

# 安全報告書 2023

安全・安心・快適をこれからも



## 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。

去る5月8日に新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが5類へと移行されるとともに、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」が廃止されたことを受け、当社の感染拡大防止の取組みを終了いたしました。これまで3年以上の長きにわたり、当社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。当社線においては通勤・通学、そして行楽を目的としたお客さまのご利用がコロナ禍前の状況に戻りつつあると感じています。これからも「みなさまの足」として安全・快適な列車運行を継続できるよう、一層気を引き締めてまいります。



阪神電気鉄道株式会社  
代表取締役・社長

**久須 勇介**

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、2022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、現在整備を進めているホームドアについては、大阪梅田駅での駅改良工事の中で1～3番線に設置を完了しました。引き続き、残る4番線の設置を進めてまいります。このほか、踏切支障ATSの導入を完了するとともに、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、運転保安度の向上に努めました。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、ホームドア整備をはじめとするバリアフリー施設の整備を推進しております。

また、2022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』、『自然災害及び鉄道テロ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、これらを中心に具体的な行動計画を定めて種々取り組みました。特に、鉄道テロ発生時等の異常時における対応として、列車内での粗暴行為を想定した訓練を積極的に実施しました。

上記の安全重点施策は鉄道輸送の安全を確保する上で欠かすことのできないテーマであることから、2023年度もこれら3点に取り組むこととし、更なる安全を大切にする風土の醸成に努めてまいります。

このような取組みを通じて、引き続き、「責任事故ゼロの継続」を安全目標とし、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。

2023年7月

# 目次

<b>1</b>	<b>2022 年度のトピックス</b>	<b>1</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 巻頭インタビュー：踏切支障 ATS の導入～列車運行の更なる安全を目指して～</li><li>② 更なる安全性向上への取組み</li></ul>	
<b>2</b>	<b>私たち阪神電車の使命【基本方針】</b>	<b>6</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 安全方針</li><li>② 防災の基本方針</li><li>③ 安全目標</li></ul>	
<b>3</b>	<b>安全を守る社内のしくみ【安全管理体制と方法】</b>	<b>7</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 安全管理組織体制（概要図）</li><li>② 管理者の役割</li><li>③ 安全管理の方法</li></ul>	
<b>4</b>	<b>お客さまの安全のために【安全対策の実施状況】</b>	<b>9</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 経営管理層の取組み</li><li>② 安全重点施策</li><li>③ 安全に関する設備投資</li><li>④ 安全対策</li><li>⑤ 施設・車両の検査・点検</li></ul>	
<b>5</b>	<b>事故等の発生状況のお知らせ【鉄道事故等の発生状況】</b>	<b>21</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害の発生件数</li><li>② 主な輸送障害の内容</li></ul>	
<b>6</b>	<b>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】</b>	<b>22</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>① 新型コロナウイルス感染症対策について</li><li>② お客さま・沿線の皆さまへのお願い</li><li>③ 親しみを持っていただける鉄道を目指して</li></ul>	

## 巻頭インタビュー：踏切支障ATSの導入～列車運行の更なる安全を目指して～

当社は、2023年3月より武庫川線を除く全線で「踏切支障ATS」の運用を開始しました。ご利用の皆さまにはあまり馴染みのない設備ですが、列車運行の保安度を高める重要な設備です。

### ●踏切支障ATSとは

当社線では、運転士は地上信号機に従って運転していますが、ヒューマンエラー等による速度超過を防止するためにATS(※1)により列車の速度を常時管理しています。一方、踏切支障ATSは、通常のATSによる速度管理とは別に、踏切道での異常を検知した際に列車を踏切道までに停止させるシステムです。

今回導入した踏切支障ATSの仕組みは次のとおりです。

踏切道内での車や人の立ち往生や、踏切非常ボタンが押された場合などに、あらかじめ設定したATSによる停止制御区間(図：A信号機～B信号機)内でブレーキが自動的に動作する仕組みであり、列車は踏切道までに停止することができます(※2)。

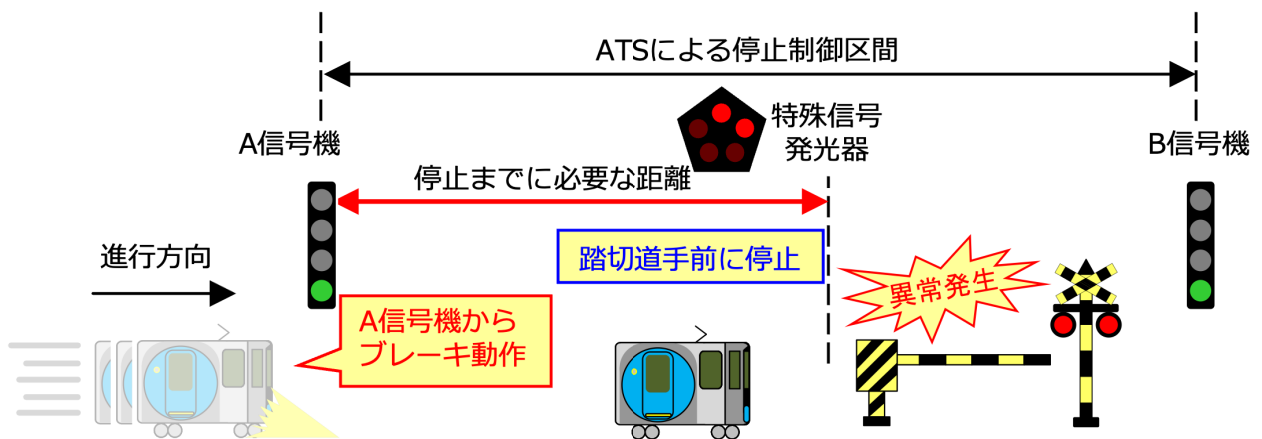


図 踏切支障ATSの一例

今回、本システムの導入にあたり、既存のATSの機能を活用した「踏切支障ATS」の導入に至った経緯やその機能を検討する過程での苦労などについて、担当者にインタビューを行いましたのでご紹介します。

