

安全報告書 2022



もっと安全に。もっと快適に。

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。

新型コロナウイルス感染症に係るまん延防止等重点措置が去る3月21日にすべての地域において終了し、社会・経済活動が回復しつつあります。これまでの2年以上の長きにわたる間、当社の感染拡大防止の取組みに対するお客さまのご理解とご協力により、安定した輸送サービスの提供を継続できましたことを深く感謝申し上げます。引き続き、お客さまや従業員の感染拡大防止に努めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。



阪神電気鉄道株式会社
代表取締役・社長

秦 雅夫

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、2021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ました。

まず、神戸三宮駅のホームドアについては、昨年度の1、3番線の設置に続き、去る3月27日には2番線への設置が完了し、これにより同駅すべてのホームへの設置が完了しました。また、大阪梅田駅では、駅改良工事を進める中で新1番線にホームドアを設置し、2021年10月30日に供用を開始しました。このほか、淀川橋梁の改築、高架橋の耐震補強、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、2021年度は安全重点施策を『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項目とし、これらを中心に種々取り組みました。特に、自然災害への対応につきましては、2021年4月に「防災の基本方針」を制定し、防災・減災の意識を高め、事業継続計画に基づく取組みを進めました。

一方、他社線において列車内での傷害事件が複数回発生し、鉄道事業者に新たな対応が求められています。このことから、2022年度は従来の自然災害に係る異常時対応に鉄道テロ対応を加えて各種取組みを進めてまいります。

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に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。

2022年7月

安全報告書2022 目次

I 2021年度のトピックス 1

- 1 列車内での粗暴行為への対応力強化に向けた取組み
- 2 更なる安全性向上に向けた取組み

II 私たち阪神電車の使命【基本方針】 7

- 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】 8

- 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】 10

- 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】 19

- 1 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数
- 2 主な輸送障害の内容

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】 20

- 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

I 2021年度のトピックス

1 列車内での粗暴行為への対応力強化に向けた取り組み

昨年、他社線で複数回発生した列車内での傷害事件を受け、当社では、列車内での粗暴行為を想定した訓練を実施しました。

ここでは、これらの取組みとともに、お客さまがこのようなトラブルに遭遇したとき、乗務員に異常発生を知らせる方法や、避難する方法などを紹介します。

(1) 粗暴行為を想定した訓練(神戸三宮)

