

3. 安全目標

(1) 安全目標

当社では、鉄道事業における最優先事項である安全で安心な旅客輸送サービスの提供をより一層強固なものにするため、「安全基本方針」に基づき「安全目標」を定めています。

2023年度は以下の目標を定めましたが、法令違反および責任事故にあたる事案が各1件発生したほか、社内原因による輸送障害も前年度実績より増加したことから目標達成には至りませんでした。

2023年度「安全目標」

●達成を目指す定性目標

社会の安全安心を支える鉄道従事員として、常に社会的信頼に応える行動をとる

●達成を目指す定量目標

1. 責任事故 ゼロの継続 ⇒ 未達成（※次ページ参照）
2. インシデント ゼロの継続 ⇒ 達成
3. 社内原因による輸送障害 2022年度実績以下 ⇒ 未達成

【語句の注釈】

- ・責任事故：当社責任による運転事故や電気事故など
- ・インシデント：鉄道事故などが発生するおそれのある事態
- ・輸送障害：法令の届出基準（運休《部分運休含む》または遅延30分以上）に該当する事案

(2) 安全重点施策の取り組みテーマ

当社では、「安全重点施策の取り組みテーマ」を定め、各々がこのテーマを基に「安全重点施策」を策定することで、安全管理体制の継続的改善に努めています。2023年度は、以下のテーマを定めました。

2023年度「安全重点施策の取り組みテーマ」

1. 知識、技能の向上と次世代への継承
2. 危機対応力（自然災害、車内治安維持等）の強化
3. 各種取扱いや施設・車両に潜むリスクの検証・改善

○輸送障害（責任事故）の概要について

鋼索線（石清水八幡宮参道ケーブル）における3日間の運休

- 運休期間 2023年6月4日（日）～6月6日（火）
- 概要 6月3日（土）の営業終了後、乗務員の訓練にてケーブルカーに備え付けの自動ブレーキ装置を取り扱った後、ブレーキ機構の不具合によって復帰できず、その復旧作業に時間を要した為、3日間の運行を休止した
- 原因 自動ブレーキ装置位置決めボルトの折損およびボルト折損が起因したブレーキ機構の不具合
- 再発防止策
 - ・3ヶ月毎に自動ブレーキ装置位置決めボルトのき裂、緩みを確認する打音検査の実施
 - ・自動ブレーキ装置復帰時におけるブレーキ機構の状態確認

○法令違反の概要について

京阪線における一部車両の法定検査走行距離超過

- 判明日 2024年1月23日（火）
- 概要 車両の走行距離を管理するシステムにおいて、部門をまたぐデータの受け渡しに不備があり、京阪線の車両1編成で、法定検査の実施基準となる走行距離を超過して走行させていることが判明した。
- 原因
 - ・部門間コミュニケーションの不足及び目的意識の欠落（共通）
 - ・走行キロシステムの不備（システム管轄部門）
 - ・システム不具合への対応処理誤り（システム管轄部門）
 - ・確認体制・方法の不備（システム利用部門）（法定検査管理部門）
- 再発防止策
 - ・社内コミュニケーションの強化及び意識改革（共通）
 - ・システムの改修（システム管轄部門）
 - ・IT統制の強化（システム管轄部門）
 - ・走行距離データの確認の強化（システム管轄部門）（法定検査管理部門）
- 備考 この事案については、国土交通省近畿運輸局に報告し、口頭注意を受けております