



安全報告書2019



阪神電気鉄道株式会社

安全報告書 2019

目次

I. ごあいさつ	1
II. 安全方針	2
III. 安全目標	2
IV. 安全管理体制と方法	3
1. 安全管理組織体制（概要図）	3
2. 管理者の役割	3
3. 安全管理の方法・確認機関	4
V. 鉄道事故等の発生状況	5
1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数	5
2. インシデント・輸送障害の内訳	5
3. 主な輸送障害の内容	6
VI. 安全重点施策	7
VII. 安全対策の実施状況	13
1. 教育・訓練と人材育成	13
2. 設備対策・検査点検	16
3. 安全投資	29
VIII. 2019年度の実績	30
IX. 鉄道をご利用のお客さま・沿線の皆さまとともに	30
1. 親しみを持っていただける鉄道を目指して	30
2. お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い	31
X. 安全報告書へのご意見等	32

※ 本報告書は、鉄道事業法第19条の4等に基づき作成・公表するものです。

I. ごあいさつ

平素は、阪神電車をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。また、当社事業にご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

昨年度は、地震、豪雨、台風の接近・上陸と度重なる自然災害に見舞われ、列車の運休や遅延によりご利用されるお客さまにはご不便をお掛けしました。これらの経験を踏まえ、初動対応のあり方、お客さまへの運転状況の情報発信、施設点検や運転再開までの対応等について見直し、改善に取り組みました。今後もこれらの取組みを検証し、異常時における対応力の強化を図ってまいります。また、ハード面におきましては、阪神なんば線淀川橋梁改築工事に着手しました。この工事は、運転保安の向上に加え、橋桁のかさ上げと橋脚数を減らすことによる高潮等の洪水対策を目的とするもので、早期実現を目指し、計画的に工事を進めてまいります。

このほか、神戸市内における踏切道の除却を目的とした高架化工事、梅田駅改良工事、耐震補強工事等を着実に進め、運転保安の向上に努めました。なお、ホームドアの整備につきましては、梅田駅においては駅改良工事の中で設置する予定であり、神戸三宮駅においては2021年春頃の稼働を目指し、本年、工事に着手する予定です。これらの工事につきましては、お客さまや近隣の皆さま、関係機関等のご理解とご協力をいただきながら進めてまいります。

一方、施設や設備面の改良とともに、係員に対する安全教育や各種訓練を通じて技術継承や安全意識の向上に注力しました。また、駅構内における安全性の向上につきましては、教育や啓発活動を継続的に実施し、目の不自由な方などお困りのお客さまに対する積極的な声かけや見守りを定着させるとともに、列車接近放送の改良やホーム縁端部に注意喚起ラインを設置するなどの対策を講じました。更に、本年3月より、阪神なんば線で使用する列車において、異常時の案内にも対応した多言語自動放送を開始しました。引き続き、訪日外国人を含む全てのお客さまに対する情報発信の強化に努めてまいります。

以上の取組みにより、2018年度におきましても、安全目標であります「責任事故ゼロの継続」を達成し、33年11か月にわたり責任事故が皆無であるとして、国土交通省近畿運輸局長より表彰をいただくことができました。

私ども鉄道事業に従事する者にとって、安全輸送は最大の使命であり、お客さまの当社に対する信頼の礎であります。これからも、お客さまに安心してご利用いただけるよう全役員・社員が一丸となり、更なる安全性の向上に邁進してまいります。



阪神電気鉄道株式会社
取締役社長
秦 雅夫

2019年7月

II. 安全方針

当社は、鉄道事業の安全確保への取組みに際して「安全方針」を定めています。

この安全方針は、2006年の制定時より、カードの携行を義務化するとともに各職場に掲示するなど、広く鉄道部門の社員へ周知しています。

●安全の最優先

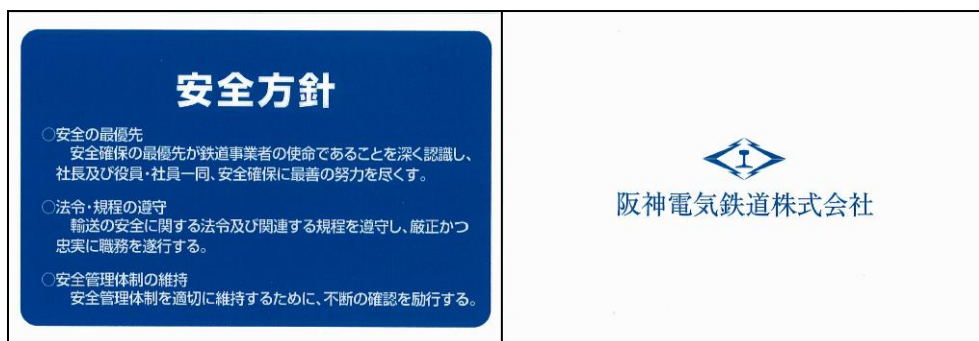
安全確保の最優先が鉄道事業者の使命であることを深く認識し、社長及び役員・社員一同、安全確保に最善の努力を尽くす。

●法令・規程の遵守

輸送の安全に関する法令及び関連する規程を遵守し、厳正かつ忠実に職務を遂行する。

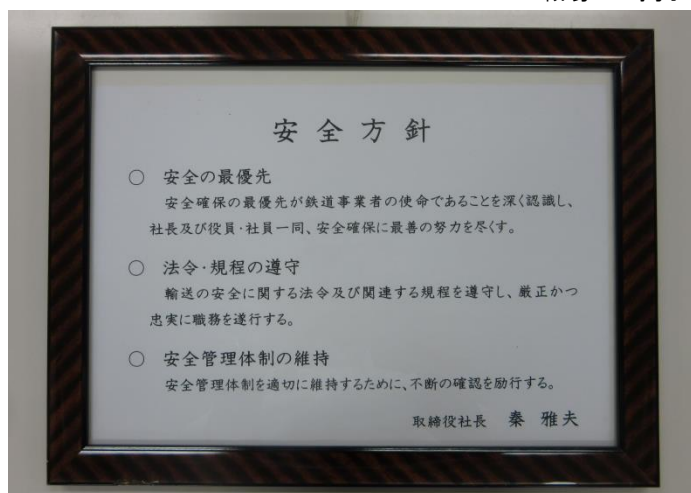
●安全管理体制の維持

安全管理体制を適切に維持するために、不断の確認を励行する。



携行カード（抜粋）

職場での掲示



III. 安全目標

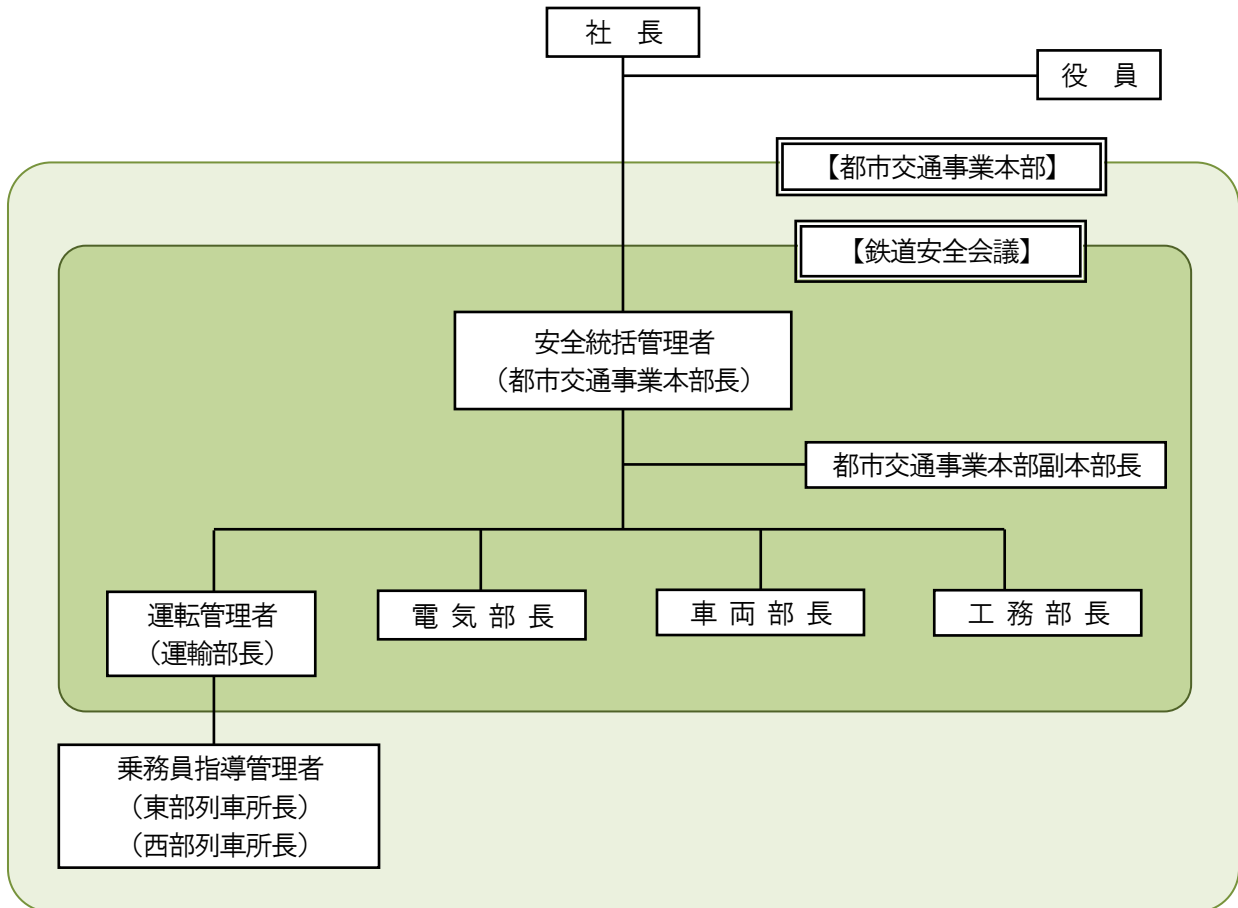
当社では、「安全目標」を次のとおり定めています。1985年4月以降、2019年3月末現在まで33年11か月の間、責任事故皆無を継続しており、国土交通省近畿運輸局長から表彰をいただきました。

