



2 0 0 7

安 全 報 告 書

2007・7

阪急電鉄株式会社

目次

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

ごあいさつ	1
1. 安全の基本的な方針と安全目標	2
1-1 安全の基本的な方針	2
1-2 安全目標	3
2. 鉄道事故等と再発防止策	4
2-1 鉄道運転事故	4
2-2 インシデント	5
2-3 輸送障害	5
2-4 行政指導等	6
3. 重点安全施策の内容と進捗状況	7
3-1 安全意識の高揚・安全対策	7
3-2 安全性向上対策	8
3-3 人材育成と技術の伝承	13
3-4 重点安全施策の見直し	13
3-5 安全投資	13
4. 安全管理体制	14
4-1 安全管理体制及び安全管理推進委員会	14
4-2 安全管理体制に係る主な活動	15
4-3 安全管理体制の見直し	15
4-4 緊急事態・防災体制	16
4-5 K Y（危険予知）運動・ヒヤリハット申告制度	16
4-6 阪急阪神ホールディングス企業倫理窓口	17
4-7 改善提案活動	17
5. お客様・沿線の皆様とともに	18
5-1 消防局との合同訓練	18
5-2 警察・消防署・救急病院との連携	18
6. お客様・沿線の皆様へのご協力をお願い	19
6-1 踏切事故防止キャンペーン	19
6-2 痴漢防止キャンペーン	20
6-3 その他	20
7. お客様・沿線の皆様のご意見	21
7-1 ご意見への対応と事業活動への反映	21
7-2 ホームページ	21

阪急電鉄は、今年、創立 100 周年を迎えます。創立以来、お客様のご要望の一つひとつ誠実に、且つ丁寧ににお応えすべく取り組んで参りました。今後もこれまで同様に「安全」「安心」を基盤として、常に新しい阪急電鉄の姿を創造し、社会の皆様のご期待にお応えして参りたいと考えております。

さて、2006 年 10 月 1 日に改正鉄道事業法が施行され、我々鉄道事業者をはじめ、運輸事業に携わる全ての事業者に対して「輸送の安全の確保」に関する義務付けが強化されました。本報告書の作成及び公開もそのひとつであります。この機会を捉え、当社の鉄道事業に対する様々な施策についてもご報告し、広くご意見をお伺いして、みなさまのご期待によりいっそうお応えして参りたいと考えております。

当社は、1978 年 1 月以降、有責事故の無事故記録を継続しております。しかし、これまでの道のりは決して平坦なものではなく、今後も P（計画）・D（実行）・C（点検）・A（改善）サイクルを適切・的確に機能させて、さらに安全性を向上させることが我々の責務であると考えております。

具体的には、全社的な組織として「安全管理推進委員会」を設立し、運転を始めとする各部門から関連する情報を抽出して共有するとともに、安全に関する内部監査や本部合同訓練の実施、並びに過去の事故事例や他社の事故対策の研究に各部門が横断的に取り組む等、従来の取り組みをブラッシュアップして、安全最優先の意識のさらなる醸成に取り組んでおります。

2006 年度の安全投資は、総額約 63 億円におよび、「連続立体交差工事の促進」や「A T S 装置改良による安全性向上」の他、「新形式車両の建造」並びに「既存車両の改造工事」や「運転状況記録装置の整備」、「軌道の強化工事」、「強風対策及びホーム保安の向上対策等」を実施いたしました。

中でも A T S 装置につきましては、踏切への過走防止や駅の誤通過防止等の機能を追加し、列車運行のバックアップシステムの完成度を向上いたしました。2006 年度に改良を完了した神戸線に引続き、2007 年度は、宝塚線、京都線の改良を推し進めて参ります。

時代や社会環境が大きく変わっても鉄道事業の根幹は「安全第一」と心得ております。今よりもさらにもう一段レベルを上げて推進し、より進んだ「安全風土・安全文化」の構築に全力で取り組む所存でございます。そして、その積み重ねによって、常に皆様の信頼にお応えできる、よりハイレベルな「安心・快適」を提供する鉄道会社を実現して参ります。

阪急電鉄株式会社 取締役社長

南 和夫



1 安全の基本的な方針と安全目標

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

安全に関する基本方針は、阪急阪神ホールディングスのグループ経営理念や阪急電鉄の経営理念・経営方針と密接に関係します。歴史を遡ると、創業者の小林一三が定めた「五戒」にも「職務に注意し、ご乗客を大切にすべし」とあり、創業時より常に安全面を第一に、お客様を原点にした事業展開をして参りました。

私たちは、これらの理念を社員一人ひとりに脈々と受け継いで行くことによって、皆様に信頼される企業グループとなることを目指しております。また、社員一人ひとりが、法令はもちろんのこと、社会の一員として求められる様々な規範を遵守するため、「コンプライアンスなくしてグループの存続なし」という認識を持って行動しております。

これらを基盤にして安全の基本的な方針となる、「安全スローガン」や「輸送の安全の確保に係る行動規範」を定めました。

1-1 安全の基本的な方針

(1) 安全スローガン

「すべてはお客様のために すべては安全のために」

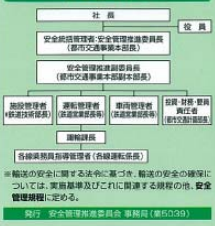
(2) 輸送の安全の確保に係る行動規範

経営者から現場の係員一人ひとりにいたるまで、安全輸送の担い手として心掛けるべき安全の基本的な方針として、「輸送の安全の確保に係る行動規範」を策定しました。下記の行動規範 7項目は、カードにまとめて各人に携帯させるとともに、本社や現場の執務室に掲示して、常日頃から各人自らが、安全輸送の一翼を担っていることを再認識し業務に取り組んでおります。

- 1 協力一致して事故の防止に努め、旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽くさなければならない。
- 2 輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実、且つ、正確に守らなければならない。
- 3 自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。
- 4 作業にあたり、必要な確認を励行し、憶測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。
- 5 事故が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。
- 6 作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。
- 7 常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。

掲示用

携帯用 安全行動規範カード (二つ折り両面)

