

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。



社長(当時)による訓示



現場巡視(大阪梅田駅)



現場巡視(尼崎総合事務所)

②安全統括管理者による査察

施設や車両の保守管理状況及び係員に対する教育・訓練の実施状況を確認するために、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(当時)による査察



若手社員との座談会

安全統括管理者との座談会に参加して



電気部 通信課 信号設計グループ 佐々木 健太(入社5年目)

私は運転保安設備及び通信設備の設計業務を担当しています。
安全統括管理者から「安全確保が最優先事項であり、そのためには綿密なコミュニケーションが不可欠である」との発言を聞いたことで、安全確保とコミュニケーションとの関係性や重要性について改めて認識できました。今後も鉄道電気設備を守る一員として関係者と確実な連携を図り、安全な電気設備の構築および安全な鉄道運行の継続を目指します。



工務部 施設課 機械グループ 中道 勝久(入社3年目)

私は入社以来、各駅の空調装置やホームドアなどの機械設備の整備・保守業務を担当しています。
安全統括管理者から「事故の未然防止には、過去の事象把握やルールの遵守が重要である」との発言を聞いたことで、自身の安全に対する取組みが組織全体、ひいては列車運行の安全に繋がっているのだと再認識できました。今後も類似状況での過去の事故・ヒヤリハット事例をしっかりと調べて対策したうえで、各種ルールを確実に守ることで安全に対する取組みを徹底していきます。

●2022年度の安全重点施策

2022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、種々取り組みました。

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. 運輸安全マネジメント教育

鉄道部門に所属する社員を対象に、安全重点施策を中心とした運輸安全マネジメント教育を実施し、安全意識の向上や安全確保を最優先とする企業風土の醸成に努めました。

2. ヒヤリハット・安全気づき情報の収集と共有

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操業中・作業中に「ヒヤッとしたり!」、「危ない!」と感じたことなどの情報を収集・共有しました。また、定期的に情報提供誌「安全気づきタイムズ」を発行し、本取組みの推進を促しました。

また、より一層の安全確保を最優先とする企業風土を醸成させたいという思いから、「ヒヤリハット・安全気づき情報」の収集と共有をこれまで以上に促すために、情報提供者の功績を称える表彰制度を創設しました。

※「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

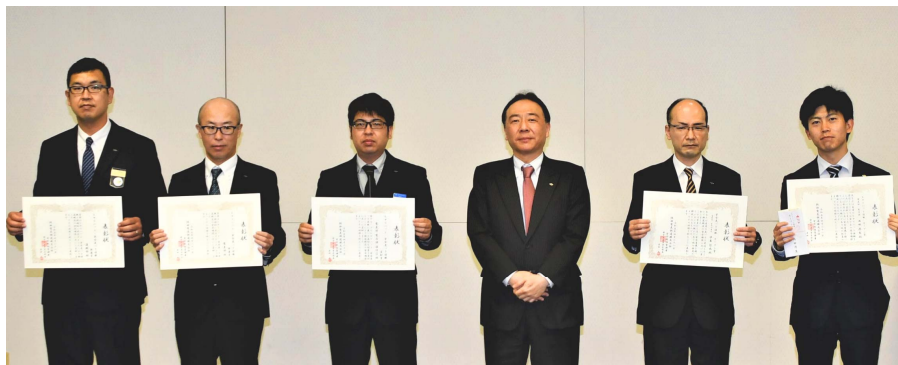
淀川駅の高架プラットホームにおいて、開いている窓(全開できる状態)から外を覗いた際、地上へ転落しそうになった。

●対応

窓の開放幅を約15cmとなるようにゴムストッパーを取り付け、お客さま並びに係員が誤って転落しないようにしました。また、他の高架駅で同様の状況にある窓に対しても対策しました。



