



2009年 安全報告書

阪急電鉄株式会社

目 次

2009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．安全管理体制	4
2-1 安全管理体制及び安全管理推進委員会	4
2-2 2008年度の安全管理体制に係る主な活動結果	7
2-3 安全管理体制の見直し	7
2-4 緊急事態体制・防災体制	8
2-5 阪急阪神ホールディングス企業倫理窓口	10
2-6 改善提案活動	11
3．重点安全施策の内容と進捗状況	12
3-1 安全意識の高揚・安全対策	12
3-2 安全性向上対策	19
3-3 安全投資	28
4．鉄道事故等と再発防止	29
4-1 鉄道運転事故	29
4-2 インシデント	31
4-3 輸送障害	32
5．お客様・沿線の皆様とともに	33
5-1 警察及び消防局との合同訓練	33
5-2 各種取り組み	34
6．お客様・沿線の皆様へのご協力をお願い	35
6-1 不審物発見のお願い	35
6-2 各種キャンペーン	35
6-3 広報関係	36
7．お客様・沿線の皆様のご意見	37

表紙 エコトレイン（C#8007×8連）...梅田駅

表紙裏 六甲事故発生時（1984年5月5日）における運転士の反行防護（毎日新聞提供）

P 37 上段...運転指令所（宝塚線） 下段...電気指令所

2009年安全報告書をご覧いただき、誠にありがとうございます。また、平素は阪急電鉄をご愛顧賜り、厚く御礼申し上げます。当社は、みなさまに愛される鉄道を目指し、公共交通機関の使命を果たすべく様々な施策に取り組んでいます。中でも安全に対しては、PDCAサイクルを機能させ、立ち止まることなく、一步先の安全を追及することが我々の使命であると考え、今後とも最優先で取り組んでまいります。

2008年度は、G8北海道洞爺湖サミットが開催され、地球環境問題に大きな関心が寄せられました。特に地球温暖化防止については、CO₂の排出量が自動車の約9分の1である鉄道が注目され、鉄道利用の促進を更にアピールする重要性を改めて実感しました。当社では、環境負荷の少ない交通機関である鉄道の利用促進と地域社会との共生を目指して、エコトレインの運行や駅に起因するCO₂排出量をゼロにする『カーボン・ニュートラル・ステーション』の新駅設置計画を進めています。しかし、これらの推進も「鉄道の安全な運行」が基盤であり、引き続き、輸送の安全性を向上させるための様々な施策を実施してまいります。

2009年度の輸送の安全に関する具体的な取り組みとしては、昨年度から引き続き、高架化工事等の大規模工事をはじめ、運転保安やサービス改善関連の工事に重点的に投資します。中でも、淡路駅・洛西口駅・今津線の高架化工事をはじめ、踏切やホームの保安対策を進めます。また、当社を代表する6300系京都線特急車両をすべて9300系新型車両に置換えるとともに、既存車両の大規模改造を行い、サービスと保安度の向上を図る予定です。

当社は、来年3月、営業開始（1910年3月10日）から100年を迎えます。この100年間で積み上げられてきた今日の安全は、過去の自社や他社の事故、災害、並びに苦い経験が元となり築かれています。そこで、“今”の安全対策と“過去”から得られる教訓や規程制定の背景等を学ぶことが重要であることから、本年5月、社員を育成する教習所内に「安全考学室」を開設しました。より安全意識の高い企業風土の構築に向け、安全最優先の更なる醸成に努めてまいります。

次の100年へ、ハードとソフトの両輪を充実させ、お客様第一・安全最優先の強い信念を持って、一步先の安全を提供できるよう、そしてより一層みなさまに愛される会社に築き上げるよう邁進してまいります。

阪急電鉄株式会社 取締役社長

角 和夫



1 安全の基本的な方針と安全目標

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

鉄道事業法の改正により、2006年10月に新たな安全管理体制を構築し、すでに4期目に入りました。様々な施策を展開して着実に一步一步、目標の達成に向け推進しており、安全最優先の意識や風通しのよい社風の醸成等、安全に完成形はないと捉え、PDCAサイクルを機能させて、新たな安全計画を遂行しています。

1-1 安全の基本的な方針


1 安全スローガン

安全の基本的な方針や安全目標を効果的に達成するため、従業員一人ひとりの意志を明確に表現できるように安全スローガンを設けています。このスローガンは、運輸安全マネジメント開始前から、全社一丸となって取り組んでおり、引き続き、今年度も心を一つにして取り組んでまいります。

「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

安全管理規程第3条に定めた安全に関する基本方針は、輸送の安全の確保に係る行動規範として、いつでもどこでも確認できるように、各職場には掲示用、個人には携帯用を配布しています。

携帯版	掲示用										
	<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、自づつ、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、車場、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。</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、自づつ、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>										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>行 動</th> <th>規 範</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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。</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td>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、自づつ、正確に守らなければならない。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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、車場、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。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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。</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>社 長</p>	行 動	規 範	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。	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。	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、自づつ、正確に守らなければならない。		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、車場、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。		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。		<p>2006・10・1 阪急電鉄株式会社 社 長</p>
行 動	規 範										
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。	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。										
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、自づつ、正確に守らなければならない。											
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、車場、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。											
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。											

1-2 安全目標

1 2009 年度 安全目標

『有責事故ゼロ』の継続

1978年1月20日に十三駅4号線ホームにおいて発生した扉引きずり死亡事故から11,484日(7月1日現在)が経過しました。

この事故は、扉操作における安全確認が不十分にも関わらず出発し、扉に挟まれたお客様を引きずり転倒させた後、軌道内に転落させ、お亡くなりなるとい痛ましい事故でした。関係する方々に対しまして、多くの悲しみを与えたことを、決して風化させてはならないと徹底を図っています。

その後、約30年間、有責事故(当社に過失があり、お客様が死傷した鉄道運転事故報告規則で定める鉄道運転事故)は発生しておりませんが、2008年度は、甲陽線において列車脱線事故やインシデントが発生しており、危機感を持って確実な安全運行に努めてまいります。

そのため我々は、この大きな目標を途絶えさせないためにも、今年度も『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。



安全考学室展示パネル

2 2009 年度 安全方針

2009年度は2007年度に策定した6年に及ぶ中期経営計画の3年目であり、また、安全目標の達成のため、引き続き「社会に信頼される安全・高品質なサービスの提供」を安全方針に掲げ、《1》～《3》の3項に対して、それぞれ詳細な計画を策定して実施してまいります。

「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

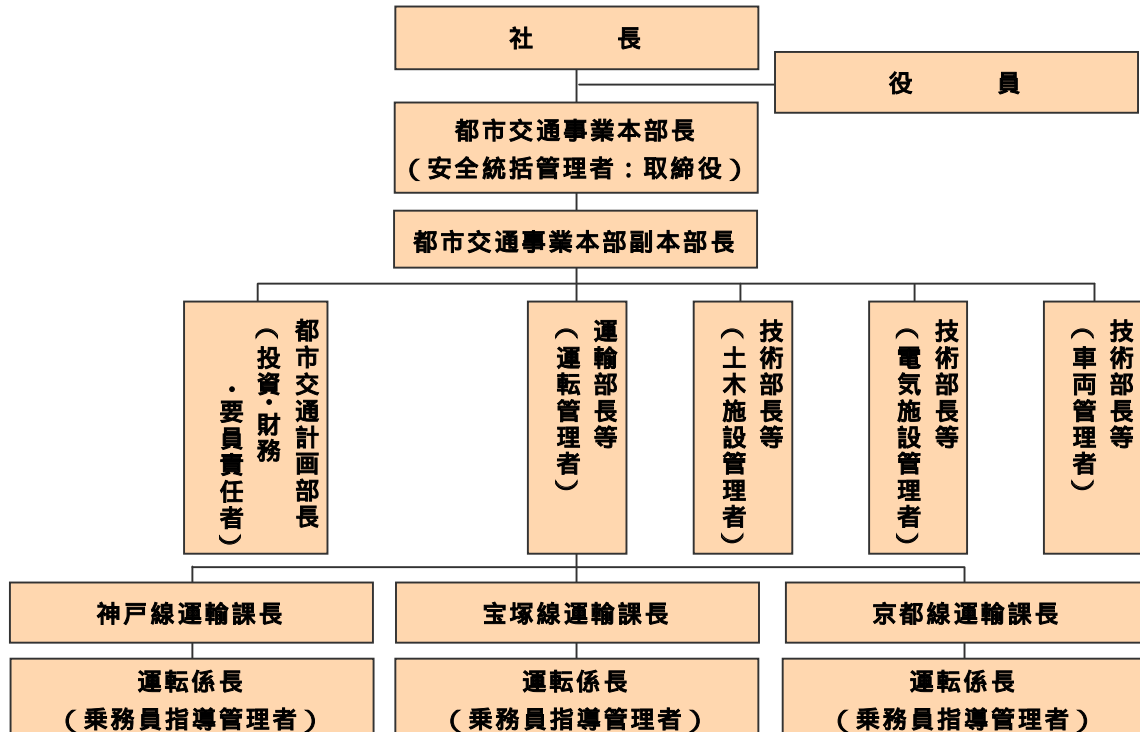
3 本部門グループ会社と一体となった人材育成・技術伝承

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 運輸管理者

安全で安定した輸送を確保するため、運輸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、運輸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