<p>行 動 規 範</p> <p>すべてはお客様のために すべては安全のために</p> <p>安全輸送の確保 協力一貫して事故の防止に努め、旅客及び公衆に被害を与えないように最善を尽くさなければならない。</p> <p>法令・規程の遵守 輸送の安全に関する法令及び関連する規程(安全管理規程を含む。)を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実、且つ、正確に守らなければならない。</p> <p>運転状況の熟知・設備の安全 自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに誤りがあるときは、直ちに運転長の指示を受けなければならない。</p> <p>人命尊重 事故が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。</p> <p>正確迅速な情報伝達 作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。</p> <p>継続的な改善・変革 常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。</p> <p>2006-10-1 阪急電鉄株式会社 社長</p>	<p>安全管理規程の目的 輸送の安全を確保するために遵守すべき事業の運営の方針、事業の実施及び管理体制、方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全の水準の維持及び向上を図ることを目的とする。</p> <p>安全管理体制</p>  <p>輸送の安全に係る【行動規範】</p> <p>すべてはお客様のために すべては安全のために</p> <p>2006-10-1</p>	<p>行 動 規 範</p> <p>安全輸送の確保 協力一貫して事故の防止に努め、旅客及び公衆に被害を与えないように最善を尽くさなければならない。</p> <p>法令・規程の遵守 輸送の安全に関する法令及び関連する規程(安全管理規程を含む。)を遵守するとともに、運転の取扱いに関する規程をよく理解し、忠実、且つ、正確に守らなければならない。</p> <p>運転状況の熟知・設備の安全 自己の作業に関係のある列車の運転状況を知っていなければならない。また、車両、線路、信号保安装置等を常に安全な状態に保持するよう努めなければならない。</p> <p>確認励行・安全最優先 作業にあたり、必要な確認を励行し、推測による取扱いをしてはならない。また、運転の取扱いに習熟するよう努め、その取扱いに疑い</p> <p>のときは、最も安全と思われる取扱いをしなければならない。</p> <p>人命尊重 事故が発生した場合、その状況を冷静に判断して速やかに安全、且つ、適切な処置をとり、特に人命に危険が生じたときには、全力を尽くしその救助に努めなければならない。</p> <p>正確迅速な情報伝達 作業にあたり、関係者との連絡を緊密にして打合せを正確に行い、互いに協力しなければならない。また、鉄道運転事故等が発生したときは、速やかに関係先に報告しなければならない。</p> <p>継続的な改善・変革 常に問題意識を持ち、安全管理規程及び安全管理体制等、輸送の安全に係る業務上の改善を行わなければならない。</p> <p>社 長</p>
---	---	---

1-2 安全目標

(1) 2007 年度安全目標

『有責事故ゼロ』の継続

当社は、1978年1月以降、有責事故(当社の責任により発生した事故)ゼロを続けておりますが、あらためて『有責事故ゼロ』の継続を安全目標に掲げ、事故の防止に全力で取り組みます。

(2) 2007 年度安全方針

「社会に信頼される安全・高品質なサービスの提供」

～ 「安心・快適」阪急電鉄 ～

- ≪ 1 ≫ 安全意識の高揚・安全対策
- ≪ 2 ≫ 安全性向上対策
- ≪ 3 ≫ 本部内グループ会社と一体となった人材育成・技術伝承

※本部内グループ会社とは、阪急電鉄株式会社の鉄道事業の機能を分担した会社を指します。

2 鉄道事故等と再発防止策

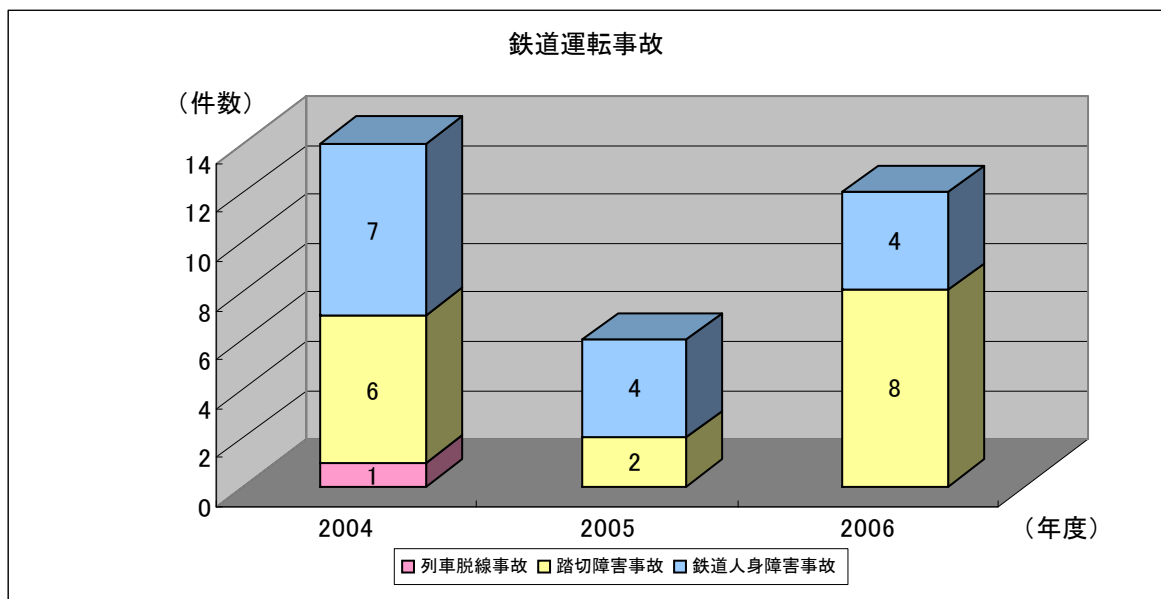
2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

過去3年間の鉄道運転事故、輸送障害、インシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）は以下のとおりです。

2-1 鉄道運転事故

踏切障害事故や鉄道人身障害事故は、踏切における無謀な直前横断（人・自転車・バイク・自動車等）や踏切以外において線路内に立入るなどしたもので、有責事故は発生しておりません。また、鉄道運転事故は下記のように7種類に分類されますが、過去3年間では、下表3種類以外の事故は発生しておりません。

分類	年度	2004	2005	2006
事 故	列車脱線事故（うち自動車によるもの）	1（1）	0	0
	踏切障害事故（うち自動車によるもの）	6（2）	2	8
	鉄道人身障害事故	7	4	4



鉄道運転事故の分類

- 列車衝突事故 列車が他の列車又は車両と衝突、又は接触した事故。
- 列車脱線事故 列車が脱線した事故。
- 列車火災事故 列車に火災が生じた事故。
- 踏切障害事故 踏切道にて列車又は車両が道路を通行する人又は自動車等通行する車両等と衝突、又は接触した事故。
- 道路障害事故 踏切道以外の道路にて、列車又は車両が道路を通行する人又は自動車等通行する車両等と衝突、又は接触した事故。
- 鉄道人身障害事故 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故（前各号を除く。）。
- 鉄道物損事故 列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故（前各号を除く。）。

