

## 安全繫心室の開設 ~更なる安全意識の向上と安全風土の醸成を目指して~

1872年に国内初の鉄道が開業して以来、日本の鉄道は様々な重大事故や災害を経験してきました。当社では、過去に発生した重大事故や災害を教訓とした安全確保に係る鉄道のルールや見直し、保安設備が導入された経緯を学び、より強固な安全管理体制を構築・維持することを目的に2024年4月1日に安全啓発施設「安全繫心室」を開設しました。

### ●安全繫心室とは

室内は以下に記すとおり4つのスペースで構成し、それぞれのテーマを定め、パネル展示を中心とした社員研修施設としています。



※社員研修施設のため、一般公開はしていません。

### ●担当者インタビュー

今回、安全繫心室の開設に至った経緯や苦労などについて、担当者にインタビューを行いましたのでご紹介します。

#### —開設に至った経緯を教えてください。

**徳岡** 安全啓発施設は、多くの同業他社でも設置されています。これまで当社では、事故や災害などを体系的に表した施設がなく、それらを学ぶ機会も部署により差がありました。

**大西)** 安全担当として、当社も決して慢心することなく、社員の更なる安全意識の向上や安全風土の醸成を継続していかなければならないとの思いが強くなり、安全啓発施設の設置について議論を始めました。実現のために、当時の安全統括管理者とともに他社の安全啓発施設を視察し、このような施設の必要性を訴えかけ、賛同を得ました。



大西さん

### —どのような施設を検討されたのですか？



徳岡さん

**徳岡)** 当初の案では「自社の事故、他社の事故、災害」の3つのスペースを設ける予定でした。

**大西)** さらに、検討を進める中で、過去の重大な事故や災害の発生を教訓としたルールの制定や保安設備の導入などを一連の流れとして示す方が分かりやすいとの意見がでたことで、年表を追加することとしました。最終的には「原点回帰、鉄道の歴史、事故といのち、災害と初動対応」という名称の4つのスペースを設けることとしました。

**長田)** 展示用のパネルをマグネット式としているのも特徴の一つです。これは、将来の展示物の変更や追加に対応できるよう工夫したものです。

### —アピールしたい点を教えてください！

**徳岡)** 研修のオープニングは「原点回帰」スペースで行います。最初に、社長自らが安全繫心室を開設した目的や経緯、安全に対する想いを発するメッセージ動画を流します。

**大西)** 受講者には鉄道会社の社員であることを再認識してもらうために会社の成り立ちについても説明しています。また、事故の概要や原因、対策だけに留めず、その要因と思われる情報を可能な限り収集し、掲載することに力を入れたところもポイントです。他社の取組みを参考にするとともに、当社独自の工夫を盛り込むことができたのではないかと感じています。

**長田)** 「事故といのち」スペースでは、船舶やバスなどの安全管理体制の不備による事故についても取り上げてパネル展示しています。

**徳岡)** 「災害と初動対応」スペースでは、当社が体験した最も大きな災害である阪神・淡路大震災について、被災時の対応や復旧作業に当たった運転士や保守係員の声を掲載しています。また、被災直後に録音されていた列車無線のやり取りの音声を流すことでより臨場感を感じられるような工夫を施しています。

### —どのような苦労がありましたか？

**徳岡)** レイアウトは比較的スムーズに決まったのですが、各スペースに展示するパネルの製作にずいぶんと苦労しました。

**大西)** 年表については、自社と他社の事故や事象のほか、社史や世の中の出来事も記載していますが、それらの情報収集と選択に苦労しました。



長田さん

**長田)** 要因を掘り下げるために複数の文献や資料を照合し、解釈に疑義が生じたときは関係する資料を読み込んで議論を重ねました。また、パネルに掲載する新聞記事や写真の選定にも苦労しました。

**大西)** 要因を簡潔にまとめる文章表現や、興味を引く見出しを考えるのも大変でした。

**徳岡)** 製作者さんとは修正に関する打合せを繰り返しましたが、パネルの校了締め切り間際は特に大変でした。

### —実際に運用してみていかがですか？

**大西)** 安全繫心室の開設とともに、研修を開始しました。受講者からは高評価を得ていると伺っています。

**野出)** 私と南部さんは今年度から都市交通計画部に配属されたため構築には携っていませんが、講師の話真剣に聞いている研修の様子を見ると、この安全繫心室ができてよかったなと感じています。



野出さん



南部さん

**南部)** 私は、年表があることで事故や事象の発生とその対策を確認できるのがよいと思います。また、年表と自身の人生を照らし合わせることで様々な議論が生まれている様子を見るとみなさんが真剣に取り組んでいることが実感できます。

### —研修を受講する社員に対してメッセージをお願いします！

**全員)** この研修は鉄道に携わる従事員として原点に立ち返っていただけるように部門や職階に関係なく受講していただいています。この研修を通じて、自身の役割を再認識していただき、全員が協力することで安全が確保されていることを実感してもらえればと思います。