安全気づきタイムズ



「ヒヤリハット・安全気づき情報」表彰

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

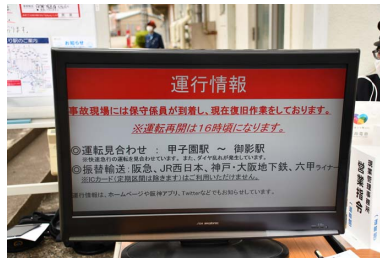
近年の大規模な地震や台風の発生等の自然災害及び鉄道テロ等を踏まえた異常時における対応力の強化を図るため、以下に取り組みました。

1. 列車事故総合対応訓練

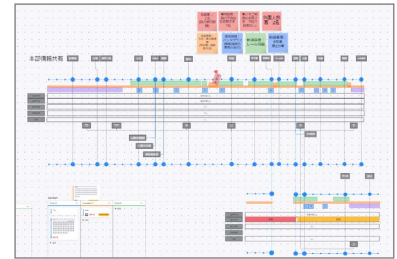
踏切道に侵入してきた自動車に列車が接触し脱線したという想定で、社長、安全統括管理者をはじめ総勢 105 名が参加して訓練を行いました。お客さまの安全確保を最優先とした迅速かつ的確な避難誘導に係る判断力・対応力の向上を図るとともに、早期の被災状況の確認と復旧作業、運転再開へ向けた情報の収集及び伝達方法、お客さまへの運行状況等に関する情報発信方法を検証しました。



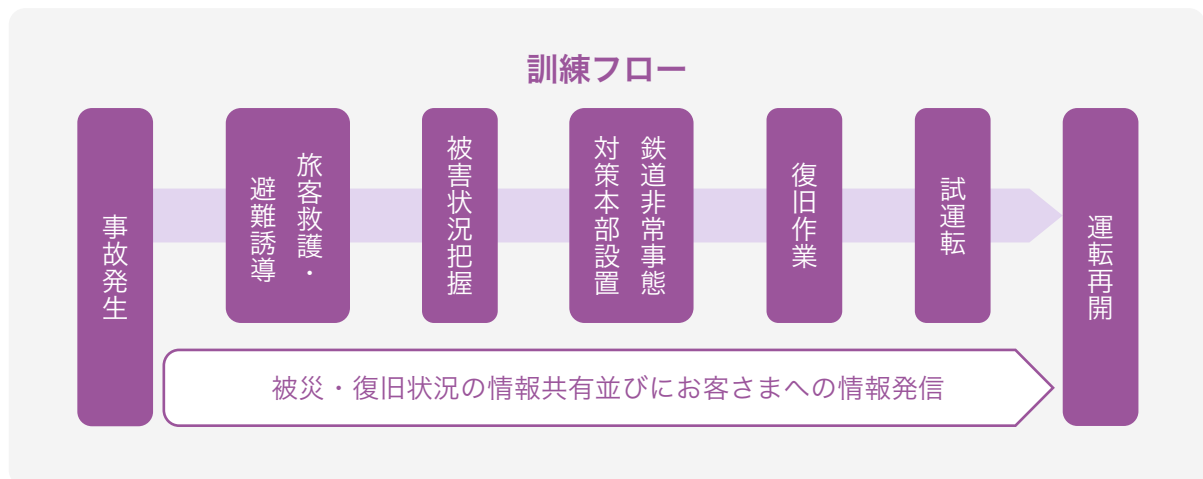
旅客救護・避難誘導



お客さまへの情報発信



被災・復旧状況情報共有画面
(電子ホワイトボード)



車両脱線復旧



電車線断線復旧



軌道復旧

2. 鉄道テロ等を想定した対応訓練

各駅管区での粗暴行為を想定した訓練や、実車を用いたJアラート発令を想定した旅客救護・避難誘導訓練を実施しました。



粗暴行為対応訓練



Jアラート発令を想定した訓練

3. 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。2022年度は、高架橋の耐震補強を進めたほか、浸水対策として高潮を想定した車両避難計画の策定並びに甲子園駅への止水板配備を行いました。

引き続き、浸水が想定される駅等において、浸水の深さに応じた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。

