

2015 安全報告書

SAFETY REPORT



—— お客様のお出かけを、しっかり守りたい。 ——

阪急電鉄の安全・安心への取り組み

お客様を街から街へ、安全に送り届けるのが阪急電鉄の使命。
より安全な鉄道を目指した、私たちのこの1年間の取り組みをご報告いたします。



1 ごあいさつ

2015年安全報告書公開にあたり、
当社社長がごあいさつ申し上げます。



2 2014年度に安全・安心を 目指して取り組んだこと

ホームや踏切の安全対策など、2014年度に
取り組んだことをご報告いたします。



3 安全の基本的な方針と安全目標

社員が気持ちを一つにし、安全の方針・目標を
胸に刻んで最善を尽くすよう心がけています。



4 安全管理体制

継続的に安全性を向上させるため、社長を
トップとする安全管理体制を構築しています。



5 鉄道事故等の発生状況と 再発防止の取り組み

事故の再発防止や被害拡大防止のための
取り組みを行っています。



6 安全に列車を運行するために 取り組んでいること

暴風雨や地震等の自然災害、設備の安全対策や
人材育成など、安全な鉄道輸送に欠かせない
取り組みの紹介です。



ごあいさつ

平素は、阪急電鉄をご利用いただき、誠にありがとうございます。

当社では1910年の創業以来、より安全で快適な鉄道を目指し、日々改善に努めてまいりましたが、2006年には安全管理規程を定め、PDCA(P:計画、D:実行、C:確認、A:改善)サイクルを活用した運輸安全マネジメントを導入するとともに、PDCAの前に状況把握の「S(SEE)」と、把握した情報から何が必要かを考える「T(THINK)」を加えたST-PDCAサイクルの推進を掲げ、より確実な安全性向上施策の把握・実行に努めております。

2014年度におきましては、列車非常停止ボタンの設置を中心とするホームにおける安全性向上対策、新造車両1000・1300系の導入、高架橋や駅等の耐震補強工事の推進、さらには地震・津波の発生を想定したお客様避難誘導訓練の実施等、ハード・ソフト両面で安全性を向上させる施策を推進するとともに、社員の技能・資質の向上にも努めてまいりました。

2015年度におきましても、決して現状に満足することなく、ST-PDCAサイクルを確実に展開させることにより、鉄道輸送の安全性をスパイラルアップさせるよう、努めてまいります。

この安全報告書では鉄道事業法第19条の4項に則り、当社の安全確保に向けた取り組みを毎年公表いたしております。

皆様におかれましては、本報告書をご高覧いただき、忌憚のないご意見、ご指導をお願いいたしますとともに、引き続きのご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



阪急電鉄株式会社 取締役社長
中川 喜博

2014年度に安全・安心を目指して取り組んだこと



普段お使いいただいているホームや踏切、大規模なもので言えば立体交差事業、また訓練や社員教育など、お客様の安全・安心のために、私たちは毎年様々な取り組みを続けています。2014年度は以下のことに取り組みました。

- ホームにおける安全性向上対策
- 踏切における安全性向上対策
- ATSによるさらなる安全性向上対策
- 立体交差事業の推進
- 高架橋耐震工事および駅耐震補強
- 車両の新造
- 軌道の強化
- 異常時に備えた合同訓練の実施
- 経営トップによる現業部門の巡視ならびに意見交換
- 鉄道運行の安全を支える現業部門の連携強化
- 社員を対象とした安全講習会・安全セミナーの開催
- 社員の技術向上の取り組み

ホームにおける安全性向上対策

1 列車非常停止ボタンの設置を進めました

お客様が線路内に転落された場合の安全性向上対策として列車非常停止ボタンの設置を進めています。この列車非常停止ボタンを押すことにより、警報ランプと警報ブザーが動作するとともに、ATS(自動列車停止装置)が動作して列車を自動的に停止させます。また、従来からある非常通報ボタンもATSと連動させる等して、ホームの安全性を高めました。

2014年度は列車非常停止ボタンを18駅に設置し、合計72駅への整備が完了しました。2015年度末には全駅への設置が完了する予定です。



2 線路内への転落防止対策として、くし状ゴムの設置を進めました

お客様が乗降される際に線路内への転落を防止するため、ホームと車両の隙間が200mm以上のところに「くし状ゴム」の設置を進めています。

2014年度は、甲陽園駅(1号線)、吹田駅(下り線)、大山崎駅(下り線)、相川駅(下り線)、西京極駅(下り線)、箕面駅(1号線)、石橋駅(1号線) 計7駅への設置が完了し、2015年度は7駅に取付ける予定です。



たくさんのお客様にご利用いただくホームの安全性向上対策は、私たちが最も力を入れていることのひとつです。列車非常停止ボタンやくし状ゴム等、万が一のことを考えて、毎日の安全を高める取り組みを行っています。

踏切における安全性向上対策

踏切非常通報装置および踏切未降下検知(ふみきりみこうかけんち)装置の設置を進めました

踏切の安全性を高めるため、踏切非常通報装置および踏切未降下検知装置の設置を進めています。踏切非常通報装置は、踏切で異常を発見された場合に、ボタンを押していただくことにより、踏切での異常を運転士に知らせます。また、踏切未降下検知装置は、トラブル等で遮断桿が完全に降下しない場合、そのことを検知して、運転士に知らせます。いずれも、ATS(自動列車停止装置)と連動しており、列車を自動的に停止させます。