●責任事故ゼロの継続

IV. 安全管理体制と方法

都市交通事業本部に安全統括管理者等を選任し、輸送の安全確保に係る役割を定めています。

1. 安全管理組織体制（概要図）

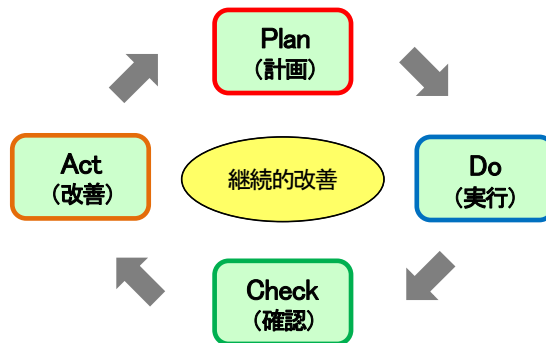


2. 管理者の役割

役 職	役 割
社 長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任を負う。
安全統括管理者 (都市交通事業本部長)	輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する。
運 転 管 理 者 (運輸部長)	安全統括管理者の指揮の下、列車の運行、乗務員の資質の保持、その他運転に関する業務を統括管理する。
乗務員指導管理者 (東部 西部各列車所長)	運転管理者の指揮の下、乗務員の資質の保持に関する事項を管理する。
電 気 部 長	安全統括管理者の指揮の下、電気施設に関する事項を統括する。
車 両 部 長	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。
工 務 部 長	安全統括管理者の指揮の下、軌道・土木・建築施設に関する事項を統括する。

3. 安全管理の方法・確認機関

安全確保に関する種々の取組みをPDCAサイクル（P=Plan[計画]・D=Do[実行]・C=Check[確認]・A=Act[改善]）により機能させ、高次元の安全確保を目指して、継続的改善を図っています。



鉄道安全会議

安全統括管理者（都市交通事業本部長）、運転管理者（都市交通事業本部副本部長・運輸部長）、都市交通事業本部各部〔運輸部・電気部・車両部・工務部〕の部長等で構成し、安全に関する事項について、検討・審議・決定及び指示する会議体です。

鉄道安全連絡会

都市交通事業本部各部の課長クラスで構成し、事故・ヒューマンエラー・トラブルについて情報を共有し、原因究明・対策立案を行う会議体です。更に、これら種々の案件について鉄道安全会議へ上申するとともに、鉄道安全会議での決定事項、指示事項等を円滑かつ確実に遂行するために相互確認する会議体でもあります。

内部監査

「鉄道輸送の安全確保に関する内部監査実施要領」に基づき、都市交通事業本部の各部は監査計画を策定し、各部の安全管理体制が適切に機能していることを確認するために部間でのクロスチェックによる客観性の高い監査を実施しています。また、監査実施後は振り返りを行い、内部監査の有効性についても検証しています。

なお、都市交通事業本部に対する監査を別途内部監査部により実施し、運輸安全マネジメントのPDCAサイクルが機能し、安全管理体制の継続性が確保されていることを確認しています。

マネジメントレビュー

マネジメントレビューとは、安全管理体制が適切かつ有効に機能しているかを確認し、必要に応じて見直し、改善する活動です。毎年、都市交通事業本部の各部長から社長へ安全施策の実施結果を報告しています。



マネジメントレビュー

運輸安全マネジメント評価

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、国土交通省が確認・助言するものです。

当社では、2007年6月に第1回目の評価を受け、2015年10月に第7回目の評価を受けています。

なお、第8回目の評価は2019年度に実施される旨、国土交通省より通知を受けています。

V. 鉄道事故等の発生状況

1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数

【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）】

鉄道運転事故とは、国土交通省令に定める「列車衝突事故」「列車脱線事故」「列車火災事故」「踏切障害事故」「道路障害事故」「鉄道人身障害事故」「鉄道物損事故」をいいます。2018年度の鉄道運転事故は2件でしたが、全てが第三者行為によるものです。また、輸送障害については10件発生しました。

		(件数)		
		2018年度	2017年度	2016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	1 (1)	0
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	2 (2)	2 (2)	2 (2)
	鉄道物損事故	0	0	0
合 計		2	3	2
インシデント		0	0	0
輸送障害		10 (8)	6 (5)	6 (4)

注：() 数は、自然災害・第三者行為等による件数 [内数]

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。2018年度にインシデントは発生していません。

【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。

		(件数)		
		2018年度	2017年度	2016年度
鉄道係員が原因の場合		0	0	0
車両・施設等が原因の場合		2	1	2
鉄道外の場合（第三者行為等）		2	4	4
自然災害の場合（風水害、地震等）		6	1	0
総 件 数		10	6	6

3. 主な輸送障害の内容

■輸送障害（車両故障）

発生日時：2018年5月1日（火） 12時35分頃

発生場所：武庫川線武庫川駅

発生事象：武庫川駅発武庫川団地前駅行き普通列車が武庫川駅停車中、運行不能となったため、武庫川線の一部列車の運転を見合わせました。救援措置後に同列車を車庫に回送し、13時50分頃運転を再開しました。この間、上下8本の列車が運休する影響がありました。

原因：車両の制御に必要な電源を供給する装置（電動発電機）において、制御基板の突発的故障により、出力値（電圧・周波数）が不安定になり、保護回路が動作して停止したためです。

対策：同形式車両（3編成）の緊急点検を実施し、正常であることを確認するとともに、同形式車両の検査時に実施する電動発電機の出力電圧・周波数の検査測定頻度を増やし、点検を強化しました。

■輸送障害（分岐器レールの亀裂）

発生日時：2018年12月28日（金） 11時00分頃

発生場所：本線梅田駅構内

発生事象：軌道巡視中の保線係員が、梅田駅構内の分岐器レールに亀裂を発見し、直ちに当該区間通過列車の一旦停止・徐行運転を行いました。その後、13時50分頃から梅田駅～尼崎駅間上下線の運転を休止してレール交換を実施し、15時00分頃から運転を再開しました。この間、約130本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

原因：分岐器を構成する部材に不具合が生じたためと推測され、全線に敷設されている全ての分岐器を点検し、異常がないことを確認しました。

対策：不具合が生じた箇所を線路巡視時の重点点検箇所として点検を強化しました。

■輸送障害（地震発生）

発生日時：2018年6月18日（月） 7時58分頃

発生場所：全線（本線、阪神なんば線、武庫川線、神戸高速線）

発生事象：大阪府北部を震源とした地震発生により、当社沿線に設置されている震度計が震度5弱を計測したため、全線で列車運行を停止しました。

対応：全線の施設点検を実施した後、試運転列車による安全確認を行い、15時00分頃から順次運転を再開しました。この影響により、約730本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。

■輸送障害（風水害）

発生日時：2018年9月4日（火） 13時55分頃

発生場所：全線（本線、阪神なんば線、武庫川線、神戸高速線）

発生事象：台風21号の接近に伴い、10時30分頃から本線の特急・急行の運転を順次見合わせ、13時20分頃には阪神なんば線の淀川防潮鉄扉閉鎖のため阪神なんば線の運転を見合わせました。その後風速が規定値を超過したため、13時55分頃に全線で運転を見合わせました。

対応：16時頃より風が弱まり、全線の施設点検を行い試運転列車による安全確認後、19時10分頃から本線と神戸高速線から順次運転を再開しました。この影響により、約880本の列車に運休や遅れ等の影響がありました。