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おいて、保守係員の技能向上・技術継承を目的とした部門ごとの教育・訓練を実施しています。また、部門間連携が必要な合同訓練についても定期的に実施しています。



分岐転てつ機交換訓練



分岐レール更換合同訓練

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。



安全統括管理者(当時)による訓示



講演会の様子

●2023年度の安全重点施策

2022年度の「安全重点施策」は鉄道輸送の安全確保に欠かすことのできないテーマであることから、引き続き2023年度も以下の3点を掲げて、更なる安全管理体制の強化に努めます。

- 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

ミニコーナー

お客さまの声にお答えします



運転席の後ろから走行風景を見ていたのに、途中の駅で運転士がカーテンを閉めたため、見えなくなっていました。



車内照明により運転席前面のガラスに車内の様子が映り込み、運転士が前方を確認しにくくなるため、夜間（夕方・早朝）及び地下線内を運転する際には乗務員室のバックカーテンを閉めています。運転席からの風景を楽しまれる際は、日中の地上区間をご利用ください。

3 安全に関する設備投資

2022年度は、阪神なんば線淀川橋梁改築工事、高架橋の耐震補強、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、ホームドア設置工事(大阪梅田駅新2番線ホーム)、車両の新造及び改良などを実施しました。なお、一部の工事については半導体不足の影響等により2023年度の実施としています。

2023年度は、主に以下の安全関連設備投資を計画しています。なお、2023年度からは「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、お客さまのご理解とご負担をいただきながら、当社線全駅へのホームドア整備をはじめとしたバリアフリー施設の整備を推進してまいります。また、車内防犯カメラにつきましては、順次、当社の全車両に設置いたします。

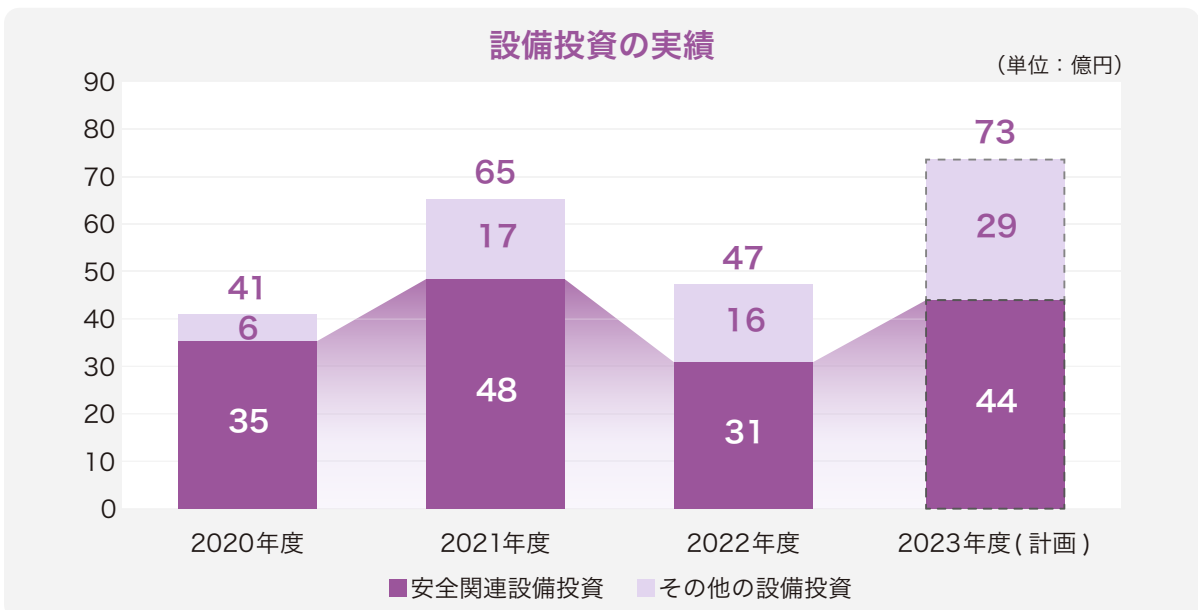
- ・ 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- ・ 高架橋の耐震補強（武庫川駅東方、尼崎駅、大物駅～杭瀬駅、淀川駅～野田駅 等）
- ・ 梅田駅改良工事（継続）
- ・ ホームドア設置工事（尼崎駅）
- ・ 信号設備更新（西宮他）、変電所新設（大石）
- ・ 5700系普通用車両の新造
- ・ 車内防犯カメラの設置 等



