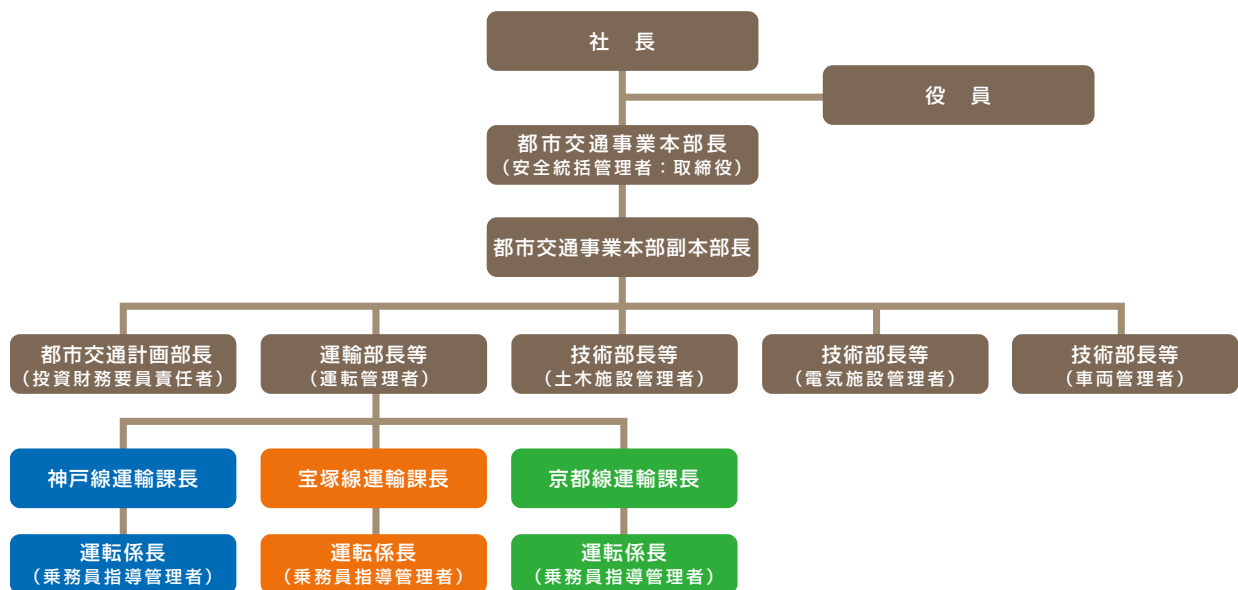


2. 安全管理体制

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

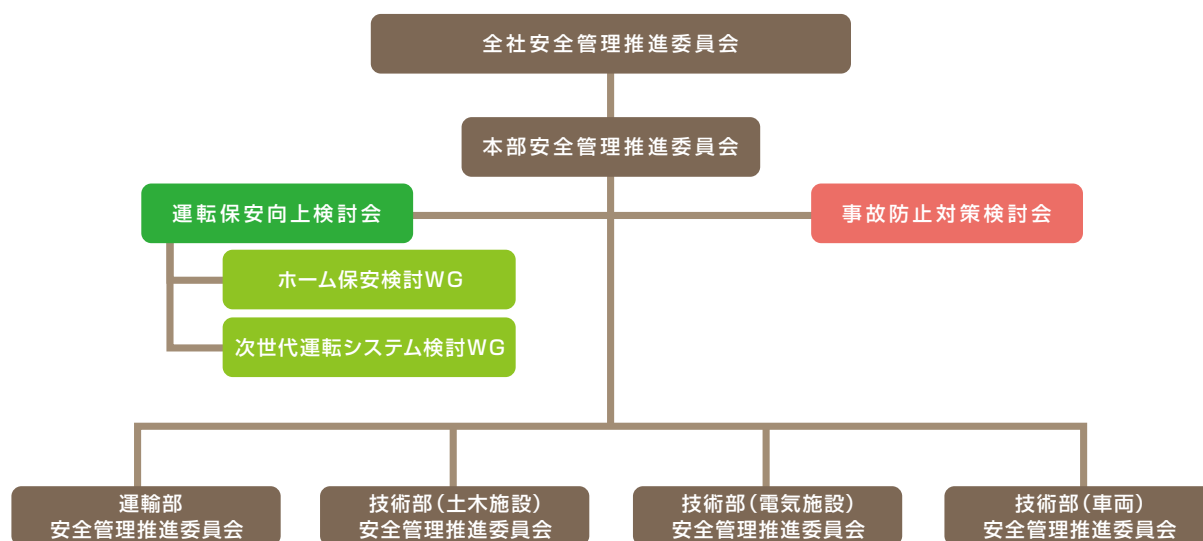
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのないよう担当施設等を維持管理します。

