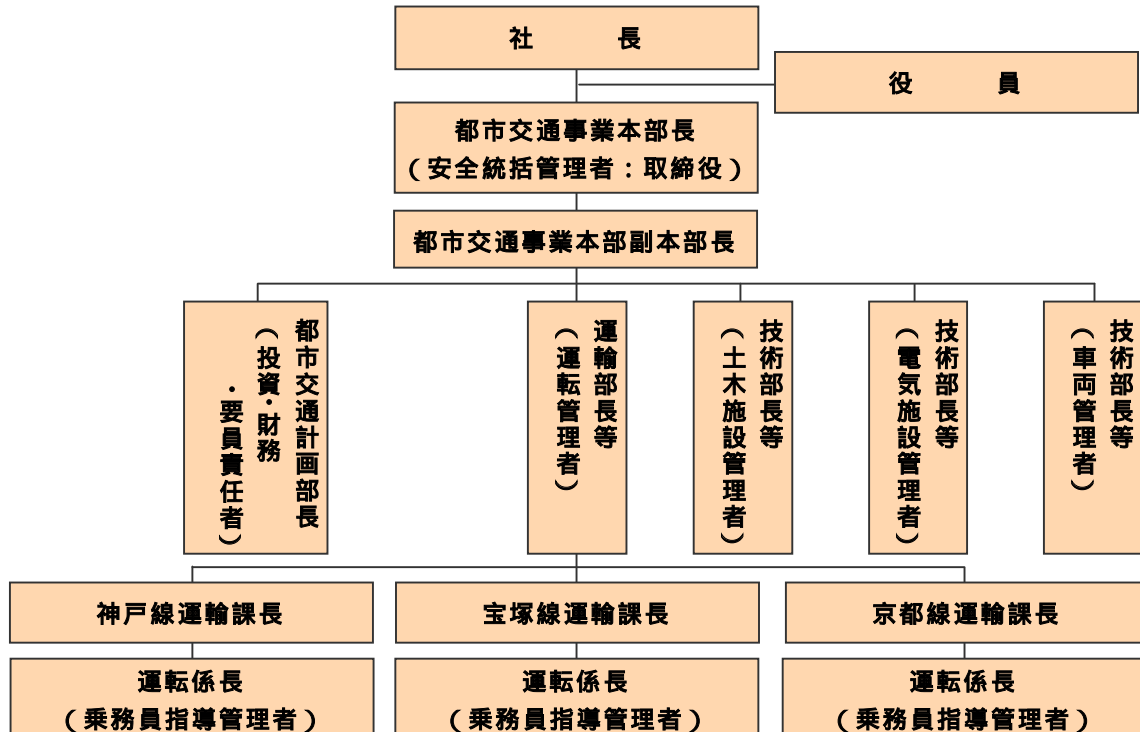


2 安全管理体制

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

2-1 安全管理体制及び安全管理推進委員会

1 安全管理体制と主な役割



1 社長

鉄道事業の実施及び管理の体制と規程を定め、設備や輸送、要員、投資、予算等、必要な中期経営計画の策定に際して、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

鉄道施設や車両、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、輸送業務の実施や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、運行計画の設定や改定ならびに乗務員や車両の運用、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 土木施設・電気施設・車両・投資財務要員 各管理者及び責任者

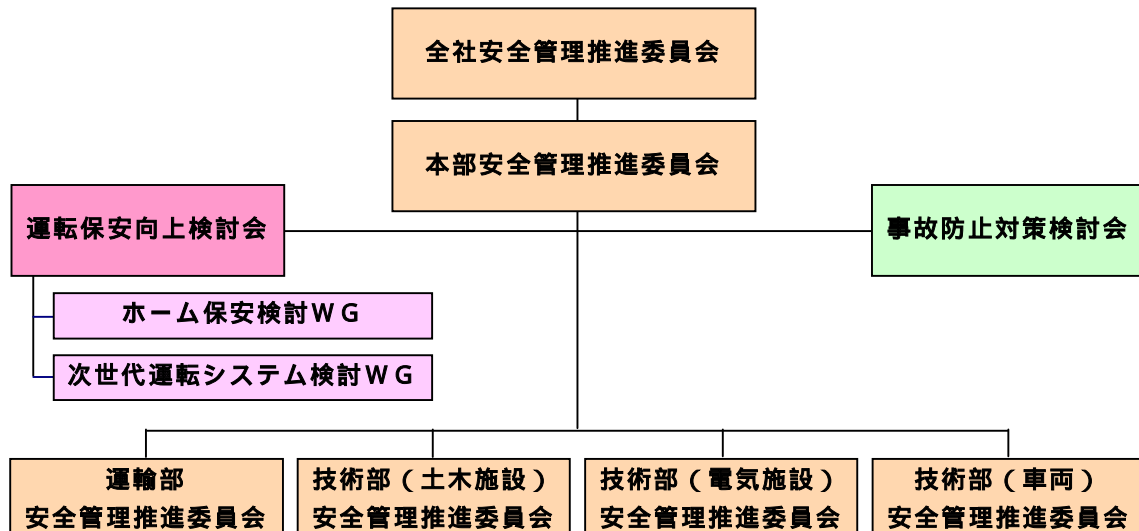
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないよう担当施設等を維持管理します。