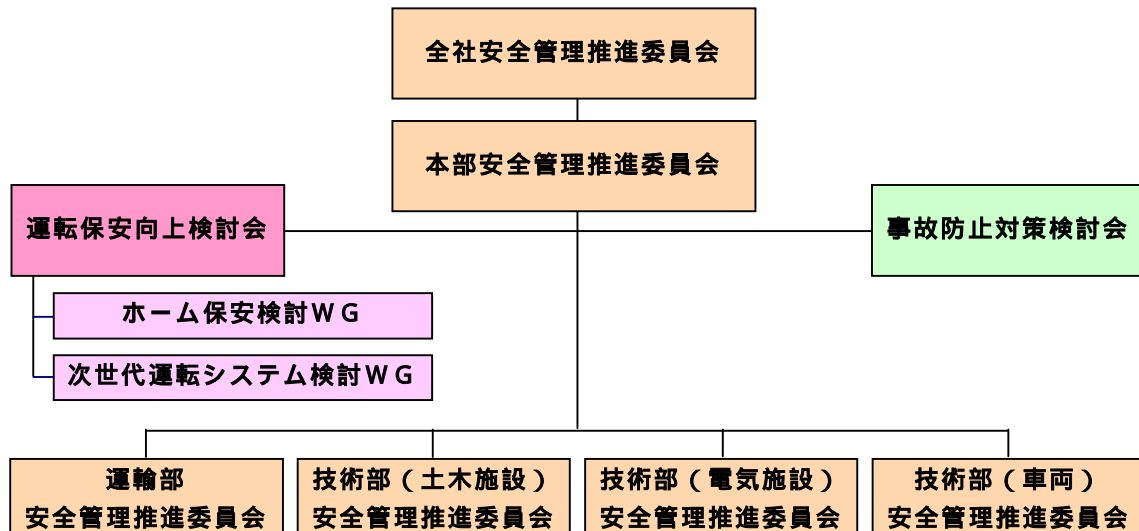
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないよう担当施設等を維持管理します。

5 乗務員指導管理者

運輸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

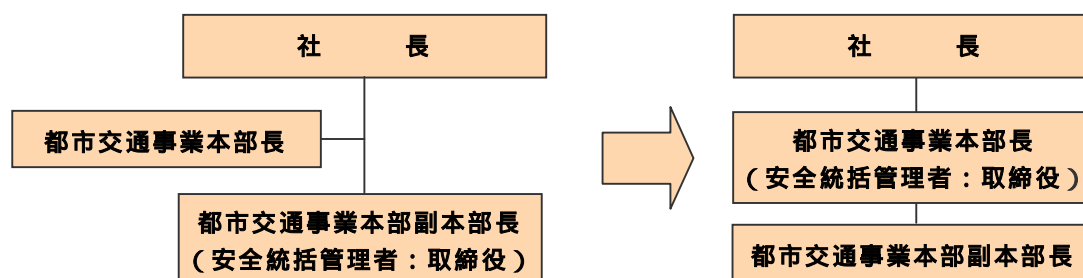
2-2 2008年度の安全管理体制に係る主な活動結果

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。



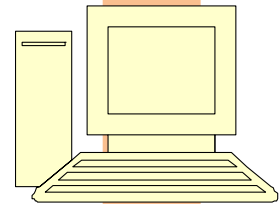
地震計

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

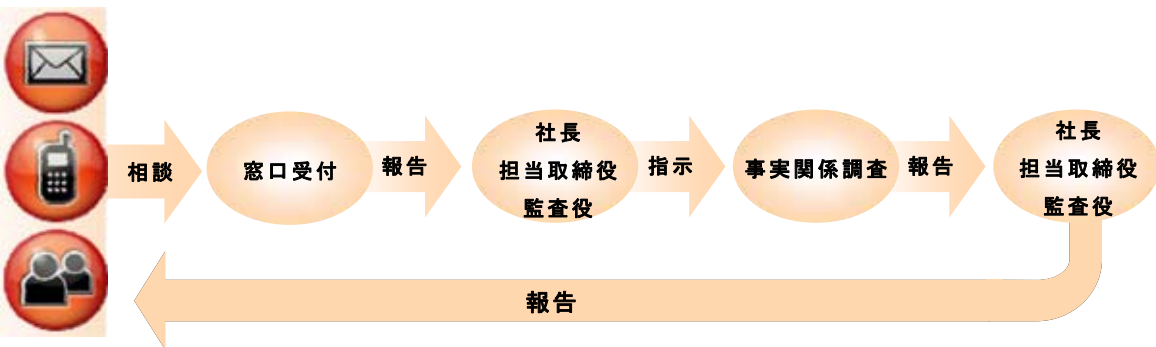
営業線上の巡回警備は、危機管理レベルにより、その頻度を増加させる等して、状況に応じた体制をとります。

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。



3 重点安全施策の内容と進捗状況

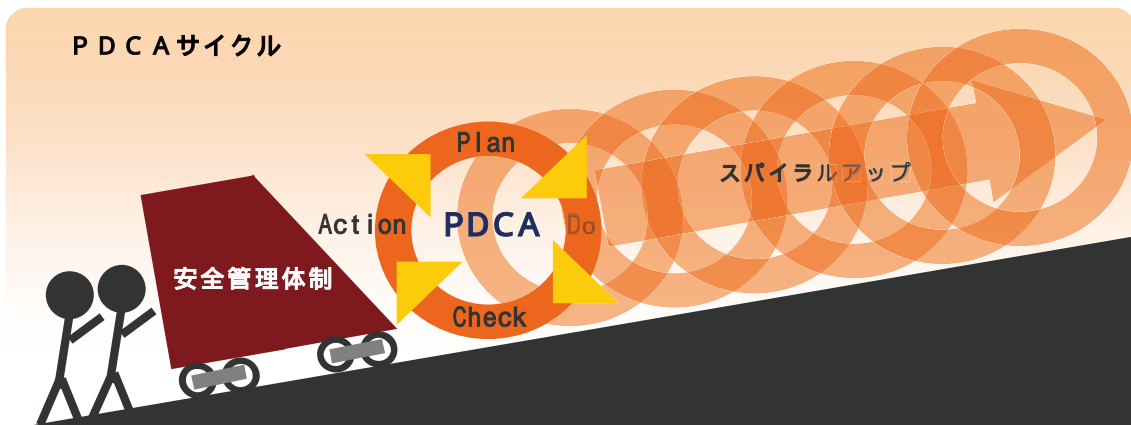
2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

3-1 安全意識の高揚・安全対策

1 「安全意識」を醸成するための取り組み

1 PDCAサイクル

安全最優先の意識を徹底させるため、計画（Plan）→行動（Do）→確認（Check）→改善（Action）→新しい計画（Plan）の実行を全社的に拡大し、スパイラルアップを図っています。また、毎年度、年度計画（Plan）→実施（Do）→内部監査（Check）→年度計画実施結果見直し（Action）→次年度計画の策定（Plan）のPDCAサイクルで各種安全施策を進めています。



2 安全講習会

輸送の安全に関するテーマをもとに、社外から講師を招いて講演やセミナー等を実施し、安全意識の高揚を図っています。

2008年度は、G8北海道洞爺湖サミットに伴い大阪、神戸、京都において大臣会合が行われたことから、テロに対する意識を高める講習会を実施しました。

日時 2008年5月21日(水)10:00～12:00

場所 本社エコルテホール

講師 社団法人・日本鉄道運転協会
高柿幸夫氏

テーマ 「鉄道に対するテロとその対応」

聴講者 約200名

また2006年度から継続して、ヒューマンエラー防止に関する講習会を実施しています。

日時 2008年5月30日(金)9:30～11:30

2009年2月4日(水)9:00～11:00

場所 本社エコルテホール

講師 JR東日本パーソネルサービス
関口雅夫氏

テーマ 「事故に潜むヒューマンエラーの実態～ヒューマンエラーに対策はあるのか～」

聴講者 各約200名



2 「事故の芽」の報告の徹底と分析及びその対策

事故やインシデントに至らない軽微な事象を「事故の芽」と捉えて抽出し、分析や対策を検討する危険予知活動（KY活動）を続けています。運転部門では、各係員が経験した事故の芽に関する事象を「KYシート」に記入して「KY BOX」に投函することで抽出しています。毎月集約して、KY会議において分析ならびに対策を検討し、テーマ（例・扉の開閉等の操作・ブレーキ操作・指差確認喚呼等）別に、各事象とその対策等を「KY新聞」にまとめて各現場に掲示し、事故の再発防止を図っています。このKY活動は、各職種別に拡大を図っています。また、中には、設備改善に至った事例もあります。（下記②参照）

- ・ 2003年～ 運転KY（運転士や車掌の業務に関する事例）
- ・ 2007年～ 信号KY（信号士の業務に関する事例）
- ・ 2008年～ 指令KY（運転指令業務に関する事例）
- ・ 2009年～ 監督者の気がかり事象

1 仕組み



2 設備改善に至った事例

事故の芽… 曲線ホームの駅等、車掌がお客様の乗降を直接、目視で確認できない駅には、車掌用の監視カメラとモニターを設置して安全を確保しています。しかし、カメラ設置後、園田駅と春日野道駅では、太陽との位置関係でモニターが見えにくくなると乗務員から指摘を受けました。

