

## 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。



社長による訓示



現場巡視(武庫川河川改修)



現場巡視(車両部工場)

## 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



運輸部 西部列車所 運転士 田中 俊助(入社8年目)

私は、運輸部の駅業務・車掌業務を経て、現在運転士2年目として列車の運転業務を担当しています。安全統括管理者との座談会の中で「鉄道は走っていることが当たり前。それを支えているのが皆さんであり、当たり前を継続することが大事である」とのお話をさせていただき、一日一日を安心・安全に無事故で操業することの重要性を認識できました。今後も基本動作の励行及び作業基準の遵守を徹底し、事故防止に努めていきます。



電気部 電力課 電力管理事務所 森 惇輝(入社10年目)

私は電力設備の保守管理業務及び電力指令にて設備監視や停送電業務を行っています。今回、安全統括管理者との座談会に参加して、安全意識を高めるためには、職場内での意見交換などコミュニケーションによる相互理解が大事であると改めて実感しました。単に伝えるだけでなく、関係者と連携して理解を深めながら、電力設備の適切な保守管理に邁進し、今後も鉄道の安定輸送を目指していきます。

## ●2023年度の安全重点施策

2023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。なお、発生した事象には同種のもの複数件あることから、引き続き、その他の事象を含め原因分析と対策を立案し、その対策が有効に機能しているかを検証することにより事象の削減に努めます。

※「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、操業中・作業中に「ヒヤリ」とした、「ハッ」とした体験や、現場に潜む危険要因(設備、環境など)やルール・規程などの気になった情報を収集・共有しました。主な取り組みは以下のとおりです。

- 定期的に壁新聞「安全気づきタイムズ」を発行し、本取組みの意義を周知しました。
- 各職場のベテラン層が過去に体験した“ヒヤリハット”を発信し、情報提供を促しました。
- 「ヒヤリハット・安全気づき情報」の提供者や対応者の功績を称えて表彰を行いました。

※「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

#### ●提供情報

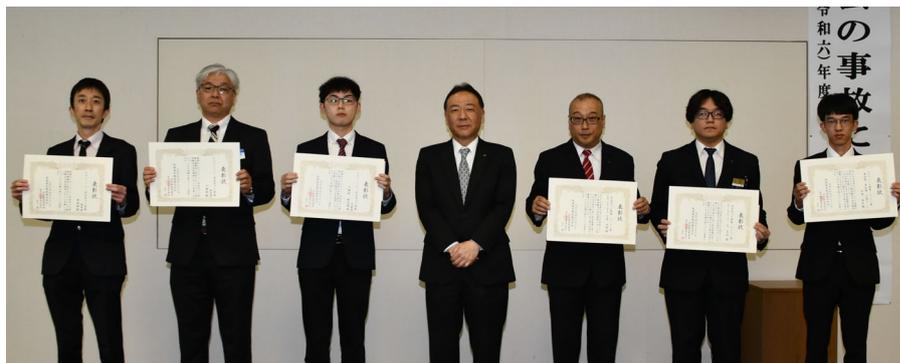
線路内での昼間の点検作業時に、歩行や列車待避が安全に行えるエリアの境界がわかりにくい部分がある。

#### ●対応

歩行や列車待避が安全に行えるエリアを再確認し、境界を黄線で明示しました。



壁新聞「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. 鉄道非常事態対応総合訓練

大阪府東部(上町断層)を震源とする震度7の地震が発生したという想定で、社長、安全統括管理者をはじめ地元消防署を含む総勢153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確か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。

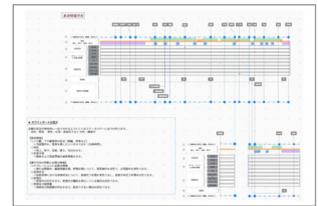
今回の訓練では、各種連絡や情報収集、共有にデジタルチャットツールや電子ホワイトボードを活用し、スムーズな情報伝達や的確な状況把握に努めました。



