

安全報告書 2021



 OSAKA MONORAIL

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。また、新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りするとともに、様々な影響を受けられた方々に心よりお見舞い申し上げます。

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、お客さまを安全に目的地まで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。

2020年度は、激甚化する自然災害への備えとして、強風時や地震発生時に早期に復旧・運行再開を図ることを目的にハード面の強化を行いました。また、浸水対策BCP（事業継続計画）を策定し、教育や訓練を行い、社員および組織の対応力強化に努めました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大という未曾有の事態への対応としましては、ご利用いただくお客さまや社員の感染症予防対策を強化いたしました。

2021年度は、ホームの安全性を高める可動式ホーム柵を3駅に設置し、2022年度末までに全18駅に設置することを計画しております。また、教育や訓練を継続して実施し、災害に強い鉄道とするため、ハード・ソフト両面での取組みを進めてまいります。新型コロナウイルス感染症の終息には相当の期間を要すると思われませんが、お客さまに安心してご利用いただけますよう「輸送の安全の確保」に必要な安全投資を確実に実施してまいります。

最後になりましたが、当社すべての従業員が一致協力して、築き上げてきた安全風土を守りながら、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て、今後も改善を重ねてまいります。

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。

大阪モノレール株式会社
代表取締役社長

井出 仁雄



目次

1. 安全に関する基本的な考え方	P.1
1-1 安全方針及び安全行動規範	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 行政指導等	P.4
4. 輸送の安全確保のための取組み	P.5
4-1 安全重点施策	P.5
4-2 安全管理等の強化	P.8
4-3 新型コロナウイルス感染症の対策と対応	P.11
4-4 設備対策・保守点検	P.12
5. お客さまへの情報発信	P.15
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.15
5-2 災害時における情報発信	P.15
6. お客さま、工事をされる方へのお願い	P.16
6-1 お客さまへのお願い	P.16
6-2 沿線で工事をされる方へのお願い	P.18

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。

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』

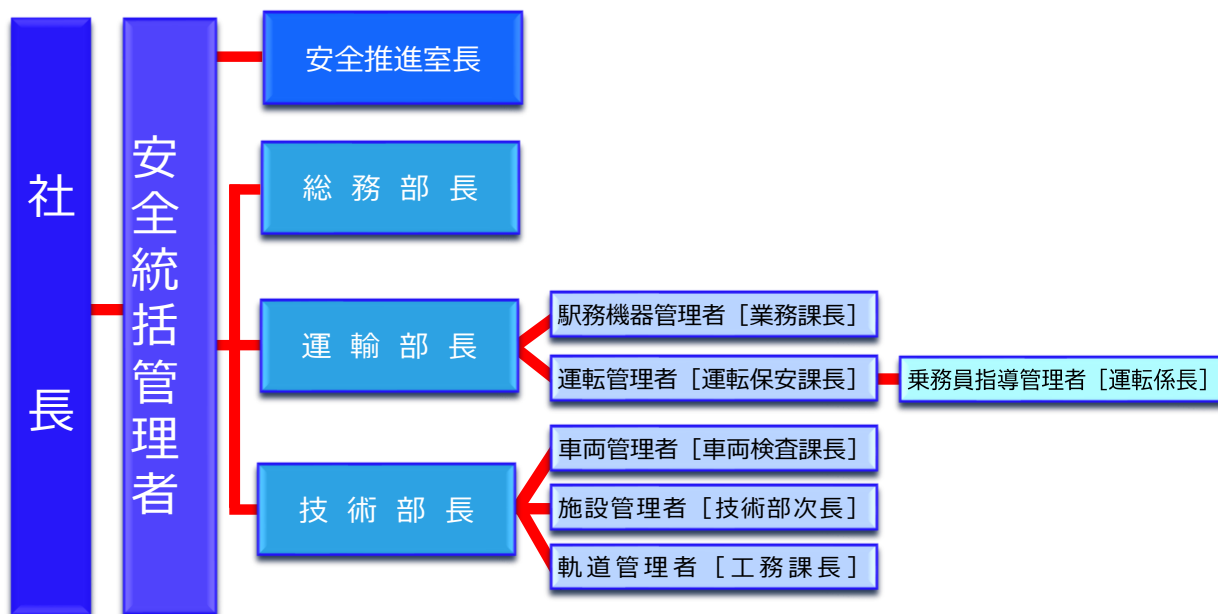
- (1) 事故・トラブルの未然防止(ソフト面の安全対策)
- (2) 施設・設備の安全性向上(ハード面の安全対策)
- (3) 事故・災害等発生後の早期復旧

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。

【安全の確保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
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

(1) 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。「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取り組みました。

(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。

(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。2020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



安全統括管理者巡視

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

2020 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 1 件発生しました。

			2018 年度	2019 年度	2020 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	6	1
	社外要因	第三者行為等	0	0	0
		自然災害	4	2	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

