

安全報告書2021



ごあいさつ

いつも阪神電車をご利用いただき、誠にありがとうございます。

この度の新型コロナウイルス感染症によりお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈りするとともに、様々な意味でその影響を受けられた方々に心よりお見舞い申し上げます。未だ社会・経済活動への影響や人々の生活に多くの制約が続いており、この状況が一日も早く収束することを願っています。このような中、当社はお客さまや従業員の感染防止に努め、公共交通を担う鉄道事業者として安全かつ安定した輸送サービスを提供してまいります。



阪神電気鉄道株式会社
代表取締役・社長
秦 雅夫

昨年6月の尼崎車庫での車止め衝突事故につきましては、皆さまにご心配とご迷惑をおかけしましたことをお詫び申し上げます。事故後、すみやかに本社横断的な調査チームを組成し、背後に潜む要因を深く分析し、再発防止策を講じました。本事故を教訓に更なる安全管理体制の強化に努めてまいります。

さて、当社は、その経営理念に「安心・快適」そして「夢・感動」を掲げており、常にお客さまの安心の最も重要な基盤である安全を最優先とした鉄道事業の運営に重きを置いてまいりました。そして、2020年度も引き続き「責任事故ゼロの継続」を安全目標に掲げ、次のとおり、ハード・ソフト両面にわたり安全性の向上に取り組みしました。

まず、神戸三宮駅1、3番線に当社初の可動式ホーム柵を設置し、去る2月11日に供用を開始しました。引き続き、2番線への設置を進めてまいります。大阪梅田駅の改良工事におきましても、ホームの拡幅・延伸に合わせて可動式ホーム柵を設置します。このほか、淀川橋梁の改築、耐震補強、車両の新造・改良などを着実に進め、運転保安の向上に努めました。

また、2020年度に安全重点施策を『ヒューマンエラーに起因する事故の芽事象の削減』、『自然災害発生時等の異常時における対応力の強化』、『知識と技能の着実な継承』の3項目に絞り込み、これらを中心に種々取り組みました。更に、自然災害への対応につきましては、昨年7月に国土交通省が策定した「運輸防災マネジメント指針」に基づき、新たに「防災の基本方針」を定めました。これにより、防災・減災の意識を高め、より災害に強い鉄道を目指してまいります。

なお、前述の安全重点施策は、これからも継続して取り組むべきものであり、今年度も精力的に推進してまいります。

このような取組みを通じて、引き続き、お客さまに安心してご利用いただけるよう全役員・社員が一丸となって輸送の安全確保に注力してまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4の定めに基づき、当社の安全確保に関する取組みや鉄道の適切なご利用について皆さまにご理解いただくために公表するものです。ぜひ本報告書をご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせくださいますようお願いいたします。

2021年7月

安全報告書 2021

目次

I 2020年度のトピックス 1

- 1 尼崎車庫車止め衝突事故の振り返り
- 2 現在進行中の安全推進プロジェクト

II 私たち阪神電車の使命【基本方針】 8

- 1 安全方針
- 2 防災の基本方針
- 3 安全目標

III 安全を守る社内のしくみ【安全管理体制と方法】 9

- 1 安全管理組織体制(概要図)
- 2 管理者の役割
- 3 安全管理の方法

IV お客さまの安全のために【安全対策の実施状況】 11

- 1 経営管理層の取組み
- 2 安全重点施策
- 3 安全対策
- 4 施設・車両の検査・点検

V 事故等の発生状況のお知らせ【鉄道事故等の発生状況】 20

- 1 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数
- 2 インシデントの概要

VI 阪神電車をご利用のお客さまや沿線の皆さまとともに【情報提供とお願い】 21

- 1 新型コロナウイルス感染症対策について
- 2 お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い
- 3 親しみを持っていただける鉄道を目指して

VII 阪神電車のクエスチョン(答え) 24

I

2020年度のトピックス

1

尼崎車庫車止め衝突事故の振り返り

2020(令和2)年6月22日、当社は尼崎車庫内で走行試験中の車両を車止めに衝突させる事故を起こしました。事故発生から再発防止策の策定までの取組みとその後の状況について、安全担当(都市交通計画部)の目で振り返りたいと思います。

事故発生

17時38分、事故は発生しました。車両部が実施していた走行試験中の車両がコンクリート製の車止めに衝突し、その車止めに乗り上げて停止しました。運転者は幸い軽傷でしたが、車両、車止めに加え、架線や鉄柱などの電気設備も大きく損傷しました。

復旧作業

現場が暗くなりはじめ中、復旧作業の段取りに関係者が慌ただしく動き始めました。大型クレーンを手配し、6両編成の事故車両を乗り上げた車止めから線路上に戻す作業が夜通し続きました。翌6月23日早朝に、車両を線路上に戻す作業が完了し、続いて、車止め、電気設備などの仮復旧作業を進めました。なお、これらの車庫設備は、2020年10月に本復旧が完了しました。



復旧作業の様子(事故当日)

調査チームの立ち上げ

現場で復旧作業が進められる一方で、当社では安全統括管理者を中心に、“なぜ、このような事故が起きたのか”、“車両部だけの問題ではなく、鉄道部門全体の問題ではないか”という議論が交わされ、事故翌日の6月23日に安全担当を中心とした全社横断的な調査チームを組成し、事故原因の調査と分析に着手しました。

なぜ、事故は起きたのか

今回の走行試験は、車両リニューアル工事後の性能確認のために、車庫6番線において車両部員の運転により複数回の往復走行をするものでした。運転者は、普段より行っている車庫線での走行試験であり、特に危険性を意識することなく運転していました。試験では、回数を増すごとに少しずつ速度を上げていき、5回目の試験時に事故は起こりました。

事故直後は、車両ブレーキの故障や運転者のブレーキ操作誤りなど様々な原因が考えられましたが、その後の車両調査の結果や運転者へのヒアリングにより、直接的な事故原因は「運転者のブレーキ操作誤り」であることがわかりました。

では、なぜ運転者はブレーキ操作を誤ったのでしょうか。調査チームは、その点に注目し、その要因の特定に取り掛かりました。

背後要因の特定

事故発生前の準備段階から事故に至るまでの作業内容、走行試験の関係者の行動などについて綿密なヒアリングを重ね、それらを時系列で整理・分析し、背後要因の特定を進めました。

《尼崎車庫の概要》

- ・1905年4月12日供用開始。
- ・1950年9月3日に阪神地方を襲ったジェーン台風により尼崎車庫は浸水し、多くの車両が使用不能となった。そのため、構内地盤約2mのかさ上げ、工場設備の再配置等を計画し、1958年8月から大規模改良工事を開始し、1964年11月に竣工した。
- ・2009年3月20日に阪神なんば線が開業し、近畿日本鉄道(株)との相互直通運転の開始に伴う車両増備対応として、車庫2～9番線を東方へ延伸し、現在に至る。