2014年度末で130踏切への整備が完了し、2017年度末に全踏切に整備が完了する予定です。



線路と道路が平面交差する踏切は、ホームと同じくらい安全上重要なポイントです。遮断桿が正常に降下していることをセンサーが検知し、異常時には電車の運転士に知らせ、電車を止める。適切に対応できるよう、プラスαの安全体制をとっています。

ATSによるさらなる安全性向上対策

車庫内における入換信号の停止信号冒進対策を進めました

車庫内における入換信号の停止信号冒進対策として、万が一、運転士が入換信号の停止信号を見落としても、車両を自動的に停止させるATSの導入を進めています。

2013年7月には神戸線西宮車庫、2015年3月には京都線桂車庫に導入しました。2015年度には京都線正雀車庫に導入を計画しています。

立体交差事業の推進

1 淡路駅付近連続立体交差化工事を進めています。

京都本線・千里線淡路駅付近の連続立体交差化工事を進めています。事業延長は7.1kmで淡路駅、崇禪寺駅、柴島駅、下新庄駅が高架化され、17箇所の踏切が廃止される予定です。

2014年度は南方～崇禪寺駅間の上り線(淡路方面行き)、柴島～淡路駅間の下り線(天六方面行き)の一部の仮線切替が完了しましたが、2015年度につきましても2014年度と同様、工事を積極的に進めていきます。



2 洛西口駅付近連続立体交差工事を進めています。

京都本線洛西口付近の連続立体交差工事を進めています。事業延長は2.0kmで、洛西口駅が高架化され、3箇所の踏切が廃止される予定です。

2014年度に引き続き下り線の工事を継続し、2015年度中には下り線を高架に切り替える予定です。



線路を高架化することで踏切における事故がなくなり、安全性が向上します。数力年にわたる大規模な工事ですが、沿線の皆様、お客様のご協力をお願いいたします。

高架橋耐震工事および駅耐震補強

2014年度は、以下の通り、高架橋や駅の耐震補強工事を実施しました。

● 高架橋耐震補強工事

千里線南千里高架橋、宝塚線池田東高架橋、宝塚南口、京都線上新庄高架橋、芝田高架橋、北野高架橋の高架柱を鋼板巻き立て等により補強しました。

● 駅耐震補強

塚口、夙川、甲陽園、箕面の各駅の耐震補強が完了しました。

車両の新造

1000・1300系車両の新造を進めました

快適な移動空間を提供するために「静かさ」「省エネルギー性能」を追求した新造車両1000系、1300系の導入を進めています。

2014年度は神戸線・宝塚線に1000系を2編成導入し、京都線に1300系を3編成導入しました。



安全設備については[⑥安全に列車を運行するために取り組んでいること]- [車両の安全対策]-

[大型袖仕切り・縦手すり]をご覧ください。

軌道の強化

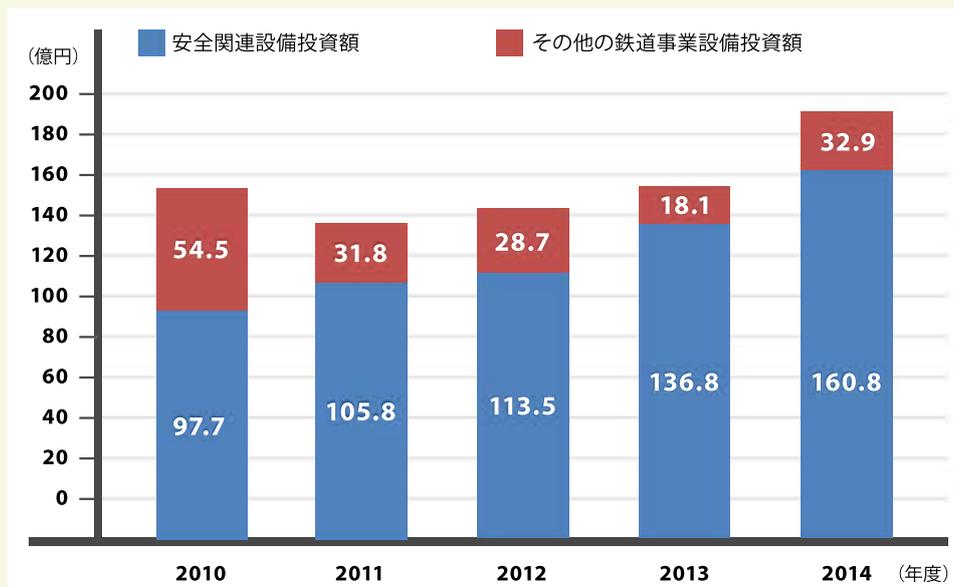
安全性を向上させるため、PCまくら木化、合成まくら木化等の軌道強化を各所で進めました。PCまくら木とは強度を高めたコンクリート製のまくら木、合成まくら木とはガラス繊維を含んだウレタン樹脂製のまくら木のことで、木製のまくら木に比べ、耐久性や安定性が向上します。



安全性向上対策は、もちろん電車が走る線路にも及びます。技術の進歩に合わせた改良を行うことにより、電車の安全な走行を助けるだけでなく、騒音の低減や乗り心地の向上など、その他のプラス効果も期待できます。

