

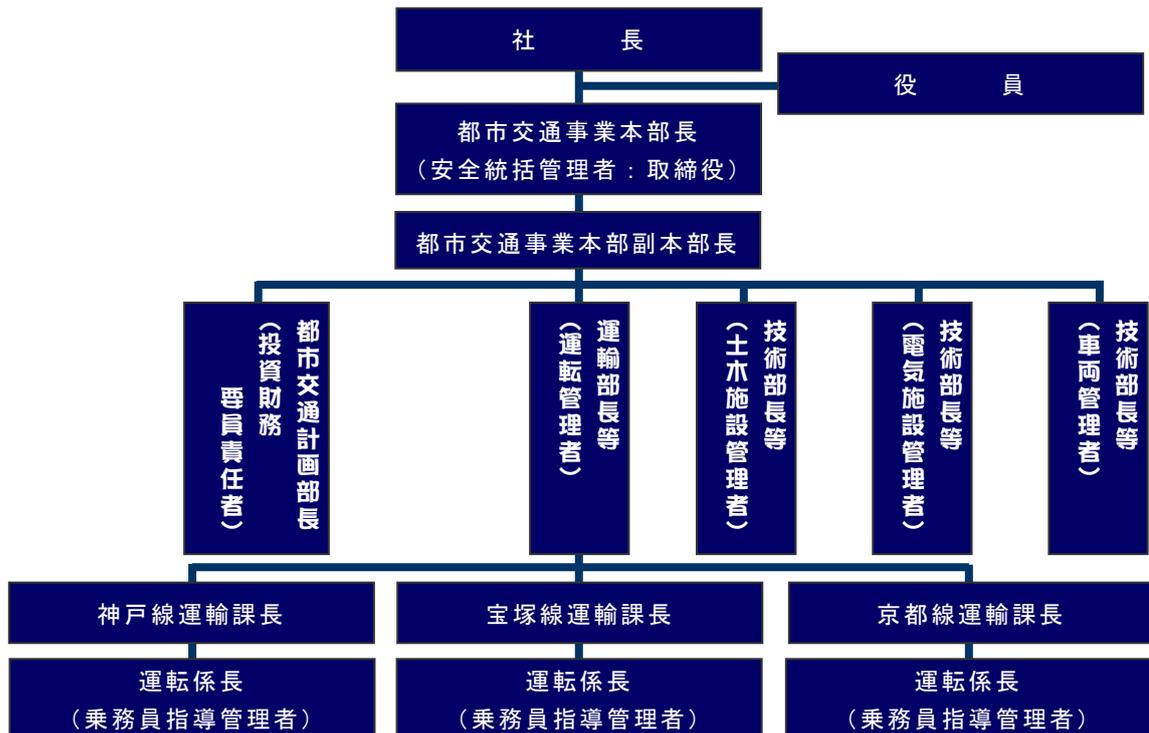
2. 安全管理体制

2.1

安全管理体制及び安全管理推進委員会

2.1.1

安全管理体制と主な役割



■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。

■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。

■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。

■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。

■他の管理者及び責任者

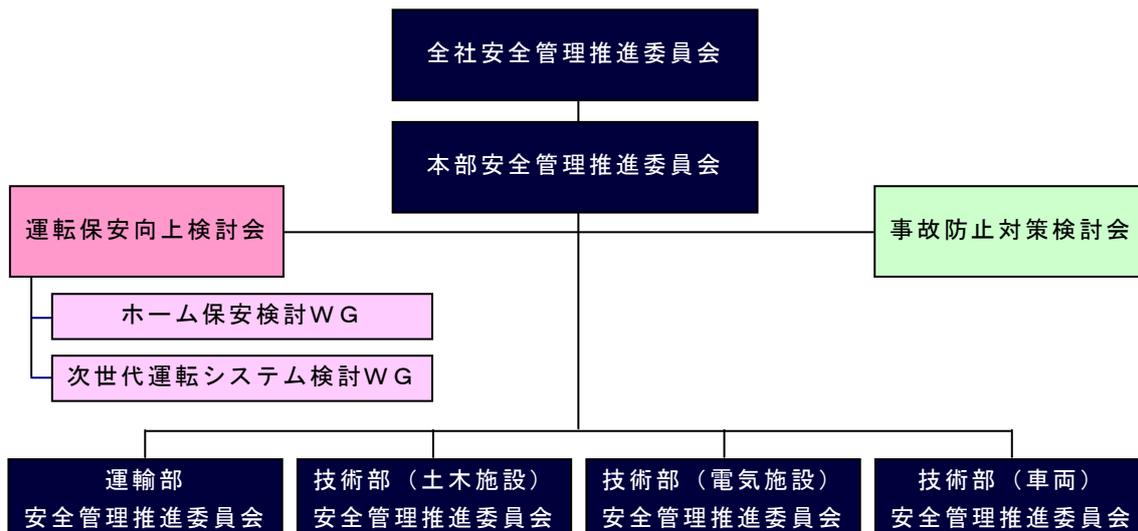
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないよう担当施設等を維持管理します。