※1：ATS(Automatic Train Stop / 自動列車停止装置)は、列車が信号機の現示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。

※2：本システムは、列車がA信号機に到達するまでに異常が発生した場合に機能するものです。



## ——導入に至った経緯を教えてください。

**田中** 当社では、踏切支障報知装置(障害物検知装置、非常通報ボタンの総称:P.16「踏切道の安全対策」をご参照ください)が動作したとき、特殊信号発光器の点灯と同時に、列車無線を介して運転士と運転指令に“●●踏切、異常発生!”という自動音声により通報する独自のシステム(以下、「移報システム」)を2018年6月から運用しています。この移報システムにより、運転士は従来よりも早いタイミングで踏切道の異常を認識できるようになりました。



電気部 田中さん



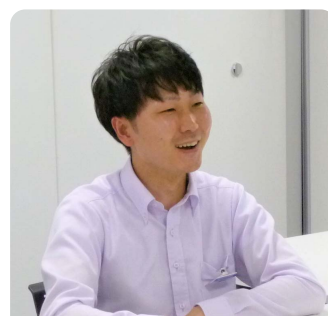
運輸部 響尾さん

**響尾** 2019年9月に他社踏切道で列車とトラックが衝突する事故が発生しましたが、当社では移報システムにより同種事故を回避できると考えていました。

しかしながら、2021年2月に公表された運輸安全委員会の事故調査報告書において「運転士のブレーキ操作をバックアップするシステムについて多面的な検討を行うことが望まれる」と報告されたことを受け、更なる踏切道の安全対策について運転を担当する運輸部と踏切設備を担当する電気部が検討を始めたというのが経緯です。

## ——この仕様に決定するまでの道のりは?

**坂口** 当初は、特殊信号発光器とATSを連動させることで、列車を一定速度まで減速させ、その後、運転士のブレーキ操作により踏切道手前に停止する案としていました。しかし、この方法では踏切事故防止対策としては不十分ではないかという意見が挙がりました。そこで、改めて踏切道手前に列車を停止させるにはどのようにすればよいかという議論を運輸部と重ねました。



電気部 坂口さん



運輸部 尾西さん

**尾西** 新たな案として、特殊信号発光器の動作と同時に、A信号機を停止信号(赤信号)にする方法が電気部より提案されました。しかし、踏切道での異常発生のタイミングによっては、停止信号(A信号機)までに列車を停止できない場合が想定されます。運転士は停止信号(赤信号)を越えてはならないルールがあるため、たとえ異常時であったとしても、停止信号(赤信号)を越えることには強い抵抗感があります。そこで、A信号機を停止信号(赤信号)に変えずに、ATSにより列車を自動的に停止させる仕様としました。

## ——実際に運用してみているいかがですか?

**尾西** 運用前から「いつ導入しますか?」と複数の運転士に聞かれることがありました。運転支援システムとしておおむね好意的に受け入れてもらっているようです。

**坂口** 「停止信号を越えてはいけない!!」という運転士目線でのシステムとすることができました。ただし、踏切道で異常が発生した際は、運転士によるブレーキ操作が原則であり、本機能はあくまでも支援システムと捉えていただけるとありがたいです。

## —ご利用になられるお客さまに何かメッセージをお願いします

**尾西** 踏切道の直前横断などがあると踏切支障 ATS が動作して列車に急ブレーキがかかり、列車内のお客さまが転倒されるおそれがあります。くれぐれも踏切道での無理な横断はおやめいただくようお願いいたします。

**田中** 今後も引き続き安全運転に貢献できるシステムの検討を進めてまいります。

**響尾** 今後とも安全、安心な阪神電車をご愛顧いただきますようお願いいたします。

## —インタビューを終えて

坂口さんがプロフィールを見ながら、「田中さんが入社した年に私生まれてますわ」と発言され、談笑されている様子がチームワークの良さを表していました。また、1つの安全という目標に向かってみなさんが様々な議論をなされている様子から、安全はこうして作られ、守られているのだと感じた次第です。



### **響尾 比呂喜** 運輸部 運転課 首席助役

1990(平成2)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、駅係員や乗務員、運転指令室業務等を経て現職。

### **尾西 建治** 運輸部 運転課 助役

1999(平成11)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、駅係員や乗務員、乗務員指導業務等を経て現職。

### **田中学** 電気部 通信課 信号設計グループ 主任

1992(平成4)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、信号保安設備等の保守や改良工事の設計業務等を経て現職。