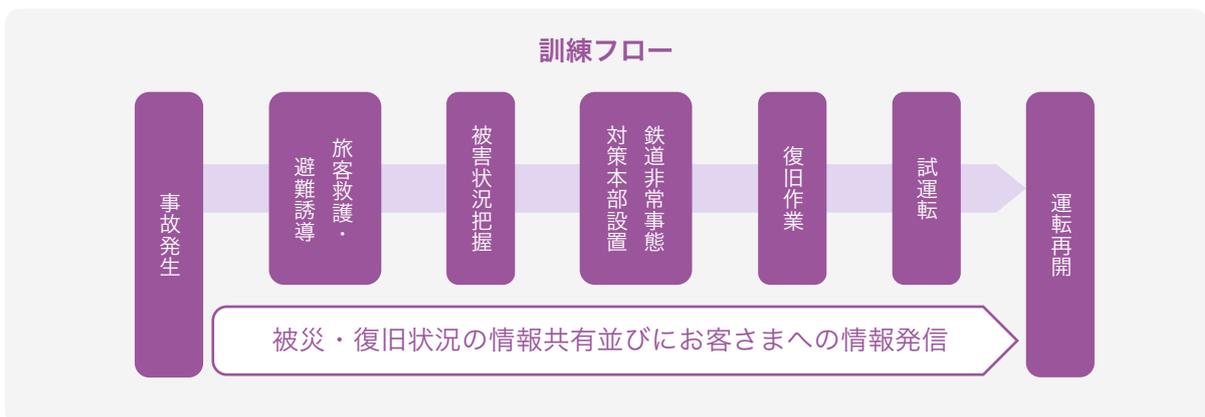
旅客救護・避難誘導



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



信号機復旧



軌道復旧

### 鉄道非常事態対応総合訓練に参加して



運輸部 営業課 白築 幹夫 (入社32年目)

私は、車いすを利用される旅客役として訓練に参加しました。避難誘導がはじまると、旅客が次々に車外へ避難し、気が付くと私一人が車内に残っている時間がありました。訓練と分かっていながらも非常に心細い思いをしているときに、車掌から「もう少しだけお待ちください」と声をかけてもらい少し安心することができました。ほんの些細な一言ですが、相手の立場に立った行動の重要性を改めて感じることができました。

今後も、一人ひとりに寄り添った行動が出来るよう精進したいと思います。

## 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を実施しました。なお、全駅にさすまたを、主要駅に防護盾、ネットが飛び出し絡みつく防犯機器を備え付けています。

また、長時間にわたる駅間での停車を想定した旅客救護・避難誘導訓練や人命救助を目的とした沿線消防署に対する車両構造の説明会を実施しました。



粗暴行為対応訓練



旅客救護・避難誘導訓練



車両構造の説明会

## 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。2023年度は、高架橋の耐震補強を進めたほか、浸水対策として尼崎駅におけるホームやコンコース照明等の電源を確保するために分電盤を移設しました。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

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も実施しています。



電車線断線復旧訓練



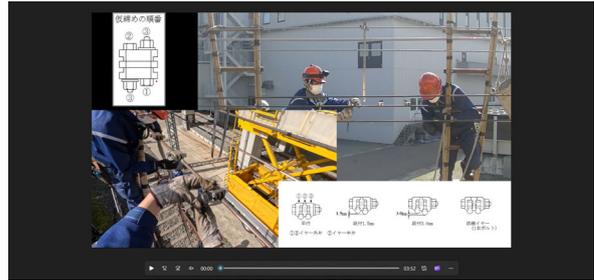
分岐レール更換合同訓練

## 2. 新たに始めた教育訓練

VR による触車事故防止教材を用いた教育やウェアラブルカメラを活用した動画教材による教育など、安全意識や技能の向上を目的とした教育を行っています。



VR による触車事故防止教材を用いた教育



ウェアラブルカメラを活用した動画教材

## 3. 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。今回は、「2014 年に続発した事象<sup>\*</sup>から 10 年」と題して、当時を知る各部の部長が講演を行いました。

