

1 / 安全管理体制

(1) 基本理念・人物像・安全基本方針

京阪グループ経営理念体系のもと、鉄軌道事業と遊園地業に特化した当社の基本理念と、その基本理念を実現する人物像を定めています。また、全社員の安全意識の維持向上を図り、全社一丸となって安全確保に努めるため、「安全基本方針」を定めています。

基本理念

お客さまの安心のために、私たちは安全をさらに確固たるものにし、強さとやさしさ、進取の精神を持って、選ばれる鉄道を実現します。

人物像

「社会を支える鉄道のプロフェッショナルとして、自ら考え行動し自己を高め、次世代につなげていく」人物

安全 基本方針

- 1. 安全最優先**
安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。
- 2. 法令遵守**
輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- 3. 継続的改善**
安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

これらに加え、近年、激甚化する自然災害への対応にあたり、人命最優先の原則の他、「安全基本方針」を補足する「災害への対応方針」を2022年度に策定しました。

災害への 対応方針

以下の方針に基づき、平時からの備えと災害発生時の対応を行います

- (1) 人命最優先**
お客さま・社員の安全の確保を最優先します
- (2) 資産確保**
事業活動に必要な資産の確保を図ります
- (3) 社外連携と情報発信**
行政・関係先等との協力・連携、お客さまへの適切な情報発信に努めます
- (4) 早期運転再開**
可能な限り旅客輸送サービスの提供を継続し、被災区間の早期の復旧を果たします

