

# 安全報告書

# 2024

2024・9



中之島高速鉄道株式会社

Nakanoshima Rapid Railway Co., Ltd.

# 安全報告書

---

---

## 目 次

<b>1</b>	ごあいさつ.....	<b>1</b>
<b>2</b>	基本的な方針.....	<b>2</b>
	2-1 安全基本方針	
	2-2 安全重点施策	
<b>3</b>	安全管理体制と方法.....	<b>3</b>
	3-1 組織体制	
	3-2 各管理者の役割	
	3-3 安全管理方法	
<b>4</b>	鉄道事故等について.....	<b>4</b>
<b>5</b>	安全対策の実施状況.....	<b>4</b>
	5-1 設備対策	
	5-2 緊急時対応訓練・教育	
<b>6</b>	安全報告書へのご意見に関する連絡先.....	<b>8</b>

皆様方には、日頃より当社事業にご理解とご協力をいただきまして厚く御礼申し上げます。

さて、中之島線は、進行中の中之島地区の再開発により発生する輸送需要に対応するとともに大阪都心部の東西軸の形成と鉄道ネットワークの充実を図るため、中之島駅と天満橋駅とを結ぶ路線として当社が建設・保有し、京阪電気鉄道(株)が列車の運行業務を行うこととして2008年10月19日に開業いたしました。

同線の安全管理の実施に当たり、当社では2006年10月1日の鉄道事業法の改正を受け、輸送の安全を確保するため、中之島線の建設工事中から実施すべき活動や管理体制等を定めた安全管理規程を制定してまいりました。

さらに、開業に伴い、当社の業務の主体が鉄道施設の建設から管理に移行しましたので、同規程の改正を行い現在に至っております。

当社では、この安全管理規程に基づき、お客さまに安全、安心かつ快適で信頼される鉄道を目指して、列車の運行・営業を行う京阪電気鉄道(株)と密に連携をとり、鉄道施設の管理を進めてまいりました。

本安全報告書は、鉄道事業法に基づき、当社の2023年度の安全に対する取組について公表するものです。

今後も、安全最優先を事業推進の根幹と心得て、無事故での鉄道輸送を目指してまいりますので、引き続き皆様方のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

中之島高速鉄道株式会社  
代表取締役社長 中野 道夫

当社では、社長以下全社員が安全最優先の意識をもって事業活動を行える体制の整備に努めるとともに、輸送の安全を確保するための管理の方針や事業活動に関する基本方針を、「安全最優先の原則の下、お客さまに対する『安全・安心』が担保できる良質な施設を維持していくこと」として、安全な輸送の礎となる鉄道施設の整備および管理をしています。

さらに、安全管理体制を適切に運用するとともに、「安全対策に終着点はない」との認識の下、継続的な改善を図ります。

### 2-1 安全基本方針

#### 安全基本方針

- |          |  |
|----------|--|
| 1. 安全最優先 | 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。    |
| 2. 法令遵守  | 輸送の安全に関する法令及び関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。 |
| 3. 継続的改善 | 安全管理体制を適正に運用するとともに継続的な改善を図ります。           |

