

3-5. 運輸安全マネジメント評価

国土交通省が実施する運輸安全マネジメント評価は、運輸事業者の安全管理体制が適切に構築され、機能しているかについて確認・助言が行われるものです。

当社では、平成 19 (2007) 年 6 月に第 1 回目の評価を受け、以降、平成 25 (2013) 年度まで計 6 回の評価を受けています。

6 回目となる平成 25 (2013) 年 10 月の運輸安全マネジメント評価では、安全管理体制の維持及び改善に関する取組みについて一定の評価を受け、次回の評価が前回評価から概ね 2 年後となる旨、国土交通省より通知がありました。この際、前回評価後ほぼ 1 年後に安全管理の取組み状況を中間報告することとなっており、国土交通省に対し、平成 26 (2014) 年 10 月に報告書を提出しています。



平成 25 (2013) 年度の運輸安全マネジメント評価

V. 鉄道事故等と再発防止措置

1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害・電気事故の発生件数

【事故等報告（鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告）】

平成 26 (2014) 年度に鉄道運転事故は発生していません。また、平成 26 (2014) 年度は、インシデントが 1 件、輸送障害が 4 件、電気事故が 1 件発生しました。

		平成 26 (2014) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 24 (2012) 年度
鉄道 運 転 事 故	列車衝突事故	0	0	0
	列車脱線事故	0	0	0
	列車火災事故	0	0	0
	踏切障害事故	0	0	2 (2)
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	0	4 (4)	9 (9)
	鉄道物損事故	0	0	0
合計	0	4	11	
インシデント		1	0	0
輸送障害		4 [3]	5 [5]	4 [2]
電気事故		1※	0	0

注：() 数は、線路内立入り等による人身障害事故件数 [内数]

[] 数は、自然災害・第三者行為等による件数 [内数]

※は、車両点検作業中の感電事故

2. インシデント・輸送障害の内訳

【インシデント報告（鉄道事業法・鉄道事故等報告規則に基づく報告）】

インシデントとは、「鉄道運転事故には至らなかったが、事故が発生するおそれがあると認められる事態」のことです。

(件数)

閉そく 違反	信号 違反	信号 冒進	本線 逸走	工事 違反	車両 脱線	施設 障害	車両 障害	危険物 漏えい	その他	計
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1

【輸送障害の内訳】

輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄道運転事故（上述の列車衝突事故・列車脱線事故等7項目）以外のものをいいます。

	平成 26 (2014) 年度	平成 25 (2013) 年度	平成 24 (2012) 年度
鉄道係員が原因の場合	1	0	0
車両・施設等が原因の場合	0	0	2
鉄道外の場合 (第三者行為、火災等)	2	4	2
自然災害の場合 (風水害、地震等)	1	1	0
総件数	4	5	4

3. 主なインシデント・輸送障害の内容 [平成 26 (2014) 年度実績]

○インシデント（踏切保安設備障害）

①発生日時・場所

平成 26 (2014) 年 5 月 1 日 午後 5 時 04 分頃

阪神本線 打出駅～香櫨園駅間 打出東口踏切、打出春日町踏切

②概要

梅田駅行き直通特急列車が、打出東口踏切道と打出春日町踏切道の両踏切道において、踏切の遮断棒が降下していない状態で通過しました。

原因は、踏切遮断機を制御する接続端子箱に侵入した小動物（ヤモリ）により、踏切制御回路が短絡したことによるものです。

③対応

午後 5 時 14 分より、両踏切の手前で一旦停止する注意運転による運転を再開しました。原因となった小動物を除去し、踏切の制御が正しく復旧したことを確認後、午後 6 時 48 分に通常運転を再開しました。この影響により 10 本の列車に遅れの影響がありました。

【インシデント（踏切保安設備障害）の対策について】

・ケーブル入線口の封鎖

小動物の侵入口となった開口部をパテにより埋めました。



対策実施前



対策実施後（パテ埋め実施後）

・絶縁端子カバーの取付け

接続端子箱の端子部分に絶縁カバーを取り付けることにより、小動物の侵入による踏切制御回路の短絡だけでなく、点検作業のミスによる短絡も防止しました。

・踏切制御回路の改良

踏切制御回路が短絡しても、同様の現象を発生させないよう、恒久的な対策として踏切制御回路方式を変更いたします。連続立体工事区間を除く阪神本線の踏切は平成 26（2014）年度に変更しました。また、阪神なんば線の踏切についても平成 27（2015）年度中に変更する予定です。