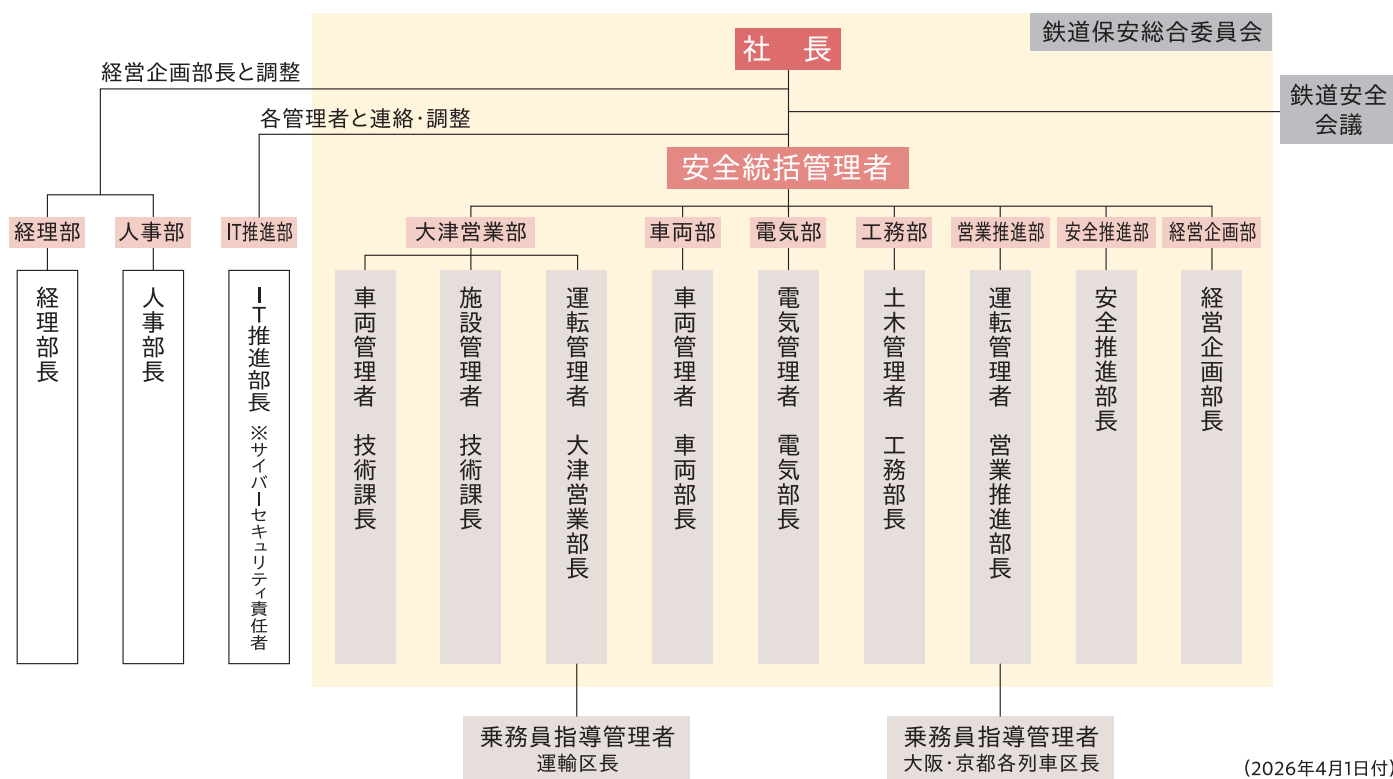
(2) 安全管理制度

安全管理規程に基づき、社長をトップとする安全管理体制を構築しており、鉄道安全会議、鉄道保安総合委員会などで鉄道の安全に関する事項を審議します。

安全統括管理者は輸送の安全確保に関する業務を統括・管理するため、各部門に管理者を置き、指揮します。

また、サイバーセキュリティを確保する体制を強化すべく、2026年4月1日付けの鉄道事業法施行規則改正に伴い、サイバーセキュリティ責任者を新設しました。

► 安全管理制度图



▶ 管理者などの役割

安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運転管理者	安全統括管理者の指揮の下、運転に関する事項および駅のホーム上または線路に近接して実施される業務(施設管理者が管理する業務を除く)の安全管理を統括する。
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する
土木管理者 電気管理者 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する
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する
経営企画部長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全の確保に必要な設備投資等に関する事項を統括する。また、設備投資計画について、経営状況に鑑み、中長期経営計画を調整する
安全推進部長	安全統括管理者の指揮の下、事故・災害等の防止に関する事項および「保安監査規程」に定める保安監査および安全管理体制の運用状況確認を担当する
経理部長	経営企画部長が立案した予算計画について、全社的な年度予算を調整する
人事部長	経営企画部長が立案した要員計画について、全社的な要員計画を調整する
IT推進部長	各管理者と調整の下、情報システムに関する事項を担当する
※サイバーセキュリティ責任者	※サイバーセキュリティの確保に関する事項を統括する

▶鉄道安全会議

社長、安全統括管理者、鉄道担当役員、経営企画部長、安全推進部長、京阪ホールディングス(株)経営企画室経営戦略担当(グループ事業推進)部長ならびに叡山電鉄(株)、京福電気鉄道(株)および中之島高速鉄道(株)の代表者で構成される鉄道安全会議を毎月開催しています。鉄道業の安全管理体制を適切に運営することを目的として、グループ会社との情報共有も行っています。

▶鉄道保安総合委員会

鉄道保安総合委員会は1967年に設置した運転保安に関する審議を行う委員会を前身とし、原則毎週開催しています。社長、安全統括管理者、鉄道業の各管理者により、鉄道業の安全確保、事業計画および営業政策を企画、立案するとともに、事故、インシデント、ヒヤリハット情報などの分析と事故防止対策の審議を行っています。

▶社長、安全統括管理者の巡視

春・秋の全国交通安全運動、夏の安全運転推進運動、年末年始の輸送安全総点検、特別巡視など、機会あるごとに社長・安全統括管理者の現場巡視を実施しています。主要駅・列車区・車両基地・工事現場などの視察や現場の第一線で活躍している担当者との意見交換を行い、一体となって安全性向上に努めています。



▲現場巡視



▲巡視時の意見交換

▶安全安心中期計画

鉄道事業の大前提となる安全で安心な旅客輸送サービスの提供を実現させるため、計画的に取り組むべき内容を取りまとめたものです。毎年度見直し、更新した本計画に基づき、さらなる旅客輸送の安全性向上とそれを支える人材の育成に取り組んでいます。

◆安全マネジメントのPDCAサイクル



(3) 安全目標・安全重点施策

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。

2025年度は以下の目標を定めました。定量目標である責任事故ゼロ・インシデントゼロは達成することができました。

2025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⇒**達成** 2. インシデント ゼロ⇒**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

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、各部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。2025年度は、以下のテーマを定めました。

2025年度「安全重点施策の取り組みテーマ」

1. 事故の未然防止に向けたリスク感受性の向上
2. 事故・災害や故障等の影響を最小限にとどめる対応力の強化
3. 知識、技能の向上と次世代への継承

(4) 安全管理体制の強化

監査の実施

▶ 保安監査

1974年に設置した監査専門部署の流れをくむ安全推進部が鉄道の現業部門に対して、定期的な保安監査を実施しています。現場調査・書類調査・ヒアリング調査などを通じて、輸送の安全確保に関する業務が適正に行われているかをチェックし、監査の結果を社長、安全統括管理者、監査役に報告します。定期監査のほか、必要に応じて臨時の監査も行います。

また、安全推進部が実施する保安監査以外にも、各部管理職が自らの部門に対して行う部内監査も実施しています。

▶ 安全マネジメント監査

鉄道の現業部門だけでなく、安全管理体制に含まれる社長、安全統括管理者、経営企画部、安全推進部、人事部、経理部、およびIT推進部に対して、安全マネジメント監査を定期的に行っています。安全管理規程に則り、安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図っているかを確認しています。

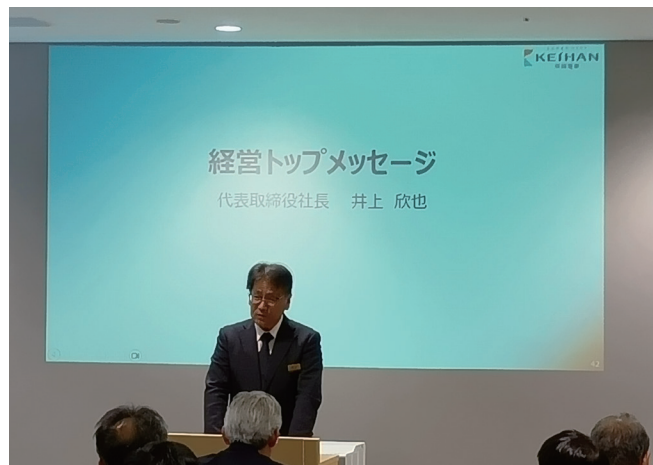


安全意識の向上

▶ 安全マネジメント・キックオフ

安全管理体制の強化に向けた年度単位の取り組みのスタートとして、安全安心に関するトップメッセージや次年度に向けた全社方針を社内に深く浸透させるとともに、鉄道従事員一人ひとりの安全意識の向上を図ることを目的に、毎年度末に「安全マネジメント・キックオフ」を開催しています。

