

安全報告書 2023



 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。

新型コロナウイルス感染症対策につきまして、お客さまには、マスクの着用や車内で会話を控えていただくなど、ご協力いただき、ありがとうございました。

公共輸送機関である鉄道事業に求められる品質は、正確・快適・迅速と様々ですが、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、社員ひとりひとりが日々の業務に励んでおります。

2022年度は、安全安定輸送への取組みとして、ハード面では、大阪モノレール全18駅に可動式ホーム柵の設置が完了し、駅ホームの安全性を向上させました。加えて、万博公園変電所の設備更新に着手しており、安定輸送が継続できるよう尽力しているところです。また、ソフト面では、基本動作の励行や作業手順の遵守等、安全最優先の行動を徹底する教育をはじめ、鉄道テロ対策等の異常時対応訓練を行い、社員の対応力・資質の向上に努めました。

さらに、昨今、激甚化する自然災害への対応力強化を図るため、当社の新たに目指すべき方針が必要と考え「防災の基本方針」を策定しました。防災の基本方針をもとに今後も、地震対策や浸水対策を進めてまいります。

2023年度は、引続き、新型車両3000系の導入準備や万博公園変電所の更新工事を進めるなど、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「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 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
4-5 安全投資等	P.15
5. お客さまへの情報発信	P.16
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.16
5-2 災害時における情報発信	P.16
6. お客さま、工事をされる方へのお願い	P.17
6-1 お客さまへのお願い	P.17
6-2 沿線で工事をされる方へのお願い	P.19

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

『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. 設備不具合によるお客さま負傷「ゼロ」

『安全重点施策』

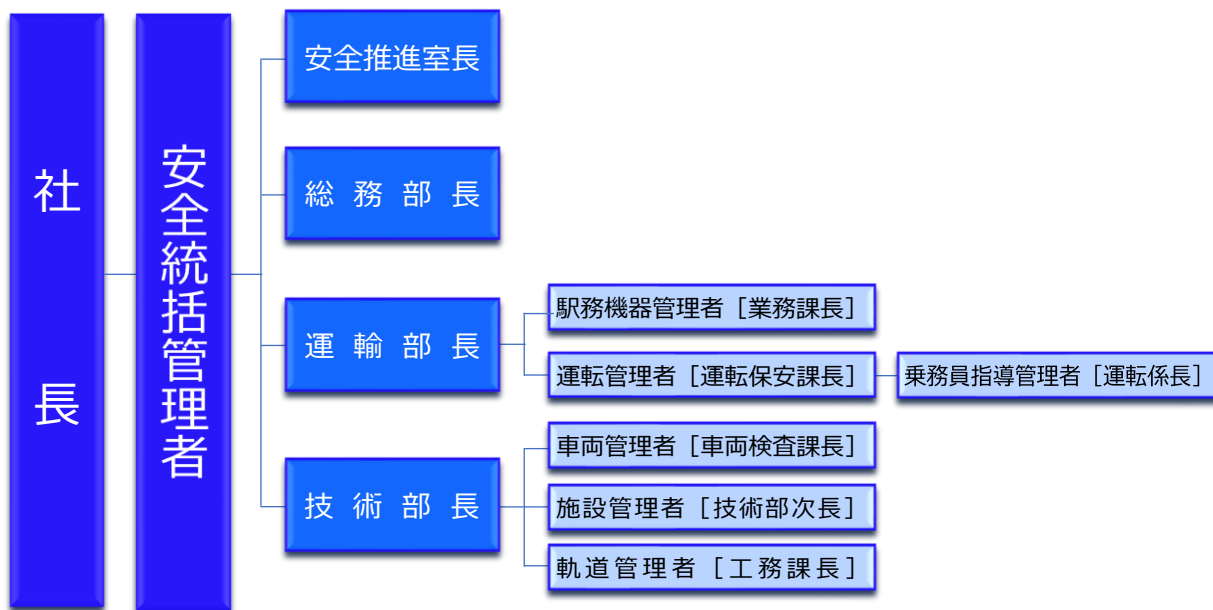
1. 事故・トラブルの未然防止
2. 施設・設備の安全性向上
3. 事故・災害等、トラブル発生後の対応力向上

