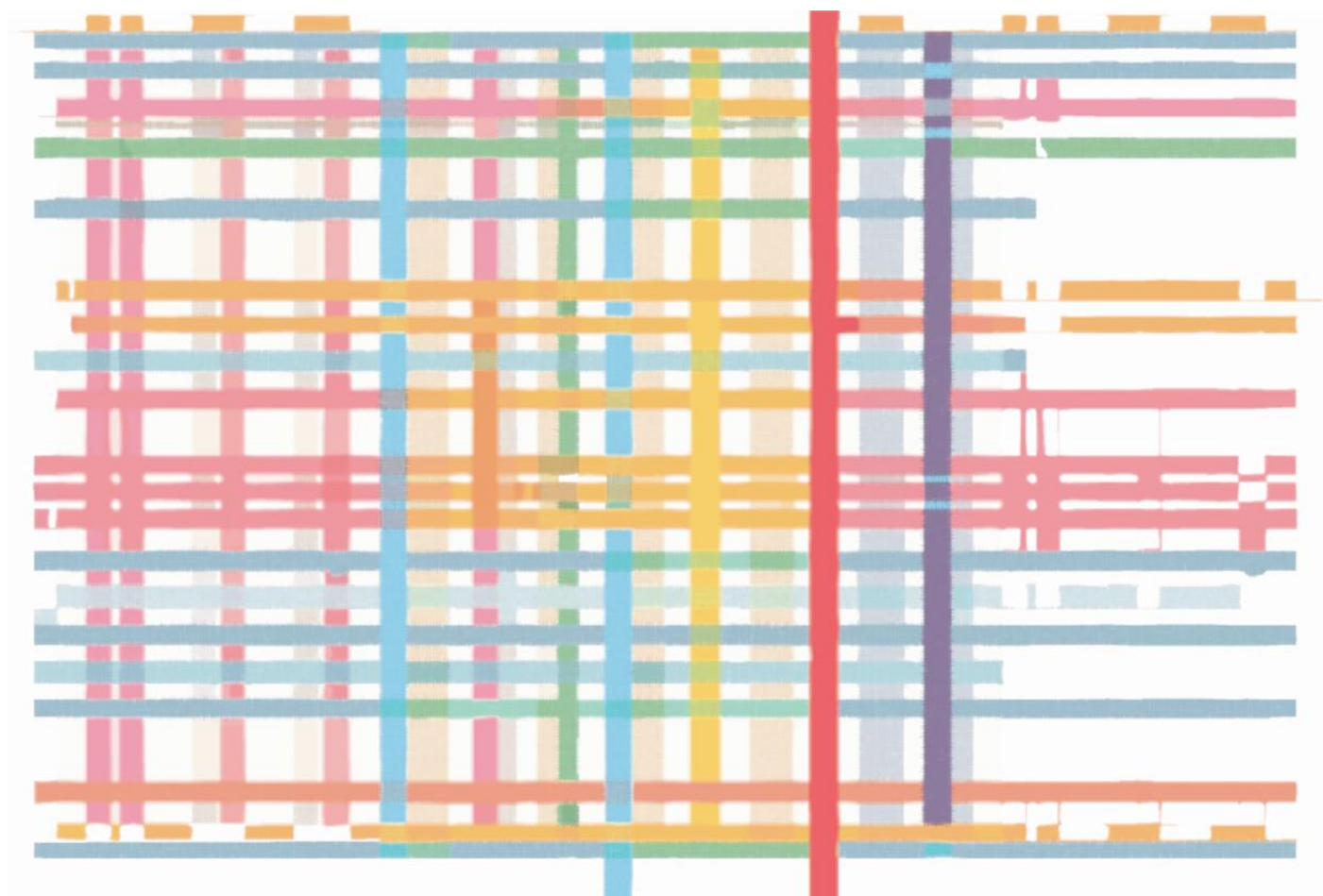




安全報告書 2024

大阪市高速電気軌道株式会社

目次

P 1 企業概要

P 2 トップメッセージ

P 3 2025 年 大阪・関西万博に向けての取組み

- ・安全・安定輸送確保の取組み

P 4 Osaka Metro の方針・規程の体系

P 5 Osaka Metro の安全管理の方法

- ・安全管理体制
- ・安全に関する会議の体制
- ・地下鉄・ニュートラム安全委員会
- ・2024 年度 経営トップコミットメント
- ・安全重点施策・行動目標の策定
- ・運輸安全内部監査の実施
- ・経営層と現場社員との対話・コミュニケーション
- ・運輸安全マネジメント評価

P11 お客さまの安全・安心を守る

- ・都市型 MaaS 構想「e METRO」
- ・全駅への可動式ホーム柵設置を更に推進
- ・段差・すき間対策
- ・バリアフリールートの複線化
- ・サービス介助士・ユニバーサルマナー検定
- ・2023 年度の鉄道事故等の発生状況と対応
- ・車両・施設の安全対策
- ・電車の安全対策
- ・駅の安全対策

P16 大規模災害・事故等を想定し備える

- ・巨大地震への対応
- ・お客さまを次の駅まで確実に輸送
- ・耐震対策
- ・地震・風水害に対する Osaka Metro の事業継続計画（BCP）
- ・台風・強風への対応
- ・浸水への対応
- ・お客さまの救護を最優先に行動し、また冷静に状況を判断し、最も安全と認められる行動をとる
- ・緊急時の多言語放送・表示

P22 安全・安心を担う人材を育てる

- ・全社員への安全研修
- ・危険体感研修
- ・新しい技術を活用し人材を育てる
- ・発表会等を通じた知識・技術の研鑽と展開
- ・安全に関する取組み発表会
- ・安全講演会
- ・専門研修・訓練

P28 日々の点検・メンテナンス

P29 新しい設備や技術の活用

- ・新しい技術を用いてお客さまに安全・安心をお届けする

P31 Osaka Metro の情報発信

- ・アプリやホームページでの運行情報・列車走行位置表示の発信
- ・Osaka Metro の取組みを情報発信

P33 全線路線図

企業概要



Osaka Metro

企業概要

社名	大阪市高速電気軌道株式会社
本社所在地	大阪市西区九条南1丁目12番62号
事業開始年	2018年4月1日
代表者	代表取締役社長 河井 英明

「Metro（メトロ）」の語源は「首都の」「大都市の」を表す「metropolitan（メトロポリタン）」に由来しますが、世界の主要な都市の「地下鉄」を表す言葉として世界的に認知された名称で、多くの国・都市で使用されています。今後の大阪のさらなる国際化を見据え、グローバルスタンダードである「Metro」を愛称に取り入れることで、「名立たる世界の大都市の『Metro』と肩を並べるとともに、世界のどの『Metro』にも負けないくらい大阪らしい『Metro』になる。」という強い決意を込めています。



最高の安全・安心を追求し 大阪から元気を創りつつける。

大阪市高速電気軌道株式会社
代表取締役社長 河井英明

平素より、Osaka Metro をご利用いただきまして誠にありがとうございます。当社は、「ひとにやさしい交通機関」の精神のもと、安全・安心かつ安定した輸送サービスの提供に、真摯に取り組んでまいりました。これからも、安全・安心に関する取組みは手を緩めることなく実行するとともに、「交通を核にした生活まちづくり企業への変革」を具現化することで、皆さまの生活のお役に立てるよう努めてまいります。また、大阪を起点に関西が魅力あふれるまちになるよう演出することで、お客さま、地域の方々をはじめ、つながりあう皆さまとともに、大阪から元気を創りつつけていきます。

当社は、2025 年の大阪・関西万博の成功に向けて、全社を挙げてさまざまな施策に取り組んでおりますが、その中でも、「万博会場への安全・安心な輸送の実現」は最重点課題に位置づけています。会場へ直接アクセスする鉄道の整備や、会場内外でのバス輸送に向けた準備を進めるとともに、ヒューマンエラーや運行トラブル、労働災害の防止にも注力し、輸送力の強化を図ることで、会期中のスムーズな移動を実現します。

このほかにも、可動式ホーム柵設置やバリアフリー対策、中央線への新型車両導入、主要 15 駅の大規模リニューアル、世界標準の改札機能導入などを行います。また、大阪ヘルスケアパビリオンへの出展や、自動運転 EV バスの実証実験などを通して、未来の交通の姿、未来の輸送の安全・安心のあり方を広くお示していきます。

これらの取組みは、大阪・関西万博の成功に最大限の貢献を果たすために実施しているものでありますが、万博をスプリングボードとして、当社自身の安全・安心に関する水準を飛躍的に向上させ、「世界に誇れる大阪の交通」を実現したいと考えています。

「最高の安全・安心の追求」という企業理念のもと、平時・異常時を問わず、お客さまの安全・安心を守り続けるために、社員一丸となって取り組んでまいりますので、今後ともご愛顧を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2025 年 大阪・関西万博に向けての取組み

Osaka Metro では、大阪・関西万博会場への直接アクセスする鉄道網として、安全・安定輸送の確保を目的に、次の取組みを実施します。



中央線延伸、輸送力の増強

- ・中央線 コスモスクエア～夢洲駅間の延伸（2025 年 1 月 19 日開業予定）
- ・万博の入場人数予測に基づく列車運行ダイヤの設定
- ・「子ども列車」の運行

国内外からの訪問されるお客さまへの利便性向上

- ・AI 案内サイネージの追加設置
- ・AI 案内サイネージのコンテンツ充実

お客さまの安全確保に向けて

- ・防犯カメラの増設
- ・地震や台風等の災害発生を想定したシミュレーション訓練の実施
- ・運行トラブル発生時の異常時運転計画の策定



安全・安定輸送確保の取組み

あらゆる輸送障害、施設故障、トラブル等についての事例を抽出すると共に、現行のマニュアルに基づく所属間連携（初動対応、避難誘導処置など）を確認する机上訓練を繰り返し実施し、さらに実践訓練により異常時の対応力を備えることで、大阪・関西万博を訪れるお客さまへ万全の体制で安全・安心をお届けします。

