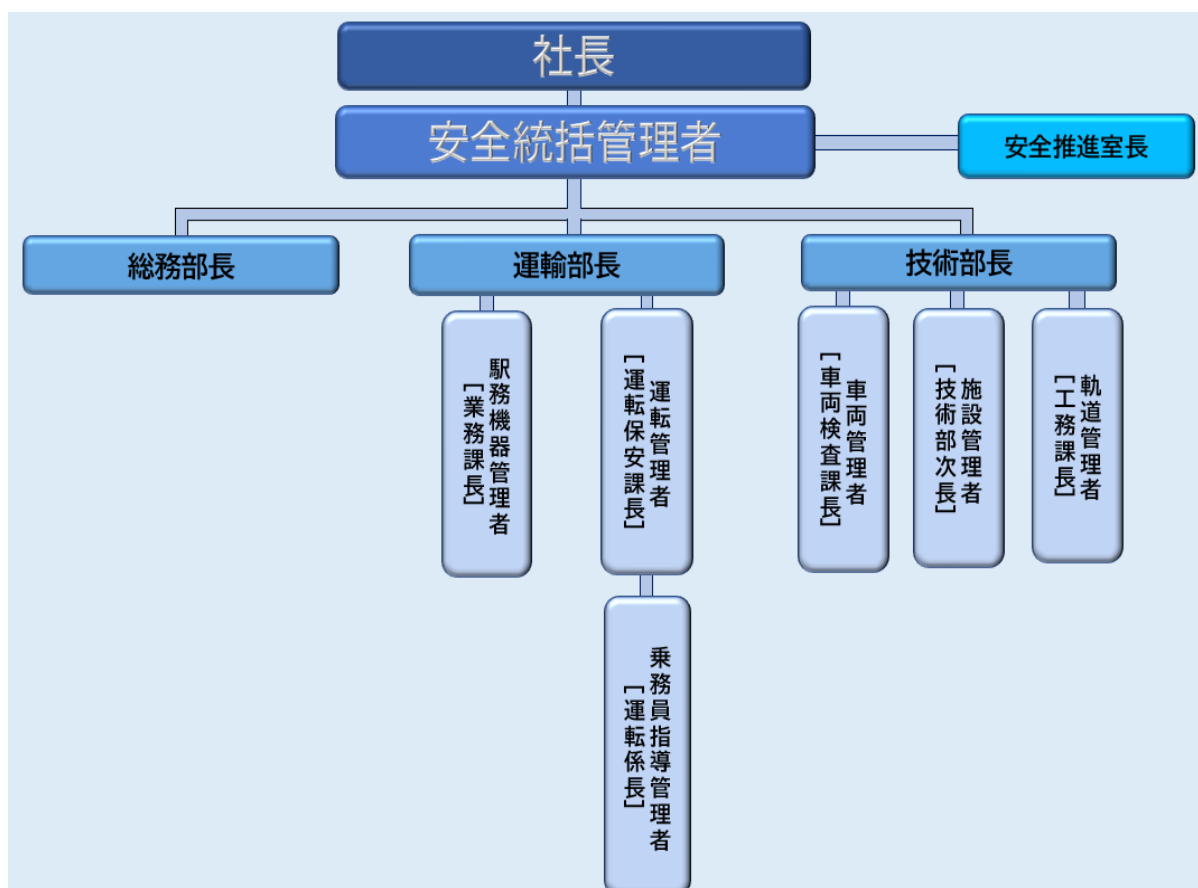
『安全重点施策』

1. 事故・トラブルの未然防止
2. 施設・設備の安全性向上
3. 事故・災害等、トラブル発生時の対応力向上

2. 安全管理体制と方法

2-1 安全管理体制

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および管理の体制、方法を定めています。



2-2 主な管理者の役割

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う
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・災害等の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

安全マネジメントに関する会議の実施

安全管理体制の維持・向上および事故の防止等を目的に、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。

更に経営トップを中心とした「経営管理層」による「役員安全マネジメント会議」も毎月開催しています。



大阪モノレールのWebサイトでは、大阪モノレールの「安全」そして「安心」のための取り組みを紹介しています。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)



事故防止対策検討会の実施

「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・他社で発生した事案について「事故防止対策検討会」を開催しています。関係部署が連携し、再発防止や被害の拡大防止対策を行っています。

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、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行っています。

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行っています。

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技術部長による定期的な現場巡視を行っています。2023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」の期間中に巡視を行いました。



社長巡視

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

2023 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が、同省へ報告した輸送障害が5件発生しました。

			2021 年度	2022 年度	2023 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	0	0	3
	社外要因	第三者行為等	0	0	0
		自然災害	1	0	2
		その他	0	1	0