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。

【安全の確保に関する体制およ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・向上およ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。また、「役員安全マネジメント会議」と称し、経営トップを中心とした経営管理層による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

「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「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実施しています。

(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、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。2022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

2022 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。

			2020 年度	2021 年度	2022 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	1	0	0
	社外要因	第三者行為等	0	0	0
		自然災害	0	1	0
		その他	0	0	1

【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 行政指導等

2022 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

① 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、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、2022年度は『リスク感度向上に関する研究』についてJR西日本の安全研究所にご協力いただき、研修を実施しました。



安全マネジメント研修

② 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。



技術検討会

③ 新入社員研修

2022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の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。



安全統括管理者による講話

(2) 施設・設備の安全性向上

① 可動式ホーム柵

プラットホームからの転落や列車との接触事故を防止するため、可動式ホーム柵の設置を進めてまいりました。

2019年3月、千里中央駅に「可動式ホーム柵」を設置して以降、順次整備を進め、この度、2023年1月28日（土）の公園東口駅での運用開始をもちまして大阪モノレール全駅に設置が完了しました。



可動式ホーム柵

② 万博公園変電所更新工事

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更新を行っています。



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

① 情報伝達・発信訓練

異常事態発生時は、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訓練を実施しています。

2022年度は、モノレール沿線で地震発生を想定し、各部署合同で情報伝達訓練を行いました。

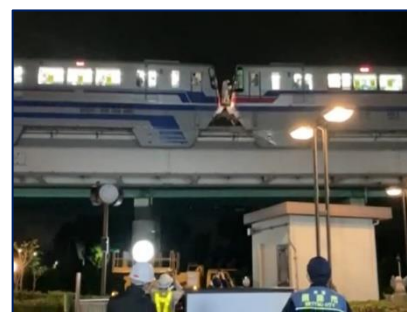


対策本部会議

② 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年から訓練を実施しています。

2022年度は、摂津市役所前付近で摂津市消防本部、摂津警察署、大阪府茨木土木事務所、摂津市と合同で列車併結によるお客さま救出などの訓練を行いました。



列車併結によるお客さま救出訓練

③ 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実施しています。

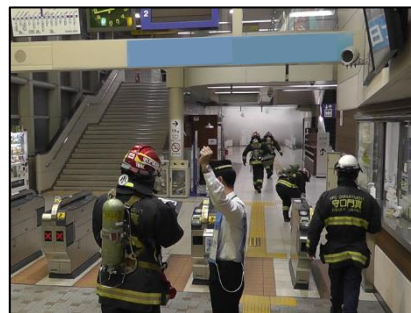
2022年度は、門真市駅で門真警察署と合同で、車内暴漢事案を想定した訓練を行いました。運転士や駅係員が、お客さまの避難誘導を行うとともに、早期に社内連携がとれるよう訓練を行いました。



警察による暴漢の取押え訓練

④ 異常時対応訓練

2022年度は、大日駅で駅舎火災を想定した訓練を実施しました。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いました。また、守口市門真市消防組合消防本部にご協力いただき、火災時の対応方法の確認を行いました。



消防と連携した火災対応訓練

⑤ 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、運転できる区間のみ列車を運行させられるよう、普段折返して使用することのない場所での運転方法について、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。



異常時における折返運転訓練

⑥ 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

⑦ 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り返し教育・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

⑧ 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

列車の運行管理はもちろん、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を行うことが可能です。

また、各駅のホームの状態を監視モニタに表示することにより、列車出発の際の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により、事故を未然に防ぎます。



運輸指令員による安全監視

② 業務開始前アルコールチェック

運転士およ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、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確認しています。



運転士のアルコールチェック

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、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およびスクリーニング検査を定期的実施しています。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。

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、計 422 台の防犯カメラを設置しています。また、旅客指令にて全駅の監視を行っています。



防犯カメラ

⑨ 透明ゴミ箱

各駅のゴミ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。



透明ゴミ箱

⑩ 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みました（2023年5月8日より、一部取扱いを変更しております）。

～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ました。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ました（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～