### **坂口 翔希** 電気部 通信課 信号設計グループ

2011(平成23)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、信号通信設備の保守や高架化電気関係工事の工事監督等を経て現職。



## 2 更なる安全性向上への取組み

### ● 阪神なんば線淀川橋梁改築工事

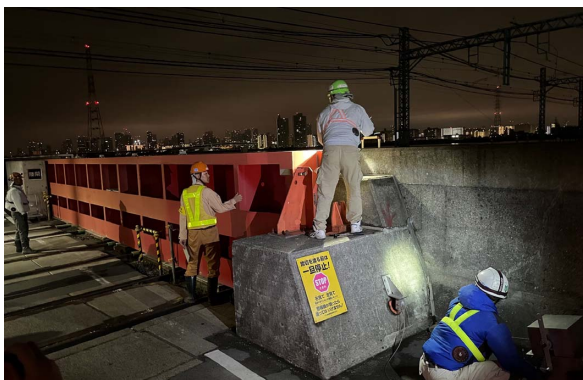
現在の阪神なんば線淀川橋梁は、線路部分が堤防の高さより低く、台風接近等により高潮が想定される際には列車を運休させて防潮鉄扉を閉鎖する必要があります。これを恒久的に解消するために新たな橋梁を建設(2029年予定)するとともに、前後の区間を高架化し、工事区間(約2.4km)にある5か所の踏切道を廃止します。



完成イメージ



仮上り線(2回目)切替工事状況



防潮鉄扉閉鎖訓練



橋脚設置状況(淀川西方から)

福駅から新淀川橋梁までの一部区間において、昨年9月に仮上り線(大阪難波方面行)の2回目の線路切替を実施しました。現在、河川内の10基の橋脚の内、7基を構築完了しており、2024年度に残り3基を構築し、その後順次橋桁を架設していく予定です。



当社 HP では担当社員の生の声などを掲載した特設 WEB サイトを公開中です。ぜひご覧ください!

## ●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・エスカレーターへの設置および東・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。



西改札口（西口）



エスカレーター（西改札口）

2022年度は、西改札口のエスカレーター設置や駅諸室等の配置変更、ホーム改築等の工事を進め、2023年1月に新2番線、5月に新3番線のホームドアを供用開始しました。なお、2024年春頃に駅改良工事が完了する予定です。



新プラットフォームのイメージ図



新2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いたします。

### ミニコーナー

#### お客さまの声にお答えします



ラッシュ時、ホームが混雑して思うように歩くことができません。



神戸三宮などの主要な駅では、お客さまの通行スペースを確保するために整列乗車案内を明示しています。整列乗車へのご理解とご協力をお願いいたします。





## 1 安全方針

当社では、鉄道事業の安全確保への取組みの基本となる「安全方針」を次のとおり定めています。この安全方針は、2006年の制定時より、各職場に掲示するとともに、携行カードを作成、配布するなど、広く鉄道部門の社員へ周知しています。2022年度には、従来配布していた携行カードに事故・災害等の「異常時における対応の手引き」を追加しました。

## ■ 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。

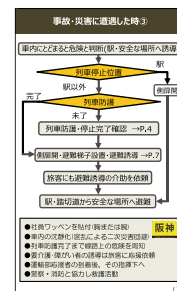
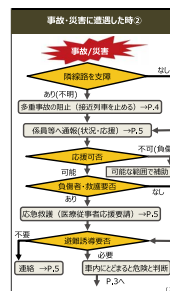
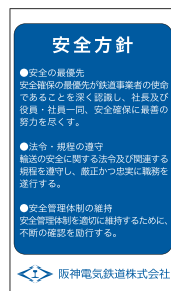
## ■ 法令・規程の遵守

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月に策定した「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ています。

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、2023年3月末現在まで37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されました。