安全に関する設備投資

過去5年間の安全に関する設備投資の実績は次の通りです。



※2012年度、2013年度の安全に関する設備投資額(内訳)に誤りがありましたので修正いたしております。

異常時に備えた合同訓練の実施

異常時における社員の連携強化と技能の習熟のため、都市交通事業本部の合同訓練を、以下の通り実施しました。

踏切における自動車との衝突を想定した避難誘導および復旧訓練

11月14日宝塚線平井車庫において、遮断中の踏切に無理に侵入してきたトラックと列車が衝突し、脱線したことを想定して、お客様の避難誘導および損傷した設備や脱線した車両の復旧などの訓練を実施しました。この訓練では兵庫県警宝塚警察署および宝塚市東消防署に協力していただき、避難誘導および負傷者の救急搬送における連携を確認しました。



日常の安全対策と同じく、決して忘れてはいけないのが、突発的な自然災害や大規模な事故への備え。スピーディに的確に、お客様の安全を確保するためには、社員の連携が不可欠です。参加者全員が本番さながら、熱心に訓練に取り組みました。

経営トップによる現業部門の巡視ならびに意見交換

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、各種設備や業務の状況を確認・把握するとともに、社員との意見交換の場を設け、コミュニケーションを深めました。



鉄道運行の安全を支える現業部門の連携強化

鉄道運行の安全を維持向上させるには、現業における各部門の意志疎通と連携が不可欠です。神戸線(西宮)・宝塚線(十三)・京都線(正雀)の地区別に、運転・土木施設・電気施設・車両の担当者が集まるミーティングを定期的で開催し、様々な意見や情報の交換を行いました。



社員を対象とした安全講習会・安全セミナーの開催

輸送の安全をテーマに、社外から講師を招いて講演会やセミナーを開催し、社員の安全意識高揚を図りました。

2014年度は以下のとおり実施しました。

- 事故原因分析手法講習会
鉄道総合技術研究所
- ヒューマンエラー防止に向けた講演会
立教大学 教授 芳賀 繁氏
- 薬物乱用防止講演会
水谷青少年問題研究所 水谷 修氏



社員の技術向上の取り組み

社員の技術をより一層向上させ、お客様に高いサービスをご提供するため、各部門で、運転業務研究発表会、保線作業コンテスト、変電技能競技大会、作業用機械脱線復旧訓練、車両技術審査会等の取り組みを行いました。



お客様に安全・安心をお届けするため、ホームや踏切などハード面の改善に加え、研究発表会などで技術やノウハウを共有し、社員が一丸となって、技術の向上に取り組んでいます。

安全の基本的な方針と安全目標



鉄道輸送の安全をしっかりと守ることが私たちの使命です。日常の安全性向上対策も、異常時における安全確保も、すべてはこれらの方針と目標に集約されています。

安全の基本的な方針

安全目標

安全の基本的な方針

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」

鉄道の運行に関わる全ての社員の安全に対する意識を高め、気持ちを一つに取り組みよう「安全スローガン」を設けています。

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、鉄道事業における基本的な方針として「安全に関する基本的な方針」を定めています。

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。

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(安全管理規程を含む。)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。

運転状況の熟知・設備の安全

自己の作業に係る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。

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。

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。

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。

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。

1 2015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」の安全目標を2015年度も継続し、全力で取り組んでまいります。

2 安全方針と安全重点施策

「社会に信頼される安全・高品質なサービスの提供」

～「安心・快適」阪急電鉄～

- (1) 対策の確実な実行による事故再発防止の徹底
- (2) 事故の芽情報・事件事例の活用による事故未然防止の徹底
- (3) より安全性の高い鉄道の実現
- (4) 確実かつ迅速な異常時対応の実現
- (5) お客様による事故を防止するための啓発の推進
- (6) 社員の安全意識の向上
- (7) 風通しの良い職場環境の構築
- (8) 確実な人材育成と技術伝承を目指した教育の実施

2015年度は安全目標達成のため、引き続き「社会に信頼される安全・高品質なサービスの提供」を安全方針に掲げ、“安心”と“快適”な鉄道運行を目指します。



たくさんのお客様の安全と安心をお守りしている、という誇りと沸き上がる使命感。私たちは、この言葉をいつも胸に刻み、これからも、安全に対して真摯に向き合っていきます。

安全管理体制



トップから現業部門までが一体となって情報共有と課題解決に取り組むことができるよう、継ぎ目のない安全管理体制を構築しています。課題がある場合は運転・土木・電気・車両の各部門が話し合い、スピーディに解決していきます。