券売機や精算機の接客面、エレベーターの操作ボタン等、不特定多数の方が触られる箇所については、抗ウイルス加工を施しました。



駅設備の施工箇所

～従業員確保の取組み～

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ました。また、運転士など直ちに人員補充が難しい職場で感染者数が拡大した場合に備え、他業務に従事している経験者に再教育、研修等を予め実施し、安定的な輸送を確保する体制を整えていました。



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ました。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ました。



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。

列車が運行している時にできない検査や点検は、最終列車終了から始発列車運行開始までの時間に実施し、適切な設備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。

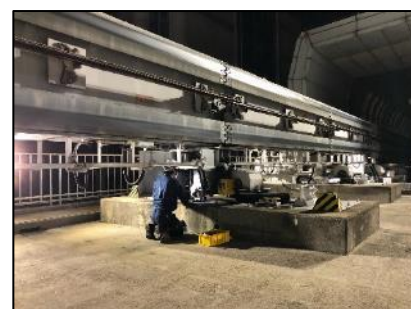
具体的には、目視による全般検査や徒歩巡視・添乗巡視のほか、保守車両に搭載した測定機器によって軌道桁やそれを支える支承等にひび割れ・錆・歪み・ボルトの緩み等の不良箇所や異常がないかを点検し、データを収集しています。この点検によって、異常を発見した場合は、より詳しい調査や調整・補修等の適切な処置を施しています。



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、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。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カ月周期
月検査	3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

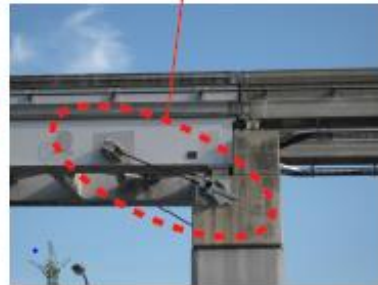
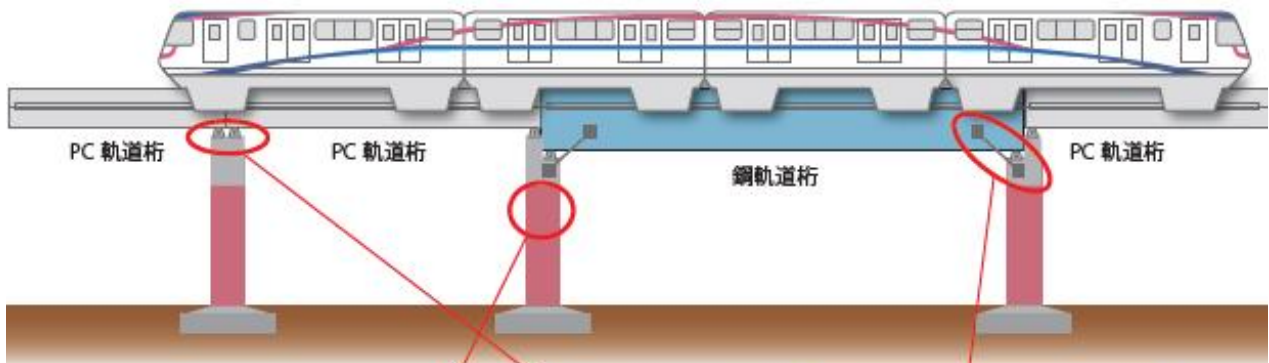
大阪モノレールの耐震化