安全管理推進委員会

輸送の安全に係る事項は、各部門が横断的に連携した安全管理推進委員会において、審議、検討、報告等を実施しています。安全管理推進委員会は、社長が委員長を務める全社の委員会と安全統括管理者が委員長を務める都市交通事業本部の委員会を設けています。

また、将来の運転保安に関する様々な検討を続けている「運転保安向上検討会」と各部門が関係した事故の分析や対策を検討する本部の「事故防止対策検討会」を組織して運営しています。

その他、それぞれの部門にも安全管理推進委員会を設け、その下部組織として、事故の再発防止を検討する事故防止対策検討会と様々なリスクを検討する部会を設け、安全性向上に向けて取り組んでいます。



■ 全社安全管理推進委員会

社長以下、取締役、部長、副部長等で組織し、年2回（4月・10月）開催します。2009年度は、4月に前年度の安全計画の実施報告を元に見直しを実施し、安全計画を決定しました。また10月には、年度計画の実施状況を確認する他、2008年度の内部監査における指摘事項等の改善状況をチェックし、各現場でPDCAの着実な定着が進んでいることを確認しました。



■ 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。この委員会では、自社の事故、ヒヤリハットの報告や分析及び対策の検討の他、輸送の安全に関わる法律や社内規程への対応から現場の取り組みまでを報告しています。



■ 各部門の安全管理推進委員会

運転、土木施設、電気施設、車両の各部門には、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各種作業部会を設け、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い、常に輸送の安全の確保と向上を図っています。

■ 事故防止対策検討会

本部安全管理推進委員会では、各部門が関係する事故や事故のおそれのある事態、災害、その他の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向け、事故防止対策検討会を適宜開催しています。また、他社で発生した事故も原因や対策等が当社に関連する場合は、自社の事故と同様に分析し対策を実施します。

■ 運転保安向上検討会

A T S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、様々な情報収集や分析、検討を行います。また、ホームのお客様の保安度向上を検討する「ホーム保安検討WG（ワーキンググループ）」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」等を別途結成し、さらなる運転保安度の向上を目指し取り組んでいます。

2.1.3

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、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。2009年度は、10月1日付けの組織変更に伴い、一部規程を変更しました。



安全管理規程

安全管理推進委員会規程

2.2

2009年度の安全管理体制に係る主な活動

2009年	4月	第6回全社安全管理推進委員会の開催
	4月	本部長巡視（春の全国交通安全運動）の実施
	5月	安全考学室の開設
	6月	特別安全講習会の実施
	7月	本部長巡視（全国安全週間）の実施
	7月	2009年 安全報告書 公表
	8月	内部監査中間ヒアリングの実施
	9月	本部合同訓練の実施
	9月	安全講習会の開催
	9月	本部長巡視（秋の全国交通安全運動）の実施
	10月	安全意識調査の実施
	10月	（株）阪急レールウェイサービスの駅運営部門の阪急電鉄への統合
	10月	第1回グループ安全情報連絡会議の開催
	10月	第7回全社安全管理推進委員会の開催
	12月	事故風化防止フォーラムの実施
	12月	安全講演会の開催
	12月	本部長巡視（年末年始安全総点検）の実施
2010年	1月	内部監査（各部門）の実施
	1月	第2回グループ安全情報連絡会議の開催
	2月	社長巡視の実施
	3月	内部監査（社長・安全統括管理者・事務局）の実施