ホームドア



車内防犯カメラ設置イメージ



※「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

4 安全対策

●ホームの安全対策

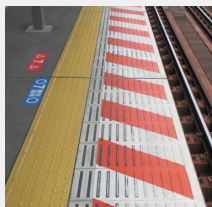


① ホームドア(上図参照)

お客さまのホームからの転落等を防止するために、ホームドアを神戸三宮駅(全ホーム)、大阪梅田駅(1～3番線)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等を防止するために、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。



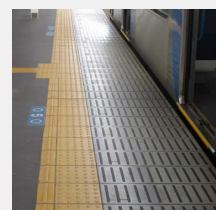
⑤ 転落検知マット

お客さまがホームから転落した場合などに、線路内に設置した転落検知マットにより異常が発生したことを乗務員、駅係員および運転指令へ知らせます。曲線ホームで車両との隙間が大きくなる一部の駅に設置しています。



② 内方線付きの点状ブロック

目の不自由なお客さまのホームからの転落を防止するために、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。



④ 非常通報ボタン(上図参照)

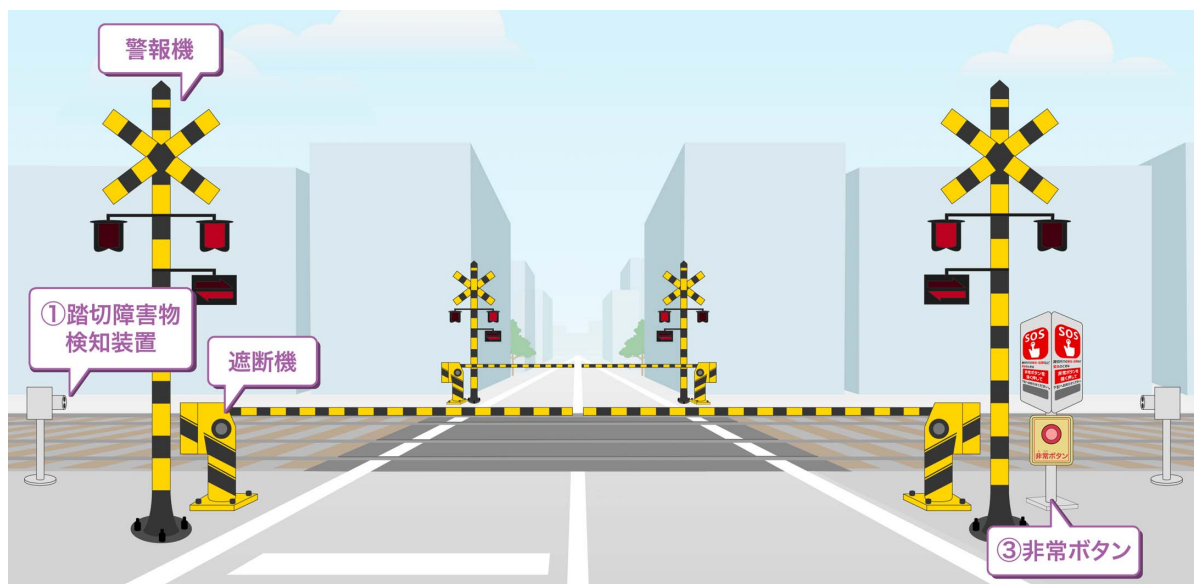
お客さまがホームから転落した場合などに、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を全駅に設置しています。ホーム上での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。



