

1. 安全の基本的な方針と安全目標

2011年4月で新たな安全管理体制も6期目を迎え、運輸安全マネジメント導入後、PDCAサイクルを効果的に機能させることによって、ますます輸送の安全に対する取り組みを充実させ、安全安心な鉄道の提供に努めています。2006年10月の鉄道事業法改正に伴い制定した安全管理規程についても見直しを加えてきましたが、1910年の創業以来100年間、培ってきた阪急電鉄の安全思想を元にした「安全の基本的な方針」は、揺らぐことのない支柱として継続していきます。今日の安全は明日の安全を保証するものではないことを常に意識し、継続した取り組みと新たな施策を展開し、安全最優先の意識や風通しのよい社風の醸成等をさらに進めています。

「安全の基本的な方針」を元に制定した安全目標の「有責事故ゼロ」の継続は、1978年1月から33年間継続して守り続けていますが、未来永劫継続できるよう、今後も事故防止と共に、インシデントや小さなミス・トラブル、ヒヤリ・ハットに対しても同等に取り組んでいきます。

1-1 安全の基本的な方針

1-1-1 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」

「安全の基本的な方針」の遵守や安全目標の継続に対して、鉄道従事員全員の安全に対する意識を高め、気持ちの一つに取り組みよう「安全スローガン」を設けています。このスローガンは、2006年10月以前から、全社一丸となって取り組んでいるもので、様々な業務に取り組みながらも、常に念頭に置き、お客様の笑顔を引き続き守り続けるよう、今年度も取り組んでいます。

1-1-2 輸送の安全の確保に係る行動規範

安全管理規程の第3条には、「安全に関する基本的な方針」を定めています。この7つの条項は、1951年7月に当時の運輸省で制定された「運転の安全の確保に関する省令」の安全綱領や一般準則をエッセンスとして取り入れ、現在の鉄道事業における基本的な方針として定めたものです。

日々の業務だけでなく、出退勤時やプライベートの時でも意識し確認できるように、輸送の安全の確保に係る行動規範として、鉄道事業に関係する社員やグループ会社社員全員が携帯しています。

安全輸送の確保

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。

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。

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。

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。

※本規程：安全管理規程

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(本規程※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。

確認励行・安全最優先

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。

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。



参考：運転の安全の確保に関する省令

第二条 従事員が服ようすべき運転の安全に関する規範は、左の通りとする。

一 綱領

- (一) 安全の確保は、輸送の生命である。
- (二) 規程の遵守は、安全の基礎である。
- (三) 執務の厳正は、安全の要件である。
- 二 一般原則
- (一) 規程の携帯 従事員は、常に運転取扱に関する規程を携帯しなければならない。
- (二) 規定の理解 従事員は、運転取扱に関する規定をよく理解していなければならない。
- (三) 規定の遵守 従事員は、運転取扱に関する規定を忠実且つ正確に守らなければならない。
- (四) 作業の確実 従事員は、運転取扱に習熟するように努め、その取扱に疑いのあるときは、最も安全と思われる取扱をしなければならない。
- (五) 連絡の徹底 従事員は、作業に当たり関係者との連絡を緊密にし、打合を正確にし、且つ、相互に協力しなければならない。
- (六) 確認の励行 従事員は、作業に当たり必要な確認を励行し、おく測による作業をしてはならない。
- (七) 運転状況の熟知 従事員は、自己の作業に関係のある列車（軌道にあつては車両）の運転時刻を知っていなければならない。
- (八) 時計の整正 従事員は、職務上使用する時計を常に整正しておくなければならない。
- (九) 事故の防止 従事員は、協力一致して事故の防止に努め、もつて旅客及び公衆に傷害を与えないように最善を尽さなければならない。
- (十) 事故の処置 従事員は、事故が発生した場合、その状況を冷静に判断し、すみやかに安全適切な処置をとり、特に人命に危険の生じたときは全力を尽してその救助に努めなければならない。

※この省令は、1951年の桜木町事故や1962年の三河島事故の発生に伴い整備されたものです。

1-2 安全目標

1-2-1 2011年度 安全目標

『有責事故ゼロ』の継続

2006年以降継続している『有責事故ゼロ』の継続を2011年度も安全目標に決めました。

この安全目標の発端となった事故は、1978年1月20日に十三駅4号線ホームで引き起こした扉引きずり事故です。33年前に発生したこの事故は、閉めた扉にお客様が挟まっているにもかかわらず、列車を出発させたことが原因でした。当時、テレビカメラで乗降されるお客様を監視していた保安スタッフが、列車に対して出発合図を出したことから、お客様はホーム上を約5m引きずられ、転倒して軌道内に転落、その後、列車に轢かれ、お亡くなりになる、極めて悲惨な事故を起こしてしまいました。

全社を挙げて再発防止に取り組み、当時、軌道内に転落した方を発見した場合に駅係員や乗務員に通報する非常押ボタンをホームに設置しました。また、過去の事故の風化防止を図るために開設した安全考学室にも、この事故パネルを掲示する等して、事故を知らない世代に対しても再発防止を図るよう徹底しています。

2011年度も34年目への継続を誓い、『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んでまいります。