実施日：2021年12月3日(金) 営業列車終了後

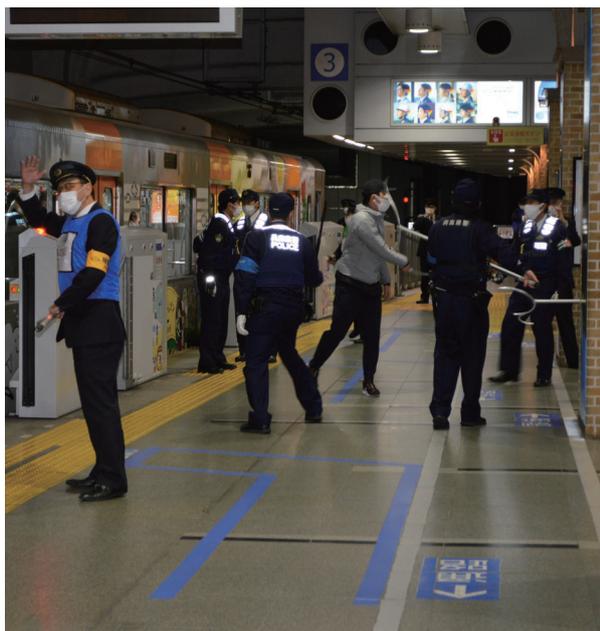
場 所：神戸三宮駅3番線ホーム



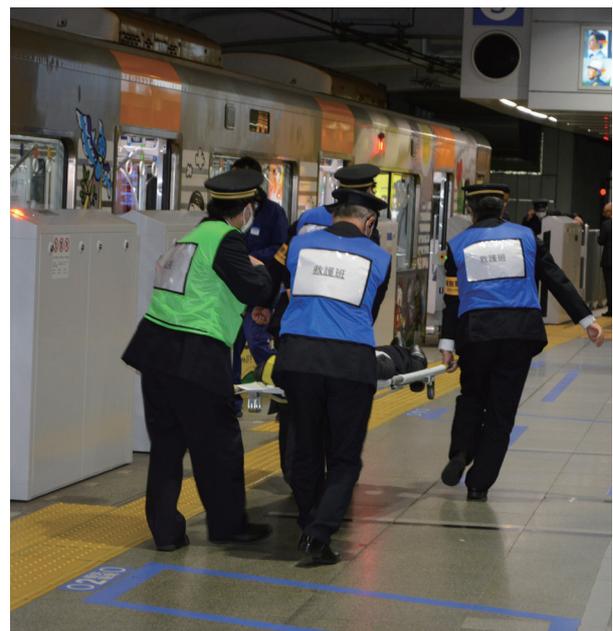
担当からひとこと

走行中の列車内で粗暴行為が発生したという緊迫した状況において、各所への確実な連絡とお客さまの避難誘導、そして緊急時のホームドアの取扱い確認を主目的とした警察・消防との合同訓練を実施しました。

ホームドアは、列車が定められた範囲内に停車すると自動で開扉する仕組みになっています。今回の訓練では、列車がこの範囲外に緊急停止、ホームドアが自動開扉しない状況とし、ホームドアを手動で開扉することで、脱出経路を確保しながら避難誘導する手順を確認しました。(運輸部)



犯人の確保



負傷者の救出

(2) 粗暴行為を想定した訓練(大阪梅田)

実施日：2021年12月10日(金) 10:30～11:30

場 所：大阪梅田駅1番線ホーム



担当からひとこと

大阪梅田駅では、粗暴行為対応訓練のほか曾根崎警察署の術科指導員による「さすまた」操法訓練を行いました。

以前より駅長室に「さすまた」を配備していましたが、正確な使用方法等を学ぶ機会が少ないことが課題でした。今回の訓練では、「さすまた」の握り方や構え方をはじめ、具体的な操法や粗暴犯と遭遇した時のポイントについて、術科指導員から実技指導を受けることができ、当社係員の知識並びに技能のレベルアップにつながりました。

また、車両の非常設備やホームドアの非常開扉などの取扱いについて警察・消防と情報共有し、有事の際の避難誘導などに関する連携を図りました。(運輸部)



さすまた操法の指導



ホームドアの緊急開扉



担当からひとこと

2022年度は、4月に桜川駅において相互直通運転を行っている近畿日本鉄道と合同訓練を、西元町駅では警察・消防との合同訓練を実施し、お客さまの安全が確保できるよう緊密な連携体制を構築しています。

今後も沿線の警察・消防等と連携のうえ、有事に備えた訓練を継続的に実施し、異常時の対応力強化に努めます。(運輸部)

(3) 緊急事態発生時の対応設備

① 車内防犯カメラの試験運用

列車内のセキュリティ向上と犯罪の抑制を目的とした防犯カメラを一部の営業車に試験的に設置しています。



2022年5月24日から普通車1編成を用いて試験を行っています。運転指令等の遠隔地でリアルタイムに映像を確認できるシステムとしており、列車内のセキュリティ向上につなげたいと考えています。

試験の結果を踏まえて、他の車両への設置を検討します。(車両部)

担当からひとこと



車内防犯カメラ設置状況

② 非常通報設備等の操作方法

列車内で粗暴行為等の緊急事態が発生した際は、下記を参考に各設備を操作いただくようお願いします(P16「車両の安全対策」もご参照ください)。

緊急事態発生時の設備について

緊急事態発生時に、お取り扱いいただける車内やホームドアの設備について、ご紹介します。

非常通話装置(車内)	非常通報・ドアコック(車内)	消火器(車内)	ホームドア 非常用開ボタン
 <p>非常事態等が発生した際に、乗務員と通話ができます。 ※一部、乗務員と通話ができない車両があります。</p>	 <p>非常時にハンドルを手前に引けば、ドアが手であけられますが、みだりに車外に出ると危険ですので、操作は係員の指示に従ってください。</p>	 <p>車内で火災が発生した際に、ご使用ください。</p>	 <p>緊急時には、このボタンを押すと、ホームドアを開けていただけます。</p>