2-1-2 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、各種事項について、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、安全管理推進委員会に直結して、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、副部長等をメンバーとして、年2回(4月・10月)開催し、4月に前年度の安全計画の実施報告を行い、それを元に見直しを実施して、新年度の安全計画を決定します。また10月には、年度計画の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ています。



◎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回開催を基本に、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等も報告しています。なお、この委員会では、本部門グループ会社の社長も出席し、阪急電鉄だけでなくグループが一体となって、輸送の安全に関する各種事項に取り組んでいます。



◎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、安全施策の検討なら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、輸送の安全の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についても、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

ATS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、ホームのお客様の安全性向上を検討する「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種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

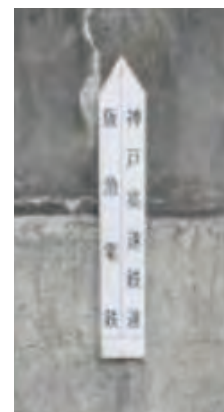
安全管理規程は、安全管理体制の確立や輸送の安全水準の維持向上を図るために、運営方針や事業の実施ならびに管理の体制及び方法を定めています。また、安全管理推進委員会規程は、輸送業務の実施方法や管理方法の確認とともに、安全性向上施策を厳正に推進するために、同委員会の責務や運営方法等を定めています。2010年度は、下記のとおり見直しを実施しています。



安全管理規程

安全管理推進委員会規程

- ・2010年10月1日 神戸高速線の運用形態変更に伴う業務の受委託の変更
- ・2011年3月19日 神戸高速線の列車の運行の管理等の受委託業務における委託先の変更



2-2 2010年度の安全管理体制に係る主な活動結果

2010年	4月	運転管理者の変更
	4月	社長巡視
	4月	第8回全社安全管理推進委員会
	5月	マネジメントエリアミーティング(MAM)の開始
	5月	第2回事故風化防止フォーラム
	6月	出前講座の開始
	6月	特別安全講習会(薬物乱用防止)
	7月	安全講習会(運輸安全マネジメント)
	7月	安全報告書 HP公表
	9月	安全講演会(ヒューマンエラー)
	9月	社長巡視
	9月	2010年度本部合同訓練
	9月	内部監査(中間ヒアリング) 運転・土木施設・電気施設・車両・投資財務要員
	9月	安全管理規程 変更
	10月	第9回全社安全管理推進委員会
	11月	第3回事故風化防止フォーラム
	12月	本部長巡視(年末年始安全総点検)
2011年	1月	内部監査(運転・土木施設・電気施設・車両・投資財務要員)
	2月	社長巡視(年末年始安全総点検)
	2月	内部監査(社長・安全統括管理者・事務局)
	3月	安全管理規程 変更

※上記以外、下記行事实施

- ①本部安全管理推進委員会(毎月第1月曜)および本部長・部長巡視を実施
- ②MAM(5月～)および出前講座(6月～)を継続的に実施
- ③各部門グループ活動報告の適宜実施
- ④グループ安全情報連絡会議の実施(7月・12月)
- ⑤鉄道安全監査の実施(11月・2月)
- ⑥事故風化防止プロジェクト2010(2月～)の実施
- ⑦運輸安全マネジメント評価(第4回)3月10・11日受検