5 乗務員指導管理者

運転管理者の指示や命令を受けて、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と報告を行います。

2 安全管理推進委員会

輸送の安全に係わる事項の審議、検討、報告等は、各部門が連携して横断的に組織した安全管理推進委員会で実施しています。また、委員会の下部には、事故の再発防止を検討する事故防止対策検討会と事故を未然に防止する施策を検討する運転保安向上検討会を設置し、それぞれ特化した検討を行っています。



1 全社安全管理推進委員会

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)開催します。

2008年度は、春に前年度の安全計画の実施報告を元に見直しを実施し、新年度の安全計画を決定しました。また秋には、年度計画の中間期における実施状況を確認する他、前年度の内部監査における指摘事項等の改善状況を確認しました。



2 本部安全管理推進委員会

都市交通事業本部長(安全統括管理者)以下、部長、副部長、各部門の調査役等で組織し、月1回開催を基本とし、必要に応じて臨時開催します。



3 各部門安全管理推進委員会

運転、車両、土木施設、電気施設の各部門には、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並びに推進、及び潜在する危険要因の検討等を行っています。

4 事故防止対策検討会

都市交通事業本部が協力一致して、事故や事故のおそれのある事態、災害その他輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある事態の防止または被害の拡大防止に関する施策を、効率的かつ効果的に推進することを目的として開催します。

2008年度は、9月20日に発生した甲陽園駅構内脱線事故において、本会議を招集し、現状分析をはじめ、緊急及び恒久的な対策を検討しました。更なる事故分析は鉄道総合技術研究所に依頼していますが、緊急的な対策は各種、実施しました。

5 運転保安向上検討会

A T S装置や踏切、ホーム、列車無線等に関する保安度の向上を目指して設けた検討会です。また、この検討会には、ホームにおける保安度を検討する「ホーム保安検討WG」や次世代の運転に関する各システムを検討する「次世代運転システム検討WG」を結成し、更なる運転保安度の向上を図るよう取り組んでいます。

WG = ワーキンググループ

3 安全管理規程・安全管理推進委員会規程

安全管理規程は、安全管理体制の確立や輸送の安全水準の維持向上を図るために、運営方針や事業の実施並びに管理の体制及び方法を定めています。また、安全管理推進委員会規程は、輸送業務の実施方法や管理方法の確認とともに、事故の再発防止対策等の安全性向上施策を厳正に推進するために、同委員会の責務や運営方法等を定めています。

2008年度は、4月1日付けの役員の異動に伴い、安全統括管理者を都市交通事業本部副本部長から都市交通事業本部長に変更しました。そのため、安全統括管理者の解任並びに選任と安全管理規程に定める別図（安全管理体制図）の変更を行いました。

鉄道事業法

第十八条の三（安全管理規程等）

鉄道事業者は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 安全管理規程は、輸送の安全を確保するために鉄道事業者が遵守すべき次に掲げる事項に関し、国土交通省令で定めるところにより、必要な内容を定めたものでなければならない。
 - 一 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項
 - 二 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項
 - 三 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の方法に関する事項
 - 四 安全統括管理者の選任に関する事項
 - 五 運転管理者の選任に関する事項