Osaka Metro の方針・規程の体系

Osaka Metro では、安全を確保するための基本的な方針を定めています。

Osaka Metro では最上位の方針となる「企業理念」のほか、「企業理念」を実現するための行動をまとめた「行動指針」、コンプライアンス意識の醸成、浸透を図るためのルールをまとめた「行動規範」を定めています。また、全てのお客さまに地下鉄・ニュートラムを安心・信頼してご利用いただくために、輸送の安全確保に関する規範として「綱領・一般原則」並びに「安全方針」を定めその理念を確立することを、安全を確保するための基本的な方針としています。

綱領

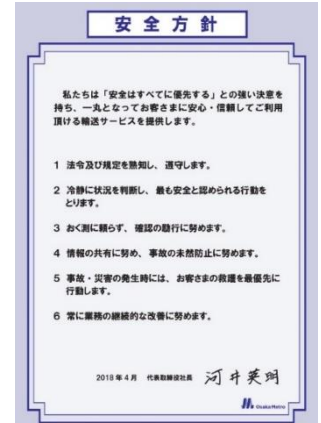
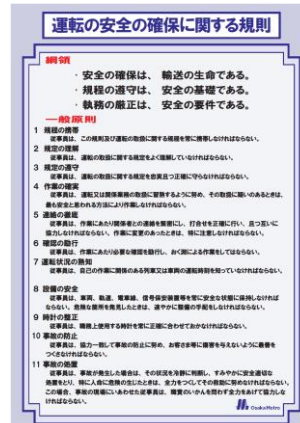
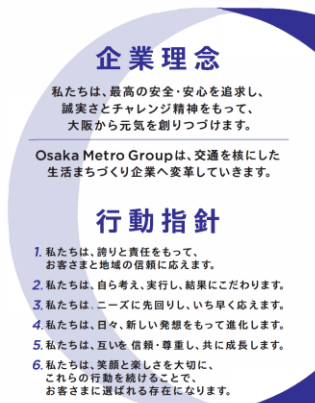
- ・安全の確保は、輸送の生命である。
- ・規程の遵守は、安全の基礎である。
- ・執務の厳正は、安全の要件である。

安全方針

私たちは「安全はすべてに優先する」との強い決意を持ち、一丸となってお客さまに安心・信頼してご利用頂ける輸送サービスを提供します。

一般原則

- | | | |
|---------|-----------|----------------------------------|
| 1 規程の携帯 | 7 運転状況の熟知 | 3 おく測に頼らず、確認の励行に努めます。 |
| 2 規定の理解 | 8 設備の安全 | 4 情報の共有に努め、事故の未然防止に努めます。 |
| 3 規定の遵守 | 9 時計の整正 | 5 事故・災害の発生時には、お客さまの救護を最優先に行動します。 |
| 4 作業の確実 | 10 事故の防止 | 6 常に業務の継続的な改善に努めます。 |
| 5 連絡の徹底 | 11 事故の処置 | |
| 6 確認の励行 | | |



企業理念

会社の経営や活動に関する基本的な考え方、価値観、会社の存在意義を示したもの

行動指針

企業理念を実現するための具体的な考え方や行動を示したもの

行動規範

組織が守るべきルールをまとめたもので、コンプライアンス意識の醸成、浸透を図るもの

綱領・一般原則

鉄道事業に従事する者が常に心にとどめて忘れてはならない「規範」を示したもの

安全方針

安全を確保していくための「社員の安全行動の指針」を示したもの

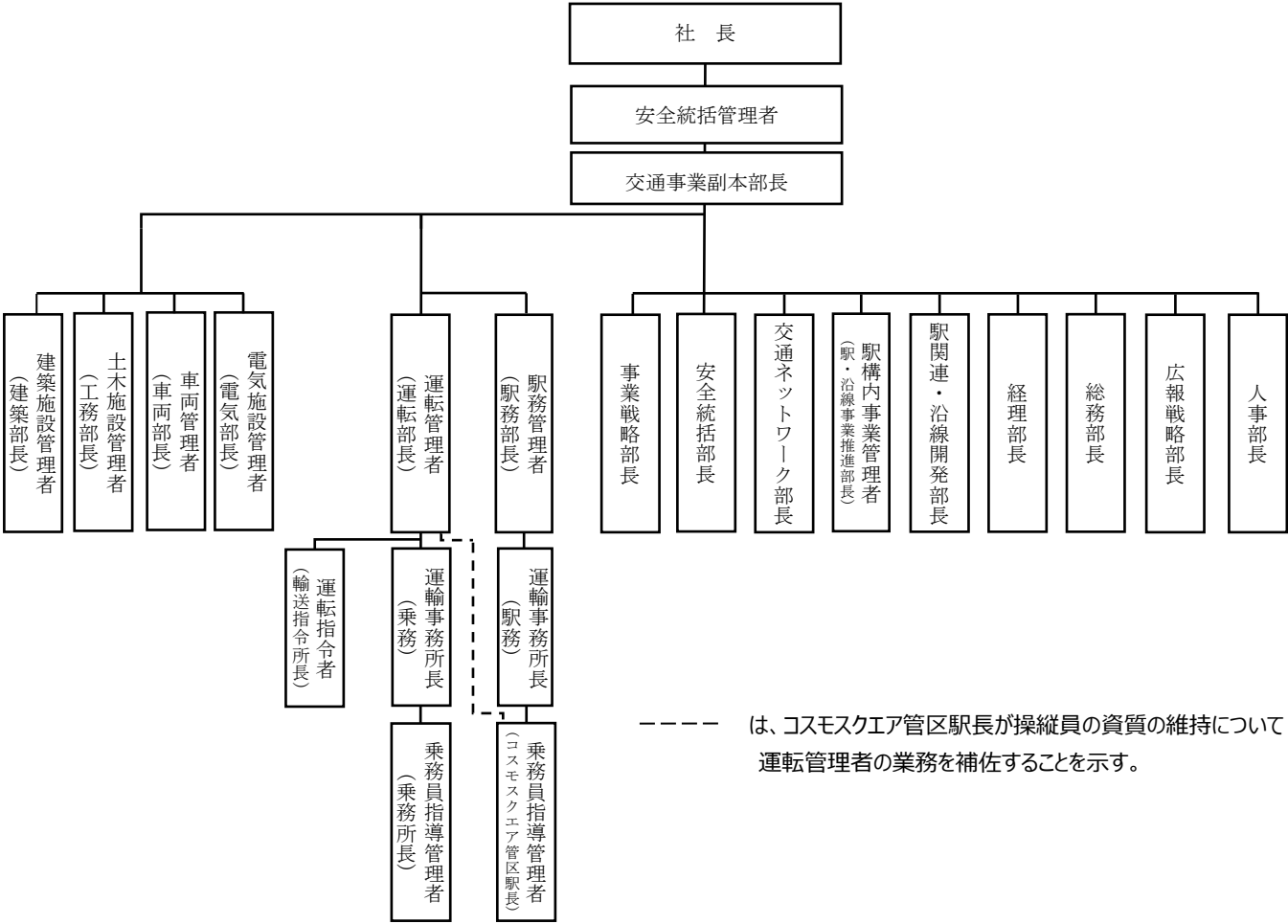
Osaka Metro の安全管理の方法

Osaka Metro では、安全管理体制のもと目標を定め、安全の強化に努めています。

安全管理体制

組織体制

輸送の安全を確保して事業を実施するため、「安全管理規程」を作成し、各管理者等の責務を明確にした体制を定めています。

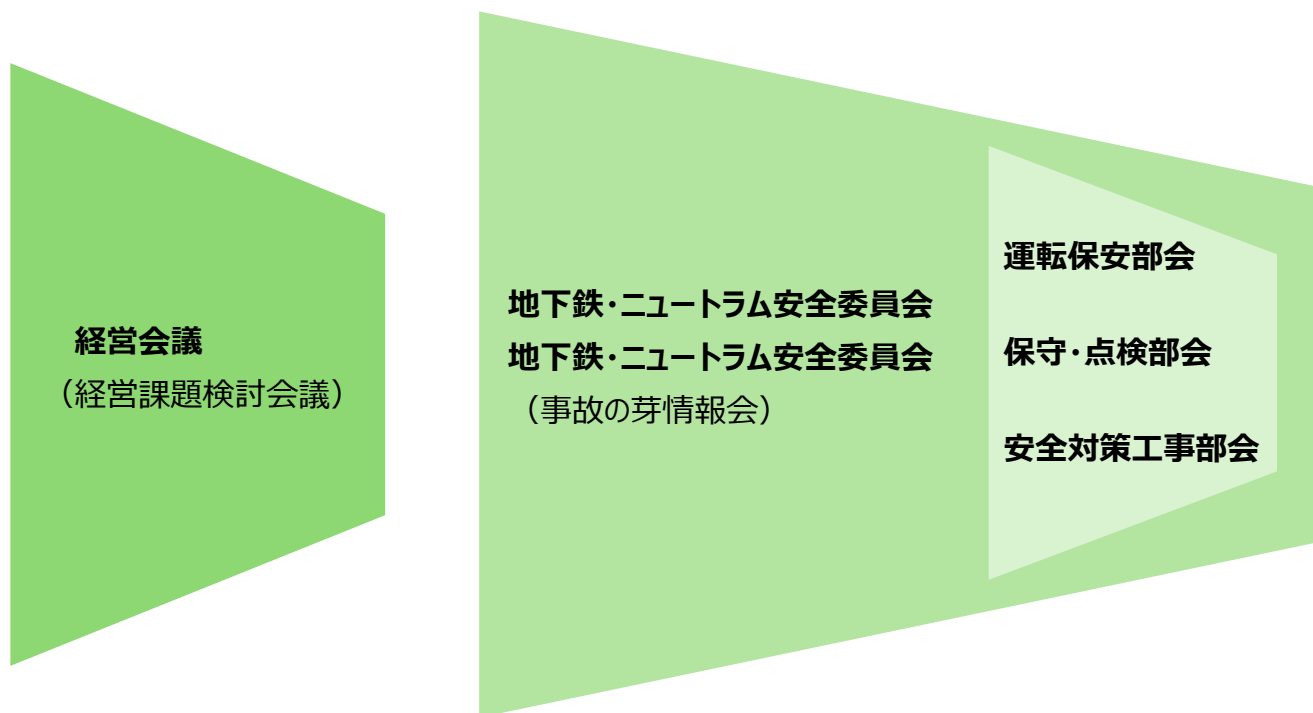


----- は、コスモスクエア管区駅長が操縦員の資質の維持について
運転管理者の業務を補佐することを示す。

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	輸送の安全を最優先とする輸送業務の実施及び各管理部門を統括管理する
運転管理者	運行計画の設定及び改定、列車運行の管理、乗務員の運用、育成及び資質の維持、その他運転に関する業務を統括管理する
乗務員指導管理者	乗務員の資質の維持管理及び運転管理者への報告を行う責務を有する
他の管理者等	各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設などを維持管理する