防潮鉄扉閉鎖状況



甲子園駅西方の飛来物

VI. 安全重点施策

2018年度は、以下の6項目を安全重点施策として定め、重点的に取り組みました。

①安全管理規程に基づく安全管理体制の充実

毎年度発出する安全施策において、「安全方針」及び「安全目標」を周知するとともに、安全重点施策と具体的な行動計画を示し、安全意識の定着を図っています。

また、安全報告書の公表後には、本報告書を用いてPDCAサイクルによる安全管理の方法や各部の安全に関する取組みなどについての教育を実施し、安全管理体制の充実に努めています。

②安全確保を最優先とする企業風土の醸成とコンプライアンスの徹底

●経営トップ・安全統括管理者による訓示ならびに職場巡視

経営トップ（社長）、安全統括管理者（都市交通事業本部長）による訓示、職場巡視等を適宜実施することにより、安全意識の更なる向上とコンプライアンスの徹底を図っています。



非常呼集訓練時訓示（社長）



分岐器レール交換訓練（安全統括管理者）



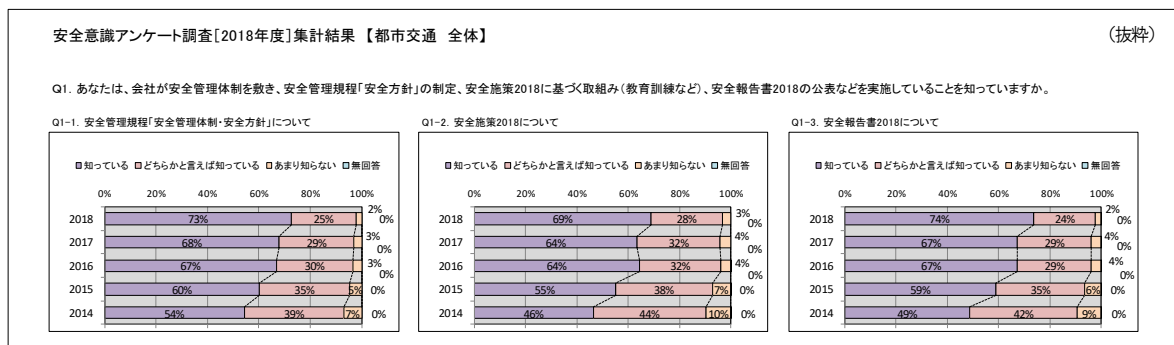
台車枠の磁粉探傷検査（社長）



社員との意見交換（安全統括管理者）

●安全意識アンケート調査による社員の安全意識の浸透状況の確認

安全意識の浸透度を確認するため、都市交通事業本部の社員全員を対象として安全意識アンケートを実施し、結果を安全に係る施策等に反映させています。



【部門をまたいだ教育・訓練による一体感の醸成】

●安全推進報告会の開催

2019年2月、安全推進報告会を開催しました。これは、都市交通事業本部の各部門が安全に関する活動や情報についてそれぞれ情報発信し、それらを各部門の社員間で共有することにより、一体感の醸成につなげていこうとする取組みです。



●過去の事故に学ぶ日

当社線内で発生した過去の事故等を風化させないために振り返りを行い、安全意識の向上を図ることを目的として、2018年5月に実施しました。



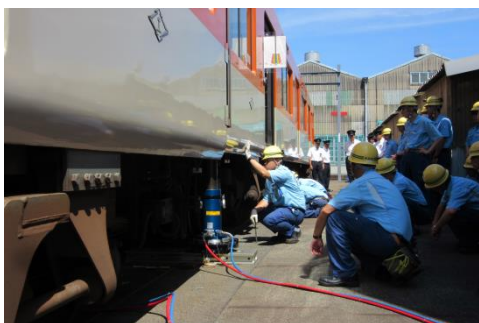
●安全報告書 2018 の教育

都市交通事業本部に所属する社員の更なる安全意識の向上を図るとともに、他部署の教育・訓練等の活動を知ることにより相互理解を深めることを目的として、各部合同による「安全報告書 2018」の教育を実施しました。



●各部合同訓練の実施

各部合同による訓練（脱線復旧訓練、電車線断線復旧訓練、車両故障処置訓練等）を実施することで、作業に関わる技能の維持・向上に加え、事故時における各部間の情報連携や共同作業により一体感の醸成を図りました。



脱線復旧訓練



車両故障処置訓練

③事故の芽・ヒヤリハットに関する取組みの確実な運用

鉄道運転事故やインシデントに至る恐れのある事象を事故の芽・ヒヤリハットとして情報収集し、ヒューマンエラー事象（作業手順誤り、運転操作誤り等）と、トラブル事象（施設・車両の故障、不具合等）に分類し、社内で共有しています。収集した情報を分析し、原因の究明、対応策を検討することで、同種事象の再発防止に努めています。

鉄道輸送の更なる安全性向上を図るための取組みとして、「安全目安箱」制度を導入し、各職場に「安全目安箱」を設置しています。この制度は、現場に潜む危険要因や操業中、作業中に気づいた「ヒヤッとしたこと」、「危ないと感じたこと」などの情報を収集・共有することで、他の者への注意喚起や、必要に応じた対策を施し、事故を未然に防ぐ取組みです。

2018年度は、約40件の情報が寄せられました。

《「安全目安箱」制度の積極活用（改善事例の展開により、積極的な情報提供を促進）》

寄せられた情報が多くの改善事例につながっており、その改善事例を都市交通事業本部各部がそれぞれ発行する部内報に掲載することで、各部員へ着実にフィードバックができ、更なる「安全目安箱」制度の活用を促進しました。

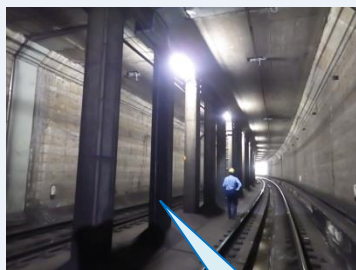
●改善事例1

[投函された情報]

地下線である神戸高速線内には、線間にあるトンネル中柱間への待避が必要な区間に手すりや待避所が設置されていない。列車通過時に風圧で体がふらついた時、危険である。

[対策]

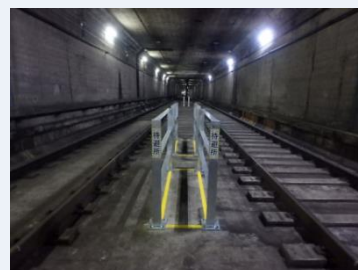
神戸高速線全線にわたりトンネル中柱への手すり設置や待避所を設置する工事を進め、2018年7月に完了しました。



トンネル中柱



手すり設置



待避所設置

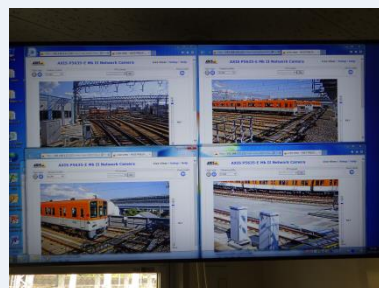
●改善事例2

[投函された情報]

ダイヤ乱れが発生した時に、石屋川車庫に臨時入庫した車両の車番確認が難しい。

[対策]

車庫内の在線状態の現地映像をモニターで確認し、車番確認を迅速に行えるようにしました。



④施設・車両の保守及び教育・訓練の管理状況の確認の徹底

施設や車両の保守管理及びこれを担う係員の教育・訓練の計画と実施結果を確認し、これらの管理状況を確実に把握しました。

各部に対して安全統括管理者による査察を実施し、施設・車両の保守及び教育訓練の管理状況の確認を行いました。



⑤駅構内における安全性の向上

お客さまに安心して駅施設をご利用いただくことを目指して、駅構内における安全性を向上させる方策を計画的に実施し、事故防止に努めました。

【ソフト面での対策】

●お客さまへの「声かけ・見守り」方法に関する技術部門向け勉強会

目の不自由なお客さまを初めとした駅等の施設でお困りのお客さまへの積極的な「声かけ・見守り」を実施するために、2018年度も技術部門（電気部・車両部・工務部）の社員を対象とした勉強会を開催しました。



●「声かけ・サポート」運動

関西の鉄道事業者 20 社局による「声かけ・サポート」運動に参加し、お客さまに安全で安心して駅等の施設をご利用いただけるよう、お客さま同士の声かけなどの助け合いへの協力を呼びかけています。



【ハード面での対策】

●ベンチの設置方向の変更

お客さまがホームから転落することを防止するために、2016 年より、一部のホーム上ベンチの設置方向を線路と直角方向に変更しています（2019 年 3 月現在、杭瀬駅や大物駅等 19 駅）。



●ホーム縁端部注意喚起ラインの設置

ホームからの転落及び列車との接触を防止するため、ホーム縁端部にしま模様の注意喚起ラインを野田駅・御影駅・西九条駅の 3 駅に設置しています。



●列車接近表示・放送装置の設置

全駅のホームに、列車接近表示器及び列車接近放送装置を設置し、列車の接近をお知らせしています。2019 年 3 月より、ご乗車時の足元注意放送（福島駅等 37 駅）や列車入線時の警告メロディを追加しています。あわせて、列車案内（次列車の発車予定時刻・種別・行先等のご案内）表示も行っています。