【運転事故】

衝突事故、脱線事故、火災事故、踏切・道路障害事故、人身障害事故、物損事故

【インシデント】

運転事故には至らなかったが、運転事故が発生する恐れがあったと認められる事態

【輸送障害】

車両の運転休止または 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

第三者行為等…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

そ の 他…上記に当てはまらない場合

3-2 主な輸送障害の概要

輸送障害名：施設障害

発生日時：2023年10月27日6時29分

発生場所：万博記念公園駅

概況：分岐器（ポイント）故障が発生したため、全線で運転を見合わせました

影響：運休12本、最大30分の遅延が発生

原因：分岐器転換中に導通異常が発生し、モータが停止したことで転換不良に至ったため

対策：当該分岐器の関係するスイッチを交換しました。また、他の分岐器で同じスイッチを使用している箇所についても点検を実施し、問題のないことを確認しました

輸送障害名：施設障害

発生日時：2024年1月10日14時27分

発生場所：少路駅～千里中央駅間上り線の線路

概況：少路駅～千里中央駅間の線路に取り付けている樹脂モルタルの剥離を確認したため、全線で運転を見合わせました

影響：運休54本、最大149分の遅延が発生

原因：列車走行時の振動による経年劣化のため

対策：緊急点検を行い、当該箇所の処置を行いました。また、樹脂モルタルを施工している他の区間についても点検を実施し、問題のないことを確認しました

輸送障害名：車両障害

発生日時：2024年3月29日7時16分

発生場所：摂津駅

概況：車両故障により電車線の停電が発生したため、全線で運転を見合わせました

影響：運休32本、最大56分の遅延が発生

原因：モータ内部の絶縁性が低下したことにより、本来と異なる部分に電気が流れたことで停電が発生したため

対策：当該車両は廃車予定のため、以後の使用を休止としました。また、同型のモータを使用している車両については、絶縁性に関する点検を実施し、問題のないことを確認しました

3-3 行政指導等

2023年度、行政指導等はありませんでした。

4. 輸送の安全確保のための取り組み

4-1 安全重点施策

(1) 事故・トラブルの未然防止

安全マネジメント研修

安全マネジメントに関する理解を深めるため、2023年度は、日々の作業や職場にひそむ危険要因に関する感受性を高めることを目的として、過去に発生したヒューマンエラー等を題材にしたディスカッション研修を行いました。



安全マネジメント研修

技術検討会

協力会社と合同で、点検や工事でのトラブルの未然防止や再発防止を図るため、過去のヒヤリ・ハット事例の振り返りや対策状況について技術的な検討を行い、安全管理に対する取り組みを共有しました。

新入社員研修

2023年度の新入社員が、運輸安全マネジメント制度ができた背景や安全運行に関する基礎知識が習得できるよう研修を行いました。また、当社の安全への取り組みや、緊急事態発生時の社内体制など、基本的な事項を押さえることで、安全意識の向上を図りました。

(2) 施設・設備の安全性向上

分岐器制御盤の更新

軌道を分岐させて電車の進む方向を切り換える装置である「分岐器（ポイント）」には、動作指令の制御を行う分岐器制御盤を設置しています。更新工事では、動作情報などを遠隔モニタリングする機能を高め、故障発生時の復旧時間の短縮やメンテナンス性の向上を図っています。2023年度は万博記念公園駅2台・車庫1台の分岐器制御盤を更新しました。



分岐器制御盤更新工事

変電所の更新

大阪モノレールには5つの変電所があります。万博公園変電所は運用開始から30年経過したため、予防保全の取組みとして環境負荷に配慮した受変電設備を更新しました。更新の際には、昼間に万博公園変電所を一時停止する必要があったため、事前に関係者全員で課題抽出や、事前打ち合わせを行い安全に運行できる体制で更新作業を行いました。



万博公園変電所更新工事

(3) 事故・災害等、トラブル発生後の対応力向上

情報伝達・発信訓練

異常事態発生時に備え、スムーズな情報連携・適切な情報伝達・発信、最善の運行の判断等を行えるよう、定期的に訓練を行っています。2023年度は、モノレール沿線で地震発生を想定し、社内各部署及び外部機関が参加して情報伝達訓練を行いました。



対策本部会議

非常時合同訓練

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点検等、非常時の対応力強化を目的に 2008 年から関係機関と協力して訓練を行っています。2023 年度は、門真市泉町浄水場付近で守口市門真市消防組合消防本部、大阪府門真警察署、大阪府枚方土木事務所と合同で側方救出によるお客さま救出などの訓練を行いました。



