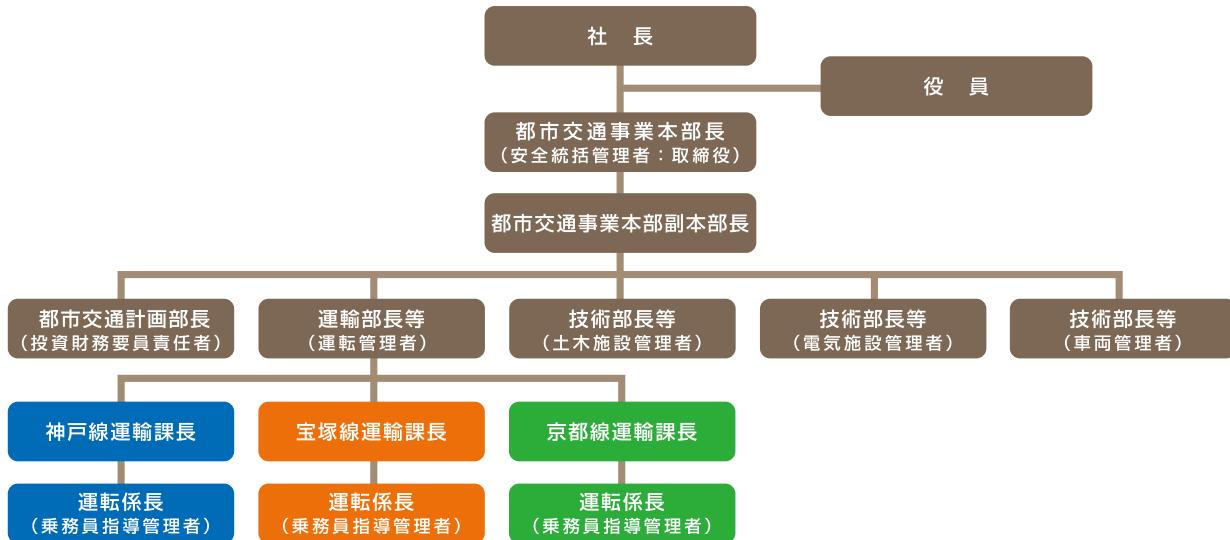


2. 安全管理体制

2-1 安全管理体制およ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体制と規程を定め、設備や輸送、要員、投資、予算等、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、輸送業務の実施各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確認し、改善措置を講じます。

◎運転管理者

運転係員及び鉄道施設、車両を活用し、運行計画の設定や改定ならびに乗務員や車両の運用、列車の運行管理、乗務員の育成及び資質維持等、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

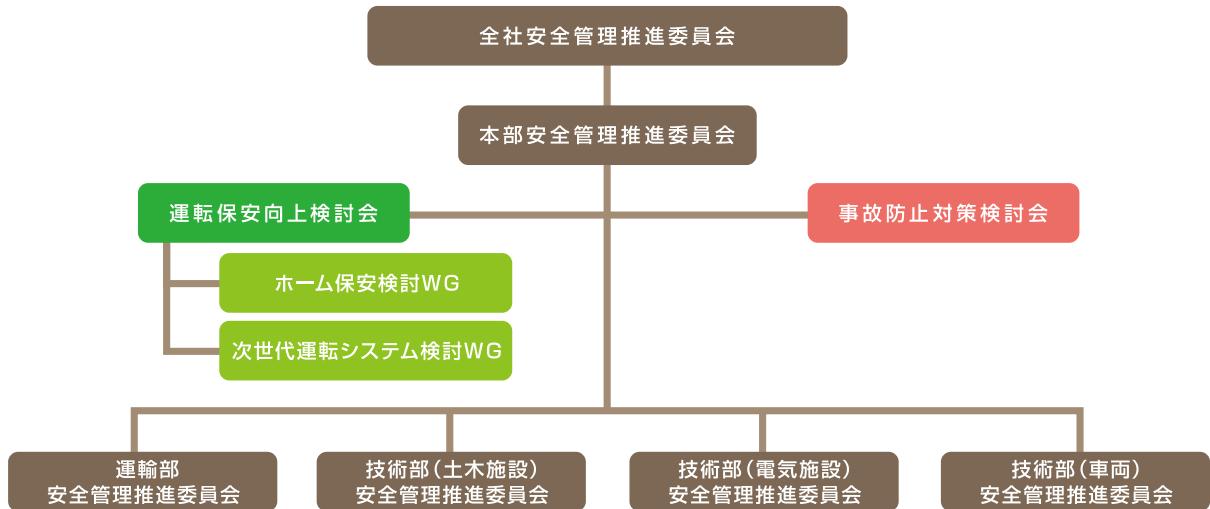
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設等を維持管理します。

2-1-2 安全管理推進委員会

各部門が横断的に連携した安全管理推進委員会では、輸送の安全に係る各種事項について、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行う「運転保安向上検討会」と複数の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」を組織しています。

その他、各部門にも安全管理推進委員会を設ける他、その下部組織に事故の再発防止策を検討する事故防止対策検討会とリスクを検討する部会を設け、安全性向上に取り組んでいます。