## ■ 責任事故ゼロの継続

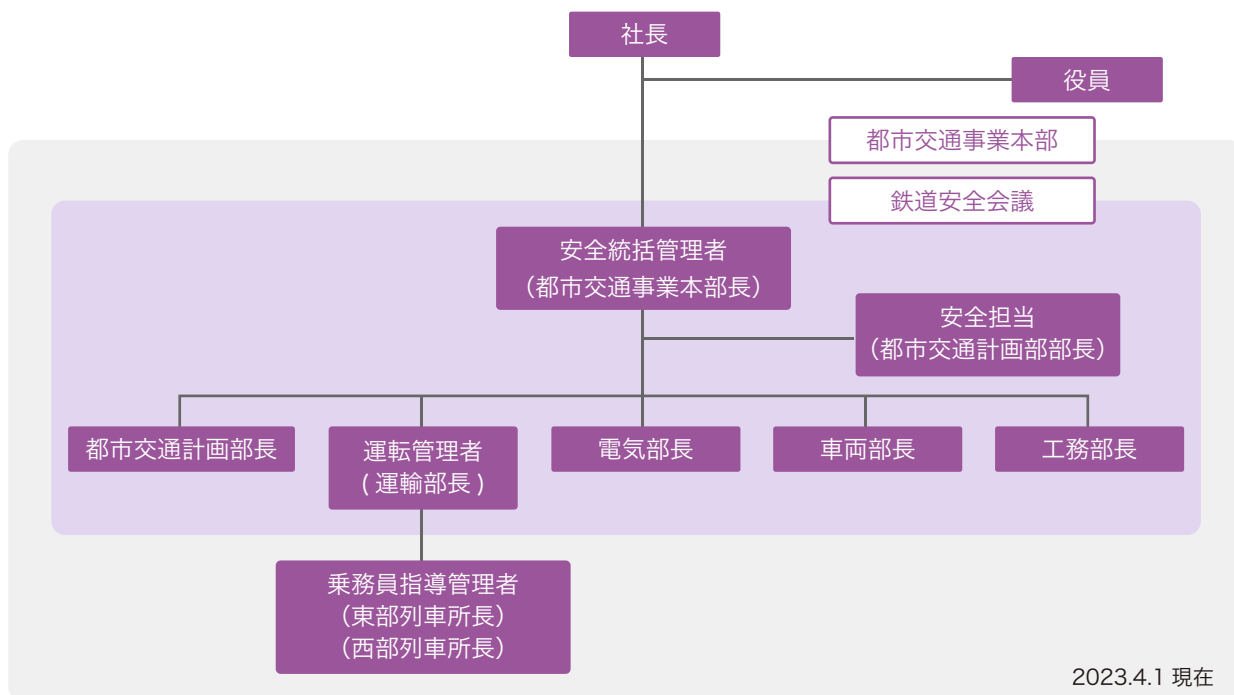


# 3

## 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。



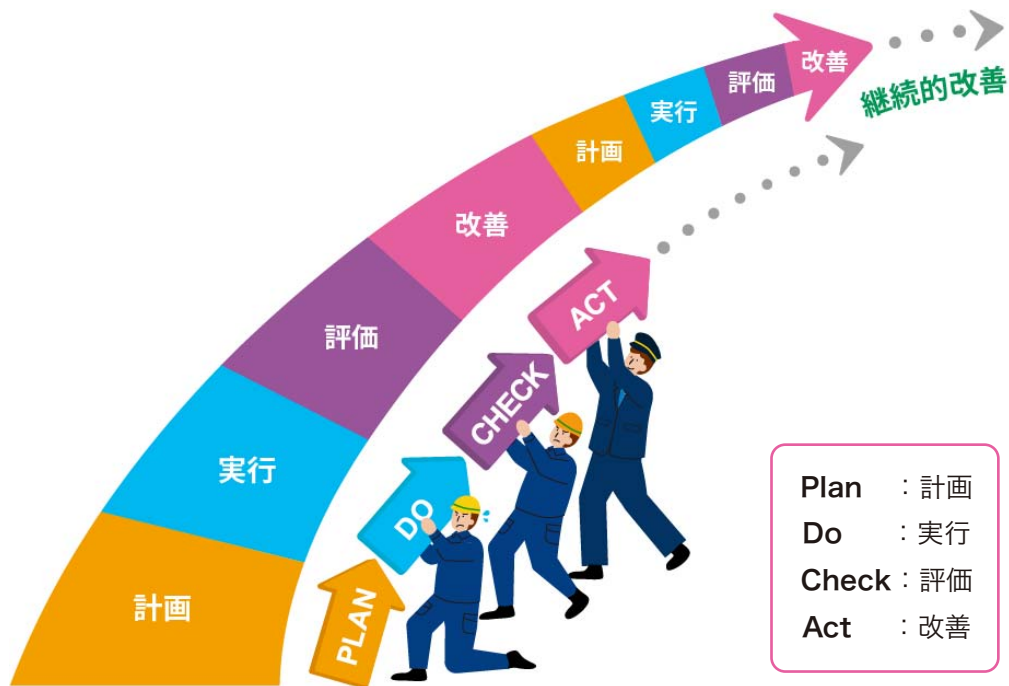
### 2 管理者の役割

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、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、運転管理者(運輸部長)、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。

## 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

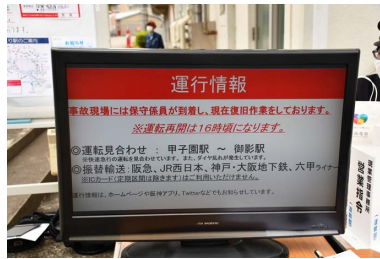
近年の大規模な地震や台風の発生等の自然災害及び鉄道テロ等を踏まえた異常時における対応力の強化を図るため、以下に取り組みました。

### 1. 列車事故総合対応訓練

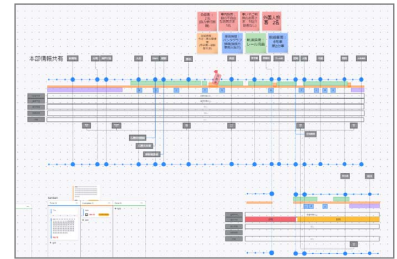
踏切道に侵入してきた自動車に列車が接触し脱線したという想定で、社長、安全統括管理者をはじめ総勢 105 名が参加して訓練を行いました。お客さまの安全確保を最優先とした迅速かつ的確な避難誘導に係る判断力・対応力の向上を図るとともに、早期の被災状況の確認と復旧作業、運転再開へ向けた情報の収集及び伝達方法、お客さまへの運行状況等に関する情報発信方法を検証しました。



