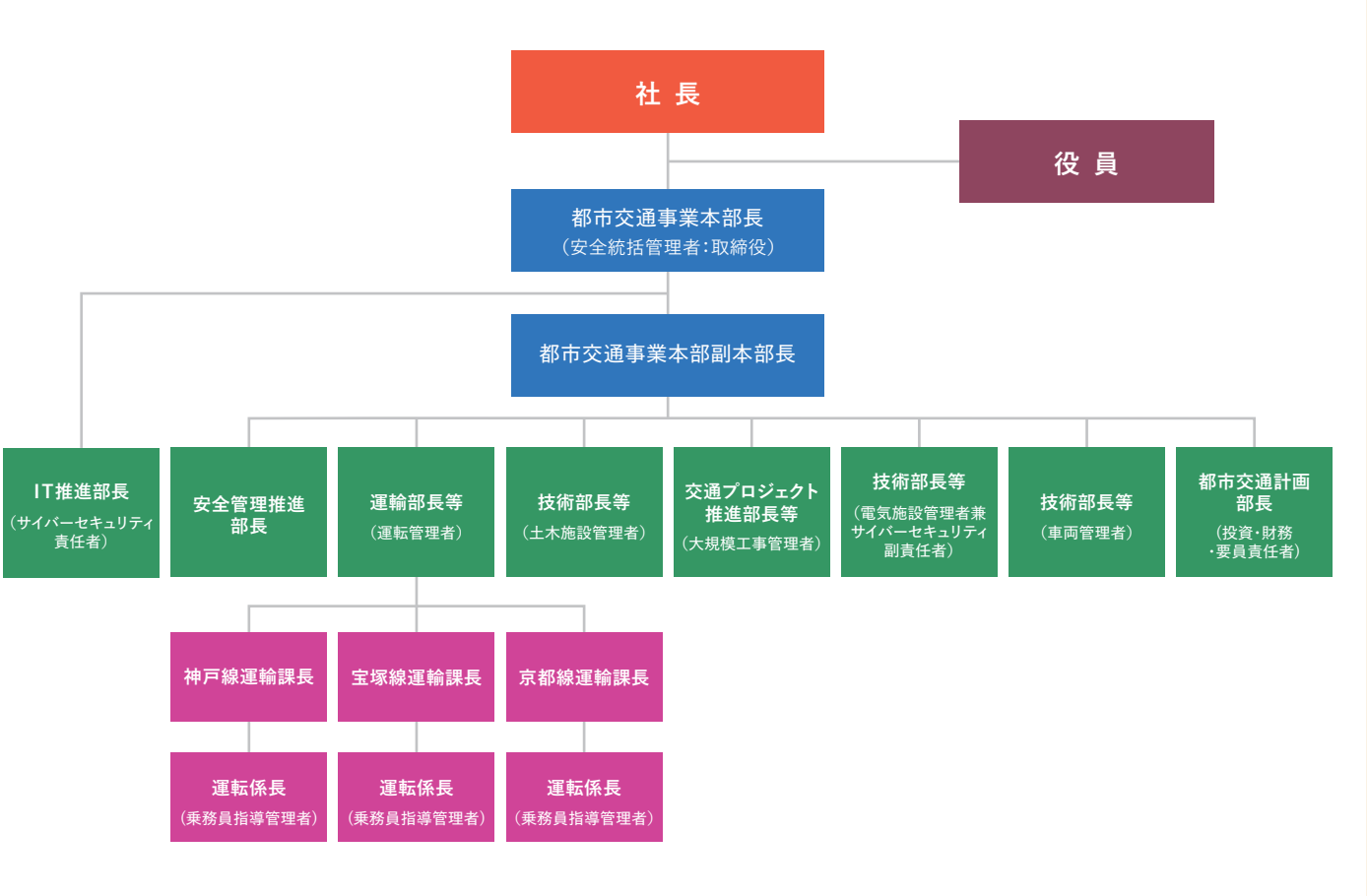
02 安全を守る仕組み

安全管理体制

当社では安全管理規程を定め、以下の体制により、計画（PLAN）→実行（DO）→確認（CHECK）→改善（ACTION）のPDCAサイクルを確実に回し、継続的に改善を行い、輸送の安全確保に努めています。
鉄道は、重要インフラ事業者としてサービスの継続性を維持しなければなりません。サイバーセキュリティを確保する体制を強化すべく、2026年4月1日付けの鉄道事業法施行規則改正に伴い、サイバーセキュリティ責任者ならびに副責任者を新設しました。