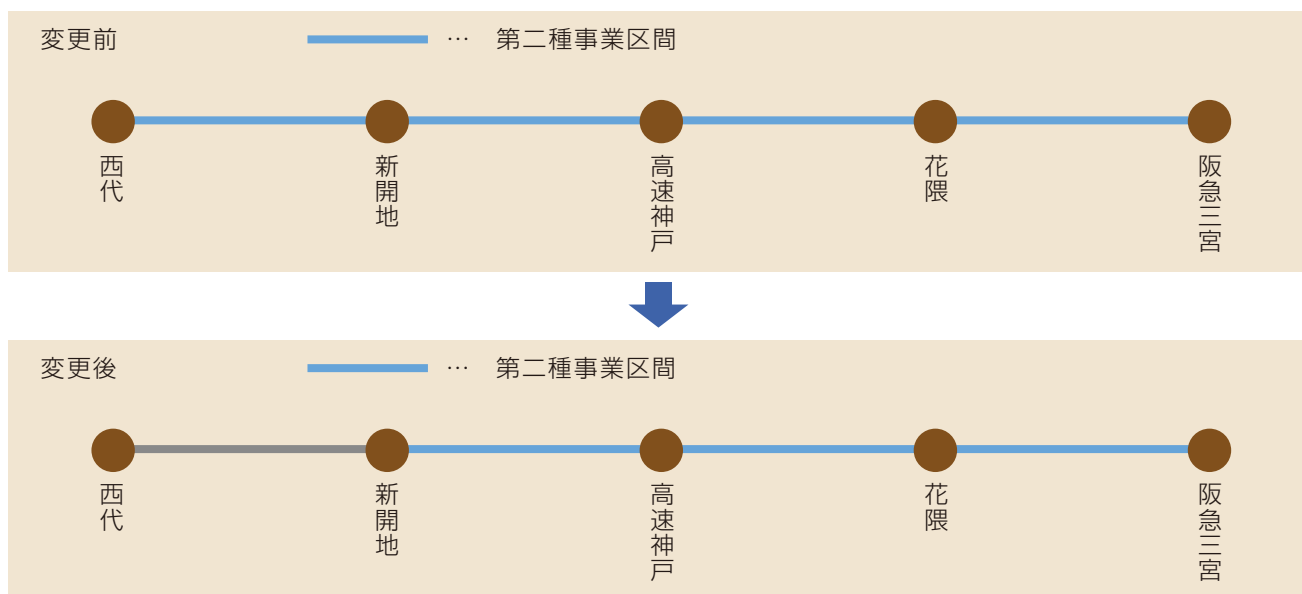


2-3 安全管理体制の見直し

2-3-1 組織変更に伴う見直し

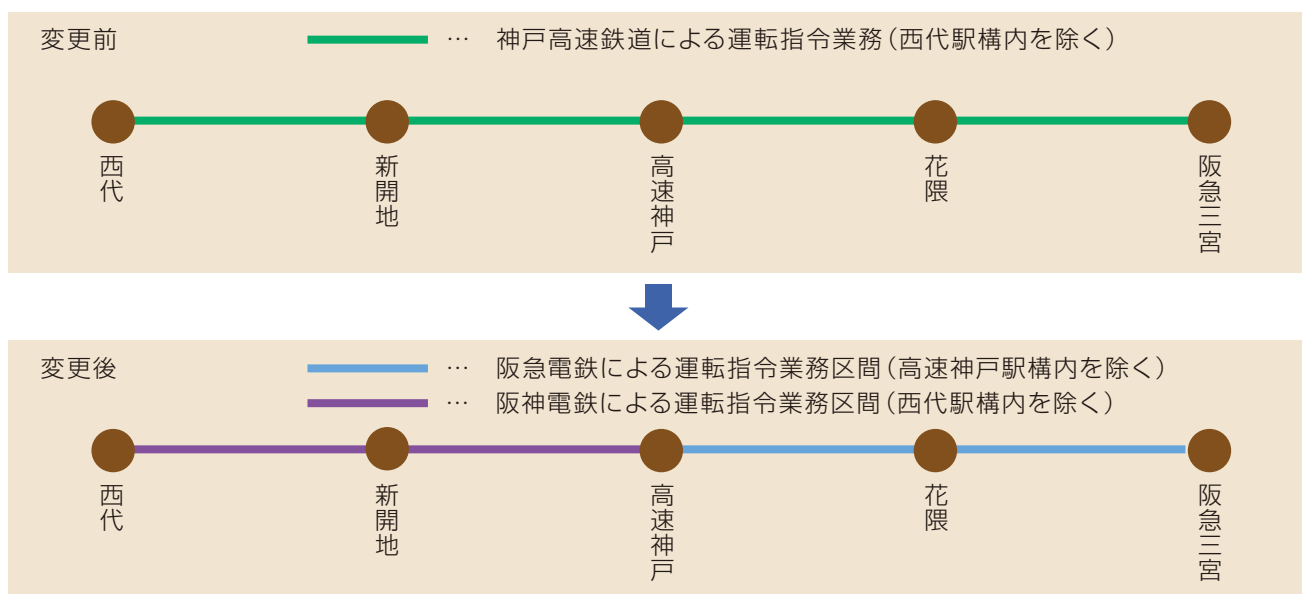
・2010年10月1日

神戸高速鉄道の運営形態変更に伴い、同社が第三種鉄道事業者に移行するとともに、休止中であった新開地～西代間の当社の第二種鉄道事業を廃止しました。それに伴い、神戸高速鉄道と山陽電鉄との業務の受委託に変動が生じたため、安全管理規程を一部改正しました。



・2011年3月19日

神戸高速鉄道が行っていた阪急三宮～新開地間の運転指令業務について、阪急三宮～高速神戸間を当社が、高速神戸～新開地間を阪神電気鉄道が行うよう変更するのに伴い、安全管理規程の一部を改正しました。



2-3-2 内部監査体制の強化

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。2008年度以降は各種改善を加えて内部監査体制の強化充実を図っています。社長や安全統括管理者に対する監査は、書類や記録等の客観的な物証だけでなく、運輸安全を熟知した元あるいは前任の安全統括管理者によるインタビューを行っています。

また、安全管理推進委員会事務局にも厳正な監査を実施するため、社長や安全統括管理者と同様の方法を取り入れています。さらに、年度中間期においては、前年度の内部監査における指摘や助言事項について、その改善実施状況を確認し、不足している部分があれば指摘や助言を行い、PDCAサイクルの完全遂行を図っています。その他、2010年度は、より効果的なPDCAサイクルを確立するため、2011年度以降の内部監査手順書を見直し、各種取り組みの効果把握方法の整理と内部監査員の力量把握による監査者の人選を行う等、内部監査に関する部分については、毎年度、強化充実を図っています。