足元注意放送を追加



“ご乗車の際は足元にご注意ください”

“ご乗車の際は電車とホームの間が空いておりますので足元にご注意ください”



次列車案内や次列車在線位置案内を追加

⑥異常時における対応力の強化

異常時に安全を最優先する判断や行動ができるよう、訓練等を通じた対応力の強化を図りました。

●列車事故総合対応訓練

鉄道部門 4 部（運輸部・電気部・車両部・工務部）による初めての合同訓練を 2019 年 2 月に実施しました。訓練には約 80 名の社員が参加し、異常時におけるお客さまの安全確保を最優先とした迅速かつ確かな初動対応を再確認するとともに早期の事故復旧に関する知識や技術の向上及び部門間の連携強化を図りました。



●地震津波警報発令による避難誘導訓練

全乗務員（運転士・車掌）を対象に、列車運行中に震度 5 弱以上の地震が発生し、緊急停止した列車からお客さまを最寄り駅へ避難誘導する訓練を行いました。車内のお客さまへの情報提供では、英語による案内も行いました。



●テロ対処訓練

2018 年 11 月、神戸市消防局と合同で、神戸三宮駅で刃物を持った人物が暴れ多数の負傷者が発生するという想定のもと、お客さまの避難誘導や、消防による救急・救護活動などの訓練を実施しました。



●大阪北部地震を踏まえた初動対応力の強化

社員が通勤時などで当社線利用中に、事故や災害等に遭遇し、急きょ現場で救護救援・避難誘導や施設点検等を行う際、社員であることを明示する社員ワッペンを配布しました。また、施設の初動点検を速やかに開始するために配備している緊急点検セットやパンクレス自転車の増備、地震計の増設等、初動対応力の強化を図りました。



「社員ワッペン」着用

Ⅶ. 安全対策の実施状況

1. 教育・訓練と人材育成

都市交通事業本部の各部署は、年 5 回ある運動期間を中心に年間の教育・訓練計画を策定し、確実に実施することにより、社員の技能、知識、資質等の維持・向上に努めました。

- ・春の全国交通安全運動 …………… 4月
- ・運転保安に関する特別総点検 …………… 6月
- ・鉄道・軌道及び索道の安全運転推進運動 …… 7月
- ・秋の全国交通安全運動 …………… 9月
- ・年末年始の輸送等に関する安全総点検 …… 12月～1月

安全に関する講演会等

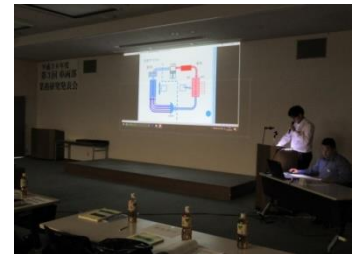
各部署では、業務改善や安全意識向上に関する取組みとして、安全講演会や発表会等を開催しました。



運輸部：業務改善研究発表会



電気部：業務改善提案発表会



車両部：業務研究発表会

●震災を語る会 ～阪神淡路大震災の経験者から若手社員へ記憶を引き継ぐ～

工務部では、2018年6月に震災を語る会を開催しました。この会は、1995年1月17日に発生した阪神淡路大震災を経験した部員が、震災時にまだ入社していない部員に対して、当時の被災状況や復旧工事の状況を語り継ぎ、現在、自分たちが行っている耐震補強工事や施設点検などの業務の意義を考え、自然災害に対して今後どのように活かしていくかを考える機会として開催しました。



●安全講演会の開催

2019年2月、都市交通事業本部の社員約100名を対象に、外部講師による、安全講演会を開催しました。この講演会では、コミュニケーションアドバイザー（元日本航空客室乗務員）の瀬川文子氏より、「ミスはどこまで話せるか？～ヒヤリハットが報告しやすい職場をつくる極意～」と題して、ご講演いただきました。



異常時対応訓練

大規模災害・事故等発生時における対応について、お客さまの避難誘導や被災した設備の復旧等に直接携わる者が迅速かつ的確に行動できるよう各種教育・訓練を実施しました。



地下駅防災訓練



列車火災訓練



断線復旧訓練



踏切保安装置復旧訓練



脱線復旧訓練



連結器アダプタを装着した連結・解放訓練



分岐器レール交換訓練



地下駅水防訓練

乗務員（運転士・車掌）の養成・教育と資質管理

●運転士

運転士になるためには、国家資格である動力車操縦者運転免許を取得する必要があるため、国土交通大臣の指定を受けた当社の養成所に入所します。入所資格は満 21 歳以上で、原則として車掌経験 2 年以上等の条件を満たした社員の中から社内登用試験により選抜されます。養成所においては、学科講習及び技能講習を受講し、学科試験と技能試験に合格した者が同運転免許を取得して、運転士として単独勤務で乗務することができます。その後も、列車所において助役から添乗指導等を継続的に受けることで、安全運転のための技能向上を促しています。

●車掌

車掌になるためには、駅係員を 1 年以上経験した社員の中から社内登用試験により選抜され、教習所に入所して学科講習及び技能講習を受講し、学科試験と技能試験に合格する必要があります。単独勤務で乗務するようになった後も、列車所において助役から添乗指導等を継続的に受けることで、安全運転のための技能向上を促しています。

●運転シミュレーターによる教育

2011 年 8 月に導入した運転シミュレーターは、運転台で操縦すると前面の液晶モニターに路線の映像が表示され、昼間、夜間や晴れ、雨、濃霧など様々な天候下での実際の運転状態が再現できます。また、CG映像により数々のアクシデントを設定することで、実際の業務中に体験することが稀である、又は実際の車両では訓練できない事故・故障等が疑似体験できます。その処置方法を反復して訓練することによって、乗務員が実際に異常事態に遭遇した場合、即座にかつ的確に対処できる能力の向上に大いに役立っています。



学科講習状況



運転士訓練状況（シミュレーター）



車掌訓練状況（シミュレーター）

●サービス介助士の取得

高齢のお客さまや障がいのあるお客さまのお役に少しでも立てるようサービス介助士資格の取得に取り組んできました。駅で勤務する助役・係員及び運転士・車掌の全員が同資格を取得しています。

お客さまに資格保有者であることを分かっていただけのように、名札に「サービス介助士」と明記しています。

※サービス介助士は、公益財団法人「日本ケアフィットサービス共済機構」が認定する資格で、おもてなしの心と介助技術を学び、介助の知識と技能を認定する資格制度です。



資格保有を明示した名札

●駅ホームにおける安全性の向上対策

目の不自由なお客さまにも安心して駅をご利用いただけるように、駅係員、乗務員が積極的に「声かけ・見守り」を行っています。

●アルコールチェック

乗務員は、出勤点呼時に助役と対面して、アルコール検知器によるアルコールチェックを実施しています。検知器の付属カメラで被測定者の顔写真を記録し、顔写真付の測定記録を助役等の監督者が確認しています。



●SAS（睡眠時無呼吸症候群）対策

運転士に対して、パルスオキシメーター（検査器具）を睡眠時に装着させSASの簡易スクリーニング検査を実施しています。その結果により、SASの疑いがある者は、検査医療機関において精密検査を実施し、SASと判定されれば、所定の治療と医師の診断を受ける体制となっています。

技術継承

●電気・工務総合訓練施設（大物実習所）の活用・拡充

電気・工務系の総合訓練施設である大物実習所には様々な模擬設備を配置し、保守係員の技能向上・技術伝承を目的とした教育・訓練に活用しています。

2018年度には、電車線、通信線、分岐器等を増設し、より実践的な訓練ができるように模擬設備の拡充を図りました。



2. 設備対策・検査点検

連続立体交差事業・橋梁改築工事

沿線各都市の都市計画事業として、線路の高架化等を進め、踏切道を除却することで交通渋滞の緩和と列車運行の安全性向上に努めています。

立体化率は本線で90%、阪神なんば線で90%、神戸高速線では100%と高い水準になっています。現在も本線住吉・芦屋間で高架化工事を進めており、この工事が完了すれば、本線の立体化率は95%となります。また、阪神なんば線淀川橋梁改築工事を進めており、この工事が完了すれば、阪神なんば線の立体化率は100%となります。

●本線住吉・芦屋間高架化工事

本線住吉・芦屋間の約4kmを高架化し、11か所の踏切道を除却しようとするものです。2015年12月に高架下り線（神戸三宮方面行き）に切り替え、現在、高架上り線（梅田・大阪難波方面行き）工事を実施中です。



高架橋工事現場（青木駅・深江駅間）



高架橋工事現場（青木駅部）

●阪神なんば線淀川橋梁改築工事

現在の阪神なんば線淀川橋梁は、線路部分が堤防の高さより低く、高潮時等には防潮鉄扉を閉鎖するなどの対応が必要であり、これを恒久的に解消するために本橋梁を嵩上げするものです。また、前後の区間を高架化し、工事区間約 2.4 km で 5 か所の踏切道を除却するもので、2018 年 12 月に工事着手しました。