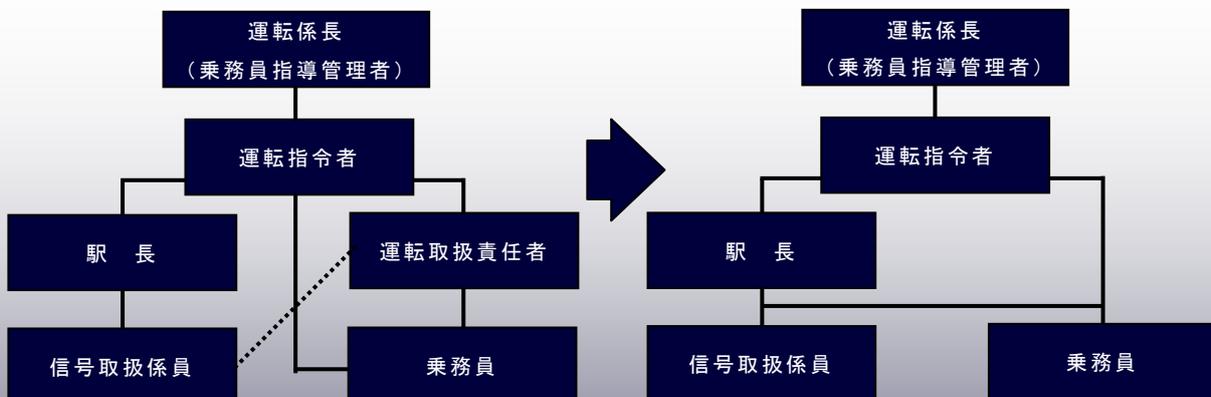
2.3

安全管理体制の見直し

2.3.1

組織変更に伴う見直し（駅運営部門の統合）

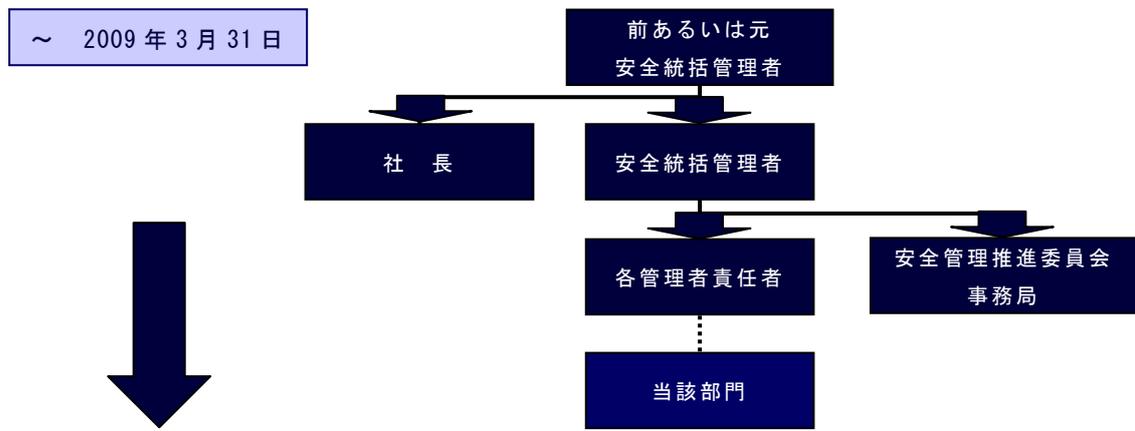
2009年10月1日、分社化していた（株）阪急レールウェイサービスの駅運営部門を阪急電鉄に統合し、運転関係と駅関係の一体運営を開始しました。それに伴い情報伝達及び連絡通報体制を見直しました。



