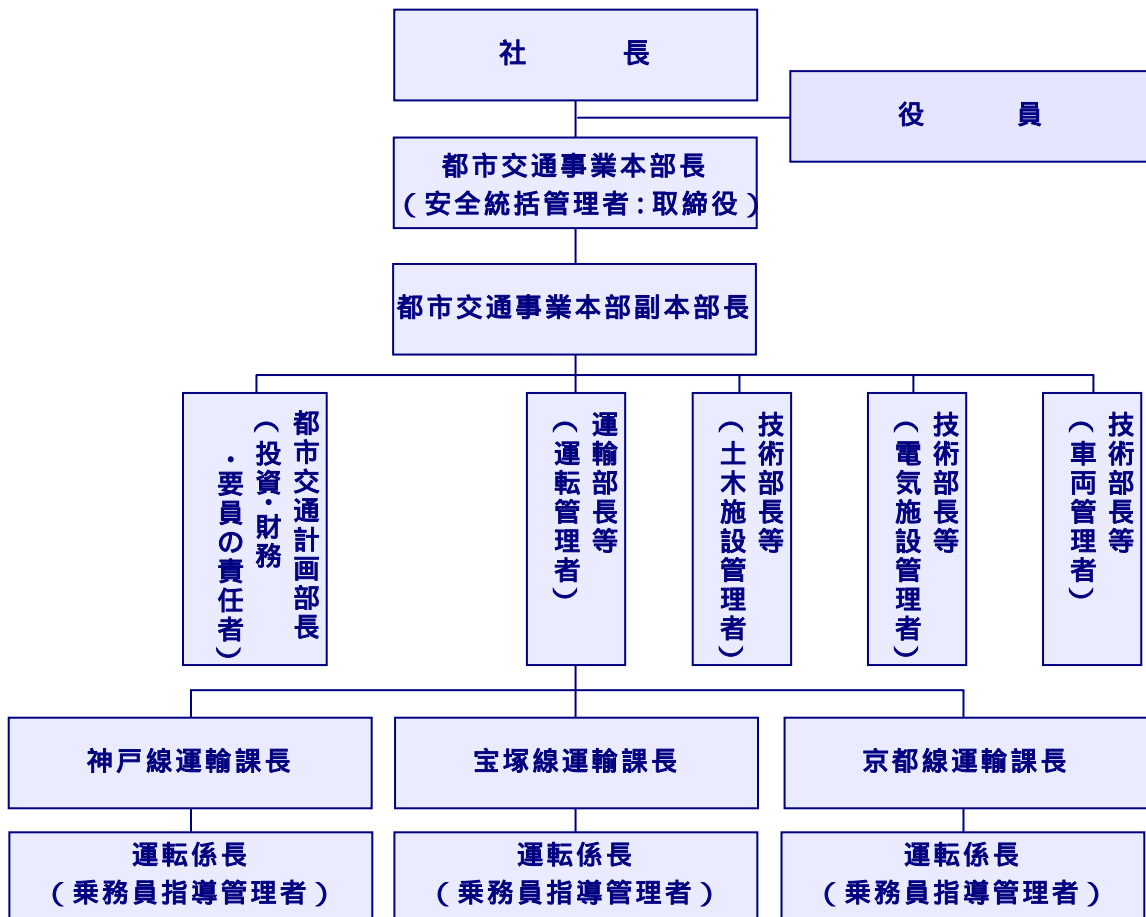


1 安全管理体制と主な役割



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、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は、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、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、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

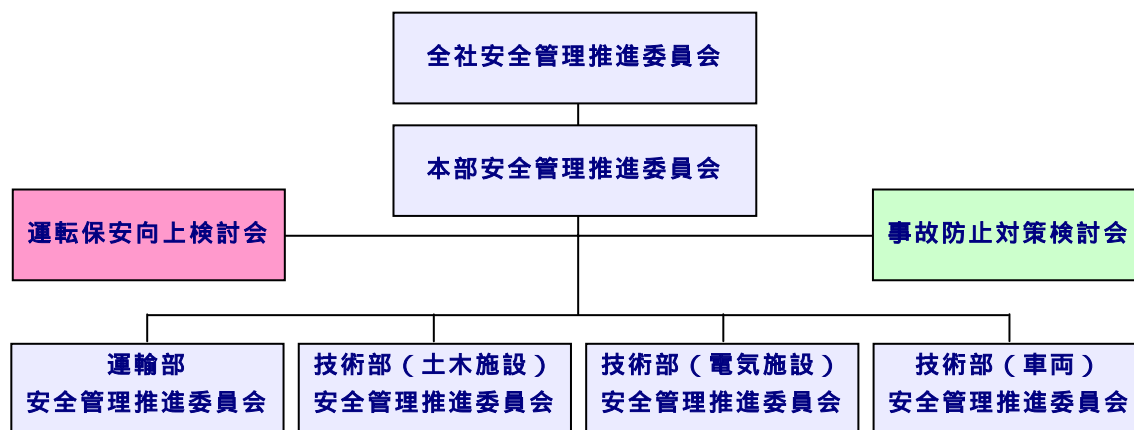
安全で安定した輸送を確保するため、運転関係の係員及び鉄道施設、車両を総合的に活用し、運行計画の設定及び改定や乗務員及び車両の運用、列車の運行の管理、乗務員の育成及び資質の維持等、運転に関する業務の管理を行います。