側方救出によるお客さま救出訓練

YouTube「大阪モノレールチャンネル【公式】」では、非常時合同訓練について紹介しておりますので、ぜひご覧ください。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)



テロ対応訓練

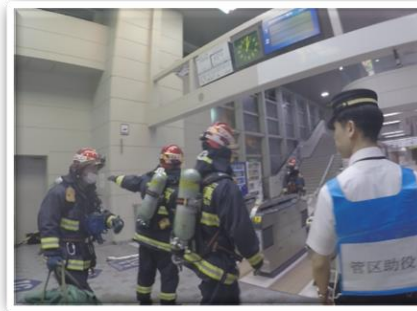
テロ発生時のお客さま避難誘導および輸送の安全に対する組織の対応力向上のため、2008 年からテロ対応訓練を行っています。2023年度は、大阪空港駅で大阪府豊中警察署 空港警備派出所と合同で、車内暴漢事案を想定した訓練を行いました。運転士や駅係員が、お客さまの避難誘導を行うとともに、早期に社内連携がとれるよう訓練を行いました。



警察による暴漢の取押え訓練

異常時対応訓練

2023 年度は、大日駅で駅舎火災を想定した訓練を行いました。守口市門真市消防組合消防本部にご協力いただき、消防への通報および情報連携、お客さまの避難誘導等の訓練を行うとともに、火災時の対応方法を確認しました。



消防と連携した火災対応訓練

異常時における折り返し運転訓練

事故などにより列車が運転できない区間が発生した場合を想定し、列車が運転できる区間で折り返しする運転方法について、習熟訓練を行いました。

異常時であっても冷静な対応がとれるよう、最終列車の運行後に、本線上で実際にモノレールを走行させて訓練を行いました。



異常時における折り返し運転訓練

過去事例の振り返り教育

社内の作業従事者を中心に、車両や電気設備のメンテナンスにおけるヒューマンエラーや労働災害を防止する目的で、過去の失敗やヒヤリ・ハット事例の要因と対策について教育しました。

また、トラブル発生時の対応力向上を目的として、過去に発生したシステム故障時の対応内容を教育しました。



ヒヤリ・ハット事例の振り返り教育

電力シミュレーターを使用した訓練

実際に使用しているシステムを模擬した電力シミュレーターを用いて、停電や故障時における機器の確認や運行再開への再送電のための機器操作訓練を行いました。異常時に、より迅速な対応がとれるよう繰返し教育・訓練を行っています。



電力シミュレーターを使用した訓練

分岐器の異常時取扱い教育

分岐器（ポイント）のトラブル発生時における早期復旧と対応力強化を目的に、過去の分岐器故障を例題に、机上教育や2019年に導入した分岐器模型等を活用して、復旧シミュレーションの教育を行いました。また、機器故障時の交換・処置方法などの教育を定期的に行いました。



分岐器模型を使用した故障対応教育

4-2 安全管理等の強化

運輸指令所における列車の運行管理

列車の運行管理、変電所の監視、駅防災管理、非常系の管理など、大阪モノレールの主要機能をコンピューターシステムで集中管理しており、不測の事態に対し迅速な対応ができる態勢で安全運行の確保に努めています。

また、列車出発の際には各駅のホームの状態を監視モニタに表示しており、ホームの安全を確認し、非常時は係員が列車の停止操作や停電操作を行い、事故を未然に防ぎます。



運輸指令員による安全監視

大阪モノレールの Web サイトでは、大阪モノレールの「安全」そして「安心」のための取り組みを紹介しています。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)

OSAKA MONORAIL

大阪モノレールの
「安全」そして「安心」

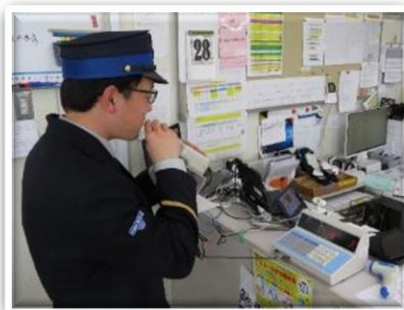
No.13

指令所の役割



アルコール検査

運転士および保守・点検するための工作車等の運転業務、業務用自動車の運転に携わる者全員に対し、アルコール検知器を用いてアルコール検査を行っています。検査結果は管理監督者が確認しています。



運転士のアルコール検査

危険予知（KY）活動

作業前ミーティングや、運転士の教育訓練において、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、確認しあう取り組みを行っています。

この活動を通して、具体的な作業の危険ポイントや行動目標を定め、それをチーム全員で唱和するなどして、安全意識の向上を図っています。



作業前ミーティング

睡眠時無呼吸症候群対策

SAS（Sleep Apnea Syndrome）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およびスクリーニング検査を定期的に行っています。なお、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。