※踏切無遮断通過（インシデント：5 月）、車両検査周期超過（法令違反：6 月）、レール運搬車脱線（輸送障害：9 月）



安全統括管理者による訓示



講演会の様子

## 過去の事故に学ぶ講演を聴講して



電気部 電力課 設計グループ 安本 裕紀（入社 17 年目）

今年は 2014 年度に続発した事象についての講演で、電気部の事象はもちろんですが他部の事象を振り返る良い機会になりました。講演の中では、どの事象も自身に関わる内容であり、リスクマネジメントや意思疎通、教育の徹底が安全確保に繋がると改めて認識することができました。今後も定期的に過去の事象を振り返り、そこで得た知識を周囲に伝えることで、鉄道の安全・安定輸送を継続していきたいと思います。



車両部 車両課 工場チーム台車班 藤井 貴哉（入社 7 年目）

今年は 2014 年度に続発した事象についての講演でしたが、私は 2018 年入社のため、事故発生時は在籍しておらず、部内教育で話を聞いた程度でした。しかし、今回当事者の方々から改めて話を聞くことで、リスクの見過ごしや連携不足など自身の職場でも十分に起こりうることだと感じました。過去の失敗から学び、一つひとつの作業に意味があることを理解し、これからも業務に取り組んでいきたいと思っています。

## ●2024 年度の安全重点施策

2023 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 2024 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

### 3 安全に関する設備投資

2023 年度は、ホームの拡幅やバリアフリー化等を主目的とした大阪梅田駅の改良工事が完了しました。また、阪神なんば線淀川橋梁改築工事、高架橋の耐震補強、ホームドア設置工事（尼崎 1、2 番線ホーム）、車両の新造などを実施しました。

2024 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おります。また、車内防犯カメラにつきましては、2024 年度中に当社の全車両（近年中に更新の計画がある車両を除く）への設置が完了する予定です。

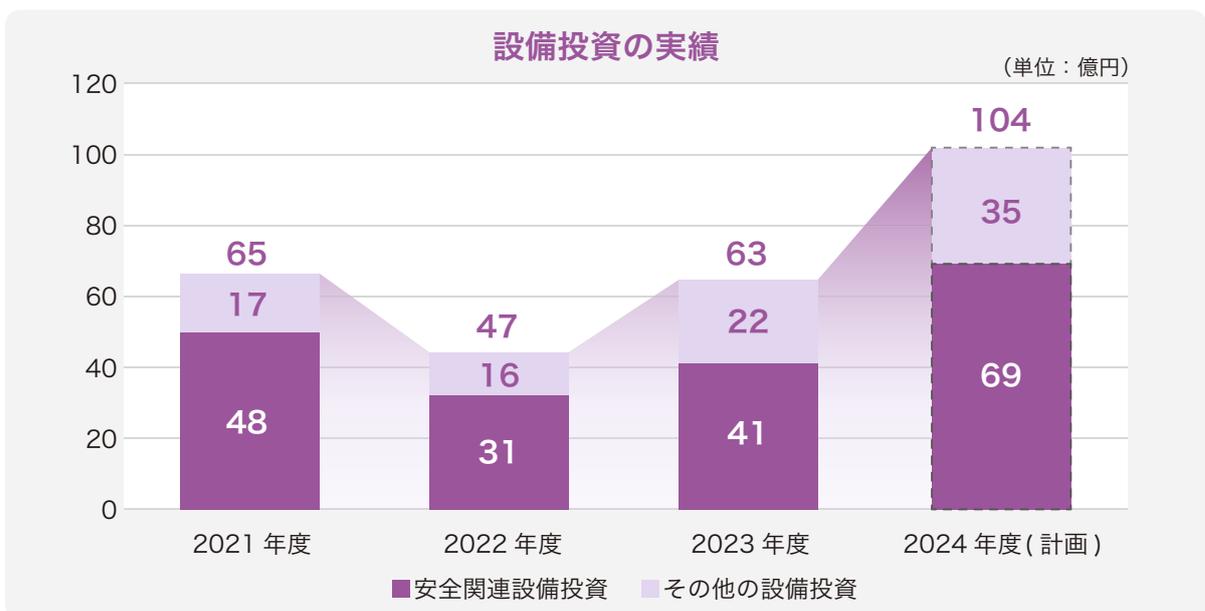
- ・ 阪神なんば線淀川橋梁改築工事（継続）
- ・ 高架橋の耐震補強（武庫川駅東方、尼崎駅、大物駅～杭瀬駅、淀川駅～野田駅 等）
- ・ ホームドア設置工事（甲子園駅）
- ・ 信号設備更新（西宮他）、変電所新設（大石）
- ・ 5700 系普通用車両の新造
- ・ 車内防犯カメラの設置 等