2-2 インシデント

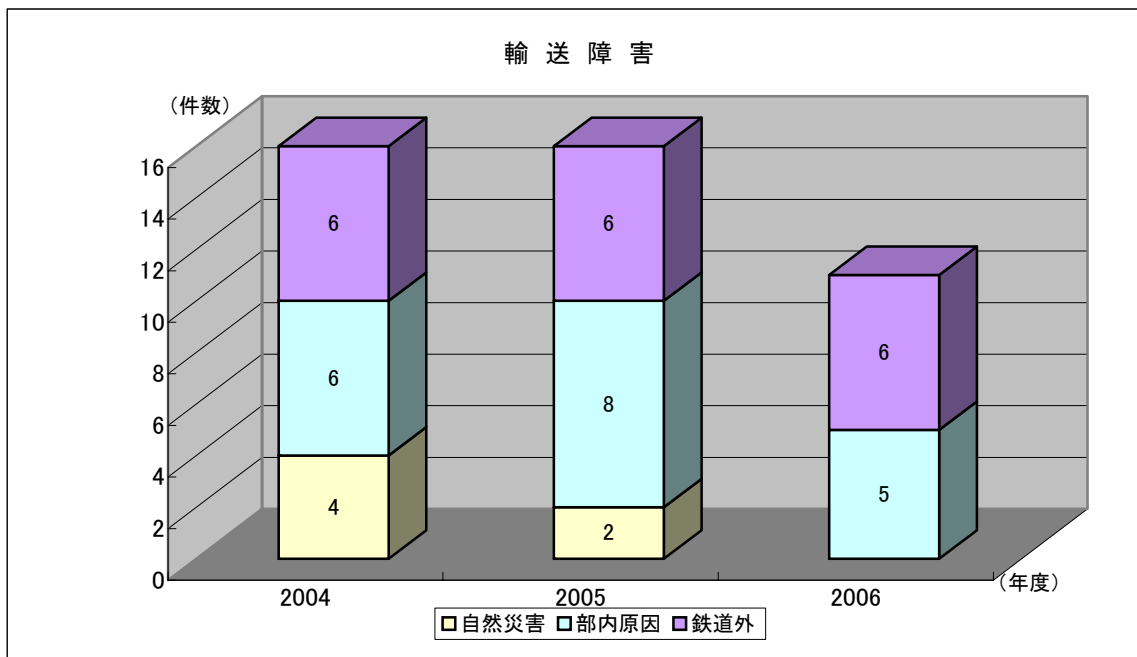
2006年度は、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態はありませんでした。なお、2005年度以前のインシデントにつきましては、すべて対策を実施しております。

分類	年度	2004	2005	2006
	インシデント	1	2	0

2-3 輸送障害

部内原因につきましては、すべて対策を実施しております。

分類	年度	2004	2005	2006
輸送障害	部内原因（鉄道係員・車両・施設等）	6	8	5
	鉄道外（第三者行為・沿線火災等）	6	6	6
	自然災害（風害・雪害・落葉・倒木等）	4	2	0



2-4 行政指導等

2006年10月1日より、新たな安全管理体制を構築すべく取り組んで参りましたが、2007年2月8日、京都線の乗務員（懲戒解雇）が覚せい剤取締法違反で逮捕される不祥事が発生しました。公共交通に従事する企業人である以前に社会人としても当然である法令遵守さえできない者がいたことは痛恨の極みであり、これを機に、乗務員の管理の強化及び教育指導の再徹底を図りました。

(1) 社内対応

① 社内周知

社報や都市交通事業本部報、鉄道営業部報等、各達示の発行並びに掲示を行うとともに、懇談による教育指導や安全統括管理者等による指示及び巡視を実施いたしました。

② 対策

是正措置

- ・全乗務員に対し、覚せい剤等薬物の弊害に関する理解度の確認と執務の厳正に関する懇談指導を実施いたしました。
- ・本部及び各部門で安全管理推進委員会を緊急開催し、再発防止策を検討いたしました。
- ・乗務員に対し、臨時の薬物検査を実施いたしました。（結果：受検者全員陰性）

予防措置

- ・社員に対し、覚せい剤等薬物使用による弊害について教育を実施いたしました。
- ・全乗務員に対し、アルコールチェックを行う等、出退勤時の対面点呼を強化いたしました。

(2) 行政指導

2007年2月 近畿運輸局長からの警告書が発行されるとともに、近畿運輸局による保安監査が実施されました。

3 重点安全施策の内容と進捗状況

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

3-1 安全意識の高揚・安全対策

(1) 「安全の意識」を醸成するための取り組み

安全方針と法令遵守を徹底するため、当社及び本部内グループ会社の社長を始めとする社員等に対して、役職や職種に合わせて安全管理規程や関係法令等の教育を実施するとともに、「安全行動規範カード」を約4600部配布して安全最優先の徹底を図りました。

(2) 「事故の芽」の報告の徹底と分析及びその対策

当社では、「事故や輸送障害、災害、インシデントには至らないが、これらに発展する可能性がある軽微な事故、障害、故障、ヒヤリハット及びリスク等」を「事故の芽」と定義して、報告の徹底を図っています。

また、抽出した事故の芽は、運転・車両・施設（施設・電気）の各部門に設置したリスク検討会において、ヒューマンエラーや隘路等の原因分析や対策を検討し、その情報を共有することによって、再発の防止に取り組んでおります。

(3) 情報伝達・共有化の取り組み

① 社長及び都市交通事業本部長の巡視と意見交換会

国土交通省が示す運輸安全マネジメントでは、組織内のコミュニケーションによって風通しのいい社内風土作りを推し進めることが求められています。当社では、社長及び管理部門と現業部門の双方向コミュニケーションをより充実するため、社長や都市交通事業本部長による現場巡視とともに、各現場において、各部門の社員やグループ会社社員との意見交換会を開催いたしました。

社長巡視（添乗申告・運転部門意見交換会）



本部長巡視（運転指令・車両施設部門意見交換会）



② 安全管理推進委員会の協力体制

各部門の安全管理推進委員会では、それぞれの部門の事故やトラブル、ヒヤリハット等の情報を集約し、本部安全管理推進委員会にて共有化を図り、加えて、他社の事故情報に対しても報道情報等を活用する等、各部門が協力して事故防止に取り組まれました。