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り組みを行っています。

eラーニングによる教育

全社員を対象に安全に関するテストを毎月行っています。設問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。

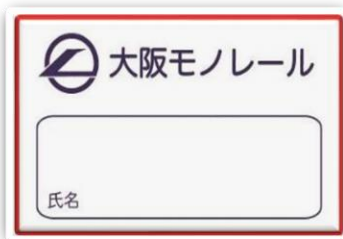
(eラーニング：コンピュータネットワークを介した学習形態のこと)



eラーニングの取り組み

非常時用名札シールの携帯

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「名札シール」を全社員が携帯し、危機的事象に備えています。



非常時用名札シール

防犯カメラによる監視

駅構内における防犯対策として、死角となる場所を重点的に全 18 駅、計 422 台の防犯カメラを設置しています。また、旅客指令にて防犯カメラの監視を行っています。



防犯カメラ

透明ごみ箱

各駅のごみ箱を前面部透明とし、万が一不審物等が投棄された際に、目視で発見できるよう備えています。



透明ごみ箱

警戒中の腕章着用等

運転および駅の監督者は「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、駅の清掃員もバッジを着用し、お客さまにテロ警戒の啓発を行っています。



警戒腕章



バッジ

4-3 災害時の安全対策

(1) 災害への対応

暴風時の対応

暴風時における安全確保のため、沿線3カ所に風速計を設置しています。なお、風速計からの風速情報は、常時運輸指令所で監視しており、風が強くなり規定値を超える場合には、次のような取扱いをします。

○風速が25m/秒を超えるときは運転を中止します。

○風速が20m/秒を超え、かつ危険があると判断したときは運転を見合わせます。

※上記の場合に限らず、危険があると判断したときは、随時徐行運転を行います。



風向風速計



風向風速監視システム

大阪モノレールのWebサイトでは、大阪モノレールの「安全」そして「安心」のための取り組みを紹介しています。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)

大阪モノレールの
「安全」そして「安心」

暴風(異常気象)時の
安全について

No.2



地震発生時の対応

早期地震通報システムと実際の地震動を計測するための地震計を導入しています。これらにより地震情報をいち早く入手して対応することにより、安全の確保に努めています。



早期地震通報システム



地震観測システム

・地震被災度推定システム

2018年に発生した大阪北部地震後の対策として、2021年度に地震被災度推定システムを構築しました。複数の地震計と気象庁発表の震度を用いて、支柱1本ずつの構造物被災度推定値を直ちに自動算出するため、地震後すぐに推定結果を元に、迅速な点検、復旧作業を行うことができます。また、システム導入に伴い、地震対応BCPの見直しを行いました。(BCP：事業継続計画)



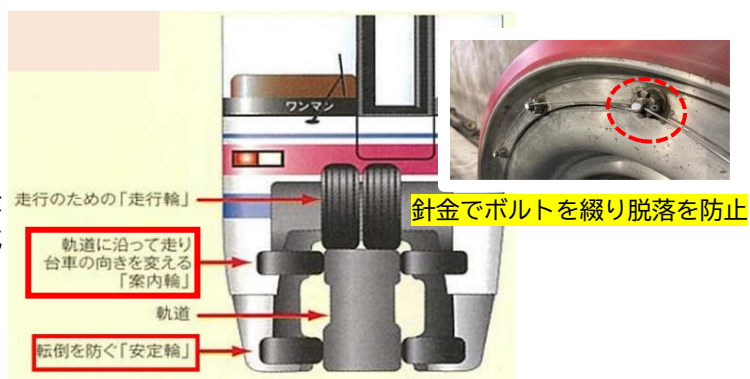
地震被災度推定システム

YouTube「大阪モノレールチャンネル【公式】」では、地震対策について紹介しておりますので、ぜひご覧ください。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)



・水平輪（案内輪・安定輪）補助車輪取付ボルトの落下防止対策

大阪府北部地震にて、安定輪補助車輪の取付ボルトが破断した事象を受け、万が一ボルトが破断した場合も、ボルトおよび補助車輪本体が落下することのない様、取付ボルト相互を針金で連結する対策を、対象となる全編成で完了しました。