分析内容… 季節や時間帯によっては、太陽との位置関係によってモニターが見えにくくなることを確認しました。

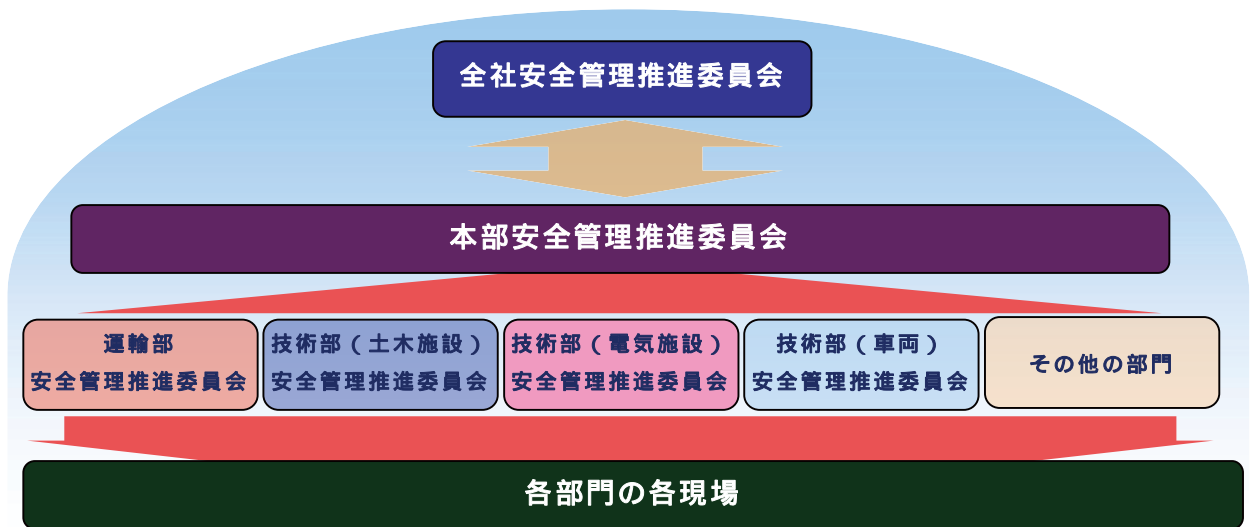
改善事例… 太陽光を隠すための日よけの位置と大きさを検討し設置しました。この日よけにより、車掌は全ての時間帯において、モニターでホーム上のお客様を監視しやすくなり、安全性が向上しました。



3 情報伝達・共有化の取り組み

1 安全管理推進委員会における情報伝達協力体制

輸送の安全に関する様々な情報は、下図のような仕組みで共有化しています。



2 情報伝達とコミュニケーションの充実

社長及び都市交通事業本部長の巡視時の意見交換

社長や都市交通事業本部長等が巡視を行う場合は、現場の実状把握の他、係員とのコミュニケーションを充実するよう輸送の安全をテーマにして意見交換会を設けて、風通しのよい社内風土作りに努めています。



フリーディスカッションミーティング

巡視時以外にも社長や都市交通事業本部長等は積極的に現場へ赴き、テーマを設けず意見交換を行う「フリーディスカッションミーティング（FDM）」を実施しています。

このFDMでは、業務に関わらずレクリエーションや日常生活に至るまで、テーマを限定せず、また職位や部門に関係なく円滑なコミュニケーションを促進すべく実施しています。



ナイトトーク

都市交通事業本部長や各部門長等は、部下とのコミュニケーションを更に充実するため、様々な部門の係員とざっくばらんに意見交換する機会を設けています。

4 事故再発防止に向けた取り組み

1 事故防止対策検討会

事故が発生した場合は、事故防止対策検討会を開催し、原因分析や再発防止策を検討します。また、他社の事故も当社に置き換えて想定し、対策や現状報告を行い類似事故の防止に努めています。

複数の部門に関係する事故は本部で、単独の部門での事故は、当該部門で再発防止策を検討し実施しています。

事故防止対策検討会で取り扱った事故は、2007年度末にデータベース化を図りました。このデータベースを活かして、現在、過去の事故の対策やその実施状況を検証する「自社事故アーカイブ」の取り組みを始めています。月毎の本部安全管理推進委員会で検証対象とする事故を選択し、事故当時、実施した対策が現在も効果を得ているのか、あるいは事故の教訓を伝承できているか等を1ヶ月かけて再検証しています。

検討会開催事例

本部事故防止対策検討会

- ・2008年9月20日 甲陽園駅構内列車事故

各部門事故防止対策検討会

- ・2009年1月17日 甲陽線扉扱いに関するインシデント

上記事故やインシデントの詳細は、「鉄道事故等と再発防止策」の項をご参照願います。

他社事例 年 月 日 A社 列車脱線事故

本線と保線基地への引き込み線がつながる部分で、始発の普通列車が工事車両を線路に入れるため使用する移線横取装置に乗り上げ、脱線事故が発生した。

当社対策

- ・類似装置の有無の確認 → 同様の装置を使用しているがATSと連動しており同事例の発生の可能性はない。
- ・類似装置使用時の取り扱い → 作業後、作業責任者の確認と運転指令への連絡及び運転指令の軌道異常の確認により、安全を確保している。

2 運転保安向上検討会

この検討会は、運転や土木施設、電気施設、車両の各部門が連携して、ATS装置、踏切保安、ホーム保安等、様々な課題について検討を続けています。

また、検討会の下部組織として「ホーム保安検討WG」と「次世代運転システム検討WG」を設けて、更に専門的分野における様々な研究検討を続けています。

- ・ホーム保安検討WG（2008年度～）

ホームのお客様の安全を確保するため、軌道内に転落した場合や転落させない施策について検討しています。

- ・次世代運転システム検討WG（2009年度～）

将来のATS（自動列車停止装置）装置やTTC（列車運行総合制御システム）装置の次期システムの検討を行っています。

3 他社事故事例の周知と事故防止啓発

鉄道事故に関する保安情報や事故情報は、各現場の係員一人ひとりまで周知して、類似事故を防止するよう啓発を行っています。また、各鉄道事業者と連携を図ってタイムリーに事故情報を収集して各部門に提供する等、事故防止に役立てる啓発活動を行っています。

5 教育・訓練

1 安全管理体制に関わる教育

年度毎に輸送の安全に係る教育計画を策定し、輸送の安全に係る全社員に計画内容の周知徹底を図り、一致協力して実施するよう取り組んでいます。また、各部門においても運輸安全マネジメント等に関する各種教育を実施しています。

- ・基本教育（運輸安全マネジメント・年度安全計画）…対象：社長以下関係社員
- ・内部監査員教育（内部監査・I S O）…対象：内部監査及び鉄道安全監査実施者
- ・安全講習会（P12 参照）

2 コーチングセミナー

コミュニケーション能力を向上させるため、主に監督者を対象にしてコーチングセミナーを実施しています。また、その効果を高め持続させて行くために、教育終了一定期間後にフォロー教育を実施しています。その他、経験の浅い係員や次代の職場の核となる人材の育成と技術の伝承を進めています。



3 外部教育セミナー

安全管理体制や内部監査員の教育の他にも様々な教育やセミナーを受講し、それぞれ社内教育へと展開して能力向上に努めています。

- ・安全マネジメント体制構築及び運営研修
- ・内部監査担当者等向け研修
- ・研修効果測定と評価のためのアンケート設計と分析評価
- ・安全の人間科学



4 教習所・人材育成センター

- ・運輸部教習所

動力車操縦者（運転士）や車掌、助役等を養成する教習所（国土交通省認定）を設けています。施設内には、運転シミュレーターをはじめ車両や信号、駅務に関する教材の他、C A I（コンピューター支援による教育システム）を設備しています。

また、A E Dや心肺蘇生の教育のほか、高齢者の身体的機能の衰えや心理的变化を実感する器具を使用した体験を通じて、心のこもったお客様対応ができる人材育成に努めています。

- ・人材育成センター

教習所に隣接して人材育成センターを設け、駅業務やサービス教育を専門的に行い、質の高い駅係員を育成しています。



5 技術研究及び技術向上

運転部門...車内案内放送コンテスト

日時... 2009年2月27日(金)14:30~17:30
場所... 本社ビル エコルテホール
参加者... 阪急電鉄・阪急レールウェイサービス
概要... 「お客様にとってわかりやすい放送を追及すること」を目的として、基本放送や異常時の放送等、車内案内を課題としたコンテストを開催しました。



運転部門...接客サービスコンテスト

日時... 2009年3月15日(日)9:30~13:30
場所... 本社ビル エコルテホール
参加者... 阪急電鉄・阪急レールウェイサービス・能勢電鉄・北大阪急行
概要... 駅における「接客レベルの維持向上」を目的として、「好感の持てる接客姿勢・態度・言葉遣い」「駅の美化」「防犯防止」を意識した営業関係の取り扱いやご案内をテーマとしたコンテストを開催しました。



土木施設部門...保線作業コンテスト

日時... 2008年10月17日(金)13:00~16:00
場所... 西宮車庫
参加者... 阪急電鉄・レールウェイテクノロジー
概要... 保線の係員を対象にして、教育効果の検証や技術の伝承、線路保守作業の習熟度を確認する目的でグループ会社と合同で技能コンテストを開催しました。



電気施設部門...小集団活動テーマ研究発表会

日時... 2009年3月6日(金)14:00~17:00
場所... 本社ビル エコルテホール
参加者... 阪急電鉄・阪急阪神電気システム
概要... 社員の自発的な課題解決に対する取り組みを推進するために、各職場にて数名の小集団を形成し、1年間、作業手順・工具・設備等の改良等に取り組み、その成果を発表しました。



車両部門...技術研究発表会

日時... 2009年3月11日(水)13:00~16:00
場所... 西宮車庫
参加者... 阪急電鉄・阪神電鉄・能勢電鉄・北大阪急行電鉄・神戸電鉄・グローバルテック・アルナ車両
概要... 調査・研究の成果や技術習得と技術水準の向上を目的として、年2回定例的に開催しています。また、技術の伝承を目的として、経験豊富な先輩諸氏の苦労話や技術論に関する講演会を同時に開催しました。



6 安全考学室

2009年5月、運転士や車掌を育成する施設である教習所内に、過去の事故を学ぶ「安全考学室」を設けました。2009年度は、営業開始から100年を迎えます。また、1984年の六甲事故から25年となる節目の年でもあることから、過去の事故から運転保安に関する各システムや規程が構築された背景を学び、業務に活かしていきます。