2026年3月に開催した「2026年度安全マネジメント・キックオフ」においては、定例の内容に加え、大阪市高速電気軌道株式会社 執行役員 交通事業本部副本部長 万博輸送管理センター長 安全統括部長の江口清司氏をお迎えし、「2025大阪・関西万博への来場者輸送について」と題してご講演をいただきました。江口氏のご講演は、それぞれの業務を推進するうえで大変参考になる内容であり、今後の安全安心な輸送に向けた意識をさらに高める有益な機会となりました。



▲社長によるトップメッセージ



▲安全統括管理者から安全目標の解説



▲大阪市高速電気軌道株式会社 江口清司氏

現場における安全管理方法

▶出勤申告時アドバイス

出勤申告時に乗務員に対して、監督者が過去の運転事故の事例や当日の注意事項など、タイムリーなワンポイントアドバイスをを行うことで注意を喚起しています。ここでは、直接乗務員と対話することで精神状態や健康状態の確認も行っています。また、“指差喚呼”を監督者と乗務員が一緒に行うことで、安全意識・営業意識の向上を図っています。



▲出勤申告時の様子

▶アルコール検査

乗務員および社用自動車や設備を保守・点検するための特殊車両(保守用車)の運転業務に携わる者だけでなく、安全統括管理者配下の全係員に対して、業務開始前のアルコール検査を義務付けており、各部内にアルコール検査の責任者を選任するなどの管理体制を構築しています。



▶SAS(睡眠時無呼吸症候群)対策

SASとは、睡眠中に呼吸が止まる疾患です。睡眠中に10秒以上の無呼吸状態が1時間に5回以上、または7時間の睡眠中に30回以上あればSASと診断されます。主な症状は、昼間の耐えがたい眠気や集中力の低下などがあげられ、これらはヒューマンエラーにつながる恐れがあります。

上記症状に起因する事故・トラブルを抑止するため、運転士および保守用車の運転業務に携わる者全員にSASの簡易検査を実施しています。SASと診断された者に対しては、主治医と産業医の指導のもと、睡眠時にシーパップ装置(気道に空気を送り続けて気道を開存させる装置)を装着する対症療法を義務付けています。

▶KYT(危険予知トレーニング)

危険予知トレーニングを、頭文字である危険の「K」、予知の「Y」、トレーニングの「T」とってKYTと呼びます。KYTは、作業に従事する作業員が数名のチームとなり、事故や災害を未然に防ぐことを目的に、その作業に潜む危険を予想し、指摘し合う訓練です。鉄道部門では始業時などにチームごとにKYTを行い、事故防止に努めています。この活動によって、「作業における危険のポイント」や「チーム行動目標」を定め、それをチーム全員で“指差唱和”し、安全意識の向上を図っています。



▲KYTボード

ヒヤリ・事故の芽活動

▶情報の収集と活用

当社では、「ヒヤッとした」「ハッとした」事象（ヒヤリハット）に限らず、事故につながるかもしれない潜在する危険（事故の芽）を感性によって発見し、報告する「事故の芽報告」の取り組みを行っています。係員が日々行う日常業務の中から、リスク感受性を高めるために気付きの感性を養い危険箇所を早期に発見して、「事故の芽」として報告をすることを呼びかけています。

各職場から集約され、報告された情報は「ヒヤリ・事故の芽新聞」に掲載し、潜在する危険についての情報を共有します。また、「ヒヤリ・事故の芽会議」の審議を経て、優先度の高いものについて、設備の改善を実施し、事故の芽の早期除去に努めています。

※緊急を要する情報については、ヒヤリ・事故の芽会議を待たずに、関係部門に情報連携しています。

◆ヒヤリ・事故の芽報告件数

(2025年度) 単位: 件

当 社	営業推進部	42
	工務部	46
	電気部	62
	車両部	14
	大津営業部(営業課)	59
	大津営業部(技術課)	11
	安全推進部	3
	小計	237
委 託 ・ 協 力 会 社	工務関係	80
	電気関係	9
	車両関係	0
	大津関係	3
	小計	92
	合計	329

◆ヒヤリ・事故の芽活動 改善例

【場所】

柿木浜南踏切道

【状況報告内容】

門扉はあるが注意喚起の看板が無いため、一般の方が写真撮影のために無断で線路内に立ち入り、列車運行に支障をきたす。

【改善方法】

注意喚起看板を設置。

【ポイント】

他にも同様の箇所がないか点検。

改善前



改善後