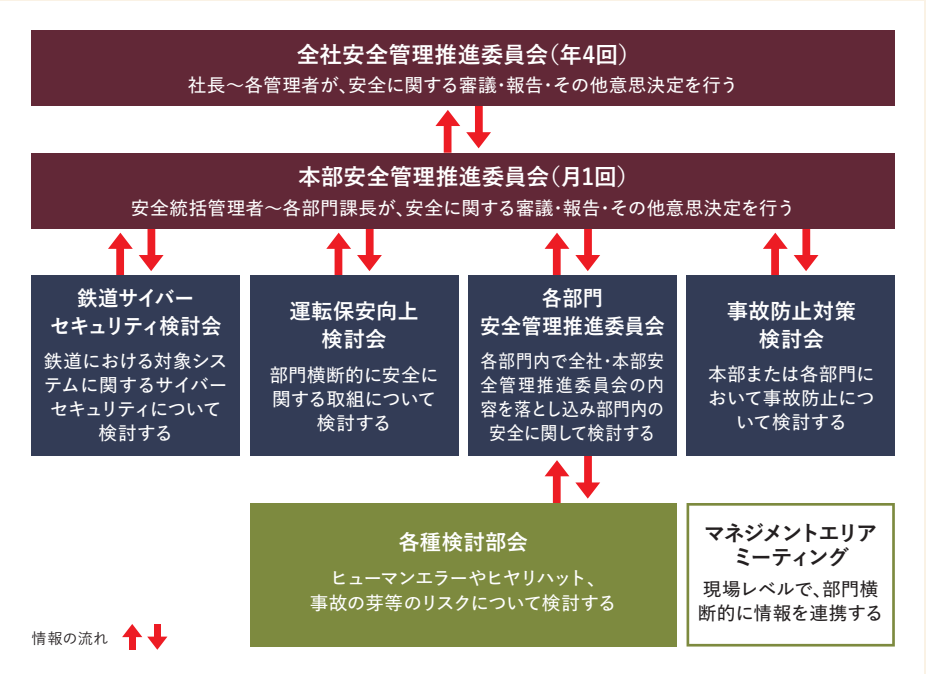


社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 ☆	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運転管理者 ☆	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、乗務員の資質の保持、その他運転に関する業務を統括管理する。
乗務員指導管理者 ☆	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
他の管理者及び責任者	安全統括管理者の指揮の下、各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設などを維持管理する。

☆ は、国土交通省が定める選任が義務付けられる責任者

安全管理推進委員会

輸送の安全に関する様々な案件の審議・検討・報告などは、安全管理推進委員会において行っており、社長が委員長を務める全社安全管理推進委員会と安全統括管理者が委員長を務める本部安全管理推進委員会、および部門別の安全管理推進委員会があります。また、部門横断的に様々な検討を行う運転保安向上検討会を設置しているほか、現業部門においても運輸・土木・電気・車両の各部門が横断的に意見や情報を交換する場としてマネジメントエリアミーティングを定期的に開催しています。



内部監査の実施

社長や安全統括管理者に対して内部監査を行い、1年間の安全に関する取組について客観的視点を交えて振り返り、次年度の安全計画に反映させています。また、各管理者に対しても内部監査を行い、各部門での安全に係る取組についてチェックしています。内部監査での指摘事項等は、次年度の内部監査で改善されているかどうかチェックすることで、スパイラルアップに努めています。

事故やトラブル等の再発防止に向けた取組

事故防止対策検討会

事故や事故のおそれのある事態・災害が発生した場合、再発防止や被害の拡大防止を目的として、事故防止対策検討会を開催し、直ちに対策を策定します。また、当社以外で発生した事故や災害でも、当社で同様の事象が発生するおそれがある場合には、当社の事故と同様に事故防止検討会を開催します。

ヒヤリハット情報等の活用

事故やインシデントに至らない軽微な事象を「ヒヤリハット」として抽出・分析を行い、対策を検討することで事故やインシデントの防止に努めています。運転部門では、ヒヤリハットの分析や対策を検討する危険予知（KY）活動を続けています。社員が経験したヒヤリハットを毎月集約し、KY会議で検討した対策を「KY新聞」にまとめて掲示することで、事故の再発防止を図っています。その他の部門でも、同様にヒヤリハット事象等を抽出し、事故やトラブルの防止に役立てています。