◎2011年度の内部監査体制の強化策

①効果把握方法の整理（効果把握確認手順の制定）

安全計画における各施策の効果把握と、運輸安全マネジメントにおける各種施策に対して、PDCAサイクルを有効に機能させるために制定しました。

②内部監査員力量評価

内部監査の実施者やその補助者は、組織的に任命された担当者が実施していましたが、特に内部監査の手法における不備や課題はありませんでした。しかし、内部監査員の力量把握は円滑で適正な監査実施のため重要であるため、2011年度からは、それぞれの内部監査に対する力量を評価した上で監査を実施するよう改める予定です。

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。2010年度は、神戸高速線の運営体制を変更したことから、それぞれの体制も見直しを実施しています。

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。

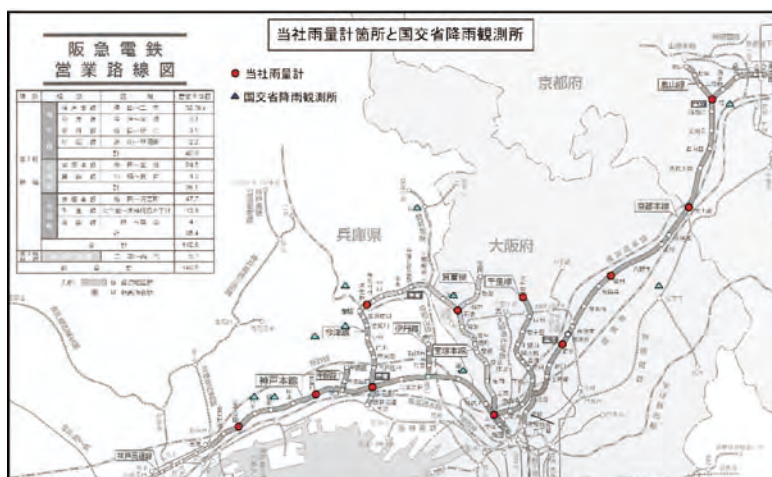
◎2号体制

事故や災害等の範囲が大規模で且つその範囲が複数箇所にわたり、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ともに、気象庁からのリアルタイムな情報を集約する体制をとっています。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システムを構築しています。さらに2010年度からは、沿線各所の雨量計に加え、気象庁による沿線の山系における雨量データも参考にして、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体制を強化いたしました。