ホームドア



車内防犯カメラ



※「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線(1~3番線)、大阪梅田駅全線(1~4番線)、尼崎駅(1, 2番線)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。



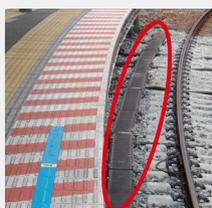
#### ③ ホーム縁端部注意喚起ライン

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(ストライプ)の注意喚起ラインを野田駅・姫島駅・武庫川駅(本線)・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(御影駅、杭瀬駅、西九条駅、九条駅、ドーム前駅)に設置しています。



#### ④ 非常通報ボタン(上図参照)

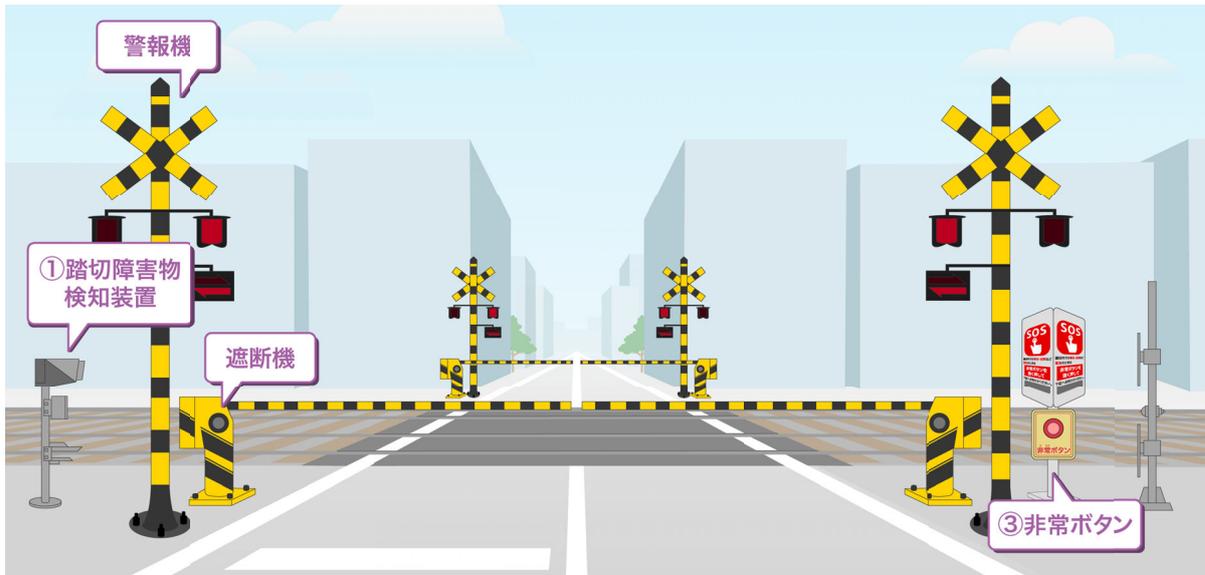
お客さまがホームから転落した場合などに、乗務員や駅係員に異常を知らせる装置を全駅に設置しています。ホーム上での緊急時には、非常通報ボタンを押してください。



#### 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(2D式)(上図参照)

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灯し、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(※1)並びに踏切支障ATS(※2)が動作します。②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、本線のすべての踏切障害物検知装置を2D式に更新しました。なお、車両通行禁止の踏切道にも2024年度に2D式を新設します。