六甲事故（1984年5月5日）

事故当時、山陽電鉄と当社は、相互直通乗り入れ（列車と乗務員）を実施していました。事故は、特急列車を待避する予定の山陽回送車が、ATS確認操作により六甲駅4号線から停止信号を盲進して本線路に進出したところ、通過しようとしていた阪急特急車が衝突して脱線しました。73名の重軽傷者を出しましたが、負傷した当社の運転士が迅速に反行防護にあたったことから二次災害を免れました。



7 都市交通事業本部合同訓練

各部門が連携した対応が求められる大規模災害や事故を想定して、毎年、都市交通事業本部合同訓練を実施しています。2008年度は、社長自らが陣頭指揮を取り、下記想定にて実施しました。

日時・場所

2008年11月18日（火）13:00～16:00 宝塚線 平井車庫

目的

テロによる列車内爆破に伴う、情報伝達、お客様避難誘導及び復旧訓練

想定

- ・在阪A社のターミナル駅のトイレで爆破事件が発生。A社以外での犯行を予告。
- ・第1300列車において、豊中駅出発後、2両目と3両目の間で不審物発見。
- ・走行中、不審物が爆破したが、事前に避難していたため死傷者なし。
- ・お客様の避難誘導及びAEDの措置。
- ・犯行声明及び蛍池駅・西宮北口駅・淡路駅に爆弾を仕掛けたと電話が入る。
- ・西宮北口駅、淡路駅、蛍池駅で不審物を発見し、警察及び消防による撤去。
- ・土木施設及び電気施設、車両の事故復旧訓練実施。



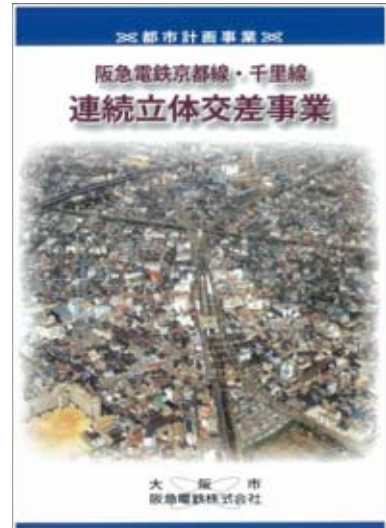
3-2 安全性向上対策

1 立体交差工事の推進

下記の立体交差化工事を進め、踏切道の削減と沿線交通の円滑化を促進します。

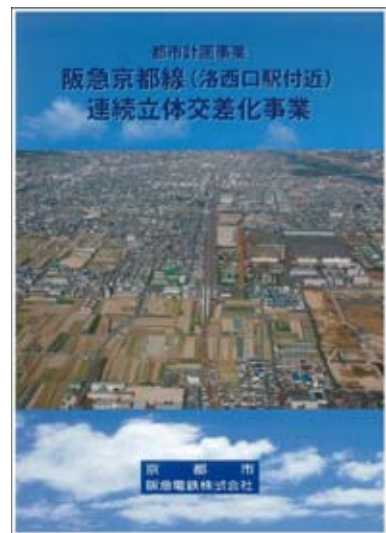
淡路駅付近連続立体交差工事

概要... 仮線工事、本線高架橋構築等を施工中
事業延長 7.1km
高架化 4 駅（淡路・崇禅寺・柴島・下新庄）
廃止踏切 17 ヶ所



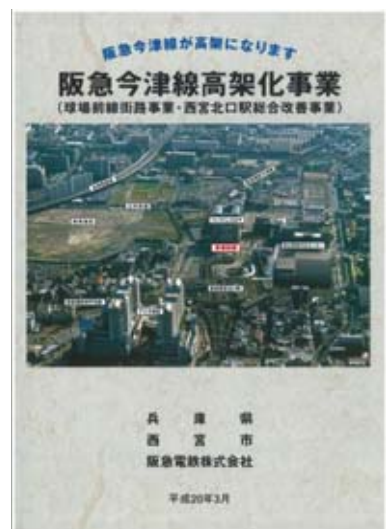
洛西口駅付近連続立体交差工事

概要... 仮線工事を施工中
事業延長 2.0km
高架化 1 駅（洛西口）
廃止踏切 3 ヶ所



西宮北口駅付近高架化工事

概要... 本線、高架橋構築等を施工中
事業延長 0.3km
高架化 1 駅（西宮北口駅今津方面ホーム）



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

A T S（自動列車停止）装置とは、信号確認のミスや錯覚等により信号現示による速度制限を守らなかった場合に、運転台で警報音を発報して、列車を自動的に減速、停止させる装置です。当社では、1970年に支線を含む全線に、連続速度照査式の A T S 装置を設置完了しています。

当社の A T S の歴史

- 1963年 H形警報装置使用開始
- 1968年 京都線・神戸線・宝塚線
A T S 装置の使用開始
- 1970年 戸閉保安装置の装備
- 1972年 駅誤通過防止装置の使用開始
- 1972年 踏切障害物検知装置と A T S 装置の連動の開始
- 1974年 誤発車防止装置の使用開始
- 2005年 速度超過防止 A T S（曲線用）使用開始
- 2006年 神戸線パターン A T S 使用開始
- 2008年 速度超過防止 A T S（分岐用）使用開始
- 2009年 京都線パターン A T S 使用開始
- 2010年 宝塚線パターン A T S 使用開始予定

H形警報装置（A T S 装置の前身）

信号機の現示を運転台の表示器に表示させ、制限速度を超えた場合は、警報が鳴動しブレーキ操作を促す装置

駅誤通過防止装置

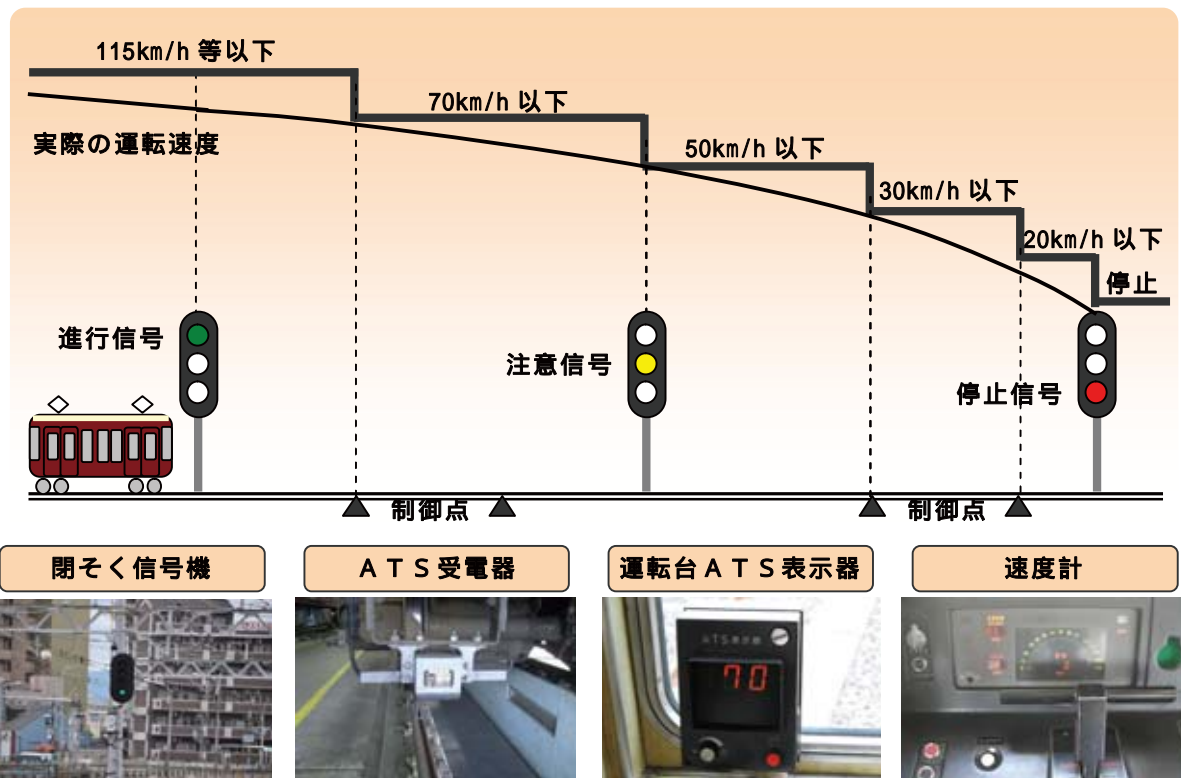
列車の種別（特急や普通等）を選別する装置と連携させて、停車駅に近づいた場合、段階的に自動で A T S 制限をかける装置

誤発車防止装置

出発信号機の進行現示による A T S 信号を受信しないと列車が発車できないようにした装置

連続速度照査式 A T S 装置の概要

連続速度照査式 A T S 装置とは、各信号機に対応した各区間（軌道回路）のレールに A T S 信号を流し、車両の受電器で受信することによって、連続して当該区間の速度制限情報を得る方式です。車両では、その速度制限情報と列車の速度を常に比較して、制限速度を超えると自動的にブレーキが作動します。また、制限速度以下になると自動的にブレーキが緩む仕組みになっているため、常に制限速度以下に保つことができる安全性の高いシステムです。