現在の阪神なんば線淀川橋梁（左側）と完成イメージ図（右側）

駅の安全対策

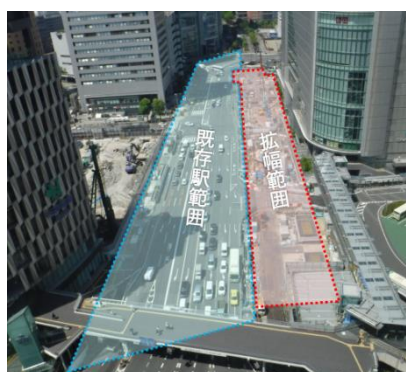
【駅改良工事】

●梅田駅

梅田駅では、安全性・利便性の更なる改善を図るべく、ホームの拡幅、ホームドアの設置、西改札側へのエレベーターの設置によるバリアフリー化等の工事を進めています。

2018 年度には、東西地下道の拡幅整備工事と一体的に、既存駅北側の拡幅範囲で障害物の撤去や、掘削工事、躯体構築等を実施しました。

なお、既存駅構内の工事を含め、2022 年度末の全体の完成を目指します。



駅空間の拡幅範囲（赤色部分）



障害物撤去工事状況



躯体構築状況

【プラットホームの安全対策】

お客さまのプラットホームでの転落防止及び転落時の事故防止のため、以下の対策を計画・実施しています。

●内方線の設置

目の不自由なお客さまがホームから転落されることを防止し、安全かつ安心して駅を利用できるようにするため、点状ブロックに内方線（ホームの内方側が認識できる線状のブロック）を併設しており、全駅への設置が完了しています。



内方線付き JIS 規格ブロック

●発光式列車接近表示器の設置

神戸三宮駅及び甲子園駅（降車専用ホームを除く。）の各ホームでは、お客さまのホームからの転落及び列車との接触防止対策として、ホーム床面に光で列車の接近・発車をお知らせするLEDによる発光式の列車接近表示器を設置しています。



ホーム床面発光式列車接近表示器

●非常通報装置

お客さまがホームから線路に転落された場合、線路内に敷設した転落検知マットによる検知又はホーム上に設置した非常通報ボタンの操作により、乗務員及び駅係員に表示灯と警報ブザーによって異常を知らせる装置を設置しています。

【転落検知マット設置駅】

設置駅：杭瀬・御影・西九条・九条・ドーム前

【非常通報ボタン設置駅】

全駅設置



転落検知マット



表示灯



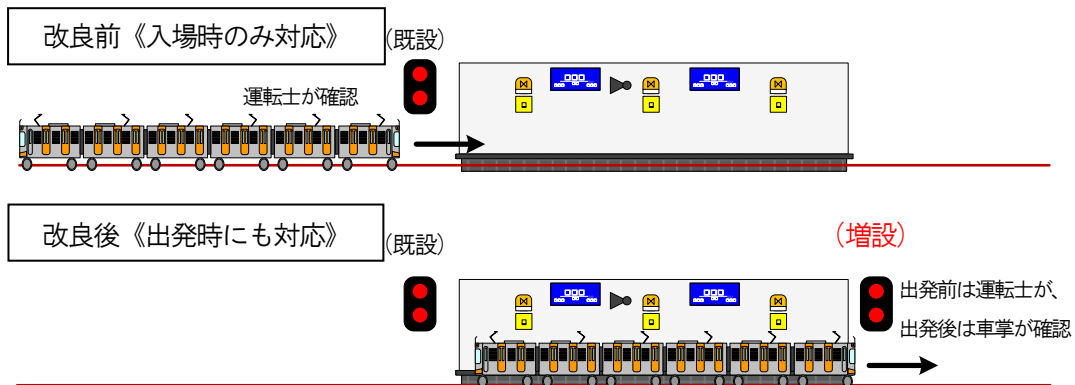
非常通報ボタン

●駅非常通報装置の表示灯の増設

当社の駅非常通報装置は、駅到着前又は通過前の列車の乗務員に知らせることを想定し、異常を示す表示灯を列車が入場する駅の手前に設置していましたが、2016年度より、列車が出発する際の異常を乗務員に伝えるため、進行方向のホーム端部にも、表示灯を増設しています。

2019年3月末現在、47駅の表示灯を増設しました（2018年度は福島駅・尼崎センタープール前駅等の11駅）。

2019年度は、深江駅・青木駅の2駅に表示灯を増設することにより、全ての駅の増設が完了する予定です。



●ITV（車掌確認用モニター）

曲線ホームや、ホーム上の建築物により、車掌が目視でお客さまの乗降を確認できない箇所に設置しています。列車の両側にホームがある尼崎駅2番線及び5番線においては、列車出発時における安全性を更に向上させるべく、本線側ホームに阪神なんば線側ホームを確認できるモニターを増設しています。



ITVモニター（尼崎駅5番線）

●待避用ホームステップ

ホーム下の避難が困難な箇所において、お客さまが線路へ転落された場合に、速やかにホーム上へ避難できるよう一定間隔で待避用ホームステップ（バー形式・梯子形式）を取り付けています。



待避用ホームステップ
（左側破線内がバー形式、右側破線内が梯子形式）

【その他の安全対策】

●地下駅における火災対策

避難誘導設備、排煙設備、防火防煙シャッター等の火災対策設備を各地下駅に整備しています。

また、お客さまに対しては、駅構内に避難経路図を設置し、万一の火災に備え、避難方法等についてお知らせしています。



防火防煙シャッター



避難経路図設置状況

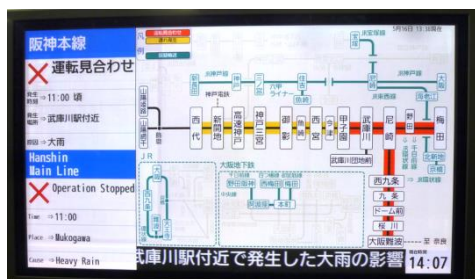
●駅構内における防犯対策

駅構内におけるお客さま及び駅係員の安全確保と犯罪の抑止を図るため、防犯カメラを設置し、映像を録画しています。

●情報案内ディスプレイ・案内検索端末

駅の改札口には、列車の運行状況を文字情報や路線図等を組み合わせて表示する情報案内ディスプレイを設置しています。また、一部の駅には、簡単なタッチパネル操作で先着列車情報や乗換情報などが検索できる案内検索端末を導入しています（情報案内ディスプレイは、東鳴尾駅、洲先駅を除く全駅への整備を完了しています）。

なお、運転指令室に営業指令を配置し、異常発生時により一層お客さまに迅速で正確な情報提供が行えるよう体制を整備しています。



情報案内ディスプレイ



案内検索端末

●「阪神アプリ」の配信

列車の運行情報とともに、列車走行位置や各駅における列車行先案内を提供しています。また、遅延や運休が発生した際や見込まれる際にはプッシュ通知でお知らせします。このほか、ダイヤ検索や各駅情報（ホーム案内、構内図、時刻表、バス、タクシー、シェアサイクル等）の閲覧が可能です。

【ダウンロードはこちらから】



QRコード (Android)



QRコード (iPhone)



●列車の運行情報専用の公式 Twitter アカウントを開設

毎日7時及び17時に運行情報を定期配信することに加え、列車の遅れが発生した際などには、適宜運行情報を配信しています。

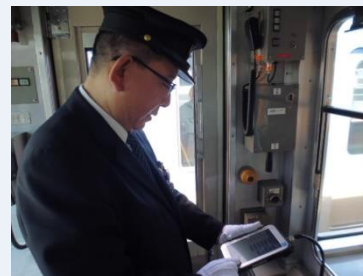
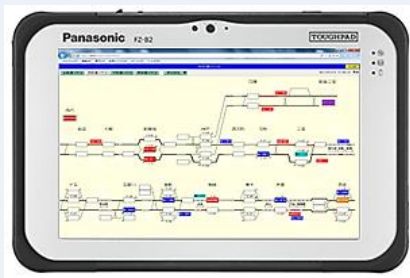
アカウント名：阪神電車運行情報【公式】 (https://twitter.com/hanshin_unkou)



●タブレット端末による運行情報のご案内

ダイヤの乱れなどが発生した際、列車の運行情報を「画像」により受信することができるタブレット端末により、お客さまへの適切なご案内に努めています。

また、2019年3月より、阪神なんば線で使用する列車においてタブレット端末を用いた多言語自動放送を開始しました。通常時の案内に加え、異常時における案内の一部も多言語放送に対応しています。



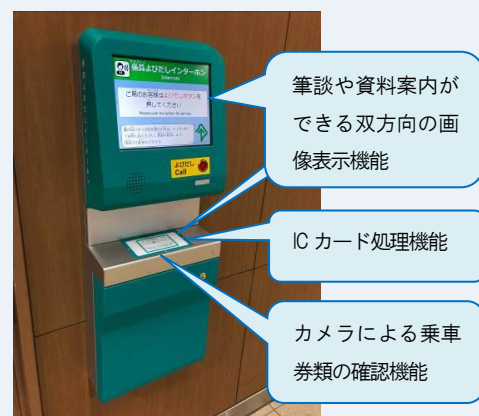
タブレット端末を操作している様子

●改札ロinkerホンの改良

駅係員不在時にご利用いただいている改札ロinkerホンを改良し、従来の音声通話機能に加えて、カメラによる乗車券類の確認機能、ICカード処理機能、筆談や資料案内ができる双方向の画像表示機能を新たに搭載しています。