### ② 踏切障害物検知装置(レーザー光線式)

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灯し、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。



### ③ 非常ボタン(上図参照)

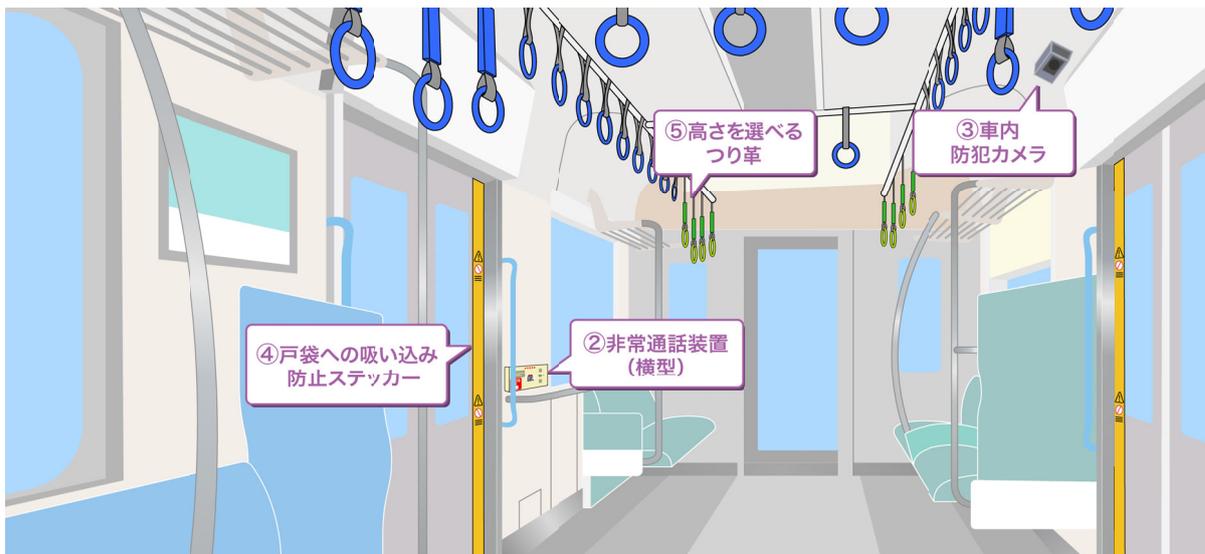
踏切道内で車や人の立往生などの異常があった場合に、非常ボタンを押すことで踏切道手前にある特殊信号発光器が点灯し、列車の運転士に前方の踏切道の異常を知らせるとともに、移報システム並びに踏切支障ATSが動作します。営業路線の全踏切道に設置しています。



※1 移報システム：踏切支障報知装置(障害物検知装置、非常ボタンの総称)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当社独自のシステムです。

※2 踏切支障ATS：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。詳細は「安全報告書 2023」のトピックス(P1)をご覧ください。

## ●車内の安全対策



### 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 車内防犯カメラ (上図参照)

車内のセキュリティ向上と犯罪抑止を目的として設置しています。運転指令室などからリアルタイムで車内の映像及び音声を確認することができます。



### ④ 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。



### ⑤ 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)	

## 担当者の声～「震災を語る会」に参加して～



工務部 施設課 土木グループ 佐藤 雅也 (入社 10 年目)