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。



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。



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。

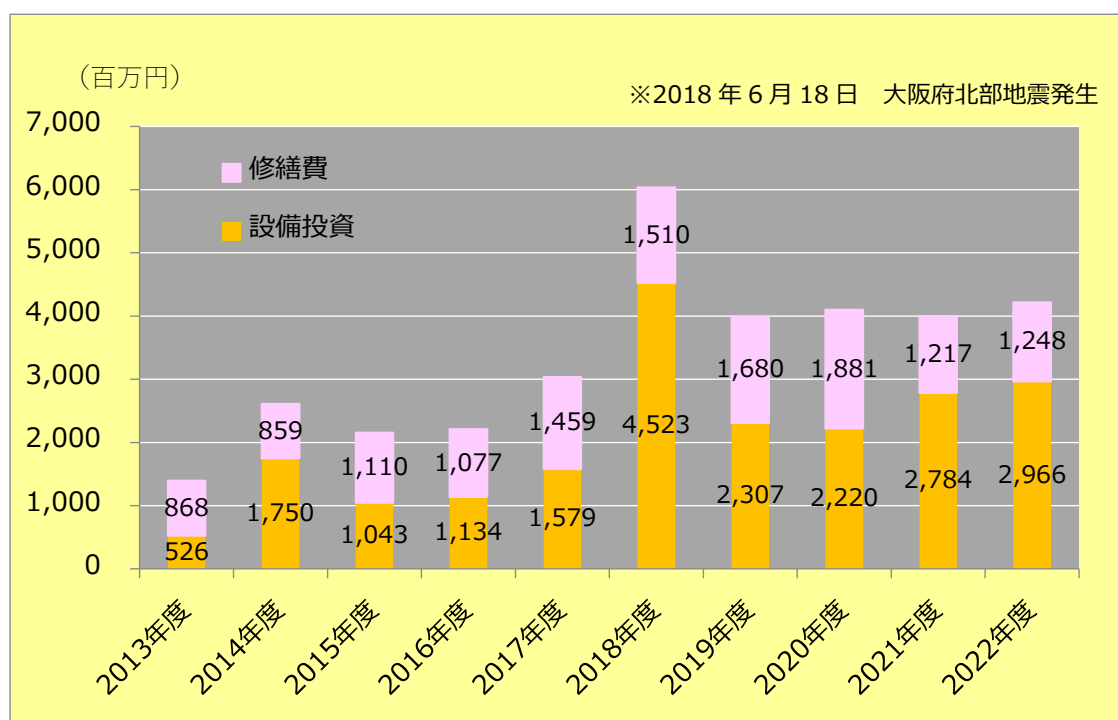


4-5 安全投資等

安全に関わる設備投資

2013年度から2022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、安全に関するものは、下表のとおりです。

2022年度は、新型車両3000系の導入や、プラットホームからの転落や列車との接触事故を防止するための可動式ホーム柵の設置、万博公園変電所更新工事のほか、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。



安全投資額



新型車両 3000系 55編成



万博公園変電所更新工事

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、ツイッター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

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

【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の受話器を使用して、駅係員と通話ができます。



ホーム操作箱

(2) ホーム下の危険性について

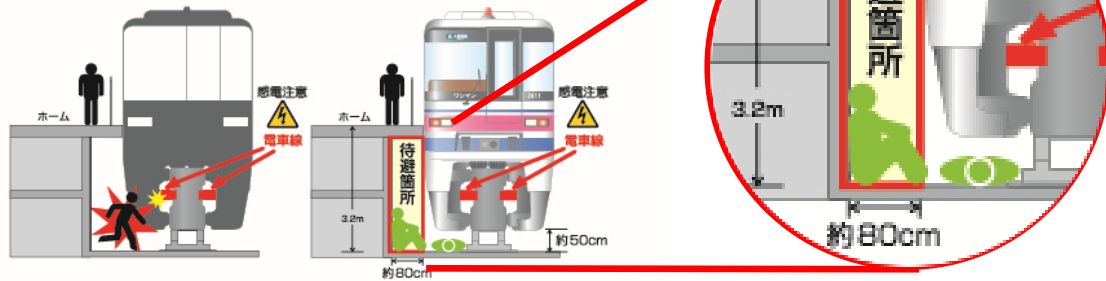
モノレールが走行する軌道の側面には高電圧（1500V）の電車線が取り付けられています。感電や触車の恐れがありますので、ホーム下には絶対に降りないでください。なお、ホーム下に落とし物をされた場合は、近くの係員へお知らせください。

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、伏せたままでお待ち下さい。



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) 緊急事態発生時の非常用設備のご使用について

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。

緊急時には、ご協力をお願いいたします。

詳しくは、
当社 HP をご覧ください。



車内で緊急事態発生時の 非常用設備ご使用について



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。
【非常通報器の設置場所】
車両中央部の窓枠・車いすスペース



