

平成19年
安全報告書



北大阪急行電鉄株式会社

目次

1	経営責任者からのメッセージ	1
2	輸送の安全確保に関する基本的な考え方	2
2.1	安全方針	2
2.2	安全目標	2
2.3	輸送の安全に係る行動規範	2
3	輸送の安全の実態	3
3.1	鉄道運転事故	3
3.2	災害	4
3.3	インシデント（事故の兆候）	4
3.4	輸送障害	4
3.5	行政指導等	4
3.6	その他安全を脅かす事態	4
4	安全重点施策の内容と実施計画	5
4.1	安全重点施策	5
4.2	安全重点施策の実施計画	5
4.3	安全重点施策の見直し	5
5	安全管理体制と方法	6
5.1	安全管理体制	6
5.2	安全管理の方法	7
5.3	安全管理体制の見直し	7
5.4	緊急事態・防災体制	7
6	安全対策の実施状況	8
6.1	人材対策	8
6.2	設備対策	9
6.3	安全投資	10
6.4	安全に関する現場等における取組み	11
6.5	緊急時対応訓練	12
6.6	安全研究	12

7	利用者・住民の皆さま・関係者との連携	12
7.1	利用者・住民の皆さまからの声	12
7.2	利用者・住民の皆さまへの要望	13
7.3	利用者・住民の皆さま、関係者との協働	13
8	安全報告書への意見募集	14
8.1	安全報告書への意見募集	14

1 経営責任者からのメッセージ

近年の鉄道事業においては、事故・トラブルが多発しており、安全最優先の意識の形骸化、経営部門と現場及び部門間の意思疎通・情報共有の欠如等が問題視されています。これらの指摘を踏まえ、輸送の安全を確保するための取り組みを強化するために、当社におきましても安全管理規程を制定するとともに、安全統括管理者及び運転管理者等を選任し、輸送の安全確保のさらなる徹底を図りました。

当社は、昭和 45 年の運輸営業開始以来、有責事故は発生しておらず、平成 18 年 10 月 6 日に、近畿運輸局長より 36 年 7 ヶ月（連続 17 期）の間、運転無事故を継続したことにより、表彰を受けることができました。これは日ごろの輸送の安全に対する取り組みの結果ではありますが、これに慢心することなく、社内に安全最優先の風土を確立し、全社一丸となって安全を確保するための取り組みを見直し、継続して改善を実施していく所存です。

この報告書は、鉄道事業法に基づき、輸送の安全確保に対する当社の取り組みや実績をまとめたものです。この報告書に対するご意見・ご感想を頂ければ幸いです。



取締役社長 山澤 望

2 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

2.1 安全方針

当社では平成19年6月1日より、社員等に経営トップの安全に関する取り組みの意思をより簡潔に伝えるためにコミットメントとして安全方針を制定しました。今回定めた安全方針は法令・規程の遵守と安全最優先の原則、安全を確保する態勢の見直しと継続的改善を社員等にわかりやすいよう簡明なものとしています。

「安全方針」

私たちは法令・規程を遵守し、輸送の安全を最優先に行動します。安全を確保する態勢を継続的に改善し、より安全で安定した輸送サービスを提供します。

2.2 安全目標

安全方針に従い、平成19年～平成24年の中期的な目標といたしまして、定量・定性的な安全目標を定めました。当社では開業以来、有責事故は発生しておらず、現在、連続17期運転無事故を継続して達成しております。引き続きこの記録を伸ばし、運転無事故の連続20期継続という目標を掲げました。またテロや自然災害に備え、リスクマネジメントの構築、さらに阪急グループで取り組んでいるシェアード化（保守作業等の委託化）を踏まえ、シェアード会社を含む従業員に対しても安全最優先の風土の確実な継承を図ることも当社の課題であることから、以下の目標を掲げました。

「安全目標」

- ・ 運転無事故記録の連続20期継続
- ・ リスクマネジメントの構築
- ・ 安全風土の確実な継承

2.3 輸送の安全に係る行動規範

当社では輸送の安全に係る行動規範を以下のとおり定めています。この行動規範は輸送の安全を確保し、安全目標を達成する上での行動の指針となるものです。この行動規範をカードにして社員一人ひとりが携帯することで周知を図り、安全意識の高揚に務めています。