◎全社安全管理推進委員会

社長以下、取締役、各部門の部長、副部長等で組織して、年4回(4月・7月・10月・1月)開催し、安全計画の進捗や事故・トラブルの対策実施状況等を確認し、4月と10月には社長がコミットメントを表明します。また、4月は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。10月には、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、PDCAの着実な進捗と定着を確認しています。



◎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、各部門の部長、副部長、調査役等で組織し、月1回開催します。2011年度と2012年度に入って発生した事故・不祥事4件に対しては、別途、臨時開催し、情報の収集と共有及び再発防止策に対する指示等を集約し、周知徹底しました。その他、本委員会では、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ならびに現場の取り組み等も報告しています。なお、この委員会には本部内グループ会社の社長も出席し、阪急電鉄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。



◎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向け、事故防止対策検討会を開催しています。また、他社の事故も原因や対策等が当社に関連する場合は、当社の事故と同様に分析し、対策を策定します。

◎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」や次世代の運転に関する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。

※WG: ワーキンググループ

2-1-3 安全管理規程・安全管理推進委員会規程

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。制定後、組織や体制の変更に伴い、7回に及ぶ見直しを行ってきました。

2-2 2011年度の安全管理体制に係る主な活動結果

2011年 4月	安全統括管理者の変更 本部長巡視 第10回全社安全管理推進委員会
5月	社長巡視 第4回事故風化防止フォーラム
6月	特別安全講習会
7月	本部合同訓練・図上訓練 本部長巡視 第11回全社安全管理推進委員会 安全講習会 安全報告書 公表
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) 本部長巡視 安全考査室リニューアル
10月	安全管理規程 変更 安全講演会 第12回全社安全管理推進委員会
11月	本部合同訓練・実地訓練 第5回事故風化防止フォーラム
12月	社長巡視
2012年 1月	本部長巡視 内部監査(運転・土木施設・電気施設・車両・投資財務要員)
2月	第13回全社安全管理推進委員会
3月	社長巡視 内部監査(社長・安全統括管理者・事務局)

※上記以外に以下の活動も行っています。

- ①本部安全管理推進委員会の開催(毎月及び臨時)
- ②本部長(安全統括管理者)・部長巡視を実施
- ③MAM(マネジメント エリア ミーティング)を各エリア(十三・西宮・正雀)と全体で開催
- ④基本教育及び出前講座を実施
- ⑤各部門におけるグループ活動報告の適宜実施
- ⑥都市交通事業本部 グループ安全情報連絡会議の実施
- ⑦鉄道安全監査の実施
- ⑧事故風化防止プロジェクトの実施
- ⑨運輸安全マネジメント評価中間報告の実施
- ⑩鉄道事業者による安全関係情報連絡会議に参加

2-3 安全管理体制の見直し

◎組織変更に伴う見直し(2011年10月1日)

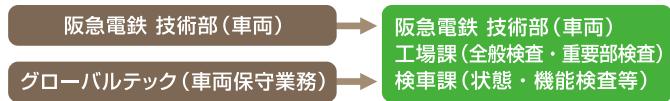
・電気施設部門

グループ会社である阪急阪神電気システムから信号通信・電力設備に関する保守業務を、当社技術部の電気施設部門に統合し、各種事業の体制の強化を図りました。



・車両部門

グループ会社であるグローバルテックから車両の検査等の保守業務を、当社技術部の車両部門に統合し、車両管理体制の強化を図りました。



2-4 内部監査の体制

2-4-1 内部監査の方法

各部門の管理者及び責任者は、当該部門に対して輸送の安全に関する鉄道安全監査を実施しますが、その管理者や責任者に対しては、安全統括管理者が内部監査を行っています。また、社長や安全統括管理者、安全管理推進委員会事務局に対しては、第三者的な視点と実状を踏まえた的確な指摘を行うことができるよう、過去に安全統括管理者を経験した者が内部監査を実施するようにしています。

その他、年度中間期に前年度の内部監査における指摘や助言事項をフォローアップするため、その改善状況を確認し、PDCAサイクルの完全遂行を図っています。



2-4-2 内部監査の強化

運輸安全マネジメントの取り組み状況を厳正に検証する内部監査は、毎年改善を加えて体制の強化を図っています。2011年度は、各種取組の効果を把握する手順を策定するとともに、内部監査員の力量評価制度を導入しました。

2-5 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した場合に、社会に及ぼす影響を最小限にとどめるため、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。



2-5-1 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。

2-5-2 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。

◎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力所
 - ・宝塚線…8力所
 - ・京都線…10力所
- 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元にして、徐行や運転停止の手配をとります。

- ・神戸線…3力所
- ・宝塚線…3力所
- ・京都線…5力所
- ・沿線山系等…9力所



◎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、直ちに地震対象区間を走行する列車に対して緊急停止手配をとります。なお、東日本大震災を鑑み、東海・東南海・南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。



◎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線が浸水し運転不能になった場合による体制。河川の増水は、水位計等で橋梁の桁下水位、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よる体制。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。



◎第三者行為（テロ対策等）

第三者行為（テロ対策等）に対して、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、そのレベルに応じた段階的な体制を設けています。

また、平常時においても、駅や車内における放送、ポスターによる啓発やご協力の案内等を実施しています。また、駅のホーム、コンコースに防犯カメラを増備し、さらなる犯罪防止を進めています。

コインロッカー巡回警備



防犯カメラ



不審者・不審物を見かけたら…
係員・警察官へご一報を!