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

3-2 行政指導等

2020 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 安全重点施策

(1) 事故・トラブルの未然防止

① 新入社員研修

2020年度新入社員が、運輸安全マネジメントの基礎知識と、それに基づく当社の安全に関する取組みを理解し、各職場で活躍できるよう研修を実施しました。



② ヒューマンファクター研修

安全マネジメントに関する理解を深め、経営トップから現場まで一体となって安全管理体制を構築していくことを目的に、ヒューマンエラーのメカニズムと対策、安全マネジメントの考え方について外部講師をお招きし、研修を実施しました。



ヒューマンファクター研修

③ 技術検討会

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、協力会社と合同で技術検討会を実施しました。過去のヒヤリ・ハット事例について振り返りや対策状況の確認も行いました。



技術検討会

(2) 施設・設備の安全性向上

① 可動式ホーム柵

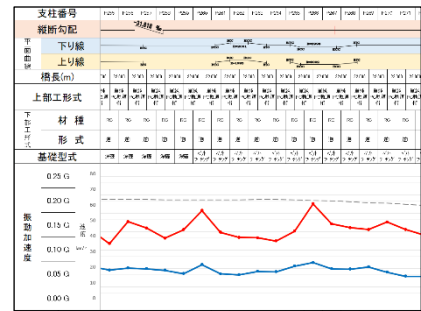
お客様のプラットホームからの転落及び列車との接触事故の防止を図るため、可動式ホーム柵を設置しております。2020年度は宇野辺駅、少路駅、南摂津駅、大日駅への設置が完了し、全18駅中12駅への設置が完了しました。2021年度は、柴原阪大前駅、阪大病院前駅、摂津駅の3駅に設置予定です。



可動式ホーム柵

② 列車動揺分析システム

列車走行時の振動を計測し分析することで軌道及び車両の異常を検出するシステムを開発しました。このシステムにより異常箇所の早期発見、軌道管理の効率化が可能となりました。



列車動揺分析システム

③ 風向風速監視システム

路線の風速情報をきめ細やかに把握できるよう、風向風速計を1基増設しました。営業区間を複数に区分することで、安全な区間において安定的な運行ができるようになりました。また、風の状況を把握しやすくするために、風向風速監視システムを構築しました。



風向風速監視システム

④ 車両改造工事

非常時における車両の安全性向上を図るため、車両改造工事(ATC/TD装置、非常用脱出シュータ、車内案内表示装置)を継続して実施しました。



非常用脱出シュータの搭載

⑤ 地震対策

大阪府北部地震の被災状況をとりとまとめ、検証を行い、電車線に設置している碍子(がいし)の破損を防ぐ目的で支持構造の改良を行いました。また、万が一碍子が破損した場合でも地上へ落下することが無いよう、絶縁ロープを巻き付けて落下防止対策を行い、2020年度に全1112箇所の対策が完了しました。



碍子の落下防止対策

(3) 事故・災害等発生後の早期復旧

① 情報伝達・発信訓練

非常事態発生時には、関係者間の情報連携が重要であることから、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うためのスキル向上を図る訓練を実施しました。



情報伝達・発信訓練

② 浸水対策 BCP

激甚化する自然災害に備えるため、2020年度は、浸水対策 BCP を策定しました。内水浸水、河川氾濫等の浸水による災害発生時においても、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としております。

(BCP：事業継続計画)



浸水対策訓練(大日駅)

③ 異常時対応訓練

現場間の相互理解、連携を深め、相乗効果による知識、コミュニケーション力の向上を図るため、車両故障ロールプレイなど各部署（運輸指令、運転係）の連携した訓練を実施しました。また、運転士の資質状況を把握し対応力を強化するため、運転シミュレータ装置による異常時訓練を実施しました。



運転シミュレーター(信号故障対応)

④ 異常時における折返運転の習熟訓練

一部の線路で列車の運行ができなくなった場合を想定し、普段折返して使用することのない場所で運転方法について、運転係員に習熟させる訓練を実施しました。



異常時における折返運転訓練

⑤ 電力シミュレータを使用した訓練

電力シミュレータを用いて、異常時対応能力を向上させるため、不規則勤務者を中心に訓練を実施しました。



電力シミュレータを使用した訓練

⑥ 分岐器の異常時取扱い教育

緊急時における分岐器の非常転換を速やかに行うために、実機を用いた「分岐器の異常時取扱い教育」を実施しました。また、分岐器故障時における原因推測力の強化を図るため、2019年に導入した分岐器模型等を活用して、過去の分岐器故障を例題に教育を実施しました。



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

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、安全安定運行に取り組んでいます。

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。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。