「輸送の安全に係る行動規範」

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 自己の作業に関係の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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

3 輸送の安全の実態

3. 1 鉄道運転事故

当社は、昭和 45 年の運輸営業開始以来、連続 17 期運転無事故を継続し、平成 18 年度につきましても鉄道運転事故は発生しておりません。



平成 18 年 10 月 6 日（金）、当社は近畿運輸局長より 36 年 7 ヶ月（連続 17 期）の間、責任事故が皆無で運転保安業務に優秀な成績を挙げた事に対して表彰を受けました。

3・2 災害

平成 18 年度において、災害（風水害、地震等）による被害は発生しておりません。

3. 3 インシデント（事故の兆候）

平成 18 年度において、国土交通省へのインシデント報告はありません。

3. 4 輸送障害

平成 16 年度～平成 18 年度に発生した輸送障害（30 分以上の列車遅延、列車の運休等）の原因と発生件数は次のとおりです。

発生原因	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度
鉄道係員	0	0	0
車 両	0	0	1
鉄道施設	0	0	0
鉄 道 外	0	0	1
自然災害	0	0	0
合 計	0	0	2

3. 5 行政指導等

平成 18 年度において、行政指導等は受けておりません。

3. 6 その他安全を脅かす事態

平成 18 年度において、その他安全を脅かす事態は発生しておりません。

4 安全重点施策の内容と実施計画

4.1 安全重点施策

安全目標を達成するために、平成19年6月1日に安全重点施策を定め、運転事故の防止に努めてまいります。

「安全重点施策」

- ・ ヒューマンエラーに起因する運転事故の防止
- ・ 設備に起因する運転事故の防止
- ・ 自然災害・テロ等外部要因に起因する事故の防止
- ・ 第三者への加害事故の防止

4.2 安全重点施策の実施計画

安全重点施策に対する主な具体的施策と実施計画は次のようになっております。

安全重点施策	主な具体的施策	実施計画
・ ヒューマンエラーに起因する運転事故の防止	・ 適性検査、反応速度検査の実施	3年毎に継続実施
	・ アルコール検知器の設置および検査の実施	H18年度～継続実施
	・ SAS（睡眠時無呼吸症候群）チェックシートの実施	H15年度～継続実施
・ 設備に起因する運転事故の防止	・ 継電連動装置更新工事	H18～H19年度実施
	・ 軌道整備、レール更換、まくらぎ更換、分岐材料更換、レール探傷	継続実施工事
	・ 千里中央駅非常停止合図装置新設工事	H22年度実施
	・ ATC 更新工事（車両）	H21～H25年度実施
・ 自然災害・テロ等外部要因に起因する事故の防止	・ 千里中央駅地下駅火災対策	H19～H21年度実施
	・ 高架橋・駅舎耐震対策	H21～H23年度実施
・ 第三者への加害事故の防止	・ 高架橋高欄更新	H18～H25年度実施