2 更なる安全性向上に向けた取組み

(1) ホームドアの整備

当社では、ホームからの転落事故などを防止するために、ホームドアの設置を進めています。

神戸三宮駅では、2022年3月にすべてのホームへの設置が完了しました。また、大阪梅田駅では、2021年10月に1番線ホームへの設置が完了しました(→P6【梅田駅改良工事】をご参照ください)。今後も、大阪梅田駅においては駅改良工事に合わせてホームドアの設置を進めます。



神戸三宮駅3番線 (大開口型)



神戸三宮駅2番線 (昇降ロープ式)



担当からひとこと

当社は近畿日本鉄道・山陽電気鉄道と相互直通運転を行っているため、神戸三宮駅には車両の長さや扉数の異なる多種多様な車両が乗り入れており、それらに対応できるホームドアの設計や設置工事に苦労しました。

1・3番線は大開口型、2番線は昇降ロープ式を採用することで、この度すべてのホームへの設置が完了し、ホームの安全性を向上させることができました。工事中はご協力いただきありがとうございました。(工務部)

(2) 現在進行中の安全推進プロジェクト

【阪神なんば線淀川橋梁改築工事】

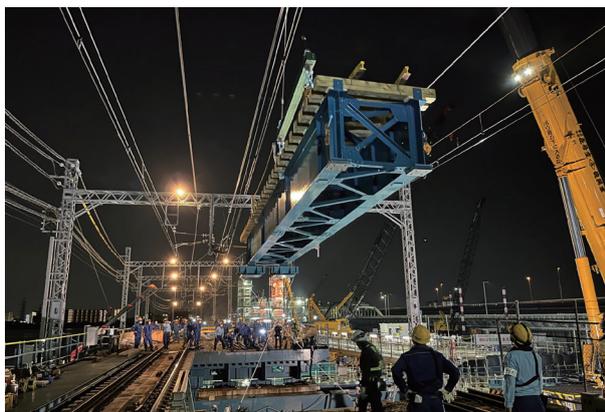
現在の阪神なんば線淀川橋梁は、線路部分が堤防の高さより低く、台風接近等により高潮が想定されるときには列車を運休させて防潮鉄扉を閉鎖する必要があります。これを恒久的に解消するために本橋梁を嵩上げ(2029年予定)するとともに、前後の区間を高架化し、工事区間(約2.4km)にある5か所の踏切道を廃止します(2031年予定)。



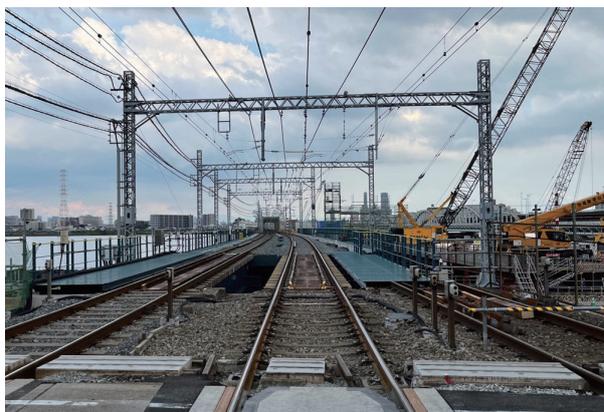
完成イメージ図



仮下り線切替前



仮下り線切替工事状況



仮下り線切替後

福駅から淀川橋梁までの一部区間において、昨年度実施した仮上り線(大阪難波方面行)切替に続き、去る2022年5月に仮下り線(尼崎方面行)切替工事を実施しました。今後も、順次仮線への切替を実施しながら、工事を進めます。

数字が語る阪神電車①

39本⇒10本

現在の阪神なんば線淀川橋梁の河川内橋脚は39本です。現在施工中の改築工事が完成すると、この橋脚は10本に生まれ変わります。

橋脚が減ることで川の水が流れやすくなり、荒天時の増水によるはん濫の危険性も低下するなど、地域の防災にも貢献します。

【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、ホームドアの設置、西改札口側へのエレベーター・エスカレーターの設定および東・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



東口(B1階)