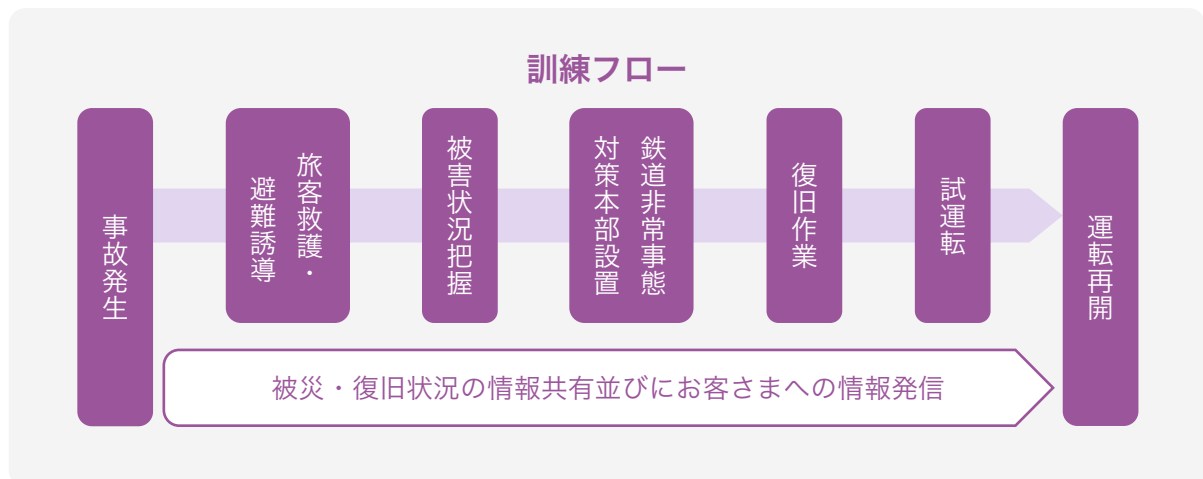
旅客救護・避難誘導



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。

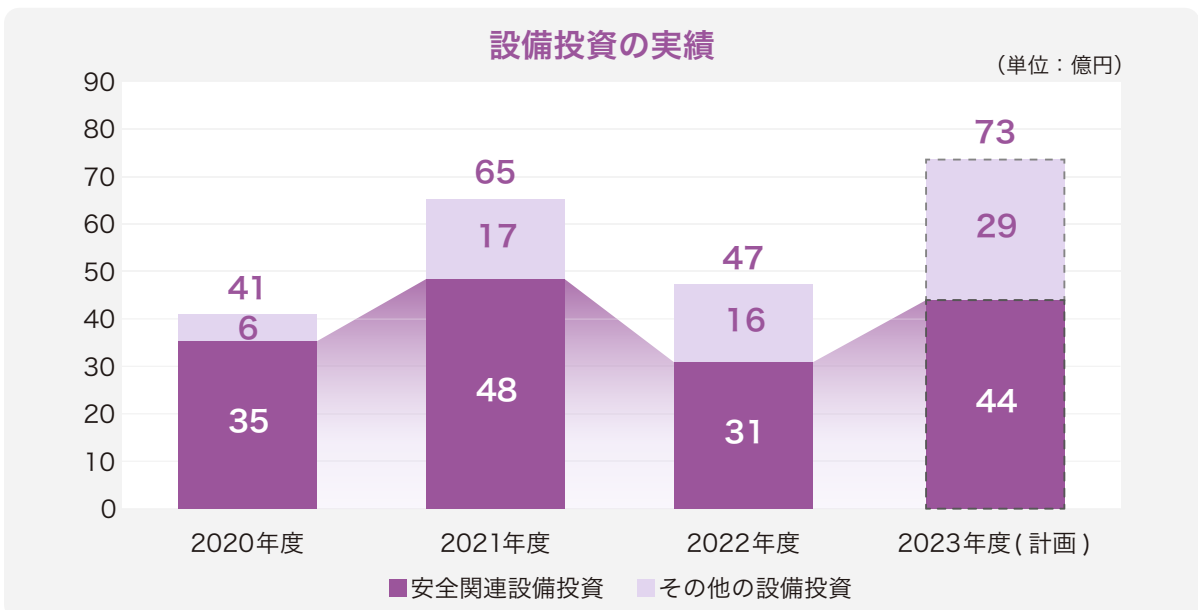
- ・ 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- ・ 高架橋の耐震補強（武庫川駅東方、尼崎駅、大物駅～杭瀬駅、淀川駅～野田駅 等）
- ・ 梅田駅改良工事（継続）
- ・ ホームドア設置工事（尼崎駅）
- ・ 信号設備更新（西宮他）、変電所新設（大石）
- ・ 5700系普通用車両の新造
- ・ 車内防犯カメラの設置 等



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

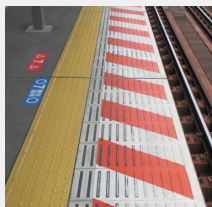


#### ① ホームドア (上図参照)

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。



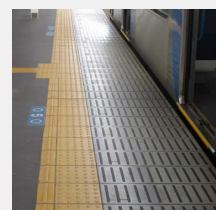
#### ⑤ 転落検知マット

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)