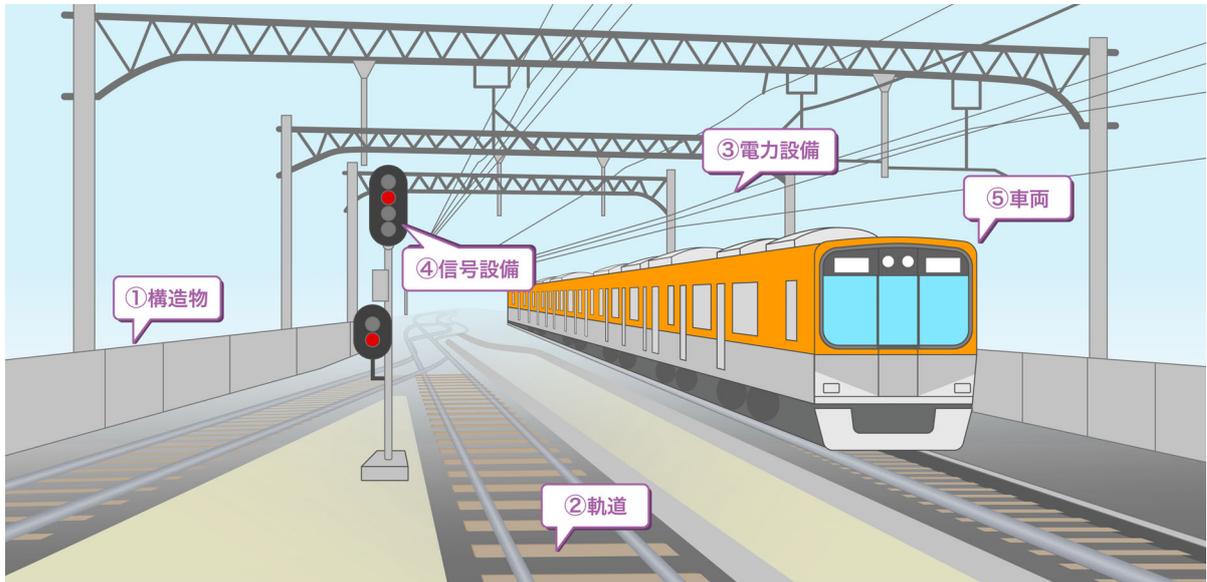
私は、鉄道構造物の検査や耐震補強工事を担当しています。

工務部では、阪神・淡路大震災の経験を風化させない取組みとして「震災を語る会」を定期的に実施しています。今回参加して、阪神淡路大震災発生当時の鉄道構造物等の状況や復旧工事の体験談等を先輩方から教えていただきました。特に、地震発生直後の列車無線の音声記録は当時の緊迫した状況がよく伝わり、強く印象に残りました。震災の教訓として、いつ起こるかわからない「南海トラフ地震」の発生までに高架橋柱の耐震補強工事を完了させなければと改めて決意しました。また、先輩方の経験を今後は私たちが語り継いでいくことで、今後の地震対策に活かしていきたいと思います。

## 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



## 社員のメッセージ ～私たちにおまかせください～



電気部 通信課 通信管理事務所 三浦 励輝 (入社11年目)

私は列車を安全かつ正確に運行させるために必要な信号機や自動列車停止装置（ATS装置）、線路分岐箇所にある転つ装置などの運転保安設備の保守管理業務を行っています。設備の小さな異変や少しの作業ミスが故障や事故に繋がるため、列車の安全・安定運行を守るという強い使命感のもと、細心の注意を払って日々の点検業務に取り組んでいます。これからも、お客さまに安心して快適に阪神電車をご利用いただくため、より一層の技術力向上に励んでいきます。



車両部 検車課 月検職場 田邊 隼大 (入社8年目)

私は検車課で車両の制御装置・ブレーキ装置・台車等の保守・点検業務を担当しています。検車課では普段、営業線を運行している車両の検査を行っており、1つのミスが重大な事故に繋がる可能性があるため、常に責任感を持ちながら業務に取り組んでいます。これからもお客様を安全に目的地までお届けするために故障のない車両が提供できるよう、安全第一で日々精進したいと思います。



工務部 保線課 西宮保線事務所 栗山 幸平 (入社14年目)

私は主に線路の検査業務や補修業務を担当しています。列車を定刻どおり運行させるためには、線路の状態を常に把握し、必要に応じて補修を行うことが大切です。そのため、夜間にしかできない作業もあり体力的にきついときもありますが、これからも交通インフラを担う者として、お客様に「安全」「安心」「快適」を提供し続けられるよう、責任感を持って業務に取り組んでいきます。