2019年3月末現在、本線深江駅～春日野道駅で供用しています（深江駅、青木駅の一部改札口除く）。

2019年度は、本線福島駅～芦屋駅、阪神なんば線桜川駅～大物駅、武庫川線武庫川団地前駅で順次供用開始予定です。



踏切道での安全対策

●踏切障害物検知装置

車が通過する踏切道には全て踏切障害物検知装置を設置しています。この装置は、光線を照射する発光器とそれを受ける受光器、列車の運転士に異常を知らせる発光信号器等から構成され、踏切道内の障害物により光線が4秒以上遮断された場合、踏切道手前にある発光信号器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせます。



発光器 受光器



発光信号器

●踏切遮断棒

踏切道への自動車の無理な進入等により発生する踏切遮断棒の折損件数の多い踏切道に、大口径遮断棒カバーやスリット形遮断棒を採用しています。

スリット形遮断棒とは、遮断棒の先端部分がスリット形になっており屈曲応力を受けた場合でも折れにくく、ほぼ原状に復元するものです。



大口径遮断棒カバー



スリット形遮断棒

●踏切支障報知装置（非常ボタン）の設置

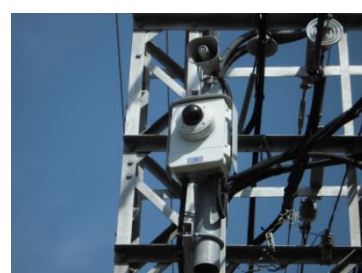
非常ボタンとは、踏切道内で自動車のエンストや脱輪、横断者の立往生等の異常があった場合に、トラブルの原因者や周辺通行者の手動操作（非常ボタンを押す操作）により、踏切道に接近する列車に異常・危険を報知する設備です。営業路線の全踏切道で設置を完了しています。



非常ボタン

●踏切監視カメラの設置

踏切道で事故等が発生した場合の早期の状況把握及び障害復旧の迅速化を目的として、踏切監視カメラを営業路線の全踏切道に設置しています。



運行上の安全対策

● P T Cシステム

当社は列車運行管理システムとして、P T C (Programmed Traffic Control) を導入しています。このP T Cとは、コンピューターに記憶された全列車の全ての駅における情報（出発時刻・番線・行先・会社種別・車両種別等）に基づいて信号やポイントを制御し、駅の案内表示器や放送等を自動的に行うシステムです。

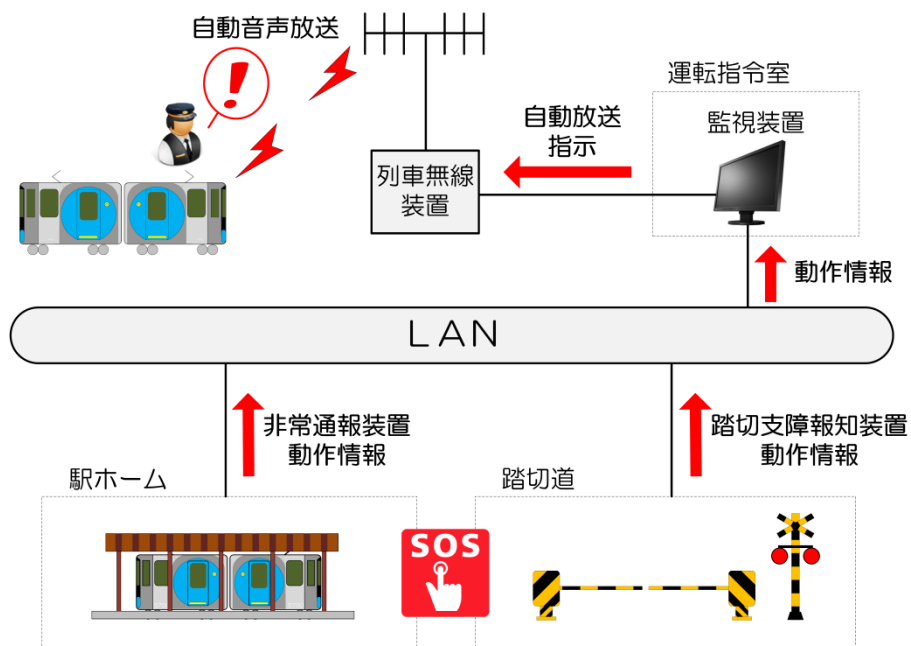
現在のP T Cは3代目で、2006年2月に更新した際に、計算機を2重系から3重系に変更して信頼性の向上を図っています。また訓練機能を充実させて、ダイヤ乱れ時の運転整理やプロ野球開催時の臨時ダイヤ設定のシミュレーションをより現実的な状況で訓練することが可能となりました。



運転指令室

● 駅及び踏切非常時における指令室への移報及び列車向け自動放送

駅ホームにおける非常通報装置の動作時や踏切道における踏切支障報知装置の動作時において、運転指令室へ警報を移報するとともに、列車無線により列車に対し自動音声通告を行うシステムを構築し、2018年6月より運用しています。



車両の安全対策

●運転士異常時列車停止装置

運転士の体調が急変した場合など、不測の事態が発生した際にも安全を確保できるよう、列車走行中にハンドルのスイッチから手が離れると、自動的に非常ブレーキがかかる装置を全運転台に設置しています。



●非常通報装置・非常通話装置

車内で非常事態等が発生した場合に乗務員に通報することができるよう非常通報装置を全車両に設置しています。また、これに加えて、インターホンタイプで乗務員との通話が可能な非常通話装置を設置しています。2019年3月末現在、全車両数362両のうち318両に設置しています。



非常通報装置



非常通話装置

●車両間の転落防止幌・転落防止放送装置

お客さまがホームから車両の連結間へ転落される事故を未然に防止するため、ゴム製の外幌を先頭部同士の連結間を除く全ての車両に設置しています。なお、先頭部同士の連結部には、音声で注意を促す転落防止放送装置を設置しています。



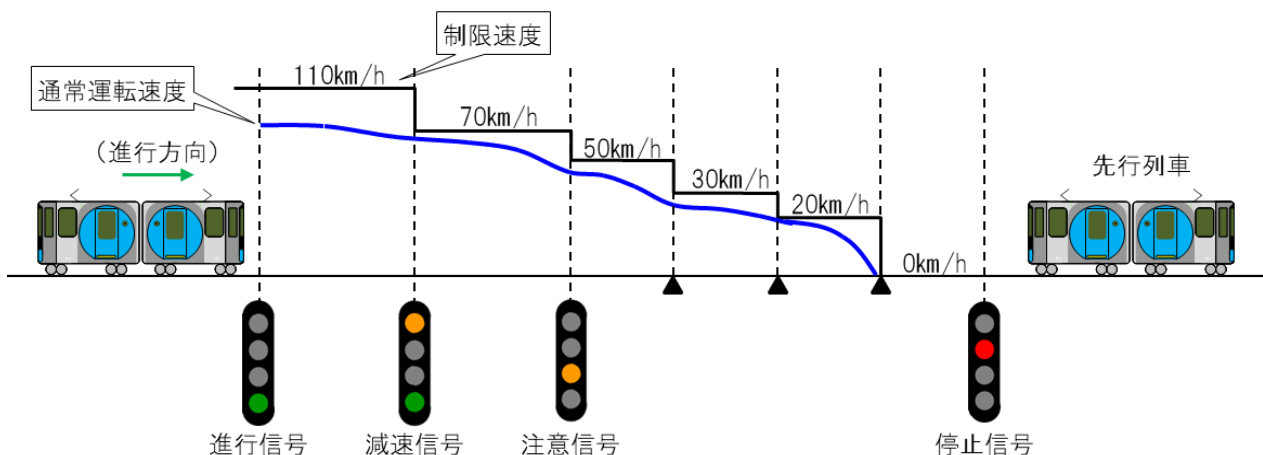
転落防止幌



転落防止放送装置

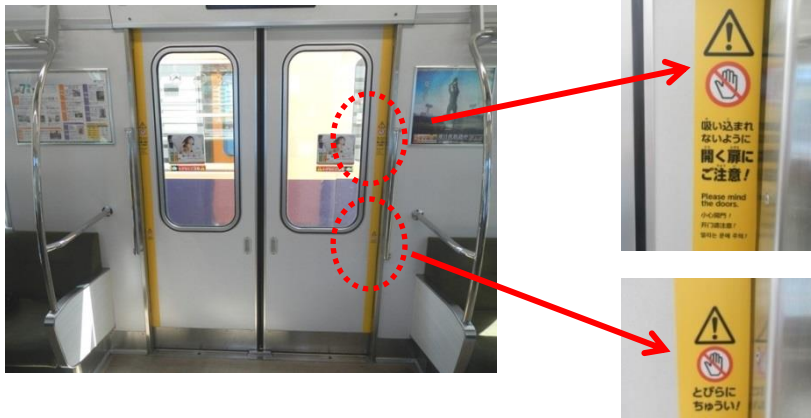
●ATS (Automatic Train Stop/自動列車停止装置)