2021年度は、東口(B1階)並びに東口改札前(B2階)の美装化等の工事を進めました。また、10月には新1番線の工事が完了し、ホームドアの供用も開始しました。



東口改札前(B2階)



新1番線

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

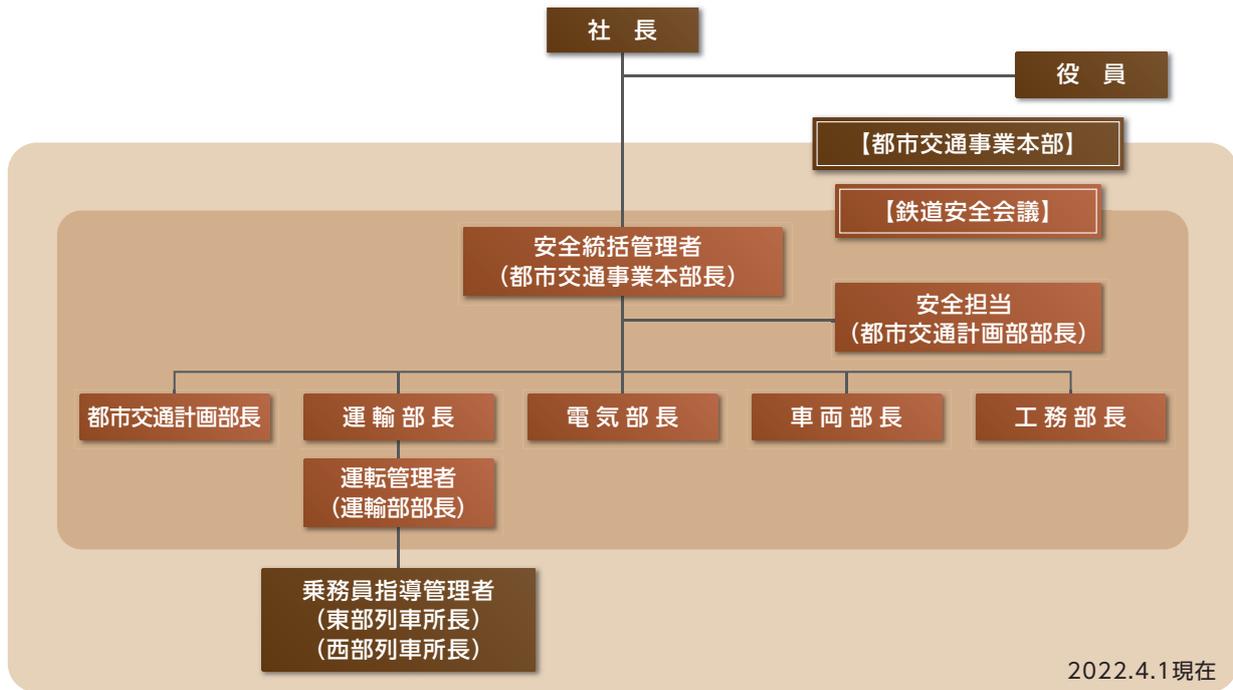
当社では、「安全目標」を次のとおり定めています。1985年4月以降、2022年3月末現在まで36年11か月の間、責任事故が皆無であるとして、国土交通省近畿運輸局長より表彰をいただくことができました。