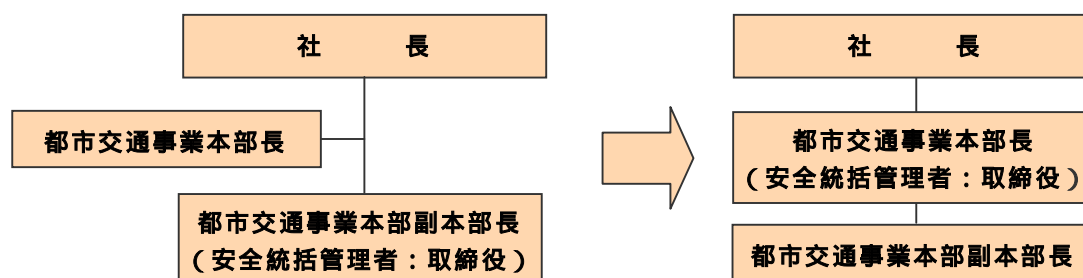
2-2 2008年度の安全管理体制に係る主な活動結果

2008年	4月	安全管理規程（別図）変更
	4月	第4回全社安全管理推進委員会
	4月	春の全国交通安全運動に伴う本部長巡視
	5月	安全講習会
	5月	基本教育
	7月	安全週間に伴う本部長巡視
	7月	安全報告書の公表
	9月	秋の全国交通安全運動に伴う本部長巡視
	9月	甲陽園駅構内列車脱線事故発生に伴う本部長緊急巡視
	10月	第5回全社安全管理推進委員会
	11月	都市交通事業本部合同訓練
	11月	内部監査員教育
	12月	内部監査（土木施設・電気施設・車両・投資財務要員の各部門）
	12月	年末年始の安全総点検に伴う社長巡視・本部長巡視
2009年	1月	内部監査（運転）
	3月	内部監査（社長・安全統括管理者）
	3月	国土交通省 運輸マネジメント評価

2-3 安全管理体制の見直し

1 安全統括管理者の変更

2008年4月1日の役員の変動に伴い、安全統括管理者を都市交通事業本部副本部長から都市交通事業本部長に変更しました。2009年度は継続した体制で推進します。



2 内部監査体制の変更

厳正に運輸安全マネジメントを進めるため、各種取り組みを検証する内部監査を実施しています。2008年度から、社長や安全統括管理者に対する内部監査は、書類や記録等の客観的な物証に加え、元あるいは前任の安全統括管理者のインタビューによって確認する方法を採っています。2009年度も内部監査の手法を更に強化する予定です。なお、インタビューによる監査は、国土交通省が実施する運輸安全マネジメント評価の手法を取り入れています。

2-4 緊急事態体制・防災体制

緊急事態対策規程は、自然災害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の事態が生じた際に、社会に及ぼす影響を最小限にとどめるために定めています。

また、防災体制要綱は、自然災害や第三者の行為によって、社会的に極めて重大な影響を及ぼす事態の被害を最小限にとどめるために定めています。

緊急事態対策規程
防災体制要綱

阪急電鉄株式会社

1 緊急事態体制

1 1号体制

事故や災害等の範囲が局地的で、現地と本社の各対策本部で対応が可能な場合にとる体制。

2 2号体制

事故や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にとる体制。

2 防災体制

神戸線・宝塚線・京都線の各沿線各所に設置した、雨量計や風速計、水位計等からの情報と共に、气象台からのリアルタイムな情報に対応するよう防災体制を定めています。また、地震に対しては、各線に設置した地震計の他、緊急地震速報により、地震対象区間を走行する全列車に対して緊急停止手配を直ちにとるよう、防災体制を強化しています。

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にとる体制。

運転指令風速表示



運転指令では、風速計の観測データをリアルタイムに確認することができます。

風速 20m/s 以上...徐行

風速 25m/s 以上...運転停止

風速計



風速計は、列車の運行に影響を与える可能性が高い下記の場所に設置し、各駅あるいは運転指令で確認できる体制を整えています。

神戸線...6ヶ所

宝塚線...8ヶ所

京都線...9ヶ所

雨量計



豪雨や局地的集中豪雨等に対応するため、雨量計や气象台の情報及び乗務員や各駅からの情報を元にして、徐行や運転停止の手配をとります。

神戸線...3ヶ所

宝塚線...3ヶ所

京都線...5ヶ所

2 河川氾濫体制

河川の氾濫が予想される場合や河川が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にとる体制。



河川の増水は、水位計や水位監視テレビ等により、桁下水位や流水（流木）状況、堤防護岸等の異常の有無、天候、上流域の降雨量、潮汐の干満等の情報を収集し、徐行及び運転停止の手配をとります。