⑥ 待避用ホームステップ(上図参照)

お客さまがホームから転落した場合に、ホーム下への避難が困難な箇所では、速やかにホームへ上げられるよう一定間隔で待避用ホームステップを取り付けています。

●踏切道の安全対策



① 踏切障害物検知装置(レーザー光線式) (上図参照)

警報機の鳴動中に、車や人により踏切道内を走る光線が一定秒数以上遮断された場合、踏切道手前にある特殊信号発光器が点滅し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障 ATS が動作します。



② 踏切障害物検知装置(2D式)

警報機の鳴動中に、踏切道の検知エリア内に一定秒数を超えて車や人が留まっている場合、踏切道手前にある特殊信号発光器が点滅し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障 ATS が動作します。①のレーザー光線式より検知範囲が広く、より保安度が向上することから、2D式への更新を進めています。

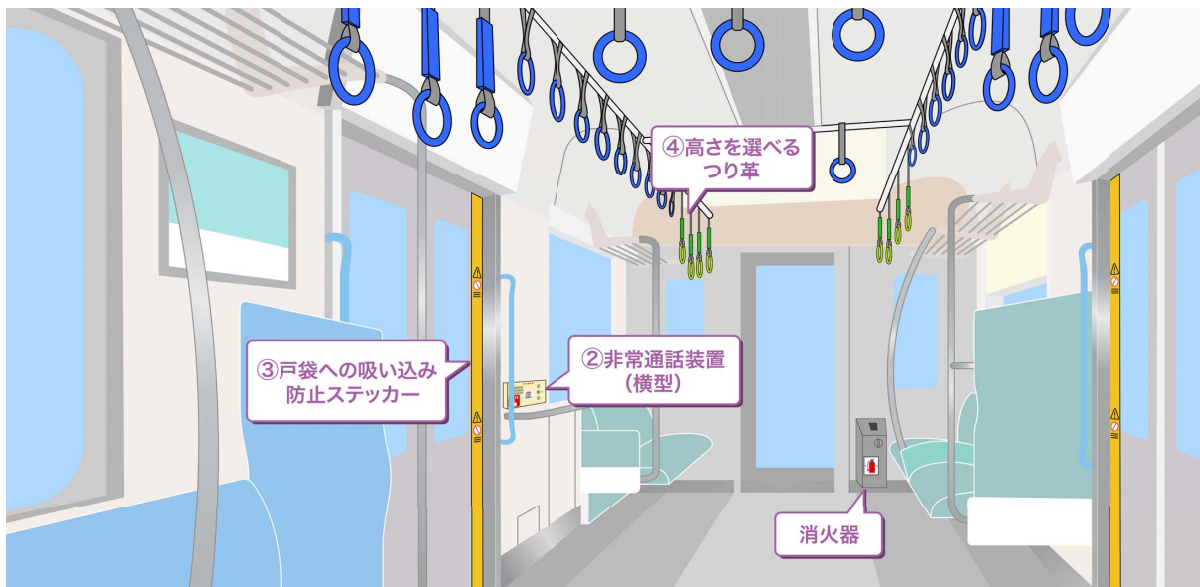


③ 非常ボタン(上図参照)

踏切道内で車や人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手前にある特殊信号発光器が点滅し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障 ATS が動作します。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際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。



② 非常通話装置 (上図参照)

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。



③ 戸袋への吸い込み防止ステッカー (上図参照)

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



④ 高さを選べるつり革 (一部車両) (上図参照)

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。



※車両の種類によって一部設備が異なります

●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。



気象観測値に基づく主な運転規制

地震		風速	
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	警報【瞬間風速 25m/s 以上】	運転中止
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)	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。 (規制値は区間毎に指定しています)	