●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。



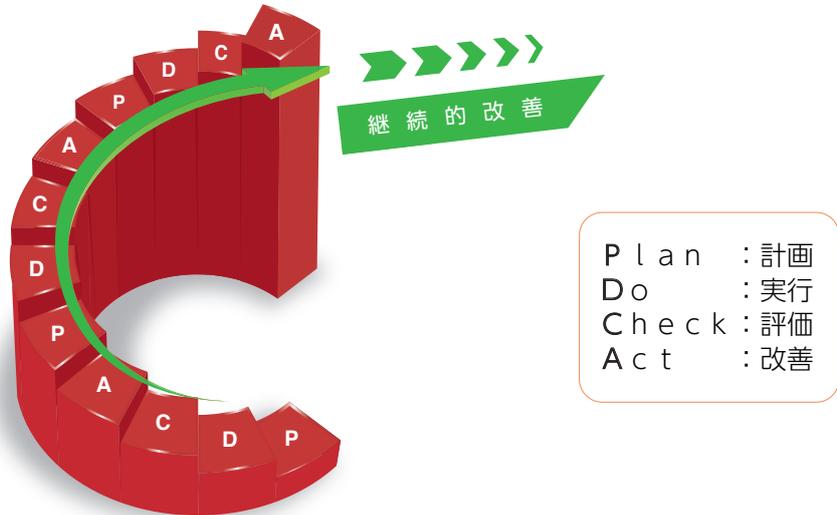
2 管理者の役割

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(P=Plan[計画]・D=Do[実行]・C=Check[評価]・A=Act[改善])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。



P D C A 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 お客様の安全のために【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(福駅仮線現場)



現場巡視(尼崎車庫備蓄品確認)

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

数字が語る阪神電車②

100%
46/46駅^{※1}

「バリアフリー法^{※2}」に定める段差解消(エレベーター、スロープ等の設置)が必要とされている駅に対する達成率です。

※1 当社管理駅のうち、1日当たりの平均利用者数が3千人以上の駅

※2 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

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

豪雨の影響により盛土区間において軌道が変位し列車が脱線したという想定のもと、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避難誘導に係る判断力・対応力の向上を図るとともに、早期の被災状況の確認と復旧作業、運転再開へ向けた情報の収集及び伝達方法、お客さまへの運行状況等に関する情報発信方法を検証しました。



旅客避難誘導訓練



情報発信訓練



電車線復旧訓練



軌道復旧訓練

2. 事業継続計画(BCP)に基づく取組み

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、防災・減災に関する取組みを推進しています。2021年度は、計画的に高架橋の耐震補強を進めたほか、尼崎車庫・今津変電所における浸水対策、防災関連規則の検証並びに見直しを行いました。

引き続き、浸水が想定される駅等において、浸水深さを精査し、被害軽減策等を講じることで、自然災害への対応力の強化に努めます。

数字が語る阪神電車③

91%
23か所

全線の立体化(高架化及び地下化)率と踏切道の数です(2022年3月末時点)。1971年時点では踏切道が90か所ありましたが、そこから半世紀の間に高架化や地下化を推進したことにより60か所以上の踏切道が廃止され、立体化率は91%となっています。

なお、阪神なんば線淀川橋梁改築工事が完成すると、阪神なんば線の踏切道(現在5か所)はすべて無くなり、全線の立体化率は93%に達する予定です。

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。



軌道整備教育



電車線断線復旧訓練

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

2022年度の安全重点施策

2022年度は、これまでの取組みを定着させるために2021年度の「安全重点施策」を踏襲することとし、従来の自然災害に係る異常時対応に鉄道テロ対応を加えた以下の3点を掲げ、安全管理体制の更なる強化に努めます。

- ①ヒューマンエラーに起因する「事故の芽」事象の削減
- ②自然災害及び鉄道テロ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

数字が語る阪神電車④

77編成

当社の保有編成数です(2022年3月末時点。うち1編成は工事用貨車)。
このうち最大51編成がラッシュ時間帯に営業運転しています。その他の車両は予備車として利用するほか、計画的に検査や修繕を行い、列車が安全に走行できる状態を維持しています。