神戸線...4ヶ所
京都線...6ヶ所

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にとる体制。

4 地震体制

緊急地震速報により、沿線で震度4以上と予想される場合、または、地震警報表示器で震度4以上を観測した場合にとる体制。



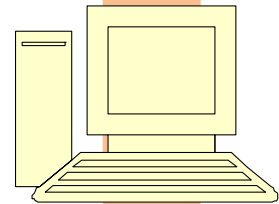
地震計

気象庁



地震計法表示器

受信サーバ



運転指令所

運転指令所



5 第三者行為体制（テロ対策等）

社会的影響が極めて重大な事態が予想される場合やその予告があり、継続した警戒が必要と認めた場合、あるいは不審物・不審者の発見や被害が発生した場合に対して、危機管理レベルⅠ～Ⅲに分けた段階的な体制をとります。その際、下記対応の他、駅や列車における放送、ポスターによる啓発やご協力の案内等を実施します。



防犯カメラ

防犯監視カメラや駅務機器監視カメラを活用して、危機管理レベルの区別なく犯罪の防止に努めています。

巡回警備

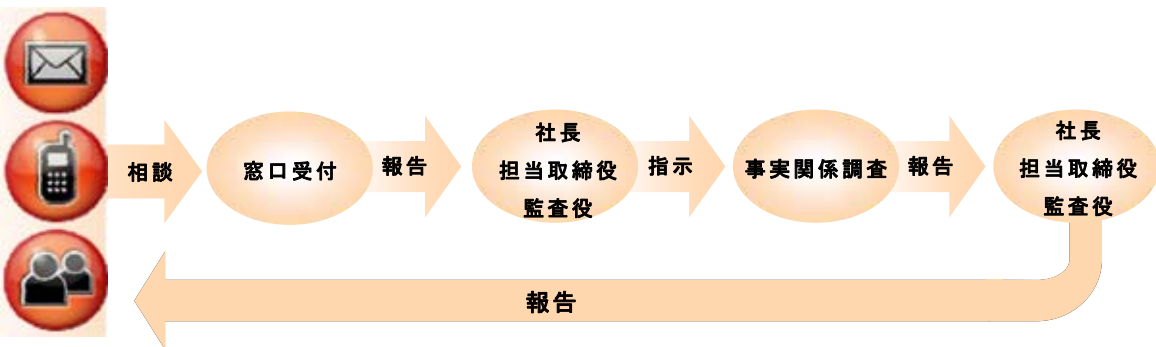
営業線上の巡回警備は、危機管理レベルにより、その頻度を増加させる等して、状況に応じた体制をとります。

ゴミ箱

危機管理レベルにより、ゴミ箱やロッカーの使用中止や撤去等を行います。

2-5 阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

組織あるいは個人による法令等の違反行為や反倫理的行為（社内規程・ルール違反を含む）が行われていた場合、またはその恐れがある場合、相談する窓口を設けています。グループ会社はもちろん、お取引先からのご相談にも対応して、すべての案件を調査、分析する等、コンプライアンスに努めています。



2-6 改善提案活動

社員の様々な改善提案や実績等を集約して、提案内容の共有化を図ると共に、貢献度の高い提案に対して表彰を行なっています。改善提案は、作業安全や設備改良、業務改善等、様々な分野に及びますが、輸送の安全に関する下記のような提案も数多くあります。また、優秀な案件は、社内だけでなくグループ会社全体への共有化と啓発を兼ねて、「グループアワード」と称して、阪急阪神グループ全体でも表彰しています。2008年度の事例を一部ご紹介します。

1 過去の事故事例に学ぶ「こんな時どうする？」バーチャル体験

ベテランの乗務員は、経験豊富で異常時に対する的確な判断や対処が出来ます。これらは業務の中で経験した数々の事故やミスによって学んできた知識です。

この知識を経験の浅い係員に効果的に伝えるため、その状況を映像で再現し、疑似体験させる教育ソフトを考案しました。一方的な教育だけでなく「考える」要素を付加する事により、ベテランが身を持って経験した貴重な財産を、確実に継承できるように研究して開発しました。宝塚線の監督者と乗務員が協力して作成し、社内の選考会を経て、日本鉄道運転協会においても局長賞をいただきました。



2 西宮車庫列車概観検査装置更新

列車外観検査装置とは、出入庫する列車をテレビカメラで様々な方向から自動的に撮影し、録画した映像を再生して列車の外観検査を行う装置です。

今回、性能向上の著しい工業用パソコン等の最新技術を幅広く採用し、ネットワークで連動させることにより、より高機能な装置に改善できました。特にコストダウンと故障時のバックアップシステム、そして、画像の確認と操作性が格段に向上し、より精密な検査が可能となりました。