●走行試験に関するルールの不備

運転者は、車庫内での運転経験も豊富で、4回目までの走行試験においては、車止めまでの距離に余裕をもって停止していました。一方、運転者には明確な走行速度の指示が出されておらず、走行試験に関する走行速度も規定されていないことがわかりました。このことから、走行試験に関するルールに不備があるとともに、個人の資質や経験に委ねた取扱いになっていることが背後要因として考えられました。

●慣例や前例に倣う思考

更に分析を進めた結果、過去からの慣例や前例が当たり前になっており、試験走行に関するルールに不備のあることが特段の問題として認識されていないことがわかりました。そのため、環境の変化や業務プロセスの変化への対応が遅れる、あるいは疎かになるということにつながっていると考えられました。

調査チームによる提言～再発防止に向けた取組み

8月31日、調査チームは、事故の原因分析と前述の背後要因をふまえた再発防止策の提言などをとりまとめ、経営トップならびに安全統括管理者に対して報告しました。

事故に直接関連するものとして、走行試験に関するルールや要領(上限速度の設定、試験時の安全対策、運転資格、教育訓練など)の改訂や制定の必要性を提言し、他にも、鉄道部門全体としての安全管理体制の強化を図るため、各種ルールの点検、事故の芽・ヒヤリハット情報の収集と活用、コミュニケーションの促進についても言及しました。

一方、車両部では、調査チームの提言を受けて、再発防止のテーマを「明確な規則の整備」と「安全に対する意識の改善」とし、部内にワーキンググループ(WG)を立ち上げ、具体的な取組みに着手しました。

WGのメンバーには、豊富な知識・経験を持つベテランから新鮮な目を持つ若手まで多岐に亘る社員が各職場から選出されました。会議では活発な議論が交わされ、“二度とこのような事故を起こしてはならない”という強い思いが醸成され、安全を最優先とする再発防止策が策定されました。

また、社内の安全に関する報告会において、WGでの議論や再発防止策が報告され、鉄道部門全体に共有されました。



再発防止策に関する報告の様子

【主な再発防止策】

- ・走行試験方法の明確化(計画・承認手続き、試験体制、試験線ブレーキ位置標の設置など)
- ・規則類(車庫内での運転に関する取扱い、走行試験に関する規則など)の改訂や制定
- ・上記の走行試験方法や規則類に関する定期的な教育の実施

新たなスタートを切った後、走行試験をはじめとする規則類は遵守されており、安全に走行試験が実施されていることを安全担当が確認しています。今後も、車両部とともに再発防止策が確実に実行されているかを継続的にチェックしてまいります。

事故を風化させないために

今回の事故を決して忘れることなく風化させないという強い思いを込めて、世代を超えて事実を伝えるために、新設復旧した車止めにプレートを取り付けました。



尼崎車庫車止め衝突事故

発生日時 2020年6月22日 17時38分

ここ6番線において、山陽電気鉄道5000系6両編成のリニューアル工事に伴う車両部の走行試験の際、約50km/hまで加速した車両を停止させようとブレーキを掛けたが及ばず、車止めに衝突した。

この事故を風化させることなく後世に伝え、不断の安全確保に取り組み続けることをここに誓う。

2020年10月

最後に

本事故は、“事故など起こるはずがない”、“いつも通りやっていたら大丈夫”と考えていたことが一瞬にして消え去った、多くの学びを含んだものでした。また、当該部署に限った問題ではなく、広く鉄道部門全体に目を向け、安全に関する組織風土や意識が醸成されているか、不十分な部分はないかと常日頃から観察することの大切さを痛感した事象でもありました。

安全輸送を継続させるためにルールを遵守するのは当然のことですが、それらルールに不備は無いか、社会や環境の変化に順応できているかなど高くアンテナを張り、安全担当として役割を果たしていきたいと思えます。

安全にゴールはありませんが、阪神電車はひとつひとつ課題を解決し、これからも皆さまに安心してご利用いただけるよう安全という名の階段を着実に上ってまいります。

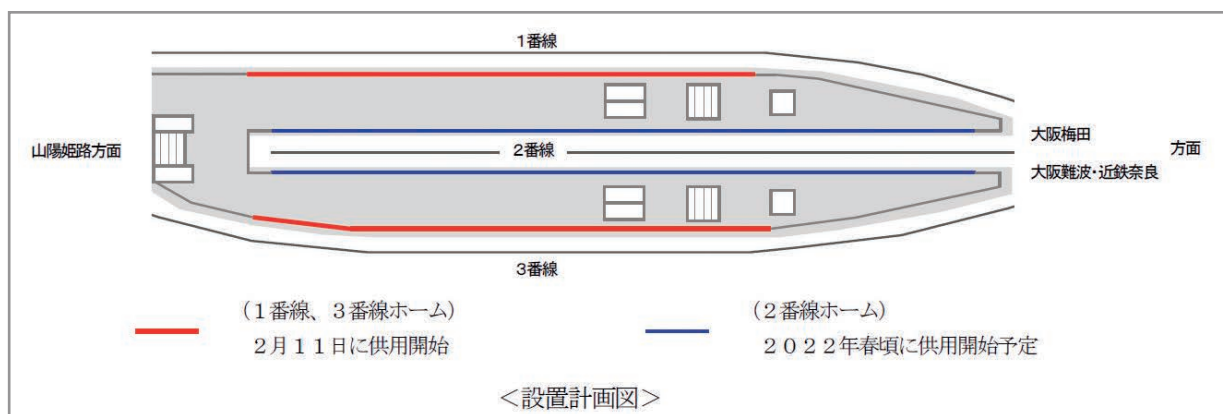
2 現在進行中の安全推進プロジェクト

【神戸三宮駅 可動式ホーム柵設置工事】

ホームからの転落事故等を防止するために、神戸三宮駅では可動式ホーム柵の設置工事を進めています。1番線ホームと3番線ホームへの設置が完了し、2021(令和3)年2月11日に供用を開始しました。

なお、2番線ホームについては、2022(令和4)年春頃の完成に向けて、引き続き工事を進めてまいります。

供用開始箇所



1・3番線ホームの引き戸型ホーム柵



2番線ホームの昇降ロープ式ホーム柵設置イメージ



【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、高潮時等には列車を運休させて防潮鉄扉を閉鎖する必要があります。これを恒久的に解消するために本橋梁を嵩上げするとともに、前後の区間を高架化し、工事区間(約2.4km)にある5か所の踏切道を廃止するものです。2018(平成30)12月に工事着手し、2032(令和14)年の完成を予定しています。