端子カバーを取り付けた状態

○輸送障害（水害）

①発生日時・場所

平成 26（2014）年 8 月 10 日 午後 1 時 50 分頃 本線武庫川駅構内

②概要

台風 11 号の接近により、沿線の風雨が強くなり、武庫川の水位が上昇し始め警戒にあたっていました。水位計が橋梁桁下 1.9m を表示するとともに現場点検者から運転見合わせの要請があり、本線尼崎駅～甲子園駅間の運転を見合わせました。

③対応

水位が低下し施設に異常がないことを確認した後、午後 4 時 00 分に運転を再開しました。この影響により、約 120 本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

○輸送障害（工事用車両脱線）

①発生日時・場所

平成 26（2014）年 9 月 11 日 午前 2 時 20 分頃 本線打出駅～香櫨園駅間 堀切川操車場構内

②概要

夜間に工事用車両（レール運搬車両）を堀切川操車場へ入庫させようとした際、工事関係者が信号確認を失念したことにより、分岐部分で工事用車両 2 両が脱線しました。このため、始発から本線甲子園駅～御影駅間の運転を休止しました。

③対応

午前 5 時 55 分に工事用車両を復線撤去し、施設点検を行い安全確認した後、午前 6 時 36 分から運転を再開しました。この影響により、約 50 本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

④対策

- ・工事関係者に対する安全教育を実施しました。
- ・操車場場内信号機の外方に、工事用車両一旦停止を注意喚起する看板等を設置しました。

4.行政指導

平成 26 (2014) 年 6 月、当社の一部車両において、本来、重要部検査を実施すべき走行距離 (60 万km) を超過して走行させていたことが判明したことに對して、国土交通省近畿運輸局より口頭警告を受け、再発防止に取り組んでおります。

また、同年同月には、国土交通省近畿運輸局による保安監査を受けました。保安監査の結果、車両の検査周期の管理状況を組織的に確認する体制構築、車両の定期検査記録を確実に実施できる管理体制の構築、車両の定期検査に係る規程等の教育を実施する体制構築などについて改善措置を講ずるよう指示を受け、近畿運輸局に對して改善報告を行いました。

VI.安全施策

1.安全施策 2014・安全重点施策の実施結果 [平成 26 (2014) 年度]

安全施策 2014 で定めた安全重点施策は、下記のとおりであり、それぞれ確実に取り組みました。

1-1 安全管理規程に基づく安全管理体制の充実

- ・ 「安全方針」の周知徹底と安全意識の定着
- ・ PDCAサイクルの内容・手法の周知の継続
- ・ 各職場における社員各々の役割と責任に応じた必要な知識・技術の習得及び向上

1-2 安全確保を最優先とする企業風土の醸成及びコンプライアンスの徹底

- ・ 各種運動及び点検の定期的な実施による社員への安全意識の浸透
- ・ 安全意識の浸透状況をより適確に確認するための安全意識アンケート調査内容の見直し
- ・ 経営トップ (社長)、安全統括管理者 (都市交通事業本部長) 及び各管理者 (各部長) の巡視、講話、念達等の実施による安全意識の更なる向上とそれぞれの責務の遂行状況の検証及びコンプライアンスの徹底



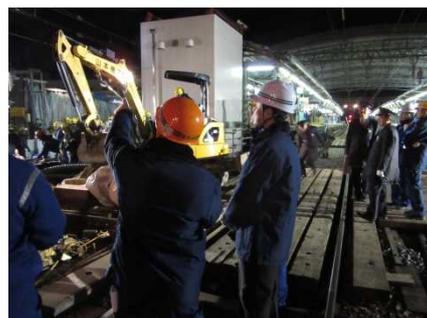
鳴尾連立工事視察 (社長)



非常呼集訓練時訓辞 (都市交通事業本部長)



列車火災旅客避難誘導訓練視察 (社長)



甲子園駅改良工事視察 (都市交通事業本部長)