経営トップ、安全統括管理者の現業部門への関わり

経営トップである社長及び都市交通事業本部長（安全統括管理者）が、現業部門の巡視を行い、各設備や業務の状況について確認・把握を行います。また、社員との意見交換の場を設け、一つひとつの意見や質問に対して丁寧に答えるとともに経営トップ自らが直接社員に対して、メッセージを伝えています。加えて、経営層も日常からできるだけ列車の運転台に添乗することで、安全を守る一翼を担っているという意識を強く持つよう努めています。

01 社長巡視

- 神戸線・宝塚線・京都線　上期（6月・7月）、下期（11月・12月）

社長による意見交換、現場視察

02 本部長（安全統括管理者）巡視

❶各種運動期間中の巡視

- 春の全国交通安全運動（ラッシュ視察）　4月
- 秋の全国交通安全運動　9月、10月

❷その他の巡視

- 現業課長・係長との懇談　5月

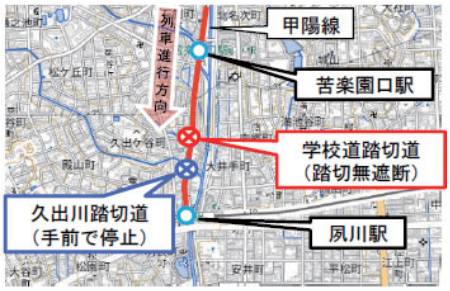
本部長(安全統括管理者)による意見交換、現場視察

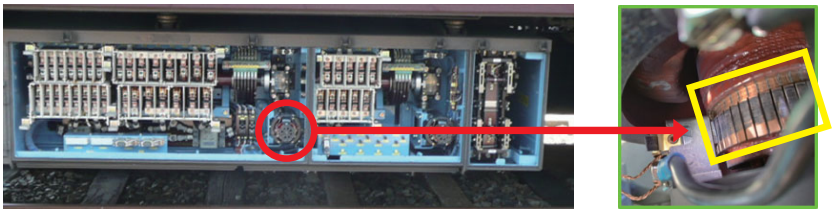
03 日常の運転台添乗

経営層も週に複数回、列車の運転台に添乗し、列車運行の実態把握に努めています。

社長の添乗

甲陽線 学校道踏切道における踏切無遮断（インシデント）の概要

日時	2026年2月5日 5時39分頃
場所	甲陽線 苦楽園口駅～夙川駅間　学校道踏切道
概況	● 5時39分頃、担当運転士が、苦楽園口～夙川駅間久出川踏切道が動作していないことを認め、同踏切道手前に停止して、運転指令に報告しました。 ● 事後、列車前方カメラ映像を確認したところ、久出川踏切道より苦楽園口駅方の学校道踏切道において、当該列車通過前（約5秒前）に踏切動作反応灯が消灯、降下していたアームが上昇を始め、アームが完全上昇した状態で同列車が通過していることが確認されました。 ※ 当該列車の前方カメラ映像より、夙川～甲陽園駅間の踏切道は全部で9踏切道があり、当該の2踏切道を除く7踏切道は正常動作していたことを確認しています。 
原因（推定）	● 当該列車が苦楽園口駅の出発信号機を越えることで、学校道踏切道及び久出川踏切道の踏切が鳴動を開始する制御回路となっていますが、何らかの要因で学校道踏切道手前の軌道回路区間で、車輪とレールとの接触において一時的に電気が流れない状況が発生し、踏切警報動作を保持(継続制御)できなくなったものと思われます。 （短絡不良の原因はレール踏面への付着物と推定されますが、詳細は調査中です。）
取組事項	● 緊急対策 2月5日終電後に当該踏切道の制御回路を改良し、踏切道の鳴動を制御する一連の軌道回路区間において、一時的に車輪とレールの間に電気的な接触不良が発生した場合においても、踏切道の鳴動動作が保持されるように変更しました。 ● 恒久対策 検討中ではありますが、レール付着物について外部機関へ成分分析を依頼しており、また、この事象について、鉄道総合技術研究所へ調査を依頼しています。 付着物および除去作業の状況

主な輸送障害 嵐山線起動不能故障の概要

日時	2025年10月9日 6時32分頃
場所	嵐山線 上桂駅
概況	● 上り（嵐山行）出発した後、列車を走行制御する装置に不具合が生じ、起動しなくなりました。車両係員が装置の点検を行い、嵐山駅まで運転を継続し、その後の運転を取り消しました。
原因	● 制御装置を動作させるモーターに問題（写真の黄囲い部）があり、電気が流れにくくなり、正常に動作をしなくなったため、列車が動かなくなりました。