(4) 事故再発防止に向けた取り組み ～事故防止対策検討会～

事故が発生した場合、原因の分析並びに再発防止策を検討するため、事故防止対策検討会を開催します。他社の事故についても、必要と判断した場合には、当社に置き換えた対策や現状報告を行い、類似事故の防止に努めております。

(5) 教育・訓練

事故防止を図るため、各部署でさまざまな教育・訓練を実施しております。特に各部署が連携した対応が求められる大規模災害や事故については、下記のとおり、2006年度都市交通事業本部合同訓練を実施しました。

1 実施日・場所

2007年3月1日 神戸線西宮車庫

2 想定

- ・ 東南海、南海地震発生 震度5を観測。
- ・ 地震により西宮北口～夙川駅間高架上で下り線の列車が脱線、まくら木損傷、架線断線。
- ・ 地震により、淀川及び神崎川には、地震発生1時間50分後に津波が到達。

3 各部門の訓練内容



対策本部



3-2 安全性向上対策

(1) 立体交差工事の推進

「淡路駅付近連続立体交差工事」の高架橋など構造物の詳細設計及び用地取得を進めています。また、「洛西口駅付近連続立体交差工事」や「今津南線の高架化工事」の高架橋などの構造物の詳細設計を進めております。

淡路駅付近連続立体交差工事概要図



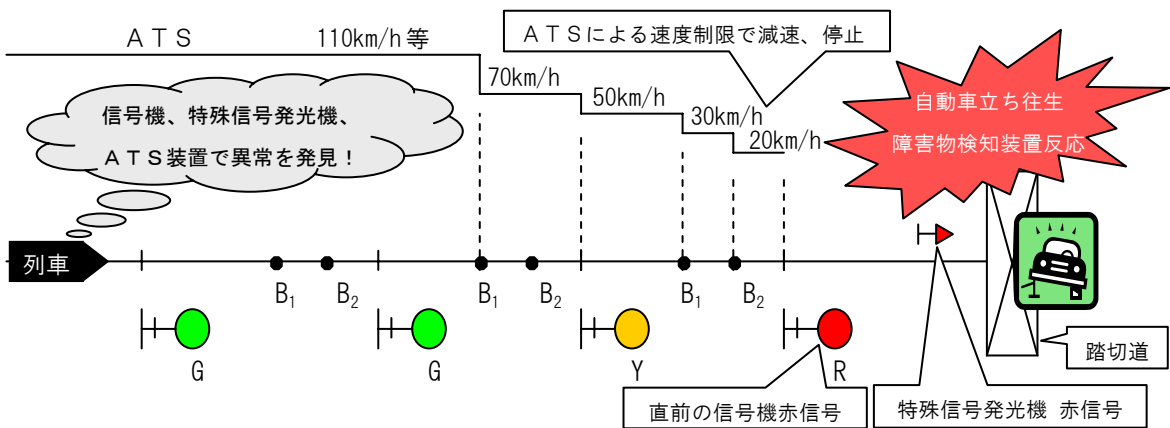
(2) A T S装置改良による安全性向上

1 当社のA T S装置の機能の特徴

当社は、1970年に連続速度照査式のA T S装置を全線に設置しており、踏切事故に対しては、自動車が通行可能な全ての踏切道（全265踏切道のうち約8割にあたる214踏切道）に対して、LED式障害物検知装置を設置するとともに、A T S装置と連動させて事故防止を図っております。

連続速度照査式A T S装置の踏切障害物検知装置との連動概要

列車運行中に前方の踏切内に自動車等が立ち往生すると、踏切道内の障害物検知装置が検知して、特殊信号発光機に赤信号を点滅させて列車を停止させます。また、踏切直前の信号機には赤（R）信号を点灯させ、その区間内に列車が進入すると自動的にブレーキがかかります。その他、踏切から列車までの各信号が注意（Y）信号等になり、図のように連続して段階的に速度を減速します。



運転台ATS表示器



閉そく信号機



特殊信号発光機



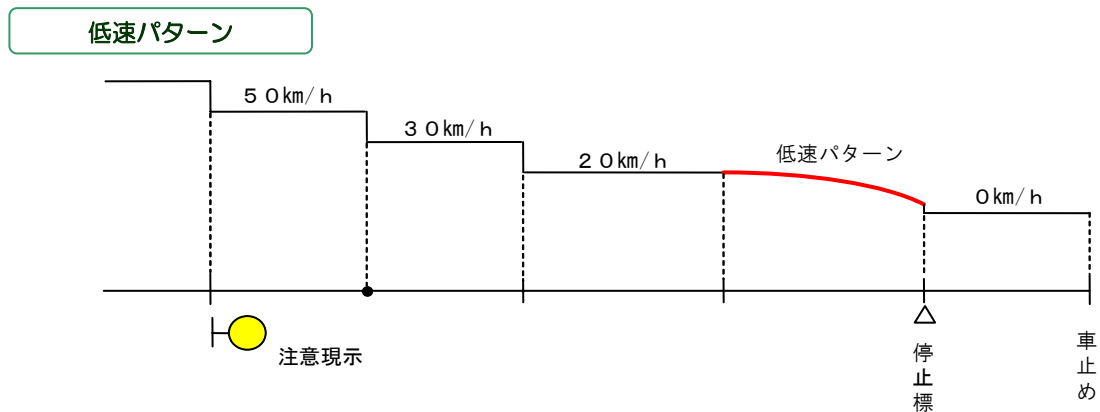
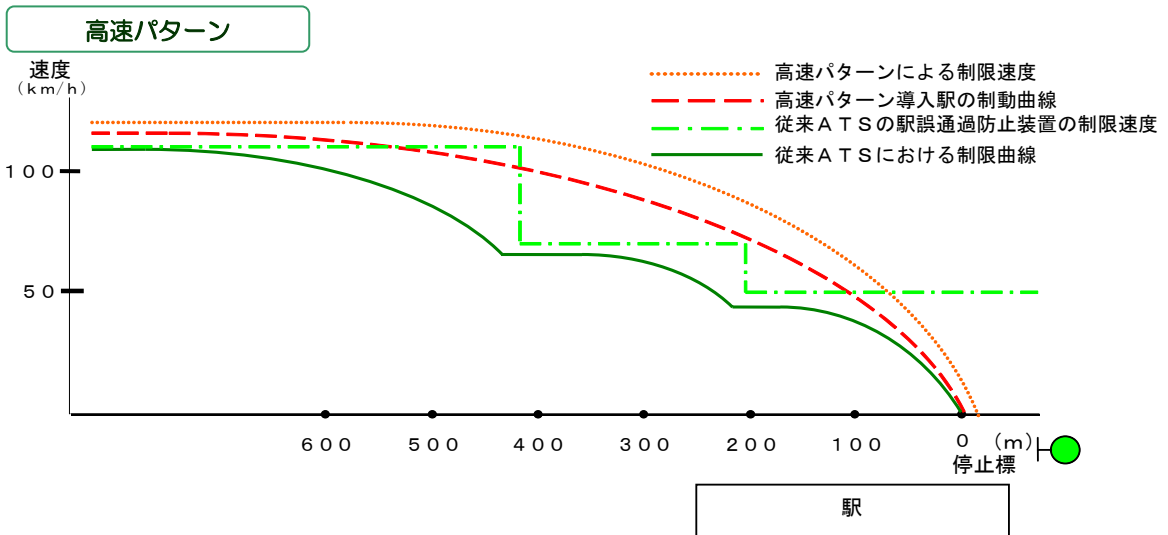
障害物検知装置