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。
【消火器の設置場所】
車両の連結部付近



ホーム柵が開かないときは
非常用ボタンを押して
手で開けてください。
【非常用ボタンの設置場所】
ホーム柵の乗降口付近

※緊急時以外は使用しないでください 詳しくは大阪モノレールHPをご覧ください

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」

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。

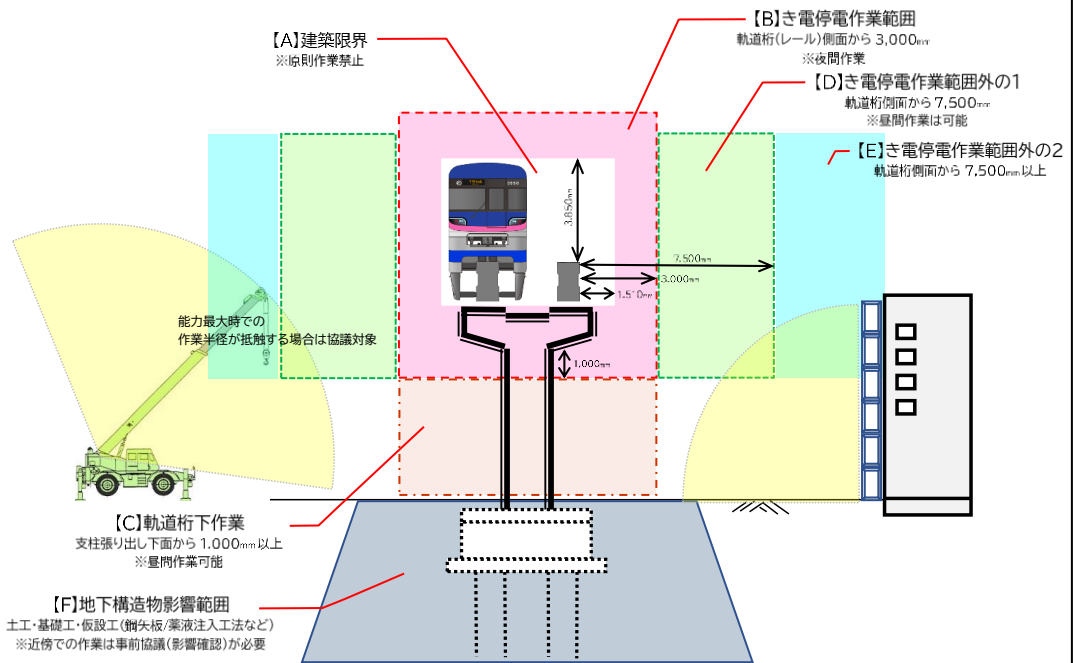
〔建設工事公衆災害防止対策要綱(令和元年9月2日 国土交通省告示第496号)〕

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頂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



連絡先

大阪モノレール株式会社
技術部 企画課 企画係
電話 06-6875-5780
〒565-0826 吹田市千里万博公園1-8

2022年11月現在

みなさんに大阪モノレールの取組みを 知っていただくために

大阪モノレールは、2021年からYouTube動画を活用して、異常時対応訓練の様子や延伸事業の進捗状況、運転業務や設備紹介などを行っています。また、文字や写真では伝えきれない、大阪モノレールのイベントや沿線情報などモノレールと地域の魅力も発信していますので、ぜひご覧ください。

大阪モノレールチャンネル【公式】



[モノレールが動かない?! 雨の彩都線で一体何が?【公式】](#)

モノレールが動かなくなった場合の、運転士の対応訓練について紹介しています。



[7分でわかる大阪モノレールの延伸事業【公式】](#)

門真市駅から(仮称)瓜生堂駅までの延伸ルートについて紹介しています。



[大阪モノレールの現役運転士がシミュレーターで運転のポイントを解説【公式】](#)

運転士が普段どのようなことに気を付けて運転しているかを紹介しています。



[洗車機が走る! 大阪モノレールの洗車の様子【公式】](#)

鉄道ではめずらしい、自走式洗車機による洗車の様子を紹介しています。





YouTube 大阪モノレールチャンネル【公式】より ～可動式ホーム柵設置風景～

2018年から大阪モノレールでは、プラットホームからの転落や列車との接触事故を防止するため、可動式ホーム柵の設置を進めてまいりました。そして、2023年1月に大阪モノレール全18駅に可動式ホーム柵の設置が完了しました。

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)