Osaka Metro の安全管理の方法

安全に関する会議の体制



地下鉄・ニュートラム安全委員会

地下鉄・ニュートラム安全委員会

安全で安定した輸送を提供するために欠くことのできない安全管理体制の構築と改善を図るため、安全統括管理者をはじめとする各管理者等によって構成する「地下鉄・ニュートラム安全委員会」を1年間に5回開催しています。

地下鉄・ニュートラム安全委員会（事故の芽情報会）

事故または事故の恐れがある事態、もしくは輸送の安全確保に影響を与える情報を早期に共有し、これらの情報を分析、整理して再発防止及び未然防止の検討を行うことを目的とした「事故の芽情報会」を毎月1回開催しています。

専門部会（運転保安部会、保守・点検部会、安全対策工事部会）

安全委員会にて更なる議論が必要と認めた事象について、背景要因の深掘り、原因の究明、再発防止対策を講じるための専門的な部会で「運転保安部会」「保守・点検部会」、「安全対策工事部会」があります。

Osaka Metro の安全管理の方法

2024 年度 経営トップコミットメント

昨年度、「安全意識の向上、マネジメント力の強化」を掲げて取り組みを行ってきた。今年度は、2025 年度の大阪・関西万博の開催を控え、万全の準備を行う必要があることから、「組織能力・対応力の強化、安全風土の醸成」を掲げる。「ヒューマンエラー・運行トラブルの発生件数ゼロ」を目指し、組織としても個人としても結果にこだわり、結果につながる取り組みを実施することにより「最高の安全・安心」を追求されたい。

各管理者、部長はこの方針に基づき、安全重点施策又は行動目標を策定し、安全統括管理者指揮の下、輸送の安全確保に取り組まれない。

1 大阪・関西万博会場へ直接アクセスする鉄道網としてお客さまの安全・安定輸送を恒常的に確保

- ① 最重点課題として、ヒューマンエラーや運行トラブル（労働災害を含む）の防止
 - ・決められたルールを目的を理解し、確実に遂行する取り組みを実施すること
 - ・継続的に行っている対策の有効性を検証し、都度改善に取り組むこと
- ② 本社部門による視座の高い活動や施策の実施
 - ・危機管理体制など、現場での活動をサポートするハード・ソフト両面の施策を実施し、経営力強化に努めること
 - ・指揮命令システムを今一度確認し、旧態依然の慣例に囚われることの無い、より効率的な体制を整備すること
- ③ 会場への輸送力を確保するとともに、迅速なトラブル対応体制の構築
 - ・お客さまへ分かりやすい経路案内を行うなど、快適な移動サービスの準備を行うこと
 - ・日常より有事を想定した実践的かつ有効性のある訓練を繰り返し行い、万一の事態に備えること
 - ・安全・安定輸送の確保に向けて、部門間での連携を強化する施策の準備を行うこと

2 目的意識を共有した風通しの良い職場づくり

- ① 安全風土の醸成のため、組織の目標達成に向けベクトルを合わせる施策の実施
 - ・目標を明確にしたうえで、新たな発想や気づき力を持って行動すること
 - ・施策やルールの本質を各自が心底から理解し、結果に繋げる行動とすること
- ② 上下関係に寄らず意見を出し合える組織風土の醸成
 - ・結果を責めずに事故の再発防止のための分析や改善に注力するために、互いを尊重し意見を出し合い議論すること

3 人材育成

- ① 個々人の更なるスキルアップにつながる教育
 - ・安全・安心を追求し、結果にこだわる意識の浸透を図る施策を実施すること
 - ・役割を理解し、信念を持ってやり遂げる姿勢を身に着ける施策を実施すること
- ② 実践を意識したシミュレーション訓練の実施
 - ・あらゆる状況を想定した対応訓練を実施し、有事において想定外のない対応力を備えること
- ③ 共通の目的意識を持ち協力し合える組織づくり
 - ・個々の能力を高めたうえで、互いに協力しあい、全社一丸で物事に立ち向かい課題解決に取り組むこと

4 安全投資

- ① 適切な経営判断を行うため、高い精度での執行管理と併せた、事業進捗管理の強化
 - ・各事業がどのような目的、役割を果たすかをお客さま目線で考え、目標を立てて取り組むこと
- ② 鉄道システムの高度化や、作業場所を含めた職場環境の改善を図るための計画的な投資
 - ・人とシステムが補完しながら調和し、最高のパフォーマンスを発揮し、事故トラブルが軽減される環境整備を進めること

Osaka Metro の安全管理の方法

安全重点施策・行動目標の策定

経営トップコミットメントに基づき、各管理者等が、前年度に実施した安全に関する取組みを振り返ることにより、新たな安全重点施策・行動目標・安全設備への支出計画を策定し、安全の確保に取り組んでいます。

なお、これらの施策等は地下鉄・ニュートラム安全委員会にて、その進捗状況を四半期毎に報告し、必要な見直し・改善を継続的に行うことにより、お客さまに安心してご利用いただける地下鉄・ニュートラムを目指しています。

管理者等が策定した 2024 年度安全重点施策や行動目標の取組み項目（抜粋）

※各部共通取組み

- ・業務の有効性・効率性を確認するための自主監査の実施（監査機能の強化）

駅務管理者

- ・2025 年大阪・関西万博開催期間中のお客さまの安全確保に向けた雑踏対策の整備
- ・始業時における確実な営業準備の実施

運転管理者

- ・2025 年大阪・関西万博開催に向けた安全・安定輸送の確保
- ・ヒューマンエラー・労働災害の防止

電気施設管理者

- ・2025 年大阪・関西万博開催期間時の輸送障害防止に対する取組み
- ・ヒューマンエラーによる運行トラブル及び労働災害の防止に対する取組み

車両管理者

- ・2025 年大阪・関西万博輸送での早期復旧体制の確立
- ・日々の作業に潜むリスクの収集

土木施設管理者

- ・2025 年大阪・関西万博開催中の安定輸送を確保する取組み
- ・組織能力、対応力強化の取組み

建築施設管理者

- ・2025 年大阪・関西万博期間中の安全・安定輸送のために組織体制の強化
- ・目的意識を共有した風通しの良い職場づくりと個々のスキルアップ

安全統括部長

- ・2025 年大阪・関西万博開催に向けた危機管理の対応力向上
- ・安全風土の醸成

駅務管理者	AI 案内サイネージの追加配置	土木施設管理者	地震等災害対策
運転管理者	ITV カメラ・モニタの新設	建築施設管理者	浸水対策工事
電気施設管理者	信号保安設備更新工事	交通ネットワーク部長	可動式ホーム柵
車両管理者	防犯カメラの導入		

Osaka Metro の安全管理の方法

運輸安全内部監査の実施

運輸安全内部監査は、安全管理体制が適切に機能していることを確認し、これにより Osaka Metro の輸送の安全が適切に確保できているかを客観的に評価することを目的に、経営トップである社長や安全統括管理者を始め、各部に対して実施しています。

各部門に対しては主として以下に掲げる事項の確認をしています。

- 1 関係法令及び安全管理文書に適合しているか
- 2 実施体制・手順等が確立され、PDCA サイクルが適切に機能しているか
- 3 安全管理体制上、どのような効果を出しているか

上記 1 ～ 3 の確認の結果、把握した不具合等については、監査対象部門と協力して改善に向けた取り組みを進めるとともに、把握した優良事例等については、社内に周知し、奨励しています。

2023 年度は以下の項目を重点監査事項と定めて実施し、さらなる改善に向けた取り組みを進めました。

社長及び安全統括管理者への監査

安全管理体制構築に係る取り組みの確認、次年度の方針の確認

- ・安全の取り組みについての評価と現状の課題について確認するとともに、2024 年度の安全の取り組みの方針について確認

各部への監査

安全文化醸成に向けた取り組み状況の確認

「最高の安全・安心」を追求するために、個人としての安全意識の向上と組織としてのマネジメント力の強化について確認

事故・トラブル防止の取り組みの有効性の確認

事故やヒューマンエラー、労働災害の原因の追求と再発防止に向けた取り組みの実効性について確認

自然災害、テロ等対応に係る取り組み状況の確認

頻発化、甚大化する自然災害やテロに対する平時の備えや体制、有事の実効性について確認、人材育成、技術継承に係る取り組み状況の確認

人材育成、技術継承に係る取り組み状況の確認

若手社員への人材育成、技術継承について、目指すべき姿を明確にした上で、計画を策定して取り組んでいるかについて確認

適切な安全投資の実施に向けた取り組み状況の確認

経年による安全上の影響を適切に反映した安全投資計画を策定し、計画的に実行しているかについて確認



経営トップへの運輸安全内部監査の実施



各部への運輸安全内部監査の実施

Osaka Metro の安全管理の方法

経営層と現場社員との対話・コミュニケーション

経営トップ、安全統括管理者をはじめとする経営層が、直接現場の社員とコミュニケーションを取ることで、共通した安全意識の向上に努めています。

社長現場巡視の実施

経営トップ自らが現場最前線への巡視を実施し、頑張る社員の声を聴き、激励しています。

2023 年度は、大阪・関西万博に向けた取組みを確実なものにするため、夢洲駅の工事現場に複数回訪問し、担当する社員と意見交換を行ったほか、「輸送の生命館」の改修状況を視察し、全社員が受講する安全研修の内容の確認を行いました。また、2023 年 7 月 18 日・19 日のニュートラムの輸送障害においては、原因となった変電所を訪問し、復旧に向けた作業状況を直接に把握するとともに、復旧作業を担う社員を激励しました。