4.3 安全重点施策の見直し

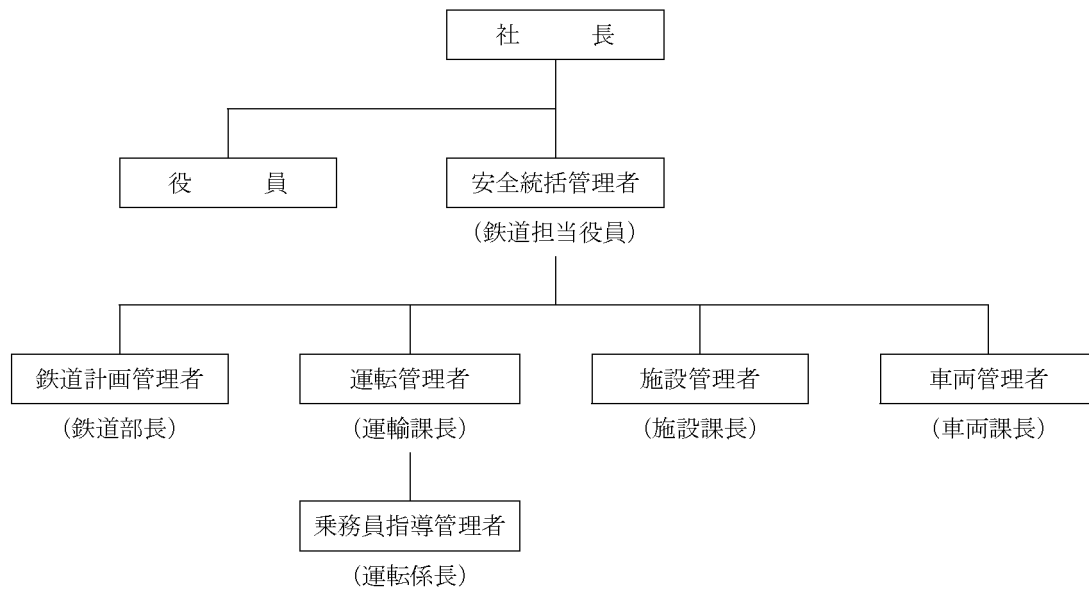
安全管理体制の継続的改善を図る際、適宜安全重点施策を見直し、中期設備投資計画、中期修繕計画に反映させます。

5. 安全管理体制と方法

5. 1 安全管理体制

平成 18 年 10 月の鉄道事業法改正を受け、「安全管理規程」を平成 18 年 10 月 1 日付けで制定し、社長をトップとする安全管理の組織体制を以下のように定め、各管理者の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しました。

■安全管理体制



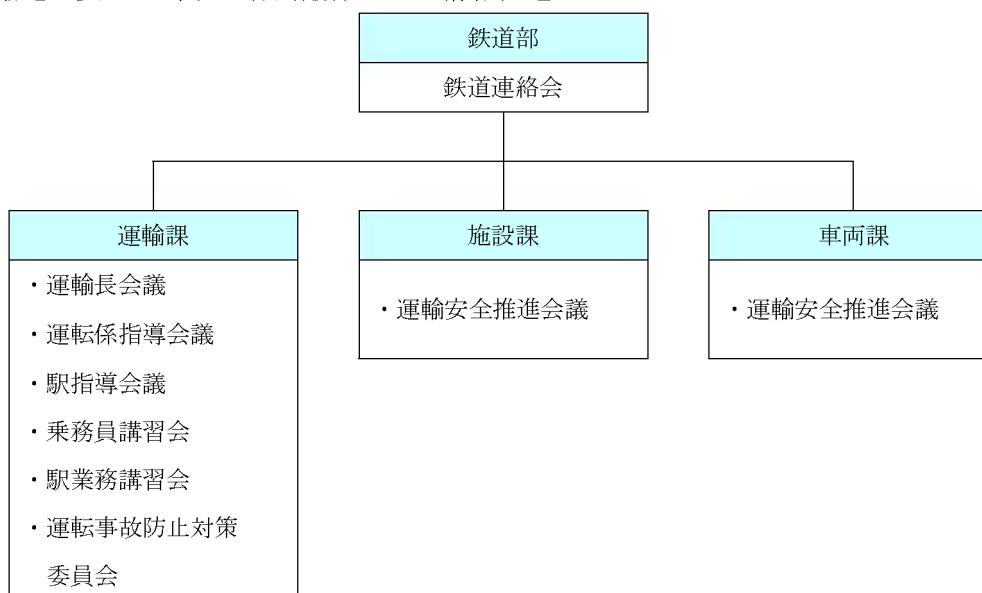
■安全統括管理者等の責務

安全統括管理者	鉄道担当役員が担当し、輸送の安全の確保に関する業務を統括します。
鉄道計画管理者	鉄道部長が担当し、輸送の安全の確保に必要な設備投資、財務、要員に関する事項を統括します。
運転管理者	運輸課長が担当し、安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および要員に関する事項を統括します。
乗務員指導管理者	運転係長が担当し、運転管理者の指揮の下、乗務員の資質(適性・知識および技能)の維持に関する事項を管理します。
施設管理者	施設課長が担当し、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	車両課長が担当し、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。