2 A T S装置の改良

従来の連続速度照査式A T S装置の機能を基本にして、車両に搭載した装置によって停止位置までブレーキの減速パターンを発生させる新たな制御（車上パターン制御）を追加し、踏切への過走防止や駅誤通過防止、終端部での衝突防止等、保安度を向上する改良に取り組んでおります。2006年度は、神戸本線のA T S装置を改良いたしました。

今回導入した車上パターン制御には、高速域からの車上パターン制御（以下、「高速パターン」）と低速域からの車上パターン制御（以下、「低速パターン」）があり、車両のA T S装置（速度照査装置）内蔵のマイクロコンピュータにより、あらかじめ設定された照査速度（パターン制限速度）と列車の速度を比較して、照査速度を超えている場合にA T Sブレーキを動作させる方式を採用しています。高速パターンは、踏切への過走防止対策や駅誤通過防止として、低速パターンは終端防護対策として導入し、保安度や運転効率の向上を図っています。



3 ATS装置による速度超過防止機能の強化（最高速度・踏切過走防護等）

当社の曲線は、国土交通省が新たに設けた基準にも適合していたため、新たに速度制限を設ける必要はありませんでしたが、より安全性を高めた自主基準によって整備が必要と判断した6箇所の曲線については、2005年度に全箇所、整備を終えております。

2006年度は、ATS装置の改良により、千里線の速度制限を見直しました。引き続き、分岐器部の速度超過対策や踏切過走防護等、技術基準改正に伴うATS装置改良の具体的な検討を進めております。

(3) 新形式車両の建造、並びに既存車両の改造工事

1 新形式車両の建造

神戸線に新形式車両 9000 系 8 両を導入いたしました。

2 既存車両の大規模改造工事

5000 系 16 両、3300 系 8 両他の大規模改造工事を実施し、非常通話装置などの設置を進めて、サービス及び保安度を向上いたしました。

9000系



5000系



(4) 運転状況記録装置の整備

2006年に導入した新形式車両9000系のモニタ装置には、技術基準で定められたデータ（時間・速度・位置・制御・ブレーキ・ATSの動作等）を保存する機能を設けております。また、その他の既存車につきましては、2006年度から改造工事に着手し、2007年度には、各線で試験車両を導入する予定です。

9000系運転台



(5) その他

安全性向上施策として、軌道の強化工事や強風対策、並びにホーム保安の向上対策を実施いたしました。

1 軌道の強化工事

曲線のまくらぎのPC（プレストレストコンクリート）化や分岐器の改良（耐久性・走行安定性の高い分岐器への変更）等、軌道の強化を進めております。

曲線部のPCまくらぎ化



分岐器の改良



2 強風対策

国土交通省の通達に基づき、強風が吹きやすい場所に風速計を移設する等、整備計画を推進いたしました。また、風速計の観測情報は、監視駅や運転指令所に自動的に送信して、気象状況や気象情報に応じて運転速度の制限を行う等、安全な運行に努めております。

風速計



監視駅内 風速表示器



運転指令 風速計受信機



3 ホーム保安対策

ホームからの転落及び線路内への立ち入りに対する安全対策として、非常停止押しボタンの設置を進めております。また、曲線ホームにおいて車両とホームの間隔が広い場所には、転落検知マットを設置する他、万が一転落した場合を想定して、ホーム下の待避スペースやホームに上るステップを設置しております。なお、車両の連結面間につきましては、2000年度末までに固定編成の全車両に「連結面間転落防止装置」を設置して、軌道内転落事故の防止に努めております。

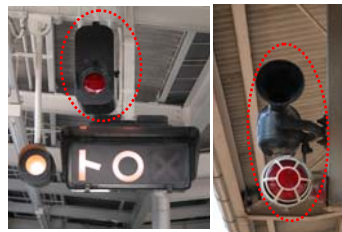
非常停止押しボタン



転落検知マット



アクシデントサイン



連結面間転落防止装置



非常停止押しボタンの操作あるいは転落検知マットが検知した場合、ホームのアクシデントサインの点滅と警報装置が鳴動し、列車の出発及び入駅を見合わせます。

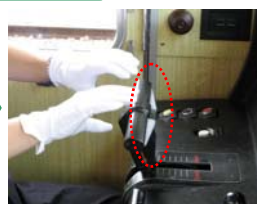
4 運転士が運転不能に陥ったときの安全対策

運転士がハンドルを離すことによって、車両を自動的に且つ急速に停止させる装置を全列車に装備しております。

ワンハンドル車両



運転台ハンドルのスイッチを握っている状態



運転台ハンドルのスイッチを離した状態(ブレーキ作動)

ツーハンドル車両



運転台ハンドルのスイッチを押している状態

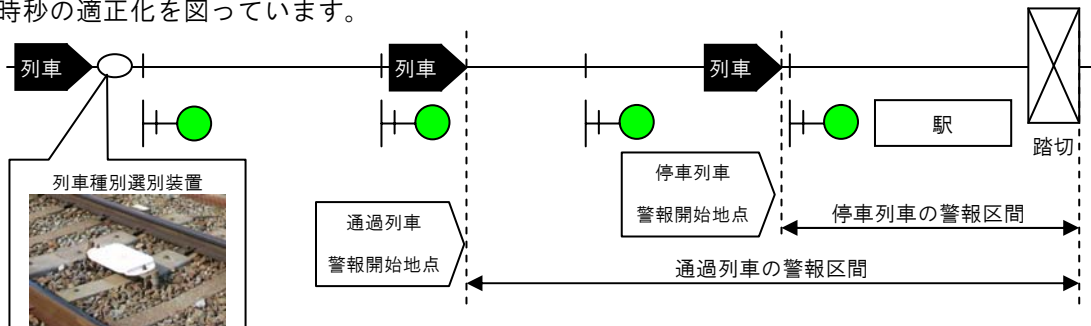


運転台ハンドルのスイッチを離した状態(ブレーキ作動)