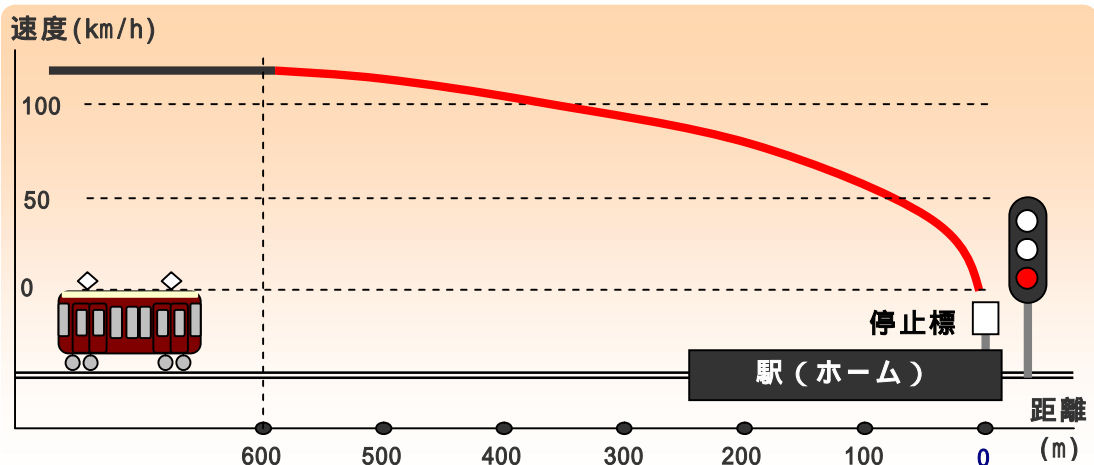


2 A T S 装置の改良

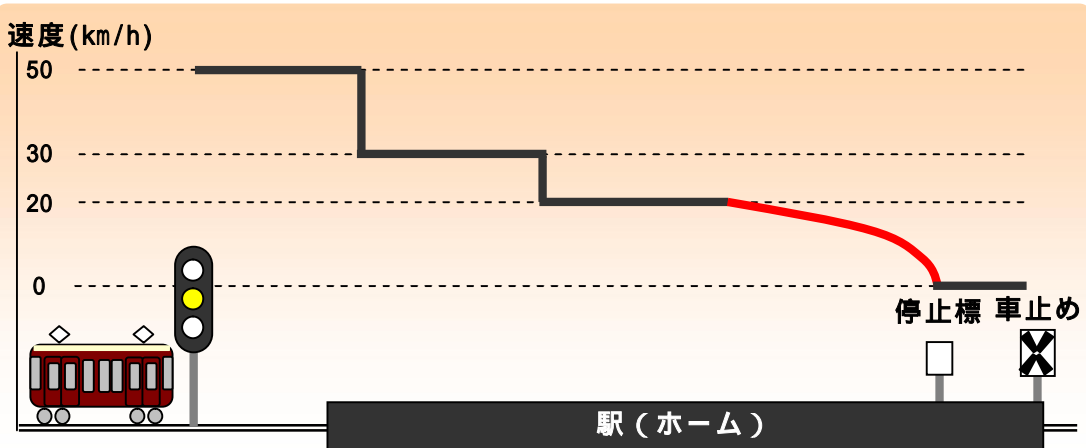
従来の連続速度照査式 A T S 装置（前頁参照）に新たな制御として車上パターン制御を追加し、踏切道への過走防止や駅誤通過防止、終端部での衝突防止等、保安度を向上する改良を進めています。神戸線から着工し、現在、京都線の工事を進めており、順次、宝塚線に拡大導入する予定です。

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、A T S 装置の照査速度（パターン制限速度）と列車の速度を常時比較して、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です。高速パターンは、踏切道への過走防止対策や駅誤通過防止、低速パターンは終端防護対策として、保安度や運転効率の向上を図っています。

高速パターン



低速パターン



3 A T S 装置による速度超過防止機能の強化（急曲線・分岐部・踏切過走防護等）

国土交通省が設けた急曲線における速度超過基準よりも厳しい自主基準を設けて、A T S 装置により 6 箇所 of 曲線の速度超過防止機能を整備しています。

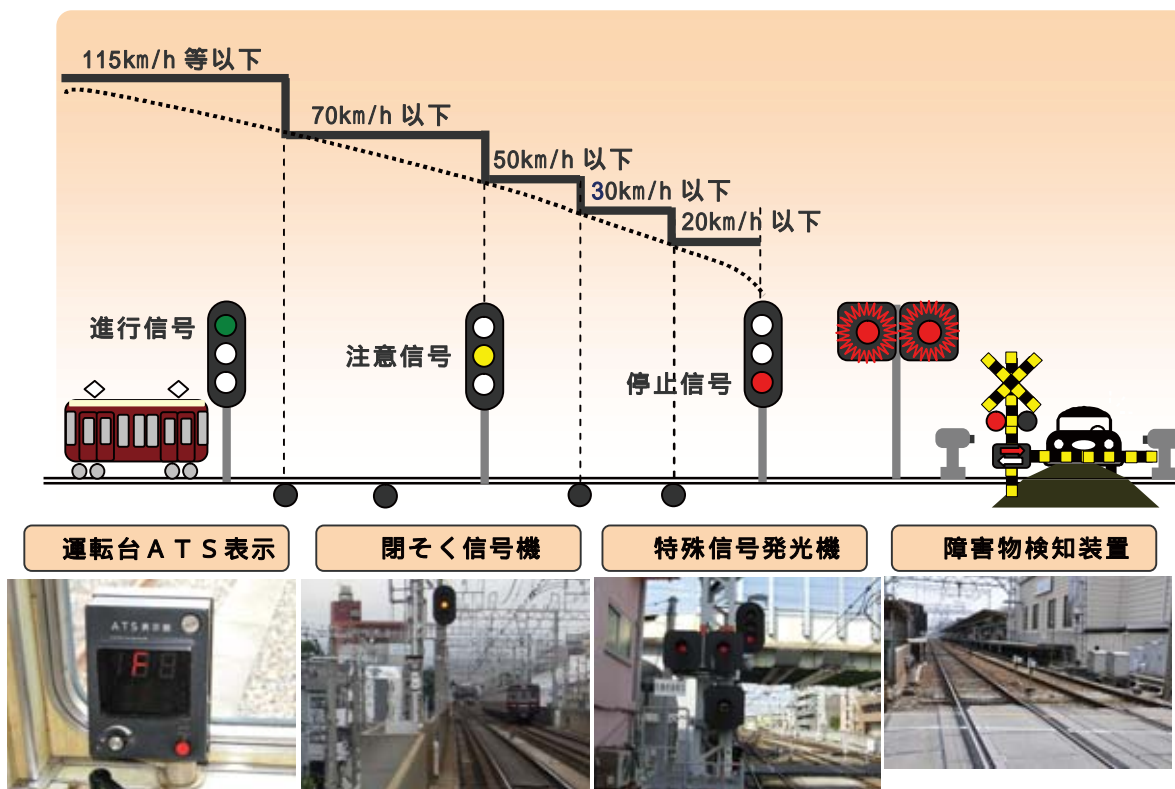
また、曲線、分岐部の速度超過防止、更に線路終端部の過走防止や遮断動作が完了していない踏切道への進入防止等、保安度向上を図るための速度制限対策を順次進めています。

3 踏切保安対策

1 A T S 装置と踏切障害物検知装置との連動

踏切事故防止のため、自動車が行き可能な全ての踏切道（全264踏切道のうち約8割にあたる214踏切道）に対して、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います。

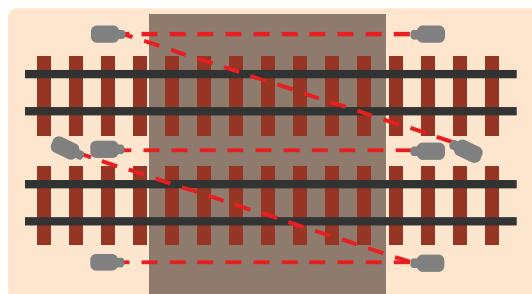
列車運行中に前方の踏切道内に自動車等が立ち往生すると、踏切道内の障害物検知装置が検知して、特殊信号発光機と踏切直前の信号機に停止信号を現示させて列車を停止させます。また、列車までの各信号を下図のように現示し、連続して段階的に速度を減速させ、自動的に列車を停止させます。



踏切障害物検知装置

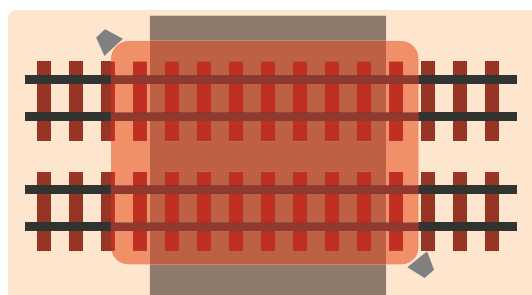
光電方式

踏切道を挟んで発光器と受光器を設置し、対向する発光器と受光器の光線が遮られることにより、踏切道内の障害物を検知する方式です。



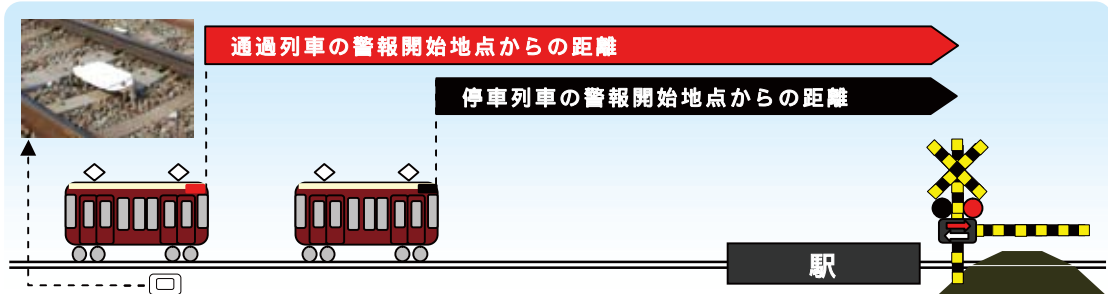
レーザーレーダー方式

踏切道全体をレーザ光線でスキャンして、レーザの反射により障害物（1 m角以上の物体）を検知し、設定した範囲内に一定時間滞在しているものを障害物として検知する方式です。