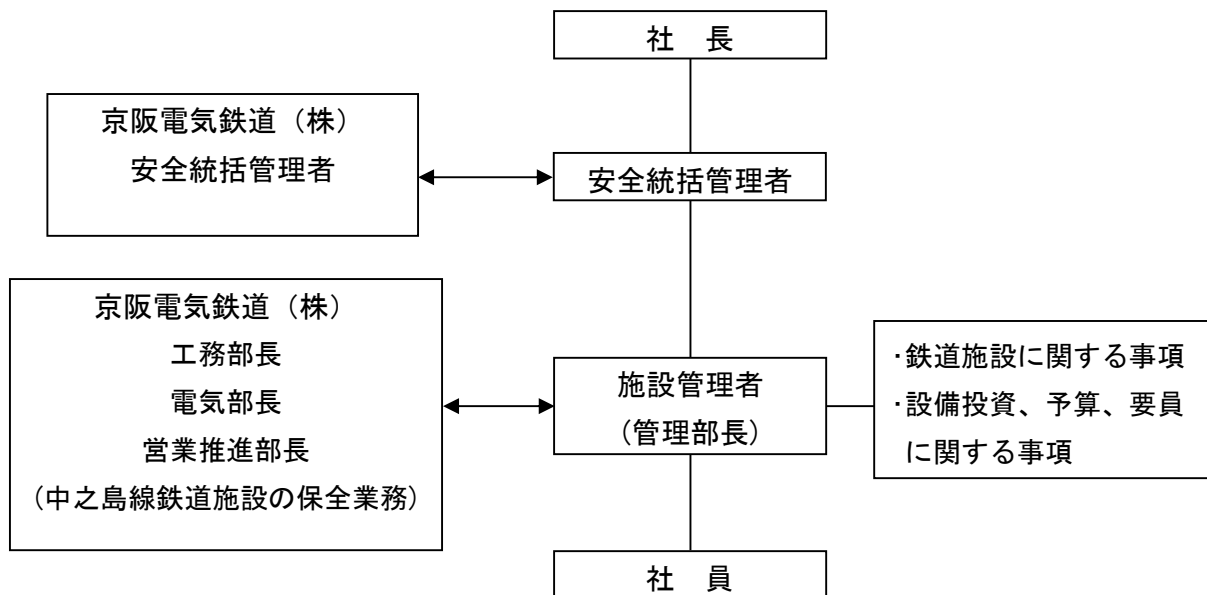
### 2-2 安全重点施策

#### 2023 年度安全重点施策

- |              |  |
|--------------|--|
| 1. 基本姿勢      | 鉄道従事員として、知識、技能の向上と次世代への継承に努める。   |
| 2. 日常的な安全の確保 | 安全パトロールを定期的実施し、京阪電気鉄道に改善を求めると共に、補修箇所のフォローも実施する。また、事前確認も含めて駅構内でのイベントの安全確保に努める。近接工事については十分な協議を行い、当社施設への影響を最小化する。 |
| 3. 非常時への備え   | 京阪電気鉄道が実施する事故復旧・防災訓練等や外部の安全セミナー等に積極的に参加する。また、自然災害を想定した BCP の継続的な改善を図る。<br>防災設備の保全状況を確認し、京阪電気鉄道に改善を求め。          |

## 3-1 組織体制

当社では2006年10月に安全管理規程を制定し、その中で鉄道施設の保守管理における安全管理体制を定め、安全な輸送の確保に取り組んでいます。



## 3-2 各管理者の役割

- ・社長：輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
- ・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。
- ・施設管理者：安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括します。

## 3-3 安全管理方法

- 1) 第二種鉄道事業者である京阪電気鉄道(株)と締結した「中之島線の保全管理に関する協定」に基づき、同社が責任を持って保全業務を行い、当社はその実施状況について報告を受け、確認しています。
- 2) 安全、安心かつ快適で信頼される鉄道施設を維持するため、3ヶ月に1回安全パトロールを実施し、鉄道施設全般を確認し、不適切事項については京阪電気鉄道(株)へ改善依頼を行っています。年間4回のパトロールのうち、1回(8月)は夜間のトンネルパトロールを実施しました。(京阪電気鉄道(株)と合同)

## 4

### 鉄道事故等について

2023年度において鉄道運転事故、災害、インシデントはありませんでした。

## 5

### 安全対策の実施状況

#### 5-1 設備対策

当社では、安全な輸送を行う上で欠くことのできない、安全で信頼性の高い鉄道施設の整備に努めています。

##### 1) 災害対策

##### ① 地震対策

中之島線の本体構造物は、阪神大震災における鉄道構造物の被災を踏まえて国の技術基準として策定された「新耐震基準」に準拠した設計としています。

このことにより、構造物の耐用期間中に数回程度発生する確率の地震に対しては、地震後も補修せずに機能保持が可能であり、発生する確率は低いが周辺の活断層の活動に起因する地震などの非常に強い地震に対しては、補修は必要であるが早期に機能回復できる耐震性を有した構造物としています。

また、なにわ橋駅～天満橋駅間のシールドトンネル部分では上町断層を横切りますが、ダクティル(鋳鉄)セグメントを使用することにより、想定しうる変位においてはトンネルが破壊しないことを確認しています。



なにわ橋駅～天満橋駅間 シールドトンネル

## ② 浸水対策

中之島の水害対策としては、豪雨により公共下水道の処理能力を超えた場合の内水氾濫について対応しており、具体的には大阪市の浸水想定（防災マップ）に基づき、出入口に止水板を設置しています。