◎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が発令された場合にとる体制。

風速の警戒

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は、雨量計や気象庁の情報及び乗務員や各駅からの情報をもとに、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。



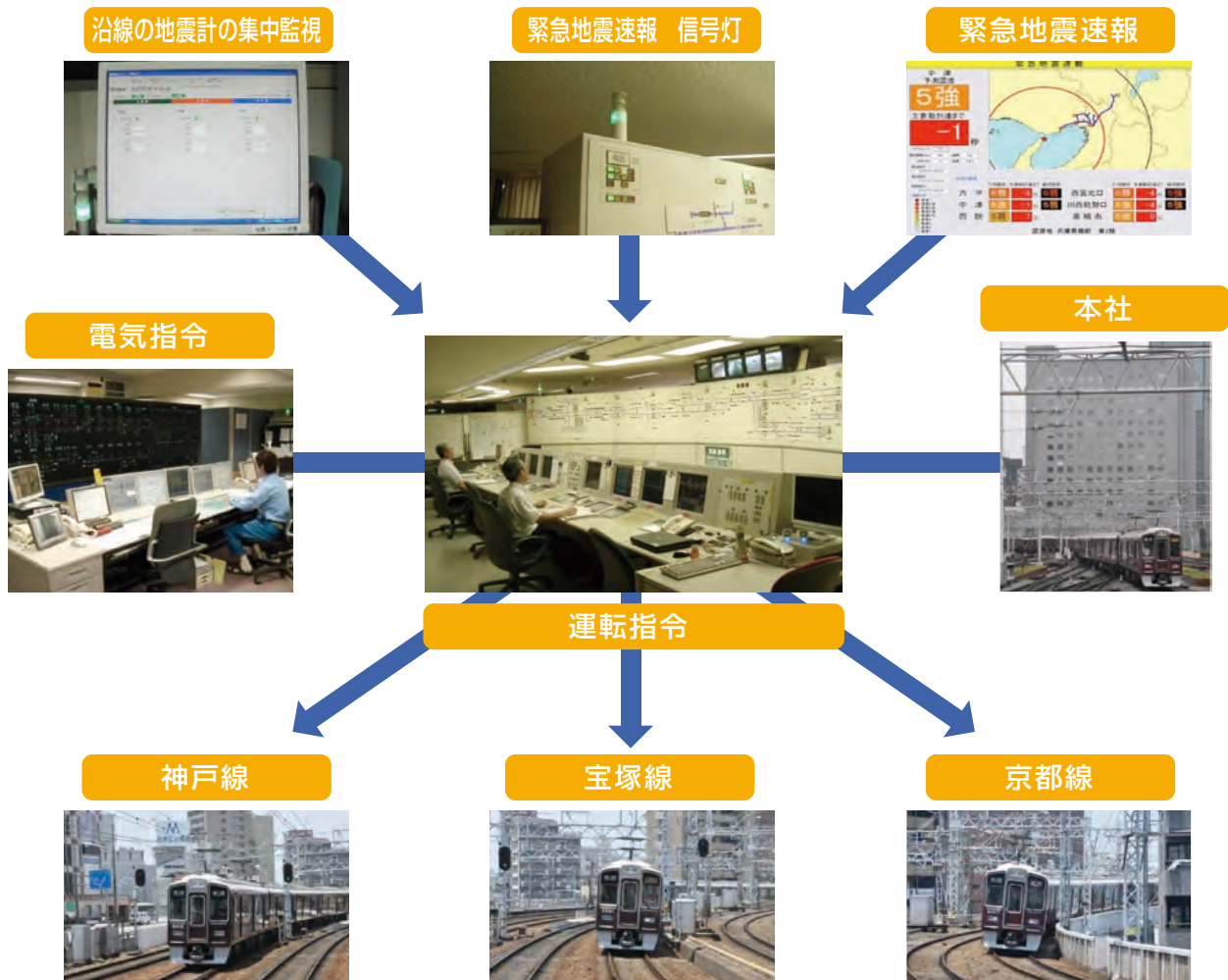
◎凍結・雪害体制

気温が0度以下になる場合や雪に関する注意報の発令、あるいはすでに積雪がある場合にとる体制。凍結や降雪は、架線の通電や車両の装置等に影響するため、係員の非常呼び出しを行い、巡回点検や凍結を防止する措置を行います。また、降雪時には、駅のホームやポイントの除雪作業を行います。