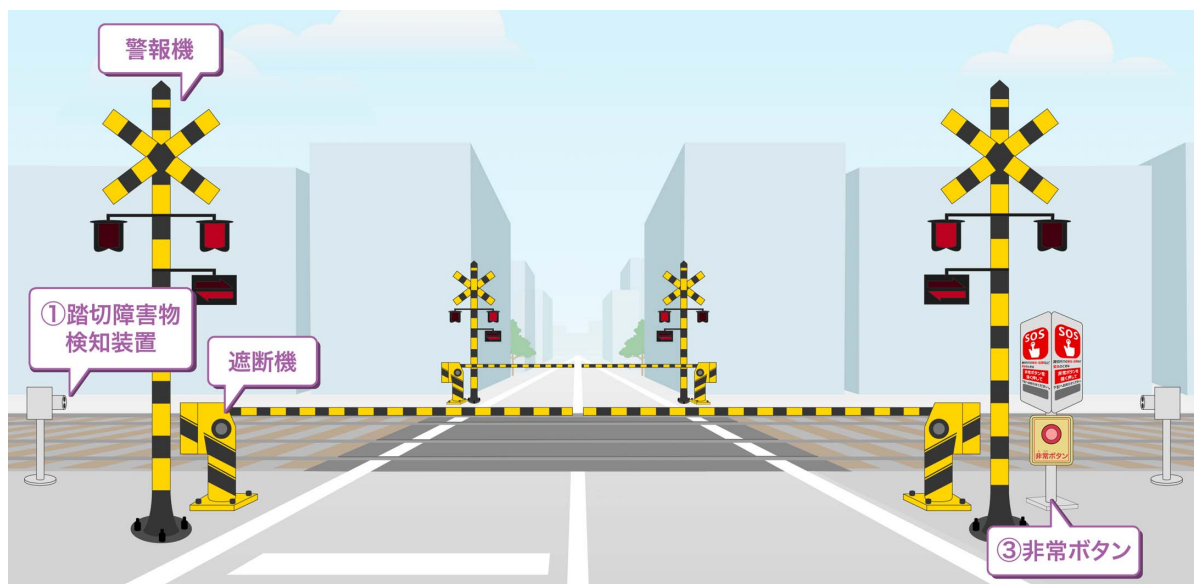
お客さまがホームから転落した場合などに、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を全駅に設置しています。ホーム上での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。



#### 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。



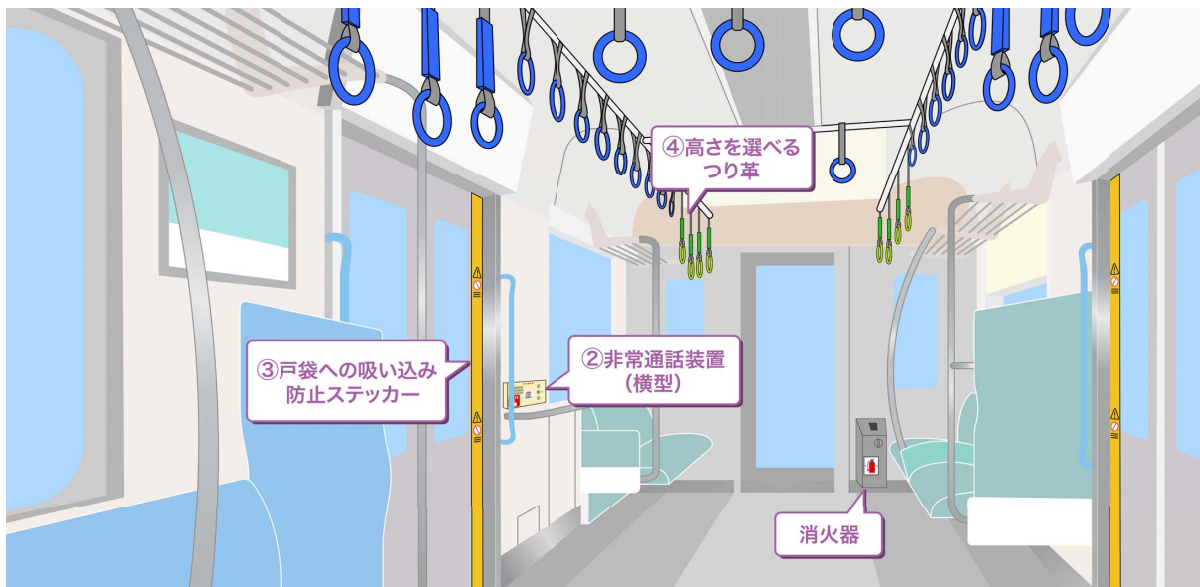
### ③ 非常ボタン(上図参照)

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。



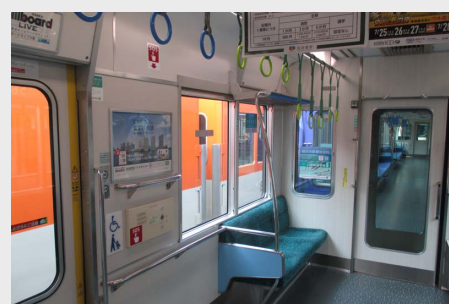
### ③ 戸袋への吸い込み防止ステッカー (上図参照)