④ 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及び報告を行います。

2 安全管理推進委員会

安全管理推進委員会では、輸送業務の実施方法や管理方法を確認し、事故の再発防止対策等、安全性を向上する施策を進めています。また、安全管理推進委員会の下部組織に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、各部門が横断的に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、臨時を除き年2回（春・秋）開催します。

2 本部安全管理推進委員会

都市交通事業本部長以下、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、施設、電気の各部門には、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。

5 運転保安向上検討会

運転保安を向上するため、ATS装置や踏切、ホーム、無線等の検討を推進する横断的な検討会を本部安全管理推進委員会の下部組織として設立しました。



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、安全管理体制を確立して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。

2-2 2007年度の安全管理体制に係る主な活動

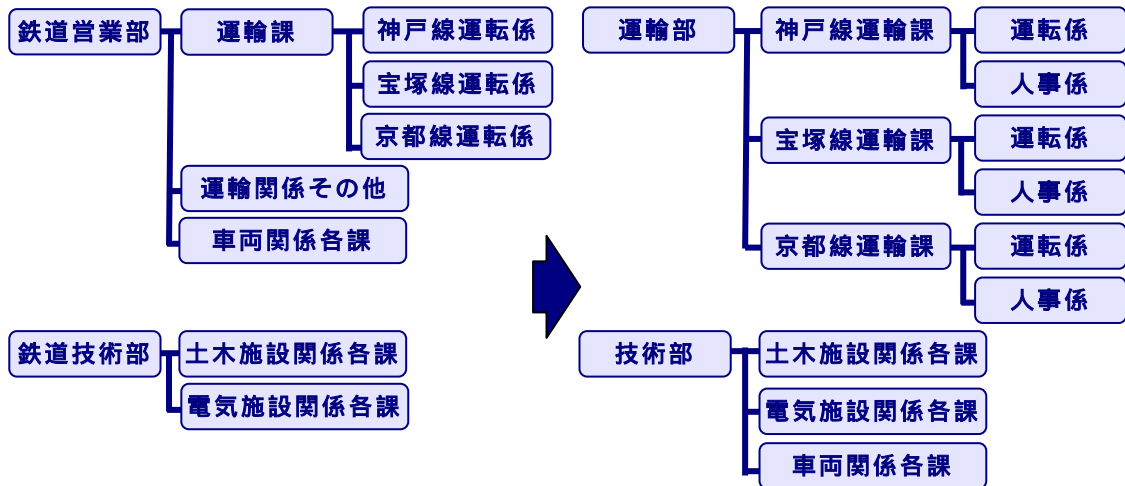
- 2007年 4月 第2回全社安全管理推進委員会
- 5月 春の全国交通安全運動に伴う本部長巡視
- 7月 安全週間に伴う本部長巡視
- 7月 安全報告書の公表
- 7月 安全講習会（外部講師講演会）
- 8月 兵庫県警及び宝塚市等との合同訓練
- 9月 法令遵守徹底のための社長巡視・本部長巡視
- 10月 第3回全社安全管理推進委員会
- 11月 都市交通事業本部合同訓練
- 12月 安全管理体制変更・安全管理規程変更
- 12月 内部監査（土木施設・電気施設・車両・投資財務要員の各部門）
- 12月 年末年始の安全総点検に伴う社長巡視・本部長巡視
- 2008年 1月 内部監査（運転）
- 2月 国土交通省 運輸マネジメント評価
- 3月 内部監査（社長・安全統括管理者・安全管理推進委員会）

2-3 安全管理体制の見直し

1 安全管理体制の変更

2007年12月に組織改正を行ない、運輸現業における安全管理体制や技術系の各部門の連携を強化しました。また、施設管理者を土木施設と電気施設の部門に分けて各々管理者を設け、責任区分を明確にしました。