**大西 達也**

都市交通計画部 (安全担当)  
課長

1982(昭和57)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、駅係員や乗務員、教習所、駅長等を経て現職。

**野出 光吉**

都市交通計画部 (安全担当)  
課長

1992(平成4)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、鉄道土木施設の設計・施工・維持管理業務、高架化工事事務所長等を経て現職。

**南部 泰範**

都市交通計画部 (安全担当)  
課長

2009(平成21)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、鉄道土木施設の設計・施工・維持管理、経営企画業務等を経て現職。

**徳岡 真司**

工務部  
課長

2007(平成19)年 阪神電気鉄道入社  
入社後、鉄道土木施設や軌道施設の設計・施工・維持管理・安全推進業務を経て現職。

**長田 賢一**

都市交通計画部 (安全担当)  
課長補佐

1997(平成9)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、現場担当課長補佐を経て現職。

## 2 更なる安全性向上への取り組み

### ● 大阪梅田駅の改良工事がついに完成!

2015年3月に開始した大阪梅田駅の改良工事は、お客さまにより快適で、安心してご利用いただけるよう駅空間の拡大、ホームの拡幅、ホームドアの整備、西改札口側へのエレベーター・エスカレーターの整備および東・西改札口の駅務室等の配置変更と美装化などを順次進め、2024年3月に完了しました。



### ① ホームの拡幅

駅北側の地下空間を16m拡げてホーム2面(新1・2番ホーム、新3・4番ホーム)を拡幅することにより、通勤ラッシュ時や沿線でのイベント開催時の混雑が緩和され、より安全に快適にご利用いただける駅になりました。特に、3・4番ホームは、新3番線を旧2番線位置へ設置し、旧3番線を閉塞することで最大幅13.1mの広いホームになりました。