工事着手前



完成イメージ図



現在の工事の様子

なお、去る5月28日の深夜に仮線への線路切替工事を実施し、5月29日始発より、上り線(大阪難波方面行)の福駅から淀川橋梁までの一部区間が仮線での運行になりました。今後も、順次仮線への切替を実施しながら、工事を進めてまいります。

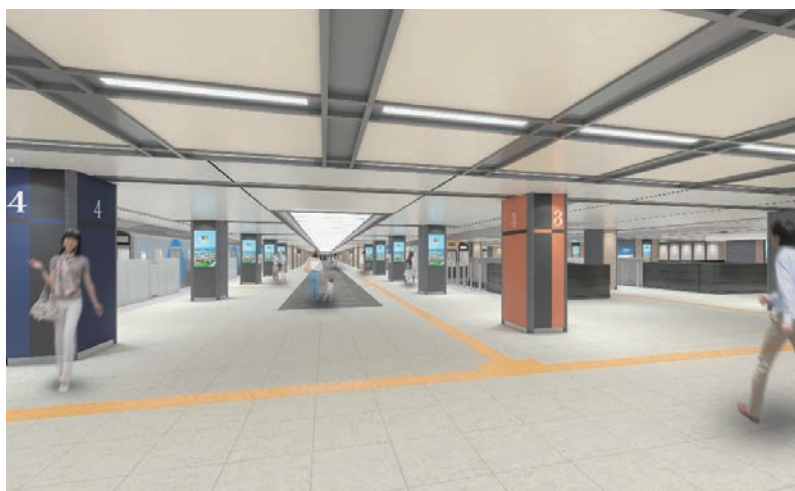
【梅田駅改良工事】

大阪梅田駅では、お客さまにより快適で、安心してご利用いただけるよう、ホームの拡幅・延伸、可動式ホーム柵の設置、西改札口側へのエレベーター・エスカレーターの設置および東・西改札口の駅務室等の配置変更と美装化等の工事を進めています。



完成イメージ図

2020年度は、新1番線ホームの構築、駅係員用施設や信号機器室の整備、西改札南拡幅部各施設の整備等の工事を進めてきました。なお、2021年秋頃には、新1番線の供用を開始する予定です。



改良後の大阪梅田駅のイメージ図

工事中は、ご利用のお客さまにご不便をおかけいたしますが、ご協力よろしくお願いたします。

II 私たち阪神電車の使命 【基本方針】

1 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。

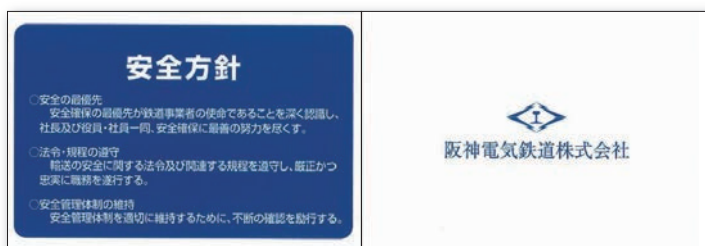
●法令・規程の遵守

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)



2 防災の基本方針

当社では、近年の自然災害の頻発化、激甚化に鑑み、国土交通省が2020年7月策定した「運輸防災マネジメント指針」に基づき、「防災の基本方針」を定めました(2021年4月)。防災、減災の意識を高め、より災害に強い鉄道を目指します。

お客さまと社員の生命・身体等の安全確保を最優先として、列車運行に係る、
一. 重要機能の維持 二. 早期の営業再開 三. 適切な情報発信 に努める。

3 安全目標

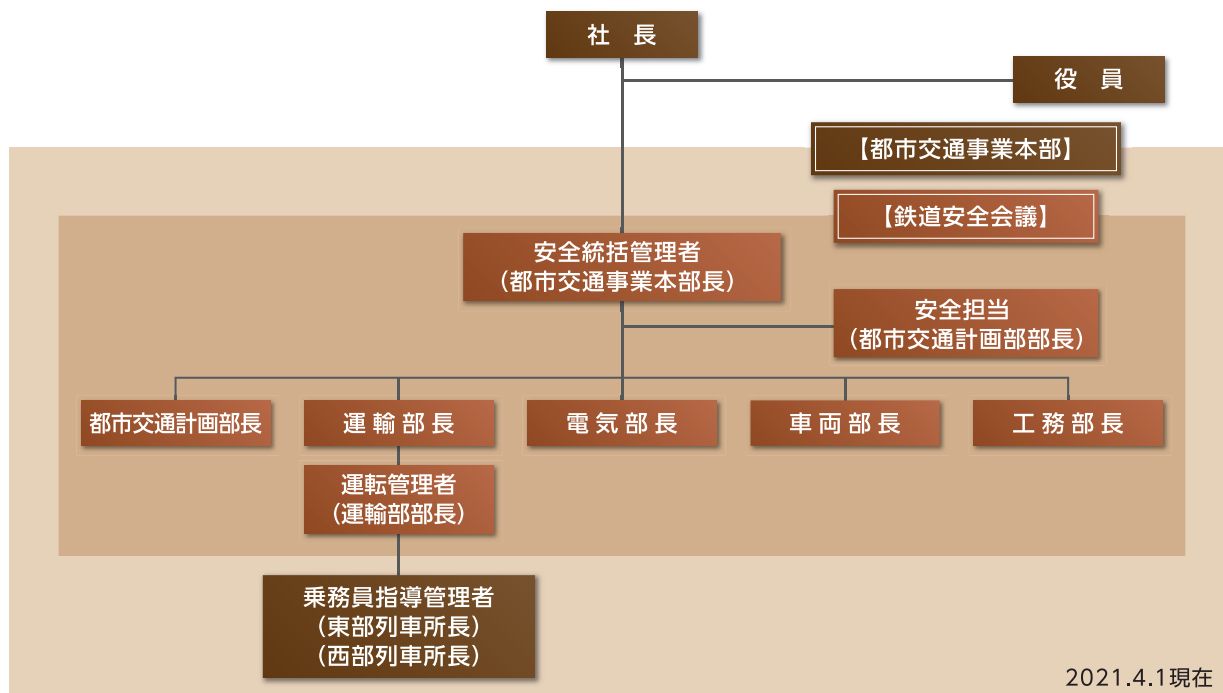
当社では、「安全目標」を次のとおり定めています。1985年4月以降、2021年3月末現在まで35年11か月の間、責任事故が皆無であるとして、国土交通省近畿運輸局長より表彰をいただくことができました。