① 組織



② 管理者（管理者と所属）

鉄道営業部：運転管理者
 ：車両管理者
 鉄道技術部：施設管理者

運輸部：運転管理者

技術部：土木施設管理者
 ：電気施設管理者
 ：車両管理者

2-4 緊急事態・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、社会に及ぼす影響を最小限に止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り、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止めるために定めています。



1 緊急事態体制

① 1号体制

災害等の範囲が局地的で現地及び本社対策本部で対応可能な場合。

② 2号体制

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。

2 防災体制

沿線各所に設置した雨量計、風速計、水位計の他、気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、各線に地震計を設置して適確な対処に努めてまいりましたが、2007年8月からは大規模地震発生時の早期対応を目指して、緊急地震速報の使用を開始するとともに、同年11月には列車無線による自動発報システムを導入し、地震対象区間走行中の全列車に対する緊急停止手配等、防災体制を強化しました。

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。

運転指令 風速表示



風速計



雨量計



② 河川氾濫体制

河川の氾濫が予想され、または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。

河川水位計

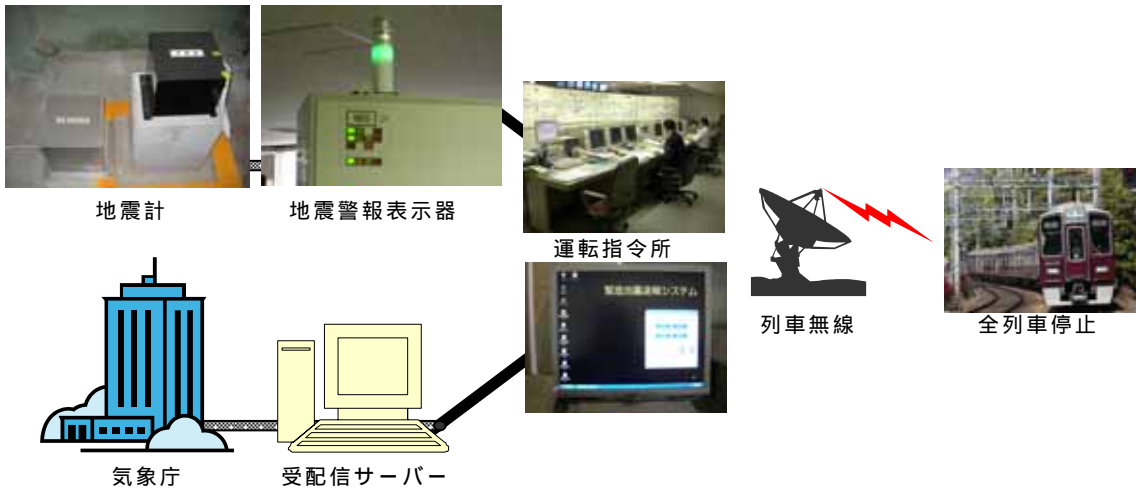


③ 凍結・雪害体制

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。

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。



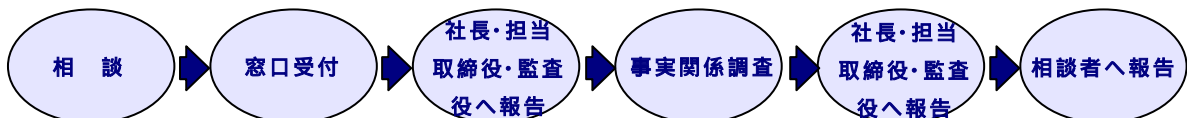
5 第三者行為体制（テロ対策等）

社会的影響が極めて重大である事態が予想され、あるいは予告があり、継続した警戒が必要と認めた場合、また不審物や不審者の発見あるいは被害が発生した場合には、危機管理レベル ~ に分けた段階的な体制をとります。



2-5 阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

業務の中で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に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。



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、それらを基にして、下記のような技術開発を行いました。

橋梁用吸音材の開発による列車走行時の騒音低減

騒音対策として、無道床橋梁に敷設するポリエステル特殊吸音材を開発しました。無道床橋梁のまくらぎ間にポリエステル特殊吸音材を挿入して固定することにより、騒音低減効果を狙ったものです。敷設後の経過観察を続けていますが良好な結果を示しており、今後も、より良い沿線環境を目指し取り組んでまいります。



フラット検出装置の改良

車両の車輪の踏面は、雨天時における非常ブレーキ等によりに傷（フラットや盛り上がり等）が発生する場合があります。傷が発生すると、走行時に異音を発するだけでなく乗り心地を悪化させるため、本線には傷が発生した車輪を自動的に検出するフラット検出装置を設置しています。

この装置のソフトを改良し、傷の検出性能やデータの取り扱いを大幅に向上して、傷の発生から除去までの時間短縮を図ったシステムを開発しました。