夢洲駅 工事現場にて



輸送の生命館にて

経営トップによる情報発信

社内ポータルを通して、現場巡視時の様子や社員の声、経営者としての安全に対する考え方を、経営者情報発信として社員に届けています。2024 年度の経営トップコミットメント策定にあたっては、策定に込めた意図や思いを、経営者情報発信で、全社員に説明しています。

安全統括管理者等の現場巡視の実施

安全統括管理者をはじめとする現場第一線の活動を支える立場の経営層（部長級以上）が、各種運動期間や自主監査などの機会を捉え、現場巡視と意見交換会を実施しています。



安全統括管理者の現場巡視、意見交換

運輸安全マネジメント評価

2023 年 11 月、安全管理体制の構築、改善が適切に行われているかについて国土交通省による運輸安全マネジメント評価を受けました。

経営トップを始め、社員が一丸となって安全の確保に取り組んでいることなどを評価いただきました。

今後も安全文化の定着を図り、安全性を段階的に向上させるため、引き続き経営トップが主体的かつ積極的に関与することにより、さらなる安全管理体制の向上に、全社を挙げて取り組んでまいります。



お客さまの安全・安心を守る

Osaka Metro では、人と設備の両面からお客さまの安全・安心を守っています。

都市型 MaaS 構想「e METRO」

Osaka Metro Group は、お客さま一人ひとりのニーズに合わせて、圧倒的に便利な交通を実現するとともに、4 層をつないだ様々なサービスを一体的にご提供し、生活の質の向上に貢献する都市型 MaaS 構想「e METRO」の取組みを推進しています。

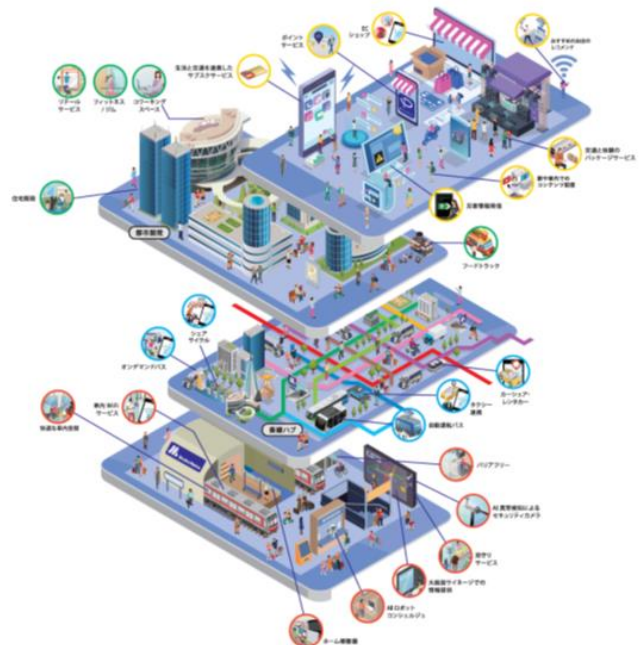
この都市型 MaaS 構想「e METRO」の一環である第 1 層の取組みとして、最新技術でストレスフリーな移動を実現するため、着実な運行の維持および安全・安心と快適性・利便性の拡充を徹底し、地下鉄を強化・進化させ、安全輸送を支えます。

【第 4 層】
サイバー空間での生活を豊かにするサービス
顧客データを基に、お客さま一人ひとりへ直接届くサービスを多重的に積み上げる

【第 3 層】
フィジカル空間での生活・都市機能の整備
乗継ハブなどの交通結節点を拡充すると共に、駅・駅周辺での各種サービス・施設を展開

【第 2 層】
自由自在な移動のパーソナル化
多様な交通手段がシームレスにつながるように整備（小型モビリティまで広く揃える）

【第 1 層】
最新技術でストレスフリーな移動
着実な運行の維持および安全・安心と快適性・利便性の拡充を徹底する



全駅への可動式ホーム柵設置を更に推進

お客さまの線路への転落を防ぐための可動式ホーム柵を設けており、引き続き整備拡充に努めています。2023 年度は新たに四つ橋線 3 駅及び中央線 2 駅を整備しました。2023 年度末現在では、全駅設置済み路線の他、東梅田駅（谷町線）、西梅田駅・肥後橋駅・本町駅・四ツ橋駅・大国町駅（四つ橋線）、谷町四丁目駅・森ノ宮駅（中央線）に設置が完了しています。



谷町線
四つ橋線
中央線
堺筋線
御堂筋線
千日前線
長堀鶴見緑地線
今里筋線
南港ポートタウン線

全 26 駅で、2025 年度までに完了
全 11 駅で、2024 年度までに完了
全 14 駅で、2024 年度までに完了
全 10 駅
全 20 駅
全 14 駅
全 17 駅
全 11 駅
全 10 駅

全駅で既に設置済

お客さまの安全・安心を守る

Osaka Metro では、「全てのお客さまにより便利で快適に安心してご利用いただける地下鉄」を目指し、各駅のエレベーターや可動式ホーム柵の整備の推進および設備の維持をするために 2023 年 4 月 1 日より鉄道駅バリアフリー料金を収受しております。社会環境の変化とともに多様化する「お客さまニーズに合致した、誰もが使いやすい」最高水準のバリアフリー施設整備を実現します。

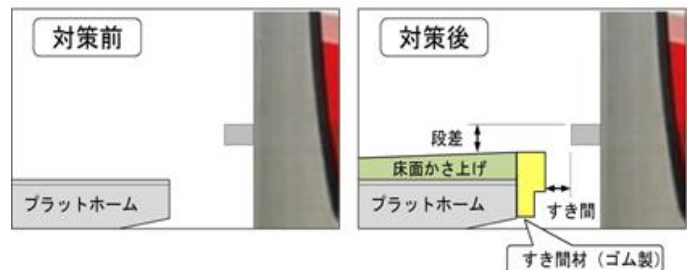
段差・すき間対策

可動式ホーム柵設置にあわせて、ホームと列車の段差とすき間を解消するバリアフリー対策工事を進めており、車いすご利用のお客さまの自力乗降が可能になったほか、ベビーカーや大型のキャリーバッグを持ったお客さまなど、多くのお客さまの乗降の利便性を向上させております。



段差対策

ホーム床面を電車側に向けてスロープ状にかさ上げしています。路線によっては床面高さの異なる電車が混在しているため、一部の電車の段差が 20 から 70 ミリメートルとなっていますので、乗り降りの際はご注意願います。



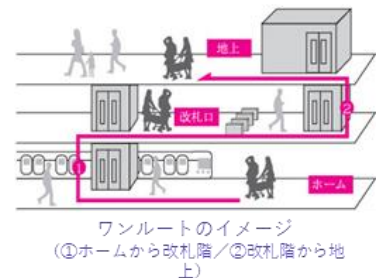
すき間対策

ホーム先端にくし状のすき間材（ゴム製）を設置し、電車とホームが接触しない最小限のすき間（約 20 から 35 ミリメートル）としています。ただし、ホームが曲線になっている箇所では、すき間が大きくなりますので、乗り降りの際はご注意願います。



バリアフリールートの複線化

駅構内をスムーズに移動できるよう地下鉄・ニュートラムの 133 駅全駅でワンルート整備及び全ての乗換駅における乗換え経路のワンルート整備を完了しています。現在は、お客さまの利便性向上のため、バリアフリールートの複線化や他鉄道会社への乗換ルートの整備に取り組んでおり 2023 年度は新たに堺筋本町駅 1 基設置しました。



サービス介助士・ユニバーサルマナー検定

ソフト面の取組みとしては、バリアフリー推進の一環として、駅関係スタッフの「サービス介助士」資格取得を推進しています。これまでに Osaka Metro として 1,688 名（2023 年度末）が取得しています。2025 年度末までには、駅関係スタッフ全員の資格取得を目指し取り組んでいます。

また、自分とは違う誰かの視点に立って考え、自ら行動できる文化を醸成することで多種多様な人の考え方の違いや特性を理解し、共に働き、成長していく組織風土を目指すため、2022 年度には、駅関係スタッフを含む全社員が、ユニバーサルマナー検定 3 級を取得し、今後も継続して取得を目指します。

お客さまの安全・安心を守る

2023 年度の鉄道事故等の発生状況と対応

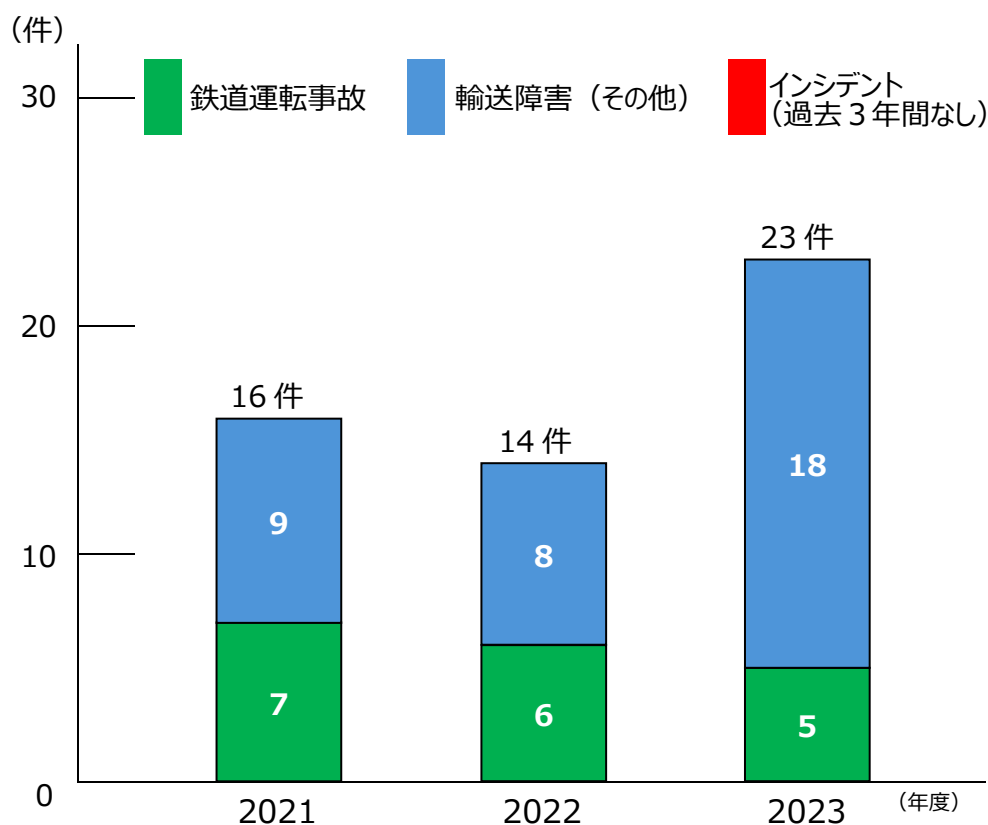
2023 年度には鉄道事故等が 23 件発生しました。

- ・鉄道運転事故（線路内立入りや列車接触など）が 5 件
- ・輸送障害（風害やホース金具落下など）が 18 件ありました。

鉄道事故等の原因は様々ですが、お客さまに安心してご利用いただけるよう、駅やホームにおいて、不安全な状態が無いかを注視し、日々のメンテナンスも怠らずに行っています。