5. 2 安全管理の方法

当社では安全管理の方法として、各課会議規則を改定し各会議によりヒヤリ・ハット情報の収集ならびに輸送の安全に関する重要事項の伝達を実施することで、経営トップと現場末端との双方向のコミュニケーションを図っています。また運輸課では、ヒヤリ・ハットシートを現場に置き、常にヒヤリ・ハット情報を収集できる体制を整備しております。さらには、社長が適宜現場に直接足を運び、現場係員との意見交換を通じて、安全管理状況を確認するとともに、安全に関する情報を直接収集しています。

■輸送の安全に対する各会議体による情報伝達ルート



5. 3 安全管理体制の見直し

安全性向上のための PDCA サイクルを確立させるため、運輸安全監査委員会による内部監査の実施や社長レビュー等を通じ、安全管理体制および管理の方法について適宜見直し、継続的に改善を実施します。

5. 4 緊急事態・防災体制

当社では自然災害、第三者災害、重大事故等による長時間の輸送阻害または多数の死傷者等、社会的に大きな影響を及ぼすと認められる事態については、速報・連絡体制、防災体制、復旧体制等を定め、適確、迅速な措置をとることにより、その影響を最小限に留めることを目的として、緊急事態対策規程を定めています。

6 安全対策の実施状況

6. 1 人材対策

(1) 安全意識の高揚

① 行動規範をカードにして社員一人ひとりが携帯

輸送の安全に係る行動規範を常に携帯できるようカードを作成し、社員全員に配布しました。(平成 19 年 7 月から安全方針を盛り込んだカードに刷新しました。)

② 本社や現場の執務室に行動規範を掲示

本社や現場の執務室等に行動規範を掲示し、安全意識の高揚に努めました。(平成 19 年 6 月から安全方針を掲示しております。)

③ 安全運転推進標語の募集、表彰の実施

輸送の安全に対する、安全推進標語を募集し、優秀作品の表彰を実施しました。なお、応募数は社員全員の 142 名が応募しました。

(2) 係員の資質管理

① 適性検査(クレペリン検査)、健康診断の実施

乗務員等の輸送の安全に直接関わる職務をしている係員に対し適性検査を 3 年に 1 回、健康診断を年 2 回実施し、継続的な管理を実施しています。

② アルコール検知器の設置

乗務員に対し、出勤点呼前にアルコール検知器による検査を実施しています。

③ 技術部門のシェアード化に対する資格制度

技術部門において設備の保守作業の一部については阪急グループの保守業者へ委託を実施しております。保守業務の技術力の維持を継続するため、一定の技能を有する者のみ作業に携わることができるよう資格制度を制定し、実施しています。

(3) 人員計画

① 運転士の登用計画

平成 18 年度、阪急電鉄教習所での教習、当社での研修を終え新たに運転士を 2 名登用しました。引き続き計画的に運転士の登用を進めてまいります。

(4) 教育・訓練

① 各課による教育・訓練の実施

教育・訓練については年間計画に基づき計画的に実施しております。

6. 2 設備対策

平成 18 年度に取り組んだ主な設備対策は次のとおりとなっております。

(1) 保線関係

① PC まくらぎ更新工事

江坂駅～桃山台駅間 下り線 0k 285m～0k 385m・上り線 3k 607m～3k 658mの PC まくらぎ 219 本の更新を行いました。

② 分岐材料更新工事

桃山台駅、千里中央駅各構内の分岐部のレール部品の更新を実施しました。

③ レール探傷検査

江坂駅～千里中央駅間の本線レール全線の超音波レール探傷検査を実施しました。



PC まくらぎ更新作業風景

(2) 工務関係

① 高架橋高欄更新

コンクリート構造物からの剥落による第三者災害を回避し安全確保に努めるため高架橋ブロック積高欄の更新ならびに高架橋コンクリートの剥落防止工事を計画的に進めています。