2 賢い踏切（列車選別装置による通過と停車列車の選別）

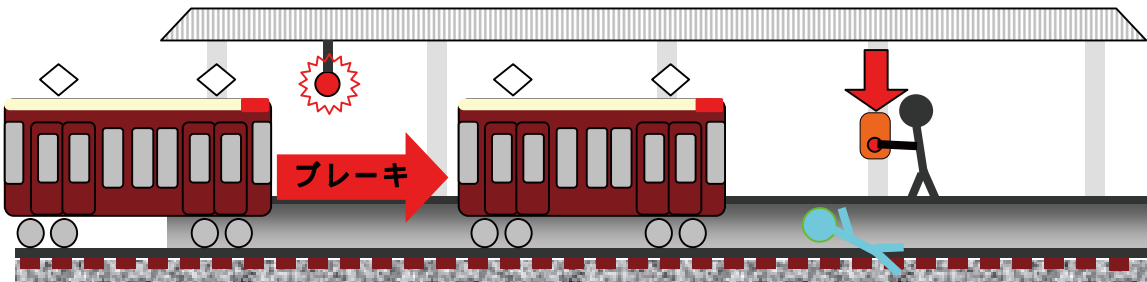
踏切の遮断や警報の鳴動は、踏切の警報区間に列車が進入すると自動的に動作する仕組みになっています。しかし、すべての列車に対して同じ警報区間で警報を始めると、駅の近くにある踏切では、駅に停車する列車の場合、停車時間が加わるため警報や遮断時間が長くなります。そのため、列車の種別（特急や普通等）を自動的に選別する「列車種別選別装置」を設け、あらかじめ停車列車か通過列車かを自動的に選別し、踏切の警報及び遮断時間の適正化を図っています。



4 ホーム保安対策

ホームからの軌道内転落や線路内への立ち入りに対する安全対策として、非常通報ボタンや転落検知マットの他、ホーム下の待避スペースやホームに昇るステップを設置しています。

非常通報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が明滅して警報装置が鳴動し、列車の出発や一部駅では入駅の停止措置をとり、安全の確保に努めています。その他、車両の連結面間には、「連結面間転落防止装置」を設置して、連結面間からの軌道内転落事故の防止を図っています。



5 新形式車両の建造・既存車両の改造工事

1 新形式車両の建造

2008年度は京都線に9300系24両を導入しました。2009年度は、引き続き京都線に9300系車両を40両導入し、現行の京都線特急車6300系をすべて置き換えます。



2 既存車両の改造工事

7300系8両、6300系12両等の大規模改造工事を実施し、バリアフリー化やサービス及び保安度の向上を進めています。

2009年度は、7000系8両と5100系8両の大規模改造等を進める計画です。



6300系リニューアル車（嵐山線専用車）

6 その他

1 運転状況記録装置

2006年以降に導入した9000・9300系車両のモニタ装置には、技術基準で定められた運転状況記録装置に関するデータ（時間・速度・位置・制御・ブレーキ・A T Sの動作等）を保存する機能を設けています。

その他の既存車には、2007年度から当社で開発した運転状況記録装置の搭載工事を進めており、2011年6月末を目途に省令に定められた車両すべてに搭載する予定です。

2008年度末現在の設置工事の進捗率は、231/1311両（17.6%）です。



2 運転士が運転不能に陥った時の安全対策

万が一、運転士が運転不能に陥った時に、列車を安全に停止させるよう、すべての運転台のハンドルには、手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デットマン装置を装備しています。

ワンハンドル車両



握っている状態



離れた状態

ツーハンドル車両



押し下げている状態



離れた状態

3 車両内での非常通報システム

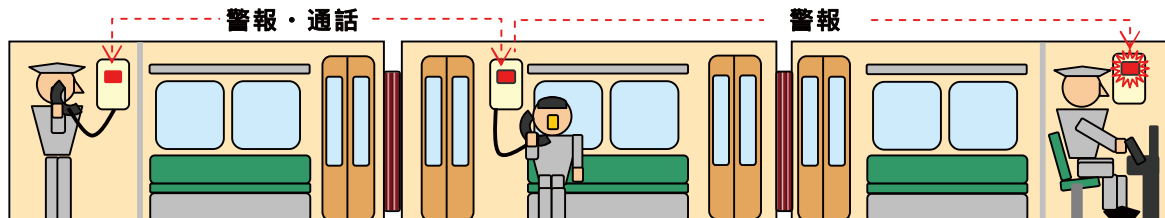
車内で急病人や非常事態等が発生した場合、乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。

また、新型車両には、乗務員への通報とともに、直接、乗務員と通話できる非常通話装置を搭載しており、既存車両も順次、更新工事を進めています。

2008 年度末現在の設置工事の進捗率は 716/1311 両（54.6%）です。

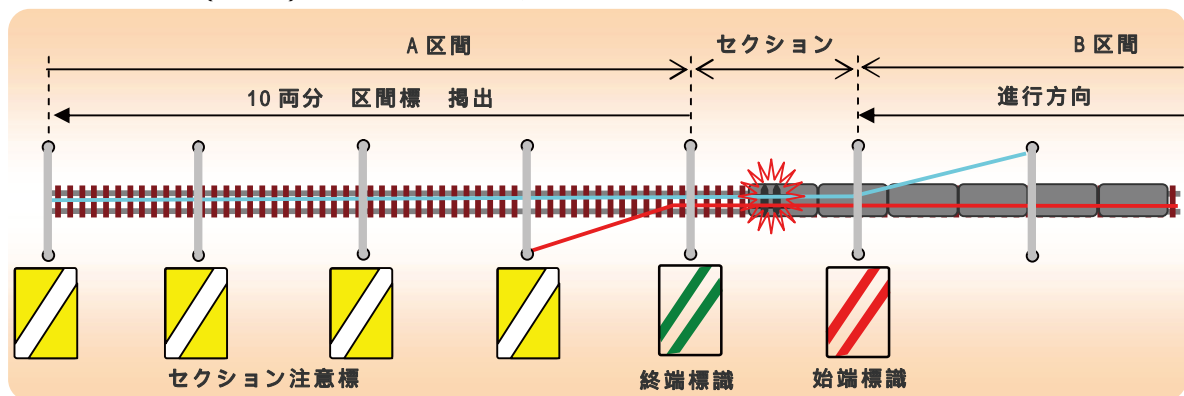
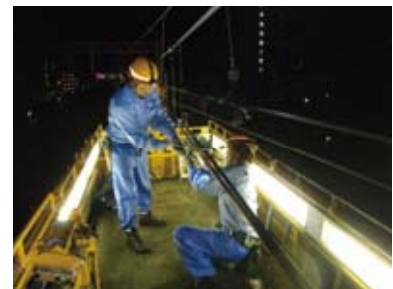
非常通報装置

非常通話装置



4 架線断線事故対策

列車の動力源である電力を安定して架線に送るため、当社線全線に 22 箇所の変電所と 1 箇所のみ電室を設けています。それぞれ送電を受け持つ区間があり、区間と区間の間は、通常、電流が流れない仕組みになっています。この部分をセクションといい、ダイヤ乱れや事故等によって列車が区間を跨って停車した場合、電位差によってどちらか一方の架線とパンタグラフの接触が不完全になりアークが発生する恐れがあります。この状態が続くと架線が溶断する恐れがあるため、セクション部に列車が停車しないように、従来の始端（赤色）終端（緑色）の標識に加えて、セクションをわかりやすく明示する注意喚起の注意標（黄色）を設けています。



5 軌道強化工事

本線の曲線部のまくらぎを PC（プレストレストコンクリート）化しています。また、分岐器の改良（耐久性）等、軌道の強化を進めています。



6 車両・施設の検査体制

鉄道施設や車両は、種類や構造その他使用の状況に応じて、周期や対象とする部位及び方法を定めて遅滞なく検査を実施しています。

車両

・列車の検査

車両の主要部分について、使用開始後 10 日を超えない期間ごとに外部から行います。

・状態機能検査

車両の状態及び機能について、3 ヶ月を超えない期間ごとに行います。

・重要部検査

車両の主電動機、走行装置、ブレーキ装置等重要な装置の主要部分について、4 年または当該車両の走行距離が 60 万 km を超えない期間のいずれか短い期間ごとに行います。

・全般検査

車両の全般にわたって、8 年を超えない期間ごとに行います。



土木施設

・軌道の検査

軌道の状態及び軌道の部材について、1 年に 1 度、定期的に測定や調査を行って検査を行います。

マルチプルタイタンパー

列車走行に伴い、バラストや枕木が沈降して、僅かにレールがゆがみ乗り心地を悪化させるため、走行しながら自動的にゆがみを矯正する車両。

・構造物の検査

橋梁や跨線橋の他、ホームやトンネル、地下について、2 年に 1 度、定期的に全般検査を行います。



電気施設

・ 運転保安設備

信号保安設備、保安通信設備、踏切保安設備について、定められた検査周期（主な装置は1年に1回、予備装置があるものは2年に1回等）に基づき、定期的に検査を行います。



・ 電力設備

電路設備、変電所設備について、定められた検査周期（主な装置は1年に1回、予備装置があるものは2年に1回等）に基づき、定期的に検査を行います。



7 地下駅火災対策工事

河原町駅および烏丸駅の排煙設備整備工事並びに西院駅の二方向避難用出入口工事が完了しました。



8 S A S（睡眠時無呼吸症候群対策）

列車を運転するすべての運転士や助役は、検査器具「パルスオキシメータ」を睡眠時に装着してS A Sの簡易スクリーニングを実施しています。その結果、S A Sの疑いが認められ精密検査で治療が必要と診断された者は、医師による治療を行う体制を採っています。