ATS (自動列車停止装置) は、列車が信号機の現示等に基づいた制限速度以上で走行した場合、自動的にブレーキがかかり、減速・停止させる安全装置です。一部の曲線、線路の分岐器等における速度制限にもこのATSを利用して速度超過を防止しています。



●戸袋への吸い込み防止ステッカーの掲出

戸袋への手の吸い込み事故を防止するため、扉内側にステッカーを掲出し、扉付近のお客さまへ注意喚起を行っています。



自然災害に対する安全対策

●気象情報システム

阪神・淡路大震災を機に運用を開始した気象情報システムにおいて、沿線の各種気象観測データ（地震、雨量、風速、河川水位など）を収集しており、異常気象時における列車運行の安全確保に活用しています。

なお、沿線各所の気象観測機器として、地震計 3 か所、雨量計 6 か所、風向風速計 1 か所、風速計 8 か所、河川水位計 2 か所、河川監視カメラ 2 か所を設置していましたが、2018 年 6 月 18 日の大阪北部地震を踏まえ、地震計を 4 か所増設し、7 か所としました。

運転指令室の気象情報端末には、気象観測値が規制値を超えた場合における運転規制の自動提案機能や、運転規制区間を直感的に理解できる路線図表示機能などを設けることで、運転指令員をサポートしています。

当社における気象観測値に基づく主な運転規制は以下のとおりです。

【地震】

○震度 5 弱以上：全列車停止⇒徒歩による施設・設備点検⇒安全確認後に運転再開

○震度 4：全列車停止⇒25km/h 以下で運転再開（並行して施設・設備点検を行い、点検結果に基づき速度規制を解除）

【風速】

○警 報 [瞬間風速 25m/s 以上]：運転中止

○注意報 [瞬間風速 20m/s 以上]：速度規制



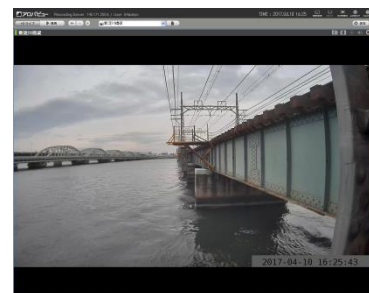
地震計



雨量計



風向風速計



河川監視カメラ（映像例）

●緊急地震速報（気象庁）の活用

地震発生時における列車運行の更なる安全確保に努めるため、「気象情報システム」に併せて、2007年8月より気象庁が配信する緊急地震速報を受信するシステムを構築し、運用を開始しています。

緊急地震速報や自社の地震計で震度4以上の地震を受信または検知した際には、地震発生を旨に列車無線にて自動放送することで、即座に列車の停止・減速といった危険回避行動をとることが可能となり、被害を最小限に抑えることができます。

また、2018年10月より、従来手法に加え、精度のより高い新たな地震予測方法であるPLUM法の受信にも対応しています。



緊急地震速報受信端末

※ 緊急地震速報は、主要動（S波）到達前に初期微動（P波）を地震計で検知し、主要動の大きさを予測するもので、現在、気象庁と防災科学技術研究所は、全国に約1,000か所、地震計を設置して配信体制をとっています。現在想定されている南海トラフ地震では、主要動が到達する約30秒前（阪神地域）に地震が予測可能とされています。

また、気象庁では震源や規模の推定を行う従来手法に加え、地震計で観測された揺れの強さから直接震度を予想するPLUM法による配信を2018年3月より開始しています。

●耐震補強

耐震性能の確保を目的として、高架橋柱の耐震補強工事を計画的に実施しています。

工事が困難とされる箇所においても、その状況に応じた補強工法を採用するなどにより、積極的に耐震補強工事を推進しています。



一面せん断補強工法

●巨大地震・津波対策

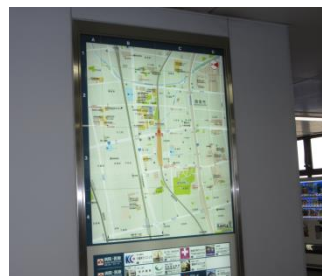
巨大地震・津波対策として次のような対策を実施しています。

- 各駅において掲出されている駅周辺地図に津波避難場所を明記しています。



「津波避難ビル」図記号

※「津波避難ビル」は、津波が発生した際に緊急に一時避難することができる自治体が指定した公共施設や民間の商業施設などの建物です。



駅周辺地図



駅周辺地図（拡大）

- 阪神なんば線の新淀川橋梁上において、地震・津波発生時に橋梁上に停止した列車からのお客さまの避難誘導を円滑に行うため、列車から線路へ降りるための梯子を橋梁上に設置しています。また、橋梁上で避難方向と距離がわかるように距離標を設置しています。



降車用梯子



距離標

施設・車両の検査・点検

【電気関係施設の検査・点検】

●信号機の定期検査

信号機は、前方の列車状況を運転士に伝える装置で、運転士は信号機の現示に従って運転します。信号機の定期検査では、レンズ清掃や電圧測定、電球の状態確認などを行い、設備の安定維持に努めています。



信号機の定期検査

●踏切保安装置の定期検査

踏切保安装置は、鉄道と道路が平面交差する踏切道に設置されている装置です。定期検査では、列車の接近を知らせる警報機、列車接近時に道路を遮断する自動遮断機、障害物検知装置などの点検を行い、設備の安定維持に努めています。



踏切保安装置の定期検査

【土木関係施設の検査・点検】

●高架橋等の定期検査

高架橋等については、目視による検査を実施し、異常の可能性があると判定された箇所については、高所作業車等を用いた詳細目視検査やテストハンマーによる打音検査等により、異常の有無を確認しています。



地上からの目視検査



近傍での詳細目視検査

●トンネルの定期検査

トンネルについては、高解像度のラインセンサカメラによりトンネル内空を連続的に撮影し、この撮影画像を用いて異常の有無を高い精度で確認しています。また、軌道足場を用いてテストハンマーによる打音検査により、異常の有無を確認しています。



画像撮影状況



打音検査状況

●軌道検測車による軌道変位検査

軌道検測車により軌道 5 成分（軌間・水準・高低・通り・平面性）を 0.25m 間隔・0.1mm 単位で測定をしています。検測結果を線路補修計画の立案に活用し、安全な軌道維持に努めています。



軌道検測車

【車両の検査】

車両の安全を保つため、尼崎車庫・工場で検査を実施しています。定期的な検査は、列車検査、状態・機能検査（月検査）、重要部検査、全般検査で、このほか必要に応じて臨時検査を行っています。

●列車検査

10 日を超えない期間ごとに、電車の主要部分について行う検査です。ブレーキシューやパンタグラフのすり板等の摩耗部品も取り替えます。

●状態・機能検査（月検査）

3 か月を超えない期間ごとに、電車の各部の状態及び機能について行う検査です。電車を動かすモータや制御装置等の内部の状況を点検し、必要に応じて手入れ品や部品を取り替えます。

●重要部検査

4 年又は走行距離が 60 万 km を超えない期間のいずれか短い期間ごとに、動力発生装置、走行装置、ブレーキ装置、その他の重要な装置の主要部分について行う検査です。

●全般検査

8 年を超えない期間ごとに、電車の主要部分を取り外して全般にわたって行う検査です。



状態・機能検査(月検査)



重要部検査



全般検査

●台車枠の磁粉探傷検査

台車は車両を支える重要な装置であり、重要部検査・全般検査時には、主要な部位である台車枠について非破壊検査の一つである磁粉探傷検査を実施し、安全性を確保しています。

※ 磁粉探傷検査とは、鋼材を磁化させ傷に磁粉が付着することを利用して傷を検出する検査です。



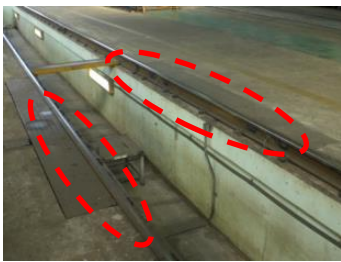
台車



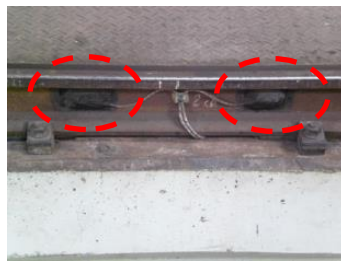
検査状況

●輪重測定（車両の脱線防止対策）

車両の脱線防止対策として、尼崎車庫内に輪重測定装置を設置しており、左右の車輪にかかる重量バランス（輪重比）の厳密な管理を定期的に行っています。



ひずみゲージ設置箇所



ひずみゲージ（拡大）



輪重測定

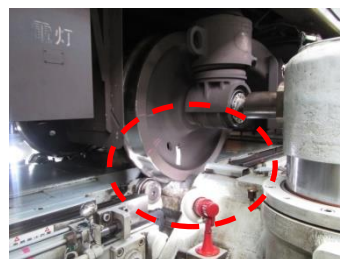
※ 車輪がレール上を通過する際に発生するレールたわみ量を測定、パソコン解析し、両輪の重量バランスを管理しています。レールたわみ量は、レール側面に取り付けたセンサー（ひずみゲージ）により測定します。

