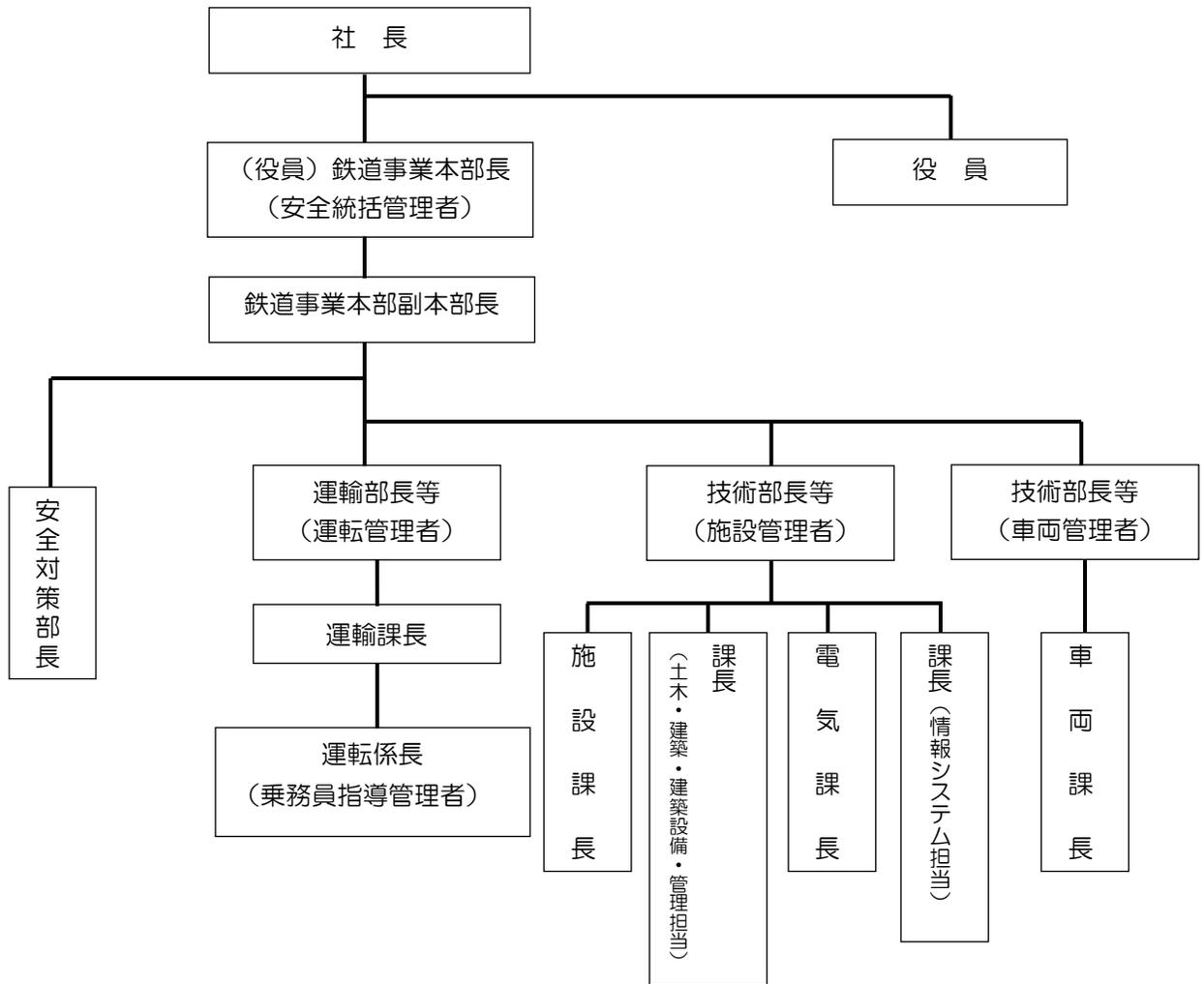


3.安全管理体制



3-1 安全管理体制と役割

当社では安全管理規程を定め、社長をトップとする安全管理の組織体制のもとで各責任者の役割・責務を明確にしています。



社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負います。
安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
運輸管理者	安全統括管理者の指揮の下、運輸に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運輸管理者の指揮の下、乗務員の資質（適性・知識及び技能）の維持に関する事項を管理します。
施設管理者	安全統括管理者の指揮の下、鉄道施設に関する事項を統括します。
車両管理者	安全統括管理者の指揮の下、車両に関する事項を統括します。
安全対策部長	輸送の安全の確保に必要な事故防止に関する事項を統括します。