「安全委員会（事故の芽情報会）」においても、一つひとつの事象について原因を究明し、対策を立案・実行することにより、再発防止に取り組んでいます。

鉄道事故等の発生件数（過去 3 年間）



鉄道運転事故（5 件）

- ・線路内立入り 1 件
- ・ホーム上での列車接触 4 件

輸送障害（18 件）

- ・鉄道係員の取扱い誤りによるもの 1 件
- ・車両故障によるもの 3 件
- ・鉄道施設の故障によるもの 4 件
- ・自然災害によるもの 2 件
- ・その他（外的要因等、上記以外のもの） 8 件

お客さまの安全・安心を守る

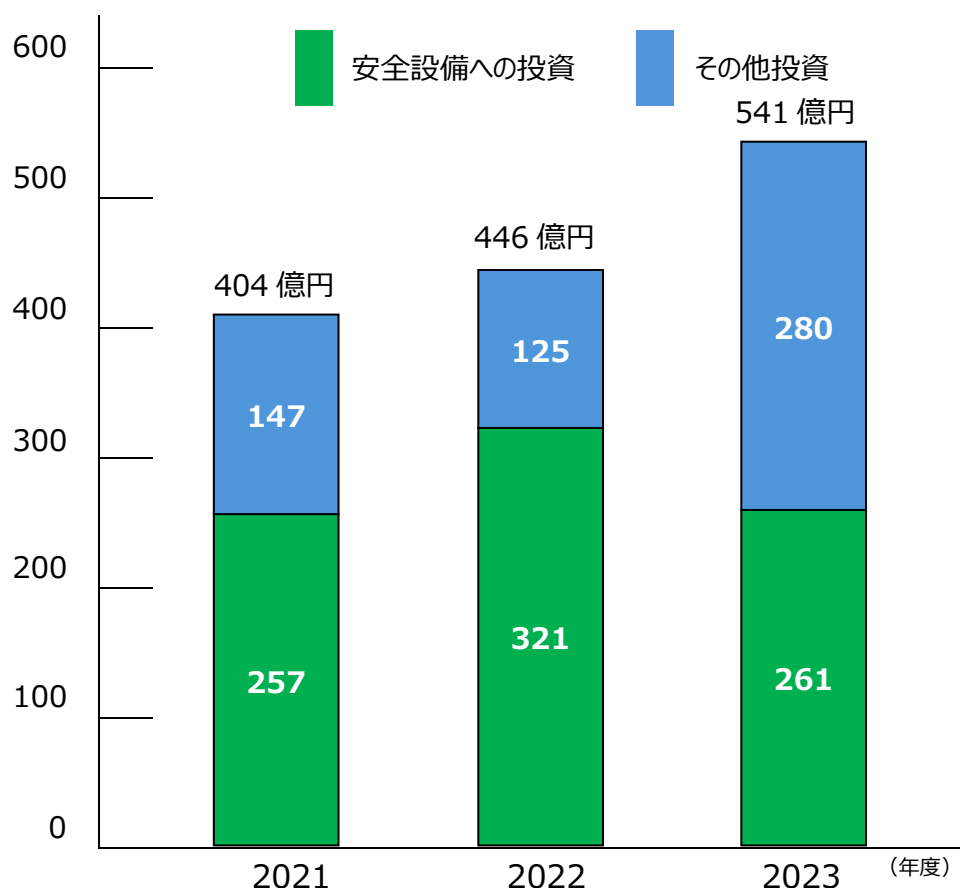
車両・施設の安全対策

Osaka Metro では、以下のとおり、計画的に老朽設備取替、保安・防災対策、安定輸送対策、車両更新等、安全設備への投資を実施しています。

2023 年度決算では、全体の投資額約 541 億円（前年度 + 95 億円）、安全関連設備投資は約 261 億円であり、全体の投資額に占める安全関連設備投資の割合は約 48%となりました。安全の確保に必要な老朽設備の更新や可動式ホーム柵設置、耐震対策等の投資は引き続き着実に実施していきます。

安全設備への投資及びその他投資の推移（過去 3 年間）

投資額（税抜）
（億円）



安全設備への投資

- ・老朽設備取替 通信設備更新、変電設更新、機械設備更新、信号保安設備更新、駅設備整備
- ・保安・防災対策 可動式ホーム柵の設置、セキュリティ対策、耐震補強工事
- ・安定輸送対策 軌道改良工事、走行路改良
- ・その他 新型車両、車両更新、車両中間更新

その他の投資

駅グランドリニューアル、エレベーター設置工事、駅務機器更新、新規事業開発

お客さまの安全・安心を守る

電車の安全対策



車内防犯カメラの設置

安心して地下鉄・ニュートラムをご利用いただくため、車内防犯カメラを472両（1,888台）に設置しています。
（2023年度末時点整備数472/1,374両、2027年度末に全車両に設置完了予定）



非常通報装置

車内での異常を乗務員に知らせるための装置で、各車両の前後（ニュートラムは各乗降扉横）に設置しています。



車いす・ベビーカースペース

車いすやベビーカーをご利用のお客さまに安心してご利用いただくスペースです。



消火器

車両の火災等に備え、各車両に消火器を設置しています。



非常はしご

駅間に電車が停止して、その後の運転ができなくなった時に電車の先頭車両から線路に降りていただくための設備です。
（避難の際には乗務員・駅社員の指示に従っていただきますようお願いいたします。）

駅の安全対策



駅構内防犯カメラの設置

お客さまの安全性向上のため、全133駅構内に3,249台の防犯カメラを設置しています。
（2023年度末時点）



非常停止合図装置

お客さまが線路に転落したときなどに、電車を直ちに停止させるための設備を設けています。



防災盤・火災報知器・消火栓

駅構内の防災設備等を集中管理するために、駅長室内に防災盤を設置しています。火災の発生を駅長室に自動的に通報する感知器と消火に使う消火栓及び消火器を駅構内各所に設置しています。



防煙垂壁・防火シャッター

ホームでの火災発生時に煙の流動を防ぎ、お客さまの避難経路を確保するための設備です。



駅での迅速な情報連携

複雑な地下空間での迅速な連絡体制を整え、お客さまサポート及び見守り体制を強化するため、全駅長室・全改札口に通信機器や業務用携帯電話等を配備し迅速な情報共有に努めています。



誘導灯

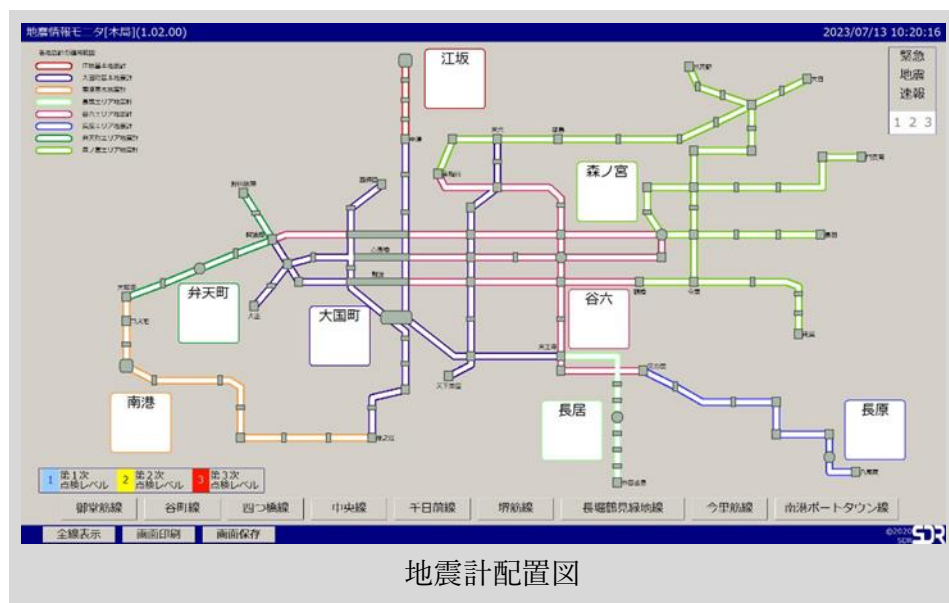
誘導灯には避難口誘導灯と通路誘導灯があります。フラッシュライトが併設されているものもあり、火災発生時にはフラッシュライトが点滅し、駅構内から安全に避難していただけます。

大規模災害・事故等を想定し備える

これまでの自然災害の教訓を踏まえ、巨大地震・津波・台風などに対する防災対策を徹底して推進しています。また、事故・自然災害及び安全輸送に支障を及ぼす恐れのある事態が発生した場合には、事故・災害対策本部を立ち上げ、関係部署が連携を図ることにより、迅速かつ的確な応急処置や復旧に努めています。

巨大地震への対応

巨大地震による激しい揺れは電車の運転に大きな影響を与えるため、気象庁からの緊急地震速報の展開に加え、基本地震計（3か所）及びエリア地震計（5か所）を設けています。地震の強さにより3段階の警報レベルを設定しており、警報レベルに応じて列車無線により乗務員に音声で異常を知らせ、速やかに緊急停止等の適切な運転処置を行います。