運輸指令所

② 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。



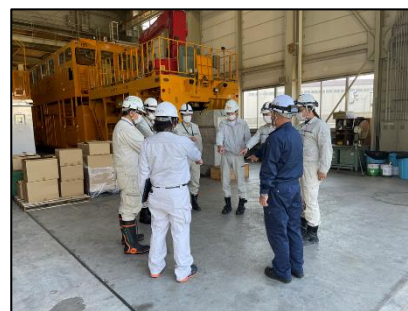
アルコールチェックの様子

③ 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。

④ 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、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

⑤ 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。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: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

⑥ 睡眠時無呼吸症候群（SAS : Sleep Apnea Syndrome）対策

SAS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、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。

⑦ 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。



非常用ステッカー

⑧ 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駅へ防犯カメラを設置しています。

また、旅客指令にて全駅の監視を行っています。
(計434台)



防犯カメラ

⑨ 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

⑩ 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

4-3 新型コロナウイルス感染症の対策と対応

大阪モノレールは、お客さまに安心してご利用いただけますよう、新型コロナウイルス感染拡大防止に取り組んでいます。

～車内の取組み～

モノレール車内に抗ウイルス加工を施し、更に定期的な車内消毒も実施しております。また、車内の換気を行うため、車両の一部の窓を開けて運行しています（3000系車両については、空気清浄機を搭載しています）。



車内消毒

～駅設備の取組み～

券売機接客面や券売機設置台、精算機接客面、エレベーター外側操作ボタン、エレベーター内側操作ボタン、エレベーター内側車いす利用者操作ボタン等の駅設備に抗ウイルス加工を施しています。



駅設備の施工箇所

～従業員の取組み～

運転士や駅係員をはじめとする、社員全員がマスクの着用および出勤時の体温測定を実施しています。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。



出勤時の体温測定

～ご利用いただくお客さまへの取組み～

全駅改札窓口およびドリンクコーナーに手指消毒液を設置しています。また、飛沫等防止のため駅の改札窓口透明シートを設置しています。



改札窓口の対策

4-4 設備対策・保守点検

(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

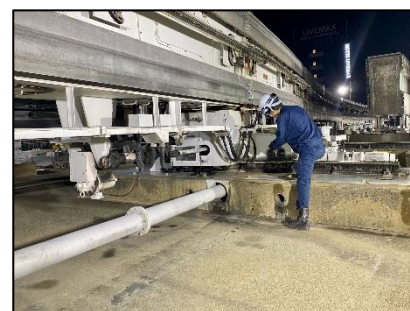


保守車両による点検

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施しています。

② 分岐器の点検

分岐器は軌道桁本体を動作させ、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。



分岐器点検

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

(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

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

(3) 設備等の安全性

車両の安全性向上（脱出シュータ）

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

(4) 耐震事業

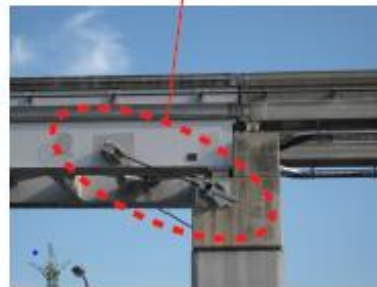
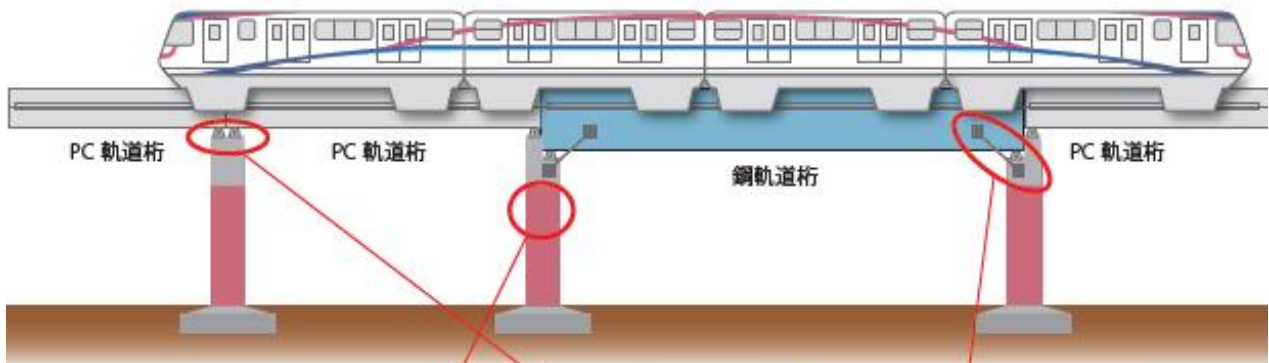
大阪モノレールの耐震化

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かため、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。



オイルダンパー

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。



変位制限装置

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。



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

輸送障害発生時における自社・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へご提供することを目的として、全駅のホームおよび駅構内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とナビダイヤルを掲出して、お客さまへの情報発信を行っています。