・耐震事業

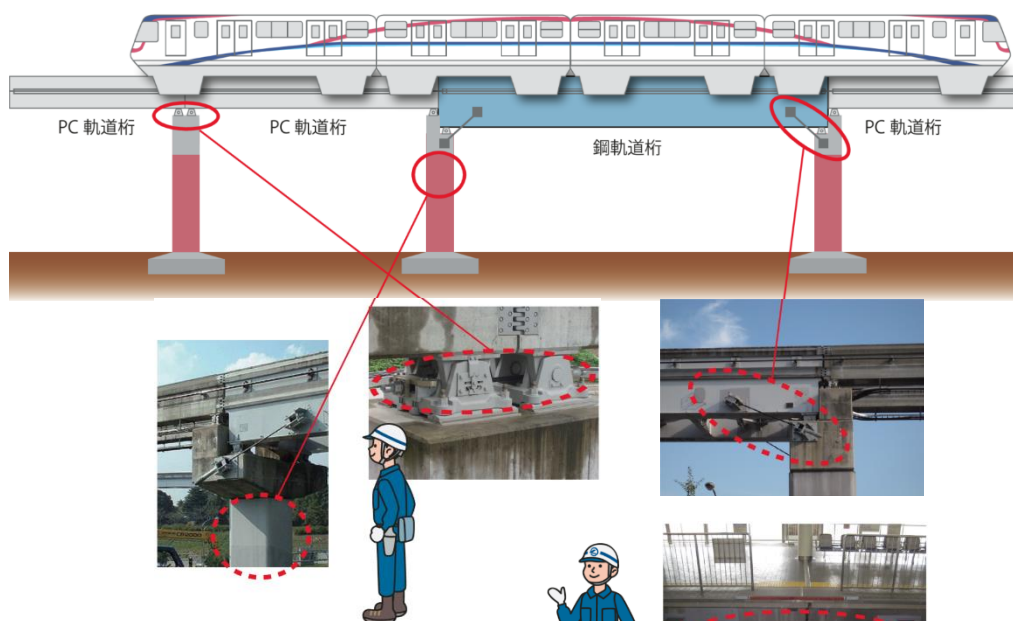
大阪モノレールの耐震化

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

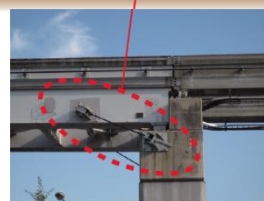
コンクリートの支柱に鋼板を巻きたてて、ねばり強くなるように補強しました。

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。



浸水害時の対応

内水や河川氾濫等の浸水による災害発生時において、お客さまの安全を確保し、大阪モノレールの運行継続及び早期運行再開を図ることを目的に、2020年度に浸水対策 BCP を策定し、定期的に訓練を行っています。（BCP：事業継続計画）



浸水対策訓練（大日駅）

YouTube「大阪モノレールチャンネル【公式】」では、浸水対策の訓練について紹介しておりますので、ぜひご覧ください。（画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください）



災害時のお客さま救出方法

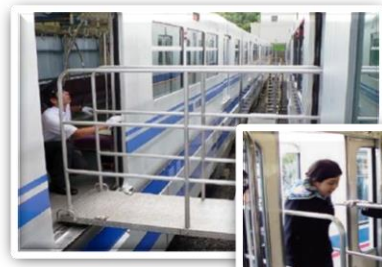
大阪モノレールでは、自然災害や重大事故等で列車が駅間で走行不能になった場合に備え、列車にお客さまの救出装置を搭載しております。また、沿線消防にもご協力いただき、消防隊による救出も行います。

1) 前後救出・側方救出

救援する列車が故障した列車に連結・横づけして、乗り移っていただく方法です。



前後救出



側方救出



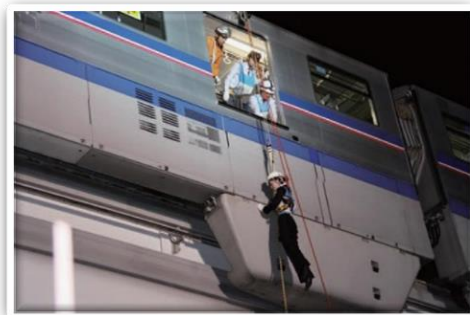
2) 降下救出

列車に備えられている脱出シューターや、緩降機を使用して地上に降りていただく方法です。



脱出シューター

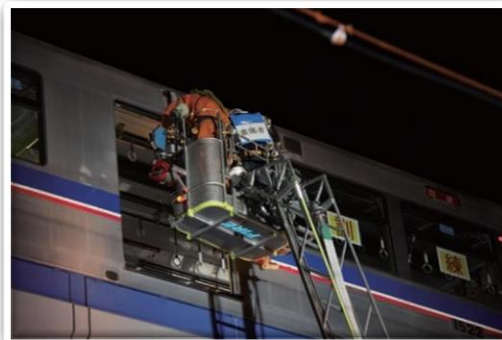
シューター内部はらせん状に滑り降りることができる構造になっています。



緩降機（スローダン）

3) レスキュー救出

消防隊により、はしご車を使用して列車から地上に降りていただく方法です。



大阪モノレールの Web サイトでは、大阪モノレールの「安全」そして「安心」のための取り組みを紹介しています。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)