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。

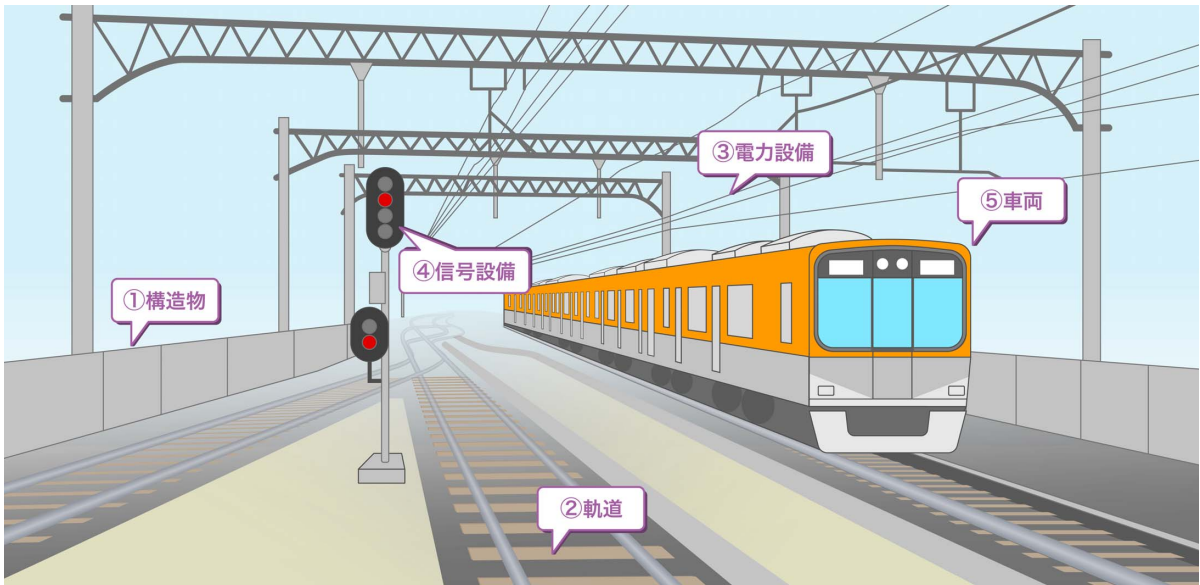


当社では、地下駅などでプラットフォーム上のお客さまへ注意喚起する際や、線路内の作業員へ列車の接近を知らせる場合などにホイッスルを鳴らすこととしております。

## 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。



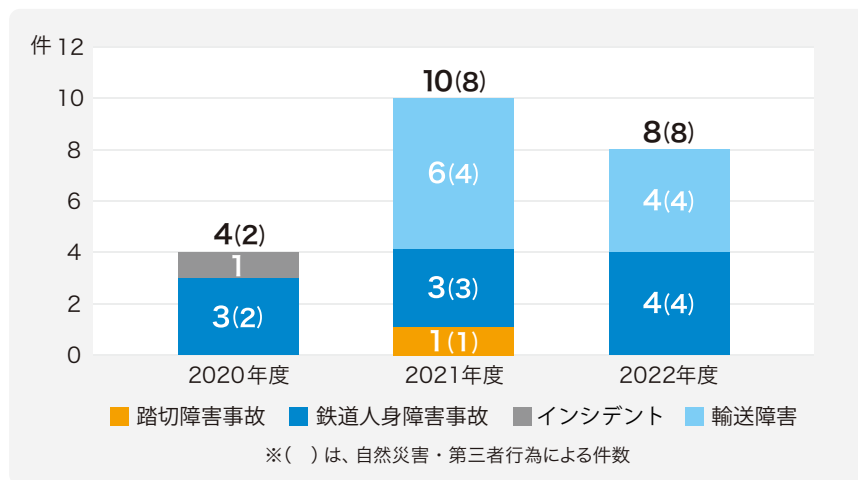
### 車両部 車両課 稲垣 海渡(入社11年目)

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。

## 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。2022年度は鉄道人身障害事故が4件発生しましたが、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。2022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。2022年度は4件発生しました。



## 2 主な輸送障害の内容

2022年度に発生した輸送障害4件の内訳は、降雪による相互直通他社線でのポイント転換不良が1件、強風による運転見合わせが1件、第三者行為によるものが2件でした。

## ミニコーナー

## お客様の声にお答えします



プラットフォーム上で電車を撮影することはできますか？



列車の撮影は可能ですが、安全運行の妨げとならないよう、フラッシュ・照明や脚立・三脚などの使用はご遠慮いただきますようお願いいたします。  
また、ホーム柵やホーム上の黄色い線から外側へ身を乗り出しての撮影は、ホームからの転落や電車と接触する恐れがありますのでおやめください。



## 1 新型コロナウイルス感染症対策について

2023(令和5)年5月8日より、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の感染症法上の位置付けが5類に移行されました。

これを受け、当社の感染防止策並びに感染拡大防止へのお願いを終了させていただきました。

お客さまには、安定した鉄道運行に多大なるご協力を頂戴し、深く感謝申し上げます。

## 2 お客さま・沿線の皆さまへのお願い

### ーホームや車内で緊急事態が発生した際は、列車を止めてくださいー

#### 【事故を防ぐために列車を停止させる設備】

##### ●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。

- ・線路内に人が転落・侵入したとき
- ・線路内に大きな荷物を落としたとき

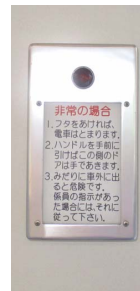
##### ●踏切道内での緊急時には、非常ボタンを押してください

- ・踏切道内で車や人が立ち往生しているとき
- ・踏切道内に大きな荷物が落ちているとき

##### ●車内での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。

- ・列車内で火災が発生したとき
- ・テロ行為(刃物を振り回す・不審な液体や粉末をまかれた)があったとき

(詳細は P.15「ホームの安全対策」、P.16「踏切道の安全対策」、P.17「車両の安全対策」をご参照ください)