3

安全対策

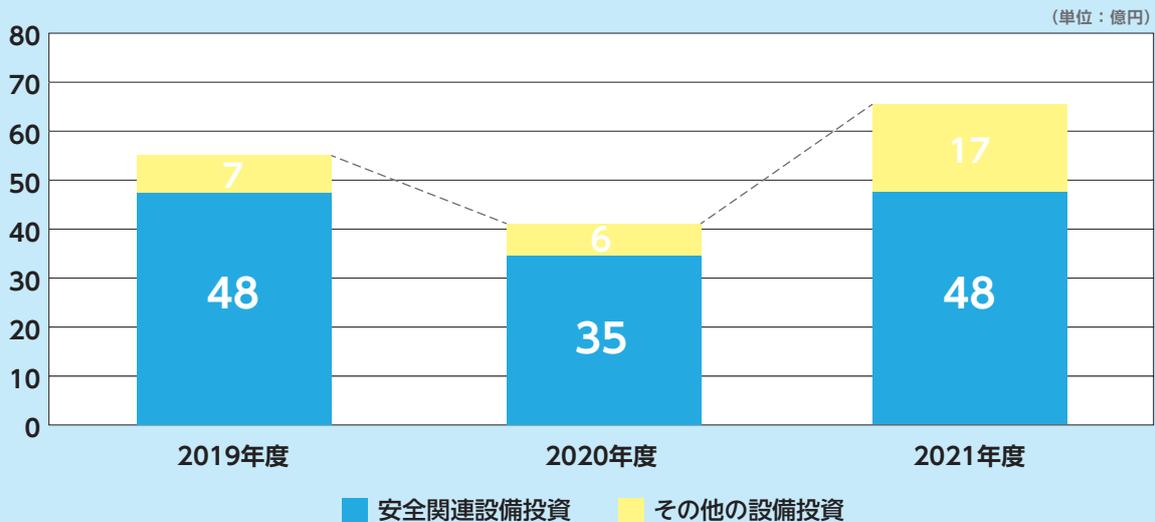
安全に関する設備投資

2021年度は、阪神なんば線淀川橋梁改築工事、ホームドア設置工事(神戸三宮駅2番線ホーム、大阪梅田駅新1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。

2022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)
- ・5700系普通用車両の新造及び5500系普通用車両の改良
- ・高架橋の耐震補強(武庫川駅東方、尼崎センタープール前駅～千船駅、淀川駅～野田駅 等)
- ・信号設備更新(西宮他)、変電所新設(大石) 等

設備投資の実績



※「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

数字が語る阪神電車⑤

三位式5現示



当社の主信号機の標準的な仕様です。三位式とは緑・橙黄・赤の3色を使用して信号を現示することを表しており、この組み合わせにより進行・減速・注意・警戒・停止の5つを現示します。鉄道信号は、前を走る列車との距離や駅発車時刻等の条件に従って現示され、それぞれに制限速度を定めています。これにより、高頻度かつ安全な列車運行を実現することができます。

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・元町駅・新開地駅・ドーム前駅・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



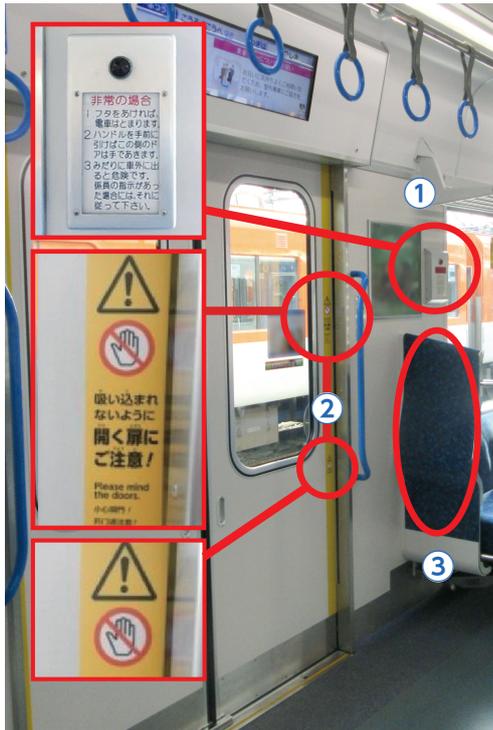
①踏切障害物検知装置

車が通過する踏切道すべ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器が点滅し、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。

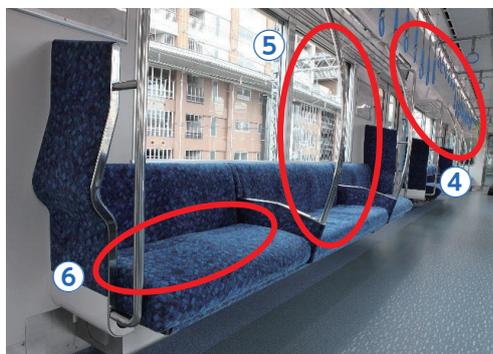


非常通話装置

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(5700系)

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高さを選べるつり革・横方向のつり革(一部車両)

つり革の高さを3種類設定し、利用されるお客さまの身長に合わせて、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、横方向のつり革も増設し、利用していただけるつり革を増やしました。