●責任事故ゼロの継続

III 安全を守る社内のしくみ 【安全管理体制と方法】

1 安全管理組織体制（概要図）

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。

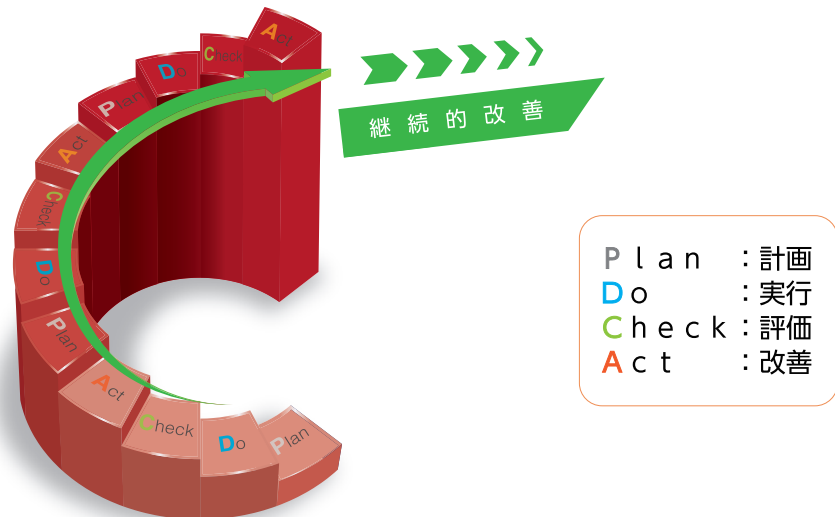


2 管理者の役割

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	輸送の安全の確保に関する業務を統括する。
安全担当	安全統括管理者を補佐し、輸送の安全性向上及び事故防止の施策に関する事項を統括する。
都市交通計画部長	安全統括管理者の指揮の下、輸送の安全の確保に必要な投資計画及び要員計画に関する事項を統括する。
運 輸 部 長	運転・営業に関する事項を統括する。
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（適性・知識及び技能）の維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、土木・建築・軌道施設に関する事項を統括する。

3 安全管理の方法

安全確保に関する種々の取組みをPDCAサイクルにより機能させ、安全確保のための継続的改善を図っています。



PDCAのイメージ

鉄道安全会議

安全統括管理者(都市交通事業本部長)、安全担当(都市交通計画部部長)、都市交通計画部長、運輸部長、運転管理者(運輸部部長)、電気部長、車両部長、工務部長等で構成し、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。

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、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経営管理部門(各部長)に対する監査を実施しています。また、監査結果を受けて、監査者と各部長で、より安全性を向上させていくための方策について意見交換しています。

※現業部門におきましては、①部門間の相互理解を深めること、②安全に関する取組みの好事例を共有することを目的に部門間でのクロス監査を実施しています。

マネジメントレビュー

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。

IV お客さまの安全のために 【安全対策の実施状況】

1 経営管理層の取組み

① 経営トップによる訓示ならびに現場巡視

経営トップ(社長)による訓示、現場巡視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りました。



訓示(安全運転推進運動)



現場巡視(可動式ホーム柵)



職場激励(教習所)

② 安全統括管理者による査察

施設や車両の保守管理及び係員に対する教育・訓練の実施結果を確認し、これらの管理状況を把握するために、各部に対して安全統括管理者による査察を実施しました。また、安全統括管理者と将来を担う若手社員との座談会を開催し、安全確保に対する考え、知識や技能を継承していく手段や方法等について意見交換し、コミュニケーションを図りました。



安全統括管理者による査察



若手社員との座談会

2 安全重点施策

2020年度の安全重点施策

2020年度は、「安全方針」に基づき以下3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ヒューマンエラーに起因する「事故の芽」事象の削減

事故につながりかねないヒューマンエラーに起因する「事故の芽」事象を削減するため、以下に取り組みました。その結果、昨年度より件数を減らすことができました。

※「事故の芽」事象：顕在化したヒューマンエラー事象及び施設・車両のトラブル事象

1. ヒューマンエラー事象について、背後要因を含めた原因を分析し、再発防止策の立案に活用しました。

→尼崎車庫車止め衝突事故後の取組みの中で実施しました。(→P.1をご参照ください)

2. ヒヤリハット・安全気づき情報の収集と改善事例

事故や事故の芽事象の未然防止を図るため、現場に潜む危険要因や作業中・作業中に「ヒヤッとした!」、 「危ない!」と感じたことなどの情報を収集・共有しました。

※「ヒヤリハット・安全気づき情報」:事故には至らなかった(顕在化しなかった)ものの、将来、ヒューマンエラー等に起因する事故につながりかねない事例に関する情報

ヒヤリハット・安全気づき情報例

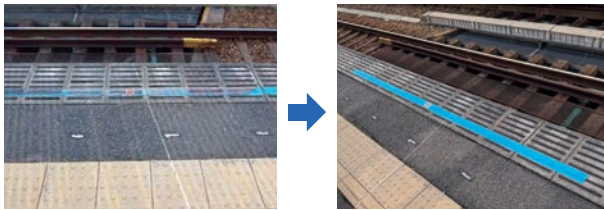
●記載内容

伝法駅下りおよび芦屋駅上りホームの阪神6連用車掌停止目標が変色して見づらい。

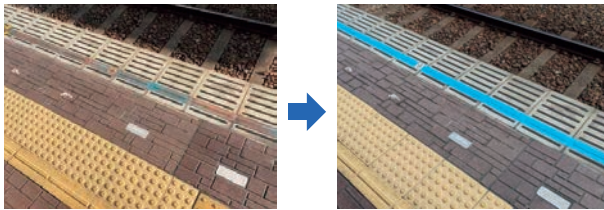
●回答および対応

現地調査の結果、著しい劣化を発見しましたので、更新しました。

伝法駅



芦屋駅



情報提供紙 安全気づきタイムズ

②自然災害発生時等の異常時における対応力の強化

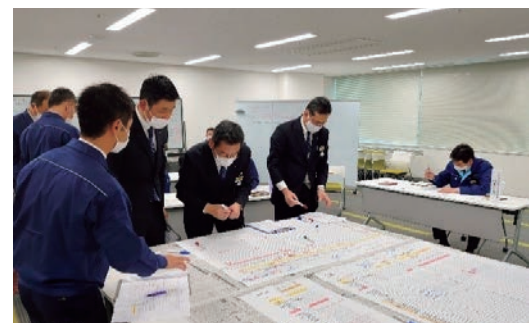
近年の大規模な地震や台風の発生等の自然災害を踏まえた異常時における対応力の強化を図るため、以下に取り組みました。