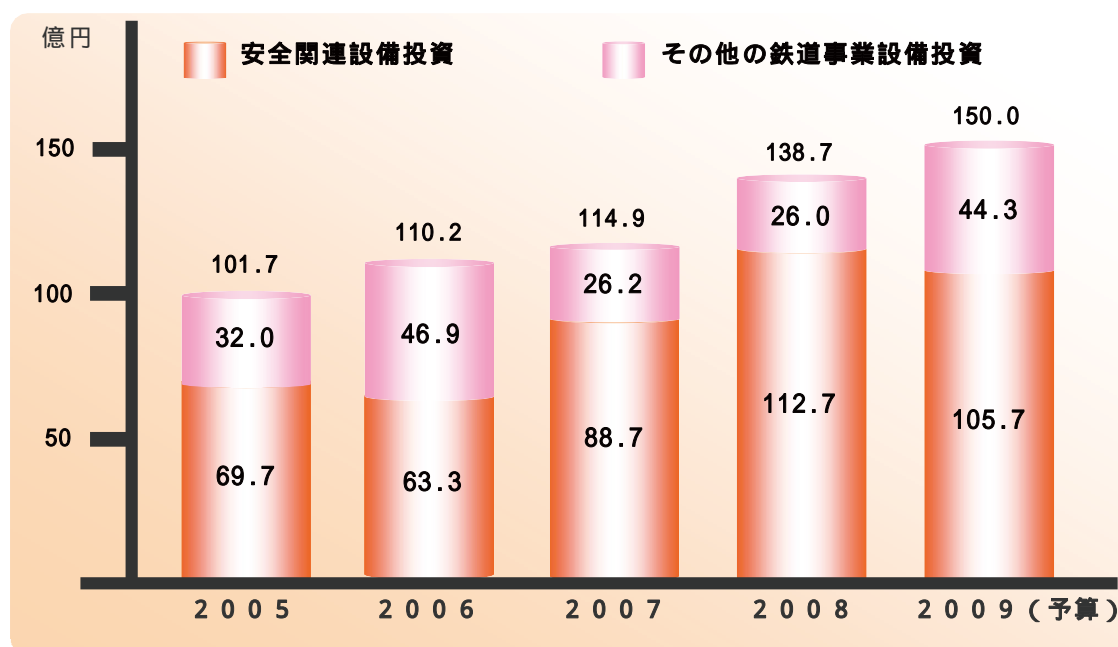


3-3 安全投資

2008年度を含め過去4年間の実績と2009年度の計画です。

(億円)

分類 \ 年度	2005	2006	2007	2008	2009(予算)
安全関連設備投資	69.7	63.3	88.7	112.7	105.7
その他の鉄道事業設備投資	32.0	46.9	26.2	26.0	44.3
計	101.7	110.2	114.9	138.7	150.0



4 鉄道事故等と再発防止

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

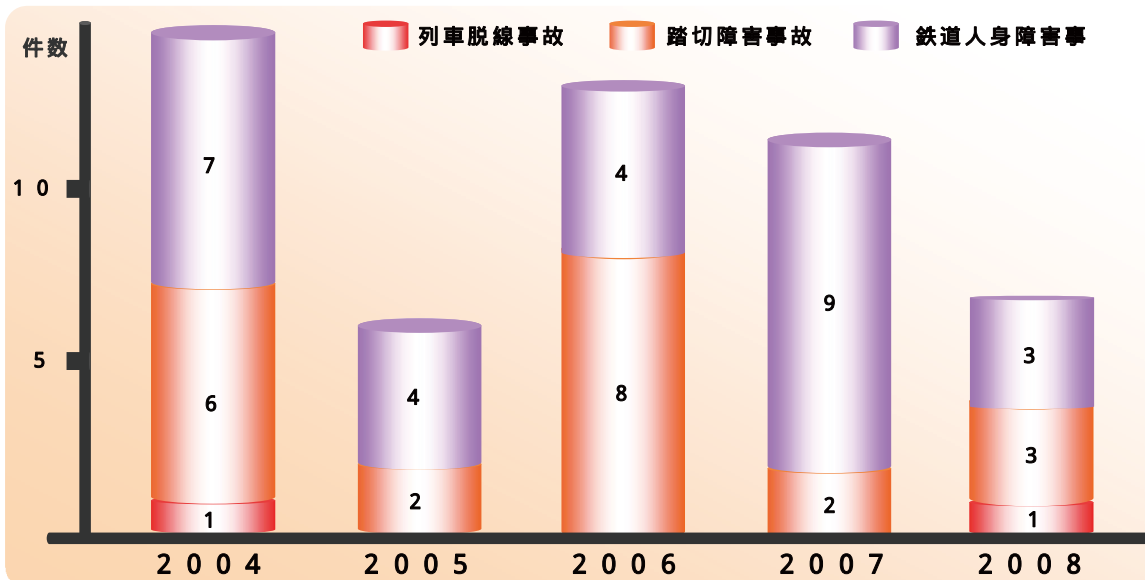
過去5年間の鉄道運転事故、輸送障害、インシデント（鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態）は、以下のとおりです。

4-1 鉄道運転事故

踏切障害事故や鉄道人身障害事故は、踏切道における無謀な直前横断（人・自転車・バイク・自動車等）や踏切道以外において線路内に立入る等したもので、有責事故は発生していません。また、鉄道運転事故は下記の分類のように7種類になりますが、過去4年間では、下表3種類以外の事故は発生していません。なお、昨年9月に発生した列車脱線事故（1件）につきましては、次頁をご参照願います。

（件）

分類	年度	2004	2005	2006	2007	2008
鉄道運転事故	列車脱線事故（うち自動車）	1（1）	0	0	0	1
	踏切障害事故（うち自動車）	6（2）	2	8	2	3（1）
	鉄道人身障害事故	7	4	4	9	3



鉄道運転事故の分類

- 列車衝突事故** 列車が他の列車または車両と衝突、または接触した事故
- 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** 踏切道にて列車または車両が道路を通行する人または自動車等通行する車両等と衝突、または接触した事故
- 道路障害事故** 踏切道以外の道路にて、列車または車両が道路を通行する人または自動車等通行する車両等と衝突、または接触した事故
- 鉄道人身障害事故** 列車また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** 列車また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）

甲陽園駅構内列車脱線事故

発生日時・場所

2008年9月20日(土)11時52分
甲陽線 甲陽園駅

関係列車・車両(下線の車両が脱線)

- ・第11059列車
(普通 夙川駅発 甲陽園駅行)
- ・C#6010×3
(C#6010・C#6650・**C#6110**)

発生状況

運転士は、苦楽園口駅を出発して、甲陽園駅第一場内信号機から同駅1・2号線の振り分けポイントを通り、同駅ホーム進入10m付近に来た時、動揺を感じたのでホーム端より約22m付近で停止しました。後部車両を確認したところ、最後尾車両第1台車が2号線側に脱線しているのを発見しました。

負傷者

なし

影響

9月20日 運休 上り64列車 下り63列車 約13,000人
9月21日 運休 上り36列車 下り36列車 約6,000人

緊急措置

- ・損傷した分岐器のレール交換
- ・甲陽園駅2号線部分の軌道復旧整備
- ・当該分岐器を2号線方向に開通した状態で鎖錠
- ・軌道検測の実施
- ・試運転による安全の確認
- ・2号線方向の分岐器通過速度の制限を25km/hから20km/hに変更
- ・事故車両の使用停止

運転再開

2008年9月21日(日)11時25分

原因

現在、運輸安全委員会で調査が続けられています。なお、当社でも、鉄道総合技術研究所の協力を得ながら事故原因の分析を進めています。

他の処置

- ・類似分岐器...脱線防止ガードレール設置、摩擦調整材塗布器設置、カント改良
- ・セラジェット...甲陽線内において使用中止
セラジェット...セラミック(アルミナ)の粒子を高速で車輪・レール間に正確に噴射供給することによって粘着係数を増す装置



4-2 インシデント

2008年度は、甲陽線において開扉状態で列車を走行させるインシデント（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）が発生いたしました。詳細は下記をご参照願います。なお、過去のインシデントを含み、再発防止策を実施済みです。

（件）

分類 \ 年度	2004	2005	2006	2007	2008
インシデント	1	2	0	0	1

甲陽線扉扱いインシデント

発生日時・場所

2009年1月17日（土）11時40分・11時43分 甲陽線 苦楽園口駅・甲陽園駅

関係列車・車両（下線の車両で発生）

- ・第11057列車（普通 夙川駅発 甲陽園駅行）
- ・C#6022×3（C#6022・C#6587・**C#6122**）

発生状況

運転士は、苦楽園口駅において、運転台から後方（写真上）を監視し、お客様の乗降がすんだことを確認して、扉を閉める操作を行いました〔実際には扉は閉まっていませんでした〕。

その時、ATS（自動列車停止装置）ブレーキが動作したことを知らせるブザーが鳴動しましたが、運転士が運転台の各機器を点検している間にブザーは自動的に鳴り止みました。

その後、運転士は列車を出発させようと起動操作を行いました。しかし、扉が閉まっていないと起動しないシステムになっているため起動しませんでした。しかし、運転士は既に扉を閉めたものと思い込んでいたため、扉を開閉する電気回路に異常があると判断し、コントロールリレー切替スイッチ（扉が閉まらない故障等が発生した時に、緊急的に使用する回路に切替えるためのスイッチ）を操作し、列車を出発させました。