基本地震計とは

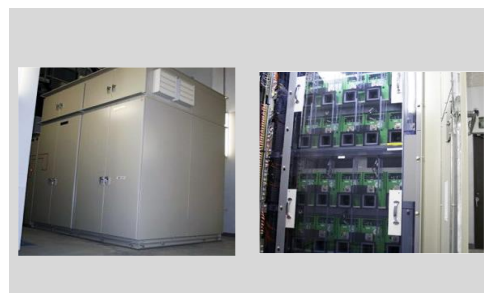
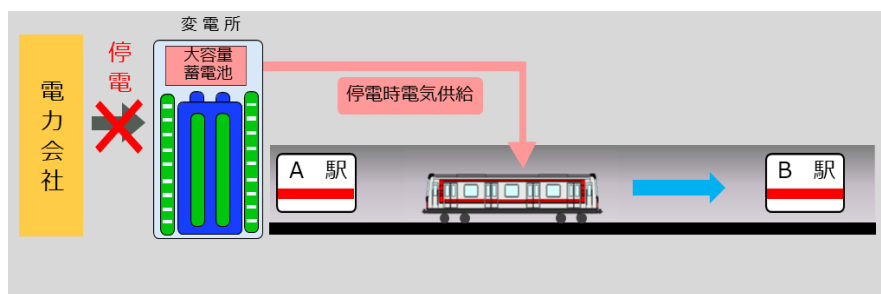
電車の運転処置を判断するための地震計

エリア地震計とは

早期の運転再開のため、必要となる点検のレベルを判断する地震計

お客さまを次の駅まで確実に輸送

地震発生時に電力会社からの電力供給が途絶えても、駅間にある電車が立ち往生することなく次駅まで運転することができるよう、津波浸水範囲の路線の中で必要な区間に大容量蓄電池を設置しています。



大規模災害・事故等を想定し備える

耐震対策

巨大地震による地下鉄構造物への被害を最小限に抑えるため、東日本大震災などから得られた知見や基準をもとに、中柱や橋脚の補強、高架橋の落橋防止等の耐震対策に取り組んでいます。

また、地震の揺れにより高架部において電車が脱線した場合に備え、脱線対策ガード付きまくらぎや脱線防止レールの整備を進めており、2025 年度末までに完了する予定です。

さらに、2022 年度から、地上車庫や出入庫線で液状化の発生が想定されている場所を対象に、トンネル浮上がりやレールの歪みを発生させないことを目的とした地盤改良等の対策工事を開始し、2024 年度末までに完了する予定です。

高架部サードレール脱落防止は 2019 年度で全て設置が完了しています。



中柱補強



落橋防止



脱線対策ガード付きまくらぎ



高架部サードレール脱落防止
(2019年度で全て設置完了)

大規模災害・事故等を想定し備える

地震・風水害に対する Osaka Metro の事業継続計画（BCP）

大規模な自然災害（地震・風水害）において甚大な被害が見込まれる際に、当社の施設の被災、ライフラインの機能停止、資源の不足、情報の途絶等に伴い、業務の執行に様々な障害がある状況下において、お客さまや従業員の安全確保を最優先に行動するとともに、地下鉄の運行再開を速やかに図り、都市機能を回復させることを目的として事業継続計画（BCP）を策定しています。

BCP の基本方針

- 方針 1 お客さまの安全を最優先に行動すること
- 方針 2 地下鉄の運行を早期に再開すること
- 方針 3 地下鉄の施設を早期に復旧すること
- 方針 4 必要な資源を確保すること
- 方針 5 平常時からの準備を怠らないこと

BCP の流れ

お客さまの生命、身体及び経済活動等を守るという観点から、「発災後のいつ頃の時期までに非常時優先業務を開始・再開すべきか」を考慮し、発災後の時間軸を地震については 7 つのフェーズに、風水害については 5 つのフェーズに区分して対応します。

《地震発生（津波警報発令）時の流れ》

大地震発生（津波警報発令）

BCP 発動

- ① お客さまの避難誘導や施設防護、従業員の避難など

津波襲来～津波警報解除

- ② 被害状況の把握や応急復旧計画策定など
- ③ 復旧計画の策定など
- ④ 被害箇所の仮復旧作業の着手など
- ⑤ 応急復旧作業の完了など
- ⑥ 本復旧作業の着手など
- ⑦ 本復旧作業の完了

BCP 解除

《風水害発生時の流れ》

風水害による災害発生

BCP 発動

- ① お客さまの避難誘導、車両退避、施設の防護、従業員の避難など

風水害が発生

- ② 被害状況の確認、復旧計画の策定など
- ③ 復旧作業の着手、復旧状況の把握など
- ④ 営業再開、運行可能な車両による運転再開など
- ⑤ 本復旧作業の完了

BCP 解除

平常時における対応

- ① 被害状況の把握や応急復旧計画策定など
- ② 復旧計画の策定など
- ③ 行政機関等との協力
- ④ 教育・訓練の実施

大規模災害・事故等を想定し備える

台風・強風への対応

強風は電車の運転に大きな影響を与えます。Osaka Metro では地上を運転する区間（御堂筋線、中央線、ニュートラム）の安全運行を確保するため5箇所に風向風速計を設け、風速に応じて電車の運転取扱いを定めています。

風向風速計

地下鉄では、風速が毎秒 20 メートル以上になったとき、地上部を走行する電車は時速 40 キロメートル以下の注意運転を行い、風速が毎秒 25 メートル以上になったときは、全線または一部区間の運転を休止します。また、ニュートラムでは、風速が毎秒 20 メートル以上になったとき、駅から出発する電車の運転を休止し、駅間にある電車は時速 25 キロメートル以下で次駅まで運転ののち運転を休止します。さらに風速が毎秒 25 メートル以上になったときは、全線の運転を休止します。

路線	設置箇所
御堂筋線	新淀川橋梁部
中央線	天保山運河及び大阪港～朝潮橋間
ニュートラム	南港水路橋地点及び中ふ頭



風向風速計

台風接近時の対応

台風接近時の運行計画やお客さまへの情報提供などの指針となるタイムラインを作成しています。台風の進路や大きさなどによって、本社対策室の設置を判断し、タイムラインに基づき台風情報を参考に対応策や運休などの決定とお客さまへの情報提供などを行います。

タイムラインとは (国土交通省 HP より)

災害の発生を前提に、防災関係機関が連携して災害時に発生する状況を予め想定し共有した上で、「いつ」、「誰が」、「何をするか」に着目して、防災行動とその実施主体を時系列で整理した計画です。防災行動計画とも言います。

国、地方公共団体、企業、住民等が連携してタイムラインを策定することにより、災害時に連携した対応を行うことができます。

台風対応訓練の実施

台風タイムラインに基づき、台風接近における事前準備や通過後の早期復旧・運転再開に向けた必要な情報収集とその対応、またお客さまへの適切な時期での情報発信等について、ロールプレイング訓練を行い対応力の強化を図っています。



大規模災害・事故等を想定し備える

浸水への対応

津波への対策

2013 年 8 月に大阪府から南海トラフ巨大地震に伴う津波の浸水範囲が公開され、大阪市内沿岸部には 3 m 程度の津波が 2 時間以内に到達すると想定されています。このため、Osaka Metro ではお客さまの迅速な避難誘導や施設防護に取り組んでおり、地下～高架移行区間における側壁や換気口に対してもかさ上げを実施しています。

側壁のかさ上げ



対策前



対策後

換気口かさ上げ



対策前



対策後

内水氾濫（ゲリラ豪雨）への対策

内水氾濫（ゲリラ豪雨）への対策として、Osaka Metro では駅出入口へ止水パネルを整備しており、定期的に設置訓練を行っています。



大規模災害・事故等を想定し備える

お客さまの救護を最優先に行動し、また冷静に状況を判断し、最も安全と認められる行動をとる

鉄道会社において、車内では想像もつかない凶悪な犯罪等が相次いで起こっております。また、近年それらを模倣した事件が多発している状況を踏まえて、自らが対処すべき立場になった時に、お客さまと社員自身の命を守るため防護盾を使用する訓練や、不測の事態に迅速に対応できる体制を確立し、警察、及び消防と連携して異常時におけるお客さまの安全を守ることを目的として訓練を行っています。

防護盾を使用する訓練



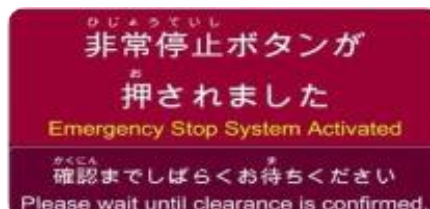
総合訓練



緊急時の多言語放送・表示

地下鉄・ニュートラムは、国内だけでなく、海外からのお客さまにもご利用いただいています。緊急事態が起こったときは、国内のお客さまのみならず、海外からのお客さまへの情報提供が欠かせません。

Osaka Metro では、地下鉄・ニュートラム全駅において、緊急時の案内をホームに設置している旅客案内表示装置にて多言語で表示しています。また、多言語での案内放送を 2021 年度から順次導入しています。海外からのお客さまにも安全・安心を感じていただけるよう、更なる取組みを進めてまいります。