1. 列車事故総合対応訓練

南海トラフを震源とする大地震及び津波の発生という想定のもと、列車事故総合対応訓練を実施しました。お客さまの安全確保を最優先とした迅速かつ的確な初動対応に係る判断力・対応力の向上を図るとともに、早期の被災状況の確認、運転再開へ向けての情報の収集及び伝達方法を検証しました。



旅客避難誘導訓練



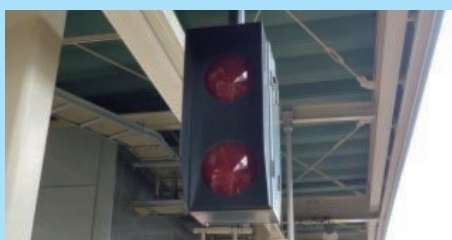
情報伝達訓練

2. 事業継続計画 (BCP) の策定

より災害に強い鉄道を目指して、2021年4月に「防災の基本方針」を制定するとともに、都市交通事業本部の事業継続計画 (BCP) を策定しました。今後、本BCPに基づく防災・減災に関する取組みを推進します。

阪神電車のクエスチョン

Q1. ホームの前方と後方に、右の写真のような表示灯が設置されています。これは何でしょう？



③知識と技能の着実な継承

中期的な課題であるベテラン層から若年層への知識と技能の着実な継承のため、以下に取り組みました。

1. 訓練施設の活用

電気・工務系の総合訓練施設である大物実習所に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・訓練を実施しています。



断線復旧訓練

2. 過去の事故に学ぶ講演

過去の事故を風化させないための取組みとして、自社や他社で過去に発生した事故を題材とした「過去の事故に学ぶ講演」を実施しました。



訓示(安全統括管理者)



講演会の様子

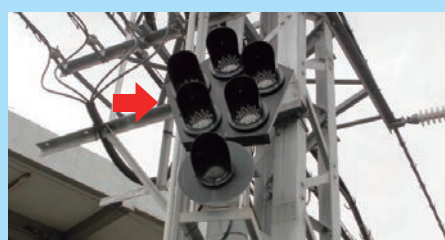
2021年度の安全重点施策

2021年度は、2020年度の取組みを定着させるために、引き続き、以下の3点を「安全重点施策」に掲げ、安全管理体制の更なる強化を図ります。

- ①ヒューマンエラーに起因する「事故の芽」事象の削減
- ②自然災害発生時等の異常時における対応力の強化
- ③知識と技能の着実な継承

阪神電車のクエスチョン

Q2. 電車に乗っていると、ときどき写真のような五角形の変った信号機を見かけることはないですか。これは何でしょう？



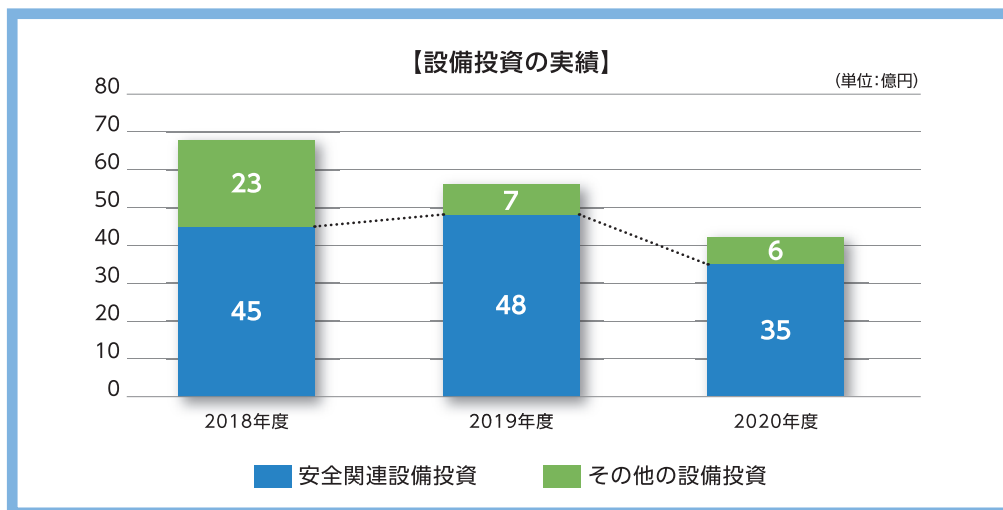
3 安全対策

安全に関する設備投資

2020年度は、阪神なんば線淀川橋梁改築工事、可動式ホーム柵設置工事（神戸三宮駅1・3番線ホーム）、車両の新造及び改良、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、高架橋の耐震補強などを実施しました。

2021年度は、主に以下の安全関連設備投資を計画しています。

- 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- 梅田駅改良工事（継続）
- 可動式ホーム柵設置工事（神戸三宮駅2番線、大阪梅田駅新1番線）
- 車両の新造及び改良
- 高架橋の耐震補強（石屋川駅～住吉駅、尼崎センタープール前駅～千船駅 等）
- 運転保安設備更新（神戸三宮駅・元町駅）、変電所新設（大石） 等



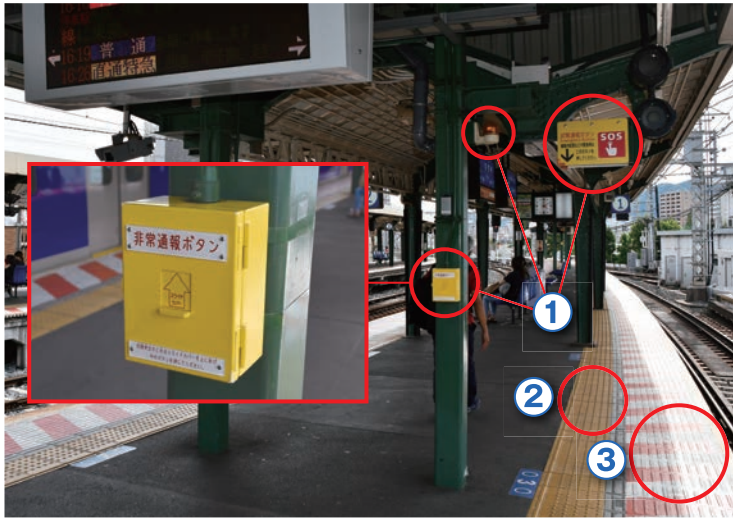
※「鉄軌道事業者による安全報告書の作成手引き(参考資料)安全関連設備投資について」に基づく区分

阪神電車のクエスチョン

Q3. 阪神電車には、車いす・ベビーカースペースがたくさん設置されているけれど、設置する数は決まっているの？



ホームの安全対策



①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などに、ホーム上の非常通報ボタンを押すことで、乗務員や駅係員に異常を知らせることができます。