●車輪転削盤（車輪削正）

走行による車輪の摩耗や車輪表面（踏面）の損傷等を修正する装置です。安全・快適な走行を維持するとともに、踏面損傷に起因する不快な音や振動を防ぎます。



車輪転削盤



車輪を削正している箇所

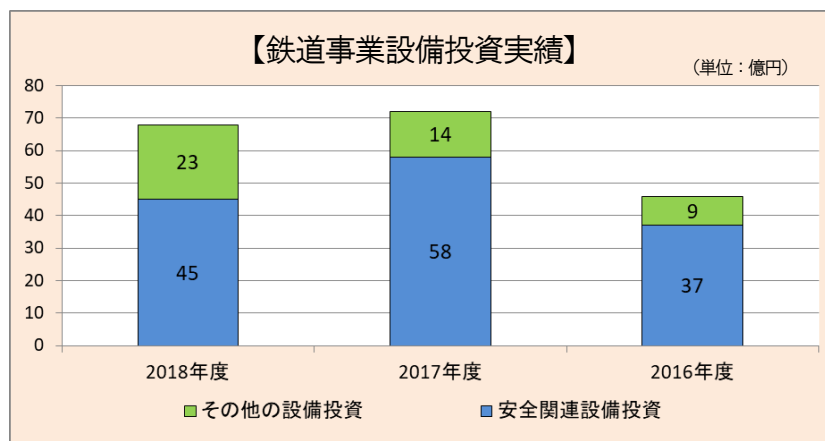
3. 安全投資

2018年度は、設備投資総額 68 億円のうち 45 億円を安全関連設備に投資しました。主な内容は、神戸市内の高架化工事、車両の新造及び改良の実施、ホームの拡幅やバリアフリー化等を主目的とした梅田駅改良工事・高架橋の耐震補強等です。

（単位：億円）

	2018年度	2017年度	2016年度
安全関連設備投資	45	58	37
その他の設備投資	23	14	9
設備投資総額	68	72	46

※ 「鉄道事業者による安全報告書の作成手引き〈参考資料〉安全関連設備投資について」に基づく区分



VIII. 2019 年度の取組み

1. 安全重点施策 [2019 年度]

2019 年度も引き続き、以下の 6 項目を安全重点施策とし、年間の教育・訓練計画に基づき、積極的に取り組んでまいります。

- ①安全管理規程に基づく安全管理体制の充実
- ②安全確保を最優先とする企業風土の醸成とコンプライアンスの徹底
- ③事故の芽・ヒヤリハット等に関する取組みの確実な運用
- ④施設・車両の保守及び教育・訓練の管理状況の確認の徹底
- ⑤駅構内における安全性の向上
- ⑥異常時における対応力の強化

2. 安全関連投資計画 [2019 年度]

2019 年度は、以下の安全関連投資計画を確実に実施します。

- ・連続立体交差事業（高架化工事）等の継続推進（東灘連立[住吉川以東]、阪神なんば線淀川橋梁改築）
- ・車両の新造及び武庫川線対応車両の改造
- ・耐震補強の継続実施（野田駅・姫島駅・大物駅等高架橋柱補強）
- ・駅改良工事の継続実施（梅田駅）
- ・ホームドアの整備（神戸三宮駅 2021 年春頃完了予定）
- ・設備更新 等

IX. 鉄道をご利用のお客さま・沿線の皆さまとともに

1. 親しみを持っていただける鉄道を目指して

●小学校へ出張授業

沿線の子どものための社会学習に貢献するため、沿線の小学校で、駅長による出張授業を行っています。阪神電車の歴史や、電車の仕組み、鉄道利用時のマナー、鉄道の仕事などの説明を行っています。



●子ども向け体験型学習「阪神電車まなび基地」を開催

子ども向け体験型学習の場として、「阪神電車まなび基地」と題した親子見学会等を定期的で開催しています。

鉄道の安全を支える仕事として、子どもたちに電車線や線路の保守作業を体験していただいているほか、阪神電車の歴史を紹介するなど、皆さまに地元の鉄道の存在をより身近に感じていただく取組みを行っています。



●鉄道の日「はんしんまつり」を開催

地域の皆さまに阪神電車に親んでいただくことを目的に毎年開催している「はんしんまつり」において、「鉄道信号機、踏切操作体験コーナー」を設け、ご来場された多くのお客さまに踏切の非常ボタン操作を体験していただき、事故防止についての啓発活動を行いました。



2. お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い

ホーム上でのお願い

●駆け込み乗車は危険です！

駆け込み乗車は危険です。思わぬ事故の原因となります。次の電車のご利用をお願いします。

●ホーム縁端部での歩行は危険です！

ホーム縁端部での歩行は、線路への転落や電車との接触のおそれがあり、危険です。できるだけホーム縁端から離れた位置での歩行をお願いします。電車の接近の際には、黄色い線の内側へおさがりください。

●黄色い線の上には荷物等を置かないでください！

ホーム上の黄色い線は、目の不自由な方の重要な誘導案内用設備となっています。立ち止まったり、荷物を置いたりしないようにお願いします。



●異常時は「非常通報ボタン」を押してください！

ホームから線路へ転落されたお客さまを発見した場合などの異常時には、「非常通報ボタン」を押してください。電車に異常を知らせることができます。

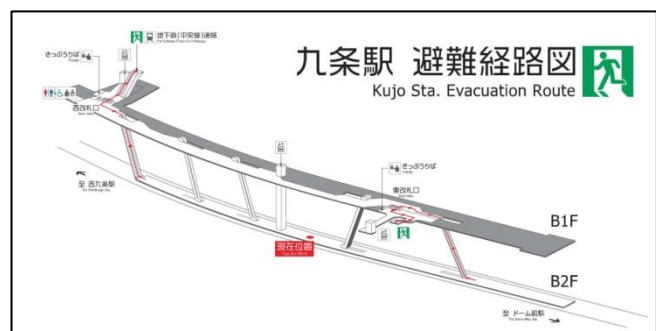
●線路内へは絶対に立ち入らないでください！

ホーム下に誤ってものを落とした場合、必ず駅係員にお知らせください。絶対に線路内に立ち入らないでください。線路内は大変危険です。



●地下駅では避難経路図をご確認ください！

地下駅では、万一の火災に備えて種々の対策施設を整備していますが、お客さまにおかれましては、ホームに掲示しています「避難経路図」をご確認ください。



●歩きスマホは危険です！

スマートフォンや携帯電話等を操作しながらホーム上を歩くと、お客さま同士の接触や転倒、ホームからの転落につながるおそれがありますのでおやめください。

●「声かけ・見守り」にご協力をお願いします！

阪神電車では、目の不自由なお客さまに対して、声かけによる誘導案内や見守りによる安全確認などを心がけています。ご利用のお客さまにおかれましても、目の不自由なお客さまを見かけられた際は、「声かけ・見守り」をしていただきますようお願いいたします。

電車内でのお願い

●電車内での異常時は「非常通報装置・非常通話装置」で通報願います！

電車内で異常があった場合は、車内に設置されています「非常通報装置・非常通話装置」により、乗務員に異常があることをお知らせください（非常通話装置の設置車両では乗務員と通話することもできます）。



非常通報装置



非常通話装置

踏切道でのお願い

●警報機が鳴り始めたら無理な横断はしないでください！

警報機が鳴り始めたら踏切道内に入らないでください。すぐ近くに電車が来ています。また降下した遮断棒のくぐり抜けや踏切道付近で遊ぶお子さまは、大変危険です。絶対に「しない」「させない」でください。

●踏切道での異常時は「非常ボタン」を押してください！

踏切道で異常を発見した場合は、踏切支障報知装置（「非常ボタン」）を押してください。踏切道に異常のあることを電車に知らせます。



共通・その他のお願い

●不審物発見時は乗務員・駅係員へお知らせください！

電車内や駅構内で不審物を発見した場合は、手を触れずに、お近くの乗務員、駅係員にお知らせください。

X. 安全報告書へのご意見等

安全報告書の内容や当社の安全に対する取組みについてのご意見等につきましては、下記のホームページ内の「お問合せ」サイトでお伺いしています。

【阪神電気鉄道ホームページ】

<http://www.hanshin.co.jp/>

※ ホームページ画面下の「お問合せ」から、ご意見等をお寄せください。