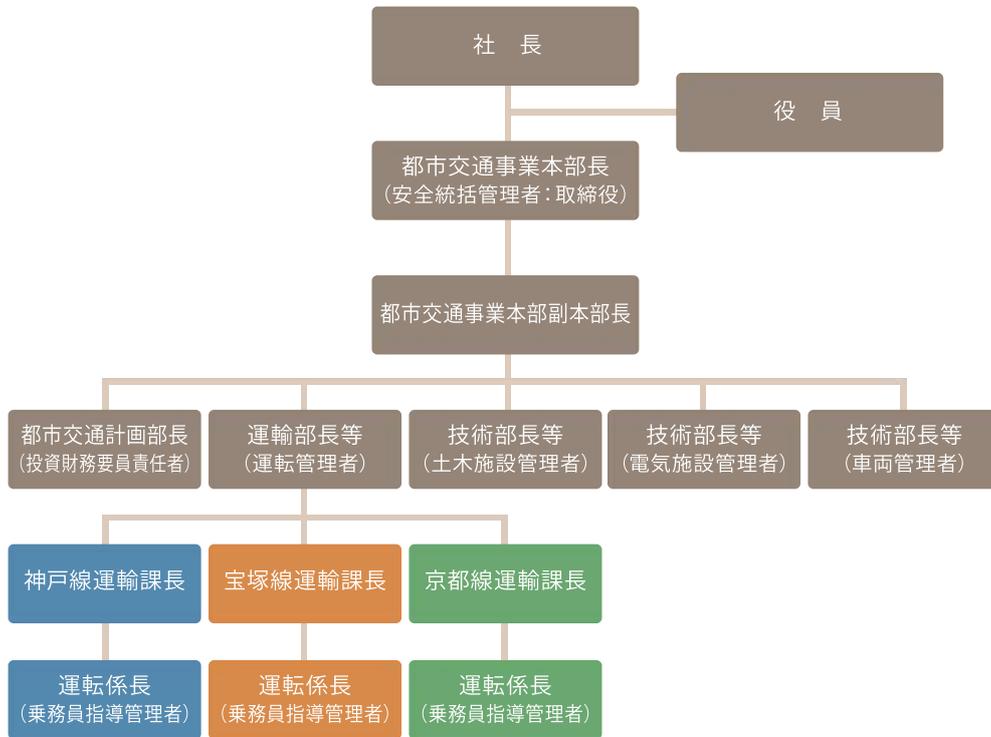
安全管理体制

安全管理推進委員会

内部監査の体制

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(ACT)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。



● 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

運転関係係員及び鉄道施設、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

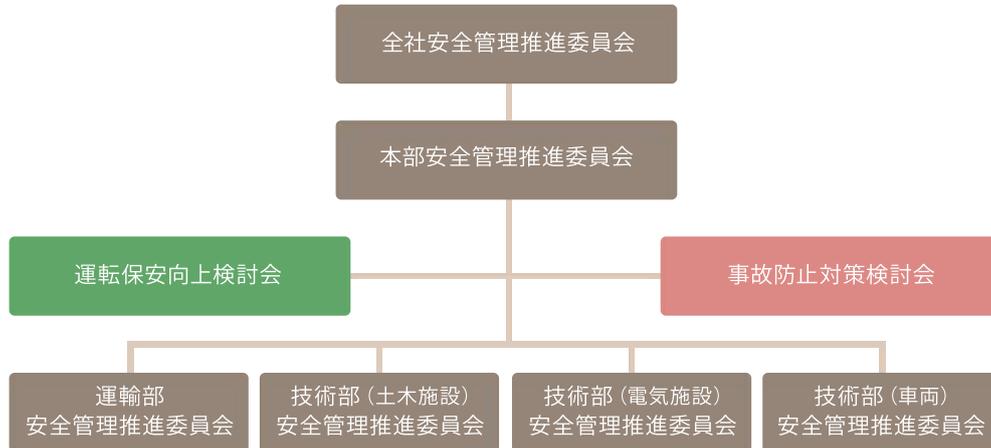
各部門において、輸送の安全確保に支障を及ぼさないよう担当施設等を維持管理します。



経営トップである社長から各管理者まで一丸となった安全管理体制を構築しています。これにより正確な現状把握と改善措置を素早く行っています。

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・報告等は、安全管理推進委員会において行っています。安全管理推進委員会には、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。



内部監査の体制

各部門が輸送の安全を向上させるために取り組んでいる内容は、毎年、内部監査を行ってチェックしています。内部監査における指摘事項は、次年度の内部監査で改善されていることをチェックして、PDCAサイクルを回し、スパイラルアップに努めています。



各部門がそれぞれ行う取り組みは、内部監査によりしっかりチェックし、その結果は経営トップの社長まで報告しています。また、社長や安全統括管理者も監査を受けるなど、厳正な監査が行われるよう努めています。