②内方線付きの点状ブロック

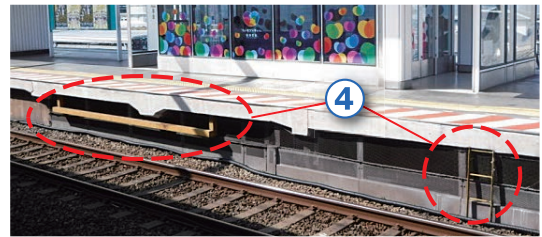
目の不自由なお客さまがホームから転落されることを防止するために、内方線(ホームの内側が認識できる線状のブロック)付きの点状ブロックを全駅に設置しています。

③ホーム縁端部注意喚起ライン

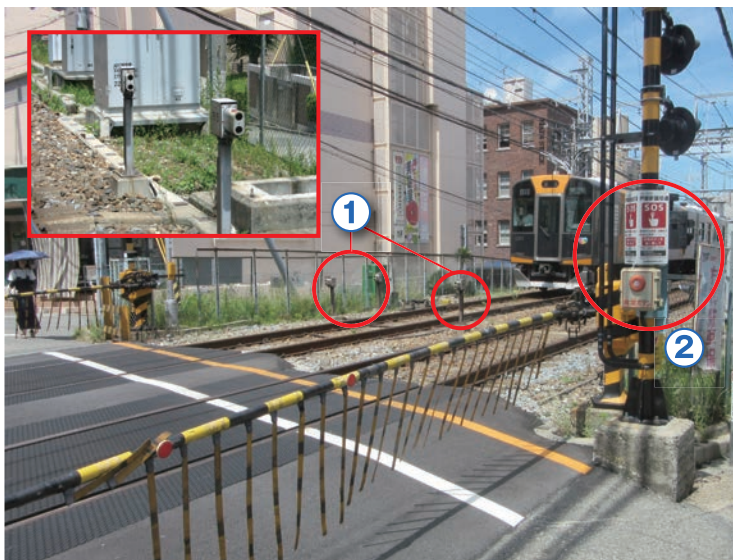
お客さまのホームからの転落や列車との接触を防止するために、ホーム縁端部に赤白しま模様の注意喚起ラインを野田駅・姫島駅・武庫川駅(本線上りホームの一部)・御影駅・新開地駅・九条駅・西九条駅に設置しています。

④待避用ホームステップ

ホーム下への避難が困難な箇所では、お客さまが線路へ転落された場合に速やかにホームへ上れるよう一定間隔で待避用ホームステップ(バー形式【写真左側】・梯子形式【写真右側】)を取り付けています。



踏切の安全対策



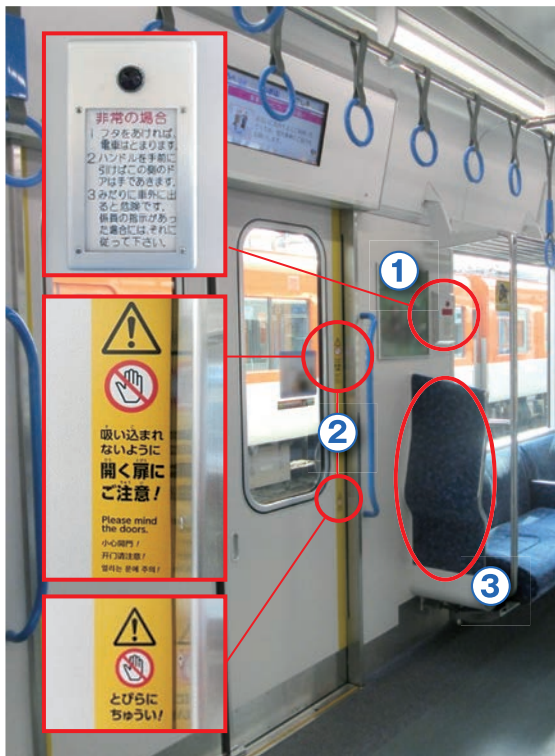
①踏切障害物検知装置

車が通過する踏切道全てに設置しています。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機が点滅し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせます。

②踏切支障報知装置(非常ボタン)

踏切道内で自動車のエンストや脱輪、横断者の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道に接近する列車に異常や危険を知らせる設備です。営業路線の全踏切道に設置しています。

車両の安全対策



①非常通報装置

車内で非常事態等が発生した時に乗務員に通報することができる非常通報装置を全車両に設置しています。



非常通話装置

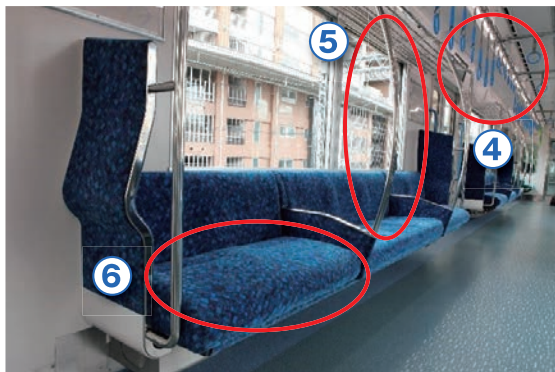
非常通報装置に加えて、インターホンタイプで乗務員と通話ができる非常通話装置を設置しています。

②戸袋への吸い込み防止ステッカー

戸袋へ手を吸い込む事故を防止するために、扉内側に注意ステッカーを貼付しています。

③出入口横の座席の大型仕切り

出入口横の座席をお使いのお客さまが急停車時に受ける衝撃を軽減するために大型仕切りを設置しています。出入口側はもたれることのできる形状とし、座席側は肘当てとしてもご利用いただけるくぼみを設けています。



④高さを選べる吊手・横方向の吊手

吊手の高さを3種類設定し、利用されるお客様の身長に合わせて、使いやすいものを選んでいただき、車両の揺れに対して適切に体を保持できるようにしています。

また、横方向の吊手も増設し、利用していただける吊手を増やしました。

⑤座席間の中間仕切りと握り棒増設

座席間に中間の仕切りを設けることで、座席定員を明確にし、より多くのお客様に着席していただけるようにするとともに、中間仕切りに握り棒を増設し、立たれているときの姿勢を保持するものとして、また、座席への立ち座りの補助として使用していただくことで、立ち座り時の動作の負担を軽減するようにしています。

⑥ちよい乗りシート

出入口に近い2人席を基本に、従来の座席の後端を少し持ち上げた形状のシートを取り付け、立ち座り時の動作の負担を軽減するようにしています。

⑦出入口のレール切欠き(一部車両)

車いす、ベビーカースペース部の出入口は、車輪の通行部分の扉レールを切り欠き、円滑に乗降できるよう配慮しています。



自然災害への対策

沿線における異常気象等に迅速に対応できるように、地震計7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、橋梁傾斜計2か所を設置しています。気象庁が配信する緊急地震速報を加え、全ての情報を運転指令所等に集約し、安全な列車運行に役立てています。