5 賢い踏切 (列車種別選別装置による緩急選別)

当社の踏切は、保安度の高い連続制御方式を採用しており、下図のように踏切の警報区間に列車が進入すると自動的に警報を開始する仕組みになっています。しかし、駅の近くにある踏切では、すべての列車が同じ区間で警報を始めると、停車する列車は、駅に到達する時秒が長くなるため、警報時間も長くなります。

そこで、当社では、列車の種別を自動的に選別する「列車種別選別装置」により、あらかじめ停車が通過を確認し、その列車の種別によって踏切の警報区間を変更(緩急選別)して、踏切警報時秒の適正化を図っています。



3-3 人材育成と技術の伝承

さらなる風通しの良い安全風土を確立するため、コミュニケーション能力の向上を目指して、コーチングセミナーを導入する等、現場監督者の教育内容を見直しました。また、次代の職場の核となる人材の育成と技術の伝承にも取り組んでおります。

コーチングセミナー



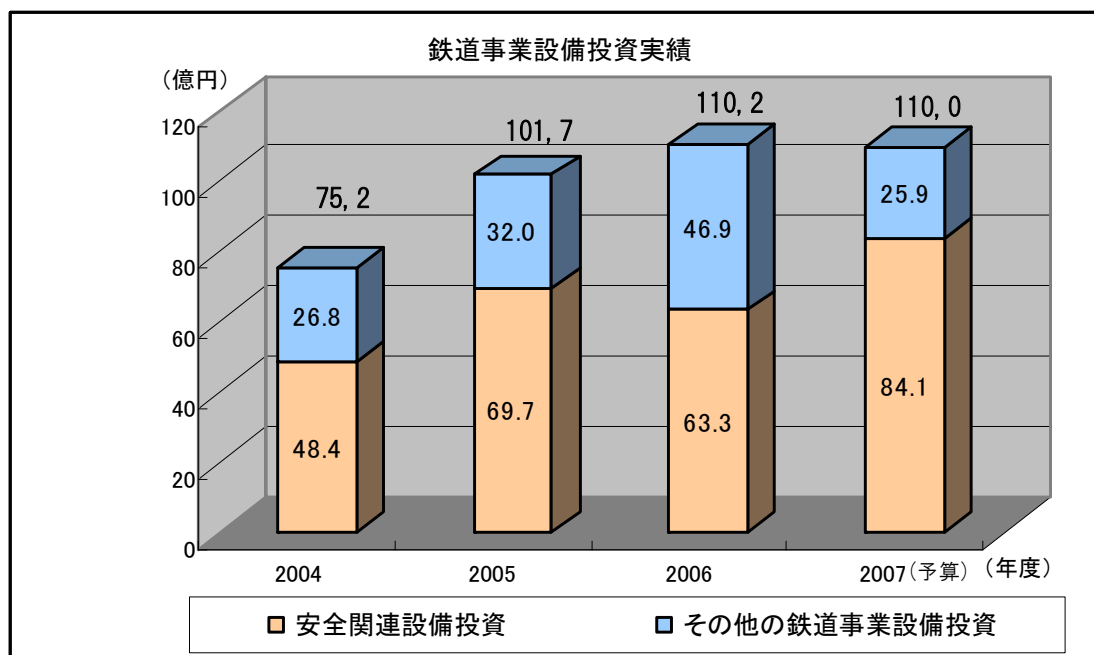
3-4 重点安全施策の見直し

2006年度安全計画における重点実施施策の見直しはありませんでしたが、アスベストに対する緊急対策を実施しました。なお当社におけるアスベスト使用箇所は、車庫や車両部品等、飛散の心配がない箇所でしたが、2006年度内に全ての撤去あるいは封じ込め等の処置を終了いたしました。

3-5 安全投資

2006年度を含め過去3年間の実績と2007年度（予算）の計画を示しております。（億円）

分類	年度	2004	2005	2006	2007(予算)
安全関連設備投資		48.4	69.7	63.3	84.1
その他の鉄道事業設備投資		26.8	32.0	46.9	25.9
合計		75.2	101.7	110.2	110.0

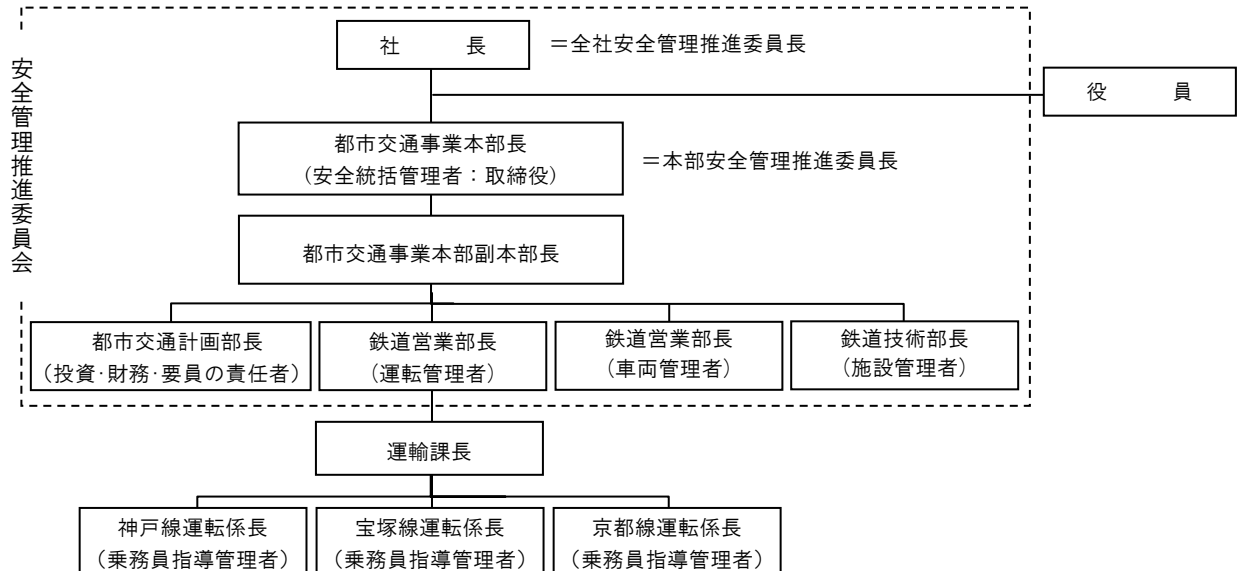


4 安全管理体制

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

4-1 安全管理体制及び安全管理推進委員会

安全管理体制概要図



(1) 主な管理者と役割

1 社長

鉄道事業の実施及び管理の体制と規程を定め、設備、輸送、要員、投資、予算等、必要な中期経営計画の策定に際しては、安全性及び実現可能性の観点から検証して状況の把握と必要な改善を行います。