また、天満橋駅～なにわ橋駅間において河川下を横断していますが、大地震などで川の水がトンネル内に入った場合を考慮して、河川横断部両端に止水鉄扉を設置しています。

なお、南海トラフ地震により想定されている津波は、中之島の両側を挟む土佐堀川・堂島川の堤防を越えないとされ、安全とされています。

一方、止水板および止水鉄扉の運用は、京阪電気鉄道株が担当しており、同社では現業各部門担当者を招集して、毎年1回「止水板および止水鉄扉取扱いの実地訓練」を行う等、鉄道や河川施設への被害が最小限となるよう取り組んでいます。



止水鉄扉設置状況（天満橋駅西側）

## ③ 火災対策

国の火災対策基準に適合した設備を整備しています。

## 2) 列車脱線防止対策

### ① ガードレールの設置

列車が急曲線部を通過する際には、レール上に車輪が乗り上がって脱線する可能性があります。このような脱線を防ぐため、半径400m未満の曲線に脱線防止用のガードレールを設置しています。



ガードレール設置状況

### ② スピード超過による脱線転覆防止

国の技術基準に基づいて、急曲線区間、下り急勾配区間、分岐器区間、線路終端部に速度制限用ATS（自動列車停止装置）を設置しています。

2020年度には、京阪電気鉄道㈱が2015年度から導入を進めている「多情報連続式ATSシステム」を中之島線にも導入しました。多情報連続式ATSでは、地上装置から列車に伝送された情報と、列車上のデータベースが持つ情報に基づき、列車の停止速度パターンを算出し、その速度と実際の列車速度を常時比較しながら制御を行うことで、より高い安全性を確保しています。

## 3) 鉄道関係係員の触車防止対策

地下線内で巡回・点検を行う係員の触車事故を防止するため、安全通路、列車待避場所を整備すると共に、列車待避のための補助設備として以下の設備を設けています。

- ・ 作業予告標：運転士に対しトンネル区間に係員がいることを知らせる設備です。
- ・ 列車接近報知器：係員に対しランプの点灯と警報ブザーにより列車の接近を知らせる設備です。



## 4) お客さまへの安全対策

## ① 列車接近の周知

ホーム上のお客さまに対し、音声（列車接近放送）および文字表示（行先表示盤による列車接近表示）により列車の接近をお知らせし、注意喚起を行うようにしています。

## ② ホーム異常通報装置

お客さまがホームから線路に転落された場合などに、ホーム上に設置した非常通報ボタンを押すと、乗務員および駅係員に特殊信号発光機および警報ランプと警報サイレンで異常を知らせます。事故を未然に防止するために設ける装置で全駅に設置しています。

2020年度には、「多情報連続式ATSシステム」の導入により、非常通報ボタンを押すと列車を自動的に停止させる制御を行うようにしており、さらに安全性が向上しています。

## ③ ホーム下への待避

お客さまがホームから線路に転落された場合に、接近する列車から待避できるよう、全区間のホーム下に待避できるスペースを設けています。



ホーム異常通報装置



ホーム下待避スペース

## ④ 安全避難経路の確保

万が一、トンネル内で列車が停止した時でも最寄り駅まで安全に避難いただくため、トンネル内に安全通路を設置しています。また、停電時には非常電源により照明が点灯するようにしています。

## 5

### 安全対策の実施状況

---

#### 5-2 緊急時対応訓練・教育(2023年度実施分)

##### 1) 鉄道テロ対応訓練への参加

2023年4月に鉄道テロの未然防止と鉄道係員への鉄道テロに対する警戒意識の向上並びに、初動体制・避難誘導・情報収集・関係機関との情報伝達および連携の訓練を行い、当社も参加することで鉄道テロに対する意識の向上を図りました。

##### 2) 止水板設置訓練への参加

2023年5月に内水氾濫による出入口からの浸水を想定した止水板設置訓練に参加し、現地での取り扱い方、運用ならびに保守管理の状況を確認しました。

##### 3) 総合事故復旧訓練への参加

2023年10月に踏切での列車脱線事故を想定して旅客・公衆の人命救助、二次災害防止、正確な情報伝達、早期事故復旧に関する知識・技術の向上を目的とした、車両・施設の復旧訓練を行いました。当社も参加することで国交省、近畿運輸局、警察、消防等関連機関および京阪電気鉄道(株)との協力体制の検証も実施しました。

##### 4) BCP訓練・防災訓練への参加

2024年3月に、1月1日に発生した能登半島地震を受けて、情報連携が中心の机上訓練を実施し、当社も訓練に参加しました。

## 6

### 安全報告書へのご意見に関する連絡先

---

中之島高速鉄道株式会社 管理部

TEL 06-6944-9580

FAX 06-6944-9551