OSAKA MONORAIL

大阪モノレールの
「安全」そして「安心」

No.17

お客さま救出方法
Vol.1



OSAKA MONORAIL

大阪モノレールの
「安全」そして「安心」

No.18

お客さま救出方法
Vol.2



災害時における情報発信

2018 年に発生した大阪北部地震の被災経験を踏まえ、【4つの基本ルール】を視点にお客さまへの情報をタイムリーに発信しています。

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、SNS 等のツールを活用してタイムリーな情報発信を行っております。

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か国語に対応しております。「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

4-4 設備の維持管理

(1) 施設の維持管理

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。

列車が運行している時にできない検査や点検は、最終列車運行終了から始発列車運行開始までの時間に行い、適切な設備の維持管理に努めています。

線路の点検

法令や省令に基づき、軌道桁は1年、支柱・橋梁等は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、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行っています。



保守車両による点検

分岐器の点検



分岐器点検

分岐器（ポイント）は軌道を分岐させて電車の進む方向を切り換える装置です。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）を行っています。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。

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行っています。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。（ATC/TD 装置：自動列車制御装置/列車検知装置）



信号保安設備点検

(2) 車両の維持管理

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。

車両の検査

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カ月周期
月検査	3日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

重要部検査・全般検査



①車体と台車を分離



②台車吊り上げ



③台車からタイヤを分離



④総合検査

大阪モノレールのWebサイトでは、
大阪モノレールの「安全」そして「安心」
のための取り組みを紹介しています。
(画像をクリックするか、二次元コードを読み込んでください)

© OSAKA MONORAIL
大阪モノレールの
「安全」そして「安心」
車両の定期検査
No.12



4-5 安全投資等

2019 年度から 2023 年度まで過去 5 年間の軌道事業における、安全に関する主な設備投資及び、点検や検査等にかかる修繕費は以下のとおりです。

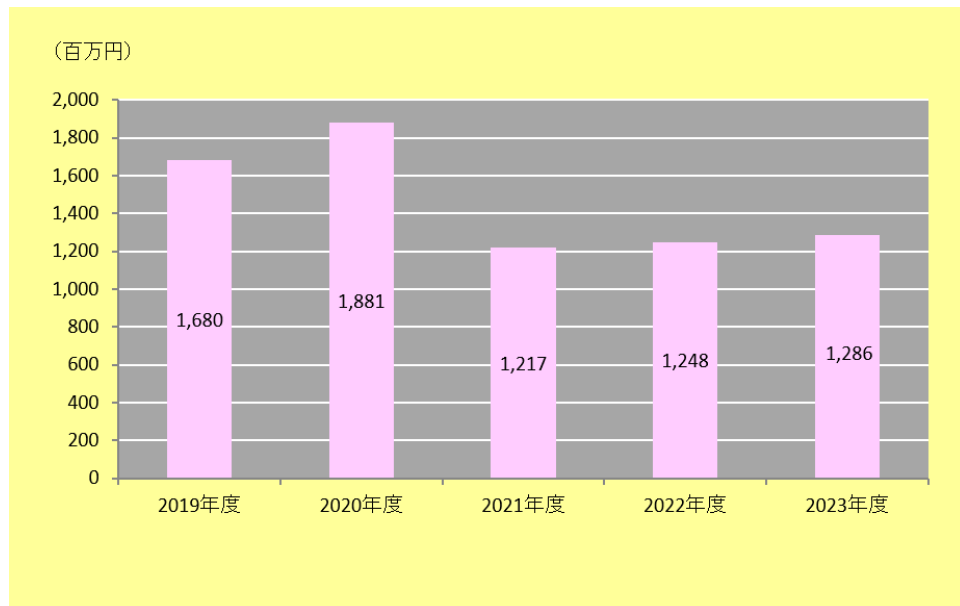
安全に関わる設備投資及び修繕費

(1) 設備投資

年度	主な設備投資
2019 年度	※ 可動式ホーム柵の新設、ATC/TD 装置の更新、運輸管理システム付帯設備の更新
2020 年度	新造車両（3000 系）の導入、可動式ホーム柵の設置、ATC/TD 装置の更新
2021 年度	新造車両（3000 系）の導入、可動式ホーム柵の設置、万博公園変電所の設備更新
2022 年度	新造車両（3000 系）の導入、可動式ホーム柵の設置、万博公園変電所の設備更新
2023 年度	万博公園変電所の設備更新、分岐器制御盤の更新