3-2 安全管理に係る主な取組

当社安全管理規程等で定めた会議体により、PDCA サイクルを確実に機能させ、継続的に改善を行い、輸送の安全の確保に努めています。

輸送安全対策会議

社長を議長とし、鉄道事業本部長をはじめ現業管理職を委員として毎月開催し、輸送の安全に関する事項について情報を共有するとともに、トラブル等の原因・対策方法等を検討・協議します。



安全対策部会議

本会議では、各現場からの事故防止対策やヒヤリ・ハット情報、運転の安全に係るリスク情報を詳細に分析するとともに、事象の原因や背景などについて検討・協議し、その結果を輸送安全対策会議に諮ります。



鉄道事業本部及び運輸部・技術部事故防止対策検討会

本会議では、当社で起こった運転事故、輸送障害などの事故の原因・要因を詳細に分析し、対策を検討します。

運転の安全に係るリスク検討委員会

本会議では、運転事故・インシデント・輸送障害等を未然に防止することを目的として、現場から報告された「気づき情報」の原因を分析し、対策を検討します。なお、これらの情報は各職場に開示しています。

危険予知情報の収集

運転事故や保守作業でヒューマンエラーには至らなかったものの、現場で「ヒヤリ」としたことや「ハット」したことを「ヒヤリ・ハット情報」として吸い上げ、その原因を分析し対策を講じています。

2024年度の「ヒヤリ・ハット情報」は114件の報告があり、これらの情報を職場に開示し、危険予知情報の共有・浸透を図り、同種事故の再発防止に努めています。



■ 社長および安全統括管理者による現場巡視

社長、安全統括管理者は現場巡視を定期的を実施し、安全に対する「考え」や「思い」を各現場の第一線で働く従業員に伝えるとともに、沿線の工事箇所やその進捗状況を把握するよう努めています。また、適宜、経営トップが現場の声を直接聞く機会を設け、輸送の安全確保に向けて、相互の理解を深めています。



運転指令所



有馬線・鈴蘭台駅



粟生線・志染駅



電力指令所



有馬線・有馬温泉駅
再整備工事



踏切道拡幅工事現場
(粟生線・市場駅～小野駅間)

【2024年度の主な取組状況】

通年	<ul style="list-style-type: none"> 輸送安全対策会議（毎月） 安全対策部会議（毎月） 運転の安全に係るリスク検討委員会（4回/年）
4月	<ul style="list-style-type: none"> 社長巡視・安全統括管理者巡視（春の全国交通安全運動期間）
7月	<ul style="list-style-type: none"> 社長巡視・安全統括管理者巡視（安全運転推進運動期間）
8月	<ul style="list-style-type: none"> 安全報告書の公表
9月	<ul style="list-style-type: none"> 社長巡視・安全統括管理者巡視（秋の全国交通安全運動期間）
10月	<ul style="list-style-type: none"> 車内刃物所持者に対する対応訓練（警察・消防と連携した合同訓練）
11月	<ul style="list-style-type: none"> 本部合同訓練（自然災害(地震)を想定した復旧訓練）
11月・12月	<ul style="list-style-type: none"> 運転業務監査（運転・施設・電気・車両の各部門）
12月	<ul style="list-style-type: none"> 本部合同訓練（代行バス輸送訓練（ルート・案内放送確認））
年末・年始	<ul style="list-style-type: none"> 社長巡視・安全統括管理者巡視（年末年始安全総点検期間）
1月・2月	<ul style="list-style-type: none"> 内部監査（現業実施各部門・経営管理部門）
3月	<ul style="list-style-type: none"> マネジメントレビュー（現業各部門・経営管理部門）
3月	<ul style="list-style-type: none"> 合同講習会（触車事故防止実施要領実地講習）

3-3 内部監査（鉄道安全監査）

輸送の安全を確保するための取組が規程等に適合し、また、安全管理体制が適切に運営され有効に機能しているかを確認し必要により見直しを実施するため、内部監査を実施しています。