更新前



更新後

② 耐震補強工事の推進

鉄道構造物の大地震時に対する耐震診断、概略設計を進めました。

③ 構造物管理支援システムの導入

各構造物の諸元データや定期検査の記録や変状データをデータベース化し、蓄積管理することによって情報の一元化を図り、情報検索も容易にできるシステムを設置し管理業務の効率化・高度化を図っています。



(3) 電気関係

① 地震計更新

桃山台駅に設置してある地震計を更新いたしました。この地震計により震度4以上を観測すれば、列車無線により走行中の各列車に対し、自動で緊急停止の放送を行います。



② 千里中央駅継電連動装置更新工事

千里中央駅構内の継電連動装置（列車の進路方向により転てつ機を制御し、信号機を現示する装置）の更新を実施しました。また運転士の信号の視認性を高めるため、LED信号機を採用しました。

③ 電気転てつ機更新



江坂駅、桃山台駅、桃山台車庫各構内の電気転てつ機 計21台とその据付用品19組の更新を実施しました。

(4) 車両関係

① S I V（補助電源装置）更新

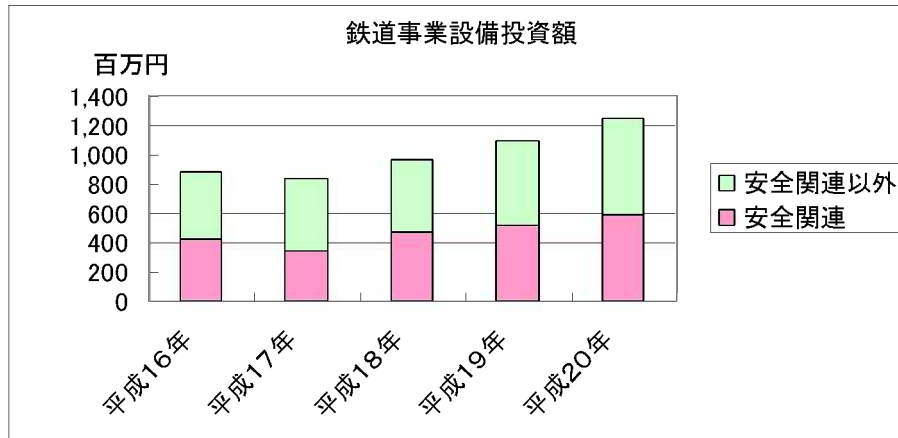
経年使用による電子部品の劣化、基盤のはんだの劣化等での事故防止を図るため、S I V更新を1編成実施しました。

6. 3 安全投資

平成16年度から平成20年度（19、20年度は予算）の当社の鉄道事業に対する設備投資額のうち安全関連とそれ以外のそれぞれの投資額は以下のとおりとなっています。

■鉄道事業に対する設備投資額 (千円)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
安全関連	418,217	344,568	466,528	514,200	587,600
安全関連以外	469,262	495,847	502,142	580,000	658,700
合計	887,479	840,415	968,670	1,094,200	1,246,300



6. 4 安全に関する現場等における取り組み

(1) ヒヤリ・ハットの収集について

現場ではヒヤリ・ハットシートの活用等によりヒヤリ・ハット情報を収集しています。平成18年度は8件のヒヤリ・ハット情報の報告があり、その一部を紹介します。

発生日時	場所	概況	対策
平成18年 12月7日	緑地公園駅 ホーム	列車がホームに進入する際、ホーム中程で背を向けた旅客が突然軌道内に唾を吐く仕草でホーム際に近づき列車に接触しかけた。	<ul style="list-style-type: none"> 列車遅延にならない程度で入駅速度を低くする。 ホーム監視の徹底
平成19年 1月11日	千里中央駅 構内	信号機をLED式に変更後、進路表示機に色が黄色に近く、警戒信号と見間違いかけた。	<ul style="list-style-type: none"> 進路表示機にフィルターを取り付け信号機の輝度を調節した。
平成19年 1月25日	江坂駅構内	走行中、縦揺れを感じた。	<ul style="list-style-type: none"> 列車添乗による確認を実施し、夜間軌道のつき固め等を実施した。