鉄道事故等の発生状況と再発防止の取り組み



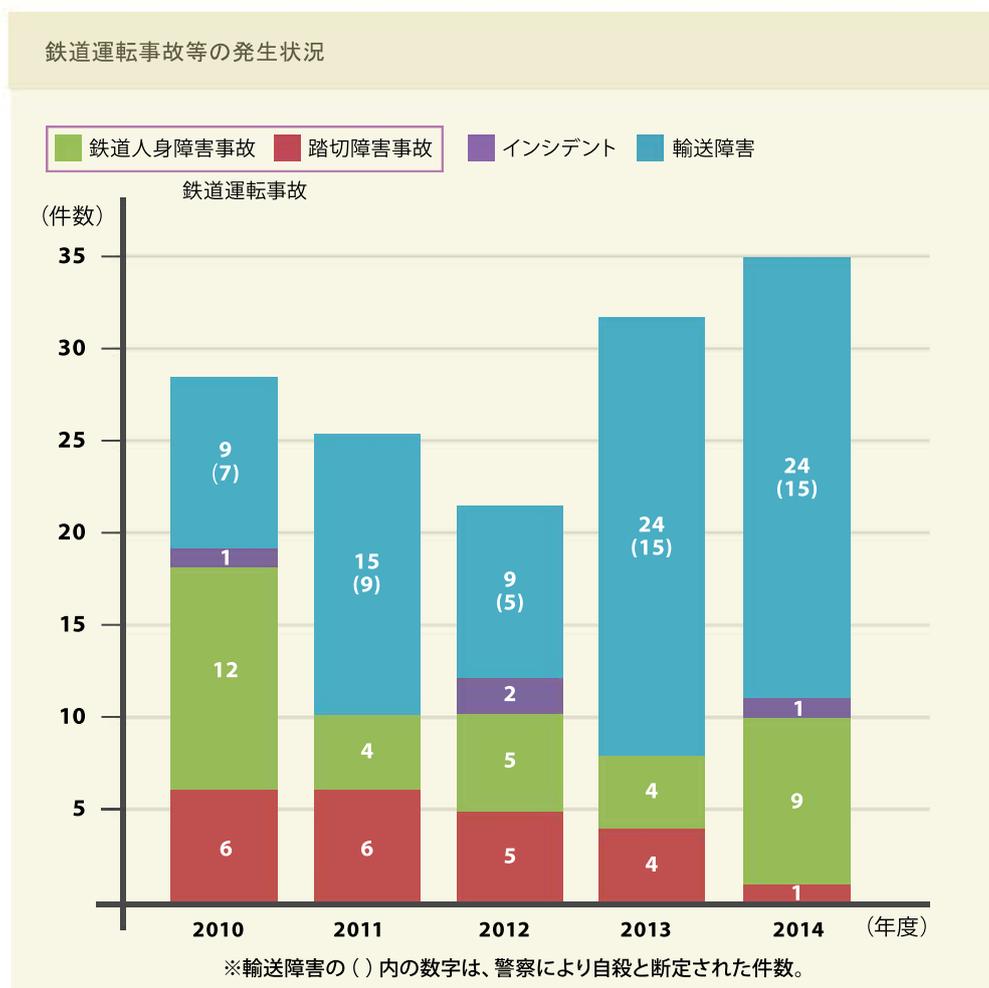
事故やトラブルの原因は様々ですが、お客様に安心してご乗車いただけるよう、どんな小さな課題も見逃さず対策を立て、再発防止に向けて取り組みます。

① 鉄道運転事故等の発生状況

② 再発防止に向けた取り組み

鉄道運転事故等の発生状況

当社における過去5年間の鉄道運転事故、インシデント、輸送障害の発生状況は以下の通りです。



1 鉄道運転事故の発生状況

鉄道運転事故とは、法律により国土交通省に報告することが定められている事故のことで、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故があります。

2014年度は、前年度と比べ、踏切障害事故は減少しましたが、踏切以外での人身障害事故が増加し、全体で10件の鉄道運転事故が発生しました。今後も引き続き、事故防止に努めてまいります。

2 インシデントの発生状況

インシデントとは鉄道運転事故には至らなかったものの鉄道運転事故が発生する状況であったと認められる事故をいいます。

2014年度は、1件のインシデントが発生しました。

主な輸送障害

| | |
|----|---|
| 日時 | 2014年12月6日(土)6時37分 |
| 場所 | 宝塚本線 山本～中山観音駅間 西辻が池踏切道 |
| 概況 | 西辻が池踏切道においてレール折損が発生したため、係員が遮断桿の手動操作を行っていた際、担当係員が遮断桿を降下させず列車を通過させました。なお、同踏切の警報音や赤色閃光灯の正常動作、踏切道外部の自動車の停車については、確認をしていました。 |
| 原因 | 接近した列車に合図を送るために、担当係員が踏切制御箱から離れたため。 |
| 対策 | <ul style="list-style-type: none">踏切の手動操作は、必ず複数人で対応するよう取り扱いを変更しました。またその際には、列車を踏切手前で一旦停止させ、踏切道の安全を確認後運転再開するよう取り扱いを変更しました。上記も含め、社員の教育を徹底します。 |

3 輸送障害の発生状況

輸送障害とは、鉄道運転事故以外で、列車に運休や遅れ(30分以上の遅れ)が発生した事態をいいます。

2014年度は、前年度と比べ、自然災害による輸送障害は減少しましたが、車両故障やレール折損等による輸送障害が増加するとともに、警察が自殺と断定した輸送障害が前年度と同じく15件発生する等したため、輸送障害の件数は全体で24件となりました。輸送障害の原因となった車両故障やレール折損等については、いずれも対策を行い、再発防止に努めております。

主な輸送障害

| | |
|----|--|
| 日時 | 2014年10月14日(火)6時50分 |
| 場所 | 神戸本線 芦屋川～御影駅間 |
| 概況 | 梅田駅発新開地駅行き通勤特急が芦屋川～岡本駅間を走行中、列車の加速操作を行ったところ、変電所が架線電流の異常を検知し、自動的に送電を停止しました。送電を再開した後、車両を加速させた際に、再度、異常を検知し、送電を停止したため、運転士が各機器の状態を確認したところ、一部車両の走行用モーターが動作していないことがわかり、車両を取り替えました。 |
| 原因 | 走行用モーターの内部で回路が短絡され、異常電流が流れたため。 |
| 対策 | 定期検査でのモーターの整備項目を増やし、点検を強化します。 |

| | |
|----|---|
| 日時 | 2015年2月19日(木)8時5分 |
| 場所 | 神戸本線 六甲～王子公園駅間 |
| 概況 | 西宮北口駅発新開地駅行き普通の運転士は、六甲～王子公園駅間の信号機が停止(赤)を示していたため停止しました。その後、同信号機が停止(赤)のまま変わらないため、運転指令に報告しました。調査の結果、同区間内にある畑原踏切道の中央部付近の下り線内側のレールが折損していることが判明したため、応急処置により仮復旧を行いました。なお、仮復旧したレールは、当日の夜間に交換を行いました。 |
| 原因 | 腐食により欠損したレールの亀裂が、寒暖差等により急激に進行したため。 |
| 対策 | 電食を防止するため、踏切道のレール交換時には、金属溶射加工を行ったレールを採用します。 |