内部監査は、当社安全管理規程に基づくチェックリストおよび各部門での取組に関する実施報告等に照らし合わせ、ヒアリングやインタビューにより行っています。

【監査対象】

- 経営管理部門 社長、安全統括管理者
- 現業管理部門 運転管理者、乗務員指導管理者、施設管理者、車両管理者、各担当課長



社長・安全統括管理者へのインタビュー



運転管理者・乗務員指導管理者等へのインタビュー



車両管理者等へのインタビュー



施設管理者等へのインタビュー

【監査項目と評価】

経営管理部門および現業管理部門に対して、監査項目毎のチェックシートや中間ヒアリング・インタビューにより、計画の適合性（進捗度など）や有効性の評価を行い、当社安全管理規程に基づく安全管理体制が適正に機能していることを確認しています。

また、内部監査結果に基づく改善点は、各部門担当者と十分にその内容を共有して次の計画に盛り込みスパイラルアップに努めています。

- 適合性の確認
関係法令や実施基準、安全管理規程、その他の社内規程類で定められた安全に係るルールが遵守され、その徹底が図られているかを確認します。
- 有効性の確認
安全管理体制が効果的に維持され、運用されているかを確認します。

3-4 防災体制

暴風雨、地震等の自然災害およびその他の輸送障害に関する体制および取扱いを定め、適確で迅速な防災措置を講じることにより被害を最小限にとどめることを目的として防災体制要綱を定めています。

3-4-1 暴風雨等への対応

防災情報監視システム



防災情報監視システムの表示画面（PC上）

沿線各所の気象観測データを集中監視するシステムで、沿線の雨量・主要橋梁付近等の風速や河川の水位・増水状況を常時監視し、運転指令や各部署でそれらの気象データを集中監視することにより、近年の局所的かつ急激な気象変化等にも迅速に対応できるようにしています。

防災体制として、台風の接近等による暴風・大雨で風速や降雨量等が規制値を超えた場合は、運転規制を実施するとともに、盛土・切土区間や軌道および架線の状態等を列車警戒添乗や徒歩巡回等により点検し、危険な状況の早期発見と対応に努めています。

▶ 暴風の警戒

沿線各所に設置した風速計の観測データをリアルタイムで確認し、風速に応じて徐行運転や運転停止等の運転規制を行います。

《風速計設置箇所》

有馬・三田線：5カ所、粟生線：2カ所

▶ 大雨の警戒

沿線各所に設置した雨量計の観測データや気象庁の情報をリアルタイムで確認し、降雨量に応じて徐行運転や運転停止等の運転規制を行います。



河川増水状況の監視カメラ



河川橋梁部状況 監視画面（PC上）

▶ 河川増水に対する警戒

「河川増水に対する取扱要領」に基づき、沿線の主要河川の上流域の降雨量等の情報を収集します。併せて、橋梁桁下の水位や流木等の状況および橋台・護岸等の異常の有無を監視カメラにより確認し、必要な警戒を行います。

《水位計設置箇所》 三田線：1カ所、粟生線：2カ所

《監視カメラ設置箇所》 有馬・三田線：4カ所、粟生線：3カ所

3-4-2 地震時の対応

▶ 地震への対応

《地震計設置箇所》 有馬・三田線：2カ所、粟生線：2カ所

走行列車への被害を最小限に抑制するため、気象庁の緊急地震速報システムを導入し、当社沿線で震度4以上の揺れが発生すると予想される場合、走行中の各列車に運転指令からの列車無線を通じて緊急停止の指示を自動的に行います。また、併せて当社が沿線各地に独自で設置した地震計の震度データをリアルタイムで確認し、必要な運転規制等を行います。



緊急地震速報システム 表示画面

3-5 緊急事態体制

死傷者が多数発生した事故や社会的に大きな影響をおよぼすと認められる輸送障害の状況把握、救急、救護、連絡、輸送および復旧等について、適確で迅速な対応を目的として緊急事態対策規程を定めています。

緊急事態対策規程では、災害等の範囲が局地的で現地および本社対策本部の設置により対応が可能な場合を1号体制とし、災害等の規模が大規模であり、かつその範囲が複数箇所にわたり、全社的な危機対策本部を設置する場合を2号体制として、対応等を定めています。