内部管理体制の強化

厳正な運輸安全マネジメントの推進に向け、取り組み状況を検証する内部監査を実施しています。この内部監査の体制は、毎年見直し、強化しています。特に2008年度以降、社長や安全統括管理者に対しては、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る方法を取り入れました。また、2009年度からは、マネジメントを進める安全管理推進委員会事務局も社長や安全統括管理者と同等の厳正な内部監査を受けるよう変更しました。この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。その他、内部監査の事前監査として実施している、各部門の管理者及び責任者による当該部門の監査（鉄道安全監査）の結果についても監査を行っています。

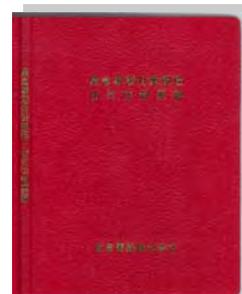
※点線以下は鉄道安全監査



2.4

緊急事態体制・防災体制

自然災害や重大事故等で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発生した場合に、社会に及ぼす影響を最小限にとどめるために、緊急事態対策規程を定めています。また、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、防災体制要綱を定めています。



2.4.1

緊急事態体制

■ 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。

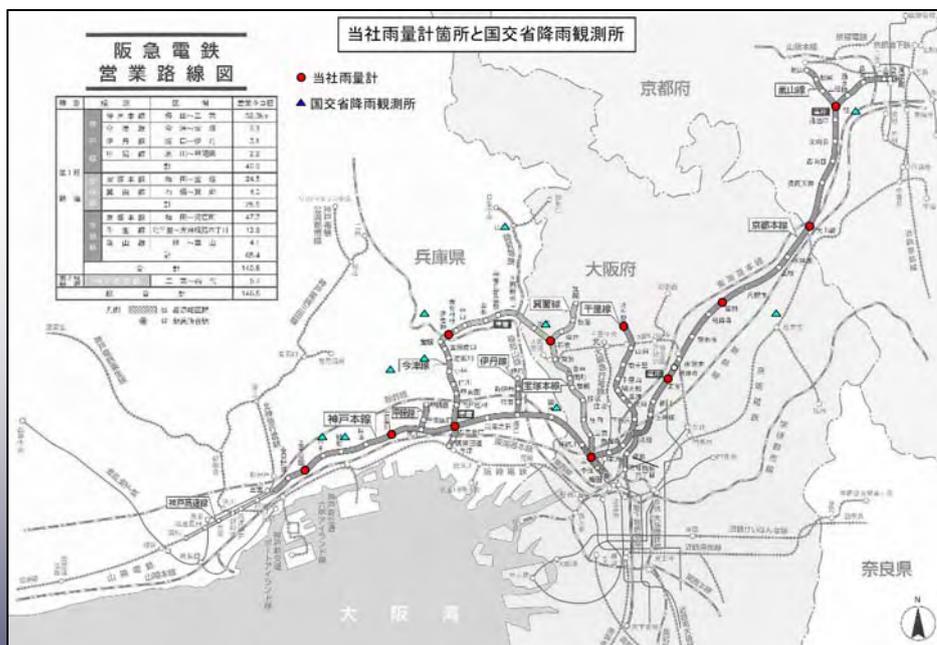


2.4.2

防災体制

神戸線・宝塚線・京都線の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、気象庁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体制を強化しています。

さらに、2010年度からは、気象庁の沿線の山系における雨量も参考にして、ゲリラ豪雨と呼ばれる局地的集中豪雨にも対応できるようにシステムを構築しました。



■ 暴風雨体制

台風と台風以外に区別し、それぞれ気象庁の注意報や警報の発令があった場合にとる体制。

風速の警戒

沿線各地に設置した風速計は、列車の運行に影響を与える可能性が高い場所に設置し、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カ所
- ・ 宝塚線…8カ所
- ・ 京都線…9カ所

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し、状況に応じて運転規制を行います。

- ・ 風速 20m/s 以上…徐行
- ・ 風速 25m/s 以上…運転停止

雨量の警戒

豪雨や局地的集中豪雨等に対応するため、雨量計や気象庁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カ所
- ・ 宝塚線 …3カ所
- ・ 京都線 …5カ所
- ・ 沿線山系等…9カ所