#### 改良工事の歩み

##### 2015年

- 3月 ● 改良工事に着手
- 北側の躯体拡幅工事を開始

##### 2019年

- 6月 ● 駅長室を移設

##### 2021年

- 10月 ● 新1番線ホーム・ホームドア供用開始

##### 2022年

- 10月 ● 1・2番ホーム西側のエスカレーター供用開始

##### 2023年

- 1月 ● 新2番線ホーム・ホームドア供用開始

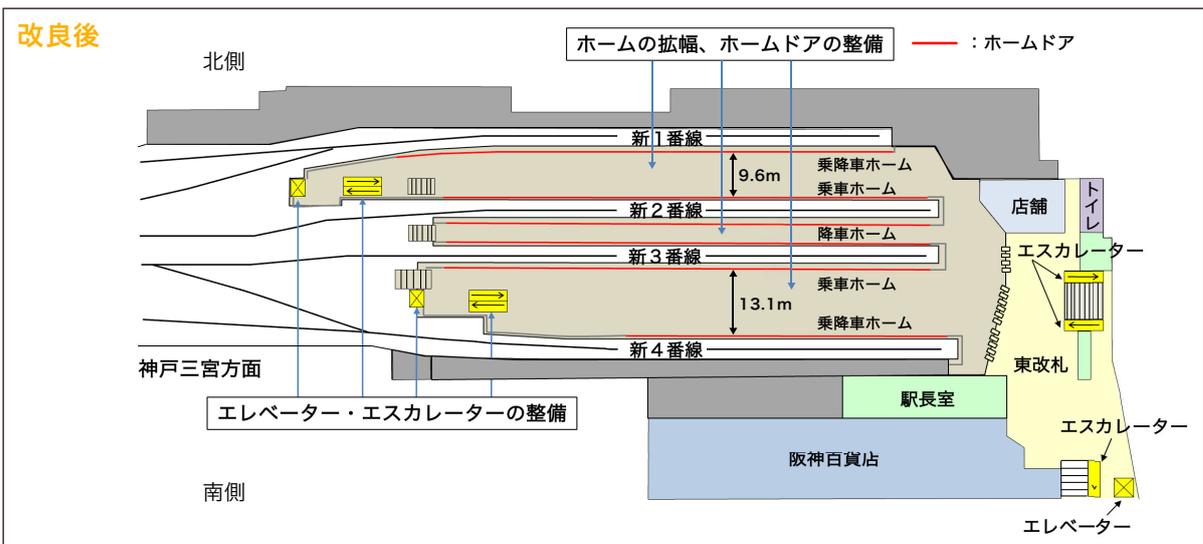
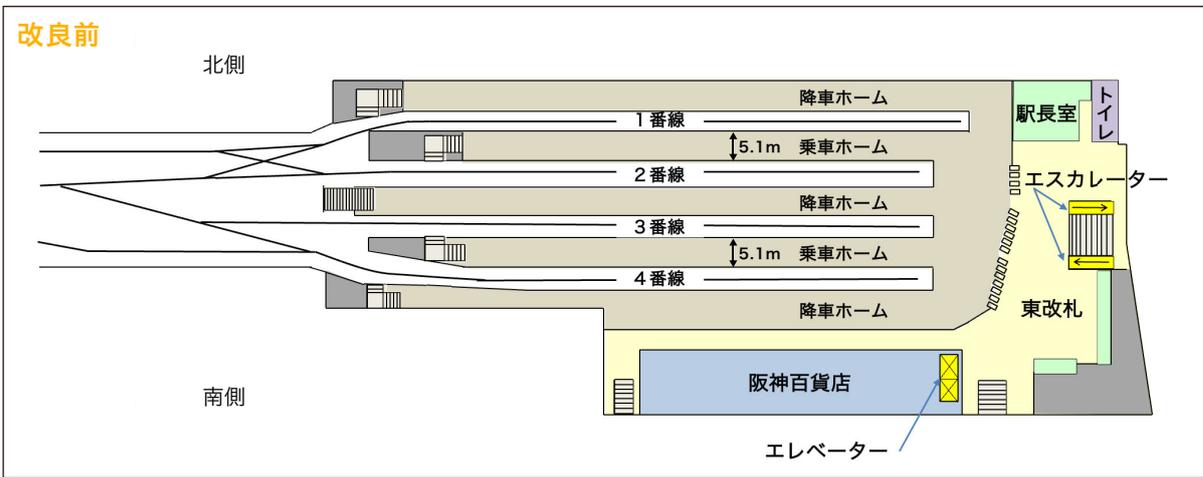
- 5月 ● 新3番線ホーム・ホームドア供用開始

- 12月 ● 4番線ホームドア供用開始
- 3・4番ホーム西側のエスカレーター供用開始

##### 2024年

- 1月 ● 1・2番ホーム西側のエレベーター供用開始
- 3・4番ホーム西側のエレベーター供用開始

- 3月 ● 改良工事完了



旧1番線



駅の北側を拡幅したスペースに新1番線を設置



旧3番線



旧3番線を閉塞し、ホームを最大幅13.1mに拡幅

## ②ホームドアの整備

お客さまにより安全に電車をご利用いただくために、全ての番線にホームドアを設置しました。



新2番線ホームドア



新3番線ホームドア



新4番線ホームドア

## ③バリアフリー設備の整備

従来の東改札口側のエスカレーター・エレベーターに加え、新たに西改札口側にエスカレーター・エレベーターを整備し、バリアフリーのルートを2ルート確保しました。



エスカレーターの整備(西改札口)



エレベーターの整備(西改札口)

## ④駅施設の美装化

地下駅での様々な制約がある中で、少しでも開放的に感じていただけるよう折り上げ天井や間接照明などを採用し、駅全体を美装化しました。また、お客さまを迎え入れる梅田エリアの玄関口となる改札回りを明るく落ち着いたきのある空間としました。



美装化した改札回り(西改札口)



駅長室の配置変更(北側から南側へ)



折り上げ天井(ホーム階)

## ●阪神なんば線淀川橋梁改築工事を進めています!

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



仮下り線切替工事状況



河川内の施工状況



橋脚設置状況(淀川左岸)

橋梁の架替に向けた淀川河川内の10基の橋脚構築工事がすべて完了し、また、淀川西岸方の仮線工事は2023年9月30日に仮下り線の線路切替(尼崎方面行)を完了しました。現在、淀川西岸方及び淀川東岸方の高架構造物の準備工事および構築工事を進めており、今後は、淀川河川内の橋桁を順次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!