1 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、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ことが予想される場合には、当社の事故と同様に事故防止対策検討会を開催し対策を検討します。

2 事故の芽の報告と分析及び対策

運転・土木・電気・車両の各部門で事故やインシデントに至らない軽微な事象を「事故の芽」として抽出し、重大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、事故の芽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。社員が経験した事故の芽を毎月集約し、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、同様に事象を抽出し、再発防止に役立てています。



事故の芽を事前に摘んでいくこと、事故が起きたときにはただちに再発防止に取り組むこと、基本的かつ最も大切なこの2つのアクションにこれからも注力していきます。

安全に列車を運行するために取り組んでいること



私たちは、お客様に安全にご利用いただく取り組みを続けてきました。設備等のハード面、社員の教育や訓練などのソフト面、どちらも積極的に取り組んでいきます。

- 自然災害等に関する取り組み
- ホームの安全対策
- 安全で快適な運行に欠かせない保守作業
- 車両の安全対策
- ATS(自動列車停止装置)の特長
- 安全を大切に作る社員を育成するために
- 踏切の安全対策
- 乗務員の資質管理
- お客様・沿線の皆様とともに

自然災害等に対する取り組み

1 暴風雨への対応

台風の接近などによる暴風雨の際には、沿線に設置した雨量計や風速計、水位計等からの情報および気象庁の気象情報をもとに、各列車に徐行や運転停止等の運転に関する指示を行い、運行の安全を確保します。2013年度からは民間の気象情報会社の情報を活用し、突然、非常に狭い範囲で発生する大雨にも可能な限り対応できるよう努めています。また、状況に応じて、巡回点検を行うなど、危険な状態の早期発見に努めています。



2 地震への対応

当社では地震による被害をできるだけ少なくするため、緊急地震速報のシステムを導入しています。この緊急地震速報は、沿線で震度4以上の地震が発生すると予想される場合に、自動的に各列車に無線で緊急停止を指示するもので、列車を少しでも早く停止させることで、走行中の列車に対する被害を最小にとどめます。また、当社が設置した地震計で震度4以上を観測した場合にも同様に、地震対象区間を走行する列車に対して運転指令者が緊急停止手配をとります。



3 第三者行為(テロ等)への対応

第三者行為(テロ等)による、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対応を行います。また、ホーム、コンコースには防犯カメラを設置し、さらなる犯罪の防止にも努めています。



近年増えているゲリラ豪雨などの自然災害に備えた取り組みなど、専門家の意見も取り入れながら対策を講じています。

1 車内での非常通報システム

車内で急病人や非常事態等が発生した場合に、お客様から乗務員に通報できるよう、全車両に非常通報装置を設置しています。また、新造車両や大規模改造を行った車両には、通報とともに直接、乗務員と通話ができる非常通話装置の設置を進めています。



2 軌道内への転落を防止するために

ホームのお客様が、誤って車両の連結部から軌道内に転落することを防止するため、車両の連結部には「連結面間転落防止装置」を設置しています。



3 大型袖仕切り・縦手すり

万が一の急ブレーキ時に、お客様と車内設備またお客様同士が衝突することを防止するため、1000系および1300系車両では座席端部の袖仕切りを大型化するとともに、縦手すりを設備しました。



4 運転状況記録装置

運転状況記録装置とは、列車の運行に関するデータ(時刻・速度・位置・制御・ブレーキ・ATSの動作等)を記録するもので、技術基準により設置が義務付けられています。当社でも現在、全車両への搭載工事を進めています。



車内での異常発生やホームから線路内への転落など、様々なケースを想定し、それらに対応できる設備の設置を進めています。

踏切の安全対策

1 障害物検知装置の設置

踏切における事故を防止するため、自動車が通行できる全ての踏切(全265踏切の約8割にあたる211踏切)に障害物検知装置を設置し、ATSとも連動させて事故防止を図っています。

障害物検知装置には、発光器と受光器間の光線が遮られることにより障害物を検知する光電方式と、踏切全体をレーザ光線でスキャンして、設定した範囲内に一定時間滞在している物体(1m角以上)を障害物として検知するレーザレーダ方式があります。



2 踏切未降下検知装置の設置

3 踏切非常押しボタンの設置

「踏切未降下検知装置」「踏切非常押しボタンの設置」については「[踏切における安全性向上対策]をご覧ください。

ホームの安全対策

1 転落報知装置(転落マット)・転落防止警告灯

転落報知装置(転落マット)は車両とホームの隙間が広い個所に設置しており、ホームに列車が停車しているときに、お客様が車両とホームの隙間から軌道内に転落された場合、ホーム上に設置した警報ランプと警報ブザーが動作することによって、乗務員や駅係員にお客様の転落を知らせるものです。