※自動列車制御装置／列車検知装置

(2) 修繕費



◎修繕費の主な業務内容

施設関係：分岐器保守点検、工作車保守点検

電気関係：受変電設備保守点検、信号通信設備保守点検

車両関係：車両重要部全般検査、走行輪タイヤ交換

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

輸送障害等の発生時における自社の運行情報、振替輸送情報等を速やかにお客さまへご提供するため、お客さま案内モニタを全駅構内に設置しています。

また、ホームページや運行情報案内ダイヤル（ナビダイヤル）により、列車の遅延に関する情報を発信しています。



お客さま案内モニタ

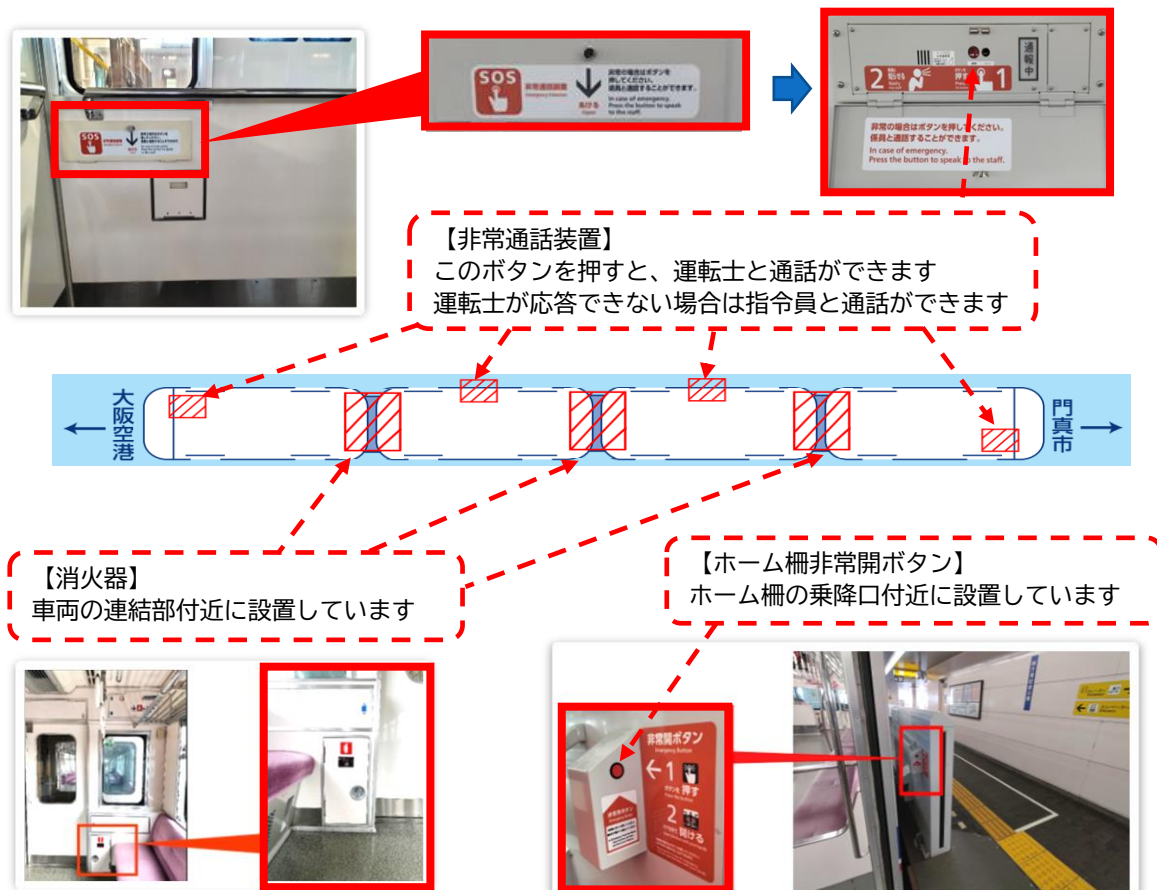
6. お客さま、工事等をされる方へのお願い

6-1 緊急事態発生時の非常用設備

緊急事態発生時、安全を確保するためには、お客さまのご協力が不可欠です。大阪モノレールでは、お客さまへのご理解とご関心を深めていただけるよう、緊急事態発生時の非常用設備についてまとめました。

(1) 車内でのお願い（非常通話装置、消火器、ホーム柵非常開ボタン）

車内で緊急事態が発生したら、迷わず運転士へ通報してください。火災発生時にはご自身の安全を確保できる範囲で、初期消火にご協力ください。また、緊急時に駅に到着後、ホーム柵が開かない場合は、ホーム柵非常開ボタンを押して手動でホーム柵を開けてください。



