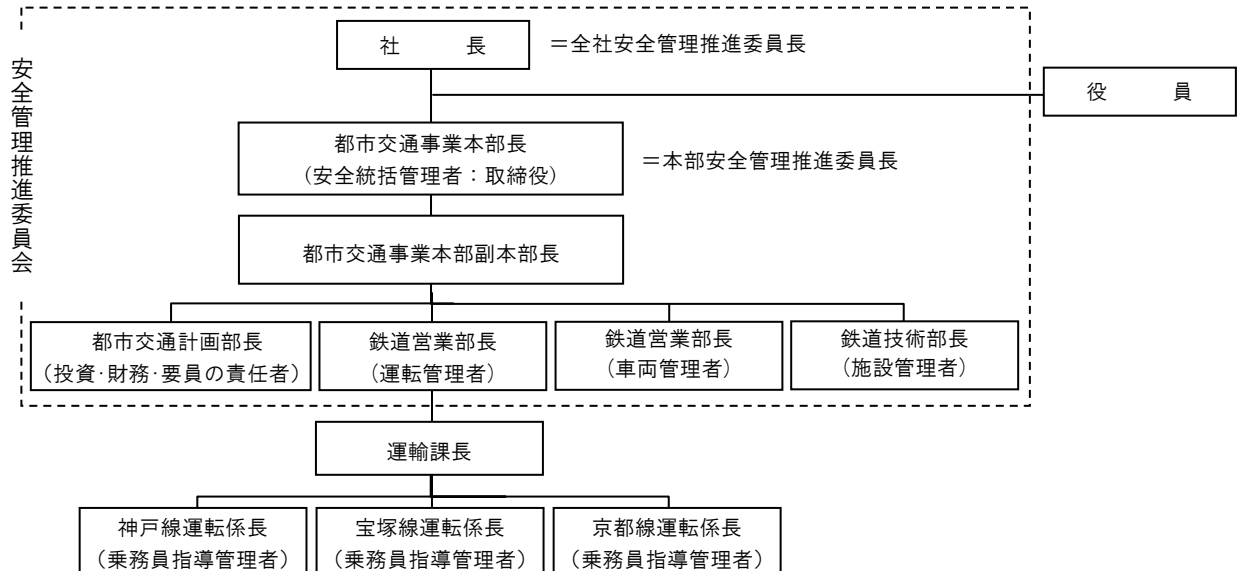


4 安全管理体制

2007年安全報告書 阪急電鉄株式会社

4-1 安全管理体制及び安全管理推進委員会

安全管理体制概要図



(1) 主な管理者と役割

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

運転管理者の命を受けて、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おります。

全社安全管理委員会は、社長以下、取締役、部長、各部門の副部長等で組織し、年2回（春・秋）開催いたします。

本部安全管理推進委員会は、都市交通事業本部長以下、各部門の調査役等で組織し、月1回開催しております。

また、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及び推進、並びに潜在する危険要因について検討等を行っております。

本部安全管理推進委員会



(3) 安全管理規程

遵守すべき事業の運営方針や事業の実施及び管理の体制、並びに方法を定めることにより、安全管理体制を確立し、輸送の安全水準の維持、向上を図ることを目的に制定いたしました。

(4) 安全管理推進委員会規程

「安全管理規程」に定めるとおり、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の推進を目的として、安全管理推進委員会の責務や運営方法等について制定いたしました。

4-2 安全管理体制に係る主な活動

- 2006年10月 安全管理規程の制定、並びに安全管理推進委員会の発足
安全統括管理者及び運転管理者 近畿運輸局届出
第1回全社安全管理推進委員会の開催（以後、春・秋開催）
第1回本部安全管理推進委員会の開催（以後、毎月開催）
- 2006年11月 社長巡視及び社報による安全管理体制構築について現業への趣旨徹底
輸送の安全に係る内部監査の実施（車両・施設部門）
- 2006年12月 国土交通省による立入検査
年末年始安全総点検に伴う本部長巡視
- 2007年1月 輸送の安全に係る内部監査の実施（運転部門）
- 2007年2月 覚せい剤取締法違反に伴う緊急本部長巡視
- 2007年3月 都市交通事業本部合同訓練の実施
輸送の安全に係る内部監査の実施（社長・安全統括管理者・都市交通計画部等）

4-3 安全管理体制の見直し

「輸送の安全の確保」に対する監査は、従来より鉄道業務監査の中で現業部門に対して行ってきましたが、新たな安全管理体制の構築にあたり、別途「鉄道安全監査要綱」を定め、都市交通事業本部の経営管理部門に対して監査を実施しました。また、この監査結果や記録及び管理している書類を基に社長及び経営管理部門に対しても「内部監査」を実施し、輸送の安全に係る業務の実施方法や管理方法を検証するとともに、適正な運営により安全輸送の確保や維持向上に取り組んでいることを確認いたしました。

4-4 緊急事態・防災体制

自然災害（暴風雨、河川氾濫、凍結・雪害、地震）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、社会に大きな影響を及ぼす緊急事態に対しては、その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おります。

また、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に対しては、その被害を最小限にとどめるため、防災体制要綱を定めております。

緊急事態対策規程 防災体制要綱



(1) 緊急事態対策

① 1号体制

災害等の範囲が局地的であり、現地及び本社対策本部で対応が可能であると判断した場合。

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

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。

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。

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

地震警報表示器で震度4以上を観測した場合。

4-5 KY（危険予知）活動・ヒヤリハット申告制度

運転事故危険予知活動を継続して実施し、抽出したヒヤリハット体験は、毎月テーマを設けて運転KY新聞に掲載して各職場に周知しております。

2007年2月までは、「列車種別の確認、扉操作等」に関するテーマを取り扱いました。また3月からは、「信号取扱業務」に関する危険予知活動を実施しております。

運転KY新聞



4-6 阪急阪神ホールディングス企業倫理相談窓口

阪急阪神ホールディングスグループでは、日常業務の中で法令等に違反する行為や企業倫理に反する行為を認識した場合の相談窓口として、企業倫理相談窓口を設けております。ここでは、すべての案件に対して調査、分析するなど、コンプライアンスに努めております。

4-7 改善提案活動

改善提案制度は、輸送の安全の確保に限らず、作業安全や設備改良、業務改善等、様々な分野の事項について取り扱っておりますが、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、下記のようなシステムの自社開発を行っております。

沿線画像検索システム

事故や沿線火災等が発生した場合は、当該箇所の軌道内設備や沿線状況を即時に確認して、迅速な判断や指示等を行なうことが重要です。そこで開発したのが、列車の運転台から撮影した画像や駅、橋梁、信号等の軌道内設備を地図及び距離標等にリンクしてビジュアルで確認できる「沿線画像検索システム」です。このシステムは、関係各部署に設置して、緊急時の対応に活躍中です。



車両機器画像検索システム

当社は、2000系から最新型の9000・9300系まで数多くの車種がラインナップされているだけでなく、車両の改造時期やその内容等によっても機器や搭載位置に違いがあるため、事故や故障を迅速に復旧するためには、搭載した機器の種類や搭載位置を把握することが重要となります。そこで自社開発したのが、各車両の機器の種類や搭載位置を画像により迅速に確認できる「車両機器画像検索システム」です。