2 列車接近警告表示器

列車接近警告表示器は、列車が駅に接近した時に、音声・音響・表示等により、列車の接近をより明確にお客様にお知らせするもので、ホームにおけるお客様と列車との接触事故を未然に防止します。



3 内方線付き点状ブロック

当社では全駅に内方線付き点状ブロックを設置しています。内方線付き点状ブロックとは、従来の点状ブロックに線状の突起が加わったもので、線状の突起がある方向が安全なホーム側を示しています。また、10万人以上のお客様にご利用いただいている梅田駅・神戸三宮駅では、JIS規格に準拠した内方線付き点状ブロックを整備しています。



4 列車の接近をお知らせする放送装置

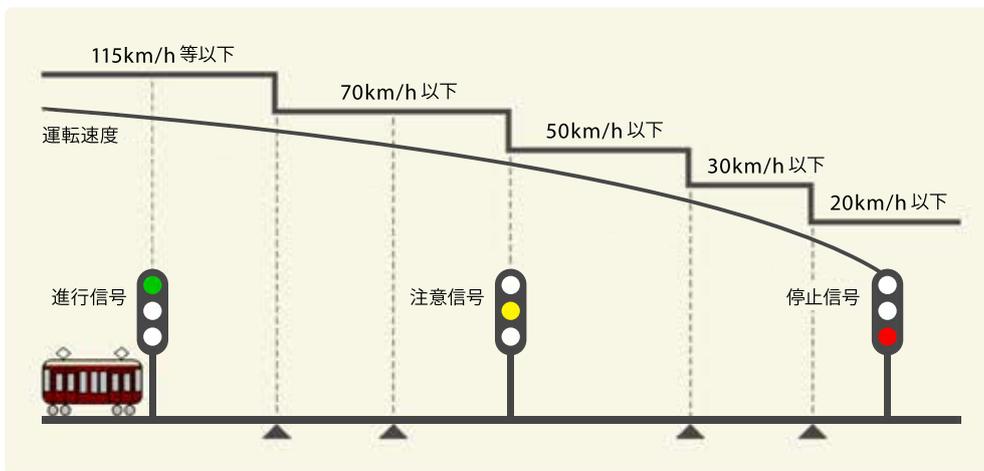
当社では全駅にホームの放送装置を設置しています。ホームの放送装置とは、列車が駅に接近すると自動的に放送が流れるもので、お客様に列車の接近をお知らせします。



毎日ご利用いただくホームの安全を確保することは、当社が最も力を入れている安全性向上対策の一つです。線路への転落防止対策やホームに電車が接近することをお知らせする警告音など、様々な状況を想定して事故の未然防止に努めています。

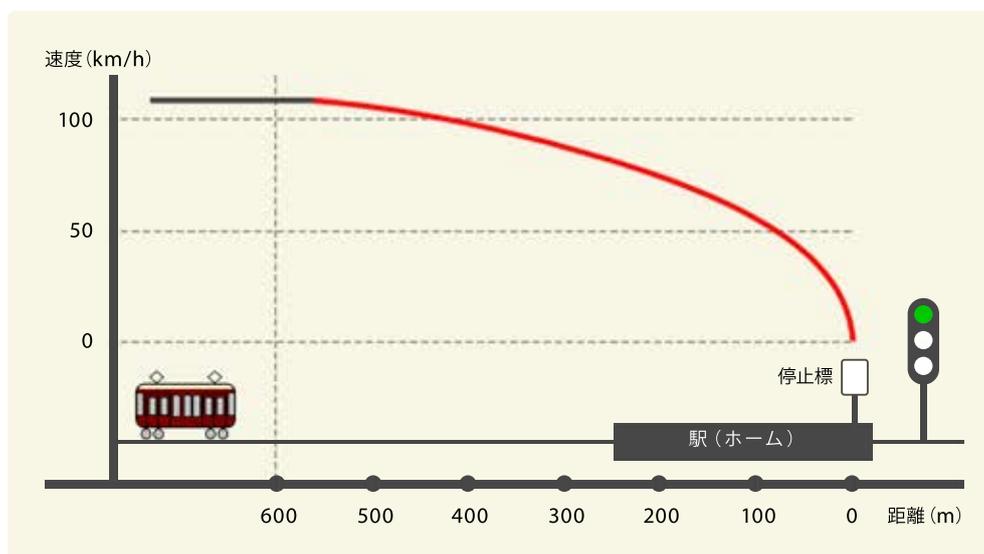
1 列車の速度を常に監視しています

ATS(自動列車停止装置)とは、運転士のミスや錯覚等により、列車の速度が信号現示による制限速度を超えると、自動的にブレーキが動作して、列車を減速・停止させる装置です。当社では、信号現示による制限速度と列車の速度を連続的に比較することで、列車の速度を常に制限速度以下に保つ、より安全性の高い「高周波連続誘導式階段制御方式ATS」を1970年に全線に設置完了しています。



2 より保安度の高いパターン制御を導入しています

従来の高周波連続誘導式階段制御方式ATSに、新たにパターン制御を追加し、保安度を向上させています。パターン制御には、高速パターンと低速パターンがあり、高速パターンは踏切への過走防止対策や駅誤通過防止、低速パターンは終端部での車止め衝突防止として、保安度の向上を図っています。