(2) ホームでのお願い（列車非常停止装置、非常電話）

- ・ホームで不審物を発見された場合等には、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「非常電話」で駅係員へお知らせください。
- ・ホーム下に落とし物をされた場合は、近くの係員へお知らせいただくか、改札窓口の駅係員にお知らせください。
- ・ホームから転落したお客さまを発見された場合には、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。



設置箇所案内看板

【列車非常停止ボタン】

このボタンを押すと、列車は停止信号を受け、その駅への進入およびその駅からの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を使用して、駅係員と通話ができます



ホーム操作箱

鉄道会社や車両の別に関係なく、非常用設備をよりわかりやすくお客さまにご理解いただけるよう、国土交通省の「車内非常用設備等に関するガイドライン」に沿ったピクトグラムを活用した表示に変更いたしました。

6-2 沿線で工事等をされる方へのお願い

【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」

モノレール近傍で作業・工事等を行う際は、近接作業に該当するか否か、必ず事前にお問い合わせ下さい

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等の使用は、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』、『地下構造物影響範囲』などを設定しており、モノレール沿線近傍で作業、工事等を行うには、これらの近接作業に該当するか否かも含めて、事前に『確認』または『近接協議』が必要となります。

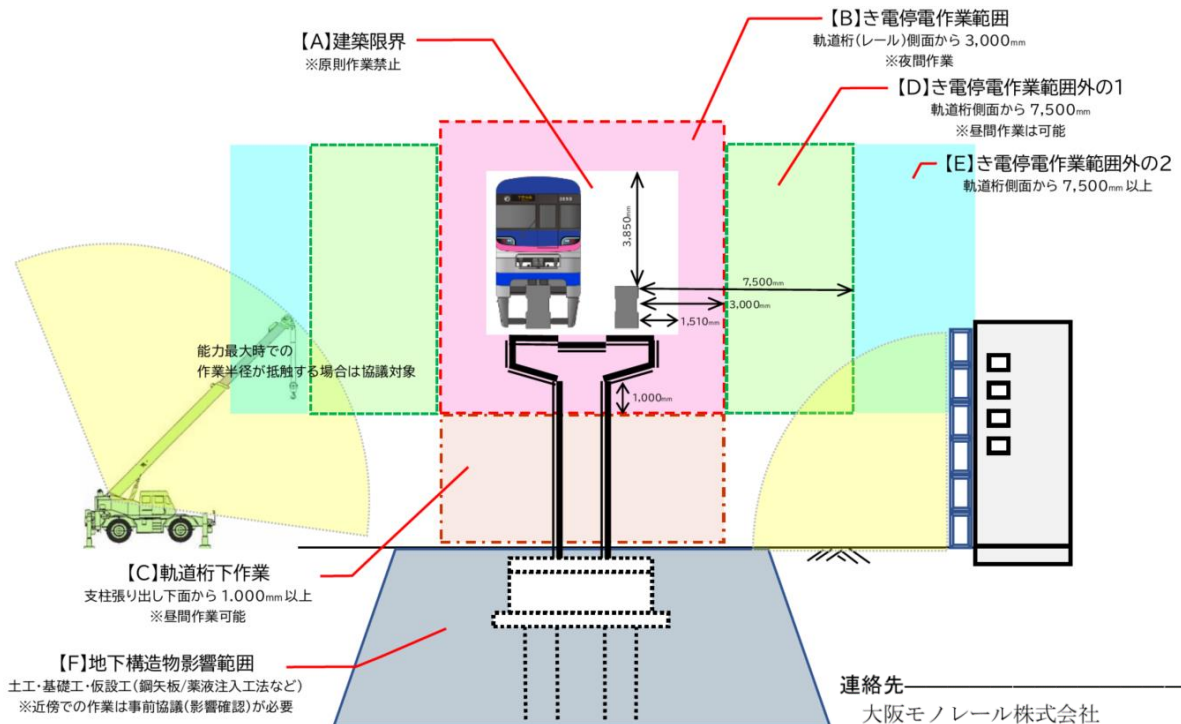
〔建設工事公衆災害防止対策要綱（令和元年 9 月 2 日 国土交通省告示第 496 号）〕

モノレール沿線で工事等を実施される場合には、あらかじめ下記連絡先までご連絡いただきますようお願いいたします。

【近接作業（協議及び事前確認が必要）となる範囲】

※ 下図に概ねの範囲を示しますが、施工現場にはこの様な区分線がありません

また、作業内容等により近接作業となるか否かは変わりますので、必ず事前にご相談ください





大阪モノレールは、これからもお客さまに安全かつ安心してご利用いただけるよう
取組んでまいります。

【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)