■ 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駅構内や車庫配車線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で桁下水位や流水（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。



■ 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。



■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、当社が設置した地震計で震度4以上を観測した場合にとる体制。



■第三者行為（テロ対策等）

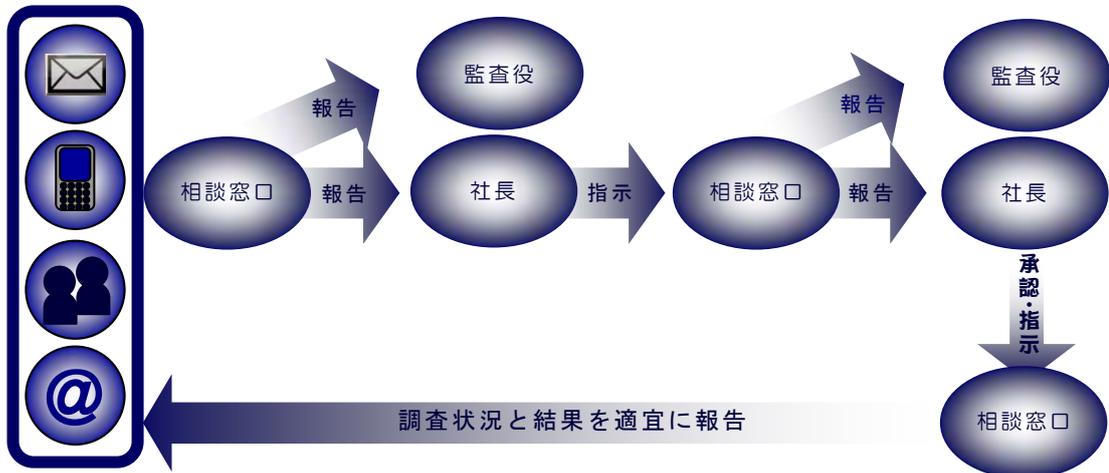
社会的影響が極めて大きく、重大な事態が予想される場合やその予告があり継続した警戒が必要と認めた場合、あるいは不審物・不審者の発見や被害が発生した場合に対しては、危機管理レベルⅠ～Ⅲに分けた段階的な体制を設けています。2010年度はアジア太平洋経済協力会議（APEC）の開催が予定されており、下記対応の他、駅や列車における放送、ポスターによる啓発やご協力の案内等を実施します。また、防犯カメラを増備し、徹底した犯罪防止を図ります。



2.5

阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

法令等や企業倫理に反する行為及びそのおそれのある事実を認識したときに相談する窓口を設けています。グループ会社の役職員はもちろん、お取引先からのご相談にも対応して、調査、分析し、対処することにより、コンプライアンス経営の推進に努めています。



2.6

改善提案活動

毎年度、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、貢献度の高い提案は表彰する制度を設けています。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、阪急阪神ホールディングスグループ全体でも表彰しています。2009年度の事例を一部ご紹介いたします。

転落支障報知装置の断線検知回路の開発



転落支障検知装置は、曲線ホームで列車との隙間が20cm以上の箇所に設置しています。この装置は、軌道内への転落事故が発生した際、軌道内の転落マットが検知し、アクシデントサインの点滅およびブザーの鳴動により、ホームに停車している列車の乗務員および駅係員に対し、転落事故の発生を知らせます。これまで転落マットの接続ケーブルが断線した場合は、次の検査まで発見できませんでしたが、転落マットを2枚1線で並列に動作させるように変更し、不用となった空き回線を活用して、断線検知回路を新たに構成し、ケーブルの断線を自動的に検知し、警報により、発見できるように改良しました。

安全考学室の設立



運輸安全マネジメントが導入され、新たな管理体制を構築する中、過去の事故を風化させない事故風化防止プロジェクトを発足させました。このプロジェクトは、過去の事故を風化させることなく、新たな規程の制定や設備の導入に至った経緯、過去の対策の再検証などに取り組むものです。その中で教習所と安全管理推進委員会が合同で発足したチームの発案により、構想から設備の製作に至るまで、社員自らの手によって運輸部教習所に設立しました。