⑤座席間の中間仕切りと握り棒増設(一部車両)

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、より多くのお客さま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(5700系)

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、すべての情報を運転指令室等に集約しているほか、ウェザーニューズ社と契約して台風の進路や風雨予測に関する情報を得ることで、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。



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実施しています。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。2021年度の鉄道運転事故は4件でしたが、すべて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。2021年度の発生はありませんでした。
- 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。2021年度は6件発生しました。

		2019年度	2020年度	2021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	1(1)
	道路障害事故	0	0	0
	鉄道人身障害事故	2(2)	3(2)	3(3)
	鉄道物損事故	0	0	0
合 計		2(2)	3(2)	4(4)
インシデント		0	1	0
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	1	0	2
	鉄道外の場合（第三者行為等）	3	0	3
	自然災害の場合（風水害、地震等）	1	0	1
	合 計	5(4)	0	6(4)

※()は、自然災害・第三者行為による件数

2 主な輸送障害の内容

■輸送障害(信号現示不能による運転見合わせ)

発生日時：2021年5月13日(木)7時8分頃

発生場所：尼崎駅構内

概 要：分岐器の金具が一部破断したことによりポイント転換不良となり、関係する信号が現示不能となったため、約167分間(7:25～10:12)一部区間の運転を見合わせました。

<輸送障害> ・影響人員:約60,000人

・運休(部分運休)本線96本、阪神なんば線29本

・遅延58本(3分以上)最大遅延約96分

対 応：電気部係員が当該分岐器を点検して発生原因を特定し、金具を取り替えて復旧しました。また、全分岐器の緊急点検を実施し、異常がないことを確認しました。

対 策：当該金具の耐荷重を向上させるよう仕様を見直したほか、関係するボルトの締め付け(トルク管理)を適正化し、当該金具へ過度な負荷がかからないようにするなどの対策を講じました。

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



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、エレベーター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
 - ・ 車両窓の一部開放による車内換気（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
 - ・ 定期的到手すり、つり革などを消毒
- 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



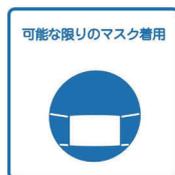
カウンターの消毒



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、車内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のお願い

ー車内やホームで非常事態が発生した際は、係員へお知らせくださいー

列車内では非常通報装置や非常通話装置をご使用ください。また、ホームでは非常通報装置をご使用ください（➡P15「ホームの安全対策」、P16「車両の安全対策」をご参照ください）。

ー駆け込み乗車は危険がいっぱいですー

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。

ー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ー

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。



ー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ー

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。

ー歩きスマホはとても危険ですー

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。

ー「声かけ・見守り」にご協力をお願いしますー

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。

ー地下駅では避難経路図をご確認くださいー

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。

ー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ー

関西の鉄道事業者で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、20社局が連携してポスターを掲出しています。



2021年12月「会話等の配慮」

3

親しみを持っていただける鉄道を目指して

●「鉄道の日 はんしんまつり2021 オンライン」を開催

地域の皆さまに阪神電車に親しんでいただくために毎年開催している「はんしんまつり」は、2021年11月20日から2022年1月31日までオンラインで初めて開催しました。普段は見るできない電車が洗車機を通過する様子や電車の運行を支えるおしごと動画の配信、電車塗り絵など数多くのコンテンツについて、どなたでも自由にご自宅のパソコンやスマートフォンなどからお楽しみいただきました。



●日台友好交流プロモーションによる列車装飾を実施

『「日本・台湾共に頑張ろう!台・日一起加油!」～日台友好交流プロモーション～』の一環として、桃園メトロラッピングトレインを活用した、①「新型コロナウイルス感染症の早期収束」への願いを込めた副標・ヘッドマークシールの掲出、②台湾の観光地を紹介する車内装飾を2021年7月7日から2021年9月30日まで実施しました。



※2022年度は「小・中学校へのお出張授業」を再開しています。また、「鉄道の日 はんしんまつり」、「阪神電車まなび基地」につきましては、新型コロナウイルス感染症の状況を考慮のうえ、現地での開催を目指してまいります。

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様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⇒



Android



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