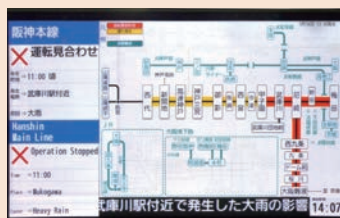
なお、運行情報の配信は、多言語でのご案内により訪日外国人のお客さまにも対応しています。



■お客さまへの運行情報配信



阪神アプリ



情報案内ディスプレイ



Twitter

■乗務員等への運行情報配信



気象観測値に基づく主な運転規制

【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

【雨量規制】

- 時間雨量や連続雨量によって運転規制を実施する場合あり。
(規制値は区間により異なります)

阪神電車のクエスチョン

Q4. 阪神アプリで何が分かる
のですか？



4 施設・車両の検査・点検

当社では、国土交通省令(技術基準省令)に基づき、施設や車両の検査・点検を確実に実施し、安全の確保に努めています。



1. 構 造 物: 高架橋、トンネル、橋梁などの構造物については、定期的に目視検査や打音検査を実施しています。また、検査結果に基づき、必要な補修工事を実施しています。



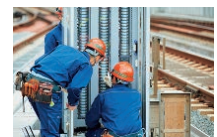
2. 軌 道: 日々の軌道巡視や、軌道検測車による軌道変位検査、レール・分岐器等の軌道部材検査を定期的に行っています。また、検査結果に基づき、軌道変位の整正や各種部材の交換を行っています。



3. 電力設備: 列車に電力を供給する電車線やその電車線に電力を安定供給するための変電所等の設備について、日中の巡回点検のほか、定期的に検査を実施しています。また、終電後の深夜にも様々な点検・補修を行っています。なお、電力指令では、電力供給や設備の状態を24時間体制で監視しています。



4. 信号設備: 列車を安全かつ正確に走行させるために、信号機、信号現示装置、分岐器の転換装置、ATS等の設備について、定期的に検査を実施しています。また、電力設備と同様に、終電後の深夜にも様々な点検・補修を行っています。



5. 車 両: 尼崎にある車庫内で様々な検査を行い、安全性・信頼性の確保に努めています。



列車検査	10日を超えない期間ごとに、電車のブレーキ装置、パンタグラフ等について行う検査
状態・機能検査	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
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、重要な装置について行う検査
全般検査	8年を超えない期間ごとに、電車全般にわたって行う検査

V 事故等の発生状況のお知らせ

【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

- 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。2020年度の鉄道運転事故は3件でした。1件は尼崎車庫車止め衝突事故(→P.1をご参照ください)、2件が第三者行為によるものです。
- 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。2020年度は1件発生しました。
- 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、鉄道運転事故以外のものをいいます。2020年度の輸送障害はありませんでした。

※()は、第三者行為による件数

		2018年度	2019年度	2020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	0
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	2(2)	2(2)	3(2)
	鉄道物損事故	0	0	0
	合計	2	2	3
インシデント		0	0	1
輸送障害	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	0
	鉄道外の場合(第三者行為等)	2	3	0
	自然災害の場合(風水害、地震等)	6	1	0
	合計	10(8)	5(4)	0

2 インシデントの概要

■インシデント

発生日時：2020年6月18日(木)11時00分頃

発生場所：尼崎車両基地

概要：車両のリニューアル工事入場時に台車の亀裂を発見しました。(1か所)

対応：同構造及び類似構造の台車を対象に、亀裂のあった箇所について磁粉探傷を実施し、当該台車以外に異常がないことを確認しました。

対策：同構造及び類似構造の台車を対象に、亀裂のあった箇所について台車メーカーにより部材内部からの調査を進めています。内部に亀裂が発見された場合は、すみやかに補修を行います。

VI 阪神電車をご利用のお客さまや 沿線の皆さまとともに【情報提供とお願い】

1 新型コロナウイルス感染症対策について

新型コロナウイルス感染症の感染予防および感染拡大防止のため、以下の取組みを行っています。

社員の感染防止策

- 駅係員や乗務員等のマスク着用およびうがい・手洗い・消毒液での除菌の徹底
※熱中症予防のため、保守作業員等がお客さまと接しない場所で、人と十分な距離を確保できる場合などには、マスクを着用しない場合があります。
- 出勤時の検温、症状確認および時差出勤・在宅勤務の実施
- 執務室への間仕切り設置や休憩室の分割および泊まり勤務者の寝室の分散や個室化の推進



寝室の個室化

お客さまに対する感染防止策とお願い

- 駅での取組み
 - ・ 券売機、改札機などの消毒
 - ・ お客さま対応窓口のパーテーション、ビニールカーテン設置
 - ・ 駅の手すり、エレベータ押しボタン等の消毒
 - ・ 定期券売り場のカウンター等を消毒
 - ・ 主要駅におけるアルコール消毒液の設置
- 乗務員による取組み
 - ・ 車両の一部の窓を開放し、車内換気(雨天時を除く)
- 車両への対策
 - ・ 外気導入機能を有した空調の利用による換気
 - ・ 抗菌・抗ウイルス加工(座席、つり革、握り棒、窓など)を全車両に実施済み
 - ・ 車庫入庫時に手すり、つり革、窓などを消毒
- ご利用されるお客さまへ
 - ・ 時差出勤や分散乗車および車内での会話の配慮にご協力をお願いいたします。



券売機の消毒



押しボタンの消毒



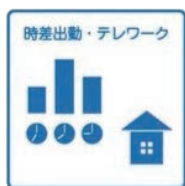
カウンターの消毒



一部窓の開放



施工済証



以上の取組みにより、これからもお客さまに安心してご利用いただける駅、車両環境を目指してまいります。

2 お客さま・沿線の皆さまへのご協力をお願い

一駆け込み乗車は危険がいっぱいです一

駆け込み乗車は、転倒や列車との接触などの危険がいっぱいです。次の電車のご利用をお願いいたします。

一ホームでは黄色い点状ブロックの内側でお待ちください一

線路側への接近は、列車との接触や線路内への転落につながるおそれがあります。ご通行の際も、黄色い点状ブロックの内側を歩いてください。また、点状ブロックは、目の不自由なお客さまのための大切な通路です。立ち止まったり、荷物を置いたりしないようお願いいたします。