旅客案内表示装置に表示される多言語表示例

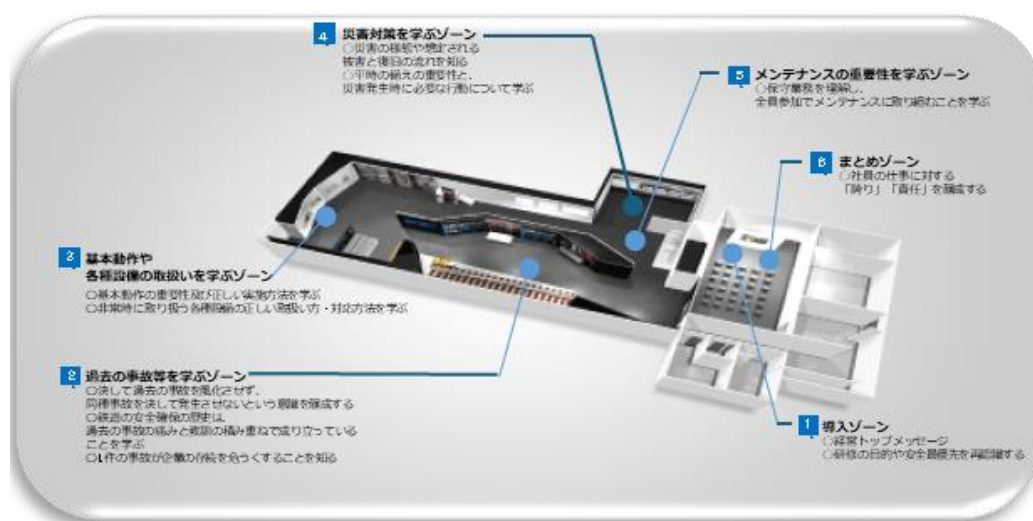
安全・安心を担う人材を育てる

地下鉄・ニュートラムの安全・安心は、社員一人ひとりの意識・行動のもとに確保されています。その意識・行動を育むために、Osaka Metro では「人づくり」に力をいれています。

全社員への安全研修

すべての社員が、当社の企業理念である「最高の安全・安心を追求」という強い信念を持ち、安全・安心について深く考えることで、安全最優先の企業風土をつくり上げるための研修を輸送の生命館で行っています。

輸送の生命館は「安全はすべてに優先する」という交通事業にとって最も重要な基本原則を、全社員の心に刻むことを目的にした体験型研修施設です。



2023 年・2024 年度の安全研修内容

主な研修内容	
経営トップメッセージ	社長から全社員に対し、安全研修受講にあたってのメッセージ
研修概要（現状認識）	経営トップコミットメント等を踏まえた研修目的の周知
安全報告書について（講義）	安全報告書から「安全重視の企業風土」を理解し根付かせる
頻発化・激甚化する自然災害への対応力向上（講義・展示物）	・過去の自然災害の事例と教訓について、パネル展示や映像教材、対応にあたった社員のインタビュー映像などを用いて知ること、災害の様態や想定される被害、復旧の流れを学ぶ ・止水パネルの操作体験など、Osaka Metro の災害対策に関する取り組みを知ること、災害は事業存続にかかる重大なリスクであることを学び、社員の当事者意識を高める ・平時からの準備の重要性をはじめとする BCP の基本方針を学ぶ
梅田駅ホーム端部くし状ゴム接触事故から得た教訓（講義・展示物）	事故の起こった背景・原因を知り、再発防止策や関係者インタビューから「情報共有と相互確認の重要性」「営業線に携わるプロ意識の確保」という教訓を学ぶ
まとめ	研修で学んだことを振り返り、研修効果チェックシートと安全決意カードに記入することで、安全に対する意識を定着させ行動につなげる

安全・安心を担う人材を育てる

危険体感研修

労働災害体感研修

労働災害に対する教育は、机上教習では臨場感がなく、災害時の本当の怖さを伝えきれないことから、安全に対する意識を高めるため、危険体感施設（実際に危険を体感できる施設）にて体感研修を実施しています。



新しい技術を活用し人材を育てる

VRを活用した危険感受性向上訓練システム装置

VR（Virtual Reality：仮想現実）を活用した危険感受性向上訓練システム装置は、各作業環境で想定される危険な状況をVR上で疑似体感し、危険に対するリスクの感度を向上させるものです。

CG（Computer Graphics：コンピュータを使った画像）でのVRを活用することで、実映像では再現不可能な触車などの重大事故防止に関する訓練及び急曲線や渡り線部などの危険な場所を凝縮した空間の構築を可能とし、「安全」かつ「リアル」な危険体感が可能となっています。

この装置で訓練することにより、実作業に携わる社員には、鉄道従事者として、過去の教訓をよりリアルに体験し、教訓の継承や、危険感受性のさらなる向上を図り、実作業に携わらない社員には、職場の仲間がこのような危険な箇所で働いていることを強く共感することにより、全社員の「安全最優先」の意識を涵養するものです。

VRで再現した作業環境 4 箇所（イメージ画像）



急曲線部



直線部



渡り線部



停留場部

それぞれの作業環境の中には色々なイベントがあり、ヘッドマウントシステムを写真のように装着することで仮想空間に入り、各種体験ができるようになっています。



技術部門の訓練シーン

安全・安心を担う人材を育てる

発表会等を通じた知識・技術の研鑽と展開

研修・訓練で多くの知識や技能をインプットするだけでなく、コンテストや発表会を通じてアウトプットすることで知識や技能の定着化、他者とのコミュニケーション活発化を図り、安全・安心の更なる向上に努めています。また、表彰を行うことで、個々人のモチベーションの向上も目指しています。

駅スタッフサービス向上コンテスト

管区駅毎に選抜された駅スタッフが、接客スキル及び知識を競いました。接客力の向上とモチベーションの向上に繋げ、「お客さま満足度」の向上を図っています。



運転部コンテスト

各路線から選抜された乗務員が、接客・案内放送・異常時対応のスキルを競うことで、安全意識の高揚はもとより、お客さまサービスの向上と放送技能や知識の研鑽に努め、最高の安全・安心を追求しています。



電気技能競技会

電気設備にトラブルが発生したことを想定し、所属毎の各チームが復旧作業を披露し参加者相互で再確認することにより、不測の事態においても速やかに対応が図れることを目指して実施しています。



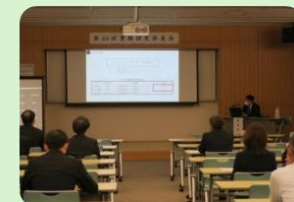
車両部コンテスト

車両保守業務の技術継承の一つの手段である「作業動画マニュアル」に関して、その分かり易さや研修用としての効果等を基準に競いました。また、社員の能動的な育成環境を進めています。



業務研究発表会（工務部）

業務研究を通じて、技術力、組織力の向上を図っており、将来の Osaka Metro を担う若手社員の育成、技術継承の場として活用しています。



建築工事安全大会

受注者及び当社社員の「安全意識向上」を目的として、過去に自らの工事現場で発生した、事故の芽事象とその分析結果を紹介し、ヒューマンエラーに起因する事故防止等をテーマにした講習会を開催しています。



安全・安心を担う人材を育てる

安全に関する取組み発表会

Osaka Metro Group 全体の安全意識の向上と発表者やその所属の業務に対するモチベーションの向上を図るため、2011 年度より安全に関する取組み発表会を開催しています。

2023 年度は、駅務部難波管区駅（チーム名「シン・難波管区駅 Risk：なくし隊」、発表名「組織能力の強化～個々の能力向上による組織全体のレベルアップ～」）が最優秀賞を受賞しました。



安全に関する気づき情報等優秀事例表彰及び本社部門における安全の取組み発表

Osaka Metro 社員の全員参加による安全意識のさらなる向上及び職場環境の改善を図るとともに、安全輸送の更なる向上を目的として、事故の芽情報（ヒヤリハット、社員の気づき）に基づいて防止対策を実施し、安全確保に顕著な貢献があったと認められる社員もしくは事業所に対し表彰を行いました。また、本社部門における安全の取組みで優秀賞に選出された部の表彰を行いました。

（安全に関する気づき情報等の受賞した取組み内容）

- ・飲料水自販機の設置場所
- ・出入庫時の照明
- ・西田辺駅での降雨時の床面の滑り対策

（本社部門の受賞した取組み内容）

- ・視覚情報を活用したヒューマンエラー再発防止対策



安全講演会

安全講演会は、1993 年 10 月 5 日に発生させた「ニュートラム車止め衝突事故」を教訓とし、事故を繰り返さないよう、運輸部門と保守部門が一体となり、安全運行並びに事故防止の強化の取組みの一環として「地下鉄・ニュートラム安全運行強化週間」（毎年 10 月 5 日～11 日）の取組みの一環として毎年開催しています。

2023 年度は、安全文化を組織風土としてしっかりと根付かせることを目的とする講演会を、録画配信にて開催しました。

安全・安心を担う人材を育てる

専門研修・訓練（運輸系の研修等の一部を紹介）

運転士の養成・訓練

身体的・精神的な資質のほかにさまざまな知識・技術の習得が必要です。国土交通省から指定された動力車操縦者養成所において、専属の教師が自身の経験などを含めた幅広い教育を行うとともに、実際の線区における指導操縦者による細やかな電車の操縦訓練により、安全意識の高い運転士の養成に努めています。



異常時対応力を高める訓練

故障や災害などの事象への適切な対応力を高めるため、各乗務所に設置している運転シミュレータを使用した異常時対応訓練や、地震及び大津波を想定した避難誘導訓練等を行行的確かつ迅速な対応能力の更なる向上を図っています。



駅係員による駅扱い教育訓練や企画立案訓練等

輸送指令所から駅の信号機を遠隔制御できなかった場合に備え、当該駅の信号を操作して電車の安全運行を確保する駅扱い教育訓練や管区駅独自で訓練内容を企画し実施する企画立案訓練等を行っています。



安全・安心を担う人材を育てる

専門研修・訓練（技術系の研修等の一部を紹介）

電気部

「災害を想定した訓練」は毎年テーマを決めて実施しています。昨年度は、作業中に作業責任者が「熱中症」を発症したと想定し、その際に同行していた若手社員と応援に駆け付けた他所属の社員により応急処置から搬送の仕方を実技を交えて訓練を実施しました。



車両部

車両が脱線したことを想定した脱線復旧訓練や車輪が固渋して回転しなくなった場合を想定した車軸不回転の訓練、また、洪水の際に地上の検車場から地下にある本線への水の流入を防ぐため、鉄扉の開閉状況確認も含めた取扱い訓練なども実施しています。



工務部

知識・技術・技能の向上と組織力の強化を目的とした『保線競技会』を実施しています。営業線内において、レールの損傷を発見した場合を想定し、緊急連絡体制の確認と応急用処置器の設置を行い、鉄道のプロとして緊急時に安全且つ迅速に対応できるよう取組んでいます。