ミニコーナー

お客さまの声にお答えします



運転士が警笛(ホイッスル)を鳴らすのはどんなときですか。

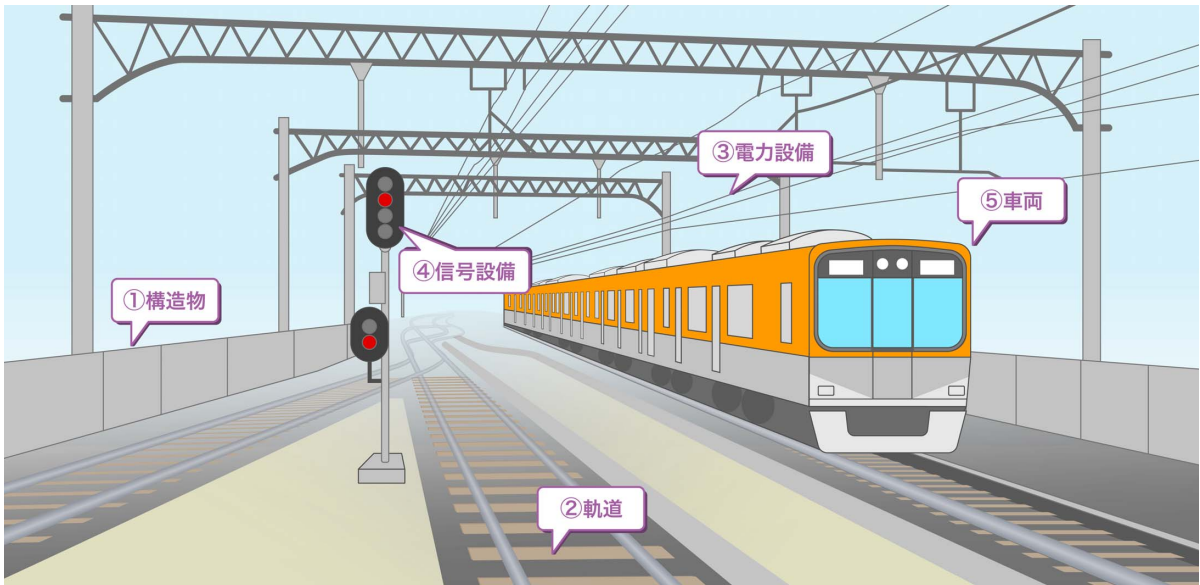


当社では、地下駅などでプラットフォーム上のお客さまへ注意喚起する際や、線路内の作業員へ列車の接近を知らせる場合などにホイッスルを鳴らすこととしております。

5

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



社員からのメッセージ



電気部 電力課 電力管理事務所 瀬口 実人(入社5年目)

私は電力管理事務所に配属されて以降、電車に電気を供給するために必要な電車線やそれを支える電柱など電力設備の保守管理業務を担当しています。

昼間は列車を待避しながらの作業、夜間は翌朝列車が安全に走行できるよう安全確認を徹底しての作業を経験することで、安全第一が体に染みつきました。これからもお客さまにご利用いただく電車の安全を第一に考え、電気部の一員として、一層の知識と技能の習得に努めます。



工務部 施設課 土木グループ 岸裏 賀央里(入社4年目)

私は入社以来、高架橋やトンネル等の構造物の点検業務や、高架橋柱の耐震補強工事などを担当しています。構造物の目視検査や打音検査では、鉄道の安全運行を支えているという緊張感を持って取り組んでいます。「私が点検しているから大丈夫」とお客さまに胸を張って言えるよう、今後も学ぶ姿勢を忘れず現場経験を重ねることで技術力の向上に努め、鉄道の安全運行を支えていきたいと考えています。



車両部 車両課 稲垣 海渡(入社11年目)

私は車両の検査業務を行っています。主な担当業務は台車関係の点検、整備です。数十トンもある車体を支える台車には、高いレベルの安全性が求められるため、わずかな亀裂や損傷も見逃さないよう、日々注意深く点検を行っています。

これからも「安全」で「快適」な車両をお客さまへ提供し続けるために、常に向上心を持って業務に励みたいと思います。