2 安全統括管理者

鉄道施設、車両、運転取扱いの安全確保を最優先し、輸送業務の実施及び各管理部門を統括管理するため、安全管理規程の周知や関係法令等の遵守と安全第一の意識を徹底させ、輸送業務の実施、管理の状況及び中期経営計画に定める安全性向上施策の実施状況を随時、確認し、必要な改善の措置を講じます。

3 運転管理者

安全で安定した輸送を確保するため、運転関係の係員及び鉄道施設、車両を総合的に活用し、運行計画の設定及び改定や乗務員及び車両の運用、列車の運行の管理、乗務員の育成及び資質の維持等、運転に関する業務の管理を行います。

4 乗務員指導管理者

運転管理者の命を受けて、乗務員の資質の維持管理を行い、資質の充足状況に関する定期的な確認及び報告を行います。

(2) 安全管理推進委員会

安全管理推進委員会では、輸送業務の実施方法や管理方法を確認し、事故の再発防止対策等、安全性を向上する施策を進めております。

全社安全管理委員会は、社長以下、取締役、部長、各部門の副部長等で組織し、年2回（春・秋）開催いたします。

本部安全管理推進委員会は、都市交通事業本部長以下、各部門の調査役等で組織し、月1回開催しております。

また、運転、車両、施設、電気の各部門には、本部安全管理推進委員会の下部組織として、部門別の安全管理推進委員会や作業部会を設け、各部門における安全施策の検討及び推進、並びに潜在する危険要因について検討等を行っております。

本部安全管理推進委員会



(3) 安全管理規程

遵守すべき事業の運営方針や事業の実施及び管理の体制、並びに方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持、向上を図ることを目的に制定いたしました。

(4) 安全管理推進委員会規程

「安全管理規程」に定めるとおり、輸送業務の実施方法や管理方法を確認し、事故の再発防止対策等、安全性を向上する施策の推進を目的として、安全管理推進委員会の責務や運営方法等について制定いたしました。

4-2 安全管理体制に係る主な活動

- 2006年10月 安全管理規程の制定、並びに安全管理推進委員会の発足
安全統括管理者及び運転管理者 近畿運輸局届出
第1回全社安全管理推進委員会の開催（以後、春・秋開催）
第1回本部安全管理推進委員会の開催（以後、毎月開催）
- 2006年11月 社長巡視及び社報による安全管理体制構築について現業への趣旨徹底
輸送の安全に係る内部監査の実施（車両・施設部門）
- 2006年12月 国土交通省による立入検査
年末年始安全総点検に伴う本部長巡視
- 2007年1月 輸送の安全に係る内部監査の実施（運転部門）
- 2007年2月 覚せい剤取締法違反に伴う緊急本部長巡視
- 2007年3月 都市交通事業本部合同訓練の実施
輸送の安全に係る内部監査の実施（社長・安全統括管理者・都市交通計画部等）

4-3 安全管理体制の見直し

「輸送の安全の確保」に対する監査は、従来より鉄道業務監査の中で現業部門に対して行ってきましたが、新たな安全管理体制の構築にあたり、別途「鉄道安全監査要綱」を定め、都市交通事業本部の経営管理部門に対して監査を実施しました。また、この監査結果や記録及び管理している書類を基に社長及び経営管理部門に対しても「内部監査」を実施し、輸送の安全に係る業務の実施方法や管理方法を検証するとともに、適正な運営により安全輸送の確保や維持向上に取り組んでいることを確認いたしました。

4-4 緊急事態・防災体制

自然災害（暴風雨、河川氾濫、凍結・雪害、地震）や重大事故等により、長時間の輸送障害や多数の死傷者が発生する等、社会に大きな影響を及ぼす緊急事態に対しては、その影響を最小限にとどめるため、緊急事態対策規程を定めております。

また、自然災害や第三者の行為により、社会的に極めて重大な影響を及ぼす事態に対しては、その被害を最小限にとどめるため、防災体制要綱を定めております。

緊急事態対策規程 防災体制要綱



(1) 緊急事態対策

① 1号体制

災害等の範囲が局地的であり、現地及び本社対策本部で対応が可能であると判断した場合。

② 2号体制

災害等の範囲が大規模で且つその範囲が複数個所にわたり、社長が全社的な危機対策本部の設置を指示した場合。

(2) 防災体制

① 暴風雨体制

台風と台風以外に分け、それぞれ注意報や警報の発令があった場合。

② 河川氾濫体制

河川の氾濫が予想され、または氾濫して車庫配車線や駅構内が浸水し運転不能になった場合。

③ 凍結・雪害体制

気温や雪に関する注意報、あるいはすでに積雪がある場合。

④ 地震体制

地震警報表示器で震度4以上を観測した場合。

4-5 KY（危険予知）活動・ヒヤリハット申告制度

運転事故危険予知活動を継続して実施し、抽出したヒヤリハット体験は、毎月テーマを設けて運転KY新聞に掲載して各職場に周知しております。

2007年2月までは、「列車種別の確認、扉操作等」に関するテーマを取り扱いました。また3月からは、「信号取扱業務」に関する危険予知活動を実施しております。

運転KY新聞

4-6 阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

阪急阪神ホールディングスグループでは、日常業務の中で法令等に違反する行為や企業倫理に反する行為を認識した場合の相談窓口として、企業倫理相談窓口を設けております。ここでは、すべての案件に対して調査、分析するなど、コンプライアンスに努めております。

4-7 改善提案活動

改善提案制度は、輸送の安全の確保に限らず、作業安全や設備改良、業務改善等、様々な分野の事項について取り扱っておりますが、輸送の安全に関する提案も数多くあり、それらを基にして、下記のようなシステムの自社開発を行っております。

沿線画像検索システム

事故や沿線火災等が発生した場合は、当該箇所の軌道内設備や沿線状況を即時に確認して、迅速な判断や指示等を行なうことが重要です。そこで開発したのが、列車の運転台から撮影した画像や駅、橋梁、信号等の軌道内設備を地図及び距離標等にリンクしてビジュアルで確認できる「沿線画像検索システム」です。このシステムは、関係各部署に設置して、緊急時の対応に活躍中です。