一ホームからものを落としても線路内へは絶対に立ち入らないでください一

線路に誤ってものを落とした場合は、必ず駅係員にお知らせください。絶対に線路内には立ち入らないでください。

一歩きスマホはとても危険です一

スマートフォンや携帯電話などを操作しながらホーム上を歩かれると、ホームからの転落や他のお客さまとの衝突、接触による転倒などのおそれがありますのでおやめください。

一「声かけ・見守り」にご協力をお願いします一

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実施しています。ご利用のお客さまには、目の不自由なお客さまを見かけられた際に「声かけ・見守り」のご協力をお願いいたします。

一地下駅では避難経路図をご確認ください一

地下駅では、万一の火災に備え、ホームに「避難経路図」を掲示していますのでご確認ください。

一共同マナーキャンペーンへのご理解・ご協力をお願いします一

関西の鉄道事業者19社局で、1994年から実施している共同マナーキャンペーンは「みんなでつくる みんなの快適」をコンセプトに実施しています。

駅や車内でのマナー向上は鉄道事業者共通の願いです。日頃から各社局それぞれでマナー向上に取り組んでいますが、より多くのお客さまにご理解・ご協力いただくために、19社局が連携してポスターを掲出しています。



2021年3月「咳やくしゃみの周囲への配慮」

3 親しみを持っていただける鉄道を目指して

●タイガース号でゆく武庫川線&石屋川車庫めぐりツアー

2020年9月26日、～武庫川線新デザイン車利用導入記念～「タイガース号でゆく武庫川線&石屋川車庫めぐり」ツアーを行いました。これは、2020年6月から武庫川線で運行を開始した5500系の新デザイン車両の一つ「タイガース号」を使用し、武庫川線、本線から、石屋川車庫まで走行するほか、途中阪神甲子園球場スタジアムツアーに参加するイベント列車です。武庫川線から本線への連絡線の走行や、タイガース号が初めて大阪梅田駅に入場するなど、貴重な乗車体験ができることから、大変注目を集めました。



●ラッピングトレイン「Go!Go!灘五郷!」第2弾の運行を開始

灘五郎酒造組合、神戸市及び西宮市とともに取り組む『「灘の酒蔵」活性化プロジェクト』の一環として、2020年10月13日からラッピングトレイン「Go!Go!灘五郷!」第2弾の運行を開始しました。



ラッピングトレイン「Go!Go!灘五郷!」外観



今回は、「四季折々の日本酒の楽しみ方」をテーマにデザインを一新。車内には「菰樽つり革」を設置し、座席側面にステッカーを張るなど“灘五郷一色”の列車となっています。ラッピングトレイン「Go!Go!灘五郷!」は約2年間の運行を予定しています。

●赤胴車引継ぎ式&絵画コンクール『ぼくとわたしの阪神電車』表彰式

2020年10月31日に、「赤胴車引継ぎ式」&絵画コンクール『ぼくとわたしの阪神電車』表彰式を尼崎車庫で執り行いました。「赤胴車引継ぎ式」は、赤胴車をUR武庫川団地内に設置するために、同団地を管理する独立行政法人都市再生機構(UR都市機構)に譲渡するセレモニーとして行いました。

また、武庫川団地前駅には、「赤胴車」をデザインした「ラッピング自動販売機」が設置されています。商品を購入すると、赤胴車で使われていた武庫川線自動放送の音声流れます。



当社とUR都市機構は、地域の交流、暮らし、健康等の分野で相互に協力し、沿線のUR団地を中心とした地域の活性化に資することを目的に、2020年3月に包括連携協定を締結しました。

※2020年度の「小学校への出張授業」、「阪神電車まなび基地」、「はんしんまつり」は、新型コロナウイルス感染症の影響により中止いたしました。今後は、新型コロナウイルス感染症の状況を考慮して、開催を目指してまいります。

VII 阪神電車のクエスチョン(答え)

このページまでにありました4つの「阪神電車のクエスチョン」はいかがでしたか。いずれもお客さまに安心して阪神電車をご利用いただくための設備やツールです。

A1. 駅に設置してある非常通報装置の動作を、列車の乗務員に知らせるための表示灯です。

(Q1.はP.13に掲載しています)

「ホームの安全対策」でも紹介していますが、お客さまがホームから線路に転落された場合などに、ホーム上に設置した非常通報ボタンを操作することで、表示灯が点灯し、列車の乗務員に異常を知らせるとともに、ホーム上の回転灯の点灯、ブザーも鳴ります。

※ホーム上に設置位置を表示しています。ホームからの転落など、異常があった場合には、非常通報ボタンを押していただくようお願いします。(→P.18 ホームの安全対策をご参照ください)



非常通報ボタン

A2. 踏切の異常を運転士に知らせる信号です。(Q2.はP.14に掲載しています)

五角形の信号は、「踏切の安全対策」でも紹介していますが、踏切障害物検知装置(発光器と受光器の組み合わせ)の光線が踏切道を横断する車や人などに4秒以上遮断された場合や遮断棒が完全に降下しない場合に、赤色で回転発光し、運転士に異常を知らせるもので、「踏切障害発光信号機」といいます。

※踏切道内で自動車のエンストや脱輪、横断者の立往生などの異常があった場合には、非常ボタンを押していただくようお願いします。(→P.18 踏切の安全対策をご参照ください)



非常ボタン

A3. はい、決まっています。(Q3.はP.15に掲載しています)

バリアフリー整備ガイドラインでは、通勤型の鉄道車両について“客室には車いすスペースを、1列車に2か所以上(3両編成以下の列車については1か所以上)設ける”こととされています。

阪神電車では全編成に設置しています。また、車両新造や既存車両の改造を行う際には、全車に設置箇所を増やし、車椅子・ベビーカーをご利用のお客さまに快適にご利用いただけるよう努めています。

※車いす・ベビーカーをご利用のお客さまは、安全のために車いす・ベビーカースペースもご利用ください。

車椅子・ベビーカースペースの表示



A4. 列車の運行情報(列車走行位置)、各駅の情報(行先案内(乗車位置目標)、ダイヤ検索、ホーム案内、構内図、時刻表)等をご確認いただけます。(Q4.はP.18に掲載しています)

ほかにも、接続している鉄道会社へのリンク、ダイヤ乱れ時の遅延証明書や振替輸送時の最寄りの他社線までのご案内を掲載していますので、ご利用ください。

阪神アプリ 配信中!

遅延・運休情報をプッシュ通知でタイムリーにお知らせ!

- Android 4.4以降、iOS 9.0以降が対応OSとなります。
- 利用料は無料です。ただし、ダウンロードやご利用時にかかる通信料はお客さまのご負担となります。

阪神アプリのダウンロードはこちらから▶



QRコード(Android)



QRコード(iPhone)

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】 <https://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。



“たいせつ”がギュッと。

阪神電車
HANSHIN ELECTRIC RAILWAY

もっと安全に。もっと快適に。