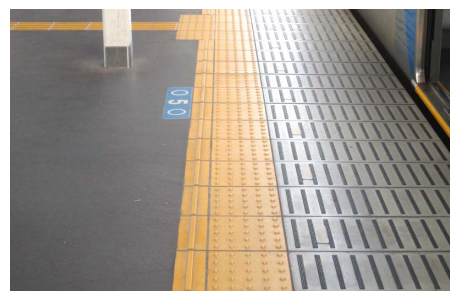


### ー駆け込み乗車は危険がいっぱいですー

駆け込み乗車は、転倒や列車との接触などのおそれがあります。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、19 社局が連携してポスターを掲出しています。



2023 年 3 月  
「手荷物の置き方、持ち方」

## 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 2022」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、2022 年 11 月 3 日に尼崎車庫及び尼崎城を会場とするリアル開催と「鉄道の日はんしんまつり 2022」専用ホームページにおけるオンライン開催を同時に実施いたしました。3 年ぶりとなったリアル開催では、毎回好評のミニ阪神電車の乗車体験や車掌体験、洗車機通過体験などの体験型イベントを実施し、またオンライン開催では普段は見ることが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、電車塗り絵など数多くのコンテンツを配信しました。



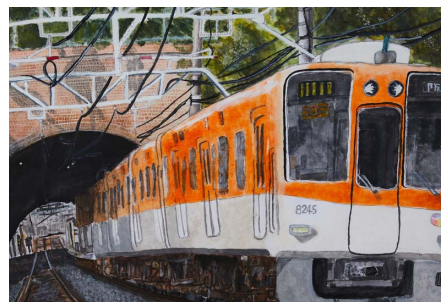
尼崎車庫会場の様子

## ● 絵画コンクール「ぼくとわたしの阪神電車 みんなの絵を大募集!」を実施

本コンクールは、子どもたちが絵に親しむ機会を提供するとともに、絵を描くきっかけとして、もっと阪神電車に親しんでもらえるよう実施しています。2022 年度で 18 回目となり、3,725 点もの作品を応募いただきました。

テーマは昨年同様「ぼくとわたしの阪神電車」で、子どもらしい柔軟で自由な発想で、身近な「阪神電車」に夢や理想を盛り込み、描いていただきました。

大賞、準大賞作品を阪神電車の車内吊りポスターとして掲出したほか、全受賞作品を当社ウェブサイトなどで紹介しました。



2022 年度大賞作品

## ● 「阪神グループでなんとかなりそうな夢」を実現

阪神沿線の皆さまに寄り添う「#ほっとはんしんプロジェクト」の企画として「阪神グループでなんとかなりそうな夢」を募集し、第一回の大賞に選ばれた夢「笑いの電車」を 2022 年 5 月 14 日に実現しました。落語家集団「五楽笑人」をお迎えし、抽選で選ばれた約 40 名の参加者に、車内放送による落語や甲子園駅での大喜利をお楽しみいただきました。

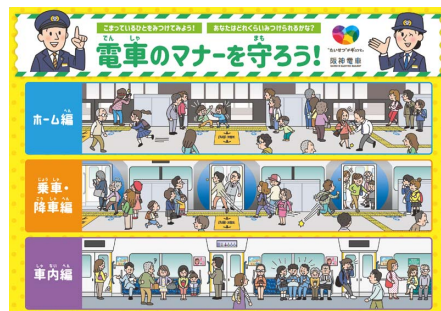
また、第二回の募集でも皆さまから Twitter や郵送により 500 件を超える“実現したい夢”のご応募をいただき、大賞及び特別賞に選ばれた夢を実現しました。



笑いの電車

## ● 沿線の新小学1年生に「電車にのってみよう!」下敷きを贈呈

沿線の子どものための小学校への入学祝いとして「阪神電車オリジナル下敷き」を贈呈しました。この取組みは 2008 年春から毎年行っており、今回が 16 回目となります。電車のマナーについて、良い例、悪い例、そして困っている人などをイラストで描くことで、子どもたちが楽しみながら学べる内容となっています。



阪神電車オリジナル下敷き

## ● 夜間有料臨時列車「らくやんライナー」を運行

2022 年 12 月から 2023 年 1 月の期間限定で、必ず着席いただける夜間有料臨時列車「らくやんライナー」を運行しました。通勤・通学や鉄道ファンなど多くのお客さまにご乗車いただきました。



らくやんライナー





## 阪神アプリ 配信中!

- Android5.0以降、iOS10.0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→**

※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

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



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。



### ～表紙について～

甲子園駅においてプロ野球開催時等に行う、全国的にも珍しいホームからホームへの“車両通り抜け”をテーマにイラスト化しました。

他にも西改札内にそびえたつ“クスノキ”や、屋根に1箇所だけある“ボールを模したジョイント”も盛り込んでいます。現地では“車両通り抜け”とともにこれらも探してみてください!