また、収集したヒヤリ・ハット情報は運輸安全推進会議等で対策を検討し、重要なものについては、職場に事象・対策等を掲示することでヒヤリ・ハット情報の共有化に取り組んでいます。

(2) 車両課日替わりカレンダーについて

車両課では本日の行動目標として、写真と安全警句からなる安全カレンダーを使用し、始業時に指差唱和をすることで、安全意識向上を図っています。



6. 5 緊急時対応訓練

平成 18 年 10 月 27 日(金)の終電後、事故合同復旧訓練を実施しました。この訓練は列車事故等、緊急事態発生時において関係各課が緊密に連携し事故復旧措置が執れるよう、また適確かつ迅速な対応により、社会的影響および被害を最小限に留めることを目的に実施しました。

■事故の想定

国道 423 号線（新御堂筋）を走行中のトラックの事故により積荷のコンクリートブロックが線路上に落下したため、車両およびサードレール保護板を損傷した。

■訓練内容

総務班…広報活動、非常食手配

運輸班…乗客避難誘導、モーターカーおよび列車手信号誘導、退行運転

工務班…コンクリートブロック回収

電気班…サードレール保護板・碍子取替え

車両班…排障器・高さ調整弁連結棒損傷修理、床下周り点検



6. 7 安全研究

当社では他社事故事例等を活用し、各課の運輸安全推進会議等で事例研究を実施するほか、阪急グループ内の鉄道事業者各社の技術部門ではグループ内での技術担当者との交流ならびに相互の技術力の向上にむけ「グループ技術連絡会」を立ち上げ、当社も参加しております。また、運転関係指導者講習会等の外部講習会に参加することで、安全研究に取り組んでいます。

7 利用者・住民の皆さま・関係者との連携

7. 1 利用者・住民の皆さまからの声

当社では、鉄道の日イベント「北急ふれあいフェスティバル」の開催時等に利用者・住民の皆様からの声として参加者に対してのアンケートを実施しております。ここで実施いたしましたアンケートにおいて、千里中央駅の北改札、南改札を最終まで開けてほしいというご意見をいただきました。このご意見に応え、平成 19 年 4 月より千里中央駅の北改札、南改札の営業時間を従来の 7 時～22 時を 6 時～最終までに変更いたしました。

7. 2 利用者・住民の皆さまへの要望

非常停止合図装置の取扱について

江坂駅、緑地公園駅、桃山台駅のホームには、お客様が誤ってホームから転落された場合に列車を停止させる、非常停止合図装置を設置しております。ホーム上で、危険な状況を発見した場合はホームに設置している「非常停止ボタン」を押していただきますようご協力をお願いいたします。



なお、千里中央駅の非常停止合図装置は平成 22 年度に設置する予定です。

7. 3 利用者・住民の皆さま、関係者との協働

(1) 豊中・吹田消防本部による安全対策研修会の実施

平成 18 年 10 月 31 日(火)と 11 月 1 日(水)に豊中市消防本部および吹田市消防本部の消防隊総勢 43 名が参加し、当社桃山台車庫において鉄道災害時の安全対策研修会を実施しました。

■実施内容

- ・ 駅ホームから軌道内に転落した男性が列車に巻き込まれて下敷きになったという想定で事故対策実技訓練を実施しました。
- ・ 車両の基礎知識（車両の構造・重量・床下高圧機器配置等）の説明を実施しました。



(2) 「こども 110 番の駅」の取り組み

地域のこどもは地域で守り、子どもたちが安心して暮らせる環境を確保する取り組みとして、関西鉄道協会と連携し「こども 110 番の駅」を実施しています。

「こども 110 番の駅」では目印となるステッカーを見て、こどもが駅に助けを求めてきた場合に、こどもを保護し子供に代わって 110 番通報を行うなどの対応をとります。



8 安全報告書への意見募集

北大阪急行電鉄では安全報告書の内容および安全に対する取組みについてのご意見を募集しております。

連 絡 先
北大阪急行電鉄株式会社 鉄道部運輸課
住所：〒561-0872 大阪府豊中市寺内2丁目4番1号 緑地駅ビル8F
電話：06-6865-0645（月～金9:00～17:50）
FAX：06-6866-0254