建築部

一般地上建築とは異なる条件や環境を有する地下鉄の建築施設の管理において、事故やトラブル、自然災害等に柔軟に対応するため、個人と組織の能力向上を図る訓練や研修を実施しています。特に、若手社員を対象に適切な施設管理に必要な知識等の習得を目的とした、座学や現場管理におけるOJT活動等を通じたサポート研修を実施しています。



日々の点検・メンテナンス

鉄道の安全は、さまざまな設備（ハード）と人（ソフト）によって支えられています。専門の技能を習得した技術関係の社員が地下鉄・ニュートラムをあわせて 137.8km に及ぶ線路と各種施設を「見る」、「聴く」、「触る」、「臭う」、「感じる」の五感をすべて働かせて日々確実にメンテナンスを行うことにより、安全で安定した輸送の提供に努めています。

電気施設の点検・メンテナンス



電気技術者は、電車の安全・安定輸送を確保するとともに、お客さまに快適にご利用いただくため、電気設備の保守を日夜実施しています。各種設備は電気指令所で24時間集中監視するとともに、設備故障時には、保守区社員が現場に駆け付け、故障箇所を特定し、部品交換や修繕を行っています。また、日々の点検では五感を働かせ設備の異常や変化の発見に努め、障害発生前に処置を施し、安全・快適にご利用いただくため尽力しています。

車両の点検・メンテナンス



車両技術者は、安全走行に重要な役割を果たす車輪の定期的な形状の測定及び目視・触手点検のほか、車両走行時の「音」にも注意を傾け、車輪の状態を把握し、損傷の早期発見に努めています。車輪に関する問題が発生した場合は、他の保守部門と連携しながら問題の解決を図っています。

線路や構築物の点検・メンテナンス



保線技術者は、日々の巡視検査において軌道状態を確認し、電車走行時の「音」を聴き分け、目視や詳細調査をもとに損傷状態を把握し、必要な対策を講じています。また、構築物を担当する技術者は、コンクリート片の剥落一つが重大事故に直結する恐れがあることから、事後保全だけではなく、事前に劣化を抑制する予防保全に力を入れて、構築物の延命化、輸送の安全確保に取り組んでいます。

建築物や建築設備の点検・メンテナンス



建築技術者は、建築仕上げ材の不具合を速やかに確認・把握するため、目視や打音による定期的な点検を実施しています。建築施設の状態から処置が必要と判断した部位について、応急措置や大規模修繕工事の計画・実施を行っています。また、駅構内での火災等を想定し、速やかに避難していただけるよう設置している防火シャッターなど防災設備の点検・整備を行っています。これら建築施設の予防保全に努め、安全で快適な施設の提供に取り組んでいます。

新しい設備や技術の活用

新しい技術を用いてお客さまに安全・安心をお届けする

ドローン等を活用した地下鉄施設点検の実施

地下鉄駅の天井内は高所で狭く、各種配管やケーブル等が多く敷設されており、これまで人による施設点検が非常に困難でした。鉄道インフラの点検を効果的・効率的に行うため、指で持てるほど超小型で軽量のドローン（マイクロ・ドローン）を活用しており、点検員の作業環境の改善のほか、360度カメラによる全範囲撮影等により、大幅な作業効率の向上や点検精度の向上に繋がっています。さらに、屋外の高架橋においては、空撮ドローンを活用した点検の導入に向けて、実証実験等を開始しました。

また、地下トンネルの構造物点検においても、カメラ画像診断技術等を活用した新たな点検手法の確立に向けて研究を進めています。

今後も、ドローンやカメラ画像診断技術等に限らず、各種ロボットや先端技術を積極的に導入し、お客さまへ最高の安全・安心を提供し続けます。



マイクロ・ドローン



駅天井内施設点検状況



空撮ドローン実証実験



空撮ドローンで撮影した
御堂筋線（淀川橋梁）

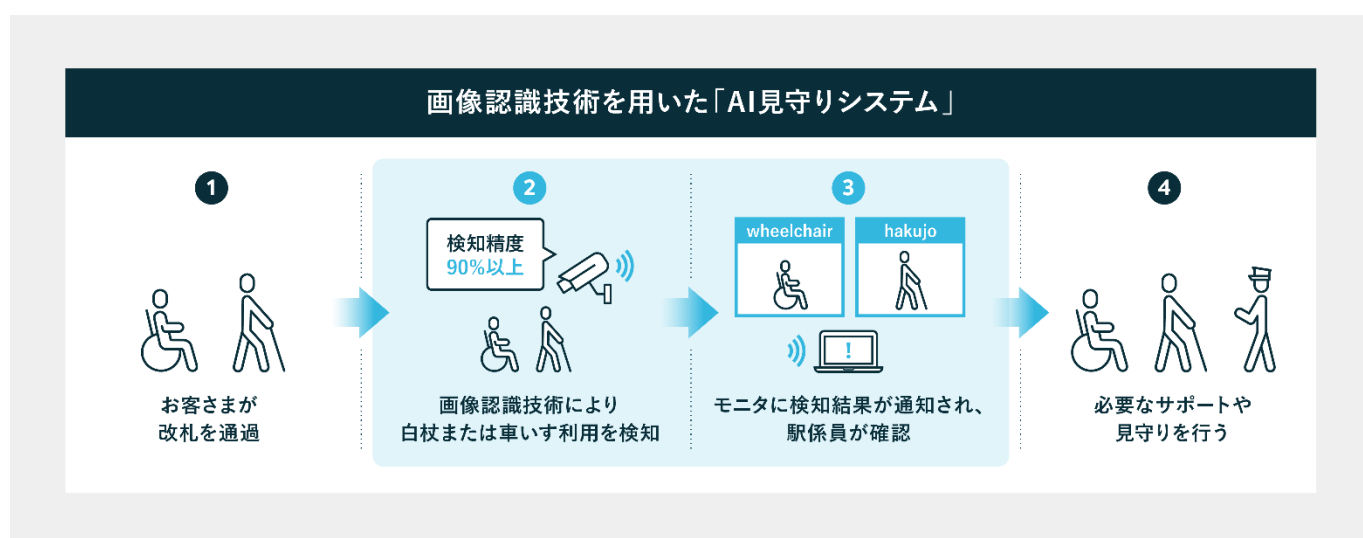
新しい設備や技術の活用

新しい技術を用いてお客さまに安全・安心をお届けする

AI 見守りシステム導入に向けた取組み

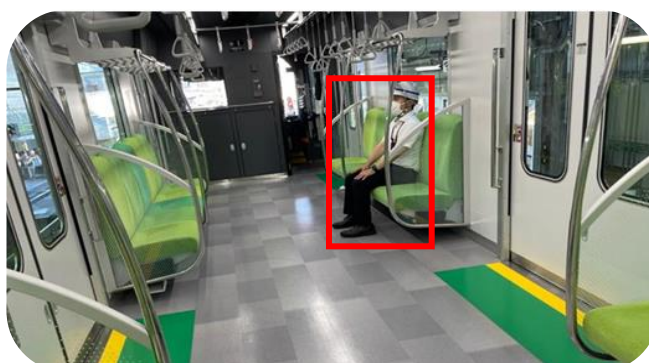
2021 年 11 月 2 日から、御堂筋線長居駅ほか 3 駅にて A I 自動検知技術を用いた「AI 見守りシステム」の導入に向けた取組みを進めており、白杖または車いすをご利用のお客さまを対象とした実証実験を行っています。本システムの導入により、駅係員が白杖または車いすをご利用のお客さまに早期に気づくことが可能になり、必要なサポートや見守りに役立てられます。

2024 年度から駅へ順次導入し、今後のさらなるお客さまサービスの向上に努めてまいります。



車両防犯カメラ映像を利用した残留検知の導入

お客さまサービスの向上並びに安全・安心にご利用頂けるように、400 系車両において車両防犯カメラの映像を利用した残留検知に関する検証を行っています。将来的には全列車で搭載する車両防犯カメラへの導入を目指していきます。(2024 年度から導入予定)



Osaka Metro の情報発信

アプリやホームページでの運行情報・列車走行位置表示の発信

2023 年 10 月より e METRO アプリおよび Osaka Metro ホームページの地下鉄運行情報において、路線図上に遅延状況や運行情報、列車走行位置を表示しています。これまでは駅改札付近に設置しておりますサービス情報表示器（モニター）で表示しておりましたが、このたびアプリやホームページでもご確認いただけるようになりました。

e METRO アプリでの運行情報表示



e METRO アプリでの列車走行位置表示



ホームページ



e METRO アプリによるプッシュ通知



e METRO アプリはこちらから



iPhone



Android

Osaka Metro の情報発信

Osaka Metro の取組みを情報発信

Osaka Metro では、ホームページや YouTube のほか、SNS、e METRO アプリなどお客さまとの様々な接点を活用して、安全・安心をお伝えするお知らせやサービスの情報を提供しています。



Osaka Metro
ホームページ



Osaka Metro
公式アカウント
(X)



Osaka Metro
公式チャンネル
(YouTube)



Osaka Metro
安全ガイドブック

Osaka Metro 公式 YouTube チャンネル「Metro News」配信一例

- ・そのエスカレーターの乗り方はやめてほしいんだっひよ〜！【Metro News # 28】
- ・Osaka Metro は痴漢行為撲滅にむけた活動を実施しています【Metro News # 37】
- ・非公開の研修施設「輸送の生命館」をご紹介します！（前編）【Metro News # 44】
- ・非公開の研修施設「輸送の生命館」をご紹介します！（後編）【Metro News # 45】
- ・～安心安全な駅を目指して～鉄道警察隊と力を合わせて特訓しています！【Metro News # 46】
- ・ここまでやる！？万が一に備えた終電後の訓練に密着！【Metro News # 56】
- ・地震で停電！？その時、電車はどうなる？【Metro News # 64】

Osaka Metro 安全ガイドブック

「安全ガイドブック」は、お客さまが地下鉄・ニュートラムをご利用時に災害等が発生した際、落ち着いて行動し、安全に避難していただくための方法をわかりやすく解説したものです。Osaka Metro ホームページに掲載しており、上記QRコードからご覧いただけます。（日本語版を含む5言語を掲載）

全線路線図

Osaka Metro は、大阪市を中心に地下鉄及びニュートラム 9 路線からなる交通ネットワークで、大阪の交通インフラを支えています。