お客さま案内モニタ

5-2 災害時における情報発信

2018年に被災した大阪北部地震の経験を踏まえ、【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、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

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。



設置個所案内看板



ホーム操作箱



【列車非常停止ボタン（列車非常停止装置）】

このボタンが押されると、列車は停止信号を受け、その駅への進入及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の受話器をあげると、駅係員と通話ができます。

(2) ホームから転落されたら

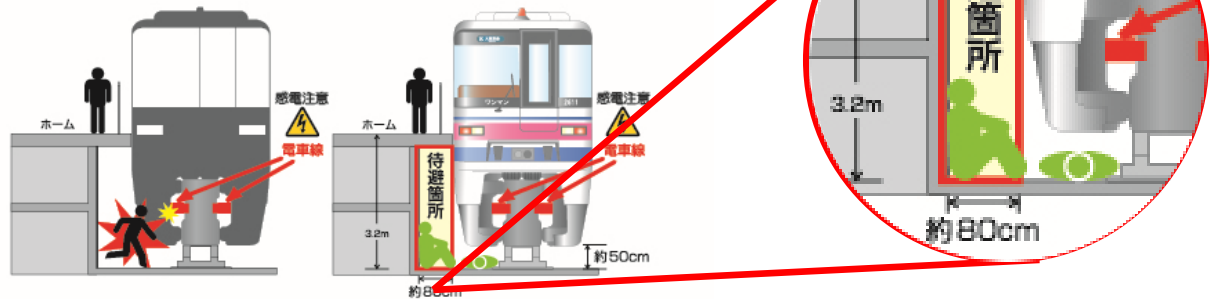
万が一、ホームから転落された場合は、待避箇所に待避していただくか、伏せたままお待ちください。また、モノレールが走行する軌道の側面には高電圧（1500V）の電車線が取付けられているため、感電する恐れがあります。絶対に触らないようお願いいたします。

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。



※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（急病のお客さまがおられる場合や不審物があった場合等）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。（一定時間を経ても運転士が応答しない場合は、自動的に運輸指令とつないで通話ができる機能を有しています）



非常通報器（閉じた状態）



非常通報器（開けた状態）

6-2 沿線で工事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

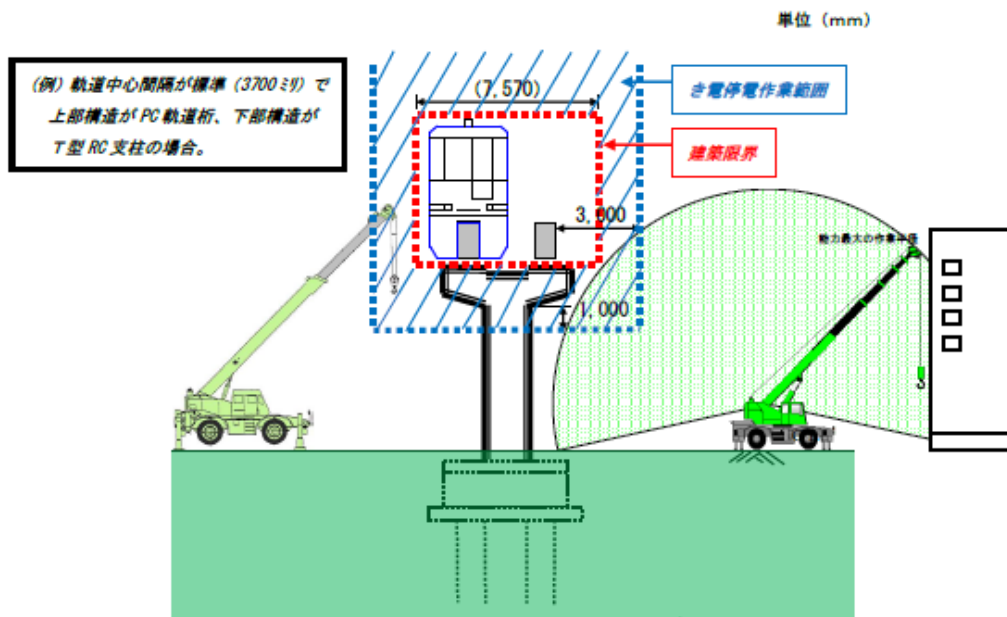
大阪モノレール沿線で工事等をされる方に 「事故防止にご協力を」

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

大阪モノレール株式会社
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

2020年6月現在



クラウドファンディングプロジェクト「医療従事者へ感謝の気持ちを込めた『ブルーエール号』を走らせよう！」につきまして、みなさまからの温かいご支援により、2020年11月3日から運行を開始することができました。本プロジェクトに際し、ご支援・ご賛同いただきましたみなさまに心よりお礼申し上げます。

【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)