車両機器画像検索システム

当社は、2000系から最新型の9000・9300系まで数多くの車種がラインナップされているだけでなく、車両の改造時期やその内容等によっても機器や搭載位置に違いがあるため、事故や故障を迅速に復旧するためには、搭載した機器の種類や搭載位置を把握することが重要となります。そこで自社開発したのが、各車両の機器の種類や搭載位置を画像により迅速に確認できる「車両機器画像検索システム」です。



5 お客様・沿線の皆様とともに

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

5-1 消防局との合同訓練

事故、災害時における迅速な救援、救急体制を充実するため、毎年、各車庫において、沿線の消防本部や消防局に対して、救助活動中の安全対策や車両の知識のについて講習を行った後、合同で事故復旧訓練を実施しております。

北摂地区消防本部・京都市消防局との合同訓練

下記車庫において、机上や車両を使用した講習を行った後、「軌道内に侵入した人が列車と接触して台車下に巻き込まれる事故」を想定して、被害者の救出訓練を実施いたしました。

- ・ 2006年6月 北摂地区消防本部 宝塚線平井車庫（2002年度から毎年実施）
- ・ 2007年3月 京都市消防局 京都線桂車庫（2005年度から毎年実施）



兵庫県立広域防災センター内 兵庫県消防学校

三木市の兵庫県立三木震災公園内に設立された兵庫県立広域防災センター内において、当社が寄贈した車両を用いて、列車事故に対応するための車両の基礎教育や車両機器の取扱方法等について実技指導を行いました。



- ・ 2006年11月 兵庫県消防学校 兵庫県立広域防災センター（2003年から毎年実施）

5-2 警察・消防署・救急病院との連携

緊急事態対策規程及び防災対策要綱には、線区及び駅と連携した救急病院、鉄道警察隊、警察署、消防署、道路管理者を記載するとともに連絡を密にして、緊急時の対応に備えております。

6 お客様・沿線の皆様へのご協力をお願い

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

6-1 踏切事故防止キャンペーン

踏切事故は、自動車等の直前横断、無謀通行、運転操作の誤り等、道路通行者側に起因するものが大部分を占めているため、2006年度も近畿運輸局や近畿管区警察局等が共催する「踏切事故防止キャンペーン」に賛同して、踏切を通行するドライバーや歩行者に対して安全確認の協力を呼びかけるなど、安全で円滑な踏切道の通行の確保と踏切事故の防止に取り組みました。

(1) オープニングセレモニー

2006年11月、高槻市駅において、「踏切事故防止キャンペーン・オープニングセレモニー」として、お客様に啓発グッズをお渡しして踏切事故防止をPRいたしました。



(2) その他の取り組み

① PRポスターの掲出

当社線的全駅と全車両及び沿線小学校・幼稚園・自動車教習所等に掲出いたしました。

② 告知放送（車内、駅構内）の実施

踏切通行マナーの向上と事故防止への協力と理解を得るため、車内及び駅構内で告知放送を実施いたしました。

③ 啓発活動

以下の踏切道において、自動車の運転手や自転車通行者、歩行者に対して、リーフレットや啓発グッズ等を配布し、踏切通行マナーの向上と事故防止への協力及び理解を得るよう啓発活動を実施いたしました。

- ・ 神戸線 神戸本線塚口西踏切道 今津線門戸道踏切道 今津線球場前踏切道
- ・ 宝塚線 宝塚本線服部踏切道 箕面線平尾踏切道 箕面線府道南・府道北踏切道
- ・ 京都線 京都本線宮操筋踏切道 京都本線正音寺踏切道

④ 学校啓発

沿線の小学校において、踏切道の仕組みや正しい踏切の渡り方、ホームで電車を待っている時の注意点、車内でのマナー等の啓発活動を実施しました。



6-2 痴漢防止キャンペーン

列車内における迷惑行為の撲滅に向け、乗務員の車内巡視や駅係員の監視等とともに、車内や駅構内での放送等を強化いたしました。また、関西鉄道各社や鉄道警察隊と協同で迷惑行為を撲滅するため、キャンペーンを実施いたしました。



6-3 その他

(1) こども110番の駅

登下校時を中心として、子どもたちがトラブルに巻き込まれる事件が数多く発生しています。子どもたちを犯罪から守り、被害を最小限にとどめるため「こども110番の駅」の標示を掲げ、より一層安心してご利用いただける駅づくりを目指しております。



(2) AED (自動対外式除細動器)

AEDとは、致死性の不整脈である「心室細動」によって心臓から血液が送り出せなくなる状態が発生した場合、正常な状態に戻すために心臓に電気ショックを与える医療機器です。

当社では、鉄道をご利用いただくお客様をはじめ、多くの方々がお集まりになれる主要駅（16駅）に設置するとともに、AEDの取り扱い講習を受講した係員を配置し、お客様の救命率向上にご協力させていただいております。



主要駅のサービスセンター



(3) 車内の非常通報装置

車内で非常事態等が発生した場合において、乗務員に通報する装置として、全車両に非常通報装置を設置しております。

また、乗務員への通報だけでなく、直接、乗務員と通話ができる非常通話装置への更新も順次進めております。

非常通報装置



非常通話装置



7 お客様・沿線の皆様からのご意見

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

7-1 ご意見への対応と事業活動への反映

当社では、ホームページ (<https://dentetsu.hankyu.co.jp/goiken/>) やお電話、また駅等の各現場において、広くお客様からのご意見をお聞きする体制をとっております。お客様からいただきましたご意見のうち、ご連絡先をお示しいただいた方には、受付から 14 日以内に回答させていただきます。ご連絡先が分からない場合でも回答を作成して、お問い合わせがあった際にはお答えできるように準備をしております。

2006 年度は、要望や提案、質問、お褒め等、あわせて約 1500 件のご意見を頂戴し、ご意見の内容は、担当部署においてサービス向上や従業員教育の資料にさせていただいております。

7-2 ホームページ (<https://www.hankyu-hanshin.co.jp>)

災害や事故等により列車の運行に多大な影響が生じるような場合には、「@HANKYU+HANSHIN 阪急阪神ホールディングス グループポータルサイト」のトップページに「列車運行情報」としてご案内いたします。また、お客様からよくいただくご質問やお問い合わせにつきましては、その回答内容を記載したコーナーをトップページから進めるよう設定しております。



すべてはお客様のために すべては安全のために