その結果、苦楽園口駅出発後、戸閉保安装置（速度5km/h以上で扉を強制的に閉める装置）が機能するまでと、機能が解除される甲陽園駅に到着する直前の数秒間、開扉状態で列車を走行させました。

影響（遅延・負傷者）

なし

原因

運転士が苦楽園口駅出発時、扉が開いている状態であるにもかかわらず、扉を閉めたものと錯覚し、異常時の取り扱い（戸閉回路の切替操作）を行ってしまったため。

再発防止策

- ・規程（コントロールリレー切替スイッチの操作等）や標準作業の背景についての教育を実施
- ・執務状況の実態点検に基づく厳正な指導を実施
- ・異常事態発生時における運転指令に対する速報の重要性についての指導を実施

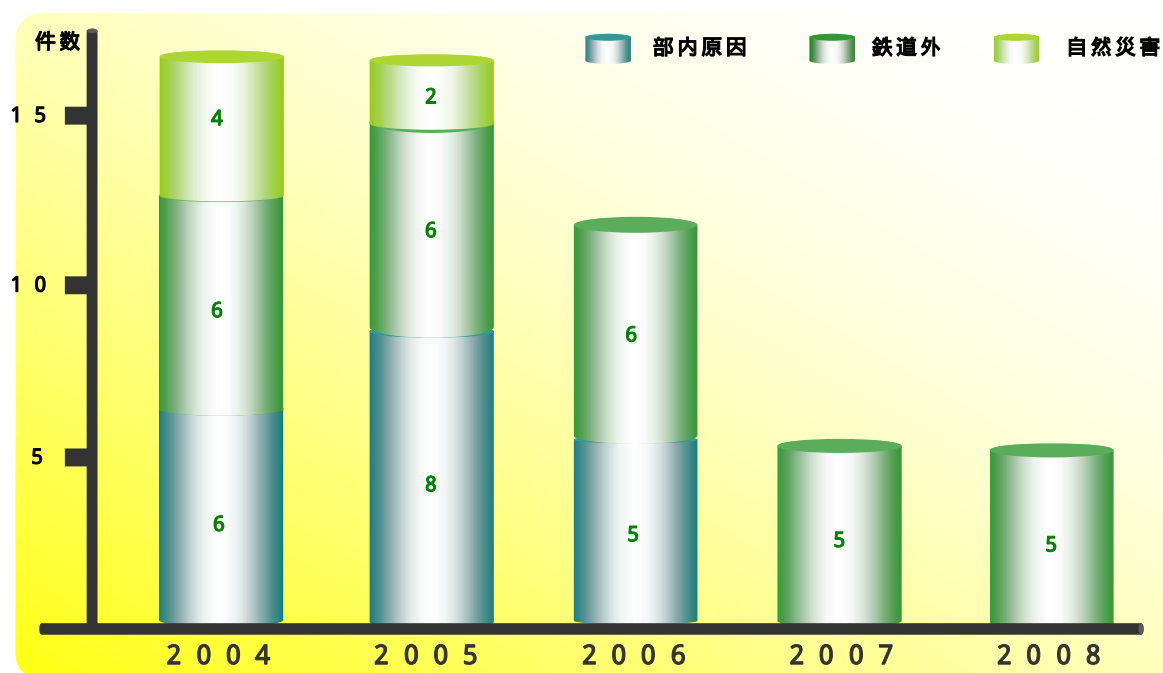


4-3 輸送障害

「輸送障害」とは、鉄道輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故以外のものをいいます。なお、過去の車両や設備の故障等により列車が遅れた部内原因につきましては、すべて対策を実施しています。

(件)

分類		年度	2004	2005	2006	2007	2008
輸送障害	部内原因 (鉄道係員・車両・施設等)		6	8	5	0	0
	鉄道外 (第三者行為・沿線火災等)		6	6	6	5	5
	自然災害 (風害・雪害・落葉・倒木等)		4	2	0	0	0



5 お客様・沿線の皆様とともに

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

5-1 警察及び消防局との合同訓練

1 消防との連携

1 合同訓練

- ・北摂地域消防本部との合同訓練

日時・場所

2008年6月16日(水)午前10時～ 宝塚線 平井車庫

参加団体

豊中市・高槻市・箕面市・吹田市・池田市・茨木市・摂津市・川西市・
島本町・豊能町・猪名川町 の各消防本部

訓練内容

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について講義を行った後、合同で事故復旧訓練を実施しました。



2 研修及び講習

- ・兵庫県立広域防災センター内 兵庫県消防学校

日時・場所

2008年11月6日(木)午前10時～ 兵庫県立広域防災センター

参加団体

兵庫県消防学校

訓練内容

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使用して、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等の実技指導を毎年、実施しています。



- ・京都市消防学校

日時・場所

2009年3月2日(月)午前10時～ 京都線 桂車庫

参加団体

京都市消防学校

訓練内容

救助活動中の安全対策や車両の知識について講義を行った後、合同で事故復旧訓練を実施しました。



5-2 各種取り組み

1 サービス介助士の配置

「サービス介助士」とは、NPO法人「日本ケアフィットサービス協会」が認定する資格で、高齢者や障害者のお客様を迎えるために必要な介助の知識と技能を認定する新しい検定資格制度です。バリアフリー設備等、ハード面の充実にも取り組んでいますが、高齢化社会への対応が求められる現在、人と人、心と心のつながりがとりわけ重要です。お年寄りやお身体の不自由な方々に対する「おもてなしの心」で気持ちよくご利用いただけるよう、112名の駅係員や乗務員が資格を取得しています。ご利用の際には、駅係員や乗務員にお気軽にお声掛け下さい。



2 AED（自動体外式除細動器）の設置

AEDとは、「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時に、正常な状態に戻すため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られる主要駅(16駅)に設置しています。また、AEDの取り扱い講習を受講した係員を配置し、使用する体制も整えています。

また、乗務員等を育成する教習所には、消防本部で講習を受け認定を得た応急手当普及員が従業員に対して普通救命講習を実施し、AEDの使用法や心肺蘇生の技能の普及に取り組んでいます。



3 こども110番の駅の取り組み

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に取り組んでいます。



6 お客様・沿線の皆様へのご協力をお願い

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

6-1 不審物発見時のお願い

警察等の関係機関と連携して、自主警備体制の徹底を図り、駅構内、列車内等の巡視を強化していますが、駅構内や車内で不審物を発見した場合は、触れたり、臭いを嗅いだり、動かしたりせずに、お近くの乗務員や駅係員にご連絡いただきますようお願いいたします。



6-2 各種キャンペーン

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多いため、「踏切事故防止キャンペーン」等を実施し、踏切道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等、踏切事故の防止に取り組んでいます。

また、沿線の小学校を訪問して、踏切道の仕組みや正しい渡り方、ホームで電車を待っている時の注意点、車内でのマナー等に関する啓発活動を実施しています。



2 マナーキャンペーン

日頃から駆け込み乗車や携帯電話のご使用等、マナーに関するご協力をお願いしています。春と秋には、京都線の正雀工場で開催する「阪急レールウェイフェスティバル」に、阪急電鉄オリジナルのキャラクターである「マナーアップ戦隊マナブンジャー」が登場し、ご来場の皆様にご利用時のマナー向上等をお願いしています。

駆け込み乗車は、非常に危険であり列車の遅延にもつながります。また携帯電話での通話は、周りのお客様のご迷惑になるだけでなく、携帯電話電源オフ車両内でのご使用は、心臓ペースメーカーを装着されたお客様に大きな不安感を及ぼします。各種マナー向上への取り組みにご協力をお願いします。



3 暴力行為等防止キャンペーン

駅や電車内におけるお客様同士のトラブルや、駅員や乗務員などの鉄道係員に対する暴力行為が増加している昨今の状況を鑑み、各鉄道事業者が連携して、お客様に対し暴力行為の防止を呼びかけています。

飲酒する機会が多く、暴力行為が発生しやすい年末年始に重点的にポスターの掲出等を行うことで暴力被害件数の減少を図り、お客様により安全・安心に鉄道をご利用いただける環境を実現して行くことを目的としています。



6-3 広報関係

1 沿線情報誌（TOKK）フリーペーパー

宝塚、大阪、神戸、京都の頭文字から「TOKK」と名付けた沿線情報誌は、阪急電鉄全 84 駅を中心に無料で配布しています。毎月 1 日号と 15 日号の 2 回をそれぞれ前月 25 日と当月 10 日に発行しています。また 1 日号には、お客様と当社のコミュニケーションスペースとして「阪急ニュース・リネア」のコーナー設け、「輸送の安全の確保に向けた取り組み」を紹介しています。また、ホームページには、WEB 版の TOKK も展開しています。



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」としてご案内しています。また、お客様からよくいただくご質問やお問い合わせは、その回答内容を記載したコーナーを設けてお応えしています。



7 お客様・沿線の皆様からのご意見

2009年安全報告書 阪急電鉄株式会社

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、お客様から広くご意見をお聴きする体制をとっています。

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いています。なお、ご連絡先がわからない場合でも、お問い合わせがあった際にお答えできるように回答を作成してお待ちしています。

2008年度は、要望や提案、質問、お褒め等、あわせて約1000件のご意見を頂戴いたしました。それぞれのお客様に回答させていただくとともに、担当部署においてサービス向上や従業員教育に活用させていただいています。

阪急電鉄株式会社 広報部 広聴センター

お電話：06 - 6373 - 5165

9:00 - 18:00（土・日・祝日および年末年始をのぞく）



すべてはお客様のために すべては安全のために