◎地震体制

緊急地震速報により、沿線で震度4以上の地震が発生すると予想される場合、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。震度4以上の地震は、各種設備の倒壊や損壊、あるいは列車の脱線等の可能性があるため、より安全な処置を行うため、下記のような仕組みにより、地震対象区間を走行する列車に対して、緊急停止手配を直ちにとります。なお、東日本大震災を鑑み、東南海・南海・東海地震に対する国土交通省や自治体の対策ならびに指針を踏まえて、体制の強化を進める予定です。



◎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)の大臣会合が開催(下記参照)され、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した。また、2010年度から、改札口および券売機付近の警備強化のため、防犯カメラを増備し、さらなる犯罪防止を進めています。

・APEC大臣会合

2010年9月22日(水)～23日(木) 奈良市 観光大臣会合

11月5日(金)～6日(土) 京都市 財務大臣会合



コインロッカー巡回警備



ごみ箱警備及び封鎖・撤去

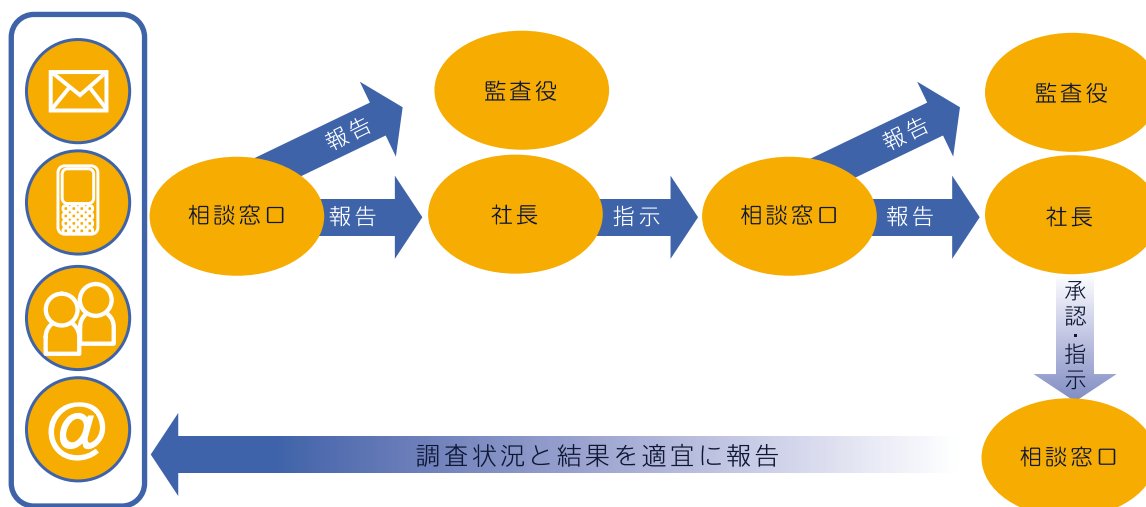


防犯カメラ



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める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

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ともに、貢献度の高い提案を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。2010年度の事例を一部ご紹介します。

優秀賞 阪急電鉄交通ご案内センター開設について

阪急電鉄における鉄道に関するお問い合わせは、従来、サービスセンター所在駅(16駅)および梅田駅テレホンセンターで承っていました。しかし、繁忙期には対面業務の傍らの電話対応のため、お問い合わせに十分対応できていない状況であったため、サービスセンターの外線電話を梅田駅テレホンセンターとともに一元化し、交通ご案内センターを開設することで、応答率の改善とスムーズで的確な案内を目指しました。また、お問い合わせ内容をすべてデータベース化することにより、今後のサービス改善や事業戦略に役立ててまいります。



優秀賞 軌道検測車の活用によるトンネル検査の効率化及び省力化

トンネル構造物の検査として阪急・阪神線で実施しているトンネル連続画像撮影は、従来トrolley上に組んだ検査装置をモーターカーでけん引していましたが、阪急・阪神線他で使用している軌道検測車の端部に検査装置を搭載できるよう、着脱式のステージを阪急阪神レールウェイ・テクノロジーにて設計・製作しました。この取り組みにより、検査業務の安全性の向上、検査日数・準備作業の低減を実現しました。