当社では1970年に全線にATSを設置完了し、いち早くATSによる事故の防止に努めて来ました。その後も改良を重ね、常に高いレベルの安全を維持するよう心がけています。

1 睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策を行っています

運転士や監督者等、列車を運転する全ての係員は、定期的に睡眠時無呼吸症候群(SAS)のスクリーニング検査を受けています。精密検査で治療が必要と診断された者は、医師による治療を受ける体制をとっています。

2 乗務前にアルコールチェックを行っています

運転士や監督者等、列車を運転する全ての係員は、乗務前の出勤点呼において、アルコールチェッカーを使用して、酒気を帯びていないことを確認しています。また、監督者が対面点呼を行い、健康状態を確認しています。



乗務員の体調管理も、安全を確保する上では重要なポイントです。医師による診断・治療はもちろん、乗務前の健康状態の確認にも気を配り、お客様の生命を預かる乗務員の小さな変化も見逃さないよう努めています。

安全で快適な運行に欠かせない保守作業

1 電気設備の検査

電気設備には、信号保安設備、保安通信設備、踏切保安設備、電力設備、電路設備、変電所設備等、様々な種類がありますが、各設備とも定められた検査周期に基づき、定期的に検査を行っています。



① 架線作業車

列車や駅設備等に電気を供給する電力線路設備の保守検査に使用します。



② 信通検測車

列車の安全運行を守る信号保安設備の検査(信号・踏切等のデータ測定、レールに流れるATS信号の測定)に使用します。



2 軌道の検査

軌道の状態及び軌道の部材は、1年ごとに測定や調査をしています。



① 軌道検測車

3ヶ月毎に軌道の状態を測定・検査するときに使用します。測定されたデータは、軌道の補修・更新作業に活用します。



② レール削正(さくせい)車

列車の走行安全性と乗り心地を向上させるため、摩耗で変形したレール表面の僅かな凸凹や傷等を走行しながら砥石で削り、レールの形状を再生します。



③ マルチプルタイタンパー

列車が走行する際の騒音や振動を低減するため、軌道の僅かなゆがみを道床バラスト(まくらぎの下に敷いた砕石)を突き固めることにより整備します。



3 構造物の検査

橋梁、跨線橋、ホーム、トンネル等の構造物は、2年に1度、全般検査を行います。



4 車両の検査

各車庫では10日を超えない期間ごとに主要部分を検査する列車検査と、3ヶ月を超えない期間ごとに状態及び機能を検査する状態機能検査を実施しています。

また、各車庫と正雀工場では、4年または走行距離が60万kmを超えない期間のいずれか短い期間ごとに、主電動機、走行装置、ブレーキ装置等重要な装置の主要部分を検査する重要部検査と、正雀工場では8年を超えない期間ごとに車両全般を検査する全般検査を実施しています。



列車の運行に必要な設備を維持するために必要な保守作業を行う社員は、安全・安心の縁の下の力持ち的存在です。設備によって異なる保守上のポイントを考慮しながら、事故や故障の原因を見逃さないように努めています。

安全を大切にする社員を育成するために

1 運輸部教習所・人材育成センター

当社は、動力車操縦者（運転士）や車掌・助役等を養成する教習所（国土交通省認定）と、駅係員を育成する人材育成センターを設置しています。



2 過去の事故や災害を学ぶための安全考学室

2009年5月、運転士や車掌を育成する教習所に、過去の事故を学ぶ「安全考学室」を設けました。輸送の安全に関わる社員やグループ会社社員が見学を行い、過去の事故から運転保安に関する各種システムや規程が整備された背景を学ぶことで、事故の風化防止に努めています。



1 沿線の消防本部との合同訓練

沿線消防本部との合同訓練を以下の通り実施しました。

| | |
|-----|--|
| 実施日 | 2014年6月23日(月) |
| 場所 | 宝塚線 平井車庫 |
| 参加 | 豊中市・高槻市・箕面市・吹田市・池田市・茨木市・摂津市・川西市・島本町・豊能町・猪名川町の各消防本部 |
| 内容 | 救助活動中の安全対策や車両の知識の講義を行った後、合同で事故復旧訓練を実施しました。 |



2 沿線の小学校における安全啓発活動

沿線の小学校を訪問して、踏切の仕組みや正しい渡り方、ホームで電車を待っている時の注意点、車内でのマナー等に関する安全啓発活動を実施しています。



3 踏切事故防止キャンペーン

「踏切事故防止キャンペーン」を実施し、踏切を通行するドライバーや歩行者に対して安全確認の協力を呼びかける等、自動車等の直前横断、無謀通行、運転操作の誤り等に起因する踏切事故の防止に取り組んでいます。



4 サービス介助士の配置

お年寄りやお身体の不自由なお客様を迎えるため、バリアフリー設備等、ハード面の充実に取り組んでいます。また、ソフト面では、「おもてなしの心」でお客様に気持ちよくご利用いただけるよう従業員教育に取り組んでいるほか、介助の知識と技能を認定された「サービス介助士」資格の取得にも取り組んでいます。駅をご利用の際には、駅係員や乗務員に気軽にお声掛けください。



よりよい社会をお客様や沿線の皆様とともに築いていくのが私たちの使命です。
警察や消防との合同訓練や、小学校での安全啓発活動など、沿線の皆様や地域と
連携した安全性向上対策に、これからも力を入れていきます。